

10.14. その他（地域交通）

10.14.1. 現況調査

(1) 調査項目

工事中及び施設稼働後の影響を予測するため、地域交通の状況（交通網（道路及び鉄道）、道路の状況（主要な交差点）、自動車交通量、歩行者・自転車交通量、交通混雑の状況（滞留長及び渋滞長）、交通安全の状況（交通事故及び交通安全対策））について調査を実施した。

(2) 調査方法

調査は、表10.14-1に示すとおり既存資料調査及び現地調査により行った。

既存資料調査に使用した資料は表10.14-2に、現地調査の方法は表10.14-3に示すとおりである。

表 10.14-1 調査方法

調査項目		調査方法
地域交通の状況	交通網（道路及び鉄道）	既存資料調査
	道路の状況（主要な交差点）	既存資料調査
	自動車交通量	既存資料調査、現地調査
	歩行者・自転車交通量	既存資料調査
	交通混雑の状況（滞留長及び渋滞長）	既存資料調査
	交通安全の状況（交通事故及び交通安全対策）	既存資料調査

表 10.14-2 既存資料一覧

No.	資料名
1	「国土数値情報（鉄道データ）」（国土交通省、令和4年12月27日取得）
2	「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省、平成29年）
3	「神戸市建設局調べ」（令和4年）
4	「神戸市都市局調べ」（令和4年）
5	「交通事故統計オープンデータ2017-2021年」（兵庫県警察ホームページ、令和4年12月現在）

表 10.14-3 現地調査方法

調査項目	現地調査方法
自動車交通量	ハンドカウンターを使用し、方向別、時間別及び車種別（大型車、小型車、自動二輪車）に計測した。

(3) 調査地点

調査地域は、事業実施区域及びその周囲における工事関係車両及び施設関係車両の走行ルートとして想定される道路とした。

調査地点は、表10.14-4及び図10.14-1に示すとおり、主要な交差点及び走行ルートの沿道とした。

表 10.14-4 調査地点

番号	調査地点	調査手法	調査項目	道路名	出典
1	木幡駅南	既存資料調査	自動車交通量(12時間)、 交通混雑、 歩行者・自転車交通量	神戸三木線(バイパス) 神戸三木線(旧道)	①
2	神戸三木線(バイパス)	現地調査	自動車交通量(24時間)	神戸三木線(バイパス)	—
3	木見西	既存資料調査	自動車交通量(12時間)、 交通混雑	神戸三木線(バイパス)	②
4	木見交差点付近	現地調査	自動車交通量(24時間)	小部明石線	—
5	木見	既存資料調査	自動車交通量(12時間)、 交通混雑、 歩行者・自転車交通量	神戸三木線(旧道) 小部明石線	①
6	神戸三木線(旧道)	現地調査	自動車交通量(24時間)	神戸三木線(旧道)	—
7	木見東	既存資料調査	自動車交通量(12時間)、 交通混雑	神戸三木線(バイパス) 小部明石線	②
8	神戸西IC北	既存資料調査	自動車交通量(12時間)、 交通混雑	神戸三木線(バイパス)	②
9	神戸西IC前	既存資料調査	自動車交通量(12時間)、 交通混雑	神戸三木線(バイパス)	②
10	神戸西IC南	既存資料調査	自動車交通量(12時間)、 交通混雑	神戸三木線(バイパス) 小部明石線	②
11	旧道	既存資料調査	自動車交通量(12時間)、 歩行者・自転車交通量	神戸三木線(バイパス) 神戸三木線(旧道)	①
12	布施畑	既存資料調査	自動車交通量(12時間)、 交通混雑、 歩行者・自転車交通量	神戸三木線(バイパス) 明石神戸宝塚線	①
13	布施畑南	既存資料調査	自動車交通量(12時間)、 交通混雑、 歩行者・自転車交通量	神戸三木線(バイパス) 明石神戸宝塚線	①
14	布施畑南交差点付近	現地調査	自動車交通量(24時間)	神戸三木線(バイパス)	—

出典) ①:「神戸市建設局調べ」(令和4年)

②:「神戸市都市局調べ」(令和4年)

(4) 調査時期

調査時期は、表10.14-5に示すとおりである。

表 10.14-5 調査時期

調査項目	調査手法	調査期間	出典
自動車交通量 (12 時間)	既存資料調査	平日：令和3年12月21日(火) 7時～19時	①
		平日：令和3年12月 2日(木) 7時～19時	②
自動車交通量 (24 時間)	現地調査	平日：令和3年10月26日(火)～10月27日(水) 12時～翌11時 休日：令和3年10月23日(土)～10月24日(日) 12時～翌11時	—
歩行者・自転車 交通量	既存資料調査	平日：令和3年12月21日(火) 7時～19時	①
交通混雑の状 況	既存資料調査	平日：令和3年12月21日(火) 7時～10時、16時～19時	①
		平日：令和3年12月 2日(木) 7時～10時、16時～19時	②

出典) ①：「神戸市建設局調べ」(令和4年)

②：「神戸市都市局調べ」(令和4年)

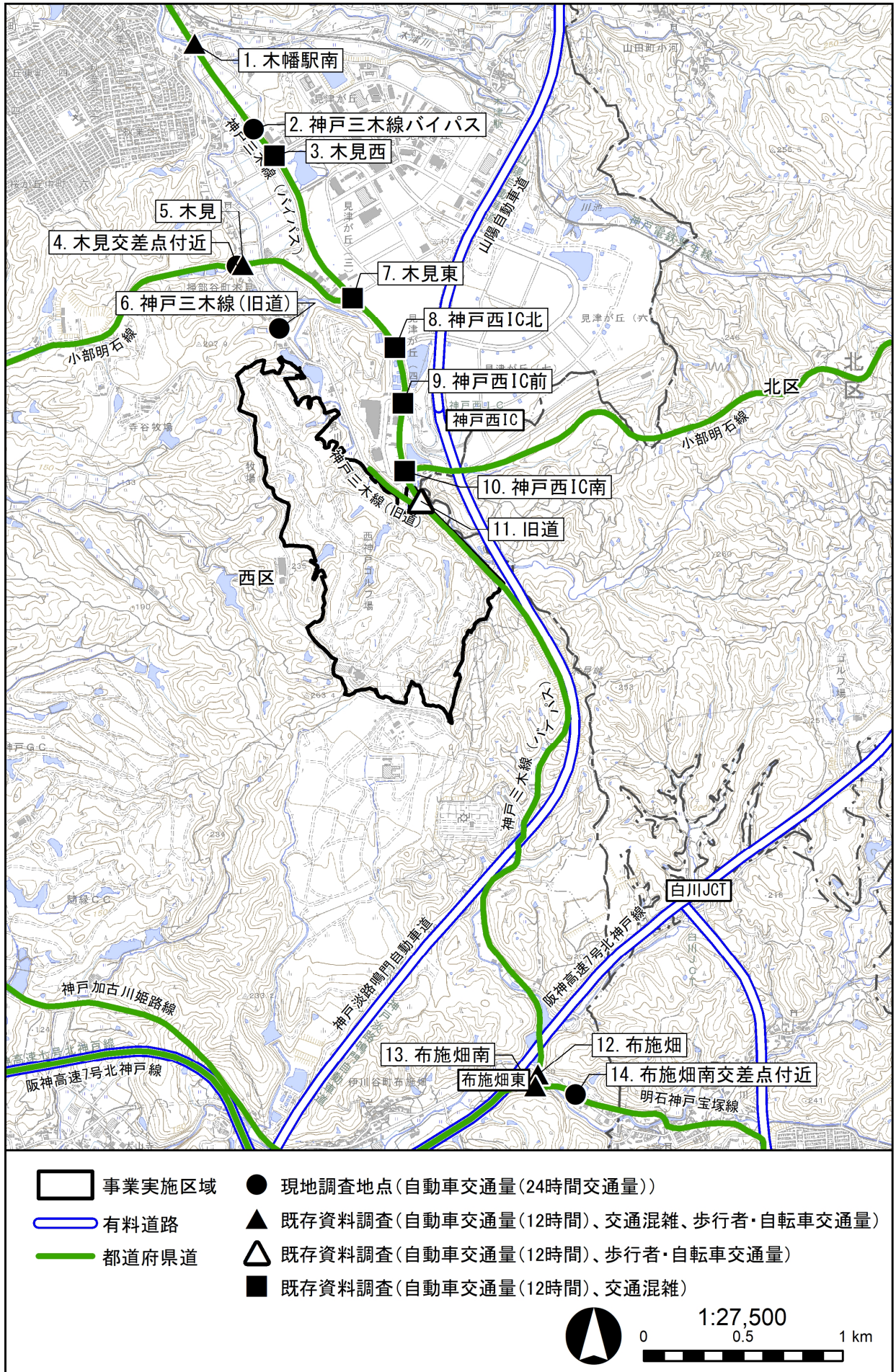


図 10.14-1 調査地点

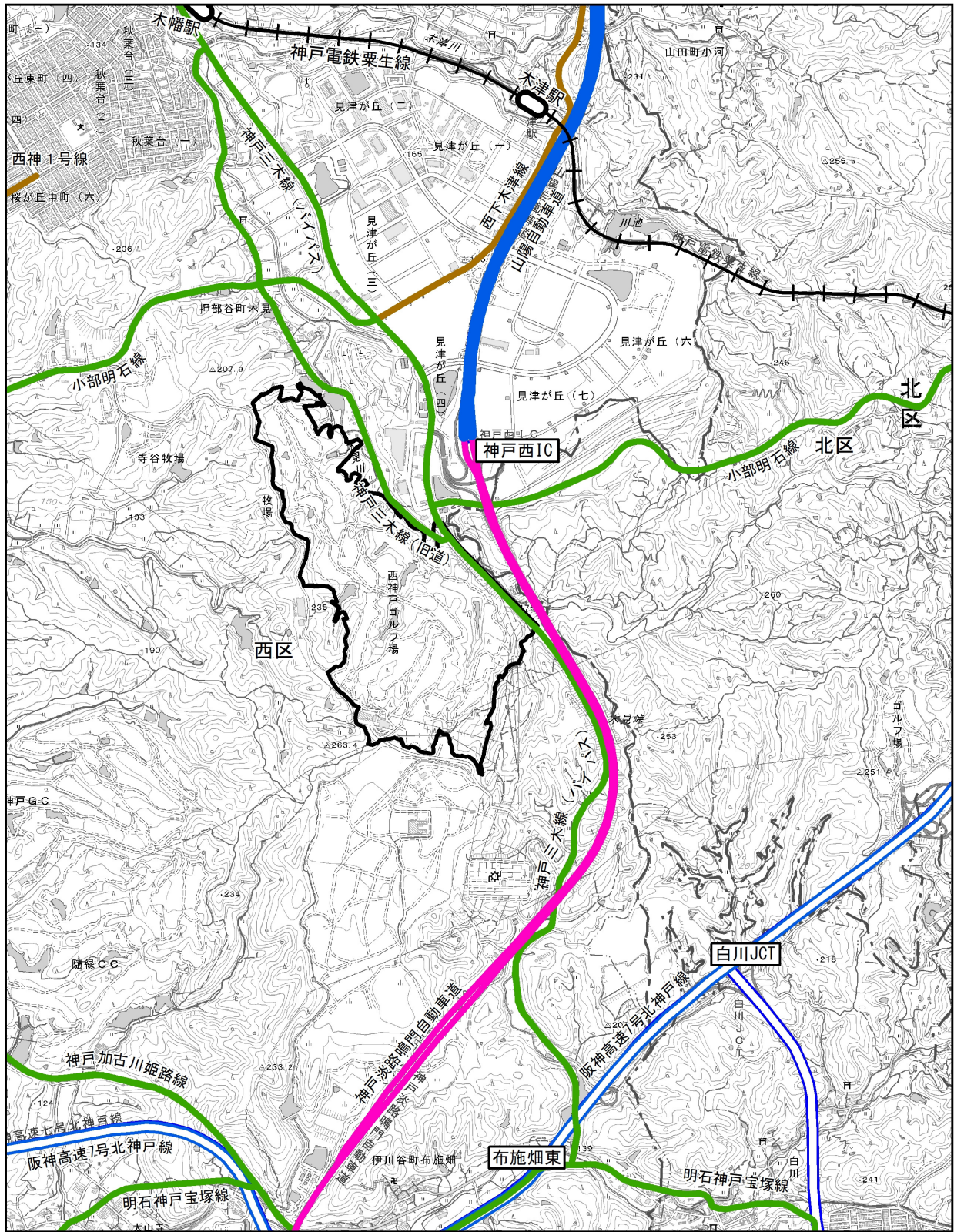
(5) 調査結果

1) 交通網（道路及び鉄道）

事業実施区域及びその周囲における主要な交通網は、図10.14-2に示すとおりである。

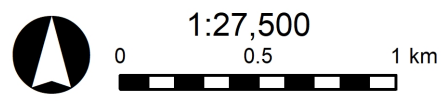
主要な道路としては、山陽自動車道、高速北神戸線、一般国道28号（神戸淡路鳴門道）及び神戸三木線等が存在する。

また、主要な鉄道としては、神戸電鉄粟生線が存在し、木津駅及び木幡駅が事業実施区域の近隣に位置している。



- 事業実施区域
- 高速自動車国道
- 都市高速道路
- 一般国道
- 主要地方道（都道府県道）
- 指定市の一般市道

—+—+— 鉄道



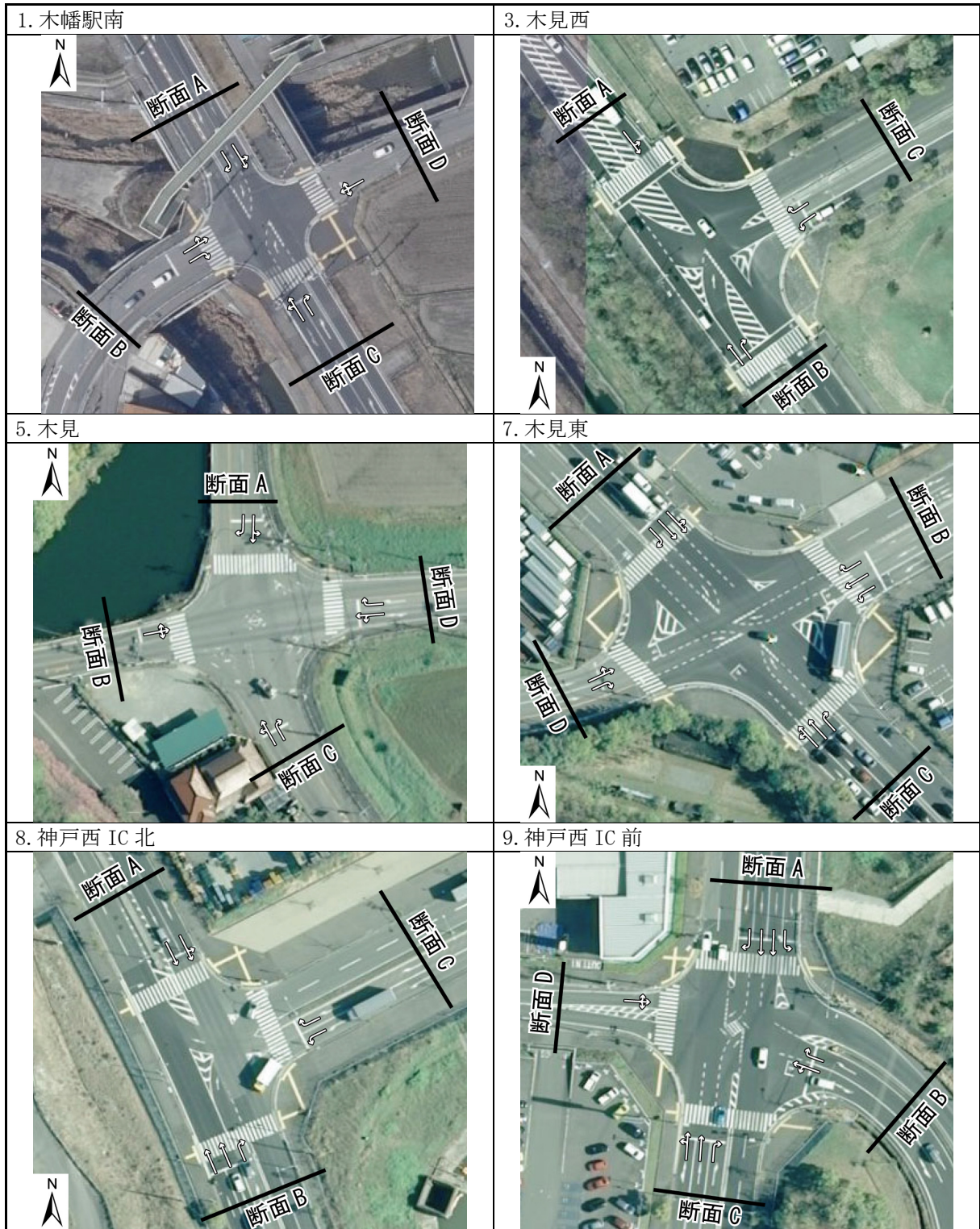
1:27,500

図 10.14-2 交通網図

2) 道路の状況（主要な交差点）

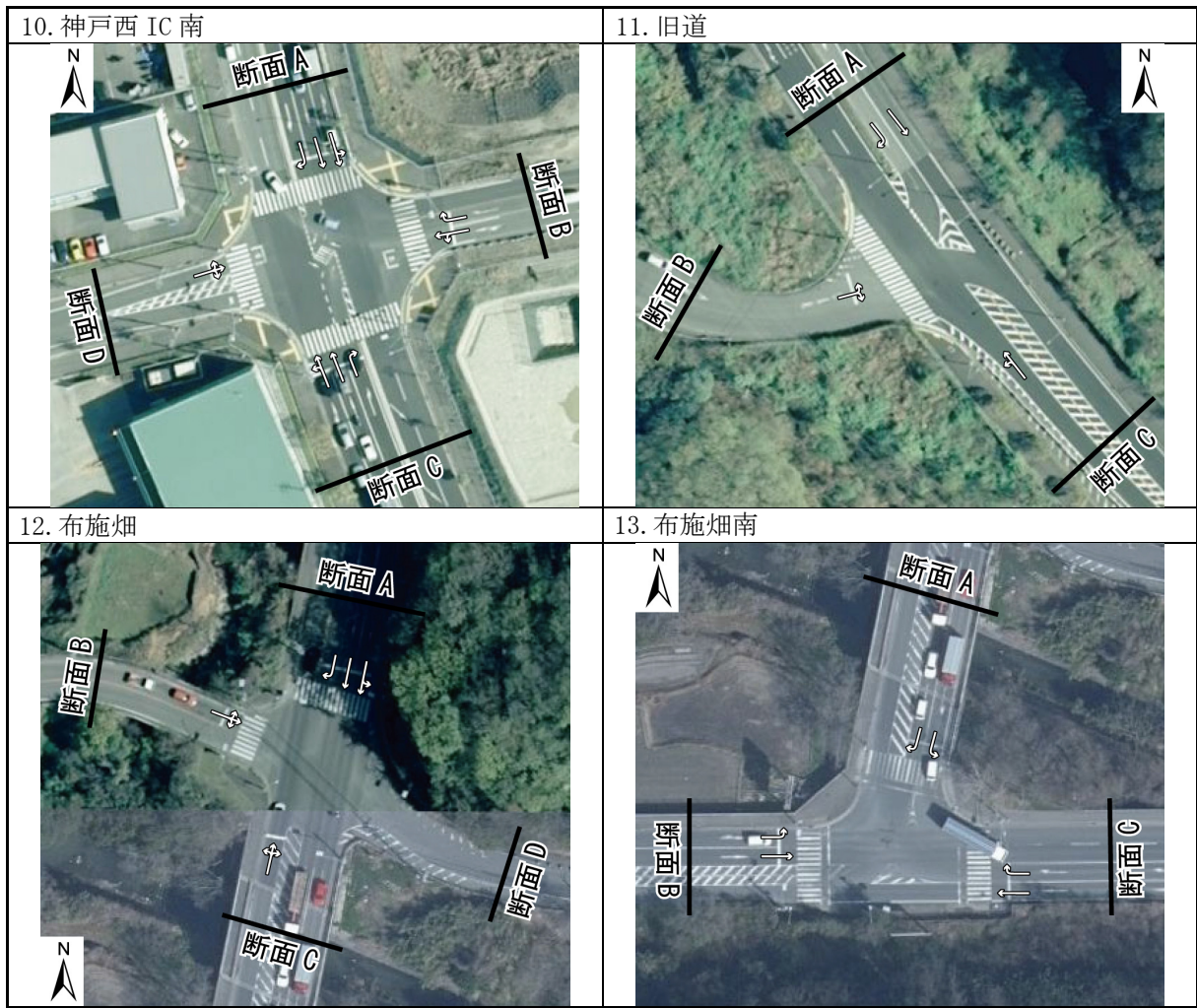
道路の状況（主要な交差点）は、図10.14-3に示すとおりである。

旧道を除く交差点には信号機が設置されている。



注) 調査地点の位置は、図 10.14-1 に示すとおりである。
 出典) 「© NTT インフラネット, Maxar Technologies.」

図 10.14-3(1) 道路の状況



注) 調査地点の位置は、図 10.14-1 に示すとおりである。
 出典) 「© NTT インフラネット, Maxar Technologies.」

図 10.14-3(2) 道路の状況

3) 自動車交通量

① 自動車交通量（既存資料調査）

既存資料による自動車交通量は、表10.14-6に示すとおりである。

12時間断面交通量が最も多い地点は神戸西IC北のB断面であり、18,402台/12hであった。

また、ピーク時間帯断面交通量が最も多い地点は木見西のA断面であり、2,936台（ピーク時間帯8時～9時）であった。

表 10.14-6(1) 自動車交通量（既存資料調査）

番号	調査地点	断面 ^{注)}	12時間交通量 (7時～19時)		ピーク時間帯交通量	
			断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	時間帯	断面交通量 (台)
1	木幡駅南	A	11,724	11.4	17時～18時	1,179
		B	2,884	6.7		331
		C	11,782	11.7		1,303
		D	820	2.2		59
3	木見西	A	13,043	11.3	8時～9時	2,936
		B	11,073	11.4		2,407
		C	4,150	19.6		1,261
5	木見	A	2,184	4.3	7時～8時	236
		B	8,816	16.0		1,193
		C	2,297	8.1		321
		D	7,559	16.5		1,020
7	木見東	A	10,958	11.1	17時～18時	1,166
		B	8,728	28.2		1,018
		C	16,510	16.6		1,830
		D	7,228	19.8		890
8	神戸西IC北	A	16,380	16.6	8時～9時	1,724
		B	18,402	20.4		2,061
		C	4,460	40.8		601
9	神戸西IC前	A	18,385	20.4	8時～9時	2,073
		B	4,688	44.8		499
		C	15,070	13.4		1,740
		D	835	26.6		70

注) 調査地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

出典)「神戸市建設局調べ」(令和4年)

「神戸市都市局調べ」(令和4年)

表 10.14-6(2) 自動車交通量（既存資料調査）

番号	調査地点	断面 ^{注)}	12時間交通量 (7時～19時)		ピーク時間帯交通量	
			断面 交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	時間帯	断面交通量 (台)
10	神戸西IC南	A	15,193	13.4	8時～9時	1,744
		B	7,207	10.5		900
		C	11,527	14.9		1,417
		D	513	22.4		79
11	旧道	A	12,123	19.2	7時～8時	1,537
		B	2,110	10.9		340
		C	12,531	19.1		1,513
12	布施畑	A	14,239	22.5	7時～8時	1,624
		B	1,915	15.4		308
		C	11,858	22.9		1,281
		D	1,744	20.8		165
13	布施畑南	A	12,616	22.6	7時～8時	1,401
		B	11,486	19.3		1,418
		C	18,072	17.0		2,129

注) 調査地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

出典) 「神戸市建設局調べ」(令和4年)

「神戸市都市局調べ」(令和4年)

② 自動車交通量（現地調査）

現地調査による自動車交通量は、表10.14-7に示すとおりである。

24時間断面交通量が最も多い地点は布施畑南交差点付近であり、22,974台/24h（平日）であった。また、ピーク時間帯断面交通量が最も多い地点も布施畑南交差点付近であり、2,314台（平日、ピーク時間帯7時～8時）であった。

表 10.14-7(1) 自動車交通量（現地調査：平日）

番号	調査地点	24時間交通量		ピーク時間帯交通量	
		断面交通量 (台)	大型車混入率 (%)	時間帯	断面交通量 (台)
2	神戸三木線（バイパス）	15,866	12.1	7時～8時	1,424
4	木見交差点付近	11,248	22.3	7時～8時	1,172
6	神戸三木線（旧道）	2,589	8.9	7時～8時	352
14	布施畑交差点付近	22,974	18.2	7時～8時	2,314

注) 調査地点の位置は、図 10.14-1 に示すとおりである。

表 10.14-7(2) 自動車交通量（現地調査：休日）

番号	調査地点	24時間交通量		ピーク時間帯交通量	
		断面交通量 (台)	大型車混入率 (%)	時間帯	断面交通量 (台)
2	神戸三木線（バイパス）	13,276	5.4	17時～18時	1,086
4	木見交差点付近	7,736	8.9	17時～18時	711
6	神戸三木線（旧道）	1,926	5.6	17時～18時	169
14	布施畑交差点付近	19,198	7.1	16時～17時	1,827

注) 調査地点の位置は、図 10.14-1 に示すとおりである。

4) 歩行者・自転車交通量

歩行者・自転車交通量は、表10.14-8に示すとおりである。

12時間交通量が最も多い地点は木幡駅南であり、歩行者が24～66人、自転車が3～11台であった。また、ピーク時間帯交通量が最も多い地点も木幡駅南であり、歩行者が6～17人（ピーク時間帯7時～8時）、自転車が3～10台（ピーク時間帯7時～8時）であった。

表 10.14-8 歩行者・自転車交通量

番号	調査地点	断面 ^{注)}	12時間交通量 (7時～19時)		ピーク時間帯交通量		
			歩行者 (人)	自転車 (台)	時間帯	歩行者 (人)	自転車 (台)
1	木幡駅南	A	47	3	7時～8時	17	3
		B	24	25		2	10
		C	66	20		6	6
		D	48	11		3	3
5	木見	A	0	0	7時～8時	0	0
		B	2	1		0	0
		C	9	2		2	2
11	旧道	B	0	1	13時～14時	0	1
12	布施畑	A	4	3	7時～8時	1	2
		B	0	3		0	0
13	布施畑南	A	10	14	7時～8時	0	7
		B	0	1		0	0
		C	0	3		0	0

注) 調査地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

出典)「神戸市建設局調べ」(令和4年)

5) 交通混雑の状況（滞留長及び渋滞長）

交通混雑の状況（滞留長及び渋滞長）は、表10.14-9に示すとおりである。

調査対象の一部の交差点を除くすべての交差点で渋滞が発生しており、木見における滞留長及び渋滞長が最長であった。

表 10.14-9(1) 渋滞長の調査結果

番号	調査地点	断面 ^{注1)}	渋滞長最大時		
			観測時間	滞留長 ^{注2)} (m)	渋滞長 ^{注3)} (m)
1	木幡駅南	A	8時40分～8時50分	280	30
		B	8時～8時10分	100	10
		C	渋滞なし	—	—
		D	渋滞なし	—	—
3	木見西	A	渋滞なし	—	—
		B	渋滞なし	—	—
		C	17時30分～17時40分	160	40
5	木見	A	渋滞なし	—	—
		B	8時40分～8時50分	750	580
		C	渋滞なし	—	—
		D	渋滞なし	—	—
7	木見東	A	渋滞なし	—	—
		B	17時20分～17時30分	250	70
		C	8時40分～8時50分	300	150
		D	8時20分～8時30分	330	100
8	神戸西IC北	A	渋滞なし	—	—
		B	7時40分～7時50分	250	40
		C	17時20分～17時30分	330	190

注1) 調査地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

注2) 信号が赤から青に変わる瞬間に滞留している最後尾車両までの停止線からの距離を指す。調査結果は、最大渋滞長を記録した時間帯の滞留長を示している。

注3) 滞留時最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離を指す。1回の青信号で通過した場合の渋滞長は0mとなる。調査結果は、調査を行った日の最大渋滞長を示している。

出典) 「神戸市建設局調べ」(令和4年)

「神戸市都市局調べ」(令和4年)

表 10.14-9(2) 渋滞長の調査結果

番号	調査地点	断面 ^{注1)}	渋滞長最大時		
			観測時間	滞留長 ^{注2)} (m)	渋滞長 ^{注3)} (m)
9	神戸西IC前	A	渋滞なし	—	—
		B	渋滞なし	—	—
		C	7時40分～7時50分	330	60
		D	渋滞なし	—	—
10	神戸西IC南	A	渋滞なし	—	—
		B	7時20分～7時30分	220	70
		C	渋滞なし	—	—
		D	渋滞なし	—	—
12	布施畑	A	渋滞なし	—	—
		B			
		C	渋滞なし	—	—
		D	渋滞なし	—	—
		D	渋滞なし	—	—
13	布施畑南	A	渋滞なし	—	—
		B	18時～18時10分	480	210
		C	8時20分～8時30分	600	500

注1) 調査地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

注2) 信号が赤から青に変わる瞬間に滞留している最後尾車両までの停止線からの距離を指す。調査結果は、最大渋滞長を記録した時間帯の滞留長を示している。

注3) 滞留時最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離を指す。1回の青信号で通過した場合の渋滞長は0mとなる。調査結果は、調査を行った日の最大渋滞長を示している。

出典) 「神戸市建設局調べ」(令和4年)

「神戸市都市局調べ」(令和4年)

6) 交通安全の状況（交通事故及び交通安全対策）

① 交通事故の状況

事業実施区域及びその周囲における交通事故の状況は、表10.14-10及び図10.14-4に示すとおりである。

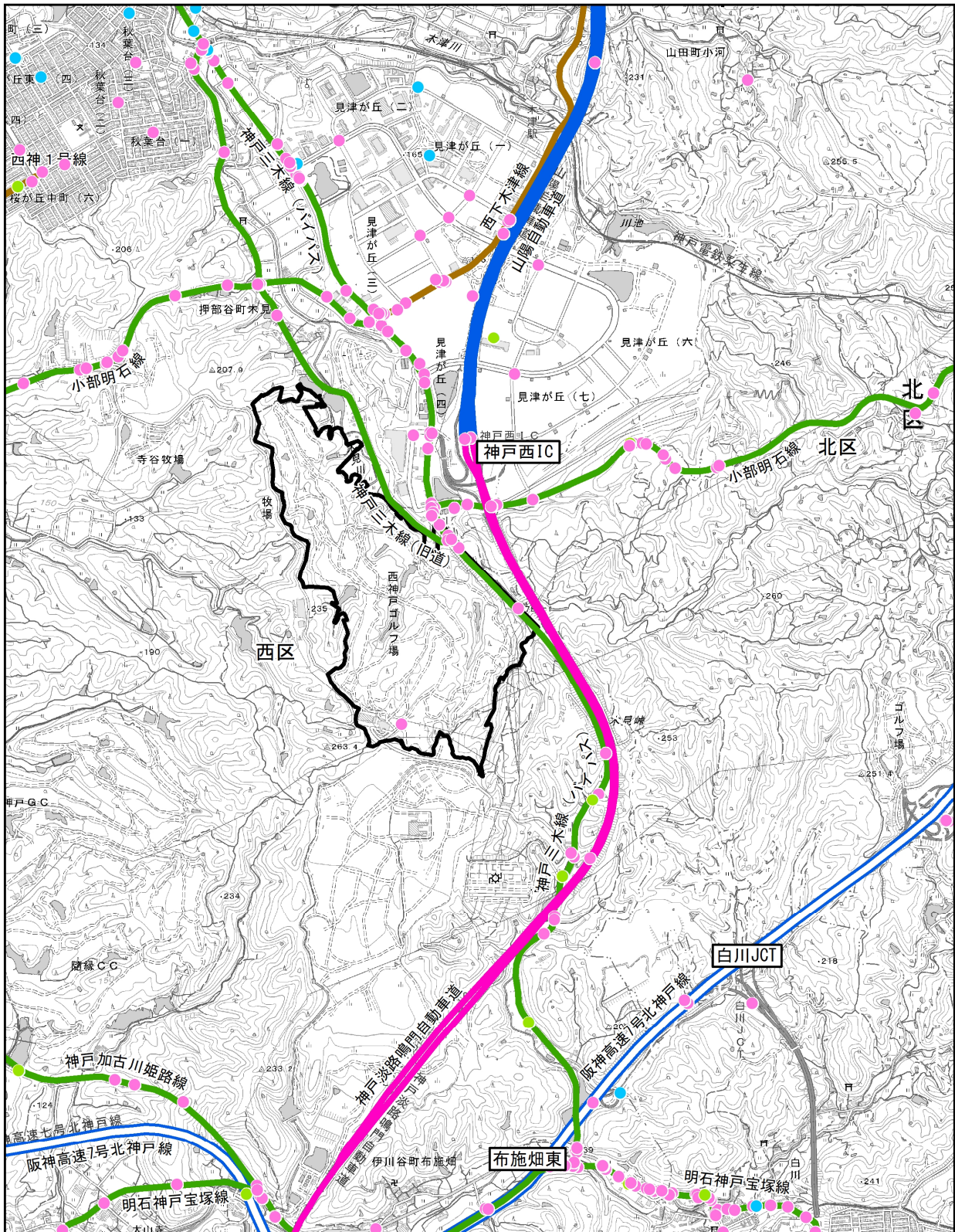
事業実施区域及びその周囲では、2017年から2021年にかけて合計264件の交通事故が発生している。

表 10.14-10 交通安全の状況（交通事故）

道路名	車両相互	人対車両	車両単独	合計
山陽自動車道	1件	0件	0件	1件
阪神高速北神戸	5件	0件	1件	6件
阪神高速神戸山手	2件	0件	0件	2件
神戸淡路鳴門自動車道	3件	0件	1件	4件
神戸三木線（バイパス）	81件	5件	3件	89件
神戸三木線（旧道）	8件	0件	0件	8件
小部明石線	35件	0件	1件	36件
神戸加古川姫路線	8件	0件	1件	9件
明石神戸宝塚線	46件	0件	2件	48件
一般市道	46件	6件	1件	53件
一般交通の場所 ^{注)}	6件	2件	0件	8件
合計	241件	13件	10件	264件

注) 「一般の交通の用に供するその他の道路」に該当する場所及び事故が発生した道路が高速道路、国道、都道府県道等に付属して設けられているサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等の場合を指す。

出典) 「交通事故統計オープンデータ2017-2021年」（兵庫県警察ホームページ、令和4年12月現在）



事業実施区域

高速自動車国道

都市高速道路

一般国道

主要地方道（都道府県道）

指定市の一般市道

車両相互

人対車両

車両単独

出典) 「交通事故統計オープンデータ 2017-2021年」
(兵庫県警察ホームページ、令和4年12月現在)



図 10.14-4 交通事故の状況

② 交通安全対策の状況

事業実施区域及びその周囲における歩道の交通安全対策の状況は、図 10.14-5に示すとおりである。

神戸三木線（バイパス）及び神戸三木線（旧道）においては、一部区間を除き、マウントアップ^{注)}や防護柵等が整備されている。

小部明石線においては、一部区間のみマウントアップが整備されている。

注) マウントアップとは、歩道面が車道面より高く、縁石の天端高さと同じである歩道構造を指す。

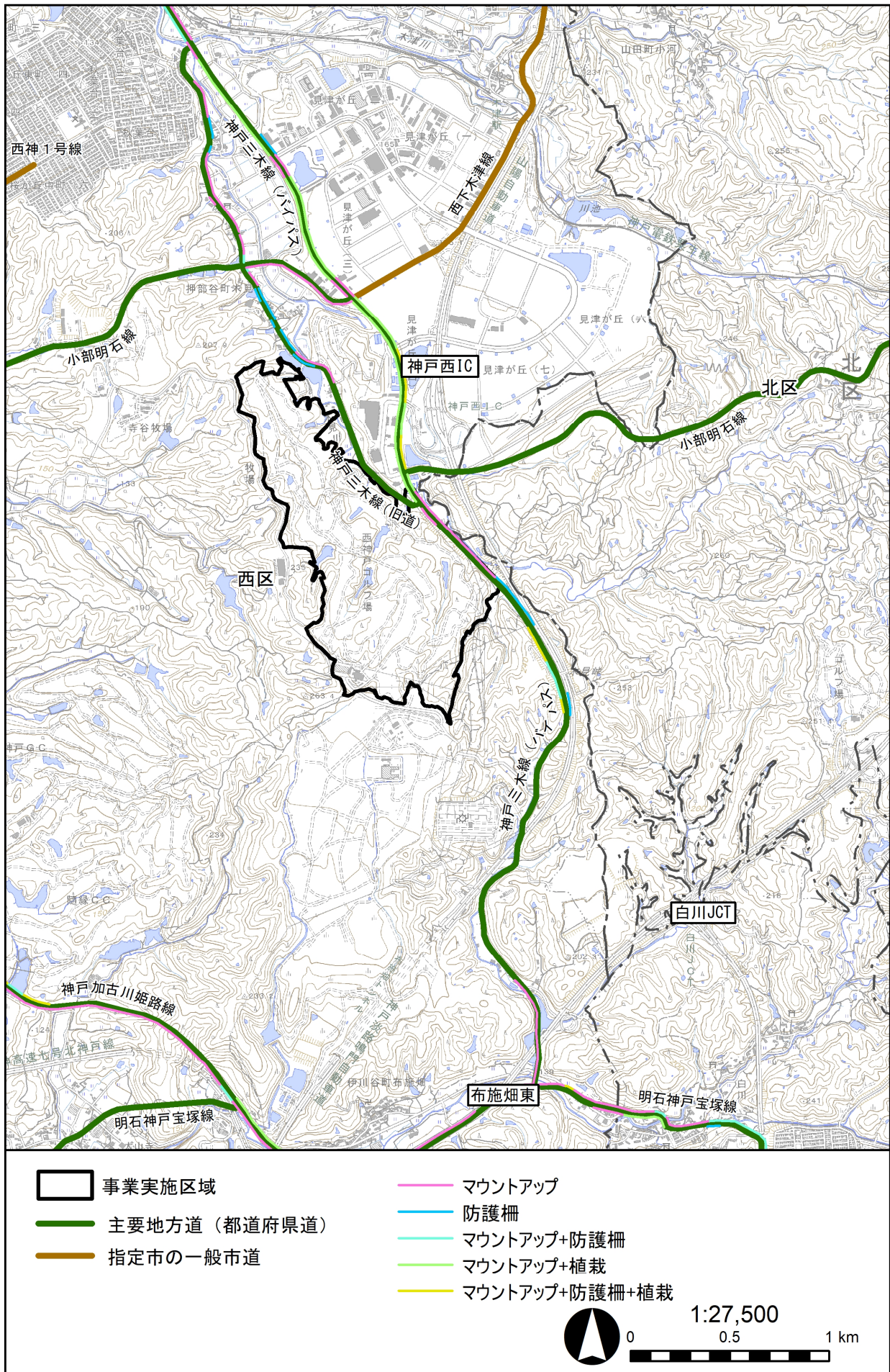


図 10.14-5 歩道の交通安全対策の状況

10.14.2. 予測・環境保全措置及び評価

(1) 工事関係車両の走行に伴う地域交通への影響

1) 予測

① 予測項目

工事関係車両の走行に伴う地域交通の予測項目は、表10.14-11に示すとおりである。

表 10.14-11 工事関係車両の走行に伴う地域交通の予測項目

行為等の区分	環境影響要因	予測項目
工事の実施	工事関係車両の走行	・ 交差点需要率 ^{注1)} ・ 交通容量比 ^{注2)}

注1) 交差点需要率とは、単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対する流入交通量の比率を指す。

注2) 交通容量比とは、走行可能な交通容量に対する流入交通量の比を指す。

② 予測地域及び予測地点

予測地域及び予測地点は、図10.14-6に示すとおりである。

予測地域は、調査地域のうち、地域交通に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とした。

予測地点は、予測地域における地域交通に係る環境影響を的確に把握できる地点とし、工事関係車両の走行ルートとして想定される主要交差点の8地点とした。なお、神戸三木線（旧道）については、予測対象時期には、旧道取付道路の整備（図1.4-2「道路計画図」参照）に合わせて、神戸三木線（バイパス）交差点部（図10.14-3「11.旧道」参照）を閉鎖する計画であるため、予測対象としない。

③ 予測対象時期

工事関係車両の走行台数が最大となる時期において、工事中の将来交通量が最大となる時間帯（予測交差点における流入交通量のピーク時間帯）とした。

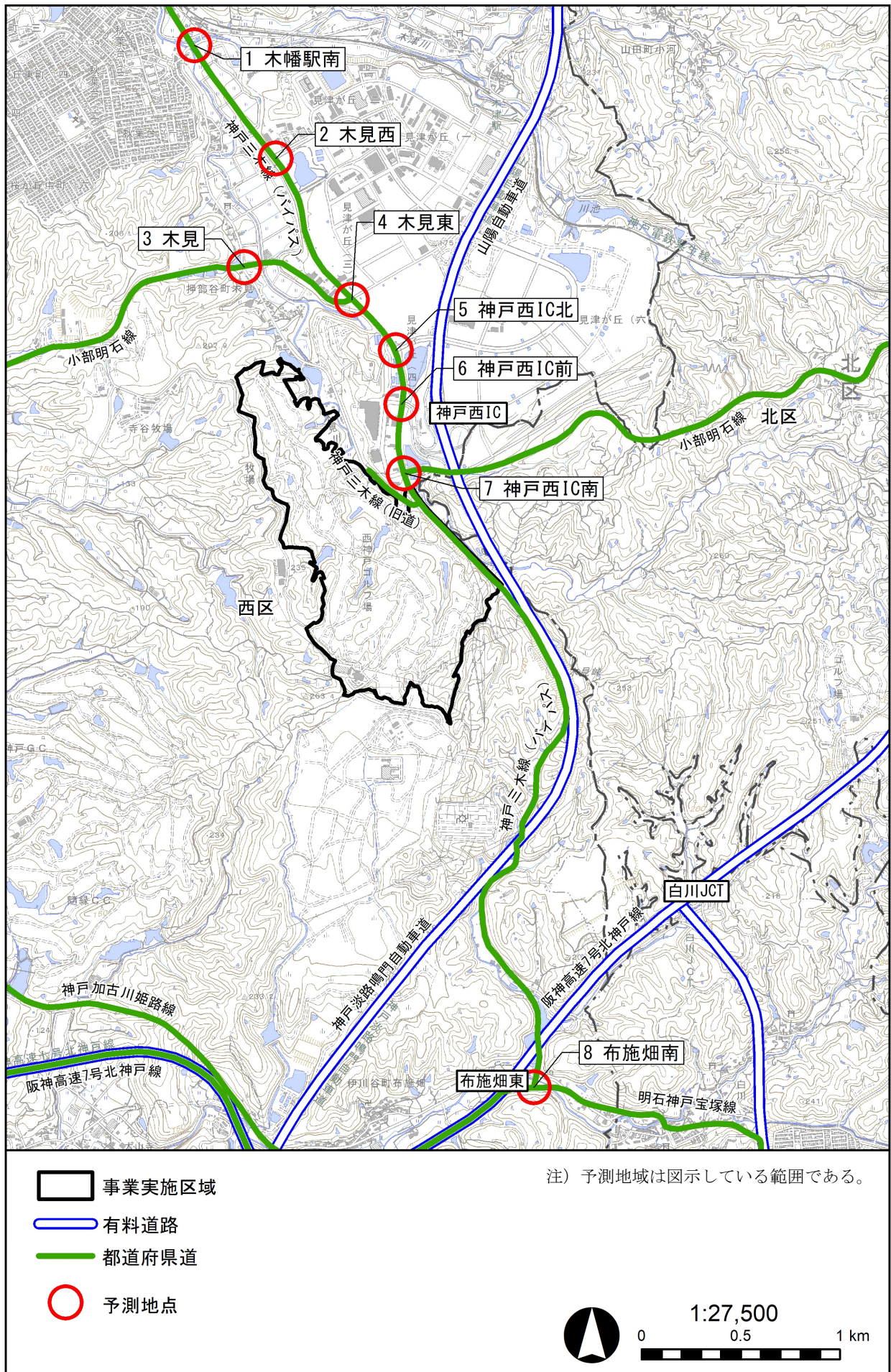


図 10.14-6 工事関係車両の走行に伴う地域交通の予測地域及び予測地点

④ 予測の基本的な手法

工事関係車両の走行に伴う地域交通の予測は、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編」（交通工学会、平成30年）による方法とした。

ア. 予測条件

(ア) 予測時期

工事関係車両の走行台数が最大となる時期において、工事中の将来交通量が最大となる時間帯（予測交差点における流入交通量のピーク時間帯）とした。

(イ) 交通量

予測に用いた交通量は、表10.14-12に示すとおりである。

工事中の一般交通量は、今後の事業実施区域周辺における状況の変化を考慮して設定した。

また、工事関係車両は工事計画に基づいて算定した月別の日走行台数が最大となる令和9年度（工事開始後5年目）の台数とした。

表 10.14-12 予測に用いた交通量

番号	予測地点	工事中 ピーク時間帯	工事中の 一般交通量 ^{注)}		工事関係車両の 1時間あたりの台数	
			大型車	小型車	大型車	小型車
1	木幡駅南	7時30分～8時30分	1,447台	114台	48台	29台
2	木見西	8時～9時	1,676台	238台	50台	0台
3	木見	7時30分～8時30分	1,397台	111台	37台	23台
4	木見東	7時30分～8時30分	2,376台	345台	85台	52台
5	神戸西IC北	7時30分～8時30分	2,285台	367台	85台	52台
6	神戸西IC前	7時30分～8時30分	2,295台	332台	85台	52台
7	神戸西IC南	7時30分～8時30分	2,333台	163台	85台	52台
8	布施畑南	7時30分～8時30分	2,627台	283台	46台	29台

注) 工事中の一般交通量は、工事中ピーク時間帯における流入交通量を示す。

(ウ) 工事関係車両の走行ルート

工事関係車両の走行ルートは、図 10.14-7に示すとおりである。

工事関係車両の走行ルートは、神戸三木線（バイパス）及び小部明石線を走行し、事業実施区域に入るルートを計画している。

(エ) 交通規制

工事関係車両の走行ルートにおける交通規制の状況は、現状の交通規制に従った。

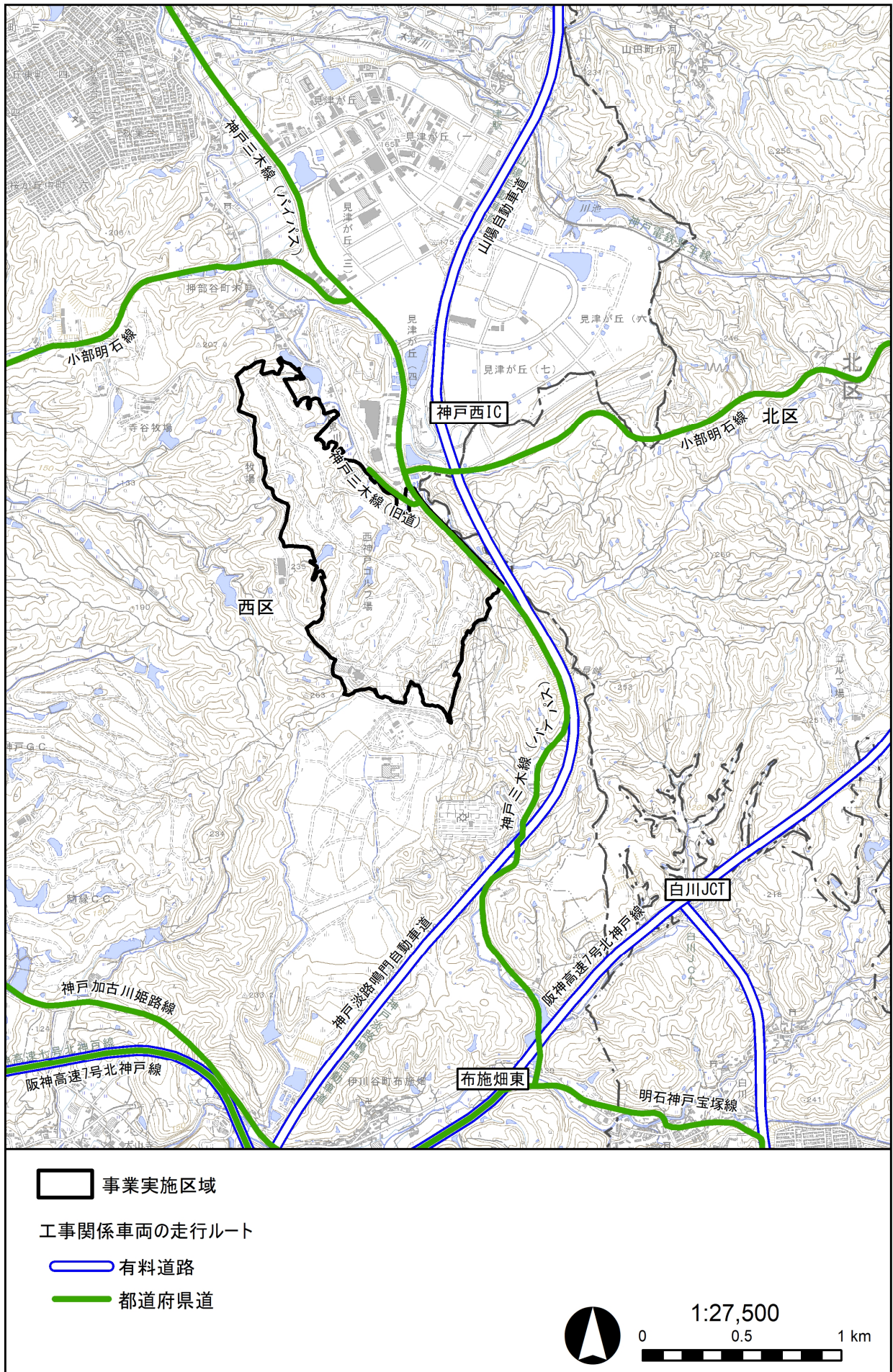


図 10.14-7 工事関係車両の走行ルート

⑤ 予測結果

ア. 交差点需要率

交差点需要率の予測結果は、表10.14-13に示すとおりである。

交差点需要率が最も高い交差点は、神戸西IC北交差点の0.692となり、限界需要率を下回った。

表 10.14-13 交差点需要率の予測結果

番号	予測地点	工事中 ピーク時間帯 ^{注1)}	交差点需要率 ^{注2)}		限界需要率 ^{注4)}
			工事中の 一般交通量	工事中 交通量 ^{注3)}	
1	木幡駅南	7時30分～8時30分	0.408	0.419	0.875
2	木見西	8時～9時	0.441	0.453	0.907
3	木見	7時30分～8時30分	0.570	0.606	0.920
4	木見東	7時30分～8時30分	0.364	0.403	0.907
5	神戸西IC北	7時30分～8時30分	0.627	0.692	0.920
6	神戸西IC前	7時30分～8時30分	0.588	0.598	0.900
7	神戸西IC南	7時30分～8時30分	0.656	0.670	0.907
8	布施畑南	7時30分～8時30分	0.612	0.612	0.865

注1) 時間帯は、工事関係車両の走行時間帯での交差点の流入交通量のピーク時間を示す。

注2) 交差点需要率とは、単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対する流入交通量の比率を指す。

注3) 工事中交通量は、工事中の一般交通量に工事関係車両を加えた交通量を指す。

注4) 限界需要率とは、「(サイクル長－損失時間(黄色＋赤色))/サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を指す。

イ. 交通容量比

交通容量比の予測結果は、表10.14-14に示すとおりである。

交通容量比が最も高い交差点は、神戸西IC南交差点のB断面右折方向の0.977となり、交通容量比1.0を下回った。

表 10.14-14(1) 交通容量比の予測結果

番号	予測地点	断面 ^{注1)}	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注2)}	
				工事中の一般交通量	工事中交通量 ^{注3)}
1	木幡駅南	A	左折・直進	0.291	0.325
			右折	0.056	0.057
		B	左折・直進	0.191	0.191
			右折	0.548	0.548
		C	左折・直進	0.456	0.483
			右折	0.005	0.005
D	左折・直進・右折	0.063	0.063		
2	木見西	A	左折・直進	0.469	0.486
		B	直進	0.180	0.195
			右折	0.294	0.302
		C	左折	0.202	0.202
右折	0.560		0.560		
3	木見	A	左折・直進	0.371	0.371
			右折	0.134	0.134
		B	左折・直進・右折	0.611	0.658
		C	左折・直進	0.667	0.667
			右折	0.058	0.058
		D	左折・直進	0.276	0.287
右折	0.013		0.014		

注1) 予測地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

注2) 交通容量比とは、走行可能な交通容量に対する流入交通量の比を指す。1.0を上回ると走行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表す。

注3) 工事中交通量は、工事中の一般交通量に工事関係車両を加えた交通量を指す。

表 10.14-14(2) 交通容量比の予測結果

番号	予測地点	断面 ^{注1)}	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注2)}	
				工事中の一般交通量	工事中交通量 ^{注3)}
4	木見東	A	左折・直進	0.496	0.554
			右折	0.017	0.017
		B	左折	0.282	0.282
			直進	0.457	0.457
			右折	0.242	0.242
		C	左折・直進	0.527	0.554
			右折	0.521	0.548
		D	左折・直進	0.668	0.668
右折	0.432		0.606		
5	神戸西IC北	A	左折・直進	0.604	0.718
		B	直進	0.344	0.356
			右折	0.808	0.847
		C	左折	0.657	0.657
			右折	0.250	0.250
6	神戸西IC前	A	左折	0.244	0.244
			直進	0.311	0.388
			右折	0.385	0.385
		B	左折・直進	0.125	0.125
			右折	0.721	0.721
		C	左折・直進	0.644	0.660
			右折	0.146	0.164
		D	左折・直進・右折	0.057	0.057

注1) 予測地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

注2) 交通容量比とは、走行可能な交通容量に対する流入交通量の比を指す。1.0を上回ると走行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表す。

注3) 工事中交通量は、工事中の一般交通量に工事関係車両を加えた交通量を指す。

表 10.14-14(3) 交通容量比の予測結果

番号	予測地点	断面 ^{注1)}	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注2)}	
				工事中の 一般交通量	工事中 交通量 ^{注3)}
7	神戸西IC南	A	左折・直進	0.424	0.515
			右折	0.004	0.004
		B	左折・直進	0.304	0.304
			右折	0.977	0.977
		C	左折・直進	0.782	0.812
			右折	0.393	0.449
		D	左折・直進・右折	0.040	0.040
		8	布施畑南	A	左折
右折	0.686				0.686
B	左折・直進			0.693	0.693
C	直進			0.668	0.668
	右折			0.660	0.722

注1) 予測地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

注2) 交通容量比とは、走行可能な交通容量に対する流入交通量の比を指す。1.0を上回ると走行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表す。

注3) 工事中交通量は、工事中の一般交通量に工事関係車両を加えた交通量を指す。

2) 環境保全措置の内容

工事関係車両の走行に伴う地域交通への影響を回避・低減するために、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討結果は、表10.14-15に示すとおりである。

表 10.14-15 環境保全措置の検討結果

措置の種類	措置の区分	実施主体	保全措置の内容及び効果	効果の不確実性	新たに生じる影響
工事関係車両の集中回避	低減	事業者	工事工程等の調整により周辺道路において工事関係車両の集中を避ける運行計画とすることにより、地域交通への影響が低減される。	なし	なし
走行時間帯の管理	低減	事業者	工事工程等の調整や工事関係者に対する指導により、可能な限り混雑時間帯を避けた時間帯に車両が走行するように配慮することで、地域交通への影響が低減される。	なし	なし
通勤車両の抑制	低減	事業者	工事関係者の通勤時の公共交通機関の利用や相乗りによる通勤車両の低減及び時差通勤等を実施することで、地域交通への影響が低減される。	なし	なし

3) 評価

① 評価の手法

工事関係車両の走行に伴う地域交通への影響の評価は、調査及び予測の結果を踏まえ、対象事業の実施に伴う地域交通への影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減され、また必要に応じて環境の保全についての配慮が適正になされているかについて、評価する方法により行った。

② 評価結果

ア. 環境影響の回避・低減に係る評価

調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事関係車両の走行に伴う地域交通への影響は、回避又は低減ができるものと考えられる。

以上のことから、工事関係車両の走行に伴う地域交通への影響については、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。

(2) 施設関係車両の走行に伴う地域交通への影響

1) 予測

① 予測項目

施設関係車両の走行に伴う地域交通の予測項目は、表10. 14-16に示すとおりである。

表 10. 14-16 施設関係車両の走行に伴う地域交通の予測項目

行為等の区分	環境影響要因	予測項目
施設の供用	施設関係車両の走行	・ 交差点需要率 ^{注1)} ・ 交通容量比 ^{注2)}

注1) 交差点需要率とは、単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対する流入交通量の比率を指す。

注2) 交通容量比とは、走行可能な交通容量に対する流入交通量の比を指す。

② 予測地域及び予測地点

予測地域及び予測地点は、図10. 14-8に示すとおりである。

予測地域は、調査地域のうち、地域交通に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とした。

予測地点は、予測地域における地域交通に係る環境影響を的確に把握できる地点とし、施設関係車両の走行ルートとして想定される主要交差点の8地点とした。

③ 予測対象時期

施設関係車両の走行台数が定常となる時期において、供用後の将来交通量が最大となる時間帯（予測交差点における流入交通量のピーク時間帯）とした。

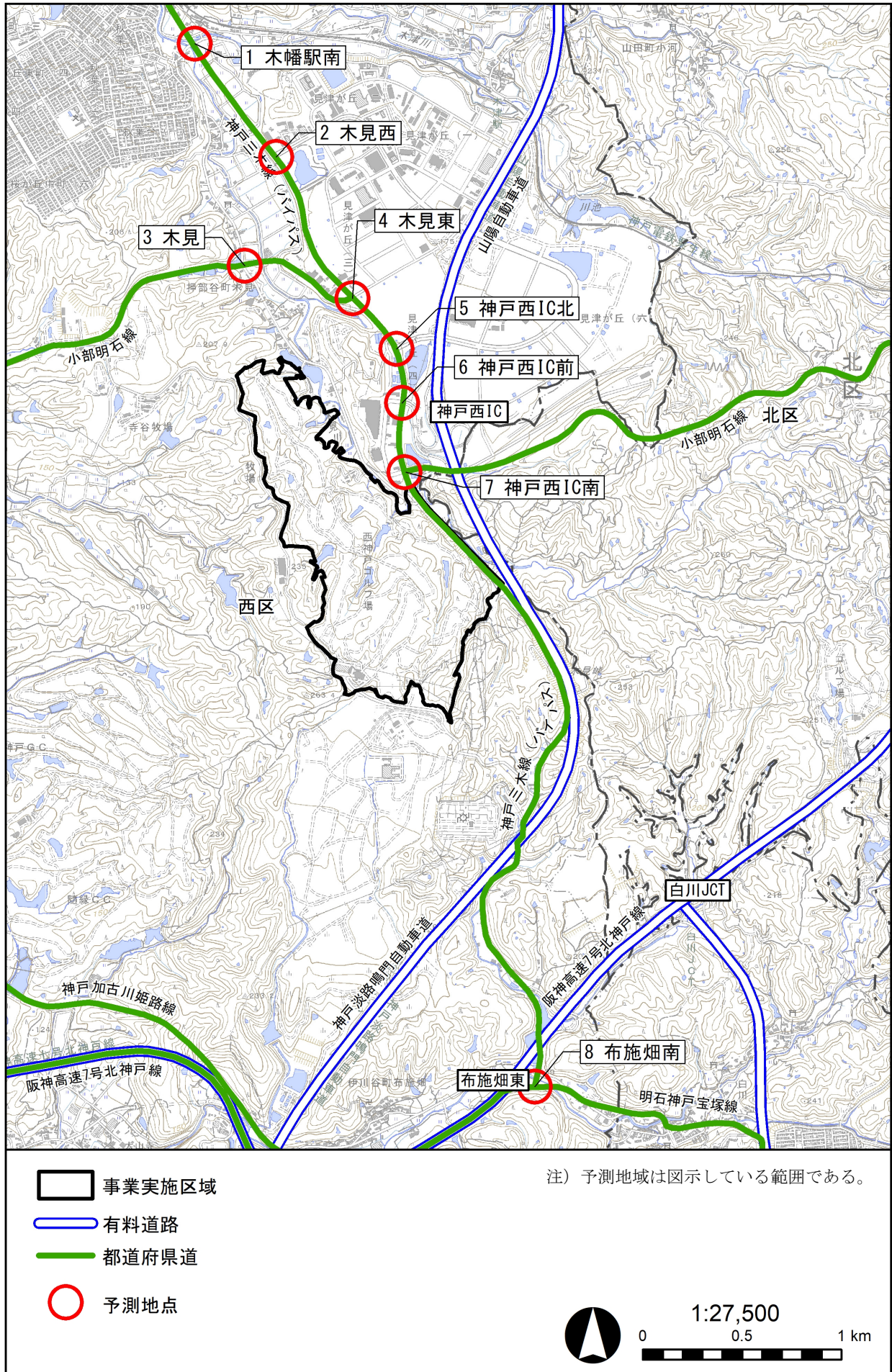


図 10.14-8 施設関係車両の走行に伴う地域交通の予測地域及び予測地点

④ 予測の基本的な手法

施設関係車両の走行に伴う地域交通の予測は、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編」（交通工学研究会、平成30年）による方法とした。

ア. 予測条件

（ア）予測時期

施設関係車両の走行台数が定常となる時期において、供用後の将来交通量が最大となる時間帯（予測交差点における流入交通量のピーク時間帯）とした。

（イ）交通量

予測に用いた交通量は、表10.14-17に示すとおりである。

供用後の一般交通量は、今後の事業実施区域周辺における状況の変化を考慮して設定した。また、施設関係車両は本事業の供用時における発生・集中交通量とした。

表 10.14-17 予測に用いた交通量

番号	予測地点	供用後 ピーク時間帯	供用後の 一般交通量 ^{注2)}		施設関係車両の 1時間あたりの台数	
			大型車	小型車	大型車	小型車
1	木幡駅南	7時30分～8時30分	1,524台	114台	70台	230台
2	木見西	8時～9時	1,726台	238台	81台	251台
3	木見	7時30分～8時30分	1,457台	111台	33台	84台
4	木見東	7時30分～8時30分	2,513台	345台	124台	330台
5	神戸西IC北	7時30分～8時30分	2,422台	367台	124台	330台
6	神戸西IC前	7時30分～8時30分	2,432台	332台	142台	399台
7	神戸西IC南	7時30分～8時30分	2,470台	163台	149台	531台
8	布施畑南	7時30分～8時30分	2,702台	283台	52台	179台

注1) 調査地点の位置は図10.14-8に示すとおりである。

注2) 供用後の一般交通量は、供用後ピーク時間帯における流入交通量を示す。

（ウ）施設関係車両の走行ルート

施設関係車両の走行ルートは、図 10.14-9に示すとおりである。

施設関係車両の走行ルートは、神戸三木線（バイパス）及び小部明石線を走行し、事業実施区域に入るルートを計画している。

（エ）交通規制

施設関係車両の走行ルートにおける交通規制の状況は、現状の交通規制に従った。

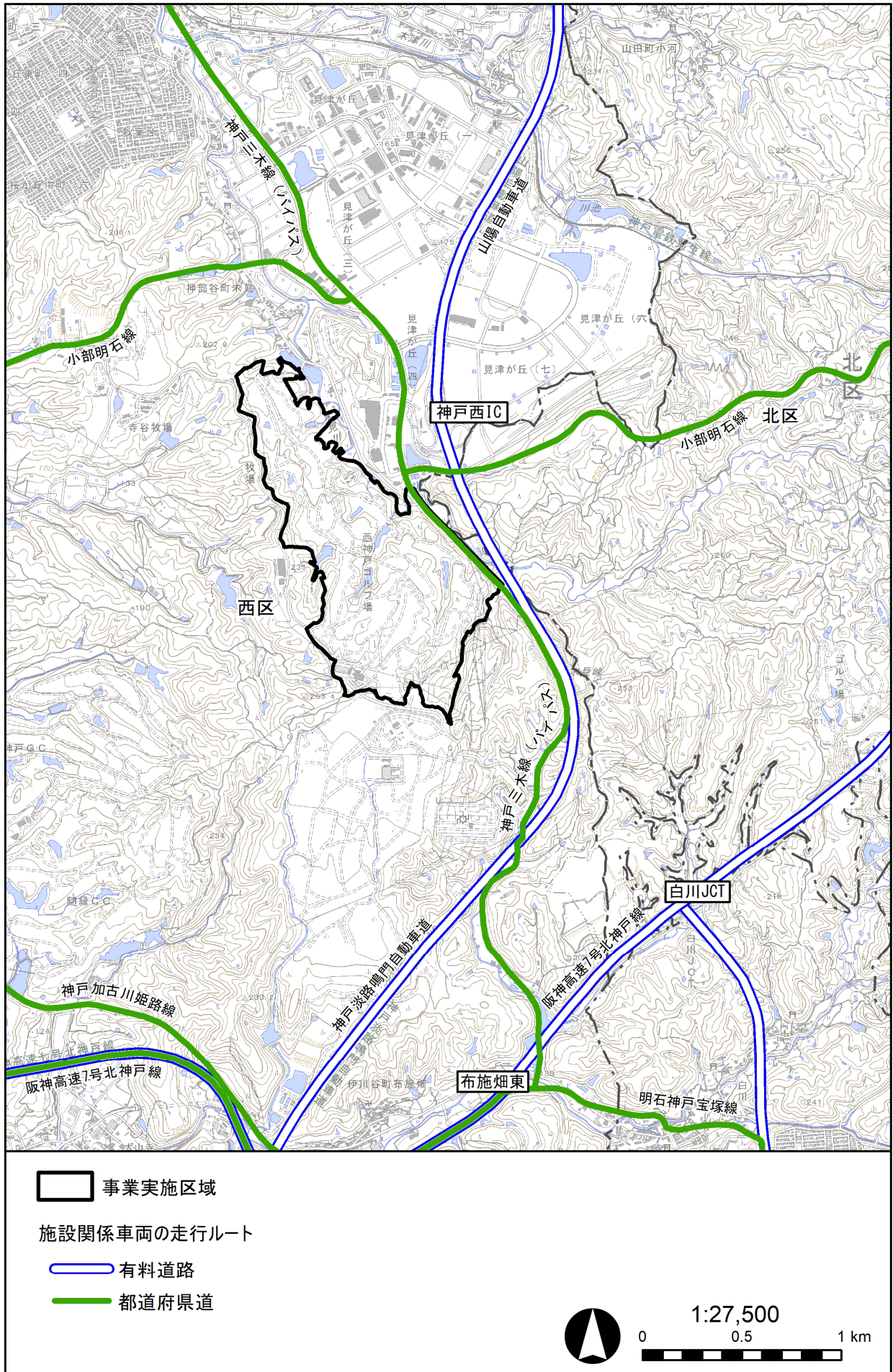


図 10.14-9 施設関係車両の走行ルート

⑤ 予測結果

ア. 交差点需要率

交差点需要率の予測結果は、表10.14-18に示すとおりである。

交差点需要率が最も高い交差点は、神戸西IC北交差点の0.781となり、限界需要率を下回った。

表 10.14-18 交差点需要率の予測結果

番号	予測地点	供用後 ピーク時間帯 ^{注2)}	交差点需要率 ^{注3)}		限界需要率 ^{注5)}
			供用後の 一般交通量	供用後 交通量 ^{注4)}	
1	木幡駅南	7時30分～8時30分	0.408	0.461	0.875
2	木見西	8時～9時	0.441	0.510	0.907
3	木見	7時30分～8時30分	0.570	0.620	0.920
4	木見東	7時30分～8時30分	0.364	0.508	0.907
5	神戸西IC北	7時30分～8時30分	0.627	0.781	0.920
6	神戸西IC前	7時30分～8時30分	0.588	0.633	0.900
7	神戸西IC南	7時30分～8時30分	0.656	0.726	0.907
8	布施畑南	7時30分～8時30分	0.612	0.661	0.865

注1) 調査地点の位置は図10.14-8に示すとおりである。

注2) 時間帯は、施設関係車両の走行時間帯での交差点の流入交通量のピーク時間を示す。

注3) 交差点需要率とは、単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対する流入交通量の比率を指す。

注4) 供用後交通量は、供用後の一般交通量に施設関係車両を加えた交通量を指す。

注5) 限界需要率とは、「(サイクル長－損失時間(黄色＋赤色)) / サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を指す。

イ. 交通容量比

交通容量比の予測結果は、表10.14-19に示すとおりである。

交通容量比が最も高い交差点は、神戸西IC南交差点のB断面右折方向の0.977となり、交通容量比1.0以下となった。

表 10.14-19(1) 交通容量比の予測結果

番号	予測地点	断面 ^{注1)}	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注2)}	
				供用後の 一般交通量	供用後 交通量 ^{注3)}
1	木幡駅南	A	左折・直進	0.291	0.385
			右折	0.056	0.063
		B	左折・直進	0.191	0.191
			右折	0.548	0.548
		C	左折・直進	0.456	0.555
			右折	0.005	0.006
D	左折・直進・右折	0.063	0.063		
2	木見西	A	左折・直進	0.469	0.563
		B	直進	0.180	0.226
			右折	0.294	0.376
		C	左折	0.202	0.202
右折	0.560		0.560		
3	木見	A	左折・直進	0.371	0.371
			右折	0.134	0.134
		B	左折・直進・右折	0.611	0.676
		C	左折・直進	0.667	0.667
			右折	0.058	0.058
		D	左折・直進	0.276	0.306
右折	0.013		0.015		

注1) 予測地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

注2) 交通容量比とは、走行可能な交通容量に対する流入交通量の比を指す。1.0を上回ると走行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表す。

注3) 供用後交通量は、供用後の一般交通量に施設関係車両を加えた交通量を指す。

表 10.14-19(2) 交通容量比の予測結果

番号	予測地点	断面 ^{注1)}	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注2)}	
				供用後の 一般交通量	供用後 交通量 ^{注3)}
4	木見東	A	左折・直進	0.496	0.653
			右折	0.017	0.018
		B	左折	0.282	0.361
			直進	0.457	0.457
			右折	0.242	0.242
		C	左折・直進	0.527	0.631
			右折	0.521	0.662
		D	左折・直進	0.668	0.668
右折	0.432		0.662		
5	神戸西IC北	A	左折・直進	0.604	0.866
		B	直進	0.344	0.401
			右折	0.808	0.914
		C	左折	0.657	0.657
右折	0.250		0.250		
6	神戸西IC前	A	左折	0.244	0.244
			直進	0.311	0.488
			右折	0.385	0.385
		B	左折・直進	0.125	0.287
			右折	0.721	0.721
		C	左折・直進	0.644	0.721
			右折	0.146	0.275
		D	左折・直進・右折	0.057	0.057

注1) 予測地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

注2) 交通容量比とは、走行可能な交通容量に対する流入交通量の比を指す。1.0を上回ると走行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表す。

注3) 供用後交通量は、供用後の一般交通量に施設関係車両を加えた交通量を指す。

表 10.14-19(3) 交通容量比の予測結果

番号	予測地点	断面 ^{注1)}	流入車線構成	車線の交通容量比 ^{注2)}	
				供用後の 一般交通量	供用後 交通量 ^{注3)}
7	神戸西IC南	A	左折・直進	0.424	0.672
			右折	0.004	0.014
		B	左折・直進	0.304	0.549
			右折	0.977	0.977
		C	左折・直進	0.782	0.936
			右折	0.393	0.704
		D	左折・直進・右折	0.040	0.040
		8	布施畑南	A	左折
右折	0.686				0.779
B	左折・直進			0.693	0.744
C	直進			0.668	0.668
	右折			0.660	0.767

注1) 予測地点の断面は、図10.14-3に示すとおりである。

注2) 交通容量比とは、走行可能な交通容量に対する流入交通量の比を指す。1.0を上回ると走行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表す。

注3) 供用後交通量は、供用後の一般交通量に施設関係車両を加えた交通量を指す。

2) 環境保全措置の内容

施設関係車両の走行に伴う地域交通への影響を回避・低減するために、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討結果は、表10.14-20に示すとおりである。

表 10.14-20 環境保全措置の検討結果

措置の種類	措置の区分	実施主体	保全措置の内容及び効果	効果の不確実性	新たに生じる影響
進出事業者への運行管理の要請	低減	事業者	進出する事業者に対し、施設関連車両が一時的に集中しないよう効率的な運行管理を要請することにより、地域交通への影響が低減される。	なし	なし
進出事業者への通勤車両低減の要請	低減	事業者	進出する事業者に対し、通勤時の公共交通機関の利用や相乗りによる通勤車両の低減及び時差通勤等の実施を要請することにより、地域交通への影響が低減される。	なし	なし
一般道での待機、路上駐車防止	低減	事業者	進出する事業者に対し、十分な車両待機場所、駐車場設置を要請することで、周辺道路の交通流を妨げることが抑制でき、地域交通への影響が低減される。	なし	なし

3) 評価

① 評価の手法

施設関係車両の走行に伴う地域交通への影響の評価は、調査及び予測の結果を踏まえ、対象事業の実施に伴う地域交通への影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減され、また必要に応じて環境の保全についての配慮が適正になされているかについて、評価する方法により行った。

② 評価結果

ア. 環境影響の回避・低減に係る評価

調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設関係車両の走行に伴う地域交通への影響は、回避又は低減ができるものと考えられる。

以上のことから、施設関係車両の走行に伴う地域交通への影響については、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。

(3) 工事及び施設関係車両の走行に伴う歩行者等の安全への影響

1) 予測

① 予測項目

工事及び施設関係車両の走行に伴う歩行者等の安全の予測項目は、表10.14-21に示すとおりである。

表 10.14-21 工事及び施設関係車両の走行に伴う歩行者等の安全の予測項目

行為等の区分	環境影響要因	予測項目
工事の実施及び施設の供用	工事及び施設関係車両の走行	・歩行者等の安全への影響

② 予測地域及び予測地点

予測地域及び予測地点は、図 10.14-10に示すとおりである。

予測地域は、調査地域のうち、歩行者等の安全に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とした。

予測地点は、予測地域における歩行者等の安全に係る環境影響を的確に把握できる地点とし、工事及び施設関係車両の走行ルートである神戸三木線（バイパス）及び小部明石線の沿道とした。

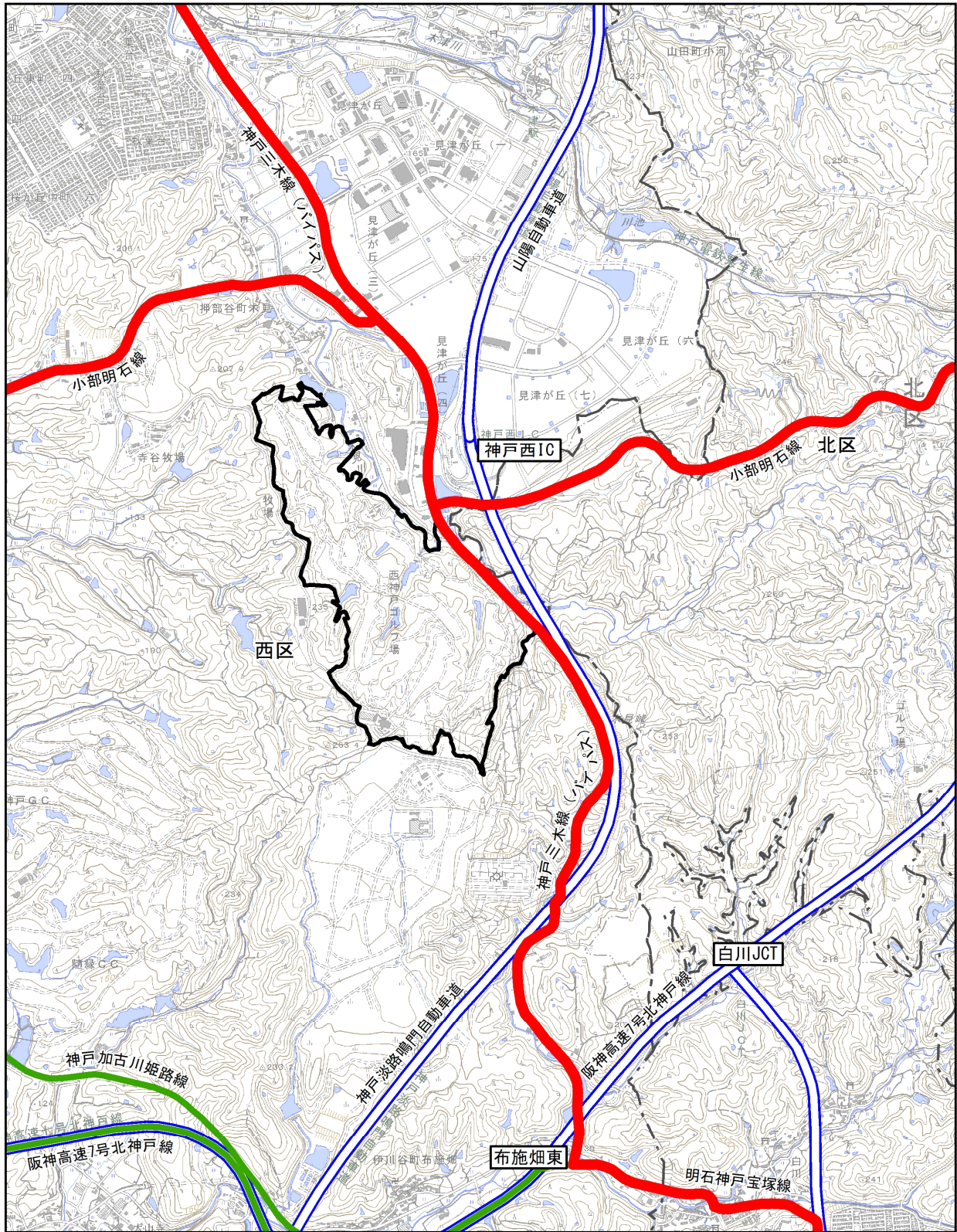
なお、神戸三木線（旧道）については、工事関係車両は仏谷橋以北を走行させず、施設関係車両は走行させない計画であり、工事関係車両及び施設関係車両による歩行者等の安全への影響は生じないと考えられる。

③ 予測対象時期

工事関係車両の走行台数が最大となる時期及び施設関係車両の走行台数が定常となる時期とした。

④ 予測の基本的な手法

歩行者等の状況と事業計画を重ね合わせ、交通安全施設や安全対策等の内容を踏まえて定性的に予測する方法とした。



- 事業実施区域
- 有料道路
- 都道府県道
- 予測地点

注) 予測地域は図示している範囲である。

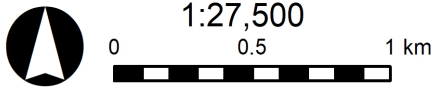


図 10.14-10 工事及び施設関係車両の走行に伴う歩行者等の安全の予測地域及び予測地点

⑤ 予測結果

ア. 神戸三木線（バイパス）

神戸三木線（バイパス）の沿道は、事業実施区域北側から事業実施区域南端にかけてマウントアップや防護柵等により歩車道が分離されていることから、歩行者等の安全は確保される。

事業実施区域南端から布施畑南交差点にかけては、マウントアップ等が未整備の区間があるが、住居等はなく日常的な歩行者等の利用は少ないと考えられる。

以上のことから、歩行者等の安全は確保されると予測される。

イ. 小部明石線

小部明石線の沿道は、木見交差点以東から木見東交差点にかけてマウントアップにより歩車道が分離されており、歩行者等の安全は確保される。

木見交差点以西及び神戸西IC南以東は、マウントアップ等が未整備の区間があるが、住居等は離れており日常的な歩行者等の利用は少ないと考えられる。

以上のことから、歩行者等の安全は確保されると予測される。

2) 環境保全措置の内容

工事及び施設関係車両の走行に伴う歩行者等の安全への影響を回避・低減するために、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討結果は、表10.14-22に示すとおりである。

表 10.14-22 環境保全措置の検討結果

措置の種類	措置の区分	実施主体	保全措置の内容及び効果	効果の不確実性	新たに生じる影響
一部走行ルートへの限定	回避	事業者	工事関係車両は仏谷橋以北を走行させず、施設関係車両は旧道を走行させないことから、歩行者等の安全への影響が回避される。	なし	なし
工事関係車両の走行ルート及び走行時間の厳守	低減	事業者	工事関係者に対し、決められた走行ルート及び走行時間を厳守するよう教育・指導を行うことで、歩行者等の安全への影響が低減される。	なし	なし
工事関係車両の運転の教育・指導	低減	事業者	工事関係者に対し、交通法規の遵守等の教育・指導を行うことで、歩行者等の安全への影響が低減される。	なし	なし
交通誘導員による工事関係車両等の誘導	低減	事業者	施工ヤード出入口等に交通誘導員を配置し、歩行者・自転車及び工事関係車両の出入を誘導することで、歩行者等の安全への影響が低減される。	なし	なし
工事計画の周知徹底	低減	事業者	工事を行う期間等、工事計画の内容について周辺住民に周知徹底を図り、交通安全の注意喚起を促すことで、歩行者等の安全への影響が低減される。	なし	なし
進出事業者への運転手の教育・指導の要請	低減	事業者	進出する事業者に対し、運転手への交通法規の遵守等の教育・指導を要請することにより、歩行者等の安全への影響が低減される。	なし	なし
進出事業者への走行ルートの厳守の要請	低減	事業者	進出する事業者に対し、決められた走行ルートを厳守するよう要請することにより、歩行者等の安全への影響が低減される。	なし	なし

3) 評価

① 評価の手法

工事及び施設関係車両の走行に伴う歩行者等の安全への影響の評価は、調査及び予測の結果を踏まえ、対象事業の実施に伴う地域交通への影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減され、また必要に応じて環境の保全についての配慮が適正になされているかについて、評価する方法により行った。

② 評価結果

ア. 環境影響の回避・低減に係る評価

調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事及び施設関係車両の走行に伴う歩行者等の安全への影響は、回避又は低減ができるものと考えられる。

以上のことから、工事及び施設関係車両の走行に伴う歩行者等の安全への影響については、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。

10.15. 環境影響の総合評価

本事業の実施に伴う環境影響について、行為等の環境要素と関連から大気質、騒音、振動、水質、地形・地質、植物、動物、生態系、人と自然との触れ合い活動の場、景観、文化環境、廃棄物等、地球温暖化及びその他（地域交通）の計14項目を選定し、予測、環境保全措置の検討及び評価を行った。各環境要素の評価結果は、表10.15-1～表10.15-14に示すとおりである。

本事業の実施による環境影響を総合的に評価すると、予測結果を踏まえて適切な環境保全措置を実施することにより、事業の実施に伴う環境影響は、事業者の実行可能な範囲内のできる限り回避・低減又は代償されていると評価する。また、国、県又は市が実施する環境保全に関する施策・基準等との整合も図られ、環境保全への配慮が適性になされていると評価する。

表 10.15-1(1) 評価の結果（大気質）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																																		
大気質	建設機械の稼働に伴う排出ガスの影響	<p>■予測結果 建設機械の稼働に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p>建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果（年平均値） 単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>寄与濃度 (A)</th> <th>バックグラウンド濃度 (B)</th> <th>予測結果 (A+B)</th> <th>日平均値の年間98%値</th> <th>環境保全目標値^{注)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>0.0040</td> <td>0.006</td> <td>0.010</td> <td>0.024</td> <td rowspan="2">0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下</td> </tr> <tr> <td>最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）</td> <td>0.014</td> <td>0.006</td> <td>0.020</td> <td>0.041</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「二酸化窒素に係る環境基準」を環境保全目標値とした。</p> <p>建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の予測結果（年平均値） 単位：mg/m³</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>寄与濃度 (A)</th> <th>バックグラウンド濃度 (B)</th> <th>予測結果 (A+B)</th> <th>日平均値の年間2%除外値</th> <th>環境保全目標値^{注)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>0.00036</td> <td>0.018</td> <td>0.018</td> <td>0.055</td> <td rowspan="2">0.10以下</td> </tr> <tr> <td>最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）</td> <td>0.0013</td> <td>0.018</td> <td>0.019</td> <td>0.058</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「大気の汚染に係る環境基準」を環境保全目標値とした。</p> <p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 排出ガス対策型建設機械の採用 ・ 建設機械の整備・点検 ・ 建設機械の取り扱いの教育・指導 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、建設機械の稼働に伴う大気質への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・ 環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 予測の結果、建設機械の稼働に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、いずれも環境保全目標値を下回ることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	予測地点	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	日平均値の年間98%値	環境保全目標値 ^{注)}	事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	0.0040	0.006	0.010	0.024	0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下	最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）	0.014	0.006	0.020	0.041	予測地点	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	日平均値の年間2%除外値	環境保全目標値 ^{注)}	事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	0.00036	0.018	0.018	0.055	0.10以下	最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）	0.0013	0.018	0.019	0.058
予測地点	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	日平均値の年間98%値	環境保全目標値 ^{注)}																															
事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	0.0040	0.006	0.010	0.024	0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下																															
最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）	0.014	0.006	0.020	0.041																																
予測地点	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	日平均値の年間2%除外値	環境保全目標値 ^{注)}																															
事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	0.00036	0.018	0.018	0.055	0.10以下																															
最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）	0.0013	0.018	0.019	0.058																																

表 10.15-1(2) 評価の結果（大気質）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																																																																		
大気質	工事関係車両の走行に伴う排出ガスの影響	<p>■予測結果 工事関係車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p style="text-align: center;">工事関係車両の走行に伴う二酸化窒素の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="3">寄与濃度</th> <th rowspan="2">バックグラウンド濃度</th> <th rowspan="2">予測結果(年平均値)</th> <th rowspan="2">日平均値の年間98%値</th> <th rowspan="2">環境保全目標値^(注)</th> </tr> <tr> <th>工事中一般交通量</th> <th>工事関係車両</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 神戸三木線(バイパス)</td> <td>0.00080</td> <td>0.000023</td> <td>0.00082</td> <td>0.006</td> <td>0.007</td> <td>0.018</td> <td rowspan="3">0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下</td> </tr> <tr> <td>2. 木見交差点付近</td> <td>0.0011</td> <td>0.000030</td> <td>0.0012</td> <td>0.006</td> <td>0.007</td> <td>0.018</td> </tr> <tr> <td>3. 布施畑南交差点付近</td> <td>0.0016</td> <td>0.000031</td> <td>0.0016</td> <td>0.006</td> <td>0.008</td> <td>0.019</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「二酸化窒素に係る環境基準」を環境保全目標値とした。</p> <p style="text-align: center;">工事関係車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：mg/m³</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="3">寄与濃度</th> <th rowspan="2">バックグラウンド濃度</th> <th rowspan="2">予測結果(年平均値)</th> <th rowspan="2">日平均値の年間2%除外値</th> <th rowspan="2">環境保全目標値^(注)</th> </tr> <tr> <th>工事中一般交通量</th> <th>工事関係車両</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 神戸三木線(バイパス)</td> <td>0.000030</td> <td>0.00000094</td> <td>0.000031</td> <td>0.018</td> <td>0.018</td> <td>0.045</td> <td rowspan="3">0.10以下</td> </tr> <tr> <td>2. 木見交差点付近</td> <td>0.000044</td> <td>0.0000012</td> <td>0.000045</td> <td>0.018</td> <td>0.018</td> <td>0.046</td> </tr> <tr> <td>3. 布施畑南交差点付近</td> <td>0.000058</td> <td>0.0000013</td> <td>0.000059</td> <td>0.018</td> <td>0.018</td> <td>0.046</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「大気の汚染に係る環境基準」を環境保全目標値とした。</p> <p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両の集中回避 ・工事関係車両の整備・点検 ・工事関係車両の運転の教育・指導 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事関係車両の走行に伴う大気質への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 予測の結果、工事関係車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、いずれも環境保全目標値を下回ることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	予測地点	寄与濃度			バックグラウンド濃度	予測結果(年平均値)	日平均値の年間98%値	環境保全目標値 ^(注)	工事中一般交通量	工事関係車両	合計	1. 神戸三木線(バイパス)	0.00080	0.000023	0.00082	0.006	0.007	0.018	0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下	2. 木見交差点付近	0.0011	0.000030	0.0012	0.006	0.007	0.018	3. 布施畑南交差点付近	0.0016	0.000031	0.0016	0.006	0.008	0.019	予測地点	寄与濃度			バックグラウンド濃度	予測結果(年平均値)	日平均値の年間2%除外値	環境保全目標値 ^(注)	工事中一般交通量	工事関係車両	合計	1. 神戸三木線(バイパス)	0.000030	0.00000094	0.000031	0.018	0.018	0.045	0.10以下	2. 木見交差点付近	0.000044	0.0000012	0.000045	0.018	0.018	0.046	3. 布施畑南交差点付近	0.000058	0.0000013	0.000059	0.018	0.018	0.046
予測地点	寄与濃度			バックグラウンド濃度	予測結果(年平均値)	日平均値の年間98%値					環境保全目標値 ^(注)																																																									
	工事中一般交通量	工事関係車両	合計																																																																	
1. 神戸三木線(バイパス)	0.00080	0.000023	0.00082	0.006	0.007	0.018	0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下																																																													
2. 木見交差点付近	0.0011	0.000030	0.0012	0.006	0.007	0.018																																																														
3. 布施畑南交差点付近	0.0016	0.000031	0.0016	0.006	0.008	0.019																																																														
予測地点	寄与濃度			バックグラウンド濃度	予測結果(年平均値)	日平均値の年間2%除外値	環境保全目標値 ^(注)																																																													
	工事中一般交通量	工事関係車両	合計																																																																	
1. 神戸三木線(バイパス)	0.000030	0.00000094	0.000031	0.018	0.018	0.045	0.10以下																																																													
2. 木見交差点付近	0.000044	0.0000012	0.000045	0.018	0.018	0.046																																																														
3. 布施畑南交差点付近	0.000058	0.0000013	0.000059	0.018	0.018	0.046																																																														

表 10.15-1(3) 評価の結果（大気質）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																								
大気質	建設機械の稼働に伴う粉じん(降下ばいじん)の影響	<p>■予測結果 建設機械の稼働に伴い発生する粉じん（降下ばいじん）は、以下のように予測された。</p> <p style="text-align: center;">建設機械の稼働に伴う粉じんの予測結果（降下ばいじん量）</p> <p style="text-align: right;">単位：t/km²/月</p> <table border="1" data-bbox="592 443 1362 674"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">時期</th> <th rowspan="2">予測結果 (寄与分)</th> <th colspan="2">参考</th> </tr> <tr> <th>バックグラウンド</th> <th>バックグラウンドとの足し合わせ結果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>春季</td> <td>1.68</td> <td>3.44</td> <td>5.12</td> </tr> <tr> <td>夏季</td> <td>3.26</td> <td>1.76</td> <td>5.02</td> </tr> <tr> <td>秋季</td> <td>1.78</td> <td>2.28</td> <td>4.06</td> </tr> <tr> <td>冬季</td> <td>0.98</td> <td>2.32</td> <td>3.30</td> </tr> </tbody> </table> <p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 散水の実施 ・ 造成箇所の早期転圧 <p>■評価結果 ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、建設機械の稼働に伴う粉じん（降下ばいじん）への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>	予測地点	時期	予測結果 (寄与分)	参考		バックグラウンド	バックグラウンドとの足し合わせ結果	事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	春季	1.68	3.44	5.12	夏季	3.26	1.76	5.02	秋季	1.78	2.28	4.06	冬季	0.98	2.32	3.30
予測地点	時期	予測結果 (寄与分)				参考																				
			バックグラウンド	バックグラウンドとの足し合わせ結果																						
事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	春季	1.68	3.44	5.12																						
	夏季	3.26	1.76	5.02																						
	秋季	1.78	2.28	4.06																						
	冬季	0.98	2.32	3.30																						

表 10.15-1(4) 評価の結果（大気質）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																																																																					
大気質	施設の稼働に伴う排出ガスの影響	<p>■ 予測結果 施設の稼働に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p>・ 長期平均濃度 施設の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果（年平均値） 単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>寄与濃度 (A)</th> <th>バックグラウンド濃度 (B)</th> <th>予測結果 (A+B)</th> <th>日平均値の年間98%値</th> <th>環境保全目標値^{注)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>0.0016</td> <td>0.006</td> <td>0.008</td> <td>0.020</td> <td>0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下</td> </tr> <tr> <td>最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）</td> <td>0.0024</td> <td>0.006</td> <td>0.008</td> <td>0.021</td> <td>以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「二酸化窒素に係る環境基準」を環境保全目標値とした。</p> <p>施設の稼働に伴う浮遊粒子状物質の予測結果（年平均値） 単位：mg/m³</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>寄与濃度 (A)</th> <th>バックグラウンド濃度 (B)</th> <th>予測結果 (A+B)</th> <th>日平均値の年間2%除外値</th> <th>環境保全目標値^{注)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>0.0017</td> <td>0.018</td> <td>0.020</td> <td>0.059</td> <td rowspan="2">0.10以下</td> </tr> <tr> <td>最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）</td> <td>0.0026</td> <td>0.018</td> <td>0.021</td> <td>0.061</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「大気の汚染に係る環境基準」を環境保全目標値とした。</p> <p>・ 短期濃度 施設の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果（1時間値） 単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>風向</th> <th>寄与濃度 (A)</th> <th>バックグラウンド濃度 (B)</th> <th>予測結果 (A+B)</th> <th>環境保全目標値^{注1)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>SSE</td> <td>0.017</td> <td>0.022</td> <td>0.039</td> <td rowspan="2">0.1～0.2以下</td> </tr> <tr> <td>最大着地濃度地点（事業実施区域南東側約140m）</td> <td>NW</td> <td>0.019</td> <td>0.022</td> <td>0.041</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 「二酸化窒素の人の健康に係る判定条件等について」に示される短期暴露指針値を環境保全目標値とした。 注2) 予測に用いた気象条件：風速1m/s、大気安定度D</p> <p>施設の稼働に伴う浮遊粒子状物質の予測結果（1時間値） 単位：mg/m³</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>風向</th> <th>寄与濃度 (A)</th> <th>バックグラウンド濃度 (B)</th> <th>予測結果 (A+B)</th> <th>環境保全目標値^{注1)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>SSE</td> <td>0.020</td> <td>0.099</td> <td>0.12</td> <td rowspan="2">0.2以下</td> </tr> <tr> <td>最大着地濃度地点（事業実施区域南東側約140m）</td> <td>NW</td> <td>0.023</td> <td>0.099</td> <td>0.12</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 「大気の汚染に係る環境基準」を環境保全目標値とした。 注2) 予測に用いた気象条件：風速1m/s、大気安定度D</p>	予測地点	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	日平均値の年間98%値	環境保全目標値 ^{注)}	事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	0.0016	0.006	0.008	0.020	0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下	最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）	0.0024	0.006	0.008	0.021	以下	予測地点	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	日平均値の年間2%除外値	環境保全目標値 ^{注)}	事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	0.0017	0.018	0.020	0.059	0.10以下	最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）	0.0026	0.018	0.021	0.061	予測地点	風向	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	環境保全目標値 ^{注1)}	事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	SSE	0.017	0.022	0.039	0.1～0.2以下	最大着地濃度地点（事業実施区域南東側約140m）	NW	0.019	0.022	0.041	予測地点	風向	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	環境保全目標値 ^{注1)}	事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	SSE	0.020	0.099	0.12	0.2以下	最大着地濃度地点（事業実施区域南東側約140m）	NW	0.023	0.099	0.12
予測地点	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	日平均値の年間98%値	環境保全目標値 ^{注)}																																																																		
事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	0.0016	0.006	0.008	0.020	0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下																																																																		
最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）	0.0024	0.006	0.008	0.021	以下																																																																		
予測地点	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	日平均値の年間2%除外値	環境保全目標値 ^{注)}																																																																		
事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	0.0017	0.018	0.020	0.059	0.10以下																																																																		
最大着地濃度地点（事業実施区域東側敷地境界）	0.0026	0.018	0.021	0.061																																																																			
予測地点	風向	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	環境保全目標値 ^{注1)}																																																																		
事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	SSE	0.017	0.022	0.039	0.1～0.2以下																																																																		
最大着地濃度地点（事業実施区域南東側約140m）	NW	0.019	0.022	0.041																																																																			
予測地点	風向	寄与濃度 (A)	バックグラウンド濃度 (B)	予測結果 (A+B)	環境保全目標値 ^{注1)}																																																																		
事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	SSE	0.020	0.099	0.12	0.2以下																																																																		
最大着地濃度地点（事業実施区域南東側約140m）	NW	0.023	0.099	0.12																																																																			

表 10.15-1(5) 評価の結果（大気質）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価
大気質	施設の稼働に伴う排出ガスの影響	<p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 進出事業者への法令等遵守の要請 ・ 進出事業者への低公害施設及び高効率施設の設置要請 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設の稼働に伴う大気質への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・ 環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 予測の結果、施設の稼働に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、いずれも環境保全目標値を下回ることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。

表 10.15-1(5) 評価の結果（大気質）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																																																																		
大気質	施設関係車両の走行に伴う排出ガスの影響	<p>■予測結果 施設関係車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p style="text-align: center;">施設関係車両の走行に伴う二酸化窒素の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：ppm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="3">寄与濃度</th> <th rowspan="2">バックグラウンド濃度</th> <th rowspan="2">予測結果(年平均値)</th> <th rowspan="2">日平均値の年間98%値</th> <th rowspan="2">環境保全目標値^{注)}</th> </tr> <tr> <th>供用後一般交通量</th> <th>施設関係関係車両</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 神戸三木線(バイパス)</td> <td>0.00070</td> <td>0.00021</td> <td>0.00091</td> <td>0.006</td> <td>0.007</td> <td>0.018</td> <td rowspan="3">0.04～ 0.06のゾーン内又はそれ以下</td> </tr> <tr> <td>2. 木見交差点付近</td> <td>0.00097</td> <td>0.00021</td> <td>0.0012</td> <td>0.006</td> <td>0.007</td> <td>0.018</td> </tr> <tr> <td>3. 布施畑南交差点付近</td> <td>0.0014</td> <td>0.00015</td> <td>0.0016</td> <td>0.006</td> <td>0.007</td> <td>0.019</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「二酸化窒素に係る環境基準」を環境保全目標値とした。</p> <p style="text-align: center;">施設関係車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：mg/m³</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="3">寄与濃度</th> <th rowspan="2">バックグラウンド濃度</th> <th rowspan="2">予測結果(年平均値)</th> <th rowspan="2">日平均値の年間2%除外値</th> <th rowspan="2">環境保全目標値^{注)}</th> </tr> <tr> <th>供用後一般交通量</th> <th>施設関係関係車両</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 神戸三木線(バイパス)</td> <td>0.000029</td> <td>0.0000091</td> <td>0.000038</td> <td>0.018</td> <td>0.018</td> <td>0.046</td> <td rowspan="3">0.10以下</td> </tr> <tr> <td>2. 木見交差点付近</td> <td>0.000043</td> <td>0.0000095</td> <td>0.000052</td> <td>0.018</td> <td>0.018</td> <td>0.046</td> </tr> <tr> <td>3. 布施畑南交差点付近</td> <td>0.000057</td> <td>0.0000065</td> <td>0.000063</td> <td>0.018</td> <td>0.018</td> <td>0.046</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「大気の汚染に係る環境基準」を環境保全目標値とした。</p> <p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出事業者への運行管理の要請 ・進出事業者への通勤車両低減の要請 ・進出事業者への施設関係車両の整備・点検の要請 ・進出事業者への運転手の教育・指導の要請 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設関係車両の走行に伴う大気質への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 予測の結果、施設関係車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、いずれも環境保全目標値を下回ることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	予測地点	寄与濃度			バックグラウンド濃度	予測結果(年平均値)	日平均値の年間98%値	環境保全目標値 ^{注)}	供用後一般交通量	施設関係関係車両	合計	1. 神戸三木線(バイパス)	0.00070	0.00021	0.00091	0.006	0.007	0.018	0.04～ 0.06のゾーン内又はそれ以下	2. 木見交差点付近	0.00097	0.00021	0.0012	0.006	0.007	0.018	3. 布施畑南交差点付近	0.0014	0.00015	0.0016	0.006	0.007	0.019	予測地点	寄与濃度			バックグラウンド濃度	予測結果(年平均値)	日平均値の年間2%除外値	環境保全目標値 ^{注)}	供用後一般交通量	施設関係関係車両	合計	1. 神戸三木線(バイパス)	0.000029	0.0000091	0.000038	0.018	0.018	0.046	0.10以下	2. 木見交差点付近	0.000043	0.0000095	0.000052	0.018	0.018	0.046	3. 布施畑南交差点付近	0.000057	0.0000065	0.000063	0.018	0.018	0.046
予測地点	寄与濃度			バックグラウンド濃度	予測結果(年平均値)	日平均値の年間98%値					環境保全目標値 ^{注)}																																																									
	供用後一般交通量	施設関係関係車両	合計																																																																	
1. 神戸三木線(バイパス)	0.00070	0.00021	0.00091	0.006	0.007	0.018	0.04～ 0.06のゾーン内又はそれ以下																																																													
2. 木見交差点付近	0.00097	0.00021	0.0012	0.006	0.007	0.018																																																														
3. 布施畑南交差点付近	0.0014	0.00015	0.0016	0.006	0.007	0.019																																																														
予測地点	寄与濃度			バックグラウンド濃度	予測結果(年平均値)	日平均値の年間2%除外値	環境保全目標値 ^{注)}																																																													
	供用後一般交通量	施設関係関係車両	合計																																																																	
1. 神戸三木線(バイパス)	0.000029	0.0000091	0.000038	0.018	0.018	0.046	0.10以下																																																													
2. 木見交差点付近	0.000043	0.0000095	0.000052	0.018	0.018	0.046																																																														
3. 布施畑南交差点付近	0.000057	0.0000065	0.000063	0.018	0.018	0.046																																																														

表 10.15-2(1) 評価の結果（騒音）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価								
騒音	建設機械の稼働に伴う騒音の影響	<p>■ 予測結果 建設機械の稼働に伴う騒音は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p style="text-align: center;">建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="657 443 1316 660"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果 (L_{Aeq})</th> <th>環境保全 目標値^{注)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業実施区域境界線にかつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>75</td> <td rowspan="2">85</td> </tr> <tr> <td>敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）</td> <td>84</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>注) 「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」を環境保全目標値とした。</small></p> <p>■ 環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 低騒音型建設機械の採用 ・ 建設機械の整備・点検 ・ 建設機械の取り扱いの教育・指導 <p>■ 評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、ならびに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、建設機械の稼働に伴う騒音の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・ 環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 建設機械の稼働に伴う騒音の評価結果は、いずれも環境保全目標値以下であることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	予測地点	予測結果 (L_{Aeq})	環境保全 目標値 ^{注)}	事業実施区域境界線にかつ近傍に住居が存在する地点	75	85	敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）	84
予測地点	予測結果 (L_{Aeq})	環境保全 目標値 ^{注)}								
事業実施区域境界線にかつ近傍に住居が存在する地点	75	85								
敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）	84									

表 10.15-2(2) 評価の結果（騒音）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																								
騒音	工事関係車両の走行に伴う騒音の影響	<p>■予測結果 工事関係車両の走行に伴う騒音は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p style="text-align: center;">工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音（L_{Aeq}）の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="561 443 1418 640"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>工事中の一般交通量の等価騒音レベル</th> <th>工事関係車両による増加分</th> <th>予測結果</th> <th>環境基準^{注2)}</th> <th>環境保全目標値^{注3)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 神戸三木線（バイパス）</td> <td>63</td> <td>0</td> <td>63</td> <td>70</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>2. 木見交差点付近</td> <td>71^{注1)}</td> <td>0</td> <td>71^{注1)}</td> <td>70</td> <td>71</td> </tr> <tr> <td>3. 布施畑南交差点付近</td> <td>70</td> <td>0</td> <td>70</td> <td>70</td> <td>70</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 太字は環境基準を上回る結果を示している。 注2) 環境基準は昼間（6時～22時）の基準値を示している。 注3) 「騒音に係る環境基準」の昼間（6時～22時）の基準を環境保全目標値とした。ただし、工事中の一般交通量の等価騒音レベルが「騒音に係る環境基準」の昼間の基準を超えている地点（木見交差点付近）については、工事中の一般交通量の等価騒音レベルを環境保全目標値とした。</p> <p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両の集中回避 ・工事関係車両の整備・点検 ・工事関係車両の運転の教育・指導 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、ならびに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事関係車両の走行に伴う騒音の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 予測の結果、工事関係車両の走行に伴う騒音は、いずれも環境保全目標値を下回ることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	予測地点	工事中の一般交通量の等価騒音レベル	工事関係車両による増加分	予測結果	環境基準 ^{注2)}	環境保全目標値 ^{注3)}	1. 神戸三木線（バイパス）	63	0	63	70	70	2. 木見交差点付近	71 ^{注1)}	0	71 ^{注1)}	70	71	3. 布施畑南交差点付近	70	0	70	70	70
予測地点	工事中の一般交通量の等価騒音レベル	工事関係車両による増加分	予測結果	環境基準 ^{注2)}	環境保全目標値 ^{注3)}																					
1. 神戸三木線（バイパス）	63	0	63	70	70																					
2. 木見交差点付近	71 ^{注1)}	0	71 ^{注1)}	70	71																					
3. 布施畑南交差点付近	70	0	70	70	70																					

表 10.15-2(3) 評価の結果（騒音）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																														
騒音	施設の稼働に伴う騒音の影響	<p>■予測結果 施設の稼働に伴う騒音は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う騒音レベルの予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="608 443 1362 779"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>区分</th> <th>予測結果 (L_{A5})</th> <th>環境保全目標値^{注)} (L_{A5})</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>朝</td> <td>39</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>昼間</td> <td>39</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夕</td> <td>39</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>39</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）</td> <td>朝</td> <td>50</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>昼間</td> <td>50</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夕</td> <td>50</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「特定工場等において発生する騒音の規制に関する基準」を環境保全目標値とした。 なお、事業実施区域は現在市街化調整区域であり、用途地域の指定はないが、今後、準工業地域又は工業専用地域に変更される想定であることから、準工業地域が該当する第3種区域の規制基準を環境保全目標値とした。</p> <p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出事業者への法令等遵守の要請 ・進出事業者への低騒音型設備機器や防音施設の設置要請 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、ならびに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設の稼働に伴う騒音の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 施設の稼働に伴う騒音の評価結果は、いずれも環境保全目標値以下であることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	予測地点	区分	予測結果 (L_{A5})	環境保全目標値 ^{注)} (L_{A5})	事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	朝	39	60	昼間	39	65	夕	39	60	夜間	39	50	敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）	朝	50	60	昼間	50	65	夕	50	60	夜間	50	50
予測地点	区分	予測結果 (L_{A5})	環境保全目標値 ^{注)} (L_{A5})																													
事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	朝	39	60																													
	昼間	39	65																													
	夕	39	60																													
	夜間	39	50																													
敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）	朝	50	60																													
	昼間	50	65																													
	夕	50	60																													
	夜間	50	50																													

表 10.15-2(4) 評価の結果（騒音）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																																														
騒音	施設関係車両の走行に伴う騒音の影響	<p>■予測結果</p> <p>施設関係車両の走行に伴う騒音は、神戸三木線（バイパス）及び布施畑南交差点付近において、環境保全目標値を下回るが、木見交差点付近において、環境保全目標値を超過すると予測された。木見交差点付近は、施設関係車両による騒音レベルの増加分が1dBであることから、本事業による影響は小さいと考えられる。</p> <p style="text-align: center;">施設関係車両の走行に伴う道路交通騒音（L_{Aeq}）の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>時間区分</th> <th>供用後の一般交通量の等価騒音レベル</th> <th>施設関係車両による増加分</th> <th>予測結果</th> <th>環境基準^{注2)}</th> <th>環境保全目標値^{注3)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1. 神戸三木線（バイパス）</td> <td>昼間</td> <td>63</td> <td>1</td> <td>64</td> <td>70</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>57</td> <td>1</td> <td>58</td> <td>65</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">2. 木見交差点付近</td> <td>昼間</td> <td>71^{注1)}</td> <td>1</td> <td>72^{注1)}</td> <td>70</td> <td>71</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>65</td> <td>1</td> <td>66^{注1)}</td> <td>65</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3. 布施畑南交差点付近</td> <td>昼間</td> <td>70</td> <td>0</td> <td>70</td> <td>70</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>63</td> <td>1</td> <td>64</td> <td>65</td> <td>65</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 太字は環境基準を上回る結果を示している。 注2) 環境基準は昼間（6時～22時）及び夜間（22時～翌6時）の基準値を示している。 注3) 「騒音に係る環境基準」の昼間（6時～22時）及び夜間（22時～翌6時）の基準を環境保全目標値とした。ただし、供用後の一般交通量の等価騒音レベルが「騒音に係る環境基準」の昼間の基準を超えている地点（木見交差点付近）については、供用後の一般交通量の等価騒音レベルを環境保全目標値とした。</p> <p>■環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出事業者への運行管理の要請 ・進出事業者への通勤車両低減の要請 ・進出事業者への施設関係車両の整備・点検の要請 ・進出事業者への運転手の教育・指導の要請 <p>■評価結果</p> <p>・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、ならびに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設関係車両の走行に伴う騒音の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p>・環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 予測の結果、施設関係車両の走行に伴う騒音は、神戸三木線（バイパス）及び布施畑南交差点において、環境保全目標値を下回るが、木見交差点付近において、環境保全目標値を超過する。 木見交差点付近は、施設関係車両による騒音レベルの増加分が1dBであることから、本事業による影響は小さいと考えられる。また、環境保全措置を講ずることで、施設関係車両の走行に伴う騒音の影響の低減が見込めることから、整合を図るべき基準等との整合が図られると評価する。</p>	予測地点	時間区分	供用後の一般交通量の等価騒音レベル	施設関係車両による増加分	予測結果	環境基準 ^{注2)}	環境保全目標値 ^{注3)}	1. 神戸三木線（バイパス）	昼間	63	1	64	70	70	夜間	57	1	58	65	65	2. 木見交差点付近	昼間	71 ^{注1)}	1	72 ^{注1)}	70	71	夜間	65	1	66 ^{注1)}	65	65	3. 布施畑南交差点付近	昼間	70	0	70	70	70	夜間	63	1	64	65	65
予測地点	時間区分	供用後の一般交通量の等価騒音レベル	施設関係車両による増加分	予測結果	環境基準 ^{注2)}	環境保全目標値 ^{注3)}																																										
1. 神戸三木線（バイパス）	昼間	63	1	64	70	70																																										
	夜間	57	1	58	65	65																																										
2. 木見交差点付近	昼間	71 ^{注1)}	1	72 ^{注1)}	70	71																																										
	夜間	65	1	66 ^{注1)}	65	65																																										
3. 布施畑南交差点付近	昼間	70	0	70	70	70																																										
	夜間	63	1	64	65	65																																										

表 10.15-3(1) 評価の結果（振動）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価								
振動	建設機械の稼働に伴う振動の影響	<p>■ 予測結果 建設機械の稼働に伴う振動は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p style="text-align: center;">建設機械の稼働に伴う振動の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="657 443 1316 660"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果 (L_{10})</th> <th>環境保全 目標値^{注)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>54</td> <td rowspan="2">75</td> </tr> <tr> <td>敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）</td> <td>75</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準」を環境保全目標値とした。</p> <p>■ 環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 低振動型建設機械の採用 ・ 建設機械の整備・点検 ・ 建設機械の取り扱いの教育・指導 <p>■ 評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、建設機械の稼働に伴う振動の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・ 環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 建設機械の稼働に伴う振動の評価結果は、いずれも環境保全目標値以下であることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	予測地点	予測結果 (L_{10})	環境保全 目標値 ^{注)}	事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	54	75	敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）	75
予測地点	予測結果 (L_{10})	環境保全 目標値 ^{注)}								
事業実施区域境界線上かつ近傍に住居が存在する地点	54	75								
敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）	75									

表 10.15-3(2) 評価の結果（振動）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																				
振動	工事関係車両の走行に伴う振動の影響	<p>■予測結果 工事関係車両の走行に伴う振動は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p style="text-align: center;">工事関係車両の走行に伴う振動レベル（L_{10}）の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="587 443 1385 640"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>工事中の一般交通量の振動レベル</th> <th>工事関係車両による増加分</th> <th>予測結果</th> <th>環境保全目標値^{注)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 神戸三木線（バイパス）</td> <td>32</td> <td>1</td> <td>33</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>2. 木見交差点付近</td> <td>39</td> <td>1</td> <td>40</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>3. 布施畑南交差点付近</td> <td>48</td> <td>1</td> <td>49</td> <td>65</td> </tr> </tbody> </table> <p>注）「道路交通振動の要請限度」の昼間（8時～19時）の基準値を環境保全目標値とした。</p> <p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両の集中回避 ・工事関係車両の整備・点検 ・工事関係車両の運転の教育・指導 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事関係車両の走行に伴う振動の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 予測の結果、工事関係車両の走行に伴う振動は、いずれも環境保全目標値を下回ることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	予測地点	工事中の一般交通量の振動レベル	工事関係車両による増加分	予測結果	環境保全目標値 ^{注)}	1. 神戸三木線（バイパス）	32	1	33	65	2. 木見交差点付近	39	1	40	65	3. 布施畑南交差点付近	48	1	49	65
予測地点	工事中の一般交通量の振動レベル	工事関係車両による増加分	予測結果	環境保全目標値 ^{注)}																		
1. 神戸三木線（バイパス）	32	1	33	65																		
2. 木見交差点付近	39	1	40	65																		
3. 布施畑南交差点付近	48	1	49	65																		

表 10.15-3(3) 評価の結果（振動）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																		
振動	施設の稼働に伴う振動の影響	<p>■ 予測結果 施設の稼働に伴う振動は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う振動レベルの予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="609 443 1362 645"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>区分</th> <th>予測結果 (L_{10})</th> <th>環境保全目標値^{注)} (L_{10})</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">事業実施区域境界線にかつ近傍に住居が存在する地点</td> <td>昼間</td> <td>35</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>35</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）</td> <td>昼間</td> <td>59</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>59</td> <td>60</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「特定工場等において発生する振動の規制に関する基準」を環境保全目標値とした。 なお、事業実施区域は現在市街化調整区域であり、用途地域の指定はないが、今後、準工業地域又は工業専用地域に変更される想定であることから、準工業地域が該当する第2種区域の規制基準を環境保全目標値とした。</p> <p>■ 環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 進出事業者への法令等遵守の要請 ・ 進出事業者への低振動型設備機器や防振施設の設置要請 <p>■ 評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設の稼働に伴う振動の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・ 環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 施設の稼働に伴う振動の評価結果は、いずれも環境保全目標値以下であることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	予測地点	区分	予測結果 (L_{10})	環境保全目標値 ^{注)} (L_{10})	事業実施区域境界線にかつ近傍に住居が存在する地点	昼間	35	65	夜間	35	60	敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）	昼間	59	65	夜間	59	60
予測地点	区分	予測結果 (L_{10})	環境保全目標値 ^{注)} (L_{10})																	
事業実施区域境界線にかつ近傍に住居が存在する地点	昼間	35	65																	
	夜間	35	60																	
敷地境界最大地点（事業実施区域東側敷地境界）	昼間	59	65																	
	夜間	59	60																	

表 10.15-3(4) 評価の結果（振動）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																																							
振動	施設関係車両の走行に伴う振動の影響	<p>■ 予測結果 施設関係車両の走行に伴う振動は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p style="text-align: center;">施設関係車両の走行に伴う振動レベル（L_{10}）の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="568 443 1406 741"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>時間区分</th> <th>供用後の一般交通量の振動レベル</th> <th>施設関係車両による増加分</th> <th>予測結果</th> <th>環境保全目標値^{注)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1. 神戸三木線 (バイパス)</td> <td>昼間</td> <td>32</td> <td>1</td> <td>33</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>30</td> <td>1</td> <td>31</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">2. 木見交差点付近</td> <td>昼間</td> <td>38</td> <td>1</td> <td>39</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>36</td> <td>3</td> <td>39</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3. 布施畑南交差点付近</td> <td>昼間</td> <td>48</td> <td>1</td> <td>49</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>44</td> <td>1</td> <td>45</td> <td>60</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「道路交通振動の要請限度」の昼間（8時～19時）及び夜間（19時～翌8時）の基準値を環境保全目標値とした。</p> <p>■ 環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 進出事業者への運行管理の要請 ・ 進出事業者への通勤車両低減の要請 ・ 進出事業者への施設関係車両の整備・点検の要請 ・ 進出事業者への運転手の教育・指導の要請 <p>■ 評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設関係車両の走行に伴う振動の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・ 環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 予測の結果、施設関係車両の走行に伴う振動は、いずれも環境保全目標値を下回ることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	予測地点	時間区分	供用後の一般交通量の振動レベル	施設関係車両による増加分	予測結果	環境保全目標値 ^{注)}	1. 神戸三木線 (バイパス)	昼間	32	1	33	65	夜間	30	1	31	60	2. 木見交差点付近	昼間	38	1	39	65	夜間	36	3	39	60	3. 布施畑南交差点付近	昼間	48	1	49	65	夜間	44	1	45	60
予測地点	時間区分	供用後の一般交通量の振動レベル	施設関係車両による増加分	予測結果	環境保全目標値 ^{注)}																																				
1. 神戸三木線 (バイパス)	昼間	32	1	33	65																																				
	夜間	30	1	31	60																																				
2. 木見交差点付近	昼間	38	1	39	65																																				
	夜間	36	3	39	60																																				
3. 布施畑南交差点付近	昼間	48	1	49	65																																				
	夜間	44	1	45	60																																				

表 10.15-4 評価の結果（水質）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価															
水質	土工事・建設工事等に伴う水質（浮遊物質量）への影響	<p>■ 予測結果 土工事・建設工事等に伴う水質（浮遊物質量）は、以下に示すとおり全地点で環境保全目標値を下回ると予測された。</p> <p style="text-align: center;">土工事・建設工事等に伴う水質（浮遊物質量）の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：mg/L</p> <table border="1" data-bbox="643 443 1334 651"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="643 443 927 499">河川等</th> <th data-bbox="927 443 1123 499">予測結果 SS 濃度</th> <th data-bbox="1123 443 1334 499">環境保全目標値^{注1)} (現地調査結果)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="643 499 756 591" rowspan="2">木見川</td> <td data-bbox="756 499 927 544">農繁期</td> <td data-bbox="927 499 1123 544">41.8</td> <td data-bbox="1123 499 1334 544">43</td> </tr> <tr> <td data-bbox="756 544 927 591">農閑期</td> <td data-bbox="927 544 1123 591">156.5</td> <td data-bbox="1123 544 1334 591">230</td> </tr> <tr> <td data-bbox="643 591 756 651">川池</td> <td data-bbox="756 591 927 651">農繁期^{注2)}</td> <td data-bbox="927 591 1123 651">現況のSS濃度以下となる。</td> <td data-bbox="1123 591 1334 651">48</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 水質については、降雨時の予測結果との整合を評価するに当たり、現況の水質から大きな変化がないことを環境の保全に係る基準又は目標とした。 注2) 農閑期は池干しが実施されており、農閑期の現況調査を実施していないことから、農繁期を予測及び評価の対象とした。</p> <p>■ 環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 仮設沈砂池等の設置 ・ 造成箇所早期転圧 <p>■ 評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、事業の実施に伴う水質への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 ・ 環境の保全に係る目標又は基準等との整合性 土工事・建設工事等に伴う水質への影響の評価結果は、環境保全目標値以下であることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。 	河川等		予測結果 SS 濃度	環境保全目標値 ^{注1)} (現地調査結果)	木見川	農繁期	41.8	43	農閑期	156.5	230	川池	農繁期 ^{注2)}	現況のSS濃度以下となる。	48
河川等		予測結果 SS 濃度	環境保全目標値 ^{注1)} (現地調査結果)														
木見川	農繁期	41.8	43														
	農閑期	156.5	230														
川池	農繁期 ^{注2)}	現況のSS濃度以下となる。	48														

表 10.15-5 評価の結果（地形・地質）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価
地形・地質	工事の実施に伴う地形・地質への影響	<p>■ 予測結果</p> <p>事業実施区域に分布する撓曲（フレクチャー）及び木見断層は、「都市圏活断層図」（国土地理院ウェブサイト）及び「活断層データベース」（産業技術総合研究所ウェブサイト）等の活断層図に掲載されていないことから、活断層には相当しないと考えられ、これらの断層自体が活動することで地震を起こすリスクは低いと考えられる。</p> <p>一方、これらの古い断層は地質的にも線状に不連続面を形成しており、断層近傍の神戸層群では、既往の調査により破碎帯や細かい亀裂が多数確認されている。地質的に不連続あるいは硬固な岩盤の間に局所的な破碎や亀裂が存在するような地質が分布する地域においては、地震時の揺れに対して脆弱であり、遠地で発生した地震であっても局所的に揺れが大きくなる可能性がある。</p> <p>また、事業実施区域及びその周囲に広く分布する神戸層群は、多様な岩種が混在し不均質な性質を有し、地形改変等に伴う周辺環境の変化によって物理的・化学的に不安定になりやすい。事業実施区域及びその周囲には地すべり地形も散見され、事業実施区域の東部に位置する神戸テクノ・ロジスティックパークの開発においては、神戸層群の長大切土斜面に地すべり対策工が施工されている。</p> <p>工事の実施にあたっては、関連法令等に基づき適切に対応するとともに、事前に地形及び地質等の詳細な調査を実施し特性を把握した上で、土地の安定性が確保される工事計画を策定する。法面や斜面においては、必要に応じて地すべり対策工等を採用し、法面や斜面の崩壊を予防し安全に工事を実施する。また、掘削土を盛土材として活用する場合には、時間の経過とともに物理的・化学的な性質が変化する可能性のある土砂であることを踏まえ、適切な盛土の施工計画を検討する。</p> <p>以上のことから、工事の実施に伴う土地の安定性は確保されると予測される。</p> <p>■ 環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地形及び地質の詳細調査に基づく工事計画の策定 ・ 地すべり対策工等の採用 ・ 適切な盛土の施工計画 <p>■ 評価結果</p> <p>・ 環境影響の回避・低減に係る評価</p> <p>調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事の実施に伴う地形・地質への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価する。</p>

表 10.15-6 評価の結果（植物）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価
植物	工事及び存在・供用に伴う植物への影響	<p>■ 予測結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 重要な植物種への影響 重要な植物種25種のうち、6種（アマナ、エビネ、ギンラン、ヒメイタビ、テイショウソウ、ノニガナ）については、生育地が工事の実施により改変され、影響が生じると予測される。2種（ハコネシダ、クルマシダ）については、生育地が改変区域に近接し、質的变化が生じる可能性があるとして予測される。 ・ 重要な植物群落への影響 あいな里山公園における二次草原・ススキ・ネザサ群落（棚田の畦畔法面草原）は、工事の実施により改変されない。また、改変区域から1km以上離れていることから、植物群落近傍の棚田や樹林地も残され、生育環境は維持されると考えられる。 以上のことから、重要な植物群落に影響は生じないと予測される。 <p>■ 環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 生育地の改変の回避（保全対象：ハコネシダ、クルマシダ） ・ 施工時の配慮（保全対象：植物相全般） ・ 緑化（保全対象：植物相全般） ・ 移植（保全対象：アマナ、エビネ、ギンラン、ヒメイタビ、テイショウソウ、ノニガナ） <p>■ 評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事及び存在・供用に伴う植物への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。

表 10.15-7 評価の結果（動物）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価
動物	工事及び存在・供用に伴う動物への影響	<p>■ 予測結果 重要な動物種69種のうち4種（セトウチサンショウウオ、ニホンヒキガエル、アカガエル属、モリアオガエル）については、繁殖環境が工事の実施により改変されるため、生息環境に変化が生じると予測される。59種については、事業実施区域及びその周辺に広く分布している生息環境が、工事の実施により一部改変されるため、生息環境は一部改変されると予測される。6種については生息環境が工事の実施により改変されないため、生息環境に影響は生じないと予測される。</p> <p>■ 環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 生息地の改変の回避（保全対象：ミゾゴイ） ・ 施工時の配慮（保全対象：動物相全般） ・ 緑化（保全対象：動物相全般） ・ 濁水の流出防止（保全対象：鳥類、両生類、魚類、水生昆虫類、底生動物） ・ 生息・繁殖環境の整備（保全対象：両生類（セトウチサンショウウオ、ニホンヒキガエル、アカガエル属、モリアオガエル）） <p>■ 評価結果 ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事及び存在・供用に伴う動物への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>

表 10.15-8 評価の結果（生態系）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																														
生態系	工事及び存在・供用に伴う生態系への影響	<p>■ 予測結果</p> <p>・生態系の改変状況 森林生態系、水域生態系及び市街地生態系の改変割合は、それぞれ約30%と予測されるが、同様の環境は事業実施区域の周辺に分布している。 草地生態系は改変割合が最も大きい（約80%）が、大部分はゴルフコースであり、動植物の生息・生育環境への影響の程度は小さいと予測される。</p> <p style="text-align: center;">生態系区分ごとの改変状況</p> <table border="1" data-bbox="576 521 1394 801"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>面積 (ha)</th> <th>構成比</th> <th>改変面積 (ha)</th> <th>改変割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>森林生態系</td> <td>90.07</td> <td>54%</td> <td>27.79</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>草地生態系</td> <td>47.25</td> <td>29%</td> <td>38.16</td> <td>81%</td> </tr> <tr> <td>水域生態系</td> <td>2.82</td> <td>2%</td> <td>0.88</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>市街地生態系</td> <td>25.40</td> <td>15%</td> <td>8.12</td> <td>32%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>165.54</td> <td>100%</td> <td>74.95</td> <td>45%</td> </tr> </tbody> </table> <p>・生態系の注目種（上位性、典型性、特殊性）への影響の程度 生態系の注目種（上位性、典型性、特殊性）13種のうち、セトウチサンショウウオは繁殖環境が工事の実施により改変されるため、生息環境に変化が生じると予測される。また、カワムツは生息環境（木見川）が工事の実施により改変されないため、生息環境に影響は生じないと予測される。残る11種については、事業実施区域及びその周辺に広く分布している生息環境が、工事の実施により一部改変されるため、生息環境は一部改変されると予測される。</p> <p>■ 環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生息地の改変の回避（保全対象：ミゾゴイ） ・施工時の配慮（保全対象：植物相全般、動物相全般） ・緑化（保全対象：植物相全般、動物相全般） ・改変面積の縮小（保全対象：植物相全般、動物相全般） ・濁水の流出防止（保全対象：鳥類、両生類、魚類、水生昆虫類、底生動物） ・生息・繁殖環境の整備（保全対象：セトウチサンショウウオ） <p>■ 評価結果</p> <p>・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事及び存在・供用に伴う生態系への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>	区分	面積 (ha)	構成比	改変面積 (ha)	改変割合	森林生態系	90.07	54%	27.79	31%	草地生態系	47.25	29%	38.16	81%	水域生態系	2.82	2%	0.88	31%	市街地生態系	25.40	15%	8.12	32%	合計	165.54	100%	74.95	45%
区分	面積 (ha)	構成比	改変面積 (ha)	改変割合																												
森林生態系	90.07	54%	27.79	31%																												
草地生態系	47.25	29%	38.16	81%																												
水域生態系	2.82	2%	0.88	31%																												
市街地生態系	25.40	15%	8.12	32%																												
合計	165.54	100%	74.95	45%																												

表 10.15-9 評価の結果（人と自然との触れ合い活動の場）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価
人と自然との触れ合い活動の場	工事及び存在・供用に伴う人と自然との触れ合い活動の場への影響	<p>■予測結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な触れ合い活動の場の改変の程度 予測対象とした主要な触れ合い活動の場は、事業実施区域から約100m～約300m離れており、工事の実施により改変されないと予測される。 ・利用状況の変化 主要な触れ合い活動の場は対象事業の実施によって改変されないことから、利用の支障が生じる箇所及び利用可能な人数の変化は生じないと予測される。また、主要な触れ合い活動の場に至る経路は、対象事業による障害はなく、到達時間等の変化は生じないと予測される。工事の実施にあたっては、工事用車両の集中を避ける運行計画とするとともに、休日は原則として工事用車両を運行しないことから、到達時間等に大きな変化を及ぼすことはないとは予測される。さらに、主要な触れ合い活動の場から対象事業は視認できないことから、利用にあたって快適性の変化は極めて小さいと予測される。 <p>■環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施工時の配慮 ・緑化 ・進出事業者への施設配置の要請 ・進出事業者へのデザイン等の要請 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、人と自然との触れ合い活動の場への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。

表 10.15-10 評価の結果（景観）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価
景観	施設の存在・供用に伴う景観への影響	<p>■予測結果</p> <p>施設の存在・供用に伴う景観への影響は、事業実施区域に位置する進出事業者施設がスカイライン上に出現することで、眺望景観を変化させると予測される。なお、主要な眺望点及び景観資源は、対象事業によって改変されない。</p> <p>■環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑化 ・進出事業者への施設配置の要請 ・進出事業者へのデザイン等の要請 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設の存在・供用に伴う景観への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。

表 10.15-11 評価の結果（文化環境）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価
文化環境	工事に伴う文化環境への影響	<p>■ 予測結果</p> <p>仏谷洞窟は、事業実施区域から約40m離れており直接改変されない。また、周辺の樹林地も大部分が残される。</p> <p>以上のことから、仏谷洞窟に影響は生じないと予測される。</p> <p>■ 環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施工時の配慮 <p>■ 評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 <p>調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事に伴う文化環境への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>

表 10.15-12(1) 評価の結果（廃棄物等）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																												
廃棄物等	樹木の伐採に伴う廃棄物等の影響	<p>■ 予測結果</p> <p>樹木の伐採に伴う廃棄物等の影響は、以下のように予測された。</p> <p style="text-align: center;">樹木の伐採に伴う廃棄物等の予測結果</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>群落名</th> <th>伐採予定面積 (ha)</th> <th>現存量 (t)</th> <th>樹木の伐採量 (t)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コナラーアバマキ群集</td> <td>20.3</td> <td>1.3</td> <td>2,688</td> </tr> <tr> <td>アカメガシワ-カラスザンショウ群落</td> <td>1.5</td> <td>0.1</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>リギダマツ植林</td> <td>1.2</td> <td>0.6</td> <td>76</td> </tr> <tr> <td>竹林</td> <td>4.3</td> <td>0.9</td> <td>404</td> </tr> <tr> <td>植栽樹群</td> <td>5.9</td> <td>2.6</td> <td>1,557</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">合計</td> <td>33.2</td> <td>5.5</td> <td>4,744</td> </tr> </tbody> </table> <p>■ 環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 伐採樹木の再資源化の促進 ・ 廃棄物の適正処理 <p>■ 評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 <p>調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、樹木の伐採に伴う廃棄物等の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>	群落名	伐採予定面積 (ha)	現存量 (t)	樹木の伐採量 (t)	コナラーアバマキ群集	20.3	1.3	2,688	アカメガシワ-カラスザンショウ群落	1.5	0.1	18	リギダマツ植林	1.2	0.6	76	竹林	4.3	0.9	404	植栽樹群	5.9	2.6	1,557	合計	33.2	5.5	4,744
群落名	伐採予定面積 (ha)	現存量 (t)	樹木の伐採量 (t)																											
コナラーアバマキ群集	20.3	1.3	2,688																											
アカメガシワ-カラスザンショウ群落	1.5	0.1	18																											
リギダマツ植林	1.2	0.6	76																											
竹林	4.3	0.9	404																											
植栽樹群	5.9	2.6	1,557																											
合計	33.2	5.5	4,744																											

表 10.15-12(2) 評価の結果（廃棄物等）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価																														
廃棄物等	土工事・建設工事等に伴う廃棄物等の影響	<p>■ 予測結果</p> <p>土工事・建設工事等に伴う廃棄物等の影響は、以下のように予測された。</p> <p style="text-align: center;">土工事・建設工事等に伴う廃棄物の予測結果</p> <table border="1" data-bbox="635 376 1342 611"> <thead> <tr> <th></th> <th>発生量 (t)</th> <th>再資源化率 (%)</th> <th>再資源化量 (t)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンガラ</td> <td>4,424</td> <td>99.5</td> <td>4,402</td> </tr> <tr> <td>アスコン</td> <td>4,108</td> <td>99.6</td> <td>4,091</td> </tr> <tr> <td>金属くず</td> <td>52</td> <td>96.4</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>木くず（伐採木・除根）</td> <td>4,744</td> <td>83.1</td> <td>3,942</td> </tr> <tr> <td>混合廃棄物</td> <td>29,489</td> <td>16.4</td> <td>4,830</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">土工事・建設工事等に伴う残土の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：m³</p> <table border="1" data-bbox="767 701 1209 772"> <thead> <tr> <th>切土量</th> <th>盛土量</th> <th>残土量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,259,000</td> <td>3,099,000</td> <td>160,000</td> </tr> </tbody> </table> <p>■ 環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 残土の再利用 ・ 廃棄物の分別による再資源化等の促進 ・ 廃棄物の適正処理 <p>■ 評価結果</p> <p>・ 環境影響の回避・低減に係る評価</p> <p>調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、土工事・建設工事等に伴う廃棄物等の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>		発生量 (t)	再資源化率 (%)	再資源化量 (t)	コンガラ	4,424	99.5	4,402	アスコン	4,108	99.6	4,091	金属くず	52	96.4	50	木くず（伐採木・除根）	4,744	83.1	3,942	混合廃棄物	29,489	16.4	4,830	切土量	盛土量	残土量	3,259,000	3,099,000	160,000
	発生量 (t)	再資源化率 (%)	再資源化量 (t)																													
コンガラ	4,424	99.5	4,402																													
アスコン	4,108	99.6	4,091																													
金属くず	52	96.4	50																													
木くず（伐採木・除根）	4,744	83.1	3,942																													
混合廃棄物	29,489	16.4	4,830																													
切土量	盛土量	残土量																														
3,259,000	3,099,000	160,000																														

表 10.15-13(1) 評価の結果（地球温暖化）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価														
地球温暖化	樹木の伐採に伴う地球温暖化の影響	<p>■予測結果 樹木の伐採に伴う地球温暖化の影響は、以下のように予測された。</p> <p style="text-align: center;">樹木の伐採に伴う地球温暖化の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：t-CO₂</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">項目</th> <th colspan="2">発生量又は吸収量の減少分</th> </tr> <tr> <th>発生量</th> <th>吸収量の減少分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>伐採木からの二酸化炭素発生量</td> <td style="text-align: center;">9,678</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td>樹木伐採による二酸化炭素量吸収量の減少分（当年）</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">769</td> </tr> <tr> <td>樹木伐採による二酸化炭素量吸収量の減少分（20年）（参考）</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">15,384</td> </tr> </tbody> </table> <p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑化の推進 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、樹木の伐採に伴う地球温暖化の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 	項目	発生量又は吸収量の減少分		発生量	吸収量の減少分	伐採木からの二酸化炭素発生量	9,678	-	樹木伐採による二酸化炭素量吸収量の減少分（当年）	-	769	樹木伐採による二酸化炭素量吸収量の減少分（20年）（参考）	-	15,384
項目	発生量又は吸収量の減少分															
	発生量	吸収量の減少分														
伐採木からの二酸化炭素発生量	9,678	-														
樹木伐採による二酸化炭素量吸収量の減少分（当年）	-	769														
樹木伐採による二酸化炭素量吸収量の減少分（20年）（参考）	-	15,384														

表 10.15-13(2) 評価の結果（地球温暖化）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価				
地球温暖化	土工事・建設工事等に伴う地球温暖化の影響	<p>■予測結果 土工事・建設工事等に伴う地球温暖化の影響は、以下のように予測された。</p> <p style="text-align: center;">土工事・建設工事等に伴う地球温暖化の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：t-CO₂</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>発生要因</th> <th>温室効果ガス排出量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>土工事・建設工事等</td> <td style="text-align: center;">44,151</td> </tr> </tbody> </table> <p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低燃費型建設機械等の採用 ・建設機械の取り扱いの教育・指導 ・建設機械の整備・点検 ・緑化の推進 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、土工事・建設工事等に伴う地球温暖化の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。 	発生要因	温室効果ガス排出量	土工事・建設工事等	44,151
発生要因	温室効果ガス排出量					
土工事・建設工事等	44,151					

表 10.15-13(3) 評価の結果（地球温暖化）

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価												
地球温暖化	施設の稼働に伴う地球温暖化の影響	<p>■予測結果</p> <p>施設の稼働に伴う地球温暖化の影響は、以下のように予測された。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う地球温暖化の予測結果</p> <p style="text-align: right;">単位：t-CO₂/年</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>電力</th> <th>燃料</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>流通業務団地用地</td> <td>3,453</td> <td>4,054</td> </tr> <tr> <td>工業団地用地</td> <td>17,443</td> <td>28,699</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>20,896</td> <td>32,753</td> </tr> </tbody> </table> <p>■環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー消費量の低減 ・特定物質（温室効果ガス）排出抑制計画書及び措置結果報告書の提出 ・緑化の推進 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 <p>調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設の稼働に伴う地球温暖化の影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>	区分	電力	燃料	流通業務団地用地	3,453	4,054	工業団地用地	17,443	28,699	合計	20,896	32,753
区分	電力	燃料												
流通業務団地用地	3,453	4,054												
工業団地用地	17,443	28,699												
合計	20,896	32,753												

表 10.15-14(1) 評価の結果（その他（地域交通））

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価
その他（地域交通）	工事関係車両の走行に伴う地域交通への影響	<p>■予測結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点需要率^{注1)} <p>交差点需要率が最も高い交差点は、神戸西IC北交差点の0.692となり、限界需要率^{注2)}を下回ると予測される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通容量比^{注3)} <p>交通容量比が最も高い交差点は、神戸西IC南交差点のB断面右折方向の0.977となり、交通容量比1.0を下回ると予測された。</p> <p>■環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両の集中回避 ・走行時間帯の管理 ・通勤車両の抑制 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響の回避・低減に係る評価 <p>調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事関係車両の走行に伴う地域交通への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>

注1) 交差点需要率とは、単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対する流入交通量の比率を指す。

注2) 限界需要率とは、「(サイクル長－損失時間(黄色＋赤色)) / サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を指す。

注3) 交通容量比とは、走行可能な交通容量に対する流入交通量の比を指す。

表 10.15-14(2) 評価の結果（その他（地域交通））

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価
その他 （地域 交通）	施設関係 車両の走 行に伴う 地域交通 への影響	<p>■予測結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点需要率^{注1)} 交差点需要率が最も高い交差点は、神戸西IC北交差点の0.781となり、限界需要率^{注2)}を下回ると予測される。 ・ 交通容量比^{注3)} 交通容量比が最も高い交差点は、神戸西IC南交差点のB断面右折方向の0.977となり、交通容量比1.0を下回ると予測される。 <p>■環境保全措置の内容</p> <p>環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 進出事業者への運行管理の要請 ・ 進出事業者への通勤車両低減の要請 ・ 一般道での待機、路上駐車防止 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設関係車両の走行に伴う地域交通への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。

注1) 交差点需要率とは、単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対する流入交通量の比率を指す。

注2) 限界需要率とは、「(サイクル長－損失時間(黄色＋赤色)) / サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を指す。

注3) 交通容量比とは、走行可能な交通容量に対する流入交通量の比を指す。

表 10.15-14(3) 評価の結果（その他（地域交通））

環境要素	環境要因	予測・環境保全措置及び評価
その他 （地域 交通）	歩行者等 の安全へ の影響	<p>■予測結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 神戸三木線（バイパス） 神戸三木線（バイパス）の沿道は、事業実施区域北側から事業実施区域南端にかけてマウントアップ^{注）}や防護柵等により歩車道が分離されていることから、歩行者等の安全は確保される。事業実施区域南端から布施畑南交差点にかけては、マウントアップ等が未整備の区間があるが、住居等はなく日常的な歩行者等の利用は少ないと考えられる。以上のことから、歩行者等の安全は確保されると予測される。 ・ 小部明石線 小部明石線の沿道は、木見交差点以東から木見東交差点にかけてマウントアップにより歩車道が分離されており、歩行者等の安全は確保される。木見交差点以西及び神戸西IC南以東は、マウントアップ等が未整備の区間があるが、住居等は離れており日常的な歩行者等の利用は少ないと考えられる。以上のことから、歩行者等の安全は確保されると予測される。 <p>■環境保全措置の内容 環境保全措置の検討を行った結果、以下の環境保全措置を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一部走行ルートの限定 ・ 工事関係車両の走行ルート及び走行時間の厳守 ・ 工事関係車両の運転の教育・指導 ・ 交通誘導員による工事関係車両等の誘導 ・ 工事計画の周知徹底 ・ 進出事業者への運転手の教育・指導の要請 ・ 進出事業者への走行ルートの厳守の要請 <p>■評価結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事及び施設関係車両の走行に伴う歩行者等の安全への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。

注) マウントアップとは、歩道面が車道面より高く、縁石の天端高さと同一である歩道構造を指す。

11. 事後調査の実施に関する事項

11.1. 事後調査の実施方針

本事業の実施段階において、予測方法の妥当性、予測及び評価の結果を検証するとともに、環境保全措置の履行状況等を確認し、必要に応じて環境保全措置の追加・変更等を検討・実施することにより、事業による環境影響を実行可能な範囲内でできる限り低減することを目的として、事後調査を実施する。

事後調査にあたっては、調査項目、調査時期・期間・頻度、調査地点、実施体制等を記載した事後調査計画書を作成し、それに基づき調査を実施することとする。

事後調査の実施主体は、事業者とする。調査の結果は、年度ごとにとりまとめ、事後報告書及び概要書を作成し、市長へ報告することとする。

11.2. 事後調査の実施項目の選定

本事業の実施に伴う環境影響の予測及び評価の結果から、事後調査を行う必要がある項目を検討した。その結果、表11.2-1に示すとおり大気質、騒音、振動、水質、植物、動物、生態系、景観、廃棄物等、地球温暖化及びその他（地域交通）の計11項目を事後調査の対象項目として選定した。

表 11.2-1(1) 事後調査の対象項目

環境要素及び行為			調査内容		調査内容	
			環境調査	施設調査	環境調査	施設調査
大気質	二酸化窒素 (NO ₂) 浮遊粒子状物質 (SPM)	土工事・建設工事等	○	○		
		工事関係車両の走行	—	—		
		施設の稼働			○	—
		施設関係車両の走行			—	—
	粉じん(降下ばいじん)	土工事・建設工事等	○	○		
騒音	建設作業騒音	土工事・建設工事等	○	○		
	施設騒音	施設の稼働			○	—
	道路交通騒音	工事関係車両の走行	○	○		
		施設関係車両の走行			○	—

注1) ○：事後調査の対象項目、—：事後調査の対象としない項目

注2) 環境調査：事業実施区域及びその周辺の環境の状況を把握するための調査。

施設調査：施設等の稼働状況、環境保全措置の実施状況等を把握するための調査。

表 11.2-1(2) 事後調査の対象項目

環境要素及び行為		調査内容	工事中		存在・供用	
			環境調査	施設調査	環境調査	施設調査
振動	建設作業振動	土工事・建設工事等	○	○	/	/
	施設振動	施設の稼働	/	/	○	—
	道路交通振動	工事関係車両の走行	—	—	/	/
		施設関係車両の走行	/	/	—	—
水質	浮遊物質量(SS)	土工事・建設工事等	○	○	/	/
地形・地質	土地の安定性の変化の程度	土工事・建設工事等	—	—	/	/
植物	植生・植物相	樹木の伐採、土工事・建設工事等	○	○	/	/
		施設の使用	/	/	○	○
動物	動物相	樹木の伐採、土工事・建設工事等	○	○	/	/
		施設の使用	/	/	○	○
生態系	上位性・典型性・特殊性の代表種、種多様性	樹木の伐採、土工事・建設工事等	○	○	/	/
		施設の使用	/	/	○	○
人と自然との触れ合い活動の場		土工事・建設工事等	—	—	—	—
景観	景観構成要素、可視特性	施設の使用	/	/	○	○
文化環境	指定文化財、埋蔵文化財等	土工事・建設工事等	—	—	/	/
廃棄物等	建設廃棄物、産業廃棄物	樹木の伐採、土工事・建設工事等	—	○	/	/
地球温暖化	温室効果ガス(二酸化炭素)	樹木の伐採、土工事・建設工事等	—	○	/	/
		施設の使用	/	/	—	○
その他	地域交通	工事関係車両の走行	○	○	/	/
		施設関係車両の走行	/	/	○	○
		歩行者等の安全	○	○	○	○

注1) ○：事後調査の対象項目、—：事後調査の対象としない項目

注2) 環境調査：事業実施区域及びその周辺の環境の状況を把握するための調査。

施設調査：施設等の稼働状況、環境保全措置の実施状況等を把握するための調査。

事後調査項目として選定又は非選定の理由は、表11.2-2に示すとおりである。

表 11.2-2(1) 事後調査項目として選定又は非選定の理由

環境要素		行為	事後調査項目として選定又は非選定の理由	選定結果
大気質	二酸化窒素 (NO ₂) 浮遊粒子状物質 (SPM)	土工事・建設工事等	建設機械の稼働により、事業実施区域周辺への二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
		工事関係車両の走行	工事関係車両の走行により、事業実施区域周辺への二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しない。	×
		施設の稼働	施設の稼働により、事業実施区域周辺への二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
		施設関係車両の走行	施設関係車両の走行により、事業実施区域周辺への二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しない。	×
	粉じん (降下ばいじん)	土工事・建設工事等	建設機械の稼働により、事業実施区域周辺への粉じん (降下ばいじん) の影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
騒音	建設作業騒音	土工事・建設工事等	建設機械の稼働により、事業実施区域周辺への騒音の影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
	施設騒音	施設の稼働	施設の稼働により、事業実施区域周辺への騒音の影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
	道路交通騒音	工事関係車両の走行	工事関係車両の走行により、事業実施区域周辺への騒音の影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
		施設関係車両の走行	施設関係車両の走行により、事業実施区域周辺への騒音の影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
振動	建設作業振動	土工事・建設工事等	建設機械の稼働により、事業実施区域周辺への振動の影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
	施設振動	施設の稼働	施設の稼働により、事業実施区域周辺への振動の影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
	道路交通振動	工事関係車両の走行	工事関係車両の走行により、事業実施区域周辺への振動の影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しない。	×
		施設関係車両の走行	施設関係車両の走行により、事業実施区域周辺への振動の影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しない。	×

注) 選定結果欄の記号は、以下のとおりである。

○：影響があると考えられるため、事後調査項目として選定する。

×：影響はない、又は小さいと考えられるため、事後調査項目として選定しない。

表 11.2-2(2) 事後調査項目として選定又は非選定の理由

環境要素		行為等	事後調査項目として選定又は非選定の理由	選定結果
水質	浮遊物質量 (SS)	土工事・建設工事等	土工事・建設工事等に伴う濁水の発生により、事業実施区域周辺の河川及びため池において濁り（浮遊物質量 (SS)）の影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
地形・地質	土地の安定性の変化の程度	土工事・建設工事等	造成工事に伴う土地の改変により、事業実施区域周辺の土地の安定性への影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しない。	×
植物	植生・植物相	樹木の伐採 土工事・建設工事等	樹木の伐採及び造成工事に伴う土地の改変により、事業実施区域周辺の植物の生育環境への影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
		施設の存在	施設の存在により、事業実施区域周辺の植物の生育環境への影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
動物	動物相	樹木の伐採 土工事・建設工事等	樹木の伐採及び造成工事に伴う土地の改変により、事業実施区域周辺の動物の生息環境への影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
		施設の存在	施設の存在により、事業実施区域周辺の動物の生息環境への影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
生態系	上位性・典型性・特殊性の代表種、種多様性	樹木の伐採 土工事・建設工事等	樹木の伐採及び造成工事に伴う土地の改変により、事業実施区域周辺の生態系への影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
		施設の存在	施設の存在により、事業実施区域周辺の生態系への影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
人と自然との 触れ合い活動の場		土工事・建設工事等	土工事・建設工事等により、事業実施区域周辺の人と自然との触れ合い活動の場への影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しない。	×
		施設の存在	施設の存在により、事業実施区域周辺の人と自然との触れ合い活動の場への影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しない。	×
景観	景観構成要素、可視特性	施設の存在	施設の存在により、主要な眺望点について眺望景観への影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
文化環境	指定文化財、埋蔵文化財等	土工事・建設工事等	土工事・建設工事等により、事業実施区域周辺の文化環境への影響は小さいと考えられることから、事後調査項目として選定しない。	×
廃棄物等	建設廃棄物、産業廃棄物	樹木の伐採 土工事・建設工事等	樹木の伐採及び土工事・建設工事等に伴う廃棄物等の影響を回避・低減するために実施することとした環境保全措置の実施状況を確認するため、事後調査項目として選定する。	○

注) 選定結果欄の記号は、以下のとおり。

○：影響があると考えられるため、事後調査項目として選定する。

×：影響はない、又はほとんどないと考えられるため、事後調査項目として選定しない。

表 11.2-2(3) 事後調査項目として選定又は非選定の理由

環境要素		行為等	事後調査項目として選定又は非選定の理由	選定結果
地球温暖化	温室効果ガス(二酸化炭素)	樹木の伐採・土工事・建設工事等	樹木の伐採及び土工事・建設工事等に伴う地球温暖化の影響を回避・低減するために実施することとした環境保全措置の実施状況を確認するため、事後調査項目として選定する。	○
		施設の稼働	施設の稼働に伴う地球温暖化の影響を回避・低減するために実施することとした環境保全措置の実施状況を確認するため、事後調査項目として選定する。	○
その他	地域交通	工事関係車両の走行	工事関係車両の走行により、事業実施区域周辺の地域交通への影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
		施設関係車両の走行	施設関係車両の走行により、事業実施区域周辺の地域交通への影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○
		歩行者等の安全	工事及び施設関係車両の走行により、事業実施区域周辺の歩行者等の安全への影響が考えられることから、事後調査項目として選定する。	○

注) 選定結果欄の記号は、以下のとおり。

○：影響があると考えられるため、事後調査項目として選定する。

×：影響はない、又はほとんどないと考えられるため、事後調査項目として選定しない。

11.3. 事後調査計画

11.3.1. 工事中の事後調査

工事前から工事中の事後調査計画（案）は、表11.3-1に示すとおりである。

表 11.3-1 工事前から工事中の事後調査計画（案）

環境要素	環境調査	施設調査
大気質	建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質 ・現地調査地点（1地点） ・工事最盛期に1回	工事中の環境保全措置の実施状況
	建設機械の稼働に伴う粉じん（降下ばいじん） ・予測地点（1地点） ・工事最盛期に1回	工事中の環境保全措置の実施状況
騒音	建設機械の稼働に伴う騒音 ・予測地点（1地点） ・工事最盛期に1回	工事中の環境保全措置の実施状況
	工事関係車両の走行に伴う騒音 ・予測地点（3地点） ・工事関係車両台数が最大となる時期に1回	工事中の環境保全措置の実施状況
振動	建設機械の稼働に伴う振動 ・予測地点（1地点） ・工事最盛期に1回	工事中の環境保全措置の実施状況
水質	土工事・建設工事等に伴う濁水（浮遊物質（SS）） ・予測地点（河川及びため池各1地点） ・土工事の最盛期に1回	工事中の環境保全措置の実施状況
植物	移植対象種の生育状況 ・事業実施区域及びその周辺の移植箇所 ・各種の調査適期に1回	工事前の個体移植等の実施状況 工事中の環境保全措置の実施状況
動物	事業実施区域周辺で繁殖の可能性がある猛禽類の繁殖状況 ・事業実施区域周辺で確認された古巣 ・工事前及び工事中の繁殖期	工事中の環境保全措置の実施状況
	生息・繁殖環境を整備した両生類の生息状況 ・生息・繁殖環境を整備した箇所 ・各種の調査適期に1回	工事中の環境保全措置の実施状況
生態系	事業実施区域周辺で繁殖の可能性がある猛禽類の繁殖状況 ・事業実施区域周辺で確認された古巣 ・工事前及び工事中の繁殖期	工事中の環境保全措置の実施状況
	生息・繁殖環境を整備した両生類の生息状況 ・生息・繁殖環境を整備した箇所 ・各種の調査適期に1回	工事中の環境保全措置の実施状況
廃棄物等	—	工事中の環境保全措置の実施状況
地球温暖化	—	工事中の環境保全措置の実施状況
その他（地域交通）	工事関係車両の走行に伴う地域交通 ・予測地点（8地点） ・工事関係車両台数が最大となる時期に1回	工事中の環境保全措置の実施状況
	工事関係車両の走行に伴う歩行者の安全等 ・予測地点（主要な走行ルート沿道） ・工事関係車両台数が最大となる時期に1回	工事中の環境保全措置の実施状況

11.3.2. 供用後の事後調査

供用後の事後調査計画（案）は、表11.3-2に示すとおりである。

表 11.3-2 供用後の事後調査計画（案）

環境要素	環境調査	施設調査
大気質	施設の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質 ・現地調査地点（1地点） ・施設稼働が定常状態に達した時期に1回	—
騒音	施設の稼働に伴う騒音 ・予測地点（1地点） ・施設稼働が定常状態に達した時期に1回	—
	施設関係車両の走行に伴う騒音 ・予測地点（3地点） ・施設稼働が定常状態に達した時期に1回	—
振動	施設の稼働に伴う振動 ・予測地点（1地点） ・施設稼働が定常状態に達した時期に1回	—
植物	移植対象種の生育状況 ・事業実施区域及びその周辺の移植箇所 ・各種の調査適期に1回	供用後の環境保全措置の実施状況
動物	生息・繁殖環境を整備した両生類の生息状況 ・生息・繁殖環境を整備した箇所 ・各種の調査適期に1回	供用後の環境保全措置の実施状況
生態系	生息・繁殖環境を整備した両生類の生息状況 ・生息・繁殖環境を整備した箇所 ・各種の調査適期に1回	供用後の環境保全措置の実施状況
景観	主要な眺望点からの眺望景観 ・予測地点（4地点） ・施設稼働が定常状態に達した時期における各眺望地点の予測対象季節に1回	供用後の環境保全措置の実施状況
地球温暖化	—	供用後の環境保全措置の実施状況
その他（地域交通）	施設関係車両の走行に伴う地域交通 ・予測地点（8地点） ・施設稼働が定常状態に達した時期に1回	供用後の環境保全措置の実施状況
	施設関係車両の走行に伴う歩行者の安全等 ・予測地点（主要な走行ルート沿道） ・施設稼働が定常状態に達した時期に1回	供用後の環境保全措置の実施状況

12. 受託者に関する情報

評価書案の作成は、以下に示す者に委託した。

委託先の名称：パシフィックコンサルタンツ株式会社 大阪本社

委託先の住所：大阪府大阪市北区堂島浜一丁目2番1号

代表者の氏名：上席執行役員 本社長 藤井 久矢