

## 6-8 人と自然との触れ合いの活動の場

### 6-8-1 現況調査

#### (1) 既存資料調査

##### ① 場の分布、利用状況

###### ア 調査地域

事業関連車両及び工事用車両の走行ルートの周辺とした。

###### イ 調査地点

調査地域内の5地点とした。(図6-8-1.1)

###### ウ 調査時期

入手可能な最新資料について調査を行った。

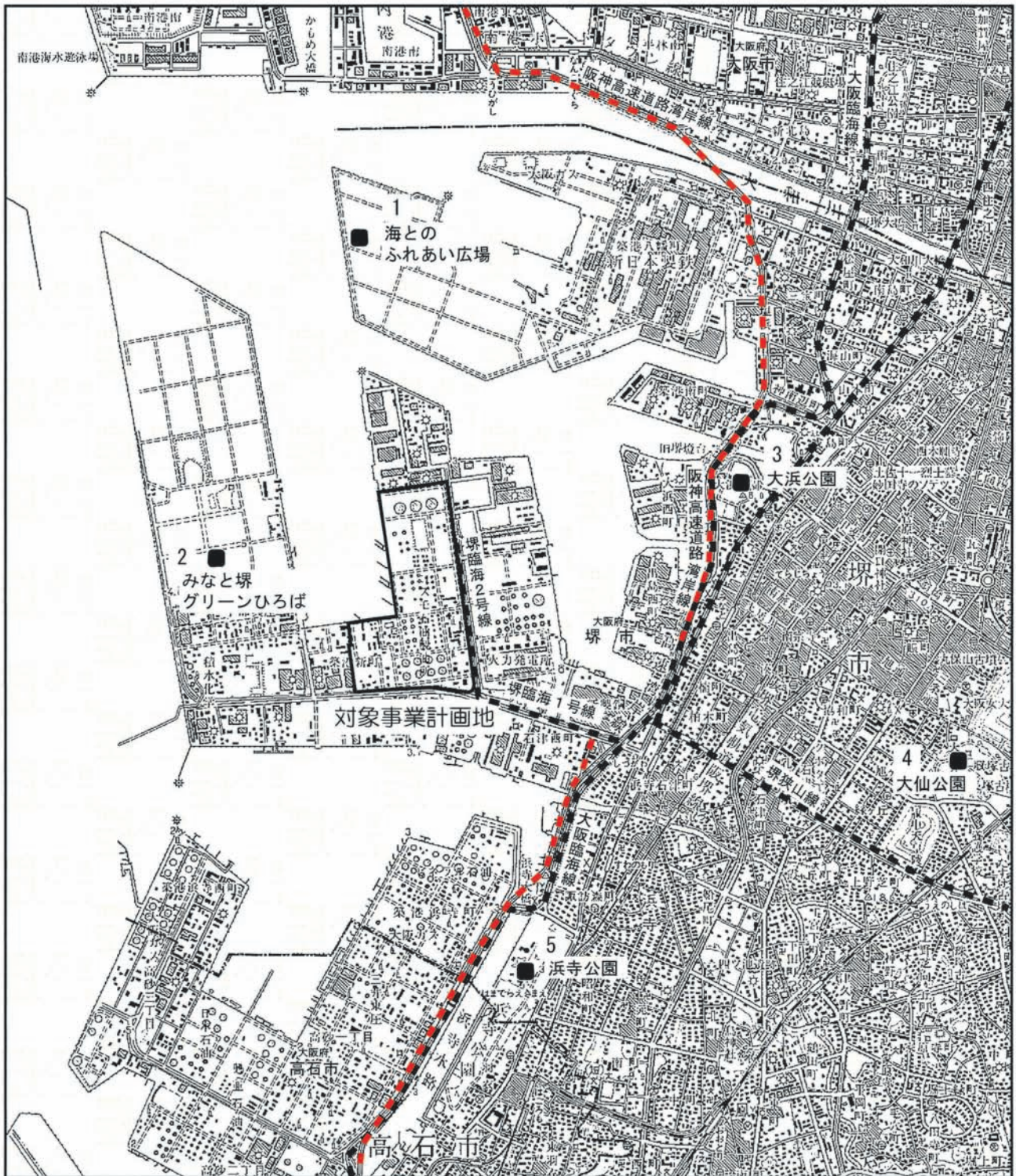



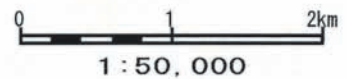


図6-8-1.1 人と自然との触れ合いの活動の場の分布

凡例

-  対象事業計画地
-  人と自然との触れ合いの活動の場
-  主要な走行ルート



## エ 調査結果

対象事業計画地周辺における人と自然との触れ合いの活動の場の概要は表6-8-1.1に、利用状況は表6-8.1.2に示すとおりである。

表6-8-1.1 人と自然との触れ合いの活動の場の概要

図中 番号	名 称	対象事業計画地 からの距離	場の概要	出 典
1	海とのふれあい広場	約 2.3 km	堺浜西側先端部に平成 12 年にオープンした。複合遊具や滑り台、バーベキューができる広場がある。	1
2	みなと堺グリーンひろば	約 1.3 km	昭和 61 年から一般開放された。当初は日祝日のみの開放であったが、平成 18 年 6 月より土日祝日の開放へと変更された。運動広場や芝生広場、花の丘があり、花の丘にはオランダ風車「もずの夢」がある。	1、3、4
3	大浜公園	約 2.5 km	明治 12 年に海浜公園として誕生した。敷地の中には野球場、プール、体育館、相撲場、サル島がある。	1、2
4	大仙公園	約 4.0 km	昭和 22 年に公園として指定された。園内には広い芝生や池、様々な木々が茂り、堺市のシンボルパークとして市民の憩いの場となっている。	1、2、5
5	浜寺公園	約 2.0 km	明治 6 年に大阪府内で初めて公園に指定された。園内には、野球場やソフトボール場、テニスコート等のスポーツ施設がある。	1、2

- 出典：1. 堺市ホームページ  
 2. 社団法人日本観光協会ホームページ  
 3. 「広報さかい第 661 号」(堺市、平成 18 年)  
 4. 大阪府ホームページ  
 5. 地球環境関西フォーラムホームページ

表6-8-1.2 人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況

図中 番号	名 称	年間利用数	駐車場年間利用台数
1	海とのふれあい広場	73,829 人	35,369 台
2	みなと堺グリーンひろば	1,169 件 (内、雨天による中止：26 件)	—
3	大浜公園	野球場 : 625 件 相撲場 : 7 件 テニスコート : 5,010 件 水泳場 : 16,786 人 大浜体育館 : 148,254 人	89,304 台 (普通車 89,127 台、大型車 177 台)
4	大仙公園	中央図書館 : 326,317 人 堺市博物館 : 48,089 人 堺市茶室 : 18 件 8,596 人 (H13.10.14 日) 7,865 人 (H13.10.19 金)	55,882 台 (普通車 55,593 台、大型車 289 台)
5	浜寺公園	公園 : 2,201,200 人 テニスコート : 10,023 件 プール : 143,436 人 交通遊園 : 202,700 人 ばら庭園：公園入園者数に含む 野球場 : 500 件 球技場 : 719 件 アーチェリー場 : 1,060 件	178,521 台 (普通車 177,898 台、大型車 623 台)

注：1. 年間利用数及び駐車場年間利用台数は平成 17 年度の値を示す。(みなと堺グリーン広場、大仙公園を除く。)

2. みなと堺グリーン広場の年間利用数及び駐車場年間利用台数は、広場が有料施設となった平成 18 年 6 月から平成 19 年 4 月までの値を示す。

3. 大仙公園の利用者数は、平成 13 年度公園利用実態調査の結果を示す。

4. 「—」は、調査の結果、資料が得られなかったことを示す。



## (2) 現地調査

### ① 交通量の状況

#### ア 調査地域

事業関連車両及び工事用車両の走行ルートとした。

#### イ 調査地点

調査地域内の3地点とした。(図6-8-1.2)

#### ウ 調査時期

以下のとおりとした。

- ・ 平日：平成18年11月21日(水) 6時～22日(木) 6時
- ・ 休日：平成18年12月 2日(土)22時～ 3日(日)22時

#### エ 調査方法

目視観察により車種別・方向別交通量を計数した。

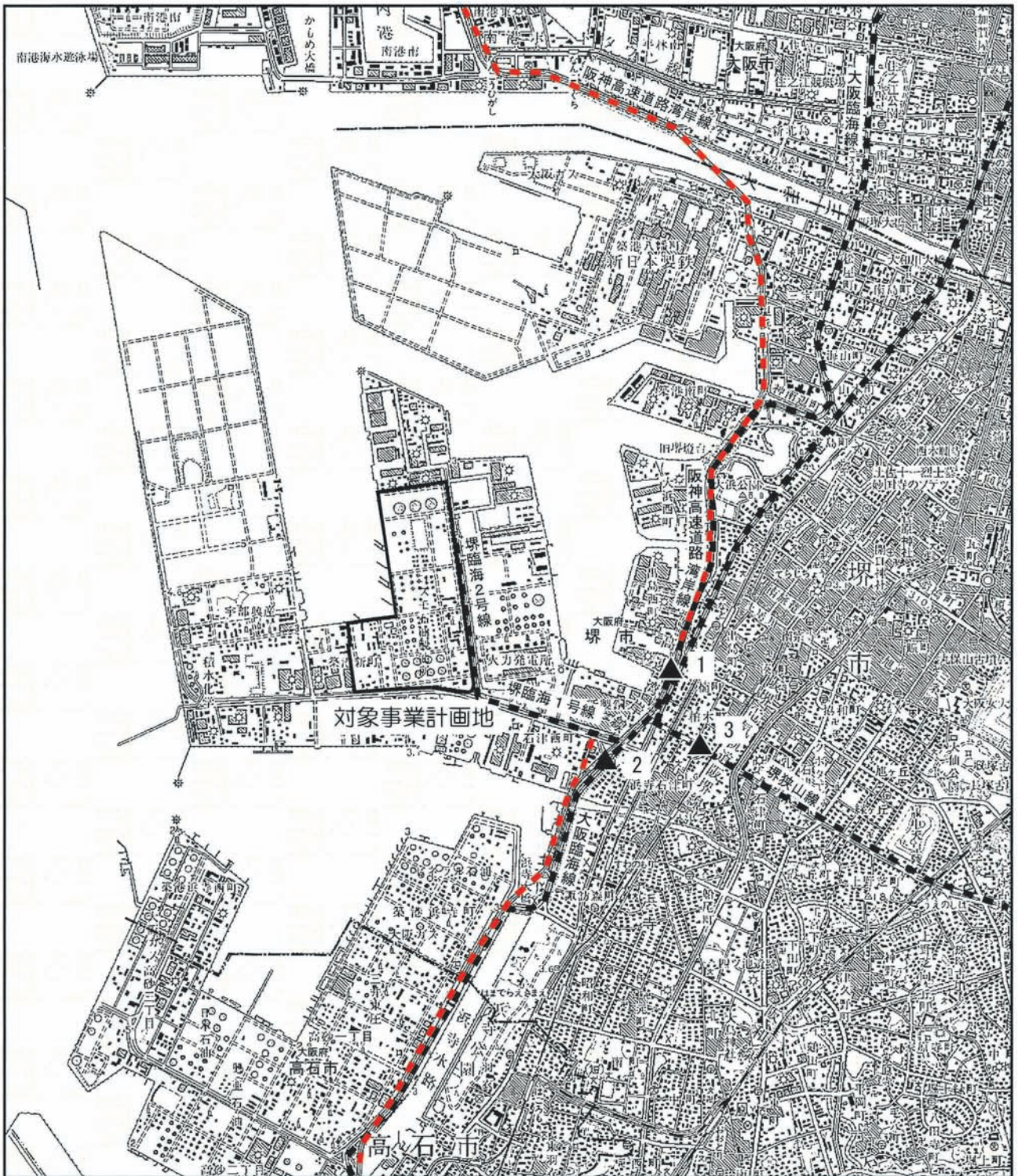
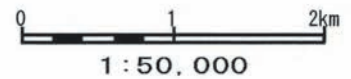


図6-8-1.2 交通量調査位置

凡 例

- 対象事業計画地
- 交通量調査地点
- 一般道  
 高速道路
  主要な走行ルート



## オ 調査結果

交通量の状況は、表6-8-1.3に示すとおりである。

表6-8-1.3 主要な走行ルートにおける交通量の状況

(平日)

(単位：台)

図中 番号	路線名	時間区分	小型車	大型車	合 計
1	大阪臨海線	昼間	25,037	18,073	43,110
		夜間	13,694	5,217	18,911
		全日	38,731	23,290	62,021
	堺狭山線	昼間	19,717	3,672	23,389
		夜間	8,631	754	9,385
		全日	28,348	4,426	32,774
2	大阪臨海線	昼間	19,301	12,259	31,560
		夜間	11,822	3,929	15,751
		全日	31,123	16,188	47,311
3	堺狭山線	昼間	16,331	5,690	22,021
		夜間	9,177	1,490	10,667
		全日	25,508	7,180	32,688

(休日)

(単位：台)

図中 番号	路線名	時間区分	小型車	大型車	合 計
1	大阪臨海線	昼間	22,382	3,020	25,402
		夜間	10,036	1,712	11,748
		全日	32,418	4,732	37,150
	堺狭山線	昼間	13,397	459	13,856
		夜間	6,947	173	7,120
		全日	20,344	632	20,976
2	大阪臨海線	昼間	15,761	1,935	17,696
		夜間	7,269	1,073	8,342
		全日	23,030	3,008	26,038
3	堺狭山線	昼間	15,219	935	16,154
		夜間	7,828	577	8,405
		全日	23,047	1,512	24,559

注：時間区分は、昼間が7時～19時、夜間が19～7時である。

## 6-8-2 影響予測

### (1) 事業関連車両の走行による影響

#### ① 人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスルート

##### ア 予測地域

事業関連車両の走行ルートとした。

##### イ 予測地点

現地調査と同じ地点（3地点）とした。（図6-8-1.2）

##### ウ 予測対象時期

本事業により増加する事業関連車両の影響が最大となる時期として、事業関連車両の走行台数が最大となる定期整備時とした。

##### エ 予測方法

事業関連車両の走行台数の増加が、人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスに及ぼす影響を、自動車交通量の変化から予測した。

予測の対象とした将来の事業関連車両は、表6-8-2.1に示すとおりである。

なお、予測は将来増加する車両について行い、液化石油ガス及び重油の出荷減少に伴って年間約4,000台減少する陸上出荷車両は予測には含んでいない。

表6-8-2.1 将来の事業関連車両（定期整備時）

分類		概要
通勤用車両		車両で通勤する製油所の従業員の車両 製油所の最寄り駅付近に位置するバスターミナルと製油所とを往復する通勤バス
整備関連車両	資材搬入車両	整備に伴って必要となる資材を搬入するローリーやトラック等の車両
	廃棄物搬出車両	整備に伴って生じる廃棄物を搬出するローリーやトラック等の車両
	通勤用車両	車両で通勤する整備作業員の車両 バスで通勤する整備作業員が乗車するマイクロバス

##### オ 予測結果

予測結果は、表6-8-2.2に示すとおりである。

将来交通量に事業関連車両が占める割合は、平日で0.7～1.4%、休日で1.0～2.4%である。



表6-8-2.2 事業関連車両の走行に伴う影響の予測結果（定期整備時）

（平日）

地点	路線名	時間区分	現況交通量	将来交通量			
			一般車両等 (台)	一般車両等 (台) ①	事業関連車両 (台) ②	合計 (台) ③=①+②	事業関連車両 の割合 (%) 100×②/③
1	大阪臨海線	昼間	43,110	43,110	360	43,470	0.8
		夜間	18,911	18,911	161	19,072	0.8
	堺狭山線	昼間	23,389	23,389	173	23,562	0.7
		夜間	9,385	9,385	87	9,472	0.9
2	大阪臨海線	昼間	31,560	31,560	453	32,013	1.4
		夜間	15,751	15,751	226	15,977	1.4
3	堺狭山線	昼間	22,021	22,021	184	22,205	0.8
		夜間	10,667	10,667	92	10,759	0.9

（休日）

地点	路線名	時間区分	現況交通量	将来交通量			
			一般車両等 (台)	一般車両等 (台) ①	事業関連車両 (台) ②	合計 (台) ③=①+②	事業関連車両 の割合 (%) 100×②/③
1	大阪臨海線	昼間	25,402	25,402	347	25,749	1.3
		夜間	11,748	11,748	155	11,903	1.3
	堺狭山線	昼間	13,856	13,856	168	14,024	1.2
		夜間	7,120	7,120	84	7,204	1.2
2	大阪臨海線	昼間	17,696	17,696	408	18,104	2.3
		夜間	8,342	8,342	204	8,546	2.4
3	堺狭山線	昼間	16,154	16,154	168	16,322	1.0
		夜間	8,405	8,405	84	8,489	1.0

注：1. 時間区分は、昼間が7～19時、夜間が19～7時である。

2. 現況交通量は平成18年度の交通量であり、現地調査結果の交通量を示す。

3. 将来の一般車両等の交通量(平成24年)は、現況交通量の合計に伸び率(1.000)を考慮した交通量とした。なお、伸び率は各予測地点の近傍における道路交通センサスの調査結果から推計した。

4. 一般車両等の交通量には現況の製油所関連車両の交通量を含む。

5. 平日とは、日曜日、祝日、年末年始(12月30日～1月3日)、GW(4月29日～5月5日)及びお盆(8月13日～15日)を除く月曜日～金曜日を示し、休日とは祝日、土曜日を示す。

## カ 評価結果

予測結果を以下の評価の指針に照らして評価を行った。

(1) 人と自然との触れ合いの活動の場の保全について十分な配慮がなされていること。

事業関連車両の走行にあたっては、次の環境保全措置を行う。

- ・製油所への通勤は極力乗り合いとすること、並びに出荷用の車両については大型化すること等により、関係車両の台数を抑制する。
- ・堺製油所からの製品出荷の主要ルートは、主として府道大阪臨海線、府道堺狭山線及び阪神高速道路湾岸線等を使用することとし、住居地域内の通行を極力回避する。
- ・事業関連車両については、できる限り阪神高速道路湾岸線を利用するよう指導する。
- ・事業関連車両については、できる限り阪神高速道路湾岸線を利用するよう指導する。

以上の措置を行うことにより、事業関連車両の走行による影響については、人と自然との触れ合いの活動の場の保全について十分な配慮がなされていると考える。

なお、予測結果は表6-8-2.2に示すとおりであり、予測地点において将来交通量に事業関連車両が占める割合は、交通量の多い平日で1.4%以下、交通量の少ない休日でも2.4%以下であり、人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスに及ぼす影響は小さい。

以上のことから、評価の指針を満足すると考える。

## (2) 工事用車両の走行による影響

### ① 人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスルート

#### ア 予測地域

工事用車両の走行ルートとした。

#### イ 予測地点

現地調査地点と同じ地点（3地点）とした。（図6-8-1.2）

#### ウ 予測対象時期

工事用車両の影響が最大となる時期として、工事用車両の走行台数が最大となる時期とした。

#### エ 予測方法

工事用車両の走行台数の増加が、人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスに及ぼす影響を、自動車交通量の変化から予測した。

#### オ 予測結果

予測結果は、表6-8-2.3(1)、(2)に示すとおりである。

将来交通量に工事用車両が占める割合は、第1期工事中の平日で0.8～1.5%、休日で1.1～2.5%であり、第2期工事中の平日で1.1～2.0%、休日で1.4～3.3%である。

表6-8-2.3(1) 工事用車両の走行に伴う影響の予測結果 (第1期工事中 15ヶ月目)

(平日)

地点	路線名	時間区分	現況交通量	将来交通量			
			一般車両等 (台)	一般車両等 (台) ①	工事用車両 (台) ②	合計 (台) ③=①+②	工事用車両の 割合 (%) 100×②/③
1	大阪臨海線	昼間	43,110	43,110	635	43,745	1.5
		夜間	18,911	18,911	297	19,208	1.5
2	大阪臨海線	昼間	31,560	31,560	435	31,995	1.4
		夜間	15,751	15,751	217	15,968	1.4
3	堺狭山線	昼間	22,021	22,021	199	22,220	0.9
		夜間	10,667	10,667	91	10,758	0.8

(休日)

地点	路線名	時間区分	現況交通量	将来交通量			
			一般車両等 (台)	一般車両等 (台) ①	工事用車両 (台) ②	合計 (台) ③=①+②	工事用車両の 割合 (%) 100×②/③
1	大阪臨海線	昼間	25,402	25,402	635	26,037	2.4
		夜間	11,748	11,748	297	12,045	2.5
2	大阪臨海線	昼間	17,696	17,696	435	18,131	2.4
		夜間	8,342	8,342	217	8,559	2.5
3	堺狭山線	昼間	16,154	16,154	199	16,353	1.2
		夜間	8,405	8,405	91	8,496	1.1

注：1. 時間区分は、昼間が7～19時、夜間が19～7時である。

2. 現況交通量は平成18年度の交通量であり、現地調査結果の交通量を示す。

3. 将来の一般車両等の交通量(平成21年)は、現況交通量の合計に伸び率(1.000)を考慮した交通量とした。なお、伸び率は各予測地点の近傍における道路交通センサスの調査結果から推計した。

4. 一般車両等の交通量には現況の製油所関連車両の交通量を含む。

5. 平日とは、日曜日、祝日、年末年始(12月30日～1月3日)、GW(4月29日～5月5日)及びお盆(8月13日～15日)を除く月曜日～金曜日を示し、休日とは祝日、土曜日を示す。なお、原則として日曜日、年末年始、GW及びお盆は工事を実施しない。



表6-8-2.3(2) 工事用車両の走行に伴う影響の予測結果 (第2期工事中 16ヶ月目)

(平日)

地点	路線名	時間区分	現況交通量	将来交通量			
			一般車両等 (台)	一般車両等 (台) ①	工事用車両 (台) ②	合計 (台) ③=①+②	工事用車両の 割合 (%) 100×②/③
1	大阪臨海線	昼間	43,110	43,110	802	43,912	1.8
		夜間	18,911	18,911	379	19,290	2.0
2	大阪臨海線	昼間	31,560	31,560	568	32,128	1.8
		夜間	15,751	15,751	281	16,032	1.8
3	堺狭山線	昼間	22,021	22,021	250	22,271	1.1
		夜間	10,667	10,667	119	10,786	1.1

(休日)

地点	路線名	時間区分	現況交通量	将来交通量			
			一般車両等 (台)	一般車両等 (台) ①	工事用車両 (台) ②	合計 (台) ③=①+②	工事用車両の 割合 (%) 100×②/③
1	大阪臨海線	昼間	25,402	25,402	802	26,204	3.1
		夜間	11,748	11,748	379	12,127	3.1
2	大阪臨海線	昼間	17,696	17,696	568	18,264	3.1
		夜間	8,342	8,342	281	8,623	3.3
3	堺狭山線	昼間	16,154	16,154	250	16,404	1.5
		夜間	8,405	8,405	119	8,524	1.4

注：1. 時間区分は昼間が7～19時、夜間が19～7時である。

2. 現況交通量は平成18年度の交通量であり、現地調査結果の交通量を示す。

3. 将来の一般車両等の交通量(平成23年)は、現況交通量の合計に伸び率(1.000)を考慮した交通量とした。なお、伸び率は各予測地点の近傍における道路交通センサスの調査結果から推計した。

4. 一般車両等の交通量には現況の製油所関連車両の交通量を含む。

5. 平日とは、日曜日、祝日、年末年始(12月30日～1月3日)、GW(4月29日～5月5日)及びお盆(8月13日～15日)を除く月曜日～金曜日を示し、休日とは祝日、土曜日を示す。なお、原則として日曜日、年末年始、GW及びお盆は工事を実施しない。

## カ 評価結果

予測結果を以下の評価の指針に照らして評価を行った。

(1) 人と自然との触れ合いの活動の場の保全について十分な配慮がなされていること。

工事用車両の走行にあたっては、次の環境保全措置を行う。

- ・ 工事用資機材の輸送について、大型機器は海上輸送とする計画とするように努める。
- ・ 工事作業員の通勤車両はマイクロバスの利用等極力乗り合いとするよう請負建設業者を指導し、車両台数の低減に努める。
- ・ 陸上輸送にあたっては関係機関と十分調整を図るとともに、計画的な運行により車両が短期に集中しないように配慮する。
- ・ 運転者に対して交通規制遵守、安全運転の励行等の指導を行うとともに必要に応じて交通監視人を配置する等の対策を講じるよう請負建設業者を指導する。
- ・ 工事用資機材の輸送中において、積荷の飛散及び落下防止のため、必要に応じてシートで覆う等の措置を講じるよう請負建設業者を指導する。
- ・ 堺製油所への工事用資機材搬入の主要ルートは、主として府道大阪臨海線、府道堺狭山線及び阪神高速道路湾岸線等を使用することとし、住居地域内の通行を極力回避する。
- ・ 工事用車両については、できる限り阪神高速道路湾岸線を利用するよう指導する。

以上の措置を行うことにより、工事用車両の走行による影響については、人と自然との触れ合いの活動の場の保全について十分な配慮がなされていると考える。

なお、予測結果は表6-8-2.3(1)、(2)に示すとおりであり、予測地点において将来交通量に工事用車両が占める割合は、第1期工事中については交通量の多い平日で1.5%以下、交通量の少ない休日でも2.5%以下である。第2期工事中については、平日で2.0%以下、休日で3.3%以下であり、人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスに及ぼす影響は小さい。

以上のことから、評価の指針を満足すると考える。