

6.12 人と自然との触れ合いの活動の場

6.12.1 調査結果の概要

(1) 人と自然との触れ合いの活動の場の状況

文献その他の資料調査の結果は、「第3章 3.1.6 2. 人と自然との触れ合いの活動の場の状況」(3.1-76～77 ページ)に示すとおりであり、対象事業実施区域及びその周辺区域には、「三崎公園」、「新富ヶ浦公園」、「アクアマリンふくしま」、「復興サイクリングロード いわき七浜海道」、「小名浜臨海工業団地東緑地」、「小名浜臨海工業団地大畑緑地」、「小名浜海水浴場」の7地点の人と自然との触れ合いの活動の場が存在する。

(2) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況

① 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の選定

「第3章 3.1.6 2. 人と自然との触れ合いの活動の場の状況」(3.1-76～77 ページ)で整理した活動の場のうち、対象事業実施区域及び工事関係車両並びに廃棄物運搬車両等の主要な交通ルートとの位置関係を考慮して、「アクアマリンふくしま」、「復興サイクリングロード いわき七浜海道」、「小名浜臨海工業団地東緑地」の3地点を主要な人と自然との触れ合いの活動の場として選定した。

② 文献その他の資料調査

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況について、聞き取り調査により把握した。

ア. 調査地点

「①主要な人と自然との触れ合いの活動の場の選定」で選定した3地点のうち、利用状況が把握されている「アクアマリンふくしま」の1地点とした。調査地点の位置は図6.12-1のとおりである。

イ. 調査結果

主要な人と自然との触れ合いの活動の場のうち、「アクアマリンふくしま」の年間利用者数は表6.12-1のとおりである。

表 6.12-1 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況

(単位：万人)

主要な人と自然との 触れ合いの活動の場	年間利用者数		
	令和3年	令和4年	令和5年
アクアマリンふくしま	33.5	58.4	61.1



図 6.12-1 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の位置

③ 現地調査

ア. 調査地点

「①主要な人と自然との触れ合いの活動の場の選定」で選定した3地点とした。調査地点の位置は、図 6.12-1 のとおりである。

イ. 調査期間

令和6年8月22日(木)

ウ. 調査方法

現地踏査による駐車場の入込状況等の把握を行った。

エ. 調査結果

調査結果は、表 6.12-2 のとおりである。

表 6.12-2 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況等

地点名称	対象事業実施区域との位置関係	利用者属性	利用形態	駐車場料金 収容台数 入込状況	利用の状況及び 利用環境の状況
アクアマリンふくしま	東北東 約 1.7km	地元、県内、 他県、家族 連れ	観光	無料 734 台 40%程度	水族館と海洋博物館・科学館の機能を併せ持った施設であり、水生生物を間近で見ることができるほか、敷地内には環境教育を目的として湿地や溪流の自然環境を再現した施設が設けられている。 現地踏査時の駐車車のナンバープレートは、関東圏 47%、県内 33%、東北他県 14%であった。
復興サイクリングロード いわき七浜海道	南側の敷地境界と 近接	地元	スポーツ	駐車場なし	「いわき七浜海道」は、白砂青松が広がるいわき市特有の美しい海岸線に沿って、復旧・復興事業により整備された防潮堤や既存の国・県道や市道などを活用し、自転車走行空間として整備されたものであり、勿来の関公園から久之浜防災緑地までの総延長約 53km のサイクリングルートである。 対象事業実施区域に隣接する区間では、自転車走行レーンが明示されており、利用者向けの案内板が多く設置されている。 現地踏査時には利用者は見られなかったが、通行量調査時の昼間(7時～19時)には、平均で自転車約 3 台/時、歩行者約 3 人/時の利用が見られた。
小名浜臨海工業団地東緑地	西南西 約 1.9km	地元	休憩	無料 約 60 台 25%程度	地元の人からは「大剣(おおつるぎ)公園」という名で呼び親しまれ、散策を楽しむ人が多く来園する。縦長の園内には約 80 本のソメイヨシノが植樹されており、開花時期は花見客で賑わう。 現地踏査時には、公園利用者はみられなかったが、周辺を散策する家族連れが確認された。

(3) 交通量等に係る状況

① 文献その他の資料調査

「6.1 大気質 6.1.1 (5)道路構造及び当該道路における交通量に係る状況 ① 文献その他の資料調査」(6.1-17 ページ) のとおりである。

② 現地調査

ア. 調査地域

主要な交通ルート及びその周辺とした。

イ. 調査地点

「復興サイクリングロード いわき七浜海道」と主要な交通ルートが重複する区間のうち、対象事業実施区域に隣接する区間の1地点とした(図 6.12-1 (6.12-2 ページ))。

ウ. 調査期間

令和5年10月11日(水)12時～10月12日(木)12時

エ. 調査方法

目視により数取器(ハンドカウンター)を用いて、交通量のほか自転車、歩行者の通行量を把握した。

オ. 調査結果

調査結果は、表 6.12-3 のとおりである。

表 6.12-3 交通量調査結果

調査日時：令和5年10月11日(水)12時～10月12日(木)12時

路線名	時間区分	自動車交通量(台)			自転車通行量(台)	歩行者通行量(人)
		小型車	大型車	合計		
臨港道路1号線	昼間	7,362	1,763	9,125	39	36
	夜間	1,552	109	1,661	12	11
	合計	8,914	1,872	10,786	51	47

注：時間区分は、昼間が7～19時、夜間が19～7時である。

6.12.2 予測及び評価の結果

(1) 工事の実施

① 資材及び機械の運搬に用いる車両等の運行

ア. 予測

(ア) 予測地域

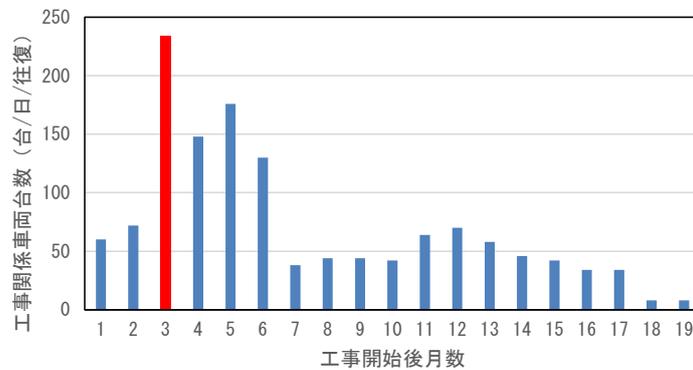
主要な交通ルートである臨港道路1号線とした。

(イ) 予測地点

予測地点は、図 6.12-1 (6.12-2 ページ) に示す交通量現地調査地点とした。

(ウ) 予測対象時期

予測地点における日当たりの工事関係車両台数(通勤車両含む)が最大になる時期(工事開始後3ヶ月目)とした(図 6.12-2)。



注：赤色は、日当たり工事関係車両台数が最大の月を示す。

図 6.12-2 工事関係車両の月別台数(日当たり・往復台数)

(エ) 予測手法

予測地点における工事用車両等の交通量の変化の程度を検討し、主要な人と自然との触れ合いの活動の場のアクセス及び利用環境への影響を予測した。

(オ) 予測結果

予測地点における工事中の将来交通量は、表 6.12-4 のとおりであり、工事関係車両の占める割合は約 2.5%と小さいことから、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響はほとんどないものと予測される。

表 6.12-4 予測地点における将来の往復交通量（工事中）

路線名	予測時期	一般車両等 (台)	工事関係車両 (台)	合計 (台)	工事関係車両 比率(%)
臨港道路 1 号線	工事開始後 3ヶ月目	9,125	234	6,437	2.5

注：1. 交通量は、昼間の 12 時間（7～19 時）の往復交通量を示す。

2. 予測地点の位置は、図 6.12-1（6.12-2 ページ）に示す交通量現地調査地点と同一である。

イ. 評価の結果

(ア) 環境影響の回避・低減に係る評価

資材及び機械の運搬に用いる車両等の運行に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響を低減するため、以下の環境保全措置を講じる。

- ・ 工事に伴い発生する掘削土は、極力対象事業実施区域内で利用又は処理することにより、残土運搬車両台数を低減する。
- ・ ボイラー等の大型機器類は、海上輸送により搬入することにより、搬入車両台数を低減する。
- ・ 工事関係者の乗り合い通勤の徹底を図ることにより、工事関係車両台数を低減する。
- ・ 急発進、急加速の禁止及びアイドリングストップ等の実施を工事関係者に周知徹底する。
- ・ 車両が集中する通勤時間帯には、できる限り工事用資材等の搬出入を行わない。
- ・ 運搬車両が汚れた状態で構外に出る際には、適宜タイヤ洗浄を行う。

これらの環境保全措置を講じることにより、工事中における工事関係車両の占める割合は約 2.5%にとどまることから、資材及び機械の運搬に用いる車両等の運行に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響は、実行可能な範囲内で低減されているものと評価する。

② 造成等の施工による一時的な影響

ア. 予 測

(ア) 予測地域

対象事業実施区域周辺とした。

(イ) 予測地点

対象事業実施区域にコースが近接する「復興サイクリングロード いわき七浜海道」とした。

(ウ) 予測対象時期

工事中において主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響が最大になる時期とする。

(エ) 予測手法

建設機械の稼働に係る大気質、騒音、振動の予測結果を踏まえ、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用環境への影響を定性的に予測した。

(オ) 予測結果

サイクリングロードが対象事業実施区域に近接する区間の用途地域は工業専用地域であり、建設機械の稼働に係る大気質、騒音、振動の予測結果は、いずれも環境保全の基準等との整合が図られていることから、サイクリングロードの利用環境への影響はほとんどないものと予測される。

イ. 評価の結果

(ア) 環境影響の回避・低減に係る評価

造成等の施工による主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響を低減するため、以下の環境保全措置を講じる。

- ・計画施設は既存の敷地に設置し、新たな土地の造成は行わないため、造成工事に係る建設機械は発生しない。
- ・できる限り排ガス対策型・低騒音・低振動型の建設機械を使用する。
- ・建設機械の稼働停止時のアイドルストップの徹底を図る。
- ・点検、整備により建設機械の性能維持に努め、必要に応じ散水等を行う。

これらの環境保全措置を講じることにより、建設機械の稼働に係る大気質、騒音、振動の予測結果は、いずれも環境保全の基準等との整合が図られており、サイクリングロードの利用環境への影響はほとんどないものと予測されることから、造成等の施工による主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響は、実行可能な範囲内で低減されているものと評価する。

(2) 土地又は工作物の存在及び供用

① 地形改変及び施設が存在

ア. 予 測

(ア) 予測地域

対象事業実施区域周辺とした。

(イ) 予測地点

対象事業実施区域周辺の主要な人と自然との触れ合いの活動の場とした。

(ウ) 予測対象時期

計画施設の存在時とした。

(エ) 予測手法

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度及び計画施設の存在に伴う利用環境への影響を図上解析等により予測した。

(オ) 予測結果

本事業による改変はすべて対象事業実施区域内であることから、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変は無いものと予測される。

計画施設の存在により、対象事業実施区域にコースが近接する「復興サイクリングロード いわき七浜海道」の利用環境への影響が考えられるが、計画施設とサイクリングロードは最短で約 125m の離隔がありその間には既存施設が立ち並ぶ現状から、大きな違和感、圧迫感は生じないと考えられること、当該区間は臨海工業地帯（工業専用地域）であり工業施設、港湾施設、発電所施設が現状で多く立地していることから、影響はほとんどないものと予測される。

イ. 評価の結果

(ア) 環境影響の回避・低減に係る評価

地形改変及び施設が存在による主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響を低減するため、以下の環境保全措置を講じる。

- ・計画施設は、敷地境界から 100m 以上離れた既存施設に囲まれた場所に計画することで、近隣からの景観への影響を低減する。
- ・計画施設は、周辺景観との調和に配慮した色彩とする。

これらの環境保全措置を講じることにより、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変は無いと予測される。また、施設が存在による「復興サイクリングロード いわき七浜海道」の利用環境への影響は、計画施設とサイクリングロードは最短で約 125m の離隔がありその間には既存施設が立ち並ぶ現状から、大きな違和感、圧迫感は生じないと考えられること、当該区間は臨海工業地帯（工業専用地域）であり工業施設、港湾施設、発電所施設が現状で多く立地していることから、影響はほとんどないものと予測

される。

これらのことから、地形改変及び施設の存在による主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響は、実行可能な範囲内で低減されているものと評価する。

② 施設の稼働

ア. 予測

(ア) 予測地域

対象事業実施区域周辺とした。

(イ) 予測地点

対象事業実施区域周辺の主要な人と自然との触れ合いの活動の場とした。

(ウ) 予測対象時期

供用時において主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響が最大になる時期とする。

(エ) 予測手法

施設の稼働に係る大気質、騒音、振動、低周波音、悪臭の予測結果を踏まえ、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用環境への影響を定性的に予測した。

(オ) 予測結果

施設の稼働に係る大気質、騒音、振動、低周波音、悪臭の予測結果は、予測値が最大となる場所においても環境保全の基準等との整合が図られていることから、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用環境への影響はほとんどないものと予測される。

イ. 評価の結果

(ア) 環境影響の回避・低減に係る評価

施設の稼働に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響を低減するため、以下の環境保全措置を講じる。

- ・受入れた廃棄物は、専用の建屋内に屋内保管する。
- ・建設予定地は、周辺住居等の生活環境への影響に配慮し、製錬所内の住居等から離れた位置に選定している。
- ・騒音が発生する施設には、防音ラギングやサイレンサーを設置し、騒音の低減を図る。

これらの環境保全措置を講じることにより、施設の稼働に係る大気質、騒音、振動、低周波音、悪臭の予測結果は、予測値が最大となる場所においても環境保全の基準等との整合が図られており、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用環境への影響はほとんどないものと予測されることから、施設の稼働による主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響は、実行可能な範囲内で低減されているものと評価する。

③ 廃棄物の運搬に用いる車両の運行

ア. 予 測

(ア) 予測地域

主要な交通ルートである臨港道路1号線とした。

(イ) 予測地点

予測地点は、図 6.12-1 (6.12-2 ページ) に示す交通量現地調査地点とした。

(ウ) 予測対象時期

予測地点における廃棄物運搬車両等(通勤車両含む)の台数が最大になる時期とした。

(エ) 予測手法

予測地点における廃棄物運搬車両等の交通量の変化の程度を検討し、主要な人と自然との触れ合いの活動の場のアクセス及び利用環境への影響を予測した。

(オ) 予測結果

予測地点における将来交通量は、表 6.12-5 のとおりであり、廃棄物運搬車両等の占める割合は約 2.4%と小さいことから、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響はほとんどないものと予測される。

表 6.12-5 予測地点における将来の往復交通量 (供用時)

路線名	一般車両等 (台)	廃棄物運搬車両等 (台)	合 計 (台)	廃棄物運搬車両等 比率(%)
臨港道路1号線	9,125	222	9,347	2.4%

注：1. 交通量は、昼間の12時間(7~19時)の往復交通量を示す。

2. 予測地点の位置は、図 6.12-1 (6.12-2 ページ) に示す交通量現地調査地点と同一である。

イ. 評価の結果

(ア) 環境影響の回避・低減に係る評価

廃棄物の運搬に用いる車両の運行に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響を低減するため、以下の環境保全措置を講じる。

- ・急発進、急加速の禁止及びアイドリングストップ等の実施を関係者に周知徹底する。
- ・廃棄物運搬車両は天蓋付き車両の使用又は荷台にシートを掛けることにより粉じんの飛散防止を図る。

これらの環境保全措置を講じることにより、廃棄物運搬車両等の占める割合は2.4%にとどまることから、廃棄物の運搬に用いる車両の運行に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響は、実行可能な範囲内で低減されているものと評価する。

空白ページ