

**岸和田市貝塚市斎場整備に係る
生活環境影響調査書**

令和 3 年 3 月

岸和田市・貝塚市

(目 次)

| | |
|------------------------------|-----|
| 第1章 施設の設置に関する計画等 | 1 |
| 1-1 施設の設置者の氏名及び住所 | 1 |
| 1-2 施設の設置場所 | 1 |
| 1-3 施設する施設の種類 | 1 |
| 1-4 施設整備の基本的な考え方 | 1 |
| 1-5 施設の概要 | 2 |
| 1-6 環境対策 | 7 |
| 第2章 生活環境影響調査項目の選定 | 10 |
| 2-1 生活環境影響調査項目の選定 | 10 |
| 2-2 生活環境影響調査項目の選定・非選定理由 | 10 |
| 第3章 地域特性の把握 | 12 |
| 3-1 地域の概況 | 12 |
| 3-2 関係法令等 | 20 |
| 第4章 生活環境影響調査の結果 | 39 |
| 4-1 大気質 | 39 |
| 4-2 騒音 | 82 |
| 4-3 振動 | 97 |
| 4-4 悪臭 | 112 |
| 4-5 交通量 | 123 |
| 4-6 景観 | 138 |
| 第5章 総合的な評価 | 151 |
| 5-1 現況把握、予測、影響分析結果の整理 | 151 |
| 5-2 施設の設置に関する計画に反映した事項及びその内容 | 164 |
| 5-3 維持管理に関する計画に反映した事項及びその内容 | 165 |

巻末資料

- 現地調査結果（大気質・悪臭）
- 現地調査結果（交通量）
- 施設利用車両の設定について
- イメージパース、フォトモンタージュ

第1章 施設の設置に関する計画等

1-1 施設の設置者の氏名及び住所

岸和田市長 永野耕平 岸和田市岸城町 7 番 1 号

貝塚市長 藤原龍男 貝塚市畠中 1 丁目 17 番 1 号

1-2 施設の設置場所

岸和田市流木町 1092 番地の 1 (現岸和田市立斎場の近隣用地)

1-3 設置する施設の種類

斎場（火葬場）

1-4 施設整備の基本的な考え方

(1) 最後のお別れの場にふさわしい施設

誰にでも訪れる人生の終焉、その最後のお別れの場にふさわしいやすらぎと品位を持った施設づくりを進める。

(2) 故人を偲び、悲しみを癒し、慈しめを感じる施設

大切な人を偲び、送る場としてお別れの悲しみに対する癒しと、悲しみを乗り越えていこうとする慈しみを与える施設づくりを進める。

一連の葬送行為を個別性の高い空間で行えるよう、会葬者の動線及び諸室の配置等を考慮し、プライバシーを確保した施設づくりを進める。

また、すべての人が快適に利用できるようユニバーサルデザインを採用し、利用者ニーズを踏まえたスペース及び機能を備えた施設づくりを進める。

(3) 人と環境にやさしく、誰からも愛され大切にされる施設

周辺環境と調和し、地域に受け入れられるとともに、自然と共生する施設づくりを進める。

乳幼児から高齢者、障害者に至るまで、誰もが心安らかで安心して快適に過ごせる、誰からも愛され大切にされる施設づくりを進める。

(4) 将来の火葬需要に対応した施設

高齢化の進行に伴い、増加する火葬需要に対応できる施設、運営方式を検討する。

(5) 維持・管理費が低コストの施設

省エネ・省資源及び高耐久な構造体と内外仕上げ材の使用等、維持・管理費の削減を目指す。

(6) 災害時にも対応可能な施設

災害に強い構造（耐震、免震）を検討するとともに自家発電設備を設置し、停電時でも一定期間は火葬することができる施設とする。

1-5 施設の概要

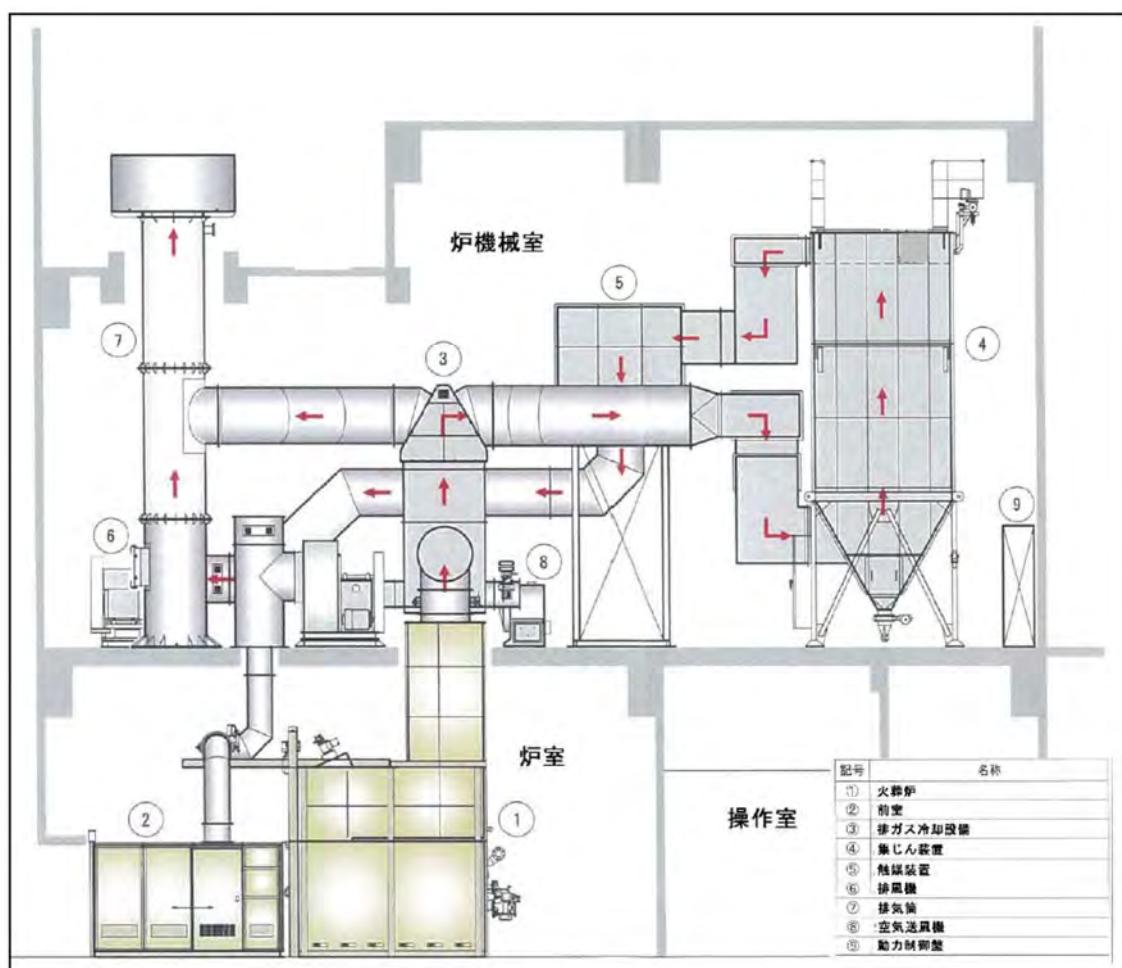
(1) 火葬炉設備

計画火葬炉数は、人体炉 8 基、動物炉 1 基である。

火葬炉設備は、安定した燃焼状態を保持しつつ、遺体等が完全に骨・灰になるよう完全燃焼できる能力を有するものとする。

また、耐久性を備えた設備・装置で構成し、特に排ガス処理対策に万全を期すものとする。

一般的な火葬炉設備の構成を図 1-5-1 に示す



※直接通気方式の例

図 1-5-1 火葬炉設備の構成（立面図）

(2) 斎場施設

斎場は、大きく分けて、火葬、待合、管理の3部門から構成される。各部門の概要を表1-5-1に、平面図案を図1-5-2、図1-5-3に示す。

表1-5-1 各部門の概要

| 部 門 | 概 要 |
|------|--|
| 火葬部門 | <p>火葬部門は、斎場施設の主となる施設であり、入場から告別・収骨までの火葬業務を行う場所である。</p> <p>施設は、エントランスホール、告別室・収骨室、霊安室、その他（通路・階段等）等から構成する。</p> |
| 待合部門 | <p>待合部門は、告別の後、遺族等の会葬者が収骨までの間一時的に休憩を行う場所であることから、遺族の悲しみをやわらげるような雰囲気を醸し出す質の高い空間構成が望ましい。施設は、待合ホール（待合コーナー）、待合室、湯沸室、キッズコーナー、トイレ、倉庫、業者控室、その他（通路・階段等）等から構成する。</p> |
| 管理部門 | <p>管理部門は、火葬作業、火葬場の管理・運営を行う場所である。</p> <p>施設は、炉室、炉機械室、残灰室、台車庫・倉庫、電気室、発電機室、空調機械室等、事務室、制御室、更衣室、トイレ、湯沸室、その他（通路等）等から構成する。</p> <p>近年はコンピュータ化された受付・運営支援システムの導入等により事務処理の効率化を図る。</p> |



図 1-5-2 1階平面図（案）



図 1-5-3 2階平面図（案）

(3) 全体配置図

施設の全体配置図を図 1-5-4 に示す。



図 1-5-4 全体配置図

1-6 環境対策

(1) 環境保全目標値

新斎場整備基本計画において設定する環境保全目標値は、次のとおりである。

大気汚染物質等については、火葬炉設備の選定にかかるガイドライン作成に関する研究（平成2年度厚生行政科学研究）、火葬場から排出されるダイオキシン類削減対策指針（平成12年3月厚生省生活衛生局）、火葬場の建設・維持管理マニュアル-改訂版-（特定非営利活動法人日本環境斎苑協会）を参考に保全すべき項目を抽出し、以下の自主目標値を設定した。

騒音、振動については、「大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づく規制」を参考に設定した。

ア 大気汚染

大気汚染対策の自主目標値を表1-6-1に示す。

表1-6-1 大気汚染対策の排出ガス濃度に係る自主目標値

| 項目 | 環境保全に係る目標値* | 自主目標値 |
|-------|--------------------------|--------------------------|
| 硫黄酸化物 | 30ppm 以下 | 30ppm 以下 |
| ばいじん | 0.03g/Nm ³ 以下 | 0.01g/Nm ³ 以下 |
| 塩化水素 | 50ppm 以下(酸素濃度12%換算) | 50ppm 以下(酸素濃度12%換算) |
| 窒素酸化物 | 250ppm 以下 | 250ppm 以下 |

* 出典：「火葬炉設備の選定にかかるガイドライン作成に関する研究」（平成2年度厚生行政科学研究）

イ ダイオキシン類

ダイオキシン類の自主目標値を表1-6-2に示す。

表1-6-2 ダイオキシン類濃度に係る自主目標値

| 項目 | 環境保全に係る目標値* | 自主目標値 |
|-----------|----------------------------|------------------------------|
| ダイオキシン類濃度 | 1ng-TEQ/Nm ³ 以下 | 0.1ng-TEQ/Nm ³ 以下 |

* 出典：「火葬場から排出されるダイオキシン類削減対策指針」（平成12年3月厚生省生活衛生局）

ウ 悪臭

a 悪臭物質

悪臭物質の自主目標値を表 1-6-3 に示す。

表 1-6-3 悪臭物質濃度に係る自主目標値

| 項目 | 環境保全に係る目標値* | 自主目標値 |
|-----------|--------------|--------------|
| アンモニア | 1ppm 以下 | 1ppm 以下 |
| メチルメルカプタン | 0.002ppm 以下 | 0.002ppm 以下 |
| 硫化水素 | 0.02ppm 以下 | 0.02ppm 以下 |
| 硫化メチル | 0.01ppm 以下 | 0.01ppm 以下 |
| 二硫化メチル | 0.009ppm 以下 | 0.009ppm 以下 |
| トリメチルアミン | 0.005ppm 以下 | 0.005ppm 以下 |
| アセトアルデヒド | 0.05ppm 以下 | 0.05ppm 以下 |
| スチレン | 0.4ppm 以下 | 0.4ppm 以下 |
| プロピオン酸 | 0.03ppm 以下 | 0.03ppm 以下 |
| ノルマル酪酸 | 0.001ppm 以下 | 0.001ppm 以下 |
| ノルマル吉草酸 | 0.0009ppm 以下 | 0.0009ppm 以下 |
| イソ吉草酸 | 0.001ppm 以下 | 0.001ppm 以下 |

* 出典：「火葬炉設備の選定にかかるガイドライン作成に関する研究」(平成 2 年度厚生行政科学研究)

b 臭気

臭気の自主目標値を表 1-6-4 に示す。

表 1-6-4 臭気濃度に係る自主目標値

| 項目 | 環境保全に係る目標値* | 自主目標値 |
|-------------|----------------------|----------------------|
| 臭気濃度（排気筒出口） | 悪臭防止法第 2 号規制に相当する値以下 | 悪臭防止法第 2 号規制に相当する値以下 |
| 臭気濃度（敷地境界） | 10 以下 | 10 以下 |

* 出典：「火葬場の建設・維持管理マニュアル-改訂版-」(特定非営利活動法人日本環境斎苑協会)

工 騒音・振動

騒音、振動の自主目標値を表1-6-5、表1-6-6に示す。計画地は市街化調整区域となっている。

表1-6-5 騒音に係る自主目標値

| 時間の区分と基準値 | | |
|------------------|--------------------------|--------------------|
| 昼間 | 朝・夕 | 夜間 |
| 午前8時から 午後6時まで | 午前6時から午前8時 午後6時から午後9時 | 午後9時から 翌日午前6時まで |
| 55デシベル | 50デシベル | 45デシベル |

表1-6-6 振動に係る自主目標値

| 時間の区分と基準値 | |
|------------------|--------------------|
| 昼間 | 夜間 |
| 午前6時から 午後9時まで | 午後9時から 翌日午前6時まで |
| 60デシベル | 55デシベル |

(2) その他特に留意すべき環境対策

計画地は風致地区内にあり、また岸和田市景観計画において「里の景観区」に位置していることから、地形や植生の保全に配慮し、周辺に調和した景観形成を目指す。心安らかに過ごせる空間となるよう、適切に視点場を設定し、造成計画、建築物の配置・デザイン、緑化計画、その他の外構を含めて総合的に計画を行う。

第2章 生活環境影響調査項目の選定

2-1 生活環境影響調査項目の選定

生活環境影響調査項目は、「廃棄物処理施設生活環境影響調査指針（平成18年9月環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部）」を参考に選定した。

選定した生活環境影響調査項目を表2-1-1示す。

表2-1-1 生活環境影響調査項目の選定

| 調査事項 | | 生活環境影響要因 生活環境影響調査項目 | 火葬炉 からの 排ガス | 施設排水 の排出 | 施設の 稼働 | 施設から の悪臭の 漏洩 | 施設利用 車両の 走行 |
|----------|-----|---------------------------------------|-------------------|-------------|-----------|--------------------|-------------------|
| 大気 環境 | 大気質 | 二酸化硫黄 (SO ₂) | ○● | | | | |
| | | 二酸化窒素 (NO ₂) | ○● | | | | ○● |
| | | 浮遊粒子状物質 (SPM) | ○● | | | | ○● |
| | | 塩化水素 (HC1) | ○● | | | | |
| | | ダイオキシン類 | ○● | | | | |
| | 騒音 | 騒音レベル | | | ○● | | ○● |
| | 振動 | 振動レベル | | | ○● | | ○● |
| | 悪臭 | 特定悪臭物質濃度 または臭気指数（臭気濃度） | ○● | | | ○● | |
| | 水質 | 生物化学的酸素要求量 (BOD) または化学的酸素要求量 (COD) | | ○ | | | |
| | | 浮遊物質量 (SS) | | ○ | | | |
| | | ダイオキシン類 | | ○ | | | |
| 水 環境 | 交通量 | 交通量の変化 | | | ● | | |
| | 景観 | 景観の変化 | | | ● | | |

注) 表中の○は指針の項目を、●は今回選定した生活環境影響調査項目を示す。

2-2 生活環境影響調査項目の選定・非選定理由

生活環境影響調査項目として選定した理由を表2-2-1に示す。

非選定とした水質に関しては、施設での水の使用は給湯室、洗面所、トイレ等の一般生活排水のみであり、火葬炉設備において排水が発生しないことから選定しなかった。

表 2-2-1 生活環境影響調査項目の選定理由

| 環境要素 | 生活環境影響要因 | 選定理由 |
|------|------------|---|
| 大気質 | 火葬炉からの排ガス | 計画地から半径 1km の範囲内に住宅等が分布しており、火葬炉からの排ガスに伴う二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、塩化水素、ダイオキシン類による影響のおそれがあることから選定する。 |
| | 施設利用車両の走行 | 計画地へのアクセス道路沿道に住宅等が分布しており、施設利用車両の走行に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質による影響のおそれがあることから選定する。 |
| 騒音 | 施設の稼働 | 計画地の近傍に老人介護施設が立地しており、施設の稼働に伴う騒音による影響のおそれがあることから選定する。 |
| | 施設利用車両の走行 | 計画地へのアクセス道路沿道に住宅等が分布しており、施設利用車両の走行に伴う騒音による影響のおそれがあることから選定する。 |
| 振動 | 施設の稼働 | 計画地の近傍に老人介護施設が立地しており、施設の稼働に伴う振動による影響のおそれがあることから選定する。 |
| | 施設利用車両の走行 | 計画地へのアクセス道路沿道に住宅等が分布しており、施設利用車両の走行に伴う振動による影響のおそれがあることから選定する。 |
| 悪臭 | 火葬炉からの排ガス | 計画地から半径 1km の範囲内に住宅等が分布しており、火葬炉からの排ガスに伴う悪臭による影響のおそれがあることから選定する。 |
| | 施設からの悪臭の漏洩 | 計画地の近傍に老人介護施設が立地しており、施設からの悪臭の漏洩による影響のおそれがあることから選定する。 |
| 交通量 | 施設の稼働 | 施設の稼働に伴う自動車交通量の発生により交通への影響のおそれがあることから選定する。 |
| 景観 | 施設の稼働 | 施設の稼働に伴う建物等の存在により景観への影響のおそれがあることから選定する。 |

第3章 地域特性の把握

3-1 地域の概況

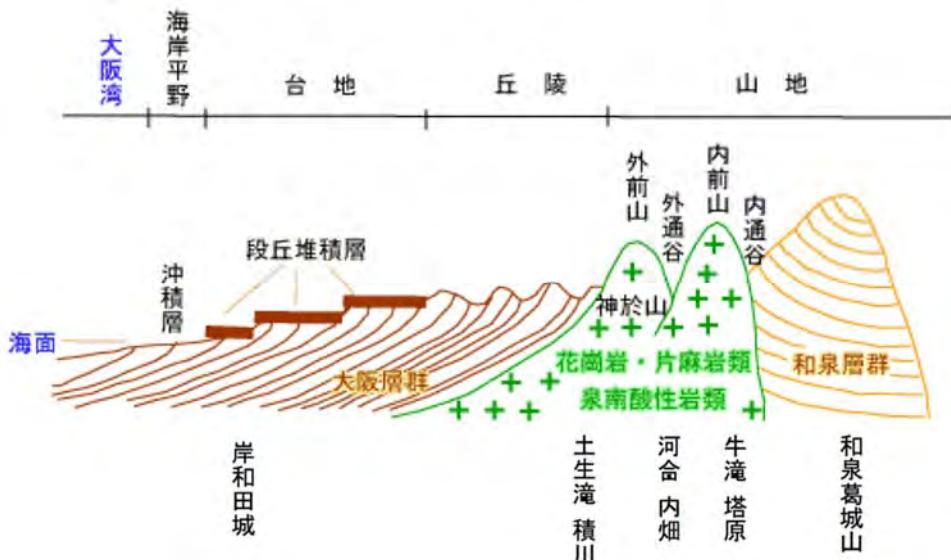
(1) 自然的条件

ア 地形

計画地が位置する岸和田市は、大阪府の南部、泉州地域に位置し、北西沿岸部は大阪湾に臨み、南は和泉山脈を境に和歌山県に接している。

岸和田市の地形断面図を図 3-1-1 に示す。

地形的には、山地部、丘陵部、台地部、さらに臨海部があり、多様な地形からなる。計画地付近は津田川、小渕川に挟まれ、丘陵地と台地が混在している。



出典：「平成 30 年度 環境白書」（2020 年 1 月、岸和田市）

図 3-1-1 岸和田市の地形断面図

イ 気候

計画地の最も近傍に位置する熊取地域気象観測所の月別の平均気温及び降水量の平年値（昭和 56 年～平成 22 年）を図 3-1-2 に示す。

計画地周辺の気候は、瀬戸内海式気候の穏やかな気候であり、年平均気温は 16°C 前後、年間降水量は 1,000～1,600mm 程度であり、冬期は概して降水がない。

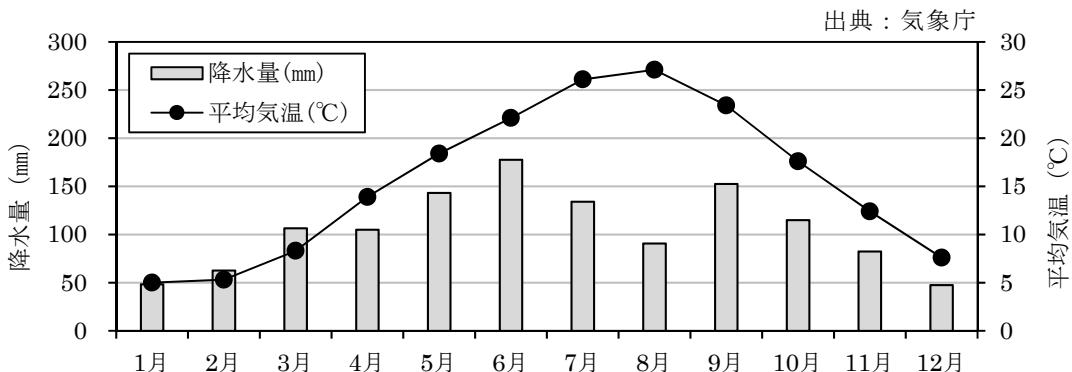


図 3-1-2 月別の平均気温及び降水量の平年値（昭和 56 年～平成 22 年）

(2) 社会的条件

ア 人口・世帯数

岸和田市及び貝塚市の人団及び世帯数の推移を表 3-1-1 及び図 3-1-3 に示す。

岸和田市の令和元年の人口は、平成 12 年と比較すると、10,293 人減少しており、世帯数は 8,530 世帯増加している。

貝塚市の令和元年の人口は、平成 12 年と比較すると、2,663 人減少しており、世帯数は 4,243 世帯増加している。

表 3-1-1(1) 岸和田市の人口及び世帯数の推移

| 区分 | 平成 12 年 | 平成 17 年 | 平成 22 年 | 平成 27 年 | 令和元年 |
|---------|------------|------------|------------|------------|---------|
| 人口(人) | 200,104 | 201,000 | 199,234 | 194,911 | 189,811 |
| 世帯数(世帯) | 68,625 | 72,856 | 75,353 | 75,247 | 77,155 |
| 調査 | 第 17 回国勢調査 | 第 18 回国勢調査 | 第 19 回国勢調査 | 第 20 回国勢調査 | 推計値 |

出典：「統計情報一覧」（岸和田市 HP、2020 年 4 月 22 日掲載）

表 3-1-1(2) 貝塚市の人口及び世帯数の推移

| 区分 | 平成 12 年 | 平成 17 年 | 平成 22 年 | 平成 27 年 | 令和元年 |
|---------|------------|------------|------------|------------|--------|
| 人口(人) | 88,523 | 90,314 | 90,519 | 88,694 | 85,860 |
| 世帯数(世帯) | 29,716 | 31,592 | 32,993 | 33,355 | 33,959 |
| 調査 | 第 17 回国勢調査 | 第 18 回国勢調査 | 第 19 回国勢調査 | 第 20 回国勢調査 | 推計値 |

出典：「統計かいつか令和元年度版」（貝塚市、2020 年 5 月 20 日）

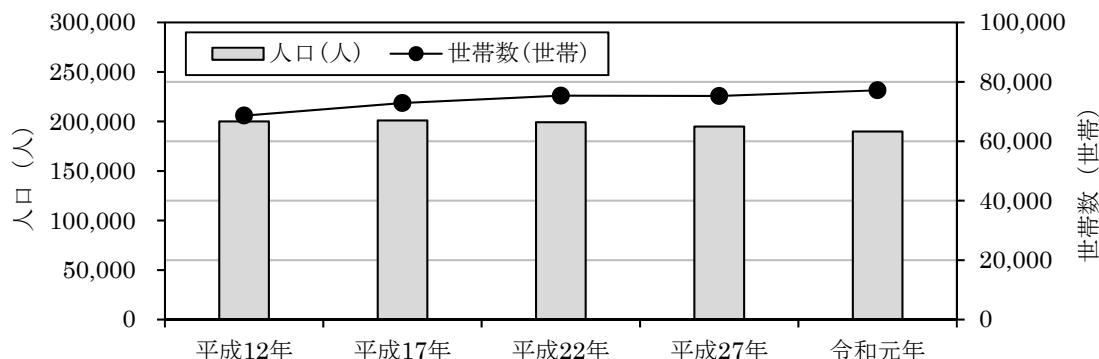


図 3-1-3(1) 岸和田市の人口及び世帯数の推移

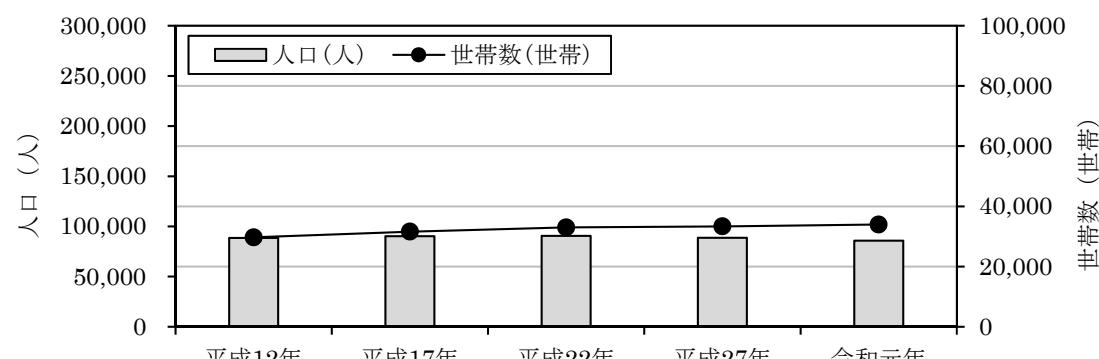


図 3-1-3(2) 貝塚市の人口及び世帯数の推移

イ 土地利用

岸和田市及び貝塚市の地目別土地利用状況を表 3-1-2 及び図 3-1-4 に示す。

岸和田市では、宅地が 34.3%を占め最も多く、次いで田が 11.7%、畑が 10.6%を占めている。

貝塚市では、宅地が 47.1%を占め最も多く、次いで田が 19.7%、山林が 19.2%を占めている。

表 3-1-2(1) 岸和田市の地目別土地利用状況（平成 30 年）

| 区分 | 総地 | 宅地 | 田 | 畑 | 山林 | 原野 | 雑種地 | その他 |
|-----------------------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 面積(k m ²) | 52.461 | 18.017 | 6.138 | 5.563 | 5.294 | 0.292 | 3.828 | 13.327 |
| 割合(%) | 100.0 | 34.3 | 11.7 | 10.6 | 10.1 | 0.6 | 7.3 | 25.4 |

※本表は、登記簿面積であり、水路・里道・河川は含まない。なお、「その他」には、官有地・ため池・公道・学校敷・境内地などを含む。

出典：「平成 30 年度 環境白書」（岸和田市）

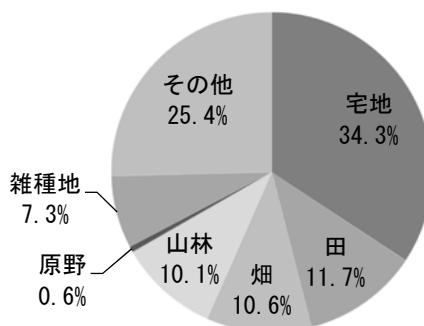


図 3-1-4(1) 岸和田市の地目別土地利用状況（平成 30 年）

表 3-1-2(2) 貝塚市の地目別土地利用状況（令和元年）

| 区分 | 総数 | 宅地 | 田 | 畑 | 山林 | 雑種地等 | |
|-----------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | | | 鉄道用地 | その他 |
| 面積(k m ²) | 17.356 | 8.183 | 3.415 | 1.564 | 3.331 | 0.180 | 0.683 |
| 割合(%) | 100.0 | 47.1 | 19.7 | 9.0 | 19.2 | 1.0 | 3.9 |

出典：「統計かいづか令和元年度版」（貝塚市、2020 年 5 月 20 日）

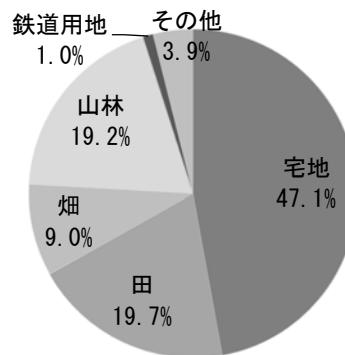


図 3-1-4(2) 貝塚市の地目別土地利用状況（令和元年）

ウ 集落地及び事業所の分布

計画地周辺の集落地及び事業所の分布を図3-1-5に示す。

計画地周辺には、岸和田市流木町、畠町、極楽寺町、天神山町、貝塚市半田、清児、名越、東山などの集落地が分布しており、最も近い住宅までの距離は約510mである。また、福祉施設、学校、病院といった環境保全の配慮が特に必要な施設も複数分布している。

一方、計画地周辺では、廃棄物処理業、製造業、物流業といった様々な事業所活動が行われている。

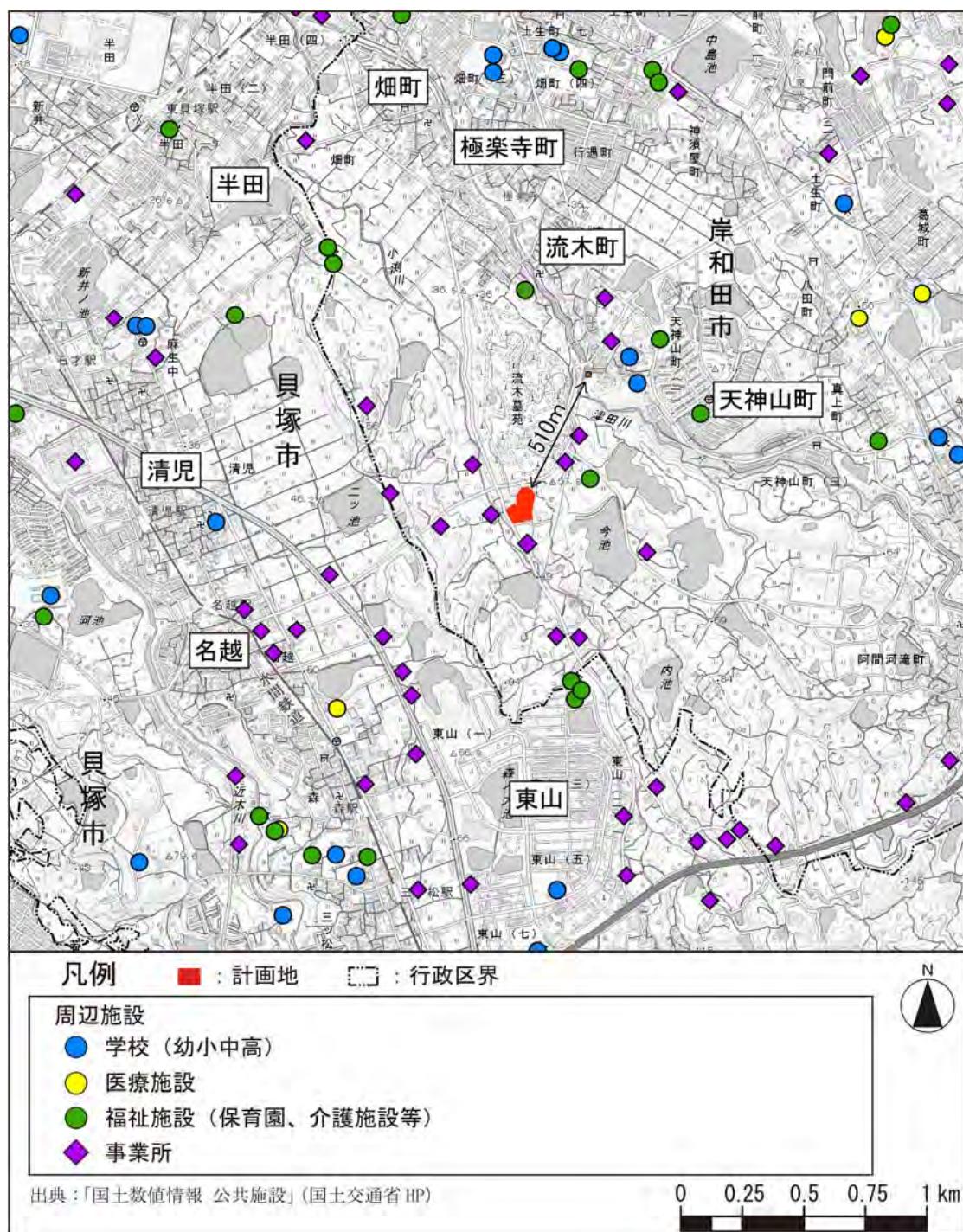


図3-1-5 計画地周辺の集落地及び事業所の分布

工 都市計画法に基づく用途地域の指定状況

計画地周辺の用途地域の指定状況を図 3-1-6 に示す。

計画地は市街化調整区域に位置する。

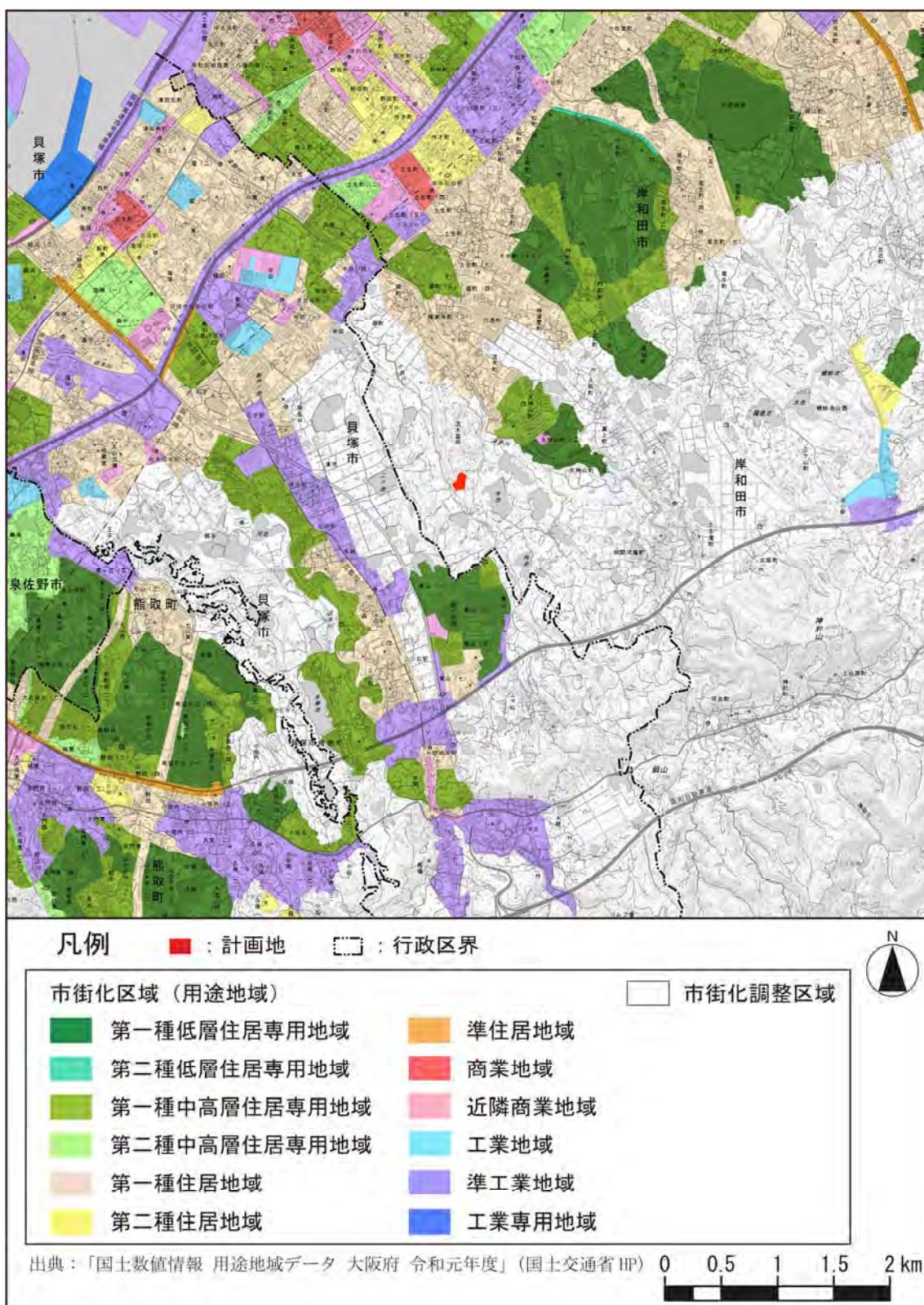


図 3-1-6 計画地周辺の用途地域の指定状況

才 都市計画法に基づく風致地区の指定状況

計画地周辺の風致地区の指定状況を図3-1-7に示す。

計画地は海岸寺山風致地区に位置する。

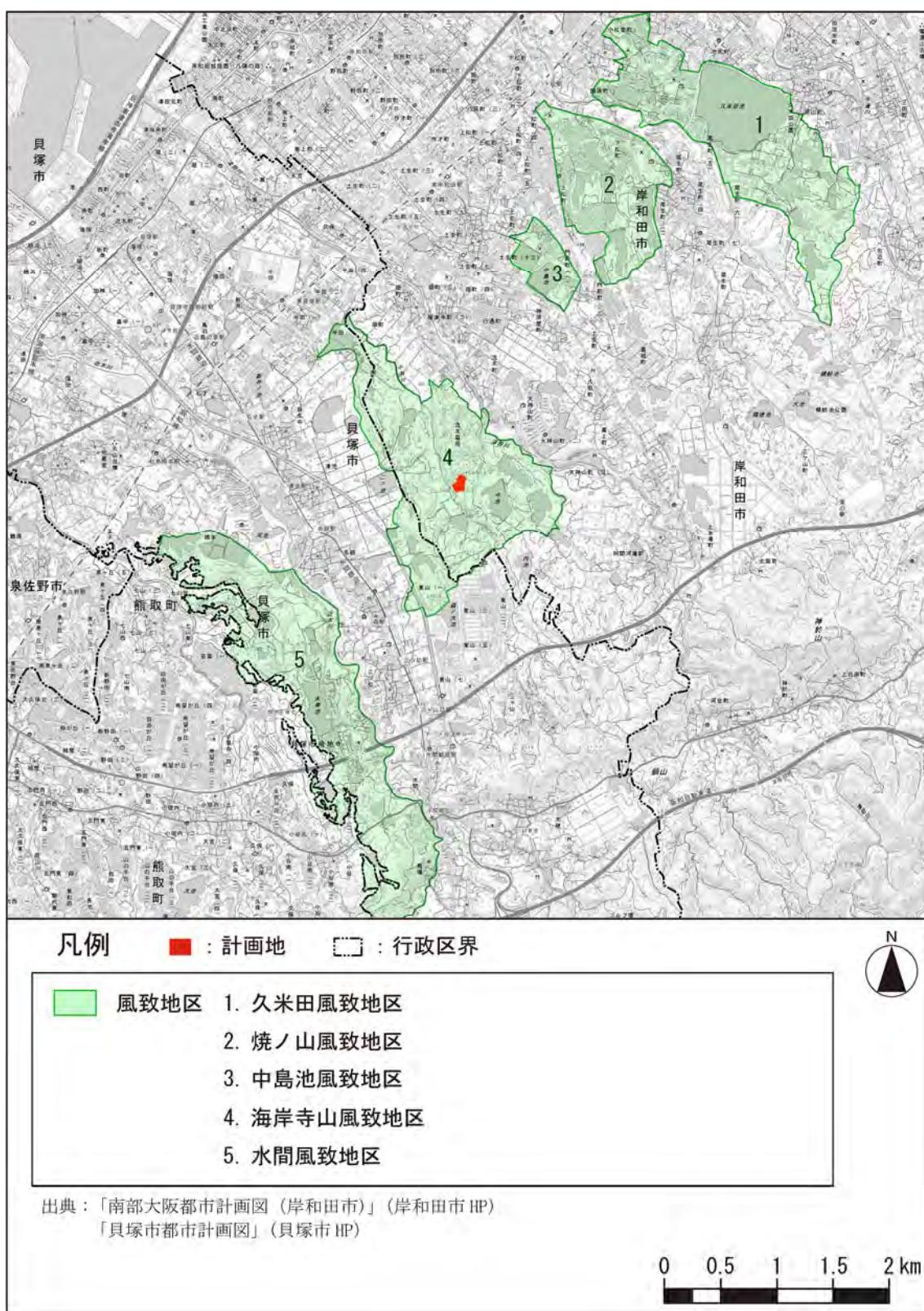


図3-1-7 計画地周辺の風致地区の指定状況

力 交通量

計画地周辺における平成 27 年度の交通量調査結果を表 3-1-3、交通量調査地点を図 3-1-8 に示す。

計画地へのアクセス道路である岸和田三ヶ山線、名越千石荘線・包近流木線では調査は行われていないが、各々が接続する大阪和泉泉南線、岸和田港塔原線、岸和田牛滝山貝塚線の平日 12 時間交通量はそれぞれ 6,086 台、8,422 台、13,269 台であった。

表 3-1-3 交通量調査結果（平成 27 年度）

| 道路種別 | 区間番号 | 路線名 | 観測地点名 | 調査区分 | 平日交通量(台) | |
|-------|-------|---------------|----------------------------------|-------|----------|--------|
| | | | | | 12 時間 | 24 時間 |
| 高速道路 | 00280 | 阪和自動車道 | 春木岸和田線(新)岸和田和泉 IC～岸和田牛滝山貝塚線貝塚 IC | 24 時間 | 23,193 | 30,763 |
| | 05260 | 高速湾岸線 | 貝塚市港 | 24 時間 | 37,000 | 50,584 |
| 一般国道 | 10400 | 一般国道 26 号 | | — | 52,354 | 74,343 |
| | 10410 | 一般国道 26 号 | | — | 39,144 | 54,410 |
| | 10420 | 一般国道 26 号 | | — | 52,354 | 74,343 |
| | 10960 | 一般国道 170 号(新) | 岸和田市北阪町 | 12 時間 | 17,599 | 23,231 |
| | 10990 | 一般国道 170 号(新) | 泉南郡熊取町紺屋 | 12 時間 | 17,202 | 23,223 |
| | 11150 | 一般国道 170 号 | 泉南郡熊取町大久保東 | 12 時間 | 9,499 | 12,349 |
| | 11140 | 一般国道 170 号 | 岸和田市神於町 | 24 時間 | 2,311 | 2,901 |
| 主要地方道 | 41530 | 大阪臨海線 | 貝塚市港 | 12 時間 | 24,415 | 33,937 |
| | 41590 | 大阪和泉泉南線 | 和泉市和氣町 | 24 時間 | 6,086 | 7,966 |
| | 41620 | 大阪和泉泉南線 | 貝塚市堤 | 24 時間 | 10,544 | 13,699 |
| | 42000 | 岸和田港塔原線 | 岸和田市野田町 2 丁目 | 24 時間 | 13,246 | 17,235 |
| | 42010 | 岸和田港塔原線 | 岸和田市土生町 | 12 時間 | 8,422 | 11,033 |
| | 42020 | 岸和田港塔原線 | | — | 756 | 907 |
| | 42040 | 岸和田牛滝山貝塚線(新) | 岸和田市三田町 | 12 時間 | 27,166 | 37,761 |
| | 42070 | 岸和田牛滝山貝塚線 | 貝塚市木積 | 12 時間 | 861 | 1,033 |
| | 42080 | 岸和田牛滝山貝塚線(新) | 貝塚市三ツ松 | 12 時間 | 13,269 | 17,780 |
| | 42100 | 岸和田牛滝山貝塚線(新) | 貝塚市麻生中 | 12 時間 | 20,882 | 28,400 |
| | 42110 | 岸和田牛滝山貝塚線(新) | 貝塚市脇浜 1 丁目 | 12 時間 | 21,696 | 29,940 |
| | 42120 | 岸和田牛滝山貝塚線(新) | 貝塚市脇浜 2 丁目 | 12 時間 | 16,780 | 23,156 |
| | 42280 | 泉佐野打田線 | 泉南郡熊取町五門 | 12 時間 | 7,190 | 9,419 |
| 一般府道 | 61050 | 堺阪南線 | 貝塚市脇浜 1 丁目 | 24 時間 | 10,862 | 14,026 |
| | 61250 | 三林岡山線 | 岸和田市三田町 | 24 時間 | 4,025 | 5,145 |
| | 61330 | 田治米忠岡線 | 岸和田市田治米町 | 12 時間 | 3,653 | 4,676 |
| | 61380 | 春木岸和田線 | 岸和田市三ヶ山町 | 12 時間 | 4,176 | 5,345 |
| | 61410 | 東貝塚停車場線 | | — | 4,812 | 6,207 |
| | 61420 | 水間和泉橋本停車場線 | 貝塚市橋本 | 12 時間 | 5,217 | 6,730 |
| | 61430 | 和泉橋本停車場線 | | — | 4,812 | 6,207 |
| | 61440 | 泉佐野熊取線 | 泉佐野市新家町 | 24 時間 | 5,855 | 7,486 |

注 1：調査区分「—」は非観測区間であり、当該交通量調査単位区間の平成 22 年度交通量と平成 22 年度及び平成 27 年度ともに観測した区間の交通量データを用いて推定した値を示す。

注 2：調査区分「12 時間」の地点は、12 時間交通量及び昼夜率、夜間 12 時間大型車混入率を用いて 24 時間交通量を算出している。

注 3：平日 12 時間交通量は平日 7～19 時の交通量を示す。

出典：「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」（大阪府 HP）

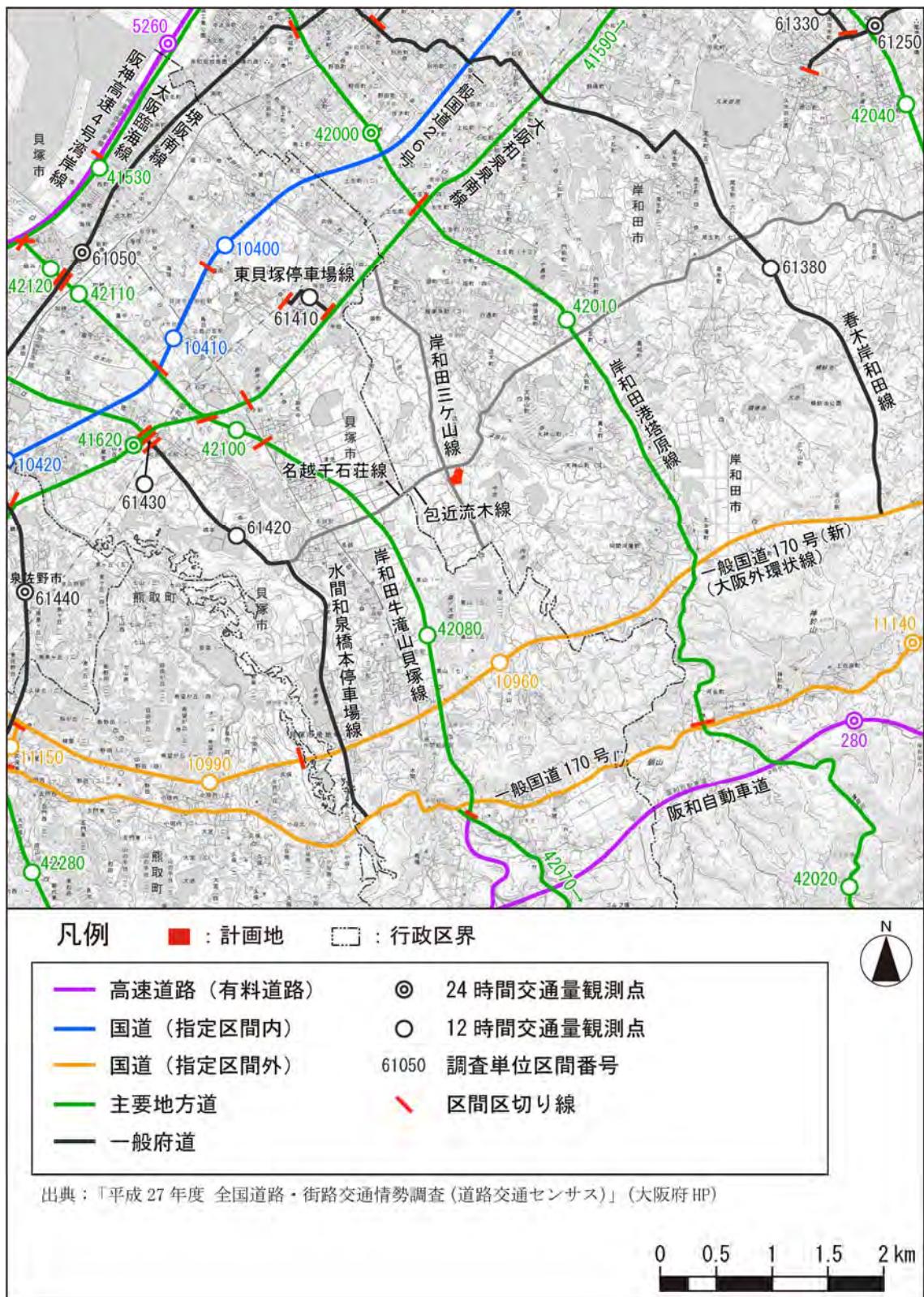


図 3-1-8 交通量調査地点

3-2 関係法令等

(1) 大気質

ア 環境基本法に基づく環境基準

「環境基本法」(平成5年11月19日法律第91号)第16条の規定に基づき、大気汚染に係る環境基準が設定されている。大気質汚染に係る環境基準を表3-2-1(1)、(2)に示す。

表3-2-1(1) 大気汚染に係る環境基準

| 物質 | 環境上の条件 |
|-----------|---|
| 二酸化硫黄 | 1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であり、かつ、1時間値が0.1ppm以下であること。 |
| 一酸化炭素 | 1時間値の1日平均値が10ppm以下であり、かつ、1時間値の8時間平均値が20ppm以下であること。 |
| 浮遊粒子状物質 | 1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。 |
| 二酸化窒素 | 1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。 |
| 光化学オキシダント | 1時間値が0.06ppm以下であること。 |
| 微小粒子状物質 | 1年平均値が15μg/m ³ 以下であり、かつ、1日平均値が35μg/m ³ 以下であること。 |

- 備考 1)環境基準は、工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域又は場所については、適用しない。
2)浮遊粒子状物質とは、大気中に浮遊する粒子状物質であって、その粒径が10μm以下のものをいう。
3)二酸化窒素については、1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内にある地域にあっては、原則としてこのゾーン内においては現状程度の水準を維持し、又はこれを大きく上回ることとなるよう努めるものとする。
4)光化学オキシダントとは、オゾン、パーオキシアセチルナイトレートその他の光化学反応により生成される酸化性物質（中性ヨウ化カリウム溶液からヨウ素を遊離するものに限り、二酸化窒素を除く）をいう。
5)微小粒子状物質とは、大気中に浮遊する粒子状物質であって、粒径が2.5μmの粒子を50%の割合で分離できる分粒装置を用いて、より粒径の大きい粒子を除去した後に採取される粒子をいう。

資料：「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日環境庁告示第25号)

「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日環境庁告示第38号)

「微小粒子状物質による大気の汚染に係る環境基準について」(平成21年9月9日環境省告示第33号)

表3-2-1(2) 大気汚染に係る環境基準（有害大気汚染物質）

| 物質 | 環境上の条件 |
|------------|---------------------------------------|
| ベンゼン | 1年平均値が0.003mg/m ³ 以下であること。 |
| トリクロロエチレン | 1年平均値が0.13mg/m ³ 以下であること。 |
| テトラクロロエチレン | 1年平均値が0.2mg/m ³ 以下であること。 |
| ジクロロメタン | 1年平均値が0.15mg/m ³ 以下であること。 |

- 備考 1)環境基準は、工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域又は場所については、適用しない。
2)ベンゼン等による大気の汚染に係る環境基準は、継続的に摂取される場合には人の健康を損なうおそれがある物質に係るものであることにかんがみ、将来にわたって人の健康に係る被害が未然に防止されるようにすることを旨として、その維持又は早期達成に努めるものとする。

資料：「ベンゼン等による大気の汚染に係る環境基準について」(平成9年2月4日環境庁告示第4号)

イ ダイオキシン類対策特別措置法に基づく環境基準

「ダイオキシン類対策特別措置法」(平成 11 年 7 月 16 日法律第 105 号) に基づき、ダイオキシン類に係る環境基準が設定されている。

ダイオキシン類の大気に係る環境基準を表 3-2-2 に示す。

表 3-2-2 ダイオキシン類の大気に係る環境基準

| 媒体 | 基準値 |
|----|--|
| 大気 | 1 年平均値が $0.6\text{pg-TEQ}/\text{m}^3$ 以下であること。 |

備考 1) 大気の汚染に係る環境基準は、工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域又は場所については適用しない。
2) 基準値は、2, 3, 7, 8-四塩化ジベンゾ-パラジオキシンの毒性に換算した値とする。

資料：「ダイオキシン類による大気の汚染、水質の汚濁（水底の底質の汚染を含む。）及び土壤の汚染に係る環境基準について」(平成 11 年 12 月 27 日環境庁告示第 68 号)

ウ 大気汚染防止法等に基づく規制基準

工場・事業場等における事業活動に伴って発生するばい煙、粉じん等については「大気汚染防止法」(昭和 43 年 6 月 10 日法律第 97 号) 及び「大阪府生活環境の保全等に関する条例」(平成 6 年 3 月 23 日条例第 6 号) に基づき、その排出や飛散が規制されている。

大気汚染防止法等では、火葬炉は規制対象外の施設であり、火葬炉に準じる施設として、廃棄物焼却炉における大気汚染物質の排出基準値を参考として表 3-2-3(1)～(3) に示す。

また、塩化水素については、「大気汚染防止法に基づく窒素酸化物の排出基準の改定等について」(昭和 52 年 6 月 16 日環大規 136 号)において、表 3-2-4 に示す目標環境濃度が示されている。

なお、火葬炉に関しては、「第 1 章 1-6 環境対策 表 1-6-2」に示すとおり、硫黄酸化物やばいじん、塩化水素、窒素酸化物等については「火葬炉設備の選定にかかるガイドライン作成に関する研究」(平成 2 年度厚生行政科学研究) に、ダイオキシン類については「火葬場から排出されるダイオキシン類削減対策指針」(平成 12 年 3 月厚生省生活衛生局) により指針値が定められている。

表 3-2-3(1) 廃棄物焼却炉に係る排出基準（塩化水素及び窒素酸化物）

| 物質 | 基準値 |
|-------|----------------------------|
| 塩化水素 | $700\text{mg}/\text{Nm}^3$ |
| 窒素酸化物 | 250ppm |

備考 1) 塩化水素の排出基準については、廃棄物焼却炉の火格子面積が 2m^2 以上または、焼却能力が $200\text{kg}/\text{h}$ 以上であるものに限る。
2) 窒素酸化物の排出基準については、廃棄物焼却炉の火格子面積が 2m^2 以上または、焼却能力が $200\text{kg}/\text{h}$ 以上であり、連続炉以外のもので排ガス量が $4\text{万 Nm}^3/\text{h}$ 以上のものに限る。

資料：「廃棄物焼却炉に係る塩化水素及び窒素酸化物の排出規制について」(昭和 52 年 6 月 30 日環整 54 号)

表 3-2-3(2) 廃棄物焼却炉に係る排出基準（硫黄酸化物 [K 値規制]）

| 物質 | 基準値 |
|-------|------------------------------------|
| 硫黄酸化物 | $q = K \times 10^{-3} \times He^2$ |

q : 硫黄酸化物の量 (Nm^3/h)
 K : 地域ごとに定められた値
 地域区分 : A : 1.17、B : 1.75、C : 17.5
 A: 大阪市、堺市（美原区以外の区域）、豊中市、吹田市、泉大津市、守口市、枚方市、八尾市、寝屋川市、松原市、大東市、門真市、摂津市、高石市、東大阪市、四條畷市、交野市、忠岡町の区域
 B: 堺市（美原区）、岸和田市、池田市、高槻市、貝塚市、茨木市、泉佐野市、富田林市、河内長野市、和泉市、箕面市、柏原市、羽曳野市、藤井寺市、泉南市、大阪狭山市、阪南市、島本町、熊取町、田尻町、岬町の区域
 C: 能勢町、豊能町、太子町、河南町、千早赤阪村の区域
 He : 補正された排出口高さ (m) (煙突実高 + 煙上昇高)

備考 1) 硫黄酸化物の排出基準については、廃棄物焼却炉の火格子面積が $2m^2$ 以上または、焼却能力が $200kg/h$ 以上であるものに限る。

資料 : 「大気汚染防止法施行規則」（昭和 46 年 6 月 22 日厚生省・通商産業省令第 1 号）

「大気汚染防止法施行令」（昭和 43 年 11 月 30 日政令第 329 号）

表 3-2-3(3) 廃棄物焼却炉に係る排出基準（ばいじん）

| 物質 | 廃棄物焼却炉処理能力 | 基準値 |
|------|------------|-----------------------|
| ばいじん | 4t/h 以上 | 0.04g/Nm ³ |
| | 2~4t/h 未満 | 0.08g/Nm ³ |
| | 2t/h 未満 | 0.15g/Nm ³ |

備考 1) ばいじんの排出基準については、廃棄物焼却炉の火格子面積が $2m^2$ 以上または、焼却能力が $200kg/h$ 以上であるものに限る。

資料 : 「廃棄物焼却炉に係る塩化水素及び窒素酸化物の排出規制について」（昭和 52 年 6 月 30 日 環整 54 号）

表 3-2-4 塩化水素の目標環境濃度

| 物質 | 目標環境濃度 |
|------|------------|
| 塩化水素 | 0.02ppm 以下 |

資料 : 「大気汚染防止法に基づく窒素酸化物の排出基準の改定等について」（昭和 52 年 6 月 16 日 環大規 136 号）

(2) 騒音

ア 環境基本法に基づく環境基準

「環境基本法」(平成5年法律第91号)第16条の規定に基づき、騒音に係る環境基準が設定されている。

騒音に係る環境基準を表3-2-5(1)～(3)に示す。

表3-2-5(1) 騒音に係る環境基準(一般地域)

| 地域の類型 | 該当地域 | 基準値 | |
|-------|---------------------------|-----------|-----------|
| | | 昼間(6～22時) | 夜間(22～6時) |
| AA | 特に静穏を要する地域 | 50 dB | 40 dB |
| A | 専ら住居の用に供される地域 | 55 dB | 45 dB |
| B | 主として住居の用に供される地域 | | |
| C | 相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域 | 60 dB | 50 dB |

備考1) 地域の類型は、都市計画法(昭和43年法律第100号)第8条第1項第1号に規定する区域が用いられる。
AA：富田林市大字甘南備 大阪府立金剛コロニー(現 大阪府立こんごう福祉センター)の敷地
A：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、田園住居地域
B：第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、用途地域の指定のない地域
C：近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域

資料：「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日環告64)

表3-2-5(2) 騒音に係る環境基準(道路に面する地域)

| 地域の区分 | 基準値 | |
|----------------------------|-----------|-----------|
| | 昼間(6～22時) | 夜間(22～6時) |
| A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域 | 60 dB | 55 dB |
| B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域 | 65 dB | 60 dB |
| C地域のうち車線を有する道路に面する地域 | | |

備考1) 車線とは、1縦列の自動車が安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分をいう。
2) この場合において、幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

資料：「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日環告64)

表3-2-5(3) 騒音に係る環境基準(幹線道路に近接する空間(特例))

| 地域の区分 | 基準値 | |
|----------------------------|-----------|-----------|
| | 昼間(6～22時) | 夜間(22～6時) |
| A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域 | 70 dB | 65 dB |

備考1) 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準(昼間にあっては45dB以下、夜間にあっては40dB以下)によることができる。

- 注 1) 「幹線交通を担う道路」とは、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道(市町村道にあっては4車線以上の区間に限る。)等を表す。
2) 幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、次の車線数の区分に応じ道路端からの距離によりその範囲を特定するものとする。
・2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15m
・2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20m

資料：「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日環告64)

イ 騒音規制法等に基づく規制基準

「騒音規制法」(昭和 43 年 6 月 10 日法律第 98 号)、「大阪府生活環境の保全等に関する条例」(平成 6 年 3 月 23 日条例第 6 号) 及び「岸和田市環境保全条例」(平成 15 年 6 月 20 日条例第 16 号) に基づき、規制地域を指定し工場・事業場騒音、特定建設作業騒音、自動車騒音等に対して騒音の規制が行われている。

a 工場及び事業場における騒音の規制基準

特定施設を設置する工場及び事業場については、「騒音規制法」(昭和 43 年法律 6 月 10 日法律第 98 号) に基づき、発生する騒音に対する規制と施設設置の届出の義務が定められている。

「騒音規制法第 4 条第 1 項の規定による規制基準」(平成 14 年 3 月 8 日岸和田市告示第 72 号) に基づく特定工場等の騒音に係る規制基準を表 3-2-6、特定施設等の種類を表 3-2-7、区域の指定状況を図 3-2-1 に示す。

計画地は用途地域の指定のない地域であるため「第二種区域」に該当する。

表 3-2-6 岸和田市における工場及び事業場の騒音に係る規制基準

| 区域の区分 | | 基準値 (工場・事業場の敷地境界線上) | | |
|-------|--|---------------------------|----------------|----------------|
| | | 朝夕 (6~8 時、 18~21 時) | 昼間 (8~18 時) | 夜間 (21~6 時) |
| 第一種区域 | 第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、田園住居地域 | 45 dB | 50 dB | 40 dB |
| 第二種区域 | 第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、 <u>用途地域の指定のない地域</u> | 50 dB | 55 dB | 45 dB |
| 第三種区域 | 近隣商業地域、商業地域、準工業地域 | A | 55 dB | 60 dB |
| | | B | 60 dB | 65 dB |
| 第四種区域 | 工業地域、条例の追加規制地域 | A | 60 dB | 65 dB |
| | | B | 65 dB | 70 dB |

備考 1) 区域の区分は、都市計画法(昭和 43 年 6 月 15 日法律第 100 号)第 8 条第 1 項第 1 号に規定する区域が用いられる。

2) 条例の追加規制地域は、地蔵浜町及び新港町の工業専用地域並びに木材町及び臨海町の工業専用地域の一部。

3) A 及び B の区分はそれぞれ次の区域を示す。

A : 既設の学校、保育所、病院、入院施設を有する診療所、図書館、特別養護老人ホーム及び幼保連携型認定こども園の敷地の周囲 50m の区域及び第一種区域、第二種区域の境界線から 15m 以内の区域

B : 「A」以外の区域

資料 : 「大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則」(平成 6 年 10 月 26 日規則第 81 号)

「騒音規制法第 4 条第 1 項の規定による規制基準」(平成 14 年 3 月 8 日岸和田市告示第 72 号)

表 3-2-7 騒音に係る特定施設等の種類

| 施設名 | 特定施設の基準 | | 備考 |
|--------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | 法 | 条例 | |
| 金属加工機械 | 圧延機械 | 22.5kW | 原動機の定格出力の合計 |
| | 製管機械 | ○ ○ | |
| | ベンディングマシン | 3.75kW ○ | ロール式に限る |
| | 液圧プレス | ○ ○ | 矯正プレスを除く |
| | 矯正プレス | ○ | |
| | 機械プレス | 294kN ○ | 呼び加圧能力 |
| | せん断機 | 3.75kW ○ | |
| | 鍛造機 | ○ ○ | |
| | ワイヤーフォーミングマシン | ○ ○ | |
| | ブラスト | ○ ○ | タンブラスト以外のもので密閉式のものを除く |
| | タンブラー | ○ ○ | |
| | 自動旋盤 | ○ ○ | 棒材作業用のものに限る |
| | 数値制御フライス盤 | ○ ○ | |
| | マシニングセンタ | ○ ○ | |
| | 平削盤 | ○ ○ | |
| | 切断機 といしを用いるものに限る | ○ ○ | |
| | グラインダー | ○ ○ | 工具用及び精密加工用を除く 亜鉛版用以外は 2 台以上 |
| | 自動やすり自立機 | 5kW | |
| 圧縮機及び送風機 | 空気圧縮機 | 7.5kW 3.7kW | |
| | 空気圧縮機以外の圧縮機 | | 3.7kW |
| | 送風機 | 7.5kW 3.7kW | |
| 粉碎機 | 土石用等の破碎機、摩碎機、ふるい、分級機 | 7.5kW ○ | |
| | 穀物用製粉機 | 7.5kW ○ | ロール式に限る |
| | 穀物用製粉機を除く食用加工用粉碎機 | ○ ○ | |
| | その他の用に供する粉碎機 | ○ ○ | 破碎機、摩碎機を含む |
| 織維機械 | 織機 | ○ ○ | 原動機を用いるもの |
| | 紡績機械 | ○ ○ | |
| | 編組機 | ○ ○ | 2 台以上 |
| | 撚糸機 | ○ ○ | |
| 建設用資材製造機械 | コンクリートプラント | 0.45m ³ ○ | 混練容量、気ほうコンクリートプラントを除く |
| | アスファルトプラント | 200kg ○ | 混練重量 |
| 木材加工用機械 | ドラムバーカー | ○ ○ | |
| | チッパー | 2.25kW 2.25kW | |
| | 碎木機 | ○ ○ | |
| | 帯のこ盤 | *15kW **2.25kW ○ | *製材用 **木工用 |
| | 丸のこ盤 | *15kW **2.25kW ○ | *製材用 **木工用 |
| | かんな盤 | 2.25kW ○ | |
| 抄紙機 | ○ ○ | | |
| | 印刷機械 | ○ ○ | 原動機を用いるもの |
| ロール機 | ゴム練用又は合成樹脂練用ロール機 | ○ ○ | |
| | その他のロール機 | ○ ○ | 金属及び食品加工用を除く |
| 合成樹脂成形加工機械 | 合成樹脂用射出成形機 | ○ ○ | |
| | その他の合成樹脂成形加工機械 | ○ ○ | |
| 鋳型造型機 | ○ ○ | ジョイント式に限る | |
| エヤーハンマ | ○ ○ | | |
| 走行クレーン | 5t | つり上げ能力 | |
| 工業用動力ミシン | ○ ○ | 3 台以上 | |
| 紙工機械 | 3.7kW | 原動機の定格出力の合計 | |
| 遠心分離機 | 1.2m | 直径 | |
| 集じん装置 | ○ ○ | | |
| かくはん機 | 3.7kW ○ | | |
| 電気炉 | ○ ○ | 鉄鋼及び非鉄金属製造用のものに限る | |
| ロータリーキルン | ○ ○ | | |
| 冷凍機及び空調機 | 7.5kW | クーリングタワーを有せず室外機に圧縮機又は送風機を有するもの | |
| クーリングタワー | 2.2kW | | |
| スチームクリーナー | 7.5kW | 原動機の定格出力の合計 | |
| 石材用の切断機及び切削機 | ○ ○ | | |
| オイルバーナー | ○ ○ | ロータリー式、ガンタイブ式を除く | |

注 1) 特定施設は「特定施設の基準」の欄に「○」または数値のあるものを示す。

2) 「特定施設の基準」の欄に示された数値以上の規格を持つ施設が特定施設に該当する。

資料：「騒音規制法施行規則」（昭和 46 年 6 月 22 日省令第 1 号）

「大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則」（平成 6 年 10 月 26 日規則第 81 号）

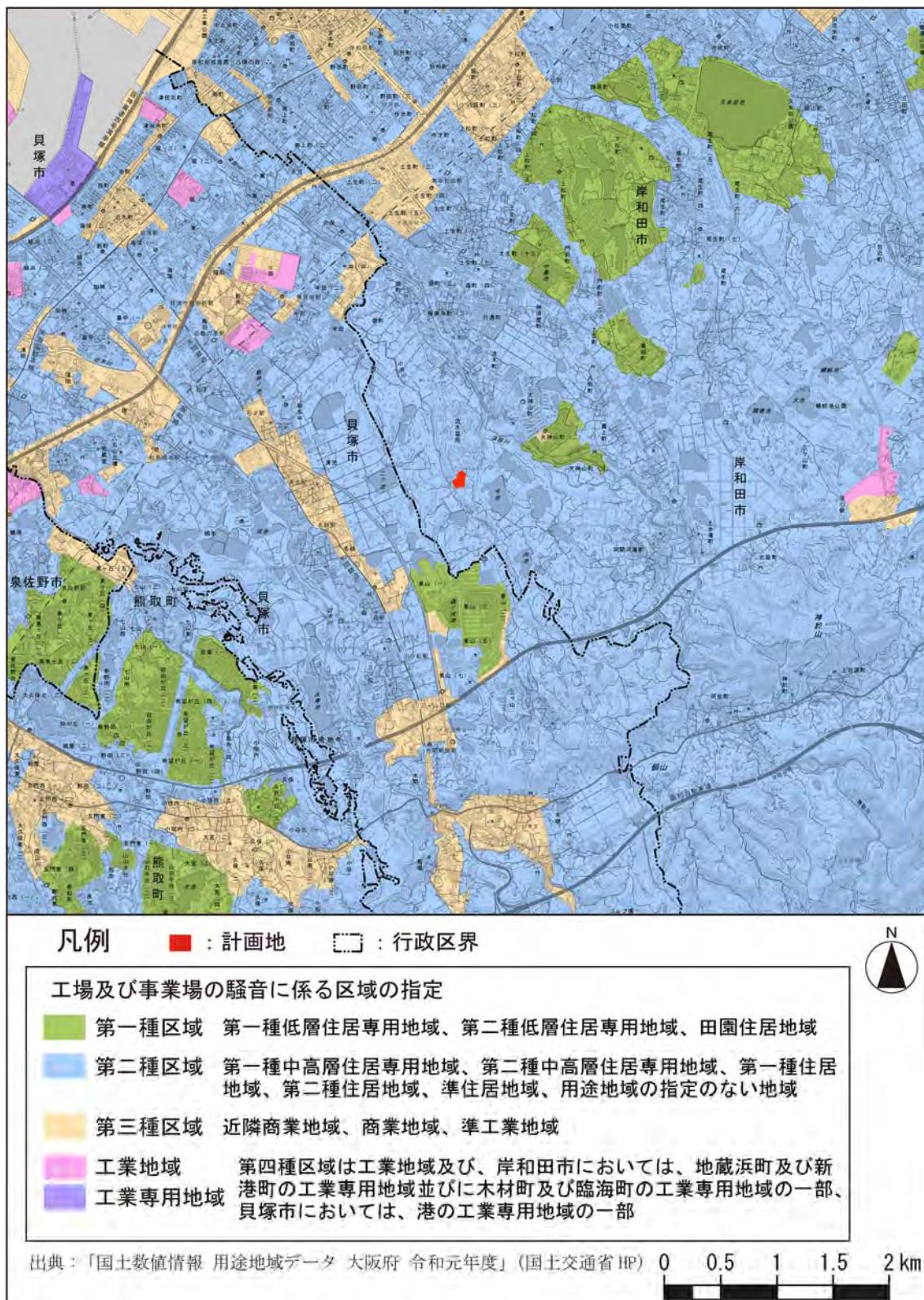


図 3-2-1 工場及び事業場の騒音に係る区域の指定状況

b 特定建設作業に係る規制基準

特定建設作業については、「騒音規制法」（昭和 43 年 6 月 10 日法律第 98 号）、「大阪府生活環境の保全等に関する条例」（平成 6 年 3 月 23 日条例第 6 号）及び「岸和田市環境保全条例」（平成 15 年 6 月 20 日条例第 16 号）に基づき、発生する騒音に対する規制や届出の義務が定められている。

特定建設作業の種類を表 3-2-8 に、特定建設作業を伴う建設工事に係る騒音の規制基準を表 3-2-9 に示す。

計画地は用途地域の指定のない地域であるため「1 号区域」に該当する。

表 3-2-8 騒音に係る特定建設作業の種類

| 適用 | 特定建設作業の種類 |
|-----|---|
| 法 | 1 くい打機（もんけんを除く。）、くい抜機又はくい打くい抜機（圧入式くい打くい抜機を除く。）を使用する作業（くい打機をアースオーガーと併用する作業を除く。） |
| | 2 びょう打機を使用する作業 |
| | 3 さく岩機を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあっては、一日における当該作業にかかる二地点間の最大距離が 50m を超えない作業に限る。） |
| | 4 空気圧縮機（電動機以外の原動機を用いるものであって、その原動機の定格出力が 15kW 以上のものに限る。）を使用する作業（さく岩機の動力として使用する作業を除く。） |
| | 5 コンクリートプラント（混練機の混練容量が 0.45m ³ 以上のものに限る。）又はアスファルトプラント（混練機の混練容量が 200kg 以上のものに限る。）を設けて行う作業（モルタルを製造するためにコンクリートプラントを設けて行う作業を除く。） |
| | 6 バックホウ（一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして環境大臣が指定するものを除き、原動機の定格出力が 80kW 以上のものに限る。）を使用する作業 |
| | 7 トラクターショベル（一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして環境大臣が指定するものを除き、原動機の定格出力 70kW 以上のものに限る。）を使用する作業 |
| | 8 ブルドーザー（一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして環境大臣が指定するものを除き、原動機の定格出力が 40kW 以上のものに限る。）を使用する作業 |
| 府条例 | 9 6、7 又は 8 に規定する作業以外のショベル系掘削機械（原動機の定格出力が 20kW を越えるものに限る。）、トラクターショベル又はブルドーザーを使用する作業 |
| | 10 コンクリートカッターを使用する作業（一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして騒音規制法施行令別表第 2 の規定により環境大臣が指定するもの（国土交通省が低騒音型建設機械として指定したものが該当）を使用する作業を除く。） |
| | 11 鋼球を使用して建築物その他の工作物を破壊する作業 |
| 市条例 | 12 アースオーガーと併せてくい打機を使用する作業 |
| | 13 インパクトレンチを使用する作業 |
| | 14 動力源として発電機（10 キロワット以上のものに限る。）を使用する作業 |
| | 15 コンクリートポンプ車を使用するコンクリート打設作業 |
| | 16 バイブレーションローラ及びランマを使用する作業 |
| | 17 電動工具を使用するはつり作業又はコンクリート仕上げ作業 |

資料：「騒音規制法施行令」（昭和 43 年 11 月 27 日政令第 324 号）

「大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則」（平成 6 年 10 月 26 日規則第 81 号）

「岸和田市環境保全条例」（平成 15 年 6 月 20 日条例第 16 号）」

表 3-2-9 特定建設作業を伴う建設工事に係る騒音の規制基準

| 規制内容 | 規制基準 | |
|------------------|--------------|--------------|
| | 1号区域 | 2号区域 |
| 基準値(作業場所の敷地境界線上) | 85 dB | 85 dB |
| 作業可能時刻 | 7時～19時 | 6時～22時 |
| 最大作業時間 | 1日あたり10時間 | 1日あたり14時間 |
| 最大作業期間 | 連続6日間 | 連続6日間 |
| 作業日 | 日曜その他の休日を除く日 | 日曜その他の休日を除く日 |

備考) 区域の区分は、都市計画法（昭和43年6月15日法律第100号）第8条第1項第1号に規定する区域が用いられる。

1号区域：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域及び用途地域の指定のない地域のうち2号区域に該当する地域以外の地域並びに工業地域のうち学校、保育所、病院、収容施設を有する診療所、図書館及び特別養護老人ホームの周囲80mの区域の地域で空港敷地を除く地域

2号区域：工業地域のうち1号区域以外の地域、府条例では地蔵浜町及び新港町の工業専用地域並びに木材町及び臨海町の工業専用地域の一部。

資料：「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」（昭和43年11月27日厚生省・建設省告示1号）

「大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則」（平成6年10月26日規則第81号）

「岸和田市環境保全条例」（平成15年6月20日条例第16号）

c 自動車騒音の要請限度

自動車騒音については、「騒音規制法」（昭和43年6月10日法律第98号）に基づき要請限度が定められており、市町村長は指定地域内における自動車騒音が、環境省令で定める限度を超えていることにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれると認めるときは、都道府県公安委員会に対し、「道路交通法」（昭和35年6月25日法律第105号）の規定による措置を執るべきことを要請することができる。

自動車騒音の要請限度を表3-2-10、区域の指定状況を図3-2-2に示す。

計画地は用途地域の指定のない地域であるため「b区域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する区域」に該当する。

表 3-2-10 自動車騒音の要請限度

| 区域の区分 | 要請限度 | |
|----------------------------|-----------|-----------|
| | 昼間(6～22時) | 夜間(22～6時) |
| a区域及びb区域のうち1車線を有する道路に面する区域 | 65 dB | 55 dB |
| a区域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する区域 | 70 dB | 65 dB |
| b区域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する区域 | 75 dB | 70 dB |
| c区域のうち車線を有する道路に面する区域 | | |

備考) 区域の区分は、都市計画法（昭和43年6月15日法律第100号）第8条第1項第1号に規定する区域が用いられる。

a区域：専ら住居の用に供される区域（第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、田園住居地域）

b区域：主として住居の用に供される区域（第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、用途地域の指定のない地域）

c区域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される区域（近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域）

資料：「騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」（平成12年3月2日総理府令第15号）

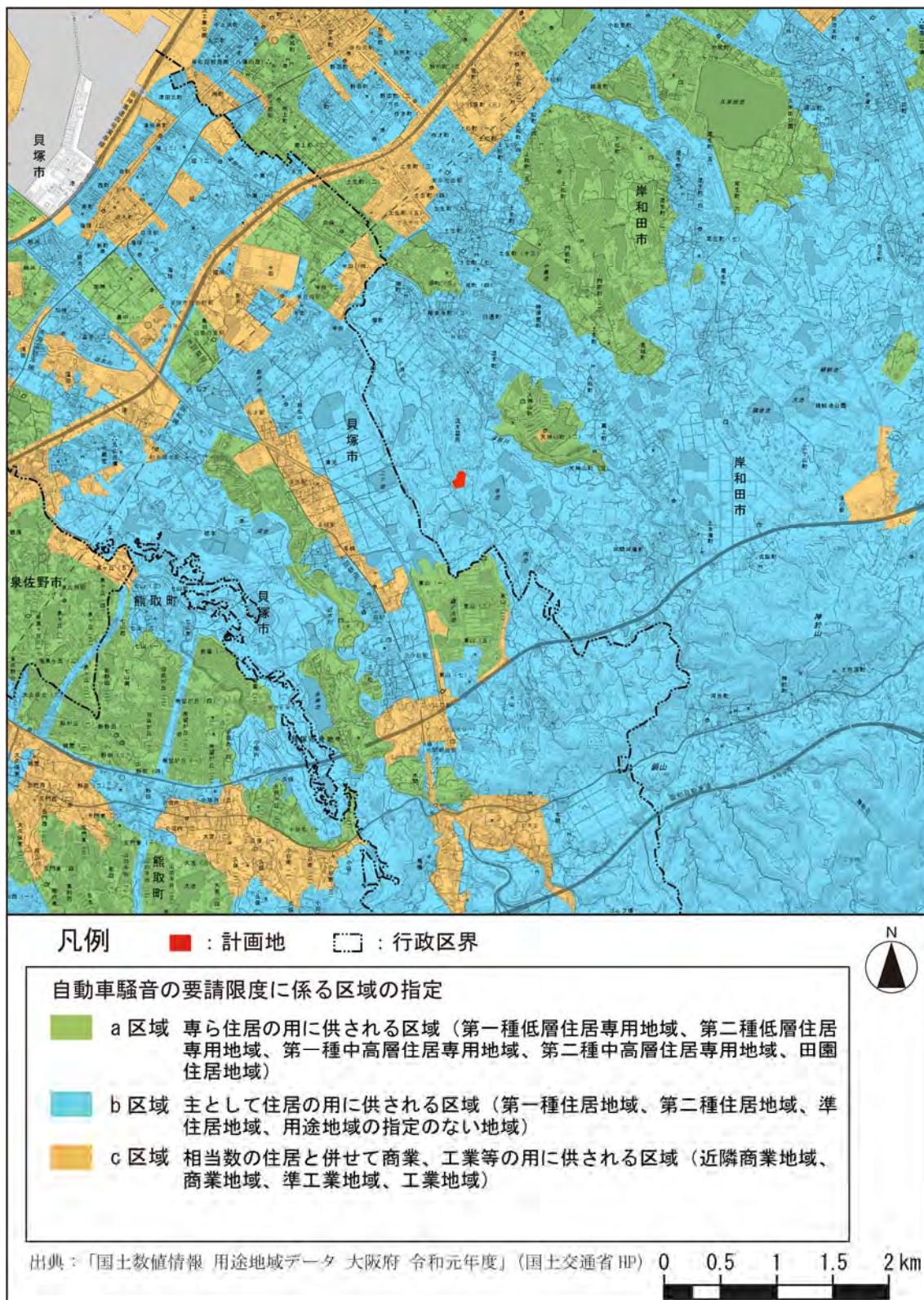


図 3-2-2 自動車騒音の要請限度に係る区域の指定状況

(3) 振動

ア 振動規制法等に基づく規制基準

「振動規制法」(昭和 51 年 6 月 10 日法律第 64 号)、「大阪府生活環境の保全等に関する条例」(平成 6 年 3 月 23 日条例第 6 号) 及び「岸和田市環境保全条例」(平成 15 年 6 月 20 日条例第 16 号) に基づき、規制地域を指定して工場・事業場振動、特定建設作業振動、道路交通振動等に対して振動の規制が行われている。

a 工場及び事業場における振動の規制基準

特定施設を設置する工場及び事業場については、「振動規制法」(昭和 51 年 6 月 10 日法律第 64 号) に基づき、発生する振動に対する規制や施設設置の届出の義務が定められている。

「振動規制法」(昭和 51 年 6 月 10 日法律第 64 号) に基づく特定工場等の振動に係る規制基準を表 3-2-11、特定施設等の種類を表 3-2-12、区域の指定状況を図 3-2-3 に示す。

計画地は用途地域の指定のない地域であるため「第一種区域」に該当する。

表 3-2-11 工場及び事業場の振動に係る規制基準

| 区域の区分 | | 基準値 (工場・事業場の敷地境界線上) | |
|--|---|------------------------|----------------|
| | | 昼間 (6~21 時) | 夜間 (21~6 時) |
| 第一種区域 | 第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、田園住居地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、用途地域の指定のない地域 | 60 dB | 55 dB |
| 第二種区域 (I) | 近隣商業地域、商業地域、準工業地域 | 65 dB | 60 dB |
| 第二種区域 (II) | 工業地域、 条例の追加規制地域 | A | 65 dB |
| | | B | 70 dB |
| 備考 1) 区域の区分は、都市計画法(昭和 43 年 6 月 15 日法律第 100 号)第 8 条第 1 項第 1 号に規定する区域が用いられる。 2) 条例の追加規制地域は、地蔵浜町及び新港町の工業専用地域並びに木材町及び臨海町の工業専用地域の一部。 3) A 及び B の区分はそれぞれ次の区域を示す。 A : 既設の学校、保育所、病院、入院施設を有する診療所、図書館、特別養護老人ホーム及び幼保連携型認定こども園の敷地の周囲 50m の区域及び第一種区域、第二種区域の境界線から 15m 以内の区域 B : 「A」以外の区域 | | | |

資料:「大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則」(平成 6 年 10 月 26 日規則第 81 号)

「振動規制法第 4 条第 1 項の規定による規制基準」(平成 14 年 3 月 8 日岸和田市告示第 76 号)

表 3-2-12 振動に係る特定施設等の種類

| 施設名 | | 特定施設の基準 | | 備考 |
|------------|----------------------|---------|--------|-------------|
| | | 法 | 条例 | |
| 金属加工機械 | ベンディングマシン | | ○ | |
| | 液圧プレス | ○ | ○ | 矯正プレスを除く |
| | 矯正プレス | | ○ | |
| | 機械プレス | ○ | ○ | |
| | せん断機 | 1kW | ○ | |
| | 鍛造機 | ○ | ○ | |
| | ワイヤーフォーミングマシン | 37.5kW | 15kW | 原動機の定格出力の合計 |
| 圧縮機及び送風機 | 空気圧縮機 | 7.5kW | 7.5kW | |
| | 空気圧縮機以外の圧縮機 | 7.5kW | 7.5kW | |
| 粉碎機 | 土石用等の破碎機、摩碎機、ふるい、分級機 | 7.5kW | 3.7kW | |
| | 穀物用製粉機 | | 3.7kW | |
| | 穀物用製粉機を除く食用加工用粉碎機 | | 3.7kW | 破碎機、摩碎機を含む |
| | その他の用に供する粉碎機 | | 3.7kW | 破碎機、摩碎機を含む |
| 織維機械 | 織機 | ○ | ○ | 原動機を用いるもの |
| 建設用資材製造機械 | コンクリートプラント | | ○ | |
| | コンクリートブロックマシン | 2.95kW | 2.95kW | 原動機の定格出力の合計 |
| | コンクリート管・柱製造機械 | 10kW | 10kW | 原動機の定格出力の合計 |
| 木材加工用機械 | ドラムバーカー | ○ | ○ | |
| | チッパー | 2.2kW | 2.2kW | |
| 印刷機械 | | 2.2kW | 2.2kW | 原動機を用いるもの |
| ロール機 | ゴム練用又は合成樹脂練用ロール機 | 30kW | 30kW | カレントロール機を除く |
| 合成樹脂成形加工機械 | 合成樹脂用射出成形機 | ○ | ○ | |
| | その他の合成樹脂成形加工機械 | | 15kW | 原動機の定格出力の合計 |
| 鋳型造型機 | | ○ | ○ | ジョイント式に限る |
| 走行クレーン | | | 5t | つり上げ能力 |
| 紙工機械 | | | 15kW | 原動機の定格出力の合計 |
| 遠心分離機 | | | 1.2m | 直径 |

注 1) 特定施設は「特定施設の基準」の欄に「○」または数値のあるものを示す。

2) 「特定施設の基準」の欄に示された数値以上の規格を持つ施設が特定施設に該当する。

資料：「振動規制法施行規則」(昭和 51 年 11 月 10 日総理府令第 58 号)

「大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則」(平成 6 年 10 月 26 日規則第 81 号)

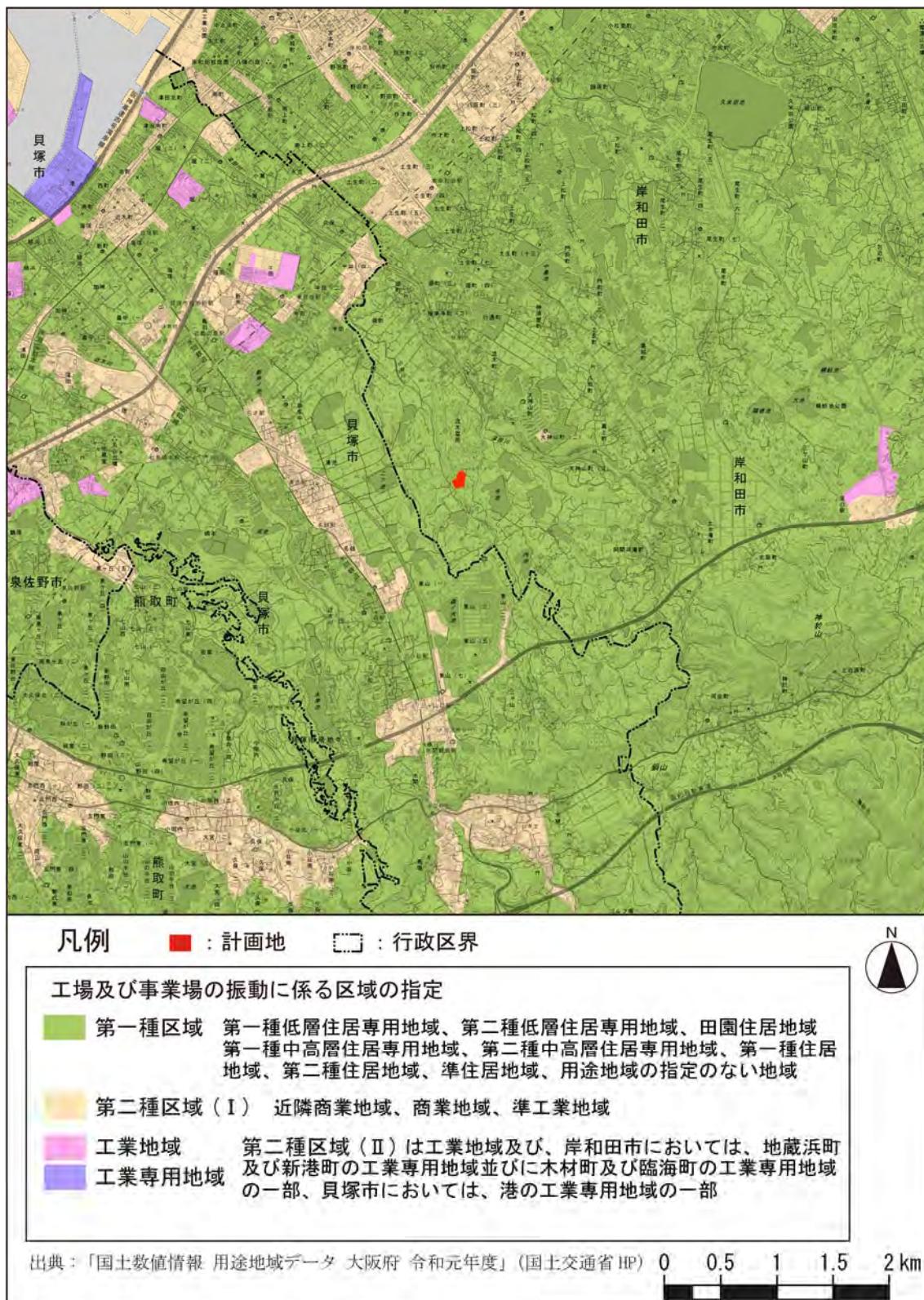


図 3-2-3 工場及び事業場の振動に係る区域の指定状況

b 特定建設作業に係る規制基準

特定建設作業については、「振動規制法」(昭和 51 年 6 月 10 日法律第 64 号)、「大阪府生活環境の保全等に関する条例」(平成 6 年 3 月 23 日条例第 6 号) 及び「岸和田市環境保全条例」(平成 15 年 6 月 20 日条例第 16 号) に基づき、発生する振動に対する規制や届出の義務が定められている。

特定建設作業の種類を表 3-2-13 に、特定建設作業を伴う建設工事に係る振動の規制基準を表 3-2-14 に示す。

計画地は用途地域の指定のない地域であるため「1 号区域」に該当する。

表 3-2-13 振動に係る特定建設作業の種類

| 適用 | | 特定建設作業の種類 |
|-----|----|---|
| 法 | 1 | くい打機（もんけん及び圧入式くい打機を除く。）、くい抜機（油圧式くい抜機を除く。）又はくい打くい抜機（圧入式くい打くい抜機を除く。）を使用する作業 |
| | 2 | 鋼球を使用して建築物その他の工作物を破壊する作業 |
| | 3 | 舗装版破碎機を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1 日における当該作業に係る 2 地点間の最大距離が 50m を超えない作業に限る。） |
| | 4 | ブレーカー（手持式のものを除く。）を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1 日における当該作業に係る 2 地点間の最大距離が 50m を超えない作業に限る。） |
| 府条例 | 5 | ブルドーザー、トラクターショベル又はショベル系掘削機械（原動機の定格出力が 20Kw を超えるものに限る。）を使用する作業 |
| 市条例 | 6 | インパクトレンチを使用する作業 |
| | 7 | 動力源として発電機（10 キロワット以上のものに限る。）を使用する作業 |
| | 8 | コンクリートポンプ車を使用するコンクリート打設作業 |
| | 9 | バイプレーションローラ及びランマを使用する作業 |
| | 10 | 電動工具を使用するはり作業又はコンクリート仕上げ作業 |

資料：「振動規制法施行令」(昭和 51 年 10 月 22 日政令第 280 号)

「大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則」(平成 6 年 10 月 26 日規則第 81 号)

「岸和田市環境保全条例」(平成 15 年 6 月 20 日条例第 16 号)」

表 3-2-14 特定建設作業を伴う建設工事に係る振動の規制基準

| 規制内容 | 規制基準 | |
|------------------|--------------|--------------|
| | 1 号区域 | 2 号区域 |
| 基準値(作業場所の敷地境界線上) | 75 dB | 75 dB |
| 作業可能時刻 | 7 時～19 時 | 6 時～22 時 |
| 最大作業時間 | 1 日あたり 10 時間 | 1 日あたり 14 時間 |
| 最大作業期間 | 連続 6 日間 | 連続 6 日間 |
| 作業日 | 日曜その他の休日を除く日 | 日曜その他の休日を除く日 |

備考) 区域の区分は、都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)第 8 条第 1 項第 1 号に規定する区域が用いられる。

1 号区域：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域及び用途地域の指定のない地域のうち 2 号区域に該当する地域以外の地域並びに工業地域のうち学校、保育所、病院、収容施設を有する診療所、図書館及び特別養護老人ホームの周囲 80m の区域の地域で空港敷地を除く地域

2 号区域：工業地域のうち 1 号区域以外の地域、府条例では地蔵浜町及び新港町の工業専用地域並びに木材町及び臨海町の工業専用地域の一部。

資料：「振動規制法施行規則」(昭和 51 年 11 月 10 日総理府令第 58 号)

「大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則」(平成 6 年 10 月 26 日規則第 81 号)

「岸和田市環境保全条例」(平成 15 年 6 月 20 日条例第 16 号)」

c 道路交通振動の要請限度

道路交通振動については、「振動規制法」（昭和 51 年 6 月 10 日法律第 64 号）に基づき要請限度が定められており、市町村長は、指定地域内における道路交通振動が、環境省令で定める限度を超えてることにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれると認めるとときは、道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し「道路交通法」（昭和 35 年 6 月 25 日法律第 105 号）の規定による措置を執るべきことを要請することができる。

道路交通振動の要請限度を表 3-2-15、区域の指定状況を図 3-2-4 に示す。計画地は用途地域の指定のない地域であるため「第一種区域」に該当する。

表 3-2-15 道路交通振動の要請限度

| 区域の区分 | 要請限度 | |
|-------|------------|------------|
| | 昼間(6~21 時) | 夜間(21~6 時) |
| 第一種区域 | 65 dB | 60 dB |
| 第二種区域 | 70 dB | 65 dB |

備考 1) 区域の区分は、都市計画法（昭和 43 年 6 月 15 日法律第 100 号）第 8 条第 1 項第 1 号に規定する区域が用いられる。

第一種区域：良好な住居の環境を保全するため、特に静穏の保持を必要とする区域及び住居の用に供されているため、静穏の保持を必要とする区域（第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、用途地域の指定のない地域、田園住居地域）

第二種区域：住居の用に併せて商業、工業等の用に供されている区域であって、その区域内の住民の生活環境を保全するため、振動の発生を防止する必要がある区域及び主として工業等の用に供されている区域であって、その区域内の住民の生活環境を悪化させないため、著しい振動の発生を防止する必要がある区域（近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域）

資料：「振動規制法施行規則」（昭和 51 年 11 月 10 日総理府令第 58 号）



図 3-2-4 道路交通振動の要請限度に係る区域の指定状況

(4) 悪臭

ア 悪臭防止法に基づく規制基準

「悪臭防止法」（昭和 46 年 6 月 1 日法律第 91 号）に基づき、工場や事業場から発生する悪臭に対して、特定悪臭物質濃度または臭気指数による規制基準が定められている。

岸和田市及び貝塚市においては、臭気指数による規制が平成 20 年 10 月 1 日、平成 22 年 4 月 1 日にそれぞれ定められており、近年問題となっていた、多種多様な悪臭物質による複合臭や特定悪臭物質以外の物質による臭気に対応した規制が行われている。

臭気指数は、人間の嗅覚を用いて悪臭の程度を数値化したもので、試料を臭気が感じられなくなるまで無臭空気で希釈した時の希釈倍率（臭気濃度）の対数値に 10 を乗じた値である。臭気指数による規制は、事業場の「敷地境界線上」、煙突等の「気体排出口」、「排出水」の 3 か所において、人間の嗅覚を用いた測定法により測定した臭気指数に基づいて実施する。

臭気指数による規制基準を表 3-2-16 に示す。

表 3-2-16 臭気指数による規制基準

| 区分 | 規制場所 | 規制基準 | 備考 |
|-------|--------|--|--|
| 1 号基準 | 敷地境界線上 | 臭気指数 10 以下 | 計算式：臭気指数 = $10 \times \log(\text{希釈倍数})$ |
| 2 号基準 | 気体排出口 | 臭気の拡散状況を勘案して、排出口の高さに応じた臭気排出強度 又は排出気体の臭気指数 | 悪臭防止法施行規則第 6 条の 2 に定める方法により算出した値 |
| 3 号基準 | 排出水 | 臭気指数 26 | 悪臭防止法施行規則第 6 条の 3 に定める方法により算出した値 |

資料：「悪臭防止法施行規則」（昭和 47 年 5 月 30 日総理府令第 39 号）

「悪臭防止法に基づく規制地域及び規制基準」（平成 20 年 3 月 21 日岸和田市告示第 78 号）

「悪臭防止法に基づく規制方法変更について」（平成 22 年 6 月 1 日、貝塚市 HP 掲示）

(5) 景観

ア 景観法に基づく景観保全

岸和田市では「景観法」（平成 16 年 6 月 18 日法律第 110 号）に基づき、良好な景観形成に関する基本的な事項を定め、岸和田らしい景観を保全・創生し、未来へ継承することのできる快適な環境及び住みよい文化的で潤いのある美しいまちの実現に資することを目的とした「岸和田市景観条例」（平成 22 年 6 月 28 日条例第 19 号）が定められている。

また、「岸和田市景観条例」（平成 22 年 6 月 28 日条例第 19 号）に基づき、「岸和田市景観計画」が平成 22 年 7 月 1 日に策定されており、「基本景観区」として設定された地域の景観特性に配慮しながら、具体的な行為の制限や景観形成の基準などについて定められている。

岸和田市における基本景観区別景観形成の方針を表 3-2-17 に、基本景観区の区分を図 3-2-5 に示す。

計画地は「里の景観区」に該当する。

表 3-2-17 岸和田市における基本景観区別景観形成方針

| 区分 | | 主な施設等 | 基本目標 | 基本方針 | 色彩景観イメージ |
|-----|-----------|---|----------------------|---|--|
| (1) | 臨海景観区 | 岸和田大橋・岸和田水門・漁港 | 海辺に身近に接する親水空間の創出 | 1. 水際の工業地を緑で演出する。 2. 海への眺望を大切にする。 | 海への眺望や親水空間を考慮した「明るく、さわやかな」色彩景観 |
| (2) | 旧市街・歴史景観区 | 岸和田城（石垣・堀）・歴史的なまちなみ（城下町・紀州街道）・近代建築物・だんじり宮入・岸和田駅 | 歴史と新しさが織りなす魅力空間の創出 | 1. 岸和田のシンボルとしての秩序あるまちなみを形成する。 2. 歴史的な地域の周辺は、歴史的空间の保全、整備を進め、まちづくりに活かす。 3. 中心市街地らしい景観を演出する。 | 岸和田城周辺の歴史的なまちなみになじんだ「穏やかで、風格のある」色彩景観 |
| (3) | 沿道型市街地景観区 | 国道 26 号・中央公園・春木川 | 調和のとれた住・工複合のまちづくり | 1. 都市軸にふさわしい沿道・河川景観をつくる。 2. 周辺の公園を活かした景観を演出する。 | 都市的な機能を活かした「シンプルで、落ち着きのある」色彩景観 |
| (4) | 新市街地住宅景観区 | 熊野街道・古墳・久米田池・田畠・川・水路・ため池 | 生活文化拠点、良好な住環境の創出 | 1. 良好的な住宅地を形成する。 2. 歴史的遺産やため池との調和を図る。 3. 残された自然環境・風致を活かす。 | 新旧のまちなみとの調和や、ため池や山の緑になじんだ「快適で親しみやすい」色彩景観 |
| (5) | 里の景観区 | 神於山・丘陵・石垣・ため池・農村集落・果樹園 | 残された自然と農村集落景観の保全 | 1. 史跡や旧集落、街道などの歴史的景観との調和を図る。 2. 地形・植生の保全、回復に努める。 3. 田園風景との調和を図り、山並み景観に配慮する。 | 旧集落や、田園風景になじんだ「ナチュラルで深みのある」色彩景観 |
| (6) | 自然緑地景観区 | 葛城山・渓谷・ブナ林・山村・山寺 | 自然環境の保全と、自然に親しむ機会の増大 | 1. 現況の地形・植生の保存に努め、自然風景との調和を図る。 2. 特に、標高 150m 以上の緑と山並みは保全に努める。 | 旧集落や、山林にとけ込む「ナチュラルで深みのある」色彩景観 |

資料：「岸和田市景観計画」（平成 22 年 7 月 1 日策定）



「岸和田市景観計画」（平成 22 年 7 月 1 日策定）より引用し作成

図 3-2-5 岸和田市における基本景観区の区分

第4章 生活環境影響調査の結果

4-1 大気質

(1) 調査対象地域

調査対象地域は、火葬炉からの排ガスに伴う二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、塩化水素、ダイオキシン類による影響や、施設利用車両の走行に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質による影響を受けるおそれがある地域とした。

(2) 現況把握

大気質の現況把握は、既存資料調査及び現地調査により行った。

ア 既存資料調査

既存資料調査は、岸和田市及び貝塚市の 大気汚染の状況、風向・風速の状況について整理した。

岸和田市及び貝塚市の 大気質調査地点を図 4-1-1 に示す。

岸和田市及び貝塚市に設置されている 大気汚染常時監視測定局（一般局）は表 4-1-1 に示すとおりであり、岸和田市には岸和田中央公園局、貝塚市には貝塚市消防署局が設置されており、岸和田中央公園局では二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、風向・風速の測定が、貝塚市消防署局で二酸化窒素、浮遊粒子状物質、風向・風速の測定が行われている。

また、岸和田中央公園局では令和元年度に、貝塚市消防署局では平成 30 年度に、一般大気環境中のダイオキシン類の測定が行われている。

表 4-1-1 岸和田市及び貝塚市の 大気汚染常時監視測定局（一般局）

| 図中 番号 | 測定局名 | 所在地 |
|----------|---------|----------------|
| 1 | 岸和田中央公園 | 岸和田市西之内町 279-2 |
| 2 | 貝塚市消防署 | 貝塚市鳥羽 122-1 |

出典：「2019 年度 大気汚染常時監視測定局測定結果」（2020 年 8 月、大阪府）

「大阪府ダイオキシン類環境調査結果」（大阪府 HP）



図 4-1-1 岸和田市及び貝塚市の大気質調査地点

a 二酸化硫黄

二酸化硫黄の 2019 年度の測定結果を表 4-1-2 に、2015～2019 年度の年平均値の推移を図 4-1-2 に示す。

2019 年度の岸和田中央公園局の測定結果は、長期及び短期的評価において環境基準を達成している。

また、2015～2019 年度の年平均値はいずれも 0.002ppm であり、横ばいで推移している。

表 4-1-2 二酸化硫黄の測定結果（2019 年度）

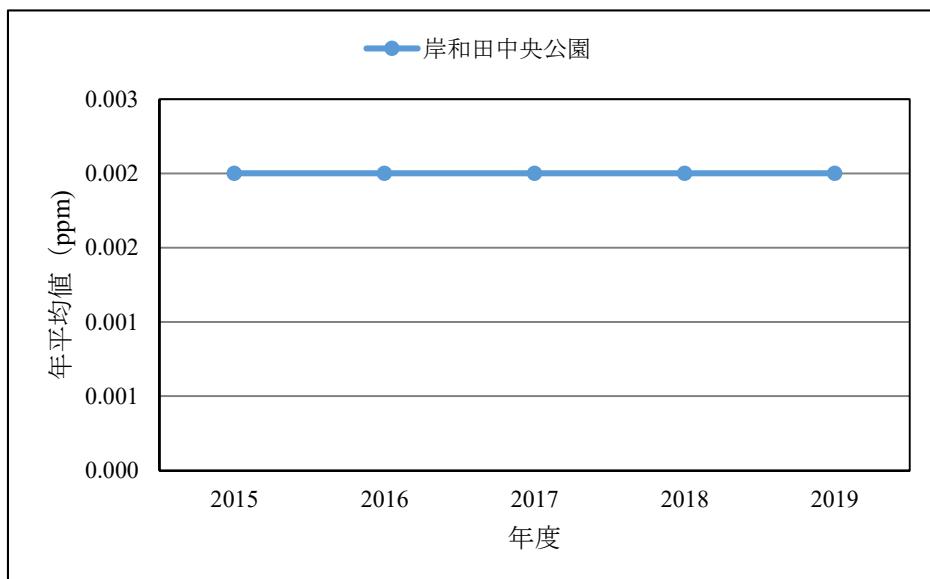
| 測定期名 | 年平均値 (ppm) | 1時間値 の 最高値 (ppm) | 1時間値が 0.1ppmを 超えた時間数 (時間) | 日平均値が 0.04ppmを 超えた日数 (日) | 日平均値 の 2%除外値 (ppm) | 環境基準 達成状況 | |
|---------|---------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--------------|----|
| | | | | | | 長期 | 短期 |
| 岸和田中央公園 | 0.002 | 0.025 | 0 | 0 | 0.004 | ○ | ○ |

備考) 環境基準の長期的、短期的評価は次のとおり。

長期的評価：日平均値の 2%除外値が 0.04ppm 以下であり、かつ日平均値が 0.04ppm を超えた日が 2 日以上連続しないこと。

短期的評価：日平均値が 0.04ppm 以下であり、かつ 1 時間値が 0.1ppm 以下であること。

出典：「2019 年度 大気汚染常時監視測定期測定結果」（2020 年 8 月、大阪府）



出典：「2019 年度 大気汚染常時監視測定期測定結果」（2020 年 8 月、大阪府）

図 4-1-2 二酸化硫黄の年平均値の推移（2015～2019 年度）

b 二酸化窒素

二酸化窒素の 2019 年度の測定結果を表 4-1-3 に、2015～2019 年度の年平均値の推移を図 4-1-3 に示す。

2019 年度の測定結果は、岸和田中央公園局、貝塚市消防署とともに環境基準を達成している。

また、平成 2015～2019 年度の年平均値は、岸和田中央公園局が 0.011～0.012ppm、貝塚市消防署が 0.009～0.010ppm であり、減少傾向で推移している。

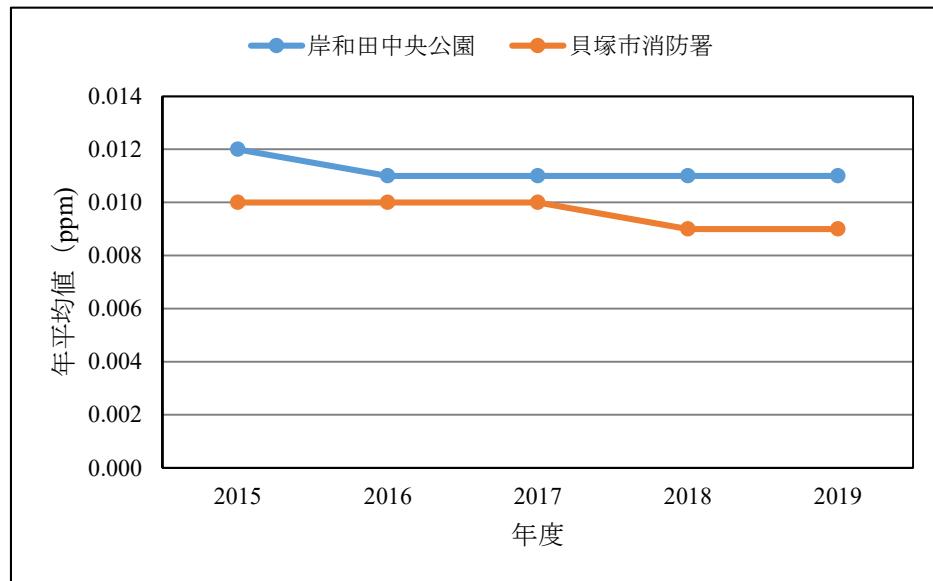
表 4-1-3 二酸化窒素の測定結果（2019 年度）

| 測定局名 | 年平均値 (ppm) | 1時間値 の 最高値 (ppm) | 1時間値が 0.2ppmを 超えた時間数 (時間) | 日平均値が 0.06ppmを 超えた日数 (日) | 日平均値 の 年間98%値 (ppm) | 環境 基準 達成 状況 | 年平均値の NO2/(NOx) (%) |
|---------|---------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|----------------------|---------------------------|
| 岸和田中央公園 | 0.011 | 0.063 | 0 | 0 | 0.028 | ○ | 85.2 |
| 貝塚市消防署 | 0.009 | 0.067 | 0 | 0 | 0.027 | ○ | 87.0 |

備考) 環境基準の評価は次のとおり。

日平均値の年間 98% 値が 0.04ppm から 0.06ppm までの範囲内又はそれ以下であること。

出典：「2019 年度 大気汚染常時監視測定期局測定結果」（2020 年 8 月、大阪府）



出典：「2019 年度 大気汚染常時監視測定期局測定結果」（2020 年 8 月、大阪府）

図 4-1-3 二酸化窒素の年平均値の推移（2015～2019 年度）

c 浮遊粒子状物質

浮遊粒子状物質の2019年度の測定結果を表4-1-4に、2015～2019年度の年平均値の推移を図4-1-4に示す。

2019年度の測定結果は、岸和田中央公園局、貝塚市消防署とともに、長期及び短期的評価において環境基準を達成している。

また、2015～2019年度の年平均値は、岸和田中央公園局が0.014～0.021ppm、貝塚市消防署局が0.016～0.019ppmであり、概ね減少傾向で推移している。

表4-1-4 浮遊粒子状物質の測定結果（2019年度）

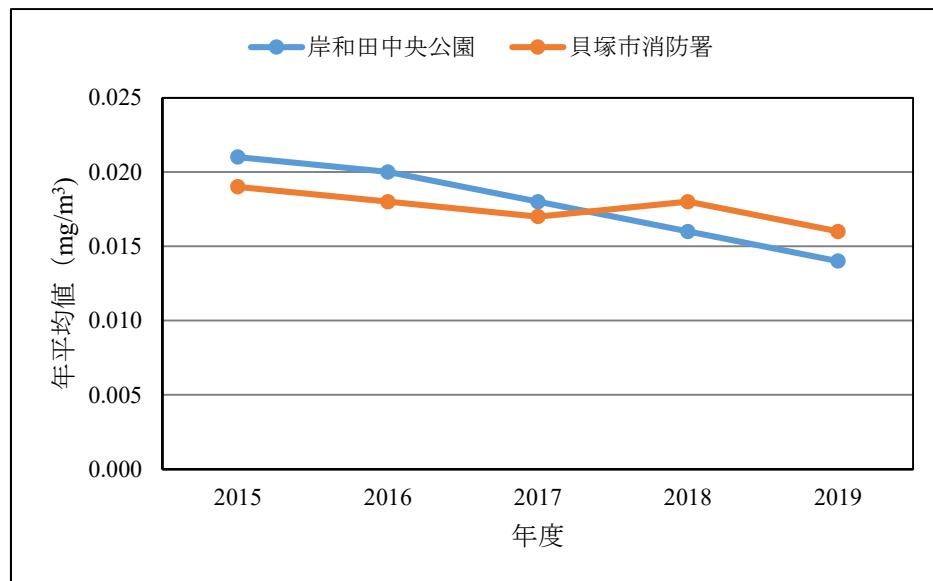
| 測定局名 | 年平均値 (mg/m ³) | 1時間値 の 最高値 (mg/m ³) | 1時間値が 0.20mg/m ³ を 超えた時間数 (時間) | 日平均値が 0.10mg/m ³ を 超えた日数 (日) | 日平均値 の 2%除外値 (mg/m ³) | 環境基準 達成状況 | |
|---------|------------------------------|--|--|--|--|--------------|----|
| | | | | | | 長期 | 短期 |
| 岸和田中央公園 | 0.014 | 0.060 | 0 | 0 | 0.031 | ○ | ○ |
| 貝塚市消防署 | 0.016 | 0.086 | 0 | 0 | 0.039 | ○ | ○ |

備考) 環境基準の長期的、短期的評価は次のとおり。

長期的評価：日平均値の2%除外値が0.10mg/m³以下であり、かつ日平均値が0.10mg/m³を超える日が2日以上連続しないこと。

短期的評価：1時間値が0.20mg/m³以下であること、かつ日平均値が0.10mg/m³以下であること。

出典：「2019年度 大気汚染常時監視測定期局測定結果」（2020年8月、大阪府）



出典：「2019年度 大気汚染常時監視測定期局測定結果」（2020年8月、大阪府）

図4-1-4 浮遊粒子状物質の年平均値の推移（2015～2019年度）

d ダイオキシン類

ダイオキシン類の測定結果を表 4-1-5 に示す。

岸和田中央公園局の令和元年度の測定結果は $0.015\text{pg-TEQ}/\text{m}^3$ 、貝塚市消防署局の平成 30 年度の測定結果は $0.013\text{pg-TEQ}/\text{m}^3$ であり、環境基準値 ($0.6\text{pg-TEQ}/\text{m}^3$) を下回っている。

表 4-1-5 ダイオキシン類の測定結果

($\text{pg-TEQ}/\text{m}^3$)

| 測定局名 | 測定値 (年平均値) | 調査年度 |
|---------|---------------|----------|
| 岸和田中央公園 | 0.015 | 令和元年度 |
| 貝塚市消防署 | 0.013 | 平成 30 年度 |

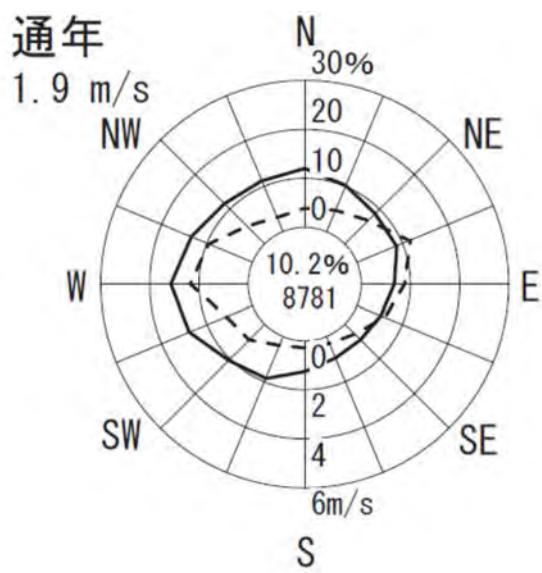
出典：「大阪府ダイオキシン類環境調査結果」（大阪府 HP）

e 風向・風速

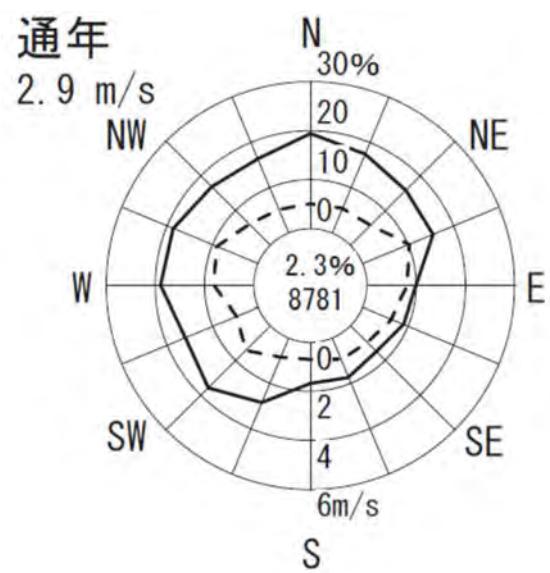
風向・風速の 2019 年度の測定結果を図 4-1-5 に示す。

岸和田中央公園局(風向風速計高さ $H=10\text{m}$)では、通年の平均風速が 1.9m/s 、無風（風速 0.4m/s 以下）は 10.2% であり、頻度の高い風向は W、NNNE、NNW であった。

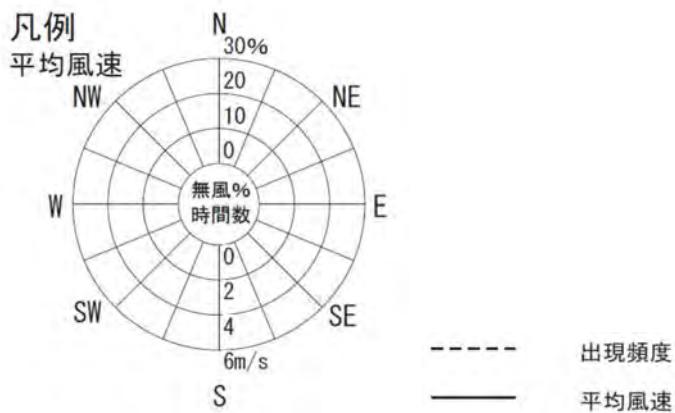
一方、貝塚市消防署局（風向風速計高さ $H=23\text{m}$ ）では、通年の平均風速が 2.9m/s 、無風が 2.3% であり、頻度の高い風向は NNE、NNW、E、W であった。



【岸和田中央公園局】



【貝塚市消防署局】



出典：「2019年度 大気汚染常時監視測定局測定結果」（2020年8月、大阪府）

図 4-1-5 風向・風速の測定結果（2019年度）

イ 現地調査

a 調査項目

現地調査は、影響予測の基礎資料として、硫黄酸化物（二酸化硫黄）、窒素酸化物（二酸化窒素、一酸化窒素）、浮遊粒子状物質、塩化水素、ダイオキシン類の測定を行った。

b 調査地点

調査地点として、本施設敷地内の1地点を設定した。調査地点を図4-1-6に示す。

c 調査時期

調査は、斎場施設の稼働率が高い時期を勘案し、以下の日程で実施した。

- ・令和2年12月9日（水）0:00～15日（火）24:00

d 調査方法

大気質の調査方法を表4-1-6に示す。

調査は、「大気質に係る環境基準」、「大気汚染物質測定法指針」、「ダイオキシン類による大気の汚染に係る環境基準」に定める測定方法により、7日間連続測定を行った。

表4-1-6 調査方法

| 調査項目 | 測定方法 | 測定値 |
|----------------------------|--|------------------|
| 硫黄酸化物 (二酸化硫黄) | 「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日 環境庁告示第25号)に定める測定方法 (JIS-B-7952に基づく紫外線蛍光法) | 1時間値 (168データ) |
| 窒素酸化物 (二酸化窒素、 一酸化窒素) | 「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日 環境庁告示第38号)に定める測定方法 (JIS-B-7953に基づく化学発光法) | 1時間値 (168データ) |
| 浮遊粒子状物質 | 「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日 環境庁告示第25号)に定める測定方法 (JIS-B-7954に基づくベータ線吸収方法) | 1時間値 (168データ) |
| 塩化水素 | 「大気汚染物質測定法指針」(昭和62年 環境庁)に定める測定方法 (ろ紙捕集、イオンクロマトグラフ法) | 1日間値 (7データ) |
| ダイオキシン類 | 「ダイオキシン類による大気の汚染、水質の汚濁(水底の底質の汚染を含む。)及び土壤の汚染に係る環境基準について」(平成11年12月27日 環境庁告示第68号)に定める測定方法 (ハイポリウムエアサンプラー捕集、GC-MS法) | 7日間値 (1データ) |

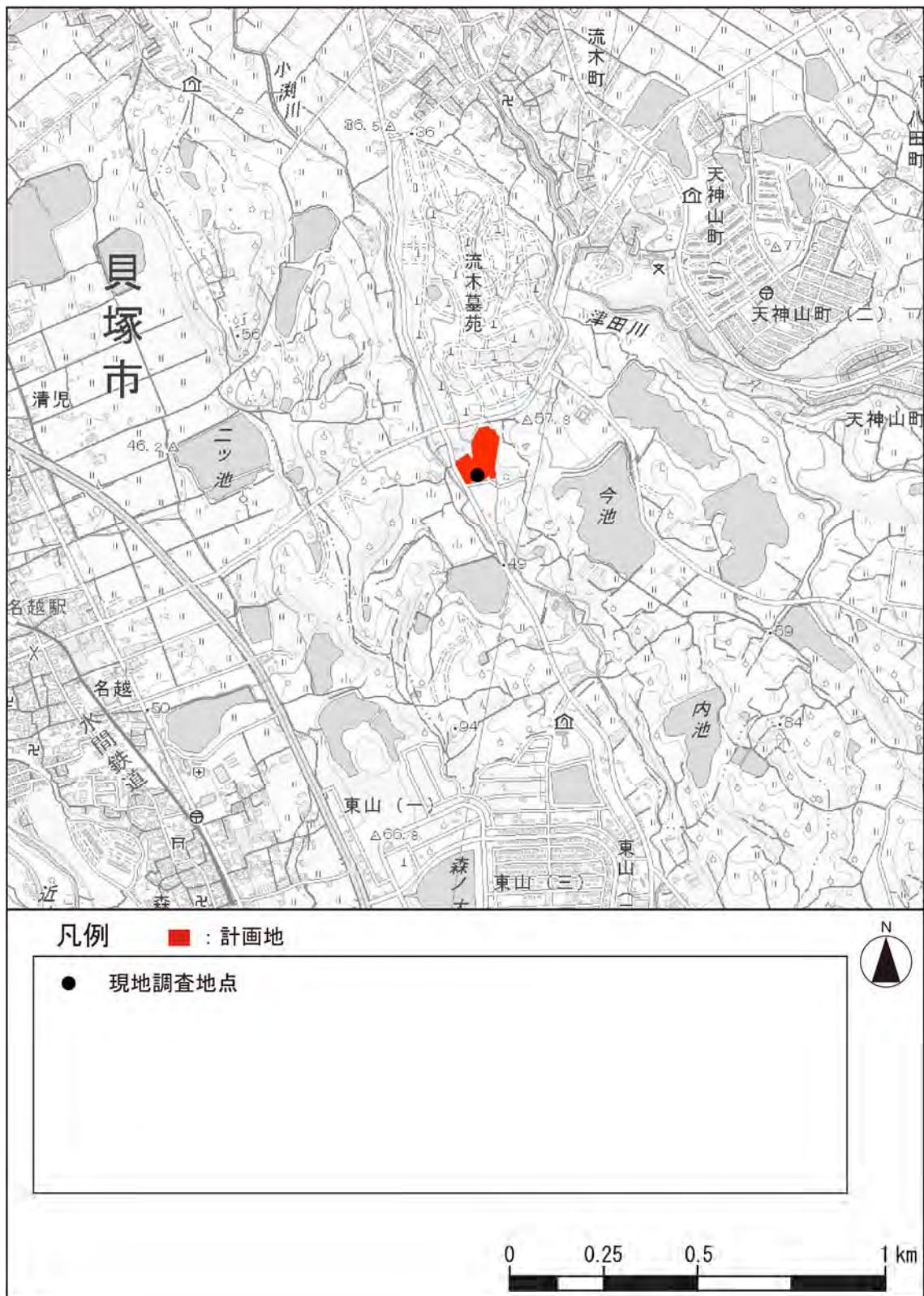


図 4-1-6 大気質調査地点

e 調査結果

大気質の調査結果を表 4-1-7、表 4-1-8 に示す。

各項目の結果は以下のとおりである。

①二酸化硫黄

二酸化硫黄の期間内平均値は 0.000ppm、1 時間値の最高値は 0.002ppm、日平均値の最高値は 0.001ppm であった。

調査結果は、日平均値が 0.04ppm を超えたことも 1 時間値が 0.1ppm を超えたこともなく、環境基準値を満足していた。

②窒素酸化物

二酸化窒素の期間内平均値は 0.007ppm、1 時間値の最高値は 0.023ppm、日平均値の最高値は 0.010ppm であった。

調査結果は、日平均値が 0.06ppm を超えたことはなく、環境基準値を満足していた。

また、一酸化窒素の期間内平均値は 0.002ppm、1 時間値の最高値は 0.035ppm、日平均値の最高値は 0.005ppm、窒素酸化物に占める二酸化窒素の割合は 76.0% であった。

③浮遊粒子状物質

浮遊粒子状物質の期間内平均値は 0.013mg/m³、1 時間値の最高値は 0.053mg/m³、日平均値の最高値は 0.022mg/m³ であった。

調査結果は、日平均値が 0.10mg/m³ を超えたことも 1 時間値が 0.20mg/m³ を超えたこともなく、環境基準値を満足していた。

④塩化水素

塩化水素の調査結果は、定量下限値未満 (<0.001ppm) であり、環境庁大気保全局長通達による目標環境濃度である 0.02ppm 以下を満足していた。

⑤ダイオキシン類

ダイオキシン類の調査結果は 0.027pg-TEQ/m³ であり、環境基準値である 0.6pg-TEQ/m³ 以下を満足していた。

表 4-1-7 二酸化硫黄、窒素酸化物、浮遊粒子状物質の調査結果

| 調査項目 | | 調査地点 | 岸和田市立 斎場 |
|---------------------------------|---------------------------------|---|-------------|
| 大 氣 質 | 二 酸 化 硫 黄 | 期 間 内 平 均 値 (ppm) | 0.000 |
| | | 1 時 間 最 高 値 (ppm) | 0.002 |
| | | 日 平 均 最 高 値 (ppm) | 0.001 |
| | | 1 時間値が0.1ppmを超えた時間数 (時) | 0 |
| | | 日平均値が0.04ppmを超えた日数 (日) | 0 |
| | 窒 素 酸 化 物 | 期 間 内 平 均 値 (ppm) | 0.007 |
| | | 1 時 間 最 高 値 (ppm) | 0.023 |
| | | 日 平 均 最 高 値 (ppm) | 0.010 |
| | | 日平均値が0.06ppmを超えた日数 (日) | 0 |
| | | 日平均値が0.04ppmを超えた日数 (日) | 0 |
| 浮 遊 粒 子 状 物 質 | 一 酸 化 窒 素 | 期 間 内 平 均 値 (ppm) | 0.002 |
| | | 1 時 間 最 高 値 (ppm) | 0.035 |
| | | 日 平 均 最 高 値 (ppm) | 0.005 |
| | 窒 素 酸 化 物 | 期 間 内 平 均 値 (ppm) | 0.009 |
| | | 1 時 間 最 高 値 (ppm) | 0.049 |
| | | 日 平 均 最 高 値 (ppm) | 0.015 |
| | | 期間内 二酸化窒素／窒素酸化物 (%) | 76.0 |
| | 浮 遊 粒 子 状 物 質 | 期 間 内 平 均 値 (mg/m ³) | 0.013 |
| | | 1 時 間 最 高 値 (mg/m ³) | 0.053 |
| | | 日 平 均 最 高 値 (mg/m ³) | 0.022 |
| | | 1 時間値が0.20mg/m ³ を超えた時間数 (時間) | 0 |
| | | 日平均値が0.10mg/m ³ を超えた日数 (日) | 0 |

| 項目 | 環境基準 |
|---------|---|
| 二酸化硫黄 | 1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下であり、かつ、1 時間値が 0.1ppm 以下であること。 |
| 二酸化窒素 | 1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。 |
| 浮遊粒子状物質 | 1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1 時間値が 0.20mg/m ³ 以下であること。 |

表 4-1-8 塩化水素、ダイオキシン類の調査結果

| 調査項目 | 調査結果 |
|---------|----------------------------|
| 塩化水素 | 定量下限値未満 (< 0.001ppm) |
| ダイオキシン類 | 0.027pg-TEQ/m ³ |

(3) 予測

ア 火葬炉からの排ガスによる影響

a 予測項目

火葬炉からの排ガスの影響の予測項目を表 4-1-9 に示す。

火葬炉からの排ガスの影響の予測では、二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、塩化水素、ダイオキシン類を対象に、長期平均濃度（年平均値）の予測と短期平均濃度（1時間値）の予測を行った。

表 4-1-9 予測項目

| 区分 | 予測項目 |
|------------------|-----------------------------|
| 長期平均濃度 (年平均値) | 二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、ダイオキシン類 |
| 短期平均濃度 (1時間値) | 二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、塩化水素 |

b 予測地域

予測地域は計画地の周辺概ね 1km の範囲内とし、予測高さを地上 1.5m とした。予測地域を図 4-1-7 に示す。

c 予測時期

長期平均濃度の予測は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とし、短期平均濃度の予測は、影響が最大となる気象条件とした。

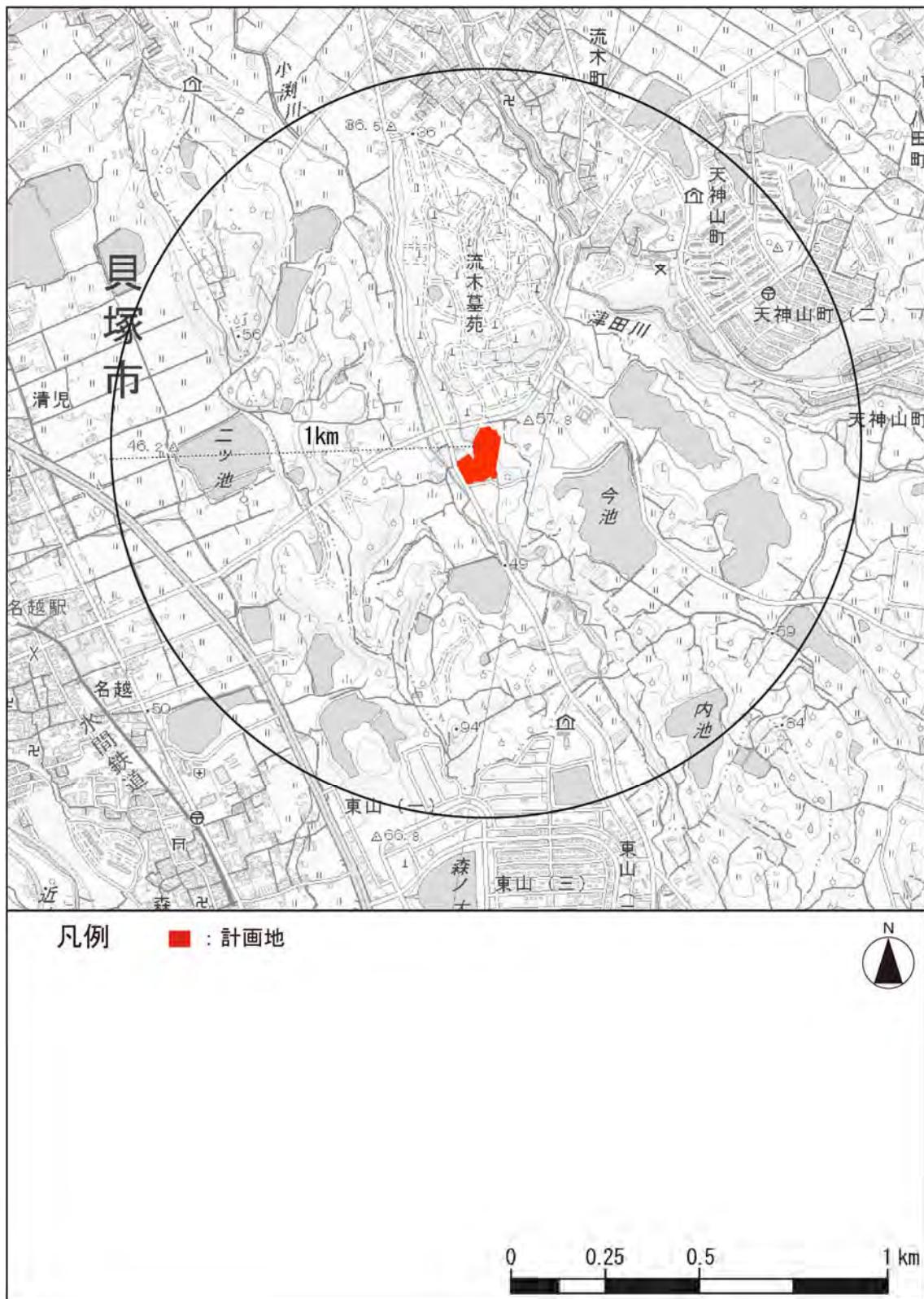


図 4-1-7 予測地域

d 予測方法

予測は、「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕（平成12年12月、公害研究対策センター）に準じて大気拡散計算を行い、年間の気象条件下における長期平均濃度と、一定条件下における風下主軸方向の短期平均濃度を求めた。

①長期平均濃度の計算

長期平均濃度は、有風時（風速1.0m/s以上の場合）はブルーム式を、無風時（風速0.4m/s以下の場合）及び弱風時（風速0.5～0.9m/sの場合）にパフ式を用いて拡散計算を行い、結果を重合して年平均値を求めた。

【有風時（風速1m/s以上の場合）：ブルーム式】

$$C(R, z) = \sqrt{\frac{1}{2\pi}} \cdot \frac{Q_p}{\frac{\pi}{8} R \sigma_z U} \cdot \left(\exp\left\{-\frac{(z - He)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z + He)^2}{2\sigma_z^2}\right\} \right)$$

$C(R, z)$ ：計算点(R, z)の濃度 (ppm)

R ：点煙源と計算点の水平距離 (m)

z ：計算点のz座標 (m)

Q_p ：点煙源強度 ($m^3 N/s$)

u ：風速 (m/s)

He ：有効煙突高 (m)

σ_z ：鉛直 (z) 方向の拡散パラメータ (m)

【無風時（風速0.4m/s以下の場合）：パフ式】

$$C(R, z) = \frac{Q_p}{(2\pi)^{3/2} \gamma} \left\{ \frac{1}{R^2 + \frac{\alpha^2}{\gamma^2} (Z - He)^2} + \frac{1}{R^2 + \frac{\alpha^2}{\gamma^2} (Z + He)^2} \right\}$$

α, γ ：拡散パラメータに関する定数

【弱風時（風速 0.5~0.9m/s の場合）：パフ式】

$$C(R, z) = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \cdot \frac{Q_p}{\frac{\pi}{8} \gamma} \cdot \left\{ \frac{1}{\eta_-^2} \exp\left(-\frac{u^2(z - He)^2}{2\gamma^2 \eta_-^2}\right) + \frac{1}{\eta_+^2} \exp\left(-\frac{u^2(z + He)^2}{2\gamma^2 \eta_+^2}\right) \right\}$$

$$\eta_-^2 = R^2 + \frac{\alpha^2}{\gamma^2} (z - He)^2$$

$$\eta_+^2 = R^2 + \frac{\alpha^2}{\gamma^2} (z + He)^2$$

【濃度の重合計算】

$$C(R) = \sum_i \sum_j \sum_k C_1(D_i, U_j, S_k) \cdot f_1(D_i, U_j, S_k) + \sum_k C_2(S_k) \cdot f_2(S_k)$$

$C(R)$: 予測地点 R の濃度

$C_1(D_i, U_j, S_k)$: 風向 D_i , 風速 U_j , 安定度 S_k の時の濃度（有風時、弱風時）

$f_1(D_i, U_j, S_k)$: 風向 D_i , 風速 U_j , 安定度 S_k の時の出現頻度

$C_2(S_k)$: 安定度 S_k の時の濃度（無風時）

$f_2(S_k)$: 安定度 S_k （無風時）の出現頻度

表 4-1-10 有風時の拡散パラメータ (σ_z)

$$\sigma_z(X) = \gamma_z \cdot X^{\alpha_z}$$

| 安定度 | α_z | γ_z | 風下距離 X (m) |
|-----|------------|------------|-------------|
| A | 1.122 | 0.0800 | 0～ 300 |
| | 1.514 | 0.00855 | 300～ 500 |
| | 2.109 | 0.000212 | 500～ |
| B | 0.964 | 0.1272 | 0～ 500 |
| | 1.094 | 0.0570 | 500～ |
| C | 0.918 | 0.1068 | 0～ |
| D | 0.826 | 1.1046 | 0～ 1000 |
| | 0.632 | 0.400 | 1000～ 10000 |
| | 0.555 | 0.811 | 10000～ |
| E | 0.788 | 0.0928 | 0～ 1000 |
| | 0.565 | 0.433 | 1000～ 10000 |
| | 0.415 | 1.732 | 10000～ |
| F | 0.784 | 0.0621 | 0～ 1000 |
| | 0.526 | 0.370 | 1000～ 10000 |
| | 0.323 | 2.41 | 10000～ |
| G | 0.794 | 0.0373 | 0～ 1000 |
| | 0.637 | 0.1105 | 1000～ 2000 |
| | 0.431 | 0.529 | 2000～ 10000 |
| | 0.222 | 3.62 | 10000～ |

表 4-1-11 無風時、弱風時の拡散パラメータ

(無風時)

| 安定度 | α | γ |
|-----|----------|----------|
| A | 0.948 | 1.569 |
| A-B | 0.859 | 0.862 |
| B | 0.781 | 0.474 |
| B-C | 0.702 | 0.314 |
| C | 0.635 | 0.208 |
| C-D | 0.542 | 0.153 |
| D | 0.470 | 0.113 |
| E | 0.439 | 0.067 |
| F | 0.439 | 0.048 |
| G | 0.439 | 0.029 |

(弱風時)

| 安定度 | α | γ |
|-----|----------|----------|
| A | 0.748 | 1.569 |
| A-B | 0.659 | 0.862 |
| B | 0.581 | 0.474 |
| B-C | 0.502 | 0.314 |
| C | 0.435 | 0.208 |
| C-D | 0.342 | 0.153 |
| D | 0.270 | 0.113 |
| E | 0.239 | 0.067 |
| F | 0.239 | 0.048 |
| G | 0.239 | 0.029 |

②短期平均濃度の計算

短期平均濃度の予測は、プルーム式を用いて拡散計算を行い、風下主軸方向における濃度を求めた。

$$C(x,y,z) = \frac{Q_p}{2\pi\sigma_y\sigma_z u} \cdot \exp\left(-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}\right) \cdot \left(\exp\left(-\frac{(z - He)^2}{2\sigma_z^2}\right) + \exp\left(-\frac{(z + He)^2}{2\sigma_z^2}\right) \right)$$

$C(x,y,z)$: 計算点 $C(x,y,z)$ の濃度 (ppm)

R : 点煙源と計算点の水平距離 (m) ($R = \sqrt{X^2 + y^2}$)

x, y : 計算点の x, y 座標 (m)

z : 計算点の z 座標 (m)

Q_p : 点煙源強度 ($m^3 N/s$)

u : 風速 (m/s)

He : 有効煙突高 (m)

σ_y : 水平 (y) 方向の拡散パラメータ (m)

σ_z : 鉛直 (z) 方向の拡散パラメータ (m)

ここで、水平方向の拡散パラメータ (σ_y) には、パスカル・ギフォード図の近似関数式を用いるが、パスカル・ギフォード図の σ_y が 3 分間値であることから、次式により評価時間を 60 分間として補正する。

鉛直方向の拡散幅 (σ_z) は、長期平均濃度の拡散幅と同様である。

$$\sigma_y = \sigma_{yp} \times \left(\frac{t}{t_p} \right)^r$$

t : 評価時間 = 60 (min)

t_p : パスカル・ギフォード図の評価時間 = 3 (min)

σ_y : 評価時間 t に対する水平方向拡散幅 (m)

σ_{yp} : パスカル・ギフォード近似関数から求めた水平方向拡散幅 (m)

r : べき指数 (0.2~0.5) ※べき指数 0.2 が最も安全側

表 4-1-12 パスカル・ギフォード図の近似関数 (σ_{yp})

| $\sigma_{yp}(x) = \gamma_y \cdot x^{\alpha_y}$ | | | |
|--|------------|------------|------------|
| 安定度 | α_y | γ_y | 風下距離 x (m) |
| A | 0.901 | 0.426 | 0～ 1000 |
| | 0.851 | 0.602 | 1000～ |
| B | 0.914 | 0.282 | 0～ 1000 |
| | 0.865 | 0.396 | 1000～ |
| C | 0.924 | 0.1772 | 0～ 1000 |
| | 0.885 | 0.232 | 1000～ |
| D | 0.929 | 0.1107 | 0～ 1000 |
| | 0.889 | 0.1467 | 1000～ |
| E | 0.921 | 0.0864 | 0～ 1000 |
| | 0.897 | 0.1019 | 1000～ |
| F | 0.929 | 0.0554 | 0～ 1000 |
| | 0.889 | 0.0733 | 1000～ |
| G | 0.921 | 0.0380 | 0～ 1000 |
| | 0.886 | 0.0452 | 1000～ |

③有効煙突高の算出

有効煙突高は、煙突実態高と排ガス上昇高との和で算出した。排ガス上昇高の算出には、有風時は CONCAWE 式、無風時は Briggs 式を用いた。

$$H_e = H_0 + \Delta H$$

H_e : 有効煙突高 (m)

H_0 : 煙突実体高 (m)

ΔH : 排ガス上昇高 (m)

【CONCAWE 式】

$$\Delta H = 0.175 \cdot Q_H^{1/2} \cdot U^{-3/4}$$

Q_H : 排出熱量 (cal/s)

U : 煙突実体高での風速 (m/s)

$$Q_H = \rho \cdot Q \cdot C_p \cdot \Delta T$$

ρ : 0°Cにおける排出ガス密度 = 1.293×10^3 (g/m³)

Q : 煙源発生強度 (m³N/s)

C_p : 定圧比熱 = 0.24 (cal/K · g)

ΔT : 排出ガスと気温 (15°Cを想定) の温度差 (°C)

【Briggs 式】

$$\Delta H = 14 \cdot Q_H^{1/4} \left(d\theta/dZ \right)^{-3/8}$$

Q_H : 排出熱量 (cal / s)

$d\theta/dZ$: 溫位勾配 (°C / m)

$d\theta/dZ = dT/dz + \Gamma d$

dT/dz : 溫度勾配 (°C / m)

Γd : 乾燥断熱気温減率 = 0.0098 (°C / m)

e 予測条件

①煙源条件

予測に用いた煙源条件を表 4-1-13 に示す。

稼働火葬炉数は時間帯により変動するが、予測では最大同時稼働数を与えた。

また、排出ガス濃度は、本計画の自主目標値より設定した。

表 4-1-13 予測に用いた煙源条件

| 項目 | 条件 | |
|-----------------------------------|--------------------------|---------------------------|
| 稼働火葬炉数 | 6 基 (最大同時稼働炉数) | |
| 煙突高 | 15m | |
| 煙突口径 | 1.0m | |
| 湿り排ガス量 | 10,500Nm ³ /h | |
| 乾き排ガス量 | 10,000Nm ³ /h | |
| 排ガス温度 | 200°C | |
| 排出ガス濃度 (O ₂ 12%換算値) | 硫黄酸化物 | 30ppm |
| | 窒素酸化物 | 250ppm |
| | ばいじん | 0.01g/Nm ³ |
| | ダイオキシン類 | 0.1ng-TEQ/Nm ³ |
| | 塩化水素 | 50ppm |
| 稼働条件 | 稼働日数 | 364 日 |
| | 稼働時間 | 10:00～18:00 |

※備考 1. 排ガス量、排出ガス濃度の値は、煙突 1 本あたりの値を示す。

2. 煙突口径、排ガス量、排ガス温度の値は、類似施設事例を参考とした。

②気象条件

予測には、計画地の最も近傍に位置する貝塚市消防署局（一般環境局）の風向・風速測定結果を用いた。異常年検定の結果を表 4-1-14 に示す。

異常年検定の結果、最新年度である 2019 年度の測定結果は、異常年と判定されたため、2018 年度の測定結果を用いるものとした。貝塚市消防署局の 2018 年度の風向・風速測定結果を図 4-1-8 に示す。

2018 年度の風向・風速測定結果は、同年度の大坂管区気象台の日射量、雲量の測定結果を用いて、表 4-1-12 に示すパスカルの安定度階級分類表に基づき、火葬炉稼働時間帯における安定度別・風速階級別の集計を行った。長期平均濃度の予測に用いた気象条件を表 4-1-16 に示す。

また、短期平均濃度の予測は、有風時（風速 1m/s 以上）に出現頻度の高い風速階級と大気安定度の組合せについて行うものとした。短期平均濃度の予測ケースを表 4-1-17 に示す。

表 4-1-14(1) 異常年検定の結果（2019 年度）

【風向別出現頻度】

| 年度 | N | NNE | NE | ENE | E | ESE | SE | SSE | S | SSW | SW | WSW | W | WNW | NW | NNW | calm |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| 2009 | 5.3 | 4.7 | 5.3 | 7.8 | 8.7 | 6.6 | 4.7 | 3.9 | 4.1 | 3.8 | 8.0 | 4.6 | 6.6 | 9.8 | 7.8 | 5.2 | 3.1 |
| 2010 | 4.3 | 4.0 | 4.7 | 5.8 | 7.7 | 5.5 | 4.1 | 4.3 | 4.0 | 4.6 | 9.0 | 5.4 | 8.4 | 12.5 | 8.2 | 4.5 | 3.1 |
| 2011 | 3.5 | 3.6 | 5.1 | 7.6 | 8.9 | 5.7 | 4.1 | 3.6 | 4.0 | 3.9 | 9.5 | 5.7 | 7.7 | 10.6 | 8.8 | 4.4 | 3.4 |
| 2012 | 5.2 | 5.0 | 5.2 | 6.8 | 7.8 | 6.2 | 4.9 | 4.9 | 4.2 | 4.5 | 7.2 | 5.3 | 6.2 | 10.1 | 7.6 | 6.1 | 2.8 |
| 2013 | 4.8 | 5.1 | 5.3 | 6.1 | 8.0 | 5.7 | 4.5 | 4.5 | 4.3 | 4.0 | 8.2 | 5.7 | 7.1 | 10.6 | 8.3 | 4.9 | 3.0 |
| 2014 | 4.7 | 4.5 | 4.7 | 7.7 | 8.2 | 6.1 | 4.2 | 3.7 | 3.5 | 4.4 | 7.3 | 4.6 | 8.1 | 11.2 | 7.5 | 6.1 | 3.6 |
| 2015 | 4.4 | 5.0 | 5.5 | 8.9 | 9.3 | 6.1 | 3.8 | 4.1 | 4.0 | 4.8 | 7.0 | 4.4 | 7.0 | 10.1 | 7.3 | 4.8 | 3.5 |
| 2016 | 5.4 | 5.2 | 6.1 | 7.5 | 9.3 | 6.7 | 4.5 | 4.6 | 3.5 | 3.7 | 6.5 | 4.0 | 6.6 | 9.9 | 7.2 | 5.7 | 3.7 |
| 2017 | 4.4 | 4.5 | 4.3 | 6.7 | 7.8 | 6.0 | 4.3 | 4.5 | 4.0 | 4.4 | 6.3 | 5.3 | 8.3 | 12.8 | 8.2 | 4.8 | 3.5 |
| 2018 | 4.7 | 5.6 | 5.3 | 7.3 | 8.0 | 6.4 | 5.0 | 4.4 | 3.5 | 5.0 | 8.0 | 5.0 | 7.1 | 8.9 | 7.0 | 5.2 | 3.5 |
| 平均(x̄) | 4.7 | 4.7 | 5.2 | 7.2 | 8.4 | 6.1 | 4.4 | 4.2 | 3.9 | 4.3 | 7.7 | 5.0 | 7.3 | 10.7 | 7.8 | 5.2 | 3.3 |
| S^2 | 0.28 | 0.30 | 0.23 | 0.71 | 0.35 | 0.14 | 0.13 | 0.16 | 0.08 | 0.17 | 0.95 | 0.30 | 0.54 | 1.30 | 0.29 | 0.34 | 0.07 |
| S | 0.53 | 0.55 | 0.48 | 0.84 | 0.59 | 0.37 | 0.36 | 0.40 | 0.28 | 0.41 | 0.97 | 0.54 | 0.73 | 1.14 | 0.54 | 0.58 | 0.27 |
| 2019 | 5.1 | 5.4 | 5.7 | 10.1 | 8.0 | 6.3 | 4.9 | 4.6 | 3.5 | 4.1 | 6.9 | 4.7 | 8.0 | 9.1 | 6.1 | 5.2 | 2.3 |
| F0 | 0.62 | 1.13 | 1.13 | 9.45 | 0.28 | 0.25 | 1.22 | 0.81 | 2.01 | 0.18 | 0.53 | 0.19 | 0.69 | 1.48 | 8.13 | 0.00 | 10.99 |
| 判定 1% | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | × |

備考：出現頻度は%であり、calmは風速≤0.4m/sである。

【風速階級別出現頻度】

| 年度 | 0 <u><</u> u <u>≤</u> 1 | 1 <u><</u> u <u>≤</u> 2 | 2 <u><</u> u <u>≤</u> 3 | 3 <u><</u> u <u>≤</u> 4 | 4 <u><</u> u <u>≤</u> 5 | 5 <u><</u> u <u>≤</u> 6 | 6 <u><</u> u <u>≤</u> 7 | 7 <u><</u> u |
|--------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------|
| 2009 | 14.0 | 26.6 | 21.8 | 14.0 | 9.5 | 6.3 | 3.5 | 4.3 |
| 2010 | 13.9 | 25.8 | 20.8 | 15.0 | 10.6 | 6.4 | 3.9 | 3.6 |
| 2011 | 14.1 | 24.8 | 20.2 | 15.0 | 10.2 | 7.1 | 4.3 | 4.2 |
| 2012 | 14.4 | 26.6 | 21.2 | 15.2 | 10.3 | 5.8 | 3.3 | 3.2 |
| 2013 | 13.8 | 26.0 | 21.1 | 15.0 | 10.1 | 6.4 | 3.8 | 3.8 |
| 2014 | 14.4 | 25.0 | 20.1 | 15.9 | 10.4 | 6.6 | 3.6 | 3.9 |
| 2015 | 15.2 | 27.4 | 22.0 | 15.0 | 9.5 | 5.9 | 2.5 | 2.6 |
| 2016 | 15.9 | 27.5 | 20.8 | 14.5 | 9.5 | 5.6 | 3.2 | 3.1 |
| 2017 | 15.0 | 26.5 | 18.6 | 14.0 | 10.6 | 7.2 | 4.2 | 3.8 |
| 2018 | 14.5 | 27.7 | 21.1 | 14.6 | 9.5 | 6.0 | 3.1 | 3.5 |
| 平均(x̄) | 14.5 | 26.4 | 20.8 | 14.8 | 10.0 | 6.3 | 3.5 | 3.6 |
| S^2 | 0.40 | 0.90 | 0.85 | 0.29 | 0.20 | 0.25 | 0.27 | 0.24 |
| S | 0.63 | 0.95 | 0.92 | 0.54 | 0.45 | 0.50 | 0.52 | 0.49 |
| 2019 | 11.7 | 27.4 | 22.3 | 15.3 | 10.2 | 6.8 | 3.7 | 2.7 |
| F0 | 16.36 | 0.92 | 2.26 | 0.64 | 0.13 | 0.71 | 0.08 | 2.72 |
| 判定 1% | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |

備考：出現頻度は%であり、風速階級はm/sである。

表 4-1-14(2) 異常年検定の結果 (2018 年度)

【風向別出現頻度】

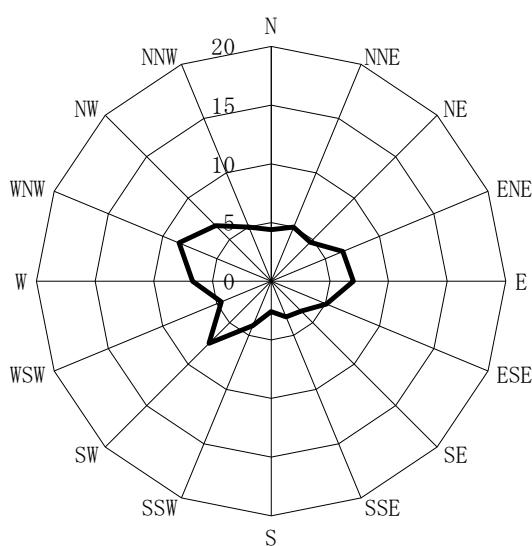
| 年度 | N | NNE | NE | ENE | E | ESE | SE | SSE | S | SSW | SW | WSW | W | WNW | NW | NNW | calm |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 2008 | 3.8 | 5.1 | 6.7 | 9.3 | 7.5 | 4.7 | 4.5 | 4.6 | 4.6 | 6.0 | 6.5 | 5.3 | 9.8 | 7.8 | 5.4 | 4.7 | 3.7 |
| 2009 | 5.3 | 4.7 | 5.3 | 7.8 | 8.7 | 6.6 | 4.7 | 3.9 | 4.1 | 3.8 | 8.0 | 4.6 | 6.6 | 9.8 | 7.8 | 5.2 | 3.1 |
| 2010 | 4.3 | 4.0 | 4.7 | 5.8 | 7.7 | 5.5 | 4.1 | 4.3 | 4.0 | 4.6 | 9.0 | 5.4 | 8.4 | 12.5 | 8.2 | 4.5 | 3.1 |
| 2011 | 3.5 | 3.6 | 5.1 | 7.6 | 8.9 | 5.7 | 4.1 | 3.6 | 4.0 | 3.9 | 9.5 | 5.7 | 7.7 | 10.6 | 8.8 | 4.4 | 3.4 |
| 2012 | 5.2 | 5.0 | 5.2 | 6.8 | 7.8 | 6.2 | 4.9 | 4.9 | 4.2 | 4.5 | 7.2 | 5.3 | 6.2 | 10.1 | 7.6 | 6.1 | 2.8 |
| 2013 | 4.8 | 5.1 | 5.3 | 6.1 | 8.0 | 5.7 | 4.5 | 4.5 | 4.3 | 4.0 | 8.2 | 5.7 | 7.1 | 10.6 | 8.3 | 4.9 | 3.0 |
| 2014 | 4.7 | 4.5 | 4.7 | 7.7 | 8.2 | 6.1 | 4.2 | 3.7 | 3.5 | 4.4 | 7.3 | 4.6 | 8.1 | 11.2 | 7.5 | 6.1 | 3.6 |
| 2015 | 4.4 | 5.0 | 5.5 | 8.9 | 9.3 | 6.1 | 3.8 | 4.1 | 4.0 | 4.8 | 7.0 | 4.4 | 7.0 | 10.1 | 7.3 | 4.8 | 3.5 |
| 2016 | 5.4 | 5.2 | 6.1 | 7.5 | 9.3 | 6.7 | 4.5 | 4.6 | 3.5 | 3.7 | 6.5 | 4.0 | 6.6 | 9.9 | 7.2 | 5.7 | 3.7 |
| 2017 | 4.4 | 4.5 | 4.3 | 6.7 | 7.8 | 6.0 | 4.3 | 4.5 | 4.0 | 4.4 | 6.3 | 5.3 | 8.3 | 12.8 | 8.2 | 4.8 | 3.5 |
| 平均(\bar{x}) | 4.6 | 4.7 | 5.3 | 7.4 | 8.3 | 5.9 | 4.4 | 4.3 | 4.0 | 4.4 | 7.6 | 5.0 | 7.6 | 10.5 | 7.6 | 5.1 | 3.3 |
| S^2 | 0.34 | 0.24 | 0.45 | 1.09 | 0.42 | 0.28 | 0.10 | 0.17 | 0.10 | 0.40 | 1.07 | 0.30 | 1.09 | 1.83 | 0.76 | 0.35 | 0.09 |
| S | 0.58 | 0.49 | 0.67 | 1.05 | 0.65 | 0.53 | 0.31 | 0.42 | 0.31 | 0.63 | 1.03 | 0.55 | 1.04 | 1.35 | 0.87 | 0.59 | 0.30 |
| 2018 | 4.7 | 5.6 | 5.3 | 7.3 | 8.0 | 6.4 | 5.0 | 4.4 | 3.5 | 5.0 | 8.0 | 5.0 | 7.1 | 8.9 | 7.0 | 5.2 | 3.5 |
| F0 | 0.07 | 2.84 | 0.00 | 0.00 | 0.22 | 0.78 | 3.53 | 0.12 | 2.44 | 0.72 | 0.18 | 0.02 | 0.14 | 1.16 | 0.45 | 0.02 | 0.27 |
| 判定 1% | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |

備考：出現頻度は%であり、calmは風速≤0.4m/sである。

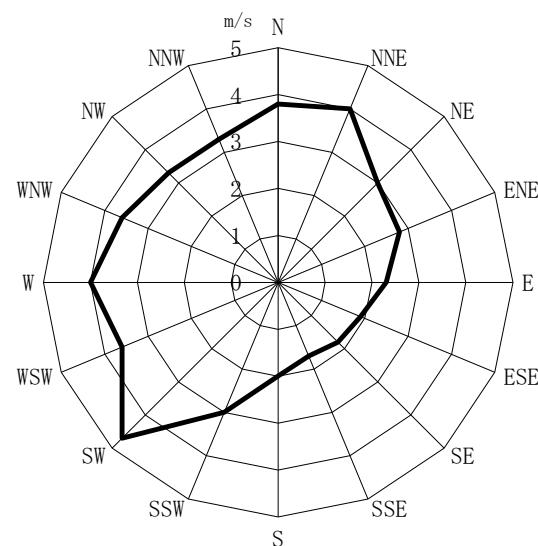
【風速階級別出現頻度】

| 年度 | 0 <u><u≤1</u> | 1 <u><u≤2</u> | 2 <u><u≤3</u> | 3 <u><u≤4</u> | 4 <u><u≤5</u> | 5 <u><u≤6</u> | 6 <u><u≤7</u> | 7 <u><u</u> |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|
| 2008 | 13.9 | 27.3 | 22.3 | 16.0 | 9.7 | 5.4 | 2.8 | 2.6 |
| 2009 | 14.0 | 26.6 | 21.8 | 14.0 | 9.5 | 6.3 | 3.5 | 4.3 |
| 2010 | 13.9 | 25.8 | 20.8 | 15.0 | 10.6 | 6.4 | 3.9 | 3.6 |
| 2011 | 14.1 | 24.8 | 20.2 | 15.0 | 10.2 | 7.1 | 4.3 | 4.2 |
| 2012 | 14.4 | 26.6 | 21.2 | 15.2 | 10.3 | 5.8 | 3.3 | 3.2 |
| 2013 | 13.8 | 26.0 | 21.1 | 15.0 | 10.1 | 6.4 | 3.8 | 3.8 |
| 2014 | 14.4 | 25.0 | 20.1 | 15.9 | 10.4 | 6.6 | 3.6 | 3.9 |
| 2015 | 15.2 | 27.4 | 22.0 | 15.0 | 9.5 | 5.9 | 2.5 | 2.6 |
| 2016 | 15.9 | 27.5 | 20.8 | 14.5 | 9.5 | 5.6 | 3.2 | 3.1 |
| 2017 | 15.0 | 26.5 | 18.6 | 14.0 | 10.6 | 7.2 | 4.2 | 3.8 |
| 平均(\bar{x}) | 14.5 | 26.4 | 20.9 | 15.0 | 10.0 | 6.3 | 3.5 | 3.5 |
| S^2 | 0.43 | 0.81 | 1.05 | 0.41 | 0.18 | 0.33 | 0.30 | 0.33 |
| S | 0.66 | 0.90 | 1.03 | 0.64 | 0.43 | 0.57 | 0.55 | 0.58 |
| 2018 | 14.5 | 27.7 | 21.1 | 14.6 | 9.5 | 6.0 | 3.1 | 3.5 |
| F0 | 0.00 | 1.84 | 0.03 | 0.26 | 1.29 | 0.18 | 0.46 | 0.00 |
| 判定 1% | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |

備考：出現頻度は%であり、風速階級はm/sである。



【風向出現頻度】



【風向別平均風速】

図 4-1-8 貝塚市消防署局の2018年度の風向・風速測定結果

表 4-1-15 パスカル安定度階級分類表

| 風速(U) m/s | 日射量(T) kW/m ² | | | | 放射収支量(Q) kW/m ² | | |
|--------------|--------------------------|--------------------|--------------------|----------|----------------------------|------------------------|------------|
| | T ≥ 0.60 | 0.60 > T ≥ 0.30 | 0.30 > T ≥ 0.15 | 0.15 > T | Q ≥ -0.020 | -0.020 > Q ≥ -0.040 | -0.040 > Q |
| u < 2 | A | A-B | B | D | D | G | G |
| 2 ≤ u < 3 | A-B | B | C | D | D | E | F |
| 3 ≤ u < 4 | B | B-C | C | D | D | D | E |
| 4 ≤ u < 6 | C | C-D | D | D | D | D | D |
| 6 ≤ u | C | D | D | D | D | D | D |

表 4-1-16 長期平均濃度の予測に用いた気象条件

出現頻度集計表 (%)

| 風速階級 (m/s) | 大気安定度 | | | | | | | | | 合計 |
|----------------|-------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|-----|-------|
| | A | A-B | B | B-C | C | C-D | D | E | F | |
| calm (u ≤ 0.4) | 0.0 | 0.1 | 0.2 | | | | 0.6 | | 0.1 | 0.8 |
| 0.5 ≤ u < 1.0 | 0.1 | 0.7 | 0.7 | | | | 1.4 | | 0.0 | 2.9 |
| 1.0 ≤ u < 2.0 | 1.8 | 3.1 | 3.3 | | | | 6.8 | | 0.3 | 15.2 |
| 2.0 ≤ u < 3.0 | | 5.9 | 6.8 | | 4.4 | | 6.0 | 0.0 | 0.1 | 23.3 |
| 3.0 ≤ u < 4.0 | | | 9.0 | 7.0 | 3.6 | | 3.3 | 0.1 | | 23.0 |
| 4.0 ≤ u < 6.0 | | | | | 7.7 | 6.5 | 9.6 | | | 23.8 |
| 6.0 ≤ u | | | | | 2.7 | | 8.3 | | | 11.0 |
| 合計 | 1.8 | 9.8 | 19.9 | 7.0 | 18.4 | 6.5 | 36.0 | 0.1 | 0.1 | 100.0 |

注) 集計時間帯は火葬炉が稼働する10~18時である。

表 4-1-17 短期平均濃度の予測ケース

| | 安定度 風速 | A | B | C | D |
|-------------------------------|-----------|--------|---|---|---|
| | | 1.0m/s | ○ | ○ | ○ |
| 出現頻度の高い風速 階級と大気安定度の 組合せ | 2.0m/s | | ○ | ○ | ○ |
| | 3.0m/s | | ○ | ○ | ○ |

③バックグラウンド濃度

予測に用いたバックグラウンド濃度を表 4-1-18 に示す。

バックグラウンド濃度は、既存資料調査結果、現地調査結果を踏まえて設定した。

表 4-1-18 予測に用いたバックグラウンド濃度

| 項目 | 長期平均濃度 | 短期平均濃度 | 備考 |
|-------------------------------------|------------------|------------------------|-------------------------|
| 二酸化硫黄 (ppm) | 0.002 (年平均値) | 0.004 (日平均値の 2%除外値) | 岸和田中央公園局 の 2019 年度結果 |
| 二酸化窒素 (ppm) | 0.009 (年平均値) | 0.027 (日平均値の 98% 値) | 貝塚市消防署局の 2019 年度結果 |
| 浮遊粒子状物質 (mg/m ³) | 0.016 (年平均値) | 0.039 (日平均値の 2%除外値) | 貝塚市消防署局の 2019 年度結果 |
| 塩化水素 (ppm) | | <0.001 (日平均値の期間最大値) | 現地調査結果 |
| ダイオキシン類 (pg-TEQ/m ³) | 0.027 (期間平均値) | | 現地調査結果 |

備考) 二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質に関しては、現地調査の期間平均値と常時監視測定局の年平均値を比較し、安全側の予測の観点から、より値の大きい常時監視測定局の年平均値を採用した。

④二酸化硫黄及び二酸化窒素への変換

硫黄酸化物濃度から二酸化硫黄濃度への変換は、硫黄酸化物を全て二酸化硫黄とした。

また、窒素酸化物濃度から二酸化窒素濃度への変換についても、安全側の予測の観点から、窒素酸化物を全て二酸化窒素とした。

f 予測結果

①長期平均濃度の予測結果

火葬炉からの排ガスの長期平均濃度の予測結果を表 4-1-19、図 4-1-9 に示す。

予測の結果、各項目の年平均値は最大で、二酸化硫黄が 0.0024ppm、二酸化窒素が 0.0127ppm、浮遊粒子状物質が 0.0161mg/m³、ダイオキシン類が 0.0285pg-TEQ/m³ と予測され、その出現位置は、施設から東南東の方向に約 370m 地点と予測された。

表 4-1-19 火葬炉からの排ガスの長期平均濃度の予測結果（最大濃度）

| 項目 | 寄与濃度 | バックグラウンド濃度 | 年平均値 |
|-------------------------------------|---------|------------|--------|
| 二酸化硫黄 (ppm) | 0.00044 | 0.002 | 0.0024 |
| 二酸化窒素 (ppm) | 0.00370 | 0.009 | 0.0127 |
| 浮遊粒子状物質 (mg/m ³) | 0.00015 | 0.016 | 0.0161 |
| ダイオキシン類 (pg-TEQ/m ³) | 0.00148 | 0.027 | 0.0285 |



図 4-1-9(1) 長期平均濃度（寄与濃度）の等濃度分布図（二酸化硫黄）



図 4-1-9(2) 長期平均濃度（寄与濃度）の等濃度分布図（二酸化窒素）



図 4-1-9(3) 長期平均濃度（寄与濃度）の等濃度分布図（浮遊粒子状物質）



図 4-1-9(4) 長期平均濃度（寄与濃度）の等濃度分布図（ダイオキシン類）

②短期平均濃度の予測結果

基準排出量を与えた場合の各予測ケースの最大濃度出現状況を表 4-1-20 に、最大となるケースで煙源条件を考慮した場合の短期平均濃度の予測結果を表 4-1-21 に示す。

予測の結果、最も高濃度が出現するのは「大気安定度 A、風速 1.0m/s」のケースであり、煙源条件を考慮した 1 時間値は最大で、二酸化硫黄が 0.0104ppm、二酸化窒素が 0.0804ppm、浮遊粒子状物質が 0.0411mg/m³、塩化水素が 0.0117ppm と予測され、その出現位置は、施設から風下方向に約 610m 地点と予測された。

表 4-1-20 各予測ケースの最大濃度出現状況（基準排出量）

| | 安定度 風速 | A | B | C | D |
|-------------------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|
| 出現頻度の高い風速 階級と大気安定度の 組合せ | 1.0m/s | 0.0040 | 0.0027 | | 0.0010 |
| | | 610 | 1,250 | | 8,300 |
| | 2.0m/s | | 0.0026 | 0.0022 | 0.0011 |
| | | | 900 | 1,600 | 4,800 |
| | 3.0m/s | | 0.0024 | 0.0021 | 0.0016 |
| | | | 760 | 1,320 | 3,610 |
| | | | | | |

備考) 表中の上段は基準排出量を与えた際の最大濃度 (ppm)、下段はその出現風下距離 (m) を示す。

表 4-1-21 火葬炉からの排ガスの短期平均濃度の予測結果（最大濃度）

| 項目 | 寄与濃度 | バックグラウンド 濃度 | 1 時間値 |
|---------------------------------|---------|----------------|--------|
| 二酸化硫黄 (ppm) | 0.00641 | 0.004 | 0.0104 |
| 二酸化窒素 (ppm) | 0.05337 | 0.027 | 0.0804 |
| 浮遊粒子状物質 (mg/m ³) | 0.00213 | 0.039 | 0.0411 |
| 塩化水素 (ppm) | 0.01067 | < 0.001 | 0.0117 |

イ 施設利用車両による影響

a 予測項目

施設利用車両による影響の予測では、二酸化窒素、浮遊粒子状物質について、長期平均濃度（年平均値）の予測を行った。

b 予測地点

予測地点は、計画地へのアクセス道路であり、沿道に住宅等が分布する岸和田三ヶ山線の沿道 2 地点とし、予測高さを地上 1.5m とした。予測地点を図 4-1-10 に示す。

c 予測時期

予測時期は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とした。

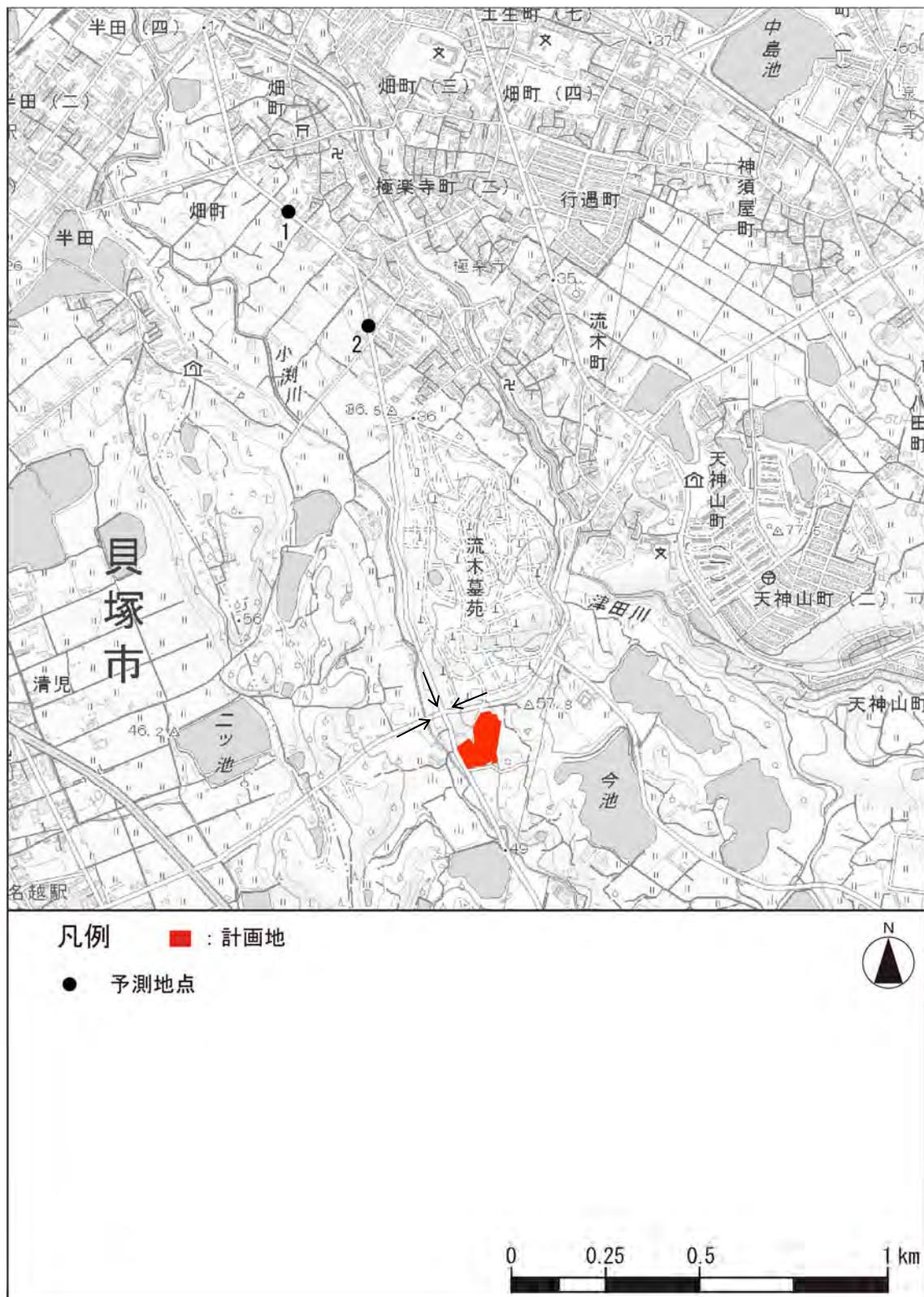


図 4-1-10 予測地点

d 予測方法

予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所 独立行政法人土木研究所）に準じて、有風時（風速が 1.0m/s を超える場合）にはブルーム式を、弱風時（風速が 1.0m/s 以下の場合）にはパフ式を用いて拡散計算を行い、予測地点の濃度を求めた。

①有風時（風速 1.0m/s を超える場合：ブルーム式）

$$C(x, y, z) = \frac{Q}{2\pi \cdot u \cdot \sigma_y \cdot \sigma_z} \exp\left(-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}\right) \left[\exp\left\{-\frac{(z+H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z-H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} \right]$$

ここで、 $C(x, y, z)$: (x, y, z) 地点における窒素酸化物濃度 (ppm)（又は浮遊粒子状物質濃度 mg/m^3 ）

Q : 点煙源の窒素酸化物の排出量 (ml/s)（又は浮遊粒子状物質の排出量 mg/s ）

u : 平均風速 (m/s)

H : 排出源の高さ (m)

σ_y, σ_z : 水平 (y)、鉛直 (z) 方向の拡散幅 (m)

x : 風向に沿った風下距離 (m)

y : x 軸に直角な水平距離 (m)

z : x 軸に直角な鉛直距離 (m)

・鉛直方向の拡散幅 (σ_z)

$$\sigma_z = \sigma_{z0} + 0.31 L^{0.83}$$

ここで、 σ_{z0} : 鉛直方向の初期拡散幅 (m)

| | | |
|---------------------|-------|---------------------|
| 遮音壁がない場合 | | $\sigma_{z0} = 1.5$ |
| 遮音壁(高さ 3 m 以上)がある場合 | | $\sigma_{z0} = 4.0$ |

L : 車道部端からの距離 ($L = x - W/2$) (m)

x : 風向に沿った風下距離 (m)

W : 車道部幅員 (m)

なお、 $x < W/2$ の場合は $\sigma_z = \sigma_{z0}$ とする。

・水平方向の拡散幅 (σ_y)

$$\sigma_y = W/2 + 0.46 L^{0.81}$$

なお、 $x < W/2$ の場合は $\sigma_y = W/2$ とする。

②弱風時（風速 1.0m/s 以下の場合：パフ式）

$$C(x, y, z) = \frac{Q}{(2\pi)^{3/2} \cdot \alpha^2 \cdot \gamma} \left\{ \frac{1 - \exp\left(-\frac{\ell}{t_0^2}\right)}{2\ell} + \frac{1 - \exp\left(-\frac{m}{t_0^2}\right)}{2m} \right\}$$

ここで、

$$\ell = \frac{1}{2} \cdot \left\{ \frac{x^2 + y^2}{\alpha^2} + \frac{(z - H)^2}{\gamma^2} \right\}, \quad m = \frac{1}{2} \cdot \left\{ \frac{x^2 + y^2}{\alpha^2} + \frac{(z + H)^2}{\gamma^2} \right\}$$

t_0 : 初期拡散幅に相当する時間 (s)

α, γ : 拡散幅に関する係数

・初期拡散幅に相当する時間 (t_0)

$$t_0 = \frac{W}{2\alpha}$$

ここで、 W : 車道部幅員 (m)

α : 以下に示す拡散幅に関する係数 (m/s)

・拡散幅に関する係数 (α, γ)

$$\alpha = 0.3$$

$$\gamma = \begin{cases} 0.18 & (\text{昼間}) \\ 0.09 & (\text{夜間}) \end{cases}$$

昼間は午前 7 時から午後 7 時まで、夜間は午後 7 時から午前 7 時まで

③排出源高さの風速の推定

排出源高さの風速は、次式を用いて推定した。なお、基準高さとは予測に用いた気象条件の測定高さである。

また、べき指数には、周辺土地利用を勘案し「郊外」の 1/5 を用いた。

$$U = U_0 (H/H_0)^p$$

ここで、 U : 高さ H (m) の風速 (m/s)

U_0 : 基準高さ H_0 の風速 (m/s)

H : 排出源の高さ (m)

H_0 : 基準とする高さ (m)

P : べき指数

表 4-1-22 土地利用状況とべき指数

| 土地利用状況 | べき指数 |
|-----------|------|
| 市街地 | 1/3 |
| 郊外 | 1/5 |
| 障害物のない平坦地 | 1/7 |

④年平均濃度の算出

年平均濃度は、次式を用いて計算した。

$$C_a = \frac{\sum_{t=1}^{24} C_{a_t}}{24}$$

$$C_{a_t} = \left[\sum_{s=1}^{16} \{ (R w_s / u w_{t,s}) \times f_{w_{t,s}} \} + R c_{dn} \times f_{c_t} \right] Q_t$$

ここで、 C_a : 年平均濃度 (ppm 又は mg/m^3)

C_{a_t} : 時刻 t における年平均濃度 (ppm 又は mg/m^3)

$R w_s$: プルーム式により求められた風向別基準濃度 (m^{-1})

$f_{w_{t,s}}$: 年平均時間別風向出現割合

$u w_{t,s}$: 年平均時間別風向別平均風速 (m/s)

$R c_{dn}$: パフ式により求められた昼夜別基準濃度 (s/m^2)

f_{c_t} : 年平均時間別弱風時出現割合

Q_t : 年平均時間別平均排出量 ($\text{m}^3/\text{m} \cdot \text{s}$ 又は $\text{mg}/\text{m} \cdot \text{s}$)

※添字の s は風向 (16 方位)、 t は時間、 dn は昼夜の別、
 w は有風時、 c は弱風時を示す。

e 予測条件

①道路条件

予測に用いた道路条件及び道路横断を表 4-1-23、図 4-1-11 に示す。

表 4-1-23 予測に用いた道路条件

| 路線名 | 道路構造 | 車道部幅員 | 道路勾配 |
|---------|------|-------|------|
| 岸和田三ヶ山線 | 平面 | 6.8m | 0% |

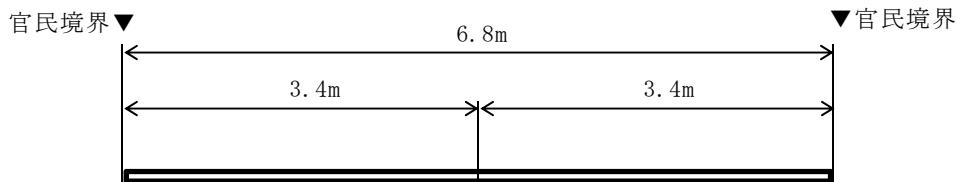


図 4-1-11 予測に用いた道路横断

②交通条件

予測に用いた時間交通量を表 4-1-24 に示す。

施設利用車両の交通量は、駐車場規模の算出条件を参考とし、火葬タイムスケジュールを勘案して設定し、計画地にアクセスする 3 方向の道路に振り分けた。

施設利用車両以外の交通量には、現地調査結果を用いた。

また、平均走行速度には、規制速度である 40km を用いた。

表 4-1-24 予測に用いた交通量

(台/時)

| 時刻 | 施設利用車両以外 | | 施設利用車両 | | 計 | |
|-------|----------|------|--------|------|------|------|
| | 小型車類 | 大型車類 | 小型車類 | 大型車類 | 小型車類 | 大型車類 |
| 7:00 | 255 | 6 | 0 | 0 | 255 | 6 |
| 8:00 | 392 | 2 | 0 | 0 | 392 | 2 |
| 9:00 | 647 | 2 | 7 | 1 | 654 | 3 |
| 10:00 | 749 | 3 | 5 | 1 | 754 | 4 |
| 11:00 | 684 | 7 | 10 | 2 | 694 | 9 |
| 12:00 | 576 | 4 | 10 | 2 | 586 | 6 |
| 13:00 | 544 | 5 | 15 | 3 | 559 | 8 |
| 14:00 | 483 | 7 | 15 | 3 | 498 | 10 |
| 15:00 | 509 | 8 | 8 | 2 | 517 | 10 |
| 16:00 | 443 | 5 | 10 | 2 | 453 | 7 |
| 17:00 | 395 | 1 | 5 | 1 | 400 | 2 |
| 18:00 | 320 | 2 | 5 | 1 | 325 | 3 |
| 19:00 | 214 | 2 | 0 | 0 | 214 | 2 |
| 20:00 | 164 | 2 | 0 | 0 | 164 | 2 |
| 21:00 | 138 | 0 | 0 | 0 | 138 | 0 |
| 22:00 | 111 | 3 | 0 | 0 | 111 | 3 |
| 23:00 | 66 | 1 | 0 | 0 | 66 | 1 |
| 0:00 | 54 | 2 | 0 | 0 | 54 | 2 |
| 1:00 | 17 | 2 | 0 | 0 | 17 | 2 |
| 2:00 | 18 | 0 | 0 | 0 | 18 | 0 |
| 3:00 | 13 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0 |
| 4:00 | 22 | 3 | 0 | 0 | 22 | 3 |
| 5:00 | 66 | 0 | 0 | 0 | 66 | 0 |
| 6:00 | 155 | 6 | 0 | 0 | 155 | 6 |
| 合計 | 7035 | 73 | 90 | 18 | 7125 | 91 |

③気象条件

予測に用いた気象条件の集計結果を表 4-1-25 に示す。

予測には、火葬炉からの排ガスの影響予測と同様に、計画地の最も近傍に位置する貝塚市消防署局（一般環境局）の 2018 年度の風向・風速測定結果を用いた。

表 4-1-25 予測に用いた気象条件

測定期間：貝塚市消防署 (H₀=23m) 期間：2018.04～2019.03

| 時刻 | 項目 | 有風時の出現状況 | | | | | | | | | | | | | | 弱風時出現頻度(%) | | |
|----|-----------|----------|-----|-----|------|------|------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------------|------|------|
| | | N | NNE | NE | ENE | E | ESE | SE | SSE | S | SSW | SW | WSW | W | WNW | NW | | |
| 1 | 出現頻度(%) | 1.2 | 2.3 | 4.7 | 8.2 | 9.6 | 8.5 | 7.9 | 4.7 | 4.1 | 4.4 | 7.6 | 2.9 | 2.9 | 4.1 | 2.6 | 1.7 | 22.7 |
| | 平均風速(m/s) | 2.5 | 3.6 | 2.6 | 2.0 | 2.4 | 1.8 | 1.8 | 1.7 | 1.8 | 2.6 | 4.1 | 3.7 | 4.3 | 4.3 | 4.2 | 3.9 | |
| 2 | 出現頻度(%) | 1.5 | 2.6 | 3.5 | 6.7 | 9.9 | 9.3 | 7.9 | 8.2 | 4.4 | 4.1 | 6.1 | 3.5 | 3.5 | 2.3 | 4.7 | 1.5 | 20.4 |
| | 平均風速(m/s) | 3.2 | 3.3 | 2.9 | 2.3 | 2.3 | 1.7 | 1.7 | 1.8 | 1.7 | 2.3 | 4.5 | 3.1 | 4.1 | 5.5 | 4.0 | 2.3 | |
| 3 | 出現頻度(%) | 1.2 | 2.3 | 3.8 | 7.3 | 9.9 | 8.5 | 7.0 | 8.7 | 2.3 | 6.4 | 6.1 | 4.4 | 3.8 | 2.3 | 3.2 | 0.9 | 21.9 |
| | 平均風速(m/s) | 4.9 | 3.0 | 3.0 | 2.4 | 2.1 | 1.8 | 1.7 | 1.7 | 2.0 | 2.4 | 3.8 | 3.5 | 4.7 | 2.8 | 4.0 | 4.7 | |
| 4 | 出現頻度(%) | 1.2 | 2.6 | 4.1 | 8.7 | 9.0 | 5.2 | 7.0 | 7.3 | 3.5 | 5.5 | 3.5 | 3.5 | 2.9 | 2.3 | 4.1 | 0.9 | 28.6 |
| | 平均風速(m/s) | 4.7 | 3.3 | 2.3 | 2.4 | 2.1 | 1.6 | 1.7 | 1.8 | 1.7 | 2.5 | 5.2 | 4.9 | 4.2 | 2.9 | 4.2 | 4.5 | |
| 5 | 出現頻度(%) | 0.6 | 3.2 | 3.2 | 5.2 | 9.0 | 9.9 | 7.6 | 6.4 | 5.0 | 6.4 | 5.8 | 3.2 | 2.0 | 1.5 | 4.1 | 2.0 | 24.8 |
| | 平均風速(m/s) | 4.4 | 3.9 | 1.9 | 2.7 | 2.1 | 1.6 | 1.6 | 1.6 | 1.9 | 2.6 | 4.2 | 3.1 | 4.3 | 2.2 | 4.0 | 4.6 | |
| 6 | 出現頻度(%) | 0.6 | 2.9 | 4.4 | 5.5 | 11.7 | 5.8 | 6.1 | 4.7 | 4.7 | 4.4 | 7.6 | 1.7 | 2.3 | 1.5 | 3.5 | 1.7 | 30.9 |
| | 平均風速(m/s) | 4.3 | 3.9 | 3.1 | 2.3 | 2.0 | 1.9 | 1.7 | 1.9 | 2.1 | 2.6 | 3.7 | 4.4 | 4.9 | 2.4 | 3.7 | 3.6 | |
| 7 | 出現頻度(%) | 1.2 | 2.9 | 5.5 | 10.5 | 12.2 | 6.7 | 2.6 | 5.0 | 3.5 | 3.8 | 7.9 | 3.2 | 2.0 | 2.9 | 2.3 | 1.7 | 25.9 |
| | 平均風速(m/s) | 3.2 | 4.3 | 2.7 | 2.4 | 2.2 | 1.6 | 1.7 | 1.7 | 1.5 | 2.5 | 4.4 | 2.8 | 4.1 | 3.6 | 4.0 | 3.3 | |
| 8 | 出現頻度(%) | 2.9 | 5.5 | 3.5 | 15.5 | 11.7 | 3.8 | 3.2 | 1.7 | 1.2 | 5.5 | 5.2 | 2.0 | 5.5 | 3.2 | 4.1 | 2.6 | 22.7 |
| | 平均風速(m/s) | 2.7 | 3.4 | 2.8 | 2.7 | 2.1 | 1.6 | 1.6 | 1.3 | 1.9 | 3.2 | 4.6 | 3.6 | 4.1 | 3.3 | 2.8 | 2.8 | |
| 9 | 出現頻度(%) | 5.8 | 9.0 | 6.7 | 12.8 | 9.3 | 2.6 | 0.6 | 0.3 | 1.2 | 3.2 | 7.0 | 4.4 | 5.5 | 6.7 | 5.5 | 4.1 | 15.2 |
| | 平均風速(m/s) | 2.8 | 3.1 | 3.1 | 2.6 | 2.4 | 2.1 | 1.8 | 1.7 | 1.3 | 4.4 | 4.7 | 3.8 | 3.5 | 3.2 | 2.6 | 2.8 | |
| 10 | 出現頻度(%) | 8.4 | 6.7 | 9.9 | 8.4 | 6.7 | 2.0 | 0.3 | 0.6 | 0.9 | 2.3 | 7.0 | 2.3 | 7.6 | 9.0 | 9.9 | 7.3 | 10.8 |
| | 平均風速(m/s) | 3.3 | 3.7 | 2.4 | 3.0 | 2.6 | 2.4 | 1.8 | 1.3 | 1.3 | 4.7 | 5.1 | 4.6 | 3.5 | 3.4 | 3.2 | 2.6 | |
| 11 | 出現頻度(%) | 8.1 | 6.4 | 5.8 | 10.5 | 2.0 | 1.7 | 1.2 | 0.0 | 0.6 | 1.7 | 4.4 | 4.4 | 6.1 | 13.1 | 14.2 | 15.1 | 4.7 |
| | 平均風速(m/s) | 3.9 | 4.0 | 3.0 | 3.1 | 2.5 | 1.9 | 2.0 | 0.0 | 1.3 | 5.6 | 6.0 | 4.4 | 3.7 | 3.5 | 3.0 | 3.0 | |
| 12 | 出現頻度(%) | 9.1 | 5.3 | 4.4 | 5.3 | 3.5 | 2.1 | 0.6 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 7.1 | 2.7 | 6.2 | 22.1 | 12.1 | 14.2 | 4.4 |
| | 平均風速(m/s) | 3.9 | 3.9 | 2.7 | 3.2 | 3.7 | 2.7 | 2.0 | 2.3 | 1.7 | 2.9 | 5.7 | 4.1 | 4.2 | 3.8 | 3.2 | 3.3 | |
| 13 | 出現頻度(%) | 10.0 | 3.8 | 2.9 | 5.0 | 3.2 | 1.2 | 1.5 | 0.3 | 0.3 | 0.6 | 5.6 | 4.7 | 6.2 | 21.8 | 14.2 | 16.5 | 2.1 |
| | 平均風速(m/s) | 3.9 | 3.9 | 2.4 | 2.7 | 3.1 | 1.9 | 4.1 | 2.5 | 1.6 | 7.4 | 7.3 | 4.0 | 4.7 | 3.9 | 3.2 | 3.4 | |
| 14 | 出現頻度(%) | 9.9 | 3.8 | 3.2 | 4.7 | 2.0 | 1.2 | 1.5 | 0.3 | 0.3 | 2.9 | 4.7 | 4.1 | 13.1 | 20.7 | 14.3 | 11.7 | 1.7 |
| | 平均風速(m/s) | 4.3 | 3.4 | 2.4 | 3.4 | 3.1 | 1.9 | 1.7 | 1.1 | 2.8 | 5.5 | 7.4 | 4.5 | 4.6 | 3.8 | 3.3 | 3.3 | |
| 15 | 出現頻度(%) | 9.6 | 5.2 | 1.5 | 4.4 | 3.5 | 0.3 | 0.6 | 0.3 | 0.3 | 0.9 | 5.8 | 5.2 | 18.4 | 19.0 | 14.0 | 9.3 | 1.7 |
| | 平均風速(m/s) | 4.0 | 4.2 | 3.1 | 3.6 | 2.3 | 2.4 | 2.1 | 1.2 | 1.2 | 6.3 | 6.8 | 3.9 | 4.5 | 3.9 | 3.2 | 3.1 | |
| 16 | 出現頻度(%) | 9.3 | 6.4 | 1.5 | 3.8 | 2.0 | 0.9 | 0.9 | 0.0 | 0.6 | 1.5 | 7.0 | 5.0 | 18.4 | 21.0 | 11.4 | 6.7 | 3.8 |
| | 平均風速(m/s) | 4.0 | 4.9 | 2.9 | 3.6 | 3.1 | 2.7 | 2.8 | 0.0 | 1.8 | 6.8 | 6.1 | 4.1 | 4.4 | 3.5 | 2.9 | 3.4 | |
| 17 | 出現頻度(%) | 5.8 | 9.9 | 3.2 | 2.3 | 2.0 | 1.2 | 0.3 | 1.2 | 0.9 | 2.6 | 7.3 | 7.9 | 18.7 | 14.9 | 11.4 | 5.2 | 5.2 |
| | 平均風速(m/s) | 4.2 | 4.8 | 3.4 | 3.8 | 2.9 | 2.3 | 3.3 | 1.9 | 3.0 | 4.6 | 5.3 | 4.0 | 4.0 | 3.2 | 2.8 | 2.7 | |
| 18 | 出現頻度(%) | 5.8 | 9.0 | 6.1 | 2.3 | 2.6 | 2.6 | 1.2 | 1.2 | 2.3 | 5.5 | 10.2 | 8.2 | 11.4 | 13.4 | 5.5 | 4.1 | 8.5 |
| | 平均風速(m/s) | 4.3 | 4.6 | 4.2 | 3.8 | 2.5 | 1.7 | 1.9 | 1.8 | 3.2 | 3.0 | 5.0 | 3.6 | 3.3 | 3.0 | 3.4 | 2.5 | |
| 19 | 出現頻度(%) | 3.8 | 9.0 | 7.6 | 5.0 | 3.5 | 3.5 | 2.3 | 2.3 | 5.5 | 5.5 | 12.2 | 8.7 | 9.9 | 5.0 | 4.1 | 2.3 | 9.6 |
| | 平均風速(m/s) | 3.7 | 4.6 | 3.9 | 3.9 | 2.4 | 2.4 | 2.2 | 1.6 | 1.8 | 3.2 | 4.0 | 3.4 | 2.9 | 2.7 | 3.2 | 3.2 | |
| 20 | 出現頻度(%) | 2.3 | 6.7 | 7.0 | 5.2 | 5.0 | 5.5 | 4.7 | 2.9 | 4.7 | 6.7 | 12.8 | 11.4 | 3.5 | 2.6 | 4.7 | 1.7 | 12.5 |
| | 平均風速(m/s) | 3.9 | 4.7 | 3.8 | 3.2 | 2.2 | 2.2 | 2.0 | 1.6 | 1.9 | 2.3 | 3.6 | 2.9 | 2.8 | 3.9 | 4.9 | | |
| 21 | 出現頻度(%) | 3.5 | 5.8 | 5.2 | 6.4 | 7.3 | 6.7 | 5.2 | 5.8 | 3.8 | 7.0 | 13.1 | 5.5 | 2.9 | 2.3 | 3.5 | 1.7 | 14.0 |
| | 平均風速(m/s) | 3.4 | 3.8 | 3.6 | 3.2 | 2.3 | 1.9 | 1.1 | 1.8 | 2.1 | 2.4 | 3.5 | 2.5 | 2.8 | 4.6 | 3.8 | 4.4 | |
| 22 | 出現頻度(%) | 1.5 | 4.1 | 5.5 | 5.5 | 11.4 | 10.8 | 3.8 | 5.0 | 3.2 | 7.6 | 10.2 | 4.4 | 2.3 | 4.4 | 1.2 | 1.7 | 17.5 |
| | 平均風速(m/s) | 3.2 | 3.6 | 3.2 | 2.6 | 2.2 | 2.1 | 1.5 | 1.9 | 1.8 | 2.4 | 3.9 | 2.9 | 3.3 | 4.8 | 4.9 | 4.3 | |
| 23 | 出現頻度(%) | 1.2 | 2.0 | 6.1 | 5.0 | 11.1 | 9.6 | 6.1 | 5.2 | 4.4 | 5.2 | 7.9 | 3.5 | 3.2 | 5.0 | 2.3 | 2.9 | 19.2 |
| | 平均風速(m/s) | 2.9 | 3.6 | 3.0 | 2.4 | 2.2 | 1.9 | 1.6 | 1.8 | 3.1 | 2.3 | 4.0 | 3.1 | 4.6 | 4.0 | 4.3 | 3.6 | |
| 24 | 出現頻度(%) | 1.2 | 2.3 | 2.6 | 4.7 | 10.5 | 11.7 | 7.6 | 6.4 | 5.0 | 4.7 | 7.9 | 3.2 | 3.5 | 3.2 | 4.1 | 1.7 | 19.8 |
| | 平均風速(m/s) | 2.8 | 3.1 | 2.8 | 2.9 | 2.0 | 1.8 | 1.6 | 1.8 | 2.3 | 1.8 | 4.8 | 2.4 | 4.6 | 4.2 | 4.0 | 4.4 | |
| 通年 | 出現頻度(%) | 4.4 | 5.0 | 4.7 | 6.6 | 7.0 | 5.1 | 3.6 | 3.3 | 2.6 | 4.1 | 7.5 | 4.6 | 6.7 | 8.5 | 6.7 | 5.0 | 14.5 |
| | 平均風速(m/s) | 3.8 | 4.0 | 3.0 | 2.8 | 2.3 | 1.9 | 1.8 | 1.7 | 2.0 | 3.0 | 4.7 | 3.6 | 4.0 | 3.6 | 3.3 | 3.3 | |

注) 弱風時は風速u≤1.0m/sである。

④排出源の設定

排出源の配置は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所 独立行政法人土木研究所）に基づき点煙源として設定した。

点煙源は図 4-1-12 に示すとおり、車道部の中央に予測断面の前後 20m は 2m 間隔、その両側それぞれ 180m は 10m 間隔として、前後 400m にわたって煙源を配置した。排出源高さは、平面構造のため路面上 1m とした。

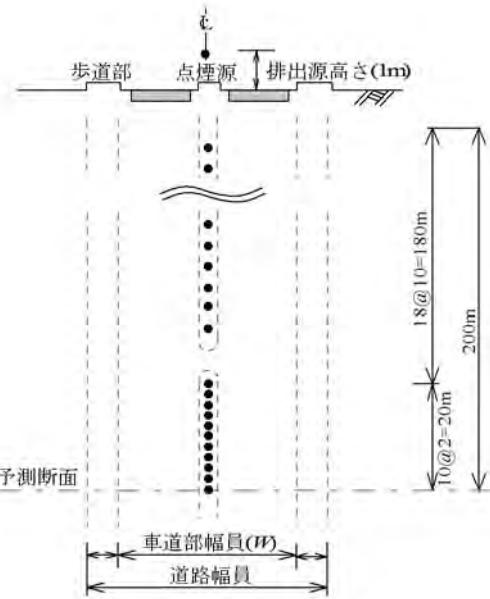


図 4-1-12 煙源の配置

排出源の時間別排出量は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所 独立行政法人土木研究所）に基づき、次式により求めた。

$$Q_t = V_w \times \frac{1}{3600} \times \frac{1}{1000} \times \sum_{i=1}^2 (N_{i,t} \times E_i)$$

ここで、 Q_t : 時間別平均排出量 ($m l / m \cdot s$ (又は $mg / m \cdot s$))

E_i : 車種別排出係数 ($g / km \cdot 台$)

$N_{i,t}$: 車種別時間別交通量 (台/h)

V_w : 換算係数 ($m l / g$ (又は mg / g))

窒素酸化物の場合 : 20°C、1 気圧で、523ml/g

浮遊粒子状物質の場合 : 1000mg/g

予測に用いた車種別の排出係数を表 4-1-26 に示す。

車種別の排出係数には、施設の供用開始時期を勘案し、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所 独立行政法人土木研究所）に示される 2030 年次を予測対象時期として設定された値を用いた。

表 4-1-26 予測に用いた排出係数

| 予測対象時期 | 速度 (km/h) | 窒素酸化物 (g/km・台) | | 浮遊粒子状物質 (g/km・台) | |
|---------|--------------|----------------|-------|------------------|----------|
| | | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 |
| 2030 年次 | 40 | 0.048 | 0.353 | 0.000540 | 0.006663 |

⑤窒素酸化物から二酸化窒素への変換

予測した対象路線の窒素酸化物濃度（寄与濃度）は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所 独立行政法人土木研究所）に基づき、以下に示す変換式を用いて、二酸化窒素濃度（寄与濃度）に変換した。

$$[\text{NO}_2]_{\text{R}} = 0.0714 [\text{NOx}]_{\text{R}}^{0.438} (1 - [\text{NOx}]_{\text{BG}} / [\text{NOx}]_{\text{T}})^{0.801}$$

ここで、 $[\text{NOx}]_{\text{R}}$ ：窒素酸化物の対象道路の寄与濃度(ppm)

$[\text{NO}_2]_{\text{R}}$ ：二酸化窒素の対象道路の寄与濃度(ppm)

$[\text{NOx}]_{\text{BG}}$ ：窒素酸化物のバックグラウンド濃度(ppm)

$[\text{NOx}]_{\text{T}}$ ：窒素酸化物のバックグラウンド濃度と対象道路の寄与濃度の合計値(ppm)

$$([\text{NOx}]_{\text{T}} = [\text{NOx}]_{\text{R}} + [\text{NOx}]_{\text{BG}})$$

⑥バックグラウンド濃度

予測に用いたバックグラウンド濃度を表 4-1-27 に示す。

バックグラウンド濃度は、既存資料調査結果、現地調査結果を踏まえて設定した。

表 4-1-27 予測に用いたバックグラウンド濃度

| 項目 | バックグラウンド濃度 | 備考 |
|------------------------------|------------|-----------------------|
| 二酸化窒素 (ppm) | 0.009 | 貝塚市消防署局の 2019 年度結果 |
| 窒素酸化物 (ppm) | 0.011 | |
| 浮遊粒子状物質 (mg/m ³) | 0.016 | |

備考) 現地調査の期間平均値と常時監視測定局の年平均値を比較し、安全側の予測の観点から、より値の大きい常時監視測定局の年平均値を採用した。

f 予測結果

施設利用車両による二酸化窒素、浮遊粒子状物質の予測結果を表 4-1-28 に示す。

予測の結果、官民境界の年平均値は、予測地点 1、2 ともに、二酸化窒素が 0.0092ppm、浮遊粒子状物質 0.0160mg/m³ と予測された。

表 4-1-28 施設利用車両による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果

| 項目 | 予測地点 (官民境界) | | 寄与濃度 | バックグラウ ンド濃度 | 年平均値 |
|---------------------------------|----------------|----|---------|----------------|--------|
| 二酸化窒素 (ppm) | 1 | 東側 | 0.00021 | 0.009 | 0.0092 |
| | | 西側 | 0.00022 | | 0.0092 |
| | 2 | 東側 | 0.00022 | | 0.0092 |
| | | 西側 | 0.00018 | | 0.0092 |
| 浮遊粒子状物質 (mg/m ³) | 1 | 東側 | 0.00001 | 0.016 | 0.0160 |
| | | 西側 | 0.00001 | | 0.0160 |
| | 2 | 東側 | 0.00001 | | 0.0160 |
| | | 西側 | 0.00001 | | 0.0160 |

(4) 影響の分析

ア 火葬炉からの排ガスによる影響

a 影響の回避又は低減に係る分析

火葬炉からの排ガスによる影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。

<環境保全措置>

- ・排出ガス濃度に係る自主目標値を設定し、遵守する。
- ・再燃焼炉からの排ガスを急速に冷却し、ダイオキシン類の再合成を防止する排ガス冷却設備を設置する。
- ・非ガス中の微粒子のダスト・飛灰を除去するため、高効率な集じん装置を設置する。
- ・再燃焼した排ガスに残留するダイオキシン類を分解除去する触媒装置を設置する。

b 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析

生活環境保全上の目標を表 4-1-29 に示す。生活環境保全上の目標は、環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準等とした。

予測結果を環境保全目標に照らして評価した結果を表 4-1-30、表 4-1-31 に示す。

評価の結果、火葬炉からの排ガスの長期平均濃度、短期平均濃度とも、いずれの予測項目も生活環境保全上の目標との整合が図られている。

表 4-1-29 生活環境保全上の目標

| 項 目 | 生活環境保全上の目標 | |
|---------|---|--|
| | 長期平均濃度 | 短期平均濃度 |
| 二酸化硫黄 | 年間 2%除外値が 0.04ppm 以下 ^(*)1) | 1 時間値が 0.1ppm 以下 ^(*)1) |
| 二酸化窒素 | 年間 98% 値が 0.04～0.06ppm のゾーン内又はそれ以下 ^(*)2) | 1 時間値が 0.1～0.2ppm 以下 ^(*)3) |
| 浮遊粒子状物質 | 年間 2%除外値が 0.10mg/m ³ 以下 ^(*)1) | 1 時間値が 0.20mg/m ³ 以下 ^(*)1) |
| ダイオキシン類 | 年平均値が 0.6pg-TEQ/m ³ 以下 ^(*)4) | |
| 塩化水素 | | 1 時間値が 0.02ppm 以下 ^(*)5) |

※備考 (*1) : 「大気の汚染に係る環境基準について」(S48.5.8 環境庁告示第 25 号)

(*2) : 「二酸化窒素に係る環境基準について」(S53.7.11 環境庁告示第 38 号)

(*3) : 「中央公害対策審議会答申による短期暴露指針値」(S53.3.22 中央公害対策審議会答申)

(*4) : 「ダイオキシン類による大気の汚染、水質の汚濁及び土壤の汚染に係る環境基準について」(H11.12.27 環境庁告示第 68 号)

(*5) : 「環境庁大気保全局長通達による目標環境濃度」(S52.6.16 環大規第 136 号)

表 4-1-30 火葬炉からの排ガスの長期平均濃度の評価結果（最大濃度）

| 項目 | 寄与濃度 | バックグラウンド濃度 | 年平均値 | 年間 98% 値 又は年間 2%除外値 | 環境保全 目標 | 適合 状況 |
|-------------------------------------|---------|------------|--------|---------------------------|------------|----------|
| 二酸化硫黄 (ppm) | 0.00044 | 0.002 | 0.0024 | 0.005 | 0.04 以下 | ○ |
| 二酸化窒素 (ppm) | 0.00370 | 0.009 | 0.0127 | 0.038 | 0.06 以下 | ○ |
| 浮遊粒子状物質 (mg/m ³) | 0.00015 | 0.016 | 0.0161 | 0.039 | 0.10 以下 | ○ |
| ダイオキシン類 (pg-TEQ/m ³) | 0.00148 | 0.027 | 0.0285 | — | 0.6 以下 | ○ |

※備考：二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の年平均値から年間 98% 値等への変換は、二酸化硫黄は岸和田中央公園局、二酸化窒素、浮遊粒子状物質は貝塚市消防署局の 2019 年度の年平均値と年間 98% 値等の比を用いて行った。

【年平均値から年間 98% 値等への変換】

$$\text{二酸化硫黄} : [\text{年間 } 2\% \text{除外値}] = 2.00 \times [\text{年平均値}]$$

$$\text{二酸化窒素} : [\text{年間 } 98\% \text{ 値}] = 3.00 \times [\text{年平均値}]$$

$$\text{浮遊粒子状物質} : [\text{年間 } 2\% \text{除外値}] = 2.44 \times [\text{年平均値}]$$

表 4-1-31 火葬炉からの排ガスの短期平均濃度の評価結果（最大濃度）

| 項目 | 寄与濃度 | バックグラウンド濃度 | 1 時間値 | 環境保全 目標 | 適合 状況 |
|---------------------------------|---------|------------|--------|------------|----------|
| 二酸化硫黄 (ppm) | 0.00640 | 0.004 | 0.0104 | 0.1 以下 | ○ |
| 二酸化窒素 (ppm) | 0.05337 | 0.027 | 0.0804 | 0.2 以下 | ○ |
| 浮遊粒子状物質 (mg/m ³) | 0.00213 | 0.039 | 0.0411 | 0.2 以下 | ○ |
| 塩化水素 (ppm) | 0.01067 | <0.001 | 0.0117 | 0.02 以下 | ○ |

イ 施設利用車両による影響

a 影響の回避又は低減に係る分析

施設利用車両による影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。

＜環境保全措置＞

- ・計画地へのアクセスは、3方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。

b 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析

生活環境保全上の目標を表4-1-32に示す。生活環境保全上の目標は、環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準とした。

予測結果を保全目標に照らして評価した結果を表4-1-33に示す。

評価の結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質とも、生活環境保全上の目標との整合が図られている。

表4-1-32 生活環境保全上の目標

| 項目 | 生活環境保全上の目標 |
|---------|--|
| 二酸化窒素 | 年間98%値が0.04～0.06ppmのゾーン内又はそれ以下 ^{(*)1} |
| 浮遊粒子状物質 | 年間2%除外値が0.10mg/m ³ 以下 ^{(*)2} |

※備考 (*1) :「二酸化窒素に係る環境基準について」(S53.7.11 環境庁告示第38号)

(*2) :「大気の汚染に係る環境基準について」(S48.5.8 環境庁告示第25号)

表 4-1-33 施設利用車両による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の評価結果

| 項目 | 予測地点 (官民境界) | | 寄与濃度 | バックグラウンド濃度 | 年平均値 | 年間 98% 値 又は年間 2%除外値 | 環境保全 目標 | 適合 状況 |
|----------------|----------------|----|---------|------------|---------|---------------------------|------------|----------|
| 二酸化窒素 (ppm) | 1 | 東側 | 0.00021 | 0.009 | 0.0092 | 0.021 | 0.06 以下 | ○ |
| | | 西側 | 0.00022 | | 0.0092 | 0.022 | | ○ |
| | 2 | 東側 | 0.00022 | | 0.0092 | 0.022 | | ○ |
| | | 西側 | 0.00018 | | 0.0092 | 0.021 | | ○ |
| | 1 | 東側 | 0.00001 | 0.016 | 0.0160 | 0.041 | 0.10 以下 | ○ |
| | | 西側 | 0.00001 | | 0.0160 | 0.041 | | ○ |
| | 2 | 東側 | 0.00001 | | 0.00160 | 0.041 | | ○ |
| | | 西側 | 0.00001 | | 0.00160 | 0.041 | | ○ |

※備考：年平均値から年間 98% 値等への変換は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所 独立行政法人土木研究所）に基づき、表 4-1-34 に示す変換式を用いて行った。

表 4-1-34 年間 98% 値等への換算式

| 項目 | 換算式 |
|---------|--|
| 二酸化窒素 | $[年間98\%値] = a ([NO_2]_{BG} + [NO_2]_R) + b$ $a = 1.34 + 0.11 \cdot \exp(-[NO_2]_R / [NO_2]_{BG})$ $b = 0.0070 + 0.0012 \cdot \exp(-[NO_2]_R / [NO_2]_{BG})$ |
| 浮遊粒子状物質 | $[年間2\%除外値] = a ([SPM]_{BG} + [SPM]_R) + b$ $a = 1.71 + 0.37 \cdot \exp(-[SPM]_R / [SPM]_{BG})$ $b = 0.0063 + 0.0014 \cdot \exp(-[SPM]_R / [SPM]_{BG})$ |

注) $[NO_2]_R$: 二酸化窒素の道路寄与濃度の年平均値(ppm)
 $[NO_2]_{BG}$: 二酸化窒素のバックグラウンド濃度の年平均値(ppm)
 $[SPM]_R$: 浮遊粒子状物質の道路寄与濃度の年平均値(mg/m^3)
 $[SPM]_{BG}$: 浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度の年平均値(mg/m^3)

4-2 騒音

(1) 調査対象地域

調査対象地域は、施設の稼働による騒音の影響や、施設利用車両による騒音の影響を受けるおそれがある地域とした。

(2) 現況把握

騒音の現況把握は、既存資料調査により行った。

ア 既存資料調査

既存資料調査は、岸和田市及び貝塚市の騒音の状況について整理した。

岸和田市及び貝塚市の道路交通騒音調査地点を図 4-2-1 に、道路交通騒音の測定結果を表 4-2-1 に示す。

岸和田市及び貝塚市の道路交通騒音測定結果は、幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準値（昼間 70dB、夜間 65dB）を国道 26 号など一部の路線で上回っている。

表 4-2-1 岸和田市及び貝塚市の道路交通騒音測定結果

| 図中 番号 | 路線名 | 調査場所 | 測定値(dB) | | 測定 年度 |
|----------|----------------|--------------|-----------|-----------|----------|
| | | | 昼間 | 夜間 | |
| 1 | 国道 26 号 | 岸和田市八阪町 1 丁目 | 74 | 69 | H30 |
| 2 | 国道 170 号(新) | 岸和田市内畠町 | 70 | 63 | |
| 3 | 府道大阪臨海線 | 岸和田市春木泉町 | 69 | 64 | |
| 4 | 府道岸和田牛滝山貝塚線(新) | 岸和田市三田町 | 75 | 70 | |
| 5 | 府道岸和田港塔原線 | 岸和田市野田町 2 丁目 | 68 | 61 | |
| 6 | 府道大阪和泉泉南線 | 岸和田市小松里町 | 68 | 63 | |
| 7 | 府道堺阪南線 | 岸和田市加守町 1 丁目 | 67 | 61 | |
| 8 | 府道岸和田牛滝山貝塚線 | 岸和田市大沢町 | 59 | 50 | |
| 9 | 府道春木岸和田線(新) | 岸和田市稻葉町 | 68 | 62 | |
| 10 | 阪和自動車道 | 岸和田市内畠町 | 63 | 56 | |
| 11 | 国道 26 号 | 貝塚市地蔵堂 | 72 | 65 | R1 |
| 12 | 国道 26 号 | 貝塚市石才(高架) | 56 | 51 | |
| 13 | 国道 170 号 | 貝塚市東山 | 70 | 66 | |
| 14 | 国道 170 号(新) | 貝塚市三ツ松(高架) | 67 | 62 | |
| 15 | 府道大阪臨海線 | 貝塚市澤 | 64 | 58 | |
| 16 | 府道大阪臨海線+阪神高速 | 貝塚市西町 | 57 | 53 | |
| 17 | 府道岸和田牛滝山貝塚線 | 貝塚市畠中 | 70 | 64 | |
| 18 | 府道岸和田牛滝山貝塚線 | 貝塚市木積(2 車線) | 61 | 51 | |
| 19 | 府道大阪和泉泉南線 | 貝塚市半田 | 66 | 61 | |

注) : 測定値の欄の太字は、幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準値（昼間 70dB、夜間 65dB）超過を示す。

出典:「平成 30 年度 環境白書」(2020 年 1 月、岸和田市)

「令和元年度道路騒音測定結果」(貝塚市)



図 4-2-1 岸和田市及び貝塚市の道路交通騒音調査地点

(3) 予測

ア 施設の稼働による影響

a 予測項目

施設の稼働による影響の予測では、施設稼働に伴う騒音レベルについて予測を行った。

b 予測地域

予測地域は計画地の周辺概ね 1km の範囲内とし、予測高さを地上 1.2m とした。予測地域を図 4-2-2 に示す。

c 予測時期

予測時期は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とした。

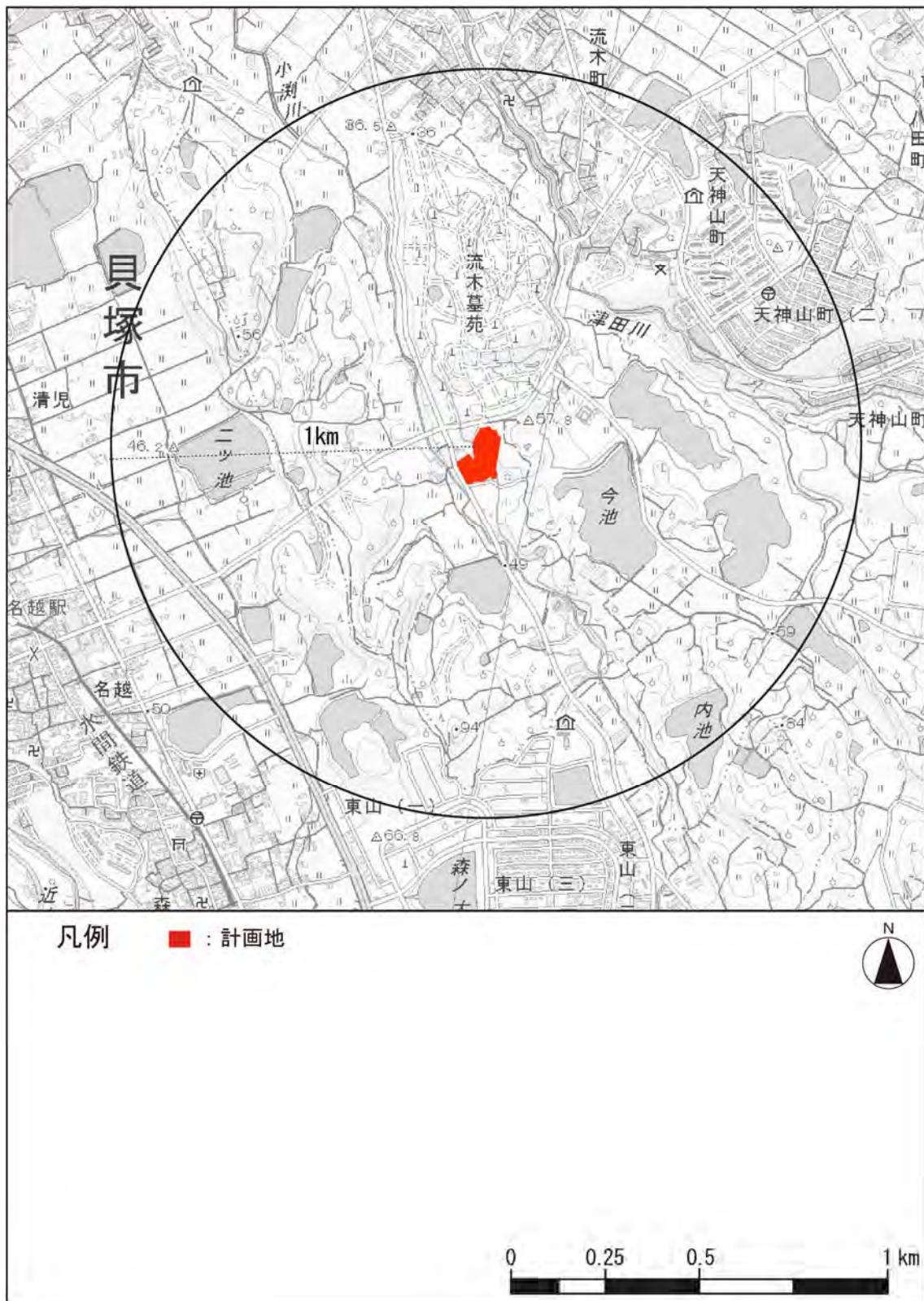


図 4-2-2 予測地域

d 予測方法

予測は、音の伝搬理論に基づく計算を行い、予測地点に到達する騒音レベルを求めた。

予測計算は、火葬炉設備等より発生した騒音が、建築物外壁面から放射されるものとして行った。

①外壁面からの放射パワーレベルの算出

建築物外壁面からの放射されるパワーレベルは、室内騒音レベルを設定し、壁面の透過損失を考慮して算出した。

$$Lwo = Lo + 10 \log S$$

$$Lo = Ls - TL - 6$$

Lwo : 外壁面全体の放射パワーレベル (dB)

S : 外壁面の面積 (m^2)

Lo : 外壁面単位面積当たりの放射パワーレベル (dB)

TL : 壁面による透過損失 (dB)

Ls : 室内騒音レベル (dB)

②外壁面からの伝搬計算

外壁面からの伝搬計算は、外壁面の中心に音源を設定し、点音源の距離減衰を計算し、予測地点の騒音レベルを求めた。

$$Lr = Lwo - 20 \log r - 8$$

Lr : 外壁面から r (m) 離れた予測地点における騒音レベル (dB)

e 予測条件

①建築物内部の騒音レベル

建築物内部の騒音は、類似施設事例を参考に室内騒音レベルを 80dB と設定した。

②建築物外壁面の設定

建築物の外壁面は、実際にはコンクリートの他、扉や窓といった部材で構成されるが、予測計算では建築物の外壁面を全て ALC パネル（透過損失 25dB）とした。

また、計算上の建築物は、車寄せを除いた幅 50m × 奥行き 31.5m × 高さ 15m の直方体とした。

f 予測結果

施設の稼働による騒音の予測結果を表 4-2-2、図 4-2-3 に示す。

予測の結果、施設の稼働による騒音は、敷地境界で 34～45dB と予測された。

表 4-2-2 施設の稼働による騒音の予測結果（敷地境界）

(dB)

| 予測地点 | | 予測結果 |
|------------------|--------|------|
| 新斎場施設計画地 敷地境界 | 北側 (N) | 39 |
| | 東側 (E) | 45 |
| | 南側 (S) | 34 |
| | 西側 (W) | 42 |





図 4-2-3 施設に伴う騒音レベルの等音分布図

イ 施設利用車両による影響

a 予測項目

施設利用車両による影響の予測では、施設利用車両の走行に伴う騒音レベルについて予測を行った。

b 予測地点

予測地点は、計画地へのアクセス道路であり、沿道に住宅等が分布する岸和田三ヶ山線の沿道 1 地点とし、予測高さを地上 1.2m とした。予測地点を図 4-2-4 に示す。

c 予測時期

予測時期は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とした。



図 4-2-4 予測地点

d 予測方法

予測は、日本音響学会提案の「ASJ RTN-Model 2018」に基づく伝搬計算を行い、予測地点の等価騒音レベルを求めた。

①ユニットパターンのエネルギー積分と等価騒音レベルの計算

自動車による等価騒音レベルは、計算したユニットパターンの時間積分値を求め、これに対象とする時間の交通量を乗じ、時間平均することによって求めた。

$$L_{Aeq,T} = 10 \log_{10} \left(10^{L_{AE}/10} \frac{N_T}{T} \right)$$

$$= L_{AE} + 10 \log_{10} \frac{N_T}{T}$$

$L_{Aeq,T}$: T (s) 時間の等価騒音レベル [dB]

L_{AE} : 単発騒音暴露レベル [dB]

N_T : T (s) 時間内の交通量 [台]

$$L_{AE} = 10 \log_{10} \left(\frac{1}{T_0} \sum_i 10^{L_{A,i}/10} \cdot \Delta t_i \right)$$

$L_{A,i}$: i 番目の音源位置から予測点に伝搬する騒音のA特性音圧レベル [dB]

②ユニットパターン計算の基本式

1台の自動車が道路上を単独で走行するときの予測点におけるユニットパターンは、次式を用いて、車線別、車種別に計算した。

$$L_{A,i} = L_{WA,i} - 8 - 20 \log_{10} r_i + \Delta L_{cor,i}$$

$L_{A,i}$: i 番目の音源位置から予測点に伝搬する騒音のA特性音圧レベル [dB]

$L_{WA,i}$: i 番目の音源位置における自動車走行騒音のA特性音響パワーレベル [dB]

r_i : i 番目の音源位置から予測点までの直達距離 [m]

$\Delta L_{cor,i}$: i 番目の音源位置から予測点に至る音の伝搬に影響を与える

各種の減衰に関する補正量 [dB]

$$\Delta L_{cor,i} = \Delta L_{dif,i} + \Delta L_{grnd,i} + \Delta L_{air,i}$$

$\Delta L_{dif,i}$: 回折に伴う減衰に関する補正量 [dB]

$\Delta L_{grnd,i}$: 地表面効果による減衰に関する補正量 [dB]

$\Delta L_{air,i}$: 空気の音響吸収による減衰に関する補正量 [dB]

e 予測条件

①道路条件

予測に用いた道路条件及び道路横断を表 4-2-3、図 4-2-5 に示す。

表 4-2-3 予測に用いた道路条件

| 路線名 | 道路構造 | 車道部幅員 | 道路勾配 | 舗装種別 |
|---------|------|-------|------|------|
| 岸和田三ヶ山線 | 平面 | 6.8m | 0% | 密粒舗装 |

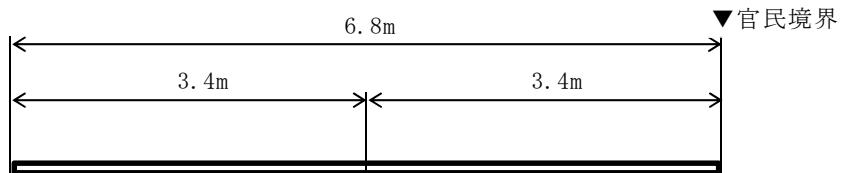


図 4-2-5 予測に用いた道路横断

②交通条件

予測に用いた時間交通量を表 4-2-4 に示す。

予測には、大気質の予測と同様に、施設利用車両の交通量と施設利用車両以外の交通量（現地調査結果）を用いた。

また、平均走行速度についても、大気質の予測と同様に規制速度である 40km を用いた。

表 4-2-4 予測に用いた交通量（昼間 6-22 時）

(台/時)

| 時刻 | 施設利用車両以外 | | 施設利用車両 | | 計 | |
|-------|----------|------|--------|------|------|------|
| | 小型車類 | 大型車類 | 小型車類 | 大型車類 | 小型車類 | 大型車類 |
| 6:00 | 155 | 6 | 0 | 0 | 155 | 6 |
| 7:00 | 255 | 6 | 0 | 0 | 255 | 6 |
| 8:00 | 392 | 2 | 0 | 0 | 392 | 2 |
| 9:00 | 647 | 2 | 7 | 1 | 654 | 3 |
| 10:00 | 749 | 3 | 5 | 1 | 754 | 4 |
| 11:00 | 684 | 7 | 10 | 2 | 694 | 9 |
| 12:00 | 576 | 4 | 10 | 2 | 586 | 6 |
| 13:00 | 544 | 5 | 15 | 3 | 559 | 8 |
| 14:00 | 483 | 7 | 15 | 3 | 498 | 10 |
| 15:00 | 509 | 8 | 8 | 2 | 517 | 10 |
| 16:00 | 443 | 5 | 10 | 2 | 453 | 7 |
| 17:00 | 395 | 1 | 5 | 1 | 400 | 2 |
| 18:00 | 320 | 2 | 5 | 1 | 325 | 3 |
| 19:00 | 214 | 2 | 0 | 0 | 214 | 2 |
| 20:00 | 164 | 2 | 0 | 0 | 164 | 2 |
| 21:00 | 138 | 0 | 0 | 0 | 138 | 0 |
| 合計 | 6513 | 56 | 90 | 18 | 6603 | 74 |

③音源の設定

予測計算の音源は、上下線中央の道路面に配置した。

また、音源のパワーレベルは、次式より設定した。ここで、排水性舗装等による補正は、舗装面が密粒舗装であることから考慮しない。縦断勾配による補正は、縦断勾配が0%であることから考慮しない。指向性に関する補正は、安全側の予測の観点から考慮しない。その他の要因に関する補正についても、定量的な知見が得られるには至っていないことから考慮しない。

$$L_{WA} = a + b \log_{10} V + C$$

V : 走行速度 [km/h]

a : 車種別に与えられる定数

b : 速度依存性を表す係数

C : 基準値に対する補正項

$$C = \Delta L_{surf} + \Delta L_{grad} + \Delta L_{dir} + \Delta L_{etc}$$

ΔL_{surf} : 排水性舗装等による騒音低減に関する補正量 [dB] (=0)

ΔL_{grad} : 道路の縦断勾配による走行騒音の変化に関する補正量 [dB] (=0)

ΔL_{dir} : 自動車走行騒音の指向性に関する補正量 [dB]

ΔL_{etc} : その他の要因に関する補正量 [dB]

表 4-2-5 パワーレベル式の定数 a 及び係数 b の値 (2車種分類)

| 車種分類 | 非定常速走行区間 | |
|------|----------|-----|
| | a | b |
| 小型車類 | 82.3 | 10 |
| 大型車類 | 88.8 | 10 |

④回折に伴う減衰に関する補正

回折に伴う補正量は、平面道路で遮音壁も設置されていないため考慮しない。

⑤地表面効果による減衰に関する補正

地表面効果による補正は、安全側の予測の観点から考慮しない。

⑥空気の音響吸収による減衰に関する補正

空気の音響吸収による補正量は、安全側の予測の観点から考慮しない。

f 予測結果

施設利用車両による騒音の予測結果を表 4-2-6、図 4-2-6 に示す。

予測の結果、施設利用車両が走行する昼間の等価騒音レベルは、官民境界で 71dB、施設利用車両による増分は 0dB と予測された。

表 4-2-6 施設利用車両による等価騒音レベルの予測結果（官民境界）

(dB)

| 予測地点 | 時間区分 | 施設利用車両以外 | 施設利用車両 | 合成値 | 施設利用車両による増分 |
|------|----------------|----------|--------|-----|-------------|
| 官民境界 | 昼間 (6-22 時) | 71 | 57 | 71 | 0 |

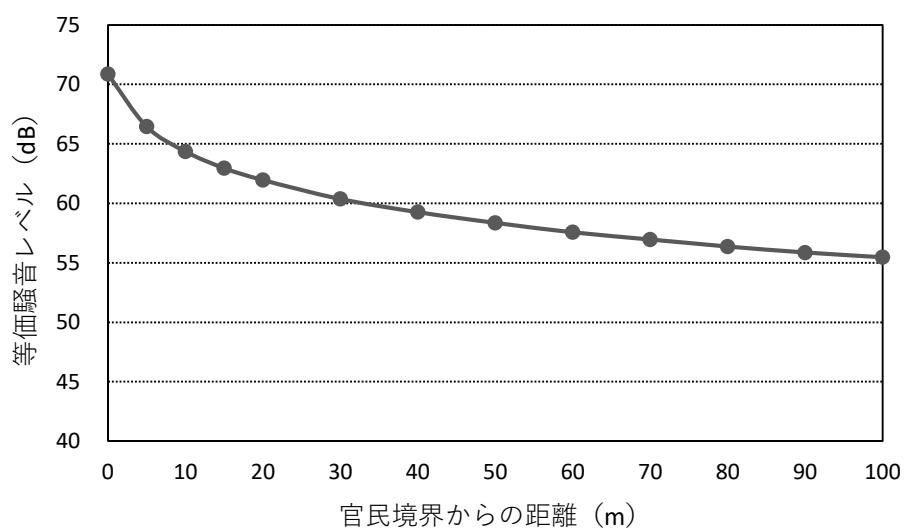


図 4-2-6 等価騒音レベルの距離減衰図

(4) 影響の分析

ア 施設の稼働による影響

a 影響の回避又は低減に係る分析

施設の稼働による騒音の影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。

<環境保全措置>

- 施設の稼働に伴う騒音に係る自主目標値を設定し、遵守する。
- 排気筒は、排気に伴う騒音の発生防止を考慮した構造とする。
- 各送風機類は、できるだけ低騒音、低振動タイプを使用する。また、外部への騒音・振動の伝達防止対策を行う。
- 施設の構造形式は、建築物内の各種振動・騒音の伝搬を抑えやすい鉄筋コンクリート造とする。

b 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析

生活環境保全上の目標を表 4-2-7 に示す。生活環境保全上の目標は、大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づく規制を参考に設定した自主目標値とした。

予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果を表 4-2-8 に示す。

評価の結果、施設の稼働による騒音は、敷地境界で 55dB 以下であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。

表 4-2-7 生活環境保全上の目標

| 項目 | 生活環境保全上の目標 |
|---------------|-------------------------|
| 施設の稼働に伴う騒音レベル | 敷地境界において 55 デシベル以下であること |

表 4-2-8 施設の稼働による騒音の評価結果

(dB)

| 予測地点 | 予測結果 | 環境保全目標 | 適合状況 | |
|------------------|------|--------|-------|---|
| 新斎場施設計画地 敷地境界 | 北側 | 39 | 55 以下 | ○ |
| | 東側 | 45 | | ○ |
| | 南側 | 34 | | ○ |
| | 西側 | 42 | | ○ |

イ 施設利用車両による影響

a 影響の回避又は低減に係る分析

施設利用車両による影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。

<環境保全措置>

- ・計画地へのアクセスは、3方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。

b 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析

生活環境保全上の目標を表4-2-9に示す。生活環境保全上の目標は、道路交通騒音の状況を著しく悪化させないこととし、騒音規制法に基づく自動車騒音の限度とした。

予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果を表4-2-10に示す。評価の結果、施設利用車両による増分は0dB、官民境界の騒音は75dB以下であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。

表4-2-9 生活環境保全上の目標

| 項目 | 生活環境保全上の目標 |
|---------------------|------------|
| 施設利用車両の走行に伴う等価騒音レベル | 75デシベル以下 |

※備考：「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度」

(H12.3.2 総理府令第15号)

表4-2-10 施設利用車両による騒音の評価結果

(dB)

| 予測地点 | 時間区分 | 施設利用車両以外 | 施設利用車両 | 合成値 | 施設利用車両による増分 | 環境保全目標 | 適合状況 |
|------|------|----------|--------|-----|-------------|--------|------|
| 官民境界 | 昼間 | 71 | 57 | 71 | 0 | 75以下 | ○ |

4-3 振動

(1) 調査対象地域

調査対象地域は、施設の稼働による振動の影響や、施設利用車両による振動の影響を受けるおそれがある地域とした。

(2) 現況把握

振動の現況把握は、既存資料調査により行った。

ア 既存資料調査

文献その他資料を用い、調査対象地域の振動の現況について既存資料調査を行ったが、測定結果などの情報は得られなかった。

(3) 予測

ア 施設の稼働による影響

a 予測項目

施設の稼働による影響の予測では、施設稼働に伴う振動レベルについて予測を行った。

b 予測地域

予測地域は計画地の周辺概ね 1km の範囲内とした。予測地域を図 4-3-1 に示す。

c 予測時期

予測時期は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とした。

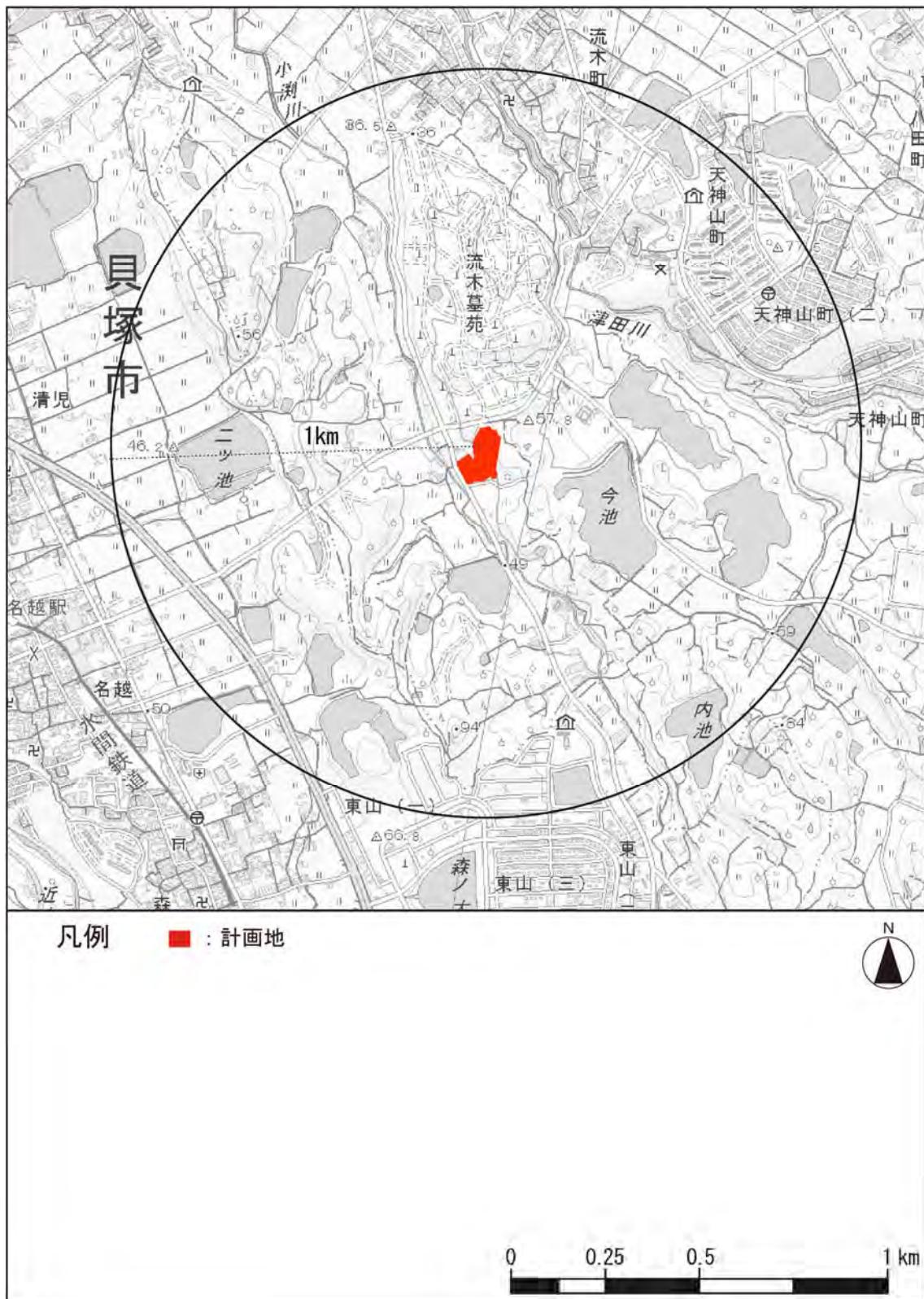


図 4-3-1 予測地域

d 予測方法

予測は、振動の伝搬理論に基づく計算を行い、予測地点に到達する振動レベルを求めた。

予測計算では、振動発生源は建築物の中心に位置するものとして行った。

$$Lr = Lro - 10 \log (r / ro) - 8.68 \alpha (r - ro)$$

Lr : 振動発生源から r (m) 離れた予測地点における振動レベル (dB)

Lro : 振動発生源から ro (m) 離れた基準点の振動レベル (dB)

r : 振動発生源から予測地点までの距離 (m)

ro : 振動発生源から基準点までの距離 (=5m)

α : 地盤の内部減衰係数 (=0.01)

e 予測条件

①発生する基準点振動レベル

発生する振動は、類似施設事例を参考に基準点振動レベルを 60dB と設定した。

②発生源の位置の設定

発生源は、車寄せを除いた幅 50m × 奥行き 31.5m の建築物の対角線の交点に配置した。

f 予測結果

施設の稼働に伴う振動レベルの予測結果を表 4-3-1、図 4-3-2 に示す。

予測の結果、施設の稼働による振動は、敷地境界で 40~49dB と予測された。

表 4-3-1 施設の稼働による振動の予測結果（敷地境界）

(dB)

| 予測地点 | 予測結果 |
|------------------|--------|
| 新斎場施設計画地 敷地境界 | 北側 (N) |
| | 東側 (E) |
| | 南側 (S) |
| | 西側 (W) |





図 4-3-2 施設に伴う振動レベルの等振動分布図

イ 施設利用車両による影響

a 予測項目

施設利用車両による影響の予測では、施設利用車両の走行に伴う振動レベルについて予測を行った。

b 予測地点

予測地点は、計画地へのアクセス道路であり、沿道に住宅等が分布する岸和田三ヶ山線の沿道 1 地点とした。予測地点を図 4-3-3 に示す。

c 予測時期

予測時期は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とした。

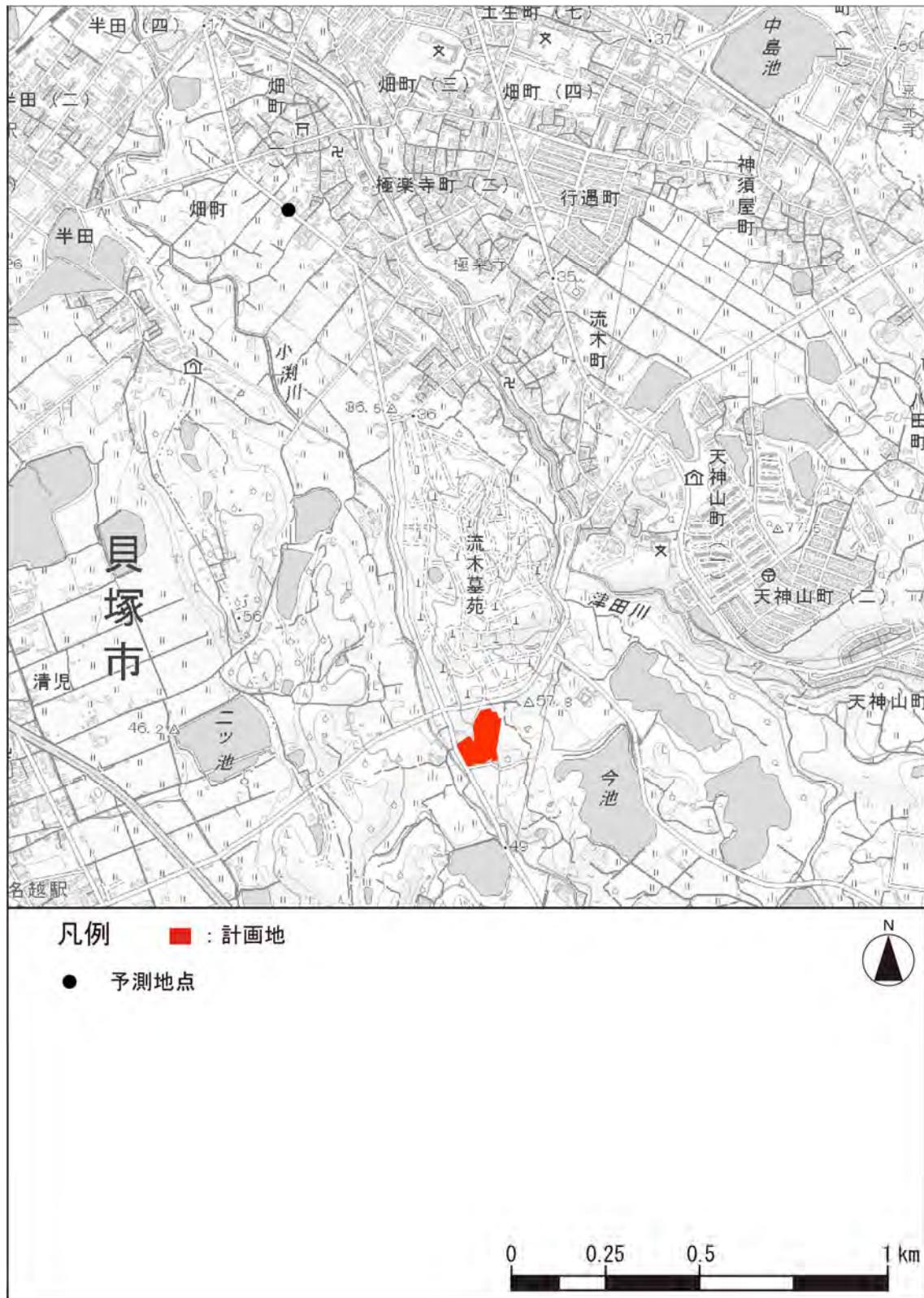


図 4-3-3 予測地点

d 予測方法

予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所 独立行政法人土木研究所）に示される「振動レベルの八十パーセントレンジの上端値を予測するための式」に基づく伝搬計算を行い、予測地点の振動レベルを求めた。

$$L_{10} = L_{10}^* - \alpha_1$$

$$L_{10}^* = a \cdot \log_{10} (\log_{10} Q^*) + b \cdot \log_{10} V + c \cdot \log_{10} M + d + \alpha_o + \alpha_f + \alpha_s$$

ここで、

L_{10} : 振動レベルの 80% レンジの上端値の予測値 (dB)

L_{10}^* : 基準点における振動レベルの 80% レンジの上端値の予測値 (dB)

Q^* : 500 秒間の 1 車線当たり等価交通量 (台/500秒/車線)

$$= \frac{500}{3,600} \times \frac{1}{M} \times (Q_1 + KQ_2)$$

Q_1 : 小型車時間交通量 (台/時)

Q_2 : 大型車時間交通量 (台/時)

K : 大型車の小型車への換算係数

V : 平均走行速度 (km/時)

M : 上下車線合計の車線数

α_o : 路面の平坦性等による補正值 (dB)

α_f : 地盤卓越振動数による補正值 (dB)

α_s : 道路構造による補正值 (dB)

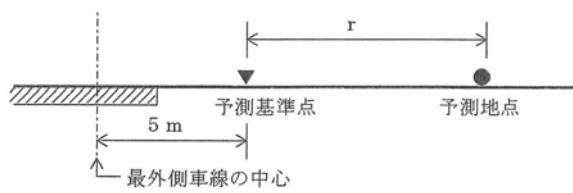
α_l : 距離減衰値 (dB)

a, b, c, d : 定数

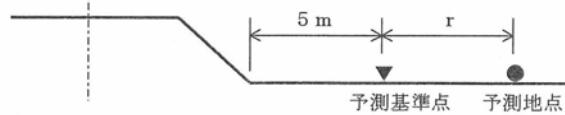
表 4-3-2 予測式の定数及び補正值等

| 道路構造 | K | a | b | c | d | α_a | α_f | α_s | $\alpha_1 = \beta \log(r/5+1)/\log 2$ r :基準点から予測地点までの距離(m) |
|-------------------------|-----------------------------|-----|-----|-----|----------------------------------|--|--|------------|---|
| 平面道路 高架道路に併設された場合を除く | | | | | | アスファルト舗装では $8.2 \log_{10} \sigma$ コンクリート舗装では $19.4 \log_{10} \sigma$ $\sigma:3m^{\pm 0.7}\%$ | $f \geq 8 \text{ Hz}$ のとき $-17.3 \log_{10} f$ $f < 8 \text{ Hz}$ のとき $-9.2 \log_{10} f - 7.3$ f :地盤卓越振動数(Hz) | 0 | β : 粘土地盤では $0.068L_{10}^{*} - 2.0$ β : 砂地盤では $0.130L_{10}^{*} - 3.9$ |
| 盛土道路 | | | | 3.5 | 27.3 | | | | $-1.4H - 0.7$ H :盛土高さ(m) |
| 切土道路 | 100 < $V \leq 140$ km/h のとき | 14 | | | | | | | $\beta : 0.081L_{10}^{*} - 2.2$ |
| 掘削道路 | | | 47 | 12 | | | | | $-0.7H - 3.5$ H :削削深さ(m) |
| 高架道路 | $V \leq 100$ km/h のとき | 13 | | 7.9 | 1本橋脚では 7.5 2本以上橋脚では 8.1 | 1本橋脚では $1.9 \log_{10} H_p$ H_p :伸縮縫手部より ± 5 m範囲内の最大高低差(mm) | $f \geq 8 \text{ Hz}$ のとき $-6.3 \log_{10} f$ $f < 8 \text{ Hz}$ のとき -5.7 | 0 | $\beta : 0.187L_{10}^{*} - 5.8$ |
| 高架道路に併設された平面道路 | | | | | 3.5 | アスファルト舗装では $8.2 \log_{10} \sigma$ コンクリート舗装では $19.4 \log_{10} \sigma$ | $f \geq 8 \text{ Hz}$ のとき $-17.3 \log_{10} f$ $f < 8 \text{ Hz}$ のとき $-9.2 \log_{10} f - 7.3$ | | $\beta : 0.035L_{10}^{*} - 0.5$ |

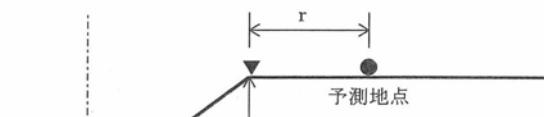
1) 平面道路：
最外側車線中心より 5 m 地点



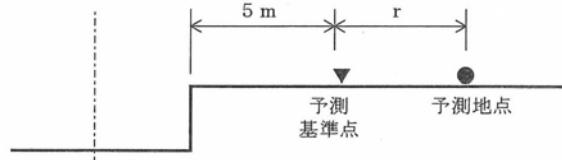
2) 盛土道路：
法尻より 5 m



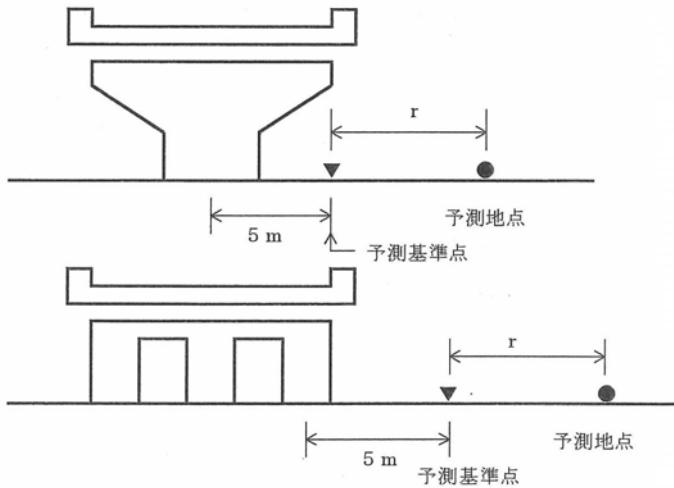
3) 切土道路：
法肩地点



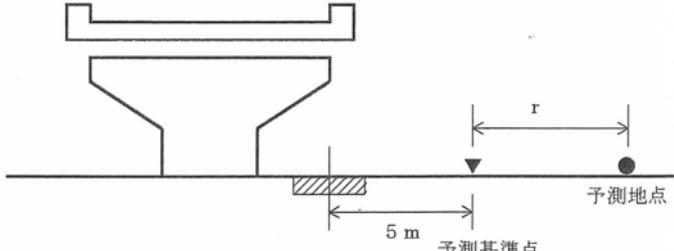
4) 堀割道路：
法肩より 5 m 地点



5) 高架道路：
予測側橋脚の中心より 5 m 地点



6) 高架道路（平面併設）：
併設する平面道路の最外側車線中心
より 5 m 地点



r : 予測基準点から予測地点までの距離

図 4-3-4 予測基準点の位置

e 予測条件

①道路条件

予測に用いた道路条件及び道路横断を表 4-3-3、図 4-3-5 に示す。

表 4-3-3 予測に用いた道路条件

| 路線名 | 道路構造 | 車道部幅員 | 舗装種別 | 地盤種別 |
|---------|------|-------|----------|------|
| 岸和田三ヶ山線 | 平面 | 6.8m | アスファルト舗装 | 砂地盤 |

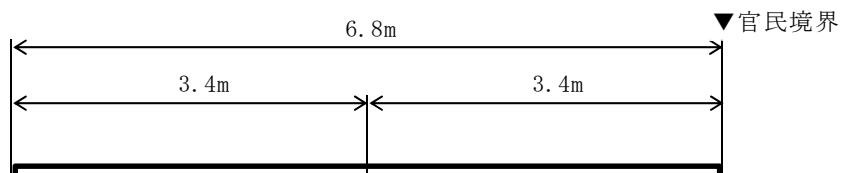


図 4-3-5 予測に用いた道路横断

②交通条件

予測に用いた時間交通量を表 4-3-4 に示す。

予測には、大気質の予測と同様に、施設利用車両の交通量と施設利用車両以外の交通量（現地調査結果）を用いた

また、平均走行速度についても、大気質の予測と同様に規制速度である 40km を用いた。

表 4-3-4 予測に用いた交通量（昼間 6-21 時）

| 時刻 | 施設利用車両以外 | | 施設利用車両 | | 計 | | (台/時) |
|-------|----------|------|--------|------|------|------|-------|
| | 小型車類 | 大型車類 | 小型車類 | 大型車類 | 小型車類 | 大型車類 | |
| 6:00 | 155 | 6 | 0 | 0 | 155 | 6 | |
| 7:00 | 255 | 6 | 0 | 0 | 255 | 6 | |
| 8:00 | 392 | 2 | 0 | 0 | 392 | 2 | |
| 9:00 | 647 | 2 | 7 | 1 | 654 | 3 | |
| 10:00 | 749 | 3 | 5 | 1 | 754 | 4 | |
| 11:00 | 684 | 7 | 10 | 2 | 694 | 9 | |
| 12:00 | 576 | 4 | 10 | 2 | 586 | 6 | |
| 13:00 | 544 | 5 | 15 | 3 | 559 | 8 | |
| 14:00 | 483 | 7 | 15 | 3 | 498 | 10 | |
| 15:00 | 509 | 8 | 8 | 2 | 517 | 10 | |
| 16:00 | 443 | 5 | 10 | 2 | 453 | 7 | |
| 17:00 | 395 | 1 | 5 | 1 | 400 | 2 | |
| 18:00 | 320 | 2 | 5 | 1 | 325 | 3 | |
| 19:00 | 214 | 2 | 0 | 0 | 214 | 2 | |
| 20:00 | 164 | 2 | 0 | 0 | 164 | 2 | |
| 合計 | 6375 | 56 | 90 | 18 | 6465 | 74 | |

③路面の平坦性

路面の平坦性のパラメータには、維持修繕要否判断の目標値を参考に、
3m プロフィル・メータによる路面の凹凸の標準偏差 5.0mm を用いた。

表 4-3-5 維持修繕要否判断の目標値（道路維持修繕要綱）

| 道路の種類 項目 | 自動車専用道路 | 交通量の多い 一般道路 | 交通量の少ない 一般道路 |
|-----------------|--|--------------------------------------|-----------------|
| 縦断方向の凹凸 (mm) | 8 m プロフィル 90 (PrI) 3 m プロフィル 3.5 (σ) | 3 m プロフィル 4.0~5.0 (σ) | _____ |
| 段差 (mm) | 10 | 15~20 | 20~30 |

*段差は伸縮装置付近に生じるものを見積りとしている。

④地盤卓越振動数

地盤卓越振動数は、安全側の予測の観点から 1Hz とした。

f 予測結果

施設利用車両による振動の予測結果を表 4-3-6、図 4-3-6 に示す。

予測の結果、施設利用車両が走行する昼間の振動レベルの 80% レンジの上端値は、11 時台が最大となり、官民境界で 60dB、施設利用車両による増分は 0dB と予測された。

表 4-3-6 施設利用車両による振動レベル (L_{10}) の予測結果（官民境界）

(dB)

| 予測地点 | 時間区分 | 施設利用車両以外 | 施設利用車両 | 合成値 | 施設利用車両による増分 |
|------|---------------|----------|--------|-----|-------------|
| 官民境界 | 昼間 (11 時台) | 60 | 48 | 60 | 0 |

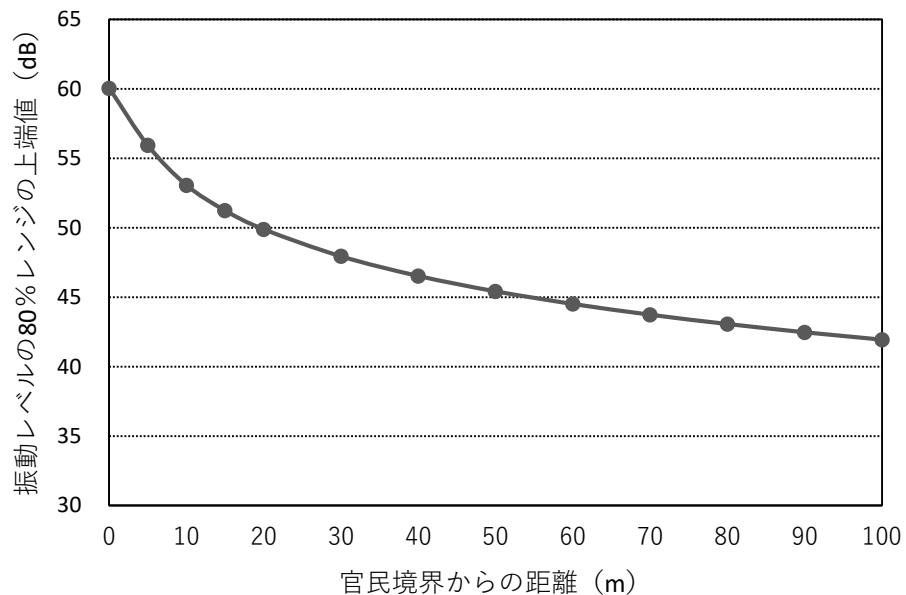


図 4-3-6 振動レベルの距離減衰図

(4) 影響の分析

ア 施設の稼働による影響

a 影響の回避又は低減に係る分析

施設の稼働による振動の影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。

<環境保全措置>

- 施設の稼働に伴う振動に係る自主目標値を設定し、遵守する。
- 各送風機類は、できるだけ低騒音、低振動タイプを使用する。また、外部への騒音・振動の伝達防止対策を行う。
- 施設の構造形式は、建築物内の各種振動・騒音の伝搬を抑えやすい鉄筋コンクリート造とする。

b 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析

生活環境保全上の目標を表4-3-7に示す。生活環境保全上の目標は、大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づく規制を参考に設定した自主目標値とした。

予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果を表4-3-8に示す。

評価の結果、施設の稼働による振動は、敷地境界で60dB以下であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。

表4-3-7 生活環境保全上の目標

| 項目 | 生活環境保全上の目標 |
|---------------|-----------------------|
| 施設の稼働に伴う振動レベル | 敷地境界において60デシベル以下であること |

表4-3-8 施設の稼働による振動の評価結果

(dB)

| 予測地点 | | 予測結果 | 環境保全目標 | 適合状況 |
|------------------|----|------|--------|------|
| 新斎場施設計画地 敷地境界 | 北側 | 45 | 60以下 | ○ |
| | 東側 | 49 | | ○ |
| | 南側 | 40 | | ○ |
| | 西側 | 47 | | ○ |

イ 施設利用車両による影響

a 影響の回避又は低減に係る分析

施設利用車両による影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。

<環境保全措置>

- ・計画地へのアクセスは、3方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。

b 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析

生活環境保全上の目標を表4-3-9に示す。生活環境保全上の目標は、道路交通振動の状況を著しく悪化させないこととし、振動規制法に基づく道路交通振動の限度とした。

予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果を表4-3-10に示す。評価の結果、予測結果は生活環境保全上の目標との整合が図られている。

表4-3-9 生活環境保全上の目標

| 項目 | 生活環境保全上の目標 |
|--------------------------------|------------|
| 施設利用車両の走行に伴う振動レベル (L_{10}) | 65デシベル以下 |

※備考：「振動規制法施行規則」(S51.11.10 総理府令第58号)別表第2

表4-3-10 施設利用車両による振動の評価結果

(dB)

| 予測地点 | 時間区分 | 施設利用車両以外 | 施設利用車両 | 合成値 | 施設利用車両による増分 | 環境保全目標 | 適合状況 |
|------|------|----------|--------|-----|-------------|--------|------|
| 官民境界 | 昼間 | 60 | 48 | 60 | 0 | 65以下 | ○ |

4-4 悪臭

(1) 調査対象地域

調査対象地域は、火葬炉からの排ガスに伴う悪臭による影響や、施設からの悪臭の漏洩による影響を受けるおそれがある地域とした。

(2) 現況把握

悪臭の現況把握は、既存資料調査及び現地調査により行った。

ア 既存資料調査

文献その他資料を用い、調査対象地域の悪臭の現況について既存資料調査を行ったが、測定結果などの情報は得られなかった。

イ 現地調査

a 調査項目

現地調査は、影響予測の基礎資料として、臭気指数の測定を行った。

b 調査地点

調査地点として、本施設敷地内の1地点を設定した。調査地点を図4-4-1に示す。

c 調査時期

調査は、斎場施設の稼働率が高い時期を勘案し、以下の日程で実施した。

試料採取は、現斎場施設（火葬炉）が稼働している時間帯に行った。

- ・令和2年12月10日（木）

d 調査方法

悪臭の調査方法を表4-4-1に示す。

調査は、採取した試料を用いて「臭気指数及び臭気排出強度の算定方法」に定める方法により臭気指数を求めた。

表4-4-1 調査方法

| 調査項目 | 調査方法 |
|----------------|---|
| 臭気指数 (臭気濃度) | 「臭気指数及び臭気排出強度の算定方法」(平成7年9月13日 環境庁告示第63号)に定める方法 (直接捕集、三点比較式臭袋法) |

e 調査結果

調査の結果、火葬炉稼働中の施設敷地内の臭気指数は10未満であった。

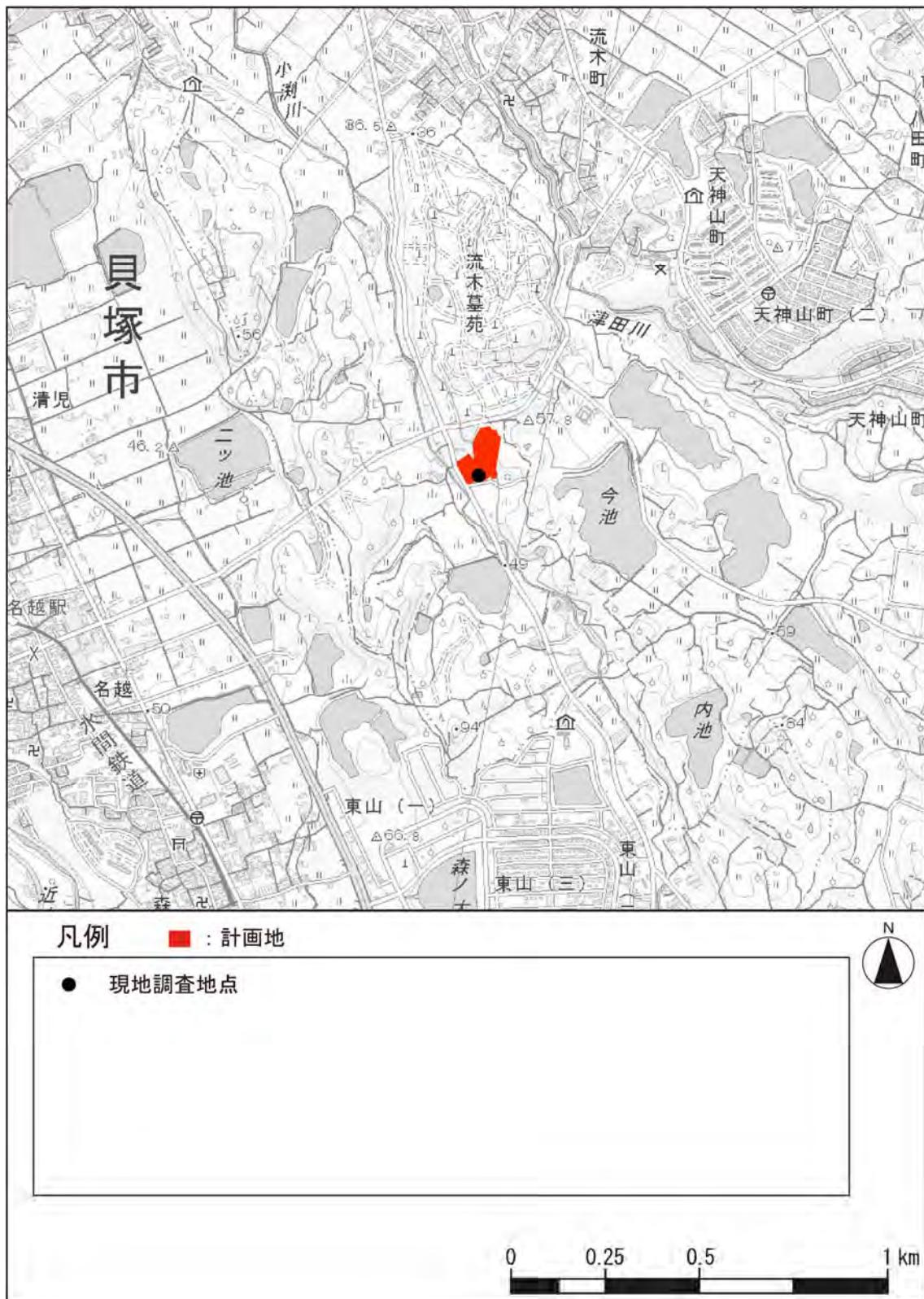


図 4-4-1 悪臭調査地点

(3) 予測

ア 火葬炉からの排ガスによる影響

a 予測項目

火葬炉からの排ガスによる影響の予測では、臭気指数を対象に短期平均濃度の予測を行った。

b 予測地域

予測地域は計画地の周辺概ね 1km の範囲内とし、予測高さを地上 1.5m とした。予測地域を図 4-4-2 に示す。

c 予測時期

予測時期は、影響が最大となる気象条件とした。

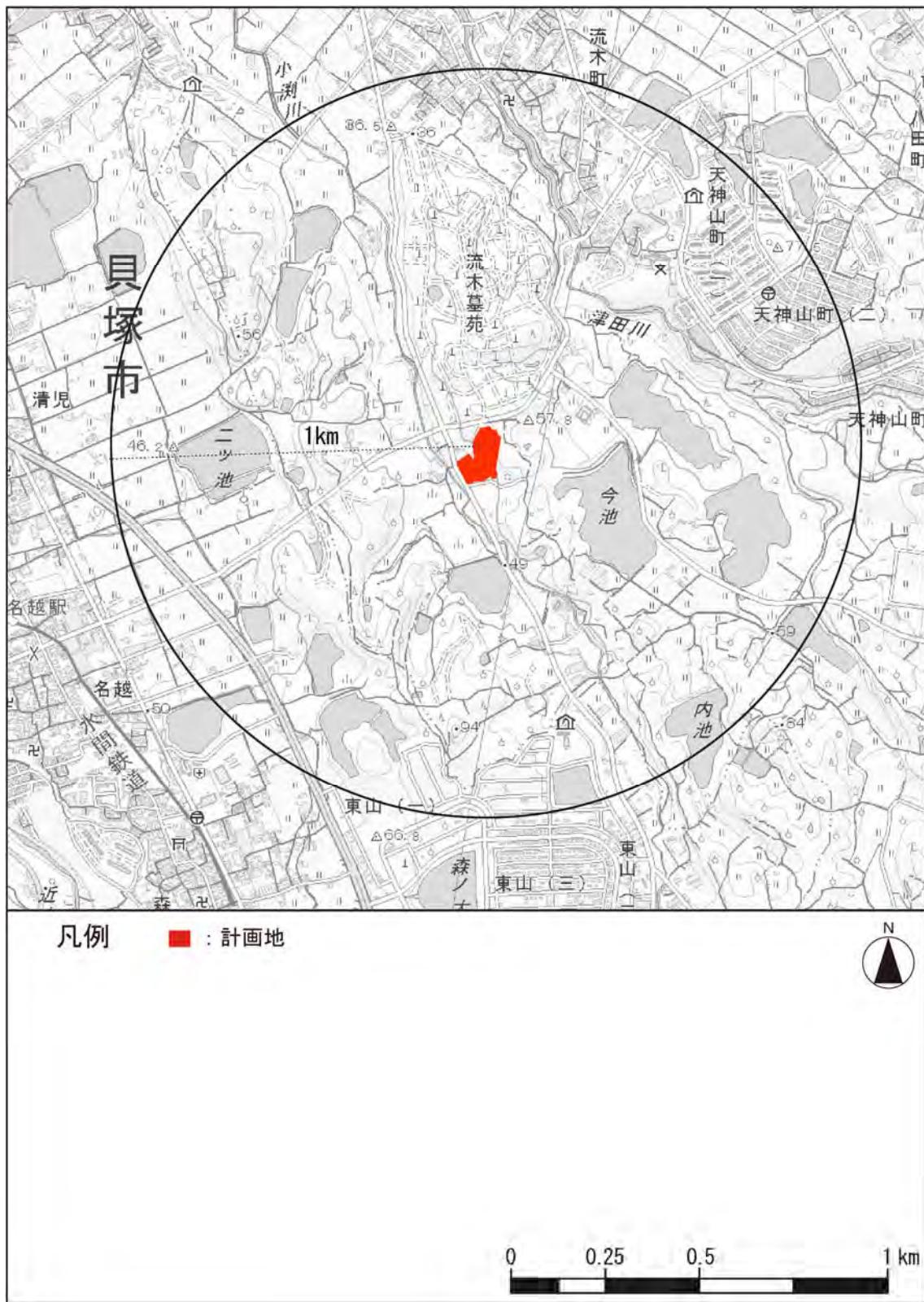


図 4-4-2 予測範囲

d 予測方法

予測は、大気質の短期平均濃度の予測と同様に、ブルーム式を用いて拡散計算を行い、風下主軸方向における濃度を求めた。

$$C(x,y,z) = \frac{Q_p}{2\pi\sigma_y\sigma_z u} \cdot \exp\left(-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}\right) \cdot \left(\exp\left(-\frac{(z - He)^2}{2\sigma_z^2}\right) + \exp\left(-\frac{(z + He)^2}{2\sigma_z^2}\right) \right)$$

$C(x,y,z)$ ：計算点 $C(x,y,z)$ の濃度 (ppm)

R : 点煙源と計算点の水平距離 (m) ($R = \sqrt{X^2 + y^2}$)

x, y : 計算点のx, y座標 (m)

z : 計算点のz座標 (m)

Q_p : 点煙源強度 ($m^3 N/s$)

u : 風速 (m/s)

He : 有効煙突高 (m)

σ_y : 水平 (y) 方向の拡散パラメータ (m)

σ_z : 鉛直 (z) 方向の拡散パラメータ (m)

なお、水平方向の拡散パラメータ (σ_y) には、パスカル・ギフォード図の近似関数式を用いるが、パスカル・ギフォード図の σ_y が 3 分間値であるのに対し、臭気の知覚時間は 30 秒程度といわれているため、次式により人間の臭気知覚時間に対応した値に修正した。

$$\sigma_{y1}/\sigma_{y2} = (T1/T2)^p$$

σ_{y1} : 時間 T1 における臭気の水平方向の拡散幅

σ_{y2} : 時間 T2 における臭気の水平方向の拡散幅

P : 時間修正係数 (= 0.7)

表 4-4-2 水平方向の拡散パラメータ (σ_{y_p})

$$\sigma_{y_p}(X) = \gamma_y \cdot X^{\alpha_y}$$

| 安定度 | α_y | γ_y | 風下距離 x (m) |
|-----|------------|------------|------------|
| A | 0.901 | 0.426 | 0～ 1000 |
| | 0.851 | 0.602 | 1000～ |
| B | 0.914 | 0.282 | 0～ 1000 |
| | 0.865 | 0.396 | 1000～ |
| C | 0.924 | 0.1772 | 0～ 1000 |
| | 0.885 | 0.232 | 1000～ |
| D | 0.929 | 0.1107 | 0～ 1000 |
| | 0.889 | 0.1467 | 1000～ |
| E | 0.921 | 0.0864 | 0～ 1000 |
| | 0.897 | 0.1019 | 1000～ |
| F | 0.929 | 0.0554 | 0～ 1000 |
| | 0.889 | 0.0733 | 1000～ |
| G | 0.921 | 0.0380 | 0～ 1000 |
| | 0.886 | 0.0452 | 1000～ |

表 4-4-3 鉛直方向の拡散パラメータ (σ_z)

$$\sigma_z(X) = \gamma_z \cdot X^{\alpha_z}$$

| 安定度 | α_z | γ_z | 風下距離 X (m) |
|-----|------------|------------|-------------|
| A | 1.122 | 0.0800 | 0～ 300 |
| | 1.514 | 0.00855 | 300～ 500 |
| | 2.109 | 0.000212 | 500～ |
| B | 0.964 | 0.1272 | 0～ 500 |
| | 1.094 | 0.0570 | 500～ |
| C | 0.918 | 0.1068 | 0～ |
| D | 0.826 | 1.1046 | 0～ 1000 |
| | 0.632 | 0.400 | 1000～ 10000 |
| | 0.555 | 0.811 | 10000～ |
| E | 0.788 | 0.0928 | 0～ 1000 |
| | 0.565 | 0.433 | 1000～ 10000 |
| | 0.415 | 1.732 | 10000～ |
| F | 0.784 | 0.0621 | 0～ 1000 |
| | 0.526 | 0.370 | 1000～ 10000 |
| | 0.323 | 2.41 | 10000～ |
| G | 0.794 | 0.0373 | 0～ 1000 |
| | 0.637 | 0.1105 | 1000～ 2000 |
| | 0.431 | 0.529 | 2000～ 10000 |
| | 0.222 | 3.62 | 10000～ |

e 予測条件

①煙源条件

予測に用いた煙源条件を表 4-4-4 に示す。

煙源条件のうち、諸元や排ガス量は大気質の予測と同様とし、排出される臭気濃度は、類似施設事例を参考に煙突 1 本あたり 500 と設定した。

表 4-4-4 予測に用いた煙源条件

| 項目 | 条件 |
|--------|--------------------------|
| 稼働火葬炉数 | 6 基（最大同時稼働炉数） |
| 煙突高 | 15m |
| 煙突口径 | 1.0m |
| 湿り排ガス量 | 10,500Nm ³ /h |
| 乾き排ガス量 | 10,000Nm ³ /h |
| 排ガス温度 | 200°C |
| 臭気濃度 | 500 |

※備考 1. 排ガス量、臭気指数の値は、煙突 1 本あたりの値を示す。
2. 煙突口径、排ガス量、排ガス温度の値は、類似施設事例を参考とした。

②気象条件

気象条件も大気質の短期平均濃度の予測と同様とし、貝塚市消防署局の 2018 年度の風向・風速測定結果と、同年度の大坂管区気象台の日射量、雲量の測定結果を用いて行った火葬炉稼働時間帯の安定度別・風速階級別の集計結果より、有風時（風速 1m/s 以上）に出現頻度の高い風速階級と大気安定度の組合せについて行うものとした。

f 予測結果

基準排出量を与えた場合の各予測ケースの最大濃度出現状況を表 4-4-5 に、最大となるケースで煙源条件を考慮して求めた臭気指数の予測結果を表 4-4-6 に示す。

予測の結果、最大濃度が出現するのは「大気安定度 A、風速 1.0m/s」のケースであり、煙源条件を考慮した臭気指数は最大で 10 未満と予測された。

表 4-4-5 各予測ケースの最大濃度出現状況（基準排出量）

| | 安定度 風速 | A | B | C | D |
|-------------------------------|-----------|---------------|--------|--------|--------|
| 出現頻度の高い風速 階級と大気安定度の 組合せ | 1.0m/s | <u>0.1184</u> | 0.1013 | | 0.0568 |
| | | 380 | 620 | | 2,490 |
| | 2.0m/s | | 0.1084 | 0.1033 | 0.0754 |
| | | | 410 | 650 | 1,310 |
| | 3.0m/s | | 0.1136 | 0.1097 | 0.0874 |
| | | | 320 | 510 | 990 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

備考) 表中の上段は基準排出量を与えた際の最大濃度、下段はその出現風下距離 (m) を示す。

表 4-4-6 火葬炉からの排ガスによる臭気指数の予測結果（最大値）

| 項目 | 予測結果（最大値） | 備考 |
|------|-----------|------------------------------|
| 臭気指数 | 10 未満 | 臭気指数 = $10 \log_{10}$ (臭気濃度) |

イ 施設からの悪臭の漏洩による影響

a 予測項目

施設からの悪臭の漏洩による影響の予測では、臭気指数について定性的な予測を行った。

b 予測地域

予測地域は計画地及びその周辺とした。

c 予測時期

予測時期は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とした。

d 予測方法

予測は、類似事例や悪臭防止対策の内容を勘案して定性的に予測した。

e 予測条件

臭いに関して基本計画では、新斎場施設の整備の立案にあたり、機能と設備に最新の技術を取り入れ、無煙、無臭化を図ることとしている。

f 予測結果

施設からの悪臭の漏洩の影響については、現施設稼働中に敷地内で測定した臭気指数が 10 未満であること、また、新施設においては以下に示す環境保全措置を講じる計画となっていることから、敷地境界での臭気指数は 10 未満になるものと予測された。

<環境保全措置>

- ・ 敷地境界の臭気指数に係る自主目標値を設定し、遵守する。
- ・ 火葬台車は臭い及び汚汁の浸透を防止する。
- ・ 特に告別室兼収骨室、エントランスホール、靈安室、炉室等は、焼香及び火葬に係る臭気等に配慮する。

(4) 影響の分析

ア 火葬炉からの排ガスによる影響

a 影響の回避又は低減に係る分析

火葬炉からの排ガスによる影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。

<環境保全措置>

- ・排気筒出口の臭気指数に係る自主目標値を設定し、遵守する。
- ・敷地境界の臭気指数に係る自主目標値を設定し、遵守する。
- ・主燃焼室は、室内に燃焼空気を供給して不完全燃焼・燃え残りの生じない構造とする。
- ・非ガス中の微粒子のダスト・飛灰を除去するため、高効率な集じん装置を設置する。
- ・特に告別室兼収骨室、エントランスホール、靈安室、炉室等は、焼香及び火葬に係る臭気等に配慮する。

b 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析

生活環境保全上の目標を表 4-4-7 に示す。生活環境保全上の目標は、悪臭防止法に基づく敷地境界における臭気指数による規制基準を下回ることとした。

予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果を表 4-4-8 に示す。

評価の結果、火葬炉からの排ガスによる臭気指数は、生活環境保全上の目標との整合が図られている。

表 4-4-7 生活環境保全上の目標

| 項目 | 生活環境保全上の目標 |
|------|---------------------|
| 臭気指数 | 敷地境界において 10 未満であること |

※備考：岸和田市では H20. 10. 1 より臭気指数規制が施行された。

表 4-4-8 火葬炉からの排ガスによる臭気指数の評価結果

| 項目 | 予測結果 | 環境保全目標 | 適合状況 |
|------|-------|--------|------|
| 臭気指数 | 10 未満 | 10 未満 | ○ |

イ 施設からの悪臭の漏洩による影響

a 影響の回避又は低減に係る分析

施設からの悪臭の漏洩による影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。

<環境保全措置>

- ・敷地境界の臭気指数に係る自主目標値を設定し、遵守する。
- ・火葬台車は臭い及び汚汁の浸透を防止する。
- ・特に告別室兼収骨室、エントランスホール、靈安室、炉室等は、焼香及び火葬に係る臭気等に配慮する。

b 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析

生活環境保全上の目標を表 4-4-9 に示す。生活環境保全上の目標は、火葬炉からの排ガスによる影響と同様に、悪臭防止法に基づく敷地境界における臭気指数による規制基準を下回ることとした。

予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果を表 4-4-10 に示す。

評価の結果、施設からの漏洩による臭気指数は、生活環境保全上の目標との整合が図られている。

表 4-4-9 生活環境保全上の目標

| 項目 | 生活環境保全上の目標 |
|------|---------------------|
| 臭気指数 | 敷地境界において 10 未満であること |

※備考：岸和田市では H20. 10. 1 より臭気指数規制が施行された。

表 4-4-10 施設からの漏洩による臭気指数の評価結果

| 項目 | 予測結果 | 環境保全目標 | 適合状況 |
|------|-------|--------|------|
| 臭気指数 | 10 未満 | 10 未満 | ○ |

4-5 交通量

(1) 調査対象地域

調査対象地域は、施設の稼働に伴う自動車交通量の発生による交通への影響のおそれがある地域とした。

(2) 現況把握

交通量の現況把握は、既存資料調査及び現地調査により行った。

ア 既存資料調査

既存資料調査は、岸和田市及び貝塚市の交通量の状況について整理した。

計画地へのアクセス道路である岸和田三ヶ山線、名越千石莊線・包近流木線では調査が行われていないが、各々が接続する大阪和泉泉南線、岸和田牛滝山貝塚線の平日 12 時間交通量はそれぞれ 6,086 台、13,269 台であった。（「第 3 章 3-1 力 交通量」参照）

イ 現地調査

a 調査項目

現地調査は、影響予測の基礎資料として、方向別交通量調査、渋滞長調査を行った。

b 調査地点

調査地点として、岸和田三ヶ山線の 3 地点を設定した。

各調査地点の調査内容を表 4-5-1 に、調査地点を図 4-5-1 に示す。

表 4-5-1 各調査地点の調査内容

| 図中番号 | 調査地点 | 調査内容 |
|------|------|--|
| 1 | 交差点① | 方向別交通量調査及び渋滞長調査（12 時間調査：7-19h） ※南側断面（斎場方向）のみ 24 時間交通量調査 |
| 2 | 交差点② | 方向別交通量調査（12 時間調査：7-19h） |
| 3 | 斎場入口 | 現斎場への進入車両調査（12 時間調査：7-19h） |

c 調査時期

調査は、計画地周辺へ墓参に訪れる交通量が多い時期を勘案し、秋の大型連休中に以下の日程で実施した。

- 令和 2 年 9 月 20 日（日）7:00 ~ 21 日（月・祝日）7:00

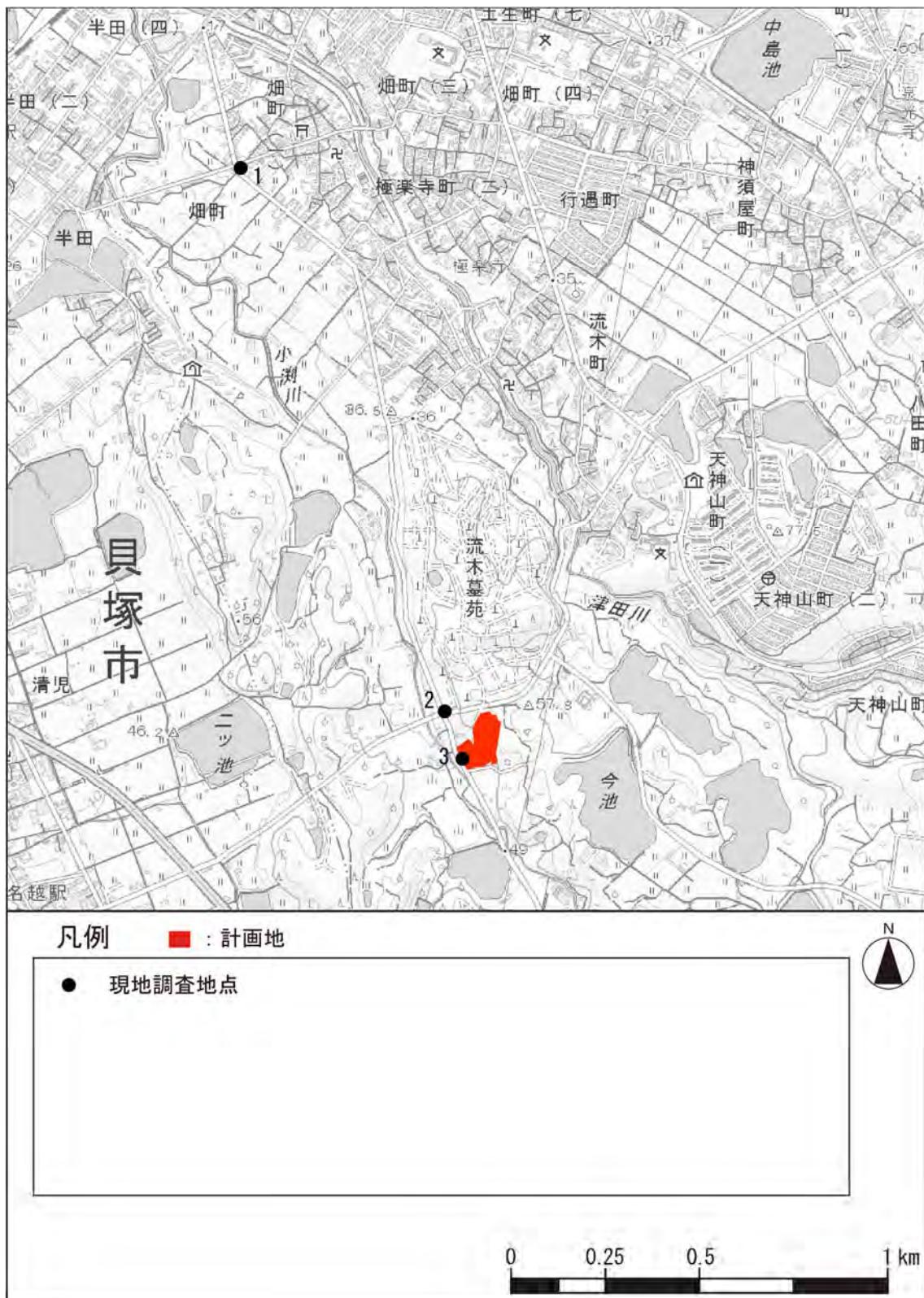


図 4-5-1 交通量及び渋滞長調査地点

d 調査方法

交通量の調査方法を表 4-5-2 及び表 4-5-3 及びに示す。

交通量は、方向別、車種別（大型車、小型車、二輪車）に、通過台数を目視で確認しカウンターにより計測した。

また、渋滞長及び滞留長は、交差点で 10 分間毎に 4 方向を巡回して計測した。

表 4-5-2 交通量調査方法

| 調査項目 | 車種分類 | 区分 | 調査方法 |
|--------------|------|------------------------|------------|
| 方向別 交通量調査 | 二輪車 | 自動二輪車、原動機付自転車 | カウンターによる計測 |
| | 小型車 | 乗用車：ナンバー：3、5、7、8（特殊車両） | |
| | | 小型貨物車：ナンバー：3、4、6 | |
| | 大型車 | バス：ナンバー：2 | |
| | | 普通貨物車：ナンバー：1、8、9、0 | |

表 4-5-3 渋滞長調査方法

| 調査項目 | 調査方法 | | |
|-------|------|---|---------------------|
| 渋滞長調査 | 滞留長 | 流入部の信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾の車両までの距離を計測 | 10 分間毎に 4 方向を巡回して計測 |
| | 渋滞長 | 滞留長で観測した車両が青信号で捌け残った際に、停止線から当該車両までの距離を計測 | |

e 調査結果

交通量調査結果を図 4-5-2 に、時間別方向別交通量調査結果を表 4-5-4 に、交差点①の斎場方向の時間別断面交通量調査結果を表 4-5-5 に、その断面交通量の時間変動を図 4-5-3 に、交差点①の時間別渋滞長調査結果を表 4-5-6 に示す。

交差点①では、東西方向よりも南北方向の交通量が多かった。渋滞が生じたのは 11 時台だけであり、南から北に向かう方向で生じた。

交差点②では、南北方向よりも東西方向の交通量が多かった。

斎場への進入は、北側からの進入が多かった。

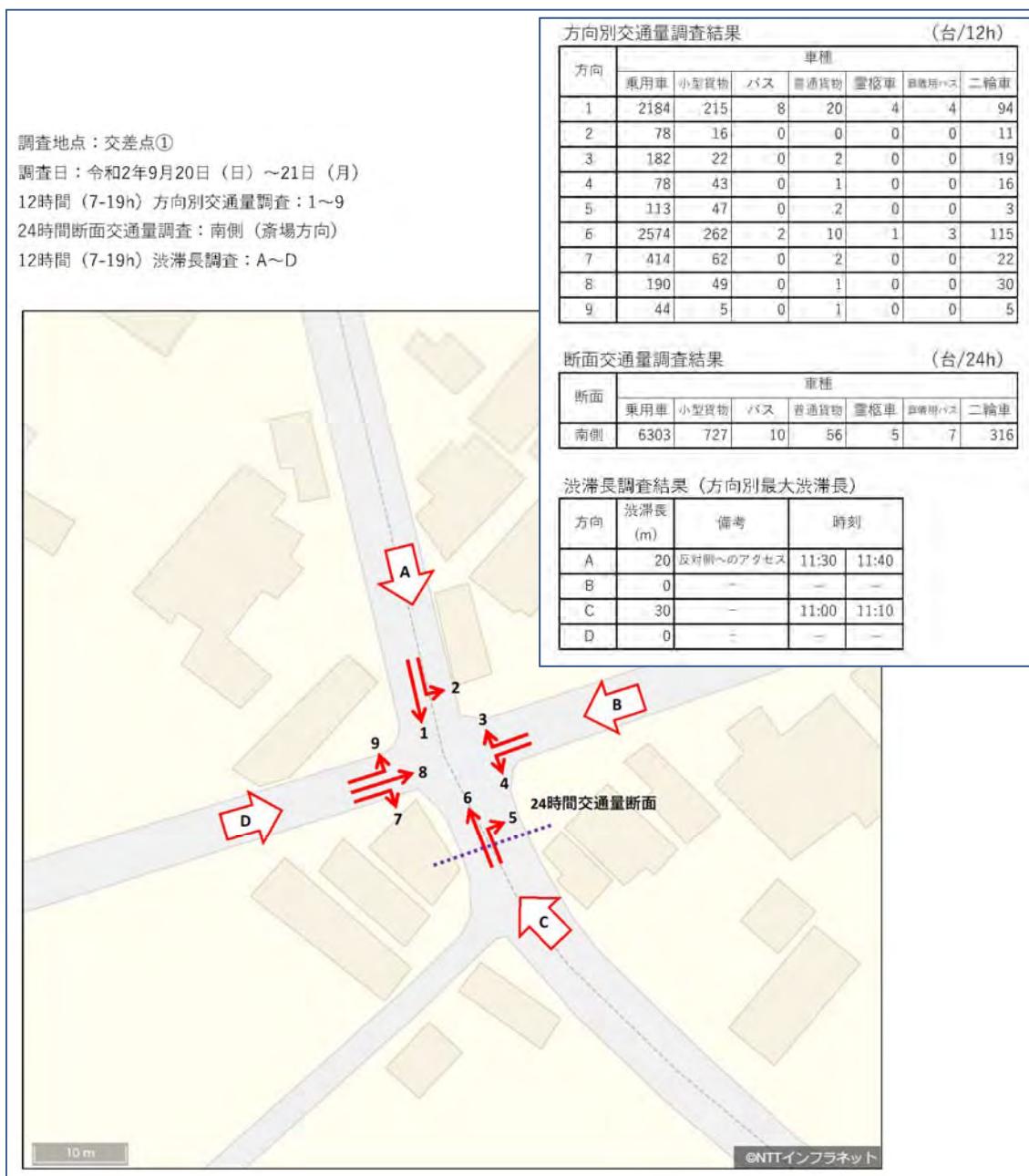


図 4-5-2(1) 交通量調査結果 (交差点①)

表 4-5-4(1) 時間別方向別交通量調査結果（交差点①）

調査地点：交差点①

| 時刻 | 1 | | | | | | | | 2 | | | | | | | | (台/時) |
|-------|------|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|-------|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 霊柩車 | 郵便用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 霊柩車 | 郵便用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | |
| 7:00 | 93 | 12 | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8:00 | 157 | 20 | 1 | 1 | 0 | 0 | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9:00 | 259 | 28 | 0 | 1 | 0 | 0 | 8 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 10:00 | 308 | 23 | 0 | 1 | 0 | 0 | 12 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00 | 239 | 24 | 1 | 3 | 1 | 1 | 5 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 12:00 | 222 | 15 | 0 | 1 | 1 | 0 | 10 | 8 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:00 | 202 | 22 | 1 | 2 | 1 | 1 | 8 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 14:00 | 177 | 19 | 1 | 1 | 1 | 1 | 7 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 15:00 | 194 | 19 | 0 | 3 | 0 | 1 | 11 | 14 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| 16:00 | 138 | 12 | 2 | 1 | 0 | 0 | 10 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| 17:00 | 105 | 12 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 | 5 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| 18:00 | 90 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 2184 | 215 | 8 | 20 | 4 | 4 | 94 | 78 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 |

| 時刻 | 3 | | | | | | | | 4 | | | | | | | | (台/時) |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|-------|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 霊柩車 | 郵便用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 霊柩車 | 郵便用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | |
| 7:00 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8:00 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 9 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| 9:00 | 23 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 11 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 10:00 | 24 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| 11:00 | 21 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| 12:00 | 14 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| 13:00 | 30 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:00 | 9 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 10 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 15:00 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 16:00 | 14 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 17:00 | 10 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00 | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 182 | 22 | 0 | 2 | 0 | 0 | 19 | 78 | 43 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 |

| 時刻 | 5 | | | | | | | | 6 | | | | | | | | (台/時) |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|------|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|-------|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 霊柩車 | 郵便用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 霊柩車 | 郵便用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | |
| 7:00 | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 93 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 |
| 8:00 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 152 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 |
| 9:00 | 11 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 264 | 27 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0 | 0 |
| 10:00 | 15 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 306 | 26 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 |
| 11:00 | 26 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 299 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 0 |
| 12:00 | 9 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 259 | 17 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 12 | 0 | 0 |
| 13:00 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 251 | 24 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 |
| 14:00 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 195 | 25 | 0 | 3 | 0 | 1 | 1 | 11 | 0 | 0 |
| 15:00 | 13 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 203 | 23 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 8 | 0 | 0 |
| 16:00 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 217 | 22 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 |
| 17:00 | 9 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 186 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 |
| 18:00 | 8 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 149 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 計 | 113 | 47 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 2574 | 262 | 2 | 10 | 1 | 3 | 115 | 0 | 0 | 0 |

| 時刻 | 7 | | | | | | | | 8 | | | | | | | | (台/時) |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|-------|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 霊柩車 | 郵便用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 霊柩車 | 郵便用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | |
| 7:00 | 13 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 |
| 8:00 | 14 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 |
| 9:00 | 34 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 | 0 | 0 |
| 10:00 | 47 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 16 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 1 | 0 |
| 11:00 | 48 | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 23 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 |
| 12:00 | 34 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 11 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 |
| 13:00 | 25 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 3 | 0 | 0 |
| 14:00 | 34 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 |
| 15:00 | 43 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 15 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 |
| 16:00 | 36 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 22 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 4 | 0 | 0 |
| 17:00 | 41 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 5 | 0 | 0 |
| 18:00 | 45 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 1 | 0 |
| 計 | 414 | 62 | 0 | 2 | 0 | 0 | 22 | 190 | 49 | 0 | 1 | 0 | 0 | 30 | 44 | 5 | 0 |

調査地点：交差点①（南側断面：斎場方向）
調査日：令和2年9月21日（日）～21日（月）

表 4-5-5 時間別断面交通量調査結果（交差点①南側 斎場方向）

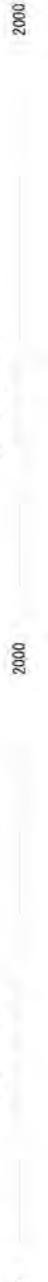
| 開始時刻 | 北行き(台/時) | | | | | | | | | | 南行き(台/時) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----------|-----|------|----|----|---|------|------|------|------|-------------------|----|----|---|------|-----|------|-----|------|-----|-----|----|---|----|------|------|-----|------|
| | 乗用 | | 小型貨物 | | バス | | 普通貨物 | | 乗用車 | | 大型車 混入率 (%) | | 乗用 | | 小型貨物 | | バス | | 普通貨物 | | 乗用車 | | | | | | | |
| 7:00 ~ 8:00 | 96 | 25 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 | 129 | 0.8 | 111 | 23 | 0 | 5 | 0 | 0 | 3 | 142 | 3.6 | 207 | 48 | 0 | 6 | 0 | 10 | 271 | 2.3 | | |
| 8:00 ~ 9:00 | 154 | 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 189 | 0.0 | 180 | 34 | 1 | 1 | 0 | 0 | 10 | 226 | 0.9 | 334 | 58 | 1 | 1 | 0 | 0 | 21 | 415 | 0.5 |
| 9:00 ~ 10:00 | 275 | 30 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 13 | 319 | 0.3 | 304 | 38 | 0 | 1 | 0 | 0 | 13 | 356 | 0.3 | 579 | 68 | 0 | 2 | 0 | 0 | 26 | 675 | 0.3 |
| 10:00 ~ 11:00 | 321 | 32 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 14 | 368 | 0.3 | 363 | 33 | 0 | 2 | 0 | 0 | 18 | 416 | 0.5 | 684 | 65 | 0 | 3 | 0 | 0 | 32 | 784 | 0.4 |
| 11:00 ~ 12:00 | 325 | 29 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 15 | 370 | 0.3 | 296 | 33 | 1 | 4 | 1 | 1 | 9 | 345 | 1.8 | 621 | 62 | 1 | 5 | 1 | 1 | 24 | 715 | 1.0 |
| 12:00 ~ 13:00 | 268 | 25 | 0 | 2 | 1 | 1 | 12 | 309 | 1.0 | 258 | 23 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 14 | 297 | 0.4 | 526 | 48 | 0 | 3 | 2 | 1 | 26 | 606 | 0.7 |
| 13:00 ~ 14:00 | 254 | 26 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 | 289 | 0.4 | 236 | 27 | 1 | 2 | 1 | 1 | 11 | 279 | 1.5 | 490 | 53 | 2 | 2 | 1 | 1 | 19 | 568 | 0.9 | |
| 14:00 ~ 15:00 | 204 | 26 | 0 | 3 | 0 | 1 | 11 | 245 | 1.7 | 221 | 31 | 1 | 1 | 1 | 1 | 8 | 264 | 1.2 | 425 | 57 | 1 | 4 | 1 | 2 | 19 | 509 | 1.4 | |
| 15:00 ~ 16:00 | 216 | 27 | 0 | 2 | 0 | 1 | 9 | 255 | 1.2 | 241 | 25 | 0 | 4 | 0 | 1 | 14 | 285 | 1.8 | 457 | 52 | 0 | 6 | 0 | 2 | 23 | 540 | 1.5 | |
| 16:00 ~ 17:00 | 222 | 27 | 1 | 1 | 0 | 0 | 8 | 259 | 0.8 | 177 | 17 | 2 | 1 | 0 | 0 | 15 | 212 | 1.5 | 399 | 44 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 23 | 471 | 1.1 |
| 17:00 ~ 18:00 | 195 | 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 226 | 0.0 | 153 | 23 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 | 184 | 0.6 | 348 | 47 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 14 | 410 | 0.3 |
| 18:00 ~ 19:00 | 157 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 174 | 0.0 | 136 | 13 | 2 | 0 | 0 | 0 | 10 | 161 | 1.3 | 293 | 27 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 335 | 0.6 |
| 19:00 ~ 20:00 | 89 | 8 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 99 | 1.0 | 108 | 9 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 123 | 0.8 | 197 | 17 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 | 222 | 0.9 |
| 20:00 ~ 21:00 | 62 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 69 | 0.0 | 89 | 8 | 0 | 2 | 0 | 0 | 5 | 104 | 2.0 | 151 | 13 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 7 | 173 | 1.2 |
| 21:00 ~ 22:00 | 50 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 57 | 0.0 | 76 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 92 | 0.0 | 126 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 149 | 0.0 |
| 22:00 ~ 23:00 | 36 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 40 | 5.1 | 72 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 8 | 83 | 1.3 | 108 | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 9 | 123 | 2.6 |
| 23:00 ~ 0:00 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 30 | 0.0 | 37 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 41 | 2.6 | 65 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 71 | 1.5 |
| 0:00 ~ 1:00 | 17 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 19 | 10.5 | 35 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 38 | 0.0 | 52 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 57 | 3.6 |
| 1:00 ~ 2:00 | 6 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 14.3 | 11 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 13 | 8.3 | 17 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 20 | 10.5 |
| 2:00 ~ 3:00 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0.0 | 12 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 20 | 0.0 | 15 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 24 | 0.0 |
| 3:00 ~ 4:00 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0.0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 9 | 0.0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 14 | 0.0 |
| 4:00 ~ 5:00 | 7 | 2 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 13 | 25.0 | 11 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 15 | 0.0 | 18 | 4 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 28 | 12.0 |
| 5:00 ~ 6:00 | 21 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 27 | 0.0 | 31 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 47 | 0.0 | 52 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 74 | 0.0 |
| 6:00 ~ 7:00 | 49 | 11 | 0 | 4 | 0 | 0 | 5 | 69 | 6.3 | 77 | 18 | 0 | 2 | 0 | 0 | 4 | 101 | 2.1 | 126 | 29 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 9 | 170 | 3.7 |
| 合計 | 3060 | 344 | 2 | 25 | 1 | 3 | 136 | 3571 | 0.9 | 3243 | 333 | 8 | 31 | 4 | 4 | 180 | 3853 | 1.2 | 6303 | 727 | 10 | 56 | 5 | 7 | .316 | 7424 | 1.0 | |

*大型車混入率 = (バス+普通貨物+機械用バス) / (乗用+小型貨物+バス+普通貨物+機械用バス+普通車) × 100(%)

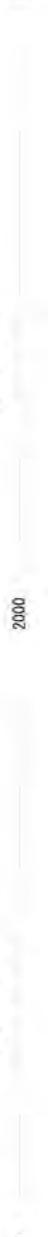
北行き(台/時)



断面合計(台/時)



断面合計(台/時)



断面合計(台/時)



表 4-5-6 時間別渋滞長調査結果（交差点①）

| 観測時間 | A | | | B | | | C | | | D | | | |
|---------------|------|-----------------------------|-----|------|-----|----|-------|------|----|------|-----|----|--|
| | 渋留長 | 渋滞長 | 備考 | 渋留長 | 渋滞長 | 備考 | 渋留長 | 渋滞長 | 備考 | 渋留長 | 渋滞長 | 備考 | |
| 7:00 ~ 7:10 | 20 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | |
| 7:10 ~ 7:20 | 57 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 7:20 ~ 7:30 | 18 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 7:30 ~ 7:40 | 7 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 7:40 ~ 7:50 | 8 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 12 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | |
| 7:50 ~ 8:00 | 4 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | |
| 8:00 ~ 8:10 | 14 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 18 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 8:10 ~ 8:20 | 15 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | |
| 8:20 ~ 8:30 | 12 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 9 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | |
| 8:30 ~ 8:40 | 12 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 16 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 8:40 ~ 8:50 | 9 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | |
| 8:50 ~ 9:00 | 8 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 9:00 ~ 9:10 | 25 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 11 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 9:10 ~ 9:20 | 18 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | 6 m | 0 m | | |
| 9:20 ~ 9:30 | 9 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 9:30 ~ 9:40 | 20 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 23 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | |
| 9:40 ~ 9:50 | 13 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 12 m | 0 m | | 18 m | 0 m | | |
| 9:50 ~ 10:00 | 20 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 16 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | |
| 10:00 ~ 10:10 | 23 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | |
| 10:10 ~ 10:20 | 10 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 10:20 ~ 10:30 | 15 m | 0 m | | 9 m | 0 m | | 7 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | |
| 10:30 ~ 10:40 | 26 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | |
| 10:40 ~ 10:50 | 5 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | 18 m | 0 m | | 7 m | 0 m | | |
| 10:50 ~ 11:00 | 20 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 22 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | |
| 11:00 ~ 11:10 | 22 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 130 m | 30 m | | 2 m | 0 m | | |
| 11:10 ~ 11:20 | 18 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 120 m | 20 m | | 2 m | 0 m | | |
| 11:20 ~ 11:30 | 20 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 110 m | 20 m | | 0 m | 0 m | | |
| 11:30 ~ 11:40 | 40 m | 20 m <small>左方向への計測</small> | タセス | 3 m | 0 m | | 130 m | 25 m | | 0 m | 0 m | | |
| 11:40 ~ 11:50 | 20 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | 30 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | |
| 11:50 ~ 12:00 | 25 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 30 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | |
| 12:00 ~ 12:10 | 40 m | 0 m | | 9 m | 0 m | | 25 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | |
| 12:10 ~ 12:20 | 5 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 12 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | |
| 12:20 ~ 12:30 | 25 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 40 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 12:30 ~ 12:40 | 9 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 32 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | |
| 12:40 ~ 12:50 | 50 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 22 m | 0 m | | 13 m | 0 m | | |
| 12:50 ~ 13:00 | 24 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 7 m | 0 m | | |
| 13:00 ~ 13:10 | 14 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 13:10 ~ 13:20 | 30 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 50 m | 0 m | | 12 m | 0 m | | |
| 13:20 ~ 13:30 | 45 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 25 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 13:30 ~ 13:40 | 30 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 33 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 13:40 ~ 13:50 | 12 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 25 m | 0 m | | 6 m | 0 m | | |
| 13:50 ~ 14:00 | 35 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 14:00 ~ 14:10 | 25 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 14:10 ~ 14:20 | 33 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 18 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | |
| 14:20 ~ 14:30 | 25 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | 22 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 14:30 ~ 14:40 | 35 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 25 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 14:40 ~ 14:50 | 14 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 32 m | 0 m | | 7 m | 0 m | | |
| 14:50 ~ 15:00 | 15 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 24 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 15:00 ~ 15:10 | 20 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | |
| 15:10 ~ 15:20 | 18 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 26 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 15:20 ~ 15:30 | 17 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 23 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 15:30 ~ 15:40 | 25 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | |
| 15:40 ~ 15:50 | 28 m | 0 m | | 9 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 18 m | 0 m | | |
| 15:50 ~ 16:00 | 9 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 28 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 16:00 ~ 16:10 | 6 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 30 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | |
| 16:10 ~ 16:20 | 5 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 12 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | |
| 16:20 ~ 16:30 | 3 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 13 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 16:30 ~ 16:40 | 5 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 16:40 ~ 16:50 | 8 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 16:50 ~ 17:00 | 0 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 17:00 ~ 17:10 | 10 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 17:10 ~ 17:20 | 5 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 12 m | 0 m | | |
| 17:20 ~ 17:30 | 4 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | |
| 17:30 ~ 17:40 | 10 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | |
| 17:40 ~ 17:50 | 12 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | |
| 17:50 ~ 18:00 | 5 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 18:00 ~ 18:10 | 5 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 7 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | |
| 18:10 ~ 18:20 | 10 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 7 m | 0 m | | |
| 18:20 ~ 18:30 | 6 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | 7 m | 0 m | | |
| 18:30 ~ 18:40 | 12 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | |
| 18:40 ~ 18:50 | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 18:50 ~ 19:00 | 0 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | |
| 渋滞長最大値 | | 20 m | | | 0 m | | | 30 m | | | 0 m | | |



図 4-5-2(2) 交通量調査結果（交差点②）

表 4-5-4(2) 時間別方向別交通量調査結果（交差点②）

調査地点：交差点②

(台/時)

| 時刻 | 1 | | | | | | 2 | | | | | | 3 | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|------|----|------|-----|------|-----|------|------|----|------|-----|------|-----|-----|------|----|------|-----|------|-----|----|--|--|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | | | |
| 7:00 | 12 | 9 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 35 | 31 | 0 | 3 | 0 | 0 | 2 | 7 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 8:00 | 31 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 70 | 18 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 16 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 9:00 | 30 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 100 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 28 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 10:00 | 24 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 66 | 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 24 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 11:00 | 35 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 70 | 41 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 37 | 22 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 12:00 | 34 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 85 | 7 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 33 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 13:00 | 37 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 83 | 8 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 29 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 14:00 | 28 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 74 | 16 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 33 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 15:00 | 33 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 82 | 5 | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 42 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 16:00 | 15 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 43 | 33 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 | 19 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 17:00 | 17 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 45 | 27 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 15 | 9 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 18:00 | 14 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 43 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 | 17 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 計 | 310 | 98 | 1 | 1 | 0 | 0 | 24 | 796 | 252 | 5 | 7 | 4 | 4 | 51 | 300 | 82 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 13 | | |
| 時刻 | 4 | | | | | | 5 | | | | | | 6 | | | | | | | | | | | |
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | | | |
| 7:00 | 9 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 60 | 54 | 0 | 2 | 0 | 0 | 6 | 11 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 8:00 | 11 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 126 | 44 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 31 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 9:00 | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 213 | 17 | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 | 45 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 10:00 | 18 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 163 | 93 | 0 | 4 | 0 | 0 | 7 | 42 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 11:00 | 31 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 156 | 97 | 0 | 2 | 0 | 0 | 5 | 38 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | | |
| 12:00 | 32 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 170 | 17 | 0 | 3 | 0 | 0 | 9 | 67 | 8 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 13:00 | 55 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 188 | 22 | 0 | 5 | 0 | 0 | 6 | 39 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 14:00 | 35 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 200 | 17 | 0 | 2 | 0 | 0 | 6 | 36 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | | |
| 15:00 | 31 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 163 | 28 | 1 | 1 | 0 | 0 | 8 | 31 | 9 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 16:00 | 16 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 103 | 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 24 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 17:00 | 17 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 93 | 75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 17 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 18:00 | 24 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 122 | 11 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 16 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 計 | 299 | 97 | 1 | 0 | 0 | 0 | 11 | 1757 | 544 | 1 | 22 | 0 | 0 | 79 | 397 | 123 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 22 | | |
| 観測時刻 | 7 | | | | | | 8 | | | | | | 9 | | | | | | | | | | | |
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | | | |
| 7:00 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 32 | 21 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 8:00 | 12 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 46 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 9:00 | 34 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 99 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 16 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 10:00 | 49 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 103 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 16 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 11:00 | 56 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 113 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 27 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 12:00 | 52 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 80 | 6 | 0 | 0 | 1 | 1 | 7 | 21 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | | |
| 13:00 | 31 | 20 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 46 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 10 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 14:00 | 22 | 10 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 55 | 37 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 8 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 15:00 | 36 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 66 | 12 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 16:00 | 35 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 81 | 8 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 17:00 | 24 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 70 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 18:00 | 13 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 62 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 計 | 369 | 76 | 0 | 2 | 2 | 0 | 19 | 853 | 167 | 1 | 3 | 1 | 3 | 64 | 133 | 48 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 | | |
| 観測時刻 | 10 | | | | | | 11 | | | | | | 12 | | | | | | | | | | | |
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 電気車 | 普通バス | 二輪車 | | | |
| 7:00 | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 41 | 52 | 1 | 2 | 0 | 0 | 5 | 11 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 8:00 | 5 | 7 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 73 | 63 | 1 | 3 | 0 | 0 | 8 | 22 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 9:00 | 16 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 147 | 21 | 0 | 2 | 1 | 0 | 9 | 43 | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 10:00 | 17 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 145 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 44 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 11:00 | 19 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 220 | 14 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 38 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | | |
| 12:00 | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 150 | 16 | 0 | 2 | 1 | 0 | 11 | 31 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 13:00 | 9 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 119 | 69 | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 | 19 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 14:00 | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 123 | 104 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 23 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 15:00 | 10 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 180 | 23 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 | 31 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 16:00 | 14 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 176 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 36 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 17:00 | 10 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 208 | 13 | 0 | 1 | 0 | 0 | 10 | 44 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | | |
| 18:00 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 149 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 42 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 計 | 131 | 46 | 0 | 1 | 0 | 0 | 6 | 1731 | 432 | 2 | 14 | 2 | 0 | 93 | 384 | 107 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 25 | | |

調査地点：斎場入口

調査日：令和2年9月20日（日）～21日（月）

12時間（7-19h）方向別交通量調査：1、2

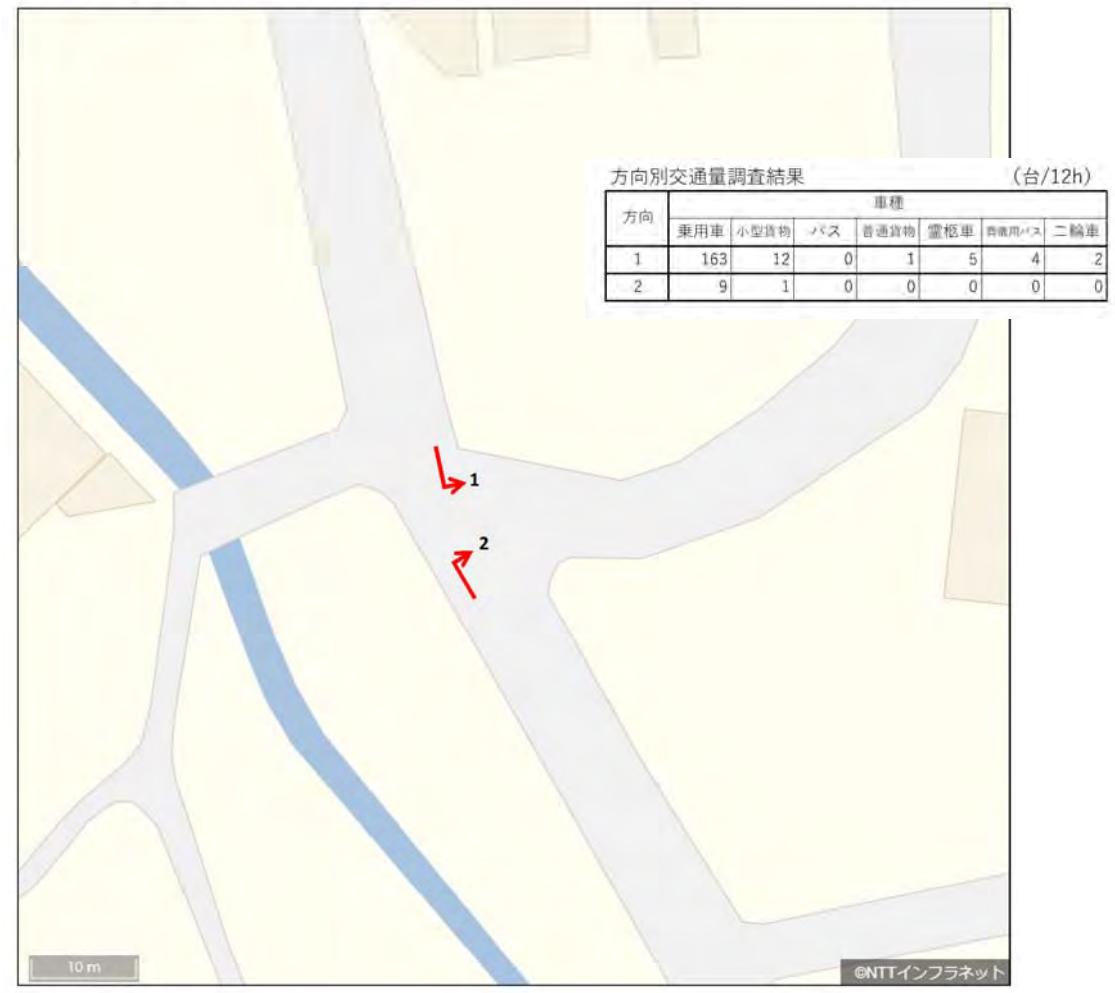


図 4-5-2(3) 交通量調査結果（斎場入口）

表 4-5-4(3) 時間別方向別交通量調査結果（斎場入口）

調査地点：斎場入口

(台/時)

| 観測時刻 | 1 | | | | | | 2 | | | | | | | |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 非運用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 非運用バス | 二輪車 |
| 7:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8:00 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9:00 | 19 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:00 | 29 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00 | 24 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:00 | 19 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:00 | 12 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:00 | 18 | 3 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 | 13 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:00 | 18 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 163 | 12 | 0 | 1 | 5 | 4 | 2 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

(3) 予測

ア 予測項目

施設の稼働による交通への影響の予測では、既往交差点における交差点需要率^(*)1)の予測を行った。

イ 予測地点

予測地点は、計画地へのアクセス道路で沿道に住宅等が分布する岸和田三ヶ山線の交差点 2 地点（畠町の交差点①、斎場前の交差点②）とした。予測地点を図 4-5-4 に示す。

ウ 予測時期

予測時期は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とした。

エ 予測方法

予測は、「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引き－」(一般社団法人 交通工学研究会、平成 30 年 11 月)に基づいて交差点需要率を計算し、施設供用時と現況の対比を行った。

交差点需要率=各信号現示の需要率 (A) の合計

(A) = 同一信号現示中に発生する交差点流入部の需要率 ρ の最大値

ρ = 設計交通量 q / 鮫交通流率 S_A

q = 現地調査結果 (+ 施設利用車両)

$S_A = S_B \times \alpha_W \times \alpha_G \times \alpha_L T \times \alpha_R T$

S_B : 鮫交通流率の基本値

α_W : 車線幅員による補正率

$\alpha_L T$: 左折車混入による補正率

$\alpha_R T$: 右折車混入による補正率

(*)1) 交差点に流入する交通量を処理するのに必要となる青時間の比率。値が高くなるほど交差点の混雑が見込まれる。1.0 を超えると交通量を処理することができない。



図 4-5-4 予測地点

才 予測条件

予測に用いたピーク時間交通量を表 4-5-7 に示す。

予測には、大気質と同様の施設利用車両の交通量と現地調査結果より算出した各交差点のピーク時間交通量を用いた。

施設利用車両の交通量は、駐車場規模の算出条件を参考とし、火葬タイムスケジュールを勘案して設定し、計画地にアクセスする 3 方向の道路に振り分けた。

施設利用車両以外の交通量には、現地調査結果を用いた。

表 4-5-7(1) 予測に用いたピーク時間交通量（交差点①、10 時台）
(台)

| 方向 | 施設利用車以外 | | | 施設利用車 | | | 合計 | | |
|----|---------|------|-----|-------|------|---|------|------|-----|
| | 小型車類 | 大型車類 | 計 | 小型車類 | 大型車類 | 計 | 小型車類 | 大型車類 | 計 |
| 1 | 331 | 1 | 332 | 5 | 1 | 6 | 336 | 2 | 338 |
| 2 | 10 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 10 |
| 3 | 28 | 0 | 28 | 0 | 0 | 0 | 28 | 0 | 28 |
| 4 | 12 | 1 | 13 | 0 | 0 | 0 | 12 | 1 | 13 |
| 5 | 21 | 0 | 21 | 0 | 0 | 0 | 21 | 0 | 21 |
| 6 | 332 | 1 | 333 | 0 | 0 | 0 | 332 | 1 | 333 |
| 7 | 53 | 0 | 53 | 0 | 0 | 0 | 53 | 0 | 53 |
| 8 | 24 | 0 | 24 | 0 | 0 | 0 | 24 | 0 | 24 |
| 9 | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 |

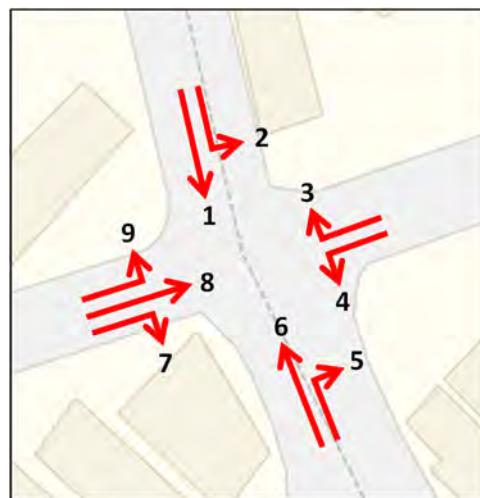
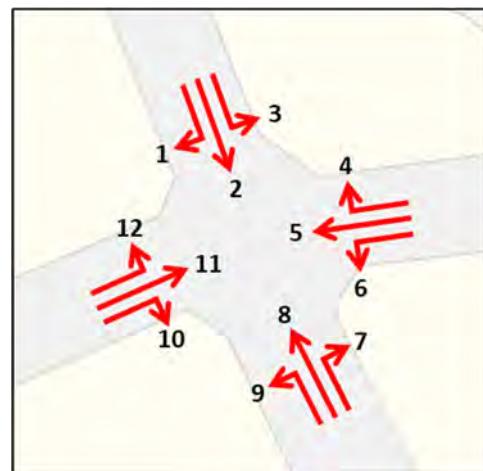


表 4-5-7(2) 予測に用いたピーク時間交通量（交差点②、11 時台）
(台)

| 方向 | 施設利用車以外 | | | 施設利用車 | | | 合計 | | |
|----|---------|------|-----|-------|------|----|------|------|-----|
| | 小型車類 | 大型車類 | 計 | 小型車類 | 大型車類 | 計 | 小型車類 | 大型車類 | 計 |
| 1 | 46 | 0 | 46 | 0 | 0 | 0 | 46 | 0 | 46 |
| 2 | 112 | 1 | 113 | 10 | 2 | 12 | 122 | 3 | 125 |
| 3 | 59 | 2 | 61 | 0 | 0 | 0 | 59 | 2 | 61 |
| 4 | 48 | 0 | 48 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 48 |
| 5 | 253 | 2 | 255 | 0 | 0 | 0 | 253 | 2 | 255 |
| 6 | 67 | 0 | 67 | 10 | 2 | 12 | 77 | 2 | 79 |
| 7 | 61 | 0 | 61 | 0 | 0 | 0 | 61 | 0 | 61 |
| 8 | 124 | 0 | 124 | 0 | 0 | 0 | 124 | 0 | 124 |
| 9 | 31 | 0 | 31 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 31 |
| 10 | 23 | 0 | 23 | 10 | 2 | 12 | 33 | 2 | 35 |
| 11 | 234 | 1 | 235 | 0 | 0 | 0 | 234 | 1 | 235 |
| 12 | 42 | 0 | 42 | 0 | 0 | 0 | 42 | 0 | 42 |



力 予測結果

各交差点における交差点需要率の予測結果を表 4-5-8 に示す。

予測の結果、施設供用時の交差点需要率は、交差点①、交差点②とも、現況と比べて著しい悪化はみられないと予測された。

表 4-5-8 交差点需要率の予測結果

| 予測地点 | 現況 | 施設供用時 |
|------|-------|-------|
| 交差点① | 0.240 | 0.240 |
| 交差点② | 0.344 | 0.358 |

(4) 影響の分析

ア 影響の回避又は低減に係る分析

施設の稼働による交通への影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。

<環境保全措置>

- ・計画地へのアクセスは、3方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。

イ 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析

生活環境保全上の目標を表4-5-9に示す。交通への影響についての生活環境保全上の目標は、既往交差点の通行に支障がないこととし、交差点需要率が0.9以下^(*)2)であるとした。

予測結果を環境保全目標に照らして評価した結果を表4-5-10に示す。

評価の結果、交差点①、交差点②とも、施設供用時の交差点需要率は0.9以下であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。

表4-5-9 生活環境保全上の目標

| 項目 | 生活環境保全上の目標 |
|--------|-------------------|
| 交差点需要率 | 交差点需要率が0.9以下であること |

表4-5-10 施設供用時の交差点需要率の評価結果

| 予測地点 | 現況 | 施設供用時 | 環境保全目標 | 適合状況 |
|------|-------|-------|--------|------|
| 交差点① | 0.240 | 0.240 | 0.9以下 | ○ |
| 交差点② | 0.344 | 0.358 | | ○ |

(*)2)信号交差点の需要率は、信号制御の損失時間を考慮する必要があるため、0.9が交通量を処理する限界といわれている。

信号交差点の需要率=必要となる青時間／信号サイクル=必要となる青時間／(青時間+損失時間)
ここで、損失時間：標準は“黄時間+全赤時間-1”

4-6 景観

(1) 調査対象地域

調査対象地域は、施設の稼働に伴う建物等の存在による景観への影響を受けるおそれがある地域とした。

(2) 現況把握

景観の現況把握は、既存資料調査及び現地調査により行った。

ア 既存資料調査

既存資料調査は、主要な眺望点及び景観資源、比較的近傍の視点場の状況について整理した。

各項目の抽出対象を表 4-6-1 に、調査に用いた文献その他の資料を表 4-6-2 に示す。

表 4-6-1 各項目の抽出対象

| 項目 | 抽出対象 |
|--------|------------------------|
| 主要な眺望点 | 計画地を中心とする概ね 5km 以内の眺望点 |
| 景観資源 | 岸和田市及び貝塚市に分布する景観資源 |
| 近傍の視点場 | 計画地を中心とする概ね 1km 以内の視点場 |

表 4-6-2 既存資料調査に使用した文献その他の資料

| No. | 資料名 | 発行者、発行年、確認日等 |
|-----|---|--------------------------------|
| 1 | 祭都 Navi きしづだ ~岸和田市地図情報配信サービス~ （岸和田市 HP） 「遺跡・文化財分布図」、「景観資源マップ」、「公園マップ」 | 岸和田市、 確認日：令和 2 年 8 月 |
| 2 | 岸和田市公式ウェブサイト（岸和田市 HP） 「岸和田市内の主な公園」、「神於山について」 | 岸和田市、 確認日：令和 2 年 8 月 |
| 3 | OSAKA INFO（大阪観光局 HP） | 公益財団法人大阪観光局、 確認日：令和 2 年 8 月 |
| 4 | 貝塚市管理の公園・緑地一覧（貝塚市 HP） | 貝塚市、 確認日：令和 2 年 8 月 |
| 5 | 第 3 回自然環境保全基礎調査 大阪府自然環境情報図 （自然景観資源調査） | 環境庁、平成元年 |
| 6 | 大阪の自然公園（大阪府 HP） | 大阪府、 確認日：令和 2 年 8 月 |
| 7 | 大阪みどりの 100 選（大阪府 HP） | 大阪府、 更新日：平成 27 年 9 月 3 日 |
| 8 | 岸和田らしさを目指した景観形成ガイドライン I 良好な景観形成に係る誘導基準 | 岸和田市、平成 29 年 |
| 9 | 岸和田市内の指定文化財一覧（岸和田市 HP） | 岸和田市、 確認日：令和 2 年 8 月 |
| 10 | 貝塚の文化財（貝塚市 HP） | 貝塚市、 確認日：令和 2 年 8 月 |

抽出した計画地周辺における主要な眺望点を表 4-6-3 に、景観資源を表 4-6-4 に、それぞれの位置を図 4-6-1 に示す。

表 4-6-3 主要な眺望点

| 図中番号 | 名称 | 概要 | 出典 No. |
|------|---------------|--------------------------------------|--------|
| 1 | 岸和田城 | 天守閣の 3 階から岸和田市街や和泉山脈の山並みを展望することができる。 | 1 |
| 2 | 蜻蛉池公園展望台 | 公園風景を見渡すことができ、岸和田市街や大阪湾も望むことができる。 | 1, 2 |
| 3 | 北阪町観光農場、北坂八幡宮 | 大阪湾への眺望が印象的なまち景観である。 | 1, 3 |
| 4 | 神於山展望台 | 標高約 290m から岸和田市街、大阪湾を見下ろすことができる。 | 2 |
| 5 | 東山ふれあい公園 | 丘があり市街地等の景観が得られる。 | 4 |

表 4-6-4 景観資源

| 区分 | 図中番号 | 景観資源名 | 名称 | 出典 No. |
|--------|------|-----------|--------------------|--------|
| 自然景観資源 | 6 | 国定公園 | 金剛生駒紀泉国定公園 | 5, 6 |
| | 7 | 自然公園 | 奥山雨山自然公園(永楽ダムと桜の道) | 7 |
| | 8 | 海 | 大阪湾 | 5, 8 |
| | 9 | 湖沼 | 稻倉池 | 7 |
| | 10 | | 光明池 | 7 |
| | 11 | | 久米田池 | 9 |
| | 12 | 山(非火山性孤峰) | 鍋山 | 5 |
| | 13 | | 牛滝山 | 5 |
| | 14 | | 三国山から大石ヶ峰 | 5 |
| | 15 | | 葛城山 | 5 |
| | 16 | | 犬鳴山 | 5 |
| | 17 | | 三峰山 | 5 |
| | 18 | | 神於山 | 2, 8 |
| | 19 | 渓谷 | 側山渓谷 | 5 |
| | 20 | | 意賀美神社と雨降りの滝 | 7 |
| | 21 | | 水間観音とその周辺 | 7 |
| | 22 | | 犬鳴山の渓谷 | 7 |
| | 23 | | 大井関公園 | 7 |
| | 24 | 樹林 | 和泉葛城山のブナ林 | 7, 9 |
| | 25 | | 二色の浜の松林 | 7 |
| | 26 | 社叢 | 土生神社社叢 | 1, 9 |
| | 27 | | 意賀美神社社叢 | 1, 9 |
| | 28 | | 山直神社社叢 | 1, 9 |
| | 29 | | 稻葉町菅原神社社叢 | 1, 9 |
| | 30 | 樹木 | 行李邸のむく | 10 |
| 人文景観 | 31 | 史跡 | 摩湯山古墳 | 1, 9 |
| | 32 | | 貝吹山古墳 | 1, 9 |
| | 33 | | 大山大塚古墳 | 1, 9 |
| | 34 | | 丸山古墳 | 10 |
| | 35 | | 岸和田城 | 1, 9 |

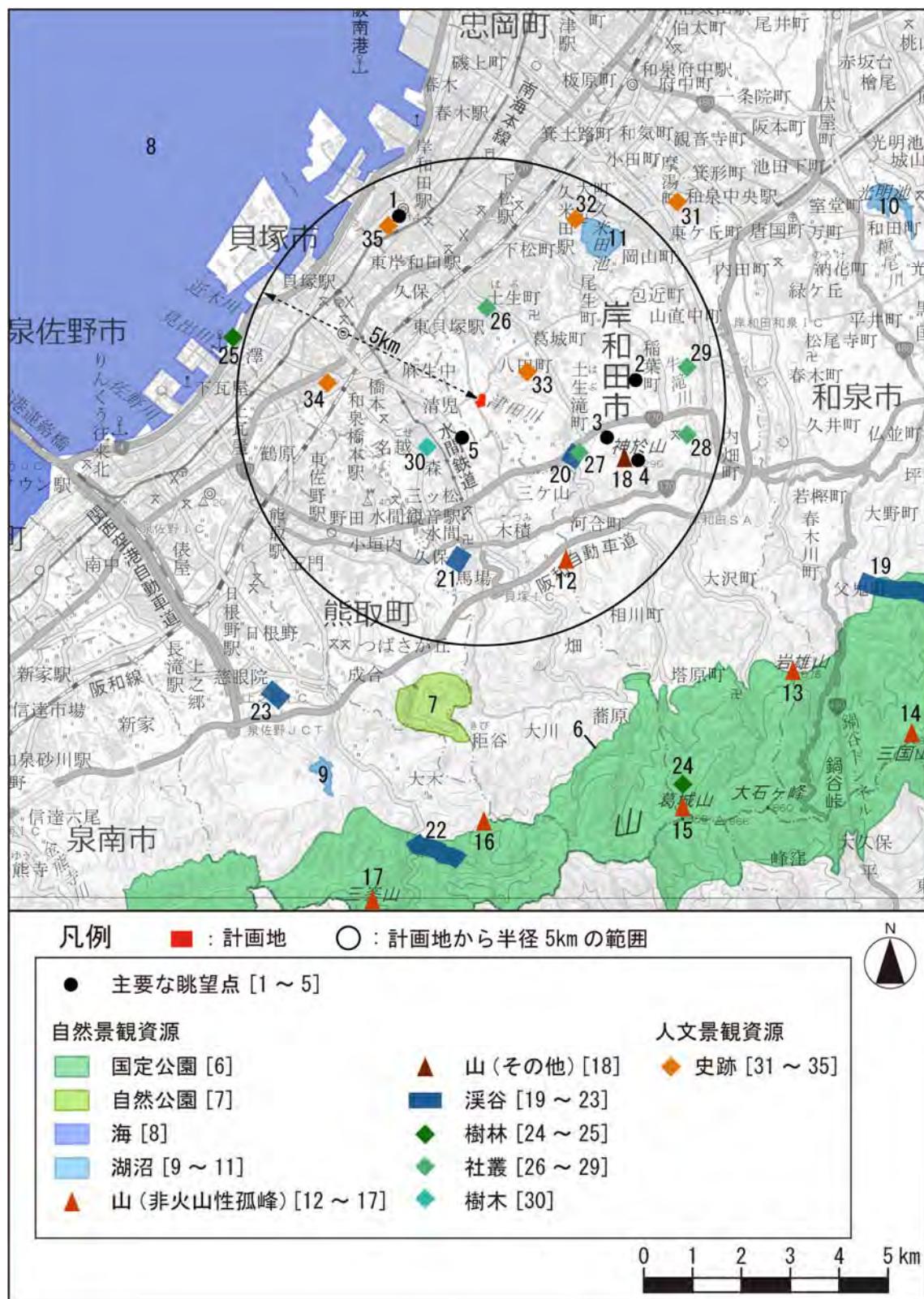


図 4-6-1 主要な眺望点及び自然景観資源

計画地から抽出した主要な眺望点までの地形断面を図 4-6-2 に、地形断面に基づく主要な眺望点からの計画地の見通しを表 4-6-5 に示す。

地形断面は、基盤地図情報数値標高モデルを用いて作成しており、樹木や建物は考慮されていない。

表 4-6-5 主要な眺望点からの計画地の見通し

| 名称 | 想定される計画地の見通し状況 |
|----------|---|
| 岸和田城 | 天守閣の 3 階などから計画地の上部を視認できる可能性があると考えられる。 |
| 蜻蛉池公園展望台 | 地盤高ベースでは計画地を視認できるが、公園の外側に広がる丘陵地の樹林を考慮すると視認できないものと考えられる。 |
| 北坂八幡宮 | 計画地を視認できる可能性があると考えられる。 |
| 神於山展望台 | 尾根や樹林に遮られ、計画地を視認できないものと考えられる。 |
| 東山ふれあい公園 | 丘陵地に遮られ、計画地を視認できないものと考えられる。 |

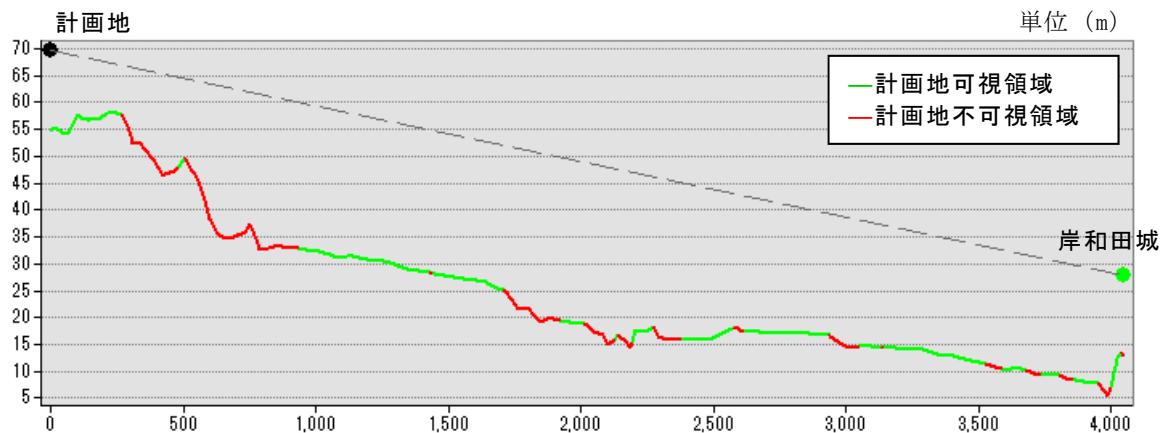


図 4-6-2(1) 計画地から主要な眺望点までの地形断面（岸和田城）

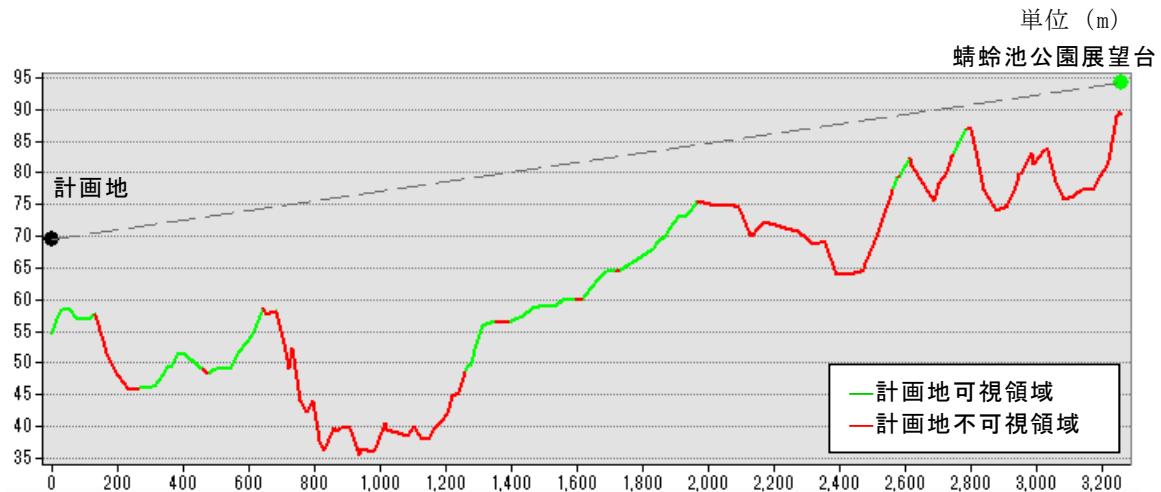


図 4-6-2(2) 計画地から主要な眺望点までの地形断面（蜻蛉池公園展望台）

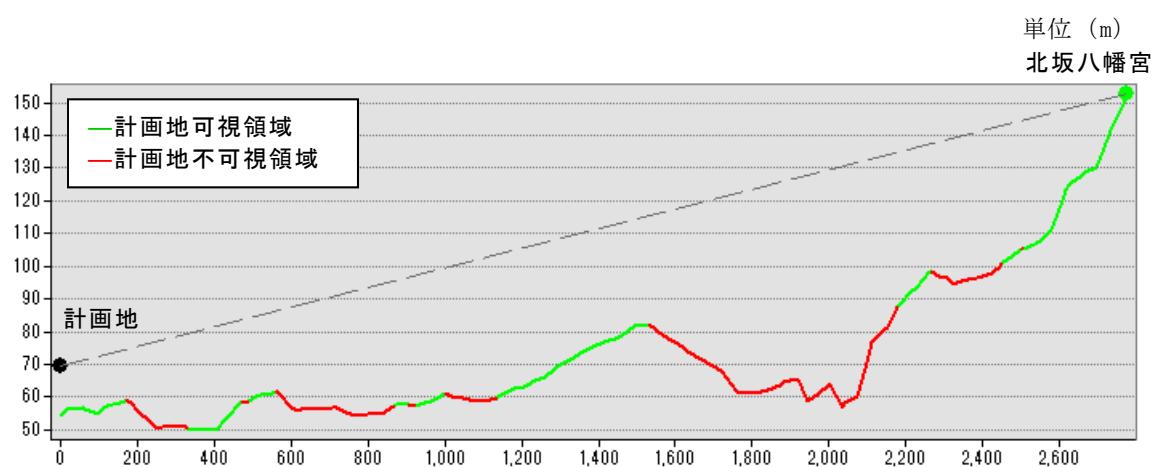


図 4-6-2(3) 計画地から主要な眺望点までの地形断面（北坂八幡宮）

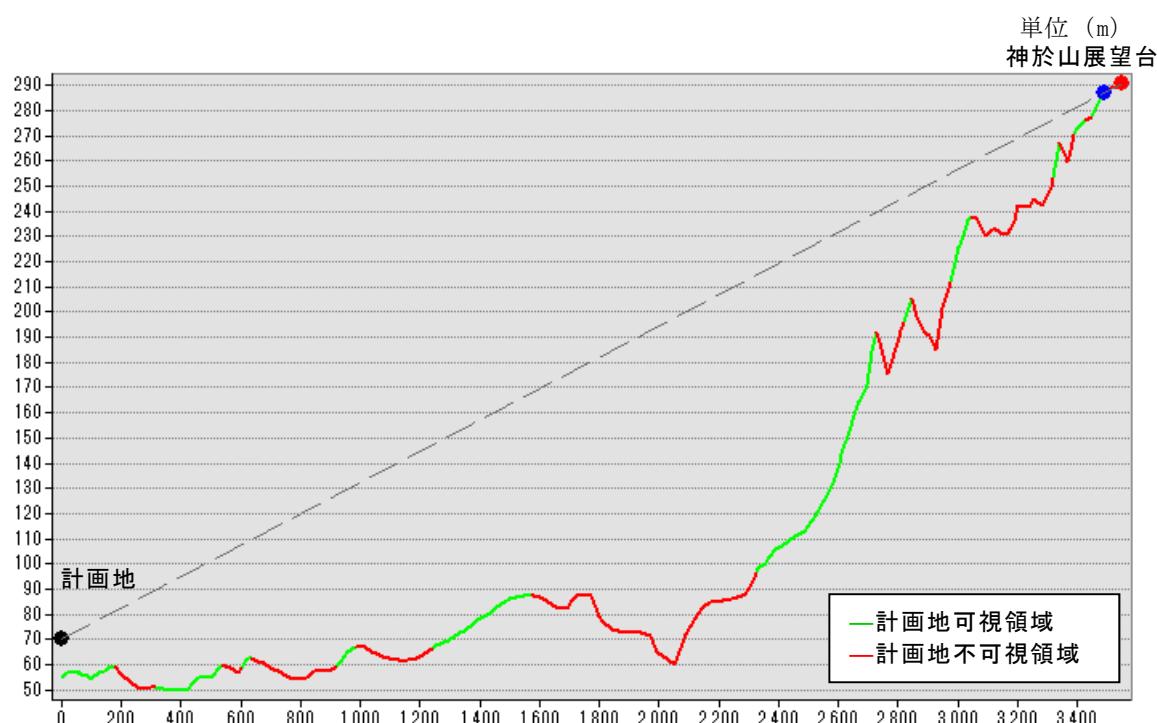


図 4-6-2(4) 計画地から主要な眺望点までの地形断面（神於山展望台）

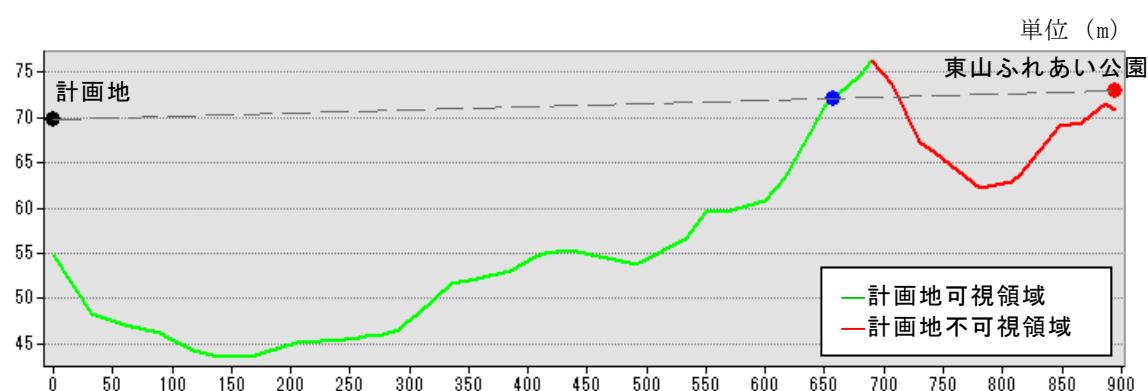


図 4-6-2(5) 計画地から主要な眺望点までの地形断面（東山ふれあい公園）

近傍の視点場については、基盤地図情報数値標高モデルを用いて作成した平面的な計画地の可視領域図を参考として抽出した。

近傍の視点場を表 4-6-6 に、計画地の可視領域と近傍の視点場を図 4-6-3 に示す。

表 4-6-6 近傍の視点場

| 図中番号 | 名称 | 想定される計画地の見通し状況 | |
|------|-----------------|----------------|---|
| 1 | 流木墓地公園前（バス停） | ○ | 視認できる。 |
| 2 | 流木墓苑桜並木みち | △ | 視認できる可能性がある。 1 と同様の方向の視点場である。 |
| 3 | 流木第二墓苑 | ○ | 視認できる。 |
| 4 | 天神山公園 | △ | 視認できる可能性がある。 10、11 と同様の方向、距離の視点場である。 |
| 5 | 東山きた公園 | △ | 視認できる可能性がある。 |
| 6 | 東山ふれあい公園 | × | 視認できない。 |
| 7 | 名越駅（水間鉄道） | △ | 視認できる可能性がある。 |
| 8 | 大阪緑ヶ丘（介護老人保健施設） | △ | 視認できる可能性がある。 3 と同様の方向の視点場である。 |
| 9 | 貝塚養護老人ホーム | △ | 視認できる可能性がある。 1、2 と同様の方向の視点場である。 |
| 10 | 岸和田市立天神山小学校 | △ | 視認できる可能性がある。 4、11 と同様の方向、距離の視点場である。 |
| 11 | 府公社岸和田天神山団地 | △ | 視認できる可能性がある。 4、10 と同様の方向、距離の視点場である。 |

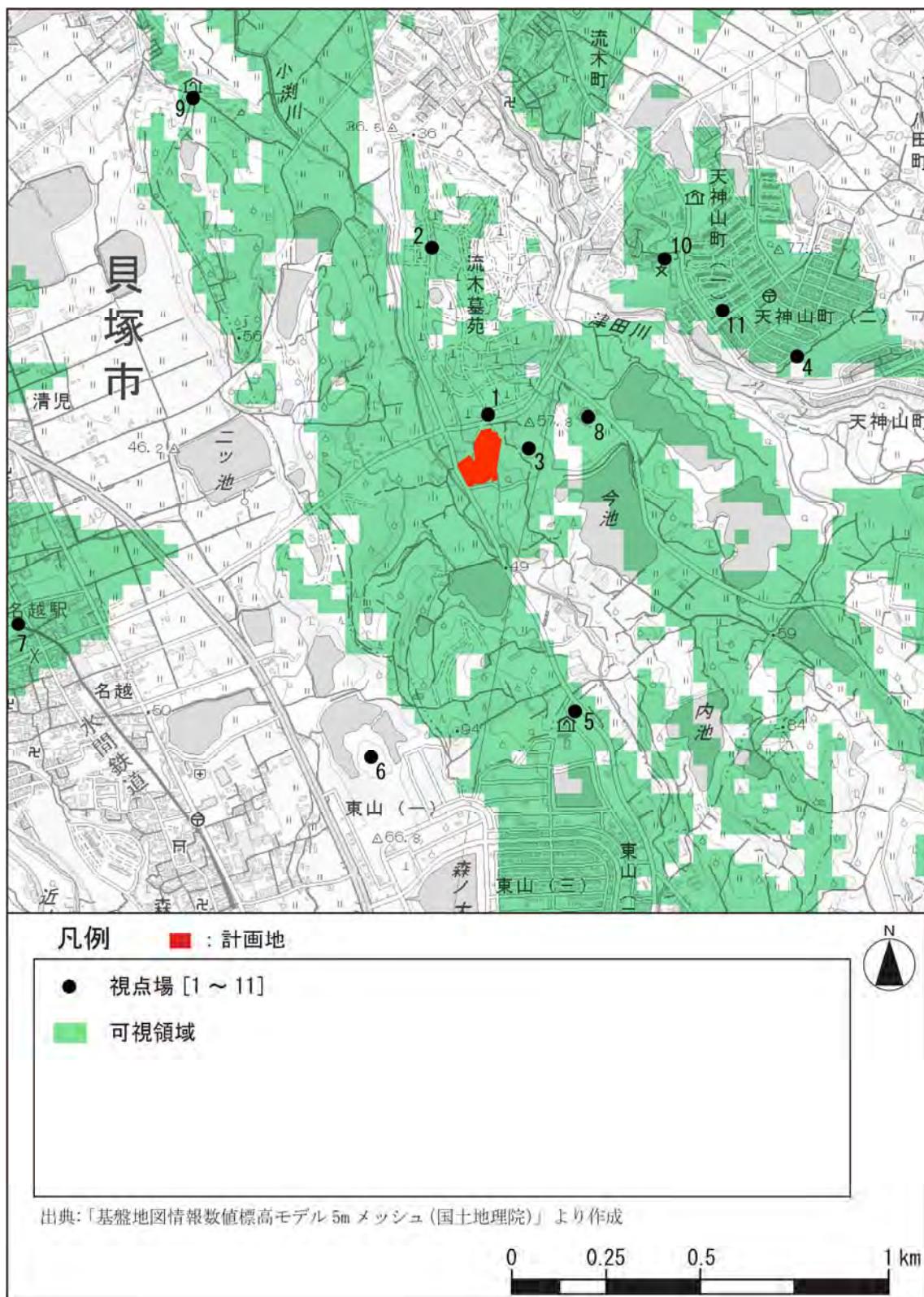


図 4-6-3 計画地の可視領域と近傍の視点場

イ 現地調査

a 調査項目

現地調査は、新斎場施設方向の景観の状況について調査を行った。

b 調査地点

調査地点は、既存資料調査の結果及び都市計画課との協議の結果を踏まえ、近景域（概ね視距離 340～460m 以下）の視点場 2 地点を選定した。選定した調査地点を表 4-6-7、図 4-6-4 に示す。

なお、計画地が中遠景域となる眺望点、視点場については、新斎場施設が視認できたとしても、景観は大きく変化しないと考えられることから、今回は不採用とした。また、墓苑からの景観については、近景域にあって墓参時に新斎場施設が見えても苦情にはならないと考えられることから、その優先順位は低いものとし、今回は対象外とした。

表 4-6-7 現地調査地点

| 図中番号 | 調査地点 | 選定理由 |
|------|-----------------|---|
| 1 | 新斎場入口 | デザイン検討とのつながりを考慮し、新施設の景観を代表する視点場として選定した。 |
| 2 | 大阪緑ヶ丘（介護老人保健施設） | 建物上層階から日常的に視認される可能性があることから選定した。 |

c 調査時期

調査は、以下の日程で実施した。

- ・令和 2 年 12 月 8 日

d 調査方法

調査地点からの景観の状況は、新斎場施設方向の写真撮影を行うことにより行った。

e 調査結果

調査地点からの斎場施設方向の現況の景観写真は、予測結果とともに図 4-6-5、図 4-6-6 に示す。

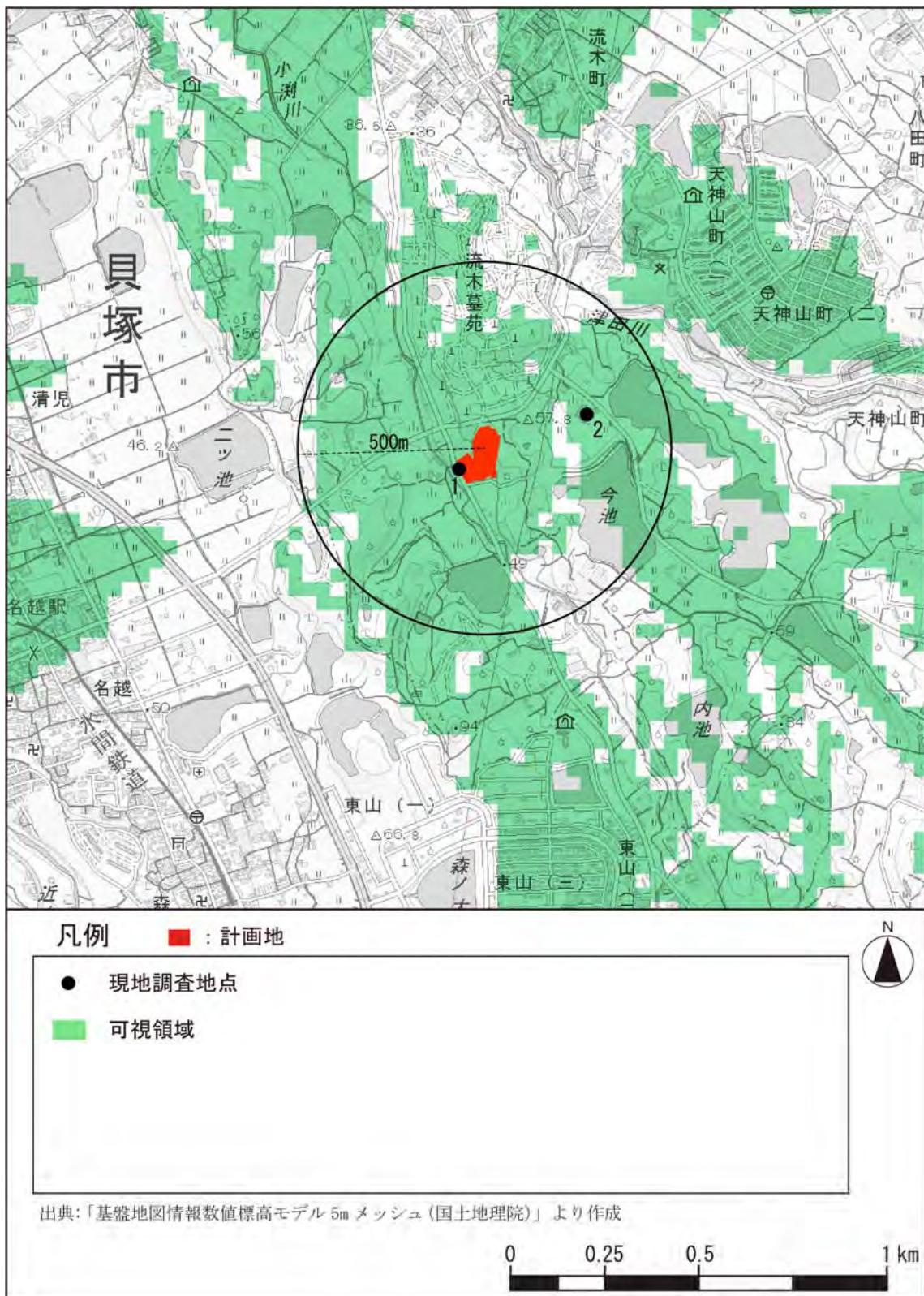


図 4-6-4 現地調査地点

(3) 予測

ア 予測項目

施設の稼働による景観への影響の予測では、代表的な視点場からの斎場施設方向の景観の変化について予測を行った。

イ 予測地点

予測地点は、調査地点と同じく、新斎場入口、大阪緑ヶ丘の 2 地点とした。

ウ 予測時期

予測時期は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とした。

エ 予測方法

予測は、予測地点の景観の状況について、イメージパース又はフォトモンタージュを作成することにより行った。

オ 予測条件

新斎場施設の建築物については、デザイン検討を今後実施する予定であり、現時点で詳細は不明であることから、箱状の構造物として表現した。

カ 予測結果

施設供用時のイメージパース又はフォトモンタージュを図 4-6-5、図 4-6-6 に示す。

新斎場入口からの景観は、右手には緑地と駐車スペースが広がり、左手奥に新しい斎場施設の建築物が視認されるものとなり、現況の景観からは大きく変化するものと予測された。

一方、大阪緑ヶ丘の上層階（3 階）からの景観は、第二墓苑越しに新斎場施設の建築物の背後が視認されるものの、建築物が占める割合は小さく、景観の変化は小さいものと予測された。

| | |
|------------|--|
| 現　況 |  |
| 施　設 供用時 |  |

図 4-6-5 新斎場入口の景観変化

| | |
|------------|---|
| 現　況 |  |
| 施　設 供用時 |  |

図 4-6-6 大阪緑ヶ丘の景観変化

(4) 影響の分析

ア 影響の回避又は低減に係る分析

施設の稼働による景観への影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。

<環境保全措置>

- ・計画地は風致地区内にあり、また岸和田市景観計画において「里の景観区」に位置していることから、地形や植生の保全に配慮し、周辺に調和した景観形成を目指す。心安らかに過ごせる空間となるよう、造成計画、建築物の配置・デザイン、緑化計画、その他の外構を含めて総合的に計画を行う。

イ 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析

生活環境保全上の目標を表4-6-8に示す。生活環境保全上の目標は、岸和田市景観計画に基づく「里の景観区」の基本目標及び基本方針とした。

予測の結果、新斎場入口からの景観は、現況の景観からは大きく変化するものと予測され、大阪緑ヶ丘からの景観の変化は小さいものと予測された。

新斎場施設の整備にあたっては、地形や植生の保全に配慮し、周辺に調和した景観形成を目指し、心安らかに過ごせる空間となるよう、造成計画、建築物の配置・デザイン、緑化計画、その他の外構を含めて総合的に計画を行うことから、施設供用時の景観への影響は、生活環境保全上の目標との整合が図られるものと評価する。

表4-6-8 生活環境保全上の目標

| 項目 | 生活環境保全上の目標 |
|----------------|---|
| 代表視点場 からの景観 | 基本目標：残された自然と農村集落景観の保全 基本方針：1. 史跡や旧集落、街道などの歴史的景観との調和を図る。 2. 地形・植生の保全、回復に努める。 3. 田園風景との調和を図り、山なみ景観に配慮する。 |

※備考：岸和田市景観計画はH22.10.1より施行された。

第5章 総合的な評価

5-1 現況把握、予測、影響分析結果の整理

現況把握、予測及び影響の分析の結果を表 5-1-1 に示す。

新斎場施設の整備という事業特性と計画地の地域特性を考慮して、大気質、騒音、振動、悪臭、交通量、景観に係る生活環境影響調査項目を選定し、既存資料及び現地調査による現況把握、本施設の供用に伴う影響予測及び影響の分析を実施した。

その結果、いずれの項目においても生活環境への影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるとともに、生活環境保全上の目標との整合が図られると評価された。

表 5-1-1(1) 現況把握、予測及び影響の分析の結果 (1/12)

| 大気質 | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|----------------------|--|----|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 現況把握 | 既存資料調査 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 岸和田市及び貝塚市の 大気汚染常時監視測定局（一般局）における二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の 2019 年度の測定結果は、環境基準を達成している。 また、ダイオキシン類の過年度測定結果も環境基準値 ($0.6\text{pg-TEQ}/\text{m}^3$) を下回っている。 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 表 大気汚染予測常時監視測定局の測定結果 (2019 年度) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【二酸化硫黄】 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 測定局名 | 年平均値 (ppm) | 1時間値 の 最高値 (ppm) | 1時間値が 0.1ppmを 超えた時間数 (時間) | 日平均値が 0.04ppmを 超えた日数 (日) | 日平均値 の 2%除外値 (ppm) | 環境基準 達成状況 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 長期 | 短期 | | | | | | | | |
| 岸和田中央公園 | 0.002 | 0.025 | 0 | 0 | 0.004 | ○ | ○ | | | | | | | | | |
| 備考) 【長期的評価】日平均値の 2%除外値が 0.04ppm 以下であり、かつ日平均値が 0.04ppm を超えた日が 2 日以上連続しないこと。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【短期的評価】日平均値が 0.04ppm 以下であり、かつ 1 時間値が 0.1ppm 以下であること。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【二酸化窒素】 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 測定局名 | 年平均値 (ppm) | 1時間値 の 最高値 (ppm) | 1時間値が 0.2ppmを 超えた時間数 (時間) | 日平均値が 0.06ppmを 超えた日数 (日) | 日平均値 の 年間98%値 (ppm) | 環境 基準 達成 状況 | 年平均値の NO ₂ / (NO _x) (%) | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 岸和田中央公園 | 0.011 | 0.063 | 0 | 0 | 0.028 | ○ | 85.2 | | | | | | | | | |
| 貝塚市消防署 | 0.009 | 0.067 | 0 | 0 | 0.027 | ○ | 87.0 | | | | | | | | | |
| 備考) 日平均値の年間 98% 値が 0.04ppm から 0.06ppm までの範囲内又はそれ以下であること。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【浮遊粒子状物質】 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 測定局名 | 年平均値 (mg/m ³) | 1時間値 の 最高値 (mg/m ³) | 1時間値が 0.20mg/m ³ を 超えた時間数 (時間) | 日平均値が 0.10mg/m ³ を 超えた日数 (日) | 日平均値 の 2%除外値 (mg/m ³) | 環境基準 達成状況 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 長期 | 短期 | | | | | | | | |
| 岸和田中央公園 | 0.014 | 0.060 | 0 | 0 | 0.031 | ○ | ○ | | | | | | | | | |
| 貝塚市消防署 | 0.016 | 0.086 | 0 | 0 | 0.039 | ○ | ○ | | | | | | | | | |
| 備考) 【長期的評価】日平均値の 2%除外値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であり、かつ日平均値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ を超える日が 2 日以上連続しないこと。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【短期的評価】1 時間値が $0.20\text{ mg}/\text{m}^3$ 以下であること、かつ日平均値が $0.10\text{ mg}/\text{m}^3$ 以下であること。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 表 ダイオキシン類の測定結果 (pg-TEQ/m ³) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 測定局名 | | 測定値 (年平均値) | | | 調査年度 | | | | | | | | | | | |
| 岸和田中央公園 | | 0.015 | | | 令和元年度 | | | | | | | | | | | |
| 貝塚市消防署 | | 0.013 | | | 平成 30 年度 | | | | | | | | | | | |

表 5-1-1(2) 現況把握、予測及び影響の分析の結果 (2/12)

| 大気質 | | | |
|---|---|---|--------------------------|
| 現況把握 | | 2. 現地調査 | |
| 現斎場敷地内において7日間連続測定を行った結果、二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、塩化水素、ダイオキシン類ともに環境基準値等を下回っていた。 | | | |
| 表 現地調査結果（二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質） | | | |
| | 調査項目 | 調査地点 岸和田市立 斎場 | |
| 二酸化硫黄 | 期間内平均値 (ppm) | 0.000 | |
| | 1時間最高値 (ppm) | 0.002 | |
| | 日平均最高値 (ppm) | 0.001 | |
| | 1時間値が0.1ppmを超えた時間数 (時) | 0 | |
| | 日平均値が0.04ppmを超えた日数 (日) | 0 | |
| 二酸化窒素 | 期間内平均値 (ppm) | 0.007 | |
| | 1時間最高値 (ppm) | 0.023 | |
| | 日平均最高値 (ppm) | 0.010 | |
| | 日平均値が0.06ppmを超えた日数 (日) | 0 | |
| | 日平均値が0.04ppmを超えた日数 (日) | 0 | |
| 浮遊粒子状物質 | 期間内平均値 (mg/m ³) | 0.013 | |
| | 1時間最高値 (mg/m ³) | 0.053 | |
| | 日平均最高値 (mg/m ³) | 0.022 | |
| | 1時間値が0.20mg/m ³ を超えた時間数 (時間) | 0 | |
| | 日平均値が0.10mg/m ³ を超えた日数 (日) | 0 | |
| 項目 | | 環境基準 | |
| 二酸化硫黄 | | 1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であり、かつ、1時間値が0.1ppm以下であること。 | |
| 二酸化窒素 | | 1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。 | |
| 浮遊粒子状物質 | | 1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。 | |
| 表 現地調査結果（塩化水素、ダイオキシン類） | | | |
| | 調査項目 | 調査結果 | 基準値等 |
| | 塩化水素 | <0.001ppm | 0.02ppm |
| | ダイオキシン類 | 0.027pg-TEQ/m ³ | 0.6pg-TEQ/m ³ |

表 5-1-1(3) 現況把握、予測及び影響の分析の結果 (3/12)

| 大気質 | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------------|------------|--------|---------------------------|--------------------------|----------|--|--|--|--|--|--|
| 予測及び影響の分析 | 1. 火葬炉からの排ガスによる影響 | | | | | | | | | | | |
| | (1) 影響の回避又は低減に係る分析 | | | | | | | | | | | |
| <p>火葬炉からの排ガスによる影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内ができる限り回避・低減が図られるものと評価する。</p> <p><環境保全措置></p> <ul style="list-style-type: none"> 排出ガス濃度に係る自主目標値を設定し、遵守する。 再燃焼炉からの排ガスを急速に冷却し、ダイオキシン類の再合成を防止する排ガス冷却設備を設置する。 非ガス中の微粒子のダスト・飛灰を除去するため、高効率な集じん装置を設置する。 再燃焼した排ガスに残留するダイオキシン類を分解除去する触媒装置を設置する。 | | | | | | | | | | | | |
| <p>(2) 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析</p> <p>予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果、火葬炉からの排ガスの長期平均濃度、短期平均濃度とも、いずれの予測項目も生活環境保全上の目標との整合が図られている。</p> | | | | | | | | | | | | |
| 表 火葬炉からの排ガスの長期平均濃度の評価結果（最大濃度） | | | | | | | | | | | | |
| 項目 | 寄与濃度 | バックグラウンド濃度 | 年平均値 | 年間 98% 値 又は年間 2%除外値 | 環境保全 目標 | 適合 状況 | | | | | | |
| 二酸化硫黄 (ppm) | 0.00044 | 0.002 | 0.0024 | 0.005 | 0.04 以下 ^(*)1) | ○ | | | | | | |
| 二酸化窒素 (ppm) | 0.00370 | 0.009 | 0.0127 | 0.038 | 0.06 以下 ^(*)2) | ○ | | | | | | |
| 浮遊粒子状物質 (mg/m ³) | 0.00015 | 0.016 | 0.0161 | 0.039 | 0.10 以下 ^(*)1) | ○ | | | | | | |
| ダイオキシン類 (pg-TEQ/m ³) | 0.00148 | 0.027 | 0.0285 | — | 0.6 以下 ^(*)4) | ○ | | | | | | |
| 表 火葬炉からの排ガスの短期平均濃度の評価結果（最大濃度） | | | | | | | | | | | | |
| 項目 | 寄与濃度 | バックグラウンド濃度 | 1 時間値 | 環境保全 目標 | 適合 状況 | | | | | | | |
| 二酸化硫黄 (ppm) | 0.00640 | 0.004 | 0.0104 | 0.1 以下 ^(*)1) | ○ | | | | | | | |
| 二酸化窒素 (ppm) | 0.05337 | 0.027 | 0.0804 | 0.2 以下 ^(*)3) | ○ | | | | | | | |
| 浮遊粒子状物質 (mg/m ³) | 0.00213 | 0.039 | 0.0411 | 0.2 以下 ^(*)1) | ○ | | | | | | | |
| 塩化水素 (ppm) | 0.01067 | < 0.001 | 0.0117 | 0.02 以下 ^(*)5) | ○ | | | | | | | |
| ※生活環境保全上の目標 | | | | | | | | | | | | |
| <p>(*)1) : 大気の汚染に係る環境基準について</p> <p>(*)2) : 二酸化窒素に係る環境基準について</p> <p>(*)3) : 中央公害対策審議会答申による短期暴露指針値</p> <p>(*)4) : ダイオキシン類による大気の汚染、水質の汚濁及び土壤の汚染に係る環境基準について</p> <p>(*)5) : 環境庁大気保全局長通達による目標環境濃度</p> | | | | | | | | | | | | |

表 5-1-1(4) 現況把握、予測及び影響の分析の結果 (4/12)

| 大気質 | | | | | | | |
|-----------|---|--|--|--|--|--|--|
| 予測及び影響の分析 | <p>2. 施設利用車両による影響</p> <p>(1) 影響の回避又は低減に係る分析</p> <p>施設利用車両による影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。</p> <p><環境保全措置></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画地へのアクセスは、3方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。 <p>(2) 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析</p> <p>予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質とも、生活環境保全上の目標との整合が図られている。</p> | | | | | | |
| | 表 施設利用車両による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の評価結果（岸和田三ヶ山線沿道） | | | | | | |

| 項目 | 予測地点 (官民境界) | | 寄与濃度 | バックグラウンド濃度 | 年平均値 | 年間98%値 又は年間2%除外値 | 環境保全目標 | 適合状況 |
|--------------------|---|----|---------|------------|---------|---------------------|--------------------------|------|
| 二酸化 窒素 (ppm) | 1 | 東側 | 0.00021 | 0.009 | 0.0092 | 0.021 | 0.06 以下 ^(*)1) | ○ |
| | | 西側 | 0.00022 | | 0.0092 | 0.022 | | ○ |
| | 2 | 東側 | 0.00022 | | 0.0092 | 0.022 | | ○ |
| | | 西側 | 0.00018 | | 0.0092 | 0.021 | | ○ |
| | 浮遊 粒子状 物質 (mg/m ³) | 東側 | 0.00001 | 0.016 | 0.0160 | 0.041 | 0.10 以下 ^(*)2) | ○ |
| | | 西側 | 0.00001 | | 0.0160 | 0.041 | | ○ |
| | | 東側 | 0.00001 | | 0.00160 | 0.041 | | ○ |
| | | 西側 | 0.00001 | | 0.00160 | 0.041 | | ○ |

※生活環境保全上の目標

(※1) : 二酸化窒素に係る環境基準について

(※2) : 大気の汚染に係る環境基準について

表 5-1-1(5) 現況把握、予測及び影響の分析の結果 (5/12)

| 騒 音 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-----------|-----------|------|-----|------|---------|--|------|----|----|---------|--------------|-----------|-----------|-----|-------------|---------|----|----|---------|----------|----|----|----------------|---------|-----------|-----------|-----------|--------------|----|----|-----------|----------|----|----|--------|--------------|----|----|-------------|---------|----|----|-------------|---------|----|----|--------|---------|----|----|---------|--------|-----------|----|----|---------|-----------|----|----|----------|-------|----|-----------|-------------|------------|----|----|---------|------|----|----|--------------|-------|----|----|-------------|-------|----|----|-------------|-------------|----|----|-----------|-------|----|----|
| 現況把握 | 1. 既存資料調査 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 岸和田市及び貝塚市の道路交通騒音測定結果は、幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準値（昼間 70dB、夜間 65dB）を国道 26 号など一部の路線で上回っている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 表 道路交通騒音測定結果 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">調査場所</th> <th colspan="2">測定値(dB)</th> <th rowspan="2">測定年度</th> </tr> <tr> <th>昼間</th> <th>夜間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国道 26 号</td> <td>岸和田市八阪町 1 丁目</td> <td>74</td> <td>69</td> <td rowspan="10">H30</td> </tr> <tr> <td>国道 170 号(新)</td> <td>岸和田市内畠町</td> <td>70</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>府道大阪臨海線</td> <td>岸和田市春木泉町</td> <td>69</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>府道岸和田牛滝山貝塚線(新)</td> <td>岸和田市三田町</td> <td>75</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>府道岸和田港塔原線</td> <td>岸和田市野田町 2 丁目</td> <td>68</td> <td>61</td> </tr> <tr> <td>府道大阪和泉泉南線</td> <td>岸和田市小松里町</td> <td>68</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>府道堺阪南線</td> <td>岸和田市加守町 1 丁目</td> <td>67</td> <td>61</td> </tr> <tr> <td>府道岸和田牛滝山貝塚線</td> <td>岸和田市大沢町</td> <td>59</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>府道春木岸和田線(新)</td> <td>岸和田市稻葉町</td> <td>68</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>阪和自動車道</td> <td>岸和田市内畠町</td> <td>63</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>国道 26 号</td> <td>貝塚市地蔵堂</td> <td>72</td> <td>65</td> <td rowspan="10">R1</td> </tr> <tr> <td>国道 26 号</td> <td>貝塚市石才（高架）</td> <td>56</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>国道 170 号</td> <td>貝塚市東山</td> <td>70</td> <td>66</td> </tr> <tr> <td>国道 170 号（新）</td> <td>貝塚市三ツ松（高架）</td> <td>67</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>府道大阪臨海線</td> <td>貝塚市澤</td> <td>64</td> <td>58</td> </tr> <tr> <td>府道大阪臨海線+阪神高速</td> <td>貝塚市西町</td> <td>57</td> <td>53</td> </tr> <tr> <td>府道岸和田牛滝山貝塚線</td> <td>貝塚市畠中</td> <td>70</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>府道岸和田牛滝山貝塚線</td> <td>貝塚市木積（2 車線）</td> <td>61</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>府道大阪和泉泉南線</td> <td>貝塚市半田</td> <td>66</td> <td>61</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | 路線名 | 調査場所 | 測定値(dB) | | 測定年度 | 昼間 | 夜間 | 国道 26 号 | 岸和田市八阪町 1 丁目 | 74 | 69 | H30 | 国道 170 号(新) | 岸和田市内畠町 | 70 | 63 | 府道大阪臨海線 | 岸和田市春木泉町 | 69 | 64 | 府道岸和田牛滝山貝塚線(新) | 岸和田市三田町 | 75 | 70 | 府道岸和田港塔原線 | 岸和田市野田町 2 丁目 | 68 | 61 | 府道大阪和泉泉南線 | 岸和田市小松里町 | 68 | 63 | 府道堺阪南線 | 岸和田市加守町 1 丁目 | 67 | 61 | 府道岸和田牛滝山貝塚線 | 岸和田市大沢町 | 59 | 50 | 府道春木岸和田線(新) | 岸和田市稻葉町 | 68 | 62 | 阪和自動車道 | 岸和田市内畠町 | 63 | 56 | 国道 26 号 | 貝塚市地蔵堂 | 72 | 65 | R1 | 国道 26 号 | 貝塚市石才（高架） | 56 | 51 | 国道 170 号 | 貝塚市東山 | 70 | 66 | 国道 170 号（新） | 貝塚市三ツ松（高架） | 67 | 62 | 府道大阪臨海線 | 貝塚市澤 | 64 | 58 | 府道大阪臨海線+阪神高速 | 貝塚市西町 | 57 | 53 | 府道岸和田牛滝山貝塚線 | 貝塚市畠中 | 70 | 64 | 府道岸和田牛滝山貝塚線 | 貝塚市木積（2 車線） | 61 | 51 | 府道大阪和泉泉南線 | 貝塚市半田 | 66 | 61 |
| 路線名 | 調査場所 | 測定値(dB) | | 測定年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 昼間 | 夜間 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 国道 26 号 | 岸和田市八阪町 1 丁目 | 74 | 69 | H30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 国道 170 号(新) | 岸和田市内畠町 | 70 | 63 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道大阪臨海線 | 岸和田市春木泉町 | 69 | 64 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道岸和田牛滝山貝塚線(新) | 岸和田市三田町 | 75 | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道岸和田港塔原線 | 岸和田市野田町 2 丁目 | 68 | 61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道大阪和泉泉南線 | 岸和田市小松里町 | 68 | 63 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道堺阪南線 | 岸和田市加守町 1 丁目 | 67 | 61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道岸和田牛滝山貝塚線 | 岸和田市大沢町 | 59 | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道春木岸和田線(新) | 岸和田市稻葉町 | 68 | 62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 阪和自動車道 | 岸和田市内畠町 | 63 | 56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 国道 26 号 | 貝塚市地蔵堂 | 72 | 65 | R1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 国道 26 号 | 貝塚市石才（高架） | 56 | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 国道 170 号 | 貝塚市東山 | 70 | 66 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 国道 170 号（新） | 貝塚市三ツ松（高架） | 67 | 62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道大阪臨海線 | 貝塚市澤 | 64 | 58 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道大阪臨海線+阪神高速 | 貝塚市西町 | 57 | 53 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道岸和田牛滝山貝塚線 | 貝塚市畠中 | 70 | 64 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道岸和田牛滝山貝塚線 | 貝塚市木積（2 車線） | 61 | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 府道大阪和泉泉南線 | 貝塚市半田 | 66 | 61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 注) : 測定値の欄の太字は、幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準値（昼間 70dB、夜間 65dB）超過を示す。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

表 5-1-1(6) 現況把握、予測及び影響の分析の結果 (6/12)

| 騒 音 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|----------|--------|-----------------------|-------------|--------|-----------------------|------|------|----------|--------|------------------|-------------|--------|-------|-----------------------|----|----|-----------------------|----|----|-----------------------|-----------------------|----|-----------------------|
| 予測及び影響の分析 | 騒音 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1. 施設の稼働による影響 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (1) 影響の回避又は低減に係る分析 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施設の稼働による騒音の影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <環境保全措置> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・施設の稼働に伴う騒音に係る自主目標値を設定し、遵守する。 ・排気筒は、排気に伴う騒音の発生防止を考慮した構造とする。 ・各送風機類は、できるだけ低騒音、低振動タイプを使用する。また、外部への騒音・振動の伝達防止対策を行う。 ・施設の構造形式は、建築物内の各種振動・騒音の伝搬を抑えやすい鉄筋コンクリート造とする。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (2) 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果、施設の稼働による騒音は、敷地境界で 55dB 以下であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 表 施設の稼働による騒音の評価結果 (dB) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">予測地点</th> <th>予測結果</th> <th>環境保全目標</th> <th>適合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4" style="vertical-align: middle; padding: 5px;">新斎場施設計画地 敷地境界</td> <td style="padding: 5px;">北側</td> <td style="padding: 5px;">39</td> <td rowspan="4" style="vertical-align: middle; padding: 5px;">55 以下</td> <td style="padding: 5px;"><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">東側</td> <td style="padding: 5px;">45</td> <td style="padding: 5px;"><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">南側</td> <td style="padding: 5px;">34</td> <td style="padding: 5px;"><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">西側</td> <td style="padding: 5px;">42</td> <td style="padding: 5px;"><input type="radio"/></td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | 予測地点 | | 予測結果 | 環境保全目標 | 適合状況 | 新斎場施設計画地 敷地境界 | 北側 | 39 | 55 以下 | <input type="radio"/> | 東側 | 45 | <input type="radio"/> | 南側 | 34 | <input type="radio"/> | 西側 | 42 | <input type="radio"/> |
| 予測地点 | | 予測結果 | 環境保全目標 | 適合状況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 新斎場施設計画地 敷地境界 | 北側 | 39 | 55 以下 | <input type="radio"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 東側 | 45 | | <input type="radio"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 南側 | 34 | | <input type="radio"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 西側 | 42 | | <input type="radio"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ※生活環境保全上の目標 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づく規制を参考に設定した自主目標値 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 施設利用車両による影響 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (1) 影響の回避又は低減に係る分析 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施設利用車両による影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <環境保全措置> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・計画地へのアクセスは、3 方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (2) 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果、施設利用車両による増分は 0dB、官民境界の騒音は 75dB 以下であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 表 施設利用車両による騒音の評価結果 (岸和田三ヶ山線沿道) (dB) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>時間区分</th> <th>施設利用車両以外</th> <th>施設利用車両</th> <th>合成値</th> <th>施設利用車両による増分</th> <th>環境保全目標</th> <th>適合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">官民境界</td> <td style="padding: 5px;">昼間</td> <td style="padding: 5px;">71</td> <td style="padding: 5px;">57</td> <td style="padding: 5px;">71</td> <td style="padding: 5px;">0</td> <td style="padding: 5px;">75 以下</td> <td style="padding: 5px;"><input type="radio"/></td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | 予測地点 | 時間区分 | 施設利用車両以外 | 施設利用車両 | 合成値 | 施設利用車両による増分 | 環境保全目標 | 適合状況 | 官民境界 | 昼間 | 71 | 57 | 71 | 0 | 75 以下 | <input type="radio"/> | | |
| 予測地点 | 時間区分 | 施設利用車両以外 | 施設利用車両 | 合成値 | 施設利用車両による増分 | 環境保全目標 | 適合状況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 官民境界 | 昼間 | 71 | 57 | 71 | 0 | 75 以下 | <input type="radio"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ※生活環境保全上の目標 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 道路交通騒音の状況を著しく悪化させないこととし、騒音規制法に基づく自動車騒音の限度とした。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

表 5-1-1(7) 現況把握、予測及び影響の分析の結果 (7/12)

| 振 動 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|----------|--------|-----|-------------|--------|------|------|------|----------|--------|------|------------------|--------|------|-------|----|----|----|----|----|-------|---|----|----|---|
| 現況把握 | 1. 既存資料調査 文献その他資料を用い、調査対象地域の振動の現況について既存資料調査を行ったが、測定結果などの情報は得られなかった。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 予測及び影響の分析 | 1. 施設の稼働による影響 (1)影響の回避又は低減に係る分析 施設の稼働による振動の影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。 <環境保全措置> <ul style="list-style-type: none">・施設の稼働に伴う振動に係る自主目標値を設定し、遵守する。・各送風機類は、できるだけ低騒音、低振動タイプを使用する。また、外部への騒音・振動の伝達防止対策を行う。・施設の構造形式は、建築物内の各種振動・騒音の伝搬を抑えやすい鉄筋コンクリート造とする。 (2)生活環境保全上の目標との整合性に係る分析 予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果、施設の稼働による振動は、敷地境界で 60dB 以下であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 表 施設の稼働による振動の評価結果 (dB) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">予測地点</th> <th>予測結果</th> <th colspan="2">環境保全目標</th> <th>適合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4" style="vertical-align: middle; text-align: center;">新斎場施設計画地 敷地境界</td> <td style="vertical-align: middle; text-align: center;">北側</td> <td style="text-align: center;">45</td> <td rowspan="4" style="vertical-align: middle; text-align: center;">60 以下</td> <td style="vertical-align: middle; text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle; text-align: center;">東側</td> <td style="text-align: center;">49</td> <td style="vertical-align: middle; text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle; text-align: center;">南側</td> <td style="text-align: center;">40</td> <td style="vertical-align: middle; text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle; text-align: center;">西側</td> <td style="text-align: center;">47</td> <td style="vertical-align: middle; text-align: center;">○</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | 予測地点 | | 予測結果 | 環境保全目標 | | 適合状況 | 新斎場施設計画地 敷地境界 | 北側 | 45 | 60 以下 | ○ | 東側 | 49 | ○ | 南側 | 40 | ○ | 西側 | 47 | ○ |
| 予測地点 | | 予測結果 | 環境保全目標 | | 適合状況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 新斎場施設計画地 敷地境界 | 北側 | 45 | 60 以下 | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 東側 | 49 | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 南側 | 40 | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 西側 | 47 | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ※生活環境保全上の目標 大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づく規制を参考に設定した自主目標値 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 施設利用車両による影響 (1)影響の回避又は低減に係る分析 施設利用車両による影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。 <環境保全措置> <ul style="list-style-type: none">・計画地へのアクセスは、3 方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。 (2)生活環境保全上の目標との整合性に係る分析 予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果、施設利用車両による増分は 0dB、官民境界の振動は 65dB 以下であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 表 施設利用車両による振動の評価結果 (岸和田三ヶ山線沿道) (dB) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>時間区分</th> <th>施設利用車両以外</th> <th>施設利用車両</th> <th>合成値</th> <th>施設利用車両による増分</th> <th>環境保全目標</th> <th>適合状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">官民境界</td> <td style="text-align: center;">昼間</td> <td style="text-align: center;">60</td> <td style="text-align: center;">48</td> <td style="text-align: center;">60</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">65 以下</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | 予測地点 | 時間区分 | 施設利用車両以外 | 施設利用車両 | 合成値 | 施設利用車両による増分 | 環境保全目標 | 適合状況 | 官民境界 | 昼間 | 60 | 48 | 60 | 0 | 65 以下 | ○ | | | |
| 予測地点 | 時間区分 | 施設利用車両以外 | 施設利用車両 | 合成値 | 施設利用車両による増分 | 環境保全目標 | 適合状況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 官民境界 | 昼間 | 60 | 48 | 60 | 0 | 65 以下 | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ※生活環境保全上の目標 道路交通振動の状況を著しく悪化させないこととし、振動規制法に基づく道路交通振動の限度とした。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

表 5-1-1(8) 現況把握、予測及び影響の分析の結果 (8/12)

| 悪臭 | | | | | | | | | | | |
|--|--|--------|------|----|------|--------|------|------|-------|-------|---|
| 現況把握 | 1. 既存資料調査 文献その他資料を用い、調査対象地域の悪臭の現状について既存資料調査を行ったが、測定結果などの情報は得られなかった。 | | | | | | | | | | |
| | 2. 現地調査 火葬炉稼働中の現斎場施設敷地内の臭気指数は 10 未満であった。 | | | | | | | | | | |
| 予測及び影響の分析 | 1. 火葬炉からの排ガスによる影響 (1) 影響の回避又は低減に係る分析 火葬炉からの排ガスによる影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。 <環境保全措置> • 排気筒出口の臭気指数に係る自主目標値を設定し、遵守する。 • 敷地境界の臭気指数に係る自主目標値を設定し、遵守する。 • 主燃焼室は、室内に燃焼空気を供給して不完全燃焼・燃え残りの生じない構造とする。 • 非ガス中の微粒子のダスト・飛灰を除去するため、高効率な集じん装置を設置する。 • 空調設備や換気設備は、特に告別室兼収骨室、エントランスホール、靈安室、炉室等は、焼香及び火葬に係る臭気等に配慮する。 (2) 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析 予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果、火葬炉からの排ガスによる臭気指数は、敷地境界で 10 未満であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。 | | | | | | | | | | |
| 表 火葬炉からの排ガスによる臭気指数の評価結果（最大値） | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>予測結果</th><th>環境保全目標</th><th>適合状況</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>臭気指数</td><td>10 未満</td><td>10 未満</td><td>○</td></tr> </tbody> </table> | | | | 項目 | 予測結果 | 環境保全目標 | 適合状況 | 臭気指数 | 10 未満 | 10 未満 | ○ |
| 項目 | 予測結果 | 環境保全目標 | 適合状況 | | | | | | | | |
| 臭気指数 | 10 未満 | 10 未満 | ○ | | | | | | | | |
| ※生活環境保全上の目標 悪臭防止法に基づく敷地境界における臭気指数による規制基準 | | | | | | | | | | | |
| 2. 施設からの悪臭の漏洩による影響 | (1) 影響の回避又は低減に係る分析 施設からの悪臭の漏洩による影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。 <環境保全措置> • 敷地境界の臭気指数に係る自主目標値を設定し、遵守する。 • 火葬台車は臭い及び汚汁の浸透を防止する。 • 空調設備や換気設備は、特に告別室兼収骨室、エントランスホール、靈安室、炉室等は、焼香及び火葬に係る臭気等に配慮する。 (2) 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析 予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果、施設からの漏洩による臭気指数は、敷地境界で 10 未満であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。 | | | | | | | | | | |
| 表 施設からの漏洩による臭気指数の評価結果 | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>予測結果</th><th>環境保全目標</th><th>適合状況</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>臭気指数</td><td>10 未満</td><td>10 未満</td><td>○</td></tr> </tbody> </table> | | | | 項目 | 予測結果 | 環境保全目標 | 適合状況 | 臭気指数 | 10 未満 | 10 未満 | ○ |
| 項目 | 予測結果 | 環境保全目標 | 適合状況 | | | | | | | | |
| 臭気指数 | 10 未満 | 10 未満 | ○ | | | | | | | | |
| ※生活環境保全上の目標 悪臭防止法に基づく敷地境界における臭気指数による規制基準 | | | | | | | | | | | |

表 5-1-1(9) 現況把握、予測及び影響の分析の結果 (9/12)

| 交通量 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---|-------|--------|-------|--------|------|--------|-------|-------|--------|---|---------|-------|-------|---|
| 現況把握 | <p>1. 既存資料調査 計画地へのアクセス道路である岸和田三ヶ山線、名越千石莊線・包近流木線では調査が行われていないが、各々が接続する大阪和泉泉南線、岸和田牛滝山貝塚線の平日 12 時間交通量はそれぞれ 6,086 台、13,269 台であった。</p> <p>2. 現地調査 計画地周辺へ墓参に訪れる交通量が多い時期を勘案し、交通量調査を行った結果、畠町の交差点の 12 時間交通量は約 7,000 台、斎場前の交差点は約 10,000 台であった。</p> | | | | | | | | | | | | | | |
| 予測及び影響の分析 | <p>1. 施設の稼働による交通への影響 (1) 影響の回避又は低減に係る分析 施設の稼働による交通への影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られるものと評価する。 <環境保全措置> ・計画地へのアクセスは、3 方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。</p> <p>(2) 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析 予測結果を生活環境保全上の目標に照らして評価した結果、施設供用時の交通需要率は 0.9 以下であり、生活環境保全上の目標との整合が図られている。</p> <p style="text-align: center;">表 施設供用時の交差点需要率の評価結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th><th>現況</th><th>施設供用時</th><th>環境保全目標</th><th>適合状況</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>畠町の交差点</td><td>0.240</td><td>0.240</td><td rowspan="2">0.9 以下</td><td>○</td></tr> <tr> <td>斎場前の交差点</td><td>0.344</td><td>0.358</td><td>○</td></tr> </tbody> </table> <p>※生活環境保全上の目標 既往交差点の通行に支障がないこととし、交差点需要率が 0.9 以下であることとした。</p> | 予測地点 | 現況 | 施設供用時 | 環境保全目標 | 適合状況 | 畠町の交差点 | 0.240 | 0.240 | 0.9 以下 | ○ | 斎場前の交差点 | 0.344 | 0.358 | ○ |
| 予測地点 | 現況 | 施設供用時 | 環境保全目標 | 適合状況 | | | | | | | | | | | |
| 畠町の交差点 | 0.240 | 0.240 | 0.9 以下 | ○ | | | | | | | | | | | |
| 斎場前の交差点 | 0.344 | 0.358 | | ○ | | | | | | | | | | | |

表 5-1-1(10) 現況把握、予測及び影響の分析の結果（10/12）

| 景 観 | |
|-----------|---|
| 現況把握 | <p>1. 既存資料調査 主要な眺望点及び景観資源、比較的近傍の視点場を整理するとともに、主要な眺望点、近傍の視点場からの計画地の見通しを整理した。</p> <p>2. 現地調査 既存資料調査の結果及び都市計画課との協議の結果を踏まえ、新斎場入口、大阪緑ヶ丘を調査地点として選定し、斎場施設方向の写真撮影を行った。</p> |
| 予測及び影響の分析 | <p>1. 施設の稼働による景観への影響 (1) 影響の回避又は低減に係る分析 施設の稼働による景観への影響は、以下に示す環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内ができる限り回避・低減が図られるものと評価する。 <環境保全措置> ・計画地は風致地区内にあり、また岸和田市景観計画において「里の景観区」に位置していることから、地形や植生の保全に配慮し、周辺に調和した景観形成を目指す。心安らかに過ごせる空間となるよう、造成計画、建築物の配置・デザイン、緑化計画、その他の外構を含めて総合的に計画を行う。</p> <p>(2) 生活環境保全上の目標との整合性に係る分析 新斎場入口からの景観は、現況の景観からは大きく変化するものと予測され、大阪緑ヶ丘からの景観の変化は小さいものと予測された。 新斎場施設の整備にあたっては、地形や植生の保全に配慮し、周辺に調和した景観形成を目指し、心安らかに過ごせる空間となるよう、造成計画、建築物の配置・デザイン、緑化計画、その他の外構を含めて総合的に計画を行うことから、施設供用時の景観への影響は、生活環境保全上の目標との整合が図られるものと評価する。</p> <p>※生活環境保全上の目標 岸和田市景観計画に基づく「里の景観区」の基本目標及び基本方針とした。</p> |

表 5-1-1(11) 現況把握、予測及び影響の分析の結果 (11/12)

| 景 観 | | |
|-----------|------------|--|
| 予測及び影響の分析 | 現　況 |  |
| | 施　設 供用時 |  |

図 新斎場入口の景観変化

表 5-1-1(12) 現況把握、予測及び影響の分析の結果（12/12）

| 景 観 | | |
|------------|-----|--|
| 予測及び影響の分析 | 現　況 |  |
| 施　設 供用時 | |  |

図 大阪緑ヶ丘の景観変化

5-2 施設の設置に関する計画に反映した事項及びその内容

施設の設置に関する計画に反映した環境保全措置の内容を表 5-2-1 に示す。

表 5-2-1 施設設置に関する計画に反映した環境保全措置

| 項目 | 環境保全措置 |
|-----|---|
| 大気質 | <ul style="list-style-type: none"> ・再燃焼炉からの排ガスを急速に冷却し、ダイオキシン類の再合成を防止する排ガス冷却設備を設置する。 ・非ガス中の微粒子のダスト・飛灰を除去するため、高効率な集じん装置を設置する。 ・再燃焼した排ガスに残留するダイオキシン類を分解除去する触媒装置を設置する。 |
| 騒音 | <ul style="list-style-type: none"> ・排気筒は、排気に伴う騒音の発生防止を考慮した構造とする。 ・各送風機類はできるだけ低騒音、低振動タイプを使用する。また、外部への騒音・振動の伝達防止対策を行う。 ・施設の構造形式は、建築物内の各種振動・騒音の伝搬を抑えやすい鉄筋コンクリート造とする。 |
| 振動 | <ul style="list-style-type: none"> ・各送風機類は、できるだけ低騒音、低振動タイプを使用する。また、外部への騒音・振動の伝達防止対策を行う。 ・施設の構造形式は、建築物内の各種振動・騒音の伝搬を抑えやすい鉄筋コンクリート造とする。 |
| 悪臭 | <ul style="list-style-type: none"> ・主燃焼室は、室内に燃焼空気を供給して不完全燃焼・燃え残りの生じない構造とする。 ・非ガス中の微粒子のダスト・飛灰を除去するため、高効率な集じん装置を設置する。 ・火葬台車は臭い及び汚汁の浸透を防止する。 |
| 景観 | <ul style="list-style-type: none"> ・計画地は風致地区内にあり、また岸和田市景観計画において「里の景観区」に位置していることから、地形や植生の保全に配慮し、周辺に調和した景観形成を目指す。心安らかに過ごせる空間となるよう、造成計画、建築物の配置・デザイン、緑化計画、その他の外構を含めて総合的に計画を行う。 |

5-3 維持管理に関する計画に反映した事項及びその内容

維持管理に関する計画に反映した環境保全措置の内容を表 5-3-1 に示す。

表 5-3-1 維持管理に関する計画に反映した環境保全措置

| 項目 | 環境保全措置 |
|-----|--|
| 大気質 | <ul style="list-style-type: none"> 排出ガス濃度に係る自主目標値を設定し、遵守する。 計画地へのアクセスは、3 方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。 |
| 騒 音 | <ul style="list-style-type: none"> 施設の稼働に伴う騒音に係る自主目標値を設定し、遵守する。 計画地へのアクセスは、3 方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。 |
| 振 動 | <ul style="list-style-type: none"> 施設の稼働に伴う振動に係る自主目標値を設定し、遵守する。 計画地へのアクセスは、3 方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。 |
| 悪 臭 | <ul style="list-style-type: none"> 排気筒出口の臭気指数に係る自主目標値を設定し、遵守する。 敷地境界の臭気指数に係る自主目標値を設定し、遵守する。 特に告別室兼収骨室、エントランスホール、靈安室、炉室等は、焼香及び火葬に係る臭気等に配慮する。 |
| 交通量 | <ul style="list-style-type: none"> 計画地へのアクセスは、3 方向のアクセス道路を使い分けるよう葬儀業者に要請し、施設利用車両の分散を図る。 |

卷末資料

| | |
|---|-----|
| 現地調査結果（大気質・悪臭） | 1-1 |
| 二酸化窒素、一酸化窒素、窒素酸化物、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質、 塩化水素、ダイオキシン類、臭気指数 | |
| 現地調査結果（交通量） | 2-1 |
| 交差点①：12時間方向別交通量、24時間断面交通量、渋滞長及び信号現示 | |
| 交差点②：12時間方向別交通量 | |
| 斎場入口：12時間方向別交通量 | |
| 施設利用車両の設定について | 3-1 |
| イメージパース、フォトモンタージュ | 4-1 |

現地調査結果（大気質・悪臭）

二酸化窒素、一酸化窒素、窒素酸化物、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質、
塩化水素、ダイオキシン類、臭気指数

大気質測定結果

調査地点：岸和田市立斎場

二酸化窒素 [ppm]

| 月日 時 | 12/9 (水) | 12/10 (木) | 12/11 (金) | 12/12 (土) | 12/13 (日) | 12/14 (月) | 12/15 (火) | 平均値 | 最高値 | 最低値 | 測定数 |
|---------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|-------|-------|-----|
| 1 | 0.004 | 0.003 | 0.007 | 0.003 | 0.005 | 0.004 | 0.002 | 0.004 | 0.007 | 0.002 | 7 |
| 2 | 0.005 | 0.003 | 0.008 | 0.004 | 0.010 | 0.003 | 0.002 | 0.005 | 0.010 | 0.002 | 7 |
| 3 | 0.005 | 0.003 | 0.007 | 0.004 | 0.011 | 0.003 | 0.002 | 0.005 | 0.011 | 0.002 | 7 |
| 4 | 0.006 | 0.005 | 0.007 | 0.004 | 0.005 | 0.007 | 0.002 | 0.005 | 0.007 | 0.002 | 7 |
| 5 | 0.007 | 0.006 | 0.007 | 0.006 | 0.004 | 0.007 | 0.003 | 0.006 | 0.007 | 0.003 | 7 |
| 6 | 0.007 | 0.006 | 0.008 | 0.008 | 0.005 | 0.007 | 0.003 | 0.006 | 0.008 | 0.003 | 7 |
| 7 | 0.008 | 0.007 | 0.009 | 0.012 | 0.006 | 0.008 | 0.003 | 0.008 | 0.012 | 0.003 | 7 |
| 8 | 0.012 | 0.008 | 0.010 | 0.016 | 0.004 | 0.005 | 0.004 | 0.008 | 0.016 | 0.004 | 7 |
| 9 | 0.018 | 0.012 | 0.014 | 0.018 | 0.005 | 0.006 | 0.005 | 0.011 | 0.018 | 0.005 | 7 |
| 10 | 0.011 | 0.020 | 0.023 | 0.013 | 0.003 | 0.004 | 0.005 | 0.011 | 0.023 | 0.003 | 7 |
| 11 | 0.010 | 0.019 | 0.011 | 0.013 | 0.004 | 0.005 | 0.005 | 0.010 | 0.019 | 0.004 | 7 |
| 12 | 0.010 | 0.020 | 0.007 | 0.010 | 0.004 | 0.004 | 0.004 | 0.008 | 0.020 | 0.004 | 7 |
| 13 | 0.011 | 0.021 | 0.012 | 0.005 | 0.003 | 0.004 | 0.004 | 0.009 | 0.021 | 0.003 | 7 |
| 14 | 0.013 | 0.007 | 0.009 | 0.006 | 0.003 | 0.005 | 0.005 | 0.007 | 0.013 | 0.003 | 7 |
| 15 | 0.015 | 0.012 | 0.010 | 0.005 | 0.004 | 0.005 | 0.004 | 0.008 | 0.015 | 0.004 | 7 |
| 16 | 0.016 | 0.011 | 0.013 | 0.005 | 0.005 | 0.006 | 0.004 | 0.009 | 0.016 | 0.004 | 7 |
| 17 | 0.022 | 0.014 | 0.018 | 0.005 | 0.004 | 0.005 | 0.004 | 0.010 | 0.022 | 0.004 | 7 |
| 18 | 0.013 | 0.013 | 0.015 | 0.007 | 0.005 | 0.005 | 0.004 | 0.009 | 0.015 | 0.004 | 7 |
| 19 | 0.009 | 0.012 | 0.011 | 0.006 | 0.004 | 0.005 | 0.003 | 0.007 | 0.012 | 0.003 | 7 |
| 20 | 0.009 | 0.011 | 0.008 | 0.008 | 0.004 | 0.005 | 0.003 | 0.007 | 0.011 | 0.003 | 7 |
| 21 | 0.006 | 0.009 | 0.006 | 0.007 | 0.004 | 0.004 | 0.002 | 0.005 | 0.009 | 0.002 | 7 |
| 22 | 0.004 | 0.008 | 0.005 | 0.006 | 0.004 | 0.002 | 0.003 | 0.005 | 0.008 | 0.002 | 7 |
| 23 | 0.004 | 0.007 | 0.004 | 0.005 | 0.004 | 0.002 | 0.003 | 0.004 | 0.007 | 0.002 | 7 |
| 24 | 0.004 | 0.007 | 0.003 | 0.005 | 0.004 | 0.002 | 0.003 | 0.004 | 0.007 | 0.002 | 7 |
| 平均値 | 0.010 | 0.010 | 0.010 | 0.008 | 0.005 | 0.005 | 0.003 | 0.007 | 0.010 | 0.003 | |
| 最高値 | 0.022 | 0.021 | 0.023 | 0.018 | 0.011 | 0.008 | 0.005 | | 0.023 | | |
| 最低値 | 0.004 | 0.003 | 0.003 | 0.003 | 0.003 | 0.002 | 0.002 | | | 0.002 | |
| 測定数 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | | | | 168 |

大気質測定結果

調査地点：岸和田市立斎場

一酸化窒素 [ppm]

| 月日 時 | 12/9 (水) | 12/10 (木) | 12/11 (金) | 12/12 (土) | 12/13 (日) | 12/14 (月) | 12/15 (火) | 平均値 | 最高値 | 最低値 | 測定数 |
|---------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|-------|-------|-----|
| 1 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 2 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 7 |
| 3 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 7 |
| 4 | 0.001 | 0.002 | 0.002 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.001 | 0.002 | 0.000 | 7 |
| 5 | 0.003 | 0.002 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.003 | 0.001 | 7 |
| 6 | 0.001 | 0.003 | 0.006 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.002 | 0.006 | 0.001 | 7 |
| 7 | 0.002 | 0.003 | 0.011 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.003 | 0.011 | 0.001 | 7 |
| 8 | 0.010 | 0.008 | 0.017 | 0.004 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.006 | 0.017 | 0.001 | 7 |
| 9 | 0.019 | 0.005 | 0.035 | 0.006 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.010 | 0.035 | 0.001 | 7 |
| 10 | 0.003 | 0.011 | 0.022 | 0.003 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.006 | 0.022 | 0.001 | 7 |
| 11 | 0.003 | 0.008 | 0.003 | 0.003 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.003 | 0.008 | 0.001 | 7 |
| 12 | 0.002 | 0.007 | 0.003 | 0.003 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.003 | 0.007 | 0.001 | 7 |
| 13 | 0.003 | 0.006 | 0.004 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.002 | 0.006 | 0.001 | 7 |
| 14 | 0.003 | 0.002 | 0.002 | 0.001 | 0.001 | 0.002 | 0.001 | 0.002 | 0.003 | 0.001 | 7 |
| 15 | 0.003 | 0.003 | 0.002 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.002 | 0.003 | 0.001 | 7 |
| 16 | 0.002 | 0.002 | 0.002 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.002 | 0.001 | 7 |
| 17 | 0.009 | 0.001 | 0.003 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.002 | 0.009 | 0.001 | 7 |
| 18 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 7 |
| 19 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 7 |
| 20 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 21 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 7 |
| 22 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 7 |
| 23 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 7 |
| 24 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 平均値 | 0.003 | 0.003 | 0.005 | 0.002 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.002 | 0.005 | 0.001 | |
| 最高値 | 0.019 | 0.011 | 0.035 | 0.006 | 0.001 | 0.002 | 0.001 | | 0.035 | | |
| 最低値 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | | 0.000 | | |
| 測定数 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | | | | 168 |

大気質測定結果

調査地点：岸和田市立斎場

窒素酸化物 [ppm]

| 月日 時 | 12/9 (水) | 12/10 (木) | 12/11 (金) | 12/12 (土) | 12/13 (日) | 12/14 (月) | 12/15 (火) | 平均値 | 最高値 | 最低値 | 測定数 |
|---------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|-------|-------|-----|
| 1 | 0.005 | 0.004 | 0.008 | 0.004 | 0.006 | 0.005 | 0.002 | 0.005 | 0.008 | 0.002 | 7 |
| 2 | 0.006 | 0.004 | 0.009 | 0.005 | 0.011 | 0.004 | 0.003 | 0.006 | 0.011 | 0.003 | 7 |
| 3 | 0.006 | 0.004 | 0.008 | 0.005 | 0.012 | 0.004 | 0.003 | 0.006 | 0.012 | 0.003 | 7 |
| 4 | 0.007 | 0.007 | 0.009 | 0.005 | 0.006 | 0.008 | 0.002 | 0.006 | 0.009 | 0.002 | 7 |
| 5 | 0.010 | 0.008 | 0.008 | 0.007 | 0.005 | 0.008 | 0.004 | 0.007 | 0.010 | 0.004 | 7 |
| 6 | 0.008 | 0.009 | 0.014 | 0.009 | 0.006 | 0.008 | 0.004 | 0.008 | 0.014 | 0.004 | 7 |
| 7 | 0.010 | 0.010 | 0.020 | 0.013 | 0.007 | 0.009 | 0.004 | 0.010 | 0.020 | 0.004 | 7 |
| 8 | 0.022 | 0.016 | 0.027 | 0.020 | 0.005 | 0.006 | 0.005 | 0.014 | 0.027 | 0.005 | 7 |
| 9 | 0.037 | 0.017 | 0.049 | 0.024 | 0.006 | 0.007 | 0.006 | 0.021 | 0.049 | 0.006 | 7 |
| 10 | 0.014 | 0.031 | 0.045 | 0.016 | 0.004 | 0.005 | 0.006 | 0.017 | 0.045 | 0.004 | 7 |
| 11 | 0.013 | 0.027 | 0.014 | 0.016 | 0.005 | 0.006 | 0.006 | 0.012 | 0.027 | 0.005 | 7 |
| 12 | 0.012 | 0.027 | 0.010 | 0.013 | 0.005 | 0.005 | 0.005 | 0.011 | 0.027 | 0.005 | 7 |
| 13 | 0.014 | 0.027 | 0.016 | 0.006 | 0.004 | 0.005 | 0.005 | 0.011 | 0.027 | 0.004 | 7 |
| 14 | 0.016 | 0.009 | 0.011 | 0.007 | 0.004 | 0.007 | 0.006 | 0.009 | 0.016 | 0.004 | 7 |
| 15 | 0.018 | 0.015 | 0.012 | 0.006 | 0.005 | 0.006 | 0.005 | 0.010 | 0.018 | 0.005 | 7 |
| 16 | 0.018 | 0.013 | 0.015 | 0.006 | 0.006 | 0.007 | 0.005 | 0.010 | 0.018 | 0.005 | 7 |
| 17 | 0.031 | 0.015 | 0.021 | 0.006 | 0.005 | 0.006 | 0.005 | 0.013 | 0.031 | 0.005 | 7 |
| 18 | 0.014 | 0.014 | 0.016 | 0.008 | 0.006 | 0.006 | 0.005 | 0.010 | 0.016 | 0.005 | 7 |
| 19 | 0.010 | 0.013 | 0.012 | 0.007 | 0.005 | 0.006 | 0.004 | 0.008 | 0.013 | 0.004 | 7 |
| 20 | 0.010 | 0.012 | 0.009 | 0.009 | 0.005 | 0.006 | 0.003 | 0.008 | 0.012 | 0.003 | 7 |
| 21 | 0.007 | 0.010 | 0.007 | 0.008 | 0.005 | 0.005 | 0.003 | 0.006 | 0.010 | 0.003 | 7 |
| 22 | 0.005 | 0.009 | 0.006 | 0.007 | 0.005 | 0.003 | 0.004 | 0.006 | 0.009 | 0.003 | 7 |
| 23 | 0.005 | 0.008 | 0.005 | 0.006 | 0.005 | 0.003 | 0.004 | 0.005 | 0.008 | 0.003 | 7 |
| 24 | 0.005 | 0.008 | 0.004 | 0.006 | 0.005 | 0.003 | 0.003 | 0.005 | 0.008 | 0.003 | 7 |
| 平均値 | 0.013 | 0.013 | 0.015 | 0.009 | 0.006 | 0.006 | 0.004 | 0.009 | 0.015 | 0.004 | |
| 最高値 | 0.037 | 0.031 | 0.049 | 0.024 | 0.012 | 0.009 | 0.006 | | 0.049 | | |
| 最低値 | 0.005 | 0.004 | 0.004 | 0.004 | 0.004 | 0.003 | 0.002 | | | 0.002 | |
| 測定数 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | | | | 168 |

大気質測定結果

調査地点：岸和田市立斎場

二酸化硫黄 [ppm]

| 月日 時 | 12/9 (水) | 12/10 (木) | 12/11 (金) | 12/12 (土) | 12/13 (日) | 12/14 (月) | 12/15 (火) | 平均値 | 最高値 | 最低値 | 測定数 |
|---------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|-------|-------|-----|
| 1 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.002 | 0.000 | 0.000 | 0.002 | 0.000 | 7 |
| 2 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 3 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 4 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 5 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 6 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 7 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 8 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 9 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 10 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 11 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 12 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.002 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.002 | 0.000 | 7 |
| 13 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 14 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 15 | 0.001 | 0.002 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.002 | 0.000 | 7 |
| 16 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 17 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 18 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 19 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 20 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 21 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 22 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 23 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 7 |
| 24 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | 7 |
| 平均値 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.000 | 0.000 | 0.001 | 0.000 | |
| 最高値 | 0.001 | 0.002 | 0.001 | 0.002 | 0.001 | 0.002 | 0.000 | | 0.002 | | |
| 最低値 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | | | 0.000 | |
| 測定数 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | | | | 168 |

大気質測定結果

調査地点：岸和田市立斎場

浮遊粒子状物質 [mg/m³]

| 月日 時 | 12/9 (水) | 12/10 (木) | 12/11 (金) | 12/12 (土) | 12/13 (日) | 12/14 (月) | 12/15 (火) | 平均値 | 最高値 | 最低値 | 測定数 |
|---------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|-------|-------|-----|
| 1 | 0.013 | 0.006 | 0.015 | 0.003 | 0.022 | 0.006 | 0.005 | 0.010 | 0.022 | 0.003 | 7 |
| 2 | 0.022 | 0.005 | 0.023 | 0.007 | 0.025 | 0.020 | 0.002 | 0.015 | 0.025 | 0.002 | 7 |
| 3 | 0.011 | 0.010 | 0.012 | 0.003 | 0.013 | 0.013 | 0.000 | 0.009 | 0.013 | 0.000 | 7 |
| 4 | 0.020 | 0.007 | 0.017 | 0.010 | 0.014 | 0.008 | 0.003 | 0.011 | 0.020 | 0.003 | 7 |
| 5 | 0.013 | 0.008 | 0.014 | 0.013 | 0.013 | 0.023 | 0.006 | 0.013 | 0.023 | 0.006 | 7 |
| 6 | 0.025 | 0.005 | 0.011 | 0.016 | 0.008 | 0.022 | 0.001 | 0.013 | 0.025 | 0.001 | 7 |
| 7 | 0.011 | 0.011 | 0.017 | 0.017 | 0.015 | 0.021 | 0.001 | 0.013 | 0.021 | 0.001 | 7 |
| 8 | 0.008 | 0.008 | 0.017 | 0.029 | 0.006 | 0.002 | 0.000 | 0.010 | 0.029 | 0.000 | 7 |
| 9 | 0.010 | 0.034 | 0.025 | 0.028 | 0.006 | 0.016 | 0.004 | 0.018 | 0.034 | 0.004 | 7 |
| 10 | 0.007 | 0.015 | 0.019 | 0.023 | 0.012 | 0.007 | 0.002 | 0.012 | 0.023 | 0.002 | 7 |
| 11 | 0.011 | 0.008 | 0.008 | 0.042 | 0.017 | 0.005 | 0.007 | 0.014 | 0.042 | 0.005 | 7 |
| 12 | 0.010 | 0.008 | 0.008 | 0.021 | 0.013 | 0.008 | 0.001 | 0.010 | 0.021 | 0.001 | 7 |
| 13 | 0.014 | 0.008 | 0.016 | 0.030 | 0.007 | 0.001 | 0.002 | 0.011 | 0.030 | 0.001 | 7 |
| 14 | 0.016 | 0.008 | 0.014 | 0.015 | 0.006 | 0.000 | 0.003 | 0.009 | 0.016 | 0.000 | 7 |
| 15 | 0.027 | 0.010 | 0.008 | 0.015 | 0.013 | 0.000 | 0.009 | 0.012 | 0.027 | 0.000 | 7 |
| 16 | 0.022 | 0.006 | 0.005 | 0.033 | 0.014 | 0.004 | 0.002 | 0.012 | 0.033 | 0.002 | 7 |
| 17 | 0.028 | 0.018 | 0.009 | 0.042 | 0.005 | 0.000 | 0.004 | 0.015 | 0.042 | 0.000 | 7 |
| 18 | 0.053 | 0.028 | 0.019 | 0.030 | 0.014 | 0.003 | 0.002 | 0.021 | 0.053 | 0.002 | 7 |
| 19 | 0.043 | 0.012 | 0.017 | 0.032 | 0.009 | 0.000 | 0.010 | 0.018 | 0.043 | 0.000 | 7 |
| 20 | 0.023 | 0.018 | 0.012 | 0.030 | 0.020 | 0.003 | 0.005 | 0.016 | 0.030 | 0.003 | 7 |
| 21 | 0.020 | 0.021 | 0.011 | 0.031 | 0.010 | 0.007 | 0.010 | 0.016 | 0.031 | 0.007 | 7 |
| 22 | 0.018 | 0.029 | 0.007 | 0.020 | 0.022 | 0.005 | 0.003 | 0.015 | 0.029 | 0.003 | 7 |
| 23 | 0.019 | 0.020 | 0.005 | 0.023 | 0.020 | 0.004 | 0.003 | 0.013 | 0.023 | 0.003 | 7 |
| 24 | 0.014 | 0.016 | 0.003 | 0.015 | 0.017 | 0.001 | 0.007 | 0.010 | 0.017 | 0.001 | 7 |
| 平均値 | 0.019 | 0.013 | 0.013 | 0.022 | 0.013 | 0.007 | 0.004 | 0.013 | 0.022 | 0.004 | |
| 最高値 | 0.053 | 0.034 | 0.025 | 0.042 | 0.025 | 0.023 | 0.010 | | 0.053 | | |
| 最低値 | 0.007 | 0.005 | 0.003 | 0.003 | 0.005 | 0.000 | 0.000 | | 0.000 | | |
| 測定数 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | | | | 168 |

計量證明書

発行No 20240504

【大気】
大気環境調査

2020年12月23日

株式会社ニュージェック 様

K市環境調査



帝人エコ・サイエンス株式会社

東京都港区三田三丁目3-18

TEU-03-5440-4301

事業所 大阪府茨木市南目垣一丁目4番1号

TEL: 072-646-5107

登録証明事業登録 大阪府No. 10008 濃度
大阪府No. 13151 音圧

大阪府No. 10151 普庄
土庫府No. 12336 振動

大阪府No. 10226 振動

計量管理者 松森 弘

計畫管理者 松森 一弘

2020年12月16日受付の試料について計量した結果を下記のとおり証明いたします。

試料受付方法 持込

计量管理者

松森一弘



・「ND」とは、「検出されず（定量下限値未満）」の略称です。

ページ 1 / 1

2021年1月20日



計量証明書

株式会社 ニュージェック 様

件名 : K市環境調査

帝人エコ・ケイエフス株式会社
〒108-0073 東京都港区三田3-3-8

松山事業所
〒791-8536 松山市西垣生町2345番地
Tel (089) 972-5818 Fax (089) 972-3957

特定計量証明事業者の認定番号 N-0031-01
計量証明事業登録（愛媛県）第環41号（特定濃度）

| | | |
|-------|------|--|
| 計量管理者 | 岩松 匠 | |
|-------|------|--|

ご依頼のダイオキシン類の分析結果を下記のとおり証明致します。

測定媒体 : 環境大気

試料名 : 岸和田市斎場

試料区分 : 持込試料

分析期間 : 2020年12月17日 ~ 2021年1月19日

採取年月日 : 2020年12月9日 0:00 ~ 2020年12月15日 24:00

試料採取者 : 環境計測 株式会社
京都府京都市伏見区竹田北三ツ杭町84番地

| 計量の対象 | 計量の結果 | | 計量の方法 |
|-----------|-----------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| | 実測濃度 | 毒性等量 | |
| ダイオキシン類濃度 | 3.4 pg/m ³ | 0.027 pg-TEQ/m ³ | 「ダイオキシン類に係る大気環境調査マニュアル」（平成20年 環境省） |

- 備考)
1. ダイオキシン類とは、ポリ塩化ジベンゾフラン、ポリ塩化ジベンゾーパラジオキシン及びコブラナーポリ塩化ビフェニルをいう。
 2. 毒性等価係数は、ダイオキシン類対策特別措置法施行規則第3条の規定による。
 3. 毒性等量は、検出下限以上の値はそのままその値を用い、検出下限未満のものは試料における検出下限の1/2の値を用いて各異性体の毒性等量を算出し、それらを合計して算出した。
 4. 毒性等量は、計量法で定める計量証明対象外の項目である。

試 驗 分 析 報 告 書

券行No 20250086

【惡臭】

2020年12月16日

株式会社ニュージェック 様

K市環境調査



帝人エコ・サイエンス株式会社

東京都港区三田三丁目3-8

TEL/03-5440-

事業所 大阪府茨木市南目塙一丁目4番1号

TEL: 072-646-5107

登記証明裏番登録 大阪府No. 10008 満

大阪府No. 19151

大阪府No. 19226 振動

大藏書紀 1920 年

試驗責任者 松森 引
卷之二

試験責任者 松森 一弘

未末

Digitized by srujanika@gmail.com

卷之三

下限值 | 試驗分析方法

Digitized by srujanika@gmail.com

環境庁告示第63号(H7)別表

試料受付方法 持込

試験責任者

松森 一弘



2020年12月11日受付の試料について試験した結果を下記のとおり報告いたします。

・「ND」とは、「検出されず（定量下限値未満）」の略称です。

ページ 1 / 1

現地調査結果（交通量）

交差点①：12 時間方向別交通量、24 時間断面交通量、渋滞長及び信号現示

交差点②：12 時間方向別交通量

斎場入口：12 時間方向別交通量

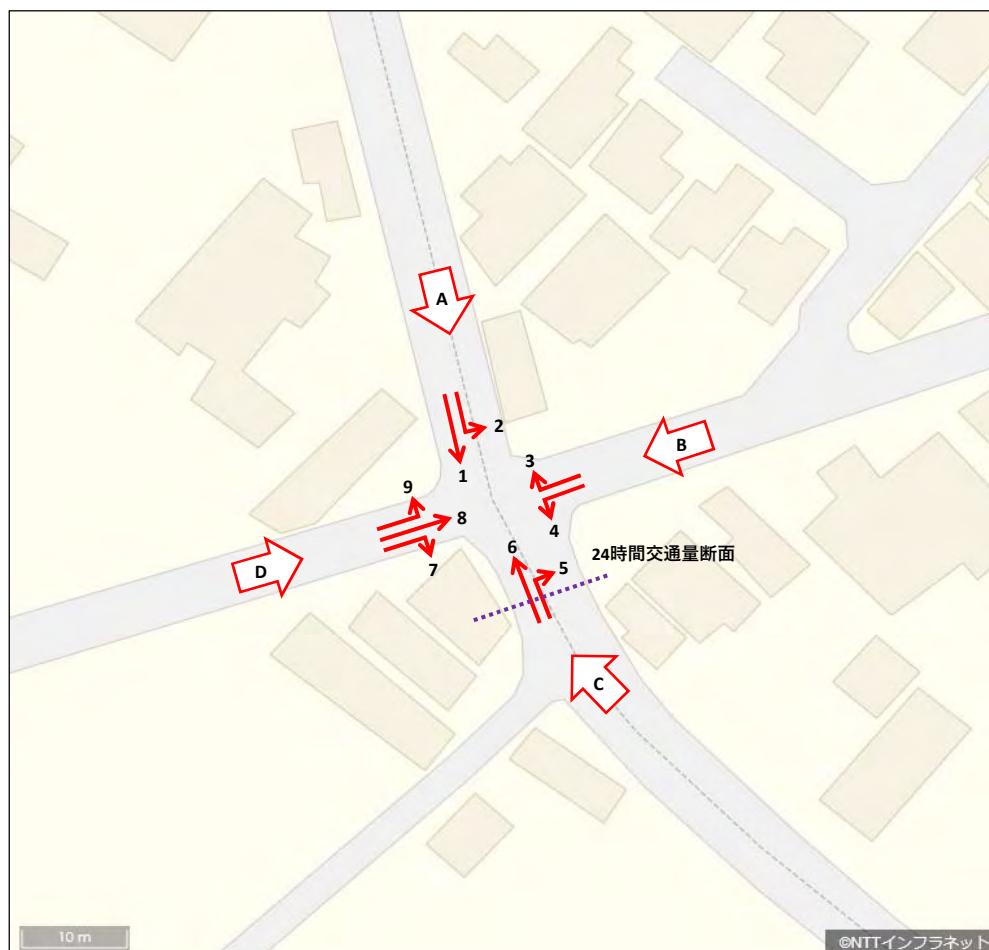
調査地点：交差点①

調査日：令和2年9月20日（日）～21日（月）

12時間（7-19h）方向別交通量調査：1～9

24時間断面交通量調査：南側（斎場方向）

12時間（7-19h）渋滞長調査：A～D



調査地点：交差点①

(台/時)

| 時刻 | 1 | | | | | | 2 | | | | | | | |
|-------|------|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 |
| 7:00 | 93 | 12 | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8:00 | 157 | 20 | 1 | 1 | 0 | 0 | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9:00 | 259 | 28 | 0 | 1 | 0 | 0 | 8 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 10:00 | 308 | 23 | 0 | 1 | 0 | 0 | 12 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00 | 239 | 24 | 1 | 3 | 1 | 1 | 5 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 12:00 | 222 | 15 | 0 | 1 | 1 | 0 | 10 | 8 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:00 | 202 | 22 | 1 | 2 | 1 | 1 | 8 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 14:00 | 177 | 19 | 1 | 1 | 1 | 1 | 7 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 15:00 | 194 | 19 | 0 | 3 | 0 | 1 | 11 | 14 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 16:00 | 138 | 12 | 2 | 1 | 0 | 0 | 10 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 17:00 | 105 | 12 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 | 5 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 18:00 | 90 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 2184 | 215 | 8 | 20 | 4 | 4 | 94 | 78 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |

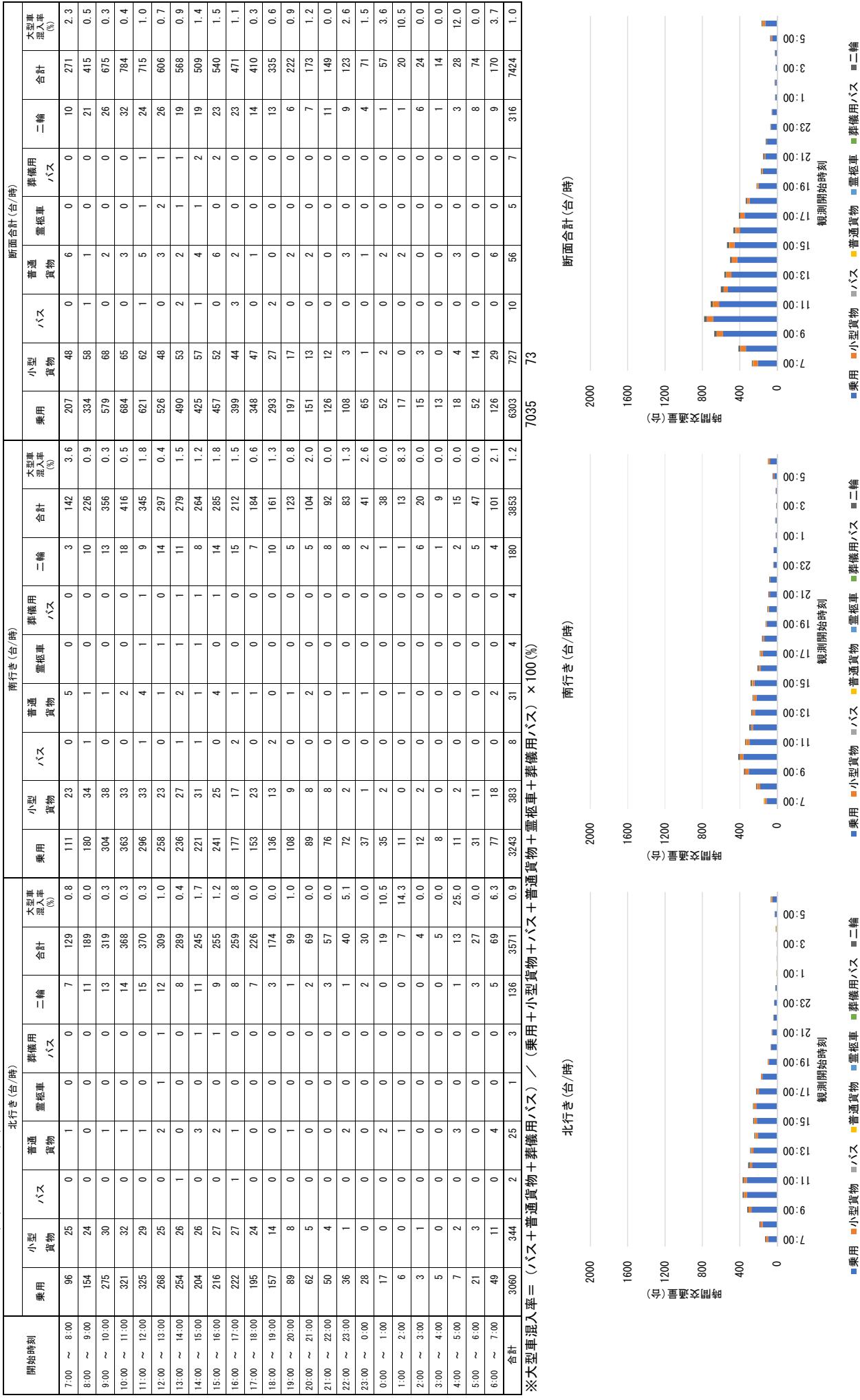
| 時刻 | 3 | | | | | | 4 | | | | | | | |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 |
| 7:00 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8:00 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 9 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 9:00 | 23 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 11 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 10:00 | 24 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| 11:00 | 21 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 12:00 | 14 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 13:00 | 30 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:00 | 9 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 10 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 15:00 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 16:00 | 14 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 17:00 | 10 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00 | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 182 | 22 | 0 | 2 | 0 | 0 | 19 | 78 | 43 | 0 | 1 | 0 | 0 | 16 |

| 時刻 | 5 | | | | | | 6 | | | | | | | |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|------|------|----|------|-----|-------|-----|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 |
| 7:00 | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 93 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 8:00 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 152 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 9:00 | 11 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 264 | 27 | 0 | 1 | 0 | 0 | 13 |
| 10:00 | 15 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 306 | 26 | 0 | 1 | 0 | 0 | 14 |
| 11:00 | 26 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 299 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 |
| 12:00 | 9 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 259 | 17 | 0 | 2 | 1 | 1 | 12 |
| 13:00 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 251 | 24 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 14:00 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 195 | 25 | 0 | 3 | 0 | 1 | 11 |
| 15:00 | 13 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 203 | 23 | 0 | 2 | 0 | 1 | 8 |
| 16:00 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 217 | 22 | 1 | 1 | 0 | 0 | 8 |
| 17:00 | 9 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 186 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 18:00 | 8 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 149 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 計 | 113 | 47 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 2574 | 262 | 2 | 10 | 1 | 3 | 115 |

| 時刻 | 7 | | | | | | 8 | | | | | | 9 | | | | | | | | |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 |
| 7:00 | 13 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8:00 | 14 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9:00 | 34 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:00 | 47 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 16 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00 | 48 | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 23 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 12:00 | 34 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 11 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13:00 | 25 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 14:00 | 34 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 | 43 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 15 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:00 | 36 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 22 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:00 | 41 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00 | 45 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 計 | 414 | 62 | 0 | 2 | 0 | 0 | 22 | 190 | 49 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 30 | 44 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 |

表 1 時間交通量観測結果

調査地点：交差点①（南側断面：斎場方向）
調査日：令和2年9月20日（日）～21日（月）



調査地点：交差点①

調査日：令和2年9月20日（日）～21日（月）

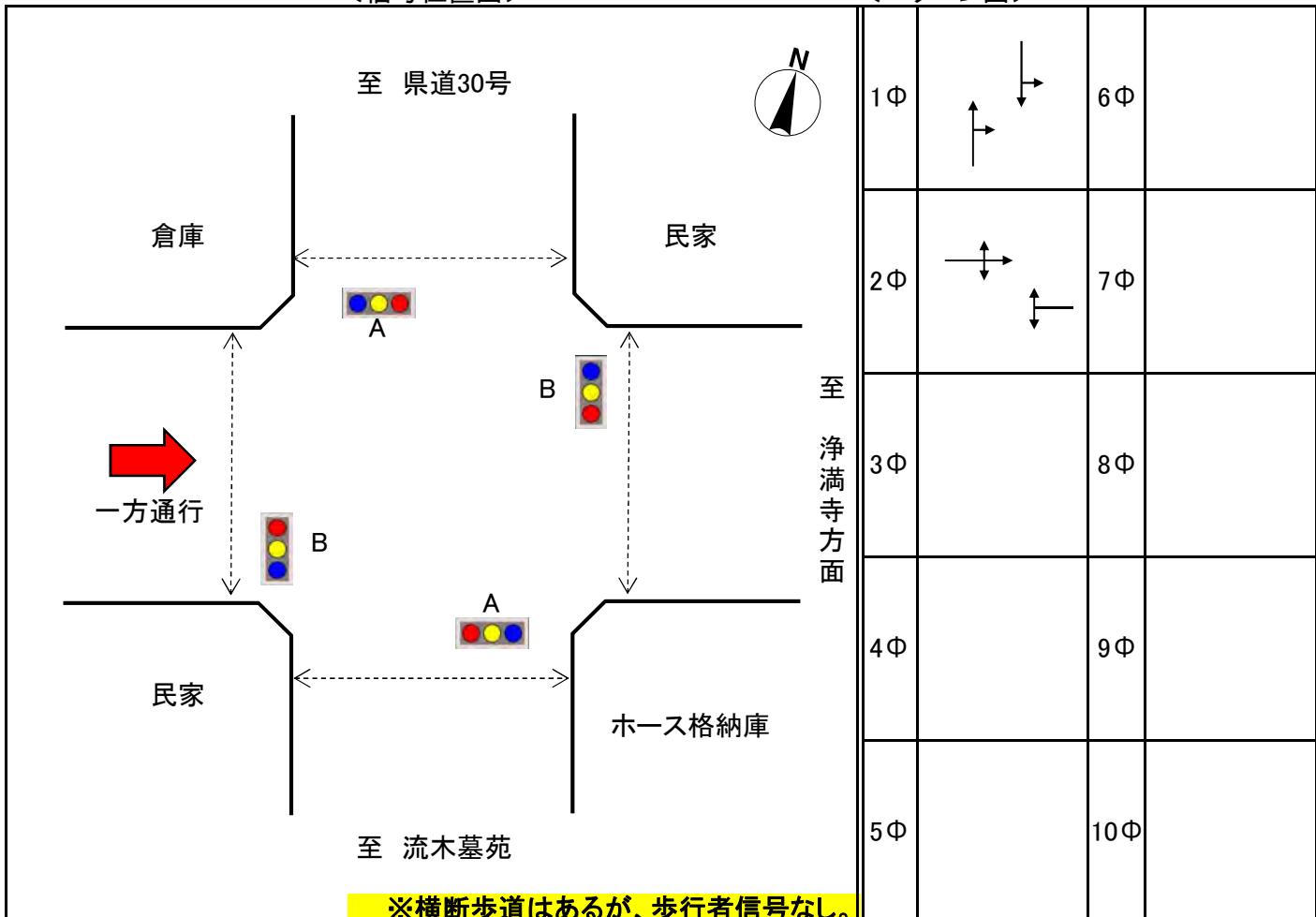
12時間(7~19h)渋滞長調査:A~D

| 観測時間 | A | | | B | | | C | | | D | | |
|---------------|------|------|-----------|------|-----|----|-------|------|----|------|-----|----|
| | 滞留長 | 渋滞長 | 備考 | 滞留長 | 渋滞長 | 備考 | 滞留長 | 渋滞長 | 備考 | 滞留長 | 渋滞長 | 備考 |
| 7:00 ~ 7:10 | 20 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 10 m | 0 m | |
| 7:10 ~ 7:20 | 57 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 7:20 ~ 7:30 | 18 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 7:30 ~ 7:40 | 7 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 7:40 ~ 7:50 | 8 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 12 m | 0 m | | 5 m | 0 m | |
| 7:50 ~ 8:00 | 4 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 8 m | 0 m | |
| 8:00 ~ 8:10 | 14 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 18 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 8:10 ~ 8:20 | 15 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 3 m | 0 m | |
| 8:20 ~ 8:30 | 12 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 9 m | 0 m | | 5 m | 0 m | |
| 8:30 ~ 8:40 | 12 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 16 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 8:40 ~ 8:50 | 9 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 3 m | 0 m | |
| 8:50 ~ 9:00 | 8 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 9:00 ~ 9:10 | 25 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 11 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 9:10 ~ 9:20 | 18 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | 6 m | 0 m | |
| 9:20 ~ 9:30 | 9 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 9:30 ~ 9:40 | 20 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 23 m | 0 m | | 3 m | 0 m | |
| 9:40 ~ 9:50 | 13 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 12 m | 0 m | | 18 m | 0 m | |
| 9:50 ~ 10:00 | 20 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 16 m | 0 m | | 3 m | 0 m | |
| 10:00 ~ 10:10 | 23 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 3 m | 0 m | |
| 10:10 ~ 10:20 | 10 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 10:20 ~ 10:30 | 15 m | 0 m | | 9 m | 0 m | | 7 m | 0 m | | 8 m | 0 m | |
| 10:30 ~ 10:40 | 26 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 5 m | 0 m | |
| 10:40 ~ 10:50 | 5 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | 18 m | 0 m | | 7 m | 0 m | |
| 10:50 ~ 11:00 | 20 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 22 m | 0 m | | 4 m | 0 m | |
| 11:00 ~ 11:10 | 22 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 130 m | 30 m | | 2 m | 0 m | |
| 11:10 ~ 11:20 | 18 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 120 m | 20 m | | 2 m | 0 m | |
| 11:20 ~ 11:30 | 20 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 110 m | 20 m | | 0 m | 0 m | |
| 11:30 ~ 11:40 | 40 m | 20 m | 反対側へのアクセス | 3 m | 0 m | | 130 m | 25 m | | 0 m | 0 m | |
| 11:40 ~ 11:50 | 20 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | 30 m | 0 m | | 2 m | 0 m | |
| 11:50 ~ 12:00 | 25 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 30 m | 0 m | | 5 m | 0 m | |
| 12:00 ~ 12:10 | 40 m | 0 m | | 9 m | 0 m | | 25 m | 0 m | | 5 m | 0 m | |
| 12:10 ~ 12:20 | 5 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 12 m | 0 m | | 5 m | 0 m | |
| 12:20 ~ 12:30 | 25 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 40 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 12:30 ~ 12:40 | 9 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 32 m | 0 m | | 4 m | 0 m | |
| 12:40 ~ 12:50 | 50 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 22 m | 0 m | | 13 m | 0 m | |
| 12:50 ~ 13:00 | 24 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 7 m | 0 m | |
| 13:00 ~ 13:10 | 14 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 13:10 ~ 13:20 | 30 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 50 m | 0 m | | 12 m | 0 m | |
| 13:20 ~ 13:30 | 45 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 25 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 13:30 ~ 13:40 | 30 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 33 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 13:40 ~ 13:50 | 12 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 25 m | 0 m | | 6 m | 0 m | |
| 13:50 ~ 14:00 | 35 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 14:00 ~ 14:10 | 25 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 14:10 ~ 14:20 | 33 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 18 m | 0 m | | 3 m | 0 m | |
| 14:20 ~ 14:30 | 25 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | 22 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 14:30 ~ 14:40 | 35 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 25 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 14:40 ~ 14:50 | 14 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 32 m | 0 m | | 7 m | 0 m | |
| 14:50 ~ 15:00 | 15 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 24 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 15:00 ~ 15:10 | 20 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 4 m | 0 m | |
| 15:10 ~ 15:20 | 18 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 26 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 15:20 ~ 15:30 | 17 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 23 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 15:30 ~ 15:40 | 25 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 5 m | 0 m | |
| 15:40 ~ 15:50 | 28 m | 0 m | | 9 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 18 m | 0 m | |
| 15:50 ~ 16:00 | 9 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 28 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 16:00 ~ 16:10 | 6 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 30 m | 0 m | | 5 m | 0 m | |
| 16:10 ~ 16:20 | 5 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 12 m | 0 m | | 3 m | 0 m | |
| 16:20 ~ 16:30 | 3 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 13 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 16:30 ~ 16:40 | 5 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 16:40 ~ 16:50 | 8 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 16:50 ~ 17:00 | 0 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 17:00 ~ 17:10 | 10 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 17:10 ~ 17:20 | 5 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 12 m | 0 m | |
| 17:20 ~ 17:30 | 4 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 2 m | 0 m | | 2 m | 0 m | |
| 17:30 ~ 17:40 | 10 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 4 m | 0 m | |
| 17:40 ~ 17:50 | 12 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 2 m | 0 m | |
| 17:50 ~ 18:00 | 5 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 18:00 ~ 18:10 | 5 m | 0 m | | 4 m | 0 m | | 7 m | 0 m | | 8 m | 0 m | |
| 18:10 ~ 18:20 | 10 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 10 m | 0 m | | 7 m | 0 m | |
| 18:20 ~ 18:30 | 6 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 8 m | 0 m | | 7 m | 0 m | |
| 18:30 ~ 18:40 | 12 m | 0 m | | 3 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 5 m | 0 m | |
| 18:40 ~ 18:50 | 0 m | 0 m | | 0 m | 0 m | | 15 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 18:50 ~ 19:00 | 0 m | 0 m | | 5 m | 0 m | | 20 m | 0 m | | 0 m | 0 m | |
| 渋滞長最大値 | | | 20 m | 0 m | | | 30 m | | | 0 m | | |

信号現示調査結果

調査日：令和2年9月20日（日）
調査時間：8時台・13時台・17時台
調査地点：交差点①
天候：曇り

〈信号位置図〉



〈階梯図〉

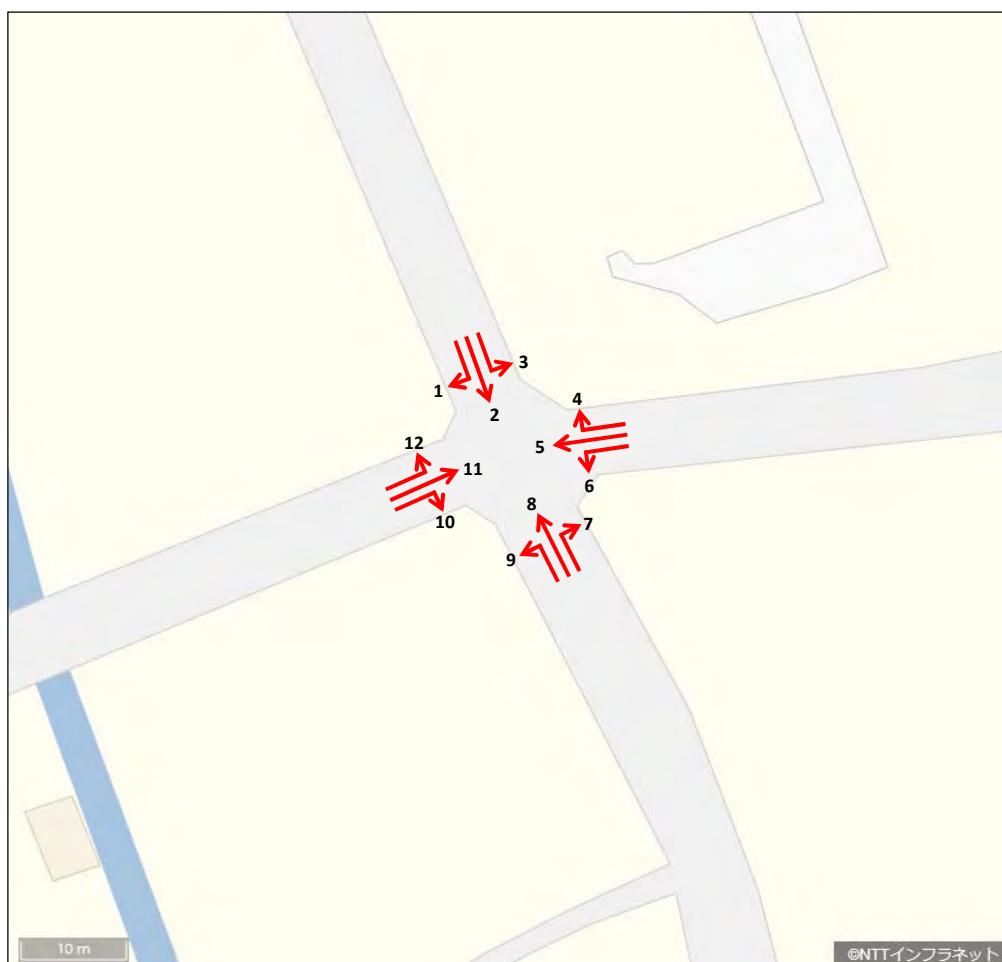
| | 1Φ | | 2Φ | | |
|---|----|---|----|---|---|
| A | 青 | 黃 | 赤 | | |
| B | 赤 | | 青 | 黃 | 赤 |

单位:秒

調査地点：交差点②

調査日：令和2年9月20日（日）～21日（月）

12時間（7-19h）方向別交通量調査：1～12



調査地点：交差点②

(台/時)

| 時刻 | 1 | | | | | | 2 | | | | | | 3 | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|----|--|--|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | | | |
| 7:00 | 12 | 9 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 35 | 31 | 0 | 3 | 0 | 0 | 2 | 7 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 8:00 | 31 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 70 | 18 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 16 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 9:00 | 30 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 100 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 28 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 10:00 | 24 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 66 | 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 24 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 11:00 | 35 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 70 | 41 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 37 | 22 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 12:00 | 34 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 85 | 7 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 33 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 13:00 | 37 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 83 | 8 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 29 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 14:00 | 28 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 74 | 16 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 33 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 15:00 | 33 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 82 | 5 | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 42 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 16:00 | 15 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 43 | 33 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 | 19 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 17:00 | 17 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 45 | 27 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 15 | 9 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 18:00 | 14 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 43 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 | 17 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 計 | 310 | 98 | 1 | 1 | 0 | 0 | 24 | 796 | 252 | 5 | 7 | 4 | 4 | 51 | 300 | 82 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 13 | | |

| 時刻 | 4 | | | | | | 5 | | | | | | 6 | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|------|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|----|--|--|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | | | |
| 7:00 | 9 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 60 | 54 | 0 | 2 | 0 | 0 | 6 | 11 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 8:00 | 11 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 126 | 44 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 31 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 9:00 | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 213 | 17 | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 | 45 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 10:00 | 18 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 163 | 93 | 0 | 4 | 0 | 0 | 7 | 42 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 11:00 | 31 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 156 | 97 | 0 | 2 | 0 | 0 | 5 | 38 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | | |
| 12:00 | 32 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 170 | 17 | 0 | 3 | 0 | 0 | 9 | 67 | 8 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 13:00 | 55 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 188 | 22 | 0 | 5 | 0 | 0 | 6 | 39 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 14:00 | 35 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 200 | 17 | 0 | 2 | 0 | 0 | 6 | 36 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | | |
| 15:00 | 31 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 163 | 28 | 1 | 1 | 0 | 0 | 8 | 31 | 9 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 16:00 | 16 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 103 | 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 24 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 17:00 | 17 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 93 | 75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 17 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 18:00 | 24 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 122 | 11 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 16 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 計 | 299 | 97 | 1 | 0 | 0 | 0 | 11 | 1757 | 544 | 1 | 22 | 0 | 0 | 79 | 397 | 123 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 22 | | |

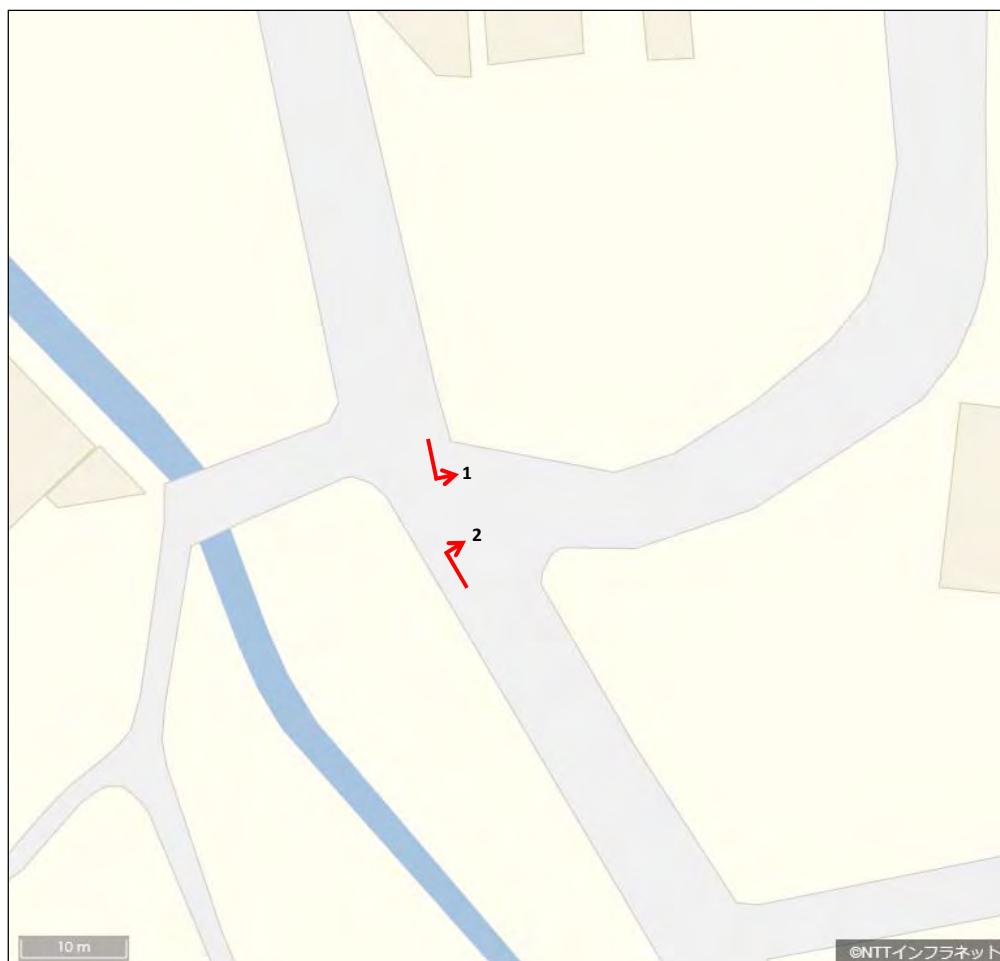
| 観測時刻 | 7 | | | | | | 8 | | | | | | 9 | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|---|--|--|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | | | |
| 7:00 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 32 | 21 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 8:00 | 12 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 46 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 9:00 | 34 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 99 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 16 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 10:00 | 49 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 103 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 16 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 11:00 | 56 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 113 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 27 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 12:00 | 52 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 80 | 6 | 0 | 0 | 1 | 1 | 7 | 21 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | | |
| 13:00 | 31 | 20 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 46 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 10 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 14:00 | 22 | 10 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 55 | 37 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 8 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 15:00 | 36 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 66 | 12 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 16:00 | 35 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 81 | 8 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 17:00 | 24 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 70 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 18:00 | 13 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 62 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 計 | 369 | 76 | 0 | 2 | 2 | 0 | 19 | 853 | 167 | 1 | 3 | 1 | 3 | 64 | 133 | 48 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 | | |

| 観測時刻 | 10 | | | | | | 11 | | | | | | 12 | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|---|--|--|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | | | |
| 7:00 | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 41 | 52 | 1 | 2 | 0 | 0 | 5 | 11 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 8:00 | 5 | 7 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 73 | 63 | 1 | 3 | 0 | 0 | 8 | 22 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 9:00 | 16 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 147 | 21 | 0 | 2 | 1 | 0 | 9 | 43 | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 10:00 | 17 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 145 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 44 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 11:00 | 19 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 220 | 14 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 38 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | | |
| 12:00 | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 150 | 16 | 0 | 2 | 1 | 0 | 11 | 31 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 13:00 | 9 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 119 | 69 | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 | 19 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| 14:00 | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 123 | 104 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 23 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | | |
| 15:00 | 10 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 180 | 23 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 | 31 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 16:00 | 14 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 176 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 36 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | | |
| 17:00 | 10 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 208 | 13 | 0 | 1 | 0 | 0 | 10 | 44 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | | |
| 18:00 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 149 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | | | | | | | | | | |

調査地点：斎場入口

調査日：令和2年9月20日（日）～21日（月）

12時間（7-19h）方向別交通量調査：1、2



調査地点：斎場入口

(台/時)

| 観測時刻 | 1 | | | | | | 2 | | | | | | | |
|-------|-----|------|----|------|-----|-------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-----|
| | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 | 乗用車 | 小型貨物 | バス | 普通貨物 | 靈柩車 | 葬儀用バス | 二輪車 |
| 7:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8:00 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9:00 | 19 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:00 | 29 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00 | 24 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12:00 | 19 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:00 | 12 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:00 | 18 | 3 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 | 13 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:00 | 18 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 163 | 12 | 0 | 1 | 5 | 4 | 2 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

施設利用車両の設定について

【施設利用車両の設定について】

施設利用車両は、駐車場規模の算出条件を参考として、①火葬 1 件あたりの利用車両数（普通車 7 台 [遺族用 4、宗教者用 1、業務用 2 台]、マイクロバス 1 台）×最大火葬件数 17 件分をタイムスケジュールにあわせて配分し、②施設管理者用車両（普通車 6 台）を施設利用時間の前後（9 時台、18 時台）に配分した後、これら斎場への 3 ルートに均等に割り振った。

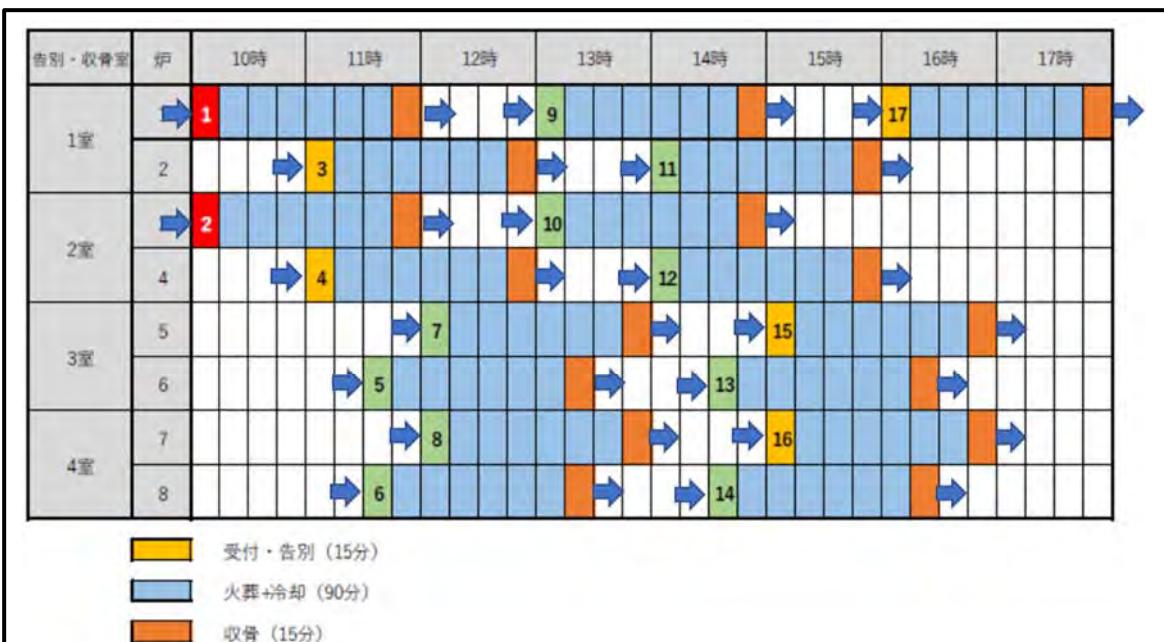


図 2-1-6 火葬タイムスケジュール (8 基)

| | 施設利用車両 | | | | | | | | | | 1/3 し整数単位に切り上げ | | | |
|------|--------|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|----------------|----|----|----|
| | 利用者 | | | | 管理者 | | 合計 | | | | 合計 | | | |
| | 小型 | | 大型 | | 小型 | | 小型 | | 大型 | | 小型 | | 大型 | |
| 時間帯 | 行き | 帰り | 行き | 帰り | 行き | 帰り | 行き | 帰り | 行き | 帰り | 行き | 帰り | 行き | 帰り |
| 9時台 | 14 | | 2 | | 6 | | 20 | | 2 | | 7 | | 1 | |
| 10時台 | 14 | | 2 | | | | 14 | | 2 | | 5 | | 1 | |
| 11時台 | 28 | | 4 | | | | 28 | | 4 | | 10 | | 2 | |
| 12時台 | 14 | 14 | 2 | 2 | | | 14 | 14 | 2 | 2 | 5 | 5 | 1 | 1 |
| 13時台 | 14 | 28 | 2 | 4 | | | 14 | 28 | 2 | 4 | 5 | 10 | 1 | 2 |
| 14時台 | 28 | 14 | 4 | 2 | | | 28 | 14 | 4 | 2 | 10 | 5 | 2 | 1 |
| 15時台 | 7 | 14 | 1 | 2 | | | 7 | 14 | 1 | 2 | 3 | 5 | 1 | 1 |
| 16時台 | | 28 | | 4 | | | 28 | | 4 | | 10 | | 2 | |
| 17時台 | | 14 | | 2 | | | 14 | | 2 | | 5 | | 1 | |
| 18時台 | | 7 | | 1 | | | 6 | | 13 | | 1 | | 5 | |

【施設利用車両の設定】

イメージパース、フォトモンタージュ





