

「真駒内滝野霊園拡張事業 事後調査報告書（平成 24 年度分）」

に関する佐藤会長からの質問事項に対する回答書

環境影響評価審議会の佐藤会長からの質問（確認）事項につきまして、以下のとおり回答させていただきます。

指摘事項	
<p>予測地点 B～F で平成 15 年の測定と同様の測定を行い、交通量や騒音レベルの予測値や基準値と比較すれば分かりやすかったと思います。</p> <p>今回の方法でも間違いではないと思いますが、事後調査では予測地点の実測値を示し、予測値との比較を行うべきだと思います。</p>	
質問事項	回答内容
<p>① 今回、なぜ B～F で実測しなかったのか。</p>	<p>評価書で墓参車両の走行に伴う騒音を事後調査の対象として取り上げました。</p> <p>その理由は、騒音予測手法は科学的知見に基づいており不確実性は小さいが、予測条件としての将来の墓参車両台数の設定に不確実性があると判断したためです。</p> <p>このため事後調査方法として、霊園に出入りする墓参車両台数を実測し、設定台数との比較を行うことにより不確実性を検証することとしました。（評価書 p.254 参照下さい。）</p> <p>今回の事後調査はこの評価書の事後調査方法に基づき実施したものであります。</p> <p>事後調査の結果、実測台数が設定台数を著しく上回ることはありませんでしたが、僅かながら上回る傾向にありました。</p> <p>このため、報告書では、各予測地点（B～F）ごとの墓参車両の実測台数と設定台数の差を算出し、それぞれの騒音レベルを試算することとしました。</p>
<p>② 平成 24 年度の一般交通量を実測値ではなく、推定値で求めた理由。</p>	<p>①と関連しますが、事後調査では、霊園に出入りする墓参車両台数のみを計測しており、一般車両台数は実測していません。</p> <p>このため、騒音レベルの計算のために必要な一般車両台数を評価書と同様に、設定した伸び率を考慮して推定することが妥当であると判断しました。</p>
<p>③ p.19 の図 8-1-4 は p.33 の図 8-4-2 に基づく相関図と思われるが、図 8-4-2 からは墓所基数と墓参車両台数の間に高い相関は読み取れない。</p>	<p>p.19 の図 8-1-4 は、評価書資料編（資-19 ページ）の表 I-4-2 に示した、将来の墓所数と墓参台数から作成した相関図です。評価書で設定した事後調査実施時（H24 年）の墓参交通量を把握するために作成しました。相関係数は高い値を示しています。（$R^2=0.9956$）</p> <p>事後調査報告書の p.33 の図 8-4-2 の墓参車両台数は、H14 年以降の実績台数を示しており、各年観測時間帯が異なるため、同一時間帯の 7 時～17 時の集計台数を示し、比較しているものです。</p>

資料 I-4 将来の墓参交通量の推定

1. 盆期間中の墓参交通量

事業者が実施した、墓参交通量調査結果について平成5年～平成15年のデータを整理した。

表 I-4-1 に整理結果表を示す。

表 I-4-1 墓参交通量調査結果整理表 (調査実施：事業者)

調査年	墓所数 (基)	調査日数	来園台数(台)			参拝墓所数 (盆7日間) (基) 注2)	参拝墓所数 比率 (%)	上位4日間 参拝墓所数 (基)	参拝基数1 基当りの 墓参台数 (台)	ピーク日 来園台数 (台/日)	ピーク日 墓参率 (%)
			調査日 総数	上位 4日間	上位4日間 比率 (%) 注1)						
			(B)	(C)	(D)=C/B						
(A)	(B)	(C)	(D)=C/B	(E)	(F)=E/A	(G)=D*E	(H)=C/G	(I)	(J)=I/C		
H5年	12,900	4	23,831	23,831	(70)	10,797	83.7	7,558	3.15	6,891	28.9
H6年	15,000	5	21,960	19,446	(70)	11,711	78.1	8,198	2.37	7,617	39.2
H7年	16,600	5	24,591	22,010	(70)	13,517	81.4	9,462	2.33	7,991	36.3
H8年	18,200	4	20,441	20,441	(70)	14,389	79.1	10,072	2.03	4,855	23.8
H9年	19,800	5	29,770	26,885	(70)	16,481	83.2	11,537	2.33	7,070	26.3
H10年	21,214	4	28,650	28,605	(70)	16,550	78.0	11,585	2.47	8,680	30.3
H11年	23,000	4	27,281	27,281	(70)	17,754	77.2	12,428	2.20	7,610	27.9
H12年	24,200	5	33,724	28,911	(70)	19,226	79.4	13,458	2.15	8,573	29.7
H13年	25,451	5	33,259	28,453	(70)	21,002	82.5	14,701	1.94	7,424	26.1
H14年	27,071	7	45,572	29,061	64	22,557	83.3	14,933	1.95	8,117	27.9
H15年	29,000	7	45,828	33,348	73	23,287	80.3	16,953	1.97	9,941	29.8
平均	—	—	—	—	(70)	—	80.3	—	—	—	—

注1) H5年～H13年の上位4日間比率の値は、H14年及びH15年の実績から想定して設定した値である。

注2) 盆7日間において、供花のある墓所数をカウントした値である。

1) 参拝墓所数1基当りの墓参車両台数について(表中記号H)

事業者は、墓参者数が年間を通じて最も多くなる盆期間中、特に集中日の来園車両台数の分散化を図るため、墓所所有者に対し予めダイレクトメールにより想定される混雑情報を提供すると共に、送迎バスを適宜運行させている。

また、参拝者自身の混雑状況の体験や、高齢化の進行により自動車の相乗りが進行していることが考えられる。

このことにより、参拝基数1基当りの墓参台数の減少が進行してきている。

事業者は、今後もこれらの措置を継続すると共に、墓参集中期間はホームページ、携帯端末、ラジオを媒体として、より詳細で迅速な交通情報の提供を行う計画である。また、状況に応じて送迎バスの増便を行うとしている。

このため、今後更に盆期間中の参拝基数1基当りの墓参台数の減少が進むと想定される。

現在までの減少傾向から、将来の参拝墓所数1基当りの墓参車両台数を図 I-4-1 に示すとおり想定した。

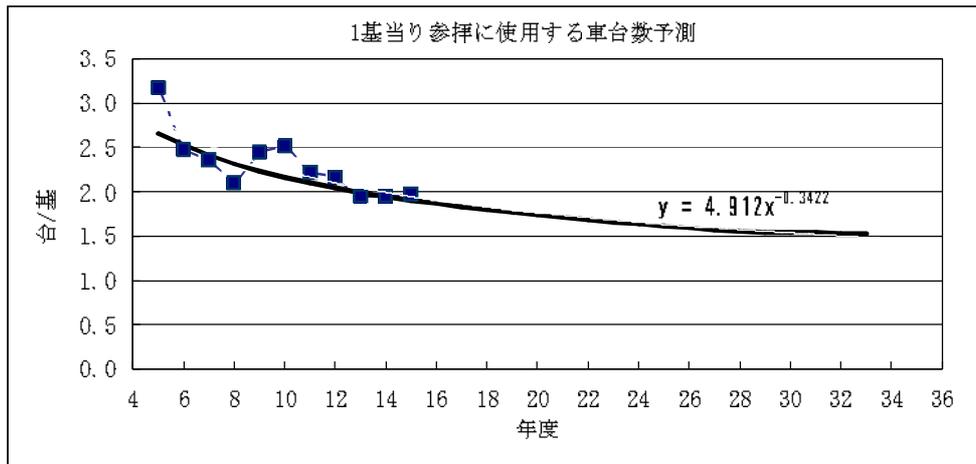


図 I -4-1 参拝墓所数 1 基当りの墓参車両台数の推定

2) 墓参ピーク日の分散化について（表中記号J）

前項と同様の理由で、盆期間中においてピーク墓参日（8月13日）の比率が減少傾向を示している。事業者は墓参集中期間はホームページ、携帯端末、ラジオを媒体として、より詳細で迅速な交通情報の提供を行う計画であり、分散化は更に進行すると想定され、将来の分散化の傾向を図 I -4-2 に示すとおり想定した。

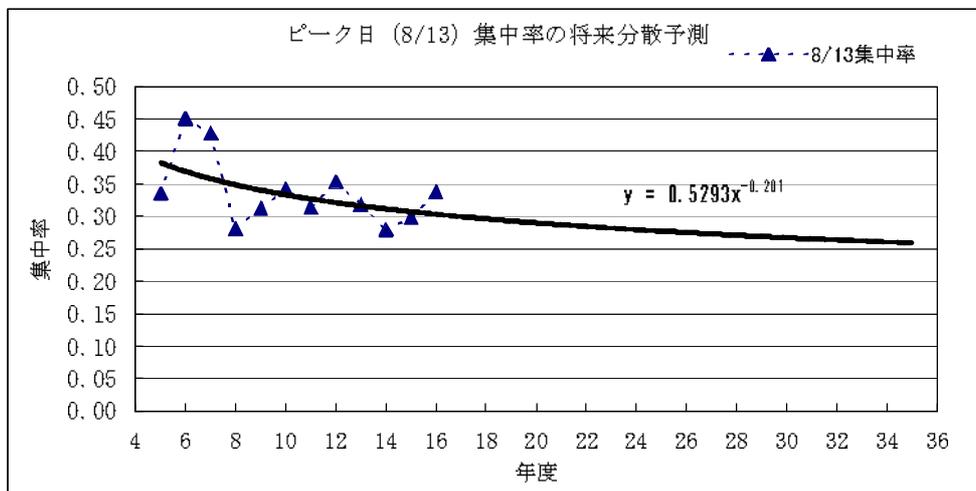


図 I -4-2 墓参ピーク日の分散化の推定

3) 墓所数に対する参拝墓所数の比率について（表中記号F）

各年の総墓所数に対する参拝墓所数の比率は、80%前後でほぼ安定して推移していることから、今後もこの傾向は変わらないと想定される。

4) 将来の盆期間中のピーク日（8月13日）における墓参台数の設定

以上の想定した設定条件から、将来の盆期間中のピーク日における墓参台数（来園台数）を算出し、表 I -4-2 に示すとおり設定した。

表 I -4-2 将来の盆期間中のピーク日（8月13日）における墓参台数の設定

予測年	墓所数（基）	墓参台数（台/日）
平成 17 年	32,260	9,105
平成 18 年	33,890	9,305
平成 19 年	35,520	9,505
平成 20 年	37,150	9,706
平成 21 年	38,780	9,907
平成 22 年	40,410	10,107
平成 23 年	42,040	10,308
平成 24 年	43,670	10,508
平成 25 年	45,300	10,708
平成 26 年	46,930	10,908
平成 27 年	48,560	11,136
平成 28 年	50,190	11,400
平成 29 年	51,820	11,664
平成 30 年	53,450	11,927
平成 31 年	55,080	12,191
平成 32 年	56,710	12,455
平成 33 年	58,340	12,701
平成 34 年	59,970	12,965
平成 35 年	61,542	13,228

2. 秋分の日及び平日、休日・祝日の墓参台数

秋分の日は、盆期間中に次いで墓参台数が多い日であり、現在も混雑状況にある。

秋分の日の将来墓参台数の設定にあたっては、過去の調査結果がないことから、平成15年の墓参交通量を基に、将来の墓所数と平成15年の墓所数との比率と、盆の墓参交通量で設定した参拝墓所数1基当りの墓参台数を考慮して設定した。

また、平日の墓参台数は、将来の墓所数と平成15年の墓所数との比例計算で設定した。設定した将来の墓参台数を表I-4-3に示した。

表 I-4-3 将来の秋分の日及び平日、休日・祝日の墓参台数設定

予測年	墓所数（基）	墓参台数（台/日）		
		秋分の日	休日・平日	平日
平成15年現在	29,000	6,581	1,249	400
平成17年	32,260	6,949	1,389	445
平成18年	33,890	7,183	1,460	467
平成19年	35,520	7,406	1,530	490
平成20年	37,150	7,617	1,600	512
平成21年	38,780	7,818	1,670	535
平成22年	40,410	8,053	1,740	557
平成23年	42,040	8,281	1,811	580
平成24年	43,670	8,502	1,881	602
平成25年	45,300	8,714	1,951	625
平成26年	46,930	8,920	2,021	647
平成27年	48,560	9,118	2,091	670
平成28年	50,190	9,366	2,162	692
平成29年	51,820	9,551	2,232	715
平成30年	53,450	9,790	2,302	737
平成31年	55,080	10,025	2,372	760
平成32年	56,710	10,191	2,442	782
平成33年	58,340	10,417	2,513	805
平成34年	59,970	10,639	2,583	827
平成35年	61,542	10,847	2,651	849

e 環境保全措置の検討

墓参交通量が最大となり、環境影響が最も大きくなると想定される平成35年においては、現況騒音レベルと比較して各予測地点とも1dB未満程度の変化である。

しかし、極力影響の低減を図ることを目的に、現在も実施しているダイレクトメールによる事前混雑情報の提供を継続するとともに、墓参集中期間はホームページ、携帯電話端末、ラジオを媒体として、より詳細で迅速な交通情報の提供を行うことにより、墓参日、墓参時間帯の分散化を図る。また、状況に応じて送迎バスの増便を計画する等の環境保全のための措置を講じるものとする。

f 事後調査

予測手法は科学的知見に基づいたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられる。しかし、予測条件で設定した将来の墓参交通量は、20年後であり諸変動要因が想定され、不確実性がある。

従って、事後調査を行うこととする。

(a) 事後調査の項目

事後調査の項目は、墓参交通量とする。

(b) 事後調査の方法

墓参交通量に係る調査方法は、墓参に係る走行道路の主要な交差点にて大型車、小型車別、方向別の交通量を測定する。

(c) 事後調査の地点

墓参交通量に係る調査は、図8-2-2-3に示す3交差点で実施し、方向別の墓参交通量を把握する。

(d) 事後調査の実施時期

墓参交通量が最大となると想定される時期は、平成35年である。しかし、この時期は20年後であり、道路の改良工事等による交通流態の変動、自動車の改良に伴うパワーレベルの変動、少子化・高齢化の進行に伴う墓参交通量の変動、墓参に対する意識の変化や墓参形態の変化等、騒音に及ぼす諸変動要因が想定される。

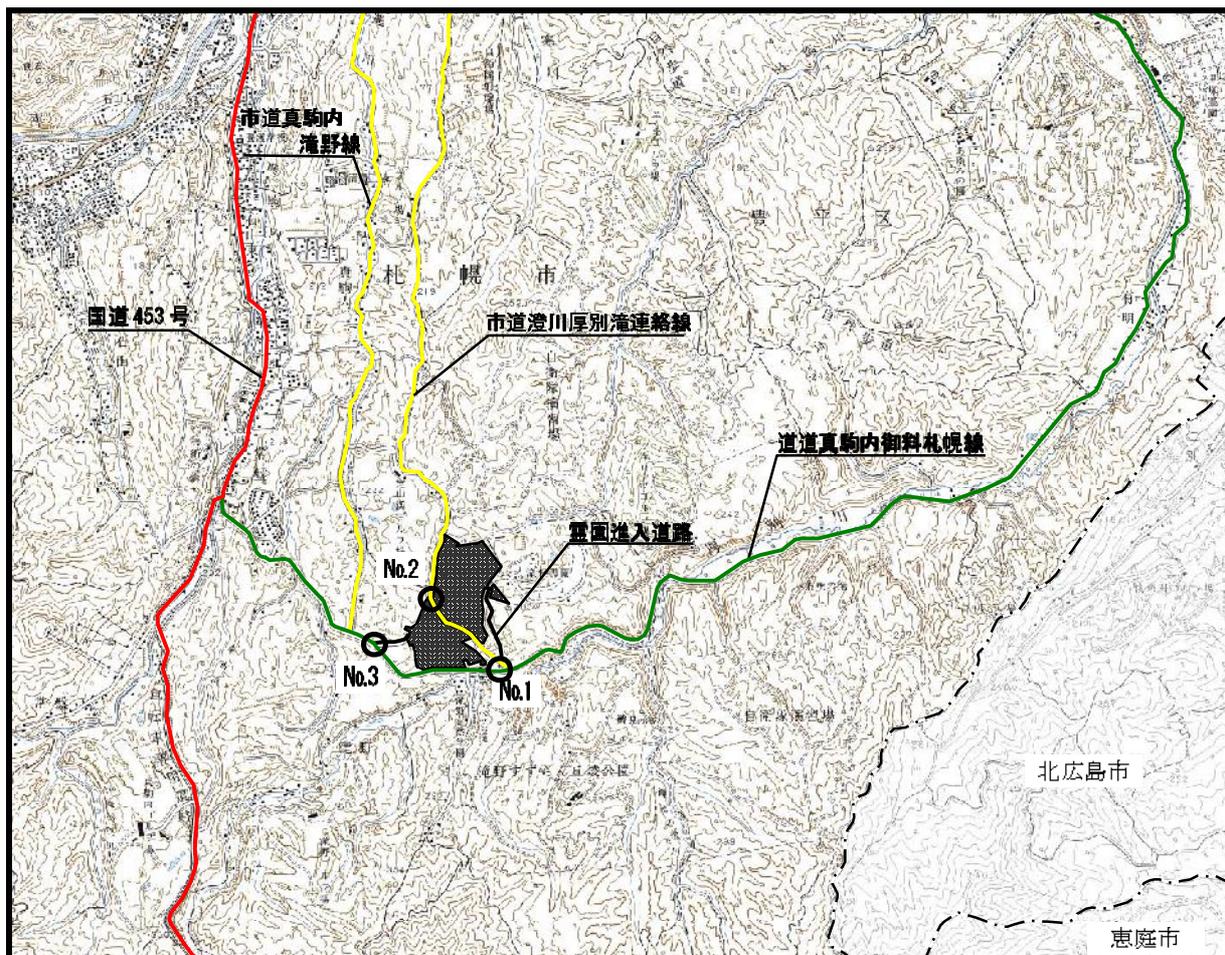
従って、平成35年は事後調査時期として不適切であると考えられる。

以上のことから、事後調査時期は造成工事の終了後で、3期の墓所の提供開始後である、平成21年におけるお盆の時期とする。

(e) 事後調査報告書の作成時期

事後調査報告書は、翌年度の4月末日までに作成し提出することとする。

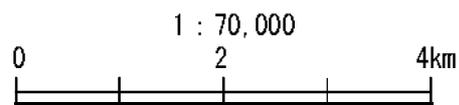
事後調査による墓参交通量が、設定した墓参交通量を著しく上回る場合は、新たに環境保全のための措置を検討することとする。



凡 例	
	関 係 地 域
	事 業 予 定 地
	市 町 村 界
	国 道 国 道 4 5 3 号
	道 道 道 道 真 駒 内 御 料 札 幌 線
	市 道 市 道 真 駒 内 滝 野 線 市 道 澄 川 厚 別 滝 連 絡 線
	霊 園 進 入 道 路
	交 通 量 調 査 交 差 点

図 8-2-2-3

墓参交通量事後調査交差点位置図



「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の2万5千分の1地形図、5万分の1地形図、20万分の1地勢図を複製したものである。（承認番号）平17道復第1号」