

10.1.6 人と自然との触れ合いの活動の場

(1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

① 調査結果の概要

イ. 人と自然との触れ合いの活動の場の状況

(イ) 文献その他の資料調査

a. 調査地域

工事用資材等の搬出入及び資材等の搬出入に用いる主要な輸送経路である国道199号の沿道及びその周囲とした。

b. 調査方法

「北九州市公園の本」(北九州市建設局公園緑地部、平成29年)等による情報収集並びに当該情報の整理及び解析を行った。

c. 調査結果

人と自然との触れ合いの活動の場は、公園、レジャー、自然探勝等から13地点を抽出した。その概要は第10.1.6-1表、位置は第10.1.6-1図のとおりである。

第10.1.6-1表 人と自然との触れ合いの活動の場の概要

図中番号	区分	名称	概要	出典
1	公園・レジャー	日明・海峡釣り公園	家族連れなど多くの人に利用されている釣り公園。散歩等の利用も多い。	5
2	公園・レジャー	手向山公園	武蔵と小次郎の碑がある公園。眼下に響灘と関門海峡を望み、展望広場からは舟島（巖流島）を望むこともできる。	1、2
3	自然探勝	足立公園	足立山麓に広がる都心に近い自然豊かな公園。「森林浴の森日本百選」のひとつにも選ばれている。	2
4	公園・レジャー	勝山公園（小倉城）	北九州市のシンボル公園で、小倉城を中心に小倉城庭園などの観光・文化施設、多彩なイベントができる大芝生広場などがある。	2、3
5	自然探勝	到津の森公園	「市民と自然を結ぶ窓口」を基本理念とし、自然や動物とのふれあいを通して学習する自然環境教育施設。	2
6	自然探勝	中央公園（金毘羅山）	戸畠区と小倉北区、八幡東区の一部を含む広大な公園。金毘羅山の登山道には桜並木があり、山頂からは響灘などを眺めることができる。	1、2、3
7	自然探勝	天籟寺川（ホタル鑑賞地）	戸畠区東鞆ヶ谷町～西鞆ヶ谷町付近にゲンジボタルが飛翔する。見ごろは5月下旬～6月初旬。	4
8	自然探勝	高見三条さくら公園	山桜、ソメイヨシノ、楊貴妃桜などが約1か月ほど咲き競う公園。	2、3
9	公園・レジャー	美術の森公園	北九州市立美術館を取り囲む緑多き公園。美術館へ至る道沿いには数々の彫刻が配されており、木々の美しさとともに野外の彫刻を鑑賞できる。	1、2、3
10	自然探勝	夜宮公園	戸畠区夜宮にある自然豊かな景観を残した公園。梅や桜の名所として有名で、市内を代表する花菖蒲の名所としても知られている。	1、2、3
11	自然探勝	境川河口	干潟のできる河口には多くの貝類やハクセンシオマネキなどが生息し、カモ類、シギ類、カモメ類なども立ち寄る。	1
12	公園・レジャー	都島展望公園	多目的グラウンドなどが整備されスポーツを楽しめる公園。山頂部の展望台からは洞海湾などの景観が一望できる。	1、2
13	公園・レジャー	高塔山公園	標高124mの高塔山の山頂にある公園。展望台から若戸大橋や響灘、玄界灘などを望むことができる。	1、2、3

注：1. 図中番号は、第10.1.6-1図中の番号に対応する。

2. 「出典」の番号は、以下の文献その他の資料の番号に対応する。

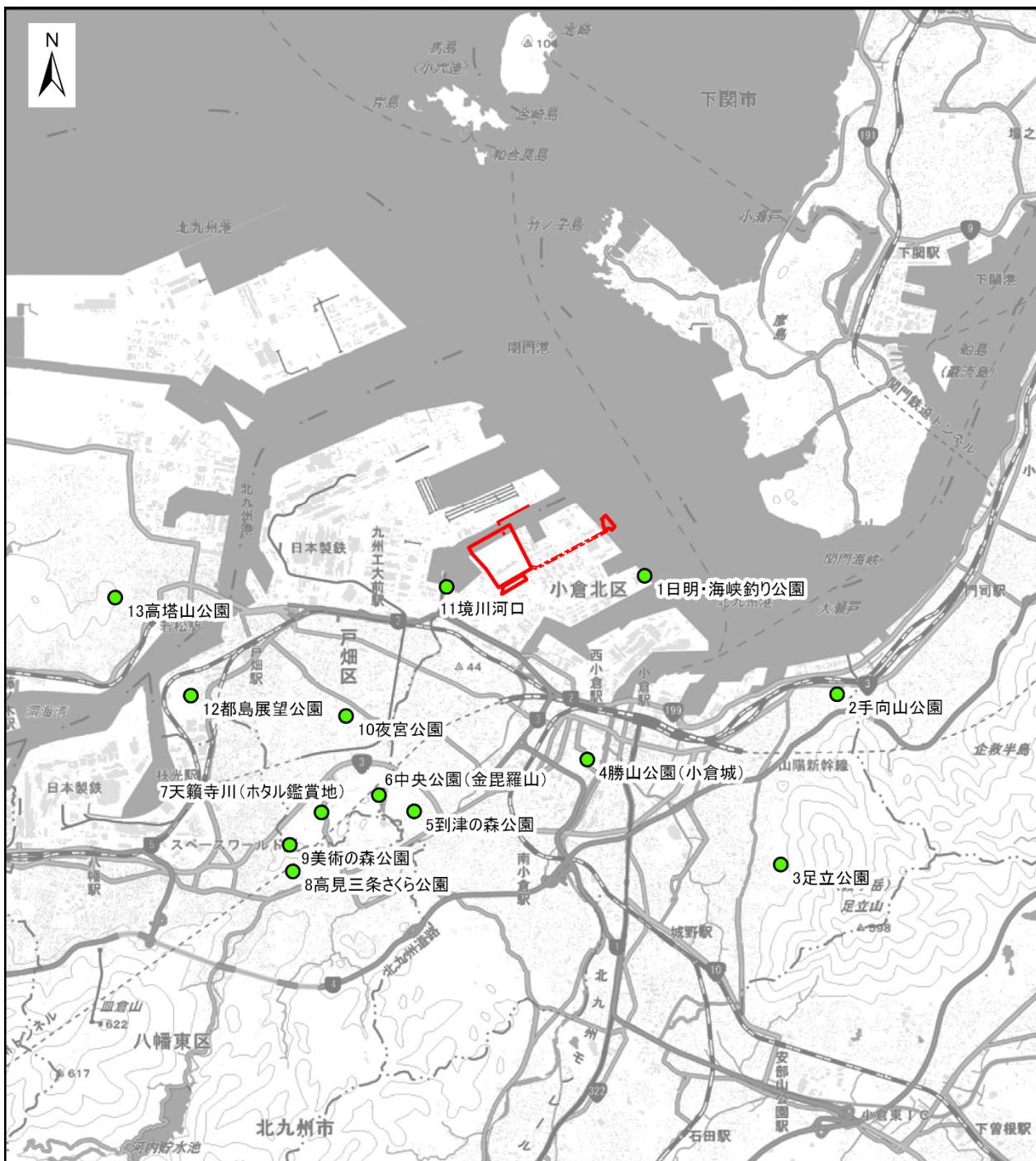
1 「魅力が満載！北九州市の自然 北九州市自然百選」（北九州市環境局、平成20年）

2 「北九州市公園の本」（北九州市建設局公園緑地部、平成29年2月）

3 「公園情報」（北九州市HP、令和6年11月閲覧）

4 「自然を楽しむ」（北九州市HP、令和6年11月閲覧）

5 「海ナビ（海辺の見どころ情報など）」（北九州市港湾空港局HP、令和6年11月閲覧）



凡 例

□ 対象事業実施区域 (□ 埋設路・洞道)

● 人と自然との触れ合いの活動の場

0 1 2 4 km

「魅力が満載！北九州市の自然 北九州市自然百選」
(北九州市環境局、平成20年)
「北九州市公園の本」
(北九州市建設局公園緑地部、平成29年2月)
「公園情報」(北九州市HP、令和6年11月閲覧)
「自然を楽しむ」(北九州市HP、令和6年11月閲覧)
「海ナビ(海辺の見どころ情報など)」
(北九州市港湾空港局HP、令和6年11月閲覧) より作成

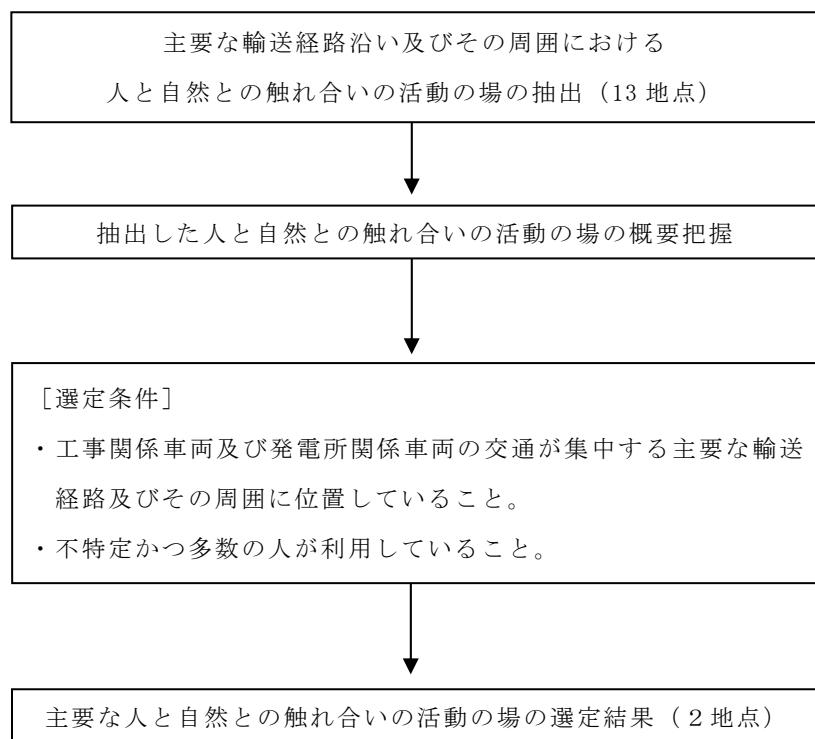
第 10.1.6-1 図 人と自然との触れ合いの活動の場の位置

ロ. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布

(イ) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の選定

「イ. 人と自然との触れ合いの活動の場の状況」で抽出した人と自然との触れ合いの活動の場のうち、主要な輸送経路を考慮し、主なアクセスルートの状況を確認した上で、文献その他の資料調査結果による利用状況を勘案して、「日明・海峡釣り公園」、及び「境川河口」の2地点を主要な人と自然との触れ合いの活動の場として選定した(第10.1.6-3図)。

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の選定フローは第10.1.6-2図のとおりである。



第 10.1.6-2 図 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の選定フロー



凡 例

- 対象事業実施区域（□ 埋設路・洞道）
- 都市高速道路
- 一般国道
- 主要な人と自然との触れ合いの活動の場（2 地点）
- 交通量調査地点（2 地点）

0 1 2 km

「福岡県北九州県土整備事務所管内図」
 （福岡県HP、令和6年11月閲覧）
 「魅力が満載！北九州市の自然 北九州市自然百選」
 （北九州市環境局、平成20年）
 「海ナビ（海辺の見どころ情報など）」
 （北九州市港湾空港局HP、令和6年11月閲覧）より作成

第 10.1.6-3 図 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の位置

ハ. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況及び利用環境の状況

(イ) 文献その他の資料調査

a. 調査地域

工事用資材等の搬出入及び資材等の搬出入に用いる主要な輸送経路である国道199号の沿道及びその周囲とした。

b. 調査地点

「ロ. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布」で選定した2地点とした。

c. 調査期間

入手可能な最新の資料を用いて実施した。

d. 調査方法

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況及び利用環境の状況について、「北九州市公園の本」(北九州市建設局公園緑地部、平成29年)等による資料調査及び関係機関への聞き取り調査を実施し、情報の収集並びに当該情報の整理及び解析を行った。

e. 調査結果

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況等の調査結果は、第10.1.6-3表のとおりである。

なお、北九州市港湾空港局港営課への聞き取り調査によれば、「日明・海峡釣り公園」における令和4年度及び5年度の月別の利用者数は、第10.1.6-2表のとおりである。
「境川河口」については、関係機関による利用者数の把握は行われていなかった。

第10.1.6-2表 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況（令和4～5年度）

（単位：人）

利用月	日明・海峡釣り公園の利用者数	
	令和4年度	令和5年度
4月	1,603	1,541
5月	1,990	1,800
6月	1,520	1,726
7月	1,840	1,726
8月	2,168	2,120
9月	1,770	2,180
10月	2,270	2,090
11月	2,040	1,805
12月	1,269	1,350
1月	1,190	1,520
2月	1,020	1,260
3月	1,300	1,370
合計	19,980	20,488

(ロ) 現地調査

a . 調査地域

工事用資材等の搬出入及び資材等の搬出入に用いる主要な輸送経路である国道199号の沿道及びその周囲とした。

b . 調査地点

「ロ. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布」で選定した2地点とした。

c . 調査期間

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用形態等を考慮して、以下の時期に行った。

・令和6年7月26日（金）

d . 調査方法

主要な人と自然との触れ合いの活動の場について、現地踏査を実施し、写真撮影及び目視確認等による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析を行った。

e . 調査結果

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況等の調査結果は、第10.1.6-3表のとおりである。

第10.1.6-3表 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の状況

		日明・海峡釣り公園	境川河口
方向・距離		西～北西・約1.7km	東～北東・約0.6km
利用者属性	居住地	北九州市、福岡県内(北九州市を除く。)、福岡県外	北九州市(駐車利用のみ。)
	年齢層	子供～高齢者	なし
	形態	家族連れ、友人同士、単独	なし
利用者数		<ul style="list-style-type: none"> ・7時～9時：20人 ・9時～11時：26人 ・11時～13時：15人 ・13時～15時：14人 ・15時～17時：2人 ・17時～18時：0人 	<ul style="list-style-type: none"> ・7時～9時：0人 ・9時～11時：0人 ・11時～13時：0人 ・13時～15時：0人 ・15時～17時：0人 ・17時～18時：0人
利用形態		釣り、散歩	駐車利用のみ
駐車台数		収容台数約78台 <ul style="list-style-type: none"> ・7時～9時：駐車台数33台 ・9時～11時：駐車台数38台 ・11時～13時：駐車台数27台 ・13時～15時：駐車台数24台 ・15時～17時：駐車台数20台 ・17時～18時：駐車台数10台 	収容台数約6台 <ul style="list-style-type: none"> ・7時～9時：駐車台数0台 ・9時～11時：駐車台数1台 ・11時～13時：駐車台数1台 ・13時～15時：駐車台数1台 ・15時～17時：駐車台数1台 ・17時～18時：駐車台数0台
利用環境の状況	文献調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ・家族連れなど多くの人に利用されている釣り公園。散歩等の利用も多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・干潟のできる河口には多くの貝類やハクセンシオマネキなどが生息し、カモ類、シギ類、カモメ類なども立ち寄る。
	現地調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ・釣り用の桟橋があり、入口付近に売店やトイレ、展望所が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国指定重要無形民俗文化財に指定されている戸畠祇園大山笠行事のお汐井汲みの場となっている。
利用の状況		<ul style="list-style-type: none"> ・釣りを目的とした利用者がほとんどであった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然探勝ができる干潟が確認されたが、利用者は見られなかった。
			
		桟橋の状況	干潟の状況
			
		公園の全景	お汐井汲みの場の状況

- 注：1. 「方向」は主要な人と自然との触れ合いの活動の場から見た新小倉発電所の方向を、「距離」は主要な人と自然との触れ合いの活動の場から新小倉発電所までの最短の直線距離を示す。
2. 「居住地」は、駐車車両のナンバープレートから判断した。
3. 「利用者数」及び「駐車台数/収容台数」は、午前7時から午後6時までの間において2時間毎に実施した調査結果を示す。

二. 交通量に係る状況

(イ) 文献その他の資料調査

a. 調査地域

工事用資材等の搬出入及び資材等の搬出入に用いる主要な輸送経路である国道199号の沿道の地域とした。

b. 調査地点

主要な輸送経路沿いの「道路交通センサス一般交通量調査」による交通量調査の地点とした。

c. 調査方法

「道路交通センサス一般交通量調査」等による道路交通量に関する情報の収集並びに当該情報の整理及び解析を行った。

d. 調査結果

「第3章 3.2 社会的状況 3.2.4 交通の状況」に示すとおりである。

(ロ) 現地調査

a. 調査地域

工事用資材等の搬出入及び資材等の搬出入に用いる主要な輸送経路である国道199号の沿道の地域とした。

b. 調査地点

「第10.1.6-3図 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の位置」に示す交通量調査地点2地点とした。

c. 調査期間

令和6年4月9日（火）12時～4月10日（水）12時

d. 調査方法

方向別、車種別の自動車交通量について調査し、調査結果の整理を行った。

e. 調査結果

交通量の調査結果は、第10.1.6-4表のとおりである。日交通量は、調査地点Aで30,372台/日、調査地点Bで33,251台/日であった。

第10.1.6-4表 交通量の調査結果（現地調査）

（単位：台）

調査地点	路線名	区分	昼間 (6~22時)	夜間 (22~6時)	全日
A	国道199号	小型車	23,220	2,037	25,257
		大型車	4,632	483	5,115
		合計	27,852	2,520	30,372
B	国道199号	小型車	25,413	2,214	27,627
		大型車	5,051	573	5,624
		合計	30,464	2,787	33,251

② 予測及び評価の結果

イ. 工事の実施

(イ) 工事用資材等の搬出入

a . 環境保全措置

工事用資材等の搬出入に伴う交通量が主要な人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスルートに与える影響を低減するため、以下の環境保全措置を講じる。

- ・工事用資材等の搬出入に係る車両台数の平準化を図り、ピーク時の工事関係車両台数を低減する。
- ・ガスターイン、排熱回収ボイラー等の大型機器は、可能な限り工場組立及び海上輸送とし、陸上輸送車両台数の低減を図る計画とする。
- ・陸域の掘削に伴う発生土は、可能な限り対象事業実施区域内で埋め戻し及び盛土に有効利用することにより、工事関係車両台数の低減を図る計画とする。
- ・工事関係者の通勤においては、可能な限り乗り合い等により、工事関係車両台数の低減を図る計画とする。
- ・定期的に会議等を行い、環境保全措置を工事関係者へ周知徹底する。

b . 予測地域

工事用資材等の搬出入に用いる主要な輸送経路である国道199号の沿道の地域とした。

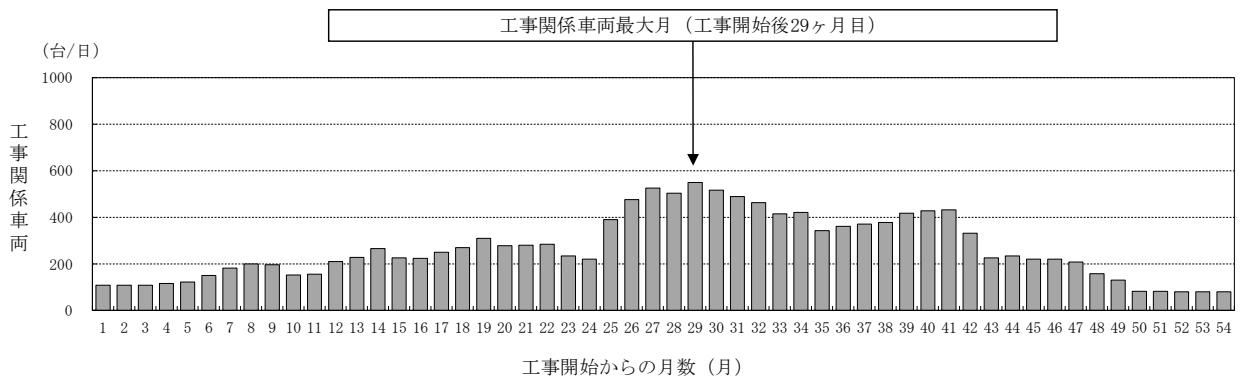
c . 予測地点

「① 調査結果の概要 ニ. 交通量に係る状況 (ロ) 現地調査 b . 調査地点」と同じとした（第10.1.6-3図）。

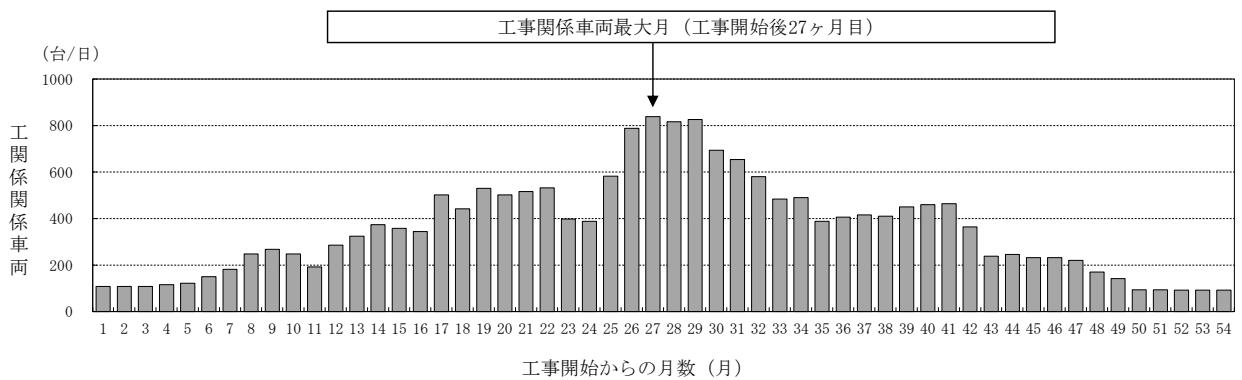
d . 予測対象時期

建設工事期間中（6号機（1軸、2軸））において、工事用資材等の搬出入車両の交通量が最大となる時期として、予測地点Aは工事開始後29か月目、予測地点Bは工事開始後27か月目とした（第10.1.6-4図）。

予測地点 A



予測地点 B



注：交通量は往復交通量を示す。

第 10.1.6-4 図 工事関係車両の月別交通量

e. 予測手法

工事用資材等の搬出入車両の運行による主要な人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスに及ぼす影響について、交通量の変化から予測した。

交通量の変化は、将来交通量のうち工事関係車両の占める割合を用いて予測した。

f . 予測結果

予測地点における将来交通量は、第10.1.6-5表のとおりである。

予測地点における工事関係車両の占める割合は、予測地点Aで1.9%、予測地点Bで2.7%である。

第10.1.6-5表 予測地点における将来の往復交通量
(予測地点A : 工事開始後 29か月目、予測地点B : 工事開始後 27か月目)

予測地点	路線名	車種	交通量(台)				工事関係車両の割合(%)	
			現状	将来				
			一般車両	一般車両	工事関係車両	合計		
			a	b	a + b	b / (a + b)		
A	国道199号	小型車	23,220	23,220	382	23,602	1.9	
		大型車	4,632	4,632	168	4,800		
		合 計	27,852	27,852	550	28,402		
B	国道199号	小型車	25,413	25,413	382	25,795	2.7	
		大型車	5,051	5,051	456	5,507		
		合 計	30,464	30,464	838	31,302		

- 注 : 1. 予測地点は、第10.1.6-3図に対応する。
 2. 交通量は、昼間(6~22時)の往復交通量を示す。
 3. 現状の一般車両の交通量は現地調査結果とした。
 なお、将来の一般車両の交通量は、平成22年度、平成27年度及び令和3年度の「道路交通センサス 一般交通量調査」の結果を踏まえ、伸び率は考慮せず、現況調査結果を用いた。
 4. 工事関係車両は、予測対象時期(予測地点A : 工事開始後29か月目、予測地点B : 工事開始後27か月目)の往復交通量を示す。

g. 評価の結果

(a) 環境影響の回避・低減に関する評価

工事用資材等の搬出入に伴う交通量が主要な人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスルートに与える影響を低減するための環境保全措置は、以下のとおりである。

- ・工事用資材等の搬出入に係る車両台数の平準化を図り、ピーク時の工事関係車両台数を低減する。
- ・ガスタービン、排熱回収ボイラー等の大型機器は、可能な限り工場組立及び海上輸送とし、陸上輸送車両台数の低減を図る計画とする。
- ・陸域の掘削に伴う発生土は、可能な限り対象事業実施区域内で埋め戻し及び盛土に有効利用することにより、工事関係車両台数の低減を図る計画とする。
- ・工事関係者の通勤においては、可能な限り乗り合い等により、工事関係車両台数の低減を図る計画とする。
- ・定期的に会議等を行い、環境保全措置を工事関係者へ周知徹底する。

これらの措置を講じることにより、予測地点における将来交通量に占める工事関係車両の割合は、工事用資材等の搬出入に伴う工事関係車両の台数が最大となる時期においても、1.9%、2.7%であることから、工事用資材等の搬出入に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスに及ぼす影響はほとんどないものと考えられる。

以上のことから、工事用資材等の搬出入に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響は、実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。

ロ. 土地又は工作物の存在及び供用

(イ) 資材等の搬出入

a. 環境保全措置

資材等の搬出入に伴う交通量が主要な人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスルートに与える影響を低減するため、以下の環境保全措置を講じる。

- ・発電所関係者の通勤においては、可能な限り乗り合い等により発電所関係車両台数の低減を図る計画とする。
- ・定期点検時には、工程等を調整することにより発電所関係車両台数の平準化を図り、ピーク時の発電所関係車両台数を可能な限り低減する。
- ・環境保全会議等を通じて環境保全措置を発電所関係者へ周知徹底することで、より確実に環境保全措置を実行する。

b. 予測地域

資材等の搬出入に用いる主要な輸送経路である国道199号の沿道の地域とした。

c. 予測地点

「① 調査結果の概要 ニ. 交通量に係る状況 (ロ) 現地調査 b. 調査地点」と同じとした（第10.1.6-3図）。

d. 予測対象時期

6号機（1軸、2軸）運転開始後において、資材等の搬出入車両の交通量が最大となる定期点検時とした。

e. 予測手法

資材等の搬出入車両の運行による主要な人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスに及ぼす影響について、交通量の変化から予測した。

交通量の変化は、将来交通量のうち発電所関係車両の占める割合を用いて予測した。

f . 予測結果

予測地点における将来交通量は、第10.1.6-6表のとおりである。

予測地点における発電所関係車両の割合は、予測地点A及び予測地点B共に0.3%である。

第 10.1.6-6 表 予測地点における将来の往復交通量
(定期点検時 (6号機1軸又は2軸))

予測地点	路線名	車種	交通量 (台)				発電所関係車両の割合 (%)	
			現状	将来				
			一般車両	一般車両	発電所関係車両	合計		
			a	b	a + b	b / (a + b)		
A	国道199号	小型車	23,220	23,220	86	23,306	0.3	
		大型車	4,632	4,632	6	4,638		
		合 計	27,852	27,852	92	27,944		
B	国道199号	小型車	25,413	25,413	86	25,499	0.3	
		大型車	5,051	5,051	4	5,055		
		合 計	30,464	30,464	90	30,554		

注 : 1. 予測地点は、第10.1.6-3図に対応する。

2. 交通量は、昼間(6~22時)の往復交通量を示す。

3. 現状の一般車両の交通量は現地調査結果とした。

なお、将来の一般車両の交通量は、平成22年度、平成27年度及び令和3年度の「道路交通センサス 一般交通量調査」の結果を踏まえ、伸び率は考慮せず、現況調査結果を用いた。

4. 発電所関係車両は、交通量が最大となる定期点検時(6号機1軸又は2軸)の往復交通量を示す。

g. 評価の結果

(a) 環境影響の回避・低減に関する評価

資材等の搬出入に伴う交通量が主要な人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスルートに与える影響を低減するための環境保全措置は、以下のとおりである。

- ・発電所関係者の通勤においては、可能な限り乗り合い等により発電所関係車両台数の低減を図る計画とする。
- ・定期点検時には、工程等を調整することにより発電所関係車両台数の平準化を図り、ピーク時の発電所関係車両台数を可能な限り低減する。
- ・環境保全会議等を通じて環境保全措置を発電所関係者へ周知徹底することで、より確実に環境保全措置を実行する。

これらの措置を講じることにより、予測地点における将来交通量に占める発電所関係車両の割合は、資材等の搬出入に伴う発電所関係車両の台数が最大となる時期においても、予測地点A及び予測地点B共に0.3%であることから、資材等の搬出入に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセスに及ぼす影響はほとんどないものと考えられる。

以上のことから、資材等の搬出入に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響は、実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。