

第 12 章

対象事業の実施による影響の 総合的な評価

第12章 対象事業の実施による影響の総合的な評価

本事業に係る環境影響評価結果の概要は、表 12-1 に示すとおりである。

環境影響評価の結果、全ての環境影響評価項目について、本事業による工事中及び供用時における周辺環境への影響は、環境の保全のための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、又は代償が図られており、整合を図るべき基準等との整合もおおむね図られるものと評価する。

表 12-1(1) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要				
大 気 質	【建設機械の稼働に伴う大気質への影響】 (1) 影響の回避・低減の観点 工事の実施にあたっては、以下の措置を講じることによって、周辺の大気質への影響の低減に努める。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 建設機械については、排出ガス対策型の機種の使用に努める。 ・ 建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・ 建設機械は、計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 ・ 建設機械の整備、点検を徹底する。 したがって、建設機械の稼働に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。			
	(2) 基準、目標等との整合の観点 建設機械からの最大付加濃度出現地点における将来予測濃度（日平均値）は、二酸化窒素が 0.037ppm（日平均値の年間 98% 値）、浮遊粒子状物質が 0.034mg/m ³ （日平均値の年間 2% 除外値）であり、いずれの項目も整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。			
	建設機械の稼働に伴う大気質の評価			
	項目	将来予測濃度		整合を図るべき基準等
		年平均値	日平均値	
	二酸化窒素 (ppm)	0.01820	0.037	0.04ppm～0.06ppm までのゾーン内 又はそれ以下
	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.01431	0.034	0.10mg/m ³ 以下
	注 1：将来予測濃度は、建設機械からの最大付加濃度出現地点における予測結果を示す。 注 2：日平均値は、二酸化窒素は年間 98% 値、浮遊粒子状物質は年間 2% 除外値を示す。			

表 12-1(2) 環境影響評価結果の概要

		予測結果・評価の概要			
大気質	【資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響】				
	(1) 影響の回避・低減の観点				
	工事の実施にあたっては、以下の措置を講じることで、周辺の大気質への影響の低減に努める。				
	<ul style="list-style-type: none"> ・資材運搬等の車両は、最新の排出ガス規制適合車の使用に努める。 ・資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 				
	したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。				
	(2) 基準、目標等との整合の観点				
	道路端における将来予測濃度（日平均値）は、二酸化窒素が 0.027ppm～0.028ppm（日平均値の年間98%値）、浮遊粒子状物質が 0.031mg/m ³ （日平均値の年間2%除外値）、非メタン炭化水素が 0.12ppmC～0.13ppmC（午前6時から9時までの3時間平均値）であり、いずれの項目も整合を図るべき基準等を下回っている。				
	したがって、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。				
	資材運搬等の車両の走行に伴う大気質の評価（二酸化窒素） 単位：ppm				
			将来予測濃度		整合を図るべき基準等
予測地点		年平均値	日平均値 (年間98%値)		
地点①	入方向	0.01083	0.028	0.04～0.06ppm までのゾーン内又は それ以下	
	出方向	0.01102	0.028		
地点②	入方向	0.01079	0.028		
	出方向	0.01075	0.028		
地点③	入方向	0.01003	0.027		
	出方向	0.00990	0.027		
地点④	入方向	0.01079	0.028		
	出方向	0.01090	0.028		

表 12-1(3) 環境影響評価結果の概要

		予測結果・評価の概要			
大気質	資材運搬等の車両の走行に伴う大気質の予測結果（浮遊粒子状物質） 単位：mg/m ³				
	予測地点		将来予測濃度		整合を図るべき基準等
			年平均値	日平均値 (年間2%除外値)	
	地点①	入方向	0.01312	0.031	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下
		出方向	0.01314	0.031	
	地点②	入方向	0.01312	0.031	
		出方向	0.01312	0.031	
	地点③	入方向	0.01307	0.031	
		出方向	0.01307	0.031	
	地点④	入方向	0.01312	0.031	
		出方向	0.01313	0.031	
	資材運搬等の車両の走行に伴う大気質の評価（非メタン炭化水素） 単位：ppmC				
	予測地点		将来予測濃度		整合を図るべき基準等
			年平均値	3時間平均値	
	地点①	入方向	0.12028	0.13	0.20ppmC ～0.31ppmCの 範囲内又は それ以下
出方向		0.12031	0.13		
地点②	入方向	0.12026	0.13		
	出方向	0.12026	0.13		
地点③	入方向	0.12017	0.12		
	出方向	0.12015	0.12		
地点④	入方向	0.12028	0.13		
	出方向	0.12029	0.13		

表 12-1(4) 環境影響評価結果の概要

		予測結果・評価の概要						
大 気 質	<p>【建設機械の稼働に伴う大気質（粉じん）への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>工事の実施にあたっては、以下の措置を講じることで、周辺の大気質への影響の低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・造成箇所、資材運搬等の車両の仮設道路には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止を行う。 ・工事区域出口に洗浄用ホース等を設置し、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払落しや場内清掃等を徹底する。 <p>したがって、造成等の工事に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>予測地点における降下ばいじん量の最大値は、1.3～3.5 t/km²/月であり、各季、各地点で整合を図るべき基準等を下回っている。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。</p>							
	造成等の工事に伴う降下ばいじん量の評価							
	予測地点	季節	降下ばいじん量 (t/km ² /月)					整合を図るべき基準等
			盛土	土砂掘削	路盤工	現場内運搬	合計	
	北側民家	春季	1.0	0.8	0.0	0.0	1.8	10t/km ² /月以下
		夏季	1.0	0.9	0.0	0.0	1.9	
		秋季	1.0	1.0	0.0	0.0	2.0	
		冬季	1.0	1.0	0.0	0.0	2.0	
	東側民家	春季	2.1	0.3	0.0	0.4	2.8	
		夏季	2.1	0.2	0.0	0.4	2.7	
秋季		2.1	0.5	0.0	0.5	3.1		
冬季		2.1	0.4	0.0	0.6	3.1		
南側民家	春季	2.1	0.2	0.0	0.6	2.9		
	夏季	2.1	0.2	0.0	0.7	3.0		
	秋季	2.1	0.3	0.1	1.0	3.5		
	冬季	2.1	0.2	0.1	0.9	3.3		
西側民家	春季	1.0	0.2	0.0	0.0	1.2		
	夏季	1.0	0.2	0.0	0.1	1.3		
	秋季	1.0	0.2	0.0	0.1	1.3		
	冬季	1.0	0.1	0.0	0.0	1.1		

表 12-1(5) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要																								
大気質	<p>【施設の稼働に伴う大気質への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>供用時にあたっては、以下の措置を講じることで、周辺の大気質への影響の低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対しては大気汚染防止法及び埼玉県生活環境保全条例に定める規制基準を遵守させるとともに、必要に応じて排ガス処理施設の設置等による公害の未然防止に努めるよう要請する。 <p>したがって、施設の稼働に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>施設からの最大付加濃度出現地点における将来予測濃度（日平均値または3時間平均値）は、二酸化窒素が0.024ppm（日平均値の年間98%値）、二酸化硫黄が0.006ppm（日平均値の年間2%除外値）、浮遊粒子状物質が0.035mg/m³（日平均値の年間2%除外値）、非メタン炭化水素が0.17ppmC（午前6時から9時までの3時間平均値）であり、すべての項目で整合を図るべき基準等を満足している。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。</p>																							
	<p>施設の稼働に伴う大気質の評価（長期平均濃度）</p>																							
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">項目</th> <th colspan="2">将来予測濃度</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>二酸化窒素 (ppm)</td> <td style="text-align: center;">0.01025</td> <td style="text-align: center;">0.024</td> <td>0.04ppm～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下</td> </tr> <tr> <td>二酸化硫黄 (ppm)</td> <td style="text-align: center;">0.00441</td> <td style="text-align: center;">0.006</td> <td>0.04ppm 以下</td> </tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質 (mg/m³)</td> <td style="text-align: center;">0.01433</td> <td style="text-align: center;">0.035</td> <td>0.10mg/m³ 以下</td> </tr> <tr> <td>非メタン炭化水素 (ppmC)</td> <td style="text-align: center;">0.15540</td> <td style="text-align: center;">0.17</td> <td>0.20ppmC～0.31ppmC の範囲内又はそれ以下</td> </tr> </tbody> </table>			項目	将来予測濃度		整合を図るべき基準等	年平均値	日平均値等	二酸化窒素 (ppm)	0.01025	0.024	0.04ppm～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下	二酸化硫黄 (ppm)	0.00441	0.006	0.04ppm 以下	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.01433	0.035	0.10mg/m ³ 以下	非メタン炭化水素 (ppmC)	0.15540	0.17
項目	将来予測濃度		整合を図るべき基準等																					
	年平均値	日平均値等																						
二酸化窒素 (ppm)	0.01025	0.024	0.04ppm～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下																					
二酸化硫黄 (ppm)	0.00441	0.006	0.04ppm 以下																					
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.01433	0.035	0.10mg/m ³ 以下																					
非メタン炭化水素 (ppmC)	0.15540	0.17	0.20ppmC～0.31ppmC の範囲内又はそれ以下																					
<p>注：日平均値は、二酸化窒素は年間98%値、二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質は年間2%除外値、非メタン炭化水素は午前6時から9時までの3時間平均値を示す。</p>																								

表 12-1(6) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
大 気 質	<p>【自動車交通の発生に伴う大気質への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>供用時にあたっては、以下の措置を講じることで、周辺の大気質への影響の低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、最新排出ガス規制適合車の使用に努めるよう要請する。 ・ディーゼル車については、埼玉県生活環境保全条例に基づく排出ガス規制に適合した車両の使用を徹底するよう要請する。 ・進出企業に対し、運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努めるよう要請する。 ・進出企業に対し、運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底するよう要請する。 ・進出企業に対し、運搬車両及び従業員通勤車両のアイドリングストップを徹底するよう要請する。 ・進出企業に通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めるよう要請する。 <p>したがって、自動車交通の発生に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内のできる限り低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>道路端における将来予測濃度（日平均値または3時間平均値）は、二酸化窒素が0.027ppm～0.029ppm（日平均値の年間98%値）、浮遊粒子状物質が0.031mg/m³（日平均値の年間2%除外値）、非メタン炭化水素が0.12ppmC～0.13ppmC（午前6時から9時までの3時間平均値）であり、すべての項目で整合を図るべき基準等を下回っている。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。</p>

表 12-1(7) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要

大気質	自動車交通の発生に伴う大気質の評価（二酸化窒素） 単位：ppm				
	予測地点		将来予測濃度		整合を図るべき基準等
			年平均値	日平均値 (年間98%値)	
	地点①	入方向	0.01096	0.028	0.04～0.06ppm までのゾーン内又は それ以下
		出方向	0.01115	0.028	
	地点②	入方向	0.01125	0.028	
		出方向	0.01119	0.028	
	地点③	入方向	0.01005	0.027	
		出方向	0.00993	0.027	
	地点④	入方向	0.01126	0.028	
出方向		0.01138	0.029		
自動車交通の発生に伴う大気質の予測結果（浮遊粒子状物質） 単位：mg/m³					
予測地点		将来予測濃度		整合を図るべき基準等	
		年平均値	日平均値 (年間2%除外値)		
地点①	入方向	0.01314	0.031	1時間値の1日平均値 が0.10mg/m ³ 以下	
	出方向	0.01315	0.031		
地点②	入方向	0.01315	0.031		
	出方向	0.01315	0.031		
地点③	入方向	0.01308	0.031		
	出方向	0.01306	0.031		
地点④	入方向	0.01315	0.031		
	出方向	0.01316	0.031		
自動車交通の発生に伴う大気質の評価（平日、非メタン炭化水素） 単位：ppmC					
予測地点		将来予測濃度		整合を図るべき基準等	
		年平均値	3時間平均値		
地点①	入方向	0.12032	0.13	0.20ppmC～0.31ppmC の範囲内又は それ以下	
	出方向	0.12034	0.13		
地点②	入方向	0.12035	0.13		
	出方向	0.12034	0.13		
地点③	入方向	0.12018	0.12		
	出方向	0.12016	0.12		
地点④	入方向	0.12036	0.13		
	出方向	0.12038	0.13		

表 12-1(8) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要						
騒音・低周波音	<p>【建設機械の稼働に伴う騒音】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>工事の実施にあたっては、以下の措置を講じることで、騒音の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建設機械については、低騒音型の建設機械の使用に努める。 ・ 建設機械のアイドルングストップを徹底する。 ・ 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 ・ 建設機械の整備、点検を徹底する。 ・ 住居等に近い箇所での工事では、必要に応じて仮囲いの設置等を検討する。 ・ 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及び環境基準に加え騒音規制法の規制基準を遵守する。 <p>したがって、建設機械の稼働に伴う騒音は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>敷地境界上最大値出現地点における建設作業騒音レベル (L_{A5}) は、68 デシベルであり、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。</p>					
	<p>建設機械の稼働に伴う騒音の評価 (L_{A5}、敷地境界)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果 (デシベル)</th> <th>整合を図るべき基準等 (デシベル)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>敷地境界上最大値出現地点</td> <td style="text-align: center;">68</td> <td style="text-align: center;">85</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	予測結果 (デシベル)	整合を図るべき基準等 (デシベル)	敷地境界上最大値出現地点	68
予測地点	予測結果 (デシベル)	整合を図るべき基準等 (デシベル)				
敷地境界上最大値出現地点	68	85				

表 12-1(9) 環境影響評価結果の概要

		予測結果・評価の概要			
		<p>【資材運搬等の車両の走行に伴う騒音】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>工事の実施にあたっては、以下の措置を講じることで、騒音の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 <p>したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>資材運搬等の車両が走行する工事中交通量による騒音レベルは、64 デシベル～70 デシベルであり、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。</p>			
		<p>資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の評価 (L_{Aeq})</p>			
騒音・低周波音	予測地点	予測結果 (L _{Aeq}) (デシベル)			整合を図るべき基準等 (デシベル)
		現況交通量による等価騒音レベル	工事中交通量による等価騒音レベル	資材運搬等の車両の走行に伴う増加等価騒音レベル	
		A	B	B - A	
地点⑤	入方向	69 (69.0)	70 (69.7)	0.6	70
	出方向※	69 (69.3)	70 (69.9)	0.6	70
地点⑥	入方向※	69 (68.7)	69 (69.4)	0.7	70
	出方向	69 (68.6)	69 (69.3)	0.7	70
地点⑦	入方向	64 (63.6)	64 (64.4)	0.8	70
	出方向※	64 (63.6)	64 (64.4)	0.8	70
地点⑧	入方向	66 (66.3)	67 (67.0)	0.7	70
	出方向※	66 (66.1)	67 (66.9)	0.8	70
<p>注1：現況交通量による等価騒音レベルは、各地点における平日の現地調査結果とした。</p> <p>注2：方向欄の「※」は、道路交通騒音の現地調査を実施している方向を示す。</p> <p>注3：現地調査を実施していない方向の現況交通量による等価騒音レベルは、現地調査結果を基に計算から求めた現況値である。</p> <p>注4：等価騒音レベルは、昼間（6～22時）の等価騒音レベルである。</p>					

表 12-1 (10) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要						
騒音・低周波音	<p>【施設の稼働に伴う騒音への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>施設の稼働にあたっては、以下の措置を講じることで、騒音の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、騒音規制法及び埼玉県生活環境保全条例に定める規制基準を遵守させるとともに、必要に応じて防音対策の徹底等による公害の未然防止に努めるよう要請する。 <p>したがって、施設の稼働に伴う騒音は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>敷地境界上最大値出現地点における施設の稼働に伴う騒音レベル (L_{A5}) は、いずれの時間帯も 52 デシベルであり、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。</p>					
	<p>施設の稼働に伴う騒音の評価 (L_{A5}、敷地境界)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果 (デシベル)</th> <th>整合を図るべき基準等 (デシベル)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>敷地境界上最大値出現地点</td> <td style="text-align: center;">52</td> <td>朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	予測結果 (デシベル)	整合を図るべき基準等 (デシベル)	敷地境界上最大値出現地点	52
予測地点	予測結果 (デシベル)	整合を図るべき基準等 (デシベル)				
敷地境界上最大値出現地点	52	朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60				

表 12-1 (11) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
騒音・低周波音	<p>【自動車交通の発生に伴う騒音】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>供用時にあたっては、以下の措置を講じることで、騒音の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理を要請する。 ・進出企業に対し、運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検の徹底を要請する。 ・進出企業に対し、運搬車両及び従業員通勤車両のアイドリングストップの徹底を要請する。 ・進出企業に通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めるよう要請する。 <p>したがって、自動車交通の発生に伴う騒音は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>関連車両が走行する将来交通量による騒音レベルは、地点⑤、⑦、⑧は昼間で65～70デシベル、夜間で60～65デシベルであり、整合を図るべき基準等を下回った。</p> <p>地点⑥は昼間で70デシベルであり、整合を図るべき基準等を下回ったが、夜間においては66デシベルであり、環境基準をわずかに上回り要請限度を下回った。なお、関連車両の走行に伴う増加分は1.6デシベルであった。</p> <p>本事業の実施にあたっては、整合を図るべき基準等を一部の地点で上回ったことに留意の上、「① 影響の回避・低減の観点」に示した環境保全措置を講ずることで、自動車交通の発生に伴う騒音の低減に努める。</p> <p>したがって、自動車交通の発生に伴う騒音については、整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られているものと評価する。</p>

表 12-1 (12) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要								
自動車交通の発生に伴う騒音の評価								
時間区分	予測地点		予測結果 (L _{Aeq}) (デシベル)			整合を図るべき基準等 (デシベル)		
			現況交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	関連車両の走行に伴う増加等価騒音レベル			
			A	B	B - A	環境基準	要請限度	
騒音・低周波音	昼間	地点⑤	入方向	69 (69.1)	70 (70.0)	0.9	70	75
			出方向※	69 (69.3)	70 (70.2)	0.9		
		地点⑥	入方向※	69 (68.7)	70 (70.2)	1.5		
			出方向	69 (68.6)	70 (70.1)	1.5		
		地点⑦	入方向	64 (63.6)	65 (64.5)	0.9		
			出方向※	64 (63.6)	65 (64.5)	0.9		
	地点⑧	入方向	66 (66.3)	68 (67.9)	1.6			
		出方向※	66 (66.1)	68 (67.7)	1.6			
	夜間	地点⑤	入方向	64 (63.5)	65 (64.5)	1.0	65	70
			出方向※	64 (63.9)	65 (64.8)	0.9		
		地点⑥	入方向※	64 (64.2)	66 (65.8)	1.6		
			出方向	64 (64.2)	66 (65.8)	1.6		
地点⑦		入方向	58 (58.3)	60 (59.2)	0.9			
		出方向※	58 (58.2)	60 (59.1)	0.9			
地点⑧		入方向	62 (62.3)	64 (63.9)	1.6			
		出方向※	62 (62.1)	64 (63.7)	1.6			

注1：現況交通量による等価騒音レベルは、各地点における平日の現地調査結果とした。
 注2：方向欄の「※」は、道路交通騒音の現地調査を実施している方向を示す。
 注3：現地調査を実施していない方向の現況交通量による等価騒音レベルは、現地調査結果を基に計算から求めた現況値である。
 注4：時間区分は昼間：6～22時、夜間：22～6時である。

表 12-1 (13) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要						
騒音・低周波音	【施設の稼働に伴う低周波音】					
	(1) 影響の回避・低減の観点					
	施設の稼働にあたっては、以下の措置を講じることで、低周波音の回避・低減に努める。					
	<ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、各設備機器の堅固な取り付け、適正な維持・管理を行い、低周波音の発生防止に努めるよう要請する。 					
	したがって、施設の稼働に伴う低周波音は、実行可能な範囲内でできる限り低減されているものと評価する。					
	(2) 基準、目標等との整合の観点					
	施設の稼働に伴う低周波音音圧レベル (G 特性) は、68 デシベル～69 デシベルであり、整合を図るべき基準等を満足している。					
	したがって、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。					
	施設の稼働に伴う低周波音の評価 (G 特性)					
	予測地点	予測項目	予測結果 (デシベル)			整合を図るべき基準等 (デシベル)
		暗低周波音レベル A	施設低周波音レベル B	合成低周波音レベル A+B		
地点①	L _{G5}	69	47	69	100	
地点②		68	46	68		
地点③		69	44	69		
地点④		68	46	68		
注：暗低周波音レベルは現地調査結果の最大値である。						

表 12-1 (14) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要								
振動	<p>【建設機械の稼働に伴う振動】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>工事の実施にあたっては、以下の措置を講じることで、振動の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建設機械については、低振動型の建設機械の使用に努める。 ・ 建設機械のアイドルリングストップを徹底する。 ・ 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 ・ 建設機械の整備、点検を徹底する。 <p>したがって、建設機械の稼働に伴う振動は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>敷地境界最大値出現地点における建設作業振動レベル (L_{10}) は、49 デシベルであり、整合を図るべき基準等を満足している。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。</p>							
	<p>建設機械の稼働に伴う振動の評価（敷地境界）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">予測地点</th> <th style="width: 25%;">予測項目</th> <th style="width: 25%;">予測結果（デシベル）</th> <th style="width: 25%;">整合を図るべき基準等（デシベル）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>敷地境界上 最大値出現地点</td> <td style="text-align: center;">L_{10}</td> <td style="text-align: center;">49</td> <td style="text-align: center;">75</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	予測項目	予測結果（デシベル）	整合を図るべき基準等（デシベル）	敷地境界上 最大値出現地点	L_{10}	49
予測地点	予測項目	予測結果（デシベル）	整合を図るべき基準等（デシベル）					
敷地境界上 最大値出現地点	L_{10}	49	75					

表 12-1 (15) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要							
【資材運搬等の車両の走行に伴う振動】							
(1) 影響の回避・低減の観点							
<p>工事の実施にあたっては、以下の措置を講じることで、振動の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 <p>したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う振動は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。</p>							
(2) 基準、目標等との整合の観点							
<p>資材運搬等の車両の走行に伴う振動レベルは、全ての予測地点において、整合を図るべき基準等を満足している。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。</p>							
資材運搬等の車両の走行に伴う振動の評価 (L₁₀)							
予測地点	時間区分	予測時間帯	予測結果 (L ₁₀) (デシベル)			整合を図るべき基準等 (デシベル)	
			現況交通量による振動レベル	工事中交通量による振動レベル	資材運搬等の車両の走行に伴う増加振動レベル		
			A	B	B - A		
地点 ⑤	入方向	昼間	11時台	56 (55.6)	57 (56.8)	1.2	65
	出方向※		56 (55.9)	57 (57.1)	1.2	65	
	入方向※	夜間	7時台	55 (54.6)	55 (54.9)	0.3	60
	出方向		55 (54.9)	55 (55.1)	0.2	60	
地点 ⑥	入方向	昼間	10時台	55 (55.3)	57 (56.6)	1.3	65
	出方向※		55 (55.3)	57 (56.6)	1.3	65	
	入方向	夜間	7時台	51 (51.3)	52 (51.6)	0.3	60
	出方向※		51 (51.3)	52 (51.6)	0.3	60	
地点 ⑦	入方向	昼間	11時台	45 (44.8)	46 (46.2)	1.4	65
	出方向※		45 (44.8)	46 (46.2)	1.4	65	
	入方向※	夜間	7時台	44 (43.7)	44 (44.0)	0.3	60
	出方向		44 (43.7)	44 (44.0)	0.3	60	
地点 ⑧	入方向	昼間	11時台	46 (45.8)	47 (47.2)	1.4	65
	出方向※		46 (45.6)	47 (46.9)	1.3	65	
	入方向	夜間	7時台	42 (42.0)	42 (42.2)	0.2	60
	出方向※		42 (41.7)	42 (42.0)	0.3	60	
<p>注：1. 時間区分：昼間 8 時～19 時、夜間 19 時～8 時</p> <p>注：2. 予測時間帯は、各時間区分で資材運搬等の車両の走行時の振動レベルが最大となる時間帯とした。</p> <p>注：3. 現況交通量による振動レベルは、各地点における平日の現地調査結果とした。</p> <p>注：4. 方向欄の「※」は、道路交通振動の現地調査を実施している方向を示す。</p> <p>注：5. 現地調査を実施していない方向の現況交通量による振動レベルは、現地調査結果を基に計算から求めた現況値である。</p>							

振動

表 12-1 (16) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要								
振 動	<p>【施設の稼働に伴う振動】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>施設の稼働にあたっては、以下の措置を講じることで、振動の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、振動規制法及び埼玉県生活環境保全条例に定める規制基準を遵守させるとともに、必要に応じて防振対策の徹底等による公害の未然防止に努めるよう要請する。 <p>したがって、施設の稼働に伴う振動は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>敷地境界上最大値出現地点における施設の稼働に伴う振動レベルは、59 デシベルであり、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。</p>							
	<p>施設の稼働に伴う振動の評価（敷地境界）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">予測地点</th> <th style="width: 25%;">予測項目</th> <th style="width: 25%;">予測結果（デシベル）</th> <th style="width: 25%;">整合を図るべき基準等（デシベル）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">敷地境界上 最大値出現地点</td> <td style="text-align: center;">L₁₀</td> <td style="text-align: center;">59</td> <td style="text-align: center;">昼間：65 夜間：60</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：時間区分：昼間8時～19時、夜間19時～8時</p>	予測地点	予測項目	予測結果（デシベル）	整合を図るべき基準等（デシベル）	敷地境界上 最大値出現地点	L ₁₀	59
予測地点	予測項目	予測結果（デシベル）	整合を図るべき基準等（デシベル）					
敷地境界上 最大値出現地点	L ₁₀	59	昼間：65 夜間：60					

表 12-1 (17) 環境影響評価結果の概要

		予測結果・評価の概要						
振動	【自動車交通の発生に伴う振動】							
	(1) 影響の回避・低減の観点							
	<p>供用時にあたっては、以下の措置を講じることで、振動の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理を要請する。 ・進出企業に対し、運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検の徹底を要請する。 ・進出企業に通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めるよう要請する。 <p>したがって、自動車交通の発生に伴う振動は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。</p>							
	(2) 基準、目標等との整合の観点							
	<p>関連車両の走行に伴う振動レベルは、全ての予測地点において整合を図るべき基準等を満足している。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。</p>							
	自動車交通の発生に伴う振動の評価							
			予測結果 (L ₁₀) (デシベル)					整合を図るべき基準等 (デシベル)
	予測地点		時間区分	予測時間帯	現況交通量による振動レベル	将来交通量による振動レベル	施設関連車両の走行に伴う増加振動レベル	
					A	B	B - A	
	地点⑤	入方向	昼間	11時台	56 (55.6)	56 (56.4)	0.8	65
出方向※		56 (55.9)			57 (56.7)	0.8		
入方向※		夜間	7時台	55 (54.6)	55 (55.4)	0.8		
出方向				55 (54.9)	56 (55.7)	0.8		
地点⑥	入方向	昼間	10時台	55 (55.3)	57 (56.8)	1.5	65	
	出方向※			55 (55.3)	57 (56.8)	1.5		
	入方向	夜間	6時台	52 (51.6)	53 (53.1)	1.5		
	出方向※			52 (51.6)	53 (53.1)	1.5		
地点⑦	入方向	昼間	11時台	45 (44.8)	46 (45.7)	0.9	65	
	出方向※			45 (44.8)	46 (45.7)	0.9		
	入方向※	夜間	7時台	44 (43.7)	45 (44.6)	0.9		
	出方向			44 (43.7)	45 (44.6)	0.9		
地点⑧	入方向	昼間	11時台	45 (45.6)	47 (47.0)	1.4	65	
	出方向※			45 (45.6)	47 (47.0)	1.4		
	入方向	夜間	7時台	42 (41.7)	43 (43.1)	1.4		
	出方向※			42 (41.7)	43 (43.1)	1.4		
<p>注：1. 時間区分：昼間 8 時～19 時、夜間 19 時～8 時</p> <p>注：2. 予測時間帯は、各時間区分で施設関連車両の走行時の振動レベルが最大となる時間帯とした。</p> <p>注：3. 現況交通量による振動レベルは、各地点における平日の現地調査結果とした。</p> <p>注：4. 方向欄の「※」は、道路交通振動の現地調査を実施している方向を示す。</p> <p>注：5. 現地調査を実施していない方向の現況交通量による振動レベルは、現地調査結果を基に計算から求めた現況値である。</p>								

表 12-1 (18) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要									
悪臭	<p>【施設の存在に伴う悪臭へ】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>施設の稼働にあたっては、以下の措置を講じることで、悪臭の低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対しては、悪臭防止法及び埼玉県生活環境保全条例に定める規制基準を遵守させるとともに、必要に応じて脱臭設備を設置するなどの公害の未然防止に努めるよう要請する。 <p>したがって、施設の稼働に伴う悪臭は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>施設からの最大付加濃度は、大気安定度不安定時、逆転層出現時ともに臭気指数 10 未満であり、整合を図るべき基準等を満足している。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う悪臭の評価</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>予測項目</th> <th>将来予測結果</th> <th>整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大気安定度不安定時</td> <td>臭気指数 10 未満</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">臭気指数 15 以下</td> </tr> <tr> <td>逆転層出現時（リッド時）</td> <td>臭気指数 10 未満</td> </tr> </tbody> </table>	予測項目	将来予測結果	整合を図るべき基準等	大気安定度不安定時	臭気指数 10 未満	臭気指数 15 以下	逆転層出現時（リッド時）	臭気指数 10 未満
	予測項目	将来予測結果	整合を図るべき基準等						
大気安定度不安定時	臭気指数 10 未満	臭気指数 15 以下							
逆転層出現時（リッド時）	臭気指数 10 未満								

表 12-1 (19) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要									
水質	<p>【造成等の工事に伴う水質への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>造成等の工事にあたっては、以下の措置を講じることで、水質への影響の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事中の雨水流出の調整、土砂及び濁水の流出を防止するため、盛土工事に先立ち、仮排水路、仮沈砂池等の防災工事を行う。 ・ 盛土工事に当たっては、必要に応じて下流部に仮土堤、又は板棚を設置する。 ・ 濁水については、仮沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上水を地区外に放流する。また、必要に応じて pH 調整を行う。 ・ 盛土箇所は速やかに転圧を施す。 ・ コンクリート製品はできる限り二次製品を使用し、現場でのコンクリート打設を最小限に抑える。 ・ 造成等の工事による濁水等に係る浮遊物質量、水素イオン濃度について、十分な監視及び措置を講ずる。 <p>したがって、造成等の工事に伴う水質への影響は、実行可能な範囲でできる限り回避・低減が図られていると評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>工事中における濁水については、浮遊物質量 66～77 mg/L であり、整合を図るべき基準等との整合は図られている。</p> <p>また、アルカリ排水の発生については、必要に応じて pH 調整によりアルカリ排水を中和する等の保全措置を実施することにより、放流先水路への流出を極力低減する計画であることから整合を図るべき基準等との整合は図られると考える。</p> <p>したがって、造成等の工事に伴う水質への影響は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">造成等の施工による一時的な影響による水の濁り（浮遊物質量）の予測結果</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測結果 (mg/L)</th> <th>整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1号調整池</td> <td>77</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">180mg/L 以下 (日平均 150 mg/L 以下)</td> </tr> <tr> <td>2号調整池</td> <td>66</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	予測結果 (mg/L)	整合を図るべき基準等	1号調整池	77	180mg/L 以下 (日平均 150 mg/L 以下)	2号調整池	66
	予測地点	予測結果 (mg/L)	整合を図るべき基準等						
1号調整池	77	180mg/L 以下 (日平均 150 mg/L 以下)							
2号調整池	66								

表 12-1 (20) 環境影響評価結果の概要

		予測結果・評価の概要																		
水質	<p>【施設の稼働に伴う水質への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>施設の稼働にあたっては、以下の措置を講じることで、水質への影響の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、水質汚濁防止法及び埼玉県生活環境保全条例に定める排水基準を遵守させるとともに、必要に応じて水質汚濁防止対策の徹底等による公害の未然防止に努めるよう要請する。 <p>したがって、施設の稼働に伴う水質への影響は、実行可能な範囲でできる限り回避・低減が図られていると評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>施設の稼働に伴う水質（生物化学的酸素要求量）の予測結果は、生物化学的酸素要求量の平均値の予測結果は 3.8～5.0 mg/L であり、整合を図るべき基準等との整合は図られている。また、生物科学的酸素要求量の最大値の予測結果は現況値から 1 mg/L 以下の変化であり、現況の水質を大きく変化させるものではないため、整合を図るべき基準等との整合は図られている。</p> <p>健康項目等においても、関係法令等に定められ排水基準を遵守するなど、進出企業に対して水質汚濁防止対策の要請を行うことから、現況の水質濃度と同程度であると予測されるため、整合を図るべき基準等との整合は図られている。</p> <p>したがって、施設の稼働に伴う水質の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。</p>																			
	<p>施設の稼働に伴う水質（生物化学的酸素要求量）の予測結果</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">予測項目</th> <th colspan="2">予測結果 (mg/L)</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>元荒川</th> <th>綾瀬川</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">生物化学的酸素要求量 (BOD)</td> <td>平均値</td> <td>3.8</td> <td>5.0</td> <td>5 以下</td> </tr> <tr> <td>最大値</td> <td>6.8 (6.8)</td> <td>7.9 (7.4)</td> <td>現況の水質を大きく変化させない</td> </tr> </tbody> </table>					予測項目		予測結果 (mg/L)		整合を図るべき基準等	元荒川	綾瀬川	生物化学的酸素要求量 (BOD)	平均値	3.8	5.0	5 以下	最大値	6.8 (6.8)	7.9 (7.4)
予測項目		予測結果 (mg/L)		整合を図るべき基準等																
		元荒川	綾瀬川																	
生物化学的酸素要求量 (BOD)	平均値	3.8	5.0	5 以下																
	最大値	6.8 (6.8)	7.9 (7.4)	現況の水質を大きく変化させない																
<p>【施設の稼働に伴う底質への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>施設の稼働にあたっては、以下の措置を講じることで、底質への影響の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、水質汚濁防止法及び埼玉県生活環境保全条例に定める排水基準を遵守させるとともに、必要に応じて水質汚濁防止対策の徹底等による公害の未然防止に努めるよう要請する。 <p>したがって、施設の稼働に伴う底質への影響は、実行可能な範囲でできる限り回避・低減が図られていると評価する。</p>																				

表 12-1 (21) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要							
水象	<p>【造成地の存在及び施設の存在に伴う水象への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>供用時にあたっては、以下の措置を講じることで、造成地の存在及び施設の存在に伴う水象への影響の低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> 十分な雨水貯留能力を持つ仮設調整地または沈砂池を設置する。 <p>したがって、造成地の存在及び施設の存在に伴う水象への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>本事業の調整池容量は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">造成地の存在及び施設の存在に伴う水象の評価</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">項目</th> <th style="width: 30%;">計画調整池容量</th> <th style="width: 40%;">整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>造成地の存在及び施設の存在に伴う水象への影響</td> <td>1号調整池 ・2号調整池の合計</td> <td>25,835m³ 約 25,400m³以上</td> </tr> </tbody> </table> <p>【造成地の存在に伴う地下水への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>供用時にあたっては、以下の措置を講じることで、造成地の存在に伴う地下水への影響の低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事の着手前から観測井を設置し、地下水の水位を継続的に観測する。 計画区域内は緑地の整備や雨水浸透柵等の設置等により地下水の涵養を図る。 <p>計画区域内の流出係数は、現況の0.24から供用時は0.81となり、計画区域内の浸透能力が減少する。雨水が浸透しにくくなり、地下水位に対して影響を及ぼす恐れがあるが、上記の環境保全措置を講じることで影響を最小限にすることや洪水調節により雨水を河川に放流・還元することで、河道から地下水への浸透供給の効果も期待できるため、造成地の存在に伴う地下水への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。</p>	項目	計画調整池容量	整合を図るべき基準等	造成地の存在及び施設の存在に伴う水象への影響	1号調整池 ・2号調整池の合計	25,835m ³ 約 25,400m ³ 以上
	項目	計画調整池容量	整合を図るべき基準等				
	造成地の存在及び施設の存在に伴う水象への影響	1号調整池 ・2号調整池の合計	25,835m ³ 約 25,400m ³ 以上				

表 12-1 (22) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
地盤	<p>【造成地の存在に伴う地盤への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>供用時にあたっては、以下の措置を講じることで、造成地の存在に伴う地盤への影響の低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事の着手前から観測井を設置し、地下水の水位を継続的に観測する。また、工事の着工前、工事中に盛土に伴う圧密沈下量、変形等を観測する。 地質の状況等に応じた剛性の高い山留め工法等を採用する。 進出企業に対し、圧密沈下量を想定した建築工事計画を立てるように要請する。 <p>したがって、本事業の実施に伴う水質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られていると評価する。</p>

表 12-1 (23) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
動物	<p>【工事の実施及び造成地の存在による動物への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>本事業の実施に伴い、保全すべき動物種のうち、生息地の消失または生息環境の減少による影響を受ける種が確認された。保全すべき種を含む計画区域内の動物にとって最も影響が大きいと予測される生息環境の消失・縮小を回避するため、計画区域の環境を事業者が実行可能な範囲内でできる限り残存できるか検討を行った。その結果、土地区画整理事業ではその性格上、回避及び低減措置としての計画区域の再選定や改変面積の最小化は困難と判断した。</p> <p>このため、工事の実施及び造成地の存在に伴う保全すべき動物種への影響については、以下の措置を講ずることで、影響の低減又は代償に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械は、低騒音型・低振動型の建設機械の使用に努める。 ・計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避け、資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう適切な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の走行によるロードキルや移動経路の分断による影響の低減のため、計画区域外への逃避を可能とするための段階的な施工を実施する。 ・工事時間は原則として8時～18時とすることで照明の使用を極力減らし、光環境の変化を低減する。 ・作業員に対し保全すべき種の生息地への立ち入りを制限する等の指導を徹底することにより人為的な攪乱による影響を低減する。 ・濁水については、仮沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を計画区域外に放流するなど、下流域の動物への影響を低減する。 ・営巣環境への影響が想定されるトビは、本種の繁殖時期である3月～7月にかけて、営巣林の改変を伴う工事は避ける計画とする。 ・繁殖場所への影響が想定されるニホンアカガエルは、計画区域周辺で繁殖環境を出来る限り維持することを目的として計画区域周辺の地権者へ協力を求め、計画区域外に水草の栽培地を整備することで繁殖場所を代償し、繁殖環境の保全に努めることとする。なお、水草の栽培地の整備は、本種の繁殖時期である2～4月を避けて実施する計画とする。 ・公園等の植栽樹種は、現存植生の構成種を考慮し選定する。また、進出企業に対して緑化の推進に努めるよう働きかけ、緑地の創出を図る。 <p>以上により、工事の実施及び造成地の存在による動物への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減又は代償されていると評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>工事の実施及び造成地の存在に伴い、保全すべき動物種の生息環境の一部が消失する可能性がある。そのため、前述の代償措置を実施する計画であり、保全すべき動物種及び生息環境は事業者により実行可能な範囲で保全されると考える。</p> <p>以上のことから、整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られていると評価する。</p>

表 12-1 (24) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
植物	<p>【造成等の工事に伴う植物への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>本事業の実施に伴い、保全すべき植物種のうち、生育地の消失または生育環境の減少による影響を受ける種が確認された。保全すべき種を含む計画区域内の植物にとって最も影響の大きいと予測される生育環境の消失・縮小を回避するため、計画区域の環境を事業者が実行可能な範囲内でできる限り残存できるか検討を行った。その結果、土地区画整理事業ではその性格上、回避及び低減措置としての計画区域の再選定や改変面積の最小化は困難と判断した。</p> <p>このため、造成等の工事及び造成地の存在による保全すべき植物種への影響については、以下の措置を講ずることで、影響の低減又は代償に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事時間は原則として8時～18時とすることで照明の使用を極力減らし、光環境の変化を低減する。 ・濁水については、仮沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を計画区域外に放流するなど、下流域の植物への影響を低減する。 ・生育地への影響が想定されるコギシギシは、代償措置として計画区域外の生育適地へ生育個体の移植を行い、生育個体の保全に努めることとする。 ・公園等の植栽樹種は、現存植生の構成種を考慮し選定する。また、進出企業に対して緑化の推進に努めるよう働きかけ、緑地の創出を図る。 <p>以上により、造成等の工事及び造成地の存在による植物への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減又は代償されていると評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>造成等の工事及び造成地の存在により、保全すべき植物種の生育地の一部が消失する可能性がある。そのため、前述の代償措置を実施する計画であり、保全すべき植物種の生育地は事業者により実行可能な範囲内でできる限り保全されると考える。</p> <p>以上のことから、整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られていると評価する。</p>

表 12-1 (25) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
生態系	<p>【工事の実施及び造成地の存在による生態系への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>着目種や関係種を含む計画区域内の動植物にとって最も影響が大きいと予測される生息・生育環境の消失・縮小を回避するため、計画区域の環境を事業者が実行可能な範囲内でできる限り残存できるか検討を行った。その結果、土地区画整理事業ではその事業特性上、回避及び低減措置としての計画区域の再選定や改変面積の最小化は困難と判断した。</p> <p>このため、工事の実施及び造成地の存在に伴う生態系への影響については、以下の措置を講ずることで、影響の低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械は、低騒音型・低振動型の建設機械の使用に努める。 ・計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避け、資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう適切な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の走行によるロードキルや移動経路の分断による影響の低減のため、計画区域外への逃避を可能とするための段階的な施工を実施する。 ・工事時間は原則として8時～18時とすることで照明の使用を極力減らし、光環境の変化を低減する。 ・濁水については、仮沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を計画区域外に放流するなど、下流域の動物・植物への影響を低減する。 ・公園等の植栽樹種は、現存植生の構成種を考慮し選定する。また、進出企業に対して緑化の推進に努めるよう働きかけ、緑地の創出を図る。 <p>以上により、工事の実施及び造成地の存在に伴う地域を特徴づける生態系への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減されていると評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>工事の実施及び造成地の存在に伴う着目種や関係種の生息・生育環境への影響は小さいものと予測され、地域を特徴づける生態系は事業者により実行可能な範囲内でできる限り保全され则认为る。</p> <p>以上のことから、整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られていると評価する。</p>

表 12-1 (26) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
景 観	<p>【造成地及び施設が存在に伴う景観資源への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>本事業による景観資源への影響はないことから、造成地及び施設が存在に伴う景観資源への影響は回避されているものと評価する。</p> <p>【造成地及び施設が存在に伴う眺望景観への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>造成地及び施設が存在に伴う眺望景観への影響については、以下の措置を講ずること で、周辺環境への影響の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域の敷地境界に緩衝緑地帯を設置し、新たな緑地景観の創造に努める。 ・進出企業に対し、宅地内に緩衝緑地の設置等、景観への影響の緩和に努めるよう要請する。 ・進出企業に対し、計画建物には周囲の環境と調和する色彩を採用するなど、景観への影響の緩和に努めるよう要請する。 ・進出企業に対して、計画建物の配置や大きな形状等は周囲の景観との調和に配慮するよう要請する。 <p>以上より、造成地及び施設が存在に伴う眺望景観への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減されているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>主要な眺望景観は計画建物等の出現により変化が生じると予測されるが、計画区域の敷地境界に緩衝緑地帯を設置し圧迫感の低減に努めるほか、各進出企業に対し、計画建物には周囲の環境と調和する色彩の採用を要請する等、環境保全措置を講じることで景観への影響の緩和に努める。</p> <p>これにより、目標や方針を阻害することはないと考えられることから、整合を図るべき基準との整合は図られているものと評価する。</p>

表 12-1 (27) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
自然とのふれあいの場	<p>【工事の実施による自然とのふれあいの場への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>工事の実施による自然とのふれあいの場への影響については、以下の措置を講ずることで、影響の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の走行により自然とのふれあいの場の利用を妨げないとともに、利便性の向上に資するよう、計画区域内に公園・緑地及び歩行者専用道路等を整備する。また、必要に応じて交通誘導員の配置等の安全対策を実施する。 ・造成箇所や資材運搬等の車両が走行する仮設道路には、粉じんが飛散しないように、必要に応じて散水を行う。 ・公園等の自然とのふれあいの場に近しい箇所での工事を行う場合は、必要に応じて仮囲い等の防音対策を講じる。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 <p>以上より、工事の実施による自然とのふれあいの場への影響は、実行可能な範囲内で行える限り回避・低減されているものと評価する。</p> <p>【造成地の存在、施設の存在、施設の稼働及び自動車交通の発生による自然とのふれあいの場への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>造成地の存在、施設の存在、施設の稼働及び自動車交通の発生による自然とのふれあいの場への影響については、以下の措置を講ずることで、影響の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、運搬車両及び従業員通勤車両による出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理を要請する。 ・進出企業に対し、通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めるよう要請する。 ・関連車両により隣接する自然とのふれあいの場の利用を妨げないとともに、利便性の向上に資するよう、計画地内に公園・緑地及び歩行者専用道路等を整備する。また、必要に応じて交通誘導員の配置等の安全対策を実施するよう要請する。 <p>以上より、供用時の自然とのふれあいの場への影響は、実行可能な範囲内で行える限り回避・低減されているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>供用時に自然とのふれあいの場の直接改変はなく、環境保全措置を講じることで整合が図られているものと評価する。</p>

表 12-1 (28) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
史跡・文化財	<p>【造成地の存在に伴う埋蔵文化財への影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>造成地の存在に伴う埋蔵文化財への影響について、以下の措置を講じることで影響の回避・低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下部の改変を極力回避した造成計画とする。 ・埼玉県、蓮田市の教育委員会と連携しつつ、文化財の保護上必要な措置を講じるものとする。 ・計画区域内で新たに埋蔵文化財が確認された場合には、文化財保護法に基づき、関係機関と協議の上、適切に対処する。 <p>以上より、造成地の存在に伴う埋蔵文化財への影響は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。</p>

表 12-1 (29) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
日照障害	<p>【施設の存在に伴う日照障害】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>予測の結果、進出企業の計画建物により、一部の時間帯で計画区域の外側に日影が生じるが、以下に示す措置を講ずることで、日影時間の短縮に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日影による住居への影響が低減されるよう、進出企業に対して、施設の高さ及び配置等に配慮を要請する。 <p>したがって、施設の存在に伴う日影障害は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>予測の結果、進出企業の計画建物は日影規制を満たすことから、施設の存在に伴う日照障害は、基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p>

表 12-1 (30) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
電波障害	<p>【施設の存在に伴う電波障害】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>施設の存在に伴う電波障害について、以下の措置を講じることで周辺環境への影響の低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電波障害の発生が低減されるよう、進出企業に対して、施設の高さ及び配置等に配慮するよう要請する。 ・事業実施後に建築物の影響における電波障害が発生した場合には、電波障害の状況に応じて受信設備の設置や有線テレビジョン放送の活用等、適切な措置を講ずる。 <p>したがって、施設の存在に伴う電波障害は、実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。</p>

表 12-1 (31) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
廃棄物等	<p>【造成等の工事に伴う廃棄物の影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>造成等の工事に伴う廃棄物の影響について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・造成等の工事に伴う廃棄物は、分別を徹底し、再資源化及び再利用等の促進を図るとともに、再利用できないものは専門業者に委託し、適切に処理する。 <p>したがって、造成等の工事に伴う廃棄物排出抑制は、実行可能な範囲内でできる限り排出抑制がなされているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>既存建築物等の撤去に伴う廃棄物の総排出量は 362t、樹木等の伐採に伴う廃棄物の総排出量は 467.1t、進出企業の建設工事に伴う廃棄物の総排出量は 4,082t、再資源化率が 47.5%と予測した。</p> <p>本事業では、廃棄物の分別を徹底し、再生利用が困難なものについては専門業者に委託し、適切に処理を行う。また、進出企業の建築工事に伴い発生する廃棄物は、各進出企業に対し、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理に努めるよう要請することから、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年 12 月法律第 137 号）及び「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成 12 年 5 月法律第 104 号）における事業者の責務等を遵守できると考える。</p> <p>以上より、造成等の工事に伴う廃棄物の影響の予測結果は、整合を図るべき目標等との整合が図られていると評価する。</p> <p>【造成等の工事に伴う残土の影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>造成等の工事に伴う残土について、以下の措置を講じることで発生抑制に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中における残土は、計画区域内で再利用等を図る。 ・計画区域内で再利用できない場合は、残土受入業者へ搬出し、再利用を図る。 <p>したがって、造成等の工事に伴う残土は、実行可能な範囲内でできる限り発生抑制がなされているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>本事業の造成等の工事に伴う残土について、残土が発生した場合は計画区域内で再利用等を図ることから、発生量がほとんどないと予測した。計画区域内で再利用できない場合には、残土受入業者へ搬出し、再利用を図ることから、「建設リサイクル推進計画 2020（関東地域版）」（令和 2 年 9 月、関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会）の目標値を達成できると考える。</p> <p>以上より、造成等の工事に伴う残土の影響の予測結果は、整合を図るべき目標等との整合が図られていると評価する。</p>

表 12-1 (32) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
廃棄物等	<p>【施設の稼働に伴う廃棄物の影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>施設の稼働に伴う廃棄物等について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設の稼働に伴い発生する廃棄物については、進出企業に対し、排出抑制、分別、リサイクルの推進など、適正に処理するよう要請する。 <p>したがって、施設の稼働に伴う廃棄物、実行可能な範囲内でできる限り排出抑制がなされているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>施設の稼働に伴う廃棄物の総排出量は 11,523t、再資源化率が 33.8%と予測した。</p> <p>本事業では、進出企業に対し、排出抑制、分別、リサイクルの推進など、適正に処理するよう要請することから、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年 12 月法律第 137 号）、「資源の有効な利用の促進に関する法律」（平成 3 年、法律第 48 号）及び「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成 12 年 5 月法律第 104 号）における事業者の責務等を遵守できると考える。</p> <p>以上より、施設の稼働に伴う廃棄物の影響の予測結果は、整合を図るべき目標等との整合が図られていると評価する。</p>
	<p>【施設の稼働に伴う雨水及び処理水の影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>施設の稼働に伴う雨水及び処理水について、以下の措置を講じることで有効利用に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、雨水及び処理水の有効利用に積極的に取り組むよう要請する。 <p>したがって、施設の稼働に伴う雨水及び処理水の影響は、実行可能な範囲内でできる限り有効利用されているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>進出企業からの汚水及び雨水排水は、元荒川及び綾瀬川に放流する計画であるが、雨水等の有効利用の観点から進出企業に対し、雨水等の有効利用に積極的に取り組むよう要請する。</p> <p>以上より、施設の稼働に伴う雨水及び処理水の予測結果は、整合を図るべき目標等との整合が図られていると評価する。</p>

表 12-1 (33) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
温室効果ガス等	<p>【建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等の影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・建設機械は、計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 ・建設機械は、低燃費型建設機械や省エネ機構搭載型建設機械の使用に努める。(バックホウについては採用率30%以上を目標とする。) ・建設機械の整備、点検を徹底する。 <p>したがって、建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内で行える限りなされているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>本事業においては、低燃費型の建設機械を採用することにより、建設機械の稼働に伴う二酸化炭素の排出量を削減するとともに、その他の環境保全措置の実施により、実行可能な範囲内で行える限り排出抑制に努める。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>【資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等の影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等の影響について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資材運搬等の車両の計画的かつ効率的な運用計画を検討し、搬出入が集中しないよう努める。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。(エコドライブ実施率80%以上を目標とする。) ・資材運搬等の車両の走行時には、交通法規の遵守と不必要な空ふかしは行わないよう徹底する。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 <p>したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内で行える限りなされているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>本事業においては、エコドライブの実施により、資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化炭素の排出量を削減するとともに、その他の環境保全措置の実施により、実行可能な範囲内で行える限り排出抑制に努める。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p>

表 12-1 (34) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
温室効果ガス等	<p>【造成等の工事に伴う温室効果ガス等の影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>造成等の工事に伴う温室効果ガス等の影響について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・建設機械は、計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 ・建設機械は、低燃費型建設機械や省エネ機構搭載型建設機械の使用に努める。(バックホウについては採用率30%以上を目標とする。) ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・計画区域内に緩衝緑地帯を配置し新たな緑地を整備するとともに、進出企業においても積極的な緑化を促し、二酸化炭素の吸収に努めるよう要請する。 <p>したがって、造成等の工事に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内のできる限りなされているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>本事業において、計画区域内に存在する緑地等は全て改変されることから、一時的に二酸化炭素の吸収量が減少するが、供用時において計画区域内に緩衝緑地帯を配置し新たな緑地を整備するとともに、進出企業においても積極的な緑化を促し、二酸化炭素の吸収に努めるよう要請する。この他、工事中においては、低燃費型建設機械や省エネ機構搭載型建設機械の使用に努めるなどの環境保全措置を実施する。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p>
	<p>【施設の稼働に伴う温室効果ガス等の影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>施設の稼働に伴う温室効果ガス等について、以下の措置を講じることで排出抑制に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、各種法令、ガイドライン等に基づき適正に対策を施し、温室効果ガスの削減に努めるよう要請する。 ・計画区域内に緑地を配置するとともに、進出企業においても積極的な緑化を促し、二酸化炭素の吸収に努めるよう要請する。 <p>したがって、施設の稼働に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内のできる限りなされているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>本事業においては、進出企業に対し、各種法令、ガイドライン等に基づき適正に対策を施し、温室効果ガスの削減に努めるよう要請するほか、積極的な緑化を促し、二酸化炭素の吸収に努めるよう要請する。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p>

表 12-1 (35) 環境影響評価結果の概要

予測結果・評価の概要	
温室効果ガス等	<p>【自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の影響】</p> <p>(1) 影響の回避・低減の観点</p> <p>自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の影響について、以下の措置を講じることで周辺環境への影響の低減に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関連車両のアイドリングストップを徹底するよう、進出企業に指導する。（エコドライブ実践率：業務用車両 50%以上、通勤車両：30%以上を目標とする） ・ 関連車両の走行時には、交通法規の遵守と不必要な空ふかしは行わないよう、進出企業に要請する。 <p>したがって、自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内のできる限りなされているものと評価する。</p> <p>(2) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>本事業においては、進出企業に対し、関連車両のアイドリングストップを徹底するよう要請するほか、関連車両の走行時には、交通法規の遵守と不必要な空ふかしは行わないよう要請する。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p>