

## 10. 15 地域交通



## 10.15 地域交通

### 10.15.1 調査

工事の実施に伴い、事業実施区域周辺の地域交通への影響が想定されることから、地域交通に係る既存資料調査及び現地調査を行った。

#### (1) 調査内容

##### 1) 自動車交通、バス等の公共交通又は歩行者・自転車交通の状況

交差点方向別交通量、渋滞長、信号現示の状況について調査を行った。

##### 2) 道路の状況

道路の分布、交通経路の実態、道路の構造の状況について、調査を行った。

##### 3) 交通安全対策の状況

ガードレール、歩車分離状況等の交通安全施設の状況について、調査を行った。

##### 4) 交通事故の状況

人身事故等の状況について、調査を行った。

##### 5) バス路線、バス本数、バス走行時間の状況

公共交通のうち、バスの路線、本数、走行時間について、調査を行った。

##### 6) その他の予測・評価に必要な事項

既存の発生集中交通量の多い施設の分布状況、学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設及び住宅の分布状況、用途地域指定及び土地利用の状況、道路等に係る計画等について、調査を行った。

## (2) 調査方法

調査方法は表 10.15-1 に示すとおりである。

表 10.15-1 調査方法

| 調査内容                                                                 |        | 調査方法                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 自動車交通、バス等の公共交通又は歩行者・自転車交通の状況<br>・交差点方向別交通量<br>・渋滞長<br>・信号現示          | 既存資料調査 | 自動車交通量：<br>「道路交通センサス」(国土交通省)等から地域交通の状況を把握した。                                                                                                                  |
|                                                                      | 現地調査   | 交差点方向別交通量：<br>カウンターで4車種別自動車台数(乗用車、バス、小型貨物車、普通貨物車)をカウントし記録した。                                                                                                  |
|                                                                      |        | 渋滞長：<br>1回の信号待ちで通過できずに残っている車列の長さを把握した。                                                                                                                        |
|                                                                      |        | 信号現示：<br>交差点における各信号の切り替え時間を把握した。                                                                                                                              |
| 道路の状況<br>・道路の分布<br>・交通経路の実態<br>・道路の構造                                | 既存資料調査 | 道路の分布、道路の構造：<br>「道路交通センサス」(国土交通省)、「都市計画図」(埼玉県)等から道路の分布を把握した。                                                                                                  |
|                                                                      | 現地調査   | 道路の構造：<br>対象道路の車線数、車幅、歩道の有無、規制速度等を調査した。                                                                                                                       |
| 交通安全対策の状況                                                            | 現地調査   | 現地踏査によって、ガードレール、歩車分離状況等の交通安全施設について把握した。                                                                                                                       |
| 交通事故の状況                                                              | 既存資料調査 | 交通事故の状況が記録されている資料等に基づき、人身事故等の状況について把握した。                                                                                                                      |
| バス路線、バス本数、バス走行時間の状況                                                  | 既存資料調査 | 「さいたま市バス路線マップ」等に基づき、バスの公共交通の状況について把握した。                                                                                                                       |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・既存の発生集中交通量の多い施設分布の状況                             | 既存資料調査 | 「都市計画図」(埼玉県)等の資料を整理・解析した。                                                                                                                                     |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設及び住宅の分布状況(通学路の指定状況) | 既存資料調査 | 埼玉県学校便覧、埼玉県病院・救急診療所名簿、通学路が示されている資料等に基づき、学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設及び住宅の分布状況、通学路について整理し、必要に応じてヒアリングを行い、学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設及び住宅の分布状況及び通学路の状況を把握した。 |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・用途地域指定及び土地利用の状況                                  | 既存資料調査 | 「都市計画図」(埼玉県)等の資料を整理・解析した。                                                                                                                                     |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・道路等に係る計画等の状況                                     | 既存資料調査 | 「埼玉県道路整備プログラム」(埼玉県)等から将来の道路の分布及び構造について把握した。                                                                                                                   |

### (3) 調査地域・地点

調査地域・地点は表 10.15-2、表 10.15-3 及び図 10.15-1 に示すとおりである。

表 10.15-2 調査地域・地点

| 調査内容                                                                 |        | 調査地域・地点                                 |
|----------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------|
| 自動車交通、バス等の公共交通又は歩行者・自転車交通の状況<br>・交差点方向別交通量<br>・渋滞長<br>・信号現示          | 既存資料調査 | 調査計画書段階で想定された資材運搬等の車両の走行ルート及びその周辺地域とした。 |
|                                                                      | 現地調査   |                                         |
| 道路の状況<br>・道路の分布<br>・交通経路の実態<br>・道路の構造                                | 既存資料調査 | 調査計画書段階で想定された資材運搬等の車両の走行ルート及びその周辺地域とした。 |
|                                                                      | 現地調査   |                                         |
| 交通安全対策の状況                                                            | 現地調査   | 調査計画書段階で想定された資材運搬等の車両の走行ルート及びその周辺地域とした。 |
| 交通事故の状況                                                              | 既存資料調査 |                                         |
| バス路線、バス本数、バス走行時間の状況                                                  | 既存資料調査 |                                         |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・既存の発生集中交通量の多い施設分布の状況                             | 既存資料調査 |                                         |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設及び住宅の分布状況(通学路の指定状況) | 既存資料調査 |                                         |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・用途地域指定及び土地利用の状況                                  | 既存資料調査 |                                         |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・道路等に係る計画等の状況                                     | 既存資料調査 |                                         |

表 10.15-3 調査地点（現地調査）

| 地点番号 | 地点名称          |
|------|---------------|
| t-1  | 羽根倉橋東交差点      |
| t-2  | 荒川総合運動公園付近交差点 |
| t-3  | 二ツ宮交番付近交差点    |
| t-4  | 警察機動センター付近交差点 |
| t-5  | 治水橋西付近交差点     |
| t-6  | 高木バス停付近交差点    |
| t-7  | 宝来地区交差点       |
| t-8  | 開平橋交差点        |
| t-9  | 入間大橋交差点       |
| t-10 | 工業団地入口交差点     |

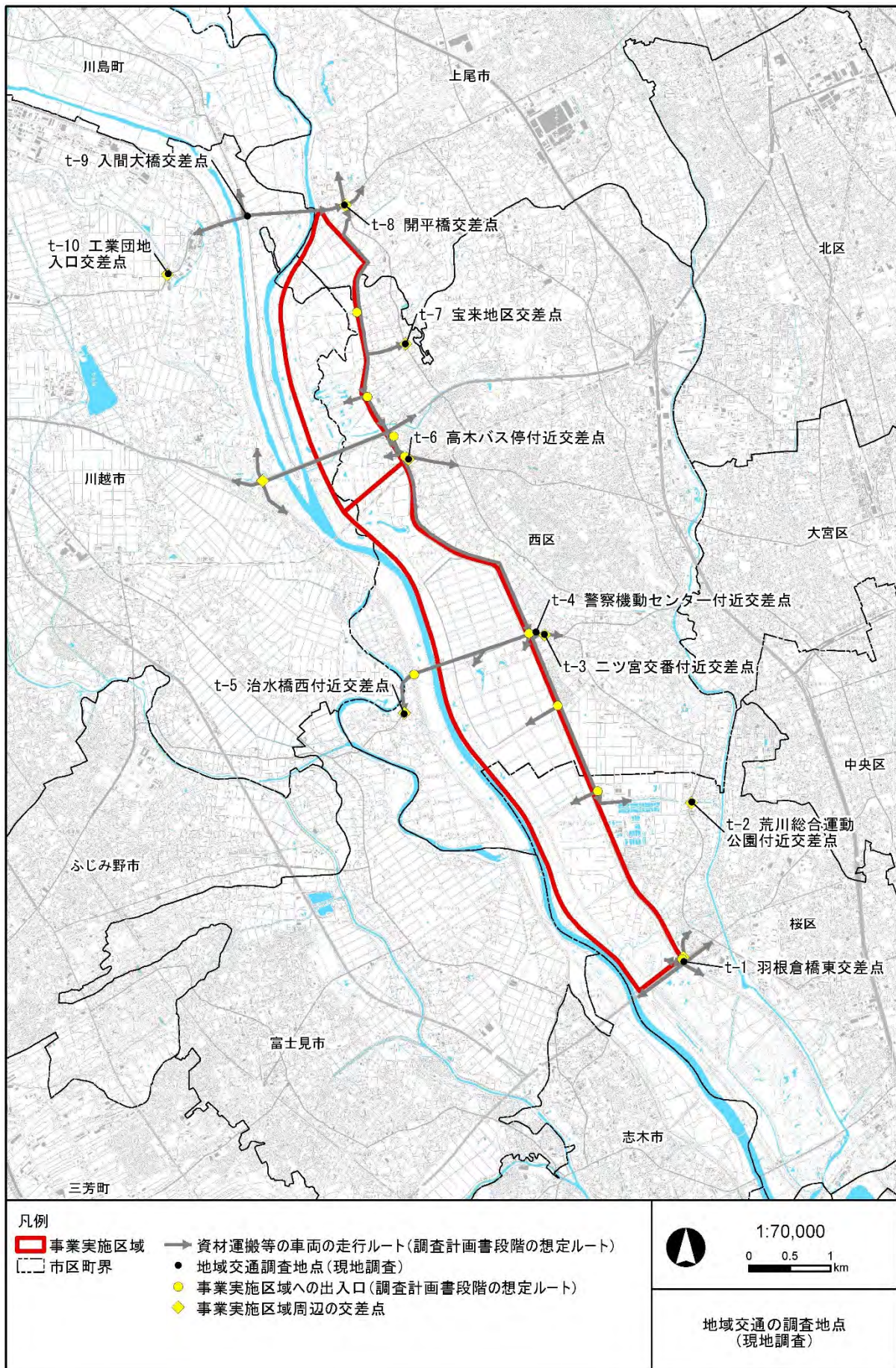


図 10.15-1 地域交通の調査地点（現地調査）

#### (4) 調査期間・頻度

調査期間・頻度は表 10.15-4 に示すとおりである。

表 10.15-4 調査期間・頻度

| 調査内容                                                        | 調査期間・頻度 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 自動車交通、バス等の公共交通又は歩行者・自転車交通の状況<br>・交差点方向別交通量<br>・渋滞長<br>・信号現示 | 既存資料調査  | 最新の資料とした。                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                                                             | 現地調査    | 調査期間<br>調査地点 t-1、t-4<br>平成 26 年 11 月 5 日(水)～6 日(木)<br>調査地点 t-6<br>平成 28 年 10 月 12 日(水)～13 日(木)<br>調査地点 t-8、t-10<br>平成 29 年 11 月 8 日(水)～9 日(木)<br>調査地点 t-2、t-3、t-5、t-9<br>平成 30 年 5 月 29 日(火)～30 日(水)<br>調査地点 t-7<br>令和元年 11 月 12 日(火)～13 日(水)<br>頻度<br>・交差点方向別交通量：24 時間連続<br>・渋滞長、信号現示：交通渋滞が発生している時間帯 |
| 道路の状況<br>・道路の分布<br>・交通経路の実態<br>・道路の構造                       | 既存資料調査  | 最新の資料とした。                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                                                             | 現地調査    | 交差点方向別交通量調査の調査期間に 1 回行った。                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 交通安全対策の状況                                                   | 現地調査    | 交差点方向別交通量調査の調査期間に 1 回行った。                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 交通事故の状況                                                     | 既存資料調査  | 最新の資料とした。                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| バス路線、バス本数、バス走行時間の状況                                         | 既存資料調査  | 最新の資料とした。                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・既存の発生集中交通量の多い施設分布の状況                    | 既存資料調査  | 最新の資料とした。                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・学校等の環境保全施設等の分布状況(通学路の指定状況)              | 既存資料調査  | 最新の資料とした。                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・用途地域指定及び土地利用の状況                         | 既存資料調査  | 最新の資料とした。                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| その他の予測・評価に必要な事項<br>・道路等に係る計画等の状況                            | 既存資料調査  | 最新の資料とした。                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

## (5) 調査結果

### 1) 自動車交通、バス等の公共交通又は歩行者・自転車交通の状況

#### ① 交差点方向別交通量（自動車交通量）

##### (A) 既存資料調査

自動車交通量に関する既存資料調査結果は、表 10.15-5 及び図 10.15-2 に示すとおりである。平成 27 年度道路交通センサスによると、事業実施区域周辺で最も交通量が多い地点は一般国道 16 号であり、昼間 12 時間交通量は 37,064 台であり、大型車混入率は 22.1%であった。

表 10.15-5 自動車交通量の状況(既存資料調査)

| 番号 | 路線名                     | 交通量観測地点                | 12・24<br>時間観測の別 | 小型車    | 大型車    | 合計     | 大型混入<br>率 (%) |
|----|-------------------------|------------------------|-----------------|--------|--------|--------|---------------|
| 1  | 一般国道 16 号               | さいたま市西区西遊馬 1867 番地 2 先 | 2               | 28,883 | 8,181  | 37,064 | 22.1          |
|    |                         |                        |                 | 42,485 | 13,585 | 56,070 | 24.2          |
| 2  | 一般国道 463 号              | さいたま市桜区下大久保 1859 番地先   | 1               | 23,062 | 6,037  | 29,099 | 20.7          |
|    |                         |                        |                 | 32,819 | 9,084  | 41,903 | 21.7          |
| 3  | 一般国道 463 号              | 富士見市下南畑 2364 番地 1 先    | 1               | 21,788 | 7,047  | 28,835 | 24.4          |
|    |                         |                        |                 | 31,572 | 10,239 | 41,811 | 24.5          |
| 4  | 一般国道 463 号              | さいたま市桜区下大久保 1859 番地先   | 1               | 23,062 | 6,037  | 29,099 | 20.7          |
|    |                         |                        |                 | 32,819 | 9,084  | 41,903 | 21.7          |
| 5  | 一般国道 463 号              | 富士見市南畑新田 1267 番地 1 先   | 1               | 22,765 | 5,864  | 28,629 | 20.5          |
|    |                         |                        |                 | 32,489 | 9,067  | 41,556 | 21.8          |
| 6  | 県道 2 号線<br>さいたま春日部線     | さいたま市西区指扇 2180         | 1               | 10,068 | 1,604  | 11,672 | 13.7          |
|    |                         |                        |                 | 13,393 | 2,247  | 15,640 | 14.4          |
| 7  | 県道 51 号線<br>川越上尾線       | 上尾市大字平方 525 番地先        | 1               | 12,718 | 3,223  | 15,941 | 20.2          |
|    |                         |                        |                 | 17,447 | 4,233  | 21,680 | 19.5          |
| 8  | 県道 56 号線<br>さいたまふじみ野所沢線 | さいたま市西区飯田新田 261 番地先    | 2               | 7,734  | 1,422  | 9,156  | 15.5          |
|    |                         |                        |                 | 10,531 | 1,803  | 12,334 | 14.6          |
| 9  | 県道 56 号線<br>さいたまふじみ野所沢線 | さいたま市西区飯田新田 259 番地 1 先 | 2               | 7,734  | 1,422  | 9,156  | 15.5          |
|    |                         |                        |                 | 10,531 | 1,803  | 12,334 | 14.6          |
| 10 | 県道 57 号線<br>さいたま鴻巣線     | さいたま市桜区道場 2 丁目 13-6    | 1               | 7,546  | 2,509  | 10,055 | 25.0          |
|    |                         |                        |                 | 10,272 | 3,001  | 13,273 | 22.6          |
| 11 | 県道 57 号線<br>さいたま鴻巣線     | さいたま市桜区在家 65 番 1 地先    | 2               | 8,384  | 856    | 9,240  | 9.3           |
|    |                         |                        |                 | 11,068 | 1,116  | 12,184 | 9.2           |
| 12 | 県道 57 号線<br>さいたま鴻巣線     | さいたま市西区西遊馬 271         | 1               | 6,718  | 636    | 7,354  | 8.6           |
|    |                         |                        |                 | 8,658  | 976    | 9,634  | 10.1          |
| 13 | 県道 57 号線<br>さいたま鴻巣線     | さいたま市西区峰岸 163 番地先      | 2               | 5,825  | 867    | 6,692  | 13.0          |
|    |                         |                        |                 | 7,671  | 1,116  | 8,787  | 12.7          |
| 14 | 県道 57 号線<br>さいたま鴻巣線     | —                      | —               | 6,094  | 753    | 6,847  | 11.0          |
|    |                         |                        |                 | 7,846  | 1,055  | 8,901  | 11.9          |
| 15 | 県道 113 号線<br>川越新座線      | 富士見市下南畑 2033 番地先       | 1               | 4,706  | 1,710  | 6,416  | 26.7          |
|    |                         |                        |                 | 6,295  | 1,982  | 8,277  | 23.9          |
| 16 | 県道 215 号<br>宗岡さいたま線     | 志木市上宗岡 4 丁目 27 番地 20 先 | 1               | 3,444  | 1,079  | 4,523  | 23.9          |
|    |                         |                        |                 | 4,529  | 1,260  | 5,789  | 21.8          |

注 1) 12・24 時間観測の別 1: 昼間 12 時間観測地点 2: 24 時間観測地点

注 2) 交通量の数値は、上段が昼間 12 時間自動車交通量、下段が 24 時間自動車交通量。

出典: 「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査」(埼玉県県土整備部道路政策課)

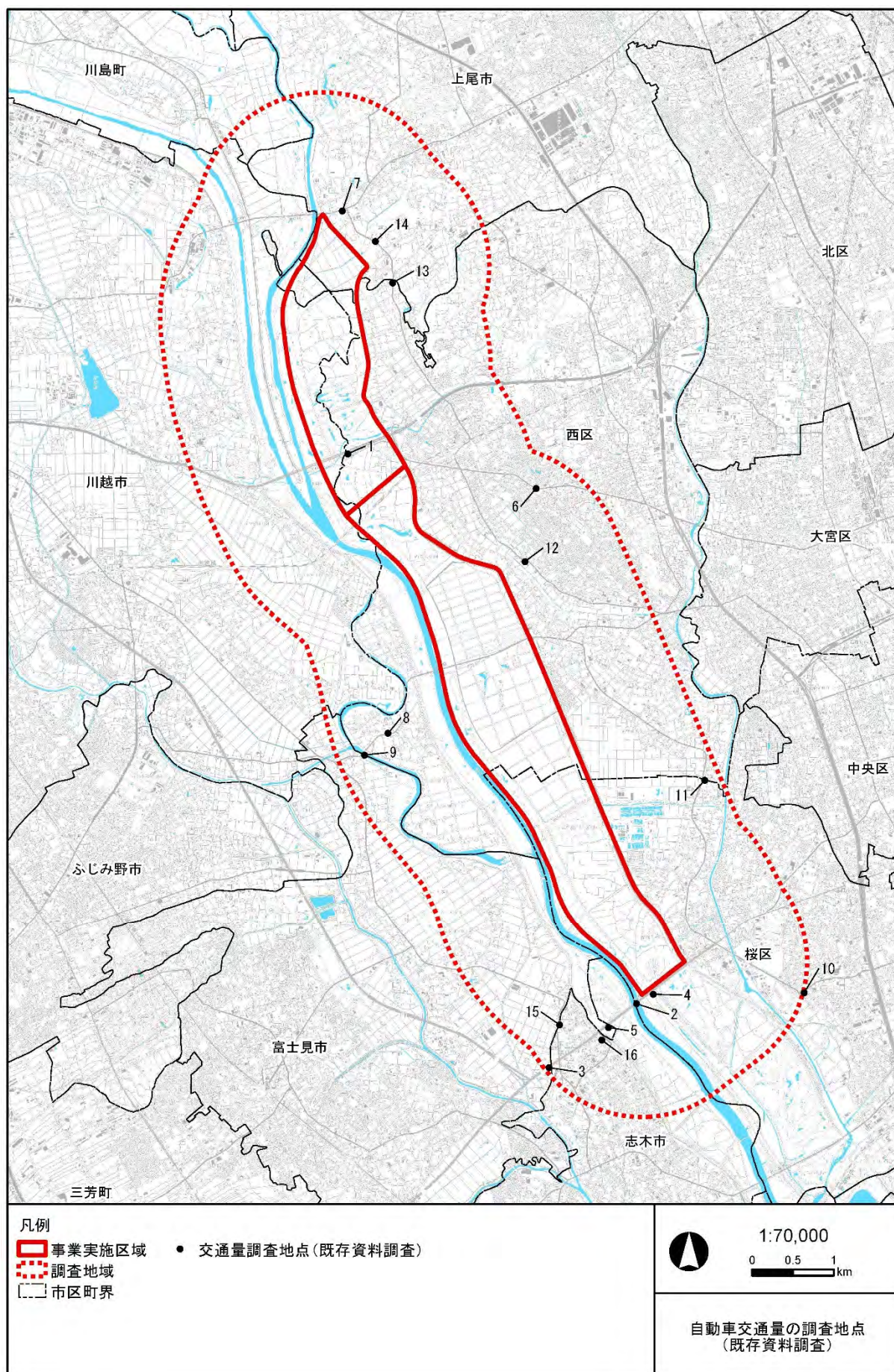


図 10.15-2 自動車交通量の状況(既存資料調査)

(B) 現地調査

自動車交通量に関する現地調査結果は表 10.15-6 に示すとおりである。なお、詳細は資料編に示す。

24 時間交通量では、羽根倉橋東交差点の断面 C が 40,526 台/日で最も多く、次いで羽根倉橋東交差点の断面 B が 33,664 台/日、開平橋交差点の断面 A が 22,515 台/日、入間大橋交差点の断面 B が 22,468 台/日の順で多かった。

ピーク時間交通量は、7 時台及び 8 時台の交通量が最も多い断面が多いが、24 時間交通量が最も多かった羽根倉橋東交差点の断面 C では、7 時台がピークであった。

表 10.15-6 自動車交通量の状況(現地調査)

| 調査地点 |                   |      | 24 時間交通量     |              |             |               | ピーク時間交通量                                  |              |
|------|-------------------|------|--------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------------------------|--------------|
|      |                   |      | 小型車<br>(台/日) | 大型車<br>(台/日) | 合計<br>(台/日) | 大型車混<br>入率(%) | 時間帯<br>(1 時間)                             | 交通量<br>(台/時) |
| t-1  | 羽根倉橋東交差点          | 断面 A | 6,329        | 753          | 7,082       | 10.6          | 17:00～18:00                               | 616          |
|      |                   | 断面 B | 25,902       | 7,762        | 33,664      | 23.1          | 19:00～20:00                               | 2,167        |
|      |                   | 断面 C | 32,062       | 8,464        | 40,526      | 20.9          | 7:00～8:00                                 | 2,723        |
|      |                   | 断面 D | 2,137        | 615          | 2,752       | 22.3          | 11:00～12:00                               | 287          |
| t-2  | 荒川総合運動公園<br>付近交差点 | 断面 A | 11,349       | 1,209        | 12,558      | 9.6           | 7:00～8:00                                 | 939          |
|      |                   | 断面 B | 1,634        | 134          | 1,768       | 7.6           | 8:00～9:00                                 | 165          |
|      |                   | 断面 C | 10,679       | 1,237        | 11,916      | 10.4          | 7:00～8:00                                 | 858          |
|      |                   | 断面 D | 1,932        | 92           | 2,024       | 4.5           | 8:00～9:00                                 | 221          |
| t-3  | 二ツ宮交番付近交差<br>点    | 断面 A | 1,582        | 64           | 1,646       | 3.9           | 8:00～9:00                                 | 164          |
|      |                   | 断面 B | 17,770       | 1,913        | 19,683      | 9.7           | 7:00～8:00                                 | 1,503        |
|      |                   | 断面 C | 1,663        | 49           | 1,712       | 2.9           | 8:00～9:00                                 | 175          |
|      |                   | 断面 D | 17,279       | 1,930        | 19,209      | 10            | 7:00～8:00                                 | 1,405        |
| t-4  | 警察機動センター付<br>近交差点 | 断面 A | 2,119        | 203          | 2,322       | 8.7           | 8:00～9:00                                 | 252          |
|      |                   | 断面 B | 16,470       | 2,249        | 18,719      | 12            | 7:00～8:00                                 | 1,464        |
|      |                   | 断面 C | 669          | 36           | 705         | 5.1           | 7:00～8:00                                 | 145          |
|      |                   | 断面 D | 17,478       | 2,406        | 19,884      | 12.1          | 7:00～8:00                                 | 1,629        |
| t-5  | 治水橋西付近交差<br>点     | 断面 A | 16,030       | 1,988        | 18,018      | 11            | 7:00～8:00                                 | 1,365        |
|      |                   | 断面 B | 790          | 13           | 803         | 1.6           | 6:00～7:00                                 | 68           |
|      |                   | 断面 C | 17,220       | 1,992        | 19,212      | 10.4          | 7:00～8:00                                 | 1,481        |
|      |                   | 断面 D | 3,212        | 98           | 3,310       | 3             | 7:00～8:00                                 | 356          |
|      |                   | 断面 E | 140          | 5            | 145         | 3.4           | 16:00～17:00<br>17:00～18:00<br>23:00～0:00  | 12           |
| t-6  | 高木バス停付近交差<br>点    | 断面 A | 617          | 37           | 654         | 5.7           | 16:00～17:00                               | 64           |
|      |                   | 断面 B | 13,865       | 2,928        | 16,793      | 17.4          | 7:00～8:00                                 | 1,319        |
|      |                   | 断面 C | 13,644       | 2,907        | 16,551      | 17.6          | 7:00～8:00                                 | 1,305        |
| t-7  | 宝来地区交差点           | 断面 A | 7,386        | 972          | 8,358       | 11.6          | 7:00～8:00                                 | 718          |
|      |                   | 断面 B | 7,260        | 1,147        | 8,407       | 13.6          | 17:00～18:00                               | 667          |
|      |                   | 断面 C | 1,308        | 413          | 1,721       | 24.0          | 13:00～14:00                               | 151          |
| t-8  | 開平橋交差点            | 断面 A | 19,198       | 3,317        | 22,515      | 14.7          | 7:00～8:00                                 | 1,717        |
|      |                   | 断面 B | 13,198       | 2,419        | 15,617      | 15.5          | 8:00～9:00                                 | 1,044        |
|      |                   | 断面 C | 4,136        | 491          | 4,627       | 10.6          | 8:00～9:00                                 | 403          |
|      |                   | 断面 D | 9,910        | 1,315        | 11,225      | 11.7          | 17:00～18:00                               | 804          |
|      |                   | 断面 E | 136          | 0            | 136         | 0             | 7:00～8:00                                 | 62           |
| t-9  | 入間大橋交差点           | 断面 A | 12,996       | 2,169        | 15,165      | 14.3          | 7:00～8:00                                 | 1,205        |
|      |                   | 断面 B | 19,139       | 3,329        | 22,468      | 14.8          | 7:00～8:00                                 | 1,724        |
|      |                   | 断面 C | 10,029       | 2,302        | 12,331      | 18.7          | 7:00～8:00                                 | 955          |
|      |                   | 断面 D | 144          | 16           | 160         | 10            | 10:00～11:00<br>11:00～12:00<br>14:00～15:00 | 18           |
| t-10 | 工業団地入口交差<br>点     | 断面 A | 9,031        | 2,728        | 11,759      | 23.2          | 8:00～9:00                                 | 841          |
|      |                   | 断面 B | 8,378        | 1,621        | 9,999       | 16.2          | 7:00～8:00                                 | 716          |
|      |                   | 断面 C | 3,105        | 2,429        | 5,534       | 43.9          | 7:00～8:00                                 | 421          |
|      |                   | 断面 D | 18           | 0            | 18          | 0             | 18:00～19:00                               | 5            |

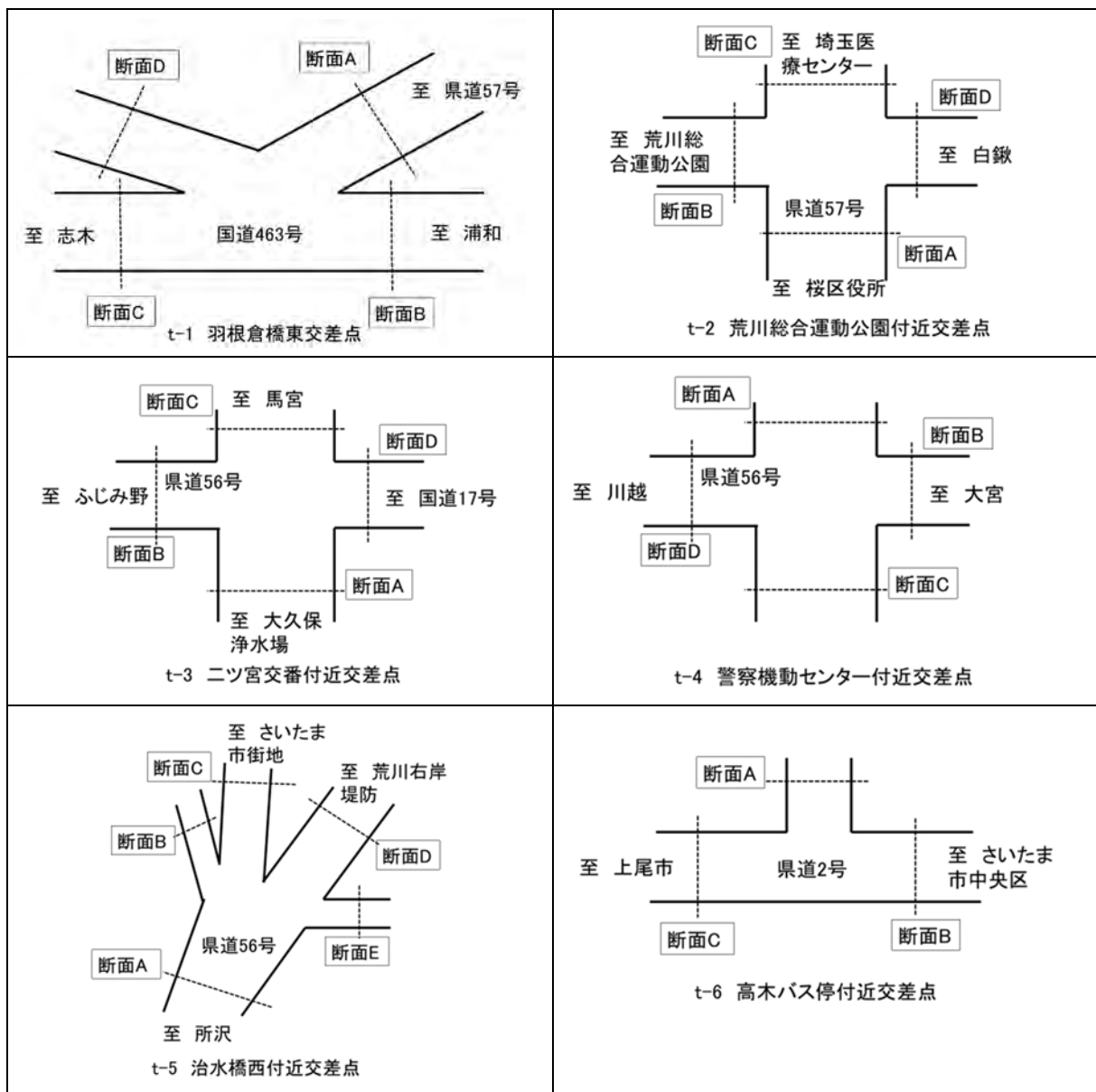


図 10.15-3(1) 交差点方向別交通量調査の詳細図

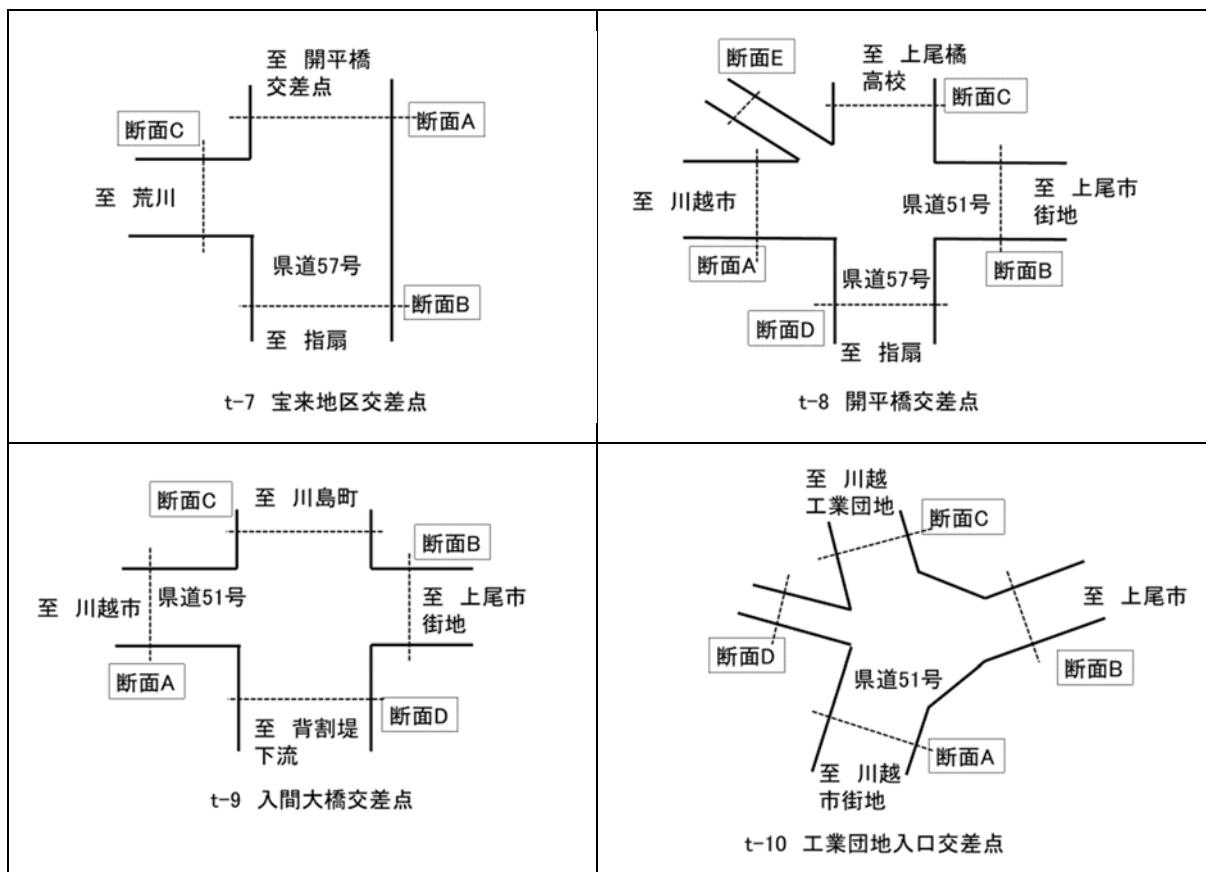


図 10.15-3(2) 交差点方向別交通量調査の詳細図

## ② 渋滞長

### (A) 現地調査

各調査交差点における最大渋滞長及び発生時間は、表 10.15-7 に示すとおりである。  
なお、詳細は資料編に示す。

調査交差点における最大渋滞長は、開平橋交差点の断面 B が 600m で最も長く、次いで入間大橋交差点の断面 A 及び開平橋交差点の断面 D が 400m、羽根倉橋東交差点の断面 C 及び工業団地入口交差点の断面 B が 250m の順で長かった。

調査交差点における渋滞の発生時間帯は 7 時台が最も多く、渋滞発生主な原因は、信号現示不適、右折、対向直進等であった。

なお、二ツ宮交番付近交差点、警察機動センター及び高木バス停付近交差点においては、渋滞は発生しなかった。

表 10.15-7 渋滞長の状況(現地調査)

| 調査地点          |      | 最大渋滞長 | 発生時間帯 | 渋滞原因              |
|---------------|------|-------|-------|-------------------|
| 羽根倉橋東交差点      | 断面 A | —     | —     | —                 |
|               | 断面 B | —     | —     | —                 |
|               | 断面 C | 250m  | 8 時台  | 左折車、歩行者、先詰まり      |
|               | 断面 D | —     | —     | —                 |
| 荒川総合運動公園付近交差点 | 断面 A | 50m   | 13 時台 | 右折、対向直進、バス停、バスレーン |
|               | 断面 B | —     | —     | —                 |
|               | 断面 C | —     | —     | —                 |
|               | 断面 D | —     | —     | —                 |
| 二ツ宮交番付近交差点    | 断面 A | —     | —     | —                 |
|               | 断面 B | —     | —     | —                 |
|               | 断面 C | —     | —     | —                 |
|               | 断面 D | —     | —     | —                 |
| 警察機動センター付近交差点 | 断面 A | —     | —     | —                 |
|               | 断面 B | —     | —     | —                 |
|               | 断面 C | —     | —     | —                 |
|               | 断面 D | —     | —     | —                 |
| 治水橋西付近交差点     | 断面 A | —     | —     | —                 |
|               | 断面 B | —     | —     | —                 |
|               | 断面 C | 60m   | 9 時台  | 先詰まり              |
|               | 断面 D | —     | —     | —                 |
|               | 断面 E | —     | —     | —                 |
| 高木バス停付近交差点    | 断面 A | —     | —     | —                 |
|               | 断面 B | —     | —     | —                 |
|               | 断面 C | —     | —     | —                 |
| 宝来地区交差点       | 断面 A | 15m   | 7 時台  | 右折、対向直進           |
|               | 断面 B | —     | —     | —                 |
|               | 断面 C | —     | —     | —                 |
| 開平橋交差点        | 断面 A | 100m  | 18 時台 | 右折、対向直進           |
|               | 断面 B | 600m  | 7 時台  | 信号現示不適            |
|               | 断面 C | —     | —     | —                 |
|               | 断面 D | 400m  | 7 時台  | 右折、対向直進           |
|               | 断面 E | —     | —     | —                 |
| 入間大橋交差点       | 断面 A | 400m  | 7 時台  | 信号現示不適            |
|               | 断面 B | —     | —     | —                 |
|               | 断面 C | —     | —     | —                 |
|               | 断面 D | —     | —     | —                 |
| 工業団地入口交差点     | 断面 A | —     | —     | —                 |
|               | 断面 B | 250m  | 17 時台 | 信号現示不適            |
|               | 断面 C | 10m   | 16 時台 | 左折車、大型車           |
|               | 断面 D | —     | —     | —                 |

注) 表中の「—」は渋滞がなかったことを示す。

### ③ 信号現示

#### (A) 現地調査

各交差点の信号現示の状況は、表 10.15-8 に示すとおりである。なお、信号の 1 サイクル長について、ここでは全体的に交通量の多い 7 時台の値を示す。調査結果の詳細は資料編に示す。

表 10.15-8 信号現示の状況(現地調査)

| 地点番号 | 地点名称          | 信号制御 |      |        | 信号の 1 サイクル長（7 時台） |
|------|---------------|------|------|--------|-------------------|
|      |               | 灯器   |      | 現示     |                   |
|      |               | 車両   | 歩行者  |        |                   |
| t-1  | 羽根倉橋東交差点      | 2 制御 | 2 制御 | 4 現示制御 | 139 秒             |
| t-2  | 荒川総合運動公園付近交差点 | 2 制御 | 1 制御 | 3 現示制御 | 90 秒              |
| t-3  | 二ツ宮交番付近交差点    | 2 制御 | 1 制御 | 3 現示制御 | 141 秒             |
| t-4  | 警察機動センター付近交差点 | —    | —    | —      | —                 |
| t-5  | 治水橋西付近交差点     | 2 制御 | 2 制御 | 4 現示制御 | 85～129 秒          |
| t-6  | 高木バス停付近交差点    | 2 制御 | 1 制御 | 3 現示制御 | 120 秒             |
| t-7  | 宝来地区交差点       | 2 制御 | —    | 2 現示制御 | 81 秒              |
| t-8  | 開平橋交差点        | 2 制御 | 1 制御 | 4 現示制御 | 131～147 秒         |
| t-9  | 入間大橋交差点       | 3 制御 | —    | 3 現示制御 | 144～155 秒         |
| t-10 | 工業団地入口交差点     | 3 制御 | 2 制御 | 5 現示制御 | 120 秒             |

注) 警察機動センター付近交差点については、歩行者の押しボタン式信号機であるため、信号制御については把握できなかった。

## 2) 道路の状況

### ① 道路の分布

#### (A) 既存資料調査

事業実施区域周辺における主要道路網（高速道路、国道、県道（主要地方道、一般県道））は、図 10.15-4 に示すとおりである。

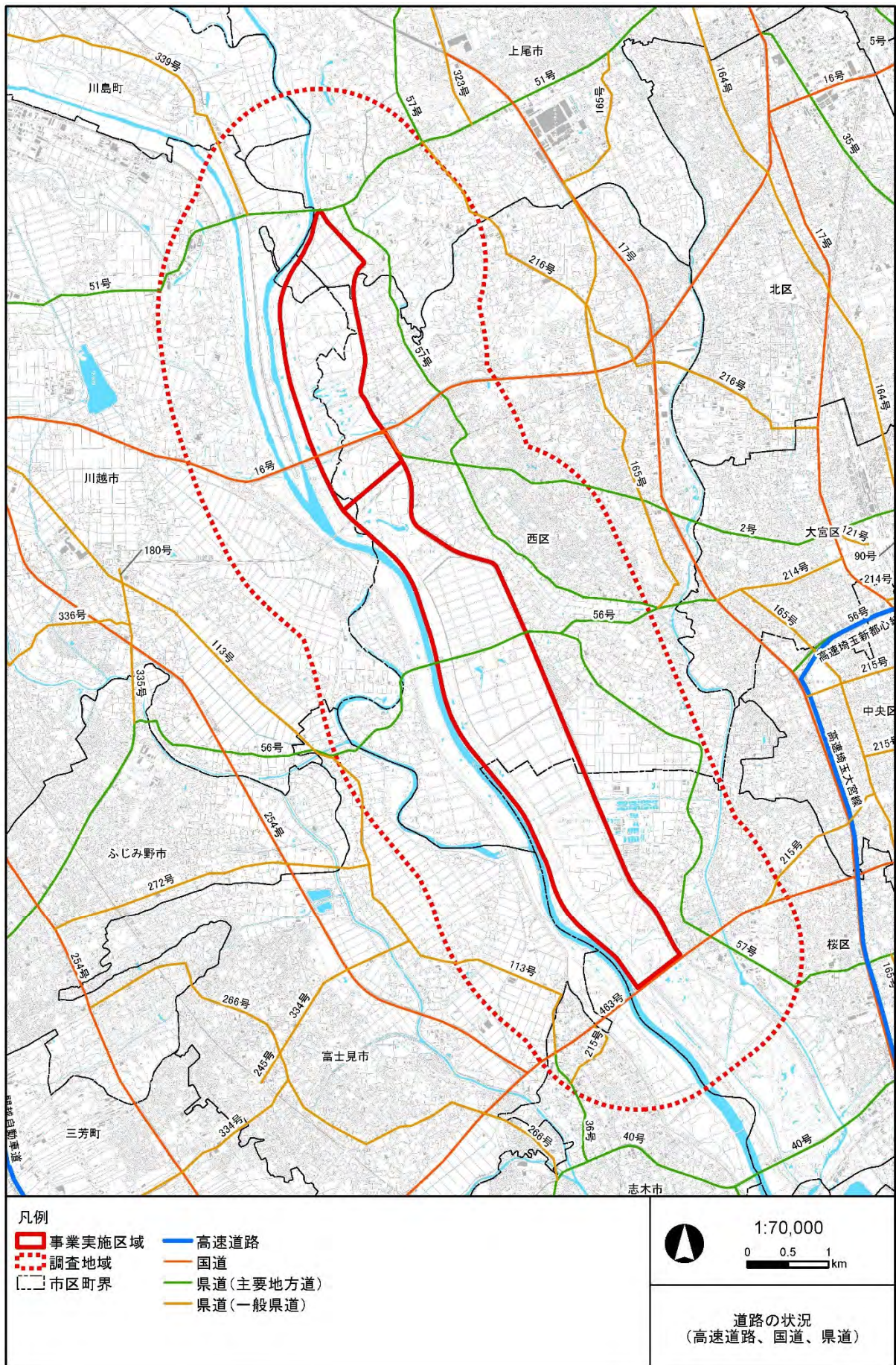
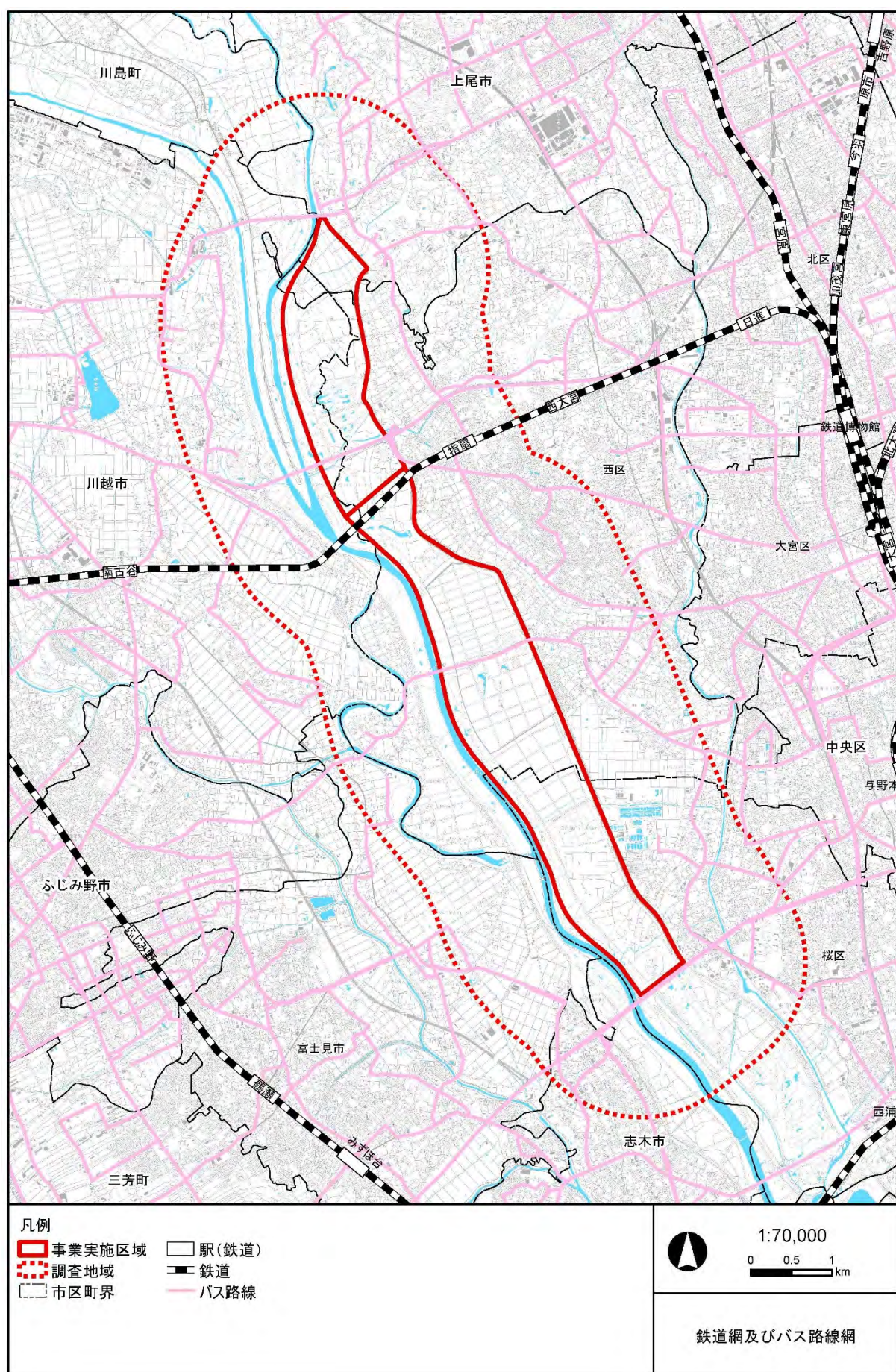


図 10.15-4 事業実施区域周辺における道路の状況（高速道路、国道、県道）

## ② 交通経路の実態

### (A) 既存資料調査

交通経路の実態について、事業実施区域周辺における鉄道路線及びバス路線は、図 10.15-5 に示すとおりである。なお、主要道路網は前掲図 10.15-4 に示したとおりである。



### ③ 道路の構造

#### (A) 現地調査

事業実施区域周辺の道路の構造（車線構成、流入部幅員等）については、図 10.15-6 に示すとおりである。

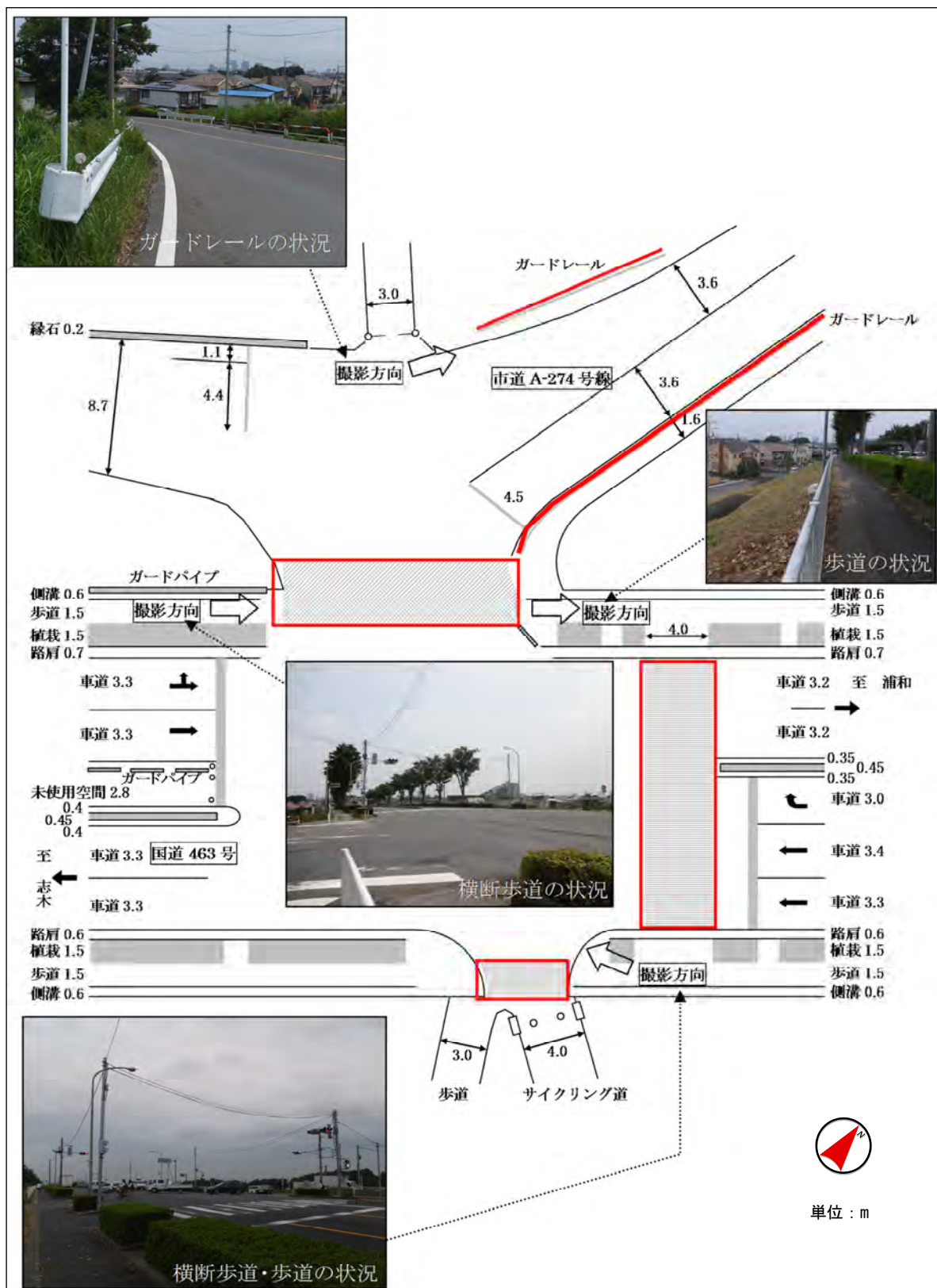


図 10.15-6(1) 道路の構造及び交通安全対策の状況（羽根倉橋東交差点）

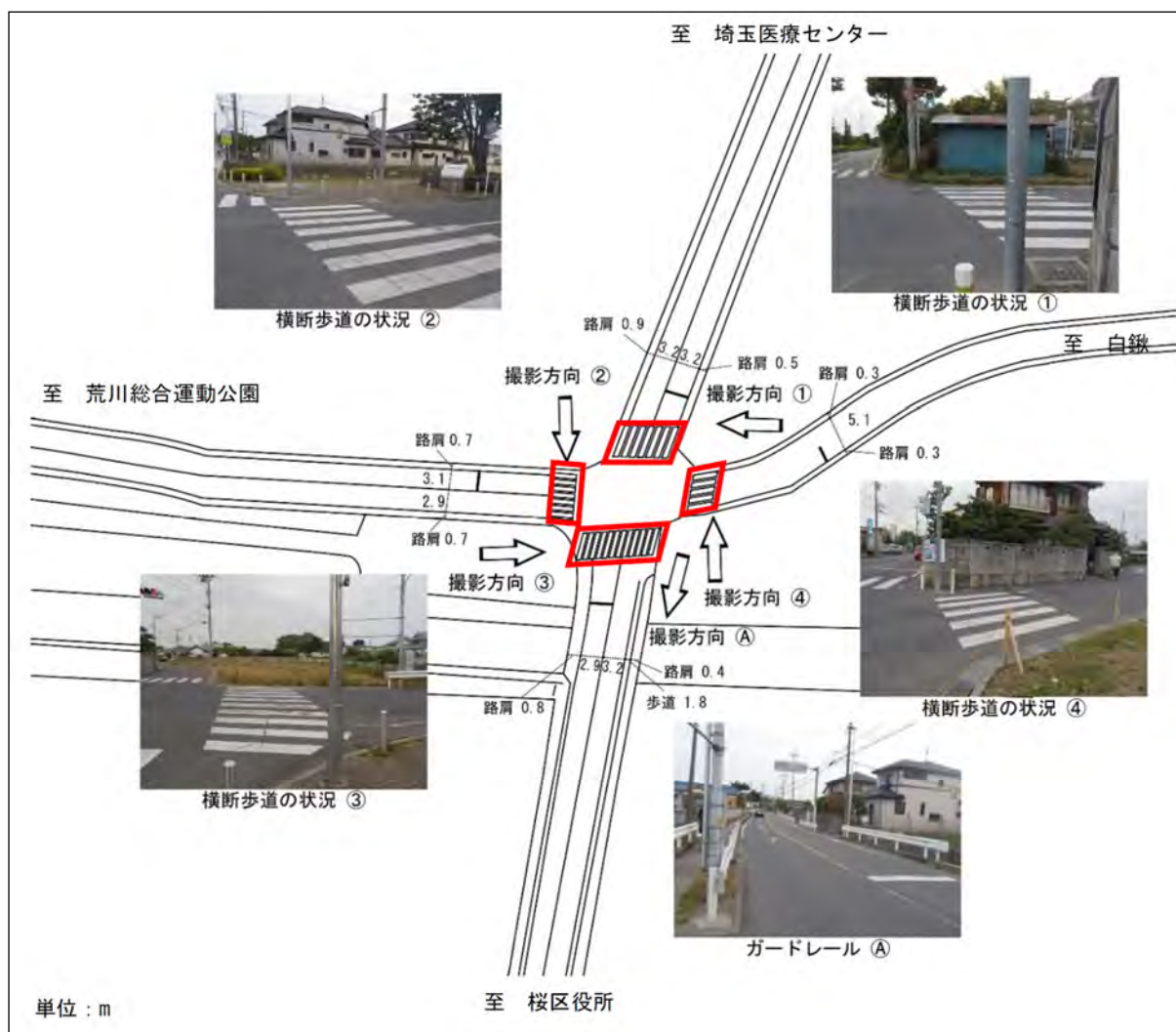


図 10.15-6(2) 道路の構造及び交通安全対策の状況（荒川総合運動公園付近交差点）

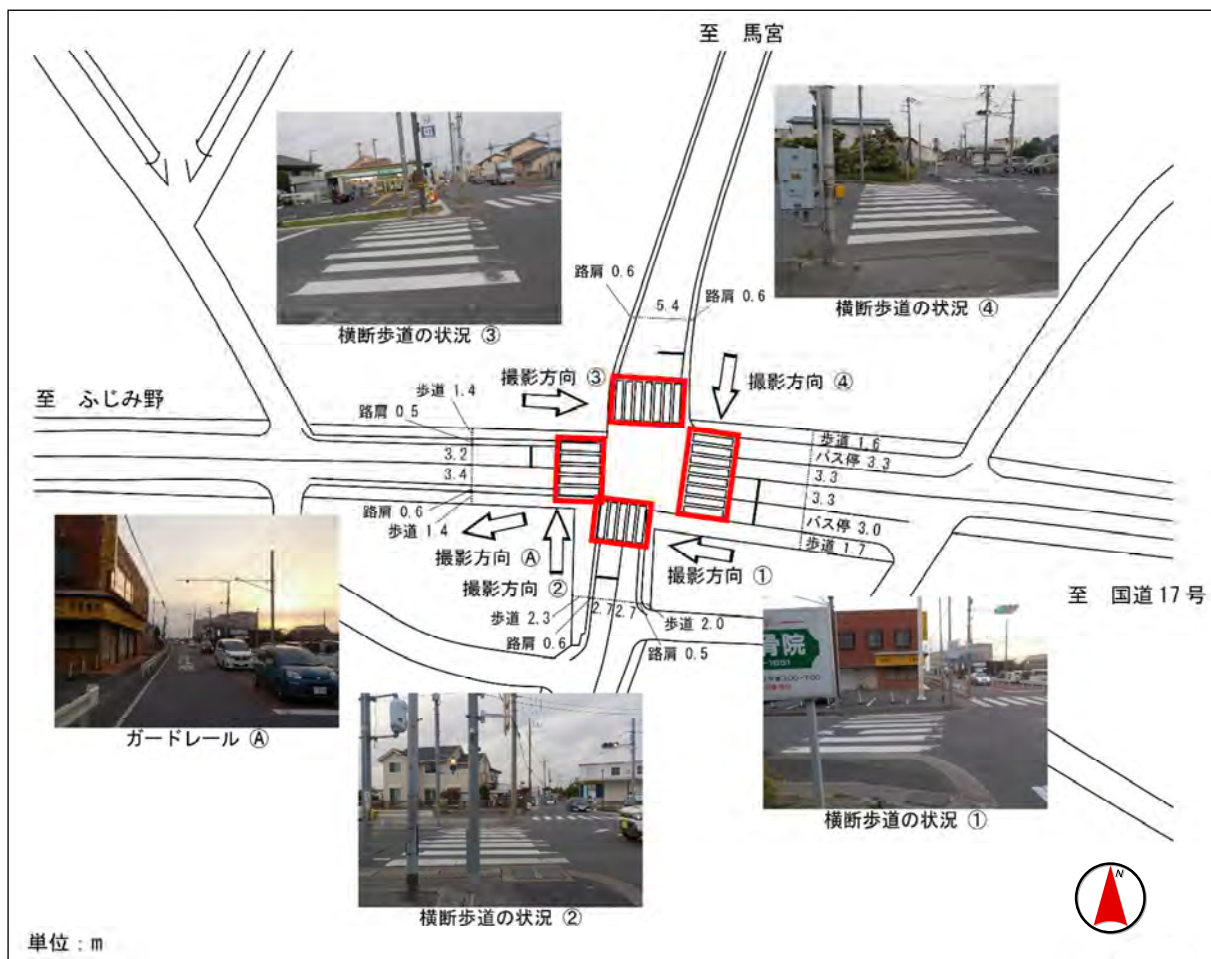


図 10.15-6(3) 道路の構造及び交通安全対策の状況（二ツ宮交番付近交差点）

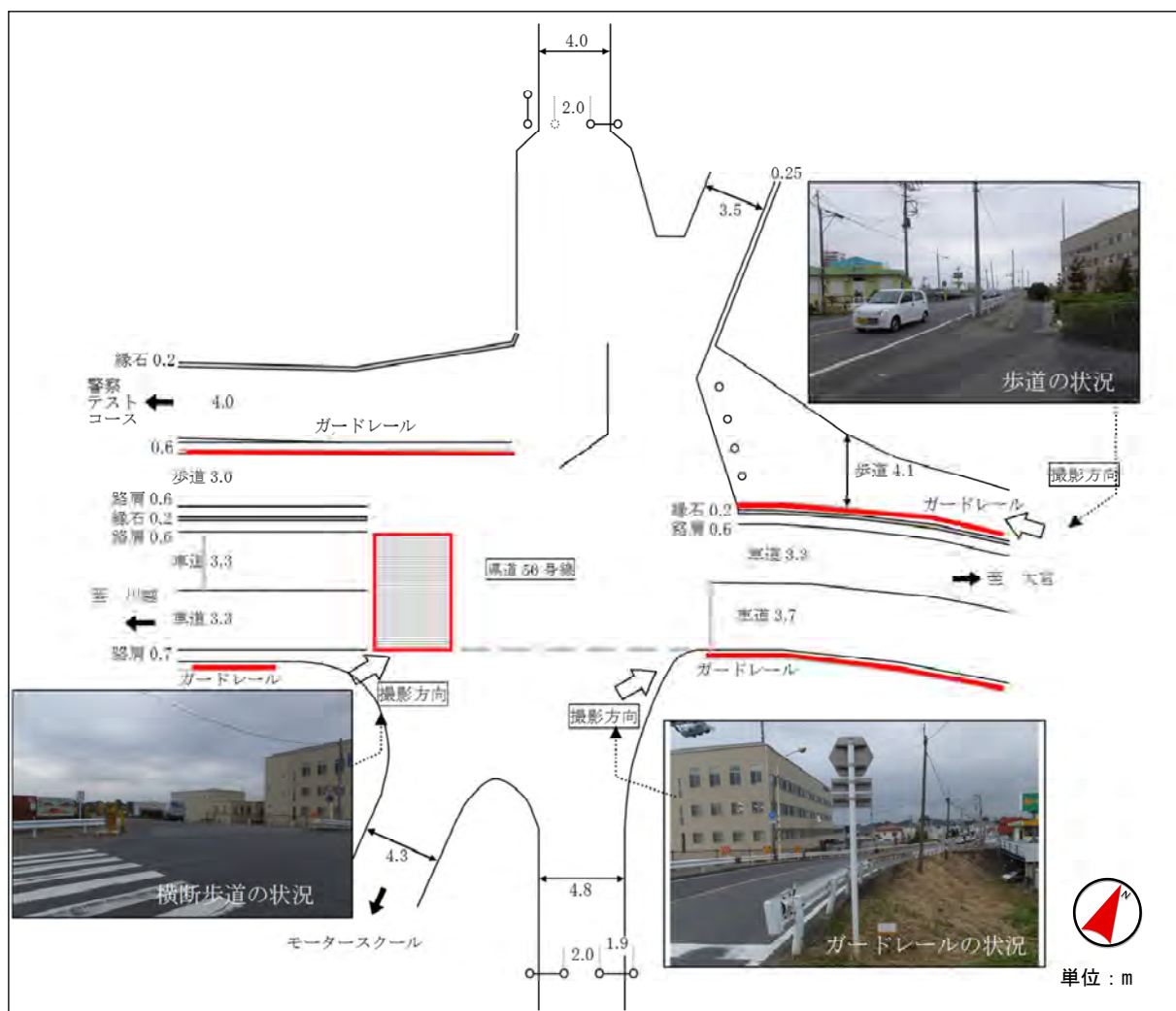


図 10.15-6(4) 道路の構造及び交通安全対策の状況（警察機動センター付近交差点）





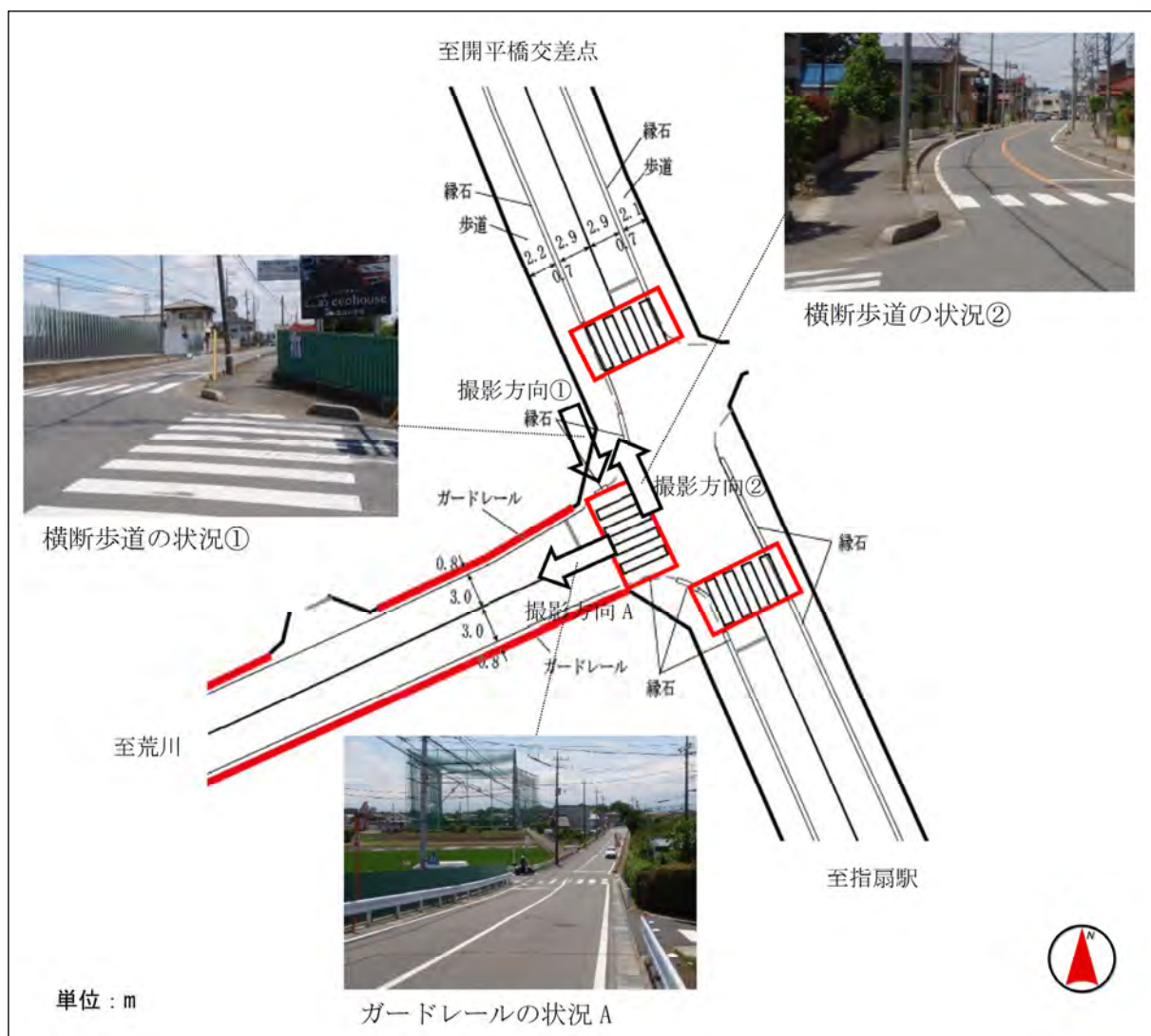


図 10.15-6 (7) 道路の構造及び交通安全対策の状況（宝来地区交差点）

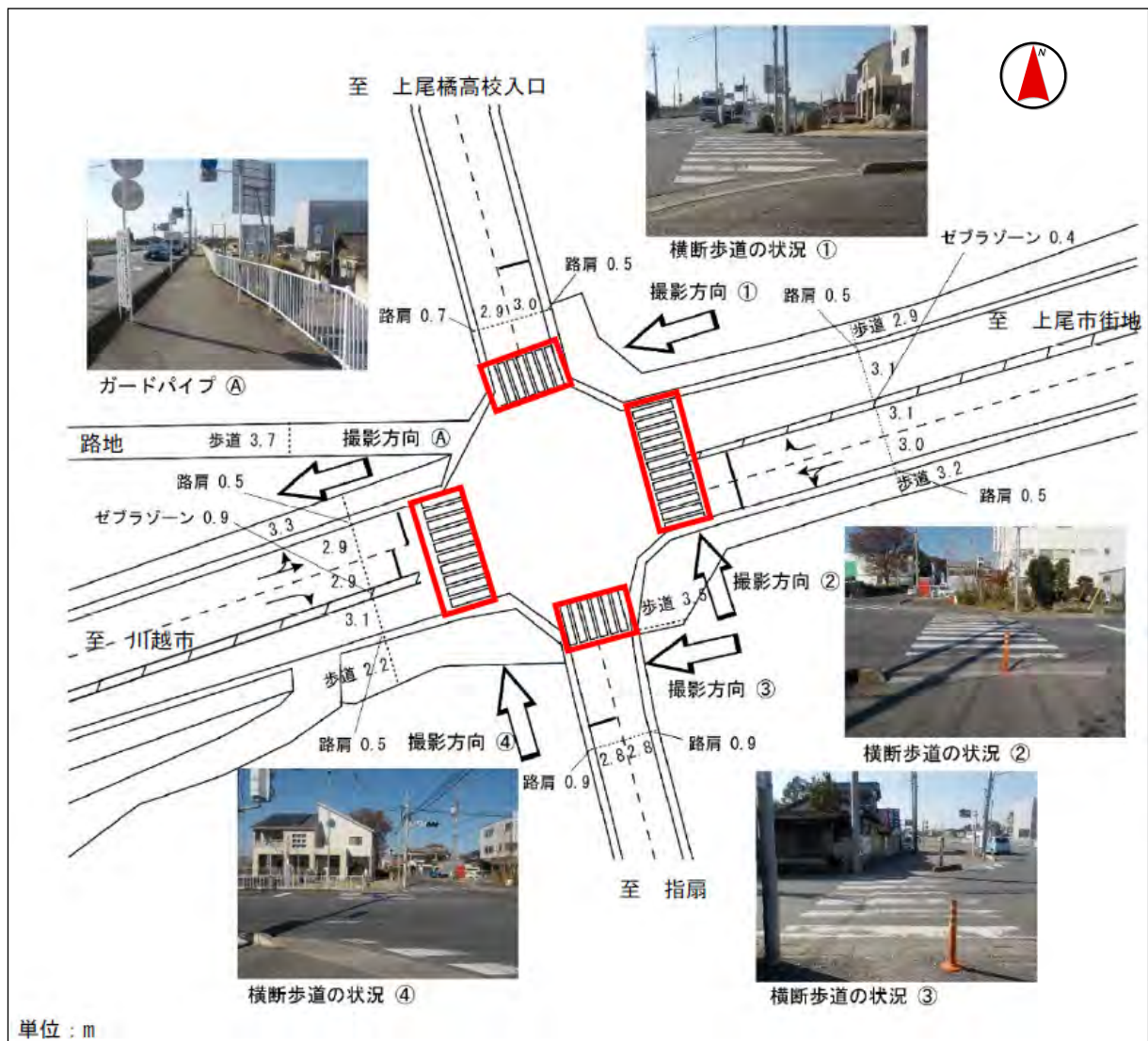


図 10.15-6(8) 道路の構造及び交通安全対策の状況（開平橋交差点）

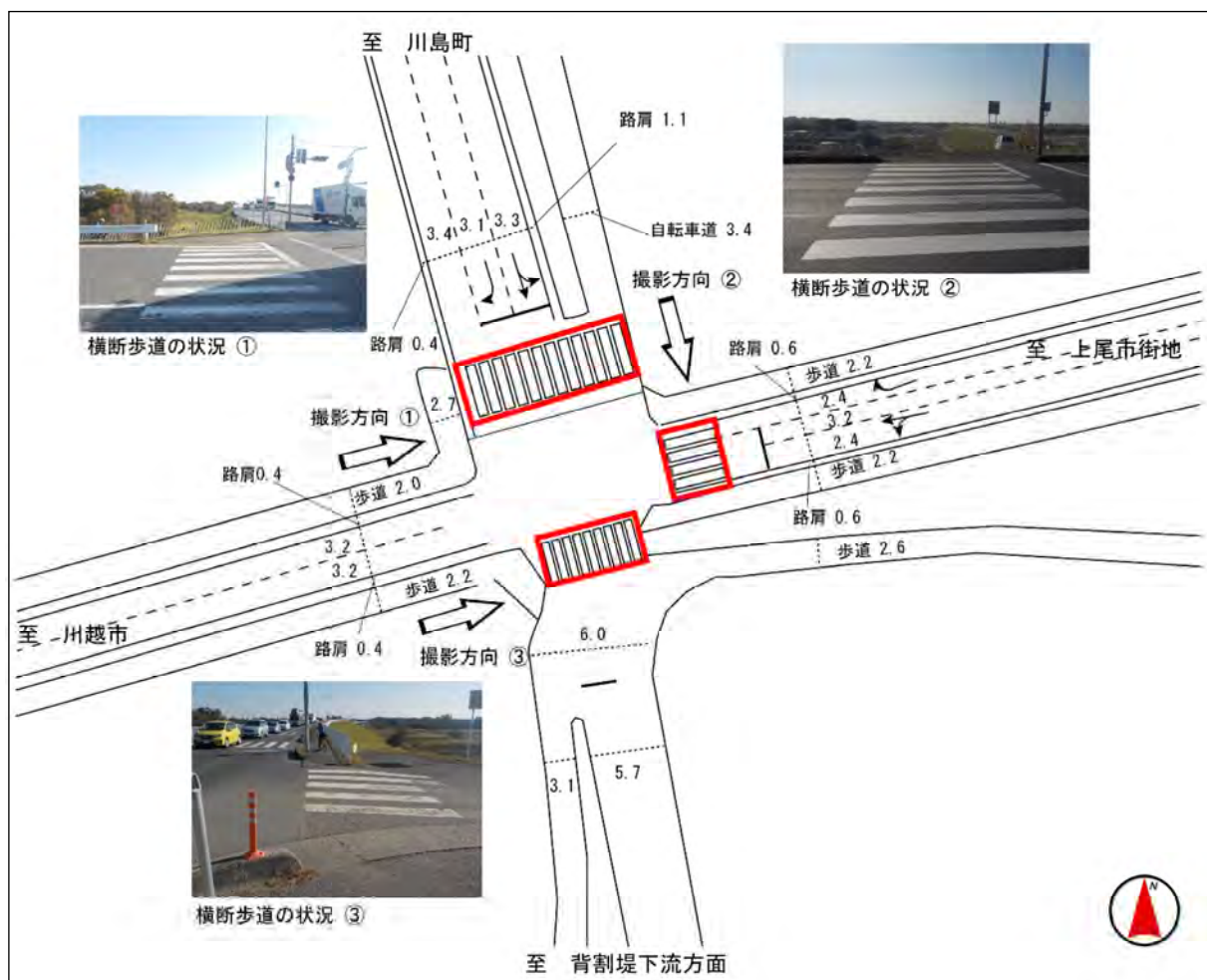


図 10.15-6 (9) 道路の構造及び交通安全対策の状況（入間大橋交差点）

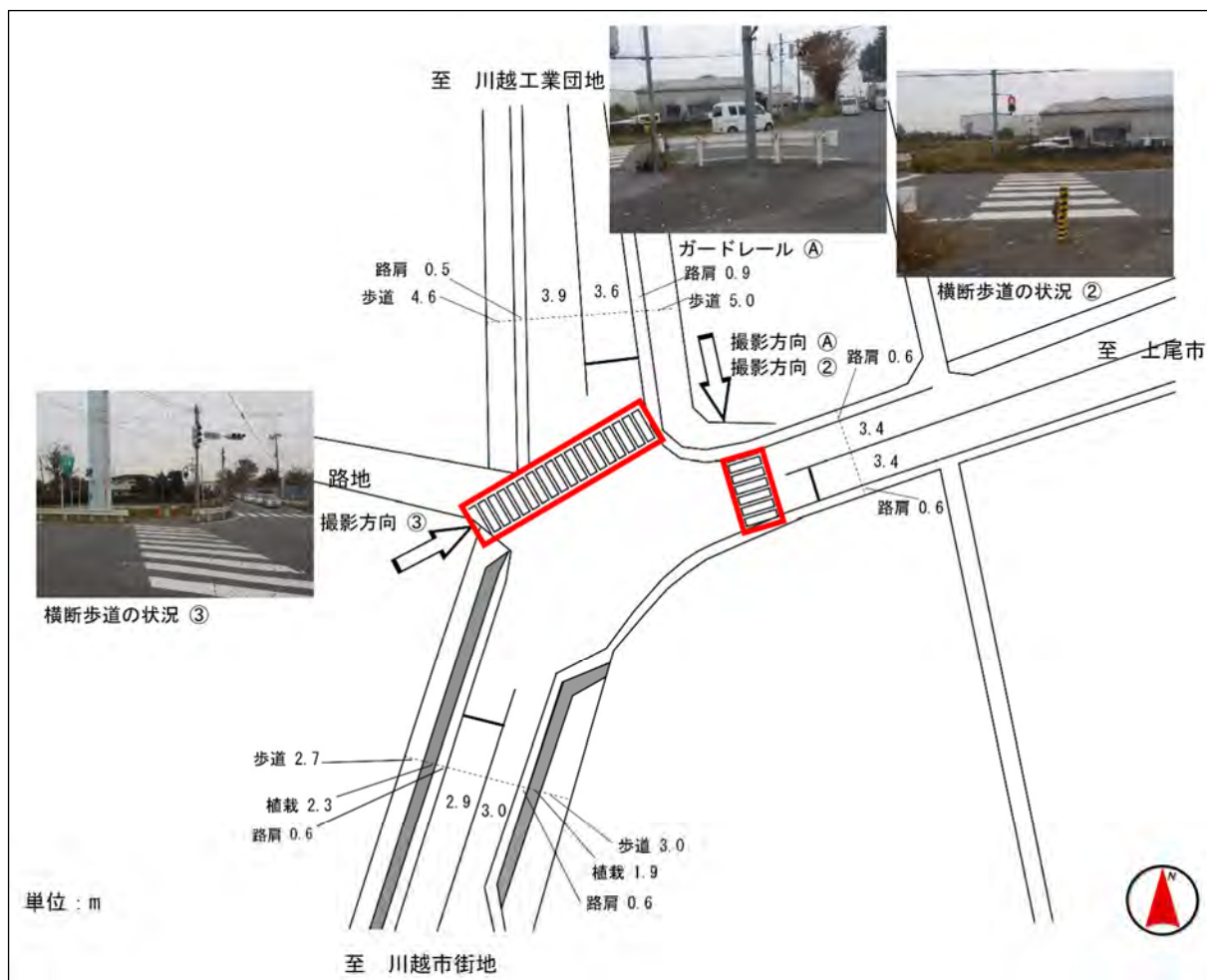


図 10.15-6(10) 道路の構造及び交通安全対策の状況（工業団地入口交差点）

#### ④ 荒川自転車道（羽根倉橋東交差点付近）

事業実施区域周辺には荒川自転車道が存在し、羽根倉橋東交差点付近における荒川自転車道の利用者数は、「10.10 自然とのふれあいの場」において現地調査を実施しており、春季が2,904人/日、夏季が2,279人/日、秋季が2,246人/日、冬季が1,723人/日であり、いずれも自転車の利用がほとんどであった。

### 3) 交通安全対策の状況

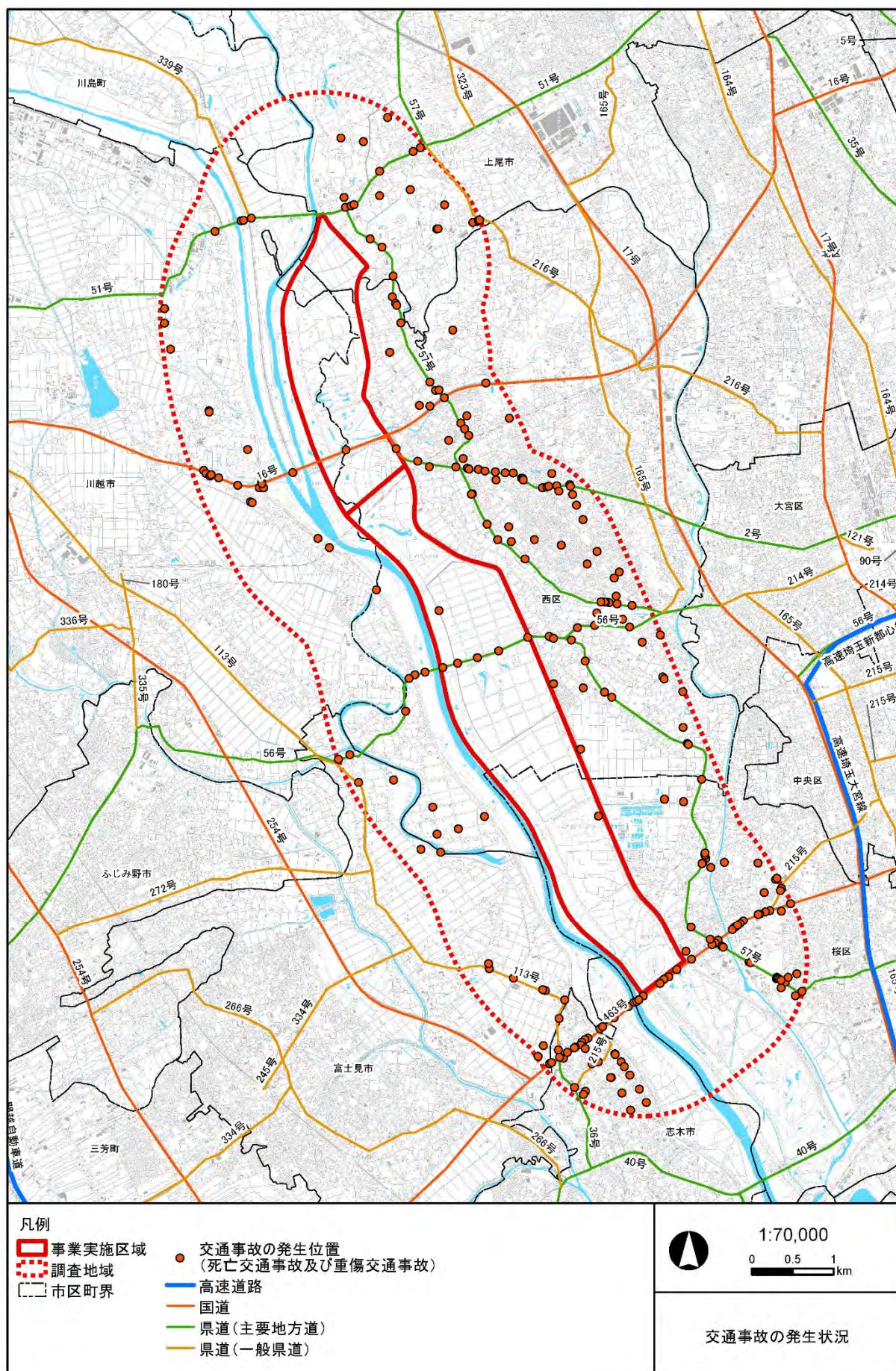
#### ① 現地調査

事業実施区域及びその周辺の交通安全の状況（ガードレール、歩車分離の状況等）は、「2) 道路の状況」の図 10.15-6 で示したとおりである。

### 4) 交通事故の状況

#### ① 既存文献調査

交通事故発生状況マップ（埼玉県警察ホームページ）によると、事業実施区域及びその周辺における平成31年1月から令和元年12月までの1年間の交通事故の発生件数（死亡交通事故及び重傷交通事故）は260件であり、発生箇所は図 10.15-7 に示すとおりである。



交通事故発生状況マップ（埼玉県ホームページ）に基づき作成した。

図 10.15-7 事業実施区域周辺の交通事故の発生状況（H31.1～R1.12）

## 5) バス路線、バス本数、バス走行時間の状況

### ① 既存文献調査

事業実施区域周辺のバス路線について、資材運搬等の車両の走行が想定されるルート（調査計画書時点）と、走行ルートの一部が重複する可能性がある公共バスとして、国際興業バス、西武バス、東武バス、さいたま市西区コミュニティバス、上尾市コミュニティバスが挙げられる。

事業実施区域近傍における、各バス会社のバス停は図 10.15-8 示すとおりであり、各バス停における運行状況は表 10.15-9 に示すとおりである。

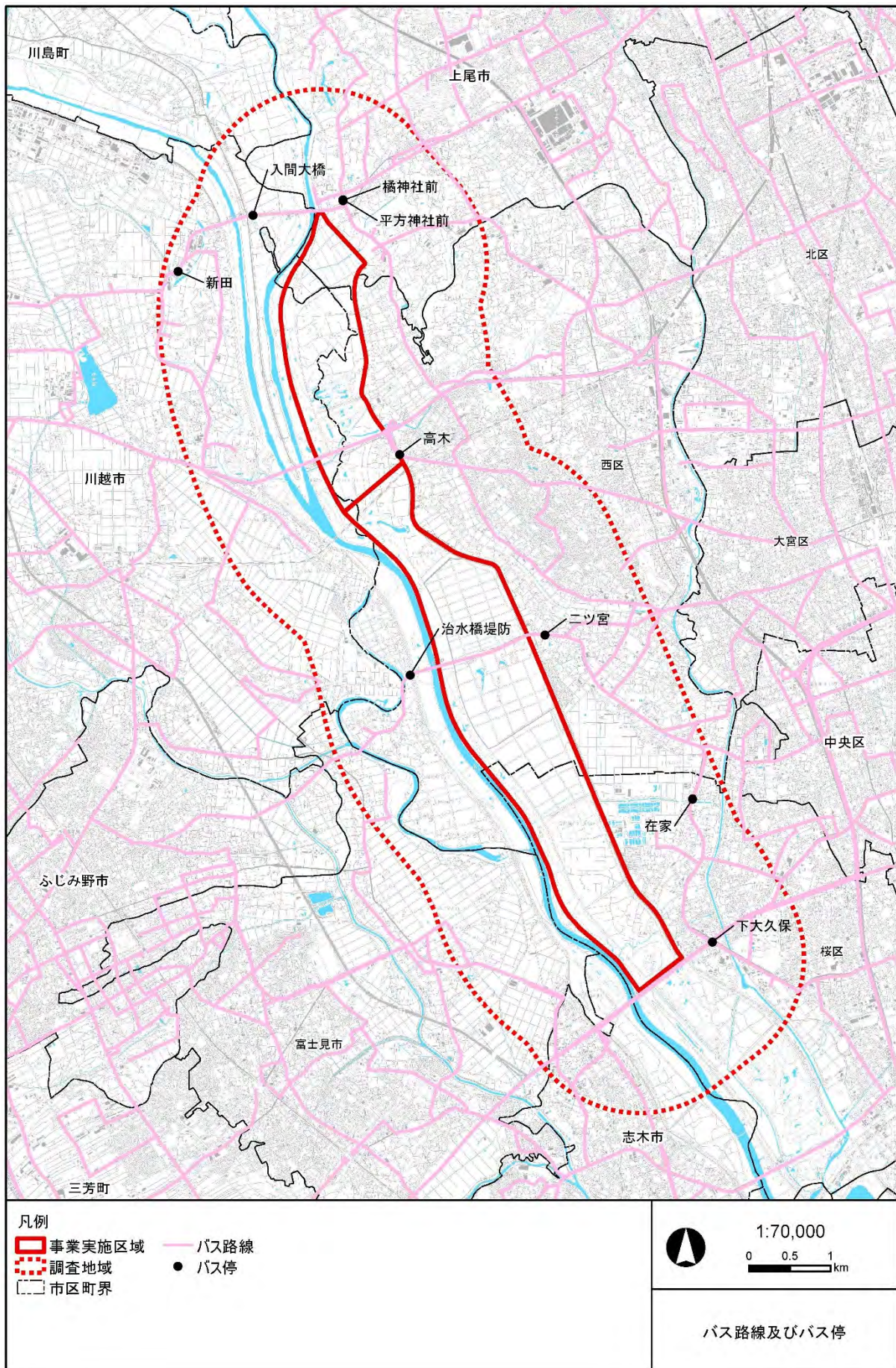


図 10.15-8 公共バス路線と事業実施区域近傍のバス停の位置

表 10.15-9(1) 事業実施区域近傍のバス運行状況（下大久保バス停）

| 路線バス   | 系統      | 路線             | 最寄りバス停 | 平日の運行本数<br>(本/日) | 行先までの所要時間<br>(分) |
|--------|---------|----------------|--------|------------------|------------------|
| 国際興業バス | 浦 13    | 浦和駅西口→大久保浄水場   | 下大久保   | 25               | 12               |
|        |         | 大久保浄水場→浦和駅西口   |        | 33               | 29               |
|        | 浦桜 13-3 | 浦和駅西口→大久保浄水場   |        | 36               | 12               |
|        |         | 大久保浄水場→浦和駅西口   |        | 32               | 29               |
|        | ふじ 10   | ふじみ野駅東口→南与野駅西口 |        | 4                | 17               |
|        |         | 南与野駅西口→ふじみ野駅東口 |        | 4                | 45               |
|        | 志 03-3  | 志木駅東口→南与野駅西口   |        | 31               | 17               |
|        |         | 南与野駅西口→志木駅東口   |        | 31               | 24               |
|        | 北朝 02   | 北朝霞駅→南与野駅西口    |        | 8                | 17               |
|        |         | 南与野駅西口→北朝霞駅    |        | 8                | 25               |
|        | 南与 02   | 下大久保バス停→南与野駅西口 |        | 3                | 17               |

表 10.15-9 (2) 事業実施区域近傍のバス運行状況（在家バス停）

| 路線バス | 系統    | 路線             | 最寄りバス停 | 平日の運行本数<br>(本/日) | 行先までの所要時間<br>(分) |
|------|-------|----------------|--------|------------------|------------------|
| 西武バス | 北浦 15 | 北浦和駅→加茂川団地     | 在家     | 10               | 8                |
|      |       | 加茂川団地→北浦和駅     |        | 8                | 22               |
|      | 深夜    | 北浦和駅→加茂川団地（深夜） |        | 3                | 8                |

表 10.15-9(3) 事業実施区域近傍のバス運行状況（二ツ宮バス停）

| 路線バス            | 系統   | 路線             | 最寄りバス停 | 平日の運行本数<br>(本/日) | 行先までの所要時間<br>(分) |
|-----------------|------|----------------|--------|------------------|------------------|
| 西武バス            | 大 34 | 所沢駅東口→大宮駅西口    | 二ツ宮    | 1                | 20               |
|                 |      | 大宮駅西口→所沢駅東口    |        | 1                | 66               |
|                 | 大 35 | ららぽーと富士見→大宮駅西口 |        | 13               | 20               |
|                 |      | 大宮駅西口→ららぽーと富士見 |        | 13               | 22               |
|                 | 大 36 | 二ツ宮→大宮駅西口      |        | 83               | 20               |
|                 | 大 37 | 馬宮団地→大宮駅西口     |        | 6                | 20               |
|                 |      | 大宮駅西口→馬宮団地     |        | 5                | 6                |
| さいたま市西区コミュニティバス | 西区   | 西大宮駅           |        | 11               | 17               |
|                 |      | 市民医療センター       |        | 11               | 10               |

表 10.15-9(4) 事業実施区域近傍のバス運行状況（高木バス停）

| 路線バス | 系統   | 路線              | 最寄りバス停 | 平日の運行本数<br>(本/日) | 行先までの所要時間<br>(分) |
|------|------|-----------------|--------|------------------|------------------|
| 西武バス | 大 22 | 川越グリーンパーク→大宮駅西口 | 高木     | 22               | 30               |
|      |      | 大宮駅西口→川越グリーンパーク |        | 23               | 13               |

表 10.15-9(5) 事業実施区域近傍のバス運行状況（治水橋堤防バス停）

| 路線バス | 系統   | 路線             | 最寄りバス停 | 平日の運行本数<br>(本/日) | 行先までの所要時間<br>(分) |
|------|------|----------------|--------|------------------|------------------|
| 西武バス | 大 34 | 所沢駅東口→大宮駅西口    | 治水橋堤防  | 1                | 26               |
|      |      | 大宮駅西口→所沢駅東口    |        | 1                | 64               |
|      | 大 35 | ららぽーと富士見→大宮駅西口 |        | 13               | 26               |
|      |      | 大宮駅西口→ららぽーと富士見 |        | 13               | 20               |
|      | 大 37 | 馬宮団地→大宮駅西口     |        | 6                | 26               |
|      |      | 大宮駅西口→馬宮団地     |        | 5                | 4                |

表 10.15-9(6) 事業実施区域近傍のバス運行状況（新田バス停）

| 路線バス | 系統    | 路線        | 最寄りバス停 | 平日の運行本数<br>(本/日) | 行先までの所要時間<br>(分) |
|------|-------|-----------|--------|------------------|------------------|
| 東武バス | 川越 06 | 上尾駅西口→川越駅 | 新田     | 20               | 40               |
|      |       | 川越駅→上尾駅西口 |        | 19               | 31               |

表 10.15-9(7) 事業実施区域近傍のバス運行状況（入間大橋バス停）

| 路線バス | 系統    | 路線        | 最寄りバス停 | 平日の運行本数<br>(本/日) | 行先までの所要時間<br>(分) |
|------|-------|-----------|--------|------------------|------------------|
| 東武バス | 川越 06 | 上尾駅西口→川越駅 | 入間大橋   | 20               | 42               |
|      |       | 川越駅→上尾駅西口 |        | 19               | 27               |

表 10.15-9(8) 事業実施区域近傍のバス運行状況（橋神社前）

| 路線バス | 系統    | 路線               | 最寄りバス停 | 平日の運行本数<br>(本/日) | 行先までの所要時間<br>(分) |
|------|-------|------------------|--------|------------------|------------------|
| 東武バス | 川越 06 | 上尾駅西口→川越駅        | 橋神社前   | 15               | 40               |
|      |       | 川越駅→上尾駅西口        |        | 14               | 27               |
|      | 大 65  | 大宮駅西口→丸山公園       |        | 1                | 13               |
|      |       | 丸山公園→大宮駅西口       |        | 7                | 38               |
|      | 扇 01  | フェニックスゴルフ場→指扇駅北口 |        | 2                | 16               |
|      |       | 指扇駅北口→フェニックスゴルフ場 |        | 5                | 7                |
|      | 扇 02  | 上尾駅西口→指扇駅北口      |        | 6                | 16               |
|      |       | 指扇駅北口→上尾駅西口      |        | 3                | 27               |
|      | 尾 61  | リハビリセンター→上尾駅西口   |        | 6                | 22               |
|      |       | 上尾駅西口→リハビリセンター   |        | 3                | 9                |
|      | 尾 32  | リハビリセンター→上尾駅西口   |        | 8                | 25               |
|      |       | 上尾駅西口→リハビリセンター   |        | 12               | 8                |
|      | 大 62  | リハビリセンター→大宮駅西口   |        | 19               | 38               |
|      |       | 大宮駅西口→リハビリセンター   |        | 22               | 15               |

表 10.15-9 (9) 事業実施区域近傍のバス運行状況（平方神社前）

| 路線バス                | 系統          | 路線             | 最寄り<br>バス停 | 運行本数/日<br>(平日) | 行先までの<br>所要時間 |
|---------------------|-------------|----------------|------------|----------------|---------------|
| 上尾市コ<br>ミュニテ<br>ィバス | 平方小敷<br>谷循環 | わくわくランド先回り     | 平方神社前      | 5              | -             |
|                     |             | 小藪谷先回り         |            | 4              | -             |
|                     | 平方丸山<br>公園線 | 上尾駅西口→リハビリセンター |            | 4              | 15            |
|                     |             | リハビリセンター→上尾駅西口 |            | 5              | 49            |

## 6) その他の予測・評価に必要な事項

### ① 既存の発生集中交通量の多い施設分布の状況

事業実施区域及びその周辺において既存の発生集中交通量が多いと考えられる施設として、事業実施区域内では、荒川総合運動公園及び大宮けんぼグラウンド、事業実施区域周辺では、秋ヶ瀬公園、地域中核施設プラザウエスト、上尾市健康プラザわくわくランド、川越運動公園等が挙げられる。

各施設の位置図は及び周辺道路の状況は、図 10.15-9 に示すとおりである。

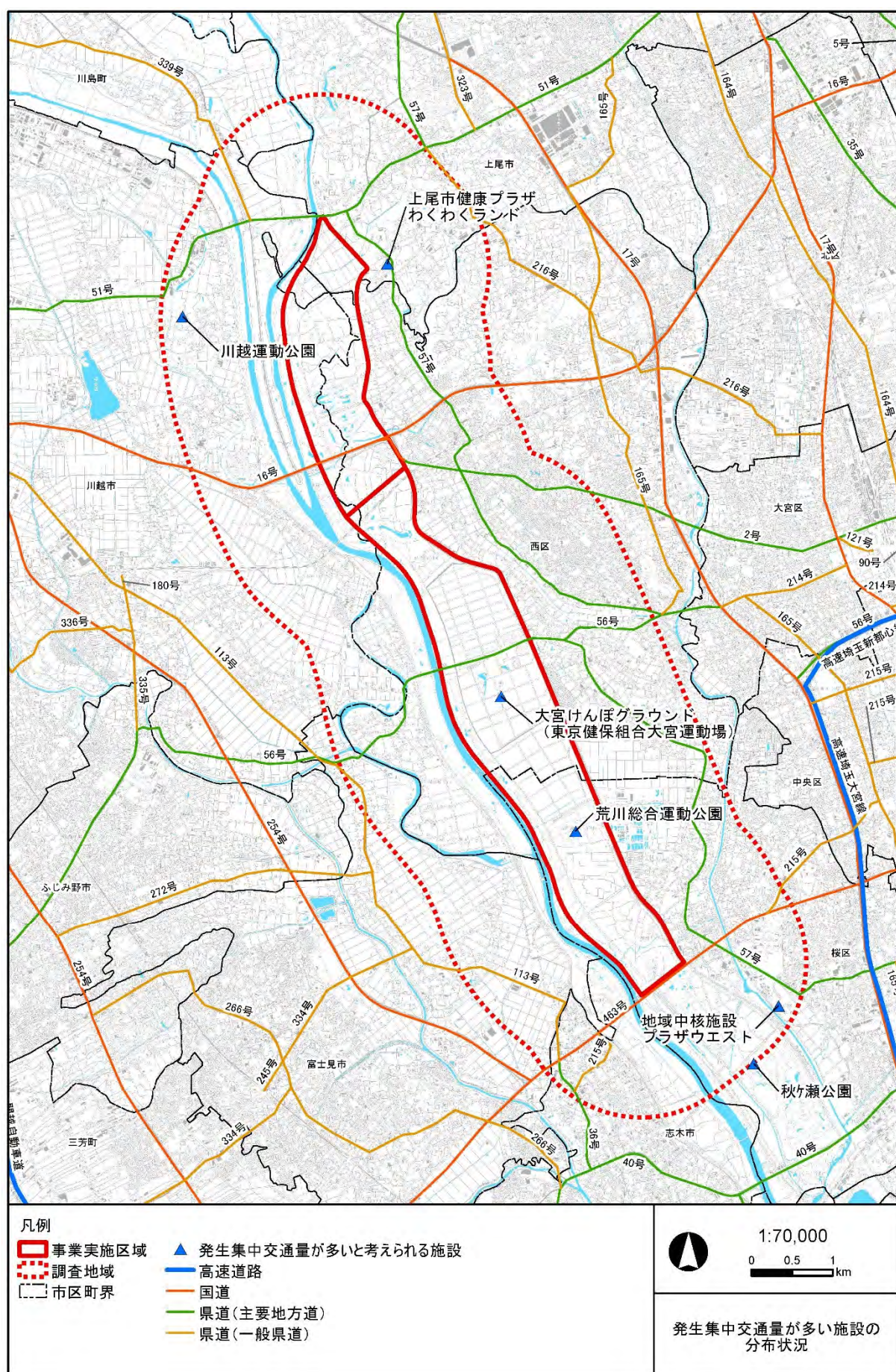


図 10.15-9 既存の発生集中交通量の多い施設の分布状況

② 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設及び住宅の分布状況

学校等の環境保全施設等の分布状況は、「第3章 地域特性 3.1 社会的状況 3.1.5 学校、病院その他の環境保全についての配慮が特に必要な施設及び住宅の分布状況」に示すとおりである。なお、通学路の情報は公開されていない。

③ 用途地域指定及び土地利用の状況

事業実施区域及びその周辺は、羽根倉橋周辺、宝来地区、開平橋周辺の一部が第1種住居地域などに指定されているが、大半は市街化調整区域に指定されており、事業実施区域は荒川近郊緑地保全区域に指定されている。

事業実施区域の土地利用の状況は、荒川左岸の広い高水敷で主に水田等の農地、公園緑地、グラウンド、自動車教習所、ゴルフ場などに利用されている。

④ 道路等に係る計画等の状況

埼玉県では、「埼玉県5か年計画」にある道路施策の推進を図り、「社会資本整備重点計画」などの計画にある道路事業を実施するため、これら計画の道路事業と国や市町村の道路事業を包括的に整理した資料として、「埼玉県道路整備プログラム」（令和2年4月）が取りまとめられている。

「埼玉県道路整備プログラム」においては、県内の整備を進める主な路線・箇所が示されているが、事業実施区域周辺の範囲における計画は確認されなかった。

## 10.15.2 予測

### (1) 工事の実施に伴う影響

#### 1) 資材運搬等の車両の走行に伴う交通量・交通流の変化の程度

##### ① 予測内容

資材運搬等の車両の走行に伴う交通量・交通流への影響について予測した。

##### ② 予測方法

###### (A) 予測手順

予測手順は図 10.15-10 に示すとおりである。

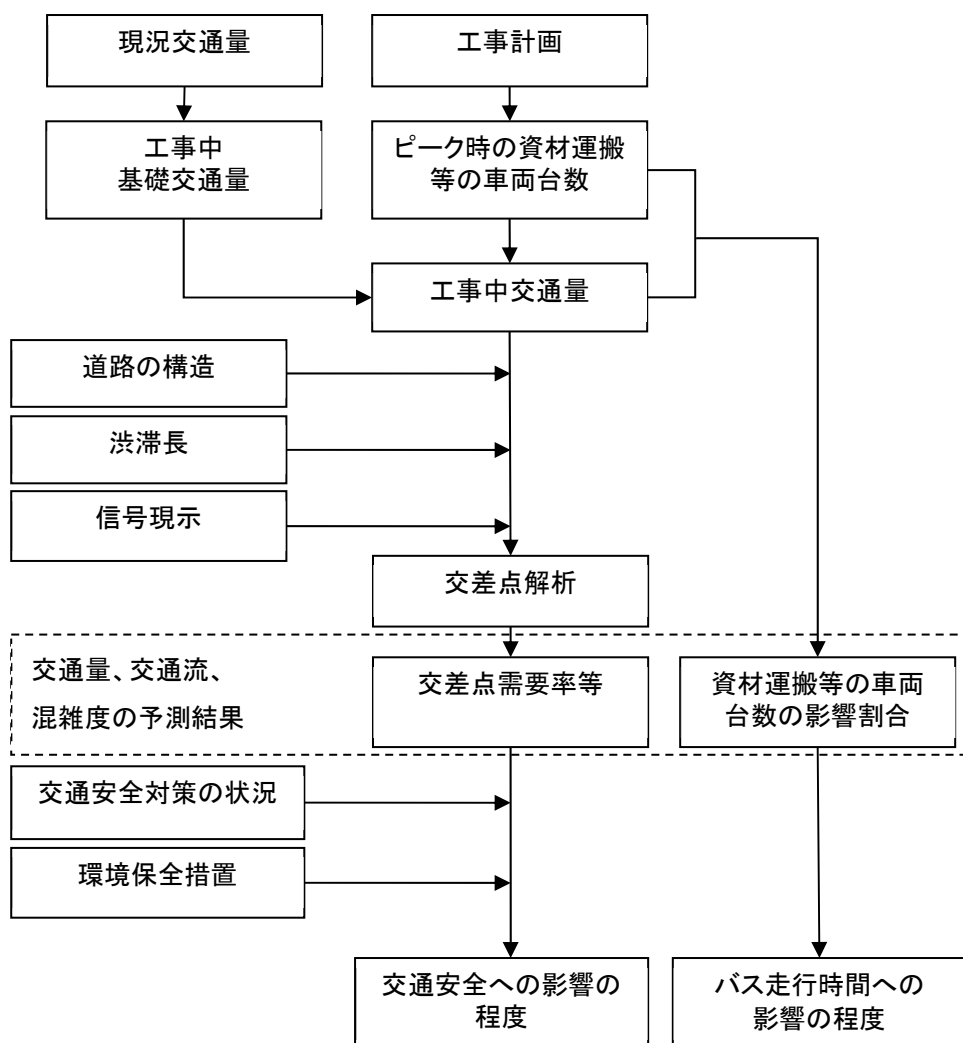


図 10.15-10 予測手順

交通量への影響は、図 10.15-11 に示す資材運搬等の車両の主な走行ルートのうち、資材運搬等の車両が走行する一般道の国道 463 号の交差点（羽根倉橋東交差点）を対象として、現況交通量と当該地域の交通量の推移から設定した工事中基礎交通量に、工事用車両台数を付加させて工事中交通量を推定した。

また、交通流への影響は、「改定 平面交差の計画と設計 基礎版 第3版」（平成19年7月（社）交通工学会）に基づき、羽根倉橋東交差点の交差点需要率の変化の程度等を予測することにより行った。

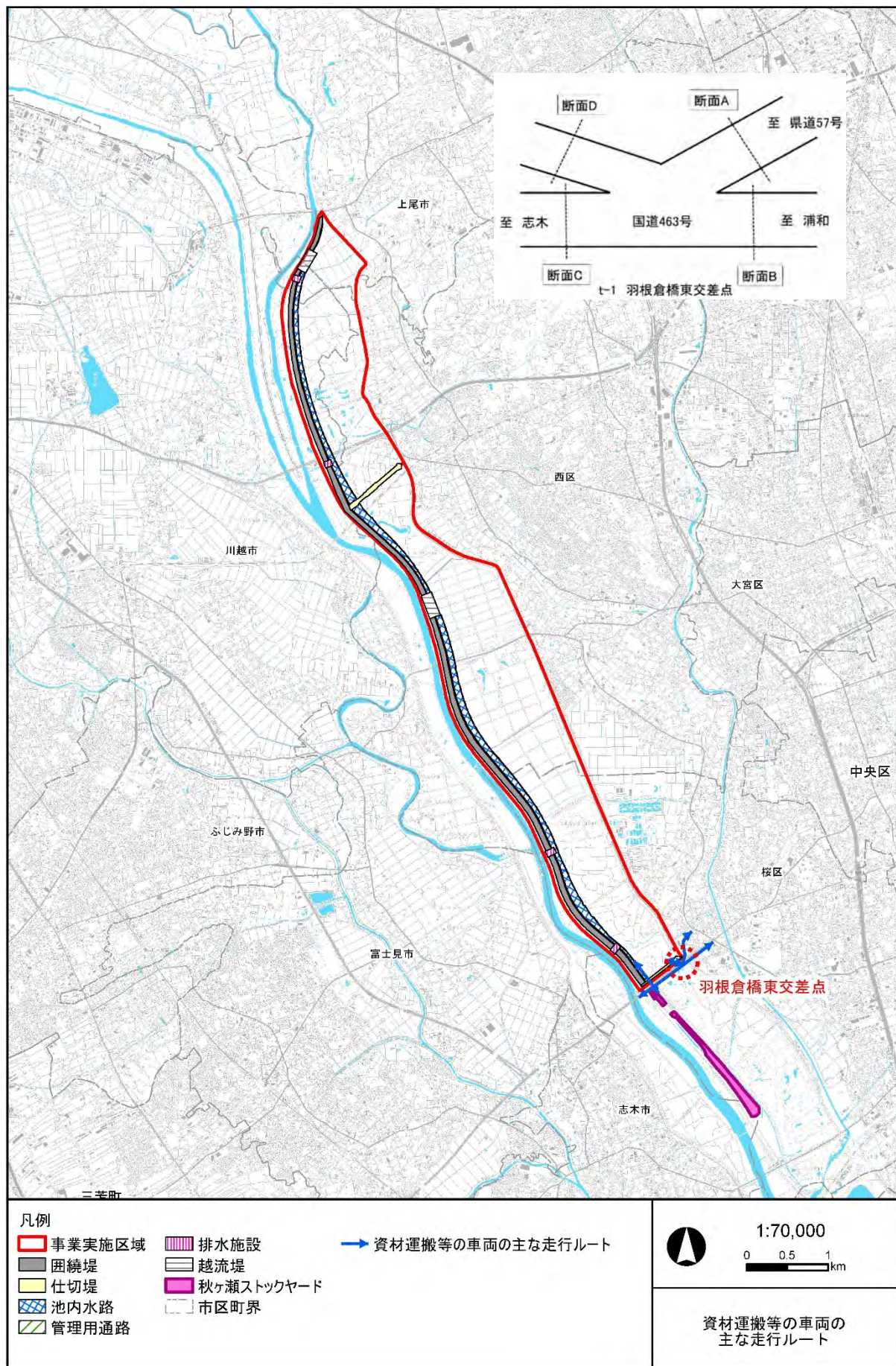


図 10.15-11 資材運搬等の車両の主な走行ルート

(B) 予測条件

(a) 資材運搬等の車両について

断面 D に流出入する資材運搬等の車両については、全ての車両が県道 57 号方面（断面 A）を往復する場合、国道 463 号の浦和方面（断面 B）を往復する場合、国道 463 号の志木方面（断面 C）を往復する場合、また、各方面に均等に分散する場合でそれぞれ計算を行ったが、ここでは最も影響の大きい全ての車両が国道 463 号の志木方面（断面 C）を往復する場合の予測条件を示す。

なお、工事により発生する土砂は可能な限り場内で再利用する計画であり、資材運搬等の車両の走行として、コンクリート等の運搬を対象とした。

(b) 予測時間帯

予測時間帯は、表 10.15-10 及び表 10.15-11 に示す資材運搬等の車両の走行時間帯（8～18 時）の中で、工事中交通量が最大となる時間帯とした。

表 10.15-10 資材運搬等の車両の走行時間帯の交差点流入交通量

| 現況一般交通量       |  |     |     | 工事用車両    |     | 将来交通量    |     |
|---------------|--|-----|-----|----------|-----|----------|-----|
| 交差点流入断面A      |  |     |     | 交差点流入断面A |     | 交差点流入断面A |     |
| 時間            |  | 大型車 | 小型車 | 大型車      | 小型車 | 大型車      | 小型車 |
| 8:00 ~ 9:00   |  | 17  | 201 | 0        | 0   | 17       | 201 |
| 9:00 ~ 10:00  |  | 35  | 180 | 0        | 0   | 35       | 180 |
| 10:00 ~ 11:00 |  | 26  | 159 | 0        | 0   | 26       | 159 |
| 11:00 ~ 12:00 |  | 19  | 121 | 0        | 0   | 19       | 121 |
| 12:00 ~ 13:00 |  | 16  | 146 | 0        | 0   | 16       | 146 |
| 13:00 ~ 14:00 |  | 19  | 143 | 0        | 0   | 19       | 143 |
| 14:00 ~ 15:00 |  | 30  | 119 | 0        | 0   | 30       | 119 |
| 15:00 ~ 16:00 |  | 19  | 150 | 0        | 0   | 19       | 150 |
| 16:00 ~ 17:00 |  | 11  | 163 | 0        | 0   | 11       | 163 |
| 17:00 ~       |  | 9   | 212 | 0        | 0   | 9        | 212 |

| 現況一般交通量       |  |     |     | 工事用車両    |     | 将来交通量    |     |
|---------------|--|-----|-----|----------|-----|----------|-----|
| 交差点流入断面B      |  |     |     | 交差点流入断面B |     | 交差点流入断面B |     |
| 時間            |  | 大型車 | 小型車 | 大型車      | 小型車 | 大型車      | 小型車 |
| 8:00 ~ 9:00   |  | 198 | 744 | 0        | 0   | 198      | 744 |
| 9:00 ~ 10:00  |  | 273 | 843 | 0        | 0   | 273      | 843 |
| 10:00 ~ 11:00 |  | 371 | 814 | 0        | 0   | 371      | 814 |
| 11:00 ~ 12:00 |  | 312 | 706 | 0        | 0   | 312      | 706 |
| 12:00 ~ 13:00 |  | 266 | 731 | 0        | 0   | 266      | 731 |
| 13:00 ~ 14:00 |  | 243 | 738 | 0        | 0   | 243      | 738 |
| 14:00 ~ 15:00 |  | 231 | 721 | 0        | 0   | 231      | 721 |
| 15:00 ~ 16:00 |  | 184 | 760 | 0        | 0   | 184      | 760 |
| 16:00 ~ 17:00 |  | 200 | 842 | 0        | 0   | 200      | 842 |
| 17:00 ~       |  | 179 | 818 | 0        | 0   | 179      | 818 |

| 現況一般交通量       |  |     |       | 工事用車両    |     | 将来交通量    |       |
|---------------|--|-----|-------|----------|-----|----------|-------|
| 交差点流入断面C      |  |     |       | 交差点流入断面C |     | 交差点流入断面C |       |
| 時間            |  | 大型車 | 小型車   | 大型車      | 小型車 | 大型車      | 小型車   |
| 8:00 ~ 9:00   |  | 240 | 1,038 | 21       | 0   | 261      | 1,038 |
| 9:00 ~ 10:00  |  | 281 | 559   | 42       | 0   | 323      | 559   |
| 10:00 ~ 11:00 |  | 249 | 619   | 42       | 0   | 291      | 619   |
| 11:00 ~ 12:00 |  | 303 | 732   | 41       | 0   | 344      | 732   |
| 12:00 ~ 13:00 |  | 228 | 720   | 40       | 0   | 268      | 720   |
| 13:00 ~ 14:00 |  | 125 | 670   | 41       | 0   | 166      | 670   |
| 14:00 ~ 15:00 |  | 281 | 767   | 42       | 0   | 323      | 767   |
| 15:00 ~ 16:00 |  | 223 | 782   | 42       | 0   | 265      | 782   |
| 16:00 ~ 17:00 |  | 175 | 935   | 42       | 0   | 217      | 935   |
| 17:00 ~       |  | 149 | 966   | 21       | 0   | 170      | 966   |

| 現況一般交通量       |  |     |     | 工事用車両    |     | 将来交通量    |     |
|---------------|--|-----|-----|----------|-----|----------|-----|
| 交差点流入断面D      |  |     |     | 交差点流入断面D |     | 交差点流入断面D |     |
| 時間            |  | 大型車 | 小型車 | 大型車      | 小型車 | 大型車      | 小型車 |
| 8:00 ~ 9:00   |  | 5   | 44  | 21       | 0   | 26       | 44  |
| 9:00 ~ 10:00  |  | 3   | 29  | 42       | 0   | 45       | 29  |
| 10:00 ~ 11:00 |  | 0   | 24  | 42       | 0   | 42       | 24  |
| 11:00 ~ 12:00 |  | 10  | 47  | 41       | 0   | 51       | 47  |
| 12:00 ~ 13:00 |  | 5   | 45  | 40       | 0   | 45       | 45  |
| 13:00 ~ 14:00 |  | 6   | 37  | 41       | 0   | 47       | 37  |
| 14:00 ~ 15:00 |  | 10  | 41  | 42       | 0   | 52       | 41  |
| 15:00 ~ 16:00 |  | 6   | 48  | 42       | 0   | 48       | 48  |
| 16:00 ~ 17:00 |  | 4   | 66  | 42       | 0   | 46       | 66  |
| 17:00 ~       |  | 4   | 113 | 21       | 0   | 25       | 113 |

表 10.15-11 資材運搬等の走行時間帯の交差点流入交通量(総合計)

| 時間            | 【断面A】流入合計 |     | 【断面B】流入合計 |     | 【断面C】流入合計 |       | 【断面D】流入合計 |     | 流入総合計 |       |       |
|---------------|-----------|-----|-----------|-----|-----------|-------|-----------|-----|-------|-------|-------|
|               | 大型車       | 小型車 | 大型車       | 小型車 | 大型車       | 小型車   | 大型車       | 小型車 | 大型車   | 小型車   | 合計    |
| 8:00 ~ 9:00   | 17        | 201 | 198       | 744 | 261       | 1,038 | 26        | 44  | 502   | 2,027 | 2,529 |
| 9:00 ~ 10:00  | 35        | 180 | 273       | 843 | 323       | 559   | 45        | 29  | 676   | 1,611 | 2,287 |
| 10:00 ~ 11:00 | 26        | 159 | 371       | 814 | 291       | 619   | 42        | 24  | 730   | 1,616 | 2,346 |
| 11:00 ~ 12:00 | 19        | 121 | 312       | 706 | 344       | 732   | 51        | 47  | 726   | 1,606 | 2,332 |
| 12:00 ~ 13:00 | 16        | 146 | 266       | 731 | 268       | 720   | 45        | 45  | 595   | 1,642 | 2,237 |
| 13:00 ~ 14:00 | 19        | 143 | 243       | 738 | 166       | 670   | 47        | 37  | 475   | 1,588 | 2,063 |
| 14:00 ~ 15:00 | 30        | 119 | 231       | 721 | 323       | 767   | 52        | 41  | 636   | 1,648 | 2,284 |
| 15:00 ~ 16:00 | 19        | 150 | 184       | 760 | 265       | 782   | 48        | 48  | 516   | 1,740 | 2,256 |
| 16:00 ~ 17:00 | 11        | 163 | 200       | 842 | 217       | 935   | 46        | 66  | 474   | 2,006 | 2,480 |
| 17:00 ~ 18:00 | 9         | 212 | 179       | 818 | 170       | 966   | 25        | 113 | 383   | 2,109 | 2,492 |

注 1) : 網掛けは予測対象とする時間帯を示す。

注 2) : 資材運搬等の車両台数は端数を切り上げているため、合計台数は計画資材運搬等の車両台数と一致しない。

(c) 工事中基礎交通量及び工事用車両台数

ピーク時の工事中交差点流入交通量は表 10.15-12 に示すとおりである。

工事中基礎交通量は、工事期間において事業実施区域周辺での大規模な開発は予定されていないことから、現況交通量と同様とした。

表 10.15-12 ピーク時の工事中交差点流入交通量(平日)

| 予測地点        | 工事中ピーク時 | 車種分類 | 工事中基礎交通量<br>① (台/時) | 工事用車両台数<br>② (台/時) | 工事中交通量<br>① + ② (台/時) |
|-------------|---------|------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 羽根倉橋<br>交差点 | 8 時台    | 大型車  | 460                 | 42                 | 502                   |
|             |         | 小型車  | 2,027               | 0                  | 2,027                 |
|             |         | 合計   | 2,487               | 42                 | 2,529                 |

(C) 交差点需要率の予測式

(a) 予測式

交差点需要率は、飽和交通流率及び予測交通量から算出した正規化交通量を各信号現示に当てはめ、各現示の飽和度の合計として求められる値である。

飽和交通流率の算定式を以下に示す。なお、解析は T 字路として行った。

$$S_A = S_B \times \alpha_W \times \alpha_G \times \alpha_T \times \alpha_B \times \alpha_{RT} \times \alpha_{LT}$$

ここで、

$S_A$  : 実際の車線の(可能)飽和交通流率(台/青 1 時間)

$S_B$  : 飽和交通流率の基本値(台/青 1 時間)

$\alpha_W$  : 車線幅員の補正率

$\alpha_G$  : 勾配の補正率

$\alpha_T$  : 大型車混入の補正率

$\alpha_B$  : バス停留所の補正率

$\alpha_{RT}$  : 右折車混入の補正率

$\alpha_{LT}$  : 左折車混入の補正率

なお、交差点流入部の需要率の算定式を以下に示す。

$$\rho = q / S_A$$

ここで、

$\rho$  : 交差点流入部の需要率

$q$  : 設計交通量

$S_A$  : 実際の車線の(可能)飽和交通流率(台/青 1 時間)

また、可能交通容量の算定式を以下に示す。

$$C_i = S_A \times G / C$$

ここで、

$C_i$  : 可能交通容量

$S_A$  : 実際の車線の(可能)飽和交通流率(台/青 1 時間)

$G$  : 有効青時間 (秒)

$C$  : サイクル長 (秒)

(b) 飽和交通流率の基本値

飽和交通流率の基本値は、車線の種類に応じて、表 10.15-13 に示す値を適用した。

表 10.15-13 信号交差点の飽和交通流率の基本値

| 車線の種類 | 飽和交通流率(pcu/青1時間) |
|-------|------------------|
| 直進車線  | 2,000            |
| 左折車線  | 1,800            |
| 右折車線  | 1,800            |

注) pcu：乗用車換算台数

(c) 車線幅員、勾配、大型車混入、バス停留所、右折車混入、左折車混入による補正率

車線幅員による補正率は、前掲図 10.15-6 (1)に示す道路の状況から、車線の種類に応じて表 10.15-14 に示す値を適用した。また、対象交差点付近は平坦な地形であることから、勾配による補正率は1.00とした。大型車混入、右折や左折車混入による補正率は、現地調査結果に基づき、「改定 平面交差の計画と設計 基礎版 第3版」(平成19年7月(社)交通工学研究会)に示されている手法を用いて各々設定した。なお、羽根倉橋東交差点には、流入路上にバス停留所がないため補正は行っていない。

表 10.15-14 車線幅員による補正率

| 車線幅員(m)      |        | 補正率  |
|--------------|--------|------|
| 直進車線<br>左折車線 | 3.0未満  | 0.95 |
|              | 3.0以上  | 1.00 |
| 右折車線         | 2.75未満 | 0.95 |
|              | 2.75以上 | 1.00 |

(d) 信号現示

信号現示は、「10.15.1 調査 (5) 調査結果 1)10.15.1 (5) 1) 自動車交通、バス等の公共交通又は歩行者・自転車交通の状況 ③信号現示」で示した現地調査結果に基づき設定した。

③ 予測地域

予測地域は資材運搬等の車両の走行ルートとし、予測地点は、羽根倉橋東交差点の1地点とした。

④ 予測対象時期

資材運搬等の車両台数が最大となる時期とした。

## ⑤ 予測結果

予測対象とした羽根倉橋東交差点における交差点流入交通量に占める工事用車両の影響割合は、表 10.15-15 に示すとおりであり、ピーク時において 1.7%と予測される。

また、交差点需要率等の予測結果は、表 10.15-16 に示すとおりであり、工事中における交差点需要率は 0.571、交差点需要率の増加分は 0.010 と予測される。

以上のことから、資材運搬等の車両の走行により周辺交通量に対する影響は小さいと予測される。

表 10.15-15 工事中の交差点流入交通量の予測結果

| 予測地点         | 工事中<br>ピーク時 | 工事中基礎交通量①（台/時） |       |       | 工事用車両数②（台/時） |     |    | 工事中交通量<br>①+②（台/時） | 影響率（%）<br>②/（①+②） |
|--------------|-------------|----------------|-------|-------|--------------|-----|----|--------------------|-------------------|
|              |             | 大型車            | 小型車   | 計     | 大型車          | 小型車 | 計  |                    |                   |
| 羽根倉橋東<br>交差点 | 8 時台        | 460            | 2,027 | 2,487 | 42           | 0   | 42 | 2,529              | 1.7%              |

注) ピーク時:工事用車両の走行時間帯(8~18 時)のなかで、交差点流入交通量が最大となる時間帯とした。

表 10.15-16 交差点需要率等

| 予測地点         | 工事中<br>ピーク時 | 項目            |      |           | 工事中<br>基礎交通量① | 工事中<br>交通量② | 増加分<br>②-① |
|--------------|-------------|---------------|------|-----------|---------------|-------------|------------|
| 羽根倉橋<br>東交差点 | 8 時台        | 交差点需要率        |      |           | 0.561         | 0.571       | 0.010      |
|              |             | 交通<br>容量<br>比 | C 断面 | 左折・<br>直進 | 0.543         | 0.558       | 0.015      |
|              |             |               |      | 直進        |               |             |            |
|              |             |               | D 断面 | 直進        | 0.372         | 0.372       | 0.000      |
|              |             |               |      | 右折        | 0.040         | 0.040       | 0.000      |
|              |             |               | B 断面 | 左折・<br>右折 | 0.809         | 0.809       | 0.000      |

注1) ピーク時:工事用車両の走行時間帯(8~18 時)のなかで、交差点流入交通量が最大となる時間帯とした。

注2) 表中の B~D 断面は図 10.15-12 に示す交差点の断面と対応する。

表 10.15-17 工事中基礎交通量の需要率の算出

| 交差点名            |               | 羽根倉橋（東）交差点 |         |         |         |         |
|-----------------|---------------|------------|---------|---------|---------|---------|
| 流入部             |               | C断面        |         | D断面     |         | B断面     |
| 車線の種類           |               | 左折・直進      | 直進      | 直進      | 右折      | 左折・右折   |
| 車線数             |               | 1          | 1       | 2       | 1       | 1       |
| 飽和交通流率の基本値      | S B           | 2,000      | 2,000   | 2,000   | 1,800   | 1,800   |
| 車線幅員による補正率      | $\alpha_w$    | 1.000      | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   |
| (車線幅員)          | m             | (3.30)     | (3.30)  | (3.40)  | (3.00)  | (3.60)  |
| 縦断勾配による補正率      | $\alpha_G$    | 1.000      | 1.000   | 1.000   | 1.000   | 1.000   |
| (縦断勾配)          | %             | (0.00)     | (0.00)  | (0.00)  | (0.00)  | (0.00)  |
| 大型車混入による補正率     | $\alpha_T$    | 0.893      | 0.875   | 0.873   | 0.829   | 0.945   |
| (大型車混入率)        | %             | (17.08)    | (20.47) | (20.86) | (29.41) | (8.24)  |
| 左折車混入による補正率     | $\alpha_{LT}$ | 0.871      |         |         |         |         |
| (左折率)           | L %           | (54.8)     |         |         |         |         |
| (歩行者による低減率)     | f p           | 0.150      |         |         |         | 0.150   |
| (有効青時間)         | 秒             | 99         |         |         |         | 30      |
| (歩行者用青時間)       | 秒             | 89         |         |         |         | 20      |
| 横断歩行者による補正率     | $\alpha_L$    |            |         |         |         | 0.900   |
| 右折車混入による補正率     | $\alpha_{RT}$ |            |         |         |         | 1.000   |
| (右折率)           | R %           |            |         |         |         | (98.1)  |
| (右折車の通過確率)      | f             |            |         |         | 0.399   | 1.000   |
| (有効青時間)         | 秒             |            |         |         | 99      | 30      |
| (現示変り目のさばけ台数増分) |               |            |         |         |         |         |
| KER : 台/サイクル    |               |            |         |         |         |         |
| (交差点内滞留台数)      |               |            |         |         | 2(51)   |         |
| K : 台/サイクル      |               |            |         |         |         |         |
| 飽和交通流率          | S A           | 1,556      | 1,750   | 3,492   | *423    | 1,531   |
| 設計交通量           | q             | 1,278      |         | 925     | 17      | 267     |
|                 |               | (350+928)  |         |         |         | (5+262) |
| 右折補正交通量         | q R - N       |            |         |         |         |         |
| 交差点流入部の需要率      | $\rho$        | 0.387      |         | 0.265   | -       | 0.174   |
| 必要現示率           | 1 $\phi$      | 0.387      |         | 0.265   | -       | 0.387   |
|                 | 2 $\phi$      |            |         |         |         | 0.174   |
| 有効青時間(秒)        | 1 $\phi$      | 99         |         | 99      | 99      |         |
|                 | 2 $\phi$      |            |         |         |         | 30      |
| 信号青時間比          | G / C         | 99/139     |         | 99/139  | 99/139  | 30/139  |
| 可能交通容量          | C i           | 2,355      |         | 2,487   | 423     | 330     |
| 交通容量比           | q / C i       | 0.543      |         | 0.372   | 0.040   | 0.809   |
| 交通処理案のチェック      |               | OK         |         | OK      | OK      | OK      |
| 滞留長             | L s (m)       |            |         |         | 11.2    |         |

|          |         |
|----------|---------|
| 現示の需要率   | 交差点の需要率 |
| 0.387    | 0.561   |
| 0.174    |         |
| サイクル長(秒) |         |
| 139      |         |

$$\text{※ } N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

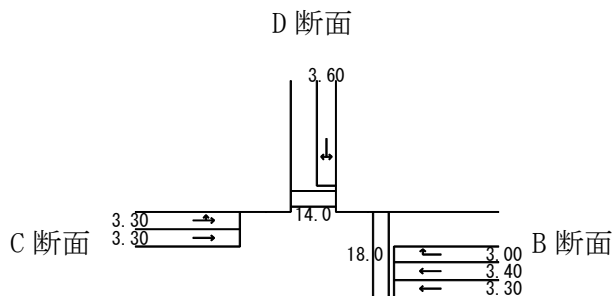
※ \* : 交通容量 (実 1 時間)

断面C: 至 志木

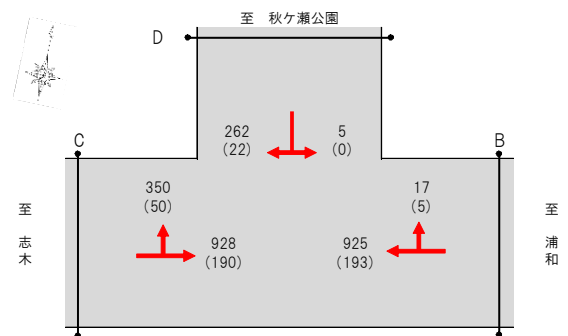
断面B: 至 浦和

断面D: 至 秋ヶ瀬公園

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量[台/時]  
下段 : (大型車混入台数) [台/時]

図 10.15-12 工事中基礎交通量の交差点概略図および交通量図

表 10.15-18 工事中交通量の需要率の算出

| 交差点名                                                        |                     | 羽根倉橋（東）交差点         |                  |                  |                  |                 |
|-------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| 流入部                                                         |                     | C断面                |                  | D断面              |                  | B断面             |
| 車線の種類                                                       |                     | 左折・直進              | 直進               | 直進               | 右折               | 左折・右折           |
| 車線数                                                         |                     | 1                  | 1                | 2                | 1                | 1               |
| 飽和交通流率の基本値                                                  | S B                 | 2,000              | 2,000            | 2,000            | 1,800            | 1,800           |
| 車線幅員による補正率<br>(車線幅員)                                        | $\alpha w$<br>m     | 1.000<br>(3.30)    | 1.000<br>(3.30)  | 1.000<br>(3.40)  | 1.000<br>(3.00)  | 1.000<br>(3.60) |
| 縦断勾配による補正率<br>(縦断勾配)                                        | $\alpha G$<br>%     | 1.000<br>(0.00)    | 1.000<br>(0.00)  | 1.000<br>(0.00)  | 1.000<br>(0.00)  | 1.000<br>(0.00) |
| 大型車混入による補正率<br>(大型車混入率)                                     | $\alpha T$<br>%     | 0.879<br>(19.71)   | 0.875<br>(20.47) | 0.873<br>(20.86) | 0.829<br>(29.41) | 0.945<br>(8.24) |
| 左折車混入による補正率<br>(左折率)                                        | $\alpha L T$<br>L % | 0.866<br>(57.1)    |                  |                  |                  |                 |
| (歩行者による低減率)                                                 | f p                 | 0.150              |                  |                  |                  | 0.150           |
| (有効青時間)                                                     | 秒                   | 99                 |                  |                  |                  | 30              |
| (歩行者用青時間)                                                   | 秒                   | 89                 |                  |                  |                  | 20              |
| 横断歩行者による補正率                                                 | $\alpha L$          |                    |                  |                  |                  | 0.900           |
| 右折車混入による補正率<br>(右折率)                                        | $\alpha R T$<br>R % |                    |                  |                  |                  | 1.000<br>(98.1) |
| (右折車の通過確率)                                                  | f                   |                    |                  |                  | 0.399            | 1.000           |
| (有効青時間)                                                     | 秒                   |                    |                  |                  | 99               | 30              |
| (現示変り目のさばけ台数増分)<br>KER : 台/サイクル<br>(交差点内滞留台数)<br>K : 台/サイクル |                     |                    |                  |                  | 2(51)            |                 |
| 飽和交通流率                                                      | S A                 | 1,522              | 1,750            | 3,492            | *423             | 1,531           |
| 設計交通量                                                       | q                   | 1,299<br>(371+928) |                  | 925              | 17               | 267<br>(5+262)  |
| 右折補正交通量                                                     | q R - N             |                    |                  |                  |                  |                 |
| 交差点流入部の需要率                                                  | $\rho$              | 0.397              |                  | 0.265            | -                | 0.174           |
| 必要現示率                                                       | 1 $\phi$            | 0.397              |                  | 0.265            | -                | 0.397           |
|                                                             | 2 $\phi$            |                    |                  |                  |                  | 0.174           |
| 有効青時間(秒)                                                    | 1 $\phi$            | 99                 |                  | 99               | 99               |                 |
|                                                             | 2 $\phi$            |                    |                  |                  |                  | 30              |
| 信号青時間比                                                      | G / C               | 99/139             |                  | 99/139           | 99/139           | 30/139          |
| 可能交通容量                                                      | C i                 | 2,330              |                  | 2,487            | 423              | 330             |
| 交通容量比                                                       | q / C i             | 0.558              |                  | 0.372            | 0.040            | 0.809           |
| 交通処理案のチェック                                                  |                     | O K                |                  | O K              | O K              | O K             |
| 滞留長                                                         | L s (m)             |                    |                  |                  | 11.2             |                 |

|          |         |
|----------|---------|
| 現示の需要率   | 交差点の需要率 |
| 0.397    | 0.571   |
| 0.174    |         |
| サイクル長(秒) |         |
| 139      |         |

$$\text{※ } N = \text{KER} \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

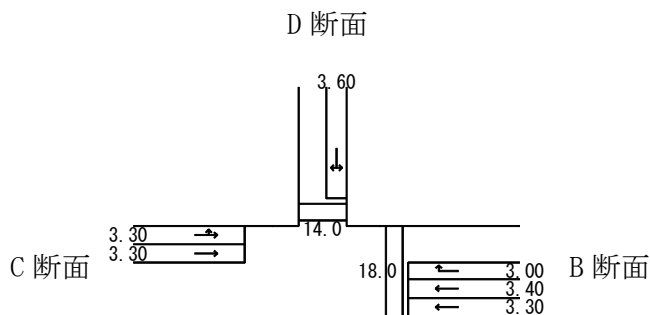
※ \* : 交通容量 (実1時間)

断面C: 至 志木

断面B: 至 浦和

断面D: 至 秋ヶ瀬公園

交差点概略図



交通量図

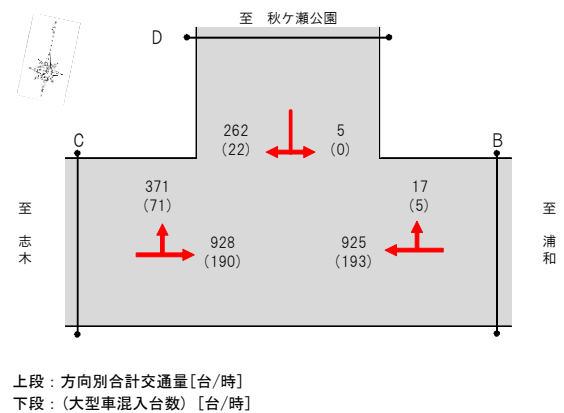


図 10.15-13 工事中交通量の交差点概略図および交通量図

## 2) 資材運搬等の車両の走行に伴う交通安全の変化の程度

### ① 予測内容

資材運搬等の車両の走行に伴う歩行者、自転車に対する交通安全への影響について予測した。

### ② 予測方法

#### (A) 予測手順

予測手順は前掲図 10.15-10 に示すとおりである。

交通量・交通流の予測結果、対象道路の交通安全対策の状況、環境保全措置等に基づき、歩行者、自転車に対する交通安全への影響を定性的に予測した。

### ③ 予測地域

予測地域は資材運搬等の車両の走行ルートとし、予測地点は、羽根倉橋東交差点の 1 地点とした。

### ④ 予測対象時期

資材運搬等の車両台数が最大となる時期とした。

### ⑤ 予測結果

資材運搬等の車両の走行ルートにおける歩車分離状況および交通安全施設の設置状況は、前掲図 10.15-6 (1) に示すとおりであり、交差点周辺では歩車分離が図られている。

以上のことから、資材運搬等の車両の走行が交通安全に与える影響は小さいと予測される。

### 3) 資材運搬等の車両の走行に伴うバス走行時間の変化の程度

#### ① 予測内容

資材運搬等の車両の走行に伴うバスの走行時間への影響について予測した。

#### ② 予測方法

交通量・交通流の予測結果に基づき、バス走行時間への影響を定性的に予測した。

予測手順は前掲図 10.15-10 に示すとおりである。

#### ③ 予測地域

予測地域は資材運搬等の車両の走行ルートとし、予測地点は、羽根倉橋東交差点の 1 地点とした。

#### ④ 予測対象時期

資材運搬等の車両台数が最大となる時期とした。

#### ⑤ 予測結果

工事中ピーク時における交差点需要率の変化の程度等は、前掲表 10.15-16 に示したとおりであり、現況と比較して交差点需要率等は増加するが、その程度は大きくない。

当該地域では、現況において朝夕を中心に交通混雑が見られる状況にあるが、資材運搬等の車両の走行により現況の交通状況を大きく変化させるものではないことから、バス走行時間に対する影響は小さいと予測される。

### 10.15.3 評価

#### (1) 工事の実施に伴う影響

##### 1) 評価方法

###### ① 回避・低減の観点

工事の実施に伴う地域交通への影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかについて評価した。

###### ② 基準・目標等との整合の観点

地域交通への影響のうち、「自動車交通」に関する評価は、表 10.15-19 に示す指標値に基づき行った。

なお「バス等の公共交通」及び「歩行者・自転車交通(交通安全)」に関しては、評価の指標及び指標値となる基準や目標は存在しないことから、基準・目標との整合の観点からの評価は行わないこととした。

表 10.15-19 交通量・交通流に関する評価の指標

| 評価項目  | 評価の指標  | 指標値 |
|-------|--------|-----|
| 自動車交通 | 交差点需要率 | 0.9 |

出典：「道路の交通容量」（昭和 59 年 9 月（社）日本道路協会）

##### 2) 評価結果

###### ① 回避・低減の観点

予測の結果、資材運搬等の車両の走行に伴う交通量、交通流の変化の程度、交通安全の変化の程度、バス走行時間の変化の程度への影響については、いずれも影響は小さいと予測された。さらに、表 10.15-20 に示す環境の保全のための措置として「車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける」、「規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する」、「歩行者等の安全を確保するため、工事区域の出入口等の要所に、必要に応じて交通整理員を配置する」、「資材運搬等の車両の運転者への交通安全教育を行い、安全に十分注意して運転するよう指導を徹底する」を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響のさらなる低減に努める。

以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。

表 10.15-20 環境の保全のための措置

| 影響要因        | 影響       | 検討の視点   | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                                              | 措置の区分 |
|-------------|----------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 資材運搬等の車両の走行 | 交通混雑の発生  | 交通混雑の緩和 | ・車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。                                                                                                                                                                                | 低減    |
|             | 交通事故等の発生 | 交通安全の確保 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。</li> <li>・歩行者等の安全を確保するため、工事区域の出入口等の要所に、必要に応じて交通整理員を配置する。</li> <li>・資材運搬等の車両の運転者への交通安全教育を行い、安全に十分注意して運転するよう指導を徹底する。</li> </ul> | 低減    |

## ② 基準、目標等との整合の観点

資材運搬等の車両の走行に伴う将来交通量による交差点需要率は、0.571であり、指標値0.9を下回ると予測された。

以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響は、整合を図るべき基準・指標との整合が図られているものと評価する。

## 第 11 章 環境の保全のための措置



## 第11章 環境の保全のための措置

### 11.1 予測・評価に際して講じることとした環境の保全のための措置

#### 11.1.1 環境の保全のための措置の検討

本事業の実施にあたっては、整合を図るべき基準、目標等を満足するとともに、環境への影響を事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減することを目的として、工事中及び供用後における環境の保全のための措置を検討した。

##### (1) 工事中における環境の保全のための措置

工事中においては、大気質の発生源対策、騒音の発生源対策、振動の発生源対策、水質の発生源対策、動物への影響の低減、植物への影響の低減、生態系への影響の低減、自然とのふれあいの場への影響の低減、廃棄物等の発生抑制及び再利用等の促進、温室効果ガス等の発生抑制、コミュニティの利用環境及び交通手段への影響の低減、地域交通の交通混雑の緩和及び交通安全の確保に重点をおいて検討した。

##### (2) 供用後における環境の保全のための措置

供用後においては、水象への影響の低減、動物への影響の低減、植物への影響の低減、生態系への影響の低減、周辺景観への調和、自然とのふれあいの場への影響の低減、埋蔵文化財への影響の低減、コミュニティの利用環境への影響の低減に重点をおいて検討した。

#### 11.1.2 環境の保全のための措置

予測・評価に際して講じることとした環境の保全のための措置は、表 11-1(1)～(6)に示すとおりである。

本事業の実施に伴う環境への影響は、これらの環境の保全のための措置を適切に実施することにより、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られると考える。

表 11-1 (1) 予測・評価に際して講じることとした環境の保全のための措置

| 影響要因    |                           | 影 響       | 検討の<br>視点 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                                             | 措置の<br>区分 |
|---------|---------------------------|-----------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 大気質     | 建設機械の稼働                   | 大気汚染物質の排出 | 発生源対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>排出ガス対策型建設機械を採用する。</li> <li>工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> <li>作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。</li> </ul>                                                     | 低減        |
|         | 資材運搬等の車両の走行               | 大気汚染物質の排出 | 発生源対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>規制速度での走行やアイドリングストップなどの適切な運転指導を徹底する。</li> <li>車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。</li> </ul>                                                                                 | 低減        |
|         | 資材運搬等の車両の走行               | 粉じんの飛散    | 発生源対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>工事区域の出口において工事用車両のタイヤの洗浄を行う。</li> </ul>                                                                                                                           | 低減        |
|         | 堤体等の工事(掘削含む)及び工事用道路等の設置工事 | 粉じんの飛散    | 発生源対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>必要に応じてシート被覆等の飛散防止対策を行う。</li> <li>必要に応じて土工事等において散水を行う。</li> <li>工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> </ul>                                                             | 低減        |
| 騒音・低周波音 | 建設機械の稼働                   | 騒音の発生     | 発生源対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>低騒音型建設機械を採用する。</li> <li>原則として、早朝や夜間、日曜日及び祝日の工事は避け、周辺地域住民等への影響の最小化を図る。</li> <li>工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> <li>作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。</li> </ul> | 低減        |
|         | 資材運搬等の車両の走行               | 騒音の発生     | 発生源対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。</li> <li>車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。</li> </ul>                                                                                  | 低減        |
| 振動      | 建設機械の稼働                   | 振動の発生     | 発生源対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>低振動型建設機械の採用に努める。</li> <li>原則として、早朝や夜間、日曜日及び祝日の工事は避け、周辺地域住民等への影響の最小化を図る。</li> <li>工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> </ul>                                           | 低減        |
|         | 資材運搬等の車両の走行               | 振動の発生     | 発生源対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。</li> <li>車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。</li> </ul>                                                                                  | 低減        |
| 水質      | 堤体等の工事(掘削含む)及び工事用道路等の設置工事 | 濁水の流出     | 発生源対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>工事中の降雨に伴い発生する濁水のSS濃度を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である180mg/L以下に処理してから、公共用水域に排水する。</li> </ul>                                         | 低減        |
|         | 堤体等の工事(掘削含む)              | アルカリ分の流出  | 発生源対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>コンクリート工事に伴い発生する濁水のpHを「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である5.8～8.6に処理してから、公共用水域に排水する。</li> </ul>                                           | 低減        |
| 水象      | 調節池の存在・供用                 | 地下水の水位の変化 | 環境の監視     | <ul style="list-style-type: none"> <li>地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ必要に応じて専門家に相談し、事業による影響が確認された場合には、対策を必要に応じて検討する。</li> </ul>                                                                                 | 低減        |

表 11-1 (2) 予測・評価に際して講じることとした環境の保全のための措置

| 影響要因            |                              | 影 響          | 検討の<br>視点 | 環境の保全のための措置                                                                                                        | 措置の<br>区分 |
|-----------------|------------------------------|--------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 動物              | 工事の実施<br>及び土地又は<br>工作物の存在・供用 | 土地の改変        | 環境の創出     | ・湿地環境等の自然豊かな環境の代償・創出について、必要に応じて検討を行う。                                                                              | 低減        |
|                 |                              | 地下水の水位の変化    | 環境の監視     | ・地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ 必要に応じて専門家に相談し、事業による動物の生息環境への影響が確認された場合には、対策を必要に応じて検討する。                                   | 低減        |
|                 | 建設機械の稼働及び資材運搬等の車両の走行         | 騒音の発生        | 発生源対策     | ・低騒音型建設機械を採用する。<br>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。<br>・作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。                              | 低減        |
|                 | 堤体等の工事(掘削含む)及び工食用道路等の設置工事の実施 | 濁水の流出        | 発生源対策     | ・工事中の降雨に伴い発生する濁水の SS 濃度を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 180mg/L 以下に処理してから、公共用水域に排水する。 | 低減        |
|                 | 堤体等の工事(掘削含む)                 | アルカリ分の流出     | 発生源対策     | ・コンクリート工事に伴い発生する濁水の pH を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 5.8～8.6 に処理してから、公共用水域に排水する。   | 低減        |
| 植物<br>(保全すべき種)  | 工事の実施<br>及び土地又は<br>工作物の存在・供用 | 直接改変による個体の消失 | 生育地への配慮   | ・改変区域内に生育するノニガナの生育地の改変を回避する。                                                                                       | 回避        |
|                 |                              |              | 環境の創出     | ・湿地環境等の自然豊かな環境の代償・創出について、必要に応じて検討を行う。                                                                              | 低減        |
|                 |                              | 地下水の水位の変化    | 環境の監視     | ・地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ 必要に応じて専門家に相談し、事業による植物の生育環境への影響が確認された場合には、対策を必要に応じて検討する。                                   | 低減        |
|                 | 堤体等の工事(掘削含む)及び工食用道路等の設置工事の実施 | 濁水の流出        | 発生源対策     | ・工事中の降雨に伴い発生する濁水の SS 濃度を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 180mg/L 以下に処理してから、公共用水域に排水する。 | 低減        |
|                 | 堤体等の工事(掘削含む)                 | アルカリ分の流出     | 発生源対策     | ・コンクリート工事に伴い発生する濁水の pH を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 5.8～8.6 に処理してから、公共用水域に排水する。   | 低減        |
|                 |                              |              |           |                                                                                                                    |           |
| 植物<br>(保全すべき群落) | 土地又は工作物の存在・供用                | 地下水の水位の変化    | 環境の監視     | ・地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ 必要に応じて専門家に相談し、事業による植物の生育環境への影響が確認された場合には、対策を必要に応じて検討する。                                   | 低減        |
|                 | 堤体等の工事(掘削含む)及び工食用道路等の設置工事の実施 | 濁水の流出        | 発生源対策     | ・工事中の降雨に伴い発生する濁水の SS 濃度を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 180mg/L 以下に処理してから、公共用水域に排水する。 | 低減        |
|                 | 堤体等の工事(掘削含む)                 | アルカリ分の流出     | 発生源対策     | ・コンクリート工事に伴い発生する濁水の pH を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 5.8～8.6 に処理してから、公共用水域に排水する。   | 低減        |

表 11-1 (3) 予測・評価に際して講じることとした環境の保全のための措置

| 影響要因            |                              | 影 響       | 検討の<br>視点 | 環境の保全のための措置                                                                                                                  | 措置の<br>区分 |
|-----------------|------------------------------|-----------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 環境生態系<br>(単位)   | 工事の実施及び土地又は工作物の存在・供用         | 地下水の水位の変化 | 環境の監視     | ・地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ必要に応じて専門家に相談し、事業による環境単位への影響が確認された場合には、対策を必要に応じて検討する。                                                 | 低減        |
| 生態系<br>(上位性陸域)  | 建設機械の稼働                      | 騒音の発生     | 時期の調整     | ・オオタカが繁殖活動を行う時期のうち、敏感度が極めて大きいとされる時期には、必要に応じて工事を一時中断する。ただし、具体的な実施方針については、専門家の指導・助言を得ながら対応する。                                  | 回避        |
|                 |                              |           | 監視        | ・オオタカが繁殖活動を行う時期には、繁殖状況をモニタリングし、工事によると思われる忌避行動が確認された場合は工事の一時中断を検討する。                                                          | 回避        |
|                 |                              |           | 発生源対策     | ・オオタカが繁殖活動を行う時期には、以下に留意して工事を実施する。<br>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。<br>・低騒音対策型建設機械を採用する。<br>・作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。 | 低減        |
|                 |                              |           | 距離の確保     | ・オオタカが繁殖活動を行う時期には、作業員、工事用車両が営巣地付近に不必要に立ち入らないよう制限する。                                                                          | 低減        |
| 生態系<br>(上位性河川域) | 建設機械の稼働                      | 騒音の発生     | 発生源対策     | ・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。<br>・低騒音対策型建設機械を採用する。<br>・作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。                                      | 低減        |
|                 | 堤体等の工事(掘削含む)及び工事用道路等の設置工事の実施 | 濁水の流出     | 発生源対策     | ・工事中の降雨に伴い発生する濁水のSS濃度を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 180mg/L 以下に処理してから、公共用水域に排水する。             | 低減        |
|                 | 堤体等の工事(掘削含む)                 | アルカリ分の流出  | 発生源対策     | ・コンクリート工事に伴い発生する濁水のpHを「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 5.8～8.6 に処理してから、公共用水域に排水する。               | 低減        |

表 11-1 (4) 予測・評価に際して講じることとした環境の保全のための措置

| 影響要因           |                                                  | 影 響            | 検討の<br>視点                                                         | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 措置の<br>区分 |
|----------------|--------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 生態系<br>(典型性陸域) | 建設機械の稼働                                          | 騒音の発生          | 発生源対策                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> <li>・低騒音対策型建設機械を採用する。</li> <li>・作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。</li> </ul>                                                                                                                                                                             | 低減        |
|                | 生息・育成環境の変化                                       | 環境の消失          | 環境の創出                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・湿地環境等の自然豊かな環境の代償・創出について、必要に応じて検討を行う。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                           | 低減        |
|                | 土地又は工作物の存在・供用                                    | 地下水の水位の変化      | 環境の監視                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ必要に応じて専門家に相談し、事業による着目種への影響が確認された場合には、対策を必要に応じて検討する。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                     | 低減        |
|                | 堤体等の工事(掘削含む)及び工事用道路等の設置工事の実施                     | 濁水の流出          | 発生源対策                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事中の降雨に伴い発生する濁水のSS濃度を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 180mg/L 以下に処理してから、公共用水域に排水する。</li> </ul>                                                                                                                                                                | 低減        |
|                | 堤体等の工事(掘削含む)                                     | アルカリ分の流出       | 発生源対策                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンクリート工事に伴い発生する濁水のpHを「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 5.8～8.6 に処理してから、公共用水域に排水する。</li> </ul>                                                                                                                                                                  | 低減        |
| 景観             | 調節池の存在・供用                                        | 主要な眺望景観の変化     | 周辺景観との調和                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺環境との調和を図るため、工作物の意匠計画や色彩計画、緑化計画は自然環境に配慮したものとする。</li> <li>・さいたま市景観色彩ガイドラインに記載された内容を踏まえ、周囲と調和するよう、構造物の色彩に配慮する。</li> </ul>                                                                                                                                                                  | 低減        |
| 自然とのふれあいの場     | 調節池の存在・供用                                        | 自然とふれあいの場の改変   | 影響の解消                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・荒川自転車道の代替ルートについて、関係機関と協議を行い、ルートを確保する。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                          | 低減        |
|                | 建設機械の稼働、堤体等の工事(掘削含む)及び工事用道路等の設置工事の実施、資材運搬等の車両の走行 | 利用環境の変化        | 発生源対策<br>(大気質:二酸化窒素、浮遊粒子状物質)<br>(騒音・振動)<br><br>発生源対策<br>(大気質:粉じん) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガス対策型建設機械を採用する。</li> <li>・低騒音型建設機械を採用する。</li> <li>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> <li>・作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。</li> <li>・車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。</li> <li>・規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。</li> <li>・必要に応じてシート被覆等の飛散防止対策を行う。</li> <li>・必要に応じて土工事等において、散水を行う。</li> </ul> | 低減        |
| 史跡・文化財         | 調節池の存在・供用                                        | 埋蔵文化財包蔵地の直接的改変 | 影響の解消                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・試掘調査又は工事の実施により埋蔵文化財が確認された場合には、埼玉県教育局文化資源課と文化財保護法に基づく協議を行い、指導に従う。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                               | 低減        |

表 11-1 (5) 予測・評価に際して講じることとした環境の保全のための措置

| 影響要因    |                                                  | 影 響        | 検討の<br>視点                       | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                     | 措置の<br>区分 |
|---------|--------------------------------------------------|------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 廃棄物等    | 堤体等の工事（掘削含む）及び工事用道路の設置工事                         | 廃棄物等の発生    | 発生抑制、再利用の促進                     | ・工事に伴い発生する廃棄物は、再資源化施設へ全量搬出する。                                                                                                                                                   | 低減        |
|         |                                                  | 残土の発生      | 発生抑制、再利用の促進                     | ・建設発生土は、事業実施区域内で可能な限り有効活用し、余った残土については秋ヶ瀬ストックヤードに搬出し、有効利用を図る。                                                                                                                    | 低減        |
| 温室効果ガス等 | 建設機械の稼働                                          | 温室効果ガス等の排出 | 排出の抑制                           | ・温室効果ガス排出量が少ない低燃費型建設機械の使用に努める。<br>・建設機械の稼働にあたっては、アイドリングストップやエンジン回転の抑制など省エネ運転を徹底する。<br>・建設機械の整備、点検を徹底する。<br>・場内の資材運搬等の車両ルートを効率化し、走行時間を短縮して移動できるよう考慮して計画する。                       | 低減        |
|         | 資材運搬等の車両の走行                                      | 温室効果ガス等の排出 | 排出の抑制                           | ・資材運搬等の車両のアイドリングストップやエンジン回転の抑制など省エネ運転を徹底する。<br>・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。                                                                                                            | 低減        |
| コミュニティ  | 建設機械の稼働、堤体等の工事（掘削含む）及び工事用道路等の設置工事の実施、資材運搬等の車両の走行 | 利用環境の変化    | 発生源対策（大気質：二酸化窒素、浮遊粒子状物質）（騒音・振動） | ・排出ガス対策型建設機械を採用する。<br>・低騒音型建設機械を採用する。<br>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。<br>・作業方法の改善（高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等）に努める。<br>・車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。<br>・規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。 | 低減        |
|         |                                                  |            | 発生源対策（大気質：粉じん）                  | ・必要に応じてシート被覆等の飛散防止対策を行う。<br>・必要に応じて土工事等において、散水を行う。                                                                                                                              | 低減        |
|         | 調節池の存在・供用                                        | 利用環境の変化    | 影響の解消                           | ・西遊馬公園第三駐車場の代替駐車場について、関係機関と協議を行う。<br>・荒川自転車道の代替ルートについて関係機関と協議を行い、ルートを確保する。                                                                                                      | 低減        |
| 地域交通    | 資材運搬等の車両の走行                                      | 交通混雑の発生    | 交通混雑の緩和                         | ・車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。                                                                                                                                                       | 低減        |
|         |                                                  | 交通事故の発生    | 交通安全の確保                         | ・規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。<br>・歩行者等の安全を確保するため、工事区域の出入口等の要所に、必要に応じて交通整理員を配置する。<br>・資材運搬等の車両の運転者への交通安全教育を行い、安全に十分注意して運転するよう指導を徹底する。                                      | 低減        |

## 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

計画地は、埼玉県さいたま市の北西部の桜区、西区から上尾市、川越市にまたがる荒川河川敷上に位置し、周辺には、老人福祉センターや小・中学校、高等学校など多くの公共施設が存在し、河川沿いにはゴルフ場が分布している。計画地の自然環境は、河岸環境として河畔林、自然草地や田んぼや畑、流入河川やため池など豊かな自然環境が残されている。また、敷地南側でも区画整理がなされていない田園環境及び雑木林が形成されている。

本事業は、設置する堤防等の施設のほとんどが現在ゴルフ場として利用されている場所に位置しており、耕作地や自然地等を中心とした動植物の生息・生育・繁殖環境への直接の影響を最大限に回避した計画とした。

本事業に係る環境影響評価の結果は表 12-1(1)～(11)に示すとおり、環境負荷を生じさせる可能性のある大気質、騒音・低周波音、振動、水質、水象、動物、植物、生態系、景観、自然とのふれあいの場、史跡・文化財、廃棄物等、温室効果ガス等、コミュニティ、地域交通の環境影響評価項目については、工事の実施や工作物の存在や供用による影響は各種の環境保全のための措置を講ずることによって回避又は低減が可能となっており、環境保全への配慮は適正であるとする。また、環境保全の基準もしくは目標と、調査及び予測との結果の間には、整合が図られていると考える。

本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を確実に履行するとともに、最新の技術・工法等を積極的に採用し、環境への影響をより低減するよう努める。

さらに、事後調査計画に基づく事後調査を実施し、環境の保全を確実なものとする。工事中及び供用後において、事前に予測しなかった環境問題が生じた場合、または予測等に用いた計画諸元の変更により、環境負荷の増加が明らかな場合には、速やかに調査等を行い、関係機関と協議の上、専門家の指導及び助言を踏まえて、適切な措置を講じる。また、今後、環境影響評価を行う過程で項目及び手法の選定等に関する事項に新たな事情が生じた際は、さいたま市と協議の上で適切な対応を実施する。

したがって、本事業は、事業実施区域及び周辺地域の環境の保全についての配慮が適正になされていると評価する。

表 12-1(1) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目  | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                            | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 大気質 | <p>【建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響】</p> <p>(A) 回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>建設機械の稼働に伴う二酸化窒素(年間 98%値)は 0.026～0.027ppm、浮遊粒子状物質(年間 2%除外値)は 0.046～0.047mg/m<sup>3</sup>と予測され、整合を図るべき基準等を満足している。</p> <p>以上のことから、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p>                         | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガス対策型建設機械を採用する。</li> <li>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> <li>・作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。</li> </ul> | 無                   |
|     | <p>【資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響】</p> <p>(A) 回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B) 基準、目標等との整合の観点</p> <p>資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素(年間 98%値)は 0.027～0.029ppm、浮遊粒子状物質(年間 2%除外値)はいずれも 0.046～0.047mg/m<sup>3</sup>と予測され、整合を図るべき基準等を満足している。</p> <p>以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p> | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・規制速度での走行やアイドリングストップなどの適切な運転指導を徹底する。</li> <li>・車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。</li> </ul>                              | 無                   |

表 12-1(2) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目  | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                    | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 大気質 | <p>【資材運搬等の車両の走行に伴う粉じん等の影響】</p> <p>(A) 回避・低減の観点<br/>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴う粉じん等の影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う粉じん等の影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B) 基準、目標等との整合の観点<br/>資材運搬等の車両の走行に伴う降下ばいじん量の予測結果の最大値は、<math>3.74 \sim 5.93 \text{ t/km}^2/\text{月}</math>であり、整合を図るべき基準等を下回っている。</p> <p>以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う粉じんの予測結果は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p>                                                                       | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事区域の出口において工事用車両のタイヤの洗浄を行う。</li> </ul>                                                                 | 無                   |
|     | <p>【堤体等の工事(掘削含む)及び工事用道路等の設置工事に伴う粉じん等の影響】</p> <p>(A) 回避・低減の観点<br/>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、堤体等の工事(掘削含む)及び工事用道路等の設置工事に伴う粉じん等の影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、堤体等の工事(掘削含む)及び工事用道路等の設置工事に伴う粉じん等の影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B) 基準、目標等との整合の観点<br/>堤体等の工事(掘削含む)及び工事用道路等の設置工事に伴う降下ばいじん量の予測結果の最大値は、<math>0.01 \sim 0.62 \text{ t/km}^2/\text{月}</math>であり、整合を図るべき基準等を下回っている。</p> <p>以上のことから、堤体等の工事(掘削含む)及び工事用道路等の設置工事に伴う粉じんの予測結果は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p> | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じてシート被覆等の飛散防止対策を行う。</li> <li>・必要に応じて土工事等において散水を行う。</li> <li>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> </ul> | 無                   |

表 12-1(3) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目      | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                                                 | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 騒音・低周波音 | <p>【建設機械の稼働に伴う騒音の影響】</p> <p>(A) 回避・低減の観点<br/>         本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、建設機械の稼働に伴う騒音の影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、建設機械の稼働に伴う騒音の影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B) 基準、目標等との整合の観点<br/>         建設機械の稼働に伴う騒音レベルは、敷地境界での騒音レベル (<math>L_{A5}</math>) は 56～77dB、配慮施設位置での等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) は建設機械の稼働時の最大値で 46～55dB、昼間平均で 42～52dB と予測され、整合を図るべき基準等を下回っている。</p> <p>以上のことから、建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p> | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・低騒音型建設機械を採用する。</li> <li>・原則として、早朝や夜間、日曜日及び祝日の工事は避け、周辺地域住民等への影響の最小化を図る。</li> <li>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> <li>・作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。</li> </ul> | 無                   |
|         | <p>【資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響】</p> <p>(A) 回避・低減の観点<br/>         本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B) 基準、目標等との整合の観点<br/>         資材運搬等の車両の走行に伴う騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) は、59～69 dB と予測され、整合を図るべき基準等を下回っている。</p> <p>以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の予測結果は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p>                                                                    | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。</li> <li>・車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。</li> </ul>                                                                                    | 無                   |

表 12-1(4) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目 | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                      | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 振動 | <p>【建設機械の稼働に伴う振動の影響】</p> <p>(A) 回避・低減の観点<br/>         本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、建設機械の稼働に伴う振動の影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、建設機械の稼働に伴う振動の影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B) 基準、目標等との整合の観点<br/>         建設機械の稼働に伴う振動レベルは最大値で56dBであり、整合を図るべき基準等を下回っている。</p> <p>以上のことから、建設機械の稼働に伴う振動の予測結果は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p>                                         | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・低振動型建設機械の採用に努める。</li> <li>・原則として、早朝や夜間、日曜日及び祝日の工事は避け、周辺地域住民等への影響の最小化を図る。</li> <li>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> </ul> | 無                   |
|    | <p>【資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響】</p> <p>(A) 回避・低減の観点<br/>         本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B) 基準、目標等との整合の観点<br/>         資材運搬等の車両の走行に伴う振動レベル(<math>L_{10}</math>)は、42～53dBであり、整合を図るべき基準等を下回っている。</p> <p>以上のことから資材運搬等の車両の走行に伴う振動の予測結果は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p> | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。</li> <li>・車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。</li> </ul>                                         | 無                   |

表 12-1(5) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目 | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                 | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 水質 | <p>【堤体等の工事（掘削含む）及び工事用道路等の設置に伴う水質への影響（浮遊粒子状物質）】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じること、堤体等の工事（掘削含む）及び工事用道路等の設置工事の実施に伴う水質への影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、工事の実施に伴う水質への影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B) 基準、目標等との整合性の観点</p> <p>工事の実施に伴う浮遊物質（SS）は、「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく濁質負荷で予測した場合の平均値が 12mg/L と予測され、整合を図るべき基準等を満足している。</p> <p>以上のことから、工事の実施に伴う水質の予測結果のうち、浮遊物質（SS）については整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p> | 無       | <p>・ 工事中の降雨に伴い発生する濁水の SS 濃度を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 180mg/L 以下に処理してから、公共用水域に排水する。</p>  | 無                   |
|    | <p>【堤体等の工事（掘削含む）及び工事用道路等の設置に伴う水質への影響（水素イオン濃度）】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じること、堤体等の工事（掘削含む）の実施に伴う水質への影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、工事の実施に伴う水質への影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B) 基準、目標等との整合性の観点</p> <p>工事の実施に伴う水素イオン濃度（pH）は、「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく濁質負荷で予測した場合で 7.1～8.6 と予測され、環境基準の上限を 0.1 超過し、整合を図るべき基準等を満足していない。ただし水素イオン濃度については現況値の上限が環境基準の上限を超過しており、予測結果は現況値とほとんど変わらない。</p>                  | 無       | <p>・ コンクリート工事の実施に伴い発生する濁水の pH を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 5.8～8.6 に処理してから、公共用水域に排水する。</p> | 無                   |
|    | <p>【土地又は工作物の存在・供用に伴う水質の変化の影響】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>存在・供用に伴う水質への影響については、調節池に一時的貯留が生じるような出水時（計画高水流下時）の流況において、放水時の放水先の河川 SS 濃度は、現況と比較して平均値で 10mg/L 低下すると予測された。</p> <p>以上のことから、土地又は工作物の存在・供用に伴う水質への影響は、事業者の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>                                                                                                                                                                                     | —       | —                                                                                                                           | —                   |

表 12-1(6) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目 | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                   | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 水象 | <p>【堤体等の工事（掘削含む）及び工事用道路等の設置に伴う河川の流量及び水位の変化への影響】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>工事中の河川の流量及び水位はほとんど変化しないと予測されることから、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | —       | —                                                                             | —                   |
|    | <p>【土地又は工作物の存在・供用に伴う水象への影響】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>(a) 河川の流量、流速及び水位の変化</p> <p>最大流量の増加はなく流量の変化の程度は小さいと予測され、調節池に一時貯留が行われない程度の中小規模の出水の場合において、水位及び流速の変化の程度はいずれも小さいと予測されたことから、事業者の実行可能な範囲で低減されていると評価する。</p> <p>(b) 地下水の水位及び水脈の変化</p> <p>事業実施区域及びその周辺では地下水の低下が想定されたが、地下水位の変化の程度は小さいと予測され、また、右に示す環境の保全のための措置を講じること、調節池の存在・供用に伴う地下水の水位への影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(c) 堤防、水門、堰等の施設</p> <p>調節池の存在・供用に伴う河川等の流量、流速及び水位の変化の程度は小さいと予測され、堤防、水門、堰等の施設への影響も小さいと予測されたことから、調節池の存在・供用に伴う堤防、水門、堰等の施設への影響は、事業者の実行可能な範囲で低減されていると評価する。</p> | 無       | <p>・地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ必要に応じて専門家に相談し、事業による影響が確認された場合には、対策を必要に応じて検討する。</p> | 無                   |

表 12-1(7) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目 | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                    | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 動物 | <p>【工事の実施及び土地又は工作物の存在・供用に伴う動物への影響】<br/>           (A)回避・低減の観点<br/>           本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、工事の実施及び土地又は工作物の存在・供用に伴う動物への影響の低減に努める。<br/>           以上のことから、工事の実施及び土地又は工作物の存在・供用に伴う動物への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・湿地環境等の自然豊かな環境の代償・創出について、必要に応じて検討を行う。</li> <li>・地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ 必要に応じて専門家に相談し、事業による動物の生息環境への影響が確認された場合には、対策を必要に応じて検討する。</li> <li>・低騒音型建設機械を採用する。</li> <li>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> <li>・作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。</li> <li>・工事中の降雨に伴い発生する濁水のSS濃度を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である180mg/L以下に処理してから、公共用水域に排水する。</li> <li>・コンクリート工事の実施に伴い発生する濁水の pH を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 5.8～8.6 に処理してから、公共用水域に排水する。</li> </ul> | 無                   |

表 12-1(8) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目                     | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 植物<br>(保全すべき種、保全すべき群落) | <p>【工事の実施及び土地又は工作物の存在・供用に伴う植物への影響(保全すべき種及び保全すべき群落への影響)】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、工事の実施及び土地又は工作物の存在・供用に伴う植物への影響の回避・低減に努める。</p> <p>以上のことから、工事の実施及び土地又は工作物の存在・供用に伴う植物への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られていると評価する。</p>                                                                       | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・改変区域内にあるノニガナの生育地の改変を回避する。</li> <li>・湿地環境等の自然豊かな環境の代償・創出について、必要に応じて検討を行う。</li> <li>・地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ必要に応じて専門家に相談し、事業による植物の生育環境への影響が確認された場合には、対策を必要に応じて検討する。</li> <li>・工事中の降雨に伴い発生する濁水のSS濃度を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である180mg/L以下に処理してから、公共用水域に排水する。</li> <li>・コンクリート工事の実施に伴い発生する濁水の pH を「さいたま市生活環境の保全に関する条例」に基づく、指定土木建設作業に適用するその他の排出水の汚染状態に係る規制基準である 5.8～8.6 に処理してから、公共用水域に排水する。</li> </ul> | 無                   |
| 植物<br>(緑の量)            | <p>【土地又は工作物の存在・供用に伴う植物への影響(緑被率又は緑視率等を指標とした緑の量への影響)】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>予測の結果、緑の量(緑被率、緑視率)への影響は小さいと予測され、土地又は工作物の存在・供用に伴う緑の量への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B)基準、目標等との整合の観点</p> <p>供用後の緑被率は40%であり、整合を図るべき目標値を上回っている。</p> <p>以上のことから、土地又は工作物の存在・供用に伴う緑の量への影響は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p> | 無       | —                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 無                   |

表 12-1(9) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目  | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 生態系 | <p>【工事の実施及び土地又は工作物の存在・供用に伴う生態系への影響】<br/>(A)回避・低減の観点<br/>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、工事の実施及び土地又は工作物の存在・供用に伴う生態系への影響の回避・低減に努める。</p> <p>以上のことから、工事の実施及び土地又は工作物の存在・供用に伴う生態系への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られていると評価する。</p>                                                                                                                | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ必要に応じて専門家に相談し、事業による環境単位及び着目種への影響が確認された場合には、対策を必要に応じて検討する。</li> <li>・必要に応じて湿地環境等の自然豊かな環境の代償・創出について検討を行う。</li> <li>・オオタカが繁殖活動を行う時期のうち、敏感度が極めて大きいとされる時期には、必要に応じて工事を一時中断する。ただし、具体的な実施方針については、専門家の指導・助言を得ながら対応する。</li> <li>・オオタカが繁殖活動を行う時期には、繁殖状況をモニタリングし、工事によると思われる忌避行動が確認された場合は工事の一時中断を検討する。</li> <li>・オオタカが繁殖活動を行う時期には、工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> <li>・オオタカが繁殖活動を行う時期には、低騒音対策型建設機械を採用する。</li> <li>・オオタカが繁殖活動を行う時期には、作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)を行う。</li> <li>・オオタカが繁殖活動を行う時期には、作業員、工事用車両が営巣地付近に不必要に立ち入らないよう制限する。</li> <li>・工事中の降雨に伴い発生する濁水は、濁水流出防止対策を実施し、基準等の範囲内に低減してから、公共用水域に排水する。</li> <li>・コンクリート工事に伴い発生するアルカリ排水は、濁水流出防止対策を実施し、基準等の範囲内に低減してから、公共用水域に排水する。</li> </ul> | 無                   |
| 景観  | <p>【土地又は工作物の存在・供用に伴う景観への影響】<br/>(A)回避・低減の観点<br/>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、調節池の存在・供用に伴う景観への影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、調節池の存在・供用に伴う景観への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B)基準、目標等との整合の観点<br/>環境の保全のための措置を講じることで、さいたま市景観色彩ガイドラインで記載された基準を満たすと考えられる。</p> <p>以上のことから、調節池の存在・供用に伴う景観の予測結果は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p> | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺環境との調和を図るため、工作物の意匠計画や色彩計画、緑化計画は自然環境に配慮したものとする。</li> <li>・さいたま市景観色彩ガイドラインに記載された内容を踏まえ、周囲と調和するよう、構造物の色彩に配慮する。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 無                   |

表 12-1(10) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目         | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                       | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 自然とのふれあいの場 | <p>【工事の実施に伴う自然とのふれあいの場への影響】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、工事の実施に伴う自然とのふれあいの場への影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、工事の実施に伴う自然とのふれあいの場への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p>                 | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガス対策型建設機械を採用する。</li> <li>・低騒音型建設機械を採用する。</li> <li>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> <li>・作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。</li> <li>・車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。</li> <li>・規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。</li> <li>・必要に応じてシート被覆等の飛散防止対策を行う。</li> <li>・必要に応じて土工事等において、散水を行う。</li> </ul> | 無                   |
|            | <p>【土地又は工作物の存在・供用に伴う自然とのふれあいの場への影響】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、調節池の存在・供用に伴う自然とのふれあいの場への影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、調節池の存在・供用に伴う自然とのふれあいの場への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・荒川自転車道の代替ルートについて、関係機関と協議を行い、ルートを確保する。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                          | 無                   |
| 史跡・文化財     | <p>【土地又は工作物の存在・供用による史跡・文化財への影響】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、調節池の存在・供用に伴う史跡・文化財への影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、調節池の存在・供用に伴う史跡・文化財への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p>             | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・試掘調査又は工事の実施により埋蔵文化財が確認された場合には、埼玉県教育局文化資源課と文化財保護法に基づく協議を行い、指導に従う。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                               | 無                   |
| 廃棄物等       | <p>【工事の実施に伴う廃棄物の影響】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、工事の実施に伴う廃棄物等の影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、工事の実施に伴う廃棄物等の影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p>                                       | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事に伴い発生する廃棄物は、再資源化施設へ全量搬出する。</li> <li>・建設発生土は、事業実施区域内で可能な限り有効活用し、余った残土については秋ヶ瀬ストックヤードに搬出し、有効利用を図る。</li> </ul>                                                                                                                                                                             | 無                   |

表 12-1 (11) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目      | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                                                               | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 温室効果ガス等 | <p>【建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの影響】</p> <p>(A) 回避・低減の観点</p> <p>対策実施前の二酸化炭素排出量は 18,823 t-CO<sub>2</sub>、対策実施後の二酸化炭素排出量は 18,076 t-CO<sub>2</sub>、二酸化炭素の削減量は 747 t-CO<sub>2</sub> (削減率 4.0%) と予測される。</p> <p>本事業では、温室効果ガスの排出抑制に向けて、掘削・築堤作業の土量の応じて適切な規模の建設機械を稼働させる計画である。また、右に示す環境の保全のための措置を講じることによって、建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>温室効果ガス排出量が少ない低燃費型建設機械の使用に努める。</li> <li>建設機械の稼働にあたっては、アイドリングストップやエンジン回転の抑制など省エネ運転を徹底する。</li> <li>建設機械の整備、点検を徹底する。</li> <li>場内の資材運搬等の車両ルートを効率化し、走行時間を短縮して移動できるよう考慮して計画する。</li> </ul> | 無                   |
|         | <p>【資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガスの影響】</p> <p>(A) 回避・低減の観点</p> <p>対策実施前の二酸化炭素排出量は 539 t-CO<sub>2</sub>、対策実施後の二酸化炭素排出量は 496 t-CO<sub>2</sub>、二酸化炭素の削減量は 43 t-CO<sub>2</sub> (削減率 8.0%) と予測される。</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることによって、資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガスの影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガスの影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p>                                                   | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>資材運搬等の車両のアイドリングストップやエンジン回転の抑制など省エネ運転を徹底する。</li> <li>資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。</li> </ul>                                                                                                | 無                   |

表 12-1 (12) 環境影響評価の結果等の一覧

| 項目     | 予測・評価結果の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 間接影響の有無 | 環境の保全のための措置                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 環境の保全のための措置による影響の有無 |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| コミュニティ | <p>【工事に伴うコミュニティへの影響】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、工事の実施に伴うコミュニティ施設等への影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、工事に伴うコミュニティ施設等への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p>                                                                                                                                                                   | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガス対策型建設機械を採用する。</li> <li>・低騒音型建設機械を採用する。</li> <li>・工事の平準化を図り、建設機械の集中的な稼働を避ける。</li> <li>・作業方法の改善(高負荷運転の抑制、アイドリングストップ等)に努める。</li> <li>・車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。</li> <li>・規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。</li> <li>・必要に応じてシート被覆等の飛散防止対策を行う。</li> <li>・必要に応じて土工事等において、散水を行う。</li> </ul> | 無                   |
|        | <p>【土地又は工作物の存在・供用に伴うコミュニティへの影響】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、調節池の存在・供用に伴うコミュニティ施設等への影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、調節池の存在・供用に伴うコミュニティ施設等への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p>                                                                                                                                             | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・西遊馬公園第三駐車場の代替駐車場について、関係機関と協議を行う。</li> <li>・荒川自転車道の代替ルートについて関係機関と協議を行い、ルートを確保する。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                | 無                   |
| 地域交通   | <p>【工事の実施に伴う地域交通への影響】</p> <p>(A)回避・低減の観点</p> <p>本事業では、右に示す環境の保全のための措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>(B)基準、目標等との整合の観点</p> <p>資材運搬等の車両の走行に伴う将来交通量による交差点需要率は、0.571であり、指標値0.9を下回ると予測された。</p> <p>以上のことから、資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通への影響は、整合を図るべき基準、目標等との整合が図られていると評価する。</p> | 無       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の運行管理により、車両走行の集中化を避ける。</li> <li>・規制速度での走行やアイドリングストップなど適切な運転指導を徹底する。</li> <li>・歩行者等の安全を確保するため、工事区域の出入口等の要所に、必要に応じて交通整理員を配置する。</li> <li>・資材運搬等の車両の運転者への交通安全教育を行い、安全に十分注意して運転するよう指導を徹底する。</li> </ul>                                                                                       | 無                   |

## 第 13 章 事後調査の計画



## 第13章 事後調査の計画

### 13.1 事後調査項目並びに選定項目のうち事後調査項目から除外する項目及びその理由

#### 13.1.1 事後調査項目の選定

環境影響評価項目に選定した項目のうち、事後調査を実施する項目の選定は表 13-1 に示すとおりである。

表 13-1(1) 事後調査項目の選定

| 環境影響評価項目 |              | 環境影響要因の区分 | 環境影響要因                                       | 事後調査項目選定 |
|----------|--------------|-----------|----------------------------------------------|----------|
| 大気質      | 二酸化窒素又は窒素酸化物 | 工事        | 建設機械の稼働                                      | ×        |
|          |              |           | 資材運搬等の車両の走行                                  | ×        |
|          | 浮遊粒子状物質      | 工事        | 建設機械の稼働                                      | ×        |
|          |              |           | 資材運搬等の車両の走行                                  | ×        |
|          | 粉じん          | 工事        | 資材運搬等の車両の走行                                  | ×        |
|          |              |           | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事                     | ×        |
| 騒音・低周波音  | 騒音           | 工事        | 建設機械の稼働                                      | ×        |
|          |              |           | 資材運搬等の車両の走行                                  | ×        |
| 振動       | 振動           | 工事        | 建設機械の稼働                                      | ×        |
|          |              |           | 資材運搬等の車両の走行                                  | ×        |
| 水質       | 浮遊物質         | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事                     | ×        |
|          |              | 存在・供用     | 放水                                           | ×        |
|          | 水素イオン濃度      | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)                                 | ×        |
| 水象       | 河川等の流量及び水位   | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)                                 | ×        |
|          |              | 存在・供用     | 放水                                           | ×        |
|          | 地下水位         | 存在・供用     | —                                            | ○        |
|          | 堤防、水門、堰等     | 存在・供用     | —                                            | ×        |
| 動物       | 保全すべき種       | 工事        | 建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事 | ○        |
|          |              | 存在・供用     | 調節池の存在・供用、放水                                 | ○        |
| 植物       | 保全すべき種       | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事                     | ○        |
|          |              | 存在・供用     | 調節池の存在・供用、放水                                 | ○        |
|          | 保全すべき植生及び群落  | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事                     | ○        |
|          |              | 存在・供用     | 調節池の存在・供用、放水                                 | ○        |
|          | 緑の量          | 存在・供用     | 調節池の存在・供用、放水                                 | ×        |
| 生態系      | 地域を特徴付ける生態系  | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事                     | ○        |
|          |              | 存在・供用     | 調節池の存在・供用、放水                                 | ○        |

表 13-1 (2) 事後調査項目の選定

| 環境影響評価項目   |            | 環境影響要因の区分 | 環境影響要因                                       | 事後調査項目選定 |
|------------|------------|-----------|----------------------------------------------|----------|
| 景観         | 景観資源       | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | ×        |
|            | 眺望景観       | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | ×        |
| 自然とのふれあいの場 | 自然とのふれあいの場 | 工事        | 建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事 | ×        |
|            |            | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | ×        |
| 史跡・文化財     | 指定文化財等     | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | ×        |
|            | 埋蔵文化財      | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | ×        |
| 廃棄物等       | 廃棄物        | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事                     | ×        |
|            | 残土         | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事                     | ×        |
| 温室効果ガス等    | 温室効果ガス     | 工事        | 建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行                          | ×        |
| コミュニティ     | コミュニティ施設   | 工事        | 建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事 | ×        |
|            |            | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | ×        |
| 地域交通       | 自動車交通      | 工事        | 資材運搬等の車両の走行                                  | ×        |
|            | バス等の公共交通   | 工事        | 資材運搬等の車両の走行                                  | ×        |
|            | 歩行者・自転車交通  | 工事        | 資材運搬等の車両の走行                                  | ×        |

### 13.1.2 事後調査項目から除外する項目及びその理由

環境影響評価項目に選定した項目のうち、事後調査項目から除外する項目及びその理由は表 13-2 に示すとおりである。

表 13-2(1) 事後調査項目から除外する項目及びその理由

| 環境影響評価項目 |              | 環境影響要因の区分 | 環境影響要因                   | 除外する理由                                                                                                                             |
|----------|--------------|-----------|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大気質      | 二酸化窒素又は窒素酸化物 | 工事        | 建設機械の稼働                  | 予測結果から、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素又は窒素酸化物の影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。         |
|          |              |           | 資材運搬等の車両の走行              | 予測結果から、資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素又は窒素酸化物の影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。     |
|          | 浮遊粒子状物質      | 工事        | 建設機械の稼働                  | 予測結果から、建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。              |
|          |              |           | 資材運搬等の車両の走行              | 予測結果から、資材運搬等の車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。          |
|          | 粉じん          | 工事        | 資材運搬等の車両の走行              | 予測結果から、資材運搬等の車両の走行に伴う粉じんの影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。              |
|          |              |           | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事 | 予測結果から、堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事に伴う粉じんの影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。 |

表 13-2(2) 事後調査項目から除外する項目及びその理由

| 環境影響評価項目 |         | 環境影響要因の区分 | 環境影響要因                   | 除外する理由                                                                                                                                       |
|----------|---------|-----------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 騒音・低周波音  | 騒音      | 工事        | 建設機械の稼働                  | 予測結果から、建設機械の稼働に伴う騒音の影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。                         |
|          |         |           | 資材運搬等の車両の走行              | 予測結果から、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。                     |
| 振動       | 振動      | 工事        | 建設機械の稼働                  | 予測結果から、建設機械の稼働に伴う振動の影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。                         |
|          |         |           | 資材運搬等の車両の走行              | 予測結果から、資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。                     |
| 水質       | 浮遊物質    | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事 | 予測結果から、堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事に伴う浮遊物質は現況とほとんど変わらず、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。 |
|          |         | 存在・供用     | 放水                       | 予測結果から、放水に伴う浮遊物質は現況と比べて低下する。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。                                                 |
|          | 水素イオン濃度 | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)             | 予測結果から、堤体等の工事(掘削含む)に伴う水素イオン濃度の影響は現況とほとんど変わらない。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。                               |

表 13-2(3) 事後調査項目から除外する項目及びその理由

| 環境影響評価項目 |             | 環境影響要因の区分 | 環境影響要因                                       | 除外する理由                                                                                         |
|----------|-------------|-----------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 水象       | 河川等の流量及び水位  | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)                                 | 予測結果から、堤体等の工事(掘削含む)に伴う河川等の流量及び水位の変化の程度は小さい。また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。            |
|          |             | 存在・供用     | 放水                                           | 予測結果から、供用後の出水時の放水による河川等の流量及び水位への影響はほとんどないと予測され、また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。        |
|          | 堤防、水門、堰等    | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | 予測結果から、調節池の存在・供用に伴う堤防、水門、堰等の影響は小さいと予測され、また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。               |
| 動物       | 保全すべき種      | 工事        | 建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事 | 予測結果から、工事に伴う保全すべき種の影響は小さい。また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。         |
|          |             | 存在・供用     | 調節池の存在・供用、放水                                 | 予測結果から、施設の存在・供用に伴う保全すべき種の影響は小さい。また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。                       |
| 植物       | 保全すべき植生及び群落 | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事                     | 予測結果から、工事に伴う保全すべき植生及び群落の影響は小さい。また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。    |
|          |             | 存在・供用     | 調節池の存在・供用、放水                                 | 予測結果から、施設の存在・供用に伴う保全すべき植生及び群落の影響は小さい。また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。                  |
|          | 緑の量         | 存在・供用     | 調節池の存在・供用、放水                                 | 予測結果から、施設の存在・供用に伴う緑の量の影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。 |

表 13-2(4) 事後調査項目から除外する項目及びその理由

| 環境影響評価項目   |            | 環境影響要因の区分 | 環境影響要因                                       | 除外する理由                                                                                                        |
|------------|------------|-----------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 景観         | 景観資源       | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | 予測結果から、施設の存在・供用に伴う景観資源の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。                                    |
|            | 眺望景観       | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | 予測結果から、施設の存在・供用に伴う眺望景観の影響は小さく、整合を図るべき基準、目標等との整合は図られている。<br>また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。           |
| 自然とのふれあいの場 | 自然とのふれあいの場 | 工事        | 建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事 | 予測結果から、工事の実施に伴う自然とのふれあいの場の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。             |
|            |            | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | 予測結果から、施設の存在・供用に伴う自然とのふれあいの場の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。                              |
| 史跡・文化財     | 指定文化財等     | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | 予測結果から、施設の存在・供用に伴う指定文化財等の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。                                  |
|            | 埋蔵文化財      | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | 史跡・文化財の埋蔵文化財は、関係機関との協議を行い、指導に従って工事を進める計画である。<br>したがって、史跡・文化財の埋蔵文化財の存在・供用における影響については、事後調査から除外する。               |
| 廃棄物等       | 廃棄物        | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事                     | 予測結果から、堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事に伴う廃棄物の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。 |
|            | 残土         | 工事        | 堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事                     | 予測結果から、堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事に伴う残土の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。  |

表 13-2(5) 事後調査項目から除外する項目及びその理由

| 環境影響評価項目 |           | 環境影響要因の区分 | 環境影響要因                                       | 除外する理由                                                                                                      |
|----------|-----------|-----------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 温室効果ガス等  | 温室効果ガス    | 工事        | 建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行                          | 予測結果から、建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガスの影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。 |
| コミュニティ   | コミュニティ施設  | 工事        | 建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、堤体等の工事(掘削含む)、工事用道路等の設置工事 | 予測結果から、工事の実施に伴うコミュニティ施設の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はなく、環境保全措置による効果も不明確ではないことから、事後調査計画から除外することとする。             |
|          |           | 存在・供用     | 調節池の存在・供用                                    | 予測結果から、施設の存在・供用に伴うコミュニティ施設の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。                              |
| 地域交通     | 自動車交通     | 工事        | 資材運搬等の車両の走行                                  | 予測結果から、資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。                              |
|          | バス等の公共交通  | 工事        | 資材運搬等の車両の走行                                  | 予測結果から、資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。                           |
|          | 歩行者・自転車交通 | 工事        | 資材運搬等の車両の走行                                  | 予測結果から、資材運搬等の車両の走行に伴う歩行者・自転車交通の影響は小さい。<br>また、特に予測内容に不確実性はないことから、事後調査計画から除外することとする。                          |

表 13-3 事後調査の内容

| 項目  | 調査時期     | 環境の状況または環境への負荷の状況 |                             |                |                         |                                                                                                                                                                                                                  | 対象事業の実施状況または環境の保全のための措置の実施状況 |      |      |
|-----|----------|-------------------|-----------------------------|----------------|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------|------|
|     |          | 環境影響要因            | 予測した項目                      | 調査項目           | 調査地点                    | 調査方法                                                                                                                                                                                                             | 調査項目                         | 調査地点 | 調査方法 |
| 水象  | 工事中及び供用後 | 存在・供用             | 地下水位への影響                    | 地下水位           | 既存文献で調査が実施されている既往観測井とする | <ul style="list-style-type: none"> <li>・調査時期：工事中及び供用時（工事終了後1年まで）の既存文献の調査実施時とする</li> <li>・調査頻度：連続観測とする</li> <li>・調査方法：既存文献の調査方法とする</li> </ul>                                                                     | —                            | —    | —    |
| 動物  | 工事中及び供用後 | 存在・供用             | 地下水位の変化による保全すべき種の生息環境の変化の程度 | 地下水位           | 既存文献で調査が実施されている既往観測井とする | <ul style="list-style-type: none"> <li>・調査時期：工事中及び供用時（工事終了後1年まで）の文献の調査時とする</li> <li>・調査頻度：連続観測とする</li> <li>・調査方法：文献の調査方法とする</li> </ul>                                                                           | —                            | —    | —    |
| 植物  | 工事中及び供用後 | 存在・供用             | 地下水位の変化による保全すべき種の生息環境の変化の程度 | 地下水位           | 既存文献で調査が実施されている既往観測井とする | <ul style="list-style-type: none"> <li>・調査時期：工事中及び供用時（工事終了後1年まで）の文献の調査時とする</li> <li>・調査頻度：連続観測とする</li> <li>・調査方法：文献の調査方法とする</li> </ul>                                                                           | —                            | —    | —    |
| 生態系 | 工事中及び供用後 | 堤体等の工事等           | 着目種の生息環境への影響                | 生態系陸域上位性（オオタカ） | 予測対象とした3営巣地             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・調査時期：調査地点近傍の工事を対象に、工事開始年のオオタカの繁殖期から、工事終了後のオオタカの1繁殖期を含めた期間までとする</li> <li>・調査頻度：原則、オオタカの繁殖期に月1回実施するものとし、調査日数は工事の進捗やオオタカの出現状況等を踏まえ設定する</li> <li>・調査方法：現地踏査及び定点観察</li> </ul> |                              |      |      |

## 13.2 事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合の対応方針

事後調査の結果に基づき、予測及び評価の結果を検証し、事後調査の結果が予測結果と著しく異なり、環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合には、その原因を究明するための調査等を行う。その結果、環境影響が本事業に起因すると判断される場合は、事業者が主体となり、必要に応じ関係機関及び専門家の助言・指導等を受けながら、速やかに適切な追加の環境の保全のための措置及び継続的な監視調査を検討し、実施する。

## 13.3 事後調査の実施体制

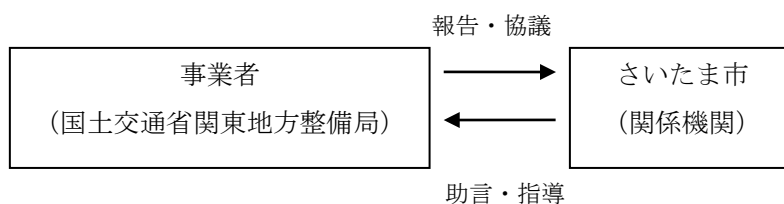
### 13.3.1 事後調査を実施する主体

事後調査を実施する主体は、工事中及び供用後いずれも本事業の事業者である国土交通省関東地方整備局とする。

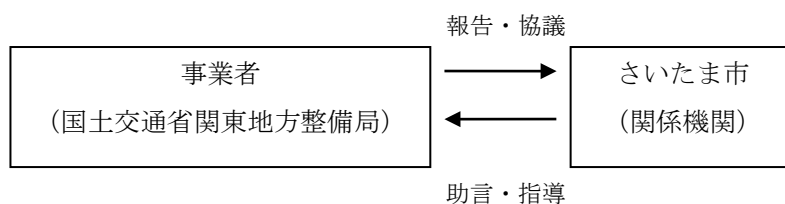
### 13.3.2 緊急時の連絡体制

事後調査の各段階において、環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合には、以下に示す緊急時の連絡体制に基づき、報告、協議等を行う。

#### (1) 工事中の事後調査



#### (2) 供用後の事後調査



## 13.4 事後調査計画書の提出時期

### (1) 工事中の事後調査

工事中の事後調査は、工事開始後、表 13-3 に示す各項目の調査時期、期間に実施し、全工事終了後から約 3 か月経過後に事後調査書を提出する予定である。

### (2) 供用後の事後調査

供用後の事後調査は、供用開始後、表 13-3 に示す各項目の調査時期、期間に実施し、供用開始後から約 1 年 3 ヶ月経過後に事後調査書を提出する予定である。

## 第 14 章 環境影響評価の受託者の 名称及び住所



## 第14章 環境影響評価の受託者の名称及び住所

受託者の名称           : 日本工営株式会社

代表者の氏名           : 代表取締役社長 有元 龍一

主たる事務所の住所: 東京都千代田区麴町 5-4

## 第 15 章 準備書について環境の保全の 見地からの意見を有する者の 意見の概要



## 第15章 準備書について環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

### 15.1 準備書

「さいたま市環境影響評価条例」（平成15年、さいたま市条例第32号）第15条に基づき、表15.1-1に示すとおり「荒川第二・第三調節池事業環境影響評価準備書」の縦覧を行った。

また、同条第17条第1項の規定に基づき、公告日から縦覧期間満了後2週間までの間、環境の保全の見地からの意見を有する者からの意見書を受け付けた。

表 15.1-1 準備書の縦覧の概要

|          |                                                                                                                 |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 準備書の縦覧期間 | 令和2年9月30日～令和2年10月30日                                                                                            |
| 意見書の受付期間 | 令和2年10月30日～令和2年11月13日                                                                                           |
| 縦覧場所     | さいたま市環境対策課、さいたま市内各区役所情報公開コーナー、さいたま市内各図書館、馬宮公民館、植水公民館、大久保公民館、大久保東公民館、川越市環境政策課、上尾市環境政策課、志木市環境推進課、富士見市環境課、川島町町民生活課 |

### 15.2 環境の保全の見地からの意見の概要

環境の保全の見地からの意見を有する者からの意見について、項目ごとに整理した。主な意見の概要は表15.2-1に示すとおりである。

表 15.2-1(1) 環境の保全の見地からの意見を有する者からの意見の概要

| 項目   | 意見概要                                                                                                                                                                                                           |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業計画 | 事業計画において囲繞堤及び越流堤の高さや幅、管理道路の幅、池内水路の幅や深さ、構造など、施設の概要が準備書に記されておらず、記載すべきである。<br>また、さいたま市環境影響評価条例では、準備書の提出時期は事業計画が概ね決定した時期と規定されており、さいたま市環境影響評価技術指針に沿って、これらを記載すべき。                                                    |
|      | 囲繞堤の自然再生について、どのような堤体を作ればよいかの考察が準備書に記載されていない。研究者の研究成果や自然保護団体の経験等も生かしてほしい。                                                                                                                                       |
|      | 荒川第二・三調節池事業は、国立環境研究所気候変動適応センターが目指す「気候変動適応法」に基づく河川整備の適応事業と理解してよいか。                                                                                                                                              |
| 地域特性 | 地域特性の関係法令の項目において、生物多様性基本法及び生物多様性条約が記載されていない。                                                                                                                                                                   |
|      | 当該地区の水田は早場米の生産を長年行っており、4月には田起こし、灌漑、8月下旬には稲刈りが行われ、以後灌漑は行われない。これらの地域特性は動植物の生息に多大な影響を与えているが、水田や湿地環境に影響を及ぼす灌漑の状況や表流水の季節的変動等の調査及び影響予測がされていない。<br>事業実施区域内の灌漑状況等の現況について詳細に調査し、工事の実施及び池内排水路掘削、共用及び排水門の影響を予測、評価する必要がある。 |

表 15. 2-1 (2) 環境の保全の見地からの意見を有する者からの意見の概要

| 項目   | 意見概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地域特性 | <p>地域特性では、重要種としてウサギを対象としているが、さいたま市環境影響評価技術指針に基づき、生物の高次種であるタヌキ、ウサギ、イタチ等の哺乳類についても現況調査が必要である。</p> <p>本準備書ではノウサギと書かれているが、現在の学名はニホンノウサギが正式な名称ではないか。</p> <p>荒川第一調節池動植物報告書（戸田市）、荒川調節池総合開発施設定期報告書等の多くの文献があるにも関わらず、本準備書においては記載されておらず、文献調査が少なすぎる。</p> <p>近年戸田市彩湖や彩湖公園付近においてキツネの親子の目撃情報などもあるので、キツネも対象種とすべき。</p> <p>事業の計画地は、ゴルフ場、グラウンド、水田、屋敷林を含む田園環境に大きく区分されるため、地域特性はこの区分ごとに調査する必要がある。</p>                                                    |
| 水質   | <p>コンクリート材の使用は水質、植生、生態系に大きな負荷を生じることが明らかであり、コンクリート工事に伴い発生するアルカリの流出程度やPH濃度をきちんと調査・把握すべきである。</p> <p>また、環境保全措置についても、低減の措置を講じるとあるが、具体的な内容を記載すべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 地象   | <p>地象に関する事業者見解について、「周辺の地形を大きく改変するような地盤改良工事は予定していません」とあるが、地盤改良剤の量と質が不明である。</p> <p>河川敷の地質は軟弱な場所も多く地盤の弱いところでは、周囲に盤ぶくれ等の影響を及ぼすことが十分考えられ、地盤の変化に伴い営農に大きな影響を及ぼす。</p> <p>囲繞堤建設場所あるいは池内水路掘削に伴う地盤沈下、地下水位低下による地盤の変化についてもその影響について詳細に調査し、影響の評価及び対策について記載を行うべきである。</p> <p>当該事業区域内には旧河道と思われる箇所が数箇所あり、それらの場所では広範囲に地盤改良が必要になると予測される。石灰を主体とした地盤改良材を使用した場合は、広範囲のアルカリ地域が存在することとなり、周辺の農地や植生に重大な変化をもたらす可能性があるため、これらの影響について詳細に調査し、影響の評価、対応を記載すべきである。</p> |
| 動物   | <p>動物の調査について、さいたま市環境影響評価技術指針では「準備書作成までに保全すべき種の営巣地、主要採餌場所、移動経路等重要な利用域を残すこと」が求められているが、これらについての現地調査の結果が示されていない。</p> <p>また、鳥類については、さいたま市環境影響評価技術指針において事業対象区域の1.5kmを調査範囲とするよう定められているが、本準備書では対象事業所区域とその周辺200mの範囲としており、技術指針の範囲よりも小さい。技術指針で定められた範囲以上の調査を行い、環境への影響を記載すべきである。</p>                                                                                                                                                           |

表 15. 2-1 (3) 環境の保全の見地からの意見を有する者からの意見の概要

| 項目 | 意見概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 動物 | 事業区域内で長期にわたり集団繁殖をしているヨシゴイについては、埼玉県内においても当事業実施区域でしか確認されていない重要種であるとともに繁殖の重要な場所であるため、詳細な調査が必要である。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|    | 準備書では、動物の現地調査の実施期間が示されているが、環境影響評価調査計画書に基づいた調査が行われていない。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|    | 動物・植物の調査結果について、重要種のみ記載されているが、保全すべき種の選定根拠を明確にするため、現地調査で確認できた動植物について、その種と数又は被度を明らかにすべきである。<br>また、当該地域で繁殖している鳥類は全て重要種として記載し、影響評価からも除外すべきではない。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|    | 現地調査における動物の確認状況は、改変区域内、事業区域内、事業区域外と分けるべきであり、その区域ごとの生息状況や繁殖状況等の詳細な記載が必要である。<br>また、確認時期は環境影響を考える重要な要素であるため、調査日ごとに確認種とその数を一覧表にして明示する必要がある。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|    | 動物の、その他の予測・評価に必要な事項として、事業区域全域に渡って堤防の強化が行われた埼玉築堤及びさいたま市西区で行われている荒川防災ステーション建設についても記載をすべきである。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|    | 湿地帯や河川敷では、硬い土壌よりも振動が伝わりやすく大きいのは当然であるが、その点についての考慮がされておらず、昆虫、動物類への影響評価がなされていない。<br>具体的に低減するのは何デシベルになるか等、評価すべきである。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|    | 囲繞堤の建設及び池内水路の掘削による水位変動（季節的変化が重要）は、変動に弱い湿地性植物とその植物に繁殖を依存する鳥類にとって影響が大きい重要な項目であるにもかかわらず、これらについての調査や影響評価がされていないので、本準備書に記載する必要がある。<br>本準備書では、いずれも年間の平均的な地下水位変化についてのみ記載されているが、植物や動物にとっては生育あるいは繁殖する時期の地下水位及び表面の水位変化が重要な要素となるため、これら水位の詳細な季節変動とその影響予測の記載が必要不可欠である。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|    | 動物の調査結果について、確認時期や生息数、生息環境、繁殖の有無などが示されていない。<br>予測結果について、種ごとに「主な生息環境」と認めた範囲の根拠とその面積及び環境を明示することが必要不可欠である。<br>また、主な生息環境のうち何%が改変と記載されているが、母数となる実際の面積が不明であり、確認された範囲やその状況、また改変する地域についても図示する必要がある。<br>さらに、具体的な工事とそれにより改変される環境についても詳細な記載も必要である。そのうえで、生息環境の劣化を防ぐための手法を明らかにする必要がある。<br>動物の予測結果について、地下水の変化により「一部の地域が生息環境に適さなくなると」しているが、その根拠と範囲が示されていない。<br>動物の予測結果について、事業実施区域及びその周辺に本種の主な生息環境が広く分布するとの記載手法は、周辺に生息していないにも関わらず多く生息しているように受けとれ、違和感を覚えるため、記載の変更を求める。<br>クイナの予測結果のうち地下水位の低下について「灌漑が行われいるので水位低下による影響は少ない」と記載されているが、クイナの生息時期は冬期で灌漑が行われていない時期である。<br>クイナ以外の鳥類について同様に、再調査を行った後で影響について再評価すべきである。 |
|    | 河川敷内の貴重な鳥類の生息地が減少しないことを祈る。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

表 15. 2-1 (4) 環境の保全の見地からの意見を有する者からの意見の概要

| 項目 | 意見概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 植物 | <p>植物の調査地域、調査地点及び調査経路について、調査計画書と比較すると準備書では少なくなっており、現地調査が環境影響評価調査計画書通り行われていない。</p> <p>早急に現地調査を行い、確認された植物の種類と数あるいは被度を記載すべきである。</p> <p>本準備書では、調査計画書に基づく調査として３年前の調査結果が記載されているが、直近の調査結果が示されていないこと及び昨年１９号台風で環境が大きく変化した可能性もあるため、その後の追加調査も必要ではないか。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|    | <p>植物の調査時期について、夏季のみでは不十分であり、春季及び冬季も調査を実施すべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|    | <p>当該地には、「氾濫原野植生」であるノウルシ・エキサイゼリ・ハナムグラ・チョウジソウ・ヌマトラノオ・ノカラマツなど稀少な湿性植物が今も集中的に残されている可能性があるが、本準備書では希少種図面が非公開対象となっているため、こうした貴重な植物群落について正確な把握がなされているか判然としない。</p> <p>これらの湿性植物群落は、埋め立てや掘削により消失、あるいは水条件の変化に伴い影響を受けていくことが予測されるが、準備書にはこの点に関する具体的かつ客観的な検討プロセスが示されていない。</p> <p>保護すべき湿性植物群落の範囲、堤防や水路・道路の位置ならびに構造の詳細を明示し、施工前と後の比較に基づき湿性植物群落に及ぼす直接的・間接的な影響を可能な限り定量的・客観的に分析評価し、それが適正であるか否かの判断をおおぐべきではないか。</p>                                                                                                                                                                      |
|    | <p>イヌスギナについて、圍繞堤や池内水路又は地下水の低下により影響を受ける可能性があり、詳細な現地調査を行った上で、現地の環境と改変地区を明示した図面を作成、掲載し、これらの影響の有無について評価する必要がある。</p> <p>植物の予測結果について、「事業実施区域及びその周辺では本種の生育地が確認されており」と記載されているが、事業実施区域外の区域についてどこで確認されたか具体的に示されていない。</p> <p>事業区域外で確認されていないにもかかわらず、単に類似する環境を持って実際に自生しているかのような錯覚させるような記載はすべきではない。</p> <p>地下水により一部の生育地が本種の生育環境として適さなくなると記載されているが、その場所の明示と面積、影響を受ける範囲や程度についても明示し、その影響を記載すべきである。</p> <p>ヒロハハナヤスリについて、事業の直接改変箇所内に自生地はないので影響はないとしているが、事業計画の詳細図と自生地との関係が図面上に示されていないため、影響の程度について検証ができない。</p> <p>詳細図は、直接改変以外の項目に関しても影響を考慮する検討材料として必要なため、現地調査を行った上で作成することが必要である。</p> |
|    | <p>第三調節池予定地内のハンノキ群落は、地下水位低下の影響を顕著に受けるのではない。</p> <p>準備書において、ハンノキの樹齢として５０年のハンノキを例示しているが、事業地域内のハンノキの樹齢は若く、平均樹齢を示す調査結果も示されていないため、この文献を引用して根の深さを基準とすることは、科学的根拠に欠ける。</p> <p>ハンノキの生育している湿地の軟弱地盤では、圍繞堤設置面積より広範囲の土壌改良が必要となるため、その周辺の土壌はアルカリ化し、ハンノキの生育に多大の影響を与える可能性があるため、地盤改良の範囲とその影響が及ぶ範囲に関する影響評価が必要である。</p>                                                                                                                                                                                                                                                              |
|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

表 15. 2-1 (5) 環境の保全の見地からの意見を有する者からの意見の概要

| 項目   | 意見概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 植物   | <p>植物の予測結果について、ほとんど全ての希少種が「対象事業の実施による本種への影響は小さいと予測される。」となっているが、何も対策をしないということか。どのような対策を講じるのか、詳しく対応を事前に計画すべきである。</p> <p>改変地域内に存在するノニガナの生育地については環境保全措置で回避すると記載されているが、区域を変更するのか、移植等を行うのか、具体的に記述すべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 生態系  | <p>生態系の環境単位について、ゴルフ場、水田、グラウンド、屋敷林と水田が混在する田園の4つの区域に区分し、その区域ごとの動植物調査結果に基づき、当該地域における生態系特性を明らかにし、事業実施に伴う環境への影響を最小限にすべく影響評価をするべきではないか。</p> <p>生態系の着目種について、湿地環境に依存しかつ集団繁殖しているヨシゴイも選定し、事業実施に伴う繁殖環境の悪化を最小限にするよう影響評価を行うべきではないか。当該地域で上位種と考えられるヨシゴイの集団繁殖について、詳細な現地調査を行い本事業における影響を詳細に調査しその影響を評価し、将来に向かってこの土地でヨシゴイの集団繁殖が維持できるよう、影響の評価及び対応策を講じる必要がある。</p> <p>オオタカ保護指針では営巣中心域から半径400mの区域の改変を基本的に認めていないので、営巣中心域における改変を中止し、高利用域における利用状況の詳細な調査を行った後に再度影響評価を行い、工法等の変更を行う必要がある。</p> <p>オオタカの高利用域の推定や繁殖期の行動、餌の状況等の調査が行われておらず、単に林地の変更が少ないとの単純な影響評価だけでは、オオタカの生息環境は維持できない。</p> <p>埼玉県オオタカ保護指針に記載されている項目について詳細な調査を行い、工事と土地改変に伴う生息環境の変化について記載し、オオタカの繁殖環境が将来的に維持されるよう配慮すべきである。繁殖環境維持のための具体的対応策を記載する必要がある。</p> <p>オオタカ等の生態系の影響について「必要に応じで工事を中断する」とあるが、埼玉県オオタカ保護指針とのずれがある。専門家の指導・助言を得となっているが、現地に詳しい地元のNPOとの協議が優先されるのではないか。</p> <p>「工事による忌避行動が確認された場合、工事の一時中断」とあるが、忌避行動が確認されたときは既に遅い。</p> <p>生態系の着目種として選定されているコムラサキについて、コムラサキはヤナギ類を食べて成虫になるためヤナギ群落について記載しているのであれば理解できるが、ハンノキ群落とのつながりは薄い。</p> |
| 景観   | <p>景観の調査地点として見晴らしのよい橋梁の上を選定しているが、この場所を徒歩で通行する人は少ないため景観の調査地点としては不適當ではないか。</p> <p>事業実施区域内の公園、グラウンド、サイクリング道路等を景観の調査地点とすべきではないか。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 事後調査 | <p>事後調査について、供用後1年まで行うとあるが、1年では生態系保全の状況を見通せるものではなく、最低3年は調査をすべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| その他  | <p>環境保全の措置についても不十分な記載となっているので、さいたま市環境影響評価技術指針に沿った調査及び評価を再度行い準備書を再提出する必要がある。</p> <p>水象、動物、植物、生態系において重大な影響が生じる可能性があるため、技術基準に従った調査を行って再度科学的な評価を行う必要がある。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

表 15. 2-1 (6) 環境の保全の見地からの意見を有する者からの意見の概要

| 項目  | 意見概要                                                                                                                                                                                                                         |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| その他 | 出水時に、越流堤から流入する河川水の量や流速によって、周辺農地の流失、植生の破壊等が集中する可能性が高いため、その影響について予測するとともに影響の低減手法を記載する必要がある。                                                                                                                                    |
|     | 出水時には、越流堤で洪水を調節することにより、出水時に発生する多量の流木やごみの一部が、流速を持って池内に流れ込み、農地や植生を破壊する可能性があるため、その影響についても詳細に調査し、影響を極力減少するような設備を設ける必要があるが、それらについての記載がされていない。                                                                                     |
|     | 囲繞堤に囲まれた民有地が冠水すると、流入ゴミや泥土の自力での搬出処理は困難であり、高水敷地が原野となって放置されることになれば、植生の変化やゴミの不法投棄等により地域の自然環境に与える悪影響は甚大なものとなる。<br>地域住民及び事業者の将来に渡る営みの変化まで勘案した計画を立案すべき。                                                                             |
|     | 供用後の出水時において、泥土や流入ごみの影響が事業実施前と変わらないという事であれば、その明確な根拠を示してほしい。                                                                                                                                                                   |
|     | 調節池の建設工事の一環として、ゴルフ場から荒川河岸までの人工化されてしまった河川敷の自然をぜひ取り戻してほしい。                                                                                                                                                                     |
|     | 地面の中の産業廃棄物について全て撤去すべき。                                                                                                                                                                                                       |
|     | 既存の堤防を見ても、一度侵入したセイバンモロコシやナノハナ等は増える一方であり、囲繞堤の自然再生については、はじめから外来種を侵入させない対策を講じる必要がある。<br>側道や天端等、アスファルトで高温化した堤防ではセイバンモロコシが増加するため、工事前に対策を立てるべきである。<br>複数回の除草や火入れ等も考慮すべきであり、堤防周辺においては在来種の生育が整うまで十分な管理が必要である。                        |
|     | 堤防建設に際して、新たに造成した場所は、セイトカアワダチソウやオオブタクサ等の外来植物が繁茂する所が多いので、それを防ぐ方策を検討してほしい。昔ながらの野草が多く見られる堤防を作るべきである。                                                                                                                             |
|     | 調節池内の自然について、河畔林を保護し、竹林を計画的に配置してほしい。                                                                                                                                                                                          |
|     | 上尾市平方では今昔の河岸場としての歴史や文化、三ツ又沼や太郎衛門自然再生地などの荒川の自然を取り入れたまちづくりの動きがあり、調節池づくりも地域の文化歴史を大切にしたいまちづくりと結び付けてほしい。                                                                                                                          |
|     | 在来種の保護、特定外来種の駆除、人の出入りの制限について、環境を保全してほしい。                                                                                                                                                                                     |
|     | 新規建設施設（囲繞堤・池内水路・管理道路等）の位置について、公有地と民地を区分した図面の中に建設位置を落とす共に、官地と民地の開発割合を教えてほしい。<br>保護が求められる希少動植物等の確認地点と、上記建設施設の位置を重ね合わせた図面を提示すると共に、その結果から直接的と間接的の両方の分析結果を示してほしい。<br>準備書では、希少動植物情報は非公開として一切記されていないが、このスケールの図面では盗掘や密漁に悪用されるとは思えない。 |

## 第 16 章 準備書についての市長の意見



## 第16章 準備書についての市長の意見

「さいたま市環境影響評価条例」（平成 15 年、さいたま市条例第 32 号）第 19 条第 1 項に基づき、「荒川第二・第三調節池事業環境影響評価準備書」について、さいたま市長から環境の保全の見地からの意見が提出された。

準備書に対する市長意見は、以下に示すとおりである。

表 16-1 市長意見

| 区分     | 意見                                                                                                                                                                                         |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 全体事項   | 本事業は、事業期間が長期間に及ぶため、事業の実施によらない周辺環境の変化が想定される。事業の実施にあたっては、本意見に十分に留意し、今後可能な限り最善の環境保全措置を講ずるよう検討を行うこと。また、事後調査については、周辺環境の変化に応じて、柔軟に対応し予測評価と乖離が見られた場合は基準や目標との整合が図られるよう努めること。                       |
| 水象     | 定量的な基準がない項目について、どのような影響をどのようなねらいの下で回避・低減していくのか、よりわかりやすく記載すること。                                                                                                                             |
| 動物     | 事業の実施にあたって今後得られたデータも活用し、状況に応じた保全措置を検討すること。                                                                                                                                                 |
| 植物     | (1) 表 3.2-48 にある重要な植物について、工事区域内に確認されその影響が懸念される場合は、他の保存すべき種と同様に状況に応じた保全措置を検討すること。<br>(2) 工事による影響を検証するため、新設される堤防等の区域をクローズアップした植生図を示すこと。                                                      |
| 生態系    | (1) 地下水位の低下がある場合、多くの植物群落に影響し、冠水頻度の低下も相乗し乾燥化が懸念される。状況に応じた保全措置を検討すること。<br>(2) 直接改変による各種生物の影響について、土地の類型区分ごとの直接改変面積の割合など客観的なデータを記載すること。<br>(3) 冠水による攪乱頻度の変化が及ぼす生息環境への影響を考慮すること。                |
| 温室効果ガス | 温室効果ガスの排出量について、建設機械の稼働と資材運搬の走行など情報整理の仕方を統一し、わかりやすく記載すること。                                                                                                                                  |
| 地域交通   | 羽根倉橋東交差点については、歩行者や自転車交通状況も踏まえた安全対策を検討すること。                                                                                                                                                 |
| その他    | (1) 事業実施区域は市内でも自然豊かな地域であることから、流域の自然環境及び生活環境との調和を図るとともに、歴史的背景等を踏まえた必要な保全措置を講じ、それらを維持していくための積極的な環境配慮に取り組むこと。<br>(2) 準備書に対する意見を有するものからの意見、事業者説明会でいただいた意見を真摯に受け止め、十分に検討したうえで、可能な限り評価書へ反映させること。 |



## 第 17 章 第 15 章及び第 16 章の意見に ついての事業者の見解



## 第17章 第 15 章及び第 16 章の意見についての事業者の見解

### 17.1 環境の保全の見地から意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

第 15 章で示した環境の保全の見地からの意見の概要及び意見に対する事業者の見解は、表 17.1-1 に示すとおりである。

表 17.1-1(1) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目   | 意見の概要                                                                                                                                                                                                         | 事業者の見解                                                                                                                                                                  |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業計画 | 事業計画において囲繞堤及び越流堤の高さや幅、管理道路の幅、池内水路の幅や深さ、構造など、施設の概要が準備書に記載されておらず、記載すべきである。<br>また、さいたま市環境影響評価条例では、準備書の提出時期は事業計画が概ね決定した時期と規定されており、さいたま市環境影響評価技術指針に沿って、これらを記載するべき。                                                 | 環境影響評価を実施する時期については、さいたま市環境影響評価技術指針には、「対象事業の計画がおおむね特定され、かつ、当該計画の変更が可能な時期」とされています。本環境影響評価において予測を行うために必要な諸元に関する図等は、準備書に記載しました。<br>(準備書 p2-5、p10.1-32～34、p10.5-38、p10.5-42) |
|      | 囲繞堤の自然再生について、どのような堤体を作ればよいかの考察が準備書に記載されていない。研究者の研究成果や自然保護団体の経験等も生かしてほしい。                                                                                                                                      | いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます、必要に応じて検討して参ります。                                                                                                                           |
|      | 荒川第二・三調節池事業は、国立環境研究所気候変動適応センターが目指す「気候変動適応法」に基づく河川整備の適応事業と理解してよいか。                                                                                                                                             | 本事業は、「荒川水系河川整備計画」に基づく河川整備事業です。                                                                                                                                          |
| 地域特性 | 地域特性の関係法令の項目において、生物多様性基本法及び生物多様性条約が記載されていない。                                                                                                                                                                  | 本準備書の表 3.1-26 関係法令等については、対象事業の計画及び位置等を考慮した対象事業に係る関係法令等を記載しました。                                                                                                          |
|      | 当該地区の水田は早場米の生産を長年行っており、4月には田起こし、灌漑、8月下旬には稲刈りが行われ、以後灌漑は行われぬ。これらの地域特性は動植物の生息に多大な影響を与えているが、水田や湿地環境に影響を及ぼす灌漑の状況や表流水の季節的変動等の調査及び影響予測がされていない。<br>事業実施区域内の灌漑状況等の現況について詳細に調査し、工事の実施及び池内排水路掘削、共用及び排水門の影響を予測、評価する必要がある。 | 本準備書第3章地域特性の把握については、さいたま市環境影響評価技術指針に掲げる調査項目について、文献等に基づく調査を行いました。<br>事業実施区域内の水田の排水路については、現地調査により流量等を把握し、その結果は準備書に記載しました。(準備書 p10.5-1～16)                                 |

表 17.1-1(2) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目   | 意見の概要                                                                                                                                  | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地域特性 | 地域特性では、重要種としてウサギを対象としているが、さいたま市環境影響評価技術指針に基づき、生物の高次種であるタヌキ、ウサギ、イタチ等の哺乳類についても現況調査が必要である。                                                | 本準備書第3章地域特性で示す動物については、文献等に基づき、周辺で生息している可能性のある種を整理し、記載しました。(準備書 p10.6-14、資料編 p5-1)<br>なお、準備書 p3-149 のノウサギについては、埼玉県レッドデータブックにおいては、2018年改定時に哺乳類の重要な種のリストから外れており、環境省レッドリストで選定されている種はノウサギの固有亜種である「サドノウサギ」であることから、表 3.2-33 重要な哺乳類一覧を修正(削除)します。                                                                                                                           |
|      | 本準備書ではノウサギと書かれているが、現在の学名はニホンノウサギが正式な名称ではないか。                                                                                           | 「ノウサギ」の表記は、参照した文献の生物リストを参考としました。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|      | 荒川第一調節池動植物報告書(戸田市)、荒川調節池総合開発施設定期報告書等の多くの文献があるにも関わらず、本準備書においては記載されておらず、文献調査が少なすぎる。<br>近年戸田市彩湖や彩湖公園付近においてキツネの親子の目撃情報などもあるので、キツネも対象種とすべき。 | 本準備書は、最新のさいたま市環境影響評価技術指針(平成28年10月)に基づき、入手可能な最新の文献を使用しました。<br>ご指摘の荒川調節池総合開発施設定期報告書における生物の情報は、既往の河川水辺の国勢調査の結果を引用しているものであり、元出典である河川水辺の国勢調査は、本準備書の参考文献として記載しました。(準備書 p3-149 等)<br>保全すべき種については、動物相の状況の調査結果をもとに「文化財保護法」「種の保存法」「環境省レッドリスト2020」「埼玉県レッドデータブック2018(動物編)」といった公的な指標に基づき選定しました。<br>なお、ホンドキツネについては、埼玉県レッドデータブック2018(動物編)、環境省レッドリスト2020のいずれにおいても、重要種として選定されていません。 |
|      | 事業の計画地は、ゴルフ場、グラウンド、水田、屋敷林を含む田園環境に大きく区分されるため、地域特性はこの区分ごとに調査する必要がある。                                                                     | 本準備書第3章地域特性の把握については、さいたま市環境影響評価技術指針に掲げる調査項目について、文献等に基づく調査を行いました。                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

表 17.1-1(3) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目 | 意見の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 水質 | <p>コンクリート材の使用は水質、植生、生態系に大きな負荷を生じることが明らかであり、コンクリート工事に伴い発生するアルカリの流出程度や PH 濃度をきちんと調査・把握すべきである。</p> <p>また、環境保全措置についても、低減の措置を講じるとあるが、具体的な内容を記載すべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>堤体等の工事(掘削含む)に伴うアルカリ排水の環境保全措置は、準備書 p10.4-41 に記載しました。</p>                                                                                                                                                                                                                     |
| 地象 | <p>地象に関する事業者見解について、「周辺の地形を大きく改変するような地盤改良工事は予定していません」とあるが、地盤改良剤の量と質が不明である。</p> <p>河川敷の地質は軟弱な場所も多く地盤の弱いところでは、周囲に盤ぶくれ等の影響を及ぼすことが十分考えられ、地盤の変化に伴い営農に大きな影響を及ぼす。</p> <p>囲繞堤建設場所あるいは池内水路掘削に伴う地盤沈下、地下水位低下による地盤の変化についてもその影響について詳細に調査し、影響の評価及び対策について記載を行うべきである。</p> <p>当該事業区域内には旧河道と思われる箇所が数箇所あり、それらの場所では広範囲に地盤改良が必要になると予測される。石灰を主体とした地盤改良材を使用した場合は、広範囲のアルカリ地域が存在することとなり、周辺の農地や植生に重大な変化をもたらす可能性があるため、これらの影響について詳細に調査し、影響の評価、対応を記載すべきである。</p> | <p>地盤改良については、現時点では予定していません。</p> <p>本事業の事業実施区域は河川区域であり、地すべり等の不安定な地形ではなく、囲繞堤は基準を満たす安定勾配で造成することから、土地の安定性に影響を及ぼすおそれは想定していません。また、事業実施区域周辺には、レッドデータブックや文化財保護法等に掲載される重要な地形・地質は存在しないこと、工事の施工に際しては、表土を仮置きし、表土保全を図るとともに、盛土等における客土は極力地域内の表土を利用する計画としていることから、調査計画書の時点から地象の項目を選定していません。</p> |

表 17.1-1(4) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目 | 意見の概要                                                                                                                                                                                                                                                                   | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 動物 | <p>動物の調査について、さいたま市環境影響評価技術指針では「準備書作成までに保全すべき種の営巣地、主要採餌場所、移動経路等重要な利用域を残すこと」が求められているが、これらについての現地調査の結果が示されていない。</p> <p>また、鳥類については、さいたま市環境影響評価技術指針において事業対象区域の1.5kmを調査範囲とするよう定められているが、本準備書では対象事業所区域とその周辺200mの範囲としており、技術指針の範囲よりも小さい。技術指針で定められた範囲以上の調査を行い、環境への影響を記載すべきである。</p> | <p>動物については、保全すべき種の生態特性や植生の分布状況等から、移動経路等を含めた「主な生息環境」を整理し、その主な生息環境の改変程度をもって保全すべき種への影響について予測を行いました。</p> <p>調査範囲についてはさいたま市環境影響評価技術指針手引を参考に、対象事業実施区域及びその周辺200m程度の範囲を基本とし、地域特性を踏まえ地下水の影響が懸念される範囲を加えた範囲としています。</p> <p>なお、さいたま市環境影響評価条例第7条の「環境に影響を及ぼす地域」が、対象事業が実施される区域の周囲1.5km以内の地域とされています。さいたま市環境影響評価技術指針では、調査地域は「対象事業の実施により環境の状況が一定程度以上変化する地域又は環境が直接改変を受ける地域及びその周辺」とされ、同手引では「一般的には対象事業実施区域及びその周辺約200m程度の範囲を対象とすることが多い。」とされています。</p> |
|    | <p>事業区域内で長期にわたり集団繁殖をしているヨシゴイについては、埼玉県内においても対象事業実施区域でしか確認されていない重要種であるとともに繁殖の重要な場所であるため、詳細な調査が必要である。</p>                                                                                                                                                                  | <p>動物の現地調査は、調査計画書の記載内容に沿って行い、予測結果は本準備書に記載しました。(準備書 p10.6-68)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|    | <p>準備書では、動物の現地調査の実施期間が示されているが、環境影響評価調査計画書に基づいた調査が行われていない。</p>                                                                                                                                                                                                           | <p>動植物の現地調査は、調査計画書の記載内容に沿って行いました。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|    | <p>動物・植物の調査結果について、重要種のみ記載されているが、保全すべき種の選定根拠を明確にするため、現地調査で確認できた動植物について、その種と数又は被度を明らかにすべきである。</p> <p>また、当該地域で繁殖している鳥類は全て重要種として記載し、影響評価からも除外すべきではない。</p>                                                                                                                   | <p>保全すべき種（重要種）については、動物相の状況の調査結果をもとに、「文化財保護法」「種の保存法」「環境省レッドリスト2020」、「埼玉県レッドデータブック2018(動物編)」といった公的な指標に基づき選定しました。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|    | <p>現地調査における動物の確認状況は、改変区域内、事業区域内、事業区域外と分けるべきであり、その区域ごとの生息状況や繁殖状況等の詳細な記載が必要である。</p> <p>また、確認時期は環境影響を考える重要な要素であるため、調査日ごとに確認種とその数を一覧表にして明示する必要がある。</p>                                                                                                                      | <p>調査地域は、さいたま市環境影響評価技術指針に基づき、事業実施区域及びその周辺としています。</p> <p>保全すべき種については、動物相の状況の調査結果をもとに、「文化財保護法」「種の保存法」「環境省レッドリスト2020」、「埼玉県レッドデータブック2018(動物編)」といった公的な指標に基づき選定しました。</p> <p>また、確認時期の情報については、保全すべき種を選定する上で、p10.6-27等に記載の通り整理しました。</p>                                                                                                                                                                                                |

表 17.1-1(5) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目 | 意見の概要                                                                                                                                                                                                                                                                | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                          |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 動物 | 動物の、その他の予測・評価に必要な事項として、事業区域全域に渡って堤防の強化が行われた埼玉築堤及びさいたま市西区で行われている荒川防災ステーション建設についても記載をすべきである。                                                                                                                                                                           | その他の予測・評価に必要な事項では、さいたま市環境影響評価技術指針に基づき、「②過去の動物相の変遷」を整理しており、さいたま築堤及び荒川防災ステーションは、これまでの河川改修による変化として一括して記載しました。                                                                                                                      |
|    | 湿地帯や河川敷では、硬い土壌よりも振動が伝わりやすく大きいのは当然であるが、その点についての考慮がされておらず、昆虫、動物への影響評価がなされていない。具体的に低減するのは何デシベルになるか等、評価すべきである。                                                                                                                                                           | 本準備書では、調査計画書の時点で、視覚的あるいは聴覚的な生態特性を踏まえ、哺乳類及び鳥類において、騒音による影響を対象としました。                                                                                                                                                               |
|    | <p>囲繞堤の建設及び池内水路の掘削による水位変動（季節的変化が重要）は、変動に弱い湿地性植物とその植物に繁殖を依存する鳥類にとって影響が大きい重要な項目であるにもかかわらず、これらについての調査や影響評価がされていないので、本準備書に記載する必要がある。</p> <p>本準備書では、いずれも年間の平均的な地下水位変化についてのみ記載されているが、植物や動物にとっては生育あるいは繁殖する時期の地下水位及び表面の水位変化が重要な要素となるため、これら水位の詳細な季節変動とその影響予測の記載が必要不可欠である。</p> | <p>本環境影響評価は、さいたま市環境影響評価技術指針に基づき、必要な調査を行いました。</p> <p>地下水位の変動については、事業実施区域内に観測井を設置し、地下水に関する年変動を把握し、本準備書に記載しました。（準備書p10. 5-17～21）</p> <p>なお、地下水位については工事期間中にもモニタリング調査を実施し、その結果を踏まえ必要に応じて専門家に相談し、影響が確認された場合には、必要な対策を検討することとしています。</p> |

表 17.1-1(6) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目 | 意見の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 動物 | <p>動物の調査結果について、確認時期や生息数、生息環境、繁殖の有無などが示されていない。</p> <p>予測結果について、種ごとに「主な生息環境」と認めた範囲の根拠とその面積及び環境を明示することが必要不可欠である。</p> <p>また、主な生息環境のうち何%が改変と記載されているが、母数となる実際の面積が不明であり、確認された範囲やその状況、また改変する地域についても図示する必要がある。</p> <p>さらに、具体的な工事とそれにより改変される環境についても詳細な記載も必要である。そのうえで、生息環境の劣化を防ぐための手法を明らかにする必要がある。</p> <p>動物の予測結果について、地下水の変化により「一部の地域が生息環境に適さなくなると」しているが、その根拠と範囲が示されていない。</p> <p>動物の予測結果について、事業実施区域及びその周辺に本種の主な生息環境が広く分布するとの記載手法は、周辺に生息していないにも関わらず多く生息しているように受けとれ、違和感を覚えるため、記載の変更を求める。</p> <p>クイナの予測結果のうち地下水位の低下について「灌漑が行われているので水位低下による影響は少ない」と記載されているが、クイナの生息時期は冬期で灌漑が行われていない時期である。</p> <p>クイナ以外の鳥類について同様に、再調査を行った後で影響について再評価すべきである。</p> | <p>動物については、保全すべき種の生態特性や植生の分布状況等から、移動経路等を含めた「主な生息環境」を整理し、その主な生息環境の改変程度をもって、保全すべき種への影響について予測を行いました。</p> <p>直接改変による影響は、主な生息環境の改変率により予測を行っており、改変率の算出にあたり分母とした範囲は、調査計画書に掲載した予測地域内のうち、各種の生息環境となる範囲としています。</p> <p>また、地下水位の低下は、場所、季節、天候等により異なり、地下水位と植物の影響の程度を植物毎に定量的に示すための十分な知見がないことから「事業実施区域及びその周辺のうち一部の生育地が、本種の生育環境として適さなくなる可能性があると考えられる。」と記載しました。</p> <p>調査地域の生息環境とその種の生息環境の面積の資料は、環境影響評価書の資料編に掲載します。</p> <p>クイナは、冬季の灌漑していない乾田（湛水していない水田）や畦の草地、用水路等でも地面が湿り、かつ身を隠す場所を主な生息環境としています。</p> <p>事業実施区域内で灌漑が行われることで、水田の環境が維持されることから、「水田は灌漑が実施されること、・・・(中略)から、地下水位の低下による影響は小さいと予測される。」と記載しました。</p> <p>鳥類の保全すべき種（予測対象種）38種のうち、地下水位の低下による影響について予測をしている種は20種ありますが、いずれも記載内容に問題はないと考えています。</p> |
|    | <p>河川敷内の貴重な鳥類の生息地が減少しないことを祈る。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>事業の実施にあたっては、環境影響評価手続き等の着実な実施を通じて、環境の保全に努めます。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

表 17.1-1(7) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目 | 意見の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 植物 | <p>植物の調査地域、調査地点及び調査経路について、調査計画書と比較すると準備書では少なくなっており、現地調査が環境影響評価調査計画書通り行われていない。</p> <p>早急に現地調査を行い、確認された植物の種類と数あるいは被度を記載すべきである。</p> <p>本準備書では、調査計画書に基づく調査として3年前の調査結果が記載されているが、直近の調査結果が示されていないこと及び昨年(2019)の台風で環境が大きく変化した可能性もあるため、その後の追加調査も必要ではないか。</p>                                                                                                                                         | <p>植物の現地調査は、調査計画書の記載内容に沿って行いました。</p> <p>保全すべき種(重要種)は、植物相の現地調査結果をもとに、「文化財保護法」「種の保存法」「環境省レッドリスト2020」、「埼玉県レッドデータブック2011(植物編)」といった公的な指標に基づき選定し、予測を行いました。</p> <p>調査範囲等については、調査計画書から変更していませんが、植物の踏査ルート等が一部表示されていませんでしたので、環境影響評価書において修正します。</p> <p>なお、調査地域は数年に1度程度の頻度で出水による攪乱を受けている地域であることから、本準備書の現地調査では、通常の状態が把握できていると考えています。</p> |
|    | <p>植物の調査時期について、夏季のみでは不十分であり、春季及び冬季も調査を実施すべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <p>植生調査については、さいたま市環境影響評価技術指針に基づき作成した調査計画書に沿って、夏季(一部補足的に秋季)に現地調査を行い、植物群落の分布状況を把握しました。</p> <p>また、春季、夏季、秋季(一部補足的に冬季)に植物相の調査を行い、重要な種の生育状況等を把握しました。</p>                                                                                                                                                                          |
|    | <p>当該地には、「氾濫原野植生」であるノウルシ・エキサイゼリ・ハナムグラ・チョウジソウ・ヌマトラノオ・ノカラマツなど希少な湿性植物が今も集中的に残されている可能性があるが、本準備書では希少種図面が非公開対象となっているため、こうした貴重な植物群落について正確な把握がなされているか判然としない。</p> <p>これらの湿性植物群落は、埋め立てや掘削により消失、あるいは水条件の変化に伴い影響を受けていくことが予測されるが、準備書にはこの点に関する具体的かつ客観的な検討プロセスが示されていない。</p> <p>保護すべき湿性植物群落の範囲、堤防や水路・道路の位置ならびに構造の詳細を明示し、施工前と後の比較に基づき湿性植物群落に及ぼす直接的・間接的な影響を可能な限り定量的・客観的に分析評価し、それが適正であるか否かの判断をおおぐべきではないか。</p> | <p>本準備書では、保全すべき種の主な生息環境と事業計画を重ね合わせて、直接改変及び直接改変以外における影響の予測及び評価を記載しました。</p> <p>地下水位の低下は、場所、季節、天候等により異なり、地下水位と植物の影響の程度を植物毎に定量的に示すための十分な知見がないことから、環境保全措置として地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ、保全すべき種への影響が想定された場合には、専門家に相談の上、必要に応じて対策を講じることとしています。</p>                                                                                      |

表 17.1-1(8) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目 | 意見の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 事業者の見解                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 植物 | <p>イヌスギナについて、囲繞堤や池内水路又は地下水の低下により影響を受ける可能性があり、詳細な現地調査を行った上で、現地の環境と改変地区を明示した図面を作成、掲載し、これらの影響の有無について評価する必要がある。</p> <p>植物の予測結果について、「事業実施区域及びその周辺では本種の生育地が確認されており」と記載されているが、事業実施区域外の区域についてどこで確認されたか具体的に示されていない。</p> <p>事業区域外で確認されていないにもかかわらず、単に類似する環境を持って実際に自生しているかのように錯覚させるような記載はすべきではない。</p> <p>地下水により一部の生育地が本種の生育環境として適さなくなると記載されているが、その場所の明示と面積、影響を受ける範囲や程度についても明示し、その影響を記載すべきである。</p> <p>ヒロハハナヤスリについて、事業の直接改変箇所内に自生地はないので影響はないとしているが、事業計画の詳細図と自生地との関係が図面上に示されていないため、影響の程度について検証ができない。</p> <p>詳細図は、直接改変以外の項目に関しても影響を考慮する検討材料として必要なため、現地調査を行った上で作成することが必要である。</p> | <p>イヌスギナは、本事業における改変区域内では確認されなかったことから、直接改変による影響は想定していません。</p> <p>植物の現地調査結果は、予測地域、事業実施区域内及び改変区域内で確認された生育数を記載した上で、事業実施区域内を含む予測地域全体のことを「事業実施区域及びその周辺」と記載しました。</p> <p>また、地下水位の低下は、場所、季節、天候等により異なり、地下水位と植物の影響の程度を植物毎に定量的に示すための十分な知見がないことから、「事業実施区域及びその周辺のうち一部の生育地が、本種の生育環境として適さなくなる可能性があると考えられる。」と記載しました。</p> <p>なお、地下水位の低下に伴い生育環境への影響が及ぶ可能性があるため、環境保全措置として地下水位のモニタリングを行い、その結果を踏まえ、保全すべき種への影響が想定された場合には、専門家に相談の上、必要に応じて対策を講じることとしています。</p> |
|    | <p>第三調節池予定地内のハンノキ群落は、地下水位低下の影響を顕著に受けるのではないかと。</p> <p>準備書において、ハンノキの樹齢として50年のハンノキを例示しているが、事業地域内のハンノキの樹齢は若く、平均樹齢を示す調査結果も示されていないため、この文献を引用して根の深さを基準とすることは、科学的根拠に欠ける。</p> <p>ハンノキの生育している湿地の軟弱地盤では、囲繞堤設置面積より広範囲の土壌改良が必要となるため、その周辺の土壌はアルカリ化し、ハンノキの生育に多大の影響を与える可能性があるため、地盤改良の範囲とその影響が及ぶ範囲に関する影響評価が必要である。</p>                                                                                                                                                                                                                                                            | <p>樹木の一般的な成長曲線や、生育環境等による個体差等を踏まえると、事業実施区域内に生育するハンノキの成木と、文献にある50年生のハンノキを比較しても、大きな齟齬はないと考えています。</p> <p>また、河川水辺の国勢調査によると、第三調節池内（44～46k 付近）に生育するハンノキについては平成8年以降面積が増加し、平成23年から28年にかけて面積はあまり変化していません（特に減少はしていません）。</p> <p>このことから、地下水位の変動がある現状でもハンノキ群落の生育環境は維持されていると考えています。</p> <p>なお、地盤改良については、現時点で実施しない予定です。</p>                                                                                                                          |

表 17.1-1(9) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目  | 意見の概要                                                                                                                                                                                              | 事業者の見解                                                                                           |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 植物  | 植物の予測結果について、ほとんど全ての希少種が「対象事業の実施による本種への影響は小さいと予測される。」となっているが、何も対策をしないということか。どのような対策を講じるのか、詳しく対応を事前に計画すべきである。                                                                                        | 予測の結果に基づく環境保全のための措置については、本準備書に記載しました。(準備書 p10.7-170～p10.7-173)                                   |
|     | 改変地域内に存在するノニガナの生育地については環境保全措置で回避すると記載されているが、区域を変更するのか、移植等を行うのか、具体的に記述すべきである。                                                                                                                       | 環境保全措置に記載のとおり、改変を予定していた区域内で確認されたノニガナの生育地については、計画を変更し、生育地及びその周辺の改変を回避します。                         |
| 生態系 | 生態系の環境単位について、ゴルフ場、水田、グラウンド、屋敷林と水田が混在する田園の4つの区域に区分し、その区域ごとの動植物調査結果に基づき、当該地域における生態系特性を明らかにし、事業実施に伴う環境への影響を最小限にすべく影響評価をするべきではないか。                                                                     | 生態系の環境単位については、さいたま市環境影響評価技術指針に基づき、土壌、水象、植生の状況、河床勾配、河床材料、歴史の変遷等を踏まえ、区分しました。                       |
|     | 生態系の着目種について、湿地環境に依存しかつ集団繁殖しているヨシゴイも選定し、事業実施に伴う繁殖環境の悪化を最小限にするよう影響評価を行うべきではないか。<br>当該地域で上位種と考えられるヨシゴイの集団繁殖について、詳細な現地調査を行い本事業における影響を詳細に調査しその影響を評価し、将来に向かってこの土地でヨシゴイの集団繁殖が維持できるよう、影響の評価及び対応策を講じる必要がある。 | ヨシゴイについては、さいたま市環境影響評価技術指針に基づき、生態系の着目種に該当しないことから、本準備書第10章10.6において、動物の保全すべき種(重要な種)として予測及び評価を行いました。 |

表 17. 1-1 (10) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目   | 意見の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 事業者の見解                                                                                                                                                                                   |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 生態系  | <p>オオタカ保護指針では営巣中心域から半径 400m の区域の改変を基本的に認めていないので、営巣中心域における改変を中止し、高利用域における利用状況の詳細な調査を行った後に再度影響評価を行い、工法等の変更を行う必要がある。</p> <p>オオタカの高利用域の推定や繁殖期の行動、餌の状況等の調査が行われておらず、単に林地の変更が少ないとの単純な影響評価だけでは、オオタカの生息環境は維持できない。埼玉県オオタカ保護指針に記載されている項目について詳細な調査を行い、工事と土地改変に伴う生息環境の変化について記載し、オオタカの繁殖環境が将来的に維持されるよう配慮すべきである。繁殖環境維持のための具体的対応策を記載する必要がある。</p> <p>オオタカ等の生態系の影響について「必要に応じて工事を中断する」とあるが、埼玉県オオタカ保護指針とのずれがある。専門家の指導・助言を得るとなっているが、現地に詳しい地元の NPO との協議が優先されるのではないかな。</p> <p>「工事による忌避行動が確認された場合、工事の一時中断」とあるが、忌避行動が確認されたときは既に遅い。</p> | <p>オオタカについては、埼玉県オオタカ等保護指針に基づき、調査及び高利用域、営巣中心域等の解析を行い、その上で事業による影響の予測を行いました。</p> <p>その予測結果を踏まえ、環境保全措置として「オオタカの繁殖時期において、繁殖状況をモニタリングし、工事によると思われる忌避行動が確認された場合は工事の一時中断を検討する。」等を講じることとしています。</p> |
|      | <p>生態系の着目種として選定されているコムラサキについて、コムラサキはヤナギ類を食べて成虫になるためヤナギ群落について記載しているのであれば理解できるが、ハンノキ群落とのつながりは薄い。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p>本準備書では、ヤナギ林でよくみられるコムラサキを選定しました。</p> <p>予測結果の記載内容について、湿性樹林環境の変化をハンノキ群落を例に記載したため、わかりにくい表現となっていましたので、環境影響評価書で修文します。</p>                                                                  |
| 景観   | <p>景観の調査地点として見晴らしのよい橋梁の上を選定しているが、この場所を徒歩で通行する人は少ないため景観の調査地点としては不適當ではないか。</p> <p>事業実施区域内の公園、グラウンド、サイクリング道路等を景観の調査地点とすべきではないか。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>景観の調査は、調査計画書で示した地点で行いました。</p>                                                                                                                                                         |
| 事後調査 | <p>事後調査について、供用後 1 年まで行うとあるが、1 年では生態系保全の状況を見通せるものではなく、最低 3 年は調査をすべきである。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>事後調査結果を踏まえ、必要に応じて検討して参ります。</p>                                                                                                                                                        |

表 17. 1-1(11) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目  | 意見の概要                                                                                                                                                                                                                                 | 事業者の見解                                                                                                                                     |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| その他 | 環境保全の措置についても不十分な記載となっているので、さいたま市環境影響評価技術指針に沿った調査及び評価を再度行い準備書を再提出する必要がある。<br>水象、動物、植物、生態系において重大な影響が生じる可能性があるため、技術基準に従った調査を行って再度科学的な評価を行う必要がある。                                                                                         | 本準備書は、さいたま市環境影響評価技術指針に基づき作成しました。<br>今後、さいたま市環境影響評価条例に基づく手続きを進めるとともに、事業実施にあたっては、環境影響評価手続き等の着実な実施等を通じて、環境の保全に努めます。                           |
|     | 出水時に、越流堤から流入する河川水の量や流速によって、周辺農地の流失、植生の破壊等が集中する可能性が高いため、その影響について予測するとともに影響の低減手法を記載する必要がある。<br>出水時には、越流堤で洪水を調節することにより、出水時に発生する多量の流木やごみの一部が、流速を持って池内に流れ込み、農地や植生を破壊する可能性があるため、その影響についても詳細に調査し、影響を極力減少するような設備を設ける必要があるが、それらについての記載がされていない。 | 調節池の存在・供用に伴う施設への影響については、調査計画書に沿って予測及び評価を行いました。<br>なお、本事業では、水の勢いを抑える減勢工を整備します。                                                              |
|     | 囲繞堤に囲まれた民有地が冠水すると、流入ゴミや泥土の自力での搬出処理は困難であり、高水敷地が原野となって放置されることになれば、植生の変化やゴミの不法投棄等により地域の自然環境に与える悪影響は甚大なものとなる。<br>地域住民及び事業者の将来に渡る営みの変化まで勘案した計画を立案すべき。                                                                                      | 本環境影響評価は、さいたま市環境影響評価指針に基づき、事業の実施により影響を受ける自然環境の現況からの変化について、予測・評価を行いました。<br>本事業において、囲繞堤や越流堤を整備することにより、調節池内の冠水頻度は下がると考えています。(準備書 p10. 6-50 等) |
|     | 供用後の出水時において、泥土や流入ごみの影響が事業実施前と変わらないという事であれば、その明確な根拠を示してほしい。                                                                                                                                                                            | 出水時に、荒川から調節池内に流入する泥土・ゴミは、越流堤を下回る水位では河川敷に流入しなくなりますので、変わらない又は減ると考えています。                                                                      |
|     | 調節池の建設工事の一環として、ゴルフ場から荒川河岸までの人工化されてしまった河川敷の自然をぜひ取り戻してほしい。                                                                                                                                                                              | 事業の実施にあたっては、環境影響評価手続き等の着実な実施を通じて、環境の保全に努めます。<br>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただき、必要に応じて検討して参ります。                                                |
|     | 地面の中の産業廃棄物について全て撤去すべき。                                                                                                                                                                                                                | いただいたご意見については、今後の参考とさせていただき、必要に応じて検討して参ります。                                                                                                |

表 17. 1-1(12) 環境の保全に見地からの意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

| 項目  | 意見の概要                                                                                                                                                                                                                        | 事業者の見解                                                                                                                                           |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| その他 | 既存の堤防を見ても、一度侵入したセイバンモロコシやナノハナ等は増える一方であり、圍繞堤の自然再生については、はじめから外来種を侵入させない対策を講じる必要がある。<br>側道や天端等、アスファルトで高温化した堤防ではセイバンモロコシが増加するため、工事前に対策を立てるべきである。<br>複数回の除草や火入れ等も考慮すべきであり、堤防周辺においては在来種の生育が整うまで十分な管理が必要である。                        | いただいたご意見については、今後の参考とさせていただき、必要に応じて検討して参ります。                                                                                                      |
|     | 堤防建設に際して、新たに造成した場所は、セイタカアワダチソウやオオブタクサ等の外来植物が繁茂する所が多いので、それを防ぐ方策を検討してほしい。昔ながらの野草が多く見られる堤防を作るべきである。                                                                                                                             | 事業の実施にあたっては、環境影響評価手続き等の着実な実施を通じて、環境の保全に努めます。<br>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただき、必要に応じて検討して参ります。                                                      |
|     | 調節池内の自然について、河畔林を保護し、竹林を計画的に配置してほしい。                                                                                                                                                                                          | いただいたご意見については、今後の参考とさせていただき、必要に応じて検討して参ります。                                                                                                      |
|     | 上尾市平方では今昔の河岸場としての歴史や文化、三ツ又沼や太郎衛門自然再生地などの荒川の自然を取り入れたまちづくりの動きがあり、調節池づくりも地域の文化歴史を大切にしたいまちづくりと結び付けてほしい。                                                                                                                          | いただいたご意見については、今後の参考とさせていただき、必要に応じて検討して参ります。                                                                                                      |
|     | 在来種の保護、特定外来種の駆除、人の出入りの制限について、環境を保全してほしい。                                                                                                                                                                                     | 本準備書は、さいたま市環境影響評価技術指針に基づき作成しました。<br>環境保全に関するご意見は、今後の参考とさせていただきます。                                                                                |
|     | 新規建設施設（圍繞堤・池内水路・管理道路等）の位置について、公有地と民地を区分した図面の中に建設位置を落とす共に、官地と民地の開発割合を教えてほしい。<br>保護が求められる希少動植物等の確認地点と、上記建設施設の位置を重ね合わせた図面を提示すると共に、その結果から直接的と間接的の両方の分析結果を示してほしい。<br>準備書では、希少動植物情報は非公開として一切記されていないが、このスケールの図面では盗掘や密漁に悪用されるとは思えない。 | 動植物の確認位置図については、種の保全の観点から縮尺にかかわらず表示しない方針としています。<br>公有地と民地を区分した図面については、環境への影響を予測評価する上で特段活用した情報ではないため、公表することは予定していません。なお、開発割合については、国有地で9割以上を占めています。 |

## 17.2 市長の意見と事業者の見解

第16章に示された市長の意見と事業者の見解は、表17.2-1に示すとおりである。

表 17.2-1(1) 市長の意見と事業者の見解

| 区分   | 意 見                                                                                                                                                                  | 事業者見解                                                                                          |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 全体事項 | 本事業は、事業期間が長期間に及ぶため、事業の実施によらない周辺環境の変化が想定される。事業の実施にあたっては、本意見に十分に留意し、今後可能な限り最善の環境保全措置を講ずるよう検討を行うこと。また、事後調査については、周辺環境の変化に応じて、柔軟に対応し予測評価と乖離が見られた場合は基準や目標との整合が図られるよう努めること。 | 市条例に基づく工事着手後の定期的な環境保全措置の実施状況報告において、周辺環境の変化に応じて必要となる環境保全措置や事後調査を検討し、その都度柔軟に対応して参ります。            |
| 水象   | 定量的な基準がない項目について、どのような影響をどのようなねらいの下で回避・低減していくのか、よりわかりやすく記載すること。                                                                                                       | 水象について、評価の目的に関する説明文を記載しました。<br>(評価書 p10. 5-1)                                                  |
| 動物   | 事業の実施にあたって今後得られたデータも活用し、状況に応じた保全措置を検討すること。                                                                                                                           | 工事着工後に動物の調査を実施した場合には、その結果を踏まえ、必要に応じて環境保全措置の実施について検討して参ります。                                     |
| 植物   | (1) 表3.2-48にある重要な植物について、工事区域内に確認されその影響が懸念される場合は、他の保存すべき種と同様に状況に応じた保全措置を検討すること。                                                                                       | 改変区域内で生育が確認された重要な植物について、必要に応じて環境保全措置の実施を検討して参ります。                                              |
|      | (2) 工事による影響を検証するため、新設される堤防等の区域をクローズアップした植生図を示すこと。                                                                                                                    | 改変区域をクローズアップした植生図について、資料編に掲載しました。(評価書資料編 p8-1～13)                                              |
| 生態系  | (1) 地下水位の低下がある場合、多くの植物群落に影響し、冠水頻度の低下も相乗し乾燥化が懸念される。状況に応じた保全措置を検討すること。                                                                                                 | 地下水位についてはモニタリングを行い、その結果を踏まえ必要に応じて専門家に相談し、事業による動植物の生息・生育環境や生態系への影響が確認された場合には、必要に応じて対策を検討して参ります。 |
|      | (2) 直接改変による各種生物の影響について、土地の類型区分ごとの直接改変面積の割合など客観的なデータを記載すること。                                                                                                          | 動植物に関して、種ごとの主な生息・生育環境の面積の改変割合を示した表について、資料編に掲載しました。<br>(評価書資料編 p5-22～25、評価書資料編 p6-10)           |
|      | (3) 冠水による攪乱頻度の変化が及ぼす生息環境への影響を考慮すること。                                                                                                                                 | 冠水による攪乱頻度の変化が及ぼす生息環境への影響について修文しました。(評価書 p10. 6-51～52)                                          |

表 17.2-1(2) 市長の意見と事業者の見解

| 区分     | 意 見                                                                                                        | 事業者見解                                                                                    |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 温室効果ガス | 温室効果ガスの排出量について、建設機械の稼働と資材運搬の走行など情報整理の仕方を統一しわかりやすく記載すること。                                                   | 建設機械の稼働に係る内容と、資材運搬の走行に係る内容を区別して整理し、記載しました。(評価書 p10. 13-6～14)                             |
| 地域交通   | 羽根倉橋東交差点については、歩行者や自転車交通状況も踏まえた安全対策を検討すること。                                                                 | 羽根倉橋東交差点における安全対策として、「規制速度での走行やアイドリングストップなど、運転者への適切な運転指導及び交通安全教育の徹底」、「交通整理員の配置」を実施して参ります。 |
| その他    | (1) 事業実施区域は市内でも自然豊かな地域であることから、流域の自然環境及び生活環境との調和を図るとともに、歴史的背景等を踏まえた必要な保全措置を講じ、それらを維持していくための積極的な環境配慮に取り組むこと。 | 事業実施にあたっては、流域の自然環境及び生活環境との調和を図り、評価書に記載した環境保全措置を遵守するとともに、歴史的背景等も踏まえた、積極的な環境配慮に取り組んで参ります。  |
|        | (2) 準備書に対する意見を有するものからの意見、事業者説明会でいただいた意見を真摯に受け止め、十分に検討したうえで、可能な限り評価書へ反映させること。                               | いただいたご意見については真摯に受け止め、見解書で事業者の見解を説明するとともに、可能な限り評価書に反映しました。                                |



## 第 18 章 その他の事項



## 第18章 その他の事項

### 18.1 環境影響評価手続きの概要

荒川第二・三調節池事業に係る環境影響評価手続きの概要は表 18.1-1 に示すとおりである。

表 18.1-1 環境影響評価手続きの概要

|           |                       |                                       |
|-----------|-----------------------|---------------------------------------|
| 対象事業名称    |                       | 荒川第二・三調節池事業                           |
| 根拠法令      |                       | さいたま市環境影響評価条例                         |
| 事業者の住所・氏名 |                       | 国土交通省関東地方整備局<br>埼玉県さいたま市中央区新都心2番地1    |
| 対象事業の種類   |                       | 調節池の設置                                |
| 対象事業の規模   |                       | 面積 約 760 ヘクタール                        |
| 対象事業実施区域  |                       | さいたま市、川越市、上尾市の荒川左岸 37.2k<br>～48.0k 付近 |
| 調査計画書     | 提出                    | 平成 31 年 4 月 3 日                       |
|           | 関係地域決定                | 平成 31 年 4 月 10 日                      |
|           | 縦覧                    | 令和元年 5 月 7 日から令和元年 6 月 7 日            |
|           | 説明会の開催                | 令和元年 5 月 15 日から令和元年 5 月 26 日          |
|           | 意見書の提出期間              | 令和元年 5 月 7 日から令和元年 6 月 21 日           |
|           | 市長意見                  | 令和元年 9 月 6 日                          |
| 準備書       | 提出                    | 令和 2 年 9 月 18 日                       |
|           | 縦覧                    | 令和 2 年 9 月 30 日から令和 2 年 10 月 30 日     |
|           | 説明会の開催                | 令和 2 年 10 月 13 日から令和 2 年 10 月 24 日    |
|           | 意見書の提出期間              | 令和 2 年 9 月 30 日から令和 2 年 11 月 13 日     |
|           | 意見書(写)及び見解書<br>(写)の報告 | 令和 2 年 12 月 2 日                       |
|           | 市長意見                  | 令和 3 年 3 月 8 日                        |

### 18.2 準備書の修正事項

準備書に係る市長意見等に対して、準備書からの主な追加及び修正事項とその内容は表 18.2-1 に示すとおりである。なお、誤字や脱字等の軽微な訂正については記載していない。

表 18. 2-1 主な追加及び修正事項とその内容

| 項目                | ページ                                                 | 主な追加及び修正事項とその内容                                            |
|-------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 騒音                | p10. 2-3                                            | 一般環境騒音の現地調査地点や建設機械の稼働に伴う騒音の予測地点について、各地点の選定根拠を示した表を掲載しました。  |
|                   | p10. 2-11～14                                        | 現地調査結果について、速度、舗装の種別は表に、騒音・振動の調査地点は図中に掲載しました。               |
|                   | p10. 2-30～36                                        | 道路騒音の予測について、ASJ2018 モデルで予測を行いました。                          |
| 水象                | p10. 5-1                                            | 水象について、評価の目的に関する説明文を記載しました。                                |
| 動物                | p10. 6-21 他                                         | 特殊な条件を生息場として必要とする種について、動物の生態情報の箇所に、検討結果を記載しました。            |
|                   | p10. 6-51～52                                        | 冠水による攪乱頻度の変化が及ぼす生息環境への影響について修文しました。                        |
| 動物、<br>植物、<br>生態系 | 資料編<br>p5-22～25<br>p6-10                            | 動植物に関して、種ごとの主な生息・生育環境の面積の改変割合を示した表について、資料編に掲載しました。         |
| 植物                | p10. 7-86<br>p10. 7-102<br>p10. 7-110<br>p10. 7-121 | ヒメナミキ、コカモメヅル、バアソブ、ゴキヅルの予測について、修文しました。                      |
|                   | 資料編<br>p8-1～13                                      | 改変区域をクローズアップした植生図について、資料編に掲載しました。                          |
| 生態系               | p10. 8-84                                           | コムラサキの予測について修文しました。                                        |
|                   | p10. 8-98                                           | オオタカに関する環境保全措置について、オオタカの敏感度（繁殖ステージ）と対応させ、具体性を持たせるよう修文しました。 |
| 温室効果<br>ガス        | p10. 13-6～14                                        | 建設機械の稼働に係る内容と、資材運搬の走行に係る内容を区別して整理し、記載しました。                 |
| 地域交通              | p10. 15-29                                          | 荒川自転車道について記載しました。                                          |





本評価書内の地図は電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成した。  
ただし p2-1、p2-2、p3-17、p10. 15-19～28 の地図を除く。