

第11章 環境の保全のための措置

11.1 予測・評価に際して講ず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、対象事業実施区域周辺に住宅地等の環境保全上配慮すべき施設が立地する地域であることを考慮し、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること、法令基準等に基づき設定した環境保全目標を達成することを目的として、工事中及び供用時の各段階において環境の保全のための措置を検討した。

各段階の環境の保全のための措置の検討における基本的な考え方は、以降に示すとおりである。

なお、各段階の環境の保全のための措置の実施に伴い新たな環境影響は生じない。

また、事後調査時に事業の実施による影響が確認、もしくは、想定された場合は、速やかに追加の措置を検討する。

11.1.2 環境の保全のための措置

予測・評価に際して講ずることとした環境の保全のための措置は、表 11.1-1 に示すとおりである。

表11. 1-1 (1) 環境の保全のための措置の検討結果及びその効果の確実性

項目	環境影響要因	影響	環境の保全のための措置	措置の区分	理由	効果の確実性
大気質	建設機械の稼働	排ガスの排出	- 建設機械は、排出ガス対策型の機種の使用に努める。 - 建設機械のアイドリングストップを徹底する。 - 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 - 建設機械の整備、点検を徹底する。	低減	建設機械の排ガスによる影響を低減する。	○
	資材運搬等の車両の走行	排ガスの排出	- 資材運搬等の車両は、最新の排出ガス規制適合車の使用に努める。 - 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 - 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 - 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。	低減	資材運搬等の車両の排ガスによる影響を低減する。	○
	資材運搬等の車両の走行及び造成等の工事	粉じんの飛散	- 造成箇所、資材運搬等の車両の仮設道路には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止に努める。 - 対象事業実施区域内の土砂等の運搬時には、必要に応じてシートで被覆する。 - 工事区域出口に洗浄用ホース等を設置し、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払落しや場内清掃等を徹底する。	低減	資材運搬等の車両の走行及び造成等の工事による粉じんの飛散を低減する。	○
	自動車交通の発生	排ガスの排出	- 施設に進入する車両が国道16号の交通を阻害することを回避するため、施設出入口の交差点に進入用右折車線・左折車線を整備し、周辺道路での渋滞を生じさせないよう配慮する。 - 運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 - 運搬車両及び従業員通勤車両のアイドリングストップを徹底する。 - 施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。	低減	車両の排ガスによる影響を低減する。	○
騒音・低周波音	建設機械の稼働	騒音の発生	- 建設機械は、低騒音型の機種の使用に努める。 - 建設機械のアイドリングストップを徹底する。 - 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 - 建設機械の整備、点検を徹底する。 - 対象事業実施区域の周囲に遮音壁を兼ねた仮囲いを設ける。 - 特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準及び環境基準に加え騒音規制法の規制基準を遵守する。	低減	建設機械による騒音を低減する。	○
	資材運搬等の車両の走行	騒音の発生	- 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 - 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 - 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。	低減	資材運搬等の車両による騒音を低減する。	○

表11. 1-1 (2) 環境の保全のための措置の検討結果及びその効果の確実性

項目	環境影響要因	影響	環境の保全のための措置	措置の区分	理由	効果の確実性
騒音・低周波音	施設の供用	騒音の発生	- 騒音規制法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める規制基準を遵守するとともに、必要に応じて防音対策の徹底等による公害の未然防止に努める。 - 防音対策は、本予測で採用した防音壁と同等又はそれ以上の対策を講じる。	低減	施設からの騒音を低減する。	○
	自動車交通の発生	騒音の発生	- 運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的に運行を管理する。 - 運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 - 運搬車両及び従業員通勤車両のアイドリングストップを徹底する。 - 通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努める。 - 施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。	低減	車両による騒音を低減する。	○
振動	建設機械の稼働	振動の発生	- 建設機械は、低振動型の機種の使用に努める。 - 建設機械のアイドリングストップを徹底する。 - 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 - 建設機械の整備、点検を徹底する。	低減	建設機械による振動を低減する。	○
	資材運搬等の車両の走行	振動の発生	- 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 - 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 - 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。	低減	資材運搬等の車両による振動を低減する。	○
	自動車交通の発生	振動の発生	- 運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的に運行を管理する。 - 運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 - 運搬車両及び従業員通勤車両のアイドリングストップを徹底する。 - 通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努める。 - 施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。	低減	車両による振動を低減する。	○
水質	造成等の工事	濁水・アルカリ排水の発生	- 工事中の雨水流出の調整、土砂及び濁水の流出を防止するため、盛土工事に先立ち、仮設排水路、仮設沈砂池等の防災工事を行う。 - 盛土工事に当たっては、防災小堤を設置し地表水による法面崩壊を防止する。 - 濁水については、仮設排水路を通じて仮設沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を対象事業実施区域外に放流する。 - 盛土箇所は速やかに転圧を施す。 - 工事中の排水は必要に応じて pH 調整（アルカリ中和剤の添加等）を行う。 - コンクリート製品はできる限り二次製品を使用し、現場でのコンクリート打設を最小限に抑える。 - 造成等の工事による濁水等に係る浮遊物質量、水素イオン濃度について十分な監視及び措置を講ずる。	低減	濁水・アルカリ排水の発生を低減する。	○

表11. 1-1 (3) 環境の保全のための措置の検討結果及びその効果の確実性

項目	環境影響要因	影響	環境の保全のための措置	措置の区分	理由	効果の確実性
水質	施設の供用	汚水排水の発生	- 水質汚濁防止法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める排水基準を遵守するとともに、必要に応じて水質汚濁防止対策の徹底等による公害の未然防止に努める。 - 施設と公共下水道との接続については現在検討中であることを踏まえ、合併処理浄化槽を設置することとなった場合には、合併処理浄化槽からの排水の生物化学的酸素要求量(BOD)は、10mg/L以下とする。	低減	汚水排水による影響を低減する。	○
水象	敷地及び施設の存在、施設の供用	河川等の流量、流速及び水位の変化	- 対象事業実施区域内で発生する雨水を貯留するための十分な能力を持つ調整池を設置する。 - 対象事業実施区域内は緑地の整備や雨水浸透枳等の設置等により地下水の涵養を図る。 - 従業員に対し、節水の徹底を指導する。 - 施設利用者に向け、節水に努めるよう啓発する。	低減	河川流量等への影響を低減する。	○
	敷地及び施設の存在	地下水の水位及び水脈の変化	対象事業実施区域内は緑地の整備や雨水浸透枳等の設置等により地下水の涵養を図る。	低減	地下水の水位及び水脈の変化への影響を低減する。	○
地盤	造成等の工事並びに敷地及び施設の存在	地盤沈下の発生	- 工事の着工前、工事中に盛土に伴う圧密沈下量、変形等を観測する。 - 圧密沈下を考慮した工事計画を立てる。 - 必要な箇所に地盤改良工事としてサーチャージ工法、サンドドレーン工法、浅層・深層混合処理を実施する。	低減	地盤沈下による影響を低減する。	○
動物	工事の実施、存在・供用	保全すべき種及びその生息環境への影響	- 建設機械は、低騒音型・低振動型の機種の使用に努める。 - 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避け、資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう適切な運行管理に努める。 - 資材運搬等の車両の走行によるロードキルや移動経路の分断による影響の低減のため、対象事業実施区域外への逃避を可能とするための段階的な施工に努める。 - 工事時間は原則として 8 時～18 時とすることで照明の使用を極力減らし、光環境の変化の低減に努める。 - 作業員に対し保全すべき種の生息地への立ち入りを制限する等の指導を徹底することにより人為的な攪乱による影響を低減する。 - 濁水については、仮沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を対象事業実施区域外に放流する等、下流域の動物への影響を低減する。 - 排水については必要に応じて pH 調整（アルカリ中和剤の添加等）を行う。 - 敷地境界に設置する緩衝緑地帯の植栽樹種は、可能な限り在来種を用い、緑化の推進に努める。 - 騒音規制法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める規制基準を遵守するとともに、必要に応じて防音対策の徹底等に努める。 - 水質汚濁防止法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める排水基準を遵守するとともに、必要に応じて水質汚濁防止対策の徹底等に努める。 - 通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めること、及び交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努める。	低減	動物への影響を低減する。	△

表11. 1-1 (4) 環境の保全のための措置の検討結果及びその効果の確実性

項目	環境影響要因	影響	環境の保全のための措置	措置の区分	理由	効果の確実性
植物	造成等の工事、敷地及び施設の存在、施設の供用	保全すべき種やその生育環境並びに植生及び保全すべき群落並びに緑の量への影響	・ 工事時間は原則として 8 時～18 時とすることで照明の使用を極力減らし、光環境の変化を低減する。 ・ 作業員に対し保全すべき種の生育地への立ち入りを制限する等の指導を徹底することにより人為的な攪乱による影響を低減する。 ・ 濁水については、仮沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を対象事業実施区域外に放流する等、下流域の植物への影響を低減する。 ・ 生育地への影響が想定されるウスゲチョウジタデは、代償措置として対象事業実施区域外の生育適地へ生育個体の移植を行い、生育個体の保全に努めることとする。 ・ 排水については必要に応じて pH 調整（アルカリ中和剤の添加等）を行う。 ・ 敷地境界に設置する緩衝緑地帯の植栽樹種は、可能な限り在来種を用い、緑化の推進に努める。 ・ 水質汚濁防止法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める排水基準を遵守するとともに、必要に応じて水質汚濁防止対策の徹底等に努める。	低減 代償	植物への影響を低減・代償する。	△
生態系	工事の実施、存在・供用	地域を特徴づける生態系への影響	・ 建設機械は、低騒音型・低振動型の機種の使用に努める。 ・ 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避け、資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう適切な運行管理に努める。 ・ 資材運搬等の車両の走行によるロードキルや移動経路の分断による影響の低減のため、対象事業実施区域外への逃避を可能とするための段階的な施工を実施する。 ・ 工事時間は原則として 8 時～18 時とすることで照明の使用を極力減らし、光環境の変化を低減する。 ・ 濁水については、仮沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を対象事業実施区域外に放流する等、下流域の動物・植物への影響を低減する。 ・ 排水については必要に応じて pH 調整（アルカリ中和剤の添加等）を行う。 ・ 敷地境界に設置する緩衝緑地帯の植栽樹種は、可能な限り在来種を用い、緑化の推進に努める。 ・ 騒音規制法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める規制基準を遵守するとともに、必要に応じて防音対策の徹底等に努める。 ・ 水質汚濁防止法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める排水基準を遵守するとともに、必要に応じて水質汚濁防止対策の徹底等に努める。 ・ 通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めること、及び交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努める。	低減	生態系への影響を低減する。	○
景観	敷地及び施設の存在	眺望景観への影響	・ 対象事業実施区域の敷地境界には緑地を設置し、新たな緑地景観の創造と、景観への影響の緩和に努める。 ・ 計画建物には周囲の環境に調和する色彩を採用するほか、調整池についても景観への影響の緩和に努める。 ・ 計画建物の配置、形状等は周囲の景観との調和に配慮する。	低減	周辺景観への調和により影響を低減する。	○

表11. 1-1 (5) 環境の保全のための措置の検討結果及びその効果の確実性

項目	環境影響要因	影響	環境の保全のための措置	措置の区分	理由	効果の確実性
自然とのふれあいの場	建設機械の稼働、造成等の工事	自然とのふれあいの場の利用環境の変化への影響	- 建設機械は、排出ガス対策型及び低騒音型の機種の使用に努める。 - 建設機械のアイドリングストップを徹底する。 - 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 - 建設機械の整備、点検を徹底する。 - 造成箇所には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止に努める。 - 対象事業実施区域内の土砂等の運搬時には、必要に応じてシートで被覆する。 - 工事区域出口に洗浄用のホース等を設置し、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払落しや場内清掃等を徹底する。 - 対象事業実施区域の周囲に遮音壁を兼ねた仮囲いを設ける。	回避 低減	自然とのふれあいの場への影響を低減する。	○
	資材運搬等の車両の走行	自然とのふれあいの場への交通手段への影響	- 工事中は、工事時間帯を考慮することで工事用車両の発生集中を回避し、また適切な交通の規制、誘導を行うことで、周辺地域の交通に対する影響の低減に努める。 - 規制速度での走行や、エコドライブ等適切な運転指導を徹底する。	回避 低減	自然とのふれあいの場への交通手段への影響を低減する。	○
	敷地及び施設の存在、施設の供用	自然とのふれあいの場の利用環境の変化及びその程度	騒音規制法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める規制基準を遵守するとともに、必要に応じて防音対策の徹底等による公害の未然防止に努める。	回避 低減	自然とのふれあいの場への影響を低減する。	○
	自動車交通の発生	自然とのふれあいの場への交通手段への影響	- 運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 - 運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。 - 運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。 - 施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。	回避 低減	自然とのふれあいの場への影響を低減する。	○
廃棄物等	造成等の工事	廃棄物の発生	造成等の工事に伴う廃棄物は分別を徹底し、再資源化、再利用等の促進を図るとともに、再利用できないものは法令を遵守し適切に処理する。	低減	廃棄物の排出を抑制する。	○
	造成等の工事	残土の発生	- 工事中における残土は、対象事業実施区域内で再利用等を図る。 - 対象事業実施区域内で再利用できない場合は、残土受入業者へ搬出し、再利用を図る。	低減	残土の発生を抑制する。	○
	施設の供用	廃棄物の発生	施設の稼働に伴い発生する廃棄物等については、排出抑制、分別、リサイクルの推進等、適正に処理する。	低減	廃棄物の発生を抑制する。	○
	施設の供用	雨水及び処理水の発生	- 雨水の有効利用に積極的に取り組むよう雨水活用施設の導入も検討する。 - 従業員に対し、節水の徹底を指導する。 - 施設利用者に向け、節水に努めるよう啓発する。	低減	雨水及び処理水を削減する。	○

表11. 1-1 (6) 環境の保全のための措置の検討結果及びその効果の確実性

項目	環境影響要因	影響	環境の保全のための措置	措置の区分	理由	効果の確実性
温室効果ガス等	建設機械の稼働	温室効果ガス等の排出	- 建設機械のアイドリングストップを徹底する。 - 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 - 低燃費型建設機械や省エネ機能搭載型建設機械の使用に努める。 - 建設機械の整備、点検を徹底する。	低減	温室効果ガス等の排出を抑制する。	○
	資材運搬等の車両の走行	温室効果ガス等の排出	- 資材運搬等の車両の計画的かつ効率的な運用計画を検討し、搬出入が集中しないよう努める。 - 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 - 資材運搬等の車両の走行時には、交通法規を遵守し、 unnecessary 空ふかしは行わずエコドライブの実施に努める。 - 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。	低減	温室効果ガス等の排出を抑制する。	○
	施設の供用	温室効果ガス等の排出	- 対象事業実施区域内の緑地は条例等の基準以上を設置し、二酸化炭素の吸収に努める。 - 各種法令、ガイドライン等に基づき適正に対策を施し、温室効果ガスの削減に努める。	低減	温室効果ガス等の排出を抑制する。	○
	自動車交通の発生	温室効果ガス等の排出	- 施設関連車両のアイドリングストップを徹底する。 - 施設関連車両の走行時には、交通法規の遵守と unnecessary 空ふかしは行わず、エコドライブの実施に努める。 - 施設利用者への啓発によりアイドリングストップやエコドライブを促す。	低減	温室効果ガス等の排出を抑制する。	○
コミュニティ	建設機械の稼働、造成等の工事	コミュニティ施設の利用環境への影響	- 建設機械は、排出ガス対策型及び低騒音型の機種の使用に努める。 - 建設機械のアイドリングストップを徹底する。 - 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 - 建設機械の整備、点検を徹底する。 - 造成箇所には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止に努める。 - 対象事業実施区域内の土砂等の運搬時には、必要に応じてシートで被覆する。 - 工事区域出口に洗浄用のホース等を設置し、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払落しや場内清掃等を徹底する。 - 対象事業実施区域の周囲に遮音壁を兼ねた仮囲いを設ける。	低減	コミュニティ施設の利用環境への影響を低減する。	○
	資材運搬等の車両の走行	コミュニティ施設への交通手段への影響	- 工事中は、工事時間帯を考慮することで工事用車両の発生集中を回避し、また適切な交通の規制、誘導を行うことで、周辺地域の交通に対する影響の低減に努める。 - 規制速度での走行や、エコドライブ等適切な運転指導を徹底する。	回避 低減	コミュニティ施設への交通手段への影響を低減する。	○

表11. 1-1 (7) 環境の保全のための措置の検討結果及びその効果の確実性

項目	環境影響要因	影響	環境の保全のための措置	措置の区分	理由	効果の確実性
コミュニティ	敷地及び施設の存在、施設の供用	コミュニティ施設の利用環境への影響	・施設利用者に対し、駐車場でのアイドリングストップに努めるよう啓発する。	低減	コミュニティ施設の利用環境への影響を低減する。	○
	自動車交通の発生	コミュニティ施設への交通手段への影響	・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。 ・施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。	低減	コミュニティ施設の利用環境への影響を低減する。	○
地域交通	資材運搬等の車両の走行	自動車交通への影響	・資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、混雑時間帯を可能な限り避けた計画的かつ効率的な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。	低減	自動車交通への影響を低減する。	○
	資材運搬等の車両の走行	バス等の公共交通への影響			バス等の公共交通への影響を低減する。	○
	資材運搬等の車両の走行	交通安全への影響	・資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、混雑時間帯を可能な限り避けた計画的かつ効率的な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。 ・必要に応じ、工事区域の出入り口に交通誘導員を配置する。		交通安全への影響を低減する。	○
	自動車交通の発生	自動車交通への影響	・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。	低減	自動車交通への影響を低減する。	○
	自動車交通の発生	バス等の公共交通への影響			バス等の公共交通への影響を低減する。	○
	自動車交通の発生	交通安全への影響			交通安全への影響を低減する。	○

注：効果の不確実性は、以下に示すとおり。

○：保全措置の効果に不確実性を伴わない。 △：保全措置の効果に不確実性を伴う。

11.2 代償措置の実施計画

11.2.1 植物に係る代償措置

(1) 環境影響を回避又は低減することが困難な理由

本事業は土地区画整理事業であり、その事業特性上、対象事業実施区域の再選定や改変面積の最小化は困難であり、現況の耕作地を対象事業実施区域内に残存させることができないことから、一部の植物を対象として代償措置を講じる。

(2) 代償措置の検討

植物の回避又は低減できない影響については、代償措置の検討を行った。

表 11.2-1 植物の代償措置の検討結果

項目	内容
代償措置の内容	対象事業実施区域外の生育適地へウスゲチョウジタデの個体を移植する。
環境影響を回避又は低減することが困難な理由	事業特性上、対象事業実施区域の再選定や改変面積の最小化は困難であり、現況の低湿地や耕作地等の生育環境を対象事業実施区域内に残存させることができない。
対象事業により損なわれる環境の状況	対象事業実施区域内のウスゲチョウジタデの生育地が消失する。
代償措置により創出される環境の目標	ウスゲチョウジタデの生育個体を保全する。
代償措置の妥当性	対象事業実施区域外にてウスゲチョウジタデの生育が保全されるため、代償措置として妥当である。
代償措置に提供する技術と効果	ウスゲチョウジタデの移植事例はある。
代償措置による環境影響のおそれの有無及び当該おそれがある場所の環境影響の回避又は低減措置等	移植先は、移植事例を参照しながら、環境影響のおそれのない箇所とする。
事後調査に関する事項	対象事業実施区域外へ個体移植を行うため、事後調査の対象とする。

(3) 代償措置の実施方法

代償措置として、ウスゲチョウジタデの生育個体の移植を行う。

移設・移植を行う種は、対応できる時期が限定されるため、工事工程を踏まえて、適切な時期を設定し、実施するものとする。

(空 白)

第12章 対象事業の実施による影響の総合的な評価

本事業に係る環境影響評価の結果は表 12. 1-1～表 12. 15-1 に示すとおりである。

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、地盤、動物、植物、生態系、景観、自然とのふれあいの場、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、環境の保全のための措置を講じることにより、その影響は回避・低減され、整合を図るべき基準、目標等を満足することができると考える。また、各項目に係る環境の状況の変化による他の項目への間接影響及び環境の保全のための措置による他の項目への影響はないと考える。

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又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、関係機関等と協議の上で適切な対応を実施する。

したがって、本事業は周辺地域の環境の保全に適切に配慮した事業であると評価する。

12.1 大気質

表 12.1-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○建設機械の稼働に伴う大気質への影響 ①影響の回避・低減の観点 工事の実施にあたっては、右に示す措置を講じることで、周辺の大気質への影響の低減に努める。 したがって、建設機械の稼働に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 将来予測濃度（日平均値）は、二酸化窒素が 0.030ppm（年間 98％値）、浮遊粒子状物質が 0.0455mg/m³（2％除外値）であり、いずれの項目も整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、環境基準等の整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。	無	- 建設機械については、排出ガス対策型の機種の使用に努める。 - 建設機械のアイドリングストップを徹底する。 - 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 - 建設機械の整備、点検を徹底する。	無
	○資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響 ①影響の回避・低減の観点 工事の実施にあたっては、右に示す措置を講じることで、周辺の大気質への影響の低減に努める。 したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 道路端における将来予測濃度（日平均値）は、二酸化窒素が 0.033646ppm～0.033650ppm（日平均値の年間 98％値）、浮遊粒子状物質が 0.037148mg/m³（日平均値の年間 2％除外値）であり、いずれの項目も整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、環境基準等の整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。	無	- 資材運搬等の車両は、最新の排出ガス規制適合車の使用に努める。 - 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 - 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 - 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。	無
	○資材運搬等の車両の走行及び造成等の工事に伴う大気質（粉じん）への影響 ①影響の回避・低減の観点 工事の実施にあたっては、右に示す措置を講じることで、周辺の大気質への影響の低減に努める。 したがって、資材運搬等の車両の走行及び造成等の工事に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 予測地点における降下ばいじん量の予測値は、0.129～4.391 t /km²/月であり、各季、各地点で整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土交通省国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所）における工事寄与の降下ばいじん量の参考値等の整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。	無	- 造成箇所、資材運搬等の車両の仮設道路には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止に努める。 - 対象事業実施区域内の土砂等の運搬時には、必要に応じてシートで被覆する。 - 工事区域出口に洗浄用ホース等を設置し、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払落しや場内清掃等を徹底する。	無

表 12.1-2 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○自動車交通の発生に伴う大気質への影響 ①影響の回避・低減の観点 供用時にあたっては、右に示す措置を講じること で、周辺の大気質への影響の低減に努める。 したがって、自動車交通の発生に伴う大気質への 影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図ら れているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 道路端における将来予測濃度（日平均値又は3時 間平均値）は、二酸化窒素が0.033658ppm（日平均 値の年間98%値）、浮遊粒子状物質が0.037148mg/m³ （日平均値の年間2%除外値）、非メタン炭化水素 が0.13653ppmC～0.13654ppmC（午前6時から9時 までの3時間平均値）であり、すべての項目で整合 を図るべき基準等を満足している。 したがって、環境基準等の整合を図るべき基準等 との整合が図られているものと評価する。	無	・施設に進入する車両が 国道16号の交通を阻害 することを回避するた め、施設出入口の交差 点に進入用右折車線・ 左折車線を整備し、周 辺道路での渋滞を生じ させないように配慮す る。 ・運搬車両及び従業員通 勤車両の整備、点検を 徹底する。 ・運搬車両及び従業員通 勤車両のアイドリング ストップを徹底する。 ・施設利用者に向け、交 通規則の遵守やエコド ライブ等、適切な運転 に努めるよう啓発す る。	無

12.2 騒音・低周波音

表 12.2-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○建設機械の稼働に伴う騒音 ①影響の回避・低減の観点 工事の実施にあたっては、右に示す措置を講じること、騒音の低減に努める。 したがって、建設機械の稼働に伴う騒音は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 敷地境界上最大値出現地点における建設作業騒音レベル（L_{A5}）は、79 デシベルであり、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。	無	・建設機械は、低騒音型の機種の使用に努める。 ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・対象事業実施区域の周囲に遮音壁を兼ねた仮囲いを設ける。 ・特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準及び環境基準に加え騒音規制法の規制基準を遵守する。	無
	○資材運搬等の車両の走行に伴う騒音 ①影響の回避・低減の観点 工事の実施にあたっては、右に示す措置を講じること、騒音の低減に努める。 したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 資材運搬等車両の走行に伴う等価騒音レベルは、地点Bで 61 デシベルと予測され、整合を図るべき基準等を下回った。 一方、地点Aでは、環境基準 70 デシベルを 1 デシベル上回ると予測された。これは、現状（現況等価騒音レベル）で 71 デシベルとなっていることによるものであり、資材運搬等車両に伴う増加分は 0.1 デシベルで、現状を変更するものではないことが確認された。また、要請限度 75 デシベルは下回っていた。 本事業の実施にあたっては、整合を図るべき基準である環境基準を、地点Aで上回ったことに留意し、「①影響の回避・低減の観点」に示した環境保全措置を講じること、資材運搬等車両の走行に伴う騒音の低減に努める。 したがって、資材運搬等車両の走行に伴う騒音については、整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られているものと評価する。	無	・資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。	無

表 12. 2-2 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○施設の稼働に伴う騒音 ①影響の回避・低減の観点 施設の稼働にあたっては、右に示す措置を講じること、騒音の低減に努める。 したがって、施設の稼働に伴う騒音は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 敷地境界上最大値出現地点における施設の稼働に伴う騒音レベル（L_{A5}）は、朝・夜間が 39dB、昼間・夕が 50dB であり、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。	無	・騒音規制法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める規制基準を遵守するとともに、必要に応じて防音対策の徹底等による公害の未然防止に努める。 ・防音対策は、本予測で採用した防音壁と同等又はそれ以上の対策を講じる。	無
	○自動車交通の発生に伴う騒音 ①影響の回避・低減の観点 供用時にあたっては、右に示す措置を講じること、騒音の低減に努める。 したがって、自動車交通の発生に伴う騒音は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 関連車両が走行する将来交通量による等価騒音レベルは、地点Bで昼間 61 デシベル、夜間 60 デシベル～61 デシベルと予測され、整合を図るべき基準等を下回った。 一方、地点Aでは、昼間に環境基準 70 デシベルを 1 デシベル上回り、夜間も環境基準 65 デシベルを 4 デシベル上回ると予測された。これは、現状（現況等価騒音レベル）で昼間 71 デシベル、夜間 69 デシベルとなっていることによるものであり、自動車交通の発生に伴う増加分は 0.0 デシベル～0.3 デシベルで、現状を変更するものではないことが確認された。また、要請限度 75 デシベル（昼間）、70 デシベル（夜間）は下回っていた。 本事業の実施にあたっては、整合を図るべき基準である環境基準を、地点Aで上回ったことに留意し、「①影響の回避・低減の観点」に示した環境保全措置を講じること、自動車交通の発生に伴う騒音の低減に努める。 したがって、自動車交通の発生に伴う騒音については、整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られているものと評価する。	無	・運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的に運行を管理する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両のアイドリングストップを徹底する。 ・通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努める。 ・施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。	無

12.3 振動

表 12.3-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○建設機械の稼働に伴う振動 ①影響の回避・低減の観点 工事の実施にあたっては、右に示す措置を講じること、振動の低減に努める。 したがって、建設機械の稼働に伴う振動は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 敷地境界最大値出現地点における建設作業振動レベル（L_{10}）は、58 デシベルであり、整合を図るべき基準等を満足している。 したがって、整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。	無	- 建設機械は、低振動型の機種の使用に努める。 - 建設機械のアイドリングストップを徹底する。 - 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 - 建設機械の整備、点検を徹底する。	無
	○資材運搬等の車両の走行に伴う振動 ①影響の回避・低減の観点 工事の実施にあたっては、右に示す措置を講じること、振動の低減に努める。 したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う振動は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 資材運搬等の車両の走行に伴う振動レベルは、全ての予測地点において、整合を図るべき基準等を満足している。 したがって、「振動規制法施行規則」（昭和 51 年）における道路交通振動の要請限度等の整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。	無	- 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 - 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 - 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。	無
	○自動車交通の発生に伴う振動 ①影響の回避・低減の観点 供用時にあたっては、右に示す措置を講じること、振動の低減に努める。 したがって、自動車交通の発生に伴う振動は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 関連車両の走行に伴う振動レベルは、全ての予測地点において整合を図るべき基準等を満足している。 したがって、「振動規制法施行規則」（昭和 51 年）における道路交通振動の要請限度等の整合を図るべき基準等との整合は図られていると評価する。	無	- 運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的に運行を管理する。 - 運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 - 運搬車両及び従業員通勤車両のアイドリングストップを徹底する。 - 通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努める。 - 施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。	無

12.4 水質

表 12.4-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○造成等の工事に伴う水質への影響 ①影響の回避・低減の観点 造成等の工事にあたっては、右に示す措置を講じることで、水質への影響の低減に努める。 したがって、造成等の工事に伴う水質への影響は、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 工事中における濁水については、浮遊物質質量 19mg/L～21 mg/L であり、整合を図るべき基準等との整合は図られている。 また、アルカリ排水の発生については、必要に応じて pH 調整によりアルカリ排水を中和する等の環境保全措置を実施することにより、放流先水路への流出を極力低減する計画であることから整合を図るべき基準等（6.5 以上 8.5 以下）との整合は図られる。 したがって、造成等の工事に伴う水質への影響は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。	無	・工事中の雨水流出の調整、土砂及び濁水の流出を防止するため、盛土工事に先立ち、仮設排水路、仮設沈砂池等の防災工事を行う。 ・盛土工事に当たっては、防災小堤を設置し地表水による法面崩壊を防止する。 ・濁水については、仮設排水路を通じて仮設沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を対象事業実施区域外に放流する。 ・盛土箇所は速やかに転圧を施す。 ・工事中の排水は必要に応じて pH 調整（アルカリ中和剤の添加等）を行う。 ・コンクリート製品はできる限り二次製品を使用し、現場でのコンクリート打設を最小限に抑える。 ・造成等の工事による濁水等に係る浮遊物質質量、水素イオン濃度について十分な監視及び措置を講ずる。	無

表 12.4-2 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○施設の供用に伴う水質への影響 ①影響の回避・低減の観点 施設の供用にあたっては、右に示す措置を講じること、水質への影響の低減に努める。 したがって、施設の供用に伴う水質への影響は、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 施設の供用に伴う水質（生物化学的酸素要求量）の予測結果は、生物化学的酸素要求量の 75% 水質値（予測結果）は 5.4 mg/L であり、整合を図るべき基準等の値をわずかに上回っている。また、現況と比較するとその値は増加している。しかしながら、現状からの増加分は 0.2mg/L であり、基準等を上回る値も 0.4mg/L とわずかであることから、基準等との整合を著しく損なうものではないと評価する。 一方、予測結果の最大値は、冬季の水質 5.5mg/L であった。現状の水質濃度最大値の 5.4mg/L と比較すると値は増加するが、その増加分は 0.1mg/L であり現状を大きく変化させるものではないことから、基準等との整合を著しく損なうものではないと評価する。	無	・水質汚濁防止法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める排水基準を遵守するとともに、必要に応じて水質汚濁防止対策の徹底等による公害の未然防止に努める。 ・施設と公共下水道との接続については現在検討中であることを踏まえ、合併処理浄化槽を設置することとなった場合には、合併処理浄化槽からの排水の生物化学的酸素要求量 (BOD) は、10mg/L 以下とする。	無

12.5 水象

表 12.5-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○造成等の工事による河川流量等への影響 ①影響の回避・低減の観点 造成等の工事にあたっては、流出率の変化が少なく河川流量等への影響は小さいため、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ものと評価する。	無	—	無
	○敷地及び施設の存在、施設の供用による河川流量等への影響 ①影響の回避・低減の観点 存在・供用時にあたっては、右に示す措置を講じること、敷地及び施設の存在、施設の供用による河川流量等への影響の低減に努める。 対象事業実施区域内の流出係数は、土地利用が変わることにより、現況 0.525～0.750 程度であったものが、存在・供用時には 1.000 に近くなるものと推定され、浸透能力が減少する。雨水が浸透しにくくなり、流出量が増える恐れがあるが、右の環境保全措置を講じることによって影響を最小限にすることから、敷地及び施設の存在による河川流量等への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 また、施設の供用による排水量は、降雨時の深作川の流量に対する寄与率が約 0.2%であり、河川流量に与える影響はわずかである。さらに、右の環境保全措置を講じることによって影響を最小限にすることから、施設の供用による河川流量等への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。	無	・対象事業実施区域内で発生する雨水を貯留するための十分な能力を持つ調整池を設置する。 ・対象事業実施区域内は緑地の整備や雨水浸透柵等の設置等により地下水の涵養を図る。 ・従業員に対し、節水の徹底を指導する。 ・施設利用者に向け、節水に努めるよう啓発する。	無
	○敷地及び施設の存在による地下水への影響 ①影響の回避・低減の観点 存在・供用時にあたっては、右に示す措置を講じること、敷地及び施設の存在による地下水への影響の低減に努める。 対象事業実施区域周辺の雨水集水域の平均流出係数は、事業実施による土地利用の変化から、現況の 0.827 から存在・供用時には 0.838 と高くなり、雨水の浸透能力が低下する。しかしながら、その変化はごくわずかであるうえ、上記の環境保全措置を講じることによって影響を最小限にすることから、敷地及び施設の存在による地下水への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。	無	・対象事業実施区域内は緑地の整備や雨水浸透柵等の設置等により地下水の涵養を図る。	無

12.6 地盤

表 12.6-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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
地盤	○造成等の工事並びに敷地及び施設の存在に伴う地盤への影響 ①影響の回避・低減の観点 供用時にあたっては、右に示す措置を講じること、造成地の存在に伴う地盤への影響の低減に努める。 したがって、造成等の工事並びに敷地及び施設の存在に伴う地盤への影響は、実行可能な範囲でできる限り低減が図られているものとする。	無	・工事の着工前、工事に盛土に伴う圧密沈下量、変形等を観測する。 ・圧密沈下量を考慮した建築工事計画を立てる。 ・必要な箇所に地盤改良工事としてサーチャージ工法、サンドドレーン工法、浅層・深層混合処理を実施する。	無

12.7 動物

表 12.7-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○工事の実施及び存在・供用による動物への影響 ①影響の回避・低減の観点 本事業の実施に伴い、保全すべき動物種のうち、生息地の消失又は生息環境の減少による影響を受ける種が確認された。保全すべき種を含む対象事業実施区域内の動物にとって最も影響が大きいと予測される生息環境の消失・縮小を回避するため、対象事業実施区域の環境を事業者が実行可能な範囲内でできる限り残存できるか検討を行った。その結果、本事業ではその事業特性上、回避及び低減措置としての対象事業実施区域の再選定や改変面積の最小化は困難と判断した。 このため、工事の実施及び存在・供用による保全すべき動物種への影響については、環境の保全のための措置を講ずることで、影響の低減に努める。 以上により、工事の実施及び存在・供用による動物への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減されていると評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 工事の実施及び存在・供用により、保全すべき動物種の生息環境の一部が消失する可能性がある。そのため、環境の保全のための措置を実施する計画であり、保全すべき動物種及び生息環境は事業者により実行可能な範囲内でできる限り保全され则认为る。 以上のことから、整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られていると評価する。	無	・建設機械は、低騒音型・低振動型の機種の使用に努める。 ・計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避け、資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう適切な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の走行によるロードキルや移動経路の分断による影響の低減のため、対象事業実施区域外への逃避を可能とするための段階的な施工に努める。 ・工事時間は原則として 8 時～18 時とすることで照明の使用を極力減らし、光環境の変化の低減に努める。 ・作業員に対し保全すべき種の生息地への立ち入りを制限する等の指導を徹底することにより人為的な攪乱による影響を低減する。 ・濁水については、仮沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を対象事業実施区域外に放流する等、下流域の動物への影響を低減する。 ・排水については必要に応じて pH 調整（アルカリ中和剤の添加等）を行う。	無

表 12.7-2 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	-	-	・敷地境界に設置する緩衝緑地帯の植栽樹種は、可能な限り在来種を用い、緑化の推進に努める。 ・騒音規制法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める規制基準を遵守するとともに、必要に応じて防音対策の徹底等に努める。 ・水質汚濁防止法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める排水基準を遵守するとともに、必要に応じて水質汚濁防止対策の徹底等に努める。 ・通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めること、及び交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努める。	無

12.8 植物

表 12.8-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○造成等の工事並びに敷地及び施設の使用による植物への影響 ①影響の回避・低減の観点 本事業の実施に伴い、保全すべき植物種のうち、生育地の消失又は生育環境の減少による影響を受ける種が確認された。保全すべき種を含む対象事業実施区域内の植物にとって最も影響の大きいと予測される生育環境の消失・縮小を回避するため、対象事業実施区域の環境を事業者が実行可能な範囲内でできる限り残存できるか検討を行った。その結果、事業の特性上、回避及び低減措置としての対象事業実施区域の再選定や改変面積の最小化は困難と判断した。 このため、造成等の工事並びに敷地及び施設の使用による保全すべき植物種への影響については、環境の保全のための措置を講ずることで、影響の低減又は代償に努める。 以上により、造成等の工事並びに敷地及び施設の使用による植物への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減又は代償されていると評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 造成等の工事並びに敷地及び施設の使用並びに施設の使用により、保全すべき植物種の生育地の一部が消失する可能性がある。そのため、環境の保全のための措置を実施する計画であり、保全すべき植物種の生育地は事業者により実行可能な範囲内でできる限り保全されると考える。 以上のことから、整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られていると評価する。	無	・工事時間は原則として8時～18時とすることで照明の使用を極力減らし、光環境の変化を低減する。 ・作業員に対し保全すべき種の生育地への立ち入りを制限する等の指導を徹底することにより人為的な攪乱による影響を低減する。 ・濁水については、仮沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を対象事業実施区域外に放流する等、下流域の植物への影響を低減する。 ・生育地への影響が想定されるウスゲチョウジタデは、代償措置として対象事業実施区域外の生育適地へ生育個体の移植を行い、生育個体の保全に努めることとする。 ・排水については必要に応じてpH調整（アルカリ中和剤の添加等）を行う。 ・敷地境界に設置する緩衝緑地帯の植栽樹種は、可能な限り在来種を用い、緑化の推進に努める。 ・水質汚濁防止法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める排水基準を遵守するとともに、必要に応じて水質汚濁防止対策の徹底等に努める。	無

12.9 生態系

表 12.9-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○工事の実施及び存在・供用による生態系への影響 ①影響の回避・低減の観点 着目種や関係種を含む対象事業実施区域内の動植物にとって最も影響が大きいと予測される生息・生育環境の消失・縮小を回避するため、対象事業実施区域の環境を事業者が実行可能な範囲内でできる限り残存できるか検討を行った。その結果、土地区画整理事業ではその事業特性上、回避及び低減措置としての対象事業実施区域の再選定や改変面積の最小化は困難と判断した。 このため、工事の実施及び存在・供用による生態系への影響については、環境の保全のための措置を講ずること、影響の低減に努める。 以上により、工事の実施及び存在・供用による地域を特徴づける生態系への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減されていると評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 工事の実施及び存在・供用により、着目種や関係種を含む対象事業実施区域内の動植物の生息・生育環境の一部が消失する可能性がある。そのため、前述の低減措置を実施する計画であり、着目種や関係種を含む対象事業実施区域内の動植物は事業者により実行可能な範囲内でできる限り保全され则认为。 以上のことから、整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られていると評価する。	無	・建設機械は、低騒音型・低振動型の機種の使用に努める。 ・計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避け、資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう適切な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の走行によるロードキルや移動経路の分断による影響の低減のため、対象事業実施区域外への逃避を可能とするための段階的な施工を実施する。 ・工事時間は原則として8時～18時とすることで照明の使用を極力減らし、光環境の変化を低減する。 ・濁水については、仮沈砂池に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を対象事業実施区域外に放流する等、下流域の動物・植物への影響を低減する。 ・排水については必要に応じてpH調整（アルカリ中和剤の添加等）を行う。 ・敷地境界に設置する緩衝緑地帯の植栽樹種は、可能な限り在来種を用い、緑化の推進に努める。 ・騒音規制法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める規制基準を遵守するとともに、必要に応じて防音対策の徹底等に努める。	無

表 12.9-2 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	—	—	・水質汚濁防止法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める排水基準を遵守するとともに、必要に応じて水質汚濁防止対策の徹底等に努める。 ・通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めること、及び交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努める。	無

12.10 景観

表 12.10-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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
景観	○敷地及び施設が存在に伴う景観資源への影響 ①影響の回避・低減の観点 本事業による景観資源への影響はないことから、敷地及び施設が存在に伴う景観資源への影響は回避されているものと評価する。	-	-	-
	○敷地及び施設が存在に伴う眺望景観への影響 ①影響の回避・低減の観点 敷地及び施設が存在に伴う眺望景観への影響については、右に示す措置を講じることで、周辺環境への影響の低減に努める。 以上より、敷地及び施設が存在に伴う眺望景観への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減されているものと評価する。	無	- 対象事業実施区域の敷地境界には条例に基づき緑地を設置し、新たな緑地景観の創造と、景観への影響の緩和に努める。 - 計画建物には周囲の環境に調和する色彩を採用するほか、調整池についても景観への影響の緩和に努める。 - 計画建物の配置、形状等は周囲の景観との調和に配慮する。	無

12.11 自然とのふれあいの場

表 12.11-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○建設機械の稼働、造成等の工事に伴う自然とのふれあいの場の利用環境の変化への影響 ①影響の回避・低減の観点 建設機械の稼働及び造成等の工事にあたっては、右に示す措置を講じることで、自然とのふれあいの場の利用環境への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無	・建設機械は、排出ガス対策型及び低騒音型の機種の使用に努める。 ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・造成箇所には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止に努める。 ・対象事業実施区域内の土砂等の運搬時には、必要に応じてシートで被覆する。 ・工事区域出口に洗浄用のホース等を設置し、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払落しや場内清掃等を徹底する。 ・対象事業実施区域の周囲に遮音壁を兼ねた仮囲いを設ける。	無
	○資材運搬等の車両の走行に伴う自然とのふれあいの場への交通手段への影響 ①影響の回避・低減の観点 資材運搬等の車両の走行にあたっては、右に示す措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴う自然とのふれあいの場への交通手段への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。		・工事中は、工事時間帯を考慮することで工事用車両の発生集中を回避し、また適切な交通の規制、誘導を行うことで、周辺地域の交通に対する影響の低減に努める。 ・規制速度での走行や、エコドライブ等適切な運転指導を徹底する。	

表 12.11-2 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○敷地及び施設の存在、施設の供用に伴う自然とのふれあいの場の利用環境の変化及びその程度 ①影響の回避・低減の観点 敷地及び施設の存在、施設の供用にあたっては、右に示す措置を講じることで、自然とのふれあいの場の利用環境への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無	・騒音規制法及びさいたま市生活環境の保全に関する条例に定める規制基準を遵守するとともに、必要に応じて防音対策の徹底等による公害の未然防止に努める。	無
	○自動車交通の発生に伴う自然とのふれあいの場への交通手段への影響 ①影響の回避・低減の観点 自動車交通の発生にあたっては、右に示す措置を講じることで、自然とのふれあいの場への交通手段への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無	・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。 ・施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。	無

12.12 廃棄物等

表 12.12-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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
廃棄物等	○造成等の工事に伴う廃棄物の影響 ①影響の回避・低減の観点 造成等の工事に伴う廃棄物について、右に示す措置を講じることで排出抑制に努める。 したがって、造成等の工事に伴う廃棄物は、実行可能な範囲内でできる限り排出抑制がなされているものと評価する。	無	・造成等の工事に伴う廃棄物は分別を徹底し、再資源化、再利用等の促進を図るとともに、再利用できないものは法令を遵守し適切に処理する。	無
	○造成等の工事に伴う残土の影響 ①影響の回避・低減の観点 造成等の工事に伴う残土について、右に示す措置を講じることで発生抑制に努める。 したがって、造成等の工事に伴う残土は、実行可能な範囲内でできる限り発生抑制がなされているものと評価する。	無	・工事中における残土は、対象事業実施区域内で再利用等を図る。 ・対象事業実施区域内で再利用できない場合は、残土受入業者へ搬出し、再利用を図る。	無
	○施設の稼働に伴う廃棄物等の影響 ①影響の回避・低減の観点 施設の稼働に伴う廃棄物等について、右に示す措置を講じることで排出抑制に努める。 したがって、施設の稼働に伴う廃棄物、実行可能な範囲内でできる限り排出抑制がなされているものと評価する。	無	・施設の稼働に伴い発生する廃棄物等については、排出抑制、分別、リサイクルの推進等、適正に処理する。	無
	○施設の稼働に伴う雨水及び処理水の影響 ①影響の回避・低減の観点 施設の稼働に伴う雨水及び処理水について、右に示す措置を講じることで有効利用に努める。 したがって、施設の稼働に伴う雨水及び処理水は、実行可能な範囲内でできる限り有効利用されているものと評価する。	無	・雨水の有効利用に積極的に取り組むよう雨水活用施設の導入も検討する。 ・従業員に対し、節水の徹底を指導する。 ・施設利用者に向け、節水に努めるよう啓発する。	無

12.13 温室効果ガス等

表 12.13-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等の影響 ①影響の回避・低減の観点 建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等について、右に示す措置を講じることで排出抑制に努める。 したがって、建設機械の稼働に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内でできる限りなされているものと評価する。	無	・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 ・低燃費型建設機械や省エネ機能搭載型建設機械の使用に努める。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。	無
	○資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等の影響 ①影響の回避・低減の観点 資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等について、右に示す措置を講じることで排出抑制に努める。 したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内でできる限りなされているものと評価する。	無	・資材運搬等の車両の計画的かつ効率的な運用計画を検討し、搬出入が集中しないよう努める。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 ・資材運搬等の車両の走行時には、交通法規を遵守し、不必要な空ふかしは行わずエコドライブの実施に努める。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。	無

表 12.13-2 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○施設の供用に伴う温室効果ガス等の影響 ①影響の回避・低減の観点 施設の供用に伴う温室効果ガス等について、右に示す措置を講じることで排出抑制に努める。 したがって、施設の供用に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内でできる限りなされているものと評価する。	無	・対象事業実施区域内の緑地は条例等の基準以上を設置し、二酸化炭素の吸収に努める。 ・各種法令、ガイドライン等に基づき適正に対策を施し、温室効果ガスの削減に努める。	無
	○自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の影響 ①影響の回避・低減の観点 自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の影響について、右に示す措置を講じることで周辺環境への影響の低減に努める。 したがって、自動車交通の発生に伴う温室効果ガス等の排出抑制は、実行可能な範囲内でできる限りなされているものと評価する。	無	・施設関連車両のアイドリングストップを徹底する。 ・施設関連車両の走行時には、交通法規の遵守と不必要な空ふかしは行わず、エコドライブの実施に努める。 ・施設利用者への啓発によりアイドリングストップやエコドライブを促す。	無

12.14 コミュニティ

表 12.14-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○建設機械の稼働、造成等の工事に伴うコミュニティ施設の利用環境の変化への影響 ①影響の回避・低減の観点 建設機械の稼働及び造成等の工事にあたっては、右に示す措置を講じることで、コミュニティ施設の利用環境への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無	・建設機械は、排出ガス対策型及び低騒音型の機種の使用に努める。 ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・造成箇所には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止に努める。 ・対象事業実施区域内の土砂等の運搬時には、必要に応じてシートで被覆する。 ・工事区域出口に洗浄用のホース等を設置し、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払落しや場内清掃等を徹底する。 ・対象事業実施区域の周囲に遮音壁を兼ねた仮囲いを設ける。	無
	○資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響 ①影響の回避・低減の観点 資材運搬等の車両の走行にあたっては、右に示す措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無	・工事中は、工事時間帯を考慮することで工事用車両の発生集中を回避し、また適切な交通の規制、誘導を行うことで、周辺地域の交通に対する影響の低減に努める。 ・規制速度での走行や、エコドライブ等適切な運転指導を徹底する。	無

表 12.14-2 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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	○敷地及び施設の存在、施設の供用に伴うコミュニティ施設の利用環境の変化及びその程度 ①影響の回避・低減の観点 敷地及び施設の存在、施設の供用にあたっては、右に示す措置を講じることで、コミュニティ施設の利用環境への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無	・施設利用者に対し、駐車場でのアイドリングストップに努めるよう啓発する。	無
	○自動車交通の発生に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響 ①影響の回避・低減の観点 自動車交通の発生にあたっては、右に示す措置を講じることで、コミュニティ施設への交通手段への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無	・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。 ・施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。	無

12.15 地域交通

表 12.15-1 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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
地域交通	○資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響 ①影響の回避・低減の観点 資材運搬等の車両の走行にあたっては、右に示す措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴う自動車交通への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無	- 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、混雑時間帯を可能な限り避けた計画的かつ効率的な運行管理に努める。 - 資材運搬等の車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。	無
	○資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通への影響 ①影響の回避・低減の観点 資材運搬等の車両の走行にあたっては、右に示す措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴うバス等の公共交通への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無		無
	○資材運搬等の車両の走行に伴う交通安全への影響 ①影響の回避・低減の観点 資材運搬等の車両の走行にあたっては、右に示す措置を講じることで、資材運搬等の車両の走行に伴う交通安全への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無	- 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、混雑時間帯を可能な限り避けた計画的かつ効率的な運行管理に努める。 - 資材運搬等の車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。 - 必要に応じ、工事区域の出入り口に交通誘導員を配置する。	無

表 12.15-2 環境影響評価結果の概要

	予測結果・評価の概要	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
地域交通	○自動車交通の発生に伴う自動車交通への影響 ①影響の回避・低減の観点 施設関連車両の走行にあたっては、右に示す措置を講じることで、自動車交通発生に伴う自動車交通への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無	・運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両の交通規則の遵守やアイドリングストップを徹底する。 ・運搬車両及び従業員通勤車両のエコドライブの実施に努める。 ・施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。	無
	○自動車交通の発生に伴うバス等の公共交通への影響 ①影響の回避・低減の観点 施設関連車両の走行にあたっては、右に示す措置を講じることで、自動車交通発生に伴うバス等の公共交通への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無		無
	○自動車交通の発生に伴う交通安全への影響 ①影響の回避・低減の観点 施設関連車両の走行にあたっては、右に示す措置を講じることで、自動車交通発生に伴う交通安全への影響の低減に努める。 したがって、実行可能な範囲でできる限り低減が図られていると評価する。	無		無

(空 白)

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結果は、表 13.1-1 に示すとおりである。

表 13.1-1(1) 事後調査項目の選定

項目			環境影響要因	事後調査 項目選定 ^{注1}
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	◎
		存在・供用	自動車交通の発生	◎
	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	◎
		存在・供用	自動車交通の発生	◎
	炭化水素	存在・供用	自動車交通の発生	◎
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	◎
		存在・供用	施設の供用	◎
			自動車交通の発生	◎
振動	振動	工事	建設機械の稼働	◎
			資材運搬等の車両の走行	◎
		存在・供用	自動車交通の発生	◎
水質	公共 用水域の 水質	生物化学的酸素要求量 又は化学的酸素要求量	存在・供用	施設の供用 ◎ ^{注2}
		浮遊物質	工事	造成等の工事 ◎
		水素イオン濃度	工事	造成等の工事 ◎
水象	河川等の流量、流速及び水位	工事	造成等の工事	◎
		存在・供用	敷地及び施設の存在	◎
			施設の供用	◎ ^{注2}
地盤	地盤沈下	存在・供用	敷地及び施設の存在	◎
		工事	造成等の工事	◎
動物	保全すべき種	工事	建設機械の稼働	○ ^{注3}
			資材運搬等の車両の走行	○ ^{注3}
			造成等の工事	○
		存在・供用	敷地及び施設の存在	○
			施設の供用	○ ^{注3}
			自動車交通の発生	○ ^{注3}

注1：事後調査項目選定の欄の記号は以下のとおりとする。

◎：選定する（環境の状況又は環境への付加の状況及び対象事業・環境保全措置の実施状況調査を実施）

○：選定する（対象事業の実施状況調査・環境保全措置の実施状況調査を実施）

×：選定しない

注2：施設の供用時に合併処理浄化槽を設置した場合に選定し、公共下水道へ接続された場合には選定しない。

注3：他の項目の事後調査結果を踏まえて実施する。

表 13.1-1(2) 事後調査項目の選定

項目		環境影響要因		事後調査 項目選定 ^{注1}
植物	保全すべき種・保全すべき植生 及び群落・緑の量	工事	造成等の工事	○
		存在・供用	敷地及び施設の存在	◎
			施設の供用	○ ^{注3}
生態系	地域を特徴づける生態系	工事	建設機械の稼働	○
			資材運搬等の車両の走行	○
			造成等の工事	○
		存在・供用	敷地及び施設の存在	○
			施設の供用	○
			自動車交通の発生	○
景観	景観資源(自然的景観及び 歴史的景観資源)	存在・供用	敷地及び施設の存在	×
	眺望景観	存在・供用	敷地及び施設の存在	◎
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	○ ^{注3}
			資材運搬等の車両の走行	○ ^{注3}
			造成等の工事	○ ^{注3}
		存在・供用	敷地及び施設の存在	○ ^{注3}
			施設の供用	○ ^{注3}
			自動車交通の発生	○ ^{注3}
廃棄物等	廃棄物	工事	造成等の工事	◎
		存在・供用	施設の供用	◎
	残土	工事	造成等の工事	◎
	雨水及び処理水	存在・供用	施設の供用	◎
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	◎
		存在・供用	施設の供用	◎
			自動車交通の発生	◎
コミュニ ティ	コミュニティ施設等	工事	建設機械の稼働	○ ^{注3}
			資材運搬等の車両の走行	○ ^{注3}
			造成等の工事	○ ^{注3}
		存在・供用	敷地及び施設の存在	○ ^{注3}
			施設の供用	○ ^{注3}
			自動車交通の発生	○ ^{注3}
地域交通	自動車交通	工事	資材運搬等の車両の走行	◎
		存在・供用	自動車交通の発生	◎
	バス等の公共交通	工事	資材運搬等の車両の走行	◎
		存在・供用	自動車交通の発生	◎
	歩行者・自転車交通	工事	資材運搬等の車両の走行	◎
		存在・供用	自動車交通の発生	◎

注1：事後調査項目選定の欄の記号は以下のとおりとする。

◎：選定する(環境の状況又は環境への付加の状況及び対象事業・環境保全措置の実施状況調査を実施)

○：選定する(対象事業の実施状況調査・環境保全措置の実施状況調査を実施)

×：選定しない

注2：施設の供用時に合併処理浄化槽を設置した場合に選定し、公共下水道へ接続された場合には選定しない。

注3：他の項目の事後調査結果を踏まえて実施する。

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 13.1-2 に示すとおりである。

表 13.1-2 事後調査項目から除外する項目及びその理由

項目		環境影響要因		除外する理由
景観	景観資源（自然的景観及び歴史的景観資源）	存在・供用	敷地及び施設の存在	対象事業実施区域周辺に位置する景観資源について、本事業の実施に伴う改変等の直接的な影響はない。 したがって、敷地及び施設の存在に伴う景観資源への影響については、事後調査項目から除外する。

13.2 事後調査方法等

13.2.1 大気質

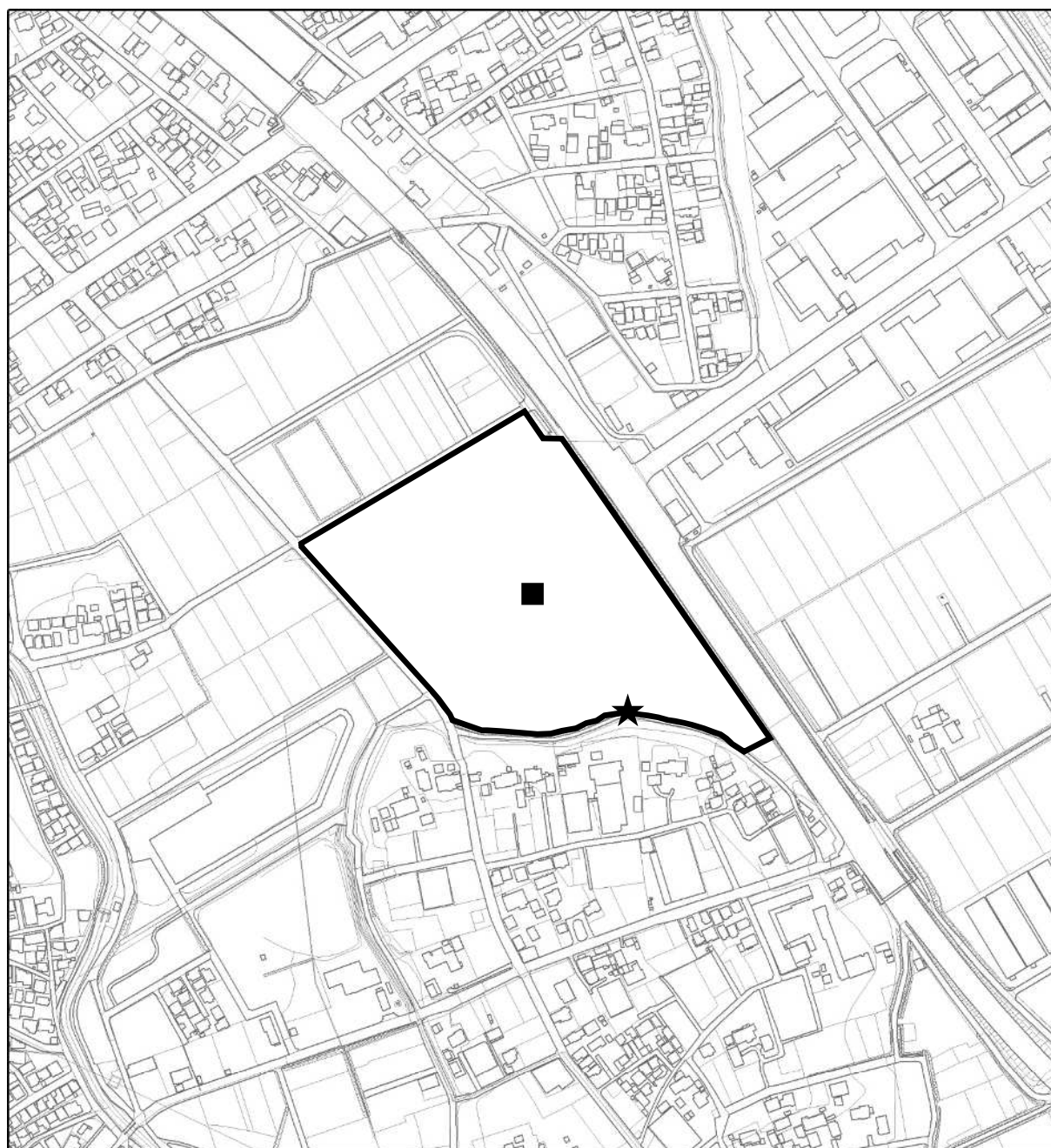
大気質に係る事後調査の内容は、表 13.2-1～表 13.2-3 に示すとおりである。

表 13.2-1 事後調査の内容（大気質_工事）

調査内容	建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）への影響	資材運搬等の車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）への影響
調査項目	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） ○気象の状況（風向、風速） ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） ○環境の保全のための措置の実施状況	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） ○気象の状況（風向、風速） ○交通量の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） 図13.2-1に示す予測した最大付加濃度出現地点付近の1地点とする。 ○気象の状況（風向、風速） 対象事業実施区域内の1地点とする。 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） 図13.2-2に示す予測した資材運搬等の車両の走行経路上の2地点とする。 ○気象の状況（風向、風速） 対象事業実施区域内の1地点とする。 ○交通量の状況 大気質の状況と同様とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） 工事期間を通じて建設機械の稼働台数及び汚染物質排出量が最大となる時期の代表的な1週間(7日間連続)とする。 ○気象の状況（風向、風速） 大気質の状況と同様とする。 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） 大気質の状況と同様とし、工事時間帯に実施する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） 資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期の代表的な1週間(7日間連続)とする。 ○気象の状況（風向、風速） 大気質の状況と同様とする。 ○交通量の状況 資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期の代表的な1日(24時間)とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。
調査方法	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） 「二酸化窒素に係る環境基準について」及び「大気汚染に係る環境基準について」に定める測定方法とする。 ○気象の状況（風向、風速） 「地上気象観測指針」に準拠する方法とする。 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） 「二酸化窒素に係る環境基準について」及び「大気汚染に係る環境基準について」に定める測定方法とする。 ○気象の状況（風向、風速） 「地上気象観測指針」に準拠する方法とする。 ○交通量の状況 カウンターで2車種（小型・大型）の自動車台数を計測する。また、関係資料から資材運搬等の車両台数を整理する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

表 13.2-2 事後調査の内容（大気質_工事）

調査内容	資材運搬等の車両の走行及び造成等の工事に伴う大気質（粉じん）への影響
調査項目	○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。
調査方法	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。



凡例

-  対象事業実施区域
-  大気質調査地点
-  気象調査地点



1:5,000

0 25 50 100 150 200 m

注：大気質調査地点は、予測時の影響が最大の箇所を示している。調査日当日の建設機械の配置状況等を踏まえ、必要に応じて各々の調査地点を変更する。

図 13.2-1

大気質・気象の事後調査地点
(建設機械の稼働)

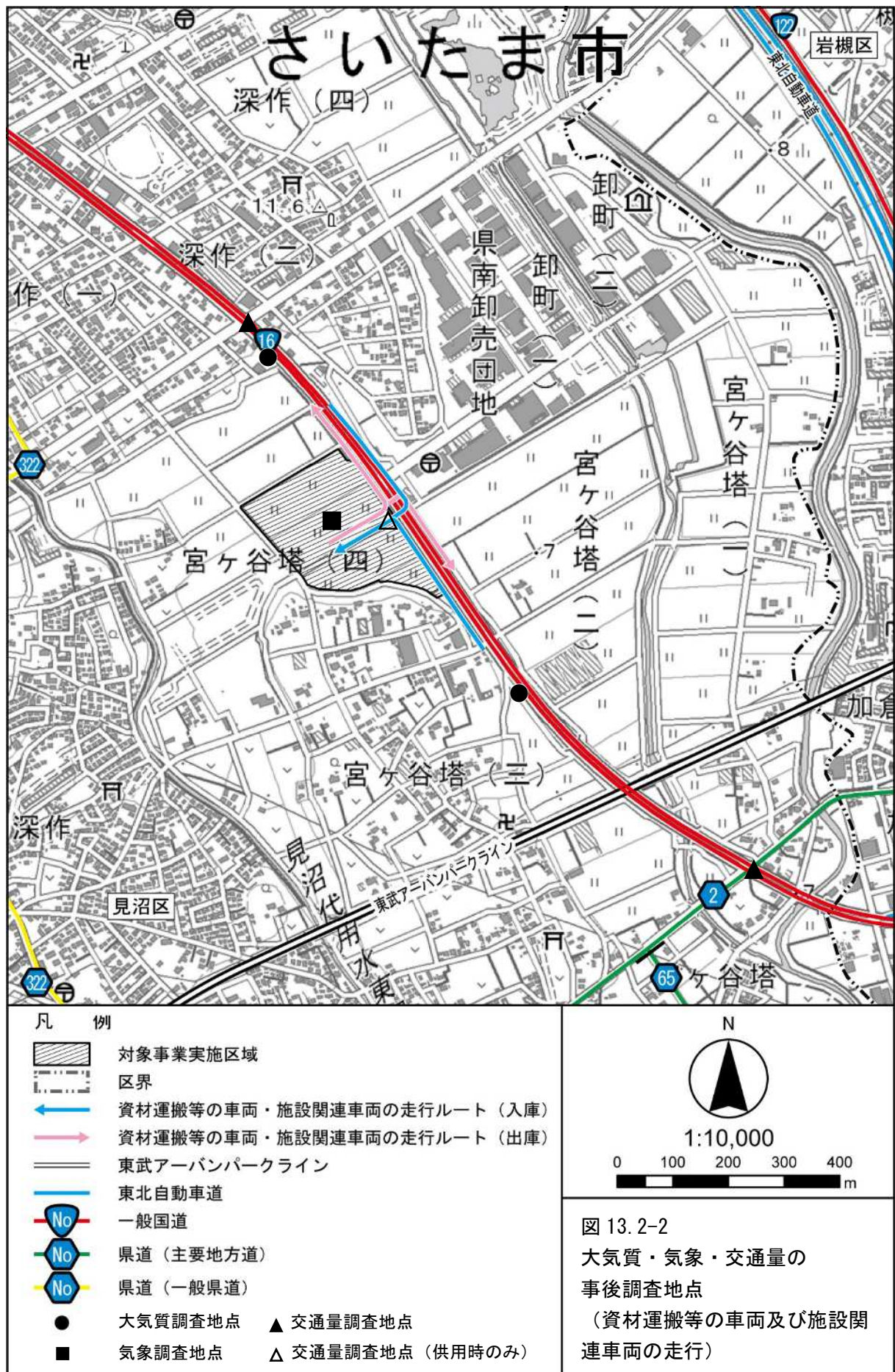


表 13.2-3 事後調査の内容（大気質_存在・供用）

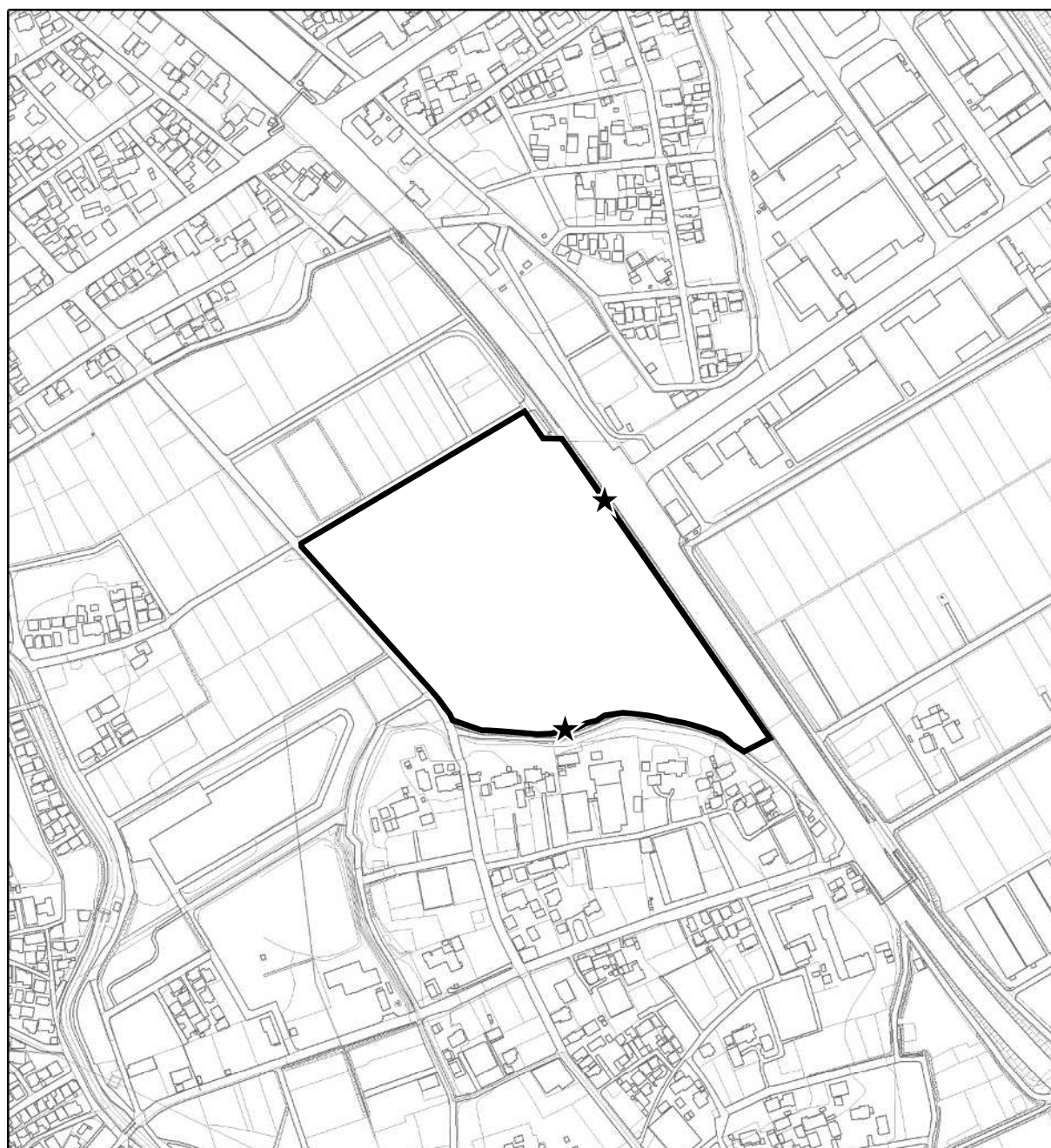
調査内容	自動車交通の発生に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質、非メタン炭化水素）への影響
調査項目	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質、非メタン炭化水素） ○気象の状況（風向、風速） ○交通量の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質、非メタン炭化水素） 図13.2-2に示す予測した施設関連車両の走行経路上の2地点とする。 ○気象の状況（風向、風速） 対象事業実施区域内の1地点とする。 ○交通量の状況 図13.2-2に示す予測した施設関連車両の走行経路上の2地点と、施設出入口1地点とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質、非メタン炭化水素） 施設関連車両の走行台数が最大となる時期の代表的な1週間（7日間連続）とする。 ○気象の状況（風向、風速） 大気質の状況と同様とする。 ○交通量の状況 施設の稼働が定常状態となる時期の代表的な1日（24時間）とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質、非メタン炭化水素） ・二酸化窒素、浮遊粒子状物質 「二酸化窒素に係る環境基準について」及び「大気の汚染に係る環境基準について」に定める測定方法とする。 ・非メタン炭化水素 「環境大気中の鉛・炭化水素の測定法について」（昭和52年環大企第61号環境庁大気保全局長通達）に定める測定方法とする。 ○気象の状況（風向、風速） 「地上気象観測指針」に準拠する方法とする。 ○交通量の状況 カウンターで2車種（小型・大型）の自動車台数を計測する。また、施設出入口において施設関連車両台数を計測する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

13.2.2 騒音・低周波音

騒音・低周波音に係る事後調査の内容は、表 13.2-4～表 13.2-5 に示すとおりである。

表 13.2-4 事後調査の内容（騒音_工事）

調査内容	建設機械の稼働に伴う騒音の影響	資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響
調査項目	○騒音の状況 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） ○環境の保全のための措置の実施状況	○騒音の状況 ○交通量の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○騒音の状況 図13.2-3に示す対象事業実施区域敷地境界付近の2地点とする。 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○騒音の状況 図13.2-4に示す資材運搬等の車両の走行経路上の2地点（予測地点）とする。 ○交通量の状況 図13.2-4に示す資材運搬等の車両の走行経路上の2地点とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	○騒音の状況 工事期間を通じて建設機械の稼働による騒音レベルが最大となる時期の代表的な1日（7時～19時）とする。 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） 騒音の状況と同様とし、工事時間帯に実施する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。	○騒音の状況 資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期の代表的な1日（6時～22時）とする。 ○交通量の状況 騒音の状況と同様とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。
調査方法	○騒音の状況 「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（昭和43年11月27日厚生・建設省告示第1号）に定める測定方法とする。 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○騒音の状況 「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号）に定める測定方法とする。 ○交通量の状況 カウンターで2車種（小型・大型）の自動車台数を計測する。また、関係資料から資材運搬等の車両台数を整理する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。



凡例

-  対象事業実施区域
 調査地点



1:5,000

0 25 50 100 150 200 m

注：調査地点は、予測時の影響が最大の箇所（北側）、住宅近接地点（南側）を示している。調査日当日の建設機械の配置状況等を踏まえ、必要に応じて地点を変更する。

図 13.2-3

騒音の事後調査地点
（建設機械の稼働）

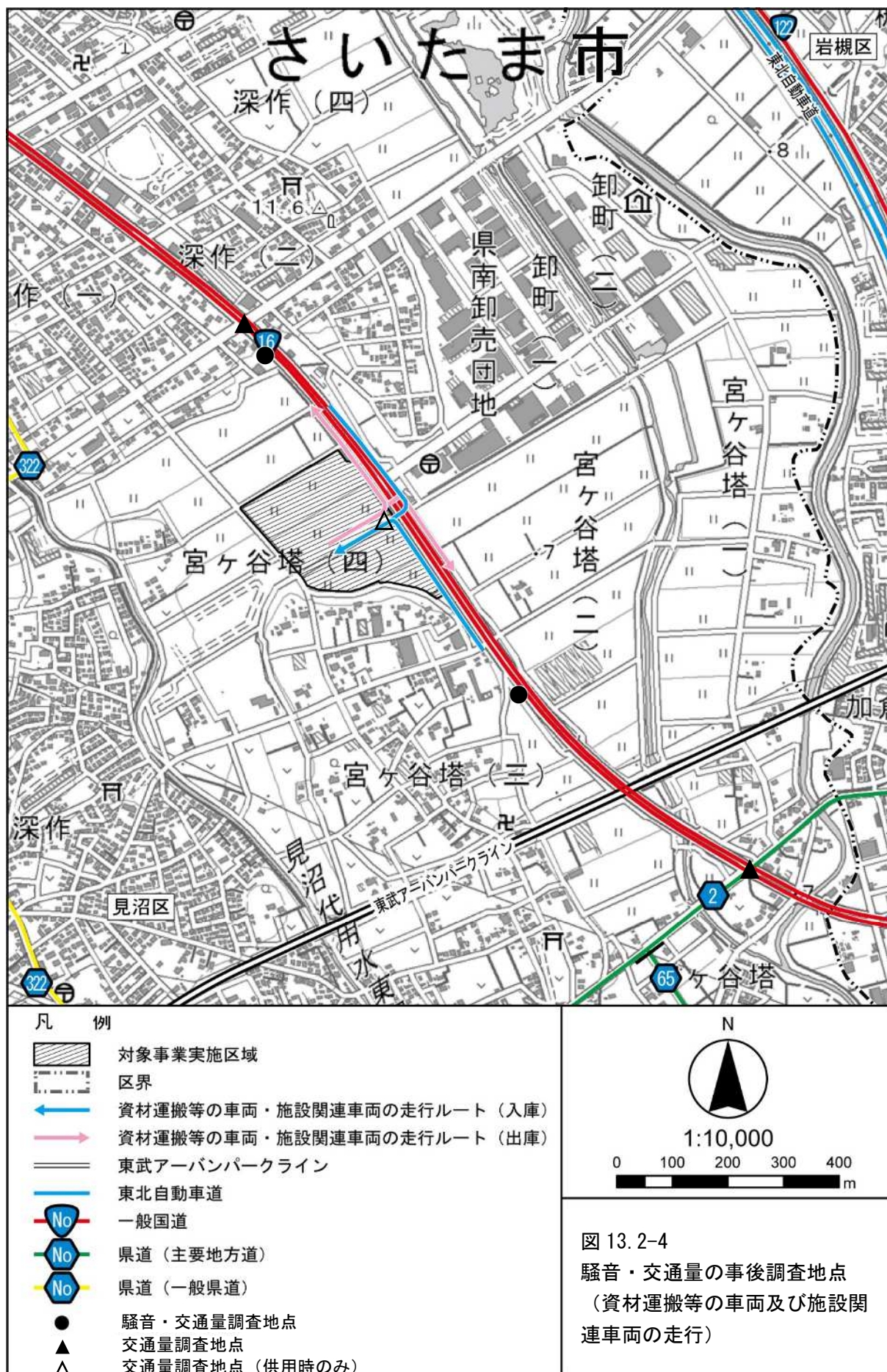
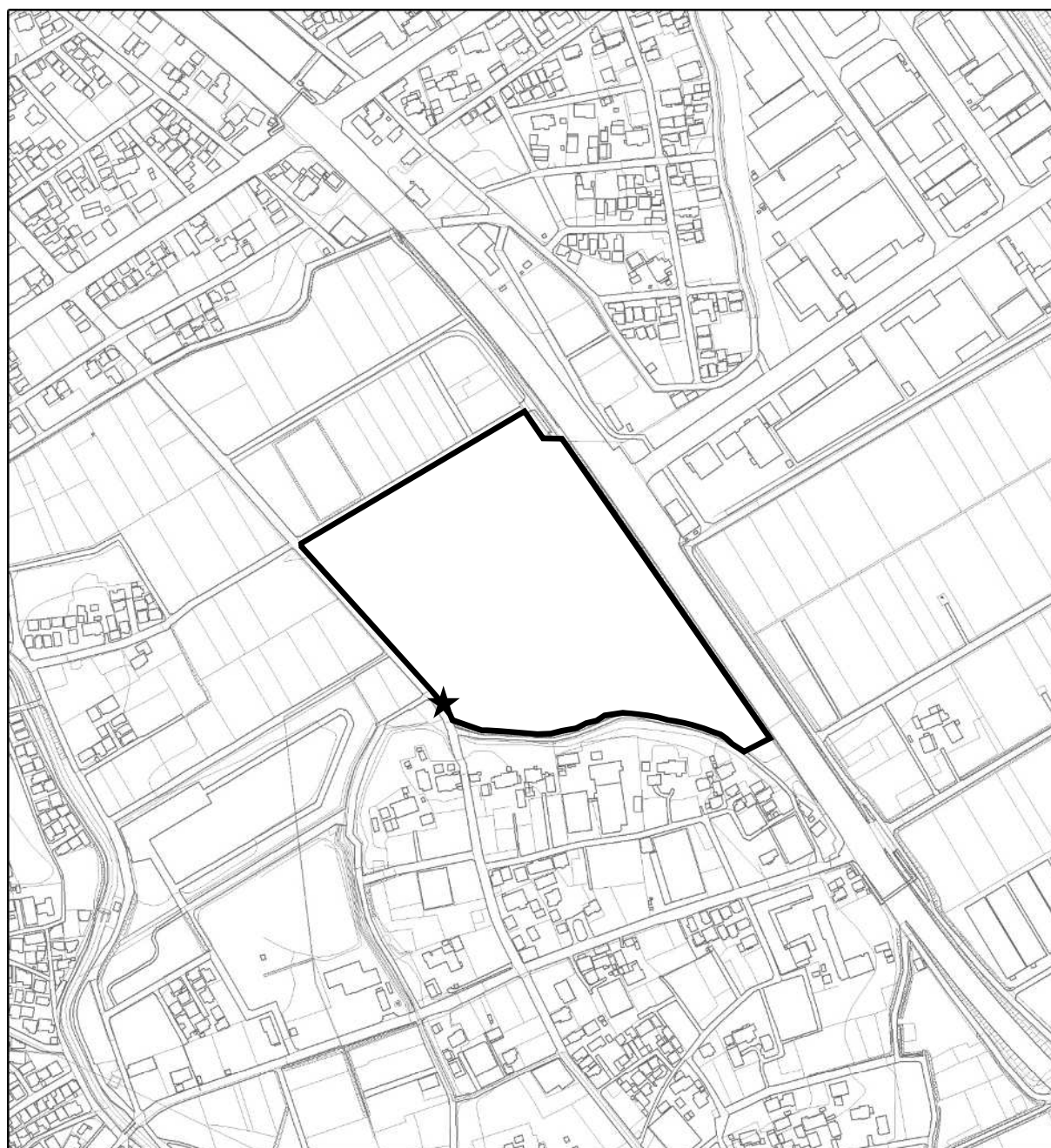


表 13.2-5 事後調査の内容（騒音_存在・供用）

調査内容	施設の供用に伴う騒音の影響	自動車交通の発生に伴う騒音の影響
調査項目	○騒音の状況 ○施設の稼働状況（設備の種類、台数、規格等） ○環境の保全のための措置の実施状況	○騒音の状況 ○交通量の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○騒音の状況 図13.2-5に示す対象事業実施区域敷地境界付近の1地点とする。 ○施設の稼働状況（設備の種類、台数、規格等） 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○騒音の状況 図13.2-4に示す施設関連車両の走行経路上の2地点（予測地点）とする。 ○交通量の状況 図13.2-4に示す施設関連車両の走行経路上の2地点と、施設出入口1地点とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○騒音の状況 施設の稼働が定常状態となる時期の代表的な1日（24時間）とする。 ○施設の稼働状況（設備の種類、台数、規格等） 騒音の状況と同様とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	○騒音の状況 施設の稼働が定常状態となる時期の代表的な1日（24時間）とする。 ○交通量の状況 騒音の状況と同様とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○騒音の状況 「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（昭和43年11月27日厚生・建設省告示第1号）に定める測定方法とする。 ○施設の稼働状況（設備の種類、台数、規格等） 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○騒音の状況 「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号）に定める測定方法とする。 ○交通量の状況 カウンターで2車種（小型・大型）の自動車台数を計測する。また、施設出入口において施設関連車両台数を計測する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。



凡例

-  対象事業実施区域
 調査地点



1:5,000

0 25 50 100 150 200 m

注：調査地点は、予測時の影響が最大の箇所を示している。
調査時の施設の供用状況等を踏まえ、必要に応じて地点を変更する。

図 13.2-5

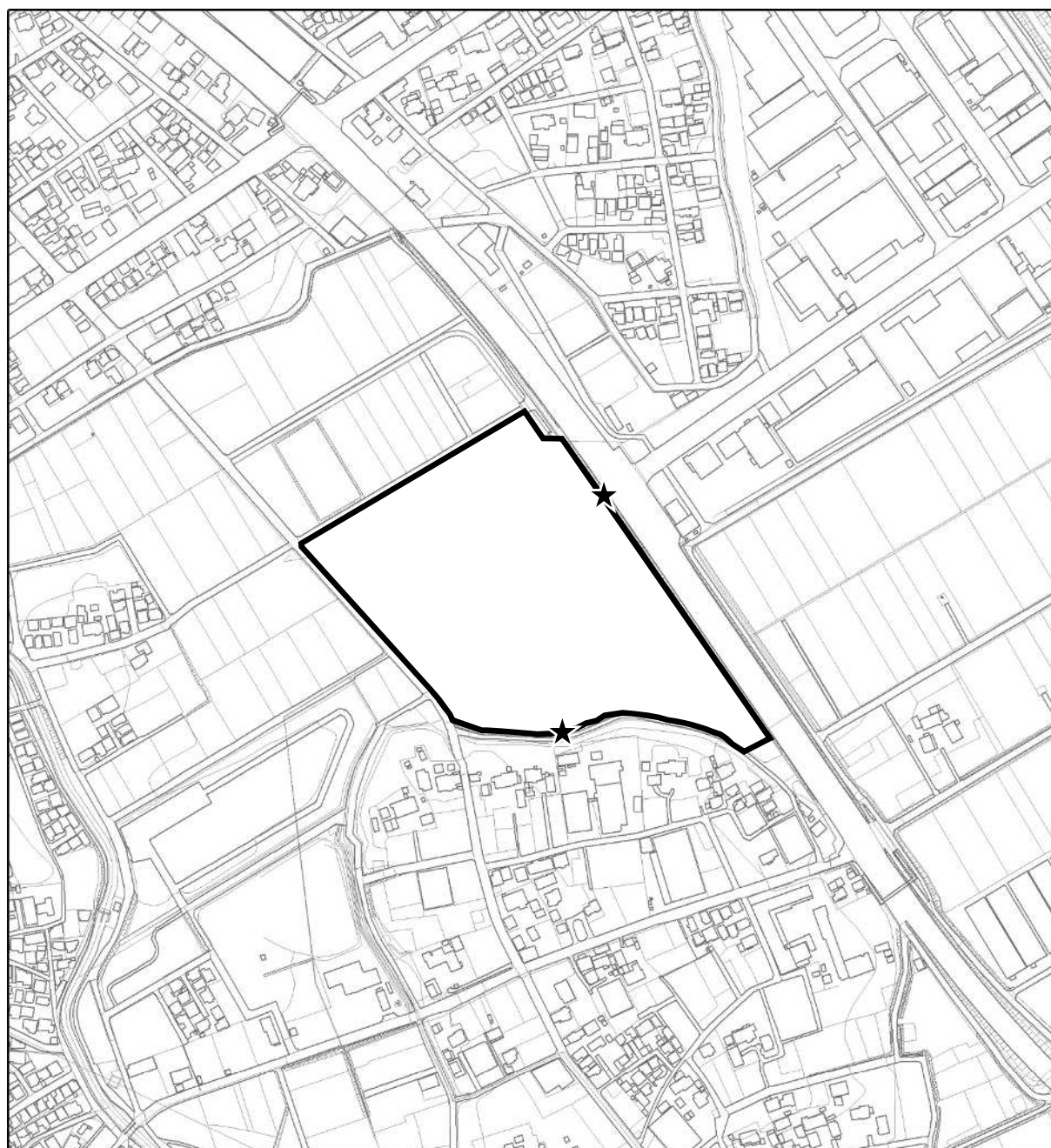
騒音の事後調査地点
(施設の供用)

13.2.3 振動

振動に係る事後調査の内容は、表 13.2-6～表 13.2-7 に示すとおりである。

表 13.2-6 事後調査の内容（振動_工事）

調査内容	建設機械の稼働に伴う振動の影響	資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響
調査項目	○振動の状況 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） ○環境の保全のための措置の実施状況	○振動の状況 ○交通量の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○振動の状況 図13.2-6に示す対象事業実施区域敷地境界付近の2地点とする。 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○振動の状況 図13.2-7に示す資材運搬等の車両の走行経路上の2地点（予測地点）とする。 ○交通量の状況 図13.2-7に示す資材運搬等の車両の走行経路上の2地点とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	○振動の状況 工事期間を通じて建設機械の稼働による振動レベルが最大となる時期の代表的な1日（7時～19時）とする。 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） 振動の状況と同様とし、工事時間帯に実施する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。	○振動の状況 資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期の代表的な1日（6時～22時）とする。 ○交通量の状況 振動の状況と同様とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。
調査方法	○振動の状況 「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日総理府令第58号）に基づく特定建設作業の規制に関する基準に定める測定方法とする。 ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○振動の状況 「振動規制法施行規則」（昭和51年11月総理府令第58号）及び「JIS Z 8735振動レベル測定方法」に定める測定方法とする。 ○交通量の状況 カウンターで2車種（小型・大型）の自動車台数を計測する。また、関係資料から資材運搬等の車両台数を整理する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。



凡例

-  対象事業実施区域
 調査地点



1:5,000

0 25 50 100 150 200 m

注：調査地点は、予測時の影響が最大の箇所（北側）、住宅近接地点（南側）を示している。調査日当日の建設機械の配置状況等を踏まえ、必要に応じて地点を変更する。

図 13.2-6

振動の事後調査地点
（建設機械の稼働）

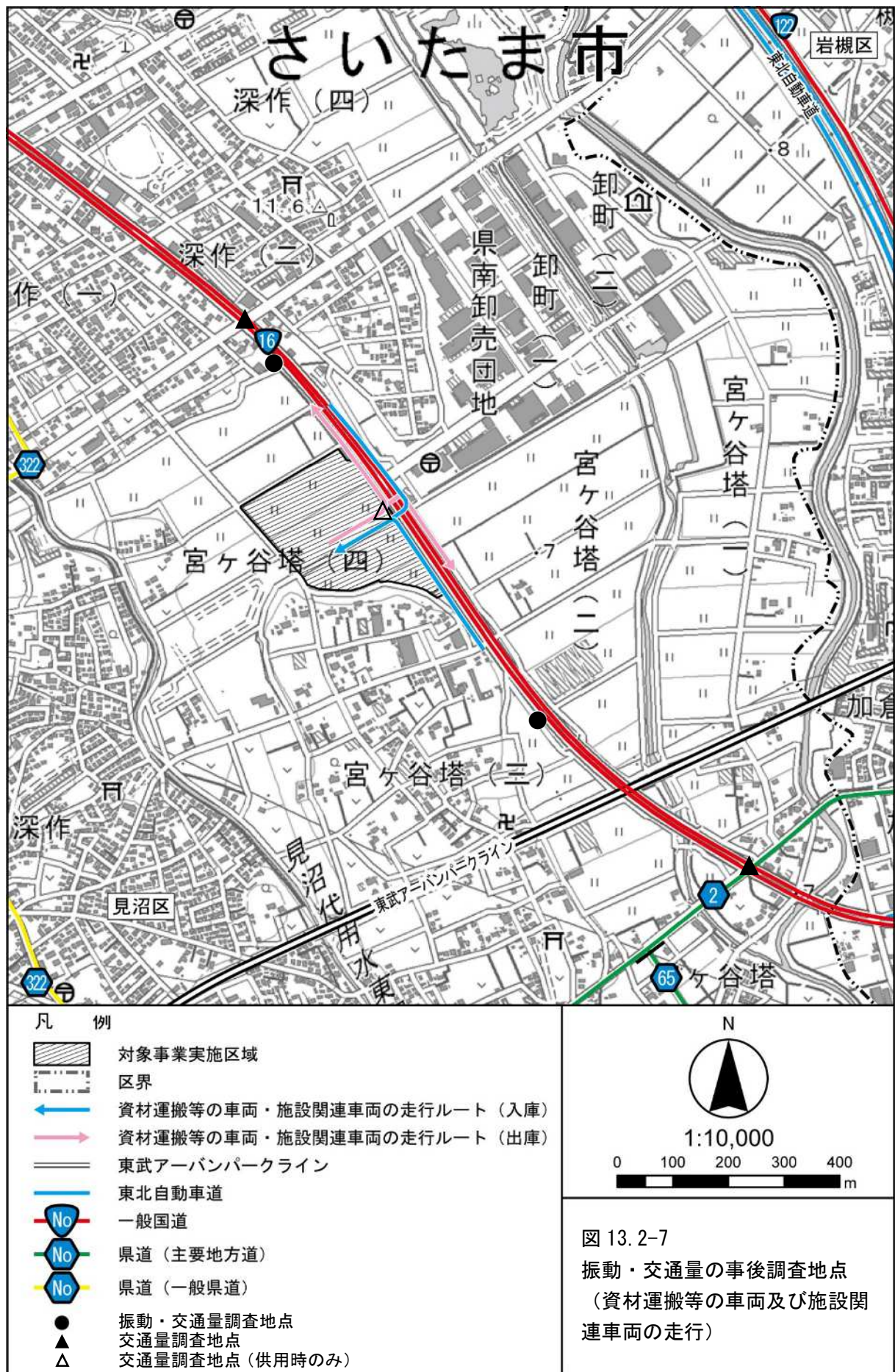


表 13.2-7 事後調査の内容（振動_存在・供用）

調査内容	自動車交通の発生に伴う振動の影響
調査項目	○振動の状況 ○交通量の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○振動の状況 13.2-7に示す施設関連車両の走行経路上の2地点(予測地点)とする。 ○交通量の状況 13.2-7に示す施設関連車両の走行経路上の2地点と、施設出入口1地点とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○振動の状況 施設の稼働が定常状態となる時期の代表的な1日（24時間）とする。 ○交通量の状況 振動の状況と同様とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○振動の状況 「振動規制法施行規則」（昭和51年11月総理府令第58号）及び「JIS Z 8735振動レベル測定方法」に定める測定方法とする。 ○交通量の状況 カウンターで2車種（小型・大型）の自動車台数を計測する。また、施設出入口において施設関連車両台数を計測する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

13.2.4 水質

水質に係る事後調査の内容は、表 13.2-8 及び表 13.2-9 に示すとおりである。

なお、存在・供用時の水質の事後調査は、施設の供用時に合併処理浄化槽を設置した場合に実施し、施設が公共下水道に接続された場合には実施しないものとする。

表 13.2-8 事後調査の内容（水質_工事）

調査内容	造成等の工事に伴う水質（浮遊物質量、水素イオン濃度）への影響
調査項目	☐ 水質の状況（浮遊物質量、水素イオン濃度） ☐ 環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	☐ 水質の状況（浮遊物質量、水素イオン濃度） 図13.2-8に示す対象事業実施区域からの放流先となる対象事業実施区域東側の深作川の1地点とする。もう一つの予測地点である対象事業実施区域南側の水路1地点は、排水路の切り回し等により、流路が変更されること、対象事業実施区域からの排水は、最終的に調査地点として選定している深作川に放流されることから、調査地点としない。 深作川の調査地点は、対象事業実施区域からの排水の放流先を確認し、必要に応じて放流口より下流となるように変更する。 ☐ 環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	☐ 水質の状況（浮遊物質量、水素イオン濃度） 造成工事期間中の降雨時に1回実施とする。 ☐ 環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。
調査方法	☐ 水質の状況（浮遊物質量、水素イオン濃度） 「水質汚濁に係る環境基準について」に定める測定方法とする。 ☐ 環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

表 13.2-9 事後調査の内容（水質_存在・供用）

調査内容	施設の供用に伴う水質（生物化学的酸素要求量）への影響
調査項目	☐ 水質の状況（生物化学的酸素要求量） ☐ 環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	☐ 水質の状況（生物化学的酸素要求量） 図13.2-8に示す対象事業実施区域からの放流先となる対象事業実施区域東側の深作川の1地点とする。もう一つの予測地点である対象事業実施区域南側の水路1地点は、排水路の切り回し等により、流路が変更されること、対象事業実施区域からの排水は、最終的に調査地点として選定している深作川に放流されることから、調査地点としない。 深作川の調査地点は、対象事業実施区域からの排水の放流先を確認し、必要に応じて放流口より下流となるように変更する。 ☐ 環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	☐ 水質の状況（生物化学的酸素要求量） 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間（4季×各季1回）とする。 ☐ 環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	☐ 水質の状況（生物化学的酸素要求量） 「水質汚濁に係る環境基準について」に定める測定方法とする。 ☐ 環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。



13.2.5 水象

水象に係る事後調査の内容は、表 13.2-11 に示すとおりである。

なお、「敷地及び施設の存在、施設の供用による河川流量等への影響」に関する事後調査は、施設が公共下水道に接続された場合には、「敷地及び施設の存在による河川流量等への影響」に関する事後調査となる。

表 13.2-10 事後調査の内容（水象_工事）

調査内容	造成等の工事による河川流量等への影響
調査項目	○河川の状況（流量、流速、水位） ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○河川の状況（流量、流速、水位） 図13.2-9に示す対象事業実施区域からの放流口の下流となる対象事業実施区域東側の深作川の1地点とする。もう一つの予測地点である対象事業実施区域南側の水路1地点は、排水路の切り回し等により、流路が変更されること、対象事業実施区域からの排水は、最終的に調査地点として選定している深作川に放流されることから、調査地点としない。 深作川の調査地点は、対象事業実施区域からの排水の放流先を確認し、必要に応じて放流口より下流となるように変更する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	○河川の状況（流量、流速、水位） 造成工事期間の降雨時に1回実施とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。
調査方法	○河川の状況（流量、流速、水位） 「水質調査方法について」（昭和46年環水管第30号環境庁水質保全局長通知）に定める測定方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

表 13.2-11 事後調査の内容（水象_存在・供用）

調査内容	敷地及び施設の存在、施設の供用による河川流量等への影響	敷地及び施設の存在による地下水への影響
調査項目	○河川の状況（流量、流速、水位） ○環境の保全のための措置の実施状況	○地下水の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○河川の状況（流量、流速、水位） 図13.2-9に示す対象事業実施区域からの放流口の下流となる対象事業実施区域東側の深作川の1地点とする。もう一つの予測地点である対象事業実施区域南側の水路1地点は、排水路の切り回し等により、流路が変更されること、対象事業実施区域からの排水は、最終的に調査地点として選定している深作川に放流されることから、調査地点としない。調査地点は、対象事業実施区域からの排水の放流先を確認し、必要に応じて放流口より下流となるように変更する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○地下水の状況 図13.2-9に示す3地点とする。地下水の涵養状況の変化による影響を確認するため、対象事業実施区域下流側の3点を調査地点とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	○河川の状況（流量、流速、水位） 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間（4季×各季1回）とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	○地下水の状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間（4季×各季1回）とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○河川の状況（流量、流速、水位） 「水質調査方法について」（昭和46年環水管第30号環境庁水質保全局長通知）に定める測定方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○地下水の状況 「水質調査方法について」（昭和46年環水管第30号環境庁水質保全局長通知）に定める測定方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。



13.2.6 地盤

地盤に係る事後調査の内容は、表 13.2-12 及び表 13.2-13 に示すとおりである。

表 13.2-12 事後調査の内容（造成等の工事）

調査内容	造成等の工事に伴う地盤沈下への影響
調査項目	○地下水の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○地下水の状況 図13.2-9に示す3地点とする。地下水の涵養状況の変化による影響を確認するため、対象事業実施区域下流側の3点を調査地点とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○地下水の状況 造成工事期間を含む1年間（4季×各季1回）とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○地下水の状況 「水質調査方法について」（昭和46年環水管第30号環境庁水質保全局長通知）に定める測定方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

表 13.2-13 事後調査の内容（地盤_存在・供用）

調査内容	敷地及び施設の存在に伴う地盤沈下への影響
調査項目	○地下水の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○地下水の状況 図13.2-9に示す3地点とする。地下水の涵養状況の変化による影響を確認するため、対象事業実施区域下流側の3点を調査地点とする。 ○揚水量等の地下水利用状況 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○地下水の状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間（4季×各季1回）とする。 ○揚水量等の地下水利用状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○地下水の状況 「水質調査方法について」（昭和46年環水管第30号環境庁水質保全局長通知）に定める測定方法とする。 ○揚水量等の地下水利用状況 関係資料の整理による方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

13.2.7 動物

動物に係る事後調査の内容は、表 13.2-14 及び表 13.2-15 に示すとおりである。

表 13.2-14 事後調査の内容（動物_工事）

調査内容	建設機械の稼働に伴う動物への影響	資材運搬等の車両の走行に伴う動物への影響	造成等の工事に伴う動物への影響
調査項目	○騒音・振動の状況 ^{注1} ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） ^{注1} ○環境の保全のための措置の実施状況	○騒音・振動の状況 ^{注2} ○交通量の状況 ^{注2} ○環境の保全のための措置の実施状況	○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。
調査方法	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

注1：「建設機械の稼働に伴う騒音の影響」の調査、「建設機械の稼働に伴う振動の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.2 騒音・低周波音」及び「13.2.3 振動」に記載した。

注2：「資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響」の調査、「資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.2 騒音・低周波音」及び「13.2.3 振動」に記載した。

表 13.2-15 事後調査の内容（動物_存在・共用）

調査内容	敷地及び施設の存在（土地の改変）に伴う動物への影響	施設の供用に伴う動物への影響	自動車交通の発生に伴う動物への影響
調査項目	○環境の保全のための措置の実施状況	○騒音の状況 ^{注1} ○施設の稼働状況（設備の種類、台数、規格等） ^{注1} ○水質の状況（生物化学的酸素要求量） ^{注2} ○環境の保全のための措置の実施状況	○騒音・振動の状況 ^{注3} ○交通量の状況 ^{注3} ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

注1：「施設の供用に伴う騒音の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.2 騒音・低周波音」に記載した。

注2：「施設の供用に伴う水質の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.4 水質」に記載した。

注3：「自動車交通の発生に伴う騒音・振動の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.2 騒音・低周波音」及び「13.2.3 振動」に記載した。

13.2.8 植物

植物に係る事後調査の内容は、表 13.2-16 及び表 13.2-17 に示すとおりである。

表 13.2-16 事後調査の内容（植物_工事）

調査内容	造成等の工事に伴う植物への影響
調査項目	○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。
調査方法	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

表 13.2-17 事後調査の内容（植物_存在・共用）

調査内容	敷地及び施設の存在（土地の改変）に伴う植物への影響	施設の供用に伴う植物への影響
調査項目	○代償措置を講じたウスゲチョウジタデの生育状況 ○環境の保全のための措置の実施状況	○水質の状況（生物化学的酸素要求量） ^注 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○代償措置を講じたウスゲチョウジタデの生育状況 ウスゲチョウジタデの移植先とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○代償措置を講じたウスゲチョウジタデの生育状況 移植当年、移植翌年及び移植翌々年とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○代償措置を講じたウスゲチョウジタデの生育状況 代償措置を講じたウスゲチョウジタデの生育状況 を目視等により確認する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

注：「施設の供用に伴う水質の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.4 水質」に記載した。

13.2.9 生態系

生態系に係る事後調査の内容は、表 13.2-18 及び表 13.2-19 に示すとおりである。

表 13.2-18 事後調査の内容（生態系_工事）

調査内容	建設機械の稼働に伴う生態系への影響	資材運搬等の車両の走行に伴う生態系への影響	造成等の工事に伴う生態系への影響
調査項目	○騒音・振動の状況 ^{注1} ○建設機械の稼働状況（種類、台数、規格等） ^{注1} ○環境の保全のための措置の実施状況	○騒音・振動の状況 ^{注2} ○交通量の状況 ^{注2} ○環境の保全のための措置の実施状況	○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。
調査方法	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

注 1：「建設機械の稼働に伴う騒音の影響」の調査、「建設機械の稼働に伴う振動の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.2 騒音・低周波音」及び「13.2.3 振動」に記載した。

注 2：「資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響」の調査、「資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.2 騒音・低周波音」及び「13.2.3 振動」に記載した。

表 13.2-19 事後調査の内容（生態系_存在・共用）

調査内容	敷地及び施設の存在（土地の改変）に伴う生態系への影響	施設の供用に伴う生態系への影響	自動車交通の発生に伴う生態系への影響
調査項目	○環境の保全のための措置の実施状況	○騒音の状況 ^{注1} ○施設の稼働状況（設備の種類、台数、規格等） ^{注1} ○水質の状況（生物化学的酸素要求量） ^{注2} ○環境の保全のための措置の実施状況	○騒音・振動の状況 ^{注3} ○交通量の状況 ^{注3} ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・時間帯・頻度	○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

注 1：「施設の供用に伴う騒音の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.2 騒音・低周波音」に記載した。

注 2：「施設の供用に伴う水質の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.4 水質」に記載した。

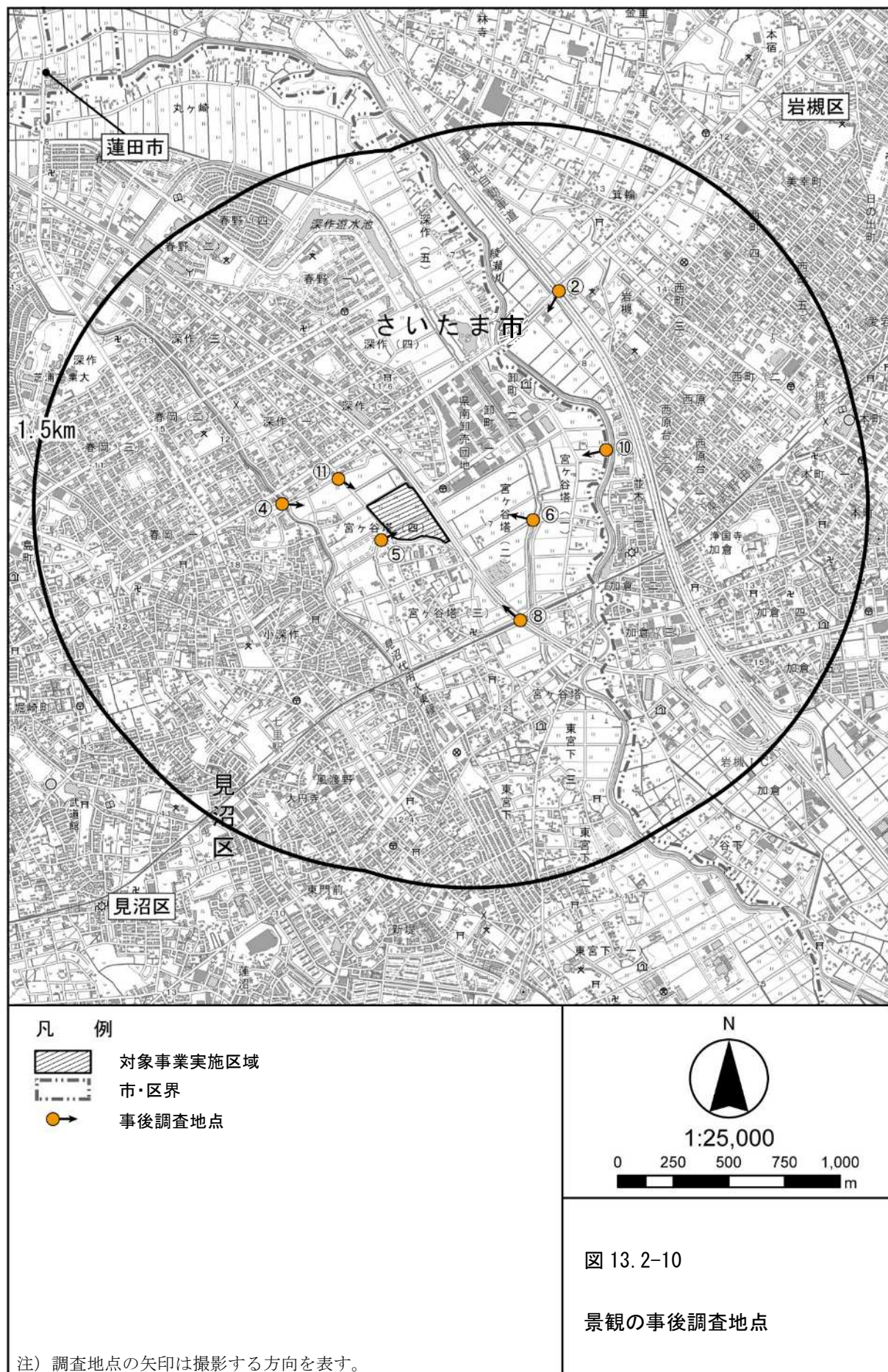
注 3：「自動車交通の発生に伴う騒音・振動の影響」の調査の実施をもって実施とする。調査地点、時期、方法等については、「13.2.2 騒音・低周波音」及び「13.2.3 振動」に記載した。

13.2.10 景観

景観に係る事後調査の内容は、表 13.2-20 に示すとおりである。

表 13.2-20 事後調査の内容（景観_存在・供用）

調査内容	敷地及び施設の存在による眺望景観への影響
調査項目	○眺望景観の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○眺望景観の状況 図13.2-10に示す予測した7地点とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○眺望景観の状況 施設の稼働が定常状態となった時期の冬季（1回）とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○眺望景観の状況 写真撮影による現地確認とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。



13.2.11 自然とのふれあいの場

自然とのふれあいの場に係る事後調査の内容は、表 13.2-21 及び表 13.2-22 に示すとおりである。

なお、自然とのふれあいの場に係る事後調査は、「大気質」、「騒音・低周波音」、「振動」、「地域交通」他の項目の事後調査結果と環境の保全のための措置の実施状況の確認により予測結果の妥当性を把握することとする。

表 13.2-21 事後調査の内容（自然とのふれあいの場_工事）

調査内容	建設機械の稼働、造成等の工事に伴う自然とのふれあいの場の利用環境の変化への影響	資材運搬等の車両の走行に伴う自然とのふれあいの場への交通手段への影響
調査項目	○環境の保全のための措置の実施状況	
調査地点	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	
調査時期・ 時間帯・頻度	○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。	
調査方法	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	

表 13.2-22 事後調査の内容（自然とのふれあいの場_存在・供用）

調査内容	敷地及び施設の存在、施設の供用に伴う自然とのふれあいの場の利用環境の変化及びその程度	自動車交通の発生に伴う自然とのふれあいの場への交通手段への影響
調査項目	○環境の保全のための措置の実施状況	
調査地点	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	
調査時期・ 時間帯・頻度	○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	
調査方法	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	

13. 2. 12 廃棄物等

廃棄物等に係る事後調査の内容は、表 13. 2-23 及び表 13. 2-24 に示すとおりである。

表 13. 2-23 事後調査の内容（廃棄物等_工事）

調査内容	造成等の工事に伴う建設廃棄物	造成等の工事に伴う建設発生残土
調査項目	○建設廃棄物の排出状況（種類、排出量、排出抑制及び再生利用の状況） ○環境の保全のための措置の実施状況	○建設残土の排出状況（排出量、処理の状況） ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○建設廃棄物の排出状況（種類、排出量、排出抑制及び再生利用の状況） 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域内とする。	○建設残土の排出状況（排出量、処理の状況） 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域内とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○建設廃棄物の排出状況（種類、排出量、排出抑制及び再生利用の状況） 工事期間中とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事期間中とする。	○建設残土の排出状況（排出量、処理の状況） 工事期間中とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事期間中とする。
調査方法	○建設廃棄物の排出状況（種類、排出量、排出抑制及び再生利用の状況） 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○建設残土の排出状況（排出量、処理の状況） 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

表 13. 2-24 事後調査の内容（廃棄物等_存在・供用）

調査内容	施設の供用に伴う廃棄物	施設の供用に伴う雨水及び処理水
調査項目	○事業系一般廃棄物、産業廃棄物の排出状況（種類、排出量、排出抑制及び再生利用の状況） ○環境の保全のための措置の実施状況	○雨水及び処理水の利用状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○事業系一般廃棄物、産業廃棄物の排出状況（種類、排出量、排出抑制及び再生利用の状況） 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域内とする。	○雨水及び処理水の利用状況 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域内とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○事業系一般廃棄物、産業廃棄物の排出状況（種類、排出量、排出抑制及び再生利用の状況） 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	○雨水及び処理水の利用状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○事業系一般廃棄物、産業廃棄物の排出状況（種類、排出量、排出抑制及び再生利用の状況） 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○雨水及び処理水の利用状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

13.2.13 温室効果ガス等

温室効果ガス等に係る事後調査の内容は、表 13.2-25 及び表 13.2-26 に示すとおりである。

表 13.2-25 事後調査の内容（温室効果ガス等_工事）

調査内容	建設機械の稼働に伴う温室効果ガス（二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況）	資材等運搬等の車両の走行に伴う温室効果ガス（二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況）
調査項目	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域内とする。	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 資材運搬等の車両の走行経路とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 資材運搬等の車両の走行経路とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 工事期間中とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事期間中とする。	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 工事期間中とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事期間中とする。
調査方法	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 建設機械の種類、稼働台数等から二酸化炭素の排出量を算出する。また、環境の保全のための措置の実施状況から、削減の状況を整理する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 資材運搬等の車両の車種、台数等から二酸化炭素の排出量を算出する。また、環境の保全のための措置の実施状況から、削減の状況を整理する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

表 13.2-26 事後調査の内容（温室効果ガス等_存在・供用）

調査内容	施設の供用に伴う温室効果ガス（二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況）	自動車交通の発生に伴う温室効果ガス（二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況）
調査項目	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 ○環境の保全のための措置の実施状況
調査地点	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 対象事業実施区域内とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域内とする。	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 施設関連車両の走行経路とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設関連車両の走行経路とする。
調査時期・ 時間帯・頻度	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。
調査方法	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 施設のエネルギー消費量（電気使用量等）から二酸化炭素の排出量を算出する。また、環境の保全のための措置の実施状況から、削減の状況を整理する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	○二酸化炭素の排出量及び排出量削減の状況 施設関連車両の車種、台数等から二酸化炭素の排出量を算出する。また、環境の保全のための措置の実施状況から、削減の状況を整理する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

13.2.14 コミュニティ

コミュニティに係る事後調査の内容は、表 13.2-27 及び表 13.2-28 に示すとおりである。

なお、コミュニティに係る事後調査は、「大気質」、「騒音・低周波音」、「振動」、「地域交通」他の項目の事後調査結果と環境の保全のための措置の実施状況の確認により予測結果の妥当性を把握することとする。

表 13.2-27 事後調査の内容（コミュニティ_工事）

調査内容	建設機械の稼働、造成等の工事に伴うコミュニティの利用環境の変化への影響	資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティへの交通手段への影響
調査項目	○環境の保全のための措置の実施状況	
調査地点	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	
調査時期・ 時間帯・頻度	○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。	
調査方法	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	

表 13.2-28 事後調査の内容（コミュニティ_存在・供用）

調査内容	敷地及び施設の存在、施設の供用に伴うコミュニティの利用環境の変化及びその程度	自動車交通の発生に伴うコミュニティへの交通手段への影響
調査項目	○環境の保全のための措置の実施状況	
調査地点	○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。	
調査時期・ 時間帯・頻度	○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。	
調査方法	○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。	

13.2.15 地域交通

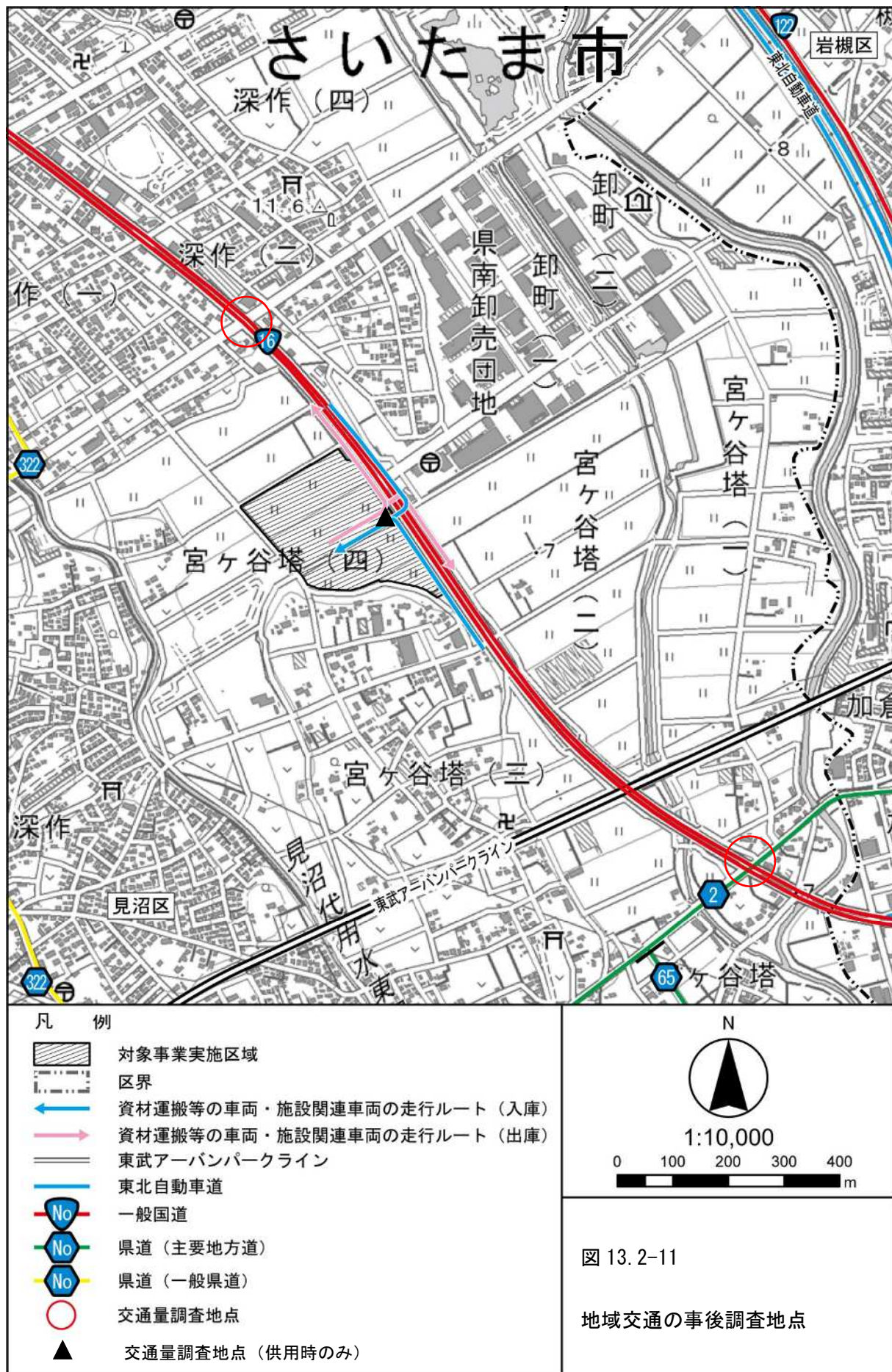
地域交通に係る事後調査の内容は、表 13.2-29 及び表 13.2-30 に示すとおりである。

表 13.2-29 事後調査の内容（地域交通_工事）

調査内容	資材運搬等の車両の走行に伴う 自動車交通への影響	資材運搬等の車両の走行に伴う バス等の公共交通への影響	資材運搬等の車両の走行に伴う 交通安全への影響
調査項目	○交通量・交通流の状況（交差点方向別交通量、渋滞長、信号現示） ○環境の保全のための措置の実施状況		
調査地点	○交通量・交通流の状況 図13.2-11に示す資材運搬等の車両の走行経路上の2地点(予測地点)とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。		
調査時期・ 時間帯・頻度	○交通量・交通流の状況 資材運搬等の車両の走行台数が最大となる時期の代表的な1日（24時間）とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 工事中、適宜とする。		
調査方法	○交通量・交通流の状況 ・交差点方向別交通量 カウンターで2車種（小型・大型）自動車台数及び二輪車台数、歩行者数、自転車台数を計測する。 ・渋滞長 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計測する。 ・信号現示 交差点における各信号の切り替え時間を計測する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。		

表 13.2-30 事後調査の内容（地域交通_存在・供用）

調査内容	自動車交通の発生に伴う自動車交 通への影響	自動車交通の発生に伴うバス等の 公共交通への影響	自動車交通の発生に伴う交通安全 への影響
調査項目	○交通量・交通流の状況（交差点方向別交通量、渋滞長、信号現示） ○環境の保全のための措置の実施状況		
調査地点	○交通量・交通流の状況 図13.2-11に示す施設関連車両の走行経路上の2地点(予測地点)と、施設出入口1地点とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 対象事業実施区域及びその周辺とする。		
調査時期・ 時間帯・頻度	○交通量・交通流の状況 施設の稼働が定常状態となる時期の代表的な1日（24時間）とする。 ○環境の保全のための措置の実施状況 施設の稼働が定常状態となった時期から1年間とする。		
調査方法	○交通量・交通流の状況 ・交差点方向別交通量 カウンターで2車種（小型・大型）自動車台数及び二輪車台数、歩行者数、自転車台数を計測する。 ・渋滞長 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計測する。 ・信号現示 交差点における各信号の切り替え時間を計測する。 ○環境の保全のための措置の実施状況 写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とする。		



13.3 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。

13.4 事後調査の実施体制

13.4.1 事後調査書の提出時期

事後調査書は、工事中、供用時の調査完了後の適切な時期に提出するものとする。

13.4.2 事後調査を実施する主体

事後調査の実施者は、本事業の事業者であるさいたま市とする。

(空 白)

第14章 環境影響評価の受託者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

受託者の名称：国際航業株式会社

代表者の氏名：代表取締役社長 土方聡

主たる事務所の所在地：東京都新宿区北新宿 2 丁目 21 番 1 号

(空 白)

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

「さいたま市環境影響評価条例」(平成15年3月、条例第32号)第15条の規定に基づき、「(仮称)農業及び食の流通・観光産業拠点整備事業(道の駅)」の縦覧を行った。準備書の縦覧の概要は以下のとおりである。

縦覧期間：令和6年8月6日(月)～令和6年9月6日(金)

縦覧場所：1. さいたま市環境局環境共生部環境対策課
2. 各区役所情報公開コーナー
3. 各市立図書館
4. 春岡公民館(見沼区深作)

「さいたま市環境影響評価条例」第17条第1項の規定に基づき、事業者において、平成30年6月25日(月)から縦覧期間満了の日から2週間を経過する令和6年9月20日(金)まで、環境保全の見地からの意見を受け付け、関係住民からの意見を5件受理した。

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については、表15-1に示すとおりである。

表 15-1(1) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
事業計画	仮称としながらも、タイトルや調査範囲は、従前のままで、内容は道の駅に特化した内容となっており一貫性がない。この理由を明確に提示すべきである。
事業計画	環境影響評価の本丸は、食肉施設にあり、同意書取得時に上流側の小中学校・老人ホーム、下流側の自治体に地元関係者と趣旨説明を行ったが、この段階では同意できないが、工事中やその後に問題が発生すれば、関係者と相談して、原因の追求などに参加するとの意向を示した。
事業計画	最近、上水道水や井戸水の調査で問題になっている有機フッ素化合物(PFAS)について、調査項目に追加すべきである。
事業計画	準備書 p2-4 の表 2.5-1 の工程では「整備」を令和7年から令和10年とし、準備書 p2-20 の表 2.7-1 の工事工程は整備工事を令和9年から令和11年以降としている。準備書 p 資 1-1 では、建設工事を、3年目半ばから5年目としており、整合がとれていないのではないかと。 同表下部には早期開設を目指すとして記載しており、もし工程短縮が実行されると、環境影響評価で前提としている建設機械や資材運搬車輛の台数の一日あたりの増加が避けられず、環境影響評価の内容が変わってくるのではないかと。

表 15-1(2) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
事業計画	準備書 p2-9 の表 2.6-5「道の駅来訪を目的とする利用者分の駐車マス数（地域振興施設）」の算出方法に疑問がある。ここで用いている「日来客数 2,290 人/日」は、年間 100 万人より算定した 1 日あたりの来客数であるが、この年間 100 万人の来客数は、「さいたま市（仮称）農業及び食の流通・観光産業拠点整備・運営方針検業務報告書（平成 31 年 3 月）」の表 8.44（同報告書の頁 417）に記載があるように、地域経済活性化拠点の利用者数（想定）は、道の駅年間立寄者数 3,694,101 人に対して、他の道の駅の利用率の平均 27.89%を想定して、1,030,266 人/年として求めたものである。従って、100 万人/年分の駐車スペースは表 2.6-4 の休憩施設の駐車マス数で充足されているのであり、100 万人/年は地域経済活性化拠点の駐車マス数（167 台）の算出の根拠には全くなりえない。
事業計画	準備書 p2-9 では地域振興施設の日来客数を 2,290 人/日としているが、準備書 p10.1-54 の大気質の予測では、来客数を 3,700 人/日を条件としている。整合がとれないのではないかと。3,700 人/日という経済活性化拠点来客数という数字は今まで一度も説明されたことがない。唐突に新しい数値を環境影響評価において用いることが許されるのか。
事業計画	なぜ、宮ヶ谷塔の道の駅の終了時刻を午後 9 時というように極端に遅くするのか。近隣住民には高齢者が多く、午後 9 時には就寝する人も多数いる。遅くとも、午後 7 時には物品販売を含めて「道の駅」の営業を終了すべき。
事業計画	準備書 p2-20 の「図 2.7-1 造成計画図」の凡例が示す切土と盛土の表記は誤り（逆転して記載）ではないか。
事業計画	主な地盤改良工法としては、サンドコンパクションパイル（SCP）工法などを含めて有力な工法が多々あり、本来は各種の地盤改良工法について環境への影響を含めて総合的に評価したうえで本事業に適する工法を選定すべき。総合的に比較評価を行った地盤改良工法の概要を表にして提示し、本事業として採用した地盤改良工法の選定の理由を説明すべきである。 表 2.7-2 では浅層混合処理、深層混合処理のいずれも周辺への影響を「特になし」としているが、混合処理で用いるセメント系固化材の固化不良によって発がん性物質六価クロムの溶出の危険性があることはよく知られた事実であり、その旨、記載すべきである。
事業計画	準備書 p2-22 の図 2.7-2「地盤改良工配置図」のみからは、複数の工法がどのように重ねて行われるのか読み取ることが不可能である。また、c、H、および施設周辺外の赤い数字の意味するところを説明する必要がある。 また、準備書 p2-22 の図 2.7-3「周辺道路・水路図」において、B-B 等の青線及び No.3 などの意味するところの説明が必要である。
事業計画	準備書 p3-10「(1)河川及び湖沼の利用状況」の中において、綾瀬川が、令和 6 年 3 月 29 日に特定都市河川に指定されたことにより「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律（流域治水関連法）令和 3 年法律第 31 号」の適用を受けることになった旨、記載すべきである。従って、頁 3-25 の「表 3.1-8 関係法令等」の中のその他の項目に「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律（流域治水関連法）令和 3 年法律第 31 号」を記載し、準備書において本法律との係りを考慮して評価を行わなければならない。
大気質	準備書 p3-28 において、過去 30 年間の平均風速が 1.6m/s であるのに対して、令和 4 年の平均風速が 1.4m/s に低下している。この低下に関する、地球温暖化の影響や、北半球で都市化による風速の低下傾向がみられることなどを踏まえた分析が必要である。 風速の低下は大気中の微粒子等の拡散を弱めることになるので、大気質の予測を行う上で、風速値の設定は重要な因子であり、正確な認識に基づいて予測に用いる風速値を設定する必要がある。

表 15-1 (3) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
地盤	準備書 p3-54 の表 3.2-31「精密水準測量調査結果」の最右欄に「調査開始からの変動量(mm)」が記載されているが、地盤沈下量が最大で 267.1mm (小深作) とかなり大きな値を示している。一方で直近の 5 年間の変動量は最大でも 5mm 程度です。ここでは、いつから調査を開始したのかを明記し、地盤沈下の変動のトレンドを分析するべきである。
地盤	準備書 p3-58 の図 3.2-16「地形分布図」において事業地がローム台地 (中位) にあるとしていますが、事業地は低地内に存在するはずであり、誤っているのではないかと。出典図 (国土交通省 HP) を正確に引用していないと思う。
景観	準備書 p3-78 の「1) 地域景観状況」において、準備書 p10.9-23 の表 10.9-11「整合を図るべき基準等」に記載されている「低地: 広大な水田を代表とする農地を基調として、河川・水路、屋敷林や社寺林などが一体となった田園景観のような緑を目指す (第 3 次埼玉県広域緑地計画 (令和 4 年、埼玉県))」への言及がない。事業地には屋敷林と水田が一体となったさいたま市でも稀有な景観が残っていることを記載し、宮ヶ谷塔屋敷林と水田を一体化した景観を景観資源とし、調査を行うべきである。 また、景観を守るために例えば事業計画地を北側に寄せて屋敷林近傍の農地を残すことも考えられるのではないかと。
事業者見解	準備書 p7-1 の「7.1 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見と事業者の見解」の下 2 行には文章に乱れがあることを指摘する。
事業者見解	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No.2 の事業者の見解に、事業者は「地盤改良工法対策後の地盤解析等を行い、地盤破壊などの地面の変形を生じないための十分な効果を有することを確認している」との見解を記しているが、確認の内容に誤りと不十分性がある。また、事業者は「地盤改良工事は、セメント系固化材を使用する工法も一部採用する予定であるが、国土交通省通達に従い、現地土壌と使用予定の固化材を用いた試験を事前に行い、万一リスクが存在すると判断された場合は、固化材の仕様等の配合設計の変更や工法の変更等について検討を行うなど、確実に安全を確保したうえで実施する」としているが、現地土壌は容易に入手できるものであるから直ちに試験を行って六価クロムの溶出の危険性の有無を確認するべきであるし、地震で土壌が崩壊した場合、六価クロムの放出の危険性があることも認識するべきである。
事業者見解	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No.3 の事業者の見解に、「総合的な評価のもと選定している」との見解を示しているが、これまでの経緯を整理してみると、事業者は平成 26 年度の評価において地震影響に関して宮ヶ谷塔 4 丁目の総合点数を 5 とし、宮ヶ谷塔 2 丁目と西区宮前町の総合点数を 4 とした。しかしながら、現在の地震強度評価に基づけば宮ヶ谷塔 2 丁目も宮ヶ谷塔 4 丁目もいずれも 6 強であり (さいたま市地震防災マップ「関東平野北西縁断層帯地震」)、それに基づけば地震に関する評価はいずれも×となる。もしこの宮ヶ谷塔 4 丁目の地震強度の誤りを正して 6 強と認識して×と入力すれば宮ヶ谷塔 4 丁目の点数は 4 に下がり、緑区大崎のみが点数 5 の最高得点地となる。 平成 27 年度においては、地震影響、及び洪水影響は、宮ヶ谷塔 4 丁目を△、宮ヶ谷塔 2 丁目を×としている。宮ヶ谷塔の地震強度の認識を宮ヶ谷塔 4 丁目及び宮ヶ谷塔 2 丁目ともに 6 強に変更すべきであるが、誤った地震強度の下での評価によって、宮ヶ谷塔 4 丁目が優位であるとした。平成 27 年度の総合評価において、宮ヶ谷塔 4 丁目の地震強度の入力の誤りを修正すると、宮ヶ谷塔 2 丁目が 4 点でトップ、宮ヶ谷塔 4 丁目と緑区大崎がいずれも 3 点となる。この総合評価点数のもとで、宮ヶ谷塔 2 丁目ではなく、宮ヶ谷塔 4 丁目を選定することができるのだろうか。評価項目を追加するのであれば追加項目の点数を取り込んだ上で、地震入力の誤りを正し、あらためて総合評価点を算出し、そのうえで合理的に事業地の選定を行うのでなければ、納得できるものではない。

表 15-1 (4) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
事業者見解	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 4 の事業者の見解に、事業者は、意見者が用いている基本計画書にある「と畜場」と「道の駅」の一体型整備という文言を、「休憩施設」と「地域経済活性化拠点」の一体型整備にすり替えて見解を述べている。基本計画書では「と畜場」の価値の高い生産品を販売するというコンセプトに依拠して、観光バス 35 台の駐車スペースを設置して「道の駅」への多数の来客を想定したのであり、結局「道の駅」の観光バス駐車スペースが 1 台となっている現状では、基本計画の観光産業拠点というコンセプトが実現できないのであるから、事業目的を見直すべきと指摘したのである。事業者は休憩施設の観光バス駐車スペースが 1 台となった根拠（道路管理者の休憩施設設置基準）を説明しているだけであり、突然、「道の駅は基本計画段階から道路管理者との一体型整備を目指しており、・・・、基本計画からの見直しは不要と考えます。」として、事業者が環境影響評価計画地元説明会で初めて休憩施設事業者が道路管理者（国土交通省）であることを明らかにしたことを脇において、休憩施設と地域経済活性化拠点の一体型整備という基本計画を堅持しており、計画の見直しは不要であると主張している。しかし、ここで意見者が問題にしているのは「と畜場」と「道の駅」の一体型開発による観光産業拠点という事業目的が観光バス 1 台の駐車場で達成できるかどうかということである。
事業者見解	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 5 の事業者の見解に、「大型車駐車場は 62 台を設定しているので、集客力への影響はないものと考えます。」と示しているが、62 台は休憩施設の大型貨物車の駐車スペースであって、観光バスがそこに駐車することは許容されない。なぜなら、国土交通省の基準でトイレの設置数は大型貨物車の運転者数等を基に決められており、観光バスの大型貨物車駐車場への駐車は休憩施設トイレ使用者の増加となるため、国交省の「簡易パーキングエリア設置基準」からの逸脱となるからである。また、休憩施設内で観光バスから下車した観光客が大型貨物車輛間にあふれ、地域活性化拠点施設へ大挙移動するとすると、通路も十分に確保されておらず、安全性に重大な懸念が生じる。事業者が大型貨物自動車駐車スペースに観光バスを駐車させるという運用を行うことは法令に背く行為である。
事業者見解	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 11 の事業者の見解に、「さいたま都市計画下水道計画区域内となる」と述べるだけで「さいたま市下水道長期計画：希望つなぐ下水道プラン」の計画地に含まれていないことに対する事業者の見解が示されていない。
事業者見解	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 24 の事業者の見解に、「駐車場の車輛は啓発活動などによりエンジンがストップしていると想定し、車輛のエンジン稼働に伴う大気質への影響は、国道 16 号を走行する車輛からのものに限定して評価する」との見解であるが、現在卸売団地等に駐車している超大型車輛を含む車輛の多くはエンジンを稼働させたままである。従って、意見者は駐車中の車輛のエンジン稼働状況を調査してその結果を大気質への影響評価に反映させるべきであると指摘したのである。事業者が計画する「さいたま市道の駅」の大型貨物車駐車台数 62 台は、他の規模の大きい道の駅（大型車駐車台数：羽生 55 台、花園 42 台、庄和 40 台）を上回っており、少なくとも他の道の駅のアイドリングストップの遵守状況や駐車場内の大気質測定結果等を調査して、大気質への影響評価に反映するべきである。 また、事業者は「国道 16 号走行車輛数が 40,000 台/日以上、道の駅駐車車輛台数が 7,000 台/日であることから、国道 16 号沿道での大気質を測定すれば十分である」と、車輛台数のみを比較して、道の駅構内の大気質の測定は無用であるとしている。走行車輛からの排出物は直ちに拡散するが、停車中の車輛からの排気は車輛近辺に滞留する。従って、無風状態においてアイドリングストップが徹底されない場合、道の駅構内の車輛による大気質の汚染は非常に高くなる恐れがあるため、構内の大気質の測定を実施するべきである。

表 15-1 (5) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No. 29 に関し、西側から東側にかけて地下水位に大きな勾配があるときの西側地区への影響のような場合は、下流での揚水等の影響は上流には及びにくいと思われるが、もともと低地であった東春野や事業地の地下水位の間には水位の勾配が小さい可能性があり、揚水を考慮する開発（と畜場）においては、上流側の水位に十分な注意が必要である。
事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No. 32 の事業者の見解に、「本事業による土地利用の改変は、雨水浸透能力の指標となる平均流出係数を 0.827 から 0.838 とわずかに変化させるのみ」と記載していることには大きな疑義がある。平均流出係数の変化について、実態はより大きな流出係数の変化があること、及び地盤改良工法として浅層・中層・深層混合処理を採用したことから六価クロムの溶出の危険性が発生したことの2点から、影響を直接受けることになる事業地近傍の民家の井戸水について、事業着手前と着手後の調査を必ず行うべきである。これまでのような遠く離れた井戸の調査で済ますことは決して許されない。
水象	事業によって流出係数が増加すること、及び、さいたま市が公表している洪水ハザードマップは事業地が浸水区域に入っていることを示しており現状の調整池機能では洪水時の周辺への重大な影響を回避することができないことの2点から、環境影響評価項目として水象・河川等の流量、流速及び水位の内容に洪水時の状況の評価を含め、「表 8.2-1(2) 各項目の現地調査の概要」における「水象・河川流量」の中に洪水流量を含めるべき。
地盤	事業者は、軟弱地盤上の盛土による周囲地盤の盛り上がり等の影響の発生を認識しながら、第10章の10.6地盤では盛り上がり量の評価は一切行われていない。例えば、事業地に接する農地などにとって盛り上がりは耕作を不可能にする等の重大な影響をもたらすものであり、「地象・土地の安定性」を環境影響評価項目に加えて、評価を実施するべきである。
水象	地盤改良によって事業地内の地下水位がどの程度影響を受けるか、影響が予測通りであったかどうかを確認するためにも、事業地内の地下水位の観測が必須である。
地盤	事業者は地盤沈下対策（サーチャージ、サンドドレーン等、地盤沈下を加速して造成工事期間を短縮する対策）を施した盛土について、地盤破壊（安定性）解析を行ったという見解を示し、解析の結果、想定する水平地震加速度 0.25G に対して地震時の盛土の安定性が確保できない箇所については、地盤改良工事を行って、地震時の破壊が生じないことを確認したとしている。しかし、この 0.25G の適用は誤りであり、現地は表層地盤増幅率が 2.33 という極めて軟弱な地盤であることから、本来想定するべき地震力の下では盛土の破壊は免れず、地盤改良を施した浅層、中層、深層混合処理地盤や、6m 長さの矢板の破壊も免れ得ない可能性が高いと推定される。従って、盛土や混合処理が引き起こす事業地に隣接する地表面及び東側貯水池底面の盛り上がりや、地盤を改良した地盤や矢板等の破壊耐性等、宮ヶ谷塔4丁目を取り囲む地象の安定性評価を行うことが必須である。
事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No. 39 の事業者の見解で、「対象事業実施区域は、将来に農地等の利用はない」と断定していることに異を唱えているのである。対象事業区域が事業半ば、或いは事業終了後に再び緑豊かな農地に蘇る可能性がないと、一体だれが断言できるのでしょうか。但し、準備書が行うとしている地盤改良に中層、深層混合処理が適用されると、土中に改良体が残ってしまうので、地盤の現状復帰が困難になるという重大な課題が発生する。

表 15-1 (6) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
事業者見解	準備書 第 7 章 表 7. 1-1 の No. 42 の事業者の見解で、事業者は「本事業の特性上、回避及び低減措置としての対象事業実施区域の再選定や改変面積の最小化は困難と判断しました。」としているが、どのような事業でも、計画が立ち行かなくなれば事業地の再選定や改変面積の変更を行うのは当然のことである。さいたま市環境影響評価条例が計画の変更ができる時期に環境影響評価を行うことを求めていることを事業者は認識するべきである。
事業者見解	準備書 第 7 章 表 7. 1-1 の No. 48 について、意見者が具体的な交通安全対策の立案を求めているのに対して、事業者の見解は「危険が生じないよう関係機関との連携を取りながら対応を協議していきます。」という精神論に留まっている。対策とは具体性を伴うものでなければならず、これでは対策と言えない。
事業者見解	準備書 p7-17 の「7.2 市長の意見と事業者の見解」の下 2 行には文章に乱れがあることを指摘する。本来は、「市長の意見は第 6 章に示したとおりであり、表 7. 2-1 に市長の意見と事業者の見解を示す。」ということではないか。
事業計画	事業者が 10. 6 地盤で扱っているのは地盤沈下を加速させるために施したサーチャージ、サンドドレーンで改良した盛土地盤の破壊評価のみであって、地盤改良工法として採用する浅層・中層・深層混合処理地盤や、矢板の破壊評価、事業地に隣接する地盤や東側貯水池底面の盛り上がり評価は実施されていない。
地盤	市長意見が「現地盤の軟弱性について、既存資料調査結果を参考として、適切に対応すること」であるのに対して、事業者は調査結果を地盤沈下予測に活用したと答えているのみで、調査結果を軟弱地盤の改良に最適な工法を選定するために活用することには全く触れていない。
地盤	現状では盛土の耐震性評価が行われているのみだが、「表 8. 1-3 (2) 選定した環境影響評価項目及びその理由」の中に「地象・土地の安定性」を評価項目として追記し、表 8. 1-4 選定しない環境影響評価項目及びその理由の中の「地象・土地の安定性」の欄を削除するべき。 整備工程を圧縮するために軟弱地盤の圧密化を加速すると、事業地の盛土は短期間で固くなりますが、事業地に隣接する土壌や事業地東側調整池の底面に盛り上がりが生じます。この地盤の盛り上がりという環境影響（隣接地が水田の場合は耕作が困難になり、調整池の場合は雨水貯水機能が損なわれる）を評価する必要がある。また、地下 30m ほどの比較的固い洪積層支持基盤面に地震波が到達し、その波が軟弱地盤内を増幅されながら表層面に到着する時の、事業地の圧密化した盛土の耐破壊性、改良地盤の安定性（浅層混合処理を施した箇所では 1 から 2m の薄い処理層の座屈（バックリング）耐性、中層・深層混合処理を施した箇所では形成した柱の破断耐性）、市道 12203 号線との境界面に打つ矢板の破壊耐性等、全ての安定性を評価する必要がある。
大気質	資料編における異常年検定の資料は、久喜地域気象観測所のデータとなっており、令和 4 年のデータを用いる妥当性が証明されていない。また、令和 5 年が異常であったとする異常年検定の結果がない。
事業計画	準備書 p10. 1-30 の「表 10. 1-26 建設機械の種類及び年間稼働台数（工事開始 4～5 ヶ月目）」に表示されているクローラ式サンドパイル打機（35-37t 吊）で、中層・深層混合処理が行えるのか疑問である。例えば中層・深層混合処理にスラリー式を用いる場合にはスラリー吐出口、攪拌機構を具備した専用機が必要となるのではないだろうか。
大気質	準備書 p10. 1-33 において「排出源高さにおける風速式」が脱落している。準備書 p10. 1-39 において「大気拡散式」が脱落している。
水質	準備書 p10. 4-3 の「ア）既存資料調査」において「深作川・高野橋、綾瀬川・宮ヶ谷塔」という記載があるが、「深作川・宮ヶ谷塔、綾瀬川・高野橋」の誤りである。

表 15-1 (7) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
水質	準備書 p10.4-6 「3) その他の予測・評価に必要な事項」において地質の現地調査を行った地点 A と地点 B を示す図が脱落している。
水象	準備書 p10.5-10 の表 10.5-8 「越谷気象観測所における確率降水量」に 100 年確率降水量を含めるべきである。なぜなら、「さいたま市環境影響評価技術指針手引き」において、「洪水時のピーク流量予測では、降雨強度をどのように設定するかが問題であるが、基本的に、100 年確率の降雨強度を設定する。」との記載があるからである。
水象	準備書 p10.5-17 の「表 10.5-10、表 10.5-11」において、水田雑草群落の流出係数として最も大きくなる灌漑中の水田の値 0.750 を使うことで、変化率を小さく見積もるという誤りを犯している。 また、加えて、令和 6 年 3 月 29 日に綾瀬川が特定都市河川に指定されたことから、特定都市河川浸水被害対策法施行規則（平成 16 年国土交通省令第 64 号）第 20 条第 3 項の規定を受けて定められた「流出雨水量の最大値を算定する際に用いる土地利用形態ごとの流出係数を定める告示（平成 16 年国土交通省告示第 521 号）」が適用されることになり、同告示によると「林地、耕地、原野その他ローラーその他これに類する建設機械を用いて締め固められていない土地」の流出係数 0.2 を用いるべきことになる。
水象	事業対象地を含む雨水集水域においては、小深作や深作等の市街地には雨水下水道が設置されていること、見沼用水の西側の市街地は標高が高いことから雨水の一部が見沼用水に流れ込むこと等を考慮すれば、市街地の雨水の一部が深作川に排出されることになる。また、さいたま市が作成した 48 時間雨量 596mm の綾瀬川洪水ハザードマップが事業対象地を浸水領域になると予測（浸水深さ 1.5m 程度）している。このような状況から、洪水ハザードの深刻化が懸念される。 従って、想定降雨量を定めて、施設が存在する条件のもとでの浸水シミュレーション解析を行って洪水流量への影響を求めるべきことが必須となる。
地盤	地震時の Fs 式において、分子の W の左側に括弧が抜けている。
地盤	準備書説明会の席上で意見者から水平震度 0.1 の誤りを指摘したところ、事業者から実際には 0.25G を使っているとの回答があったことより、設計水平震度 Kh0 を 0.25 に修正する必要がある。
地盤	予測方法を記載する頁 10.6-9 近辺に、圧密化の手段によって場所毎に異なって用いることになる C 値など予測に用いた具体的な値と、それを導出した手法を記載するべきである。
動物	準備書 p10.7-10 「(5) 調査結果 1」動物相の状況 ②現地調査」の中に、「芝川低地」と記載されているが、事業地は芝川低地内には存在しない。「綾瀬川沿いの低地」という表記が正しいのではないか。
動物	ハイタカ、オオヨシキリ、ホオジロ、ホオアカ、アオジ、クロジ、ニホンカナヘビ、アオダイショウ、トウキョウダルマガエル、マスダチビヒラタドROMシ、アサマイチモンジについて、本事業によって屋敷林と水田、湿地帯が分断されてしまうと、多くの保存種は逃げ場を失う可能性があるため、現地の実態を詳細に分析して、それぞれの種について本当に移動が可能であるかどうか評価が必要である。
動物	オオタカについては、屋敷林から隣接する水田側に餌を求めて飛翔する姿がたびたび目撃されており、営巣は確認されていないものの、現地は生息域範囲になっており、何らかの代償措置を考えるべきである。

表 15-1(8) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
植物	準備書 p10.8-14 の図 10.8-2 のタイトルを図 10.8-2(1)「植物群落等」とし、準備書 p10.8-15 の先頭行に「図 10.8-2(2)植物群落等凡例」を記載するか、図 10.8-2 の中に凡例も入れ込むべきである。
植物	準備書 p10.8-29 「イ)植生」では「『埼玉県レッドデータブック植物編 2011(平成 24 年 3 月、埼玉県)』においては、アカメヤナギ群落は主に荒川の中流域から下流域に発達するとされ、生育環境が合致しないことから、本調査によって確認されたアカメヤナギ群落は保存すべき群落から除外した。」としているが、これだけの説明では「生育環境が合致しない」と断定する根拠が読み取れない。
植物	準備書 p10.8-38 の表 18.8-15「保存すべき種の各種の予測結果」において、イヌスギナ、ヒメミズワラビについて、「敷地及び施設の存在（土地の改変）により生育環境が一部消失するものの、本種は対象事業実施区域周辺の水田や草地等でも確認しており、対象事業実施区域周辺に本種の主な生育環境である水田及び河川水際の湿地、畑地の湿った箇所等は残存する。以上から、存在・供用が本種の生育環境への影響は小さいものと予測される」と結論付けているが、事業者は宮ヶ谷塔 2 丁目に「と畜場」を開発整備することを目指しており、「と畜場」と「道の駅」が一体開発された状況を想定した場合においても、このような予測ができるのだろうか。
植物	準備書 p10.8-41 「③緑の量の予測結果 ア)緑被率」において、「1.08ha 以上」という記載が 2 か所あるが、以上と記載する根拠がない。「1.08ha」ではないだろうか。事業者が数値として評価しているのは、緑化基準が求める 0.72ha を、存在・供用時の緑化面積 1.08ha が満たしているということのみであり、それをもって「存在・供用が緑被率に与える影響は小さいものと考えられる」と結論づけるのは強引である。
植物	準備書 p10.8-42 「イ)緑視率」において、「対象事業実施区域の敷地境界に緩衝緑地帯を設置し、植栽を行う予定である。よって、存在・供用時は、対象事業実施区域は公的な緑地空間としての景観を呈することとなり、緑視率は現況と同程度になると予測される。」と記載しているが、公的な緑地景観を呈することと緑視率とを同列で論ずることはあまりにも乱暴な議論である。ここは、「一定程度の緑視率の低下は生ずるが、敷地境界に植栽を施すことで緑視率の低減度が緩和されると予測される」ということではないだろうか。
生態系	準備書 p10.9-16、p10.9-17 の表 10.9-8 「着目種各種の予測結果」において、タヌキ、ホオジロについて、「敷地及び施設の存在（土地の改変）により生息環境が一部消失するものの、対象事業実施区域周辺に本種の主な生息環境である草地・耕作地、樹林、市街地等は残存し、本種は周辺の生息環境への移動も可能である。」と記載し、ダイサギについて、「敷地及び施設の存在（土地の改変）により生育環境が一部消失するものの、本種は対象事業実施区域内での確認はなく、対象事業実施区域周辺に本種の主な生息環境である河川及び湿生植物、水田等は残存する。」と記載しているが、こうした生息環境に関する記載は、「と畜場」と「道の駅」の一体開発整備が実行された時の状況（草地、耕作地、湿生植物、水田等は確実に減少）には整合しないものである。事業者は一体開発整備を目指しているのであるから、それも念頭において評価を行うべきではないだろうか。
生態系	準備書 p10.9-17 の表 10.9-8(2)の中の最下欄「「畑地及び放棄耕作地に成立する陸生草本群落」の欄に「一部(42.0%)は消失するものの」という記載があるが、「一部とは全体の一部分（広辞苑）」であり、社会的通念としては「一部」は多くても 30%未満を指しているのが普通である。

表 15-1(9) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
廃棄物	準備書 p10.12-14 の表 10.12-14「施設利用人数」において、来客数を 1,000,000 人/年としており、この値を産業廃棄物算出のベースデータとしている。しかしながら、準備書の中において各所に異なった来客数の記載がある。もし、地域経済活性化拠点の来客数が、国道 16 号線利用車輛の立ち寄り率から求めた来客数 100 万人/年（他の道の駅の実績に依拠した値）に加えて、道の駅を利用するための目的のために地域活性化拠点を訪れるとする来客数 3,700 人/日（年間 135 万人/年）を合わせると 235 万人が来客数になるので、この数字をベースにして廃棄物量を算出するべきということになる。
環境保全措置	準備書 p11-9 の表 11.2-1「植物の代償措置の検討結果」において「代償措置による環境影響のおそれの有無及び当該おそれがある場合の環境影響の回避又は低減措置等」の欄に、「移動先は、移植事例を参照しながら、環境影響のおそれのない箇所とする。」と記載されているが、これでは「代償措置による環境影響のおそれの有無及び当該おそれがある場合の環境影響の回避又は低減措置等」を検討した結果とはなっていない。そもそも移植先を決定して初めて環境影響の有無が特定されるのであり、もし環境影響のおそれのない箇所の候補があるのであれば、それを示すべきである。
総合評価	準備書 p12-10 の表 12.6-1「環境影響評価結果の概要」において、25. で指摘したように地盤だけではなく、地象・土地の安定性の評価を実施し、評価結果の概要を追記する必要があるから、この表のタイトルを例えば「表 12.6-1 環境影響評価結果の概要（地盤、地象）」としてはどうだろうか。
事後調査	景観も事後調査項目として残すべきである。
事業計画	地盤改良工事として浅層・中層・深層混合処理を採用し、大量のセメント系固化材を使用する予定であり、現地腐食性土壌等の影響や工事不良によって六価クロムの固定化（硫酸イオンとの完全な置換）が十分に進まず、溶出する危険性があることから、調査地点に事業地に隣接する民家の井戸水を加え、調査時期も、工事中及び工事終了後の数ヶ年に亘って水質の調査を継続すべき。 また、強大な地震発生後には六価クロムが追加放出する危険性もあるので、地震後の井戸水の六価クロムの検査も行う必要がある。
事業計画	周辺の「遊水池」として機能する今事業用地の開発は、周辺に、排水不良による「内水氾濫」を引き起こす恐れがある。「雨水・洪水のシミュレーション」また地下水位のより詳細な調査を実施することによる宮ヶ谷塔-深作-小深作側の低地の内水氾濫リスクの調査を行うこと、また明らかになったリスクへの適切な対応すべきである。また、遊水池の設置や事業用地の一部変更あるいはその両方をおこなうことを強く求める。
事業計画	雨水による事業用地周辺低地の「内水氾濫」発生の恐れに関連して、残置排水路が、開発事業から残された水田の雨水排水に機能しない可能性がある。 事業による撤去予定排水路によって最も標高地の低い水田（標高 5.7m）また深作川側を流れる大排水路南側の水田（標高 5.9～6.5m）の排水および雨水もあわせて残置排水路に流しているが、これらの排水路の撤去、事業による盛土は、内水氾濫の状況を悪化させかねない。
水象	かつてこの谷戸地形の出口に深作沼が形成されたのは偶然ではなく、沼の形成はこの谷戸地形から綾瀬川低地に流れ込んだ湧水および地下水によるものである。事業用地の軟弱地盤改良工事および盛土造成工事はこの谷戸地形出口を塞ぎかつ地表面近くの帯水層に影響を及ぼすものである。工事が当該地の地下水の状況に甚大な影響をことが危惧される。事業用地およびその周辺における地下水位のより詳細な調査とデータ開示を願う。

表 15-1 (10) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
水象	環境影響評価での地下水位の調査は、事業用地内や事業用地周囲の水田また事業用地に接する宮ヶ谷塔の台地際などは調査の対象となっていない。調査によって環境影響評価準備書で示されたのは地下水の涵養と、下流方向への流失係数の変化、河川流量等への影響であって、地元住民が心配する水田の地下水位への影響（上昇）、盛土や地盤改良工事によって事業地外側の低地に地下水の滞留が生じ、水田への湧出が生じないかという点についての回答はなかった。事業用地およびその周辺（低地および台地）に対する地下水位と地下水量の調査、また事業用地内を含めた谷戸低地全体の地下水の流れを把握し、今事業の造成工事により地下水位が影響を受けないかを調査・シミュレーションすることを、また地下水上昇の恐れがあるのであれば、新しい排水路の掘削や水抜き井戸の設置などリスクを低減する方策を取ってほしい。地域・周辺住民の不安を払拭するためにも、事業用地とその周辺の地下水位に関する詳細な調査実施とデータの開示を求める。
景観	準備書 p 10-10 に示される景観調査においては、事業地に接し大きな影響を受ける宮ヶ谷塔四丁目台地側（宮ヶ谷塔四丁目 95・85・95 番地付近）からの景観・眺望の調査が行われていない。宮ヶ谷塔四丁目台地側から事業用地側に向けた景観・眺望の調査を行うべきである。また、建物位置を眺望点に影響を与えない場所までセットバックするなど、景観・眺望上の対策がしっかり取られなければならない。
景観	準備書が「西側集落」④と称する場所（実際は住宅地から離れた場所にある）や、日常においてほとんど歩行者が存在しない国道 16 号陸橋歩道⑧など、事業地への眺望上問題が生じない場所を調査地点として取り上げ、事業用地が良く見えることにより景観・眺望上の問題が生じそうな場所をことさら避けて調査地点を選んでいる疑念が拭えない。このような結論ありきの「アリバイ的」な調査は、環境影響評価への信頼性また実施する市役所当局自体への行政機関としての信頼性を損ねる行為と言える。 環境影響評価実施に先立ち意見としてあげさせてもらった深作戸崎地区から宮ヶ谷塔四丁目への眺望は、却下された。
景観	景観は、屋敷林は屋敷林、水田は水田としてそれぞれ別々に評価され、両者が連続し一体となって形成される「景観」については何らの評価が行われていない。屋敷林・水田を一体のものとして扱い、評価すべきである。

表 15-1(11) 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要

項目	意見の概要
動物	トウキョウダルマガエルは水田でしか繁殖しない。 環境影響評価準備書では「敷地および施設の存在（土地の改変）により生息環境が一部消失するものの、対象事業実施区域周辺に本種の主な生息環境である水田・用水路・河川敷・遊水池や、繁殖環境である遊水池は残存し、本種は周辺の生息環境への移動も可能である」との安易な予測結果を出しているが、同種カエルの生活史・生態への無知かあるいはその意図的な無視による極めて不適切な予測結果である。 保護・保全の要点は、トウキョウダルマガエルは水田でしか繁殖しないため「水田の耕作を継続すること」「産卵・孵化・幼体－オタマジャクシが泳ぐ時期に水田の水を落とさないこと（水田の中干しをしないこと）」「水田に魚毒性の農薬を使用しないこと」「水田畔に除草剤を使用しないこと」「除草剤他農薬の使用を可能な限り抑制すること」である。膨大な手間と「作業量の増加」や「稲の収量減少」を招きかねないことから一般的な農業経営においては実際問題として実施困難であるが、意見者は保護のため「水田の中干や除草剤使用の抑制」「畦畔へ除草剤使用しないこと」などを実施している。 事業用地内の水田にトウキョウダルマガエルの繁殖環境があり、開発は繁殖環境の喪失に繋がる。意見者が所有する事業用地内の水田を保護地区として残すことを強く求める。
事業計画	迂回してくる車などの影響を考えると、準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 1、No. 27、No. 48 で指摘した地点の調査を実施すべきである。
事業計画	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 4、No. 5 において、採算性の問題が生じるので「基本計画」の見直しの必要性、事業の採算性についての説明要望の指摘に対し、「道路管理者との一体型整備を目指しているので、基本計画の見直しは必要ない。」「大型車駐車場は 62 台を設定しているので集客力に影響ない。」と回答しているが、「大型車」とされる「大型貨物車」「大型特殊車」と大型バスの人数を比べたら、どちらが多いか自ずからわかると思う。それでも集客力に影響ないというのだろうか。根拠を説明すべきである。
事業計画	「計画書に対する意見書」で指摘した当初市が計画した客単価 1,010 円/人で年 2,600 円の赤字を、客単価 1,600 円/人にして黒字に書き換えた（準備書の意見欄にこの重要な数字は載せられていないが）根拠も説明してほしい。
大気質、騒音・低周波音	No. 24(大気質)と 26(騒音・低周波)の書かれている具体的な対策は、運転者に対する「適切な運転に努めるよう啓発する」とのことであるが、このようなことが、他の「道の駅」で効果を上げているのだろうか。 上記のことで効果を上げている事例を示してほしい。
事業計画	70 年以上、ずっと井戸水を利用してきた。「道の駅」による土地の改変によって井戸の水が使えなくなることを心配して、環境影響調査計画書に対する意見書を提出し、事業前と事業後の井戸水の水位と水質の検査の実施を要望したが受け入れられず、大変失望している。要望が取り入れなかったことは大変残念である。
事業計画	地盤改良工事として浅層、中層、深層混合処理が実施される計画とあるが、土地改変による井戸水の枯渇の心配に加えて、混合処理の過程及び処理後に六価クロムが溶出する危険性が生じる。このような危険性を内包する混合処理ではない、安全な地盤改良工法を使うべきと思う。もし本当に混合処理法を使って地盤改良を行うのであれば、事業地に隣接する民家などの井戸水について、必ず、事業の事前及び事後に、水位の検査に加えて六価クロムを含めた水質検査を実施して欲しい。このことを強く願う。

(空 白)

第16章 準備書についての市長の意見

「（仮称）農業及び食の流通・観光産業拠点整備事業（道の駅）環境影響評価準備書」について、「さいたま市環境影響評価条例」第19条第1項の規定に基づき、さいたま市長から提出された意見は、以下のとおりである。

意 見 書

さいたま市環境影響評価条例第19条第1項の規定により、（仮称）農業及び食の流通・観光産業拠点整備事業（道の駅）環境影響評価準備書について、下記のとおり意見を述べます。

記

（仮称）農業及び食の流通・観光産業拠点整備事業（道の駅）に関する環境影響評価書（以下「評価書」という。）については、次の事項を勘案して作成すること。

1 全体事項

- (1) 準備書では誤記載、不明瞭な表現が散見されていることから適切に修正するとともに、評価書の作成にあたっては、最新の資料を確認し、簡潔明瞭かつ分かりやすい表現、図表とすること。
- (2) 公聴会や意見書において、事業実施に関する意見が多く寄せられているため、評価書の作成にあたっては、意見内容を真摯に受け止め、周辺環境に十分配慮したものとすること。

2 騒音、振動

- (1) 建設機械の稼働に伴う騒音源（ユニット）位置の設定について、振動の配置と合わせ、適切な位置で予測評価すること。
- (2) 建設機械の稼働に伴う事後調査地点について、道路側だけではなく、敷地南側の住宅側での実施も検討すること。

3 水質、水象

- (1) 污水排水処理方法について、「合併浄化槽」と「合併処理槽」の文言が混在しているため、名称を「合併処理浄化槽」に統一すること。
- (2) 施設供用時における河川流量等への影響の回避・低減措置として、利用者に節水を委ねるのではなく、給水施設に節水技術を導入するなどの措置を検討すること。
- (3) 施設の供用に伴う水質への影響は、予測された将来の生物化学的酸素要求量の75%値で評価していることから、現況値と将来値との比較を行う場合には、現況の生物化学的酸素要求量の75%値を用いて評価すること。

(4) 河川流量及び生活環境項目(生物化学的酸素要求量、浮遊物質、溶存酸素量等)の調査実施時期の設定について、その根拠を明らかにすること。

4 地盤

事業実施区域が軟弱地盤であると考えられることから、特に造成工事時は、地盤への影響を留意しながら圧密モニタリングを行うこと。

5 動物

保全すべき動物種の措置として、代償措置を実施する記載が一部あるが、実際は代償措置を行う動物種はいないため、適切な表現に訂正すること。

6 植物

(1) 埼玉県レッドデータブックが令和7年度更新予定のため、評価書作成時は最新版を参考にすること。また更新に伴い、ウスゲチョウジタデが絶滅危惧Ⅱ類から解除されるが、保全措置は継続すべきである。

(2) 最も配慮が必要なウスゲチョウジタデについては、具体的な移植先や移植方法を検討すること。

7 生態系

準備書要約版において、環境の保全のための措置が簡略化された内容となっているため、本編に準じた表現にすること。

8 景観

予測結果の将来図に示される建物のイメージ像について、住民が分かりやすいように、より現実に即した形で提示するのが望ましい。

9 廃棄物等

(1) 建設発生土については、最新の法令等に対応し、適正な処理を行う計画とすること。やむを得ず事業実施区域内で再利用できない場合、盛土規制法の許可等の確認や最終搬出先までの確認の実施について、記載すること。

(2) 施設の稼働に伴って発生が想定される一般廃棄物を明確にし、種類ごとのリサイクル方法又は処分方法を整理するとともに、可能な限り環境影響の低減を図ること。

10 コミュニティ

自動車交通発生に伴うコミュニティ施設への交通の影響については、交通手段を明確にするとともに、手段別に評価結果を記載すること。

1 1 地域交通

- (1) 供用後の施設関連車両の整備、点検の徹底については、施設利用者の一般車両も含まれていると誤認するおそれがあるため、記載方法について検討すること。
- (2) 施設関連車両の走行に伴う環境保全措置において、施設利用者に対する具体的な啓発方法を明らかにすること。

(空 白)

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の意見を有する者の意見の概要と事業者の見解

第 15 章において示した環境の保全の見地からの意見を有する者の意見の概要と、それに対する事業者の見解は、表 17.1-1 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見と事業者の見解に示すとおりである。

表 17.1-1(1) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
1	事業計画	仮称としながらも、タイトルや調査範囲は、従前のままで、内容は道の駅に特化した内容となっており一貫性がない。この理由を明確に提示すべきである。	今回の環境影響評価手続きは、道の駅の整備事業に関するものです。よって、その内容は、当初から一貫して、道の駅に対するものとなっています。 前回の説明会は、この準備書を作成するための調査の手法などの計画をお示したものです。御意見をもとに調査地点などを一部修正しましたが、準備書においても対象事業は同じため、事業名は変更していません。
2	事業計画	環境影響評価の本丸は、食肉施設にあり、同意書取得時に上流側の小中学校・老人ホーム、下流側の自治体に地元関係者と趣旨説明を行ったが、この段階では同意できないが、工事中やその後に問題が発生すれば、関係者と相談して、原因の追求などに参加するとの意向を示した。	今回の環境影響評価手続きは、道の駅の整備事業に関するものです。食肉市場移転再整備事業に関する御意見かと思われますので、今後の参考とさせていただきます。
3	事業計画	最近、上水道水や井戸水の調査で問題になっている有機フッ素化合物(PFAS)について、調査項目に追加すべきである。	PFAS（有機フッ素化合物）については、PFOS（ペルフルオロオクタンスルホン酸）及び PFOA（ペルフルオロオクタン酸）が水質汚濁防止法に基づく指定物質に規定されていますが、環境基本法の要監視項目であるため、環境基準は設定されていません。現在は暫定指針値が設定され、科学的知見を集めている段階だと認識しています。 本道の駅においては、施設整備によって、上記の PFOS 及び PFOA が公共用水域に排出されることは想定していません。また、飲料水は上水道を使用する計画としており、上水の供給者である本市水道局において PFOS 及び PFOA の定期検査を実施し、その安全性について本市ホームページで公開しています。 したがって、現段階では、本道の駅における環境影響評価の調査項目に PFAS を選定することは想定していませんが、法令を遵守し、適切に対応してまいります。

表 17.1-1(2) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
4	事業計画	準備書 p2-4 の「表 2.5-1 対象事業に係る工程」では整備を令和 7 年から令和 10 年とし、準備書 p2-20 の「表 2.7-1 工事工程」では整備工事を令和 9 年から令和 11 年以降としている。準備書 p 資 1-1 では、建設工事を 3 年目半ばから 5 年目としており、整合がとれていないのではないかな。 同表下部には早期開設を目指す記載しており、もし工程短縮が実行されると、環境影響評価で前提としている建設機械や資材運搬車両の台数の一日あたりの増加が避けられず、環境影響評価の内容が変わってくるのではないかな。	基本計画でお示ししている令和 10 年度開設目標に変更はありませんので、事業計画としては準備書 p2-4 のとおりです。しかしながら、実際に要すると思われる工事期間は p2-20 や準備書資料編 p 資 1-1 のとおりとなります。予測・評価においては後者を用いており、今回の環境影響評価は適切に行われていると考えています。
5	事業計画	準備書 p2-9 の「表 2.6-5 道の駅来訪を目的とする利用者分の駐車マス数（地域振興施設）」の算出方法に疑問がある。ここで用いている「日来客数 2,290 人/日」は、年間 100 万人より算定した 1 日あたりの来客数であるが、この年間 100 万人の来客数は、「さいたま市（仮称）農業及び食の流通・観光産業拠点整備・運営方針検業務報告書（平成 31 年 3 月）」の表 8.44（同報告書の p417）に記載があるように、地域経済活性化拠点の利用者数（想定）は、道の駅年間立寄者数 3,694,101 人に対して、他の道の駅の利用率の平均 27.89%を想定して、1,030,266 人/年として求めたものである。したがって、100 万人/年分の駐車スペースは表 2.6-4 の休憩施設の駐車マス数で充足されているのであり、100 万人/年は地域経済活性化拠点の駐車マス数（167 台）の算出の根拠には全くなりえない。	本道の駅の駐車場台数の設定については、基本計画をベースに、準備書 p2-9 のとおり新たに算定しています。

表 17.1-1(3) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
6	事業計画	準備書 p2-9 では地域振興施設の日来客数を 2,290 人/日としているが、準備書 p10.1-54 の大気質の予測では、来客数を 3,700 人/日を条件としている。整合がとれないのではないかな。 また、基本的にはこれまで事業者が公開した基本計画等の範囲内での具体化検討であるべきと考えるが、3,700 人/日という経済活性化拠点来客数という数字は今まで一度も説明されたことがない。唐突に新しい数値を環境影響評価において用いることが許されるのか。	本道の駅来訪を目的とした日来客数については、平日 2,290 人、休日 3,700 人として検討しています。 準備書 p2-9 の駐車場台数の設定においては、将来交通量の推計を起点として算出しており、前面道路の現在交通量は休日よりも平日が多く、将来交通量推計においても同様となることから、休憩施設、地域振興施設とも平日交通量による駐車場台数設定となっています。 一方、大気質の予測においては、来客数が最大となる休日の来客数より予測を行っています。 なお、基本計画策定以降、事業に関する様々な検討・検証を行っており、それらを踏まえて環境影響評価手続きを進めています。
7	事業計画	なぜ、宮ヶ谷塔の道の駅の終了時刻を午後 9 時というように極端に遅くするのか。近隣住民には高齢者が多く、午後 9 時には就寝する人も多数いる。遅くとも、午後 7 時には物品販売を含めて「道の駅」の営業を終了すべきである。	営業時間につきましては、施設の利便性を考慮し、夕食時間帯の営業についても検討しています。よって、営業時間は現時点で決定していませんが、騒音等の予測に際しては、より不利な条件となるよう設定しています。
8	事業計画	準備書 p2-20 の「図 2.7-1 造成計画図」の凡例が示す切土と盛土の表記は誤り（逆転して記載）ではないかな。	御指摘箇所の、凡例の切土と盛土の表記が誤っていました。評価書において、修正しました（評価書 p2-20 図 2.7-1 参照）。
9	事業計画	主な地盤改良工法としては、サンドコンパクションパイル（SCP）工法などを含めて有力な工法が多々あり、本来は各種の地盤改良工法について環境への影響を含めて総合的に評価した上で本事業に適する工法を選定すべきである。総合的に比較評価を行った地盤改良工法の概要を表にして提示し、本事業として採用した地盤改良工法の選定の理由を説明すべきである。 表 2.7-2 では浅層混合処理、深層混合処理のいずれも周辺への影響を「特になし」としているが、混合処理で用いるセメント系固化材の固化不良によって発がん性物質六価クロムの溶出の危険性があることはよく知られた事実であり、その旨、記載すべきである。	地盤改良工法については、別途設計業務にて比較検討し選定しています。本環境影響評価では、選定した地盤改良工法に対して予測・評価を行っており、その結果、「実行可能な範囲でできる限り低減が図られている」と評価しています。 六価クロム溶出に関しては、準備書 p2-21 本文中に記載のとおりです。

表 17.1-1(4) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
10	事業計画	準備書 p2-22 の「図 2.7-2 地盤改良工配置図」のみからは、複数の工法がどのように重ねて行われるのか読み取ることが不可能である。また、c、H 及び施設周辺外の赤い数字の意味するところを説明する必要がある。 また、準備書 p2-22 の「図 2.7-3 周辺道路・水路図」において、B-B 等の青線及び No.3 などの意味するところの説明が必要である。	各地盤改良工法の範囲について、準備書 p2-22 図 2.7-2 から読み取することは可能です。また、本図の c は改良強度、H は盛土高及び矢板長、敷地外周の赤い数字は解析断面を表しますが、同図は地盤改良の概要を示したものであり、御意見の記号等の説明は不要と考えます。 同じく同頁 図 2.7.3 の B-B 等の青線は解析断面、No.3 などは地質調査地点となりますが、同図は地盤変形等の検討を行った周辺の道水路を示したものであり、御意見の記号等の説明は不要と考えます。
11	事業計画	準備書 p3-10 「(1)河川及び湖沼の利用状況」の中において、綾瀬川が、令和 6 年 3 月 29 日に特定都市河川に指定されたことにより「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律（流域治水関連法）令和 3 年法律第 31 号」の適用を受けることになった旨、記載すべきである。したがって、準備書 p3-25 の「表 3.1-8 関係法令等」の中のその他の項目に「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律（流域治水関連法）令和 3 年法律第 31 号」を記載し、準備書において本法律との係りを考慮して評価を行わなければならない。	準備書 p3-10 「(1)河川及び湖沼の利用状況」は、タイトルのとおり河川などの水域の利用を示す箇所となるため、御指摘の記載内容の追記は必要のないものと考えています。 また、中川・綾瀬川流域における特定都市河川への指定については、法令に基づき、適切に対応してまいります。
12	大気質	準備書 p3-28 において、過去 30 年間の平均風速が 1.6m/s であるのに対して、令和 4 年の平均風速が 1.4m/s に低下している。この低下に関する、地球温暖化の影響や、北半球で都市化による風速の低下傾向がみられることなどを踏まえた分析が必要である。 風速の低下は大気中の微粒子等の拡散を弱めることになるので、大気質の予測を行う上で、風速値の設定は重要な因子であり、正確な認識に基づいて予測に用いる風速値を設定する必要がある。	御指摘のとおり、風速が小さいと拡散効果が弱まるため、事業が大気質に与える影響は大きくなることが想定されます。ここで対象としている気象は、大気質に対する影響を予測するための条件として用いたものですので、風速が小さな条件に基づく予測は、より厳しい結果が得られるものと想定されます。予測において、特定年の平均値からの偏差についての確認は、異常年の検定を行っています。地球温暖化傾向との関連などの学術研究は、直接的に予測に必要なものではないため行っていませんが、適切な手順を踏まえているものと考えています。なお、このような条件下でも、予測結果は、環境基準を大きく下回っていることが確認されています。

表 17.1-1(5) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
13	地盤	準備書 p3-54 の「表 3.2-31 精密水準測量調査結果」の最右欄に「調査開始からの変動量(mm)」が記載されているが、地盤沈下量が最大で 267.1mm（小深作）とかなり大きな値を示している。一方で直近の 5 年間の変動量は最大でも 5mm 程度である。ここでは、いつから調査を開始したのかを明記し、地盤沈下の変動のトレンドを分析すべきである。	御指摘の表は、近年（過去 5 年）において、対象事業実施区域周辺で大きな地盤沈下傾向はないという現状を確認するものであり、現在記載している表により、近年の地盤沈下のトレンドを確認できるものと判断しています。
14	地盤	準備書 p3-58 の「図 3.2-16 地形分布図」において事業地がローム台地（中位）にあるとしているが、事業地は低地内に存在するはずであり、誤っているのではないかと。出典図（国土交通省 HP）を正確に引用していないと思う。	御指摘の地形分類図は、国土交通省 HP の「国土調査（土地分類調査・水調査）」に基づき作成しており、凡例なども当該資料に基づく表記となっています。
15	景観	準備書 p3-78 の「1) 地域景観状況」において、準備書 p10.9-23 の「表 10.9-11 整合を図るべき基準等」に記載されている「低地：広大な水田を代表とする農地を基調として、河川・水路、屋敷林や社寺林などが一体となった田園景観のような緑を目指す（第 3 次埼玉県広域緑地計画（令和 4 年、埼玉県））」への言及がない。事業地には屋敷林と水田が一体となったさいたま市でも稀有な景観が残っていることを記載し、宮ヶ谷塔屋敷林と水田を一体化した景観を景観資源とし、調査を行うべきである。 また、景観を守るために例えば事業計画地を北側に寄せて屋敷林近傍の農地を残すことも考えられるのではないかと。	準備書 p3-78 の「1) 地域景観状況」は、景観の調査・予測等を行うための基礎資料となり、地域の景観状況の把握を目的としています。現在の記載には、景観を構成する土地利用など、この地域の状況が示され、景観状況が説明できているものと考えています。 なお、水田、屋敷林が一体となった景観が重要であるとする調査計画書に対する御意見に基づき、準備書第 10 章の景観の章において、調査地点及び予測地点を追加し評価しており、屋敷林と水田が一体となった景観に配慮しています。 具体的には、対象事業実施区域の敷地境界外周部に緩衝緑地帯を設置することや、計画建物には周囲の環境と調和する色彩を採用すること、計画建物の配置や形状等は周囲の景観との調和に配慮する等、眺望景観への影響の緩和に努めるなどの環境保全措置の実施により、計画建物は周囲の環境と調和が図られ、周辺の屋敷林と水田などで構成される景観特性への影響は低減されるものと評価しています。
16	事業者見解	準備書 p7-1 の「7.1 環境の保全の見地からの意見を有する者の意見と事業者の見解」の下 2 行には文章に乱れがあることを指摘する。	御指摘の準備書 p7-1 本文中の「表 7.1-1 市長の意見」は「表 7.1-1 環境の保全の見地からの意見」の誤記であるため、評価書において修正しました（評価書 p7-1 参照）。

表 17.1-1(6) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
17	事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No.2 の事業者の見解に、事業者は「地盤改良工法対策後の地盤解析等を行い、地盤破壊などの地面の変形を生じないための十分な効果を有することを確認している」との見解を記しているが、確認の内容に誤りと不十分性がある。また、事業者は「地盤改良工事は、セメント系固化材を使用する工法も一部採用する予定であるが、国土交通省通達に従い、現地土壌と使用予定の固化材を用いた試験を事前に行い、万一リスクが存在すると判断された場合は、固化材の仕様等の配合設計の変更や工法の変更等について検討を行うなど、確実に安全を確保した上で実施する」としているが、現地土壌は容易に入手できるのであるから直ちに試験を行って六価クロムの溶出の危険性の有無を確認すべきであるし、地震で土壌が崩壊した場合、六価クロムの放出の危険性があることも認識すべきである。	確認の内容に誤りと不十分性があるとの御指摘ですが、具体的な内容は別途述べられていると思われますので、ここでの見解は省略します。 また、地盤改良等でセメント系固化材を使用する場合、六価クロムの溶出の有無について、配合試験により事前に確認することが義務付けられています。このため、地盤改良工事において六価クロムが溶出することはありません。

表 17.1-1(7) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
18	事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No.3 の事業者の見解に、「総合的な評価のもと選定している」との見解を示しているが、これまでの経緯を整理してみると、事業者は平成 26 年度の評価において地震影響に関して宮ヶ谷塔 4 丁目の総合点数を 5 とし、宮ヶ谷塔 2 丁目と西区宮前町の総合点数を 4 とした。しかしながら、現在の地震強度評価に基づけば宮ヶ谷塔 2 丁目も宮ヶ谷塔 4 丁目もいずれも 6 強であり（さいたま市地震防災マップ「関東平野北西縁断層帯地震」、それに基づけば地震に関する評価はいずれも×となる。もしこの宮ヶ谷塔 4 丁目の地震強度の誤りを正して 6 強と認識して×と入力すれば宮ヶ谷塔 4 丁目の点数は 4 に下がり、緑区大崎のみが点数 5 の最高得点地となる。 平成 27 年度においては、地震影響、及び洪水影響は、宮ヶ谷塔 4 丁目を△、宮ヶ谷塔 2 丁目を×としている。宮ヶ谷塔の地震強度の認識を宮ヶ谷塔 4 丁目及び宮ヶ谷塔 2 丁目ともに 6 強に変更すべきであるが、誤った地震強度の下での評価によって、宮ヶ谷塔 4 丁目が優位であるとした。平成 27 年度の評価において、宮ヶ谷塔 4 丁目の地震強度の入力の誤りを修正すると、宮ヶ谷塔 2 丁目が 4 点でトップ、宮ヶ谷塔 4 丁目と緑区大崎がいずれも 3 点となる。この総合評価点数のもとで、宮ヶ谷塔 2 丁目ではなく、宮ヶ谷塔 4 丁目を選定することができるのだろうか。評価項目を追加するのであれば追加項目の点数を取り込んだ上で、地震入力の誤りを正し、あらためて総合評価点を算出し、その上で合理的に事業地の選定を行うのであれば、納得できるものではない。	準備書 p7-1 表 7.1-1(1) No.3 に記載のとおりです。

表 17.1-1(8) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
19	事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No. 4 の事業者の見解に、事業者は、意見者が用いている基本計画書にある「と畜場」と「道の駅」の一体型整備という文言を、「休憩施設」と「地域経済活性化拠点」の一体型整備にすり替えて見解を述べている。基本計画書では「と畜場」の価値の高い生産品を販売するというコンセプトに依拠して、観光バス 35 台の駐車スペースを設置して「道の駅」への多数の来客を想定したのであり、結局「道の駅」の観光バス駐車スペースが 1 台となっている現状では、基本計画の観光産業拠点というコンセプトが実現できないのであるから、事業目的を見直すべきと指摘したのである。事業者は休憩施設の観光バス駐車スペースが 1 台となった根拠（道路管理者の休憩施設設置基準）を説明しているだけであり、突然、「道の駅は基本計画段階から道路管理者との一体型整備を目指しており、・・・・、基本計画からの見直しは不要と考えます。」として、事業者が環境影響評価計画地元説明会で初めて休憩施設事業者が道路管理者（国土交通省）であることを明らかにしたことを脇において、休憩施設と地域経済活性化拠点の一体型整備という基本計画を堅持しており、計画の見直しは不要であると主張している。しかし、ここで意見者が問題にしているのは「と畜場」と「道の駅」の一体型開発による観光産業拠点という事業目的が観光バス 1 台の駐車で達成できるかどうかということである。	「一体的整備」は準備書 p10.1-4 表 10.1-4 の備考欄などで使用していますが、「一体的整備が計画されている「食肉中央卸売市場・と畜場」事業の実施区域…」と記載されているとおり、食肉中央卸売市場・と畜場を指しており、置き換えなどは行っていない。 御指摘の準備書 p7-2 表 7.1-1(2) No. 4 の事業者の見解は、本道の駅は道路管理者の所管する休憩施設と、市の所管する地域振興施設の「一体型整備」を目指すという内容を説明したものであり、ここで使われた用語が、単に類似していることのみをもって解釈された御指摘は、準備書記載の意図するところとは異なるものと考えています。

表 17.1-1(9) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
20	事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No.5 の事業者の見解に、「大型車駐車場は 62 台を設定しているので、集客力への影響はないものと考えます。」と示しているが、62 台は休憩施設の大型貨物車の駐車スペースであって、観光バスがそこに駐車することは許容されない。なぜなら、国土交通省の基準でトイレの設置数は大型貨物車の運転者数等を基に決められており、観光バスの大型貨物車駐車場への駐車は休憩施設トイレ使用者の増加となるため、国交省の「簡易パーキングエリア設置基準」からの逸脱となるからである。また、休憩施設内で観光バスから下車した観光客が大型貨物車両間にあふれ、地域活性化拠点施設へ大挙移動するとなると、通路も十分に確保されておらず、安全性に重大な懸念が生じる。事業者が大型貨物自動車駐車スペースに観光バスを駐車させるという運用を行うことは法令に背く行為である。	駐車場台数の設定において、御指摘の国交省簡易パーキングエリア設置基準は適用しておらず、御指摘の内容は当てはまりません。 なお、駐車場台数は、休憩施設は「東日本高速道路(株)設計要領」、地域振興施設は「大店立地法(大規模小売店舗立地法)」に基づき設定しています。休憩施設は前面道路の交通量の立寄り台数から、地域振興施設は他事例等を参考に想定した来場者数から駐車場台数を算出しています。 また、大型バスに限らず、車両を降りた歩行者の動線については、道路管理者、交通管理者との協議の中で課題の一つとなっていますが、その対策も含め、今後、詳細が具体化するものとなっています。
21	事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No.11 の事業者の見解に、「さいたま都市計画下水道計画区域内となる」と述べるだけで「さいたま市下水道長期計画：希望つなぐ下水道プラン」の計画地に含まれていないことに対する事業者の見解が示されていない。	準備書 p7-4 表 7.1-1(4) No.12 に関する御意見かと思われますが、準備書 p7-4 表 7.1-1(4) No.12 に記載のとおりです。 なお、御指摘の計画について、事業者は見解を示す立場にはないと考えます。

表 17.1-1(10) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
22	事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No. 24 の事業者の見解に、「駐車場の車両は啓発活動などによりエンジンがストップしていると想定し、車両のエンジン稼働に伴う大気質への影響は、国道16号を走行する車両からのものに限定して評価する」との見解であるが、現在卸売団地等に駐車している超大型車両を含む車両の多くはエンジンを稼働させたままである。したがって、意見者は駐車中の車両のエンジン稼働状況を調査してその結果を大気質への影響評価に反映させるべきであると指摘したのである。事業者が計画する「さいたま市道の駅」の大型貨物車駐車台数62台は、他の規模の大きい道の駅（大型車駐車台数：羽生 55 台、花園 42 台、庄和 40 台）を上回っており、少なくとも他の道の駅のアイドリングストップの遵守状況や駐車場内の大気質測定結果等を調査して、大気質への影響評価に反映するべきである。 また、事業者は「国道16号走行車両数が40,000台/日以上、道の駅駐車車両台数が7,000台/日であることから、国道16号沿道での大気質を測定すれば十分である」と、車両台数のみを比較して、道の駅構内の大気質の測定は無用であるとしている。走行車両からの排出物は直ちに拡散するが、停車中の車両からの排気は車両近辺に滞留する。したがって、無風状態においてアイドリングストップが徹底されない場合、道の駅構内の車両による大気質の汚染は非常に高くなる恐れがあるため、構内の大気質の測定を実施するべきである。	準備書 p7-7 表 7.1-1(7) No. 24 に記載のとおりです。 なお、道の駅の駐車場に駐車する全車両が常にアイドリングをしているとの条件において、駐車車両から排出される大気汚染物質である窒素酸化物の量の簡易算定を行ったところ、その量は $121.5\text{m}^3_{\text{N}}/\text{年}$ となりました。これは、造成工事時に建設機械から排出される $3,277.7\text{m}^3_{\text{N}}/\text{年}$（準備書 p10.1-32 表 10.1-27 参照）と比較すると十分小さなものとなります。 ここで、造成工事の建設機械による二酸化窒素の予測濃度は、0.015ppm と環境基準の $0.04\sim 0.06\text{ppm}$ のゾーンを大きく下回っていることから、窒素酸化物排出量がより少ない駐車車両による二酸化窒素の予測濃度は、当然造成工事時よりも下回ることが推定できます。よって、駐車場の車両のアイドリングに伴う大気質への影響は小さいものと考えています。

表 17.1-1(11) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
23	事業者見解	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 29 に関し、西側から東側にかけて地下水位に大きな勾配があるときの西側地区への影響のような場合は、下流での揚水等の影響は上流には及びにくいと思われるが、もともと低地であった東春野や事業地の地下水位の間には水位の勾配が小さい可能性があり、揚水を考慮する開発（と畜場）においては、上流側の水位に十分な注意が必要である。	準備書 p10.5-16 図 10.5-4 に示すとおり、深作川沿いの低地においても、事業地付近からその下流側にかけて、水頭標高が低下していることを確認しており、低地においても地形に沿った地下水の流下が存在していることが推定されます。また、春野地区の状況に関しては、地下水の流れの状況からだけではなく、本地区が対象事業実施区域から 1.5km 程度と離れた場所に位置しており、影響が及ぶとは考えにくいことも含めて確認しています。 なお、今回の準備書は道の駅に関するものであり、本事業では、揚水はしないものであることを申し添えます。食肉市場に関しては、環境影響評価を要する段階において、法令に則り、適切に手続きを実施します。
24	事業者見解	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 32 の事業者の見解に、「本事業による土地利用の改変は、雨水浸透能力の指標となる平均流出係数を 0.827 から 0.838 とわずかに変化させるのみ」と記載していることには大きな疑義がある。平均流出係数の変化について、実態はより大きな流出係数の変化があること、及び地盤改良工法として浅層・中層・深層混合処理を採用したことから六価クロムの溶出の危険性が発生したことの 2 点から、影響を直接受けることになる事業地近傍の民家の井戸水について、事業着手前と着手後の調査を必ず行うべきである。これまでのような遠く離れた井戸の調査で済ますことは決して許されない。	平均流出係数の算出は、対象事業実施区域を末端とする雨水の集水域での土地利用区分を、環境省による「自然環境調査 Web-GIS」に基づき集計し、算出していますので、実態をおおよそ反映したものと考えています。 また、市の工事では、セメント系固化材を使用した地盤改良を行う場合、六価クロム溶出試験の実施が義務付けられています。試験結果が、土壤環境基準を超える場合には、六価クロムが溶出しない固化材の使用への変更もしくは工法の変更について検討を行い対処するため、問題のあるセメント系固化材が使用されることはありません。 地下水の調査地点につきましても、地下水位の水頭標高や流下方向などが推定出来ており、対象事業実施区域とその周辺の状況を把握するための配置設定ができています。

表 17.1-1(12) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
25	水象	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 33 に関し、事業によって流出係数が増加すること、及び、さいたま市が公表している洪水ハザードマップは事業地が浸水区域に入っていることを示しており現状の調整池機能では洪水時の周辺への重大な影響を回避することができないことの 2 点から、環境影響評価項目として水象・河川等の流量、流速及び水位の内容に洪水時の状況の評価を含め、「表 8.2-1(2) 各項目の現地調査の概要」における「水象・河川流量」の中に洪水流量を含めるべきである。	準備書 p10.5-17 に示したとおり、事業により対象事業実施区域内の流出係数は局所的に変化しますが、ここを末端とする集水域を想定した周辺地域の平均流出係数の変化は小さなものであることが確認されています。 また、調整池の調整容量は埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例に基づき設定しています。同条例の考え方としては、開発行為による対象事業実施区域外への雨水流出の増加及び湛水区域への盛土造成等による湛水量の減少を防止する対策を実施する、というものです。 流域全体の治水に関しては、県や市の河川部局等が担っています。事業者は市の立場でもあり、できる限りの対応はすべきと考えますが、事業者として流域の治水を整備することは難しいため、いただいた御意見を担当部局に情報として提供してまいります。 以上より、この点に関し、新たに項目を追加することは想定していません。
26	地盤	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 34 に関し、事業者は、軟弱地盤上の盛土による周囲地盤の盛り上がり等の影響の発生を認識しながら、第 10 章の 10.6 地盤では盛り上がり量の評価は一切行われていない。例えば、事業地に接する農地などにとって盛り上がりは耕作を不可能にする等の重大な影響をもたらすものであり、「地象・土地の安定性」を環境影響評価項目に加えて、評価を実施するべきである。	軟弱地盤対策においては、過大な沈下や円弧すべりを防止することで、周辺地盤の盛り上がり等の影響を回避できるような対策を検討しています。 なお、構造物や地盤の設計においては、関連法規に基づき、体系化された設計基準を用いるべきであると考えています。
27	水象	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 34 及び No.40 に関し、地盤改良によって事業地内の地下水位がどの程度影響を受けるか、影響が予測通りであったかどうかを確認するためにも、事業地内の地下水位の観測が必須である。	対象事業実施区域内の地下水位、流動方向を把握するため、対象事業実施区域近傍の 3 点及び周辺既存井戸 4 地点において地下水位を観測しました。 これらの観測点は、対象事業実施区域を取り囲むように設定しており、当該区域内の地下水の流動状況を把握できる配置となっているため、必要な地点において調査が実施できているものと考えています。

表 17.1-1(13) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
28	地盤	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 36 及び 38 に関し、事業者は地盤沈下対策（サーチャージ、サンドドレーン等、地盤沈下を加速して造成工事期間を短縮する対策）を施した盛土について、地盤破壊（安定性）解析を行ったという見解を示し、解析の結果、想定する水平地震加速度 0.25G に対して地震時の盛土の安定性が確保できない箇所については、地盤改良工事を行って、地震時の破壊が生じないことを確認したとしている。しかし、この 0.25G の適用は誤りであり、現地は表層地盤増幅率が 2.33 という極めて軟弱な地盤であることから、本来想定すべき地震力の下では盛土の破壊は免れず、地盤改良を施した浅層、中層、深層混合処理地盤や、6m 長さの矢板の破壊も免れ得ない可能性が高いと推定される。したがって、盛土や混合処理が引き起こす事業地に隣接する地表面及び東側貯水池底面の盛り上がりや、地盤を改良した地盤や矢板等の破壊耐性等、宮ヶ谷塔 4 丁目を取り囲む地象の安定性評価を行うことが必須である	地盤の安定性については、宅地防災マニュアル（現：盛土等防災マニュアル）、道路土工軟弱地盤対策工指針に準拠し、現地の地盤状況を反映した設計用レベル 2 地震動（設計水平震度 0.25）を採用して対策案の工法に対して検討を行っており、基準（法令）に準拠した予測となっています。 なお、構造物や地盤の設計においては、関連法規に基づき、体系化された設計基準を用いるべきであると考えています。
29	事業者見解	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 39 の事業者の見解で、「対象事業実施区域は、将来に農地等の利用はない」と断定していることに異を唱えているのである。対象事業区域が事業半ば、或いは事業終了後に再び緑豊かな農地に蘇る可能性がないと、一体だれが断言できるのか。但し、準備書が行うとしている地盤改良に中層、深層混合処理が適用されると、土中に改良体が残ってしまうので、地盤の現状復帰が困難になるという重大な課題が発生する。	準備書 p7-12 表 7.1-1(12) No. 39 に記載のとおり、対象事業実施区域内を農地利用する計画はありません。

表 17.1-1(14) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
30	事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No. 42 の事業者の見解で、事業者は「本事業の特性上、回避及び低減措置としての対象事業実施区域の再選定や改変面積の最小化は困難と判断しました。」としているが、どのような事業でも、計画が立ち行かなくなれば事業地の再選定や改変面積の変更を行うのは当然のことである。さいたま市環境影響評価条例が計画の変更ができる時期に環境影響評価を行うことを求めていることを事業者は認識するべきである。	準備書 p7-13 表 7.1-1(13) No. 42 に記載のとおりです。
31	事業者見解	準備書 第7章 表 7.1-1 の No. 48 に関し、意見者が具体的な交通安全対策の立案を求めているのに対して、事業者の見解は「危険が生じないよう関係機関との連携を取りながら対応を協議していきます。」という精神論に留まっている。対策とは具体性を伴うものでなければならず、これでは対策と言えない。	事業実施に伴う交通安全対策については、一般来場車両の出入口を国道 16 号からのみとしており、これは対象事業実施区域西側の市道等、周辺の生活道路への影響を最小限とすべく設定したもので、事業者として実施できる最も主たる対策と考えています。 その他の事業地周辺の生活道路に対する詳細な対策については、事業者単独で行うものではなく、道路管理者、交通管理者と協議を進める中で、今後、具体的な対策が定まるものと考えています。
32	事業者見解	準備書 p7-17 の「7.2 市長の意見と事業者の見解」の下 2 行には文章に乱れがあることを指摘する。本来は、「市長の意見は第6章に示したとおりであり、表 7.2-1 に市長の意見と事業者の見解を示す。」ということではないか。	御指摘の箇所につきましては、特に修正が必要な誤りはないものと考えています。
33	事業計画	準備書 第7章 表 7.2-1 の No. 4 に関し、事業者が 10.6 地盤で扱っているのは地盤沈下を加速させるために施したサーチャージ、サンドドレンで改良した盛土地盤の破壊評価のみであって、地盤改良工法として採用する浅層・中層・深層混合処理地盤や、矢板の破壊評価、事業地に隣接する地盤や東側貯水池底面の盛り上がり評価は実施されていない。	軟弱地盤対策においては、過大な沈下や円弧すべりを防止することで、周辺地盤の盛り上がり等の影響を回避できるような対策を検討しています。 なお、構造物や地盤の設計においては、関連法規に基づき、体系化された設計基準を用いるべきであると考えています。

表 17.1-1(15) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
34	地盤	準備書 第7章 表 7.2-1 の No. 4 に関し、市長意見が「現地盤の軟弱性について、既存資料調査結果を参考として、適切に対応すること」であるのに対して、事業者は調査結果を地盤沈下予測に活用したと答えているのみで、調査結果を軟弱地盤の改良に最適な工法を選定するために活用することには全く触れていない。	本事業の軟弱地盤への影響を把握するにあたり、準備書 p10.6-4 に示したボーリングデータ等による既存資料調査結果を基にしていることを示しています。
35	地盤	現状では盛土の耐震性評価が行われているのみだが、準備書 p8-5 の「表 8.1-3(2) 選定した環境影響評価項目及びその理由」の中に「地象・土地の安定性」を評価項目として追記し、準備書 p8-7 の「表 8.1-4 選定しない環境影響評価項目及びその理由」の中の「地象・土地の安定性」の欄を削除するべきである。 整備工程を圧縮するために軟弱地盤の圧密化を加速すると、事業地の盛土は短期間で固くなるが、事業地に隣接する土壌や事業地東側調整池の底面に盛り上がりが生じる。この地盤の盛り上がりという環境影響（隣接地が水田の場合は耕作が困難になり、調整池の場合は雨水貯水機能が損なわれる）を評価する必要がある。また、地下 30m ほどの比較的固い洪積層支持基盤面に地震波が到達し、その波が軟弱地盤内を増幅されながら表層面に到着する時の、事業地の圧密化した盛土の耐破壊性、改良地盤の安定性（浅層混合処理を施した箇所では 1 から 2m の薄い処理層の座屈（バックリング）耐性、中層・深層混合処理を施した箇所では形成した柱の破断耐性）、市道 12203 号線との境界面に打つ矢板の破壊耐性等、全ての安定性を評価する必要がある。	軟弱地盤対策においては、過大な沈下や円弧すべりを防止することで、周辺地盤の盛り上がり等の影響を回避できるような対策を検討しています。 これらの地盤破壊に関する事象は、盛土の荷重などによる軟弱地盤の変形という点で、圧密沈下などと密接に関わる現象であることから、環境影響評価項目の「地盤」で評価する旨、準備書 p8-2 の表 8.1-2 の注釈に記載しており、評価項目等の変更は必要ないものと考えています。
36	大気質	資料編における異常年検定の資料は、久喜地域気象観測所のデータとなっており、令和 4 年のデータを用いる妥当性が証明されていない。また、令和 5 年が異常であったとする異常年検定の結果がない。	資料編における異常年検定の資料は、誤った資料が添付されていたため、評価書において、予測に用いた正しい越谷地域気象観測所の令和 4 年の検定結果に修正しました（評価書 資料編 p 資 2-56 参照）。 なお、予測に用いたデータが異常年でないことを示すことを目的としていたため、令和 5 年のデータは掲載していませんでしたが、参考資料として、評価書において追記しました（評価書 資料編 p 資 2-57 参照）。

表 17.1-1(16) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
37	事業計画	準備書 p10.1-30 の「表 10.1-26 建設機械の種類及び年間稼働台数（工事開始 4～5 ヶ月目）」に表示されているクローラ式サンドパイル打機（35-37t 吊）で、中層・深層混合処理が行えるのか疑問である。例えば中層・深層混合処理にスラリー式を用いる場合にはスラリー吐出口、攪拌機構を具備した専用機が必要となるのではないか。	クローラ式サンドパイル打機は地盤改良工法のうち、サンドドレーン工法で使用する機械として設定しています。中層・深層混合処理においても想定する機械はありますが、同種・同規模でかつより騒音・振動等の環境影響の大きいクローラ式サンドパイル打機として予測を行っています。
38	大気質	準備書 p10.1-33 において「排出源高さにおける風速式」が脱落している。準備書 p10.1-39 において「大気拡散式」が脱落している。	排出源高さにおける風速の算出式は、 $U=$ で始まる式、大気拡散式は、 $C(x, y, z)=$ で始まる式として、該当箇所に記載しています。
39	水質	準備書 p10.4-3 の「ア）既存資料調査」において「深作川・高野橋、綾瀬川・宮ヶ谷塔」という記載があるが、「深作川・宮ヶ谷塔、綾瀬川・高野橋」の誤りである。	河川と橋の関係が誤っていましたので、評価書において修正しました（評価書 p10.4-3 参照）。
40	水質	準備書 p10.4-6 の「3）その他の予測・評価に必要な事項」において地質の現地調査を行った地点 A と地点 B を示す図が脱落している。	地点 A、地点 B については、準備書 p10.4-5 図 10.4-2 に記載しています。
41	水象	準備書 p10.5-10 の「表 10.5-8 越谷気象観測所における確率降水量」に 100 年確率降水量を含めるべきである。なぜなら、「さいたま市環境影響評価技術指針手引」において、「洪水時のピーク流量予測では、降雨強度をどのように設定するかが問題であるが、基本的に、100 年確率の降雨強度を設定する。」との記載があるからである。	御指摘の降雨強度の設定の記載は、「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（以下、「手引」とします。）の水象の章において示されている複数の予測方法のうち、数値モデルによる予測手法を用いた場合の記載となっています。今回用いた予測手法は影響予測を「標準的に行う場合は、対象事業等実施区域における実施前と実施後の雨水の浸透能（流出係数）の変化…を把握することによる」（手引より一部抜粋）手法を用いています。表 10.5-8 の記載で降水量等の状況は把握できるものと考えています。

表 17.1-1(17) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
42	水象	準備書 p10.5-17 の「表 10.5-10、表 10.5-11」において、水田雑草群落の流出係数として最も大きくなる灌漑中の水田の値 0.750 を使うことで、変化率を小さく見積もるという誤りを犯している。 また、加えて、令和 6 年 3 月 29 日に綾瀬川が特定都市河川に指定されたことから、特定都市河川浸水被害対策法施行規則（平成 16 年国土交通省令第 64 号）第 20 条第 3 項の規定を受けて定められた「流出雨水量の最大値を算定する際に用いる土地利用形態ごとの流出係数を定める告示（平成 16 年国土交通省告示第 521 号）」が適用されることになり、同告示によると「林地、耕地、原野その他ローラーその他これに類する建設機械を用いて締め固められていない土地」の流出係数 0.2 を用いるべきことになる。	水田雑草群落の流出係数は、環境省による「自然環境調査 Web-GIS（令和 6 年 5 月閲覧）」（準備書 p3-62）の土地利用を基に、算定しています。また、流出係数につきましても「水理公式集」（土木学会）に示されている値を基に降雨時期である灌漑期を想定して設定しており、集水域での流出状況を把握できているものと考えています。 なお、「自然環境調査 Web-GIS」や「国土数値情報」（国土交通省 準備書 p3-7 参照）の土地利用とは異なることとなりますが、仮に、水田利用地を畑雑草群落として扱った場合、平均流出係数の算定結果は、現況で 0.801、将来で 0.820 となり、この算定においても、平均流出係数の変化が小さいとしている準備書の予測結果を示すものとなります。
43	水象	事業対象地を含む雨水集水域においては、小深作や深作等の市街地には雨水下水道が設置されていること、見沼用水の西側の市街地は標高が高いことから雨水の一部が見沼用水に流れ込むこと等を考慮すれば、市街地の雨水の一部が深作川に排出されることになる。また、さいたま市が作成した 48 時間雨量 596mm の綾瀬川洪水ハザードマップが事業対象地を浸水領域になると予測（浸水深さ 1.5m 程度）している。このような状況から、洪水ハザードの深刻化が懸念される。 したがって、想定降雨量を定めて、施設が存在する条件のもとでの浸水シミュレーション解析を行って洪水流量への影響を求めるべきことが必須となる。	雨水対策については、埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例に基づき、調整池の設置を計画しています。同条例の考え方としては、開発行為による対象事業実施区域外への雨水流出の増加及び湛水区域への盛土造成等による湛水量の減少を防止する対策を実施する、というものです。 流域全体の治水に関しては、県や市の河川部局等が担っています。事業者は市の立場でもあり、できる限りの対応はすべきと考えますが、事業者として流域の治水を整備することは難しいため、いただいた御意見を担当部局に情報として提供してまいります。
44	地盤	準備書 p10.6-9 の地震時の F_s 式において、分子の W の左側に括弧が抜けている。	評価書において、記載を修正しました（評価書 p10.6-9 参照）。
45	地盤	準備書 p10.6-9 地震時の F_s 式に関し、準備書説明会の席上で意見者から水平震度 0.1 の誤りを指摘したところ、事業者から実際には 0.25G を使っているとの回答があったことより、設計水平震度 K_h0 を 0.25 に修正する必要がある。	評価書において、記載を修正しました（評価書 p10.6-9 参照）。

表 17.1-1(18) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
46	地盤	予測方法を記載する p10.6-9 近辺に、圧密化の手段によって場所毎に異なって用いることになる C 値など予測に用いた具体的な値と、それを導出した手法を記載するべきである。	予測計算の根拠については、予測過程が可能な限り詳細となることと、記載内容が多量となり読み難くなることとのバランスを考慮しつつ記載しています。現在の記載で、必要な情報を最大限記載していると考えています。
47	動物	準備書 p10.7-10 の「(5)調査結果 1」動物相の状況 ②現地調査」の中に、「芝川低地」と記載されているが、事業地は芝川低地内には存在しない。「綾瀬川沿いの低地」という表記が正しいのではないか。	準備書の該当箇所の記載は、大宮台地に隣接する対象事業実施区域周辺の低地を想定しています。この周辺地域については、文献等において固有の名称等が見当たらないことから、準備書表記の記載としていましたが、大宮台地の東側に隣接する低地であることがわかるよう、評価書において修正しました（評価書 p10.7-10 参照）。
48	動物	準備書 p10.7-54 以降の「表 10.7-25 保全すべき種への影響の予測結果」において、ハイタカ、オオヨシキリ、ホオジロ、ホオアカ、アオジ、クロジ、ニホンカナヘビ、アオダイショウ、トウキョウダルマガエル、マダチビヒラタドロムシ、アサマイチモンジについて、本事業によって屋敷林と水田、湿地帯が分断されてしまうと、多くの保存種は逃げ場を失う可能性があるため、現地の実態を詳細に分析して、それぞれの種について本当に移動が可能であるかどうか評価が必要である。	調査により確認されている種について、ニホンアカガエルのような樹林と水田、湿地等との連続性に大きく依存している種は確認されていないため、連続性の消失により大きな影響を受ける種は少ないと考えます。 その上で、工事時は資材運搬等の車両の走行によるロードキルや移動経路の分断による影響の低減のため、対象事業実施区域外への逃避を可能とするための段階的な施工に努めます。また、敷地境界に緩衝緑地帯を設置することで、連続性の消失を可能な範囲で緩和するよう努めます。
49	動物	準備書 p10.7-58 の「表 10.7-25(5) 保全すべき種への影響の予測結果」におけるオオタカについては、屋敷林から隣接する水田側に餌を求めて飛翔する姿がたびたび目撃されており、営巣は確認されていないものの、現地は生息域範囲になっており、何らかの代償措置を考えるべきである。	本種は周辺の生息環境への移動が可能であるとともに、敷地及び施設の存在（土地の改変）により本種の生息環境である樹林、草地・耕作地が一部消失するものの、対象事業実施区域周辺に本種の主な生息環境は残存するため、影響は小さいものと考えます。
50	植物	準備書 p10.8-14 の図 10.8-2 のタイトルを「図 10.8-2(1) 植物群落等」とし、準備書 p10.8-15 の先頭行に「図 10.8-2(2)植物群落等凡例」を記載するか、図 10.8-2 の中に凡例も入れ込むべきである。	図 10.8-2 のタイトルは「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年、さいたま市）の表記に倣い「植生図」としてしています。p10.8-15 の凡例については、「図 10.8-2 植生図」の一部と位置付けており、記載の内容で整合はとれているものと考えます。

表 17.1-1(19) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
51	植物	準備書 p10.8-29 の「イ)植生」では『埼玉県レッドデータブック植物編 2011(平成 24 年 3 月、埼玉県)』においては、アカメヤナギ群落は主に荒川の中流域から下流域に発達するとされ、生育環境が合致しないことから、本調査によって確認されたアカメヤナギ群落は保存すべき群落から除外した。」としているが、これだけの説明では「生育環境が合致しない」と断定する根拠が読み取れない。	植物の予測地域としている国道 16 号から西側の範囲において、アカメヤナギ群落はいずれも放棄耕作地における確認となっています。保全すべき群落の選定根拠としている「埼玉県の希少野生生物埼玉県レッドデータブック 2011 植物編」(平成 24 年、埼玉県)における、アカメヤナギ群落の記載の根拠資料である「新編埼玉県史別編 3 自然」(昭和 61 年、埼玉県)では、アカメヤナギを含む河川ヤナギ低木林の生育箇所を「河川敷内」としていることから、放棄耕作地は生育環境に合致しないものと判断しました。
52	植物	準備書 p10.8-38 の「表 18.8-15 保存すべき種の各種の予測結果」において、イヌスギナ、ヒメミズワラビについて、「敷地及び施設の存在(土地の改変)により生育環境が一部消失するものの、本種は対象事業実施区域周辺の水田や草地等でも確認しており、対象事業実施区域周辺に本種の主な生育環境である水田及び河川水際の湿地、畑地の湿った箇所等は残存する。以上から、存在・供用が本種の生育環境への影響は小さいものと予測される」と結論付けているが、事業者は宮ヶ谷塔 2 丁目に「と畜場」を開発整備することを目指しており、「と畜場」と「道の駅」が一体開発された状況を想定した場合においても、このような予測ができるのか。	「食肉中央卸売市場・と畜場」移転再整備事業につきましては、今回の「道の駅」事業の環境影響評価手続きの対象とはなっておらず、環境影響評価を要する段階において、法令に則り、適切に手続きを実施します。 イヌスギナ及びヒメミズワラビについても、「食肉中央卸売市場・と畜場」移転再整備事業における環境影響評価手続きの中で適切に影響の予測を進めます。
53	植物	準備書 p10.8-41 の「③緑の量の予測結果 ア)緑被率」において、「1.08ha 以上」という記載が 2 か所あるが、以上と記載する根拠がない。「1.08ha」ではないか。事業者が数値として評価しているのは、緑化基準が求める 0.72ha を、存在・供用時の緑化面積 1.08ha が満たしているということのみであり、それをもって「存在・供用が緑被率に与える影響は小さいものと考えられる」と結論づけるのは強引である。	対象事業実施区域の土地利用計画において守るべき最低の基準が緑地面積 1.08ha となります。存在・供用時は、この基準を満たすように緑地の創出を図ることから、「1.08ha 以上」と表現しています。新たな緑地の創造に努めることで、影響の緩和に努めてまいります。

表 17. 1-1 (20) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
54	植物	準備書 p10. 8-42 の「イ」緑視率」において、「対象事業実施区域の敷地境界に緩衝緑地帯を設置し、植栽を行う予定である。よって、存在・供用時は、対象事業実施区域は公的な緑地空間としての景観を呈することとなり、緑視率は現況と同程度になると予測される。」と記載しているが、公的な緑地景観を呈することと緑視率とを同列で論ずることはあまりにも乱暴な議論である。ここは、「一定程度の緑視率の低下は生ずるが、敷地境界に植栽を施すことで緑視率の低減度が緩和されると予測される」ということではないか。	「さいたま市環境影響評価技術指針手引」（平成 29 年、さいたま市）において、緑視率は写真撮影を行い、画面上の緑の割合を計測することにより算出されると記載されています。また、敷地境界に設置する緩衝緑地帯は、「さいたま市緑化指導基準」（平成 13 年、さいたま市）に基づき、1 m ² あたり高木 0.05 本、中木 0.1 本及び低木 1 本以上となるように植栽を行う計画であり、樹木の生長を考慮すると、将来的に現況と同程度の緑視率となるものと考えます。
55	生態系	準備書 p10. 9-16、p10. 9-17 の「表 10. 9-8 着目種各種の予測結果」において、タヌキ、ホオジロについて、「敷地及び施設の存在（土地の改変）により生息環境が一部消失するものの、対象事業実施区域周辺に本種の主な生息環境である草地・耕作地、樹林、市街地等は残存し、本種は周辺の生息環境への移動も可能である。」と記載し、ダイサギについて、「敷地及び施設の存在（土地の改変）により生育環境が一部消失するものの、本種は対象事業実施区域内での確認はなく、対象事業実施区域周辺に本種の主な生息環境である河川及び湿生植物、水田等は残存する。」と記載しているが、こうした生息環境に関する記載は、「と畜場」と「道の駅」の一体開発整備が実行された時の状況（草地、耕作地、湿生植物、水田等は確実に減少）には整合しないものである。事業者は一体開発整備を目指しているのであるから、それも念頭において評価を行うべきではないか。	「食肉中央卸売市場・と畜場」移転再整備事業につきましては、今回の「道の駅」事業の環境影響評価手続きの対象とはなっておらず、環境影響評価を要する段階において、法令に則り、適切に手続きを実施します。 生態系の環境影響評価の中で抽出する着目種についても、「食肉中央卸売市場・と畜場」移転再整備事業における環境影響評価手続きの中で適切に影響の予測を進めます。
56	生態系	準備書 p10. 9-17 の表 10. 9-8(2) の中の最下欄「畑地及び放棄耕作地に成立する陸生草本群落」の欄に「一部（42.0%）は消失するものの」という記載があるが、「一部とは全体の一部分（広辞苑）」であり、社会的通念としては「一部」は多くても 30%未満を指しているのが普通である。	ここでは、群落の分布面積の全部ではなく一部であることを表現するために、「一部」を使用しており、適切に記載されているものと考えます。

表 17.1-1(21) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
57	廃棄物	準備書 p10.12-14 の「表 10.12-14 施設利用人数」において、来客数を 1,000,000 人/年としており、この値を産業廃棄物算出のベースデータとしている。しかしながら、準備書の中において各所に異なった来客数の記載がある。もし、地域経済活性化拠点の来客数が、国道 16 号線利用車両の立ち寄り率から求めた来客数 100 万人/年（他の道の駅の実績に依拠した値）に加えて、道の駅を利用するための目的のために地域活性化拠点を訪れるとする来客数 3,700 人/日（年間 135 万人/年）を合わせると 235 万人が来客数になるので、この数字をベースにして廃棄物量を算出するべきということになる。	地域振興施設の来客数には、日によって増減が生じます。3,700 人/日は、来場者数が多い日の想定値であり、想定来場者数 100 万人は、その値に年間の日数を乗じて算定されたものではありません。 したがって、廃棄物量は、計画値である 100 万人/年に基づき、算定すべきであると考えています。
58	環境保全措置	準備書 p11-9 の「表 11.2-1 植物の代償措置の検討結果」において「代償措置による環境影響のおそれの有無及び当該おそれがある場合の環境影響の回避又は低減措置等」の欄に、「移動先は、移植事例を参照しながら、環境影響のおそれのない箇所とする。」と記載されているが、これでは「代償措置による環境影響のおそれの有無及び当該おそれがある場合の環境影響の回避又は低減措置等」を検討した結果とはなっていない。そもそも移植先を決定して初めて環境影響の有無が特定されるのであり、もし環境影響のおそれのない箇所の候補があるのであれば、それを示すべきである。	移植先は対象事業実施区域近辺の湿地環境で調整を行っています。現時点ではさいたま市管轄の公園を検討しています。
59	総合評価	準備書 p12-10 の「表 12.6-1 環境影響評価結果の概要」において、25. で指摘したように地盤だけではなく、地象・土地の安定性の評価を実施し、評価結果の概要を追記する必要があるから、この表のタイトルを例えば「表 12.6-1 環境影響評価結果の概要（地盤、地象）」としてはどうか。	表 12.6-1 は、準備書 p10.6-1 「10.6 地盤」に関する環境影響評価結果の概要をとりまとめたものであり、現表記を変更する必要はないものと考えます。
60	事後調査	景観も事後調査項目として残すべきである。	対象事業実施区域周辺に位置する景観資源については、本事業の実施に伴う改変等の直接的な影響はありません。したがって、敷地及び施設の存在に伴う景観資源への影響については、事後調査項目から除外しています。

表 17.1-1(22) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
61	事業計画	地盤改良工事として浅層・中層・深層混合処理を採用し、大量のセメント系固化材を使用する予定であり、現地腐食性土壌等の影響や工事不良によって六価クロムの固定化（硫酸イオンとの完全な置換）が十分に進まず、溶出する危険性があることから、調査地点に事業地に隣接する民家の井戸水を加え、調査時期も、工事中及び工事終了後の数ヶ年に亘って水質の調査を継続するべきである。 また、強大な地震発生後には六価クロムが追加放出する危険性もあるので、地震後の井戸水の六価クロムの検査も行う必要がある。	地盤改良等でセメント系固化材を使用する場合、六価クロムの溶出の有無について、配合試験により事前に確認することが義務付けられています。このため、地盤改良工事において六価クロムが溶出することはありません。
62	事業計画	周辺の「遊水池」として機能する今事業用地の開発は、周辺に、排水不良による「内水氾濫」を引き起こす恐れがある。「雨水・洪水のシミュレーション」また地下水位のより詳細な調査を実施することによる宮ヶ谷塔-深作-小深作側の低地の内水氾濫リスクの調査を行うこと、また明らかになったリスクへの適切な対応すべきである。また、遊水池の設置や事業用地の一部変更あるいはその両方をおこなうことを強く求める。	雨水対策については、埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例に基づき、調整池の設置を計画しています。同条例の考え方としては、開発行為による対象事業実施区域外への雨水流出の増加及び湛水区域への盛土造成等による湛水量の減少を防止する対策を実施する、というものです。 流域全体の治水に関しては、県や市の河川部局等が担っています。事業者は市の立場でもあり、できる限りの対応はすべきと考えますが、事業者として流域の治水を整備することは難しいため、いただいた御意見を担当部局に情報として提供してまいります。
63	事業計画	雨水による事業用地周辺低地の「内水氾濫」発生の恐れに関連して、残置排水路が、開発事業から残された水田の雨水排水に機能しない可能性がある。 事業による撤去予定排水路によって最も標高地の低い水田（標高 5.7 m）また深作川側を流れる大排水路南側の水田（標高 5.9～6.5m）の排水及び雨水もあわせて残置排水路に流しているが、これらの排水路の撤去、事業による盛土は、内水氾濫の状況を悪化させかねない。	事業地周辺の農業用排水路については、施設整備により廃止となる水路や切回し・移設が必要となる水路等を検討し、流域設定や水路の流下能力を加味して設定しています。

表 17.1-1(23) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
64	水象	かつてこの谷戸地形の出口に深作沼が形成されたのは偶然ではなく、沼の形成はこの谷戸地形から綾瀬川低地に流れ込んだ湧水及び地下水によるものである。事業用地の軟弱地盤改良工事及び盛土造成工事はこの谷戸地形出口を塞ぎかつ地表面近くの帯水層に影響を及ぼすものである。工事が当該地の地下水の状況に甚大な影響をことが危惧される。事業用地及びその周辺における地下水位のより詳細な調査とデータ開示を願う。	地下水位については、準備書 p10.5-8「10.5、10.5.1、(5)、2)地下水の状況」及び準備書 p10.5-16「10.5、10.5.2、(3)、5)、①地下水流況の推定」に記載し、地下水の調査結果及び流況を開示しています。
65	水象	環境影響評価での地下水位の調査は、事業用地内や事業用地周囲の水田また事業用地に接する宮ヶ谷塔の台地際などは調査の対象となっていない。調査によって環境影響評価準備書で示されたのは地下水の涵養と、下流方向への流失係数の変化、河川流量等への影響であって、地元住民が心配する水田の地下水位への影響（上昇）、盛土や地盤改良工事によって事業地外側の低地に地下水の滞留が生じ、水田への湧出が生じないかという点についての回答はなかった。事業用地及びその周辺（低地及び台地）に対する地下水位と地下水量の調査、また事業用地内を含めた谷戸低地全体の地下水の流れを把握し、今事業の造成工事により地下水位が影響を受けないかを調査・シミュレーションすることを、また地下水上昇の恐れがあるのであれば、新しい排水路の掘削や水抜き井戸の設置などリスクを低減する方策を取ってほしい。地域・周辺住民の不安を払拭するためにも、事業用地とその周辺の地下水位に関する詳細な調査実施とデータの開示を求める。	地下水の調査につきましては、準備書 p10.5-5 などに示したとおり、対象事業実施区域を囲むように、周辺の水田等を含む低地及び台地で調査を行っており、対象事業実施区域周辺の春岡、深作、宮ヶ谷塔、小深作など広範囲における流況を把握し、涵養の状況変化に基づく地下水位への影響を予測しています（準備書 p10.5-16「10.5、10.5.2、(3)、5)、①」等参照）。 本事業は、事業計画などで示しているとおり、地下水の流れを妨げるような構造物を地下に設置するものではありません。準備書「10.5 水象」では、この本事業計画に基づき、影響を予測すべき内容について、地下水の状況に関し調査、予測、評価を行った結果を示しています。

表 17.1-1(24) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
66	景観	準備書が「西側集落」④と称する場所（実際は住宅地から離れた場所にある）や、日常においてほとんど歩行者が存在しない国道16号陸橋歩道⑧など、事業地への眺望上問題が生じない場所を調査地点として取り上げ、事業用地が良く見えることにより景観・眺望上の問題が生じそうな場所をことさら避けて調査地点を選んでいる疑念が拭えない。このような結論ありきの「アリバイ的」な調査は、環境影響評価への信頼性また実施する市役所当局自体への行政機関としての信頼性を損ねる行為と言える。 環境影響評価実施に先立ち意見としてあげさせてもらった深作戸崎地区から宮ヶ谷塔4丁目への眺望は、却下された。	現地調査地点は、前述の見解でお示した観点から設定しています。 影響の有無のみで調査地点を設定していないため、結果的に影響が無いと判断した地点もありますが、設定した調査地点については可能な限り計画地を視認できるように撮影地点を調整しています。また、本調査地点やその設定方法は環境影響評価調査計画書における技術審議会において専門家にも妥当性を確認しており、調査地点の追加に関する住民の皆様からの御意見も取り入れた調査となっていることから、事業の影響を把握する地点として問題ないと考えています。 なお、深作戸崎地区からの景観については、前回、御指摘いただいたことを受け、現地踏査を実施しました。現地踏査結果は、準備書資料編に記載しています。御指摘は、江戸時代以前の交通路上に位置する古くからの眺望ポイントと歴史的意義を理由とするものでしたが、既存資料調査において歴史的景観等に指定されている状況が確認できなかったこと、現地踏査及び自然とのふれあいの場の調査等により歩行者が少ない状況を確認したことなどから、調査地点としては選定しませんでした。
67	景観	準備書 p 10-10 に示される景観調査においては、事業地に接し大きな影響を受ける宮ヶ谷塔4丁目台地側（宮ヶ谷塔4丁目95・85・95番地付近）からの景観・眺望の調査が行われてない。宮ヶ谷塔4丁目台地側から事業用地側に向けた景観・眺望の調査を行うべきである。また、建物位置を眺望点に影響を与えない場所までセットバックするなど、景観・眺望上の対策がしっかり取られなければならない。	現地調査地点は、以下の観点から設定しています。 1) さいたま市又は埼玉県において登録・公表されている眺望地点 2) さいたま市環境影響評価技術指針手引に基づく眺望地点（不特定多数の人が利用する眺望地点） 3) 現地踏査により把握した、不特定多数の人が利用する眺望地点 御指摘の宮ヶ谷塔4丁目台地側のすぐ近傍には、計画地を正面から望むことができ、景観への影響が大きいと考えられた地点⑤を設置しています。 地点⑤は、現地踏査により、多くの地域の方が通勤・通学で利用していることが確認されたルート上にあり、不特定多数の人が利用する眺望景観の視点場としての条件を備えています。 御指摘の地点と地点⑤の眺望景観の変化の程度は同程度であると考えられるため、御指摘の地点において、調査地点の設定は行っておりません。

表 17.1-1(25) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
68	景観	景観は、屋敷林は屋敷林、水田は水田としてそれぞれ別々に評価され、両者が連続し一体となって形成される「景観」については何らの評価が行われてない。屋敷林・水田を一体のものとして扱い、評価すべきである。	景観の予測・評価について、調査結果の眺望景観で把握した環境要素を包括的に評価しています。 特に、景観調査地点の地点④（西側集落）や、地域の方からの御要望を反映した地点⑪（深作一丁目南側）の景観は、屋敷林と水田を対象としたものとなっており、屋敷林と水田を別に扱っているという御指摘は当たらないものと考えています。
69	動物	トウキョウダルマガエルは水田でしか繁殖しない。 環境影響評価準備書では「敷地及び施設の存在（土地の改変）により生息環境が一部消失するものの、対象事業実施区域周辺に本種の主な生息環境である水田・用水路・河川敷・遊水池や、繁殖環境である遊水池は残存し、本種は周辺の生息環境への移動も可能である」との安易な予測結果を出しているが、同種カエルの生活史・生態への無知かあるいはその意図的な無視による極めて不適切な予測結果である。 保護・保全の要点は、トウキョウダルマガエルは水田でしか繁殖しないため「水田の耕作を継続すること」「産卵・孵化・幼体－オタマジャクシが泳ぐ時期に水田の水を落とさないこと（水田の中干しをしないこと）」「水田に魚毒性の農薬を使用しないこと」「水田畔に除草剤を使用しないこと」「除草剤他農薬の使用を可能な限り抑制すること」である。膨大な手間と「作業量の増加」や「稲の収量減少」を招きかねないことから一般的な農業経営においては実際問題として実施困難であるが、意見者は保護のため「水田の中干や除草剤使用の抑制」「畦畔へ除草剤使用しないこと」などを実施している。 事業用地内の水田にトウキョウダルマガエルの繁殖環境があり、開発は繁殖環境の喪失に繋がる。意見者が所有する事業用地内の水田を保護地区として残すことを強く求める。	トウキョウダルマガエルの産卵場所は水田にほぼ依存していることから、調査範囲における本種の繁殖状況を確認するために、令和6年5月27日及び令和6年7月1日に追加調査を実施しています。 その結果、予測地域である国道から西側の範囲において、対象事業実施区域内外の水田で本種の幼生を確認しました。対象事業実施区域外としては宮ヶ谷塔4丁目のほか、深作1丁目の水田においても幼生が確認されています。以上から、本種の繁殖環境は対象事業実施区外にも分布しており、敷地及び施設の存在（土地の改変）により繁殖環境が一部消失するものの、対象事業実施区域周辺に本種の繁殖環境は残存するものと考えます。 なお、追加調査の結果の詳細については、評価書において記載しました（評価書p10.7-37参照）。

表 17.1-1(26) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
70	事業計画	迂回してくる車などの影響を考えると、準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 1、No. 27、No. 48 で指摘されている地点の調査を実施すべきである。	一般来場車両については、出入口を国道 16 号からのみとしています。これは、対象事業実施区域西側の市道等、周辺的生活道路への影響を最小限とすべく設定したもので、事業者として実施できる最も主たる対策と考えています。 その他の事業地周辺的生活道路に対する詳細な対策については、事業者単独で行えるものではなく、道路管理者、交通管理者と協議を進める中で、今後、具体的な対策が定まるものと考えています。
71	事業計画	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 4、No. 5 において、採算性の問題が生じるので「基本計画」の見直しの必要性、事業の採算性についての説明要望の指摘に対し、「道路管理者との一体型整備を目指しているので、基本計画の見直しは必要ない。」「大型車駐車場は 62 台を設定しているので集客力に影響ない。」と回答しているが、「大型車」とされる「大型貨物車」「大型特殊車」と大型バスの人数を比べたら、どちらが多いかおのずから分かると思う。それでも集客力に影響ないというのか。根拠を説明すべきである。	本道の駅の駐車場台数の設定については、基本計画をベースに、準備書 p2-9 のとおり新たに算定しています。
72	事業計画	調査計画書に対する意見書で指摘した当初市が計画した客単価 1,010 円/人で年 2,600 円の赤字を、客単価 1,600 円/人にして黒字に書き換えた根拠も説明してほしい。	事業の採算性については、準備書 p7-2 表 7.1-1(2) No. 5 に記載のとおりです。
73	大気質、騒音・低周波音	準備書 第 7 章 表 7.1-1 の No. 24(大気質)と No. 26(騒音・低周波)に書かれている具体的な対策は、運転者に対する「適切な運転に努めるよう啓発する」とのことであるが、このようなことが、他の「道の駅」で効果を上げているのか。 上記のことで効果を上げている実例を示してほしい。	大気質や騒音に関し、供用時の環境保全措置としては、周辺道路での渋滞を防ぐため、施設出入口交差点に進入するための右折車線・左折車線などの整備を行うほか、運搬車両・従業員通勤車両などの、整備・点検、アイドリングストップ、エコドライブ等の徹底などとともに、施設利用者に向け、交通規則の遵守やエコドライブ等、ほかの保全措置に併せて、適切な運転に努めるよう啓発することとしています。施設利用者に向けての啓発には、啓発事項を表示した看板の設置などを想定しています。表示看板の効力のみを特出して検証することは難しいと思われ、事例に関する情報は持ち合わせていませんが、モラル向上などに関する啓発看板等の設置は、多くの施設で実用されている対策であり、上記の様々な保全措置とともに実施されることで、環境への影響の低減を図ることができるものと評価しています。

表 17.1-1(27) 環境の保全の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

No.	項目	意見を有する者の意見	事業者の見解
74	事業計画	70 年以上、ずっと井戸水を利用してきた。「道の駅」による土地の改変によって井戸の水が使えなくなることとを心配して、環境影響評価調査計画書に対する意見書を提出し、事業前と事業後の井戸水の水位と水質の検査の実施を要望したが受け入れられず、大変失望している。要望が取り入れられなかったことは大変残念である。	御指摘の井戸水に関する環境影響評価調査計画書に対する御意見につきましては、準備書 p7-9 表 7.1-1(9) No. 32 に記載のとおり、地下水の涵養域に対して、雨水浸透能力の指標となる平均流出係数の変化をもとに、事業の地下水へ及ぼす影響は軽微であることを確認しています。 地下水の水位・水質の調査につきましては、準備書 p13-19 に示すとおり、事後調査において事業の下流側にあたる 3 地点で、工事時・供用時において、事業前に実施（「10.5 水象」参照）した地下水位・地下水質の調査を行うこととしています。
75	事業計画	地盤改良工事として浅層、中層、深層混合処理が実施される計画とあるが、土地改変による井戸水の枯渇の心配に加えて、混合処理の過程及び処理後に六価クロムが溶出する危険性が生じる。このような危険性を内包する混合処理ではない、安全な地盤改良工法を使うべきと思う。もし本当に混合処理法を使って地盤改良を行うのであれば、事業地に隣接する民家などの井戸水について、必ず、事業の事前及び事後に、水位の検査に加えて六価クロムを含めた水質検査を実施して欲しい。このことを強く願う。	地盤改良等でセメント系固化材を使用する場合、六価クロムの溶出の有無について、配合試験により事前に確認することが義務付けられています。このため、地盤改良工事において六価クロムが溶出することはありません。

17.2 市長の意見と事業者の見解

第 16 章において示した市長の意見と、それに対する事業者の見解は、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

項目	市長の意見	事業者の見解
1. 全体事項	準備書では誤記載、不明瞭な表現が散見されていることから適切に修正するとともに、評価書の作成にあたっては、最新の資料を確認し、簡潔明瞭かつ分かりやすい表現、図表とすること。	環境基準の類型記号の説明を欄外に記載していた表(評価書 p10.4-10 表 10.4-6)について、表中に説明を追記し、建設機械の稼働に伴う騒音の事後調査地点を誤って記載した評価書 p13-9 図 13.2-3 を修正しました。 また、評価書において、最新の資料を確認し、簡潔明瞭かつ分かりやすい表現、図表に努めました。
	公聴会や意見書において、事業実施に関する意見が多く寄せられているため、評価書の作成にあたっては、意見内容を真摯に受け止め、周辺環境に十分配慮したものとすること。	公聴会や意見書において寄せられた意見については、事業者として真摯に受け止め、その内容を踏まえたうえで、周辺環境への十分な配慮に努めました。
2. 騒音、振動	建設機械の稼働に伴う騒音源(ユニット)位置の設定について、振動の配置と合わせ、適切な位置で予測評価すること。	建設機械の稼働に伴う騒音源の位置は、振動の配置に合わせた箇所に設定し直し、再度予測しました。騒音源の配置は、評価書 p10.2-16 の図 10.2-5 に、予測結果は評価書 p10.2-17 の表 10.2-8、評価結果は評価書 p10.2-37 に示しました。
	建設機械の稼働に伴う事後調査地点について、道路側だけではなく、敷地南側の住宅側での実施も検討すること。	建設機械の稼働に伴う事後調査地点は、道路側に加え、敷地南側の住宅側でも実施する計画としました。事後調査の内容については、評価書 p13-8 の表 13.2-4、p13-9 の図 13.2-3、p13-13 の表 13.2-6、p13-14 の図 13.2-6 に示しました。
3. 水質、水象	汚水排水処理方法について、「合併浄化槽」と「合併処理槽」の文言が混在しているため、名称を「合併処理浄化槽」に統一すること。	汚水排水処理方法の名称に関する記載のある評価書「第 2 章 対象事業の目的及び概要」、「10.4 水質」「10.5 水象」、「第 11 章 環境の保全のための措置」、「第 12 章 対象事業の実施による影響の総合的な評価」、「第 13 章 事後調査の計画」において、名称を「合併処理浄化槽」に統一しました。
	施設供用時における河川流量等への影響の回避・低減措置として、利用者に節水を委ねるのではなく、給水施設に節水技術を導入するなどの措置を検討すること。	施設の詳細な計画については、今後の検討及び決定により具体化していきます。導入する給水施設につきましても、詳細を決定する前の段階となりますが、節水型のトイレや給水設備などを導入し、水使用量の低減に努めるよう、今後検討を行っていきます。

表 17.2-1(2) 市長の意見と事業者の見解

項目	市長の意見	事業者の見解
3. 水質、水象	施設の供用に伴う水質への影響は、予測された将来の生物化学的酸素要求量の 75%値で評価していることから、現況値と将来値との比較を行う場合には、現況の生物化学的酸素要求量の 75%値を用いて評価すること。	施設の供用に伴う水質の予測結果の生物化学的酸素要求量（以下、「BOD」とします。）の 75%値は、春季の結果となっています（評価書 p10.4-30 表 10.4-24 参照）。一方、現況の BOD75%値は、冬季の結果となります（評価書 p10.4-27 表 10.4-20 参照）。両季節の流量は、表 10.4-20 に記載のとおり、それぞれ春季に 5,108.4m ³ /h、冬季に 162.0m ³ /h と著しく異なっているため、BOD75%値による予測と現況の比較は、このような季節の流量変化の影響を大きく受けたものになると考えられます。このため、準備書では同じ季節の現況値・将来値の比較を行っておりました。本意見を踏まえ、評価書においては、現況値と将来値の比較は、同じ 75%値、最大値を用いて再整理しました（評価書 p10.4-30 参照）。
	河川流量及び生活環境項目（生物化学的酸素要求量、浮遊物質量、溶存酸素量等）の調査実施時期の設定について、その根拠を明らかにすること。	調査実施時期の設定根拠を、評価書 p10.4-8「(4) 1) ① イ)現地調査」及び p10.4-9「(4) 2) ① イ)現地調査」に追記しました。
4. 地盤	事業実施区域が軟弱地盤であると考えられることから、特に造成工事時は、地盤への影響を留意しながら圧密モニタリングを行うこと。	圧密モニタリングについて、対象事業実施区域の基礎地盤は N=0 が 15m 以上連続する軟弱地盤であり、造成工事等に際しては沈下や変位を監視しながらの慎重な施工が必要となります。監視方法等については、道路土工軟弱地盤対策工指針を参考に、施工中及び施工後において定期的に観測を行うことを想定しています。
5. 動物	保全すべき動物種の措置として、代償措置を実施する記載が一部あるが、実際は代償措置を行う動物種はいないため、適切な表現に訂正すること。	保全すべき動物種の措置について、代償措置に関する表現を削除し、保全措置の内容との整合を図りました（評価書 p10.7-71、p10.7-72、p12-11 参照）。
6. 植物	埼玉県レッドデータブックが令和 7 年度更新予定のため、評価書作成時は最新版を参考にすること。また更新に伴い、ウスゲチョウジタデが絶滅危惧Ⅱ類から解除されるが、保全措置は継続すべきである。	評価書作成時で最新版の「埼玉県レッドリスト 2024 植物編(令和 7 年 1 月、埼玉県)」を用いて調査結果を再整理しました（評価書 p10.8-4、p10.8-22 等参照）。ウスゲチョウジタデは埼玉県レッドリスト 2024 からは解除されましたが、保全すべき種の選定根拠及び基準である「環境省レッドリスト 2020(令和 2 年 3 月、環境省)」では、準絶滅危惧に該当するため、保全措置を継続します。

表 17.2-1(3) 市長の意見と事業者の見解

項目	市長の意見	事業者の見解
6. 植物	最も配慮が必要なウスゲチョウジタデについては、具体的な移植先や移植方法を検討すること。	移植先は対象事業実施区域近辺の湿地環境で調整を行っています。現時点ではさいたま市管轄の公園を検討しています。移植方法については、個体移植、播種による移植、表土移植等の複数の手法を検討しています。今後、移植個体の生育状況等も踏まえ、具体的な方法の検討を進めます。
7. 生態系	準備書要約版において、環境の保全のための措置が簡略化された内容となっているため、本編に準じた表現にすること。	評価書要約版において、環境の保全のための措置に関し、本編に準じた表現に修正しました。
8. 景観	予測結果の将来図に示される建物のイメージ像について、住民が分かりやすいように、より現実に即した形で提示するのが望ましい。	施設の詳細な計画については、今後の検討及び決定により具体化していきます。建物の形状・色についても、現時点で確定していないことから、将来の眺望景観では、開発承認における指導高さなどを基に、最大の影響を確認しています。この予測によって、最も厳しい条件下での建物の存在が景観に与える影響を、住民の方々がイメージできるようになるものと考えています。
9. 廃棄物等	建設発生土については、最新の法令等に対応し、適正な処理を行う計画とすること。やむを得ず事業実施区域内で再利用できない場合、盛土規制法の許可等の確認や最終搬出先までの確認の実施について、記載すること。	盛土規制法に基づく確認等については、評価書 p10.12-12「10.12 廃棄物等②発生土処理方法」に追記しました。
	施設の稼働に伴って発生が想定される一般廃棄物を明確にし、種類ごとのリサイクル方法又は処分方法を整理するとともに、可能な限り環境影響の低減を図ること。	一般廃棄物のリサイクル方法及び処分方法については、評価書 p10.12-15「10.12 廃棄物等②一般廃棄物」に追記しました。

表 17.2-1 (4) 市長の意見と事業者の見解

項目	市長の意見	事業者の見解
10. コミュニティ	自動車交通発生に伴うコミュニティ施設への交通の影響については、交通手段を明確にするとともに、手段別に評価結果を記載すること。	御指摘いただいた影響要因「自動車交通の発生に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響」の「コミュニティ施設への交通手段」は、徒歩、自転車、車、バスを想定しています。このため、評価書 p10.14-14「(4) 1) 予測事項」において、「なお、コミュニティ施設への交通手段は徒歩、自転車、車、バスを想定した。」を追記しました。加えて、対応している手段がわかりやすいよう、評価書 p10.14-16「6) 予測結果」の表記を修正しました。また、評価書 p10.14-19「(4) 2) 評価結果」において、手段別に評価を行っていることが分かりやすくなるよう、表記を修正しました。 なお、影響要因「資材運搬等の車両の走行に伴うコミュニティ施設への交通手段への影響」においても、同様の修正を行いました。(評価書 p10.14-10、評価書 p10.14-12、評価書 p10.14-18)
11. 地域交通	供用後の施設関連車両の整備、点検の徹底については、施設利用者の一般車両も含まれていると誤認するおそれがあるため、記載方法について検討すること。	環境保全措置において、「施設関連車両」は運搬車両、従業員通勤車両、施設利用者（一般車両）を分けて検討しています。このことが分かるよう、評価書 p10.15-34「第10章 5) ②環境保全措置」に、上記の施設関連車両の定義を追記しました。
	施設関連車両の走行に伴う環境保全措置において、施設利用者に対する具体的な啓発方法を明らかにすること。	利用者に対する啓発は、交通規則の遵守やエコドライブ等の適切な運転に関するポスターや看板等を施設内に設置することを想定しています。

(空 白)