

(仮称) 農業及び食の流通・観光産業
拠点整備事業（道の駅）

環境影響評価調査計画書

令和5年7月

さいたま市

目 次

第1章 事業者の名称等	1- 1[1]
1.1 事業者の名称及び所在地	1- 1[1]
第2章 対象事業の目的及び概要	2- 1[3]
2.1 対象事業の名称	2- 1[3]
2.2 対象事業の目的	2- 1[3]
2.3 対象事業の実施区域	2- 1[3]
2.4 対象事業の規模	2- 4[6]
2.5 対象事業の実施期間	2- 4[6]
2.6 対象事業の実施方法	2- 4[6]
2.6.1 土地利用計画	2- 4[6]
2.6.2 建築計画	2- 6[8]
2.6.3 駐車場計画	2- 9[11]
2.6.4 交通動線計画	2- 9[11]
2.6.5 供給施設計画	2-11[13]
2.6.6 処理施設計画	2-12[14]
2.6.7 廃棄物処理計画	2-12[14]
2.6.8 防災計画	2-12[14]
2.7 工事計画	2-12[14]
2.7.1 工事工程	2-12[14]
2.7.2 資材運搬等の車両の走行経路	2-12[14]
2.7.3 工事中における環境保全対策	2-14[16]
第3章 環境影響評価項目	3- 1[19]
3.1 環境影響評価要因の把握	3- 1[19]
3.2 環境影響評価項目の選定	3- 1[19]
3.3 環境影響評価項目の選定理由	3- 4[22]
第4章 調査、予測及び評価の方法	4- 1[27]
4.1 大気質	4- 1[27]
4.2 騒音・低周波音	4- 8[34]
4.3 振動	4-14[40]
4.4 水質	4-20[46]
4.5 水象	4-23[49]
4.6 地盤	4-26[52]
4.7 動物	4-29[55]
4.8 植物	4-35[61]
4.9 生態系	4-39[65]
4.10 景観	4-41[67]
4.11 自然とのふれあいの場	4-45[71]

4.12 廃棄物等	4-49	[75]
4.13 温室効果ガス等	4-51	[77]
4.14 コミュニティ	4-52	[78]
4.15 地域交通	4-55	[81]
第5章 環境の保全についての配慮事項	5- 1	[87]
5.1 地域特性	5- 1	[87]
5.1.1 社会的状況	5- 2	[88]
5.1.2 自然的状況	5-28	[114]
5.2 環境保全についての配慮事項	5-88	[174]
5.2.1 回避又は低減の配慮を図るべき地域または対象地域	5-88	[174]
5.2.2 調査計画書までに配慮した事項及びその内容	5-91	[177]
5.2.3 今後事業計画の熟度に応じて配慮していく事項及びその配慮方針	5-93	[179]
5.2.4 配慮が困難な事項及びその理由	5-93	[179]

第 1 章 事業者の名称等

1.1 事業者の名称及び所在地

名 称：さいたま市

代表者の氏名：さいたま市長 清水 勇人

所 在 地：さいたま市浦和区常盤 6 丁目 4 番 4 号

(空 白)

第2章 対象事業の目的及び概要

2.1 対象事業の名称

対象事業の名称：（仮称）農業及び食の流通・観光産業拠点整備事業（道の駅）

対象事業の種類：開発行為に係る事業

（さいたま市環境影響評価条例第2条第1項第2号別表 第19号）

2.2 対象事業の目的

現在、国全体の総人口が減少に転じている中、さいたま市（以下「本市」という。）においては、2030年頃までは人口が増加するものの、その後減少に転じる見通しである。また、生産年齢人口も2025年頃までは緩やかに増加するものの、その後減少に転じることが予測されている。

この結果、市内経済規模の減少が見込まれることから、本市の経済活性化を図る新たな事業展開が必要とされている。

本市では、最上位計画である「2030 さいたま輝く未来と希望（ゆめ）のまちプラン（さいたま市総合振興計画 基本計画 2021-2030）」を令和3年3月に策定し、東日本全体の活性化をけん引する中枢都市として、国内外からヒト・モノ・情報呼び込み、新たな地域産業や市民活動等の多様なイノベーションを生み出すことで、市民や企業から選ばれ、訪れる人を惹きつける魅力にあふれる都市を目指すこととしている。

これを受け、道路利用者への安全で快適な道路交通環境を提供することで、道路交通の円滑な流れを支え、人の動きや物の流通を活性化させ、地域の振興に寄与する施設として、さいたま市道の駅（以下「道の駅」という。）を整備する。

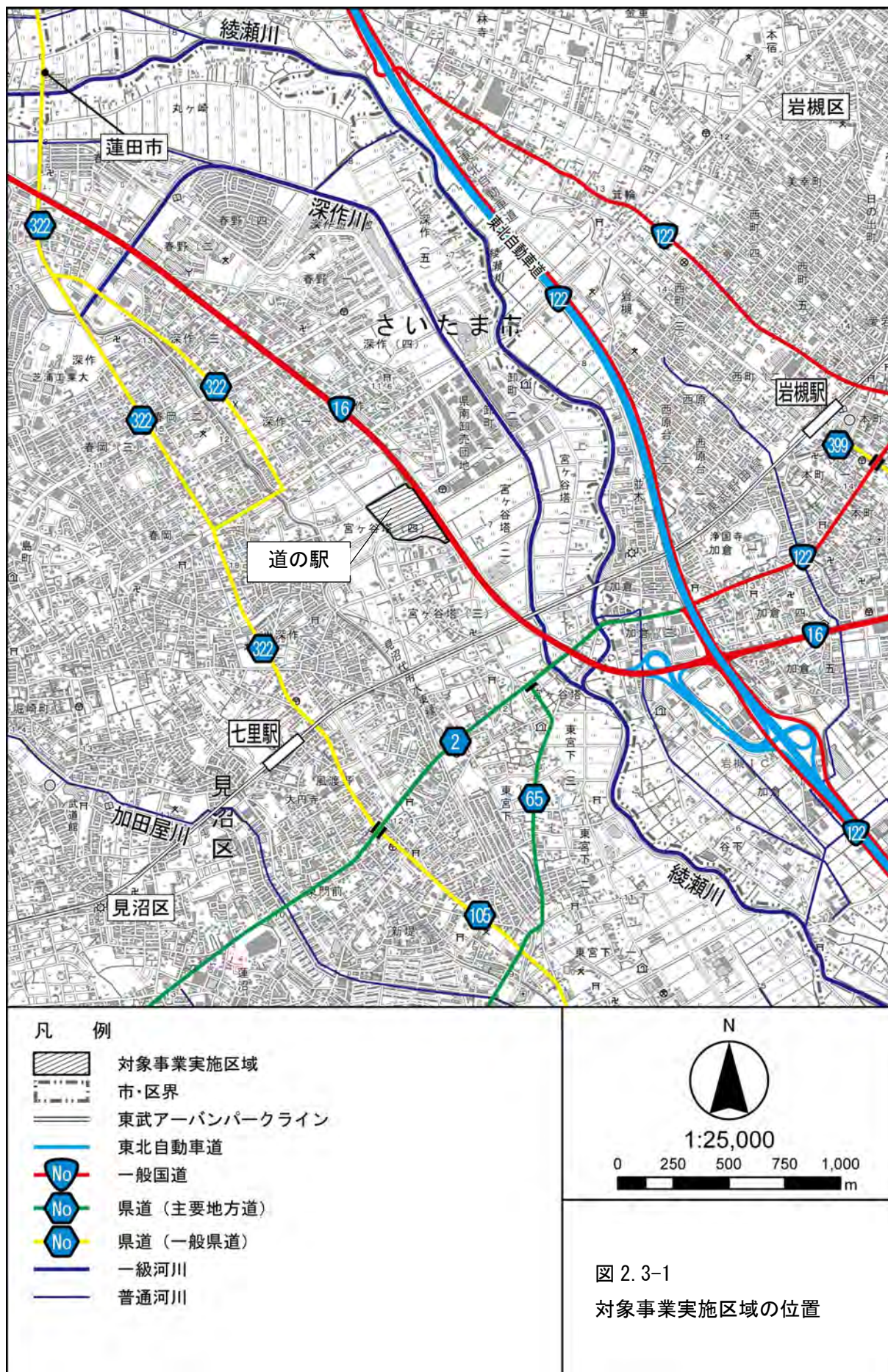
道の駅は、道路交通の円滑化だけでなく、地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し、多様で個性豊かなサービスを提供することにより、地域の経済活性化につながる効果も期待されることから、本市の優位性を活かした効果的なまちづくり・地方創生を目指す施設といえ、その整備の意義は高い。

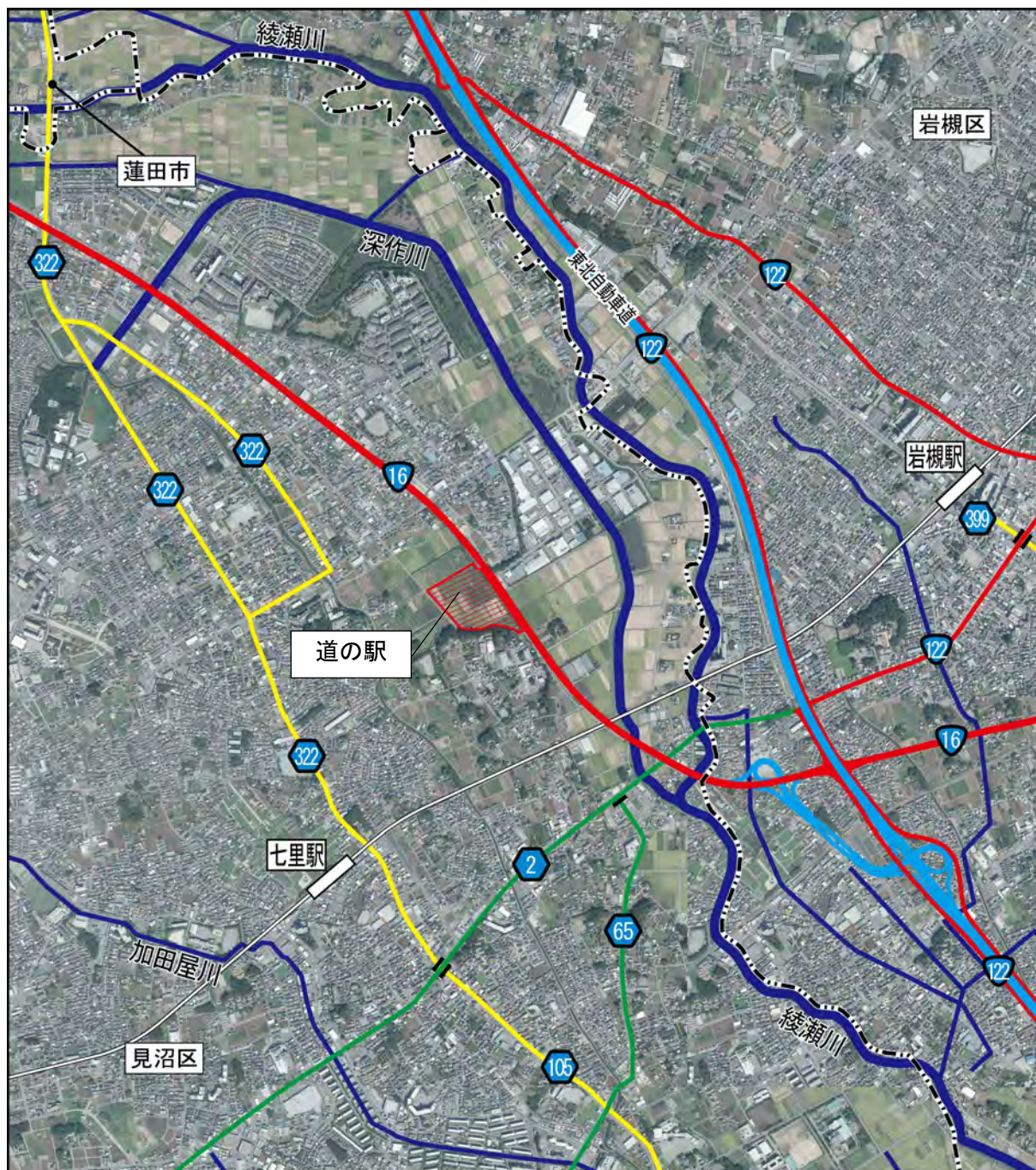
本事業は、本市が地域をつなぎ、民間の活力を引き出すハブ拠点として発展を続けるため、市の未来を見据えた新たな事業展開として、地域経済の持続的発展・活性化を担う「道の駅」を整備するものである。

2.3 対象事業の実施区域

「道の駅」事業実施区域（以下「対象事業実施区域」という。）の位置は、図2.3-1及び写真2.3-1に示すとおりである。

対象事業実施区域は、国道16号東大宮バイパスに面した南西側に位置し、現在の土地利用は水田・畑が主となっている。





凡 例

- 対象事業実施区域
- 市・区界
- 東武アーバンパークライン
- 東北自動車道
- No 一般国道
- No 県道（主要地方道）
- No 県道（一般県道）
- 一級河川
- 普通河川

N



1:25,000

0 250 500 750 1,000 m

写真 2.3-1
対象事業実施区域の位置
(航空写真)

出典：「空中写真」（令和5年3月閲覧、国土地理院HP）

2.4 対象事業の規模

対象事業実施区域の面積は、表 2.4-1 に示すとおり、約 5.1ha である。

表 2.4-1 対象事業実施区域の面積

対象事業	面積 (ha)	住所
道の駅	約 5.1	さいたま市見沼区宮ヶ谷塔 4 丁目

2.5 対象事業の実施期間

対象事業の実施工程は表 2.5-1 に示すとおりである。

表 2.5-1 対象事業に係る工程

項目 \ 年度	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11 以降
環境影響評価 (評価書までの手続き)							
整備							
供用開始							

※早期開設を目指す。

2.6 対象事業の実施方法

2.6.1 土地利用計画

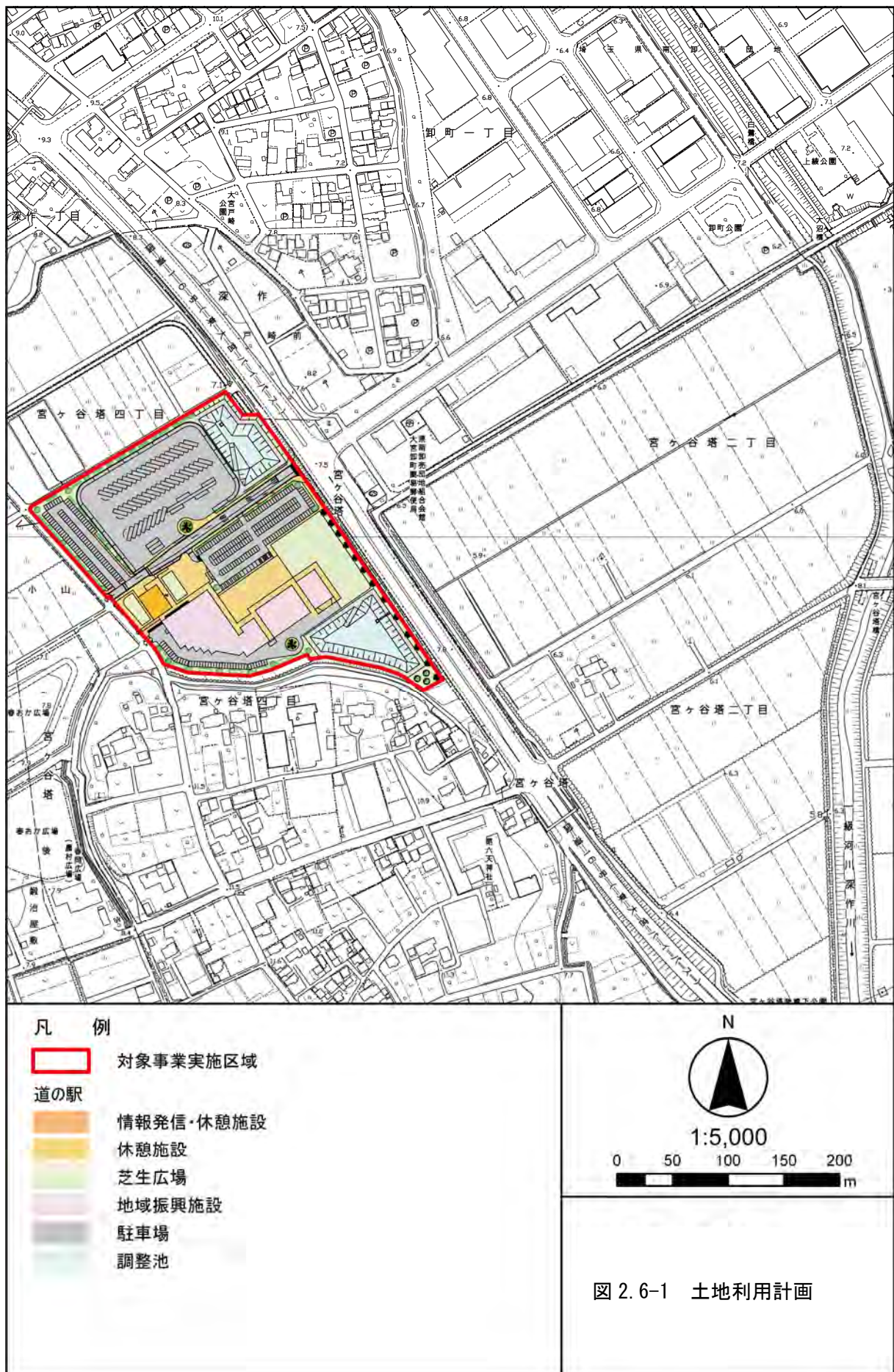
土地利用計画は、表 2.6-1 及び図 2.6-1 に示すとおりである。

道の駅は休憩のために立ち寄る利用者分を休憩施設、道の駅来訪を目的とする利用者分を地域振興施設とし、休憩施設・地域振興施設あわせて、屋内施設が約 4,933m² (約 9.7%)、駐車場が約 20,177m² (約 39.5%) とする計画である。その他に緑地が約 10,807m² (約 21.2%)、調整池が約 6,238m² (約 12.2%) 等を計画している。

表 2.6-1 土地利用計画 (道の駅)

施設区分	面積 (m ²)			比率 (%)
	休憩施設	地域振興施設	合計	
屋内施設	約 500	約 4,433	約 4,933	約 9.7
屋外施設	約 22,180	約 23,949	約 46,129	約 90.3
駐車場	約 13,432	約 6,745	約 20,177	約 39.5
緑地	約 3,048	約 7,759	約 10,807	約 21.2
調整池	約 2,830	約 3,408	約 6,238	約 12.2
その他 (シェルター等 ^注)	—	約 2,490	約 2,490	約 4.9
その他 (外構等)	約 2,869	約 3,547	約 6,416	約 12.6
合計	約 22,680	約 28,381	約 51,061	100.0

注：シェルターとは身障者駐車場、二輪車駐車場、通路等の屋根だけの施設を示す。



2.6.2 建築計画

建築計画の概略は表 2.6-2 に示すとおりである。

道の駅は地上 1 階（一部地上 2 階）で、延床面積は約 5,633m²を計画している。

また、道の駅の平面図、立面図・断面図を図 2.6-2 及び図 2.6-3 に示す。

道の駅の建築計画については、シンプルで象徴的な外観デザイン、機能性を兼ね備えたデザイン、施設の特性に応じた材料・材質等の採用、魅力的な外構空間の創出の観点から計画している。

表 2.6-2 建築計画の概略

項目	道の駅
建築物概要	地上 1 階（一部地上 2 階）
延床面積	約 5,633m ²

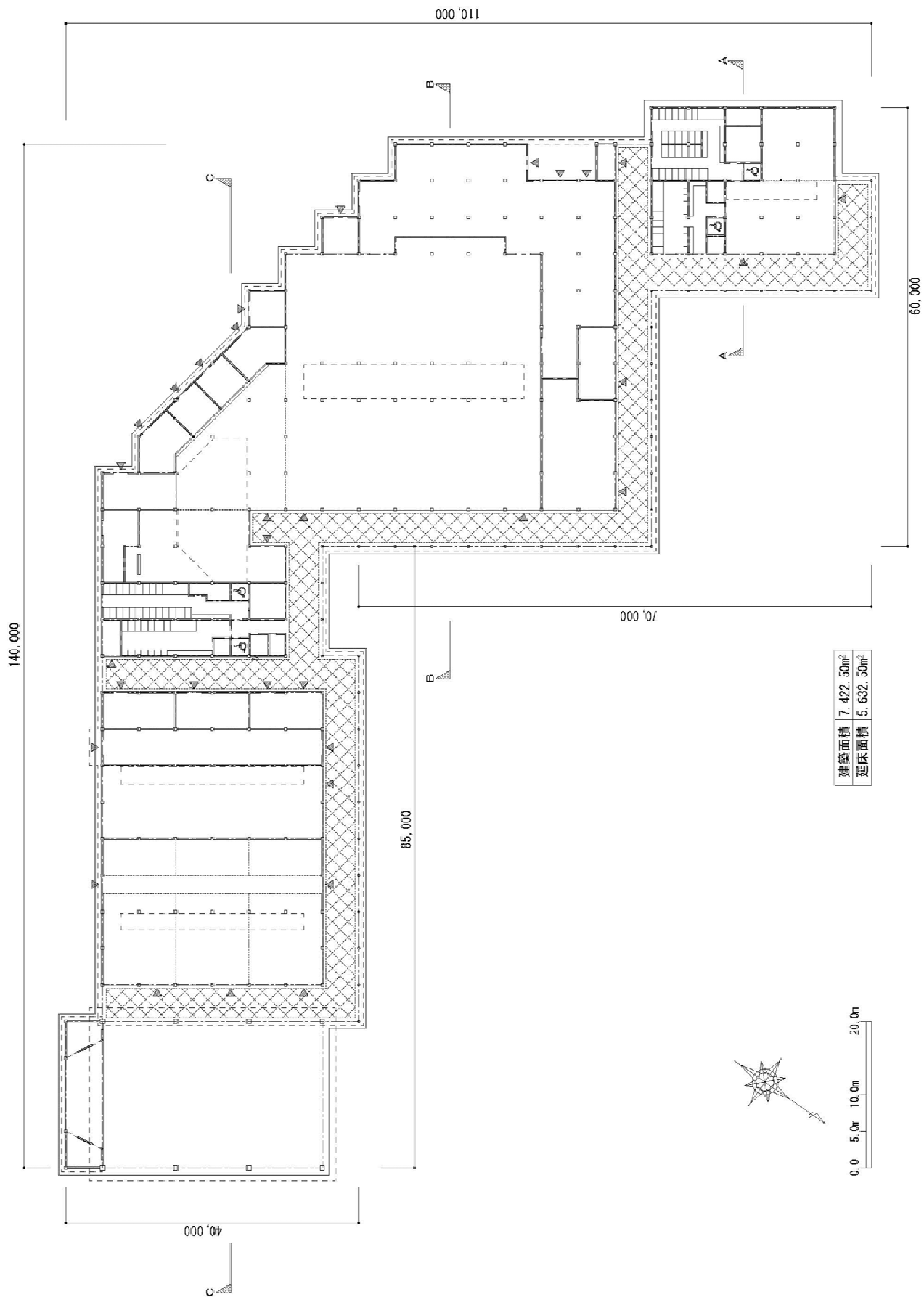


図 2.6-2 1 階平面図 (イメージ)

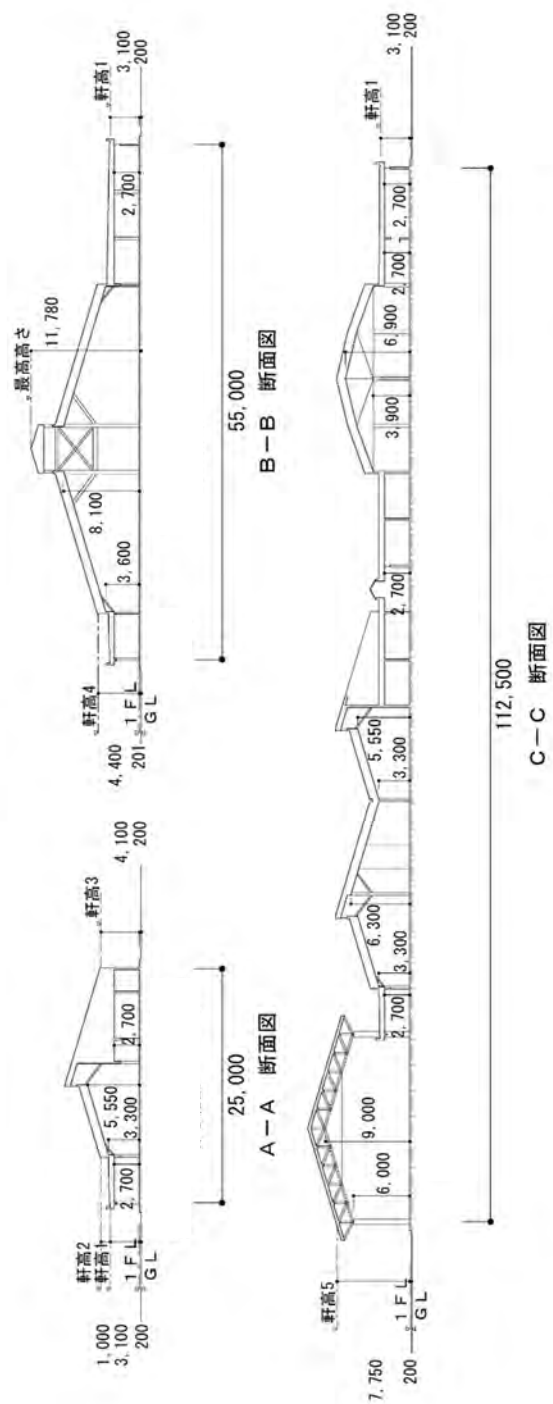
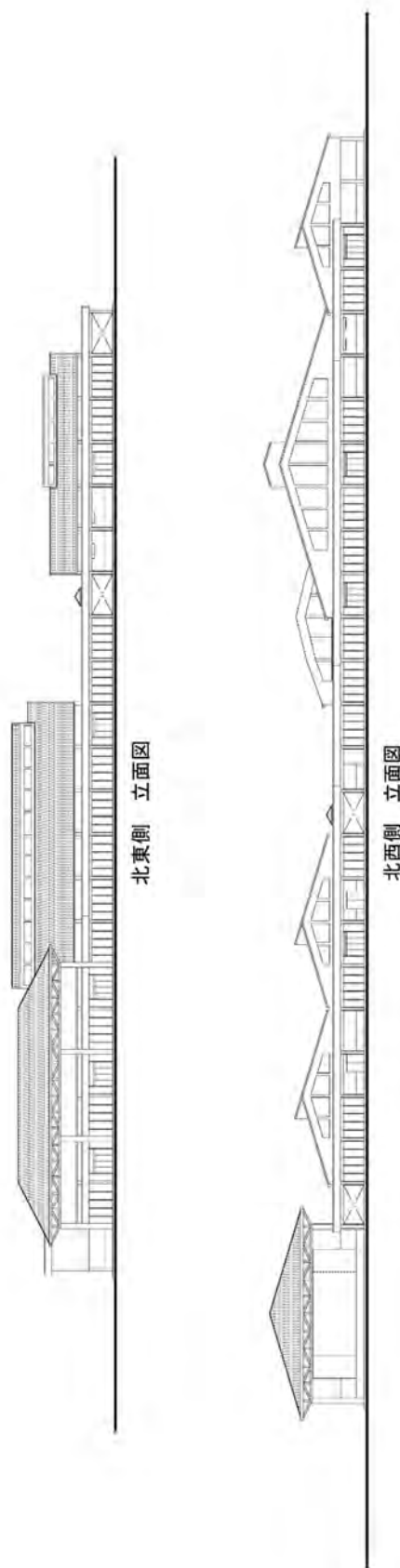


図 2.6-3 立面図・断面図 (イメージ)

2.6.3 駐車場計画

道の駅への来場者による駐車場需要に対応するため、「東日本高速道路株式会社 設計要領」に基づき、約 322 台の駐車場の設置を計画している。

表 2.6-2 駐車場計画

区分		駐車場台数			
		小型車	大型貨物車	大型バス	合計
道の駅	休憩施設	92 台	62 台	1 台	155 台
	地域振興施設	167 台	—	—	167 台
合計		259 台	62 台	1 台	322 台

2.6.4 交通動線計画

(1) 交通動線計画及び周辺道路整備計画

道の駅を利用する車両の走行経路は図 2.6-5 に示すとおりである。

道の駅は、国道 16 号利用者の休憩施設としての機能を有している。利用者の利便性の観点より、国道 16 号の上下線から道の駅へ直接アクセス可能であることが望ましいため、本道の駅へのアクセス方法は、国道 16 号卸町交差点からの出入りとする。

現在の卸町交差点は、国道 16 号及び市道 11907 号線が交差する T 字交差点であり、本計画では卸町交差点西側の流入部を本道の駅への出入口として整備する。

また、道の駅への出入りにおいては、国道 16 号から右左折による本道の駅への出入りが発生することから、国道 16 号の交通流を阻害しないために国道 16 号上り線への右折車線、下り線への左折車線の整備を行う（図 2.6-4 参照）。

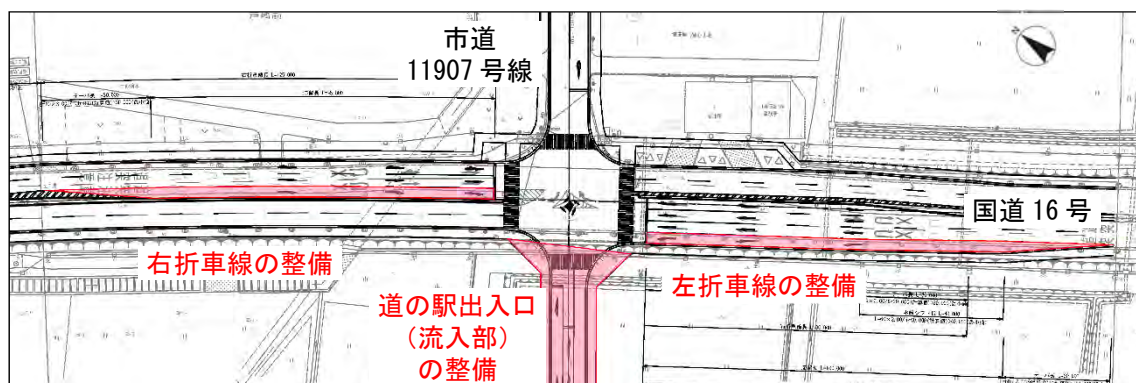
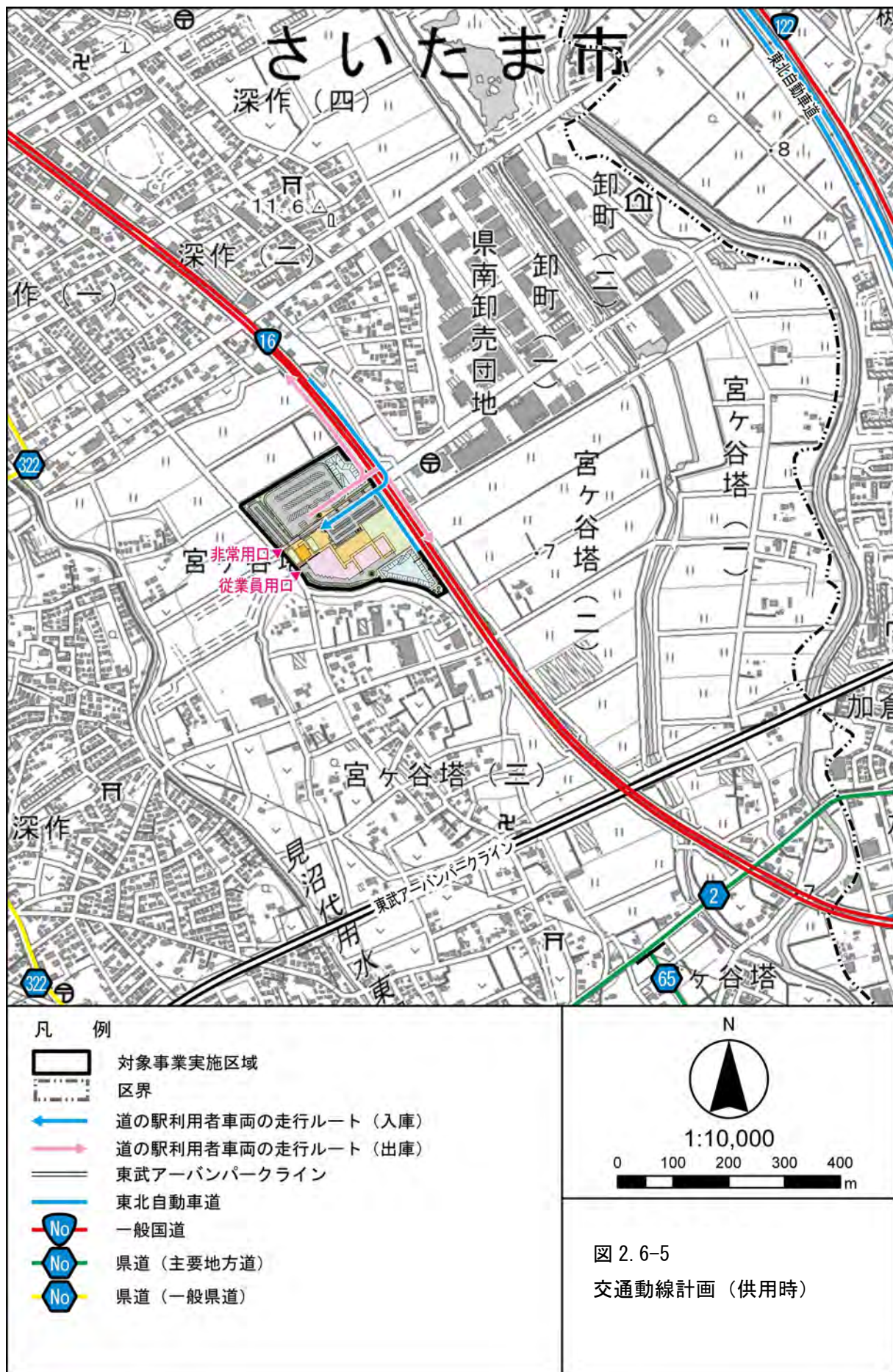


図 2.6-4 卸町交差点の整備内容



(2) 構内の交通動線計画

道の駅の構内の交通動線計画を図 2.6-6 に示す。

国道 16 号からの人の動線については、進入路南側からイベント広場に至る歩行者通路（緑化通路）を設置し、車と交錯することなく屋内施設に至ることができる動線を確保する。

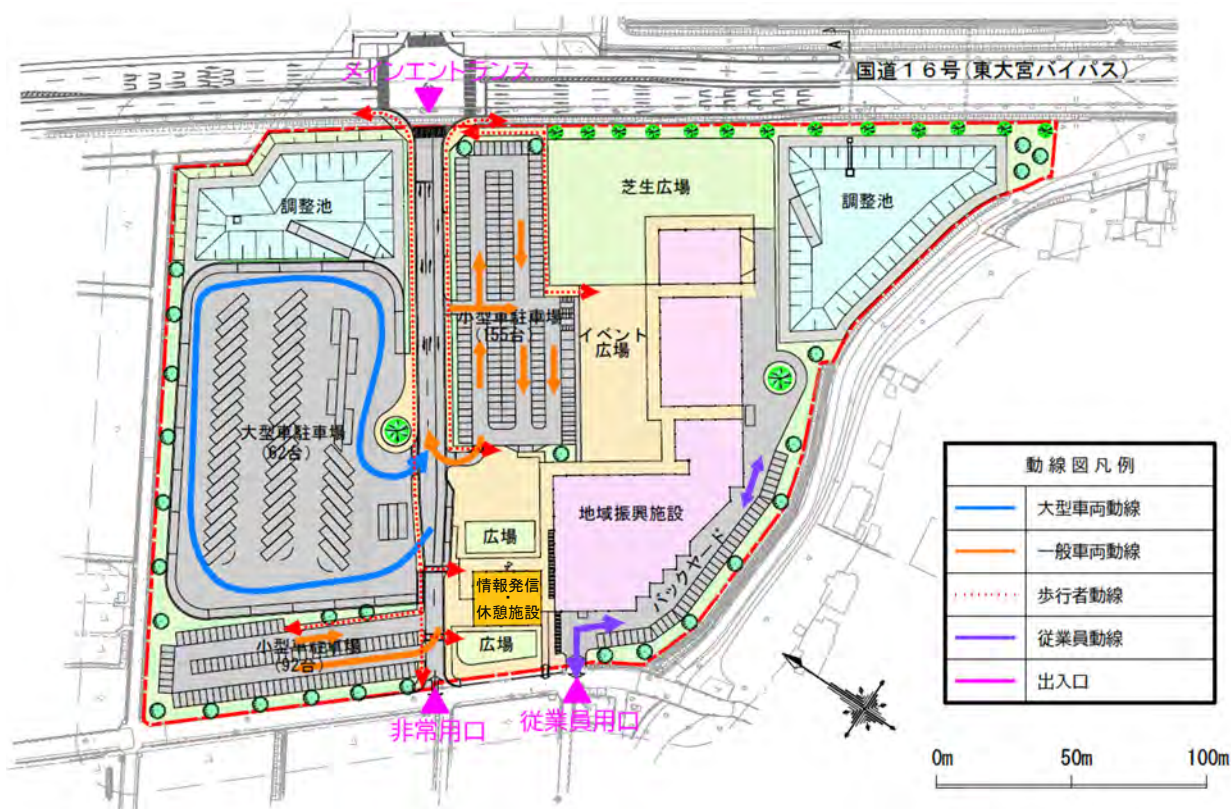


図 2.6-6 構内動線計画のイメージ

2.6.5 供給施設計画

(1) 給水

整備対象地西側の市道（12200 号線）から整備対象地に引き込みが可能である。

(2) 電力供給

電気は整備対象地東側の国道 16 号の電柱から高压及び低压での引き込みが可能である。

(3) 熱源等燃料

レストラン厨房等の熱源は電気及びガスを想定する。また、空調の熱源については電気を想定する。都市ガスについては整備対象地北東付近まで配管されており、延長が可能である。なお、都市ガスを利用するか、「液化石油ガス」を利用するかについては今後検討を行う。

2.6.6 処理施設計画

(1) 汚水排水

汚水については、公共下水道への接続について今後検討を行う。

(2) 雨水排水

各施設管理者区分に応じた排水流域を配分し、降雨時に計画対象地内の雨水排水が整備対象地外へ流出することなく各調整池へ導水する計画とする。なお、整備対象地は盛土となるため、盛土外周部の雨水は盛土法尻排水側溝で集水して調整池へ導水する。

(3) 農業用水路

対象事業実施区域内の農業用水路については、新たに水路整備を行った上で農業用水路の付け替えを行い、対象事業実施区域の上流域から流下する農業用水を下流の既存農業用水路に接続させる。

2.6.7 廃棄物処理計画

供用時の道の駅の廃棄物処理については、運営企業等において適正に処理を行う。

2.6.8 防災計画

災害時等の施設機能維持を目的に、非常用発電機能、飲料用水機能、トイレ機能、防災備蓄機能の導入を検討する。

2.7 工事計画

2.7.1 工事工程

工事工程は表 2.7-1 に示すとおりであり、工事は令和 9 年度以降に実施する予定である。

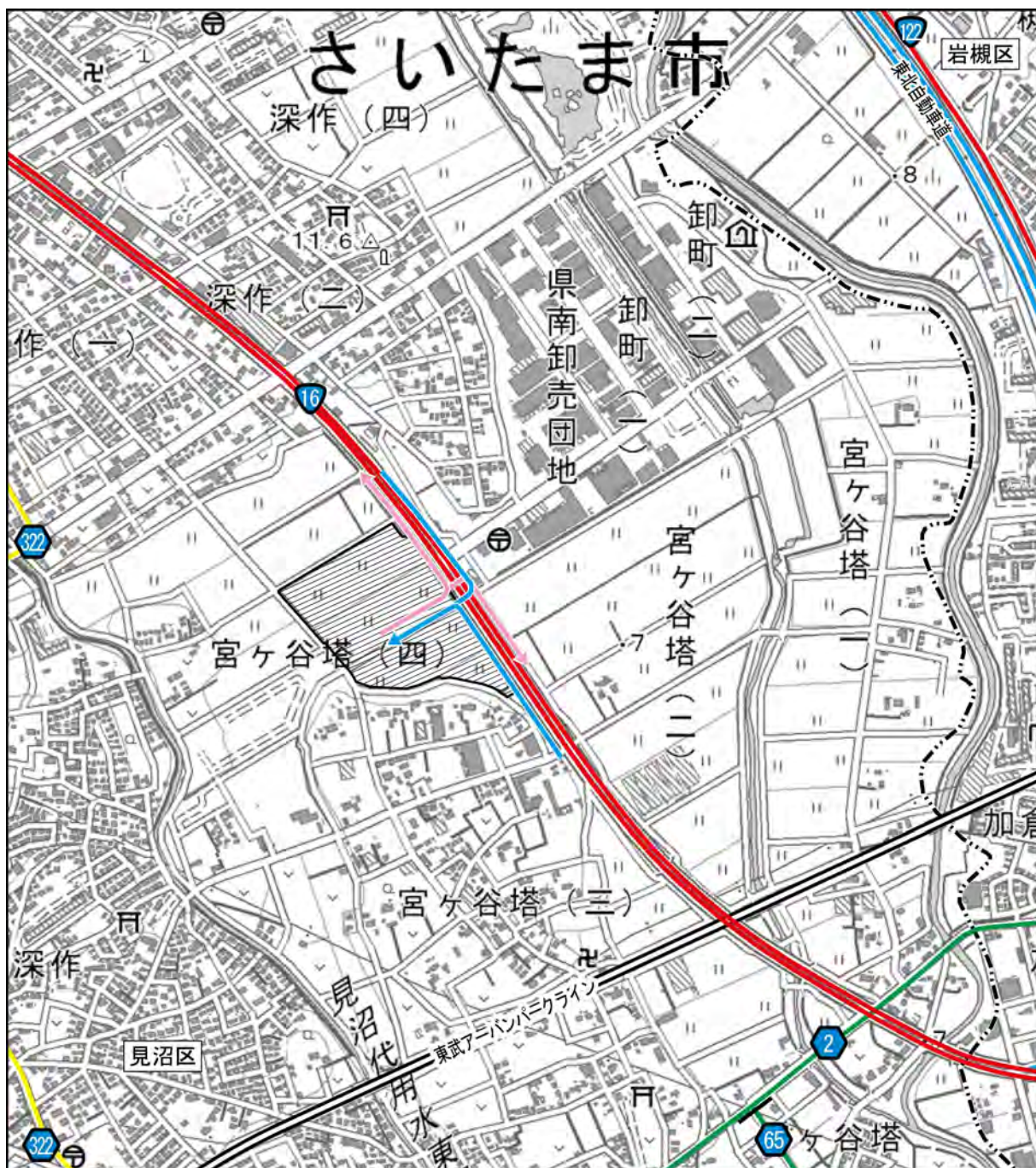
表 2.7-1 工事工程

項目 \ 年度	R9	R10	R11 以降
整備工事			

※早期開設を目指す。

2.7.2 資材運搬等の車両の走行経路

資材運搬等の車両の主要な走行経路は、図 2.7-1 に示すとおりであり、国道 16 号を経由し、対象事業実施区域に至る経路を予定している。



凡 例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 工事用車両の走行ルート (入庫)
- 工事用車両の走行ルート (出庫)
- 東武アーバンパークライン
- 東北自動車道
- 一般国道
- 県道 (主要地方道)
- 県道 (一般県道)



1:10,000

0 100 200 300 400 m

図 2.7-1
資材運搬等の車両の主要な
走行経路 (工事中)

注：資材運搬等の走行経路は、左折進入・退場のみになる可能性がある。

2.7.3 工事中における環境保全対策

工事にあたっては以下の環境保全対策を施し、周辺環境への影響を低減する。

(1) 大気質

① 建設機械の稼働に伴う大気質への影響

- ・ 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。

② 資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響

- ・ 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。

③ 造成等の工事に伴う大気質への影響

- ・ 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。
- ・ 造成箇所、資材運搬等の車両の仮設道路には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止を行う。
- ・ 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。

(2) 騒音

① 建設機械の稼働に伴う騒音への影響

- ・ 建設機械は、低騒音型の建設機械の使用に努める。
- ・ 建設機械のアイド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。
- ・ 住宅等に近い箇所での工事では、必要に応じて仮囲い等の防音対策を講じる。

② 資材運搬等の車両の走行に伴う騒音への影響

- ・ 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、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。

(3) 振動

① 建設機械の稼働に伴う振動への影響

- ・ 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。

② 資材運搬等の車両の走行に伴う振動への影響

- ・ 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、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。

(4) 水質

- ・ 濁水については、仮設水路にて仮沈砂池や仮調整池等に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上澄み水を計画地外に放流する。
- ・ 必要に応じて土砂流出防止柵等を設置する。
- ・ 盛土箇所は速やかに転圧等を施す。
- ・ コンクリート製品はできる限り二次製品を使用し、現場でのコンクリート打設を抑える。

(5) 地盤

- ・ 工事中においては、定期的に地盤沈下量、変形等を観測する。
- ・ 当該地域では、有機質土や粘性土といった軟弱層が 20m～30m 分布している。過大な沈下や支持力不足によるすべり破壊等が生じることが懸念されるため、軟弱地盤対策として、適切な支持地盤及び基礎形式、地盤改良工法などを必要に応じて選定する。

(6) 生物（動物、植物、生態系）

- ・ 保全すべき動物種については、改変区域外への移動を容易にするなど、工事における影響を軽減する。
- ・ 保全すべき植物種については、必要に応じて移植を検討する。
- ・ 夜間工事の際の照明等による影響の軽減を必要に応じて検討する。
- ・ 工事中に発生する濁水の流出防止対策を実施し、下流域の生物への影響を低減する。

(7) 自然とのふれあいの場

- ・ 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。
- ・ 資材運搬等の車両の走行により隣接する自然とのふれあいの場の利用を妨げない。
- ・ 利便性の向上に資するよう、計画地内に緑地等を整備する。

(8) 廃棄物等

- ・造成等の工事に伴う廃棄物は、分別を徹底し、再資源化及び再利用等の促進を図るとともに、再利用できないものは専門業者に委託し、適切に処理する。

(9) 温室効果ガス等

① 建設機械の稼働及び造成等の工事に伴う温室効果ガスへの影響

- ・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構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。

② 資材運搬等の車両の走行及び造成等の工事に伴う温室効果ガスへの影響

- ・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、交通法規の遵守と不必要な空ふかしは行わないよう徹底する。
- ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。

第3章 環境影響評価項目

3.1 環境影響評価要因の把握

「第2章 対象事業の目的及び概要」において示した事業内容に基づき、環境に影響を及ぼすおそれのある要因を抽出した。

工事中における環境に影響を及ぼすおそれのある要因としては、建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、造成等の工事が挙げられる。

また、供用時における環境に影響を及ぼすおそれのある要因としては、敷地及び施設の存在、施設の稼働、自動車交通の発生が挙げられる。

本事業の実施に伴う環境影響要因は、表3.1-1に示すとおりである。

表3.1-1 本事業の実施に伴う環境影響要因

環境影響を及ぼす時期	環境影響要因の区分	環境影響要因
工事中	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
供用時	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

3.2 環境影響評価項目の選定

環境影響評価項目は、対象事業の特性と周囲の自然的、社会的状況、対象事業の該当地域（B地域※）を勘案し、「さいたま市環境影響評価技術指針」（平成17年、さいたま市）に示す「開発行為に係る事業」の環境影響要因と調査・予測・評価の項目との関連表に準拠して選定した。

選定した項目は表3.2-1に示すとおりであり、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15項目を選定した。

※地域区分

地域の特性に応じて、秩序ある開発を誘導するためには、建設に係る既成制度と環境を重視するさいたま市環境影響評価条例とが連携して、適正に開発を誘導していくことが需要であることから、さいたま市においては、3つの地域（A～C地域）に分類している。

A地域（生活環境に配慮が求められる地域）

：既に市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街地を図るべき区域

B地域（A地域、C地域の緩衝的な地域）

：自然環境への配慮が特に求められる地域に近接または隣接している区域

C地域（自然環境に配慮が求められる区域）

：自然環境が豊かで、それに対する配慮が特に求められており、市街化や開発が厳しく規制されている区域

表3.2-1(1) 環境影響要因と調査・予測・評価の項目との関連表

環境影響評価の項目				環境影響要因			工事			存在・供用		
							建設機械の稼働	資材運搬等の車両の走行	造成等の工事	敷地及び施設の存在	施設の供用	自動車交通の発生
環境の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき項目	大気質	二酸化窒素又は窒素酸化物		○	○							○
		二酸化硫黄又は硫黄酸化物										
		浮遊粒子状物質		○	○							○
		炭化水素										○
		粉じん			○	○						
		大気質に係る有害物質等										
	騒音・低周波音	騒音		○	○						○	○
		低周波音										
	振動	振動		○	○						×	○
	悪臭	悪臭指数又は臭気の濃度										
		特定悪臭物質										
	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								○	
			浮遊物質			○						
			窒素及び燐									
			水温									
			水素イオン濃度			○						
			溶存酸素量									
			その他の生活環境項目									
			健康項目等									
		底質	強熱減量									
			過マンガン酸カリウムによる酸素消費量									
			底質に係る有害物質等									
		地下水の水質	地下水の水質に係る有害項目									
	水象	河川等の流量、流速及び水位				○			○	○		
		地下水の水位及び水脈								○		
		温泉及び鉱泉										
		堤防、水門、堰等の施設										
	土壌	土壌に係る有害物質										
	地盤	地盤沈下								○		
	地象	土地の安定性				×			×			
		地形及び地質（保存すべき地形及び地質を含む）								×		
		表土の状況及び生産性								×		

注1：網掛けは「さいたま市環境影響評価技術指針」の別表3に示される「開発行為に係る事業」の「標準的に選定される項目」・「事業特性、地域特性により選定する項目」であることを示す。

注2：「○」は環境影響評価項目として選定した項目、「×」は選定しなかった項目を示す。

表3.2-1(2) 環境影響要因と調査・予測・評価の項目との関連表

環境影響評価の項目			環境影響要因			工事			存在・供用		
						建設機械の稼働	資材運搬等の車両の走行	造成等の工事	敷地及び施設の使用	施設の供用	自動車交通の発生
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき項目	動物	保全すべき種				○	○	○	○	○	○
	植物	保全すべき種						○	○	○	
		保全すべき植生及び群落						○	○	○	
		緑の量							○		
	生態系	地域を特徴づける生態系				○	○	○	○	○	○
人と自然との豊かなふれあいの確保及び快適な生活環境の保全を旨として調査、予測及び評価されるべき項目	景観	景観資源（自然的景観資源及び歴史的景観資源）							○		
		眺望景観							○		
	自然とのふれあいの場	自然とのふれあいの場				○	○	○	○	○	○
	史跡・文化財	指定文化財等							×		
		埋蔵文化財							×		
	日照障害	日影の状況									
	電波障害	電波受信状況									
環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき項目	廃棄物等	廃棄物						○		○	
		残土						○			
		雨水及び処理水								○	
	温室効果ガス等	温室効果ガス				○	○			○	○
		オゾン層破壊物質									
人の生活の豊かさに関して予測及び評価されるべき項目	コミュニティ	コミュニティ施設等				○	○	○	○	○	○
	地域交通	自動車交通					○				○
		バス等の公共交通					○				○
		歩行者・自転車交通					○				○
	安全	危険物等の安全性の確保								×	

注1：網掛けは「さいたま市環境影響評価技術指針」の別表3に示される「開発行為に係る事業」の「標準的に選定される項目」・「事業特性、地域特性により選定する項目」であることを示す。

注2：「○」は環境影響評価項目として選定した項目、「×」は選定しなかった項目を示す。

3.3 環境影響評価項目の選定理由

本事業における環境影響評価項目として選定した理由を表 3.3-1 に、選定しない理由を表 3.3-2 に示す。

表3.3-1(1) 選定した環境影響評価項目及びその理由

項目			指針選定項目	環境影響要因		選定した理由
大気質	二酸化窒素又は窒素酸化物		○	工事	建設機械の稼働	建設機械の稼働により排ガスが排出されることから、評価項目として選定する。
			○		資材運搬等の車両の走行	資材運搬等の車両の走行により排ガスが排出されることから、評価項目として選定する。
			○	存在・供用	自動車交通の発生	自動車交通の発生により排ガスが排出されることから、評価項目として選定する。
	浮遊粒子状物質		○	工事	建設機械の稼働	建設機械の稼働により排ガスが排出されることから、浮遊粒子状物質について評価項目として選定する。
			○		資材運搬等の車両の走行	資材運搬等の車両の走行により排ガスが排出されることから、浮遊粒子状物質について評価項目として選定する。
			○	存在・供用	自動車交通の発生	自動車交通の発生により排ガスが排出されることから、浮遊粒子状物質について評価項目として選定する。
	炭化水素		○	存在・供用	自動車交通の発生	自動車交通の発生により排ガスが排出されることから、評価項目として選定する。
	粉じん		○	工事	資材運搬等の車両の走行	資材運搬等の車両の走行により粉じんの発生が考えられることから、評価項目として選定する。
			○		造成等の工事	造成等の工事に伴い、粉じんの発生が考えられることから、評価項目として選定する。
騒音・低周波音	騒音		○	工事	建設機械の稼働	建設機械の稼働により騒音が発生することから、評価項目として選定する。
			○		資材運搬等の車両の走行	資材運搬等の車両の走行により騒音が発生することから、評価項目として選定する。
			○	存在・供用	施設の供用	施設の供用により騒音が発生することから、評価項目として選定する。
			○		自動車交通の発生	自動車交通の発生により騒音が発生することから、評価項目として選定する。
振動	振動		○	工事	建設機械の稼働	建設機械の稼働により振動が発生することから、評価項目として選定する。
			○		資材運搬等の車両の走行	工事用車両の走行により振動が発生することから、評価項目として選定する。
			○	存在・供用	自動車交通の発生	関係車両の走行により振動が発生することから、評価項目として選定する。
水質	公共用水域の水質	生物化学的酸素要求量	○	存在・供用	施設の供用	施設の供用により公共用水域への排水の可能性があることから、評価項目として選定する。
		浮遊物質	○	工事	造成等の工事	造成工事等により濁水が発生する可能性があることから、評価項目として選定する。
		水素イオン濃度	—	工事	造成等の工事	造成等の工事（調整池の整備時のコンクリート打設）によりアルカリ排水が発生する可能性があることから、評価項目として選定する。

注：指針選定項目欄は「さいたま市環境影響評価技術指針」の別表3に示される「開発行為に係る事業」の「標準的に選定される項目」・「事業特性、地域特性により選定する項目」の「標準的に選定される項目」・「事業特性、地域特性により選定する項目」として示される項目については「○」を、示されていない項目を「—」とした。

表3. 3-1 (2) 選定した環境影響評価項目及びその理由

項目		指針選定項目	環境影響要因		選定した理由
水象	河川等の流量、流速及び水位	○	工事	造成等の工事	造成等の工事により雨水流出量が増加することから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	敷地及び施設の存在	敷地及び施設の存在により雨水流出量が増加することから、評価項目として選定する。
		○		施設の供用	施設の供用により公共用水域への排水の可能性があることから、評価項目として選定する。
	地下水の水位及び水脈	○	存在・供用	敷地及び施設の存在	敷地及び施設の存在に伴う土地利用の変化により涵養量が増加することから、評価項目として選定する。
地盤	地盤沈下	○	存在・供用	敷地及び施設の存在	敷地及び施設の存在に伴う土地利用の変化により涵養量が増加し、地盤沈下への影響があることから、評価項目として選定する。
動物	保全すべき種	○	工事	建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、造成等の工事	建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、造成等の工事(濁水)により、保全すべき種及びその生息環境への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	敷地及び施設の存在、施設の供用、自動車交通量の発生	敷地及び施設の存在(土地の改変)、施設の供用(排水)、自動車交通量の発生により、保全すべき種及びその生息環境への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
植物	保全すべき種、保全すべき植生及び群落	○	工事	造成等の工事	造成等の工事(濁水)により、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への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	敷地及び施設の存在	敷地及び施設の存在(土地の改変)、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への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		—		施設の供用	施設の供用(排水)により、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への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
	緑の量	○	存在・供用	敷地及び施設の存在	敷地及び施設の存在(緑地の整備など)による緑の量への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
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	建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行により、地域を特徴づける生態系への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		○		造成等の工事	造成等の工事(濁水)により、地域を特徴づける生態系への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	敷地及び施設の存在	敷地及び施設の存在(土地の改変)により、地域を特徴づける生態系への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		—		施設の供用、自動車交通量の発生	施設の供用(排水)、自動車交通量の発生により、地域を特徴づける生態系への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
景観	景観資源(自然的景観資源及び歴史的景観資源)、眺望景観	○	存在・供用	敷地及び施設の存在	敷地及び施設の存在により景観資源への影響及び眺望景観の変化が考えられることから、評価項目として選定する。

注：指針選定項目欄は「さいたま市環境影響評価技術指針」の別表3に示される「開発行為に係る事業」の「標準的に選定される項目」・「事業特性、地域特性により選定する項目」の「標準的に選定される項目」・「事業特性、地域特性により選定する項目」として示される項目については「○」を、示されていない項目を「—」とした。

表3. 3-1 (3) 選定した環境影響評価項目及びその理由

項目		指針選定項目	環境影響要因		選定した理由
自然とのふれあいの場	自然とのふれあいの場	○	工事	建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、造成等の工事	建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、造成等の工事により、自然とのふれあいの場の利用環境・利用経路への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	敷地及び施設の存在、施設の供用、自動車交通量の発生	敷地及び施設の存在、施設の供用、自動車交通量の発生により、自然とのふれあいの場の利用環境・利用経路への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
廃棄物等	廃棄物	○	工事	造成等の工事	造成等の工事により建設廃材等の廃棄物が発生することから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	施設の供用	施設の供用により廃棄物が発生することから、評価項目として選定する。
	残土	○	工事	造成等の工事	造成等の工事により残土が発生することから、評価項目として選定する。
	雨水及び処理水	○	存在・供用	施設の供用	雨水を再生利用する可能性があるため、評価項目として選定する。
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	建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行により、温室効果ガスが発生することから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	施設の供用、自動車交通量の発生	施設の供用、自動車交通量の発生により、温室効果ガスが発生することから、評価項目として選定する。
コミュニティ	コミュニティ施設等	○	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	建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、造成等の工事により、コミュニティ施設の利用環境・利用経路への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	敷地及び施設の存在、施設の供用、自動車交通量の発生	敷地及び施設の存在、施設の供用、自動車交通量の発生により、コミュニティ施設の利用環境・利用経路への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
地域交通	自動車交通	○	工事	資材運搬等の車両の走行	資材運搬等の車両の走行により、周辺の交通への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	自動車交通量の発生	自動車交通量の発生により、周辺の交通への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
	バス等の公共交通	○	工事	資材運搬等の車両の走行	資材運搬等の車両の走行により、バス等の公共交通への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	自動車交通量の発生	自動車交通量の発生により、バス等の公共交通への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
	歩行者・自転車交通	○	工事	資材運搬等の車両の走行	資材運搬等の車両の走行により、歩行者・自転車交通への影響が考えられることから、評価項目として選定する。
		○	存在・供用	自動車交通量の発生	自動車交通量の発生により、歩行者・自転車交通への影響が考えられることから、評価項目として選定する。

注：指針選定項目欄は「さいたま市環境影響評価技術指針」の別表3に示される「開発行為に係る事業」の「標準的に選定される項目」・「事業特性、地域特性により選定する項目」の「標準的に選定される項目」・「事業特性、地域特性により選定する項目」として示される項目については「○」を、示されていない項目を「－」とした。

表3.3-2 選定しない環境影響評価項目及びその理由

項目		指針選定項目	環境影響要因		選定しない理由
振動	振動	○	存在・供用	施設の供用（道の駅）	施設の稼働において、著しい振動が発生する設備は導入しないことから、評価項目として選定しない。
地象	土地の安定性	○	工事	造成等の工事	対象事業実施区域は平坦な地形であり、本事業では斜面の安定計算を必要とするような大規模な盛土工事は実施しないため、評価項目として選定しない。
		○	存在・供用	敷地及び施設の存在	対象事業実施区域は平坦な地形であり、本事業では斜面の安定計算を必要とするような大規模な盛土法面は出現しないため、評価項目として選定しない。
	地形及び地質（保存すべき地形及び地質を含む）	○	存在・供用	敷地及び施設の存在	対象事業実施区域内に学術上重要な地形及び地質は存在しないため、評価項目として選定しない。
	表土の状況及び生産性	○	存在・供用	敷地及び施設の存在	対象事業実施区域は、将来に農地等の利用はないため、評価項目として選定しない。
史跡・文化財	指定文化財等	○	存在・供用	敷地及び施設の存在	対象事業実施区域内に指定文化財は存在しないため、評価項目として選定しない。
	埋蔵文化財等	○	存在・供用	敷地及び施設の存在	対象事業実施区域内に埋蔵文化財は存在しないため、評価項目として選定しない。
安全	危険物等の安全性の確保	○	存在・供用	施設の供用	危険物等の取り扱いはない計画であることから、評価項目として選定しない。

注：指針選定項目欄は「さいたま市環境影響評価技術指針」の別表3に示される「開発行為に係る事業」の「標準的に選定される項目」・「事業特性、地域特性により選定する項目」の「標準的に選定される項目」・「事業特性、地域特性により選定する項目」として示される項目については「○」を、示されていない項目を「－」とした。

(空 白)