（仮称）さいたま大宮 2 プロジェクト

環境影響評価準備書 要約版

令和 8 年 10 月

さいたま宮前 2 ロジスティック特定目的会社

① 対象事業の目的

対象事業の実施区域は、さいたま市西区宮前町の「宮前土地区画整理事業」内に位置する。

また、対象事業の実施区域は、東西方向に通っている国道 16 号（西大宮バイパス）に隣接し、対象事業の実施区域東側には、国道 17 号（上尾道路、新大宮バイパス）が南北方向に通るなど、物流拠点として利便性の高い地域である。

本事業は、冷凍冷蔵倉庫を有する物流施設を建設することにより、ユーザーのニーズに応じた物流スペースを提供することを目的として、倉庫、事務所等を主な用途とする建築物の建設を行うものである。

② 事業者の名称及び対象事業の名称等

○事業者の名称及び所在地

名　称：さいたま宮前 2 ロジスティック
　　特定目的会社
代表者：取締役　北川　久芳
所在地：東京都中央区八重洲二丁目 2 番 1 号

○対象事業の名称及び種類

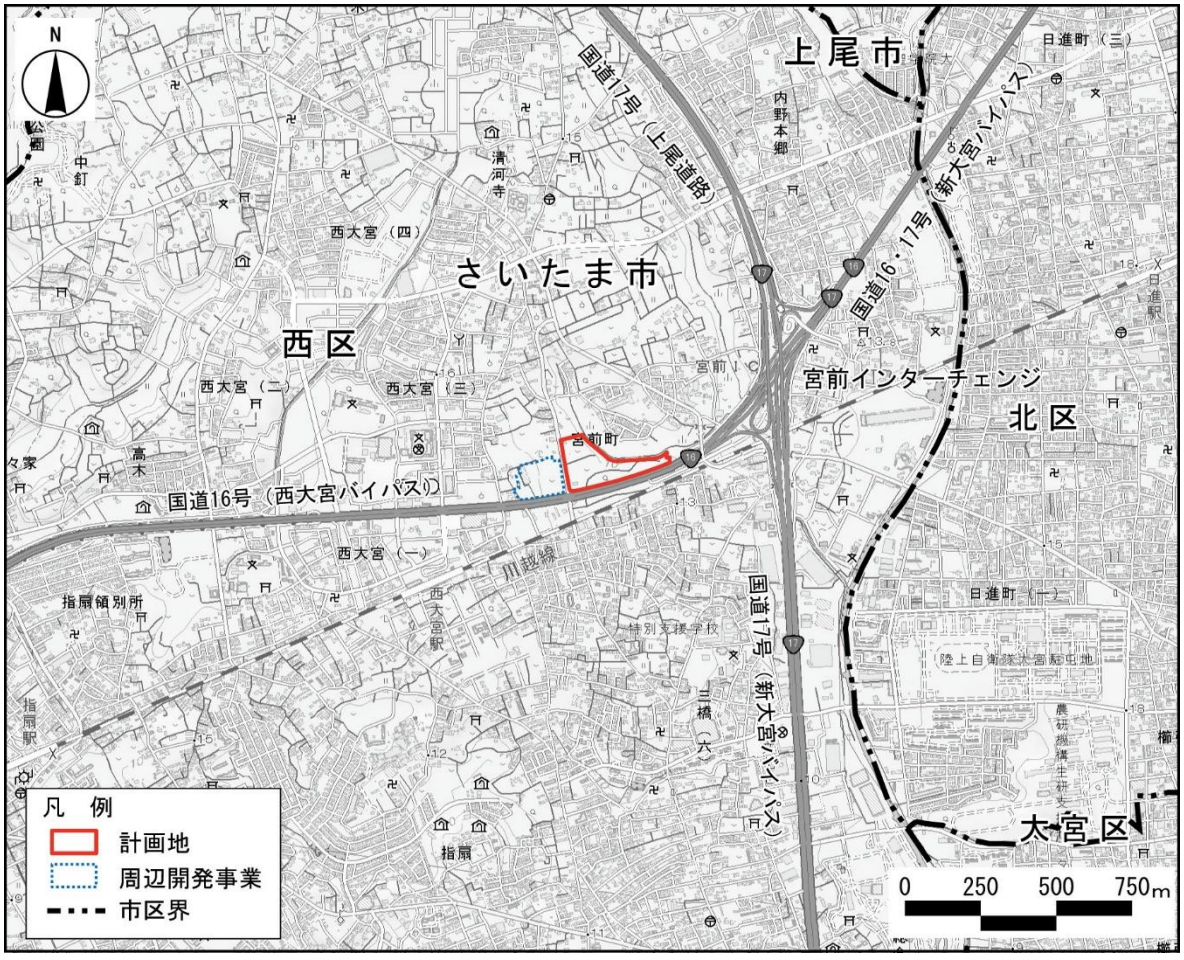
名称：（仮称）さいたま大宮 2 プロジェクト
種類：大規模建築物の建設

○対象事業の計画概要

実施区域：埼玉県さいたま市西区宮前町
建物概要：最高高さ約 37.8m、延べ面積約 73,000m^2

③ 対象事業の実施区域

対象事業の実施区域（以下「計画地」という。）は、さいたま市の北西に位置し、計画地の南側には国道 16 号（西大宮バイパス）が、東側には国道 17 号（上尾道路、新大宮バイパス）が通っており、これら道路の分岐点として、宮前インターチェンジがある。計画地内には現在、住宅、金属リサイクルヤード等があるものの、多くは空き地となっている。なお、計画地周辺では、計画地西側において、別事業が計画されている。



注）本書で使用している地形図は、国土地理院発行の 2 万 5 千分の 1 電子地形図を使用している。

④ 対象事業の概要

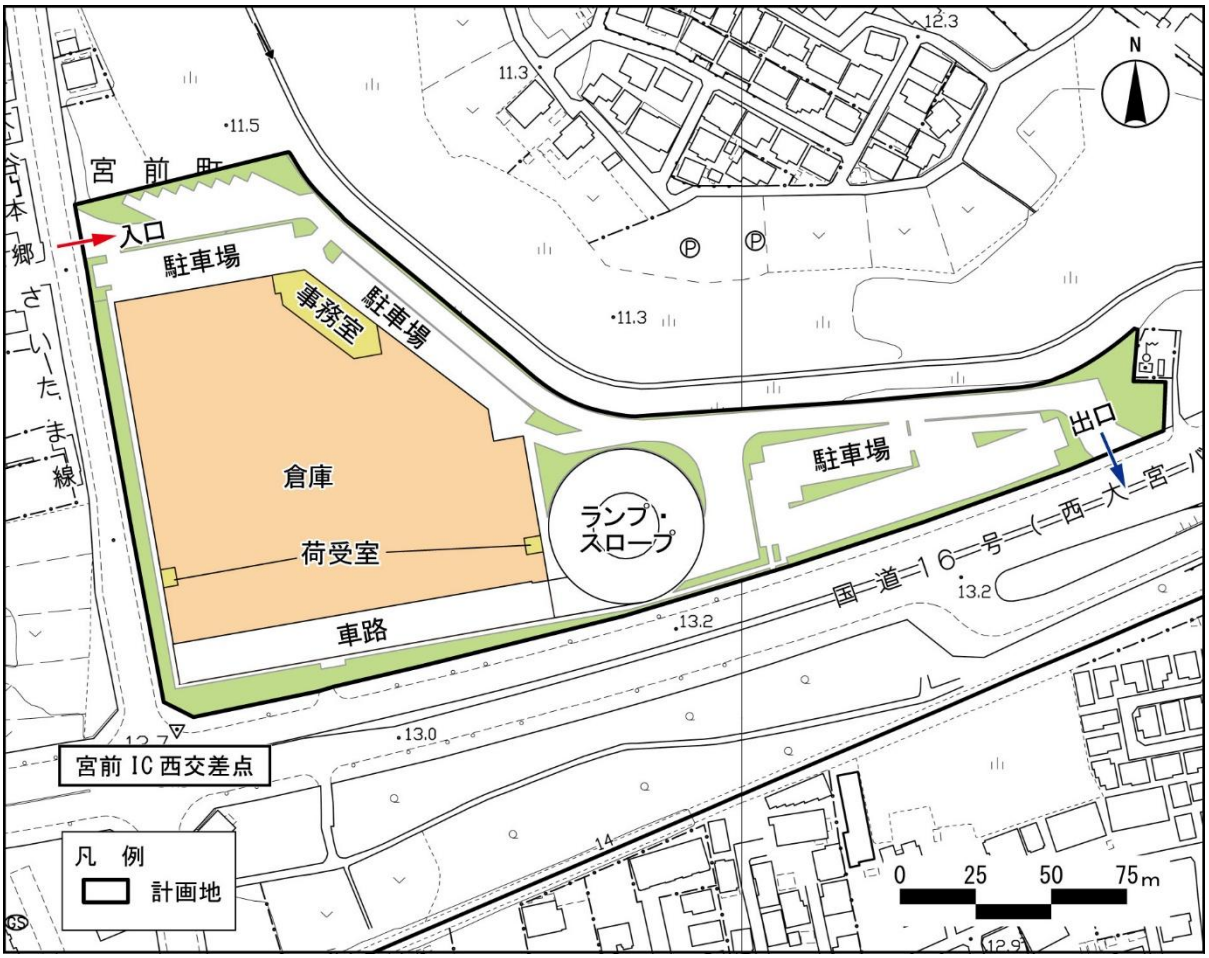
○対象事業の実施期間

建設工事の開始は令和 9 年秋頃、施設の供用開始は令和 12 年秋頃の予定である。

項目＼年度	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12
環境影響評価（環境影響評価書までの手続き）						
建設工事						
施設供用						

○施設計画

計画建築物は、5 階建ての物流施設であり、計画地の西側に施設関連車両の入口、南側に出口を設ける計画である。主要用途は、物流施設（倉庫等）であり、大型車約 8 台、小型車約 197 台分の駐車場を整備する計画である。



注）準備書提出時点のものであり、今後の関係機関との協議等により変更する可能性がある。

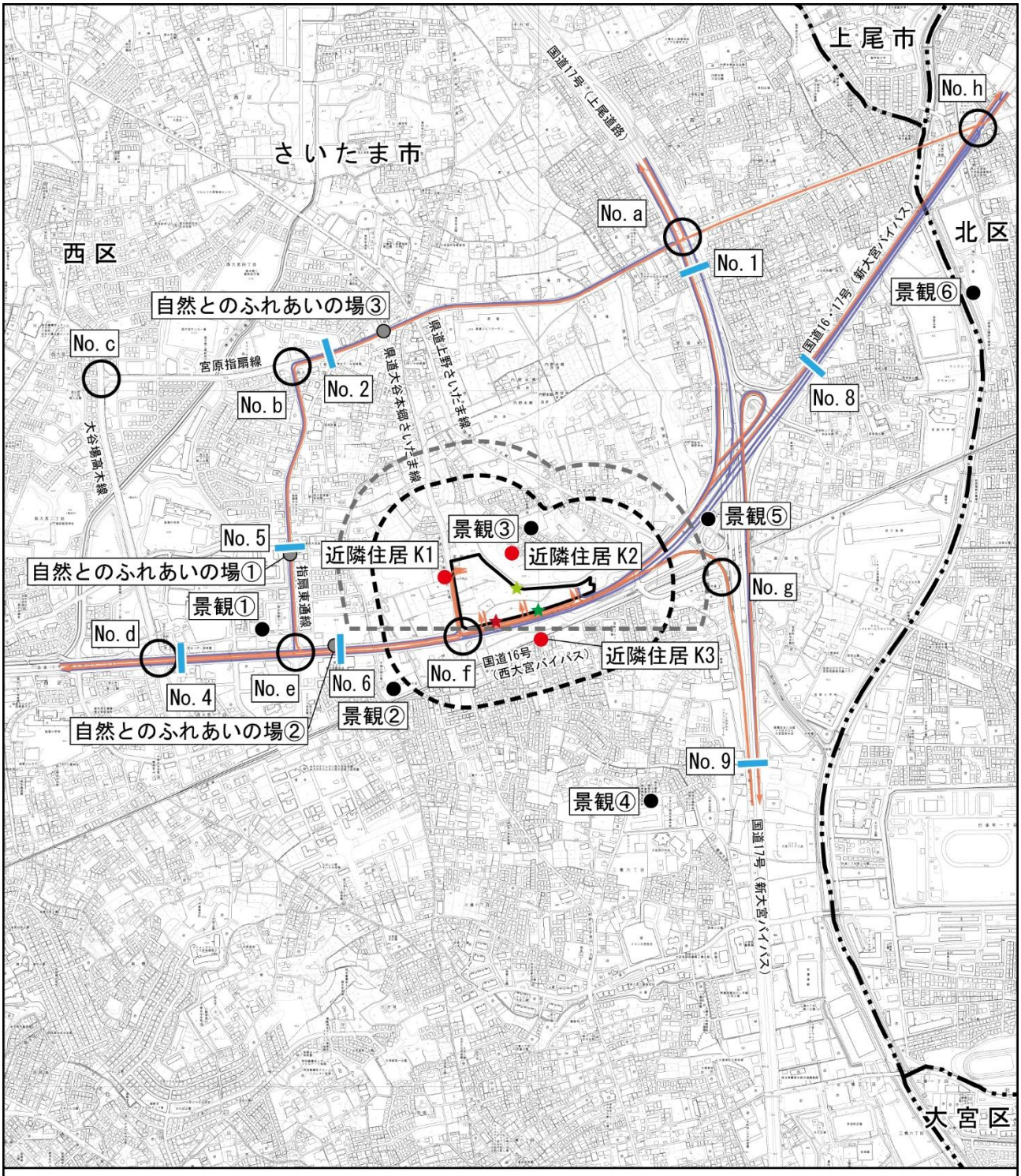
⑤ 環境影響評価（環境影響評価の項目の選定）

環境影響評価の項目は、事業特性、地域特性を踏まえて、以下のとおり選定した。

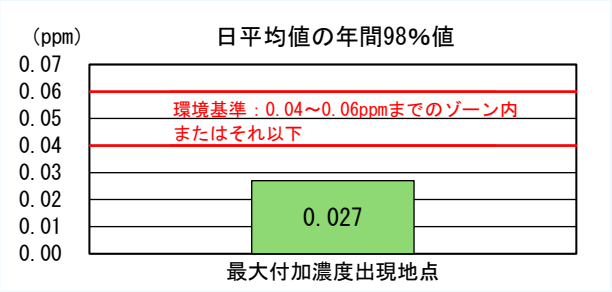
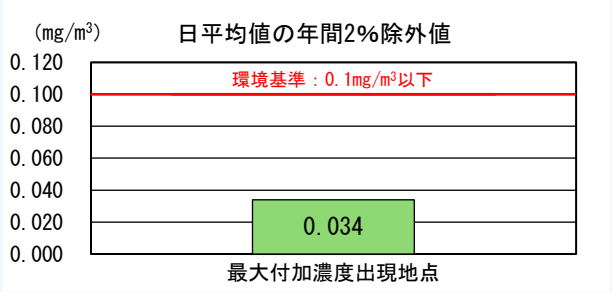
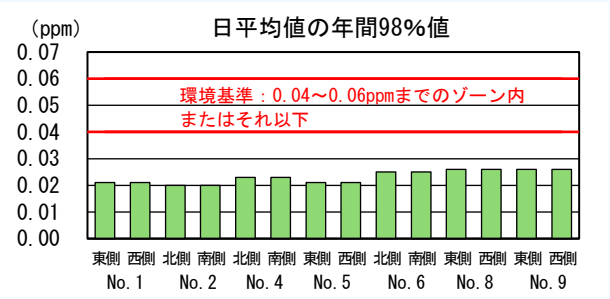
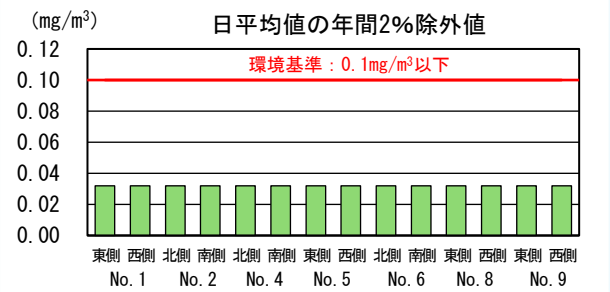
環境影響評価の項目 ＼ 環境影響要因			工事			存在・供用		
			建設機械の稼働	資材運搬等の車両の走行	造成等の工事	敷地及び施設の存在	施設の稼働及び人の利用	自動車交通の発生
大気質	二酸化窒素又は窒素酸化物		○	○			△	△
	二酸化硫黄又は硫黄酸化物							
	浮遊粒子状物質		△	△			△	△
	炭化水素							△
	粉じん			○	○			
	大気質に係る有害物質等							
騒音・低周波音	騒音		○	○			△	△
	低周波音							
振動	振動		○	○				△
悪臭	臭気指数又は臭気の濃度							
	特定悪臭物質							
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					△	
		浮遊物質量			△			
		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	土壌に係る有害項目							
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							
動　物	保全すべき種		△	△	△	△	△	△
植　物	保全すべき種				△	△		
	保存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				△	△		
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			△	△	△	△	△	△
史跡・文化財	指定文化財等					○		
	埋蔵文化財					○		
日照阻害	日影の状況					○		
電波障害	電波受信状況					○		
風　害	局所的な風の発生状況					△		
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							
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)「さいたま市環境影響評価技術指針」（平成 17 年、さいたま市）別表 3 の「大規模建築物の建設」における「○：標準的に選定する項目」、「△：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)網掛けは、選定した項目を示す。

⑥ 予測位置図


さいたま市
上尾市
西区
北区
大宮区
国道17号（上尾道路）
国道17号（新大宮バイパス）
国道16号（西大宮バイパス）
県道上野さいたま線
県道大谷本郷さいたま線
宮原指扇線
大谷場高木線
指扇東通線
No. a
No. 1
No. h
No. c
No. 2
No. b
No. 8
No. 5
No. d
No. 4
No. e
No. 6
No. f
No. g
No. 9
自然とのふれあいの場①
自然とのふれあいの場②
自然とのふれあいの場③
景観①
景観②
景観③
景観④
景観⑤
景観⑥
近隣住居 K1
近隣住居 K2
近隣住居 K3
凡 例
計画地
市区界
予測範囲（動物、植物、生態系）
予測範囲（日照阻害）
資材運搬等の車両の走行ルート
施設関連車両の走行ルート
最大付加濃度出現地点（大気質：建設機械の稼働）
敷地境界上最大値出現地点（騒音：建設機械の稼働）
敷地境界上最大値出現地点（振動：建設機械の稼働）
0 150 300 450m
N
沿道環境・道路交通予測地点
（大気質、騒音、振動）
近隣住居予測地点
（大気質、騒音、振動）
景観予測地点
自然とのふれあいの場予測地点
地域交通予測地点

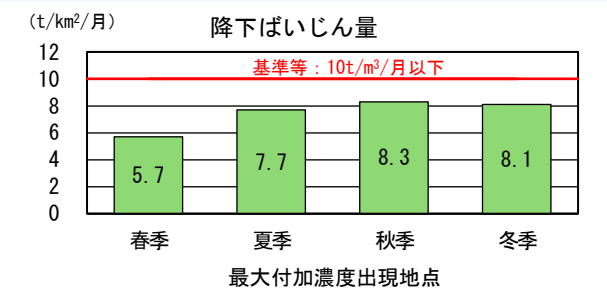
⑦ 予測・評価結果等の概要（①大気質）

項目	予測・評価	環境の保全のための措置
①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により、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 建設機械からの最大付加濃度出現地点における将来予測濃度（日平均値）は、二酸化窒素が 0.027ppm（日平均値の年間 98％値）、浮遊粒子状物質が 0.034mg/m^3（日平均値の年間 2%除外値）であり、いずれの項目も整合を図るべき基準等を満たしている。 したがって、「二酸化窒素に係る環境基準について」における二酸化窒素及び「大気の汚染に係る環境基準について」における浮遊粒子状物質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。	・建設機械は、排出ガス対策型の機種の使用に努める。 ・建設機械の稼働停止時における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。 ・計画地の敷地境界付近に鋼製仮囲いを設置する。
	○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により、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 0.020～0.026ppm（日平均値の年間 98%値）、浮遊粒子状物質が 0.032mg/m^3（日平均値の年間 2%除外値）であり、いずれの項目も整合を図るべき基準等を満たしている。 したがって、「二酸化窒素に係る環境基準について」における二酸化窒素及び「大気の汚染に係る環境基準について」における浮遊粒子状物質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。	・資材運搬等の車両は、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運転手に対し、不必要な空ぶかし、急発進、急加速の禁止、稼働停止時におけるアイドリングストップを周知し、実施を徹底させる。
	○建設機械の稼働に伴う大気質への影響 ［二酸化窒素］  ［浮遊粒子状物質］  	**○資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響** ［二酸化窒素］  ［浮遊粒子状物質］  	

⑦ 予測・評価結果等の概要（①大気質）

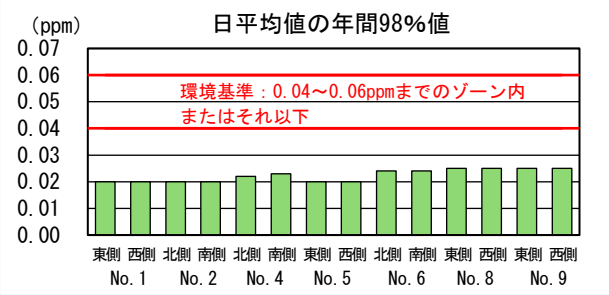
項目	予測・評価	環境の保全のための措置
①大気質	**○造成等の工事に伴う大気質への影響** ①影響の回避・低減の観点 工事の実施にあたっては、右に示す措置を講じることにより、周辺の大気質への影響の低減に努める。 したがって、造成等の工事に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 予測地点における降下ばいじん量の予測値は、5.7～8.3t/km²/月であり、整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」に示される整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。	・造成箇所や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。 ・シートの使用等により、造成箇所からの粉じんの飛散防止に努める。 ・計画地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。 ・施工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。
	○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により、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（日平均値または3時間平均値）は、二酸化窒素が0.020～0.025ppm（日平均値の年間98%値）、浮遊粒子状物質が0.032mg/m³（日平均値の年間2%除外値）、炭化水素（非メタン炭化水素）が0.01ppmC（午前6時から午前9時までの3時間平均値）であり、いずれの項目も整合を図るべき基準等を満たしている。 したがって、「二酸化窒素に係る環境基準について」における二酸化窒素、「大気の汚染に係る環境基準について」における浮遊粒子状物質及び「炭化水素に係る指針」における炭化水素（非メタン炭化水素）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。	・施設関連車両に対し、整備、点検を行うよう啓発する。 ・施設関連車両の運転手に対し、不必要な空ぶかし、急発進、急加速の禁止、アイドリングストップを周知する。 ・施設関連車両の運転者に対し、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。

○造成等の工事に伴う大気質への影響

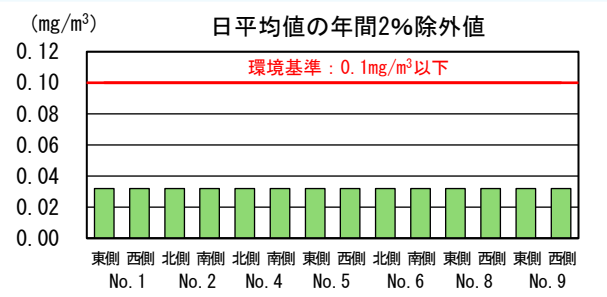


○自動車交通の発生に伴う大気質への影響

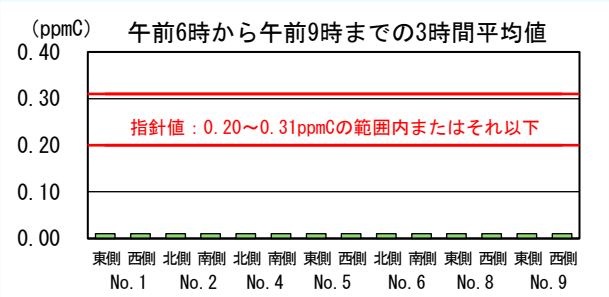
［二酸化窒素］



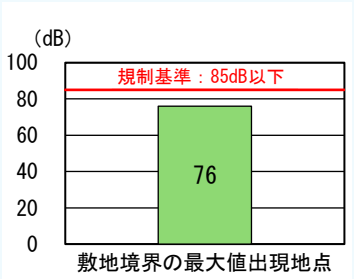
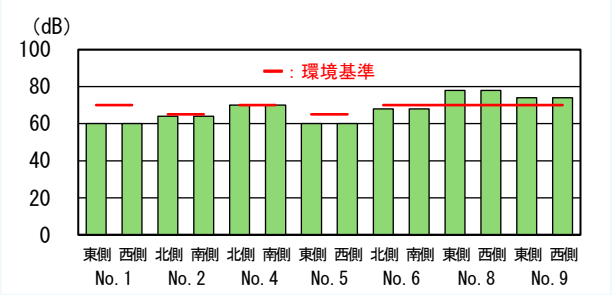
［浮遊粒子状物質］



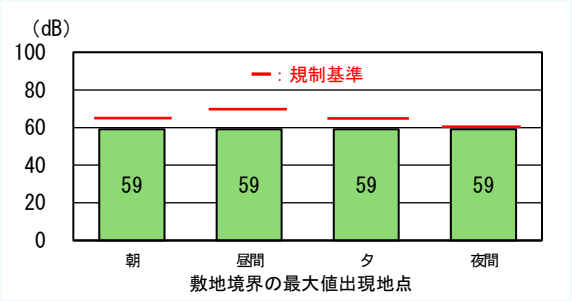
［非メタン化水素］

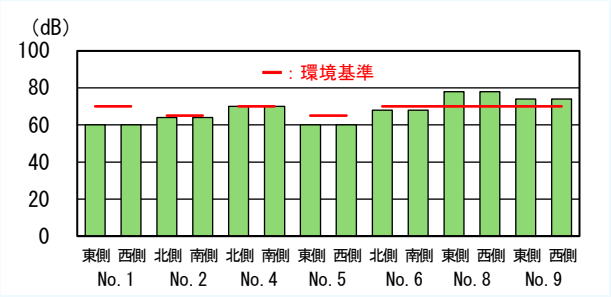


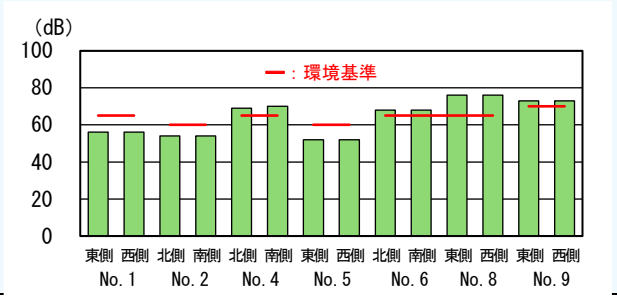
⑦ 予測・評価結果等の概要（②騒音・低周波音）

項目	予測・評価	環境の保全のための措置
②騒音・低周波音	**○建設機械の稼働に伴う騒音の影響** 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により、騒音による周辺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騒音による影響は、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 敷地境界の最大値出現地点における建設作業騒音の騒音レベル（L_{A5}）は 76dB であり、整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、「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」に示される整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。	・建設機械は、低騒音型の機種の使用に努める。 ・建設機械の稼働停止時における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。 ・計画地の敷地境界付近に鋼製仮囲いを設置する。
	○資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響 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により、騒音による周辺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騒音による影響は、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 工事中交通量の騒音レベル（L_{Aeq}）は 60～78dB であり、No.1～No.6 地点は、整合を図るべき基準等を満たしている。No.8 及び No.9 地点は、整合を図るべき基準等を上回っているが、現況騒音レベルにおいても既に上回っており、資材運搬等の車両の走行による増加分は、1dB 未満（0.0dB）であることから、資材運搬等の車両の走行による影響は小さいと考える。 したがって、「騒音に係る環境基準について」に示される整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。	・資材運搬等の車両による搬出入が、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運転手に対し、急発進、急加速の禁止、稼働停止時におけるアイドリングストップを周知し、実施を徹底させる。
	○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** 

⑦ 予測・評価結果等の概要（②騒音・低周波音）

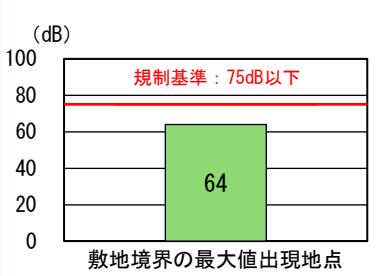
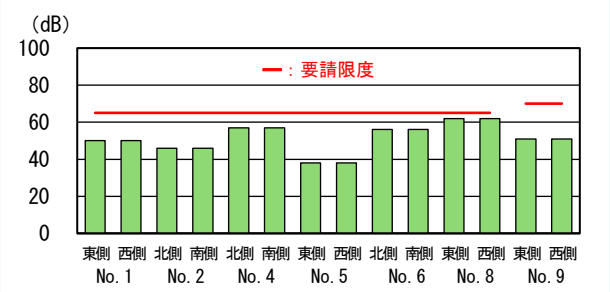
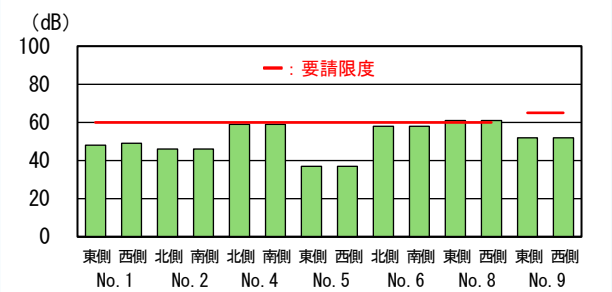
<table>
<tr><th>項目</th><th>予測・評価</th><th>環境の保全のための措置</th></tr>
<tr><td rowspan="3">②騒音・低周波音</td><td>
○施設の稼働及び人の利用に伴う騒音の影響
<u>①影響の回避・低減の観点</u>
供用時にあたっては、右に示す措置を講じることにより、騒音による周辺への影響の低減に努める。
したがって、施設の稼働及び人の利用に伴う騒音の影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。
<u>②基準、目標等との整合の観点</u>
敷地境界の最大値出現地点における設備機器等の稼働に伴う騒音レベル（L_{A5}）は59dBであり、整合を図るべき基準等を下回っている。
したがって、「騒音規制法」、「さいたま市生活環境の保全に関する条例施行規則」及び「騒音に係る環境基準について」に示される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。
</td><td>
・設備機器等の整備、点検を徹底する。
・設備機器の周囲に、防音壁を設置する。
・施設関連車両に対し、整備、点検を行うよう啓発する。
・施設関連車両の運転手に対し、急発進、急加速の禁止、アイドリングストップを周知する。
・施設関連車両の運転者に対し、エコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。
・計画地内には、適切な路面表示及び案内看板の掲示等に行うことにより、場内走行の円滑化に努める。
</td></tr>
<tr><td>
○自動車交通の発生に伴う騒音の影響
<u>①影響の回避・低減の観点</u>
供用時にあたっては、右に示す措置を講じることにより、騒音による周辺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騒音による影響は、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。
<u>②基準、目標等との整合の観点</u>
自動車交通の発生に伴う騒音レベル（L_{Aeq}）は、昼間60～78dB、夜間52～76dBであり、昼間のNo.1～No.6地点、夜間のNo.1、No.2及びNo.5地点は、整合を図るべき基準等を満たしている。昼間のNo.8及びNo.9地点、夜間のNo.4、No.6、No.8及びNo.9地点は、整合を図るべき基準等を上回っているが、現況騒音レベルにおいても既に上回っており、施設関連車両の走行による増加分は、昼間及び夜間ともに1dB未満（0.0～0.1dB）であることから、施設関連車両による影響は小さいと考える。
したがって、「騒音に係る環境基準について」に示される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。
</td><td>
・施設関連車両に対し、整備、点検を行うよう啓発する。
・施設関連車両の運転手に対し、急発進、急加速の禁止、アイドリングストップを周知する。
・施設関連車両の運転者に対し、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。
</td></tr>
<tr><td>
○施設の稼働及び人の利用に伴う騒音の影響


</td><td>
○自動車交通の発生に伴う騒音の影響
［昼間］


［夜間］


</td></tr>
</table>

⑦ 予測・評価結果等の概要（③振動）

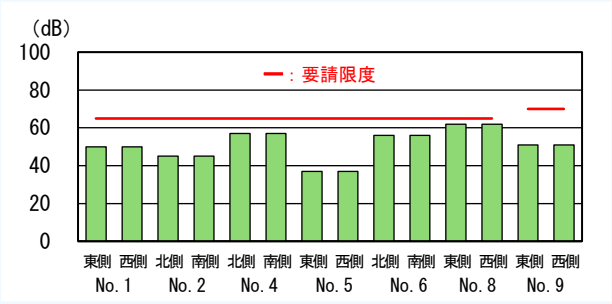
項目	予測・評価	環境の保全のための措置
③振動	**○建設機械の稼働に伴う振動の影響** ①影響の回避・低減の観点 工事の実施にあたっては、右に示す措置を講じることにより、振動による周辺への影響の低減に努める。 したがって、建設機械の稼働に伴う振動による影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 敷地境界の最大値出現地点における建設作業振動の振動レベル（L_{10}）は64dBであり、整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、「振動規制法施行規則」に示される整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。	・振動の少ない工法の採用に努める。 ・建設機械の稼働停止時における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。
	○資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響 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により、振動による周辺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振動による影響は、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 工事中交通量の振動レベル（L_{10}）は昼間38～62dB、夜間37～61dBであり、No.1～No.6、No.9地点の昼間及び夜間並びにNo.8地点の昼間は、整合を図るべき基準等を満たしている。No.8地点の夜間は、整合を図るべき基準等を上回っているが、現況騒音レベルにおいても既に上回っており、資材運搬等の車両の走行による増加分は、1dB未満（0.0dB）であることから、資材運搬等の車両の走行による影響は小さいと考える。 したがって、「振動規制法施行規則」に示される整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。	・資材運搬等の車両による搬出入が、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運転手に対し、稼働停止時におけるアイドリングストップを周知し、実施を徹底させる。
	○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** ［昼間］  ［夜間］ 

⑦ 予測・評価結果等の概要（③振動）

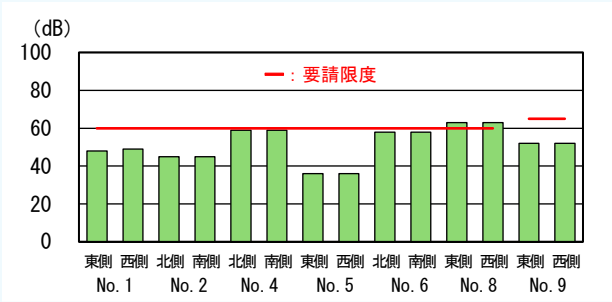
項目	予測・評価	環境の保全のための措置
③振動	**○自動車交通の発生に伴う振動の影響** ①影響の回避・低減の観点 供用時にあたっては、右に示す措置を講じることにより、振動による周辺への影響の低減に努める。 したがって、自動車交通の発生に伴う振動による影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 自動車交通の発生に伴う振動レベル（L_{10}）は昼間37～62dB、夜間36～63dBであり、No.1～No.6、No.9地点の昼間及び夜間並びにNo.8地点の昼間は、整合を図るべき基準等を満たしている。No.8地点の夜間は、整合を図るべき基準等を上回っているが、現況騒音レベルにおいても既に上回っており、施設関連車両の走行による増加分は、1dB未満（0.0dB）であることから、施設関連車両の走行による影響は小さいと考える。 したがって、「振動規制法施行規則」に示される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。	・施設関連車両に対し、整備、点検を行うよう啓発する。 ・施設関連車両の運転手に対し、アイドリングストップを周知する。 ・施設関連車両の運転者に対し、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。

○自動車交通の発生に伴う振動の影響

［昼間］



［夜間］



⑦ 予測・評価結果等の概要（④動物、⑤植物）

<table>
<tr><th>項目</th><th>予測・評価</th><th>環境の保全のための措置</th></tr>
<tr><td>④動物</td><td>〇工事の実施及び施設の存在・供用に伴う動物への影響
<u>①影響の回避・低減の観点</u>
工事の実施及び施設の存在・供用にあたっては、右に示す措置を講じることにより、周辺の動物への影響の低減に努める。
したがって、工事の実施及び施設の存在・供用に伴う動物への影響は、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。</td><td>・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る。
・工事時間は原則として 8 時～17 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。
・資材運搬等の車両の走行について、交通規則を遵守するとともに、夕方にはハイビームを活用して視認性を高めることにより、ロードキルの低減に努める。
・計画地の外周に緑地を整備することにより、動物の生息環境の保全を図る。
・施設関連車両の運転手に対し、急発進、急加速の禁止、アイドリングストップを周知する。
・施設関連車両の運転者に対し、エコドライブ等、適切な運転に努めるよう啓発する。
・施設等の照明は LED を基本とし、点灯範囲や方向、強度等を調整し、光環境の変化の低減に努める。
・施設関連車両の走行について、交通規則を遵守するとともに、夜間及び早朝にはハイビームを活用して視認性を高めることにより、ロードキルの低減に努める。</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">［主な保全すべき種］　※哺乳類、両生類、底生動物は該当種無し
≪鳥類：オナガ≫　≪爬虫類：アオダイショウ≫　≪昆虫類：ギンイチモンジセセリ≫
  </td></tr>
<tr><td>⑤植物</td><td>〇敷地及び施設の存在に伴う植物への影響
<u>①影響の回避・低減の観点</u>
敷地及び施設の存在にあたっては、右に示す措置を講じることにより、周辺の植物への影響の低減又は代償に努める。
したがって、敷地及び施設の存在に伴う植物への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減又は代償が図られているものと評価する。</td><td>・生育地への影響が想定されるコイヌガラシは、代償措置として計画地外の生育適地へ播種を行い、種の保全に努める。
・計画地内で確認された特定外来生物（アレチウリ）の拡散を防止するため、適切な駆除を行う。
・計画地の外周に緑地を整備することにより、植物の生育環境の保全を図る。</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">［主な保全すべき種］※植物群落は該当無し
≪植物相：ウラシマソウ（左）、コイヌガラシ（中）、ヌマトラノオ（右）≫
  </td></tr>
</table>

⑦ 予測・評価結果等の概要（⑥生態系、⑦景観）

<table>
<tr><th>項目</th><th>予測・評価</th><th>環境の保全のための措置</th></tr>
<tr><td>⑥
生
態
系</td><td>〇工事の実施及び施設の存在・供用に伴う生態系への影響
<u>①影響の回避・低減の観点</u>
工事の実施及び施設の存在・供用にあたっては、右に示す措置を講じることにより、周辺の生態系への影響の低減に努める。
したがって、工事の実施及び施設の存在・供用に伴う生態系への影響は、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。</td><td>・「④動物」に準じる。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">⑦
景
観</td><td>〇敷地及び施設の存在に伴う景観への影響
<u>①影響の回避・低減の観点</u>
敷地及び施設の存在にあたっては、右に示す措置を講じることにより、周辺の景観への影響の低減に努める。
したがって、敷地及び施設の存在に伴う景観への影響は、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。</td><td>・計画建築物の外観等については、「さいたま市都市景観形成基本計画」（平成 19 年、さいたま市）に示す景観づくりの方針に配慮した計画とする。
・計画建築物は、周辺景観との調和に配慮した色彩とする。
・緑地を計画地の外周に整備する。</td></tr>
<tr><td>①：西区役所
［現況］

［存在時］

</td><td>②：方墳大塚古墳
［現況］

［存在時］

</td></tr>
</table>

⑦ 予測・評価結果等の概要（⑦景観）

⑦景観

③：のはら幼稚園

［現況］



［存在時］



④：さいたま市立ひまわり特別支援学校

［現況］



［存在時］



⑤：宮前インターチェンジ

［現況］



［存在時］



⑥：番場公園

［現況］



［存在時］

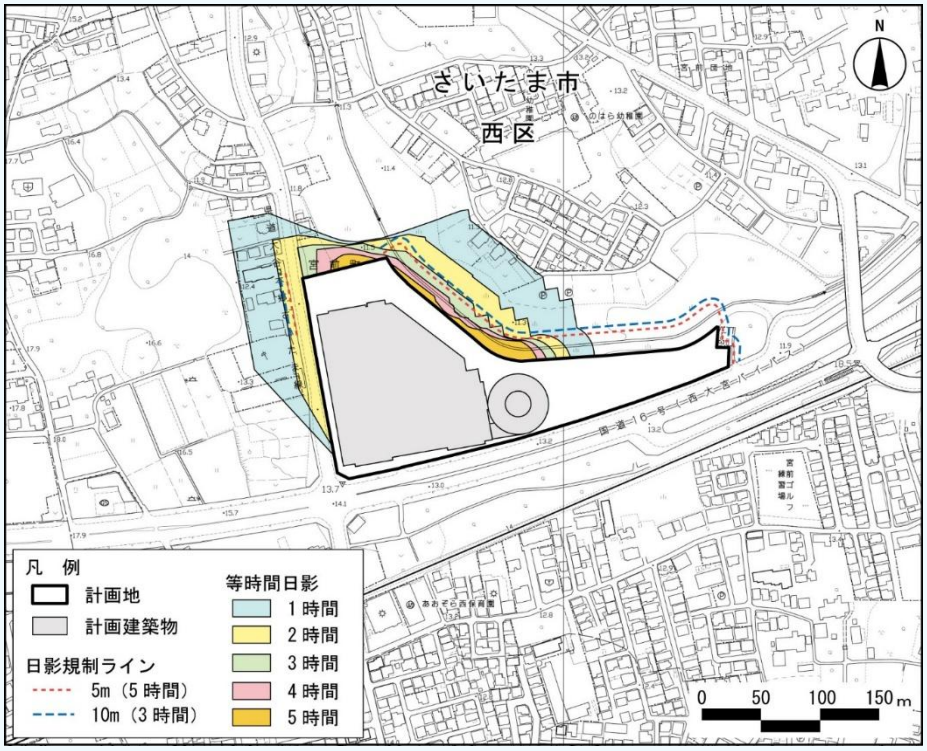


注）計画建築物（□）は、既存建物に遮蔽され、視認されない。

⑦ 予測・評価結果等の概要（⑧自然とのふれあいの場、⑨日照阻害）

項目	予測・評価	環境の保全のための措置
⑧自然とのふれあいの場	**○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により、周辺の自然とのふれあいの場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自然とのふれあいの場への影響は、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。	・工事に伴い発生する掘削土は、できる限り計画地内で有効利用することで、残土運搬車両台数を低減する。 ・工事関係者の乗り合い通勤の徹底を図ることにより、資材運搬等の車両台数を低減する。 ・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。 ・交通法規の遵守と安全運転の徹底を工事関係者に指導するとともに、急発進、急加速の禁止及びアイドリングストップの実施等の適切な運転指導を徹底する。 ・資材運搬等の車両の運転手に、横断歩道、又は信号機が無い箇所については、危険箇所として周知し、横断者がいる場合には直ちに停車できるよう、徐行運転を義務付ける。
	○自動車交通の発生に伴う自然とのふれあいの場への影響 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により、周辺の自然とのふれあいの場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自然とのふれあいの場への影響は、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。	・交通法規の遵守と安全運転の実施を関係者に徹底するとともに、急発進、急加速の禁止及びアイドリングストップの実施等の適切な運転指導を徹底する。 ・施設関連車両の運転手に、横断歩道、又は信号機が無い箇所については、危険箇所として周知し、横断者がいる場合には直ちに停車できるよう、徐行運転を義務付ける。
⑨日照阻害	**○敷地及び施設の存在に伴う日照阻害の影響** ①影響の回避・低減の観点 敷地及び施設の存在にあたっては、右に示す措置を講じることにより、周辺の日照阻害の影響の低減に努める。 したがって、敷地及び施設の存在に伴う日照阻害の影響は、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 計画建築物による日影時間は、「建築基準法」及び「さいたま市建築基準法施行条例」に基づきさいたま市が定める日影規制を満足すると予測したことから、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。	・高さ約 37.8m の計画建築物は、周辺地域の日照阻害の影響に配慮し、可能な限り南側に配置する計画としている。 ・万一、計画建築物に起因して日照阻害が生じた場合には、原因を調査・確認し、その結果をふまえ、関係者との協議を行いながら適切な措置を講じる。

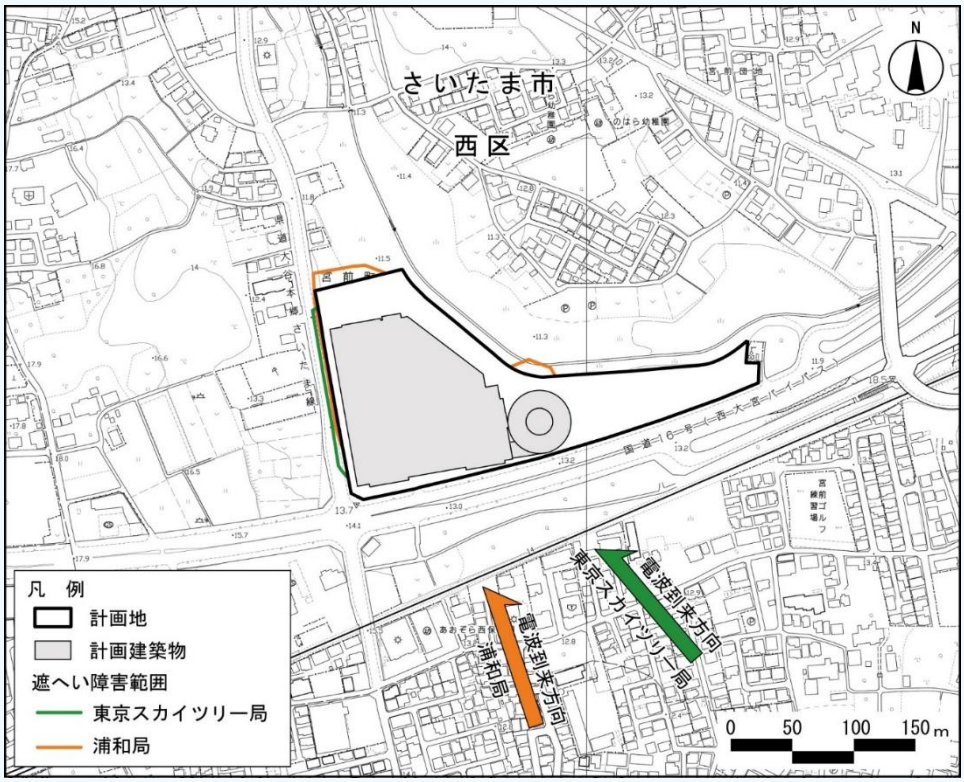
［等時間日影図］



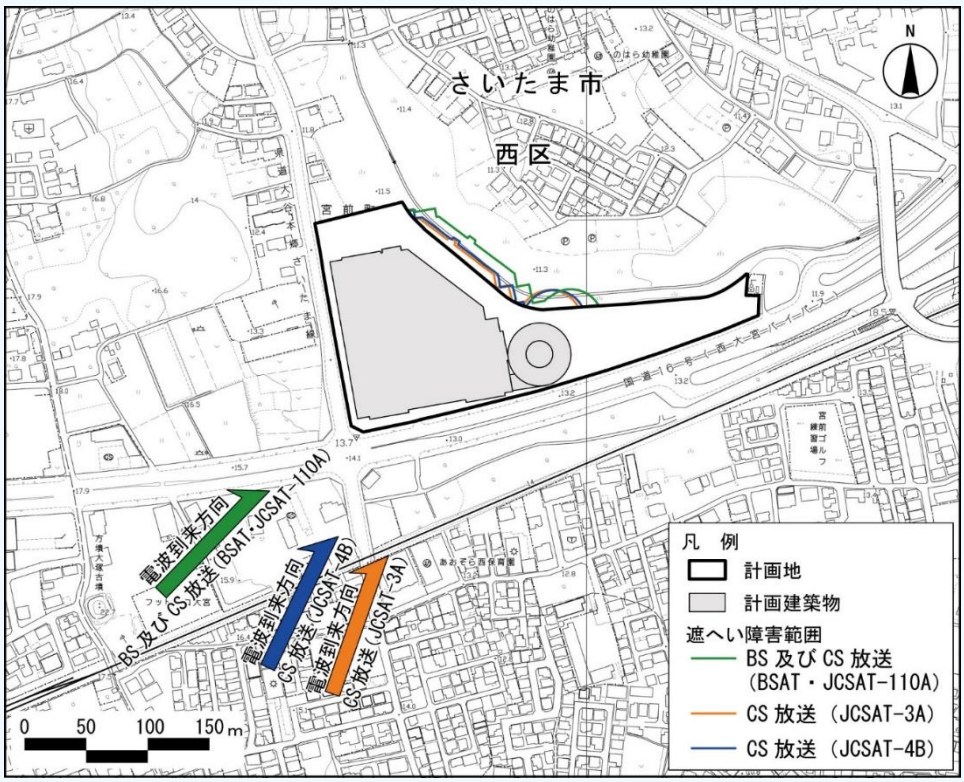
⑦ 予測・評価結果等の概要（⑩電波障害）

項目	予測・評価	環境の保全のための措置
⑩電波障害	**○敷地及び施設の存在に伴う電波障害の影響** ①影響の回避・低減の観点 敷地及び施設の存在にあたっては、右に示す措置を講じることにより、周辺の電波障害の影響の低減に努める。 したがって、施設の存在に伴う電波要害の影響は、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。	・万一、計画建築物に起因して電波障害が生じた場合には、原因を調査・確認し、その結果をふまえ、関係者との協議を行いながら適切な措置を講じる。

［地上デジタル放送の電波障害予測範囲］



［衛生放送の電波障害予測範囲］



⑦ 予測・評価結果等の概要（⑪廃棄物等、⑫温室効果ガス等）

項目	予測・評価	環境の保全のための措置
⑪廃棄物等	**○造成等の工事に伴う廃棄物等の影響** 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により、廃棄物の排出による影響の低減に努める。 したがって、造成等の工事に伴う廃棄物等の影響は、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。	・工事用資材等の搬出入時の梱包材を簡素化する。 ・造成等工事に伴う産業廃棄物は、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、できる限り有効利用に努めて産業廃棄物の最終処分量を低減する。 ・分別回収、有効利用等が困難な産業廃棄物については、産業廃棄物の種類ごとに専門の処理業者に委託し適正に処理する。 ・造成等工事に伴う残土は、再利用可能な機関等に搬出、もしくは「建設副産物適正処理推進要綱」、「埼玉県土砂の堆積による土壌の汚染の防止に関する条例」等に基づいて適正に処理する。
	○施設の稼働及び人の利用に伴う廃棄物等の影響 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により、廃棄物の排出による影響の低減に努める。 したがって、施設の稼働及び人の利用に伴う廃棄物等の影響は、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。	・分別回収、有効利用等が困難な産業廃棄物については、産業廃棄物の種類ごとに専門の処理業者に委託して適正に処理する。
⑫温室効果ガス等	**○施設の稼働及び人の利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 供用時にあたっては、右に示す措置を講じることにより、温室効果ガス等の排出による影響の低減に努める。 したがって、施設の稼働及び人の利用に伴う温室効果ガス等の影響は、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。	・空調等の設備機器及び冷凍冷蔵設備はエネルギー効率の優れた機器を採用する。 ・照明は消費電力の少ない LED 照明を基本とし、照明スイッチのゾーニングにより、効率的な運用を図る。 ・冷凍冷蔵設備の冷媒は、自然冷媒の併用を検討する。 ・太陽光発電システムの導入を検討するとともに、導入する場合には、日射遮蔽に係る状況の調査結果等を踏まえて設置場所等を検討する。 ・計画建築物は積極的に環境配慮に取り組み、CASBEE、建築物省エネルギー性能表示制度（BELS）、ZEB Ready の認証等の取得を検討する。
	○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 供用時にあたっては、右に示す措置を講じることにより、温室効果ガス等の排出による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。	・急発進、急加速の禁止及びアイドリングストップ等、エコドライブの実施を関係者に徹底する。

⑦ 予測・評価結果等の概要（⑬地域交通）

項目	予測・評価	環境の保全のための措置
⑬地域交通	**○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により、周辺の地域交通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地域交通への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。 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将来交通量による交差点需要率は、0.395～0.698 であり、整合を図るべき基準等である 0.9 を下回っている。 したがって、「改訂　平面交差の計画と設計　基礎編　第 3 版」に示される整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。	・資材運搬等の車両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出入口には、交通誘導員を配置し、歩行者の安全確保及び交通事故防止に努める。 ・資材運搬等の車両の運転者に対し、随時安全教育を実施し、交通法規を遵守することはもとより安全運転を徹底し、一般車両、歩行者及び自転車の安全を確保する。 ・資材運搬等の車両の運転手に対し、交通規則の遵守や走行ルート上の事故多発箇所、通学路等を周知し、安全運転の啓発を行う。 ・資材運搬等の車両の運転手に対し、道路運送車両法や道路交通法を遵守することはもとより安全運転を徹底し、過積載や急ブレーキの防止を図ることで舗装損傷の低減に努める。
	○自動車交通の発生に伴う地域交通への影響 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により、周辺の地域交通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地域交通への影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られているものと評価する。 ②基準、目標等との整合の観点 施設関連車両の走行に伴う将来交通量による交差点需要率は、0.336～0.614 であり、整合を図るべき基準等である 0.9 を下回っている。 したがって、「改訂　平面交差の計画と設計　基礎編　第 3 版」に示される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。	・施設関連車両による入庫待ちが起きないようバースの空き状況を運転手に知らせる仕組みを取り入れる。 ・24 時間常駐の管理体制をとり、渋滞などの問題があった場合、協議し改善に努める。 ・歩行者等の安全を確保するため、車両の出口には、出庫灯などの設置を検討する。 ・施設関連車両の運転手に対し、交通規則の遵守や走行ルート上の事故多発箇所、通学路等を周知し、安全運転の啓発を行う。 ・施設関連車両の運転手に対し、道路運送車両法や道路交通法を遵守することはもとより安全運転を徹底し、過積載や急ブレーキの防止を図ることで舗装損傷の低減に努める。

⑧ 事後調査（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
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	○
	粉じん	工事	造成等の工事	○
②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	施設の稼働及び人の利用	○
			自動車交通の発生	○
③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	○
④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	○
		存在･供用	敷地及び施設の存在	○
			施設の稼働及び人の利用	○
			自動車交通の発生	○
⑤植物	保全すべき種・保全すべき植生及び群落	存在・供用	敷地及び施設の存在	○
⑥生態系	地域を特定づける生態系	工事	建設機械の稼働	○
			資材運搬等の車両の走行	○
		存在・供用	敷地及び施設の存在	○
			施設の稼働及び人の利用	○
			自動車交通の発生	○
⑦景観	眺望景観	存在・供用	敷地及び施設の存在	○
⑧自然とのふれあいの場		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	○
⑨日照阻害	日影の状況	存在・供用	敷地及び施設の存在	○
⑩電波障害	電波受信状況	存在・供用	敷地及び施設の存在	○

⑧ 事後調査（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
⑪廃棄物等	廃棄物	工事	造成等の工事	○
		存在・供用	施設の稼働及び人の利用	○
	残土	工事	造成等の工事	○
⑫温室効果ガス等	温室効果ガス	存在・供用	施設の稼働及び人の利用	○
			自動車交通の発生	○
⑬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	○

⑨ 事後調査（環境影響の程度が著しい場合の対応方針、事後調査書提出時期）

○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と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となった場合には、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。

○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。

○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宮前２ロジスティック特定目的会社とする。

⑩ お問合せ先

【事業者】・・・準備書や事業に関すること

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町三丁目３番３号 CM ビル 5F

宮前地区施設計画準備室

電話：03(6695)0390　※平日９時 00 分～18 時 00 分

【さいたま市環境影響評価担当部署】・・・環境影響評価の手続きに関すること

〒330-9588 さいたま市浦和区常盤六丁目４番４号

さいたま市 環境局 環境共生部 環境対策課 環境審査係

電話：048(829)1332　　FAX：048(829)1991