第 12 章　対象事業に係る環境影響の総合的な評価

第12章　対象事業の実施に係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 12.13-1 に示すとおりである。

環境負荷を生じさせる可能性がある大気質、騒音・低周波音、振動、景観、自然とのふれあいの場、日照阻害、電波障害、廃棄物等、温室効果ガス等及び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。工事中及び供用時において、事前に予測しなかった環境問題が生じた場合または予測等に用いた計画諸元の変更により、環境負荷の増加が明らかな場合には、速やかに調査等を行い、関係機関と協議の上、専門家の指導及び助言を踏まえて、適切な措置を講じる。また、今後、環境影響評価を行う過程で、項目及び手法の選定等に関する事項に新たな事情が生じた際は、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(1) 環境影響評価結果の概要

項目	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。	無	・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。	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。	無	・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。	無

表 12.1-1(2)　環境影響評価結果の概要

項目	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	**○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/km^2/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。	無	・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。	無
	○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/m^3（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 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。	無	・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。	無

12.2 騒音・低周波音

表 12.2-1(1) 環境影響評価結果の概要

項目	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。	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。	無
	○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。	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。	無

表 12.2-1(2)　環境影響評価結果の概要

項目	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・低周波音	**○施設の稼働及び人の利用に伴う騒音の影響** **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、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。 **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。 また、近隣住居における施設の稼働及び人の利用に伴う騒音レベル（L_{Aeq}）は、昼間 55～56dB、夜間 53～54dB であり、昼間の K1～K3 地点、夜間の K1 及び K3 地点は、整合を図るべき基準等を満たしている。夜間の K2 地点は、整合を図るべき基準等を上回っているが、暗騒音レベルにおいても既に上回っており、施設の稼働及び人の利用による増加分は、1dB 未満（0.7dB）であることから、施設の稼働及び人の利用による影響は小さいと考える。 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。	無	・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。	無
	○自動車交通の発生に伴う騒音の影響 **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、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。 **②基準、目標等との整合の観点** 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。	無	・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。	無

12.3 振動

表 12.3-1(1) 環境影響評価結果の概要

項目	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。	無	・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。	無
	○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。	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。	無

表 12.3-1(2)　環境影響評価結果の概要

項目	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	**○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。	無	・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。	無

12.4　動物

表 12.4-1　環境影響評価結果の概要

項目	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	**○工事の実施及び施設の存在･供用に伴う動物への影響** **①影響の回避・低減の観点** 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。	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。	無

12.5　植物

表 12.5-1　環境影響評価結果の概要

項目	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	**○敷地及び施設の存在に伴う植物への影響** **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。	無	・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。	無

12.6　生態系

表 12.6-1　環境影響評価結果の概要

項目	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	**○工事の実施及び施設の存在･供用に伴う生態系への影響** **①影響の回避・低減の観点** 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。	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、動植物の生息・生育環境の保全を図る。 ・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。	無

12.7　景観

表 12.7-1　環境影響評価結果の概要

項目	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	**○敷地及び施設の存在に伴う景観への影響** **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。	無	・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」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。	無

12.8　自然とのふれあいの場

表 12.8-1　環境影響評価結果の概要

項目	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	**○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。	無	・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。	無
	○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。	無	・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。	無

12.9　日照阻害

表 12.9-1　環境影響評価結果の概要

項目	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
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。	無	・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。	無

12.10　電波障害

表 12.10-1　環境影響評価結果の概要

項目	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
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。	無	・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。	無

12.11　廃棄物等

表 12.11-1　環境影響評価結果の概要

項目	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。	無	・工事用資材等の搬出入時における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、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、種類毎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。	無
	○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。	無	・分別回収、有効利用等が困難な廃棄物については、種類毎に専門の処理業者に委託して適正に処理する。	無

12.12　温室効果ガス等

表 12.12-1　環境影響評価結果の概要

項目	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。	無	・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。	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** 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。	無	・急発進、急加速の禁止及びアイドリングストップなどエコドライブの実施を関係者に徹底させる。	無

12.13　地域交通

表 12.13-1(1)　環境影響評価結果の概要

項目	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地域交通への影響** **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、資材運搬等の車両の走行に伴う地域交通の予測結果は、「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。	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。	無

表 12.13-2(2)　環境影響評価結果の概要

項目	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、自動車交通の発生に伴う地域交通の予測結果は、「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。	無	・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。	無