

(仮称)センコーグループ浦和物流センター計画

事後調査書（工事中及び存在・供用時）

2026年6月

センコーグループホールディングス株式会社

本書に掲載した地図は、国土地理院発行の「地理院タイル」を一部加工して複製したものである。
本書に掲載した地図を第三者が複製する場合には、国土地理院の長の承認を得ること。

目 次

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地	1-1
第2章 対象事業の目的及び概要	2-1
2.1 対象事業の名称	2-1
2.2 対象事業の目的	2-1
2.3 対象事業の実施区域	2-1
2.4 対象事業の規模	2-4
2.5 対象事業の実施期間	2-4
2.6 対象事業の実施方法	2-5
2.6.1 施設計画	2-5
2.6.2 工事計画	2-20
第3章 関係地域	3-1
第4章 事後調査の結果	4-1
4.1 事後調査の内容	4-1
4.2 事後調査の結果	4-2
4.2.1 工事中	4-2
4.2.2 存在・供用時	4-23
第5章 事後調査の結果の評価	5-1
第6章 事後調査の結果により環境に及ぼす影響が著しいことが明らかになった場合の措置..	6-1
6.1 工事中	6-1
6.2 存在・供用時	6-2
第7章 事後調査の受託者の氏名及び住所 (法人にあっては、その名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地)	7-1

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

事業者の名称 : センコーグループホールディングス株式会社
代表者の氏名 : 代表取締役社長 福田 泰久
主たる事務所の所在地 : 東京都江東区潮見 2 丁目 8 番 10 号 潮見 SIF ビル

(空白のページ)

第2章 対象事業の目的及び概要

2.1 対象事業の名称

(1) 名称

(仮称)センコーグループ浦和物流センター計画 (旧称：(仮称)浦和大門物流センター計画)

(2) 対象事業の種類

高層建築物の建設 (さいたま市環境影響評価条例施行規則 別表第1 第8号)

大規模建築物の建設 (同 第9号)

開発行為に係る事業 (同 第19号)

(3) 計画地の地域区分

C 地域 (実施区域のすべてが埼玉県立自然公園)

2.2 対象事業の目的

さいたま市では、大消費地である東京に近く企業からの立地・進出ニーズが多いことを背景に、財政基盤の強化、雇用機会の創出、地域経済の活性化を目的として、企業誘致の取り組みを進めており、計画地周辺は企業誘致の受け皿となる新たな産業集積拠点に指定されている。

また、計画地は東北自動車道の浦和 I.C. のすぐ傍に位置し、南北方向に伸びる一般国道 122 号に面しているほか、東西方向に伸びる一般国道 463 号にも近接しており、物流拠点としての利便性が非常に高い場所となっている。

当社は、1916 年の創業以降、国内外に物流ネットワークを構築し、人々の暮らしと産業を支える最適な総合物流サービスの提供を行っており、今般、埼玉地区及び関東地区への物流拠点の拡充を図ろうとしているところである。

本事業は、このような背景の下、計画地の立地特性を活かした新たな物流施設を建設するものである。

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、図 2.3-1 に示すとおりである。

計画地は、さいたま市緑区大門に位置し、計画地の東側には東北自動車道及び一般国道 122 号が通っている。計画地の周辺には畑地や墓地、フットサル場等が分布している。

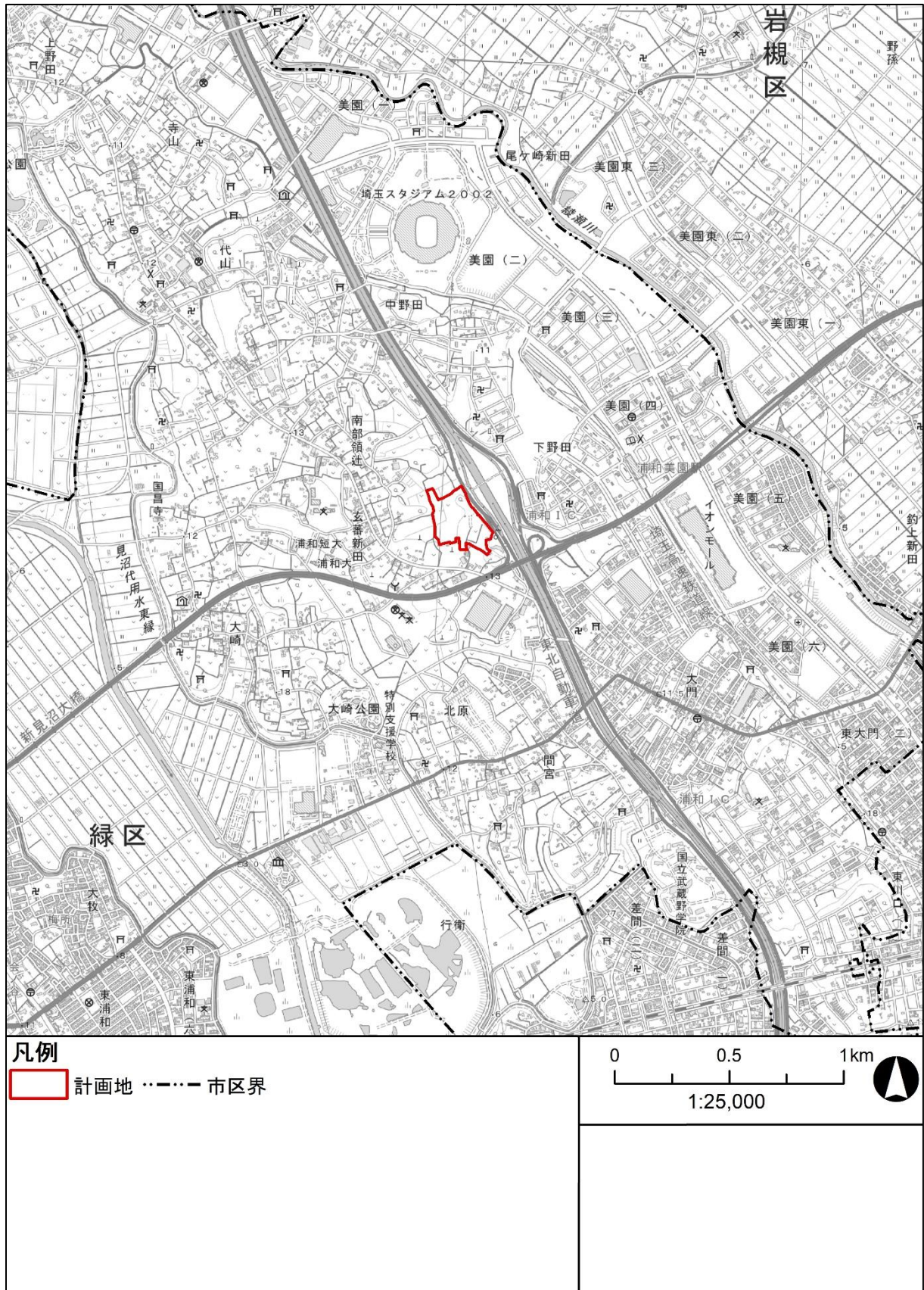


図 2.3-1 (1) 対象事業の実施区域



図 2.3-1 (2) 対象事業の実施区域 (航空写真)

2.4 対象事業の規模

対象事業の評価書時点及び現計画における規模は、表 2.4-1 に示すとおりである。

表 2.4-1 対象事業の規模


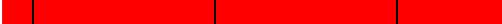


項目	規模	
	評価書時点	現計画
敷地面積	約 47,400 m ²	約 47,400 m ²
建築面積	約 26,660 m ²	約 20,464 m ²
建ぺい率	約 60%	約 40%
法定延床面積	約 84,460 m ²	約 72,743 m ²
容積対象面積	約 82,130 m ²	約 81,082 m ²
容積率	約 200%	約 170%
階数	地上 5 階（中間階含む法定階数 8 階）	地上 5 階（中間階含む法定階数 8 階）
建物最高高さ	約 40 m	約 40 m
構造	鉄骨造	鉄骨造

2.5 対象事業の実施期間

対象事業の評価書時点及び現計画における実施期間は、表 2.5-1 に示すとおりである。

建設工事は 2022 年 11 月から開始し、2025 年 8 月より施設を供用開始した。

表 2.5-1 対象事業の実施期間

	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
環境影響評価手続き					
建設工事					
施設供用					

注：グレーの期間は評価書時点の計画、赤の期間は実績を示す。

2.6 対象事業の実施方法

2.6.1 施設計画

(1) 施設計画

施設計画の評価書時点及び現計画における概要は、表 2.6-1 に示すとおりである。5 階建ての物流施設として、物流関係車両の搬出入を含む施設の稼働時間は 24 時間を計画した。

配置計画図は図 2.6-1 に、建物平面図は図 2.6-2 に、建物断面図は図 2.6-3 に、立面図は図 2.6-4 に、施設の完成イメージは図 2.6-5 に示すとおりである。地球環境に配慮し、倉庫の屋根全面に太陽光パネルを設置して、所内電力使用量を低減する計画とした。

なお、主要な計画変更として、評価書時点で 3 階建立体駐車場を物流センター内に建設する計画を、現計画では平面駐車場とし、外部の駐車場を賃貸で利用することとした。本変更は、「さいたま市環境影響評価条例施行規則第 33 条(1)」(対象事業を実施しようとする区域内において対象事業の規模を縮小する場合)に該当するものとして、所定の手続きにより対象事業の内容変更に係る手続等免除の承認を得ている。

表 2.6-1 施設計画の概要

項目	概要	
	評価書時点	現計画
主要施設	物流倉庫 (冷凍冷蔵倉庫、常温倉庫、事務所)	物流倉庫 (冷凍冷蔵倉庫、常温倉庫、事務所)
併設施設	トラック洗車場・整備場、給油所	トラック洗車場・整備場、給油所
駐車場	大型車約 80 台、小型車約 380 台	大型車 78 台程度、小型車 6 台程度 (小型車(通勤車両) 112 台程度は外部駐車場利用)

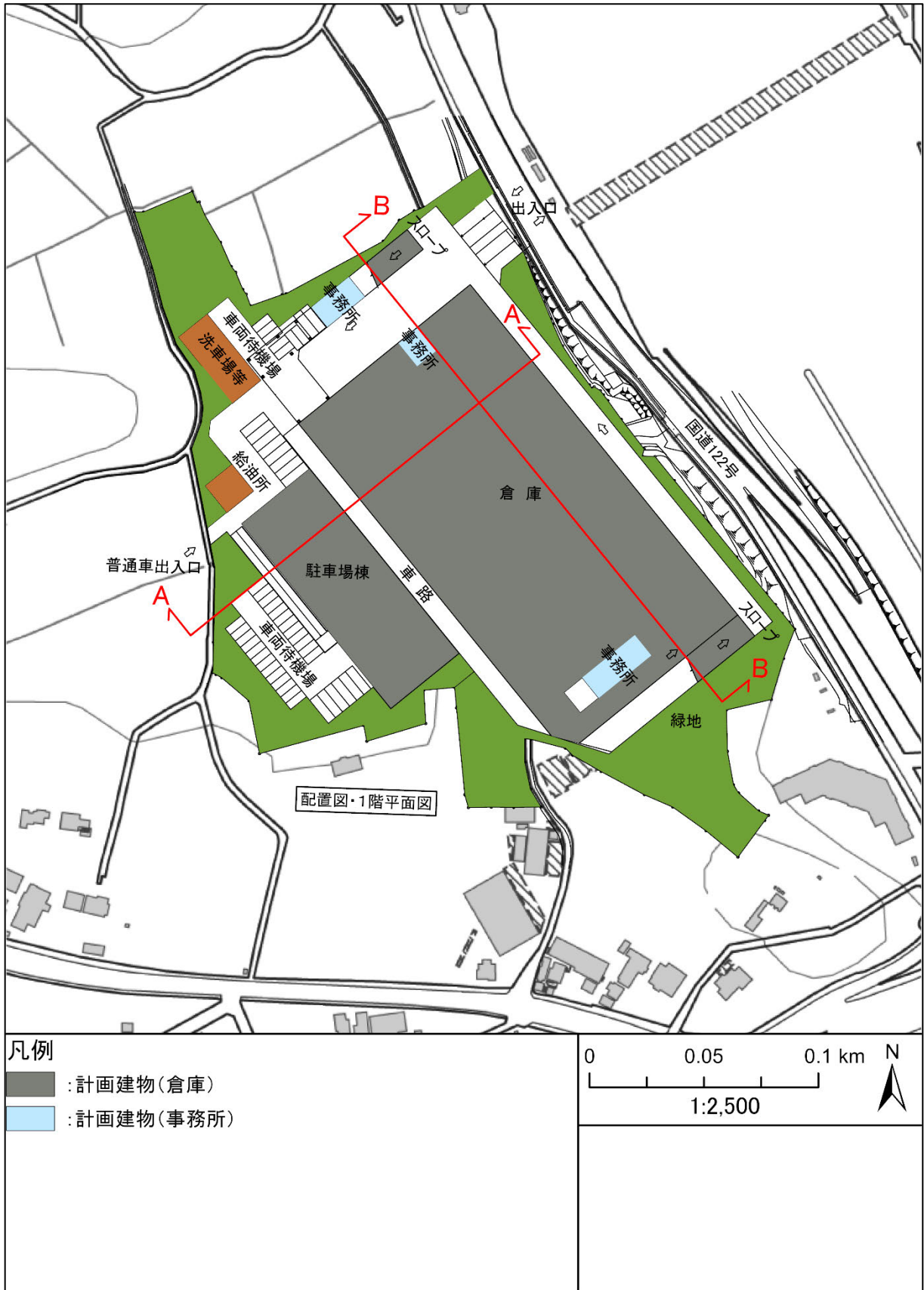


図 2.6-1(1) 計画施設の配置計画図および1階平面図(評価書時点)

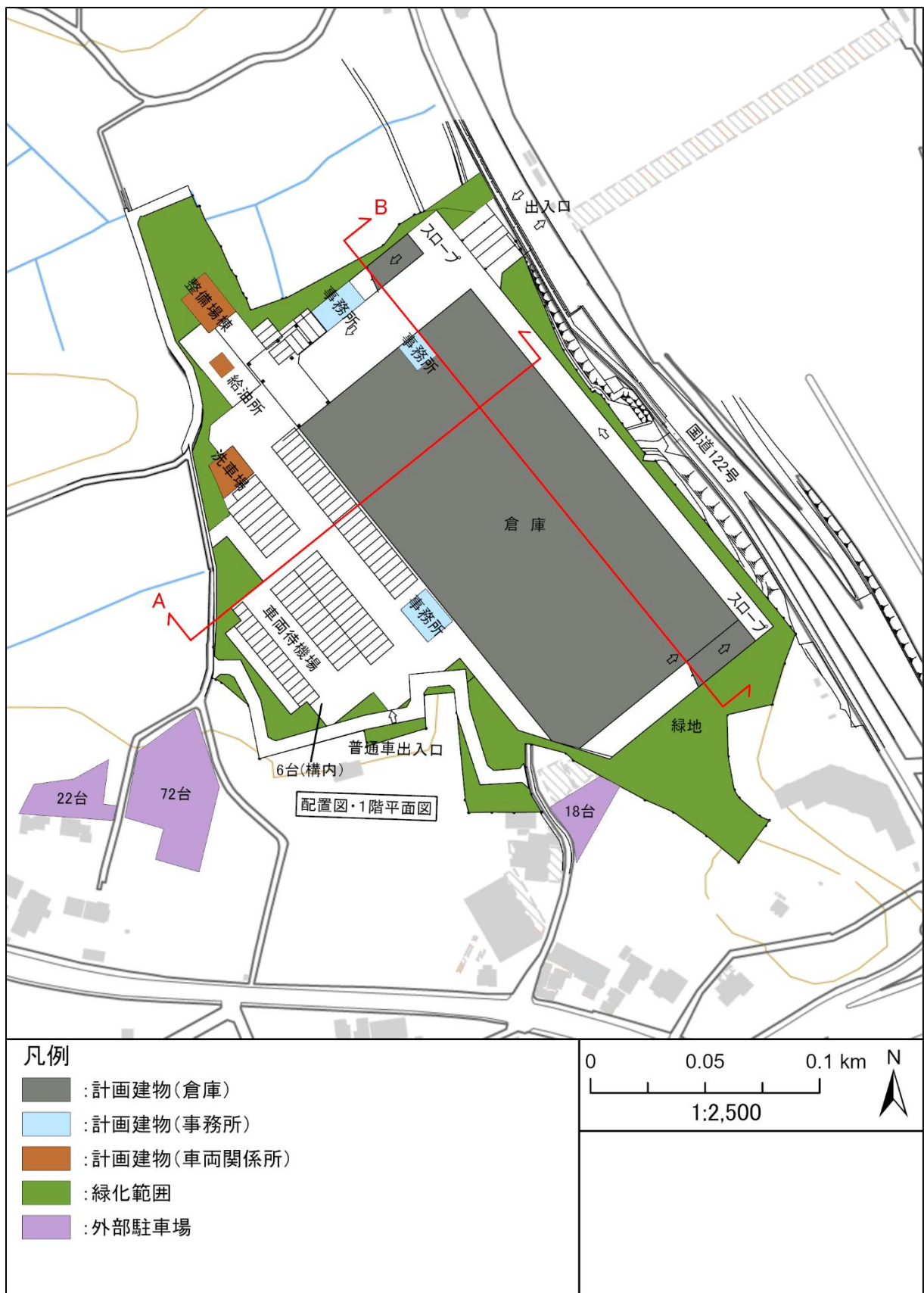


図 2.6-1(2) 計画施設の配置計画図および1階平面図(現計画)

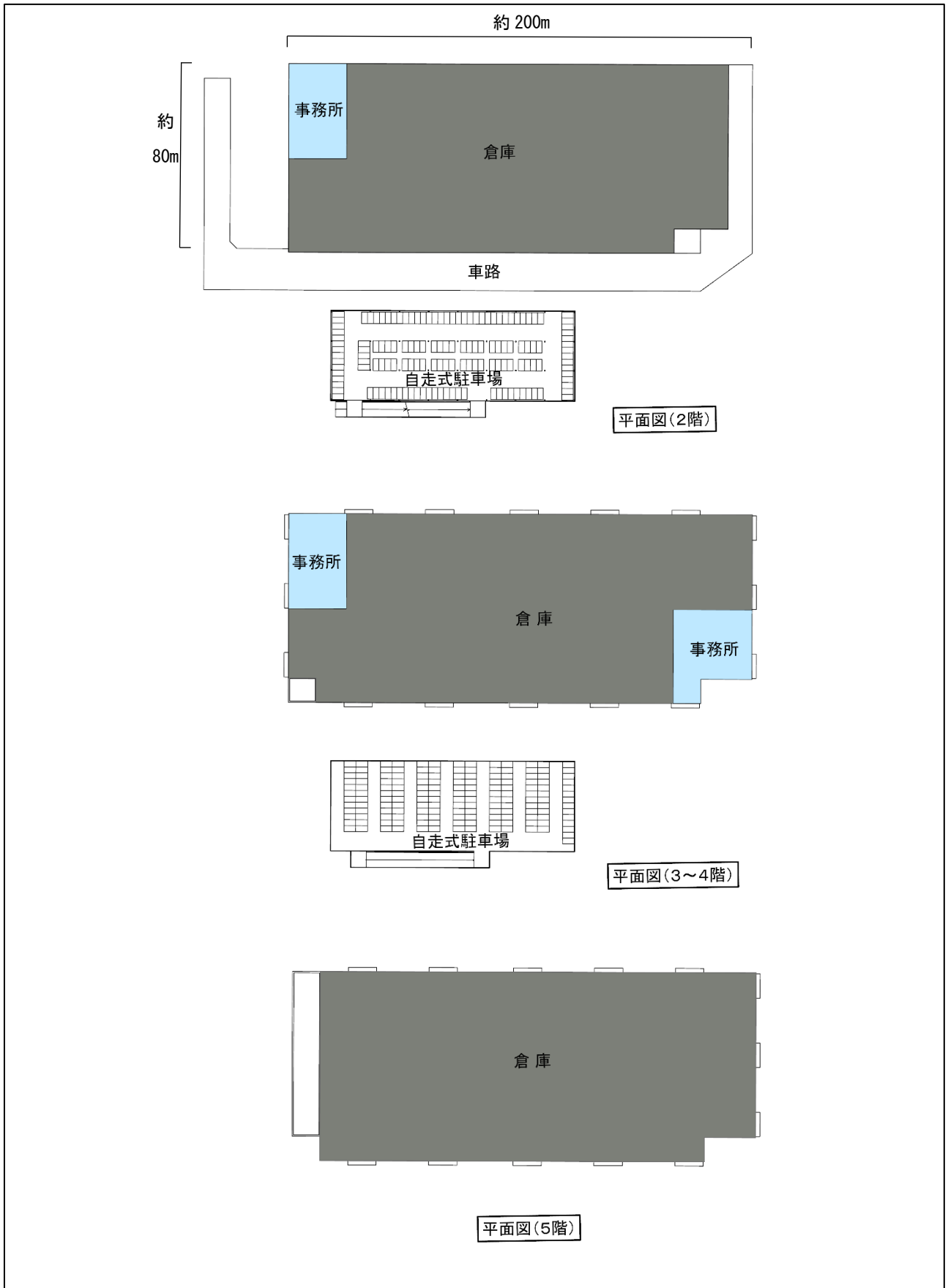
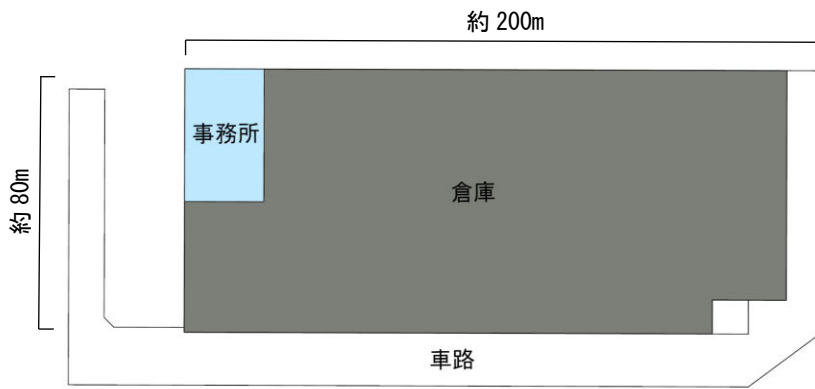
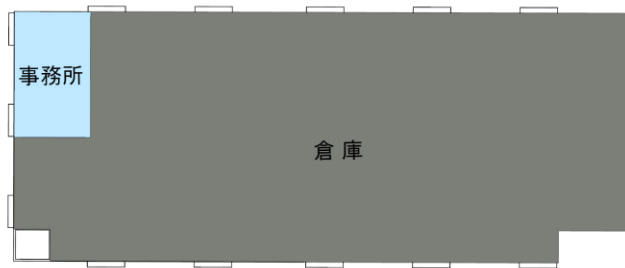


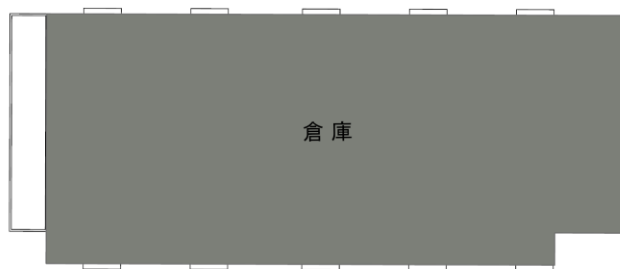
図 2.6-2(1) 計画施設の平面図 (評価書時点)



平面図(2階)



平面図(3~4階)



平面図(5階)

図 2.6-2(2) 計画施設の平面図 (現計画)

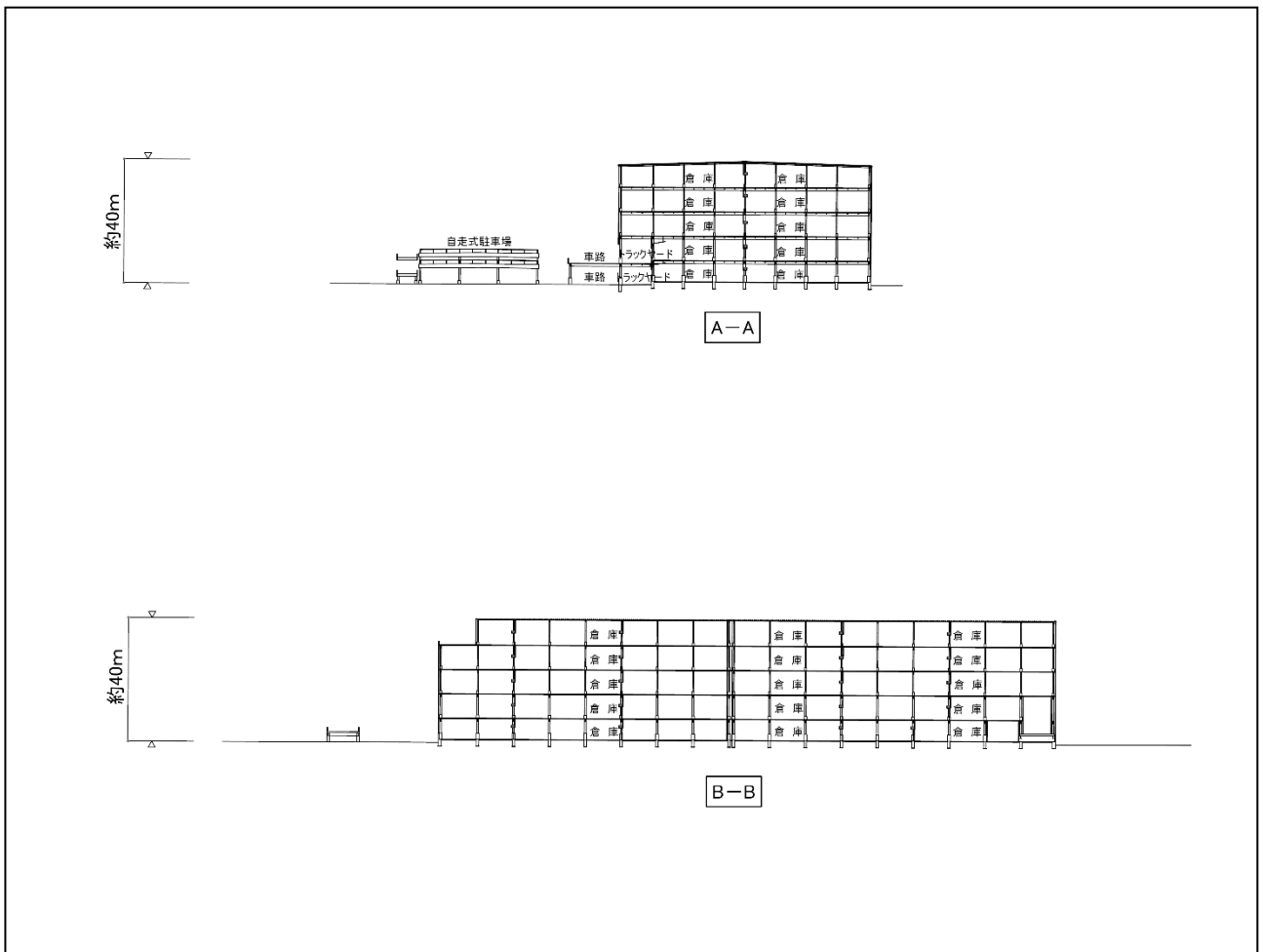


図 2.6-3(1) 計画施設の断面図 (評価書時点)

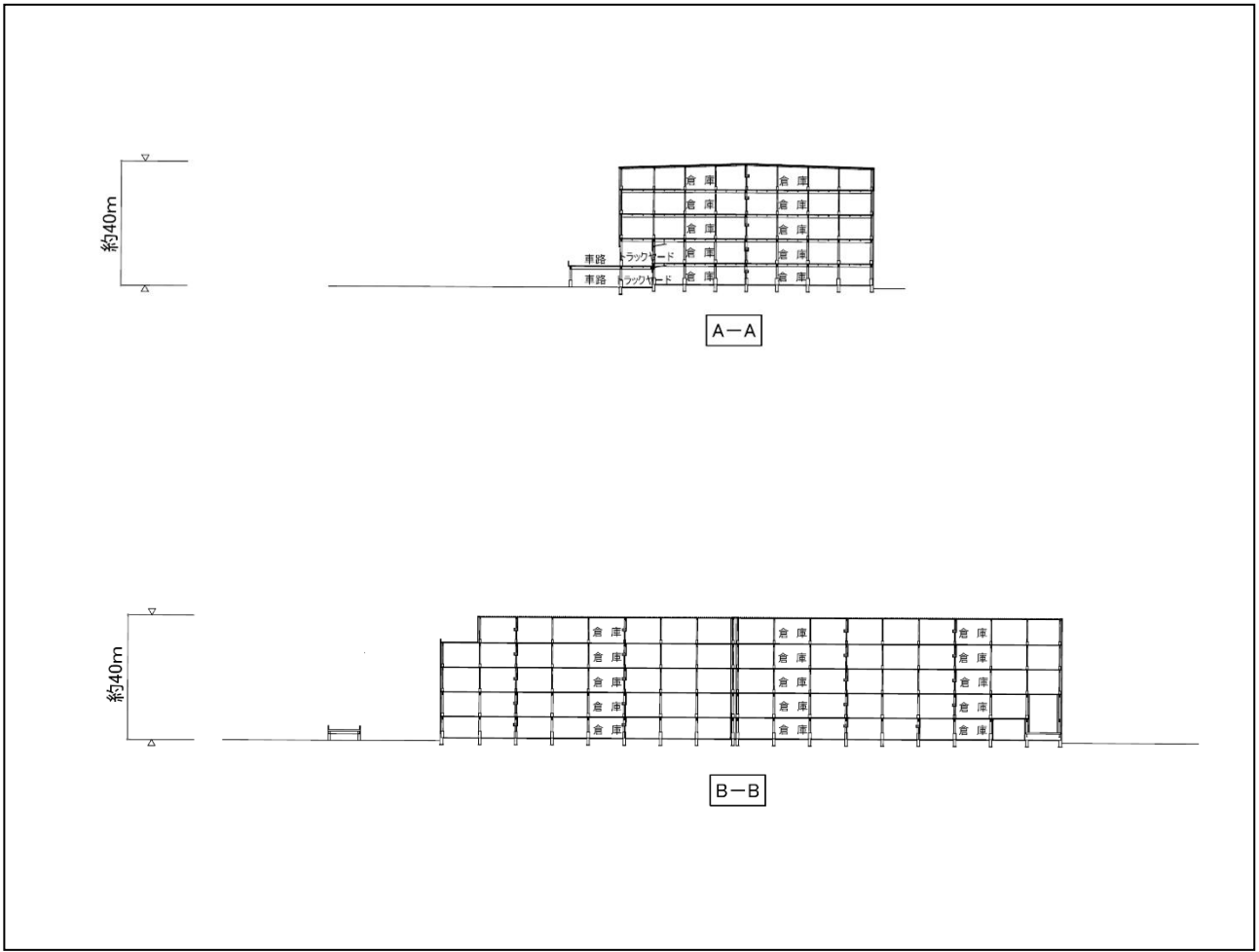


図 2.6-3(2) 計画施設の断面図（現計画）

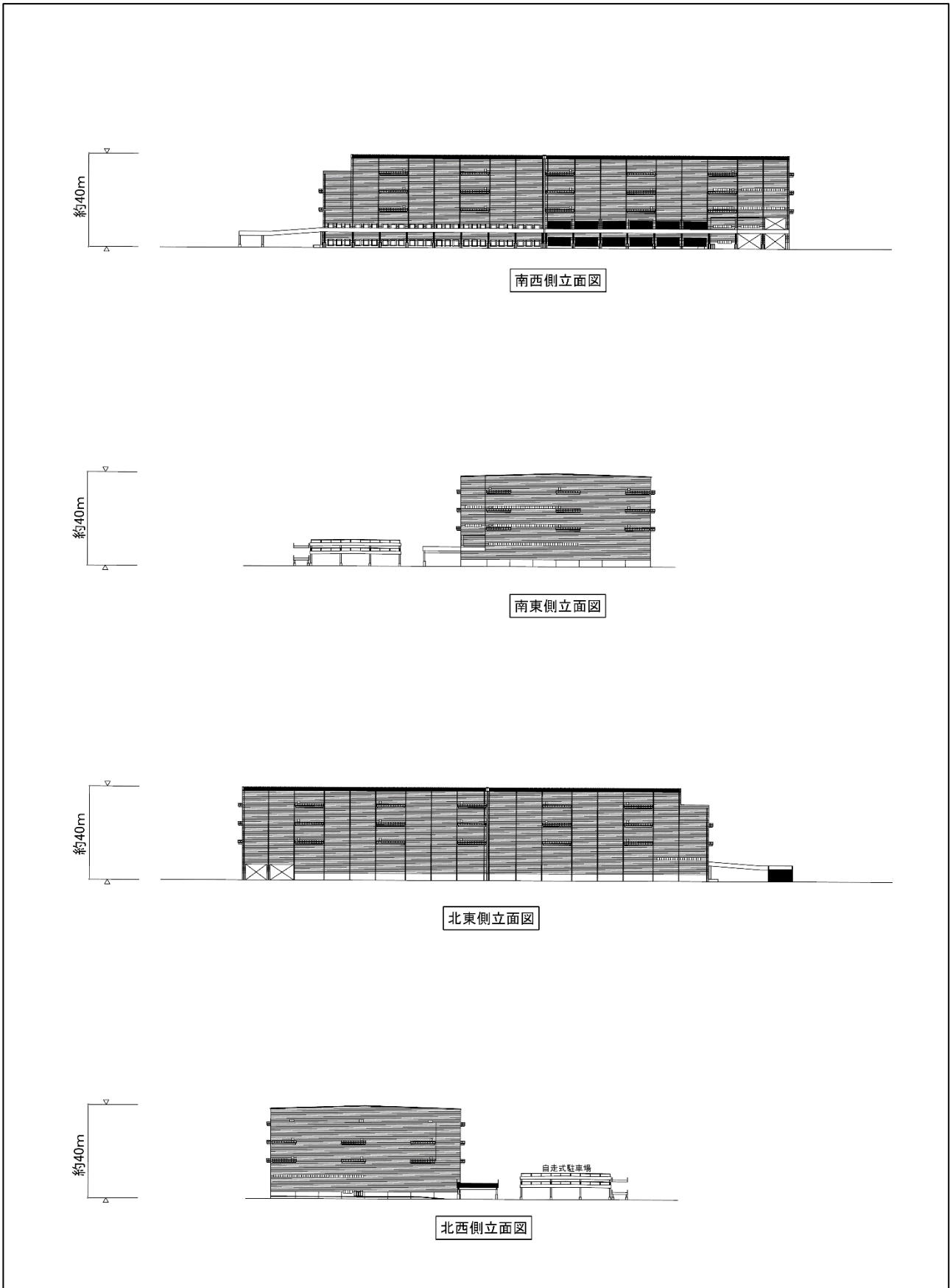


図 2.6-4(1) 計画施設の立面図（評価書時点）

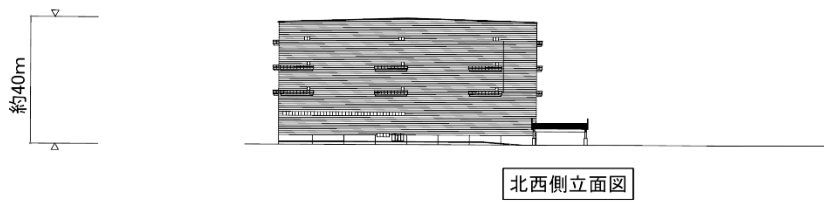
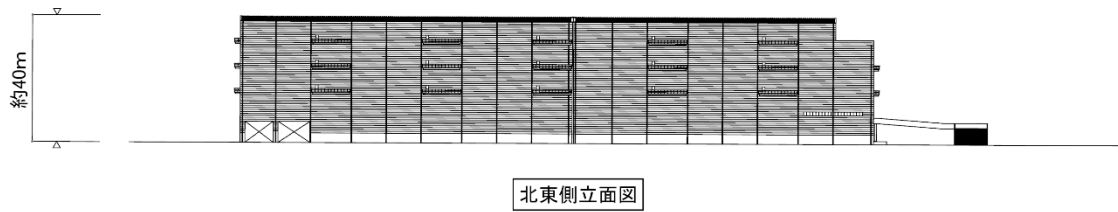
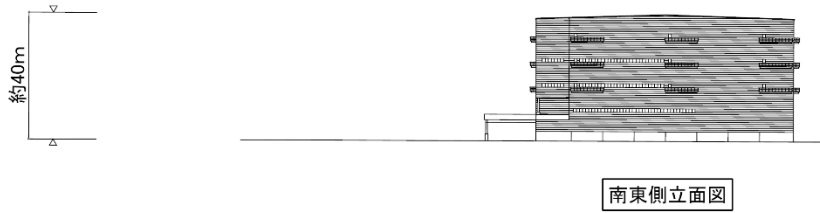
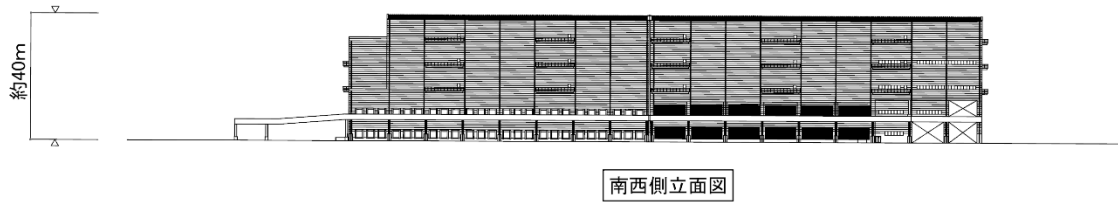


図 2.6-4(2) 計画施設の立面図（現計画）



図 2.6-5(1) 施設の完成イメージ（評価書時点）



図 2.6-5(2) 施設の完成イメージ（現計画）

(2) 排水計画

汚水については、浄化槽を設置し道路側溝もしくは水路に放流する計画であり、洗車施設等からの排水は油水分離槽を経て放流する計画とした。

また、「埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例」（平成 18 年条例第 20 号）に基づき、雨水流出抑制施設の設置を行う計画とした。

油水分離槽の構造図は、図 2.6-6 に示すとおりであり、自然分離浮上方式による 4 槽正方形連結型のものを採用した。

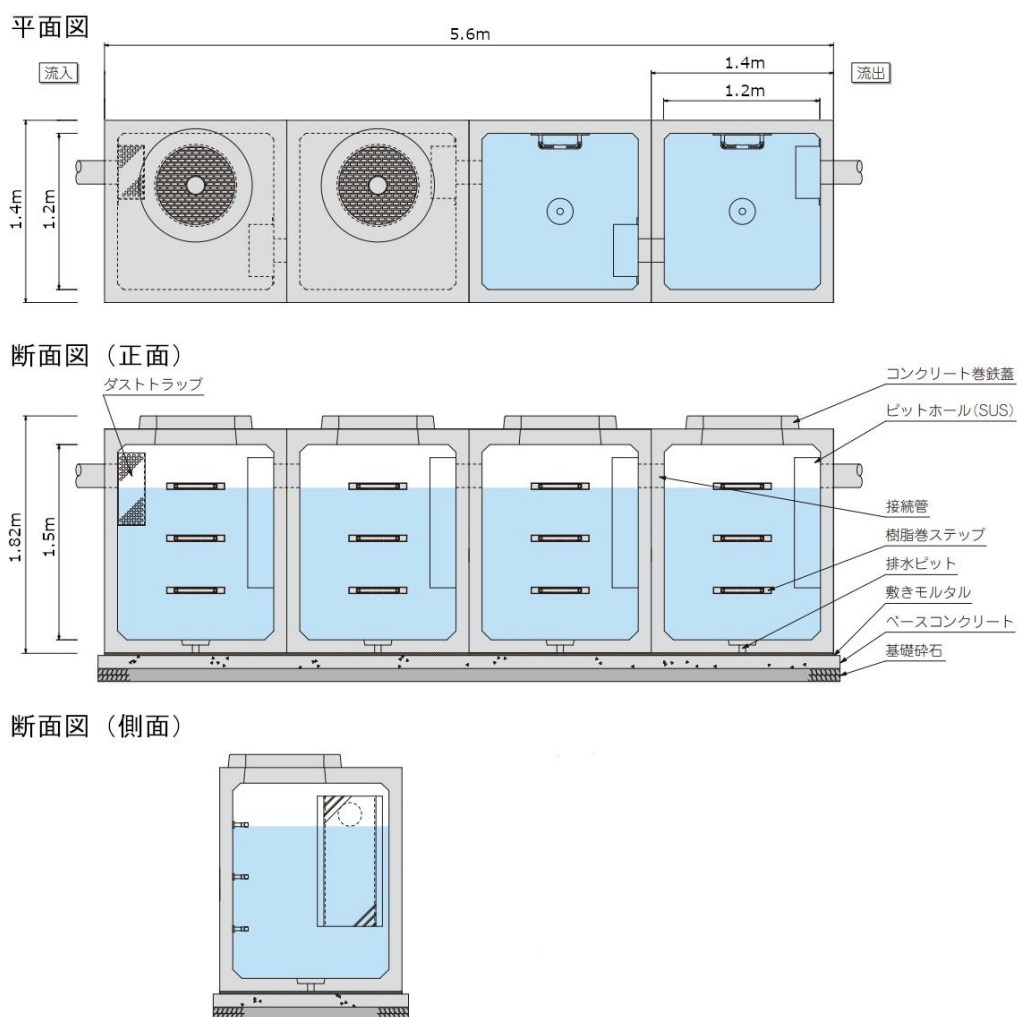


図 2.6-6 油水分離槽構造図

(3) 緑化計画

「さいたま市みどりの条例」（平成 13 年条例第 248 号）及び「さいたま市緑化指導基準」（平成 13 年告示第 88 号）に基づき、敷地の緑化を行った。緑地の位置は、前掲の図 2.6-1 に示すとおりである。

(4) 交通計画

供用時における物流関係車両の主要な走行ルートは図 2.6-8 に示すとおりであり、計画地に面している国道 122 号からの出入りとする計画とした。

搬出車両については、国道 122 号を北上するルート（図 2.6-8 のルート 1）を利用する計画とした。

搬入車両については、方向別に以下のルートを利用する計画とした。国道 122 号と国道 463 号の交差箇所である鶴巻 IC のランプ改良工事（図 2.6-7）完了後は、この新設ランプを利用することで、主要渋滞箇所である大門北交差点への北方向からのアクセスを回避することとした。

【搬入車両の走行ルート】

西方向から：国道 463 号鶴巻陸橋（西）交差点付近より側道を経由し、国道 122 号を北上するルート（図 2.6-8 のルート 2）

南方向から：国道 122 号を北上するルート（図 2.6-8 のルート 3）

北方向から：鶴巻 IC 新設ランプより国道 463 号を西進し、県道さいたま鳩ヶ谷線経由で回り込んだ後、国道 122 号を北上するルート（図 2.6-8 のルート 4 北）

東方向から：国道 463 号を西進し、県道さいたま鳩ヶ谷線経由で回り込んだ後、国道 122 号を北上するルート（図 2.6-8 のルート 4 東）

通勤車両は、県道さいたま鳩ヶ谷線から北上し、計画地西側の普通車出入口から出入りする仮定とした（図 2.6-8 のルート 5）。なお、県道さいたま鳩ヶ谷線から普通車出入口までの道路近傍には、住居は立地していない。

計画地内の車両動線を図 2.6-9 及び図 2.6-10 に示す。搬入車両は、計画地に進入後、1 階バース又は 2 階バースにて積み下ろしを行った後、倉庫を周回して出入口から搬出する。



出典：さいたま市ホームページ

図 2.6-7 一般国道 463 号越谷浦和バイパス（鶴巻ランプ）道路新設改良事業完成イメージ

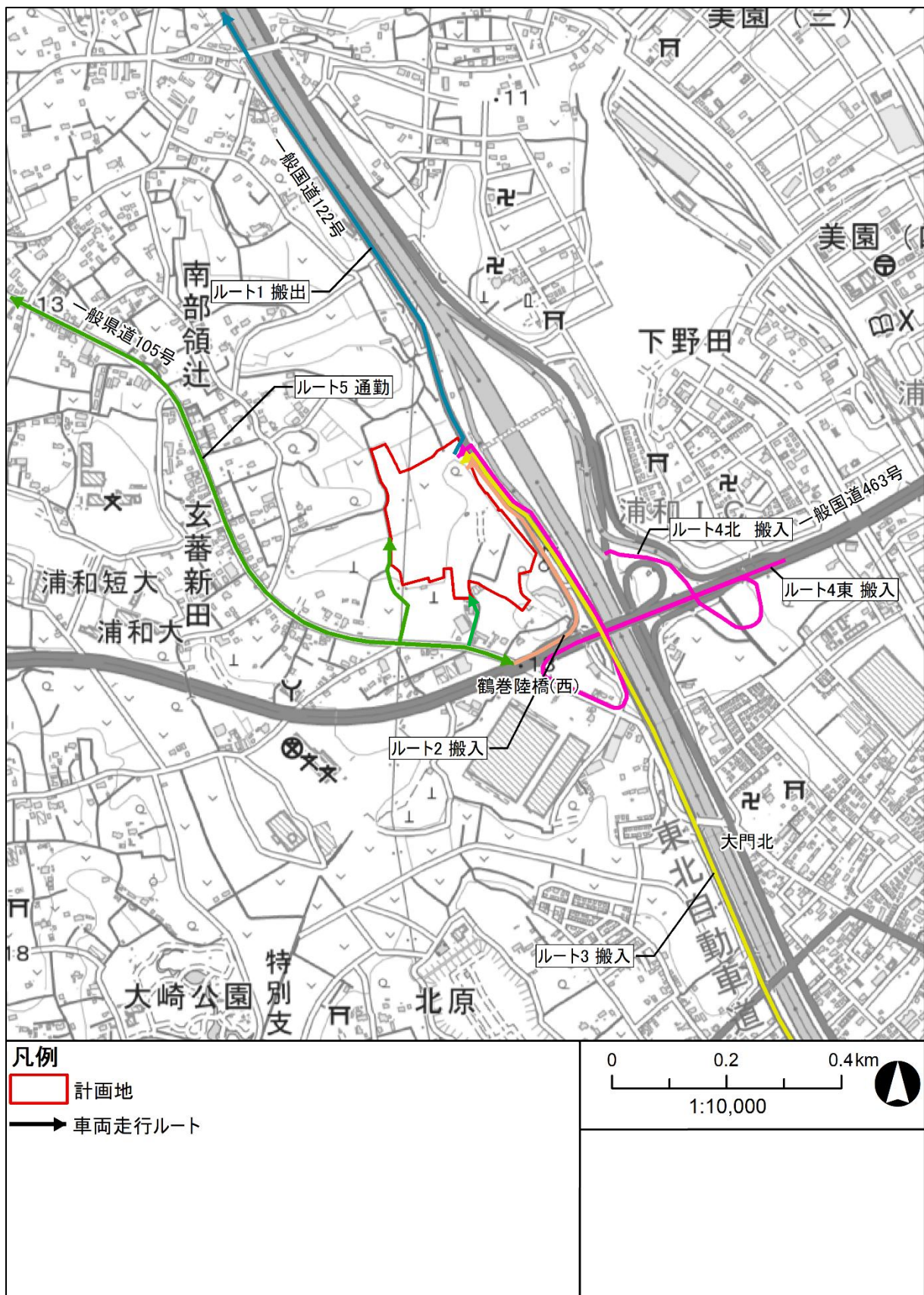


図 2.6-8 物流関係車両の主要な走行ルート

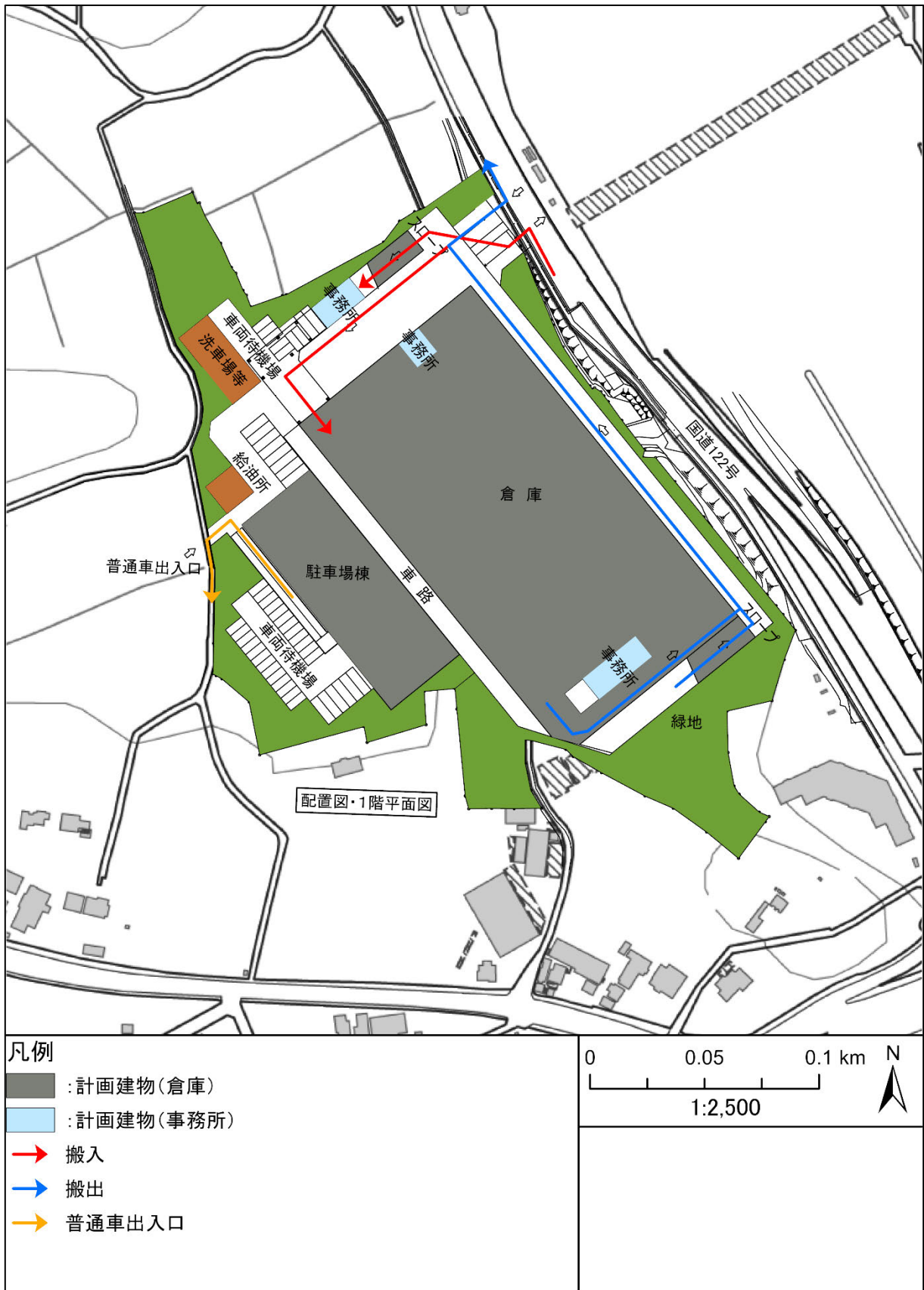


図 2.6-9 計画地内の車両動線 (評価書時点)

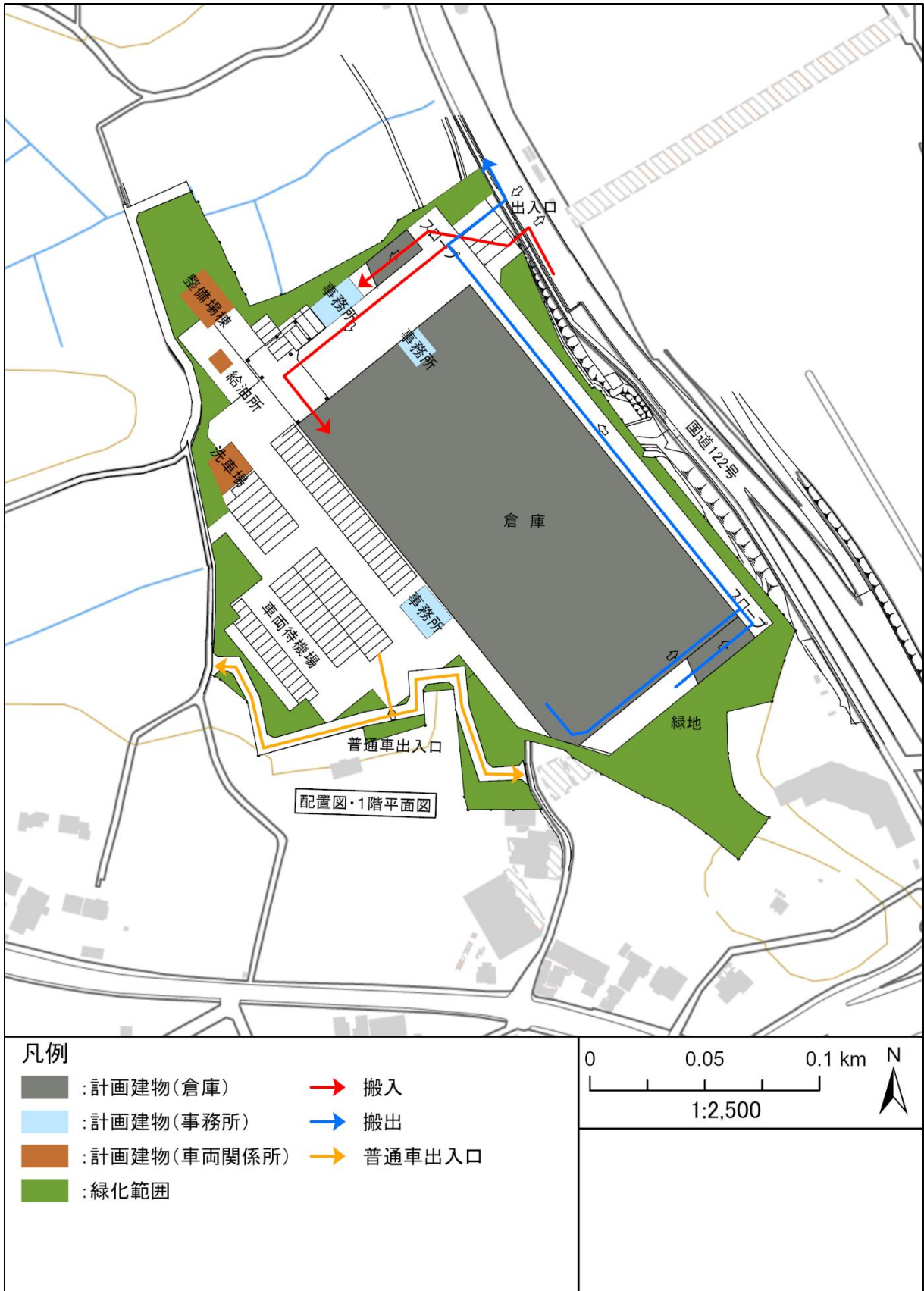


図 2.6-10 計画地内の車両動線 (現計画)

(5) 廃棄物処理計画

供用時における発生する産業廃棄物は、できる限り有効利用に努め、有効利用が困難な産業廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和 45 年法律第 137 号)等に基づき、適正に処理する計画とした。

2.6.2 工事計画

(1) 工事工程

工事工程は表 2.6-2 に示すとおりであり、工事実績は計 2 年 9 カ月程度であった。

表 2.6-2 工事工程

工種	2022年	2023年	2024年	2025年	備考
造成工事					
造成土工					切盛土工
擁壁工					
排水工					
調整池工					
撤去工					伐採、伐根、既存構築物等撤去
仮設工					仮囲い、仮調整池、仮設道路等
道路工					
検査					排水工(付替え水路)、付替え道路工
建築工事					
準備工事					
山留・杭工事					
掘削工事					
基礎躯体工事					
地上躯体工事					
屋根・外装工事					
仕上・電気機械設備工事					
外構工事					
検査					

- 計画 (評価書時点)
- 計画 (評価書以降変更)
- 実績

注：グレーの期間は評価書時点の計画、水色の期間は評価書以降変更した計画、赤の期間は実績を示す。

(2) 施工方法の概要

施工方法の概要は、以下に示すとおりである。

なお、工事の作業時間は原則、午前 8 時～午後 5 時 30 分(昼休憩時間を含む)とし、前後 30 分の準備時間を設け、大きな騒音等の発生しない準備作業を行った。また、原則として日曜日は作業を行わないこととした。

1) 造成工事

- ・敷地境界付近に防じんを兼ねた高さ約 2m の防音シートを設置した。
- ・土砂流出防止のため、仮調整池を先行して整備し、伐採・伐根工事を行った。
- ・造成工事(切盛土工)は、バックホウにて掘削し、ダンプトラックで場内運搬を行った。
- ・擁壁は、ラフタークレーンにて据え付けを行った。
- ・切土・盛土の範囲は、図 2.6-11 に示すとおりである。
- ・土の収支を敷地内でプラスマイナスゼロにすることを目標に、極力、残土や土砂搬入が生じない施工計画とするよう努めた。

2) 建築工事

① 準備工事

仮設事務所、工事用電源、工事用給排水等の設置、施工用の仮設地盤改良を行った。

② 山留・杭工事

敷地境界付近の掘削は山留壁を設置した。山留壁は、H 鋼横矢板又はシートパイルにて適切に計画した。また、杭工事は杭打機、バックホウ等を用いて、既成コンクリート杭又は現場造成杭を構築した。建設機械は低騒音型を極力採用した。

③ 掘削工事

掘削工事は、バックホウを用いて行った。掘削残土は 10 t ダンプトラックにて搬出したが、残土は「建設副産物適正処理推進要綱」、「埼玉県土砂の搬出、たい積等の規制に関する条例」等に基づいて適正に処理した。また、搬出時にはタイヤ洗浄を行った。

④ 基礎躯体工事

クローラクレーン、ラフタークレーン等を用いて、鉄筋、型枠の揚重を行った。コンクリートミキサー車で生コンクリートを搬入し、コンクリートポンプ車にて打設した。

⑤ 地上躯体工事

クローラクレーン、ラフタークレーン等を用いて、鉄筋、型枠、鉄骨の揚重を行った。鉄骨の取付けは高所作業車を使用した。コンクリートミキサー車で生コンクリートを搬入し、コンクリートポンプ車にて打設した。

⑥ 屋根・外装工事

クローラクレーン、ラフタークレーン等を用いて、屋根、建物外装等の揚重を行った。

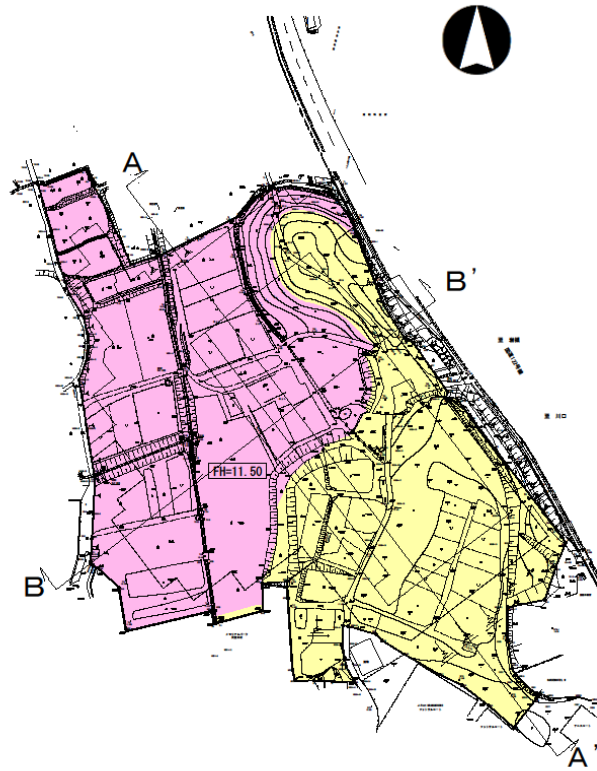
⑦ 仕上げ・電気機械設備工事

内装仕上げ材や設備機器などを、クローラクレーン、ラフタークレーンを用いて揚重、または 10 t・4 t トラックがスロープを走行し、搬入を行った。

⑧ 外構工事

バックホウ、ラフタークレーン等を用いて、屋外の植栽や排水設備の整備を行った。また、車路、歩道、駐車場などの舗装工事をタイヤローラー、アスファルトフィニッシャー等を用いて行った。

[平面图]



[断面图]

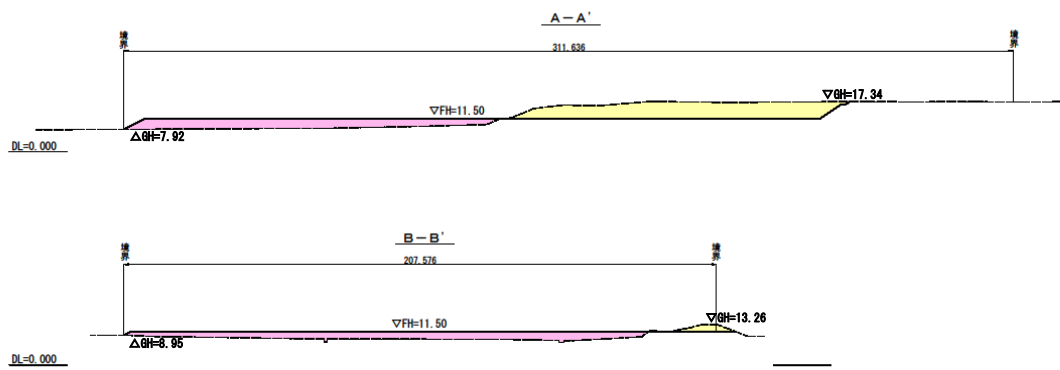


图 2.6-11 切土·盛土範圍

(3) 工事に使用した主な建設機械

工事に使用した主な建設機械は表 2.6-3 に示すとおりである。

使用する建設機械は、低騒音型、排出ガス対策型等の環境負荷の小さい機種を極力採用するとともに、効率的な施工計画を策定し、不要なアイドリングの防止に努めた。

表 2.6-3 工事に使用する主な建設機械

工種		主な建設機械
造成 工事	準備工事	バックホウ、ラフタークレーン、発電機
	造成土工	バックホウ、ブルドーザー、振動ローラー、タイヤローラー
	擁壁工	バックホウ、振動ローラー、ラフタークレーン
	排水工	バックホウ
	調整池工	バックホウ、ラフタークレーン、発電機、コンクリートポンプ車、コンクリートミキサー車
	撤去工	バックホウ、ラフタークレーン
	仮設工	バックホウ、ラフタークレーン
建築 工事	準備工事	ラフタークレーン、バックホウ
	山留・杭工事	杭打機、クローラークレーン、バックホウ
	掘削工事	バックホウ
	基礎躯体工事	クローラークレーン、ラフタークレーン、コンクリートポンプ車、コンクリートミキサー車
	地上躯体工事	クローラークレーン、ラフタークレーン、コンクリートポンプ車、コンクリートミキサー車
	屋根・外装工事	クローラークレーン、ラフタークレーン、コンクリートポンプ車、コンクリートミキサー車
	仕上げ・電気機械設備工事	クローラークレーン、ラフタークレーン
	外構工事	ラフタークレーン、バックホウ、タイヤローラー、アスファルトフィニッシャー

(4) 工事関係車両の主要な走行ルート

工事中における資材運搬等車両の主要な走行ルートは、図 2.6-12 に示すとおりである。

計画地に面している国道 122 号下り線からの出入りとする計画であり、供用時における物流関係車両の主要な走行ルートと概ね同様であるが、鶴巻 IC のランプ改良工事完成前は、渋滞が懸念される大門北交差点をできる限り経由しないルートとするよう努めた。

(5) 工事中の排水処理計画

土工事等によって発生する雨水等の排水は、仮設沈砂槽等を設置し土砂等を沈殿させ濁度調整を行った後に排水した。また、水素イオン濃度についても、仮設沈砂槽の pH 測定を行い、必要に応じて pH 調整を行った後、排水した。

(6) 建設廃棄物の処理計画

工事に伴い発生する産業廃棄物は、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成 12 年法律第 104 号）等に基づき、できる限り有効利用に努め、有効利用が困難な産業廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年法律第 137 号）等に基づき、適正に処理する計画とした。

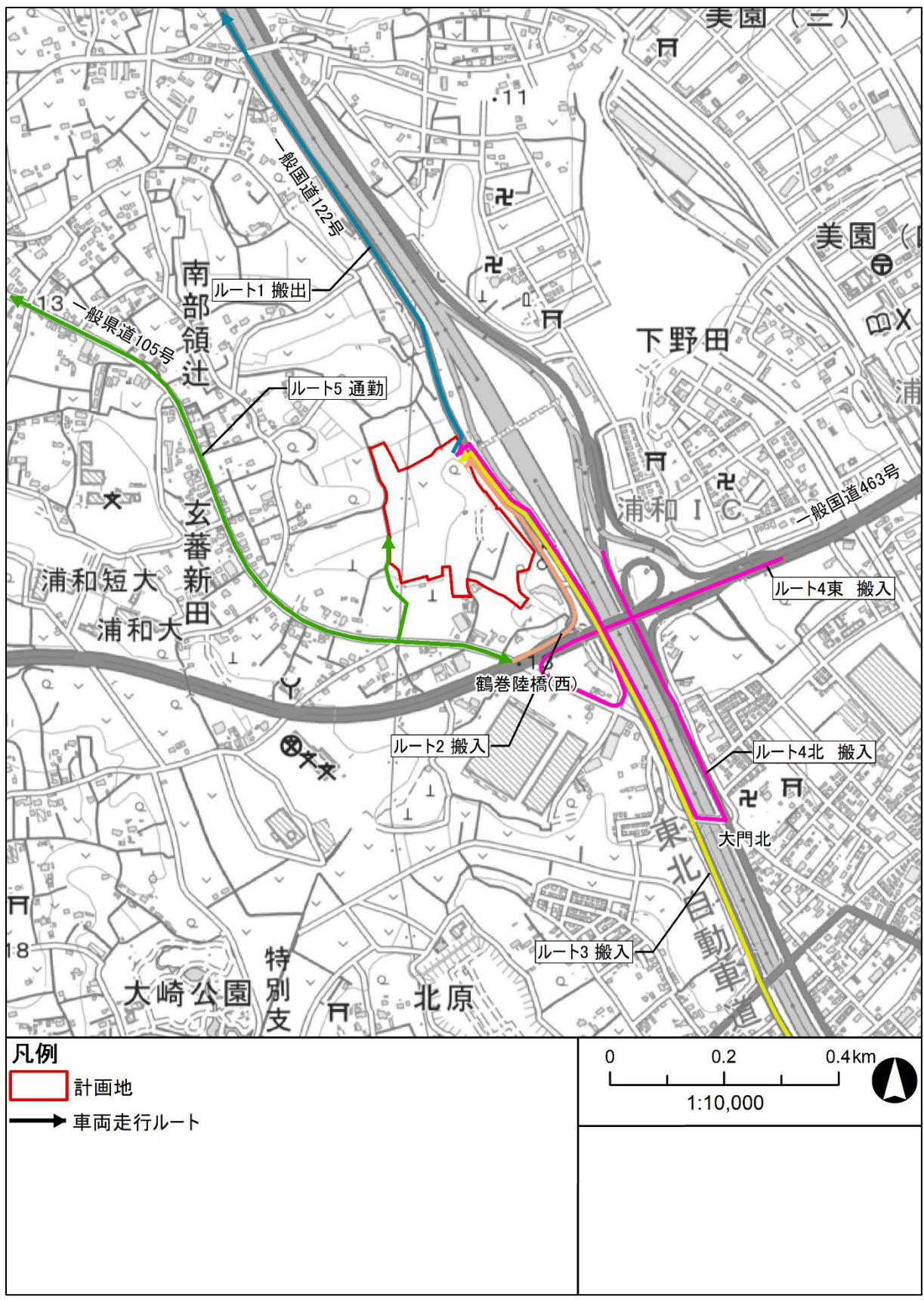


図 2.6-12 工事関係車両の主要な走行ルート