

第4章 事後調査の結果

4.1 事後調査の内容

事後調査の内容は、表 4.1-1に示すとおりである。

表 4.1-1 (1) 事後調査の内容 (工事中)

環境要素	調査項目	調査時期・頻度	調査地点	調査方法
植物 保全すべき種	移植個体のモニタリング ・移植個体の生育、開花及び結実状況	移植後の開花 時期に1回以上	移植先	生育個体数、開 花・結実個体数 のカウント
自然とのふれ あいの場 地域交通	環境保全措置の実施状況 ・工事関係車両のドライバーへのサイク リングコース、通学路、交通事故発生箇 所の周知、交通法規の遵守と安全運転の 徹底に係る指導の状況 ・工事関係車両のドライバーへの危険箇 所の周知、徐行運転義務付けの状況	造成工事、建築 工事ごとに各1 回	—	周知、指導等に 係る記録・保存
地域交通	環境保全措置の実施状況 ・渋滞時の大門北交差点 U ターンの回避 に係る周知徹底の状況	造成工事、建築 工事ごとに各1 回	—	周知徹底に係る 記録・保存
	大門北交差点 U ターン車両台数の監視 ・北方向から大門北交差点に進入した工 事関係車両の台数	工事期間中 毎日	大門北交差 点	工事関係車両ド ライバーからの 情報収集
	浦和美園周辺の地域交通の状況 [※]	入手可能な最 新の情報	浦和美園・ 計画地周辺	既存資料調査

※ 準備書に対する市長意見に基づく調査項目

表 4.1-1 (2) 事後調査の内容 (存在・供用時)

環境要素	調査項目	調査時期・頻度	調査地点	調査方法
景観	主要な眺望景観	・施設完成後 ・1回	予測地点① 美園公民館 予測地点② 国道 463 号	現地写真撮影
自然とのふ れあいの場 地域交通	環境保全措置の履行状況 ・物流関係車両のドライバーへのサイク リングコース、通学路、交通事故発生箇 所の周知、交通法規の遵守と安全運転の徹 底に係る指導の状況 ・物流関係車両のドライバーへの危険箇 所の周知、徐行運転義務付けの状況	・施設供用後 ・1回以上	—	周知、指導等に 係る記録・保存

4.2 事後調査の結果

4.2.1 工事中

1. 植物（保全すべき種）

(1) 事後調査：移植個体のモニタリング

① 調査項目

調査項目は、下記に示すとおりである。

- ・移植個体の生育、開花及び結実状況

② 調査時期

調査時期は、事前に移植前の現地踏査を実施のうえ、移植後の開花時期に1回以上とした。

移植前の現地踏査は、2022年10月31日に実施した。

③ 調査地点

調査地点は、計画地内及び移植先とした。

④ 調査方法

調査方法は、移植前に自生地における生育状況の確認を実施のうえ、移植後に移植先での生育個体数、開花・結実個体数のカウントを実施することとした。

⑤ 調査結果

調査結果は図 4.2.1-1に示すとおりである。保全すべき種（イヌスギナ、ササバギンラン）について、予測・評価（環境影響評価評価書）時点の確認位置（図 4.2.1-2）において移植前の生育状況を確認したが、いずれの生育個体は確認されなかった。両種とも、植生の繁茂により個体が消失したものと考えられる。以上の経緯から、移植及び移植後の調査は実施しなかった。

(2) 予測・評価結果との比較及びその考察

事後調査結果より、自然的な植生遷移に伴う環境の変化により保全すべき種が消失したことから、環境保全措置（移植及び移植個体のモニタリング）は実施しないこととした。

	<p>イヌスギナの生育状況 (生育個体なし)</p>
	<p>ササバギンランの生育状況 (生育個体なし)</p>

図 4.2.1-1 保全すべき種の生育状況 (移植前)

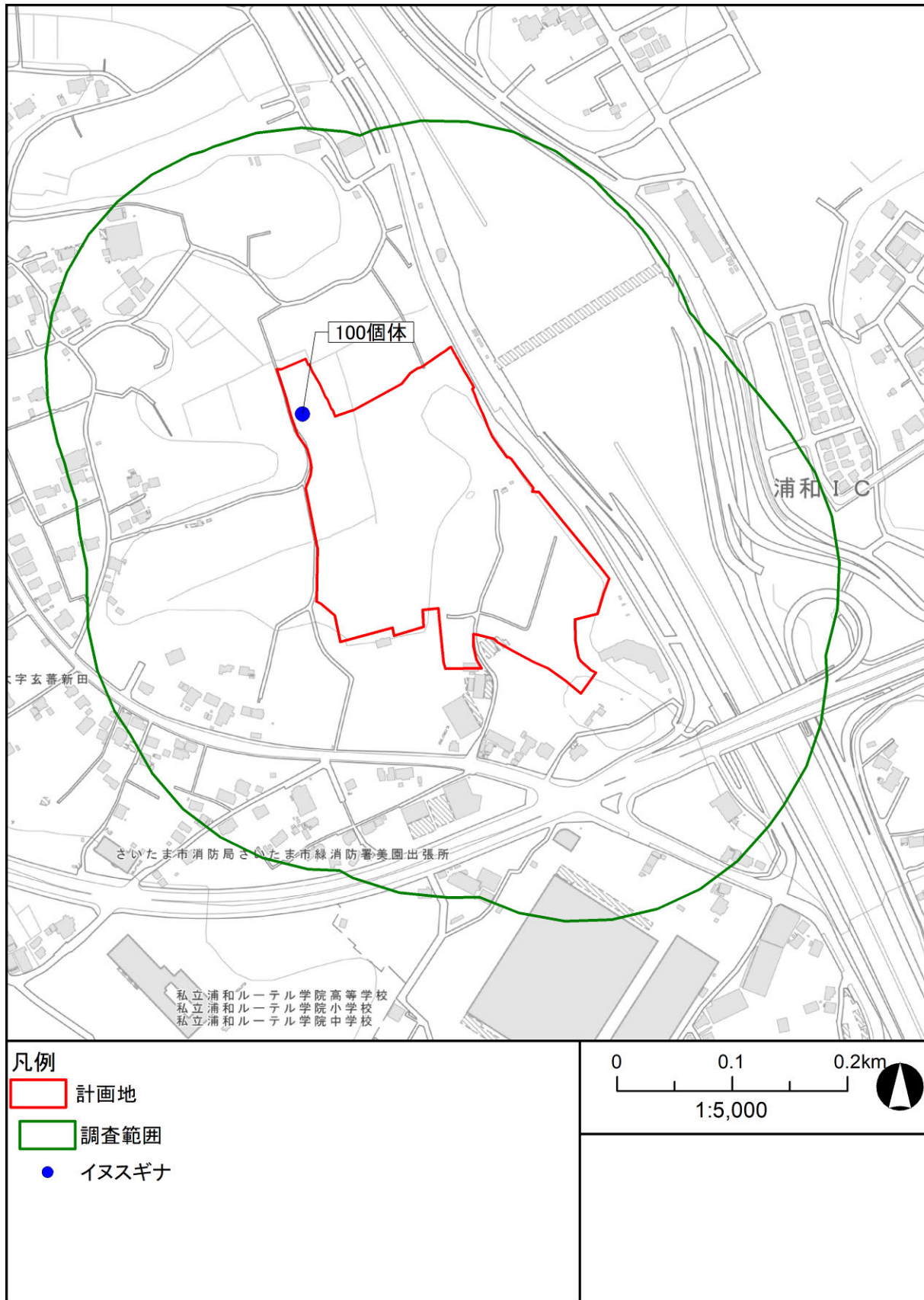


図 4.2.1-2(1) 植物の保全すべき種の確認位置 (イヌスギナ)
 (環境影響評価書：秋季 2021年10月13日実施)

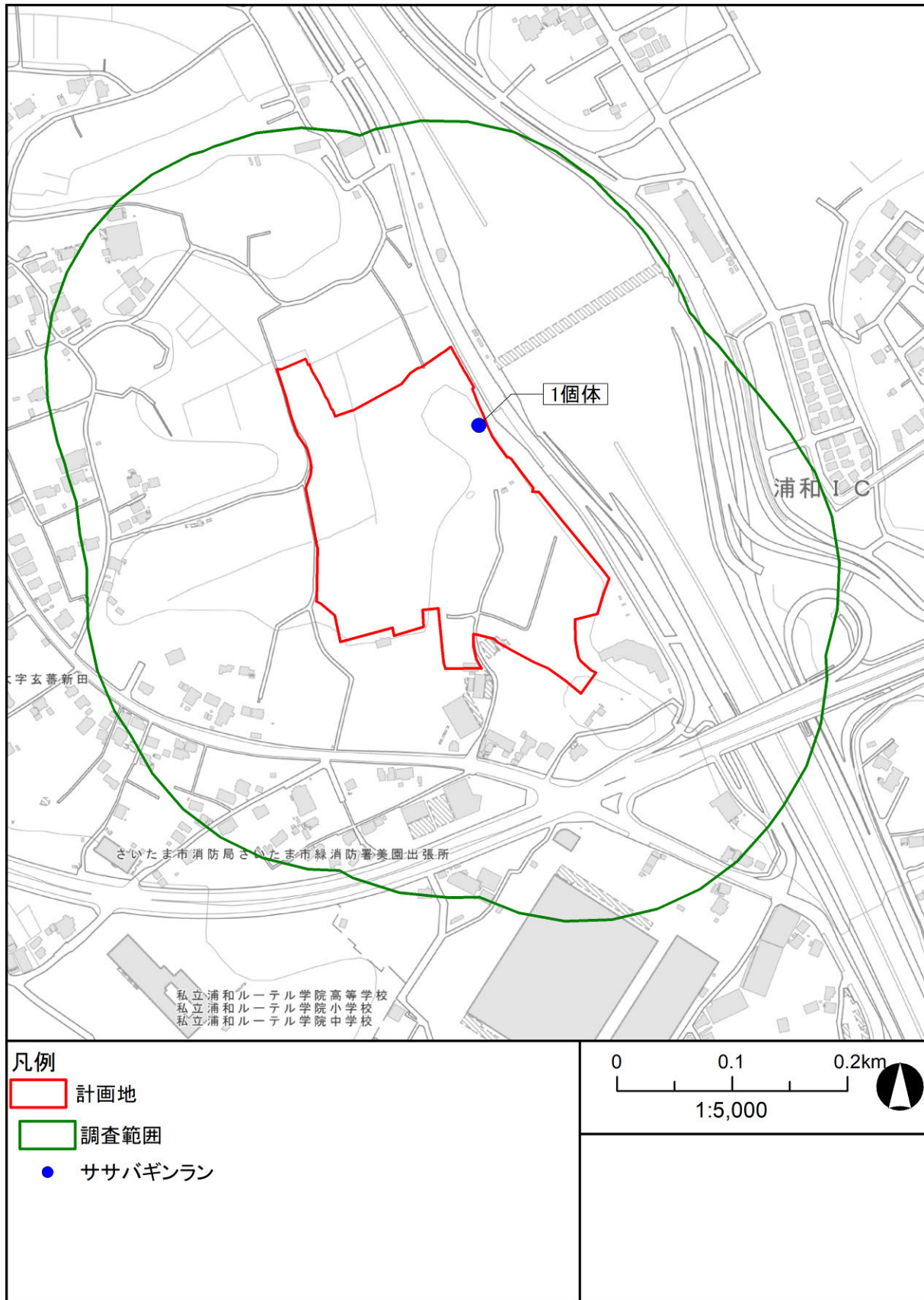


図 4.2.1-2(2) 植物の保全すべき種の確認位置 (ササバギンラン)
 (環境影響評価書：秋季 2021年10月13日実施)

2. 自然とのふれあいの場・地域交通

(1) 環境保全措置の実施状況：鶴巻陸橋（西）交差点付近含む危険箇所等の周知

① 調査項目

調査項目は、評価書に示した下記環境保全措置の実施状況とした。

- ・工事関係車両のドライバーへのサイクリングコース、通学路、交通事故発生箇所の周知、交通法規の遵守と安全運転の徹底に係る指導の状況
- ・工事関係車両のドライバーへの危険箇所の周知、徐行運転義務付けの状況

② 調査時期

調査時期は、造成工事、建築工事段階において各1回以上とした。

③ 調査方法

調査方法は、工事関係車両のドライバーに対して、ハザードマップによりサイクリングコース、通学路、交通事故発生箇所及び、交通法規の遵守と安全運転の徹底を周知し、その状況を記録することとした。

④ 調査結果

調査結果は、図 4.2.1-3及び図 4.2.1-4に示すとおりであり、周知資料に基づき、サイクリングコース、通学路、交通事故発生箇所の周知、交通法規の遵守、安全運転の徹底、危険箇所の周知及び当該箇所での徐行運転の義務付けに関する周知を工事関係車両のドライバーに対して実施した。なお、調査期間中は3ヶ月ごとに周知状況を記録した。

ハザードマップ

(仮称) センコーグループホールディングス浦和大門物流センター新築工事
2023年 11月 13日 更新



① 右側からの合流車両注意すること。
左側が出入口ゲートになっているため、**急停止急発進がないようゆとりを持った走行、早めのウィンカー表示**すること。



② ゲートを出る際、本線の車両がスピードを出して走行してくるため、**本線からの車両をよく確認し、ゆとりを持った走行を心がけること。**



③ 信号がない横断歩道である。
必ず一旦停止し、歩行者・自転車を、快くゆずること。



④ 信号がない横断歩道である。
必ず一旦停止し、歩行者・自転車を、快くゆずること。



⑤ 赤塗りのエリアは私有地のため、**駐車禁止**とする。



⑥ 通行の際は、**最徐行・一旦停止・左右要確認**で走行すること。侵入の際は、**早めのウィンカー表示**すること。



⑦ 通行の際は、**最徐行・一旦停止・左右要確認**で走行すること。侵入の際は、**早めのウィンカー表示**すること。



⑧ 大門北交差点付近は交通量が多く、**交通事故多発箇所**となっているため、**対向車をよく確認し、ゆとりを持った走行を心がけること。**



⑨ 大門交差点付近は交通量が多く、**交通事故多発箇所**となっているため、**対向車をよく確認し、ゆとりを持った走行を心がけること。**

図 4.2.1-3 工事関係車両ドライバーへの周知資料 (ハザードマップ)



交通ルール周知状況



同上

図 4.2.1-4 工事関係車両ドライバーへの周知状況

(2) 予測・評価結果との比較及びその考察

予測・評価結果では、鶴巻陸橋（西）交差点付近※でサイクリングコースと関係車両の走行ルートが信号の無い横断歩道で交錯するため、危険箇所として注意すべきと評価されたが、工事中は周知資料に基づき、当該地点含めた交通事故発生箇所や危険箇所でのルールを新規入場者教育等で工事関係車両のドライバーに適切に周知したことから、工事関係車両による交通事故は発生しなかった。

※図 4.2.1-5に示すとおり、国道 463 号西行きからの左折レーン、国道 463 号東行きからの側道の横断歩道に信号が無く、自転車、歩行者にとっては横断に十分な注意が必要な構造となっている。

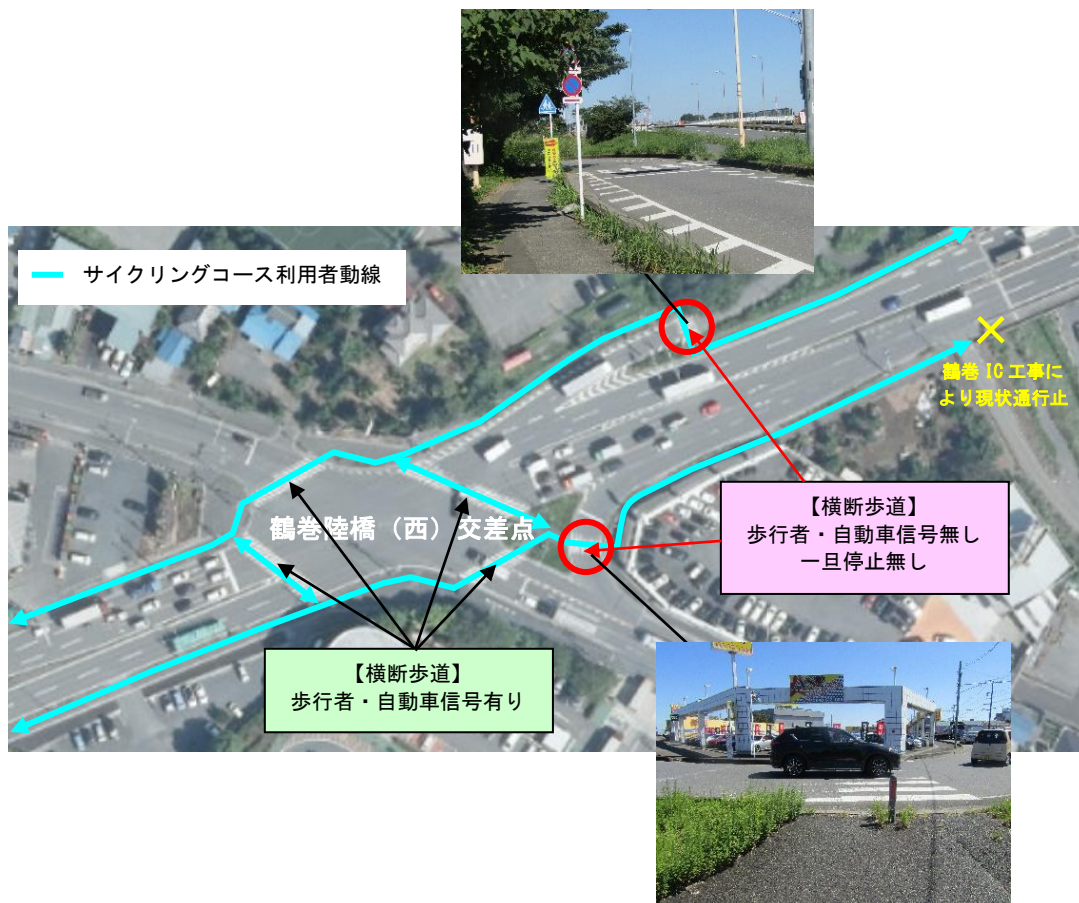


図 4.2.1-5 鶴巻陸橋（西）交差点の状況

3. 地域交通

(1) 環境保全措置の実施状況：大門北交差点でのUターン禁止

① 調査項目

調査項目は、評価書に示した下記環境保全措置の実施状況とした。

- ・渋滞時の大門北交差点Uターンの回避に係る周知徹底の状況

② 調査時期

調査時期は、造成工事、建築工事段階において各1回以上とした。

③ 調査方法

調査方法は、工事関係車両のドライバーに対して、周知資料により大門北交差点及び大門交差点でのUターン禁止の徹底を周知し、周知資料を整理することとした。

④ 調査結果

調査結果は、図 4.2.1-6に示すとおりであり、周知資料に基づき、工事関係車両ドライバーへ大門北交差点及び大門交差点でのUターン禁止に関するルールを周知した。（「2. 自然とのふれあいの場・地域交通」と同時実施）

資機材搬入現場案内図

(仮称) センコーグループホールディングス
浦和大門物流センター新築工事

埼玉県さいたま市緑区大門2080



- ・工事車両出入口付近は、車両の通行量が多くなっています。入退場時左右確認を徹底すること。
- ・退場時は一方通行のため左折のみ。
- ・大門北交差点及び大門交差点でのUターンは禁止としています。迂回のご協力をお願いします。
(さいたま市環境影響評価制度により、違反車両は排除します。)



図 4.2.1-6 工事関係車両ドライバーへの周知資料
(大門北交差点及び大門交差点でのUターン禁止)

(2) 事後調査：大門北交差点Uターン車両台数の監視

① 調査項目

調査項目は、評価書に示した下記環境保全措置の実施状況とした。

- ・北方向から大門北交差点に進入した工事関係車両の台数

② 調査時期

調査時期は、2022年11月～2025年7月の工事期間中毎日とした。

③ 調査地点

調査地点は、大門北交差点とした。

④ 調査方法

調査方法は、工事関係車両のドライバーへの聞き取り調査により、大門北交差点の通行状況ごとに工事関係車両の台数を記録することとした。

⑤ 調査結果

調査結果は、表 4.2.1-1及び図 4.2.1-7に示すとおりである。調査期間中、大門北交差点において北からUターンした車両は計 29,726 台中 2 台のみ (0.007%) であった。

(3) 予測・評価結果との比較及びその考察

環境保全措置にて、大門北交差点及び大門交差点でのUターン禁止に関するルールを工事関係車両ドライバーに適切に周知した。また、環境影響評価書の予測条件（表 4.2.1-2）において、大門北交差点で北からUターンする台数は 22 台/時としていたが、事後調査結果より、交差点で北からUターンした車両は工事期間中を通じて計 29,726 台中 2 台のみ (0.007%) であった。

以上のことから、工事関係車両による大門北交差点の渋滞への影響はほとんどなかったものと考えられた。

表 4.2.1-1 大門北交差点における工事関係車両の進入方向別台数

調査年月	工事関係車両の進入方向別台数 (台/月)				合計(台/月)
	通行無し	北から Uターン	南から	東から	
2022年11月	2	1	33	2	38
2022年12月	28	1	200	22	251
2023年1月	3	0	150	11	164
2023年2月	0	0	122	0	122
2023年3月	0	0	243	0	243
2023年4月	13	0	188	0	201
2023年5月	9	0	138	0	147
2023年6月	136	0	1741	0	1877
2023年7月	21	0	1604	0	1625
2023年8月	10	0	462	0	472
2023年9月	0	0	55	0	55
2023年10月	49	0	247	0	296
2023年11月	302	0	1263	15	1580
2023年12月	546	0	590	0	1136
2024年1月	53	0	1331	0	1384
2024年2月	29	0	568	0	597
2024年3月	42	0	743	0	785
2024年4月	124	0	1574	0	1698
2024年5月	119	0	845	0	964
2024年6月	174	0	774	0	948
2024年7月	158	0	1236	0	1394
2024年8月	98	0	971	0	1069
2024年9月	161	0	1350	0	1511
2024年10月	140	0	1740	0	1880
2024年11月	163	0	1262	0	1425
2024年12月	147	0	869	0	1016
2025年1月	97	0	819	0	916
2025年2月	61	0	982	0	1,043
2025年3月	20	0	1,028	0	1,048
2025年4月	28	0	1,441	0	1,469
2025年5月	21	0	1,247	0	1,268
2025年6月	7	0	671	0	678
2025年7月	29	0	397	0	426
調査期間合計	2,790	2	26,884	50	29,726

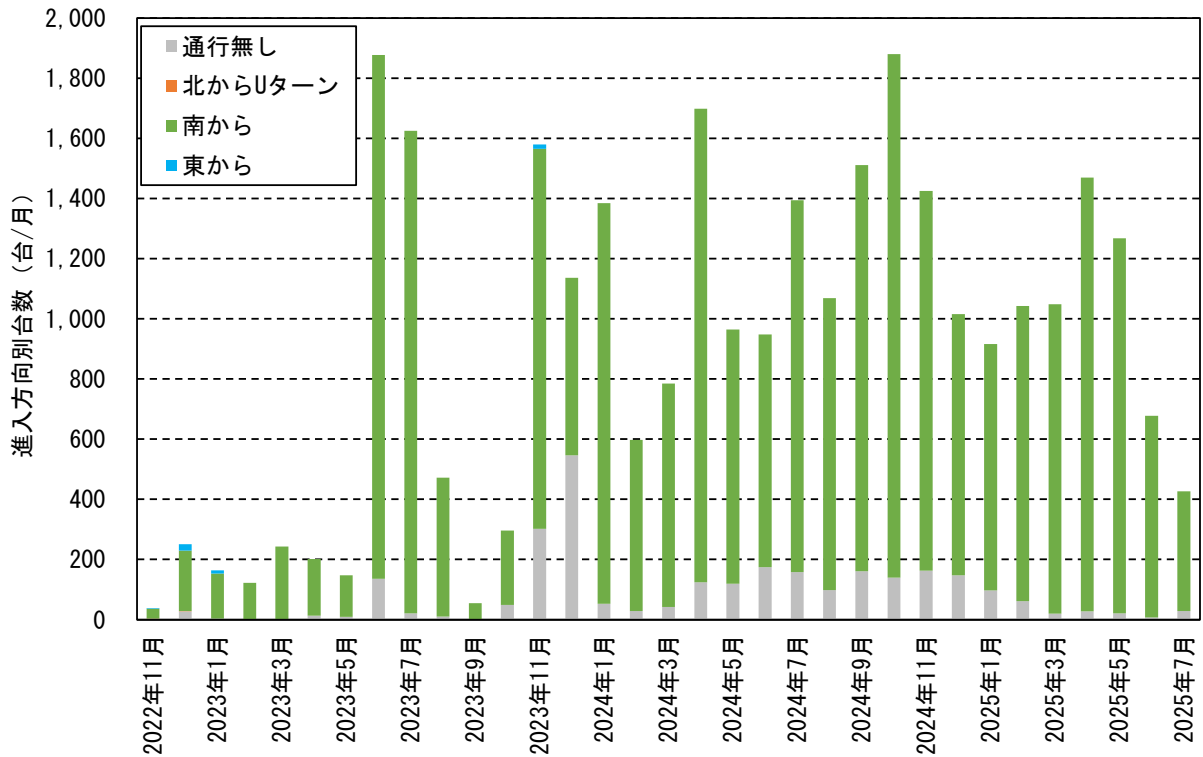
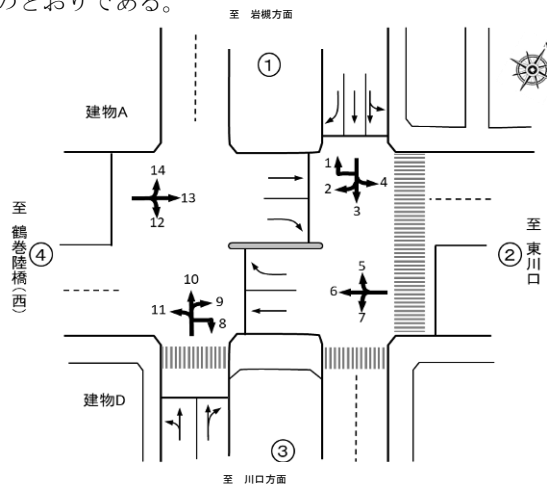


図 4.2.1-7 大門北交差点における工事関係車両の進入方向別台数

表 4.2.1-2 工事関係車両の比率（大門北交差点） ※環境影響評価書の予測条件

予測対象道路	方向		将来一般 交通量 (台/時)	工事関係車両台数 (台/時)			
				小型車	大型車 ①'	合計 ①	
一般国道122号	南行き	全車	1~4	2,157	0	22	22
		右折	1~2	68	0	22	22
一般県道105号	西行き	全車	1~2, 5~6	227	0	22	22
		右折	1, 5	102	0	22	22
一般国道122号	北行き	全車	1, 5, 10, 14	1,381	100	127	127

注：方向は下図のとおりである。



(4) 既存資料調査：浦和美園周辺の地域交通の状況

準備書に対する市長意見「開発進行中の地域であることから、地域交通の状況を継続的に確認し、事後調査書にも反映すること。」を踏まえ、工事完了時点において把握できる地域交通の状況を整理した。

ア. 道路の状況

① 調査項目

調査項目は、以下のとおりとし、既存資料により調査した。

- a. 新規供用道路
- b. 行政計画の更新状況

② 調査結果

a. 新規供用道路

評価書作成以降に浦和美園周辺で新規供用された主な道路としては、一般国道 463 号越谷浦和バイパスの鶴巻ランプがある。

整備イメージ図を図 4.2.1-8 に、整備後の写真は図 4.2.1-9 に示すとおりである。

令和 5 年度に東側の (D、I、G) ランプが供用され、国道 122 号北方向から国道 463 号西方向に直接アクセス可能となったため、主要渋滞箇所である大門北交差点で U ターンする必要は無くなった。



出典：さいたま市ホームページ

図 4.2.1-8 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



東側（D、I、G）ランプ完成状況（北西向き）（令和5年10月時点）



東側（D、I、G）ランプ完成状況（南向き）（令和5年10月時点）

出典：さいたま市ホームページ

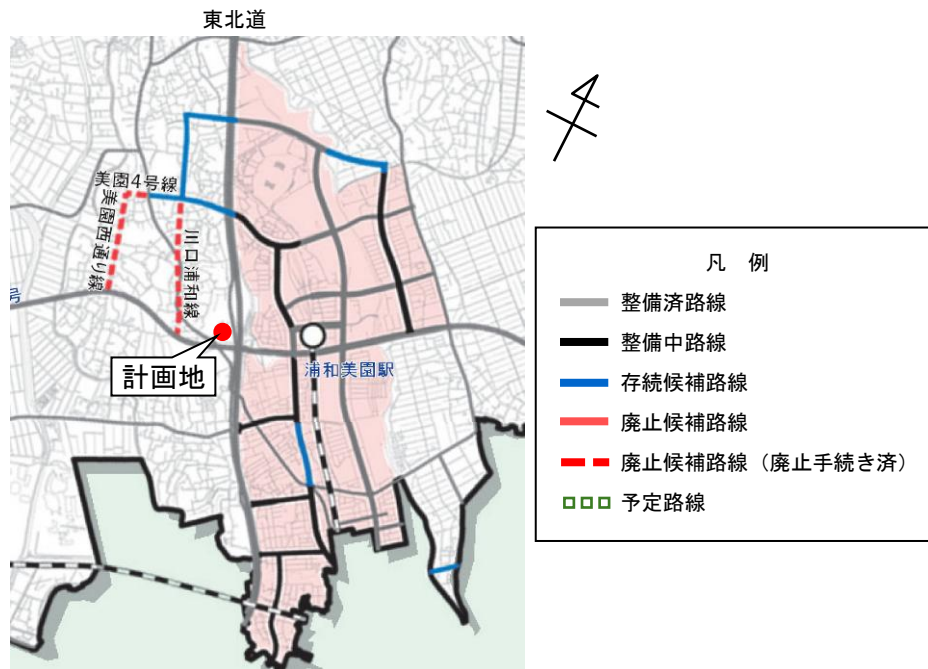
図 4.2.1-9 一般国道 463 号越谷浦和バイパス（鶴巻ランプ）完成後の状況

b. 行政計画の更新状況

浦和美園地区を含む道路整備の計画・方針を示す資料として、さいたま市の道路整備計画及びみその都市デザイン方針に関する、評価書作成時と更新版の資料の比較は図 4.2.1-10、図 4.2.1-11に示すとおりである。

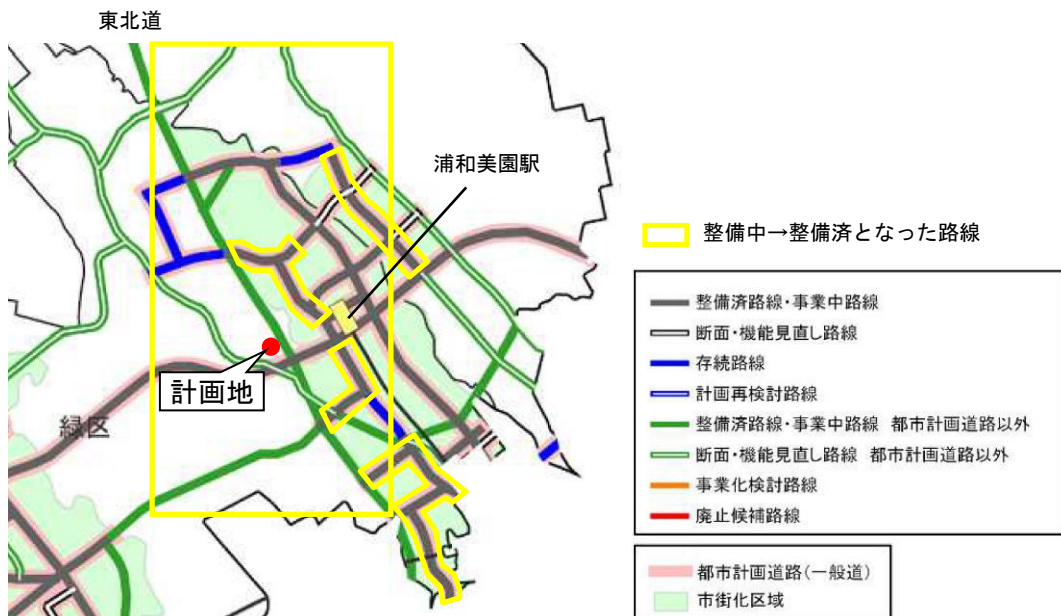
図 4.2.1-10 に示すさいたま市の道路整備計画によると、東北自動車道より東側の地域で近年整備された路線が多いことがわかる。一方、図 4.2.1-11に示す「みその都市デザイン方針」によると、評価書作成時から道路整備に関する方針の変更はみられない。

評価書作成時



出典：「さいたま市都市計画道路の見直し（リーフレット版）」（さいたま市、平成29年）より作成

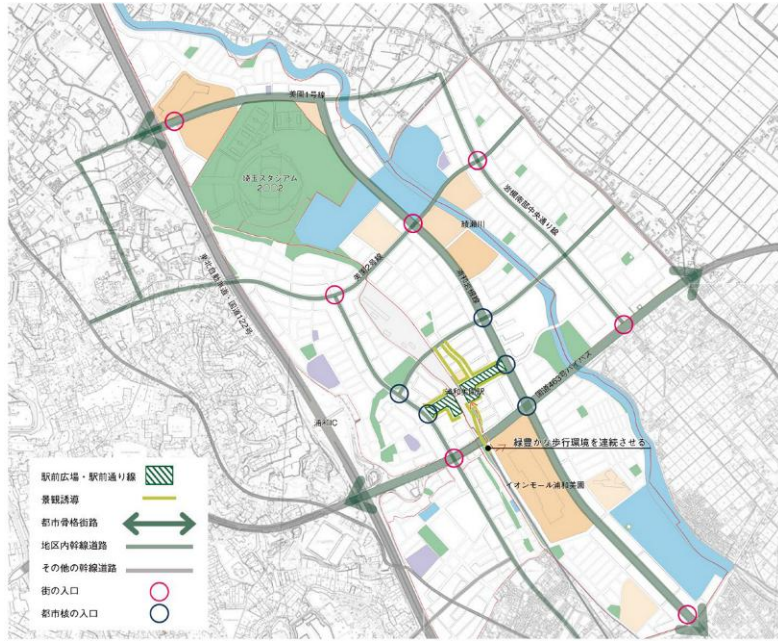
更新版



出典：「さいたま市道路網計画」（さいたま市、令和5年）より作成

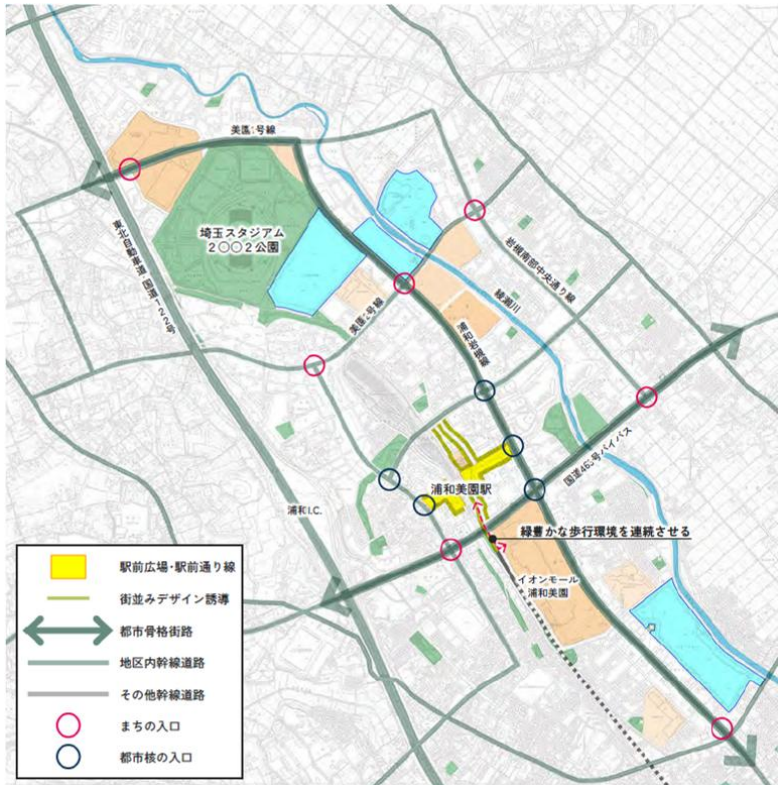
図 4.2.1-10 さいたま市の道路整備計画による道路整備状況

評価書作成時



出典：「みその都市デザイン方針（2017年4月）」（みその都市デザイン協議会）

更新版



出典：「みその都市デザイン方針 2025年3月更新版」（みその都市デザイン協議会）

図 4.2.1-11 みその都市デザイン方針

イ. 交通量の状況

① 調査項目

調査項目は、以下のとおりとし、既存資料により調査した。

- ・平成 27 年度の車種別交通量、大型車混入率
- ・令和 3 年度の車種別交通量、大型車混入率
- ・交通量の増加率、大型車混入率の増減

② 調査結果

平成 27 年度及び令和 3 年度の交通量等は表 4.2.1-3、表 4.2.1-4、交通量等の変化の状況は表 4.2.1-5及び図 4.2.1-12に示すとおりである。

図 4.2.1-12によると、近年の交通量の増加は、「みその都市デザイン方針」により都市骨格街路として位置づけられた市道で大きく、浦和美園駅周辺で微増の傾向にあるが、西側、南側の地域ではやや減少している路線もみられる。

表 4.2.1-3 主要な道路の交通量（2015 年度（平成 27 年度））

道路種別	路線名	区間番号 (H27)	調査地点所在地(H27) (調査区間)	昼間 12 時間交通量				24 時間交通量			
				小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	大型混入率	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	大型混入率
高速自動車国道	東北自動車道	20	東北自動車道～浦和第二 IC	41,699	19,916	61,615	32.3%	59,214	33,843	93,057	36.4%
		30	浦和第二 IC～第一 IC	43,612	19,621	63,233	31.0%	61,437	33,629	95,066	35.4%
		40	浦和第一 IC～岩槻 IC	43,673	19,620	63,293	31.0%	61,437	33,629	95,066	35.4%
一般国道	国道 122 号	14040	岩槻区大字笹久保新田 806 番地先	16,114	9,713	25,827	37.6%	24,677	12,256	36,933	33.2%
		14050	緑区大門 1734 番地先	23,027	13,979	37,006	37.8%	35,467	17,822	53,289	33.4%
		14060	川口市差間 3 丁目 2 番地 15 先	20,386	11,060	31,446	35.2%	30,957	14,325	45,282	31.6%
	国道 463 号	23100	岩槻区釣上新田 820 番地先	15,676	5,622	21,298	26.4%	21,790	7,980	29,770	26.8%
		23105	緑区大崎 1730-1【料金所】	4,580	120	4,700	2.6%	6,480	208	6,688	3.1%
		23010	緑区東大門 3 丁目 2 番地 7 先	10,103	1,855	11,958	15.5%	14,191	2,873	17,064	16.8%
		23020	緑区大間木 544	9,213	1,784	10,997	16.2%	12,269	2,357	14,626	16.1%
一般県道	さいたま鳩ヶ谷線	60020	見沼区膝子 57 番地 4 先	6,939	1,375	8,314	16.5%	9,363	1,803	11,166	16.1%
		60030	緑区大門 1245 番地先	6,418	518	6,936	7.5%	8,131	816	8,947	9.1%
		60110	-	5,277	645	5,922	10.9%	6,740	899	7,639	11.8%
	新方須賀さいたま線	60260	緑区寺山 829 番地先	7,000	2,247	9,247	24.3%	9,522	2,921	12,443	23.5%
		蒲生岩槻線	60380	岩槻区釣上 1529	13,209	4,377	17,586	24.9%	17,982	5,232	23,214
	60390		岩槻区笹久保 2052	8,051	2,051	10,102	20.3%	10,793	2,542	13,335	19.1%
東大門安行西立野線	60420	緑区東大門 3 丁目 15 番地 9 先	10,331	1,086	11,417	9.5%	13,580	1,719	15,299	11.2%	
市道	浦和東京線	80080	緑区(大門)4314	10,238	900	11,138	8.1%	12,981	1,134	14,115	8.0%
	美園 1 号線	80090	緑区下野田(大字)703-1	6,041	883	6,924	12.8%	7,815	1,186	9,001	13.2%
	—	56	緑区南部領辻 2937	6,813	1,228	8,041	15.3%	9,094	1,758	10,852	16.2%
	—	80	岩槻区釣上新田 1469	5,060	677	5,737	11.8%	6,408	768	7,176	10.7%

注：斜体は推計値である。

資料：「平成 27 年度道路交通センサス」（一般社団法人交通工学研究会、平成 29 年）

「平成 27 年度交通量調査結果一覧表（自動車）」（さいたま市、平成 30 年）

表 4.2.1-4 主要な道路の交通量 (2021 年度(令和 3 年度))

道路種別	路線名	区間番号 (H27)	調査地点所在地 (H27) (調査区間)	昼間 12 時間交通量				24 時間交通量			
				小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	大型混入率	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	大型混入率
高速自動車国道	東北自動車道	20	東北自動車道～浦和第二 IC	44,543	24,594	69,137	35.6%	59,196	37,452	96,648	38.8%
		30	浦和第二 IC～第一 IC	39,710	21,851	61,561	35.5%	52,711	33,431	86,142	38.8%
		40	浦和第一 IC～岩槻 IC	46,685	23,454	70,139	33.4%	61,408	35,305	96,713	36.5%
一般国道	国道 122 号	14040	岩槻区大字笹久保新田 806 番地先	18,566	8,409	26,975	31.2%	26,864	10,901	37,765	28.9%
		14050	緑区大門 1734 番地先	22,978	12,942	35,920	36.0%	34,485	16,881	51,366	32.9%
		14060	川口市差間 3 丁目 2 番地 15 先	20,816	10,530	31,346	33.6%	30,729	13,782	44,511	31.0%
	国道 463 号	23100	岩槻区釣上新田 820 番地先	17,731	4,977	22,708	21.9%	24,428	7,038	31,466	22.4%
		23105	緑区大崎 1730-1【料金所】	4,401	117	4,518	2.6%	5,402	291	5,693	5.1%
		23010	緑区東大門 3 丁目 2 番地 7 先	9,987	1,732	11,719	14.8%	13,816	2,612	16,428	15.9%
		23020	緑区大間木 544	9,221	1,516	10,737	14.1%	12,018	2,155	14,173	15.2%
	一般県道	さいたま鳩ヶ谷線	60020	見沼区膝子 57 番地 4 先	6,900	1,120	8,020	14.0%	9,378	1,453	10,831
60030			緑区大門 1245 番地先	6,044	402	6,446	6.2%	7,634	746	8,380	8.9%
60110			-	5,105	625	5,730	10.9%	6,436	898	7,334	12.2%
新方須賀さいたま線		60260	緑区寺山 829 番地先	7,574	1,777	9,351	19.0%	10,370	2,533	12,903	19.6%
蒲生岩槻線		60380	岩槻区釣上 1529	7,077	1,858	8,935	20.8%	9,407	2,387	11,794	20.2%
		60390	岩槻区笹久保 2052	8,173	1,948	10,121	19.2%	10,813	2,547	13,360	19.1%
東大門安行西立野線		60420	緑区東大門 3 丁目 15 番地 9 先	10,280	1,276	11,556	11.0%	13,298	1,956	15,254	12.8%
				9,991	1,049	11,040	9.5%	12,874	1,699	14,573	11.7%
市道	浦和東京線	80080	緑区(大門)4314	13,374	1152	14,526	7.9%	16,634	1,461	18,095	8.1%
	美園 1 号線	80090	緑区下野田(大字)703-1	9,966	1414	11,380	12.4%	12,772	2,022	14,794	13.7%
	-	56	緑区南部領辻 2937	7,452	1,117	8,569	13.0%	9,888	1,570	11,458	13.7%
	-	80	岩槻区釣上新田 1469	6,048	680	6,728	10.1%	7,881	774	8,655	8.9%

注：斜体は推計値である。

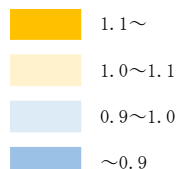
資料：「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省ホームページ)

「令和 3 年度交通量調査結果一覧表(自動車)」(さいたま市ホームページ)

表 4.2.1-5 交通量等の変化の状況（平成 27 年度・令和 3 年度）

道路種別	路線名	区間番号(H27)	調査地点所在地(H27) (調査区間)	昼間 12 時間交通量				24 時間交通量			
				小型車交通量比 (R3/H27)	大型車交通量比 (R3/H27)	全車交通量比 (R3/H27)	大型混入率の差 (R3-H27)	小型車交通量比 (R3/H27)	大型車交通量比 (R3/H27)	全車交通量比 (R3/H27)	大型混入率の差 (R3-H27)
高速自動車国道	東北自動車道	20	東北自動車道～浦和第二 IC	1.07	1.23	1.12	-1%	1.00	1.11	1.04	3%
		30	浦和第二 IC～第一 IC	0.91	1.11	0.97	0%	0.86	0.99	0.91	3%
		40	浦和第一 IC～岩槻 IC	1.07	1.20	1.11	-2%	1.00	1.05	1.02	3%
一般国道	国道 122 号	14040	岩槻区大字笹久保新田 806 番地先	1.15	0.87	1.04	-2%	1.09	0.89	1.02	-2%
		14050	緑区大門 1734 番地先	1.00	0.93	0.97	3%	0.97	0.95	0.96	-3%
		14060	川口市差間 3 丁目 2 番地 15 先	1.02	0.95	1.00	2%	0.99	0.96	0.98	-3%
	国道 463 号	23100	岩槻区釣上新田 820 番地先	1.13	0.89	1.07	-5%	1.12	0.88	1.06	0%
		23105	緑区大崎 1730-1【料金所】	0.96	0.98	0.96	-1%	0.83	1.40	0.85	3%
		23010	緑区東大門 3 丁目 2 番地 7 先	0.99	0.93	0.98	-2%	0.97	0.91	0.96	1%
		23020	緑区大間木 544	1.00	0.85	0.98	-2%	0.98	0.91	0.97	1%
一般県道	さいたま鳩ヶ谷線	60020	見沼区膝子 57 番地 4 先	0.99	0.81	0.96	-2%	1.00	0.81	0.97	-1%
		60030	緑区大門 1245 番地先	0.94	0.78	0.93	-3%	0.94	0.91	0.94	3%
		60110	-	0.97	0.97	0.97	-1%	0.95	1.00	0.96	1%
	新方須賀さいたま線	60260	緑区寺山 829 番地先	1.08	0.79	1.01	-4%	1.09	0.87	1.04	1%
		蒲生岩槻線	60380	岩槻区釣上 1529	0.54	0.42	0.51	-2%	0.52	0.46	0.51
	60390		岩槻区笹久保 2052	1.02	0.95	1.00	0%	1.00	1.00	1.00	0%
	東大門安行西立野線	60420	緑区東大門 3 丁目 15 番地 9 先	1.00	1.17	1.01	0%	0.98	1.14	1.00	2%
0.97				0.97	0.97	-2%	0.95	0.99	0.95	2%	
市道	浦和東京線	80080	緑区(大門)4314	1.31	1.28	1.30	0%	1.28	1.29	1.28	0%
	美園 1 号線	80090	緑区下野田(大字)703-1	1.65	1.60	1.64	-1%	1.63	1.70	1.64	1%
	-	56	緑区南部領辻 2937	1.09	0.91	1.07	-3%	1.09	0.89	1.06	1%
	-	80	岩槻区釣上新田 1469	1.20	1.00	1.17	-1%	1.23	1.01	1.21	-1%

注：交通量比の色分けの凡例



「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省ホームページ)
 「令和 3 年度交通量調査結果一覧表(自動車)」(さいたま市ホームページ)
 「平成 27 年度道路交通センサス」(一般社団法人交通工学研究会、平成 29 年)
 「平成 27 年度交通量調査結果一覧表(自動車)」(さいたま市、平成 30 年)より作成

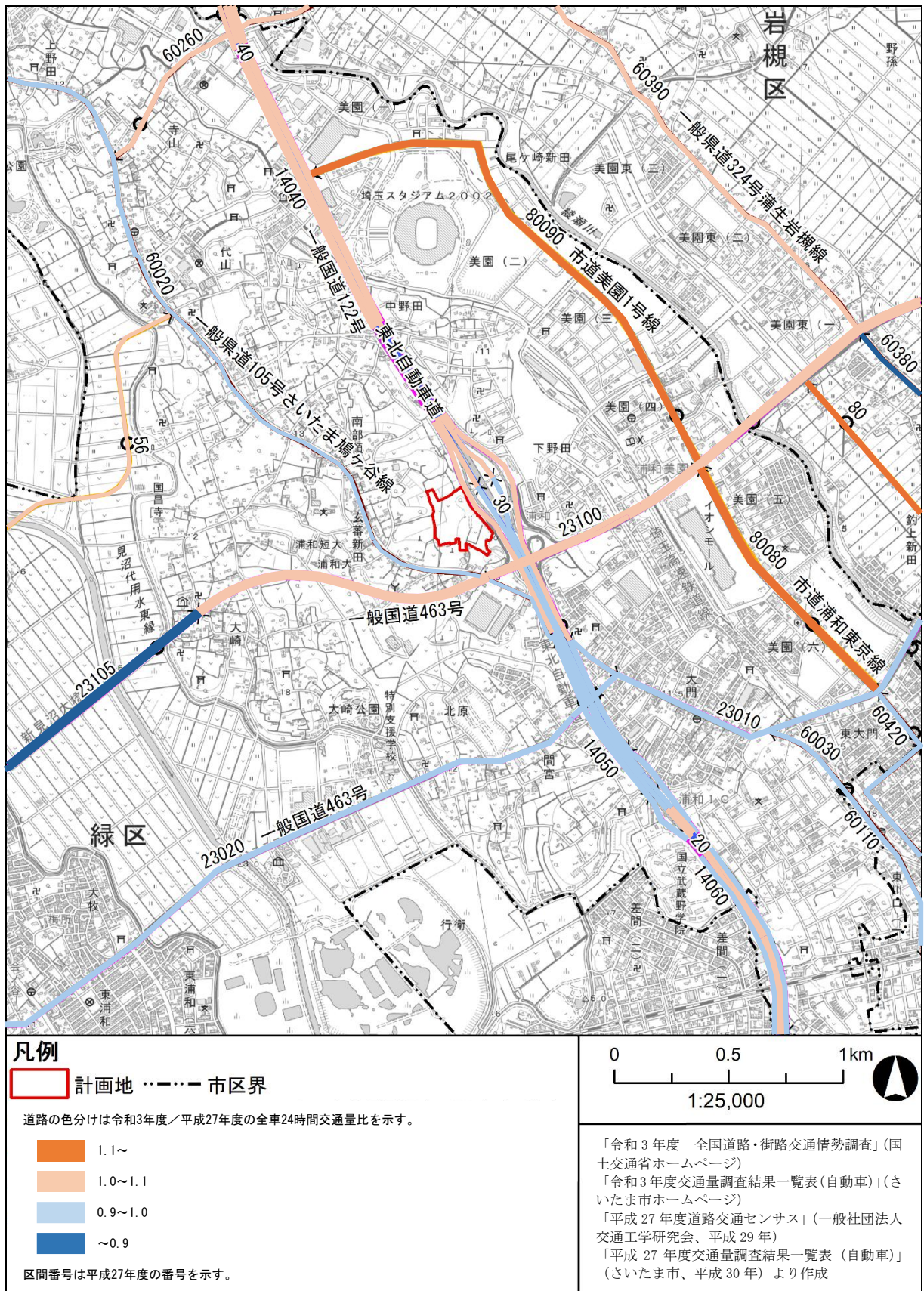


図 4.2.1-12 交通量の変化の状況

4.2.2 存在・供用時

1. 景観

(1) 事後調査：主要な眺望景観

① 調査項目

評価書に示した主要な眺望景観の状況とした。

② 調査地点

評価書にて眺望景観に変化が生じると予測された地点として、図 4.2.2-1及び表 4.2.2-1に示す2地点とした。

表 4.2.2-1 景観の事後調査地点

調査地点	方角	距離*	事後調査地点の選定理由
美園公民館	南南西	約 150 m	地域に密着した知名度の高い施設である。評価書にて眺望景観に変化が生じると予測されたため選定した。
国道 463 号	東南東	約 225 m	東北自動車道を跨ぐ陸橋として地域住民等の利用が多く、眺望が開けており計画施設が良好に視認される。評価書にて眺望景観に変化が生じると予測されたため選定した。

注：距離は、計画地の敷地境界からの距離を示す。

③ 調査時期

施設完成後1回とし、2025年10月10日（金）に実施した。

④ 調査方法

調査方法は、現地における写真撮影及び建築建物の状況を目視にて確認したうえで、眺望景観の変化の程度を把握・整理することとした。

⑤ 調査結果

調査結果は、図 4.2.2-2に示すとおりである。南南西方向からの眺望である①美園公民館及び東南東方向からの眺望である②国道 463 号で、評価書の予測結果及び供用後の景観を比較すると、視野に占める建築建物の割合は同程度であり、予測結果は概ね妥当であることを確認した。

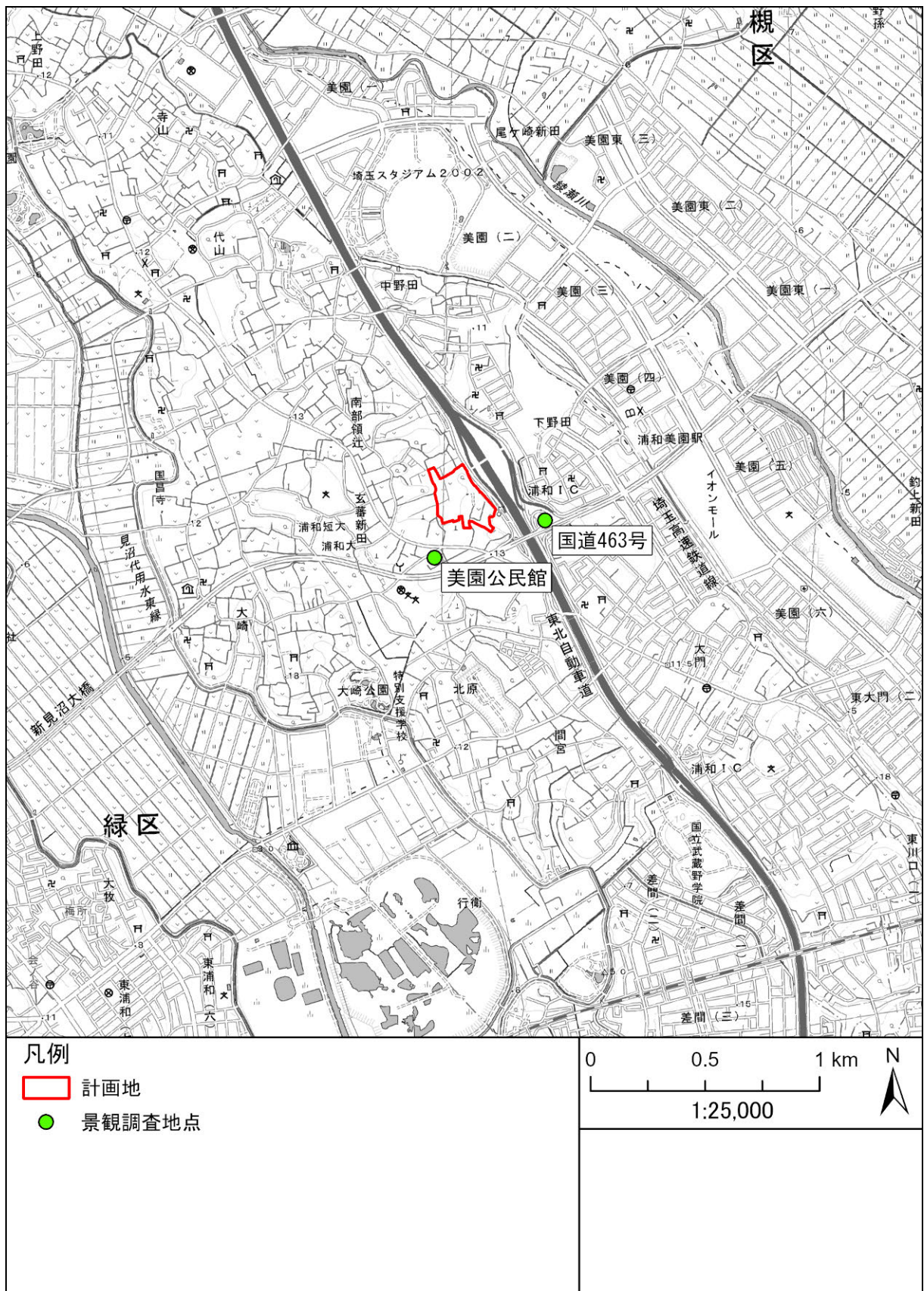


図 4.2.2-1 景観の事後調査地点

<p>予測結果</p>	
<p>供用後</p>	
<p>眺望景観の 変化の程度</p>	

図 4.2.2-2(1) 主要な眺望景観の変化 (①美園公民館)

<p>予測結果</p>	
<p>供用後</p>	
<p>眺望景観の変化の程度</p>	

図 4.2.2-2(2) 主要な眺望景観の変化 (②国道 463 号)

(2) 予測・評価結果との比較及びその考察

本計画では、事後調査結果は予測評価結果と同等の結果であったことから、評価書における予測結果は概ね妥当であることを確認した。また、計画施設の外壁は周辺景観との調和に配慮した色彩としたことから、違和感・圧迫感はほとんど感じられないと考えられる。

2. 自然とのふれあいの場・地域交通

(1) 環境保全措置の実施状況

① 調査項目

評価書に示した下記の環境保全措置の実施状況とした。

- ・物流関係車両のドライバーへのサイクリングコース、通学路、交通事故発生箇所の周知、交通法規の遵守と安全運転の徹底に係る指導の状況
- ・物流関係車両のドライバーへの危険箇所（鶴巻陸橋（西）交差点付近）の周知、徐行運転義務付けの状況

② 調査時期

施設供用後1回以上（2025年11月～2025年12月）とした。

③ 調査方法

調査方法は、物流関係車両のドライバーに対して、ハザードマップによりサイクリングコース、通学路、交通事故発生箇所及び、交通法規の遵守と安全運転の徹底を周知し、その状況を記録することとした。

④ 調査結果

調査結果は図 4.2.2-3及び図 4.2.2-4に示すとおりである。対象は本物流施設を利用する物流関係車両ドライバー（グループ会社、協力会社等を含む）とし、周知資料に基づき、交通安全教育（集合または個別により計185名に実施）、社内掲示、関係者へのメール周知等によって、サイクリングコース、通学路、交通事故発生箇所の周知、交通法規の遵守、安全運転の徹底、危険個所の周知及び当該箇所での徐行運転の義務付けルールを物流関係車両ドライバーへ周知した。

また、今後必要に応じて周知指導を実施予定である。

鶴巻陸橋（西）交差点付近における徐行義務

ハザードマップ

浦和物流センター
交通安全等周知資料



① 右側からの合流車線に注意すること。
左側が出入口ゲートになっているため、**急停止急旋回がないようゆとりを持った走行**、早めのウィンカー表示をすること。



② ゲートを出る際、本線の車両がスピードを出して走行してくるため、**本線からの車両をよく確認し、ゆとりを持った走行**を心がけること。



③ 信号がない横断歩道である。
必ず一旦停止し、歩行者・自転車を、**狭くゆずること**。



④ 信号がない横断歩道である。
必ず一旦停止し、歩行者・自転車を、**狭くゆずること**。



⑤ 赤塗りのエリアは私有地のため、**駐車禁止**とする。



⑥ 通行の際は、**急停止・一旦停止・左右要確認**で走行すること。侵入の際は、**早めのウィンカー**表示すること。



⑦ 通行の際は、**急停止・一旦停止・左右要確認**で走行すること。侵入の際は、**早めのウィンカー**表示すること。



⑧ 大門北交差点付近は交通量が多く、**交通事故多発箇所**となっているため、**対向車をよく確認し、ゆとりを持った走行**を心がけること。



⑨ 大門北交差点付近は交通量が多く、**交通事故多発箇所**となっているため、**対向車をよく確認し、ゆとりを持った走行**を心がけること。

図 4.2.2-3 物流関係車両ドライバーへの周知資料（ハザードマップ）




	<p>交通安全教育の状況</p>
	<p>同上</p>
	<p>同上</p>

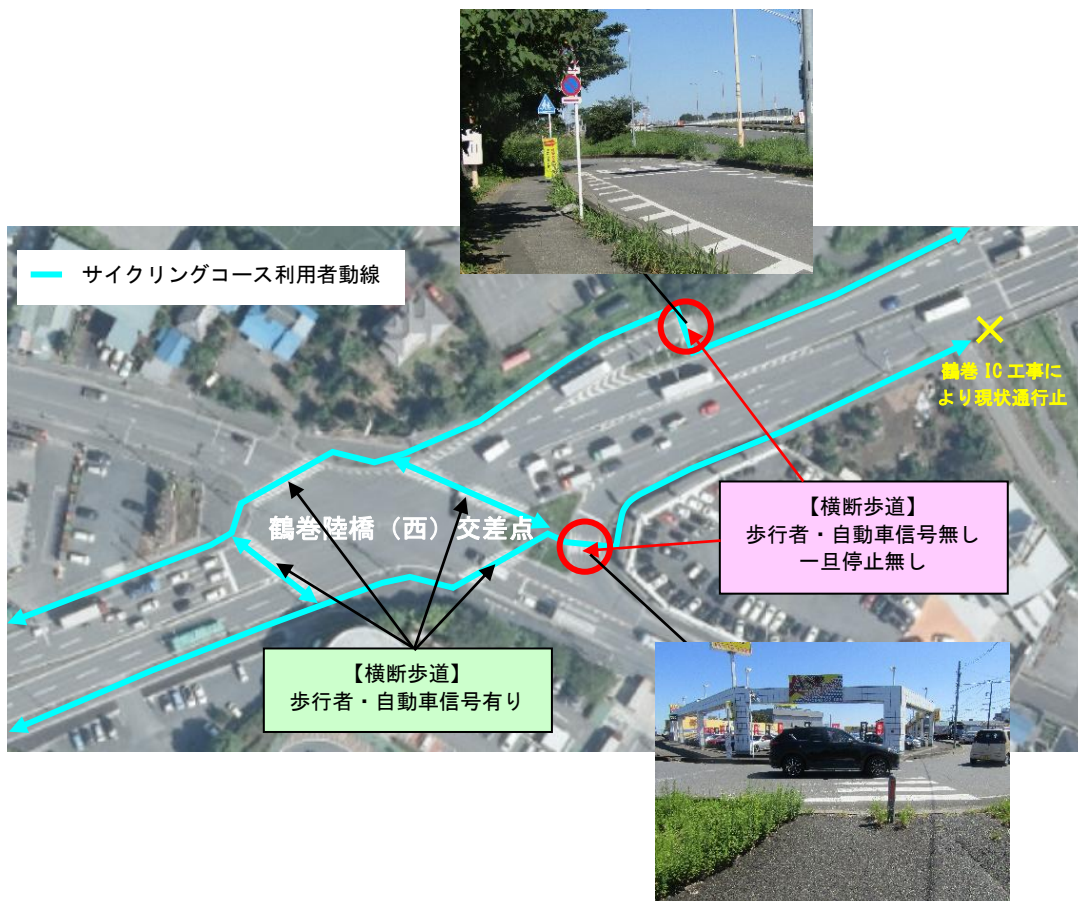
図 4.2.2-4 物流関係車両ドライバーへの周知状況

(2) 予測・評価結果との比較及びその考察

予測・評価結果では、鶴巻陸橋（西）交差点付近※でサイクリングコースと関係車両の走行ルートが信号の無い横断歩道で交錯するため、危険箇所として注意すべきと評価されたが、供用後は周知資料に基づき、交通安全教育（計 185 名に実施）、社内掲示、関係者へのメール周知等により当該地点含めた交通事故発生箇所や危険箇所でのルールを物流関係車両のドライバーに適切に周知したことから、2026 年 1 月時点で、関係車両による交通事故は発生していない。

また、今後必要に応じて周知指導を実施予定であることから、交通安全が確保されると考えられる。

※国道 463 号西行きからの左折レーン、国道 463 号東行きからの側道の横断歩道に信号がなく、自転車、歩行者にとっては横断に十分な注意が必要な構造となっている。



(空白のページ)