

(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）

〔要約書〕

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	2-14
第3章 関係地域	3-1
第4章 事後調査の結果	4-1
4.1 工事中	4-1
4.2 存在・供用時	4-4
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。

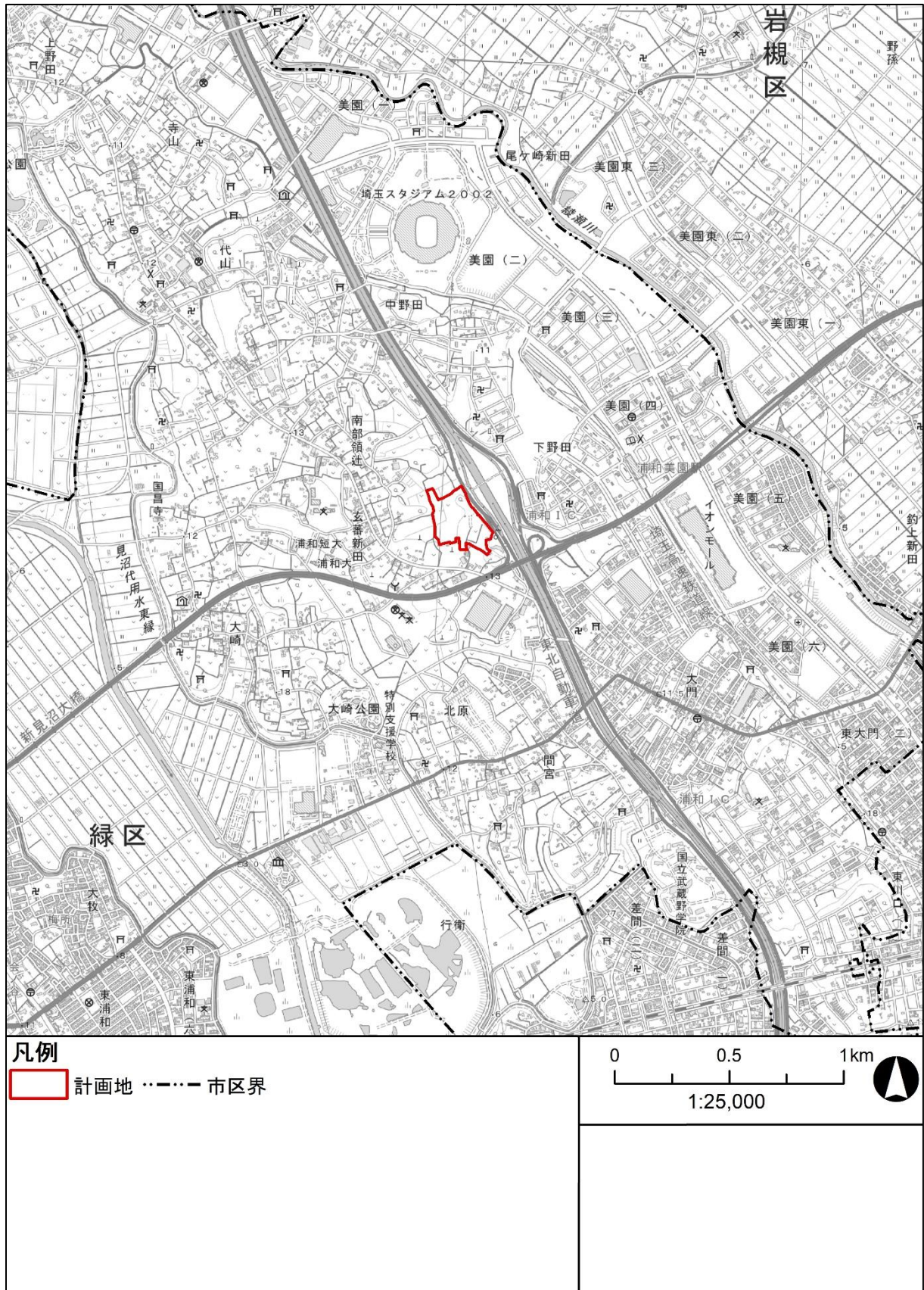


図 2.3-1 (1) 対象事業の実施区域



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




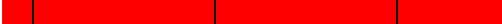


項目	規模	
	評価書時点	現計画
敷地面積	約 47,400 m ²	約 47,400 m ²
建築面積	約 26,660 m ²	約 20,464 m ²
建ぺい率	約 60%	約 40%
法定延床面積	約 84,460 m ²	約 72,743 m ²
容積対象面積	約 82,130 m ²	約 81,082 m ²
容積率	約 200%	約 170%
階数	地上 5 階（中間階含む法定階数 8 階）	地上 5 階（中間階含む法定階数 8 階）
建物最高高さ	約 40 m	約 40 m
構造	鉄骨造	鉄骨造

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、施設の完成イメージは図 2.6-2 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)

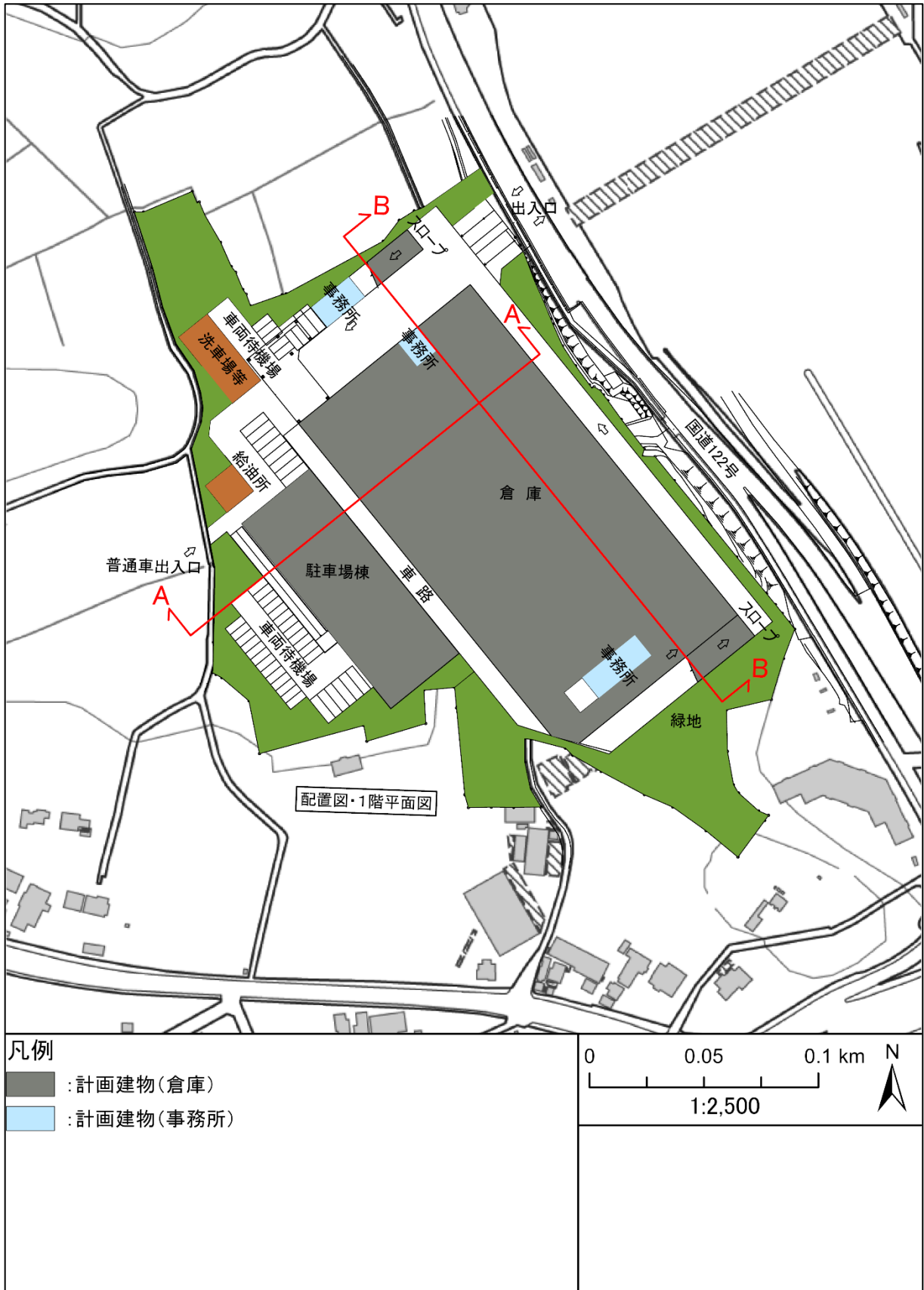


図 2.6-1(1) 計画施設の配置計画図および1階平面図 (評価書時点)

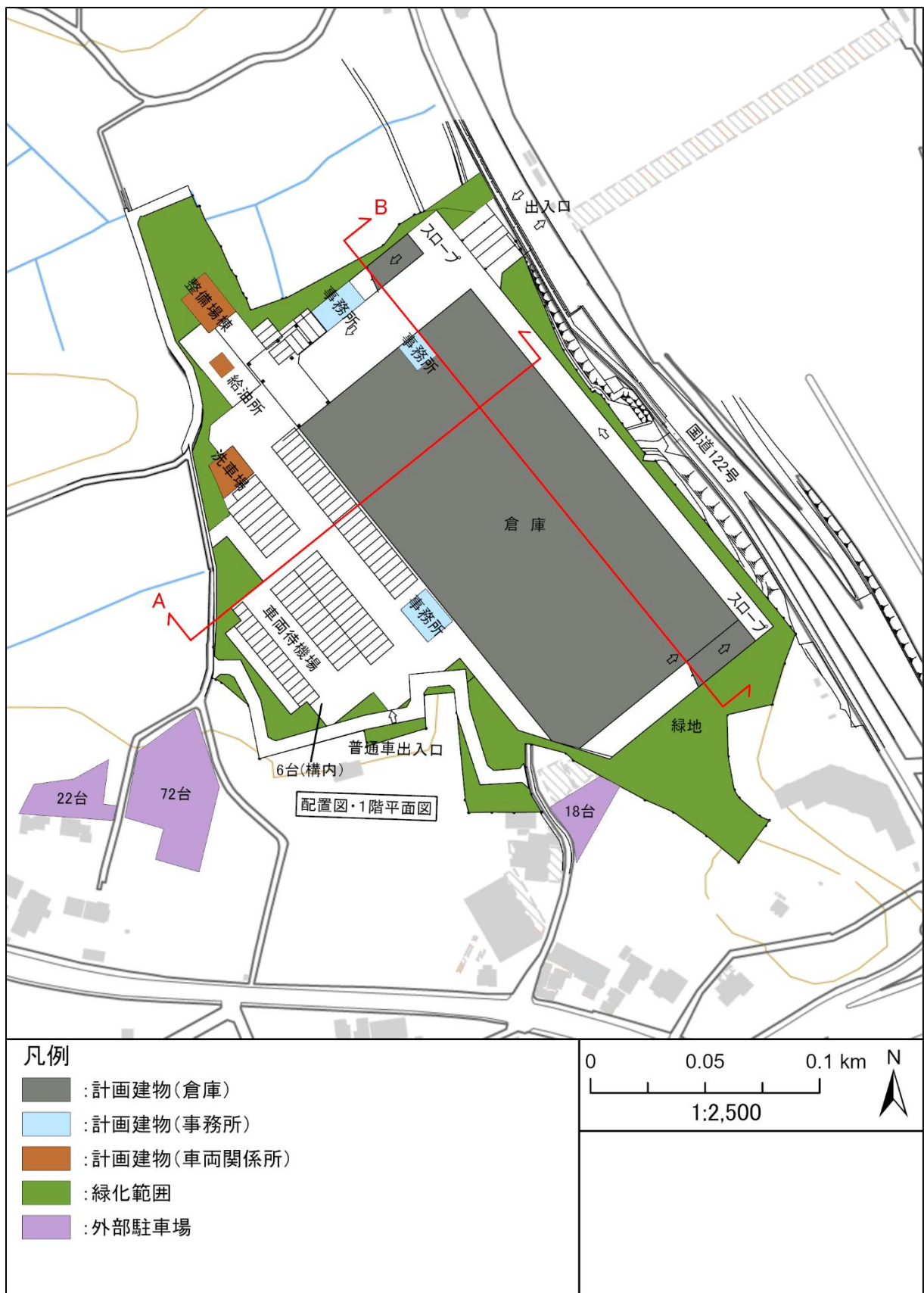


図 2.6-1(2) 計画施設の配置計画図および1階平面図(現計画)



図 2.6-2(1) 施設の完成イメージ（評価書時点）



図 2.6-2(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 2.6-3 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。

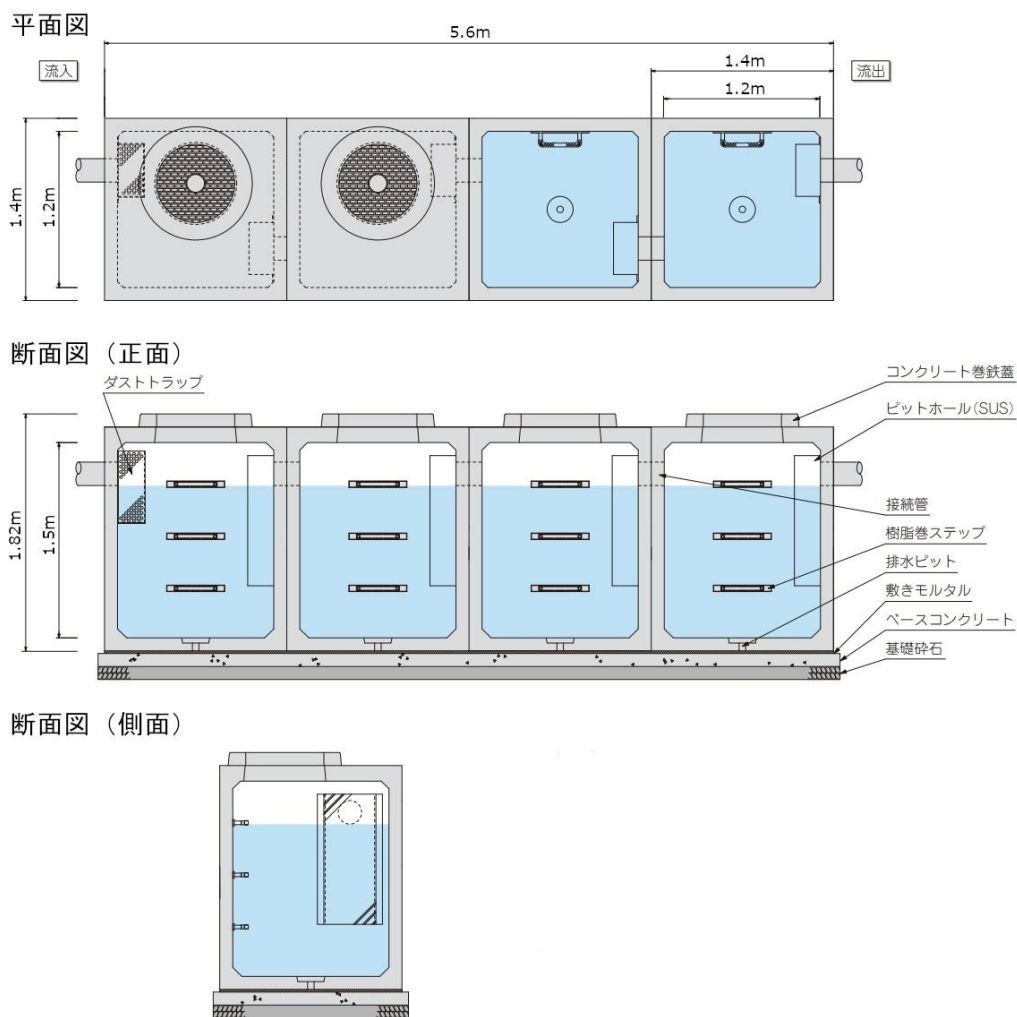


図 2.6-3 油水分離槽構造図

(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 2.6-5 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 2.6-5 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 2.6-4）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 2.6-5 のルート 2）

南方向から：国道 122 号を北上するルート（図 2.6-5 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 2.6-5 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 2.6-5 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 2.6-5 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 2.6-7 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 2.6-4 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

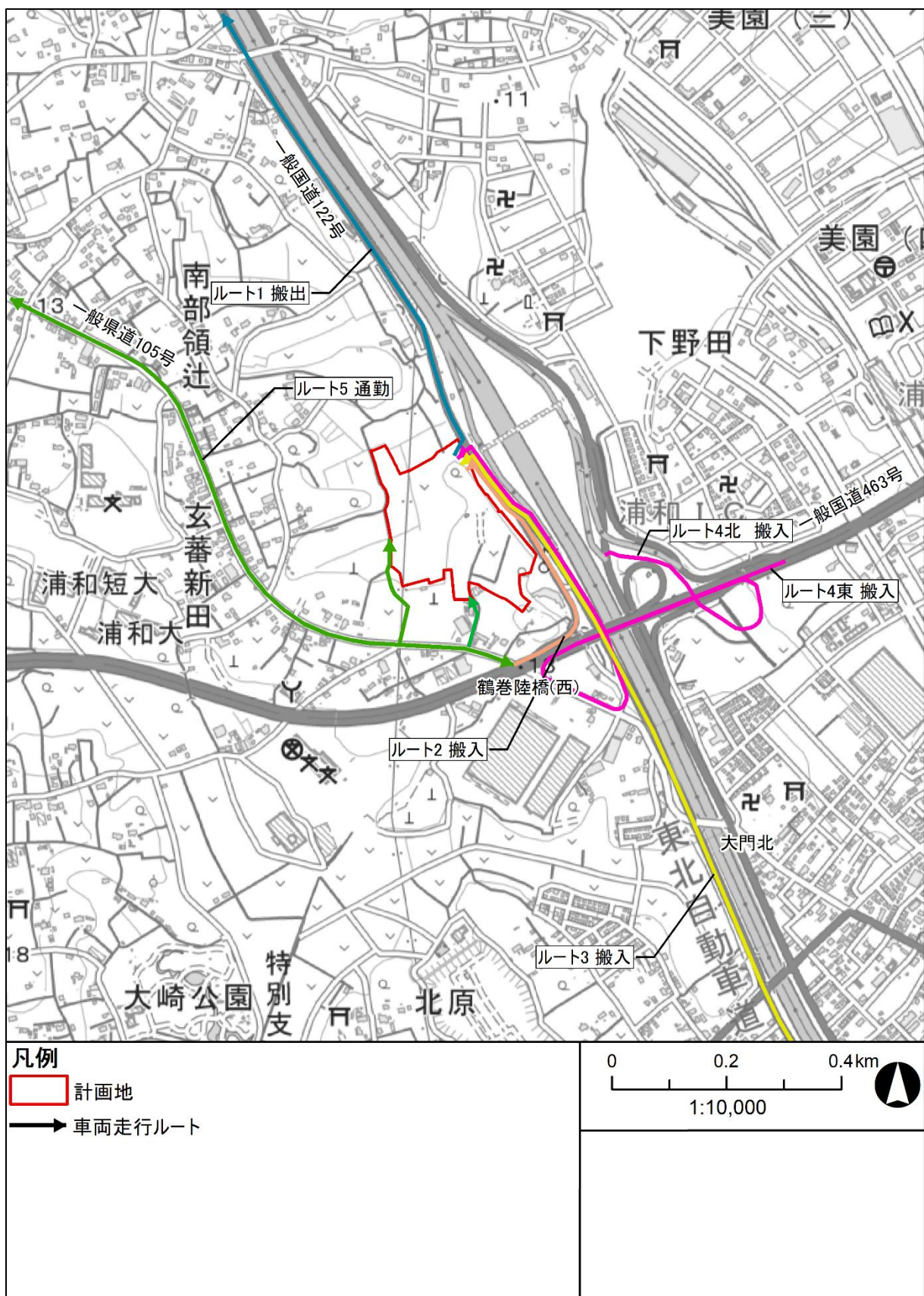


図 2.6-5 物流関係車両の主要な走行ルート

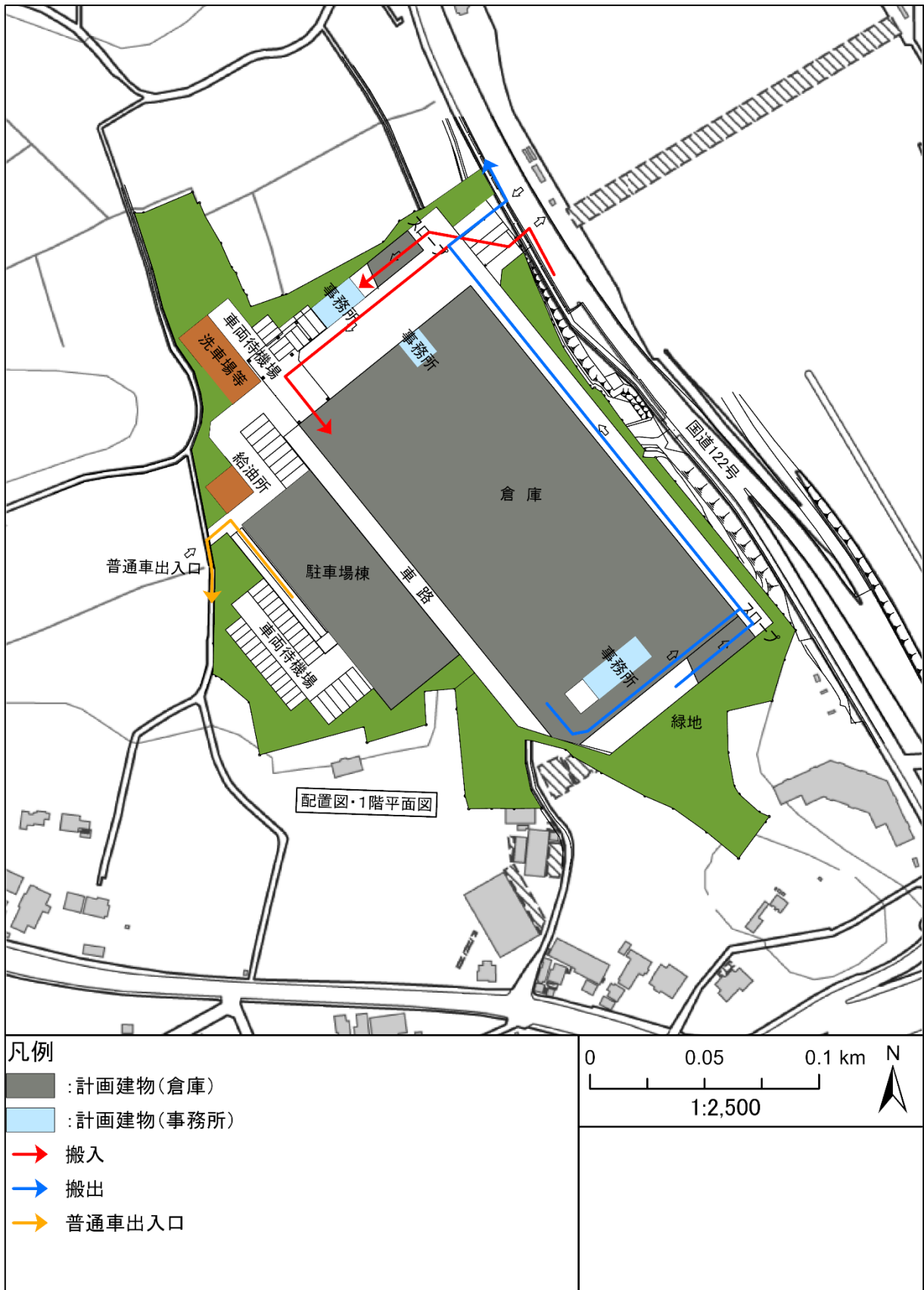


図 2.6-6 計画地内の車両動線 (評価書時点)

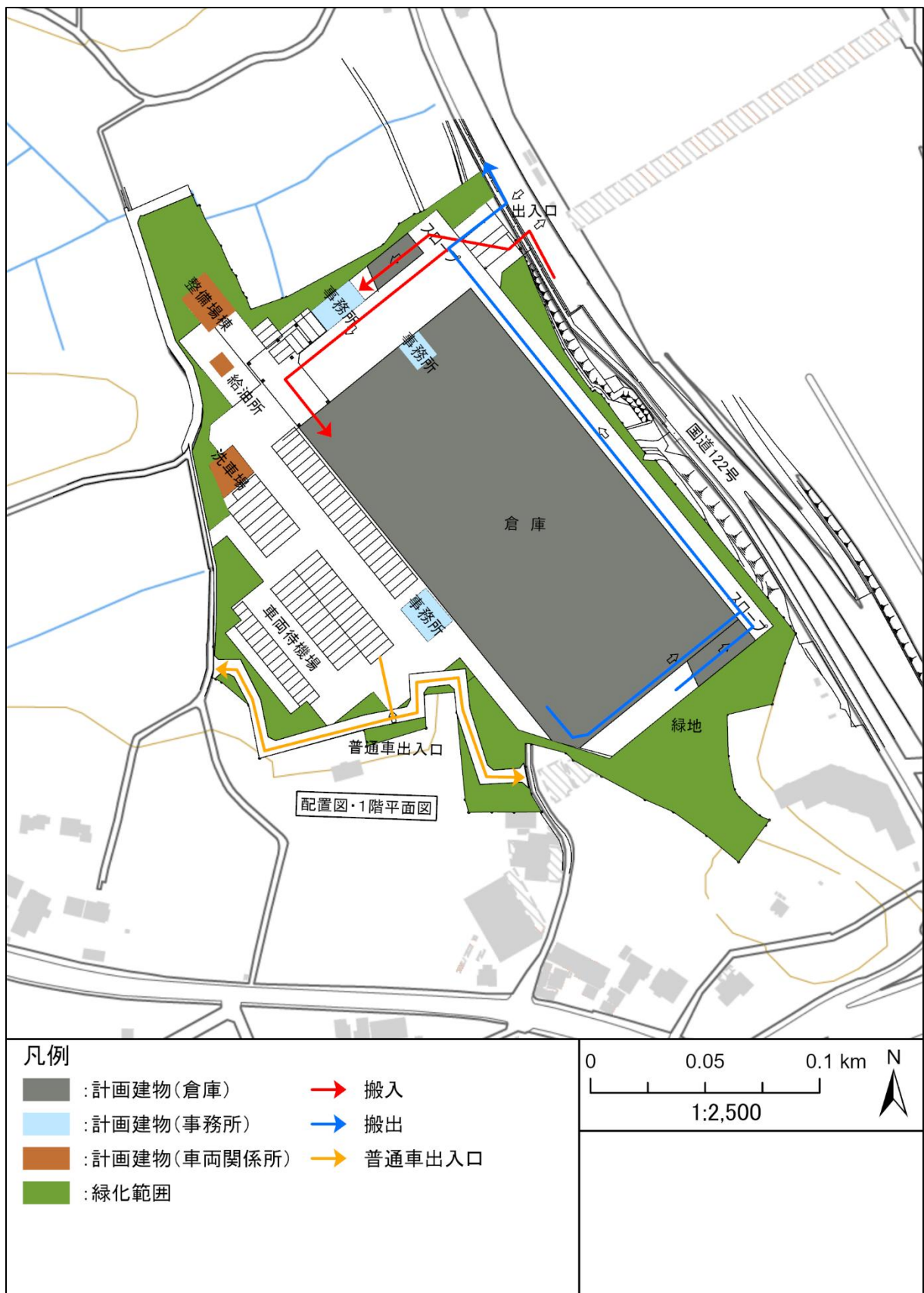


図 2.6-7 計画地内の車両動線 (現計画)

(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 2.6-8 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。

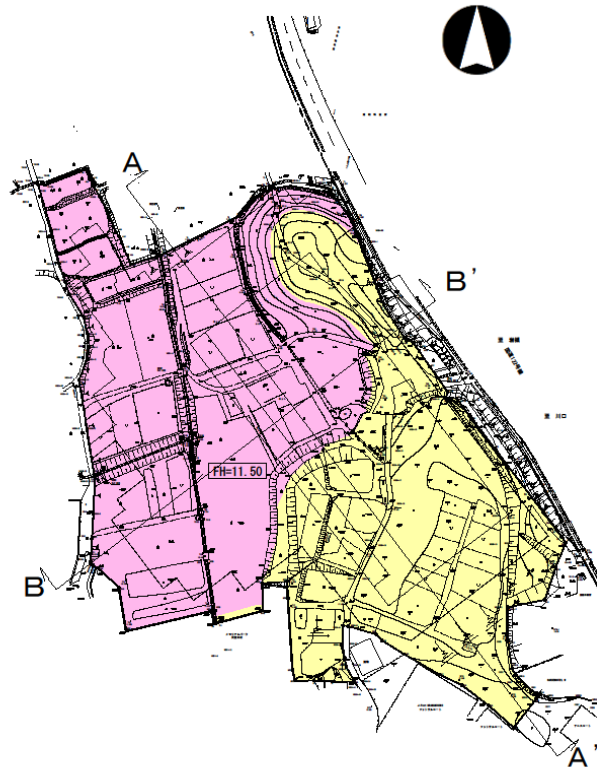
⑦ 仕上げ・電気機械設備工事

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]

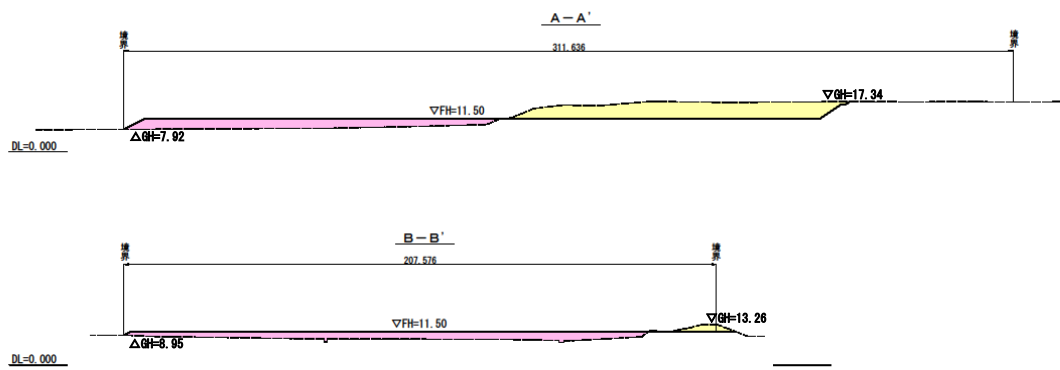


图 2.6-8 切土·盛土範圍

(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 2.6-9 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。

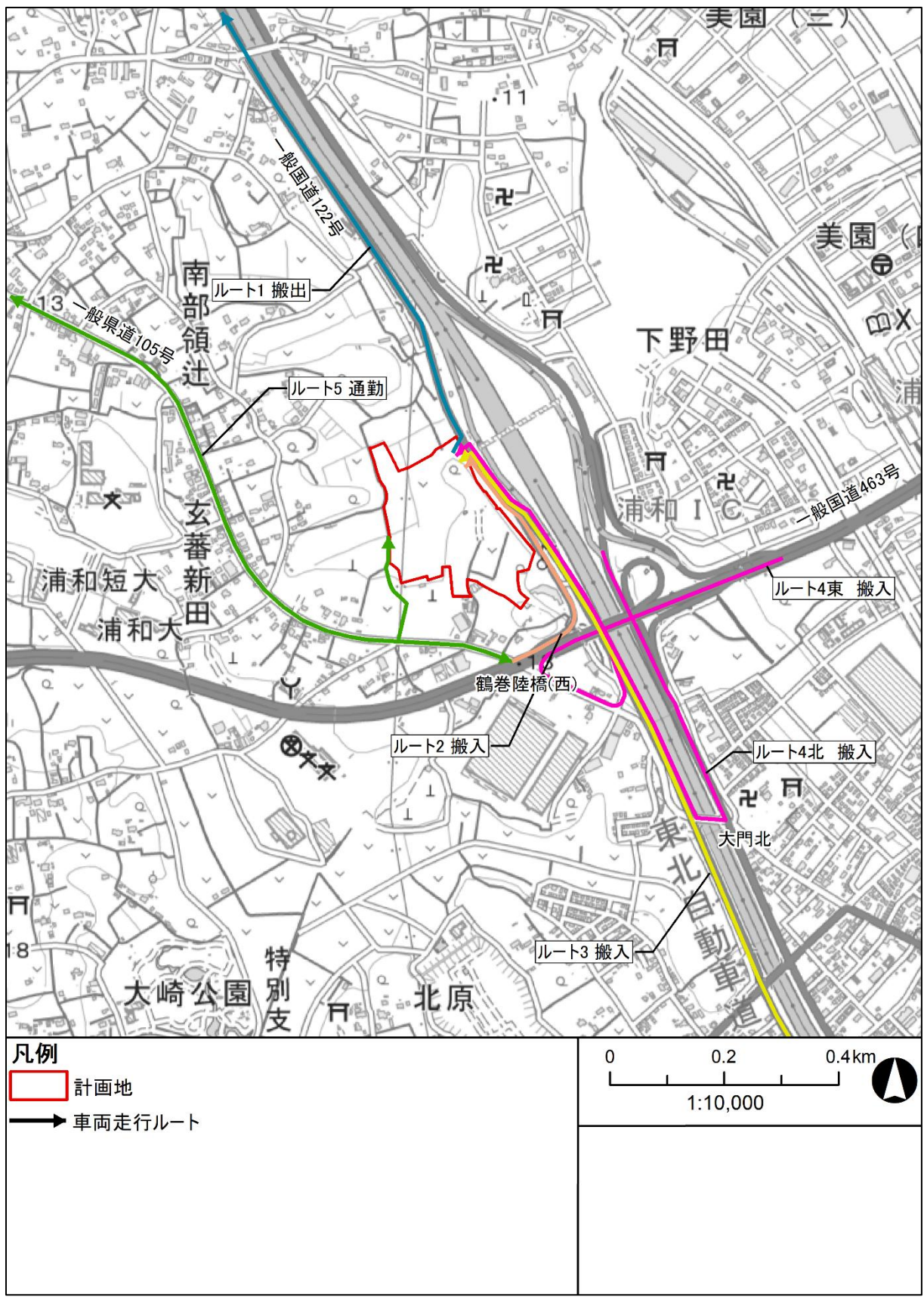


図 2.6-9 工事関係車両の主要な走行ルート

(空白のページ)

第4章 事後調査の結果

4.1 工事中

工事中における事後調査の内容及び結果は、表 4.1-1に示すとおりである。

表 4.1-1 (1) 事後調査の内容及び結果（植物 保全すべき種）

項目	内 容
調査項目	【工事】造成等の工事 事後調査：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
調査時期・頻度	・ 移植後の開花時期に1回以上（移植前の現地踏査：2022年10月31日実施）
調査地点	・ 計画地内及び移植先
調査方法	・ 生育個体数、開花・結実個体数のカウント
調査結果	・ 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。
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。

表 4.1-1 (2) 事後調査の内容及び結果（自然とのふれあいの場及び地域交通）

項目	内 容
調査項目	【工事】資材運搬等の車両の走行 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 ・ 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
調査時期・頻度	・ 造成工事、建築工事ごとに各1回
調査方法	・ 工事関係車両のドライバーに対し、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、その状況を記録
調査結果	・ 周知資料により、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。 ・ 調査期間中は3ヶ月ごとに周知状況を記録した。
予測・評価結果との比較及びその考察	・ 評価書時の予測・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。 ・ 一方、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。

表 4.1-1 (3) 事後調査の内容及び結果 (地域交通)

項目	内 容
調査項目	【工事】資材運搬等の車両の走行 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 ・ 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
調査時期・頻度	・ 造成工事、建築工事ごとに各1回
調査方法	・ 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
調査結果	・ 周知資料により、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。
調査項目	【工事】資材運搬等の車両の走行 事後調査：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
調査時期・頻度	・ 2022年11月～2025年7月の工事期間中毎日
調査地点	・ 大門北交差点
調査方法	・ 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
調査結果	・ 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。
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。 ・ 環境影響評価書の予測条件において、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 4.1-1 (4) 事後調査の内容及び結果（地域交通：準備書に対する市長意見に基づく調査項目）

項目	内 容
調査項目	<p>【工事】資材運搬等の車両の走行</p> <p>既存資料調査：浦和美園周辺の地域交通の状況</p> <p>ア. 道路の状況</p> <p>a. 新規供用道路</p> <p>b. 行政計画の更新状況</p> <p>さいたま市の道路整備計画：平成29年及び令和5年</p> <p>みその都市デザイン方針：平成29年及び令和7年</p> <p>イ. 交通量の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
調査時期	<ul style="list-style-type: none"> 入手可能な最新の情報
調査地点	<ul style="list-style-type: none"> 浦和美園・計画地周辺
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 既存資料調査
調査結果	<p>ア. 道路の状況</p> <p>a. 新規供用道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 <p>b. 行政計画の更新状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 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を比較した。 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、「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。 <p>イ. 交通量の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>※令和3年度/平成27年度の全車24時間交通量比</p> <p>浦和東京線：1.28、美園1号線：1.64</p> <ul style="list-style-type: none"> 一方、西側、南側の地域では交通量比がやや減少している路線もみられる。

注：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。

4.2 存在・供用時

存在・供用時における事後調査の内容及び結果は、表 4.2-1に示すとおりである。

表 4.2-1 (1) 事後調査の内容及び結果（景観）

項目	内容
調査項目	【存在・供用】敷地及び施設の存在 事後調査：主要な眺望景観 ・ 評価書に示した主要な眺望景観の状況
調査時期・頻度	・ 施設完成後1回（2025年10月10日（金）実施）
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下記2地点 ①美園公民館（計画地の敷地境界からの距離：150 m） ②国道463号（計画地の敷地境界からの距離：225 m）
調査方法	・ 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
調査結果	・ 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した。 ・ 両地点にて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。
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。 ・ 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。

表 4.2-1 (2) 事後調査の内容及び結果（自然とのふれあいの場及び地域交通）

項目	内容
調査項目	【存在・供用】自動車交通の発生 環境保全措置の実施状況 ・ 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
調査時期・頻度	・ 施設供用後1回以上（2025年11月～2025年12月）
調査方法	・ 物流関係車両のドライバーに対し、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、その状況を記録
調査結果	・ 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）とした。 ・ 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、危険箇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。 ・ 今後必要に応じて周知指導を実施予定である。
予測・評価結果との比較及びその考察	・ 評価書時の予測・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。 ・ 一方、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。

第5章 事後調査の結果の総合的な評価

事後調査の結果の評価は表 5-1に示すとおりである。評価書における予測・評価結果と比較して本事業に起因すると考えられる影響は軽微であり、工事中及び存在・供用時の環境保全措置により周辺環境への影響が回避又は低減されていると考えられることから、追加の環境保全措置を実施する必要はないものと評価する。

表 5-1 事後調査の結果の評価（工事中）

項目	予測結果と事後調査結果との比較及びその考察
植物 保全すべき種	<p>移植個体のモニタリング</p> <p>計画地における保全すべき種（イヌスギナ、ササバギンラン）の生育状況を移植前に確認したところ、いずれの生育個体も確認されなかった。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。</p> <p>以上の経緯より、移植及び移植個体のモニタリングは実施しないこととなったが、工事の実施による影響は生じないことから、環境保全措置（移植及び移植後の調査）を実施する必要はないと考えられた。</p>
自然とのふれあいの場 地域交通	<p>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）</p> <p>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ことが予測されたことを踏まえ、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、追加の環境保全措置を実施する必要はないと考えられる。</p>
地域交通	<p>環境保全措置の実施状況（大門北交差点でのUターン禁止の周知）</p> <p>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。</p> <p>大門北交差点Uターン車両台数の監視</p> <p>環境影響評価書の予測条件において、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、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%）のみであった。</p> <p>以上の結果より、工事中の環境保全措置により周辺環境への影響が十分に低減され、工事の実施による影響はほとんどなかったことから、追加の環境保全措置を実施する必要はないと考えられる。</p>

表 5-1 (2) 事後調査の内容（存在・供用時）

項目	予測結果と事後調査結果との比較及びその考察
景観	<p>主要な眺望景観</p> <p>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。</p> <p>以上の結果より、存在・供用時の環境保全措置により敷地及び施設の存在による周辺環境への影響が十分に低減されていることから、追加の保全措置を実施する必要はないと考えられる。</p>
自然とのふれあいの場 地域交通	<p>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）</p> <p>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ことが予測されたことを踏まえ、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ており、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。</p> <p>以上の結果より、評価書に記載した環境保全措置が確実に実施されており、本計画施設の存在・供用による影響が軽微であることから、追加の環境保全措置を実施する必要はないと考えられる。</p>

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 工事中

植物（移植個体のモニタリング）については、計画地における保全すべき種（イヌスギナ、ササバギンラン）の生育状況を移植前に確認したところ、いずれの生育個体も確認されず、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。以上の経緯より、移植及び移植個体のモニタリングは実施しないこととなったが、工事の実施による影響は生じないことから、環境保全措置を実施する必要はないと考えられた。

自然とのふれあいの場・地域交通（鶴巻陸橋（西）交差点付近含む危険箇所等の周知）については、周知資料に基づき、工事関係車両ドライバーへ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、環境影響評価書に示した環境保全措置を確実に実施した。

地域交通（大門北交差点でのUターン禁止の周知及びUターン車両台数の監視）については、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、環境影響評価書の予測条件において、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、工事中の環境保全措置により周辺環境への影響が十分に低減され、工事の実施による影響はほとんどなかったことから、追加の環境保全措置実施する必要はないと考えられた。

これらのことから、植物、自然とのふれあいの場及び地域交通について、評価書に記載した環境保全措置が確実に実施されており、工事の実施による影響が軽微であることから、追加措置は実施しないこととした。

6.2 存在・供用時

景観（主要な眺望景観）については、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。以上のことから、存在・供用時の環境保全措置により敷地及び施設の存在による周辺環境への影響が十分に低減されていることから、追加の環境保全措置を実施する必要はないと考えられた。

自然とのふれあいの場・地域交通（鶴巻陸橋（西）交差点付近含む危険箇所等の周知）については、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を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、環境影響評価書に示した環境保全措置が確実に実施された。

これらのことから、景観、自然とのふれあいの場及び地域交通について、評価書に記載した環境保全措置が確実に実施されており、本計画施設の存在・供用による影響が軽微であることから、追加措置は実施しないこととした。

第7章 事後調査の受託者の氏名及び住所

(法人にあつては、その名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地)

受託者の名称：いであ株式会社

代表者の名称：代表取締役社長 田畑 彰久

主たる事務所の所在地：東京都世田谷区駒沢三丁目15番1号

(空白のページ)