

第12章 対象事業の実施による影響の総合的な評価

本事業の選定項目に係る環境影響評価の概要は、表12-1(1)～(21)に示すとおりである。

表12-1(1) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																										
大気質	建設機械の稼働	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、建設機械の稼働に伴う大気質への影響は、事業者の実行可能な範囲内で行える限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 最大着地濃度出現地点における二酸化窒素の年平均値の年間98%値は0.027ppm、浮遊粒子状物質の年平均値の2%除外値は0.069mg/m³であり、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>建設機械の稼働に伴う大気質の評価</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">項目</th> <th colspan="2">将来予測濃度</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等 (日平均値)</th> </tr> <tr> <th>年平均</th> <th>日平均</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">最大着地濃度 出現地点 (計画地北西側 敷地境界)</td> <td>二酸化窒素 (ppm)</td> <td>0.01427</td> <td>0.027</td> <td>0.04～0.06ppmまでの ゾーン内又はそれ以下</td> </tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質 (mg/m³)</td> <td>0.03011</td> <td>0.069</td> <td>0.10mg/m³以下</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	項目	将来予測濃度		整合を図るべき基準等 (日平均値)	年平均	日平均	最大着地濃度 出現地点 (計画地北西側 敷地境界)	二酸化窒素 (ppm)	0.01427	0.027	0.04～0.06ppmまでの ゾーン内又はそれ以下	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.03011	0.069	0.10mg/m ³ 以下	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械は、排出ガス対策型建設機械を使用するように努める。 建設機械のアイドリングストップを徹底する。 建設機械の不必要な空ぶかしは行わないように徹底する。 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。 										
予測地点	項目	将来予測濃度			整合を図るべき基準等 (日平均値)																								
		年平均	日平均																										
最大着地濃度 出現地点 (計画地北西側 敷地境界)	二酸化窒素 (ppm)	0.01427	0.027	0.04～0.06ppmまでの ゾーン内又はそれ以下																									
	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.03011	0.069	0.10mg/m ³ 以下																									
資材運搬等の車の走行		<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、資材運搬等の車の走行に伴う大気質への影響は、事業者の実行可能な範囲内で行える限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 予測地点の道路端における二酸化窒素の年平均値の年間98%値は0.029ppm、浮遊粒子状物質の年平均値の2%除外値は0.069mg/m³であり、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、資材運搬等の車の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>資材運搬等の車の走行に伴う二酸化窒素の評価</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">将来予測濃度(ppm)</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等 (日平均値)</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点</td> <td>0.01580</td> <td>0.029</td> <td rowspan="2">0.04～0.06ppmまでの ゾーン内又はそれ以下</td> </tr> <tr> <td>地点</td> <td>0.01564</td> <td>0.029</td> </tr> </tbody> </table> <p>資材運搬等の車の走行に伴う浮遊粒子状物質の評価</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">将来予測濃度(mg/m³)</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等 (日平均値)</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点</td> <td>0.03011</td> <td>0.069</td> <td rowspan="2">0.10mg/m³以下</td> </tr> <tr> <td>地点</td> <td>0.03010</td> <td>0.069</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	将来予測濃度(ppm)		整合を図るべき基準等 (日平均値)	年平均値	日平均値	地点	0.01580	0.029	0.04～0.06ppmまでの ゾーン内又はそれ以下	地点	0.01564	0.029	予測地点	将来予測濃度(mg/m ³)		整合を図るべき基準等 (日平均値)	年平均値	日平均値	地点	0.03011	0.069	0.10mg/m ³ 以下	地点	0.03010	0.069	<ul style="list-style-type: none"> 資材運搬等の車両は、「埼玉県生活環境保全条例」に基づくディーゼル車の排出ガス規制に適合した車両の使用を徹底する。 資材運搬等の車両は、最新排出ガス規制適合車を使用するように努める。 資材運搬等の車両の計画的かつ効率的な運行計画を十分に検討し、車両による搬入が一時的に集中しないように努める。 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 資材運搬等の不必要な空ぶかしは行わないように徹底する。 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。
予測地点	将来予測濃度(ppm)			整合を図るべき基準等 (日平均値)																									
	年平均値	日平均値																											
地点	0.01580	0.029	0.04～0.06ppmまでの ゾーン内又はそれ以下																										
地点	0.01564	0.029																											
予測地点	将来予測濃度(mg/m ³)		整合を図るべき基準等 (日平均値)																										
	年平均値	日平均値																											
地点	0.03011	0.069	0.10mg/m ³ 以下																										
地点	0.03010	0.069																											

表12-1(2) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																																						
大気質	造成等の工事	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、造成等の工事に伴う大気質への影響は、事業者の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と評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 各予測地点における降下ばいじん量の最大値は、1.63～1.69t/km²/月（夏季）であり、すべての地点で整合を図るべき基準等を下回っている。したがって、造成等の工事に伴う降下ばいじん量の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">造成等の工事に伴う降下ばいじん量の評価</p> <table border="1" data-bbox="272 712 1035 1041"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">ユニット等</th> <th colspan="4">降下ばいじん量 (t/km²/月)</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>春季</th> <th>夏季</th> <th>秋季</th> <th>冬季</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">地点A</td> <td>土砂掘削</td> <td>0.05</td> <td>0.10</td> <td>0.06</td> <td>0.04</td> <td rowspan="8">10t/km²/月 以下</td> </tr> <tr> <td>盛土</td> <td>1.13</td> <td>1.13</td> <td>1.13</td> <td>1.13</td> </tr> <tr> <td>資材運搬等の車両の走行</td> <td>0.19</td> <td>0.41</td> <td>0.21</td> <td>0.12</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>1.37</td> <td>1.63</td> <td>1.39</td> <td>1.28</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">地点B</td> <td>土砂掘削</td> <td>0.21</td> <td>0.32</td> <td>0.16</td> <td>0.11</td> </tr> <tr> <td>盛土</td> <td>1.13</td> <td>1.13</td> <td>1.13</td> <td>1.13</td> </tr> <tr> <td>資材運搬等の車両の走行</td> <td>0.21</td> <td>0.23</td> <td>0.22</td> <td>0.31</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>1.55</td> <td>1.69</td> <td>1.52</td> <td>1.56</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	ユニット等	降下ばいじん量 (t/km ² /月)				整合を図るべき基準等	春季	夏季	秋季	冬季	地点A	土砂掘削	0.05	0.10	0.06	0.04	10t/km ² /月 以下	盛土	1.13	1.13	1.13	1.13	資材運搬等の車両の走行	0.19	0.41	0.21	0.12	合計	1.37	1.63	1.39	1.28	地点B	土砂掘削	0.21	0.32	0.16	0.11	盛土	1.13	1.13	1.13	1.13	資材運搬等の車両の走行	0.21	0.23	0.22	0.31	合計	1.55	1.69	1.52	1.56	<ul style="list-style-type: none"> ・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、造成工事に伴う粉じんの飛散を防止する。 ・工事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の清掃等を徹底する。 ・計画地内の土砂の運搬時には、必要に応じてシートを被覆し、資材運搬等の車両の走行に伴う粉じんの飛散を防止する。 ・必要に応じて、造成地をシートにより被覆し、裸地からの粉じんの飛散を防止する。 ・必要に応じて、計画地の周囲には高さ2mの防塵ネットで養生する。
予測地点	ユニット等	降下ばいじん量 (t/km ² /月)				整合を図るべき基準等																																																			
		春季	夏季	秋季	冬季																																																				
地点A	土砂掘削	0.05	0.10	0.06	0.04	10t/km ² /月 以下																																																			
	盛土	1.13	1.13	1.13	1.13																																																				
	資材運搬等の車両の走行	0.19	0.41	0.21	0.12																																																				
	合計	1.37	1.63	1.39	1.28																																																				
地点B	土砂掘削	0.21	0.32	0.16	0.11																																																				
	盛土	1.13	1.13	1.13	1.13																																																				
	資材運搬等の車両の走行	0.21	0.23	0.22	0.31																																																				
	合計	1.55	1.69	1.52	1.56																																																				

表12-1(3) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																																
大気質	施設の稼働	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、施設の稼働に伴う大気質への影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 長期平均濃度 最大着地濃度出現地点における二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.028ppm、二酸化硫黄の日平均値の 2%除外値は 0.008ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.068mg/m³であり、すべての項目において整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、施設の稼働に伴う大気質の予測結果（長期平均濃度）は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う大気質の評価</p> <table border="1" data-bbox="272 824 1035 1048"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">項目</th> <th colspan="2">将来予測濃度</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等 (日平均値)</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">最大着地濃度 出現地点</td> <td>二酸化窒素 (ppm)</td> <td>0.01422</td> <td>0.028</td> <td>0.04～0.06ppm までの ゾーン内又はそれ以下</td> </tr> <tr> <td>二酸化硫黄 (ppm)</td> <td>0.004019</td> <td>0.008</td> <td>0.04ppm 以下</td> </tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質 (mg/m³)</td> <td>0.030021</td> <td>0.068</td> <td>0.10mg/m³ 以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>短期平均濃度 最大着地濃度出現地点における 1 時間値の最大値は二酸化窒素で 0.0530ppm、二酸化硫黄で 0.01485ppm、浮遊粒子状物質で 0.09689mg/m³であり、すべての項目において整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、施設の稼働に伴う大気質の予測結果（短期平均濃度）は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う大気質の評価（短期平均濃度）</p> <table border="1" data-bbox="272 1339 1035 1585"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>最大着地濃度 出現地点</th> <th>将来予測濃度 (1 時間値)</th> <th>整合を図るべき基準等 (1 時間値)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>二酸化窒素 (ppm)</td> <td>敷地境界南西側</td> <td>0.0530</td> <td>0.1～0.2ppm 以下</td> </tr> <tr> <td>二酸化硫黄 (ppm)</td> <td>敷地境界南西側</td> <td>0.01485</td> <td>0.1ppm 以下</td> </tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質 (mg/m³)</td> <td>敷地境界南西側</td> <td>0.09689</td> <td>0.20 mg/m³ 以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>圏央道供用を加味した場合の長期平均濃度（二酸化窒素） 最大着地濃度出現地点における二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.032ppm 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、圏央道供用を加味した施設の稼働に伴う大気質の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">圏央道を加味した施設の稼働に伴う大気質の評価（二酸化窒素）</p> <table border="1" data-bbox="272 1839 1035 1944"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">項目</th> <th colspan="2">将来予測濃度</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等 (日平均値)</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最大着地濃度 出現地点</td> <td>二酸化窒素 (ppm)</td> <td>0.01662</td> <td>0.032</td> <td>0.04～0.06ppm までの ゾーン内又はそれ以下</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	項目	将来予測濃度		整合を図るべき基準等 (日平均値)	年平均値	日平均値	最大着地濃度 出現地点	二酸化窒素 (ppm)	0.01422	0.028	0.04～0.06ppm までの ゾーン内又はそれ以下	二酸化硫黄 (ppm)	0.004019	0.008	0.04ppm 以下	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.030021	0.068	0.10mg/m ³ 以下	項目	最大着地濃度 出現地点	将来予測濃度 (1 時間値)	整合を図るべき基準等 (1 時間値)	二酸化窒素 (ppm)	敷地境界南西側	0.0530	0.1～0.2ppm 以下	二酸化硫黄 (ppm)	敷地境界南西側	0.01485	0.1ppm 以下	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	敷地境界南西側	0.09689	0.20 mg/m ³ 以下	予測地点	項目	将来予測濃度		整合を図るべき基準等 (日平均値)	年平均値	日平均値	最大着地濃度 出現地点	二酸化窒素 (ppm)	0.01662	0.032	0.04～0.06ppm までの ゾーン内又はそれ以下	<p>・進出予定企業に対しては「大気汚染防止法」及び「埼玉県生活環境保全条例」に定める規制基準を遵守させるとともに、必要に応じて排出ガス処理施設の設置等による未然の公害発生防止に努めるように指導する。</p>
予測地点	項目	将来予測濃度			整合を図るべき基準等 (日平均値)																																														
		年平均値	日平均値																																																
最大着地濃度 出現地点	二酸化窒素 (ppm)	0.01422	0.028	0.04～0.06ppm までの ゾーン内又はそれ以下																																															
	二酸化硫黄 (ppm)	0.004019	0.008	0.04ppm 以下																																															
	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.030021	0.068	0.10mg/m ³ 以下																																															
項目	最大着地濃度 出現地点	将来予測濃度 (1 時間値)	整合を図るべき基準等 (1 時間値)																																																
二酸化窒素 (ppm)	敷地境界南西側	0.0530	0.1～0.2ppm 以下																																																
二酸化硫黄 (ppm)	敷地境界南西側	0.01485	0.1ppm 以下																																																
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	敷地境界南西側	0.09689	0.20 mg/m ³ 以下																																																
予測地点	項目	将来予測濃度		整合を図るべき基準等 (日平均値)																																															
		年平均値	日平均値																																																
最大着地濃度 出現地点	二酸化窒素 (ppm)	0.01662	0.032	0.04～0.06ppm までの ゾーン内又はそれ以下																																															

表12-1(4) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																							
大気質	自動車交通の発生	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、自動車交通の発生に伴う大気質への影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 予測地点の道路端における二酸化窒素の年平均値の年間 98% 値は 0.033 ~ 0.037ppm、浮遊粒子状物質の年平均値の 2% 除外値は 0.069mg/m³、非メタン炭化水素の 3 時間平均値は 0.25ppmC であり、すべての項目において整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、自動車交通の発生に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び非メタン炭化水素の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">自動車交通の発生に伴う二酸化窒素の評価</p> <table border="1" data-bbox="284 824 1026 925"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">将来予測濃度 (ppm)</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等 (日平均値)</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点</td> <td>0.02096</td> <td>0.037</td> <td rowspan="2">0.04 ~ 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下</td> </tr> <tr> <td>地点</td> <td>0.01857</td> <td>0.033</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">自動車交通の発生に伴うの浮遊粒子状物質の評価</p> <table border="1" data-bbox="284 1025 1026 1126"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">将来予測濃度 (mg/m³)</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等 (日平均値)</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点</td> <td>0.03044</td> <td>0.069</td> <td rowspan="2">0.10mg/m³以下</td> </tr> <tr> <td>地点</td> <td>0.03035</td> <td>0.069</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">自動車交通の発生に伴う非メタン炭化水素の評価</p> <table border="1" data-bbox="284 1216 1026 1350"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">将来予測濃度 (ppmC)</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等 (午前 6 時から午前 9 時までの 3 時間平均値)</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>午前 6 時から午前 9 時までの 3 時間平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点</td> <td>0.23479</td> <td>0.25</td> <td rowspan="2">0.20 ~ 0.31ppmC の範囲内、またはそれ以下</td> </tr> <tr> <td>地点</td> <td>0.23290</td> <td>0.25</td> </tr> </tbody> </table> <p>上記の予測結果は、都市計画道路惣新田幸手線バイパス供用による交通量を加味したものである。</p>	予測地点	将来予測濃度 (ppm)		整合を図るべき基準等 (日平均値)	年平均値	日平均値	地点	0.02096	0.037	0.04 ~ 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下	地点	0.01857	0.033	予測地点	将来予測濃度 (mg/m ³)		整合を図るべき基準等 (日平均値)	年平均値	日平均値	地点	0.03044	0.069	0.10mg/m ³ 以下	地点	0.03035	0.069	予測地点	将来予測濃度 (ppmC)		整合を図るべき基準等 (午前 6 時から午前 9 時までの 3 時間平均値)	年平均値	午前 6 時から午前 9 時までの 3 時間平均値	地点	0.23479	0.25	0.20 ~ 0.31ppmC の範囲内、またはそれ以下	地点	0.23290	0.25	<ul style="list-style-type: none"> ・関連車両は、「埼玉県生活環境保全条例」に基づくディーゼル車の排出ガス規制に適合した車両の使用の徹底を指導する。 ・関連車両は、最新排出ガス規制適合車の使用に努めるように指導する。 ・関連車両の計画的かつ効率的な物流計画を検討するように指導する。 ・関連車両のアイドリングストップの徹底を指導する。 ・関連車両の不必要な空ぶかしは行わないように指導する。 ・関連車両の整備、点検を指導する。
予測地点	将来予測濃度 (ppm)			整合を図るべき基準等 (日平均値)																																						
	年平均値	日平均値																																								
地点	0.02096	0.037	0.04 ~ 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下																																							
地点	0.01857	0.033																																								
予測地点	将来予測濃度 (mg/m ³)		整合を図るべき基準等 (日平均値)																																							
	年平均値	日平均値																																								
地点	0.03044	0.069	0.10mg/m ³ 以下																																							
地点	0.03035	0.069																																								
予測地点	将来予測濃度 (ppmC)		整合を図るべき基準等 (午前 6 時から午前 9 時までの 3 時間平均値)																																							
	年平均値	午前 6 時から午前 9 時までの 3 時間平均値																																								
地点	0.23479	0.25	0.20 ~ 0.31ppmC の範囲内、またはそれ以下																																							
地点	0.23290	0.25																																								

表12-1(5) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																										
騒音・低周波音	建設機械の稼働(騒音)	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、建設機械の稼働に伴う騒音の影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 敷地境界での騒音レベル(L_{A5})は67～84dB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、建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">建設機械の稼働に伴う騒音の評価(敷地境界:L_{A5}) 単位: dB</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>予測高さ</th> <th>騒音レベル(L_{A5})</th> <th>整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点 住宅に面した敷地境界</td> <td>1.2m</td> <td>67 (67.4)</td> <td rowspan="4" style="text-align: center; vertical-align: middle;">85</td> </tr> <tr> <td>地点 住宅に面した敷地境界</td> <td>1.2m</td> <td>74 (73.6)</td> </tr> <tr> <td>地点 住宅に面した敷地境界</td> <td>1.2m</td> <td>84 (83.8)</td> </tr> <tr> <td>地点 住宅に面した敷地境界</td> <td>1.2m</td> <td>79 (79.0)</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	予測高さ	騒音レベル(L _{A5})	整合を図るべき基準等	地点 住宅に面した敷地境界	1.2m	67 (67.4)	85	地点 住宅に面した敷地境界	1.2m	74 (73.6)	地点 住宅に面した敷地境界	1.2m	84 (83.8)	地点 住宅に面した敷地境界	1.2m	79 (79.0)	<ul style="list-style-type: none"> ・建設機械は、低騒音型の建設機械を使用するように努める。 ・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。 ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・建設機械の不必要な空ぶかしは行わないように徹底する。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・住居等に近い箇所の工事では、必要に応じて仮囲い等の防音対策を講じる。 									
予測地点	予測高さ	騒音レベル(L _{A5})	整合を図るべき基準等																										
地点 住宅に面した敷地境界	1.2m	67 (67.4)	85																										
地点 住宅に面した敷地境界	1.2m	74 (73.6)																											
地点 住宅に面した敷地境界	1.2m	84 (83.8)																											
地点 住宅に面した敷地境界	1.2m	79 (79.0)																											
資材運搬等の車両の走行(騒音)		<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音への影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 将来交通量の騒音レベルは地点 の昼間で66dB、地点 の昼間で68dBであり、整合を図るべき基準等とした環境基準及び「騒音規制法」に基づく自動車騒音の要請限度を下回っている。なお、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は1dB未満である。 したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の評価(L_{Aeq}) 単位: dB</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">時間区分</th> <th colspan="3">等価騒音レベル(L_{Aeq})</th> <th colspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>現況騒音レベル</th> <th>資材運搬等の車両の走行に伴う騒音レベル</th> <th>資材運搬等の車両の走行に伴う増加分</th> <th>環境基準</th> <th>要請限度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点</td> <td>昼間</td> <td>66(65.7)</td> <td>66(65.9)</td> <td>1未満(0.2)</td> <td>70</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>地点</td> <td>昼間</td> <td>65(65.1)</td> <td>65(65.4)</td> <td>1未満(0.3)</td> <td>70</td> <td>75</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	時間区分	等価騒音レベル(L _{Aeq})			整合を図るべき基準等		現況騒音レベル	資材運搬等の車両の走行に伴う騒音レベル	資材運搬等の車両の走行に伴う増加分	環境基準	要請限度	地点	昼間	66(65.7)	66(65.9)	1未満(0.2)	70	75	地点	昼間	65(65.1)	65(65.4)	1未満(0.3)	70	75	<ul style="list-style-type: none"> ・資材運搬等の車両の計画的かつ効率的な運行計画を十分に検討し、車両による搬出入が一時的に集中しないように努める。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 ・資材運搬等の不必要な空ぶかしは行わないように徹底する。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。
予測地点	時間区分	等価騒音レベル(L _{Aeq})			整合を図るべき基準等																								
		現況騒音レベル	資材運搬等の車両の走行に伴う騒音レベル	資材運搬等の車両の走行に伴う増加分	環境基準	要請限度																							
地点	昼間	66(65.7)	66(65.9)	1未満(0.2)	70	75																							
地点	昼間	65(65.1)	65(65.4)	1未満(0.3)	70	75																							

表12-1(6) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																																																																																		
騒音・低周波音	施設の稼働(騒音)	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、施設の稼働に伴う騒音の影響は、事業者の実行可能な範囲内で行える限り回避・低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 敷地境界(L_{A5}) 敷地境界における騒音レベル(L_{A5})は、地点 住宅に面する敷地境界で47～65dB、地点 住宅に面する敷地境界で49～54dB、地点 住宅に面する敷地境界で51～55dB、地点 住宅に面する敷地境界で48～51dBであり、地点 の朝及び地点 の夜で整合を図るべき基準値を上回っている。なお、地点 の朝は、暗騒音が64dBと整合を図るべき基準値を上回っており、施設の稼働による増加分はほとんどないと予測される。 地点 の夜については、建屋の壁に騒音減衰効果が大きい部材を用いる(例として鉄板をALC板にする)ことで、6dB程度の騒音減衰効果が見込まれ、整合を図るべき基準等との整合を図ることは可能であると考えられる。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う騒音の評価(敷地境界:L_{A5})</p> <p style="text-align: right;">単位: dB</p> <table border="1" data-bbox="284 954 1024 1361"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">予測高さ</th> <th rowspan="2">時間区分</th> <th colspan="3">等価騒音レベル(L_{A5})</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>施設の稼働</th> <th>暗騒音</th> <th>合成騒音^{注1)}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">地点 住宅に面する敷地境界</td> <td rowspan="4">1.2m</td> <td>朝</td> <td>41(40.7)</td> <td>64</td> <td>64(64.0)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>昼</td> <td>41(40.7)</td> <td>65</td> <td>65(65.0)</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夕</td> <td>41(40.7)</td> <td>59</td> <td>59(59.1)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>夜</td> <td>41(40.7)</td> <td>45</td> <td>47(46.4)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">地点 住宅に面する敷地境界</td> <td rowspan="4">1.2m</td> <td>朝</td> <td>45(45.2)</td> <td>53</td> <td>54(53.7)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>昼</td> <td>45(45.2)</td> <td>52</td> <td>53(52.8)</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夕</td> <td>45(45.2)</td> <td>52</td> <td>53(52.8)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>夜</td> <td>45(45.2)</td> <td>47</td> <td>49(49.2)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">地点 住宅に面する敷地境界</td> <td rowspan="4">1.2m</td> <td>朝</td> <td>49(48.7)</td> <td>53</td> <td>55(54.4)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>昼</td> <td>49(48.7)</td> <td>54</td> <td>55(55.1)</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夕</td> <td>49(48.7)</td> <td>50</td> <td>52(52.4)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>夜</td> <td>49(48.7)</td> <td>46</td> <td>51(50.6)^{注2)}</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">地点 住宅に面する敷地境界</td> <td rowspan="4">1.2m</td> <td>朝</td> <td>45(45.1)</td> <td>50</td> <td>51(51.2)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>昼</td> <td>45(45.1)</td> <td>50</td> <td>51(51.2)</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夕</td> <td>45(45.1)</td> <td>47</td> <td>49(49.2)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>夜</td> <td>45(45.1)</td> <td>44</td> <td>48(47.6)</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1)統計量であるL_{A5}のエネルギー合成はできないが、実際には暗騒音の影響を受けることから便宜的に暗騒音を考慮することとした。 注2)地点 の夜については、建屋の壁を鉄板から騒音減衰効果が大きいALC板にすることで、施設の稼働による騒音が43dB程度(約-6dB)、暗騒音との合成騒音が48dB程度となり、整合を図るべき基準等を下回る。</p>	予測地点	予測高さ	時間区分	等価騒音レベル(L _{A5})			整合を図るべき基準等	施設の稼働	暗騒音	合成騒音 ^{注1)}	地点 住宅に面する敷地境界	1.2m	朝	41(40.7)	64	64(64.0)	60	昼	41(40.7)	65	65(65.0)	65	夕	41(40.7)	59	59(59.1)	60	夜	41(40.7)	45	47(46.4)	50	地点 住宅に面する敷地境界	1.2m	朝	45(45.2)	53	54(53.7)	60	昼	45(45.2)	52	53(52.8)	65	夕	45(45.2)	52	53(52.8)	60	夜	45(45.2)	47	49(49.2)	50	地点 住宅に面する敷地境界	1.2m	朝	49(48.7)	53	55(54.4)	60	昼	49(48.7)	54	55(55.1)	65	夕	49(48.7)	50	52(52.4)	60	夜	49(48.7)	46	51(50.6) ^{注2)}	50	地点 住宅に面する敷地境界	1.2m	朝	45(45.1)	50	51(51.2)	60	昼	45(45.1)	50	51(51.2)	65	夕	45(45.1)	47	49(49.2)	60	夜	45(45.1)	44	48(47.6)	50	<p>・進出予定企業に対しては「騒音規制法」及び「埼玉県生活環境保全条例」に定める規制基準を遵守させるとともに、必要に応じて防音対策の徹底等による未だの公害発生防止に努めるように指導する。</p>
予測地点	予測高さ	時間区分				等価騒音レベル(L _{A5})				整合を図るべき基準等																																																																																											
			施設の稼働	暗騒音	合成騒音 ^{注1)}																																																																																																
地点 住宅に面する敷地境界	1.2m	朝	41(40.7)	64	64(64.0)	60																																																																																															
		昼	41(40.7)	65	65(65.0)	65																																																																																															
		夕	41(40.7)	59	59(59.1)	60																																																																																															
		夜	41(40.7)	45	47(46.4)	50																																																																																															
地点 住宅に面する敷地境界	1.2m	朝	45(45.2)	53	54(53.7)	60																																																																																															
		昼	45(45.2)	52	53(52.8)	65																																																																																															
		夕	45(45.2)	52	53(52.8)	60																																																																																															
		夜	45(45.2)	47	49(49.2)	50																																																																																															
地点 住宅に面する敷地境界	1.2m	朝	49(48.7)	53	55(54.4)	60																																																																																															
		昼	49(48.7)	54	55(55.1)	65																																																																																															
		夕	49(48.7)	50	52(52.4)	60																																																																																															
		夜	49(48.7)	46	51(50.6) ^{注2)}	50																																																																																															
地点 住宅に面する敷地境界	1.2m	朝	45(45.1)	50	51(51.2)	60																																																																																															
		昼	45(45.1)	50	51(51.2)	65																																																																																															
		夕	45(45.1)	47	49(49.2)	60																																																																																															
		夜	45(45.1)	44	48(47.6)	50																																																																																															

表12-1(7) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																																																																																																																																																																						
騒音・低周波音	施設の稼働(騒音) (続き)	<p>計画地周辺(L_{Aeq}) 計画地最寄りの住宅付近における等価騒音レベル(L_{Aeq})は、地点 住宅付近で49~60dB、地点 住宅付近で44~49dB、地点 住宅付近で45~52dB、地点 住宅付近で42~50dBであり、すべての時間区分で整合を図る基準等を下回っている。</p> <p>施設の稼働に伴う騒音の評価(計画地周辺:L_{Aeq})</p> <p style="text-align: right;">単位: dB</p> <table border="1" data-bbox="264 584 1043 1077"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">予測高さ</th> <th rowspan="2">時間区分</th> <th colspan="4">等価騒音レベル(L_{Aeq})</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>施設の稼働</th> <th>車両の走行</th> <th>暗騒音</th> <th>合成騒音</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">地点 住宅付近</td> <td rowspan="2">1.2m</td> <td>昼間</td> <td>39(38.7)</td> <td>34(34.0)</td> <td>60</td> <td>60(60.0)</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>27(26.7)</td> <td>26(25.9)</td> <td>49</td> <td>49(49.0)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">4.7m</td> <td>昼間</td> <td>39(39.4)</td> <td>34(34.0)</td> <td>60</td> <td>60(60.0)</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>27(27.4)</td> <td>26(25.9)</td> <td>49</td> <td>49(49.1)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">地点 住宅付近</td> <td rowspan="2">1.2m</td> <td>昼間</td> <td>42(42.4)</td> <td>33(32.7)</td> <td>48</td> <td>49(49.2)</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>30(30.4)</td> <td>25(24.5)</td> <td>44</td> <td>44(44.2)</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">4.7m</td> <td>昼間</td> <td>43(43.0)</td> <td>33(32.7)</td> <td>48</td> <td>49(49.3)</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>31(31.0)</td> <td>25(24.5)</td> <td>44</td> <td>44(44.3)</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">地点 住宅付近</td> <td rowspan="2">1.2m</td> <td>昼間</td> <td>43(43.0)</td> <td>32(32.1)</td> <td>51</td> <td>52(51.7)</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>31(31.0)</td> <td>24(24.0)</td> <td>45</td> <td>45(45.2)</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">4.7m</td> <td>昼間</td> <td>44(43.7)</td> <td>32(32.1)</td> <td>51</td> <td>52(51.8)</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>32(31.7)</td> <td>24(23.9)</td> <td>45</td> <td>45(45.2)</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">地点 住宅付近</td> <td rowspan="2">1.2m</td> <td>昼間</td> <td>43(42.8)</td> <td>35(34.9)</td> <td>48</td> <td>49(49.3)</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>31(30.8)</td> <td>27(26.8)</td> <td>42</td> <td>42(42.4)</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">4.7m</td> <td>昼間</td> <td>44(43.5)</td> <td>35(34.9)</td> <td>48</td> <td>50(49.5)</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>32(31.5)</td> <td>27(26.7)</td> <td>42</td> <td>43(42.5)</td> <td>45</td> </tr> </tbody> </table> <p>圏央道供用に伴う騒音を合成した場合の騒音レベル(計画地周辺:L_{Aeq}) 圏央道の供用による騒音レベルを合成した場合、地点 と地点 の夜間で整合を図るべき基準等を上回る。 ただし、施設の稼働に伴う増加分はわずかである(1dB未満)。</p> <p>圏央道供用に伴う騒音を合成した場合の騒音の評価(L_{Aeq})</p> <p style="text-align: right;">単位: dB</p> <table border="1" data-bbox="264 1323 1043 1671"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">予測高さ</th> <th rowspan="2">時間区分</th> <th colspan="5">等価騒音レベル(L_{Aeq})</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>施設の稼働</th> <th>車両の走行</th> <th>暗騒音</th> <th>圏央道(供用)</th> <th>合成騒音</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">地点 住宅付近</td> <td rowspan="2">1.2m</td> <td>昼間</td> <td>39 (38.7)</td> <td>34 (34.0)</td> <td>60</td> <td>53.7</td> <td>61 (60.9)</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>27 (26.7)</td> <td>26 (25.9)</td> <td>49</td> <td>48.6</td> <td>52 (51.8)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点 住宅付近</td> <td rowspan="2">1.2m</td> <td>昼間</td> <td>42 (42.4)</td> <td>33 (32.7)</td> <td>48</td> <td>50.2</td> <td>53 (52.7)</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>30 (30.4)</td> <td>25 (24.5)</td> <td>44</td> <td>44.9</td> <td>48 (47.6)</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点 住宅付近</td> <td rowspan="2">1.2m</td> <td>昼間</td> <td>43 (43.0)</td> <td>32 (32.1)</td> <td>51</td> <td>49.6</td> <td>54 (53.8)</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>31 (31.0)</td> <td>24 (24.0)</td> <td>45</td> <td>44.0</td> <td>48 (47.7)</td> <td>45</td> </tr> </tbody> </table> <p>地点 については、圏央道から600m以上離れており、その間に進出予定企業の施設が立地することから、圏央道からの影響が著しく小さいと思われるため考慮しなかった。</p>	予測地点	予測高さ	時間区分	等価騒音レベル(L _{Aeq})				整合を図るべき基準等	施設の稼働	車両の走行	暗騒音	合成騒音	地点 住宅付近	1.2m	昼間	39(38.7)	34(34.0)	60	60(60.0)	65	夜間	27(26.7)	26(25.9)	49	49(49.0)	60	4.7m	昼間	39(39.4)	34(34.0)	60	60(60.0)	65	夜間	27(27.4)	26(25.9)	49	49(49.1)	60	地点 住宅付近	1.2m	昼間	42(42.4)	33(32.7)	48	49(49.2)	55	夜間	30(30.4)	25(24.5)	44	44(44.2)	45	4.7m	昼間	43(43.0)	33(32.7)	48	49(49.3)	55	夜間	31(31.0)	25(24.5)	44	44(44.3)	45	地点 住宅付近	1.2m	昼間	43(43.0)	32(32.1)	51	52(51.7)	55	夜間	31(31.0)	24(24.0)	45	45(45.2)	45	4.7m	昼間	44(43.7)	32(32.1)	51	52(51.8)	55	夜間	32(31.7)	24(23.9)	45	45(45.2)	45	地点 住宅付近	1.2m	昼間	43(42.8)	35(34.9)	48	49(49.3)	55	夜間	31(30.8)	27(26.8)	42	42(42.4)	45	4.7m	昼間	44(43.5)	35(34.9)	48	50(49.5)	55	夜間	32(31.5)	27(26.7)	42	43(42.5)	45	予測地点	予測高さ	時間区分	等価騒音レベル(L _{Aeq})					整合を図るべき基準等	施設の稼働	車両の走行	暗騒音	圏央道(供用)	合成騒音	地点 住宅付近	1.2m	昼間	39 (38.7)	34 (34.0)	60	53.7	61 (60.9)	65	夜間	27 (26.7)	26 (25.9)	49	48.6	52 (51.8)	60	地点 住宅付近	1.2m	昼間	42 (42.4)	33 (32.7)	48	50.2	53 (52.7)	55	夜間	30 (30.4)	25 (24.5)	44	44.9	48 (47.6)	45	地点 住宅付近	1.2m	昼間	43 (43.0)	32 (32.1)	51	49.6	54 (53.8)	55	夜間	31 (31.0)	24 (24.0)	45	44.0	48 (47.7)	45	
		予測地点				予測高さ	時間区分	等価騒音レベル(L _{Aeq})				整合を図るべき基準等																																																																																																																																																																													
施設の稼働	車両の走行		暗騒音	合成騒音																																																																																																																																																																																					
地点 住宅付近	1.2m	昼間	39(38.7)	34(34.0)	60	60(60.0)	65																																																																																																																																																																																		
		夜間	27(26.7)	26(25.9)	49	49(49.0)	60																																																																																																																																																																																		
	4.7m	昼間	39(39.4)	34(34.0)	60	60(60.0)	65																																																																																																																																																																																		
		夜間	27(27.4)	26(25.9)	49	49(49.1)	60																																																																																																																																																																																		
地点 住宅付近	1.2m	昼間	42(42.4)	33(32.7)	48	49(49.2)	55																																																																																																																																																																																		
		夜間	30(30.4)	25(24.5)	44	44(44.2)	45																																																																																																																																																																																		
	4.7m	昼間	43(43.0)	33(32.7)	48	49(49.3)	55																																																																																																																																																																																		
		夜間	31(31.0)	25(24.5)	44	44(44.3)	45																																																																																																																																																																																		
地点 住宅付近	1.2m	昼間	43(43.0)	32(32.1)	51	52(51.7)	55																																																																																																																																																																																		
		夜間	31(31.0)	24(24.0)	45	45(45.2)	45																																																																																																																																																																																		
	4.7m	昼間	44(43.7)	32(32.1)	51	52(51.8)	55																																																																																																																																																																																		
		夜間	32(31.7)	24(23.9)	45	45(45.2)	45																																																																																																																																																																																		
地点 住宅付近	1.2m	昼間	43(42.8)	35(34.9)	48	49(49.3)	55																																																																																																																																																																																		
		夜間	31(30.8)	27(26.8)	42	42(42.4)	45																																																																																																																																																																																		
	4.7m	昼間	44(43.5)	35(34.9)	48	50(49.5)	55																																																																																																																																																																																		
		夜間	32(31.5)	27(26.7)	42	43(42.5)	45																																																																																																																																																																																		
予測地点	予測高さ	時間区分	等価騒音レベル(L _{Aeq})					整合を図るべき基準等																																																																																																																																																																																	
			施設の稼働	車両の走行	暗騒音	圏央道(供用)	合成騒音																																																																																																																																																																																		
地点 住宅付近	1.2m	昼間	39 (38.7)	34 (34.0)	60	53.7	61 (60.9)	65																																																																																																																																																																																	
		夜間	27 (26.7)	26 (25.9)	49	48.6	52 (51.8)	60																																																																																																																																																																																	
地点 住宅付近	1.2m	昼間	42 (42.4)	33 (32.7)	48	50.2	53 (52.7)	55																																																																																																																																																																																	
		夜間	30 (30.4)	25 (24.5)	44	44.9	48 (47.6)	45																																																																																																																																																																																	
地点 住宅付近	1.2m	昼間	43 (43.0)	32 (32.1)	51	49.6	54 (53.8)	55																																																																																																																																																																																	
		夜間	31 (31.0)	24 (24.0)	45	44.0	48 (47.7)	45																																																																																																																																																																																	

表12-1(8) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																												
騒音・低周波音	自動車交通の発生(騒音)	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、自動車交通の発生に伴う騒音の影響は、事業者の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と評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 将来交通量の騒音レベルは、昼間で68～70dB、夜間で60～64dBであり、整合を図るべき基準等とした環境基準と同レベルかそれを下回っている。したがって、自動車交通の発生に伴う騒音の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">自動車交通の発生に伴う騒音の評価 (L_{Aeq})</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="245 728 1062 1019"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">時間区分</th> <th colspan="4">等価騒音レベル (L_{Aeq})</th> <th colspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>現況に基づく騒音レベル</th> <th>関連車両の走行に伴う増加分</th> <th>惣新田幸手線BP供用に伴う増加分</th> <th>惣新田幸手線BP供用を加味した騒音レベル</th> <th>環境基準</th> <th>要請限度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">地点</td> <td>昼間</td> <td>66(65.7)</td> <td>1(1.2)</td> <td>3(3.4)</td> <td>70(70.3)</td> <td>70</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>60(60.1)</td> <td>1(1.3)</td> <td>3(2.9)</td> <td>64(64.3)</td> <td>65</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点</td> <td>昼間</td> <td>59(59.1)</td> <td>2(1.8)</td> <td>7(7.2)</td> <td>68(68.1)</td> <td>70</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>52(51.8)</td> <td>1(1.4)</td> <td>7(6.5)</td> <td>60(59.7)</td> <td>65</td> <td>70</td> </tr> </tbody> </table> <p>上記の予測結果は、都市計画道路惣新田幸手線バイパス供用による交通量を加味したものである。</p>	予測地点	時間区分	等価騒音レベル (L _{Aeq})				整合を図るべき基準等		現況に基づく騒音レベル	関連車両の走行に伴う増加分	惣新田幸手線BP供用に伴う増加分	惣新田幸手線BP供用を加味した騒音レベル	環境基準	要請限度	地点	昼間	66(65.7)	1(1.2)	3(3.4)	70(70.3)	70	75	夜間	60(60.1)	1(1.3)	3(2.9)	64(64.3)	65	70	地点	昼間	59(59.1)	2(1.8)	7(7.2)	68(68.1)	70	75	夜間	52(51.8)	1(1.4)	7(6.5)	60(59.7)	65	70	<ul style="list-style-type: none"> ・関連車両の計画的かつ効率的な物流計画を検討するように指導する。 ・関連車両のアイドリングストップの徹底を指導する。 ・関連車両の不必要な空ぶかしは行わないように指導する。 ・関連車両の整備、点検を指導する。
		予測地点			時間区分	等価騒音レベル (L _{Aeq})				整合を図るべき基準等																																					
			現況に基づく騒音レベル	関連車両の走行に伴う増加分		惣新田幸手線BP供用に伴う増加分	惣新田幸手線BP供用を加味した騒音レベル	環境基準	要請限度																																						
		地点	昼間	66(65.7)	1(1.2)	3(3.4)	70(70.3)	70	75																																						
夜間	60(60.1)		1(1.3)	3(2.9)	64(64.3)	65	70																																								
地点	昼間	59(59.1)	2(1.8)	7(7.2)	68(68.1)	70	75																																								
	夜間	52(51.8)	1(1.4)	7(6.5)	60(59.7)	65	70																																								

表12-1(9) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																														
騒音・低周波音	施設の稼働（低周波音）	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、施設の稼働に伴う低周波音の影響は、事業者の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と評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 計画地周辺での低周波音の音圧レベル（中心周波数 63Hz）は地点～地点の住宅付近で 53dB であり、整合を図るべき基準等とした低周波音による心身に係る苦情に関する参照値を上回っている。なお、現状における暗低周波音（中心周波数 63Hz）が 51～53dB と、整合を図るべき基準等を超えている。</p> <p>施設の稼働分のみ（暗低周波音を考慮しない場合）の低周波音の音圧レベル（中心周波数 63Hz）は、地点住宅付近で 48dB であり、整合を図るべき基準等をわずかに上回っている。</p> <p>なお、屋外音源であるルーフファンの位置を敷地境界から遠ざける措置や囲いを設置するなど措置を講じることによって音圧レベルの低下が見込め、整合を図るべき基準等を下回ることが可能と考えられる。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う低周波音の評価</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="276 958 1034 1283"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">予測高さ</th> <th colspan="3">低周波音の音圧レベル（中心周波数63Hz）</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>施設の稼働</th> <th>暗低周波音</th> <th>合成低周波音</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">地点住宅付近</td> <td>1.2m</td> <td>21 (21.0)</td> <td>52.7</td> <td>53 (52.7)</td> <td rowspan="10">47</td> </tr> <tr> <td>4.7m</td> <td>21 (21.0)</td> <td>52.7</td> <td>53 (52.7)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点住宅付近</td> <td>1.2m</td> <td>43 (43.1)</td> <td>52.1</td> <td>53 (52.6)</td> </tr> <tr> <td>4.7m</td> <td>43 (43.1)</td> <td>52.1</td> <td>53 (52.6)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点住宅付近</td> <td>1.2m</td> <td>48 (47.7)^{注)}</td> <td>51.4</td> <td>53 (52.9)</td> </tr> <tr> <td>4.7m</td> <td>48 (47.7)^{注)}</td> <td>51.4</td> <td>53 (52.9)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点住宅付近</td> <td>1.2m</td> <td>46 (46.0)</td> <td>52.0</td> <td>53 (53.0)</td> </tr> <tr> <td>4.7m</td> <td>46 (46.0)</td> <td>52.0</td> <td>53 (53.0)</td> </tr> </tbody> </table> <p>注)地点については、ルーフファンの位置を敷地境界から遠ざける措置や囲いを設置するなど措置を講じることによって音圧レベルの低下が見込め、整合を図るべき基準等を下回ることが可能と考えられる。</p>	予測地点	予測高さ	低周波音の音圧レベル（中心周波数63Hz）			整合を図るべき基準等	施設の稼働	暗低周波音	合成低周波音	地点住宅付近	1.2m	21 (21.0)	52.7	53 (52.7)	47	4.7m	21 (21.0)	52.7	53 (52.7)	地点住宅付近	1.2m	43 (43.1)	52.1	53 (52.6)	4.7m	43 (43.1)	52.1	53 (52.6)	地点住宅付近	1.2m	48 (47.7) ^{注)}	51.4	53 (52.9)	4.7m	48 (47.7) ^{注)}	51.4	53 (52.9)	地点住宅付近	1.2m	46 (46.0)	52.0	53 (53.0)	4.7m	46 (46.0)	52.0	53 (53.0)	<ul style="list-style-type: none"> ・設備機器は、堅固な取り付け、適正な維持・管理を行い、低周波音の発生防止に努めるように指導する。 ・屋外に設置する設備機器は、住宅等の分布に配慮した配置計画を検討するように指導する。
予測地点	予測高さ	低周波音の音圧レベル（中心周波数63Hz）			整合を図るべき基準等																																												
		施設の稼働	暗低周波音	合成低周波音																																													
地点住宅付近	1.2m	21 (21.0)	52.7	53 (52.7)	47																																												
	4.7m	21 (21.0)	52.7	53 (52.7)																																													
地点住宅付近	1.2m	43 (43.1)	52.1	53 (52.6)																																													
	4.7m	43 (43.1)	52.1	53 (52.6)																																													
地点住宅付近	1.2m	48 (47.7) ^{注)}	51.4	53 (52.9)																																													
	4.7m	48 (47.7) ^{注)}	51.4	53 (52.9)																																													
地点住宅付近	1.2m	46 (46.0)	52.0	53 (53.0)																																													
	4.7m	46 (46.0)	52.0	53 (53.0)																																													

表12-1(10) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																							
振動	建設機械の稼働	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、建設機械の稼働に伴う振動の影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 敷地境界での振動レベル(L₁₀)は、39～57dB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、建設機械の稼働に伴う振動の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">建設機械の稼働に伴う振動の評価(L₁₀)</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>振動レベルL₁₀</th> <th>整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点 住宅に面する敷地境界</td> <td>39 (38.7)</td> <td rowspan="4" style="text-align: center; vertical-align: middle;">75</td> </tr> <tr> <td>地点 住宅に面する敷地境界</td> <td>46 (46.1)</td> </tr> <tr> <td>地点 住宅に面する敷地境界</td> <td>57 (57.1)</td> </tr> <tr> <td>地点 住宅に面する敷地境界</td> <td>47 (47.1)</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	振動レベルL ₁₀	整合を図るべき基準等	地点 住宅に面する敷地境界	39 (38.7)	75	地点 住宅に面する敷地境界	46 (46.1)	地点 住宅に面する敷地境界	57 (57.1)	地点 住宅に面する敷地境界	47 (47.1)	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械は、低振動型の建設機械を使用するように努める。 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。 建設機械の整備、点検を徹底する。 																											
予測地点	振動レベルL ₁₀	整合を図るべき基準等																																								
地点 住宅に面する敷地境界	39 (38.7)	75																																								
地点 住宅に面する敷地境界	46 (46.1)																																									
地点 住宅に面する敷地境界	57 (57.1)																																									
地点 住宅に面する敷地境界	47 (47.1)																																									
資材運搬等の車両の走行		<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【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振動レベルは、地点 の昼間で 44dB、夜間で 43dB、地点 の昼間で 44dB、夜間で 41dB であり、整合を図るべき基準等を下回っている。また、資材運搬等の車両の走行に伴う振動レベルの増加分は地点 及び地点 の昼間、夜間ともに 1 dB 未満である。 したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う振動の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">資材運搬等の車両の走行に伴う振動の評価(L₁₀)</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">区域の区分</th> <th rowspan="2">時間区分</th> <th rowspan="2">振動レベルが最大となる時間帯</th> <th colspan="3">振動レベル(L₁₀)</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>現況振動レベル</th> <th>資材運搬車の走行に伴う振動レベル</th> <th>資材運搬等の車両の走行に伴う増加分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">地点</td> <td rowspan="2">第1種区域</td> <td>昼間</td> <td>14時</td> <td>44(43.7)</td> <td>44(44.4)</td> <td>1未満(0.7)</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>7時</td> <td>43(42.8)</td> <td>43(42.8)</td> <td>1未満(0.0)</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点</td> <td rowspan="2">第1種区域</td> <td>昼間</td> <td>12時</td> <td>44(43.6)</td> <td>44(43.6)</td> <td>1未満(0.0)</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>7時</td> <td>41(41.4)</td> <td>41(41.4)</td> <td>1未満(0.0)</td> <td>60</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 資材運搬車両は7:00～18:00の時間のみ通過する設定であり、この時間帯を予測対象とした。</p>	予測地点	区域の区分	時間区分	振動レベルが最大となる時間帯	振動レベル(L ₁₀)			整合を図るべき基準等	現況振動レベル	資材運搬車の走行に伴う振動レベル	資材運搬等の車両の走行に伴う増加分	地点	第1種区域	昼間	14時	44(43.7)	44(44.4)	1未満(0.7)	65	夜間	7時	43(42.8)	43(42.8)	1未満(0.0)	60	地点	第1種区域	昼間	12時	44(43.6)	44(43.6)	1未満(0.0)	65	夜間	7時	41(41.4)	41(41.4)	1未満(0.0)	60	<ul style="list-style-type: none"> 資材運搬車等の車両の計画的かつ効率的な運行計画を十分に検討し、車両による搬出入が一時的に集中しないように努める。 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。
予測地点	区域の区分	時間区分					振動レベルが最大となる時間帯	振動レベル(L ₁₀)			整合を図るべき基準等																															
			現況振動レベル	資材運搬車の走行に伴う振動レベル	資材運搬等の車両の走行に伴う増加分																																					
地点	第1種区域	昼間	14時	44(43.7)	44(44.4)	1未満(0.7)	65																																			
		夜間	7時	43(42.8)	43(42.8)	1未満(0.0)	60																																			
地点	第1種区域	昼間	12時	44(43.6)	44(43.6)	1未満(0.0)	65																																			
		夜間	7時	41(41.4)	41(41.4)	1未満(0.0)	60																																			

表12-1(11) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																					
振動	施設の稼働	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、施設の稼働に伴う振動の影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 敷地境界での振動レベル(L₁₀)は、最大値が52dBであり、昼間及び夜間ともに整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、施設の稼働に伴う振動の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う振動の評価(L₁₀)</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">予測地点</th> <th style="width: 15%;">時間区分</th> <th style="width: 20%;">振動レベル(L₁₀)</th> <th style="width: 35%;">整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">計画地南東側敷地境界 (最大値出現地点)</td> <td style="text-align: center;">昼間</td> <td style="text-align: center;">52(52.0)</td> <td style="text-align: center;">65</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">夜間</td> <td style="text-align: center;">52(52.0)</td> <td style="text-align: center;">60</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 時間区分 昼間：8:00～19:00 夜間：19:00～8:00</p>	予測地点	時間区分	振動レベル(L ₁₀)	整合を図るべき基準等	計画地南東側敷地境界 (最大値出現地点)	昼間	52(52.0)	65	夜間	52(52.0)	60	<ul style="list-style-type: none"> ・進出予定企業に対しては「振動規制法」及び「埼玉県生活環境保全条例」に定める規制基準を遵守させるとともに、必要に応じて防振対策の徹底等による未然の公害防止発生に努めるように指導する。 																										
予測地点	時間区分	振動レベル(L ₁₀)	整合を図るべき基準等																																					
計画地南東側敷地境界 (最大値出現地点)	昼間	52(52.0)	65																																					
	夜間	52(52.0)	60																																					
自動車交通の発生		<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、自動車交通の発生に伴う振動の影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 将来交通量の振動レベルは、最大となる時間帯で、昼間で 50～53dB、夜間で 49～53dB 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、自動車交通の発生に伴う振動の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">自動車交通の発生に伴う振動の評価(L₁₀)</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">予測地点</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">振動レベルが最大となる時間帯</th> <th colspan="4" style="width: 50%;">振動レベル(L_{req})</th> <th rowspan="2" style="width: 20%;">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th style="width: 15%;">現況に基づく振動レベル</th> <th style="width: 15%;">関連車両の走行に伴う増加分</th> <th style="width: 15%;">惣新田幸手線BP供用に伴う増加分</th> <th style="width: 15%;">惣新田幸手線BP供用を加味した振動レベル</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">地点</td> <td style="text-align: center;">昼間(14時)</td> <td style="text-align: center;">44(43.7)</td> <td style="text-align: center;">2(1.7)</td> <td style="text-align: center;">4(4.3)</td> <td style="text-align: center;">50(49.6)</td> <td style="text-align: center;">65</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">夜間(7時)</td> <td style="text-align: center;">43(42.8)</td> <td style="text-align: center;">2(2.3)</td> <td style="text-align: center;">4(4.3)</td> <td style="text-align: center;">49(49.4)</td> <td style="text-align: center;">60</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">地点</td> <td style="text-align: center;">昼間(17時)</td> <td style="text-align: center;">43(43.1)</td> <td style="text-align: center;">3(2.6)</td> <td style="text-align: center;">7(7.0)</td> <td style="text-align: center;">53(52.7)</td> <td style="text-align: center;">65</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">夜間(22時)</td> <td style="text-align: center;">35(34.5)</td> <td style="text-align: center;">5(5.1)</td> <td style="text-align: center;">14(13.8)</td> <td style="text-align: center;">53(53.4)</td> <td style="text-align: center;">60</td> </tr> </tbody> </table> <p>上記の予測結果は、都市計画道路惣新田幸手線バイパス供用による交通量を加味したものである。</p>	予測地点	振動レベルが最大となる時間帯	振動レベル(L _{req})				整合を図るべき基準等	現況に基づく振動レベル	関連車両の走行に伴う増加分	惣新田幸手線BP供用に伴う増加分	惣新田幸手線BP供用を加味した振動レベル	地点	昼間(14時)	44(43.7)	2(1.7)	4(4.3)	50(49.6)	65	夜間(7時)	43(42.8)	2(2.3)	4(4.3)	49(49.4)	60	地点	昼間(17時)	43(43.1)	3(2.6)	7(7.0)	53(52.7)	65	夜間(22時)	35(34.5)	5(5.1)	14(13.8)	53(53.4)	60	<ul style="list-style-type: none"> ・関連車両の計画的かつ効率的な物流計画を検討するよう指導する。 ・関連車両の整備、点検を指導する。
予測地点	振動レベルが最大となる時間帯	振動レベル(L _{req})				整合を図るべき基準等																																		
		現況に基づく振動レベル	関連車両の走行に伴う増加分	惣新田幸手線BP供用に伴う増加分	惣新田幸手線BP供用を加味した振動レベル																																			
地点	昼間(14時)	44(43.7)	2(1.7)	4(4.3)	50(49.6)	65																																		
	夜間(7時)	43(42.8)	2(2.3)	4(4.3)	49(49.4)	60																																		
地点	昼間(17時)	43(43.1)	3(2.6)	7(7.0)	53(52.7)	65																																		
	夜間(22時)	35(34.5)	5(5.1)	14(13.8)	53(53.4)	60																																		

表12-1(12) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置											
悪臭	施設の稼働	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、施設の稼働に伴う悪臭の影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 最大着地濃度出現地点における臭気指数は10未満であり、整合を図るべき基準等を下回っている。 したがって、施設の稼働に伴う悪臭の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う臭気指数の評価</p> <table border="1" data-bbox="293 663 1016 766"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>臭気指数の最大着地濃度</th> <th>整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画地北東側敷地境界約250m (土地利用：水田)</td> <td>10 未満</td> <td>18 以下</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	臭気指数の最大着地濃度	整合を図るべき基準等	計画地北東側敷地境界約250m (土地利用：水田)	10 未満	18 以下	<ul style="list-style-type: none"> 進出予定企業に対して悪臭防止法及び埼玉県生活環境保全条例に定める規制基準を遵守させるとともに、必要に応じて脱臭設備を設置するなどの未然の公害発生防止に努めるように指導する。 					
予測地点	臭気指数の最大着地濃度	整合を図るべき基準等												
計画地北東側敷地境界約250m (土地利用：水田)	10 未満	18 以下												
水質	造成等の工事	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることにより、造成工事に伴う水質の影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 工事中における仮設沈砂池の設置、水質を確認したうえでの排水により、仮設沈砂池からの排水のSSは整合を図るべき基準等とした降雨時における現況河川のSSの範囲内にすることができると考える。 また、コンクリート工事等によるアルカリ排水については、必要に応じてpH調整を行って排水することから、整合を図るべき基準等とした水質汚濁に係る環境基準の範囲内にすることができると考える。 したがって、整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">造成等の工事に伴う水質の評価</p> <table border="1" data-bbox="277 1525 1031 1702"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th colspan="2">予測結果</th> <th>整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">造成等の工事による 公共用水域の水質 への影響の程度</td> <td>SS</td> <td>140mg/L 以下 (仮設沈砂池からの排水濃度)</td> <td>140mg/L (降雨時における 現況河川のSS)</td> </tr> <tr> <td>pH</td> <td>6.5~8.5 (仮設沈砂池からの排水濃度)</td> <td>6.5 以上、8.5 以下 (水質汚濁に係る環境基準)</td> </tr> </tbody> </table>	項目	予測結果		整合を図るべき基準等	造成等の工事による 公共用水域の水質 への影響の程度	SS	140mg/L 以下 (仮設沈砂池からの排水濃度)	140mg/L (降雨時における 現況河川のSS)	pH	6.5~8.5 (仮設沈砂池からの排水濃度)	6.5 以上、8.5 以下 (水質汚濁に係る環境基準)	<ul style="list-style-type: none"> 工事中に発生する濁水については、仮設水路を設けて仮設沈砂池（調整池整備箇所を予定）に導き、土粒子を十分に沈殿させた後、水質を確認したうえで、放流先水路の水位に配慮し、近接する水路にポンプアップ排水する。 造成箇所は、速やかに転圧等を行い、降雨による流出を防止する。 必要に応じて仮土堤、板柵等を設置し、計画地外へ土砂流出を防止する。 必要に応じてpH調整を行う。 コンクリート製品は可能な限り二次製品を使用し、現場でのコンクリート打設を最小限に抑える。
項目	予測結果		整合を図るべき基準等											
造成等の工事による 公共用水域の水質 への影響の程度	SS	140mg/L 以下 (仮設沈砂池からの排水濃度)	140mg/L (降雨時における 現況河川のSS)											
	pH	6.5~8.5 (仮設沈砂池からの排水濃度)	6.5 以上、8.5 以下 (水質汚濁に係る環境基準)											

表12-1(13) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置						
土壌	造成等の工事	<p>現地調査の結果、計画地の土壌は土壌の汚染に係る環境基準を下回っており、また、計画地は過去から一貫して農用地としての利用がなされてきた土地であること、さらに、本事業では基本的に計画地の土壌を外部に搬出しない方針であることから、土壌については予測及び評価は実施しないこととした。</p>							
地盤	造成地の存在	<p>【回避・低減の観点】 盛土等による地盤の変形については、盛土後の放置期間をできるだけ確保し、必要に応じて圧密沈下を促進する対策を講じることにより、工事期間中に圧密沈下をほぼ収束させる。また、計画地周辺における地盤沈下量は、最大でも5cm程度で支障はないと予測するが、右に示す環境の保全のための措置を講じることによって地盤への影響の回避・低減に努める。 工場等の建築においては、圧密沈下量を想定した建築工事計画を立てるよう、進出予定企業に助言する。 なお、本事業では工事中、供用時とも地下水採取は行わないことから、地下水の保全の観点からは地盤への影響は回避されている。 したがって、本事業による軟弱地盤上への盛土が地盤に与える影響は、事業者の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と評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 本事業による軟弱地盤上への盛土等による地盤の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p>造成地の存在（軟弱地盤上への盛土等）による地盤の評価</p> <table border="1" data-bbox="290 1666 1019 1794"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>予測結果・環境保全措置</th> <th>整合を図るべき基準・目標等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>軟弱地盤上への盛土等による地盤の変形の範囲及び程度</td> <td>・盛土法じりの沈下量は最大で5cm程度。</td> <td>・計画地境界の沈下量が年間5cm以下</td> </tr> </tbody> </table>	項目	予測結果・環境保全措置	整合を図るべき基準・目標等	軟弱地盤上への盛土等による地盤の変形の範囲及び程度	・盛土法じりの沈下量は最大で5cm程度。	・計画地境界の沈下量が年間5cm以下	<ul style="list-style-type: none"> ・盛土は、地質調査結果を踏まえて、圧密沈下等を十分に考慮した対策工を行う。 ・工事着手前から工事中にかけて、盛土に伴う圧密沈下量、変形等を敷地境界付近において観察する。 ・圧密沈下量を想定した建築工事計画を立てるよう、進出予定企業に指導する。 ・工事中、供用時とも地下水採取は行わない。
項目	予測結果・環境保全措置	整合を図るべき基準・目標等							
軟弱地盤上への盛土等による地盤の変形の範囲及び程度	・盛土法じりの沈下量は最大で5cm程度。	・計画地境界の沈下量が年間5cm以下							

表12-1(14) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置						
動物	建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、造成等の工事、造成地の存在	<p>【回避・低減の観点】 保全すべき動物種に関する環境保全措置は、右に示すとおりである。 本事業では代償措置として、生息環境となりうる湿地性ビオトープを創出して、水田や水田周辺の環境を一部復元する。計画地敷地境界沿いの高木植栽帯には、潜在自然植生や周辺にある屋敷林の構成種を参考とする樹種とし、高木・中木・低木を織り交ぜ階層構造を持たせる。また、哺乳類等の移動経路となるよう、低木を配置するとともに、水路と道路が交差する部分にはアンダーパスを設置する。 その他、騒音・振動の抑制、濁水流出の抑制、照明による光の漏洩の抑制、ロードキルの発生抑制等の低減措置を講じる。 これらの環境保全措置を講じることにより、保全すべき動物種への影響は、事業の特性を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で低減または代償されていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 整合を図るべき基準等とした上位計画の目標等について、「保全すべき動物種の生息環境の保全」の観点から、予測結果との整合が図られているかどうかを評価した。 「保全すべき動物種の生息環境の保全」については、影響は大きいものの、事業の特性を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、湿地性ビオトープの創出、緑地の創出、アンダーパスの整備等による生息環境の保全を実施することから、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、 造成等の工事、造成地の存在による動物への影響の評価</p> <table border="1" data-bbox="261 1070 1046 1921"> <thead> <tr> <th data-bbox="261 1070 357 1099">項目</th> <th data-bbox="362 1070 762 1099">予測結果</th> <th data-bbox="767 1070 1046 1099">整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="261 1106 357 1921">保全すべき動物種の生息環境の保全</td> <td data-bbox="362 1106 762 1921"> <p>事業の実施により、動物の生息環境である水田及び水田周辺の環境が消失する。このため、代償措置として、水路の一部に湿地性ビオトープを創出し、ホンドタヌキやタマシギの生息・繁殖環境、チュウサギ等サギ類をはじめとする鳥類の餌動物（カエル類等）の生息環境、アオダイショウ等の移動経路、隠れ家、採餌環境、メダカ（南日本集団）の生息環境を代償する。計画地内の水路は計画地を囲む形で水路を付け替え、水環境の連続性を復元する。 これにより、早期の植生復元を行い、サギ類等の採餌環境、メダカ、スジエビ等の生息・繁殖環境を代償するとともに、ホンドタヌキ・ホンドイタチ等の哺乳類の採餌環境、移動経路を創出する。 計画地内の公園及び緑地帯については、潜在自然植生や周辺にある屋敷林の構成種を参考にした樹種とし、高木、中木、低木を織り交ぜ階層構造を持たせる。また、鳥類や昆虫類の餌となる実のなる樹木も植栽する。これにより、多様な環境が創出され、ハヤブサ、チョウゲンボウ等の餌となる小型～中型の鳥類や昆虫類の生息環境が創出される。 また、低木植栽により、ホンドタヌキやホンドイタチ、アオダイショウ等の移動経路や隠れ家、採餌環境が創出される。 さらに、水路と道路が交差する部分にはアンダーパスを設置し、ホンドタヌキ・ホンドイタチ等の移動経路を分断しないよう配慮する。 この他、低騒音・低振動型建設機械の使用等による騒音・振動の低減、仮設沈砂池や調整池を利用した濁水流出の抑制、夜間の光漏洩に配慮した照明構造とするなど、間接的な影響についても対策を講じる。</p> </td> <td data-bbox="767 1106 1046 1921"> <p>・環境影響緩和手法（ミティゲーション）などによる保全対策の推進 ・自然ネットワークの形成に配慮した事業の実施・自然ネットワークの形成に対応した生息環境の創出に努めるとともに、事業所の敷地内や周辺の緑化を推進する。 ・河川、池沼、農業用水路、水田などによって構成されている水辺・緑地環境が保全されている。 ・様々な水辺や緑地において、水生生物などの多種多様な野生生物が生息している。 ・埼玉県原風景である屋敷林をイメージさせるような緑地空間を創出するよう配慮する。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	項目	予測結果	整合を図るべき基準等	保全すべき動物種の生息環境の保全	<p>事業の実施により、動物の生息環境である水田及び水田周辺の環境が消失する。このため、代償措置として、水路の一部に湿地性ビオトープを創出し、ホンドタヌキやタマシギの生息・繁殖環境、チュウサギ等サギ類をはじめとする鳥類の餌動物（カエル類等）の生息環境、アオダイショウ等の移動経路、隠れ家、採餌環境、メダカ（南日本集団）の生息環境を代償する。計画地内の水路は計画地を囲む形で水路を付け替え、水環境の連続性を復元する。 これにより、早期の植生復元を行い、サギ類等の採餌環境、メダカ、スジエビ等の生息・繁殖環境を代償するとともに、ホンドタヌキ・ホンドイタチ等の哺乳類の採餌環境、移動経路を創出する。 計画地内の公園及び緑地帯については、潜在自然植生や周辺にある屋敷林の構成種を参考にした樹種とし、高木、中木、低木を織り交ぜ階層構造を持たせる。また、鳥類や昆虫類の餌となる実のなる樹木も植栽する。これにより、多様な環境が創出され、ハヤブサ、チョウゲンボウ等の餌となる小型～中型の鳥類や昆虫類の生息環境が創出される。 また、低木植栽により、ホンドタヌキやホンドイタチ、アオダイショウ等の移動経路や隠れ家、採餌環境が創出される。 さらに、水路と道路が交差する部分にはアンダーパスを設置し、ホンドタヌキ・ホンドイタチ等の移動経路を分断しないよう配慮する。 この他、低騒音・低振動型建設機械の使用等による騒音・振動の低減、仮設沈砂池や調整池を利用した濁水流出の抑制、夜間の光漏洩に配慮した照明構造とするなど、間接的な影響についても対策を講じる。</p>	<p>・環境影響緩和手法（ミティゲーション）などによる保全対策の推進 ・自然ネットワークの形成に配慮した事業の実施・自然ネットワークの形成に対応した生息環境の創出に努めるとともに、事業所の敷地内や周辺の緑化を推進する。 ・河川、池沼、農業用水路、水田などによって構成されている水辺・緑地環境が保全されている。 ・様々な水辺や緑地において、水生生物などの多種多様な野生生物が生息している。 ・埼玉県原風景である屋敷林をイメージさせるような緑地空間を創出するよう配慮する。</p>	<p>< 工事中 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画地内の資材運搬等の車両の走行は徐行運転を義務付け、騒音・振動を低減する。 ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・計画地内の資材運搬等の車両の走行は徐行運転を義務付け、騒音・振動を低減する。 ・本事業に関係する運転者には夜間等の運転時に、動物への配慮を行うよう指導する。 ・河川に生息する魚類等水生動物への影響を考慮し、工事中の雨水等は、仮設水路にて仮沈砂池や仮調整池等に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上水を地区外に放流する。 ・夜行性の動物への影響を考慮し、工事中は工事時間を原則として8時から18時までとし、照明の使用は極力減らすとともに、照明は上方面、側面への照射を減らす構造とする。 <p>< 存在・供用時 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画されている湿地性ビオトープについては、計画地内の湿性草地、及び湿性草地に位置する開放水面の代替環境として機能させることで、アオサギ、カワセミ、アオダイショウ等の採食環境、メダカ（南日本集団）やスジエビ等の水生生物を中心とする生息環境が創出される。 ・計画地内に計画されている公園及び緑地帯については、「田園都市産業ゾーン基本方針」にあげられている屋敷林をイメージした緑化を行うことにより、ホンドタヌキの生息・繁殖環境、移動経路、隠れ家、採餌環境、ハヤブサやチョウゲンボウ等の餌となる小動物の生息環境、ホオジロ等の生息環境が代償される。 ・本事業に関係する運転者には夜間等の運転時に、動物への配慮を行うよう指導する。 ・調整池を整備し、供用時の雨水等は調整池にためた後、公共用水域に排水する。 ・供用時の照明は上方面、側面への照射を減らす構造とする。
項目	予測結果	整合を図るべき基準等							
保全すべき動物種の生息環境の保全	<p>事業の実施により、動物の生息環境である水田及び水田周辺の環境が消失する。このため、代償措置として、水路の一部に湿地性ビオトープを創出し、ホンドタヌキやタマシギの生息・繁殖環境、チュウサギ等サギ類をはじめとする鳥類の餌動物（カエル類等）の生息環境、アオダイショウ等の移動経路、隠れ家、採餌環境、メダカ（南日本集団）の生息環境を代償する。計画地内の水路は計画地を囲む形で水路を付け替え、水環境の連続性を復元する。 これにより、早期の植生復元を行い、サギ類等の採餌環境、メダカ、スジエビ等の生息・繁殖環境を代償するとともに、ホンドタヌキ・ホンドイタチ等の哺乳類の採餌環境、移動経路を創出する。 計画地内の公園及び緑地帯については、潜在自然植生や周辺にある屋敷林の構成種を参考にした樹種とし、高木、中木、低木を織り交ぜ階層構造を持たせる。また、鳥類や昆虫類の餌となる実のなる樹木も植栽する。これにより、多様な環境が創出され、ハヤブサ、チョウゲンボウ等の餌となる小型～中型の鳥類や昆虫類の生息環境が創出される。 また、低木植栽により、ホンドタヌキやホンドイタチ、アオダイショウ等の移動経路や隠れ家、採餌環境が創出される。 さらに、水路と道路が交差する部分にはアンダーパスを設置し、ホンドタヌキ・ホンドイタチ等の移動経路を分断しないよう配慮する。 この他、低騒音・低振動型建設機械の使用等による騒音・振動の低減、仮設沈砂池や調整池を利用した濁水流出の抑制、夜間の光漏洩に配慮した照明構造とするなど、間接的な影響についても対策を講じる。</p>	<p>・環境影響緩和手法（ミティゲーション）などによる保全対策の推進 ・自然ネットワークの形成に配慮した事業の実施・自然ネットワークの形成に対応した生息環境の創出に努めるとともに、事業所の敷地内や周辺の緑化を推進する。 ・河川、池沼、農業用水路、水田などによって構成されている水辺・緑地環境が保全されている。 ・様々な水辺や緑地において、水生生物などの多種多様な野生生物が生息している。 ・埼玉県原風景である屋敷林をイメージさせるような緑地空間を創出するよう配慮する。</p>							

表12-1(15) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置									
植物	造成等の工事、造成地の存在	<p>【回避・低減の観点】 保全すべき植物種に関する環境保全措置は、右に示すとおりである。 本事業では代償措置として、保全すべき植物種（10種）の生育環境である湿地環境を創出し、計画地内に生育する保全すべき植物種をそこに移植することとした。 以上から、保全すべき植物種への影響は、事業の特性を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で代償されていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 整合を図るべき基準等とした上位計画の目標等について、「保全すべき植物種の保全」、「保全すべき植物種の生育環境の保全」の観点から、予測結果との整合が図られているかどうかを評価した。 「保全すべき植物種の保全」及び「保全すべき植物種の生育環境の保全」については、影響は大きいものの、事業の特性を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、移植等による種の保全や、湿地性ピオトープの整備による生育環境の創出を実施することから、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">造成等の工事、造成地の存在による植物への影響の評価</p> <table border="1" data-bbox="260 884 1045 1272"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>予測結果</th> <th>整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>保全すべき植物種の保全</td> <td>計画地内に生育する保全すべき植物種（10種）は工事影響により全て消失するため、現在生育している個体に対しての影響は大きいですが、移植により影響は低減される。</td> <td>・環境影響緩和手法（ミティゲーション）等による保全対策の推進</td> </tr> <tr> <td>保全すべき植物種の生息環境の保全</td> <td>計画地内に広く分布する湿性池（水田雑草群落）は工事影響により全て消失するが、湿地性ピオトープを設置して保全すべき植物種の生育環境を創出することで生育環境の一部が保全されることから影響は低減される。</td> <td>・環境影響緩和手法（ミティゲーション）等による保全対策の推進 ・事業の実施に当たって、水と緑の保全、野生生物の生息・生育空間の確保等に配慮する。 ・ピオトープの保全・創造に努める。 ・河川、池沼、農業用水路、水田などによって構成されている水辺・緑地環境が保全されている。</td> </tr> </tbody> </table>	項目	予測結果	整合を図るべき基準等	保全すべき植物種の保全	計画地内に生育する保全すべき植物種（10種）は工事影響により全て消失するため、現在生育している個体に対しての影響は大きいですが、移植により影響は低減される。	・環境影響緩和手法（ミティゲーション）等による保全対策の推進	保全すべき植物種の生息環境の保全	計画地内に広く分布する湿性池（水田雑草群落）は工事影響により全て消失するが、湿地性ピオトープを設置して保全すべき植物種の生育環境を創出することで生育環境の一部が保全されることから影響は低減される。	・環境影響緩和手法（ミティゲーション）等による保全対策の推進 ・事業の実施に当たって、水と緑の保全、野生生物の生息・生育空間の確保等に配慮する。 ・ピオトープの保全・創造に努める。 ・河川、池沼、農業用水路、水田などによって構成されている水辺・緑地環境が保全されている。	<p>< 工事中 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・湿地性ピオトープを設置し、保全すべき植物種の生育環境を創出する。 <p>< 存在・供用時 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・湿地性ピオトープに計画地内で確認された保全すべき植物種を移植する。
項目	予測結果	整合を図るべき基準等										
保全すべき植物種の保全	計画地内に生育する保全すべき植物種（10種）は工事影響により全て消失するため、現在生育している個体に対しての影響は大きいですが、移植により影響は低減される。	・環境影響緩和手法（ミティゲーション）等による保全対策の推進										
保全すべき植物種の生息環境の保全	計画地内に広く分布する湿性池（水田雑草群落）は工事影響により全て消失するが、湿地性ピオトープを設置して保全すべき植物種の生育環境を創出することで生育環境の一部が保全されることから影響は低減される。	・環境影響緩和手法（ミティゲーション）等による保全対策の推進 ・事業の実施に当たって、水と緑の保全、野生生物の生息・生育空間の確保等に配慮する。 ・ピオトープの保全・創造に努める。 ・河川、池沼、農業用水路、水田などによって構成されている水辺・緑地環境が保全されている。										

表12-1(16) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置						
生態系	建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、造成等の工事、造成地の存在	<p>【回避・低減の観点】 生態系に関する環境保全措置は、右に示すとおりである。 本事業では代償措置として、生息環境となりうる湿地性ビオトープを創出して、水田周辺の環境を一部復元する。計画地敷地境界沿いの高木植栽帯には、潜在自然植生や周辺にある屋敷林の構成種を参考とする樹種とし、高木・中木・低木を織り交ぜ階層構造を持たせる。また、哺乳類等の移動経路となるよう、低木を配置するとともに、水路と道路が交錯する部分にはアンダーパスを設置する。 その他、騒音・振動の抑制、濁水流出の抑制、照明による光の漏洩の抑制、ロードキルの発生抑制等の低減措置を講じる。 これらの環境保全措置を講じることにより、生態系への影響は、事業の特性を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で低減または代償されていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 整合を図るべき基準等とした上位計画の目標等について、「着目種等の生息・生育環境の保全」の観点から、予測結果との整合が図られているかどうかを評価した。 「着目種等の生息・生育環境の保全」については、影響は大きいものの、事業の特性を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、湿地性ビオトープの創出、湿地性緑地の創出、緑地の創出、アンダーパスの整備等による生息・生育環境の保全を実施することから、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、 造成等の工事、造成地の存在による生態系への影響の評価</p> <table border="1" data-bbox="252 1099 1056 1711"> <thead> <tr> <th data-bbox="252 1099 363 1122">項目</th> <th data-bbox="363 1099 783 1122">予測結果</th> <th data-bbox="783 1099 1056 1122">整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="252 1122 363 1711">着目種等の生息・生育環境の保全</td> <td data-bbox="363 1122 783 1711"> <p>事業の実施により、着目種等の生息・生育環境である水田及び水田周辺の環境が消失する。 このため、代償措置として、湿地性ビオトープを創出し、水田雑草群落の保全すべき植物を移植する。これにより、サギ類、カエル類、メダカ・ドジョウ等の採餌環境、繁殖環境を代償する。 計画地敷地境界沿いに連続する植栽帯は、潜在自然植生や周辺にある屋敷林の構成種を参考にした樹種とし、高木、中木、低木を織り交ぜ階層構造を持たせる。また、鳥類や昆虫類の餌となる実のなる樹木を植栽する。これにより、多様な環境が創出され、鳥類や昆虫類の生息環境が創出される。 また、低木植栽を行うことで、ホンドタヌキやホンドイタチ等の移動経路や隠れ家、採餌環境が創出される。 さらに、水路と道路が交錯する部分にはアンダーパスを設置し、ホンドタヌキ・ホンドイタチ等の移動経路を分断しないよう配慮する。 この他、低騒音・低振動型建設機械の使用等による騒音・振動の低減、仮設沈砂池や調整池を利用した濁水流出の抑制、夜間の光漏洩に配慮した照明構造とするなど、間接的な影響についても対策を講じる。</p> </td> <td data-bbox="783 1122 1056 1711"> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響緩和手法（ミティゲーション）などによる保全対策の推進 ・自然ネットワークの形成に配慮した事業の実施 ・自然ネットワークの形成に対応したビオトープの創出 ・ビオトープの保全・創造に努めるとともに、事業所の敷地内や周辺の緑化を推進する。 ・河川、池沼、農業用水路、水田などによって構成されている水辺・緑地環境が保全されている。 ・様々な水辺や緑地において、水生生物などの多種多様な野生生物が生息している。 ・埼玉県原風景である屋敷林をイメージさせるような緑地空間を創出するよう配慮する。 ・緑豊かな市街地の形成 ・緑化等の修景 </td> </tr> </tbody> </table>	項目	予測結果	整合を図るべき基準等	着目種等の生息・生育環境の保全	<p>事業の実施により、着目種等の生息・生育環境である水田及び水田周辺の環境が消失する。 このため、代償措置として、湿地性ビオトープを創出し、水田雑草群落の保全すべき植物を移植する。これにより、サギ類、カエル類、メダカ・ドジョウ等の採餌環境、繁殖環境を代償する。 計画地敷地境界沿いに連続する植栽帯は、潜在自然植生や周辺にある屋敷林の構成種を参考にした樹種とし、高木、中木、低木を織り交ぜ階層構造を持たせる。また、鳥類や昆虫類の餌となる実のなる樹木を植栽する。これにより、多様な環境が創出され、鳥類や昆虫類の生息環境が創出される。 また、低木植栽を行うことで、ホンドタヌキやホンドイタチ等の移動経路や隠れ家、採餌環境が創出される。 さらに、水路と道路が交錯する部分にはアンダーパスを設置し、ホンドタヌキ・ホンドイタチ等の移動経路を分断しないよう配慮する。 この他、低騒音・低振動型建設機械の使用等による騒音・振動の低減、仮設沈砂池や調整池を利用した濁水流出の抑制、夜間の光漏洩に配慮した照明構造とするなど、間接的な影響についても対策を講じる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・環境影響緩和手法（ミティゲーション）などによる保全対策の推進 ・自然ネットワークの形成に配慮した事業の実施 ・自然ネットワークの形成に対応したビオトープの創出 ・ビオトープの保全・創造に努めるとともに、事業所の敷地内や周辺の緑化を推進する。 ・河川、池沼、農業用水路、水田などによって構成されている水辺・緑地環境が保全されている。 ・様々な水辺や緑地において、水生生物などの多種多様な野生生物が生息している。 ・埼玉県原風景である屋敷林をイメージさせるような緑地空間を創出するよう配慮する。 ・緑豊かな市街地の形成 ・緑化等の修景 	<p>< 工事中 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画地内の資材運搬等の車両の走行は徐行運転を義務付け、騒音・振動を低減する。 ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・計画地内の資材運搬等の車両の走行は徐行運転を義務付け、騒音・振動を低減する。 ・本事業に関係する運転者には夜間等の運転時に、動物への配慮を行うよう指導する。 ・河川に生息する魚類等水生動物への影響を考慮し、工事中の雨水等は、仮設水路にて仮沈砂池や仮調整池等に導き、濁水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿させた後、上水を地区外に放流する。 ・夜行性の動物への影響を考慮し、工事中は工事時間を原則として8時から18時までとし、照明の使用は極力減らすとともに、照明は上方面、側面への照射を減らす構造とする。 <p>< 存在・供用時 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画されている湿地性ビオトープについては、計画地内の湿性草地、及び湿性草地に位置する開放水面の代替環境として機能させることで、サギ類、ヘビ類等の採食環境、メダカ（南日本集団）やドジョウ等の水生生物を中心とする生息環境が創出される。 ・計画地内に計画されている公園及び緑地帯については、「田園都市産業ゾーン基本方針」にあげられている屋敷林をイメージした緑化を行うことにより、ホンドタヌキの生息・繁殖環境、移動経路、隠れ家、採餌環境、猛禽類の餌となる小動物の生息環境、小鳥類等の生息環境が代償される。 ・本事業に関係する運転者には夜間等の運転時に、動物への配慮を行うよう指導する。 ・調整池を整備し、供用時の雨水等は調整池にためた後、公共用水域に排水する。 ・供用時の照明は上方面、側面への照射を減らす構造とする。
項目	予測結果	整合を図るべき基準等							
着目種等の生息・生育環境の保全	<p>事業の実施により、着目種等の生息・生育環境である水田及び水田周辺の環境が消失する。 このため、代償措置として、湿地性ビオトープを創出し、水田雑草群落の保全すべき植物を移植する。これにより、サギ類、カエル類、メダカ・ドジョウ等の採餌環境、繁殖環境を代償する。 計画地敷地境界沿いに連続する植栽帯は、潜在自然植生や周辺にある屋敷林の構成種を参考にした樹種とし、高木、中木、低木を織り交ぜ階層構造を持たせる。また、鳥類や昆虫類の餌となる実のなる樹木を植栽する。これにより、多様な環境が創出され、鳥類や昆虫類の生息環境が創出される。 また、低木植栽を行うことで、ホンドタヌキやホンドイタチ等の移動経路や隠れ家、採餌環境が創出される。 さらに、水路と道路が交錯する部分にはアンダーパスを設置し、ホンドタヌキ・ホンドイタチ等の移動経路を分断しないよう配慮する。 この他、低騒音・低振動型建設機械の使用等による騒音・振動の低減、仮設沈砂池や調整池を利用した濁水流出の抑制、夜間の光漏洩に配慮した照明構造とするなど、間接的な影響についても対策を講じる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・環境影響緩和手法（ミティゲーション）などによる保全対策の推進 ・自然ネットワークの形成に配慮した事業の実施 ・自然ネットワークの形成に対応したビオトープの創出 ・ビオトープの保全・創造に努めるとともに、事業所の敷地内や周辺の緑化を推進する。 ・河川、池沼、農業用水路、水田などによって構成されている水辺・緑地環境が保全されている。 ・様々な水辺や緑地において、水生生物などの多種多様な野生生物が生息している。 ・埼玉県原風景である屋敷林をイメージさせるような緑地空間を創出するよう配慮する。 ・緑豊かな市街地の形成 ・緑化等の修景 							

表12-1(17) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置												
景観	造成地・施設 の存在	<p>【回避・低減の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講ずることにより、造成地・施設 の存在に伴う景観資源及び主要な眺望景観への影響は、事業者の実行可能 な範囲内でできる限り回避・低減されていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 本事業の実施に伴う主要な眺望景観の予測結果は、整合を図るべき基準 等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">造成地・施設の存在による景観への影響の評価</p> <table border="1" data-bbox="272 602 1035 1776"> <thead> <tr> <th data-bbox="272 602 408 636">項目</th> <th data-bbox="408 602 695 636">予測結果</th> <th data-bbox="695 602 1035 636">整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="272 636 408 891">遠景の眺望 景観</td> <td data-bbox="408 636 695 891">遠景域からは計画地はほとん ど視認されない。 筑波山等の遠景域の眺望対象 については、進出予定企業の施設 の出現により遮蔽される地点 もあるが、遮蔽されない地点 も残る。なお、計画段階におい て、計画区域面積を必要最小限 としており、建物高さについて は最高限度を制限する。</td> <td data-bbox="695 636 1035 891">・広域的な観点から景観上の特性を踏 まえ、地域の景観に与える影響に留 意すること。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="272 891 408 1261">中景～近景 の眺望景観</td> <td data-bbox="408 891 695 1261">遮蔽物が介在しない中景～近 景の眺望景観は、広がる田園景 観の中に進出予定企業の施設 が新たに出現し、大きく変化す ると予測する。計画地に近接し て住宅地や農地、生活利用動線 があることから、特に直近から の眺望景観が大きく変化する。 外周となる部分に高木を含む 緩衝緑地帯を整備することで 圧迫感はある程度軽減され、地 域特性や周辺集落の屋敷林を 参考に地域に合った樹種を植 栽することで周辺の景観との 調和が図れると予測する。</td> <td data-bbox="695 891 1035 1261">・建築物等の大きさは、周辺の景観と の連続性に配慮し、圧迫感を生じな いようにすること。 ・建築物等の形態は、周辺のまち並み や建築物の形態と調和した形態と すること。外観を構成するものは、 周辺の景観との連続性に配慮し、位 置をそろえること。 ・敷地内には、県産植木類等、地域の 景観に調和した樹種を植栽するこ と。それらは道路等の公共空間に面 する部分に植栽すること。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="272 1261 408 1776">建築物等の デザイン</td> <td data-bbox="408 1261 695 1776">建物の建築にあたっては、各 進出予定企業に対し、埼玉県景 観計画の色彩の制限基準を守 る色彩を基調とする配色を採 用し、周辺景観との調和に努め るように指導するほか、景観形 成基準の配慮事項や地区計画 で規定される予定の建物の壁 面位置、高さ、形態又は色彩そ の他の意匠等を遵守するよう に指導する。</td> <td data-bbox="695 1261 1035 1776">・建築物の外壁や物件の堆積の遮蔽物 など、外観を構成するものは、周辺 の景観と調和した素材や色彩とす ること。また、外観を構成するもの に照明を行う場合は、周辺の景観と 調和した光色等とすること。 ・外壁など外観を構成するものは、原 色に近い色彩や点滅する照明は避 けること。多色使い又はアクセント 色の使用に際しては、使用する色彩 相互の調和、使用する量のバランス に十分配慮すること。 ・屋外階段は、建築物本体と調和した 外形及び色彩とすること。 ・屋上設備等は、外部から直接見え にくいように壁面、ルーバー等で囲 うこと。ルーバー等は建築物本体と 調和する外形及び色彩とすること。 ・資材等を堆積する場合は、人の目線 より低く整然と堆積し、堆積物の周 辺は植栽等で遮蔽すること。</td> </tr> </tbody> </table>	項目	予測結果	整合を図るべき基準等	遠景の眺望 景観	遠景域からは計画地はほとん ど視認されない。 筑波山等の遠景域の眺望対象 については、進出予定企業の施設 の出現により遮蔽される地点 もあるが、遮蔽されない地点 も残る。なお、計画段階におい て、計画区域面積を必要最小限 としており、建物高さについて は最高限度を制限する。	・広域的な観点から景観上の特性を踏 まえ、地域の景観に与える影響に留 意すること。	中景～近景 の眺望景観	遮蔽物が介在しない中景～近 景の眺望景観は、広がる田園景 観の中に進出予定企業の施設 が新たに出現し、大きく変化す ると予測する。計画地に近接し て住宅地や農地、生活利用動線 があることから、特に直近から の眺望景観が大きく変化する。 外周となる部分に高木を含む 緩衝緑地帯を整備することで 圧迫感はある程度軽減され、地 域特性や周辺集落の屋敷林を 参考に地域に合った樹種を植 栽することで周辺の景観との 調和が図れると予測する。	・建築物等の大きさは、周辺の景観と の連続性に配慮し、圧迫感を生じな いようにすること。 ・建築物等の形態は、周辺のまち並み や建築物の形態と調和した形態と すること。外観を構成するものは、 周辺の景観との連続性に配慮し、位 置をそろえること。 ・敷地内には、県産植木類等、地域の 景観に調和した樹種を植栽するこ と。それらは道路等の公共空間に面 する部分に植栽すること。	建築物等の デザイン	建物の建築にあたっては、各 進出予定企業に対し、埼玉県景 観計画の色彩の制限基準を守 る色彩を基調とする配色を採 用し、周辺景観との調和に努め るように指導するほか、景観形 成基準の配慮事項や地区計画 で規定される予定の建物の壁 面位置、高さ、形態又は色彩そ の他の意匠等を遵守するよう に指導する。	・建築物の外壁や物件の堆積の遮蔽物 など、外観を構成するものは、周辺 の景観と調和した素材や色彩とす ること。また、外観を構成するもの に照明を行う場合は、周辺の景観と 調和した光色等とすること。 ・外壁など外観を構成するものは、原 色に近い色彩や点滅する照明は避 けること。多色使い又はアクセント 色の使用に際しては、使用する色彩 相互の調和、使用する量のバランス に十分配慮すること。 ・屋外階段は、建築物本体と調和した 外形及び色彩とすること。 ・屋上設備等は、外部から直接見え にくいように壁面、ルーバー等で囲 うこと。ルーバー等は建築物本体と 調和する外形及び色彩とすること。 ・資材等を堆積する場合は、人の目線 より低く整然と堆積し、堆積物の周 辺は植栽等で遮蔽すること。	<ul style="list-style-type: none"> ・計画段階において、計画区域面 積を必要最小限とした。 ・産業等用地の外周となる部分に 高木を含む緩衝緑地帯を整備 する。 ・建物高さの最高限度を 25m に制 限する。 ・できる限り建物を敷地境界から 離れた位置に配置する。 ・高木を含む緩衝緑地帯には、地 域特性や周辺集落の屋敷林を 参考に地域にあった樹種を植 栽する。 ・建物等のデザインは、埼玉県景 観計画の色彩の制限基準を守 る色彩を基調とする配色を採 用し、建物の上部の外観部分を 低彩度になるように特に配慮 するとともに、景観形成基準の 配慮事項や地区計画で定めら れる予定の規定についても遵 守する。
項目	予測結果	整合を図るべき基準等													
遠景の眺望 景観	遠景域からは計画地はほとん ど視認されない。 筑波山等の遠景域の眺望対象 については、進出予定企業の施設 の出現により遮蔽される地点 もあるが、遮蔽されない地点 も残る。なお、計画段階におい て、計画区域面積を必要最小限 としており、建物高さについて は最高限度を制限する。	・広域的な観点から景観上の特性を踏 まえ、地域の景観に与える影響に留 意すること。													
中景～近景 の眺望景観	遮蔽物が介在しない中景～近 景の眺望景観は、広がる田園景 観の中に進出予定企業の施設 が新たに出現し、大きく変化す ると予測する。計画地に近接し て住宅地や農地、生活利用動線 があることから、特に直近から の眺望景観が大きく変化する。 外周となる部分に高木を含む 緩衝緑地帯を整備することで 圧迫感はある程度軽減され、地 域特性や周辺集落の屋敷林を 参考に地域に合った樹種を植 栽することで周辺の景観との 調和が図れると予測する。	・建築物等の大きさは、周辺の景観と の連続性に配慮し、圧迫感を生じな いようにすること。 ・建築物等の形態は、周辺のまち並み や建築物の形態と調和した形態と すること。外観を構成するものは、 周辺の景観との連続性に配慮し、位 置をそろえること。 ・敷地内には、県産植木類等、地域の 景観に調和した樹種を植栽するこ と。それらは道路等の公共空間に面 する部分に植栽すること。													
建築物等の デザイン	建物の建築にあたっては、各 進出予定企業に対し、埼玉県景 観計画の色彩の制限基準を守 る色彩を基調とする配色を採 用し、周辺景観との調和に努め るように指導するほか、景観形 成基準の配慮事項や地区計画 で規定される予定の建物の壁 面位置、高さ、形態又は色彩そ の他の意匠等を遵守するよう に指導する。	・建築物の外壁や物件の堆積の遮蔽物 など、外観を構成するものは、周辺 の景観と調和した素材や色彩とす ること。また、外観を構成するもの に照明を行う場合は、周辺の景観と 調和した光色等とすること。 ・外壁など外観を構成するものは、原 色に近い色彩や点滅する照明は避 けること。多色使い又はアクセント 色の使用に際しては、使用する色彩 相互の調和、使用する量のバランス に十分配慮すること。 ・屋外階段は、建築物本体と調和した 外形及び色彩とすること。 ・屋上設備等は、外部から直接見え にくいように壁面、ルーバー等で囲 うこと。ルーバー等は建築物本体と 調和する外形及び色彩とすること。 ・資材等を堆積する場合は、人の目線 より低く整然と堆積し、堆積物の周 辺は植栽等で遮蔽すること。													

表12-1(18) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																			
廃棄物等	造成等の工事	<p>【排出抑制の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講ずることにより、廃棄物の排出抑制に努める。なお、既存構造物の撤去に伴う廃棄物の再資源化率は100%であり、建築工事に伴う廃棄物についても、進出予定企業に対し、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理に努めるように指導することにより排出抑制に努めていく。 したがって、造成等の工事に伴う廃棄物は、事業者の実行可能な範囲内のできる限り排出抑制が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 既存構造物の撤去に伴う廃棄物の予測結果は、アスファルト塊、コンクリート塊の再資源化率が100%であり、整合を図るべき基準等とした「建設リサイクル推進計画2008(関東地域版)」の平成24年度目標値を上回ることから、「建設リサイクル法」等の事業者の責務を遵守できると考える。 建築工事に伴う廃棄物の予測結果は、再資源化率が約42%であるが、本事業では、進出予定企業に対し、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理に努めるように指導することから、「建設リサイクル法」等の事業者の責務を遵守すると考える。 したがって、造成等の工事に伴う廃棄物等の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">既存構造物の撤去に伴う廃棄物の評価</p> <table border="1" data-bbox="260 925 1048 1171"> <thead> <tr> <th rowspan="2">廃棄物の種類</th> <th colspan="3">予測結果</th> <th colspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>発生量</th> <th>再資源化率(%)</th> <th>処理方法</th> <th>再資源化率(%)</th> <th>事業者の責務</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>既設水路(コンクリート)</td> <td>1,400 m</td> <td rowspan="3">100</td> <td rowspan="3">再生プラントにて再資源化</td> <td rowspan="3">94~99以上</td> <td rowspan="3"> ・自らの責任において適切に処理する。 ・再生利用等により減量に努める。 ・再資源化等の促進に努める。 </td> </tr> <tr> <td>既設舗装</td> <td>18,700 m²</td> </tr> <tr> <td>既設導水管パイプライン</td> <td>7,500 m</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">建築工事に伴う廃棄物の評価</p> <table border="1" data-bbox="260 1218 1048 1413"> <thead> <tr> <th rowspan="2">廃棄物の種類</th> <th colspan="3">予測結果</th> <th>整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>発生量(t)</th> <th>再資源化率(%)</th> <th>処理方法</th> <th>事業者の責務</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設廃棄物全体</td> <td>6,710</td> <td>42</td> <td>進出予定企業に対し、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理に努めるように指導する。</td> <td> ・自らの責任において適切に処理する。 ・再生利用等により減量に努める。 ・再資源化等の促進に努める。 </td> </tr> </tbody> </table> <p>注)中間処理施設における再資源化の割合が不明のため、予測結果には中間処理施設を経由する再資源化量が反映されていない。</p>	廃棄物の種類	予測結果			整合を図るべき基準等		発生量	再資源化率(%)	処理方法	再資源化率(%)	事業者の責務	既設水路(コンクリート)	1,400 m	100	再生プラントにて再資源化	94~99以上	・自らの責任において適切に処理する。 ・再生利用等により減量に努める。 ・再資源化等の促進に努める。	既設舗装	18,700 m ²	既設導水管パイプライン	7,500 m	廃棄物の種類	予測結果			整合を図るべき基準等	発生量(t)	再資源化率(%)	処理方法	事業者の責務	建設廃棄物全体	6,710	42	進出予定企業に対し、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理に努めるように指導する。	・自らの責任において適切に処理する。 ・再生利用等により減量に努める。 ・再資源化等の促進に努める。	<ul style="list-style-type: none"> ・既存構造物の撤去に伴い発生する廃棄物は、分別を徹底し、再資源化及び再利用等の促進を図る。 ・建築工事に伴い発生する廃棄物は、進出予定企業に対し、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理に努めるように指導する。
廃棄物の種類	予測結果			整合を図るべき基準等																																		
	発生量	再資源化率(%)	処理方法	再資源化率(%)	事業者の責務																																	
既設水路(コンクリート)	1,400 m	100	再生プラントにて再資源化	94~99以上	・自らの責任において適切に処理する。 ・再生利用等により減量に努める。 ・再資源化等の促進に努める。																																	
既設舗装	18,700 m ²																																					
既設導水管パイプライン	7,500 m																																					
廃棄物の種類	予測結果			整合を図るべき基準等																																		
	発生量(t)	再資源化率(%)	処理方法	事業者の責務																																		
建設廃棄物全体	6,710	42	進出予定企業に対し、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理に努めるように指導する。	・自らの責任において適切に処理する。 ・再生利用等により減量に努める。 ・再資源化等の促進に努める。																																		

表12-1(19) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置												
廃棄物等	施設の稼働	<p>【排出抑制の観点】 本事業では、右に示す環境保全措置を講じることで、廃棄物の排出抑制に努める。なお、施設の稼働に伴う廃棄物については、進出予定企業に対し、排出抑制、分別、リサイクルの推進、雨水の有効利用等の適正処理に努めるように指導することにより排出抑制に努めていく。 したがって、施設の稼働に伴う廃棄物は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り排出抑制が図られていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 施設の稼働に伴う産業廃棄物の再生利用率は約 14%であるが、本事業では、進出予定企業に対し、廃棄物の排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理に努めるように指導することから、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「資源の有効な利用の促進に関する法律」における事業者の責務を遵守すると考える。 したがって、施設の稼働に伴う廃棄物等の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う廃棄物の評価</p> <table border="1" data-bbox="268 846 1038 1120"> <thead> <tr> <th rowspan="2">廃棄物の種類</th> <th colspan="2">予測結果</th> <th rowspan="2">処理方法</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等 事業者の責務</th> </tr> <tr> <th>排出量 (t/年)</th> <th>再生利用率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>産業廃棄物全体</td> <td>126,110</td> <td>13.5</td> <td>進出予定企業から発生する産業廃棄物については、進出予定企業に対して、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理するように指導する。</td> <td>・自らの責任において適正に処理する。 ・再生処理等を行うことにより減量に努める。 ・原材料等の使用の合理化を行うとともに、再生資源及び再生部品を利用するように努める。</td> </tr> </tbody> </table>	廃棄物の種類	予測結果		処理方法	整合を図るべき基準等 事業者の責務	排出量 (t/年)	再生利用率 (%)	産業廃棄物全体	126,110	13.5	進出予定企業から発生する産業廃棄物については、進出予定企業に対して、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理するように指導する。	・自らの責任において適正に処理する。 ・再生処理等を行うことにより減量に努める。 ・原材料等の使用の合理化を行うとともに、再生資源及び再生部品を利用するように努める。	<ul style="list-style-type: none"> ・進出予定企業から発生する産業廃棄物については、進出予定企業に対して、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理に努めるように指導する。
廃棄物の種類	予測結果			処理方法	整合を図るべき基準等 事業者の責務										
	排出量 (t/年)	再生利用率 (%)													
産業廃棄物全体	126,110	13.5	進出予定企業から発生する産業廃棄物については、進出予定企業に対して、排出抑制、分別、リサイクルの推進等の適正処理するように指導する。	・自らの責任において適正に処理する。 ・再生処理等を行うことにより減量に努める。 ・原材料等の使用の合理化を行うとともに、再生資源及び再生部品を利用するように努める。											

表12-1(20) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																				
温室効果ガス等	建設機械の稼働、資材運搬等の車両の走行、造成等の工事	<p>【回避・低減の観点】 工事中においては、右に示す環境保全措置を講ずることで、排出量の削減及び地球温暖化への影響の低減に努める。なお、定量的に予測可能な環境保全措置による温室効果ガス排出量の削減率は5.6%であり、それ以外の定性的な環境保全措置を講ずることによりさらなる削減に努めていく。 したがって、工事中における温室効果ガス等の排出は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減されていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 工事中において、定量的に予測可能な環境保全措置による温室効果ガス排出量の削減率は5.6%であり、整合を図るべき基準等としたケース1のベースラインのCO₂排出量の低減が図られている。また、建設機械の稼働時間の短縮に努める等の定性的な環境の保全のための措置を講ずることにより、「地球温暖化対策の推進に関する法律」の事業者の責務を遵守すると考える。 したがって、工事中における温室効果ガス等の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">予測ケースの設定</p> <table border="1" data-bbox="272 882 1034 987"> <thead> <tr> <th>予測ケース</th> <th>ケース1</th> <th>ケース2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>内容</td> <td>一般的な事業計画に基づくベースライン</td> <td>ベースラインに本事業の定量的な環境保全措置（下表参照）を反映した場合</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">工事中における定量的な環境保全措置（ケース2に反映）</p> <table border="1" data-bbox="272 1048 1034 1200"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>環境保全措置</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設機械の稼働</td> <td>・低燃費型建設機械の採用により、バックホウの燃料使用量を3%低減させる。</td> </tr> <tr> <td>資材運搬等の車両の走行</td> <td>・エコドライブの推進により、燃費を10%向上させる。</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">工事中における温室効果ガス排出量及び削減の程度</p> <table border="1" data-bbox="272 1290 1034 1554"> <thead> <tr> <th rowspan="3">区分</th> <th colspan="2">CO₂排出量</th> <th rowspan="3">削減量 t CO₂</th> <th rowspan="3">削減率 %</th> </tr> <tr> <th>ケース1</th> <th>ケース2</th> </tr> <tr> <th>t CO₂</th> <th>t CO₂</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>合計</td> <td>7,251</td> <td>6,843</td> <td>408</td> <td>5.6</td> </tr> <tr> <td>建設機械の稼働</td> <td>3,600</td> <td>3,528</td> <td>72</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>資材運搬等の車両の走行</td> <td>3,651</td> <td>3,315</td> <td>336</td> <td>9.2</td> </tr> </tbody> </table>	予測ケース	ケース1	ケース2	内容	一般的な事業計画に基づくベースライン	ベースラインに本事業の定量的な環境保全措置（下表参照）を反映した場合	区分	環境保全措置	建設機械の稼働	・低燃費型建設機械の採用により、バックホウの燃料使用量を3%低減させる。	資材運搬等の車両の走行	・エコドライブの推進により、燃費を10%向上させる。	区分	CO ₂ 排出量		削減量 t CO ₂	削減率 %	ケース1	ケース2	t CO ₂	t CO ₂	合計	7,251	6,843	408	5.6	建設機械の稼働	3,600	3,528	72	2.0	資材運搬等の車両の走行	3,651	3,315	336	9.2	<ul style="list-style-type: none"> ・計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の稼働時間の短縮に努める。 ・建設機械は、低燃費型建設機械や省エネ機構搭載型建設機械を使用するように努める。 ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・建設機械の不必要な空ぶかしは行わないように徹底する。 ・資材運搬等の車両の計画的かつ効率的な運行計画を十分に検討する。 ・資材運搬等の車両は、低燃費型車両を使用するように努める。 ・資材運搬等の車両のエコドライブを推進する。
予測ケース	ケース1	ケース2																																					
内容	一般的な事業計画に基づくベースライン	ベースラインに本事業の定量的な環境保全措置（下表参照）を反映した場合																																					
区分	環境保全措置																																						
建設機械の稼働	・低燃費型建設機械の採用により、バックホウの燃料使用量を3%低減させる。																																						
資材運搬等の車両の走行	・エコドライブの推進により、燃費を10%向上させる。																																						
区分	CO ₂ 排出量		削減量 t CO ₂	削減率 %																																			
	ケース1	ケース2																																					
	t CO ₂	t CO ₂																																					
合計	7,251	6,843	408	5.6																																			
建設機械の稼働	3,600	3,528	72	2.0																																			
資材運搬等の車両の走行	3,651	3,315	336	9.2																																			

表12-1(21) 環境影響評価の概要

項目	要因	予測・評価結果の概要	環境保全措置																																									
温室効果ガス等	造成地の存在、施設の稼働、自動車交通の発生	<p>【回避・低減の観点】 存在・供用時においては、右に示す環境保全措置を講ずることで、排出量の削減及び地球温暖化への影響の低減に努める。なお、定量的に予測可能な環境の保全のための措置による温室効果ガス排出量の削減率は18.2%であり、それ以外の定性的な環境保全措置を講ずることによりさらなる削減に努めていく。 したがって、存在・供用時における温室効果ガス等の排出は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減されていると評価する。</p> <p>【基準、目標等との整合の観点】 存在・供用時において、定量的に予測可能な環境保全措置による温室効果ガス排出量の削減率は18.2%であり、整合を図るべき基準等とした埼玉県地球温暖化対策実行計画の目標である25%には満たないが、進出予定企業に対し、年平均1%以上のエネルギー消費原単位の低減に努めるように指導する等の定性的な環境の保全のための措置を講ずることにより目標値の達成に努めることで、「地球温暖化対策の推進に関する法律」の事業者の責務を遵守すると考える。 したがって、存在・供用時における温室効果ガス等の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。</p> <p style="text-align: center;">予測ケースの設定</p> <table border="1" data-bbox="272 943 1034 1048"> <thead> <tr> <th>予測ケース</th> <th>ケース1</th> <th>ケース2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>内容</td> <td>一般的な事業計画に基づくベースライン</td> <td>ベースラインに本事業の定量的な環境保全措置（下表参照）を反映した場合</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">存在・供用時における定量的な環境保全措置（ケース2に反映）</p> <table border="1" data-bbox="272 1111 1034 1317"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>環境保全措置</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施設の稼働</td> <td>・エネルギー消費量がベースライン比22%削減となるような施設の建設計画及び設備計画とするよう推進する。 例) ・施設の断熱構造化 ・LED照明の使用 ・最新設備の導入 ・コージェネレーションシステムの導入 ・太陽光発電等の再生可能エネルギー発電設備の導入など</td> </tr> <tr> <td>自動車交通の発生</td> <td>・エコドライブの推進により、燃料使用量を10%削減させる。</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">存在・供用時における温室効果ガス排出量及び削減の程度</p> <table border="1" data-bbox="272 1379 1034 1635"> <thead> <tr> <th rowspan="3">区分</th> <th colspan="2">CO₂排出量</th> <th rowspan="3">削減量</th> <th rowspan="3">削減率</th> </tr> <tr> <th>ケース1</th> <th>ケース2</th> </tr> <tr> <th>t CO₂</th> <th>t CO₂</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>合計</td> <td>166,102</td> <td>135,876</td> <td>30,226</td> <td>18.2</td> </tr> <tr> <td>樹木の植栽</td> <td>44</td> <td>44</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>建設機械の稼働</td> <td>113,790</td> <td>88,796</td> <td>24,994</td> <td>22.0</td> </tr> <tr> <td>自動車交通の発生</td> <td>52,356</td> <td>47,124</td> <td>5,232</td> <td>10.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) はマイナスを示す。</p>	予測ケース	ケース1	ケース2	内容	一般的な事業計画に基づくベースライン	ベースラインに本事業の定量的な環境保全措置（下表参照）を反映した場合	区分	環境保全措置	施設の稼働	・エネルギー消費量がベースライン比22%削減となるような施設の建設計画及び設備計画とするよう推進する。 例) ・施設の断熱構造化 ・LED照明の使用 ・最新設備の導入 ・コージェネレーションシステムの導入 ・太陽光発電等の再生可能エネルギー発電設備の導入など	自動車交通の発生	・エコドライブの推進により、燃料使用量を10%削減させる。	区分	CO ₂ 排出量		削減量	削減率	ケース1	ケース2	t CO ₂	t CO ₂	合計	166,102	135,876	30,226	18.2	樹木の植栽	44	44	0	0.0	建設機械の稼働	113,790	88,796	24,994	22.0	自動車交通の発生	52,356	47,124	5,232	10.0	<ul style="list-style-type: none"> ・植栽は、生物多様性の保持に配慮し高木だけでなく、中低木を組み合わせることで最大限の植栽を実施する。 ・進出予定企業に対し、施設の建設計画及び設備計画にあたり、省エネルギー対策に努めるように指導する。 ・進出予定企業に対し、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」の事業者の目標に基づき、年平均1%以上のエネルギー消費原単位の低減に努めるように指導する。 ・進出予定企業に対し、「埼玉県地球温暖化対策推進条例」に基づき、地球温暖化対策計画及び地球温暖化対策実施状況報告書を作成し、知事に提出するように指導する。 ・進出予定企業に対し、平成22年3月（同年7月改正）に策定された「埼玉県地球温暖化対策に係る事業活動対策指針」に定められた各種対策に講ずるように指導する。 ・進出予定企業に対し、「埼玉県地球温暖化対策に係る事業活動対策指針」に定める大規模事業所に該当し、「目標設定型排出量取引制度」の対象事業所となった場合には、指針に定める方法により目標を設定し、排出量取引を含む方法により目標を達成するように指導する。 ・関連車両は、低燃費型車両を使用するように努める。 ・関連車両のエコドライブを推進する。
予測ケース	ケース1	ケース2																																										
内容	一般的な事業計画に基づくベースライン	ベースラインに本事業の定量的な環境保全措置（下表参照）を反映した場合																																										
区分	環境保全措置																																											
施設の稼働	・エネルギー消費量がベースライン比22%削減となるような施設の建設計画及び設備計画とするよう推進する。 例) ・施設の断熱構造化 ・LED照明の使用 ・最新設備の導入 ・コージェネレーションシステムの導入 ・太陽光発電等の再生可能エネルギー発電設備の導入など																																											
自動車交通の発生	・エコドライブの推進により、燃料使用量を10%削減させる。																																											
区分	CO ₂ 排出量		削減量	削減率																																								
	ケース1	ケース2																																										
	t CO ₂	t CO ₂																																										
合計	166,102	135,876	30,226	18.2																																								
樹木の植栽	44	44	0	0.0																																								
建設機械の稼働	113,790	88,796	24,994	22.0																																								
自動車交通の発生	52,356	47,124	5,232	10.0																																								

