

第6章. 予測・評価の概要

6.1 大気質

表6.1-1 (1) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要					
大気質	1) 工事(建設機械の稼働)による影響(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)				
	(1) 回避・低減に係る評価				
	<p>予測の結果、工事(建設機械の稼働)による大気汚染物質の排出により、周辺環境(大気質)への影響が考えられるが、以下に示す環境保全措置を講ずることで、大気汚染物質の発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから、工事(建設機械の稼働)による大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>				
	工事(建設機械の稼働)による影響に対する環境保全措置				
	保全措置の種類	低減	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	建設機械は、排出ガス対策型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ように努める。	建設機械の整備、点検を徹底するように努める。
	実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中
	効果	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。
	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価					
<p>予測地点における二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.03281~0.03801ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の年間2%除外値は0.0461~0.0472mg/m³であり、いずれも整合を図るべき基準や目標を満たしている。</p> <p>このことから、工事(建設機械の稼働)による大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p>					
工事(建設機械の稼働)による二酸化窒素の評価(日平均値の年間98%値)					
単位: ppm					
予測地点		将来予測濃度		環境基準	
		年平均値	日平均値		
最大付加濃度出現位置		0.02178	0.03801	0.04~0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下	
住宅地①		0.01968	0.03539		
住宅地②		0.01762	0.03281		
注)「日平均値」欄は、日平均値の年間98%値を示す。					
工事(建設機械の稼働)による浮遊粒子状物質の評価(日平均値の年間2%除外値)					
単位: mg/m ³					
予測地点		将来予測濃度		環境基準	
		年平均値	日平均値		
最大付加濃度出現位置		0.0193	0.0472	0.10mg/m ³ 以下	
住宅地①		0.0189	0.0466		
住宅地②		0.0186	0.0461		
注)「日平均値」欄は、日平均値の年間2%除外値を示す。					

表6.1-1 (2) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要							
大気質	2) 工事(資材運搬等の車両の走行)による影響(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)						
	(1) 回避・低減に係る評価						
	<p>予測の結果、工事(資材運搬等の車両の走行)による大気汚染物質の排出により、道路沿道(大気質)への影響が考えられるが、以下に示した環境保全措置を講ずることで、大気汚染物質の発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから、工事(資材運搬等の車両の走行)による大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>						
	工事(資材運搬等の車両の走行)による影響に対する環境保全措置						
	保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	資材運搬等の車両は、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アイドリングストップ等、エコドライブの励行を徹底するように努める。	資材運搬等の車両の整備、点検を徹底するように努める。	資材運搬等の車両は、走行速度を抑制するよう努める。	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。	資材運搬等の車両は、周辺道路での待機による渋滞を発生させないよう、計画地内で待機させることに努める。
	実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中
	効果	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。
	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動の影響が緩和される。	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価							
<p>予測地点における二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.027190~0.028309ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の年間2%除外値は0.045156~0.045249mg/m³であり、いずれも整合を図るべき基準や目標を満たしている。</p> <p>このことから、工事(資材運搬等の車両の走行)による大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p> <p>なお、事業計画の熟度が高まったことにより、予測地点⑤、⑦、⑧には資材運搬等の車両は走行しない想定である。</p>							

表6.1-1 (3) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要

大気質

工事(資材運搬等の車両の走行)による二酸化窒素の評価(日平均値の年間98%値)

単位: ppm

予測地点	予測方向	将来予測濃度		環境基準
		年平均値	日平均値	
③	南側	0.013847	0.028106	0.04~0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下
	北側	0.014010	0.028309	
④	南側	0.013781	0.028025	
	北側	0.013913	0.028188	
⑤	東側	0.013112	0.027190	
	西側	0.013115	0.027194	
⑥	西側	0.013140	0.027224	
	東側	0.013129	0.027211	
⑦	東側	0.013236	0.027344	
	西側	0.013285	0.027405	
⑧	東側	0.013203	0.027304	
	西側	0.013242	0.027352	
⑨	西側	0.013357	0.027495	
	東側	0.013285	0.027405	
⑩	南側	0.013184	0.027279	
	北側	0.013153	0.027241	

注) 「日平均値」欄は、日平均値の年間98%値を示す。

予測地点⑤, ⑦, ⑧には資材運搬等の車両は走行しない想定である。

工事(資材運搬等の車両の走行)による浮遊粒子状物質の評価(日平均値の年間2%除外値)

単位: mg/m³

予測地点	予測方向	将来予測濃度		環境基準
		年平均値	日平均値	
③	南側	0.018057	0.045233	0.10mg/m ³ 以下
	北側	0.018067	0.045249	
④	南側	0.018053	0.045227	
	北側	0.018061	0.045239	
⑤	東側	0.018010	0.045156	
	西側	0.018010	0.045157	
⑥	西側	0.018011	0.045158	
	東側	0.018010	0.045157	
⑦	東側	0.018018	0.045169	
	西側	0.018021	0.045175	
⑧	東側	0.018016	0.045165	
	西側	0.018018	0.045170	
⑨	西側	0.018027	0.045184	
	東側	0.018022	0.045176	
⑩	南側	0.018016	0.045166	
	北側	0.018014	0.045162	

注) 「日平均値」欄は、日平均値の年間2%除外値を示す。

予測地点⑤, ⑦, ⑧には資材運搬等の車両は走行しない想定である。

表6.1-1 (4) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要							
大 気 質	3) 工事(造成等の工事)による影響(粉じん等)						
	(1) 回避・低減に係る評価						
	予測の結果、工事(造成等の工事)による大気質(粉じん等)の影響が考えられるが、以下に示す環境保全措置を講ずることで、粉じん等の発生源対策に努めていく。						
	このことから、工事(造成等の工事)による大気質(粉じん等)の影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。						
	工事(造成等の工事)による影響(粉じん等)に対する環境保全措置						
	保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	強風時には土工作业を控えるとともに、造成箇所や建設機械の稼働範囲及び資材運搬等の車両の仮設道路に適宜散水を行うように努める。	工事区域出口に洗浄用ホースを設置する等、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払い落としや、場内の清掃等を徹底するように努める。	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よう努める。	土砂の運搬時には、必要に応じて資材運搬等の車両の荷台をシートで被覆するよう努める。	必要に応じて、仮囲いを設置する。	必要に応じて、造成地をシートにより被覆するなど、裸地からの粉じん等の飛散を防止する。
	実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中
	効果	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし	
他の環境への影響	なし	なし	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	なし	騒音の影響が緩和される。	濁水の発生の低減が見込まれる。	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価							
予測地点における降下ばいじん量の予測結果は1.5~4.7t/km ² /月であり、整合を図るべき基準や目標を満たしている。							
このことから、工事(造成等の工事)による大気質(粉じん等)への影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。							
工事(造成等の工事)による粉じん等の評価							
単位：t/km ² /月							
予測地点	降下ばいじん量予測結果				整合を図るべき基準や目標		
	秋季 (令和7年 10~11月)	冬季 (令和8年 1~2月)	春季 (令和8年 4~5月)	夏季 (令和8年 6月)			
	最大付加濃度出現位置	3.7	4.2	3.6		4.7	
	住宅地①	3.1	3.7	2.5		2.8	
住宅地②	1.5	1.8	1.7	2.9	10t/km ² /月以下		

表6.1-1 (5) 環境影響評価の概要

大 気 質	4) 存在・供用(施設の稼働)による影響(二酸化窒素, 二酸化硫黄, 浮遊粒子状物質, その他の大気質に係る有害物質等)															
	(1) 回避・低減に係る評価															
	<p>予測の結果, 存在・供用(施設の稼働)による大気汚染物質の排出により, 周辺環境(大気質)への影響が考えられるが, 以下に示す環境保全措置を講ずることで, 大気汚染物質の発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから, 存在・供用(施設の稼働)による大気質(二酸化窒素, 二酸化硫黄, 浮遊粒子状物質, その他の大気質に係る有害物質等)への影響は, 実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>															
	<p>存在・供用(施設の稼働)による影響(二酸化窒素, 二酸化硫黄, 浮遊粒子状物質, その他の大気質に係る有害物質等)に対する環境保全措置</p>															
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>保全措置の種類</td> <td style="text-align: center;">低減</td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>進出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, 必要に応じて排ガス処理施設の設置等による公害の未然防止に努めるよう指導する。</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>存在・供用時</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>なし</td> </tr> </table>	保全措置の種類	低減	実施主体	事業者	実施内容	進出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, 必要に応じて排ガス処理施設の設置等による公害の未然防止に努めるよう指導する。	実施時期	存在・供用時	効果	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	効果の不確実性	なし	他の環境への影響	なし	
	保全措置の種類	低減														
	実施主体	事業者														
	実施内容	進出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, 必要に応じて排ガス処理施設の設置等による公害の未然防止に努めるよう指導する。														
	実施時期	存在・供用時														
	効果	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。														
効果の不確実性	なし															
他の環境への影響	なし															
(2) 基準や目標との整合性に係る評価																
<p>予測地点における二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.02763~0.02805ppm, 二酸化硫黄の日平均値の年間2%除外値は0.0141~0.0211ppm, 浮遊粒子状物質の日平均値の年間2%除外値は0.0491~0.0514mg/m³, 非メタン炭化水素の午前6時から9時までの3時間平均値は0.26~0.31ppmCであり, いずれも整合を図るべき基準や目標を満たしている。</p> <p>このことから, 存在・供用(施設の稼働)による大気質(二酸化窒素, 二酸化硫黄, 浮遊粒子状物質, その他の大気質に係る有害物質等)への影響は, 整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p>																
<p style="text-align: center;">存在・供用(施設の稼働)による二酸化窒素の評価(日平均値の年間98%値)</p> <p style="text-align: right;">単位: ppm</p>																
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">将来予測濃度</th> <th rowspan="2">環境基準</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最大付加濃度出現位置</td> <td>0.01380</td> <td>0.02805</td> <td rowspan="3">0.04~0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下</td> </tr> <tr> <td>住宅地①</td> <td>0.01347</td> <td>0.02763</td> </tr> <tr> <td>住宅地②</td> <td>0.01353</td> <td>0.02771</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「日平均値」欄は, 日平均値の年間98%値を示す。</p>	予測地点	将来予測濃度		環境基準	年平均値	日平均値	最大付加濃度出現位置	0.01380	0.02805	0.04~0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下	住宅地①	0.01347	0.02763	住宅地②	0.01353	0.02771
予測地点		将来予測濃度			環境基準											
	年平均値	日平均値														
最大付加濃度出現位置	0.01380	0.02805	0.04~0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下													
住宅地①	0.01347	0.02763														
住宅地②	0.01353	0.02771														
<p style="text-align: center;">存在・供用(施設の稼働)による二酸化硫黄の評価(日平均値の年間2%除外値)</p> <p style="text-align: right;">単位: ppm</p>																
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">将来予測濃度</th> <th rowspan="2">環境基準</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最大付加濃度出現位置</td> <td>0.0109</td> <td>0.0211</td> <td rowspan="3">0.04ppm 以下</td> </tr> <tr> <td>住宅地①</td> <td>0.0073</td> <td>0.0141</td> </tr> <tr> <td>住宅地②</td> <td>0.0077</td> <td>0.0150</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 「日平均値」欄は, 日平均値の年間2%除外値を示す。</p>	予測地点	将来予測濃度		環境基準	年平均値	日平均値	最大付加濃度出現位置	0.0109	0.0211	0.04ppm 以下	住宅地①	0.0073	0.0141	住宅地②	0.0077	0.0150
予測地点		将来予測濃度			環境基準											
	年平均値	日平均値														
最大付加濃度出現位置	0.0109	0.0211	0.04ppm 以下													
住宅地①	0.0073	0.0141														
住宅地②	0.0077	0.0150														

表6.1-1 (6) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要

大気質

存在・供用(施設の稼働)による浮遊粒子状物質の評価(日平均値の年間2%除外値)

単位: mg/m³

予測地点	将来予測濃度		環境基準
	年平均値	日平均値	
最大付加濃度出現位置	0.0219	0.0514	0.10mg/m ³ 以下
住宅地①	0.0204	0.0491	
住宅地②	0.0206	0.0494	

注)「日平均値」欄は、日平均値の年間2%除外値を示す。

存在・供用(施設の稼働)による非メタン炭化水素の評価(午前6時から9時までの3時間平均値)

単位: ppmC

予測地点	将来予測濃度		指針値
	年平均値	3時間平均値	
最大付加濃度出現位置	0.29	0.31	0.20ppmC から 0.31ppmC の範囲以下
住宅地①	0.26	0.28	
住宅地②	0.25	0.26	

5) 存在・供用(自動車交通の発生)による影響(二酸化窒素, 浮遊粒子状物質, 炭化水素)

(1) 回避・低減に係る評価

予測の結果, 存在・供用(自動車交通の発生)による大気汚染物質の排出により, 道路沿道(大気質)への影響が考えられるが, 以下に示す環境保全措置を講ずることで, 大気汚染物質の発生源対策に努めていく。

このことから, 存在・供用(自動車交通の発生)による大気質(二酸化窒素, 浮遊粒子状物質, 炭化水素)への影響は, 実行可能な範囲で回避・低減が図られているものと評価する。

存在・供用(自動車交通の発生)による影響に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減
実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
実施内容	最新排出ガス規制適合車の使用に努めるよう指導する。	ディーゼル車については, 埼玉県生活環境保全条例に基づく排出ガス規制に適合した車両の使用を徹底するよう指導する。	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう, 計画的かつ効率的な運行管理に努めるよう指導する。	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両の整備, 点検を徹底するよう指導する。	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両のアイドリングストップ等, エコドライブの励行を徹底するよう指導する。	進出企業に通勤時の公共交通機関の利用促進, 送迎バスの運行等の交通量抑制に努めるよう指導する。
実施時期	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時
効果	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	なし	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。

表6.1-1 (7) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要

大気質

(2) 基準や目標との整合性に係る評価

予測地点における二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.027145~0.028607ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の年間2%除外値は0.045152~0.045285mg/m³、非メタン炭化水素の午前6時から9時までの3時間平均値は0.188215~0.188515ppmCであり、いずれも整合を図るべき基準や目標を満たしている。

このことから、存在・供用(自動車交通の発生)による大気質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質、炭化水素)への影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。

なお、事業計画の熟度が高まったことにより、予測地点③、④、⑤、⑦、⑧、⑨、⑩には関連車両は走行しない想定である。

存在・供用(自動車交通の発生)による二酸化窒素の評価(日平均値の年間98%値)

単位：ppm

予測地点	予測方向	将来予測濃度		環境基準
		年平均値	日平均値	
③	南側	0.014050	0.028359	0.04~0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下
	北側	0.014249	0.028607	
④	南側	0.013934	0.028214	
	北側	0.014087	0.028406	
⑤	東側	0.013081	0.027150	
	西側	0.013082	0.027152	
⑥	西側	0.013271	0.027388	
	東側	0.013252	0.027365	
⑦	東側	0.013203	0.027303	
	西側	0.013241	0.027350	
⑧	東側	0.013241	0.027351	
	西側	0.013287	0.027408	
⑨	西側	0.013430	0.027586	
	東側	0.013345	0.027481	
⑩	南側	0.013088	0.027160	
	北側	0.013076	0.027145	
新設①	北側	0.013157	0.027246	
	南側	0.013171	0.027263	
新設②	西側	0.013158	0.027247	
	東側	0.013139	0.027223	

注)「日平均値」欄は、日平均値の年間98%値を示す。

予測地点③、④、⑤、⑦、⑧、⑨、⑩には関連車両は走行しない想定である。

表6.1-1 (8) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要

大気質

存在・供用(自動車交通の発生)による浮遊粒子状物質の評価(日平均値の年間2%除外値)

単位: mg/m³

予測地点	予測方向	将来予測濃度		環境基準
		年平均値	日平均値	
③	南側	0.018076	0.045265	0.10mg/m ³ 以下
	北側	0.018089	0.045285	
④	南側	0.018069	0.045252	
	北側	0.018078	0.045267	
⑤	東側	0.018007	0.045152	
	西側	0.018007	0.045152	
⑥	西側	0.018023	0.045177	
	東側	0.018021	0.045174	
⑦	東側	0.018016	0.045166	
	西側	0.018019	0.045170	
⑧	東側	0.018022	0.045175	
	西側	0.018025	0.045180	
⑨	西側	0.018033	0.045195	
	東側	0.018028	0.045185	
⑩	南側	0.018009	0.045154	
	北側	0.018008	0.045152	
新設①	北側	0.018015	0.045164	
	南側	0.018016	0.045166	
新設②	西側	0.018015	0.045164	
	東側	0.018013	0.045161	

注) 「日平均値」欄は、日平均値の年間98%値を示す。

予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩には関連車両は走行しない想定である。

存在・供用(自動車交通の発生)による非メタン炭化水素の評価
(午前6時から9時までの3時間平均値)

単位: ppmC

予測地点	予測方向	将来予測濃度		指針値
		年平均値	3時間平均値	
③	南側	0.180270	0.188467	0.20ppmC から 0.31ppmC の範囲以下
	北側	0.180316	0.188515	
④	南側	0.180248	0.188443	
	北側	0.180284	0.188482	
⑤	東側	0.180036	0.188220	
	西側	0.180037	0.188221	
⑥	西側	0.180091	0.188278	
	東側	0.180086	0.188272	
⑦	東側	0.180073	0.188259	
	西側	0.180084	0.188271	
⑧	東側	0.180074	0.188260	
	西側	0.180086	0.188272	
⑨	西側	0.180131	0.188320	
	東側	0.180109	0.188297	
⑩	南側	0.180035	0.188219	
	北側	0.180031	0.188215	
新設①	北側	0.180056	0.188241	
	南側	0.180060	0.188245	
新設②	西側	0.180058	0.188243	
	東側	0.180052	0.188237	

注) 予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩には関連車両は走行しない想定である。

6.2 騒音・低周波音

表6.2-1 (1) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要							
騒音・低周波音	1) 工事(建設機械の稼働)による影響(騒音)						
	(1) 回避・低減に係る評価						
	予測の結果, 工事(建設機械の稼働)による騒音の発生により, 周辺環境(騒音)への影響が考えられるが, 以下に示す環境保全措置を講ずることで, 騒音の発生源対策に努めていく。このことから, 工事(建設機械の稼働)による騒音の影響は, 実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。						
	工事の実施(建設機械の稼働)による影響に対する環境保全措置						
	保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	建設機械は, 低騒音型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ように努める。	建設機械は, 不要なクラクションを行わないよう作業員に周知・徹底する。	建設機械の整備, 点検を徹底するように努める。	建設機械の設置位置を民家等の保全対象から可能な限り離すように努めるとともに, 必要に応じ, 仮囲い等の防音対策を講じる。
	実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中
	効果	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の伝搬の低減が見込まれる。
	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	大気質, 振動, 温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質, 温室効果ガス等の影響が緩和される。	なし	大気質, 振動, 温室効果ガス等の影響が緩和される。	粉じん等の飛散の影響が緩和される。	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価							
工事(建設機械の稼働)による騒音の予測結果(L_{A5} : 90%レンジ上端値)は, 以下に示すとおり, 敷地境界において76~82dBであり, 整合を図るべき基準や目標を満たしている。このことから, 工事(建設機械の稼働)による騒音の影響は, 整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。							
工事(建設機械の稼働)による騒音の評価(L_{A5} : 90%レンジ上端値)							
工種	ユニット	騒音レベル予測結果[dB]			規制基準 [dB]		
		建設機械の稼働 (ユニットから5m)	暗騒音	合成騒音			
廃棄物対策工事	掘削工(土砂掘削)	77	45	77	85		
	土留・仮締切工(鋼矢板(油圧圧入引き抜き工))	76	45	76			
	盛土工(路体, 路床)	82	45	82			
調整池工事	掘削工(土砂掘削)	77	45	77			
	盛土工(路体, 路床)	82	45	82			
	土留・仮締切工(鋼矢板(油圧圧入引き抜き工))	76	45	76			
	コンクリート工	79	45	79			
土工事	掘削工(土砂掘削)	77	45	77			
	用・排水工事	掘削工(土砂掘削)	77	45		77	
用・排水工事	盛土工(路体, 路床)	82	45	82			
	土留・仮締切工(鋼矢板(油圧圧入引き抜き工))	76	45	76			
	コンクリート工	79	45	79			
	道路工事	掘削工(土砂掘削)	77	45		77	
舗装工事	アスファルト舗装(上層・下層路盤)	77	45	77			
	アスファルト舗装(表層・基層)	80	45	80			
公園工事	掘削工(土砂掘削)	77	45	77			
	盛土工(路体, 路床)	82	45	82			
進出企業建築工事	掘削工(土砂掘削)	77	45	77			
	場所打杭工(オールケーシング工)	81	45	81			
	アスファルト舗装(上層・下層路盤)	77	45	77			
	アスファルト舗装(表層・基層)	80	45	80			

表6.2-1 (2) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要																																																		
騒音・低周波音	<p>2) 工事(資材運搬等の車両の走行)による影響(騒音)</p> <p>(1) 回避・低減に係る評価</p> <p>予測の結果、工事(資材運搬等の車両の走行)による騒音の発生により、道路沿道(騒音)への影響が考えられるが、以下に示した環境保全措置を講ずることで、騒音の発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから、工事(資材運搬等の車両の走行)による騒音の影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">工事の実施(資材運搬等の車両の走行)による影響に対する環境保全措置</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>保全措置の種類</th> <th>低減</th> <th>低減</th> <th>低減</th> <th>低減</th> <th>低減</th> <th>低減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>資材運搬等の車両の計画的、かつ効率的な運行計画を検討し、車両による搬出入が一時的に集中しないように努める。</td> <td>資材運搬等の車両のアイドリングストップ等、エコドライブの励行を徹底するように努める。</td> <td>資材運搬等の車両は、不要なクラクションを行わないよう作業員に周知・徹底する。</td> <td>資材運搬等の車両は、走行速度を抑制するよう努める。</td> <td>資材運搬等の車両の整備、点検を徹底するように努める。</td> <td>資材運搬等の車両は、周辺道路での待機による渋滞を発生させないよう、事業実施区域内で待機させることに努める。</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>工事中</td> <td>工事中</td> <td>工事中</td> <td>工事中</td> <td>工事中</td> <td>工事中</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>騒音の発生の低減が見込まれる。</td> <td>騒音の発生の低減が見込まれる。</td> <td>騒音の発生の低減が見込まれる。</td> <td>騒音の発生の低減が見込まれる。</td> <td>騒音の発生の低減が見込まれる。</td> <td>騒音の発生の低減が見込まれる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> <td>なし</td> <td>なし</td> <td>なし</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。</td> <td>大気質、温室効果ガス等の影響が緩和される。</td> <td>なし</td> <td>大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。</td> <td>大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。</td> <td>大気質、振動の影響が緩和される。</td> </tr> </tbody> </table>	保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	実施内容	資材運搬等の車両の計画的、かつ効率的な運行計画を検討し、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等、エコドライブの励行を徹底するように努める。	資材運搬等の車両は、不要なクラクションを行わないよう作業員に周知・徹底する。	資材運搬等の車両は、走行速度を抑制するよう努める。	資材運搬等の車両の整備、点検を徹底するように努める。	資材運搬等の車両は、周辺道路での待機による渋滞を発生させないよう、事業実施区域内で待機させることに努める。	実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	効果	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし	他の環境への影響	大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、温室効果ガス等の影響が緩和される。	なし	大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、振動の影響が緩和される。
	保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減																																											
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者																																											
	実施内容	資材運搬等の車両の計画的、かつ効率的な運行計画を検討し、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等、エコドライブの励行を徹底するように努める。	資材運搬等の車両は、不要なクラクションを行わないよう作業員に周知・徹底する。	資材運搬等の車両は、走行速度を抑制するよう努める。	資材運搬等の車両の整備、点検を徹底するように努める。	資材運搬等の車両は、周辺道路での待機による渋滞を発生させないよう、事業実施区域内で待機させることに努める。																																											
	実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中																																											
	効果	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。																																											
	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし																																											
	他の環境への影響	大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、温室効果ガス等の影響が緩和される。	なし	大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、振動の影響が緩和される。																																											
	<p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>予測の結果、予測地点⑨、⑩で環境基準を満たさないが、現況ですでに環境基準を満たしておらず、資材運搬等の車両による騒音レベルの増加分は0.3~0.4dBである。さらに、以下に示した環境保全措置を講ずることで、騒音の発生の抑制に努めていく。</p> <p>このことから、工事(資材運搬等の車両の走行)による騒音の影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p> <p>なお、予測地点⑦、⑧における等価騒音レベルは、環境基準を満たしていないが、これは現況で環境基準を満たしていない地点である。</p>																																																	

表6.2-1 (3) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要

騒音・低周波音

工事(資材運搬等の車両の走行)による騒音の評価 (L_{Aeq} : 等価騒音レベル)
(単位: dB)

予測地点	時間区分	現況等価騒音レベル(1)	騒音レベル予測結果		環境基準	要請限度
			等価騒音レベルの増加分(2)	工事中の等価騒音レベル(3) =(1)+(2)		
③ 県道川越入間線	昼間	68 (68.0)	0.1	68 (68.1)	70	75
④ 県道川越入間線	昼間	69 (69.4)	0.1	70 (69.5)	70	75
⑤ 所沢市道 4-11 号線	昼間	63 (63.1)	-	63 (63.1)	65	75
⑥ 入間市道カン 63 号線	昼間	63 (62.7)	0.4	63 (63.1)	65	75
⑦ 所沢市道 4-11 号線	昼間	68 (67.6)	-	68 (67.6)	65	75
⑧ 所沢市道 4-707 号線	昼間	67 (67.4)	-	67 (67.4)	65	75
⑨ 入間市道 D230 号線	昼間	69 (68.8)	0.3	69 (69.1)	65	75
⑩ 所沢市道 4-1033 号線	昼間	66 (65.6)	0.4	66 (66.0)	65	75

注) 時間区分 昼間は 6:00~22:00

は、環境基準を満たしていないことを示す。

予測地点⑤, ⑦, ⑧には資材運搬等の車両は走行しない想定である。

3) 存在・供用(施設の稼働)による影響(騒音)

(1) 回避・低減に係る評価

予測の結果, 存在・供用(施設の稼働)による騒音の発生により, 周辺環境(騒音)への影響が考えられるが, 以下に示す環境保全措置を講ずることで, 騒音の発生源対策に努めていく。

このことから, 存在・供用(施設の稼働)による騒音の影響は, 実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。

存在・供用(施設の稼働)による影響(騒音)に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減
実施主体	事業者
実施内容	進出企業に対し, 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公害の未然防止に努めるよう指導する。
実施時期	存在・供用時
効果	騒音の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし
他の環境への影響	なし

(2) 基準や目標との整合性に係る評価

予測地点における騒音レベルは41~52dB, 暗騒音と合成した騒音レベルは46~53dBであり, 整合を図るべき基準や目標を満たしている。

このことから, 存在・供用(施設の稼働)による騒音の影響は, 整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。

存在・供用(施設の稼働)による騒音の評価 (L_{A5} : 90%レンジ上端値)

予測地点	騒音レベル予測結果[dB]			規制基準 [dB]
	施設の稼働	暗騒音	合成騒音	
最大値出現地点	52	45	53	朝 : 65dB 昼間 : 70dB 夕 : 65dB 夜 : 60dB
住宅地①	45		48	
住宅地②	41		46	

表6.2-1 (4) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要					
騒音・低周波音	4) 存在・供用(自動車交通の発生)による影響(騒音)				
	(1) 回避・低減に係る評価				
	<p>予測の結果, 存在・供用(自動車交通の発生)による騒音の発生により, 道路沿道(騒音)への影響が考えられるが, 以下に示す環境保全措置を講ずることで, 騒音の発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから, 存在・供用(自動車交通の発生)による騒音への影響は, 実行可能な範囲で回避・低減が図られているものと評価する。</p>				
	存在・供用(自動車交通の発生)による影響に対する環境保全措置				
	保全措置の種類	低減	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう, 計画的かつ効率的な運行管理に努めるよう指導する。	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両の整備, 点検を徹底するよう指導する。	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両のアイドリングストップ等, エコドライブの励行を徹底するよう指導する。	進出企業に通勤時の公共交通機関の利用促進, 送迎バスの運行等の交通量抑制に努めるよう指導する。
	実施時期	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時
	効果	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。
	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	大気質・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質・温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価					
<p>予測の結果, 予測地点⑥, 新設①, 新設②における等価騒音レベルは, 昼間 63~65dB, 夜間 56~58dB で, 整合を図るべき基準や目標を満たしている。</p> <p>このことから, 存在・供用(自動車交通の発生)による騒音の影響は, 整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p> <p>なお, 予測地点③, ④, ⑦, ⑧, ⑨における等価騒音レベルは, 環境基準を満たしていないが, これは現況又は将来基礎交通量で環境基準を満たしていない地点である。</p>					

表6.2-1 (5) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要								
騒音・低周波音	存在・供用(自動車交通の発生)による騒音の評価 (L_{Aeq} : 等価騒音レベル)							
	(単位: dB)							
	予測地点	時間区分	現況等価騒音レベル(1)	将来基礎交通量による等価騒音レベル(2)	騒音レベル予測結果		環境基準	要請限度
					等価騒音レベルの増加分(3)	供用後の等価騒音レベル(4) = (2)+(3)		
	③ 県道川越入間線	昼間	68 (68.0)	69 (69.2)	-	69 (69.2)	70	75
		夜間	66 (65.8)	67 (67.4)	-	67 (67.4)	65	70
	④ 県道川越入間線	昼間	69 (69.4)	71 (70.6)	-	71 (70.6)	70	75
		夜間	66 (66.0)	67 (67.3)	-	67 (67.3)	65	70
	⑤ 所沢市道 4-11 号線	昼間	63 (63.1)	62 (62.2)	-	62 (62.2)	65	75
		夜間	56 (55.6)	56 (55.6)	-	56 (55.6)	60	70
⑥ 入間市道カン 63 号線	昼間	63 (62.7)	64 (63.6)	1.8	65 (65.4)	65	75	
	夜間	54 (54.0)	55 (55.3)	2.9	58 (58.2)	60	70	
⑦ 所沢市道 4-11 号線	昼間	68 (67.6)	67 (67.2)	-	67 (67.2)	65	75	
	夜間	60 (60.1)	60 (59.9)	-	60 (59.9)	60	70	
⑧ 所沢市道 4-707 号線	昼間	67 (67.4)	68 (67.5)	-	68 (67.5)	65	75	
	夜間	60 (60.3)	61 (60.9)	-	61 (60.9)	60	70	
⑨ 入間市道 D230 号線	昼間	69 (68.8)	70 (70.1)	-	70 (70.1)	65	75	
	夜間	63 (62.9)	64 (64.2)	-	64 (64.2)	60	70	
⑩ 所沢市道 4-1033 号線	昼間	66 (65.6)	64 (63.8)	-	64 (63.8)	65	75	
	夜間	56 (56.3)	55 (54.8)	-	55 (54.8)	60	70	
新設① 上藤沢・林・宮寺間 新設道路	昼間	-	61 (61.2)	2.7	64 (63.9)	65	75	
	夜間	-	53 (52.6)	3.8	56 (56.4)	60	70	
新設② 上藤沢・林・宮寺間 新設道路	昼間	-	61 (61.3)	1.9	63 (63.2)	65	75	
	夜間	-	53 (52.7)	2.8	56 (55.5)	60	70	

注) 時間区分 昼間は6:00~22:00, 夜間は22:00~6:00
 は、環境基準を満たしていないことを示す。
 予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩には関連車両は走行しない想定である。

5) 存在・供用(施設の稼働)による影響(低周波音)

(1) 回避・低減に係る評価

予測の結果, 存在・供用(施設の稼働)による低周波音の発生により, 周辺環境(低周波音)への影響が考えられるが, 以下に示す環境保全措置を講ずることで, 低周波音の発生源対策に努めていく。

このことから, 存在・供用(施設の稼働)による低周波音の影響は, 実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。

存在・供用(施設の稼働)による影響(低周波音)に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減	低減
実施主体	事業者	事業者
実施内容	各設備機器の堅固な取り付け, 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指導する。	屋上に設置する設備機器(ルーフファン等)については, なるべく民家側には設置しないように, 配置計画を指導する。
実施時期	存在・供用時	存在・供用時
効果	騒音(低周波音)の発生の低減が見込まれる。	騒音(低周波音)の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし	なし
他の環境への影響	なし	なし

表6.2-1 (6) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要					
騒音・低周波音	(2) 基準や目標との整合性に係る評価				
	予測地点における低周波音（G特性音圧レベル）は71dBであり，整合を図るべき基準や目標を満たしている。				
	このことから，存在・供用(施設の稼働)による低周波音の影響は，整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。				
	存在・供用(施設の稼働)による低周波音の評価(G特性音圧レベル)				
	予測地点	低周波音レベル予測結果[dB]			整合を図るべき基準等 [dB]
		施設の稼働	バックグラウンド	合成音	
	最大値出現地点	46	71	71	100
	住宅地①	43		71	
	住宅地②	40		71	

6.3 振動

表6.3-1 (1) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要						
振動	1) 工事(建設機械の稼働)による影響					
	(1) 回避・低減に係る評価					
	<p>予測の結果, 工事(建設機械の稼働)による振動の発生により, 周辺環境(振動)への影響が考えられるが, 以下に示す環境保全措置を講ずることで, 振動の発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから, 工事(建設機械の稼働)による振動の影響は, 実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>					
	工事の実施(建設機械の稼働)による影響に対する環境保全措置					
	保全措置の種類	低減	低減	低減		
	実施主体	事業者	事業者	事業者		
	実施内容	建設機械は, 低振動型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ように努める。	建設機械の整備, 点検を徹底するように努める。		
	実施時期	工事中	工事中	工事中		
	効果	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。		
	効果の不確実性	なし	なし	なし		
他の環境への影響	なし	大気質, 騒音, 温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質, 騒音, 温室効果ガス等の影響が緩和される。			
(2) 基準や目標との整合性に係る評価						
<p>工事(建設機械の稼働)による振動の予測結果(L_{10}: 80%レンジ上端値)は, 以下に示すとおり, 敷地境界において53~63dBであり, 整合を図るべき基準や目標を満たしている。</p> <p>このことから, 工事(建設機械の稼働)による振動の影響は, 整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p>						
工事(建設機械の稼働)による振動の評価(L_{10} : 80%レンジ上端値)						
工種	ユニット	振動レベル予測結果[dB]			規制基準[dB]	
		建設機械の稼働 (ユニットから5m)	暗振動	合成振動		
廃棄物対策工事	掘削工(土砂掘削)	53	<25	53	75	
	土留・仮締切工 (鋼矢板(油圧圧入引き抜き工))	62	<25	62		
	盛土工(路体, 路床)	63	<25	63		
調整池工事	掘削工(土砂掘削)	53	<25	53		
	盛土工(路体, 路床)	63	<25	63		
	土留・仮締切工 (鋼矢板(油圧圧入引き抜き工))	62	<25	62		
土工事	掘削工(土砂掘削)	53	<25	53		
用・排水工事	掘削工(土砂掘削)	53	<25	53		
	盛土工(路体, 路床)	63	<25	63		
	土留・仮締切工 (鋼矢板(油圧圧入引き抜き工))	62	<25	62		
道路工事	掘削工(土砂掘削)	53	<25	53		
舗装工事	アスファルト舗装(上層・下層路盤)	59	<25	59		
	アスファルト舗装(表層・基層)	56	<25	56		
公園工事	掘削工(土砂掘削)	53	<25	53		
	盛土工(路体, 路床)	63	<25	63		
進出企業建築工事	掘削工(土砂掘削)	53	<25	53		
	場所打杭工(オールケーシング工)	63	<25	63		
	アスファルト舗装(上層・下層路盤)	59	<25	59		
	アスファルト舗装(表層・基層)	56	<25	56		
注) 暗振動は, 現地調査結果がすべて振動レベル計の測定下限値 25dB 未満であることから, <25 としている。						

表6.3-1 (2) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要					
振動	2) 工事(資材運搬等の車両の走行)による影響				
	(1) 回避・低減に係る評価				
	<p>予測の結果、工事(資材運搬等の車両の走行)による振動の発生により、道路沿道(振動)への影響が考えられるが、以下に示した環境保全措置を講ずることで、振動の発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから、工事(資材運搬等の車両の走行)による振動の影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>				
	工事の実施(資材運搬等の車両の走行)による影響に対する環境保全措置				
	保全措置の種類	低減	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	資材運搬等の車両の計画的、かつ効率的な運行計画を検討し、車両による搬出入が一時的に集中しないように努める。	資材運搬等の車両は、走行速度を抑制するよう努める。	資材運搬等の車両の整備、点検を徹底するように努める。	資材運搬等の車両は、周辺道路での待機による渋滞を発生させないよう、事業実施区域内で待機させることに努める。
	実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中
	効果	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。
	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	大気質、騒音、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、騒音、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、騒音、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、騒音の影響が緩和される。	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価					
<p>予測の結果、工事中の振動レベルが昼間27～41dB、夜間25未満～40dBであり、整合を図るべき基準や目標を満たしている。</p> <p>このことから、工事(資材運搬等の車両の走行)による振動の影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p> <p>なお、事業計画の熟度が高まったことにより、予測地点⑤、⑦、⑧には資材運搬等の車両は走行しない想定である。</p>					

表6.3-1 (3) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要

振動

工事(資材運搬等の車両の走行)による振動の評価 (L₁₀: 80%レンジ上端値)

(単位: dB)

予測地点	時間区分	予測時間帯	現況 振動レベル (1)	振動レベル予測結果		要請限度
				振動レベル の増加分 (2)	工事中の 振動レベル (3)=(1)+(2)	
				③	県道川越入間線	
		夜間 7時台	40 (40.3)	0.1	40 (40.4)	60
④	県道川越入間線	昼間 15時台	40 (40.2)	0.2	40 (40.4)	65
		夜間 7時台	39 (38.9)	0.1	39 (39.0)	60
⑤	所沢市道 4-11 号線	昼間 8時台	32 (32.4)	-	32 (32.4)	65
		夜間 7時台	36 (35.5)	-	36 (35.5)	60
⑥	入間市道カン 63 号線	昼間 9時台	31 (31.0)	1.9	33 (32.9)	65
		夜間 7時台	31 (31.1)	0.3	31 (31.4)	60
⑦	所沢市道 4-11 号線	昼間 11時台	48 (47.9)	-	48 (47.9)	65
		夜間 7時台	43 (43.3)	-	43 (43.3)	60
⑧	所沢市道 4-707 号線	昼間 18時台	40 (40.3)	-	40 (40.3)	65
		夜間 7時台	40 (39.7)	-	40 (39.7)	60
⑨	入間市道 D230 号線	昼間 11時台	40 (39.8)	0.7	41 (40.5)	65
		夜間 7時台	39 (38.8)	0.2	39 (39.0)	60
⑩	所沢市道 4-1033 号線	昼間 8時台	26 (26.1)	0.9	27 (27.0)	65
		夜間 7時台	<25 (20.7)	0.3	<25 (21.0)	60

- 注) 1. 時間区分 昼間は8:00~19:00, 夜間は19:00~8:00
2. 予測時間帯は, 各時間区分で予測結果が最大となる時間帯とした。
3. 現況振動レベルは, 平日の現地調査結果とした。
4. <25 は, 25dB 未満であることを示す。
5. 予測地点⑤, ⑦, ⑧には資材運搬等の車両は走行しない想定である。

3) 存在・供用(施設の稼働)による影響

(1) 回避・低減に係る評価

予測の結果, 存在・供用(施設の稼働)による振動の発生により, 周辺環境(振動)への影響が考えられるが, 以下に示す環境保全措置を講ずることで, 振動の発生源対策に努めていく。

このことから, 存在・供用(施設の稼働)による振動の影響は, 実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。

存在・供用(施設の稼働)による影響に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減
実施主体	事業者
実施内容	進出企業に対し, 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公害の未然防止に努めるよう指導する。
実施時期	存在・供用時
効果	振動の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし
他の環境への影響	なし

表6.3-1 (4) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要																													
振動	<p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>予測地点における振動レベルは35～52dBであり、整合を図るべき基準や目標を満たしている。</p> <p>このことから、存在・供用(施設の稼働)による振動への影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">存在・供用(施設の稼働)による振動の評価(L₁₀:80%レンジ上端値)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="3">振動レベル予測結果[dB]</th> <th rowspan="2">規制基準 [dB]</th> </tr> <tr> <th>施設の稼働</th> <th>暗振動</th> <th>合成振動</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最大値出現地点</td> <td>52</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;"><25</td> <td>52</td> <td rowspan="3">昼間：65 夜間：60</td> </tr> <tr> <td>住宅地①</td> <td>42</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>住宅地②</td> <td>35</td> <td>35</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 暗振動は、現地調査結果がすべて振動レベル計の測定下限値 25dB 未満であることから、<25 としている。</p>	予測地点	振動レベル予測結果[dB]			規制基準 [dB]	施設の稼働	暗振動	合成振動	最大値出現地点	52	<25	52	昼間：65 夜間：60	住宅地①	42	42	住宅地②	35	35									
	予測地点		振動レベル予測結果[dB]				規制基準 [dB]																						
		施設の稼働	暗振動	合成振動																									
	最大値出現地点	52	<25	52	昼間：65 夜間：60																								
	住宅地①	42		42																									
	住宅地②	35		35																									
	<p>4) 存在・供用(自動車交通の発生)による影響</p> <p>(1) 回避・低減に係る評価</p> <p>予測の結果、存在・供用(自動車交通の発生)による振動の発生により、道路沿道(振動)への影響が考えられるが、以下に示す環境保全措置を講ずることで、振動の発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから、存在・供用(自動車交通の発生)による振動への影響は、実行可能な範囲で回避・低減が図られているものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">存在・供用(自動車交通の発生)による影響に対する環境保全措置</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>保全措置の種類</th> <th>低減</th> <th>低減</th> <th>低減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努めるよう指導する。</td> <td>進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底するよう指導する。</td> <td>進出企業に通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めるよう指導する。</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>存在・供用時</td> <td>存在・供用時</td> <td>存在・供用時</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>振動の発生の低減が見込まれる。</td> <td>振動の発生の低減が見込まれる。</td> <td>振動の発生の低減が見込まれる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>大気質・騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。</td> <td>大気質・騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。</td> <td>大気質・騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。</td> </tr> </tbody> </table>	保全措置の種類	低減	低減	低減	実施主体	事業者	事業者	事業者	実施内容	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努めるよう指導する。	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底するよう指導する。	進出企業に通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めるよう指導する。	実施時期	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時	効果	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。	効果の不確実性	なし	なし	なし	他の環境への影響	大気質・騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質・騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質・騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。
	保全措置の種類	低減	低減	低減																									
	実施主体	事業者	事業者	事業者																									
	実施内容	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努めるよう指導する。	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底するよう指導する。	進出企業に通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めるよう指導する。																									
実施時期	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時																										
効果	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。																										
効果の不確実性	なし	なし	なし																										
他の環境への影響	大気質・騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質・騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質・騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。																										
<p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>予測の結果、供用後の振動レベルが昼間 <25～46dB、夜間 <25～43dBであり、整合を図るべき基準や目標を満たしている。</p> <p>このことから、存在・供用(自動車交通の発生)による振動の影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p> <p>なお、事業計画の熟度が高まったことにより、予測地点③、④、⑤、⑦、⑧、⑨、⑩には関連車両は走行しない想定である。</p>																													

表6.3-1 (4) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要

振動

存在・供用(自動車交通の発生)による振動の評価 (L_{10} : 80%レンジ上端値)

(単位: dB)

予測地点	時間区分	予測時間帯	現況 振動レベル	将来基礎 交通量 による 振動レベル	振動レベル予測結果		要請限度
					振動レベル の増加分	供用後の 振動レベル	
					(3)	(4)=(2)+(3)	
③ 県道川越入間線	昼間	9時台	39 (39.4)	41 (40.7)	-	41 (40.7)	65
	夜間	7時台	40 (40.3)	42 (41.6)	-	42 (41.6)	60
④ 県道川越入間線	昼間	15時台	40 (40.2)	41 (41.3)	-	41 (41.3)	65
	夜間	7時台	39 (38.9)	40 (40.1)	-	40 (40.1)	60
⑤ 所沢市道 4-11 号線	昼間	8時台	32 (32.4)	31 (31.2)	-	31 (31.2)	65
	夜間	7時台	36 (35.5)	34 (33.5)	-	34 (33.5)	60
⑥ 入間市道カン 63 号線	昼間	9時台	31 (31.0)	33 (32.6)	3.3	36 (35.9)	65
	夜間	7時台	31 (31.1)	32 (32.3)	2.9	35 (35.2)	60
⑦ 所沢市道 4-11 号線	昼間	11時台	48 (47.9)	46 (46.0)	-	46 (46.0)	65
	夜間	7時台	43 (43.3)	43 (42.9)	-	43 (42.9)	60
⑧ 所沢市道 4-707 号線	昼間	18時台	40 (40.3)	41 (40.7)	-	41 (40.7)	65
	夜間	7時台	40 (39.7)	40 (39.9)	-	40 (39.9)	60
⑨ 入間市道 D230 号線	昼間	11時台	40 (39.8)	41 (41.3)	-	41 (41.3)	65
	夜間	7時台	39 (38.8)	40 (40.3)	-	40 (40.3)	60
⑩ 所沢市道 4-1033 号線	昼間	8時台	26 (26.1)	<25 (23.6)	-	<25 (23.6)	65
	夜間	7時台	<25 (20.7)	<25 (18.5)	-	<25 (18.5)	60
新設 ① 上藤沢・林・ 宮寺間新設道路	昼間	9時台	-	29 (29.1)	5.5	35 (34.6)	65
	夜間	7時台	-	29 (29.2)	4.7	34 (33.8)	60
新設 ② 上藤沢・林・ 宮寺間新設道路	昼間	9時台	-	29 (29.2)	4.3	34 (33.5)	65
	夜間	7時台	-	29 (29.3)	3.5	33 (32.8)	60

- 注) 1. 時間区分 昼間は8:00~19:00, 夜間は19:00~8:00
 2. 予測時間帯は, 各時間区分で予測結果が最大となる時間帯とした。
 3. 現況振動レベルは, 平日の現地調査結果とした。
 4. <25 は, 25dB 未満であることを示す。
 5. 予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩には関連車両は走行しない想定である。

6.4 悪臭

表6.4-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要																					
悪臭	<p>1) 存在・供用（施設の稼働）による影響</p> <p>(1) 回避・低減に係る評価</p> <p>予測の結果、存在・供用（施設の稼働）による悪臭の発生により、周辺環境（悪臭）への影響が考えられるが、以下に示す環境保全措置を講ずることで、悪臭の発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから、存在・供用（施設の稼働）による悪臭への影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">存在・供用（施設の稼働）による影響に対する環境保全措置</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>保全措置の種類</th> <th>低減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>進出企業に対し、悪臭防止法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等の公害の未然防止に努めるよう指導する。</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>存在・供用時</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>悪臭の発生の低減が見込まれる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>施設からの最大付加濃度は、臭気指数10未満であり、整合を図るべき基準や目標を満たしている。</p> <p>このことから、存在・供用（施設の稼働）による悪臭の影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">存在・供用（施設の稼働）に伴う悪臭の評価</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>気象条件</th> <th>将来予測濃度</th> <th>整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>風向：北西，風速：1.5m/s 大気安定度：A-B</td> <td>臭気指数 10 未満</td> <td>臭気指数 18</td> </tr> </tbody> </table>	保全措置の種類	低減	実施主体	事業者	実施内容	進出企業に対し、悪臭防止法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等の公害の未然防止に努めるよう指導する。	実施時期	存在・供用時	効果	悪臭の発生の低減が見込まれる。	効果の不確実性	なし	他の環境への影響	なし	気象条件	将来予測濃度	整合を図るべき基準等	風向：北西，風速：1.5m/s 大気安定度：A-B	臭気指数 10 未満	臭気指数 18
	保全措置の種類	低減																			
	実施主体	事業者																			
	実施内容	進出企業に対し、悪臭防止法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等の公害の未然防止に努めるよう指導する。																			
	実施時期	存在・供用時																			
	効果	悪臭の発生の低減が見込まれる。																			
	効果の不確実性	なし																			
	他の環境への影響	なし																			
	気象条件	将来予測濃度	整合を図るべき基準等																		
	風向：北西，風速：1.5m/s 大気安定度：A-B	臭気指数 10 未満	臭気指数 18																		

6.5 水質

表6.5-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要				
水質	1) 工事（造成等の工事）に伴う排水による公共用水域への影響			
	(1) 回避・低減に係る評価			
	<p>予測の結果，降雨時の工事（造成等の工事）に伴う濁水の発生により，公共用水域の水質への影響が考えられるが，以下に示す環境保全措置を講ずることで，公共用水域へ排出される濁水の低減に努める。</p> <p>このことから，降雨時の工事（造成等の工事）による公共用水域の水質の影響は，実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>			
	工事（造成等の工事）による水質への影響に対する環境保全措置			
	保全措置の種類	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者
	実施内容	工事中に発生する濁水については，沈砂池に導き，土粒子を十分に沈殿させた後，上澄み水を公共用水域に放流する。	造成箇所は速やかに転圧を施し，降雨による流出を防止する。	必要に応じて仮土堤，仮柵等を設置し，土砂流出を防止する。
	実施時期	工事中	工事中	工事中
	効果	濁水の発生の低減が見込まれる。	濁水の発生の低減が見込まれる。	濁水の発生の低減が見込まれる。
	効果の不確実性	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	粉じんの飛散の影響が緩和される。	なし	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価				
<p>予測の結果，降雨時の工事（造成等の工事）による調整池の排水口でのSS濃度は「埼玉県生活環境保全条例」における指定土木建設作業を行っている者が遵守すべき基準（許容限度）である日間平均150mg/Lを下回っている。</p> <p>このことから，工事（造成等の工事）による公共用水域の水質への影響は，基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p>				
2) 工事（造成等の工事）に伴う地下水の水質への影響				
工事（造成等の工事）による地下水の水質への影響の評価は「土壌」に示す。				

6.6 水象

表6.6-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要																													
水象	<p>1) 存在(造成地の存在, 施設の存在)による河川等の流量, 流速及び水位への影響並びに存在・供用(造成地の存在)による地下水の水位及び水脈への影響</p> <p>(1) 回避・低減に係る評価</p> <p>存在・供用(造成地の存在, 施設の存在)に伴う水象への影響については, 以下に示した環境保全措置を講じることで, 水象への影響の回避・低減に努める。</p> <p>その結果, 降雨時の洪水調節がなされ, 雨水を放流・還元することで下流河川・地下水流への影響を最小限にすることが可能と予測された。従って, 事業により実施可能な範囲で影響の低減が図られると評価する。</p> <p>存在・供用(造成地の存在, 施設の存在)による影響(河川等の流量, 流速及び水位)並びに存在・供用(造成地の存在)による影響(地下水の水位及び水脈)に対する環境保全措置</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>保全措置の種類</th> <th>低減</th> <th>低減</th> <th>低減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>適切な規模の防災調整池を設置し, 雨水の洪水調節を行う。</td> <td>雨水排水経路に浸透柵を設置し, 雨水の地下水浸透を促進する。</td> <td>進出企業に対して緑化を図るよう要請し, 生物の新たな生息空間や移動路となる緑被地を創出する。</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>事業計画立案時</td> <td>事業計画立案時</td> <td>事業計画立案時(各進出企業)</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>降雨時の極端な表流水の流出を緩和し, 雨水を放流・還元することで, 下流河川・地下水流への影響を最小限にする。</td> <td>舗装による雨水の表流を緩和し, 地下浸透を促進する。</td> <td>舗装による雨水の表流を緩和し, 地下浸透を促進する。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>なし</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>存在・供用(造成地の存在, 施設の存在)に伴う水象への影響について, 本事業では適切な規模の調整池を設け雨水流出を抑制することから, 埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例と整合が図られていると評価する。</p> <p>また, 緑地の整備や雨水浸透柵等の設置等により地下水の涵養を図ることから, 埼玉県生活環境保全条例による地下水のかん養の努力義務と整合が図られていると評価する。</p>	保全措置の種類	低減	低減	低減	実施主体	事業者	事業者	事業者	実施内容	適切な規模の防災調整池を設置し, 雨水の洪水調節を行う。	雨水排水経路に浸透柵を設置し, 雨水の地下水浸透を促進する。	進出企業に対して緑化を図るよう要請し, 生物の新たな生息空間や移動路となる緑被地を創出する。	実施時期	事業計画立案時	事業計画立案時	事業計画立案時(各進出企業)	効果	降雨時の極端な表流水の流出を緩和し, 雨水を放流・還元することで, 下流河川・地下水流への影響を最小限にする。	舗装による雨水の表流を緩和し, 地下浸透を促進する。	舗装による雨水の表流を緩和し, 地下浸透を促進する。	効果の不確実性	なし	なし	なし	他の環境への影響	なし	なし	なし
	保全措置の種類	低減	低減	低減																									
	実施主体	事業者	事業者	事業者																									
	実施内容	適切な規模の防災調整池を設置し, 雨水の洪水調節を行う。	雨水排水経路に浸透柵を設置し, 雨水の地下水浸透を促進する。	進出企業に対して緑化を図るよう要請し, 生物の新たな生息空間や移動路となる緑被地を創出する。																									
	実施時期	事業計画立案時	事業計画立案時	事業計画立案時(各進出企業)																									
	効果	降雨時の極端な表流水の流出を緩和し, 雨水を放流・還元することで, 下流河川・地下水流への影響を最小限にする。	舗装による雨水の表流を緩和し, 地下浸透を促進する。	舗装による雨水の表流を緩和し, 地下浸透を促進する。																									
	効果の不確実性	なし	なし	なし																									
	他の環境への影響	なし	なし	なし																									

6.7 土壌

表6.7-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要							
土壌	1) 工事(造成等の工事)に伴う土壌及び地下水の水質への影響						
	(1) 回避・低減に係る評価						
	<p>予測の結果、廃棄物対策工事の実施により土壌及び地下水の水質への影響が考えられるが、以下に示す環境保全措置を講ずる計画であり、掘削土壌等が周辺に影響を及ぼさないよう十分配慮することで、影響は最小限に抑えられると予測する。</p> <p>このことから、工事（造成等の工事（廃棄物対策工事））による土壌及び地下水の水質への影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>						
	工事(造成等の工事)に伴う土壌及び地下水の水質への影響に対する環境保全措置						
	保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	表土調査工及び試掘工により廃棄物範囲を確認したうえで、関係法令に基づき、産業廃棄物処理施設及び土壌汚染処理施設へ搬出し、適正に処分する。	埋め戻し等に使用する土壌は、計画地内の発生土を基本とし、汚染の無いことを確認したうえで埋め戻しを行う。	廃棄物等の掘削除去を実施する際には、掘削範囲と周辺の地下水及び土壌との接触を避け、周辺の土壌への汚染の拡散をできるかぎり防止するために、鋼矢板等の遮水工法を採用する。	掘削除去の際に生じる地下水に対しては、濁水処理設備を設置し、適宜水替えを行う。	掘削土壌等の運搬に際しては、ダンプトラックには過積載にならないよう十分注意を払い、荷台にはシート掛けを行い、土砂の飛散防止に努める。	その他、「最終処分場跡地形質変更に係る施行ガイドライン」（廃棄物最終処分場跡地形質変更に係る基準検討委員会）に準拠し、環境保全対策を実施する。
	実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中
	効果	周辺地域への土壌及び地下水の水質への影響の低減が見込まれる。	周辺地域への土壌及び地下水の水質への影響の低減が見込まれる。	周辺地域への土壌及び地下水の水質への影響の低減が見込まれる。	周辺地域への土壌及び地下水の水質への影響の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	周辺地域への土壌及び地下水の水質への影響の低減が見込まれる。
	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	なし	なし	なし	なし	なし	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価							
<p>廃棄物対策工事の実施により土壌及び地下水の水質への影響が考えられるが、上記に示す環境保全措置を講ずる計画であり、汚染土壌の掘削除去後のヒ素（地下水）について確認するとともに、対策工事に係る環境調査を実施し、ヒ素（地下水）及びベンゼン（大気）について監視を行っていく。</p> <p>このことから、工事（造成等の工事）による土壌及び地下水の水質への影響は、基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p>							

6.8 動物

表6.8-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要					
動物	<p>1) 工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）による影響及び存在・供用（造成地の存在）による影響</p> <p>(1) 回避・低減に係る評価</p> <p>予測の結果，工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）による影響及び存在・供用（造成地の存在）による影響は小さいと考えられる。また，以下に示す環境保全措置を講ずることで，さらなる動物への影響の低減に努めていく。</p> <p>このことから，動物相や保全すべき種の自発的移動や計画地への回帰が促され，影響を低減できるものとする。よって事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避・低減が図られていると評価する。</p> <p>なお，予測の不確実性に対しては，本事業の工事中モニタリングを実施し，対象種の保全状況を確認する。</p> <p>工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）による影響及び存在・供用（造成地の存在）による影響に対する環境保全措置（陸域生物）</p>				
	保全措置の種類	低減	低減	低減	代償
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	工事中の大气・水質・騒音・振動に係る環境保全措置を確実に実施する。	施工の際は，急激な改変を避け，周辺環境への個体の自発的な移動を促す。	工事期間中は動物相についてモニタリング調査を行い，事業による影響が認められる場合は追加の保全措置を検討する。	進出企業に対しては緑化を要請し，生物の新たな生息空間や移動路となる緑被地を創出する。
	実施時期	工事中	工事中	工事中	事業計画立案時
	効果	計画地及び周辺の動物種の生息に対する影響を軽減できる。	計画地の改変場所から隣接する残存環境への自発的な移動を促すことで，個体への影響を軽減できる。	動物相への影響を軽減できる。	事業実施により一旦逃避した草地・樹林性の昆虫類やこれらを餌とする鳥類の回帰が期待される。
	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし
	他の環境への影響	なし	なし	なし	なし
	<p>工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）による影響及び存在・供用（造成地の存在）による影響に対する環境保全措置（水生生物）</p>				
	保全措置の種類	低減	低減	低減	
実施主体	事業者	事業者	事業者		
実施内容	工事の進捗に合わせ，適切な場所に沈砂池を設置する。	沈砂池内の堆積土砂については，計画的に撤去を行い，下流への土砂の流出防止に努める。	工事中の水質に係る環境保全措置を確実に実施する。		
実施時期	工事中	工事中	工事中		
効果	濁水の発生量を低減できる。	濁水の発生量を低減できる。	計画地及び周辺の水生動物の生息に対する影響を軽減できる。		
効果の不確実性	なし	なし	なし		
他の環境への影響	なし	なし	なし		
<p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）の及び存在・供用（造成地の存在）による保全すべき種への影響について，生物の生息に配慮した公園の整備などの環境保全措置を実施することにより，保全すべき種が保全され，保全対象種の自発的移動や計画地への回帰が促されることから，基準，目標等と整合が図られていると評価する。</p>					

6.9 植物

表6.9-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要					
植物	1) 工事（造成等の工事）による影響及び存在・供用（造成地の存在）による影響				
	(1) 回避・低減に係る評価				
	<p>工事（造成等の工事）及び存在・供用（造成地の存在）に伴う植物への影響については、以下に示す環境保全措置を講じることで、植物への影響の回避・低減に努める。改変地の多くは耕作地及び市街地のため、動植物の生育基盤となる自然度の高い植生の改変は少ない。また、確認された保全すべき種についても、逸出もしくは生育箇所が改変区域外であるため特別な配慮を必要としないと考えられることから、事業による影響は小さいと評価する。</p> <p>なお、減少する樹林地に対しては公園の植栽に樹木を用いるほか、進出企業と調整し、新たな樹林地を確保することで、事業により実施可能な範囲で影響の低減が図られると評価する。</p>				
	<p>工事（造成等の工事）による影響及び 存在・供用（造成地の存在）による影響に対する環境保全措置</p>				
	保全措置の種類	低減	低減	低減	代償
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	工事中の大気・水質に係る環境保全措置を確実に実施する。	植生への影響を抑えるため、改変域を最小限にとどめるとともに、周辺区域への踏み荒らしがないよう注意を払う。	土砂の搬入・搬出や車両の移動は最小限にとどめ移動により外来種が拡散しないように配慮する。	進出企業に対して緑化を図るよう要請し、生物の新たな生息空間や移動路となる緑被地を創出する。
	実施時期	工事中	工事計画立案時, 工事中	工事計画立案時, 工事中	事業計画立案時
	効果	計画地及び周辺地域の植物種の生育に対する影響を軽減できる。	植生が保全されることで、動物の生息環境が保全できる。	外来種を拡散させないことで在来種が保全できる。	動植物の新たな生息空間の創出が期待される。
	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	なし	なし	なし	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価					
<p>本調査で確認された保全すべき種のうち、ハンゲショウ、シラン、オミナエシの3種は現地の確認状況から逸出個体と考えられ、ササバギンランについては生育箇所が改変区域外であるため特別な配慮を必要としないと考えられる。</p> <p>また、減少する植生に対しては、公園の植栽に樹木を用いるほか、進出企業と調整し、新たな樹林地を確保することで事業対象区域の植生回復に寄与すると考えられる。</p> <p>以上のことから、基準や目標との整合性が図られていると評価する。</p>					

表6.10-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要					
生態系	1) 工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）による影響及び存在・供用（造成地の存在）による影響				
	(1) 回避・低減に係る評価				
	予測の結果，工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）による影響及び存在・供用（造成地の存在）による影響は小さいと考えられ，以下に示す環境保全措置を講ずることで，さらなる生態系への影響の低減に努める。				
	このことから，指標種の自発的移動や計画地への回帰が促され，影響を低減できるものとする。よって事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避・低減が図られていると評価する。				
	なお，予測の不確実性に対しては，本事業の工事中モニタリングを実施し，対象種の保全状況を確認する。				
	工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）による影響及び存在・供用（造成地の存在）による影響に対する環境保全措置				
	保全措置の種類	低減	低減	低減	代償
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	工事中の大気・水質・騒音・振動に係る環境保全措置を確実に実施する。	施工の際は，急激な変化を避け，周辺環境への個体の自発的な移動を促す。	工事期間中は指標種についてモニタリング調査を行い，事業による影響が認められる場合は追加の保全措置を検討する。	進出企業に対しては緑化を要請し，生物の新たな生息空間や移動路となる緑被地を創出する。
	実施時期	工事中	工事中	工事中	事業計画立案時
効果	計画地及び周辺の指標種の生息に対する影響を軽減できる。	計画地の改変場所から隣接する残存環境への自発的な移動を促すことで，個体への影響を軽減できる。	指標種への影響を軽減できる。	事業実施により一旦逃避した草地・樹林性の昆虫類やこれらを餌とする鳥類の回帰が期待される。	
効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	
他の環境への影響	なし	なし	なし	なし	

表6.11-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要						
景観	1) 存在・供用（造成地の存在，施設の存在）による景観資源及び眺望景観への影響					
	(1) 回避・低減に係る評価					
	<p>予測の結果，存在・供用（造成地の存在，施設の存在）に伴う景観資源への影響については，計画地内に分布する茶畑については消滅するものの，計画地周辺に広く分布するものについては残存されるほか，林神社及びその社寺林については境内の緑地及び参道を保全するとともに，不老川及び谷川沿いの緑についても残存される。また，以下に示したとおり，公園や緑地の整備等の環境保全措置を講じることで，修景が図られる。</p> <p>また眺望景観への影響については，計画地から離れた眺望点では，計画地の計画建物が視野に占める割合は小さいことから，景観への影響は小さいと予測する。一方，計画地に隣接する眺望点では，前面に計画建物が視認され，眺望の変化が大きいと予測する。これにより新たな工業団地の景観が形成されるが，以下に示したとおり，公園や緑地の整備等の環境保全措置を講じることで，修景や遮蔽効果が期待され，現況の周辺に見られる住宅地と調和のとれた景観が形成される。</p> <p>このことから，存在・供用（造成地の存在，施設の存在）による景観資源及び眺望景観への影響は，実施可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>					
	存在・供用（造成地の存在，施設の存在）による影響に対する環境保全措置					
	保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
	実施内容	計画地の景観のポイントとなる林神社に隣接して公園を配置する。	稲荷神社の参道方向を意識し，背後に調整池を配置する。	住宅地が隣接する東側敷地境界に緩衝緑地を配置する。	進出企業に対して緑化を図るよう要請する。	進出企業に対して計画建物のデザインや色彩を「埼玉県景観計画」及び「所沢市ひと・まち・みどりの景観計画」の基準を遵守するよう要請する。
	実施時期	事業計画立案時	事業計画立案時	事業計画立案時	事業計画立案時（各進出企業）	事業計画立案時（各進出企業）
	効果	林神社を中心に連続性のある緑景観が創出される。	計画建物との距離を確保することで圧迫感が軽減される。	計画地全体の遮蔽効果が期待され，また緑による修景が図られる。	計画建物に対する遮蔽効果や緑の多い景観形成が図られる。	計画建物が周辺環境に配慮した色彩等となり，地域と調和した景観形成が図られる。
	効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	なし	なし	なし	なし	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価						
<p>存在・供用（造成地の存在，施設の存在）に伴う景観資源への影響については，計画地内に分布する茶畑については消滅するものの，計画地周辺に広く分布するものについては残存されるほか，林神社及びその社寺林については境内の緑地及び参道を保全するとともに，不老川及び谷川沿いの緑についても残存される。さらに，公園や緑地の整備により修景を図ることで，緑・景観資源の保全に努めている。</p> <p>また，眺望景観への影響については，特に眺望の変化が大きいと予測した計画地に隣接する眺望点に対して，前面に緩衝緑地等を配置し計画建物からの距離を保つことで圧迫感を軽減するとともに，公園や緑地の整備等により現況の周辺に見られる住宅地と調和のとれた景観の形成に努めている。</p> <p>したがって，存在・供用（造成地の存在，施設の供用）による景観資源及び眺望景観への影響は，基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p>						

6.12 自然とのふれあいの場

表6.12-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要																						
自然とのふれあいの場	<p>1) 工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）及び存在・供用（造成地の存在）による自然とのふれあいの場及び自然とのふれあいの場の利用への影響</p> <p>(1) 回避・低減に係る評価</p> <p>予測の結果，工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）に伴う自然とのふれあいの場への影響については，一時的な影響にとどまると考えられ，以下に示す環境保全措置を実施することで，実行可能な範囲内で影響を低減する。</p> <p>また，存在・供用（造成地の存在）による自然とのふれあいの場への影響は，供用後は，林神社及びその社寺林，不老川及び谷川沿いの緑は保全されることから，実行可能な範囲内で影響を回避・低減できる。また，新たな自然とのふれあいの場が創出されることで当該地域の利用性が向上すると考えられる。</p> <p>このことから，工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）及び存在・供用（造成地の存在）による自然とのふれあいの場への影響は，実行可能な範囲内で回避・低減が図られているものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事） 及び存在・供用（造成地の存在）による影響に対する環境保全措置</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>保全措置の種類</th> <th>低減</th> <th>低減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>工事中の大気・騒音・振動・水質に係る環境保全措置を確実に実施する。</td> <td>工事中も引き続き通行が可能なよう，迂回ルートを確認する。</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>工事実施期間中</td> <td>工事実施期間中</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>利用者の大気・騒音・振動に係る影響を軽減できる。</td> <td>自然とのふれあいの場の利用性への影響を低減できる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table>	保全措置の種類	低減	低減	実施主体	事業者	事業者	実施内容	工事中の大気・騒音・振動・水質に係る環境保全措置を確実に実施する。	工事中も引き続き通行が可能なよう，迂回ルートを確認する。	実施時期	工事実施期間中	工事実施期間中	効果	利用者の大気・騒音・振動に係る影響を軽減できる。	自然とのふれあいの場の利用性への影響を低減できる。	効果の不確実性	なし	なし	他の環境への影響	なし	なし
	保全措置の種類	低減	低減																			
	実施主体	事業者	事業者																			
	実施内容	工事中の大気・騒音・振動・水質に係る環境保全措置を確実に実施する。	工事中も引き続き通行が可能なよう，迂回ルートを確認する。																			
	実施時期	工事実施期間中	工事実施期間中																			
	効果	利用者の大気・騒音・振動に係る影響を軽減できる。	自然とのふれあいの場の利用性への影響を低減できる。																			
	効果の不確実性	なし	なし																			
	他の環境への影響	なし	なし																			
	<p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>本事業の実施により，新たに自動車，歩行者，自転車の幹線ルートや公園・緑地が整備される計画である。これにより，現在は主に散策・散歩のみである当該地域に市民の憩いの場が確保されるなどして，自然とのふれあいの場としての利用性が向上すると考えられる。</p> <p>したがって，工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行，造成等の工事）及び存在・供用（造成地の存在）による自然とのふれあいの場への影響は，基準や目標との整合性が図られていると評価する。</p>																					

表6.13-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要															
史跡・文化財	1) 存在・供用（造成地の存在）による埋蔵文化財への影響														
	(1) 回避・低減に係る評価														
	予測の結果，存在・供用（造成地の存在）に伴い，改変区域に分布している埋蔵文化財包蔵地は，改変は免れない。しかし，以下に示した環境保全措置の実施により，可能な限り保存を図り，また保存が難しい場所においても記録保存を図る。														
	このことから，存在・供用（造成地の存在）による埋蔵文化財への影響は，事業者が実施可能な範囲で低減が図られているものと評価する。														
	存在・供用（造成地の存在）による影響に対する環境保全措置														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>保全措置の種類</th> <th>低減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>事前に試掘等の調査を行い，可能な限り埋め戻して保存を図った上で，保存が難しい場所は，記録保存を図る。なお，調査，保全に当たっては，周知の埋蔵文化財包蔵地の周囲の確認も含め，事業着手前に所沢市教育委員会と協議を行い，指導を受けながら適切に実施するものとする。</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>工事実施前</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>最小限の影響に抑えることが可能である。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>きわめて重要な文化財として文化財指定し，保護すべきと評価される物件の存在が明らかになった場合，事業計画の変更があり得る。</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table>	保全措置の種類	低減	実施主体	事業者	実施内容	事前に試掘等の調査を行い，可能な限り埋め戻して保存を図った上で，保存が難しい場所は，記録保存を図る。なお，調査，保全に当たっては，周知の埋蔵文化財包蔵地の周囲の確認も含め，事業着手前に所沢市教育委員会と協議を行い，指導を受けながら適切に実施するものとする。	実施時期	工事実施前	効果	最小限の影響に抑えることが可能である。	効果の不確実性	きわめて重要な文化財として文化財指定し，保護すべきと評価される物件の存在が明らかになった場合，事業計画の変更があり得る。	他の環境への影響	なし
	保全措置の種類	低減													
	実施主体	事業者													
	実施内容	事前に試掘等の調査を行い，可能な限り埋め戻して保存を図った上で，保存が難しい場所は，記録保存を図る。なお，調査，保全に当たっては，周知の埋蔵文化財包蔵地の周囲の確認も含め，事業着手前に所沢市教育委員会と協議を行い，指導を受けながら適切に実施するものとする。													
	実施時期	工事実施前													
効果	最小限の影響に抑えることが可能である。														
効果の不確実性	きわめて重要な文化財として文化財指定し，保護すべきと評価される物件の存在が明らかになった場合，事業計画の変更があり得る。														
他の環境への影響	なし														
(2) 基準又は目標との整合に係る評価															
法令に則り，所沢市教育委員会と協議を行って指導を受けながら調査及び保存を行うことで，基準や目標との整合性が図られているものと評価する。															

6.14 日照阻害

表6.14-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要																						
日照阻害	<p>1) 存在・供用（施設の存在）による影響</p> <p>(1) 回避・低減に係る評価</p> <p>予測の結果, 進出企業の計画建物により, 一部の時間帯で計画地の外側に日影が生じるが, 以下に示す環境保全措置を講ずることで, 日影時間の短縮に努めていく。</p> <p>このことから, 存在・供用（施設の存在）による日影の影響は, 実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">存在・供用（施設の存在）による影響に対する環境保全措置</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">保全措置の種類</th> <th style="width: 40%;">低減</th> <th style="width: 40%;">低減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>計画地周辺の建物立地状況を十分把握し, 予測条件として示した建物配置や高さ等を参考に, 周辺への日影が増大しないよう, 建物配置の検討を進出企業に要請する。</td> <td>「所沢市街づくり条例」に定められる中高層建築物を建設する場合には, 適切な対応を図るよう進出企業に指導する。</td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>事業計画立案時</td> <td>事業計画立案時</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>日照阻害の影響範囲を最小限に抑えることが可能である。</td> <td>日照阻害の影響範囲を最小限に抑えることが可能である。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>予測の結果, 進出企業の計画建物により, 一部の範囲で基準を満たしていないが, 上記に示したとおり, 周辺への日影に配慮した建物配置の検討を進出企業に要請する。</p> <p>このことから, 存在・供用（施設の存在）に伴う日照阻害の影響については, 基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p>	保全措置の種類	低減	低減	実施主体	事業者	事業者	実施内容	計画地周辺の建物立地状況を十分把握し, 予測条件として示した建物配置や高さ等を参考に, 周辺への日影が増大しないよう, 建物配置の検討を進出企業に要請する。	「所沢市街づくり条例」に定められる中高層建築物を建設する場合には, 適切な対応を図るよう進出企業に指導する。	実施時期	事業計画立案時	事業計画立案時	効果	日照阻害の影響範囲を最小限に抑えることが可能である。	日照阻害の影響範囲を最小限に抑えることが可能である。	効果の不確実性	なし	なし	他の環境への影響	なし	なし
	保全措置の種類	低減	低減																			
	実施主体	事業者	事業者																			
	実施内容	計画地周辺の建物立地状況を十分把握し, 予測条件として示した建物配置や高さ等を参考に, 周辺への日影が増大しないよう, 建物配置の検討を進出企業に要請する。	「所沢市街づくり条例」に定められる中高層建築物を建設する場合には, 適切な対応を図るよう進出企業に指導する。																			
	実施時期	事業計画立案時	事業計画立案時																			
	効果	日照阻害の影響範囲を最小限に抑えることが可能である。	日照阻害の影響範囲を最小限に抑えることが可能である。																			
	効果の不確実性	なし	なし																			
	他の環境への影響	なし	なし																			

6.15 電波障害

表6.15-1 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要				
電波障害	1) 存在・供用（施設の存在）による影響			
	(1) 回避・低減に係る評価			
	<p>予測の結果，進出企業の計画建物により，電波障害の影響が考えられるが，以下に示す環境保全措置を講ずることで，電波障害の発生の抑制に努めていく。</p> <p>このことから，存在・供用（施設の存在）に伴う電波障害の影響は，実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>			
	存在・供用（施設の存在）による影響に対する環境保全措置			
	保全措置の種類	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者
	実施内容	計画地周辺で計画建物による障害が生じた場合には，受信障害の改善方法，時期等について関係者と十分協議し，必要な対策を実施するよう指導する。	連絡窓口を明確にし，迅速な対応を図るよう進出企業に指導する。	「所沢市街づくり条例」「所沢市建造物等によるテレビ電波障害に関する指導要綱」に定められる建造物等を建設する場合には，適切な対応を図るよう進出企業に指導する。
	実施時期	施設の存在時	施設の存在時	事業計画立案時
	効果	電波障害の影響範囲を最小限に抑えることが可能である。	電波障害の影響範囲を最小限に抑えることが可能である。	電波障害の影響範囲を最小限に抑えることが可能である。
	効果の不確実性	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	なし	なし	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価				
<p>予測の結果，計画建物により，電波障害の影響が考えられるが，上記に示したとおり，計画地周辺で計画建物による障害が生じた場合には，進出企業に対し，受信障害の改善方法，時期等について関係者と十分協議し，必要な対策を実施するよう指導していく。</p> <p>このことから，存在・供用（施設の存在）に伴う電波障害の影響については，基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p>				

表6.16-1 (1) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要				
廃棄物等	1) 工事(造成等の工事)による影響(廃棄物, 残土)			
	(1) 回避・低減に係る評価			
	<p>予測の結果, 工事(造成等の工事)による廃棄物・残土により, 周辺環境への影響が考えられるが, 以下に示した環境保全措置を講ずることで, 発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから, 工事(造成等の工事)による廃棄物・残土の影響は, 実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p> <p>なお, 林運動場の廃棄物対策工事により発生する廃棄物の計画地外搬出処理に関する環境保全措置は, 「土壌」に示すとおりである。</p>			
	工事(造成等の工事)の影響に対する環境保全措置			
	保全措置の種類	低減	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者	事業者
	実施内容	伐採樹木は, チップ化再利用に努める。	建築工事に伴い発生する廃棄物は, 進出企業に対し, 排出抑制, 分別, リサイクルの推進等, 廃棄物の適正処理に努めるよう, 進出企業に要請する。	建築工事に伴い発生する残土は, 再利用等適正処理に努める。
	実施時期	工事中	工事中	工事中
	効果	再生利用の促進が図られる。	発生抑制, 再生利用等の促進が図られる。	発生抑制, 再生利用等の促進が図られる。
	効果の不確実性	なし	なし	なし
他の環境への影響	温室効果ガス等への影響が緩和される。	なし	なし	
(2) 基準や目標との整合性に係る評価				
<p>進出企業の建設工事に伴う廃棄物の総排出量は12,983.9tで, 全体の再資源化率は91.2%と予測した。また, 廃棄物削減の観点から, 造成工事に伴う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とともに, 再利用できないものは専門業者に委託し, 適切に処理する。</p> <p>残土は, 再利用等の促進を図るように努める。</p> <p>したがって, 整合を図るべき基準と整合が図られていると評価する。</p>				
2) 存在・供用(施設の稼働)による影響(廃棄物, 雨水及び処理水)				
(1) 回避・低減に係る評価				
<p>予測の結果, 存在・供用(施設の稼働)による廃棄物・雨水及び処理水により, 周辺環境への影響が考えられるが, 以下に示した環境保全措置を講ずることで, 発生源対策に努めていく。</p> <p>このことから, 存在・供用(施設の稼働)による廃棄物・雨水及び処理水の影響は, 実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>				
存在・供用(施設の稼働)による影響に対する環境保全措置				
保全措置の種類	低減	低減		
実施主体	事業者	事業者		
実施内容	廃棄物は, 進出企業に対し, 排出抑制, 分別, リサイクルの推進等, 廃棄物の適正処理に努めるよう, 進出企業に要請する。	進出企業に対し, 雨水の有効利用に積極的に取り組むよう要請する。 雨水排水は, 雨水排水処理施設として, 「埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例」に基づく能力を要する調整池を計画地内に設置し, ポンプアップにより雨水流出量の抑制を図り, 谷川に放流する。		
実施時期	供用時	供用時		
効果	発生抑制, 再生利用等の促進が図られる。	発生抑制, 再生利用等の促進が図られる。		
効果の不確実性	なし	なし		
他の環境への影響	なし	なし		

表 6.16-1 (2) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要	
廃棄物等	<p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>存在・供用（施設の稼働）に伴う産業廃棄物の総排出量は17,917 tで、再生利用率は32%と予測した。また、事業系一般廃棄物の総排出量は5,423kg/日と予測した。</p> <p>廃棄物量削減の観点から、存在・供用（施設の稼働）に伴う廃棄物は進出企業に対し、排出抑制、分別を徹底し、再資源化及び再利用等の促進を図るとともに、再利用できないものは専門業者に委託し、適切に処理するよう要請する。</p> <p>また、進出企業に対し、雨水の有効利用に積極的に取り組むよう要請するとともに、雨水排水は調整池を計画地内に設置し、ポンプアップにより雨水流出量の抑制を図り、谷川に放流する。</p> <p>したがって、整合を図るべき基準と整合が図られているものと評価する。</p>

6.17 温室効果ガス等

表 6.17-1 (1) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要																								
温室効果ガス等	<p>1) 工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行）による影響</p> <p>(1) 回避・低減に係る評価</p> <p>予測の結果，工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行）に伴う温室効果ガスの排出が考えられる。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2.7%であるが，以下に示す環境保全措置を講ずることで，更に排出量の削減に努める。</p> <p>このことから，工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行）による温室効果ガス等の排出による影響は，実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p> <p>工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行）による影響に対する環境保全措置</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>保全措置の種類</th> <th>低減</th> <th>低減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>事業者</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td> <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等の効率的な稼働を図り，稼働時間の短縮に努める。 低燃費型建設機械や省エネ機構搭載型建設機械の使用に努める（バックホウについては採用率30%以上を目標とする。） 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。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 計画的かつ効率的な工事計画を検討し資材運搬等の車両の効率的な稼働を図り，稼働時間の短縮に努める。 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する（エコドライブ実践率80%以上を目標とする）。 資材運搬等の車両の走行時には，交通法規の遵守と不必要な空ぶかしは行わないよう徹底する。 資材運搬等の車両の整備・点検を徹底する。 </td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td>工事中</td> <td>工事中</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td>温室効果ガスの発生の低減が見込まれる。</td> <td>温室効果ガスの発生の低減が見込まれる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>大気質，騒音，振動等の影響が緩和される。</td> <td>大気質，騒音，振動等の影響が緩和される。</td> </tr> </tbody> </table>	保全措置の種類	低減	低減	実施主体	事業者	事業者	実施内容	<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等の効率的な稼働を図り，稼働時間の短縮に努める。 低燃費型建設機械や省エネ機構搭載型建設機械の使用に努める（バックホウについては採用率30%以上を目標とする。） 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画的かつ効率的な工事計画を検討し資材運搬等の車両の効率的な稼働を図り，稼働時間の短縮に努める。 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する（エコドライブ実践率80%以上を目標とする）。 資材運搬等の車両の走行時には，交通法規の遵守と不必要な空ぶかしは行わないよう徹底する。 資材運搬等の車両の整備・点検を徹底する。 	実施時期	工事中	工事中	効果	温室効果ガスの発生の低減が見込まれる。	温室効果ガスの発生の低減が見込まれる。	効果の不確実性	なし	なし	他の環境への影響	大気質，騒音，振動等の影響が緩和される。	大気質，騒音，振動等の影響が緩和される。		
	保全措置の種類	低減	低減																					
	実施主体	事業者	事業者																					
	実施内容	<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等の効率的な稼働を図り，稼働時間の短縮に努める。 低燃費型建設機械や省エネ機構搭載型建設機械の使用に努める（バックホウについては採用率30%以上を目標とする。） 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画的かつ効率的な工事計画を検討し資材運搬等の車両の効率的な稼働を図り，稼働時間の短縮に努める。 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する（エコドライブ実践率80%以上を目標とする）。 資材運搬等の車両の走行時には，交通法規の遵守と不必要な空ぶかしは行わないよう徹底する。 資材運搬等の車両の整備・点検を徹底する。 																					
	実施時期	工事中	工事中																					
	効果	温室効果ガスの発生の低減が見込まれる。	温室効果ガスの発生の低減が見込まれる。																					
	効果の不確実性	なし	なし																					
	他の環境への影響	大気質，騒音，振動等の影響が緩和される。	大気質，騒音，振動等の影響が緩和される。																					
	<p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行）による温室効果ガスの排出量の合計及び削減の程度を以下に示す。工事期間を通して，対策実施前が17,506t-CO₂，対策実施後が17,028t-CO₂，削減量は477t-CO₂となり，削減率は2.7%と予測する。</p> <p>予測可能な範囲内での環境保全措置による定量的な温室効果ガス排出量の削減率は2.7%であり，整合を図るべき基準等としたCO₂排出量の低減には届かないものの，上記に示したとおり，建設機械の稼働時間の短縮に努める等の定性的な環境保全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」における事業者の責務を遵守できると考える。</p> <p>したがって，工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行）による温室効果ガス（二酸化炭素）排出量の影響については，基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">工事（建設機械の稼働，資材運搬等の車両の走行）における 温室効果ガス排出量（二酸化炭素）及び削減の程度</p> <p style="text-align: right;">単位：t-CO₂/工事期間</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測項目</th> <th>二酸化炭素排出量 (対策実施前)</th> <th>二酸化炭素排出量 (対策実施後)</th> <th>対策実施による 二酸化炭素削減量</th> <th rowspan="2">削減率</th> </tr> <tr> <th>(t-CO₂/工事期間)</th> <th>(t-CO₂/工事期間)</th> <th>(t-CO₂/工事期間)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設機械の稼働による 温室効果ガス等の影響</td> <td>13,791</td> <td>13,685</td> <td>106</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>資材運搬等の車両の走行による 温室効果ガス等の影響</td> <td>3,715</td> <td>3,343</td> <td>371</td> <td>10.0</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>17,506</td> <td>17,028</td> <td>477</td> <td>2.7</td> </tr> </tbody> </table>	予測項目	二酸化炭素排出量 (対策実施前)	二酸化炭素排出量 (対策実施後)	対策実施による 二酸化炭素削減量	削減率	(t-CO ₂ /工事期間)	(t-CO ₂ /工事期間)	(t-CO ₂ /工事期間)	建設機械の稼働による 温室効果ガス等の影響	13,791	13,685	106	0.8	資材運搬等の車両の走行による 温室効果ガス等の影響	3,715	3,343	371	10.0	合計	17,506	17,028	477	2.7
	予測項目		二酸化炭素排出量 (対策実施前)	二酸化炭素排出量 (対策実施後)	対策実施による 二酸化炭素削減量		削減率																	
(t-CO ₂ /工事期間)		(t-CO ₂ /工事期間)	(t-CO ₂ /工事期間)																					
建設機械の稼働による 温室効果ガス等の影響	13,791	13,685	106	0.8																				
資材運搬等の車両の走行による 温室効果ガス等の影響	3,715	3,343	371	10.0																				
合計	17,506	17,028	477	2.7																				

表6.17-1 (2) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要			
温室効果ガス等	2) 存在・供用（施設の稼働，自動車交通の発生）における温室効果ガス等の影響		
	(1) 回避・低減に係る評価		
	<p>予測の結果，存在・供用（施設の稼働，自動車交通の発生）による温室効果ガスの排出が考えられる。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施設の稼働9.5%，自動車交通の発生10.0%であるが，以下に示す環境保全措置を講ずることで，更に排出量の削減に努める。</p> <p>このことから，存在・供用（施設の稼働，自動車交通の発生）による温室効果ガス等の排出による影響は，実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。</p>		
	存在・供用（施設の稼働，自動車交通の発生）に対する環境保全措置		
	保全措置の種類	低減	低減
	実施主体	事業者	事業者
	実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し，各種法令，ガイドライン等に基づき，以下に示すような対策を適正に実施し，温室効果ガスの削減に努めるよう指導する 1)施設の建設の際，省エネ型照明や省エネ型設備を積極的に採用する。(省エネルギー率9.5%)。 2)二酸化炭素の削減ポテンシャル診断等を通じて，事業者が取り組む温室効果ガスの削減対策を効果的に推進する。 3)住宅・事務所の低炭素化（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス/ビル，低炭素建築物など）を推進する。 4)省エネ・低炭素型の製品・サービス・行動などの「賢い選択」を促す“COOL CHOICE 運動”（クールビズやウォームビズ，ライトダウンキャンペーン等）を推進する。 5)電気の供給，建築物の設計や改修等においては，温室効果ガスの排出削減に配慮した契約を進める。 6)太陽光や太陽熱などの再生可能エネルギーを利用した創エネ機器の導入を推進する。 <ul style="list-style-type: none"> ・計画地内に緑地を配置するとともに，進出企業においても積極的な緑化を促し，二酸化炭素の吸収に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関連車両の走行時には，交通法規の遵守と不必要な空ぶかしは行わないよう，進出企業に指導する。 ・関連車両のアイドリングストップを徹底するよう，進出企業に指導する（目標燃料使用量10%削減）。
	実施時期	事業計画立案時	事業計画立案時
	効果	温室効果ガスの発生の低減が見込まれる。	温室効果ガスの発生の低減が見込まれる。
	効果の不確実性	なし	なし
他の環境への影響	なし	大気質，騒音，振動等の影響が緩和される。	

表6.17-1 (3) 環境影響評価の概要

予測結果・評価の概要																							
温室効果ガス等	<p>(2) 基準や目標との整合性に係る評価</p> <p>存在・供用（施設の稼働，自動車交通の発生）における温室効果ガスの排出量の合計及び削減の程度を以下に示す。対策実施前が年間77,032t-CO₂，対策実施後が年間69,642t-CO₂，削減量は年間7,390t-CO₂となり，削減率は9.6%と予測する。</p> <p>予測可能な範囲内での環境保全措置による定量的な温室効果ガス排出量の削減率は施設の稼働9.5%，自動車交通の発生10.0%であり，整合を図るべき基準等とした「所沢市マチごとエコタウン推進計画（第3期所沢市環境基本計画）」（平成31年3月，所沢市）に掲げる短期目標22.9%削減には届かないものの，上記に示したとおり，進出企業に対し，設定した削減目標を達成するための取り組みを推進するよう要請する等，定性的な環境保全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」における事業者の責務を遵守できると考える。</p> <p>したがって，存在・供用（施設の稼働，自動車交通の発生）における温室効果ガス（二酸化炭素）排出量の影響については，基準や目標との整合が図られているものと評価する。</p>																						
	<p style="text-align: center;">存在・供用（施設の稼働，自動車交通の発生）時における 温室効果ガス排出量（二酸化炭素）及び削減の程度</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測項目</th> <th>二酸化炭素排出量 （対策実施前）</th> <th>二酸化炭素排出量 （対策実施後）</th> <th>対策実施による 二酸化炭素削減量</th> <th rowspan="2">削減率 （%）</th> </tr> <tr> <th>（t-CO₂/年）</th> <th>（t-CO₂/年）</th> <th>（t-CO₂/年）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施設の稼働による 温室効果ガス等の影響</td> <td>62,828</td> <td>56,859</td> <td>5,969</td> <td>9.5</td> </tr> <tr> <td>自動車交通の発生による 温室効果ガス等の影響</td> <td>14,204</td> <td>12,783</td> <td>1,421</td> <td>10.0</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>77,032</td> <td>69,642</td> <td>7,390</td> <td>9.6</td> </tr> </tbody> </table>	予測項目	二酸化炭素排出量 （対策実施前）	二酸化炭素排出量 （対策実施後）	対策実施による 二酸化炭素削減量	削減率 （%）	（t-CO ₂ /年）	（t-CO ₂ /年）	（t-CO ₂ /年）	施設の稼働による 温室効果ガス等の影響	62,828	56,859	5,969	9.5	自動車交通の発生による 温室効果ガス等の影響	14,204	12,783	1,421	10.0	合計	77,032	69,642	7,390
予測項目	二酸化炭素排出量 （対策実施前）		二酸化炭素排出量 （対策実施後）	対策実施による 二酸化炭素削減量	削減率 （%）																		
	（t-CO ₂ /年）	（t-CO ₂ /年）	（t-CO ₂ /年）																				
施設の稼働による 温室効果ガス等の影響	62,828	56,859	5,969	9.5																			
自動車交通の発生による 温室効果ガス等の影響	14,204	12,783	1,421	10.0																			
合計	77,032	69,642	7,390	9.6																			