

第 8 章 都市計画対象事業の実施による 環境の総合的な評価

第8章 都市計画対象事業の実施による環境の総合的な評価

本事業に係る環境影響評価項目の環境影響評価結果の概要は、表8-1(1)～(31)に示すとおりである。

表8-1(1) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要				
大 気 質	<p>【建設機械の稼働に伴う大気質への影響】</p>				
	<p>(1)回避・低減の観点 建設機械の稼働に伴う大気質への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで大気汚染物質の発生抑制に努める。 これにより、建設機械の稼働に伴う大気質の影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械については、排出ガス対策型の機種の使用に努める。 ・建設機械のアイドルングストップを徹底する。 ・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。 				
	<p>(2)基準・目標との整合の観点 二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.026ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は0.044mg/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た。 したがって、建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）の影響については、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ものと評価する。</p>				
<p>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評価</p>					
予測地点		項目	将来予測濃度		整合を図るべき基準等
			年平均値	日平均値	
最大着地濃度	二酸化窒素 (ppm)	0.01363	0.026	0.04ppm～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下	
出現地点	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.01945	0.044	0.10mg/m ³ 以下	
<p>注) 二酸化窒素は日平均値の年間98%値、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値を示す。</p>					

表 8-1(2) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要			
大 気 質	<p>【資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響については、以下の環境保全措置を講ずることによって大気汚染物質の発生抑制に努める。 これにより、資材運搬等の車両の走行に伴う大気質の影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資材運搬等の車両は、最新の排出ガス規制適合車の使用に努める。 ・資材運搬等の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。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 ・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。 ・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。 ・計画区域内の土砂等の運搬時には、必要に応じてシートで被覆する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.024~0.037ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の年間 2%除外値は 0.043~0.045mg/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た。 したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う大気質の影響については、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ものと評価する。</p>			
	<p>資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素の評価</p>			
	項目	将来予測濃度(ppm)		整合を図るべき基準等
		年平均値	日平均値	
	沿道 No.1	0.021009	0.037	0.04ppm~0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下
	沿道 No.2	0.012018	0.024	
	沿道 No.3	0.015003	0.028	
	注) 日平均値は、日平均値の年間 98%値を示す。			
	<p>資材運搬等の車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の評価</p>			
	項目	将来予測濃度(mg/m ³)		整合を図るべき基準等
	年平均値	日平均値		
沿道 No.1	0.020001	0.045	0.10mg/m ³ 以下	
沿道 No.2	0.020001	0.045		
沿道 No.3	0.019001 未満	0.043		
注) 日平均値は、日平均値の 2%除外値を示す。				

表 8-1(3) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要																																				
大気質	<p>【造成等の工事に伴う大気質への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 造成等の工事に伴う大気質への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで大気汚染物質の発生抑制に努める。 これにより、造成等の工事に伴う大気質の影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・造成箇所、資材運搬等の車両の仮設道路には適宜散水を行い、必要に応じて飛散防止ネットを設置し、粉じんの飛散防止を行う。 ・計画区域内の土砂等の運搬時には、必要に応じてシートで被覆する。 ・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。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 粉じん（降下ばいじん）量の予測結果（合計）は、四季を通じて2.78～6.54t/km²/月の範囲内であり、整合を図るべき基準等を下回った。 したがって、造成等の工事に伴う大気質（粉じん（降下ばいじん））の影響については、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ものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">造成等の工事に伴う粉じん（降下ばいじん）量の評価</p> <table border="1" data-bbox="320 969 1337 1406"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="4">粉じん(降下ばいじん)(t/k m²/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>No.1 (計画区域北側)</td> <td>4.44</td> <td>4.55</td> <td>4.16</td> <td>3.48</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">10t/k m²/月 以下</td> </tr> <tr> <td>No.2 (計画区域西側)</td> <td>3.26</td> <td>3.32</td> <td>3.29</td> <td>3.13</td> </tr> <tr> <td>No.3 (計画区域南側)</td> <td>4.78</td> <td>4.17</td> <td>6.20</td> <td>6.53</td> </tr> <tr> <td>No.4 (計画区域東側)</td> <td>2.81</td> <td>2.78</td> <td>2.91</td> <td>2.89</td> </tr> <tr> <td>No.5 (計画区域内非改変区域 (小学校)の境界付近)</td> <td>6.28</td> <td>6.51</td> <td>6.54</td> <td>6.12</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	粉じん(降下ばいじん)(t/k m ² /月)				整合を図るべき基準等	春季	夏季	秋季	冬季	No.1 (計画区域北側)	4.44	4.55	4.16	3.48	10t/k m ² /月 以下	No.2 (計画区域西側)	3.26	3.32	3.29	3.13	No.3 (計画区域南側)	4.78	4.17	6.20	6.53	No.4 (計画区域東側)	2.81	2.78	2.91	2.89	No.5 (計画区域内非改変区域 (小学校)の境界付近)	6.28	6.51	6.54	6.12
	予測地点		粉じん(降下ばいじん)(t/k m ² /月)					整合を図るべき基準等																													
春季		夏季	秋季	冬季																																	
No.1 (計画区域北側)	4.44	4.55	4.16	3.48	10t/k m ² /月 以下																																
No.2 (計画区域西側)	3.26	3.32	3.29	3.13																																	
No.3 (計画区域南側)	4.78	4.17	6.20	6.53																																	
No.4 (計画区域東側)	2.81	2.78	2.91	2.89																																	
No.5 (計画区域内非改変区域 (小学校)の境界付近)	6.28	6.51	6.54	6.12																																	

表 8-1(4) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要															
大気質	【施設の稼働に伴う大気質への影響】															
	(1)回避・低減の観点															
	施設の稼働に伴う大気質への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで大気汚染物質の発生抑制に努める。															
	これにより、施設の稼働に伴う大気質の影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。															
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 供用後の各進出企業に対して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未然の公害発生防止に努めるよう指導する。 															
	(2)基準・目標との整合の観点															
	長期平均濃度における、最大着地濃度出現地点の二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.026ppm、二酸化硫黄の日平均値の2%除外値は0.004ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は0.045mg/m ³ であり、二酸化窒素、二酸化硫黄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た。															
	また、短期高濃度における、最大着地濃度出現地点の二酸化窒素は0.04701ppm、二酸化硫黄は0.02999ppm、浮遊粒子状物質は0.06796mg/m ³ であり、各項目とも整合を図るべき基準等を下回った。															
	したがって、施設の稼働に伴う大気質の影響については、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ものと評価する。															
	施設の稼働に伴う二酸化窒素の評価															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 15%;">予測地点</th> <th rowspan="2" style="width: 15%;">項目</th> <th colspan="2" style="width: 30%;">将来予測濃度 (ppm)</th> <th rowspan="2" style="width: 40%;">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th style="width: 15%;">年平均値</th> <th style="width: 15%;">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</td> <td style="text-align: center;">0.01149</td> <td style="text-align: center;">0.026</td> <td>0.04ppm～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 (ppm)		整合を図るべき基準等	年平均値	日平均値	最大着地濃度出現地点	二酸化窒素	0.01149	0.026	0.04ppm～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下
予測地点	項目	将来予測濃度 (ppm)		整合を図るべき基準等												
		年平均値	日平均値													
最大着地濃度出現地点	二酸化窒素	0.01149	0.026	0.04ppm～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下												
注) 日平均値は、日平均値の年間 98% 値を示す。																
施設の稼働に伴う二酸化硫黄の評価																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 15%;">予測地点</th> <th rowspan="2" style="width: 15%;">項目</th> <th colspan="2" style="width: 30%;">将来予測濃度 (ppm)</th> <th rowspan="2" style="width: 40%;">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th style="width: 15%;">年平均値</th> <th style="width: 15%;">日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最大着地濃度出現地点</td> <td>二酸化硫黄</td> <td style="text-align: center;">0.00262</td> <td style="text-align: center;">0.004</td> <td>0.04ppm 以下</td> </tr> </tbody> </table>					予測地点	項目	将来予測濃度 (ppm)		整合を図るべき基準等	年平均値	日平均値	最大着地濃度出現地点	二酸化硫黄	0.00262	0.004	0.04ppm 以下
予測地点	項目	将来予測濃度 (ppm)		整合を図るべき基準等												
		年平均値	日平均値													
最大着地濃度出現地点	二酸化硫黄	0.00262	0.004	0.04ppm 以下												
注) 日平均値は、日平均値の 2% 除外値を示す。																
施設の稼働に伴う浮遊粒子状物質の評価																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 15%;">予測地点</th> <th rowspan="2" style="width: 15%;">項目</th> <th colspan="2" style="width: 30%;">将来予測濃度(mg/m³)</th> <th rowspan="2" style="width: 40%;">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th style="width: 15%;">年平均値</th> <th style="width: 15%;">日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最大着地濃度出現地点</td> <td>浮遊粒子状物質</td> <td style="text-align: center;">0.01963</td> <td style="text-align: center;">0.045</td> <td>0.10mg/m³以下</td> </tr> </tbody> </table>					予測地点	項目	将来予測濃度(mg/m ³)		整合を図るべき基準等	年平均値	日平均値	最大着地濃度出現地点	浮遊粒子状物質	0.01963	0.045	0.10mg/m ³ 以下
予測地点	項目	将来予測濃度(mg/m ³)		整合を図るべき基準等												
		年平均値	日平均値													
最大着地濃度出現地点	浮遊粒子状物質	0.01963	0.045	0.10mg/m ³ 以下												
注) 日平均値は、日平均値の 2% 除外値を示す。																

表 8-1(5) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要			
大気質	施設の稼働に伴う大気質の評価（短期高濃度）			
	予測地点	項目	施設の稼働に伴う付加濃度	
	最大着地濃度 出現地点	二酸化窒素（ppm）	0.04701	整合を図るべき 基準等
		二酸化硫黄（ppm）	0.02999	0.1ppm 以下
浮遊粒子状物質 （mg/m ³ ）		0.06796	0.20mg/m ³ 以下	

表 8-1(6) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要																
大気質	<p>【自動車交通の発生に伴う大気質への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 自動車交通の発生に伴う大気質への影響については、以下の環境保全措置を講ずること で大気汚染物質の発生抑制に努める。 これにより、自動車交通の発生に伴う大気質の影響は、事業者の実行可能な範囲内で低 減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連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。 ・関連車両の整備、点検を徹底するよう指導する。 ・関連車両のアイドリングストップを徹底するよう指導する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.024~0.037ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.043~0.045mg/m³、炭化水素（非メタン炭化水素）の 3 時間平均値は 0.20~ 0.26ppmC となり、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び炭化水素（非メタン炭化水素）とも に整合を図るべき基準等を下回った。 したがって、自動車交通の発生に伴う大気質への影響については、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ものと評価する。</p>																
	<p>自動車交通の発生に伴う二酸化窒素の評価</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <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</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1</td> <td>0.021083</td> <td>0.037</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">0.04ppm~0.06ppm までのゾーン内 又はそれ以下</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2</td> <td>0.012203</td> <td>0.024</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.3</td> <td>0.015048</td> <td>0.028</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	年平均値	日平均値	沿道 No.1	0.021083	0.037	0.04ppm~0.06ppm までのゾーン内 又はそれ以下	沿道 No.2	0.012203	0.024	沿道 No.3	0.015048	0.028
	予測地点		将来予測濃度 (ppm)			整合を図るべき基準等											
		年平均値	日平均値														
	沿道 No.1	0.021083	0.037	0.04ppm~0.06ppm までのゾーン内 又はそれ以下													
	沿道 No.2	0.012203	0.024														
	沿道 No.3	0.015048	0.028														
	<p>注) 日平均値は、日平均値の年間 98%値を示す。</p>																
	<p>自動車交通の発生に伴う浮遊粒子状物質の評価</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <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</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1</td> <td>0.020005</td> <td>0.045</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">0.10mg/m³以下</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2</td> <td>0.020012</td> <td>0.045</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.3</td> <td>0.019003</td> <td>0.043</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	将来予測濃度 (mg/m ³)		整合を図るべき基準等	年平均値	日平均値	沿道 No.1	0.020005	0.045	0.10mg/m ³ 以下	沿道 No.2	0.020012	0.045	沿道 No.3	0.019003	0.043
	予測地点		将来予測濃度 (mg/m ³)			整合を図るべき基準等											
年平均値		日平均値															
沿道 No.1	0.020005	0.045	0.10mg/m ³ 以下														
沿道 No.2	0.020012	0.045															
沿道 No.3	0.019003	0.043															
<p>注) 日平均値は、日平均値の 2%除外値を示す。</p>																	
<p>自動車交通の発生に伴う炭化水素（非メタン炭化水素）の評価</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <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</th> </tr> <tr> <th>年平均値</th> <th>日平均値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿道 No.1</td> <td>0.250011</td> <td>0.26</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">0.20ppmC~0.31ppmC の範囲内</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.2</td> <td>0.210034</td> <td>0.22</td> </tr> <tr> <td>沿道 No.3</td> <td>0.190011</td> <td>0.20</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	将来予測濃度 (ppmC)		整合を図るべき基準等	年平均値	日平均値	沿道 No.1	0.250011	0.26	0.20ppmC~0.31ppmC の範囲内	沿道 No.2	0.210034	0.22	沿道 No.3	0.190011	0.20	
予測地点		将来予測濃度 (ppmC)			整合を図るべき基準等												
	年平均値	日平均値															
沿道 No.1	0.250011	0.26	0.20ppmC~0.31ppmC の範囲内														
沿道 No.2	0.210034	0.22															
沿道 No.3	0.190011	0.20															
<p>注) 日平均値は、午前 6 時~午前 9 時までの 3 時間平均値を示す。</p>																	

表 8-1(7) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要																				
騒音・低周波音	<p>【建設機械の稼働に伴う騒音の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 建設機械の稼働に伴う騒音による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで騒音の発生抑制に努める。 これにより、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低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械については、低騒音型の建設機械の使用に努める。 ・建設機械のアイドルストップを徹底する。 ・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。 ・住居や学校に近い箇所での工事では、必要に応じて仮囲い等の防音対策を講じる。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 建設機械の稼働に伴う騒音レベルの予測結果は、敷地境界での騒音レベル (L_{A5}) は 67.9～82.8dB であり、整合を図るべき基準等を下回った。 本事業の実施にあたっては、周辺住居等に留意の上、必要な場所においては、仮囲いの設置などの環境保全措置を講ずることで、建設機械の稼働に伴う騒音の影響の低減に努める。 したがって、建設機械の稼働に伴う騒音の影響については、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ものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">建設機械の稼働に伴う騒音の評価 (L_{A5} 敷地境界)</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="300 1115 1359 1420"> <thead> <tr> <th colspan="2">予測地点</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>No.1</td> <td>計画区域北側敷地境界</td> <td>82.8</td> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">85</td> </tr> <tr> <td>No.2</td> <td>計画区域西側敷地境界</td> <td>82.1</td> </tr> <tr> <td>No.3</td> <td>計画区域内非変更区域(高校)の境界付近</td> <td>67.9</td> </tr> <tr> <td>No.4</td> <td>計画区域東側敷地境界</td> <td>79.2</td> </tr> <tr> <td>No.5</td> <td>計画区域内非変更区域(小学校)の境界付近</td> <td>80.9</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点		騒音レベル(L_{A5})	整合を図るべき基準等	No.1	計画区域北側敷地境界	82.8	85	No.2	計画区域西側敷地境界	82.1	No.3	計画区域内非変更区域(高校)の境界付近	67.9	No.4	計画区域東側敷地境界	79.2	No.5	計画区域内非変更区域(小学校)の境界付近	80.9
	予測地点		騒音レベル(L_{A5})	整合を図るべき基準等																	
No.1	計画区域北側敷地境界	82.8	85																		
No.2	計画区域西側敷地境界	82.1																			
No.3	計画区域内非変更区域(高校)の境界付近	67.9																			
No.4	計画区域東側敷地境界	79.2																			
No.5	計画区域内非変更区域(小学校)の境界付近	80.9																			

表 8-1(8) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要																																						
騒音・低周波音	<p>【資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 資材運搬等の車両の走行に伴う騒音による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで騒音の発生抑制に努める。 これにより、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資材運搬等の車両による搬出入が集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 資材運搬等の車両の走行に伴う騒音レベルの予測結果は、No.1 で 63.7～64.4dB、No.2 で 64.1dB、No.3 で 62.6～62.7dB であり、整合を図るべき基準等として各地点に適用される環境基準を下回った。 なお、資材運搬等の車両の走行に伴う各予測地点の騒音レベルの増加分は、0.1 未満～0.1dB であった。 したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の影響については、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ものと評価する。</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})</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="3">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>工事中の基礎交通量 (現況騒音レベル)</th> <th>増加分</th> <th>工事中の基礎交通量 + 資材運搬等の車両</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道 No.1</td> <td>東側</td> <td>63.6</td> <td>0.1</td> <td>63.7</td> <td rowspan="2">70 以下</td> </tr> <tr> <td>西側</td> <td>64.3</td> <td>0.1</td> <td>64.4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道 No.2</td> <td>北側</td> <td>64.0</td> <td>0.1</td> <td>64.1</td> <td rowspan="2">65 以下</td> </tr> <tr> <td>南側</td> <td>64.0</td> <td>0.1</td> <td>64.1</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道 No.3</td> <td>東側</td> <td>62.6</td> <td>0.1 未満</td> <td>62.6</td> <td rowspan="2">70 以下</td> </tr> <tr> <td>西側</td> <td>62.7</td> <td>0.1 未満</td> <td>62.7</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点		等価騒音レベル(L_{Aeq})			整合を図るべき基準等	工事中の基礎交通量 (現況騒音レベル)	増加分	工事中の基礎交通量 + 資材運搬等の車両	沿道 No.1	東側	63.6	0.1	63.7	70 以下	西側	64.3	0.1	64.4	沿道 No.2	北側	64.0	0.1	64.1	65 以下	南側	64.0	0.1	64.1	沿道 No.3	東側	62.6	0.1 未満	62.6	70 以下	西側	62.7	0.1 未満
予測地点				等価騒音レベル(L_{Aeq})				整合を図るべき基準等																															
		工事中の基礎交通量 (現況騒音レベル)	増加分	工事中の基礎交通量 + 資材運搬等の車両																																			
沿道 No.1	東側	63.6	0.1	63.7	70 以下																																		
	西側	64.3	0.1	64.4																																			
沿道 No.2	北側	64.0	0.1	64.1	65 以下																																		
	南側	64.0	0.1	64.1																																			
沿道 No.3	東側	62.6	0.1 未満	62.6	70 以下																																		
	西側	62.7	0.1 未満	62.7																																			

表 8-1(9) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要																								
騒音・低周波音	<p>【施設の稼働に伴う騒音の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 施設の稼働に伴う騒音による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずること で騒音の発生抑制に努める。 これにより、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低減が図られてい るものと評価する。 ・供用後の各進出企業に対して「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然の公害発生防止に努 めるよう指導する。</p> <p>(2)基準・目標との整合の観点 施設の稼働に伴う敷地境界における騒音レベル (L_{A5}) の予測結果は 38~44dB であり、整合を 図るべき基準等を下回った。 また、施設稼働に伴う騒音に計画区域の一般環境における暗騒音を加えた合成騒音 (L_{Aeq}) の予 測結果は、周辺住居等の位置で、昼間が 53~64dB、夜間が 44~59dB であり、整合を図るべき基 準等を下回った。 したがって、施設の稼働に伴う騒音の影響については、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ものと評価する。</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="252 1041 1407 1444"> <thead> <tr> <th colspan="2">予測地点</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>No.1</td> <td>計画区域北側 敷地境界</td> <td>43</td> <td>朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60</td> </tr> <tr> <td>No.2</td> <td>計画区域西側 敷地境界</td> <td>38</td> <td>朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60</td> </tr> <tr> <td>No.3</td> <td>計画区域内非改変区域 (住居)の境界付近</td> <td>43</td> <td>朝：55 昼間：60 夕：55 夜間：45</td> </tr> <tr> <td>No.4</td> <td>計画区域東側 敷地境界</td> <td>38</td> <td>朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60</td> </tr> <tr> <td>No.5</td> <td>計画区域内非改変区域 (小学校)の境界付近</td> <td>44</td> <td>朝：55 昼間：60 夕：55 夜間：45</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 朝：6:00~8:00、昼間：8:00~19:00、夕：19:00~22:00、夜間：22:00~6:00</p>	予測地点		騒音レベル(L_{A5})	整合を図るべき基準等	No.1	計画区域北側 敷地境界	43	朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60	No.2	計画区域西側 敷地境界	38	朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60	No.3	計画区域内非改変区域 (住居)の境界付近	43	朝：55 昼間：60 夕：55 夜間：45	No.4	計画区域東側 敷地境界	38	朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60	No.5	計画区域内非改変区域 (小学校)の境界付近	44	朝：55 昼間：60 夕：55 夜間：45
	予測地点		騒音レベル(L_{A5})	整合を図るべき基準等																					
No.1	計画区域北側 敷地境界	43	朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60																						
No.2	計画区域西側 敷地境界	38	朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60																						
No.3	計画区域内非改変区域 (住居)の境界付近	43	朝：55 昼間：60 夕：55 夜間：45																						
No.4	計画区域東側 敷地境界	38	朝：65 昼間：70 夕：65 夜間：60																						
No.5	計画区域内非改変区域 (小学校)の境界付近	44	朝：55 昼間：60 夕：55 夜間：45																						

表 8-1(10) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要							
	施設の稼働に伴う騒音の評価（敷地境界： L_{Aeq} ）							
騒音・低周波音	予測地点			時間区分	騒音レベル(L_{Aeq})			整合を図るべき基準等
					施設騒音	暗騒音	合成騒音	
	No.1	計画区域北側	周辺住居等	昼間	51.2	64.0	64 (64.2)	65
				夜間	49.2	58.8	59 (59.3)	60
	No.2	計画区域西側	周辺住居等	昼間	39.0	53.1	53 (53.3)	55
				夜間	38.8	43.0	44 (44.4)	45
	No.3	計画区域内非改変区域(住居)の境界付近	周辺住居等	昼間	57.7	53.1	59 (59.0)	65
				夜間	55.3	43.0	56 (55.6)	60
	No.4	計画区域東側	周辺住居等	昼間	39.3	53.1	53 (53.3)	55
				夜間	39.3	43.0	45 (44.5)	45
No.5	計画区域内非改変区域(小学校)の境界付近	周辺住居等	昼間	47.4	53.1	54 (54.1)	60	
			夜間	46.2	43.0	48 (47.9)	50	

注 1) 昼間：6:00～22:00、夜間：22:00～6:00
 注 2) No.2 は道路に面するものの交通量は少ないため一般地域として評価した。
 注 3) No.3 は計画区域内に新設される主要な区画内道路に面するため道路に面する地域として評価した。
 注 4) No.4 は新設される区画内道路に面するが交通量は少ないと見込まれるため一般地域として評価した。
 ※：暗騒音は、No.1 は、現地調査による沿道 No.2 の L_{Aeq} とし、その他は一般環境 A の L_{Aeq} とした。

表 8-1(11) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要																																																																																																			
騒音・低周波音	<p>【自動車交通の発生に伴う騒音の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 自動車交通の発生に伴う騒音による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで騒音の発生抑制に努める。 これにより、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でできる限り低減されるものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・騒音発生の起因となる路面状況の改善等を検討する。 ・交通規制等の対策について、地元警察署との協議を検討する。 ・関連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。 ・関連車両の整備、点検を徹底するよう指導する。 ・関連車両に対してエコドライブの実施を指導する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 自動車交通の発生に伴う騒音レベルの予測結果は、昼間については、沿道 No.1 が 63.9～64.6dB、沿道 No.2 が 65.2dB、沿道 No.3 が 62.9～63.0dB であり、整合を図るべき基準等を下回った。一方、夜間については、沿道 No.1 が 63.2～63.8dB、沿道 No.2 が 60.5dB、沿道 No.3 が 60.9～61.2dB であり、沿道 No.1,3 では整合を図るべき基準を下回ったが、沿道 No.2 では環境基準をわずかに上回り要請限度を下回った。なお、自動車交通の発生に伴う各予測地点の騒音レベルの増加分は 0.1～1.7dB であった。</p> <p>本事業の実施にあたっては、整合を図るべき基準等を一部の地点で上回ったことに留意の上、上記の環境保全措置を講ずることで、自動車交通の発生に伴う騒音の低減に努める。 したがって、自動車交通の発生に伴う騒音の影響については、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ものと評価する。</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" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="3" style="text-align: center;">予測地点</th> <th rowspan="3" style="text-align: center;">時間区分</th> <th colspan="3" style="text-align: center;">等価騒音レベル(L_{Aeq})</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th rowspan="2" style="text-align: center;">供用時の基礎交通量(現況騒音)</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;">関連車両による増加分</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;">供用時の交通量(供用時の基礎交通量+関連車両)</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;">環境基準</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;">要請限度</th> </tr> <tr> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">沿道 No.1</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">東側</td> <td style="text-align: center;">昼間</td> <td style="text-align: center;">63.6</td> <td style="text-align: center;">0.3</td> <td style="text-align: center;">64 (63.9)</td> <td style="text-align: center;">70</td> <td style="text-align: center;">75</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">夜間</td> <td style="text-align: center;">63.1</td> <td style="text-align: center;">0.1</td> <td style="text-align: center;">63 (63.2)</td> <td style="text-align: center;">65</td> <td style="text-align: center;">70</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">西側</td> <td style="text-align: center;">昼間</td> <td style="text-align: center;">64.3</td> <td style="text-align: center;">0.3</td> <td style="text-align: center;">65 (64.6)</td> <td style="text-align: center;">70</td> <td style="text-align: center;">75</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">夜間</td> <td style="text-align: center;">63.7</td> <td style="text-align: center;">0.1</td> <td style="text-align: center;">64 (63.8)</td> <td style="text-align: center;">65</td> <td style="text-align: center;">70</td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">沿道 No.2</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">北側</td> <td style="text-align: center;">昼間</td> <td style="text-align: center;">64.0</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td style="text-align: center;">65 (65.2)</td> <td style="text-align: center;">65</td> <td style="text-align: center;">75</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">夜間</td> <td style="text-align: center;">58.9</td> <td style="text-align: center;">1.6</td> <td style="text-align: center;">61 (60.5)</td> <td style="text-align: center;">60</td> <td style="text-align: center;">70</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">南側</td> <td style="text-align: center;">昼間</td> <td style="text-align: center;">64.0</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> <td style="text-align: center;">65 (65.2)</td> <td style="text-align: center;">65</td> <td style="text-align: center;">75</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">夜間</td> <td style="text-align: center;">58.8</td> <td style="text-align: center;">1.7</td> <td style="text-align: center;">61 (60.5)</td> <td style="text-align: center;">60</td> <td style="text-align: center;">70</td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">沿道 No.3</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">東側</td> <td style="text-align: center;">昼間</td> <td style="text-align: center;">62.6</td> <td style="text-align: center;">0.3</td> <td style="text-align: center;">63 (62.9)</td> <td style="text-align: center;">70</td> <td style="text-align: center;">75</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">夜間</td> <td style="text-align: center;">60.8</td> <td style="text-align: center;">0.1</td> <td style="text-align: center;">61 (60.9)</td> <td style="text-align: center;">65</td> <td style="text-align: center;">70</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">西側</td> <td style="text-align: center;">昼間</td> <td style="text-align: center;">62.7</td> <td style="text-align: center;">0.3</td> <td style="text-align: center;">63 (63.0)</td> <td style="text-align: center;">70</td> <td style="text-align: center;">75</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">夜間</td> <td style="text-align: center;">61.0</td> <td style="text-align: center;">0.2</td> <td style="text-align: center;">61 (61.2)</td> <td style="text-align: center;">65</td> <td style="text-align: center;">70</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		供用時の基礎交通量(現況騒音)	関連車両による増加分	供用時の交通量(供用時の基礎交通量+関連車両)	環境基準	要請限度	沿道 No.1	東側	昼間	63.6	0.3	64 (63.9)	70	75	夜間	63.1	0.1	63 (63.2)	65	70	西側	昼間	64.3	0.3	65 (64.6)	70	75	夜間	63.7	0.1	64 (63.8)	65	70	沿道 No.2	北側	昼間	64.0	1.2	65 (65.2)	65	75	夜間	58.9	1.6	61 (60.5)	60	70	南側	昼間	64.0	1.2	65 (65.2)	65	75	夜間	58.8	1.7	61 (60.5)	60	70	沿道 No.3	東側	昼間	62.6	0.3	63 (62.9)	70	75	夜間	60.8	0.1	61 (60.9)	65	70	西側	昼間	62.7	0.3	63 (63.0)	70	75	夜間	61.0	0.2	61 (61.2)	65	70
	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																																																																																														
			供用時の基礎交通量(現況騒音)	関連車両による増加分	供用時の交通量(供用時の基礎交通量+関連車両)	環境基準	要請限度																																																																																													
	沿道 No.1	東側	昼間	63.6	0.3	64 (63.9)	70	75																																																																																												
			夜間	63.1	0.1	63 (63.2)	65	70																																																																																												
		西側	昼間	64.3	0.3	65 (64.6)	70	75																																																																																												
			夜間	63.7	0.1	64 (63.8)	65	70																																																																																												
	沿道 No.2	北側	昼間	64.0	1.2	65 (65.2)	65	75																																																																																												
夜間			58.9	1.6	61 (60.5)	60	70																																																																																													
南側		昼間	64.0	1.2	65 (65.2)	65	75																																																																																													
		夜間	58.8	1.7	61 (60.5)	60	70																																																																																													
沿道 No.3	東側	昼間	62.6	0.3	63 (62.9)	70	75																																																																																													
		夜間	60.8	0.1	61 (60.9)	65	70																																																																																													
	西側	昼間	62.7	0.3	63 (63.0)	70	75																																																																																													
		夜間	61.0	0.2	61 (61.2)	65	70																																																																																													

表 8-1(12) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要																									
騒音・低周波音	<p>【施設の稼働に伴う低周波音の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 施設の稼働に伴う低周波音による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで低周波音の発生抑制に努める。 これにより、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のできる限り低減が図られているものと評価する。 ・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。</p> <p>(2)基準・目標との整合の観点 施設の稼働に伴う敷地境界における低周波音圧レベル（G 特性）は、55.3～58.5dB であり、整合を図るべき基準等を下回った。 したがって、施設の稼働に伴う低周波音の影響については、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ものと評価する。</p>																									
	<p>表 10.2-39 施設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"> <thead> <tr> <th colspan="3">予測地点</th> <th>低周波音圧レベル (G 特性)</th> <th>整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No.1</td> <td>計画区域北側</td> <td>周辺住居等</td> <td>56.0</td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">100dB (G 特性音圧レベル)</td> </tr> <tr> <td>No.2</td> <td>計画区域西側</td> <td>周辺住居等</td> <td>57.3</td> </tr> <tr> <td>No.3</td> <td>計画区域内非改変区域(住居)の境界付近</td> <td>周辺住居等</td> <td>55.3</td> </tr> <tr> <td>No.4</td> <td>計画区域東側</td> <td>周辺住居等</td> <td>58.2</td> </tr> <tr> <td>No.5</td> <td>計画区域内非改変区域(小学校)の境界付近</td> <td>周辺住居等</td> <td>58.5</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点			低周波音圧レベル (G 特性)	整合を図るべき基準等	No.1	計画区域北側	周辺住居等	56.0	100dB (G 特性音圧レベル)	No.2	計画区域西側	周辺住居等	57.3	No.3	計画区域内非改変区域(住居)の境界付近	周辺住居等	55.3	No.4	計画区域東側	周辺住居等	58.2	No.5	計画区域内非改変区域(小学校)の境界付近	周辺住居等
予測地点			低周波音圧レベル (G 特性)	整合を図るべき基準等																						
No.1	計画区域北側	周辺住居等	56.0	100dB (G 特性音圧レベル)																						
No.2	計画区域西側	周辺住居等	57.3																							
No.3	計画区域内非改変区域(住居)の境界付近	周辺住居等	55.3																							
No.4	計画区域東側	周辺住居等	58.2																							
No.5	計画区域内非改変区域(小学校)の境界付近	周辺住居等	58.5																							

表 8-1(13) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要																													
振動	<p>【建設機械の稼働に伴う振動の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 建設機械の稼働に伴う振動による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで振動の発生抑制に努める。 これにより、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低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・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。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 建設機械の稼働に伴う敷地境界での振動レベルは 40～56dB であり、整合を図るべき基準等とした「特定建設作業の規制に関する基準」を下回った。 したがって、建設機械の稼働に伴う振動の影響については、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ものと評価する。</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" data-bbox="260 936 1399 1406"> <thead> <tr> <th colspan="2">予測地点</th> <th>対象工種</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>No.1</td> <td>計画区域北側</td> <td>敷地境界 アスファルト舗装工</td> <td>51</td> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">75</td> </tr> <tr> <td>No.2</td> <td>計画区域西側</td> <td>敷地境界 盛土工</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>No.3</td> <td>計画区域内非変更区域(高校)の境界付近</td> <td>敷地境界 路盤工 場所打擁壁工</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>No.4</td> <td>計画区域東側</td> <td>敷地境界 盛土工</td> <td>53</td> </tr> <tr> <td>No.5</td> <td>計画区域内非変更区域(小学校)の境界付近</td> <td>敷地境界 盛土工</td> <td>55</td> </tr> </tbody> </table>					予測地点		対象工種	振動レベル (L ₁₀)	整合を図るべき基準等	No.1	計画区域北側	敷地境界 アスファルト舗装工	51	75	No.2	計画区域西側	敷地境界 盛土工	56	No.3	計画区域内非変更区域(高校)の境界付近	敷地境界 路盤工 場所打擁壁工	40	No.4	計画区域東側	敷地境界 盛土工	53	No.5	計画区域内非変更区域(小学校)の境界付近	敷地境界 盛土工
予測地点		対象工種	振動レベル (L ₁₀)	整合を図るべき基準等																										
No.1	計画区域北側	敷地境界 アスファルト舗装工	51	75																										
No.2	計画区域西側	敷地境界 盛土工	56																											
No.3	計画区域内非変更区域(高校)の境界付近	敷地境界 路盤工 場所打擁壁工	40																											
No.4	計画区域東側	敷地境界 盛土工	53																											
No.5	計画区域内非変更区域(小学校)の境界付近	敷地境界 盛土工	55																											

表 8-1(14) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要																																								
振動	<p>【資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 資材運搬等の車両の走行に伴う振動による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで振動の発生抑制に努める。 これにより、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低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資材運搬等の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。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 資材運搬等の車両の走行に伴う振動レベルは、沿道 No.1 が 53.6～54.4dB、沿道 No.2 が 49.1dB、沿道 No.3 が 51.3dB であり、整合を図る基準等とした「道路交通振動の限度」を下回った。 なお、資材運搬等の車両の走行に伴う振動レベルの増加分は、0.1 未満～0.3dB であった。 したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う振動の影響については、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ものと評価する。</p>																																								
	<p>資材運搬等の車両の走行に伴う振動の評価 (L_{10})</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p>																																								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="3">振動レベル 80%レンジ上端値 (L_{10})</th> <th rowspan="2">整合を図るべき基準等</th> </tr> <tr> <th>工事中の基礎交通量 (現況振動レベル)</th> <th>増加分</th> <th>工事中の基礎交通量 + 資材運搬等の車両</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 1</td> <td>東側</td> <td>53.6</td> <td>0.1 未満</td> <td>53.6</td> <td rowspan="6" style="text-align: center; vertical-align: middle;">65</td> </tr> <tr> <td>西側</td> <td>54.4</td> <td>0.1 未満</td> <td>54.4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 2</td> <td>北側</td> <td>48.8</td> <td>0.3</td> <td>49.1</td> </tr> <tr> <td>南側</td> <td>48.8</td> <td>0.3</td> <td>49.1</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">沿道 No. 3</td> <td>東側</td> <td>51.3</td> <td>0.1 未満</td> <td>51.3</td> </tr> <tr> <td>西側</td> <td>51.3</td> <td>0.1 未満</td> <td>51.3</td> </tr> </tbody> </table>					予測地点		振動レベル 80%レンジ上端値 (L_{10})			整合を図るべき基準等	工事中の基礎交通量 (現況振動レベル)	増加分	工事中の基礎交通量 + 資材運搬等の車両	沿道 No. 1	東側	53.6	0.1 未満	53.6	65	西側	54.4	0.1 未満	54.4	沿道 No. 2	北側	48.8	0.3	49.1	南側	48.8	0.3	49.1	沿道 No. 3	東側	51.3	0.1 未満	51.3	西側	51.3	0.1 未満
予測地点		振動レベル 80%レンジ上端値 (L_{10})			整合を図るべき基準等																																				
		工事中の基礎交通量 (現況振動レベル)	増加分	工事中の基礎交通量 + 資材運搬等の車両																																					
沿道 No. 1	東側	53.6	0.1 未満	53.6	65																																				
	西側	54.4	0.1 未満	54.4																																					
沿道 No. 2	北側	48.8	0.3	49.1																																					
	南側	48.8	0.3	49.1																																					
沿道 No. 3	東側	51.3	0.1 未満	51.3																																					
	西側	51.3	0.1 未満	51.3																																					

表 8-1(15) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要																								
振動	<p>【施設の稼働に伴う振動の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 施設の稼働に伴う振動による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで振動の発生抑制に努める。 これにより、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低減が図られているものと評価する。 ・供用後の各進出企業に対して「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よう指導する。</p> <p>(2)基準・目標との整合の観点 施設の稼働に伴う敷地境界での振動レベルは昼間、夜間ともに45～54dBであり整合を図るべき基準等とした「埼玉県生活環境保全条例施行規則」に定める振動の規制基準を下回った。 また、周辺住居等位置における環境振動レベルは、昼間、夜間ともに42～51dBであり、整合を図るべき基準等とした「振動感覚閾値」を下回った。 したがって、施設の稼働に伴う振動の影響については、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ものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">施設の稼働に伴う施設振動の評価 (L₁₀)</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p> <table border="1" data-bbox="268 1003 1390 1429"> <thead> <tr> <th colspan="2">予測地点</th> <th>振動レベル(L₁₀)</th> <th>整合を図るべき基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No.1</td> <td>計画区域北側</td> <td>敷地境界 45 (45.4)</td> <td>昼間：65 夜間：60</td> </tr> <tr> <td>No.2</td> <td>計画区域西側</td> <td>敷地境界 51 (50.8)</td> <td>昼間：65 夜間：60</td> </tr> <tr> <td>No.3</td> <td>計画区域内非改変区域(住居)の境界付近</td> <td>敷地境界 54 (54.4)</td> <td>昼間：60 夜間：55</td> </tr> <tr> <td>No.4</td> <td>計画区域東側</td> <td>敷地境界 49 (49.1)</td> <td>昼間：65 夜間：60</td> </tr> <tr> <td>No.5</td> <td>計画区域内非改変区域(小学校)の境界付近</td> <td>敷地境界 52 (52.4)</td> <td>昼間：60 夜間：55</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点		振動レベル(L ₁₀)	整合を図るべき基準	No.1	計画区域北側	敷地境界 45 (45.4)	昼間：65 夜間：60	No.2	計画区域西側	敷地境界 51 (50.8)	昼間：65 夜間：60	No.3	計画区域内非改変区域(住居)の境界付近	敷地境界 54 (54.4)	昼間：60 夜間：55	No.4	計画区域東側	敷地境界 49 (49.1)	昼間：65 夜間：60	No.5	計画区域内非改変区域(小学校)の境界付近	敷地境界 52 (52.4)	昼間：60 夜間：55
	予測地点		振動レベル(L ₁₀)	整合を図るべき基準																					
No.1	計画区域北側	敷地境界 45 (45.4)	昼間：65 夜間：60																						
No.2	計画区域西側	敷地境界 51 (50.8)	昼間：65 夜間：60																						
No.3	計画区域内非改変区域(住居)の境界付近	敷地境界 54 (54.4)	昼間：60 夜間：55																						
No.4	計画区域東側	敷地境界 49 (49.1)	昼間：65 夜間：60																						
No.5	計画区域内非改変区域(小学校)の境界付近	敷地境界 52 (52.4)	昼間：60 夜間：55																						

表 8-1(16) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要							
振動	施設の稼働に伴う環境振動の評価（周辺住居等： L_{10} ）							
	単位：dB							
	予測地点			時間 区分	振動レベル(L_{10})			整合を 図るべき 基準
				施設 振動	暗振 動	合成 振動		
	No.1	計画区域北側	周辺住居等	昼間	41.6	28	42 (41.8)	55
				夜間	41.6	25	42 (41.7)	
	No.2	計画区域西側	周辺住居等	昼間	47.9	28	48 (47.9)	
				夜間	47.9	25	48 (47.9)	
	No.3	計画区域内非改変区域 (住居)の境界付近	周辺住居等	昼間	48.0	28	48 (48.0)	
				夜間	48.0	25	48 (48.0)	
	No.4	計画区域東側	周辺住居等	昼間	47.4	28	47 (47.4)	
				夜間	47.4	25	47 (47.4)	
	No.5	計画区域内非改変区域 (小学校)の境界付近	周辺住居等	昼間	50.8	28	51 (50.8)	
				夜間	50.8	25	51 (50.8)	

表 8-1(17) 環境影響評価の概要

項目		予測・評価の概要					
振動	<p>【自動車交通の発生に伴う振動の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 自動車交通の発生に伴う振動による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで振動の発生抑制に努める。 これにより、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でできる限り低減されるものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連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に指導する。 ・関連車両の整備、点検を徹底するよう指導する。 ・関連車両のアイドリングストップを徹底するよう指導する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 自動車交通の発生に伴う振動レベルは、沿道 No.1 が昼間 53.8～54.6dB、夜間 54.4～55.1dB、沿道 No.2 が昼間 50.7dB、夜間 49.5dB、沿道 No.3 が昼間 51.6dB、夜間 53.1dB であり、整合を図る基準等とした「道路交通振動の限度」を下回った。 なお、自動車交通の発生に伴う振動レベルの増加分は、0.1 未満～2.5dB である。 したがって、自動車交通の発生に伴う振動の影響については、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ものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">自動車交通の発生に伴う振動の評価 (L_{10})</p> <p style="text-align: right;">単位：dB</p>						
			振動レベル 80%レンジ上端値 (L_{10})			整合を図るべき基準等	
	予測地点	時間区分	供用時の基礎交通量 (現況振動レベル)	増加分	供用時の基礎交通量+施設関連車両		
	沿道 No. 1	東側	昼間	53.6	0.2	53.8	65
			夜間	54.4	0.1 未満	54.4	60
		西側	昼間	54.4	0.2	54.6	65
			夜間	55.1	0.1 未満	55.1	60
	沿道 No. 2	北側	昼間	48.8	1.9	50.7	65
			夜間	47.0	2.5	49.5	60
		南側	昼間	48.8	1.9	50.7	65
			夜間	47.0	2.5	49.5	60
	沿道 No. 3	東側	昼間	51.3	0.3	51.6	65
夜間			53.1	0.1 未満	53.1	60	
西側		昼間	51.3	0.3	51.6	65	
		夜間	53.1	0.1 未満	53.1	60	

表 8-1(18) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要						
悪臭	<p>【施設の稼働に伴う悪臭の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 施設の稼働に伴う悪臭による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることによって悪臭の発生抑制に努める。 これにより、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低減が図られているものと評価する。 ・進出企業に対して、「悪臭防止法」及び「埼玉県生活環境保全条例」による規制基準を遵守するよう要請するとともに、必要に応じて悪臭対策の徹底等、公害の発生防止に努めるよう要請する。</p> <p>(2)基準・目標との整合の観点 施設の稼働に伴う臭気指数は、最大着地濃度出現地点において 11 であり、整合を図るべき基準等を下回った。 したがって、施設の稼働に伴う悪臭の影響については、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ものと評価する。</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" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th data-bbox="354 907 774 974">最大着地濃度出現位置</th> <th data-bbox="774 907 943 974">臭気指数</th> <th data-bbox="943 907 1305 974">整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="354 974 774 1048">計画区域西側 敷地境界から約 250m</td> <td data-bbox="774 974 943 1048">11</td> <td data-bbox="943 974 1305 1048">18 以下</td> </tr> </tbody> </table>	最大着地濃度出現位置	臭気指数	整合を図るべき基準等	計画区域西側 敷地境界から約 250m	11	18 以下
最大着地濃度出現位置	臭気指数	整合を図るべき基準等					
計画区域西側 敷地境界から約 250m	11	18 以下					

表 8-1(19) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
水質	<p>【造成等の工事に伴う水質への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 造成等の工事に伴う水質による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで水質への影響低減に努める。 これにより、造成等の工事に伴う公共用水域の水質に与える影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・濁水については、仮設水路にて仮設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、上澄み水を計画区域外に放流する。 ・造成箇所は速やかに転圧等を施す。 ・コンクリート製品はできる限り二次製品を使用し、現場でのコンクリート打設を抑える。 ・必要に応じて仮設沈砂池には濁水処理設備（中和処理設備）を設置する。 ・セメント系固化材による土壌改良を行う場合には、可能な限り低アルカリ性で、環境負荷の小さい固化材を採用する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業の工事中においては、仮設沈砂池の設置、並びに水質を確認したうえでの排水を行うことなどの環境保全措置を徹底することで、公共用水域に放流する排水の浮遊物質量（SS）を、整合を図るべき基準等の範囲内に低減する計画である。 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、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等の措置により、排水の水素イオン濃度（pH）を整合を図るべき基準等の範囲内に低減する計画である。 したがって、造成等の工事に伴う水質の影響については、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ものと評価する。</p>

表 8-1(20) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要										
水象	<p>【造成地及び施設の存在に伴う水象への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 造成地及び施設の存在に伴う計画区域内の平均流出係数の変化による周辺環境への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで水象への影響低減に努める。 これにより、造成地及び施設の存在による調整池からの放流先の排水路の流量及び水位に与える影響は、事業者の実行可能な範囲で可能な限り低減されるものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の路盤は雨水が浸透しやすい素材又は構造とする。 ・進出企業に対し、透水性舗装の駐車場整備や雨水浸透柵の整備を要請する。 ・計画区域内で流出する雨水は、すべて調整池内に導き、一時貯留した後、各河川の比流量を下回る計画で放流する。 ・造成により出現する裸地では、緑化を推進するとともに、その維持に努め、降雨流出量を抑制する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業で整備する調整池は、「埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例」(平成 18 年 3 月、埼玉県条例第 20 号)に基づき算定される必要調整容量(約 26,950 m³以上)を上回る容量を計画している。 また、調整池からの放流量は、放流先である旭ヶ丘川及び小畔川の流下能力を下回るよう計画的に放流する。 したがって、造成地及び施設の存在に伴う水象の影響については、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ものと評価する。</p> <p style="text-align: center;">造成地及び施設の存在に伴う調整池容量の予測結果と基準等との比較</p> <table border="1" data-bbox="233 1115 1442 1279"> <thead> <tr> <th data-bbox="233 1115 576 1151">項目</th> <th colspan="2" data-bbox="576 1115 1067 1151">予測結果</th> <th data-bbox="1067 1115 1442 1151">整合を図るべき基準等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="233 1151 576 1279">土地の改変に伴う流出係数の変化、排水路の流量及び水位の変化の程度</td> <td data-bbox="576 1151 821 1279">調整池容量</td> <td data-bbox="821 1151 1067 1279">約 30,700 m³</td> <td data-bbox="1067 1151 1442 1279">約 26,950 m³以上</td> </tr> </tbody> </table>			項目	予測結果		整合を図るべき基準等	土地の改変に伴う流出係数の変化、排水路の流量及び水位の変化の程度	調整池容量	約 30,700 m ³	約 26,950 m ³ 以上
項目	予測結果		整合を図るべき基準等								
土地の改変に伴う流出係数の変化、排水路の流量及び水位の変化の程度	調整池容量	約 30,700 m ³	約 26,950 m ³ 以上								
土壌	<p>【造成等の工事に伴う土壌への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 造成等の工事に伴う計画区域及び周辺の土壌への影響については、以下の環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・掘削土は計画区域内の盛土材として再利用し、計画区域外への土壌搬出は行わない。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業では、掘削土は計画区域内の盛土材として再利用することから、造成等の工事により計画区域及び周辺の土壌に及ぼす影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避できるものと評価する。</p>										

表 8-1(21) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
動物	<p>【工事に伴う動物への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 工事に伴う動物への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで建設機械の稼働や資材運搬等の車両の走行による騒音・振動の発生等に伴う間接的な影響の低減に努める。 これにより、工事中における動物への影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械については、可能な限り環境配慮型（低騒音型・低振動型）の機械の使用に努める。 ・建設機械の集中稼働が生じないように、計画的かつ効率的な工事計画を検討する。 ・建設機械のアイドルリングストップや過負荷運転を抑制する。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・資材運搬等の車両による搬出入が集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 ・資材運搬等の車両のアイドルリングストップを徹底する。 ・工事時間は原則として8時～17時とし、照明の使用は極力減らす。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業の工事中においては、上記の環境保全措置を講ずることにより、事業者の実行可能な範囲で工事に伴う騒音・振動の緩和など、地域の動物や保全すべき動物の生息に対する配慮がなされる。 したがって、工事に伴う動物への影響については、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ものと評価する。</p> <p>【供用時の動物への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 樹林や草地を残存させることができるかの検討を行ったが、面整備事業という事業特性上、回避及び低減措置の実行は困難であった。 しかし、同様の環境は計画区域の周辺にも広く分布しており、広域的には地域個体群の生息を維持する環境は十分に残存するものと考えられる。さらに、代償措置として新たな公園や緑道、緩衝緑地等を整備するとともに、植栽木の選定に際しては、在来植物を中心に選定することで、地域固有の生態系に配慮する計画である。 以下の環境保全措置を講ずることにより、供用後の動物種への影響は、事業の特性を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で低減又は代償措置が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例」、「工場立地法」に基づく必要な緑地面積を確保する。 ・公園、緑道及び緩衝緑地等の植栽木については、計画区域及びその周辺の現況植生も考慮しながら、「埼玉県生物多様性の保全に配慮した緑化木選定基準（在来植物による緑化推進のために）」に記載された在来植物を中心に選定し、生息環境を創出する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業の供用時においては、動物への影響に対する低減、代償を目的とした上記の環境保全措置を講ずることで、地域の動物や保全すべき動物の生息に対する配慮がなされる。 したがって、供用時の動物への影響については、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ものと評価する。</p>

表 8-1(22) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
植物	<p>【工事に伴う植物への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 保全すべき種の生育地は計画区域とは離れており、工事に伴う直接的・間接的な影響は想定されないため、移植等の回避・低減は必要ないものとする。 したがって、工事中における植物へ及ぼす影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業の工事中においては、保全すべき種及びその生育環境に対する直接的・間接的な影響はないと予測される。 したがって、工事に伴う植物への影響については、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ものと評価する。</p> <p>【供用時の植物への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 計画区域内の草地については、面整備事業という事業特性上、回避及び低減措置の実行は困難であった。 しかし、同様の環境は計画区域の周辺にも広く分布しており、広域的には十分に残存するものと考えられる。また、小学校などの非改変区域においては、植栽樹群などが残存緑地として保全される計画である。 さらに、代償措置として新たな公園や緑道、緩衝緑地等を整備するとともに、植栽木の選定に際しては、在来植物を中心に選定することで、地域固有の生態系に配慮する計画である。 以下の環境保全措置を講ずることにより、供用後の植物種への影響は、事業の特性を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で低減又は代償措置が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公園、緑道及び緩衝帯等の植栽木については、計画区域及びその周辺の現況植生も考慮しながら、「埼玉県生物多様性の保全に配慮した緑化木選定基準（在来植物による緑化推進のために）」に記載された在来植物を中心に選定し、生息環境を創出する。 ・「ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例」、「工場立地法」に基づく必要な緑化面積を確保する。 ・計画区域の南西側に公園及び緑道を造成することで、新たな生育環境を創出する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業の供用時においては、上記の環境保全措置を講ずることにより、保全すべき種やその生育環境、地域植生に配慮がなされる。 したがって、供用時の植物への影響については、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ものと評価する。</p>

表 8-1(23) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
生態系	<p>【工事に伴う生態系への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 工事に伴う生態系への影響については、以下の環境保全措置を講ずることで建設機械の稼働や資材運搬等の車両の走行による騒音・振動の発生等に伴う間接的な影響の低減に努める。 これにより、工事中における動植物への影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械については、可能な限り環境配慮型（低騒音型・低振動型）の機械の使用に努める。 ・建設機械の集中稼働が生じないように、計画的かつ効率的な工事計画を検討する。 ・建設機械のアイドルリングストップや過負荷運転を抑制する。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・資材運搬等の車両による搬出入が集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 ・資材運搬等の車両のアイドルリングストップを徹底する。 ・工事時間は原則として8時～17時とし、照明の使用は極力減らす。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業の工事中においては上記の環境保全措置を講ずることにより、事業者の実行可能な範囲で工事に伴う騒音・振動の緩和など、地域の動物や保全すべき動物の生息に対する配慮がなされる。 したがって、工事に伴う生態系への影響については、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ものと評価する。</p> <p>【供用時の生態系への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 樹林や草地を残存させることができるかの検討を行ったが、面整備事業の特性上、小規模で分散的な樹林や草地に対する回避及び低減措置の実行は困難であった。 しかし、同様の環境は計画区域の周辺にも広く分布しており、広域的には地域を特徴づける生態系を維持する環境は十分に残存するものと考えられる。 さらに、代償措置として新たな公園や緑道、緩衝帯、調整池等を整備するとともに、植栽木の選定に際しては在来植物を中心に選定することで、地域固有の生態系に配慮する計画である。 以下の環境保全措置を講ずることにより、供用後における地域を特徴づける生態系への影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減又は代償措置が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例」、「工場立地法」に基づく必要な緑地面積を確保する。 ・公園、緑道、調整池及び緩衝帯等の植栽木については、計画区域及びその周辺の現況植生も考慮しながら、「埼玉県生物多様性の保全に配慮した緑化木選定基準（在来植物による緑化推進のために）」に記載された在来植物を中心に選定し、生息環境を創出する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業の供用時においては、生態系への影響に対する低減、代償を目的とした上記の環境保全措置を講ずることで、地域の生態系や保全すべき生態系の生息に対する配慮がなされる。 したがって、供用時の生態系への影響については、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ものと評価する。</p>

表 8-1(24) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
景観	<p>【造成地及び施設の存在に伴う景観への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 造成地の存在、施設の存在に伴い眺望景観に変化が生じると考えられるが、以下の環境保全措置を実施することで周辺環境との調和を図る。 これにより、造成地の存在、施設の存在に伴う眺望景観への影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、在来植物を中心とした緑化を要請していく。 ・計画建物のデザインや色彩は「埼玉県景観計画」の基準を順守し、周辺環境に配慮した色彩を採用するよう指導していく。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 造成地の存在、施設の存在に伴い眺望景観に変化が生じると考えられるため、上記のとおり、進出企業に対し在来植物を中心とした緑化や周辺環境に配慮した色彩の採用を要請していく。</p> <p>したがって、造成地及び施設の存在に伴う景観への影響については、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ものと評価する。</p>

表 8-1(25) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
自然とのふれあいの場	<p>【工事に伴う自然とのふれあいの場への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 工事に伴う自然とのふれあいの場への影響については、以下の環境保全措置を講ずることによって建設機械の稼働や資材運搬等の車両の走行による騒音・振動の発生等に伴う間接的な影響の低減に努める。 これにより、工事に伴う自然とのふれあいの場への影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の集中稼働が生じないように、計画的かつ効率的な工事計画を検討する。 ・造成箇所や仮設道路から粉じんが飛散しないよう、必要に応じて散水を行い、工事区域を出る車両のタイヤの洗浄等の対策を講じる。 ・造成工事に伴う濁水は、計画区域内に設置する仮設沈砂池等により十分に沈降させてから排水する。 ・資材運搬等の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。 ・資材運搬等の車両には、歩行者並びに地元車両優先を指導し、実践させる。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業の工事中においては、4つのふれあいの場のうち、「旭ヶ丘健康コース」の一部が計画区域内を通るため一時的に改変の影響を受けるものの、工事中にも利用が確保される。したがって、工事に伴う自然とのふれあいの場への影響については、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ものと評価する。</p> <p>【供用時の自然とのふれあいの場への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 供用時における自然とのふれあいの場の利用環境の変化及び交通手段の阻害については、一部でその影響が考えられるものの、以下の環境保全措置を講ずることにより、供用後における利用環境及び交通手段への影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減又は代償措置が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内に公園・緑地等を整備する。 ・周囲の環境と調和する色彩を採用するなど、景観への影響の緩和に努める。 ・関連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。 ・関連車両により隣接する自然とのふれあいの場の利用を妨げない。関連車両には、歩行者並びに地元車両優先を指導し、実践させる。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 本事業の供用時においては、4つのふれあいの場のうち、「旭ヶ丘健康コース」の一部が計画区域内を通るため改変の影響を受けるものの、供用時には現状と同ルートでの利用が可能となる。 したがって、供用時の自然とのふれあいの場への影響については、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ものと評価する。</p>

表 8-1(26) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
史跡・文化財	<p>【造成地の存在に伴う史跡・文化財への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 造成地の存在、施設の存在に伴い史跡・文化財への影響が考えられるが、以下の環境保全措置を実施することで周辺環境との調和を図る。 これにより、造成地の存在、施設の存在に伴う史跡・文化財への影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下部の改変を極力回避した造成計画とする。 ・県、市の教育委員会と連携しつつ、文化財の保護上必要な措置を講じる。

表 8-1(27) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
日照障害	<p>【施設の存在に伴う日影への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 施設の存在に伴う日影への影響が考えられるが、以下の環境保全措置を実施することで周辺環境との調和を図る。 これにより、施設の存在に伴う日影への影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対し、日影の影響に配慮した建物配置、形状にするよう指導していく。 ・「埼玉県中高層建築物の建築に係る指導等に関する要綱」に定められる中高層建築物を建設する場合には、適切な対応を行うよう指導する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 冬至日における進出企業の建築物による時刻別日影は、「日高市の建築形態規制」における日影規制を満足している。 また、上記の環境保全措置を講じていくことから、施設の存在に伴う日影への影響については、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ものと評価する。</p>

表 8-1(28) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
電波障害	<p>【施設の存在に伴う電波受信への影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 施設の存在に伴う電波受信への影響が考えられるが、以下の環境保全措置を実施することで周辺環境との調和を図る。 これにより、施設の存在に伴う日影への影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域周辺において、計画建物による電波受信障害が生じた際には、受信障害の改善方法等について関係者と協議し、必要な対策を講じるよう要請する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 地上デジタル放送の受信障害を及ぼす範囲は、浦和局で計画区域西側の住宅の一部及び前橋局で南東約 750mの範囲、衛星放送の受信障害を及ぼす範囲はほとんどが計画区域内にとどまるため、計画区域周辺に受信障害を及ぼさないと予測した。 また、上記の環境保全措置を講じていくことから、施設の存在に伴う電波受信への影響については、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価する。</p>

表 8-1(29) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
廃棄物等	<p>【造成等の工事に伴う廃棄物の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 造成等の工事に伴う廃棄物の影響が考えられるが、以下の環境保全措置を実施することで周辺環境への影響低減に努める。 これにより、造成等の工事に伴う廃棄物の発生は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <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、分別を徹底するとともに再資源化及び再利用の促進を図る。 ・建築工事に伴い発生する廃棄物は、工事手法等の工夫による排出抑制、分別の徹底、リサイクルの推進等を要請する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 造成等の工事に伴う廃棄物については、分別を徹底するとともに、再利用・再資源化の促進を図るとともに、再利用できない廃棄物に関しては適切に処理する。 したがって、造成等の工事に伴う廃棄物の影響については、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ものと評価する。</p> <p>【施設の稼働に伴う廃棄物の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 施設の稼働に伴う廃棄物の影響が考えられるが、以下の環境保全措置を実施することで周辺環境への影響低減に努める。 これにより、施設の稼働に伴う廃棄物の発生は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対して、排出抑制や分別、リサイクルの推進等の適正な処理に努めるよう要請する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 造成等の工事に伴う廃棄物については、分別を徹底するとともに、再利用・再資源化の促進を図るとともに、再利用できない廃棄物に関しては適切に処理する。 したがって、施設の稼働に伴う廃棄物の影響については、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ものと評価する。</p> <p>【施設の稼働に伴う雨水及び処理水の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 施設の稼働に伴う雨水及び処理水の影響が考えられるが、以下の環境保全措置を実施することで周辺環境への影響低減に努める。 これにより、施設の稼働に伴う雨水及び処理水の発生は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対して、処理水の排出抑制、雨水の再生利用促進及び有効利用等に努めるよう指導する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 施設の稼働に伴い汚水排水の発生が考えられるが、公共下水道に接続し放流する計画である。 また、雨水については進出企業に対して雨水の再生利用促進及び有効利用を積極的に取り組むように指導する。 したがって、施設の稼働に伴う雨水及び処理水の影響については、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ものと評価する。</p>

表 8-1(30) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
温室効果ガス等	<p>【工事中における温室効果ガス等の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 工事中における温室効果ガス等の影響が考えられるが、以下の環境保全措置を実施することで周辺環境への影響低減に努める。 これにより、造成等の工事に伴う廃棄物の発生は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械のアイドリングストップを徹底する。 ・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。 ・建設機械は、低燃費型建設機械や省エネ機構搭載型建設機械等を採用するように努める。 ・建設機械の整備、点検を徹底する。 ・資材運搬等の車両の計画的かつ効率的な運行計画を検討し、搬出入が集中しないよう努める。 ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。 ・資材運搬等の車両の走行時には、交通法規の遵守と不必要な空吹かしは行わないよう徹底する。 ・資材運搬型等の車両のエコドライブを推進する。 ・資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 工事中における予測可能な範囲内での環境保全措置による温室効果ガス排出量の削減率は1.21%であり、CO₂排出量の削減が図られている。 また、上記の建設機械の稼働時間の短縮に努める等の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」（平成10年10月、最終改正平成25年5月）の事業者の責務を遵守できると考える。 したがって、工事中における温室効果ガス等の影響については、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ものと評価する。</p>

表 8-1(31) 環境影響評価の概要

項目	予測・評価の概要
温室効果ガス等	<p>【存在・供用時における温室効果ガス等の影響】</p> <p>(1)回避・低減の観点 存在・供用時における温室効果ガス等の影響が考えられるが、以下の環境保全措置を実施することで周辺環境への影響低減に努める。 これにより、存在・供用時における温室効果ガス等の影響は、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内に緑地を配置するとともに、各立地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。 ・各立地企業に対し、「地球温暖化対策計画」に基づく産業部門における取り組みとして、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。 ・進出企業に対し、「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」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。 ・進出企業に対し、平成22年3月（平成26年7月改訂）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」で定められた各種対策に講ずるように指導する。 ・進出企業に対し、「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。 ・進出企業に対し再生可能エネルギーの導入及び活用を要請する。 ・関連車両のアイドリングストップを徹底するよう各立地企業に指導する。 ・関連車両の走行時には、交通法規の遵守と不必要な空吹かしは行わないよう、各立地企業に指導する。 ・関連車両のエコドライブを推進するよう指導する。 <p>(2)基準・目標との整合の観点 施設の存在及び稼働時における、予測可能な範囲内での環境保全措置による温室効果ガス排出量の削減率は10%と予測する。 また、温室効果ガス排出量削減の観点から、関連車両のエコドライブ等、及び各種法令、ガイドライン等に基づき環境保全措置の実施を進出企業に要請する。 したがって、存在・供用時における温室効果ガス等の影響については、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ものと評価する。</p>