

川越都市計画事業
旭ヶ丘松の台土地区画整理事業
事後調査書（工事中）

令和 8 年 1 月

日 高 市

目 次

序 章 事後調査書の目的と経緯	序-1
第 1 章 都市計画決定権者の名称	1-1
1.1 都市計画決定権者の名称及び住所	1-1
1.2 事業者の名称及び住所	1-1
第 2 章 都市計画対象事業の目的及び概要	2-1
2.1 都市計画対象事業の名称	2-1
2.2 都市計画対象事業の目的	2-1
2.3 都市計画対象事業の実施区域	2-1
2.4 都市計画対象事業の規模	2-4
2.5 都市計画事業の実施期間	2-4
2.6 都市計画対象事業の実施方法	2-4
2.7 工事計画	2-10
第 3 章 関係地域	3-1
3.1 環境に影響を及ぼす地域の基準	3-1
3.2 環境に影響を及ぼす地域	3-1
第 4 章 事後調査の計画	4-1
4.1 事後調査項目並びに選定項目のうち、 事後調査項目から除外する項目及びその理由	4-1
4.2 調査方法等	4-8
4.3 事後調査の結果により環境影響の程度が 著しいことが明らかになった場合の対応方針	4-12
4.4 事後調査の実施体制	4-12
第 5 章 事後調査結果の概要	5-1
5.1 事後調査実施者	5-1
5.2 事後調査の内容	5-1
5.3 事後調査結果	5-2
第 6 章 事後調査の結果の総合的な評価	6-1
第 7 章 事後調査の結果により環境に及ぼす影響の程度が 著しいことが明らかになった場合の措置	7-1
第 8 章 事後調査の受託者の氏名及び所在地	8-1

本書に掲載した地図は、国土地理院発行の 2 万 5 千分の 1 地形図を複製したものである。

序章 事後調査書の目的と経緯

序章 事後調査書の目的と経緯

1. 事後調査書の目的

本書は、埼玉県環境影響評価条例（平成6年埼玉県条例第61号）に基づき、「川越都市計画事業旭ヶ丘松の台土地区画整理事業」（以下、「対象事業」という）に係る事後調査を実施し、その結果を取りまとめたものである。

なお、本事後調査書は、工事中に実施した調査結果を取りまとめたものである。本事業では供用後にも事後調査を計画しており、供用時の調査結果については、改めて報告書を取りまとめる。

2. 事後調査書作成までの経緯

事後調査書作成までの経緯は、表-1(1)～(2)に示すとおりである。

表-1(1) 事後調査書作成までの経緯

項目	年月日	備考
調査計画書の提出	令和元年6月14日	都市計画決定権者→知事
関係地域決定の通知	令和元年6月19日	知事→都市計画決定権者 関係地域：日高市、鶴ヶ島市、坂戸市、川越市、飯能市、毛呂山町
調査計画書公告・縦覧	令和元年6月25日 ～7月25日	
調査計画書に関する住民説明会	令和元年7月2日 令和元年7月5日 令和元年7月6日 令和元年7月8日 令和元年7月11日 令和元年7月12日	毛呂山町 東公民館 飯能市 精明地区行政センター 日高市 高萩北公民館 川越市 霞ヶ関西公民館 坂戸市 入西地域交流センター 鶴ヶ島市 西市民センター
住民等の意見の提出	令和元年6月25日 ～8月8日	意見書1件
技術審議会第1回小委員会	令和元年7月22日	現地視察及び調査計画書概要説明、質疑応答
技術審議会第2回小委員会	令和元年8月22日	
知事意見受理	令和元年9月18日	知事→都市計画決定権者
調査計画書記載事項変更に係る手続き等免除承認申請	令和4年11月18日	都市計画決定権者→知事
同申請承認	令和4年12月2日	知事→都市計画決定権者
準備書の提出	令和4年12月19日	都市計画決定権者→知事
準備書公告・縦覧	令和5年1月10日 ～2月10日	
準備書に関する住民説明会	令和5年1月24日 令和5年1月27日 令和5年1月28日 令和5年1月30日 令和5年2月2日 令和5年2月3日	毛呂山町 中央公民館 飯能市 精明地区行政センター 日高市 高萩北公民館 川越市 霞ヶ関西公民館 坂戸市 入西地域交流センター 鶴ヶ島市 西市民センター
住民等の意見の提出	令和5年1月10日 ～2月24日	意見書0件

表-1(2) 事後調査書作成までの経緯

項目	年月日	備考
技術審議会第1回小委員会	令和5年3月2日	準備書の説明及び質疑応答
第1回環境影響評価 庁内調整会議	令和5年3月16日	準備書の説明及び質疑応答
技術審議会第2回小委員会	令和5年3月30日	都市計画決定権者の見解説明及び質疑 応答
公聴会	令和5年4月25日 令和5年4月26日	公述の申し出がなかったため全会場中 止
第1回埼玉県環境影響評価 技術審議会	令和5年4月26日	準備書の説明及び質疑応答
知事意見受理	令和5年6月14日	知事→都市計画決定権者
準備書記載事項変更に係る手続 き等免除承認申請	令和5年8月9日	都市計画決定権者→知事
同申請承認	令和5年8月25日	知事→都市計画決定権者
評価書の提出	令和5年9月19日	都市計画決定権者→知事
評価書公告・縦覧	令和5年10月6日 ～10月20日	
対象事業引継届出書	令和5年12月13日	都市計画決定権者→知事
事業着手届	令和5年12月13日	事業者→知事

第 1 章 都市計画決定権者の名称

第 1 章 都市計画決定権者の名称

1.1 都市計画決定権者の名称及び住所

名 称：日高市

代表者の氏名：日高市長 谷ヶ崎 照 雄

所 在 地：埼玉県日高市大字南平沢 1020 番地

1.2 事業者の名称及び住所

名 称：旭ヶ丘松の台土地区画整理組合

代表者の氏名：理事長 早川 康弘

所 在 地：埼玉県日高市武蔵高萩二丁目 8 番地 2

第 2 章 都市計画対象事業の目的及び概要

第2章 都市計画対象事業の目的及び概要

2.1 都市計画対象事業の名称

都市計画対象事業の名称：川越都市計画事業 旭ヶ丘松の台土地区画整理事業

都市計画対象事業の種類：土地区画整理事業

2.2 都市計画対象事業の目的

「川越都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（平成29年1月27日、埼玉県）の基本理念においては、「高速道路ネットワークの整備による波及効果や地理的な優位性を活かし、産業の集積を図るとともに、雇用場を確保し、地域の活力の源となる次世代が暮らしてみたいような魅力あるまちづくりを進める。」とされ、「日高市都市計画マスタープラン（改訂版）」（平成28年6月、日高市）の「【東部地区】地域別構想」においては、対象事業実施区域（以下、「計画区域」という）の周辺部において北側と東側が産業・工業ゾーン、西側が農業系地域に位置づけられている。

計画区域が所在する地域は、首都圏中央連絡自動車道と関越自動車道の結節点に位置し、計画区域北東側に圏央鶴ヶ島インターチェンジ（以下、「IC」という）、南東側に狭山日高ICが立地している。

また、高速道路ネットワークを活かした社会資本の活用や土地の有効活用のポテンシャルが高い地域であり、一般国道407号鶴ヶ島日高バイパス（以下、「鶴ヶ島日高バイパス」という）が整備され、自動車交通による利便性が更に高まっている。

計画区域の周辺においては、商業施設や病院などの市民生活に欠かせない施設が存在し、地域が活性化する資質が整いつつある。

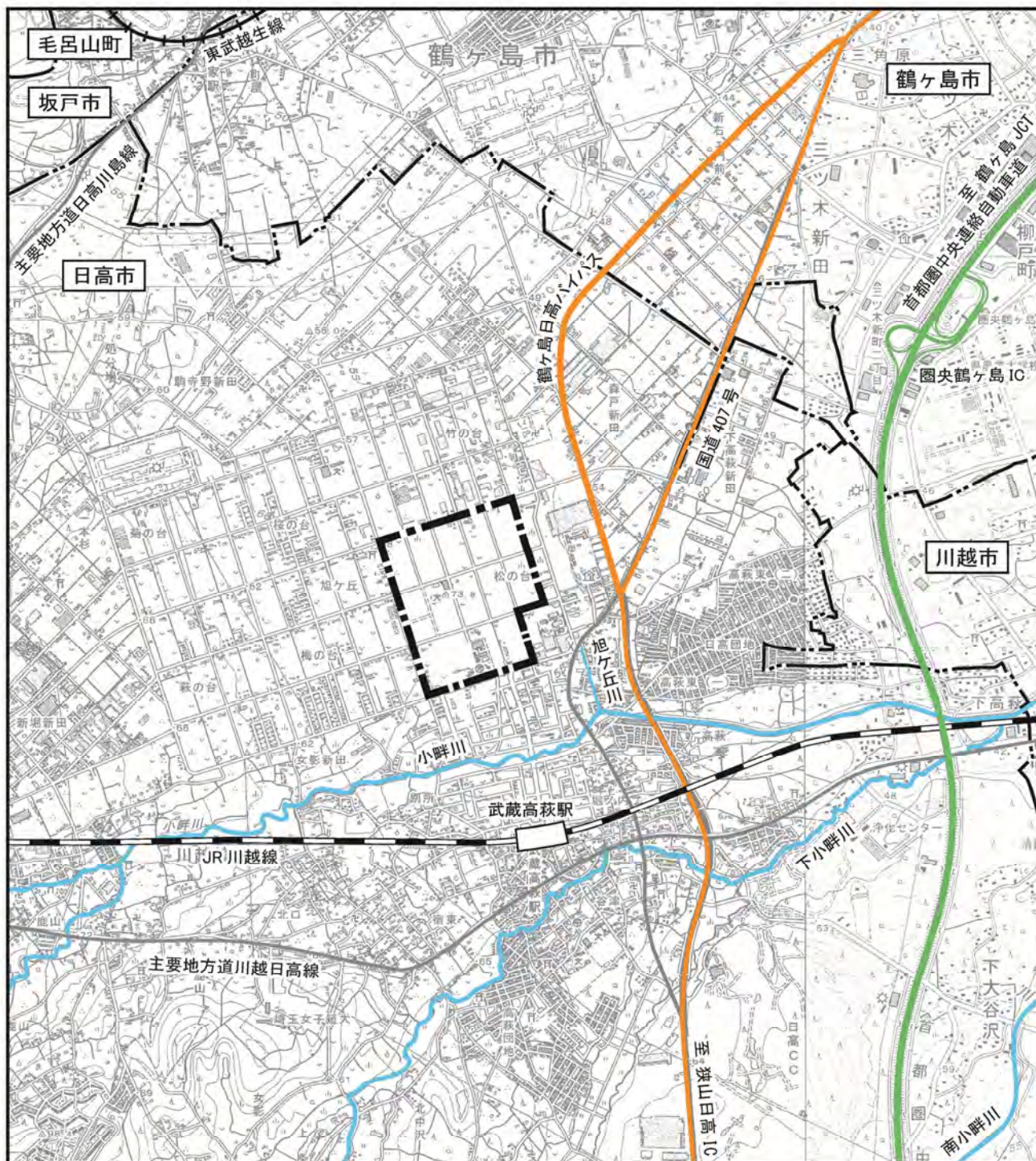
本事業は、これらの立地特性を最大限に活用し、土地区画整理事業により地域住民の生活環境や計画区域内などの学校環境との調和や利便性への配慮を行いながら新たな雇用の創出などによる地域経済の活性化に寄与することを目的とする。

2.3 都市計画対象事業の実施区域

2.3.1 計画区域の位置

計画区域の位置は図2.3-1に示すとおりであり、計画区域及び周辺の状況は、写真2.3-1に示すとおりである。

計画区域は、日高市の北東部、大字旭ヶ丘に属しており、計画区域東側約3kmに圏央鶴ヶ島IC、約0.4kmに国道407号があり、南側約0.7kmにJR武蔵高萩駅、約0.4kmに小畔川がある。



凡 例

- | | |
|---------------|---------|
| ■■■■ 計画区域 | —— 河 川 |
| ----- 市町界 | —+— JR |
| —— 高速道路 | —+— 私 鉄 |
| —— 一般国道 | |
| —— 主要地方道、一般県道 | |

図2.3-1 計画区域位置図

0 250 500 1,000m





凡 例

- | | |
|--|---|
| --- 計画区域 | — 河 川 |
| — 一般国道 | J R |
| — 主要道路 | |

出典：「簡易空中写真 2020年12月撮影」（国土地理院 地理院地図）

写真2.3-1 空中写真

0 100 200 400m



2.4 都市計画対象事業の規模

本事業の規模は約 35.1ha である。

2.5 都市計画対象事業の実施期間

本事業の実施期間は、表 2.5-1 に示すとおりである。造成工事は 2023 年 12 月に着工し、2026 年 2 月に工事を完了する予定である。なお、建築工事は引き続き実施する計画である。

表 2.5-1 事業計画の実施期間

項目 \ 年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
環境影響評価 (評価書までの手続き)								
造成工事								
建築工事								

2.6 都市計画対象事業の実施方法

2.6.1 土地利用計画

土地利用計画は、表 2.6-1 及び図 2.6-1 に示すとおりである。

計画区域の道路は、南北方向の幹線道路を JR 武蔵高萩駅前から北に伸びる都市計画道路高萩駅北通線と計画区域北側の市道幹線 64 号に接続するよう配置した。

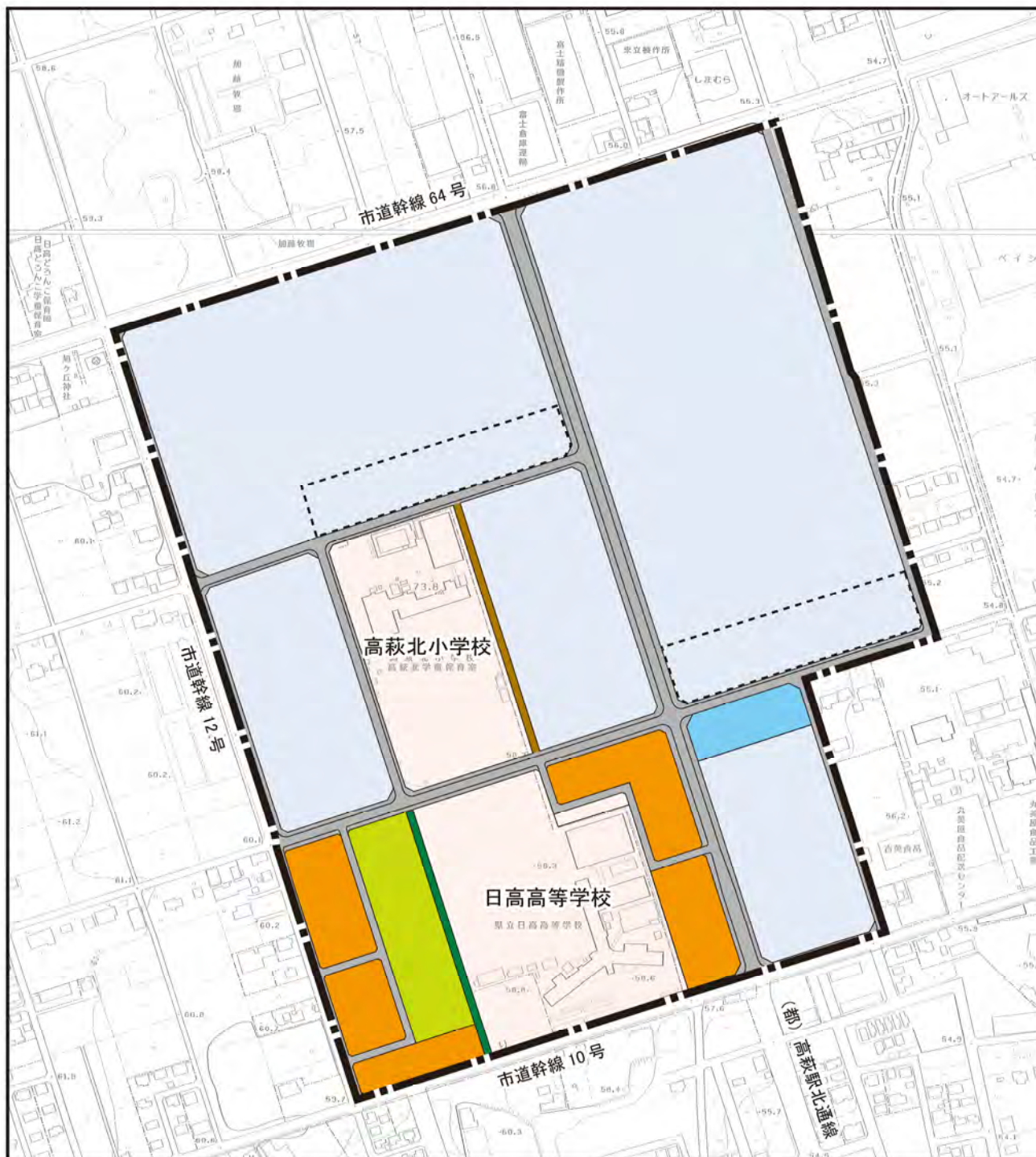
また、計画区域西側の住宅地から計画区域北東側の商業施設等へのアクセス動線を確保するため、東西方向の幹線道路を骨格となる道路として配置した。

計画区域内に整備する公園は、近隣の居住者等の利用を想定し、日高高等学校の西側に配置した。

調整池は、地形を踏まえて計画区域内の南東側に配置するほか、公園を公園貯留施設とし、宅地（産業用地）の一部に宅内貯留施設を設けた。

表 2.6-1 土地利用計画

名称		面積 (ha)	割合 (%)	備考
道路		約 3.64	約 10.4	
歩行者専用道路		約 0.13	約 0.4	
公園（緑道含む）		約 1.06	約 3.0	
調整池		約 0.37	約 1.1	
宅地（産業用地）		約 21.97	約 62.6	
宅地（住宅、産業複合用地）		約 2.25	約 6.4	
教育 施設	日高高等学校	約 3.35	約 9.5	現況+造成地
	高萩北小学校	約 2.33	約 6.6	現況
合計		約 35.08	100.0	



凡 例

- | | |
|-----------|----------------|
| 計画区域 | 宅 地（住宅、産業複合用地） |
| 道 路 | 公 園（公園貯留施設） |
| 歩行者専用道路 | 教育施設 |
| 緑 道 | 調整池 |
| 宅 地（産業用地） | 宅内貯留施設 |

図2.6-1 土地利用計画図

0 50 100 200m



2.6.2 処理施設計画

(1) 雨水排水

雨水排水計画図は図2.6-2に、各雨水貯留施設の容量及び断面図は、表2.6-2及び図2.6-3(1)～(3)に示すとおりである。

本事業では、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」に基づき調整池1箇所、宅内貯留施設2箇所、公園貯留施設1箇所を整備した。

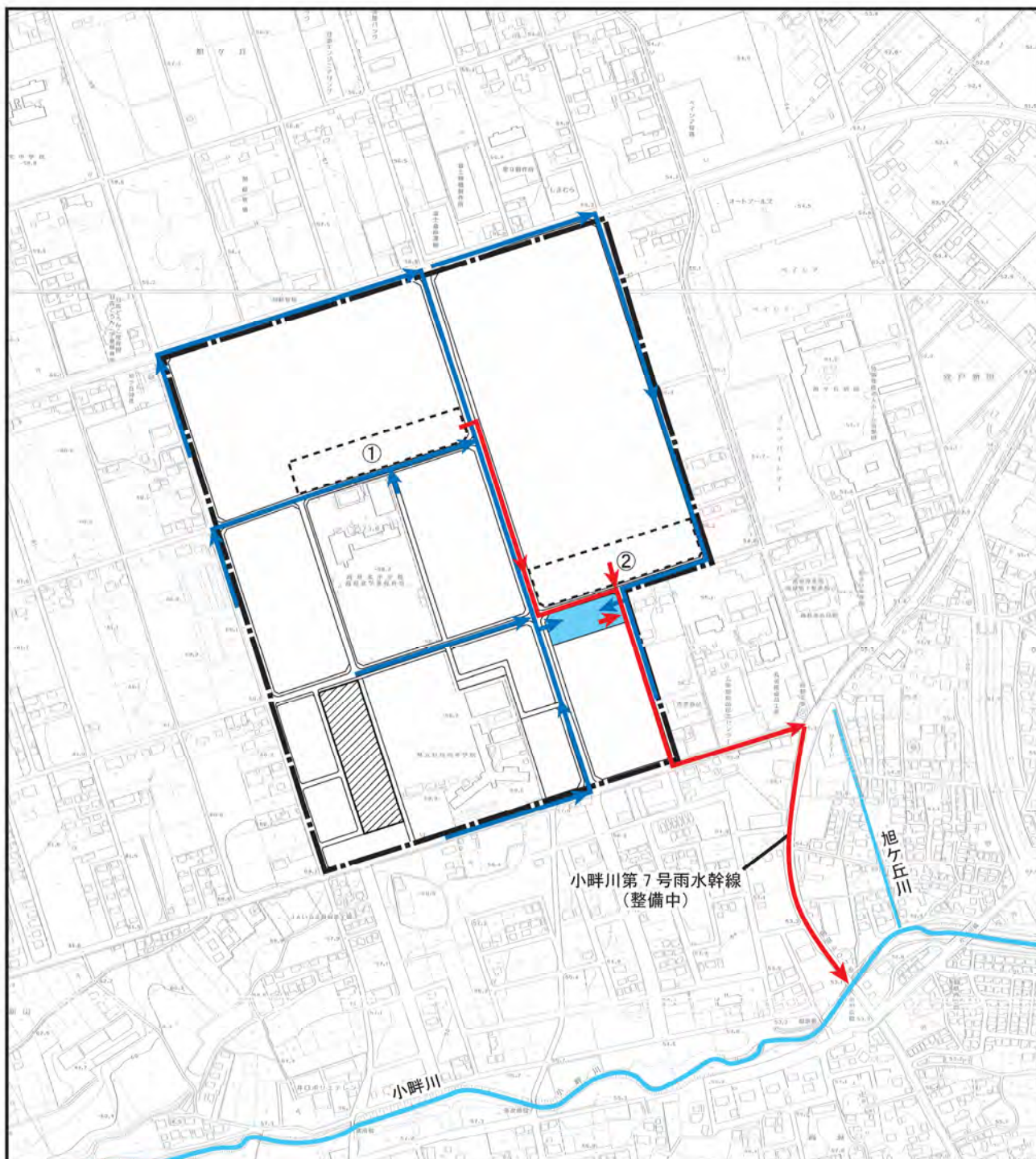
雨水排水は、雨水貯留施設で流出量の抑制を図った上で、本事業と並行して日高市が整備予定である小畔川第7号雨水幹線に接続し、小畔川に放流する計画である。

なお、現時点では、供用後も宅内貯留施設に貯留した雨水については、地下浸透を基本とした処理を継続する方針である。

表 2.6-2 各雨水貯留施設の容量

単位：m³

項目	必要容量	実容量
調整池	約 7,700	約 8,100
宅内貯留施設①	約 5,950	約 7,900
宅内貯留施設②	約 9,100	約 10,300
公園貯留施設	約 4,200	約 4,400
合計	約 26,950	約 30,700



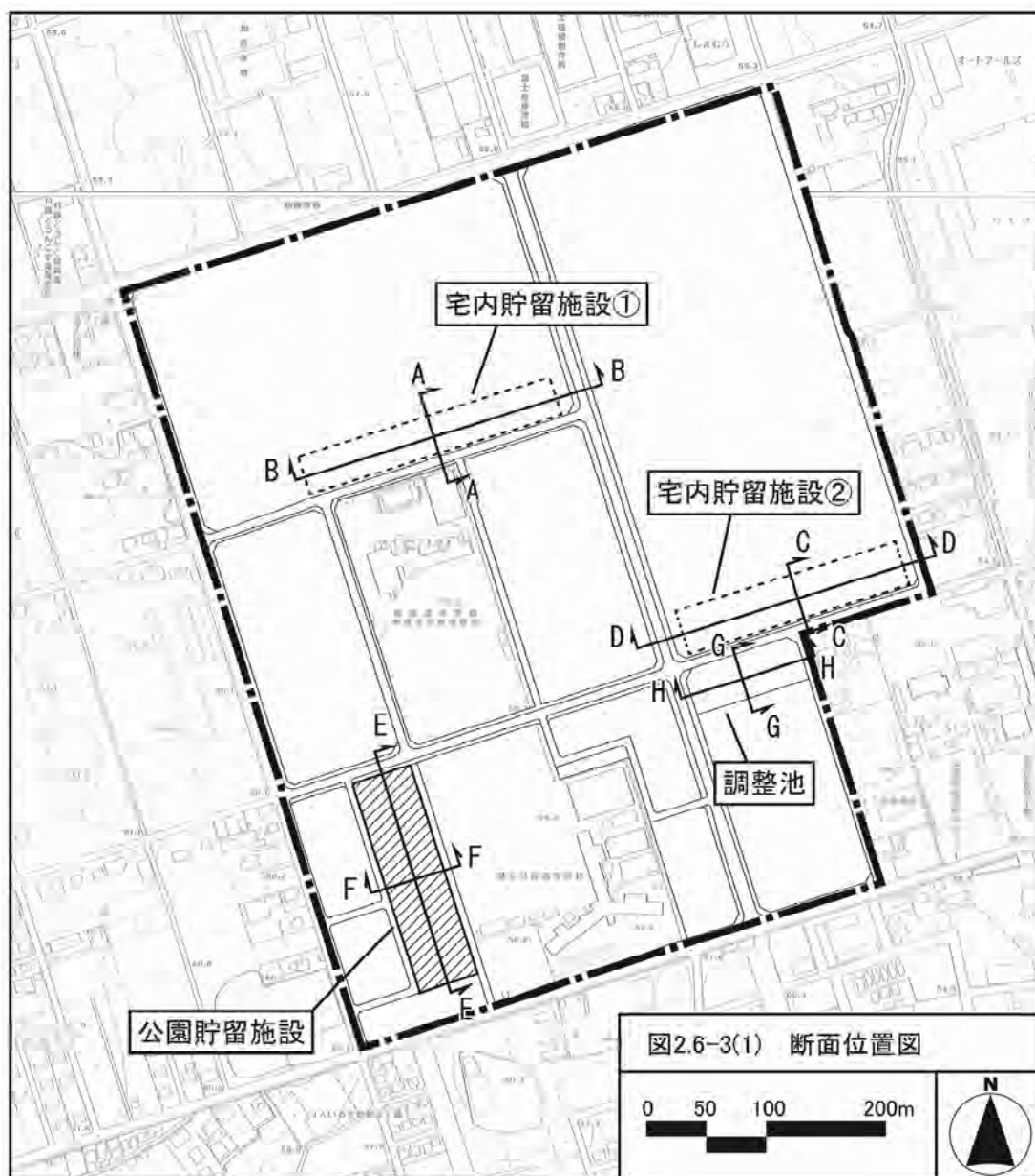
凡 例

- | | |
|----------|--------|
| --- 計画区域 | 調整池 |
| 河 川 | 宅内貯留施設 |
| 雨水流出方向 | 公園貯留施設 |
| 雨水流入方向 | |

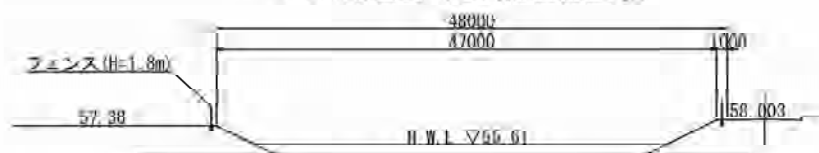
図2.6-2 雨水排水計画図

0 50 100 200m





A-A 断面図 (宅内貯留施設①)



B-B 断面図 (宅内貯留施設①)

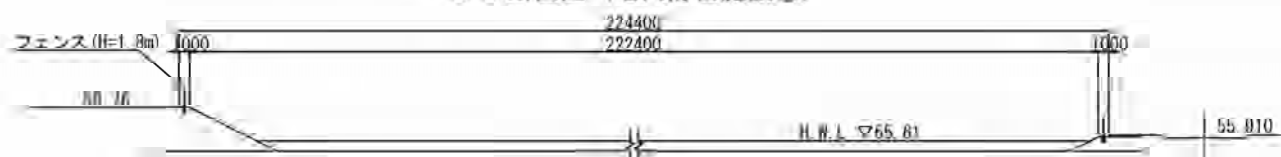
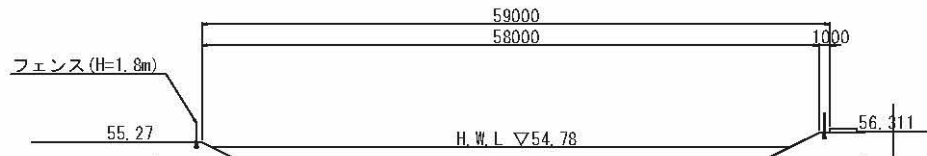
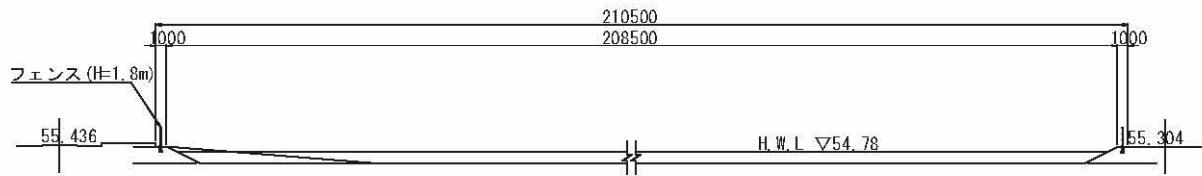


図2.6-3(2) 調整池断面図

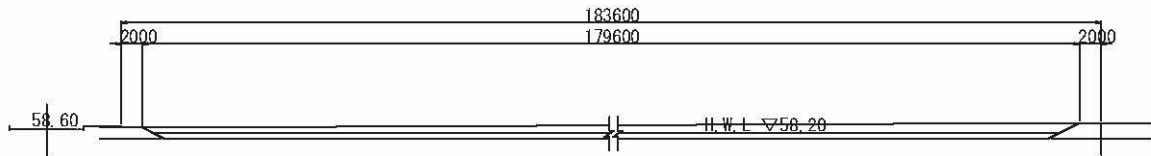
C-C 断面図（宅内貯留施設②）



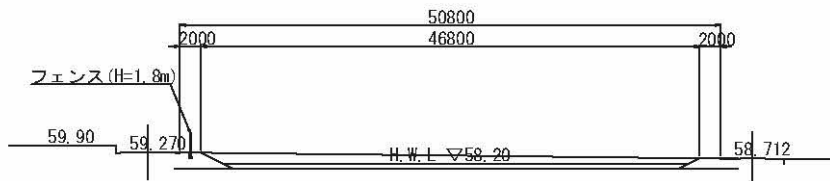
D-D 断面図（宅内貯留施設②）



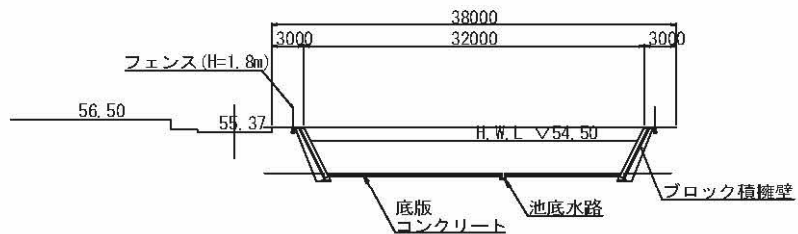
E-E 断面図（公園貯留施設）



F-F 断面図（公園貯留施設）



G-G 断面図（調整池）



H-H 断面図（調整池）

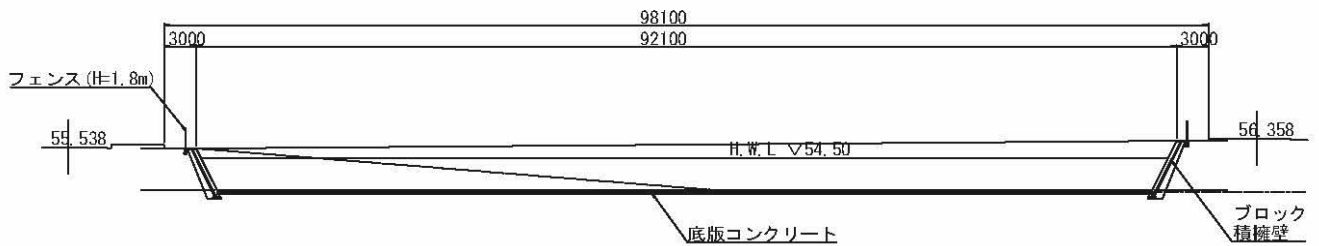


図2.6-3(3) 調整池断面図

2.7 工事計画

2.7.1 工事工程

工事工程は、表 2.7-1 に示すとおりである。

計画区域の造成に係る工事は、2023 年度から 2025 年度の約 2 年間を予定している。

表 2.7-1 工事工程

	2023 年度	2024 年度		2025 年度	
	後半	前半	後半	前半	後半
施工手順	一期工事		二期工事		三期工事
準備工事	■				
仮設・防災・撤去工事	■	■			
整地土工事	■	■		■	
排水工事	■	■	■		
道路工事	■	■	■	■	
調整池工事		■	■	■	

2.7.2 工事の概要

計画区域はグラウンドを主体とした人工改変地であり、かつ、ほぼ平坦な地形であることから大規模な造成は行っていない。

基盤整備を行う造成工事は、計画区域を区分し計画区域内の学校や計画区域内を通過する歩行者・自動車などに配慮しながら段階的な施工を実施している。

工事時間は、原則 8 時～17 時（12 時台を除く）までの 8 時間としており、計画区域内に教育施設が存在することから、通学時間帯には児童の通学に十分配慮するとともに交通誘導員を配置し交通の安全を確保している。

2.7.3 資材運搬等の走行ルート

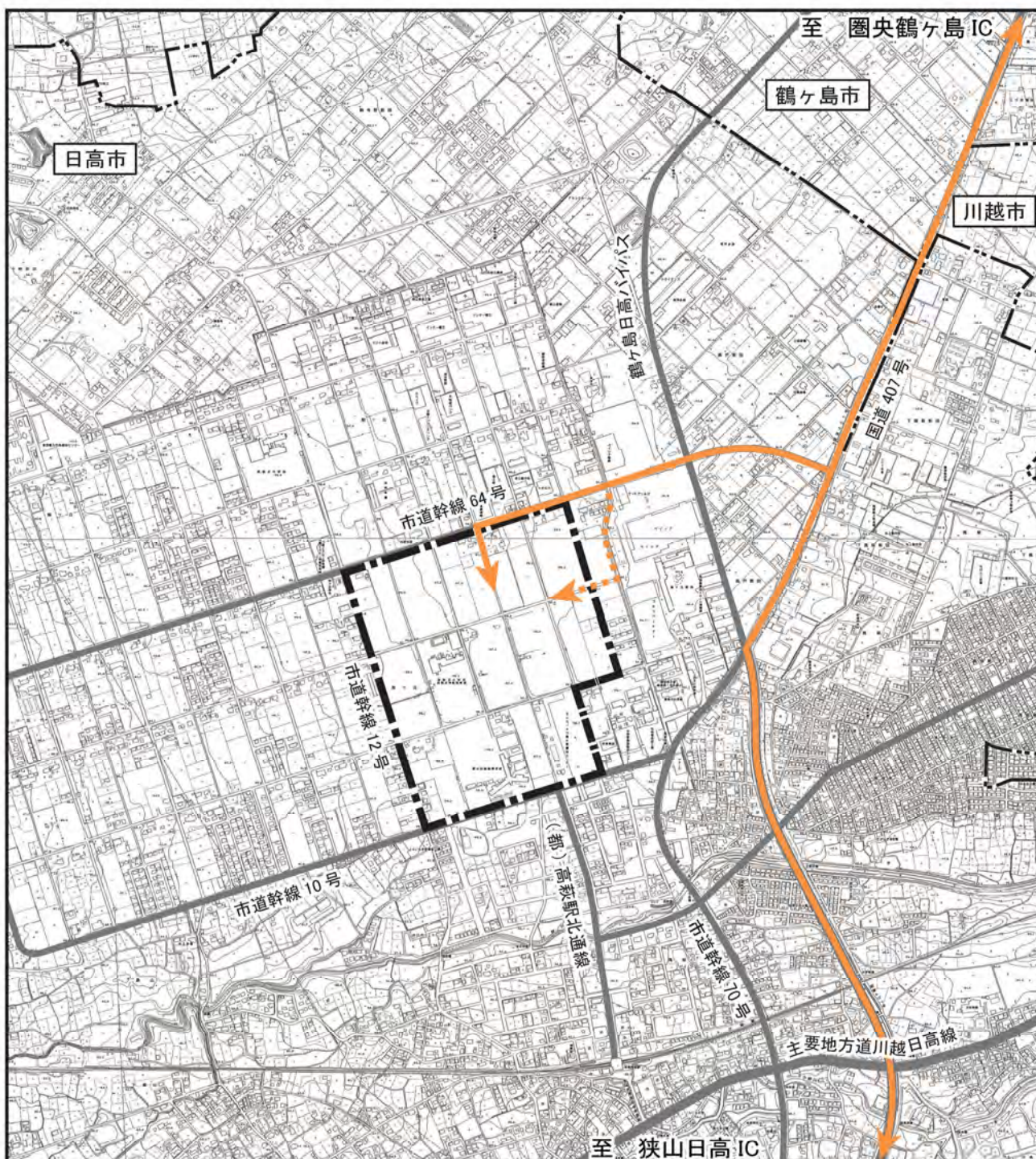
資材運搬等の車両の主な走行ルートは、図 2.7-1 に示すとおりである。

資材運搬等の車両は主に計画区域東側の国道 407 号及び計画区域北側の市道幹線 64 号を利用しているが、計画地内に存在する高萩北小学校の通学路と工事用車両ルートが交錯しないよう、安全確保の観点から一部の区間で走行ルートを変更している。

2.7.4 資材運搬等の車両台数

資材運搬車両の台数が最大となる時期は、14 ヶ月目であり、1 日の台数は大型車が片道 29 台/日、小型車が片道 17 台/日である。

また、大型車の稼働時間は原則 8 時～17 時（12 時を除く）までの 8 時間とし、準備、片付け及び現場連絡などを行うことから小型車の稼働時間は 7 時～18 時（12 時を除く）までの 10 時間としている。



凡 例

- 計画区域
- 市 界
- 主要道路
- 資材運搬等の車両の主な走行ルート(環境影響評価書時点)
- 資材運搬等の車両の主な走行ルート(事後調査時点)

図2.7-1 資材運搬等の車両の主な走行ルート

0 100 200 500m



2.7.5 工事中における環境保全対策

(1)大気質

①建設機械の稼働に伴う影響

- ・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た。
- ・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した。
- ・建設機械のアイドリングストップや過負荷運転を抑制した。
- ・建設機械の整備、点検を徹底した。

②資材運搬等の車両の走行に伴う影響

- ・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た。
- ・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た。
- ・資材運搬等の車両の整備、点検を適切に実施した。
- ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底した。

③造成等の工事に伴う影響

- ・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た。

(2)騒音・振動

①建設機械の稼働に伴う影響

- ・建設機械については、低騒音型の建設機械の使用などに努めた。
- ・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した。
- ・建設機械のアイドリングストップや過負荷運転を抑制した。
- ・建設機械の整備、点検を徹底した。
- ・病院や学校等の保全対象施設に近い箇所で行う工事では、必要に応じて仮囲い等の防音対策を講じた。

②資材運搬等の車両の走行に伴う影響

- ・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た。
- ・資材運搬等の車両の整備、点検を適切に実施した。
- ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底した。

(3) 水質・水象

- ・工事中に発生する濁水は沈砂池等に一旦貯水し、濁水が計画地外へ排水されないよう地下浸透を基本とした。
- ・必要に応じて土砂流出防止対策等を講じた。
- ・造成箇所は速やかに転圧等を施した。
- ・コンクリート製品を使用する場合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た。

(4) 土壌・地盤

- ・汚染土を搬入することがないように搬入土を適切に管理した。
- ・地盤性状にあわせた適切な工法により工事を行った。
- ・工事中においては、必要に応じて地盤沈下量、変形等を観測した。

(5) 生物(動物、植物、生態系)

- ・建設機械については、低騒音型の機械を使用するよう努めた。
- ・計画区域内に保全すべき動物種や植物種が確認された場合は、種の特性を踏まえつつ、必要に応じて改変区域外へ移植等の環境保全措置を検討し、工事における影響の低減を図った。
- ・工事中に発生する濁水は沈砂池等に一旦貯水し、濁水が計画地外へ排水されないよう地下浸透を基本とした。

(6) 自然とのふれあいの場

①建設機械の稼働に伴う影響

- ・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した。
- ・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た。
- ・計画区域の自然とのふれあいの場に近い箇所での工事を行う場合は、必要に応じて仮囲い等の防音対策を講じた。

②資材運搬等の車両の走行に伴う影響

- ・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た。
- ・資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底した。

(7) 廃棄物等

- ・ 工事中における廃棄物は、分別を徹底し、再資源化及び再利用等の促進を図るとともに、再利用できないものは専門業者に委託し、適切に処理した。
- ・ 工事中における構造物残土は、事業内で再利用を行い、建設発生土の抑制を図った。

(8) 温室効果ガス等

① 建設機械の稼働及び造成等の工事に伴う影響

- ・ 建設機械は、可能な限り排出ガス対策型や省エネ機構搭載型建設機械を使用するように努めた。
- ・ 建設機械のアイドリングストップや過負荷運転を抑制した。
- ・ 建設機械の整備、点検を徹底した。

② 資材運搬等の車両の走行に伴う影響

- ・ 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た。
- ・ 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底した。
- ・ 資材運搬等の車両の整備、点検を適切に実施した。

第 3 章 関係地域

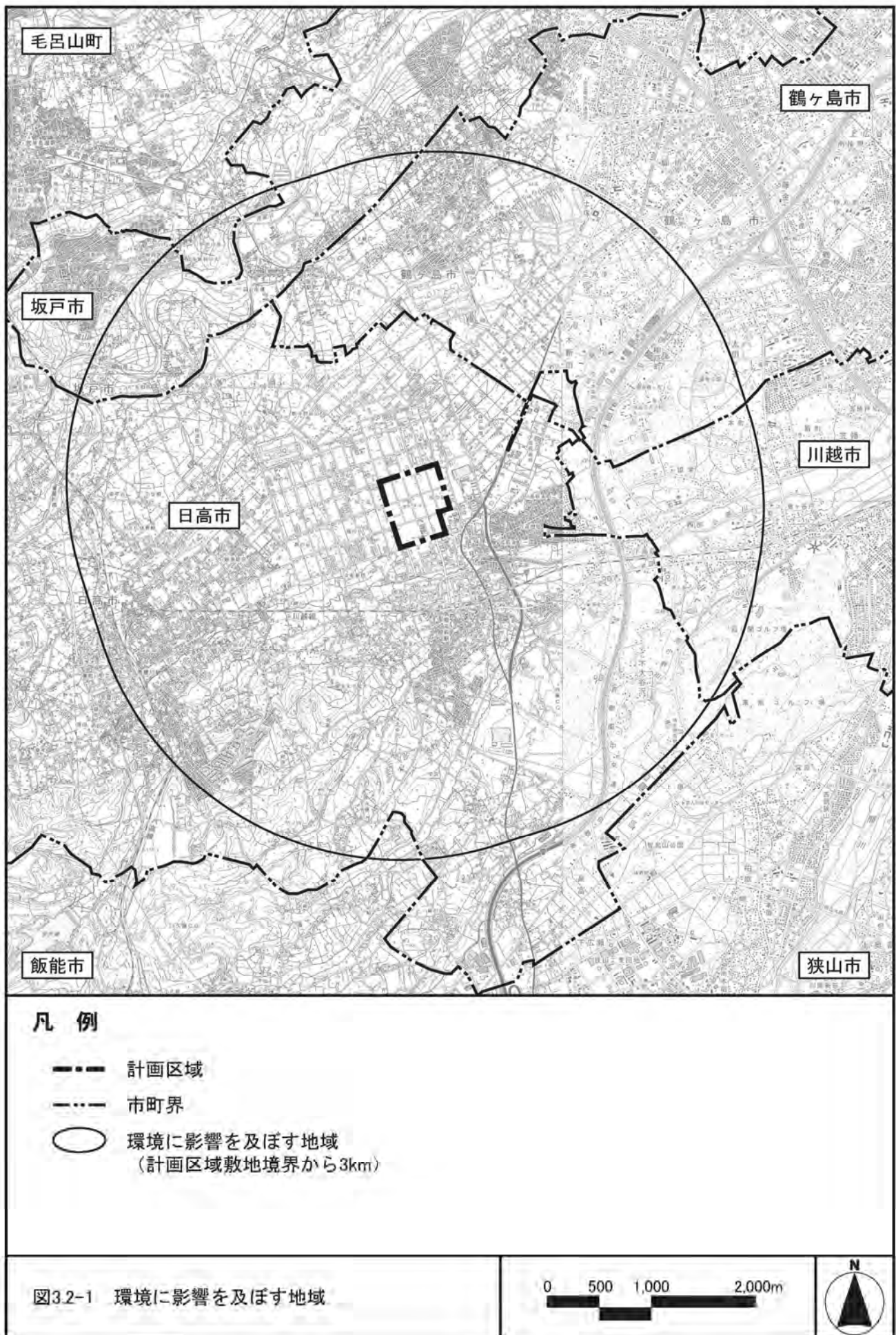
第 3 章 関係地域

3.1 環境に影響を及ぼす地域の基準

本事業に係る環境に影響を及ぼす地域は、「埼玉県環境影響評価条例」第 4 条第 3 項の環境に影響を及ぼす地域に関する基準に基づき、計画区域周辺 3km とした。

3.2 環境に影響を及ぼす地域

前項の基準に基づき設定した、本事業に係る環境に影響を及ぼす地域は図 3.2-1 に示すとおりであり、日高市、鶴ヶ島市、坂戸市、川越市、飯能市及び毛呂山町が含まれる。



第 4 章 事後調査の計画

第 4 章 事後調査の計画

4.1 事後調査項目並びに選定項目のうち、事後調査項目から除外する項目及びその理由

4.1.1 事後調査項目の選定

環境影響評価項目のうち事後調査を実施する項目の選定結果は、表 4.1-1 に示すとおりである。なお、評価書時点での事後調査計画における事後調査項目から変更はない。

表 4.1-1 事後調査を実施する項目の選定結果

環境影響評価項目	環境影響の区分	環境要因	事後調査項目の選定結果
大気質	工事	建設機械の稼働	×
		資材運搬車両の走行	○
		造成等の工事	×
	存在・供用	施設の稼働	×
		自動車交通の発生	×
騒音・低周波音	工事	建設機械の稼働	×
		資材運搬車両の走行	×
	存在・供用	施設の稼働	×
		自動車交通の発生	○
振動	工事	建設機械の稼働	×
		資材運搬車両の走行	×
	存在・供用	施設の稼働	×
		自動車交通の発生	×
悪臭	存在・供用	施設の稼働	×
水質	工事	造成等の工事	○
水象	存在・供用	造成地の存在	×
		施設の存在	×
土壌	工事	造成等の工事	×
動物	工事	建設機械の稼働	×
		資材運搬車両の走行	×
		造成等の工事	×
	存在・供用	造成地の存在	×
植物	工事	造成等の工事	×
	存在・供用	造成地の存在	×
生態系	工事	建設機械の稼働	×
		資材運搬車両の走行	×
		造成等の工事	×
	存在・供用	造成地の存在	×
景観	存在・供用	造成地の存在	○
		施設の存在	○
自然とのふれあいの場	工事	建設機械の稼働	×
		資材運搬車両の走行	×
		造成等の工事	×
	存在・供用	造成地の存在	×
		施設の存在	×
		施設の稼働	×
		自動車交通の発生	×
史跡・文化財	存在・供用	造成地の存在	×
日照阻害	存在・供用	施設の存在	×
電波障害	存在・供用	施設の存在	×
廃棄物等	工事	造成等の工事	×
	存在・供用	施設の稼働	×
温室効果ガス等	工事	建設機械の稼働	×
		資材運搬車両の走行	×
		造成等の工事	×
	存在・供用	施設の稼働	×
		自動車交通の発生	×

4.1.2 事後調査項目から除外する項目及びその理由

環境影響評価項目のうち、事後調査項目から除外する項目及びその理由については、表 4.1-2(1)～(5)に示すとおりである。

表 4.1-2(1) 事後調査項目から除外する項目およびその理由

環境影響評価項目	環境影響の区分	環境要因	除外する理由
大気質	工事	建設機械の稼働	建設機械の稼働に伴う排ガスの濃度は環境基準を満足しており、予測の精度も確保されている。 また、工事期間中の影響は一時的なものであり、その影響は小さいと考えられる。よって事後調査項目より除外した。
		造成等の工事	造成等の工事に伴う降下ばいじん量は工事寄与の参考値を満足しており、予測の精度も確保されている。 また、工事期間中の影響は一時的なものであることから、その影響は小さいと考えられる。よって事後調査項目より除外した。
	存在・供用	施設の稼働	施設の稼働に伴う将来予測濃度は環境基準等を満足しており、予測の精度も確保されていることから、その影響は小さいと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
		自動車交通の発生	自動車交通の発生に伴い加算された将来予測濃度は環境基準を満足しており、予測の精度も確保されていることから、その影響は小さいと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。

表 4.1-2(2) 事後調査項目から除外する項目およびその理由

環境影響評価項目	環境影響の区分	環境要因	除外する理由
騒音・低周波音	工事	建設機械の稼働	建設機械の稼働に伴う敷地境界での騒音レベルは規制基準を満足しており、予測の精度も確保されている。 また、工事期間中の影響は一時的なものであることから、その影響は小さいと考えられる。よって事後調査項目より除外した。
		資材運搬車両の走行	資材運搬車両の走行に伴う騒音レベルは環境基準を満足しており、予測の精度も確保されている。 また、工事期間中の影響は一時的なものであることから、その影響は小さいと考えられる。よって事後調査項目より除外した。
	存在・供用	施設の稼働	施設の稼働に伴う敷地境界での騒音レベルは規制基準を満足している。 また、周辺住居等における合成騒音も基準値等を満足しており、予測の精度も確保されていることから、その影響は小さいと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
振動	工事	建設機械の稼働	建設機械の稼働に伴う敷地境界での振動レベルは規制基準を満足しており、予測の精度も確保されている。 また、工事期間中の影響は一時的なものであることから、その影響は小さいと考えられる。よって事後調査項目より除外した。
		資材運搬車両の走行	資材運搬車両の走行に伴う騒音レベルは要請限度を満足しており、予測の精度も確保されている。 また、工事期間中の影響は一時的なものであることから、その影響は小さいと考えられる。よって事後調査項目より除外した。
	存在・供用	施設の稼働	施設の稼働に伴う敷地境界での振動レベルは規制基準を満足している。 また、周辺住居等における環境振動レベルも振動の感覚閾値を満足しており、予測の精度も確保されていることから、その影響は小さいと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
		自動車交通の発生	自動車交通の発生に伴う振動レベルは要請限度を満足しており、予測の精度も確保されていることから、その影響は小さいと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。

表 4.1-2(3) 事後調査項目から除外する項目およびその理由

環境影響評価項目	環境影響の区分	環境要因	除外する理由
悪臭	存在・供用	施設の稼働	施設の稼働に伴う臭気指数は規制基準を満足しており、予測の精度も確保されていることから、その影響は小さいと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
水象	存在・供用	造成地の存在	造成地及び施設の存在に伴う雨水流出量は、調整池を設置することで排出先である旭ヶ丘川及び小畔川の能力を下回るよう計画的に放流していくことから、存在・供用時における影響は小さいものと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
		施設の存在	
土壌	工事	造成等の工事	現地調査と今後の管理状況の確認をすることから事後調査項目より除外した。
動物	工事	建設機械の稼働	工事中における動物への影響は一時的なものであり、工事に伴う騒音・振動の緩和など、地域の動物等に対し配慮していくことから、工事中の影響は小さいものと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
		資材運搬車両の走行	
		造成等の工事	
	存在・供用	造成地の存在	計画区域の周辺にも同様の環境が広く分布しており、計画区域内の動物の生息を維持する環境は十分に残存する。 また、公園や緑道を整備するとともに、植栽樹木の選定に際しては、在来植物を中心に選定し地域固有の生態系に配慮することから、供用後の影響は小さいものと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。

表 4.1-2(4) 事後調査項目から除外する項目およびその理由

環境影響評価項目	環境影響の区分	環境要因	除外する理由
植物	工事	造成等の工事	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。よって、事後調査項目より除外した。
	存在・供用	造成地の存在	計画区域周辺には、同様の環境が広く分布しており、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。 また、公園や緑道を整備するとともに、植栽樹木の選定に際しては、在来植物を中心に選定し地域固有の生態系に配慮することから、供用後の影響は小さいものと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
生態系	工事	建設機械の稼働	工事中における生態系への影響は一時的なものであり、工事に伴う騒音・振動の緩和など、地域の動植物に対し配慮していくことから、工事中の影響は小さいものと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
		資材運搬車両の走行	
		造成等の工事	
	存在・供用	造成地の存在	計画区域周辺には、同様の環境が広く分布しており、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。 また、公園や緑道を整備するとともに、植栽樹木の選定に際しては、在来植物を中心に選定し地域固有の生態系に配慮することから、供用後の影響は小さいものと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
自然とのふれあいの場	工事	建設機械の稼働	工事中における自然とのふれあいの場への影響は、一部が工事に伴う影響を受けるが利用状況の著しい変化はないと考えられる。 また、交通手段の阻害についても著しい影響はないことから、工事中の影響は小さいものと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
		資材運搬車両の走行	
		造成等の工事	
	存在・供用	造成地の存在	供用時における自然とのふれあいの場への影響は、一部が工事に伴う影響を受けるが利用状況の著しい変化はないと考えられる。 また、交通手段の阻害についても著しい影響はないことから、供用後の影響は小さいものと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。
		施設の存在	
		施設の稼働	
		自動車交通の発生	
史跡・文化財	存在・供用	造成地の存在	必要に応じて、埼玉県や日高市と協議を行い、地下部の改変を極力回避した造成計画とすることから、事後調査項目より除外した。

表 4.1-2(5) 事後調査項目から除外する項目およびその理由

環境影響評価項目	環境影響の区分	環境要因	除外する理由
日照障害	存在・供用	造成地の存在	<p>計画区域周辺への日影の影響については、予測の精度が確保されており、計画区域北側への影響はほとんどないことから、供用後の影響は小さいものと考えられる。</p> <p>また、進出企業に対しては計画区域周辺に配慮した建物配置、形状にするよう指導していく。よって、事後調査項目より除外した。</p>
電波障害	存在・供用	造成地の存在	<p>施設の存在に伴い発生する電波障害については、影響がほとんど生じないと予測されており、供用後の影響は小さいものと考えられる。</p> <p>また、予測の精度も確保されていることから、事後調査項目より除外した。</p>
廃棄物等	工事	造成等の工事	造成等の工事に伴い発生する廃棄物については、分別を徹底するとともに、再利用・再資源化の促進を図り、再利用できない廃棄物に関しては適切に処理する。よって、事後調査項目より除外した。
	存在・供用	施設の稼働	施設の稼働に伴う廃棄物は、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よう指導していく。よって、事後調査項目より除外した。
温室効果ガス等	工事	建設機械の稼働	<p>工事に伴う温室効果ガスの排出量は、1,944.4～1,968.3t-CO₂であり、存在・供用時の総排出量（75,867.6～84,297.0t-CO₂）の3%程度と予測され、かつ、工事期間中の影響は一時的なものであることから、その影響は小さいと考えられる。よって事後調査項目より除外した。</p>
		資材運搬車両の走行	
		造成等の工事	
	存在・供用	施設の稼働	<p>進出企業に対し、関連車両のエコドライブ及び各種法令、ガイドライン等に基づき環境保全措置の実施を要請することから、その影響は小さいと考えられる。よって、事後調査項目より除外した。</p>
		自動車交通の発生	

4.2 調査方法等

4.2.1 大気質

(1) 調査内容

①大気質の状況

資材運搬車両の走行による大気質を調査項目とする。

②環境保全措置の実施状況

「第11章」に記載した環境保全措置のための措置の実施状況とする。

(2) 調査方法

測定方法は表4.2-1に示すとおりであり、現地調査により測定を行う。

環境保全措置の実施状況については、現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

表4.2-1 測定方法

測定項目	測定方法
二酸化窒素	「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年環境庁告示第38号、平成8年改正）に定める方法
浮遊粒子状物質	「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年環境庁告示第25号、平成8年改正）に定める方法

(3) 調査地域・地点

予測地点（No.2）と同様とする。

(4) 調査期間・頻度

資材運搬車両の走行台数が最大となる工事開始14ヶ月目とし、調査期間・頻度は7日間連続（1週間連続）とする。

4.2.2 騒音

(1) 調査内容

①騒音の状況

自動車交通の発生による騒音を調査項目とする。

②環境保全措置の実施状況

「第11章」に記載した環境保全措置のための措置の実施状況とする。

(2) 調査方法

測定方法は表4.2-2に示すとおりであり、現地調査により測定を行う。

環境保全措置の実施状況については、現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

表4.2-2 測定方法

測定項目	測定方法
騒音の状況	「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月環境庁告示第64号）及びJISZ8731に規定する「環境騒音の表示・測定方法」に定める測定方法
交通量	ハンドカウンターによる測定

(3) 調査地域・地点

予測地点と同様とする。

なお、鶴ヶ島日高バイパスの開通に伴い、施設関連車両の走行ルートに変更が生じた場合は調査地点（No.1）の変更を検討する。

(4) 調査期間・頻度

調査時期は全ての立地企業の建設工事が完了した後、進出予定企業の稼働状況が定常となる時期とし、調査期間・頻度は平日1日（24時間）とする。

4.2.3 水質

(1) 調査内容

①水質の状況

造成工事による浮遊物質量を調査項目とする。

②環境保全措置の実施状況

「第11章」に記載した環境保全措置のための措置の実施状況とする。

(2) 調査方法

測定方法は表4.2-3に示すとおりであり、現地調査により測定を行う。

環境保全措置の実施状況については、現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

表4.2-3 測定方法

測定項目	測定方法
浮遊物質量	昭和 46 年環境庁告示第 59 号付表 9(平成 31 年改正) GFPろ過-重量法

(3) 調査地域・地点

仮設沈砂池内とする。

(4) 調査期間・頻度

調査時期は造成工事中とし、調査期間・頻度は降雨時1回とする。

4.2.4 景観

(1) 調査内容

① 景観の状況

景観の状況を調査項目とする。

② 環境保全措置の実施状況

「第11章」に記載した環境保全措置のための措置の実施状況とする。

(2) 調査方法

景観の状況については、写真撮影による方法とする。

環境保全措置の実施状況については、現地確認及び関係資料の整理による方法とする。

(3) 調査地域・地点

予測地点と同様とする。

なお、知事意見の内容を勘案し、計画区域内に存在する屋敷林が視認できる地点を1地点追加する。

(4) 調査期間・頻度

調査時期は全ての立地企業の建設工事が完了した後、進出予定企業の稼働状況が定常となる時期とし、調査期間・頻度は1回とする。

4.3 事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合の対応方針

事後調査の結果、環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合は、測定データを検討し、必要に応じて影響要因を推定するための調査を行うこととする。

その結果、環境影響が本事業に起因すると判断された場合は、日高市が主体となり改善のための措置等を実施要請していく。

4.4 事後調査の実施体制

4.4.1 事後調査書の提出時期

事後調査書は、調査完了後の適切な時期に提出するものとする。

4.4.2 事後調査を実施する主体

事後調査は、都市計画決定権者である日高市が実施する。

第 5 章 事後調査結果の概要

第 5 章 事後調査結果の概要

5.1 事後調査実施者

事後調査は、都市計画決定権者である日高市が実施した。

5.2 事後調査の内容

本事業で実施する事後調査項目は、表 5.2-1 に示すとおりである。

本事業では、工事中は大気質、水質、供用時は騒音、景観について、評価書に掲げる事後調査計画に基づき、適正な時期に事後調査を実施することとしている。

表 5.2-1 本事業で実施する事後調査項目

事後調査の内容		調査時期	実施状況
工事中	環境影響評価項目：大気質 環境影響要因：資材運搬車両の走行 調査項目：大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）	資材運搬車両の走行台数が最大となる 工事開始 14 ヶ月目	○
	環境影響評価項目：水質 環境影響要因：造成等の工事 調査項目：浮遊物質	造成工事中	○
供用時	環境影響評価項目：騒音 環境影響要因：自動車交通の発生 調査項目：騒音、交通量	全ての立地企業の建設工事が完了した後、 進出予定企業の稼働状況が定常となる時期	—
	環境影響評価項目：景観 環境影響要因：施設の有存在 調査項目：眺望景観	全ての立地企業の建設工事が完了した後、 進出予定企業の稼働状況が定常となる時期	—

注）○：今回報告分 ●：実施済み —：未実施（今後実施予定）

5.3 事後調査結果

5.3.1 大気質

(1) 資材運搬車両の走行に伴う大気質への影響

①調査項目

調査項目は、大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）、気象（風向、風速）、交通量とした。

②調査地点

調査地点は、図5.3.1-1に示すとおりであり、大気質及び気象の調査地点は、予測地点の東側に1地点を設定した。

評価書に記載している事後調査計画では、予測地点(No.2)と同様の地点としているが、事後調査時の資材運搬車両の走行ルートは、評価書時点と異なっている。これは、安全確保の観点から、計画地内に存在する高萩北小学校の通学路と工事用車両の走行ルートが交錯しないよう、一部区間において走行ルートを変更したためである。

③調査時期

調査時期は、工事開始後14ヶ月目とし、令和7年1月27日（月）～0：00から2月2日（日）24：00（1週間連続）に調査を実施した。なお、調査時期は、工事工程を踏まえたうえで、工事用車両（大型車）の出入りが多くなると想定される期間とした。

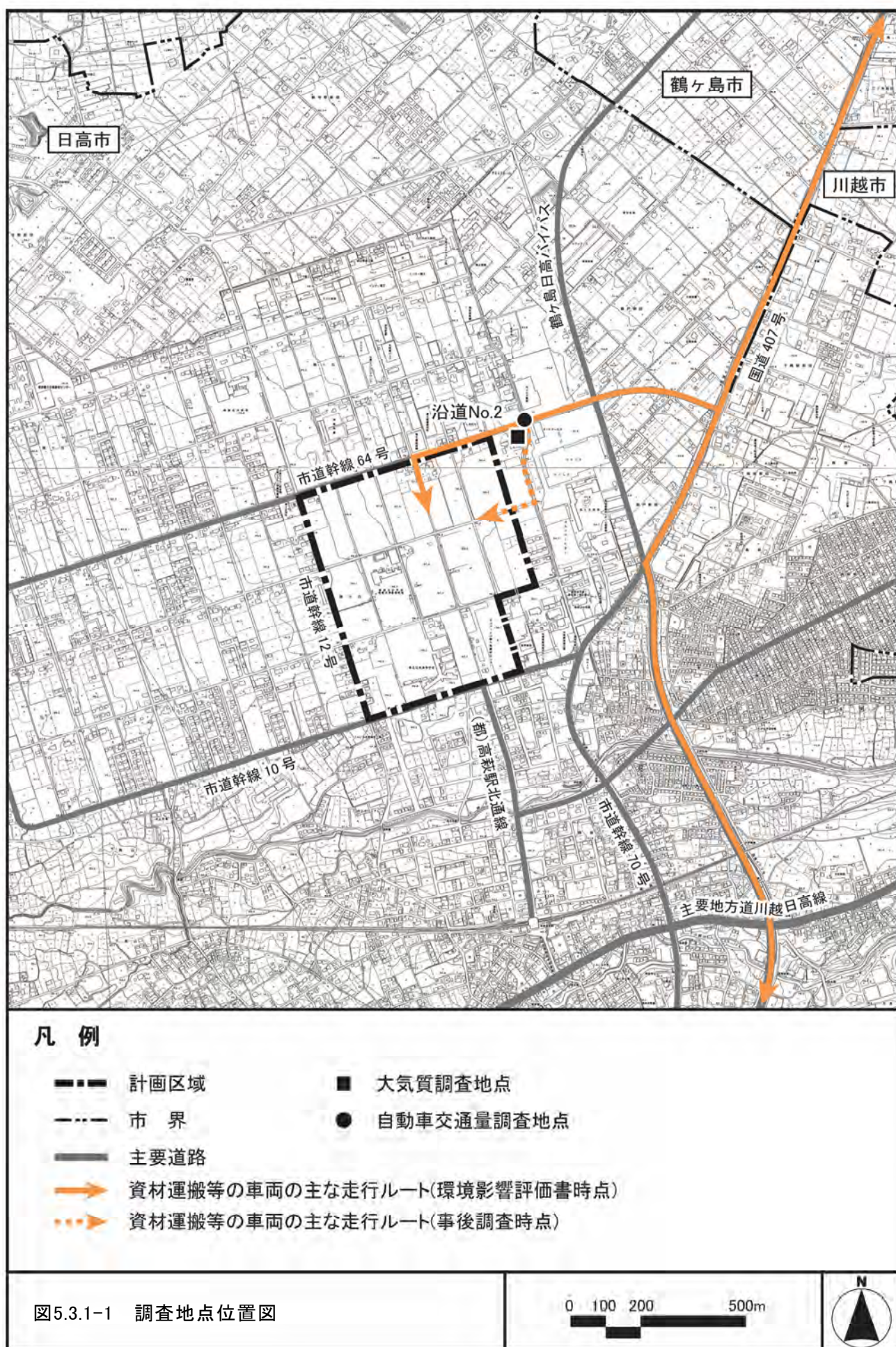
④調査方法

大気質、気象の測定方法は、表5.3.1-1に示すとおりである。

調査は1週間連続測定とし、測定期間中は毎日測定機器の点検を行った。

表 5.3.1-1 大気質、気象の測定方法

項目	調査方法	使用機器	測定方法
二酸化窒素	二酸化窒素に係る環境基準について （昭和 53 年環境庁告示第 38 号）	APNA-370 （株）堀場製作所	JIS B 7953 化学発光法
浮遊粒子状物質	大気の汚染に係る環境基準について （昭和 48 年環境庁告示第 25 号）	DUB-317C 東亜ディーケーケー(株)	JIS B 7954 ベータ線吸収法
風向、風速	地上気象観測指針 （平成 14 年 気象庁）	CYG-5013 YOUNG	プロペラ型風向風速計による測定



⑤調査結果

ア.大気質の状況

資材運搬車両の走行に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の調査結果は表5.3.1-2、図5.3.1-2～4に示すとおりである。

二酸化窒素の期間平均値は0.012ppm、日平均値の最高値は0.020ppmであった。また、浮遊粒子状物質の期間平均値は0.011mg/m³、日平均値の最高値は0.021mg/m³、1時間値の最高値は0.042mg/m³であり、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに環境基準を満足していた。

また、環境影響評価時の調査結果と比較すると、二酸化窒素は環境影響評価時の調査結果と同程度であり、浮遊粒子状物質は環境影響評価時の調査結果を下回っていた。

評価書において整合を図るべき基準とした環境基準は、表5.3.1-3に示すとおりである。

表 5.3.1-2 大気質調査結果

項目		評価書の調査結果	調査結果	環境基準
二酸化窒素 (ppm)	期間平均値	0.012	0.012	1時間値の1日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること
	日平均値の最大値	0.018	0.020	
	1時間値の最大値	0.048	0.045	-
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	期間平均値	0.020	0.011	1時間値の1日平均値が 0.10mg/m ³ 以下であること
	日平均値の最大値	0.030	0.021	
	1時間値の最大値	0.063	0.042	1時間値が 0.20mg/m ³ 以下であること

注) 評価書の予測結果は沿道No.2の値であり、期間平均値は四季調査の平均値を、日平均値の最高値及び1時間値の最高値は、それぞれ四季調査における最高値を示す。

表 5.3.1-3 整合を図るべき基準等

項目		基準等
二酸化窒素	二酸化窒素に係る環境基準について（昭和 53 年 7 月 環境庁告示第 38 号）	1時間値の1日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること
浮遊粒子状物質	「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和 48 年 5 月 環境庁告示第 25 号）	1時間値の1日平均値が 0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が 0.20mg/m ³ 以下であること。

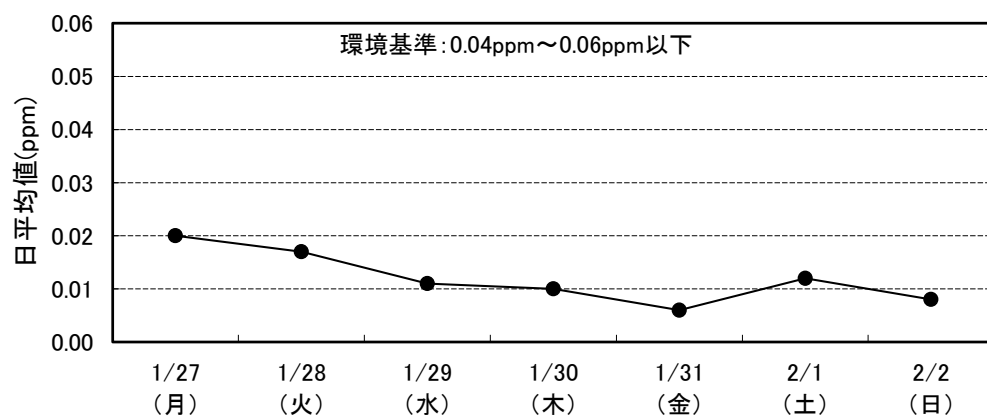


図5.3.1-2 二酸化窒素の日平均値

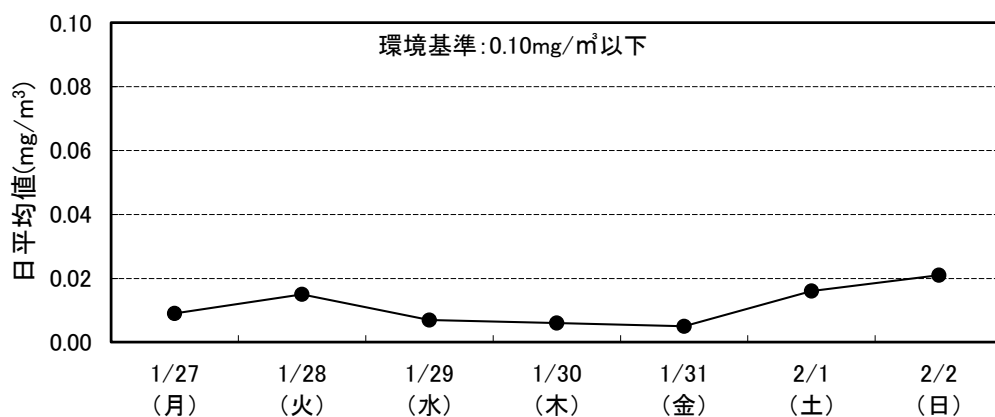


図5.3.1-3 浮遊粒子状物質の日平均値

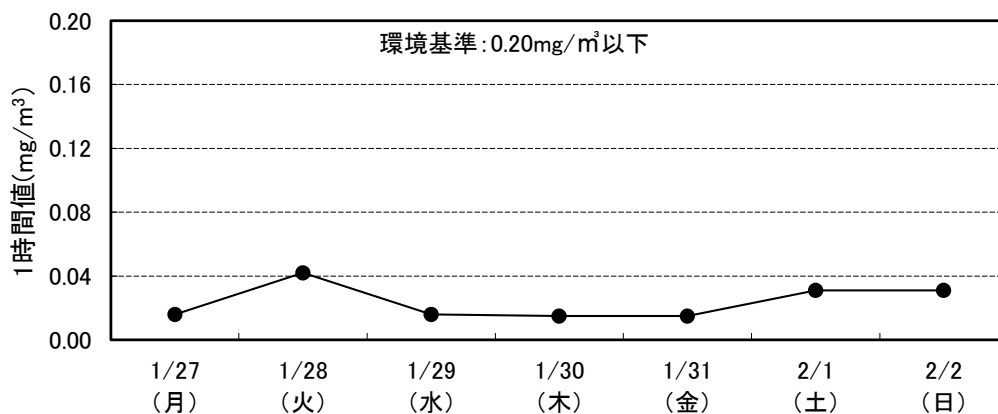


図5.3.1-4 浮遊粒子状物質の1時間値

イ.気象の状況

調査結果は表5.3.1-4及び図5.3.1-5に示すとおりである。

風速の期間平均値は1.5m/sであり、日平均値の最高値は1/31（金）の2.8m/sであった。また、最多風向は南西（SW）であり、静穏率は10.7%であった。

表5.3.1-4 気象調査結果

項目		1/27 (月)	1/28 (火)	1/29 (水)	1/30 (木)	1/31 (金)	2/1 (土)	2/2 (日)	調査期間 平均
風速(m/s)	日平均	0.9	1.1	1.8	1.5	2.8	1.0	1.2	1.5
	最大値	2.2	3.0	5.1	5.4	4.8	2.2	1.9	5.4
	最小値	0.2	0.2	0.1	0.2	0.5	0.3	0.2	0.1
風向(16 方位)	最多風向	SE	SW	N	NNW	WNW	SSW	NNE	SW
	最多風向 出現率 (%)	16.7	12.5	16.7	16.7	33.3	20.8	29.2	10.7
	静穏率* (%)	37.5	12.5	8.3	4.2	0.0	8.3	4.2	10.7

※：静穏率は、風速0.4m/s以下の風速時の割合を示す。

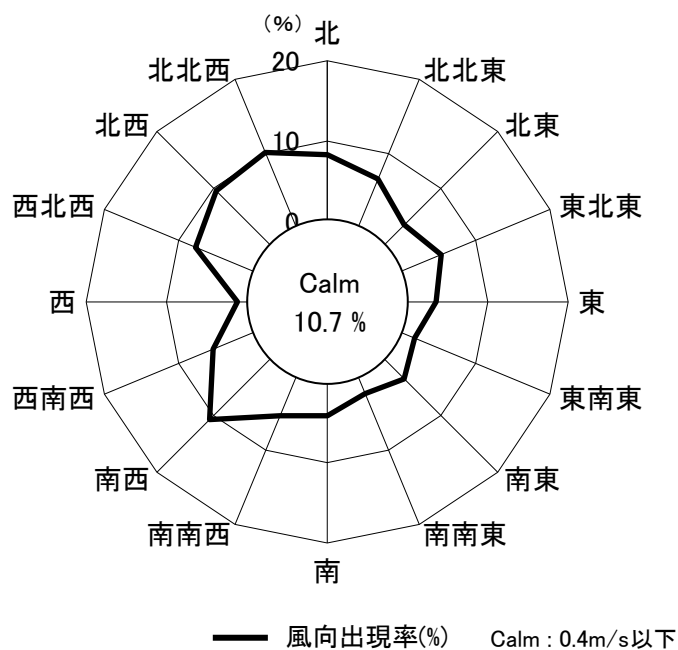


図5.3.1-5 風配図(期間値)

ウ.交通量の状況

環境影響評価時及び本調査時の交通量調査結果は表5.3.1-5及び図5.3.1-6～10に示すとおりである。

環境影響評価時の予測条件と事後調査時の断面Bの調査結果を比較すると、事後調査時の小型車及び自動車計は環境影響評価時より少なかったが、大型車は環境影響評価時より多かった。

表 5.3.1-5 交通量調査結果

地点	時期	大型車 (台)	小型車 (台)	自動車計 (台)	大型車 混入率 (%)
断面 A (北)	事後調査時	229	1,995	2,224	10.3
断面 B (西)	環境影響評価時	1,124	7,960	9,084	12.4
	事後調査時	1,281	7,540	8,821	14.5
断面 C (南)	事後調査時	167	2,344	2,511	6.7
断面 D (東)	事後調査時	1,393	7,527	8,920	15.6

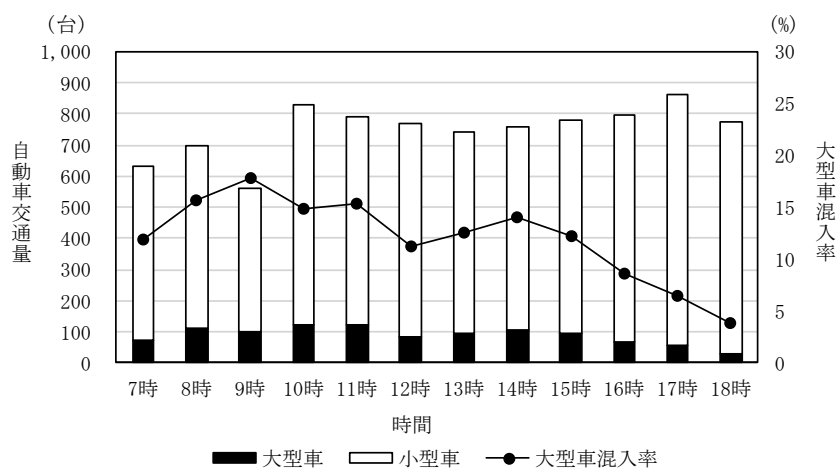


図5.3.1-6 環境影響評価時の断面交通量の変動（沿道No.2）

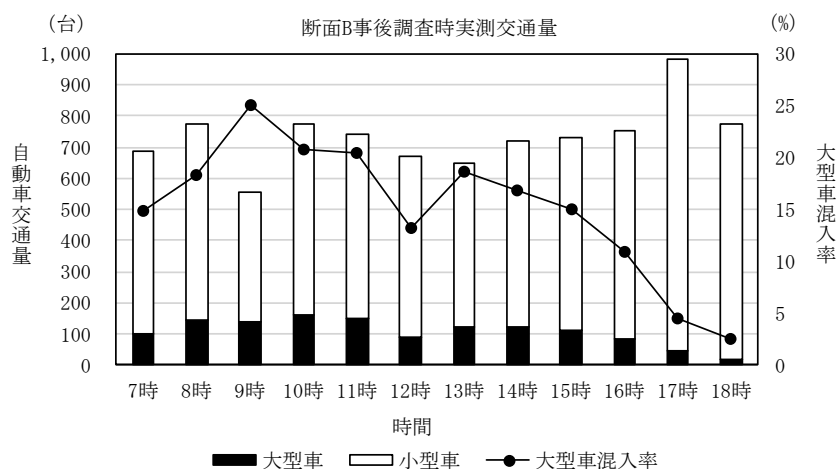


図5.3.1-7 事後調査時の断面交通量の変動（断面B）

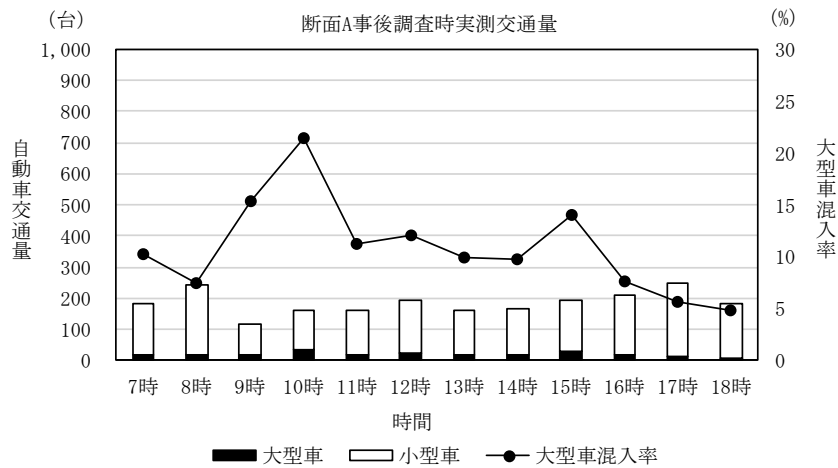


図5.3.1-8 事後調査時の断面交通量の変動（断面A）

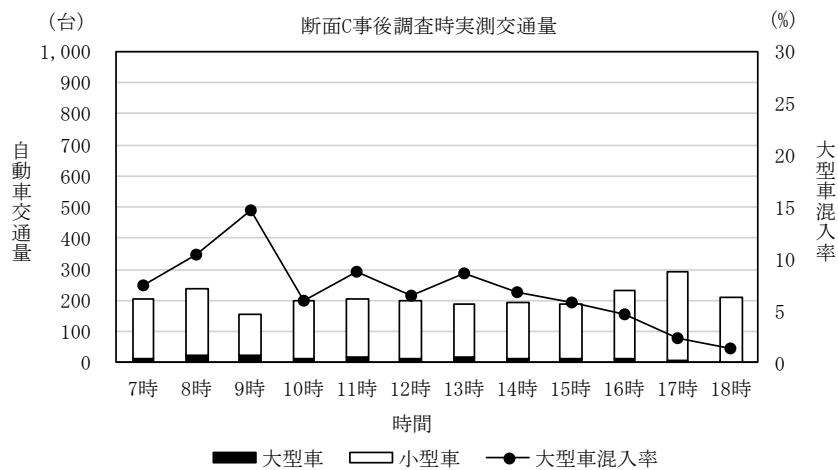


図5.3.1-9 事後調査時の断面交通量の変動（断面C）

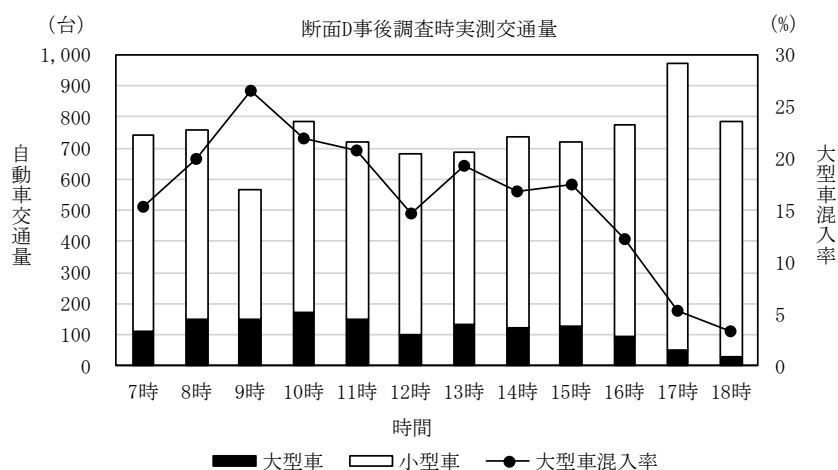


図5.3.1-10 事後調査時の断面交通量の変動（断面D）

⑥予測・評価結果と事後調査結果の比較

予測結果と事後調査結果の比較は、表5.3.1-4に示すとおりである。

事後調査における二酸化窒素濃度の日平均値の最高値は0.020ppmであり、予測結果（日平均値の年間98%値：0.024ppm）を下回った。また、浮遊粒子状物質濃度の日平均値の最高値は0.021mg/m³であり、予測結果（日平均値の2%除外値：0.045mg/m³）を下回り、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに環境基準を満足していた。

以上のことから、資材運搬車両の走行に伴う大気質への著しい影響は生じていないものと評価する。

表 5.3.1-4 予測結果と事後調査結果の比較（大気質）

項目	予測結果 (日平均値の年間 98% 値 または 2%除外値)	事後調査結果 (日平均値の最高値)	整合を図るべき基準等
二酸化窒素 (ppm)	0.024	0.020	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm まで のゾーン内又はそれ以下 であること
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.045	0.021	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下であること

注) 予測結果は、大気質調査地点沿道No.2（環境影響評価時）の値を示す。

⑦環境保全措置の実施状況

資材運搬等の車両の走行に対する環境保全措置は表5.3.1-5に、その実施状況は表5.3.1-6に示すとおりである。

表 5.3.1-5 環境保全措置の内容

影響要因	影響	検討の 視点	環境保全措置	措置の 区分	実施 主体
資材運搬 等の車両 の走行	大気汚染 物質の発生	発生 抑制	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。	低減	事業者
			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。		
	粉じんの 飛散	飛散 防止	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。	低減	事業者
			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。		

表 5.3.1-6 環境保全措置の実施状況

影響要因	環境保全措置	実施状況	評価
資材運搬等の 車両の走行	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。	資材運搬等の車両は、最新の排出ガス規制適合車の使用に努めた。 (写真 5.3.1-1 参照)	○
	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た。	○
	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整備、点検を徹底した。	○
	資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。	看板設置等により、資材運搬等の車両のアイドリングストップを実施した。(写真 5.3.1-2 参照)	○
	資材運搬等の車両は、「埼玉県生活環境保全条例」に基づくディーゼル車の排出ガス規制に適合した車両の使用を徹底する。	資材運搬等の車両は、「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に努めた。(写真 5.3.1-3 参照)	○
	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。	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した。(写真 5.3.1-4 参照)	○
	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。	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した。(写真 5.3.1-5 参照)	○

注) ○：適正に実施されている、×：実施・導入されていない、－：評価対象外

		<p>写真5.3.1-1 排出ガス規制適合車の使用</p>
		<p>写真5.3.1-2 アイドリングストップの掲示</p>
		<p>写真5.3.1-3 ディーゼル車の排出ガス規制 適合車両の使用</p>
		<p>写真5.3.1-4 車両のタイヤの洗浄状況 場内散水状況</p>
		<p>写真5.3.1-5 運搬時のシート被覆状況</p>

5.3.2 水質

(1) 造成等の工事による影響

調整池の施工期間中、鳩山地域気象観測所において最も多くの降水量が観測された月は2024年8月であり、特に8月7日には120.0mm、8月29日には128.0mmの降雨が記録された。これらの降雨が観測された日であっても、宅内貯留施設から計画地外への排水は実施しておらず、地下浸透を基本とした処理を継続していた。また、2024年8月以降、これらの日を上回る降水量は観測されていない。

現時点で工事は継続しているものの、竣工予定時期（2026年2月）までの期間は降水量が比較的少ない時期であり、排水が生じるほどの降雨は想定されない。

また、今後雨水排水が生じる場合には、地下浸透を基本とした処理を継続する方針であり、原則として施工期間中は計画地外への排水は行わない。

以上を踏まえ、造成工事による周辺河川等への著しい影響はないと判断し、水質の現地調査は実施しなかった。

表 5.3.2-1 鳩山地域気象観測所における降水量の状況

年月	降水量(mm/月)	年月	降水量(mm/月)
2024 年 1 月	30	2025 年 1 月	25
2024 年 2 月	53	2025 年 2 月	6
2024 年 3 月	136	2025 年 3 月	115
2024 年 4 月	92	2025 年 4 月	117
2024 年 5 月	166	2025 年 5 月	160
2024 年 6 月	192	2025 年 6 月	119
2024 年 7 月	109	2025 年 7 月	138
2024 年 8 月	507	2025 年 8 月	19
2024 年 9 月	76	2025 年 9 月	211
2024 年 10 月	138	2025 年 10 月	59
2024 年 11 月	59※	2025 年 11 月	4
2024 年 12 月	0		

※：統計を行う対象資料が許容範囲で欠けている値（準正常値）を示す。

注）網掛けは調整池の施工期間中において、最も降水量が多かった月を示す。

出典：「過去の気象データ検索」（気象庁ホームページ）

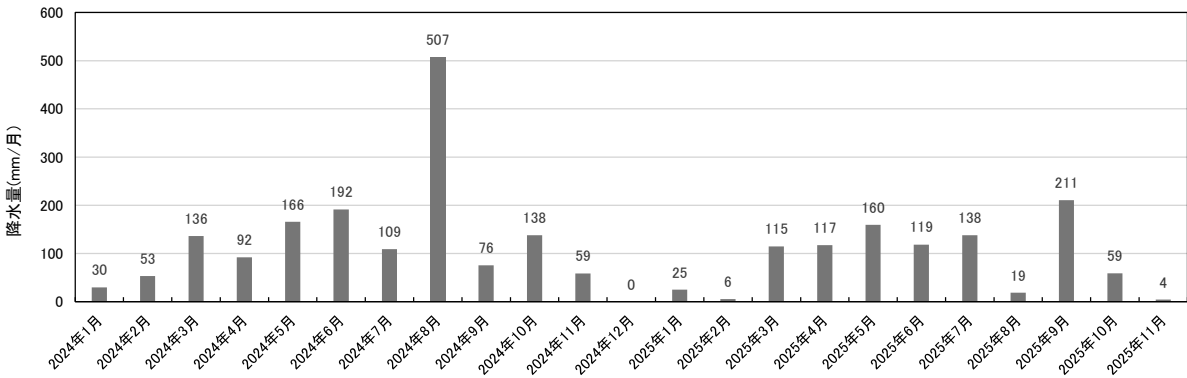


図 5.3.2-1 鳩山地域気象観測所における降水量の状況

表 5.3.2-2 鳩山地域気象観測所における降水量の状況（2024 年 8 月）

月 日	降水量(mm/日)	月 日	降水量(mm/日)
8 月 1 日	0	8 月 17 日	0
8 月 2 日	0	8 月 18 日	0
8 月 3 日	0	8 月 19 日	71
8 月 4 日	0	8 月 20 日	13
8 月 5 日	0	8 月 21 日	0
8 月 6 日	0	8 月 22 日	1
8 月 7 日	120	8 月 23 日	0
8 月 8 日	3	8 月 24 日	16
8 月 9 日	14	8 月 25 日	0
8 月 10 日	0	8 月 26 日	0
8 月 11 日	0	8 月 27 日	10
8 月 12 日	0	8 月 28 日	1
8 月 13 日	0	8 月 29 日	128
8 月 14 日	0	8 月 30 日	40
8 月 15 日	3	8 月 31 日	15
8 月 16 日	75		

注) 網掛けは、最も降水量が多かった日を示す。
 出典：「過去の気象データ検索」（気象庁ホームページ）

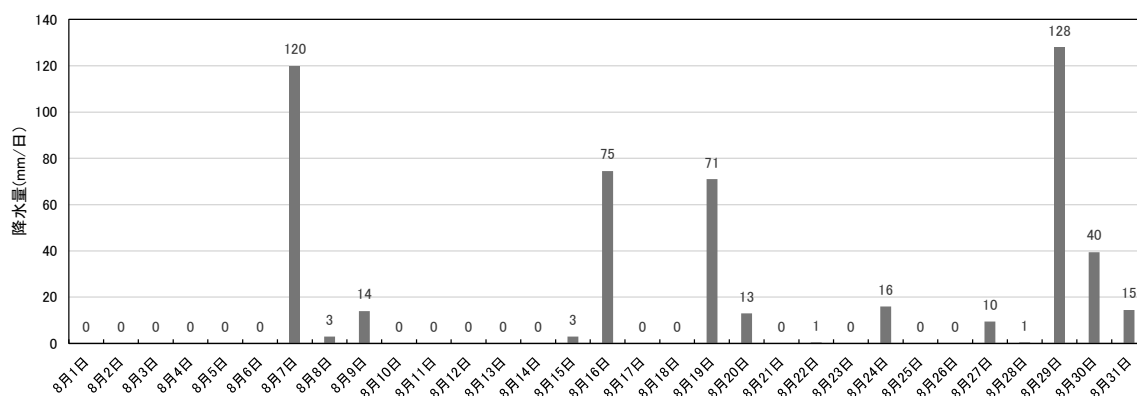


図 5.3.2-2 鳩山地域気象観測所における降水量の状況（2024 年 8 月）

①環境保全措置の実施状況

造成等の工事に対する環境保全措置は表5.3.2-3に、その実施状況は表5.3.2-4に示すとおりである。

表 5.3.2-3 環境保全措置の内容

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置	措置の区分	実施主体
造成等の工事	濁水の排出	排出抑制	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。	低減	事業者
			造成箇所は速やかに転圧等を施す。		
			必要に応じて土砂流出防止対策等を講じる。		
	アルカリ排水の排出	排出抑制	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。		

表 5.3.2-4 環境保全措置の実施状況

影響要因	環境保全措置	実施状況	評価
造成等の工事	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。	仮設沈砂池内の水は地下浸透を基本としており、計画地外へ放流していない。	－
	造成箇所は速やかに転圧等を施す。	造成箇所は速やかに転圧を施した。(写真 5.3.2-1 参照)	○
	必要に応じて土砂流出防止対策等を講じる。	土砂流出防止対策として、仮設沈砂池の設置、土堰堤や素掘り側溝の設置を行った。(写真 5.3.2-2 参照)	○
	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。	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た。	○
	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。	仮設沈砂池内の水は地下浸透を基本としており、計画地外へ放流していないことから、濁水処理設備（中和処理設備）は設置していない。なお、仮設沈砂池に滞留した水については、適宜 pH 測定を実施し、基準値内（測定平均値：8.0）であることを確認した。	－
	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。	セメント系固化材による土壌改良を行う場合には、低アルカリ性で、環境負荷の小さい固化材を使用した。	○

注) ○：適正に実施されている、×：実施・導入されていない、－：評価対象外

		写真5.3.2-1 転圧の状況
		写真5.3.2-2 仮設沈砂池の設置、 土堰堤・素掘り側溝の設置

第 6 章 事後調査の結果の総合的な評価

第 6 章 事後調査の結果の総合的な評価

事後調査は評価書に記載した事後調査計画に基づき、工事中の資材運搬車両の走行、造成等の工事を対象に調査を実施した。事後調査の結果の評価は表 6-1 に示すとおりである。

表 6-1 事後調査の結果の評価

環境要素	予測結果と事後調査結果との比較及び評価
大気質	<p>■資材運搬車両の走行に伴う大気質への影響</p> <p>アイドリングストップの徹底などの環境保全措置が実施されていることに加え、事後調査では、二酸化窒素の期間平均値は 0.012ppm、日平均値の最高値は 0.020ppm であった。また、浮遊粒子状物質の期間平均値は 0.011mg/m³、日平均値の最高値は 0.021mg/m³、1 時間値の最高値は 0.042mg/m³であり、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに環境基準を満足していた。</p> <p>また、環境影響評価時の調査結果と比較すると、二酸化窒素は環境影響評価時の調査結果と同程度であり、浮遊粒子状物質は環境影響評価時の調査結果を下回っていたことから、事業実施による影響は可能な限り低減されているものと考えられる。</p> <p>以上のことから、資材運搬車両の走行に伴う大気質への著しい影響は生じていないものと評価する。</p>
水質	<p>■造成等の工事による公共用水域の水質への影響</p> <p>施工期間中、鳩山地域気象観測所において最も多くの降水量が観測された月は 2024 年 8 月であり、特に 8 月 7 日には 120.0mm、8 月 29 日には 128.0mm の降雨が記録された。これらの降雨が観測された日であっても、宅内貯留施設から計画地外への排水は実施しておらず、地下浸透を基本とした処理を継続していた。また、2024 年 8 月以降、これらの日を上回る降水量は観測されていない。</p> <p>現時点で工事は継続しているものの、竣工予定時期（2026 年 2 月）までの期間は降水量が比較的少ない時期であり、排水が生じるほどの降雨は想定されない。</p> <p>また、今後雨水排水が生じる場合には、地下浸透を基本とした処理を継続する方針であり、原則として施工期間中は計画地外への排水は行わない。</p> <p>以上を踏まえ、造成等の工事に伴う公共用水域の水質への著しい影響は生じていないものと評価する。</p> <p>なお、施工期間中にやむを得ず計画地外へ排水を行う場合には、事後調査を実施し、水質への影響を確認する方針である。</p>

第 7 章 事後調査の結果により環境に及ぼす 影響の程度が著しいことが明らかになっ た場合の措置

第7章 事後調査の結果により環境に及ぼす影響の程度が著しいことが明らかになった場合の措置

7.1 大気質

大気質については、事後調査の結果、工事（資材運搬車両の走行）により大気質の悪化は認められておらず、周辺環境に著しい影響を及ぼしていないものとする。

7.2 水質

現時点で工事は継続しているものの、今後雨水排水が生じる場合には、地下浸透を基本とした処理を継続する方針であり、原則として施工期間中は計画地外への排水は行わない。

よって、水質については、造成等の工事に伴う公共用水域の水質への著しい影響は生じていないものとする。

第 8 章 事後調査の受託者の氏名及び所在地

第 8 章 事後調査の受託者の氏名及び所在地

8.1 受託者の名称

株式会社オオバ北関東支店

8.2 代表者の氏名

支店長 上原 厚彦

8.3 主たる事務所の所在地

埼玉県さいたま市大宮区仲町 2 丁目 7 1 番地