

# 第40回さいたま市環境影響評価技術審議会

## 次 第

日 時 令和5年7月  
開催方法 メールによる書面会議

### 1 議 事

(仮称) DPL 浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書 (供用時)  
について

#### 《会議資料一覧》

##### 〈配付資料〉

- **資料1** さいたま市環境影響評価技術審議会委員名簿 (第10期)
- **資料2** 対象事業の概要及び環境影響評価手続き状況
- **資料3** 質問票 (審議会用)
- **資料4** 審議スケジュール
- **資料5** 事業者提供資料
  - ・ (仮称) DPL 浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書 (供用時)  
補足資料および正誤表
- **資料6** 事前質問回答票

#### 《送付済図書》

- (仮称) DPL 浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書 (供用時)
- (仮称) DPL 浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書 (供用時) 要約書

## さいたま市環境影響評価技術審議会委員名簿(第10期)

任期 令和3年8月1日～令和5年7月31日

	氏名	職名	専門分野	担当項目	任期
1	あらき ゆうじ 荒木 祐二	埼玉大学 教育学部 准教授	植物生態学、環境マネ ジメント	植物	2
2	いとう もとひろ 伊藤 元裕	東洋大学 生命科学部 准教授	海洋生物学、動物生態 学	動物、生態系	2
3	いわた ともし 磐田 朋子	芝浦工業大学 システ ム理工学部 教授	エネルギーシステム 評価	廃棄物等 温室効果ガス等	1
4	おう せいよう 王 青躍	埼玉大学大学院理工学 研究科 教授	資源利用科学、大気環 境計測、汚染対策	大気質、廃棄物等	3
5	おおはら としまさ 大原 利眞	埼玉県環境科学国際セ ンター 研究所長	大気環境科学・工学	大気質	1
6	ぎょうだ こういち 行田 弘一	芝浦工業大学工学部 情報通信工学科 教授	情報通信工学	電波障害	2
7	こじま あや 小嶋 文	埼玉大学大学院理工学 研究科 准教授	地区交通計画	コミュニティ、地 域交通	3
8	つだ さちこ 津田 佐知子	埼玉大学大学院 理工学研究科 准教授	神経科学、発生学	動物	1
9	ふかほり きよたか 深堀 清隆	埼玉大学大学院 理工学研究科 准教授	景観工学	景観	2
10	ますだ ゆきひろ 増田 幸宏	芝浦工業大学 システム理工学部 教授	都市環境工学、建築環 境工学	日照障害、風害、 温室効果ガス、安 全	3
11	まつかわ たけひさ 松川 岳久	順天堂大学 医学部 准教授	環境衛生学	大気質、水質	1
12	まつもと やすなお 松本 泰尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 教授	環境振動、騒音	騒音、振動	1
13	もてぎ まもる 茂木 守	埼玉県環境科学国際セ ンター 研究推進室副室長	環境化学	有害化学物質、土壌	1
14	やまぎし ともし 山岸 知彦	埼玉県環境検査研究協 会 技術本部長	環境測定、水質	水質	1
15	やまぐち まさとし 山口 雅利	埼玉大学大学院 理工学研究科 准教授	植物生理学	植物、生態系	2

## (仮称) D P L 浦和美園新築計画の概要及び環境影響評価手続状況

令和5年7月13日

対象事業の名称	(仮称) D P L 浦和美園新築計画		
根拠法令	さいたま市環境影響評価条例 (平成15年条例第32号)		
都市計画特例の適用	なし		
事業者の名称、代表者の氏名・主たる事務所の所在地	大和ハウス工業株式会社 代表取締役 芳井 敬一 大阪市北区梅田三丁目3番5号		
対象事業の種類	大規模建築物の建設		
事業実施区域	さいたま市緑区美園一丁目		
事業規模	延べ面積 約90,542㎡		
関係地域	事業実施区域から1.5kmの範囲 (緑区、見沼区及び岩槻区の一部)		
手 続 状 況	調査計画書	図書の受理	平成30年12月25日
		第1回委員会	平成31年 1月30日
		技術審議会	〃 3月11日
		市長意見	〃 4月26日
	準備書	図書の受理	令和元年 7月 1日
		縦覧	〃 7月16日～ 8月16日
		意見書提出期間	〃 7月16日～ 8月30日
		見解書の受理	(意見書の提出がなかったため省略)
		技術審議会	令和元年10月28日
		市長意見	令和元年12月23日
	評価書	図書の受理	令和2年 1月 7日
		縦覧	〃 1月20日～ 2月 3日

事後調査書 (工事中)	図書の受理	令和3年12月1日
	縦覧	令和3年12月13日～ 令和4年 1月13日
	意見書提出期間	令和4年 1月27日
	見解書の受理	(意見書の提出がなかったため省略)
	技術審議会	令和4年 2月 9日
	市長意見	令和4年 3月28日
事後調査書 (供用時)	図書の受理	令和5年 5月15日
	縦覧	令和5年 6月 2日～ 令和5年 7月 2日
	意見書提出期間	令和5年 7月18日
	見解書の受理	令和5年 8月中旬(予定)
	技術審議会	令和5年 7月 (メールによる書面会議)
	市長意見	令和5年 9月上旬

(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時)に対する質問回答票(審議会用)

委員名: ○○○○ 委員

No.	事後調査書該当箇所 図書名	ページ	質問等	回答
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				

## 第40回さいたま市環境影響評価技術審議会

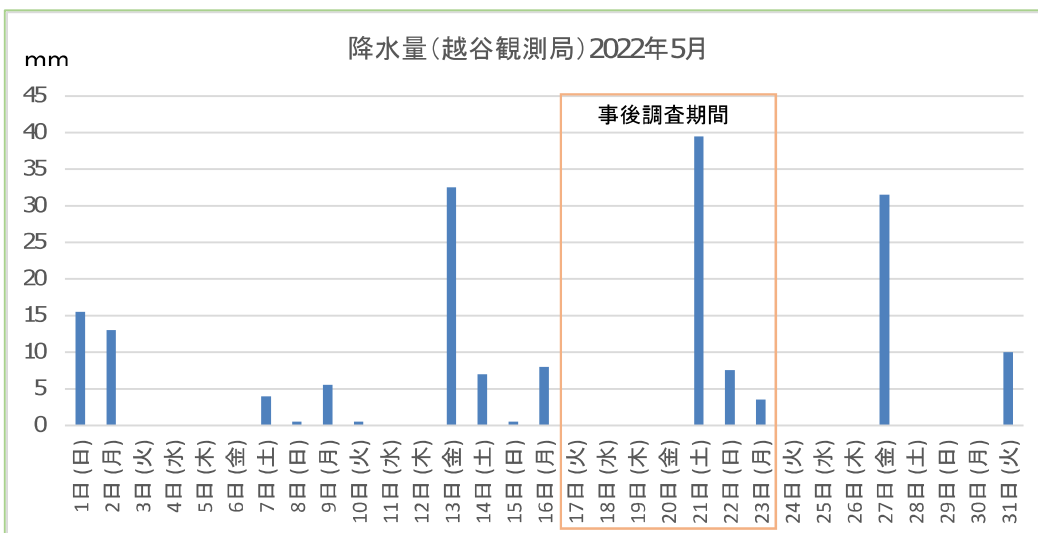
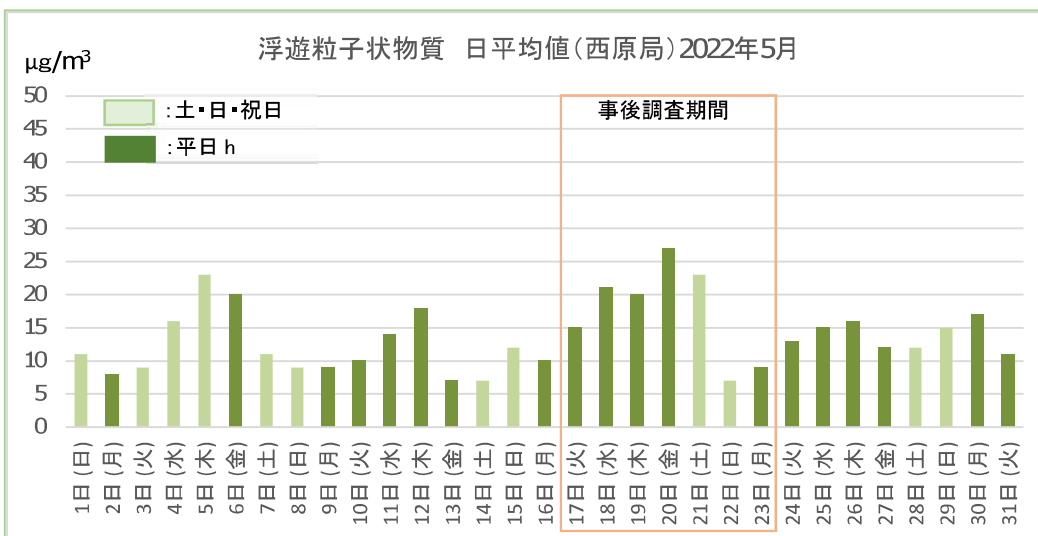
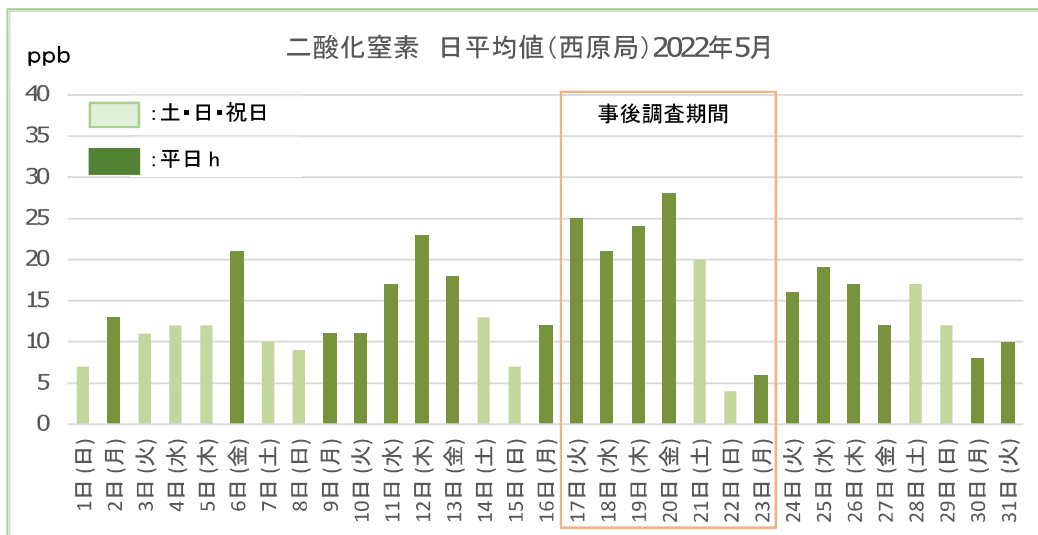
### 審議スケジュール

- 1 議 事 (仮称)DPL 浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書 (供用時)
- 2 開催方法 メールによる書面会議
- 3 審議スケジュール
  - (1)会議資料の配布 7/13 午前
  - (2)質問票の記入 (委員) → (事務局) 7/18
  - (3)質問に対する回答作成 (事業者) → (事務局) 7/21
  - (4)事業者回答配布→再質問票記入 (必要に応じて) (委員) → (事務局) 7/25
  - (5)再質問に対する回答作成 (事業者) → (事務局) 7/27
  - (6)事業者回答配布→回答確認及び意見 (委員) → (事務局) 7/28
  - (7)上記の取りまとめ資料作成 (事務局) → (委員) (事業者)

## (仮称)DPL 浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時) 補足資料

大気質の事後調査が行われた2022年5月の西原測定局(自排局)の二酸化窒素、浮遊粒子状物質の日平均値と越谷観測所における降水量の日変動を以下に示す。

大気質濃度は、降水による影響も考えられるが、概ね平日が高く、土・日・祝日が低い傾向が見られ、曜日による経済活動・交通量などによる影響が大きいと考えられる。また、事後調査書に示したように、事後調査結果は西原測定局の測定値に近似しており、予測時にバックグラウンド濃度として西原測定局の測定値を使用したことは妥当であったと考えられる。



(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時) 正誤表

No.	該当ページ		誤	正
	事後調査書	要約書		
1	p4-4 (3)調査地域・地点	-	「図 4.3.1-1(1)~(3)」	「図 4.3.1-1(1)~(2)」
2	-	p11 振動 【自動車交通の発生に伴う振動の影響】	「関係車両の走行に伴う車両の走行に伴う振動(L <sub>10</sub> )の事後調査結果は、」	「関連車両の走行に伴う振動(L <sub>10</sub> )の事後調査結果は、」
3	-	p14 (7)温室効果ガス	「入居するテナントに向けエコドライブをさらに推奨することにより、周辺環境に著しい影響を及ぼしていないものと考えます。」	「入居するテナントに向けてエコドライブを奨励しており、環境に著しい影響を及ぼしていないものと考えます。」



## (仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時)に対する事前質問回答票

No.	事後調査書該当箇所 図書名 ページ		質問等	回答	項目	委員
1	要約書	11	【自動車交通の発生に伴う振動の影響】の欄で「関係車両の走行に伴う車両の走行に伴う振動・・・」となっていますので、重複部分を修正した方が良いと思います。	ご指摘のとおり、「関連車両の走行に伴う振動(L <sub>10</sub> )の事後調査結果は、」とし、審議会資料にて訂正させていただきます。	振動	茂木委員
2	要約書	14	「(7)温室効果ガス」で「・・・入居するテナントに向けエコドライブをさらに推奨することにより、周辺環境に著しい影響を及ぼしていないものと考えます。」と記載されていますが、文章に未来形と現在形が混在しているため修正した方が良いと思います。	ご指摘のとおり、「温室効果ガスについては、事後調査の結果、社会的要因等により自動車交通の発生に伴う二酸化炭素の排出量の増加はあったものの、入居するテナントに向けてエコドライブを奨励しており、周辺環境に著しい影響を及ぼしていないものと考えます。」とし、審議会資料にて訂正させていただきます。	温室効果ガス	茂木委員
3	事後調査書	4-4	L2の「図 4.3.1-1(1)~(3)」は、「図 4.3.1-1(1)~(2)」でしょうか。	ご指摘のとおり、p4-4の2行目は「図 4.3.1-1(1)~(2)」です。審議会資料にて訂正させていただきます。	大気質	茂木委員
4	事後調査書	4-11 資1-3	事後調査書(工事中)については、令和4年3月28日付け、環環対第8122号の2(5)で「大気質は降水の影響も受けることから、降水量の値も記載するとよい。」と意見書が出されています。事後調査書(共用時)についても、調査期間中の降水量を「イ.気象の状況」や「資料 1-2 気象の調査結果」に追記したらどうでしょうか。	ご指摘のとおり、調査期間中の降水量(越谷測定局)を示すとともに、調査日の曜日も記載し、審議会資料として提出いたします。	大気質	茂木委員
5	事後調査書	4-14	気象庁のデータによると、越谷観測所で2022年5月21、22、23日にそれぞれ39.5、7.5、3.5mmの降水量が観測されています。今回の調査では、この間に二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度が減少しています。予測結果と事後調査結果の比較では、この点が考慮されているのでしょうか。	降水量の影響もあるかと思われませんが、曜日による経済活動・交通量の影響が大きいものと考えております。 2022年5月21日は土曜日、22日は日曜日、23日は週明けの月曜日であり、評価書における現況交通量調査によると、一般国道122号の日交通量は、休日は平日の約88~89%であり、排出量の多い大型車両でみると休日は平日の約32~33%と更に低く、自動車交通量(特に大型車両台数)が大気質に影響しているものと考えられます。 (周辺の大気測定局のデータを見ると、今回現地調査を実施した期間以外でも、休日の方が平日より濃度が低くなる傾向がみられます。) 審議会の補足資料として、日別の降水量を示すとともに、調査日の曜日を考慮した考察を加えます。	大気質	茂木委員

(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時)に対する書面会議議事録

No.	委員	事後調査書該当箇所 図書名 ページ	質問等	回答	項目
1	茂木委員	要約書 11	【自動車交通の発生に伴う振動の影響】の欄で「関係車両の走行に伴う車両の走行に伴う振動・・・」となっていますので、重複部分を修正した方が良いと思います。	ご指摘のとおり、「関連車両の走行に伴う振動(L <sub>10</sub> )の事後調査結果は、」とし、審議会資料にて訂正させていただきます。	振動
2	茂木委員	要約書 14	「(7)温室効果ガス」で「・・・入居するテナントに向けエコドライブをさらに推奨することにより、周辺環境に著しい影響を及ぼしていないものと考えます。」と記載されていますが、文章に未来形と現在形が混在しているため修正した方が良いと思います。	ご指摘のとおり、「温室効果ガスについては、事後調査の結果、社会的要因等により自動車交通の発生に伴う二酸化炭素の排出量の増加はあったものの、入居するテナントに向けてエコドライブを奨励しており、周辺環境に著しい影響を及ぼしていないものと考えます。」とし、審議会資料にて訂正させていただきます。	温室効果ガス
3	茂木委員	事後調査書 4-4	L2の「図 4.3.1-1(1)～(3)」は、「図 4.3.1-1(1)～(2)」でしょうか。	ご指摘のとおり、p4-4の2行目は「図 4.3.1-1(1)～(2)」です。審議会資料にて訂正させていただきます。	大気質
4	茂木委員	事後調査書 4-11 資1-3	事後調査書(工事中)については、令和4年3月28日付け、環環対第8122号の2(5)で「大気質は降水の影響も受けることから、降水量の値も記載するとよい。」と意見書が出されています。事後調査書(共用時)についても、調査期間中の降水量を「イ、気象の状況」や「資料 1-2 気象の調査結果」に追記したらどうでしょうか。	ご指摘のとおり、調査期間中の降水量(越谷測定局)を示すとともに、調査日の曜日も記載し、審議会資料として提出いたします。	大気質
5	茂木委員	事後調査書 4-14	気象庁のデータによると、越谷観測所で2022年5月21、22、23日にそれぞれ39.5、7.5、3.5mmの降水量が観測されています。今回の調査では、この間に二酸化炭素、浮遊粒子状物質の濃度が減少しています。予測結果と事後調査結果の比較では、この点が考慮されているのでしょうか。	降水量の影響もあるかと思われませんが、曜日による経済活動・交通量の影響が大きいものと考えております。 2022年5月21日は土曜日、22日は日曜日、23日は週明けの月曜日であり、評価書における現況交通量調査によると、一般国道122号の日交通量は、休日は平日の約88～89%であり、排出量の多い大型車両でみると休日は平日の約32～33%と更に低く、自動車交通量(特に大型車両台数)が大気質に影響しているものと考えられます。 (周辺の大気測定局のデータを見ると、今回現地調査を実施した期間以外でも、休日の方が平日より濃度が低くなる傾向がみられます。) 審議会の補足資料として、日別の降水量を示すとともに、調査日の曜日を考慮した考察を加えます。	大気質
6	王委員	事後調査書 4-10、4-11	浮遊粒子状物質と気象状況の調査結果のところ、調査期間で該当地点において、もし晴天や曇りなら結構ですが、もし雨の時間帯があれば、茂木委員からの御指摘のように、降水量などの影響についても検討された内容を事後調査書に明確に記載されたらよろしいかと思えます。	茂木委員の事前質問(降水量と大気質の関係)への回答で、浮遊粒子状物質と降水量の検討結果を提出させていただきました。手続き上、事後調査書の再提出という手順がございませんので、質問回答票及び回答資料の提出により代替させて頂ければと思います。	大気質

(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時)に対する書面会議議事録

No.	委員	事後調査書該当箇所 図書名 ページ	質問等	回答	項目
7	王委員	事後調査書 4-12	表4.3.1-7 交通量の事後調査結果について、時間帯ごと、ならびに最大ピーク時の大型車混入率を算出可能ですか。	今回の事後調査(供用時)における、最大ピーク時の大型車混入率につきましては、事後調査書(供用時)資料編、資4-2~4-5、4-8~4-9に交差点No. a、b、dの総流入量の時間帯別・車種別交通量及び大型車混入率を記載しておりますが、交差点No. aのA断面がNo. 1の交通量、交差点No. bのC断面がNo. 2の交通量、交差点No. dのA断面がNo. 3の交通量になりますので、それぞれの断面毎の時間帯別・車種別交通量及び大型車混入率を別資料として添付いたします。	大気質
8	王委員	要約書 9	上記質問を踏まえて記述を検討していただきたく思います。	No. 1の回答と同様、手続き上、事後調査書要約書の再提出という手順がございませんので、質問回答票及び回答資料の提出により代替させて頂ければと考えます。	大気質
9	大原委員	事後調査書 4-8, 9	二酸化窒素の測定結果が、事後調査地点における工程法による結果(期間平均値0.018)と計画地東側における簡易法による結果(0.013)と大きく異なるが、この原因は何故か。	大気質の調査では、JISや環境庁告示で定められた公定法と呼ばれる分析方法が基本です。これに対し、一般的に簡易法は公定法に比べ精度が劣るとされており、今回の公定法との結果の違いは、精度によるものと考えられます。しかしながら、簡易法は設置が容易であることから、今回、計画地の東北自動車道及び一般国道122号に近い西側と東北道から少し離れた東側の濃度の差を把握する目的で、簡易法による調査を行いました。結果、公定法による日平均値と簡易法による結果は、同様な日変動を示していることと、東北自動車道に近い西側の測定値がわずかながら東側より高いことがわかりました。公定法による測定値が、西原測定局の日変動に類似していること、簡易法による計画地西側の測定値が東側に比べ、わずかに高いことから、計画地内の大気質は、交通量の多い東北自動車道及び側道の一般国道122号の影響を受けていると考えられます。	大気質
10	大原委員	事後調査書 4-14	表4.3.1-9において、予測結果の日平均値(年間98%値または年間2%除外値)と事後調査結果の期間平均値(あるいは日平均値の最大値)は、統計量が異なるので両者を比較することはできないのではないかと。	ご指摘のとおり、年平均値と期間平均値を単純に比較することは出来ませんが、事後調査書(供用時)p4-14に示すように、期間平均値及び日平均値の最大値は予測結果の年平均値を下回っており、範囲内であること、また、事後調査における日平均値が、周辺の常時監視局、特に同様な環境の西原測定局に値、変動共類似していることから、周辺への影響は軽微であると考えられます。	大気質

(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時)に対する書面会議議事録

No.	委員	事後調査書該当箇所 図書名 ページ	質問等	回答	項目
11	大原委員	事後調査書 4-15	「自動車交通量の変動に伴う排出ガスによる周辺環境への影響は軽微である」と結論付けた理由が不明である。その根拠を加筆されたい。	本計画における大気質の発生源は、主に自動車からの排出ガスです。 また、この地域の大気質も事後調査結果などで示すように、同じ東北自動車道沿線に設置された西原測定局(自排局)と値、変動共に類似していることから、自動車による影響が高いと考えられます。 事後調査の結果、関連車両は混雑時でも24時間で1,400台程度の発生量と周辺道路の交通量12,000~45,000台/24時間と比べ少なく、さらに直近の東北自動車道では、78,000~94,000台/24時間(交通センサス値)通行していることを考慮し、軽微であると考えました。	大気質
12	大原委員		上記に対する再質問、意見等		
13	大原委員	事後調査書 4-8, 9	(上記No. 9に関する回答へのコメント) 測定法の違いであることは、ある意味では当然と考えられます。したがって、事後調査書に何らかの加筆が必要ではないでしょうか? 同一地点の測定濃度に関して、異なった結果が記載されていることについて注意書きが必要、という意味合いです。	事後調査書(供用時) p4-9に【参考】として簡易法による結果を示したものの、ご指摘のように、公定法と簡易法の違いや、簡易法を採用した意図を当該ページで説明する形が、周辺住民等への説明としてより丁寧であったと考えます。 ただ、手続き上、事後調査書(供用後)の再提出という手順がございませんので、本質問回答票で補足説明することにより代替させて頂ければと考えます。	大気質

(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時)に対する書面会議議事録

No.	委員	事後調査書該当箇所 図書名 ページ	質問等	回答	項目
14	大原委員	事後計画書 4-14	<p>(上記No.10に関する回答への質問)</p> <p>「年平均値と期間平均値を単純に比較することはできない」のであるから、「期間平均値及び日平均値の最大値は予測結果の年平均値を下回って」いるからといって、「周辺環境に及ぼす影響が軽微である」とは言えないのではないか。対象とした測定期間が低濃度になるような気象条件であったことは十分に考えられます。一方、表4.3.1-10を見ると、西原測定局における年平均値(H29ではあるが)と事後調査結果の期間平均値は近いので、そのような懸念は排除されそうです。このあたりのことを踏まえ、該当箇所を論理的な記述に改訂して頂ければと思います。なお、「範囲内であること」の意味がわかりません。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、質問No.10に対する回答として、下記のとおり訂正させていただきます。</p> <p>「予測結果(年平均値)と事後調査結果(期間平均値)は単純に比較することはできませんが、事後調査は対象施設が定常的に稼働している1週間を対象としており、対象施設による大気環境への代表的な影響を測定できているものと考えます。したがって、</p> <p>①事後調査結果(期間平均値)は予測結果(年平均値)を下回っていた。</p> <p>②事後調査結果(日平均値の最大値)は予測結果(日平均値)を下回っていた。</p> <p>③事後調査結果(期間平均値)はバックグラウンド濃度として位置づけられている西原測定局(自排局)の期間平均値と同等であった。</p> <p>④対象施設を利用する車両台数に対して、直近の国道・高速道路の交通量がおよそ10倍以上であり、本事業に由来しない自動車交通による影響が大きいと推測される地域である。</p> <p>といった状況を踏まえて、『施設の稼働に伴う排出ガスによる周辺環境への影響は軽微』と判断いたしました。」</p> <p>ただ、手続き上、事後調査書(供用後)の再提出という手順がございませんので、本質問回答票で補足説明することにより代替させていただきます。</p>	大気質
15	大原委員	事後計画書 4-15	<p>(上記No.11に関する回答への質問)</p> <p>回答されたような内容を事後調査計画書に明記すべきではないでしょうか。現在の記載内容では、「自動車交通量の変動に伴う排出ガスによる周辺環境への影響は軽微である」と結論付けた理由として不十分と考えられます。</p>	<p>ご指摘のように、西原測定局(自排局)との比較や、直近に国道・高速道路がある地域特性などについて詳しく記載する形が、周辺住民等への説明としてより丁寧であったと考えます。</p> <p>ただ、手続き上、事後調査書の再提出という手順がございませんので、事後調査書(供用後)への記載は出来ませんが、本質問回答票で補足説明することにより代替させていただきます。</p>	大気質

(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時)に対する書面会議議事録

No.	委員	事後調査書該当箇所 図書名 ページ	質問等	回答	項目
16	行田委員	事後調査書 4-44~4-45	電波障害に関し、苦情は発生しなかったとあり、実際に問題がなかったのは良いことではあるが、4-44ページの4.3.5(2)(3)(4)に示されている電波障害の調査方法、調査結果、考察について、建物の配置、高さ、形状について予測条件と事後調査結果を比較しても、それをもって電波障害の影響はないとは言えない。調査方法としては、令和元年6月の環境影響評価準備書資料編に示された、電波障害に関する電波受信状況の現地調査結果から、供用後にどれくらい受信状況が変化したか、を調査する必要があるのではないかと。	「(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価書」(令和2年1月)の電波障害の予測結果において(評価書p10.7-7.10.7-8)、地上デジタル放送、衛星放送ともに遮へい障害の予測影響範囲は、計画地内及び隣接道路までに留まっており、周辺建物への影響が無いと予測されたため、評価書の事後調査の計画(評価書p13-10)では、対象事業の実施状況と環境保全のための措置の実施状況を確認することとし、現地調査は実施しない計画としておりました。 本事後調査書(供用時)におきましては、事後調査の計画に基づいて調査を実施しており、今後、周辺住居等から電波障害に関するご意見や苦情が発生した場合には、確認のための電波障害調査、アンテナ対策工事など、適切な対策を講じます。	電波障害
17	小嶋委員	事後調査書 4-61	関連車両台数が予測より1.7倍~2.5倍増加しているものの、周辺の交差点では予測と比較して同等以下である、と説明されていますが、それはなぜなのでしょう。指定された経路以外を通行して来ているということでしょうか。	「周辺の交差点では、予測条件と比較して同等以下である。」としたのは、p4-62の表4.3.8-5(1)、(2)にあるように、各交差点における予測結果のピーク時間帯における交通量より事後調査結果におけるピーク時間帯における交通量が同等以下であることから、そのように記述いたしました。 (混雑時のNo.0交差点のピーク時間帯における交通量よりも、事後調査結果のピーク時間帯における交通量が上回っておりますが、同等という表現を使用しました。) 予測時に設定した経路で、現在も通行しております。	地域交通
18	小嶋委員	事後調査書 4-62	テナントや社会情勢により関連車両台数が予測より増加したという結果が報告されており、特に大型車は平常時2.3倍、繁忙時で3.5倍になっているようです。テナントとして入る業種による交通量への影響について、共用前から、複数の委員から指摘されており、平成31年4月の調査計画書に関する市長意見でも、「いかなる業種の事業者が入居しても対応できるよう、車両の出入り制限の検討や車両稼働台数をチェックする等体制を整えること」とされています。以降の委員会意見としても、業種による交通量への影響について検討するようにとの意見が出されていました。今後もテナントの入れ替わりや現在のテナントの事業形態の変更等で、交通量全体、また時間帯別交通量などが変化する可能性が考えられます。今後の監視体制、対応方針は、どのようになっているのでしょうか。	事後調査書(供用時)p4-63の環境保全のための措置「24時間常駐の管理体制をとり、渋滞などの問題があった場合、協議し改善に努める。」とあるように、問題が生じた場合は、テナント側及び管理会社など関係者で対応を検討し、今後も対処してまいります。	地域交通

(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時)に対する書面会議議事録

No.	委員	事後調査書該当箇所 図書名 ページ	質問等	回答	項目
19	小嶋委員	調査計画書 4-62	他の意見で述べたように、従前の委員会でも業種による影響について検討するよう意見が出ておりました。テナントに運送業者が入ることも、予測の時に考えられないことでもないと思われま す。特に大型車の台数は予測から平常時で2.3倍、繁忙時で3.5 倍程度になっていることについて、テナントによる影響と、社会 情勢による影響はどの程度ずつなのか、検討されているのでしょ うか。そのようなテナントによる関連車両台数の影響についてな ぜ検討できなかったのか、また今回このような結果が得られたこ とから、今後の予測時にどのように反映させていくお考えなのか お教えください。	今回の運送業者は、一般的な運送業者とは異なり、急成長してい る、とあるネット通販の会社の物品を多く取り扱っている運送会 社で、予測時には、全く想定外のものでした。 また、予測時には、テナントは全く決まっておらず、多様なテナ ントが入ることを想定して、同じDPLの既存物流倉庫から、マルチ テナントが入居する首都圏の倉庫を選び、原単位の調査を実施 し、発生交通量を設定しておりました。 今後、物流倉庫の発生集中交通量の算定においては、テナントが ある程度明確である場合は、同業種のテナントが入居する物流倉 庫の実績から算定するのが良いと考えますが、今回のようにテナ ントが予測時には未定の場合は、その時点で物流量が多い業種 の実績値を用いた算定も必要かと思われます。	地域交通
20	小嶋委員	事後調査書 4-63	環境保全のための措置について、渋滞などの問題がおきたときに テナントと協議し改善に努めたと記載がありますが、具体的には どのような問題が起きてどのように対処したのでしょうか。	要約書p13、事後調査書(供用時)p4-61の地域交通で記載したと おり、テナントの一部に運送会社が入ったことや、2020年以降の ネット通販の増加があり、年に2回程度行われる特売期間などで は、当初予定していた車両を大きく上回る増加となり、一時、関 連車両が集中し、周辺道路における待機車両などの問題が生じて おりました。 上記状況を受けて、テナント側及び管理会社など関係者で対応 を検討し、契約倉庫の分散化、施設内のパースの空き状況を運転 手側に知らせるシステムを導入するなど、現在は解消しており ます。 交通混雑への対策として、当初、事後調査の計画では、地域交通 で通常時の一日の交通量を調査することとしておりましたが、特 売期間を対象とした混雑時の交通量調査も追加で実施しており ます。	地域交通
21	小嶋委員	事後調査書 4.3.8地域交 通、第5章 事 後調査 の結果の評価	令和2年1月の環境影響評価書のP13-1には、地域交通に関する事後 調査項目選定の欄において、「自動車交通」、「バス等の公共交 通」、「歩行者・自転車交通」の3点が選定されていますが、後者 2点について今回言及されていないのではないのでしょうか。	令和2年1月の環境影響評価書のp13-1には、ご指摘のとおり「バス 等の公共交通」、「歩行者・自転車交通」を選定しております が、バス等の公共交通、歩行者・自転車の交通が少なく、本事業 による影響がほとんど無いと考えられたため、事後調査は、環境 影響評価書p13-12の事後調査の内容に記載したとおり、自動車交 通の調査を実施しました。 「バス等の公共交通」、「歩行者・自転車交通」については、本 事業による影響がほとんど無いと考えられることから、環境影響 評価書のp13-1の選定項目から除外することが適切であったと考え ます。	地域交通
22	小嶋委員		上記に対する意見		

(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時)に対する書面会議議事録

No.	委員	事後調査書該当箇所 図書名 ページ	質問等	回答	項目
23	小嶋委員	その他	No. 17の回答について、対象交差点で関連車両の交通量が予測よりも増加していないと思われるような記述となっているので、改めるべきだと思います。	ご指摘をいただき、ありがとうございました。 誤解を招きやすい記述でありました。 「 <u>一般交通量を含む事後調査結果は、</u> 周辺の交差点では、予測条件と比較して同等以下であった。」などと記述すべきところですが、手続き上、事後調査書の再提出という手順がございませんので、質問回答票及び回答資料の提出により代替させて頂ければと考えます。	その他
24	小嶋委員	その他	No. 21の回答について、回答いただいたような判断でやめるとするのは適正な手続きなんでしょうか。また、地域交通以外の項目についても同様に事後評価をしていない項目があるのでしょうか。	No. 21で回答しましたように、事後調査は、環境影響評価書p13-12で記載した事後調査の内容のとおり、自動車交通の調査を実施しました。 「バス等の公共交通」については、評価書に記載のとおり、本事業によりバス走行時間への影響がほとんどなく、バス路線の増加等の予定もなかったことから、事後調査の内容に記載しておりませんでした。また、「歩行者・自転車交通」については、評価書に記載のとおり、計画地周辺では、歩車分離され十分な幅員のある歩道が整備されており、本事業による交通安全への影響がほとんどないと考えられることから、事後調査の内容に記載しておりませんでした。 評価書の「第13章 事後調査の計画」において、事後調査の内容を項目の選定・非選定に反映すべきでした。齟齬がありましたこと、深くお詫び申し上げます。 なお、地域交通以外の項目において、事後評価をしていない項目はございません。  事務局より さいたま市環境影響評価条例第35条で、「事後調査の計画に基づいて、事後調査を行い、事後調査書を作成しなければならない」となっていることから、計画に基づく調査が原則となります。そのため、何らかの理由で計画と調査に差異が生じた場合は、事業者の説明責任が生じます。 変更部分について審議会で意見をいただいた場合は、審議会で事業者の説明を行い、市ホームページで審議内容を公開しているところです。	その他
25	増田委員	事後調査書 4-56	環境の保全のための措置の実施状況で、今回開発を行った、パースの空き状況を共有するシステムの写真等は例示や掲載可能でしょうか。	システムの一部ですが、パースの使用予定・空き状況をリアルタイムで表示している画面を以下に添付いたします。 このシステムを利用し、パース空き状況を各ドライバーに通知しております。 通知表示例につきましては、企業秘密となりますので、提示は控えさせていただきます。	温室効果ガス等



(仮称) DPL浦和美園新築計画環境影響評価事後調査書(供用時)に対する書面会議議事録

No.	委員	事後調査書該当箇所 図書名 ページ	質問等	回答	項目
26	松川委員	事後調査書 4-51	廃棄物の分別回収場所を指示する表示が紙で表示されていますが、より正式な形である看板やシールにすることをお勧めします。一時的な印象を与える紙ではなく、長期的な使用を考慮した表記が適切だと思います。	運用面に関するアドバイス、ありがとうございます。管理会社内でご意見を共有し、対応を検討してまいります。	廃棄物等
27	松川委員	事後調査書 4-44	本質的な問題ではないのですが、建築計画時と事後調査時で建物最高高さが変わったのはなぜでしょうか？通常の建築計画ではあまり変更がないように思いますが、このような例は多いのでしょうか？	評価書に記載した建物高さは、基本設計時のものです。事後調査書(供用時)に記載した建物高さは、竣工時の高さであり、30cm程度の誤差がありました。基本設計時から竣工時において、詳細設計が行われ、高さ、延べ面積等、多少の相違が生じることはございます。	電波障害
28	松本委員	要約書 10 ほか	【自動車交通の発生に伴う騒音の影響】に関する「環境の保全のための措置の実施状況」として、「24時間常駐の管理体制を取り、問題があった場合、協議し改善に努めました。」とありますが、実際に問題が生じ協議や改善が必要だったということでしょうか。もしそうであれば、生じた問題と対応、今後同様の問題が生じない対策はできたのか、について教えてください。	要約書p13、事後調査書(供用時)p4-61の地域交通で記載したとおり、テナントの一部に運送会社が入ったことや、2020年以降のネット通販の増加があり、年に2回程度行われる特売期間などでは、当初予定していた車両の倍以上の増加となり、一時、関連車両が集中し、周辺道路における待機車両などの問題が生じておりました。上記状況を受けて、テナント側及び管理会社等関係者で対応を検討し、契約倉庫の分散化、施設内のパースの空き状況を運転手側に知らせるシステムを導入するなど、現在は解消しております。交通混雑への対策として、当初、事後調査の計画では、地域交通で通常時の一日の交通量を調査することとしておりましたが、特売期間を対象とした混雑時の交通量調査も追加で実施しております。	騒音
29	山口委員	事後調査書 4-63	サッカーイベントの時は、交通量に大きな影響があったか、情報があれば教えていただきたい(今回調べた2022年5月17日や、11月28日は埼玉スタジアムでは試合がなかったようです)。	埼玉スタジアムにおけるサッカー試合(特に、Jリーグの浦和レッズ戦及び国際試合)において、試合開始前3時間程度、終了後2時間程度、観戦客の車両で一部の道路(市道P-541号線等)が込み合うことは、事前の調査(評価書)で把握しております。今回の施設においては、事後調査書(供用時)p4-64、写真4.3.8-2 イベント時の交通規制通知にございますとおり、施設を利用されている事業者、ドライバーに対して、事前にイベントの開催を通知しており、施設では埼玉スタジアム側の出口を封鎖するなどの対応により、周辺道路への影響緩和に向け、取り組んでおります。	地域交通
30	山口委員	調査計画書 4-43	緑化を積極的に施していると評価できるが、具体的な緑化面積や計画地の緑化面積の割合などが分かりましたら、教えてください。	事後調査書(供用時)p2-8に緑化計画、p2-9に緑化図を記載しており、竣工時の緑化面積は5,650㎡、緑化の割合は15.20%です。	景観