39

株式会社シタラ興産 レガリア 一廃・産廃処理施設整備事業に係る環境影響評価事後調査（工事中）要約版

令和 8 年 10 月

株式会社 シタラ興産

目　　次

第１章　事業者の名称及び住所
1-1　事業者の名称及び代表者の氏名 1
1-2　主たる事務所の住所 1
第２章　対象事業の概要
2-1　対象事業の名称、種類及び目的 2
2-1-1 対象事業の名称 2
2-1-2 対象事業の種類 2
2-2　対象事業の概要 2
2-2-1　対象事業実施区域の位置 2
第３章　調査結果
3-1　調査目的 5
3-2　調査時期 5
3-3　調査結果及び評価 5
3-3-1　大気質 5
3-3-2　騒音 8
3-3-3　振動 12

第１章

事業者の名称及び住所

第１章　事業者の名称及び住所

1-1　事業者の名称及び代表者の氏名

名　称：株式会社シタラ興産

代表者：代表取締役　設楽 竜也

1-2　主たる事務所の住所

所在地：埼玉県深谷市折之口 1788-1

第２章

対象事業の概要

第２章　対象事業の概要

2-1　対象事業の名称、種類

2-1-1　対象事業の名称

名　称：（仮称）株式会社シタラ興産 レガリア 一廃・産廃処理施設整備事業

2-1-2　対象事業の種類

種　類：6 廃棄物処理施設の設置及びその施設の変更

（埼玉県環境影響評価条例施行規則 別表第１　第６号）

2-2　対象事業の概要

2-2-1　対象事業実施区域の位置

対象事業実施区域の位置を図 2-2-1 及び図 2-2-2 に示す。敷地面積は約 7,167㎡となる。

対象事業実施住所：埼玉県深谷市上野台字松原 1450-15、1450-16、1450-17

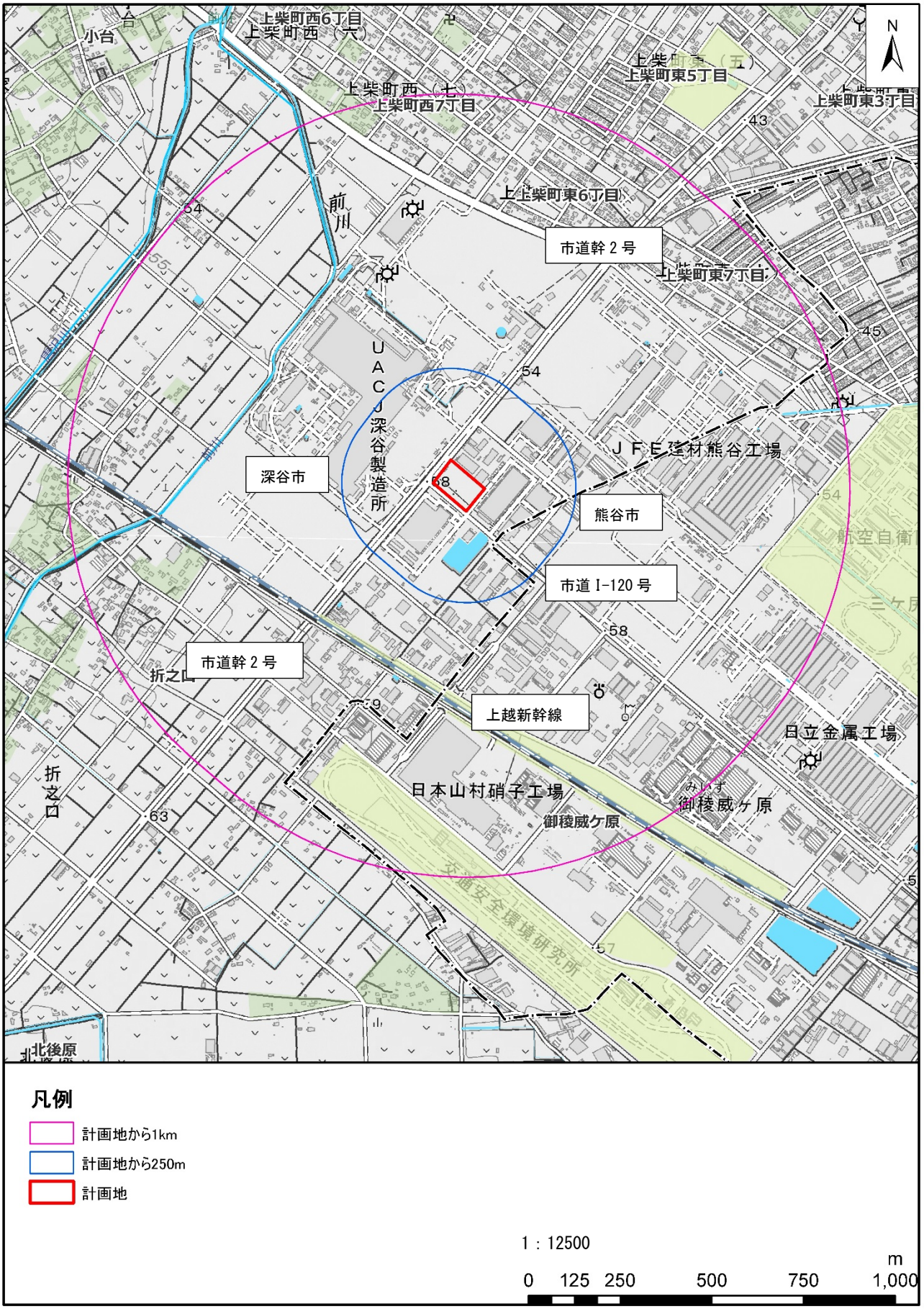


図 2-2-1　対象事業実施区域位置図



図 2-2-2　対象事業実施区域位置図（航空写真）

第３章

調査結果

第３章　調査結果

3-1　調査目的

本調査は、「39（仮称）株式会社シタラ興産 レガリア 一廃・産廃処理施設整備事業に係る環境影響評価書　令和５年２月　株式会社 シタラ興産」（以下「評価書」とする。）において、本事業の工事中に周辺環境へ及ぼす影響について調査し、予測・評価した内容の妥当性を検証するために行うものとする。

また、検証の結果、必要が生じた場合には適切な保全対策等を講じることで、環境への影響を極力抑え、本事業が適切に実施されることを目的とする。なお、新たに保全対策を講じる際には、県・市と協議し、適切に実施するものとする。

なお、本事後調査書は工事中にかかるものであり、存在・供用時にかかる調査は、施設稼働後において別途行うこととする。その際に作成する事後調査書には、本事後調査書の内容を整理・統括した内容も併せて記載する。

3-2　調査時期

本調査は、対象事業地において工事を実施している時期とし、資材運搬等の車両の走行の影響が最も大きい時期とした。

3-3　調査結果及び評価

3-3-1　大気質

1.　調査内容

調査項目、調査内容等を表 3-3-1 に示す。

表 3-3-1　事後調査の内容（工事中における大気質への影響）

環境影響要因	調査項目	調査期間・頻度	調査地点	調査方法
資材運搬等の車両の走行	沿道大気の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）	資材運搬等の車両の走行による影響が最大と想定される時期（7 日間連続） 令和 8 年 5 月 12 日～18 日	資材運搬等の車両の主要な走行経路上の 1 地点 （図 3-3-1 参照）	「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）に定める方法 「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、35 号）に定める方法

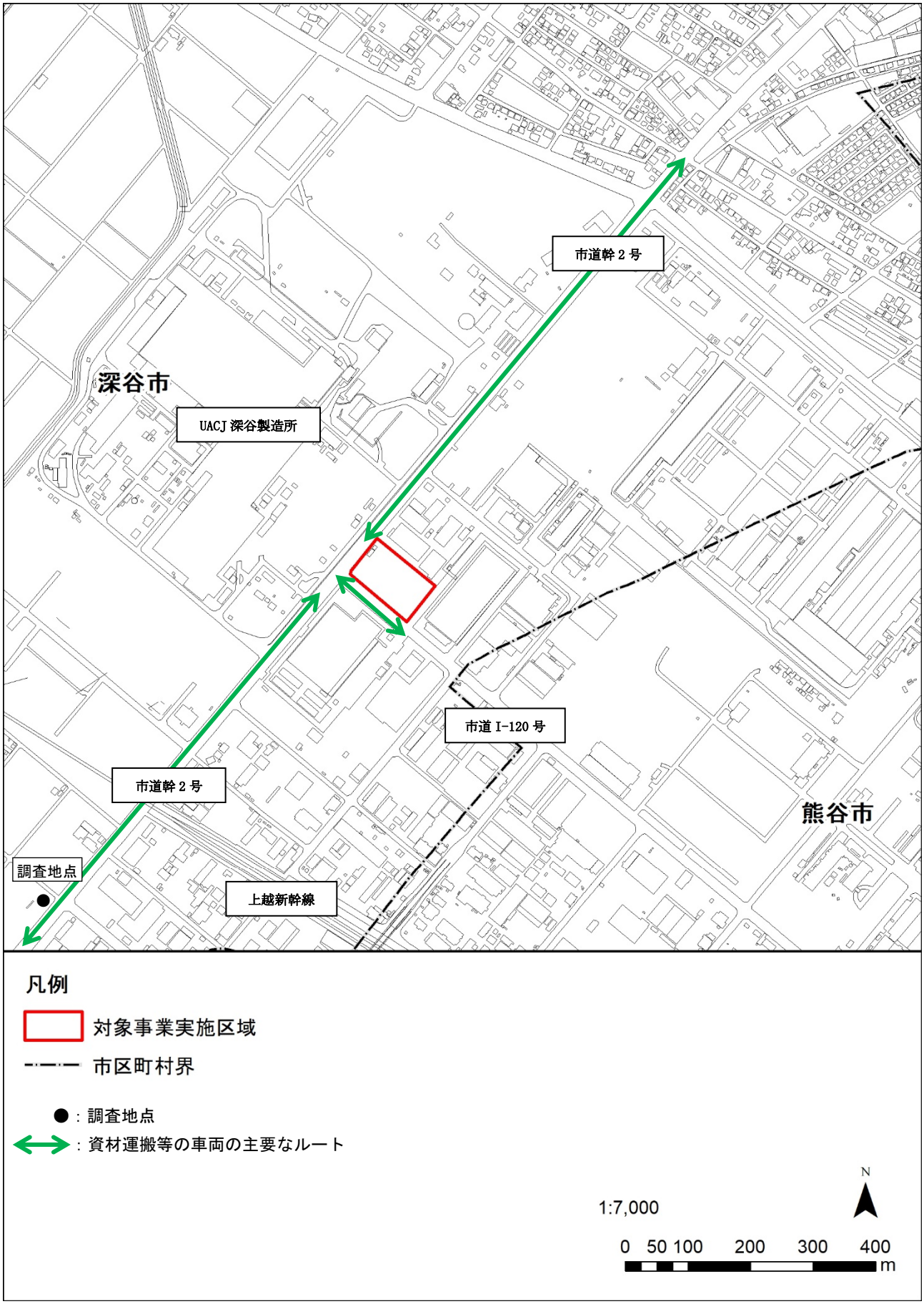


図 3-3-1　大気質の調査地点（沿道大気）

2. 調査結果

調査結果を表 3-3-2(1)～表 3-3-2(2)に示す。二酸化窒素、浮遊粒子状物質とも環境基準を満足する結果となった。

表 3-3-2(1)　沿道大気の調査結果の概要（二酸化窒素）

二酸化窒素(ppm)		環境基準
期間平均値	0.011	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのソーン内又はそれ以下であること。
日平均値の最高値	0.015	
1 時間値の最高値	0.031	

注)「環境基準」…「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）を示す。

表 3-3-2(2)　沿道大気の調査結果の概要（浮遊粒子状物質）

浮遊粒子状物質(mg/m^3)		環境基準
期間平均値	0.021	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。
日平均値の最高値	0.025	
1 時間値の最高値	0.082	

注)「環境基準」…「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）を示す。

3. 評価書予測結果及び環境保全目標との比較

調査結果と評価書の予測結果及び環境保全目標との比較を表 3-3-3(1)～表 3-3-2(2)に示す。二酸化窒素、浮遊粒子状物質とも評価書の将来予測濃度（年間 98%値及び年間 2%除外値）を下回り、環境保全目標を満足する結果となった。

表 3-3-3(1)　資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素に係る予測結果と環境保全目標との比較

将来予測濃度（ppm）		環境保全目標	調査結果（期間平均）(ppm)
年平均値	日平均値の年間 98%値		
0.008001253	0.018656	0.06ppm 以下（日平均値の年間 98%値）	0.011

表 3-3-3(2)　資材運搬等の車両の走行に伴う浮遊粒子状物質に係る予測結果と環境保全目標との比較

将来予測濃度（mg/m^3）		環境保全目標	調査結果（期間平均）(mg/m^3)
年平均値	日平均値の年間 2%除外値		
0.0270003591	0.058992	0.10mg/m^3 以下（日平均値の年間 2%除外値）	0.021

4. 評価

調査結果は二酸化窒素、浮遊粒子状物質とも評価書の将来予測濃度（年間 98%値及び年間2%除外値）を下回り、環境保全目標を満足する結果となった。

以上のことから、本事業の資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響は小さいと判断される。

3-3-2 騒音

1. 調査内容

調査項目、調査内容等を表 3-3-4 に示す。

表 3-3-4　事後調査の内容（工事中における騒音の影響）

環境影響要因	調査項目	調査期間・頻度	調査地点	調査方法
資材運搬等の車両の走行	道路交通騒音 道路交通の状況（交通量、走行速度）	資材運搬等の車両の走行による影響が最大と想定される時期（平日 7～19 時連続） 令和 8 年 5 月 12 日（火）	資材運搬等の車両の主要な走行経路上の 1 地点 （図 3-3-2 参照）	「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年環境庁告示第 64 号）に定める方法 交通量は、車種別（大型車、小型車、自動二輪車）・方向別にカウンターにて計数する方法 走行速度は、1 時間毎にスピードガンで測定する方法

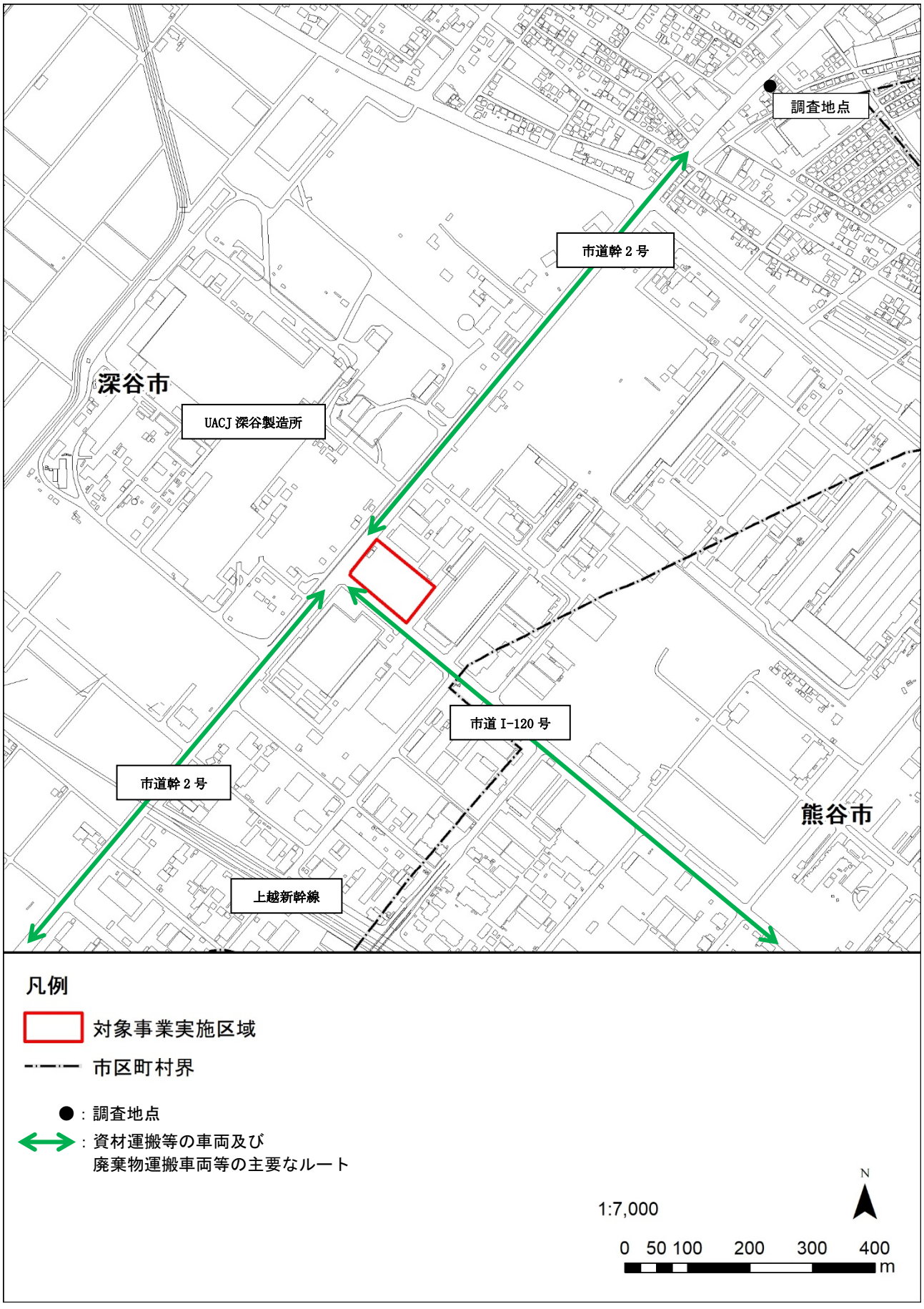


図 3-3-2　事後調査地点図（騒音）

2. 調査結果

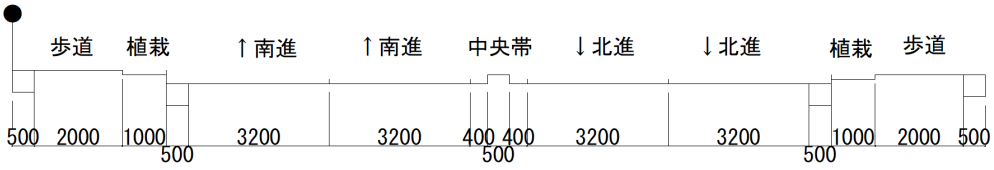
騒音の調査結果を表 3-3-5 に示す。結果は環境基準を満足する結果となった。また、調査地点の道路構造を図 3-3-3 に示し、交通量調査結果を表 3-3-6、走行速度の調査結果を表 3-3-7 に示す。

表 3-3-5　道路交通騒音の現地調査結果の概要

（単位：dB(A)）

対象道路の車線数	地域の区分	時間の区分	等価騒音レベル（L_{Aeq}）	
			調査結果	環境基準
4	幹線交通を担う道路に近接する空間	昼間	69	70 以下

注)「幹線交通を担う道路」とは、高速自動車国道、一般国道、県道、4 車線以上の市町村道及び自動車専用道路をいう。



注）●は、道路交通騒音の測定位置を示す。

図 3-3-3　調査地点の道路の構造（密粒舗装）

表 3-3-6　交通量等の現地調査結果の概要（12 時間交通量）

方向	交通量（台/12 時間）				大型車混入率（%）
	大型車	小型車	合計	自動二輪車	
北進	1,263	7,733	8,996	73	14.0
南進	1,220	6,418	7,638	46	16.0
合計	2,483	14,151	16,634	119	14.9

注 1)大型車は、「普通貨物車」、「バス」等であり、小型車は「乗用車」、「小型貨物車」、「軽自動車」等である。
注 2)車種の区分はナンバープレート（大型（1、2、8）、小型車（3,4,5,7,8））を基本とし、形態により区分した。
注 3)大型車混入率は、大型車交通量/（大型車交通量＋小型車交通量）×100 で求めた。

表 3-3-7　走行速度の現地調査結果の概要

方向	走行速度（km/h）		
	大型車	小型車	平均
北進	46.5	48.6	47.6
南進	45.2	47.0	46.1

注）平均は、方向別の全ての測定結果を算術平均した値である。

3.　評価書予測結果及び環境保全目標との比較

調査結果と評価書の予測結果及び環境保全目標との比較を表 3-3-8 に示す。調査結果は評価書の予測結果と同等となり、環境保全目標を満足する結果となった。

表 3-3-8　資材運搬等の車両の走行に伴う騒音の予測結果と環境保全目標との比較（LAeq）

（単位：dB(A)）

時間区分	現況騒音レベル（平日）	寄与騒音レベル	将来騒音レベル	環境保全目標	調査結果
昼間	69	49	69	70 以下	69

注 1)表中の数値は、昼間（7 時～19 時：12 時間）の等価騒音レベルである。

4.　評価

調査結果は評価書の予測結果と同等となり、環境保全目標を満足する結果となった。

以上のことから、本事業の資材運搬等の車両の走行に伴う騒音への影響は小さいと判断される。

3-3-3　振動

1.　調査内容

調査項目、調査内容等を表 3-3-9 に示す。

表 3-3-9　事後調査の内容（工事中における振動の影響）

環境影響要因	調査項目	調査期間・頻度	調査地点	調査方法
資材運搬等の車両の走行	道路交通振動 道路交通の状況（交通量、走行速度）	資材運搬等の車両の走行による影響が最大と想定される時期（平日 7～19 時連続） 令和 8 年 5 月 12 日（火）	資材運搬等の車両の主要な走行経路上の 1 地点（図 3-3-4 参照）	「振動規制法施行規則」（昭和 51 年総理府令第 58 号）に定める方法 交通量は、車種別（大型車、小型車、自動二輪車）・方向別にカウンターにて計数する方法 走行速度は、1 時間毎にスピードガンで測定する方法

注 1)交通量、走行速度の調査結果は騒音調査結果を参照。

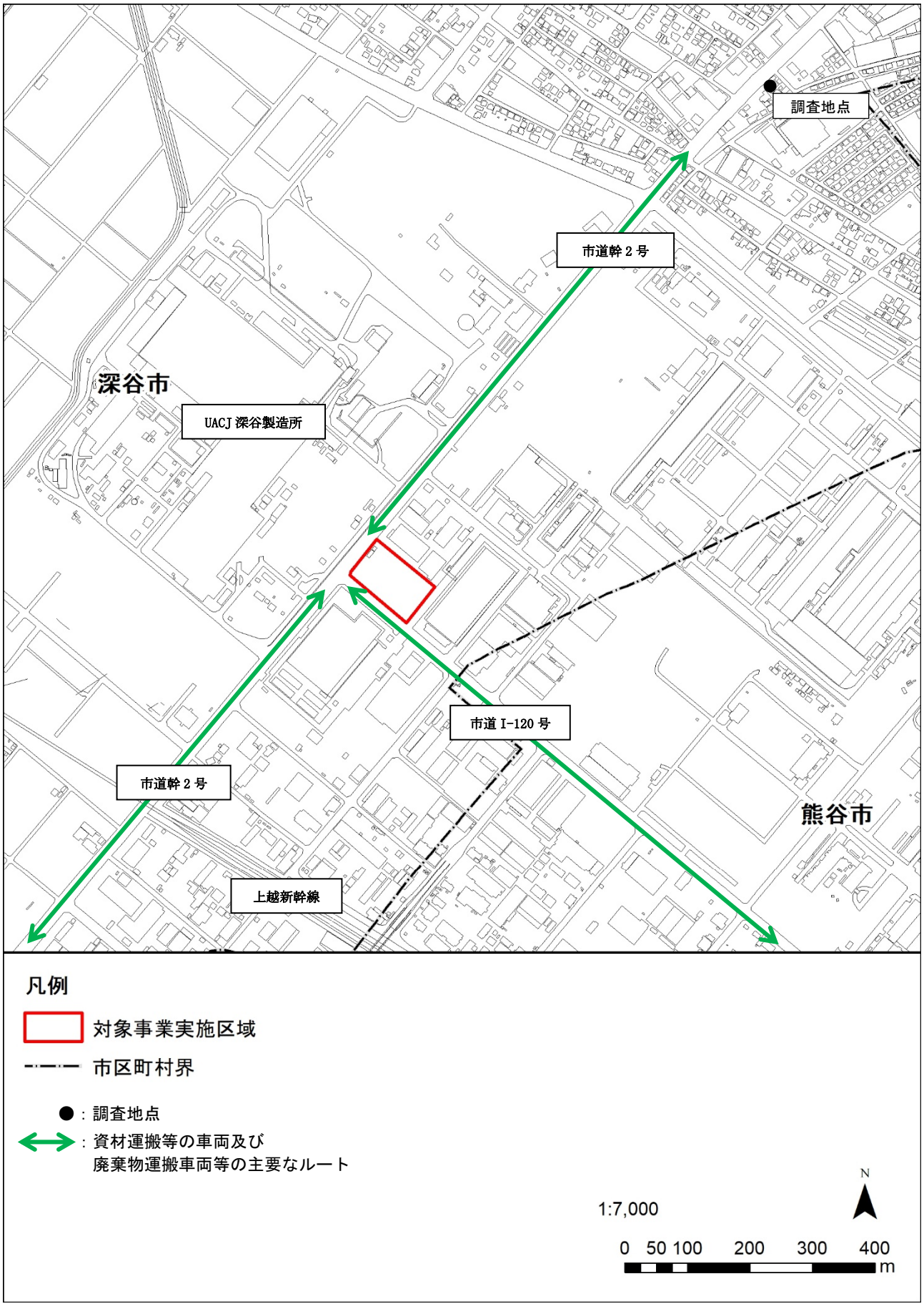


図 3-3-4　事後調査地点図（振動）

2. 調査結果

振動の調査結果を表 3-3-10 に示す。結果は要請限度を満足する結果となった。

表 3-3-10　道路交通振動の現地調査結果の概要

（単位：dB）

区域の区分	時間の区分	時間率振動レベル（L_{10}）	
		調査結果	要請限度
第 1 種区域	昼間	43	65 以下
	夜間	40	60 以下

注 1）夜間の値は、7～8 時の 1 時間値を示した。
注 2）昼間の値は、8～19 時までの各時間の L_{10} の算術平均値である。

3. 評価書予測結果及び環境保全目標との比較

調査結果と評価書の予測結果及び環境保全目標との比較を表 3-3-11 に示す。調査結果は評価書の予測結果より大きくなったが、環境保全目標を満足する結果となった。

表 3-3-11　資材運搬等の車両の走行に伴う振動の予測結果と環境保全目標との比較（L_{10}）

（単位：dB）

時間区分	現況振動レベル（平日）	寄与振動レベル	将来振動レベル	環境保全目標	調査結果
昼間	38	5	38	65 以下	43
夜間	38	8	38	60 以下	40

注 1）時間区分について、夜間の値は、7～8 時の時間率振動レベルである。
また、昼間の値は、8～19 時の毎時の時間率振動レベルの算術平均値である。

4. 評価

調査結果と評価書の予測結果及び環境保全目標との比較を表 3-3-11 に示す。調査結果は評価書の予測結果より大きくなったが、環境保全目標を満足する結果となった。

以上のことから、本事業の資材運搬等の車両の走行に伴う振動への影響は小さいと判断される。