

(仮称)川崎水江地区リサイクル新事業に係る条例環境影響評価審査書の公告について(お知らせ)

標記指定開発行為について、川崎市環境影響評価に関する条例(平成11年川崎市条例第48号)第25条の規定に基づき条例環境影響評価審査書を公告いたしましたのでお知らせいたします。

1 指定開発行為者

< 廃棄物中間処理施設事業 >

東京都文京区後楽1丁目7番27号

鹿島道路株式会社

代表取締役社長 塚本 壽

< アスファルト合材製造事業 >

東京都港区新橋1丁目6番5号

日本道路株式会社

代表取締役社長 原 毅

2 指定開発行為の名称及び所在地

(仮称)川崎水江地区リサイクル新事業

川崎市川崎区水江町1丁目1番地

3 条例環境影響評価審査書公告年月日

平成17年7月21日(木)

4 問い合わせ先

鹿島道路株式会社 生産技術本部 調査設計課

東京都文京区後楽1丁目7番27号

電話 03 - 5802 - 8013

(環境局環境評価室 担当)

電話 044 - 200 - 2156

## (仮称)川崎水江地区リサイクル新事業に係る条例環境影響評価審査書(概要)

平成17年7月 川崎市

はじめに

(仮称)川崎水江地区リサイクル新事業(以下「指定開発行為」という。)は、鹿島道路株式会社及び日本道路株式会社(以下「指定開発行為者」という。)が、川崎区水江町1-1の工場跡地、約3.5の区域において、建設系廃棄物であるアスファルトコンクリート廃材及びコンクリート廃材(以下「がれき類」という。)をリサイクルするための処理施設(以下「廃棄物中間処理施設」という。)及びアスファルト合材を製造する施設(以下「アスファルト合材製造所」という。)を建設するものである。

廃棄物中間処理施設は、がれき類を選別、破碎、分級し、有価物である再生路盤材、再生骨材及び再生砂に再生するものであり、1時間当たりの処理能力は、アスファルトコンクリート廃材破碎施設が80トンで、コンクリート廃材破碎施設が250トンである。

アスファルト合材製造所は、アスファルト、骨材及び本事業の廃棄物中間処理施設で再生した再生骨材により、新規アスファルト合材及びリサイクルアスファルト合材を製造するものであり、1時間当たりの処理能力は、新規アスファルト合材製造施設が120トンで、リサイクルアスファルト合材製造施設が100トンである。

指定開発行為者は、川崎市環境影響評価に関する条例(平成11年川崎市条例第48号。以下「条例」という。)に基づき、平成16年7月2日に当該指定開発行為に係る指定開発行為実施届出及び条例環境影響評価方法書(以下「条例方法書」という。)を提出した。その後、条例に基づく手続きを経て、条例方法審査書に基づき、指定開発行為が環境に及ぼす影響を調査、予測及び評価を行い、平成17年2月22日に条例環境影響評価準備書(以下「条例準備書」という。)を提出した。

川崎市は、これを受けて公告・縦覧したところ、市民等から意見書の提出があったことから、指定開発行為者が作成した条例見解書の提出を受け、これを公告・縦覧したが、公聴会開催の申し出はなかった。

これらの結果をもって、川崎市環境影響評価審議会(以下「審議会」という。)に条例準備書の審査について諮問し、同年7月12日に答申を得た。

川崎市では、この答申を踏まえ、本審査書を作成したものである。

## 1 指定開発行為の概要

### (1) 指定開発行為者

#### ア 廃棄物中間処理施設事業

名 称：鹿島道路株式会社

代表者：代表取締役社長 塚本 壽

住 所：東京都文京区後楽 1 丁目 7 番 27 号

#### イ アスファルト合材製造事業

名 称：日本道路株式会社

代表者：代表取締役社長 原 毅

住 所：東京都港区新橋 1 丁目 6 番 5 号

### (2) 指定開発行為の名称及び種類

名称：(仮称)川崎水江地区リサイクル新事業

種類：都市計画法第 4 条第 12 項に規定する開発行為（第 3 種行為）

工場又は事業所の新設（第 3 種行為）

廃棄物処理施設の新設（第 1 種行為）

（川崎市環境影響評価に関する条例施行規則別表第 1 の 1 の項、  
5 の項及び 7 の項に該当）

### (3) 指定開発行為を実施する区域

位 置：川崎市川崎区水江町 1-1

区域面積：34,503.9 m<sup>2</sup>

用途地域：工業専用地域

### (4) 計画の概要

#### ア 目 的

建設系産業廃棄物であるがれき類を破砕施設等により選別、破砕、  
分級し、有価物である再生骨材、再生路盤材、再生砂に再生する廃  
棄物中間処理施設を建設するとともに、再生骨材等によりアスファ  
ルト合材を製造する施設を建設するものである。

## イ 土地利用計画

区分	廃棄物中間処理施設用地		アスファルト合材製造所用地		全 体	
	面積 (㎡)	構成比 (%)	面積 (㎡)	構成比 (%)	面積 (㎡)	構成比 (%)
建屋・プラントヤード	5,469.2	23.7	4,276.7	37.5	9,745.9	28.2
廃材ヤード	6,043.1	26.2	-	-	6,043.1	17.5
通路等	5,659.0	24.6	4,197.1	36.5	9,856.1	28.6
緑化地	5,883.9	25.5	2,974.9	26.0	8,858.8	25.7
合 計	23,055.2	100.0	11,448.7	100.0	34,503.9	100.0

## ウ 施設計画

### (ア) 廃棄物中間処理施設

項 目		計 画 内 容
対象廃棄物		がれき類
対象地域		川崎市内全域、その他周辺地域
施設の生産能力		アスファルトコンクリート廃材破碎施設 ：640 トン/日 (80 トン/時×8 時間) コンクリート廃材破碎施設 ：2,000 トン/日 (250 トン/時×8 時間)
年間計画処理量		アスファルトコンクリート廃材 ：66,600 トン/年 (5,550 トン/月×12 か月) コンクリート廃材 ：120,000 トン/年 (10,000 トン/月×12 か月)
設 備 ・ 工 程	原料供給、選別	がれき類を原料ホッパに受け入れ、振動グリズリフィーダ等により原料と小径の破片等を選別する。
	一次破碎	ロールクラッシャにより塊状の原料を粗割する。
	二次破碎	インパクトクラッシャにより粗割された原料を更に小割する。
	鉄筋、木くず、異物抜き	磁選機等により異物を外部に取り出す。
	ふるい分け	破碎された小片をスクリーン(振動ふるい)で選別し、使用目的に合った粒径に分級する。
	積込・運搬	ホイールローダーにより原料を投入し、バックホウにより再生材料の小割や貯蔵時に掻揚げする。
運 転 計 画		24 時間受入可能。破碎作業 8 時間/日 (8 時～17 時) 年間稼働日数：300 日
従業員数		13 人

(1) アスファルト合材製造所

項 目		計 画 内 容
原料受け入れ		アスファルト：川崎及び周辺地域 骨材・砂：北九州（骨材）、木更津（砂） 再生骨材（有価物）：本事業の廃棄物中間処理施設
搬出対象物		アスファルト合材
搬出対象地域		川崎市内全域、その他周辺地域
施設の生産能力		新規アスファルト合材製造施設 ：960 トン/日（120 トン/時×8 時間〔原則〕）
		リサイクルアスファルト合材製造施設 ：800 トン/日（100 トン/時×8 時間〔原則〕）
年間計画生産量		150,000 トン/年（12,500 トン/月×12 か月）
設 備 ・ 工 程	材料供給	サイロ、ホッパに骨材を、タンクにアスファルトを受け入れ、供給する。
	集じん	バグフィルタにより、新規骨材乾燥炉で発生したばいじんを処理する。
		排ガス燃焼タイプの脱臭装置により、リサイクルアスファルト合材製造時に発生する悪臭を脱臭する。
	骨材乾燥、リサイクル材加熱	アスファルトプラントドライヤにより新規アスファルト合材の骨材を乾燥・加熱し、リサイクルドライヤによりリサイクル合材・補足材（新材）を乾燥・加熱する。
	混合	ミキサでアスファルト合材を混練する。
	貯留	合材サイロにアスファルト合材を貯蔵する。
積込・運搬		ホイルローダーにより、ホッパに運搬投入する。
運 転 計 画		アスファルト合材製造は原則 8 時間稼働 ただし、夜間工事対応の可能な 24 時間体制 年間稼働日数：300 日
従業員数		11 人

注：都市ガスの使用量は、重油換算で約 2,273 L /時である。

## 2 審査結果及び内容

### (1) 全般的事項

本指定開発行為は、廃棄物中間処理施設及びアスファルト合材製造所の建設事業であり、工事中における交通安全対策や供用時の粉じん、地域交通等について、環境保全上の配慮が求められることから、条例準備書に記載した環境保全ための措置等に加え、本審査結果の内容を確実に遵守すること。

また、工事着手前に計画地周辺の関係者に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策や問合せ窓口等について、周知を図ること。

### (2) 個別事項

#### ア 大気質

供用時におけるアスファルト合材製造施設からの排出ガスによる影響を付加した長期将来濃度は、二酸化窒素(日平均値の年間98%値)が0.0580ppm、浮遊粒子状物質(日平均値の2%除外値)が0.0824mg/m<sup>3</sup>、二酸化硫黄(日平均値の2%除外値)が0.0142ppmで、いずれも環境基準(二酸化窒素:0.04~0.06ppmのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質:0.10mg/m<sup>3</sup>以下、二酸化硫黄:0.04ppm以下)を満足すると予測している。また、短期将来濃度(1時間値)の最大値は、二酸化窒素が0.108ppm、浮遊粒子状物質が0.189mg/m<sup>3</sup>、二酸化硫黄が0.017ppmで、いずれも1時間値の環境保全目標(二酸化窒素:0.1~0.2ppm以下、浮遊粒子状物質:0.20mg/m<sup>3</sup>以下、二酸化硫黄:0.1ppm以下)を満足すると予測している。さらに、排ガスの除じん装置を設けるなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺環境に及ぼす影響は少ないとしている。

供用時における施設の稼働及び廃棄物等の貯留に伴い発生する粉じんの影響については、発生源となる各施設に建屋を設置するとともに、集じん機及びスプリンクラーを設置するなどの環境保全のための措置を講ずることから、生活環境の保全に支障を及ぼすものではないとしている。

また、供用時における搬出入車両の走行に伴う影響を付加した将来濃度の最大値は、二酸化窒素(日平均値の年間98%値)が0.062ppm、

浮遊粒子状物質（日平均値の2%除外値）が0.091mg/m<sup>3</sup>で、二酸化窒素は環境基準を超え、浮遊粒子状物質は環境基準を満足すると予測しているが、搬出入車両による二酸化窒素の年平均濃度への付加率は0.5%以下と予測している。これらに対し、最新規制適合車、低排出ガス車等の使用、搬出入車両の集中回避等の環境保全のための措置を講ずることから、周辺環境に及ぼす影響は少ないとしている。

一方、船舶の航行（荷役時、航行時）による影響を付加した将来濃度（1時間値）の最大値は、二酸化窒素が0.0195ppm、浮遊粒子状物質が0.0035mg/m<sup>3</sup>、二酸化硫黄が0.0041ppmで、いずれも1時間値の環境保全目標を満足すると予測している。さらに、荷役を効率的に行い、荷役時間を短縮するなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺の大気環境への影響は小さいとしている。

しかしながら、搬出入車両の走行に伴う影響を付加した二酸化窒素の将来濃度が、環境基準を超過していることから、窒素酸化物の排出量を低減するため、搬出入車両の集中回避等、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、考えられる種々の方策を組み合わせるなど、環境への負荷の低減対策を徹底すること。

また、アスファルト合材製造施設の稼働に伴う大気質への影響を低減するため、アスファルト合材製造施設及び排ガス処理装置に関し適正な維持管理を行うとともに、技術の進歩に応じた装置の見直し等を行い、大気汚染物質の排出濃度の低減に努めること。

## イ 悪 臭

供用時におけるアスファルト合材製造工程から発生する悪臭については、脱臭装置を設けて適切な管理を行うなどの環境保全のための措置を講ずることから、法令の基準を下回るとともに、着地濃度は周辺環境への影響を及ぼさない程度と予測し、現状を悪化させないとしているが、悪臭の発生を極力低減するため、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底すること。

## ウ 緑

### (ア) 緑の質

本計画における植栽予定樹種は、計画地の環境特性等に適合し、また、植栽土壌の整備を行うことから、緑の適切な回復育成を図ることができるとしているが、樹木の植栽にあたっては、その時期、養生等について十分配慮すること。

### (イ) 緑の量

本計画における緑被率は25.7%で、地区別環境保全水準(25.0%)を満足し、また、緑の構成に配慮して、高木、中木、低木、地被類を適切に組み合わせて植栽することにより、緑被面積、樹木本数とも現況に比べて大きく増加することから、緑の回復育成を図ることができるとしているが、事業実施に際しては、運河からの景観の向上に配慮した樹木の配植を考慮するとともに、樹木の適正な管理・育成に努めること。

### (ウ) 植栽土壌

本計画では、緑化地の土壌は良質な客土を使用することを基本とし、現況の土壌を利用する場合には施肥等による土壌改良を行うことから、緑の回復育成に係る適正な土壌の回復を図ることができるとしているが、土壌整備の実施にあたっては、樹木の育成を支える十分な土壌厚の確保について、市関係部署と協議すること。

## エ 騒音

建設機械の稼動に伴う騒音レベルの最大値は、敷地境界線において78.0デシベルで、環境保全目標(85デシベル以下)を満足すると予測し、さらに、低騒音型の建設機械の使用等の環境保全のための措置を講ずることから、現状を悪化させないとしている。

また、工事用車両の走行に伴う等価騒音レベルは、ピーク日において70.0~73.0デシベルで、一部の地点で環境保全目標(昼間:70デシベル以下)を超えるものの、工事用車両の付加による騒音の増加は0.1デシベル未満であると予測している。これに対し、工事

用車両の集中回避等の環境保全のための措置を講ずることから、周辺環境への影響は少ないとしている。

供用時における施設の稼働に伴う騒音レベルの最大値は、敷地境界線において昼間が 73.8 デシベル、朝・夕、夜間が 64.5 デシベルで、環境保全目標（昼間：75 デシベル以下、朝・夕：75 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足すると予測し、さらに、廃材ヤードの周囲に壁を設けるなどの環境保全のための措置を講ずることから、生活環境の保全に支障がないとしている。

また、供用時における搬出入車両の走行に伴う等価騒音レベルは、繁忙期において昼間が 70.1～73.2 デシベル、夜間が 68.1～69.3 デシベルで、いずれも環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を超えるものの、搬出入車両の付加による騒音の増加は最大で 0.3 デシベルであると予測している。これに対し、車両による運搬と船舶による輸送を組み合わせること、空車走行を減らすことなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺環境への影響は少ないとしている。

しかしながら、施設の稼働に伴う騒音の予測においては、遮蔽効果が見込まれる一部建物が予測条件に考慮されていないこと、計画地南西側及び東側の予測地点の設定方法に課題が認められることから、条例評価書の段階で遮蔽効果が見込まれる建物等を考慮するとともに、適切な予測地点を設定して予測及び評価を行い、その結果を明らかにすること。

また、建設時の工事用車両及び供用時の搬出入車両の走行に伴う騒音については、車両走行ルート沿道で環境基準を超える状況下であることを考慮し、条例準備書に記載した環境保全のための措置を徹底するとともに、考えられる種々の方策を組み合わせるなど、騒音の低減対策を徹底すること。

## オ 振 動

建設機械の稼働に伴う振動レベルの最大値は、敷地境界線において 68.2 デシベルで、環境保全目標（75 デシベル以下）を満足すると予測し、さらに、低振動型の建設機械の使用等の環境保全のため

の措置を講ずることから、現状を悪化させないとしている。

工用車両の走行に伴う振動レベルは、ピーク時において 45.1 ~ 51.0 デシベルで、環境保全目標（70 デシベル以下）を満足し、また、振動感覚閾値（人が振動を感じ始めるレベルとされる通常 55 デシベル）以下になると予測している。さらに、工用車両の集中回避等の環境保全のための措置を講ずることから、生活環境の保全に支障がないとしている。

供用時における施設の稼働に伴う振動レベルの最大値は、敷地境界線において昼間が 49.9 デシベル、夜間が 40.1 デシベルで、地区別環境保全水準（昼間：75 デシベル以下、夜間：65 デシベル）を満足し、また、振動感覚閾値以下になると予測している。さらに、振動の大きな機器は強固な地盤上に設置するなどの環境保全のための措置を講ずることから、生活環境の保全に支障がないとしている。

また、供用時における搬出入車両の走行に伴う振動レベルは、繁忙期の搬出入車両のピーク時において、昼間が 47.3 ~ 53.1 デシベル、夜間が 40.9 ~ 47.5 デシベルで、いずれも環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間：65 デシベル以下）を満足し、また、振動感覚閾値以下になると予測している。さらに、車両による運搬と船舶による輸送を組み合わせ合せること、空車走行を減らすことなどの環境保全のための措置を講ずることから、生活環境の保全に支障がないとしている。

しかしながら、建設機械の稼働に伴う振動の予測評価については、周辺への影響が最大となる建設機械の配置を考慮して予測及び評価を行い、その結果を条例評価書で明らかにすること。

#### カ 廃棄物（産業廃棄物）

本事業の実施に伴い、建設時及び供用時に発生する産業廃棄物は、分別排出を徹底し、再資源化して有効利用に努め、それが困難なものについては、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づき許可を受けた業者に委託して適正に処理するとしている。また、搬出時には、荷崩れや飛散等が生じないように、荷台カバーの着用を行うな

どの環境保全のための措置を講ずることから、周辺的生活環境の保全に支障がないとしている。

この評価は概ね妥当であるが、産業廃棄物の再利用、再生利用の具体的な方法については、その内容を市に報告すること。

#### キ 地域交通（交通混雑、交通安全）

交通混雑については、建設時の工事用車両の走行に伴う交通混雑度は 0.20～0.38、交差点飽和度は 0.31～0.49 で、また、供用時の搬出入車両の走行に伴う交通混雑度は 0.25～0.36、交差点飽和度は 0.29～0.54 で、いずれも円滑な交通量の処理が可能とされる交通混雑度 1.0 及び交通量の処理が可能とされる交差点飽和度 0.9 を下回ると予測している。さらに、建設時には工事用車両が特定の時間帯に集中しないよう管理し、また、供用時には船舶による輸送を組み合わせることで車両台数の低減を図るなどの環境保全のための措置を講ずることから、生活環境の保全に支障がないとしている。

交通安全については、工事用車両及び搬出入車両の走行ルートは交通安全施設が備わった道路であり、建設時及び供用時ともに、計画地の出入口に必要な応じて交通整理員を配置するなどの環境保全のための措置を講ずることから、歩行者の安全が確保できるとしている。

これらの評価は、概ね妥当である。

#### ク 安全（火災爆発等）

本計画では、指定可燃物であるアスファルト等を取り扱うことから、火災爆発等に係る万全な安全対策を講ずるとともに、適切な組織体制と緊急時の防災体制を確立していることから、周辺地域及び事業所内の人の健康の保護と安全確保に必要な事故防止及び安全管理が図られるとしており、この評価は概ね妥当である。

( 3 ) 環境配慮項目に関する事項

条例準備書に記載した「地球温暖化」、「酸性雨」、「資源」及び「エネルギー」の各項目における環境配慮の措置については、その積極的な取り組みを図るとともに、具体的な実施の内容について、市に報告すること。

( 4 ) 事後調査に関する事項

事後調査については、供用時の「大気質（粉じん）」、「悪臭」及び「緑」を行うとしているが、前記の個別事項で指摘した内容を踏まえ、目的を明確にして計画的な事後調査を行うこと。

また、事後調査の結果、条例準備書で予測した数値を超えること等により、環境の保全に支障が生ずる場合は、速やかに市に連絡するとともに、環境保全の措置を講ずること。

### 3 川崎市環境影響評価に関する条例に基づく手続き経過

- 平成16年7月 2日 指定開発行為実施届及び条例方法書の受理
- 8月 4日 条例方法書公告、縦覧開始
- 9月 3日 市長から審議会に条例方法書について諮問
- 9月17日 条例方法書縦覧終了、意見書の提出締切り  
縦覧者 12名  
意見書の提出 1通
- 9月24日 指定開発行為者あて意見書の内容の送付
- 11月 5日 審議会から市長に条例方法書について答申
- 12月 1日 条例方法審査書公告、指定開発行為者あて送付
- 平成17年2月22日 条例準備書の受理
- 3月 1日 条例準備書公告、縦覧開始
- 4月14日 条例準備書縦覧終了、意見書の提出締切り  
縦覧者 4名  
意見書の提出 1通
- 4月20日 条例見解書の受理
- 4月27日 条例見解書の公告、縦覧開始
- 5月26日 条例見解書の縦覧終了、公聴会開催の申し出  
締切り  
縦覧者 4名  
公聴会開催の申し出 なし
- 6月 7日 市長から審議会に条例準備書について諮問
- 7月12日 審議会から市長に条例準備書について答申

#### 4 川崎市環境影響評価審議会における審議経過

- 平成16年 9月 3日 市長から(仮称)川崎水江地区リサイクル  
新事業に係る条例環境影響評価方法書の  
審査について、審議会あて諮問
- 9月 9日 審議会(現地視察)
- 9月29日 審議会(条例方法書事業者説明及び審議)
- 10月28日 審議会(条例方法書答申案審議)
- 11月 5日 (仮称)川崎水江地区リサイクル新事業に  
係る条例環境影響評価方法書の審査結果  
について、審議会から市長あて答申
- 平成17年 6月 7日 市長から(仮称)川崎水江地区リサイクル  
新事業に係る条例環境影響評価準備書の  
審査について、審議会あて諮問
- 6月16日 審議会(現地視察)
- 6月22日 審議会(条例準備書事業者説明及び審議)
- 7月11日 審議会(条例準備書答申案審議)