

平成 29 年 9 月 29 日

（仮称）川崎区東扇島物流施設開発事業に係る条例環境影響評価審査書の公告を行いました。

当該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 条第 1 項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
東扇島プロパティ－特定目的会社
取締役 松澤 和浩
東京都千代田区丸の内二丁目 1 番 1 号
- 2 指定開発行為の名称及び所在地
（仮称）川崎区東扇島物流施設開発事業
川崎市川崎区東扇島 7－1 他
- 3 条例環境影響評価審査書公告年月日
平成 29 年 9 月 29 日（金）
- 4 問合せ先
東扇島プロパティ－特定目的会社
東京都千代田区丸の内二丁目 1 番 1 号
03－6880－2820（代表）

（川崎市環境局環境評価室担当）
電話（044）200－2156
Email:30kanhyo@city.kawasaki.jp

(仮称) 川崎区東扇島物流施設開発事業に係る条例環境影響評価審査書

平成29年9月

川 崎 市

(仮称)川崎区東扇島物流施設開発事業(以下「指定開発行為」という。)は、東扇島プロパティ―特定目的会社(以下「指定開発行為者」という。)が、川崎区東扇島7-1他の約13.5haの区域において、地上5階建ての物流施設の建設をするものである。

指定開発行為者は、川崎市環境影響評価に関する条例に基づき、平成29年5月16日に指定開発行為実施届及び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。

市は、この提出を受けて条例準備書を公告、縦覧したが、市民等からの意見書の提出はなかった。

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。)に諮問し、平成29年9月22日に答申を得た。

市では、この答申を踏まえ、本条例環境影響評価審査書(以下「条例審査書」という。)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

名 称：東扇島プロパティ―特定目的会社

代表者：取締役 松澤 和浩

住 所：東京都千代田区丸の内二丁目1番1号

(2) 指定開発行為の名称及び種類

名 称：(仮称)川崎区東扇島物流施設開発事業

種 類：大規模建築物の新設(第2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15の項に該当)

(3) 指定開発行為を実施する区域

位 置：川崎区東扇島7-1他

区域面積：約134,830 m²

用途地域：工業専用地域

(4) 計画の概要

ア 目的

物流施設の建設

イ 土地利用計画

土地利用区分	面積 (m ²)	構成比 (%)
建築物(物流施設)	約62,800	約46.6
緑化地	約18,965	約14.1
車路	約32,900	約24.4
屋外駐車場	約15,965	約11.8
通路・アプローチ等	約4,200	約3.1
合計	約134,830	100.0

注) 接道部緑化等により緑被率約15.1%を確保する計画である。

ウ 建築計画等

区分	内容
構造	柱：鉄筋コンクリート造 梁：鉄骨造
階数	5階
高さ	約 38m
建築面積	約 61,810 m ²
延べ面積	約 299,950 m ²
容積率算定床面積	約 269,550 m ²
敷地面積	約 134,830 m ²
建ぺい率	46%
容積率	200%
緑被率	約 15.1%

注) 建ぺい率は角地緩和を受ける予定である。

エ 施設計画

区分	内容
倉庫面積	約 215,000 m ²
取扱物品	精密機械、電気・電子機器、アルミ製品、ゴム加工品、衣料品、食料品等
屋外駐車場台数	一般車：915 台 物流車：122 台
従業員数	約 1,800 人/日 (交代制)
営業日数及び時間	365 日/年、24 時間/日

2 審査結果及び内容

(1) 全般的事項

本指定開発行為は、物流施設の建設であり、工事中及び供用時における大気質、騒音、交通安全対策等、計画地周辺の生活環境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のための措置に加え、本審査結果の内容を確実に遵守すること。

また、工事着手前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、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

建設機械の稼働に伴う大気質の長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間98%値）が0.056ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の年間2%除外値）が0.056mg/m³で、いずれも環境基準（二酸化窒素：0.04ppm～0.06ppmのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質：0.10mg/m³以下）を満足すると予測している。また、建設機械のピーク稼働時における短期将来濃度（1時間値）の最大値は、二酸化窒素が0.192ppmで、中央公害対策審議会答申による短期曝露の指針値（0.1ppm～0.2ppm）を満足し、浮遊粒子状物質が0.052mg/m³で、環境基準（0.20mg/m³以下）を満足すると予測している。さらに、施工方法や手順等を十分に検討し、建設機械の集中稼働を行わないよう作業の平準化に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の大気質に著しい影響は及ぼさないとしている。

工事用車両の走行に伴う長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素が0.044ppm、浮遊粒子状物質が0.048mg/m³で、いずれも環境基準を満足すると予測している。さらに、施工方法や手順等を十分に検討し、工事用車両が特定の期間・時間に集中しないよう平準化に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

供用時の施設関連車両の走行に伴う長期将来濃度の最大値は、二酸化窒素が0.044ppm、浮遊粒子状物質が0.048mg/m³で、いずれも環境基準を

満足すると予測している。さらに、テナント等に産業道路等の交通渋滞に伴う大気汚染を軽減するため、首都高速湾岸線の積極的な利用に努めるよう周知するなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の大気質に著しい影響を及ぼすことはないとしている。

しかしながら、車両ルートが住宅等に近接していること、さらに、建設機械のピーク稼働時における二酸化窒素の短期将来濃度が短期曝露の指針値の上限値に近いことから窒素酸化物の排出量を低減するため、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。

イ 緑（緑の質、緑の量）

(ア) 緑の質

本計画における主要植栽予定樹種は、計画地の環境特性に適合し、植栽基盤の整備に必要な土壌量は、約 2,160 m³と予測している。また、計画地内の土壌は、還元状態にあるなど植物生育上の阻害要因が存在しており、現状で植栽基盤として利用することは適当ではないと予測している。これに対して、植栽基盤の整備に当たっては、必要土壌量を上回る量の良質な土壌を搬入し、植栽基盤として適さない土壌と入替えるなどの環境保全のための措置を講ずることから、緑の適切な回復育成が図られるとしている。

しかしながら、植栽基盤の整備に当たっては、計画地は埋立てによる造成地であることから、その埋立てに用いた土壌の性質を精査した上で、土壌の入替えの必要性について検討を行うこと。そして、土壌の入替えが必要となると、大量の土壌と暗渠排水設備が必要となることから、植栽する立地にマウンドを形成し、水捌けやエアレーション等を考慮する植栽工法を検討すること。

また、国道 357 号沿いには樹木が十分に生長した緑道があり、潜在自然植生に合致した種が多数見られることから、これらの樹木調査を行い、緑化計画を検討すること。

さらに、樹木の植栽に当たっては、その時期、養生等について十分配慮するとともに、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。

(イ) 緑の量

本計画における緑被率は約 15.1%で、地域別環境保全水準(15.0%)を上回り、植栽本数についても、「川崎市緑化指針」に基づく緑の量的水準を満足すると予測している。さらに、高木・中木・低木・地被類を適切に組み合わせ、配植、密度を考慮した植栽を行い、多様な緑の創出・育成に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、緑の適切な回復育成が図られるとしている。

この評価はおおむね妥当であるが、新たに植栽する樹木等の適正な管理及び育成に努めること。

ウ 騒音・振動・低周波音（騒音、振動）

(ア) 騒音

建設機械の稼働に伴う騒音レベルの最大値は 75 デシベルとなり、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、施工方法や手順等を十分に検討し、建設機械の集中稼働を行わないよう作業の平準化に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の生活環境の保全に支障はないとしている。

工事用車両の走行に伴う等価騒音レベルは、地点 1 で 74 デシベルとなり、環境保全目標（70 デシベル以下）を上回るが、工事用車両の上乗せによる騒音レベルの増加分は 1 デシベル未満と予測している。これに対して、施工方法や手順等を十分に検討し、工事用車両が特定の期間・時間に集中しないよう平準化に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に著しい支障はないとしている。

供用時の施設関連車両の走行に伴う等価騒音レベルは、地点 1 で昼間 74 デシベル、夜間 70 デシベルとなり、環境保全目標（昼間：70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下）を上回るが、施設関連車両の上乗せによる騒音レベルの増加分は 1 デシベル未満と予測している。これに対して、テナント等に一般道路の道路交通騒音を軽減するため、首都高速湾岸線の積極的な利用に努めるよう周知するなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に著しい支

障はないとしている。

しかしながら、車両ルートが住宅等に近接していること、また、沿道における等価騒音レベルが既に環境保全目標を超える状況にあることから、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、工事工程、作業時間、工事用車両の運行時間等について、工事着手前に周辺住民等への周知を図ること。

(4) 振動

建設機械の稼働に伴う振動レベルの最大値は 66 デシベルとなり、環境保全目標（75 デシベル以下）を満足すると予測している。さらに、施工方法や手順等を十分に検討し、建設機械の集中稼働を行わないよう作業の平準化に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の生活環境の保全に支障はないとしている。

工事用車両の走行に伴う振動レベルの最大値は、地点 1 で昼間 47 デシベル、夜間 45 デシベルとなり、環境保全目標（昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下）を満足すると予測している。さらに、施工方法や手順等を十分に検討し、工事用車両が特定の期間・時間に集中しないよう平準化に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に支障はないとしている。

供用時の施設関連車両の走行に伴う振動レベルの最大値は、地点 1 で昼間 47 デシベル、夜間 46 デシベルとなり、環境保全目標（昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下）を満足すると予測している。さらに、テナント等に一般道路の道路交通振動を軽減するため、首都高速湾岸線の積極的な利用に努めるよう周知するなどの環境保全のための措置を講ずることから、沿道の生活環境の保全に支障はないとしている。

この評価はおおむね妥当である。

エ 廃棄物等（一般廃棄物、産業廃棄物、建設発生土）

(7) 一般廃棄物

供用時に発生する一般廃棄物は、事業系一般廃棄物が約 545 t /年と

予測し、一般廃棄物保管場所にて集積・保管したのち、川崎市の許可を受けた業者等に委託し、適切に処理する計画としている。さらに、環境教育など従業員への啓発活動を行い、廃棄物の発生抑制、再資源化のための意識の向上を図るようテナントに周知するなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、供用時に発生する木くずにおいて、貨物の流通のために使用したパレットなどについては、産業廃棄物に分類されることから、本事業における木くずについて適切に分類し、予測・評価をすること。

(イ) 産業廃棄物

工事中に発生する産業廃棄物は、新築工事において約 5,400 t（がれき類：約 1,764 t、木くず：約 648 t 等）、汚泥約 36,000 m³と予測している。これらは、法令に規定された許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託し、がれき類は再生砕石等に、金属くずは鋼材に再資源化するなど適正に処理・処分するとともに、種類ごとに分別し可能な限り再資源化・縮減を図る計画としている。さらに、建築部材は工場先行組立てなどにより、現場での廃棄物発生量を低減するなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の生活環境の保全に支障はないとしている。

供用時に発生する産業廃棄物は、約 410 t/年（廃プラスチック類：約 370 t/年等）と予測し、これらは保管場所を確保し分別排出・集積・保管を適正に行い、極力再資源化を図るようテナントに要請するとしている。さらに、搬出に際しては、荷崩れや飛散が生じないように搬出車両の荷台にカバーシート等を使用し、周辺への影響を考慮した処置を行うよう要請するなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、供用時に発生する木くずにおいて、貨物の流通のために使用したパレットなどについては、産業廃棄物に分類されることから、本事業における木くずについて適切に分類し、予測・評価をす

ること。

(ウ) 建設発生土

工事に発生する建設発生土は約 141,900 m³と予測し、このうち約 108,900 m³は計画地内における埋戻し土として有効利用し、これ以外の建設発生土約 39,600 m³については計画地外へ搬出し、法令等に基づき処分先を指定して適正に処理されるとしている。さらに、搬出に当たっては、飛散防止のため搬出車両の荷台にカバーシート等を使用するなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の生活環境の保全に支障はないとしている。

この評価はおおむね妥当であるが、処理する建設発生土については、再利用等を含めた処理方法について、その実施内容を市に報告すること。

オ 景観

本計画の実施に伴う主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度について、計画地の現況は更地であり物流施設を建設することから、計画地の主要な景観構成要素は変化するが、計画地周辺には物流施設などが分布し工場・物流系の産業景観を呈しており、計画建築物はそれらの産業景観に調和したものとなることから、地域景観の特性に大きな変化は生じないと予測している。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、計画建築物が出現することにより変化が生じると予測される地点もあるが、眺望景観に及ぼす影響は小さいと予測している。

さらに、計画建築物の配置に当たっては、敷地境界からの離隔距離を確保するとともに、計画地外周部に緑化地を配置することにより、潤いを感じられる緑の景観を創出するなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺環境と調和が保たれるとしている。

しかしながら、建物の形状、外壁の色彩等については、当該地区の景観形成方針を踏まえ、市関係部署と協議すること。

カ テレビ受信障害

本計画の実施に伴うテレビ受信障害の影響範囲について、地上デジタル放送の遮蔽障害は発生し、受信障害範囲に位置する事務所等の建築物は30棟と予測し、また、衛星放送の遮蔽障害は発生するが、受信障害範囲に位置する事務所等の建築物は存在しないと予測している。

これに対して、円滑な受信障害防止対策実施のため、問合せ窓口を設けて迅速な対応を図るなどの環境保全のための措置を講ずることから、良好な受像画質が維持され、かつ、現状を悪化させないとしている。

この評価はおおむね妥当であるが、工事中を含め障害が発生したときの問合せ窓口を周辺住民等に明らかにし、その対策については確実に実施すること。

キ 地域交通（交通混雑、交通安全）

工事中における交通混雑については、工事用車両の走行に伴うピーク時間帯において、工事用車両が走行する車線混雑度は最大0.925、交差点需要率は最大0.897で、円滑な交通量の処理が可能とされる道路の車線混雑度1.0及び交差点における交通量の処理が可能とされる交差点需要率0.9を下回ると予測している。さらに、施工方法や手順等を十分に検討し、工事用車両が特定の期間・時間に集中しないよう平準化に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の生活環境の保全に著しい支障はないとしている。

供用時における交通混雑については、施設関連車両の走行に伴うピーク時間帯において、施設関連車両が走行する車線混雑度は対策後で最大0.991、交差点需要率は最大0.857であり、車線混雑度1.0及び交差点需要率0.9を下回ると予測している。さらに、テナント等に首都高速湾岸線の積極的な利用に努めるよう周知するなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の生活環境の保全に著しい支障はないとしている。

工事中及び供用時における交通安全については、工事用車両及び施設関連車両の主要な走行ルートである国道357号及び国道132号はマウントアップやガードレール等により歩車道が分離されており、工事用車両

及び施設関連車両の走行に際しても歩行者の安全が確保されると予測している。さらに、工事中においては、工事用車両の運転者に対する交通安全教育を日常的に行い、また、供用時においては、テナント等に搬出入車両の運転者に対する交通安全教育を日常的に行うよう周知するなどの環境保全のための措置を講ずることから、周辺地域の生活環境の保全に支障はないとしている。

しかしながら、車両ルートが住宅等に近接していることから、事業の実施に当たっては交通安全対策を最優先するとともに、事前に周辺住民等に対し工事説明等を行い、交通安全対策や工事中の問合せ窓口等について周知を徹底すること。また、交差点1においては、車線構成の変更、信号現示の調整を行ったとしても車線混雑度が1.0、交差点需要率が0.9に近いことから、市関係部署等と協議し交通混雑の低減に努めること。

ク 温室効果ガス

本計画における温室効果ガス排出量は、約28,900t-CO₂/年で、その削減の程度は約16.0%と予測している。さらに、設備機器は省エネルギー型の器具・機械の採用に努め電力使用の削減を図るほか、建築物の断熱性能の向上に努めるなどの環境保全のための措置を講ずることから、温室効果ガス排出量の抑制が図られるとしている。

しかしながら、多くの温室効果ガスの排出が見込まれる計画であることから、LEDによるエネルギー使用量の削減だけでなく、他の方策によるエネルギー使用量の削減を検討するとともに、冷凍冷蔵設備や空調設備などによるエネルギー消費量は、建築物の断熱性能に大きく依存することから、建築計画においてもエネルギー使用量の削減のための検討を行い、温室効果ガスの排出量の削減を行うこと。

(3) 環境配慮項目に関する事項

条例準備書に記載した「ヒートアイランド現象」、「地震時等の災害」、「地球温暖化」、「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、その積極的な取組を図るとともに、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「緑の質」及び「地域交通（交通混雑）」を行うとしており、これらの調査項目の選定はおおむね妥当であるが、条例準備書に記載した事後調査の内容に加え、個別事項で指摘した内容を踏まえて、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、生活環境の保全に支障が生じる場合は、直ちに市に連絡するとともに、生活環境を保全するための適切な措置を講ずること。

3 川崎市環境影響評価に関する条例に基づく手続経過

平成29年	5月16日	条例準備書の受領
	5月23日	条例準備書公告、縦覧開始
	7月6日	条例準備書縦覧終了、意見書の締切り 意見書の提出 なし
	8月1日	市長から審議会に条例準備書について諮問
	9月22日	審議会から市長に条例準備書について答申
	9月29日	条例審査書公告、指定開発行為者宛て送付

4 川崎市環境影響評価審議会の審議経過

平成29年	8月1日	審議会（現地視察、条例準備書事業者説明及び審議）
	9月22日	審議会（条例準備書答申案審議）