

環 境 影 響 評 価 書

—北区堀船印刷関連施設建設事業—

平成 13 年 3 月

株 式 会 社 読 売 新 聞 社
株 式 会 社 日 刊 ス ポ ー ツ 印 刷 社
日 本 製 紙 株 式 会 社

第1章 総 括

1.1 事業者の名称及び所在地

(1) 事業者

名 称 株式会社読売新聞社
代表者 代表取締役社長 渡 邊 恒 雄
所在地 東京都千代田区大手町一丁目7番1号

名 称 株式会社日刊スポーツ印刷社
代表者 代表取締役社長 田 村 恭 次
所在地 東京都中央区築地七丁目8番5号

名 称 日本製紙株式会社
代表者 代表取締役社長 小 林 正 夫
所在地 東京都千代田区有楽町一丁目12番1号

(2) 代表者

名 称 株式会社読売新聞社
代表者 代表取締役社長 渡 邊 恒 雄
所在地 東京都千代田区大手町一丁目7番1号

1.2 対象事業の名称及び種類

名 称 北区堀船印刷関連施設建設事業
種 類 工場の設置

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京都北区堀船四丁目2番地に位置するキリンビール(株)東京工場の跡地に、読売新聞社及び日刊スポーツ印刷社による新聞印刷工場を建設し、また当該工場に新聞印刷用紙を供給する保管倉庫を日本製紙が建設するものである。

事業の概略は表1.3-1に示すとおりである。

表 1.3-1 事業の概略

項 目	読売新聞社	日刊スポーツ印刷社	日本製紙	合 計
所 在 地	東京都北区郷船四丁目2番地			
用 途 地 域	工業地域			
敷 地 面 積	約 21,549 m ²	約 16,529 m ²	約 6,611 m ²	約 44,689 m ²
建 築 面 積	約 10,800 m ²	約 7,892 m ²	約 3,220 m ²	約 21,912 m ²
延 床 面 積	約 25,900 m ²	約 14,729 m ²	約 3,290 m ²	約 43,919 m ²
最 高 高 さ	約 24m	約 23m	約 11m	—
建 物 規 模	鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造、地上4階	鉄骨造、地上4階	鉄骨造、地上1階	—
駐車場・車路面積	約 5,360 m ²	約 4,505 m ²	約 2,862 m ²	約 12,727 m ²
駐 車 台 数	屋内 20 台 屋外 70 台	屋内 30 台 屋外 30 台	屋外 10 台	屋内 50 台 屋外 110 台
緑地・環境施設面積	約 5,389 m ² (公開空地面積 約 1,299 m ² を含む)	約 4,132 m ² (公開空地面積 約 992 m ² を含む)	約 529 m ² (公開空地面積 約 397 m ² を含む)	約 10,050 m ² (公開空地面積 約 2,688 m ² を含む)
生 産 品 目	日刊新聞 朝刊 約 100 万部 夕刊 約 45 万部 その他 約 10 万部	日刊新聞 朝刊 約 55 万部 夕刊 約 25 万部 その他 約 20 万部	—	—
主 要 機 器	新聞用高速オフセット 輪転機 7セット	新聞用高速オフセット 輪転機 5セット	—	—
工 事 期 間	平成13年度～ 平成15年度(予定)	平成13年度～ 平成14年度(予定)	平成13年度～ 平成14年度(予定)	—
供 用 予 定 年 度	平成15年度(予定)	平成14年度(予定)	平成14年度(予定)	—

1.4 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況及び対象事業における行為・要因を考慮し、選定した項目について現況調査を行い、対象事業の実施が及ぼす環境への影響について予測及び評価を行った。

環境に及ぼす影響の評価の結論は表 1.4-1 に示すとおりである。

表 1.4-1(1) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評 価 の 結 論
1. 大気汚染	<工事の施行中> 工事関連車両による排出ガスの影響を含めた一酸化炭素濃度の日平均値は、最大となる道路端で 1.664~1.683ppm であり、環境基準を下回る。二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値はそれぞれ 0.066~0.067ppm、0.121~0.122mg/m³ であり、環境基準を上回るが、付加率としてはそれぞれ 2.4~3.4%、1.8~2.6% 程度である。 建設機械の稼働による排出ガスの影響を含めた二酸化窒素濃度の日平均値は、最大となる計画地の南約 30m 地点において 0.085ppm、建設機械排出ガスの付加率としては 26.6% になるが、工事中の一時的な影響である。なお、排出ガス低減措置として、建設機械の集中稼働の回避、極力、より新しい指定基準に適合する排出ガス対策型建設機械の採用、建設機械のアイドリング防止などの環境保全のための措置を講ずる。 <工事の完了後> 供用後の工場出入交通による排出ガスの影響を含めた一酸化炭素濃度の日平均値は 1.628~1.679ppm であり、環境基準を下回る。二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値はそれぞれ 0.064~0.066ppm、0.119~0.122mg/m³ であり、環境基準を上回るが、付加率としてはそれぞれ最大でも 2.9%、1.8% 程度である。なお、工場出入交通による排出ガス低減措置として、ディーゼル微粒子除去装置(DPF)の装着や低公害な車の導入などの環境保全のための措置を講ずる。 熱源施設からの排出ガスによる二酸化窒素濃度の日平均値は最大となる計画地の南約 0.9km において 0.065ppm であり、環境基準を上回るが、付加率としては 0.1% 程度である。
2. 悪 臭	排気系統ダクトの排出口での臭気濃度は 170、敷地境界線の地表での臭気濃度は 10 未満であり、東京都公害防止条例による悪臭の規制基準値(それぞれ 300、10)を下回る。また、特定の気象条件(大気が強い安定の状態)を想定した場合における、敷地境界線の高度別臭気濃度の最大値は 21 となる。このため、乾燥機付きの印刷機械セットに脱臭装置を設置し、臭気濃度の低減措置を講ずる。 敷地境界線の地表における悪臭物質濃度は、特定悪臭物質 22 物質とも悪臭防止法に基づく規制基準値を下回る。また、敷地境界線の高度別悪臭物質濃度についても特定悪臭物質 22 物質とも悪臭防止法に基づく規制基準値を下回る。
3. 騒 音	<工事の施行中> 工事関連車両の走行を含む工事中交通量による騒音レベルは昼間の時間区分で 69~71dB である。工事関連車両を除く交通量においてすでに環境基準を上回っており、工事関連車両による騒音レベルの増加分は 2 dB 以下である。なお、工事関連車両の騒音低減措置として、舟運利用等による工事関連車両の削減や低速走行の徹底などの環境保全のための措置を講ずる。 建設機械の稼働による騒音レベルは敷地境界で 75dB であり、東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の騒音の勧告基準を下回る。

表 1.4-1(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評 価 の 結 論
3. 騒 音 (つづき)	<工事の完了後> 平日の工場出入交通を含む将来交通量による騒音レベルは、主に北区を走行するルートでは昼間の時間区分（以下、「昼間」という）で 63～69dB、夜間の時間区分（以下、「夜間」という）で 57～62dB であり、工場出入交通による騒音レベルの増加分は昼間 1 dB 未満～1 dB、夜間 1～2 dB である。主に荒川区を走行するルートでは昼間 61～66dB、夜間 55～60dB であり、工場出入交通による騒音レベルの増加分は昼間 1 dB 未満～1 dB、夜間 1～4 dB である。 各走行ルート沿道の住居系の用途地域を中心に環境基準を上回る地域もあるが、工場出入交通の騒音低減措置として、低騒音性に配慮した車両の導入や低速走行の徹底などの環境保全のための措置を講ずる。 また、休日の工場出入交通を含む将来交通量による騒音レベルは、平日と同程度か、それ以下である。 工場の稼働による工場騒音レベルは敷地境界で 46dB であり、東京都公害防止条例に基づく工場に係る騒音の規制基準値を下回る。
4. 振 動	<工事の施行中> 工事関連車両の走行を含む工事中交通量による振動レベルは、昼間 50～55dB、夜間 48～49dB であり、全ての地点において特定工場等に係る振動の規制基準を下回る。 建設機械の稼働による振動レベルは敷地境界で 70dB であり、東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の振動の勧告基準以下である。 <工事の完了後> 平日の工場出入交通を含む将来交通量による振動レベルは、主に北区を走行するルートでは昼間 42～51dB、夜間 38～46dB であり、全てのルートにおいて特定工場等に係る振動の規制基準を下回る。主に荒川区を走行するルートでは昼間 38～50dB、夜間 33～41dB であり、全てのルートにおいて特定工場等に係る規制基準を下回る。 休日の工場出入交通を含む将来交通量による振動レベルは、平日と同程度か、それ以下である。
5. 日照阻害	日影規制の対象となる地域において生ずる日影時間は、建築基準法に定める日影規制値以内である。また、日影規制区域外においても、計画地外で最も長時間の日影が生じるのは、計画地より 4 m 程度の範囲であり、2.5 時間以上 3 時間未満である。以上のことから、計画建築物の日影が周囲に及ぼす影響は、小さく抑えられているものと考えられる。
6. 景 観	本事業により、計画地に中層の事業場が立地するが、計画地一帯の位置づけに沿ったものであり、地域景観の特性に変化はない。また、建築物の位置、形状、高さ、壁面の処理等の配慮により、現況よりもむしろ開け、広々とした印象の景観を形成すると考えられ、圧迫感の増加は小さく抑えられている。以上により計画建築物が景観に及ぼす影響はないと考える。

1.5 評価書案の修正の概略

評価書案の修正の概略は、表 1.5-1 に示すとおりである。

表 1.5-1(1) 修正した箇所及び修正内容（本編）

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由	評価書の頁
第2章 対象事業の目的及び内容			
2.2 事業の内容	事業の基本計画	・計画地北側に計画していた公開空地を南側に移動したことにより、土地利用計画図を修正した。	14
		・植栽計画に係わる協議機関を具体的に示した。	20
		・知事の審査意見に基づき新聞印刷に使用するインクや原材料の成分内容等を示した。	22
		・知事の審査意見に基づき現状のディーゼル車より低公害な輸送車両の導入を図ることや輸送車両の削減目標を示した。	27
		・知事の審査意見に基づき低公害な車の燃料補給方法について示した。	28～29
	事業の施工計画	・工場から明治通りなどに至る全てのルートを示すとともに各ルートの時間別輸送車両台数を追加記載した。	28～29
		・工事中に発生する残土を一部スーパー堤防事業などに再利用することについて追加記述した。	30
	事業実施に伴う周辺地域整備	・知事の審査意見に基づき舟運利用により工事関連車両の削減を図るとともに工事関連車両の削減目標を示した。	36
2.3 環境保全に関する計画等への配慮	地域住民の意見等への配慮	・知事の審査意見に基づき道路補修等についての対応について追加記述した。	40
		・知事の審査意見に基づき実施した走行テストについて、その結果報告会の開催日、開催場所、説明内容等を追加した。	44
第5章 現況調査、予測及び評価			
5.1 大気汚染	現況調査	・地元住民の要望等も配慮し輸送ルートの現況交通量調査を 11 地点追加実施し、その内容を示した。	92、93
		・知事の審査意見に基づき低公害な車の導入効果やDPF装着効果を示した。	98～99
	予測	・知事の審査意見に基づき輸送ルートの合流箇所等を考慮して予測・評価地点を 11 地点追加した。	102
		・工事関連車両による大気汚染について、工場出入車両についての予測と同様に、予測式を変更するとともに、気象条件、走行速度、排出係数等の予測条件を修正し、再予測を行った。	107～111 124～125

表 1.5-1(2) 修正した個所及び修正内容(本編)

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由	評価書の頁
5.1 大気汚染(つづき)	予 測	・知事の審査意見に基づきバックグラウンド濃度を北区の既存資料から設定した理由を具体的に記述した。	111
		・知事の審査意見に基づき排気ガス対策型建設機械を使用することを前提に、排出係数を修正し、再予測を行った。	112~115、 125~126
		・知事の審査意見に基づき工場出入車両について以下の項目を修正し、再予測を行った。 一昼間・夜間別に予測するために、予測式を変更するとともに、気象条件を修正した。 一周辺開発動向を踏まえて将来交通量を見直した。 一工場出入車両の車種区分を見直して排出係数を修正した。	116~120
5.2 悪臭	予 測	・知事の審査意見に基づき悪臭の定量的な予測を行うため予測方法を見直した。	146~152
		・予測方法の見直しに伴い、予測結果を修正した。	153~156
5.3 騒音	現況調査	・地元住民の要望等も配慮し輸送ルート沿道の道路交通騒音調査を 11 地点追加し、その内容を示した。	159、166
		・知事の審査意見に基づき将来導入の検討対象とした低公害車などの走行時の騒音レベルを把握する目的で走行テストを実施し、その調査結果を示した。	168~176
	予 測	・知事の審査意見に基づき輸送ルート沿道の土地利用や用途地域を考慮し道路交通騒音の予測・評価地点を 11 地点追加した。	181
		・知事の審査意見に基づき工事関連車両の走行による道路交通騒音レベルについて、高さ方向、道路端からの距離方向の予測結果を図示した。	204
		・予測・評価地点の追加に伴い工場出入交通に係わる予測結果を追加するとともに、この結果に基づき、高さ方向、道路端からの距離方向の予測結果を図示した。	205~214

表 1.5-1(3) 修正した箇所及び修正内容 (本編)

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由	評価書の頁
5.4 振動	現況調査	・地元住民の要望等も配慮し輸送車両沿道の道路交通振動調査を 11 地点追加実施し、その内容を示した。	221、227
		・知事の審査意見に基づき将来導入の検討対象とした低公害な車などの走行時の振動レベルを把握する目的で走行テストを実施し、その調査結果を示した。	229～234
	予 測	・知事の審査意見に基づき輸送ルート沿道の土地利用や用途地域を考慮し道路交通振動の予測・評価地点を 11 地点追加した。	239
		・知事の審査意見に基づき道路交通振動について、道路端からの距離方向の予測結果を資料編に示してある旨を記述した。	250、251
5.7 環境に影響を及ぼす地域を管轄する特別区の名称及びその地域の町丁名	環境に影響を及ぼす地域	・工場から明治通りなどに至る全てのルートを具体的に設定したため、環境に影響を及ぼす地域を追加した。	299～300
第7章 環境保全のための措置			
7.1 大気汚染	環境保全のための措置	・知事の審査意見に基づき現状のディーゼル車より低公害な輸送車両の導入や舟運利用による工事関連車両の削減などを環境保全のための措置に追加した。	303
7.2 騒音・振動	環境保全のための措置	・知事の審査意見に基づき現状のディーゼル車より低騒音な新開輸送車両の導入や低速走行の徹底などを環境保全のための措置に追加した。	304～305
7.9 その他	環境保全のための措置	・知事の審査意見に基づき運転者への安全教育の実施や輸送ルート上での走行速度の厳守などを環境保全のための措置に追加した。	306