

堺市・資源循環型廃棄物処理施設整備事業に係る 事後調査報告の概要

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

事業者の名称： 株式会社 堺クリーンシステム

代表者の氏名： 代表取締役社長 米田 勝司

主たる事務所の所在地： 大阪府堺市北区南花田町 32 番地 1

2. 事業の名称

堺市・資源循環型廃棄物処理施設整備事業

3. 対象事業の実施状況

3-1. 調査実施日

平成 22 年 6 月 1 日～平成 23 年 3 月 31 日

3-2. 調査期間の工事の状況

工事工程表は表 3-1 に示すとおりであり、本事業の建設工事は平成 22 年 6 月着工、平成 25 年 3 月竣工予定とする概ね 3 ヶ年の計画としている。なお、平成 22 年度は主に基礎工事を実施しました。

表 3-1 工事工程表

年度 工事	H22	H23	H24	H25
基礎工事	←→			
建築工事		←→		
プラント工事		←→		
外構工事			←→	
試運転			←→	

4. 事後調査の方法

4-1. 調査項目及び調査内容

事後調査の調査項目、調査地点、調査時期、並びに調査方法は表 4-1 に、主な調査地点は図 4-1 に示すとおりです。

表 4-1 事後調査内容（工事中）

環境項目	調査項目	調査地点	調査時期	調査の方法	報告時期
騒音 振動 交通量	道路交通騒音 道路交通振動 交通量	八幡三宝線 及び大阪臨 海線	時期：工事の最盛期 頻度：平日 1 回 (時間帯:6~22 時)	騒音：JIS Z8731 振動：JIS Z8735 交通量：カウント	調査翌年度 4 月に提出
廃棄物	種類、発生量	工事現場	時期：工事期間 頻度：1 年間	廃棄物の処理実績 を集計	毎年度 4 月に 前年度報とし て報告
安全	工事用車両等 の搬入台数	工事現場	時期：工事の最盛期 頻度：月毎	工事現場でカウ ント	毎年度 4 月に 前年度報とし て報告
水質	pH、濁度	雨水排水路 もしくは下 水道への排 出口	時期：工事期間 頻度：常時監視	pH、有害物質：環 境庁告示第 64 号 排水基準に係る検 定方法 濁度：JIS K0101	毎年度 4 月に 前年度報とし て報告
	有害物質		時期：工事期間 頻度：適宜		

5. 事後調査の結果及び検証

5-1. 騒音・振動・交通量

工事の最盛期であるコンクリート打設時の平成22年11月26日に騒音・振動・交通量の調査を実施しました。騒音・振動の調査結果は表5-1に、交通量は表5-2に示すとおりです。なお、主な搬入ルートは図4-1に示した八幡三宝線及び大阪臨海線（南側）の地点で調査を実施する予定でしたが、大阪臨海線においては工事用車両が大阪臨海線（北側）も通行することから、この地点についても調査を実施しました。

騒音においては八幡三宝線では環境基準を満足していましたが、大阪臨海線（北側）及び大阪臨海線（南側）で環境基準を超えていました。

振動においては全ての地点で要請限度を満足していました。

交通量においては工事用車両の占める割合は八幡三宝線で0.21%、大阪臨海線（北側）で1.1%、大阪臨海線（南側）で0.18%でした。

これらのことから工事用車両の占める割合は最大でも1.1%と小さく、本事業による影響は小さいものと考えられます。

今後も、工事工程の調整により、工事用車両台数の平準化に努めます。

表5-1 騒音及び振動に係る事後調査結果（工事中）

調査地点	時間の区分	騒音レベル L_{Aeq} (dB)		振動レベル L_{10} (dB)		用途地域
			環境基準		要請限度	
八幡三宝線	昼間	64	65	44	65	第一種住居地域
大阪臨海線（北側）	昼間	73	70	53	70	準工業地域
大阪臨海線（南側）	昼間	74	70	53	70	準工業地域

注：騒音の昼間の時間帯は6～22時、振動は6～21時です。

表5-2 交通量の事後調査結果

時間帯 (6:00～22:00)	16時間交通量（台）				内工事用車両			平均速度 (km/h)	工事用車両の占める割合 (%)
	小型車	大型車	二輪車	合計	小型車	大型車	合計		
八幡三宝線	5,902	2,585	305	8,487	18	0	18	47	0.21
大阪臨海線（北側）	29,462	16,867	2,171	46,329	0	498	498	50	1.1
大阪臨海線（南側）	30,344	17,171	2,075	47,515	62	0	62	50	0.13

注：合計に二輪車は含んでいません。

5-2. 廃棄物

今年度における工事期間中の調査期間中の廃棄物の調査結果の内訳は、コンクリートがら 171.3t、金属くずが 39.0t、廃プラスチック類が 33m³、建設混合廃棄物が 75m³でした。

主な項目について詳細説明は以下に示すとおりです。今後も、発生量の低減、有効利用に努めます。

- ・ コンクリートがら
産業廃棄物として適切に処理しました。なお、出されたコンクリートがらは再生利用されています。
- ・ 金属くず
分類して有価物として利用しています。
- ・ 廃プラスチック類
梱包を最小限とし、発生抑制に努めました。
- ・ 建設混合廃棄物
選別破碎後、コンクリートがら、金属くずとして、上述同様の処理を行いました。

5-3. 安全

調査期間中の安全の調査結果は表 5-3 に示すとおりです。

調査期間中の最大日は先の騒音・振動・交通量で示したコンクリート打設時の大型車 498 台、小型車 80 台であり、昼間の時間帯における工事用車両の占める割合は最大でも 1.4% と小さく、影響は小さいものと考えられます。

今後も、工事工程の調整により、工事用車両台数の平準化に努めます。

表 5-3 安全の事後調査結果

時間帯 (7:00~19:00)	12時間交通量(台)				内工事用車両			工事用車両の 占める割合 (%)
	小型車	大型車	二輪車	合計	小型車	大型車	合計	
八幡三宝線	4,705	2,360	243	7,065	18	0	18	0.25
大阪臨海線 (北側)	21,322	14,845	1,462	36,167	0	498	498	1.4
大阪臨海線 (南側)	22,056	15,090	1,413	37,146	62	0	62	0.17

注:合計に二輪車は含んでいません。また、工事用車両は全ての時間帯の交通量です。

5-4. 水質

水質においては排水を系外に出さないため、調査を実施しませんでした。