

令和元年度第3回  
「東京2020オリンピック・パラリンピック  
環境アセスメント評価委員会」

速 記 録

令和元年9月3日（火）  
都庁第二本庁舎31階特別会議室27

(午前10時59分開会)

○東條オリパラアセスメント担当課長 それでは、定刻になりましたので、始めさせていただきます。

なお、平手委員は御欠席の見込みでございます。

本日はお忙しい中、委員の皆様方には御出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

まず、開会前に1点御連絡事項がございます。先週、委員の皆様方にはメールでもお伝えをさせていただいたのですが、お台場海浜公園の諮問につきましては、今回評価書案の公表が遅れることになりましたので、当初は本日の評価委員会で行わせていただく予定でしたが、次回10月4日の評価委員会でも諮問をさせていただきたいと思っております。直前の変更となり、大変申し訳ございません。

それでは、ただいまより、令和元年度第3回「東京2020オリンピック・パラリンピック環境アセスメント評価委員会」を開催いたします。

初めに、評価委員会を公開で行うことについてでございますけれども、「評価委員会の設置及び運営に関する要綱」第6条の規定に基づき、公開とさせていただきます。

本日は傍聴の申し出がございますので、傍聴人の方に入場していただきます。

(傍聴人入室)

○東條オリパラアセスメント担当課長 傍聴人の方は途中退席されても結構です。なお、御発言等は御遠慮いただきますようお願いいたします。

また、前回からペーパーレス会議ということで、タブレットの端末を使用して進行をさせていただくということになっていたのですが、都庁全体での機材の数に限りがあるということがございまして、大変申し訳ないのですが、今回は御用意ができませんでしたので、会議次第につきましては前面のプロジェクターによって表示をさせていただくという形をとりたいと思っております。申し訳ありませんが、よろしくをお願いいたします。

本日は、前面のプロジェクターの会議次第にございますとおり、議事1「海の森水上競技場について ・フォローアップ報告書の報告」、議事2「その他 ・フォローアップ報告書の修正について」となります。なお、議事2につきましては、前回御報告をさせていただいた「夢の島公園アーチェリー場フォローアップ報告書」の修正の御報告となります。

それでは、ここからは会長に進行をお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

○柳会長 分かりました。

皆さん、おはようございます。

それでは、議事に従って進めてまいります。

議事1「海の森水上競技場について」です。フォローアップ報告書について報告をお願いいたします。

○東條オリパラアセスメント担当課長 海の森水上競技場につきましては、平成28年7月に評価書及びフォローアップ計画書を公表しております。このたび、フォローアップ報告書が先月8月27日に公表されましたので、オリンピック・パラリンピック準備局の方から御報告させていただきます。

○大塚設備調整担当課長 それでは、海の森水上競技場フォローアップ報告書（大会開催前）につきまして御説明いたします。

海の森水上競技場につきましては、令和元年8月27日にフォローアップ報告書（大会開催前）を環境局長に提出いたしました。詳細につきましては、引き続き担当の方から御説明いたします。

○オリパラ準備局 それでは、お手元のフォローアップ報告書（大会開催前）に基づきまして説明をさせていただきます。

まず、5ページ、計画地の位置図を入れてございます。計画地は、江東区青海三丁目地先の中央防波堤地区にございます。

17ページ、竣工後の状況の写真を掲載してございます。写真の撮影地点につきましては、先ほどの5ページの図の中に、写真撮影地点を入れてございますけれども、東側からの眺望という形になってございます。写真ほぼ中央左側のところに水門・揚水施設が見えるかと思えます。それに沿った形で東側の締切堤が構築されている状況となっております。その奥にフィニッシュタワー、それから艇庫棟という建物が見えるかと思えます。

続きまして、22ページ、工事の工程でございます。全体工事期間につきましては、平成28年8月から令和元年5月までの34カ月でございました。全体の工事工程は表4.2-3のほうに示しているとおりでございます。

続きまして、33ページ、A3の折り込みのページでございますが、フォローアップの進捗状況でございます。大会開催前ということで、今回御報告させていただく内容につきましては「大気等」「水質等」ということで、フォローアップの項目を9項目、それから「生物の生育・生息基盤」等のミティゲーションの状況について4項目、合わせて13項目について御説明をさせていただきます。

では、各項目の内容を御説明させていただきます。

37ページ、まずは「大気等」についてでございます。

「大気等」につきまして「予測した事項」は、工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度でございます。

38ページ、39ページ、予測の時点ということでございます。左側表8.1-2（1）中段やや上のところでございます。当初のフォローアップ計画では、平成29年9月ということで、工事用車両が最大になる時期をフォローアップの対象としてございましたが、その後工事工程が変更されましたことによりまして、平成29年12月に工事用車両が最大となるということで、12月27日にフォローアップの調査を実施してございます。

調査地点は右側39ページの図に示しております。No.1、No.2、No.3の3地点で大気の状態を計測してございます。それから、工事用車両の出入り交通につきまして、A、B、C、Dの出入口4カ所で計測を行ってございます。

40ページ、大気の結果でございます。二酸化窒素の日平均値は、No.1地点で0.051～0.073ppm、No.2地点で0.036～0.067ppm、No.3地点で0.036～0.063ppmでございました。

工事用車両の状況につきましては、右側41ページ下段のところに記載してございます。大型車としては1,037台、小型車として788台、合計1,825台の日台数が計測されてございます。

47ページ、「大気等」にかかわる「ミティゲーションの実施状況」を記載させていただいてございます。

48ページに状況写真を入れてございます。左側下から2つ目、写真8.1-5に示しておりますとおり、アイドリングストップの掲示板等を工事現場の中で掲示しました。

50ページ、「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」でございます。フォローアップ調査におけます二酸化窒素の期間平均値は0.047～0.060ppmでございまして、予測結果の0.02597～0.02665ppmを上回った形になってございます。

フォローアップ調査結果が予測結果を上回った詳細の理由につきましては、不明ではございますけれども、工事用車両の台数は、評価書時点の台数を下回ってございます。これは51ページ、表8.1-11に示しております予測時点、評価書の時点では大型車1,214台、小型車54台、合計1,268台でございました。

フォローアップ調査時点では大型車1,037台、小型車788台、合計1,825台でございます。ただし、この小型車788台につきましては、先ほど出入口のA、B、C、Dと4カ所のゲートの計測をさせていただいたというお話をさせていただきましたが、このゲート間を小型車が移動し

ているというところを工事の施工業者にヒアリングして確認をさせていただいてございます。

したがいまして、先ほどのNo. 1、No. 2、No. 3地点に小型車788台がそのまま通行しているということではないと考えまして、各断面の交通量については予測時点を下回っているものと考えてございます。

したがいまして、本事業の工事用車両によります二酸化窒素の寄与分は低減できていると考えてございます。

また、浮遊粒子状物質につきましては、計測をしてございませんけれども、二酸化窒素と同様に工事用車両の発生集中台数が予測時点のものに比べまして、同等ないし少ないと考えられることから、影響は軽減できていると考えてございます。

続きまして、53ページ、「水質等」につきましてです。「予測した事項」については、建設機械の稼働（海上）に伴い発生する濁り（SS）の濃度でございます。

「水質等」につきましても、フォローアップ計画では、平成29年9月及び平成29年10月に予測時点を設けてございましたが、その後施工計画が変更したことによりまして、濁りの発生量が最大となる時点ということで、東側水門では平成31年1月、西側水門では平成31年3月ということでフォローアップ調査を実施してございます。

54ページ、調査地点、東側がNo. 1地点、西側がNo. 2地点ということで示させていただいてございます。

55ページに調査結果を記載させていただいてございます。表8.2-3でございます。No. 1地点では上潮時8mg/L、下潮時9mg/Lということでございます。No. 2地点、西側水門におきましては上潮時11mg/L、下潮時4mg/Lということで確認をさせていただいてございます。

57ページ、表8.2-7のほうに「ミティゲーションの実施状況」を記載させていただいてございます。下側左側の写真にありますとおり、捨石工の施工時には汚濁防止膜というものを使用して、濁りの拡散を防ぐような形のミティゲーションを実施してございます。

58ページ、「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」でございます。表8.2-8でございますが、No. 1地点の予測結果2mg/L以下に対しまして、フォローアップ調査結果は8～9mg/L、No. 2地点の予測結果2mg/L以下に対して、フォローアップ調査結果は4～11mg/Lということでございます。

ただし、事前の調査で行いましたバックグラウンド濃度につきまして、No. 1地点では6～7mg/L、No. 2地点では4～10mg/Lという多少変動のある計測をしてございます。

したがいまして、今回のNo. 1地点、8～9mg/L、それからNo. 2地点4～11mg/Lというものはバ

ックグラウンド濃度を含んだ濃度であることから、このバックグラウンド濃度を踏まえすと、フォローアップ調査結果につきましてはおおむね予測結果と同程度であったと考えてございます。

続きまして、「土壌」でございます。

59ページ、「予測した事項」につきましては、土壌汚染物質の変化の程度でございます。

60ページ、土壌汚染対策法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続を行いまして、計画地内において土壌汚染のおそれがないことは確認されております。また、工事中に汚染土壌は確認されなかったということでございます。

続きまして、62ページ、「生物の生育・生息基盤」でございます。

この項目につきましては「ミティゲーションの実施状況」ということでの御報告でございます。

隣の63ページに「ミティゲーションの実施状況」を記載させていただいております。地上部緑化に関しましては約11,000m<sup>2</sup>の範囲の緑化を行う計画をしておりますけれども、現在におきまして海の森公園（仮称）と一体となった約7,200m<sup>2</sup>の範囲において緑化をしております。

続きまして、64ページ、「生物・生態系」についてでございます。

この項目につきましても「ミティゲーションの実施状況」についての御報告でございます。

65ページに「ミティゲーションの実施状況」を記載させていただいております。緑化に当たりましては、高木の植栽を行いまして、海の森公園（仮称）と一体となった生育・生息環境の創出というものを行いまして、生物・生態系の維持に努めております。

続きまして、66ページ、「緑」の項目でございます。

この項目につきましても「ミティゲーションの実施状況」ということの御報告でございます。

67ページの方に「ミティゲーションの実施状況」を記載させていただいております。緑化につきましては、先ほど申し上げたとおり、海の森公園（仮称）と一体となりました7,200m<sup>2</sup>の範囲において緑化を行ってございまして、工事前を上回る緑の量を確保している状況でございます。

続きまして、68ページ、「騒音・振動」でございます。

「予測した事項」につきましては、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音、工事用車両の走行に伴う道路交通振動でございます。

調査地点につきましては、先ほどの「大気等」の方で御説明いたしましたNo. 1、No. 2、No. 3地点でございます。具体的には39ページにお戻りいただきまして、図8. 1-1の方に地点を示してございます、No. 1、No. 2、No. 3の3地点でございます。

70ページ、「工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の調査結果」につきましては、表8. 7-3に示してございます。No. 1地点では昼間71dB、夜間69dBでございます。No. 2地点では昼間68dB、夜間62dB、No. 3地点では昼間71dB、夜間65dBでございます。

また、「工事用車両の通行に伴う道路交通振動の調査結果」につきましては、その下、表8. 7-4に記載させていただいてございます。No. 1地点で昼間49dB、夜間47dBでございます。No. 2地点で昼間48dB、夜間45dB、No. 3地点で昼間46dB、夜間41dBでございます。

72、73ページ、「騒音・振動」に関する「ミティゲーションの実施状況」を写真ともに掲載をさせていただいてございます。

74ページ、「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」でございます。まず、道路交通騒音につきましては、表8. 7-6の方に示してございます。No. 1地点予測結果67dBに対しまして、フォローアップ調査結果は71dB、No. 2地点68dBに対しまして68dB、No. 3地点68dBに対して71dBでございます。フォローアップ調査結果は予測結果と比べまして同程度、あるいは超過をしているようなところがございます。また、環境基準を上回る地点が確認されてございます。

フォローアップ調査結果が予測結果を超過していた理由としましては、積み荷の状況等々に要因があるのではないかと考えられます。

今回、一般車両を含みます断面交通量のフォローアップ調査結果は、評価書の時点と比べまして同程度、あるいは下回るような状況にございます。工事用車両台数が工事用車両出入口を通過した台数につきましては、先ほど御報告したとおりでございますけれども、小型車についてはゲート間の移動ということで、予測断面まで交通が発生しているとは考えにくいところがございます。

したがって、予測断面を通過した工事用車両台数というものは、評価書時点よりも少なくなっていると考えられますので、本事業の工事用車両の走行に伴います道路交通騒音レベルの寄与分は低減できていると考えてございます。

75ページ、道路交通振動について記載させていただいてございます。表8. 7-7が結果でございます。No. 1地点で予測結果、昼間48dBに対してフォローアップ調査結果は49dBでございます。夜間48dBに対して47dB、No. 2地点は昼間55dBに対して48dB、夜間40dBに対して45dB、No. 3

地点は昼間44dBに対して46dB、夜間40dBに対して41dBでございます。

フォローアップ調査結果におきましては、予測を超過する時間帯は確認されております。ただ、いずれの時間帯におきましても、フォローアップ調査結果は、規制基準値を下回った状況になってございます。

フォローアップ調査結果が予測結果を超過した理由としましては、騒音と同様、積み荷の状況等々に要因があるのではないかと考えてございます。ただし、各断面を通ります工事用車両の台数が評価書時点よりも減少していると考えまして、本事業の工事用車両の走行に伴います振動レベルの寄与分は低減できていると考えてございます。

76ページ、「景観」でございます。

「景観」につきましても「ミティゲーションの実施状況」の報告ということでございます。

77ページ、表8.8-3に「ミティゲーションの実施状況」を記載させていただいてございます。

78ページ、「自然との触れ合い活動の場」についてでございます。

「予測した事項」につきましては、自然との触れ合い活動の阻害または促進の程度、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響の程度の2点でございます。

予測結果につきましては、79ページに示してございます。計画地につきましては、植栽や環境イベント等の活動が行われておりますけれども、一般の不特定多数の人々の立入りや利用はできない場所という形に現在なっておるということでございます。

81ページ、「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」でございます。予測で示したとおり、現在計画地は一般の不特定多数の人々の立入りや利用ができないところになってございます。したがいまして、フォローアップ調査結果は予測結果に対しておおむね一致していると考えてございます。

82ページ、「廃棄物」でございます。

「予測した事項」は、施設の建設に伴う廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法などでございます。

84ページ、発生量の調査結果でございます。表8.10-3に「建設発生土・建設汚泥の発生量及び再資源化の量」を示してございます。建設発生土としては、79,211m<sup>3</sup>が発生してございます。再資源化量も同じ数値となっておりまして、再資源化率は100%でございます。

建設汚泥については、8,873t発生してございます。これにつきましても、再資源化率100%ということで行ってございます。

建設廃棄物につきましては、その下、表8.10-4に示してございます。コンクリート塊等々、



建設廃棄物が発生してございますが、再資源化率は全て100%ということで処理を行っております。

87ページ、「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」でございます。建設発生土及び建設廃棄物、いずれにつきましても再資源化率100%ということで処理を行っております。

以上のことから、予測結果に対してフォローアップ調査結果については、概ね一致していると考えてございます。

88ページ、「エコマテリアル」についてでございます。

「予測した事項」につきましては、エコマテリアルの利用の取組・貢献の程度でございます。

89ページ、「調査結果」を示してございます。表8.11-3に「エコマテリアルの利用状況」を示してございます。建設発生土等々、利用しているような状況にございます。

91ページ、「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」でございます。建設工事に当たりましては、エコマテリアルの利用を図ってございます。

以上のことから、予測結果に対してフォローアップ調査結果は概ね一致していると考えてございます。

92ページ、「土地利用」でございます。

「予測した事項」につきましては、未利用地の解消の有無及びその程度でございます。

93ページ、「調査結果」を示してございます。表8.12-3に「土地の改変を伴う範囲の土地利用変化の結果」ということで示してございますが、工事前の面積、未利用地約24haにつきましては、工事完了後、スポーツ・公園施設という形に変化してございます。

下段に「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」を示してございます。本事業の実施に伴いまして、約24haの未利用地をスポーツ・公園施設として整備しております。

以上のことから、予測結果に対し、フォローアップ調査結果は概ね一致していると考えてございます。

94ページ、「交通渋滞」でございます。

「予測した事項」は、工事用車両の走行に伴います交通渋滞の発生、または解消など、交通量及び交通流の変化の程度でございます。

96ページ、工事用車両の走行に伴います交通量の調査結果につきまして、計画地の出入口につきまして表8.13-3、断面交通量を表8.13-4に示してございます。出入口につきましては、

合計で大型車1,037台、小型車788台、合計1,825台の出入りを確認してございます。断面交通量につきましては、No.1地点で31,702台、No.2地点で49,767台、No.3地点で27,139台の交通量を確認してございます。

99ページ、「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」でございます。断面交通量につきましては、表8.13-6に比較を示してございます。予測地点、No.1地点32,685台に対しまして、フォローアップ調査結果31,702台ということで、約1,000台の減少でございます。No.2地点53,110台に対しまして、フォローアップ調査結果では49,767台ということで、3,300台程度の減少になってございます。No.3地点につきましては、32,102台に対しまして、27,139台ということで、5,000台程度減少するという状況でございます。

また、工事用車両の発生集中につきましてですが、大型車予測時点では1,214台に対しまして、フォローアップ調査結果1,037台でございます。小型車54台に対しまして、フォローアップ調査結果は788台でございます。小型車が大分増加してございますが、先ほど申し上げましたとおり、出入口ゲートがA、B、C、Dの4カ所ございます。このゲート間を小型車が移動している状況を工事実施者にヒアリングで確認をしておりますところから、これら788台が、各予測断面のほうにそのまま流れているというものではないと考えてございます。

したがって、工事用車両の走行に伴います交通渋滞の発生、交通流の変化というものはなかったものと考えてございます。

最後に100ページ、予測項目でございませぬけれども、「史跡・文化財」についての状況でございませぬ。

工事の実施に伴いまして、新たな史跡・文化財というものは確認されませんでした。

以上、簡単ではございますが、フォローアップ報告書の概要の御説明です。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明について、何か質問はありますでしょうか。

中杉委員、どうぞ。

○中杉委員 改めてフォローアップ報告書を聞いていて気になったところがあって、最後に予測の結果と現地調査の結果が合っているか合っていないかがかなり強調されているのです。本来フォローアップというのは何をやっているのかということ、最初に予測をして実際にその予測と合っているのかどうかが目的ではなくて、環境に影響なくできたかどうかが一番のポイントだと思うのです。大気と騒音については合わないのです、それを合わせてやって、台数が減っているから大丈夫だよねという表現にしているのです。ほかのところは合っているか

合っていないかが強調されていて、それが本来のフォローアップの目的なのかなというのが気になりました。

私の担当している水質のところでも、SS自体が合うか合わないか、これは予測のほうはバックグラウンドを入れていないのです。そもそも結果が一致しているかどうかという判断はできないので、結果が矛盾していないとは言える。それで言うと、SSの結果を見ると、バックグラウンドの濃度を大幅に超えるような結果は出てきていない。これは適切にできたという判断ができるだろうと思うのです。

だから、余りにも予測と合っているか合っていないか、この委員会で環境アセスをやって、それが正しくできたかどうかというところに焦点が絞られているのではないか、本来の趣旨はそうではないのではないだろうかという違和感を持ちました。

私の担当の水質のところで行くと、そういう意味では、矛盾していないというのは間違いないだろうと。バックグラウンドのデータ、それを大幅に超えていないし、一方は2mg/L以下なので、全然議論としては矛盾していない。だけれども、一致しているかどうかという判断は実際問題できない。そこら辺のところは、私だけなのかもしれないけれども、違和感を覚えたということを申し上げておきます。

水質については、そういう意味で結構だろうと思うのですが、もう一つ、審査のところたびたび申し上げていた、これはこのフォローアップの報告書の中で出される事項か分かりませんが、中防の中を閉め切ったときに、後でアオコが発生しないかどうか非常に気になっていたわけです。これはなかなか予測ではできない話なので、この一夏過ごして、そういうところはどだったのか。これはフォローアップ報告書の中に載せる話かどうか議論はあるかと思えますけれども、少なくともこの委員会でそのように懸念を示された事項についてどだったかということを、改めて測る必要はなくて目視で確認をしていただければいい話なので、そういうことも報告していただければよかったなと思います。

これは実際にこれをやってみてうまくいったかどうかが一番大きな話になってくるのだろうと思うので、合っているか合っていないかというのはいろいろな条件が違うので、何とも言えないのです。元々のバックグラウンドもそんな長いこと測っているわけではないので、それと合っているか合っていないかというところを厳密に議論すると、そこを議論するのが目的ではなくて、そういうものから大幅に外れたような形で影響を与えるようなことが起こったかどうか。そういうことは起こっていないね、大気についても騒音についても、むしろ台数は減っているのですと。

大気と騒音について、自動車の走行台数の現地調査を実際にやりましたね。予測のときにこれはバックグラウンドが入っているわけです。そのときに使った台数とどのぐらい違うのかというのは、全体に上がってきているので、もしあれであるとする、かなり違っている可能性があるのではないかと。一つの理由としては、そういうところも少し見ていただくことがいいのではないかと思います。

結論としては、いずれも問題ないだろうと私は思っていますけれども、そこら辺の違和感を覚えているのと、追加で、いずれの段階でも結構ですけれども、アオコが出なかったということで安心をさせてください。問題ないだろうということで申し上げたのですけれども、一抹の不安を常に感じていましたので、よろしくをお願いします。

○柳会長 それでは、事務局、どうぞ。

○オリパラ準備局 ありがとうございます。

フォローアップの本来の御趣旨ということで、本来の考え方を忘れないように、今後また報告をさせていただきます。

○中杉委員 他の項目も、例えば水質のところの最後に1行加えておいてくれればいいのです。水質のところは一致しているか一致していないかで終わってしまっている。バックグラウンドの違いがなくできた、超えるようなことはなくできた、問題なかったというような表現の仕方を全部つけ加えておいたほうがいいのではないかと思います。大気のところは一致しなかった、一生懸命台数が減っているから大丈夫だよという表現をしているので。

○柳会長 事務局の方はもうよろしいですか。

○オリパラ準備局 水門を閉め切ったからの水質についてなのですけれども、工事担当者に確認しましたところ、素人ですのできちんと判断できているかどうかは分かりませんし、常に見ているわけではないのですけれども、先生の御心配されていた止水域のところとか、特にそういう異常は、工事中は素人で見るとはなかったと聞いてございます。ただ、アオコとかを工事関係者が判断できたかどうかは分かりません。

○中杉委員 緑色になるので、海だから緑色かどうか分かりませんが、色がつきますから、分かると思います。それが分かるほどに出たら大変だということなので、少々出ても分からなければ、それは問題ないと考えていいと思います。

○柳会長 それでは、山本委員、どうぞ。

○山本委員 74ページの騒音関係を見えています。ちょっと分かりにくい感じがしました。というのは、例えば74ページのフォローアップ結果と予測結果、No. 1ですと67から71というこ

となので、4dBふえている。これは騒音の関係の人から言うと、2.5倍交通量が増えているという判定になってしまうわけです。No. 3についても68から71ということなので、3dBということは、交通量は2倍増えていると判定してしまうわけです。でも、実際問題、交通量の調査結果でいくとそういうことはないわけですね。

ですから、これは分かりにくいなというのがあるのですけれども、一つは、騒音の予測モデルは完全に交通条件に強い関連性を持っているので、交通量、車速、混入率が決まれば騒音のレベルが予測できるということです。一方、調査というのはそれ以外の要因も十分入ってくるので、完全に予測結果と実測値が合うとは限らないわけです。

でも、この例は外れ過ぎているというのがあって、一つは、この調査地点というのは羽田空港の着陸機の真下にあるということがあるので、基本的には騒音に係る環境基準で評価する場合には、飛行場の近くは評価しないことになっているのですけれども、この場合、やらなければいけないということですから、除外音処理をしなければいけないということなので、それがちゃんとできているのかも一つの考察に入れていただきたいと思っています。

69ページを見てください。表8.7-2があります。この一番下のところに「調査手法」というものがあって「予測した事項」、そのところには「騒音に係る環境基準について」に準拠し、騒音レベルを測定したとなっているのですけれども、ここはこれでもいいのだけれども、実際には「騒音に係る環境基準の評価マニュアル」というマニュアルがあって、これは詳細にその地域特性に応じて測定方法が書いてあるので、これによって測定したということ、注書きでも入れておけばいいのかなと思います。

まず質問ですけれども、羽田を発着する飛行機の音は除外音処理しているかどうか。これは南北道路のときにも問題になったのですけれども、かつて東京都はそこをやっていなかったのです。ところが、国土交通省の港湾局の予測のほうでは、飛行機の騒音はちゃんと除外音処理していたので大分食い違いがあったということが以前に話題になったことがありますけれども、今回はどうなのでしょう。まず、これを聞かせてください。

○オリパラ準備局 御回答させていただきます。

調査に当たりましては、航空機の騒音は除外するような処理を行ってございます。

○山本委員 分かりました。

それで、今、中杉先生がおっしゃっていたように、交通量は実は予測したよりは減っていたということは、ある程度環境保全措置を講じた結果、交通量を少なくすることはできましたということなので、そういう意味では非常に好ましいし、それがフォローアップの結果に

出ていれば、なおいいわけですね。フォローアップ結果については様々な要因があるから、予測モデルどおりにいかないことは承知しているので、一つの考え方としては、交通量から推計される騒音を考えた場合に、環境保全措置を実施することによって実現したものがどうであったか。計算上はこれぐらい落ちているはずであるということ踏まえて、今回の結果はそれ以外の要因によってもたらされたものであるということが分かるようにしてもらいたいと思います。

というのは、4dB上昇するとか3dB上昇した結果になると、これは著しく影響が大きいと言えるわけです。5dBとなってくると完全に大きな影響があるということになるのですけれども、この結果だと著しく大きな影響を及ぼすという結論を言ってもおかしくないということなので、そうではありませんよということをごきちんと考察してもらいたいと思います。

75ページの振動のほうも、この8.7-7の表の上から3番目、No.2の昼間については、予測結果は55dBだったけれども、調査結果は48dBになっている。7dB下がっている。これも逆にいいほうなので、大き過ぎますね。エネルギーで言うと5分の1になったということになるので、交通量はそのぐらいまでいっているのかどうかは知りませんが、これも考察が必要かと思えます。

ということで、手順に従って予測をして、フォローアップをしてきた結果なので、中杉先生がおっしゃったように分かりにくいところがあって、このままであると影響は大きいという結論になってしまうので、そうではないということ、もう少し考察を加えていただきたいと思えます。

○柳会長 事務局、いかがでしょうか。

○オリパラ準備局 ありがとうございます。

道路交通騒音、道路交通振動につきましては、御指摘のとおりレベル差がかなり見えております。その内容につきましては、文章の中で積み荷の状況、走行速度、車種構成、舗装の状態など、様々な要因があるのではないかと考察は加えさせていただいてございます。

ただし、工事用車両に関しましては、大型車のパワーレベルというものが小型車の4.5倍程度でございます。振動レベルに関しては13倍程度でございますので、それらを含めると本来の工事用車両の走行に伴います騒音レベル、振動レベルというものは低減できているのではないかと考察をさせていただいている状況ではございます。

○柳会長 山本委員、よろしいでしょうか。

○山本委員 まだ分かりにくいので、後で個別に話をしておきます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、谷川委員からどうぞ。

○谷川委員 今のところに関連すると思うのですけれども、99ページが交通量の予測条件とフォローアップのときの予測条件、それから、同時に8.13-7に工事用車両の関係がこれだけ減っていますということを示されていると思うのですけれども、もともと上の8.13-6というのは、あくまでもNo.1、No.2、No.3という一般の車両が通行しているところですね。ですから、そもそもそのときの変動というのは当然あるわけなので、それと工事用車両のものをどうも混同して書かれている。工事用車両は確かに予測よりも減っていますよということなので、交通量、車両からの影響を受けているのは軽微であるということになるはずなのです。

ですから、No.1、No.2、No.3のところはあくまでも一般の交通、このところは大型車の交通量が非常に多いところですから、その影響があるので、たかだかフォローアップのときの調査は限られたところですから、その結果をもって多いの少ないのとか、そういうことはまず一般的にはできないので、むしろ工事用車両のところではどれだけ低減できたかを強調されたほうがよろしいかと思います。

同時に、小型車が788台で多いとか少ないとか、先ほども議論されていましたが、これはあくまでもNo.1、No.2、No.3にどうそれが配分されているかが問題で、もともと車両台数は少ないはずです。1日に小型車が788台動いていたというわけではなくて、ダブルカウントをされて計測されているはずなのです。そういう影響をきちんと排除して、あくまでもNo.1、No.2、No.3にどれだけ大型車、小型車、工事用車両が行ったのかをきちんと示すということ、数値的には高かったですけれども、影響は諸々の要因があったので、実際の工事用車両のものはそんなに大きくなくて、むしろ低目のものだという考察をしていただければいいのかなと思っています。その辺が非常に混同しているので、きちんと論理的に構成していただければと思います。

以上です。

○柳会長 ありがとうございます。

事務局、いかがでしょうか。

○オリパラ準備局 どうもありがとうございます。

十分配慮させていただきます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

このフォローアップ報告書に対してコメントがいろいろ出されて、少し報告書の中身を修

正していただきたいという委員の意見もありましたけれども、事務局としては、これは今後どう対処されるのでしょうか。

○オリパラ準備局 今後の対応については、環境局と評価委員の御意見をいただいた方々と検討させていただいてよろしいでしょうか。

○柳会長 この後に夢の島公園のアーチェリー場のフォローアップ報告書の修正点というものも報告がされますけれども、それと同じような形で修正していただけるという理解でよろしいでしょうか。

○オリパラ準備局 検討の結果、必要に応じてそのような対応をさせていただきます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、議事2に移ります。「その他」です。

フォローアップ報告書の修正について、事務局から報告をお願いいたします。

○大塚設備調整担当課長 それでは、6月28日の評価委員会で報告いたしました夢の島公園アーチェリー場フォローアップ報告書の「廃棄物」に関して、御質問、御指摘いただきました事項について御説明いたします。

お手元の資料1をご覧ください。A4の1枚になります。

上段の表が変更後、下段の表が変更前で、下線部分が変更箇所でございます。

1点目ですが、縮減率を適用する廃棄物の種類について、一部不適切な箇所がございましたため、資料に示すように修正いたします。

2点目ですが、木くずの再資源化率が低かった理由というところでございますが、将来再利用する目的で木材を乾燥させるために保管しているものが、再資源化量に含まれていなかったためでございます。これを含めまして全量再資源化しまして、再資源化率としましては、100%となるというところを確認いたしてございます。

3つ目でございます。混合廃棄物の再資源化率が100%であることについて、資料にございますとおり、搬出先において選別が徹底していたというところでございまして、高い値になっているというところでございます。

以上が、夢の島公園アーチェリー場フォローアップ報告書の修正点でございます。

以上でございます。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明について、何か質問はありますか。



中杉委員、どうぞ。

○中杉委員 ここで言っている縮減の意味合いがよく分からない。縮減というのは容量が小さくできるということをやると、容量を小さくすることは再資源化率には余り関係のない話なので、縮減率がここに入るといのはちょっと理解できないのです。再資源化の途中の段階として縮減というはあるのかもしれないけれども、そこら辺の意味合いが少しよく分からない。

私が勝手に解釈したのは、縮減というのは適正処理をしているよという意味合いのものと考えられるのか、実際にそのものが再資源化にリサイクルされたのかどうか。リサイクルされたのならば、縮減がなくてもいいのではないかと思います。

○大塚設備調整担当課長 今回の御質問についてでございますが、最終的には再資源化されておりますので、中杉委員のおっしゃるとおりというところでございます。

○柳会長 それでは、谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 縮減の場合、建設廃棄物の場合、木材の場合は焼却を意識して、要は、近くに再資源化施設がない場合は何キロ以内だったら焼却してもいいよということが入っているはずなのです。ですから、この場合に縮減が入るとなると、中間処理に搬出と書いてありますけれども、そこでその後どうしたのか。中間処理の内容をきちんと書いておいていただければよろしいのかなと思います。

廃プラについても、この縮減というのも、廃プラの場合も焼却に回らないと、確かそちらのほうにならなかったかと。記憶が定かではないのですけれども、そののところをきちんと確認した上で、これが公表されたときに誤解のないように、もう一度廃棄物担当部局と検討していただいて、誤解のないようにしていただければと思います。

○大塚設備調整担当課長 了解いたしました。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、ほかに御発言がないようですので、これをもちまして、本日の評価委員会は終了させていただきます。

(午後0時04分閉会)