

平成30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

平成30年10月15日（月）
都庁第二本庁舎31階特別会議室27

(午後2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、定刻より若干早いですけれども、全員おそろいいただきましたので始めさせていただきます。

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

ただいまから第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。

なお、傍聴の方は現在のところいらっしゃらないという状況になっております。

議事に入ります前に、前回評価委員会で御紹介ができなかった新しい委員の方を御紹介させていただきますと思います。

浅野幸子委員でございます。

○浅野委員 浅野でございます。防災のほうを担当させていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

○東條オリパラアセスメント担当課長 どうぞよろしくお願いたします。

本日は会議次第でございますとおり、「IBC/MPCについて」の評価書案に係る意見見解書の報告、項目別審議及び総括審議、「馬事公苑（仮施設）について」の評価書及びフォローアップ計画書の報告、「その他」となっております。

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。よろしくお願いたします。

○柳会長 それでは、議事に従って進めてまいりたいと思います。

まず、議事1「IBC/MPCについて」です。評価書案に係る意見見解書についての報告をお願いいたします。

○臼井施設調整担当課長 それでは、IBC/MPCの意見見解書について説明いたします。

IBC/MPCの評価書案を平成30年7月5日に環境局長に提出するとともに、オリンピック・パラリンピック事務局のホームページで公表いたしました。その後、7月13日の評価委員会にてお諮りしまして、意見聴取の手続を開始しました。

また、都民の方々からの意見募集については、評価書案の公表と同時に開始しまして、平成30年7月5日～8月3日までの30日間で1件の御意見をいただきました。いただいた御意見に対する意見見解書を9月26日に環境局長に提出しまして、同時にホームページで公表したところでございます。

お手元に配付してございます意見見解書の15ページをご覧ください。

IBC/MPCの評価書案に対しまして、「大気等」など評価書案で選定した項目のほかに、評価書案では選定していない「交通安全」の項目についても御意見をいただいております、それぞれの御意見と実施者の見解を説明させていただきます。

まず「大気等」に関する御意見としては、「区の調査結果で、臨海部は区内の他の地域より二酸化窒素濃度が高い傾向が確認されていることから、大気汚染物質について環境への影響を適切に評価し、発生抑制に努められたい。」という御意見や、「土砂、粉じんの飛散防止などの環境保全のための措置の徹底を図られたい。」といった御意見をいただいております。

これに対する見解ですが、工事の実施に当たっては、建設機械による寄与率を極力少なくするよう、大気汚染物質の発生抑制に配慮した施工計画を策定し、排出ガス対策型の建設機械の導入、建設機械の不必要なアイドリングの防止等により、二酸化窒素の影響の低減に努める計画としています。

また、工事用車両の走行ルートは、沿道環境への配慮のため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用する計画としています。

さらに、土砂や粉じんの飛散防止のため、必要に応じて出入口付近でタイヤ洗浄を実施するほか、低公害型の工事用車両の使用、適切なアイドリングストップ等のエコドライブ実施等に努める計画としています、といった見解をお示ししてございます。

「騒音・振動」に関する御意見としては、「工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動に関しては、法定速度の遵守やアイドリングストップの徹底など、騒音・振動の発生抑制に努められたい。建設機械の稼動に伴う騒音・振動に関しては、基準値を満足しているとはいえ、近隣住民からの苦情等には窓口を設置するなど、真摯に対応されたい。」という御意見をいただいております。

これに対する見解ですが、工事用車両の走行ルートは、湾岸道路等を極力利用するほか、規制速度の遵守、アイドリングストップ等のエコドライブ及び定期的な整備点検等によりまして、より工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動の影響の低減に努める計画としています。

また、公衆の見やすい場所に現場事務所等の連絡先を表示し、住民からのお問合せに対しては、迅速かつ適切な対応を行う計画としていますという見解をお示ししてございます。

続いて、「交通渋滞」に関する御意見は16ページになります。

「有明地区においては、工事車両の集中稼働により、周辺交通に過大な影響を及ぼすことのないよう取り計らわれない。」といった御意見や、「民間開発の建設も踏まえ、事業者と情報共有を図り、交通渋滞の抑制に努められたい。」といった御意見、さらには、「各種工事が同時施工されることから、関係者により設けられた協議の場において、関係者相互に連携、調整を行い、工事を円滑に遂行されたい。」といった御意見をいただいております。

これに対する見解ですが、工事用車両の走行ルートについては、先ほど述べたとおり、交通渋滞による影響を軽減するため、生活道路の利用を極力回避し、湾岸道路等を利用する計画としています。

また、工事の実施に当たっては、工事用車両の集中を避けるため、可能な限り工事工程の平準化に努めるほか、交通整理員の配置等により、周辺交通への影響の低減に努めます。

さらに、有明北地区におけるほかの会場等の建設の状況を十分把握した上で、本工事の工事車両運行計画を作成してまいりますという見解をお示ししてございます。

また、項目選定していない「交通安全」に関しましても御意見をいただいております、「工事用車両走行ルート沿いには保育施設も設置されており、その利用に関しては児童と異なる態様（自転車等の送迎、日中の出入り等）となるため、運転者に指導を徹底し、通行者の安全確保に万全を期すこととされたい。」との御意見がありました。

これに対する見解ですが、工事用車両の走行ルートについては、極力、生活道路の利用を回避し、湾岸道路等を利用する計画としています。工事用車両の走行に当たっては、工事工程の平準化に努めるほか、自転車等の巻き込み事故防止のため、交差点右左折時の徐行及び安全確認、歩道進入時の一時停止及び安全確認を行うよう運転者に対する指導を徹底させ、児童及びその保護者、その他歩行者の交通安全を徹底する計画としていますという見解をお示ししてございます。

以上で、IBC/MPCの意見見解書の説明を終わります。

○柳会長 前回谷川委員からの質問にあった廃棄物について、回答していただけますでしょうか。

○臼井施設調整担当課長 大変失礼いたしました。

続きまして、7月13日に行われました環境アセスメント評価委員会にて御質問のあった、内装改修や電気工事の概要及び有害物質等の扱いについて回答いたします。

内装改修については、IBCでは既存の展示場内に鉄骨を建てまして、そこに石膏ボード等で壁、天井を張りつけ、遮音性の高い空間を構築し、MPCでは自立式のパーテーションを用いて

メディア用のワークルーム等の諸室を設置する計画となっております。

石膏ボード等については、大半が再資源化を行う予定であり、自立式パーティションについてはリースとなっております。

また、電気工事については、放送施設に必要となる受変電設備、配線、盤等の設置や空調機器、換気設備、ダクトなどの設置を行います。設備架台上部などに高さ約5メートルの避雷針を90本程度設置する予定でありまして、避雷針の接地極埋設のため、アスファルトや路盤材を一部撤去する予定でございますが、廃棄物の再利用等については内装改修、電気工事で発生した廃棄物を含め、組織委員会が策定した「持続可能性に配慮した運営計画」で掲げている、再資源化・縮減率99%以上という目標の達成に向けて最大限努力する計画でございます。

続きまして、有害物質を扱っているかについてですけれども、既存施設の設計を行った設計事務所に有害物質の有無を確認してもらっており、有害物質が存在していないことを確認済みです。

土壌については、土壌汚染対策法には該当しておりません。また、環境確保条例に基づく地歴調査の結果、土壌汚染のおそれはないと判断し、その旨を環境局に届け出ております。発生土については場外に搬出せず、場内に仮置きのご予定です。

以上で、先日いただきました御質問に対する回答を終わります。

○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、何か質問等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特にないようですので、次に評価書案の項目別審議を中項目ごとに行いたいと思います。

初めに、大項目分類の「環境項目」における中項目「主要環境」の小項目「大気等」について審議を行います。こちらは片谷委員に検討していただいております。

それでは、事務局から説明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 そうしましたら、資料2-1をご覧くださいませでしょうか。

資料2-1を読み上げさせていただきます。

審 議 資 料

項目：主要環境（大気等）

担当：片谷委員

意見

【大気等】

工事用車両の走行ルートは、沿道環境等への配慮のため、湾岸道路等を極力利用する計画であるとしているが、予測地点周辺には教育施設等が存在すること、また有明北地区の他の会場等の工事用車両との複合影響が見られることから、周辺事業者との情報共有を図り工事用車両の集中を避けるなど環境保全措置を徹底し、事業実施に伴う影響の低減に努めること。

〔主要環境（騒音・振動）、交通（交通渋滞）と共通〕

「大気等」につきましては、以上1点になります。

こちらの「大気等」につきましては、評価書案の23ページ以降となっておりますが、まずは評価書案の15ページをご覧くださいませでしょうか。

こちらは工事用車両の走行ルートとなっております。計画地のほうから出入りをする車両につきましては、計画地のすぐ上のほうの脇の臨港道路を走行するものですか、さらに上の方に行ったところの湾岸道路を走行するものもございまして、基本的には工事用車両はこれらの幹線道路を8割方が走行していくことになっておりますけれども、一部この図の上のほう、有明通りと書かれた通りを北側の方に進んで、有明アリーナですとか有明体操競技場といった他の競技会場の整備を行っているエリアを通る車両もございませ。

こちらのルート沿道の環境配慮施設につきましては、評価書案の52ページをご覧くださいませでしょうか。

52ページの図9.1-12のほうには、計画地周辺の主要公共施設がプロットされております。こちらをご覧くださいませと、先ほど申し上げた有明体操競技場ですとか有明アリーナの方に向かうルートの沿道には、赤丸で表記されておりますものがありますけれども、こちらが教育施設となっております。

また、ページを戻る方向に2枚めくっていただきまして、49ページをご覧くださいませたいのですが、こちらにつきましては計画地周辺の用途地域等の指定状況が示されております。

今回、IBC/MPCが配置されるビッグサイトの周辺は工業専用地域となっております。また、アリーナとか体操競技場の表記がありますけれども、こちらの会場周辺につきましては黄色く塗られておりまして、住居系の用途地域が見られるといったところになります。

また、その隣の48ページにつきましては計画地周辺の土地利用状況で、先ほど申し上げた工事用車両のルートの沿道ということで、有明アリーナの少し下の辺りの黄土色の部分が教

育文化施設ということで表記されているところになります。

有明の方に車両が行くということで、車両の複合も見られることがあります。想定台数が資料編の3ページに載ってございますので、後ろの資料編の3ページをご覧くださいませでしょうか。

A3のペーパーで折り込みになっているところがございますけれども、資料編の3ページに工事車両の想定台数が記載されております。IBC/MPCの工事車両の台数のピークは工事着工後6カ月目となっております、他の有明の会場整備との複合を見た場合のピークも、同じ6カ月目となっております。

台数が記載してある表が5つほどありまして、一番下の表が有明のほうの会場も全て足し上げた複合の台数になってございますが、ピーク月の工事車両台数が複合で775台となっております。

次に、ページを戻っていただきまして、59ページのほうをご覧くださいませでしょうか。

59ページに工事車両の走行に伴う影響の予測地点を示した図が図9.1-14ということで記載されております。

有明の会場の工事車両との複合影響が見られることですか、先ほど御紹介させていただきました教育施設が沿道にある関係を考慮いたしまして、予測地点につきましてはNo.1と書かれたところがございますけれども、有明方面に向かうルートの沿道で教育施設がある地点という形になっております。

また少しページをおめくりいただきまして、ミティゲーションにつきましては65ページに記載がございます。

65ページの「9.1.3 ミティゲーション」になりますけれども、「(1) 予測に反映した措置」ということで、工事車両の走行ルートにつきましては、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用する計画とするとしてございます。

また、(2)のほうには、予測に反映しなかった措置を書かせていただいているところで、一番上のところで土砂・粉じんの飛散防止ですとか、その次の上から2番目のところでエコドライブ等の実施、4番目のボツのところでは計画的かつ効率的な運行管理に努める計画ですとか、ミティゲーションをいろいろと記載いただいているところです。

「(2) 予測に反映しなかった措置」の一番下のところですが、こちらにおきまして、有明地区の会場整備の事業者との情報共有を行うという形のミティゲーションの記載をいただいております。

これらを踏まえた評価の結果につきましては、1枚おめくりいただきまして、67ページに記載されております。

こちらのページに表が2つございまして、表9.1-35の(1)と(2)ということで、(1)が二酸化窒素の影響の評価、(2)が浮遊粒子状物質の評価の状況となっております。

こちらにつきましては、一番右の欄に評価の指標が記載されておりますが、二酸化窒素と浮遊粒子状物質ともに評価の指標を満たすという形になっております。

以上のとおり、ミティゲーションにつきましても、取組をさまざま記載いただいて、評価の指標も満足しているという状況ではございますけれども、今回、既に会場整備が行われている有明方面への車両の走行があることですか、その走行ルート沿道には教育施設等が存在すること、有明の他の会場の工事用車両との複合影響が見られるというようなことはしっかり勘案しなくてはならない要素であるため、確実にミティゲーションを実施いただきたいという趣旨で周辺事業者との情報共有を図り、工事用車両の集中を避けるなど、環境保全措置を徹底し、事業実施に伴う影響の低減に努めることとの意見をつけているところでございます。

なお、こちらの意見につきましては、騒音・振動、交通渋滞と共通となっております。

こちらからの説明は以上です。

○柳会長 それでは、片谷委員、ただいまの説明につきまして何か補足することはございますか。

○片谷委員 特段補足というようなことはないのですが、今、説明していただいた67ページの数字で、評価の指標はクリアしているのが当然ですけれども、日平均値の98%値のところに寄与率が書いてありまして、NO₂では0.3%で、SPMでは0.1%未満という数字になっておりまして、十分低いと判断していい数字であることは確かです。

一方で、これはあくまでも予測値ですので、交通の集中等が起こってしまうと、この予測値を上回る可能性もありますので、そういった意味で十分に集中を避けるなどの配慮を徹底していただくことを念押し的に申し上げているというのがこの意見の趣旨でございます。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、ほかに御意見、御質問はございますでしょうか。

御意見がないようですので、「大気等」につきましては、指摘の趣旨を評価委員会意見案に入れることといたします。

次に、中項目「生活環境」の小項目「騒音・振動」について審議を行います。こちらは山

本委員に検討していただいております。

それでは、事務局から説明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 それでは、資料2-2をご覧くださいませでしょうか。
読み上げさせていただきます。

審 議 資 料

項目：生活環境（騒音・振動）

担当：山本委員

意 見

【騒音・振動】

工事用車両の走行ルートは、沿道環境等への配慮のため、湾岸道路等を極力利用する計画であるとしているが、予測地点周辺には教育施設等が存在すること、また有明北地区の他の会場等の工事用車両との複合影響が見られることから、周辺事業者との情報共有を図り工事用車両の集中を避けるなど環境保全措置を徹底し、事業実施に伴う影響の低減に努めること。

先ほど読み上げさせていただきました、主要環境（大気等）、交通（交通渋滞）と共通の意見となっております。

「騒音・振動」につきましては、評価書案の81ページに予測地点が記載されております。81ページをご覧くださいませでしょうか。

先ほどの「大気等」と同様の考え方に基つきまして、予測点は有明の方面に向かう地点で、かつ教育施設が沿道に存在する地点ということでNO.1と設定しているところでございます。

次に、ミティゲーションにつきまして85ページのほうに記載がございますので、85ページをご覧くださいませでしょうか。

85ページの「9.2.3 ミティゲーション」の「(1) 予測に反映した措置」に、規制速度を遵守する計画であることと、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用することなどを記載いただいております。

また、「(2) 予測に反映しなかった措置」ということで、一番上のポツのところですけれども、低公害型の工事用車両を極力採用することと、エコドライブ等の実施、また、上から2番目のポツのところ、安全走行等について記載いただいているところです。

これらに加えまして、(2)の3つ目のポツになりますけれども、先ほどの大気等と同様、計画地周辺において同時に行われる有明地区の会場整備の事業者との情報共有を行うことも

記載いただいております。

86ページをご覧くださいませでしょうか。

評価の結果が記載されております。騒音に関しましては、表9.2-19で記載させていただいておりまして、将来交通量の騒音レベルが67、工事用車両による増加分が1未満、「評価の指標を満足する」となっております。

振動に関しまして、その下の表9.2-20になりますけれども、工事用車両による増加分は1未満ということで、評価の指標を昼間、夜間ともに満足しているという状況でございます。

以上のように、騒音・振動に関しまして、周辺の会場整備に関する工事事業者との情報共有を図るですとか、必要な取組を記載いただいているということ、評価の指標を満足しているということでございますけれども、先ほど大気等で申し上げた説明と同様、工事用車両が走行するルートに沿道には教育施設等が存在することですとか、有明北地区の他の会場等の工事用車両との複合影響が見られるということがございますので、先ほどの大気等と共通の意見ということで、環境保全措置を徹底して、事業実施に伴う影響の低減に努めることという意見をつけさせていただいております。

こちらからの説明は以上になります。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、山本委員、何か補足することはございますか。

○山本委員 事務局の説明のとおりで結構です。

騒音につきましても、有明体操競技場であったり、有明アリーナ、有明テニスの森の工事用車両とかぶってまいりますので、騒音の管理は基本的にはこの工事用車両の台数管理を徹底することが非常に重要ですので、このような意見とさせていただいております。

これは大気の方と全く同じ文章です。これで結構だと思います。

○柳会長 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問はございますか。よろしいでしょうか。

御意見がないようですので、騒音・振動につきましては、指摘の趣旨を評価委員会意見案に入れることにいたします。

次に、大項目「社会・経済項目」における中項目の「交通」の小項目「交通渋滞」「交通安全」について審議を行います。こちらは水村委員に検討させていただいております。

それでは、事務局から説明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 それでは、資料2-3をご覧ください。

読み上げさせていただきます。

審 議 資 料

項目：交通（交通渋滞、交通安全）

担 当：水村委員

意 見

【交通渋滞】

- 1 工事用車両の走行ルートは、沿岸環境等への配慮のため、湾岸道路等を極力利用する計画であるとしているが、予測地点周辺には教育施設等が存在すること、また有明北地区の他の会場等の工事用車両との複合影響が見られることから、周辺事業者との情報共有を図り工事用車両の集中を避けるなど環境保全措置を徹底し、事業実施に伴う影響の低減に努めること。

〔主要環境（大気等）、生活環境（騒音・振動）と共通〕

【交通安全】

- 2 工事用車両の走行に伴う交通安全については、計画地周辺の公共交通機関への利用経路が、いずれも歩道や歩道橋によって歩車分離が確保されていることから、交通安全の変化は生じないとして、項目の選定を行わないとしている。しかしながら、工事用車両の走行ルート沿道には教育施設や福祉施設等の環境上配慮すべき施設が存在すること、また、有明北地区の他の会場等の工事用車両との複合影響が見られることから、交通安全の項目の選定について再検討を行うこと。

まず、「交通渋滞」の意見につきましては、先ほど御説明いたしました「大気等」「騒音・振動」と同様の意見となっております。

評価書案のページとしましては、90ページをご覧くださいでしょうか。

90ページ、「9.3.2 予測」のところで「(5) 予測結果」ということで記載がございます。こちらのほうは有明の他会場との複合を見ている形になっております。表9.3-4になりますけれども、将来基礎交通量が1日16,339台のところ、工事用車両交通量は複合で見ても1日412台となっております。

これを踏まえまして、隣の91ページの「9.3.4 評価」に「(2) 評価の結果」が記載されております。周辺交通量に対して工事用車両台数が1日当たり最大約412台増加するが、周辺交通量に占める工事用車両台数の割合はわずかであるという評価となっております。

また、その上の「9.3.3 ミティゲーション」の「(2) 予測に反映しなかった措置」の一

番下には、工事用車両が一時的に集中しないよう、有明の競技会場等の事業者と情報共有を行うことについても記載いただいているところがございます。

このように、「交通渋滞」に関しましても、周辺の他会場の整備事業者との情報共有など、必要な取組に触れていただいているところがございますけれども、先ほど来、「大気等」や「騒音・振動」のところで御説明させていただいておりますとおり、走行ルートの沿道に教育施設等が存在することですとか、有明北地区の他の会場等の工事用車両との複合影響が見られることを勘案しまして、「大気等」や「騒音・振動」と共通の意見ということで、環境保全措置を徹底して、事業実施に伴う影響の低減に努めることという意見をつけさせていただいております。

次に、「交通安全」になります。

「交通安全」につきまして、まず13ページのほうを前提として再度御説明をさせていただきますと思います。

13ページに「7.2.4 施工計画」とございまして、「(1) 工事工程」の表7.2-2をご覧くださいますと、IBCの整備とMPCの整備ということで分かれております。IBCの整備を行っている間でも、MPCの部分はまだ工事に入っていないということで、この間、具体的には工事着工16カ月目あたりくらいですけれども、MPCが配置されるエリアはIBCの整備工事中でも供用されることがございますので、IBCの整備中でも来場者が引き続き見込まれるという状況になってございます。

次に、評価書案の22ページをご覧くださいませでしょうか。

22ページのほうには、「選定しなかった項目及びその理由」というところで、下から4つ目の欄に「交通安全」の記載がございます。項目選定をしなかった理由としまして、計画地周辺の公共交通機関への利用経路が、歩道や歩道橋により歩車分離されているため、交通安全の変化は生じないとされております。

また、その下の「なお」以降で、通学路と交差する部分においてもミティゲーションを徹底するという旨を記載いただいているところになります。

次に、先ほど「大気等」のところで見ていただいたのですけれども、評価書案の15ページの工事用車両の走行ルートと、先ほど「大気等」のところで御紹介させていただきました52ページの、主要公共施設の配置が示されたところと一緒に見ていただきますと、先ほどから繰り返しの御説明になってしまっておりますが、有明通りの沿道には教育施設がございます。また、湾岸道路の沿道に青色の三角で表示されたところで、福祉施設などもございます。

このように、工事用車両の走行ルート沿道には、教育施設ですとか福祉施設等の環境上配慮すべき施設がございますし、これまでのほかの項目のところで御説明をさせていただきまして、おとり有明地区の会場整備の工事用車両との複合影響も見られることを踏まえまして、歩車分離された歩道でありましても、交差点のように人と車両が交差する地点もあるということもございますので、「交通安全」の項目の選定について再検討を行うことといった意見をつけさせていただいております。

こちらからの説明は以上です。

○柳会長 それでは、水村委員は本日御欠席ですが、事務局は何か補足はございますか。

○東條オリパラアセスメント担当課長 水村委員が御欠席ということで、事務局のほうで委員からの補足意見をお預かりしておりますので、御紹介させていただきます。

水村委員のほうから、「近接する駅からビッグサイトまでは歩道橋も整備されておりますが、歩道橋を使用せずにその下の地上部の歩道を通行する来場者も多数見受けられる。そうした地上部の歩道につきましては、十分に歩車分離が図られているものの、工事中にもビッグサイトの営業が一部継続されるため、引き続き多数の歩行者の通行が想定される。

また、工事用車両が走行するルートの周辺におきましては、高層マンションですとかオフィス等の建設によりまして、児童を含めた住民や働く人々の往来が増加してきているということもある。

以上のことを踏まえると、工事用車両の走行に伴う交通安全への配慮は重要であるので、予測評価を行うことが望ましいと考える。」というコメントをお預かりしております。

○柳会長 それでは、ほかに御意見、御質問はございますか。

片谷委員、どうぞ。

○片谷委員 今の交通安全の件なのですけれども、水村委員がおっしゃる点もそのとおりだと思います。

住民のお子さんたちの通学という問題がありまして、ちょうど体操競技場の南側にある民間の大型のマンションは、まだこの工事の期間中には入居されないようですが、再来年の3月末か4月頭の入居らしいです。ですから、そこはこの工事期間のピークのところではまだ入居が始まらないようですけれども、テニスの森の北側にある既にあるマンションは、割と細いところを歩いて通学していますので、子供ですから歩道から車道におりてしまうみたいなことがないとは言えないので、やはり細心の注意を図っていただく必要があるだろうと思われれます。

ですから、予測評価項目として、どういう形で扱うのかというのは私も具体的なイメージが湧きませんが、何らかの配慮、通学時間帯の交通をある程度抑制するような配慮などはあったほうがいいかなと感じますので、その辺を御検討いただければということが補足的な意見です。

○柳会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

御意見がないようですので、「交通渋滞」「交通安全」につきましては、指摘の趣旨を評価委員会意見案に入れることといたします。

以上で、本案件の項目別審議は全て終了いたしました。

引き続き、総括審議を行います。

事務局から説明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 それでは、資料3をご覧くださいませでしょうか。

資料3を読み上げさせていただきます。

(案)

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会
実施段階環境影響評価書案（IBC/MPC）について（意見）

第1 審議経過

本評価委員会では、平成30年7月13日に「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書案（IBC/MPC）」（以下「評価書案」という。）について意見聴取されて以降、審議を重ね、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

付表は、3ページについてございます

第2 審議結果

評価書案は、おおむね「東京2020オリンピック・パラリンピック環境アセスメント指針（実施段階環境アセスメント及びフォローアップ編）」に従って作成されたものであると認められる。

なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、次に指摘する事項について留意し、その記載内容が充実するとともに一層理解しやすいものとなるよう努めるべきである。

以下の意見につきましては、全て本日御審議いただいた意見になりますので、読み上げのほうは省略させていただきます。

こちらからの説明は以上になります。

○柳会長 ただいまの審議結果の言い回しですけれども、「その記載内容が充実するとともに」ですか。「充実されるとともに」ですかね。

○東條オリパラアセスメント担当課長 こちらのほうは、確かに日本語として「記載内容が充実する」というよりは「記載内容を充実させるとともに」という形のほうがいいのかなと思います。そちらのほうは「記載内容を充実させる」という形で修正させていただければと思います。

○柳会長 分かりました。

ほかに、ただいまの説明について何か御質問等がございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

特に御意見がないようですので、ただいま事務局が朗読した案文のとおり、本委員会の意見としたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきます。

事務局で意見の「かがみ」を配付してください。

(「かがみ」を配付)

○柳会長 評価委員会意見を読み上げてください。

○東條オリパラアセスメント担当課長 それでは、読み上げさせていただきます。

30東環評第2号

平成30年10月15日

東京都環境局長

和賀井 克夫 殿

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会長 柳 憲一郎

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階

環境影響評価書案（IBC/MPC）について（意見）

平成30年7月13日付30環総政第301号で意見聴取があったこのことについて、当評価委員会の意見は別紙のとおりです。

別紙は、先ほどの資料3になりますので、そちらを御参照いただければと思います。

○柳会長 それでは、ただいま朗読しましたとおり、評価委員会意見を東京都環境局長に提出することにいたします。

次に、議事2に入ります。議事2は「馬事公苑（仮設施設）について」です。

評価書及びフォローアップ計画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 こちらの案件につきましては、7月に評価委員会で御審議いただきまして、その後にアセスメント実施者でございますオリンピック・パラリンピック準備局のほうに環境局長意見を8月1日に送付してございます。その意見を踏まえまして、オリンピック・パラリンピック準備局が評価書を作成いたしまして、9月26日に公表しております。

また、フォローアップ計画書も9月27日に公表されておりますので、評価書とフォローアップ計画書をあわせてオリンピック・パラリンピック準備局から御報告いたします。

○臼井施設調整担当課長 それでは、報告させていただきます。

馬事公苑（仮設施設）につきましては、ただいま御説明いただきましたとおり、平成30年8月1日に受領しました環境局長意見を踏まえまして、平成30年9月26日に評価書を環境局長に提出いたしました。

環境局長意見を踏まえまして評価書の記載内容につきまして、資料4「馬事公苑（仮設施設）環境影響評価書案審査意見書と環境影響評価書との関連」に記載してございます。

また、この評価書で行った予測評価に対する追跡調査を実施するため、フォローアップ計画書を作成し、9月27日に環境局長に提出いたしました。今後、このフォローアップ計画書に基づき調査を行い、報告書をまとめていくこととなります。

それでは、お手元の資料4「馬事公苑（仮設施設）環境影響評価書案審査意見書と環境影響評価書との関連」をご覧ください。

本資料の概略を説明させていただきますが、まず1ページ目の「大気等」につきまして、工事間での情報共有や調整を行うことにより、工事用車両が走行する経路や時間帯の平準化を

図るなど、事業実施に伴う影響のより一層の低減に努めることという御意見をいただきました。

これにつきましては、馬事公苑の評価書の76ページをご覧ください。

76ページの「9.1.3 ミティゲーション」の「(1) 予測に反映しなかった措置」の一番下のポツに、恒久施設改修整備との情報共有を行い、平準化を図ることにより、大気汚染への影響の低減に努める計画について追記してございます。

次に、先ほどの資料4の1ページ目の2段目の「騒音・振動」につきましては、2つ御意見をいただいております。

1つ目につきましては「大気等」と同様でございまして、2つ目につきましては、周辺の道路交通騒音は現状でも環境基準と同値またはこれを超過している地点もあることから、環境保全措置を徹底し、工事用車両による騒音のより一層の低減に努めることという御意見でありました。

これにつきましては、評価書の97ページをご覧ください。

97ページの「9.2.3 ミティゲーション」の「(2) 予測に反映しなかった措置」の一番下のポツに、「大気等」と同じく恒久施設改修整備との情報共有を行いまして、平準化を図るなどにより、大気汚染への影響の低減に努める計画について追記してございます。

続きまして、先ほどの資料4の1ページ目の3段目から2ページ目にかけてお示ししている「交通渋滞」と「交通安全」の項目については3つ御意見をいただいております。

1つ目の御意見は「大気等」や「騒音・振動」と同様です。

2つ目は、工事用車両に占める大型車の割合が高いことから、環境保全措置を徹底し、工事用車両による交通渋滞への影響のより一層の低減に努めること。

また、2ページ目に示している3つ目の御意見ですけれども、工事用車両の走行に伴う交通安全は「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（馬事公苑）」（平成28年12月 東京都）として環境影響評価を実施済みであり、本評価書案では対象としないとしている。しかしながら、計画地は多くの住宅に囲まれ、教育施設等の環境上配慮すべき施設も多く存在する立地であり、本事業に対し周辺の道路幅が十分でない箇所も見受けられる。こうした中、本事業と並行して恒久施設の改修整備が行われ、大型車両を始めとした工事用車両の集中が懸念されることから、交通安全の項目の選定について再検討を行うことという御意見になっております。

これにつきましては、評価書の23ページをご覧ください。

23ページの表8-2 (2) の下から4段目に「交通安全」を環境影響評価の項目として選定してございます。

また、次の24ページをご覧ください。

表8-3「選定した項目及びその理由」の一番下の段に「交通安全」の行を追加して記載してございます。

さらに、105ページ目以降に「交通安全」に関する記載を追加しておりまして、121ページをご覧くださいますと、「9.4.3 ミティゲーション」の「(1) 予測に反映した措置」1番目と2番目のポツに交通安全教育の実施や交通整理員の配置等により、計画地周辺の交通安全に努める計画等について記載してございます。

資料4に関する説明につきましては以上でございます。

なお、前回7月13日の評価委員会でいただきました2点の御意見などについて確認いたしましたので、説明いたします。

まずは1点目ですけれども、13ページの配置図をご覧ください。

南東側、13ページでいいますと上のほうになりますけれども、運営エリアから北側の厩舎エリアの間に記載されている地下道について、交通渋滞への配慮に関する御意見をいただいております。

この地下道工事は、日本中央競馬会による恒久施設改修整備の一部でありまして、平成28年12月に公表した評価書において予測評価をしている整備範囲のため、今回公表しました仮設施設の評価書に地下道工事に関する配慮事項の記載はしておりませんが、恒久施設の施工者は毎月世田谷区主催の道路調整会議に出席し、関係者間で道路規制を調整するとともに、所管警察署の指導に基づき近隣への周知や警備員配置などの対策をとった上で規制を行っていることを確認させていただきました。

なお、地下道工事の工期が変更となりまして、12月までの予定となっておりますので、16ページに記載している工事工程につきましては更新してございます。こちらをあわせてお知らせさせていただきます。

次に、96ページをご覧ください。

表9.2-13の時間区分に「夜間」と記載されている件について、夜間工事を実施するような誤解を避ける記載に関する御意見をいただいております。

これについては、表9.2-13の表の下、注3) の3行目に各時間帯区分における時間当たりの交通量は資料編を参照するよう記載しております。

続いて、資料編の28ページをご覧ください。

資料編28ページの表2.1-11の中央あたりを見ていただきますと、工事用車両が7時から18時まで走行すること、それ以外の時間は0台となっていることがご覧いただけるかと思えます。こちらにもお示ししてございます。

続いて、フォローアップ計画書の内容について、担当から説明いたします。

○オリパラ準備局 それでは、お手元の馬事公苑フォローアップ計画書をご覧くださいませでしょうか。

フォローアップ計画書の25ページ、A3の折り込みのページがございませ。そちらを用いまして御説明させていただきます。

25ページに馬事公苑（仮施設）のフォローアップの全体的な計画をお示ししてございませ。表が上下に2段ございまして、上段の表が東京2020大会開催前のフォローアップ計画、下段の表が開催後の計画となつてございませ。

まず上段の開催前のフォローアップの計画でございませけれども、今回評価書で対象といたしました「大気等」「騒音・振動」「交通渋滞」「交通安全」につきまして、フォローアップの計画を示してございませ。

それから、同じ上段の表の中に工事の工程が入つてございませけれども、上のほうの黒いバーが今回の仮施設の工事工程になつてございまして、その下のグレーのバーが日本中央競馬会が実施している恒久施設の改修整備にかかる工事工程を示してございませ。

このフォローアップのほうでございませけれども、工事用車両のほうがこの仮施設整備に伴うもの、恒久施設整備に伴うものを合算した台数になりますが、ことしの12月にピークになることが今、想定されてございませるので、ことしの12月に「大気等」「騒音・振動」「交通渋滞」の調査、実際の交通量の調査等を実施する計画でございませ。

それとともに、ミティゲーションの実施状況につきましては、「交通安全」も含めまして随時確認いたしまして、今年度末、来年の3月をめどに一度フォローアップ報告書のほうを御報告したいと考えてございませ。

その後も工事のほうは引き続き実施されますので、継続的にミティゲーションの実施状況については確認いたしまして、開催前といたしましては、平成32年7月をめどに再度フォローアップの報告をさせていただきたいと考えてございませ。

続きまして、下段の開催後でございませが、大会後に仮施設については撤去するということがございませるので、その期間中、同じくミティゲーションの実施状況を確認いたしまし

て、平成34年度にフォローアップ報告をするという計画を今、考えているところでございます。

それから、仮設施設のフォローアップ報告につきましては、恒久施設のフォローアップも継続的に実施しているところでございますので、仮設施設と恒久施設はあわせてフォローアップの報告をして参りたいということを想定してございます。

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ございますでしょうか。

中杉委員、どうぞ。

○中杉委員 新たに加えていただいた「交通安全」のところなのですが、評価結果のところとその前の予測結果のところを書いているのですが、5つの道路のうち4つは歩車分離がされていると書いてあるのです。私もこれは現場を見に行った後、この中の用賀中町通りを歩いて駅まで行ったのですけれども、歩車分離といっても、マウントアップというのは段が違うということですね。あの歩道は物すごく狭いのです。実際には歩車分離でやっても、対向の人がいると下におりなければいけないような状態になっている。歩車分離があるからいいというような感じの全般的なくくりになっているのですが、実際にはそんなことではないだろうと。

これはこれで実際に今度、大会を実施する段階での評価ということになると、歩道から人がものすごく車道にあふれるのは確実だろうと思われるので、そこら辺の配慮が必要ではないかと。

少しこの記述は安易にすぎるのではないか。設備があればそれで十分だと、その設備のほうで容量的に不十分な状態にあるのだろうと、時間帯的には認識していますが、私が行った時間はたしか5時少し前で、まだ工事用車両が動いているときだろうと思いますので、そういうところはちゃんと十分配慮してやっていただく必要があるのではないかと思います。

ちょっと認識が甘いのではないか。実際の現場の状況を見ていただいてもやらないと、設備があるからこれは問題ないのだと考えていただくのは安易過ぎるように思います。

○柳会長 ありがとうございます。

事務局、いかがでしょうか。

○臼井施設調整担当課長 今、先生からいただいたお話は、全体計画の際の評価として課題をいただいたと理解しております。工事用車両の分につきましては、まずはこれでと考えて

おりますので、全体計画の際に記載方法を何か工夫できることがあるかというところもあるかと思っておりますので、そこでまたと考えてございますが、そうではなかったですか。

○中杉委員 全体計画のところは特にそれは排除してと言っていないけれども、多分工事するときにもそういうことが起こり得るだろうと思うので、その認識が少し甘いのではないだろうかと思っております。

○オリパラ準備局 御指摘ありがとうございます。

おっしゃるとおり、121ページの交通安全の評価のところに記載してございまして、マウントアップを重ねているとかガードレール等が設置されているといったような安全施設があることはそのとおりだということではございます。

それはそれとしては記載している一方で、実際に工事に当たりますはそういう歩道が狭いというようなところは当然でございますので、121ページの3パラグラフ目に、実際に歩車分離がどうこうということとともに、「工事用車両の走行に当たっては」からの文章になるのですけれども、こういった工事用車両が走行する側の対策といったものも非常に重要だと考えてございますので、一応こちらのほうでそういったドライバーに関するような配慮事項等を記載しているというようなところでございます。

○柳会長 中杉委員、どうぞ。

○中杉委員 例えばその上の2段目の最後のところで、五輪愛馬通りはマウントとかがないから交通整理員を配置すると計画しているのですよね。場合によったら、先ほど私が申し上げたようなところも必要なのではないだろうかという意味合いで考えています。

工事車両のときはまだそんなに多くないからという判断なのかもしれませんが、実際にはそういうことが起こり得る。私も歩いていて少しそういうふうなところに、特に自転車が来ると避けて、自転車がおいたりということが起こるので、そこら辺のところはこれで十分なのかということが気になったので、少し申し上げておきたいと思っております。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

秋田委員、どうぞ。

○秋田委員 ありがとうございます。

前回の委員会の際に、地下道についての配慮をお願いしたいということでお願いさせていただいて、今回しっかり反映していただいて非常に良かったと思っております。

また、アセスの時期もちょうどその地下道の工事も入っている時期に設定していただきましたので、十分にどの程度ここで混雑状態が生じているかということが理解できるかなと思

います。

中杉先生と近いのですけれども、前回は申し上げましたが、地下道の工事をする時というのは、必ず地上の道路にも相当の障害が出てきまして、この地下道が設置される場所の付近にはバス停もございまして、かなりの交通の混乱がここで生じることは容易に想定されますので、その分について十分に配慮いただけるということですが、引き続きフォローアップのほうをよろしく願いいたします。

以上です。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 確認させていただきたいのですけれども、こちらの個別の案件とフォローアップ計画書の関連なのですが、評価書の26ページで今回選定しなかった項目の中に「廃棄物」が入っておりまして、その中で最後の段落になりますけれども、資材の再利用をする計画を検討中ですと。その結果については他の会場とあわせて全体計画で評価すると記載されているのですけれども、この全体計画でやるべきものと、今回の馬事公苑のような個別のところでも再利用をこういうふうにやっていますよということの評価していただけるのかどうか。

もし個別のものを評価する、馬事公苑もあわせて評価するということになる、フォローアップ計画のほうにもその趣旨を入れておいたほうが良いと思うのですけれども、それは全体計画の中で一括してやるというお考えなのか、その辺のすみ分けを、ここで分かれば明らかにさせていただきたいと思います。

例えば「雇用」だとかそういう全体像は全体計画でやるべきものでしょうけれども、個別のものでも分かるものについては、事前の評価はしないけれども事後でフォローアップ計画でしっかり見て検証するという記載をするのであれば、個別の案件でのフォローアップ計画の中にその旨の趣旨を書いておいていただいたほうが、よりしっかりやっているということが都民の方にも分かっていたのではないかなということですが。

なので、よろしく願いいたします。

○柳会長 それでは、事務局のほうからどうでしょうか。

○臼井施設調整担当課長 まず今回の件としましては、おっしゃっていただいたような形で今、整理をさせていただきますけれども、個別のフォローアップの計画において記載ができるかどうかというところかと思いますが、全体計画の中で記載していくのか、あるいはフォローアップの中でも記載ができるのかといったところも含めて少し検討させていただければと思

います。よろしく申し上げます。

○柳会長 谷川委員、よろしいでしょうか。

○谷川委員 整理して、ちゃんとすみ分けをしていただければと思います。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

山本委員、どうぞ。

○山本委員 余りメジャーではないのですけれども、既に恒久施設のほうの工事が始まっていますよね。これは仮設工事のほうのフォローアップということで、仮設工事だけに着目したことなのですけれども、結局複合影響があるので、騒音でどちらが仮設工事の影響でどちらが恒久工事の影響かということは余りよく分からなくなるのではないかと考えています。

そこで、よく工事中の環境モニタリングという考え方で実際に騒音・振動を測るということではなくて、工事現場に到着する自動車、大型車の台数であるとか、小型の台数を日々日報としてつけておいていただいて、その台数の整理結果をもって、ひとまず恒久のほうと仮設のほうの工事の進捗というか、騒音に振りかえればそれにちょうどなるわけなのですけれども、そういうデータを集めていただいたほうが、むしろ総合的には好ましいのではないかと。

もちろん、交通量の調査はしていただくし、騒音・振動は測って、それはある時期だけのサンプリングでしかないのだけれども、日々到着する工事関連の大型車、小型車は多分日報で必ず押さえられていると思うので、その辺をもう少し最終的に整理したものをフォローアップ報告書として記載していただければ、きっちり工事用車両の管理がされているということがよく分かるのではないかと思います。

これはやっていただければいいかなという意見です。

○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。

現実的に、仮設施設整備の車両と恒久施設整備の車両台数が明確に分けられるかどうかといったところは定かではないというか、ちょっと難しいのではないかと気もしておりますが、いずれにしても今回の予測においては、恒久施設と仮設施設のトータルの台数を条件として予測してございますので、その予測結果の検証ということであれば、トータル台数が分かれば検証できるかなとは思ってございます。

どこまで厳密に分けられるかというのは、これからまた現場の中でも確認しておきますけれども、どこまでできるかについては今、即答できないという状況でございますので、申しわけございませんがそんな対応をさせていただければと思っております。

○柳会長 山本委員、どうぞ。

○山本委員 多分、事業者といいますか工事を請け負う関連の会社が日々日報を必ずつけているのだらうと思うのです。協力していただいてそれを集めればいいたらうと思います。コンサルの方がそれを毎日カウントする必要は全くないと思いますけれども、そういうデータを集めることが可能であれば、それを見ておけば、複合影響という観点から工事用車両の交通量の管理をきっちりやりましたよということになるかと思います。

○オリパラ準備局 恒久施設整備と仮施設整備で違う業者さんが入っていれば、ひよっとしたらそういうことも可能なのかもしれないのですけれども、実はここは同一業者さんが施工されておりますので、どこまでできるかといったところは課題があるのととりあえず認識していただければと思います。

○山本委員 分かりました。

○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、最後に議事3「その他」に移りたいと思います。

事務局から報告事項等があればお願いいたします。

○臼井施設調整担当課長 それでは私、オリパラ準備局の臼井から、前回の評価委員会におきまして御要望いただいております、オリンピック・パラリンピック環境アセスメントの全体の進捗状況について御報告させていただきます。

資料5「東京2020オリンピック・パラリンピック環境アセスメントの進捗状況」という資料をご覧ください。

本資料1ページ目には都内の25競技施設、裏面の2ページ目には幕張メッセAホールから横浜国際総合競技場までの都外の18競技施設と、その下に、競技施設ではございませんけれども、選手村とIBC/MPCの都内の施設についてお示ししてございます。また、その下2つの行につきましては、会場に加えまして、アセスメントの対象となっている全体計画、競技をお示ししてございます。

1ページ目に戻っていただいて、右の列にお示ししている図書名及び記号の凡例については、表の下に掲載してございまして、表の①の列は調査計画書、②は評価書案などと対応しております。例えば、②のところには●が入っている会場は評価書案の段階を終えているといったことを表しております。

それでは、こちらの資料ですけれども、まず、都内で整備をしている恒久施設につきましては、既に全ての施設において⑤のフォローアップ計画書までを作成してございまして、一部

フォローアップ報告書を提出している施設については○でお示ししてございます。

また、1ページ目の8段目、馬事公苑の3段目の仮施設と中ほどの有明体操競技場の仮施設1、下から6段目の海の森クロスカントリーコースと、2ページ目の会場の一番下にありますIBC/MPCの仮施設につきましても、ほかの仮施設と比べまして、先行して工事に着手することから、既にアセス手続を進めておりまして、その実施状況を●でお示ししてございます。

なお、選手村の仮設につきましても、これまで都市整備局が市街地再開発事業で整備する住宅棟及び商業棟を宿泊棟などとして一時使用する計画でありまして、市街地再開発事業のうち、条例アセスの対象とならない環境影響評価項目について予測評価を実施しまして、図書を公表してまいりました。

大会時の内装など、組織委員会発注の仮設の扱いについては、現在関係局と協議中でございます。

1ページ目に戻っていただきまして、都内のそのほかの仮施設につきましても、現在、アセスの手続方法を関係局と協議しておりまして、灰色の網かけでお示ししております。

何度も行ったり来たりしてしまい恐縮ですが、続いて、2ページ目中ほどの伊豆ベロドローム、伊豆マウンテンバイクコースにつきましても、環境影響評価の項目に係る検討結果を事業計画概要報告書としてまとめ、7月に開催されました評価委員会にて報告させていただきました。こちらは実施状況を▲でお示ししてございます。

続きまして、2ページ目でドットの網かけにしているそのほかの仮施設につきましても、整備規模や内容からアセスの手続方法について関係局と協議を行いまして、事業計画概要報告書に取りまとめる予定となっております。

最後に1ページ目と2ページ目で空欄となっている箇所については、今後アセス図書を公表していく予定でございまして、また、仮施設の図書公表及び事業計画概要報告書につきましても、各施設における調整状況に応じまして、報告時期が異なる予定ではございますけれども、おおむね2019年秋頃を見込んでございます。（注）

（注）上記の4行は、当該発言者が本委員会終了直後に、追加の発言をした部分であり、発言全体の正確性を期するため追記した。

以上が会場に関するアセスメントの進捗状況でございます。

全体計画、競技につきましても、2019年9月、秋頃を目途に評価書案を公表していく予定でありまして、その後2019年度内にフォローアップ報告書まで報告する予定であります。

以上になります。

○柳会長 それでは、ただいまの説明について何か質問等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特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と思います。

○臼井施設調整担当課長 申し訳ございません。私は今、1点発言を間違えておりまして、全体計画、競技につきましては、2019年の秋頃を目途にというところでの後、その後フォローアップ計画書まで報告する予定というところで、先ほど私、報告書と言ってしまったようですけれども、発言を訂正させていただければと思います。申し訳ございません。

○柳会長 計画書を。

○臼井施設調整担当課長 計画書となります。

○柳会長 よろしいでしょうか。

それでは、本日の評価委員会は終了させていただきますと思います。

(午後4時22分閉会)