

見 解 書

菱鋳建材株式会社八王子事業所（第一工場・第二工場）

採掘区域拡張事業

平成11年6月

菱鋳建材株式会社

1. 事業者の名称及び所在地

名 称：菱鉱建材株式会社

代表者：代表取締役社長 亀田 健

所在地：東京都千代田区丸の内一丁目5番1号

2. 対象事業の名称及び種類

名 称：菱鉱建材株式会社八王子事業所（第一工場・第二工場）採掘区域拡張事業

種 類：土石の採取

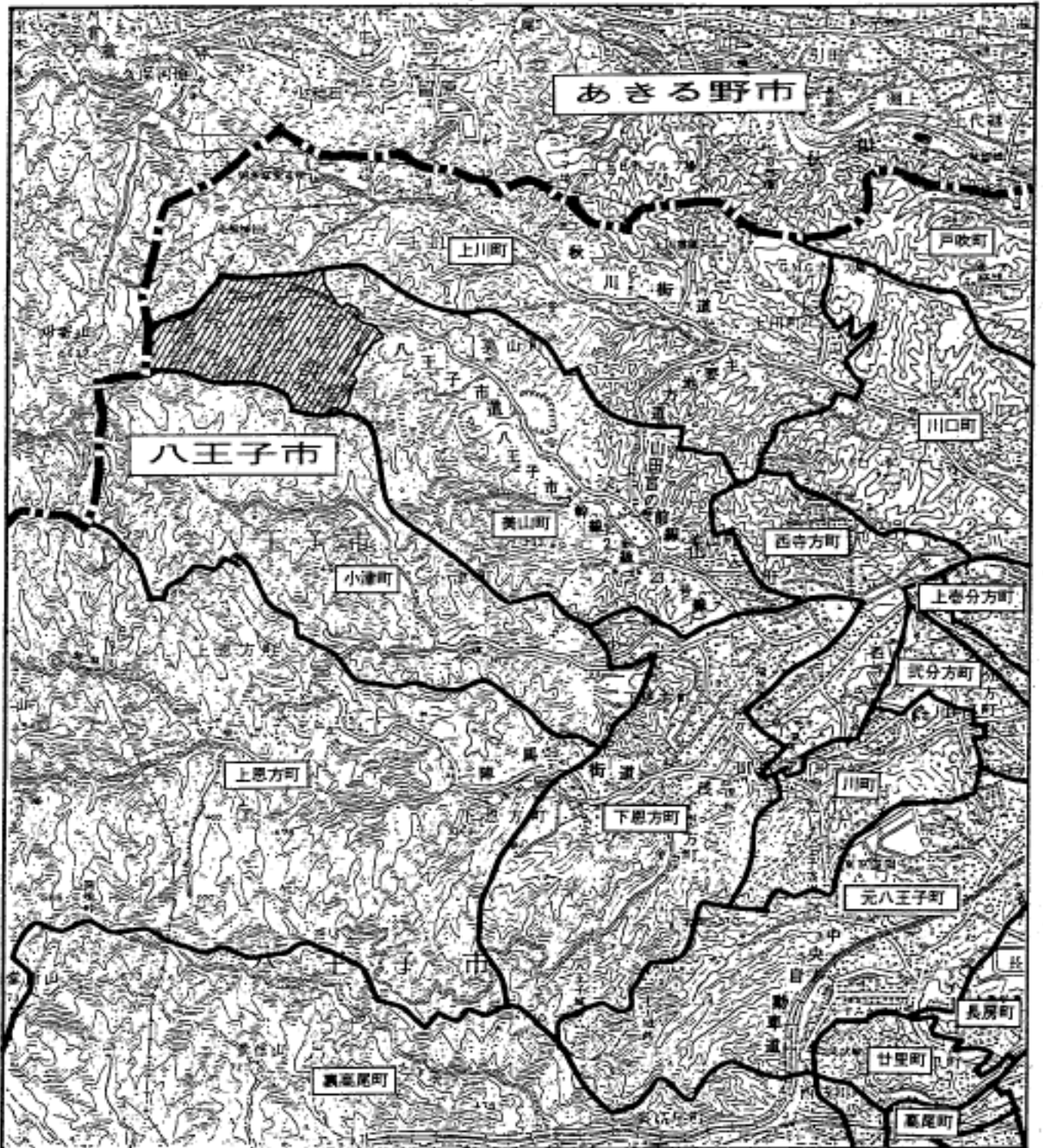
3. 対象事業の内容の概略

本事業は、東京都八王子市美山町において採石法に基づき認可を受け、採石事業を行っている菱鉱建材株式会社が、今後18年間の現工場を含めた採掘計画を立案し、採石事業を継続するものである。

事業計画の概要及び事業区域の位置は、表3-1及び図3-1に示すとおりである。

表3-1 事業計画の概要

所 在 地		東京都八王子市美山町2573番地1号ほか	
事 業 区 域 面 積	拡 張 区 域 面 積	587,182.00 m ²	
	既 許 可 区 域 面 積	第一工場	574,333.19 m ²
		第二工場	287,427.00 m ²
		計	861,760.19 m ²
合 計	1,448,942.19 m ²		
年 間 採 取 岩 量		1,256,500 t/年	
採 取 期 間		平成11年度から18年間（予定）	
18年間の総採取岩量		22,617,000 t	



凡例

: 事業区域

所在地：東京都八王子市美山町2573番地1号

: 行政区域界

: 町丁界



図3-1 事業区域位置図



1:50,000



1) 事業計画の内容等

本事業では、既許可区域の第一工場約57ha、第二工場約29haに加えて約59haを拡張し、全事業区域面積は合計で約145haとする。

採掘区域は第一工場と第二工場との間にまたがる区域とし、外周部は残留緑地とする。なお、事業区域は図3-2（着手18年後）に示すとおりである。

2) 碎石生産工程

製品の生産は、採掘区域の立木伐採、表土除去のうえ、採掘、運搬、破碎・選別の各工程を経て生産し出荷する。なお、製品の生産工程フローは図3-3に示すとおりである。

立木伐採	採掘区域全体を一度に伐採するのではなく、経年計画に従い4回程度に分けて必要な区域について伐採を行い、裸地が急激に広がらないようにする。
表土除去	安定した採掘を継続するため、経年計画に従い計画的な表土除去を行う。土壌調査結果より明らかとなった良質な表土は、犬走りや盛土造成地等の植栽緑地の客土として利用し、事業区域内で処理する。
採掘	さっ孔は、消音装置・集塵機搭載のクローラドリルにより行い、発破方法は段発雷管（MS雷管、DS雷管）を使用した遅発発破とし、騒音・振動を抑制する。
運搬	原石は、ホイールローダ、バックホウ等によりダンプトラックに積み込み、破碎・選別場へ運搬する。場内道路は、運搬専用道路を使用し、発じん防止のため、晴天時には散水車により、常時道路に散水を行う。
破碎・選別	ホッパーに投入された原石は、プラントにより破碎・選別され製品化される。主な生産品目は碎石骨材（コンクリート用）、碎石骨材（道路・その他工事用）の2種類である。
出荷	製品の出荷は、主として8tダンプトラックによって行う。出荷量は採石法に基づく認可量とし、出荷台数は1日の最大運搬台数は721台、年間1日平均運搬台数は503台である。

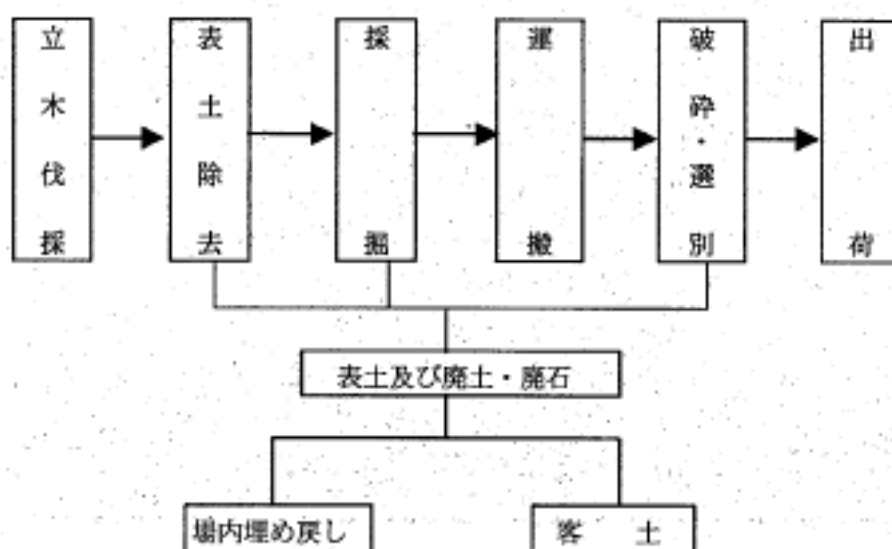
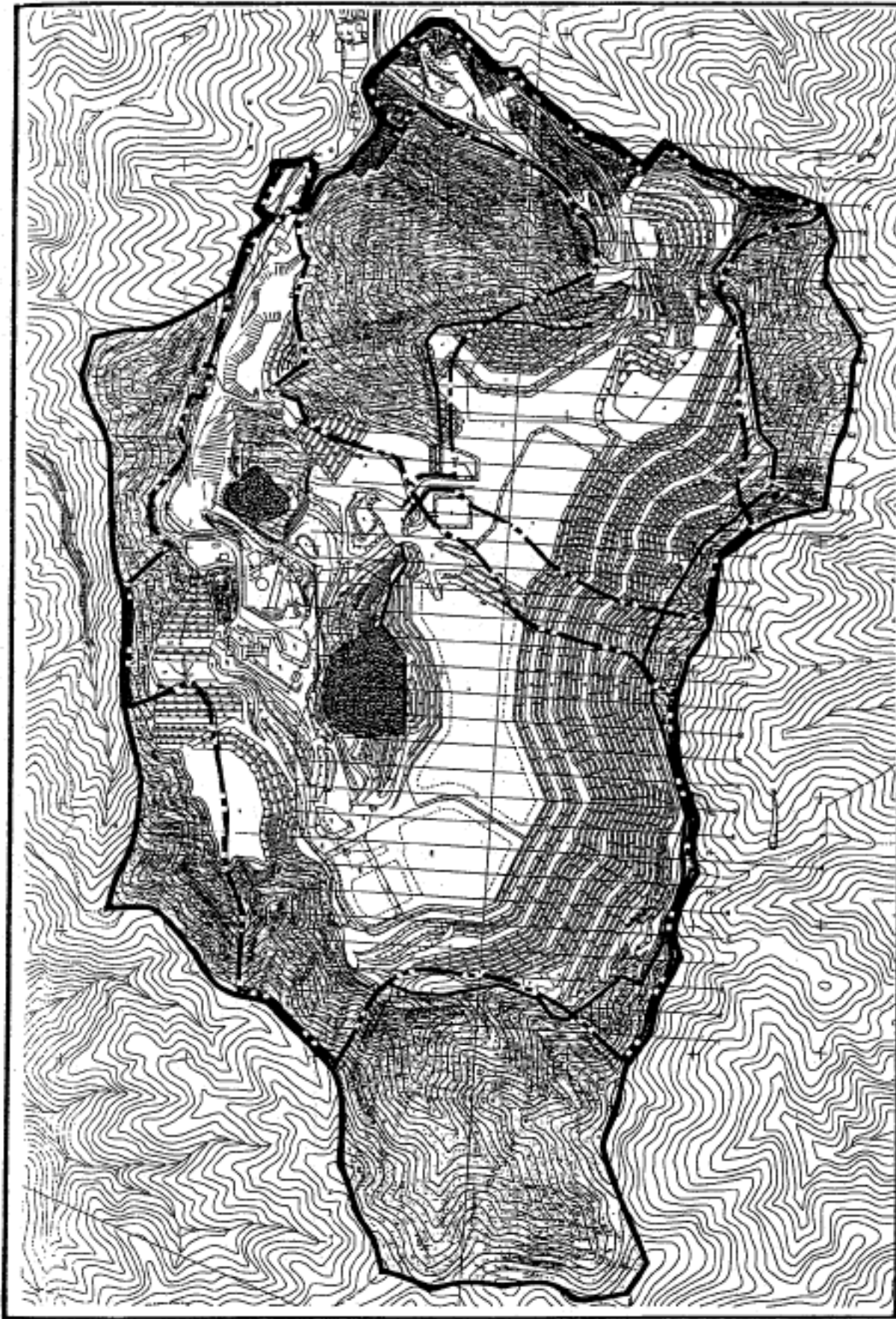


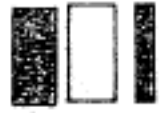
図3-3 製品の生産工程フロー



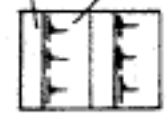
凡例



事業区域
既許可区域



残留緑地
採掘区域
回復緑地



大走り
残壁面

採掘残壁



保安林



图3-2 事業区域图 (着手18年後)

3) 事業の工程

本事業は、「採石法」第33条に基づく採取計画の知事の認可後、同時に既許可区域内の採掘区域
 内緑地の立木伐採、表土除去に着手し、その後採掘を行う。採掘の進行に伴い犬走り及び盛土
 造成地には積極的に客土植栽を行い、採掘区域は、順次、立木伐採、表土除去及び採掘の工程を
 くり返し、着手18年後に採掘を終了する。なお、事業工程表は表3-2に示すとおりである。

表3-2 事業工程表

工程	年次	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目
立木伐採												
表土除去												
採掘												
新設調整池設置												
調整・沈殿池浚渫												
客土												
緑化												
維持管理												

工程	年次	12年目	13年目	14年目	15年目	16年目	17年目	18年目	19年目	20年目	21年目
立木伐採											
表土除去											
採掘											
新設調整池設置											
調整・沈殿池浚渫											
客土											
緑化											
維持管理											

- (注) 1. 調整・沈殿池浚渫及び緑化については、適時（年2回程度）行う。
 2. 植栽は、3～5月にかけて集中的に行う。
 3. 客土及び維持管理は適時行う。

4. 評価書案について提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

評価書案について、都民からの意見書、公聴会の公述及び関係市長の意見は、表4-1に示すとおりである。

これらの主な意見とそれに対する事業者の見解の概要は表4-2に示すとおりである。

表4-1 意見の件数

分類	件数
都民からの意見書	11,263件
公聴会における公述	6件
関係市長からの意見	1件
合計	11,270件

注) 関係市長：八王子市長

表4-2 主な意見と事業者の見解の概要

主な意見	見解の概要
1) 大気汚染	
① 本編29ページの運搬について、「晴天時には散水車により常時道路に散水を行う」となっていますが、蓋紙建材は自前の散水車を持っていないと聞いています。これで常時散水が行えるのか。	運搬及び散水に関する記述（評価書案29ページ）は、事業区域内について説明したものです。当社は、場内散水車1台、場内道路清掃車（スイーパー）1台を所有し、晴天時、常時散水を行っております。また、場外の道路清掃については、採石業者5社で構成する八王子砕石協会が所有する道路清掃車により、晴天時に随時週2～3回道路清掃車で行っております。今後は、現状をさらに改善できるように、直接当社へのご意見または住民の代表が参画している「美山砕石対策委員会」でのご意見を参考にさせていただき、八王子砕石協会と協力して、よりきめ細かくかつ適切な粉じん対策を行なっていきたいと考えております。
2) 騒音	
① 騒音については平成7年の調査で、都市計画道路をはじめ苗橋交差点、小田野交差点、河原宿交差点などで環境レベルを大幅に超えています。時間帯によっては要請レベルをも超えているところがあります。自社の割合は何%以下だからというようなことではなく、八王子砕石協会全体として対策を考えていただきたい。 乗用車などに比べると、ダンプカーは車体も排気量も騒音も何倍もあるのです。単に台数だけで影響が少ないという表現は数の上だけのごまかしのようになります。住民に与えている影響は、採石会社各社が考えている以上のはかり知れないものであることを自覚していただきたい。	騒音の現況調査の結果、一般車両の影響も付加されるSt-1（三菱石油交差点の先）の朝の時間帯においては、要請限度も超過している状況であることは認識しております。 しかしながら、道路管理者でない事業者が道路沿道の騒音レベルの低減策を講じることはできません。今後は砕石協会として道路管理者に対して積極的に改善をお願いするとともに、一事業者としてもできる限り騒音レベルの低減のために、出荷時のダンプトラックの過積載のチェックや運転手の教育等を徹底したいと思っております。

主な意見	見解の概要
3) 水文環境	
<p>① 拡張区域は山入川の源流部に位置し、評価書案243ページにもみられるように湧水地点が多数ある。今後さらに山を削ることになれば山入川及びその周辺環境が大きく変わることが予想される。また、地下水も低下すると推測される。</p> <p>② 評価では「地下水面を分断することなく、別の場所での湧水が生じる可能性があるため影響はない」としているが、湧水の供給源である山を削るのであるから湧水のほとんどは消滅するものと考えられる。影響なしの評価はおかしいのではないか。</p>	<p>調査結果によると、湧水状況は場所によって異なり、沢の周辺では自噴する湧水は確認できたものの、採掘区域内では岩盤の割れ目から染み出す程度で、自噴するような湧水はほとんど発見できておりません。また、採掘によって地下水面を分断するようなことはないため、地下水脈への影響もほとんどないと考えております。このようなことから、採掘による水文環境への影響は少ないと考えております。</p>
4) 陸上植物	
<p>① 注目される植物は41種しか記載されていませんが、274ページの選定基準の3の③「地域・市域を対象とした植物誌で指摘されている種」という文献が何だか明示されていません。</p> <p>「南多摩産高等植物の貴重度(試案)」1982年版によると、アサダ・アカガシ・ブナ・イヌブナ・イタビ・ミズ・バイカウツギ・マメザクラ・キハダ・シラキ・サルナシ・ミヤマハハソ・ヒカゲスミレ・トチバニンジン・ヤマニガナなどまだまだいっぱいあります。</p> <p>② 市町村レベルの②に相当する注目種が多数欠落している。たとえば、アサダ、スダジイ、ブナ、イヌブナ、イタビカズラ、クサボタン、ミツモトソウ、バイカウツギ、マメザクラ、キハダ、ウリハダカエデ、などまだまだ沢山欠落している。</p>	<p>市町村レベルの選定基準の③「地域、市域を対象とした植物誌において注目される植物として指摘されている種」とは、「八王子市植物誌(吉山寛、1961)」、「八王子植物目録追補(吉山寛、1965)」及び「八王子市美山町・小津町 採石区域の拡張申請に伴う環境影響調査報告書(八王子砕石協会他、昭和54年)」*1において八王子市域にて種とされている種としています。これについては、評価書においてこの文献名を記載します。</p> <p>ご指摘の「南多摩産高等植物の貴重度(試案)」(1982年版)ですが、これは南多摩地区の主に丘陵地を対象とした選定基準であるのに対し、調査地域の美山地区は海拔高度は低いながらも山地に位置していることなどの理由から、選定基準としては取り上げていません。</p> <p>なお、評価書案の作成段階においてはまだ公表されていませんでしたが、「東京都の保護上重要な野生生物種」(1998年版、東京都環境保全局)が現在公表されており、評価書においてはこれを新規に選定基準として追加します。</p> <p>また評価書案においては、市町村レベルの②の選定基準により対象となる種であっても、対象地域においては比較的普通に見られる種については注目される種として扱いませんでしたが、ご意見を踏まえて評価書においてはこれらの種についても注目される種としたいと思います。</p> <p>*1) 採石各社が昭和54年当時認可を得ていた採石場に隣接して、採掘範囲の拡張を計画するにあたり、拡張に伴って起こる環境への影響について、特に自然環境を中心に調査し、これを明らかにすることを目的に作成された。</p>

主な意見	見解の概要																																																		
<p>5) 交通量</p> <p>① 本編117ページ表5.1-14 (将来交通量の設定) でT-0地点平成10年度着手時小型車6459台、大型車3386台、計9845台となっている。他社の調査による平成8年1月23日から24日の同地点における調査では小型車7228台、大型車3421台、計10649台となっており、既に予測台数を上回っている。予測結果として矛盾があり、やり直すべきである。</p> <p>② 本編153ページの「着手時」というのは平成10年か平成11年を示していると思われませんが、測定地点のST-1地点で一日9,845台、その4年後は1万960台となっていますが、多摩興産株式会社の評価書案によると、平成8年1月23日から24日の同地点の調査ですでに一日1万649台となっており、予測の前提がすでに崩れています。これは調査としても古すぎます。評価のし直しをしなければならぬと思います。このままでは世間も住民も納得させることはむずかしいと思います。</p> <p>私が上恩方に住んでいるところは、採石場は小津にも美山にも一つもありませんでした。最初、採石場が計画され、予定されたところは陣馬街道沿いの恩方中学の少し上の板当地区でした。通学、通勤にとって安全が脅かされるきわめて危険な計画だと考えられ、住民の圧倒的多数が反対運動に立ち上がりました。その反対運動がどんどん盛り上がる中で、板当地区での採石場建設計画は中止せざるを得なくなりました。</p> <p>③ 評価書案153ページ予測条件 表5.2. -15将来交通量ST-1地点によると、事業着手時、将来交通量は着手時9845台/日・4年後は、10965台/日となっているが、同じパシフィックコンサルタンツによる平成8年1月23日～24日同地点の調査(多摩興産(株)評価書案)ではすでに10649台/日となっており、予測前提がくずしている。評価をしないおすべきである。</p>	<p>当社は、環境影響評価の手続きに先立ち平成3年より現況調査を開始しており、交通量の調査は平成5年に行いました。この時点では、まだ上川トンネルは開通していませんでしたが、これが開通し周辺道路網の状況が平成5年当時と比べ変化していた時期における他社(多摩興産株式会社、大博建設株式会社)の現況調査結果を見ると、評価書案における交通量調査結果は既に現状と合わなくなっていることが分かります。</p> <p>そこで、現況の交通量等を把握するために、平成11年4月8日～9日にかけて交通量及び騒音、振動の再調査を行いました。再調査の結果は以下に示すとおりです。</p> <p>交通量調査結果</p> <table border="1" data-bbox="858 667 1332 817"> <thead> <tr> <th>地点</th> <th>断面</th> <th>日交通量(台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">K-1</td> <td>A断面</td> <td>5,432 (6,110)</td> </tr> <tr> <td>B断面</td> <td>5,760 (9,670)</td> </tr> <tr> <td>C断面</td> <td>8,526 (12,870)</td> </tr> <tr> <td>K-2</td> <td></td> <td>1,193 (1,376)</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路交通騒音調査結果 (L₅₀) 単位: デシベル</p> <table border="1" data-bbox="858 862 1433 1093"> <thead> <tr> <th>地点</th> <th>朝</th> <th>昼間</th> <th>夕</th> <th>夜間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ST-1</td> <td>68 (67)</td> <td>68 (68)</td> <td>54 (55)</td> <td>45 (42)</td> </tr> <tr> <td>ST-2</td> <td>64 (65)</td> <td>65 (63)</td> <td>45 (45)</td> <td>42 (41)</td> </tr> <tr> <td>ST-3</td> <td>48 (50)</td> <td>50 (45)</td> <td>48 (31)</td> <td>48 (36)</td> </tr> <tr> <td>環境基準</td> <td>50</td> <td>55</td> <td>50</td> <td>45</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路交通振動調査結果 (L₁₀) 単位: デシベル</p> <table border="1" data-bbox="858 1142 1433 1265"> <thead> <tr> <th>地点</th> <th>昼間</th> <th>夜間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ST-1</td> <td>39 (43)</td> <td><30 (30)</td> </tr> <tr> <td>ST-2</td> <td>46 (37)</td> <td><30 (<30)</td> </tr> <tr> <td>ST-3</td> <td><30 (31)</td> <td><30 (<30)</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) () 内は再調査結果を示す。</p> <p>なお、本調査結果を反映させ、評価書においては再予測・評価した結果を記載します。</p>	地点	断面	日交通量(台)	K-1	A断面	5,432 (6,110)	B断面	5,760 (9,670)	C断面	8,526 (12,870)	K-2		1,193 (1,376)	地点	朝	昼間	夕	夜間	ST-1	68 (67)	68 (68)	54 (55)	45 (42)	ST-2	64 (65)	65 (63)	45 (45)	42 (41)	ST-3	48 (50)	50 (45)	48 (31)	48 (36)	環境基準	50	55	50	45	地点	昼間	夜間	ST-1	39 (43)	<30 (30)	ST-2	46 (37)	<30 (<30)	ST-3	<30 (31)	<30 (<30)
地点	断面	日交通量(台)																																																	
K-1	A断面	5,432 (6,110)																																																	
	B断面	5,760 (9,670)																																																	
	C断面	8,526 (12,870)																																																	
K-2		1,193 (1,376)																																																	
地点	朝	昼間	夕	夜間																																															
ST-1	68 (67)	68 (68)	54 (55)	45 (42)																																															
ST-2	64 (65)	65 (63)	45 (45)	42 (41)																																															
ST-3	48 (50)	50 (45)	48 (31)	48 (36)																																															
環境基準	50	55	50	45																																															
地点	昼間	夜間																																																	
ST-1	39 (43)	<30 (30)																																																	
ST-2	46 (37)	<30 (<30)																																																	
ST-3	<30 (31)	<30 (<30)																																																	
<p>④ 評価書案を見て感じたのは、調査資料が古いということです。平成7年ごろから上宿の都市計画道路を採石場のダンプカーが通行するようになりました。小津からも美山からも、高尾方面へ向かうダンプがこの道路へ集中してきています。</p> <p>大博建設の資料では、平成9年5月の交通量調査で、一日13時間で1万台を超える車が走っています。そのうち約25%が大型車です。菟橋交差点美山寄りの地点では、計1万3,000台のうち大型車は28%近くにもなっています。この本編49ページの自動車交通量は昭和55年から平成2年までの表です。当然私たちの地域の都市計画道路も、川口からあきる野市へ抜けるトンネルも開通していません。こんな過去の資料が何の役に立つのでしょうか。</p> <p>調査場所も美山町の2カ所だけです。他社のダンプカーも合流する菟橋交差点、小田野交差点、河原宿交差点、そして都市計画道路八王子3・4-67号線での交通量、大気汚染、振動の最新の調査を行ってください。</p> <p>⑤ 調査時点や使われている資料が古い。たとえば自動車交通量の調査日が平成5年1月27日から28日と5年以上も前の調査です。この調査では24時間交通量は8,787台となっています。多摩興産の調査日は同一地点で平成3年1月23日から24日に調査していますが、すでに1万649台となっています。</p> <p>本編153ページでは「将来交通量の予測」として、平成10年着手時9,845台、4年後の平成14年では1万965台と予測しています。平成8年の実態調査で、すでに平成14年の予測交通量に近づいています。</p> <p>これは、平成7年3月、五日市と上川町を結ぶ、この調査地点に接続する上川トンネルが開通したためです。平成10年では、みんなにも知られたということでもっと多くの交通量となっていることが予想されます。</p> <p>また、「将来交通量の予測」に「過去の交通センサスの回帰式により算出」となっていますが、検討内容の記述が一切ありません。周囲の交通事情が変化し、評価の前提条件が違ってきたわけですから、再検査と予測のやり直しを行うべきです。</p>																																																			

主な意見	見解の概要
<p>6) 八王子市長の意見</p> <p>① 碎石運搬車両の運行に伴い、児童・生徒及び地域住民の安全確保がされるよう交通事故防止と交通安全教育の徹底を図られたい。</p>	<p>安全運転実施に関して、八王子砕石協会として年4回運転者講習会、当社独自でも年2回程度運転者ミーティングを開催し、交通事故防止と交通安全教育を徹底するとともに、運転マナーの向上に対しても、八王子市採石ダンプ対策協議会や地元住民の加わる美山砕石対策委員会での協議結果を受けて、きめ細かい指導に努めます。</p> <p>なお、今後は、当社では、運転者講習会を月1回程度開催し、より一層マナー向上に努めます。</p>