

## 令和3年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第9回）

日時：令和4年2月16日（水）午前10時00分～

形式：Webによるオンライン会議

### —— 会 議 次 第 ——

- 1 環境影響評価書案に係る質疑及び審議
  - (1) 羽田空港アクセス線（仮称）整備事業【2回目】
  - (2) 日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業【1回目】
- 2 その他

#### 【審議資料】

- 資料1 「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」環境影響評価書案 第1回部会審議質疑応答
- 資料2 「日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係区長の意見

<出席者>

会長                    柳委員  
第二部会長    宮越委員  
池本委員  
小林委員  
廣江委員  
袖野委員  
水本委員  
宗方委員  
保高委員  
渡邊委員

(10名)

木村政策調整担当部長  
宮田アセスメント担当課長  
下間アセスメント担当課長

「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」環境影響評価書案  
第 1 回部会審議質疑応答

| 項目    | 番号 | 指摘、質問事項等  | 事業者の説明等  | 取扱い           |
|-------|----|---|--|---------------|
| 騒音・振動 | 1  | 資料編 183 ページや 184 ページに記載の、予測に使った構造物（高架橋）から出る音のデータが、高架橋の構造物音が 1 種類しかないのはなぜか。構造物は一樣に同じということによるのか。  | 現在列車が走っている箇所、今回のアクセス線で使用される構造物と類似している構造物形式の場所、何種類か測定し、資料編 184 ページに記載されている、騒音結果が一番大きい高崎線赤羽高架橋のものを採用することで全ての構造物形式に当てはめられると判断し、この結果を用いて予測を行った。  | 1 / 18 部会にて回答 |
|       |    | 構造物がコンクリートと鋼橋で違うと分かっているのであれば、どの箇所を測って、どのデータを用いたかということが分かるように書いていないと、評価のしようがないと指摘する。<br>この予測手法の適用はコンクリート高架橋であるので、適用条件を示すとともに、鋼橋の予測に使ったのであれば、使ったことをはっきりと書いて貰いたい。コンクリート高架橋として全線を評価したのか、鋼橋として評価したのか、はっきり示して欲しい。 | （回答補足）<br>「在来線高架鉄道からの予測手法案について」（昭和 55 年 4 月、騒音制御：Vol. 4 No. 2）では、コンクリート・ラーメン高架橋を予測の対象としている。<br>本事業では、これ以外の構造があることなどを踏まえ、それぞれの構造と類似した箇所でのパワーレベルの測定を行った上で、本予測手法案の予測式を用いて予測を行っている。<br>高架橋として予測している箇所の構造形式は、コンクリート高架橋及び鉄筋コンクリートと鋼板を組み合わせた合成桁である。これらの構造の類似箇所での調査を行った結果、合成桁のパワーレベルがコンクリート高架橋よりもわずかに小さい値であった。このため、予測で用いるパワーレベルは両構造とも大きい方のコンクリート高架橋の値で設定した。<br>評価書においては、これらの調査地点や調査結果、パワーレベルの設定理由等を記載する。 |               |

| 項目    | 番号 | 指摘、質問事項等   | 事業者の説明等   | 取扱い |
|-------|----|--|---|-----|
| 騒音・振動 | 2  | <p>住民や区長からの指摘にもあるように、高さ方向の変化が急激に変わるの分かっている。沿線に中高層住宅があり、資料編 191 ページのことが住民の意見にも出ている。大きいところでは 13dB～20dB 以上 1.2m との間に差があり、70dB を超える場所があるのは非常に大きなことだと認識している。評価の場所ではないという理屈は、アセスの場では、なかなか通りにくい。実際どういう配慮が今後検討できるのか示して欲しい。</p> | <p>(回答補足)<br/>           本事業は交通政策審議会答申第 198 号の中で「休止線等の既存ストックを活用することにより、全線新線整備の事業よりも早期整備が可能」と意義づけられており、休止線の高架構造物を活用する上で追加できる騒音対策は限られたものとなる。<br/>           このため、高架橋の設計性能等の確認を行い、近接する中高層住宅に対して、可能な範囲で更なる騒音低減に向けた対策の実施に努めていく。なお、追加で実施した対策は事後調査報告書において報告する。</p> |     |
|       |    | <p>田町駅付近の現地視察で説明のあった、線路の工夫や改善で新しい施設では騒音が低減されるという情報なども記載するとよい。</p>  | <p>(回答補足)<br/>           騒音対策については、評価書案 119 ページに環境保全のための措置として記載している。羽田空港アクセス線(仮称)では、ロングレールの採用やレールの重軌条化、消音バラストの散布等により、鉄道騒音の低減に努める。さらに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道騒音が増大しないよう維持管理に努める。</p>   |     |

| 項目    | 番号 | 指摘、質問事項等  | 事業者の説明等   | 取扱い            |
|-------|----|---|---|----------------|
| 騒音・振動 | 3  | <p>建設時の騒音・振動について、工事は昼行われるのか夜行われるのか教えて欲しい。振動でいうと土留め、杭打ち、騒音は、工事車両もだが、特に大きな騒音が出る期間がどれくらいあるのか。現時点で大きな音の出る期間の調整、あるいは杭打ちによる影響の低減について何か考えはあるか。あるいは、時間帯等について、今考えていること、決定していることがあれば教えて欲しい。</p> | <p>東海道線接続区間を中心として、現在列車が走行している区間の直下並びに近接する範囲については、夜間工事、特に列車が走行していない時間帯の工事になることを前提に計画している。</p> <p>シールド掘進の工事については、基本的には昼夜兼行で連続して掘進するものを前提として計画している。</p> <p>その他については、基本的に昼間の施工を前提として計画している。</p> <p>大きな騒音が出る、例えばシールドトンネルの発進基地については、防音ハウスのような、騒音を外部に拡散させない措置について検討することを考えている。</p> | 1/18<br>部会にて回答 |
|       |    | <p>夜間の施工については、睡眠を妨害すると大きな苦情につながる可能性があり、非常に興味を持っている。住民の不安は、情報発信が少ないということも含まれていると思うので、分かる範囲の情報をできる限り書いて欲しい。</p>   | <p>(回答補足)</p> <p>回答した内容は、評価書に記載する。工事にあたり、具体的な施工計画については、工事の施行前に工事説明会等で説明するとともに、工事の施行中は、工事のお知らせチラシや工事用看板等で地元住民等への周知を図り、理解と協力が得られるよう最大限努力していく。</p>   |                |
| 土壌汚染  | 1  | <p>ガソリンを使用していた可能性がある施設をしっかりと調査し、法令に従って進めて欲しい。</p>   | <p>調査を行って、法令に従い、粛々と進めていく。</p>   | 1/18<br>部会にて回答 |
|       |    | <p>油汚染の可能性があり、環境省のガイドラインに従って対応して欲しいとの指摘だと思う。</p>  | <p>(回答補足)</p> <p>ガイドラインに従い、油汚染の対応を行っていく。</p>  |                |

| 項目 | 番号 | 指摘、質問事項等   | 事業者の説明等   | 取扱い        |
|----|----|--|---|------------|
| 地盤 | 1  | <p>工事施行中の地盤変位のモニタリング計画について、具体的な記述はあるか。今後どのように進めていくか、いつ頃決まって、どう評価していくのか。</p> <p>埋土を含めて軟弱な地盤で、空港滑走路の近傍や、近くに鉄道が通る場所など、極めて難しい場所の掘削になり、難工事が予想されていると推察する。都民からの意見も挙げられており、地盤変形の未然防止のために適切な地点でのモニタリングや、配慮等の計画をぜひお願いする。</p> | <p>評価書案に具体的な記載はない。工事を進めるに当たってのモニタリングについては、まだ検討が必要で、事後調査計画書で示していきたいと考えている。</p> <p>(回答補足)</p> <p>地盤変位のモニタリングについては、工事に先立ち、新幹線や空港施設などの重要施設の管理者と十分に協議を重ねた上で、地盤変形・沈下の抑制に配慮した施工計画及び地盤モニタリング計画を行う。</p> <p>また工事の施行中は、地盤変位等を計測することにより、工事の影響をモニタリングしながら適切な施工管理を行う。</p> | 1/18部会にて回答 |

| 項目  | 番号 | 指摘、質問事項等   | 事業者の説明等   | 取扱い         |
|-----|----|--|---|-------------|
| 水循環 | 1  | <p>東海道線接続区間の流向について、「計画線に沿って流動している」という記載が多数あるが、被圧地下水とはいえ、季節によっても水位変動はかなり大きい。評価書案 152 から 154 ページの、No.3 の地下水の変動を見ると、降水が少ないときに下がり調子になり、No.5 と逆転するなど、一概に計画線に沿っているとは言えないと思う。よって、このような記載が適切であるか疑問がある。</p> | <p>東海道線接続区間については、現在も引き続き地下水位を観測しているため、その経緯も含めて、もう一度検討したいと考える。</p> <p>(回答補足)</p> <p>ご指摘のあった W-3 地点の地下水位が低下する時期について、評価書案に掲載した地下水位観測期間以降の測定データを確認したところ、降水量が減少する時期に W-3 の地下水位が W-5 より低下する期間があった。</p> <p>しかし、起点方の地下水流向は、W-1・W-2 地点に比べて W-3 地点の地下水位が年間を通して 3.5～4.0m ほど高い深度に分布しているため、W-3 から W-1・W-2 の方向へ計画線とほぼ同方向に地下水が流動していると推定される。</p> <p>また、終点方の地下水は W-5 の地下水位が最も高く、隣接する W-6 の地下水位が W-5 より常に 4.0～4.5m 低く分布している。また、W-6 は W-4 よりも常に 3.2～3.8m 地下水位が低いため、地下水は W-4・W-5 から W-6 方向へ、計画線にほぼ沿った方向へ地下水が流動していると推定される。</p> <p>そのため、年間を通して地下水が起点方・終点方ともに概ね計画線と同方向に流動していると推定される。</p> <p>評価書では、これらを踏まえた表現に修正する。</p> | 1/18 部会にて回答 |
| 水循環 | 2  | <p>評価書案 156 ページの W-8-1、江戸川層の砂質土層の水位に関して、海水が海底面から江戸川層の中に浸透しているという記述の根拠に疑問がある。</p> <p>海水が入っているかどうかは、もし今後、水質の評価が必要になり、塩水侵入が議論になったときに非常に重要な内容だと思う。</p>   | <p>確認し、次回回答する。</p> <p>(回答補足)</p> <p>ご指摘の文章については、京浜島の地下水が淡水レンズの形状で滞水しており、その下面に塩水が流動していると考えられることを表現しようとしたものであったが、評価書では「潮位変化の影響を受けて地下水位が細かく日変動していると考えられる」に修正する。</p>  | 1/18 部会にて回答 |

| 項目     | 番号 | 指摘、質問事項等   | 事業者の説明等  | 取扱い        |
|--------|----|--|--|------------|
| 景観     | 1  | <p>「景観」は、大きな問題はないと思うが、田町の近くの橋の上から見下ろしたフォトモンタージュは、地下に入っているところだから天井部分がべた塗りで表現されているという理解でよろしいか。そこを修景する計画はあるか教えて欲しい。</p> <p>線路があるかないかで、あまり使われていない線路に雑草が茂ってくるなど、風情が違ってくるので配慮して欲しい。</p>  | <p>この区間については、線路はトンネルの中にあるので、地表面に線路がない、ほかのものを新たに構築する考えがなく、舗装したようなイメージをこのように図化した。</p>  | 1/18部会にて回答 |
| 史跡・文化財 | 1  | <p>説明の中に、対応について満足するという表現があったが、今のところは未対応で、これから協議をするという方針が示されているのみであり、区との調整が調わないうちは今後の対応次第かと考える。</p> <p>評価書案の図 8.6.2-1 に、第一台場の位置、予想される高輪築堤については海岸線の位置を少し追加してはどうか。</p> <p>区長からも懸念が示されており、旧地形（海岸線）は、都市防災の意味でも把握しておくのがよいと考え、もう少し追加的に、ほかの台場も含めて図示する考えはないか。</p> | <p>品川台場（第一）については、既存の休止中の高架橋をそのまま利用し、地中を掘って新たに構造物を構築するという予定はないため、史跡・文化財に与える影響はないと考え予測の対象外とした。</p> <p>高輪築堤跡の包蔵地に関しては、現在、計画線と近接した位置に包蔵地があるということだが、計画の位置に包蔵地が重複しているということではない。工事に先立ち港区と協議し、法に基づいた手続を行っていくと考えている。</p> <p>図示については、次回回答する。</p> <p>（回答補足）</p> <p>必要が生じ、現況を改変することになった場合は、港区教育委員会及び品川区教育委員会と協議を行うとともに、環境影響評価条例に基づき変更届を提出することが考えられるが、その際には詳細な図を載せることを検討する。</p> | 1/18部会にて回答 |
| 廃棄物    | 1  | <p>評価書案 228 ページの予測手法にある類似事例とは、どのような事例を使用したのか教えて欲しい、また、評価書に書いて欲しい。</p>  | <p>実際に現存する鉄道施設の大きさから、数量をベースに積み上げを行っている。</p>  | 1/18部会にて回答 |



| 項目     | 番号 | 指摘、質問事項等   | 事業者の説明等   | 取扱い         |
|--------|----|--|---|-------------|
| 廃棄物    | 2  | 建設発生土と泥土で、約 100 万 m <sup>3</sup> 発生すると思うが、特にシールド工法における発生した泥土の縮減の方針等、もう少し具体的に説明して欲しい。 | 次回回答する。<br><br>(回答補足)<br>今後、施工計画を具体化していく中で、工事現場内における脱水及び濃縮等による縮減を図っていく。シールド工法で発生した泥土についても、可能な限り発生土として扱えるよう施工方法の検討を行う。   | 1/18 部会にて回答 |
| 温室効果ガス | 1  | 温室効果ガスは評価項目ではないが、区長意見も踏まえ、施設の運用、車両の運行等に伴う温室効果ガス排出量を事後に報告して貰えるか。                      | 列車の運行で発生する動力源は、基本的には電気となり、発生するボリュームを定量的に示せるか、少し懸念がある。鉄道が乗り入れ、他の交通モードから転移することで、環境に及ぼす影響は低減される効果が期待されることも含めて評価することは難しいと考えている。<br><br>(回答補足)<br>施設の運用によって排出される温室効果ガスについて、動力源が電気であり、アクセス線単体で実際環境に及ぼすボリュームを定量的に示すことが難しいこと、また評価書案にも記載しているが、鉄道が乗り入れることで、他の交通モードから転換するため、実際の環境に及ぼす温室効果ガスというのは低減される効果があり、これらを総合して排出量の算出を報告することは、難しいと考えている。 | 1/18 部会にて回答 |

## 第二部会 審議資料

「日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係区長の意見

### 1 意見書等の件数

|           |     |
|-----------|-----|
| 都民からの意見書  | 0 件 |
| 関係区長からの意見 | 2 件 |
| 合 計       | 2 件 |

### 2 関係区長からの意見

#### 【中央区長】

#### 1 評価項目に関する意見

##### (1) 大気汚染

工事の施工中、建設機械の稼働に伴い二酸化窒素濃度が環境基準値を上回っていることから、建設機械の集中稼働を避けた計画的かつ効率的な作業に努めるとともに、不必要なアイドリングの防止や良質な燃料の使用等の徹底といった十分な対策を講ずること。

##### (2) 騒音・振動

工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音レベルの予測結果について、工事用車両の走行による増加騒音レベルは1 dB 未満ではあるものの、一部の地点では基準値を上回っていることから、工事の実施にあたっては、計画的かつ効率的な運行管理を徹底し、車両運行に伴う工事工程の平準化を図り、道路交通騒音の低減により一層努めること。

##### (3) その他

・計画地周辺は、同時期に多数の開発事業が輻輳することから、工事用車両の通過ルート等について、関係機関と十分協議し、工事用車両の集中を抑制するとともに、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めること。また、工事の実施にあたっては、工事用車両及び関係車両等が公道で待機することのないよう、計画的な

施工管理を徹底すること。

・土砂や運搬車両の通行が周辺道路を汚損させないように徹底するとともに、道路管理上舗装等の損傷が見受けられる場合や一般車両の通行において安全性が損なわれる場合には、区の道路管理者と協議の上、応急的な補修を行うこと。

・「中央区中高層建築物の建築計画の事前公開等に関する指導要綱」の規定に準じ、今後の事業の進捗にあわせて、関係者に対する十分な事前説明を行うこと。

・当該事業に関する苦情・相談の窓口を常設し、苦情等に対して速やかに対応ができるようにすること。

## 【千代田区長】

### 1 評価項目に関する意見

#### (1) 大気汚染

工事車両の走行に伴う窒素酸化物や粉じんによる大気汚染を防止するため最新規制適合車の使用や周辺待機中のアイドリングストップの実施等、対策を徹底されたい。

#### (2) 騒音・振動

工事期間中の周辺道路の交通状況を把握し、適宜工事車両の通行による交通煩雑削減のための適切な対策を図ること。

また、工事車両の通過ルートについては、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞および沿道への騒音の防止に努められたい。

#### (3) 日影

評価書案のとおり対応されたい。

#### (4) 電波障害

評価書案のとおり対応されたい。

#### (5) 風環境

評価書案のとおり対応されたい。

#### (6) 景観

評価書案のとおり対応されたい。