

令和3年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第10回）

日時：令和4年3月18日（金）午前10時00分～

形式：Webによるオンライン会議

— 会 議 次 第 —

- 1 環境影響評価調査計画書に係る項目選定及び項目別審議並びに総括審議
（仮称）中野四丁目新北口駅前地区第一種市街地再開発事業
- 2 環境影響評価書案に係る総括審議
羽田空港アクセス線（仮称）整備事業
- 3 環境影響評価書案に係る質疑及び審議
日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業【2回目】
- 4 その他

【審議資料】

資料1 「（仮称）中野四丁目新北口駅前地区第一種市街地再開発事業」

資料1-1 環境影響評価調査計画書に係る環境影響評価の項目選定及び項目別審議について

資料1-2 「（仮称）中野四丁目新北口駅前地区第一種市街地再開発事業」に係る環境影響評価調査計画書について（案）

資料2 「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」

資料2-1 「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」環境影響評価書案 部会審議質疑応答

資料2-2 「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」に係る都民の意見を聴く会における公述意見の概要

資料2-3 「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」に係る環境影響評価書案について（案）

資料3 「日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業」第1回部会審議質疑応答

<出席者>

会長 柳委員

第二部会長代理 宗方委員

池邊委員

池本委員

日下委員

小林委員

廣江委員

袖野委員

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

第二部会 審議資料

環境影響評価調査計画書に係る環境影響評価の 項目選定及び項目別審議について

(年月日) 令和4年3月18日

(事業名称) (仮称) 中野四丁目新北口駅前地区第一種市街地再開発事業

- 1 選定した環境影響評価の項目 12項目 (選定した理由 p. 101～102)
大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、日影、電波障害、風環境、
景観、自然との触れ合い活動の場、廃棄物、温室効果ガス

【景観】

計画地近傍の中野駅北口付近は、歩行者デッキ等が整備され、不特定多数の人の利用頻度や滞留度が高い場所と考えられることから、必要に応じて景観の調査地点の追加を検討すること。

- 2 選定しなかった環境影響評価の項目 5項目 (選定しなかった理由 p. 103)
悪臭、水質汚濁、地形・地質、生物・生態系、史跡・文化財
意見なし
- 3 都民の意見書及び周知地域区長の意見

別紙のとおり

「(仮称) 中野四丁目新北口駅前地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価調査計画書に対する都民の意見書及び周知地域区長の意見

1 意見書等の件数

都民からの意見書	2 件
周知地域区長からの意見	2 件
合 計	4 件

2 都民からの主な意見

(1) 騒音・振動、日影、風環境、景観

・高円寺北1丁目は、第1種低層住居専用地域で高さ制限10mの閑静な住宅街である。それにもかかわらずすぐ隣の中野区で過去には、多くの住民の反対の声を無視して警察大学校跡地開発が行われた。その影響は、騒音、風害、日影増など多くあるが、これを進めた中野区、東京都などは責任もとらない。2つの大学による影響も、すべて住民が犠牲を押し付けられている。

その上、今後の中野駅北口開発のために超高層ビルを乱立させることができるようにする今回の事業は、221号線の拡幅、通過車両の増加、風害、日影増などの問題がますます増大することになる。これ以上、開発区域周辺の住民から「幸せな生活」をむしばむ事業は直ちにやめるべきである。

・このような超高層超巨大ビルは、そこに住む住民にとって「百害あって一利なし」だ。サンプラザの「超高層超巨大化」に反対する。

・今でも、風があるときNTTビルやサンプラザの横を通ると、かなりな強風を感じる。少しの風の時、NTTビルの横は強風、強風の時超強風で危険を感じる。サンプラザの横もそうである。現在のNTTビルやサンプラザでもこのような状態なのに、今の倍ほどのビルが出来たら、大変である。

・今でも高層ビルが建ち、空を狭くしている。今度出来るサンプラザは、キリンビルの2.5倍の高さ、中野駅前広場から早稲田通りまでという巨大な壁が空を覆います。これ以上空を狭くしないでほしい。

3 周知地域区長からの意見

【中野区長】

1 全般的な要望

住民や自治体などからの意見や専門的立場からの審査により、事業実施による環境への影響をできるだけ少なくするための一連の手続きの仕組みを定めた、環境影響評価制度（環境アセスメント制度）の趣旨を踏まえ、計画地周辺の区民や関係自治体等からの意見や要望等を真摯に受け止め、対応していただくよう求めます。

また、環境影響評価の目的、制度について、今後も様々な機会を通じて周知していただくとともに、事業内容については、区民や関係行政機関に対し分かりやすい説明と情報提供をお願いします。

2 環境影響評価の項目に係るもの

(1) 騒音・振動

工事の完了後における「熱源施設等」の稼働に伴う騒音・振動に関しては、「今後の事業計画及び設備計画が具体化する中で、必要な場合には予測する事項として検討を行う。」とされている。

騒音規制法及び振動規制法が規定する特定施設を設置する場合は、当該法の規制基準に適合する必要があるが、また、それら以外の機器については都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（略称：環境確保条例）の規制基準に適合する必要がある。こうしたことから、当該機器から発生する騒音・振動についての環境影響評価を行うよう要望する（ただし、機器の種類、規模、設置場所《送風機等については吸・排気口の場所を含む》等から明白に周辺の環境に支障を生じないと予測される場合は除く）。また評価基準については、環境基準だけでなく関係法令の規制基準も考慮し対応されたい。

(2) 廃棄物

廃棄物の調査の使用資料には「中野区一般廃棄物処理基本計画」及び「一般廃棄物処理実施計画」もご使用いただき、事業所部分だけではなく、住宅部分の居住者から排出される廃棄物及び資源についても調査されたい。

その際には、「中野区廃棄物の処理及び再利用に関する条例」中の「事業者の責務」以外に、同条例中の「区民の責務」及び「中野区集合住宅の建築及び管理に関する条例」についても参照されたい。

(3) 温室効果ガス

最新の高効率機器等を積極的に導入するとともに、建築物の高断熱化に取り組むこと。

国の温室効果ガス削減目標及び区のゼロカーボンシティ宣言をふまえ、長期的な視点での二酸化炭素の排出削減を行うこと。

3 その他

(1) 道路環境

次に掲げる懸念があるため、道路管理者及び交通管理者と協議されたい。

- ① 計画建築物から生じる日陰による長期の路面凍結や積雪
- ② 興行施設や商業施設設置による違法駐車・違法駐輪の発生

【杉並区長】

1 全体的な意見

(1) 住民への説明等

区民に対し、環境影響評価の目的、意義またその内容を図書の縦覧や説明会での説明だけでなく、様々な機会を設けて区民にわかりやすく周知をしていただくよう求めます。

(2) 区民の意見・要望等

計画地周辺の住民及び関係者等からの意見・要望等を尊重し真摯にご対応ください。

(3) 大気汚染、騒音・振動

計画地周辺では、他の事業が施行、計画等されていることから、周辺事業の実施に伴う工事用車両及び関連車両の影響について、可能な限り把握するよう求めます。

また、一般車の通行に影響を与えないよう、走行ルート等の設定などについて関係機関と十分協議し、交通渋滞の防止や地域住民への交通安全の確保に努められる

よう求めます。

(4) 公害等の防止に向けた法令等規制値への対応

- ①法令等による公害防止の規制基準を遵守することを求めます。
- ②事業において使用する重機等は、窒素酸化物や浮遊粒子状物質、騒音・振動等の低減が見込まれる最新技術の設備・機器等を使用するとともに、最新工法の採用等により、公害対策に万全を期することを求めます。
- ③既存の建築物及び工作物等の解体にあたっては、アスベストに関する事前調査を確実に実施し、アスベストを含有する場合は、飛散性アスベスト、非飛散性アスベストとともに適切に処理することを求めます。

(5) 杉並区における環境保全に関する計画等

- ①杉並区基本構想について、令和3年10月に新たな基本構想を策定しましたので、その内容の反映をお願いします。
- ②杉並区環境基本計画についても、現在新たな計画を策定しているところであり、今後評価書案等を作成するにあたっては、それらを反映した内容でご対応願います。

2 評価項目に関する意見

(1) 電波障害

- ①工事完了後だけでなく、工事の施行中においてもテレビの電波の受信に影響を及ぼすことが考えられるので、施行中も予測の対象時点としていただくよう求めます。
- ②対象事業の実施に伴う電波障害を可能な限り回避し、又は低減するための措置について、工事の施行中及び工事の完了後にわたり検討を行っていただくよう求めます。

(2) 景観

景観法・杉並区景観条例に基づき策定された杉並区景観計画の方針に沿い、景観特性に適した景観形成に努められるよう求めます。

(3) 日影

季節・時間帯によっては、建物の7倍以上の日影が生じる場合があることから、いつでも住民等に説明できるようにご配慮願います。

(4) その他

①高層建築物の外装材などによる反射光等の環境影響がないようご留意願います。

また、照明の設置や配光についても、景観や環境への十分な配慮を求めます。

②選定した環境影響評価の項目及び調査等の手法について、事業計画の具体化に伴い、追加や変更等が生じた場合には、環境影響評価書案においてご対応ください。

「(仮称) 中野四丁目新北口駅前地区第一種市街地再開発事業」に係る環境影響評価調査計画書について (案)

第 1 審議経過

本審議会では、令和 4 年 1 月 25 日に「(仮称) 中野四丁目新北口駅前地区第一種市街地再開発事業」に係る環境影響評価調査計画書(以下「調査計画書」という。)について諮問されて以降、部会における審議を行い、都民及び周知地域区長の意見を勘案して、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。

第 2 審議結果

環境影響評価の項目及び調査等の手法を選定するに当たっては、条例第 47 条第 1 項の規定に基づき、調査計画書に係る都民及び周知地域区長の意見を勘案するとともに、次に指摘する事項について留意すること。

【景観】

計画地近傍の中野駅北口付近は、歩行者デッキ等が整備され、不特定多数の人の利用頻度や滞留度が高い場所と考えられることから、必要に応じて景観の調査地点の追加を検討すること。

第 3 その他

調査等の手法について、事業計画の具体化に伴い変更等が生じた場合には、環境影響評価書案において対応すること。

付 表

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	令和4年1月25日	・調査計画書について諮問
部 会	令和4年3月18日	・環境影響評価の項目選定及び項目別審議 (大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、地盤、 水循環、日影、電波障害、風環境、景観、 自然との触れ合い活動の場、廃棄物、温室効果ガス) ・総括審議
審議会	令和4年3月28日	・答申(予定)

「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」環境影響評価書案
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。構造物は一様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する構造物と類似している構造形式の場所で何種類か測定し、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。 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） 「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。 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。 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。 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。	2 / 16 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
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) 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。 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>	2/16 部会にて回答
		<p>高さ方向における沿線への影響というのは深刻なものがあると理解している。試算したところ無視できる大きさではないと思う。防音対策のイメージとして、かさ上げ等挙げて貰ったが、既設線を利用すると、耐震設計は重量だけでなく、風荷重が増えると難しいと思う。何か画期的な対策の検討を希望する。</p> <p>実績は分からないが、JR 総研は、低層の近接防音壁や、レールにパッドをつける等対策を考えているようなので、ぜひ参考にして欲しい。</p>	<p>かさ上げ以外の対策としては、かさ上げとともに吸音板も比較的荷重が小さく、吸音効果が期待されると考え、これも含めて検討していきたいと考えている。</p> <p>(回答補足) 近接する中高層住宅に対しては、更なる防音対策として、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。 ・騒音対策について最新の技術や知見の把握、検討を行う。 ・休止線の高架構造物を活用するために高架橋の設計性能等の確認を行った上で防音壁の嵩上げ等を検討する。 ・最新の素材や形状、性能を比較した上で、吸音板等の設置を検討する。 このことを評価書（環境保全のための措置）に記載する。</p>	2/16 部会にて回答 総括審議事項へ
		<p>実施する防音対策を、まずは計画書に記載し、実施した対策を報告して欲しい。</p>	<p>既存の高架橋に対する防音壁のかさ上げについては課題があり、現構造に対して重量の許容について設計を進めていくが、検討にはしばらく時間を要し、計画書の提出時期にはまだ検討が続くので、事後調査報告書において内容を報告する。</p>	2/16 部会にて回答 総括審議事項へ

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 (続き)	<p>今後検討される対策のみならず、対策の効果を確認し、ぜひ報告して欲しい。</p> <p>不可能なことや、耐震や安全安心な鉄道の走行を阻害するような対策を求めるものではない。予測される騒音が夜間大きなレベルに達していると考えており、考えられた最良の対策の効果を確認することは非常に重要である。例えば、防音壁の上にマイクを付ければ15m高さでの測定は可能であり、検討し、計画書に書けないのであれば、報告して欲しい。</p>	<p>対策後の測定結果については報告する考えだが、高さについては実施できる部分と、計算による部分が出てくると思う。</p> <p>高さ方向についても委員の言う方法や、可能な方法を用いて一定の高さについて測定し報告したい。</p> <p>(回答補足) 事後調査において、実施した対策の効果を確認する。その結果は事後調査報告書で報告する。 このことを評価書（環境保全のための措置）に記載する。</p>	<p>2/16部会にて回答</p> <p>総括審議事項へ</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) 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>	<p>2/16部会にて回答</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 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、非常に関心を持っている。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>	2/16 部会にて回答 総括審議事項 へ
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 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、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>	<p>1/18部会にて回答</p> <p>2/16部会にて回答</p>
		<p>適切な施工計画、施工管理はもちろんだが、モニタリングも極めて重要だと考えており、適切に確実に進めて、事後調査計画書、報告書には丁寧に記載して欲しい。特に工事の施行前がどういう状況だったかは極めて重要であり、丁寧に記載して欲しい。</p> <p>また、東京港埋立地は軟弱地盤を含んでおり、東京都港湾局ともきちんと協議して欲しい。</p> <p>見解書に記載のとおり、都民の意見もあるので丁寧に対応して欲しい。</p>	<p>施行前が極めて重要ということについてもしっかりと考えて、事後調査を進めいきたい。</p> <p>また、関係部署、特に港湾局とも協議を進めて、地盤のモニタリングをしっかりと行っていきたい。</p>	<p>2/16部会にて回答</p>

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>回答の内容は理解したが、「計画線に沿って流動している」という説明に違和感がある。今後、評価書で表現を修正する際、等値線の推定値か、実測値に基づくものなのかを分類して記載して欲しい。</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> <p>指摘の趣旨を踏まえ、評価書で分かりやすい記述にする。</p>	<p>1/18 部会にて回答</p> <p>2/16 部会にて回答</p>

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
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) 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>	<p>1/18 部会にて回答</p> <p>2/16 部会にて回答</p>
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>	<p>1/18 部会にて回答</p>

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
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いかかか。</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>	<p>1/18 部会にて回答</p> <p>2/16 部会にて回答</p>
		<p>先に地図を重ねて状況を予想して、実際に試掘を入れてみるのは非常によい方法であるが、港区、品川区とは十分協議を行い、今後不時発見があった場合も十全な対応をするという理解でよいか。</p>	<p>現時点では高輪築堤跡の延長部分が存在するか不明だが、港区教育委員会と調整しており、教育委員会からも、工事の着手において協議、調整するよう指導もある。発見された場合には文化財保護法等の法令に基づいてしっかりと対処する。</p>	
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>	<p>1/18 部会にて回答</p>

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 ³ 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。 (回答補足) 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
廃棄物	3	建設発生土について、熱海の盛土の関係で規制強化の方針が出ており、工事発注時の搬出先の明確化や、資源有効利用促進法の強化なども予定されている。発注者として工事の適切な施行に責任をもち、しっかり対応して欲しい。	事業者、発注者として、工事の契約においても法令等に基づき適切に対処する。再生利用についても可能な限り積極的に考えていく。	2/16 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。 (回答補足) 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 2/16 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
温室効果ガス	1 (続き)	<p>電気事業者によって温室効果ガスの排出係数はかなり変わってきているが、JR 東日本は1社と契約しているか。それはどちらと契約しているのか。</p> <p>自前の信濃川発電所と川崎発電所、東京電力、それぞれの排出係数は出せるのか、教えて欲しい。</p> <p>もし、JR 東日本の火力発電所の排出係数が分かれば、大体の排出量を事後調査で出すことは可能なのか。</p> <p>羽田空港アクセス線も主に自営電力で運転する線区に含まれるのか。</p> <p>「他の交通モードから転換」とは、例えばモノレール等を考えているのか。どのような交通モードからアクセス線に替わったか、事後報告で示して欲しいが如何か。</p> <p>水力、火力別の計算はせずとも、JR 東日本が自前で供給している電力の平均排出係数で、排出量と削減の余地を事後的に見ることは役立つ情報だと思うので、ぜひ検討して欲しい。</p>	<p>JR 東日本では、信濃川発電所(水力)と川崎発電所(火力)を有しており、基本的に列車の動力源としては自社の自営電力を使い、一部分、東京電力から受電している箇所もある。</p> <p>個別に排出係数が出せるかどうかは把握していない 発電種類ごとの係数はあるかもしれないが、架線に流れている電力の割合(水力、火力)を出すのは難しく、数字自体の信頼性にも課題があると考えている。</p> <p>基本的に、首都圏の主要線区は自営の電力で賄っており、羽田空港アクセス線も、自営電力を使用する可能性は極めて高い</p> <p>バスや自動車から鉄軌道に交通手段が替わることで、低減効果が期待されると考えるが、利用者の実数を把握することは難しく、報告は難しい。</p> <p>事業者として排出削減に取り組んでほしい意見と伺った。 当社グループでは、全体の目標「ゼロカーボンチャレンジ2050」を掲げており、2050年のCO₂排出量実質ゼロにする挑戦を行うと公表している。削減に向けては、水力などの再生可能エネルギーを積極的に使用していくほか、ホームやコンコースにLED照明を採用し、高効率の空調設備を導入していくことを積極的に取り入れていきたい。また、車両についても、回生ブレーキ、VVVFインバーターを搭載した省エネ車両の導入を進めることで排出低減に努めていきたい。</p>	2/16 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
その他	1	<p>評価書には評価書案で指摘されたことも含めて、環境保全の措置を書き、環境保全の措置は、事後調査でやらなければならないようなことも頭出しとして書く。あくまでも評価書をベースにして事後調査計画書や報告書が出てくるので、評価書に何も書いていないことを、新たに事後調査計画書に書くということは手続としてはあり得ない。事後調査計画書の段階にならないと、事後調査報告書の段階にならないと何も記述できないなどという話はないことを、事業者の方はしっかりと肝に銘じて手続を進めて欲しい。</p>	<p>評価書でも今回の審議で回答している事柄については、しっかりと盛り込んだ上で、実際に対応した結果については、計画書、報告書で示していく。</p>	2/16部会にて回答

「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」に係る都民の意見を聴く会における公述意見の概要

都民の意見を聴く会	公 述 人
	1 名

1 大気汚染

- (1) 「大気汚染を評価項目として選定して欲しい」という大田区長意見への「工事用車両の走行による大気汚染については、現況交通量に対する工事用車両の割合は最大で1.4%であり、環境に及ぼす影響は小さいと考える。以上のことから予測・評価の項目としては選定していない。」との見解は、工事用車両の通過ルートとなる大田区内の道路の環境状況を考慮していない。
- (2) 大型のダンプ、コンテナ車両、工事用重機が昼夜を分かたず通過している現状で、道路沿いでは喘息で苦しむ人が続いている。わたしたちは、呼吸をすることでいのちをつないでいる。

2 騒音・振動

- (1) 「大田区内幹線道路面的評価監視調査」によれば、大田区内の基準点の等価騒音レベルは10区間中、昼間は4地点、夜間は7地点で環境基準を超過している。そこに工事用車両が加わるのが心配である。

3 水質汚濁

- (1) シールドトンネル区間は、潤滑剤注入量の管理で地下水の流動阻害はほとんど発生しないと、「工事で発生する排水は主に雨水であると考え。排水に当たっては雨水に混入した土砂を沈砂層等で沈殿させ、事業区域周辺の公共下水道に放流する計画としているため、水質汚濁に影響を及ぼさないと考える。」という事業者見解だが、工事で発生する排水を公共下水道に流すので水質汚濁に影響を及ぼさないとすることは、大田区の水辺の環境悪化につながる。大田区の水辺は地球上全ての海とつながっている。

4 地盤

- (1) シールドトンネル工法のアクセス新線約5km区間の工事の影響による地盤沈下が心配でたまらない。近年、海に近いマンホールの蓋が浮き上がり、まわりのアスファルトが円盤のように盛り上がっているところが目立つようになっている。こうした現状に加えて、今回アクセス新線区間を約5kmにわたってシールドトンネル工法で敷設する工事は、地元の地盤沈下被害をさらに大きくすることにつながる。
- (2) アクセス新線の工事だけで、建設泥土 410,000 m³、建設発生土 445,000 m³が発生するとされている。東京都港湾局の報告によれば、2019年1年間の城南島内の経年地盤沈下量は-14.2~-4.3mmと報告されており、清掃工場、精密機械工場への地盤沈下の影響も心配である。

5 その他

- (1) 評価書案及び見解書の中で繰り返される「ほとんどないと考える」「ほとんど発生しないと予測する」との表現を見るに、事業者の環境に対する姿勢のあり方を問わずにはいられない。
- (2) 何世代もの人々が海の幸を生業として生きてきた。大田区の地先の海を埋め立ててできた羽田空港では、コロナによる減便が続くにも関わらず、騒音が増えていることに、どういうことなのかという思いがいっぱいである。孫たち、ひ孫の世代が安心してこの地で暮らせるように、心から願います。

「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」に係る環境影響評価書案について （案）

第1 審議経過

本審議会では、令和3年8月20日に「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」環境影響評価書案（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における質疑及び審議を重ね、都民及び事業段階関係区長の意見等を勘案して、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。

第2 審議結果

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行わ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、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。

【騒音・振動】

- 1 高架橋区間には中高層の住宅等が近接し、工事の完了後に鉄道騒音の著しい影響が懸念されることから、更なる環境保全のための措置を検討し、より一層の鉄道騒音の低減に努めること。また、事後調査において、可能な限り影響を代表する地点における高さ方向の測定を行い、環境保全のための措置の効果を確認し、必要に応じて更なる対策を講じること。
- 2 建設作業に伴う騒音・振動は、予測結果が勧告基準と同値又はわずかに下回る工種があること、また、夜間にも工事が実施されることから、沿線住民に対して、工事内容等の詳細な情報を積極的に提供するとともに、環境保全のための措置を徹底し、建設作業による騒音・振動の低減に努めること。

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	令和 3年 8 月 20 日	・評価書案について諮問
審議会	令和 3年 11 月 30 日	・現地視察
部 会	令和 4年 1 月 18 日	・質疑及び審議
部 会	令和 4年 2 月 16 日	・質疑及び審議
公聴会	令和 4年 2 月 17 日	・都民の意見を聴く会
部 会	令和 4年 3 月 18 日	・総括審議
審議会	令和 4年 3 月 28 日	・答申（予定）

「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 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	<p>評価書案の159ページで、建設工事期間の最大振動レベルが解体工事と新築工事で、それぞれぎりぎりな線である。一応（環境基準を）「下回る」とのことだが、この建設機械の振動レベルがこれだけ高いということは恐らく敷地が狭いためだとは思いますが、まだ改善の余地等はあるのか。</p>	<p>最大の建設機械が同時に稼働するという条件で予測をしている。 工事着手前には詳細な施工計画を再度練り、効率的な建設機械の配置や稼働などにより、さらなる低減に努めたいと考えている。</p>	2/16 部会にて回答
		<p>この街区の解体は特にジャイアントブレイカー、油圧ブレイカー、破碎などを行う機械が集中的に動いていることが、この大きな振動レベルの予測につながっていると思うので、ここに書かれている環境保全のための措置以外に、もう少し何か具体的に、今言われたようなことも記載していただけるとありがたい。</p>		
景観	1	<p>評価書案の258ページの地点3を見ると、北東側から見た場合、大きな、南北方向に長いデザインとなり、のっぺらぼうみたいなものがどんとあるような印象である。ファサードデザインについて、検討は始められているのか。</p>	<p>敷地形状が南北に長いこと、東西面に対してかなりの壁長となることは認識している。 配慮事項として、A街区とB街区を分棟配置し、2棟構成とすることで、1棟構成よりは、壁面の長さに圧迫感がないようにしている。 そのほか、景観協議の中で、基壇部と高層部を分節するようなデザイン構成など、圧迫感低減に今後も努めていきたいと考えている。</p>	2/16 部会にて回答
		<p>基壇部の話や、AとBを分けている意図はよく分かるが、A街区の基壇部より上だけでもかなり大きなボリュームとなるので、基壇部と上を分けるというだけではなく、上に関しても何かデザイン上の工夫ができないか、御検討頂ければと思う。</p>	<p>承知した。</p>	

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
史跡・文化財	1	中央区教育委員会が埋蔵文化財についての指導・助言を行っていると思うが、こちらのほうには既に行かれているか。	計画地は、周知の包蔵地の範囲からは外れているが、教育委員会とは、協力できる範囲で今後も調査については協力させていただきたいということで、打合せを始めた。	2/16 部会にて回答
		今後、周知化されていないものももし存在した場合には、届出義務もあるので、そのことで中央区のほうから何か話などはあるのか。	近隣の開発の中でも江戸時代の生活に関わるような物がいろいろ出てきているという話は伺っている。都心部開発のため、既存建物建設時に既に壊されて、文化財が残っている可能性のあるエリアというのは限られているが、地上建物解体後に調査できるように打合わせをしている。	
		今のでも十分満足していて、もうこれで大丈夫であるというような表現であるが、ちょっとニュアンス的には違うので、その辺は把握していますということを理解できるような表現にしていきたい。	承知した。	
その他 (熱源計画)	1	<p>熱源計画について、ハザードマップに基づいて浸水影響を考慮した浸水対策を講じることが、こういった建物を造るときに一般化されていると思う。</p> <p>この計画では熱源計画は地下4階にDHCのプラントを置くようだが、どのような浸水対策を検討されているのか。</p> <p>中央区のハザードマップを見ると、過去にも内水被害があった場所が、この計画のA地区の一部にあったと思う。</p>	<p>具体的な計画については、これから深度化していく予定だが、浸水対策として、まず電気系の諸室、防災センターについては全て地上2階以上に上げている。DHCのメインのプラントについては、地下階への設置を想定しているが、出入口、1階レベルでの防潮対策をして、建物の中に水を入れない配慮を図っていく予定である。水没などトラブルがあったときに早く復旧ができるような検討は継続していきたいと考えている。</p>	2/16 部会にて回答
その他 (地盤、水循環)	1	18ページ、19ページに建物の断面図があるが、地下の掘削についてはどのぐらいまでを想定しているのか。「地盤」と「水循環」は、特定地域で項目に入っていないが、参考のために教えてほしい。	南側に配置しているA街区が地下4階になっていて、底盤のところで約-35mぐらいを想定している。北側のB街区は地下3階までの計画で、-20m程度を想定している。	2/16 部会にて回答
		工事における掘削深度も大体同じぐらいか。	おおむね同じとなる。	