

平成24年度「東京都環境影響評価審議会」

第2回総会

速 記 録

平成24年5月24日（金）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

(午前9時30分開会)

小川環境都市づくり課長 おはようございます。

本日は、お忙しい中、早朝より御出席いただきありがとうございます。

事務局から御報告申し上げます。

現在、委員23名のうち12名の御出席をいただいております、定足数を満たしております。

それでは、平成24年度第2回総会の開催をお願いいたします。

なお、本日、傍聴の申し出はございません。

小島審議会会長 それでは、ただいまから、平成24年度「東京都環境影響評価審議会」第2回総会を開催いたします。

本日は、会議次第にありますように、諮問が1件と受理報告がございます。

よろしく申し上げます。

それでは、初めに諮問案件について事務局から提案してください。

小川環境都市づくり課長 それでは、審議会資料をお手元に御用意いただけますでしょうか。

次第をおめくりいただいて、1ページ、資料1でございます。

24環都環第90号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例（昭和55年東京都条例第96号）第50条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

平成24年5月24日

東京都知事 石原 慎太郎

記

諮問第394号 「一級河川荒川水系荒川改修事業に伴う京成本線荒川橋梁及び綾瀬川橋梁架替工事」環境影響評価書案

以上でございます。

小島審議会会長 それでは、ただいまの案件につきましては、第二部会に付託させていただきますので、第二部会の皆様方、よろしくをお願いいたします。

諮問案件の概要につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

宗野アセスメント担当課長 それでは、お手元のページュの冊子が当該案件の評価書案でございます。

1ページ、事業者の名称でございます。京成電鉄株式会社となっております。

2ページ、対象事業の名称と種類でございます。種類につきましては、鉄道の改良でございます。

11ページ、対象事業の目的及び内容でございます。下に図がございますけれども、京成電鉄の荒川と綾瀬川を挟んで西側が起点となっております。京成関屋駅から東側に終点となっておりますが、堀切菖蒲園駅の手前まで、約1.5kmの区間が事業区間となっております。この事業区間は、この2つの河川を横断しておるわけですが、鉄道敷が、周辺の地域が地盤沈下しておりまして低くなっているということから、周辺の堤防の方はかさ上げされておるわけですが、その鉄道敷の部分が欠損したような形になっているということでございます。この事業によりまして、鉄道敷の高さを高くいたしまして、欠損部を埋める関係から、この区間の橋梁の架け替えを行うという事業でございます。

14ページ、こちらは上段が平面図、下段が縦断図となっております。始点の京成関屋駅、図で言うと左側の方でございますけれども、駅から荒川までは基本的に盛土の構造になっております。一部見ますと、荒川に行く手前で京成電鉄が東武の鉄道と交差しておりまして、その部分は一部高架になっているということでございます。現在、盛土のものを高架構造にするということです。荒川と綾瀬川の部分については、現在の線が青色のものですけれども、それを北側の方の赤い線の部分に架け替えを行うということです。あと、綾瀬川より東側の堀切菖蒲園の手前までですが、現在、盛土構造になっておりまして、それを綾瀬川から半分ほどが高架構造、残り堀切菖蒲園側を擁壁の構造にしていくということでございます。

15ページ、今、平面図で見ていただきましたけれども、その断面でございます。図が2つございますが、中段にございますのが、事業区間の起点側、図で言うと先ほどの左側の方ですけれども、そちらの方を現在、盛土のところを北側にずらして高架構造にするということです。あと、先ほど申し上げました東武鉄道と交差する部分がございますけれども、現在も高架なわけですが、それを北側に少し高さを上げた形で新設するというところでございます。

1ページめくっていただきますと、一番上段の図は荒川橋梁、荒川と綾瀬川を渡る橋梁の部分でございます。かなり高さを上げた形になって、北側に新しいものをつくるということです。綾瀬川を渡った東側の部分ですけれども、現在、盛土になっているところを一旦仮線に移した後、同じような場所に新しい線を建設するというところでございます。あと、終点側、堀切菖蒲園に近いところは盛土の構造を擁壁の構造につくり直すということでございます。

17ページ、上段にございます表は施工の工程表でございます。準備工、土木工事、軌道工

事、電気工事と分けておりますけれども、2段目の11年目のところで軌道工事と電気工事が終わっておりますが、そこまでに新しい線路を整備して、そちらに切り替える。11年目の中盤から16年目にかけて、現在の既存の鉄道の方の橋梁等の撤去を行うスケジュールでございます。

19ページ、これは施工の順序図となっておりますけれども、黒いラインが現在の線、それを北側の方にずらしていくところを示した図でございます。

21ページ、こちらが荒川と綾瀬川を渡った東側の部分でございますけれども、こちらは図がちょっと複雑となっておりますが、綾瀬川を渡った、図で言うと右側の部分は、赤い色の線と黒色の線がほとんど重複しております。要するに今、線路があるところに計画の路線を持っていくということで、基本的に仮線に一旦置き換えた後、元の場所に戻すという形に事業区間の東側についてはなるということでございます。

28ページの上段を見ていただきますと、今、申し上げました事業区間の東側の部分の仮線に振っている状況が分かるかと思えます。仮線に振られたときに南側に市街化された地域がありますので、そこはかなり近接した形になるということでございます。

38ページでございます図は、基礎杭の標準的な施工状況ということでございます。杭の長さは30～35m程度ございまして、東京礫層まで打ち込むということでございます。基礎杭の杭径は1～2m程度、線路方向の杭のピッチは10m程度、また線路との直角方向のピッチは3～5m程度で施工していく計画でございます。

40ページ、こちらは工事用車両の走行ルート図でございます。左側が足立区側になりますけれども、工事用車両は日最大50台程度。また、事業区間の、図で言うと右側になりますけれども、葛飾側で最大日当たり40台程度と計画しております。主な走行ルートといたしましては、都道461号線、都道314号線といった主要な道路を想定しております。細街路を走行することは避ける計画となっているということでございます。

52ページ、こちらの表は環境影響要因と環境影響評価項目との関連表でございます。騒音・振動、水質汚濁など、7つの項目を選定しております。

54ページ、大気汚染に関しましては、ここに小さい字で書いておりますけれども、既存の交通量が1万何千台であるのに対して工事用車両が先ほど申し上げたとおり、40台とか50台とかかなり少ないということから、及ぼす影響は少ないであろうということで、そのことの予測はしておりません。選定をしておりません。また、建設機械の稼働もございしますが、工事箇所ごとの最大の稼働台数は4台程度ということで、そういう点でも建設機械の稼働についても、

こういう理由から予測をしていないということを記載しております。

事業の概要については以上でございます。

小島審議会会長 どうもありがとうございました。

それでは、第二部会の皆さん、よろしく申し上げます。

次に受理関係について事務局から報告をよろしく申し上げます。

小川環境都市づくり課長 それでは、受理関係について御報告させていただきます。

引き続き審議会資料の2ページ、資料2でございます。

今回は件数が少なくなっております。

受理報告としまして、1つめがただいま諮問させていただきました、環境影響評価書案、一級河川荒川水系荒川改修事業に伴う京成本線荒川橋梁及び綾瀬川橋梁架替工事ということで、受理日が平成24年5月10日でございます。事後調査報告が1件上がってきてございまして、八王子都市計画道路3・3・2号線（八王子北野町～南浅川町）建設事業（工事の施行中その7）ということで報告が上がってきてございます。

内容につきましては、この後、説明させていただきます。

宗野アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の3ページ、事後調査報告書でございます。こちらの案件につきましては、平成8年に答申をいただいた比較的古い案件でございます。9.6kmの区間を4車線整備する事業ということで、平成28年度までかけて整備をするものでございます。

内容につきましては、お手元の冊子の方で説明させていただきたいと思っております。

初めに121ページ、後ろの方の事後調査の提出時期をまとめたものを見ていただきたいと思います。字が非常に小さくて見づらくて申し訳ございません。今回の報告は、表の下の方に提出時期が書いてあるわけですが、平成22年度の一番下を見ると、工事の施行中の7を今回報告しますということでございます。これは22年度の頭に本来出すべきものが今になって出てきているということでございまして、調査している内容につきましては後で各項目の時期を見ていただければ分かりますけれども、かなり古いものもございます。そのような状況ですので、この事業者は国土交通省でございますけれども、この後調査しているものもまだ報告できないで整理中のものがございまして、そういうものについても至急とりまとめをして報告をするように事業者の指導をしているところでございます。それがスケジュール的なことでございまして、各項目について説明を順にさせていただきたいと思っております。

7ページ、まず、騒音でございます。この事業の区間は、先ほど申し上げましたとおり、約

10kmの区間を整備するものでございますが、図で言うと左側の部分が一応この事業では終点と呼んでおりますけれども、この終点は圏央道の高尾山のインターと接続するものでございまして、図で言うと右側の部分、八王子の市街の16号のバイパスとつながるものでございます。今回の調査の対象は図の一番左側の部分になります。

9ページ、トンネルの西側の部分の橋梁などを整備している際の事後調査でございまして、この9ページの図は橋梁工事の下部工の掘削をやっている際のものでございます。赤い丸が建設機械の稼働位置でございまして、バックホウが何台かある。一番近いものは10mとございまして、左上の方の灰色で囲っている部分が居住の部分でございまして、そこと10mぐらいの距離にあったということでございます。

この状況でございますけれども、17ページ、仮囲いを設置した図になっておりましたが、実際の設置の状況がこのような状況ということでございます。

1枚めくっていただきますと表がございまして、18ページは評価書に記載した予測結果と事後調査の比較の表でございます。橋梁工事と盛土工事についてそれぞれの工種の段階ごとにまとめております。予測値と、それぞれの事後調査結果は予測値の範囲内であったということでございます。

27ページ、こちらにございます表は、工事の内容は同じでございますけれども、振動の事後調査結果でございます。橋梁工事と盛土工事について、予測結果は70dB程度であったものが事後調査結果では30dB未満ということでした。予測よりかなり小さくなった形になっておりますけれども、評価書の予測では建設機械が5m程度まで近づくと想定して予測しておったわけですが、できるだけ離すように施工を行ったということで、先ほどの図にありましたように、最低5m以上の離隔がとれたということから、このように予測よりかなり低い形の数字になったということでございます。

29ページ、地形・地質の調査の対象地域でございます。事業区間の左側、浅川トンネルについての調査結果をまとめております。

32ページ、先ほどの浅川トンネルの東側の方の地形と地質、土地の安定性についての調査地点の位置図でございます。赤い点が調査地点でございまして、薄くラインが2つございまして、上側が上り線、下側が下り線。上り線の上側には紅葉台団地というものがあります。また、下り線の南側の方には拓殖大学のグラウンドがあるということございまして、比較的近接していることから、土地の安定性を見ながら施工を行ったということでございます。

37ページ、先ほどの図の下り線、ですから、図で言うと下側、南側の線の地盤の変動をまとめたものでございますけれども、単位はミリでございますが、20～30mm程度変位している箇所があったということでございます。

これにつきましてはちょっと戻りますけれども、35ページの下の方に表がございますが、地盤の変位に関して周辺に団地ですとか大学があるということから、地盤変位の管理のレベルを事業者が設定しておりまして、20mmを超えると嚴重注意体制だという施工を行っていたということでございます。実際、この20mmを4つの地点で超えましたので、施工を一旦とめて、対策として、このトンネルはNATM工法という形でやっておったわけですが、補強の方を、穿孔のボルトを増設ですとか、支保の補強をするようなことを行ったと。それで様子を見たところ、先ほどのグラフにあるように収束をしたということでございます。

38と39ページにございますグラフは地下水位の調査結果でございます。浅川トンネルの周辺の地下水位の変位を3点で見えておりまして、掘削工事の着手前と掘削中、完了後という形で、その変動を観測したということでございます。3点とも赤い点が水位の変動を表すものでございますが、大きな変動はなかったという結果でございます。

44ページは陸上植物の調査対象地域ということでございます。

隣の45ページを見ていただきますと、同じ浅川トンネルの周辺についての陸上植物の調査範囲ということですが、緑に着色した部分が変更した部分でございますが、黒い線でかなり広く囲っておりますが、この範囲について調査を行ったということでございます。

53ページ、注目すべき種の数をまとめたものでございますが、評価書で77であったものが、減ってはいますが、事後調査結果では66種確認できたということでございます。

57ページ、陸上の動物の調査の範囲図でございます。こちら先ほどの植物と同じ範囲について調査を行ったということです。

67ページ、調査結果でございますが、哺乳類、鳥類、両生類といった形で、各分類ごとに評価書で確認された種、事後調査で確認された種をまとめております。ちょっと見づらいたが、このような結果になっております。

84ページ、水生生物の調査対象地域でございますが、3つの川が浅川トンネル付近で流れております。案内が左側でございますけれども、こちらは以前に報告しておりますので、表記が間違っております。今回は初沢川と湯殿川の2つの川についての調査結果をまとめております。

隣の85ページがもう少し細かく初沢川と浅川トンネル、また隣の湯殿川と事業区間との関

係を表すものでございます。

94ページの図は、先ほどのトンネルと交差する初沢川における流域の保全の対策をまとめたものでございます。図の右側が南側、そちらが上流でございます。図で言うと左側、北側に向かって河川は流れておるわけですが、この図で言うと左側の方に浅川トンネルと交差する部分がございます。浅川トンネルを掘進する際に比較的深くないトンネルであるということもあって、トンネルを掘進している際に初沢川の水がかれるようなおそれがあるということから、この写真にございますけれども、もともとかなり水が少ない状況でございます。右上の方が、この図で言うところの右側の部分でございますけれども、もともと水が伏流しているようなところもありまして、このような細いパイプで水を一旦釜場で吸い上げまして、図で言うところの真ん中の方まで持ってくると。そこから導水管の方に移し替えてトンネルの交差部分を通り越して、下流側の水生生物への影響を避ける対策を行ったということでございます。トンネルの方はもう削孔は終わりました。この川の水位が落ちるような心配がなくなったことから、現在はもう撤去をしたということでございます。

この案件の説明は以上でございます。

小島審議会会長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして何か御質問等ございましたら。

藤倉委員 制度の運用に関して確認のためにお伺いしたいのですが、今のこの案件はかなり古い調査結果が24年5月付で出てきたということになりますので、事後調査計画書に照らしてかなりずれているということになるかと思うのですが、どのぐらいずれると、東京都としてはどのように御指導されるのかについて、一般的な運用と、あと過去の例などがもしあったら教えていただきたいのですが。

宗野アセスメント担当課長 このような例は実際ございます。どのような案件がこのようになっているかという現状をお話しますと、事業期間が非常に長い道路の事業がこのようになっているものが何本かあるのかなと認識しています。ですから、今回は国土交通省ですし、あと東京都でも同じような規模の事業をやっていますので、それについてはかなり遅れがちになっていると思っています。

原因としますと、アセスを通したのがこの案件の場合、平成8年です。ですから、15年以上前になりますけれども、その後、現場の方で調査をしたり、報告をまとめるわけですが、なかなか認識として片手間みたいな形になっていて、我々の方でこういう計画が出されていてということは一応指導はしているのですが、どうしてもそのまま今の状態でい

いから何でもいいから出せとなかなかできないものですから、そういうものに戸惑ってこのような形になっているのかなと思っています。

あと、これはどうするのかというのは、この案件の場合、この後、まだ遅れている、出されていないものがありますので、それを至急出すようにと指導している状況ということでございます。ほかの遅れているものについても基本的には同様でございます。

小島審議会会長 よろしゅうございますか。

ほかにごございますでしょうか。

どうぞ。

山本第二部会長 ちょっと確認させていただきたいのですけれども、26とか27ページの建設作業振動が例えば27ページだとバックホウ、ブルドーザーは69と予測していて、測定値が30以下だという結果ですね。これを地図で見ると、25ページでよろしいですか。

宗野アセスメント担当課長 それぞれあるのですが、4つ。

山本第二部会長 今のバックホウだと。

宗野アセスメント担当課長 バックホウだと22です。

山本第二部会長 23ページの方は。

宗野アセスメント担当課長 23ページは27ページの2段目の下部工の掘削工ですので。

山本第二部会長 これは10mですね。

宗野アセスメント担当課長 10mです。

山本第二部会長 それで30以下というのは測定限界以下ですね。30以下というのはほとんど。どうしてなのかなと。

宗野アセスメント担当課長 こんなに下がらないのではないかと。

山本第二部会長 町田先生、どう思いますか。

町田委員 これをちょっと見ていましたら、建設機械が例えばブルドーザーが油圧ショベルになるとか、その辺の影響があるのかなと思ったのですが、それにしても30未満ですね。どうしてこうなったのかなという疑問は実はあるのです。

予測値の建設機械と事後調査の建設機械が若干違うというところがある程度影響しているのかなとは思っているのですが、いかがでしょうか。

山本第二部会長 僕もその辺は分からないなと思っているのですけれども、これは予測のときは最大値の予測になっていて、測定の方はL₁₀ということですから、上から10%で、どれだけの時間をとっているかによるのですが。例えば10分間作業している、本当に作業してい

る間で上から10%という、10分というのは600秒の10%、60分間か。1分間だけ値を超えた数値が計測値として書かれるわけですがけれども、それがやはり測定限界以下ということなので、なかなか理解しにくいところがあります。古いやつなので、これ以上追及してもしようがないと思いますが。

柳第一部長 5ページ目の5、その他のところに受託者名が書いてあるのですが、20～21年度の受託者は書いてあるのですが、これは22年度、23年度。22年度分ということでしょうか。そうすると、どこがやられたのかというのは、特にここに記載がないので、これは21年度の受託者が調査をした結果を24年に提出したと考えるのでしょうか。受託者名がないのでどうなっているのかなと思いました。確認です。

宗野アセスメント担当課長 これは先ほどの表の121ページを見ていただくと、22年度に出すべきものが今、出てきたという形であって、21年度までのものをまとめていますということでございます。ですから、今回報告したものは17年のアジア航測、18～19については総合環境計画、20～21については建設環境研究所の方がやったものだというのですが、そういうことではなくてですか。

柳第一部長 21年度については提出済みとなっていますね。

宗野アセスメント担当課長 21年度というのは、それまでの提出するという、ちょっと見づらいのですが、今回は矢印が下に下りていると思いますけれども、前年度までのものを年度が改まった当初に出すということを一応表しているものですので、22年度については、今回報告したものについては含まれていない。

柳第一部長 そうすると、受託者は20～21年度を受託した会社が事後調査をやったということですか。

宗野アセスメント担当課長 その時点ごとにやったものがありますので、先ほど言ったように、17年度の部分についてはアジア航測がやっていて、最後のとりまとめる作業は建設環境研究所がやったものだと思いますけれども、そのような形になっているということです。

小島審議会会長 さっきの山本委員と町田委員のことに對してこれはどう扱うか事務局の方で案があったら。

宗野アセスメント担当課長 30dB、要するに測定ができなかったというのは幾らなんでもという話ですので、もう一度その部分については事業者の方に確認をして、遅れた報告を今、整理中ですので、その指導をしている最中ですが、その際また御指摘いただいた部分については確認をします。

小島審議会会長 よろしくお願ひします。

1つよろしいですか。

さっきの地盤の変位のところで、変位の図を見るとまだ、事後報告書の37ページは、06年4月9日、それよりちょっと先のところですが、-20mmを超えた、それに対して手当をしたと。これはだから、手当をしたことによって-30mm行ってしまっているけれども、あとそれ以上の変位が、増加がないという見方をすればいいのですか。

宗野アセスメント担当課長 一応そう考えています。37ページのグラフの左側に若干記載がございますけれども、この収束の目安について社団法人日本道路協会の方が道路トンネルの観察の指針というものを設けておまして、月1~3mm以下となったことを確認することをもって収束と一応考えているということでございます。ですから、事業者は観測をしていて、先ほどのグラフで言うと、05年10月には30mm、10月とか11月には20mmを超えている地点が出ていますので、その地点で対策を。

小島審議会会長 要するにここで対策をしたということですね。スタートは増加量がないから。

宗野アセスメント担当課長 ないので、そういう指針に基づいて収束したと判断しているということでございます。

小島審議会会長 そうすると、さっきの表現で間違いではないと。なぜ30mmまで行ってしまったのだというのは別として。

これは位置を見るとトンネルの中ではないような位置ですね。小さくてちょっと分からないのと、32ページ、変位が大きくなるというのはちょっと色が見にくいのですが、一番右側のずらずらと並んでいるところのCD-1、2、3、CD-5が変位が大きいと書いてあるのですが、これを修復するのにトンネル内からのボルトで施工しておさめたという書き方をしていますね。だけれども、これはどうも見るとトンネルの中ではなくて、明かりの部分のような気がするのですが、ほかの平面図と併せて地形をぱっと見ると、ちょうど明かりのところ、段丘が出ているところで起こっているような気がするのですが。読み方が悪いのかもしれませんが。

宗野アセスメント担当課長 非常に見づらいのですけれども、32ページの図の点が3つになっている。

小島審議会会長 トンネルの中に入っているのですか。その右側のところのかぎ括弧みたいなところがトンネルの入口と。地形図から見ると何か変なところだなと思ってみたら、こ

こが坑口で入っているから、非常に坑口付近の浅いところなので、当然変位が起こってしまうという話ですね。

宗野アセスメント担当課長　そうです。

小島審議会会長　分かりました。どうもありがとうございました。

どうぞ。

大塚委員　最初に藤倉さんが聞かれたことと関係するのですけれども、事後調査報告書は、さっきの121ページのところを見ると、ほぼ毎年出すということになっていると思うのですが、これはどこで決まったのですか。どういう頻度で出すかというのは、これはどこで決まったのでしょうか。

宗野アセスメント担当課長　条例で事後調査、要するに着工する段階に着工の届出というものを出すことになっておりまして。

大塚委員　66条ですね。

宗野アセスメント担当課長　ええ。その中に着工の届出とともに事後調査計画書というものを併せて提出することになっております。その事後調査の計画というものは、ここの表にあるような形で、何をいつの時点で測定するのかということをもとめておりまして、要するに着工するときこの表をまとめているということでございます。

大塚委員　その計画書の出し方についても多分、都の方で指導されているということでしょうか。

宗野アセスメント担当課長　そういうことです。

大塚委員　遅れているというのは、ほかにもあるという話でしたけれども、今後どうこういう問題を考えていくかを恐らくどこかで考えなければいけないのかもしれないと思って伺っていたのですが、毎年度出すというのが事業者にとって非常に負担になっているかどうかという観点と、逆に出さないときにはどういう対処をするかという観点と恐らく両方考えた方がいいのかなという気もしますが、何かお考えはございますでしょうか。

小川環境都市づくり課長　今の御質問にお答えする前に、1個手前のところですが、技術指針の後半というか、一番最後の近くのところに緑の中表紙を差し挟んでおりまして、東京都環境影響評価事後調査基準という告示を出させていただいて、これに基づいて一応、事後調査の計画を立てて、どれぐらいの頻度で出していただくかとか、その辺を取り決めることになっています。道路工事は今はかなり短い区間でのアセスも多いのですが、鉄道とか道路については、基本的には数km単位で施工されるものが多いものですので、やはり

10年ぐらいかかってというものが多くなっています。

少なくとも毎年毎年、主要な工事区間については大気、粉塵の関係とか騒音・振動については、最低限事業者の環境保全の措置がどうだったかということで、私たちも確認はせねばならないということで、おおむね1年に1回出してきていただくと。突発的な甚大な被害が出るということもなかなか逆に考えにくいところもあるので、どこまで求めるかという御議論は一方ではあるのかも分かりませんが、最低限アセスの中でやっていただいた予測評価がきちんと担保されているかというところできちんとやっていくのだろうなと思っています。

今、事後調査の提出、特に役所関係のものがこういう事業は多いのですが、継続して同じ事業者が事後調査をやれないような状況になっているのも一因になってございまして、前年度調査した事業者がとりまとめは別の事業者にはバトンタッチをすとか、実態としてはそういう御苦労があるような話も聞いています。ただ、それは事業者さんの事情ですので、私どもとしては、きちんとそこは引き続き定期的に計画どおりに出していただくということで、できるだけ指導しておりますし、おおむねこういう形で出てきておりますけれども、今回のように、例えば生物の調査とかが入っているとその整理とか、なかなか時間がかかるとかという、項目によってもそういう遅れが生じがちなものもあるのかなという認識はしてございます。

いずれにしても、きちんと結果を出していただかなければいけないと思っておりますので、特に忘れられがちにならないように事業者の方には定期的に私たちの方からも連絡は差し上げているという状況でございます。

小島審議会会長 ありがとうございます。

長丁場の話でありまして、予測したときと今は大分離れているとか、報告自体いろいろ錯綜して遅れている、あるいは業者が変わったり、受託者名が変わったりいろいろあると思いますが、こういう中で非常に複雑なので、最初に工程表を出していただいて、説明いただいたので、その辺はちょっとチェックをして、今のやつではこの時期に出た報告でこの中にそういうところでの錯綜がないかだけをちょっと気をつけていただいて。それにつきましてさっき御要望もありましたようなことは事業者の方にお伝えいただいてということで、あとは事務局の方でよろしく願いいたします。

よろしゅうございますでしょうか。

ほかにございますか。

あと多少事務局から、ほかの議案もあるようですので、では、これで一応、報告は終わらせていただきます。

次に事務局から何かございましたら、それについて、時間も大分押し迫ってしまいましたが、説明ください。

小川環境都市づくり課長 御審議ありがとうございました。

一応、予定しておりました受理報告関係の御報告はこちらで終了ということでございますので、事務局からは特段今の時点ではございませんので、よろしく願いいたします。

小島審議会会長 それでは、これをもちまして、本日の審議会は終わりたいと思います。どうもありがとうございました。