

平成24年度「東京都環境影響評価審議会」第9回総会

速 記 録

平成25年1月25日（金）

都庁第一本庁舎31階 特別会議室N6

(午前10時0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、御出席いただき、ありがとうございます。おくれてお見えになる先生方の御連絡も頂戴しておりますけれども、定刻になりましたので、審議会の開催をお願いしたいと思います。

初めに、事務局から、阿部先生は、昨年夏以降、体調を崩され、病氣療養中ということで、昨年12月の総会でもお伝えしたところでございますけれども、今年、年明け1日にお亡くなりになられたということで、事務局に御連絡をいただいたところでございます。

阿部委員におかれましては、平成21年から史跡・文化財の担当として、両部会併任ということで御熱心に御審議いただいていたところでございます。事務局といたしましては、御逝去を悼みまして、環境局長名で弔文をお送りしたところでございます。

審議会を代表して、会長からも御挨拶をいただければと存じます。

小島審議会会長 それでは、審議会を代表しまして、私からもお悔やみ申し上げたいと思います。

阿部委員は3年半にわたって、特に史跡・文化財担当、第一部会、第二部会を併任いただきまして、御活躍されたところでございます。突然の訃報、驚いております。改めまして、阿部委員の御冥福をお祈りしたいと思います。

小川環境都市づくり課長 それでは、事務局から御報告申し上げます。現在、委員23名のうち14名の御出席をいただいております。定足数を満たしていることを御報告いたします。

ことし最初の総会でございます。よろしく願いいたします。それでは、平成24年度第9回総会になります。会長、以降の進行につきましては、よろしく願いいたします。

なお、本日、傍聴の申し出がございますので、あわせて、よろしく願いいたします。

小島審議会会長 それでは、会議に入ります前に、本日、傍聴を希望する方がおります。「東京都環境影響評価審議会の運営に関する要綱」第6条第3項の規定によりまして、会場の都合から、傍聴人の数を30名程度とさせていただきます。

では、傍聴人の方を入场させていただきます。

(傍聴人入室、着席)

小島審議会会長 よろしゅうございますか。それでは、傍聴の方は、傍聴希望案件が終了次第、退室されて結構です。よろしく願いします。

ただいまから、平成24年度「東京都環境影響評価審議会」第9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、答申1件にかかわる審議を行った後に、受理報告を受

けたいと思います。

それでは「一級河川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」環境影響評価書案の答申に係る審議を行います。

この案件につきましては、第二部会で審議していただきましたので、その結果について、山本第二部会長から報告を受けたいと思います。よろしく申し上げます。

山本第二部会長 それでは、資料1をご覧いただきたいと思います。初めに、部会で取りまとめました答申案文を事務局から朗読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、資料1をご覧ください。

平成25年1月25日

東京都環境影響評価審議会

会長 小島圭二殿

東京都環境影響評価審議会

第二部会長 山本貢平

「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」環境影響評価書案について

このことについて、当部会において調査、審議した結果は別紙のとおりです。

2ページをご覧ください。

「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」に係る環境影響評価書案について」

第1 審議経過

本審議会では、平成24年5月24日に「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」環境影響評価書案について諮問されて以降、部会における審議を重ね、都民及び関係地域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。

付表は4ページのとおりでございます。

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、次に指摘する事項について留意するとともに、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるべきである。

【騒音・振動】

- 1 本事業は工事が長期にわたり、夜間に及ぶこともあることから、地域住民に工事内容を十分説明し、適切な環境保全措置を講じた上で工事を実施すること。
- 2 仮線及び供用後の鉄道騒音について、中高層住宅が近接する T_z -2地点の高さ方向の予測値が現況値を上回るとしていることから、環境保全措置の徹底などにより鉄道騒音の一層の低減に努めること。
- 3 供用後の鉄道振動について、全地点の予測値が現況値を上回るとしていることから、環境保全措置の徹底などにより鉄道振動の一層の低減に努めること。

また、資料編に参考に記載している類似事例の事後調査に基づく供用後の鉄道振動の予測について、本編の予測との関係を分かりやすく説明すること。

- 4 建設機械の稼働及び仮線・供用後の列車走行による騒音・振動については、予測・評価結果や環境保全措置の効果を確認するため、適切に事後調査を行い、必要に応じて追加の環境保全措置を実施すること。

【生物・生態系】

- 1 橋脚や栈橋の設置などにより、水中、水底の改変を行うとしていることから、その改変の範囲と内容を明らかにするとともに、水生生物への影響について具体的に分かりやすく説明すること。
- 2 河川区域内の連続性のある緑について、工事施行による影響は小さいと予測していることから、影響の範囲や程度を具体的に分かりやすく説明すること。

【日影】

日影の影響について、等時間日影図では5時間の日影線のみ記載しているが、計画路線が既設路線の北側に建設されることから、日影が及ぶ時間数ごとの日影線も予測し、事業区間周辺への影響をより詳細に明らかにすること。

【景観】

- 1 事業区間終点付近の盛土構造部分については、擁壁構造に改良する計画としていることから、その眺望の変化を予測・評価すること。
- 2 新たな鉄道施設は、形状等について周辺環境に溶け込むよう環境保全措置を実施するため、違和感は少ないとしていることから、具体的な措置の内容を説明するとともに

に、その効果を明らかにすること。

【廃棄物】

建設廃棄物の再資源化率について、「建設リサイクル推進計画2008」における目標値を用いているが、「東京都建設リサイクル推進計画」に示された目標値を達成するよう検討を行い、改めて設定すること。

以上でございます。

山本第二部会長 それでは、私から審議の経過について御報告いたします。

この事業に係る環境影響評価書案は、平成24年5月24日に当審議会に諮問されまして、第二部会に付託されました。それ以降、現地視察及び部会による3回の審議を行いまして、ただいま朗読いたしましたような答申案文として取りまとめることにいたしました。

この間には、この評価書案に対しまして、都民から1件の意見書の提出がございました。

それから、関係区長である足立区長、葛飾区長、それぞれから意見が提出されております。これらの意見に対しましては、見解書に事業者の見解が示されております。

また、都民の意見を聴く会長で、5名の方から公述がございました。

本件の審議に当たりましては、これらの内容を踏まえつつ審議いたしました結果、本評価書案における現況調査、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ますけれども、環境影響評価書の作成に当たりましては、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、ここに指摘します事項に留意するよう求めることといたしました。

次に、指摘の内容について説明いたします。本事業は、荒川の堤防の低い部分の嵩上げを行いますけれども、京成本線の荒川橋梁をかけかえると同時に、京成関谷駅から堀切菖蒲園駅までの1.5kmの改良を行うものであります。対象事業の種類としては「鉄道の改良」となっています。

まず、「騒音・振動」の意見です。工事が長期にわたりますことから、地域住民に十分な説明を行った上で工事を実施することや、鉄道の騒音・振動につきまして、予測値が現況値を上回る部分もありますので、一層の低減に努めるよう求めるものなど、4件でございます。

「生物・生態系」につきましては、橋脚を河川内に設置することから、水生生物への影響について具体的な説明を求めるものなど、2件でございます。

「日影」につきましては、計画路線が既存路線の北側に移動することから、事業区間周辺への影響をより詳細に明らかにするよう求めるものになっております。

「景観」につきましては、擁壁構造に改良する部分につきまして、眺望の変化の予測・評価を求めるものなど、2件でございます。

「廃棄物」ですけれども、建設廃棄物の再資源化率につきまして、東京都の計画に示された目標値を踏まえ、改めて設定することを求めるものでございます。

以上で私の報告を終わります。

小島審議会会長 どうもありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、何か御意見等ございますでしょうか。特に第二部会の方で、何か補足することがありましたら、どうぞ。

山本第二部会長 第二部会で「騒音・振動」を担当いたしました。部会でも補足説明いたしましたけれども、若干説明をさせていただきます。

都内の在来線鉄道、私鉄も、それから、JRもそうなのですが、人口密集地帯を走っているということで、やはり騒音・振動というのは大きな関心事になっております。今回、京成電鉄の構造を改良する、多少北に移設するというので、盛土から高架に変わるという事業になっています。鉄道騒音につきましては、盛土から高架に変わるということで、高覧がつく、しかも遮音壁がつくということで、騒音が劇的に下がる場所もございますし、近接する中高層ビル住宅の5階以上につきましては、1~2ぐらい上がるという予測になっています。

ただ、環境保全措置として、ロングレール化であるとか、その他のものがございまして、そんなに心配はしなくていいだろうと考えておりますが、2ページにあります「騒音・振動」の3番目、供用後の鉄道振動について、全地点の予測値が現況値を上回るということなのですが、その上回り方が、10dB、最大11dBになりますので、かなり大きな影響を及ぼすと考えました。これが建設機械の振動であれば一過性のものと考えられるのですが、これは鉄道振動ということになりますので、住民の方が経常的に、常時それにさらされることになりますので、10dB上がるということは、住民の方にも不安を与えることになるかと思っております。

ここでは、意見として、環境保全措置の徹底などしてくださいということになっておりますけれども、東京都の担当の方と一緒に、なぜこんなに高い数字になっているかということをお調べしました。その結果、わかってきたことなのですが、20年以上も前の古いタイプの橋梁のデータがベースになって、予測のところに使われていることが分かってきました。ですから、かなり高目の予測になることが分かりました。それはそれとして、最近の橋梁と

というか、高架構造というのは、JR中央線とか、それから、小田急を見てもお分かりのように、かなりしっかりした、重たいコンクリートの構造で、しかもロングレール化されているなり、いろいろな環境保全措置が十分なされているという状態になっていますので、振動についても、それはちょっと大き過ぎると思いました。

いろいろ調べているうちに、本編ではなくて、資料編の中に事業者がさりげなく書いているところを発見いたしました。それが何かというと、同じ京成電鉄で押上線というところがあって、同じような事業をかつてやったと。同じように予測評価をして、事後調査もしたというところがございます。その結果を見てみると、鉄道振動については、やはり60dBという非常に高い予測値になっているのだけれども、事後調査の結果を見ると、それよりも10dBぐらい低い値になっている。ですから、予測はかなり保守的で、かつ安全過ぎるという予測になって、それで住民に不安を与えているということがわかってまいりました。

さらに、都の担当者の方にいろいろお願いしまして、小田急線であるとか、JR中央線であるとか、そういう類似事例について、事後調査のデータがあれば調べてくださいということで調べてもらいました結果、やはり京成電鉄で予測された60という数字よりもうんと低い、50以下の実測値がいろいろなところで得られていることが分かりましたので、今回の評価書案に出ていますのは、かなり保守的、安全が過ぎるような数字であるということが言えるのではないかと考えています。アセスの予測の観点からすると、最新のデータを使って、最新の知見に従って予測してもらうのが本来なのですがけれども、事業者のほうも、自社のデータをベースにした予測式を使うというのは多少抵抗があったのかもしれませんが。

そういうことを勘案して、意見の3つ目のところ、資料編に参考に記載しているという、その意味なのですがけれども、これは、資料編で述べているように、事後調査をして類似箇所を見ると、そんなふうにならないよということをさりげなく書いていますので、これを評価書のほうにちゃんと引用する、あるいは書き込んでいただいて、関係住民の方に余り不安を与えるようなことをしないようにしていただきたいと、そういう趣旨で、この答申の案文というか、指摘事項としています。この3というのが分かりにくいかもしれませんが、そういうふうに御理解いただければと思いますが、宗野さん、何か補足することがあったら、私が間違えたことを言っていたら。

宗野アセスメント担当課長 もう言っていました。

山本第二部会長 大丈夫ですか。そういうことです。

小島審議会会長 どうもありがとうございました。

ただいまの補足説明、特に3番についていただきました。ここの評価については、地域社会、騒音・振動に関する御意見が多くございましたので、今のようなことが分かりやすく、ぜひ励行していただきたいというか、きちんと書いていただきたいと思います。

ということで、これも含めまして、ほかの委員の方で、特に何かお気づきの点、あるいは補足することがございましたら、どうぞ。どうぞ。

片谷委員 片谷でございます。

今、山本部会長が説明されたことは大変重要なことを示唆されているかと思うのですが、別に騒音・振動に限りませんで、アセスメントの予測というのは何でもかんでも安全側にしなければならないというような風潮も一部にあると感じておりまして、安全側にいたしておきさえすれば、それで通るだろうと。それは、結果的には、今、山本部会長がおっしゃったように、住民の不安を大きくさせかねないという別の意味のリスクも背負っているわけですので、今後、こういう審査とか、あるいは技術指針を今、改定しているわけですが、そういうところでも、過剰に安全側の予測というのは必ずしも適切ではないということ、できるだけ共通認識にしていく必要があるということを感じておりまして、今、まさにそういうお話でしたので、発言をさせていただきました。

小島審議会会長 どうもありがとうございました。

特に、今回の東日本大震災以降、絶対安全は言わないにしても、安全についての説明、まさに今おっしゃった、安全であるということの説明すればいいというのが、かなり意識が変わってきた。いわゆるパラダイムシフトといいますかね。こういう中で、評価書の書き方は、まさにおっしゃるとおりだと思うのです。今、山本部会長からお話がありました、こういう説明をちゃんとするとよく分かるのではないかと、まさに安全だから大丈夫という話ではなかったということで、追加の御意見ありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。よろしゅうございますか。それでは、ほかに御発言はないようでございます。今の報告をもちまして、本審議会の答申としたいと思いますが、いかがでございますでしょうか。よろしゅうございますか。どうもありがとうございました。それでは、そのようにさせていただきます。

事務局で答申書のかがみを配付してください。

(「かがみ」配付)

小島審議会会長 それでは、答申書を読み上げてください。

宗野アセスメント担当課長 はい。

24東環審第30号
平成25年1月25日

東京都知事
猪瀬直樹殿

東京都環境影響評価審議会
会長 小島圭二

「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」環境影響評価書案について（答申）

平成24年5月24日付24環都環第90号（諮問第394号）で諮問があったこのことについて、当審議会の意見は別紙のとおりです。

別紙は、先ほど読み上げた内容でございます。

以上です。

小島審議会会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま朗読いたしましたとおり、知事に答申することといたします。

続きまして、受理関係に移りたいと思います。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、受理報告について御報告いたします。審議会資料2、5ページになります。今回の受理報告につきましては、資料2にございますとおり、まず、環境影響評価調査計画書につきまして、都営村山団地（後期）建替事業1件でございます。それから、環境影響評価書の提出がございます。（仮称）IKEA立川建設事業ほか3件でございます。それから、3番、事後調査報告書につきましては、西武池袋線ほか2件でございます。4番、変更届は、渋谷駅街区開発事業ほか3件でございます。それから、着工の届出が出てございまして、（仮称）IKEA立川建設事業。それから、6番、完了届といたしまして、首都高中央環状新宿線建設事業につきまして、それぞれ届出が出ております。

なお、受理報告につきましては、担当からそれぞれ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、お手元の灰色の薄い冊子「環境影響評価調査計画書」というものがございます。都営村山団地（後期）建替事業の環境影響評価調査計画書について、これは文書で既に諮問させていただいているものですが、ごく簡単に内容の説明をさせていただきたいと思います。

1ページをご覧ください。事業者は東京都でございます。

2番目は、対象事業の名称等でございますけれども、都営村山団地（後期）建替事業でありまして、事業の種類といたしましては、住宅団地の新設ということです。

内容の概略につきましては、このページの下の方のとおりでございます。全体といたしましては5,200戸の大きな団地なわけでございますけれども、既に前期と後期と分けて段階的に建てかえを進めているところでございまして、前期、「中期計画」と呼んでおりますけれども、平成9年から既に着手をして、間もなくそれを終えようとしているところです。それに引き続きまして、今回、後期の建てかえを行うものであります。全体の団地の面積といたしましては、約48ha。今回の事業では、19棟、2,400戸を建て替えするということでございます。

4ページをご覧ください。4ページは計画地の位置図でございます。中心の点線で囲んだ部分が計画地でございます。右側に縦に伸びている鉄道が多摩モノレールであります。上北台と桜街道駅から約1kmの位置でございます。

9ページをご覧ください。9ページは、後期計画の平面図でございます。今回整備をする箇所を点線で囲んでおりますけれども、赤い点線で囲んだ部分が建物を壊して新しいものをつくるという区域、あと、水色の部分が計画地の北側のほうにございますけれども、こちらについては解体だけを行うということでございます。

13ページをご覧ください。13ページは、工事の工程でございます。平成27年度に着工いたしまして、16年間かけて、平成42年度に工事を終えるよう計画しているということでございます。

あと、69ページをご覧ください。69ページにございます表は、環境影響要因と環境影響評価の項目との関連をまとめたものでありまして、記載のとおり「大気汚染」や「騒音・振動」など、8つの項目を選定するよう考えているということでございます。

簡単でございますけれども、調査計画書の内容の説明でございます。

続きまして、本日の資料にまた戻っていただきまして、6ページは、「（仮称）IKEA立川建設事業」の、評価書案に意見をしましたけれども、今回、それを踏まえた評価書が提出されましたので、対応の状況をまとめたものでございます。それでは、1つずつ内容の説明をさせていただきます。

「大気汚染」の1つ目の意見は、建設機械の稼働に伴うNO₂の予測値について、付加率が高いということですので、環境保全措置の徹底により、大気質への影響の一層の低減を求めるものでありまして、対応といたしましては、最新の排出対策型の建設機械を使用するなどの

環境保全措置を講じることを評価の項目に追記したということでございます。

2つ目の意見は、大気質濃度の予測条件に用いている常監局の風向・風速の測定結果について、現地調査結果との類似性を明確にするよう求めるものでありまして、対応といたしまして、既存資料と現地調査結果の相関を算出いたしまして、類似性を明らかにしております。

あと「騒音・振動」でございますけれども、冷却塔の稼働に伴う低周波音の予測・評価において用いている指標が適切でないということで、改めて指標を選定して評価をするよう求めるものであります。対応といたしましては、環境省の低周波音の測定方法のマニュアルに示されている参考値を評価指標として選定し、改めて評価を行っております。

「水質汚濁」でございますけれども、1つ目の意見は、地中熱の利用設備に関して、具体的なモニタリングの内容を明らかにして、設備運転との関係を求めるものであります。

また、2つ目の意見は、地中熱利用設備について、運転方法と地下水・地盤温度との関係の説明を求めるものでございます。

こちらについては、お手元の水色の冊子が当該案件の評価書でございまして、196ページをご覧いただきたいと思っております。こちらに対応をまとめて書いておりまして、供用後のモニタリングに関しましては、表に記載のとおり、環境省のガイドラインを参考にいたしまして、地下水・地盤温度等の項目を定期的に測定することなどを追記しております。また、地下水や地盤温度に上昇や低下の傾向が見られた場合は、放熱量や採熱量を調整することによりバランスを図って運転をしていくということを追記しております。

また本編のほうに戻っていただきまして、「景観」でございます。1つ目は、敷地の周辺の緑化により開放感のある空間を創出するとしていることから、緑化の計画について説明を求めるものでありまして、対応といたしましては、断面模式図などを作成して、高木や中木等をバランスよく配置することを追記しております。

「景観」の2つ目の意見は、計画建物の形状・色彩について、周辺の土地利用との調和の状況を図を用いて、できる限り具体的に示すことを求めるものでございます。こちらについても評価書214ページ、215ページぐらいを見ていただきますと、計画建物のフォトモンタージュに形状や色彩を反映いたしまして、周囲との調和の状況を明らかにしているということでございます。評価書案の段階では、のっぺりした白い壁が来る位置というか、そういうものだけでしたけれども、色合いですとか、形状なども明らかにしていることが分かると思っております。

また本日の資料に戻っていただきまして、7ページの「廃棄物」でございますけれども、1

つ目は、建設発生土については、目標リサイクル率を92%とする一方で、大半の建設発生土を残土として処分場へ搬出するというふうに評価書でしておりました。その辺、ちぐはぐになっておりましたので、再利用の考え方を再度整理するよう求めるものでございます。対応といたしましては、建設発生土については、東京都のリサイクル推進計画に示された再資源化率を目標として再利用を図っていくという形に整理をしております。

「廃棄物」の2つ目の意見は、建設発生土の発生量の算定根拠の記述を求めるものでありまして、対応といたしましては、盛土の部分や掘削部分ごとに算出の根拠を追記いたしております。

「温室効果ガス」につきましては、計画建物のエネルギー消費原単位について、既存店舗の実績値を用いております。そのことについて、もう少し細かく内容を明らかにするよう求める意見を付したことに對しまして、既存店舗における主な熱源施設の能力や台数、営業時間や延べ床面積を明らかにして記載しております。

IKEA立川建設事業の評価書での対応の状況は以上でございます。

8ページをご覧ください。「都営桐ヶ丘団地（第4期・第5期）建替事業」の評価書案に付された意見の対応の状況でございます。項目順にまた御説明いたします。

1つ目は「大気汚染」と「騒音・振動」共通の意見でございますけれども、計画地を南北に縦断する区道について、計画道路の利用計画などを示すよう求めるものでありまして、対応といたしましては、まず、計画道路の構造ですけれども、車道が7m、歩道が両側に3mつくような形になるということ。また、日常生活や、災害時の避難や救援を担う計画の道路であると、道路の位置づけなどを追記したということでございます。

あと「大気汚染」に関してでございますけれども、建設機械の稼働に伴う大気質への影響についてですが、工事を実施する区域の周辺、幾つかそういう意見が出てきますけれども、都営桐ヶ丘団地は、先ほど調査計画書で言った村山の団地と同じように、全体を建てかえるというのではなくて、部分的にパート、パートで建てかえる区域がありまして、その周辺について全体的に予測をしているようになっていましたので、このような意見がついていたということです。工事を実施する区域周辺について、最大の濃度となる地点を予測しておいたわけですけれども、団地全体の計画地周辺への影響についても予測・評価を求めていたということでございます。これに對しましては、工事を実施する区域の周辺とは別に、工事全体の周辺に及ぼす影響についても予測・評価を行いまして、その結果を追記しております。

「騒音・振動」の1つ目の意見は、建設機械の稼働に伴う騒音・振動についてですけれども、

こちらについても、団地全体の周辺に及ぼす影響について予測・評価を求めるものでありまして、対応といたしましては、大気汚染と同様に、団地全体の周辺に及ぼす影響について予測・評価を行いまして、その結果を追記したということでございます。

「騒音・振動」の2つ目の意見は、建て替え区域の付近に学校があるということで、解体工事などにおいて環境保全措置の徹底を図ることを求めるものでありまして、対応といたしましては、学校に近接する解体工事においては、防音パネルの設置などの措置を講じることを追記しています。

3つ目の意見は、計画地周辺の道路交通騒音についてですけれども、現状でも環境基準を超えているような地点が幾つかございまして、そのようなことから、工事用車両の走行について、環境の保全の措置の徹底を図るよう求めるものであります。対応といたしましては、工事用車両の集中を回避して騒音の低減に努めるということを追記しています。

「日影」でございます。特に配慮すべき施設等における日影についても、工事を実施する区域周辺への影響だけではなくて、団地全体の周囲にある配慮すべき施設に対する影響についても予測するよう求めるものであります。対応といたしましては、住宅等が近接している団地の北西側の敷地境界付近を新たな予測地点として選定いたしまして、予測・評価をしたということであります。

「電波障害」ですけれども、東京スカイツリーから送信される地上デジタル放送につきまして、本放送開始後、現地調査を実施し、速やかに予測をすることを求めるものでありまして、対応といたしましては、本放送開始後、調査・予測を実施し、その結果については事後調査報告することを追記しています。

「景観」でございます。1つ目は、団地内の緑化により、圧迫感の軽減を図るとしておりますので、そのことに関しまして、植栽の状況や、圧迫感の軽減の効果の説明を求めるものでございます。

紫色の評価書の資料編の64ページをご覧くださいますと、団地内に高木や中木などを植栽したことによって、圧迫感が軽減されることが分かるようなイメージ図を追加したということでございます。

また本日の資料に戻っていただきまして、「景観」の2つ目の意見は、圧迫感の変化について、工事を実施する区域だけでなく、団地全体の周囲に対する圧迫感の変化についても予測するよう求めるものでありまして、こちらについても団地の北西側の敷地境界を新たな予測地点として選定いたしまして、予測・評価を行ったということです。

「自然との触れ合い活動の場」の1つ目の意見は、都市計画公園に関しまして、道路の拡幅や新設による改変範囲を明らかにするよう求めるものでありまして、こちらについては、現況図に道路を設置する位置を重ねた図面を作成いたしまして、改変範囲を明らかにしたということです。

2つ目の意見は、都市計画公園の再整備などにおける緑化の計画や、既存樹木の保全方法等について説明を求めるものでありまして、既存の樹木につきましては、可能な限り保全か移植を図っていく。移植を行う場合には、適切に養生等を行うといったことを追記しています。

1枚めぐりまして、「自然との触れ合い活動の場」の3つ目ですけれども、都市計画公園の再整備に関するものですが、北側と南側の公園を結ぶ動線を示すことなどで利用性の向上について記述するよう求めるものでありまして、対応といたしましては、都市計画公園整備後の図面に歩行者の動線を重ね合わせた図面を作成して、利用性の向上について記述したということです。

「廃棄物」です。計画建物の建設に伴う建設廃棄物についても、東京都の計画を踏まえまして再資源化の率を設定することなどを求めるものであります。対応といたしましては、再資源化率については、東京都のリサイクル推進計画によることとする。分別や破砕などの方法により再資源化を図ることを追記しています。

「温室効果ガス」です。太陽光発電設備の設置によりましてエネルギー消費量が削減される予測としておりましたので、これを具体的に記述するよう求めるものです。対応といたしましては、1棟当たりの太陽光の発電設備の規模が3～8kw程度であることを追記しています。

都営桐ヶ丘団地の評価書案での対応については、以上でございます。

本日の資料の11ページをご覧ください。これは法アセス案件でありますけれども、「川崎火力発電所2号系列2軸、3軸設備増設計画」の準備書に対して付しました意見の対応の状況でございます。

まず「大気質」の1つ目の意見でありますけれども、高性能の予混合型低NO_x燃焼器などの設置によりましてNO_xの濃度を低減するとしていることに関して、その方法と効果を分かりやすく説明することを求めるものであります。対応といたしましては、予混合型低NO_x燃焼器によりまして、まずガスタービン出口のNO_x濃度を50ppm以下にする。その後、さらにばい煙処分設備として排煙脱硝装置を経由することで、煙突出口のNO_x濃度を5ppm以下とするといったことなど、具体的に追記をしております。

「大気質」の2つ目の意見は、高効率のコンバインドサイクル方式によりまして、NO_x排出

量を低減する計画としていることに関しまして、供用後も最新技術導入の検討など、NO_x排出量の低減に努めるよう求めるものであります。この対応といたしましては、供用後においても運用の改善や最新技術の導入の検討など、継続してNO_x排出量の低減に努める。また、その内容については公表していくことを追記しております。

「水環境」の1つ目の意見です。施設稼働の排水による水の汚れに関しまして、沖合を含む9地点の現地調査結果の平均値により予測しておりまして、これについては、放水口付近の現地調査結果をもとにした予測もあわせて行うよう求めるものでございます。対応といたしましては、放水口付近の3地点の現地調査結果をもとにした予測も行いまして、これもあわせて記載をしたということでございます。

「水環境」の2つ目の意見は、施設稼働に伴う温排水の拡散予測に関するものでありまして、取水温度を、沖合のものですけれども、浮島沖の地点の現地調査結果を用いていることについて、理由を明らかにするよう求めるものでありまして、対応といたしましては、発電所の近くの京浜運河千鳥町の水温データは、浮島沖と比べると水温が高いということで、これを環境温度や取水温度に用いた場合、熱交換係数が大きくなるということで、逆に温排水の拡散面積は小さくなるということです。そのため、安全側の予測となるよう水温を設定したことを追記しています。

川崎火力の評価書の説明は以上でございます。

上田アセスメント担当課長 それでは、続きまして、本日の資料の12ページをご覧くださいと思います。「『西品川一丁目地区再開発計画』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」でございます。

「大気汚染」でございますけれども、二酸化窒素の予測において、最大着地濃度出現地点では、付加率が40%を超えている、環境基準も超えているということで、大気質への影響の一層の低減に努めることというものでございますが、対応といたしましては、建機の稼働において、不必要な空ぶかしや急発進の禁止、それから、建機の定期点検の実施等について追記をさせていただきました。

続きまして「騒音・振動」でございます。1番目といたしまして、建設作業振動は勧告基準値を下回るとしているが、最大と予測される計画地南側の境界付近には住宅地が迫っているということでございます。それを踏まえて、より一層の環境保全の措置を講じるということでございます。対応といたしまして、計画地南側で可能な限り短時間作業を行うことや、作業の手順の十分な検討を環境保全の措置に書かせていただきました。

2つ目といたしまして、道路交通騒音の本事業による増加分はわずかということでございますが、環境基準値は現況において上回っておりまして、一層の環境保全措置を検討することというものでございますが、一時的に工事用車両が集中しないように、工事工程の平準化等に努めることを環境保全の措置に書かせていただきました。

続きまして「地盤」でございます。地盤沈下防止の観点から、きめ細かな地盤高測定と観測井の地下水位測定を行って、地盤変動の未然防止に努めるというものでございます。対応といたしましては、測定箇所や頻度を密にして、また計画地周囲の複数の地点において地盤高さの測定を行い、周辺の影響防止に努めていくと書かせていただきました。

続きまして、13ページ「水循環」でございます。地下躯体の存在によりまして、地下水流を遮断する可能性があるということでございますので、地下水流動阻害の対応策について、分かりやすく記述すること、また、雨水流出抑制対策の方法についても示すことというものでございますが、地下水の流向を図に示して、計画地とその周辺では東京礫層が広く分布して、地下水流は構造物を迂回するというので、地下水流が著しく阻害される可能性は小さいということを書かせていただきました。また、雨水貯留槽の設置位置、あと、貯留や蒸発の効果についても記載させていただいたところでございます。

続きまして「風環境」でございます。計画地には広場が設置されるということでございまして、歩行者の動線がそこで整備されるということでございますので、より一層の防風対策の実施を求めるものでございます。対応といたしましては、中高木を用いた緑化を行うことで防風効果を高め、事後調査結果を踏まえて、必要に応じて追加対策を検討するというところでございます。

続きまして「景観」でございます。沿道の緑化整備を図りながら、緑豊かでにぎわいのある新たな都市景観が創出されるとしていることから、その植栽計画について記述すること。また、高木・低木等植栽の配置計画については、立体的に示すなどして圧迫感の軽減効果を明らかにすることというものでございます。

お手元にございますグレーの西品川一丁目地区再開発計画の評価書の248ページをご覧ください。いただきたいと思いますが、植栽のイメージを図で示させていただきまして、分かりやすく記述をさせていただいたところでございます。

続きまして、本日の資料の14ページをご覧ください。「自然との触れ合い活動の場」でございます。1つ目として、周辺市街地の景観等に配慮した樹種を選定することにより、緑の質と量を高める計画としているので、その計画の内容を分かりやすく説明することというもの

でございます。散策路や休憩スペース等が樹木で覆われた魅力的な空間となるように努め、また「緑化計画書の手引き（品川区）」を参考にシラカシやケヤキ等といった樹種の選定を検討することを追記いたしました。

続きまして、2つ目、歩行者動線を整備することにより、散歩道等とのネットワークが創出され利便性が向上するとしていることから、このことについて分かりやすく説明することというもので、東西の歩行者動線の整備により、新たなネットワークの創出と利用者の利便性が高まるということを書かせていただきました。

続きまして「廃棄物」でございます。1つ目として、建設発生土の発生量は、その根拠が不明なことから、施工計画を踏まえて予測の詳細を示すこと。対応といたしましては、算出根拠を資料編のほうに記載させていただきました。

2つ目といたしまして、廃棄物の種類別に、発生量、資源化量及び資源化率を分かりやすく整理することということで、種類別に資源化率、資源化量を表の形式を使いまして整理をいたしたところでございます。

続きまして、本日の資料の15ページ、事後調査報告書でございます。事業名は「西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅）の連続立体交差事業及び同線（練馬高野台駅～石神井公園駅）の複々線化事業」でございます。答申は平成17年1月、事後調査報告書の受理は24年12月13日でございます。事業の種類としては、鉄道の改良ということでございます。規模はそこにあるとおりでございますが、工事期間は平成19年度～平成26年度までとなっております。今回は工事施工中その2ということで、22年度分の報告でございます。調査項目といたしましては、「騒音・振動」、それから「廃棄物」ということでございます。

それでは、調査結果の内容でございますが、「1 騒音・振動」ということで、(1)建設機械の稼働に伴う建設作業騒音については、建設作業騒音(L₅)は、48～74dBでございます、全ての工種の調査結果は、予測結果及び「環境確保条例」に定める指定建設作業騒音の勧告基準を下回っております。

(2)といたしまして、建設機械の稼働に伴う建設作業振動でございます。建設作業振動(L₁₀)の調査結果は、25未満～57dBでございます、全ての工種の調査結果は、予測結果及び「環境確保条例」に定める勧告基準を下回っております。

続きまして「廃棄物」でございます。廃棄物は、その表で示させていただきました。上段の表が建設発生土等の排出量、下段の表が建設廃棄物の排出量でございます。今回、発生量が真ん中の数字になってございますが、再利用率を一番右のところに入れていただきました。

したが、その他を除きまして、ほとんどが100%の再利用率となっております。

苦情の有無でございますが、騒音に関する苦情が7件、振動に関する苦情が4件ございました。作業内容を説明して、防音シートや仮囲いの追加設置を行って一定の理解を得たところでございます。

続きまして、本日の資料の16ページ、事業名が「東日本旅客鉄道南武線（稲田堤・府中本町間）連続立体交差事業」でございます。答申は平成3年6月4日、受理日が25年1月7日でございます。事業の種類は鉄道の改良ということで、事業規模はそこに示したとおりでございます。工事の期間が平成8年度～平成27年度となっております。今回は、工事の施行中その4ということで、21年度、22年度の事後調査報告書でございます。調査項目ですが、「大気汚染」「騒音」「振動」「地形・地質」「電波障害」でございます。

「大気汚染」でございますけれども、工事の施行中における工事用車両の排出ガスが及ぼす影響の程度ということで、COの増加割合は の地点で0.1%、 の地点で0.3%でございます。予測値に比べ0.1～0.2%低くなっております。NO₂の増加割合は の地点で0.3%、 の地点で0.4%ございまして、予測値に比べ0.7～1.0低くなっております。

続きまして「騒音」でございます。(1)といたしまして、工事の施行中の建設機械の稼働に伴う建設作業騒音でございます。建設作業騒音レベル(L₅)ですけれども、これは70～80.8dBの範囲ございまして、基礎工事の騒音レベルが予測値を上回る箇所がございましたが、比較的短時間ということと、あと、原因は、地元から、近隣の田畑へ日照の確保とか、通気性を考慮した仮囲いを用いたためということでございました。躯体工も予測値を上回っておりますが、これも短時間ということでございました。環境確保条例の勧告基準値に対しては、基礎工を除き、基準値を下回っております。

続きまして、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音でございますが、 の地点の道路交通騒音レベルL₅₀ですが、60.7dBで、LAeqが71.5dBございました。同時に、 の地点のL₅₀は64.7、LAeqは70.0でございます。また、環境基準値70dBに対して、 の地点でやや上回っておりますが、 の地点では基準を下回っております。両方の地点の工事用車両の騒音レベルの増加はともに0.1dBございまして、走行に伴う影響は小さかったものと考えております。

続きまして「振動」でございます。(1)として、工事の施行中の建設機械の稼働に伴う建設作業振動でございますが、建設作業振動レベルL₁₀は34.9～61.0dBの範囲ございまして、予測値と比較すると、9～35.1dB下回っております。環境確保条例の勧告基準も下回って

ございました。

続きまして、本日の資料の17ページをご覧ください。(2)として工事用車両の走行に伴う道路交通振動でございます。の地点の道路交通振動レベル L_{10} は41.3で、では L_{10} が42.5dBでございました。環境確保条例の日常生活等に適用する規制基準を、の地点、の地点とともに下回ってございました。の地点の振動レベルの増加は0.2dBでございまして、予測値(0.1)を上回り、の地点の振動レベルの増加は0.3dBで、予測値(0.2)を上回ってございましたが、ほぼ同程度とすることができますので、工事用車両の走行に伴う影響は小さかったというものでございます。

4番目として「地形・地質」でございます。(1)として土地の安定性ですが、稲城長沼駅部の基礎工に伴う地形変位は、高さの変位が-1~-2mm、水平距離の変位が $\pm 0 \sim +3$ mmでございました。南多摩駅部の基礎工に伴う地形変位は、高さの変位が $\pm 0 \sim +2$ mmでございまして、水平距離の変位が-1mmでございました。結果として、大きな変化はなかったというものでございます。

(2)地下水位の変化でございます。南多摩駅の観測井1の変動差は0.033mでございます。観測基準日以降、地下水位は安定し基礎工事中の変動はなかった。観測井2の変動差は1.368mでございまして、一時期水位は低下しましたが、その後は一定の水位に安定しておりまして、その後の変動はなかったということでございます。

5として「電波障害」でございます。(1)高架構造物による電波障害でございますが、工事着工前のアナログ放送の状況を調査した結果、予測時よりも画質の劣化が見られました。稲城市全域ではCATVが完備されておりまして、本件による苦情はございませんでした。

(2)として、列車走行時の電波障害でございますが、列車走行時のパルス雑音障害及びフラッター障害は、予測結果と同様に確認されませんでした。

苦情の有無につきましては、大気汚染について1件、騒音について4件、振動について3件ございましたが、防護・防音シートの設置、建設機械の使用時間の短縮などを行い、理解を得てございます。

宗野アセスメント担当課長 それでは、引き続きまして、本日の資料の18ページをご覧ください。「(仮称)環二再開発(街区：虎ノ門街区)建設事業」の事後調査報告書でございます。平成19年に答申をいただいた案件でございまして、約1.7haの敷地におきまして247mの高層建築物を新築する事業でございます。

調査の内容でございますけれども、まず「大気」です。建設機械の稼働に伴う大気質濃度

でございますけれども、事後調査結果は予測結果及び環境基準を下回っていたということです。

あと「騒音・振動」でございますけれども、建設機械の稼働に伴う建設作業による騒音と振動、いずれにつきましても、事後調査結果は予測結果と同程度、または下回っていたということでございます。

3つ目は「地盤」でございます。掘削工事に伴う地盤沈下や地盤の変形の程度でございますけれども、こちらにつきましては、お手元の環二再開発の事後調査報告書の冊子の38ページをご覧くださいと思います。こちらは、水準測量を行っている地点の図でございます。黒い四角で囲んだ部分が事業計画地でございますけれども、測線を1から9まで引っ張ってございます。

それぞれの測定の結果については40ページから記載しておりますので、そちらをご覧くださいと思います。測線1から順に、測線ごとに沈下の状況などをまとめておりますけれども、それぞれ、ほぼ5mm程度以内にはおさまっているということでございます。ただし、細かく見ると、40ページの測線2のピンク色の部分の右端ですけれども、8mm程度落ちている、変動していることが分かります。今回の報告は、このグラフで言うと右のほうですけれども、昨年、平成24年の1月から6月までの調査結果が加わっておるわけですけれども、このピンク色の落ちた以降、半年以上たっておりますけれども、最近までの観測の状況を事業者を確認いたしましたところ、徐々に回復いたしまして、5mm以内の変動に回復していることを聞いております。

また、事後調査報告書の52ページをご覧くださいと思います。水循環に関してでございますけれども、掘削工事に伴う地下水位の変化の関係でございます。52ページにございます図は、地下水を観測している地点の図でありまして、計画地の北側を地点B、また、計画地の南側を地点Cというふうに、2地点について継続して監視を行っているということでありまして、それぞれの地点の昨年1月から6月の状況につきましては、まずB地点、北側の地点につきましては、61ページに観測の結果を記載しております。赤いものが不圧、青色のラインが被圧のものでありまして、青色の被圧の部分につきましては、1ページ前のときから比べると、今回の観測した期間の中で2m程度低下しているということでありまして、これは掘削に伴いましてTPLを行っていることなどによるものと考えられますが、こちらについても事業者にその後の状況を確認したところ、徐々に回復していると聞いております。今後も継続して観測をしていくということでありまして。

また本日の資料に戻りまして、18ページでございますけれども、苦情の有無。本件に関する苦情に関してですが、大気汚染について1件、騒音について5件、振動1件の苦情がございました。工事工程や作業内容を説明するといったことなどによりまして一定の理解を得たということでございます。

本件の説明は以上です。

上田アセスメント担当課長 続きまして、本日の資料の19ページをご覧ください。変更届でございます。事業名でございますが、「渋谷駅街区開発事業(評価書案)」ということで、これは12月から第一部会で項目審議をお願いしているものでございまして、既に「騒音・振動」と「電波障害」が終わっております。変更届の受理日が25年1月11日で、事業の種類が高層建築物の新築でございます。事業の規模でございますが、そこに書いてあるとおりでございますが、渋谷駅の上に3棟の高層ビルを建てるというもので、延べ床面積が26万1,000㎡で、使用用途が事務所、店舗、駐車場でございます。工事の期間が25年度～39年度で、東棟、西棟、別々に供用を始めるというものでございます。

変更の理由でございますが、本日、お手元でございます「事業計画の変更について - 渋谷駅街区開発事業 - 」の17ページに変更前と変更後の完成予想図が載っております。本事業を含んで、これと一緒に進んでいる都市再生事業との整合を図るということと、渋谷区のデザイン会議などの答申も踏まえて、設計が進化してきたということで、事業計画の一部を変更するものでございます。

変更の概略ということで、そこに表を載せておきましたが、建築面積、それから、延べ床面積が若干移動するという、それから、駐車台数が840から650に減るということでございます。あと、熱源計画がガスボイラーからガスコジェネレーション、ガス焚冷温水発生器に変わるということになってございます。

環境影響評価項目の再評価、見直しの結果でございますが、事業計画の変更に伴い、下記の項目について予測の見直しを行いました。見直しを行ったのは「大気汚染」と「風環境」でございます。

「大気汚染」について、熱源計画の変更に伴い、熱源施設の稼働による二酸化窒素の日平均値は0.041ppm、付加率が0.1%で変更前と変わらないということございまして、結果的に評価の結論は変わらないというものでございます。

それから「風環境」でございますが、予測地点188のうち、変更前後で風速が小さくなる地点が15地点、逆に風速が上がる地点が3地点で、全般的にはよくなるところが多いというこ

とで、変更前後において大きな変化はないということで、評価の結論は変わらないとしてございます。

以上でございます。

宗野アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の20ページをご覧ください。「西東京都市計画道路3・2・6号調布保谷線」の変更届でございます。平成10年に答申をいただいた案件でございます。3.9kmの区間を4車線整備する事業でございます。

まず、変更の理由でございますけれども、道路交通騒音の低減対策といたしまして、当初、遮音壁の設置を計画しておったわけですが、地域住民と協議する中で、防災や景観などの観点から遮音壁の設置は望まないという要望を受けたということで、このような意見を踏まえまして、遮音壁で対策するものだったものを、低騒音舗装で騒音対策を行うというものでございます。それに切りかえるというものでございます。内容を整理すると、舗装の種類が密粒から低騒音に変わるということでございます。

あと、ページの下でございますけれども、環境影響評価の再評価の結果ということで、「騒音」に関しましては、変更後の予測結果は変更前と同程度ということで、全地点とも環境基準を下回ります。そのようなことから評価の結論は変わらないとしています。

「景観」に関しましては、遮音壁がなくなることによる景観の変化について予測いたしました結果、それがなくなりますので、変更前と比較すると開放的になるということで、評価の結論としては変わらないということでございます。

また、21ページをご覧ください。「三鷹都市計画道路3・2・6号調布保谷線」の変更届でございます。こちらは平成12年に答申をいただいた案件でありまして、3.1kmの区間、4車線を整備する道路を新設する事業でございます。こちらにつきましても、変更の内容は先ほど説明したものと同様でございます。ですので、御説明については省略をさせていただきます。

最後に、22ページをご覧ください。「ひばりが丘団地建替事業」の変更届でございます。平成14年に答申をいただいた案件でありまして、約30haの敷地に30棟を建設する事業でございます。

内容につきましては、お手元の変更届で御説明いたします。5ページをご覧ください。当事業は、当初、都市基盤整備公団が整備する団地全体の建てかえを行う計画としておりました。しかし、少し前になりますけれども、平成16年に組織の改革がございまして、都市再生機構という形に改まったと。その際、住宅の建設供給事業につきましては、民間事業者へ移行するという方針が出されまして、当事業におきましても、団地の西側と南側につきましては、

今ある建物を壊すところまでは都市機構がやりますけれども、それ以降、除却した後の整備につきましては、民間事業者へ土地を譲渡して整備していくという方針となっているところでございます。今回、譲渡する方針であるうち、5ページの図面の左上に矢印で変更とありますけれども、除外区域と囲んでいる部分でございますけれども、こちらの区域につきまして、民間事業者に譲渡する際の整備の条件等が整理されましたので、そのようなことから、この区域を事業区域から除外するというところでございます。また、建設資材の調達などの関係から工程が全体として少し遅れておりました、そのようなことから、工事期間を1年延長し、25年度までとするということが変更の内容でございます。

また、変更届の10ページをご覧いただきたいと思います。それ以降もありますけれども、10ページと11ページをご覧いただきますと、これは、譲渡する際の、民間事業者が整備する際に都市機構が提示している公募の条件でございます。例えば、表の、上から6行目ですけれども、周辺環境への配慮といったところでは、長大な壁面を避け、圧迫感の低減を図ること、外壁のデザインなどは、周辺と調和し、落ち着きのあるものとするとか、あと、少し下のほうに緑地といたしまして、居住者や地域の人に親しまれる幅4mの緑地を整備することなど、また、一番下の行におきましては、緑化や既存樹木の取り扱いにつきまして記載をしております。そのような形で、もともとこの区域につきましては、このアセスの制度におきまして環境への配慮がうたわれておったわけですが、そのままの形では整備されないことになりましたけれども、できるだけ環境に配慮した形にするということが、一応、確認できるかと思えます。

また本日の資料に戻りまして、22ページの一番下でございますけれども、評価項目の再評価の結果ということで、今回は区域の除外と期間の延伸ということでございますので、内容、条件に変更は特にないということで、予測・評価の見直しは行っていないということでございます。

内容の説明は以上でございます、あと、一部、ちょっと記載が違うところがありましたので、本日の資料の5ページのところで、受理報告の案件をまとめた表の着工届のところで、IKEAのものが1月11日となっておりますけれども、正しくは1月15日ですので、申しわけありません。記載が間違っております。

受理案件の報告は以上でございます。長くなりまして申しわけありませんでした。

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、以上の件でまとめまして、何か御質問等ございましたら、どうぞ。

藤倉委員 1点は誤字の指摘で、もう一つ質問があるのですけれども、誤字の指摘のほうは、資料の8ページの都営桐ヶ丘、これは多分、受理年月日は平成25年ではないかと思うので、御指摘させていただきます。

質問は、本日の資料の15ページの事後調査の西武池袋線の連続立体連続交差の案件なのですけれども、調査結果の内容の中で、「廃棄物」の(1)建設発生土等の発生量のところで、再利用率が100%となっております。しかし、この西武の案件の事後報告書本体の59ページを見ますと、表2-4、環境保全のための措置の実施状況というのがありますが、建設発生土については、西武鉄道の社有地に仮置きし、今後の工事等で再利用する予定であると書いてあります。予定なのに、この報告書の本体でも100%リサイクルしたと書いてあるのですが、このよう書き方のまま受理をしていいのかどうかをお尋ねいたします。

上田アセスメント担当課長 それでは、お答えいたします。あくまでも仮置きをしていたのですけれども、100%リサイクルしているということは聞いておりますので、今、先生おっしゃった59ページの表記のほうが正しくないのではないかと考えておりますので、受けるときに十分チェックはしたつもりなのですが、ちょっと漏れてしまいました申し訳ございませんでした。今後とも気をつけたいと思います。

小島審議会会長 これはチェックできるわけですね。では、よろしくお願いいいたします。ほかにございますでしょうか。どうぞ。

中杉委員 2件あります。1件は、今度、桐ヶ丘団地で対策をやるところで、25年度から工事にかかるということなのですけれども、今、建物のアスベストの除去については、現行法令の見直しの議論が行われています。そういう意味では、その動向を踏まえた上で、25年度開始されるまでには間に合わないと思いますので、そういうものを踏まえながら、工事のやり方を配慮していただければと。直接かかわるかどうかは私も正確に見ていませんが、そういうものも少し横にらみにして工事を進めていただければというのが1点でございます。

それから、もう一点は、西品川の、前も、意見のときにもコメントみたいなことで申し上げたのですが、地下水の流れの話なのです。140、141ページのところですけれども、どうもこれはよく分からないのですね。141ページの図8.3-5というのがあって、第 帯水層がTMIのところにかかわっているのですけれども、この層は、140ページの表8.3-3の試験の結果を見ても、 10^{-6} の透水係数なのです。その下のMgという層は砂礫で、これは試験の結果はないのですが、多分、ここは水が通っているのだろう。帯水層というのは何なのだと、表現が正確ではないのかなということで、少し矛盾があるような感じがします。

それから、もう一つは、表8.3-3のAIの層で、第1地点ではシルト、第2地点では砂礫と言っているのですね。141ページの上の地質層序表を見ると、AIは沖積層で、シルト、粘土、どちらをとって、どういう議論をしているのだろうかというのが少し分からない。透水係数の結果を見ると、その中間的な感じなのですけれども、そこら辺に整合性がないので、結果として評価にかかわるものではないのですけれども、この辺のところは正確に記載をしていただく必要があるだろうということを事業者申し入れておいてください。

小島審議会会長 今の質問に対して、事務局のほうで何かありますか。

上田アセスメント担当課長 ただいまの帯水層のところですが、非常に入り組んだ書き方で、ちょっと分かりづらいところもあるということで、今、中杉先生から御指摘あったとおり、これは評価書なのであれなのですけれども、今後、分かりやすくつくっていくということで、事業者伝えておきたいと思います。

小島審議会会長 この関係の、専門としている委員の方、何かコメントありますか。

中杉委員 結論はこのままでいいのですが、こういうふうに見ておかしい表現があると、評価書全体が細かいところでおかしいのではないかと捉えられると困るので、正確に、そこら辺のところも配慮して記載をしていく必要があるだろうということで、今回のということではなくて、今後、こういうことまで注意をしてもらったほうがいいのかなということで申し上げました。

小島審議会会長 これは結局、物性値のあれですか。どういうものをもって評価しているかということがクリアではないと、そういう御意見でよろしいのですかね。

中杉委員 多分、水が通らない層のところだけって帯水層と言っていて、幅の表現の仕方ですね。表示の仕方が少し正確ではないのではないかと。細かいところ、こういうところはこうではないかというふうな指摘をされると、実質的なところは、多分、記載の問題、解釈の問題なのだろうけれども、いろいろと疑念を生じてしまう可能性があるだろうと。そこまで細かく見る人がおられるかどうか分かりませんが、やはりそこら辺のところも十分注意をして評価書をつくっていただくことが必要ではないかという意味合いで申し上げました。

小島審議会会長 ありがとうございます。

多分、地盤というの、場所によって、どこをとったかによって、全体でこの地層というのがどういうことかというのがあれですね。事実、その辺がわかっていればいいので、それをどういうふうにしたか、その書き方を少し説明せよと、そういう話でしょうかね。物性

値については、多分、そういう問題はいっぱいあるので、分かりやすくしてくださいと、そういうことで受けとめてよろしそうですね。よろしくをお願いします。

ほかにございますか。どうぞ。

羽染委員 きょうの資料の15ページの西武池袋線連続立体事業と、次の16、17ページの東日本旅客鉄道南武線の連続立体交差事業、それから、18ページの環二再開発建設事業、この3つの案件の一番下の欄の苦情の有無というところを見ると、大気汚染も一部あるのですけれども、工事中の騒音・振動の苦情が非常に多いということが散見されます。騒音・振動、悪臭は感覚公害ですから、いろいろな事業で気になって、自然とそういう苦情は出てくるのでしょうけれども、それぞれ背景はあると思うのですが、この苦情の有無の内訳を見ると、対策として、防護パネルとか、防音等のシート、それから、工程の見直し、それから、建設機械の選定、配置がえということを工事期間中に見直しをしたと。苦情が完全にはなくなっていないとは思いますが、ある程度解決したと書いてあります。この辺、準備書で見ると、環境保全措置とか、評価のところでは書かれているのですけれども、実際、どのようにやられるかというのは書類では分からないわけで、騒音・振動等の工事中の苦情が非常に多いということは事実だと思いますので、書いてあることがちゃんと施行されているのかどうかということを工事の前に事業者を確認する必要があるかなと。それでも苦情が発生するのであれば、何かそれぞれ事情があるのだろうということの確認を、この事後調査報告の中から、スタートする前に指導の見直しをお願いしたいというのがあります。

以上です。

小島審議会会長 今のは、何か御指摘したほうがいいのかという、そういう話ですか。

羽染委員 最低限、評価書に書かれていることが工事のスタート時にされているのかというのを確認していただいたほうがよろしいのではないかとということです。

小島審議会会長 どうぞ。

上田アセスメント担当課長 ただいまの御指摘のあったとおり、苦情はここにあるとおりなのですけれども、現状ではきちっと対応はしていると思いますけれども、それでも出てしまうということであれば、それを踏まえた、さらなる対応がもちろん必要ですので、工事着工時から、苦情に対する、予見的というか、苦情がないように、しっかりした対応をさせていくように、その辺は言っていきたいと思います。

小島審議会会長 ありがとうございます。

羽染委員 追加でよろしいですか。16ページの真ん中辺にあるように、工事が始まるに当

たって、地元から、例えば、田畑の日照確保とか、通気性を考慮した仮囲いをやるとか、そういうような特殊事情はあるのでしょうか、なぜ工事を行っている間にこのようにたくさん苦情が出てくるのかという因果関係をしっかりつかまないと、なかなか解決できないのかなと感じました。

以上です。

小島審議会会長 どうもありがとうございました。

以上、踏まえまして、今後も含めまして、説明等々、対応よろしく申し上げますということだと思いますが、これに対して何かコメントございますか。

上田アセスメント担当課長 御指摘のとおりでございますので、十分な対応をしていくように指導したいと思います。

小島審議会会長 ありがとうございました。

ほかに。どうぞ。

田中(正)委員 2件あるのですけれども、最初は、西品川一丁目地区再開発計画の影響評価書に関してなのですが、審議会の意見を踏まえて雨水流出抑制対策の記述をしていただいたのは結構だと思うのですけれども、169ページを見ますと、雨水浸透施設、透水性舗装だとか、それから、雨水浸透ますを設置して、抑制できるものが56tという試算が出ております。その上に、この地区の雨水流出抑制対策量が出ておりまして、この事業で必要となる対策量は1,950tと書いてあります。そうすると、雨水浸透施設だけではまだ1,900t足りないということになります。次の170ページを見ますと、雨水貯留槽の設置検討範囲というのが赤の点線で示されておりますが、残りの1,900tをここの施設で処理するという理解でよろしいのでしょうか。そのことは数字が書いていないのですね。一応、雨水貯留施設で対応するということは書いてあるのですが、どのくらいの規模のものであるかということが本文の中に出てこない。ですから、本当にそういう形になるのかというのがよく分からないところがあるのですが、その辺をちょっと。

宗野アセスメント担当課長 169ページを見ると、これは分かりづらいということなのかもしれませんが、表があっても、2つ計画があっても、大きいほうの1,950が必要なのだと。表の2行目のところですが、不足分はそういうものを設置することでと言っていますので、これ以上のものを設置する。本当は、先生がおっしゃるように、それ以上の、例えば、2,000だとか、もう少し余裕を持った形で2,500だとかいうふうに書くのが好ましいのだと思いますけれども、どの事業者がやるにしても、満たさない形では開発ができないはずですか

ら、それ以上のことは当然やる。だから、最低のことを一応、書いている状態で、余り好ましくないのかもしれませんが。今後、そのように記載するよう指導していく。

田中（正）委員 一応、確認する意味で、業者に念を押しておいていただきたいと思います。

それから、もう一つは、事後調査報告書の（仮称）環二再開発の工事の施行中その2の地盤変更に関してのデータなのですけれども、この報告書の40ページから43ページ、44ページあたりについて、データが出ているのですが、この工事の施行中その1も含めて伺いたいのです。例えば、40ページの下の方面を見ますと、ピンクで示したところ、測点18移設と書いてありますね。測点を移設したところがかかなりの数あるのですけれども、これはどういうことなのでしょう。

宗野アセスメント担当課長 一応、事業者を確認したところ、周辺で下水道や水道の工事などもやっております、大きな車が動き回っているところでありまして、測点については、縁石などに設置しているわけですけれども、大きな車がそれを何度か踏んだりすると、そういうものの影響で、割と簡単にと言ったら変ですけれども、動いてしまう場合があるということで、そういうものは放っておいても仕方ないものですから、またつけかえて、変位のほうを見ているということでございます。特に先生御指摘のように、40ページのピンク色の部分というのは、50mm程度落ちているわけですから、これを安定しているという形で観測しても意味がないものですから、事業者を確認したところ、車両などで何度か踏まれて、そのことで落ちたような、ほかのところでもありますけれども、基本的にはそのような形で落ちているということで、またその付近につけかえたところ、一応、安定しているというか、そのような状況ですので、継続して見ていけばいいのかなと考えております。

田中（正）委員 この中身をざっと読みますと、要するに、この工事の掘削による地盤の沈下ではないということを言っていますね。ですから、ここでは掘削による影響だけ見ているので、それ以外のものに関してはデータは必要ないということで、多分、動かしていると思うのですけれども、これが継続している可能性もあるわけですね。この45mm前後の沈下が掘削による影響ではないとしても、工事車両の出入りとか、そのほか、他の工事の影響という形で続いている可能性もあるわけですね。または、もう少し沈下が大きくなっている可能性もある。もしそうであれば、それなりの対策をやってくださいということを事業者に、そのデータを見て指摘できることだと思っておりますが、移設してしまうと、それが分からなくなってしまう。ですから、これはやはり継続してとるべきなのですね。移設するのであれば、

移設したのを追加番号にして、それはまた別のデータで継続していく。だから、この辺がどういう指導をしていけばいいのか。

宗野アセスメント担当課長 これは、要するに、縁石などががたついているのを、歩いて気をつけて見ていると見かけたことはあると思います。そういうことが原因と考えていますので、全然違う場所に観測するポイントを移して、都合よくやっているというわけではなくて、そういうことが起きると事業者は困るわけですから、もともと測定していた付近の本当の変位をきちんと押さえていくという意味で移設をするということは、通常行われていることだと考えています。

例えば、40ページのピンク色の部分は、そういうがたつきの関係からなっていますので、そのがたついているところで、正確なデータでないというか、そういうものをはかり続けることに、それはそれで意味があると思う事業者は任意でやってもらうことは結構ですけども、このようにきちんと安定したところではからないと、かなり詳細な観測のデータですので、これはきちんとはかれるところを再設定してやるということは特に問題ないと考えています。

田中（正）委員 その辺のところははっきりしているのであればいい、私もこのデータを見たときに、次の報告書に見せかけのために都合がいいデータをとっているのではないかというのを一瞬思うわけですね。ですから、そういう誤解を招かないようなデータのとり方を継続していく必要があるということだと思います。

小島審議会会長 今回の田中委員の言うところは、前に48mmぐらい沈下していますね。移設すると、そこがどういう扱いになっているかということなのか、移設地点が、選び方が問題だと言っているのか、どちらの話になりますかね。

田中（正）委員 私は両方だと思います。

小島審議会会長 多分、前者のほうは、不動点からとって、これもよくやることで、必ず、そこまで累積した値を上乗せしてやっているというのは、下にも書いてありますね。だから、その累積でもって評価している。移したところがまたこういうふうになると、その場所が適切ではない。適切ではないのはいろいろあるのですから、大体、今、事務局が説明したように、地表付近もがたがたになってしまったところをやっておいても、何をはかっているか分からなくなるということで、その付近で、今の工事の影響かどうかが分かる地点を選んで、そこをやるのが普通であって、普通はその場所はまた不動点からとりますから、累積で評価できる。またおかしかったら、しょうがないから、また違ったところに、それも基準点から

やりますから、今のところは、この図を見ると、やっているなという感じがしました。

それで、これが起こったのが、40ページですと2011年6月11日ですね。そこから後はがくんと落ちて、レベリングした地点も動いていない。それだけけれども、状況を見ると、これはよくあるのですが、下水道の横に置いてあって、こういうふうになってしまうとか、ちょっとしたことで工事中というのによくいってしまう。だから、それを判断して、ここでやっていたら危ないな、累積が分からなくなるなということで、早目に移設しなくてはならない。多分、そんなことだと思いますね。これはよくあることなので、そういう目で見ると、この図はかなり適切なことをやっていると思われるのではないですかね。

ただ、その際に、急にがくんと落ちたところが、ここの表現では、水道工事かもしれない、他の工事かもしれないと書いているのですが、それは推測になってしまうので、もしそれがチェックできるのなら、本当にその期間、水道工事はどこからどこまで工事が行われていたとか、ほかの解体作業の着工がいつで、どこまでやっていたということが入ると、やはりこれに原因がありそうだというのはできる。細かいことは、他の事業者の工事ですから、そういうデータをとっていなければ出てきこないのだけれども、工事期間ぐらいは分かりますね。だから、それをこの図に、この期間があって、これが影響かもしれないというのを入れる。影響かもしれないのは、これくらいだったら様子を見るとやっていますから、レベリングによって、どんどんそれが沈下するようだったら、ここで評価している工事かもしれないから、それをもう少し注視していく、あるいは対策を立てるということになると思うので、そのところだけを、入れれば入れてほしい。そうすると、我々が見ても判断できるということで、これは工事中の事後報告ですね。そういう判断ができるようにして、今後まだ工事が続くわけでしょうから、それに対して、事務局と検討しながらやってほしいという、そんな表現になるのではないかと思うのです。よろしくお願いします。

どうぞ。

伊藤委員 先ほど中杉先生が指摘された西品川の141ページの図は、私もよく分からないのです。第 帯水層というのが新幹線寄りのところに書いてあります。ところが、横須賀線のほうになりますと、第 帯水層は下の真ん中のところの層になっていますね。しかも、色違いになるのですね。同じ命名をしながら違う層を示そうというのは一体どういう図なのだという気がするのです。同じことはほかのところにも言えるので、新幹線寄りのところは第 帯水層で、横須賀線のほうは第 帯水層が同じような色合いになっている。どこかへ、ほかの第 帯水層は消えてしまった。細くなっているから、それでもいいのかということもある

のですけれども、それにしても、命名の仕方も不一致であるので、よくやる手かも分かりませんが、違う図面をあわせて1枚につくり上げたというようなこともあるのかも分かりませんが、そうしてみますと、ほかの部分にも変なところがあるのではないかという気がしたのです。

以上。

小島審議会会長 どうぞ。

守田委員 先ほど委員長がまとめられていたのですけれども、私も改めて141ページの区分を見まして、ちょっとおかしいところがあるのです。どこがおかしいかを言いますと、まず、基本的に帯水層か、帯水層ではないかという場合に、帯水層と軟土水層、そういうものの重なりを想定します。一応、地層の透水係数などを見ながら分類していくのですが、まず、左の第 Ⅰ、第 Ⅱ、第 Ⅲ とありますけれども、ここは144ページの地下水位の変動のグラフを見ていただければいいのですけれども、上から下までほとんど同じように変動しているのですね。多少変動の大きさに違いがありますけれども、パターンとして同じなのです。これはどういうことかという、第 Ⅰも第 Ⅱも第 Ⅲもほとんどつながっていて、区分が難しい状態だから、第 Ⅰ、第 Ⅱ、第 Ⅲ というのがほとんどつながっていて、同じように連動している。だから、いろいろ難しいのですけれども、恐らく地下水位の変動と地層を見ながら、第 Ⅰ、第 Ⅱ、第 Ⅲ というふうに分類したと思うのです。ただ、第 Ⅰ 帯水層の下のところのMgというのが、最初から言っていたのですけれども、このところは本当は第 Ⅰに入るのですけれども、矢印が伸びていないというのが変な話なのですけれども、一応、第 Ⅰについては、そういう感じで、ほとんど帯水層みたいなものが上から下までつながっているということなのですね。

右側のほうのAIのところは第 Ⅰ 帯水層というのは、透水係数から言っても、普通、分類的には、加圧層とか、何とか水層に分類されるもので、これは間違いだと思うのですね。下のTogのところの第 Ⅰ 帯水層は間違いのないと思うのですけれども。だから、帯水の命名は、右側のほうは間違っていますけれども、左側のほうはちょっと修正をすれば実態と合っているかなというのが私の考えです。

あと、物性値で言いますと、140ページに表がありますけれども、ローム層が 10^{-6} と非常に小さな値なのですけれども、ローム層というのは非常に複雑で、試験をやると小さく出るので、実際は縦方向に亀裂があって、結構雨が浸透するのですね。だから、物性値の数値を直接帯水層の分類に、関連しているのですけれども、ダイレクトには結びつかないということなのです。

結論的に言いますと、ここは通常分類で分類しにくいところがあるのですけれども、第のほうはほぼこれで実態に合っていると思うけれども、右側の低位置のほうは、つまり、横須賀線のほうはちょっとおかしいのではないかというのが私の見立てです。

小島審議会会長 この図と、実際にどういうやり方をしたかというところが、多分、違うのですね。だから、その説明が本文でも抜けているのだと思うので、その辺が入るとわかって、今、おっしゃったように、ここの有楽町層が帯水層であるわけではないのですけれども、今のN値の表を見ると、その中に砂礫層があるところもある。多分、宙水的なものを第帯水層と言って、第の帯水層と、こっちであった帯水層、違ったのをくっつけているのでしょうね。だから、帯水層、こっちがあって、イコールと、これだと見えてしまいますね。多分、そういうところの説明がちょっと足りないのだろうけれども、実際には、何で評価したのよというところが分かれば、今のところの説明だけをきちんとしてもらえば分かるわけですね。今、これで評価書が出てきて、これに対しての説明ですけれども、こういうときは事務局としてはどういう扱い方をされているのですか。

小川環境都市づくり課長 通常、評価書の提出を受けましたら、この後、公示縦覧にかけてしまうのですけれども、手続にはまだそこまで至っていないというラッキーなケースですので、このページについては、担当の先生方とも、どんな絵がいいかというのも、時間が余りありませんけれども、早急にそこを手直しして貼りかえるような形で手続に行ければと思います。評価書案でいただいた意見から、評価書になるときに新しく追加されるもので、専門的なところについては事務局でも十分には事業者とやりとりできない部分も残ってしまう。余りないようにしているのですけれども、今回はこういう御指摘をいただきましたので、手続的にやれそうなので、そういう手当てをさせていただければと思います。

小島審議会会長 複数の委員からこういう意見がございまして、確かに見てもそういう問題がありますので、整合性をつけて、どうしてかというのを、どうぞ。

伊藤委員 今、整合性という言葉が出ましたけれども、整合性がないことは明らかなのですね。それは、こちらに出てくる前に事務局で何とかチェックできないものかという気がするのです。ある程度見れば分かりそうな気がするのですが、気づかなかつたと言われるとそれまでなのですが、極力どこかでチェックしないと、そのまま審議会に出てくるのですね。そうすると、かつてJRか何かのあれが1つ出てきたことがあったのですが、それは余り問題にならないで無事通過だったのですけれども、何のためにデータを検討しろなどと言うのかという気がするのですね。ですから、直せるのは直していかないと。ちょっと余分なことを申しま

した。

小島審議会会長 ちょっと余計なことを言うと、今、私の言った整合性というのは、こっち側とこっち側で使ったのが同じものかという地層の評価というのが入るのですよ。同じもので考えて、今の地盤沈下とか、地下水の流れを考えるとということで、それから言うと、ここで、違う、前にあった地層、こういうふうにぎゅうっと削った、そののところが、こっちの違いであって、それに対しての名前が不適切だとか、どれを言っているかというだけの問題だと思っておりますので、そののところが整合させてというのが、どういうふうに解釈したかとやれば、分かるものになるだろう、それで皆さんが御理解、あるいは判断できるものになるだろうということで整合性と言っただけで、今、おっしゃったことと私の言った整合性というのはちょっと違うのだと思いますが、よく分かりました。そういうことで、事務局のほうも、今のような御意見を踏まえて、もう一度、これについては検討する機会があるということで、ありがとうございます。それをぜひやってほしいということで、よろしくをお願いします。

小川環境都市づくり課長 分かりました。通常は台地部と低地部ときれいに分かれているところでそれぞれ表記すると、第 帯水層がかぶって出てくることはないのですが、ちょうど変化するところで、台地部と低地部のところで第 帯水層を名乗っていて、それがちょっと誤解を招くところがあるかと思っておりますので、そこは調整させていただければと思います。

中杉委員 意見書をつくるときの議論で、私もここら辺どうなのだとということを申し上げたのは、基本的には台地部の水と平地部の水が、地下水が、帯水層と言いながらどうつながっているのかということはどう考えているかという話なのです。これでいくと、3地点の第 帯水層というのは、これは水位をはかっていないので何とも言えないのですが、このままだと、そのまま湧水として出てしまっているのかもしれないなという感じもします。そうしたときに、3地点の第 帯水層が1地点、2地点の、これでいくと第 帯水層と横並びで行くとかかわるのですけれども、実際に地下水位を見ると、低地部の第 帯水層のほうが高いですね。だから、そこはどういうふうにつながっているのか、どういうふうに整理するのかというところを説明してもらいたいというのがあるのです。細かく見るとそういうふうなところで、ここの地下水は実際にどういうふうに動いているというところが、全くここは切れて、別な流れとして動いているのか、そこら辺の解釈が、水循環というのを考えたときに、これだけ違っているところは非常にまれなケースだと思うのです。その説明があれば、もう少し理解しやすいのかなという意味で、前回、そういうことを申し上げた経緯があ

りまして、そういうふうな観点でも説明をしてもらえればありがたいなという感じがいたします。

小島審議会会長 これ、断面図で考えたのでやってはいけないわけで、この図を見ても、地形の境なのです。そうすると、今の第 の水というのは底に行くわけではなくて、横に行く。だから、そういうものが図が1つ入っていれば、非常に分かりやすいのですけれども、ここではそういう図を使って説明がされていないということも原因の1つだと思いますので、以上のことを含めまして、もう一度、そういうことを専門の委員の方とも意見交換しながら、適切に事業者に伝えていただければと思います。よろしくお願いします。

どうぞ。

山本第二部会長 済みません、12時過ぎてしまいましたけれども、変更届の件、最後から2つ目と3つ目のことで意見を言わせていただきたいのです。これはすごく重要なことが含まれていて、これまで遮音壁を設置して環境基準の達成をしていたのを、二層式の低騒音舗装を設置することによって、それに変わるということですので、これはとても大きな変更点だと思います。それは、先ほど説明にあったように、防災の面、景観、防犯という観点からも、壁がないほうがいいということはもうわかっているわけですが、壁にかわるだけの効果があるということはとても重要なことだと思ひまして、今後も、東京都だけではなくて、首都圏のいろいろなところで遮音壁を建てないと環境基準を守れないようなところが出てきた場合に、東京都が開発した二層式というのを使うことができるとなれば、いい話になるかと思ひます。

そこで、予測方法について確認をしたいことがあって、資料で言うと、最後から3つ目の西東京都市計画の事業変更についてという、東京都の出されているものの11ページです。これを見ると、とりあえずは排水性舗装による低減効果がベースになっているのだけれども、それに加えて、東京都がいろいろなところで調査をしたデータをベースに、さらに補正を加えました。11ページの下から3行目、L surfと書いてあるところなのですけれども、後ろのほうに - 3.4と書いてあります。これは通常の排水性舗装よりも3.4dB余計に二層式舗装というのは効きますということの意味しているわけですね。これはとても大きな効果なのです。

そうすると、先ほども言いましたけれども、この変更届をされて、これは評価書になるのかな、どうなるのかちょっと分かりませんが、これがまた引用されて、他の道路で同じ式が使われることが十分考えられる。これは東京都だけではなくて、埼玉であったり、神奈川であったり、そういうことは十分考えられるのです。

そうであれば、11ページの一番下のところ、「なお、施工後の経過時間（年）は騒音低減効果の持続性等を考慮し、2年とした。」と。2年間はこれでいいのだと。その先はどうなるか、ちょっと分からない。通常、排水性舗装も低騒音舗装も経年変化をして機能が劣化していくということはわかっているわけですね。ここは2年ということだから、正直に書いていただいているのはいいのですけれども、このバックグラウンドのデータ、つまり、-3.4というものが出てきたバックグラウンドのデータ、それから、経年変化について、ちゃんと調べているのか、いないのか。

先ほども言いましたけれども、二層式排水性舗装というのは、現在、騒音問題となっている環七、環八の騒音対策に出てきた新しい舗装であって、今の問題を解決するには非常に役に立った。だけれども、今後は将来の問題を解決するためにこれを使おうというわけですから、そういう意味では、東京都環境局か建設局か知りませんが、-3.4での予測という観点からちゃんと調査研究しなかったら、怠慢だと思っています。初めてこれが出てきたということで、ここはしっかりともとのデータを見せていただきたいと思っています。ASJ RTN - Modelは、今、2008が最新版ですけれども、さらに2013というのが検討が始まるので、もし東京都でそういうデータがちゃんと使えるものがあれば、全国にも紹介することができるし、非常に有効なものだと私は思っていますので、質問になってしまったので、コメントが分かりませんが、委員の意見として、データの根拠をはっきり見せてほしいということ伝えていただければと思います。

以上です。

小島審議会会長 どうもありがとうございました。では、その趣旨でよろしく願います。

ほかにございますか。どうぞ。

田中（修）委員 済みません、大分時間が過ぎておりますが、川崎の火力発電所ですね。資料の11ページの「水環境」の2番のところなのですが、どこの地点の取水温度を使うかということなのですが、沖島沖の水温の低いほうを使っている、拡散面積が小さくならないように安全側の予測だという回答なのですが、拡散面積についてはそうかもしれないのですが、この計算をするときに、現状の水温を沖島沖の水温を使っているのか、それとも実際の放流先の水温を使っているのか。これを見ますと、放流先の取水口付近は大体1.4度高いので、水温が変わってくるのではないかとということと、それから、温排水の対応の仕方として、取水温と放水温の温度が7 を超えないようにという前提でやっていると思うの

ですが、取水温が1.4度高くなると、当然、放水温度も1.4度高くなってしまいます。そうすると、水温が大分変わってくる可能性もあるのですね。仮に拡散面積が変わらない、あるいは小さくなるにしても、温度の上昇量が違ってくる可能性があるのです。その辺も大丈夫なのかということとはぜひチェックしていただきたいと思います。

宗野アセスメント担当課長 この件につきましては、東京電力が事業者ですので、評価書の676ページの表で、水温の設定、予測条件ですね。田中先生が今おっしゃっていただいたのは、環境の水温と取水の水温が一緒になっていると。環境の水温というのは、この設定で沖合のものを使っているわけですから、それでいいのだろうけれども、取水の温度というのは、温排水が出ていますから、今おっしゃったように少し高目ですので、ここは同じでいいのかということなのですね。そのことは事業者にも、このように文面で、知事の意見として出したところです。

これについては、東京電力では、東京だけではなくて、東京湾内にもたくさん火力発電所を持っていますし、ほかにも持っています、その辺のこともどうしているのかということも含めまして確認はしたところなのですけれども、要するに、計算の仕方として、環境の水温と取水の温度は、本来、田中先生がおっしゃるようによ別々で設定すべきなのかもしれませんが、そういうことで我々は意見を出したわけなのですけれども、こういう形でやっていることで、事業者の対応としては、安全側にはなっているはずだから問題はないのだという形の書き方がされたということで、これとは別に、また設定し直して計算をやらせることは非常に難しいというふうに事務局では、考えているところでございます。

田中（修）委員 これは東京都だけの案件ではなく、東京湾全体ということで、神奈川が関係している。どちらかというとな神奈川の川崎のほうということなのですが、拡散面積だけで安全側の予測だと言っていいのだろうか。これについては、明確にできない面もあるのであれば、それは書くべきではないかと私は思うのですね。

宗野アセスメント担当課長 たくさん火力発電所が、今、東京都とはかかわらないところでもリプレースなど進められているところなのですけれども、ほかでも、どこの場所でも基本的には同じようなものを書いている。この672ページのところに、そういうふうを設定しているのはと、審議会で指摘した、一般の方も思うでしょう環境水温と取水温度の関係の考え方については、それでいいのかという部分が、田中先生がおっしゃるように残るかとは思いますが、指摘したことでそのことが、一応、事業者の考え方が盛り込まれたというふうに考えていますので、また火力発電所の案件があれば、その辺のことは、事業者とより分かり

やすくという話は、またさらにやっていきたいと思えますけれども、田中先生の御指摘いただいたことで、全くそのことが何も改良されないという形ではないと、事業者なりに書けることは書いてきているというふうには考えているところなのです。

小島審議会会長 要するに、この評価審議会が出したものに対して、書き方の問題なのか、それとも、経験という話もありましたけれども、ここで言った、地点が違うところの温度でやったということが、その回答がこれだと分からないということで認識してよろしいのですか。

田中（修）委員 これですと、安全側の予測と言われているのですが、必ずしも安全側とは言えない面もある。拡散面積についてはそうかもしれないのですけれども、実際の水温の上昇については、逆に若干上がる可能性も含んでいる。生態系にほとんど影響を与えない程度の上昇が見込まれるということであれば、それはそれでいいのではないかという気はするのですけれども、その辺のコメントが全然ない。

小島審議会会長 今の話は、規制値というか、通常使われている値がこの範囲だよということで、現状、いろいろなところでやっているけれども、それに対応して大きな支障がないというか、そういう話で、要するに、ある基準値になっていないか知らないけれども、普通の評価値からすれば、今ぐらいの温度差だったら、余り大きな影響は与えないのかというようなことが回答のほうの趣旨になっているのでしょうかね。

それで、審議会としては、これだけの評価値、あるいは基準値があるのに、それは影響するのではないかという話なのかというところで、それを具体的にやろうとすると、いろいろな問題が出てきて、事務局から御検討されたのも、事業者、申請者とやってもらったことでも、数字として、そうきちんと出るか分からないという話みたいに聞こえるのです。今のところの許容できる範囲かどうかというのがもう一つの争点だと思うのですね。許容できるというのは、基準値か、評価に対してのあるスタンダード、慣習でもいいので、そういうものがあるのかどうか、その辺はどうなのですかね。今、ここでやっていた範囲として、もっと大きな違いが出ると、これはきちんとやってみようということになるのかもしれないのですけれども、そういう不確実性というか、ばらつきというか、そういうことの範囲で、今の安全側というのか、支障を来さない範囲というのか、こういうふうになっているのか、私、その辺、素人なもので全然分からないのですが、これはどういうふうにと考えたらよろしいのか。

それと、あと、それでもって、これに対して、今、おっしゃられたような要望を少し伝えて、今後、事後調査も含めて、こんなものだよというところで判断できるのかどうかという

こと。

田中（修）委員 数値でしっかりと基準値があるわけではないので、その辺の判断はできないと思うのですが、許容範囲内であろうというような、会長のおっしゃるような表現でいいのではないかと思います。それと、取水温度と放水温度の差を7度ということで、大体、温排水の場合、考えているのですが、7度ということで、放水温度が17.3度と設定されているのです。仮に取水温度が1度上がると18.3度ということになるのですが、そうではなくて、仮に1度上がったとしても、おおむね17.3度を維持していくように努めるとか、そういうものがあれば少しは納得できるかなという気がいたします。

小島審議会会長 そういう御意見でよろしければ、事業者にそういうことを伝えていただいて、よくモニタリングやって、許容する値でないよとなる前に事前に報告して対処してくれという、今の田中委員のような判断でよろしければ、こういうやり方もあるなと思って、ちょっと横から意見を出したのです。

宗野アセスメント担当課長 そのようなことは事業者伝えておきます。評価書の678ページを見ていただくと、これが予測した結果なのですね。これは、温排水がどこまで行くのかということが、海を利用している方がいますので、そういう関係から、678ページのところは、現状が上です。1度が上昇する範囲。そういう範囲がどこまで広がるかということなのですね。この範囲が、安全側と、単純にそのことでやればいいということとは考えませんが、事業者とすると、そういう範囲が最大こういうところまで行くということで、見せたほうがよかろうということの判断でそういう設定をしているということなのですね。要するに、予測していることは、海水温が1度上昇する範囲ということですね。それをできるだけ小さく見せるのではなくて、最大これぐらいになるということを見せるということをしてきたので、そういう面からして、最低限の対応は一応、されたというふうに事業者で考えているところです。ですので、先生からいただいた指摘については、また事業者に伝えますので。

小島審議会会長 法アセス案件でもありますし、非常に対応も難しいと思うのですが、そういうことで、今の御意見も踏まえた上で、もう一度伝えていただくと。内容は田中委員の言ったことも指摘した上で、そういうことをしていただければと、この辺でおさめられましようかということです。

どうぞ。

中杉委員 もうそれで結構だと思うのですが、基本的には、温排水で温度が上がることの影響というのは生態系への影響なので、そちらのほうで見ていただくのがいいのだろうと思

うのですね。そこで、どうだ、何度上がったからというところでの基準というのはなかなかなくて、このくらい上がったら、ここの生態系にどういう影響を及ぼすか、そういうふうなことで、そんなに影響を及ぼさないということを、そちらのほうで書いてもらおうと分かりやすいのかなという感じがいたします。

小島審議会会長 どうもありがとうございました。いろいろ意見いただきましたが、そういうことで対処方、よろしくをお願いします。

ほかにございますか。大分時間も超過して申しわけないのですが、何かありましたら、どうぞ。

野部委員 受理報告の2件目で、IKEA立川なのですけれども、きょう、「水質汚濁」の御説明で、地下水・地盤温度の上昇・低下の傾向を示した場合は、放熱量、採熱量を調整することによってバランスをとるという御説明があったのですけれども、資料を見てみますと、195ページで、地中熱の交換器1本当当たりの放熱量が、放熱が吸熱の3倍くらいあるのですね。ということは、想定では、地中熱ヒートポンプだけではバランスはとれないということを示しているわけです。冷房時、大気に放熱しないとバランスがとれないのですけれども、それを反映した値がこの温室効果ガスの予測になっているかどうかだけを確認をしたいというお願いでございます。

宗野アセスメント担当課長 それは確認させていただきます。

小島審議会会長 ありがとうございます。

今の地中熱の問題は、この委員会するときでも、特にこういう大規模になったものについて、データがないので、今のようなことも多分、含めてなのでしょうけれども、とにかくデータを集めて保存して、後に使えるようなものを出してくださいという要望事項を出したのですね。そういう中で今のような確認とかをやっていただくということで、それは多分、事業者にお伝えしていただいていると思うので、そのようなことも含めて、改めて、これはまだ新しいもので、現位置でのデータはほとんどないのですね。大体、計算やったり、小さいところでの、実証をやっていないので、恐らく、今を含めて判断する根拠は今のところ余りないから、せいぜいデータを出して判断できるようにしてくれと、今後、こういうのがいっぱい出てきますね。ということも含めて、今のような話は、まさにそういうところで議論した1つだと思いますので、よろしくをお願いします。

ということで、大変時間がたってしまいまして、いろいろ御検討事項、ありがとうございました。

何かありますか。簡単をお願いします。

木村委員 済みません、ごくごく簡単にいきます。きょうの資料の16ページの南武線の「大気汚染」の項目なのですが、工事施工中における工事用車両の排出ガスが及ぼす影響の程度として、CO₂、NO₂が予測に比べて0.7~1%くらい低くなったとしているのですが、これと同じことは概要にも書いてあります。ただ、11ページを見てみると、実際には濃度をはかっていなくて、工事用車両の台数を数えて、そこから推算しているのですね。そのやり方はいいとは思いますが、書き方として、そこをどこで読むかということ、濃度をはかったのではなくて、影響の程度を予測したというところで読めというのは、幾ら何でも無理があるのではないかということで、そこを台数から算出した結果、例えば、COの増加割合は幾ら幾らというふうに直していただけないかというお願いです。

小島審議会会長 その辺は可能ですか。

上田アセスメント担当課長 こちらはもう受理してしまったのであれですが、今後とも大気汚染は調べていくことになりますので、その辺は先生の御指摘も踏まえて対応していきたいと思います。

小島審議会会長 どうぞ。

小川環境都市づくり課長 審議会の資料の16ページの記載ですね。この概要では読み取れないので、その部分だけ追記ということで、そこは対応させていただきますので。本体のほうは、工事車両台数でやっているところはある程度読み取れると思いますので、16ページの概要のほうはそういう形で、少し文言、分かるように書きたいと思います。

小島審議会会長 よろしくをお願いします。

まだ一言という人はいますか。よろしゅうございますか。それでは、いろいろ審議していただきましたが、これで大体、受理報告については終わりました。

そのほか、特に何かございますか。では、時間も押し迫っているようでございますから、本日の審議はこれで終わりたいと思います。傍聴人の方は既にお帰りになったということで、あとは事務局にお任せします。よろしくをお願いします。

(午後12時33分閉会)