

平成25年度「東京都環境影響評価審議会」第12回総会 議事録

■日時 平成26年3月20日(木)午前15時02分～午前16時34分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

■出席委員

小島会長、田中正 第二部会長、大塚委員、木村委員、興水委員、田中修三委員、谷川委員、寺島委員、中杉委員、平手委員、藤倉委員、町田委員、守田委員、義江委員、清水専門委員

■議事内容

1 答申

「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書

⇒ 環境影響評価書の作成に当たって、総括的事項並びに事業計画、評価、事後調査、大気質、騒音、振動、微気圧波、低周波音、水質、地下の水質及び水位、水資源、重要な地形及び地質、地盤沈下、土壌汚染、日照障害、電波障害、文化財、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合い活動の場、廃棄物等、温室効果ガス及び磁界の個別項目に係る指摘事項について、十分配慮するよう意見を述べるべき旨の答申文を全会一致で知事へ答申。

なお、答申に際して、会長より、本準備書は、情報が不足している等、内容が不十分であり、指摘事項について適切な対応を求めると共に、事後調査において本事業のチェックを審議会として行っていく旨のコメントがなされた。

2 受理関係

⇒ 別紙受理報告一覧の事業について審議会へ報告。

受 理 報 告

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 環境影響評価調査計画書	・町田市資源循環型施設整備事業	平成 26 年 2 月 7 日
2 事後調査報告書	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺都市計画道路 3・2・8 号府中所沢線（府中市武蔵台～国分寺東戸倉間）建設事業（工事の施行中その 2） ・大井ふ頭その 1・その 2 間埋立事業（工事の施行中その 1） ・新海面処分場建設事業（工事の施行中その 5） 	<p>平成 26 年 3 月 11 日</p> <p>平成 26 年 2 月 28 日</p> <p>平成 26 年 3 月 10 日</p>
3 変 更 届	<ul style="list-style-type: none"> ・東雲地区開発事業 ・東京港 国際海上コンテナターミナル整備事業 ・首都圏中央連絡道路（神奈川県境～一般国道 20 号間）建設事業 ・首都高速中央環状線新宿線（目黒区青葉台～豊島区南長崎間）建設事業 	<p>平成 26 年 2 月 21 日</p> <p>平成 26 年 3 月 10 日</p> <p>平成 26 年 2 月 26 日</p> <p>平成 26 年 3 月 4 日</p>
4 完 了 届	・東雲地区開発事業	平成 26 年 2 月 24 日

平成25年度「東京都環境影響評価審議会」第12回総会

速 記 録

平成26年3月20日（木）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室22

(午前15時02分開会)

○木村環境都市づくり課長 定刻になりましたので、始めさせていただきたいと思います。

本日は、年度末のお忙しい中、また足元の大変悪い中、御出席いただきましてまことにありがとうございます。

事務局から御報告を申し上げます。

現在、委員21名のうち、12名の御出席をいただいております。定足数を満たしてございます。また、専門委員の清水英佑先生にも御出席いただいております。

本日は、傍聴の申し出がございますので、よろしく願いいたします。

それでは、開会をお願いいたします。

○小島審議会会長 会議に入ります前に、本日、傍聴を希望する方がいますので「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。

それでは、傍聴人の方を入場させてください。

(傍聴人入場、着席)

○小島審議会会長 傍聴の方は、傍聴希望案件が終了次第、退席されて結構ですので、よろしく願います。

ただいまから、平成25年度「東京都環境影響評価審議会」第12回総会を開催いたします。

本日の会議は、会議次第にありますように、答申1件に係る審議をまず行います。その後、受理報告を受けることにしたいと思います。

最初に、答申の件から入りますが「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」環境影響評価準備書の答申に係る審議を行います。

この事案につきましては、第一部会で審議していただきました。その結果については、町田第一部長代理から報告を受けることにしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○町田第一部長代理 町田でございます。きょうは片谷部会長が公務のため、御欠席でございますので、代理を務めさせていただきます。よろしくどうぞお願いをいたします。

お手元の資料1をご覧くださいと思います。

初めに、部会で取りまとめました答申案文について、事務局から朗読をお願いいたします。よろしくどうぞ。

○上田アセスメント担当課長 それでは、きょうの資料の1ページ、資料1をご覧くださいと思います。

朗読いたします。

平成26年3月20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

第一部会長 片谷 教孝

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」環境影響評価準備書について
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ページをおあけください。別紙がございます。

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る環境影響評価準備書について（案）

第1 審議経過

本審議会では、平成25年10月29日に諮問第410号により「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る環境影響評価準備書（以下「準備書」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、都民及び関係地域区市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23ページにございますので、ご覧いただきたいと思っております。

第2 審議結果

環境影響評価書（以下「評価書」という。）の作成に当たっては、以下に掲げる事項に十分配慮するよう意見を述べるべきである。

【総括的事項】

本事業は、東京都港区の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、名古屋市内の東海道新幹線名古屋駅付近に至る、路線延長約286kmの区間において新幹線鉄道を建設するものであり、走行方式として超電導リニア方式を採用し、最高設計速度を505km/hとしている。

本事業では、その技術的制約条件等から、路線はできる限り直線に近い形を基本とし、主要な線形条件として、最小曲線半径は8,000m、最急勾配は40%としている。また、大都市部では、大深度地下トンネルにより、できる限り大深度地下を使用する計画としている。

東京都内の路線は、東海道新幹線品川駅付近の地下に設置される東京都ターミナル駅を起点とし、地下で多摩川を通過し、神奈川県内に入った後、再び東京都内に入り多摩

丘陵部を通るルートである。また、換気及び防災上の観点から、概ね5kmの間隔を基本として非常口を設ける計画であり、品川区北品川四丁目付近、大田区東雪谷一丁目付近、町田市能ヶ谷七丁目・川崎市麻生区片平境界地付近、町田市小野路町付近及び町田市上小山田町付近を計画地とし、これらをできる限り直線に近い線形で結ぶとしている。

また、路線延長は19,4km、構造は大部分を大深度地下トンネルとしており、事業期間が約14年と長期間にわたる大規模な事業である。

本事業の実施に伴って、東京都内では、地下駅や大深度地下トンネル等の施工、供用後の鉄道施設（トンネル、地下駅、非常口等）の存在などにより、大気汚染、騒音、振動、水資源、水質汚濁、土壌汚染、廃棄物等、周辺環境への影響が懸念されることから、的確に影響を予測・評価した上で、適切な環境保全のための措置を講じることが重要である。

都民や関係地域区市長からは、計画の詳細を明らかにするとともに、環境への影響について丁寧に説明し、適切な環境保全のための措置を講じることにより影響を低減させるよう意見が出されている。

しかしながら、準備書においては、鉄道施設の具体的な位置や規模などが明らかにされておらず、的確に影響を予測・評価したことを示す十分な情報が記載されていない。また、環境保全措置の内容についても具体性に欠けており、措置を講じることによる影響低減の程度が明確となっていない。

以上のことを踏まえ、評価書の作成に当たっては、以下に掲げる事項に十分配慮するとともに、事業の内容や環境への影響について、より分かりやすく説明し、住民の不安解消に最大限努めるべきである。

【個別事項】

（事業計画）

1 事業の内容について、路線及び施設の概要が示されているが、鉄道施設の具体的な位置や規模、工事の施工ヤード等が示されておらず、また、周辺環境への影響や環境保全措置についても、影響の範囲や措置の内容など、具体的な記述が不足していることから、評価書においては、事業の内容及び周辺環境への影響等について、できる限り詳細に記述すること。

本件など4件を意見とするものでございます。

（評価）

環境への影響に係る評価について、環境基準又は目標等を指標とし、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られると評価している。

しかしながら、本事業は長期間にわたる大規模事業であり、周辺環境への影響が長期にわたり継続することが懸念されることから、現況を悪化させないことを基本として、環境に対する影響を可能な限り回避又は低減するよう環境保全のための措置を改めて検討し、事業実施に伴う環境への影響について評価すること。

(事後調査)

事後調査について、予測の不確実性が小さいこと及び環境保全措置の効果に係る知見が把握又は蓄積されていることなどから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しないとしている。

しかしながら、予測結果の妥当性に関する記述が不足しており、環境保全措置の具体的な内容が明らかにされていないことから、ある程度の不確実性を考慮の上、事後調査を実施し、事業の実施に伴う環境への影響の程度を把握するとともに、必要に応じて環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応方針を明らかにすること。

(大気質)

1 大田区東雪谷及び町田市上小山田周辺における大気質の濃度予測に当たっては、気象条件として四季の現地調査結果を用いているが、通年における気象条件との相関が不明確なことから、これらについて明らかにし、必要に応じて予測の見直しを行うこと。
など3件でございます。

(騒音、振動共通)

1 鉄道施設の供用に伴う騒音・振動の予測・評価において、換気設備を対象としているが、併設される設備棟を発生源としなかった合理的な理由を明らかにするとともに、必要に応じて予測・評価の見直しを行い、環境保全のための措置を検討すること。
など4件でございます。

(騒音)

1 建設機械の稼働及び鉄道施設の供用に伴う騒音の予測において、発生源及び予測地点並びに鉄道周辺における学校、病院及び福祉施設等の位置関係が不明確であることから、具体的な位置関係について図などを用いて明らかにするとともに、法令等が定める敷地境界における基準の適合について具体的に説明すること。

また、必要に応じてこれらの配慮すべき施設における高さ方向の予測・評価について

検討すること。

など7件でございます。

(振動)

- 1 建設機械の稼働及び鉄道施設の供用に伴う振動の予測において、発生源及び予測地点並びに鉄道周辺における学校、病院及び福祉施設等の位置関係が不明確であることから、具体的な位置関係について図などを用い明らかにするとともに、法令等が定める敷地境界における基準の適合について具体的に説明すること。

など7件でございます。

(微気圧波)

- 1 予測手法において、各過程を踏まえ突入予測、伝播予測及び放出予測に区分した上で予測していることから、各過程における圧縮波の予測結果についても明らかにし、予測の妥当性について具体的に説明すること。

また、放出予測については、多孔板の有無による予測結果及び実測値との比較検証を行い、予測精度が十分確保されていることを確認すること。

など7件でございます。

(低周波音)

- 1 鉄道施設（換気施設）の供用により周辺地域における低周波音の変化の程度を確認する必要があるため、あらかじめ事業着手前に現地調査を実施するなど、周辺地域における現況の低周波音の状況について十分把握すること。

など6件でございます。

(水質)

- 1 切土工やトンネル工事等に伴う公共用水域への影響について、目黒川や呑川など城南河川水系においても予測地点として設定しているが、現地調査においては片平川や小野路川など鶴見川水系しか調査を実施していない。

このことから、城南河川水系を現地調査地点として設定しなかった合理的な理由を明らかにするとともに、必要に応じて補足の現地調査の実施等について検討すること。

など4件でございます。

(地下水の水質及び水位)

- 1 現地調査において、重金属等の溶出量試験により6地点で砒素など指定基準を超過し、また、酸性化可能性試験により5地点で酸性化の可能性があることが確認されたことから、

切土工やトンネル工事等により発生する建設発生土の仮置場における周辺地下水への影響について、「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル（暫定版）」にあるサイト概念モデル等を参考に、可能な限り定量的に予測・評価すること。

など8件でございます。

（水資源）

鉄道施設（駅、変電施設等）の存在に伴う地下水位への影響について、その影響範囲は鉄道施設周辺において限定的であることから、地下水の水位への影響は小さいと予測している。

しかしながら、鉄道施設周辺には防災用等重要な井戸等の存在も確認されていることから、これらの井戸等に及ぼす影響の程度について予測・評価すること。

（重要な地形及び地質）

町田市上小山田地区に設置する非常口建設予定地の北側は、急峻な崖地が存在することから、斜面の安定性に十分配慮した適切な工法を検討するとともに、その具体的な内容について明らかにすること。

（地盤沈下）

- 1 地盤沈下の予測に用いた次元圧密沈下理論の妥当性について、具体的に記述するとともに、地質条件及び土質定数等の根拠が不明確であることから、その設定及び算出根拠等を明らかにすること。

また、当該計画地における詳細な地質構造や具体的な地下トンネル等の位置について、地質断面図等を用いるなど分かりやすく説明すること。

など4件でございます。

（土壌汚染）

- 1 自然由来の重金属等の調査について、各調査地点における深度方向の調査結果を明らかにするとともに、現在想定できる汚染土量について、可能な限り定量的に予測すること。

など4件でございます。

（日照障害）

- 1 各鉄道施設予定地における非常口等の日影線の予測根拠が不明確であることから、これらについて明らかにし、計画建築物による時刻別日影図や等時間日影図等により、日

照障害の状況を分かりやすく説明すること。

など2件でございます。

(電波障害)

- 1 予測結果について、具体的な遮蔽障害等の予測範囲が不明確であることから、事業区域、鉄道施設の配置及びテレビ電波の到来方向を明らかにした上で、遮蔽障害地域等を明示した電波障害範囲予測図を作成し、分かりやすく説明すること。

など4件でございます。

(文化財)

- 1 事業の実施に伴い、指定等文化財及び埋蔵文化財包蔵地の一部が改変されるとしているが、具体的な改変状況等が不明確であることから、当該部分の拡大図等を用いるなど、その改変の範囲及び程度について、詳細に記述すること。

など3件でございます。

(動物、植物、生態系共通)

鉄道施設の建設により、周辺の地盤環境に変化が生じ、動物の生息基盤である植生や湧水等に影響を与えるおそれがあることから、地域の生態系を保全する上でも、環境に配慮した施設計画を策定すること。

(動物)

- 1 事業の実施に伴い重要な種であるホンシュウカヤネズミの生息環境の一部は保全されない可能性があることから、影響範囲内に生息する個体を隣接する類似環境へ誘導することにより、影響を回避するとしているが、具体的な方策等について記載がないことから、これらについて分かりやすく示すこと。

など3件でございます。

(植物)

- 1 高等植物に係る重要な種及び群落の分布等の現地調査において、町田市内における非常口周辺しか調査を実施していない。

このことから、品川区内や大田区内における非常口周辺を現地調査地点として設定しなかった合理的な理由を明らかにするとともに、必要に応じて補足の現地調査の実施等について検討すること。

など5件でございます。

(生態系)

- 1 予測結果におけるハビタットへの影響において、改変の可能性がある面積とハビタット面積の比較を基に、繁殖・生息可能性エリアに対する影響の程度を予測しているが、生態系への影響が生じるおそれがあると認められる調査地域との整合性が不明確であることから、これらについて明らかにするとともに、必要に応じて予測・評価の見直しを行うこと。

など4件でございます。

(景観)

- 1 各鉄道施設予定地における非常口等の形状や色彩が不明確なので、管理用道路を含めこれらについて明らかにするとともに、複数の眺望地点からのフォトモンタージュを作成するなど、地域景観への配慮について、分かりやすく具体的に記述すること。

など2件でございます。

(人と自然との触れ合い活動の場)

- 1 各鉄道施設予定地における非常口等の形状や色合い等の工夫により周辺景観への調和に配慮するとしていることから、建設される施設が周辺の環境をより高める拠点となるべく、郷土樹木の植栽等により良好な生態環境を整備する等、人と自然との触れ合いの活動の場に十分配慮した計画とすること。

など3件でございます。

(廃棄物等)

- 1 建設工事に伴い発生する副産物の再利用及び再資源化について、「東京都建設リサイクル推進計画」の数値を目標として、事業者により実行可能な範囲内で再利用及び再資源化を図るとしている。

しかしながら、建設発生土や建設廃棄物など副産物の発生量が膨大であることから、可能な限り再利用等の方法や数量について明らかにするとともに、それぞれ目標を達成するための方策等について具体的に示すこと。

など5件でございます。

(温室効果ガス)

- 1 鉄道施設の供用に伴う温室効果ガスについて、環境保全のための措置を実施することにより、事業者が実行可能な範囲内で排出量の低減が図られるとしているが、排出量はCO₂換算で年間80,000トンと膨大であることから、更なる環境保全のための措置を検討するなど、温室効果ガスによる環境影響の一層の低減に努めること。

など3件でございます。

(磁界)

- 1 地下の列車走行に伴う地上における磁界の予測に当たっては、ビオ・サバールの法則に基づき算出しているが、山梨リニア実験線における実測結果等の最新の知見を用い、予測の妥当性についてより詳細に記述すること。

など3件でございます。

22、23ページは付表でございます。

あと一点つけ加えますが、前回の第一部会の総括審議で、本日の答申案文でございます温室効果ガスの1番と3番について、年間8万トンというCO₂排出量が膨大であるから、これについても一層の低減に努めるということ意見を意見としたほうがいいのではないかと議論になりまして、これについて担当の野部委員と御相談して、こういう意見の形で出ささせていただきました。

温室効果ガスの3番につきましては、準備書では東京・大阪間の排出量を予測しているわけですが、この事業は東京・名古屋市間であるということでございますので、東京・名古屋市間の排出量も新たに出すべきだという御意見があり、また、沿線の県でも東京・名古屋市間の排出量について求めるという意見が多いという情報でございますので、これについても都県間で統一を図る意味で、3番について野部委員と御相談の上、本日改めて意見として出させていただきました。

ちょっと戻りますが、14ページ(土壌汚染)の3番の上から4行目、終わりのほうで「土壌汚染対策法及び「埋め戻し土壌の品質管理指針「自然地盤の土壌」(改訂版)」という表現がございまして、これについては田中先生と御相談の上、指針よりもその前提条件となる土対法を先に書いておいたほうがいいという御指導をいただきましたので、第一部会の総括審議では「土壌汚染対策法及び」という言葉が入っていなかったのですが、本日はここにその文言も入れて御提案をさせていただいている次第でございます。

私からの報告は以上でございます。

○町田第一部会長代理 ありがとうございます。

それでは、審議の経過について御報告いたします。

「中央新幹線(東京都・名古屋市間)」に係る環境影響評価準備書は、平成25年10月29日に当審議会に諮問され、第一部会に付託されました。

それ以降、現地調査及び部会における審議を重ねまして、ただいま事務局から朗読いた

きましたような答申案文として、取りまとめることといたしました。

第一部会におきましては、項目別検討を23項目、意見としては100件近い意見をつけさせていただき、きょうの答申案文となったわけでございます。

本準備書に対しましては、環境影響評価法に基づきまして意見を募集いたしましたところ、全国から約1万4,000件の意見が事業者に提出されました。そのうち共通意見及び東京都に係る意見といたしましては、5,400件の意見が提出されているところでございます。

また、関係区市長である港区長、品川区長、大田区長、世田谷区長、町田市長及び八王子市長からも意見が提出されております。

これらの共通意見及び東京都に係る意見に対しましては、見解書におきまして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では、6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十分に審議をいたしました結果、環境影響評価書の作成に当たりましては、関係住民等が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、ここに指摘する事項に留意するよう求めることといたしました。

次に、答申案の内容について、御説明いたします。

まず最初に【全般的事項】の内容でございます。

本事業は、東京都港区の東海道新幹線品川駅付近を起点として、名古屋市内の東海道新幹線の名古屋駅付近に至る、路線延長約286キロメートルの区間において、新幹線鉄道を建設するものでございます。

東京都内におきましては、路線延長が約19,4キロメートルの大深度地下トンネル構造でございまして、換気及び防災上の観点から、約5キロメートルの間隔で、都県境を含め5カ所の非常口を設ける計画となっております。

本事業の実施に伴いまして、大気汚染、騒音、振動など周辺環境への影響が懸念されることから、これらについての的確に予測・評価をいたしまして、適切な環境保全措置を講じることが重要でございます。

また、都民や関係区市長からは、詳細な計画について、丁寧な説明を求めるなどの意見も出されております。

しかしながら、本準備書では、鉄道施設等の具体的な位置であるとか規模などが明らかになっておりません。また、的確に予測・評価したことを示す十分な情報あるいは具体的な環境保全措置についても記載されておりません。

以上のことを踏まえまして、評価書の作成に当たっては、個別事項に掲げる指摘に十分配慮いただきまして、事業の内容や環境影響について、より分かりやすく説明し、住民の不安解消に最大限努めるよう強く求めるものでございます。

【個別事項】なのですけれども、先ほど事務局から朗読いただきました多くの内容でございますので、各項目については説明は省略させていただきます。

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。

ただいまの報告につきまして、何か御意見等ございましたら、お願いします。

どうぞ。

○田中（正）第二部会長 事務的な質問で申しわけございませんけれども、この事業はこれまでにない事業でありますし、都民の関心も非常に高く、注目されている案件でございます。

そこで、事務手続について2点ほど御質問させていただきたいと思っております。

1つは、この意見書を提出する期限が迫っていると思うのですけれども、JR東海にはいつ都知事意見書を渡すことになるのかということと、もう一つは、知事がじきじきにJRに渡す県があるということも聞いてございますが、東京都の場合はどのような扱いをされるのかという、この2件について御質問したいと思っております。よろしく願いいたします。

○小島審議会会長 事務局、どうぞ。

○上田アセスメント担当課長 きょうもマスコミの方が多くいらっしゃってまして、また、説明会等でも情報が足りないということでいろいろ求められているものでございます。まず、今、御質問がありました期限が迫っているということでございますが、期限は3月25日でございます。来週の火曜日でございます。

本日、答申をいただくわけでございますけれども、答申イコール知事意見ではございませんので、答申を参考にして知事意見をつくっていくという事務手続がございますが、それも含めて来週の月曜日、24日の夕方4時にJR東海にはこちらに来ていただくという方向で、今、話を進めております。ただ、事務手続の状況にもよりますので、流れる可能性もあるかもしれませんが、今のところ月曜日4時にJR東海に来ていただくという方向で話を進めております。

もう一件、私が聞くところによると、沿線の県はほとんど知事さんが直接お渡しするということが聞いております。都の場合は、この案件だけ特別扱いすることはしておりませんので、通常どおりJR東海との間では事務職員同士で知事意見書をお渡しすることになるかと思っております。

以上でございます。

○田中（正）第二部会長 ありがとうございます。遺漏なきよう手続を進めていただきたいと思います。ありがとうございます。

○小島審議会会長 どうもありがとうございます。

ほかにございますか。

どうぞ。

○中杉委員 この答申書の中身についてはそれで結構なのですが、何件か気になることを聞きます。気をつけてもらいたいところがあります。

私の普段担当している地下水や土壌汚染の話なのですが、12ページのところで、準備書のほうに書かれているのですが、浅層地下水と深層地下水という言葉があるのですが、短絡的な分け方をしていて、もう少し複雑なのではないかなと。

場所によっては、単純に浅層と深層の2つにきれいに分かれているわけではなくて、もう少し複雑な構造をしているだろうという意味で、それに合わせた形というのは、この4番と5番では地質構造と帯水層の関係を言われているので、それに沿って、単に浅層、深層という2つの分け方ではなくて、必要があればもう少し細かく分けて記載をしていただく必要があるのかなということを1つだけ申し上げておきたいと思います。

14ページの土壌汚染の先ほどつけ加えられたところで、土対法に準じということがあります。土対法の中には調査と称するものいろいろありますので、こういうふうに書いておいて誤解がないようにということなのですが、汚染があるかどうかというのを見るために、表層の土壌をとって自然由来の重金属類をはかることになります。

それをやっても今回の場合にはほとんど意味がないだろうと思いますので、ここは搬出土壌の調査になるかと思います。搬出土壌の調査になりますと、土対法のあれでいきますとかなり細かい調査になります。実態的にこういう大量の土壌が出てくる場合になじむのかどうかというところもありますけれども、一応その調査の方法に準じてということだということを確認をしておいたほうがいいかと思います。

もう一つは、仮置き土の場所についてということで、ちゃんとシートをかぶせてやりますよということが準備書に書かれているので、汚染がないですよということなのですが、基本的には工事が終わった後、その土地を調査をして、仮置き土を置いたことによって汚染が残っていないかどうかということを確認するのが通例ですので、あえて書く必要はないかと思いますが、今回もそれもやっていただく必要があるということだけ伝えていただければ

ばと思います。

○小島審議会会長 ありがとうございます。

今の件で、事務局の対応としてはよろしゅうございますか。

○上田アセスメント担当課長 もちろん、今、御指摘のあったとおりでございまして、事務局としても事業者と、これから準備書が評価書になったり、評価書を補正したり、いろいろと御意見を受けてやりとりする場がありますので、その辺はきちんと伝えたいと思います。

評価書の中では、それが一つの指摘事項にもなっているのですけれども、適法、適切にやるからということがあちらこちらで書かれておりますので、ある意味ではそれが具体的でないという指摘になっているのですけれども、今、中杉先生が訴えていらっしゃるように、そこはやはり適法、適切にやってもらわなければならないところでございますので、それも含めて事務局から事業者に伝えたいと思います。

○小島審議会会長 分かりました。

どうぞ。

○田中（正）第二部会長 今、中杉委員から出ました地下水の区分ですけれども、浅層、深層という分け方は漠然としているところがあるのではないかという御指摘ですけれども、今の時点ですと、先ほど御説明がありましたように、地質構造自体がまだきちんと分かっていない状況ですので、今の段階では表現はこれでいいかもしれません。

ただ、具体的に地質柱状図なり地質構造図等が出てきますと、東京都の場合は大きくはその地質構造に支配される形で、不圧地下水と被圧地下水という2つの区分ができるのではないかと。むしろ、そういう形にしておいたほうが、地質構造との関係でいろいろな問題に対する対応の仕方も考え方も変わってくるところがありますので、これはもう少しいろいろなデータが出た段階で結構ですので、そのような形の分け方があるのではないかと御指導をいただければと思います。

○小島審議会会長 ありがとうございます。

今のは、準備書の中でこういう表現がずっと通してやられていますか。

○上田アセスメント担当課長 そうですね。この準備書ではそういう表現をしておりますので。

ただ、今回の大深度の事業に関する計画の提出について、大深度事業の事前調整ということで国交省のほうで出されている資料がございますけれども、それによりますと55メートルよりも下にトンネルができるので、浅いところの地下水は影響は受けないとは思いますが

ども、そういう面も含めて事業者のほうにはきっちり対応するようには伝えたいと思います。

○小島審議会会長　そうですね。よろしくお願いします。

どうぞ。

○中杉委員　今の話に絡んでなのですけれども、地下水のモニタリングをされるということなのですが、自然由来の問題が問題になっているわけで、そうすると下のほうでも被圧のものでも帯水層が違ってくる。

そうすると、違う帯水層を測っていると全く問題はないけれども、測っていない帯水層のほうに汚れているということは十分考え得るので、そこら辺も含めて適切にしてほしいという意味合いで、少しそこら辺を丁寧に見ていただく。この4番の指摘でよろしいのかなと思いますけれども、そういう意味合いも含めてということで一致させていただければと思います。

○小島審議会会長　ありがとうございました。

ほかの件について何かございますか。今の件でも結構なのですが、何かありますか。

○守田委員　今、御指摘がありましたけれども、要するに必要な情報がほとんど書いていないのです。まず、地質構造図もないし、浅層、深層をどの深さで考えたという分け方の考え方すらなくて、こちらとしては本当にどうしようもない状態で、こういうことは少なくともはっきりしてくれということなのです。

○小島審議会会長　御指摘ありがとうございます。

ほかにございましたら、どうぞ。

○藤倉委員　1点確認ですけれども、20ページの廃棄物等のところで、都内だけでも600万㎡の建設発生土その他、すごく量が出るのですけれども、事後調査のことが5番に書いてあるのですが、20ページの一番下の行のところなのですけれども「ある程度の不確実性も考慮した上で、廃棄物に係る事後調査を実施し」とあって、恐らく事後調査はここだけかと思うのですが、最後の行の「廃棄物」という言葉は、建設発生土も含めた廃棄物かどうか。

というのは、たしか東京都は20ページの表題にあるように「廃棄物等」と言っていたように思ったので、ちょっとそこだけ確認をさせてください。事後調査の廃棄物は建設発生土を含めるのかどうかです。

○小島審議会会長　どうぞ。

○上田アセスメント担当課長　ちょっと書き方が不足だったかもしれません。含まれます。トータルで、出たもの全部ということです。

これから、条例に基づいて事後調査をやりますので、その辺は抜けることのないようにし

っかり事後調査計画をつくらせるようにいたしたいと思います。

○小島審議会会長 よろしくお願ひします。

ほかにございますか。

どうぞ。

○木村委員 この委員会で発言するのに必ずしも適切な意見かどうか分からないのですが、供用後の温室効果ガスの排出のことについて記載があつて、そのうちの一部に航空機と比較するのがタイミングの点でふさわしくないというコメントがあつたのですけれども、温室効果ガスの排出という観点から航空機で比較すると、航空機は最も再生可能エネルギーが使いにくいと位置づけられていると理解しているのです。

そういった観点から見たときに、やはりこういう施設は、非常に長期的に見たとき、50年とか100年とか長いスケールで見たときに、推奨すべきこういった方法を飛行機に代替していくことが推奨すべきかどうかについても、書き込むかどうかは別として、一般の人に理解をしてもらうことも場合によっては必要なのかなと考えたのです。

○小島審議会会長 これは、ここに書いてあるだけではちょっと分からないのかな。

○木村委員 そうですね。ここで具体的にどうやって伝えるのかというのをこれで見ようとしていたのですが、ちょっと分からなかったのです。

○小島審議会会長 事務局のほうはよくそしゃくしているでしょうから、何かもしそれに対するコメントがございましたら、どうぞ。

○上田アセスメント担当課長 ここでは、大阪まで改良をしたときに、競合する路線については、そこが減つて新たな第二新幹線とか中央新幹線がふえる。増加するけれども、こちらは減少するからという意味合いで分かりやすく書いてはおります。

ただ、実際に名古屋までの開通では減らないので、片谷先生の御指摘にもあつたのですけれども、そこは丸々増えるから、やはりこれから中央新幹線をつくるに当たつても、設計の段階などまだ削減努力はできるから、そこら辺は見えるような形でしっかりやらせるようにしようという意味でございますので、それも含めてです。

○木村委員 もちろん、それは分かるのですけれども、もっとその先についても少しコメントがあつてもいいのかなと。ポジティブな面です。それが明確だったら、そういうことについても、ここに記載するのがなじむかどうか分からないのですけれども、そういう情報は社会に伝えるべきことかなと思います。

○小島審議会会長 今の件ですか。

○中杉委員 今の件に関連して、これに直接ではないのですけれども、アセスメントで今までそういうことをやっていないのですね。例えば、東京都の都心のところに工場があって、それを八王子へ持って行って八王子でやるときに、八王子のところの場面だけアセスをするわけですね。環境影響があると。だけれども、東京の都心のあれをそこでの環境負荷と比較したら、こっちへ持ってきたほうがずっといいねということは、今まではこのアセスの中では書いたことがないのですね。

だから、それは一つの方法としてはあるのですけれども、今の段階では必ずしもそういうほかの事例について記載をしていない。そういう意味で、ここだけ記載するというのが適切なかどうか。この評価書の中でそういうものを入れるのかというのは、少し議論をした方がいいように思います。入れることが反対だというわけではないのですけれども、今まではそうやってこなかったんで、これだけやるとすると少しずれてしまうかなという感じがいたします。

○木村委員 アセスとはなじまない考え方ですね。それは分かります。

○小島審議会会長 木村委員の発言の前提もそうだと思いますので、今後起こることに対して、今のはこれだけではなくてという意味ですね。これだけ見ると、どんどん変化していきますから、それは今のこの形で書いたということで、これは妥当かなと。そういう件で事務局から発言があったのですが、このところはこういう意見でよろしいかですね。

これに何か御意見はございますか。

では、そういうことだから、将来、これからの問題として、この審議会の中でも議論する内容があるということで認識いただいて、次の質問に行きたいと思います。

ほかにございますか。よろしゅうございますでしょうか。

本件は、最初に事務局からもありましたように、非常に膨大な意見を都民の方々、市区町村、意見を聴く会でもいろいろいただいておりますし、この審議会としても100件に及ぶコメントをつけておりますということで、非常に長い時間、いろいろと委員の方々に御検討していただきましたけれども、そういうことで、第一部会の方々にかなり時間をかけて、先ほど部会長代理からあったように、いろいろ議論しました。

第二部会の方々には、前回の第二部会の際に、本日、審議していただいた内容を事前にお配りしまして意見を聞いております。そのときかなり意見をいただいておりますというこの前提で、それから本日、いただいた意見については事務局で適切に処理していただく

いうことで、ほかに意見がなければ、この辺で一応、この報告をもちまして本審議会の答申とさせていただきますと思うのですが、この件についてよろしゅうございますか。

(「異議なし」と声あり)

○小島審議会会長 ありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきますして、事務局のほうで答申のかがみを配付してください。

(「かがみ」を配付)

○小島審議会会長 それでは、ただいまのかがみを事務局のほうで朗読をよろしくお願ひします。

○上田アセスメント担当課長 それでは、読み上げます。

25東環審第37号

平成26年3月20日

東京都知事 外 添 要 一 殿

東京都環境影響評価審議会

会長 小 島 圭 二

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」環境影響評価準備書について（答申）

平成25年10月29日付25環都環第350号（諮問第410号）で諮問の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、先ほど読み上げたとおりでございますので、省略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。

それでは、ただいま朗読いたしましたとおりに知事に答申することといたします。ありがとうございました。

これで今の審議は終わったわけでございますが、先ほどちょっと言いかけたことでもございますが、私のほうからこの審議に関して少しコメントを、総括させていただきたいと思ひます。

この評価審議会は、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」環境影響評価準備書について、本日の総会で、先ほどもちょっと申しましたが、100件に上る意見をこの審議会として知事へ答申するというに、今、させていただいたわけであります。

この中央新幹線の建設工事というのは、東京都・名古屋市間の事業として予測・評価されている。今もそういう議論がございました。その区間にとどまらずに、最終形としては大阪

府まで延伸が計画されているわけでございまして、これは国家の大プロジェクトであるというところで、意見も都民のいろいろな意見、先ほど5千何件云々とありましたが、このような意見をいただいているところであります。

答申文の最初のところでも、これから言うことについて書いたわけでございますが、環境影響を予測・評価するためには、例えば建設発生土の処理方法、今、最後にいろいろ議論もございましたが、設備の主要な諸元、処理方法等々が具体的に定まって初めて明らかになるものでありまして、このようなデータ、情報に従って評価をするというのが基本的なスタンスであります。

部会審議でもたびたび委員の先生から意見がありましたように、あるいは御指摘いただいたように、100件に上るコメントが出てきたということも含めまして、準備書としては、この審議会としても評価をするのに非常に情報が不足であったり、それでは、もし影響があった場合に具体的にはどういう措置をするのだなどということが具体的なデータとして示されていないところがございます、総括して皆様の意見を踏まえてみますと、準備書としてはかなり不十分であると言わざるを得ないなという感触を持っております。

これは非常に広域にわたる、大規模で工事が長期にわたるところの特殊性があるということも事実でございますが、現段階で詳細に環境影響を予測・評価して環境保全措置とその効果などを全て記載するというのは、これはやはりかなり申請者としても御苦勞をされたことではないかということは推察されます。

しかしながら、この今の全体の厚い評価書がございますが、これを見ても、都民の意見でも同じようにいろいろ言われている共通項としては、要するにデータをきちんと出した上で評価していないなど、情報公開の姿勢そのものがどうも積極性を欠いている嫌いがあるのかな。もう少し適切に市民が分かるような、あるいはこの審議会もそうですが、データに基づいて評価をしているということに對しましての情報公開をもう少し積極的に行うことがやはり必要で、これに欠けていたのではないかと言わざるを得ないのが現状だと思います。

したがって、今、ここでこの準備書についての評価は一応、知事に答申するというように決定いたしました。当審議会や事務局の要求した資料などを速やかに提出する方向で事業者には、我々は東京都の評価条例と環境評価の基準に従って妥当性を評価するというのが基本姿勢であり、従来そうやっております。したがって、事業者には今のような100件にもわたるいろいろな意見をつけさせていただきましたが、これをよく御考慮いただいた上で誠意ある対応をぜひお願いしたいと思っております。

今の件につきましても、今後は評価書の作成がなされるわけですが、都条例に従って事後調査計画書が提出されるということになっております。都の条例では、先ほどの評価基準にも事後調査の基準というものがあまして、きちんと事後調査までやるというのが東京都の条例に沿った、我々審議会がやる一つの責務となっております。

ということで、着工後、いろいろ事後調査結果の報告書がこの審議会にも出されてまいります。必要に応じては、これをよく評価した上で、先ほど言いましたように、今の時点では判断するに足るデータが整っていない部分が多いということも踏まえまして、工事中で、今、ここで評価した予測あるいは具体的措置等々が適切に行われているかということ、工事の現場を視察するなどして、今後とも事業のチェックを行ってまいりたいと思っているわけでございます。

ということで、知事には答申はこういう形でしましたが、以後もということで、この審議会の意見として、これに対してよろしく御対応願いますというのが事業者コメントしたいところでございます。

長くなりましたが、こういうことで私のコメントとさせていただきます。

それでは、次に受理関係に移らせていただきたいと思います。受理関係につきましては、事務局から報告をよろしくお願ひします。

○木村環境都市づくり課長 それでは、受理関係について御報告申し上げます。本日の資料の24ページ、資料2をお開きいただけますでしょうか。

今回につきましては、環境影響評価調査計画書が1件、事後調査報告書が3件、変更届が4件、完了届が1件を受理してございます。

それでは、受理報告につきまして、担当からそれぞれ御説明させていただきます。

○上田アセスメント担当課長 それでは、ただいま木村課長からございました受理報告でございますが、資料2の24ページの一番上、環境影響評価調査計画書「町田市資源循環型施設整備事業」ということで調査計画書が出ております。これは先月できなかったものですから、今月、皆様に事業概要の説明をさせていただきたいと思ひます。

本件につきましては、2月28日に第一部会の先生に文書による諮問を、しているところでございまして、意見を伺っているところでございます。

まず、1ページをご覧いただきたいと思います。

事業者の名称でございますが、事業者は町田市、代表者は町田市長、石阪丈一でございます。環境影響評価の実施者も同様でございます。

対象事業の名称でございますけれども、町田市資源循環型施設整備事業ということで、廃棄物処理施設の設置となっております。

2ページは「対象事業の内容の概略」でございます。本事業は町田リサイクル文化センターの清掃工場の建て替えに伴いまして、可燃ごみ、不燃ごみ、粗大ごみ処理施設及び不燃ごみ処理施設を設置するというものでございます。また、バイオマスエネルギーとして電気や燃料に利用する施設であるバイオガス化施設も設置するものでございまして、事業の概略は下の表にあるとおりでございます。

供用は平成32年4月を目途としております。

3ページをご覧くださいと思います。

「事業の目的」でございます。昭和57年に既存の町田リサイクル文化センターが稼働し、ごみ処理を進めてまいりましたが、30年以上の時間が経過し、老朽化が進み、新たなごみの資源化施設の整備が喫緊の課題となっているということで、町田市では、平成23年4月に策定した「町田市一般廃棄物資源化基本計画」を踏まえて、平成23年5月から「町田市資源循環型施設整備基本計画検討委員会」を立ち上げまして、施設の計画及び建設候補地の検討を行い、既存のリサイクル文化センターの清掃工場の建て替えを行うことになったものでございます。

「位置及び概況」ですけれども、次の4ページに位置図、5ページに航空写真がございます。

37ページを見ていただきたいと思いますが、広域の図が出ております。JR淵野辺駅の北東側約2キロ半のところ、町田駅から見て北西側6キロあたりに位置しているというところがございます。位置関係はそんな感じでございます。

ちょっと戻りまして、7ページは「建替事業の工程」が出てございます。平成28年度から基本設計に着手いたしまして、先ほど申しましたとおり、32年度に供用開始となっております。

8ページは、既存の施設配置図となっております。

お隣9ページが、建て替え後の施設配置計画図となっております。建て替え後は工場棟が西側に移動しまして、既存工場棟の跡地の利用については、環境影響評価の中で検討している。また、住民との協議を踏まえて決定するとなっております。

10ページは、熱回収施設、清掃工場ですけれども、設備配置計画図でございまして、これは建て替え後の施設でございます。

11ページは、バイオガス化施設の設備配置計画図となっております。

12ページは、工場の立面図がございます。

13ページの下の方でございますけれども、既存の施設及び建て替え後の施設をそれぞれ比

べた概要でございます。

29ページは「地域の概況」でございます、ここには調査地域を設定したことが書かれておりまして、計画地を中心に調査項目ごとに設定した。

ここに図がありますけれども、特に広域的に把握する必要がある大気汚染は、煙突排出ガスの影響や一般環境大気測定局の配置を勘案いたしまして、下の図のとおり、中心から約5キロの範囲を設定したということになっております。

95ページは「環境影響評価の項目」でございます。選定したフローが書かれております。選定した項目は、大気汚染、悪臭、騒音・振動、土壌汚染など14項目となっております。

96ページは「環境影響要因と環境影響評価の項目との関連表」でございます、工事の施行中、工事の完了後に分類いたしまして評価をすることになっております。

97ページをご覧くださいと思います。

「選定した項目及びその理由」で「大気汚染」は、建設機械の稼働及び工事用車両の走行による影響が考えられるということで予測・評価項目といたしたものでございます。以下、そこに書かれているとおりでございますが、大気汚染については前のページの表にあるとおり、SPM、NO₂などを評価することになっております。「悪臭」以下はそこに書いてあるとおりでございます。

100ページは「選定しなかった項目及びその理由」でございますが、選定しなかった項目は水質汚濁、風環境、史跡・文化財などの3項目でございます、選定しなかった理由は以下に示してございます。

なお、答申は4月の総会でいただくことを予定してございます。御審議のほど、よろしくお願ひします。

町田清掃工場については、以上でございます。

続きまして、事後調査報告で、本日の資料の25ページでございます。

「国分寺都市計画道路3・2・8号府中所沢線（府中市武蔵台～国分寺市東戸倉間）建設事業」でございます。これは府中市武蔵台から国分寺市東戸倉間の約2.5キロの道路建設事業ということで、答申をいただいたのが17年10月、事後調査報告の提出が26年3月11日となっております。

車線数は4車線、オーバースタック部とアンダーパス部を入れて全体で2.5キロとなっております、供用は27年度を予定しているものでございます。

今回は、工事の施行中その2ということで、平成25年度分が出てきております。

調査項目は、騒音・振動と廃棄物となっております。

騒音については、建設作業騒音レベルの事後調査結果は63～73dBということで、全ての工種において予測値と同程度または下回っているということでございます。環境確保条例に基づく勧告基準も下回っているものでございます。

下回った理由としては、建設機械の台数が予測よりも少なかったことや、建設機械の距離が予測よりも遠い位置にあったことなどが考えられるとしてございます。

振動についてでございますが、建設作業振動レベルの事後調査結果は51～68dBで、全ての工種において予測値と同程度または下回っているものでございまして、これも勧告基準を下回っているものでございます。

次の26ページ、廃棄物でございますが、廃棄物の状況については下の表にあるとおりでございます。再資源化率、有効利用率は全て100%になっております。

○佐藤アセスメント担当課長 続きまして、本日の資料の27ページ「大井ふ頭その1・その2間埋立事業」の事後調査報告書について御説明いたします。

皆様のお手元に「事後調査報告書（工事の施行中その1）大井ふ頭その1・その2間埋立事業」があると思うのですが、こちらの2ページをご覧ください。この事業について御説明させていただきたいと思っております。

図-2になりますが、大井埠頭その1の北東側の岸壁が大井コンテナ埠頭になります。今回、大井埠頭その1とその2の間を埋め立てる。黒い部分が埋め立てになりますが、ここを埋め立てることによりまして、一体的な土地利用を行うことにより、埠頭背後の物流機能の強化を図るのが本事業の目的になります。

本日の資料27ページにお戻りください。

答申の受理ですが、平成21年7月29日、報告書の受理が26年2月28日になってございます。

事業の種類ですが、公有水面の埋め立てです。

規模ですが、埋め立て面積22haになってございます。工事期間が平成24年度～27年度、今回は工事の施行中その1ということで、平成24年度の結果になってございます。

調査項目ですが、水質汚濁、水循環、生物・生態系（水生生物）、廃棄物でございます。

まず、水質汚濁についてですが、報告書の8ページをご覧ください。水質調査地点ですが、st.1が工事区域の前面、st.2が沖合水域、こちらで水質汚濁の調査を行ってございます。

SSの最大値は15mg/Lで、平均値としまして4.2～12.5mg/Lということで、予測結果はおおむ

ね10mg/L以下、最大でも20mg/L程度を下回ってございました。

その他の項目としましては、pH、溶存酸素量、化学的酸素要求量、全窒素、全リン、全亜鉛になるのですが、これにつきましても中仕切堤築造工事による著しい影響は見られてございません。

水循環についてですけれども、報告書の21ページをご覧ください。

真ん中のところに城南野鳥橋がありますが、この西側のグレーの部分の部分が土手状の地形があります。この地形が橋の西側と東側の水流を分断しているというのが評価書作成時の予測になってございます。

今回、この土手状の地形ですけれども、標高が既往の潮位よりも高くなっているということで、ここを越えて海水が行き来することはないことを確認してございます。また、東側水域と西側水域を連絡するような水路もないことを確認しております。

従いまして、城南野鳥橋を挟んだ東西の水域において、海水の交換はなかったことが確認されてございます。

報告書22ページ、図-23をご覧ください。城南野鳥橋の西側の水路奥部を、ちょうど先ほどの土手状のくぼ地があると思うのですが、これが池の取水口になっておりますが、こちらへ向かっている流れが見られる。

また、城南野鳥橋の東側に二重線があるかと思うのですが、これが中仕切堤になっておりまして、この外側に海水の流れもあるということで、工事に伴いまして海水の停滞が生じているという現象も見られてございません。

本日の資料、27ページにお戻りください。

以上のことから、城南野鳥橋を挟んだ東西の水域には海水交換はなく、埋め立てによる海水の停滞は認められなかった。したがって、工事が水循環に悪影響を及ぼすことはなかったと考えてございます。

生物・生態系（水生生物）ですが、報告書の25ページをご覧ください。

調査地点ですが、先ほどと同じst.1、st.2になります。st.1のところで魚類の調査と底生生物等の調査を行ってございます。st.2は魚類調査以外の項目について調査を行ってございます。

報告書の34ページをご覧ください。

植物プランクトンの結果についてですけれども、図-32、細胞数のグラフを見ていただきたいのですが、秋の部分ですけれども、事後調査のとき、赤潮が発生したために細胞数が多い

くなっております。この赤潮の発生は東京湾全体にかかわる事項ということで、この地域だけのものではございません。

他の季節につきましては、工事の施行箇所に近いst.1におきまして、評価書作成時の結果と比べましても大きな差はない。また、st.1とst.2を比べても大きな差はなかったということでございます。

報告書の61ページをご覧ください。

魚類についての結果になります。図-65が魚類の種類数になりますが、調査結果を見てみますと、事後調査のほうが夏、秋、種類が多くなっておりまして、冬と春につきましては、評価書作成時の調査のほうが多くなってございます。

個体数ですが、図-66になりますけれども、これも種類数と同様の傾向にございます。

事後調査におきまして、魚類等の活動が盛んな夏と秋に種類数と個体数が多くなり、水温が低い冬及び春については個体数が減っているという結果ですが、これは定常的な魚類の活動を反映した結果となっております。

以上のことから、今回の工事が実施されております夏、秋に評価書作成時よりも魚類数及び種類が多くなっていることから、工事の影響はなかったと考えてございます。

本日の資料、27ページにお戻りください。

廃棄物についてですけれども、工事に伴い発生すると予測していた廃棄物が伐採樹木・伐採根、建設発生土、これは既存護岸の法面等に堆積しました表土を除去したのになります。それと撤去鋼材、これらを廃棄物として予想していたのですが、現時点では発生してございません。

苦情の有無については、当然、場所柄的にも苦情はございません。

本日の資料、28ページをご覧ください。

「新海面処分場建設事業」の事後調査報告になります。この事業につきましては、昨年3月工事の施行中その4ということで報告を受けまして、この3月の総会で報告しているのですが、その4におきまして大気汚染、騒音・振動の事後調査終了という予定だったのですが、実は事後調査の後に東京ゲートブリッジが平成24年2月12日に開通しているのですが、これのできたことによりまして近隣の交通量が変化しているということで、今回、改めて追加で調査したものでございます。

答申ですが、平成6年8月3日に受理しております。本報告書の受理は26年3月10日になります。

事業の種類ですが、埋め立てになります。

規模ですが、埋め立て面積が約480ha。工事期間ですが、平成8～平成34年度までの予定、埋め立て処分が平成9～34年度までの予定になってございます。

事後調査の区分ですが、工事の施行中その5になります。

調査項目ですが、大気汚染と騒音・振動の項目になります。

大気汚染（搬入車両の走行に伴う排出ガス）についてですけれども、こちらも新海面処分場建設事業の事後調査報告書の1.2ページを、ちょっと分かりにくいページなのですが、ご覧ください。

航空写真があるかと思うのですが、こちらのSt.a（城南島）、St.b（青海）、St.c（新木場）の3地点が調査地点になってございます。騒音・振動も同じ地点で調査を行っております。今回、写真の中に「東京ゲートブリッジ」とあるのですが、これが開通したことによる影響を調べております。

本日の資料、28ページにお戻りください。

二酸化窒素の事後調査結果ですが、0.042～0.049ppmで、予測を上回ってございます。予測を上回った理由なのですが、事後調査報告書の1.13ページの表1-12をご覧ください。

搬入車両、一般車両の交通量の表になりますが、この中で見ていただきたいのが大型車両の部分なのですが、今回、大型車の交通量がSt.a、St.b、St.c、いずれにおいても評価書の予想結果を上回ってございます。このため、二酸化窒素の事後調査結果が予測を上回ったものと考えてございます。

本日の資料、28ページにお戻りください。

二酸化硫黄につきましては、事後調査結果は0.006～0.007ppmということで、予測結果を下回ってございます。

一酸化炭素の事後調査結果は、0.4ppmということで、予測結果を下回ってございます。

続きまして、騒音（搬入車両の走行に伴う道路交通騒音）でございますが、地点a、cにおける事後調査結果は70～75dBで、予測結果と同程度または下回ってございます。地点bにおきましては、結果は71dBで、予測結果の64dBを上回ってございます。

地点bにおいて予測を上回った理由ですが、事後調査報告書の2.12ページをご覧ください。

航空写真があるのですが、図2-3（2）の航空写真の中の赤い○が調査地点でございます。この調査地点を拡大したものが隣のページの図2-4（1）でございます。赤い○が調査

地点ですが、その背後に黄色い○を含んでいるオレンジの枠の部分があるのですが、ここの部分が埠頭の連絡道路、トラックの待機場所になってございます。

写真をよく見ていただきますと、トラックがずらっと並んでいるのが確認できるのかなと思うのですが、このトラックの影響で騒音が予測を上回った。ここをトラックが常に並んでいるような状態になっておりますので、この影響で予測を上回ったと考えてございます。

本日の資料、28ページにお戻りください。

等価騒音レベルにつきましては65～72dBで、環境基準を下回ってございます。

振動（搬入車両の走行に伴う道路交通振動）ですが、事後調査結果は46～50dBで、予測結果及び環境確保条例の規制基準を下回ってございました。

苦情については、ございません。

○上田アセスメント担当課長 続きまして、変更届でございます。本日の資料の29ページ、「東雲地区開発事業」でございます。

答申をいただいたのが平成12年9月、受理日が本年2月21日ということでございまして、高層建築物の新築、自動車駐車場の設置、住宅団地の新設で、場所が江東区東雲一丁目9番、敷地面積が15万㎡、延床面積が67万㎡、棟数が14棟、最高高さが180mという高層建築物でございます。

変更の理由ですが「事業計画の変更について—東雲地区開発事業—」という冊子がお手元にあるかと思いますが、これの4ページ、5ページを開いていただきたいと思います。

この開発事業は、表紙も見ていただきますと分かる通り、都市再生機構が一括して用地を整地しまして、そこに各ゾーンごとに事業者が小分けで開発していくというものでございまして、事業者名がこれだけの数、連なっているものでございます。5ページで言いますと、当初、中央ゾーンを整備して、その後、辰巳運河ゾーンを整備して、順番に晴海通りゾーンまで来て、最後にK棟、L棟、商業棟を整備することになってございました。

ところが、順番に整備していく段階で、商業棟を整備するのは、本来でしたら一番最後になるところだったのですが、住民の利便性を高めるためにK棟、L棟の間に暫定商業棟を建てまして、先にお住まいの方の利便性を高める意味でスーパーマーケットをそこに建てていたというものでございます。今回、最後の事業ということで、K棟、L棟、商業棟のスペースを高層棟に建てかえるということで、暫定商業棟も本施設に建てかえる事業が行われる予定でしたが、社会情勢の変化からK棟、L棟については建設されないことになり、新たに商業棟を

建てないで、今の暫定商業棟をそのまま本施設ということで振りかえて使っていくということでございまして、4ページのほうは変更後ですが、K棟、L棟の部分はなくなりまして、その青く図に示しているところは全て商業棟という形で変更がなされるものでございます。

これによりまして、順番に建ててきて残った部分がそのK棟、L棟と商業棟の部分だったのですが、K棟、L棟が建設されないで、商業棟も現状の暫定商業棟がそのまま本施設にかわるということでございますので、本事業はこの変更届をもって完了することになるという意味合いの変更届になってございます。

本日の資料、29ページの下を表はその変更内容でございまして、K棟、L棟がそれぞれ約8万㎡ぐらいあったものが変更後では中止ということで、商業棟も新たに建てることはせず、ちょっと規模が縮小されますけれども、そのまま使用していくものでございます。

30ページを見ていただきますと、事業の計画変更に伴って、日照、風害、景観の3項目について予測・評価の見直しを行ったということでございます。

いずれの項目も、変更前と変更後では環境への影響がほとんど変わらないということで、評価の結論は変わらないことになってございます。

項目について、日照阻害については、複合日影図を作成して再予測を行ったところ、変更後と変更前において、日影に大きな変化はないということでございます。

風害についても、高層棟がなくなったということで低層棟だけになりますので、風洞実験により再予測を行ったところ、変更後と変更前の風環境の評価ランクに大きな変化はなかったというものでございます。

景観についても、変更後と変更前においては眺望できる計画建築物に変化はあるが、建物群としての眺望に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いうことでございます。

今回で、この変更届によりまして事業が完了するというものでございます。

続きまして、本日の資料の31ページ「東京港 国際海上コンテナターミナル整備事業」の変更届でございます。

これは、答申日は平成23年9月、受理日が平成26年3月10日ということで、埠頭の 신설でございまして。

大水深コンテナ埠頭、延長400m、奥行き500m、深さ16mでございまして、関連事業としてそこに書いてある事業が整備されるものでございまして、供用は平成28年となっております。

変更の理由ですけれども、本事業は、岸壁工事の地盤改良において、施工時の振動等によ

る既設護岸への影響を最小限に抑えるということで、施工手順などを見直しする必要があったこと、コンテナヤードの整備に当たって、ヤードの利用者との意向調整に時間がかかったということでございます。

関連事業も同様でございますが、変更の内容としては、変更前が工事期間が平成25年度中でしたが、変更後は平成28年度までということで、供用開始が3年延びるということでございます。

一番下の評価項目の再評価（見直し）結果でございますが、工事期間及び供用開始時期の変更でございますが、工事内容、施工方法及び環境保全措置の内容に変更がないということで、予測評価の見直しは行わないことになっております。

○佐藤アセスメント担当課長 続きまして、本日の資料、32ページをご覧ください。

「首都圏中央連絡道路（神奈川県境～一般国道20号間）建設事業」の変更届になります。

答申日は平成8年10月3日、変更届の受理日が平成26年2月26日になってございます。

事業の種類が道路の新設で、道路の延長ですが約2.5kmで、八王子市浅川町の神奈川県境から八王子市浅川町の一般国道20号線付近までとなっております。車線数は往復4車線で、工事予定期間が平成13年度から平成27年度を予定してございます。供用開始年度が平成26年度となっております。

変更の理由ですけれども、一部の工事箇所におきまして、地元調整にちょっと時間を要したということで、周辺の附帯工事の完了時期がおくれたものでございます。

変更の内容ですが、工事期間の変更で、変更前は平成13年11月～平成26年3月までだったものを、変更後は平成13年11月～平成28年3月ということで、27年度まで延長するものでございます。供用の開始年度ですが、当初は平成25年度ということで26年3月を予定しておりましたが、3カ月ほど延びまして、26年6月を開通予定としてございます。

環境影響評価項目の再評価の結果ですが、今回の変更は工事期間の変更でありまして、構造形式、環境保全措置の内容に変更がないということで、予測・評価の見直しは行ってございません。

続きまして、33ページ「首都高速中央環状線新宿線（目黒区青葉台～豊島区南長崎間）建設事業」でございます。

答申日は平成2年6月4日、変更届の受理日が26年3月4日になってございます。

こちらは延長が約8.7km、起点が目黒区青葉台四丁目、終点が豊島区南長崎一丁目となっております。工事期間ですが、平成4年～平成27年（平成26年度）まで、工事完了が平成27

年（平成26年度）を予定してございます。

変更の理由ですが、当事業の隣接事業であります中央環状線品川線の完了予定時期が延伸された。これにつきましては、先月の総会で既に報告させていただいているところですが、この工事が延長されたことに伴いまして、中央環状線品川線との接続部分の工事について合わせる必要があるために、工期を延長するものでございます。

首都高速中央環状線の変更届がお手元にあるかと思うのですが、こちらの2ページをご覧くださいと思います。

図-2がございませけれども、赤い○の部分が中央環状品川線との接続部分になりますが、こちらの品川線との工事に合わせるということで工期が延長されてございます。

本日の資料、33ページにお戻りください。

変更の内容ですが、工事期間が、変更前が平成4年度～平成25年度までだったものが、変更後は平成26年度までに延長されます。

環境影響評価項目の見直しの結果ですが、こちらにつきましても工事期間の変更でありまして、工事内容、施工方法、環境保全措置の内容に変更がないことから、予測・評価の見直しは行ってございません。

変更届については以上です。

○小島審議会会長 どうもありがとうございました。

これで全部、説明は終わりですか。

○佐藤アセスメント担当課長 はい。

○小島審議会会長 どうも長い間ありがとうございました。

以上の説明について、何か御質問等ございましたら、どうぞ。

○大塚委員 手続的なこととお伺いしますけれども、28ページの「新海面処分場建設事業」でございませますが、先ほど事後調査の後でゲートブリッジができたので交通量が増加したのとおっしゃったのですが、これは事後調査に関して、条例上、事後調査の計画書に従ってとなっていますけれども、そこの関係では手続上はどういうことになっているのでしょうか。やっていただいたほうがいいことなので、余り申し上げるようなことではないのですけれども、手続はどうなっているか、ちょっと教えてください。

○佐藤アセスメント担当課長 事後調査の計画につきましては、随時変更がありまして、その都度、事後調査報告書の中で変更を受理している形になってございます。特に変更届等は受理してございません。

○大塚委員 これは東京都がおやりになっている事業なのですね。

○佐藤アセスメント担当課長 そうです。東京都の港湾局がやっている事業です。

○大塚委員 では、御自身でということですね。

○佐藤アセスメント担当課長 はい。

○小島審議会会長 確認をありがとうございました。

ほかにございますか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、特にそのほかの発言はないようでございます。受理関係についてはこれで終わらせていただきたいと思います。

全般を通じまして、委員の方から何かコメントはございますか。

それでは、長時間どうもありがとうございました。これをもちまして、本日の審議会を終わりたいと思います。

傍聴人の方は、ここで退場してください。

(傍聴人退場)

(午前16時34分閉会)