

平成27年度「東京都環境影響評価審議会」第9回総会 議事録

■日時 平成28年1月28日（木）午前10時00分～午前11時40分

■場所 都庁第二本庁舎10階 213・214会議室

■出席委員

片谷会長、町田第一部会長、平手第二部会長、池本委員、黒田委員、小堀委員、齋藤委員、佐々木委員、杉田委員、谷川委員、寺島委員、森川委員、守田委員

■議事内容

1 答申

(1) 「(仮称)八王子高尾商業施設計画」環境影響評価書案

⇒ 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こと並びに大気汚染、騒音・振動、生物・生態系、廃棄物及び温室効果ガスに係る指摘事項について留意するよう努めるべきことを付した答申文を、全会一致で知事へ答申。

(2) 「(仮称)府中朝日町SC計画」環境影響評価調査計画書

⇒ 調査計画書における選定項目、調査手法等について、大気汚染及び騒音・振動の項目に係る指摘事項に留意して、調査、予測及び評価すべきことを付した答申文を、全会一致で知事へ答申。

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 環境影響評価書	・ (仮称) 東京港臨港道路中防内 5 号線、 中防外 5 号線及び中防外 3 号線道路建設計画	平成 28 年 1 月 4 日
2 事後調査報告書	・ 東武伊勢崎線 (竹ノ塚駅付近) 連続立体 交差事業 (工事の施行中その 2)	平成 27 年 12 月 21 日
	・ 都市高速道路 高速外郭環状葛飾線建設 事業 (工事の施行中その 9)	平成 28 年 1 月 14 日
	・ 是政橋及び関連道路建設事業 (工事の施 行中その 14)	平成 28 年 1 月 18 日
	・ 調布都市計画道路 3・2・6 号調布保谷 線三鷹都市計画道路 3・2・6 号調布保 谷線 (調布市富士見町～三鷹市野崎間) 建設事業 (工事の施行中その 7)	平成 28 年 1 月 18 日
3 着工届 (事後調査計画書)	・ 東京都市計画道路放射第 35 号線及び東 京都市計画道路放射第 36 号線 (板橋区 小茂根四丁目～練馬区早宮二丁目間) 建 設事業	平成 28 年 1 月 28 日

平成27年度「東京都環境影響評価審議会」第9回総会

速 記 録

平成28年1月28日（木）

都庁第二本庁舎10階 213・214会議室

(午前10時00分開会)

○宇山アセスメント担当課長 それでは、定刻となりましたので、始めさせていただきますと思います。

本日は、お忙しい中、御出席をいただきましてどうも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13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。

それでは、平成27年度第9回の総会の開催を、会長、お願いいたします。

本日は傍聴の申し出がございましたので、よろしくをお願いいたします。

○片谷審議会会長 皆様、おはようございます。お忙しいところ、御出席いただきましてありがとうございます。

会議に入ります前に、本日、今事務局から報告がありましたとおり、傍聴を希望する方がお見えになっているということですので、「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、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、傍聴の皆様を御案内してください。

(傍聴者入室)

○片谷審議会会長 傍聴の皆様方、朝早くからお疲れさまです。傍聴の皆様方におかれましては、傍聴を希望する案件の審議が終了いたしましたら、その時点で途中退室されても結構でございます。御協力のほど、よろしくお願いいたします。

では、ただいまから平成27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。

本日の会議は、お手元の次第にございますように、答申が2件、その審議を行いました後、受理報告を受けるという予定となっております。

早速、答申の1件目、「(仮称)八王子高尾商業施設計画」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、第一部会に審議をお願いいたしました。その結果につきまして、町田第一部会長から報告をいただくことにいたします。

○町田第一部会長 承知いたしました。それでは、報告いたします。

まず、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してください。

○佐藤アセスメント担当課長 それでは、本日の資料1を読み上げさせていただきます。

平成28年 1 月28日

東京都環境影響評価審議会

会 長 片 谷 教 孝 殿

東京都環境影響評価審議会

第一部会長 町田 信夫

「（仮称）八王子高尾商業施設計画」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。

別紙2ページになります。

「（仮称）八王子高尾商業施設計画」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27年9月24日に（仮称）八王子高尾商業施設計画」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、部会における審議を重ね、都民及び関係地域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4ページのとおりです。

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。

1 総括的事項

本事業は、八王子市東浅川町に位置する敷地約63,700㎡において、商業施設及びそれに伴う約1,900台の自動車駐車場を設置するものである。

計画地周辺には、保健福祉センター、学校、公園など、環境影響について特に配慮すべき施設が数多く存在する。また、本事業における工事用車両及び関連車両の走行経路では、交通渋滞の発生や交通安全について、関係住民から多くの懸念が表明されている。このことから、事業の実施に当たっては、交通渋滞の解消に努めることや安全走行の徹底を図ることはもとより、関係住民との対話の場を設けるなど、地域と連携し、継続して対策を検

討していくことが重要である。

以上のことを踏まえ、環境影響評価書の作成に当たっては、以下に掲げる事項について十分な配慮を行うべきである。

2 項目別事項

【大気汚染、騒音・振動共通】

工事の施行中及び工事の完了後において、予測の基礎となる将来交通量が一部の予測地点において大幅に増加することから、環境保全のための措置を徹底すること。

【騒音・振動】

工事用及び関連車両の走行に伴う道路交通騒音について、影響は小さいとしているが、計画地周辺の道路交通騒音は現状でも環境基準を超えている地点がある。また、一部の地点において、環境基準を超えないものの、騒音レベルが大幅に増加することから、更なる環境保全のための措置を検討し、より一層の騒音による影響の低減に努めること。

【生物・生態系】

周辺地域の現存植生を考慮した種を選定し、高・中・低木を取り混ぜて植栽を施すとしているが、植栽に当たっては、在来種を選定することはもとより、鳥類のみならず、多様な生物の生息・生育環境の創出に配慮した樹種を選定するとともに、周辺の緑との連続性を考慮した緑化計画を検討すること。

【廃棄物】

施設の供用に伴う廃棄物は再資源化率の向上に努めるとしているが、一部の廃棄物について再資源化率が示されていないことから、これらについて事後調査において再資源化率などを確認すること。

【温室効果ガス】

工事の完了後の評価結果において、本施設の北側のマンション及び戸建住宅と連携したエネルギー管理システムの導入により、より一層の温室効果ガス排出量の削減に努めるとしていることから、このことについてより具体的に記述すること。

4ページが付表でございます。

今回の意見についてですけれども、通常ですと項目別事項だけなのですが、今回、「1 総括事項」を追加してございます。これにつきましては、この中でも述べておりますとおり、交通渋滞、交通安全に関する都民の意見が多数寄せられてございます。

交通渋滞、交通安全につきましては、東京都のアセスの中では項目として掲げられており

ません。そのために、今回、総括的事項として項目別事項とは別建てとしまして、交通安全、交通渋滞の解消について、事業者に対して対応を求めています。

以上です。

○町田第一部会長 ありがとうございました。

それでは、審議の経過について御報告をいたします。

本評価書案は、平成27年9月24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3回の審議を行い、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といたしました。

この間、本評価書案に対しまして、都民から72件の意見書の提出がございました。また、関係市長である八王子市長から意見が提出されております。この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、11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が、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、指摘の内容について御説明いたします。

本事業は、八王子市東浅川町に位置する約6.37haの敷地において、商業施設の建設及びそれに伴う約1,900台の来客者用の駐車場を設置するものであります。対象事業の種類は、「自動車駐車場の設置」でございます。

次に、答申案の内容について御説明いたします。

まず、本件では、都民から交通渋滞、交通安全に対する意見が多数提出されていることなどを踏まえまして、個別事項以外に総括的事項を加えました。これは先ほど事務局から御説明のあったとおりでございます。

その意見ですが、計画地周辺には、保健福祉センター、学校など、特に配慮すべき施設が存在することから、工事用車両及び関連車両の走行経路において、交通渋滞の解消に努めること。安全走行の徹底を図ることはもとより、地域と連携し、継続して対策を検討していくことを求めるものでございます。

次に、個別的事項として、【大気汚染、騒音・振動共通】の意見からでございます。工事

の施行中及び工事の完了後において、将来交通量が一部の地点において大幅に増加することから、環境保全のための措置を徹底することを求めるものでございます。

次に、【騒音・振動】意見ですが、計画地周辺の道路交通騒音は、現状でも環境基準を超えている地点があります。また、一部の地点において環境基準を超えないものの騒音レベルが大幅に増加することから、更なる環境保全のための措置を検討し、より一層の騒音による影響の低減に努めることを求めるものでございます。

次に、【生物・生態系】の意見です。周辺地域の現存植生を考慮した種を選定し、植栽を施すとしておりますけれども、在来種を選定することはもとより、多様な生物の生息・生育環境の創出に配慮した樹種を選定するとともに、周辺の緑との連続性を考慮した緑化計画を検討することを求めるものでございます。

次に、【廃棄物】の意見ですが、施設の供用に伴う一部の廃棄物について、再資源化率が示されていないことから、これらについて事後調査において確認することを求めるものでございます。

最後に、【温室効果ガス】の意見ですが、本施設の北側のマンション及び戸建住宅と連携したエネルギー管理システムの導入により、温室効果ガス排出量の削減に努めるとしていることから、より具体的に記述することを求めるものでございます。

以上で、私からの報告を終わりにいたします。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま報告いただきました答申案の内容につきまして、委員の皆様から御意見、あるいは御質問を承ります。第一部会で審議していただいた案件ですけれども、第二部会に御所属の皆様、あるいは第一部会に御所属の皆様で補足の御発言がある方は御発言ください。

では、私から幾つか補足の発言をさせていただきます。部会でも同じような趣旨のことを申し上げましたけれども、先ほど佐藤課長からの報告にもありましたように、この案件に対する住民の方々の御懸念の多くが交通渋滞、交通安全という点に集中しているという状況がでございます。

東京都のアセス制度上は、明示的には交通渋滞対策とか交通安全対策というのを予測評価項目に掲げておりませんが、もともとアセス制度というのはある程度限定的なもので、そこに書かれていることをやったらそれで全て終わりということではないわけで、やはり住民の安心・安全・健康を守るのがアセス制度の趣旨ですので、条例上の制度に含まれ

ていないことに関しても、住民への影響があり得ることについては、事業者として真摯に取り組んでいただく必要があるということが前提としてできている制度なので、そのあたりの理解が事業者の皆様にも十分伝わるように、再度事務局から念押しをしていただきたいと思います。ということをお願いしたいと思います。

もう一点、これは特に渋滞対策ということになりますと、道路構造をいじるような話も出てきますが、これは当然アセス制度の枠内ではありませんし、事業者さんが独自にできることでもないわけですけれども、当然、道路管理者がいるわけですし、都市計画を担う八王子市があるわけですから、あと警察も当然かかわってまいります。そういう関係機関との協議といいますか、事業者からの強い働きかけがそういうのを動かすというのは確実にあると思いますので、事業者さんは幸い日本でも指折りの大規模な建設会社でもありますので、このアセス事例がアセスの枠を超えて、住民への影響の配慮がよくなされた事例になるように期待しているというのが私の正直なところですので、そのあたりの趣旨も事務局からまた事業者さんに再度伝えていただければと思っております。

では、ほかに委員の皆様から。平手部会長、お願いします。

○平手第二部会長 この案件につきましては、先ほどもお話のあった総括的事項のところはかなりウエイトが高いと思うのですけれども、この中に、表現で違和感があるのが工事用車両及び関連車両と書いていますね。関連車両というのはおそらく来店車両で、無事に事業が立ち上がってからの話だと思いたいますが、そのことが余り明確に表現されていない。工事用車両と言え、当然工事のためですけれども、関連車両と言ってしまうと何か曖昧な感じがあって、おそらく事業者によって伝わるのでしょうけれども、この表現はもう決まった定型化されたものなのか。そのあたり、事務局の御見解をお聞かせいただければと思います。

○佐藤アセスメント担当課長 今、平手部会長のおっしゃったように、これだけ見るとわかりにくいかなと。確かに、評価書の中では来店車両のことも関連車両と表現していますので。

○平手第二部会長 事業者のほうは来店車両とも書いてないですよ。事業者からの見解には、来店車両という表現は。

○佐藤アセスメント担当課長 評価書の中では「関連車両」という表現になっていますので、来店車両のほうの方がわかりやすければ。それぐらい変えられますね。来店車両と、さらにプラスアルファで物流関係、納品の車も入っている。

○片谷審議会会長 納品車両があるから、来店車両を含む関連車両という表現にしておけばよりわかりやすいくないかなという気がします。

○佐藤アセスメント担当課長 では、参考なのですけれども、本日の資料の6ページをご覧ください。府中朝日町ショッピングセンターのところで、こちらの第2 審議結果、【大気汚染、騒音・振動共通】の4行目のところに、予測条件である来店車両等とありますので、この表現と合わせたいと思います。よろしいでしょうか。

○平手第二部会長 結構です。

○佐藤アセスメント担当課長 では、来店車両等に変更いたします。

○片谷審議会会長 道が結構狭いという、現地に行っていた方はおわかりいただけだと思いますけれども、右折車線がないとか、いろいろ道路構造上の問題点は残っていますので、そういうところもぜひ改善を働きかけていただくようなことで対処していただきたいという趣旨がここに含まれています。

ほかはよろしいでしょうか。小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 今、ちょうど事務局のほうで府中朝日町のほうの審議内容を読んでいただいたのですが、こちらのほうは来店車両等及び将来交通量などの算定根拠を明らかにした上で、予測・評価をすること、実はこういうのをしていただくところある程度明確になる。こちらの今の案件のほうは非常に漠然として、懸念が表明されている、したがって事業者は交通渋滞の解消に努めることや安全走行の徹底を図る、というので、こちらの次のほうがより明確な対策が立てられるから、こういう表現にすることはできないのかなと思いました。

○佐藤アセスメント担当課長 6ページのほうは、実は項目別事項ということで具体的に表現しているのですけれども、実は先ほど会長もおっしゃいましたが、交通安全、交通渋滞については項目としては立てられていないので、それで漠とした感じで、総括事項として、一般的事項として述べております。

○片谷審議会会長 3ページに【大気汚染、騒音・振動共通】に関する記載はまた別にありますので、そこでカバーされていると御理解いただければと思います。

○小堀委員 わかりました。

○平手第二部会長 そうすると、3ページの【騒音・振動】の1行目も同じように。

○佐藤アセスメント担当課長 はい。こちらでも工事用車両及び来店車両等に直します。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。ほかに特に御発言がございませんようですので、今、御指摘いただきました2ページの「総括的事項」の4行目の最後の関連車両という表現と、それから3ページの【騒音・振動】の1行目にある関連車両という表現を来店車両等という5文字に置きかえるということで、その修正を含めてここで答申案が御了解いただけたと

させていただきたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(首肯する委員あり)

○片谷審議会会長 ありがとうございます。それでは、お認めいただいたという扱いとさせていただきます。

では、事務局から答申書のかがみ文を配付してください。

(「かがみ」を配付)

○片谷審議会会長 では、答申書を事務局から読み上げていただけますでしょうか。

○佐藤アセスメント担当課長 では、読み上げます。

27東環審第31号

平成28年1月28日

東京都知事

舩添 要一 殿

東京都環境影響評価審議会

会長 片谷 教孝

「(仮称)八王子高尾商業施設計画」環境影響評価書案について(答申)

平成27年9月24日付27環総政第511号(諮問第450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、先ほど読み上げたとおりです。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、ただいま読み上げていただきましたとおりの内容、文面で、知事に答申することいたします。

この案件は以上とさせていただきます。2番目、「(仮称)府中朝日町SC計画」環境影響評価調査計画書の答申に係る審議でございます。

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。その結果につきまして、平手第二部会長から報告をしていただくことにいたします。お願いいたします。

○平手第二部会長 それで、資料2をご覧ください。

初めに、部会で取りまとめました答申案文について、事務局から朗読してください。
○宇山アセスメント担当課長 それでは、5ページ、資料2を読み上げさせていただきます。

平成28年1月28日

東京都環境影響評価審議会

会 長 片 谷 教 孝 殿

東京都環境影響評価審議会

第二部会長 平手 小太郎

「（仮称）府中朝日町SC計画」環境影響評価調査計画書について

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。
おめくりいただきまして、6ページでございます。

「（仮称）府中朝日町SC計画」に係る環境影響評価調査計画書について

第1 審議経過

本審議会では、平成27年11月24日に「（仮称）府中朝日町SC計画」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、周知地域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。

第2 審議結果

【大気汚染、騒音・振動共通】

計画地周辺には、住宅、公園及び教育施設等があり、施設供用後における来店車両等による自動車交通量の増加に伴い、大気汚染及び騒音・振動など地域の生活環境への影響が予想される。

このため、予測に当たっては、予測条件である来店車両等及び将来交通量などの算定根拠を明らかにした上で、予測・評価すること。

なお、交通計画の策定に当たっては、交通管理者等と十分協議を行い、地域の生活環境への影響をできる限り低減するよう努めること。

第3 その他

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、調査計画書に係る周知地域市長の意見及び今後の事業計画の具体化を踏まえて

検討すること。

なお、選定した環境影響評価の項目のほか、事業計画の具体化に伴い、新たに調査等が必要となる環境影響評価の項目が生じた場合には、環境影響評価書案において対応すること。

以上でございます。

○平手第二部会長　それで、審議の経過について御報告いたします。

本調査計画書は、平成27年11月24日に当審議会に諮問され、第二部に付託されました。

本事業は、府中市朝日町3丁目に位置する約4haの敷地において、商業施設の建設とそれに伴う自動車駐車場の整備を行うものであり、対象事業の種類は「自動車駐車場の設置」でございます。

次に、答申案の内容について御説明いたします。

【大気汚染、騒音・振動共通】の意見です。来店車両等の増加に伴い、生活環境への影響が予想されることから、予測に当たっては来店車両等及び将来交通量などの算定根拠を明らかにした上で予測・評価すること。また、交通計画の策定に当たっては、交通管理者等と十分協議を行い、生活環境への影響をできる限り低減するよう努めることを求めるものでございます。

本調査計画書に対しましては、都民からの意見書の提出はありませんでしたが、周辺地域市長である府中市市長及び調布市長から意見が提出されております。

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、ここに指摘する事項に留意して、評価書案を作成するよう求める次第でございます。

以上で、私からの報告を終わります。

○片谷審議会会長　ありがとうございました。

では、ただいま御報告いただきました内容につきまして、御意見や御質問を委員の皆様からお伺いいたします。

これはまだ調査計画書段階ですので、ほとんど項目選定と調査方法だけなのですけれども、ただ、ショッピングセンターという意味においては、先ほどの案件と共通点があって、評価書案の段階になってからでは追加の指示等はなかなか間に合わないということもありますので、もし御意見があれば、特に調査内容等についての御意見があれば、今日承りたいと存じますが、いかがでしょうか。

共通するところがありますので、周辺はやはり結構狭い道路もあるんですね。やはり来店

車両でかなり交通量が増えるということで、交通安全の懸念というのがおそらくこれから周辺住民の方々からも出てくると思いますので、その辺は評価書案に向けて事業者に必要な対応を求めるように。図書の中にどこまで反映させるかというのは、事務局との協議で詰めていただければよろしいかと思えますけれども、予測評価項目ではないけれども、十分な配慮が必要な事項であるということを事業者にもたまたま強調していただければと思います。

あと、ちょっと気になっているのは、これはオリンピックの工事が割と近くにありますがけれども、それは川道課長、何か干渉の可能性はないですか。

○川道オリンピック・パラリンピックアセスメント担当課長 川道でございます。

すぐ近くに公園がございます、公園が今のところ、いわゆる自転車のロードレースのゴールの予定地ということになってございます。ただし、道路自体は当然競技中は車両はコントロールされますし、ロードレースのゴール自体は簡易的な仮設物、スタンド類ができる程度ということになりまして、工事もおそらくそれほど大規模にもなりませんし、当然、大会後は撤去されて、もとの公園としての活用というのが予想されますので、そういう意味ではいわゆるオリンピック大会への影響は当然コントロールされるので、ないと思えますし、その後の活用については公園として現状に戻るということを考えると、オリンピックに関する影響はないのかなと考えてございます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。場所が割と近いということもありまして、若干確認をさせていただきました。

ほかに委員の皆様から何か。谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 これは杞憂かもしれませんが、この土地はもともと調布基地ですよ。そうすると、その土地の履歴というのは十分調べられていらっしゃると思えますけれども、掘削で、地下に駐車場をつくられるようなので、土砂等、当然安全性を確認されると思えますけれども、そのときにはきちんと対応するということはこれまでどおりということで考えてよろしいでしょうか。

○片谷審議会会長 事務局、いかがですか。

○宇山アセスメント担当課長 履歴ももちろん調べてございますし、この件はもともと財務省の土地だったので、売るに際して財務省のほうで土壌汚染の調査をやっておりまして、一応全て指定されている物質は出ていないということで確認しておりますのと、それに加えて、もし工事中に出た場合にはしっかり対応しますというのが書かれてございますので、その点は同様に大丈夫だと考えてございます。

○片谷審議会会長 この案件の事業者さんも日本で有数の流通業界の企業ですので、模範となるようなアセスをやっていただけるものと期待したいと思っております。谷川委員、よろしいですか。

○谷川委員 はい。

○片谷審議会会長 ほかはいかがでしょうか。

では、特に御発言がないようでございますので、先ほど御報告いただきました内容をもちまして審議会の答申とさせていただきますと思います。よろしゅうございましょうか。

(首肯する委員あり)

○片谷審議会会長 では、そのようにさせていただきます。

事務局から、答申書のかがみを配付してください。

(「かがみ」を配付)

○片谷審議会会長 では、事務局から答申書を読み上げていただけますでしょうか。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、読み上げさせていただきます。

27東環審第30号

平成28年1月28日

東京都知事

舛添 要一 殿

東京都環境影響評価審議会

会長 片谷 教孝

「(仮称)府中朝日町SC計画」環境影響評価調査計画書について(答申)

平成27年11月24日付27環総政第757号(諮問第453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。

別紙につきましては、先ほど読み上げさせていただきましたとおりです。

以上でございます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、今、読み上げていただきましたとおりの内容で、知事に答申することにいたします。

ありがとうございました。これで答申関係の審議は終わりでございます。

続きまして、受理関係に進みます。受理関係について、事務局から報告をお願いいたします。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、受理関係について御説明させていただきます。

8ページ、資料3をご覧ください。受理案件につきましては、記載のとおり、1番、環境影響評価書1件、2番、事後調査報告書が4件、3番としまして着工届が1件でございます。

それでは、受理報告につきまして、担当から御説明させていただきます。

○佐藤アセスメント担当課長 本日の資料の9ページをご覧ください。「(仮称)東京港臨港道路中防内5号線、中防外5号線及び中防外3号線道路建設計画」につきまして、評価書が提出されてございます。こちらの評価書と、こちらにつけました環境影響評価審査意見との関連について御説明いたします。

まず、大気汚染、騒音・振動共通の意見ですけれども、意見書の内容としまして、供用が開始される平成32年度についてもちゃんと予測をすること。また、将来交通量の推計について、現況の交通量を勘案し、より詳細に記述することという意見でございます。

これに対しての記載内容ですが、こちらの紫色が当該の評価書になってございます。まず、平成32年度の予測・評価についてですが、本編ではなく資料編のほうに入っております。資料編の128ページをご覧ください。平成32年度供用時の計画及び予測ということで、平成37年度と同様に予測・評価をしてございます。

結果ですけれども、137ページをご覧ください。予測結果としまして、低騒音舗装あり、なしでやっているのですけれども、なしの場合で70dB、基準値同等、夜間が66dBということで、ちょっと基準を超えている。低騒音舗装にしますと、昼間が66dB、夜間が62dBということで、この地区は環境基準は適用されないのですが、適用した場合、問題ないという結果になってございます。このような形で追加してございます。

また、将来交通量の推計等についてですけれども、同じく資料編の3ページをご覧ください。将来交通量の推計のフローがありますけれども、推計に当たりましては、下から3行目になりますけれども、港湾計画の目標年次である平成30年代後半における道路ネットワークとしまして、平成37年時点になりますけれども、東京港トンネルの一般部、今これは工事中です、それと環状2号線、これも一部工事中、それと中央環状品川線、東京ゲートブリッジ、これらの開通を見込んで評価をしてございます。

評価書の95ページをご覧ください。現状の交通量についてですけれども、現在ゲートブリ

ッジは開通しておりますが、これもちょうと開通後の現地調査結果を踏まえて現況調査を行ってございます。ということで、現況を踏まえた将来交通量、さらに現地調査等を実施している状況でございます。

続きまして、大気汚染に行きます。大気汚染は2つ意見がついておりまして、1つ目、こちらが車種別排出係数などの予測条件等を設定した根拠が不明確なものもあることから、これらを選択した理由について明示してくださいという意見ですけれども、これに対する内容ですが、評価書の94ページをご覧ください。根拠としまして、②の二酸化窒素の変換式のところをご覧くださいなのですが、今回根拠としておりますのが、2行目にあります「道路環境影響評価の技術手法 平成24年度版」、これは国交省が出しているものですが、これを使っております。この選定した理由ですけれども、都内のデータですと臨海部の測定局が少ないということで、全国の臨海部を多く含んでおりますこちらの技術手法を採用している。都心部と臨海部ですと、車の走行状態が違う。やはり臨海部のほうが渋滞が少なく、さらにスピードが速いということで、より現状に近いだろうということで、「道路環境影響評価の技術手法」を選定してございます。

本日の資料の9ページに戻ります。大気汚染の2つ目の意見です。最大着地濃度地点では本事業による寄与率が高いことから、環境保全のための措置を徹底するよという意見でございます。

これにつきましての対応ですが、評価書の108ページをご覧ください。環境保全措置としまして何点か追加してございます。まず、【予測に反映した措置】の3つ目の点になりますが、工事用車両運転者に対し、過積載の防止や走行速度の遵守を指導し、影響の低減を図る。当たり前と言えば当たり前なのですが、こういうものを追加してございます。

また、【反映していない措置】としまして、建設機械については、最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努める。また、工事関係者の通勤車両は、極力乗り合いとして工事用車両台数の低減に努める。また、建設機械の同時稼働、高負荷運転をできる限り避ける。それと、108ページの一番下の点になりますが、埠頭を利用する車両について、計画道路上に待機車両が極力発生しないように車両待機場を活用し、交通量の調整に努めるなどを新たに追加してございます。

本日の資料の9ページをご覧ください。続きまして、騒音・振動についてです。こちら意見が2つついてございます。まず、1つ目、建設機械の稼働に伴う騒音について、評価の指標を大幅に超えていることから、より一層の環境保全のための措置を検討し、建設作業騒音に

よる環境負荷の低減に努めることという意見でございます。

これにつきまして、評価書の152ページをご覧ください。環境保全のための措置として、新たに何項目か追加してございます。まず、【予測に反映しなかった措置】の下から2つ目の点になりますが、建設機械の同時稼働、高負荷運転をでき限り避ける。その下になりますけれども、工種・作業内容を検討し、仮囲いを設置する等により騒音の低減を図るということで、今回、評価書の段階では、ここは埋立地ということで周りは余り人もいないということで、仮囲いを当初予定していなかったのですけれども、やはり騒音が大きいということで、仮囲いの設置を場所によっては検討するというのが追加されてございます。

本日の資料の10ページをご覧ください。騒音・振動の2つ目の意見でございます。計画地周辺の道路交通騒音は現状でも環境基準を超えている地点がある。工事完了後の自動車の走行に伴う道路交通騒音について、評価の指標を超えていることから、より一層の環境保全のための措置を検討し、道路交通騒音による環境負荷の低減に努めることということで、こちらも評価書の152、153ページをご覧ください。こちらの環境保全のための措置に幾つか追加してございます。

その中で、152ページの一番下の点をご覧ください。騒音の影響を低減するため、低騒音舗装の施工区間を検討し、実施する。低騒音舗装を施工した場合の予測結果については、資料編80ページのほうにあります。これなのですが、評価書案の段階では、事業の実施に際しては、騒音低減効果が高い新たな舗装技術の採用を検討するというので、検討だったのですが、実際これは採用するというふうに評価書で変わってございます。

資料編の80ページをご覧ください。低騒音舗装を採用した場合の騒音レベル等についてですけれども、表3-9をご覧くださいなのですが、低騒音舗装がなしの場合、昼間が76dB、夜間が71dBということで、環境基準値をいずれも6dBほど上回っているのですが、低騒音舗装にすることによりまして4dBほど低減されます。昼間が72dB、夜間が67dBということで、低騒音舗装を採用しましても環境基準値を超えているのですけれども、先ほど評価書の中にあります環境保全措置、これらを徹底することによりまして、騒音の及ぼす影響については極力下げよう努力するとしてございます。

また、先ほどもご覧いただきましたが、資料編の137ページをご覧ください。こちらが平成32年度供用時、工事が終わった直後のデータですが、先ほどの平成37年度次と比べますと、まだネットワークが完成していませんので、こちらのほうが交通量が少ないという状況なのですけれども、こちらですと、低騒音舗装を採用した場合、昼間が66dB、夜間が62dBという

ことで、供用開始時につきましては環境基準を満たしているという状況でございます。

本日の資料の10ページにお戻りください。水質汚濁についてです。意見としましては、グラブ浚渫船のSS発生原単位や汚濁防止膜等によるSS除去率など、前提条件による予測の不確実性が想定される。このことから、事後調査を確実かつ適切に行い、その結果については、必要に応じた新たな汚濁防止対策をとることという意見でございます。

これにつきまして、評価書の記載内容ですけれども、事後調査を行い、事業の実施による著しい影響が認められた場合には、更なる環境保全措置を検討する旨を記載してございます。

また、今回の工事ですけれども、当初は浚渫工事を行う予定だったのですが、工事の詳細を検討した結果、浚渫工事は行わずに仮締切り工法のみを採用するという形になってございます。

評価書の24ページに工事の内容がございまして、図6.3-2(3)、鋼管矢板打設の概念図の部分を見ていただきたいのですが、図の中で点線がありまして、左側が中央防波堤内側埋立地で、右側が東西水路となっているのですが、当初の予定では既設護岸を取り払いまして、この部分に基礎杭を打ち込んで土台をつくるということで、海上、陸上、両方の工事を行う予定でした。その際に、海上部分で浚渫を行う予定だったのですが、今回、既設護岸をそのまま残しまして、陸上部だけに基礎杭を打つということで、浚渫工事がなくなっております。そのために、海上に関する工事は、25ページ以降にあります棧橋上施工だけになってございます。

こちらの工事なのですが、26ページをご覧ください。実際の工事範囲につきましては、橋脚があると思うのですが、その両側のところに鋼管矢板と書いてあると思うのですが、この工事施工区域はこの鋼管矢板でぐるっと囲んでしまうということで、外には濁りの影響は出ないという工事になってございます。

ただ、この工事なのですが、25ページにお戻りください。当然、鋼管矢板を打つときには濁りが発生するというので、今回、浚渫工事がなくなったかわりに、鋼管矢板の打ち込み、これを濁り(SS)の予測評価の対象としてございます。ということで、予測評価の内容が、ちょっと評価書案と評価書は大きく変わってございます。

評価書の185ページをご覧ください。水質汚濁の新たな予測結果、評価についてですけれども、こちらの予測結果のところを御説明します。読み上げます。本事業において海域の水の濁りが発生する工事は、南北水路仮棧橋上からの鋼管矢板打設・井筒内掘削のみである。これが先ほど御説明した工事の内容になります。鋼管矢板打設・井筒内掘削工法は、一般的に

水の濁りによる影響を低減するための環境保全措置として採用される仮締切り工法の一つであり、直接海水と接することなく井筒内で、先ほど説明しました鋼管矢板の内側になりますが、浚渫を行う。またバイブロハンマーによる矢板打設に伴う濁りの発生原単位につきましては、浚渫工事よりも極めて小さくなってございます。

これなのですが、資料編の82ページ、表4-4「海上工事での浮遊物質量の発生原単位」をご覧いただきたいのですが、下線が引いてありますけれども、浚渫工事の場合、濁りの発生原単位が64kg/m³、それにつきまして、今回行います工事、杭打工は6kg/m³ということで、ほぼ10分の1くらいの発生原単位になっているということで、濁りの発生量は評価書案の予測よりも大幅に減るというものでございます。

186ページをご覧ください。したがって、それに基づきます評価の結果ですが、仮締切り工法である鋼管矢板打設・井筒内掘削工法を採用し、直接海水と接する掘削（浚渫）工事を行わないことから、工事の実施に伴う濁り（SS）による影響は極めて小さいと予測され、評価の指標を満足するものと考えられるという評価になってございます。

評価書案の段階では、数量を示しました定量的な評価になっていたのですが、今回は発生量が少ないということで、定性的な評価になってございます。今回のこの記載内容は新たに変わっておりますので、担当の佐々木委員にはこの内容について確認をいただいております。

続きまして、本日の資料10ページ、生物・生態系についてです。まず、1つ目としまして、現地調査では注目される種が確認されている。このことから事後調査において事業の実施による影響を調査し、必要に応じて更なる環境保全のための措置を検討することという意見につきまして、評価書の中で、事後調査において事業の実施に伴う影響を調査し、必要に応じて更なる環境保全のための措置を検討する旨を記載してございます。こちらは「生物・生態系」の鳥類、水生生物、いずれの項目にも記載してございます。

2点目としまして、生態系に係る説明が不足していることから、他の環境影響評価の項目との関連も含めて、これを記述することという意見がついてございます。

これにつきましては、資料編の125ページをご覧ください。新たに生態系ということでこの図を追加してございます。他の環境影響評価項目との関連としましては、真ん中のところにありますが、底質の状況、その右のほうに水質の状況ということで、水質汚濁との関連を絡めながら説明してございます。

こちらの地域ですけれども、まず、工場地域、水辺、それと造成地、これが空き地になりますけれども、大きく分けてこれらの状況になっているということで、まずこの辺の鳥なの

ですけれども、海水のところでは浅場などがないので、餌場としてはなかなか使われていないということで、魚を食べて、それを鳥が食べてという食物連鎖はここでは成り立っていない。ただ、造成地、右側のほうですけれども、こちらは草地がありますので、ここについては餌場、または休息場となっております。こちらにつきましては、小鳥、それと猛禽類であるタカ、ハヤブサ等がいるということで、猛禽類が生態系の上位に位置しているという生態系が形成されてございます。このような形で、この地区の生態系については、ちょっと漫画チックではございますが、こういう形で今回記載させていただいております。

審査意見書と環境影響評価書の関連については以上です。

○片谷審議会会長 では、一旦ここで御質問を承りましょう。先ほどお名前が出た佐々木委員は何か補足されることはありますか。

○佐々木委員 事務局から御説明があったとおり、SSが発生が想定されるような浚渫という事業が今回なくなって、矢板だけということになりましたので、この判断は適切と考えました。

以上です。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、ほかの大気汚染、騒音・振動、生物・生態系、御意見を承ります。小堀委員。

○小堀委員 意見ではなくて、教えていただきたいのですが、騒音のところの資料編の80ページに、低騒音舗装採用に変更したとあります。この低騒音舗装のところへ、括弧をして「排水性舗装」と書いてありますが、低騒音舗装の舗装というので、騒音自体はそんなに低下をしていなくて、実際に軽減はするのですが、基準は満たしているわけではないというので、本来この舗装というのは騒音を低減することが目的で考えられた舗装法なのか、あるいは都市の場合は舗装道路になって、都市型の洪水が起こったり、いろいろ問題があつて、むしろそちらの排水性のほうを基準に主につくられたために騒音の軽減が少ないのか、これぐらいの割合で効果が大いにありということになっているのか、私は低騒音舗装というのを初めて知りましたので、そこら辺を教えていただければと思います。

○佐藤アセスメント担当課長 この低騒音舗装ですが、排水性舗装と同じなのですが、どちらがメインかと言われますと、排水性舗装かなと思います。排水性舗装といいますのは、要は水が染み込みやすくするために、すき間があいているという表現は変なのですが、すき間があいておまして、その関係で音が吸収されて外に出てこないという構造になっております。ですので、すき間が埋まってくると普通の舗装と同じになりますので、騒音の低減効果

がなくなるということでございます。

実はこの4dBというのはどれくらいの効果かといいますと、町田先生が詳しいかと思いますが、大体3dBになると影響がエネルギー的には倍になっています。ですので、交通量が倍になると3dB増える。要は、3dB軽減するという事は交通量を半分にするのと同じ効果があるということですので、4dBしか下がらないのかというふうに見えるのですが、4dBというのは結構な効果になってございます。

以上です。

○町田第一部長 レベルについては、今、事務局から御説明があったとおりでございますけれども、いつもこの排水性塗装の話が出ると、後の管理ですね、これが一番大事なものですから、3年ぐらいたつと目詰まりを起こしますので、ぜひその管理というのを徹底していただきたいという気持ちでおります。

○佐藤アセスメント担当課長 一応、評価書の中で、事業者は完成後の管理についてもしっかりやりますと記載してございます。

○片谷審議会会長 谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 先ほど、浚渫がなくなったということなのですが、そうしますと評価書の298ページの浚渫土の状況ということで、ここには浚渫工事に伴い発生する浚渫土はという項目が実はあるのですけれども、これはほかのところでも浚渫をやるということなのですか。その辺の整合性というのはいかがなものでしょうか。

○佐藤アセスメント担当課長 大々的な浚渫はないのですが、先ほどの鋼管矢板の中で一部浚渫は残っている。確かに浚渫は残るのですが、浚渫量は相当減るということで、評価書の中で数量を減らしてございます。

○片谷審議会会長 0.2万 m^3 ぐらい、2,000 m^3 、そんなに巨大ではないですね。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 今、谷川委員からも御指摘があったのですけれども、この浚渫土の関係は廃棄物のところでもかかわってくるということで、もし差し支えなければ、浚渫を行わなくなるようにした理由、環境配慮のためとか、工期の関係とか、お金の関係とかがあると思うのですけれども、あとは変更前後の量がもしおわかりであれば参考に教えていただけたらというのがまず1点でございます。

そして、廃棄物の関係では、こちらは意見書としては残させてはいただいているのですが、意見としては述べさせていただいているのが、廃棄物の埋め立ての部分の施工するとい

うことで、廃棄物の処理を適切に行っていただくのは当然のことながら、施工時の飛散、流出などのことに関してもぜひ配慮していただきたいというようなコメントは残させていただいたところですが、そういったところがもし何か反映されているところがあるか、または工事計画の進捗に伴って、何か新たに対策など明らかになった部分があるかという点があれば教えていただけますでしょうか。

○佐藤アセスメント担当課長 まず、浚渫工事がなくなったという部分についてですが、これは工事工程の見直しを行いまして、やはり期間短縮、これは平成32年までには完成させなければいけないというのが決まっておりますので、その関係で工程を見直して浚渫工事がなくなったという状況でございます。

2点目、拡散等について、トラック等で搬出する際の状況なのですけれども、大気汚染のところでは粉塵等の関係でトラック等にちゃんと覆いを囲ったりということをしておりますので、その対応がこちらの廃棄物のほうに生かされると考えてございます。

299ページをご覧いただきたいのですけれども、今回、予測に反映していない措置としまして、強風などによる廃棄物の飛散防止のため、工事の施行中に発生した掘削残土に対してシート養生を実施するというのを今回加えてございます。

○片谷審議会会長 ほかはいかがでしょうか。

では、特に御発言はないようでございますので、この評価書については、これは審議事項ではございませんけれども、質疑はここまでとさせていただきます。

では、この後は事後調査報告書と着工届の説明をお願いいたします。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、事後調査報告書を御説明させていただきます。

本日の資料の11ページでございます。「東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業」でございます、こちらは平成22年9月に答申があった案件でございます。

事業の種類は「鉄道の改良」でございます、規模につきましては事業区間が足立区の栗原から東伊興まで、事業延長は約1.7km。構造形式としましては、基本的には高架橋ですけれども、一部擁壁と地平もございます。対象駅は、竹ノ塚駅の1駅で、2つの踏み切りが解消される予定でございます。工事予定期間は約9年、平成24年度～平成32年度で、事後調査の区分は「工事の施行中その2」ということで、まだ初期の段階というところでございます。

本日のお手元のホチキスどめの資料で、場所をまず確認していただくために10ページをご覧ください。広域の地図がないのでわかりにくいかもしれませんが、北側に埼玉県とありますので、埼玉県と東京都の境です。足立区のかなり北のほうになるというのはおわか

りいただけるかと思えます。ここの竹ノ塚駅の北から南にかけて、この前後を立体化するという事業でございます。

本日の資料11ページにお戻りいただきまして、調査事項について御説明させていただきます。事項につきましては2つ、騒音・振動と廃棄物でございます。

まず騒音・振動、(1) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・建設作業振動ですけれども、まず建設作業騒音の調査結果は60dB～79dBであり、ほとんどの地点で予測結果と同程度または下回ったということで、今回、10地点、24工種、事後調査をやっておりまして、24工種中22工種におきましては、予測結果と同程度もしくは下回ったという状況でございます。一部地点の工種については、予測結果を上回っております。これは2地点ということです。

予測結果を上回った理由としましては、仮囲いのないヤードの出入り口、搬入口付近の作業であったことなどが理由と考えられるとさせていただきます。なお、法及び条例に定める基準値(80dB～85dB以下)については、全ての工種で下回っております。それから、建設作業振動の調査結果につきましては34dB～63dBであり、予測結果と同程度または下回り、条例に定める基準値につきましても下回っております。

続きまして、(2) 仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音・鉄道振動ですけれども、仮線時の鉄道騒音の調査結果は、1階と最上階ということで2地点で調べておりまして、1階が昼間71dB、夜間67dB、最上階が昼間69dB、夜間64dBであり、1階では予測結果である昼間62dB、夜間57dBを上回っていて、最上階では予測結果を下回っております。

昼間、予測結果をかなり上回っている状況ですけれども、これにつきましては、予測については当然仮囲いを想定していたのですけれども、ちょうど予測地点として設定した場所が、信号ですとかケーブルだまりがありまして、仮囲いをちょうど設置できない場所であったということでこのような結果になっておりまして、すぐ隣の仮囲いのある地点で調査した結果につきましては、その下に記載がありますけれども、仮囲いが設置されている箇所での1階の調査結果は昼間62dB、夜間57dBということで、予測結果と同程度であったということでございます。

仮囲いにつきましては、仮線が一番境界近くを通っているときは設置できなかったのですけれども、工事の進捗に伴ってそちらの仮線がどいた後には、しっかり仮囲いをつけて作業をしているということでございます。

それから、下の2行、仮線時の鉄道振動の調査結果は48dBであり、予測結果と同程度であったということでございます。

廃棄物ですけれども、こちらは(1)建設発生土等の排出量、(2)が建設廃棄物の排出量ですけれども、こちらの予測結果は、工事の終了時、平成32年度までの全ての合計なので、現時点では単純に比較はできませんけれども、現時点の経過報告ということで御説明させていただきます。

(1)建設発生土の予測結果は8万4,000 m^3 、これに対して右側2つ目、事後調査(累計)としましては9,619.7 m^3 となっております。有効利用率は100%でございます。建設泥土につきましては、予測結果5万9,050 m^3 に対しまして、事後調査(累計)で9,047.4 m^3 、再生利用率は100%でございます。

(2)建設廃棄物につきましては、鉄骨・鋼くずについては、予測結果が6,460 t に対しまして、事後調査は479.4 t。コンクリート塊が3万2,120 t に対しまして、事後調査結果は4,977.4 t。アスファルト・コンクリート塊は予測結果25 t に対しまして、事後調査結果は17 t。混合廃棄物は520 t に対しまして226.7 t。その他としまして、予測結果3万8,850 t に対しまして、事後調査(累計)で3,731.1 t となって、合計では予測結果7万7,975t に対しまして、事後調査(累計)で約9,431.6 t ということで、今、途中段階ということでございます。再生利用率につきましては、鉄骨・鋼くず、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊につきましては100%、混合廃棄物につきましては82%となっております。

最後、苦情の有無ですけれども、建設作業騒音・振動の苦情が8件あり、工事作業、解体作業及び作業時間帯等に関する内容であったため、その都度、作業内容を説明したほか、苦情によっては防音シートを設置したり、お店からの苦情の場合はお客さんがいない日に作業日を変更したり、あとは作業員への騒音に留意した作業を指示するなどの対応を行い、全て御理解を得ていると伺っております。

それから、鉄道騒音の苦情が3件ありまして、伸縮継目の設置後に鉄道騒音が大きくなったとの内容であったため、この伸縮継目については2ヶ月程度の仮設で、今後撤去する計画ということの説明して御理解を得たということで、実際にこの後、2ヶ月たった後に撤去もしたということでございます。

ちなみに、本日のホチキスどめの資料の74ページを見ていただきますと、伸縮継目の絵が載っておりますけれども、ロングレールとロングレールのちょうど起終点に当たるところで、温度の関係で伸びたり縮んだりすることなので、こういった伸縮継目というものを使うことがあるということで、今回苦情が出ておりますけれども、これについては全て撤去したということでございます。

東武伊勢崎線につきましては、以上でございます。

○佐藤アセスメント担当課長 本日の資料12ページをご覧ください。「都市高速道路 高速外郭環状葛飾線建設事業」の事後調査報告です。

答申日が平成10年4月6日で、事後調査報告の受理日が平成28年1月14日でございます。事業の種類は「道路の新設」でございます。

規模ですけれども、延長約0.9km、車線数が往復4車線、構造形式は高架構造となっております。工事期間が平成15年度～平成29年度、供用開始は平成29年度を予定しております。

事後調査報告ですが、裏が緑になっているのがこちらの事後調査報告書ですけれども、2ページをご覧ください。位置図ですけれども、細かい点線が都県境となるのですが、この工事区間は埼玉県、千葉県のように東京都の土地がびよこんと飛び出している部分になってございます。点線が東京外郭環状道路になるのですけれども、その埼玉県境と千葉県境との間の約0.9kmが本計画道路でございます。

3ページをご覧ください。具体的な計画道路になりますけれども、北側が高洲南高架橋、それと東金町高架橋、それと江戸川部分にかかりまして新葛飾橋と、3つの工程に分かれてございます。

では、本日の資料の12ページに戻ります。今回の事後調査の区分ですけれども、「工事の施行中その9」ということで、平成26年度、平成27年度の結果でございます。調査項目・事項は、騒音、振動の2項目でございます。

騒音についてですけれども、建設作業騒音レベルにつきましては、高洲南高架橋工事におきまして65dB、東金町高架橋工事が69dB、新葛飾橋工事が80dBということで、この新葛飾橋工事が予測結果77dBを上回っております。

予測結果を上回った理由ですけれども、予測時に想定していた規格では施工できなかったために、ポンプ車の規格、台数等を増加している。もう一つが、測定地点が国道298号に挟まれていて、道路交通騒音の影響が考えられてございます。

事後調査報告書の28ページをご覧ください。こちらが新葛飾橋の工事現場の状況でございます。写真16をご覧くださいなのですが、工事現場の左右に国道298号内回り、外回りがございます。こちらは川の上ということで防音壁とかございませぬ。ということで、測定地点にこの道路の騒音が影響していると考えられてございます。

それと、写真の真ん中のところにタンクローリーとアジテータトラックがあるのですけれども、実はここの工事現場ですが、外環の橋桁、上のほうになってございます。普通ですと、

コンクリートポンプのアームの配管、赤いものですが、これを使ってコンクリートを工事現場に上げるのですけれども、ちょっと高過ぎたということで、正面の壁の左のほうに黒い線があるかと思うのですが、実はこれがパイプになっておりまして、ここを通して上のほうにコンクリートを上げております。

23ページをご覧ください。工事現場の側面図と平面図でございますが、側面図、上の部分ですが、赤い線がコンクリートのパイプでございます。開口部のほうは工事現場のほうにつながっているのですが、ここをパイプを通しましてこのような形でコンクリートを上に上げているという工事現場でございます。これが当初予定していたよりもちょっと高さがあったということで、コンクリートポンプ車の規格、それと台数が増えたために、騒音が大きくなっているというものでございます。

本日の資料12ページにお戻りください。振動についてです。建設作業振動についてですが、高洲南高架橋工事で37dB、東金町高架橋工事で45dB、新葛飾橋工事で48dBとなっております。東金町高架橋工事と新葛飾橋工事で予測結果39dBを上回っております。

こちらの上回った理由ですけれども、こちらは先ほどの騒音と同じ理由になりますが、ポンプ車の規格及び台数の増加、それと国道298号の影響によって予測を超えたと考えてございます。

苦情についてですけれども、特に苦情はございませんでした。

続きまして13ページ、「是政橋及び関連道路建設事業」についてです。こちらは答申が平成3年6月4日ということで、結構前の案件でございます。今回の報告の受理が平成28年1月18日でございます。

こちらの事業ですが、「道路の改築」でございます。規模ですが、延長が約1km、車線数が往復4車線。道路構造ですけれども、平面街路構造部が約180m、橋梁取付部が約450m、橋梁部が約400mとなっております。工事期間ですが、平成5年度～平成27年度、供用開始が平成28年度を予定しております。

是政橋の事後調査報告書、ホチキスどめのものになりますけれども、こちらの3ページをご覧ください。位置図でございます。下のほうが南になりますけれども、始点の近くに南多摩駅がございまして、上のほう、府中市側ですが、地図の中ではちょっと見にくいのですけれども、こちらが西武多摩川線の是政駅の近くでございます。多摩川を挟みまして上のほう、府中市道競艇場通りと書いてあるのですが、競艇場のそばでございます。

こちらの事後調査の区分ですけれども、「工事の施行中その14」ということで、平成25年

度、平成26年度の結果でございます。調査事項ですが、騒音、振動の2項目でございます。

まず、騒音についてですが、建設作業騒音レベルですけれども、土工事において77dBということで予測結果と同値。舗装工におきましては79dBということで、予測結果(73dB～77dB)を上回っております。

予測結果を上回った理由ですけれども、舗装、敷き均し、転圧、予測時点ではこれを別々の作業として予測していたのですけれども、今回、実際には一連の作業として実施したために予測を上回っております。

事後調査報告書の14ページをご覧ください。表1-6が事後調査結果と評価書の予測との比較でございます。評価書の予測結果ですが、舗装、敷き均し、こちらの工程では77dB、転圧で73dBということで、工程を分けていたのですけれども、実際には当然舗装、敷き均しをした後にすぐに転圧をしたということで、この2つの工程を一緒にやっているということで、事後調査結果では79dBと、予測を上回っております。

続きまして、振動についてですが、建設作業騒音レベルですけれども、土工事において39dB、舗装工において48dBということで、いずれも予測結果を下回っております。この下回った理由ですけれども、施工計画を見直しまして、建設機械の規格を小型化したことによりまして、振動レベルが下がっているというものでございます。

苦情ですが、特にこの工事で苦情はございませんでした。

本日の資料14ページをご覧ください。「調布都市計画道路3・2・6号調布保谷線三鷹都市計画道路3・2・6号線調布保谷線（調布市富士見町～三鷹市野崎間）建設事業」の事後調査報告でございます。

こちらの答申日ですが、平成8年11月25日。事後調査報告の受理日ですが、平成28年1月18日でございます。こちらの事業の種類ですけれども、「道路の改築」でございます。

規模ですが、延長が約2.2km、車線数は本線4車線。道路構造ですけれども、一般部が約2.17km、橋梁部が約0.03kmでございます。工事期間ですが、平成13年度～平成27年度、供用開始が平成28年度を予定しております。

こちらの調布保谷線の事後調査報告書の5ページをご覧ください。計画道路の位置図でございます。赤い線が計画道路でございます。計画道路の始点、茶色に東西に走っている道路、これが東八道路でございます。終点道路、白い道路が走っておりますが、これが中央自動車道でございます。計画道路の右側の敷地、緑色の色が塗られている部分がありますが、これが神代植物公園でございます。この約2.2kmが工事区間でございます。

現在、調布保谷線ですけれども、稲城市の矢野口から埼玉県の間境まで、昨年8月2日に全面開通してございます。ただ、一部車線数がまだ2車線の部分があるということで、工事自体は引き続き行っている状況でございます。

本日の資料の14ページにお戻りください。事後調査の区分ですけれども、「工事の施行中その7」ということで、こちらは平成25年度と平成26年度の結果でございます。調査事項、調査項目ですが、騒音、振動でございます。

騒音についてですけれども、建設作業騒音レベルですが、土工におきまして74dBということで、予測結果を上回ってございます。舗装工の路床改良、敷き均し、転圧、こちらにおいては72dBということで、予測結果(73dB～76dB)を下回ってございます。舗装工(敷き均し、転圧)は77dBということで、予測結果と同程度でございました。

今回、土工において予測結果を上回った理由ですけれども、予測対象外であったランマを使用したことが考えられます。

事後調査報告書の16ページをご覧ください。表1-5「評価書の予測結果と事後調査結果の比較検討」の表でございますが、その工種が土工の作業内容、掘削のところを見ていただきたいのですが、評価書の予測結果ではバックホウの0.6m³を使う。実際、事後調査ではバックホウが0.2m³と規模が小さくなりまして、さらにランマが加わっている。これが使用した機械でございます。

11ページをご覧ください。工事現場の状況ですけれども、水色の部分が実際の工事現場でございます。こちらは工事現場が極めて狭い状況でございまして、そのためにバックホウも0.2m³と規模を小さくしております。また、ローラーとかは入れられませんので、ランマを使って固めたということでございます。したがって、ランマについてはやはり結構音が出ますので、騒音予測を上回ってしまっております。

振動についてですけれども、建設作業振動レベルは、土工において63dBということで、予測結果(59dB)を上回ってございます。舗装工(路床改良、敷き均し、転圧)におきまして52dBということで、予測結果を下回り、舗装工(敷き均し、転圧)におきまして66dBということで、予測結果と同程度でございました。

土工におきまして、振動が予測結果を上回った理由でございますけれども、騒音と同様にランマを使用したことが考えられます。

苦情については、特にございませんでした。

受理報告については以上です。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、今報告をいただきました事後調査報告の関係について、御質問や御意見を承ります。
齋藤委員。

○齋藤委員 詳細な御説明ありがとうございます。予測が上回ったり、下回ったりということはよくあることだと思うのですが、その一つ一つ理由を述べられている中で、予測の方法が誤っていたというか、間違っていたというような形があったのですが、それは今後の環境影響評価のこの方法に関して、何か今後の展開にコメントがあればと思っているのですが、いかがでしょうか。

○佐藤アセスメント担当課長 今回3つとも、私が報告したのは全部道路ものなのですけれども、道路の予測手法としまして道路マニュアルの中に考え方がありますが、それぞれの工程でユニットを組みまして、例えば土工であればこういう機械を使ってこれぐらいになるというのを工種ごとに予測しております。

実際には、工事の中では結構大規模にやる部分、小規模にやる部分、普通にやる部分とあるのですが、それぞれについてなかなか予測をしておりません。標準的な工程において予測をしております。ですので、先ほど言いましたように、工事規模が小さくなると、当初予定していた機械が入れられないので、別の機械を使ったために予測が変わる。あるいは、工程が大きくなり過ぎますと、予定よりも大きな能力の機械を入れなければいけないということが出てきます。そういうことで、それぞれの部分部分の工事の予測が難しいということで、標準的な予測をして、それを各工事に当てはめているということで、やはりどうしても予測とずれが出てきてしまうというのが現状になってございます。

○齋藤委員 私、騒音とかはよくわからないので、素人ですから誤った理解かもしれないのですが、13ページに書かれているものは、作業を一連として行ったということなのですね。これが、要するに安全面に見るのであれば、今後こういう作業は一連のものとして扱って予測評価していくという今後の展開があり得ると思うのです。

○佐藤アセスメント担当課長 13ページの一連の工程につきましては、今、齋藤委員がおっしゃったように、現在は一連の工程としてやっているのが一般的ですので、これについては今後そういう予測をしていきたいと思っております。

これにつきましても、平成3年でして結構予測が古いのですが、実は一連で工事を行いますと、建設機械を同時にいっぱい置かなければいけなくなってきます。そうすると、ある程度の敷地を確保しなければいけないのですが、道路ものですとどれくらい用地買収が済

んで、どれくらいの長さになるか未定なので、最小限の工事ということで予測をしております。今、事後調査を見てみますと、当然舗装した後に転圧をすぐやらないと、なかなか工事は意味がありませんので、ほとんどの事後調査は一連でやっておりますので、今後の予測につきましては一連でやっていきたいと考えてございます。

○齋藤委員 わかりました。どうもありがとうございます。

○片谷審議会会長 今回の類似の件ですけれども、東武の件で、信号機があって仮囲いが設置できなかったというのはいかにも何か情けない話で、本来は工事計画を立てる段階でわかていなければいけなかったことですよね。ですから、先ほどの道路の案件より、より一層ミスに類するものではないかと思われまますので、その辺は、今後、同じ事業者と同種の工事があるかどうかはわかりませんが、安全側の予測の観点に立てば、そういう仮囲いが設置できない場合の予測というのでも反映されてしかるべきなので、その辺のことは事務局からの指導を強めていただきたい点だと思います。

ほかにいかがでしょうか。池本委員、どうぞ。

○池本委員 最初だと思うのですが、東武伊勢崎線の連続立体交差事業の事後調査報告なのですけれども、この中で廃棄物の話が出ていると思うのですが、本体の報告書のほうを見て読み込めなかった点があったので御説明いただきたいのですが、まずはこの事業においておそらく廃棄物が発生する工事の事業というのは、割と前半にかなり集中するのかなと。掘削とか、そういったものがある事業は前半かなと思うのですけれども、そういったところで全体工程と、あとは今回の報告の進捗率みたいなものがあると、この数字がどの程度の数字のかなというののわかりやすいかなと思ったのですが、もし記載している部分があれば教えていただけたらと思います。

もし、これがなくて、例えばこの数字だけを見ますと、予測結果に対して事後調査の今回報告分だけでいうと、例えばコンクリート塊とかその他の数字だけが半分ぐらいの数字になっていまして、これがまた今後も同じぐらい発生するのかなとか、そういったようなことが考えられてしまう懸念も出てまいりますので、工事工程と進捗率をあわせて記載できるような形があると好ましいのではないかと感じました。

それと同様の話なのですけれども、再生利用率に関しましても、目標に対して実態がどうだったかということがもしわかれば、そのような記載のほうがいいかなと考えております。

再生利用率と発生量の関係で見ますと、例えば、今回の工事ではそぐわないかもしれないのですけれども、発生抑制のほうは当然上位には出てきますので、幾ら出してもそれだけ再

生利用すればいいだろうという話にもつながりかねない話にもなりますので、そのようなあたりで、量の話と利用率の話が常に進捗率とあわせてわかるような記載がいいかなと感じました。

以上です。

○片谷審議会会長 事務局、どうぞ。

○宇山アセスメント担当課長 まず、工事工程ですけれども、後ろのほうの90ページに工事の進捗状況というのがございまして、こちらは9年目までありますけれども、まだ1年目、2年目、3年目までとなっております。

今回、本日の資料の11ページですけれども、まだ初期の段階ということで、例えばコンクリート塊は約3万2,000 tに対して約5,000 tと、まだそんなに大きくないですね。鋼くずも6,460 tに対して約480 t程度ということで、まだこれから本格的な工事が出てきますので、まだ初期段階かなというところでございます。

それから、再利用率につきましては、こちらは平成22年度の答申となっております、今の技術指針になる前の技術指針でございまして、その当時は再生利用率を予測するというにはなっておりませんでしたので、評価書では予測をしてございません。ということで、本来事後調査では、予測していないものなので出さなくても制度上はいいものなのですけれども、一応新しい指針では再生利用率も入っているということで、記載していただいているところでございます。

以上でございます。

○片谷審議会会長 池本委員、どうぞ。

○池本委員 私の先ほどのコメントの中で、事後調査の結果を1桁間違えてお話ししていただいたので、その部分は訂正させていただきます。

もう一点だけ、同じ事業の中で、アスベストが想定しないのが出たという話があったのですけれども、ただレベル3ということで、それほど大規模な工事変更にならなかったのではないかと、79ページの文章の中段、「また」以降のところ、今後も発生するような場所があるおそれがあるのかというところを、もし御存じであれば教えていただけたらと思います。

○宇山アセスメント担当課長 今のところ想定されているものは、もうないということで伺っております。

○池本委員 ありがとうございます。

○片谷審議会会長 昔は駅の跨線橋には、線路を越える歩道橋ですけれども、随分壁材に使われていた時期があるのです。おそらくそれが残っていたということだろうと思います。その撤去が済んでいれば、少なくともこの工事の中で発生することはもうないだろうということですね。

ほかにいかがですか。

特にほかに御発言がございませんようですので、受理報告につきましての本日分の審議はこれで終わりとさせていただきます。

事務局からほかに用意されている審議事項はありますか。

○宇山アセスメント担当課長 ございません。

○片谷審議会会長 委員の皆様から何かありますか。よろしいでしょうか。

特に御発言はございませんので、これをもちまして本日の審議会の総会を終了させていただきます。皆様、ありがとうございました。

(傍聴者退室)

(午前11時40分閉会)