

## 平成27年度「東京都環境影響評価審議会」第10回総会 議事録

■日時 平成28年2月25日（木）午前10時00分～午前11時53分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

### ■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、木村委員、黒田委員、小堀委員、坂本委員、佐々木委員、杉田委員、寺島委員、野部委員、藤倉委員、森川委員、守田委員、義江委員

### ■議事内容

#### 1 諮問

・「JFE扇島火力発電所更新計画」環境影響評価準備書

⇒ 会長の指名により、第二部会へ付託。

#### 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 環境影響評価準備書	・ J F E 扇島火力発電所更新計画【法アセス】	平成 28 年 2 月 12 日
2 環境影響評価書	・ (仮称) 東京港臨港道路南北線建設計画	平成 28 年 2 月 8 日
3 事後調査報告書	・ 南山東部土地区画整理事業 (工事の施行中その 7)	平成 28 年 2 月 15 日
	・ (仮称) 大手町 1 - 6 開発事業 (工事の完了後)	平成 28 年 1 月 19 日
	・ 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 (工事の施行中その 12)	平成 28 年 1 月 22 日
4 着工届 (事後調査計画書)	・ (仮称) 虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業	平成 28 年 1 月 20 日
	・ 京成電鉄押上線 (四ツ木駅～青砥駅間) 連続立体交差事業	平成 28 年 1 月 29 日
	・ 都営村山団地(後期)建替事業	平成 28 年 2 月 8 日
5 完了届	・ 練馬清掃工場建替事業	平成 28 年 2 月 5 日

# 平成27年度「東京都環境影響評価審議会」第10回総会

## 速 記 録

平成28年2月25日（木）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

(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、これから始めさせていただきます。

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16名の御出席をいただいております、定足数を満たしております。

それでは、平成27年度第10回総会の開催をお願いいたします。

本日は傍聴の申し出がございますので、よろしくをお願いいたします。

○片谷審議会会長 おはようございます。

年度末が近づいております、皆様、御多忙の中、御出席くださりまして、ありがとうございます。

ただいま、事務局から報告がありましたように、本日、傍聴を希望される方がお見えになっているということです。「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名程度とすることにいたします。

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ございます。傍聴の皆様方におかれましては、傍聴を希望される案件の審議が終了した時点で、途中で退室されても結構ですので、御協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、ただいまから平成27年度「東京都環境影響評価審議会」第10回総会を開催いたします。

本日の議事次第でございますけれども、お手元の会議次第にありますように、諮問が1件、受理報告がその後続くという内容となっております。

では、まず諮問の案件につきまして、事務局から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、お手元の資料の1ページ、資料1をご覧ください。諮問文でございます。朗読させていただきます。

27環総政第1012号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例（昭和55年東京都条例第96号）第84条第1項の規定に基づき、下記事項について諮問する。

平成28年2月25日

東京都知事 舛添 要一

記

諮問第456号 「JFE扇島火力発電所更新計画」環境影響評価準備書

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。

今、諮問文の朗読をしていただきました「JFE扇島火力発電所更新計画」環境影響評価準備書につきましては、第二部会に付託させていただきます。第二部会御所属の皆様方は、審議をよろしくお願いいたします。

それでは、諮問案件の概要につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

○佐藤アセスメント担当課長 お手元にあります黄緑色の冊子、この厚い物になりますが、こちらが「JFE扇島火力発電所更新計画」環境影響評価準備書になります。

こちらは、法アセスの案件でございます。法アセスの準備書ですが、条例アセスの評価書案に該当いたします。

それでは、事業の概要について御説明いたします。

準備書の1ページをご覧ください。ページについてですが、括弧書きで通し番号がありますので、そちらのページを使わせていただきたいと思います。

まず、事業者の名称ですが、JFEスチール株式会社でございます。

2ページ「対象事業の目的」をご覧ください。

JFE扇島火力発電所の1号機、こちらは昭和51年から運転を開始しております。こちらですが、長年にわたり製鉄所内で発生する副生ガスを燃料として発電を行ってきましたが、老朽化が進んできております。本計画では、老朽対策としまして、発電施設を更新するものでございます。また、東日本大震災発生以降、より安定的に発電することが求められております。

こうした背景のもと、本計画では、扇島火力発電所の1号機を更新し、安定操業に資することに加え、この更新において現在のボイラー焚き汽力発電方式、これを高効率のガスタービンコンバインドサイクル発電方式、これを採用することによりまして、一層のエネルギー量の高効率化を図る計画でございます。

更新後の扇島火力発電所の新1号機ですが、こちらは平成31年の8月の運転開始を予定しております。

3ページ「対象事業の内容」をご覧ください。

特定対象事業により変更される発電所の原動力の種類ですが、既設汽力を廃止しまして、ガスタービン及び汽力（コンバインドサイクル発電）を新設いたします。

特定対象事業により変更される発電所の出力ですが、既設の1号機13万5,000kW、これを廃止しまして、高効率の新1号機19万kW発電設備を設置する計画でございます。

方法書の段階では、発電力ですが、25万kWの出力でしたけれども、更新後の運用、施設規模、これらを再精査した結果、19万kWに縮小することになってございます。

15ページ、16ページをご覧ください。

発電設備の概念図、15ページが現状でございます。16ページが将来でございます。1号機がガスタービンコンバインドサイクル発電に切りかわります。

15ページをご覧いただきたいのですが、現状ですと、煙突が1号機、2号機、3号機、これをまとめまして、1本立ってございます。新しい発電所におきましては、新1号機用に新たに煙突、これを立てる予定でございます。新しい煙突の高さですが、こちらが85mでございます。

この煙突の高さですが、配慮書の段階で煙突の高さは複数案提案されておりまして、59m、85m、100m、130mの4案あったのですが、今回85mを採用してございます。

2号機、3号機、4号機、これはそのまま使用する予定でございます。

4ページをご覧ください。

対象事業実施区域ですけれども、所在地、神奈川県川崎市川崎区扇島1番地1、JFEスチール株式会社東日本製鉄所（京浜地区）の敷地内でございます。

対象事業実施区域ですけれども、約69万㎡、そのうち新1号機の発電設備の計画地は、約2万1,600㎡でございます。

対象事業実施区域の位置及びその周辺の状況ですが、第2.2-1図、第2.2-2図（1）、第2.2-2図（2）及び第2.2-3図（1）のとおりでございます。

6ページをご覧ください。

薄いオレンジ色に塗られている部分、これが対象事業の実施区域でございます。その中、白抜きになっている部分、こちらは対象区域外となっております。

9ページをご覧ください。

こちらが現状の発電所の配置図でございます。薄いピンク色で塗られている部分が対象事業の実施区域ですが、その左側のほうに発電機1号機、2号機、3号機、4号機が横に並んでございます。その上のほうに煙突がでございます。現在の発電施設、それと変電所の右側に、駐車場がでございます。

10ページをご覧いただきたいのですが、この駐車場の部分に新たに新1号機を設置する計画でございます。

対象事業の具体的な配置計画ですけれども、12ページをご覧ください。

赤線でくくってある部分、これが発電設備の計画地でございます。紫色が新設の主要設備でございます。①がガス・蒸気タービンの建屋でございます。建屋の内部ですけれども、凡例の右にあるとおりでございます。今回、一軸方式を採用してございます。③が煙突、⑧が海水配管でございますけれども、既設の海水取水路、放水路につながっております。

13ページ、14ページをご覧ください。

鳥瞰図でございます。13ページの上にあります第2.2-4図（1）が、現状の東からの眺望でございます。手前に駐車場と左のほうに木が見えますけれども、ここが計画予定地でございます。

14ページの上の図、こちらが将来の東からの眺望でございます。緑が随分減少してございます。それらのところに建屋、煙突が出来てくる。

下の図ですけれども、こちらが南側からの眺望でございます。13ページが現状、14ページが将来の眺望でございます。

17ページをご覧ください。

工事期間及び工事工程でございます。

工事工程の概要ですが、第2.2-2表のとおりで、工期は34ヶ月を見込んでおります。

着工予定時期ですが、平成28年10月、運転開始予定時期ですが、平成31年の8月を予定してございます。

23ページをご覧ください。

工事用資材等の運搬の方法及び規模でございます。

工事用資材等の運搬の方法及び規模ですが、第2.2-4表のとおりでございます。

工事用資材の搬出入に当たりましては、陸上交通量を低減するため、大型機器類の多くを海上輸送することとしております。工事中の主要な交通ルートは、第2.2-7図、24ページのとおりでございます。

(1) 陸上輸送についてです。

工事用資材等の搬出入車両及び工事関係者の通勤車両、これが使用する主要な交通ルートは、高速神奈川1号横羽線、県道東京大師横浜線、県道扇町川崎停車場線、市道皐橋水江町線、これらを使用する計画でございます。工事関係車両の台数ですが、最大で1日当たり286台でございます。

(2) 海上輸送についてです。

こちらは図中の緑の点線でございます。主要な工事用資材のうち、大型機器類は原則として海上輸送し、製鉄所の岸壁から搬入する計画でございます。運搬船舶隻数ですが、最大で、1日1隻程度としてございます。

29ページをご覧ください。

切土、盛土に関する事項です。

主要な掘削工事に伴います土量バランス、こちらが、第2.2-7表のとおりです。

掘削及び埋め戻しの範囲は、第2.2-10図のとおりでございます。

発生土量ですが、計画緑地の撤去工事によりまして、約2万 $\text{m}^3$ 、基礎掘削工事によりまして、約3.1万 $\text{m}^3$ 発生いたしまして、合計約5.1万 $\text{m}^3$ 発生いたします。

これを利用する量ですけれども、基礎工事の埋め戻しに約2.1万 $\text{m}^3$ 、緑地等に約3万 $\text{m}^3$ ということで、合計約5.1万 $\text{m}^3$ 使用しますということで、差し引きしますと、残土の発生量は0 $\text{m}^3$ でございます。

31ページをご覧ください。

樹木伐採の場所及び規模でございます。

発電設備更新工事に伴う樹木の伐採範囲ですが、第2.2-11図のとおりでございます。

駐車場の南側の樹木が伐採され、その面積は、約1万 $\text{m}^2$ でございます。

37ページをご覧ください。

ばい煙に関する事項ですが、第2.2-13表のとおりでございます。

新1号機は、ばいじん抑制対策としまして、燃料系統に湿式の電気集じん機を設置するとともに、窒素酸化物抑制対策としまして、低 $\text{NO}_x$ 燃焼器及び排煙脱硝装置を採用する予定でございます。

なお、発電所の更新後の硫黄酸化物排出量、窒素酸化物排出量、ばいじん排出量ですが、現状より減少させる計画でございます。

46ページをご覧ください。

緑地計画に関する事項でございます。

約1万㎡の既設緑地を伐採することになるために、製鉄所内に代替の緑地を設ける計画でございます。代替緑地の概要ですが、第2.2-20表及び第2.2-15図のとおりでございます。

47ページの図をご覧ください。

緑地①、これが事業実施区域内の北側にあります、グラウンドの東側に設置いたしますが、こちらは緑地面積が約6,000㎡。

緑地②、同じくグラウンドの北側に設置いたします。こちらが約1,800㎡と400㎡、2つ合わせまして、約2,200㎡でございます。

緑地③、事業実施区域内の南側にあります、放水路の南側に設置いたしますが、こちらが緑地面積約2,200㎡ということで、新たに設けます緑地ですが、合計で約1万400㎡でございます。

続きまして、362ページをご覧ください。

第10.1-2表、こちらが、選定しました環境影響評価項目でございます。20項目選定してございます。この表の中で◎が、事業計画の検討に伴い方法書の手続後に追加した項目、×が方法書の後に選定しないこととした項目でございます。

大気環境、大気質、浮遊粒子状物質、こちらの施設の稼働の排ガス、これが新たに加わってございます。

また、大気環境、その他、冷却塔白煙、こちらの施設の稼働の機械等の稼働、こちらが方法書の後、選定項目から外れているものでございます。

364ページをご覧ください。

大気環境、大気質、浮遊粒子状物質、施設の稼働（排ガス）の理由のところを読ませていただきます。

新1号機は補助燃料として重油は使用せず、副生ガスと都市ガスを燃料とすること、副生ガス燃焼系統に湿式の電気集じん機を設置することから、施設の稼働による大気環境への影響の低減が期待できる。

方法書まではこの理由によって、項目として選定してございませんでした。

その後ですが、

しかしながら、施設の稼働に伴いばいじんが排出されること、対象事業区域の内陸側約1km以遠に住居等が存在することから、評価項目として選定する。

ということで、新たに加わってございます。

37ページをご覧ください。

ばい煙に関する事項ですが、表2.2-13表のばいじんの欄をご覧ください。

現状で、1時間当たり45kg発生します。将来減少するのですが、1時間当たり37.3kg発生するというので、この準備書から、ばいじんについても評価項目として加えてございます。

続きまして、998ページをご覧ください。

冷却塔及び排熱の熱収支ですが、①ガス圧縮機および補機の冷却塔について方法書からの変更概要ということで、方法書の段階では、復水器の冷却に加えガス圧縮機及び補機の冷却に海水を使用した場合、冷却能力が不足することから、ガス圧縮機及び補機の冷却用に冷却塔を新設することとしてございました。

今回1号機の発電出力の縮小、これが25万kWから19万kWに減少してございます。それによりまして、復水器と補機の冷却に必要な冷却水量は減少すること、また、必要な補機が増加することによって、余剰エネルギーが減るということで、冷却塔の新設を取りやめてございます。

そのため、冷却塔を設置しないことにより、白煙の発生もないことから、調査・予測及び評価を行わないこととしてございます。

続きまして、367ページをご覧ください。

こちらの第10.1-5表をご覧ください。

項目ですが、一般環境中の放射性物質、放射線の量でございますが、こちらの項目ですが、今年度から新たに環境影響評価項目として追加されたものでございます。

こちらは選定していませんが、その理由ですけれども、対象事業実施区域の周辺における空間放射線量は、平成25年度の年平均値が0.0351 $\mu$ Gy/hから0.0489 $\mu$ Gy/hと低く、対象事業区域及びその周辺は、避難区域ではございません。また、対象事業の実施により放射性物質が相当程度拡散または流出するおそれがないということで、評価項目として選定してございません。

事業の概要については、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。

ただいま、事務局から事業の概要については御説明いただきまして、いつものことながら、

この諮問のときに私の独断で質問の時間というものを設けておまして、特に、第一部会の御所属の委員の皆様は、最終の答申のときまで御質問あるいは御意見をいただく機会がございませんので、今日もし確認しておきたいことがあれば、御発言をいただきたいと思います。

もちろん、第二部会御所属の皆様も、これから項目審議をするに当たって、先に確認しておきたいことがあれば、御発言いただいて結構でございますので、よろしく願いいたします。

特に順序は定めませんので、どこそこのあるいは何ページのということでおっしゃっていただいて、御発言ください。

では、平手部会長、お願いします。

○平手第二部会長 これは所在地が川崎市ということで、神奈川県の場合ですね。東京都でやる理由と、何か評価に関してそれによって多少影響というか、観点が違ってくるのか、そのあたりのことがございましたら、御説明いただけますでしょうか。

○佐藤アセスメント担当課長 影響の及ぶ区域としまして、大田区と品川区が一部かかっております。その関係で、所在地は川崎市ですけれども、関係自治体ということで、東京都もこの準備書の検討に当たるという状況でございます。

ですので、一番影響として考えておりますのが、大気汚染の影響でございます。その他、各項目、景観とか自然系などありますが、多分都内からはこの施設等は見えないのかと思っておりますので、項目を検討するに当たっては、その辺のことを御考慮いただければと思います。

○片谷審議会会長 これは法対象案件で、影響の及ぶ範囲というものがあって、そこにほかの県が含まれていれば、そちらでも審議をするというのが一応決められたルールになっていきますので、東京都でも審査をするということになりますが、確かに大気汚染以外については、余り直接の影響はない。

景観については、全く見えないかということ、実は羽田空港に行くと煙突は見えると思うのですが、その程度ですので、余り大きな影響があるような状況ではないということです。

今の件は、よろしいですか。

○平手第二部会長 はい。

○片谷審議会会長 では、ほかの御質問や御意見を承ります。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 365ページの環境影響評価の項目として選定する理由のところの動物なので

が、これはその選定した理由として、対象事業実施区域では重要な種が確認されており、一部の樹木の伐採による重要な種への影響が考えられると書いてありますが、この重要な種というのは、具体的に何でしょうか。

○佐藤アセスメント担当課長 149ページからが動物になりますが、重要な種ということで、一覧表がございます。

150ページをご覧ください。

この中で、表の一番右の欄になりますけれども現地調査、対象事業実施区域こちらに○がついているものが、確認されているものでございます。

具体的にどこで発見されたかというのが、153ページ、154ページの図でございます。

○小堀委員 分かりました。ハヤブサなども来ているんですね。ありがとうございました。

○片谷審議会会長 私が補足をするのも変なのですが、例えばこの図書ですと、9ページ、10ページに配置計画がありますが、中で白く抜けているエリアの右側に、ビオトープといますか、池があって、かなり植生が保存されているエリアが設けられているのです。

これも方法書以前の段階でもあったかと思えますけれども、そこはかなり鳥が寄ってくる環境になっているので、周りが全部工業地域ですので、鳥にとっては、そういう場所があるということが居心地のいい場所になっているのだらうと予想できます。それで幾つか重要な種が存在しているので、その影響は予測評価の対象になっているということですね。

神奈川県で動物専門の委員が審議をしていますので、しかるべく審査はされているということだろうと思います。神奈川県も昨日、審議会があったばかりで、まだ本格的にはこれからです。

ほかにいかがでしょうか。

木村委員、どうぞ。

○木村委員 これから詳しい話を聞いて審議することになると思うのですが、東京都とすると、大気汚染の影響、しかも高煙突による遠距離の大気汚染が影響があるということだと思うのですが、集合煙突ではなくて、新しいボイラーは低い煙突から出るわけです。

そうすると、拡散だけの観点から見ると、東京都側のほうで、煙突の高さから見たときに相対的には濃度が高くなるかもしれない。しかも、これはガスタービンですね。ガスタービンは基本的には多分排ガスという意味ではクリーンだと思うのですが、運転そのものが非常に安定しない、増えたり減ったりするという発電量の調整などに使われるわけですか。そのような感じを受けたのですが、そうすると、排ガスに関係するいろいろなものも

含めて、安定的に稼働しているものに比べれば、たくさん出るのではないかと。

その辺が、まだこれから詳しい話が出てくると思うのですけれども、留意しないといけないところかなと思います。

○片谷審議会会長 これは事務局から事業者を確認はしていただいたほうがいいのですけれども、既に私は神奈川県でやりとりをしているので、知っている範囲のことをここでお話しすると、この新しい1号機はほぼフル稼働です。これをフル稼働として、足りない分を前からある2号機、3号機で燃やすということなので、今、木村委員が懸念されていることは、おそらく問題にはならないと思いますが、私が答えるのはまずいので、事務局から事業者きちんと確認はしていただくようお願いします。

ただ、そういう意味で、結局新しい一番効率のいいものをフル稼働させて、それで燃やし切れない発生ガスを2号機、3号機で燃やすという考え方だと説明を受けています。

○佐藤アセスメント担当課長 では、御説明いたします。

準備書の997ページをご覧ください。

第12.2-3表をご覧くださいなのですが、今、会長から御説明のありましたとおり、将来新1号機は平均負荷率100%ということで、フル稼働の状態でございます。ですので、既設の2号、3号のほうが当然新1号よりも負荷が減っているというものでございます。

○片谷審議会会長 後でまた、木村委員には詳細な情報を見ていただいて、項目審議のときに御確認いただければと思います。

ほかの委員の皆様から、いかがでしょうか。

佐々木委員、どうぞ。

○佐々木委員 担当の項目でなくて申しわけないのですが、隣接県として、自治体として大気が重要だということで、例えば546ページの表12.1.1.1などを見ましても、自動車だけが搬入時に予測されておりますけれども、船舶での海上輸送も考えられていると、その辺の予測は必要ないのでしょうかということをお聞きしたいのです。

○佐藤アセスメント担当課長 それは事業者を確認いたします。

○片谷審議会会長 想像するところでは、月間3隻という数が、東京湾内のほかの船舶航行量に比べると、はるかに少ないという判断がされているのだろうとは思いますが、これは事務局で確認をしてください。船は1隻当たりが非常に大きいですから、本当に無視していいものかどうかというのは、確認は必要かと思います。

木村委員、どうぞ。

○木村委員 船舶の排出量が、SO<sub>2</sub>などは規制の関係で、少し前まではかなり多かったです。最近、法的な関係はどうなのですか。沿岸で走る船舶に対する規制というのは、昔と変わっていますか。

○片谷審議会会長 規制自体は変わっていないですね。コンテナターミナルの案件で、船舶の予測はされていましたが、あのときはそれなりの値にはなっていましたが、結局問題になるレベルではないという結論だったかと思いますが、それで合っていますか。

佐藤アセスメント担当課長、どうぞ。

○佐藤アセスメント担当課長 確かに船舶の関係ですと、SO<sub>2</sub>が相当高く出ている、これは今も続いております。ただ、規制自体は変わっていないのですけれども、最近の報道情報等によりますと、随分大型船については、エンジンをよくしてきているということで排出が減ってきていて、港湾局等も、そういうクリーンなエンジンを使っている船舶については、優先的に港湾を利用させる計画等もあると聞いております。

○木村委員 どうもありがとうございました。

○片谷審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

では、特に御発言はございませんようですので、本日の諮問につきましては、以上という形にさせていただきます。

では、第二部会の皆様におかれましては、御担当部門の審議をよろしくお願いいたします。

それでは、次に移らせていただきます。

受理関係につきまして、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、御報告させていただきます。

本日の資料の2ページをご覧ください。

資料2、受理関係の案件でございます。

環境影響評価準備書、今、御説明申し上げた、

「JFE扇島火力発電所更新計画【法アセス】」の1件です。

環境影響評価書、「(仮称)東京港臨港道路南北線建設計画」の1件です。

事後調査報告書が3件ございまして、「南山東部土地区画整理事業(工事の施行中その7)」、

「(仮称)大手町1-6開発事業(工事の完了後)」、「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(工事の施行中その12)」となっております。

着工届が3件出されてございまして、「(仮称)虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業」、「京成電鉄押上駅(四ツ木駅～青砥駅間)連続立体交差事業」、「都宮村山団地(後期)建替事

業」でございます。

5番目としまして、完了届です。「練馬清掃工場建替事業」が提出をされてございます。

それでは、受理関係につきましては、担当から御説明を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3ページをご覧ください。

「（仮称）東京港臨港道路南北線建設計画」、こちらの環境影響評価書審査意見書と環境影響評価書との関連について、御説明いたします。

まず「大気汚染、騒音・振動共通」の事項ですけれども、こちらは審査意見書の内容ですが「東京港第8次改訂港湾計画」では、平成30年代後半を目標年次としていることから、工事の完了後における予測対象時点に平成30年代後半を追加することということで、評価書案の段階では平成32年度のみを予測しておりましたが、今回この評価書の中で、平成37年度についても予測評価を実施してございます。

こちら、ブルーの評価書の101ページをご覧いただきたいのですが、予測で一番下のところ②工事の完了後ということで、自動車の走行に伴う影響ということで予測の対象時点は、計画道路の利用が通常状態に達した時点、港湾道路のネットワークが完成した時点ということで、平成37年度としてございます。

逆に、今までありました平成32年度、これが参考ということで、資料編のほうに移ってございます。

従いまして、平成37年度、平成32年度の両方の予測評価を行ってございます。

こちらは、騒音・振動についても同様でございます。

審査意見のもう一つですが、将来交通量、そ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につきまして、評価書の資料編の2ページをご覧ください。

将来交通量の予測に当たりましては、港湾計画の目標年次平成37年度時点を想定しまして、道路ネットワークとしまして、東京港トンネルの一部、これは今、工事中になっております。環状2号線、中央環状品川線、東京ゲートブリッジ、こういうものを見込みながら、将来交通量を換算しております。

1ページが、平成37年度のネットワークの予想図になってございます。

本日の資料、3ページに戻ります。

続きまして、「大気汚染」についての意見の内容ですが、1つ目としまして、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、その特徴を示すなどして明らかにすることという意見でございます。

こちらの評価書ですが、根拠としまして、道路マニュアル、これは「道路環境影響評価の技術手法（平成24年版）」を利用してございます。こちらを採用した理由ですけれども、こちらは全国の臨海部を含みます、一般局及び自排局のデータをもとに作成したものでございます。東京都のデータですと、都心部が中心になりまして、臨海部のデータが少ないということで、より現状に近いということで、この評価書の中では道路マニュアルを採用してございます。

臨海部と都心部を比べますと、臨海部のほうがスピード等が相当速くなっておりまして、排出係数等も変わってきているのかなということで、この道路マニュアルを採用してございます。

「大気汚染」の2つ目、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ことという意見でございます。

こちらですが、評価書の150ページをご覧ください。

環境保全のための措置としまして(1)工事の施行中ですが②予測に反映していない措置の6つ目、工事工程を適切に管理・監督し、工事の輻輳を極力回避するとともに工事用車両台数の一時的な増加を抑制することにより、更なる大気汚染物質の低減に努めるというものを保全措置として追加してございます。

また、(2)工事の完了後ですけれども、150ページの一番下になりますが、トンネル坑口付近での大気質濃度の上昇が考えられる場合、トンネル設備の運用による措置等を検討するというでございまして。こちらですが、トンネル内には換気設備を設置しますので、必要に応じてそれを使って、坑内の濃度が高くなった場合、外に排出することを考えてございまして。

続きまして、本日の資料4をご覧ください。

「騒音・振動」についてです。

工事用車両の騒音レベルの増加分はわずかであるため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、工事完了後の自動車の走行に伴う騒音について、計画道路及びその周辺は環境基本法における環境基準は適用されませんが、評価の指標を超えていることから、より一層の保全措置をするようにという意見でございまして。

こちらにつきましては、評価書219ページをご覧ください。

環境保全措置としまして、(1)工事の施行中ですけれども、先ほどの大気と同じです。②

予測に反映していない措置の5番目になりますが、工事工程を適切に管理しまして、一時的に工事用車両が増加することを抑制する。それによりまして、騒音・振動の低減に努めるということを新たに追加してございます。

続きまして(2) 工事の完了後の一番下のところ、①予測に反映した措置で低騒音舗装(排水性舗装又は二層式排水性舗装)を採用し、騒音の低減を図るとございますが、これは評価書案のときから入っていた事項なのですけれども、229ページをご覧ください。

表8.2-49をご覧いただきたいのですけれども、道路交通騒音のレベルですがケース1が本線の本事業区画のみを排水性舗装、その他は密粒舗装にしたもの。ケース2が二層式排水性舗装を採用したものでございます。

ケース2を見ていただきたいのですが、評価のところは全て×ということで、本事業で二層式舗装を採用しても、なかなか騒音の低減が見られないという状況でございます。

そのために、新たに環境保全の措置としまして、220ページをご覧いただきたいのですけれども②予測に反映していない措置の1つ目になりますが、事業の実施に際しては、最新の技術事例や直近の効果事例を収集・整理し、騒音低減効果の高い舗装技術の積極的な採用を検討、これが新たに加わってございます。

なかなか現状では騒音を低くすることができないということで、より新たな技術を探して検討するというところでございます。

続きまして、本日の資料の4ページをご覧ください。

「水質汚濁」についてですが、濁り(SS)の予測は、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、事後調査を確かかつ適切に行い、その結果によっては、必要に応じて新たな汚濁防止対策をとることという意見に対しまして、この評価書の中では、事後調査を確かかつ適切に行い、事業の実施による著しい影響が認められた場合には、さらなる環境保全のための措置を検討するというを保全措置のところに追加してございます。

続きまして「生物・生態系」ですが、こちらは意見を2つつけておりますが、現地調査では、注目される種が確認されており、大規模な浚渫工事も予定されている。このことから、事後調査において、事業の実施に伴う影響を調査し、必要に応じてさらなる環境保全のための措置を検討すること。

この意見に対しまして、一応評価書の中で、事後調査を実施、事業の実施に伴う影響を調査し、必要に応じてさらなる環境保全のための措置を検討することは追記されてございます。

なお、浚渫工事ですが、事業を精査した結果、浚渫範囲は結構狭くなってきております。ですので、生物・生態系への影響は評価書案の時点では、緩和されていると考えてございます。

「生物・生態系」の2つ目の意見ですが、また、以降ですが、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でございます。

こちらの意見の対応ですが、資料編の237ページをご覧ください。

A3の折り込みのページになってございますが、こちらは本文中では文章だけで分かりにくいということで、資料編に近隣環境の鳥、魚との関係等を図示してございます。

この下の表のところ、真ん中の開放水面のところがありますが、こちらが水質、底質ということで、水質汚濁の項目との関連を個々に述べてございます。

この表で分かりやすく説明しているというものでございます。

本日の資料の5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。

意見ですが、計画道路周辺には、公演やレクリエーション施設等が多数存在することから、工事の施行に当たっては、これら公園等を利用する人々の安全確保はもとより、利用への影響を及ぼすことのないよう環境保全のための措置を徹底することという意見でございます。

こちらにつきまして、評価書の457ページをご覧ください。

環境保全のための措置ですけれども、(1) 工事の施行中の②予測に反映していない措置の3つ目の・ですが、定期的に協議会や安全教育等を開催し、公園等を利用する人々の安全確保の徹底に加え、工事用車両の走行等がその利用に影響を及ぼすことがないように、周知徹底するというものが追加されてございます。

また、(2) 工事の完了後ですけれども、形態・意匠・色彩について臨海部の景観や周辺環境との調和を図ることで、景観の連続性を確保し、圧迫感を与えないように工夫することにより、自然との触れ合い活動の場が持つ機能に影響を及ぼさないよう配慮すると、この事項が追記されてございます。

続きまして、本日の資料の5ページ「廃棄物」でございます。

廃棄物についてですけれども、再資源化率等の目標値が示されていないという意見に対しまして、評価書の中で「東京都建設リサイクル推進計画」における目標値、これを再資源化率等として設定してございます。具体的には、建設廃棄物が95%、建設汚泥が90%、建設発

生土92%を、評価書の中で明記してございます。

以上です。

○片谷審議会会長 一旦ここで区切って、御質問があればお受けしたいと思います。

今、御説明のありました、東京湾臨港道路南北線の環境影響評価書について、評価書案段階からの修正、加筆が行われた部分についての御説明があったわけですが、特に意見を述べられた御担当の先生方、もしお気づきの点がありましたら、御発言ください。もちろん、それ以外の委員の方から御質問をいただいても結構でございます。

木村委員、どうぞ。

○木村委員 自動車からの排ガスの問題で、排ガス量の算定のとときに、評価書案のとときには法定速度の排出量で計算していたのが、今度は平均の周りに分散があるという、過去のいろいろな調査でそういうデータがあるのですけれども、それに直したということで、その理解でいいわけですか。

○佐藤アセスメント担当課長 評価書案とこの評価書で、速度は、実は法定速度で変わってございません。ただ、実態を確認したところ、平均がほぼ法定速度だったということでございます。

○木村委員 ただ、問題は平均が幾らではなくて、実際は平均の周りに分散があるわけです。そうすると排出量が多いほうに行くはずなのです。みんなが60kmで走っているよりは、遅い車とか速い車がまじっていたほうが、たしか多くなるはずで、その道路の平均速度を見て、その平均速度に対応する分散を含めて、排出量を出しているのが普通ではなかったかと思うのです。

国総研とか、そういうところから出ている資料は平均速度と書いてあって、だから、一定速度で走っているわけではないと思うのです。その辺の規律がどうなのか。

○片谷審議会会長 森川委員、御意見ありますか。

○森川委員 平均車速というところは、通常はいろいろな速度を平均した速度で出しているのが原単位になっていると思うので、それは加味されているのかと思います。

ここは車速よりも車種のほうが気になるなというところにして、都内の車種構成とおそらく全く違う車両がばんばん走るわけですね。そこをちょっと探していたのですけれども、分からなかったのですが、それは書きましたとあるので、書いてあるのだらうと思うのです。

多分、速度は大丈夫だと思います。

○片谷審議会会長 では、1点目の車速の問題に関しては、国総研が出している原単位であれ

ば、そういう分布を考慮した数字になっているということで、それを使っている限りは問題ないであろうということですので、それは了解していただけますか。

あとは、車種構成、要するに、圧倒的に大型車混入率が高いし、しかも、大型車の中でもいわゆる特大トレーラーが多い状況なので、それが反映されているかというのが、森川委員の懸念ですね。

○佐藤アセスメント担当課長 まず、評価書の127ページをご覧いただきたいのですが、表8.1-34の予測地点における将来交通量、こちらで大型、小型を分けまして、大型車の混入率等を出していますので、この車種構成によって予測がされている。更に、排出係数につきましても、大型、小型でちゃんと分けておりますので、都心と比べて大型車の混入率が高いということで予測評価を行ってございます。

○片谷審議会会長 おそらく数値として間違っているということはないだろうと思えますけれども、今後のことも考えていくと、こういう臨海部というか、中防のようなエリアでは、大型車の中でも特に大きい、しかも、コンテナは空荷のときはそうでもないですけれども、荷物を運び込んできている満載のときには、おそらく通常的大型車の排出係数よりもかなりいっぱい出ているという状況がありますので、今後そういうことも何か反映できるようなことは考えておいたほうがいいかなと、私も思っています。

○佐藤アセスメント担当課長 確かに136ページの表8.1-39をご覧いただきたいのですが、車種別の排出係数ということで、単純に小型、大型、大きなくくりになっていて、今、会長のおっしゃいましたように、大型についても、多分この地区であればもっと高くなる可能性は否定できないと思えますので、今後それにつきましては、どういうデータがあるか等も踏まえて検討させていただきたいと思えます。

○片谷審議会会長 おそらく、森川委員はそういう情報をたくさんお持ちですから、その辺、事務局にも提供していただいて、今後の案件では、事業者の指導にそういうものもできるだけ反映させていただくようお願いしたいと思えます。

まだたくさん御意見がありますが、ほかいかがでしょうか。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 先ほどの4ページのところの意見の生物・生態系のところですが、生態系にかかわる記述について「図や写真等を用いて分かりやすく整理し、資料編に記載した」というので、これは本当にこういうものがあると、特にここはいろいろな埋立地、水路、開放水面、人工護岸、工場地帯、いろいろな生態系があるので、こういう図を用いるというのは、すご

く可視化して見やすいというので、大変いいなと思います。

もう一つ、更にだんだん要求が高くなって申しわけないのですが、この図は大変いいのですが、どういう関係性があるかというのが本当は出ていると、なお、いいのです。

例えばここの開放水面の真ん中の図ですが、一般的に生態系の食物連鎖が分かるようなと、海水面のところですが、まず植物プランクトンがあって、それを動物プランクトンが食べ、それから、動物性の小型の魚類ですね。そのようなもので、ちょっと生態系をあれしている者から見るとこの順序はどうかなど。

それから、本当はその関係性、食物連鎖もというのですが、このデータを見ると、定量的なデータを出していらっしゃるのですね。多分、ここの四角に入っているのは優占種だと思うのです。個体数が一番多いというもので、せっかくこれだけのデータがあるので、ただ、ここにあったよというのではなくて、もうちょっとそういう生態系のシステム、ピラミッドというものが見えるような形にさせていただいて、個体数の多いものが分かるように。

それから、食物連鎖が1つ上がると、大体個体数、エネルギー、バイオマスというものが10分の1になるのです。そういうデータをあれすると、これが本当にバランスのいい生態系になっているかどうかなどということも見えてきますので、せっかくこの貴重なデータがあるので、それをもうちょっと活用したら、この生態系についての情報というものがもっとよく見えるのではないかと思います。

○片谷審議会会長 事務局、何かコメントはありますか。

○佐藤アセスメント担当課長 確かに、実はこれは関連性が余りよく見えてきていないというのは、先生の御指摘のとおりでございます。本編にもありますけれども、例えば水の中で、海中では、植物プランクトン、動物プランクトン、それが魚類の餌になるという状況で、ただ、魚類と鳥の関係では食物連鎖はなかなか成立していない地域ということで、その辺は記載してございません。

ただ、今後同様に生物・生態系が出てきた場合、先生の御指摘のように、そういう関係性ですとか、そういうものを分かるような形の資料になるように事業者には指導等していきたいと思っております。

○片谷審議会会長 今回の案件は、これがもう評価書ですので、修正を求めるのは、制度上は少し難しいところがありますが、ただ、言うておくことは大事で、コンサルタント会社も今後の案件で改善できるところは改善する方向に向いてほしいと思っておりますので、そういう意見が出ているということは事業者にもう一度伝えるようにお願いします。

あと、当然これは事後調査対象ですから、事後調査の段階で、また補足的な資料を求めるということも選択肢にあると思いますので、その辺は事務局でできるだけ対応していただくようお願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

坂本委員、どうぞ。

○坂本委員 229ページの騒音の予測値を見ると、環境基準をかなりオーバーしていて、生活実態がないということで議論の余地はあろうかと思うのですけれども、こういうところで、今回の評価書で、最新の技術事例や直近の効果事例を収集・整理しという記述をしていただいているところが、今後の努力に期待したいと思うのですけれども、こういう取り組みを続けていただけるようお願いしたいと思います。

○片谷審議会会長 これは現状の技術ではなかなか難しいところなので、更に新しい技術が出てきてくれることを期待して待つということになろうかと思えます。

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

では、特に御発言がないようでございますので、この「(仮称)東京臨港道路南北線建設計画」の評価書については、報告を受けて、了解したということにさせていただきます。

では、それ以外の受理関係の御説明を、通してお願いいたします。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、続きまして、事後調査報告について御説明させていただきます。

本日の資料の6ページ「南山東部土地区画整理事業」でございます。

答申日は平成14年2月28日、受理は平成28年2月15日でございます。事業の種類は、土地区画整理事業、位置は、稲城市矢野口2422-1番地他、施工面積は、約87.5ha、事業方式としては、組合方式でございます。計画人口は、約7,600人、事業期間としては、平成19年度から平成29年度の工事を予定してございます。

お手元の事後調査報告書、ホチキスどめの資料をご覧いただきたいのですけれども、こちらの3ページに位置図がございます。

こちらは、中央の太枠が区画整理の計画区域ですけれども、京王相模原線の京王よみうりランドと稲城駅の間に挟まれたところの、京王線の南側です。かなり広大な土地において、区画整理を行うものでございます。

4ページが、土地利用計画図でございまして、こちらは真ん中に多摩3・4・16号線という幹線道路をつくりまして、緑のところは公園でございまして、薄いオレンジのところは住宅用地、

濃いオレンジが沿道施設用地ということで、計画地の南側の薄い緑のところ、公益施設用地となっておりますけれども、こちらに学校をつくったり、給食センターをつくる予定になってございます。

また、本日の資料の6ページにお戻りいただきまして、今回、南山東部土地区画整理事業、かなり長い事業期間がございますけれども、工事の施行中その7でございます。調査項目は、大気汚染、騒音、振動、水質汚濁、史跡・文化財、廃棄物でございます。

まず、1 大気汚染、切盛土工事期間中の降下ばいじんの事後調査結果が、0.5t/km<sup>3</sup>/月から2.5t/km<sup>3</sup>/月です。こちらは、工事着手前の測定結果を下回ってございます。

降下ばいじんにつきましては、環境基準等ございませんので、工事着手前の降下ばいじんの量と比較をするということで、事後調査を行ってございます。

下回った理由としましては、予測で想定した粉じん防止対策ということで、一般的な対策でもありますけれども、かなりたくさん写真等もございまして、本日の事後調査報告書の20ページ以降です。仮囲いですとか、わら芝張り、種子吹きつけですとか、散水ですとか、シートカバー、タイヤ洗浄、鉄板敷き詰め等、さまざまな対策を行ったことと、あとは人家が近接する盛土箇所については、盛土して、より粉じんが民家に近くなるということで、高さは通常3mですけれども、5mの防じんシートを設置して工事をするなどを行ったことにより、影響は少なかったものと考えられるとしてございます。

2 騒音ですけれども、E工区における建設作業騒音レベルの事後調査結果は67dBでございまして、予測結果の73dBを下回るとともに、環境確保条例に定める指定建設作業の騒音の勧告基準80dBを下回ってございます。

この案件は、当初は周辺の民家の方々から苦情も大分多かったと伺っておりまして、もともと保全措置もやっていたのですけれども、そういった声を踏まえまして、より丁寧に工事をやっているということで、そちらに記載がありますとおり、下回った理由としましては、近隣の民家への影響の低減を図るために、極力、出力を抑えて作業に当たる。それから、移動するときに音が大きく出るということもあるということで、極力スピードを抑えて工事を実施するなど、工期としてはかなり長いので、多少ゆっくりできる余地もあるということで、かなり丁寧にやっているということを伺ってございます。

3 振動ですけれども、E工区における建設作業振動レベルの事後調査結果53dBから64dBは、予測結果である64dBから66dBと、同程度または下回るとともに、環境確保条例に定める指定建設作業振動の勧告基準70dB以下を下回ってございます。

こちらも同様に丁寧にやっているということで、下回った理由としましては、民家への影響の低減を図るために、振動の大きな、当初はブルドーザーを使用するという予測だったのですが、ブルドーザーは使用せずにバックホウを使用したこと、また、そのバックホウを移動する際は極力ゆっくり移動したということで、そういったことが考えられるとしてございます。

4 水質汚濁ですけれども、仮設調整池から三沢川へ放流しているときの三沢川の浮遊物質（SS）の事後調査結果は1mg/Lから11mg/Lであり、環境基準値50mg/Lを上回らないという予測をしていたのですが、予測のとおり、50mg/Lを下回っていたことから、工事による河川水質への影響は少なかったものと考えられるとしてございます。

7ページ、5 史跡・文化財です。

計画区域内にある国指定の「江戸の里神楽」、この「江戸の里神楽」というのは、ホチキスどめの事後調査報告書の79ページに、文化財の状況ということでございますけれども、こちらは国指定の重要無形民俗文化財ということで、神にささげる舞踊で、都内で傳承されている4つの里神楽の内の一つであり、江戸時代から現代に至るまで綿々と受け継がれているといったものでございます。

こちらについては、該当箇所の工事着手前に当該文化財管理者と協議をして、当該文化財の管理品目について、適切な場所ということで、計画地の北西のほうにあるのですが、そちらに移転し保存していることから、予測のとおり当該文化財の存続に影響を及ぼしていないものと考えられるとしてございます。

次に、事後調査報告書の78ページも見ていただくと、8、9、10と番号が振ってありますけれども、こちらに稲城市指定の文化財がございまして、こちらに損傷を与えないということで予測をしておりましたが、81ページと82ページに写真がございまして、確認をしたところ、損傷等はしていないということで、予測のとおり、指定文化財に損傷等を与えていないものと考えられるとしてございます。

6 廃棄物ですけれども、建設廃棄物の排出量としましては、アスファルト塊が予測結果2,510m<sup>3</sup>に対して646m<sup>3</sup>、コンクリート塊が1,600m<sup>3</sup>に対して165m<sup>3</sup>、伐採樹木が2万7,630m<sup>3</sup>対しまして2万4,338m<sup>3</sup>となっており、再資源化率については、全て100%でございます。

建設発生土の排出量ですけれども、こちらは予測結果40万2,900m<sup>3</sup>対しまして、事後調査が27万2,303m<sup>3</sup>でございます。有効利用率は100%でございます。

最後一番下、苦情の有無とありますけれども、水質汚濁に関するものが1件ありましたが、

こちらは匿名の方から計画地からの排水で川が汚れているのではないかという苦情があったようですけれども、その事実関係については、周辺でほかの工事も行われていたようなので、どこが原因かというのははっきりはしていないそうなのですけれども、環境保全措置をしっかりとっておりますので、そういったことを説明するとともに、もともと仮設調整池の構造が、通常どおり一定の処理をして、川に放流していたのですけれども、そうではなくて、地下浸透型に改良する計画を立てて、極力川に流さないということで、説明をして御理解を得たということで、実際に改良しているということで聞いてございます。

「南山東部土地区画整理事業」については、以上でございます。

○佐藤アセスメント担当課長 本日の資料の8ページをご覧ください。

「（仮称）大手町1-6開発事業」の事後調査報告でございます。

こちら、受理日、平成28年1月19日でございます。事業の種類、高層建築物の新築でございます。所在地ですが、千代田区大手町一丁目6-6他でございます。

こちらのクリーム色の冊子が報告書になりますが、こちらの4ページ、5ページをご覧ください。

位置図ですけれども、こちら東京駅の近くということで、最近の案件ですと、八重洲口、それと日本橋側と、この辺の開発はどんどん進んでいる地域でございます。

敷地面積ですが、1万1,037.84㎡、建築面積、5,795.89㎡、建物の高さですが、199.70mということで、地上38階建てのビルでございます。主要用途、業務施設、商業施設、ホテル、駐車場等でございます。工事期間ですが、平成21年11月から平成26年4月ということで、平成26年4月に供用が開始されてございます。

事後調査の区分ですが、工事の完了後ということで、最終でございます。

調査の結果ですが、1 大気汚染について（1）関連車両の走行に伴う排出ガスの大気中における濃度ですが、二酸化窒素の7日間平均値ですが、0.030ppmから0.037ppmということで、予測結果を下回ってございます。

日平均値の最大値0.040ppmから0.055ppmということで、こちら予測結果を下回ってございます。

浮遊粒子状物質、こちらは7日間平均値0.026mg/㎡から0.029mg/㎡、こちら予測を下回ってございます。

日平均値の最大値、こちらが0.035mg/㎡から0.039mg/㎡ということで、こちら予測を下回ってございます。

予測を下回った理由ですけれども、予測時のバックグラウンド濃度、平成15年度から平成16年度の平均値ですが、二酸化窒素が0.034ppm、浮遊粒子状物質が0.031mg/m<sup>3</sup>、これに対しまして、事後調査時のバックグラウンド濃度、これは7日間の平均値になりますが、二酸化窒素が0.021ppm、浮遊粒子状物質が0.026mg/m<sup>3</sup>と、バックグラウンドが低下していたことが、今回下回った理由の一つと考えてございます。

あわせて、自動車交通量が減少していたということが考えられます。

報告書の37ページをご覧ください。表7.1-25が、自動車交通量の予測時と事後調査時の比較です。

予測時ですが、これが平成17年の調査結果、事後調査が平成27年ということで、ほぼ10年、時間がたっているのですけれども、大型車について見ますと、No.3が287台/日で増加しておりますが、ほかの地点では全て減少してございます。特にNo.6につきましては、5,282台/日から4,023台/日ということで、約1,300台/日ほど減少しているということで、この予測時に比べまして、交通量が減少したことも予測結果を下回った理由の一つと考えられるかなと思ってございます。

続きまして、本日の資料の8ページにお戻りください。

(2) 熱源施設の稼働に伴う排出ガスの大気中における濃度ですが、窒素酸化物排出量は、今回0.037Nm<sup>3</sup>/時ということで、予測時の0.95Nm<sup>3</sup>/時を下回ってございます。

この下回った理由なのですが、予測時は、1,000kWのものを3台入れる予定だったのですが、今回25kWのものを4台ということで、相当小型化しておりますので、下回っていると考えてございます。

(3) 駐車場の供用に伴う排出ガスの大気中における濃度ですけれども、二酸化窒素の日平均値が0.045ppmということで、予測結果0.03776ppmを上回ってございます。この上回った理由なのですが、最大濃度着地点、これは計画地の北側約20mにあったのですが、その時点での測定が困難だったということで、今回事後調査では駐車場の排出口の前のところ、敷地境界で測定してございます。そのために高くなってしまった。

排出口とこの予測地点、最大濃度着地点は20m離れておりますので、実際に最大濃度着地点での濃度は、この0.045ppmよりは小さくなるのだろうと考えてございます。

続きまして、9ページ、2 日影についてです。

(1) 日影の影響を特に配慮すべき施設等における日影の状況の変化の程度ですけれども、計画建築物によります日影の時間の変化は、1地点で予測結果と同程度、1地点で下回ってお

ります。

報告書の49ページをご覧ください。

図7.2-6、こちらは建物の位置図ですが、黄色い部分、こちらが評価書時点の建物の形態でございます。その黄色の中に太い線でくくられているもの、これが実際の建設された建物ということで、事後調査時での状況でございます。こちらをしてみますと、まず、計画地の東側敷地境界から西側に約5mほどセットバックさせている。更に、建物なのですが、東西方向の長さを少し短くしてございます。この辺の関係で、日影時間が予測を下回ったと考えてございます。

(2) 計画建築物による日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度ですけれども、こちらは予測結果とほぼ同程度でございます。

報告書の46ページ、47ページをご覧ください。

46ページが予測、47ページが事後調査結果ですけれども、こちらは特に配慮すべき施設あります公園、小学校、幼稚園、こちらに及ぶ日影はいずれも1時間以内ということで、予測、事後調査、いずれも変わってございません。

続きまして電波障害についてですが、地上デジタル放送につきましては、全地点で画像評価が正常に受信であり、品質評価は、きわめて良好からおおむね良好ということで、特に問題はございませんでした。

4 風環境についてですが、報告書の63ページをご覧ください。

63ページの図の中のA地点、こちらで風環境を調査してございます。

A地点、予測時は日最大瞬間風速の超過頻度に基づく風環境評価尺度による評価、こちらはランク1だったのですけれども、事後調査でもランク1ということで、予測結果と同じで、特に問題はございませんでした。

続きまして「5 景観」についてですが、(1) 主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の変化の程度、(2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度についてですけれども、こちらは報告書の74ページから77ページの写真をご覧ください。

こちらにつきましては、No.3とNo.4、この2地点におきまして、予測時には想定していなかった新規の高層ビルが手前にできたために、計画建築物の視野性は低下しております。

また、No.1、No.2、No.5、No.6におきましては、計画建築物が大きく視認されておりますけれども、周辺の高層建築物と一体とした都市景観を形成しているということで、予測結果と比較しますと、おおむね同様の結果だったと考えてございます。

(3) 圧迫感の変化の程度ですけれども、報告書の70ページをご覧ください。

圧迫感ですが○の2地点で調査をしてございます。

地域全体の形態率ですけれども、地域Aにおきましては、周辺開発の影響で1.3%増加しております。地点Bでは、5.7%減少してございます。

減少した理由ですけれども、予測値と比べますと、計画建築物を敷地境界東側から約5mセットバックさせている、更に、建物の東西方向の長さを短くしているということで、減少していると考えてございます。

苦情ですが、特にございませんでした。

続きまして、本日の資料の10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」の事後調査報告でございます。

事業の種類ですが、道路の新設、延長及び区間ですが、延長約2.5km、起点が八王子市南浅川町（神奈川県境）、終点が八王子市南浅川町（一般国道20号付近）、車線数が、往復4車線、工事期間、平成13年度から平成27年度ということで、今年度で終了予定でございます。供用ですが、平成26年度に開始されてございます。

事後調査の区分ですけれども、工事の施行中その12ということで、工事の施行中の最後の報告でございます。

まず、水質汚濁についてですが、ホチキスどめの厚い物が国道20号の報告書になっておりますけれども、こちらの8ページをご覧ください。

水質汚濁の調査地点が4地点ありまして、まず、真ん中のオレンジ色の丸の部分を見ていただきたいのですが、赤丸でくくってありますのが工事区間ということで、根固め工①の工事箇所の下流部、根固め工②の工事箇所の下流部、それと、案内川の上流部、案内川の下流部と4地点で調査を行ってございます。

調査結果ですが、9ページの表1-2に示すとおりでございますが、4地点でのSSですが、1mg/L未満から8mg/Lということで、特に問題ある数値は出てございません。

続きまして、2 地形・地質についてですが、報告書の15ページをご覧ください。

15ページ、16ページにあります、写真2-1から2-6に示すとおり、順次のり面はほぼ緑化されており、平成20年3月、このときに相模原八王子トンネルの北坑口、北の入り口の部分で崩落があったのですけれども、その後の工事の本格化以降は、平成25年3月まで、特に地すべり及び崩落等の変化は見られず、安定しておりました。

地下水位についてですけれども、掘削工事着手前から工事完了まで、一部の観測井で一時的な水質低下が見られましたが、止水対策等により水位が回復してございます。

報告書の33ページをご覧ください。

環境保全のための措置の実施状況のところですが、6行目のところをご覧くださいなのですが、平成19年の4月頃に一時的な水位低下が確認されとありますけれども、この地点ですが、24ページの図をご覧ください。

この24ページの図の中のE-3の赤丸、こちらで水位低下が確認されてございます。こちらにつきましては、約200mにわたりトンネル坑内の地下水の引き込みを防ぐためにトンネル壁面の全周を防水シート、コンクリートで巻く構造を構築しまして、トンネル工事の進行方向、これは東京側から神奈川県側にトンネルを掘っていつているのですが、そちらへの地下水の流出を防ぐために工事の先端部分、こちらに止水壁を構築して、水漏れを防止してございます。

続きまして植物・動物です。

(1) 陸上植物についてですけれども、注目すべき種の確認状況を比較しますと、特に予測値と大きな違いは見られませんでした。直接改変の影響があります、ウスベニニンソウ、カンアオイ等25種、こちらについてですけれども、報告書の52ページをご覧ください。

表3-8、こちらが移植対象となりました注目すべき植物の一覧でございます。20科25種の植物を移植してございます。これらの25種についてですけれども、移植した結果、とりあえず移植後、生育が全て確認されてございます。

移植状況ですが、58ページ以降の写真のとおりでございます。ただ、この中でヤマユリにつきましては、イノシシの被害に遭って、なくなってございます。

続きまして(2) 陸上動物についてですけれども、こちらにつきましても、注目すべき種は、確認種は予測値と比べまして、入れかわりはありますが、生息状況に大きな違いはございませんでした。

注目される種の調査結果ですけれども、103ページから109ページに示すとおりでございます。

報告書の104ページをご覧ください。

注目すべき両生類として、カジカガエルが評価の対象になっているのですけれども、これは、事後調査におきまして、案内川で広く生息が確認されております。

続きまして、106ページをご覧ください。

注目すべき昆虫として、ムカシトンボなのですが、こちらなのですが、事後調査で確認されなかったのですが、高尾山インターチェンジの西側の沢におきまして、確認されております。ムカシトンボを対象とした保全措置を実施いたしました。その結果、保全対策後のモニタリング調査におきまして、成虫及び幼虫が継続的に確認されておりますので、生息環境を維持されておるものと考えてございます。

107ページ、ゲンジボタルですけれども、こちらも事後調査におきまして、初夏の時期に案内川及び榎窪川で成虫が散発的に発光しているのを確認してございます。

本日の資料の10ページにお戻りください。

(3) 水生生物についてですけれども、水生生物の注目すべき種は多数確認されており、生息・生育状況に大きな違いは見られませんでした。

苦情については、特にございません。

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。

それでは、事後調査報告3件の御説明をいただきましたので、一括して御質問等をお受けしたいと思います。

順番は定めませんので、どの案件の資料の何ページということをおっしゃっていただいて、御発言ください。

藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 事後調査報告の最初の案件で、本日の資料では7ページです。南山東部土地区画整理事業の廃棄物の中の建設発生土の用語の問題なのですけれども、この審議会でも何回か申し上げているのですが、建設発生土で「有効利用率」と言った場合は、その工事に出てきた残土のリサイクルの状況ではなくて、国も東京都もそうなのですけれども、その工事で外から土砂を持ってくる場合に、どのぐらい残土を利用しているかという資材としての利用のほうを表現するので、多分これが間違っ使われているのです。

報告書のほうで見ても有効利用率は100%と書いてあるのですけれども、この報告書の6ページに、この工事に出てきた残土で余ったものを、きちんと別のところで使っているということで、それは大変結構なのですけれども、言葉としては「再利用率」とでも言うべきものなので、これはまだ、今後事後調査報告書が出てくると思いますので、よく言葉の定義を確認した上で、正確な言葉を使ってほしいということをお伝えいただければと思います。

○片谷審議会会長 事務局、いかがでしょうか。

○宇山アセスメント担当課長 先生のおっしゃるとおり、持ってきたものではなくて、全てほかの工事で使いましたということなので、大変申し訳ないのですけれども、今後、通常は建設発生土の事後調査はそういったものですので「再利用率」という文言で統一させていただきたいと思います。申し訳ございません。

○片谷審議会会長 この案件も来年度までが工事事業期間になっていますから、少なくともあと1回は事後調査報告書が出てくると思いますので、そのときには、そのように反映させるようにお願いします。

では、ほかの御発言を承ります。

黒田委員、どうぞ。

○黒田委員 大手町の開発事業の事後報告書の58ページです。今日の資料の9ページの電波障害のところでは、

これは、地上デジタルは全て障害がないということでありまして、そして、衛星放送のところは、58ページを見ていただくと、全て×です。受信できないということになっております。

これは、アンテナの高さが2mということで、×だろうとは思いますが、ここに書いてありますように、3地点とも受信不能でありましたが、遮蔽障害の及ぶ範囲内にある建物には、アンテナが設置してあるということと、ヒアリングにより確認しましたということで受信可能であると考えられる、と書いてありますけれども「考えられる」ではなくて、全てのところで確認はしてありますかという質問です。

○佐藤アセスメント担当課長 目視で確認できなかったビルにつきましては、全て確認しております。受信可能である、と言い切ってもいいのですけれども、なかなかそこは言い切れませんので、考えられるという表現になってございます。

○黒田委員 記載的に考えられる、というところをもっとしっかり書いていただいたほうがいいかなと思います。

以上です。

○片谷審議会会長 今の件ですが、考えられるというのは、本日の資料の記載ですけれども、事後調査報告書ではどこに記載されているのですか。

○佐藤アセスメント担当課長 報告書では、53ページになります。こちらは予測した調査結果で受信可能と考えられると。

○片谷審議会会長 そうであれば、これは影響範囲内のビル管理者の全てにヒアリングを実施して、受信可能であることを確認した、と書いてもらうのが本来の報告のスタイルだと思います。

いますから、全部確認したのなら、そのように書いていただいて、ビルは空想のものはないわけで、実際にあるビルについて全部確認したのであれば、そう記載するようにしていただいたほうが明快だと思います。

ただ、これはもう完了ですから、この案件については事後調査報告書はこれが最後だと思いますが、今後そういう対応を別の案件ではお願いします。

杉田委員、どうぞ。

○杉田委員 一番最後の首都圏中央連絡道路のものなのですが、地下水のところ、25ページに地下水は大きな変動は見られなかった、本日の資料の10ページでも、地下水は、一時的な水位低下がみられたが、止水対策により水位が回復しているとあるのですが、32ページのグラフを拝見いたしますと、細かいことで恐縮なのですが、E-1、E-1' の推移は、ステディーに低下しているようにデータのほうはそう見えるのですが、これは何か別の原因などが考えられるのでしょうか。

○佐藤アセスメント担当課長 E-1、E-1'、比較的下のほうの2つの線、確かにちょっと下がっているかなと見えなくもないのですが、それについては、事業者のほうに確認してみます。特に説明等は受けておりませんでしたので、確認いたします。

○片谷審議会会長 これももう間もなく完了だと思いますので、早急に確認していただいて、場合によって追加の対策が必要ということになりかねない話かもしれませんので、至急確認をお願いします。

○佐藤アセスメント担当課長 一応、大体水位ですと、工事の完了後1年ほどは継続しますので、まだ、こちらは計測中ですので、その結果の報告のときに、その辺を入れて御報告したいと思います。

○片谷審議会会長 よろしくをお願いします。

では、ほかの御意見、御質問をどうぞ。

義江委員、お願いします。

○義江委員 大手町の「4 風環境」ですけれども、予測結果も事後評価結果もランク1であるということなのですが、この予測時にランク1と、かなり弱い風環境が予測されている地点を測定した理由を教えてください。

○佐藤アセスメント担当課長 報告書の63ページをご覧ください。

こちら、風環境の調査地点ということで、敷地の内側に入っています。62ページを見ますと、完全に大手町の森の中の部分で測定しているのですが、実は当初、事後調査計画

書では、こちらの敷地境界の東側または西側で測定の予定でした。特に南東角、計画建物の下のほうの敷地境界の角のところ、ここが風環境が一番よくなかった地点で、この辺で測定を予定していたのですが、歩道等の関係で、こちらに機器が設置できなかったということで、機器が設置可能な場所ということで、A地点を選んでおります。

こちらにつきましても、今、義江委員から御指摘がありましたように、もともとAだったところでAの確認をしてどのような意味があるのだと言われると、まさにそうかなと思っておりまして、今後につきましては事後調査の計画の段階、または、当初計画と違う場所で測定する場合には、必ず事業者と調整して、その場所が適切かどうかを判断して、事後調査に入ってもらいたいと考えてございます。

以上です。

○片谷審議会会長 この件については、もうやむを得ないという判断だということですか。

○佐藤アセスメント担当課長 はい。

○義江委員 この測定点は、建物の南西の角付近で事後調査がなされている。南西ではないですか。

○佐藤アセスメント担当課長 A地点、これは計画建物の西側です。

○義江委員 西側ですね。南西の角付近で事後調査が行われているのですけれども、一般的にこのコーナー部から南寄りの風が吹いたときに、コーナー部から風下にかけて風が強くなる領域ではありますので、これはもしかしたら樹木がない状態とか、この南西の角のところにガラススクリーンが設置されているわけですね。こういうガラススクリーンが設置されていない状態での風が、もしかしたら、相当強かったから対策の効果がちゃんと出ているかどうかを確認するために、このA地点を選んだのかなとも思ったのですけれどもね。

○佐藤アセスメント担当課長 当初予定では、風の効果がどれくらい、ランク3のところはどうなっているかを予定していたのですが、内側で結果的に義江委員のおっしゃったように、防風対策がちゃんととられているという確認の事後調査になっております。それを目的としていたわけではございません。

○義江委員 分かりました。

○片谷審議会会長 本来の方向性としては、もし1ヶ所だけはかるのであれば、予測の時点で最も風環境が悪化すると予測された地点の、少なくともその近傍に設置するのが望ましいと思いますので、この件は間に合わないかと思えますけれども、今後の案件では事業者の指導を図っていただくようにお願いします。

ほかにかがででしょうか。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 2つあるのですけれども、1つは、最初の南山東部のホチキスどめのほうですが、その88ページで、表6-5として地中投棄物というものが、平成26年度今回報告分では0m<sup>3</sup>なのですけれども、そういう表があるのですが、こちらは本日の資料では入っていない表ということで、これまでの経緯で出てきたものだと思いますので、私は初めてで分からないため、もし補足があればいただけたらという御質問が一つでございます。

もう一つが、これは感想のような感じになってしまうのですけれども、次の大手町の事後調査の報告書、本日の資料を拝見しまして、感じたところが、最初の「1 大気汚染」の(1)のところでは、バックグラウンドの関係で、事後調査が予測結果よりも下回っていたと。次の(2)のところでは、機械を高効率の小型のものにしたから、予測より下回っていたということがあって、これは考えると、今後予測評価をするときも、ふだんであれば悪条件、悪条件側というか、安全側、安全側で考えてしまって、予測評価のときに大き目の数字で予測してしまって、こういうことも起きがちなのかなということを考えました。

事後調査のときに見るのは、おそらく全体量というのと、あとは影響のインパクトと2つ見ていく必要が今後、もうちょっと見られていくのかという気がして、なかなかそういうことを考えながら予測評価していくのが、余りしていなかったもので、今後大変なのかなと。事後調査に関しても、事前アセスを簡略化していこうといういろいろな事業で流れがあって、注視されていくようなことになっていくかもしれないので、そういう予測評価と事後調査のあり方みたいな、その関係性というのも今後また考えていったらいいのかなということを感じました。

それをもし何かあれば、こちらの事後調査基準の中などでも、現在注意していることなどがあれば、教えていただけたらと思いました。

以上です。

○片谷審議会会長 では、事務局、お願いします。

○宇山アセスメント担当課長 まず、南山東部の廃棄物の件ですけれども、地中投棄物については、当初、当然予測できないというか、掘ってみたら出てきたりというものなので、本日の報告書は予測との比較という形で書いておりますので、入っていないというのと、過年度に報告している事項ですので、今回は入っていないということでございます。

○片谷審議会会長 物が何かということは、過去の事後調査報告書にはあったのですか。

○宇山アセスメント担当課長 がらとかタイヤとか、固いものです。その他、瓦れきと言われるようなもので、誰がどのように埋めたのかは分かりませんが、そういうものが埋まっていたということで、過去に写真などもつけて報告させていただきます。

○片谷審議会会長 よろしいですか。

○池本委員 はい。

○片谷審議会会長 あとは、バックグラウンドの変化の件は、何か事務局の見解がありますか。

○佐藤アセスメント担当課長 実は、池本委員の御指摘の部分については、私どもも感じている部分がありまして、予測の時点、例えば大気汚染だと、建設機械の稼働の状況なのですが、建設機械が100台使うとすると工事の最中に100台が同時に稼働することはまずないと思うのですが、予測の段階では全て同時に稼働するというので、現在予測しております。

ユニットごとで予測する場合もあるのですが、なかなかこの時期、この機械でこれくらい出るとするのは、個々に出すから難しいということで、今、予測の段階では、全部動いたという、相当安全側を見込んだ予測になってございます。

ただ、これを例えば、今日の工事の予測、明日の工事の予測、1日ごとではなくても1ヶ月ごとになかなか全てを予測するというのは作業的に困難かなということで、現状としては、事後調査とストレートに比較できないような場合も結構ございます。

それにつきましては、ほぼそういう案件になっておりますので、ただ、一部今、言ったユニット型を採用して、工事の工種ごと、道路などはそういうタイプでやっておりますので、その辺のところは今後検討していきたいと考えております。

○片谷審議会会長 交通量に関しては、先ほどの南北線もそうですけれども、予測年次を先にすれば、交通量は一般に減るというのを将来交通量の数字が減るという前提で、バックグラウンドを設定するのはよく行われていますね。

○佐藤アセスメント担当課長 経年変化からどれくらい減衰しているかということで、それを掛けて、将来交通量は想定しています。

○片谷審議会会長 自動車交通量に関しては、もう反映されている例はたくさんあるということですが、現状では、なかなかそれ以外のところでは、将来の減少を想定したバックグラウンドの設定というものはされていないですね。これは今後のアセスの技術手法の改善の課題かと思えます。

先ほどの熱源施設のこれについては、とんでもなく下がっているのですけれども、40分の1の量で熱源が済んでいるというのは極めてすごいことだと思うのですが、これは多分最初の計画時点ではそんなに機器がなくて、後からそういう超高効率機器が出てきたという理解でよろしいのですか。

○佐藤アセスメント担当課長 実は、当初予定の1,000kW×4台というのは、この建物全体をそれで賄おうと思っていたのですが、最終的には、ホテル部分だけを賄うということで、相当小型化になっております。

○片谷審議会会長 ほかの部分はどうしたのですか。

○佐藤アセスメント担当課長 ほかの部分は、地冷から供給されているようです。

○片谷審議会会長 なるほど。

ほかにありますか。

では、御質問はおおむね出尽くしたようですので、受理報告に関する審議はこれで終了とさせていただきます。

では、何か委員の皆様から特に発言したいということがありましたら承りますが、よろしいですか。

では、特にないようでございますので、これもちまして、本日の総会の審議は終了させていただきます。

(傍聴者退室)

(午前11時53分閉会)