

平成28年度「東京都環境影響評価審議会」第6回総会 議事録

■日時 平成28年10月27日（木）午前10時00分～午前11時31分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室22

■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、小堀委員、齋藤委員、坂本委員、杉田委員、谷川委員、寺島委員、野部委員、藤倉委員、森川委員、義江委員

■議事内容

1 諮問

- (1) 「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」環境影響評価書案
⇒ 会長の指名により、第一部会へ付託。
- (2) 「福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（福生市大字熊川）建設事業」環境影響評価書案
⇒ 会長の指名により、第一部会へ付託。

2 受理報告

⇒ 別紙受理報告一覧の事業について審議会へ報告。

※ なお、「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」の「鉄」の文字は、「金」偏に「矢」と表記します。

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	・ J F E 扇島火力発電所更新計画 【法アセス】	平成 28 年 10 月 21 日
2 環境影響評価書案	・ 東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業	平成 28 年 9 月 23 日
	・ 福生都市計画道路 3・3・3 の 1 号新五日市街道線（福生市大字熊川）建設事業	平成 28 年 9 月 23 日
3 事後調査報告書	・ 二子玉川東地区第一種市街地再開発事業及び東京都市計画道路幹線街路補助線街路第 125 号線建設事業(工事の完了後)	平成 28 年 9 月 30 日

平成28年度「東京都環境影響評価審議会」第6回総会
速 記 録

平成28年10月27日（木）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室22

(午前 9 時59分開会)

○池田アセスメント担当課長 それでは定刻になりましたので、総会を始めたいと思います。

最初に、申しわけございません。本日はお忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。ありがとうございました。

もう既に皆様方に1回メールでは送らせていただいたのですが、また確認の意味で御連絡をさしあげます。

これまでも総会、部会ともに「東京都環境影響評価審議会の運営に関する要項」第5条の規程によりまして、会議については公開としてまいりました。そのうち、総会の議事録につきましては環境局のホームページ上で公開してまいりましたけれども、新しい知事のもと、情報公開のさらなる推進の観点から、今後部会のほうにつきましても、議事録をホームページ上で公開してまいりますので、御理解いただきますようよろしくお願い申し上げます。

それでは、事務局から御報告申し上げます。現在21名のうち14名の方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。

藤倉委員が出席予定ですけれども、ちょっと遅れるということで、間もなく見えられると思いますので進めさせていただければと思います。

それでは、平成28年度第6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お願い申し上げます。

○片谷審議会会長 皆様、おはようございます。御多忙の中、御出席くださいましてありがとうございます。

いつものとおりでございますけれども、本日傍聴を希望する方が来られているということでございますので「東京都環境影響評価審議会の運営に関する要項」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。

(傍聴人入場)

○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、傍聴を希望される案件の審議が終了した時点で途中で退出されても結構でございます。進行に御協力をよろしくお願い申し上げます。

では、ただいまから、平成28年度「東京都環境影響評価審議会」第6回総会を開催いたします。

本日の会議の次第をご覧くださいますと、諮問が2件と受理報告という内容になっておりま

す。本日は答申がございませんので、最初が諮問という形になります。

では、早速、最初の諮問案件に入りたいと思います。

事務局から諮問案件についての提案をお願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、お手元の資料1及び資料2は諮問文でございます。
続けて朗読させていただきます。

28環総政第639号

東京都環境影響評価審議会

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

平成28年10月27日

東京都知事 小池百合子

記

諮問第462号「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」
環境影響評価書案

1枚おめくりいただければと思います。

28環総政第700号

東京都環境影響評価審議会

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

平成28年10月27日

東京都知事 小池百合子

記

諮問第463号「福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（福生市大字熊川）建設事業」 環境影響評価書案

よろしくお願ひいたします。

○片谷審議会会長 ただいま諮問案文を読み上げていただきました。「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」の環境影響評価書案、それから、「福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（福生市大字熊川）建設事業」の環境影響評価書案。この2件は、ともに第一部会に付託をさせていただきます。第一部会の皆様方には審議をよろしくお願ひいたします。

では、今、諮問のありました案件の概要につきまして、事務局から1件ずつ御説明をお願ひいたします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、東日本旅客鉄道赤羽線のほうから行いたいと思います。お手元のクリーム色の資料の1ページをお開きいただければと思います。

事業者の名称につきましては、東京都と東日本旅客鉄道株式会社でございます

環境影響評価の実施者は、都市計画を定めるものとしまして東京都が実施してございます。

対象事業の名称及び種類でございますけれども、名称は「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」でございます。

赤羽線というのも、今だと埼京線と言ったほうが皆さんにはおなじみがあるかと思ひますけれども、ここでは赤羽線を使わせていただいております。

種類は鉄道の改良でございます。

下の表3-1、対象事業の内容の概略をご覧ください。

事業区間でございます。7ページのほうをご覧くださいまして、今回の事業区間の平面図が出ていますけれども、こちらの図の事業区間の起点は下のほうで、板橋駅方面になりますけれども、こちらの北区十条台一丁目から、終点につきましては図面の上のほう、赤羽駅方面になりますけれども、北区の中十条四丁目となっております。

事業延長は約1.5kmとなっております。

10ページをご覧ください。

今回の対象駅は十条駅ということで、図の中心のあたりに赤で書いてございますけれども、

区間中にある6ヶ所の踏切を解消していきます。

構造の形式は高架橋で、一部起点と終点につきましては地平区間がございまして、地平区間と高架橋の間については、それぞれ擁壁区間がございます。

工事予定期間は約11年としてございます。

11ページをご覧ください。

事業区間の構造ということで、一般部と称してはいますが、その構造につきましては、下にあります高架橋、下のほうの擁壁、12ページの地平部という形で構成されております。

高架橋につきましては、幅員は約11m～13mということで、調査計画のときは約11mとなっていましたけれども、幅を持たせて13mとなっております。

高さについては、約7m～11mということになってございます。

擁壁のほうの幅員につきましては、同じく約11m～13m、構造物の高さについては約2m～7mとなっております。

12ページをお開きください。

今度は、イ 駅部の構造でございます。十条駅のところは高架橋で構成されておまして、幅員につきましては約13m～22mとなっております。

調査計画のときには21mまでということになっていましたけれども、1mほど伸びてございます。

構造物の高さは約17m。こちらのほうも調査計画書では16mになってございましたけれども、1m高くなってございます。

なお、この図中にあります鉄道附属街路という、下の絵で見ますと高架になっている駅舎の隣にブルーの線が引かれているところがあって、約13.5mという道路が書いてございますけれども、ここにつきましては地元の北区により、将来道路を整備する計画がございます。

まず、北区が用地取得を行い、その土地を今回JRに貸しまして、高架化の事業を行います。

高架化の終了後、北区によりまして、駅前広場の整備を含めまして道路を整備する計画と聞いてございます。

13ページをご覧ください。

解消される踏切でございますが、下の表にありますとおり6ヶ所でございます。

上の2つ目、都道本郷赤羽線（補助第85号線）は幅員が18mの道路でございまして、ここが踏切によりまして普段大渋滞を起こしている道路でございます。

そのほか、区道については、鉄道により東西に分断された地域の一体化を図るという目的

も一つございます。

14ページをご覧ください。施工の工程でございます。

表6.3.1-1に示すとおりでございます。調査計画書と変わった点につきましては、仮線工事が8年～11年のところにも追加されたということでございます。これは仮線の撤去工事でございます。

それと、高架橋等の工事が5年目後半から開始だった予定のものが、2年目の半ばから行うことになってございます。

次に施工方法でございます。17ページをご覧ください。

こちらに詳しい移転の図がございますので、これを使いまして説明させていただきます。ほかの立体化の事業につきましても、ほぼ同じようなやり方をやっていますので、特に変わったやり方ではございません。

まず、右上のSTEP1の図をご覧ください。赤羽線の東側、先ほど北区のほうで土地を取得すると言った土地のほうに仮線をつくります。そこに従来の上り線、下り線の順で仮線に切りかえます。

次に左下のSTEP2をご覧ください。現況の下り線の軌道線を撤去した跡地に下り線の計画線を高架橋につくりまして、そこで下り線を高架橋に切りかえます。

次に右のSTEP3を見てください。下り線の仮線の撤去跡地に、上り線の高架橋、この赤い部分をつくります。その後、上り線を高架橋に切りかえます。その後、仮線の踏切、軌道の撤去、交差道路等の高架橋下の整備を行いまして、工事の完了となります。

27ページをご覧ください。

想定される主な工事用車両走行ルートでございます。青い線で書かれたところが、今回工事で車両走行すると想定している道路で、主に環状第7号線であるとか、一般国道122号線を使うとか、なるべく幹線を使うようにして、ただ、工事近傍につきましてはどうしても区道を使わざるを得ませんので、そういうところを使います。

図面上の白い丸に黒い点が入っている印がございますが、こちらが平成22年度の道路交通センサスのデータでございます。

単純な○のところにつきましては、今回追加で、今年の6月に調査した工事場所近傍の区道などの交通量でございます。

工事用の車両台数でございますけれども、工事計画から1日平均台数を導き出しまして、最大で往復で84台と想定してございます。

また、工事用車両につきましては、基本的に昼間の時間帯について運行を計画してございますけれども、鉄道工事の特性上やむを得ない場合につきましては、夜間の時間帯においても運行し、その際、工事用車両の台数につきましては、最大往復で16台/日程度、区道で最大8台/日程度往復すると想定してございます。

28ページをお開きください。6.3.2 供用の計画でございます。

立体化が終了した後の供用後における鉄道の編成車、運転本数等につきまして、表6.3.2-1に示してございます。

現時点で計画している運転本数は、414本/日ということで、現在の運転本数と同じ本数を想定してございます。

35ページをお開きください。今回の事業計画の策定に至った経過でございます。

東京都では踏切対策基本方針を平成16年6月に策定してございますけれども、これらの踏切問題の解決に向けて取り組んできておりまして、こちらの赤羽線につきましても、この中で鉄道立体化の検討対象区間のうちの1区間に位置づけられてございます。

区間内に6ヶ所の踏切がございまして、都市計画道路補助第85号線と交差する十条道踏切は、1日当たりの踏切自動車交通遮断量が、約72,863台・時/日と多くなってございまして、交通渋滞が慢性化している状況でございます。

そこで、この区間について、連続立体交差化することにより、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道とそれぞれの安全性の向上、消防・救急等の緊急活動の円滑化を図ることが可能となります。

以上のことから、東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業の計画策定に至ったものでございます。

36ページをお開きください。環境影響評価項目でございます。

図7.1-1に示す手順に従いまして、選定した項目につきましては、騒音・振動など7項目でございます。

38ページをご覧ください。こちらが選定した項目、及びその理由でございます。

騒音・振動につきましては、工事の施行中において、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音、振動、及び仮線区間における鉄道騒音が周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられます。

また、工事の完了後においては、鉄道騒音・振動が周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられます。そのため、今回この2つについて、騒音・振動を選定してございます。

以下、土壌汚染、日影、電波障害、景観、史跡・文化財、廃棄物についても同様に選定し

てございます。

39ページをお開きください。こちらには選定しなかった項目及びその理由が書いてございます。選定しなかった項目は大気汚染など10項目にございます。

概要につきましては以上でございます。

○片谷審議会会長 次の諮問は、どうしますか。

○宇山アセスメント担当課長 続けてもう一件の諮問の説明をいたしましょうか。

○片谷審議会会長 それでは、全然別の案件ですから別々に御質問を受けることにしましょう。

いつものように諮問案件の概要の説明をいただきました後、特に付託された部会以外の委員の方は答申まで御質問をいただく機会がありませんので、この事業内容、あるいは項目選定等について、御質問や御意見があれば承っておきたいと存じます。

もちろん第一部会の委員の方も御質問いただいて結構です。

木村委員、どうぞ。

○木村委員 大気汚染で、建設機械の稼働に伴う大気汚染が選ばれていないのは、工事期間が移動するので影響を与える期間が非常に短いということで、明らかに影響は小さいという論理なのですね。

○池田アセスメント担当課長 はい。木村委員がおっしゃるとおりでございます。

○片谷審議会会長 これは私も実は、かなり前から事務局には意見を申し上げているところなのですけれども、確かに工事用車両も、建設機械についても、影響がそんなに大きくなれないということは予想は十分つく話ではあるのですけれども、そのアセスの趣旨というのが、やはり周辺に住んでいらっしゃる方々の安心のためであることから考えますと、本当は予測はちゃんとしておいたほうが安心の度合いは高まるだろうということなので、例えば、この39ページの大気汚染の選定しなかった理由のところ、工事用車両については交通量の増加率、一種の寄与率が数字として明記されているので、実は予測・評価にかなり踏み込んで書かれているわけです。

建設機械については具体的な数字はここには書かれていませんけれども、台数だけであれば書こうと思ったら書ける話だと思うので、ですから、予測評価項目として立てようと思えば立てられるのですが、立てれば立てたで、今の東京都のルールでは事後調査をする必要が出るということなので、なかなか難しいところだということなのです。

ですから、ここに書かれている内容はもうかなり予測・評価に近いことが書かれているの

ですけれども、予測評価項目として書いてしまうと事後調査をしなければならないということで、現状ではこの方法でやむを得ないということで、これはまた将来に向けた課題であろうと私も思っておりますけれども、そのような状況です。

ほかにいかがでしょうか。

藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 遅れて来て申し訳ございません。

土壤汚染に関して113ページから記載があるのですが、既に土壤汚染対策法の形質変更届を届出る区域になっているので、一応予測・評価の対象にしているということなのですが、基準が116ページ以降にたくさん掲載されているのですが、重要な情報は基準値ではなくて、実際に何故ここが指定されて、何故というのはいほどのぐらい超過をしたので指定されているのかということと、予測される汚染土壌の土量だと思いますので、情報が余り適切な掲載ではないように思いました。

プラス予測結果と環境保全のための措置が、擁壁を行うとか、法律に則って適切に行うというのは当たり前であって、もう少し具体的に、新たな拡散がないように、どういう防止措置を講じるのかが、記述が非常に一般的だなという印象を持っております。

なので、従来要措置区域を環境アセスメントの対象とするときに、この程度の記載だったのかということと、参考までに、実際にほかの項目が全く出ず、鉛だけがどの程度出ているのかというのが、もしわかれば教えていただければと思います。

○片谷審議会会長 事務局からお願いします。

○池田アセスメント担当課長 今、藤倉委員がおっしゃった、データについて言うと手元に情報がございませんので、後日別の機会に御提供したいと思います。

こちらにつきましては、もう既に別の事業者によりまして保全の措置がされておまして、今回そのところに、この114ページの絵を見ていただきますと、ちょうど赤羽線の鉄道の線のところにブルーのラインが書いてあるかと思っておりますけれども、ここを擁壁化するというところでございます。

そのときに少し、この赤い部分に抵触する可能性があるということで、安全を見て今回、汚染土壌の調査項目として入れさせていただいております。

ですから、将来どのぐらい出るかとか、そういうのは今のところ、基本的には除去されておりますのでわからない状況ということで、今回はとりあえず、改変する可能性がある項目と選定させていただいている状況でございます。

○片谷審議会会長 よろしいですか。

○藤倉委員 ちょっと1点。

今、除去されているという表現がありましたけれども、要措置区域に、形質変更時要届出区域に現在指定されているということは、ここで封じ込めをしているということなのではないですか。

○池田アセスメント担当課長 失礼しました。そういうことです。済みません。

○藤倉委員 そうですね。

それで、115ページの土壤汚染の状況のところ、概況調査では鉛及びその化合物の含有量基準または溶出量基準の超過が確認されたと書いてあるので、もう少しこのあたりの情報は、アセス図書としても、どのくらい超過されているものが、どう封じ込めをされていて、その端を工事する際にはこういうことに気をつけますというのが、もう少し丁寧な記載があってもいいのではないかと思うということです。

○池田アセスメント担当課長 ただいまの藤倉委員の話につきましては、事業者にもお伝えしまして、なるべくできるように検討していきたいと考えております。

○片谷審議会会長 これは第一部会でこれから審議されていきますので、その中でも今、藤倉委員から御指摘のあった事項は意見として考慮していただいて、事務局で担当委員との協議の中で、何らかの格好で反映させるようにお願いしたいと思います。

私から見ても、確かにこの土壤汚染のところの記述は少しラフにすぎるのではないかという印象を受けますので、その辺は今後の審議の中で、指摘に反映させていただくような方向でお願いしたいと思います。

では、ほかの御質問や御意見を承ります。

町田部会長、どうぞ。

○町田委員 先ほど事務局から御説明をいただきましたけれども、事業区間に対して、取付道路が大変狭いところなのです。そこで、工事用車両がスムーズに事業地に行けるのかどうかという心配が一つと、十条駅あたりはこの沿線に家屋の軒がさしかかるような狭いところなのです。

先ほど鉄道付属街路という、北区が処置するというお話がありました。これは事業区間と並行して用地買収を行うのか、既に済んでいるのでしょうか。というのは、工事ヤードなどをうまく確保できるのかどうかというのが大変心配なのですが、いかがでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 このJR赤羽線の十条駅付近というのは、町田委員がおっしゃ

られたように線路脇まで住宅ないし西側のほうだと商店街がくっついている状況で、特に東側、住宅側については、鉄道と住宅の間には現在、道路はございません。

今回、北区のほうは防災上、この辺は木造建築物が非常に密集している関係で、今後まちづくりをするのですけれども、その一環として今回防災上も考えて、赤羽線の十条駅の東側に幅員13m程度の道路を将来つくるということで計画してございます。

用地の取得につきましては、まだこれから、都市計画決定を得た後、取得に入ると聞いてございます。

それと、この辺の細い道があって、車がスムーズに通るのかということに関しましてですけれども、38ページをお開きいただければと思います。

選定した項目及びその理由の騒音・振動のところになりますけれども、この理由の欄の真ん中よりちょっと下、2つなお書きがあるのですけれども、2つ目の下のほうのなお書きのところです。工事用車両の搬出入が集中しないように、計画的に効率的な運行管理をするとか、交通渋滞を防止するために、工事用車両の出入り口付近には交通整理員を配置して措置をして、周辺環境の保全に努めるということで、先生が心配されているような細い道でございます。生活用の道路として使われておりますので、そこは十分配慮して工事をすると聞いてございます。

○片谷審議会会長 道路用地として区が買収するということは、仮線の用地でもあるはずなのです。

○町田委員 そうなのです。

○片谷審議会会長 ですから、仮工事が始まる前に用地買収をしなければ仮線を設置できませんので、当然そちらが先ですね。

○池田アセスメント担当課長 はい。

○片谷審議会会長 ですから、都市計画決定と同時にすぐ買収に入らないと、この工程は、もう2年目の途中で仮線工事が始まるようになっていきますから、それまでしか買収にかけられる期間はないということですね。

○池田アセスメント担当課長 これは今回アセスにかかっている高架化とは別事業になっていきます。用地取得の部分はこのスケジュールに入っていないので、1年目が始まるのは用地取得終了後、仮線の場所がとれてからという形になるかと思います。

○片谷審議会会長 14ページの工程表の1年目というのは、用地取得終了後という意味ですか。

○池田アセスメント担当課長 そうです。工事に必要な面積の用地取得が終了後ということ

になります。

○片谷審議会会長 わかりました。

ほかはよろしいでしょうか。

では、この件の質疑は一旦ここで切りまして、2件目の諮問案件についての概要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、御説明させていただきます。

お手元の薄いピンク色の冊子の評価書案をご覧ください。

1ページ目でございます。事業者の名称は東京都でございます。

対象事業の名称は「福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（福生市大字熊川）建設事業」です。

種類は道路の改築ということで、現道の五日市街道がございまして、それを拡幅するという事業でございます。

対象事業の内容の概略ですけれども、表をご覧くださいますと、まず延長が約1.1km、起点は立川市境から、終点が国道16号の交差点まで。通過地域は福生市です。車線数は往復4車線の幅員28m、構造は平面構造でございます。

計画交通量が下から3つ目です。供用時が22,500台/日～25,700台/日。道路ネットワークの整備完了時が35,300台/日～35,600台/日となっております。

工事を平成33年度から平成36年度まで行いまして、平成36年度に供用を開始する予定でございます。

9ページをご覧ください。対象事業の目的でございます。

いろいろ書かれておりますけれども、真ん中からちょっと下ぐらいです。4パラグラフ目になります。特別区もそうなのですけれども、東京都と26市2町で方針を策定しておりまして「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」というものにおいて、本計画路線については今後10年間で優先的に整備すべき路線の一つとして位置づけられてございます。

そういった背景を踏まえまして、下から5行目以降です。このような目的として実施しますというところです。

まず①として、多摩地域における人やモノの動きを円滑にし、都市間の連携を強化する。

②としまして、五日市街道の渋滞緩和を図る。

③としまして、地域に進入している通過交通を排除して、生活道路の安全性向上等を図る。

10ページです。④としまして、緊急車両の移動時間の短縮、災害時に安全な避難経路や支

援物資の輸送経路として機能し、延焼防止機能もあるということでございます。

⑤としては、歩行者や自転車の通行空間、植樹帯を確保するということを目的にしております。

計画道路の位置ですけれども、11ページでございます。まず、全体像をお示ししたいので、36ページをご覧ください。

大変細かい図で見にくくて大変恐縮なのですが、一番右側の真ん中あたりに青梅街道があると思いますけれども、青梅街道のすぐ左側が黒くなっておりまして、黒いところが現道なのですが、これは整備済みということで、ここから新五日市街道線が始まりまして、黒いところは整備済みです。それから、白抜きになっているところは未着手ということで、まだ道路がないところでございます。

左にいくと②という、8.6kmの区間の中に、一部黒いところで整備済みのところと、水色のところが事業中の部分になります。

さらに西にいったら、③という区間でまたずっと未整備の部分が伸びまして、一部黒いところが整備済み。

もう少し西にいくとグレー色のところが出てくると思いますけれども、南側に五日市街道がありまして、五日市街道の混雑がひどいということで新五日市街道線をつくろうということなのですが、このグレー色になっているところは現道が五日市街道としてあるところでございます。

その左側に赤いところがあります。ここも五日市街道の現道がございまして、そこを今回、計画道路ということで拡幅するというところでございます。

国道16号から西側につきましては、ほぼ整備済みということになってございます。

またお戻りいただきまして、11ページでございます。

位置図でございますけれども、真ん中に破線で計画道路、起点から終点とございまして、右側の立川市境から国道16号までということで、場所については終点というところに拝島駅がありますけれども、拝島駅の北東側です。それから、計画路線の北側に大きく横田基地とあると思います。

玉川上水、JR西武拝島線等も近隣を通っているところになります。

12ページがやや拡大した図ということで、こちらの起点から終点を今回整備するものでございます。

13ページが道路標準断面図のイメージということで、現在都市計画上は18mで都市計画を受

けているのですけれども、これを28mの幅員に変更しようとするものが今回の計画でございます。

絵を見ていただくと、往復4車線の車道部が18mです。その両サイドに5mずつ歩道と自転車が円滑に通れるようなスペースということで、28mということになってございます。

15ページが平面図、縦断図でございます。

西側から国道16号と平面図について、その後に横田基地専用線ということで、利用は少ないみたいなのですが踏切がございまして、ここは平面で交差をしております。

東側のほうにいくと、都道220号線です。昭島停車場熊川線というものと、これも平面で公差しまして、立川市境の起点に至るということでございます。

17ページが施工計画でございます。

上段の表を見ていただきますと、平成30年度から用地取得に入りまして、平成33年度から工区を分けまして道路工事に入って行って、平成36年度に供用を開始する予定でございます。

施工計画の概要としましては、下に工区割平面図とありますけれども、この図を見ていただきますと、濃いグレーのところは4工区と書いてありますけれども、こちらは現道のところで、現道は車両が多く通れますのでそれを残しつつ、北側をまず拡幅して、そちらが完成したらこちらに振って、また南側をつくっていくという計画になってございます。

37ページをご覧ください。

都市計画等の経過ということで、上から3行目からです。昭和36年に都市計画決定を受けてございます。延長は今と同様に1.1km、幅員は18mでございます。

一番下から3行目です。本計画は、車道を往復4車線にするとともに、安全で快適な歩行空間や自転車走行空間の確保を図るため、計画幅員を既定の18mから28mに変更する等の都市計画変更を行おうとするものです、ということでございます。

39ページをご覧ください。環境影響評価の項目でございます。

図に記載している手順で項目を選定いたしまして、選定した項目は6項目でございます。

40ページが選定した項目でございます。大気汚染については、自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質。

騒音・振動につきましては、建設機械の稼働に伴う騒音・振動、自動車の走行に伴う騒音・振動でございます。

土壌汚染につきましては、土壌汚染の拡散の可能性の有無。

生物・生態系につきましては、計画道路の存在に伴う生物・生態系の変化の内容とその程

度。

景観につきましては、主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度と、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度。

廃棄物につきましては、工事の施行中の廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用量等でございます。

41ページです。選定した項目の理由等の欄ですけれども、まず、大気汚染です。

こちらは真ん中からやや下のところですが、今、会長からもお話がありました件でもございますけれども、なお書きのところですが、建設機械の稼働に伴う大気汚染については、計画道路が平面道路であり、大規模な掘削工事は行わず、複数の作業を同一箇所で行うことがないよう配慮するため、同時稼働台数は1ヶ所当たり最大3台なのでということで、予測事項としては選定しないということと、車両につきましては資料編に具体的な数字がございますけれども、工事用車両の割合が少ないため、交通量の増加はわずかであるということで選定しないとしてございます。

騒音・振動につきましても同時に、建設機械については予測を行いますけれども、車両については行わないということと、42ページの低周波につきましては、低周波に影響を及ぼす建設機械を用いないことと、橋りょうは整備しないということで対象としないとしてございます。

43ページが選定しなかった項目及びその理由ということで、悪臭以下記載がございますけれども、こちらは調査計画書で示した内容とおおむね同様となっております。

説明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。

では、今、御説明いただきました評価書案、事業の概要でございますけれども、何か御質問等がありましたら承ります。いかがでしょうか。

あまりアセスと直接関係はないのですが、横田基地の専用線の踏切というのは現在も渋滞の原因のかなり大きな部分を占めているのですが、たまたま私は今週ここを通ることがあって、やはりしばらく待たされた。

信号も割と近いので、なかなかよろしくない位置関係なのですが、それについてはアセスとしては触れる話ではないのですが、対策はどこかで考えられているのでしょうか。

○宇山アセスメント担当課長 踏切がございまして、遮断している時間は少ないとは思いの

ですけれども、やはり一度止まらなければいけないということで、渋滞の原因にはなっているとは思いますが。

評価書案においても特に記載はございませんし、米軍とかそういった関係もございますので、すぐにどうにかできるという問題ではないと思っておりますけれども、特段、今のところで、この踏切をどうにかしようという話は聞いてございません。

○片谷審議会会長 アセスで審議することではないのだろうとは思いますが、交通の円滑化のための事業なので、やはり踏切対策は無視しては通れないと思うのです。

日本の道路交通法では踏切は必ず一時停止です。必ず一時停止させるのはどうも世界中で日本と韓国だけらしいのですけれども、やはり東急の世田谷線にあるように、電車が来ないときは一時停止させないような方策も考えていいと私は思っています、アセスで審議する事項ではないとはいえ、気にはなっているということ発言させていただきたいと思っております。

ほか、いかがでしょうか。

特に御質問、御意見等が出ませんようですので、あとの審議は第一部会でよろしくお願いたします。

では、諮問案件につきましては以上とさせていただきます、続きまして、受理関係に進むことにいたします。

事務局から受理関係の報告をお願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、受理関係につきまして御報告いたします。お手元の資料3をご覧ください。

今回は環境影響評価書1件、環境影響評価書案2件、事後調査報告書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御説明させていただきます。

初めに環境影響評価書をやらせていただきます。

お手元にごございますグリーンの分厚いもので、JFEと書かれているものでございます。

まず、お手元の資料の4ページをお開きください。「JFE扇島火力発電所更新計画」環境影響評価準備書審査意見書と環境影響評価書との関連でございます。

この事業は製鉄所から出ます副生ガスを活用しまして発電を行う事業でございますけれども、今回、設備の更新をするということでアセスを行っております。

また、今回のアセスは法アセスで行ってございます。

計画地につきましては神奈川県川崎市でございます。大気質、騒音・振動など多くの項目を選定してございますけれども、今回は東京都内に影響がある項目といたしまして、大気汚染について知事意見を出しております、特に今回、大田区において二酸化硫黄の既往濃度が最大になるなどの予測結果が出ておりました関係で意見を出させていただいております。

それでは、環境影響評価準備書審査意見書の内容でございます。

大気質の環境保全措置として、低NOx燃焼器及び排煙脱硝装置の採用により窒素酸化物を低減するとしています。その性能を保持するために適正な運転管理や維持管理を確実に行うことはもとより、供用後も引き続き最新技術の導入などを検討し、より一層大気汚染物質の排出低減に努めること。

また、発電に使用する各燃料の使用量は、製鉄所から供給される副生ガスのバランスに応じて変動するとしていることから、いかなる運転条件においても環境負荷の少ない操業に努めることとございます。

環境影響評価書内の記載内容でございますけれども、先ほど御紹介した厚い冊子の(1011)ページをお開きください。

こちらのページは供用後の環境保全の考え方の、大気汚染についてのところでございますけれども、上から2つ目の・のところをご覧いただければと思います。こちらが指摘させていただいたことのオウム返しになってございますけれども、JFEとしましては、適切な運転管理や定期的な点検で処理効率を高く維持することにより、窒素酸化物及びばいじんの影響を低減するというふうに、準備書の段階から追記をしてございます。

続きまして(1034)ページをご覧ください。こちらも供用後の環境保全措置の検討の中の、大気環境の施設の稼働の排ガスのところでございます。

(1) 大気環境(大気質)－施設の稼働(排ガス)のところの文章がずっと書いてありますけれども、最後の2行のところでございます。

新1号機の供用後も引き続き最新技術の導入などを検討し、より一層大気汚染物質の排出低減に努めていくということで、ここもオウム返しになってございますけれども追記させていただいております。

続きまして(1168)ページをご覧ください。

こちらは東京都知事意見に対する事業者の見解ということで、今まで説明したことをここにまとめて書いてございますけれども、最後に下の括弧のほうのⅡ項目別事項のところ、右側の事業者の見解の下のパラグラフのなお書きのところでございます。発電所で使用する

燃料の使用量は、副生ガスのバランスにより変動しますが、各々の運転条件でも環境負荷の低減に努めますというふうに追記をしています。

「JFE扇島火力発電所更新計画」については以上でございます。

○片谷審議会会長 どうでしょうか。

評価書はこれだけですので、もし御質問等があればここで承ることにしたいと思います。

東京都内の案件ではありませんけれども、大気の影響があるということで意見を出した案件でございます。

補足で申し上げますと、この件は神奈川県内の案件ですので、当然神奈川県でも審議をいたしまして、特にこの新1号機と、残る2号機、3号機との関連性、要するに使い分けるといふか、負荷をどのように分散するのかということ、かなり細かい議論も出まして、主にエネルギー消費量と温室効果ガスとの関連なのですけれども、そういう議論があって、いろいろ細かい資料も出されて、神奈川県としてはその説明で了承したという経緯があったということ、補足情報としてお伝えしておきたいと思います。

よろしいでしょうか。

それでは、特に新たな御意見等がございませんので、この評価書については報告を受けたということで、次に進みたいと思います。

ほかの受理案件について、御説明をお願いします。

○宇山アセスメント担当課長 残りは1件でございます。本日の資料の5ページです。事後調査報告書です。

案件は「二子玉川東地区第一種市街地再開発事業及び東京都市計画道路幹線街路補助線街路第125号線建設事業」でございます。

やや古い案件でございます、答申日は平成11年でございます。

事業の種類は高層建築物の新築、自動車駐車場の設置、道路の改築でございます。

お手元の赤い事後調査報告書の冊子をご覧ください。まず、8ページと9ページでございます。

9ページの真ん中のグレーがかったところが計画地でございます、計画地の南側に補助第125号線（多摩堤通り）と書いてありますけれども、再開発とあわせて、こちらの多摩堤通りの拡幅も行っているものでございます。

再開発計画地は二子玉川駅の北東側でございます、西側からⅠ-a街区、Ⅰ-b街区、Ⅱ-b街区、Ⅱ-a街区、Ⅲ街区となっております。

オープンスペースには公園、広場等を多く設けるような案件でございます。

その南東側に、こちらは計画地外ではありますが、都市計画公園ということで二子玉川公園が世田谷区のほうで整備されているという状況でございます。

8ページのほうが、北側から見た空中写真です。右のほうに二子玉川駅がございまして、それぞれⅠ-a、Ⅰ-b街区とありまして、住宅棟が一番高いです。一番左側にあるⅢ街区というところの高層マンションになってございます。

続きまして、13ページをご覧ください。

こちらがやや拡大した図ということで、白抜きの商業棟や業務棟、住宅棟のほかに、Ⅰ-b街区とⅡ-a街区の間に交通広場を設けまして、バスやタクシーのターミナルを作ったりとか、Ⅱ-a街区とⅢ街区の間に広場や街区公園を作りまして、かなり緑豊かな計画地になってございます。

続きまして、23ページをご覧ください。

緑化図とありまして、こちらは本当は現地を見ていただくのが一番いいのですが、かなり緑豊かな計画地になってございまして、このリボンストリートとピンク色で表示してありますけれども、ここに歩行者の動線を設けまして、動線上にも緑を配しまして、二子玉川公園を通過して河川敷のほうまで行けるとということで、二子玉川公園もかなりすばらしい公園というか、緑豊かな公園となっているところでございます。

24ページが、そのうちのⅡ-a街区の屋上緑化になりますけれども、一見屋上には見えないようなめだかの池とか菜園広場、原っぱ広場とか、これは全て低層棟の屋上にかなり緑豊かな、ビオトープも含めて作っているという状況でございます。

それでは、本日の資料にお戻りいただきまして、5ページでございます。

規模のところですが、二子玉川東地区再開発事業につきましては、区域面積が約11ヘクタール、主要用途としましては商業、業務、ホテル、住宅、駐車場。建物の高さは最高で151.1m、駐車台数が2,233台です。工事期間は平成17年度から平成27年度まで行いまして、平成27年7月に供用を開始してございます。

補助第125号線につきましては、区間の延長は1,010m、往復4車線の、基本的には平面部ですが、トンネル部もございまして、工事期間は平成17年度から23年度。平成24年4月に供用を開始してございます。

今回の事後調査の区分は、工事の完了後でございます。

調査結果ですが、まず、大気汚染です。二子玉川東地区再開発事業の(1)の開発交

通からの排出ガスですけれども、二酸化窒素の日平均値の最高値（0.035ppm～0.044ppm）はその結果を下回っており、参考比較した環境基準を満足してございます。期間（7日間）平均値につきましても、予測結果と同程度となっております。

地下駐車場等からの排気ガスですけれども、こちらは予測条件を見て事後調査をするということで、窒素酸化物の排出量（243.31g）及び一酸化炭素排出量（2,641.19g）は予測条件を下回っており、地下駐車場等からの排ガスによる大気質の変化の程度は予測結果を下回ると考えられるとしてございます。

(3)の冷暖房施設からの排ガスも同様でございまして、窒素酸化物排出量（0.02Nm³/h～0.35Nm³/h）は予測条件を下回っており、冷暖房施設からの排出ガスによる大気質の変化の程度は予測結果を下回ると考えられるとしてございます。

補助第125号線建設事業の計画路線走行自動車からの排ガスですけれども、二酸化窒素の日平均値の最高値（0.040ppm～0.049ppm）は、予測結果と同程度であり、参考比較した環境基準を満足していた。期間（7日間）平均値（0.024ppm～0.027ppm）は、予測結果と同程度であったということでございます。

6ページの騒音・振動でございます。

まず、二子玉川東地区再開発事業ですけれども、開発交通による道路交通の騒音レベル、振動レベル。まず、道路交通騒音レベルの事後調査結果は、昼間が59dB～72dB、夜間55dB～72dBは予測結果と同程度または下回り、環境基準を昼間では1地点、夜間では2地点上回ったということでございます。

これについては、当初の予測の開発交通を含めない将来基礎交通量の予測の時点で、もう既に上回ってございまして、予測よりは若干下回ったということでございますけれども、もともと交通量が多い地点ということでございます。

道路交通振動レベルの事後調査結果は、昼間37dB～50dB、夜間36dB～50dBは1地点で予測結果を上回り、残りの4地点では同程度または下回った。全ての地点で環境基準を下回ったということでございます。

補助第125号線建設事業の計画路線走行自動車に伴う道路交通の騒音レベル及び振動レベルですけれども、まず、道路交通振動レベルの事後調査結果は2地点行っておりまして、地点Aは昼間65dB、夜間62dBで、予測結果と同程度または下回り、環境基準を下回った。

地点Bは昼間71dB、夜間68dBで予測結果を上回り、環境基準を上回ったということでございます。

上回った理由ですけれども、事後調査報告書の赤い冊子の58ページをご覧ください。上の絵に地点Bの状況とありまして、予測条件につきましては、トンネルの開口部が黒の実線でございます、その東側に星マークがありますけれども、ここが予測地点で、敷地境界でございました。

それが事後調査の時点では、こちらは将来的には4車線になる予定なのですけれども、現在ではまだこの先が2車線ということで、2車線にすりつけるということで、西側のほうに車道が2車線あるような状況でございます。

そういったこともあって、まだこの東側のほうは整備がされていなくて、公園がちょっと高いところにあるのですけれども、そこすりつくようになっておりまして、現在は傾斜部が植樹帯ということで、下の写真を見ていただきますと、トンネルのボックスのあたりです。ここには騒音計を置けなかったので歩道端に置いたということで、この写真の歩道のちょうど右側のあたりに置いたということです。当然予測地点は、車道がかなり離れている地点なので、これだけ近づけばかなり上がってしまうということでございます。

本日の資料にお戻りいただきまして、6ページの続きですけれども、上回った理由としましては、予測地点は事後調査地点で公園の植樹帯に位置したため、事後調査予測地点よりも車道に近い地点で行ったことが考えられる。

予測地点までの距離減衰を考慮すると、予測結果と同程度で環境基準を下回ると考えられるということで、距離減衰を計算すると、予測結果とほぼ同程度になったということでございます。

道路交通振動レベルの事後調査結果は、昼間39dB、夜間37dBは予測結果を下回り、また、環境基準も下回ってございます。

続きまして植物・動物でございます。

まず(1)です。陸上植物の種及び群落の変化の程度並びに生育環境の変化の程度でございます。

植物種につきましては、注目種について計画地内には当初は確認されておりません、計画地外だけで確認されておりましたけれども、もう10年～20年ぐらいたっておりまして、かなり生育環境も変わってきたということで、計画地外で確認されていた確認種は減ったものの、計画地がかなり緑豊かな緑化をしたのと、隣の二子玉川公園もかなり緑化がされておりますので、そういったこともありまして、調査範囲全体で確認された植物種については増加したということでございます。

植物群落及び計画地周辺の生育環境につきましては、河川敷や中州ではかなり変化が見られたのですが、その他の計画地区範囲では大きな変化は見られなかった。

さらに、計画地には先ほど御説明しましたとおり、緑のネットワークに配慮した植栽を施すとともに、周辺の水環境をもとにプランニングしたビオトープを含む屋上緑化等を整備したということでございます。

(2) の陸上動物（鳥類、昆虫類）の種の変化の程度及び生息環境の変化の程度でございますけれども、鳥類の確認種は55種です。評価書時点では36種～40種、注目される種については22種、評価書時点では15種とやや増加した。

昆虫類につきましても、確認種数は336種、評価書のときは110種～131種、注目される種については7種、評価書時点では2種とやや増加したということで、陸上動物の種及び生息環境は評価書時からやや良くなったというか、大きな変化はなかったと考えられるとしてございます。

日照障害につきましては、まず(1)の冬至日における計画建物による時刻別日影図、等時間日影図ですが、こちらについては計画どおり建物を建てておりますので、140ページ～143ページにございますけれども、予測結果と同程度の図となっております。

(2)の周辺地域の主要な地点における日影状況の変化の程度ですが、こちらの事後調査結果と予測結果を比較すると、計画建物による日影時間に差異がありましたが、調査地点近傍に新規建物が建設されたことにより計画建物の一部が認識できなくなったことや、予測時点から建物形状に一部変更があったことなどによるものと考えられ、計画建物により生じる日影の状況については予測結果とおおむね同程度であったと考えられるとしてございます。

該当するページは、145ページ～148ページに天空写真がございます。

電波障害ですが、テレビ電波の遮へい障害及び反射障害が及ぶ地域の範囲ということで、まず、地上デジタル放送につきましては、一部の地域で一部の地上波の受信障害が見られましたが、これらはいずれも直近に既存の高層建物が立地しており、直近の既存の建物の影響を受けたものと考えられる。受信障害の問い合わせはなかったため、計画建物による受信障害はなかったと考えられるとしてございます。

衛星放送につきましては、障害を予測された範囲の中で6件の受信障害が確認されたため、アンテナの移設やCATVによる対応を行うことで速やかに解消を図ったとしてございます。

風害です。再開発計画地周辺の風環境の変化の程度でございます。

4地点で事後調査を行っておりまして、地点1、3、4では住宅地の商店街、野外レストランの用途に対応するランク1であり、予測結果と同程度または下回ってございました。

地点2では住宅街、公園の用途に対応するランク2であり、予測結果と同程度でありましたということでございます。

最後に景観です。

二子玉川東地区再開発事業の(1)の地域景観の特性の変化ですけれども、計画建物につきましては、板状を避け塔状の高層棟とし、外壁の色彩や材料は周辺になじむものとした。それから、計画地とその周辺において緑豊かで連続したオープンスペースが形成されており、事後調査結果は予測結果と同程度であったとしてございます。

(2)の代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度及び圧迫感の変化の程度ですけれども、こちらは写真を見ていただいたほうがいいと思いますので、冊子の178ページをご覧ください。178ページ以降にございますけれども、上の黄色い部分が予測結果の計画建築物で、下が事後調査結果ということで、右下に赤く抜いてありますけれども、そちらが計画建築物となります。

178ページにつきましては、前に新しい建物ができたので、やや見えづらくなっているという状況でございます。

179ページ以降を見ていただきますと、こちらも計画どおり建てておりますので、ほぼ予測どおりというのが見ていただければ分かるかと思います。

188ページ以降が道路のほうの代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度でございます。188ページでいきますと、写真の左側に計画路線が視認できるかと思います。

予測結果に薄い茶色の歩道部分があるのが、写真だとできていないと思いますけれども、これはもともと予測のときに、こちらはスーパー堤防をつくる予定で、また別事業なのですが、スーパー堤防の整備にあわせてこういった歩道もできる予定となっていたということなのですが、スーパー堤防はまだできていないということで、土手の上については現状のままということでございます。

189ページ、190ページも同様でございます。

お戻りいただきまして、7ページでございます。最後に苦情の有無ですけれども、風害に関する苦情が数名からあり、適所に暴風パネルの設置、歩行者及び自動車に対する注意喚起の表示及び歩行者の迂回路の新設などの追加対策を行ったということでございます。

説明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。

今、御説明いただきました事後調査報告書でございますけれども、何か御質問等がありましたら承ります。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 質問ではないのですが、今日は時間もありますので。

私の大学の東京都市大学に、実はこの二子玉川の駅の先のⅡ-aというところの8階に、夢キャンパスというキャンパスがあります。普通のキャンパスと違いまして地域連携を中心にして、地域と大学の教育、研究をコラボする。

私はいわゆるゼミはなくて、地域連携や国際連携というのが私の大学の役割で、ここでのようないろいろなコラボをしていくかというようなことが、私の仕事の一つなので、そのことも含めて、これができてからの御紹介という意味で、アセスとは関係がありませんが、週に2回ほど行っておりまして、研究のフィールドでもありますのでお話をさせていただきたいと思っています。

報告書の24ページにビオトープのコンセプト概要がありますが、ここは本当に、もともと地域住民の人が熱心で、エリアマネジメント、いろいろな人が地域参加でつくった街づくりというので、この街区のⅡ-a というところは本当に緑がなくて、それを多摩川と等々力溪谷、国分寺崖線。ここは今でも湧水が大変豊かです。それを緑でつなぎたいというコンセプトで、これが今年環境大賞を受賞したり、国際的にも賞をとったりというので、大変評価をされています。

24ページの上のところにビオトープがあって、これも非常に広いビオトープです。賞を取った1つは、多摩川を模して、雨水を全部ためて地下へ持ってきて、地下にためた雨水をビオトープで利用している。ビオトープは多摩川を模した小さい多摩川ができていまして、そこへこの23ページに、多摩川の絶滅危惧種、ほとんどの河原に特有な植物というのは絶滅危惧種になっていますが、カワラノギクを100株、カワラニガナを70株植えています。

実は私はカワラニガナというのは私の研究対象でもあった植物なのですが、多摩川全体でもう21の個体群しかありません。ですから、このまま置いておくと、もう絶滅が運命づけられているという植物です。もう野外での存続が難しいため、何らかの地域外保全といいますか、そういう意味で、ここの屋上ではこういう絶滅危惧種を繁殖させるという取り組みをしています。

24ページの景観ですが、これはできてまだ1年半ぐらいなのですが、全くこれとは違う景観

で、大変緑が豊かになっています。

これは5階なのですが、4階に大きなめだか池というのがあって、私の仕事でいいますと地域連携というので、ここと大学でコラボをして、このめだか池というのは本当にめだかにとって住み心地がいいというのを、市民の人も参加して学生と調べるようなイベントもしたり、それは実際に8月にしたのですが、温度は30度ありました。

それから、雨水なのですけれども、公共施設なので塩素消毒をしなければいけないというので、やはり塩素の影響。そういうので決して住み心地はよくないということがわかりましたが、めだかは絶滅危惧種になっていますが、実際にはかなりタフで、めだかを選択して正解だったかと思います。

今、非常にめだかが増えていますが、人気があって、ザリガニを放したい人やら、そういう勝手に生き物を持ってくる人に対する対策というのが今、問題になっています。

それから、先ほど植物の調査がありましたが、アセスは一体何種類あったかとか、そういうのと絶滅危惧種がどうなったかというのがほとんどの場合対象になって、それでは、外来種はどれぐらいいるかということとはほとんど対象になっていないのです。

そこら辺は私は専門家からすると、本当はそういうのも入れてほしいと思っていますが、多摩川のところに兵庫島という世田谷区の公園がありますが、ここは外来種の天国で本当にびっくりしました。

外来種については東京都と国で、国政の水辺の調査というものを5年に1回していますが、場所は変わって点の調査です。ですから、多摩川の川に沿ってとか面的な調査というのはされていなくて、これはやはり行政や専門家では限界があるというので、今、私がしているのは市民科学というので、市民の人のたくさんの目と足で線的、面的な調査をしてというので、今はスマートフォンを使って、そこへ特定の外来種5種類で調査をした人に入れてもらって、スマートフォンに入力して、地理情報でマップが当日にできて、そこから考察をしてもらったり、ドローンで撮影をして、撮った写真の解析を市民にしてもらう。ドローンは非常に制限があって、多摩川は河川敷のわずかなところしかできないのですが、ドローンは空から、スマートフォンは地上から。そのような市民参加のプログラムもここでしております。

そういう意味では思った以上に、今、年間3,000万の人が訪れる。楽天の本社もここへ移りました。

それから、1億円の高層マンションはこの2年で1億5,000万円に上がったという、いろいろな経済効果や、環境に配慮したものも地域の人がして、セグウェイを使ってみんなで見て回

る。そのようなプロジェクトも進んでいて、いろいろな意味でいい街づくり、環境にも配慮した事例ではないかと。

長くなりましたが、私はそのようなことにかかわっているので御紹介と、現状を兼ねてお話しさせていただきました。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

この事後調査報告書自体が、先ほど諮問のあった評価書案の図書よりも分厚いぐらいなので、2つの事業が実質的に一緒になっていますから、厚みもそれだけ大きくなってきますが、環境配慮が良くなされた案件と言ってよろしいかと思えますので、これは今後のアセスの審議のときに、おそらく良い事例として取り上げられると思えますから、この事後調査報告書は、そういう意味では非常に価値のある図書だろうと思えます。

それから、今、小堀委員が外来種のことをおっしゃいましたけれども、外来種の全般的なことは、このアセスの制度の中では対処しきれないわけですが、それはもう自然環境保全の話のほうで対処せざるを得ないのですが、例えば長野県では、個別のアセス案件の中で外来種の話は頻繁に出てきますので、これは動物、植物の項目の中で今後もしも取り上げていっていいと思えます。

ただ、面的なという話になりますと、アセスはやはり対象事業の対象地域だけが対象になりますので、なかなか難しいと思えますけれども、その対象地域について取り上げることは可能ですので、特に自然系の御担当の先生方は意識して、今後もチェックしていただければと思います。

ほかに何かございますでしょうか。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 こちらの苦情の有無の中で、風害というので幾つか挙げられていて、図書のほうを見ますと抽象的な表現しかないもので、せつかくですので、こういう図書をこれだけつくられたのであれば、具体的にどういう対応をとられたかというのを。どの場所で、どのあたりでこういうことが起きているかというのは残されたほうがよろしいかと思っておりますので、今後、事務局としてこういう図書を御指導されるときに、特に苦情の面についてはきちんと書いていただくようお願いしたいと思います。

どこかにもともと記載されていますか。

○宇山アセスメント担当課長 170ページの下段に苦情の状況ということで、苦情や問い合わせがありまして、防風植栽は当然やっているのですけれども、そのほかに防風スクリーンや

防風パネル、注意喚起表示や迂回路の新設、手すりの設置等と書いていますが、最後に42ページ～47ページ参照とありまして、42ページ～47ページを見ていただきますと、まず、44ページと45ページが防風植栽の状況でございまして、これは当然やるべきことなのですけれども、追加でやったというのが46ページと47ページです。46ページが防風パネルと防風スクリーンの状況。それから47ページが注意喚起表示ですとか、迂回路ですとか、手すり等ということで、一応記載はしてございます。

○谷川委員 私のほうで見落とししていました。申し訳ありません。

○宇山アセスメント担当課長 いえ、とんでもないです。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

多分関連する御発言かと思いますので、義江委員、どうぞ。

○義江委員 二子玉川のプロジェクトですけれども、建物が建った後、非常にビル風が強くて、世田谷区ではビル風の専門者会議まで設置して、実測調査とか数値シミュレーションによる調査までやったということを知っていますが、このアセスの事後調査結果を見ますと3点でランク1、1点でランク2ということで、非常に穏やかな風環境におさまっているみたいな結果になってしまっているのですけれども、これはおそらく風の強い地点を事後調査の地点としていない。もっと風の強い地点はほかの場所にあるはずなのですけれども、この地点はどのように選定したのでしょうか。

○宇山アセスメント担当課長 選定した考え方としては163ページの下の調査手法の表の上から3行目です。予測した事項。風環境評価ランクがランク2になると予測された地点及び周辺の公園、住宅等に配慮した4地点ということで、こういう考え方をもとに164ページの図を見ていただいて、通常何地点とるかというのは案件によって違いますけれども、東西南北で1点ずつということで、まず、北側のほうは、1番については近隣に住宅もあって、さらに高層建物が、このⅡ-a街区にホテル・業務棟（137.0m）とあると思いますけれども、これに比較的近い地点ということで、地点1です。

それから、南東側の地点2については、これも151.1mの高層建物の近くでということ。地点3も高層棟の近くで、南側については道路になっているということもありますけれども、とにかく高い建物の近くということで地点3です。西側については、こちらは地点4というところで、はかりやすいところというか、こちらは住宅等はないので、こういう場所ですとったということでございます。

○義江委員 そうすると、予測の時点ではランク3になるような場所とかは。

○宇山アセスメント担当課長 予測でランク3の地点は1地点もございません。

○義江委員 1地点もなかったのですか。

○宇山アセスメント担当課長 はい。

○義江委員 そうすると、多分予測結果と現実に大きな乖離があるということになってしまおうと思うのですけれども、専門者会議の実測調査結果によると、多分ランク3とかランク外になってしまっているようなところがあるように記憶しているのですけれども、それは非常に問題だと思しますので、どうしてそういう乖離が起こったのかということを確認しておく必要があるのではないかと思います。

○片谷審議会会長 これは事後調査報告書ですので、新たにまた審議ということではないですけれども、やはり関連情報として今、義江委員から御指摘のあった世田谷区の有識者会議の資料が入手できるようでしたら、事務局で入手しておいていただければ。

たしかこの交通広場のあたりが風が強かったのではなかったかと私も記憶しているのですけれども、細かいことは把握できていません。

森川委員から手が挙がっていたと思います。

○森川委員 わかれば教えていただきたいのですけれども、冷暖房の設備の予測結果と実測値で大きく排出量が下がっているのです、これは何か設備が予測時のものとは大分違うものだったのですか。

○宇山アセスメント担当課長 設備自体はそんなに特に変わっているわけではないのですけれども、予測のときは、とにかくマックスで動かしてこうですというのをやるのですけれども、実際にはそこまで、ピークカットとかいろいろ目的があると思うので、それに応じて動かしますので、実際にはそこまでマックスで動かさないということで、下がるということは多くございます。

○森川委員 そうですか。わかりました。

○片谷審議会会長 ちょうどこれは平成10年代ですので、省エネがものすごく進んだ時期ですから、同じ定格容量の冷暖房機でもエネルギー消費量はおそらく10年間で半分ぐらい下がっていると思います。ですから、多分その影響がかなり入っているということと、今、宇山課長がおっしゃったように、予測値はフル稼働の状態での予測値だったということと、多分両方だと思います。

ほかはよろしいでしょうか。

それでは、ありがとうございました。受理案件は以上でございます。

何かほかに御発言はございますか。

それでは、特に御発言はないようでございますので、審議会としてはこれで終了いたします。ありがとうございました。

傍聴の皆様方は、事務局が御案内しますので順次御退席をお願いいたします。

(傍聴人退場)

(午前11時31分閉会)