

平成28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29年1月26日（木）午前10時00分～午前11時57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、小堀委員、黒田委員、齋藤委員、坂本委員、佐々木委員、杉田委員、谷川委員、寺島委員、藤倉委員、森川委員、守田委員、義江委員

■議事内容

1 答申

「(仮称)芝浦一丁目建替事業」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、廃棄物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 諮問

「豊海地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案

⇒ 会長の指名により、第一部会へ付託。

3 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。

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	・立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線(立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間)建設事業	平成28年12月21日
2 環境影響評価書案	・豊海地区第一種市街地再開発事業	平成28年12月16日
3 事後調査報告書	・西武池袋線(練馬高野台駅～大泉学園駅間)の連続立体交差事業及び同線(練馬高野台駅～石神井公園駅間)の複々線化事業(工事の施行中その5)	平成28年12月21日
	・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3)	平成29年1月12日
	・八王子都市計画道路3・3・2号線(八王子市北野町～南浅川町)建設事業(工事の施行中その11)	平成29年1月5日
4 変 更 届	・(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業	平成29年1月17日
5 着 工 届 (事後調査計画書)	・国分寺都市計画道路3・2・8号府中所沢線及び小平都市計画道路3・2・8号府中所沢線(国分寺市東戸倉二丁目～小平市小川町一丁目間)建設事業	平成29年1月11日

平成28年度「東京都環境影響評価審議会」第9回総会
速 記 録

平成29年1月26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)

○池田アセスメント担当課長 定刻を少し過ぎましたが、始めさせていただきたいと思えます。

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。

事務局から御報告を申し上げます。

現在、委員21名のうち、17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28年度第9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 皆様、もう1月末になりましたけれども、お忙しい中、御出席くださいますありがとうございます。

いつものように、今、事務局からの報告のとおり傍聴を希望者がお見えになっていることですので、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項の規定によりまして、会場の都合から、傍聴人の数を30名程度といたします。

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ございます。進行に御協力のほど、お願いいたします。

なお、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ございます。よろしくをお願いいたします。

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9回総会を開催いたします。

本日の会議の次第ですけれども、お手元の会議次第でございますように、答申1件に係る審議を行いました後、諮問1件、あと、受理報告が何件かございます。

では、最初の議題に入らせていただきます。答申案件でございますけれども「(仮称)芝浦一丁目建替計画」環境影響評価調査計画書の答申に係る審議を行います。

この案件につきましては、第二部会に審議をお願いいたしました。その審議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。

では、お願いいたします。

○平手第二部会長 それでは、資料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、事務局から朗読してください。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の1ページをご覧ください。資料を読み上げさせていただきます。

平成29年1月26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）芝浦一丁目建替計画」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、2ページでございます。

「（仮称）芝浦一丁目建替計画」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28年11月22日に「（仮称）芝浦一丁目建替計画」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、周知地域区長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

第2 審議結果

【廃棄物】

工事の施行に伴う廃棄物の予測において、予測事項を建設工事に伴う建設発生土及び建設廃棄物の排出量等としているが、本事業においては既存建築物の解体も行うことから、解体工事に伴う廃棄物の排出量等についても、予測・評価すること。

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区長の意見並びに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。

お隣3ページが付表の【審議経過】でございます。

説明は以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、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28年11月22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、港区芝浦一丁目に位置する約4.3haの敷地において、既存建物を解体し、事務所、ホテル、住宅等の建築物の新築及び駐車場の設置を行うものであり、対象事業の種類は「高層建築物の新築」及び「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。

【廃棄物】の意見ですが、工事の施行に伴う廃棄物の予測において、本事業においては既存建築物の解体も行うことから、解体工事に伴う廃棄物の排出量等についても、予測・評価す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、周知地域区長である港区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す。

では、今、報告していただきました件につきまして、委員の皆様から御意見や御質問等を承りたいと存じます。

木村委員、どうぞ。

○木村委員 この計画書を拝見しますと、交通に関してはこれまでは、以前は大気汚染だとか、あるいは騒音で交通の問題が議論されていたのに、この計画書では交通そのものなので、例えば電車だとか、そういうことまで含めてどういう状況かが説明されているということで、以前、何回か私が申し上げた、やはり交通そのものを対象としてはどうかということに何となく沿っているということで、私は非常に高く評価したいと思います。

以上です。

○片谷審議会会長 今の件は、事務局、何かコメントがありますか。

○宇山アセスメント担当課長 済みません。電車等を含めたというのは、どの辺でしょうか。

○木村委員 ありましたね。今、見ているところだと、ぱらぱらと見ただけですけども、交通のところ、例えば26ページで見えますと、各駅での人の動きの表とかも載っていて、多分、これは車で動くこととか、それとの対応関係を示していて交通流等に、自動車の交通流等との関係があるので、この鉄道のことについても触れているのではないかと。あるいは騒

音とか、そういう問題かもしれませんが、鉄道も含めた交通を評価しているというふうに私は今、ぱっと見た感じでは印象を持ちました。

○宇山アセスメント担当課長 こちらのページで、バス等も含めて、地域の概況ということで、現況調査ということで調べたということで、大変申し訳ないのですけれども、評価書案の段階で交通自体を評価するということではないということでございます。

○木村委員 だから、最終的に上がってくる評価案では、それがそのまま載るかどうかわからない。これはただの事前調査であって、例えば大気汚染とか騒音とかのところではいろいろ周辺住民が気にしている問題を、必ずしも大気汚染の問題ではないことに絡めて改善を求めるといふ方向には、直接は向いていないかもしれないということですね。

○宇山アセスメント担当課長 はい。環境保全措置等で公共交通機関を使うとか、そういったことで審議会として意見を言うことは可能かとは思いますが、交通自体を評価するということではございません。

○木村委員 分かりました。

○片谷審議会会長 今回の件は、少なくとも現在の条例上、予測・評価項目として立ててはいないので、すぐに追加するのはなかなか簡単にはできないかと思っておりますけれども、ただ、木村委員の御指摘の趣旨は反映することは可能だと思いますので、大気や騒音の予測・評価のときに交通量は最初にありきにしなくて、交通の状況に関する説明を、大気や騒音のどこかでもっと、今までのほかの案件よりも重みをつけた形で扱っていただくように事務局から今後、事業者を指導していただくということは可能だと思いますので、そういった方法で御対応いただく。

将来的に、また条例が改正されるようなときには項目としての必要性というものも議論していいと思うのですけれども、すぐにできるのは、今、申し上げたようなことですね。やはり都内の案件ですので、交通状況、特に公共交通も重要な意味を持っているわけなので、その辺、可能な範囲でということにはなるでしょうけれども、事務局で御対応をお願いします。

平手部会長、いかがでしょうか。

○平手第二部会長 同じ趣旨なので、結構です。

○片谷審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 御説明いただいたかもしれないので、私、聞き逃しているかもしれないのですが、この案件では審議結果のところでは廃棄物の関係で、既存建築物の解体について予測・評

価してくださいという話が出ているのですけれども、そう書いていますね。

○宇山アセスメント担当課長 はい。

○齋藤委員 これは基本的な話なのですけれども、考え方を確認したいのですが、既存建築物があることは結構あるのですけれども、それを含める場合と含めない場合の考え方。そして、ここでそもそも事業者としてそれを入れなかった理由はどこにあったのかということです。そこら辺を教えてください。

○片谷審議会会長 では、事務局からお願いします。

○宇山アセスメント担当課長 基本的な考え方としましては、建替えの場合、同じ事業者がその建物を壊してつくるのであれば全て責任になるので、それは含めてくださいということで、ただ、例えば同じ土地に何人か地権者がいて、それを全部売ってしまって、ほかの事業者さんに売ってしまって、ほかのディベロッパーとかがつくるのであれば、そのディベロッパーとしては壊すところは責任はなくて、通常は更地で引き渡して、そこからつくるということになるので、そういう場合は解体は含められない。事業者が別の場合は含められないですし、事業者が同じ場合は含めていただくという、基本的にはそういう整理でやっているということと、今回の案件でいえば、132ページを見ていただきますと、132ページの一番左上の工事の施行中の予測事項というところです。

建設工事に伴う建設発生土及び建設廃棄物の排出量、再資源化量、再利用量及び処理・処分の方法と書いてありますけれども、基本的に解体に伴う廃棄物というものについて、建設工事に伴う建設廃棄物の中で読めなくもないといえますか、いずれにしても解体も建設工事に伴う廃棄物で間違いないので、基本的にはここに入っているという見方もできるのですけれども、池本先生とお話しした結果、一応、この書き方だと解体が明確ではないので、担保されていないので、その点は知事意見にして、しっかり解体をやってもらうということで意見にしたということで、基本的に外していたわけではなくて、この図書だと不明確なので、明確にしましょうということで知事に意見したということでございます。

○齋藤委員 分かりました。

事業者はどういう認識だったのですか。

○宇山アセスメント担当課長 事業者は、それも含めてやると言っております。それをしっかり担保するために今回、文書として残したということでございます。

○齋藤委員 そのルールが明確でないと同じような問題が出るかなと思って、確認しております。

どうもありがとうございます。

○片谷審議会会長 実は第二部会でも少し議論がありまして、とにかく東京都としては、同じ事業者が壊して立てる場合には、壊すほうもアセスの対象に含めるのが基本方針であるということを第二部会でも確認したところですよ。ここでも第二部会御所属以外の委員の方もそういう基本方針であるということを確認したということで御理解いただきたいと思います。

ちょっと余分なことを言うかもしれませんが、敷地が広くて、既存の建物は残したまま工事をして、しばらくの間、並行して使うなどということも案件の性質によってはあり得るのですよ。そういう場合は、いつ壊すのかということによって個別の対応が必要になる。その都度、判断せざるを得ないということもあり得るだろうと思いますけれども、基本、壊してから建てる場合は、同じ事業者であれば含めていただくということだということで御理解いただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

では、特にほかに御発言がございませんので、特に御異論というものもございませんので、先ほど平手部会長から報告いただいた内容をもって、この審議会の答申としたいと存じます。よろしゅうございませうか。

(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。では、先ほどの報告のとおり答申とすることにさせていただきます。

では、事務局から答申書のかがみの配付をお願いします。

(「かがみ」を配付)

○片谷審議会会長 では、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。

28東環審第24号

平成29年1月26日

東京都知事殿

東京都環境影響評価審議会

会長 片谷 教孝

「(仮称)芝浦一丁目建替計画」環境影響評価調査計画書について(答申)

平成28年11月22日付28環総政第774号(諮問第464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。

ただいま、読み上げていただきましたとおり、知事に答申することいたします。

では、次に進みます。次は諮問案件でございます。事務局から提案をお願いします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、本日の資料4ページをお開きください。

お手元の資料2、諮問文でございます。朗読させていただきます。

28環総政第905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29年1月26日

東京都知事 小池百合子

記

諮問第467号「豊海地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案

以上でございます。よろしくお願いたします。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

今、読み上げていただきました諮問でございますけれども、「豊海地区第一種市街地再開発事業」の環境影響評価書案につきましては、第一部会に付託させていただきます。第一部会御所属の委員の皆様は審議をよろしくお願いたします。

では、ただいまの諮問案件の概要につきまして、事務局から説明をお願いたします。

○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っぽい色の冊子をご覧ください。「豊海地区第一種市街地再開発事業」の評価書案でございます。

まずは1ページをご覧ください。

事業者の名称は、豊海地区再開発準備組合。

対象事業の種類は、住宅団地の新設、高層建築物の新築でございます。

対象事業の内容の概略としましては、表に記載がありますとおり、計画地は中央区豊海町及び中央区勝どき6丁目でございます。

計画地の面積は約19,820m²、敷地面積は約15,870m²、建築面積は約8,800m²、延床面積は約221,000m²、最高高さは約189m、住宅戸数は2,150戸、駐車台数は631台、主要用途は住宅と店舗で、工事予定期間は平成32年度から37年度の約69ヶ月を予定してございます。

供用開始予定は、平成37年度でございます。

7ページです。事業の目的でございます。

今回の計画地で、後ほど位置図等で示させていただきますけれども、住宅を中心とした大規模開発が進む勝どき・月島エリア、かなりタワーマンション等がたくさん建っておりまして、住民がかなり増えているといった地域でございます。

こういった地域におきまして、中段のポツにありますけれども、主な現状と課題ということで、計画地には築40年以上を経過した大規模集合住宅がある。この機能更新とあわせて、地域の人口が増加しておりますので、生活支援施設の充実が求められている。

2つ目で、計画地内と、あとは隣接して豊海小学校・幼稚園、運動公園がございますけれども、防潮堤の外側となっております、こういったことから防災性の向上が求められている。

それから、地域全体の人口増加によって、地域の憩い・コミュニティの形成や遊び場等として利用できるオープンスペースが少ないという課題がございます。

そういった課題を踏まえて、計画地を含む周辺地域は、法に基づく「特定都市再生緊急整備地域（東京都心・臨海地域）」に位置づけられておりまして、東京都や中央区の上位計画において、計画的な大規模開発による機能更新と都心を支える居住機能を強化した市街地の形成ですとか、災害に強く、水と緑が身近に感じられ、地域コミュニティが持続的に発展していくまちということが挙げられておりまして、こういったことを踏まえて、本事業においては、土地の一体利用・高度利用を図って、計画地内及び地域が安全安心、快適に暮らせる基盤整備とともに、自然環境と住環境が調和した質の高い住宅や生活支援施設等の整備を行うことを目的としてございます。

9ページが位置図でございます。

計画地は中央に網かけがございますけれども、ちょうど北西側に清澄通りが接しておりまして、北東側に現在つくっている最中であります環状2号線、それから、さらにその北東側に

大江戸線の勝どき駅がございます。周辺は、北西側に隅田川、南東側に朝潮運河、西側は東京湾に囲まれてございます。

それから、計画地の南東側に点線が伸びておりますけれども、こちらは都市計画道路補助314号線の都市計画がございまして、まだ整備されておきませんが、都市計画決定で道路の区間となっているところでございます。

10ページが空中写真でございます。

地域の概況としましては、豊海町周辺は基本的には倉庫街のようなところで、倉庫から大規模なマンションに建替えが進んでいるとか、事務所建築物等もありますけれども、全体的には緑地の少ない市街地となっているということでございます。

続きまして、13ページです。事業の基本計画の建築計画でございます。

下段の表を見ていただきますと、西棟と東棟と2つございまして、上から3行目で延床面積を見ていただきますと、住宅が合計で192,400m²と、住宅が圧倒的に多くなっております。

それから、下へ行っていただきますと最高高さということで、西棟も東棟も約189m、階数にして地上56階建てでございます。

戸数にしますと、その2つ下です。住宅戸数はそれぞれ1,075戸。

駐車台数としましては、基本的にはタワーパーキングということで282台ずつ、平置きも含めまして合計631台となっております。

14ページが現況図でございます。

真ん中に「東卸豊海住宅」とありますけれども、こういったかなり老朽化した集合住宅が現在あるのと、それから、北側に警視庁の勝どき庁舎、東側に豊海区民館というものが計画地内がございます。基本的にはほとんど集合住宅がメインとなっております。

それから、南東側に豊海小学校・豊海幼稚園と豊海運動公園がございまして、小学校・幼稚園は建替えたばかりの非常にきれいな建物になってございます。

青い点線が北西側から南東側にかけて伸びておりますけれども、これが既存の防潮堤になっておりまして、防潮堤の東側が守られているといいますか、高くなっていて、西側が低くなっているということで、今回、それも改修するというのが事業の中に入っております。

右側が配置計画図でございます。

東側に東棟、西側に西棟とございます。それで、計画地の中を青い実線と、それから、北側と南側に点線がございまして、今まで計画地の東のほうにあった防潮堤を西側に移して、基本的には新しい住宅は防潮堤の内側にする。それから、豊海小学校・豊海幼稚園も

防潮堤の内側にするというごさいます。防潮堤をつくるのにあわせて、地盤のかさ上げも2m程度行うというごさいます。

次の16ページが断面図でございます。

見ていただきまして分かるとおり、ほとんど住居です。タワーマンションでございます。下のほうにはタワーパーキングですとか、あとは駐輪場ですとか、あとは1階部分ですか。店舗、公益施設が入る予定でございます。駐車場は、基本的には地下とタワーパーキングでございます。

17ページが完成予想図ということで、計画地の北西側の月島埠頭のほうから見た完成図でございます。

続きまして、24ページをご覧ください。24ページが緑化計画図でございます。

先ほど申し上げましたとおり、現在はあまり緑の多くない地域となっておりますけれども、今回の計画で敷地を有効活用して、上のほうを使って、オープンスペースもかなり、この地図で見ると、南のほうに広場をつくったりとか、あとは東棟の東側に、道路の整備予定地域ですけれども、いつ整備されるか分からないということで、こちらもオープンスペースをつくって、かなり緑豊かな計画地になるのではないかなというところでごさいます。

26ページ、施工計画でございます。

一番下の表を見ていただきますと、全体工事工程表となっております、今回の事業でやるものとしては、まず既存建築物を解体します。それから、その下、新設防潮堤を計画地内につくって、それとあわせて、東京都の港湾局において清澄通りのかさ上げと防潮堤の工事を行う。それから、先ほど言いました豊海幼稚園と小学校の部分の防潮堤の工事を中央区が行いまして、それぞれ、この3者で防潮堤をつくった後に既存の防潮堤を壊すという段取りになってございます。その後、2年目以降、建物の本体工事をして、検査・内覧まで含めて、6年間で完成させるという予定でございます。

続きまして、45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。

本計画地は東京都環境影響評価条例第40条第4項に規定する、良好な環境を確保しつつ都市機能の高度化を推進する地域(特定の地域)内に位置しており、規則第52条に規定する事業、住宅団地の新設及び高層建築物の新築を実施することから、特定の地域における事業実施届を知事に届け出てございます。

こういった特定の地域で特定の事業をする場合は、条例規則におきまして定められた環境影響評価の項目を選定し、技術指針に基づいて、調査及び予測・評価を行うこととされてご

ざいます。

後ほど、次のページで御説明しますけれども、その定められた項目のうち大気汚染の工事の完了後における駐車場と熱源施設についてですが、まず熱源施設については、施設全体を対象とした熱源施設の設置予定はないということと、駐車場につきましては、基本的にはほとんどタワーパーキングに駐車させるということで、予測・評価項目としては選定してございません。

それから史跡・文化財につきましては、既存資料によって、計画地及びその周辺に有形文化財及び周知の埋蔵文化財包蔵地等が確認されていないことと、計画地が位置する勝どき六丁目は明治～大正、それから、豊海町については昭和30年代の埋め立てによって造成された比較的新しい土地ということで、選定しないとしてございます。ただし、未周知の埋蔵文化財が工事中に確認された場合には、適切に対応するとしてございます。

46ページが選定した項目でございます。

大気汚染の建設機械の稼働と、工事用車両の走行と、関連車両の走行。騒音・振動につきましては、建設機械の稼働と、工事用車両の走行。

日影につきましては、計画建築物による冬至日における日影の範囲等と、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ございます。電波障害につきましては、地上デジタル放送の遮蔽障害・反射障害並びに衛星放送の遮蔽障害。風環境につきましては、計画地周辺の平均風向、平均風速、最大風速等の突風の状況等。景観につきましては、地域景観特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度、圧迫感の変化の程度でございます。

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諮問案件は、これから第一部会で審議をしていただきますが、今日の時点で何か確認しておきたいこと等がありましたら御質問をお受けします。特に第二部会御所属の委員の皆様は、今後、答申までの間、御意見をいただく機会がございませんので、もし何かお気づきの点がありましたら、今日御発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。

藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 アセスメントというより全体的な都市計画上の位置づけの話なのですが、このあたりのエリアは非常に再開発が進んでいると思います。

それで、都市再生特措法について詳しくなくて申し訳ないのですが、もともと1ページにあるように、このエリアは準工業地域なので、本来は住宅開発を進めるよりは、そうではない用途に使うということになっていると思うのですが、都市再生が進むと、将来的には用途地域も変わっていくのかどうか。そして、このエリアというのはさらにこういう高層住宅の建設が進められるエリアなのかどうか。都市計画上の今後の見通しみたいなものが分かれば教えていただきたいのです。

○片谷審議会会長 では、事務局、お願いいたします。

○宇山アセスメント担当課長 確実なことは都市計画部門に確認しないと分からない部分もありますけれども、基本的には準工業地域であっても、ここに限らず、ほかにも結構、都内にたくさん、もともと工業地域だったところがあって、そこがどんどん住宅に変わっていきながらも、準工業地域の用途地域を変えてしまうと、残っている工場の方々が操業できなくなってしまうとか、そういうこともあるみたいで、基本的には用途地域を全体で変えるというのは結構ハードルが高いといえますか、ただ準工業地域だから建てられないわけではなくて、実際にこういうマンションが建っているというのはたくさんあります。

あと、1ページで御説明させていただきましたけれども、この地域は緊急整備地域というものとあわせて、この勝どき・豊海地区については居住機能を強化するですとか、そういったものが掲げられているので、実際にどれぐらい増えるかというのは分かりませんが、一応、そういう住宅も誘導する地域になっているという認識でよろしいかと思えます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

平手部会長、どうぞ。

○平手第二部会長 この敷地の中に都市計画道路補助第314号線が入っていますね。こちらの整備計画というのは、要するにこの計画自体は結構長いですが、その間にオリンピックに向けてこの道が整備されるとかということは全くないのでしょうか。

○宇山アセスメント担当課長 こちらは、都市計画はかなり古くからやって、都市計画をどうするかというのは実際に全く決まっていなくて、ただ、都市計画があるので、ここは建物が建てられないのでオープンスペースとして使うということで、今後、実際にこれをいつ事業化するかとか、もしかしたら事業化をやめて、都市計画を外すかというのは、今の段階では分かりませんが、結構、それも大きなことなので、少なくとも、この事業期間内に何か動くということはないと聞いてございます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

ほかに何か御質問がありましたら。

森川委員、どうぞ。

○森川委員 ちょっと教えていただきたいのですけれども、先ほどの解体の関係も事業者が担当なら含めるというお話があったのですが、これも解体のところも入っているようですが、廃棄物は評価の対象に含めないのはなぜなのですか。

○片谷審議会会長 事務局、お願いします。

○宇山アセスメント担当課長 東京都のアセスにおきましては、東京都内において全て同じようにやっているわけではなくて、特定の地域とあって、ここは開発を進めましょうということで東京都が決めている地域がありまして、そこについては基本的には、アセスは時間がかかりますので、とにかくアセスをしっかりとやる地域と、多少簡素化しても開発を進めていこうという地域の2つ、そういう制度になっておりまして、そういうところについては廃棄物は選ばなくていいということになっておりますので、選んでいないということでございます。

○森川委員 ありがとうございます。

○片谷審議会会長 これは特定の地域の案件だということです。

ほかはありますか。

では、特に御発言はないようでございますので、あとは第一部会で審議をよろしく願いいたします。

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、報告させていただきます。

お手元の資料の5ページ、資料3をご覧ください。

環境影響評価調査計画書が1件、環境影響評価書案が1件、事後調査報告書が3件、変更届が1件、着工届が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は、担当から御説明させていただきたいと思っております。

まず、最初の環境影響評価調査計画書の「立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線（立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間）建設事業」について御説明させていただきたいと思っております。

お手元の資料の薄い紫色の資料が今回の資料になります。

こちらの資料の1ページをお開きいただきたいと思います。

こちらの事業者の名称につきましては、東京都ということになります。

事業の名称につきましては、「立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線（立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間）建設事業」でございます。

種類は、道路の新設でございます。

既に皆様方には文書諮問という形で御意見のほうを求めているところでございます。

それでは、概要でございます。

立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線につきましては、立川市羽衣町二丁目を起点としまして、立川市栄町四丁目地内を終点とする延長約1.7kmの区間において、平面構造で往復4車線の道路を整備する計画でございます。

それでは、5ページをお開きください。こちらの図が計画道路位置図でございます。

中央の太い点線のところが今回の計画道路でございます。図の中央はそういう計画道路の場所になりますけれども、その左側にJR立川駅がございますが、その近傍に当たるということでございます。

起点は、先ほども言いましたけれども、図の南側、下側のほうになる「起点」と書いてあるところ。こちらが立川市羽衣町二丁目になります。終点は北側、上の芋窪街道と接続する部分が立川市栄町四丁目となっております。延長は約1.7kmでございます。

申し訳ございませんが、また1ページにお戻りください。

下の表でございますけれども、今回、道路が通過する地域につきましては、立川市と国立市の2市になります。

道路の幅員は標準で28m、設計速度は時速60kmとなっております。

主要交通との交差で、芋窪街道など7路線と交差しまして、そのほか、交差鉄道といたしましてJR中央本線と立体交差をする計画でございます。既にJR中央本線につきましては高架化が終了しておりますので、道路につきましては平面構造となります。

供用開始は、平成38年度を予定しております。

2ページをお開きください。今回の事業の目的です。

「東京の都市づくりビジョン（改定）」というものが平成21年7月に東京都において策定されておりますけれども、その中で、多摩地域における業務・ビジネス機能の強化などを掲げてございまして、機能強化を支える都市基盤整備として、多摩南北道路と多摩東西道路の整備を進めまして、都市計画道路ネットワークの強化を図ることとしてございます。

その後、平成28年3月ですが、東京都と特別区、それと多摩の26市2町で共同で「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）」というものを定めまして、今後の10年

間、平成28年度から平成37年度まで優先的に整備すべき路線の一つとして今回の道路が選定されております。

このような背景を踏まえまして、本事業につきましては、多摩地域における人やモノの動きの円滑化や、都市間の連携強化。それと、立川所沢線、立川通りというのがございますけれども、その周辺道路も含めて、かなりの渋滞がございますので、その渋滞緩和を図るなどを目的に実施されることになっております。

次に事業の内容でございますけれども、9ページをお開きください。こちらが立川東大和線の全体の整備計画でございます。

立川東大和線は北側、上のほうで多摩湖がございますけれども、多摩湖から南側、下側のほうに立川市と国立市の市境があるところまで、総延長約8.1kmの道路の計画でございます。

そのうち、北側の黒い太線で描いてある②約4.3km』と書いてある、この区間につきましては既に整備が終了されて、供用されているところでございます。

今回、赤線のところ。こちらが今回の整備区間ということになります。

それでは、7ページにお戻りいただければと思います。

こちらの7ページの上の図4.2-2に示しますように、今回の道路につきましては往復4車線の車道部が17.5mの両側に歩行者・自転車の通行空間と植樹帯を配置した28mの幅員に変更していきます。

芋窪街道と都市計画道路との交差方式は下のほうの図4.2-3に示すとおり、それぞれ平面構造として交差していきます。鉄道立体化に伴いまして、JR中央本線につきましては立体交差ということにしてありますけれども、鉄道のほうが上に上がってございますので、今回の計画道路につきましては平面で交差する形になります。

事業期間につきましては、平成32年度から用地取得に着手しまして、平成38年度に道路の供用開始を予定してございます。

続きまして、ちょっと飛びますけれども、87ページをお開きください。環境影響評価の項目でございます。

下の図に示す手順に従いまして、今回選定した項目につきましては、大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、景観、廃棄物の5項目を選定してございます。

88ページをご覧ください。環境影響要因と環境影響評価の項目の関連表でございます。

大気汚染につきましては、供用後の自動車の走行の二酸化窒素と浮遊粒子状物質の件について予測・評価する予定でございます。

騒音・振動につきましては、工事中の建設機械の稼働に伴う騒音・振動について予測・評価。それと、供用後の自動車の走行に伴う騒音・振動レベルを調査・予測します。

もう一つ、土壌汚染。土壌汚染の拡散の可能性の有無があるということで、工事中の予測・評価をしてございます。

景観は、計画道路の存在が地域景観の特性の変化の程度や代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度がどう変わるかということで、供用後のことを予測・評価してございます。

最後に廃棄物ということで、工事の施行に伴う建設廃棄物並びに建設発生土の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法をやる予定でございます。

90ページをお開きいただければと思います。今回、土壌汚染が選定されている理由です。

こちらに、土地利用の履歴等により、土壌汚染のおそれがないものと判断できないことからということで選定させていただいているところでございます。

69ページをお開きいただければと思います。土壌汚染の状況でございます。

さらに1枚開いていただくと位置図が出てきますので、70ページをお開きください。

中央が今回の計画線でございますけれども、2ヶ所、形質変更時要届出区域と要措置区域、2ヶ所、近傍にございます。基本的には今回の計画に特に影響のある、あるいは工事がここにかぶさるということとはございません。

それで、土地の履歴の部分で1つ気になるということで、このちょうど黒い点々と入っているところに立川東大和線と、グレー色で文字が示されているところがあるかと思います。ここが現在、自衛隊の立川駐屯地になってございます。こちらは過去、71ページに書いてありますけれども、戦前は旧陸軍の施設ということで、将来、ここもどういった土壌汚染があるか、ちょっと不明確というところで、現在も状況が分かってございませぬので、それを配慮して、今回、項目を選定してございます。

今度は91ページに行ってくださいと思います。選定しなかった項目とその理由でございませぬ。

選定しなかった項目は、上に書いてあるとおり、悪臭、水質汚濁等、12項目を選定してございませぬ。

説明は以上でございます。

1つ訂正をさせていただきたいと思います。本日の資料の5ページ、資料3でございます。

受理報告一覧が出ているところでございますけれども、こちらの間違いで、今回の立川の都市計画道路の受理年月日でございますけれども、12月2日としてございますけれども、申し訳ござ

いません、12月21日でございます。

それと名称も、この紫色の冊子を見ていただければ分かりますけれども、建設事業が抜けておりました。大変申し訳ございませんでした。お詫びするとともに、訂正させていただきます。

以上で説明を終わります。

○片谷審議会会長 では、一旦切りましょう。

先日送られてきたこの計画書ですけれども、何かここで確認したいこと等の御質問があれば承ります。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 今の御説明の中で、9ページの中で過去もしくは全体の整備状況のお話をさせていただいたと思うのですが、既に整備済みのものに関しては環境影響評価を実施して、事後調査などを実施されているのでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 上の黒い部分だと思いますけれども、こちらについては既に対象になっておりませんで、事後報告も出ていない状況でございます。

○池本委員 分かりました。趣旨としましては、やはりこの間、廃棄物の予測の精度の話がいろいろ話題になっていたもので、もしそういったもので出ているものが何かあれば、事後調査でなくても何か参考になるような、予測の一助になるものがあれば、廃棄物の中とかでも参考にしていただけたらいいのではないかなという趣旨でコメントさせていただきました。

以上です。

○片谷審議会会長 この9ページの図に出ている、この芋窪街道はかなり古いから、条例ができるより前のところだから、そもそも対象になっていないのですよ。

今の要件だったら、このところは対象になりますね。

○池田アセスメント担当課長 はい。

○片谷審議会会長 それ以前なのですよ。むしろ、今の池本委員の御発言の趣旨からすると、別にここに載っている道路ではなくても同じ東京都が事業者になっている都市計画道路はこの近隣に幾つかありますから、そういうアセス案件はあるので、その事後調査報告書は参照できるというのがあるということです。その辺は池本委員と、多分、池本委員が就任される前の案件も幾つかあると思いますので、そういう図書をご覧いただいて、またコメントをいただければと思います。

事務局のほう、よろしいですか。

○池田アセスメント担当課長 会長がおっしゃられたとおりに、ほかの道路の案件、東京都道も含め、今日八王子の国道のほうも報告しますけれども、ここは今回、廃棄物は報告しませんが、当然、廃棄物は対象になってございますので、そういう実績は累積しておりますので、そういうものは参考にできるかと思えます。

○片谷審議会会長 では、ほかの御意見を。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 まだ計画書の段階なので、これからだと思うのですが、土壤汚染の関係で、やっていただくということはいいのですが、そのものと関連して、90ページと91ページのところにあって、水循環のほうはやらない。そのときに、大規模な地下掘削を行わないためということを行っていますので、土壤汚染との関係で、そのあたり、整合性をとるようにしていただくということをお願いしたいと思えます。

要は、土壤汚染をどの深さまで調べられるのか。浅ければ別にやらなくてもいいのではないのか。深いのであれば当然、水循環の話もしないといけないので、そのあたりの整合性をとるようなことを事務局のほうから言っていただければと思えます。

○片谷審議会会長 事務局、どうぞ。

○池田アセスメント担当課長 こちらは、本当に土地もまだ未取得ということで、これから調査を行います。委員のおっしゃられるように、今後の調査を待つて、必要な事項につきましては予測・評価等を検討していきたいと思えます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

ほかはよろしいですか。

平手部会長、どうぞ。

○平手第二部会長 68ページですが、騒音・振動に係る公害苦情件数で、比較的パーセントとして高いと思うのですが、そのあたりの内訳です。道路関係がどのぐらいあるのかとか、あるいは地域的な偏在があるのかとか、そのあたりのことについては何か情報があるのでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 申し訳ございません。今、委員がおっしゃられた件については押さえていないので、今後、調べさせていただきたいと思えます。

○片谷審議会会長 ほかはありますか。

では、特にほかの御発言がないようですので、次の受理関係の御説明をお願いいたします。

○宇山アセスメント担当課長 続きまして、6ページです。事後調査報告書でございます。

「西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）の連続立体交差事業及び同線（練馬高野台駅～石神井公園駅間）の複々線化事業」でございます。

答申日は、若干古くなっておりまして、平成17年1月28日。受理日が平成28年12月21日でございます。

事業の種類は、鉄道の改良。

規模を見ていただく前に、お手元のホチキスどめの、西武池袋線の事後調査報告書の3ページをご覧ください。

西武池袋線の、池袋から7駅か8駅ぐらい行ったところですがけれども、東側の練馬高野台駅から西側の池袋学園駅間を連続立体交差、高架化をするとともに、練馬高野台駅と石神井公園駅間を現在、上り1線、下り1線のを2線ずつの複々線化をするという事業でございます。

5ページが平面図と縦断面図でございます。

特に下の縦断面図を見ていただきますと、東側の池袋方は青くなっていて、既に立体化されているところで、練馬高野台駅から西側が現在グレー色のところで地平を走っているのですけれども、これを上に上げて、かなりの数の踏切を解消していくという事業でございます。最後の池袋学園駅のほうで擁壁を経て地平に取りつくという計画となっております。

それでは、本日の資料にお戻りいただきまして、規模でございます。事業延長は約2.7kmです。構造形式は高架橋、擁壁、地平。対象駅は石神井公園駅でございます。工事期間は平成19年度から平成27年度ということで、工事は全て完了してございます。

事後調査の区分は、工事の施行中その5。

調査項目は、騒音・振動と廃棄物でございます。

まず、騒音・振動の調査結果ですがけれども、再び事後調査報告書の14ページをご覧ください。14ページをちょっと横にして見ていただきますと、騒音・振動の調査地点でございます。

工事も終盤に差しかかっているということで、西側の終点付近の①②③というところで事後調査を行ってございます。

工種につきまして、15ページにございますとおり、仮土留工から電気工まで、かなり幾つか、多種類の事後調査を行っているところでございます。

それでは、本日の資料6ページにお戻りいただきまして、騒音・振動です。

建設作業騒音の調査結果は50dB～77dBであり、1地点は上回っておりますが、その他の地点につきましては予測結果と同程度または下回り、上回った地点も含めまして、全ての地点の調査結果は勧告基準を下回ってございます。1地点におきまして予測結果を上回った理由とし

ましては、実際、コンクリートを打つ場所だったのですけれども、施工箇所が擁壁構造の狭隘な場所であったため、本来は仮囲いの内側にコンクリートポンプ車等を配置するのですが、中に配置できなかつたということで、仮囲いの外側となる側道上にポンプ車等を配置せざるを得なかつたということで、仮囲いによる騒音の低減効果が見られなかつたということでございます。

続きまして、建設作業振動の事後調査結果は30dB～62dBで、予測結果の47dB～71dB及び勧告基準を下回つてございます。

廃棄物で、(1) 建設発生土等の排出量ですけれども、まず建設発生土につきましては、予測結果、50,600m³に対しまして、事後調査(累計)で72,098m³ということで、若干上回つてございます。再利用率は100%でございます。建設泥土は、17,400m³に対しまして、事後調査が13,839m³ということで、やや下回つている状況でございます。再資源化率は100%でございます。

(2) 建設廃棄物の排出量ですけれども、鉄骨・鋼くずが1,380tに対しまして1,867t、コンクリート塊が13,730tに対しまして12,303t、アスファルト・コンクリート塊は予測しておりませんでしたけれども、事後調査として7,737t、その他が29,320tに対しまして34,414t。合計としましては、44,430tに対しまして56,321tでございます。

アスファルト・コンクリート塊が上回っておりますけれども、こちらにつきましては、支障物を撤去する際に仮設舗装をしたものについて、それを剥がしたときのものですとか、あと、かなり長い期間になるので、迂回道路と切り回し道路をつくりましますけれども、それを事前にはどういうところがやるというのは分からなかつたので、そういうものが出たということでございます。

苦情ですけれども、騒音に関する苦情が9件、振動に関する苦情が3件ございましたけれども、作業内容を説明するとともに、防音シートの設置や、建設機械のエンジンの出力を抑え、移動は最徐行する等の対応を行い、理解を得たということでございます。

それでは、続きまして、7ページ、「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。

答申日は、平成22年度でございます。

事業の種類は、鉄道の改良。

それでは、こちらもお手元の事後調査報告書、ホチキスどめの3ページをご覧ください。

隣の2ページに足立区の地図がございますけれども、ちょうど上に「埼玉県」とありまして、

埼玉県との県境の、東京都でもかなり北のほうになります。

3ページですけれども、竹ノ塚駅を中心としまして、その前後の約1.7kmを立体化するという計画でございます。

4ページが平面図と縦断面図になります。

下の縦断面図を見ていただきますと、こちらは左側が南側になりますけれども、ここがずっと地平で来ていて、竹ノ塚駅を過ぎたあたりから上がっているという、現在はそういう状況になりますけれども、それを下り線については一番左側の①区間のあたりから上げていって、上り線はその間も地平で行きますけれども、竹ノ塚駅付近で上げまして、竹ノ塚駅の北側、南側にある2つの踏切を解消するという計画でございます。

それでは、本日の資料にお戻りいただきまして、規模でございます。構造形式は高架橋、擁壁、地平。対象駅は竹ノ塚駅で、工事予定期間は平成24年度から平成32年度で、現在事業中でございます。

事後調査の区分は、工事の施行中その3。

調査項目は、騒音・振動と廃棄物でございます。

まず、1 騒音・振動です。

再び報告書を見ていただきまして、12ページでございます。12ページを見ていただきますと、騒音・振動の調査地点図ということで、かなりたくさんの地点でたくさんの工種の事後調査をしているところでございます。

それでは、本日の資料の7ページへお戻りいただきまして、建設作業騒音の調査結果は、1地点を除き予測結果と同程度または下回り、全ての地点におきまして調査結果は勧告基準を下回ってございます。1地点におきまして予測結果を上回ってございますけれども、これにつきましては、ヤードの奥行きが狭くて、コンクリートを打つ橋脚の位置がヤードの出入り口付近にありまして、本来であればもっと奥のほうに配置すべきところ、そういうスペースがなかったのが、仮囲いの内ヤードの出入り口付近に建機を配置して作業せざるを得なかったということでございます。

建設作業振動の調査結果は、予測結果である47～69dB及び勧告基準を下回ってございます。

(2) 仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音ですけれども、こちらは事後調査報告書の52ページをご覧ください。52ページが調査地点図でございますが、今回対象になっているのは最も北側のTz-1。こちらで事後調査を実施してございます。

それでは、本日の資料の7ページへお戻りいただきまして、仮線時の鉄道騒音の調査結果は、

1階が昼間58dB、夜間が54dB、最上階が昼間71dB、夜間が67dBであり、いずれの地点も予測結果である昼間61dB～72dB、夜間が57dB～68dBと同程度または下回ったということでございます。

2 廃棄物で、(1) 建設発生土等の排出量ですけれども、建設発生土につきましては、予測結果84,000m³に対しまして、事後調査（累計）で19,476.4m³ということで、事業の途中の数値ということでございます。以下同様でございます。建設泥土は、予測結果が59,050m³に対しまして18,179.2m³。いずれも再利用率・再資源化率は100%でございます。

建設廃棄物につきましては、鉄骨・鋼くずが予測結果6,460tに対しまして事後調査（累計）で680.3t、コンクリート塊が32,120tに対しまして6,786.9t、アスファルト・コンクリート塊は25tに対しまして168.5t、混合廃棄物が520tに対しまして326.2t、その他が38,850tに対して4,530.9t。合計で77,975tに対して、これも途中でございますので、12,492.8tということになってございます。再資源化率につきましては、混合廃棄物とその他につきましては81.2%、99.3%ということでございます。

苦情の有無ですけれども、建設作業騒音の苦情が4件あり、工事用車両通行ルート分散や、作業工程の事前説明などの対応を行い、理解を得たということでございます。それから、鉄道騒音・振動の苦情が3件ございまして、レール削正や砕石突き固めなどの対策工事を行って、2件については理解を得ましたが、1件については現在も継続して対応中ということでございます。

○池田アセスメント担当課長 それでは、引き続きまして、本日の資料の8ページをご覧ください。

報告書のほうは、同じくホチキスどめで、左上に2-140-1と書いてある、「八王子都市計画道路3・3・2号線（八王子市北野町～南浅川町）建設事業」というものをご覧くださいと思います。

それでは、御説明さしあげます。

事業名につきましては、「八王子都市計画道路3・3・2号線（八王子市北野町～南浅川町）建設事業」でございます。

答申日は平成8年11月。受理日は平成29年1月でございます。

事業の種類は、道路の新設でございます。

それでは、事後報告書の2ページをお開きください。今回工事といたしますか、道路の位置図でございます。簡単に本事業の概要・規模について御説明さしあげます。

図の右側のほうに八王子市北野町と書いてある、こちらを起点としまして、今度は左側、圏央道がございますけれども、こちらの高尾山インターと国道20号線と接続するところの間の工事ということで、延長は約9.6kmの道路でございます。往復4車線でやっておりまして、トンネルであるとか、掘割、高架などの構造形式で道路が整備される予定でございます。

工事期間は、平成13年度から平成28年度の予定でございます。この中で既に開通している部分がございます、高尾山インターからもう少し右のほうに行くと、⑧館ヶ丘と書いてあるあたりまでが現在供用されているところでございます。

今回の調査地域につきましては、この頭上のちょうど中心部、調査地域とマルがついているあたりでございます。

それでは、また本日の資料の8ページにお戻りください。事後調査の区分につきましては、工事の施行中その11でございます。

調査項目は、騒音、振動、水質汚濁でございます。

調査の結果で、まず1 騒音（建設作業騒音レベル（ L_{A5} ））でございます。

こちらのほうは冊子の9ページをお開きください。今回、こちらの道路は騒音も振動も同じ場所でやってございますけれども、2種類の工事と、工事箇所としては3ヶ所ということで、まず切土工①（掘削・積み込み）の作業のところで、切土工①はバックホウを6台使用しまして掘削し、2台のクローラードンプを使いまして、積み込み作業を行っております。

10ページをお開きください。こちらにつきましては切土工②というもので、こちらも同様に掘削・積み込みでございます。こちらバックホウは6台を使いまして掘削しまして、運搬車、いわゆるダンプで積み込みまして搬出してございます。

続きまして、8ページのほうにお戻りいただければと思います。今度は準備工でございます。住宅基礎等撤去ということで、こちらの工事につきましては当初の計画にはなかった工事でございますけれども、住宅基礎の撤去が必要になりまして、それ相応の騒音・振動が発生されるだろうという予測をしまして、事業者が自主的に行った測定でございます。

それでは、本日の資料8ページにお戻りください。

調査の結果でございますけれども、切土工①、②の調査結果は71dB、67dBで、予測結果と同程度か下回ってございました。準備工の住宅基礎等撤去工につきましては、調査結果では67dBで、予測時の作業内容と異なりますけれども、評価書では伐除根というものを準備工として計画して、予測・評価しておりますが、それと参考に比較しますと予測結果を下回ってございます。いずれの工種におきましても勧告基準を下回ってございます。

2 振動でございます。場所は先ほどの騒音のところと同じところでございます。

切土工①、②の調査結果につきましては55dB、49dBということで予測結果を下回っております。準備工のほうですが、こちら58dBで予測時の作業内容と参考に比較しますと予測結果を下回っております。いずれの工種におきましても勧告基準を下回ってございました。

続きまして、3 水質汚濁でございます。

事後調査報告書の27ページをお開きください。こちらは水質汚濁調査の位置図でございます。

現場の上を流れます寺田川。こちらで写真3-2と書いてあるところがございますが、こちらに寺田川調整池というところがございまして、こちらで沈砂をさせた上で水を放流しているという形になってございます。

掘削工事実施時のSSの調査結果で、図の一番左端のほうに放流地点の上流地点、水質-1と書いてあるところがございますけれども、上流地点での調査で、ここではSSについては1mg/Lという形になっていまして、下流側、少し右のほうに行ってください、水質-2と書いてある、要は調整池から放流した直後の地点で測定してございますけれども、こちらの水質につきましては4mg/L。

同様に、今度は右側の大船川のほうになりますけれども、上流の水質-3とラベルが張ってあるところ。こちらの上流の測定結果については2mg/Lで、今度、そこから上のほうになりますけれども、調整池から放流された後の水質ということで、水質-4というところがございますが、こちらSSにつきましては1mg/Lとなっております。上下流で大きな変化はありませんでした。

寺田川、大船川ともに環境基準の類型指定はされてございませんけれども、評価書で準用していますB類型の環境基準値（25mg/L）を全ての地点で下回っております。

今回の工事につきましては、苦情はございませんでした。

説明は以上でございます。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、続きまして、本日の資料の9ページ、変更届でございます。

「（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業」。ちょっと事業名が分かりづらいですけれども、選手村になるところの案件でございます。

答申日は平成27年9月でございます。

事業の種類は、住宅団地の新設。

それでは、お手元のホチキスどめの変更届をご覧ください。

4ページでございます。こちらは計画地の位置図ということで、環状2号線に接するところで、先ほどの豊海の市街地再開発事業はこの計画地のちょうど北西側に当たるところになります。真ん中の白抜きの部分が選手村の予定地でございます。

お隣の航空写真を見ていただきますと、何もないということが分かるかと。

6ページが現状ということで、こちらのも更地だということが現状です。

8ページが配置計画図でございます。5つの街区に分けまして、基本的には17階建て程度の住宅が多いのですが、50階建ての超高層タワーも2つございます。

9ページの上のイメージ図を見ていただきますと、その点がよく分かるかなというところがございます。

それでは、本日の資料にお戻りいただきまして、9ページでございます。

規模については、計画地は中央区晴海五丁目地内。敷地面積が約133,900m²、延床面積が約683,430m²、高さは180m程度でございます。住宅戸数は約5,650戸、主要用途としては住宅で、一部、商業がございます。工事予定期間は、I期工事としまして平成28年度から平成31年度までに、オリンピック前までに選手村の部分の住宅をつくりまして、オリンピック後、II期工事において超高層タワー等をつくる予定となっております。供用開始予定は平成36年度でございます。

今回、変更の理由としましては、設計の進捗に伴う施工計画の再検討により、工事工程及び建設発生土の輸送計画を変更するという事と、計画地周辺の道路整備状況の遅れということで、環状2号線が、よく報道されていると思いますけれども、まだ開通していないということで、これに伴って工事用車両の走行ルートを変更するという事がございます。

主な変更内容としまして、まず建設発生土の輸送計画ですけれども、変更前は全てを陸上輸送、工事用車両だけということ想定していたのですが、周辺の市街地を走る工事用車両の影響の軽減を目的としまして、一部、海上輸送するという事で工事用船舶が入ってきているところでございます。

ホチキスどめの変更届の13ページをご覧ください。こちらは棧橋設置位置となっておりますけれども、この緑の矢印の先です。この緑色の矢印のルートを通って、こちらの棧橋まで土を運んで、こちらから海上輸送するという計画になっております。

海上輸送の諸元としましては、左側の12ページにございますけれども、フェリーバージに一旦、発生土をストックしまして、そこから土運船に積みかえて、曳船で運んでいくという

計画になってございます。

引き続きまして、20ページをご覧ください。こちらはルートの変更です。

まず、21ページです。変更前のルートなのですが、計画地から北東側に出て行って、すぐ交差する環状2号線を使う予定だったのですけれども、こちらが使えないということで、20ページのルートです。

点線の部分はまだ検討中のルートということで、実線の部分ですけれども、環状2号線を使わないで、北東側にある晴海通り、それから、有明通りを使うということで、こちらのほうにかなり台数が、工事用車両の台数は中段になりますけれども、No. 1で2,500台程度、No. 2で2,000台程度ということで、かなり車両が集中するということになってございます。

現在、まだ検討中ですが、その南側の点線の部分です。ちょうどNo. 1と並行して走る、この裏道のような部分を通るルートですとか、あと、環状2号線も築地の部分ができるだけでなく、そのほかの部分の基本的には完成はしておりますので、地元の要望も踏まえて、こちらの南側に行く橋を、工事用車両だけを通す方向で現在検討しているということでございます。

それでは、また本日の資料の9ページにお戻りいただきまして、こういったことを踏まえて、一番下です。

環境影響評価項目の再評価見直し結果ですけれども、環境影響評価項目のうち、工事用車両の走行に伴う大気汚染及び騒音・振動について、予測・評価の見直しを行ったが、いずれの項目も変更後の予測結果は、工事用車両による寄与分が増加する地点があるものの、日平均値の年間98%値や騒音レベル等については、変更前とおおむね同程度であることから、評価の結論は変わらない。

また、工事用船舶の稼働に伴う大気汚染については、新規に予測・評価を行ったが、いずれも評価の指標とした環境基準を満足するとしてございます。

若干分かりづらいかと思しますので、こちらもお手元の変更届の24ページをまずご覧ください。工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度ということで、お隣がNo. 1～No. 4と4地点あります。

26ページが変更前なのですが、こちらは環状2号線もNo. 5ということで断面を切っていたのですが、こちらは使えないということで、25ページのように4地点で予測・評価の見直しを行ってございます。

27ページを見ていただきますと、後ほど御説明する騒音・振動とも共通になりますけれども

も、特に一番影響の大きいNo. 1を見ていただきますと、右から2列目の工事用車両が、変更前は756台/日だったのが2,500台/日に増えます。当然、これによって工事用車両による寄与分は増えます。ただ、将来基礎交通量を見ていただきますと、合計で23,843台/日だったのが6,430台/日程度に減っています。

これはなぜかという、お隣の26ページの図を見ていただきますと、予測においては環状2号線が通るということを前提に交通量をシミュレーションして予測をして、No. 1、No. 5の交通量を予測していたのですけれども、これが環状2号線が通らないとなりますと、こちらのNo. 1を通る道というのはどん詰まりになるといいますか、何もそちらにはないので、基本的には車が入ってくるようなところではないということで、No. 1の交通量については現況交通量を使ったということで交通量が下がってございます。

そういうことで、先ほどの資料で御説明したとおり、工事用車両による寄与分は増えるのですけれども、一番右の列は、将来交通量を見ていただきますと、がくっと落ちておりますので、大気汚染の値ですとか、騒音・振動の値自体は下がるということになってございます。

それを踏まえて、31ページをまずご覧いただきますと、工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の評価の結果ですけれども、特に特徴的なNo. 1で御説明させていただきますが、変更前は寄与率1.2%、1.0%だったのが、3.8%、2.8%と上がりますけれども、値自体は0.050ppmから0.049ppmに下がる。

32ページも同様の傾向でございます。

あわせて騒音・振動が、かなり後ろのほうに行きますけれども、66ページ、67ページです。

66ページも、No. 1が特に特徴的なので、変更前は将来基礎交通量の騒音レベルが68dBで、工事用車両による押し上げがないという予測だったのですけれども、変更後は将来基礎交通量が減りますので、63dBということで下がりますして、工事用車両が増えますので66dBということで、増加分は3dBということで増えるのですけれども、騒音の値自体は68dBから66dBに下がるということになってございます。環境基準値を下回るという状況は変わらないということになってございます。

振動につきましても同様でございます。

それから、新たに予測・評価を行った工事用船舶の大気汚染の件ですけれども、こちらにつきましては調査結果が51ページに予測結果がございまして、二酸化硫黄は、寄与率は高く、34.9%ですとか、24.3%になってございます。二酸化窒素や浮遊粒子状物質につきましては、寄与率は二酸化硫黄ほどではないということになってございます。

53ページがコンター図になります。計画地の東側に先ほど棧橋の位置があったと思いますが、●マークの地点です。その南東側に■マークの地点が陸域での最大濃度の地点でございます。

こちらは二酸化硫黄ですけれども、54ページ、55ページの二酸化窒素と浮遊粒子状物質も同様の傾向でございます。

さらに56ページ、57ページが建設機械の稼働に伴う二酸化窒素と浮遊粒子状物質と重合した結果ですけれども、基本的には建設機械の影響というものが非常に大きくて、工事用船舶の値のほうはかなり小さいので、ほとんど影響しないという結果になってございます。このコンター図はほとんど建設機械のコンター図とほぼ同様でございます。

最後、評価です。59ページをご覧ください。

下の表になりますけれども、まず上側の表ですけれども、こちらは二酸化硫黄の評価につきましましては、南東側の陸域におきまして日平均値の2%除外値が0.0086ppmとなっております。寄与率は若干高く、24.3%ですけれども、環境基準の0.04ppmと比べるとかなりおさまっている状況かなということでございます。

二酸化窒素につきましましては、寄与率1.5%で、0.049ppmで、環境基準を満足している。

60ページです。工事用船舶の浮遊粒子状物質におきましても、寄与率0.8%に対して0.058mg/m³で、環境基準を下回っているという状況でございます。

それから、建設機械と重合した結果ですけれども、中段の表が二酸化窒素になりまして、寄与率29.7%、0.060ppmということで、こちらは建設機械の予測結果と同じで、押し上げていないという状況でございます。

浮遊粒子状物質につきましても同様でございます。

説明は以上でございます。

○片谷審査会会長 ありがとうございます。

3件の事後調査報告書と1件の変更届について御説明いただきましたが、一括して御質問・御意見等をお受けします。

特に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御指摘いただいて、御発言ください。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 変更届の件なのでございますけれども、2点ございます。

1点目は、自動車と船に分けたときの廃棄物量というものは、割合はどこかに資料として載

っていらっしゃるのか。それが1点。

もう一点は、船の予測をする際に、燃料の硫黄分というものはどこかで書いて、何を使うという前提で、どのぐらいの硫黄分のものを使うという前提で計算したというのはどこかに書かれていらっしゃるのかどうか。

その2点をお伺いしたいと思います。

○宇山アセスメント担当課長 廃棄物量ですけれども、こちらも特定地域の案件になるので、廃棄物については量としては特にどこかに出てくるというものではございません。土量を陸上のダンプで運ぶ予定だったものを海上輸送するという事です。

○谷川委員 それは承知しているのですけれども、そのときに、その割合が要は海上輸送にしたのと、それから、自動車輸送にしたのと、その比率がどこかに書かれていらっしゃるかということですか。

いわゆる、いろいろ予測したときの根拠が台数みたいなことでありますけれども、土砂量と重量として書かれていらっしゃるのかどうかということをお伺いしたかったのです。

○宇山アセスメント担当課長 図書には書いてございません。

○谷川委員 ですから、その辺のところの根拠を多分明確にしないとというのが私のコメントなのです。

○宇山アセスメント担当課長 それから、硫黄分につきましても特に硫黄分というものはなくて。

○谷川委員 多分、49ページの汚染物質の排出量のところに書いてあるのですけれども、その前提としてどういう燃料を使うということがベースにならないと多分、これは出てこないと思いますので、どこかそこらあたりが資料に載っているのかなと思ひまして質問させていただきました。

○宇山アセスメント担当課長 資料編の17ページに一応、排出量の計算の根拠は載っているのですけれども、これの中に確かにsということで、燃料中の硫黄分（重量%）と書いておりますが、ここのパーセント自体はここには書いていないのでということでございます。

○片谷審査会会長 では、関連の御発言を木村委員、お願いします。

○木村委員 船舶からの硫黄酸化物の件なのですけれども、かなり過去にさかのぼると、やはり船舶からのSO₂の効果というものは非常に環境基準に対して大きな影響を与えていたと思うのですよ。それは規制が非常に難しかったからという、ずっと昔の話ですけれども、それなので、現在はどうなっているのでしょうか。船舶に対してのSO₂の排出あるいは燃料に対

する規制というものは、ずっと昔に比べて変わっているわけですか。その辺の規制は強くなっているのかどうか。

○宇山アセスメント担当課長 確たることは申し上げられませんが、当然、船舶からのSO₂はかなり低減するというので、かなり改良が進められてきて、ただ、やはり量は多いので、心配があるので、今回予測しているということでございます。

○佐々木委員 最新のことでないのですけれども、船舶は重油を使っていいということになっているので、特に船舶が公海上を航行しているときにはそれほど大きな問題にはならないでしょうが、こういった湾岸部にいてとまるときなどはぜひ陸上から電気を引いて、その重油を使わないようにというお願いを前もしたことがあるのですけれども、大田あたりの大気汚染に船舶の停泊中の影響というものも懸念したことがございます。

ですから、今回もSO₂がこのように高まるというのは重油ということを考えて、多分、この資料編にも細かいことはございませんけれども、そういうことなのではないかと推定しております。

○木村委員 ありがとうございます。

そうしますと、法的には昔から変わっていないということなわけですね。それをお願いか何かでできるだけ出さないようにしてもらっているという状況なわけですね。

○佐々木委員 はい。

○木村委員 どうもありがとうございました。

○片谷審査会会長 たしか、中央防波堤の南の埠頭をつくる案件で船舶が予測対象になっていましたね。それが多分、一番新しい、ここで審議した中で船舶を予測していた例だったと思いますので、いずれにしても、この変更届には具体的な、式は書いてあるのですけれども、そこに入れた数字が書かれていないというのはあまりいいことではないので、そこは事務局で確認をしていただけますか。

○宇山アセスメント担当課長 はい。

○片谷審査会会長 あとは、船舶を予測している事例との対比で、これは船がかなり小さいので、影響としてはそんなに大きくないという予測は成り立つのですけれども、もともとSO₂の濃度がものすごく低いので、どうしても寄与率はかなり大きくなるのですよ。ですから、その数字の妥当性を見る上では、まず個々のパラメーターとして入れた数字を確認することと、そういう大型船が出入りしているところとの比較で、そんなに濃度として大きくないということが確認できればそれでいいと思いますので、その辺の確認を事務局でしていただく

ようにお願いします。

谷川委員、よろしいですか。数字は確認していただくということで。

○谷川委員 やはり根拠をきちんとやらないと評価できませんので、会長がおっしゃるとおり、結論はそんなに大きくは変わらないと思いますけれども。

○片谷審査会会長 ありがとうございます。

では、ほかの御質問を。

町田部会長、お願いします。

○町田第一部会長 事後調査報告についてなのですが、まず1点は6ページの西武池袋線です。苦情に関連してなのですが、騒音が9件、振動が3件と、比較的多く寄せられていると思いますが、これは予測結果を上回った地点に苦情が多く発生しているのか、あるいはその他の地点に苦情が出ているのかという、それを教えていただきたい。

もう一点、7ページの東武伊勢崎線なのですが、こちらはやはり苦情関連ですが、1件については現在継続対応中であるということなのですが、同様の事業を今後、審議会で審議しないといけないということになっておりますので、もし分かりましたら参考の程度で教えていただければと思います。

以上です。

○宇山アセスメント担当課長 1点目でございますけれども、予測を上回った地点については苦情は出ておりません。それ以外の地点ということでございます。

それから、継続対応中ということについては、こちらは図書の60ページを見ていただきますと、60ページの一番下の鉄道振動の苦情の概要で、線路と家の間にあった建物が解体されてから振動を感じるようになったということで、その対応で、右側です。敷地境界に鋼矢板を入れたりとか、砕石を突き固めしたりとか、やることはやっているということで、ただ、まだ御了解をいただいているということなので、継続対応しているということなので、またその状況については今後の事後調査で報告させていただきたいと思います。

○町田第一部会長 ありがとうございます。

○片谷審議会会長 では、ほかは。

黒田委員、どうぞ。

○黒田委員 関連ですけれども、西武池袋線の資料で、54ページです。苦情の中にアンテナ関係といますか、受信障害が2件ありまして、1件はアンテナの交換を行ったというふうに記載されていますけれども、もう一件のほうで、苦情宅を訪問して画像の乱れを確認できな

かったということが書かれています。この確認はテレビ電波の障害調査要綱の必要項目について確認されたのか、ただ画像を見ただけの確認であるかということをお教えいただきたいということ、その後の苦情はなかったということで、現在でも苦情はないということなのでしょうかと質問です。

以上でございます。

○宇山アセスメント担当課長 どういった内容まで確認したかというのは、そこまで確認していないので、それは確認させていただきたいと思っておりますけれども、いずれにしても、現地に行きまして、苦情者と一緒に画面を見たら特に問題なかったもので、一応、それで終わりで、それ以降、また乱れるといった苦情はないということでございます。

○黒田委員 これは工事中か、工事終了後かということもわかりますか。

○宇山アセスメント担当課長 こちらは工事中です。今回、工事中の事後調査報告なので、工事中でございます。

○黒田委員 2件目もですか。

○宇山アセスメント担当課長 はい。

○黒田委員 了解しました。ありがとうございます。

○片谷審査会会長 画像の乱れというのは、時々あるケースとしては、実はアンテナとテレビを接続する端子が緩んでいるとか、そういう原因である場合もあるので、必ずしも工事の影響でないものも含まれるケースがあるということはちょっと、このケースがそうかどうかの確認はもうやりようがないですけれども、もしかするとそういうことかもしれないということです。

ほかにどうぞ。

藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 事後調査の八王子の案件なのですが、調査を実施しているのが騒音、振動、水質汚濁とも全て平成25年度です。なぜ、こんなに報告が遅いのかをお教えいただきたいと思っております。

ちなみに西武池袋線は、一部の調査は平成26年1月のものとかもあるのですが、事後調査の期間を平成27年10月までと明示していますし、竹ノ塚のものも平成27年度で、普通は平成27年度に調査、調査をした年度の次の年度の年度末ぐらいには当然出てきてしかるべきと思うので、八王子が非常に遅い理由をぜひ教えてください。

○池田アセスメント担当課長 今までも事後調査が遅れているものが出てきて、いろいろお

叱りをいただいているところなのですけれども、私どものほうで事後調査が遅れているものを調査しまして、その案件の一件でございます。

事業者とも協力をして、遅れているものについて、今、一生懸命、順次やっているところということで、事業者のほうも事業の進捗等の遅れ等々ございまして、報告が遅れたりとかというものもありまして、今回の報告になったところでございます。

私どもの進行管理の不備もございまして、まだ実はその次のものもやらなければいけないというところもございまして、今後、しっかりと進行管理をして、適切な時期に出せるように努力していきたいと考えております。

○片谷審査会会長 確かに、これは資料41ページにある提出予定時期の表を見ますと、施行中⑩というのは平成26年度末に提出することに予定されていたものです。ですから、今、まさに藤倉委員が指摘されたとおりで、平成25年の調査結果であれば遅くとも平成26年度末には出てくるべきといえますか、計画上そうになっていたものが最近出てきたということですね。

○池田アセスメント担当課長 はい。

○片谷審査会会長 ですから、これは事務局も今、いろいろそういう遅れている案件の提出を促す努力をされているということですので、さらにそれを徹底していただいて、早期の提出を遵守するように指導をよろしくお願いします。

ほかはいかがでしょうか。

平手部会長、どうぞ。

○平手第二部会長 今の件に関連するのですけれども、この事業者さんは施行中⑩ですね。以前にこういうことはなかったのかどうか。今までの事後調査について、施行中⑩ですから、施行中⑩まででそういう遅れがなかったのかどうか。もしあれば、この提出予定時期のところの表に提出済み、ということしか書いていないですから、その書類がいつ提出予定だったのかということダブルで書いていただければ、この業者が毎回遅れている。毎回遅れているかどうかは分かりませんが、そういうことが分かるので、その辺からやはりやっていただくと、先ほど言いました遅れの徹底ということも一つの抑止力になるのではないかと思うのです。

○池田アセスメント担当課長 今の御指摘ですけれども、今後、遅れて報告したものについてはそういう形で、改善を図れる方向で検討はしたいと思っております。

○平手第二部会長 1点目の質問は、以前にこういう遅れがあったのかどうかということです。

○池田アセスメント担当課長 そこにつきましては調べてみないと分からないところでござ

いますけれども、ただ、この工事は見ていただくと、実は今年度、全体が完成予定の工事ということで、今後、変更届も出てくる予定と聞いておりますので、事業そのものが土地の買収等がございますので、延びたりします。あるいは工事の進捗もなかなか進まないということもございまして、予定した時期に予定した工事ができなくて、測定もできないという事情もないわけではないので、遅れたかどうかについては調べさせていただきます。

○平手第二部会長 でも、今回の話は、今回のものが遅れた理由にはならないですね。

○池田アセスメント担当課長 今回のほうは調べてあったのですけれども、報告をつくるのがなかなか進まなかったというところがございます。ただ、過去の分については確認させていただいて御報告させていただきたいと思います。

○片谷審査会会長 とにかく遅滞なく提出するように、事業者には再度促してください。

ほかはいかがですか。

では、特に御発言がこれ以上はないようでございますので、受理関係についての質疑はこれで終わることにいたします。

全体を通して何か発言をし忘れたとかということがありましたら承りますが、よろしいでしょうか。

特に御発言がございませんので、これをもちまして、本日の審議会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

では、傍聴の皆様方、お疲れさまでした。事務局が御案内いたしますので、順次、御退室をお願いいたします。

(傍聴人退場)

(午前11時57分閉会)