

## 平成28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29年2月23日（木）午前10時00分～午後0時05分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室27

### ■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、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、寺島委員、野部委員、森川委員、守田委員、義江委員

### ■議事内容

#### 1 答申

「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」環境影響評価調査計画書

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

#### 2 諮問

(1) 「八重洲二丁目中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。

(2) 「虎ノ門・麻布台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、第二部会へ付託。

#### 3 受理関係

⇒ 別紙受理報告一覧の事業について審議会へ報告。

## 受 理 報 告

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 環境影響評価調査計画書	・京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間） 連続立体交差事業	平成 29 年 1 月 30 日
2 環境影響評価書案	・八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業	平成 29 年 1 月 20 日
	・虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業	平成 29 年 1 月 26 日
3 環境影響評価書	・（仮称）南町田計画	平成 29 年 1 月 26 日
4 事後調査報告書	・浜松町駅西口周辺開発計画（工事の施行中その 2）	平成 29 年 1 月 25 日
	・立川基地跡地昭島地区土地区画整理事業（工事の施行中その 3）	平成 29 年 2 月 7 日
	・是政橋及び関連道路建設事業（工事の施工中その 15）	平成 29 年 2 月 13 日
	・京王電鉄京王線（柴崎駅～西調布駅間）及び同相模原線（調布駅～京王多摩川駅間）連続立体交差事業（工事の完了後）	平成 29 年 2 月 13 日
5 変 更 届	・都営村山団地（後期）建替事業	平成 29 年 1 月 30 日
	・六本木三丁目東地区再開発事業	平成 29 年 2 月 13 日
6 完 了 届	・東日本旅客鉄道南武線（稲田堤・府中本町間） 連続立体交差事業	平成 29 年 1 月 18 日

平成28年度「東京都環境影響評価審議会」第10回総会  
速 記 録

平成29年2月23日（木）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室27

(午前10時00分開会)

○宇山アセスメント担当課長 お待たせしました。それでは、定刻になりましたので、これから始めさせていただきたいと思います。

本日はお忙しい中、御出席いただき、ありがとうございます。

事務局から御報告申し上げます。現在、委員21名のうち、13名の御出席をいただいております。定足数を満たしてございます。

それでは、平成28年度「東京都環境影響評価審議会」第10回総会の開催をお願いいたします。

傍聴の申し出がございましたので、よろしくをお願いいたします。

○片谷審議会会長 委員の皆様方は年度末が近づいてきて大変御多忙の中、御出席くださりまして、ありがとうございます。また、今日は天候も悪くて足元もあまりよくなかったかと思いますが、御出席いただきまして、ありがとうございます。

会議を始めます前に、今、事務局からの報告のとおり傍聴を希望する方がお見えになっているということですので、東京都環境影響評価審議会の運営に関する要綱第6条第3項の規定によりまして、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室されても結構でございます。よろしく御協力のほど、お願いいたします。

ただいまから、平成28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。

本日の会議の予定ですけれども、お手元の次第にありますように、答申1件に係る審議を行いました後に、諮問2件と受理報告を受けるという内容となっております。

早速、答申案件でございますけれども「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」の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、第二部会で審議をしていただきました。その結果につきまして、坂本第二部会長代理から報告を受けることといたします。

よろしくをお願いいたします。

○坂本第二部会長代理 平手先生が遅れているようなので、いらっしゃるまで代理をさせて

いただきます。

最初に資料1をご覧くださいと思います。

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

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

平成29年2月23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

「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」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ページをご覧ください。

「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29年1月6日に「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」に係る環境影響評価調査計画書（以下「調査計画書」という。）について諮問されて以降、部会における審議を行い、周知地域市長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

#### 第2 審議結果

##### 【大気汚染、騒音・振動共通】

工事用車両の走行に伴う大気汚染、道路交通騒音・振動については、本事業の工事用車両の走行ルートと想定される主要な道路の交通量に対する工事用車両の増加割合は少ないため、予測の対象としていない。

しかし、本事業区間周辺の土地利用状況は、低層戸建て住宅が多く、工事用車両の走行による地域への影響が懸念されるため、そのルートを明らかにするとともに、必要に応じて予測・評価を行うこと。

### 第3 その他

環境影響評価の項目及び調査等の手法を選定するに当たっては、条例第47条第1項の規定に基づき、調査計画書に係る周知地域市長の意見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。

お隣の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。

○坂本第二部会長代理 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29年1月6日に当審議会に諮問され、第二部に付託をされました。

本事業は、立川市羽衣町二丁目を起点とした延長約1.7kmの区間において、往復4車線の道路を整備するものであり、対象事業の種類は道路の新設でございます。

次に、答申案の内容について御説明いたします。

大気汚染、騒音・振動共通の意見ですが、工事用車両の走行に伴う大気汚染、道路交通騒音・振動について、工事用車両の増加割合は少ないため、予測の対象としていないということですが、周辺の土地利用状況は低層戸建て住宅が多く、工事用車両の走行による地域への影響が懸念されるため、そのルートを明らかにし、必要に応じて予測・評価を行うことを求めるものであります。

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

本件の審議に当たりましては、これらの内容を踏まえつつ審議いたしました結果、ここに指摘する事項に留意して評価書案を作成するように求める次第であります。

以上で私からの報告を終わります。

○片谷審議会会長 ありがとうございました。

ただいま、坂本部長代理から報告をいただきました内容につきまして、委員の皆様方から御質問や御意見の御発言を承ります。いかがでしょうか。

先にちょっと、私から気になっている点。実は、先日の第二部会に出席して発言をするつもりだったのですが、急に出席できなくなってしまいまして今日になってしまいました。

これは答申案をどうこうというのではなくて、事務局に対するお願いなのですが、今、答申案の意見にも入っている工事用車両の話と建設機械の稼働に関する話で、どちらも予測・評価の対象から除いているわけですが、除くということについての問題もこの意見で言うておりますが、調査計画書の中での説明として単に「少ない」という表現だけが使われていて、どれだけ少なければ本当に影響が無視できるレベルなのかということに関する記載が何もないというのはあまり望ましいことではない。

この環境アセスメントというのは、定量的な予測・評価を行うことが基本で、それができないものについては定性的な予測・評価が容認されるということですので、少なくとも大気や騒音に関しては、常に定量的な予測・評価の対象としてきているわけですよ。それに対して、選定しない理由として単に「少ない」という表現が使われているというのは、当初のつくり方としてあまり望ましいことではないので、この案件は調査計画書をつくり直すという状況にはありませんけれども、今後、類似の案件で同様な記載があった場合には、もっと定量的な表現にするようにという事前の指導をしていただきたいというのが私から事務局へのお願いです。

何かコメントをいただければ。

お願いします。

○池田アセスメント担当課長 今の会長の御意見に対しましては、この案件に関しましては間に合わないということで、次回の評価書案の際には、これからどんどん計画が煮詰まっていくと思いますので、その中で明らかになったデータを活用して、きちんとやるようにさせていただければと思います。

それと調査計画書において、過去の事例等からということに関しては、今後、新たな案件につきましては、その意見を踏まえて指導していければと考えております。

よろしくをお願いします。

○片谷審議会会長 現実に過去の案件でも類似の表現はたくさんあったのですが、やはりアセスは、こういう事例をたくさん積み重ねていく中で質を向上させていくということも重要な点ですので、できるだけ定量的な表現を盛り込むようにという指導を徹底させていただきたいという趣旨です。

今回の案件に関しては、事業者とコンサルタント会社に、こういう意見が出ているという

ことは伝えておいていただいて、今後、また同様の案件が出てくるときには改善されるようによろしく願います。

○池田アセスメント担当課長 工事の設計中の段階では、まだ細かいところまで決まっていない場合があるのでそういう表現になることもありますけれども、評価書案の段階では確実に決まってくるので、調査計画書の段階で、ある程度判明しているのであればしっかり書いていただいて、そうでなければ、それはしっかり明示して評価書案のほうでしっかり書くということを徹底していきたいと思います。

○片谷審議会会長 趣旨はそのとおりでいいと思うのですが、ただし、それをあまり前面に出しますと、工事の設計が固まっていないということを隠れみのにして、数字を出すことをなるべく避けようとする風潮が助長されてしまいますので、それはやはり望ましくないですね。要するに、工事の規模が決まれば重機の台数などは大体決まるわけです。ですから、たとえ概算であっても定量的な表現を心がけるということが重要なので、ぜひよろしく願います。

委員の皆様、いかがでしょうか。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 私は第一部会なので、この件の内容をよく存じていないので教えていただきたいのですが、自然との触れ合い活動の場についてなのですが、計画書の84ページに、近隣の都市公園と緑地が緑で示されていて、今回の計画道路はたくさんの地域の公園に接している、非常に近いということになるかなと、この図を見て思いました。

この道路を計画するに当たっては、公園に近いほうがアクセスがいいというので、あえてこういうところを選んだのか、あるいは、本来、こういう大きい道路は公園に接していることが望ましいけれども、やむを得ずこうなったのか、そこら辺の経緯について教えていただければと思います。

○池田アセスメント担当課長 こちらの道路のコースといいますか、こういうルートになった経緯でございますけれども、今回、公園のそばということですが、どちらかという公園が密集している曙第四公園あたりは、右側の自衛隊の土地をお借りしてというか、分けていただいて開発するというので、住宅側のほうは基本的には避けて計画されております。ですから、詳細は確認しておりませんが、公園に近いところということで選んだのではないかと思います。

それと、これは古い都市計画なので、その当時、この公園がもともと予定されていない中

で計画されていたのを、この時期になってやっと実行するという事で、当時の計画のまま事業化されるということでございます。

○片谷審議会会長 小堀委員、よろしいですか。

○小堀委員 はい。

○片谷審議会会長 確かに公園に非常に近いところを通っているわけですがけれども、隣、これは要するに、東側が自衛隊なのですね。その境界部分を通してということなので、やむを得ない路線の設定だったのかなという解釈もできるかと思います。

ほかの委員の皆様から、いかがでしょうか。

特に御発言がないようでございますので、先ほど坂本部長代理から報告をいただきました報告内容をもちまして、審議会の答申としたいと思いますがよろしゅうございませうか。

(「異議なし」と声あり)

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、先ほどの報告どおりということで進めさせていただきますので、答申書のかがみを事務局から配付してください。

(「かがみ」配付)

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

○池田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27号

平成29年2月23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

「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」環境影響評価調査計画書について（答申）

平成29年1月6日付28環総政第864号（諮問第466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。

別紙については、本日の資料にありますので省略させていただきます。

以上です。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

今、事務局から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。

答申案件の審議は以上でございます、続きまして、諮問案件に入ります。

諮問案件は2件ございますが、これにつきまして、事務局から提案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、本日の資料の4ページをご覧ください。資料2でございます。読み上げさせていただきます。

28環総政第975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2月23日

東京都知事 小池百合子

記

諮問第469号「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案

続きまして、5ページでございます。資料3。

28環総政第988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2月23日

東京都知事 小池百合子

記

諮問第470号「虎ノ門・麻布台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。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

今、事務局から提案のありました2つの案件でございますが、まず「八重洲二丁目中地区第一種再開発事業」の環境影響評価書案の審議につきましては、第一部会に付託させていただきますので、第一部会御所属の委員の皆様は審議をよろしくお願いいたします。

2件目の「虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業」の環境影響評価書案の審議につきましては、第二部会に付託させていただきますので、第二部会御所属の委員の皆様は審議をよろしくお願いいたします。

では、諮問案件の概要につきまして、事務局から説明をしていただくことにします。

まず、1件目の「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」につきまして、御説明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、お手元の黄緑色の資料をお願いいたします。

まず、資料の1ページ目を開きいただければと思います。

事業者の名称でございますけれども、八重洲二丁目中地区再開発準備組合でございます。

対象事業の名称及び種類は、八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業、種類は高層建築物の新築でございます。

中ほどの表3-1「対象事業の内容の概略」をご覧ください。

位置につきましては、中央区八重洲二丁目4番、5番、6番及び7番の地域でございます。

計画地の面積は約2.2ha、敷地面積は約19,500m<sup>2</sup>、延床面積は約418,000m<sup>2</sup>、最高高さは約240mを予定してございます。

主要用途は事務所、店舗、サービスアパートメント、インターナショナルスクール、バスターミナル、駐車場等になってございます。

駐車台数は約840台でございます。

工事予定期間は、平成31年度～平成35年度を予定しております。

供用開始につきましては、平成35年度を予定してございます。

9ページをお開きください。計画地の位置図でございます。

細かいので見づらいかもしれませんが、中央の中心の黒い線で囲われているところが今回の計画地でございます。現状は八重洲ブックセンターのあたりと言うと何となくイメージが湧くかと思いますが、そのこのところの地域になります。また、図中の①と②でございますけ

れども、既に答申をいただいております八重洲一丁目東地区計画、八重洲二丁目北地区計画でございます。

戻りますけれども、7ページをご覧ください。今回の事業の目的でございます。

この計画地につきましては、JR東京駅八重洲口の駅前にございまして、交通利便性が高く、国際都市東京の玄関口となる地域に位置しております。ところが、地域としましては、次のような現状と課題が挙げられます。

土地が細分化されておきまして、再編都市としての機能更新が進んでいない。東京駅周辺にバス停が分散しておきまして、また道路上での長時間停車、乗りかえ利便性の低さなどが問題になっております。それと、ターミナル駅周辺の都市基盤としての防災機能などが不足してございます。

その中で、計画地周辺地域は、都市再生特別措置法に基づきます「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す。本事業におきましては、東京駅前の交通結節機能の強化、国際競争力を高める都市機能の導入、環境負荷低減と防災対応力強化という高度な環境性能、防災機能を確保することを目的として考えてございます。

16ページをお開きください。ビルの断面図でございます。建物を北側から見たところでございます。

高層部に居住・滞在施設、いわゆるサービスアパートメントというものが配置されまして、低層部にはインターナショナルスクール、店舗、そして、地下にバスターミナルが配置される計画でございます。バスターミナルにつきましては、隣の二丁目北地区と地階でつながっておりまして、北地区からバスが入庫し、このビルから出庫する計画となっております。

右側の17ページはイメージ図でございます。

18ページをご覧ください。交通計画でございます。

関連車両につきましては、新たに増加する自動車発生集中交通量は1日当たり約3,500台と推計してございます。また、バスターミナルを利用するバスにつきましては、1日当たり約407台と推計してございます。

下の（5）熱源計画でございますけれども、熱源の構成は電気とガスの両方を使いまして、吸収冷凍機、圧縮冷凍機などを採用して、エネルギー効率がよく省エネルギーな熱源システムと考えてございます。

地域冷暖房施設として、地下4階等に配置する計画を考えてございます。この地域冷暖房施設でございますけれども、接続する八重洲二丁目の北地区計画と互いに同じ地域冷暖房施設

を設置することによりまして、熱融通を図りながらエネルギー利用の効率化とエネルギー使用量の削減、二酸化炭素排出量などの環境負荷の低減を図り、都市の低炭素化を推進することを検討しています。

それでは、23ページをご覧ください。中段の（7）緑化計画でございます。

こちらにつきましては、下の表でございますように、東京都における自然の保護と回復に関する条例の基準を満たすということで、地上部緑化及び屋上部緑化合わせまして約3,450㎡を計画してございます。

24ページをご覧ください。当計画地域における緑化計画図でございます。

低層部の屋上と地上部に緑化を計画してございます。

それでは、右側の25ページをご覧ください。施行計画でございます。

工事期間は、既存建物解体工事・新築工事を含めまして、約53ヶ月を計画してございます。平成31年度に着工しまして、平成35年度に竣工する計画でございます。工事の時間帯は、原則として8時～18時としまして、日曜日の作業は原則として行わない計画でございます。

工事工程は、表5-3-1のとおりでございます。

それでは、41ページ、環境影響評価の項目でございます。

本件は、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、いわゆる特定の地域に該当します。

42ページをご覧ください。

そのため、今回選定しました環境影響評価の項目につきましては大気汚染等の7項目を選定してございます。

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。

では、今、説明いただきました八重洲二丁目中地区の事業の環境影響評価書案でございますけれども、第一部会で御審議いただきますが、今日の時点で何か確認をしておきたいこと、あるいは第二部会御所属の委員の方は、この後、答申のタイミングまで御意見をいただく機会がありませんので、今日の時点で意見を述べておきたいというようなことも御発言いただいで結構でございます。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 1点確認させていただきたいのですけれども、9ページのところで図を示していただいで、東地区、北地区の計画と隣接して行われる計画だと御説明があったのですが、今

回の評価書案の中では、それら2つの計画は見込まれていないということで考えてよろしいでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 今回の計画につきまして、基本的にはこの事業としてやっておりますけれども、例えば建った後の関連車両などにつきましては、ここの2つの計画だけではなくて、物によりますけれども、周辺にも続々と建ったり、これから計画されているものも含めて予測・評価をしております。

○池本委員 そうすると、予測・評価の前提条件には、これら2つの計画も含めて、見込まれて行っているということでよろしいですか。

○池田アセスメント担当課長 全てではないのですが、例えば将来の関係車両、バスとかが走ったときの予測・評価のところには、この関連のところも含めて予測・評価をさせていただいております。

○池本委員 関連しまして、今の制度上、複合的な影響の扱いは非常に難しいというか、限界があると感じているのですが、今回のような事例ですと、例えばそれぞれ協議会か組合をつくって、お互い意見交換や情報交換をしながら進めるという話を北地区、東地区で聞いていたりしましたので、環境保全対策としてそういったことをやっていくとか、定量的な評価、定性的な評価を行っていかないにしても、そういったことを評価書案の中で書いていくとか、また、事後調査のほうが重要になってくると思いますので、それらの観点で見ながら必要に応じて対応していくといいのかなというように感じました。

以上です。

○片谷審議会会長 事務局、何かコメントはありますか。

○池田アセスメント担当課長 今の池本先生のコメントの中にもありましたけれども、この3計画につきましては、協議会といますか、連携して情報交換等をしていると聞いておりますので、今、池本先生が言われたことにつきましては指導をしていければと考えております。

○片谷審議会会長 これだけ隣接して、どちらもかなりの高層ビルですから、風とか電波障害とか、複合的な影響がいろいろと起こり得る状況ですので、これから、第一部会で審議をしていただく中で、その辺の配慮を意見としてどう入れていくかというのが課題かという気がします。

私もまだ詳しくは読んでいないのですが、例えば風環境ですと、185ページあたりの図を見る限り、隣はまだ高層ビルが建っていない前提で予測がされているように見えます。多分、隣にビルがある条件とない条件とでは予測結果がかなり異なると予想されますので、

これから審議の中で義江委員からも御意見が出るかと思うのですけれども、そういうところを十分に配慮して、この後の審議を進めていただくように、事務局でもその辺は意識をしておいていただければと思います。

○池田アセスメント担当課長 若干補足をさせていただきます。

今、ちょうど片谷先生がおっしゃった風環境などにつきましては、資料編の164ページを見ていただくと、周辺の計画中あるいはこれから建つもの、建ったものを含めて模型に反映した形で予測をしておりますので、先ほども言いましたけれども、必要なものについては周辺のビルとか開発のものも含めて、予測・評価は、できるものはやらせていただいているところでございます。

先生から言われたことについては、しっかりと、今回の評価書をつくる間に、先生たちとも協議をしまして、まとめていきたいと思っております。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

関連する項目御担当の委員の皆様には、その辺もぜひ細かく見ていただくようお願いいたします。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 この計画はかなりユニークな点があると思っております。一つは低層部分にインターナショナルスクールという学校が入っています。それから、上層部分にはサービスアパートメント、これは外国人の中長期滞在を支える施設とありますが、サービスアパートメントという言葉は私は聞いたことがないのですけれども、これは一定の定義があるのかどうか。

もう一点は、いずれも、国の計画、東京都の計画、中央区の「東京駅前地域のまちづくりガイドライン2014」で、特に環境負荷の低減と防災対応の強化というのがうたわれているのですが、この防災の強化というのは、実際に、具体的に学校も入っていますし、さらに今より人口が集中をするということを考えたときに一体どういう対応をされるのか。それから、アセスの場合に、防災に対する評価というのは、評価をする項目があるのかというのがちょっと私の懸念です。

以上です。

○池田アセスメント担当課長 まず、サービスアパートメントの定義ですけれども、こちらは基本的に国際都市東京のということも目的に入っておりまして、外国人のビジネスマンが、長期的に東京に来られるのであればおそらくマンションとかを借りるのだと思うのですけれども、短期の滞在、半年あるいは1年ぐらいというようなビジネスマンを対象にした短期的

な借り上げの施設という形で、今回、こちらに位置づけてございます。

こちらのビルにおける防災機能なのですけれども、具体的なことはこちらに書かれていないと言われて思ったのですが、20ページをお開きいただけますでしょうか。

今、検討中の防災機能の強化の部分につきまして事業者から聞いているのは、1階と地下に広場を、これを防災目的ということだけではなくて、基本的な町のにぎわいということも含めて、絵には示されていないので申し訳ないのですが、外堀通り沿いにそういう場所を用意する計画をしております。そこが、いざというときの防災時の機能、場所になっていくということを、今のところ、計画・検討をしているところです。

そのほか、基本的には帰宅困難者対応ということで考えておりますので、帰宅困難者のための備蓄の倉庫であるとか、そういうものをこちらに用意するというように、現在、検討している状況でございます。基本的には、震災対策が中心になろうかと思えます。

そのほか、防災のところで補足しますと、12ページの防災対応力強化というところに、具体的に、今、私が言ったようなことと、災害情報の発信機能であるとか、災害時に利用可能なトイレの確保などを、現在、検討しているところでございます。

以上でございます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

防災というのは、少なくとも東京都のアセス条例に直接的には取り上げられていないのですけれども、こういう都市部での事業計画の中で防災対応力というのは重要なポイントになりますので、今回は12ページに書いていただいていますけれども、これは今後、必ず書いていただく方向で事務局でも対応いただければと思います。

ほかの御意見、御質問はありますか。

佐々木委員、どうぞ。

○佐々木委員 この地域が「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」ということになっている以上、それに、個々の、こういった高層ビル云々ではないのですけれども、ただいま、12ページのほうで「環境負荷低減でヒートアイランド現象緩和への配慮」ということも書いてございましたが、以前は東京駅の両側に高層ビルを建てて、海風をできるだけ都内に、要するに、海風を遮るビルを建てないというようなことでヒートアイランド対策をやっていたようにも思うのです。個々のビルにそれを言われと困るとは思うのですけれども、その辺、ビルの形とか、海風がヒートアイランド対策のためにもっと中に入っていくような配慮というのはなかなか難しいのかなと思うのですけれども、ちょっと感じたところ

ろです。

○池田アセスメント担当課長　いわゆる風の道をつくるということで、埋立地に海の森をつくりまして、そこから涼しい風を都心に通すという大きなプロジェクトだったと思います。確かにそういう視点では、このところ、個々のビルとしては検討していない。ただ、部分部分で、例えば緑化であるとか、ここで使う、この熱源としての考え方とかは、風の道と直接は結びつかないまでも、都心の温度上昇を抑制していくという意味では事業者のほうも考えて対応しているところがございますので、そういう感じで捉えていただければと思います。

○片谷審議会会長　ちょうど池田課長が研究所にいらっしゃったときにメインテーマで研究を、佐々木委員もそのころは在職されていたわけですが。

あのとき議論されていたことが、そのまま、今、実行されているということではありませんけれども、ポリシーとしては受け継がれているというように私も理解をしております。完全にひっくり返っているわけではないということだろうと思います。

あと、12ページの環境負荷低減のところには書かれているのは、主にエネルギー消費量を地域全体として減らすということだと思えます。その点に関しては、1つのビルに集約するというので、小さいビルが林立しているよりはずっと効率がよくなるというのは確かだと思えますので、その点は改善が図られるという解釈でよろしいかと思えます。

あとは第一部会の皆様で審議をよろしくお願いいたしますということで、次の説明に移りたいと思います。

では、もう一件の諮問案件について、概要の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、お手元のオレンジ色の冊子です。「虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業」というものでございます。

1ページ目をご覧ください。

事業者の名称は、虎ノ門・麻布台地区市街地再開発準備組合。

対象事業の名称は、虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業。

種類は、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、後ほど図でお示ししますが、神谷町駅の西側において高層建築物をつくりましてということで、表の中ですが、計画地は虎ノ門五丁目と麻布台一丁目、計画地面積は約8.1ha、敷地面積は約63,840m<sup>2</sup>、延床面積は約819,600m<sup>2</sup>、高さはかなり高い建物でございまして約323mでございます。

住宅戸数は約1,330戸。

用途としましては、事務所、住宅、店舗、医療施設、教育施設等でございます。

工事は、平成29年度～平成34年度の予定となっております。

続きまして、7ページをご覧ください。

事業の目的ですけれども、計画地は港区の「六本木・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」において、まちづくりの方向性が示されておりまして、居住環境の整備、賑わいや活気を生み出す業務・商業施設整備による魅力的な市街地を形成ですとか、共同化等による細街路の拡幅や行き止まり道路の解消、まとまったオープンスペースの確保による防災機能の向上、といったことが示されております。また国家戦略特別区域法の東京圏国家戦略特別区域内に位置していて、その計画の中で特定事業として位置づけるべき事業の候補となっている。それから都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域に指定されている。それから総合特別区域法においてアジアヘッドクォーター特区に指定され、国際競争力を備えた地域としても期待がされている。

こういったことを踏まえまして、この事業は東京のアジアヘッドクォーター化を推進する国際競争力を備えた職住一体型の国際多機能複合拠点を形成することを目的としてございます。

9ページに位置図がございます。

東側が日比谷線の神谷町駅とほぼ接しておりまして、北西側には南北線の六本木一丁目駅がございます。幹線道路にもかなり接しておりまして、東側には国道1号線、南側は外苑東通り、西側は首都高の都心環状線と都道415号線ということで、幹線道路等に囲まれている地域でございます。

10ページが空中写真です。

11ページが計画地内の建物の状況ということで、小さな建物もありますし、集合住宅もあります。見ていただくとおり、黄色が集合住宅で、緑が通常の住宅です。それから、南側がオレンジ色になっていますけれども、こちらは郵便局になってございます。こういった少し煩雑な、昔ながら土地利用になっているところをきれいに整備していくというのが今回の事業でございます。

13ページが5.2.3 事業の基本構想でございます。

基本方針の1番として国際都市東京にふさわしい生活都心の形成に向けた多様な機能の集積」ということで、外国人のニーズに対応した居住機能の整備ですとか、教育、医療施設、

にぎわいの核となるような広場、それから、国際水準のオフィス整備も行うということでございます。

それから、自動車・歩行者ネットワークの強化に資する都市基盤の整備ということで、後ほどまた図で御説明しますが、基幹となるような道路の整備を行うのと、歩行者動線も整備して、東と西の両駅間を結ぶような計画としてございます。

それから、都市防災機能の向上ということで、安定的かつ持続的なエネルギー供給システム、それから、避難場所、活動拠点となる広場の整備、備蓄倉庫の整備を行うということでございます。

開発手法としましては国家戦略特別区域の区域計画の認定を受けて実施することを検討しているということでございます。

14、15ページ、配置計画でございます。

まず、15ページを見ていただきますと、特に北のほうは住宅が密集していたのが、南側はA街区ということで、オフィス中心になりますけれども、こちらが約323mの建物です。それから、西側にB-1街区です。こちらは高さ約265mですけれども、基本的には住宅が中心となっております。その東側のB-2街区も住宅が中心でございます。それから、東側に点在してC街区とありますけれども、こちらは住宅、商業施設、事務所等ということで、高さは一番高くて約40mぐらいですので、ほかよりは比較的低くなっているということでございます。

それから、計画地は高低差もかなりありまして、西側が高くて、T. P. 30mぐらいでしょうか。東側がT. P. 10mぐらいということで、かなり高低差もあるので、土地の造成もあわせて行って、エスカレーター、エレベーター等もつくって歩行者等が歩きやすいような計画にするということでございます。また、今は窪地のようにへこんだような形になっておりますので、周辺とも地盤のレベルをあわせていくということでございます。

それから、15ページの灰色の部分です。

こちらが地区幹線道路ということで、東西に結ぶのは国道1号線から都道のほうを結ぶ。それから、地区幹線道路1号線ということで南北にも幹線道路をつくるということでございます。

17ページが断面図でございます。

A街区の一番高い約323mの建物は、基本的には事務所です。上のほうに住宅がございまして、地下に駐車場があるといったような状況でございます。右側のほうにいくとC街区とありまして、こちらは住宅、事務所、店舗等でございます。

19ページがB街区になりますけれども、こちらは両方とも住宅がメインとなっております。

21ページが完成予想図です。

北東側から見たところということで、中央に高い建物が建っておりますけれども、周辺にも既にかなり高い建物がそれなりに建っているという状況でございます。

続きまして、29ページをご覧ください。緑化計画図でございます。

これまではかなり密集した市街地だったということで、緑もあまり多くない地域だったのですけれども、このように高層化を図っていくことによってオープンスペースがたくさん生まれますので、かなり緑豊かな地域になるというところでございます。

31ページが施工計画でございます。

工事期間は、平成29年度～平成34年度の51ヶ月ということで、表を見ていただきますと、準備工事から始めまして、解体をして、A街区、B-1街区、B-2街区、C街区を順につくって、5年程度で完成させるというものでございます。

続きまして、43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。

先ほどの八重洲の案件と同様に、特定の地域の案件ということで環境影響評価の項目を選定してございます。

選定した項目は44ページにございまして、大気汚染は、建設機械の稼働、工事車両の走行、関連車両の走行、地下駐車場の供用、熱源施設の稼働でございます。騒音・振動は、建設機械の稼働と工事車両の走行でございます。それから、日影、電波、風環境、景観とありまして、最後に史跡・文化財です。計画地の北側に文化財があるということと、埋蔵文化財包蔵地があるということで、両方とも選んでいるといった状況でございます。

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。

では、今、説明をいただきました諮問案件、評価書案につきまして、御質問や御意見を承ります。こちらは第二部会で審議をしていただきますので、第一部会御所属の委員の皆様は、なるべく、今日、御質問等の御発言をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

私から先に確認をさせていただきたいのですけれども、11ページの計画地内建物状況と書いてある地図なのですけれども、地図の中に、ある宗教団体の名前を冠したビルが特記事項的に書かれているのですが、これはどういう意図なのでしょう。

○宇山アセスメント担当課長 こちらは進んでいくとまた出てくるのですけれども、今回、計画地外ではあるのですけれども、接するところなので、こちらをあわせて、この事業の中で解体をするということで記載してございます。この解体については、大気ですとか、騒音

にも反映をさせていただきます。

○片谷審議会会長 まだ私もそこまで読んでいなかったので気づきませんでした。確かに次の15ページの地図を見るとなくなっています。

○宇山アセスメント担当課長 配置計画図には反映してございます。

○片谷審議会会長 はい。では、解体工事も予測に反映されているということで、これは逆に望ましいことですね。

ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見等承ります。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 まだ内容を十分に把握していませんが、水循環という項目がありますけれども、このごろ、都市に降った雨を浸透させて、特にこの辺は合流式の下水道かと思うのですけれども、なるべく雨水を下水として流さないで透水性のあるものにする。それから、緑の点ではグリーンインフラというのでかなり進んできていますが、道路を透水性のものにしたり、いろいろな工夫がされてくる、その法律もできました。そんなことで、水循環かどこかにそういうような配慮も入れていただくといいのかなというのが私の個人的な考えです。

環境影響評価の場合には、一体どういう悪い影響があるのかというところが主眼だと思うのですが、こういういい点も、したということを強調して書いていただいて、いいものについてはそれが前例になるような取り組みというか、計画がどこかにあってもいいのかなという思いがありまして、意見をちょっと述べさせていただきました。

○片谷審議会会長 事務局、何かコメントがあればお願いします。

○宇山アセスメント担当課長 今回、水循環は選んでいないということで入ってございせんけれども、案件によっては資料編等にも書くこともありますので、そういった雨水浸透施設ですとか、これはかなり緑化しますので大分浸透しますので、そういったことも含めて記載できるものは記載してもらいように調整していきたいと思っております。

○片谷審議会会長 守田委員、どうぞ。

○守田委員 水循環という観点でコメントですけれども、資料編の39ページを見ていただきたいのですが、真ん中よりちょっと下のところに、土地の改変に伴う地表面流出水量の変化の程度ということで表があります。水循環は当然、雨水が浸透する面積が減ると同時に洪水の流出水量が増えますから、その対策として、一応、こういう形で貯留槽であるとか流出の抑制をやって、ここにもありますけれども、対策するというので、区ごとにこれだけ確保

するというのが決まっていますから、そこをクリアしているということが書いてあるのです。今のところ、そういう形で区ごとに水循環の総量を守るための要綱がありますから、その範囲の中で対策をとりますということが書いてあります。

ただ、これは洪水対策なのですよね。だから、洪水対策ではなくて、実際には水循環基本法ができましたから、水循環をさらに進めてほしいということで、このアセスの中でも、こういう形で要綱をクリアしても、いろいろな形でさらに努力してほしいということは、私も機会があるごとに言うようにしております。

以上です。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

予測・評価項目として、選定する、しないにかかわらず、努力したことは資料編等に記載して、効果が期待できるというようなことも書いていただく。本編に書くと、事後調査をしなければいけないので、資料編に記載するということが対応いただくのが一番よろしいかと思います。

あと、小堀委員の御発言の中で、よくなることもなるべく書くというのは私も常々申し上げていることで、事業の結果として環境負荷が減るとか、あるいは緑が増えるとか、そういうことはアセス図書の中でもなるべく明示的に記載したほうがいいですよね。マイナスの影響だけを議論するのがアセスではないということも、できるだけ反映させていただきたい点です。

ほかはいかがでしょうか。

では、特に御発言がないようですので、この案件につきましては第二部会で審議をよろしくお願いいたします。

続きまして、受理関係です。

受理関係について、事務局から報告をお願いいたします。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の6ページをご覧ください。

資料4、受理報告でございます。

環境影響評価調査計画書が1件、今、御説明申し上げた環境影響評価書案が2件、環境影響評価書が1件、事後調査報告書が4件、変更届が2件、完了届が1件を受理してございます。

それでは、個別に担当から御説明をさせていただきます。

まず、7ページ「(仮称)南町田計画」の環境影響評価書案審査意見書と評価書との関連でございます。資料は、お手元の分厚い水色の冊子が、知事意見を踏まえまして作った南町田

計画の評価書でございます。

まず、大気汚染ですけれども、関連車両の走行に伴う大気質濃度について、本事業による増加分はわずかであるとしているが、公園や住宅等があるので、環境保全のための措置を徹底し、環境負荷の低減に努めることという意見に対しまして、評価書におきましては、鉄道・バス利用による来店者へのポイント付与実施の検討ですとか、荷さばき車両等について納品物を集約して搬入する。それから、車両の集中が発生しないように、計画的かつ効率的な配車計画に努めることなど、環境保全のための措置に追記をしてございます。

騒音・振動につきましては、工事用車両及び関連車両の走行に伴う道路交通騒音レベルについて、一部の地点で予測結果が環境基準を超えていることから、環境保全のための措置を徹底するとともに、より一層の保全措置についての検討をすることという意見に対しまして、まず、工事関係者の通勤については可能な限り公共交通機関の利用に努め、車両を使う場合でも可能な限り相乗りを実施する。それから、関連車両につきましては、鉄道・バス利用による来店者へのポイント付与実施を検討するとか、大気汚染と同様に、集約納品とか、効率的な配車計画といったことも追記をしてございます。

最後に自然との触れ合い活動の場ですけれども、工事の完了後は、計画地と隣接する鶴間公園が連続的につながることから、歩行者動線の連続性が強化され、自然との触れ合い活動の場の機能が高まるとしているが、施設の整備に当たっては接続部への在来種の植栽などの保全措置を確実に行って、周辺自然環境への影響に可能な限り配慮した計画となるよう努めることという意見に対しまして、評価書におきましては、鶴間公園との接続部など、今回のグランベリーモールの改修に当たっては、関係部署、町田市等としっかり協議を行って、より一体化できるような整備をしていくということと、それから、植栽樹木等の良好な成育を維持するように適切な管理を行う。それから、自然環境保全のための措置を確実に行って、周辺自然環境への影響に可能な限り配慮した計画となるよう努めることを環境保全のための措置として追記をしてございます。

説明は以上でございます。

○片谷審議会会長 評価書ですので、これについて、先に御質問や御意見を承りたいと思います。

今、説明いただいた追記されたという報告でございますけれども、何か御意見等があれば承ります。

意見書の指摘に対しては適切な対応がされたという理解でよろしいかと思うのですが、さ

らに何か補足等の御意見があれば承ります。

よろしいでしょうか。

全くの余談なのですが、私はたまたますぐ近くに住んでいるのですが、この事業者さんはアセスメントの間、リニューアル計画をあまり広報しないようにセーブされていたと思うのです。実は周辺では、グランベリーモールは倒産したという話があって、あそこの跡地は何になるのだろうかなどという話も出ておりました。個人的には、なるべく早く、どんどん広報をされたほうが良いと思っておりますので、事業者さんには、そのようにお伝えいただければと思います。多分セーブされていたと思います。これは全くの余談で、ここの審議とは直接何の関係もございません。

よろしいでしょうか。

では、特に御意見がありませんので、この評価書の修正、加筆については了解したという扱いにさせていただきます。

では、ほかの受理案件の説明をお願いいたします。

○宇山アセスメント担当課長 その前に、1件漏れがありまして、南町田計画と同じ水色なのですが、薄い冊子「京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業」の調査計画書について御説明をさせていただきます。

こちらは2月6日に、既に二部会の先生方に文書諮問をさせていただいた件でございます。

1ページを開いていただきまして、事業者の名称は、東京都と京浜急行電鉄株式会社でございます。

環境影響評価の実施者は、東京都でございます。

対象事業の名称及び種類ですが、名称は京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業、種類は鉄道の改良でございます。

対象事業の内容の概略としましては、下段の表を見ていただきますと、区間が港区高輪二丁目から品川区北品川二丁目、延長は約1.7km、構造形式としましては高架橋、地下・掘割、地平、対象駅は品川駅と北品川駅、踏切解消数は3ヶ所で、工事予定期間は10年間でございます。

3ページ的位置図でございます。

北側が起点の港区高輪二丁目、こちらから、終点の品川区北品川二丁目までの約1.7kmでございます。品川駅の西側を京急本線が走っていて、基本的にはその横の用地とかをうまく使いながら立体化をしていくという計画でございます。

2ページにお戻りいただきまして、事業の目的ですけれども、鉄道を立体交差することによって、踏切を除却して、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化を図るというものでございます。特に品川駅から新馬場駅までの約1kmの区間は、基本的に高架化することによって、道路と鉄道の立体化を図るところでございます。

それから、品川駅付近につきましては、今、2階にあるのですけれども、これを地平におろして、なぜかと言うと、隣の品川駅が地平になっているので、ここだけ2階になっていて歩行者動線が悪いということで、全て下におろして、上に東西の連絡通路つくって、この事業ではないですけれども、すぐ西側に国道15号があるので、それも超えるようなデッキを周辺のまちづくりとしてつくって、歩行者交通の安全性や利便性の向上に寄与するものというところでございます。

5ページをご覧ください。こちらが平面図と縦断図になります。

まず、上の平面図を見ていただきますと、左側、北側から、一番北の泉岳寺駅が地下にありますので、ここから上がってまいります。最初に地下・掘割区間が約0.4kmありまして、その後地平区間が約0.3km、その後が高架橋区間ということでございます。黒が現在線になりますので、やや東側に寄って立体化を行うというものでございます。駅も、今より若干北側に移るというものでございます。品川駅は北側に移って、北品川駅はやや南寄りに移るというものでございます。

下の縦断図を見ていただきますと、黒線が現在線ですけれども、現在は品川駅が高架で、北品川駅は地平ですが、品川駅を地平にして、そこから上げて行って、北品川駅は高架にして、新馬場駅の高架につなげていくという計画でございます。

6ページが駅部の構造でございます。

真ん中の図ですけれども、点線で描いてあるのが現在の駅で、現在は2階部分にありますけれども、これを下におろして、上は改札とか歩行者の空間となつてございます。北品川駅につきましては、逆に、今、地平にあるのを上に上げるという計画になってございます。

7ページが一般部の構造ということで、まず真ん中の図です。こちらは現在トンネルになっている部分で、ここからどんどん上がってくるのですけれども、こちらは一部、下り側のほうだけ改修をしますが、基本的には同じような位置に戻ってくるというものでございます。

それから、下の地平区間につきましては、今、2階部分にあるのを下に下げる。それから、8ページが高架橋部分で、これが下にあるものを上に上げるという計画でございます。

9ページ、解消される踏切等でございますけれども、表に記載のとおり、3ヶ所が解消され

る予定でございます。

それから(2) 施工計画ですけれども、準備工事を行いまして、地下・掘削部分、地平部分、高架橋部分、全ての工事を並行して行って、9年目、10年目に仮線や仮の駅舎等を解体して、完成するという計画でございます。

それでは、かなり飛びますけれども、78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。図に記載の選定手順を踏みまして、選定した項目は5項目でございます。

79ページに記載がございます。

選んだものは、騒音・振動です。建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動、列車の走行に伴う鉄道騒音・振動。中ぐらいいきますけれども、日影です。冬至日における日影の範囲等。電波障害としまして、高架橋の設置による遮蔽障害、反射障害。列車の走行によるフラッター障害及びパルスノイズ障害。それから、景観としまして地域景観の特性の変化の程度等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、建設発生土、建設廃棄物でございます。

80ページ、選定した項目及びその理由ですけれども、騒音・振動につきましては、建設機械の稼働と鉄道騒音、それに伴う騒音・振動が影響があるということで選定をしております。

上から11行目ぐらいですが、工所用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動については、本事業の工所用車両の走行ルートと想定される主要な道路の交通量は、平日24時間で約21,547台～54,595台である。一方、この事業ではありませんけれども、同様の高架化事業をやっておりますので、そういった高架化事業における車両台数は最大で76台～224台であることを考慮すると、現行交通量に対する増加割合は少ないため、環境に及ぼす影響は小さいということでございます。

また、仮線に伴う騒音・振動もやる場合がございますけれども、今回は、仮線区間は現在線より住宅地等から離れた鉄道用地内となるため、仮線区間における鉄道騒音・振動が現況の周辺環境を悪化させることはないということで、基本的には今より離れた位置の方向に仮線を必ず振るということで選定をしないということでございます。

下の、日影、電波障害、景観、廃棄物につきましては、基本的には高架橋をつくるので選定をしております。

81ページが選定しなかった項目及びその理由でございます。

大気汚染につきましては、上から4行目以降ですが、工事用車両につきましては、騒音と同様でございます。それから、下から7行目ぐらいですが、建設機械の稼働に伴う大気汚染については、限られた事業用地内の稼働であり、同時稼働台数は少なくと、これはまた、会長からの御指摘のとおり、少なくともしか書いていないのですが、多くても5台ぐらいという話は聞いているので、そういうこともしっかり書くようにはしていきたいと思っております。同時稼働台数は少なく、工事の進捗に伴い工事箇所が移動することから、一定区間内における稼働は比較的短期間であるため、影響は小さいので選定をしないということでございます。

一番下の土壌汚染につきましては、現在の鉄道敷地については、履歴等を見ても土壌を汚染するような土地履歴はない。それから、現在の区間において、要措置区域や形質変更時要届出区域もなく、完了後も土壌汚染を発生するような要因はないということでございます。仮に発見された場合には、条例に基づき適切な対応を図るとしてございます。

それから、82ページ、地盤ですけれども、工事の施行中において、一部の区間で開削工事によりボックスカルバートを改築するが、剛性及び遮水性の高い土留壁を用いること、地下水の揚水は行わないこと、土留壁の設置区間は短く、大規模な掘削が行えないことから影響が小さいものと考えられるとしてございます。工事の完了後につきましては、工事前と工事後のボックスカルバートの深さは同程度であることから影響は小さいと考えられるとしてございます。

下から3つ目の生物・生態系ですけれども、事業区間及びその周辺は既に市街化されており、動植物の生息・生育環境が少ない。それから、本事業は主に既存の鉄道敷地を利用して実施するものであることから、生物・生態系に及ぼす影響は小さいと考えられるとしてございます。

その他の項目については、記載のとおりでございます。

説明は以上でございます。

○片谷審議会会長 では、ちょっと質問を受けることにしましょう。

この計画書は、アセス手続上の取り扱いは、どういう形になるのか説明いただけますか。

○宇山アセスメント担当課長 既に、2月6日に二部会へ諮問させていただいておりまして、一応、予定としては来月答申をいただきたいと考えてございます。

○片谷審議会会長 第二部会の委員の皆様には既に回っているということですので、今日説明いただきましたから、ここで何か説明しておきたいこと、あるいは第一部会御所属の委員の方でも確認しておきたいことがありましたら御発言ください。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 質問とは異なるのですが、先ほどの立川の調査計画書と今回の調査計画書で、たまたま比較したような見方ができまして、調査計画書という位置づけを見ますと、事業計画の内容のところ、検討するのに必要な情報が載っていないと困るのではないかというように改めて感じました。

立川の調査計画書は、事情があるのかもしれないのですけれども、事業計画の内容があっさりし過ぎていて、後ろの調査計画の検討をする材料がそろっていないで困ってしまっている、検討し切れないのかなというのを感じたので、必要最低限、後ろの調査計画の検討するのに必要な情報を事業計画のところで、出せないにしても、類似事例を今回のように示していただくとか、そういった形でつくっていくのが調査計画書のあり方としてはいいのかと、今、2つを比較して感じたところです。

もう一点が、選定した項目及びその理由の中で、騒音・振動が選定しない項目もこの中で書かれているのですけれども、書き方として、これが見やすいのかどうかというのはちょっと気になりました。騒音・振動という項目全体にくっつけて話をするのでこういう書き方になっていると思うのですが、しなかった項目もここでまとめて書いてしまっているのは見やすいのかなと疑問に思いました。

以上です。

○片谷審議会会長 事務局、何かありますか。

○宇山アセスメント担当課長 選定した項目が、騒音・振動とか、大気汚染とか、項目ごとにやっているのですが、これを別々に書いてしまうと、騒音・振動のうち、建機はやった項目に書いて、選定しなかったほうに工事用車両というのを、どちらが見やすいのかというのがありますけれども、今までずっとこのスタイルでやってきて、騒音・振動は選びましたと、ただ、その項目にはいろいろな種類があるので、これについてやりますという書き方なので、これはこれでやらせていただきたいと思います。

○片谷審議会会長 もう一点、事業計画の記載という話ですが。

○池田アセスメント担当課長 先ほども指摘された台数については、計画の段階ではっきりしていれば、あるいは先ほども御指摘があった類似の例をうまく活用できるのであればというところで、今後の計画の中で、立川の評価書案に関しては、ちゃんとそこは明示させるとともに、今後、同じように調査計画書をつくるものに関しては、きちんと定量化できたような形で表現するようにさせていただきたいと思います。

○片谷審議会会長 よろしいですか。

○池本委員 ありがとうございます。

○片谷審議会会長 ほかに何か御質問等ありますでしょうか。

先日の、ほかの鉄道の高架化の案件などに比べれば、周辺に住宅が近接していないという、割と条件のいい場所の案件ですので、比較的問題は少ないのかなという気がいたします。

では、第二部会の皆様は審議をよろしく願いいたします。

では、次の受理案件の説明をお願いします。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、8ページをご覧ください。事後調査報告書でございます。

事業名は、「浜松町駅西口周辺開発計画」。

事業の種類は、高層建築物の新築でございます。

お手元の事後調査報告書の3ページをご覧ください。

浜松町駅の西側に隣接している国際貿易センタービルの改修の案件になってございます。A街区、B街区とございまして、4ページに配置計画図がありますけれども、今は南のほうを若干壊している段階ということで、まだメインのものは残っておりますけれども、これからどんどん進んでいくというものでございます。

それでは、本日の資料の8ページにお戻りいただきまして、規模としましては、敷地面積が約28,800㎡、延床面積が約390,000㎡、最高高さが約200mでございます。

主要用途はバスターミナル、事務所、店舗等。

工事予定期間としましては、平成25年度～平成39年度でございます。

今回は工事の施行中その2ということで、騒音・振動と、それから、項目としては選定していないのですが、土壌汚染を事後調査で報告することとなっておりますので、その報告がございまして。

騒音・振動ですけれども、建設作業騒音の事後調査結果は、山留工事において78dB、構真柱工事において70dBであり、予測結果を上回っております。ただ、条例に定める勧告基準については下回っております。上回った理由としましては、現地の地盤が硬質であったため、掘削機の負荷が大きくなり、エンジンから生じる音が大きくなったことや、敷地の隅角部での作業の際に、掘削機等が予測時の想定より敷地境界に近づいたこと、それから、暗騒音が比較的高い地域だったといったようなことが記載されてございます。

建設作業振動の事後調査結果は、山留工事において57dB、構真柱工事において40dBであり、

予測結果及び勧告基準を下回っているということでございます。

その他（土壌汚染）ということで、A-3工区及びA、B街区の間の通路部分についてと書いてありますけれども、こちらは見ていただいたほうがわかりやすいと思うので、事後調査報告書の49ページをご覧ください。

左上がB街区で、こちらで土壌汚染がかなり見ついている。それから、南側のA-3工区でも土壌汚染がありまして、A街区とB街区に挟まれた細い通路部分でも土壌汚染が見ついているということでございます。

これにつきましては、黄色で枠になったところ、B街区の全てとA-3工区の全て、通路部分以外は全て掘削除去をして対策をしているところでございます。

また8ページにお戻りいただきまして、振動に関する苦情が1件ございましたが、作業時に不要な振動を発生させない等の現場のルールを遵守するよう、作業員への指導を徹底するとともに、工程等の事前説明を行うことで理解を得たということでございます。

○池田アセスメント担当課長 続きまして、9ページをお開きください。

事業名は、「立川基地跡地昭島地区土地区画整理事業」でございます。

お手元に、ホチキスでとめた薄い資料がございますので、そちらもご覧になっていただければと思います。

答申は平成23年10月26日、受理日は平成29年2月7日でございます。

規模につきましては、お手元の冊子の2ページをお開きください。

立川基地跡地の場所が明示されておりますけれども、もともとこの地区は旧立川基地がございまして、立川寄りのところは防災基地とかショッピングセンター等々に整備されつつありまして、その隣がこの地図に描いてあります昭和記念公園。今、立川基地の中で最後まで残っていたこの土地につきましては、土地区画整理事業ということでやってございます。

それでは、本日の資料の9ページにお戻りください。

事後調査の区分は、工事の施行中その3でございます。

調査項目は、大気汚染、土壌汚染、廃棄物でございます。

1番の大気汚染でございますけれども、計画時に最も近い測定局で測定しておりまして、先ほど地図をお示ししましたが、昭和記念公園のさらに右側のほうに立川市役所が移転してございまして、そこがこの計画地に一番近い測定局でございますけれども、その測定局で測定した結果でございますが、一般粉じんの発生が顕著となる風速、秒速6.5m以上の観測がわずかしかなかった。また、仮囲いであるとか散水等の環境保全措置を実施することで、評価の

指標である現況を悪化させないことを満足していると考えてございます。

2番目の土壌汚染でございます。お手元の冊子の15ページをお開きください。

こちらに今まで汚染対策をしてきた場所を明示してございます。この中で黄色く色をつけて目立たせているのが今回の対策の場所でございます。調査期間中に、こちらの計画地、5カ所で（含有量基準を超えた鉛及びその化合物による）汚染土壌の掘削除去、搬出、処理を実施してございます。環境保全のための措置を十分しまして、今回、土壌汚染の拡散は確認されなかったとしてございます。

なお、今まで地下水の観測などをしておりましたけれども、今回の掘削除去を実施した区域につきましては、含有量基準を超えたのみでございましたので、今回は地下水の監視は実施してございません。

最後に3番の廃棄物でございます。こちらにある表のとおり、再利用・再資源化率をおおむね達成している状況でございます。

苦情につきましてはございませんでした。

続きまして、10ページをお開きください。

事業名は、「是政橋及び関連道路建設事業」でございます。

お手元に、同じように薄いホチキスどめの資料がございますので、それもお手元に置いていただければと思います。

案件の答申日は平成3年6月4日、受理日は平成29年2月13日でございます。

規模でございますけれども、お手元の冊子の6ページをお開きください。

今回の事業でございますけれども、こちらの地図の上側が府中市、下側が稲城市になりまして、多摩川にかかる是政橋という橋の架けかえということで事業を行ってございます。

工事期間につきましては、平成5年度～平成28年度の予定で計画してございます。

供用開始は、平成29年度を予定しております。

今回の事後報告は、工事の施行中その15になります。

お手元の資料に戻りまして、調査事項につきましては、騒音・振動になります。

調査結果の内容でございます。冊子の7ページをお開きください。今回、騒音・振動の測定をした場所につきましては簡単に御説明をさせていただきます。

まず、この7ページにつきましては、ちょうど橋と道路が接続される部分でございますけれども、歩道部分の舗装、敷きならし、転圧の騒音・振動の調査を1点でしております。調査地点は、近傍の7m離れたところでやっております。

8ページ、こちらが先ほどの道路よりさらに稲城側にいったものでございますけれども、ここでは歩道の掘削、埋め戻しをやってございまして、ここもなるべく一般の方の住宅に近いほうに測定点をとりまして、7m離れたところで測定をしております。

調査結果の内容でございまして、10ページにお戻りいただきまして、騒音でございます。

舗装工の調査結果につきましては78dBということで、予測結果の77dBと同程度でございました。土工の埋め戻しのほうにつきましては、調査結果は78dBで、予測結果の77dBと同程度でございました。いずれの工種においても勧告基準の80dB以下を下回っております。

振動のほうでございまして、舗装工の調査結果は62dBで、予測結果は64dBと同程度でございました。土工のほうの調査結果は56dBで、予測結果58dBと同程度でございました。いずれの工種におきましても勧告基準の70dB以下を下回っております。

苦情についてはございませんでした。

続きまして、右側の11ページをご覧ください。

事業名は、「京王電鉄京王線（柴崎駅～西調布駅間）及び同相模原線（調布駅～京王多摩川駅間）連続立体交差事業」でございます。

資料につきましては、お手元に薄水色の冊子がございまして、こちらを使わせていただきます。

答申日につきましては平成13年6月16日、受理日は平成29年2月13日でございまして。

規模でございます。冊子の5ページをお開きください。

今回の事業の平面図と縦断図が出てございます。まず、上の平面図をご覧ください。

今回の工事、東側の国領駅付近から西側の西調布駅の手前まで、それと、中央の調布駅から橋本のほうに抜ける相模原線の多摩川駅の手前までを今回の計画点としてございます。

下の縦断図をご覧くださいませうでしょうか。

国領駅手前のところから、堀割形式で地下に入りまして、今度、トンネルになってございます。そして、京王線の本線のほうは西調布駅の手前で掘割になって地上に出てくるという工事になってございます。京王電鉄の相模原線につきましては、上の地図の「調鉄10附2号」と字が書いてある青い線の手前から掘割になりまして、地上部の駅につなげるという工事でございます。

工事期間は平成16年度～平成26年度まで、供用は平成24年の8月から開始してございます。

それでは、本日の資料の11ページのほうにお戻りいただければと思います。

事後調査の区分は、工事の完了後でございます。

調査項目は、騒音・振動、水文環境、景観でございます。

まず、1番の騒音（鉄道騒音）でございますが、掘割部に4側線の調査をしました結果、最寄軌道中心から12.5mの地上の1.2mでは、昼間が58dB～61dB、夜間が53dB～56dB、地上の3.5m地点では、昼間が59dB～63dB、夜間が54dB～58dBでございます。予測結果（地上1.2m昼間57dB～59dB、夜間51dB、地上3.5m昼間59dB～60dB、夜間53dB）と同程度、または上回ってございました。

上回った理由でございますけれども、軌道構造の違いによる音源パワーレベルが予測時に設置した値よりも1～3dB程度増加したことと、夜間の列車の本数が増えたためと考察してございます。また、全ての地点で立体化前の値を下回ってございますので、評価の視標である騒音レベルの状況を改良前より改善することに関しましては満足してございます。

続きまして、2番の振動（鉄道振動）でございます。

こちらは、先ほどの騒音の掘割部4側線に加えまして、地下部の6側線を加えて10側線で調査をしてございます。最寄軌道中心から掘割部につきましては、6.25mの地点で48～56dB、12.5m地点で46dB～58dBと、地下部の6.25m地点では37dB～51dB、12.5m地点で40dB～42dBであり、掘割部の1地点を除きまして、予測結果を下回ってございます。1地点で上回った理由は、予測で使用した類似事例と地盤の状況が違うためと考察をさせていただいています。

また、全ての地点で立体化前の値は全て下回ってございました。そのため、評価の指標である振動レベルの状況を改良前より改善することを満足してございます。

3番の水文環境でございます。冊子の45ページをお開きいただければと思います。こちらは地下水位連続観測結果でございます。同種のもので3種類ほどありますけれども、これを代表的に使わせていただいて説明をさせていただきます。

工事完了後の地下水位につきましては、右端の黄色い範囲になりますけれども、工事前の変動幅に地下水の水位がおさまっている関係で、本事業による影響は少ないと考えてございます。

続きまして、59ページをお開きください。第2帯水層の連続観測結果でございます。

2地点で地下水の上昇傾向を示してございますけれども、都内の地下水の観測を東京都のほうでやっておりますが、その調査結果によりますと、調布市付近につきましては、同様の傾向を示しているというデータがございまして、本事業による影響は少ないものと考えてございます。

本日の資料の11ページにお戻りください。4番の景観でございます。

(1) 地域景観の特性の変化でございます。今回は鉄道の地下化の事業でございますけれども、事業の実施により新たに掘割や新駅舎が地上部に出現してございますが、事業実施前の鉄道敷地内に設置がされている関係で、地域景観の特性的には大きく変化されていない。事後調査もおおむね予測結果と同程度というように評価してございます。

(2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化でございます。こちらは、また冊子のほうに戻っていただきまして70ページをお開きください。

70ページからにつきましては、眺望地点1～5の結果をお示ししているところでございます。それぞれ見ていただければと思いますが、鉄道の地下への移行によりまして、河川であるとか、鉄道橋等の鉄道施設が撤去されて開放感のある景色が全体として形成されております。事後調査の結果としましては、予測結果とおおむね同程度と考えてございます。

次に(3) 圧迫感の変化の程度でございますけれども、71ページをご覧いただければと思います。

こちらは国領駅でございますけれども、写真にあるように鉄道が地下に移りまして、地上部には地下の出入り口、この黒い建物が出入り口ということになりますが、新駅舎等が出現しておりまして、高さも10mを超えない建設になっておりまして、圧迫感はないと考えることから、予測結果と同程度と考えてございます。

本件に関する苦情につきましてはございませんでした。

京王線の報告は以上でございます。

それでは、変更届のほうに移りたいと思います。本日の資料の13ページをお開きください。

今回は2件ありますけれども、1件目の事業名が、「都宮村山団地（後期）建替事業」でございます。

お手元のホチキスどめの冊子の中で、ちょっと厚目のものが対象になります。

答申は平成27年2月3日、受理日が29年1月30日で、事業の種類は、住宅団地の新設でございます。

規模ですけれども、冊子の2ページをお開きください。

こちらが計画地の位置図でございますけれども、武蔵村山市の、多摩都市モノレール上北台駅の西側に位置する大規模団地でございます。

今回、新設する住宅の戸数は約2,370戸ということで、棟数は21棟でございます。

工事予定期間は平成27年度～平成42年度、供用開始予定は平成29年度～平成42年度を計画

してございます。

それでは、本日の資料の13ページにお戻りいただければと思います。変更内容の概略です。

変更理由ですけれども、当初、評価書で計画した建築計画をより詳細に検討した結果、今回の後期第1期（後期）の棟数、高さ、配置等の一部変更を行うこと、また、今回の移転対象団地の住民等のアンケートによりますと、早期移転希望による移転計画の見直しということが起こりまして、それと解体工事前調査でアスベスト含有成形板の使用が確認されたため、今回、工事の遅れが生じたことから工事工程の変更を行うこととなりました。

変更内容でございますけれども、お手元の冊子の9ページをお開きください。

建築計画の変更箇所でございますけれども、下にクローズアップしている図が変更前ですが、H、I、Gの3棟建ての建物が左の変更後では4棟に分けてございます。4棟に分けているのですけれども、住宅戸数としては340戸で変わりはありません。

もう一点、工事工程の変更でございます。10ページです。

こちらが先ほど言ったようなアスベスト調査、あるいは移転住民の御希望などに添って工程を見直したものでございます。右側の変更前に比べて、工事の遅れがあるものの、分けていたものが若干重なりつつあるような計画に、今回、変更したということでございます。

本日の資料の13ページにお戻りいただければと思います。環境影響評価項目の見直しの結果でございます。

評価項目のうち、大気汚染、騒音・振動について予測評価の見直しを行ってございます。騒音・振動につきましては、予測結果が変更前と同程度でございます。大気汚染については一部の予測結果がやや大きくなってございます。評価の指標は満足していることから、いずれの項目についても評価の結論に変更はございません。

「都営村山団地（後期）建替事業」については以上でございます。

本日の資料の14ページをお開きください。最後のページです。

事業名は、「六本木三丁目東地区再開発事業」でございます。

お手元の資料は、一番薄い、ちょっと白っぽいホチキスどめのものが、今回の変更届でございます。

事業の種類は、高層建築物の新築でございます。規模でございますけれども、お手元の冊子の2ページをご覧ください。

クローズアップし過ぎて位置が分かりづらいかもしれませんが、こちらは六本木地区の、旧の土地で言いますと、日本IBMの本社跡地を周辺のビルも含めて再開発した事業でござ

ございます。平成28年9月の段階で、建物については一部供用済みでございます。こちららについての変更の概略を御説明させていただきます。

本日の資料14ページをご覧ください。

変更理由でございますけれども、この計画地に隣接しまして、東京メトロの南北線の六本木一丁目駅がございます。ここに地下の歩行者通路を接続する計画で、今、暫定の道路は接続されているのですけれども、本格的なコンコースをつなげる計画になってございまして、そちらの関連工事が遅延している関係で、一部の植栽が工事期間を延長せざるを得ないということで、今回、工事の予定期間を変更するものでございます。

工事予定期間につきましては、平成28年度までとしていたものにつきまして、平成30年度まで延ばすというものでございます。

評価項目の見直し結果でございますけれども、今回、予測評価の見直しの必要性について検討しましたが、施工計画に大きな変更はないことから建築計画も変わらないことということも含めまして、予測評価の見直しは行わないとしてございます。

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。

たくさん受理報告をいただきましたけれども、御質問等があれば承ります。

順番は定めませんので、どの案件の、例えば変更届の何ページとか、事後調査書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いただくようお願いいたします。

坂本委員、どうぞ。

○坂本委員 8ページの「浜松町駅西口周辺開発計画」なのですが、実測結果が予測結果を12dB上回っているということでかなり大きく上回っているように思うのですが、理由として、エンジンから生じる音が大きくなったということと向きが変わったと書いてあります。こちらの資料を見ると低騒音型を使っているということで、削岩機の負荷が大きくなったとしてもそんなにパワーが大きくなるかなという疑問があります。

それから、向きが変わって距離が近くなって実測値が大きくなったというのは、物理的にはあり得るかとは思いますが、予測のときにはたしか分布図を描かれて評価されていると思います。そのときの近い点での結果と整合はとれているのか。あるいは実測のときも向きが変わったのだったら、31ページに測定図面があるのですが、交通局側のへりのところではかったら予測結果と整合がとれるのかみたいなどころはどうなのでしょう。

○宇山アセスメント担当課長 確かに12dBは大きくて、当初は3つの理由が書いてありまして、

先ほど先生がおっしゃられたように、地盤がかたかったのでエンジン音が大きくなったというのが1つと、もう一つ、当然、駅前ですので暗騒音が高かったということです。

例えば、30ページの3軸掘削機が、今回、一番近くにあったということで62dBと予測されているのですが、暗騒音が、17ページの昼休みの時間とかを見ていただくと既に63dBあって、12dBも上がる理由ではないですが、暗騒音が高かったというのと地盤がかたかったということがあります。

もう一つ、先生が言われたような31ページと32ページもあれなのですが、実際にはクローラクレーンが11.5mから2mになってしまったというのもありまして、通常は、普通の案件だと先生が言われたように建機を配置して予測するのですが、この案件はちょっと特殊というか、平成25年度～平成39年度という長い期間になりますので、あの配置だと1回だけになってしまうのです。そうではなくて、この案件は長い期間になるので、道路とか鉄道みたいに工種ごとに予測をするというやり方でやっているのです、そこが違うところです。

基本的には31ページで見ていただいたように、6mの状況で常に予測をしていて、右側にくるっと回った、2mのときというのは極めて短い期間なので、その特殊な状況を予測するというのではなくて、基本的には山留を打つというこの基本の部分で予測して、くるっと回ったところについては、ちょっと予測できないですが、今回、この地点については低騒音型を使って保全措置のほうで対応していくという考え方でやっているのかなということで、基本的にはこの絵にあるように、近づいたので高くなったのではないかとということでございます。交通局のほうでは測っておりませんので、そこはちょっと不明なところではありますけれども、一応、事業者の考察としてはその3点なのかなということでございます。

○片谷審議会会長 予測のときに想定し切れなかったということですね。やむを得ないということもありますが、もうちょっと安全側で見ておいてほしかったという気もいたしますね。

守田委員、どうぞ。

○守田委員 京王電鉄の京王線及び相模原線の連続立体交差事業、この薄いブルーの事後調査報告書です。

地下水位への影響なのですが、51ページと53ページのA3の地下水位の図面を見ていただきたいのですが、51ページでは、工事前の地下水位は並行にきれいにコンターがあって流れているのですが、次の53ページを見ていただければ分かりますように、コンターがかなりいびつにゆがんでいます。これは教科書に載せてもいいぐらいの明らかな流動障害の状況

なのです。地下の構造物でこれだけゆがんでいるということで、地下の構造物より流動への影響が出ているということです。

もう一つ、前のほうの45ページのA3の、また同じように地下水位の図を見ていただきたいのですが、ここにも観測井戸の長期観測がありますけれども、平成9年のところを見ますと、地下水位が高いところと低いところは4mぐらいの差なのですが、平成28年度になりますと5mを超える差が出ています。幅が広がっているということです。

これはどういうことかということ、地下構造物の上流側が水位が上がって、下流側が下がってくるのです。それで結局、広がっているということで、これは明らかな流動障害が生じているという例なのですが、今日の資料を見ますと、工事前の地下水位の変動幅がおさまっているから影響はないということで書いてあります。実際に時間がたていきますと、だんだんもとに戻っていくのですが、これは明らかな影響が出ているので、それに関しては、一応、構造物によって流動に影響が出ていることはちょっと触れる必要があるのではないかと思います。

ただ、この変動が実際にどういう害があるかといった場合に、井戸があったら井戸がかわるとかあるかもしれませんが、このくらいならそんなに影響がないと私は思うのですが、明らかにこれは出ているので、それに対して言及する必要があるかと思います。

○池田アセスメント担当課長 御指摘ありがとうございます。

これについては事業者と相談しまして、対応をとらせていただきたいと思います。

○片谷審議会会長 少なくとも苦情がないということは、今のところ、井戸がかわれたとか、そういう状況は発生していないということですね。

○守田委員 おそらく実害はないということなのですね。

○池田アセスメント担当課長 観測井戸は、時々目詰まりして廃止して、また新しいのをやったりしていますけれども、基本的には目詰まりという判断をして、水がかわってしまったという判断はしてございません。

○片谷審議会会長 これは、本当はもう少し追跡をしたほうがいい話です。

○守田委員 将来、また工事がありますから、今後、ひどくなる可能性はありますよね。

○片谷審議会会長 そうですね。もう一つ、京王線の線増の案件がありますよね。

○池田アセスメント担当課長 もう一点の法アセスのほうですかね。もっと新宿寄りのところですか。

○片谷審議会会長 それが調布まで来るので。今、アセス審議したのはつつじヶ丘までだっ

たと思うので、ここまで入っていないですね。

○池田アセスメント担当課長 区間的にはそうなのですから。

○片谷審議会会長 計画では、調布駅に地下線をつなぐのですよね。

○池田アセスメント担当課長 今のところ、計画として将来的には。ただ、まだ事業化はしていない。

○片谷審議会会長 そのときにも、またかかわるのでということですね。

○守田委員 また、同じようなことで、影響は出てくるということが十分予想されるということですね。

○池田アセスメント担当課長 そういう意味では、新しい知見をきちんとここで得られたというように理解しまして、事業者ともちゃんと話をしていきたいと思います。

○片谷審議会会長 まだ次の計画もあるので、これはぜひ、きちんと追跡をしておいていただいたほうがいいと思います。

○池田アセスメント担当課長 地下水位をはかる井戸は閉鎖しているものですから、ちょっと事業者と相談してみます。

○片谷審議会会長 ほかはいかがでしょうか。

義江委員、どうぞ。

○義江委員 浜松町駅西口周辺開発計画ですけれども、汚染土壌を掘削除去したということですが、その後、汚染された土壌はどのように処理したのでしょうか。

○宇山アセスメント担当課長 一般論でありますけれども、汚染土壌処理施設に持って行って処理をしたということがございます。きちんと届け出をして、手続はとってございます。

○片谷審議会会長 しかるべき事業者に委託して処分したということですね。

○宇山アセスメント担当課長 そういうことです。

○片谷審議会会長 それは確認済みということですね。

○宇山アセスメント担当課長 都内でも、セメント工場とかも含めて処理施設はいろいろありますので、実際にどこにというような記載はございませんけれども、必要であれば確認いたします。

○片谷審議会会長 ほか、いかがですか。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 事後調査の浜松町の西口周辺開発計画なのですが、49ページのところに汚染土壌を除去したということですが、鉛の含有量が基準値の38倍ぐらい、溶出量が47倍とありま

すが、ここの土地の履歴は、前はどういうことになっていたのか、お分かりになれば教えていただければと思います。

○宇山アセスメント担当課長 都電の変電所があったと伺っています。それと南側のほうは、やや確実ではないのですけれども、ガソリンスタンドがあったという話を前回聞いたような気がするのですが、そういった履歴があったので調べた結果、やはり出てしまったということでございます。

○片谷審議会会長 予測・評価には入れなかったけれども、そういう履歴があるので事後調査はしているという案件ですね。これはきちんと対応してもらった例という扱いでよろしいかと思います。除去がきちんとされたということであれば特に問題はないですね。

予定の時間を過ぎてしまいましたので、ほかはよろしいでしょうか。

では、特にほかに御発言がないようでございますので、受理案件の審議はここまでとさせていただきます。

本日の審議事項はこれで全部終了いたしましたので、審議会はこれで終了させていただきます。

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)

(午後0時05分閉会)

