

平成28年度「東京都環境影響評価審議会」第11回総会 議事録

■日時 平成29年3月28日（火）午前10時00分～午前11時56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、小堀委員、齋藤委員、坂本委員、佐々木委員、杉田委員、寺島委員、藤倉委員、森川委員、義江委員

■議事内容

1 答申

(1) 「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」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、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) 「川口土地区画整理事業」環境影響評価準備書

⇒ 環境影響評価書の作成に当たって、総括的事項、大気質、騒音、水循環、地形及び地質、動物、植物、生態系及び景観の個別項目に係る指摘事項について、十分配慮するよう意見を述べるべき旨の答申文を、全会一致で知事に答申。

2 諮問

「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線(港区港南一丁目～同区白金台三丁目間)建設事業」特例環境配慮書

⇒ 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 特 例 環 境 配 慮 書	・ 東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業	平成29年2月17日
2 事 後 調 査 報 告 書	・ 産業廃棄物（埋設廃棄物等）処理施設建設事業（工事の施行中その1）	平成29年2月27日
	・ 赤羽台団地建替事業（工事の施行中その4）	平成29年3月9日
	・ 国分寺都市計画道路3・2・8号府中所沢線（府中市武蔵台～国分寺市東戸倉間）建設事業（工事の施行中その4）	平成29年3月9日
	・ 東京都市計画道路放射第35号線（練馬区早宮～北町間）建設事業（工事の施行中その1）	平成29年3月14日
	・ 新海面処分場建設事業（工事の施行中その6）	平成29年3月14日
3 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3月17日
	・ 福生都市計画事業羽村駅西口土地区画整理事業	平成29年3月17日
	・ 東京都市計画道路環状第2号線（港区新橋～虎ノ門間）建設事業及び環状第2号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業	平成29年3月17日
4 着 工 届 （事後調査計画書）	・ （仮称）大手町地区D-1街区計画	平成29年2月28日

平成28年度「東京都環境影響評価審議会」第11回総会
速 記 録

平成29年3月28日（火）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室22

(午前10時00分開会)

○池田アセスメント担当課長 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。

事務局から御報告申し上げます。現在、委員21名のところ、これから来られる森川先生を入れれば13名の御出席をいただいておりますので、定足数を満たしてございます。

それでは、平成28年度第11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したので、よろしくをお願いいたします。

○片谷審議会会長 皆様、年度末のお忙しい中、御出席くださいます、ありがとうございます。

恒例でございますけれども、会議に入ります前に、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ございます。御協力のほど、よろしくをお願いいたします。

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わりました時点で、途中退室されても結構でございます。適宜御判断ください。

ただいまから、平成28年度「東京都環境影響評価審議会」第11回総会を開催いたします。

本日の会議の次第でございますけれども、最初に答申2件に係る審議を行います。その後、諮問1件を受けまして、最後に受理報告を受けるという順序となっております。

では、早速、最初の審議案件に入ります。「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」の環境影響評価調査計画書の答申に係る審議でございます。

この案件につきましては、第二部会に審議をお願いいたしました。その結果につきまして、平手第二部会長から報告を受けることといたします。

では、お願いいたします。

○平手第二部会長 それでは、まず、資料1をご覧いただきたいと思います。

初めに、部会で取りまとめました答申案文について、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。読み上げさ

させていただきます。

平成29年3月28日

東京都環境影響評価審議会

会 長 片 谷 教 孝 殿

東京都環境影響評価審議会

第二部会長 平手 小太郎

「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」
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。

「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」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2月6日に諮問第468号により「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」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、都民及び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

【騒音・振動】

工事の完了後の鉄道騒音について、本事業区間周辺には中高層の住宅等が存在することから、必要に応じて、高さ方向を含めた予測・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、調査計画書に係る都民及び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。

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29年2月6日に当審議会に諮問され、第二部会に付託されました。

本事業は、京急本線の泉岳寺駅から新馬場駅間のうち約1.7kmを高架化等により、連続立体交差化するものであり、対象事業の種類は「鉄道の改良」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。

騒音・振動の意見ですが、工事完了後の鉄道騒音について、周辺には中高層の住宅等が存在することから、高さ方向を含めた予測・評価を行う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1件の意見書の提出がありました。また、周知地域区長である港区長及び品川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に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、報告いただきました内容につきまして、何か御質問や御意見等、御発言があれば承ります。いかがでしょうか。

お手元の青い色の比較的薄めの図書でございますけれども、鉄道の連続立体交差、高架化を中心とした事業でございます。

第一部会の方は直接審議にかかわっていらっしゃいませんが、南寄りのほう、駅名は北品川なのですけれども、方角は南でありまして、その周辺に住宅やマンションがあるということで、特に騒音・振動の意見が出ているということでございます。

何かお気づきの点、疑問点等ありましたら、承りますが、いかがでしょうか。

町田部会長は何か、騒音・振動に関連して御発言はありますか。

○町田第一部会長 今、会長がおっしゃられましたように、北品川駅付近、ここの工事等については十分に騒音・振動等に配慮していただきたいという要望はございます。

以上です。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

特に坂本委員は何か補足で発言されることは、もう部会でおっしゃった範囲で完了でしょ

うか。

○坂本委員 はい。

○片谷審議会会長 特に追加の御発言はないということでございます。

ほかの項目についても、日影、電波障害、景観、廃棄物も審議対象でございましたけれども、比較的部会での審議もすんなり終了したかなという感覚を私も持っておりますが、よろしいでしょうか。

では、特段の御発言がありませんので、この後、評価書案に向けた事業者側の作業が進むと思いますので、事務局で、部会で指摘があった事項について、十分指導していただくようお願いいたします。

では、本件につきましては、特に御発言がございませんようですので、今、報告いただいた内容をもって答申としたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「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、この案のとおりで答申とさせていただきます。

では、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。

○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30号

平成29年3月28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

「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」

環境影響評価調査計画書について（答申）

平成29年2月6日付28環総政第972号（諮問第468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。

今、読み上げていただきましたとおり、知事に答申することとさせていただきます。

では、2番目の案件の審議に移ります。「川口土地区画整理事業」環境影響評価準備書の答申に係る審議でございます。

この案件につきましては、アセス法対象の案件でございます。

この案件につきましても、審議は第二部会にお願いいたしましたので、その結果につきまして、平手第二部会長から報告をしていただくことにいたします。

では、お願いいたします。

○平手第二部会長 資料2をご覧いただきたいと思います。

初めに、部会でとりまとめました答申案文を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4ページ、資料2をご覧ください。読み上げさせていただきます。

平成29年3月28日

東京都環境影響評価審議会

会 長 片 谷 教 孝 殿

東京都環境影響評価審議会

第二部会長 平手 小太郎

「川口土地区画整理事業」環境影響評価準備書について

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。

お隣、5ページ、別紙でございます。

「川口土地区画整理事業」に係る環境影響評価準備書について

第1 審議経過

本審議会では、平成28年9月29日に諮問第461号により「川口土地区画整理事業」に係る環境影響評価準備書（以下「準備書」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、都民及び関係地域市長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

付表につきましては、9ページに記載がございます。

第2 審議結果

環境影響評価書（以下「評価書」という。）の作成に当たっては、以下に掲げる事項に十分配慮するよう意見を述べるべきである。

【総括的事項】

本事業は、地域経済の振興や首都圏物流の効率化を目的とし、圏央道の整備効果を活かした立地に、流通・産業拠点の基盤を整備するものである。

本計画地は、「東京都西南部の流通業務施設に関する整備方針」及び「都市づくりビジョン八王子（第2次八王子市都市計画マスタープラン）」に流通業務施設の選定候補地及び産業拠点に位置付けられており、八王子市川口町、上川町、美山町及び西寺方町の各一部から成る約172haの区域で、現在の主な用途は山林である。

本計画地及びその周辺は、天合峰に続く主尾根を含めた広大な丘陵地となっており、東京都が定める「みどりのフィンガープラン」の対象地域に指定されている。過去の現地調査においては、本計画地や近傍でオオタカの繁殖やトウキョウサンショウウオの生息が確認されるなど、重要な種の生息環境が保全された都内では貴重な自然緑地となっている。

また、本計画地周辺の南側谷部や東側平坦部には、住宅団地や老人福祉施設などが存在することから、本事業は、工事施行中はもとより、工事完了後においても、地域住民の生活環境に影響を及ぼすおそれがある。

このため、本事業の実施に伴う大規模な土地の造成、道路の築造、法面の設置等により、大気質、騒音、振動、水質、水循環、地形及び地質、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等など周辺環境への影響が懸念されることから、的確に環境への影響を予測・評価した上で、適切な環境保全のための措置を講じることが重要である。

これらのことを踏まえ、評価書の作成に当たっては、以下に掲げる事項に十分配慮するとともに、事業の内容や環境への影響について、より分かりやすく説明し、住民の不安解消に最大限努めるべきである。

【個別事項】

（大気質、騒音、振動共通）

大気質、騒音及び振動の予測において、将来一般交通量に現況交通量を用いているが、平成28年12月に圏央道八王子西インターチェンジの関越道方面の出入口が供用開始されたことから、予測条件である将来一般交通量の妥当性について検証すること。

(大気質)

交通の集中に伴う大気質の評価において、予測結果は環境基準との整合が図られているとしているが、関連車両による寄与率が約4割と高いことから、排出ガス規制適合型の車両の使用や車両の効率的な運行管理などの環境保全措置を徹底し、環境負荷の低減に努めること。

(騒音)

交通の集中に伴う騒音の評価において、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、より一層の環境保全のための措置についても検討すること。

7ページでございます。

(水循環)

1 山入川流域の計画地内では、造成後モデルの地下水位が現況モデルよりも5～15m程度上昇すると予測しているが、計画地周辺には既存井戸が多数あることから、造成工事等に伴う地下水位の変化により、既存井戸の利用に支障が生じた場合には、速やかに適切な対応策を講じること。

2 3次元水循環モデルにおける降水量の予測条件について、既往最大渇水年である昭和53年の日降水量を用いた理由が不明確であることから、これを明らかにすること。

(地形及び地質)

1 地震時における斜面の安定性の予測結果において、円弧すべりの最小安全率は、「宅地防災マニュアル」の盛土法面の安定に必要な最小安全率と同値又はわずかに上回る程度であることから、環境保全措置を徹底し、斜面の安定性に与える影響の低減に努めること。

2 B-B' 断面における円弧すべりの最小安全率(常時)の予測結果において、メッシュの表示が不適切であり最小安全率を導き出した過程が不明確であることから、改めて適切なメッシュを表示した上で、最小安全率の検証を行うこと。

(動物、植物、生態系共通)

1 事業の実施により、希少動植物を含む在来生物の生息・生育環境が減少し、特に湿性草地の約8割が消失するため、計画地北側の残留緑地や計画地周辺にある保全緑地等において

生息・生育環境の創出を図り、個体の移動等を行うとしていることから、このことについて専門家等の助言を踏まえ確実に実施すること。

また、事後調査において事業の実施に伴う影響を調査し、必要に応じて更なる環境保全のための措置を講じること。

2 土砂防災工として計画地北側に砂防堰堤を設置するとしているが、水系（沢）及び湿性草地における動植物への影響が懸念されることから、環境保全措置を検討すること。

おめくりいただきまして、8ページ。

（植物）

周辺の緑との連続性に配慮して、改変部分にはできる限り緑地を創出し、緑化には周辺樹林に生育する種から選定した樹種を植栽するとしているが、計画地内に自生している樹木を造成前に仮移植し、造成後に植栽緑地や法面等に植栽するなどの環境保全措置も検討すること。

（景観）

計画地北側、主尾根上部等を公園・緑地として保全することにより、景観への影響の軽減を図るとしているが、新たに計画地北側に管理棟や駐車場等を設置する計画としていることから、これらの施設が視認できる地点における眺望景観の変化の程度についても予測・評価すること。

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。

「川口土地区画整理事業」に係る環境影響評価準備書は、平成28年9月29日に当審議会に諮問され、第二部会に付託されました。

それ以降、現地視察及び部会における審議を行い、ただいま朗読いたしましたような答申案として取りまとめることといたしました。

本準備書に対しましては、302件の種類の意見が事業者に提出されるとともに、関係市長である八王子市長及びあきる野市長から意見が提出されております。

なお、都民の意見を聴く会では、17名の方から公述がございました。

本件の審議に当たりましては、これらの内容を踏まえて審議いたしました結果、ここに指摘する事業に配慮して、環境影響評価書を作成するよう求めることといたしました。

次に、指摘の内容について、御説明いたします。

まず、【総括的事項】の内容です。

本事業の計画地は、八王子市川口町、上川町、美山町及び西寺方町の各一部から成る約172haの区域で、現在の主な用途は山林であります。

本計画地及びその周辺は、重要な種の生息環境が保全された自然緑地となっております。また、周辺には住宅団地や老人福祉施設などが存在することから、本事業は工事施行中はもとより、工事完了後においても、自然環境や地域住民の生活環境に影響を及ぼすおそれがあります。

これらのことを踏まえ、評価書の作成に当たっては、事業の内容や環境への影響について、より分かりやすく説明し、住民の不安解消に最大限努めることを求めるものでございます。

次に【項目別事項】ですが、まず【騒音】の意見からです。

交通の集中に伴う騒音の評価において、予測結果が環境基準を超えていることから、より一層の環境保全措置についても検討することを求めるものでございます。

次に【水循環】の意見ですが、造成後モデルの地下水が現況モデルよりも5～15m程度上昇すると予測しておりますが、計画地周辺には既存井戸が多数あることから、既存井戸の利用に支障が生じた場合には、速やかに適切な対応策を講じることを求めるものなど2件でございます。

次に【動物、植物、生態系共通】の意見ですが、計画地北側の残留緑地等に個体の移動等を行うとしていることから、専門家等の助言を踏まえ、確実に実施すること。また、事後調査において、影響を調査し、必要に応じてさらなる環境保全措置を講じることを求めるものなど、2件でございます。

また、このほかに【大気質、騒音、振動共通】の意見が1件、【大気質】の意見が1件、【地形及び地質】の意見が2件、【植物】の意見が1件、【景観】の意見が1件でございます。

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、報告いただきました内容につきまして、何か御質問や御意見、御発言があれば承ります。

第二部会でもかなりたくさん意見が出た案件でございますので、まず、第二部会で担当された委員の皆様で、さらに補足説明をされる御発言があれば、承ります。

坂本委員、お願いいたします。

○坂本委員 騒音を担当している坂本です。

騒音ですけれども、そもそもこの地域は非常に騒音レベルの高い地域でありまして、大体

67dB、68dBあたりのところが多いところになっています。

指摘事項の中では、環境基準を超えているからということで、さらっと述べているのですが、実はここで前提とされている環境基準は、幹線道路沿いの環境基準ですので、70dBという非常に高いレベルが設定されています。

この予測の中で、一部、その70dBですら超えてしまっているようなところがありますので、これは非常に影響が甚大であろうと思われまますので、何らかの対策をぜひよろしくお願いいたします。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

多くの委員の皆様は現地視察に行ってくださいましたけれども、かなり東京都としては、自然がたくさん残っているような地域である一方で、道路交通量が非常に多くて、現況でも騒音レベルがかなり高いという状況がありますので、そこにさらに上積みされるような状況ですので、それを最大限削減するような努力を求めるといことが、坂本委員からの御指摘の趣旨で、それを、答申の案文ではこういう記載になっておりますけれども、これは私も部会で発言しましたが、図書全体として環境負荷をとにかく最大限削減するのだという姿勢が十分に見えていないということは、苦言として発言してございまして、これは事務局から事業者への指導を今後も十分していただくことが必要であろうという趣旨で、私も発言したところですし、坂本委員からも再三騒音レベルを最大限押さえるようにという指摘をいただいているところでございます。

ほかの委員の皆様から何か御質問や御意見がありましたら、承ります。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 私は第一部会で、審議には参加しておりませんが、大変環境保全の上でも大事なところということでありますので、このごろ防災とか、いろいろ配慮しているということですが、例えば準備書の2-11のところの調整池、これはかなり面積がありますが、これを単なる調整池としないで、通常は湿地がかなり減少するというので、湿地の状態を保って、植物が生育できるような、このごろ、グレーインフラからグリーンインフラをというので、これは法律でも定められたので、単に治水は治水のためだけ、貯留は貯留のためだけというのではなくて、生物多様性が持っている多様なサービス機能を生かしたような統合的な策、計画をここへ盛り込んでいただくのがいいかなと思っています。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

今の御発言は、多分本日の資料の7ページの一番下に書いてある砂防堰堤に関する記載のと

ころにも関連する御発言かと思いますので、より多様な視点から、単一の目的だけではない対策を検討するようという御指摘ですので、そのあたりも事務局から十分事業者を指導していただくようお願いいたします。

第一部会の皆様は直接審議に加わっていただけていませんけれども、何か御質問等ありましたら承ります。

今日の資料には載っておりませんが、かなり住民の方からも意見がたくさん出ておりますので、その辺も考慮して審議をしたということを先に申し上げておきます。

森川委員、どうぞ。

○森川委員 ちょっとそれに関連して、17名の方から御意見があったということで、どんな御意見が多かったのかということと、それが意見として大分取り入れられたのかなということ、ちょっとお聞きしたいと思ったのです。

○片谷審議会会長 では、事務局から概要を紹介していただけますか。

○宇山アセスメント担当課長 多様な意見が多かったのですが、一つ大きいのは、やはり自然環境の問題で、貴重な種がたくさんいるのでしっかり守ってくださいというのと、いるので計画をやめてくださいという意見が多くございました。

それに対して、本日の資料の7ページの関係、一番下の（動物、植物、生態系共通）の関係で、南側の山を壊してしまう、開発してしまうので、特に湿性草地の8割が消失してしまうということで、特に草地ですけれども、草地だけではなくて、樹林も含めてしっかりと北側や周辺で生育環境をつくって、個体の移動をする。生息環境をつくるのも、個体を移動するのも、かなり難しいことではあるので、これはしっかり専門家の意見を聞いて、適切な時期ですとか、やり方とか、いろいろあると思いますので、やってくださいという意見。

あとは、7ページの2つ目ですね。土砂防災工として砂防堰堤をつくるということで、やはり水の流れがせきとめられてしまうのではないかと御懸念があるので、それについてはしっかりと保全措置を検討してくださいという意見をつけたところでございます。

一番大きい意見はやはり自然環境、生物生態系が多いのですが、あとは大気、騒音ですね。物流施設ができるとかなり物流の車両が走りますので、それに対しては、坂本委員からも御指摘がありましたけれども、特に影響が大きいのは騒音になりますので、6ページの一番下の騒音については、環境基準も超えているということから、より一層の保全措置を検討して、少しでも、1dBでも下げるような努力をさらにしてくださいという意見をつけてございます。

大気質も同様で、大気質については、環境基準を超えるような状況ではないのですけれども、保全措置をしっかりとって、低減に努めてくださいという意見をつけてございます。

主な意見は、自然環境に関する意見、大気、騒音に関する意見、計画をやめてほしいという意見でございました。

以上でございます。

○片谷審議会会長 森川委員、いかがですか。何か追加の御発言があれば、承ります。

○森川委員 やはり現地を見たときに、すごく自然が残されているなという状況を非常に感じましたので、ぜひ生態系のほうはよろしくお願ひしたいと思います。

○片谷審議会会長 先ほど、坂本委員の御発言にありましたけれども、現況でもかなり交通量が多いところで、実は自然だけでなく、大気もかなり影響が懸念される状況ですので、それで6ページにあるような意見が出ているということです。

ほか、いかがでしょうか。

では、特にほかに御発言がないようでございますので、先ほど報告いただいた内容で答申とさせていただきますと思いますが、よろしいでしょうか。

(「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。

先ほどもちょっと私から申し上げましたけれども、やはりこの件は非常に住民の方の懸念が大きいという事情がありますし、アセス図書をつくるときの姿勢として少し疑問な点がありますので、今後、評価書に向けての加筆修正作業だけではなくて、事業の実施に向けての事務局からの指導というのも非常に重要な意味をもっておりますので、事務局に最大限努力をお願いしたいと思います。

では、御了解いただけましたので、先ほどの報告のとおりで答申とさせていただきますと思います。

では、答申のかがみを配付してください。

(「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ください。

○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31号

平成29年3月28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

「川口土地区画整理事業」環境影響評価準備書について（答申）

平成28年9月29日付28環総政第547号（諮問第461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。

では、今、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。

続きまして、諮問案件に入ります。

諮問案件は本日1件でございますが、この案件につきまして、事務局から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、本日の資料の10ページ、資料3をご覧ください。諮問文でございます。読み上げさせていただきます。

28環総政第1046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31条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

平成29年3月28日

東京都知事 小池百合子

記

諮問第471号「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業」特例環境配慮書

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○片谷審議会会長 今、読み上げていただきました「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業」特例環境配慮書につきましては、第二部会に付託させていただきます。第二部会の委員の皆様方は御審議をよろしくお願いいたします。

では、こ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。

お手元の川口と同じ色ですけれども、薄いほうの冊子です。特例環境配慮書と書いてある緑の資料でございます。

内容の説明の前に、特例環境配慮書と書いてありまして、あまりなじみのない名称ですけれども、計画段階アセスということで、規模が大きい、距離が長いものということで、計画段階からのアセスをやる、まずその1発目の資料だということ、本来であれば、環境配慮書をつくって、複数案から1案に決めて、調査計画書に行つて、評価書案に行つて、評価書という通常の手続を踏むのですけれども、今回、配慮書の段階で、今、複数案、2案があるのですけれども、中身のある程度具体化しているということで、配慮書の段階で評価書案の中身も全て入っております。2案両方とも予測・評価をしているということでございます。

ということで、東京都の制度上、配慮書の段階で事業計画の内容がおおむね具体化している場合は、そういうやり方も認めているということで、これまでこういう案件は過去1件しかなくて、国分寺の都市計画道路の案件だったのですけれども、今回2例目ということで、審議のほうも、今回、概要説明させていただきますけれども、部会のほうで、事業者のほうに来てもらって、まず、概要説明を事業者からもしてもらって、それから、都民意見を募集して、見解書が出てきて、その後審議するというので、ちょっとややこしいというか、先生方にやっていただくことは特段変わりはないのですけれども、この中に計画の2案と予測・評価の内容が入っているということで、ちょっと丁寧にしっかりやっていくということで、事業者にも来てもらうという予定でございます。

また第二部会の先生方にはその都度御説明させていただきたいと思っております。

それでは、本日は概要説明をさせていただきます。

まず、おめぐりいただきまして、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。

対象計画については、名称は東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同

区白金台三丁目間) 建設事業。

種類は道路の新設でございます

おめぐりいただきまして、2ページに位置図がございます。環状4号線ですね。上の全体図を見ていただきますと、黒い太線で、かなりの区間はできているのですけれども、まだぶつ切りになっておりまして、上野駅と書いてあるところの右上ですとか、あとは、西側の新宿の近辺で言うと、靖国通りから北側が今ちょうどつくっているところですが、まだ若干できていないところはありますが、赤い線のところは事業中というところなんです。一番下のほうを見ていただいて、緑の枠の中、こちらが未整備区間ということになっていて、こちらを今回、整備するということでございます。

下の図で拡大図を見ていただきますと、左が終点になりますけれども、こちらから御説明させていただきますと、外苑西通りと書いてありますが、ここは白金台プラチナ通りと呼ばれている通りでかなり高級住宅街のところなんです。今、目黒通りで突き当たって、その先ができていないのですけれども、ここが終点です。ここから高輪台駅まで新たに、住宅街ですが、こちらに道路をつくって、高輪台駅の桜田通り、国道1号線の東側もさらに延ばして、現在、第一京浜まで都市計画決定がされている状況でございます。

これを今回、品川駅と田町駅間を開発する等々、あと、リニアができるという関係で、東西方向の交通をしっかりと交通動線を持たせるということで、○の区間は延伸部とありますけれども、都市計画変更して延伸していくという区間になってございます。

一番東端が海岸通りというところですが、計画道路約2.1kmというのは、旧海岸通りまでになっておりますが、旧海岸通りと海岸通りの間は既に道路が整備済みということで、今回のアセスの対象としては、目黒通りから旧海岸通りの2.1kmでございます。

そのうち、左側の白金台区間の約0.8kmについて、A案、B案ということで、2案、複数案をつくってございます。東側の高輪・港南区間はA案、B案ともに同じで、1案となっております。

右側、3ページ、表3-1 複数の対象計画の案の概要と書いてあります。真ん中あたりに「複数の計画案」という表がありますが、白金台区間については、A案、B案、延長は同様に、道路構造については平面構造でございます。

A案が幅員が現在の都市計画上の25m。B案については、それをさらに都市計画変更して5m環境施設帯を広げるということで30m。

30mに広げると、停車帯も設けられて、停車帯は有。

歩行者・自転車通行空間についても、A案についてはカラー舗装等で視覚的分離。B案については物理的分離。

植樹帯についても広目にとっているのので、高木まで置けます。

遮音壁については、B案については、幅員が広がりますので、遮音壁は必要なくなったということで無、A案のほうは有ということになってございます。

表の下から3つ目、計画交通量とありますけれども、計画道路の供用時には28,100台～39,500台。道路ネットワークの整備完了時には28,000台/日～39,700台/日でございます。

一番下の工事期間が平成31年度から平成44年度となっております、供用開始が平成44年度でございます。

少し飛んでいただきまして、28ページをご覧ください。こちらは今、御説明させていただきました、A案、B案の違いがございますけれども、文章で言うと、中段になりますけれども、A案では、標準的な横断面は、都市計画で既に定めている幅員25.0m、右側のB案では都市計画の変更を行い幅員30.0mとします、と書いてございます。

今、御説明した内容が、下の断面図の絵にございまして、A案は25m、B案は30m。30mになりますので、歩行者と自転車の分離ですとか、停車帯ですとか、高木が植えられるという状況になってございます。遮音壁はA案にのみついてございます。

おめくりいただきまして、29ページが、まずこれはA案の断面図、平面図、縦断面図でございます。

右側の平面図を見ていただきますと、左側の目黒通りからスタートしまして、白金台区間、A案というところは平面でずっと参ります。①ということで、断面図がございますけれども、平面でございます。桜田通りまでが白金台区間となっております、ここから右側、まだ国道15号の手前までは平面で行きまして、③という断面図のあたりから橋梁構造に変わります、第一京浜と、鉄道がかなりたくさんありますけれども、こちらを橋梁で渡りまして、最後、平面にすりつくということになってございます。

下の縦断面図を見ていただきますと、高低差があることが分かるかと思えます。左側の目黒通りから第一京浜の手前までは、若干高低差がある中で平面にできますけれども、第一京浜に当たるに当たって、20m、30m程度下がるということで、こちらは橋梁ということで、橋にして、第一京浜と鉄道をまたぐという計画になってございます。

おめくりいただきまして、30ページは同様にB案ですけれども、これは25mが30mに変わったというだけで、幅員だけ変更になっているところでございます。

おめくりいただきまして、31ページ、6.2.3. 施工計画でございます。こちらは、工程の表を見ていただきますと、平成31年度から用地取得と、あわせて橋梁構造の工事を始めまして、平面構造のほうは平成33年度から工事を始めて、平成44年度に工事を終わるという予定になってございます。

続きまして、飛びますけれども、118ページをご覧ください。9. 環境影響評価の項目でございます。

図にあるような選定基準を踏みまして選定したのが、白金台区間のA案、B案は6項目、高輪・港南区間につきましては、10項目でございます。

おめくりいただきまして、119ページが関連表となっております、白金台区間と高輪・港南区間で項目数が違うのは、例えばですけれども、上からの7つ目の地形・地質を見ていただきますと、高輪・港南区間だけ○になってございます。これは、危険な箇所が高輪・港南区間にのみあるということで、白金台区間には特にないということで、○がついてございませ

ん。

少し下の日影、電波障害などの、高輪・港南区間は橋梁をつくるので、日影、電波障害をやりますけれども、白金台区間は平面ですので、やらないといった違いになってございます。

120ページ、表9.1-2 選定した項目及びその理由で、主なものを説明させていただきますと、まず大気汚染です。自動車の走行に伴う発生する排ガスによる大気への影響が考えられるということで、こちらを選定してございます。なお、建設機械稼働に伴う大気汚染については、建機の同時稼働は1ヶ所当たり最大4台と少ないということと、下から3行目の工事用車両につきましても、1日当たり最大20台程度ということで、周辺が国道1号線ですとか、15号線というかなり交通量が多いところですので、影響は大きくないということで、予測の対象とはしてございません。

その下の騒音・振動につきましては、こういった建設機械につきましては、騒音・振動を選定してございます。工事用車両につきましては、大気と同様の理由によって選定はしてございません。低周波音につきましては、建設機械については低周波音を発生するような建設機械は用いないということで、選定をしてございません。

下の箱になりますけれども、一番右側、高輪・港南区間につきましては、橋梁構造をつくりますので、低周波音について選定してございます。

2つ下の地形・地質、これは高輪・港南区間で、先ほど御説明したとおり、計画道路が急傾斜地崩壊危険箇所を通過するため、選定してございます。

下から3つ目、景観、計画道路に存在による景観の影響が考えられるということで、選定をしておりますけれども、圧迫感につきましては、高さが最も高い位置で20m程度ということで、周辺にはもっと高い建物がたくさん並んでいるのでということで、選定をさせていただきます。

その下の史跡・文化財につきましては、こちらも白金台区間には特に包蔵地等ではなくて、高輪・港南区間が周知の埋蔵文化財包蔵地を通過するために選定をさせていただきます。

おめぐりいただきまして、121ページが9.2選定しなかった項目及びその理由で、ございます。

まず、一番上の悪臭ですね。工事は一般的な道路工事であり、悪臭は発生しないということと、道路ですので、工事の完了後も悪臭の発生源たり得るものはないということでございます。

その下の地盤と水循環で言いますと、計画道路は平面構造及び橋梁構造であり、周辺の地盤や地下水に影響を与えるような大規模な地下掘削は行わないということで、選定をさせていただきます。

その下の日影、電波障害については、白金台区間は平面構造なので、しませんと。

風環境についても、白金台区間は平面構造、高輪・港南区間については、最も高い位置でも20m程度ということで、選定し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。

今、概要を説明していただきましたけれども、何か今日の段階で確認しておきたい意見などがありましたら、御発言を承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 済みません、事業計画のほうで、先ほど京急の事業と干渉するような工期とか、区間とか、そういう気がするのですけれども、そういったところは考慮されているのでしょうか。

○片谷審議会会長 事務局、どうぞ。

○宇山アセスメント担当課長 京急のほうはまだ調査計画書の段階になりますので、こちらは今もう評価書案になったということで、こちらは京急の影響については考慮しておりませんが、京急がこの評価書案が出る段階では、こちらの車両とかはわかりますので、こちらで反映してもらおうということでございます。

○片谷審議会会長 通常と順序が逆になるわけですね。特例環境配慮書だから、後から出て

きたけれども、手続的にはこちらが先行するということですね。

ほか、いかがでしょうか。

私から、アセスと直接は全く関係しないと言ってもいいぐらいの話ですけれども、例えば4ページにあるA案、B案の図面ですが、ちょうど高輪・港南区間に入って、斜面をおりて、道路はそこから高架になるところに、側道というのがあるのですけれども、この側道が道路の中央側に置かれているのです。一般に、道路工学的な観点では、側道というのは道路の端のほうにつくるものなのですけれども、これは何か特段の理由があつて中央側につくっているのでしょうか。実は内側につくるとドライバーが戸惑って危険であるという意見も結構あるのですけれども。アセスと直接は関係ないのですが。

○宇山アセスメント担当課長 済みません、そこまでは。

内側から下におりているなという認識はあったのですけれども、なぜそうしたかというところまでは確認しておりません。

○片谷審議会会長 アセスの予測評価項目ではありませんから、ここで議論する話ではないかもしれませんが、実際に審議するまでに、ちょっと事業者を確認しておいてください。

藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 31ページの施工計画の事業工程ですけれども、B案のほうが幅が広いので、用地取得が必要な面積が大きくなるのではないかと思うのですが、工程に関してはA案とB案で特に違いはないということによろしいでしょうか。

○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 結構でございます。

○片谷審議会会長 同じでいけるという見通しを立てているということですね。

どちらにしろ、用地取得がかなり必要になるわけですね。それが5mの差はあつても。

○宇山アセスメント担当課長 2.5m、2.5m広がるので、同じ敷地の中の可能性もありますし。

○片谷審議会会長 地権者が大体共通だということですね。

○宇山アセスメント担当課長 そうですね。多少増えるところももちろんあると思います。

○片谷審議会会長 分かりました。

ほかはいかがでしょうか。

佐々木委員、どうぞ。

○佐々木委員 確認ですけれども、A案とB案の違いですけれども、歩行者・自転車の通行

区間が片方は視覚的分離で、B案のほうは物理的分離と書いてございます。それでかなり危険なのかなと思いましたが、図を見ますと、A案であっても4.75mと、必ず樹木を植えるというような理解でよろしいのかどうか。

あと、遮音壁というのが、両側ではなく真ん中に設けるという理解なのでしょうか。

○宇山アセスメント担当課長 白金台区間につきましては、植栽を行うということで聞いております。

遮音壁につきましては、真ん中に設けて、西側の車の音が東側に行かないように、東側の車の音が西側に行かないようにということで、橋梁とかだと横につけたりしますけれども、通常の道路だと真ん中についているものが多くあるかなと思います。

○片谷審議会会長 本当の意味での遮音効果からいけば、遮音壁が道路帯にあった方が遮音効果はあるのですが、視界を妨げて交通安全上危なくなるので、通常あまりそれはやらないということに道路工学上はなっていますね。

ほかはいかがですか。

では、特にほかに御質問、御発言がないようですので、あと、審議は第二部会でよろしくお願いいたします。

では、最後は受理関係でございます。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、受理関係について、御報告いたします。

本日の資料の11ページ、資料4をご覧ください。

本日の受理報告につきましては、1 特例環境配慮書、今、御説明した案件でございます。

2 事後調査報告書が5件。

3 変更届が3件。

4 着工届が1件になってございます。

それでは、受理報告につきまして、担当のほうから御説明させていただきます。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、12ページから、事後調査報告書から御説明させていただきます。

12ページ「産業廃棄物（埋設廃棄物等）処理施設建設事業」でございます。

お手元にホチキスどめの資料を用意していると思っておりますけれども、こちらの4ページ、5ページをご覧ください。

4ページに城南島と書いておりますけれども、すぐ南側に羽田空港がありまして、右側に、切れておりますけれども、中央防波堤の埋立地等がある、こういったところの城南島という

島の中に、右側の5ページを見ていただきますと、周辺に、こちらは東京都のスーパーエコタウンということで、先進的な廃棄物処理施設がかなり集まっている場所でございます、その事業の一つとして、今回、この産業廃棄物（埋設廃棄物等）の処理施設を建設するというものでございます。

本日の資料にお戻りいただきまして、まず、規模ですけれども、敷地面積が8,947.17m²、延べ床面積が5,433m²。

施設の用途としては、産業廃棄物（埋設廃棄物等）等の処理及び汚染土壌の処理でございます。

工事期間は平成27年11月～平成29年5月で、平成29年6月に供用開始予定となっております。

今回は、工事の施行中その1ということで、地盤、水循環、廃棄物の調査をしております。

まず、1 地盤からですけれども、（1）地盤の変形の範囲及び程度ということで各調査地点における地盤高の変位量は、+1～-15mmであり、著しい地盤沈下は認められなかったことから、地盤変形の程度は小さかったものと考えられる、としてございます。

（2）地下水の水位及び流況の変化の程度ですけれども、こちらも同様に計画地内の観測井戸における地下水位は、調査期間を通して安定的に推移し、著しい水位の低下は認められなかったことから、地下水の変化に伴う地盤沈下の程度は小さかったと考えられるとしてございます。

2 水循環につきましても（2）と同様、地下水の変化の程度は小さかったとしてございます。

3 廃棄物ですけれども、（1）としまして、建設発生土、建設汚泥。まず、建設発生土が、予測に対して事後調査結果で、17,850tに対して41,355tと増えておりますけれども、こちらについては掘削したところ、埋設廃棄物処理施設の建設事業ですけれども、事業地から埋設廃棄物がいっぱい出てきたということで、ちょっとややこしいのですけれども、土を大分掘って、建物を建てるのに支障があるようなコンガラとかは全て取ったということで、土も一緒に取ってしまったということで、多く出てございます。

（2）の建設廃棄物につきましては、予測結果がバーになっておりますけれども、今回は地中埋設物撤去、地中埋設物のみの量となっておりますので、そういったものは予測をしてございませんので、予測はバーとなっております。事後調査としましては、コンクリートガラが多く埋設物として出てきたということでございます。

苦情についてはございませんでした。

続きまして「赤羽台団地建替事業」ですけれども、こちらもお手元のホチキスどめの事後調査報告書をご覧ください。

2ページから3ページ目ですね。まず、2ページですけれども、計画地真ん中の網かけがありますが、JR赤羽駅の西側に位置する団地でございます。ちょうどその西側に都営桐ヶ丘団地という、こちらは都営住宅になりすけれども、似たような団地があるのですけれども、この案件は、URの団地ということでございます。

かなり大きい、広い土地になりますので、右側、工区割りをして、順次施工しているというのと、おめくりいただきまして4ページに配置図ということで、順次、建替えをして、最終的にはこのような形になるということでございます。

それでは、本日の資料の13ページにお戻りいただきまして、事業の種類ですけれども、住宅団地の新設及び高層建築物の新築でございます。

答申日が平成15年ということで、かなり古い案件になってございます。かなり長い間建替えをしているという状況でございます。

規模につきましては、区域面積が約157,780m²、延べ床面積が約207,000m²、最高高さは約120mで、住宅の建設戸数としましては約3,100戸でございます。

工事期間は平成16年度から平成35年度と、20年間の予定でございまして、供用については順次供用開始しているという状況でございます。

今回、工事の施行中その4ということで、騒音、振動、史跡・文化財、廃棄物でございます。

まず、1 騒音ですけれども、建設作業騒音レベルの事後調査結果は、No. 1で最大71dB、No. 2で最大64dBであり、予測結果、勧告基準値を下回ったということでございます。

2 振動につきましても、同様に予測結果、No. 1で最大57dB、No. 2で最大52dBであり、予測結果、勧告基準値を下回ってございます。

理由としましては、一斉に壊すという予測をしていたのですけれども、そうではなくて、順次1棟ずつ壊すということに変えたので、建機の台数等が減ったということが記載されてございます。

3 史跡・文化財ですけれども、埋蔵文化財包蔵地における発掘調査結果は、今回、第二期事業区域のD工区というところをやったのですが、縄文時代、弥生時代、古墳時代、古代、近世、それぞれの時代における遺構、遺物が発掘されまして、それらについては記録保存されたということでございます。

こちら、見ていただいたほうが早いかと思いますので、31ページに出たものが一覧となっておりますけれども、具体的な写真等は32ページ以降、住居跡ですとか、土坑ですとかです。

34ページに行きますと、土器ですとか、土製品といったものがずらずらとかなりたくさんというのが41ページまで写真等で記載がございます。

本日の資料の13ページにお戻りいただきまして、4 廃棄物でございます。

それぞれコンクリート塊、予測結果が37,040m³、アスファルト塊が630m³、木くずが2,150m³、金属くずが2,380m³、その他が910m³、建設発生土が99,103m³となっております、事後調査結果は、ちょうど真ん中の累計というところですが、それぞれ記載がありまして、木くずが若干増えておりますけれども、ちょっと古い建物で、和室がかなりある建物だったので、通常の原因から比べると、かなり木をふんだんに使っていることで、出たのではないかとこの考察をさせていただきます。再資源化率・再利用率につきましては、ガラス・陶磁器以外は全てやっているということでございます。

苦情の有無ですが、騒音に関するものが8件、振動に関するものが2件、大気汚染に関するものが3件ありましたけれども、防音養生、作業の分散等の対策や散水の徹底、今後の施行方法の説明等を行った結果、いずれも御理解をいただいたということでございます。

おめくりいただきまして、14ページ「国分寺都市計画道路3・2・8号府中所沢線（府中市武蔵台～国分寺東戸倉間）建設事業」でございます。

こちらのお手元の資料の2ページ、3ページをご覧ください。

まず2ページですが、位置図となっております、真ん中の太い破線のところが計画区間ですが、北側は五日市街道から南は多喜窪通りまでということで、その間に西武国分寺線と交差をしています。それから、南のほうでは中央線と交差しているというものでございます。

右側、平面図、縦断図等を見ていただきますと、左側が南側になりますけれども、平面図の左側から行きまして、JR中央線につきましては、オーバースペースで橋で超えてまいります。それから、また平面に戻りまして、一番右の方、西武国分寺線につきましては、アンダーパスで下を通過して交差をしまして、五日市街道に結びつくという計画になってございます。

それでは、本日の資料の14ページにお戻りいただきまして、こちらが答申日が平成17年とやや古い案件になってございます。

事業の種類は、道路の新設でございます。

延長は約2.5km、車線数は往復4車線、道路幅員は36mが標準でございます。

平面部が約1.7km、オーバースパス部が約0.4km、アンダースパス部も約0.4kmでございます。

工事期間は平成22年度から平成31年度を予定しておりまして、現在、かなりの部分ができて上がっていますが、供用開始は平成31年度の予定でございます。

工事の施行中その4ということで、騒音・振動、地盤、水循環、廃棄物の調査をしてございます。

まず、1 騒音・振動ですけれども、(1) 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音ということで建設機械の稼働に伴う工種ごとの騒音レベル (L_{A5}) の最大値は64dB~73dBであり、全地点において予測結果 (69dB~74dB) と同程度または下回り、勧告基準 (80dB) を下回ったということでございます。

(2) の振動につきましても、振動レベルの最大値は53dBであり、その結果を下回り、勧告基準を下回ったという状況でございます。

2 地盤ですけれども、アンダースパス部、10m程度ですけれども、掘りますので、掘削による地盤の変形の程度ということで、工事の実施に伴い、沈下隆起量や杭間水平距離に著しい変化が見られないこと、また、降雨の影響はあったものの、工事の実施に伴い地下水の水位及び流況に著しい変化が見られないことから、地盤の変形は生じていないものと考えるところでございます。

3 水循環につきましても、同様に降雨の影響はあったものの、工事の実施に伴い、地下水の水位及び流況に著しい変化は見られないことから、地下水位の変化は小さいものと考えるところでございます。

4 廃棄物につきましては、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、その他がれき類、路盤材、建設汚泥、建設発生土が排出されてございます。このうち、コンクリート塊がやや予測を上回っているというのと、その他がれき類、木くず、建設汚泥については予測をしていなかったところから発生しているというところでございます。主なところで言うと、路盤材などは切り回し道路などを予定よりかなり多く作ったということで、当初はそんなに多く出ない予定だったのですけれども出てしまったとか、木くずですと、買った用地に木の柵をするのですけれども、実際にすぐ工事できるのであれば、柵をする必要はなくて、どの程度柵をつくるかどうか分からないということで、それが結構出てしまったということでございます。

汚泥につきましては、一つは、当初杭を圧入する予定だったのが、SMWを使うようになったということで、出たというものでございます。

苦情についてはございませんでした。

15ページ「東京都市計画道路放射第35号（練馬区早宮～北町間）建設事業」でございます。

こちらもお手元のホチキスどめの報告書の3ページをまずご覧ください。

計画区間は左上のほうに太い破線でございますけれども、一番右下の方に行きますと池袋駅とありまして、池袋駅の西口から真っすぐ道が延びているのですけれども、要町通りと書いてあるところ、放射第36号線と書いてあるところで、こちらは環状7号線のところまではでき上がっております。環状7号線から先は今、事業中ということで、点線がございます。これはまた別事業でやっておりますけれども、その先に放射36号線ということで、今回の事業区間がございます。特に、環状8号線を渡るというところで立体交差になるものでございます。

おめくりいただきまして、4ページが計画図なのですが、上の縦断図を見ていただきますと、環状8号線をアンダーで通って立体交差をするという計画でございます。

本日の資料の15ページへお戻りいただきまして、こちらやや古い案件で、平成14年度の案件でございます。

事業の種類は道路の新設。

延長は約1.4kmでございます。

車線数は本線4車線。

幅員は40m～50m。

道路構造としましては一般部約0.9km、立体交差部約0.5km。

工事期間は平成19年度～平成32年度で、供用開始は平成32年度を予定してございます。

今回、工事の施行中その1ということで、騒音、振動と廃棄物を調査してございます。

まず、1 騒音ですけれども、建設機械の稼働に伴う工種ごとの騒音レベルの最大値は、64dB～73dBであり、全地点において予測結果と同程度または下回り、勧告基準を下回ったということでございます。

2 振動につきましては、振動レベルの最大値は56dBであり、予測結果を上回ってございます。ただ、基準は下回ってございます。上回った理由としましては、トンネル部の土留め壁を施工する際に、こちらはちょうど有楽町線という地下鉄がありまして、それに近接施工するのですけれども、実際に工事の前に調整をした結果、もともと杭の圧入工法で考えていたのですけれども、もっとしっかりやってほしいということで、急遽、より安定したSMW工法に変更したということで、使用建設機械がオーガ併用圧入機から杭打機等に変更となったためと考えられるとしてございます。

3 廃棄物ですけれども、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、建設汚泥、建設発生土が発生しておりまして、建設汚泥は予測していなかったのですけれども、こちらは今、申し上げましたとおり、圧入なので出ない予定だったのですけれども、SMWに変えたことで出てしまったということでございます。

苦情についてはございませんでした。

○池田アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の16ページをお開きください。

事業名につきましては「新海面処分場建設事業」でございます。

お手元のホチキスどめでかなり厚い資料「事後調査報告書 工事の施行中（その6）」と書いてあるものを使います。

それでは、冊子の2ページをお開きください。

皆様、よく御存じかとは思いますが、新海面処分場につきましては、東京23区の廃棄物の処分場としては東京港につくる最後の処分場と言われているものでございまして、その新海面のほうの事後報告でございます。

本日の資料にお戻りいただきまして、事業の種類につきましては「埋立て」でございます。

規模でございますけれども、位置は先ほどの2ページを見ていただいたように、中央防波堤外側の廃棄物処分場というのが、今度オリンピックの水上競技場ができるところがちょうど中央防波堤のところなのですけれども、それよりもさらに南側の方が外側処分場になります。さらにその南側が新海面処分場になります。

埋立面積につきましては、約480ha。

工事期間につきましては、平成8年度～平成39年度以降。

埋立処分は平成9年度～平成39年度以降となっております。

事後調査の区分につきましては、工事の施行中その6でございます。

調査項目につきましては、大気汚染、悪臭、騒音、振動、水質汚濁、水生生物でございます。

それでは、調査結果の内容でございますけれども、まず、1 大気汚染の中で（1）建設機械・船舶の稼働に伴う排出ガスでございます。こちらは二酸化硫黄、一酸化炭素、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、この4項目を調査しておりますけれども、事後調査の結果、四季平均値は予測結果を全ての地点で下回ってございました。また、SPMにつきましては予測・評価はしていなかったのですけれども、その後の指導の結果、項目に加わりまして、環境基準を下回ってございます。

続きまして（2）搬入車両の走行に伴う排出ガスでございます。

二酸化硫黄と一酸化炭素とSPMにつきましては、事後調査の結果、予測結果を下回ってございました。一つ、二酸化窒素でございますけれども、事後調査の結果、1地点、城南島の地点になりますけれども、そこが日平均値の最高値が環境基準を上回るという形になってございました。

予測より環境基準を上回った理由につきましては、搬入車両が予想時よりも少なかったのですけれども、バックグラウンドになります一般交通量のほうが予測時よりも増えたためと考察してございます。

次に、2 悪臭でございます。

悪臭については3地点でやっておりますけれども、臭気濃度と臭気指数につきましては、事後調査の結果につきましては、全ての地点で10未満でございました。規制基準である臭気指数13以下を下回ってございます。

なお、特定悪臭物質の事後調査結果につきましては、今回、アセトアルデヒドが3地点全てで、プロピオンアルデヒドとノルマルブチルアルデヒドにつきましては、Cブロックの北側で検出されてございます。その他の項目は全て定量下限値未満でございました。

右側に行きまして、3 騒音でございます。

搬入車両の走行に伴う道路交通騒音ということで、3地点で行っておりますけれども、事後調査の結果につきましては、青海の地点を除きまして、予測を下回ってございました。

青海につきましては、資料の3-10をお開きいただければと思います。こちらが青海の調査地点でございまして、右側の3-11のほうにちょうど調査したところの空撮があるかと思っておりますけれども、こちらは道路に加えまして、周りが倉庫街ということで、今回、上回った理由につきましては、下のグラフを見ても明らかだと思うのですが、ちょうど赤信号になったときに車の騒音がある程度おさまりまして、下がるのですが、それでもまだ高い位置にございまして、事業者としましては、倉庫街の作業、建機であるとか、荷物の積みおろしであるとか、そういうものが稼働していて、上回ったと分析してございます。

また、新木場のほうのポイントでございまして、環境基準と当てはめた場合に、環境基準を上回ってございましたが、先ほどの城南島と同じでございまして、一般車両と比べて搬入車両の交通量が少ないことから、バックグラウンドである一般車両の走行に伴う騒音が原因と考えてございます。

続きまして、4 振動でございます。

こちらにも搬入車両の走行に伴う道路交通騒音でございますけれども、事後調査結果のL₁₀の最大値につきましては、予測結果と同程度か、また、下回ってございました。また、環境確保条例の規制基準が適用される青海と新木場につきましては、ともに規定基準を下回ってございました。

続きまして、5 水質汚濁でございます。

冊子の5-3をお開きいただければと思います。

図5.1 調査地点ということで、今回、新海面処分場周辺の海域につきまして、白い四角のところの8カ所が今回の工事区域境界としまして、水質汚濁の調査をしたところでございます。SSの濃度につきましては、調査結果が予測寄与濃度（7mg/L）を上回ったのは、冬季調査の1日目で下げ潮時の調査地点St. e、ここはまだ建設が始まっていませんけれども、これから最後に整備される地域の当たりのところで、底面から1m上がったところで、超えたところが1点確認されてございます。

こちらにつきましては、翌日以降の調査につきましても、予測寄与濃度を下回っておりまして、超過したのは局所的で、継続性はなかったと考察してございます。これと汚濁防止膜の内側以外では、評価の指標にしました20mg/Lを超えるSSは出ることはなかったということでございます。

続きまして、6 水生生物です。

こちらにも冊子の6-1をご覧ください。お願いします。

今回予測した事項につきましては、護岸の建設工事としゅんせつ土・建設残土の埋め立て処分に伴うSS濃度の変化が水生生物の生息・生育に与える影響ということで、行っております。

1枚おめくりいただきまして、6-3をご覧ください。こちらにも新海面処分場の今回の水生生物の調査地点になります。

本日の資料の17ページにお戻りいただきまして、植物プランクトン、動物プランクトン、魚卵、底生生物及び付着生物の主な出現した種につきましては、評価書作成時の出現種と同様で、日本各地の沿岸内湾域に普通に見られる種類でございました。

稚仔魚につきましては、夏季の調査時に、以前の調査では出現していなかったトウゴロウイワシが優占しておりまして、トウゴロウイワシは現在では東京湾北部に普通に見られる種でございまして、工事によって変化したものではないと事業者のほうでは考えてございます。

魚類につきましては、小型底びき網調査で確認された魚類は、春季のマコガレイ一個体の

みでございました。以前の調査と比較しまして、出現の種の数や個体差が減少しておりますが、同時期、同地点で実施した刺網調査の結果では、アカエイ、ボラ、コノシロ、アカカマス等の魚類の生息が確認されておりますので、こちらも工事による生息環境の変化によるものではないと考えております。

なお、SS濃度につきましては、魚介類が影響を受け始めるとされております20mg/Lを超える濃度はなく、周辺の水生生物の生息環境に与える影響は少なかったと考えてございます。

苦情のほうもございませんでした。

続きまして、変更届になります。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の18ページをご覧ください。「(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業」ということで、こちらは選手村の案件でございます。

こちらは先日、変更届を出したばかりなのですけれども、なぜ立て続けに出たかというところ、先日は、工事工程を変えまして、工事用車両のピークがもう迫っているということで、急遽車両のほうだけ変更届を出したのですけれども、建設機械はまだ山積みができていなかったということで、今回、建設機械の山積みもしっかりできたということで、今回、報告するものでございます。

まず、お手元のホチキスどめの資料の4ページをご覧ください。

こちらは晴海五丁目、北側に中央清掃工場がありまして、南側が晴海運河、東京湾ですね。北側には勝どき駅等があるといったような位置になってございます。

おめくりいただきまして、6ページがさらに広がった図ということで、当時の状況ですけれども、特に何も無いようなところに選手村を作るという案件でございます。

さらにおめくりいただきまして、8ページが配置計画所ということで、基本的には14階～18階程度の、選手村として使えるような建物をつくりまして、オリンピックの後に、ちょうど真ん中あたりに超高層タワーとありますけれども、50階建ての建物を2棟つくる。選手村として使った建物の改修をして、マンション等として販売、賃貸等をするという案件でございます。

9ページに鳥瞰図がございますけれども、最終的に完成した暁には、このような状況になる予定でございます。

本日の資料の18ページにお戻りいただきまして、こちらは事業の種類は「住宅団地の新設」でございます。

事業区域面積は約180,000㎡。

延べ床面積は約683,430㎡。

最高高さは約180m。

住宅戸数としては約5,650戸でございます。

用途は住宅、商業等となっております、工事予定期間はオリンピック前の平成28年度～平成31年度、オリンピック後にⅡ期として平成32年度～平成35年度。最終的に供用するのが平成36年度でございます。

1 変更理由ですけれども、基盤整備工事、住宅棟（板状）及び商業棟における工事工程の見直しに伴い、建設機械の種類、稼働台数、稼働時期を変更する。

2 主な変更内容ですけれども、変更前、最大稼働台数が139台/日に対して、若干増加しまして149台/日。ピークである最大稼働時期が14ヶ月目から12ヶ月目に変更になってございます。

一番下の環境影響評価項目の再評価（見直し）結果でございますけれども、環境影響評価項目のうち、建設機械の稼働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、騒音を除きいずれの項目も変更後の予測結果は、変更前とおおむね同程度でありました。なお、騒音に係る変更後の予測結果が騒音レベル最大地点において変更前より高くなっております。ただ、周辺の住宅や学校等への影響については若干増えますけれども、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としておりまして、こちらはページでいいますと、52ページをご覧ください。大気と振動はほぼ変わらないという状況なのですけれども、騒音だけ、53ページ、こちらがもともとの予測結果ですけれども、周辺に60dB、65dBとありますけれども、52ページに行きますと、もともと最大地点69dBだったのが79というのが出ておりまして、特に南側のほうは、75dBとか、70dBとか、かなり大きくなってございます。

これについては、特に南側、運河ですとか、海とか、特に何も無いようなところというのと、特に住宅があるのは北側の方でございます、52ページで言うと、この計画地のすぐ北側に大きい建物があります。これは中央清掃工場でございますけれども、65dBと書いてあるあたりですね。この中央清掃工場の左上のあたり、北西側に建物がいくつか見えると思うのですが、これが一番近くの住宅になってございます。

ここでコンターを見ていただきますと、右側の53ページだと、60dB～59dB、60dB弱程度だったのが、52ページになりますと、61～62程度ということで、若干増えますけれども、今回

特に周辺が大きくなってしまいうということで、なるべく北側に音が行かないように、配置を検討するとか、小さめの建設機械を使うとか、そういったことをして、北側の騒音を抑えるように対策をとったということでございます。

当然ですけれども、若干増えてしまうということもありますので、しっかり近隣の住民の皆さんには事前にそういった御説明をして、工事に入るといったことも、記載されているところでございます。

私のほうは以上でございます。

○池田アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の19ページをご覧ください。

事業名については「福生都市計画事業羽村駅西口土地区画整理事業」でございます。

お手元のホチキスどめの変更届で、2-153-1と書いてあるものが今回の報告の変更届でございます。

こちらの変更届の2ページが、対象事業の位置を示しております、ちょうど真ん中をJR青梅線が走っております、羽村駅西口駅前のところを赤い線で囲ってあるかと思っておりますけれども、こちらの土地の区画整理事業でございます。

それでは、本日の資料の19ページをご覧ください。

規模でございますけれども、事業区域面積につきましては、423,964m²、計画人口は約4,200人でございます。事業期間は平成15年4月16日～平成34年3月31日となっております。

今回の変更内容の概略でございますけれども、変更届の7ページをご覧ください。道路計画図になってございますが、こちらに示されている全体が今回の区画整理事業でございます。

この図の上のほうに3・4・12と書かれている道路があるかと思えます。こちらが都市計画道路福3・4・12号線ということになりまして、両脇の太い部分につきましては、今回の区画整理事業以外の事業で工事がされる予定でございました。今回、そちらの事業者との調整により、こちらの場所の右側のほうのところの工事につきまして、区画整理事業で行うことになったため、変更届という形になってございます。

変更届の31ページをお開きいただければと思います。

こちらは後で評価の見直しのところで使う予定のところですが、この区画の一角の真ん中のカラーで表示されているところの赤い線で「く」の字になっているところがあるかと思えます。こちらのほう、先ほどの都市計画道路に先立ちまして、宅地の擁壁を兼ねた道路擁壁となるプレキャストコンクリートの壁体を設置する工事を今回、区画整理事業で行うことになったということでございます。ですので、今回は工種の追加ということになってご

ざいます。

環境影響評価の見直しでございますけれども、今、開いていただいている31ページ、こちらは騒音でございますけれども、予測・評価したところ、最大の騒音のところが図中の灰色のエリアが今回の対象になりますけれども、■マークの上に小さい○があるのですが、敷地境界のところ、ここが73.7dBということで、左の30ページを見ていただくと、評価書のほうで予測をした騒音の一覧が出ておりますけれども、ほかの工区と比べて同程度ということになってございます。

さらに、36ページをお開きください。振動でございます。こちらも予測・評価をしまして、灰色の右側のほうの60と書いてあるところのちょっと上に小さい○があるかと思いますが、ここが最大の振動が出たところで、敷地境界で61.9dB出てございます。

1枚お戻りいただきまして、35ページをお開きください。こちらにも評価書時の振動の予測結果一覧を並べてございますけれども、ほかの工種と比較しましても、ほぼ同等の値でございます。この結果を受けまして、評価の指標も勧告基準等を下回ることから、評価の結論は変わらないとしてございます。

続きまして、本日の冊子の20ページ、一番最後のページになります。事業名につきましては「東京都市計画道路環状第2号線（港区新橋～虎ノ門間）建設事業及び環状第2号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業」でございます。

お手元にある薄い、左上に「2-171-1」と書いてある変更届が今回お使いします変更届でございます。

変更届の2ページをお開きください。

こちらが今回の対象事業の位置図でございます。簡単に言ってしまいますと、虎ノ門ヒルズを御存じかと思っておりますけれども、ちょうど虎ノ門ヒルズの下、トンネル部で道路になっているところと、それ以外のところでは、地上にも道路があるという、虎ノ門から新橋駅付近までつながっている道路の事業でございます。

本日の資料の20ページにお戻りいただければと思います。

事業の種類は道路の新設でございます。

規模でございますけれども、延長は約1.4km、区間は港区東新橋二丁目から虎ノ門二丁目でございます。

工事予定期間につきましては、平成17年度～平成32年度となっております。既にトンネル部の道路と地上部の道路につきましては、新橋駅の手前までは供用されている状況にな

っております。

変更内容の概略でございますけれども、変更届の4ページをお開きください。こちらに平面図と断面図がございます。上の平面図を見ていただければと思います。

右側のちょうど山手線とぶつかるところでございますが、ここがこの先、臨海部のほうに道路が整備される予定でございます。下の断面図を見ていただければと思うのですが、断面図の直線で書かれているトンネル部と地上部、こちらが先ほど説明しましたように、供用されているところでございます。ただ、その先、臨海部とつながるところのトンネル部、赤い点線で示されておりますけれども、こちらのほう、臨海部の道路の工事が遅れておまして、接続工事にはまだ至らないということで、今回、工期の延長をするものでございます。

工事期間につきましては、本来であれば平成28年度終了のところ、平成32年度まで延ばす予定でございます。道路事業の完成もそれに合わせまして、平成32年度ということになります。

本日の資料の26ページにお戻りいただきまして、再評価の結果でございますけれども、今回は工事期間と完成予定年度を変更するのみで、工法とか規模については変更がないため、予測評価の見直しは行わないということでございます。

受理報告については以上でございます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

事後調査報告5件と、変更届3件の説明をしていただきました。

では、今、説明していただいた内容について、御質問、御意見等をお受けしたいと思えます。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おっしゃって御発言ください。どなたからでも結構です。

坂本委員、どうぞ。

○坂本委員 13ページの赤羽台団地ですけれども、測定結果は予測結果を大分下回っていて、よかったのかなと思ったら、苦情が8件あるということで、どういうことかと思って見てみたのですが、8件のうち4件は時間外の騒音ということなのですね。前のページを見ると、近隣と協定も結んでいらっやっやっ、作業時間を決められているということで、要は、住民の方との信頼関係が崩れないかなというところが心配なのです。

○宇山アセスメント担当課長 18ページに苦情の記載がございますけれども、確かに時間を過ぎてやってしまったというところで、こちらにも記載がありますけれども、実際に今後はもう時間外には音が出るような工事をしないとか、あと、コンクリート打設とかはやってみ

て終わらないこともあり、それもしっかり説明をして、苦情にならないように丁寧に対応するようにはしていると思いますけれども、改めまして、しっかり丁寧にやってくださいというのを申し添えたいと思います。

○片谷審議会会長 では、ほかの御意見。

藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 2つ確認です。

1つは、今の赤羽台団地ですね。今日の資料だと13ページですけれども、廃棄物でガラス・陶磁器くずの再資源化率が14%と低いのは、アスベスト廃棄物とか、石こうボードということなのかどうかの確認が一つです。

2つ目は、今日の資料の15ページの都市計画道路放射第35号というものですけれども、これは答申が平成14年で、一番後ろの事後調査報告書の提出時期を見ると、平成19年から太い線が入ってしまっていて、何か工事を始めたように見えるのです。廃棄物のところでもそのように記述があるのですが、9年たった今回、その1かやっとなって出てくるというところの理由を教えてください。

○宇山アセスメント担当課長 まず、赤羽台団地ですけれども、ガラス・陶磁器の中には石こうボードやアスベストは含まれてございません。また別で計上しております。ただ、おそらくですけれども、量は21tですかね。ほかと比べると多くはないのですけれども、多分、性状が悪くて、持ち込み先でリサイクルできなくて、14%だったということだと思っておりますけれども、それが1点。

35号線につきましては、確かにほかの案件でこれだけその1までかかるというのはなくて、ただ、当初、平成19年8月に事後調査計画をつくったときに、このような計画にしたということでございまして、もっと頻度が多いほうがよかったのかなと。少なくとも今の事後調査計画ではこのようなことはないのです、実際私もこれを見て、大分長いなと思ったので、今後、こういうことがないようにしておりますけれども、改めて、何年がいいかというのは、5年に一遍ということもありますけれども、ほかの案件では毎年出しているものもありますし、そんなに毎年変わるものではないのは2年に1回にするとか、少なくともこの長いスパンのものは出さないようにはするつもりでございます。

○片谷審議会会長 では、ほかの御質問を承ります。

私から1つあるのですけれども、新海面処分場ですけれども、平成6年に答申が出ている案件で、20年以上たっているわけですね。ですから、SO₂とかCOが予測評価項目になっているわ

けですが、このぐらい長期間たった案件に対して、当初の関係どおりSO₂とCOを測り続ける意味があるのかということが非常に疑問で、これはもう少し柔軟に対応して、SPMを追加したというのは非常にいいことですけれども、逆にもう値が上がる可能性がないようにものは、事後調査から省いてもいいのではないかと。当然、アセスメント時に立てた事後調査計画に基づいてやるというのが基本ではあるのですけれども、やはり10年以上たっている案件で、当初の計画どおり全てやらなくてはいけないというのも変な話なので、これは何か見直しができるようなことを事務局で検討していただけないでしょうか。この案件についてはすぐに適用できるかどうかは別として、これからもこういう長期間の案件は当然あると思いますので、そういう道は作っておいたほうがいいかなと思います、いかがですか。

○池田アセスメント担当課長 この案件は当初は15年で埋め立てが終了する計画でつくっていたのですけれども、現在でもまだ50年もつというもので、今、先生がおっしゃったように、50年後のことを考えたときに、御指摘の点については事務局のほうで検討させていただきまして、また、委員の方々とも御相談させていただいて対応したいと考えております。

○片谷審議会会長 船を使っている部分に関しては、SO₂は測っておいたほうがいい場合もありますけれども、それ以外のSO₂と、道路由来のCOに関しては、今どき懸念はないと見ていいと思いますので、その辺、なかなか柔軟な対応というのはこういう制度では難しいのですけれども、検討していただければと思います。

ほか、いかがでしょうか。特にありませんでしょうか。

今回は比較的事後調査計画で予測を大幅に上回ったみたいなものがないので、問題は少ないかなと思います。

平手部会長、どうぞ。

○平手第二部会長 最後のものですが、これはいろいろ今までの経緯を見ても、変更届がいっぱい出てきて、大変な案件だとは思いますが、今回、4年度延びたということですね。

先ほどの説明で、臨海部のほうが遅れているということで、こちらの工事が必要になったというのは、その事情は理解できましたけれども、そのことがこの書類の中に何も記載されていませんね。要するに、臨海部、接続による改修工事が生じるという事実関係は書いてありますけれども、その原因となった内容についての記載がないように思えるのです。今後のことを考えれば、そういうことをしっかりと書いていただけておくべきことではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 今、平手委員がおっしゃられたことについては、臨海部のほうの工事の遅れというところが書いていないということでもよろしいですか。

○平手第二部会長 工事が生じるということは書いていますけれども、その原因が、これを読んだだけでは分からないので、そういうことはどうも少し隠しぎみに来ているのではないかという印象があるので、その辺はしっかりと書いておいていただかないと、4年度延びたということは、それだけ税金を投入しているわけですね。そういうことから考えれば、この書類上もしっかりとそういうとはコメントしていただきたいというのが私の意見です。

○池田アセスメント担当課長 分かりました。実際、これは同じ東京都の事業でございますので。

○平手第二部会長 だからそういうことがいかんのですよ。東京都だからなめているのですよ。

○池田アセスメント担当課長 そういうことではなくて。

○平手第二部会長 いやいや、この案件だけではなくて、そういう傾向が見られます。いわゆる東京都だから、なあなあでやっているから、こういうことが起きてしまうのですよ。ちゃんと書いていただかないと、その事情なりを。それは今後のことがあるので、それはこの案件だけではないです。

○池田アセスメント担当課長 この件につきまして言えば、豊洲新市場の移転の関係もございまして、築地の道路の関係が、それについては。

○平手第二部会長 理由がある、分かる、それを聞きたいわけではなくて、そういうことをちゃんと記載してほしいということです。

○池田アセスメント担当課長 分かりました。そういう事情についても今後書かせていただくように指導してまいりますので、よろしく願いいたします。

○片谷審議会会長 確かに5ページには、今後トンネル部においては臨海方面との接続による改修工事（設備等）が生じるためということで、そちらが遅れているということはどこにも書いていないですね。ですから、それはしっかりと書いていただくように指導してください。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

では、特にほかに御発言がないようでございますので、受理関係について、審議作業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忘れた、あるいは今、思いついたということがあれば、承りますが、よろしいでしょうか。

では、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することにいたします。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56分閉会)