

令和2年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第6回）

日時：令和3年3月19日（金）午後1時30分～

場所：都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

—— 会 議 次 第 ——

- 1 環境影響評価書案に係る質疑及び審議
中防不燃・粗大ごみ処理施設整備事業【1回目】

- 2 環境影響評価書案に係る質疑及び審議
西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業【1回目】

- 3 その他

【審議資料】

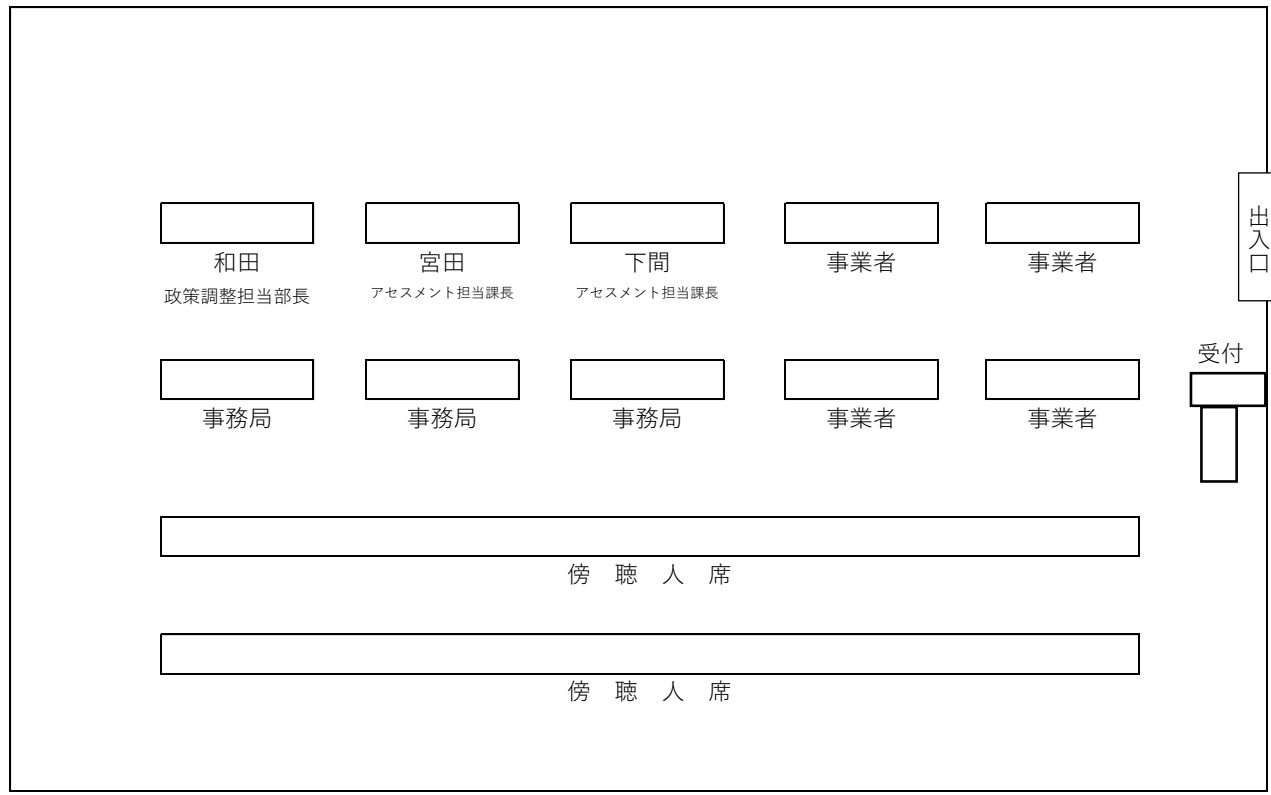
資料1 「中防不燃・粗大ごみ処理施設整備事業」環境影響評価書案に対する
都民の意見書及び事業段階関係区長の意見

資料2 「西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業」環境
影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係区市長の意見

令和2年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会 座席配置

日時：令和3年3月19日（金）午後1時30分～

場所：都庁第二本庁舎31階 特別会議室21



<テレビ会議による出席者>

審議会会長 柳委員
第一部会長 齋藤委員

荒井委員
奥委員
玄委員
小堀委員
高橋委員
堤委員
寺島委員
森川委員

(10名)

「中防不燃・粗大ごみ処理施設整備事業」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係区長の意見

1 意見書等の件数

都民からの意見書	0 件
関係区長からの意見	2 件
合 計	2 件

2 関係区長からの意見

【江東区長】

1 全体的な意見

- (1) 新施設は既存施設より、処理能力は低下するが、計画処理量は増加する予定となっている。このため、工事完了後には、ごみ収集車両等が、現況よりも増加すると推察される。この点を踏まえた評価書とすること。

2 評価項目に関する意見

(1) 大気汚染

P. 2 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については周辺の大気環境への影響が小さく、環境評価の指標を満足するとしているが、区の調査結果では、臨海部はその他地域より二酸化窒素濃度が高い傾向が確認されている。については、低公害型の工事用車両の採用、教育・福祉等の公共施設及び集合住宅付近を走行する際の運行管理等、環境保全のための措置を検討し、その結果を評価書へ記載すること。

(2) 悪臭

P. 2 工事の完了後、不燃・粗大ゴミの処理過程において発生する臭気の抑制に努めること。

(3) 騒音・振動

① P. 3～5 工事施工中における建設機械の稼働や工事車両の走行について、また工事完了後における施設の稼働、ごみ収集車両等の走行について、環境に及ぼす影響を適切に評価し、その結果を評価書へ記載するとともに、騒音・振動の発生の抑制に努めること。

② P. 229、231 「江東区海の森」として住居表示されたことから、用途地域の指定は行われるため、それぞれ指定を見据えた表記に改めること。

(4) 土壌汚染

P. 262 計画地には、砒素及びふっ素について、自然由来の土壌汚染と地下水汚染とがあ

るとのことだが、建設工事を実施する際には、搬出土を適正に管理することにより土壌汚染の拡散防止、特に粉じん防止に留意すること。

(5) 景観

- ① P. 6 東京都景観条例及び東京都景観計画並びに江東区都市景観条例及び江東区景観計画を踏まえたものとする。
- ② 東京都及び江東区の景観担当部署と十分協議すること。

(6) 廃棄物

- ① 「施設の稼働に伴い発生する廃棄物」と「工事に伴い発生する廃棄物」の再資源化率の定義が同じように見受けられる。一般廃棄物処理は建設リサイクルとは異なり、全体量のうち資源として再生利用される割合を再資源化率と定義することが一般的であるため、焼却処理は再資源化とは言い難い。したがって、「施設の稼働に伴い発生する廃棄物」における再資源化率の算出方法、もしくは再資源化率という表記を再考すること。
(P 7、P297 表8.6-23、P298 表8.6-24、P301 表8.6-27)
- ② 環境保全に関する計画等への配慮の内容について
- ③ P55 江東区一般廃棄物処理基本計画の「計画の内容」について、本区の計画における具体的施策の一つとして、「適正な中間処理、最終処分の確保」を盛り込んでいるため、配慮すること。

(7) 温室効果ガス

- ① P. 7 (資料編 P. 115) 新施設の処理量あたりの温室効果ガス排出量については、 $0.0361 \text{ t-CO}_2/\text{t}$ と既存施設 $0.0499 \text{ t-CO}_2/\text{t}$ よりも約38%減少している。しかしながら、新施設の温室効果ガス総排出量は、 $6,631 \text{ t-CO}_2/\text{年}$ と、既存施設 $5,977 \text{ t-CO}_2/\text{年}$ よりも約10%増加となっている。

このため、東京都の「ゼロエミッション東京戦略」が掲げる「2050年にCO₂ 排出実質ゼロ」や、江東区環境基本計画が掲げる「2030年にCO₂ 排出量を2013年比で37.6%削減」への貢献について、更なる排出量削減に向けた検討を行うこと。

- ② P. 309 (資料編 P. 115) 予測に反映しなかった措置において、「清掃一組が管理する清掃工場でごみ発電したCO₂ 排出係数の低い余剰電力の一部を、新施設へ送電（自己託送）して使用する。」を挙げており、温室効果ガスの削減に向けた方策としては有効であると考え。

このため、ごみ発電でのCO₂ 排出係数から温室効果ガス排出量を算出し、資料編 P. 115 表8.7-3に反映した上で、評価書へ記載すること。

3 その他

(1) 工事車両

速度抑制、安全確認の徹底を関係者に指導するなど、交通安全対策を強化すること。あわせて、交通渋滞や違法駐車が発生しないよう、交通対策を強化すること。

【大田区長】

1 評価項目に関する意見

(1) 大気汚染、騒音・振動

工事中の一般車両等（動物愛護相談センター城南島出張所付近）の交通量推計は減少しているが、中央防波堤外側コンテナふ頭 Y1 バース、Y2 バースの運用開始により、当該施設から発生する交通量を見込んだ推計を基にした評価案を提示していただきたい。

2 その他

(1) 城南島や京浜島など地域の事業者、工業団体からは、東京港臨港道路など大田区臨海部の幹線道路における交通渋滞や交通渋滞がもたらす環境への悪影響が大きな問題として、地元区である大田区へ意見が寄せられている。工事の施工中は、工事に関係した苦情や要望があった場合、適切に対応していただきたい。

(2) また、今後、中央防波堤外側コンテナふ頭 Y1 バース、Y2 バースの運用開始により、発生交通量の増加が予想され、一層の交通アクセスの悪化が懸念される。中防不燃・粗大ごみ処理施設の稼働後においても、ごみ収集車両等の走行に伴う地域の交通渋滞や環境について、可能な限り、ごみなどの搬出入ルート分散やごみの受け入れ時間の調整など配慮を図っていただきたい。

第一部会 審議資料

「西武鉄道新宿線（井萩駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係区市長の意見

1 意見書等の件数

都民からの意見書	7 件
関係区市長からの意見	3 件
合 計	10 件

2 都民からの主な意見

1 評価項目に関する意見

(1) 騒音・振動

- ① 鉄道騒音の測定方法は軌道中心から水平方向に 12.5m、地上 1.2mとなっているが、音源が高架部に移動すれば、減衰により現行の測定点では必ず低減されることから、一箇所でも音源と同一高さ以上で測定を行い、騒音が現行比悪化するようなら、上層階に対する騒音低減策を実行すべき。
- ② 騒音計測は地面から 1.2mの高さで行われているが、住宅よりも下がった位置で測定しており、測定方法に疑問がある。
- ③ 高架化に伴い現在は騒音を感じていない範囲の住民にも影響が広がると思われる。特に冬季は南側の広範囲に騒音が届くと思われるが、そのことは評価されているか。
- ④ 高さによって高架化による騒音の変化が大きく異なることから、高さ方向の測定を綿密に行い評価すること。また、低地となっている区間では、12.5m以遠の予測・評価が必要。
- ⑤ 1時間に最大 50 本を越す列車が走行しており、鉄道騒音は環境騒音の一部と考えるべきで、鉄道騒音も含め環境騒音の規制基準を準用すべき。
- ⑥ 騒音評価の基準を「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」としているが、極めて不十分であり、「環境基本法に基づく騒音規制基準」に準じた評価とすべき。
- ⑦ 軌道中心から測定点まで最短でも 6.5mあるが、鉄道敷地に接して民家があることから、敷地境界にも騒音測定地点を設定すべき。
- ⑧ 等価騒音について日中で 7 時～22 時をひとくくりで推計しているが、1 時間当たりの通過本数は時間によって倍近い差があり、騒音の影響を適切に評価しているとは言い難い。時間単位の等価騒音レベルの評価に加え、単発騒音暴露についても環境影響の評価をすべき。
- ⑨ 建物による騒音減衰効果の補正について、実際の減衰状況に基づき適否を検証すべき。
- ⑩ 仮線時の鉄道振動予測値が現行値を上回る結果であるが、仮線時の運行が数年以上に及ぶことから、振動について現行と同等になる対策を取っていただきたい。

⑪ 「現地調査を大きく上回らないこと」という評価方法は環境保全という点で不十分であり、振動の影響の大きさを踏まえ「現地調査を大きく改善すること」とすること。

⑫ 振動について、現行より数値が悪化している地点については軽減対策を図ること。

(2) 日影

① 評価方法、予測を読む限り影響は少ないとの主張であるが「建築基準法」及び「東京都日影による高層建築物の高さの制限に関する条例」の規制に抵触する地域及び対策を明確にすること。

② 説明会で「日照の影響を可能な限り回避又は低減するため、高さに配慮・北側側道…」との説明だが、「可能な限り」の範囲が分かりにくい。自宅が線路に近く、高架化により日影が増えるのか不安。

③ 日影評価の基準点を建築基準法に定める位置（幅員 10m以下の道路の場合は道路中心線）ではなく道路北端に設定しているが、基準法等を「勘案」したものとは認めがたい。側道は道路法等に位置付けられた公道であり、日影が大きく道路上を覆うことによる不利益、危険性等は軽視できるものではなく、建築基準法の求める手法に沿って評価をやり直すこと。

(3) 景観

① 周囲を考え高架線を目立たなくさせる塗装などの工夫が必要である。

② 高架橋という建築物で南北が分断され、巨大な人工構造物でのどかな風景が損なわれ、景観に問題がある。

③ 「代表的な眺望地点」として遠景を中心に 8 箇所の新旧写真が並ぶが、「一部眺望の変化」「周辺環境と調和」を強調するための公平性を欠く恣意的かつ他意を感じさせる手法だ。

2 その他

(1) 事業計画

① 地下化を要望する。

② 上石神井車庫は 4,900 m²あり巨大な高架面積となる。これだけの面積を高架化するメリットが不明。近隣住民にとっては、地震や災害の際、倒壊のおそれのある構造物でしかない。

③ 目先の利便性、経済性だけにとらわれず計画を進めてほしい。

(2) その他

① 電車通過時の鉄紛が心配である。

② 自然災害等により倒壊のおそれがある。

③ 線路の高さ次第では 2 階部分の部屋の中が見えてしまう。プライバシー保護の見地からの評価と対策は考えているか。

④ 住宅地が中心であり、大型車の通行が禁止されている道路が殆どであり、児童も踏切を超え通学しており、工事に当たり歩行者保護に格段の配慮が必要。

⑤ フェンスで囲まれた高架下には不法投棄、治安悪化が想定され、踏切の除却で車がスピードを出しやすくなり交通事故も多発すると想定される。高架橋には野鳥が住み着き糞害も想定される。

- ⑥ 環境影響評価書は項目も不十分でその内容は公平性に欠ける。
- ⑦ 連立事業は都が事業主体となる都市計画事業であること、環境に及ぼす影響が大きいことから、環境影響評価条例附則の経過措置を早急に見直し、地下方式を念頭に計画段階からの環境影響評価を行うこと。
- ⑧ 高架橋北側に敷設される側道の交通の影響が捨象されているのは解せない。新たな道路は騒音、振動、排気ガス等を追加的にもたらす環境悪化要因。

3 関係区市長からの意見

【杉並区長】

1 全体的な意見

(1) 住民への説明等

環境影響評価の各種手続きや工事の施行前、施行中及び完了後等様々な段階において、地域住民への積極的な情報提供を行うとともに、区民が理解しやすいようにできる限り専門用語を避け、図表等を活用してわかりやすく周知をしていただくよう求めます。

(2) 区民の意見・要望等

計画地周辺の住民及び関係者等からの意見・要望等を尊重し真摯にご対応ください。

2 評価項目に関する意見

(1) 騒音・振動

① 仮線区間の列車の走行に伴う鉄道振動について、予測結果が現況値を上回ることから、環境保全のための措置を徹底し、鉄道振動の一層の低減に努めるとともに、評価の指標を「大きく上回らないこと」から「上回らないこと」となるよう努めてください。

② 中高層住宅への影響を考慮した工事の完了後における鉄道騒音の予測結果についても、評価を行ってください。予測結果によると、中高層住宅の上層階においては、現況値を下回るものの同程度であることが予測されています。つきましては、高さ方向の騒音拡散を抑制するため、必要に応じて対策を検討してください。併せて、工事の完了後にも実測を行ってください。

(2) 景観

可能な限り緑化に努め、沿線部地域の圧迫感を緩和する対策を行ってください。

【練馬区長】

1 全体的な意見

(1) 環境影響評価書の作成及び事業実施に当たっては、環境影響評価書案の内容に対する練馬区民の意見・要望を反映されたい

(2) 環境影響評価書案に記載された措置を確実に実施するとともに、事業施行時点における技術進歩などを踏まえた対策を追加で実施して、環境保全に一層努められたい。

(3) 工事期間中や工事完了後に寄せられた周辺住民からの意見・要望は真摯に受け止め、環境

保全のために必要な措置を講じられたい。

- (4) 今後、環境に及ぼす影響の新たな要因が確認できた場合は、あらためて環境影響評価の項目に関する調査等を実施し、環境保全のために必要な措置を講じられたい。

2 評価項目に関する意見

(1) 騒音・振動

- ① 鉄道騒音の高さごとの予測は、下石神井四丁目の一か所のみでしか行っていない。当該沿線に近接する中高層建築物は多数存在していることから、調査・予測地点を増やし、精度の高い高さ方向の評価を実施されたい。
- ② 評価の指標を超える騒音が観測された場合および地域住民から申出等があった場合は、地域住民の意見を聞きながら、個別の箇所において必要な対策を実施されたい。
- ③ 分岐器設置区間、ロングレール化が困難な区間においては、特に重点的な対策を講じられたい。
- ④ 仮線区間における振動の評価の指標は「現況値を大きく上回らないこと」としているが、仮線区間の路盤改良や道床の整備を行い、更なる振動の低減を図られたい。
- ⑤ 深夜に及ぶ夜間工事は回数を最小にし、低騒音・低振動の工法を採用し、事前に周辺住民への周知の徹底を図られたい。
- ⑥ 駅舎で使用される拡声器や、仮線区間の侵入警報器については、音量対策等、適切な運用を計られたい。

(2) 土壌汚染

土壌汚染に関する調査は、上石神井の車庫も含めて事業区間全体で実施し、汚染が判明した場合には、関係法令に則り、適切な措置を講じ、結果を事後調査報告書で報告されたい。

(3) 景観

- ① 景観については、駅舎や高架構造物等のデザインに関して、「練馬区都市計画マスタープラン」（全体構想および地域別指針）および「練馬区景観計画」に配慮されたい。
- ② 鉄道や駅はまちのランドマークになるため、高架橋・駅舎部分の外壁および駅舎の形状・意匠の検討においては、地域住民等の意見を聞きながら進められたい。
- ③ 鉄道施設による地域景観の変化予測に当たっては、選定した眺望地点の完成予想図（フォトモンタージュ）は線路を挟んだ反対側からも作成されたい。

3 環境影響評価の項目に選定されていない項目

(1) 大気汚染

大気汚染は環境影響評価の項目として選定されていないが、既存建築物等の解体工事に当たって、吹き付け材や配管保温材については、駅施設建築図面以外にも必要な調査を行うこと。また、成形板については、アスベストの含有の有無について事前調査を行い、大気汚染防止法、東京都環境確保条例および練馬区アスベスト飛散防止条例の各種手続きについて遺漏のないようにされたい。

4 その他

- (1) 西武新宿線沿線は、小中学校などの区立施設やマンション・戸建てなどの住宅が多いため、工事の施行に当たっては、騒音・振動などの発生を極力抑えられたい。
- (2) 歩行者等の安全を図るため、建設機械の仕様、工事車両の運行、工事時間、仮設通路のバリアフリー化などに十分留意するとともに、工事内容、時間等を周辺住民、周辺公共施設等に周知するように努められたい。特に、事業区域に近接する学校、保育園、医療施設、高齢者施設、障害者施設等には特段の配慮を願いたい。

【西東京市長】

1 全体的な意見

事業実施区域には住居が近接することから、事業計画の具体化に当たっては、工事計画の平準化を含め、事業の実施に伴う大気質、騒音等の生活環境を可能な限り低減するよう配慮するとともに、工期の重複等が発生する場合には、周辺工事の状況を十分に把握し、工事用車両の輻輳等により周辺環境への影響が発生しないよう、周辺道路における歩行者等の安全を確保するよう十分検討及び調整を図られたい。

2 評価項目に関する意見

(1) 騒音・振動

- ① 建設作業音の影響を可能な限り低減するため、工事实施時の環境配慮として、低騒音型機械の選定や防音シート敷設等に加えて、仮囲いの設置や建設機械の点検・整備の励行等、適切な対策を講じること。
- ② 工事期間が2023年度から15年後の2038年度と長期にわたり、大規模な事業が実施されるため、特に工事車両の騒音や振動などの影響を受けやすいことから、大型車混入率の変化などを踏まえた、工事車両の走行に伴う道路交通の騒音・振動や自動車排出ガスの影響の評価を環境影響評価の項目に加えていただきたい。
- ③ 低周波音の調査においては、低周波音に関する既存資料をより幅広く収集整理し、一般環境中の低周波音の音圧レベルの状況についても調査すること。
- ④ 列車走行時の騒音の影響を可能な限り低減するため、施設等の供用時の環境配慮として、高架構造の防音対策等に加えて、車両及び軌道の維持管理の徹底等、適切な対策について十分検討すること。
- ⑤ 建設作業振動の影響を可能な限り低減するため、工事实施時の環境配慮として、低振動型機械の選定等に加えて、建設機械の点検・整備の励行等、適切な対策を講じること。
- ⑥ 工事の施行中、仮線時の列車の走行に伴う鉄道振動については、付近住民への負担を最小限とするため、技術の進歩を踏まえ適切な措置を確実に行うとともに、必要に応じ追加措置を講じられたい。

(2) 電波障害

- ① 移動体（列車の走行）によって電波が遮蔽される場合に起こりえると考えられる高架鉄

道の受信障害を発生側で対策することは現状では困難であり、実際の対策は、もっぱら、受信アンテナの高さを高くするなど、事業計画の具体化に当たっては、工事の施工後だけでなく工事施工中においても予測の対象時点とし十分に検討していただきたい。

- ② 高架区間の地域で電波障害が発生しないよう対策を行うとともに、地域住民にその内容について十分な説明を行うこと。

(3) 景観

鉄道の高架化に波及した鉄道周辺の整備が進むことで、駅周辺の活性化が図られるが、高架下の有効活用等の事業計画の具体化に当たっては、周辺の景観と調和するよう十分検討を行うこと。

(4) 廃棄物

既存建築物及び工作物等の解体に当たっては、アスベストに関する事前調査を確実に実行すること。また、アスベストを含有する場合は、アスベストの飛散が懸念されるため、アスベストについての影響の評価を環境影響評価の調査項目に加えていただきたい。

3 環境影響評価の項目に選定されていない項目

(1) 水循環

東京北部を東西に横断し、隅田川に注ぐ荒川水系の一級河川（石神井川）は、西武新宿線に沿って流れ、近年、排水の規制や下水道の整備によって川がきれいになり、アブラハヤ、ドジョウの他、タモロコ、ヒガシシマドジョウが確認されている。また、市内には地下水を利用しているところも多く、事業計画の具体化に当たっては、高架橋等の基礎工事の施工に伴う掘削等により、周辺地下水の水質、水位、地盤等への影響が懸念されるため、現地の地質調査結果等を踏まえて、適切な地下水対策についての影響の評価を環境影響評価の項目に加えていただきたい。

4 その他

(1) 光害

事業実施区域には住居が近接することから、事業計画の具体化に当たっては、夜間照明による影響を可能な限り低減するため、工事実施時の環境配慮として、夜間照明をできる限り周囲に漏洩させないような対策について、影響の評価を環境影響評価の項目に加えていただきたい。

(2) 安全（交通）

工事車両の走行ルートについて、住宅地においては、通学路や生活道路を回避するなど十分検討を行うこと。

(3) その他

今後の環境影響評価の実施に当たっては、以下の事項に留意すること。

- ① 建設機械の稼働及び工事車両の走行に伴って排出される大気汚染物質及び粉じんの影響について、定量的手法により予測を行うこと。

- ② 景観の予測においては、フォトモンタージュ法等により近景・中景・遠景の変化を予測し、また、防音壁等の設置状況も考慮すること。
- ③ 温室効果ガス（地球温暖化防止）の予測においては、建設機械の稼働及び工事車両の走行に伴って排出される温室効果ガスの排出状況について、定量的手法により予測を行うこと。