

# 令和2年度「東京都環境影響評価審議会」第1回総会

日時：令和2年4月28日（火）午前11時～

場所：都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

## — 会 議 次 第 —

### 議 事

#### 1 答 申

「(仮称) 小山三丁目第1地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価調査計画書

#### 2 受理報告

#### 3 その他

### 【審議資料】

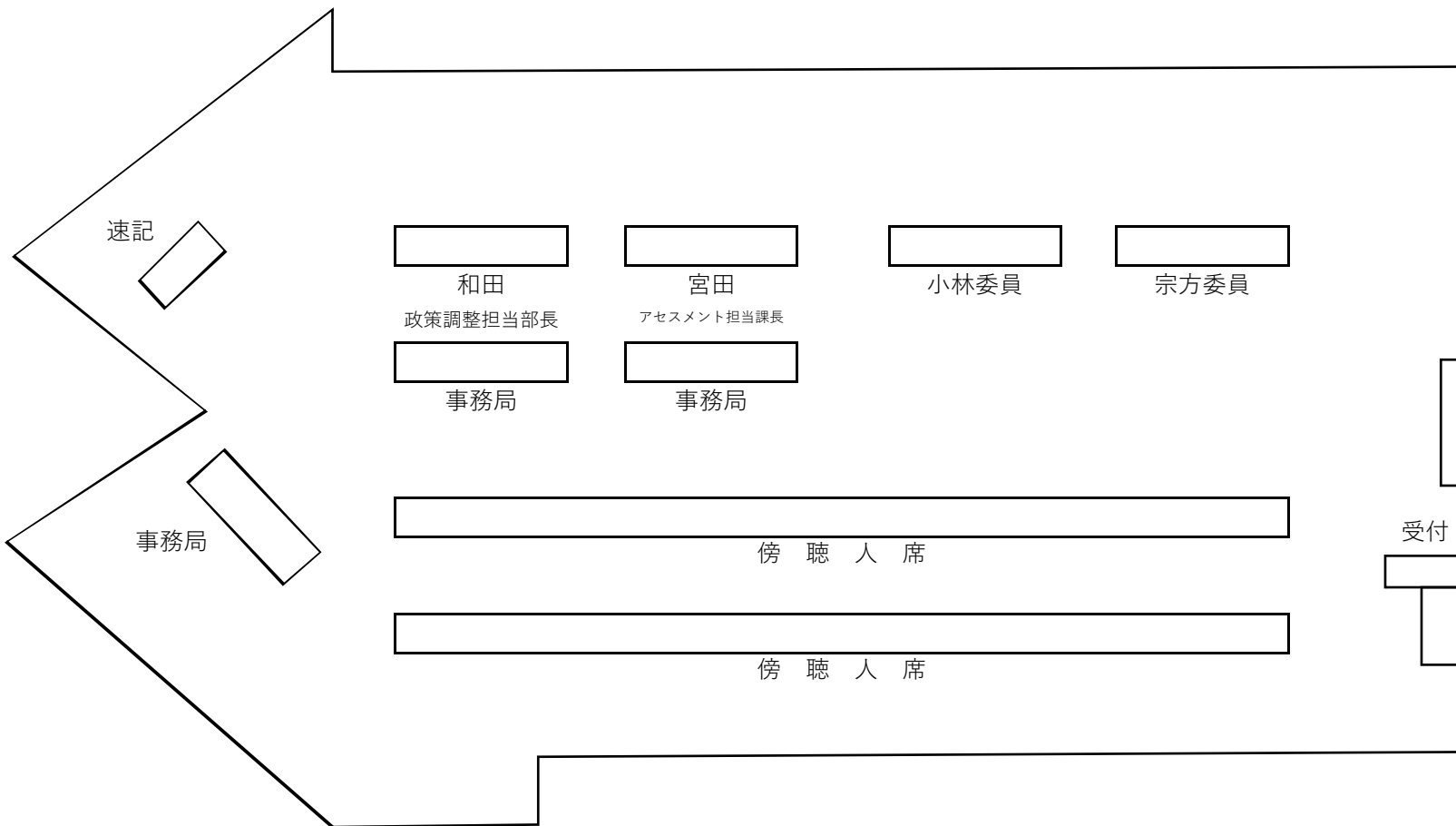
資料1 「(仮称) 小山三丁目第1地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価調査計画書について

資料2 受理報告

令和2年度「東京都環境影響評価審議会」総会 座席配置

日時：令和2年4月28日（火）午前11時～

場所：都庁第二本庁舎31階 特別会議室21



<Zoomによる出席者>

- |       |       |
|-------|-------|
| 審議会会長 | 柳委員   |
| 第一部会長 | 齊藤委員  |
| 第二部会長 | 坂本委員  |
| 荒井委員  | 高橋委員  |
| 池邊委員  | 堤委員   |
| 池本委員  | 寺島委員  |
| 奥委員   | 平林委員  |
| 日下委員  | 宮越委員  |
| 小堀委員  | 森川委員  |
| 袖野委員  | 保高委員  |
|       | (17名) |

資料 1

令和2年4月28日

東京都環境影響評価審議会  
会長 柳 憲一郎 殿

東京都環境影響評価審議会  
第一部会長 齋 藤 利 晃

「(仮称) 小山三丁目第1地区第一種市街地再開発事業」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。

「(仮称) 小山三丁目第1地区第一種市街地再開発事業」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、令和2年1月16日に「(仮称) 小山三丁目第1地区第一種市街地再開発事業」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

【大気汚染、騒音・振動 共通】

計画地周辺では他の事業が施行又は計画されていることから、周辺事業の実施に伴う工事用車両及び関連車両の影響について可能な限り把握するとともに、将来交通量を適切に算定すること。

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及び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。

## 付 表

## 【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	令和 2 年 1 月 16 日	・ 調査計画書について諮問
部 会	令和 2 年 4 月 22 日	・ 環境影響評価の項目選定及び項目別審議 (大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、地盤、 水循環、日影、電波障害、風環境、景観、 自然との触れ合い活動の場、廃棄物、 温室効果ガス) ・ 総括審議
審議会	令和 2 年 4 月 28 日	・ 答申

## 受 理 報 告 (3月)

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 事 後 調 査 報 告 書	・国分寺都市計画道路3・2・8号府中所沢線及び小平市都市計画道路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(工事の施行中その1)	令和2年2月3日
	・豊洲新市場建設事業(一部供用開始後)	令和2年2月20日
	・臨海部幹線道路建設事業及び臨海部開発土地区画整理事業(工事の施行中その7)	令和2年2月21日
	・小田急電鉄小田原線(代々木上原駅～梅ヶ丘駅間)の連続立体交差及び複々線化事業(工事の完了後)	令和2年2月21日
2 変 更 届	・(仮称)竹芝地区開発計画	令和2年2月20日
3 着 工 届 (事後調査計画書)	・東京駅前八重洲一丁目東地区第一種市街地再開発事業	令和2年2月25日
	・(仮称)品川駅北周辺地区1街区、2街区、3街区、4街区開発事業	令和2年2月26日
4 そ の 他 (条例第90条に基づく報告等)	・(仮称)南町田計画	令和2年2月21日

## 受 理 報 告 ( 4 月 )

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 評 価 書	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八重洲一丁目北地区第一種市街地再開発事業</li> </ul>	令和2年3月25日
2 事後調査報告書	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道16号(昭島市拝島町～福生市熊川間)拡張事業(工事の施行中その9)</li> </ul>	令和2年2月27日
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都市計画道路放射第5号線(杉並区久我山二丁目～久我山三丁目間)建設事業(工事の施行中その3)</li> </ul>	令和2年3月12日
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふじみ新ごみ処理施設整備事業(工事の完了後その2)</li> </ul>	令和2年3月17日
3 変 更 届	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(仮称)東京港臨港道路南北線建設計画</li> </ul>	令和2年3月18日

受 理 年 月 日  
令和 2 年 3 月 25 日

「八重洲一丁目北地区第一種市街地再開発事業」  
環境影響評価書案審査意見書と環境影響評価書との関連

項 目	環境影響評価書案審査意見書の内容	環境影響評価書の記載内容
大気汚染	建設機械の稼働に伴う大気汚染の評価において、最大着地濃度地点では、本事業による寄与率が高い上に二酸化窒素については環境基準も超えていることから、環境保全のための措置を徹底すること。	環境保全のための措置の周知・徹底を施工者に指導するとともに、工事期間中は工事現場内パトロールや会議等により実施状況を確認することを、環境保全のための措置に追記した。 (本編 113 ページ)
騒音・振動	工事用車両の走行に伴う道路交通騒音について、増加レベルは 1dB 以下としているが、現況において環境基準を超えている地点もあることから、工事用車両台数の削減を図るなどの環境保全のための措置を徹底すること。	今後施工者の決定にあわせて工事用車両の適切な運行管理について詳細検討すること、本事業及び周辺開発の工事状況により必要に応じて工事現場間での情報共有等を図ること、環境保全のための措置の周知・徹底を施工者に指導することを環境保全のための措置に追記した。 (本編 157 ページ)



## 2月受理報告に係る助言事項一覧 (事業者回答)

報告年月日：令和2年2月27日

### ■ 事後調査報告書

事業名：(仮称) 東京港臨港道路南北線建設計画 (工事の施行中その1)

事業者名：国土交通省関東地方整備局

項目	助言事項	事業者の回答	
大気汚染	1	<p>工車用車両の走行時の結果はやや高めでしたが、許容範囲ではあると考えます。簡易測定法は可能なら自動計測器と並行した計測結果があると良いところです。</p>	<p>道路沿道大気質の測定においては、公道上の測定機器の長期設置が困難であることから、「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」に基づき、評価書時点の現況調査において公定法と簡易測定法の相関を確認し当該地点において両方法による結果の間に十分な相関があることを確認(環境影響評価書参考資料 p.31) したうえで事後調査における簡易測定法の測定を行っています。</p>
	2	<p>(p.21) 本文中、(参考比較)の意味を記載した方が良いと感じました。 また、NO<sub>2</sub>の環境基準は「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。」との比較ではないでしょうか。p.22以降ではそうしているのですが、何か理由があるのでしょうか。</p>	<p>調査地点は工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域又は場所のため、本来大気汚染に係る環境基準は適用されませんが、環境への影響を極力少なくする目的のもと、人の健康を保護する見地から、評価書時点の現況調査と同様に環境基準値との比較を行っています。次回以降は参考比較の意味を記載します。</p> <p>また、NO<sub>2</sub>の環境基準は、「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。」ですが、環境基準値の最大値である0.06ppm以下であれば、ゾーン内またはそれ以下の何れかを満足することから、便宜上、表1-6(p.21)では0.06以下と記載をしています。次回以降はp.22以降の表現に統一します。</p>

事業名：東京港 国際海上コンテナターミナル整備事業（工事の施行中その3）

事業者名：国土交通省関東地方整備局

東京都

東京港埠頭株式会社

項目	助言事項	事業者の回答
大気汚染 騒音・振動	1 (大気汚染 p.9、騒音・振動 p.29) 調査地点 4 付近も赤線が引かれるのではないのでしょうか。調査地点 2 がないのはなぜですか。	平成 24 年 2 月に東京港臨海道路が開通し事後調査計画書時点では想定していなかった工事車両の走行ルートが発生したため、東京港臨海道路延長線上にある調査地点 4（参考値）を追加しています。事後調査結果において調査地点 4 への本事業の工事用車両の走行はなかったことから、今回は搬入・搬出経路の明示はしていません。 調査地点 2 については工事完了後の事後調査における調査地点であるため図 1-1 には明示していません。
廃棄物	1 (p.81, 82) 表を見ると予測結果の数字がどれもありませんが、どのような予測を行ったのでしょうか。	建設廃棄物についての廃棄物排出量予測については、岸壁工事において既設護岸パラペットの撤去（本事業：約 900m <sup>3</sup> 、関連事業：約 500m <sup>3</sup> ）によるコンクリート塊のみ予測を行っており、発生したコンクリート塊は小割し再生砕石とし、埋戻し材などとして全量現場内再利用することから「建設廃棄物は発生しない」と予測しています。このことから予測搬出量を 0（p.81、表 4-8）と記載しました。 建設発生土については、ヤード工事において整地・整形する土工（本事業：約 14 万 m <sup>3</sup> 、関連事業：約 9 万 m <sup>3</sup> ）において「余剰残土が発生する可能性がある」と予測していましたが、余剰残土が発生した場合は、場内における工事間利用、一部は新海面処分場の工事に使用することとしていました。また、床掘・浚渫土については、岸壁工事及び浚渫工事において平成 20 年から 25 年に発生すると予測していました。これらは新海面処分場への埋立用材、東京湾奥の深堀部への埋戻し用材等として活用することとしていました。

事業名：立川基地跡地昭島地区土地区画整理事業（工事の完了後）

事業者名：独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部

項目	助言事項	事業者の回答
生物・生態系	1 <p>本事業で移植などの措置により保全された種のうち絶滅危惧種Ⅱ類のアマドコロは、工事完了後の調査では確認されず、猛暑のため株が休眠した可能性がある」と記述されている。今後、再度、生育を確認するのが望ましい。</p>	<p>本案件の事後調査は完了しているところですが、アマドコロの生育にかかる再調査の実施について検討してまいります。</p>

事業名：(仮称) 目黒駅前地区第一種市街地再開発事業（工事の完了後）

事業者名：目黒駅前地区市街地再開発組合

項目	助言事項	事業者の回答
大気汚染 騒音・振動	1 <p>(大気汚染 p. 53、騒音・振動 p. 68)                      交通量が少ない理由を交通公共機関の利用が多い地域と記載していますがこのことは予測のときと変わらないのではないのでしょうか。                      交通量調査日は 10/9（水）～10/10（木）と推測しますが、大気汚染の濃度が高いのは土曜でした。予測を最大の交通量で行っていれば交通量が多いと見込まれる日（曜日）との比較が良いように思いますが、どのような予測条件で行い、どのような考えでこの日を設定したのか疑問に思いました。</p>	<p>発生集中交通量の算出に用いた交通手段分担率（自動車分担率）は、「平成 10 年度東京都市圏パーソントリップ調査」の品川区の当該ゾーンの値を用いております。したがって、目黒駅に隣接する計画地と比較して、自動車分担率等が実態と比較して大きいなど、発生集中交通量が多めの算出であったことが考えられます。                      調査日の設定は、発生集中交通量及び周辺道路における交通量が休日に比べて平日に多いこと、これに基づき予測・評価は、平日の交通量を用いて行っていることから、平日としました。</p>
騒音・振動	1 <p>(p. 64)                      表 7. 2-13 環境影響評価時に予測時（現地調査結果）と予測結果の重合を行っていれば、事後調査結果との比較対象はその重合した値ではないかと感じました。</p>	<p>評価書における予測結果は、施設から発生する騒音のみを予測し、「環境確保条例」に基づく、「工場・指定作業場に係る騒音の規制基準（夜間）」を評価の指標として用いております。したがって、現地調査結果との重合は行っておりません。</p>
風環境	1 <p>p. 27 に周辺地域からの要望が多く来ています。工事が完了してしまうとそこで終わってしまうのではないかと不安が周辺住民にはあると思います。組合解散後も窓口を管理組合に設置すると記載があるので、周辺住民の要望等について今後も継続して丁寧な対応に努めてください。</p>	<p>事後調査報告書（工事の完了時）に記載のとおり、組合解散後も引き続き、問い合わせの窓口を管理組合に設置し、周辺住民の要望等に対して適正に対応してまいります。</p>

■変更届

事業名：(仮称) TGMM芝浦プロジェクト

事業者名：東京ガス不動産株式会社

三井不動産株式会社

三菱地所株式会社

項目	助言事項		事業者の回答
水循環 廃棄物	1	地盤改良工事の具体的な内容が不明です。掘削範囲に変更があるのであれば、廃棄物、水循環への影響に変更があるのではないのでしょうか。	採用した地盤改良工法は、セメント系硬化材を超高圧噴射により地盤を切削し、円柱状の改良体を造成する高圧噴射攪拌工法で、電動の専用機器等で施工する騒音・振動の影響の少ない工法です。 地盤改良工事は、事前に設置した山留壁内での施工のため、掘削範囲に変更はありません。

事業名：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

事業者名：東京都

項目	助言事項		事業者の回答
騒音・振動	1	騒音・振動の評価は変わらないようですが、計画変更によって工期がかなり延びるために苦情が出やすくなると推測されます。周辺環境に十分に配慮しながら工事を進めて下さい。	工事期間中は、引き続き、環境保全のための措置を徹底し、周辺環境への影響に配慮していきます。また、苦情を受けた場合には適切に対応してまいります。
全般	1	7年と大幅な工期の延長となりますが、土地利用など周辺環境に配慮すべき変化はないのでしょうか？	今後事業が進む中で、沿道土地利用の変化の状況を把握してまいります。

事業名：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

事業者名：東京都

項目	助言事項		事業者の回答
騒音・振動	1	騒音・振動の評価は変わらないようですが、計画変更によって工期がかなり延びるために苦情が出やすくなると推測されます。周辺環境に十分に配慮しながら工事を進めて下さい。	工事期間中は、引き続き、環境保全のための措置を徹底し、周辺環境への影響に配慮していきます。また、苦情を受けた場合には適切に対応してまいります。

事業名：日野市西平山土地区画整理事業

事業者名：日野市

項目	助言事項		事業者の回答
騒音・振動	1	騒音・振動の評価は変わらないようですが、計画変更によって工期がかなり延びるために苦情が出やすくなると推測されます。周辺環境に十分に配慮しながら工事を進めて下さい。	周辺環境に十分な配慮をしながら工事を進めてまいります。
全般	1	9年と大幅な工期の延長となりますが、土地利用など周辺環境に配慮すべき変化はないでしょうか？	周辺の土地利用については、ほとんど変化はなく、区画整理地区内外において新たに学校、病院等の配慮施設ができる予定はありませんが、引き続き配慮を怠らず事業を進めてまいります。

## 3月受理報告に係る助言事項一覧 (事業者回答)

報告年月日：令和2年3月27日

### ■事後調査報告書

事業名：国分寺都市計画道路3・2・8号府中所沢線及び小平市都市計画道路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（工事の施行中その1）

事業者名：東京都

項目	助言事項	事業者の回答
大気汚染	1 環境保全の措置を励行していただいていることが確認できました。必要があれば散水などの処置も行ってください。	必要に応じて散水など、粉じん対策等を行ってまいります。
騒音・振動	1 騒音・振動について、工事区域外にスペースを確保できなかった（p.15）ために、工事区域内で測定しています。本来、区域外で測定すべきなので、今後の事後調査では区域外の敷地境界付近で測定して下さい。	予定していた測定地点付近に近隣家屋の車両出入口があり、測定機器を設置するスペースの確保ができなかったため、やむを得ず仮囲いの内側で測定しました。今後の事後調査では、敷地境界で調査するよう努めてまいります。

事業名：豊洲新市場建設事業（一部供用開始後）

事業者名：東京都

項目	助言事項	事業者の回答
大気汚染	1 p.65、73 参考比較の注釈が2月の私のコメントとは趣旨が異なりますが、2月の私の認識が間違っていたのでしょうか？「大気環境基準（0.06ppm）を下回っていた」は不正確だと感じます。「0.04～0.06ppmのゾーン内であった。」ではないでしょうか。	ご指摘のとおり、工事の完了後の事後調査報告書においては「0.04～0.06ppmのゾーン内であった。」と記載します。
騒音・振動	1 表7.3-5で、低周波音の評価の参考指標として中村らの実験データが引用されていますが、これは実験室での実験結果なので、正しくは、受音者（住民）が居住する室内での測定値と比較すべき値です。測定地点③及び④での測定結果はこの値を下回っている（家屋内ではさらに音圧レベルが下がるはずなので）アセスメントとしては問題ありませんが、今後は使用方法に注意して下さい。	低周波音の調査地点については事後調査計画書に基づき、「予測により騒音レベルが最大となる地点」となった図7-3-1(1)のNo.3、No.4としています。 また、参考指標はあくまで事後調査結果を比較検討するための参考値です。

項目	助言事項	事業者の回答
	<p>2 【参考】の表 (p.96) の「心理的影響」及び「生理的影響」の評価の目安も家屋内での測定値と比較すべきものです。また、同じ表の「物理的影響」の評価の目安は、対象となる家屋のすぐ外側での測定値と比較すべきものです。今後は注意して使用して下さい。</p>	<p>低周波音の調査地点については事後調査計画書に基づき、「予測により騒音レベルが最大となる地点」となった図 7-3-1(1)のNo.3、No.4としています。</p> <p>また、参考指標はあくまで事後調査結果を比較検討するための参考値です。</p>
	<p>3 駐車場の供用に伴う騒音について、測定結果が基準値及び予測結果を大きく上回っています (表 7.3-12、表 7.3-13、表 7.3-21、表 7.3-22)。近隣の道路交通騒音の影響が大きいことが原因 (p.115) と推測されていますが、その推測を支持するようなデータがあれば示していただくと良いと思います (熱源施設等からの騒音・低周波音では、予測値との違いを説明するために表 7.3-17、表 7.3-18 に推計値が示されています)。</p>	<p>駐車場の供用に伴う騒音については、発生源となる駐車場走行台数は 25,778 台/日と、予測とした 37,600 台/日より3割程度下回っており、事後調査結果が予測結果を上回った要因は駐車場の供用に伴うものではないと考えます。</p>
騒音・振動	<p>4 P93-94, 図 7.3-1 について、地図の範囲が広すぎて調査地点の特性が分かりにくくなっているため、もっとクローズアップした地図に調査地点を示していただき、さらに関連情報を明記していただいた方が良いと思います。例えば、図 7.3-1(1)の熱源施設の稼働に伴う騒音の調査地点は、熱源施設の位置を図中に示す、駐車場の共用に伴う騒音の調査地点は駐車場および駐車場で入口との位置関係を示す、等の工夫をしていただくと分かりやすくなると思います。</p>	<p>ご指摘のとおり、工事の完了後の事後調査報告書においては、図 7-3-1(1)騒音・振動調査地点 (熱源施設等の稼働、駐車場の共用) に熱源施設の位置や駐車場や車両出入口の位置を明記します。</p>
	<p>5 p.105 以降 表に「範囲」という列があります。環境基準の時間区分ですと昼間 6～22 時の Leq の最大最小と思います。規制基準の時間区分ですと時間区分内の L<sub>5</sub> の最大最小と思います。環境基準は時間区分内の騒音レベルの高低を踏まえて設定された数値と聞いたことがあること、時間率騒音レベルは必ずしも L<sub>5</sub> だけ見ればよいわけではないと思われること (資料編にすべて記載されていることは承知しています)、などが思い浮かび、この記載で一定の情報が得られるとは思いますが、半端な</p>	<p>ご指摘のとおり、等価騒音レベルや騒音レベル (L<sub>A5</sub>) の時間帯平均値の標記にあたり、騒音レベルの範囲については工事の完了後の事後調査報告書においては削除します。</p>

項 目	助言事項		事業者の回答
		<p>感じでありあまり意味が無いようにも思います。</p>	
騒音・振動	6	<p>p. 111 No.B は遮音されていない部分の影響と考察していますが、追加対策の必要性について検討が必要ではないでしょうか？特に休日は予測台数の半分程度の台数にもかかわらず、予測結果を超えている時間帯があります。</p>	<p>No.B の騒音レベルが予測値を上回った原因としては豊洲市場の開場に伴う関連車両の走行以外の要因が大きいと考えます。なお、豊洲市場の関連車両台数の事後調査結果は <b>25,778</b> 台/日と、予測とした <b>37,600</b> 台/日より 3割程度下回っています</p>
	7	<p>p. 115 周辺道路の車両通行の影響で騒音レベルが予測値を上回ったと考察していますが、熱源施設のように（同じ手法でなくてもいいとは思いますが）考察を深める必要があるように感じます。周辺道路の交通量など。</p>	<p>駐車場の供用に伴う騒音については、発生源となる駐車場走行台数が <b>25,778</b> 台/日と、予測条件とした <b>37,600</b> 台/日を 3割程度下回っており、事後調査結果が予測結果を上回った要因は駐車場の供用に伴うものではないと考えます。</p>
地盤・水循環	1	<p>予測結果と事後調査の結果との比較検討において、市場内の揚水の影響は受けていないとしているが、本書には市場内の地下水位や揚水の状況を示すデータや説明が地下水位平均値に関する一部分を除いて見受けられず、根拠の記載として不十分です。</p>	<p>豊洲市場の地下水位は街区全体の平均で <b>AP+ 1.8m</b> 程度となっており、No. 1 地点、No. 2 地点の地下水位を大幅に下回っていることから、各街区の周縁部に設置している遮水壁が有効に機能しているものと考えます。また、No. 1 地点、No. 2 地点の地下水位について、計画地内の地下水の揚水に伴う大きな変動もみられないことから、評価の指標とした「地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」や「地下水等の状況に著しい影響を及ぼさないこと」は満足していると考えます。</p> <p>なお、豊洲市場の地下水位については、中央卸売市場 HP で公表しており、URL を表 6.4-1、表 6-5-1 に記載しています。</p>



事業名：小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）の連続立体交差及び複々線化事業  
 （工事の完了後）

事業者名：東京都

小田急電鉄株式会社

項目	助言事項	事業者の回答
騒音	<p>p. 24 100m地点は資 38 の表をみてわかりますが、それ以外の測定結果は資料編のどの数字でしょうか（資料編との関係が読み込めませんでしたので教えてください）。</p>	<p>p. 24 100m 地点以外の 12.5m、25m、50m 地点の値は、鉄道騒音の等価騒音レベルです。</p> <p>鉄道騒音の等価騒音レベルは、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成7年12月20日 環境庁大気保全局）に基づき、調査測点ごとに集計（計算）した値であるため、資料編に記載はありません。</p> <p><b>【補足】</b></p> <p>資料編の鉄道騒音調査結果（表 1-1）には、参考として、測定された列車ごとのピーク騒音レベルと、単発騒音暴露レベルを示しています。</p> <p>鉄道騒音の等価騒音レベルは、調査測点ごとに単発騒音暴露レベルと列車本数を用いて集計（計算）し、その集計値を p. 24 の表に記載しています。</p>
振動	<p>p. 38 （ ）の値は資 58 の表をみてわかりますが、それ以外の測定結果は資料編のどの数字でしょうか（資料編との関係が読み込めませんでしたので教えてください）。</p>	<p>p. 38 （ ）以外の値は、資料編の表 2-1 鉄道振動調査結果に記載されています。</p> <p>鉄道振動の評価値は、上位半数列車の算術平均値です。</p> <p>地点① 資料 42                  地点② 資料 45                  地点③ 資料 48                  地点⑤ 資料 51                  地点⑥ 資料 54                  地点⑦ 資料 57</p>

■その他（条例第90条に基づく報告等）

事業名：(仮称) 南町田計画

事業者名：東急株式会社

項目	助言事項	事業者の回答
全般	<p>臨時駐車場が仮設の扱いであれば再度環境への影響を検討しなくてもよいかも知れませんが、繁忙期に定期的を使用する可能性があれば悪条件側でも予測評価を行い、対策を検討していくべきと考えます。</p> <p>また、臨時駐車場は2020年5月31日に閉鎖することですが、それ以降、跡地利用はどのようになりますか。</p>	<p>第1・第2・第3臨時駐車場は、いずれも、商業施設の開業期における一時的な混雑に備え、開業から2020年5月までと期間を限定して一時的に運用する臨時駐車場であり、同じ場所で将来に亘り常時使用するものではないことから、仮設の設置としています。</p> <p>本施設においては、「東京都駐車場条例」及び「大規模小売店舗立地法」に基づき算出される必要台数を上回る数の駐車場（以下、「本体駐車場」）を、前身施設（グランベリーモール）の利用実績台数を踏まえ、施設内に設置しました。環境影響評価手続きでは、条例に則り本体駐車場を対象とし、予測評価等を行っております。</p> <p>今回、開業期の一時的な混雑による本施設周辺の交通渋滞を緩和する目的で、期間を限定して設置した「臨時駐車場」は、東京都環境影響評価条例に記載される「臨時に設置するもの」に該当し、環境影響評価の対象外であると考えます。</p> <p>一方、「周辺環境への影響を鑑み対策すべき」とのご助言をいただきました点については、環境影響評価の手続き外にて、周辺住民との対話等を通じて影響の把握に努め、対策を講じます。</p> <p>■第1臨時駐車場 2020年5月31日臨時駐車場閉鎖予定。2021年春頃より、集合住宅の建設工事が開始される予定です。</p> <p>■第2臨時駐車場（359台） 2020年5月31日臨時駐車場閉鎖予定。2023年4月より、別事業の工事が開始される予定です。</p> <p>■第3臨時駐車場（約400台） 2020年1月19日臨時駐車場閉鎖。2020年2月より、集合住宅の建設工事が開始されています。</p>

項目	助言事項	事業者の回答
大気汚染	<p>1</p> <p>環境影響評価制度は、地域の住民の方をはじめ、関係する自治体の意見を聴き、専門的立場からの審査をへて、その事業による環境への影響をできるだけ少なくなるようにする一連の手続きです。</p> <p>今回、関連施設と考えられる臨時駐車場は、約 900 台もの規模があり、「事前に警察協議を行っている」との記載もあるように、開業時の混雑については十分見込めることを想定して整備されたのではないかと思います。</p> <p>環境への負荷や交通の状況は最も影響が大きいタイミングで検討すべきであるにもかかわらず、その状況をまったく把握していない状態の評価がなされてしまいました。</p> <p>事業者によりますと「一時的な混雑に対応するためのものであり、変更届と関係なく必要なものであった」との記載がありますが、そのような変動をも含めた状況を見るべきでした。「警察協議などを踏まえて設置を検討してきた」段階で変更届を出すべきではなかったでしょうか。</p>	<p>臨時駐車場の場所や台数に関しては、開業の 2 ヶ月前に概ね内容を定めており、開業時の一時的な混雑に伴う渋滞対策等についての警察協議において、渋滞対策案の一つとして、臨時駐車場を設置する旨協議報告を行っております。</p> <p>「環境への負荷や交通の状況は最も影響が大きいタイミングで検討すべき」点については、環境影響評価の手続きに則り、評価対象外の臨時駐車場を除いた状態で検討しております。</p> <p>本施設においては、「東京都駐車場条例」及び「大規模小売店舗立地法」に基づき算出される必要台数を上回る数の駐車場を、前身施設であるグランベリーモールの利用実績台数を踏まえ、施設内に設置し、この施設内駐車場に対して、条例に則り環境影響評価手続きを行っております。</p> <p>調査計画書等今までの手続きにおいても「定常状態での予測評価・事後評価を行うこと」を記載しており、一時的な混雑の変動を含めた状況に対して予測評価を行うべきとの認識はございません。</p>
	<p>2</p> <p>臨時駐車場は 2020 年 5 月 31 日に閉鎖するとありますが、閉鎖が可能となる根拠がわかりません。参考にした以前の施設の開業時の駐車場台数推移では開業後 3 ヶ月程度で混雑が落ち着いてきているようですが、現状では 4 ヶ月経っても臨時駐車場が必要とされているように思えます。現在の状況は如何でしょうか。</p>	<p>本施設の臨時駐車場の使用状況は以下のとおりで、開業後 4 ヶ月目（2020 年 2 月）から平日の臨時駐車場の使用はなく、土休日の第 1・第 2 臨時駐車場の使用日・使用時間が減少するなど、開業混雑が落ち着く傾向を見せています。</p> <p>開業後 5 ヶ月目（2020 年 3 月）についても、平日の臨時駐車場の使用はなく、土休日の第 1・第 2 臨時駐車場の使用日・使用時間が減少しており、混雑が落ち着く傾向となっています。</p> <p>○開業後 1 ヶ月目（2019 年 11 月）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日、土休日ともにほぼ毎日、すべての臨時駐車場を使用。</li> </ul>

項 目	助言事項	事業者の回答
<p>大気汚染</p>	<p>2</p> <p>事業者が変更届を出さないことのために、臨時駐車場の閉鎖を急ぐあまり、周辺に新たな交通渋滞を引き起こす懸念はないのでしょうか。そうだとすると本末転倒です。</p> <p>臨時駐車場の運用・保全措置の取り組み状況や計画について、今後も報告していただきたく思います。</p>	<p>○開業後 2ヶ月目 (2019年 12月)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日については、第 3 臨時駐車場は使用せず第 1・第 2 臨時駐車場を数日のみ使用。土休日についても、第 3 臨時駐車場の使用日・使用時間が減少した。</li> </ul> <p>○開業後 3ヶ月目 (2020年 1月)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日の臨時駐車場の使用はなく、土休日の第 1・第 2 臨時駐車場の使用日が減少した。(第 3 臨時駐車場は 2020年 1月 20日以降閉鎖)</li> </ul> <p>○開業後 4ヶ月目 (2020年 2月) 以降</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日の臨時駐車場の使用はなく、土休日の第 1・第 2 臨時駐車場の使用日・使用時間が減少した。</li> </ul> <p>○開業後 5ヶ月目 (2020年 3月) 以降</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平日の臨時駐車場の使用はなく、土休日の第 1・第 2 臨時駐車場の使用日・使用時間がさらに減少した。</li> </ul> <p>本施設の事業者である東急株式会社(旧：東急電鉄株式会社)は、商業施設事業者としてだけでなく、鉄道事業者としても長い時間をかけて周辺の方との関係性を構築してきており、今回の開発においても交通渋滞等でご迷惑をかけないことを最優先事項と考え、計画・対応を進めてまいりました。今回の臨時駐車場は変更届の対象となるとは考えておりませんが、変更届の有無に関わらず、渋滞対策は継続して取り組みます。</p> <p>2020年 6月以降(臨時駐車場閉鎖後)は、一時的に混雑した際(年末年始・ゴールデンウィーク等)には、交通混雑の対応に有効な周辺駐車場の把握を進め、提携サービス等の協力体制を整えることで対応していくことを予定しています。さらに、来場者に鉄道・バス等の公共交通の利用を促す取り組みなどを継続実施する予定です。</p> <p>臨時駐車場の運用・閉鎖、保全措置の取り組みについては、事後調査報告書(工事の完了後)にて報告いたします。</p>

項 目	助言事項	事業者の回答
大気汚染	3 ある期間とはいえ、臨時駐車用車両分大気汚染物質が増加されたはずである。しかしながら、この影響について評価していない。事前に評価しなかった合理的な理由を説明するか、過去に戻って予測計算を実施することで影響の小ささを示すか、臨時駐車場に車両が多く入る日に実測するか、いずれかの対応が必要であると思われます。	当該臨時駐車場は、東京都環境影響評価条例における「臨時に設置するもの」に該当し、環境影響評価の対象外と考えておりますので、臨時駐車場車両台数分を考慮しておりません。
騒音・振動	1 事業者は「商業施設の開業期における一時的な混雑に備えて期間を限定して運用する『臨時駐車場』であり、本条例の対象事業となる恒常的な自動車駐車場には該当せず…」(4.1 の(1))としていますが、事前に計画・準備していることから、事業計画の一部と考えるのが妥当のように思えます。一時的ではあっても交通騒音や渋滞によって周辺に影響を及ぼす可能性がありますので、環境保全のための措置の強化が必要ではないでしょうか。	今回の臨時駐車場については、場所や台数について開業 2 ヶ月前に概ね定まっていたものの、一時的な利用に限られていることから、評価対象外の「臨時」に該当すると考えました。 ご助言いただいた環境保全のための措置は必要と考えており、引き続き、来場者に鉄道・バス等の公共交通の利用を促す取り組みなどを継続実施する予定です。 また、臨時駐車場についても、環境影響評価の指標によらず、環境保全が求められる場合には、以下のような保全措置を実施してまいります。 ・交通誘導員を適切に配置し、円滑な交通流の確保及び車両の集中化を避ける。 ・来店者の車両について、駐車場における走行速度制限を遵守するよう周知を図る。 ・来店者の車両について、駐車場におけるアイドリングストップの周知を図る。

## 4月 受理報告に係る助言事項一覧

報告年月日：令和2年4月28日

### ■ 事後調査報告書

事業名：一般国道16号（昭島市拝島町～福生市熊川間）拡幅事業（工事の施行中その9）

事業者名：国土交通省 関東地方整備局

項目	助言事項	委員
騒音・振動	1 道路交通騒音の影響を受けているということですが（特に松原地区）、工事による車線規制などを行っていただければ、さらに道路交通騒音の影響を受けると考えられ、何かそのための対策（渋滞緩和の対策等）も行っているのではないのでしょうか。何か行っているのであれば、評価書との対比だけでなく、p. 28 や p. 42 の環境保全のための措置に記載してもよいように感じました。	池本委員

事業名：東京都市計画道路放射第5号線（杉並区久我山二丁目～久我山三丁目間）建設事業  
（工事の施行中その3）

事業者名：東京都

項目	助言事項	委員
騒音・振動	1 使用機械の変更によって、街築工の騒音が勧告基準値（80 dB）をギリギリでクリアする程度まで大きくなっています。今後の事業においては、勧告基準値を超えないように、適宜考えられる対策を実施しながら工事を進めて下さい。	高橋委員
	2 P38※80%レンジの上端値の説明ですが、振動の評価は80%レンジの上端値で行うのが通常だと思いますので説明不要ではないのでしょうか？	池本委員
生物・生態系	1 p. 125～、確認種の変化と注目される種の変化を中心に記載していますが、生態系としての評価が弱いように感じます。たとえば、今回の事業で地域の生態系機能の維持や向上のために講じた措置と、その効果に対する評価はできないものではないのでしょうか。見落としかもしれませんが環境保全の措置の実施状況の記載がないのでしょうか？	池本委員
廃棄物	1 p. 137 表中、建設泥土に関する記載がありますが、発生量は建設発生土に含まれているということでしょうか？	池本委員

事業名：ふじみ新ごみ処理施設整備事業（工事の完了後その2）

事業者名：ふじみ衛生組合

項目	助言事項		委員
事業内容	1	p. 22 人口は増加しているけれども、市民の協力により一人当たりのごみ排出量を減少させているため、地域内のごみ処理量のピークが H31 の予定だったものが H26 となり、余力で小金井市のごみを受け入れているという理解で良いでしょうか？人口は増加傾向を継続しているようですが、想定通りでしょうか？1人当たりごみ排出量の減量にも限界があると思い、ごみ排出量が増加に転ずる可能性はないでしょうか？	池本委員
大気汚染 悪臭	1	苦情もなく、各種データにより順調な稼働状況である様子が確認できました。引き続き、情報をわかりやすく提示していただければと思います。	森川委員
騒音・振動	1	p. 96、106、他に良い地点がないのかもしれませんが、葉に覆われていて風が吹くと葉のこすれる音を拾うように感じ、調査にあまりよい場所ではないように感じます。	池本委員