

令和2年度「東京都環境影響評価審議会」第6回総会 議事録

■日時 令和2年10月30日（水）午前10時30分～午前12時4分

■場所 都庁第一本庁舎31階 特別会議室A

■出席委員

柳会長、齋藤第一部会長、坂本第二部会長、荒井委員、池本委員、池本委員、玄委員、日下委員、袖野委員、高橋委員、堤委員、寺島委員、平林委員、宮越委員、宗方委員、森川委員、保高委員

■議事内容

1 諮問

「西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業発事業」環境影響評価書案

⇒ 会長指名により第一部会へ付託

「北清掃工場建替事業」環境影響評価書案

⇒ 会長指名により第二部会へ付託

2 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

別紙

受 理 報 告 (1 0 月)

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 環 境 影 響 評 価 書	立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線(立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間)建設事業	令和2年9月7日
2 事 後 調 査 報 告 書	(仮称)四谷駅前地区市街地再開発事業事後調査報告書(工事の施行中その3)	令和2年9月8日
	虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業事後調査報告書(工事の施行中その1)	令和2年9月16日
	豊洲新市場建設事業事後調査報告書(千客万来施設の工事の施行中その1)	令和2年9月25日
3 完 了 届	(仮称)TGMM芝浦プロジェクト	令和2年8月31日

令和 2 年度「東京都環境影響評価審議会」第 6 回総会
速 記 録

令和 2 年 10 月 30 日（金）

都庁第一本庁舎北塔 42 階 特別会議室 A

(午前 10 時 28 分開会)

○宮田アセスメント担当課長 おはようございます。本日は御出席を頂きありがとうございます。本日も、テレビ会議システムを利用して遠隔出席を交え、会議を実施したいと思います。

本日、都庁の会議室には、5名の委員に御出席頂いており、12名の委員が遠隔で出席頂いております。遠隔での御出席の委員の皆様にはお手元、または端末上に総会資料と個別事業のアセス図書の御用意をお願いいたします。

本日の委員の出席状況について事務局から御報告申し上げます。現在、委員 21名のうち17名の御出席を頂いており、定足数を満たしております。

それでは、令和2年度第6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せん。会長、お願いいたします。

○柳会長 はい、分かりました。

会議に入ります前に、委員の関連で私から連絡事項がございます。

渡邊委員は公務の関係で長期にわたって欠席されておりましたが、このたび第二部に復帰されるということになりました。このため、堤委員の第二部の併任を解除したいと思います。堤委員、長い間ありがとうございました。

○堤委員 ありがとうございます。

○柳会長 では改めまして、会議に入ります前に本日は傍聴を希望される方がおりますので、「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、会場の都合から、傍聴人の数を10名程度といたします。

それでは、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○柳会長 傍聴の方は、新型コロナの感染リスクを低減させるため、マスクの着用をお願いします。また、発熱、体調不良等の健康状態が思わしくない方は出席をお控えください。傍聴の方は、傍聴希望案件が終了次第、退室されて結構です。

ただいまから令和2年度東京都環境影響評価審議会第6回総会を開催いたします。

それでは、本日の会議は、次第にありますように、諮問2件と受理報告を受けることといたします。

○柳会長 それでは、諮問に入ります。

諮問案件について、事務局から説明をお願いいたします。

○宮田アセスメント担当課長 それでは、資料1を御覧ください。諮問文でございます。朗読いたします。

2 環総政第304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。

令和2年10月30日

東京都知事 小池 百合子

記

諮問第513号「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

よろしくをお願いいたします。

○柳会長 ただいまの「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、第一部会の委員の皆様、どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、諮問案件の概要につきまして、事業者の方から説明を受けることといたします。事業者の方は席の移動をお願いいたします。

○柳会長 それでは、「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つきまして、概要の説明をお願いいたします。

○事業者 それでは、西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業につきまして説明させていただきます。

お手元に配付されています環境影響評価書案の冊子を御覧ください。1ページ目を御覧ください。

本事業の事業者の名称等でございます。事業者は東京都、それから西武鉄道株式会社になってございます。環境影響評価の実施者として、この事業につきましては都市計画法に基づく都市計画手続を併せて進めておりまして、その都市計画を定めるものである東京都が行っております。

対象事業の名称及び種類につきましては、名称につきましては西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業で、事業の種類といたしましては鉄道の改良でございます。

事業の目的等でございますが、7ページをお開きください。

まず、本事業の目的について説明いたします。本事業は西武鉄道新宿線の井荻駅～西武柳沢駅間までの約5.1km区間を高架化し、一部擁壁及び地平構造がございますが、道路と鉄道を連続的に立体交差化することにより、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道のそれぞれの安全性の向上及び消防・救急等の緊急活動の円滑化を図るとともに、鉄道により分断されていた地域の一体化を図ることを実現することを目的としているものでございます。

次に事業区間でございますが、その下に記載されています。図6.2.1-1、それから次の8ページになりますけれども、図6.2.1-2を御覧ください。

西武鉄道新宿線は、東京都新宿区の西武新宿駅から埼玉県川越市の本川越駅までを結ぶ路線でございますが、今回の対象事業の範囲でございます杉並区、練馬区、西東京市を通過してございます。今回の区間といたしましては杉並区上井草一丁目から西東京市東伏見一丁目までの区間でございますが、この間に駅といたしまして、上井草駅、上石神井駅、武蔵関駅、そして東伏見駅を含む区間でございます。

続きまして、10ページ目を御覧ください。事業計画の概要でございます。

表の6.2.2-1に概要が記載してございますが、まず、構造形式といたしましては高架橋を主体といたしまして、一部擁壁及び地平構造としてございます。事業延長約5.1kmのうち、高架橋の区間が約4.7km、擁壁または地平の区間が0.4kmとなります。事業区間内の4駅を立体化し、19か所の踏切を解消する計画としてございます。

次に11ページを御覧ください。11ページから、12ページのほうに、ちょっと区間が長いもので2ページにまたがっておりますが、図6.2.2-1(1)、(2)ということで、事業区間の平面図及び縦断図をお示しております。

今回の計画といたしましては、既に道路と鉄道とが立体交差している井荻駅西側の環状第8号線を過ぎたところから高架化をしまして、12ページのほうになりますけれども、西武柳沢駅の東側の「西3.2.6(伏見通り)」と記載がございますけれども、こちらも道路の鉄道

が立体交差化されておりますけれども、この付近で地表面に取り付ける計画としてごさいます。

続きまして、事業区間の構造についてでございます。まず、13 ページを御覧ください。

駅部構造につきましては、表 6.2.2-2 にまとめてございます。例えば、上石神井駅では構造物の幅員が 23～35m、それから構造物の高さが約 19m、ホームの長さが約 210m、ホームの幅が約 3m～10m としてございます。

一般部の主要構造につきましては、15 ページの表 6.2.2-3 を御覧ください。

高架橋の構造物の幅員は約 10m、構造物の高さは約 5m～12m としております。それから本区間には上石神井駅の東側に車両基地、車庫がございます。そちらの構造につきましては 16 ページを御覧ください。表 6.2.2-4 を御覧ください。

車庫部の高架橋の構造物の幅員といたしましては、30m～50m、構造物の高さは約 12m～14m としてございます。

続きまして施工計画について説明させていただきます。18 ページを御覧ください。

施工の工程につきましては、表 6.3.1-1 にお示ししているとおりでございまして、準備工事から始まりまして、工事の完成までに約 15 年間で予定してございます。工種といたしましては、準備工事、仮線工事、高架橋等の築造工事、軌道工事、電気工事というのが大きな項目になってございます。各工事の概要につきましては、本日のこの資料の 28 ページから 31 ページに記載しておりますので、後ほどお目通し頂ければと存じます。

続きまして施工順序について説明します。26 ページを御覧ください。

こちらの図 6.3.1-1 (6) に施工順序を示しております。一般部の高架橋の区間の施工方法について説明いたします。

まず STEP-1 といたしまして、現在の線路の北側に仮線、これは上り線になりますけれども、仮上り線を敷設し、上り線をこの仮線に切り替えます。

次に STEP-2 といたしまして、現在線の北側に仮線、これは仮下り線になりますけれども、これを敷設しまして、下り線を切り替えます。

続きまして STEP-3 といたしまして、現在線（下り線）の部分を撤去いたしまして、この撤去した跡地に計画線（下り線）の高架橋を構築いたしまして、下り線を仮線から計画線のほうへ切り替えます。

STEP-4 といたしまして、現在線（上り線）の跡地のところに告知板を撤去した後に計画線（上り線）の高架橋を構築し、上り線を仮線から計画線に切り替えます。

STEP-5 といたしまして、高架橋が完成いたしまして、鉄道附属街路等の側道の整備を行い、完成となります。

続きまして 33 ページを御覧ください。本工事の工事規模や排水計画、掘削土運搬計画について説明いたします。

まず、本事業の基礎工事及び躯体工で発生する掘削土量、それから使用するコンクリートの量などにつきましては、表 6.3.1-10 に工事規模ということで数量を記載してございます。

基礎杭の深さは約 13m～38m、地中梁施工時に掘削する深さは約 2m～3m 程度でございます。線路方向の杭間隔は約 3m～12m、線路直角方向の杭の間隔は約 3m～13m で計画してございます。

工事の施工中に発生する排水のうち、杭打ち等で発生する排水につきましては、工事区域内の沈殿槽で土砂を沈殿させた後、「下水道法」等の法令で定められた水質基準以下とした後、公共下水道へ排水する計画としてございます。また、雨水及び運搬車両のタイヤに付着した泥土の除去水等につきましては、工事区域内で浸透処理しますが、必要に応じて、法令で定められた水質基準以下とした後、公共下水道へ排水する計画としています。

また、工事の完了後における駅等の施設からの雑排水等につきましては、事業区間周辺の公共下水道に排水する計画としてございます。

また、掘削工事に伴い発生する発生土は、「東京都建設リサイクル推進計画」に基づき、埋戻しや盛土に利用するなど、場内での再利用に努め、場外に搬出する総量の削減に努めることとしております。

また、場外に搬出する建設発生土や建設泥土につきましては、許可を受けている業者に委託し、適正に処理することとしてございます。

続きまして、工事用車両の運行計画について説明いたします。

33 ページの下段から 34 ページを御覧ください。

工事用車両には建設発生土を運搬するダンプトラック、建設機械及び仮設用資材等を運搬するトレーラーやトラック、それからコンクリートを運搬するコンクリートミキサ車などを計画してございます。工事用車両台数の合計は最大で 1 日当たり往復で 324 台、事業区間を 6 ブロック分けて施工を考えてございますが、この各ブロックの最大台数は、1 日当たり往復で 44 台から 90 台を想定しています。この工事用車両の走行ルートでございますが、現在想定している主な工事用車両の走行ルートは、35 ページの図 6.3.1-2 を御覧ください。こちらに示しているとおりでございまして、杉並田無線、通称新青梅街道でございまして、

こちらや東京所沢線、通称青梅街道でございますけれども、など可能な限り地域の主要な道路を使用する計画としてございます。なお、工사용車両の運行に際しましては、法定速度の遵守やアイドリングストップの徹底など周辺地域の環境保全に努めることとしてございます。

続きまして 36 ページを御覧ください。工事中の配慮事項についてでございます。

工事は、現在の列車運行を確保しながら実施するため、線路に近接して作業を行う場合には夜間工事が必要となりますが、できるだけ夜間工事が少なくなるような施工計画を検討し、近隣の住民に対しての工事の実施期間、内容等について事前に周知を図ることとしております。

また、工事中の仮囲い等は歩行者に圧迫感や不安感を与えないよう、デザイン等に配慮したものとすることとしてございます。また、安全確保のために、一般交通の遮断または切り回しが必要になる場合には関係機関と対策を協議した上で近隣住民に対して看板やチラシ等で事前に周知を行うこととしております。

さらに、工事の施工中は問合せや苦情対応の窓口を設けて、きめ細やかな対応を行うこととしております。

次に供用後の計画について説明します。こちらにつきましては 36 ページの表 6.3.2-1 を御覧ください。

現時点で計画している運転本数につきましては、井荻駅～上石神井駅間で 1 日当たり 636 本、上石神井駅～西武柳沢駅間で 1 日当たり 610 本でございまして、現在の運転本数と同じ本数を想定しております。

次に 37 ページをお開きください。環境保全に関する計画等への配慮の内容について御説明いたします。

東京都に関する計画につきましては、37 ページの表 6.4.1 (1) から 40 ページに記載しているとおりでございまして、「東京都景観計画」あるいは「東京都環境基本計画」、「東京都建設リサイクル推進計画」等の記載の内容に配慮することとしております。

41 ページを御覧ください。表 6.4.2 (1) からは沿線区市における計画を記載しておりまして、杉並区、練馬区、西東京市、それぞれの区市における「都市計画マスタープラン」や「環境計画」、それから景観に関する計画等の記載を示してございまして、こちらの内容に配慮することとしております。

続きまして 47 ページからは環境影響評価の項目についてでございます。

次の 48 ページを御覧ください。こちらの表 7.1-1 に環境影響要因と評価の項目との関連

表を記載してございます。

こちらのところに記載がございますように、本事業におきましては「騒音・振動」「土壌汚染」「日影」「電波障害」「景観」「史跡・文化財」「自然との触れ合い活動の場」「廃棄物」の、合計8項目を選定してございます。

選定理由につきましては、49ページの表7.1-2(1)からを御覧ください。

まず「騒音・振動」につきましては、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動と列車の走行に伴う鉄道騒音及び振動につきまして、環境影響評価の項目として選定しております。

次に「土壌汚染」につきましては、事業区間におきましては、土壌汚染対策法に基づく、要措置区域や形質変更時要事業届出区域は存在しておりませんが、土地利用の履歴等により一部の土地において土壌汚染のおそれがないものと判断できない部分がございますので、環境影響評価の項目として選定をしております。

「日影」につきましては、工事の完了後におきまして、高架橋の存在が日影に影響を及ぼすことが考えられるため、環境影響評価の項目として選定してございます。

その他の項目につきましても、選定理由の表に記載しているとおりでございます。

また、今回環境影響評価の項目として、選定しなかった項目及びその理由につきましては51ページの表7.2-1(1)から、その次の52ページのとおりに記載してございます。

概要については以上でございます。

○柳会長 ありがとうございます。それでは、ただいまの説明につきまして、御質問等ございますでしょうか。発言される際には、最初にお名前をお願いいたします。

○池本委員 池本ですが、よろしいでしょうか。

○柳会長 どうぞ。

○池本委員 北側に仮線を設置して、そこに移してから工事を行うという計画だと思うのですが、仮線の部分というのは事業者さんの敷地なののでしょうか。それとも、土地の買収が必要になってくるのか。

また、住居に近接すると思いますが、現在よりどの程度近接しますか。

○事業者 まず仮線の敷地についてですけれども、基本的には、これから都市計画を定めていく形になりまして、一部西武鉄道の土地もございまして、民有地が多くなります。

それから、もう1問目の仮線の幅なのですけれども、今回この鉄道の北側に仮線のできる場所を側道として計画してございます。この側道の幅員につきましては、環境影響の部分とそれからまちづくりの側面の二通りから幅員を決めています。そして、私どもは、この附

属街路、側道の設置につきまして、都市計画として行います。こちらの幅員は6m~20mとなっております。その線の中で仮線を配置していく計画となります。

○柳会長 池本委員、よろしいでしょうか。

○池本委員 ありがとうございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。袖野委員どうぞ。

○袖野委員 大気汚染の箇所なのですけれども、51 ページ下から5行目の御説明の中に「一定区間内における稼働は比較的短期間となる。」とあります。工事が集中しないので対象から外しているというような御説明を頂いているのですけれども、比較的短期間というのはどれくらいを想定していらっしゃるのでしょうか。

○事業者 工事の施工期間につきましては、15 年の工事期間の中で準備工から工事を行ってまいります。路線が5.1km という非常に長い路線のところにして、その同じ箇所で継続的にずっと機械を稼働しているということではなくて、延長の中で移動しながら工事をやっていく形になりますので、そういった中で一定の特定の場所から見たときに、その場所で工事が集中することはないと考えているところでございます。

工事の施行工程につきましては18 ページにお示ししておりますけれども、こちらの施行工程にございますように、準備工事から、最終的な仮線、高架橋築造、それから軌道工事、電気工事という工種で、それぞれの工種を進めてまいります。基本的にそれぞれの準備工事、仮線工事等に応じた建設機械を用いて工事等を行っていく形になります。それぞれの工事のところで、1 か所でずっと工事を継続するというのではなくて、仮線工事例えば例えばバラストを引いて線路を敷設する。それからそのための電車が電気を取るための路線を引いてというような工事を延長方向にずっと行っていく形になりますので、その同じ特定の建設機械が同じ場所で長期間にわたって稼働するというよりも、この事業区間内で移動していくことを想定しております。

○柳会長 袖野委員、よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

○宗方委員 宗方です。計画地のことを教えていただきたいのですけれども、評価書案の等時間日影図などの図を見ますと、この一点破線というか、「計画敷地境界」と書かれているラインが、この高架建物の範囲よりも外の民有地とか建物に重なっているように見えるのですが、これは事業者さんが所有されている土地という意味で、そういう理解でよろしいわけですか。

周りの住宅地図みたいなもの、建物の重なる形でこの計画敷地境界というのが走っておりまして、これは西武鉄道さんが所有されている土地という意味で計画地に入っているというそういう理解ですか。

○事業者 例えば今お話のところだと、151 ページからの日影の図のことを御指摘されているのかと存じます。今御指摘頂きました部分は将来的にも民有地のままのところも含まれておりますが、こちらの図の日影の状況にありますとおり関係する基準等に照らして、日影が出る時間等が基準の範囲内という評価をしているところでございます。

○宗方委員 すみません、私の理解が届いていないのですけれども、「計画敷地境界」と書かれているラインが民有地の中を走っているように見えるのですね。

○事業者 「敷地境界」と書かれているところは、例えば 151 ページの「断面 D」というところだと、「敷地境界」と縦書きで右側のほうに書かれているこのところでしょうか。

こちらにつきましては、道路を将来側道として整備される部分も含めたところになりまして、最終的にこの工事が完成するときにはここまでが鉄道とそれから道路の敷地になるという形になります。

○宗方委員 ありがとうございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

○宮越委員 16 ページの車庫について教えていただきたいのですけれども、この図を見ると現状幅「約 100m」と書いてあるものは、この計画では 50m に大幅に減るように思うのですけれども、これは規模が小さくなるという理解でよろしいのですか。また、この車庫が小さくなることによって、環境への影響が減るとかそういった点がありましたら、ぜひ教えていただきたいのですけれども。

○事業者 今回の連続立体交差化の際に、今車庫も地平にあって線路も地平にあるのですけれども、まず踏切を除却するというために鉄道の本線そのものを今回高架化することを計画していますが、車庫がそのまま地平に残りますと、そのために高架の線路から地平に下りてくるアプローチするための坂道といいますか、斜路が必要になってくるのですけれども、それが今回のこの駅とそれから車庫との位置関係の中で取り付かない計画となりますので、車庫そのものを鉄道と本線と同じように上に上げることを計画しています。

ただ、上に上げるときに今現在の車庫そのものを高架化しようとしたら、非常に事業費も高くなってくるのですから、こちらにつきましては西武鉄道と協議いたしまして、この車庫の持っている機能として必要最低限の部分をこの現位置に高架化して残して、それから移

転できる部分については郊外の、西武鉄道が持っている車両基地に移転をすると、そのようなことで計画しておりまして、結果といたしまして現在の車庫の部分から線路方向に集約をされるような計画になっています。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

○森川委員 森川ですけれども、いいですか。

○柳会長 どうぞ。

○森川委員 この工事の期間が相当長くて少しずつ進んでいくということで、大気の方は建設機械の影響など余り大きくないかなと思っはいるのですけれども、この工事の区間の中で特に難易度が高いとか、車庫の部分は少し時間をかけていかなくははいけない部分かなと思うのですけれども、特に難易度が高くて建設機械がたくさん入るとかそういう違いみたいなものはこの区間ではないでしょうか。

○事業者 今の車庫のところで、ほかの区間との違いがないかということでしょうか。

○森川委員 車庫のところは多分ちょっと違うのだらうと思うのですけれども、それ以外はほぼ同じような作業がずっと続くのですか。

○事業者 そうですね。車庫のところも基本的にはちょっと幅が広くはなっていますけれども、作業としては同じ作業をそれぞれの箇所で行っていくとそのようなイメージです。

○森川委員 川の部分とかは、大丈夫なものなのですか。

○事業者 川を交差する部分につきましても、基本的に高架橋を築造するという工事になりますので、工事の基本的な部分としては同じ考え方になります。

○森川委員 分かりました。ありがとうございます。ちょっとコメントですけれども、「大気汚染」は選ばないということなのですからけれども、最近の事後調査の報告を聞いていますと、工事のときに発生する粉じんとかほこりに対する苦情が幾つか見られるケースが多くて、今回も少し住居に近いということなので、選ばないではあるのですけれども、そこをちょっと配慮頂けるといいかなと思っています。

○柳会長 今の森川委員の質問について、事業者の方からどうぞ。

○事業者 工事に伴う粉じんについてということだと理解したのですけれども、事後調査等で粉じん等に対する苦情があるという話だったと思うのですけれども、基本的に工事をやる中でなるべく粉じんを発生させないような形で、工事の中で配慮しながらやっていきたいと考えております。

○柳会長 宗方委員、どうぞ。

○宗方委員 「景観」のことでもう1点質問ですけれども、193 ページにイメージ図がありますが、このような RC のがっちりとした高架があちらこちらにありますけれども、昨今、高架下にいろいろな施設を造るといっているので有効利用なんていうのは多々あるのですけれども、今回の環境アセスメントにおいて将来的な話というのは含まれて話をすべきなのか、私、制度的に分からないのですが、そういった点はいかがでしょう。

○事業者 基本的に事業といたしまして、今ありましたような形で高架下は基本的に高架橋の橋脚が出ているような形の中で事業としてはまず完成をさせます。そこまでが今回連続立体交差事業として行う事業になります。

お話のありました高架下利用につきましては、それぞれの場所の特性に応じてくると思うのですけれども、例えば駅付近のところとかでは高架下を利用してだとか、あるいは離れたところでもそれに応じた例えば駐車場などに利用したりとか、そのような利用というのは出てくるのですけれども、こちらにつきましては別途、鉄道事業者とそれから都市側、基本的には地元の区とか市になりますけれども、その利用計画について協議をして高架下利用を図っていく形になります。ですので、今回の環境影響評価の対象の事業としては、私どもとしては、その部分は一体でない形に捉えているものでございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

○池本委員 すみません、池本ですが、もう1点よろしいでしょうか。

○柳会長 はい、どうぞ。池本委員。

○池本委員 今6ブロックで分けて工事を行うという説明を頂いたのですが、資料編を見ると、ほぼ6ブロック並行して工事を行うような工事機械の稼働状況に見えました。「廃棄物」の予測なのですけれども、ブロックごとに分けて予測を行っているのでしょうか。もし分けて行っているのであれば、今後進捗も場合によってはブロックごとに異なるかもしれないので、分けて記載したほうが後で事後調査とかで見やすいと思うのですが、いかがでしょうか。

○事業者 今、お話ございました廃棄物の排出量につきましては、工程がそれぞれ変わってきますので、細かくブロックごとという形では集計しておりませんで、トータルという形で今集計しているものでございます。

○池本委員 ありがとうございます。そうすると、ブロックごとは予測するのは今の時点の精度では難しいと考えていいですか。

○事業者 そうですね。現時点ではブロックごとにそれぞれ並行でやるような形になってまいりますので、なかなかそこを細分化してというのはちょっと難しいかなというふうに考え

てございます。

○池本委員 ありがとうございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは御発言がないようですので、これで終わりたいと思います。

事業者の皆様、どうもありがとうございました。

それでは、それでは事業者の方は元の席に戻ってください。

○柳会長 続きまして、次の諮問に入りたいと思います。

諮問案件について、事務局から説明をお願いいたします。

○宮田アセスメント担当課長 事務局です。

資料2を御覧頂きたいと思います。諮問文でございます。朗読いたします。

2 環総政第 321 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。

令和 2 年 10 月 30 日

東京都知事 小池 百合子

記

諮問第 514 号「北清掃工場建替事業」環境影響評価書案

よろしく願いいたします。

○柳会長 「北清掃工場建替事業」環境影響評価書案につきましては、第二部会に付託させていただきますので、第二部会の委員の皆様、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、諮問案件の概要につきまして、事業者の方から説明を受けることといたします。事業者の方は、席の移動をお願いします。

○柳会長 それでは「北清掃工場建替事業」環境影響評価書案につきまして概要の説明を準

備ができましたら、お願いいたします。

○事業者 それでは「北清掃工場建替事業」環境影響評価書案につきまして説明させていただきます。

本日は、特に事業計画の内容について説明いたします。灰色の評価書案となります。本編と資料編とございますが、本編を用いて説明させていただきたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

それでは本編の1ページ目をお開き願ひます。

「1 事業者の名称」は、東京二十三区清掃一部事務組合です。以降略称で当組合とさせていただきます。

当組合は、一般廃棄物の中間処理を23区が共同で行うために設置した特別地方公共団体となります。中間処理でございますが、可燃ごみの焼却や不燃ごみ・粗大ごみの破碎・選別等の処理でございます。ごみの収集・運搬、リサイクルにつきましては23区、各区が実施いたしまして、ごみは当組合で中間処理することで最終処分の負担を軽減した後、最終処分、埋立処分でございますが、こちらを東京都に委託しております。こうしたそれぞれの役割分担の中で、当組合は東京都や23区と連携して清掃事業を進めております。

続きまして、「2 対象事業の名称及び種類」でございます。「北清掃工場建替事業」でございます。事業の種類としては「廃棄物処理施設の設置」になります。

「3 対象事業の内容の概略」でございます。東京都北区志茂一丁目に位置しております。既存の北清掃工場は、平成10年3月に竣工し、処理能力が1日600tの炉が1炉の清掃工場になり、本事業はこれを建て替えるものでございます。敷地面積は約1万9,000m²、工事着工年度は令和4年度、工事完了年度は令和11年度を予定しております。処理能力でございますが、可燃ごみを1日600t処理する工場になりまして、こちらは変更ございませんが、焼却炉の数、炉数が1炉から2炉になり、1炉当たり300tとしてございます。

続きまして15ページをお開きください。

「6.1 事業の目的」でございます。当組合では廃棄物処理の中長期的な計画でございます。一般廃棄物処理計画を平成27年2月に改定しております。以降、略称で一廃計画とさせていただきます。

この一廃計画では、循環型ごみ処理システムの推進に向け、安定的かつ効率的な全量中間処理体制を確保するため、計画的な施設整備の推進を行うこととし、可燃ごみの全量焼却体制を維持しつつ、稼働年数の長い工場の建替えを進めてございます。

一廃計画は、ほぼ5年ごとに改定され、平成27年2月の改定では、計画期間を平成27年度から令和11年度までとしており、施設整備計画の策定に当たっては、ごみ排出原単位等実態調査等の結果から長期的ごみ量や中間処理量を予測し、これに基づきまして、設備の定期補修、故障等による停止及び可燃ごみの季節変動に対応できる焼却余力を確保した上で、耐用年数及び整備期間を考慮するとともに、令和12年度以降の工事予定や焼却余力を見据え、稼働年数の長い工場の建替えを進め、ごみの確実な処理体制を維持することとしてございます。

現在の北清掃工場は令和2年3月現在で、しゅん工から約22年が経過しており、当組合では令和10年度から20年度にかけて耐用年数を迎える工場が集中するため、北清掃工場につきましては令和4年度から既存施設と同規模で建替えることといたしました。それでは16ページをお開き願います。対象事業の位置を示した広域図になります。北区志茂に位置しています。図の真ん中、黒枠で示している部分が計画地となります。

次の17ページは航空写真となります。計画地の北側には低層住宅があり、南側にはショッピングモール及び中・高層住宅がございます。次に18ページをお開き願います。

こちらが計画地の拡大図になります。計画地の西側には熱供給している北区立「元気ふらぎ」があり、こちらに建替後も同条件で熱供給をする計画としてございます。

計画地の中央には工場棟があり、南側に煙突、東側に二度計量器棟、洗車棟、平成19年に増築した飛灰搬出設備棟などの附属施設がございます。本事業の内容については計画地内にある建屋及び煙突を建替えるものとなります。56ページをお開き願います。「6.5.2 地域住民との取組」を御覧願います。

平成29年5月に北清掃工場建替事業開始するに当たりまして、地域住民に対する説明会を開催し、事業全体の概要について説明いたしました。その後、建替計画の策定に係る調査を実施し、平成30年5月に「建替計画素案」を取りまとめ、地域住民に対する住民説明を行い、平成30年8月に「北清掃工場建替計画」を策定いたしました。

新しい北清掃工場は、基本コンセプトを「環境に配慮し、地域に親しまれる清掃工場」とし、基本方針とし「緑地との調和」、「環境との共生」、「エネルギーの有効活用」、「施設の強靱化」を掲げ、地域に親しまれる清掃工場を目指してまいります。

それでは20ページにお戻り願います。工程表でございます。

建替工事の期間は令和4年度から令和11年度までを予定しております。

次に22ページお開き願います。建替工事完了後の施設計画図です。煙突は現在の位置と

ほぼ同じ位置とし、焼却炉が1炉から2炉になることや最新の公害防止設備の導入による機器の拡充により、工場棟が東へ大きくなっていますが、高さは既存と同程度としております。

26 ページをお開きください。こちらが完成予想のイメージ図でございます。

それでは 27 ページを御覧ください。こちらに既存工場と建替え後の工場の比較を示してございます。施設規模が1日に処理できる600tの炉が1炉に対し、建替え後は1日に処理できる300tの炉が2炉になります。また、煙突でございますけれども、こちらの建替え後になりますが、排気筒が追加されています。こちらは既存工場には工場棟4階に設置していたものを建替え後は煙突に設置し、煙突頂部から排気する方法に変更したものでございます。

それでは 30 ページ御覧願います。建替え後の全体処理フローを記載しています。簡単に説明いたしますと、まず図の左側になりますが、ごみ収集車がごみを降ろすところをプラットフォームと申します。降ろしたごみは、ごみバンカに貯められた後、ごみクレーンで焼却炉に投入されます。ごみは焼却により衛生的に処理されますが、その過程で有害物質が発生します。

当組合の工場ではその対策としてまず焼却炉設備により、ごみを800℃以上の高温で、安定的に燃やすことでダイオキシン類等の有害物質の発生を抑えます。

次に進む前に、29 ページにお戻りください。排ガス処理設備というところを御覧願います。

ここで排ガス中の有害物質を取り除き、分解無害化し、十分に排出ガスをきれいにします。排ガス設備の構成といたしまして、点線で囲ってございますが、ろ過式集じん器、洗煙設備、排ガス再加熱器、触媒反応塔となっております。

それでは 30 ページを御覧ください。先ほどの排ガス処理設備のフロー図でございますが、排ガスは最終的には右側にございます煙突で、120mの高さから排出し、十分に排ガス処理をしてきれいにした排ガスをさらに薄くしております。焼却炉で焼却処理した際に発生する灰は主灰と飛灰に分けられ、主灰は灰バンカ、飛灰は固化物バンカにそれぞれ貯留され搬出されます。また、主灰は、一般の民間セメント工場で資源化を行います。今後、セメント原料化以外の方法での主灰及び飛灰の資源化について推進し、埋立処分のさらなる削減に努めてまいります。

次に 57 ページお開きください。「環境影響評価の項目」でございます。選定した項目は「大気汚染」「悪臭」「騒音・振動」「土壌汚染」「地盤」「水循環」「日影」「電波障害」「景観」「自然との触れ合い活動の場」「廃棄物及び温室効果ガス」の12項目になります。影響の内

容に応じまして工事の施工中、工事の完了後についての予測評価を行ってございます。

最後に 447 ページを御覧願います。本事業実施が環境に及ぼすと予測される地域になります。予測の範囲といたしましては、最も広くなる大気汚染推定範囲の計画地から半径 1.1km の範囲としております。当該地域を管轄する特別区及び市町村は当該計画地が立地する北区のほか、足立区及び埼玉県川口市となります。説明は以上でございます。

○柳会長 ありがとうございます。それではただいまの御説明に対して何か御質問等ございましたらお願いいたします。

○堤委員 堤です。よろしいですか。

○柳会長 堤委員、どうぞ。

○堤委員 ありがとうございます。今回のこの事業では、温室効果ガスの評価の対象になっているのですが、今東京都で「ゼロエミッション東京戦略」も行われていて、今後ますます CO₂ の削減が、重要になってくると思います。

まだ、この事業の中で決まっていないこともあるかと思うのですが、本事業の中で CO₂ 削減とか省エネ化に向けてどのように取り組まれるのか、またその基本方針などがあれば教えていただければと思っています。よろしくお願ひします。

○事業者 ただいまの質問についてお答えさせていただきます。まず温室効果ガスという観点でございますけれども、今回予測評価の中で温室効果ガスにつきましては、ごみの焼却、あと清掃工場におけます電力の使用、都市ガス等の使用につきまして温室効果ガスの発生を約 19 万 6,000t という形で予測してございます。

こちらはごみから出る部分につきましては、カーボンニュートラルといったような考え方ではなくて、実際にごみに含まれる炭素分を焼却した場合ということで計算してございますが、こうした中からさらにごみ発電を行うことによりまして、発電分は、社会全体として見れば、電力会社等で使用される化石燃料の削減効果が間接的にあるということで、こういった効果を見込んでございます。

あと、工場といたしましては太陽光発電ですとか、こういった効果も含めまして、約 5 万 6,000t 分の温室効果ガスの削減効果を見込んでございます。あと、工場といたしましては、LED 照明ですとか屋上緑化等によりまして、温室効果ガスの削減に取り組んでまいりたいと計画してございます。

○堤委員 ありがとうございます。今後、いろいろと予測評価されていく中で事業の詳細が決まってくると、さらにこういう取組をしようというようなところも増えてくるかと思いま

すので、そういったことを可能な限り予測や評価に反映して記載をしていただければと思っていますので、よろしくお願いします。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

○高橋委員 高橋です。よろしいでしょうか。

○柳会長 よろしく申し上げます。高橋委員。

○高橋委員 「騒音・振動」の中で低周波音が環境影響評価の対象とはされていないのですが、ごみ焼却場のごみというのは、当然焼却炉があって、焼却炉というのは低周波音の結構大きな音源になるはずと思うのですが、低周波音は扱わなくていいのかというのを確認したいのですが、よろしくお願いします。

○事業者 お配りしている資料編の 29 ページに記載してございますけれども、今回私ども今既存の工場におきまして、調査をした結果、こういった周辺への環境を及ぼす可能性のある卓越した周波数が認められないということがございまして、今後も同じような規模で清掃工場を造っていくということで、今回対象としないという形にさせております。

○高橋委員 ありがとうございます。そういうことでしたら環境アセスメントの対象から外していただくというのは構わないと思うのですが、一応低周波音の音源であるということは常に頭に入れておいていただいて、何かあったときの場合に備えて配慮していただければと思います。よろしくお願いいたします。

○事業者 御意見ありがとうございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。袖野委員、どうぞ。

○袖野委員 ありがとうございます。「廃棄物」についてなのですが、主灰、飛灰の中でさらなる削減、埋立処分、今ある分の削減を努めていくというお話でしたけれども、具体的に民間のセメントの原料とする以外の道も探っていくというお話だったので、具体的に何か今後進めていくようなルートというのはもう開拓されているのでしょうか。

○事業者 ただいま調査研究中というところがございますけれども、まず主灰のセメント原料化の搬出先を増やすということが1点ございます。新たな資源化の方策といたしましては、今、徐冷スラグというのも実際ございまして、灰を溶かしてそれを1日、2日冷却したものが石のような大きさになりまして、路盤材とかそういったものに広く使えるというものでございます。今、こういった調査研究をしているところでございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。施設の隣に北区立の「元気ぶらざ」というのがありますね。これは温熱とか何か、清掃工場から供給されたりしているのでしょうか。

○事業者 こちらの「元気ぷらざ」のほうには温水プールというのがございまして、清掃工場のほうから熱源を供給してございます。建替中は熱が供給できなくなりますので、「北区元気ぷらざ」のボイラー等で対応していただく形になりますけれども、建替後は引き続き熱供給をする計画でございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

○齋藤第一部長 齋藤ですが、1点よろしいでしょうか。

○柳会長 どうぞ。

○齋藤第一部長 先ほど堤委員のほうから温室効果ガス排出についての御質問と御意見がございましたけれども、ごみ焼却施設というのも今、地球温暖化の観点から言えば、発電施設としてごみを焼却して物をなくしていく、ごみを減量化していくということではなくて、発電施設としての位置づけがなされつつあると思うのです。そういう意味で発電の効率をいかに上げるかということが、この事業の中でも求められていると思うのですけれども、現在の発電効率とそれから導入されようとしている発電効率、どのようなものかお考えがあればお聞かせいただきたいと思います。

○事業者 まず発電効率でございまして、申し訳ございません、現在の工場の発電効率につきまして手元に資料がございませんが、新工場の発電効率につきましては21.5%の効率になってございます。発電能力で申し上げますと、現工場が1万1,500kwに対しまして、新工場は約2万kwということで発電効率の向上を目指しているところでございます。

○齋藤第一部長 追加ですけれども、今の発電効率が20%、ごみ発電の中で20%を超えるというのは高いほうかと思うのですけれども、一方で、それより高い熱の回収効率をもっと上げたような新たな技術も開発されているように思うのです。今後、具体的な機器の導入に際してより高い発電効率の発電設備を導入していただくということを期待したいと思っております。最後はコメントでございまして。以上です。

○事業者 御意見、どうもありがとうございました。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。それではほかに御意見がないようですので、これで終わりたいと思います。事業者の皆様、どうもありがとうございました。事業者の方は元の席に戻ってください。

○柳会長 それでは次に、受理関係について事務局から報告をお願いいたします。

○宮田アセスメント担当課長 事務局です。受理関係について御報告いたします。

お手元の資料3を御覧ください。10月の受理報告は、環境影響評価書1件、事後調査報告

書3件、完了届1件を受理しております。

引き続き、事務局から詳細について説明させていただきます。

1枚おめくりください。こちらは「立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線（立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間）建設事業」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になります。知事の審査意見は2件ございまして、「騒音・振動」「景観」でございました。それぞれについて審査意見書の内容と評価書の記載内容について説明いたします。

まず「騒音・振動」についてですが、審査意見書の内容は、「自動車の走行に伴う道路交通騒音レベルは、評価の指標とした環境基準を満足するとしているが、現況を大きく上回り、その影響も懸念されていることから、環境保全のための措置の内容について詳細を記載するとともに、地域住民に対して十分な説明を行うこと。」これに対して、評価書での対応については、「環境保全のための措置について、分かりやすく図などを追記した。」ということで該当ページは下記のとおりでございます。

続きまして、「景観」についてですが、審査意見書の内容は、「計画道路による景観への影響を長期的に低減させるため、より一層の環境保全のための措置を検討し、周辺の公共施設とも連携しながら、地域景観に十分に考慮された緑を創出するとともに、適切に維持管理すること。」これに対して、評価書での対応は「環境保全のための措置として、樹木の維持管理について追記した。」ということで、該当ページが示されてございます。

次に助言事項について説明いたします。次ページになります。

「9月の受理報告に係る助言事項一覧」を御覧ください。9月受理報告に係る助言事項についての事業者の回答を記載したものとなります。

最初に事後調査報告書、事業名「一般国道16号横浜町田立体建設事業」こちらは「振動・騒音」について助言事項がありました。「毎正時から10分の測定を行っていますが、適切に対象工事の騒音・振動を捉えているのでしょうか？」という助言事項でございました。これについての事業者の回答ですが、「測定は毎正時10分だけではなく連続測定しております。全ての時間帯で測定値は同じ傾向であったため、毎正時10分の報告といたしました。今後は連続測定であることを明記し、1時間の最大値をその時間の測定値として記載いたします。」というものでございます。

次の事後調査報告書、「三鷹都市計画道路3・2・6号調布保谷線武蔵野都市計画道路3・3・6号調布保谷線（三鷹市野崎～武蔵野市関前間）建設事業」です。こちらについては「騒音・振動」について2つの助言事項がございました。説明の順番としまして、2番、1

番の順で説明させていただきます。

まず、2番のところを見ていただきたいと思うのですが、助言事項として「使用機械の変更によって、土工〔舗装版とりこわし〕における L_{A5} 値が予測値を超えています。可能であれば予測時に想定した機械を使用するなどして、騒音の抑制に努めてください」と。これにつきましての事業者の回答ですが、「今回は暫定供用のために仮舗装とはいえ、一般の道路用と同じ厚みのある舗装をしていた関係で、予測時の想定していた粉塵飛散防止用の薄い仮舗装と異なり、通常は新設道路工事では使わない切削機を使用せざるを得ない状況となりました。」という回答でございます。

2番目の2つ目の助言事項としては「また」以降になるのですが、「塗装工〔敷均し、転圧〕における L_{A5} 値は予測どおりですが、勧告基準ぎりぎりです。こちらも、可能な限り騒音の抑制に努めてください」と。これについての事業者の回答ですが、「施工機械は工事の目的や現場状況に応じて自ずと決まってしまう場合が多いのですが、アセスや関係法令の趣旨に鑑み、できるだけ騒音に配慮した施工機械を選定するよう努めてまいります。」という回答でした。

続いて、「騒音・振動」の1を御覧ください。助言事項として「予測時と異なる建設機械を使用した理由は、計画時に十分予測できた状況のように見受けられますが、見解をお伺いしたいです。」と。これに関します事業者の回答ですが、「暫定供用については計画時には含まれていませんでしたが、想定以上に用地取得が難航した箇所があったため、4車線の道路を築造できず工期が長期化してしまいました。そのような中、周辺住民からの早期事業効果発現（周辺道路の渋滞緩和や地域の安全向上など）を望む声に応えるため、2車線暫定供用のための整備を行った経緯があり、事前の予測は困難でありました。」という回答ございました。

次のページ、変更届になります。最初の事業名が「江東区有明北3-1地区開発計画」です。こちらの「騒音・振動」についての助言事項ですが「計画変更によって工事の中断期間が10年を超え、全体としての工期が大幅に延長されます。周辺住民へ十分な配慮に心がけてください」と。これについての事業者の回答ですが、「周辺住民に対しては、3-1-C街区暫定施設の工事開始前に、計画や工事工程の変更等についての説明や連絡窓口の周知を行うこと等により、十分な配慮を心がけた対応を行っています。」という回答でした。

続いて「廃棄物」についての助言事項ですが、「評価のところで、「若干増加」という表現を使っておられます。建設発生土は $8,563\text{ m}^3$ 、建設汚泥は $2,600\text{ m}^3$ の増加です。仮に10ト

ン車で搬出することを考えると、1,000 台を超える台数になり、若干という表現を使うことが妥当か疑問を感じます」と。これについて事業者の回答ですが、「廃棄物の増加分は全体の1~2%となります。仮に3か月の間に1,000台の車両で搬出したとした場合、1日当たり16台程度となり、同期間の日当たりのピーク車両台数の1割以下となる見込みです。また、同期間の日当たりのピーク車両台数は、本事業での工事用車両のピーク台数(29ヶ月目980台)の5割未満であり、工事用車両の走行に伴う大気汚染や騒音・振動への影響も小さいと考えます。

なお、工事用車両につきましては、出来る限り平準化するよう努めます。」という回答でございました。

次のページに移っていただきまして、変更届ですが、事業名は「都市高速道路外郭環状線(世田谷宇奈根~練馬区大井町間)事業」です。こちらについては「地盤」「水循環」について記載内容が不十分、修正すべきとの御助言を頂きました。

これについて事業者の回答ですが、「いただいた助言を踏まえ、環境局と相談した上で、修正について検討したいと思っております。」という回答を頂きました。以上が9月分となります。

資料をおめくりいただきまして、10月受理報告に係る助言事項一覧を御覧ください。10月受理報告に関しまして、委員からの助言事項の提案となります。事後調査報告書では、2つの事業に4件、2件、合計6件の助言事項を頂きました。10月分については以上となります。

○柳会長 それでは10月の受理報告案件について、助言をされました委員の方のコメントなどをお願いしたいと思います。資料に従って順番にお願いします。最初に森川委員、次に、高橋委員、坂本委員、池本委員の順でお願いいたします。

○森川委員 この案件はちょっと苦情があったかなと思ひまして、書かせていただきました。今後も対策を怠らぬに進めていただければということで、余り助言というわけでもないのですけれども、以上です。

○柳会長 次に、高橋委員をお願いします。

○高橋委員 「騒音・振動」に関して苦情が多かったのが気になって詳しく見てみたのですが、測定値自体は結構低くて、勧告基準よりも騒音・振動ともに10dBかそれ以上低いものなので、これで苦情が出るのか気になりました。なので、今回は予測地点が1か所だけだったので、例えば、もう少し測定箇所を増やすとか、あるいは測定時期を増やすとかというような工夫をしていただければ、苦情を減らすための対応していただければと

思います。

○柳会長 次に坂本委員、お願いします。

○坂本委員 趣旨としては今の高橋委員と同様なのですが、測定結果を見ると問題ないように見えるのですが、苦情が非常に多くて、どういう種類の苦情で、どこから来ているということをしっかり把握して対策をしていただきたいということと、苦情の内容を見ると、周辺の住民の方々に対する情報提供とかコミュニケーションとかそういったところをもう少し注意していただければなと思ってコメントいたしました。

○柳会長 それでは池本委員、お願いいたします。

○池本委員 私も先生方とほぼ同じような観点で全般として書かせていただいたのですが、苦情が多く出ているという状況で、その苦情に対して対応するだけではなくて、コミュニケーションの取り方で気になる点がないとか、前向きに聞き取る姿勢とか、そういったことをしながら関係性がいい状態で工事していただけたらいいのではないかなというのがこの虎ノ門の事業に関してのコメントです。

それから豊洲のほうは2点書かせていただいたのですが、1点目が記載の内容が矛盾のように読めるところなので、詳細に説明していただきたいというコメントです。

2点目については、廃棄物の予測の場合、予測値の再利用率などは積み上げた数字ではなくて、そこに向かっていきますよという目標値のような意味合いも多く含まれていると思いますので、そこに達しなかった理由はあるのでしょうかけれども、達するために努めたようなこととかをコメントしていただけると、プラスマイナスの部分が見えていいのかなというふうに感じたものです。

○柳会長 ありがとうございます。それでは、各委員から提案された助言について審議会からの助言事項とすることよろしいでしょうか。

特に御発言がないようですので審議会からの助言事項といたします。それでは助言については事業者伝えていただきまして、次回の審議会で事業者の回答の報告をお願いいたします。

それでは受理関係についてはこれで終わります。

○寺島委員 すみません、寺島ですけれども、一言だけ発言させてもらってよろしいでしょうか。

○柳会長 はい、どうぞ。

○寺島委員 事後調査報告の四谷駅前事業について、久しぶりに埋蔵文化財関係が随分た

くさん立派なものが載っておりますので、それについて助言ではなくて、コメントを一言申し上げたいと思いますが、よろしいですか。

○柳会長 どうぞ。

○寺島委員 これは随分大々的に遺跡が発掘されまして、発掘調査期間が約2年という、長期にわたる発掘になりました。そういう場合、当初にかなり事業者と埋蔵文化財の担当とすり合わせをきちんとしておかないと、事業の進行にも多分影響が出てくるのではないかというのは前から申し上げておったのですけれども、こういうのを見て、やはり事前のすり合わせというのが大事だなと感じました。

あと内容なのですけれども、麴室と上水井戸のような非常に残りのいい貴重な遺跡が見つかっております。また、遺物としては子供の遊び道具である泥めんこ、そんなものがたくさん見つかっております。遺構、遺物とも非常に注目されたもので東京都の埋蔵文化財センターが現地説明会をやっております。参加者が東京都民200人以上も参加されて、残りがいい場合には注目されますので、その辺も十分に考慮して、埋蔵文化財の扱いに考慮されていたらというふうに考えております。

○柳会長 ありがとうございます。今の寺島委員のコメントは助言にしなくてよろしいのでしょうか。

○寺島委員 私としては別に感想ということで構いません。

○柳会長 そうですか。特に事業者から回答を頂かなくてもよろしいということですか。

○寺島委員 結構でございます。事業者の方はきちんとやっていただいておりますので、大変ありがたいと思っております。

○柳会長 分かりました。一応、事務局のほうから寺島委員のコメントについて事業者に伝えてください。

○宮田アセスメント担当課長 事業者のほうに寺島委員のコメントをお伝えさせていただきます。ありがとうございました。

○柳会長 ほかに何かございますでしょうか。特にないようですので、これをもちまして、本日の審議会を終わりたいと思います。皆様、どうもありがとうございました。

それでは、傍聴人の方は退場をお願いいたします。

(傍聴人退場)

(午後0時4分閉会)