

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第1回）議事録

■日時 平成29年4月20日（木）午後1時30分～午後3時51分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

■出席委員

町田第一部会長、黒田委員、小堀委員、谷川委員、寺島委員、野部委員、森川委員、
守田委員

■議事内容

1 審議

(1) 「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」環境影響評価書案に係る項目別審議

⇒ 日影について審議を行った。

(2) 「福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（福生市大字熊川）建設事業」環境影響評価書案に係る項目別審議

⇒ 大気汚染、土壌汚染及び景観について審議を行った。

(3) 「豊海地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る項目別審議

⇒ 大気汚染及び景観について審議を行い、大気汚染に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案に入れることとした。

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」

第一部会(第1回)

速 記 録

平成29年4月20日(木)

都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

(午後1時30分開会)

○池田アセスメント担当課長 それでは、定刻になりましたので始めさせていただきたいと思いをします。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。

事務局からご報告を申し上げます。現在、第一部会委員11名のうち、7名のご出席をいただいています。あと、森川先生ですけれども、あと5分ほどで着く予定なのですけれども、定足数を満たしておりますので先に始めさせていただければと思います。

部会の開催に先立ちまして、事務局の幹部職員の異動がありましたので、ご報告をさせていただきます。

4月1日付でアセスメント担当課長の宇山が転出になりまして、新たに転入いたしました真田でございます。

○真田アセスメント担当課長 4月からアセスメント担当課長に着任いたしました真田と申します。

昨年まで自然環境部に在籍をしております、主に生物多様性の保全であるとか、そういうことをやっておりました。それ以前は、温ガスでありますとか、建物、元は建築系の仕事をしておりました。

しかしながら、環境アセスメントに関しましては、事業者としても、今回審査する側としても、初めてのことでございます。

一生懸命頑張りますので、皆様、よろしく願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 続きまして、同じく4月1日付でオリンピック・パラリンピックアセスメント担当課長の川道が転出になりまして、新たに転入いたしました東條でございます。

○東條オリンピック・パラリンピックアセスメント担当課長 4月1日付けでオリンピック・パラリンピックアセスメント担当課長になりました東條と申します。よろしく願いいたします。

私は、環境局に来たのが昨年度になりまして、3月31日まで広報担当課長をしておりました。そういう意味では、広く浅く環境局の事業を昨年度は見させていただいたのですけれども、アセスメント関係はまだ勉強中というところになりますので、今後ともいろいろと教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、第一部会の開催をお願いいたします。

なお、本日、傍聴の申出がございますので、よろしくお願いいたします。

○町田部会長 はい、承知いたしました。

それでは、お集まりの皆様、本日はご苦労さまでございます。第一部会を開催いたします。

今、事務局からアナウンスがございましたように、会議に入ります前に、本日は傍聴を希望の方がおられますので、東京都環境影響評価審議会の運営に関する要綱第6条の規定によりまして、傍聴人の数を会場の都合から30名程度といたしたいと思っております。

では、傍聴人の方を入场させていただきます。

(傍聴人入場)

○町田部会長 傍聴人の皆様、本日はお集まりご苦労さまでございます。

傍聴案件が終了いたしましたら、退席されても結構でございます。どうぞよろしく御協力のほどをお願いいたします。

ただいまから、第一部会を開催いたします。本日はお手元の会議次第にありますように「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」環境影響評価書案に係る項目別審議と「福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（福生市大字熊川）建設事業」環境影響評価書案に係る項目別審議と「豊海地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る項目別審議とその他となっております。

それでは「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」環境影響評価書案に係る項目別審議を行います。

最初は日影についてでございます。事務局から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、お手元の薄茶色の冊子を使って説明させていただきます。こちらの冊子121ページをお開きください。

今回の項目については日影ということで、調査事項ですが、工事の完了後における鉄道施設の存在によって生じる日影が、事業区間周辺に及ぼす影響を予測・評価するために、日影の状況、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等の状況等、6項目でございます。

それでは、125ページをお開きください。こちらの図が、日影に特に配慮すべき施設等の分布でございます。事業区間がちょうど南北に直線になってございまして、事業区間に一番近いところということで、7番の区立十条富士見中学校と15番の都立王子特別支援学校になるかと思っております。

それでは130ページをお開きください。予測でございます。予測事項は、冬至日の日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の変化の程度としてでございます。

次に、132ページ～134ページまで折り込んでございますけれども、こちらが時刻別の日影図となっております。予測結果でございますけれども、工事の完了後、事業地が南北にある関係で、午前8時から正午までの時間帯におきましては、事業区間の西側に日影ができて、正午から午後4時までの時間帯においては東側に日影が生じると予測してございます。

それでは、135ページをお開きください。こちらの図が等時間日影図でございます。今回の事業で一番建物として高いところになりますのが駅舎のところになりますけれども、図の右側、C断面と書かれているところが、ちょっと灰色の部分が太くなっていると思いますけれども、こちらが駅舎のところになります。駅舎の東側のほうに、この図面で言いますと東側というのは下になるのですけれども、2時間30分の日影線がございます。ただ、東側は、ちょうど高架化にあたりまして、仮線を敷く道路を北区のほうで用地を用意しまして、そこに移る予定になってございますので、その整備する範囲内に収まってございます。全体としまして、建築基準法及び東京都日影条例に定める規制基準を超える日影は生じないと予測してございます。

なお、先ほど特に配慮する施設として、区立富士見中学校をお示ししましたけれども、このページの図面の利用用地の下のほうの青い部分のところになります。ちょうど左側のほうが区立十条富士見中学校の校庭と校舎の部分になります。こちらにつきましても、正午から午後4時まで日影が生じてございますけれども、どちらも規制時間を超えるような日影は生じないと予測してございます。

あと、先ほど王子特別支援学校という話もさせていただきましたけれども、この図面上ですと、この左端はちょっと入っていないのですけれども、区立十条富士見中学校より左側ということで、ちょうどそこがまだ高架に至っていないところなので、今回の事業による直接の日影の影響はございません。

それでは138ページをお開きください。環境保全のための措置でございます。日影の影響を可能な限り回避または低減するために、鉄道施設の構造及び高さに配慮するとしてございます。この配慮事項につきましては、既に予測に反映してございます。

続きまして評価です。鉄道施設につきましては、一部を除き建築基準法と東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例の規制対象となるものではございませんけれども、今回、本事業につきましては、評価の指標として法律及び条例の基準を参考に、評価してございます。

高架化によりまして、鉄道施設による日影が生じるものの、建築基準法及び東京都日影に

よる中高層建築物の高さの制限に関する条例の規制時間を超える日影は生じないことから、評価の指標を満足するとしてございます。

それでは、本日お配りしている資料の1ページをご覧ください。右上に資料1-1と書かれておりまして、日影の項目別資料でございます。都民の主な意見は別紙のとおりでございます。関係区長の意見はございませんでした。

それでは一枚おめくりいただきまして、別紙をご覧ください。2ページ目になりますけれども、都民の主な意見でございます。8個ほど並べさせていただいておりますけれども、3番、鉄道西側にも多数の人が住んでいる。高架化は、住民から朝日を奪うもので問題がある。健康で文化的な生活のため、日照、特に朝日は確保されるべきだという御意見でございます。先ほども説明しましたけれども、JR赤羽線がちょうど南北に走っている関係で、今回の高架化によりまして、西側については朝日を感じられなくなるという御意見でございます。

4番目、度合いの違いはあるものの、日中は日影の影響を受ける。イメージ図は側道ができる東側が示されているのみで、より影響を受ける西側のイメージ図がないという御意見でございますが、こちらにつきましては、先ほど開いていただいていた評価書案の中ではしっかりと西側につきましても日影が生じる範囲につきましては記述をさせていただいております。おそらくこの意見を言っている方は、事業者による住民説明会用のパンフレットを指しまして、イメージとして東側にちょうど影が差すような図を示している関係でこのような御意見を寄せられたと考えてございます。

最後の7、8でございます。こちらにつきましては、先月も取り上げさせていただいているものでございますけれども、7番のほうは近隣の再開発計画とあわせた評価を求めるもの。8番につきましては、今回の計画の高架化に対して、地下化であれば日影が生じないという趣旨のものでございます。

都民の意見につきましては以上でございます。それでは1ページにお戻りいただければと思います。項目検討の結果でございます。これらを踏まえまして、担当の義江委員に御検討いただきました結果、意見は特にございませんでした。

以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

本日、義江委員は欠席されておりますけれども、事務局の説明のとおりと伺っております。その後、義江委員からコメント等は届いておりますでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 義江先生からは特にコメントはいただいておりません。

○町田部会長 ご出席の委員の方からご質問等をお受けしたいと思いますが、何かございましたらお願いしたいと思います。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 結論については異論はないのですけれども、ただ、評価書案のところから評価書にするときに、日影図の中で、先ほどのご説明にもありましたけれども、側道を設けるので影響がかなり減りますよというお話だったと思うのですけれども、例えば今、136ページを開いているのですけれども、そこには側道がどの部分になるかは記載されているのでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 こちらの図面で側道につきましては、右下の凡例を見ていただきたいのですけれども凡例の右側の真ん中あたりに、青色の二点鎖線があるかと思います。これを上の図面に見ていただくと、右端のほうから。

○谷川委員 この分の計画敷地の境界というのが側道なのですか。

○池田アセスメント担当課長 側道の範囲になります。

○谷川委員 そうですか、分かりました。

そのあたりが、多分住民の方は見られると、どこがあれなのかというのがもう少し分かりやすくしていただければという意見を事務局から伝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 分かりました。では、その旨、事業者のほうに伝えさせていただきます。

○町田部会長 ありがとうございます。

ぜひ、分かりやすい図書にしていいただければと思います。

ほかに御意見等ございましたら、お願いいたしたいと思いますが、よろしいですか。

条例の規制時間を超える日影は生じていないということでございますけれども、西側の住民の方々については、朝日を奪われるというようなこともございますので、評価書に将来していく中で、理解しやすいようなものにぜひしていただければと思います。

それでは、特にご意見はないようでございますので、日影につきましては、意見なしといたします。

それでは、次は「福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（福生市大字熊川）建設事業」環境影響評価書案に係る項目別審議を行います。

始めに、大気汚染について、事務局から説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 「福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（福生市大

字熊川) 建設事業」の評価書案をご覧ください。これに沿ってご説明をさせていただきます。

まず、45ページをお開きください。大気汚染でございます。まず、現況調査なのですが、ここでは調査の項目といたしまして、ア～キを並べております。大気質の状況、気象の状況といったものに、自動車の走行に伴う排ガスが大気質に影響を及ぼすと考えられることから、これらの7項目を選定しております。その次、調査地域に関しましては、計画道路及びその周辺としてございます。

次に調査手法でございますが、大気質の状況として、まずは既存の資料の調査をしております。46ページをご覧くださいと思うのですが、計画道路の太線がありまして、あとは黒い●と白い○がありますが、黒い●が一般環境大気測定局ということで、JRの福生駅のそばに1番とあります。2番が八高線の箱根ヶ崎のそばにありますが、自動車排出ガス測定局ということで、ここから排出ガスの測定結果を整理しているところでございます。

47ページ、現地調査でございます。こちらでは、表の8.1-2にあるような地点において調査をしております。調査の地図に関しては48ページをご覧ください。

太い線で今回の五日市街道がありまして、No.1～No.3、No.1に関しては一般環境調査地点、No.2とNo.3に関しては道路沿道調査地点ということで、それぞれ行っております。▼に関しては、風速・風向の調査を行っております。

49ページに②調査方法でございます。調査方法に関しましては二酸化窒素に係る環境基準あるいは大気の汚染に係る環境基準、それぞれ環境省で定める調査方法に準拠しております。

49ページの気象の状況なのですが、こちらは48ページのNo.1にあります福生市の測定局の測定結果を整理しております。あとは、気象の状況の現地調査につきましても、48ページの調査地点、期間に関しては、春・夏・秋・冬に調査をしております。

調査方法については、次の「地上気象観測指針」に定める方法で実施しております。そのほか、地形だとか土地利用の状況に関しては、既存の資料を収集・整理及び現地調査で行っております。

次に、50ページをご覧ください。自動車交通量の状況につきましてなのですが、既存の資料の調査、各建設局あるいは国交省から出ているものと、あとは現地調査を行っております。調査地点につきましては、下の表の8.1-6にございますが、場所につきましては52ページをご覧ください。

ここに、速度調査の地点として、No.2が五日市街道の一番東側に、あとちょうど五日市街道が曲がっているNo.3のところにもう一つの速度調査地点を置いております。調査方法につ

きましては、ハンドカウンターを用いて時刻別、方向別に観測をしております。

53ページに調査結果でございますが、まず、大気質の状況なのですけれども、既存の資料の調査をした結果、二酸化窒素（NO₂）と浮遊粒子状物質（SPM）に関しましては、環境基準を達成している状況でございます。下の表8.1-8に測定結果が出ております。

54ページの現地調査の結果なのですが、やはり、同じように二酸化窒素については一般環境調査地点の四季平均値は0.014ppmということと、48ページのNo.2とNo.3におきます2地点の四季の平均値、0.019ppmから0.021ppmとなっております。

もう一つ、浮遊粒子状物質に関しましては、一般環境調査地点の四季平均値は0.019mg/m³、道路・沿道調査地点の2地点の四季平均値は0.020mg/m³～0.021mg/m³でございます。

55ページに関してましては、気象の状況として、年間の風配図を掲載しておりますが、年間の最多風向は北の風で、平均風速が1.8m/sでございます。

もう一つは風向の現地調査の結果なのですが、現地調査における四季調査結果を下の表の8.1-10に掲載させていただいております。

風の観測地点につきましては、48ページのNo.1に福東公園というものがあつたのですが、この公園における風速でございます。最多風向は西北西の風でございます。春、秋、冬に関しては西北西、夏につきましては東北東の風が一番多いとなっております。風速については、平均風速が1.0、期間平均値では0.5m～1.4mとなっております。

58ページに地形及び地物の状況なのですが、ここの地形としては、東から西に山地、丘陵地、台地、低地と配列されているというところで、ここの計画道路は標高120mというところで、南東に向かって緩やかに低くなつております。用途地域に関しましては、主に準工業地域となつておりまして、その他は第一種低層住居専用地域とか、中高層住居専用地域、近隣商業地域及び市街化調整区域となっております。

60ページをご覧くださいますと、その用途地域の各分布の様子が分かるようになっております。土地に関しましては、59ページにありますとおり、横田基地が北側にあり、計画道路の南側はいわゆる住宅であるとか工場あるいは商業施設といったものが混在している地域になってございます。

61ページの表をご覧くださいたいのですが、ここには学校教育施設とか社会福祉施設、医療機関の所在もございます。

大気汚染の発生源なのですけれども、横田基地がございまして、横田基地の航空機が挙げられます。そのほかは、大気汚染物質の発生源となるような工場あるいは事業所などは見

られないという状況でございます。

次に63ページで、自動車交通量の状況の調査結果です。既存の資料の調査につきましては、表8.1-12にあるとおり、こちらは12時間の交通量でございます。

もう一つ、65ページには24時間の交通量を掲載させていただいております。これで見ますと、平成22年度の交通量の状況としましては、計画道路の起点側、五日市街道の一番東側の主要地方道、杉並あきる野線との部分で1万487台、これは12時間ですね。24時間が1万5,101台となっております。

終点の西側で交差する部分、国道16号ということで、五日市街道の太線の一番左側でございます。62ページをご覧ください。この交差する部分で12時間1万9,103台、24時間で3万1,442台となっております。

その次に67ページで、現地調査でございます。先ほどのカウンターを使って調査した結果なのですが、こちらが下の表8.1-13と68ページに図面で載っております。こちらが今回の計画道路の平均走行速度なのですが、67ページの②なのですが、ここで52ページのNo.2と書いてあるところが67ページにおけるNo.2ということで、ここで7時～19時で42km/h、夜間が45km/h。一方No.3という五日市街道の西側なのですが、こちらに関しては昼間が37km/h、夜間が48km/hとなっております。

69ページには、大気汚染に関します法令による基準、環境基準を記載しております。

70ページの予測に関しましては、今回、二酸化窒素と浮遊粒子状物質、一時生成物質の大気における濃度の予測をしております。なお、PM2.5に関しましては、予測の対象としておりません。

予測の対象時点といたしましては、今回の計画道路が供用を開始するとき、あと都内の道路ネットワークの整備が完了するときの両方について予測をしております。予測の地域としては、敷地の境界から150mの範囲としております。

汚染物質がどういう形で広がるかという予測地点の断面図につきましては、72ページをご覧ください。この道路が28mに計画されておりますので、28mの幅員がある。その中で5mの歩道、18mの車道、5mの歩道がございます。発生源は中央分離帯の真ん中に●がありますが、これを発生源といたしまして、予測する地点としては、公道の一番端、公道端の▽がついているところを予測地点としております。

予測方法に関しましては、73ページにございますとおり、道路条件とか交通条件、気象条件といったものに基づきまして、いわゆるプルーム式とかパフ式といったものを用いて算出

する。それに将来のバックグラウンド濃度を足し合わせて年平均の値を予測するといったような流れになります。74ページ、75ページはその細かな予測式を掲載しております。

予測の条件としては、1日あたりの交通量なのですが、こちらは先ほど説明しましたとおり、予測年度供用時点においては①、②と書いてございますが、71ページをご覧いただきたいのですが、71ページの①と②を指しております、①は五日市街道の一番東側なのですが、こちらの供用時については、1日あたり2万2,500台。

都営住宅の近く、道路の西側こちらは②なのですが、これを供用時に関して2万5,700台と予測しております。

道路ネットワークの整備完了時におきましては、①が3万5,600台、②が3万5,300台という形で予測をしております。交通量の時間変動、車種構成につきましては、大型車混入率の交通パターンと熊川武蔵野交差点と16号交差点における現況調査結果に基づき、設定をしております。大型車の混入率に関しましては、以下のとおりとなっております。

その次に平均走行速度なのですが、先ほど設定したとおり、予測地点の①においては、昼間は42km/h、夜間は45km/h、予測地点の②、71ページの②につきましては、昼間が37km/h、夜間は48km/hとしています。

通行する車の排出ガスの係数なのですが、こちらは環境局のほうで設定をいたしましたものを使っております。それが77ページに掲載しております。それぞれ昼間、夜間の平均走行速度に応じて大型車、小型車の排出係数を設定しています。

あとは78ページの気象条件につきましては、福生市本町測定局の観測データと、実際の計画道路のところの測定の値においてベクトル相関をとると、かなり相関が高いということでそれを使用しているとなっております。

排出源の位置として、一般部の排出源の配置をそれぞれ予測断面を中心として、前後合わせて400mの区間に配置しています。

あとは、窒素酸化物（NOx）から二酸化窒素の変換の式を乗せてございます。

80ページにバックグラウンド濃度でございますが、こちらは窒素酸化物と二酸化窒素に関しまして、福生市本町の測定局における26年度の測定結果を用いて、各予測対象時点とも同様としております。ここにありますとおり、供用時においては窒素酸化物が0.020ppmで、道路ネットワークの整備完了時が0.020ppmとなっております。二酸化窒素につきましては供用時が0.015ppm、ネットワークの整備完了時が0.015ppmとなっております。

SPMにつきましては、供用時に関しては0.019ppm、道路ネットワークの整備完了時は同じく

0.019ppmとしております。

81ページ予測結果でございますが、二酸化窒素の将来濃度なのですが、供用時には0.0186ppm～0.0191ppm、道路ネットワークの整備完了時には0.0199ppm～0.0212ppmまでと予測をしております。

あと、SPMの浮遊粒子状物質につきましては、供用時には0.01905mg/m³、あと道路ネットワーク整備完了時に0.01906mg/m³～0.01907mg/m³までと予測をしております。

82ページ、環境保全のための措置なのですが、工事の完了後におきまして、大気汚染の影響を最小限にとどめるために措置を講じることとしています。内容としては、車道の両側に植樹帯を設置するという事で、イメージといたしましては13ページをご覧いただきたいのですが、歩道の真ん中にちょっとした植樹帯があるのですが、こういったものを設置する予定でございます。

最後、83ページの評価でございます。二酸化窒素と浮遊粒子状物質なのですが、それぞれ日平均、年間98%の値をそれぞれ算出したところ、二酸化窒素に係る環境基準以下となっております。

次に、84ページをご覧ください。こちらは浮遊粒子状物質（SPM）でございますが、こちらに関しましても、年間2%除外値の計算をしたところ、全て環境基準以下となっております。予測評価に関しては、以上でございます。

会議次第の3ページなのですが、都民の意見と関係市長の意見ともにございませんでした。今回、検討項目に関しまして、森川委員と検討を行いましたところ、意見なしとさせていただきます。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

ご担当の森川委員、何か補足することはございますでしょうか。

○森川委員 特にございませぬ。

○町田部会長 ありがとうございます。

ご出席の委員の皆様方からご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

現地視察をしたときに、横田基地への引き込み線がございますけれども、ここに信号がなかったのですが、この事業完了時には信号は設置されるという、現時点でお分かりでしたら、お教え願えればと思います。

○真田アセスメント担当課長 一応、予定としては、踏切があるおかげで、車の通行が滞るという状態でございますので、事業者としては、警察と協議して、将来的には信号をつけて一々一時停止をしなくても通行できるようにしていきたいと伺っております。

○町田部会長 若干交通量が変わるのかなという気がしたものですから。予測には関係ないと思いますけれどもね。ありがとうございました。

何かほかにご意見ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは特にご意見がないようでございますので、大気汚染につきましては、意見なしとさせていただきます。

それでは次に土壌汚染について、事務局から説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 では、引き続きまして土壌汚染でございます。評価書案123ページでございます。

土壌汚染でございますが、こちらの調査事項といたしましては、工事の施行中における建設発生土の排出が環境に及ぼすおそれがないものと今のところ判断できないということから、以下のア～ウの3項目を調査項目としています。土地利用の履歴等の状況、土壌汚染の状況、法令による基準など、この3つでございます。

123ページ、調査結果でございますが、このあたりに日本陸軍の軍事施設で燃料貯蔵がされていた陸軍航空立川支廠熊川出張所（熊川倉庫）が計画道路に存在していた可能性があるということが判明しております。工事の施行中にこういった土壌汚染されたもの、建設発生土が環境に影響を及ぼすおそれがないものか、今のところ判断ができないという状況でございます。すなわち、熊川倉庫が計画道路内にあったのか、なかったのか、そういうこと自体が今のところ判断できない状況でございます。

なお、環境省のほうで調査した「昭和48年『旧軍毒ガス弾等の全国調査』フォローアップ調査報告書」では、この熊川倉庫は掲載されていないという状況でございました。

124ページは土地履歴の状況なのですが、昭和11年（1936年）に陸軍航空立川支廠熊川出張所が設置されたということでございます。その後、昭和25年～昭和35年にかけて、横田基地の拡張工事が行われた。その際に、熊川倉庫も基地内となってしまっております。その後、昭和31年に五日市街道自体の付け替え工事が行われているという状況です。付け替えと言いますのは、11ページをご覧いただきたいのですが、五日市街道が地図の東側から行って途中でくの字に曲がっているかと思いますが、これが本来は、真っすぐにずっと行って、国道16号の西側にまた五日市街道と出ているかと思いますが、ここをずっと横田基地を突っ切

っていたものなのですが、これは拡張されたものですから、今ある五日市街道に付け替えをされた。太い黒線が計画道路なのですが、こういった形で付け替えをされているという状況でございます。

また、124ページに戻っていただきまして、土地の履歴としては、昭和49年に広場だとか更地になり、昭和54年に横田基地の中にゴルフ練習場ができたということでございます。

土壤汚染の状況なのですが、現時点では事業用地未取得でございます。土地の取得に関しましては、17ページをご覧いただきたいのですが、事業の工程をこちらに掲載されておりますが、用地取得が平成30年度からになっております。平成30年度～平成33年度までが用地取得になっておりますので、事業用地は未取得となっておりますので、現地調査が実施できていない状況でございます。事業の実施にあたりましては、土壤汚染対策法の4条あるいは環境確保条例117条に基づく手続を行うということでございます。

もし調査をした結果、汚染土壤の存在が確認された場合には、土壤汚染対策法や環境確保条例に基づく手続を行いまして、拡散防止措置を実施するとともに、その内容を事後調査において明らかにしていくということでございます。

125ページには法令による基準が一覧で載っております。

126ページも同じくダイオキシンであるとか地下水の水質汚濁に係る環境基準が掲載されております。

127ページには、土壤汚染対策法の指定基準が載っております。128ページも同様でございます。

129ページには、では今後土壤汚染対策法あるいは環境確保条例に基づく調査あるいは対策の流れが掲載されております。今回、掲載がありますとおり、もしこの区域が土壤汚染対策法上の要措置区域あるいは形質変更時要届出区域、いわゆる土壤汚染のおそれがあるとなった場合には、土壤汚染対策法に基づく措置が必要になるといったことが書かれております。しかしながら、129ページの真ん中あたりに書いてあるのですが、汚染の除去が行われた場合には、要措置区域であるとか、形質変更時要届出区域、こういった区域の指定が解除されるといったようなことになっております。

続きまして、130ページには都の環境確保条例に基づく汚染土壤の調査・対策の流れが書いております。ここの表にありますとおり、第117条の3,000㎡以上の土地の改変を行うときには、このフローに基づく手続が必要になり、最終的には汚染拡散防止措置の実施、あるいは汚染拡散防止措置の完了という流れになっていきます。

131ページに行きまして、予測でございます。予測事項としては、施行中において、土壤汚染の拡散の可能性の有無ということです。予測の対象時点としては、施行中において建設発生土が排出される期間となります。予測地域については、計画道路内において汚染された土壤が存在する可能性がある範囲となっております。

予測結果なのですけれども、先ほどご説明をさせていただいたとおり、事業用地が未取得という状態なので、土壤汚染の状況を確認することはできない状況でございますので、先ほどの繰り返しになりますけれども、土壤汚染対策法や環境確保条例に基づく手続を実施して、汚染土壤の拡散防止措置を実施することによって、汚染土壤が計画地周辺に拡散することはないと考えております。

そのために、131ページ、環境保全のための措置でございますが、先ほどのとおり、土壤汚染対策法や環境確保条例に基づく手続、あるいは調査を実施して、もし汚染土壤の存在が確認された場合には、汚染拡散防止措置を実施して、その内容を事後調査において明らかにするというふうになっております。

それを受けまして、132ページの評価でございます。評価につきましては、新たな地域に土壤汚染を拡散させないことが評価の指標になります。評価の結果につきましては、今のところ事業用地が未取得ということで、土壤汚染対策法、環境確保条例それぞれに基づいた手続を着実に実施しまして、その内容を事後調査において明らかにしていくという流れでございます。

以上の対策を講じることにより、事業の実施に伴い、新たな地域に土壤汚染を拡散することはないということでございます。

それでは、会議次第の4ページをご覧いただきたいと思います。こちらで都民からの意見はございませんでした。福生市、立川市といった関係市長からの意見もございませんでした。項目検討の内容といたしまして、齋藤委員と検討を行った結果、特に意見なしとさせていただいております。

説明は以上でございます。

○町田部会長 御説明、ありがとうございました。

齋藤委員は欠席されておりますけれども、事務局の説明のとおりと伺っております。

その後、齋藤委員からコメントなどは届いておりますでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 いえ、特にございません。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、ご出席の委員の皆様からご質問等をお受けしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

先ほどの事務局からご説明のとおり、用地取得はまだされていないということでもございましたけれども、よろしいですか。

では、特にご意見はないようでございますので、土壤汚染につきましては意見なしとさせていただきます。

それでは次に、景観について、事務局から説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 引き続きまして195ページの景観でございます。景観につきましての調査事項は以下の地域景観の特性、代表的な眺望地点及び眺望の状況などの5項目を選定しております。

調査結果でございますが、196ページでございます。この地域景観の特性といたしましては、土地利用の面で、住宅地とか横田基地、樹林の存在している国有地とか公園、農地、商工業地として利用されている中で、主たる景観構成の要素としては、樹林の存在する国有地あるいは公園で構成される景観となっております。

今回の計画道路の中で、代表的な眺望地点を4地点設定しております。それが197ページでございますが、計画道路の中で、東側から①、昭島停車場熊川線の交差点に②、あと福東トモダチ公園のところが③、あとは計画道路の西側に都営住宅があるのですが、この部分を④とさせていただいております。いずれにしても、地域景観を構成する樹林地が見渡せる場所であるとか、横田基地が見渡せる場所とか、そういった場所をポイントで選んでいるということでございます。

198ページの土地利用の状況でございますが、先ほどご説明をさせていただいたところなので、詳細については省かせていただきます。

景観の保全に関する方針等でございますが、東京都景観計画であるとか、その中の公共事業景観形成指針に基づきまして、こういった公共事業をするときには景観の配慮に努めるということを求めているというものであります。道路につきましては、景観の連続性に配慮して、快適性や地域の特性の創出を工夫することとなっております。

199ページには、法令による基準等がありまして、景観条例等がございます。

200ページに予測でございます。主要な景観の構成要素の改変の程度でありますとか、地域景観の特性の変化の程度、先ほどの4地点にある代表的な眺望地点からの眺望の変化としております。

予測の対象時点としては、工事の完了後でございます。

予測手法としては、定性的な予測としております。

あとは代表的な眺望地点からの眺望の変化につきましては、現況の写真に工事の完了後の整備イメージを重ね合わせたフォトモンタージュを作成する方法を採用しております。

(5) に予測結果を載せております。主要な景観構成の改変の程度でありますとか、地域景観の特性の変化の程度なのですけれども、今回、横田基地の改変というのものあるにはありますが、現況道路沿いに最大で幅20mの範囲に限られているということで、横田基地の大部分は改変されないということと、樹林地の大部分は残るという計画でございますので、今回の計画道路による構成要素の改変の程度、地域景観の特性の変化の程度は小さいと予測しております。

201ページに代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度なのですが、こちらはフォトモンタージュをつくっております。202ページ～205ページまででございますが、例えば202ページですと、上に現況図、下が工事完了時のフォトモンタージュでございます。

ご覧になって分かるとおり、樹林地の一部だとか改変されるところがありますが、眺望に関して著しく変化するような状況ではないと予測をしております。また、計画道路につきましては、この202ページの写真にありますとおり、現況の写真を見ますと、電線とか電柱があるのですが、こういったものが地中化をされて、すっきりとした景観を形成するというふうになります。ほかの203ページあるいは204ページ、205ページにつきましても、おおむね景観要素の変更、改変の程度というのは小さいものであると予測しております。

206ページには、環境保全のための措置を載せております。景観への影響を最小限にとどめるためには、緑の連続性の確保に努めるとか、緑豊かな景観の創出、緑のネットワーク形成を図るということと、電線の地中化を進め、周辺景観の向上に配慮する計画ということでございます。

207ページの評価でございますが、「公共事業景観形成指針」等に定められた道路に係る景観づくりの指針に基づいて、景観の連続性に配慮した快適性や個性の創出を工夫することとなっております。今回の評価といたしましては、先ほどご説明させていただいたとおり、横田基地とか既存の樹林地だとか、改変されてはおりますけれども、著しい景観の変化の程度というのは小さい、特性の変化の程度は小さいと予測しております。また、周辺の景観に配慮して、電線の地中化を進めるとなっております。あとは、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度なのですが、こちらでも改変される程度は小さいということで、今回、評価の指標

とした、景観の連続性に配慮した快適性や個性の創出の工夫を図ることを満足すると考えてございます。

それでは、会議次第の5ページをご覧ください。こちらでも都民の意見、関係市長からの意見ともにございませんでした。今回、義江委員と項目検討を行った結果、こちらのほうも意見なしとさせていただいて、事務局案としてさせていただいているところでございます。

以上で説明は終わります。

○町田部会長 ありがとうございます。

義江委員は欠席されておりますけれども、事務局の説明のとおりと伺っております。その後、義江委員からコメントは届いておりますでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 特にございませぬ。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、ご質問等ございましたら、お願いいたしますと思います。いかがでしょうか。

森川委員、どうぞ。

○森川委員 このモンタージュの写真を見て思ったのですが、先ほど大気の審議をさせていただいたところで、予測に反映しなかった措置として、植樹帯を植えますよというところで、道路の断面図でも車道で自転車があり、それから歩道のところに植樹があるような図になっていますが、今、この図だと木はないのだなというところがあって、そのところがどういうことなのかなということをお聞きしたかったのです。

○真田アセスメント担当課長 今のフォトモンタージュのほうだと、確かに高木という感じではなく、一方13ページのほうでは、一応中木というのですか、そんな感じになっております。事業者としては、13ページにあるようなイメージというのも考えてはいるようなのですが、今のところ確実に実行できるものとしては、低木による植栽と今のところはそこまでは確実にやりたいと聞いています。ただ、中木だとかもやらないというわけではなくて、維持管理の面であるとか、計画上にもしできればそういったものに反映していきたいという予定があると聞いております。

○森川委員 そうすると、大気の予測のところ、植樹は反映しませんというような書き方にしていますけれども、これはそれでもう大丈夫なのですか。

○真田アセスメント担当課長 今のところ、予測には反映していないというか、樹木がないという状況です。

○森川委員 状況で、あっているからよいということですね。分かりました。ありがとうございます。

ざいます。

○町田部会長 ほかにご意見ございますでしょうか。

どうぞ、小堀委員お願いします。

○小堀委員 景観のところ、緑地の連続性に配慮するということが書いてあって、ここで言っている連続性というのは、道路の周囲に樹木を植えたりという周辺の連続性を言っているのでしょうか。

私は生態学的な視点から見ると、連続性というか分断化、生物多様性が減少する理由は5つぐらいありますが、そのうち人間があまり気づかない。緑の面積が減った、これは気がつくのですが、道路ができて鉄道ができて、大きな面積の緑が分断化される。

実は、連続性というのは、そういう意味の分断化というのが、生態学上は問題になる連続性であり、分断だと思ふのです。どうも、ここで言っているのはそれとは違うのではないか。

ですから、ここへそもそも生態学的問題になるのは、12ページにありますように、ここへ道路をつくること自体によって、大きな緑とか、本来の生物の生息地、例えばここは中型の動物がいますが、キツネ、もう区部にはいない。それが注目されるもの。それから、昆虫類の調査をしていますが、道路ができることによって、そういうものが渡れなくなる。繁殖をする場合に、個体群が分断されてしまうこと自身が生態学上あるいは生物多様性の保全ということを考えたときに問題になるのですが、どうもここで問題にしているのは、ちょっと違う気がしまして、そこら辺はどう考えてらっしゃるのかなということをお聞きしたいと思ひます。

○真田アセスメント担当課長 今のところ、委員のおっしゃるとおり、ここで言う連続性というのは、歩道部分にある植樹がずっと連続して植樹される。これをもって連続性とこの評価書案では述べております。ただ、実際には本当におっしゃるとおりでして、この道路ができることによって、生態系の、生き物のネットワークといったものが分断されるということがございますので、本来であれば、低木による植栽よりは13ページにあるとおり、生きものの生息がしやすいように、高木、中木、低木、そういったものを織り交ぜてやるというのが望ましい姿ではあると思ひます。ただ、今のところ、維持管理の面等々から、低木の植栽というところまでにとどまっているという状況かなと思ひます。

○町田部会長 よろしいでしょうか。

○小堀委員 本当はそういうところまで踏み込んだアセスをしていただきたいというのが、私の専門家の立場です。ありがとうございました。

○町田部会長 ありがとうございます。

緑地の連続性も、生態学的に見た連続性ではないということでもよろしいですね。そういう理解でもよろしいですね。

事務局、ございますか。

○真田アセスメント担当課長 ちょっとつけ加えさせていただきます。

今のところ、フォトモンタージュを見ますと低木しかないのですが、より今後計画を進めていく中で、生き物の生息、成育空間に配慮するような植樹をしていければと思いますので、その辺は事業者伝えていきたいと思います。

○町田部会長 よろしいですか。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 ちょっとつけ加えさせていただきますと、ここで注目する種はキツネですね。キツネは雑食性で、特に小型のネズミ類とか。ですから、そういうものが餌にもなる植物を植えないと本当は保全にならないのですね。だから、低木、中木を植えれば良いというのではなく、せっかく調査をしたのですから、注目すべき保全すべき種も明確になったわけですから、そこら辺をもうちょっときめの細かい配慮を今後していただけるといいと思います。

○真田アセスメント担当課長 分かりました。

○町田部会長 ご意見、ありがとうございます。

それでは谷川委員、お願いします。

○谷川委員 細かなことで申しわけないのですが、先ほども森川委員のお話の中で気がついたのですが、13ページのイメージとフォトモンタージュのイメージは大分違っているもので、図書として、絵とか写真は住民の方もご覧になるので、これが全然違うではないのということになると、中身の信頼性ということも言われてしまいますので、きちんと整合をとっていただくようにしていただきたい。変更になる場合がありますよとは書いてありますけれども、その辺を整合をとっていただければと思います。

○真田アセスメント担当課長 分かりました。

○町田部会長 ありがとうございます。

そのページを見比べると、ちょっと違和感を抱かざるを得ないということもございますので、どうぞよろしく願いいたします。

ほかに御意見ございますか。よろしいですか。

では、何件かご意見をいただきまして、ありがとうございます。ほかに御意見がござい

ませんので、景観につきましては意見なしとさせていただきます。

それでは、次の案件に移りたいと思います。次は「豊海地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る項目別審議でございます。初めに大気汚染について、事務局から説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 今度は豊海地区第一種市街地再開発事業の環境影響評価書案についてでございます。この評価書案をお開きいただきたいと思います。

47ページは大気汚染となっております。現況調査といたしまして、調査事項については、大気質の状況、気象の状況、地形地物の状況等々7項目となっております。

調査の手法としては大気質の状況について、既存の資料調査、あとは現地調査を行っております。資料調査につきましては、48ページにあります中央区の晴海測定局と、中央区役所の環境測定室の測定した値について資料を整理しております。

次に現地調査につきましては、50ページにある図面のとおり、ここのハッチをかけた黒い部分が計画地なのですが、これに清澄通りとか晴海通りが交差をしているのですが、A-1とA-2が一般環境調査地点、あと●のB-1～B-4を道路沿道調査地点と設定をいたしまして、測定をしています。

測定方法については51ページのとおり、それぞれ二酸化窒素、浮遊粒子状物質について測定しております。

気象の状況につきましては、既存資料調査、現地調査を併用しまして、それぞれ行っております。

52ページの自動車交通量調査なのですが、こちらも既存の資料調査、道路交通センサスとか、中央区の資料、場所については52ページの下にR-1～R-4と書いてありますが、これは53ページをご覧くださいますと、計画地に続く道路、清澄通りと晴海通りにおいて、R-1～R-4について平日24時間の自動車の交通量調査を実施しているところでございます。

55ページには調査結果が載せてあります。大気質の状況につきましては、既存資料を使った調査をしたところ、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、二酸化硫黄、一酸化炭素及びベンゼンにつきましては、それぞれ環境基準を達成しているところでございます。光化学オキシダント、微小粒子状物質につきましては60ページ、61ページにありますけれども、こちらについては非達成となっております。

その次は大気質の現地調査でございますが、二酸化窒素の四季平均値は0.021ppm、日平均値の最大値0.041ppmとなっております。春季及び秋季において二酸化窒素の濃度が高くな

る傾向が見られております。63ページでございます。

浮遊粒子状物質（SPM）の四季平均値は0.020mg/m³、日平均値の最大値が0.046mg/m³でございます。1時間値の最大値は0.074mg/m³であり、冬季、春季において浮遊粒子状物質の濃度が高くなる傾向が見られたところでございます。

あとは、気象の状況としては、64ページにございますとおり、既存の資料では最多風向につきましては北北西、平均の風速は2.8m/sという結果が出てございます。

現地調査においては、最多風向は北北西の風でありまして、季節別では冬季、秋季は北北西の風、春季は南東の風、夏季においては東北東の風が最多風向となっております。風速については、四季の期間風速1.3m/s、季節別の期間平均値は1.2m/s～1.5m/sとなっております。

土地利用の状況でございます。67ページにございますが、こちらにつきましてはこの位置する豊海町なのですけれども、68ページ、69ページに土地利用の状況が載っております。ご覧のとおり、倉庫とか運輸関係、水産物関係の施設が多くあるのと集合住宅あるいは事務所が点在しております。この用途地域は準工業地域に指定されている場所でございます。

この中で、大気汚染の影響を特に配慮すべき施設ということで、教育施設、福祉施設、医療施設、公園という施設の表が表7.1-13、71ページをご覧いただきたいのですが、特に配慮すべき公共施設等が載っております。この中でも、No.3の豊海幼稚園、No.6の豊海小学校の2つが今回の計画地に隣接をしておりますので、教育施設に関する配慮が必要であると考えてございます。

73ページには、自動車交通量の調査ということで、既存資料による調査を行っております。

76ページには、現地調査について記載をさせていただいております。場所につきましては、先ほどの53ページに説明をさせていただきましたR1～R4の地点における調査を行ったところでございます。

78ページ、予測でございます。今回、施行中についてはクレーンであるとか、そういった建設機械の稼働に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質、あと、工事用車両の走行に伴う二酸化窒素と浮遊粒子状物質の大気中における濃度を予測しています。

工事の完了後、実際に建物が建ち上がった後、関連車両ということで居住者の方の自動車の走行に伴う二酸化窒素NO₂、浮遊粒子状物質（SPM）、これの大気中における濃度、それぞれについて予測をしております。

実際の予測方法につきましては、このフローにあるとおり、道路条件とか交通条件、気象条件、排出源の位置をもとに、拡散式のプルーム式とかパフ式を用いて算出したものに、

最後にバックグラウンド濃度を足し合わせて、年平均の将来濃度を予測と算出しています。

81ページに予測条件として、建設機械はどういうものを使うのかということについて、ここにリストを載せてあります。バックホウであるとか、クレーン、これらのものが今回の工事における建設機械と想定しております。

82ページには、排出源の位置ということで、83ページに計画地の図面がありますけれども、ここに建設機械を設置して、実際に工事作業しているということを想定して、この黒い●が点煙源と想定して、排出源として設定しているというものです。仮囲いが高さ3mということで、今回の排出源の高さを3mとしております。

84ページには気象条件ということで東京管区気象台のデータに基づき、設定をしております。あとは、大気汚染物質排出量なのですが、下の表にありますとおり、建設機械からの大気汚染物質排出量のデータに基づきまして、排出量を算定しております。

85ページには、 NO_x から NO_2 への変換式、バックグラウンド濃度の設定として、二酸化窒素0.024ppm、浮遊粒子状物質0.022mg/m³と設定をしております。

86ページの工事用車両に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質なのですが、こちらも先ほどの建設機械の稼働に伴う NO_2 とSPMの算定とほぼ変わりませんが、道路条件の設定を加味するところが違うところです。あとは同じでございます。

87ページには予測条件として交通条件を載せておりまして、ここは施行中で、1日の大型工事用車両の走行台数が最大となる1日の自動車排出ガスの大気汚染物質の排出量が最大となる時点、これが工事開始後30カ月と今、見ております。このピーク日の台数が1年間走行するものとして設定をしております。

88ページには工事中交通量が実際どのぐらいになるかということで、現況の交通量に周辺の開発事業、今、勝どき、月島、その辺でいろいろ開発事業が行われていますので、そういったものの関連車両がどのぐらい付加されるかを計算して、最終的には一番右の工事中交通量ということで計算をしております。

89ページには、平均走行速度ということで、予測地点に応じて平均走行速度を設定しております。排出係数については、下にあるとおりでございます。

90ページについては排出源ということで、こちらも福生の大気汚染と同じように予測断面を中心とした400mの区間に配置している。その際の点煙源について10mの間隔で180mを設置しているものとして計算をしております。

その次、工事の完了後なのですが、93ページに載っていますけれども、関連車両の走行に

伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の大気中における濃度について予測しております。

94ページは、工事が終わったあとの将来の交通量について予測した結果です。上の表の一番右に将来の交通量がそれぞれ掲載されております。下の表には、平均の走行速度、こういった車は何kmで実際走るのかといったものを設定しております。それに基づいて95ページに、小型車とか大型車それぞれのNO_xとPMの排出係数を設定しております。

これらのデータに基づいて予測をした結果でございますが、96ページでございます。まずは建設機械の稼働に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の大気中の濃度なのですが、二酸化窒素におきましては、最大着地濃度出現地点において、0.0341ppmでございます。

右の97ページをご覧くださいますと、◎の地点、すなわち豊海小学校、豊海幼稚園のちょうど隣接した部分に最大着地濃度出現地点が出るという予測でございます。

98ページをご覧くださいますと、今度はSPMでございますが、こちらの最大着地濃度出現地点につきましても、同じく豊海小学校、豊海幼稚園との接した部分に最大着地濃度出現地点0.0277mg/m³が予測されております。

次に100ページにおきましては、工事用車両の走行に伴うNO₂の濃度、101ページには、浮遊粒子状物質（SPM）の将来濃度を予測しております。

102ページと103ページにおきましては、工事完了後の関連車両の走行に伴う二酸化窒素とかSPMの大気中における濃度をそれぞれ算出しております。

これらに対しまして、104ページに環境保全のための措置を載せております。工事の施行中においては、排出ガス対策の建設機械を使用するというのと、これを予測に反映した措置でございます。予測に反映しなかった措置としては、工事の平準化を図り、建設機械の稼働の極端な集中を避けるでありますとか、あとは工事用車両の走行に伴っては、最新の排出ガス規制適合車の使用に努める。あとはアイドリングストップあるいは豊海幼稚園とか豊海小学校の通学の子供たちに配慮するような措置をするということでございます。予測に反映しなかった措置としては、この計画地の施設の利用者に対して地下の駐車場におけるアイドリングストップを行うような掲示であるとか、荷さばき車両のアイドリングストップ等の指導を徹底する、こういったものは予測に反映していないということでございます。

評価でございますが、評価の指標としては、環境基本法に基づく二酸化窒素あるいはSPMそれぞれの環境基準に対してどうかというところなのですけれども、ここに関しましては、評価の指標に対して日平均値への換算式を載せております。

最後に評価の結果でございます。まず、施行中の建設機械の二酸化窒素あるいは浮遊粒子

状物質、それぞれ環境基準を満たしている状況であります。工事用の車両に伴う二酸化窒素と浮遊粒子状物質の大気中における濃度に関しましても、環境基準を満たしているという状況でございます。

109ページからは、工事の完了後、実際に建物が建ち上がった後、居住者だとか居住者用の乗用車など、それぞれの車による二酸化窒素とか浮遊粒子状物質の大気中における濃度を評価しておりますが、これについても環境基準を満たすとなっております。

説明は以上でございます。

引き続きまして、会議次第の6ページには、都民の意見、関係区長の意見がございます。都民の意見、関係区長の意見につきましては別紙1のとおりでございます。

別紙1をご覧くださいますと、都民の方からは、大型トラックが結構通っているということで、実際、上り勾配になったときの影響がどのくらいあるかを評価してくださいということであるとか、2番では、排気ガスの影響が増大する可能性が払拭されないのであれば、今の構造を維持する設計ということなのです。

豊海地区におきましては、防潮堤が今、あるのですが、その新設がございますので、その新設をしたときに上り勾配になるといった計画になっておりますので、それに対する都民からの意見でございます。

関係区長からの意見としては、港区長からはございませんでした。

中央区長からは、工事の実施に当たっては、作業計画を十分検討し、建設機械と工事用車両の集中稼働を避けるということと、あとは最新の排ガス対策型の建設機械と最新の排出ガス規制に適合した工事用車両の使用に努めること。

あと、建設機械とか工事車両の使用に当たっては、アイドリングストップの励行に努めることという意見が出ております。こちらにつきまして、森川委員と検討をしたところ、8ページをご覧くださいなのですが、今回の意見といたしまして、建設機械の稼働に伴う大気汚染の予測において、豊海小学校とか豊海幼稚園に近い建物と接しているところの最大着地濃度出現地点が出ております。今回の事業による付加率が高くなっておりますので、小学校だとか教育施設に配慮するという意味で、より一層の環境保全の措置について検討すること。今のアイドリングストップであるとか、排ガスの規制を受けた建設機械を使うのも徹底するのですが、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という意見をつけさせていただいております。この意見の取り扱いについては、指摘の趣旨を答申案として入れるということを事務局案とさせていただいております。

都民からの勾配につきましては、今回、確かに2mほど地盤が上がるのですけれども、かなり地盤が高い分、スロープも長くなっているのです。このトラックの排ガスが悪くなるというほどの影響はないのかなと見ておりますので、今回の意見としては、建設機械の稼働に伴う大気汚染を低減するために、一層の環境保全のための措置についても検討することを意見として述べさせていただいたところでございます。

説明は以上となります。

○町田部会長 説明ありがとうございました。

それでは、ご担当の森川委員、何か補足することがございましたら、お願いいたします。どうぞ。

○森川委員 意見ということで書かせていただいているのですけれども、「近傍」という言葉が後で思ったのですけれども、弱いかなど。よければ、「隣接する敷地内に」というような書き方のほうが、より近くにあって気をつけてもらいたいという気持ちが出るかなと思っているところなのですけれども、どうですか。

○真田アセスメント担当課長 「近傍」と書くといまいちぼやけた感じなので、「隣接して」と書いたほうがより伝わるかなと思います。分かりました。

○森川委員 それでお願いします。

○町田部会長 そうしますと、本日の資料8ページの意見の2行目～3行目にかけて、近傍という言葉がありますが、「隣接する」と。これは文章を。

○森川委員 「隣接する敷地には」という感じですかね。日本語を少し。

○真田アセスメント担当課長 「隣接している」というほうが確かに伝わりやすいのですが、ページ数で言いますと96ページになります。最大着地濃度出現地点が◎の場所なのですが、本当にちょうど微妙なところなのですが、豊海小学校と豊海幼稚園の敷地から方向で言うと西南にある事務所ビルの敷地にかかっているところなので、「隣接」というと表現的に、厳密に言うと合わないという感じが。厳密に言うとその事務所ビルの敷地内。

○森川委員 最大着地濃度地点は確かにそうなのですけれども、濃度が高くなる部分だということであれば、隣接する小学校ということになるのかなと。最大着地濃度出現地点だけが問題ではないのです。

○町田部会長 コンターがございませうから。コンターで見るとということですか。

○森川委員 ポイントではないのでコンターで見るようになります。

○真田アセスメント担当課長 「建設機械の稼働に伴う大気汚染の予測において、最大着地

濃度出現地点では、本事業による付加率が高い上に、隣接する小学校などの教育施設が存在することから、環境保全のための措置を設定するとともに、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」と修正したいと思います。

○森川委員 ありがとうございます。

○町田部会長 確認ですが、8ページの現状の「その近傍」というものを削除して、「隣接する小学校などの」とつながるわけですね。では、そのように修文させていただきたいと思います。ありがとうございました。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 結局、これは本事業での予測をされているのですね。ですから、ここの文章自体、「本事業による付加率が高い上」というのはおかしなような気がするのです。

そもそも、本事業によって予測したところが最大着地点がここになったということを示しているわけですね。ですから「本事業による付加率が高い上」という意味がよく分からないのです。もともと予測したら、そこが最大着地点になりましたよと。そこがたまたま小学校に近いところなので、きちんと環境に配慮してくださいねということだと思えるのですけれども、この文章だと、本事業による付加率が高いということがそもそも予測しているのだから高いのが当然でしょうということなので、論理的におかしなような気がしたものですから。

そもそもは、予測したら小学校の近くが非常に高い濃度になったので、留意してくださいねという趣旨ですね。そうでもないのですか。

○真田アセスメント担当課長 この事業によって、日平均の年間98%値が0.095ppmになるのですが、それがなったのが、96ページに今回の事業によって付加率が29.6%となっておりますので、当然ながらこの事業によって付加されたものというのは、付加率が高いということで、これによる影響は大きいのかなと考えております。

○谷川委員 私だけが疑問に思っているのならそれで結構ですけれども、ここだけ読ませていただくと、どういうことをおっしゃっているのかが意味が通らなかったもので、十分ご説明していただければそれで結構です。

○町田部会長 日常なことだと思うのですが。

○真田アセスメント担当課長 96ページにあるのですが、バックグラウンド濃度がNO₂の場合、0.024ppmで、将来濃度が0.0341ppmと。そのときに、バックグラウンドが0.024ppmなのに将来濃度が0.0341ppmになるということで、建設機械の稼働に伴う付加濃度が29.6%あるというこ

とであるから、建設機械については最新の排ガス規制措置を施しているものを使ってほしいという趣旨でございます。

○鈴木政策調整担当部長 ちょっと補足をいたしますと、本事業による付加率が高いからより一層の環境保全の措置をとってほしいとつながる。2つありまして、本事業の付加率が高いということ、それから教育施設がある。この2つが最後のより一層の環境保全について検討してほしいとつながっているという構造でございます。

○谷川委員 そこで私が思ったのは、「最大着地濃度出現地点では」という言葉があるので、そこで違和感が非常にあったのですね。そこは当然、事業として計算して、そこが最大着地濃度地点になっているのでしょうかということがあるので、そもそも、このところ、「最大着地濃度地点では」というよりも、学校のその場所近辺がすごく濃度が高くなるというのが、学校が高いということですね。教育機関が高いから、より配慮してくださいということだと私は理解したのです。その最大着地濃度出現地点では、という言葉に私は引っかかったのです。でも、今、部長がおっしゃったようなことで、趣旨としては私も理解しているつもりです。

○町田部会長 よろしいですか。

では、文章は先ほどの修正ということでよろしいですね。

○真田アセスメント担当課長 はい。

○町田部会長 ほかにご意見ございますか。

○真田アセスメント担当課長 一部、本当に細かいところの修正をさせてください。

意見なのですが、「建設機械の稼働に伴う大気汚染の予測において、最大着地濃度出現地点では、本事業による付加率が高い上に」のその次から「その近傍には」を削除して、「隣接する敷地内には」ということで、この計画敷地に隣接している小学校の敷地、当然教育施設の敷地が計画地の敷地に隣接してございますので、「隣接する敷地内には小学校などの教育施設が存在することから、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」ということで、「その近傍には」を削除して「隣接する敷地内には小学校などの教育施設が存在することから」と訂正をさせていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

○森川委員 はい。

○町田部会長 それでは、事務局ご提案の修文をお認めいただいたということにさせていただきます。

それではほかにはご意見、よろしいですか。

ほかにご意見はないようでございますので、大気汚染につきましては、指摘の趣旨を答申案に入れることとさせていただきます。

次に、景観について事務局から説明をお願いします。

○真田アセスメント担当課長 では、237ページの景観でございます。

現況調査につきましては、ここにありますとおり、地域景観の特性、代表的な眺望地点及び眺望の状況、圧迫感の状況といった6項目について選択をしております。

調査地域といたしましては、計画建築物の高さと計画地周辺の状況を考慮して、計画建築物を中心とした半径800mの近景域、800m～1,500mの中景域、それより以遠の遠景域に設定をしております。

調査手法の一つとして、代表的な眺望地点というものと設定しているのですが、それは次の238ページをご覧ください。代表的な眺望地点につきまして、近景域、中景域、遠景域それぞれ合計で13地点設定をしております。この代表的な眺望地点の場所をあらわしたものが239ページにある図でございます。No. 1～No. 13までそれぞれ海から水面を通して、計画地の建物を見るものとか、あるいは普通に陸から見るものといった形で分けて、それぞれ設定をしております。

240ページには、もう一つこういった超高層の建物が建ちますので、圧迫感の状況についても調査をしております。③にあるとおり、魚眼レンズを使った天空写真を撮影することで、圧迫感の指標の1つである形態率を求めることにより、予測をしております。予測をする場所につきましては、表にありますとおり4地点でございます。場所については241ページにある敷地の四隅、ほぼ構内にあるNo. ①～No. ④から計画地を見たときに、どれだけ圧迫感があるか、いわゆる形態率がどれくらいあるのかといったことについて、調査をしております。

243ページには、調査結果として、地域景観にどのような特性があるのかということで、事務所だとかあるいは倉庫・運輸関係、あとは公園教育施設とか古くからの団地、こういったものが存在するという。あとは、東京都の景観計画では、水辺を重視した景観形成を図ることというような位置付けがされております。

代表的な眺望地点の状況につきましては、249ページから代表的な眺望地点とか、眺望の状況について、これもフォトモンタージュを作成しております。249ページ～261ページにかけてまして、上に現況の写真を載せており、下に工事完了後、このように完成するというようなフォトモンタージュを作成しております。それぞれどういった感じで変わるのか、変わら

ないのかといったことをそれぞれ予測、評価をしているものでございます。

圧迫感につきましては、263ページにありますとおり、上に現況の写真、下に工事完了後、魚眼レンズを使った天空写真においてどれぐらい計画した建物に覆われるかということで工事完了後の青い部分が計画建物を指しております。こういったことにより、圧迫感がどれだけ増えるのか、増えないのかということについて調査をしているものでございます。

圧迫感につきましては、243ページにありますとおり、今の形態率としては、計画地内の既存の建物3.3%~22.9%、地域全体では、23.9%~36.7%という形態率でございます。

以上を踏まえまして予測をしております。247ページでございます。予測事項としては、主要な景観の構成要素とか、あるいはその改変によって、地域景観の特性に変化があるのかどうか。2番目は代表的な眺望地点からの眺望の程度、3番目には圧迫感の変化の程度について予測をしております。予測の対象時点としては、建物の建設工事の完了後ということとさせていただきます。

予測地域及び地点につきましては先ほどのフォトモンタージュの写真と239ページにありますとおりの遠景域、中景域、近景域のものと、圧迫感については241ページにございますとおり、計画、敷地のコーナー部分の地点としております。予測方法につきましては、先ほど言ったとおり、フォトモンタージュをつくったり、魚眼レンズの写真を使つての圧迫感の程度をそれぞれに予測しているということでございます。

予測結果につきましては、248ページに記載のとおりでございますが、今回、超高層の建物が建つのでございますが、主要な景観形成の改変の程度につきましては、既に249ページ、251ページをご覧くださいますと分かりますとおり、既にかなり高い建物が建っているというところもあり、もう一つは、この建物自体が清澄通りを挟んだ向かい側にある月島ふ頭があるということで、水面越しに見えるものも意識するということで、周辺の高い建築物と比較して、今回の計画建築物の高さもそれに合わせた形での計画となっております。それによって、ほかの建物と一体的なスカイラインを形成し、今回の建物が新たな都市的な景観の要素として加わると。もう一つは、今回の計画建物なのですが、250ページにありますとおり、ここに工事の完了後にありますのは2棟なのです。しかも壁面を見ていただくと、単なる壁みたいなものではなくて、それぞれ建物のコーナーの面取りをして、面をとった部分には透明感のある材料を使う。いわゆるファザードというか、壁面に変化をつけることということで、景観に配慮した計画としております。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度につきましては、249ページ~261ページまでそ

それぞれフォトモンタージュをつけております。例えば、251ページをご覧くださいますと、工事の完了後のフォトモンタージュだと、計画敷地斜面を緑化、あるいは敷地の中に高木を植えていくといったことや、あとは256ページとか257ページをご覧くださいますと、既にこの建物以外にも、かなり超高層の建物が建っておりますので、今回の建物が景観の中で突出した印象というのは、必ずしものないのかなと。256ページ、257ページを見ていただくと、それほど突出したイメージはないと思います。

あとは、周りに建っております高層建築物との高さを合わせることで、まとまりのある都市景観の形成に寄与するような計画となっていると思います。

あとは252ページをご覧くださいますと、ちょうど建物の計画地の北側にあります月島ふ頭から見た景観なのですけれども、水面越しに建物が見えるといったことで、ちょうどこの建物も真正面に見えるのではなく、45度、こういった建物の配置を工夫している。あとはなるべく隣棟間隔もとるとか、建物と敷地境界の間をなるべく北側と西側については間隔をとることによって、景観に配慮したものになっております。

262ページに、圧迫感の変化の程度なのですが、魚眼レンズを使って天空写真を撮っております。こちらにつきましても、263ページから現況と工事完了後と比較して、どれだけ計画建物が覆われる状況になるかというものでございます。建物のコーナー部分4か所について、それぞれ青い部分が今回の計画によって覆われる部分です。263ページだと、大体南側に出てくるといふことと、264ページをご覧くださいますと、ちょうど西側にこういう形で青い建物が見えてくる。265ページをご覧くださいますと、東側に見えるという感じでございます。

こういったことを受けまして、環境保全のための措置でございますが、工事の完了後について、景観に配慮した措置として、267ページに述べさせていただいております。周辺の水辺沿いの高層建築物の高さと比較して、同程度の建築物高さとするすることで、調和したスカイラインを形成する。あるいは計画建物を2棟構成して、道路とか水辺に対して45度回転して配置して、道路や水辺に対しての変化のある表情をつくることになっております。

あとは、高層棟の隣棟間隔を確保して、壁面に変化をつけて、水面越しの見え方に配慮をしております。

267ページの下には、圧迫感の軽減を図る植栽イメージとして、地面にいる都民の方が見上げるときに、こういった高木があると圧迫感の軽減につながるものとイメージしているということでございます。

最後に268ページでございます。評価でございますが、今回の評価の指標としては、水辺を

生かした景観の形成でありますとか、あるいは圧迫感の変化の程度について、圧迫感の軽減を図ることというようなことを評価の指標にしております。

評価の結果でございますが、主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度なのですけれども、今回の計画に関しては、周りの建物と同じぐらいの高さにしている。あとはそれによって、一体的なスカイラインが形成されるということで、臨海部を中心にした高層建物が並ぶ景観と調和するといったことと、2棟構成ということで、隣棟間隔を確保することで、壁面に変化がついて、それによって水面越しの見え方に配慮したものということでございます。

以上のことから、地域の特性を生かした海辺の環境と共生した景観の形成とか、水辺を生かした景観形成を満足するものと評価するというものでございます。

あと代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度に関しましても、当然計画建物は見えるようになるのですけれども、周辺の高層建築物と同じような高さとする事で、この建物だけが突出した印象は特にない。しかもまとまりのあるスカイラインを形成し、魅力ある都市景観の形成に寄与しているということで、代表的な眺望地点からの眺望に著しい変化は生じないと考えております。

あとは、先ほどもあったとおり、2棟構成で、隣棟間隔を確保して、壁面に変化をつけているといったことによって、水辺を生かした景観形成とか海辺の環境と共生した景観の形成といった評価の指標を満足しているものと評価しております。

最後の圧迫感の変化の程度につきましても、マンションが既にご覧いただけます。したがって、既に建築物によってある程度視野が遮られるところがあって、今、本事業による地域全体の形態率の増加につきましては4か所ありましたけれども、1番目の場所として、それぞれ0.3%、10.2%、11.1%、8.9%という形態率の増加でございました。今回、高層建築物が建つのですが、それもただ単に全部同じ高さ、同じ幅で建つのではなく、高層部を分節化したり、あるいはコーナー部を工夫したり、あるいは配置計画を45度振るとか、そういった配慮によって、周辺近傍景観への面的な圧迫感の軽減を図るということと、高層部と分節された低層部の周辺が豊海の運動公園、今、この計画地の敷地のちょうど北東側に予定されているのですが、それと一体的に利用できるようなオープンスペースといった広場を整備することになっています。また、計画建物の北側と西側には、歩道状空地、歩行者用通路を配置して、建築敷地の境界から一定の距離をとるという計画にもなっております。そういうことによって、一定の距離をとるということと、計画の建物の外周に高木の植栽を植えること

で、地表にいる方に対する圧迫感を軽減する計画となっております。

以上のことから、評価の指標とした圧迫感を図ることというものを満足すると評価しております。

それでは、会議次第の9ページをご覧ください。今回、都民からの意見としては特にございませんでした。関係区長の意見として、別紙がございます。別紙をご覧くださいますと、中央区長から意見がございました。地区計画とか、そういったガイドラインに基づいて、周辺環境とか都市景観に配慮したものとなるように努めてください。あるいは都の条例とかマスタープランに適合する計画とし、都市景観との均衡のとれた個性ある美しい空間に努めることというような意見がございました。

今回、計画につきましては、東京都の景観計画に基づく水辺を生かした景観形成でありますとか、そういったものを満たした計画となっておりますので、最終的には義江委員と検討させていただいた結果、意見なしということでございます。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ご説明ありがとうございました。

今日、義江委員はご欠席ですが、その後、何かコメント等届いておりますでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 特にございません。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、何か御意見等ございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

守田委員、どうぞ

○守田委員 263ページですけれども、現況と工事完了後の天空写真がありますけれども、上のほうで月島警察署勝どき庁舎というのが、下のほうでは既存建築物で山九ビルに変わっているのですけれども、これはどういうことなのか。

○真田アセスメント担当課長 これは、工事完了後には月島警察署勝どき庁舎は解体されて消えてしまうので、その後ろにある既存建築物がここに出てくるといったことでございます。

○守田委員 分かりました。あともう一点なのですけれども、天空写真をずらずらと見ますと、圧迫感ではないけれども、数字は別にしてそういうふうに見えるのです。例えば269ページのところに0.3%とか10.2%とか11.1%とかありますね。大体、どのくらいのものなのか。つまり、これまでいろいろなアセスでやってきて、私は今回天空写真を見る限り、異様に圧迫感が増加したと思うのです。この10%とか11%という数字というのは、これは。

○真田アセスメント担当課長 相場観という感じですか。

○守田委員 普通というか、こんなものなのか、それとも平均的にはもっと小さいものなのか。その辺のことをお聞きしたいと思っています。

○真田アセスメント担当課長 今までいろいろ物件を見ていますと、傾向として何%ならば圧迫感があるとかないかというのは特にございません。既存建築物であるとか、あるいはどこからそれを見ているかでかなりいろいろ変動しますので、なかなかこのぐらいというのは特にない模様です。

○守田委員 ただ、こういう数値というのは大体このぐらいというのはあって、それでこれは大きいと普通は考えますね。普通このくらいだというのがどのくらいかというのはちょっと記憶にあったものですから。

要するに、このくらいの天空写真の変化というのがこの数字だとした場合に、いつも見ているのは天空率の小さいような感じがするのです。そうするとどうもこの数値というのはどう見て解釈したらいいのかというのは私は専門ではないので分からないものですから、これまでのアセスの実践から、大体この程度だというのがあって質問したのです。

○真田アセスメント担当課長 ないように思います。

○町田部会長 262ページにある地域全体の変化量ですね。数値をどう見るかというところ、きょう義江委員がいらっしゃらないので、何とも申し上げられないのですが。

どうぞ。

○鈴木政策調整担当部長 ちょっと補足をいたしますと、地域によって違いますね。低層住宅の住宅地であれば、例えば形態率30%、これはかなり大きい。でも、このように都心の高層ビルの建つ部分では、30%ぐらいでも、ほかの開発案件においても同じようなことがあるということですし、ですから、ロケーションと地域によるのだと思います。

今までの審議の中で、いろいろな天空写真でご覧いただいておりますが、いろいろ違う。ですから、そういう低層の地域の部分の写真を見ていると、今回のものは高く見えるということではなかろうかと思います。

また、確認をします。

○町田部会長 ありがとうございます。

ほかに御意見はございますか。よろしいですか。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 私も全く分からないのですけれども、場所によって違いますよと言われると、そのとおりだと思うのです。例えば、こういうアセスで天空写真を撮る場合、小学校から見

たとか、あるいは公園から見たとか、ある程度公共性のある場所、そのような基準というの
はないのですか。

○池田アセスメント担当課長 こちらにつきましては、お手元にあるかと思うのですけれど
も、こちらの技術指針の中で、景観については145ページなのですけれども、眺望のところの
選定としまして、多くの方が目にするようなところとか、そういう形で指定されていたと思
うのですけれども、今、具体的にどこというのとはわかりかねます。

今のお話の圧迫感のところにつきましては、148ページの3「ウ 圧迫感の状況」について、
現地調査の方法が次に述べられておりまして、地域特性を把握するとともに、圧迫感の影響
が問題となる隣地境界線付近等々を含む地点とするということで、今回の評価書案の圧迫感
の調査をするところは、ちょうど事業地の四隅のあたりに設定したかと思えますけれども、
そういう意味では、すぐ東側のほうに小学校がございましてけれども、そこに隣接するところ
で圧迫感については調査をさせていただいているのですが、ちょうどその圧迫感の円の中
には、低層だということもありますけれども、小学校は円の中には入って来なかったという
形で、指針では示して、それに従ってやっております。

済みません、今のご回答で小学校が入っていないというお話をしてしまったのですけれど
も、264ページの南東側にある建物が、小学校、幼稚園になってございます。

○町田部会長 今、技術指針について事務局からご説明いただいておりますけれども、技
術指針の226ページをご覧くださいと思います。

ここに、解説別表8、今の圧迫感に関連する事項が載っております。「評価の指標」という
ことで、この参考文献等を参考にされているということになるかと思えますので、この辺の
文献の値から、先ほどのような結論が導かれたと考えてもよろしいかなと思います。大分古
い文献なので、圧迫感についてはきちんとした論文があまりないようで、梗概集とか、こ
ういうところから引っ張ってきているようでございます。

以上でございます。今の圧迫感についてはよろしいでしょうか。

何か、事務局はございますか。よろしいですか。

それでは、ほかには御意見がないようでございますので、いろいろ貴重な御意見ありがと
うございました。景観につきましては、意見なしとさせていただきます。ほかには何か御発言、
御意見等ございますか、よろしいですか。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 御提案みたいな形で、もし御了承いただければと思うのですけれども、先ほど

の8ページなのですけれども、私が引っかけたところというのは出現地点というものがあつたものですから、例えば、「最大着地濃度は本事業による付加率が高い上に、その出現地点に隣接する敷地内には」としたほうが良いと思います。多分、ここの付加率が高いというのは濃度の悪化率が高いということですね。ですから、多分そういう形にさせていただくと、私だけかもしれませんが、意味が通ると思います。おっしゃっていることは、「最大着地濃度を計算しましたら、その付加率が高かったです。しかも、その地点が小学校に隣接していますと。ですから、やってください」という意味だと理解していますので、多分そういうふうに直していただいたほうが初めて見る人は理解しやすいかなと思ったものですから、しつこいようでも申しわけないのですけれども。

○町田部会長 いえ、ありがとうございます。

今の御意見、事務局がちょっと文章を整理していただけますか。

○森川委員 確かに、地点だからそうですね。

○谷川委員 そのところが引っかけてしまいました。趣旨はすごく理解しているのですが、初めて見ると違和感があったものですから。

もしあれでしたら、要は、意味は十分理解しているつもりなのです。ただ、お任せするか、あとは森川委員のほうが了解していただければよろしいのかなと。

○森川委員 濃度には、確かに付加率が高いのと、その地点が隣ですよということですね。それがごっちゃになって書いてあるので、あれっと思われるかもしれないですね。正確を期するのであれば、谷川委員のおっしゃるような形のほうがいいのかなと。

○谷川委員 そんなにもめる話ではないので。

○小堀委員 濃度が付加率が高いというのもちょっと表現としては。

○森川委員 濃度に寄与するとか、そうですね。

○小堀委員 濃度が付加率とね。

○谷川委員 あとは、付加率を入れなければいけないのでしょうかというのがあるのです。

○森川委員 影響が大きいと。

○谷川委員 単純に言うと、付加率はいらなくて、濃度が高いのだから、その地点にあるのでということ。付加率を丁寧に説明しているがためにややこしくなっている気もしているのです。

○鈴木政策調整担当部長 96ページをご覧いただきたいと思いますが、この意見はこの表の7.1-28に基づいて書かれているのですけれども、要するに、最大着地濃度出現地点

ではこうだということを言っているものですから、調査地点を明らかにする意味では、まず、この最大着地濃度出現地点ではというのが入らないと明確にならないという事情があるということでございます。その上で今、どうするかということは今、考えております。

○谷川委員 もしそうであれば、趣旨としては十分に理解していますので、それで要は、事業者の方にきちんと内容が伝わればよいということですので、それは私のほうはそんなにこだわりませんので。ですから、もし、先ほどの御提案というのは撤回しても差し支えありません。

○鈴木政策調整担当部長 そうしましたら、整理をさせていただきますと、1行目はちょっと置いておきまして、最大というところから申し上げますが、「最大濃度出現地点では、本事業による付加率が高い上に、隣接する敷地内には小学校などの教育施設が存在することから」と。先生のところは、なかなか取り入れる表現が、思いつかないものですから、今、申し上げたような形にさせていただくのがよろしいかなと思います。

○谷川委員 先ほどの事務局のもので結構です。申し訳ないです、ちょっと混乱させた意見を申し上げて。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、以上で予定された審議、これで全て終了させていただきました。これで第一部会を終わらせていただきます。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、ご退場をお願いいたします。

(傍聴人退場)

(午後3時51分閉会)