

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第2回）議事録

■日時 平成29年5月15日（月）午前9時58分～午前11時57分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室24

■出席委員

町田第一部会長、齋藤委員、谷川委員、寺島委員、野部委員、森川委員、守田委員、
義江委員

■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及び総括審議

⇒ 騒音・振動及び景観について審議を行い、騒音・振動及び景観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。

総括審議の結果、答申案について全会一致で総会へ報告することとした。

(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及び総括審議

⇒ 騒音・振動、生物・生態系及び廃棄物について審議を行い、生物・生態系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。

総括審議の結果、答申案について全会一致で総会へ報告することとした。

(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

⇒ 電波障害について審議を行った。

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」

第一部会(第2回)

速 記 録

平成29年5月15日(月)

都庁第二本庁舎31階 特別会議室24

(午前9時58分開会)

○真田アセスメント担当課長 もうそろそろ時間になりますので、始めさせていただきたいと思えます。

本日は委員の皆様におかれましては、お忙しい中御出席いただき、まことに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、第一部会委員11名のうち、8名の御出席をいただいております。

それでは、第一部会の開催をお願いいたします。

なお、本日、傍聴の申し出がございますので、よろしくをお願いいたします。

○町田部会長 承知しました。

それでは、今、事務局から御説明のとおり、傍聴の方がいらっしゃるということで、会議に入ります前に傍聴の方を入場させていただきますが、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えます。

では、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○町田部会長 傍聴の皆様、おはようございます。本日は御参加をいただきまして、ありがとうございます。

傍聴の方は、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及び総括審議、それから「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及び総括審議並びに「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、最初の議事に入りたいと思えます。

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。

初めに、騒音・振動について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、お手元のクリーム色の資料が赤羽線の評価書案になりますので、こちらを使わせていただきます。

まず、42ページをお開きください。

42ページから騒音・振動でございます。

現況調査の調査事項でございますけれども、工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動、仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音・振動、工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音・振動が、周辺の環境に影響を及ぼすと予測されるため、騒音・振動の状況など6項目を調査してございます。

46ページをお開きください。こちらの図が、騒音・振動の調査地点図でございます。

事業区間が破線で示されておりますけれども、その脇に左右に線が延びておりますが、こちらが鉄道騒音・振動調査地点の7地点、●が環境騒音・振動調査地点の3地点となっております。

53ページをお開きください。現地調査の結果でございます。

上段の表につきましては、環境騒音の調査結果でございます。昼間は41dB～44dB、夜間が39dB～40dBと、調査結果と環境基準を比較しますと、昼間、夜間ともに、全ての地点で環境基準に適合してございます。

下の表でございますけれども、環境振動の調査結果でございます。昼間が29dB～31dB、夜間が25dB～26dB、調査結果と環境確保条例に基づく「日常生活等に適用する規制基準」に定める規制基準を比較しますと、昼間、夜間ともに、全ての地点で規制基準に適合してございます。

54ページをご覧ください。

54ページ～59ページにかけては、鉄道騒音と振動の現地調査結果を記載しております。

ここで、資料編のデータに誤りがありましたのでお知らせをいたします。

都民の意見を聴く会で指摘されたものでございます。

本編のデータには誤りはございませんでした。

お手元の資料編の28ページをお開きください。

資料編の28ページ～31ページまで、調査地点：T-2の調査結果でございますけれども、それぞれNo.1～No.80までのデータがございますが、作業の手順で間違いがございまして、作業途中のデータを記載するというミスが、事業者を確認したところ、分かりました。

31ページをお開きください。

表のNo. 1～80については、先ほども言いましたように作業途中のものということだったのですが、31ページの一番下の段平均値、それと等価騒音レベルのデータにつきましては、最終の正しいものを使っているということで確認がとれております。

本編のほうではこのデータを使っておりますので、今回の予測評価には影響はございません。ただ、評価書作成に当たりましては、この部分をきちんと精査して、正しいものを載せていきたいと思っております。

次に、資料編の53ページをお開きください。

調査地点：T-5の鉄道振動調査結果でございますけれども、53ページと54ページでございますが、この表の左側に通過時刻から列車速度まで電車のデータがございます。こちらについて、30ページ～31ページの調査地点：T-2の電車データを間違えて転記してしまったということでミスが確認されております。右側の振動レベルにつきましては、T-5のデータをきちんとはめているということで確認がとれております。

こちらにつきましても、評価書の作成までにきちんと精査をしまして、修正をかけていきたいと思っております。

本編のほうに戻りまして、本編の62ページをお願いいたします。

本編の62ページが、事業区間周辺の学校や病院の分布状況でございます。

事業区間に比較的近い施設といたしまして、ちょうど中央に十条駅がございますが、十条駅の南になります。15番の都立王子特別支援学校、7番の北区立十条富士見中学校がございます。

75ページのほうにお進みください。予測でございます。

予測事項につきましては、工事の施行中については、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動、仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音・振動でございます。

工事の完了後は、列車の走行に伴う鉄道騒音・振動といたしました。

101ページをお開きください。(5) 予測結果でございます。

予測結果は、このページ以降に記載してございますけれども、評価においてあわせて記載がございますので、評価のところで御説明をさせていただきたいと思っております。

105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。

工事の施行中の予測に反映した措置は、低騒音及び低振動の工法、建設機械を採用する。敷地境界付近に仮囲いを設置するなどございます。

予測に反映しなかった措置につきましては、長時間連続する作業は避ける等、作業時間の

調整により環境保全に努める。工所用車両については、運行経路等を十分検討し、車両の整備、点検を定期的実施するとともに、法定速度を遵守する等、現場周辺の騒音・振動の低減に努めるなどでございます。

工事の完了後の予測に反映した措置につきましては、可能な限りロングレールを採用する。弾性バラスト軌道区間については、粒径が小さく、吸音率の高くなる消音バラストを採用するなどでございます。

予測に反映しなかった措置につきましては、レールの重軌条化を実施し、鉄道騒音・振動の低減に努めるということでございます。

106ページをご覧ください。評価でございます。

工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音につきましては、騒音規制法に基づく特定建設作業の騒音の規制に関する基準または環境確保条例に基づく指定建設作業に係る騒音の勧告基準を評価の指標としております。

続きまして、工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業振動につきましては、振動規制法に基づく特定建設作業の振動の規制に関する基準または環境確保条例に基づく指定建設作業に係る振動の勧告基準を評価の指標としてございます。

仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音と振動につきましては、現況値を大きく上回らないこととしました。

工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音につきましては「在来鉄道の 신설又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に基づきまして、騒音レベルの状況を改良前より改善することとしてございます。

工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道振動につきましては、現況値を大きく上回らないこととしてございます。

107ページをご覧ください。工事の施行中の建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果と評価の指標でございます。

予測結果は66dB～81dBでございまして、各工種とも、評価の指標である騒音規制法に基づく規制基準または環境確保条例に基づく勧告基準を下回っており、評価の指標を満足するとしてございます。

109ページをご覧ください。こちらの表が、建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果及び評価の指標でございます。

予測結果は47dB～70dBでございまして、各工種とも、評価の指標である振動規制法に基づ

く規制基準または環境確保条例に基づく環境基準と同等または下回っており、評価の指標を満足するとしてございます。

110ページをご覧ください。中ほどにある表でございますけれども、仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音の予測結果と評価の指標でございます。

予測結果は、昼間が52dB～56dB、夜間が48dB～52dBであり、いずれも現況値を下回っており、評価の指標でございます現況値を大きく上回らないことを満足するとしてございます。

次に、下のほうにある表でございます。こちらが仮線時の列車の走行に伴う鉄道振動でございます。

予測結果につきましては、56dB～66dBで、全ての地点で現況値を上回ってございます。仮線を新たに付設する箇所において、レールの重軌条化を実施するとともに、可能な限りロングレールを採用する、あるいは車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等を講じまして、鉄道振動の低減に努めることにより、評価の指標である現況値を大きく上回らないことをおおむね満足するとしてございます。

111ページをご覧ください。工事完了後の列車の走行に伴う鉄道騒音でございます。

下の表が列車の走行に伴う鉄道騒音の予測結果及び評価の指標でございます。

予測結果は、昼間が54dB～56dB、夜間が51dB～52dBで、いずれも現況値を下回っており、評価の指標である「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」における騒音レベルの状況を、改良前より改善することを満足するとしてございます。

112ページをご覧ください。列車の走行に伴う鉄道振動でございます。

こちらにある表につきましては、列車の走行に伴う鉄道振動の予測結果と評価の指標でございます。

予測結果は51dB～59dBであり、いずれも現況値と同等または下回っており、評価の指標である現況値を大きく上回らないことを満足するとしてございます。

それでは、本日の資料1ページをお開きください。

1ページが、資料1-1としまして騒音・振動の審議資料でございます。

下のほうにございます都民の主な意見と関係区長の意見については別紙1のとおりでございます。

2ページをお開きください。都民の主な意見でございます。

1 現状で、鉄道中心線から6.0mの最も影響が大きい沿線の家々は、現況で単発暴露騒音レベル最大99.5dBと大きな騒音を甘受しているが、仮線施工によって、今は間にあるお宅によ

って、そこまでの騒音にさらされていない家々が、99.5dBに近い騒音を甘受しなければなら
ない。しかも10年になろうとする工期であり、大変な被害増大である。

という御意見でございます。

こちらにつきましては、資料編の44ページをご覧ください。

資料編の44ページ、調査地点：T-4の調査結果でございます。この御意見の方が御指摘され
ているのは、この表のNo.30の車両になりますが、ここで6.25mのところの騒音レベルが99.5dB
を指しています。もちろん99.5dBは高いのでございますけれども、その他についても90dB以
上の数字が測定されておまして、騒音の被害を心配する意見でございます。

こちらの意見につきましては、事業者は防音壁の設置やロングレールの採用など、環境保
全の措置を講じていくとしてございます。

本日の資料の2ページにお戻りいただきまして、意見の2でございます。

鉄道騒音の調査・予測の高さは地上1.2mと3.5mとされているが、高架橋は地上7m～16mにあ
り、この高さでの騒音が最も大きい。沿線の建物は2階建てのみならず3階建てが多く、一部4
階建ても存在する。また、補助73号線や側道の用地買収で、高架橋とほぼ同じ高さに相当す
る3階・4階建ては今以上に増加すると予想される。従って、高さは高架橋と同じ地上7m～16m
についても対象とすべきである。

という御意見でございます。

資料編の100ページをご覧ください。

資料編の100ページに＜参考＞高さ方向の鉄道騒音の予測結果が出てございます。

こちらの表の、上も下もございませけれども、表の右側15.0mのところを見ていただくと、
現況値を予測値が上回ってございます。昼間も夜間も現況値を上回る数字になってございま
す。こちらに対しての御心配の御意見でございます。

本日の資料の2ページにお戻りいただければと思います。

5 工事用車両の走行ルートについての記載があるが、事業区間への出入口についての記載
がない。十条の道路は全体的に狭く、出入口の構造や運用は、住民の生活環境、騒音等に影
響を与えるため、東京家政大学前、補助85号線、環状7号線の出入口部の構造と運用（入退出
の方向や時刻等）を記載すべきである。

という御意見でございます。

評価書案の27ページをご覧いただければと思います。

こちらに示されていますのが、想定される主な工事用車両走行ルートということで、鉄道

事業の今回の件については、細長いということもあって出入り口がなかなかはっきりしないところがございますけれども、こういうふうに示されてございます。

具体的な出入り口の方であるとか時間は、特に今のところは示されていないので、具体的な出入り口について記載をしていただきたいという御意見でございます。

本日の資料の3ページをご覧ください。関係区長の意見です。

まず、地元の北区長でございますが、

- 1 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、一部措置を予測に反映しない状態での振動レベルが、現況値を超えるという結果となっている。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、必要に応じて追加措置を講じられたい。
- 2 資料編において、工事完了後の高さ方向の鉄道騒音予測結果が参考として示されている。Tz-1地点における高さ15.0mの予測値が、昼間、夜間ともに現況値を超えているため、現在および将来予測される付近の住民の状況に応じた騒音対策を講じられたい。

1につきましては、予測結果のところでの説明のとおりで現況値を上回ってございます。

2につきましては、先ほどの都民の意見と同様のものがございます。

次に、板橋区長ですが

1 工事車両の騒音・振動について

工事期間が約11年と長期に渡り、特に区道では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。

2 踏切解消後の交通量等について

事業の目的には「赤羽線の十条駅付近の約1.5kmを高架化し、道路と鉄道とを連続的に立体化することにより、踏切での交通渋滞の解消を図る」等と記載されている。踏切が解消された後の補助第85号線は環七通りへのアクセスがスムーズになり、明治通り等から板橋区内を走る環七通りへのバイパスとなることが予想される。交通量増加による環境負荷増が懸念されるため、十条道踏切が解消される補助第85号線の交通量や騒音・振動レベル、自動車排気ガス由来の大気汚染物質の変化等について環境影響評価を行われたい。

1につきましては、搬出量の車両が集中しない等の措置を行うなど、大気汚染等に対して十

分な配慮を行う。

2につきましては、補助第85号線の車線数の増加はないため、交通量は大きく変わらないというのが事業者の見解でございます。

これらを踏まえまして、項目の担当であります町田委員に御検討いただいた意見が4ページの別紙2でございます。

意見を読み上げさせていただきます。

- 1 本事業は工事が長期にわたり、列車運行を確保するために夜間にも工事が実施されることから、環境保全のための措置を徹底し、騒音・振動の低減に努めるとともに、地域住民に工事内容を十分説明すること。
- 2 仮線時の列車の走行に伴う鉄道振動について、全地点の予測値が現況値を上回るということから、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こと。
- 3 供用後の列車の走行に伴う鉄道騒音について、高さ方向の予測値が一部現況値を上回っていることから、環境保全のための措置を徹底し、鉄道騒音の一層の低減に努めること。

という意見でございます。

意見の取扱いについての事務局案ですけれども、指摘の趣旨を答申案に入れるとしてございます。

騒音・振動に関する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。

騒音・振動につきましては、私が担当いたしましたので若干補足をさせていただきます。

まず、評価書案の資料についてなのですが、予測については75ページ以降に記載がございましたけれども、工事の施行中あるいは完了後において、各測線の予測点、予測条件でございますが、地上高1.2m及び3.5mとしているわけでございますけれども、評価のところに行きまして、予測高さ3.5mについての評価の記載がないようでございますので、評価書の作成につきましては、そこら辺のところを、もう一度精査をしていただきたいと思います。

もう一点、建設作業騒音の予測結果でございますけれども、評価の指標が、107ページ表8.1.4-1に騒音、それから109ページ表8.1.4-2に振動についての記載がございます。

予測値と評価指標との比較がされていない箇所が随所に見受けられておりますので、このところも、もう一度精査をしていただきたいと思います。

仮線時の鉄道振動につきましては、評価書案の110ページに記載がございましたけれども、い

ずれも予測値が、現況値の3dBないし4dB増加をするということでございまして、この数値を見ますと、110ページに記載されております現況値を大きく上回らないこと、おおむね満足するという記載については若干違和感を覚えるところでございます。

いずれにしても、このような予測結果でございますので、施行当初から環境保全措置をきちんと講じていただきたいと思います。

工事中の配慮事項ということでございますけれども、鉄道の大規模改良・改造ということでございますので、列車の運行を確保しながら実施するということはいたし方ないかと思えます。当然、夜間作業も若干あるかと思えますけれども、電車の運行ダイヤは確定しているわけでございますので、ぜひ綿密な工事計画を立てて、また、夜間作業を実施する場合は近隣等にきちんと説明など、アナウンスをして、苦情の発生のないように配慮をしていただきたいと思います、事務局から事業者、その旨、御指導願いたいと思っております。

以上でございます。

それでは、御出席の委員の皆様方から御質問等ございましたら、お願いいたしたいと思います、いかがでしょうか。

よろしいですか。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 事業者の今の目標なのですけれども、現況値を大きく上回らないことという表現が、今後固定化してしまうと、なかなか難しいのかと。

今回は、あくまでも事業者の方が、この評価書案を出すときに、そういう目標を立てたのですけれども、なるべく定量的なものという数字を持ってこられて、先ほど町田委員がおっしゃられましたように違和感を覚える。この数字が大きく上回るか上回らないかというのはそれぞれの解釈次第になると思えますので、これはこれで私はやむを得ないと思えますけれども、今後こういう表現で出てきたときの取り扱いをどうするかということを事務局の方でも少し検討していただければいいのかなと思えます。

○町田部会長 ありがとうございます。

事務局、何か御意見、コメントはございますか。

○池田アセスメント担当課長 こちらにつきましては、仮線ということもあって、なかなか定量的に基準を定めづらいところがあってこういう形になってしまったと聞いております。

今後、谷川委員の意見を踏まえて、事業者とは、その辺は協議をしていきたいと考えております。

○町田部会長 よろしいですか。

ありがとうございました。

ほかに御意見はございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、ほかに御意見、御質問等がないようでございますので、騒音・振動につきましては、指摘の趣旨を答申案に入れることといたします。

次に、景観について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 景観につきましては、評価書案の149ページをお開きください。

景観の現況調査の調査事項でございますけれども、工事の完了後における鉄道施設の存在が、周辺の景観に及ぼす影響を予測・評価するために、地域景観の特性や代表的な眺望地点及び眺望の状況など5項目を行っております。

154ページをお開きください。景観調査地点図でございます。

点線のところが今回の事業区間でございますけれども、事業区間周辺は、地形がほぼ平坦で、住宅や商業施設等が密集しているため、事業区間を見通せる場所として踏切付近や、道路上に6地点を選定しております。

157ページをお開きください。予測でございます。

予測事項は、鉄道施設による地域景観の特性の変化の程度及び代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度としてございます。

158ページをご覧ください。こちらの写真は地点1における眺望の変化でございます。

側道から事業区間を見ているところでございますけれども、右側から左にかけて鉄道施設が出現しまして、眺望は変化するものの、高架下からの背後地の状況も視認可能なこととしてございます。

次に、右ページをご覧ください。十条道踏切付近でございます。こちらのページと、1枚おめくりいただいた160ページをご覧くださいませでしょうか。ちょうど駅のところが写っている写真でございます。こちらの2点につきまして、ちょっと修正をさせていただければと思います。

後ほど御説明しますが、こちらの2点のフォトモンタージュにつきましても先ほどの騒音・振動と同じように、都民の意見を聴く会の場で、このモンタージュはちょっとおかしくないかという御指摘を受けました。事業者を確認をさせたところ、駅部について、調査計画書の形状、高さでフォトモンタージュを作成してしまったために、評価書案では17mなのですが、そのときは15mぐらいで計画していたものですから、2m程度低く作成をしてしまったと

ということが分かっております。

これにつきましては、評価書作成において、きちんと修正をする予定でございます。

また、駅部は日影とか電波障害につきましても影響する可能性があるのですが、念のため確認したところ、評価書案の高さである17mで日影と電波障害を予測しているので大丈夫との事業者の回答をいただいております。

この2点につきましては、フォトモンタージュを調査計画書のものでつくってしまったということですが、そのほかのものにつきましては調査計画書と変わっておりませんので、問題なく作成されているということを確認してございます。

160ページをご覧ください。

北口付近でございますけれども、これとはちょっと違うのですが、こういう感じで、今の状態では見えるということですよ。

161ページをご覧ください。十条銀座商店街付近でございます。

鉄道施設が出現するものの、周辺の建物を超える高さではなく、眺望の変化は小さいと予測してございます。

162ページをご覧ください。仲原踏切付近でございます。

こちらにも鉄道施設が出現するものの、周辺の建物を超える高さではなく、眺望の変化は小さいと予測してございます。

163ページはフジサンロードからの眺望でございます。

鉄道施設が出現するものの、周辺の建物を超える高さではないので眺望の変化は少ないと予測してございます。

164ページをご覧ください。環境保全のための措置でございます。

高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観になじむよう材質、色彩等に配慮すること、駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮することとしてございます。

評価でございます。

評価の指標につきましては「東京都景観計画（改定）」に基づき設定された一般地域の環境づくり基準から事業地周辺の自然、歴史、文化、地域性等に配慮することとしてございます。

(1) 地域景観の特性の変化でございます。

工事の完了後における鉄道施設の高さは、最も高い部分は駅部でございますけれども、17m

程度、駅部以外の高架橋で7～11m程度となりますが、周辺の建築物等を大きく上回ることはないため、事業区間周辺の都市的景観要素と融合し、地域景観の特性はほとんど変化しないものと考えてございます。

(2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化でございます。

事業区間周辺は、そのほとんどが商業施設や戸建て、中高層の住宅等といった都市的景観となっております。その中に、新たな都市的景観要素としまして、高架橋等の鉄道施設が加わるため、眺望の変化が認められるものの、周辺の建築物等の高さを大きく上回るものではない。さらに、事業の実施に当たっては、鉄道施設の形状等は周辺環境に溶け込むよう、環境保全のための措置を実施するとしてございます。

以上のことから、評価の指標である事業地周辺の自然、歴史、文化、地域性等に配慮することを満足すると評価してございます。

評価書案の説明は以上でございます。

それでは、本日の資料の5ページをご覧ください。

資料1-2でございます。こちらが景観の審議資料でございます。

中段から下をご覧ください。

都民の主な意見と関係区長の意見がございました。別紙1のとおりでございます。

6ページ、7ページをご覧ください。

都民の主な意見でございます。

1 十条東口広場から北西方向、仲道踏切（演芸場通り）から東又は西方向、環状7号線交差部から南方向等の調査地点を追加してほしい。

こちらにつきましては、鉄道施設が容易に見渡せるところ、それと不特定多数の人の利用頻度の高い場所ということで、今まで選定してきてございます。調査計画書に対する都民の意見も参考にしまして、地点を増やして行っているところでございます。

7番でございます。「都市計画案および環境影響評価案のあらまし」（パンフレット）の環境保全のための措置において、「鉄道施設の形状等は周辺環境に溶け込むよう環境保全のための措置を実施します」とあるが、これはどのように具体的な措置を施すのか示していただきたい。

こちらにつきましては、環境保全措置に従いまして、適切に進めていくと見解書で事業者が述べております。

右ページに移りまして関係区長の意見でございます。

北区長につきましては、

北区は、平成27年4月に東京都との協議により景観行政団体となり、東京都北区景観づくり条例を制定し、同年9月に北区景観づくり計画を策定して、景観法に基づく景観行政事務を行っている。

については、当該事業区間における環境影響評価の景観に関しては、東京都北区景観づくり条例及び北区景観づくり計画を踏まえたものとされたい。

こちらにつきましては、高架橋や駅舎の外壁について、北区の景観条例及び景観づくり計画を踏まえたものにしますと見解書の中で事業者が述べてございます。

板橋区長です。

環境影響評価書案P. 33表6. 4-3 (1) 、 P. 150表8. 5. 1-1、 P. 193それぞれの板橋区景観計画の表記について、東京都景観計画の表記と同様に、「板橋区景観計画（改定）」（平成26年8月）と修正していただきたい。

P. 156オ 法令による基準等（最下段の3行）の表記について、板橋区全域が「板橋区景観計画（改定）」（平成26年8月）に基づく景観計画区域に指定されている。景観計画区域は、一般地域と景観形成重点地区の2つの区域に区分されており、それぞれの異なる基準に基づく規制・誘導を実施しています。評価書案の記載によると、事業区間区域周辺には東京都板橋区景観条例に基づく景観形成重点地区に当たらないので、特に規制は無いように解釈ができてしまう。正確な記載内容に改めていただきたい。

こちらにつきましては、評価書の作成に当たっては、対応等していくと事業者の見解書で記述しております。

これらを踏まえまして、項目の担当である義江委員に御検討いただいた意見が8ページの別紙2でございます。

意見を読み上げさせていただきます。

- 1 代表的な眺望地点からの眺望の変化について、鉄道施設の形状等は、周辺環境に溶け込むよう環境保全のための措置を実施することから、評価の指標を満足するとしている。については、周辺に中低層住宅等も多く立地することから、周辺環境に溶け込むための具体的な措置とその効果について、分かりやすく記述すること。
- 2 代表的な眺望地点からの眺望の変化について、予測に用いた計画諸元とフォトモンタージュに一部不整合が認められることから、改めて検証するとともに、必要に応じて予測・評価の見直しを行うこと。

意見の取扱いについての事務局案ですが、指摘の趣旨を答申案に入れるでございます。

1につきましては周辺環境に溶け込むようにと記述がされておりますけれども、具体的には記述されていないため、評価書の段階において、記述できることについて、都民に分かりやすく具体的なものを示すように意見を付してございます。

2につきましては、評価書案の駅舎のモンタージュについて記載されておりますけれども、159ページと160ページにつきましては、先ほど説明したように調査計画書の諸元で作成していることが分かっておりますので、改めてフォトモンタージュを作成した上で検証し、評価書までに正しく示してもらうための意見としてございます。

景観については、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。

それでは、御担当の義江委員、何か補足することはございますでしょうか。

○義江委員 鉄道施設の形状等は周辺環境に溶け込むように環境保全のための措置を実施すると書かれているのではありますが、例えば158ページ～160ページのフォトモンタージュを見ましても、なかなか周辺環境に溶け込んでいるようには見えがたいということもあります。

特に、159ページ、160ページにつきましては、本当はこれよりもさらに2m高くなるということでございますので、ますます溶け込んでいるようには見えがたくなっていくのではないかと予想されます。

また、文章でも地域景観になじむよう材質、色彩等に配慮するとは書かれておりますが、具体性に欠けていると思われましたので、意見の中では具体的な措置とその効果について、分かりやすく記述することと指摘させていただきました。

以上です。

○町田部会長 ありがとうございます。

御出席の委員の方から御質問等がございましたら、お願いいたします。

フォトモンタージュは修正が入るということで、評価書にはきちんと取り込んでいただけるということでございますね。

何か御意見等はございますか。よろしいでしょうか。

それでは、御意見がないようでございますので、景観につきましては指摘の趣旨を答申案に入れることといたします。

齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 ちょっと前に戻ってしまうのですが、後学のためにも確認をしたいこと

がありますのでちょっと確認をさせていただきます。

騒音・振動のところなのですけれども、要点は、予測に反映した項目と予測に反映しなかった項目で、評価書の記載をもう少し変えたほうがいいのではないかと考えているということなのです。

今回のものは、予測値がある程度、騒音レベルが大きい問題もあるので、例えばロングレールの採用について、これは予測式に反映している内容ですね。それが例えば可能な限りロングレールを採用しますと書かれているのは、予測に入れているということは、やることは前提なのではないかと思うので、そういうように記載すべきなのではないかと思っています。

レールの重軌条化というのは予測に反映していないので、それは今、相当騒音も高いレベルにあるし、可能な限りそういうものを入れますという言い方はいいのではないかと。

予測に反映した項目と反映していない項目の書き方をちょっと工夫されたほうが良いように思うのですが、これは何か誤解があるかもしれないのですけれども、いかがでしょうか。

予測に入れるということは、基本的にやるということが前提でいいのですよね。

○町田部会長 今、齋藤委員から御指摘いただきましたけれども。

○池田アセスメント担当課長 ロングレールに関しましては、当然やる計画で、それも反映した上で予測評価はしているところでございます。

○齋藤委員 これからやることだから、可能な限りやりますというのでいいのかもしれないのですけれども。

○池田アセスメント担当課長 この書きぶりにつきましては、齋藤委員の意見なども参考に、今後、評価書の中で、どうしようにするかは、ちょっと対応を考えたいと思います。

○齋藤委員 一般的に、これまでは予測に反映されたものと反映されないものとを、特に分けた記述はしていないというような理解でよろしいですか。

○池田アセスメント担当課長 騒音とか振動を計算する中で、ロングレールについては、それを反映させた上でやっている。ただ、重軌条化については、まだこの中に入っていないということで分けていない。

○齋藤委員 私が申し上げているのは、予測式云々ではなくて、最後の評価のときに反映している項目と反映していない項目で分けた記述の必要性はないのかという意味で、今までは分けていない。そもそも分ける必要がないのであれば別に分けなくてもいいのですけれども、

分ける必要があるのだったら、今までもそうなのか、今後どうされるのか。この案件だけではなくて、ちょっと確認しておきたいという意味です。

○池田アセスメント担当課長 基本的には、今までもこのやり方で記述をさせていただいてございます。

○齋藤委員 しつこくて申し訳ないのですが、そもそも予測に反映したものを可能な限りと書くのはおかしいのではないかという気がしているのです。それをさらにやりますというのならいいのですけれども。やるかもしれませんならいいのですけれども。

○池田アセスメント担当課長 もう既に反映はしていますので、確かに先生のおっしゃるとおりかなとは思いますが。

その辺の書きぶりについては、ほかの案件もありますので、今後検討していきたいと思えます。

○町田部会長 ありがとうございます。

義江委員、どうぞ。

○義江委員 ビル風の場合は、対策前と対策後の両方の評価がなされておりますので、項目によって扱いがちょっと違うかなという気がします。

○齋藤委員 扱いがちょっと違うかもしれないということです。

○町田部会長 ありがとうございます。大事なところだと思います。

環境保全のための措置の書き方ですね。ほかの案件にも関係するかと思います。ありがとうございました。

ほかに御意見はございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、これで項目別審議全て終了いたしましたので、引き続き、総括審議を行います。

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、本日の資料の9ページをお開きください。資料1-3「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」に係る都民の意見を聴く会における公述意見の概要」でございます。

都民の意見を聴く会につきましては、4月25日に実施しております。

公述人は12名の方がいらっしゃいました。

当日は、町田部会長と森川委員に御出席をいただいております。

主な意見でございますけれども、10ページ、騒音の（7）になりますけれども、現況調査で全列車の20%、80本の列車を測定したとしているが、地点によっては欠損があり10%にも満

たない本数しかできていないものもあり、各測定地点で騒音、振動が別の列車で測定しているものも散見される。また、別の場所で行われたはずのデータが同じデータであり、この評価書案は信頼できない。

こちらは項目別審議のほうでも説明しましたが、こちらで指摘されまして、確認して、データ上的には予測・評価には影響はないのですが、評価書作成に当たっては間違っただデータのところについては修正していきたいと考えてございます。

11ページになります。

6景観につきましては(1)既存の駅舎と、その下に今度新しくできる駅舎を合成写真で示されているが、新しい駅舎は17mで4階相当になるはずだが、高さが8mから9mにしか見えない。また、高架橋もかなり低い位置に合成されている。もっと上にあるはず。またこの評価書は案の段階、間違っているところや食い違いなどは修正できるので、これは修正してほしいという意見が寄せられました。

これも景観の項目別審議のところでも説明したとおり、駅舎は問題なかったのですが、高架橋の駅部というか、外壁の部分に調査計画書のものを使ってしまったということで間違いがございましたので、ここは修正をさせていただき予定でございます。意見もつけさせていただきます。

最後に、7その他ですけれども(3)東京都は高架化、直上高架化、地下化、3案を総合的に比較して高架化案を採用したとしているが、その採用検討に環境影響評価の結果が含まれていないと納得できない。環境影響評価による複数案を実施すべきなどの意見をいただきました。

都民の意見を聴く会の概要については以上でございます。

続きまして、12ページ、資料1-4でございます。

読み上げさせていただきます。

「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」に係る
環境影響評価案について（案）

第1 審議経過

本審議会では、平成28年10月27日に「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（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における審議を重ね、都民及び関係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。

付表につきましては14ページでございます。

第2 審議結果

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。

なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、次に指摘する事項について留意するとともに、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるべきである。

騒音・振動と景観につきましては、先ほど説明させていただきましたので読み上げを省略させていただきます。

13ページの廃棄物でございます。

既存構造物の解体撤去及び建設工事に伴い、プラスチック、ガラス、ケーブル及び建設混合廃棄物等の発生も考えられるとしているが、その排出量等が示されていないことから、これらの廃棄物についても、排出量、再利用・再資源化率等を予測・評価すること。

以上でございます。

○町田部会長 説明ありがとうございました。

今、読み上げていただきましたけれども、御意見等がございましたらお願いしたいと思えます。

それでは、私のほうから若干コメントをさせていただきます。

先ほど事務局から説明がございましたように、4月25日の都民の意見を聴く会、12件の公述がございまして、多くは騒音・振動、景観、それから地下化を望むとか、日影、あとは地形的条件等々がございました。

騒音・振動につきまして、9ページの(2)で都民の方から予測式の適用範囲について御質問、御懸念がありました。

この予測式なのですが、なかなか鉄道騒音を予測するというのは、きっちりしたものは実はないわけでございまして、大分古い資料を使っているのが現状かと思えます。

その予測式の中の適用範囲に、9ページにも書いてありますように、路線が平坦で直線だというような一項目がございまして、確かに高架化の部分は平坦でございますけれども、擁壁部分から高架に渡るところに若干勾配があるということでございます。

ただ、このような騒音を予測する場合には、赤羽線は10両で走っていますけれども、大体200mの長さの音源が移動するというように考えるのが一般的でございます。

そのように完全に平坦ではないのですけれども、この予測式を適用するというので、ただ、この予測式も、鉄道騒音につきましてはレールと車輪の転動音、それから、高架の場合は構造物音、その他空力音とかモーターの音とか、実はいろいろとあるのですけれども、採用した予測式には転動音と構造物音の2つの予測ということでございます。ただ、そのまま使うのではなくて、類似事例である中央線のデータを使いまして関係式をつくって予測したということでございます。

また、高架構造物についても平坦で直線だということでございまして、列車や軌道構造によっても、音のエネルギー、パワーレベルが変わるわけでございますけれども、類似事例である中央線のデータを使って関係式をつくって予測したということで、適切な予測値が出たものと推察できるわけでございます。

それから適用範囲は幾つかあるのですけれども、列車速度が時速50km～120kmの範囲で予測できますという予測式でございますが、今回の案件を見ましても、注目する区間、事業区間において速度変化が余りないということでございます。また、十条駅は全列車が停車をするということもありまして速度変化が少ないと考えられるわけでございます。

したがって、都民の方から何点か御指摘をいただきましたけれども、予測の値については、ほぼ適切なものと判断できるわけでございます。

ただ、高さ方向につきましては現況値をオーバーする。近隣は、皆さん御存じのように、住居の軒先が鉄道に接するような地域でございます。また、3階、4階という建物もございしますので、高さ方向の数値、騒音レベルが現況より高くなるということは大変問題な点だろうと思いますので防音対策ですね。保全措置は、徹底してとっていただきたいということを、事業者のほうに御指導をしていただければと思っております。

都民の意見を聴く会あるいは評価書案と資料を見た、若干感想もございましてけれども、ただ、先ほど事務局から訂正もありましたが、誤記が何か所かございます。散見されますので、ぜひ資料を、資料編あるいは評価書につきましては、よく精査をして完成させていただきたいと、このように思っております。

私のほうからは以上でございます。

ほかに何か御意見等がございましたら、お願いいたします。

守田委員、お願いします。

○守田委員 コメントです。

都民の意見を聴く会の4番目のところに水循環というのが入っております。水循環は、今回

の、この中では評価項目に入っていないのです。

ここの意見を読みますと、どういうことを言っているかということ、要は鉄道の部分というのが、結局雨がそこから浸透しますから地下水を補給していたわけです。それと同時に浸水被害も軽減した。だから、そこが全部覆われますと補給が減ってしまうのではないかということなのです。

どうもこの地域は井戸がかなりあるらしくて、そこで多分そういう心配になっているのだと思います。だから、これに対して多少対策をやるとすれば、高架の部分の水を下へ落として、雨水浸透ますをやっていけば、その部分は全部地下へ浸透しますので、そういうことで対応すれば問題ないかなと思います。

さっき地下化の話がありましたけれども、ここを地下化しますと、間違いなく地下水流動阻害になって、広範囲で井戸枯れが起きますから、どちらかということ、地下化よりは高架のほうが水循環的にはオーケーであるというように考えます。

ちょっとコメントです。

○町田部会長 ありがとうございます。

事務局から何かこれについて、よろしいですか。

○池田アセスメント担当課長 守田委員がおっしゃったように、井戸のほうは調査しておりまして、かなりあるということで、この辺につきましては4 (1) のほうに、都民の意見のほうに東京都の意見も書いていただいているのですけれども、貯留・浸透施設を設置して、水については対策を講じていくということですので、今の守田委員のコメントも含めて、その方向で、今後、また事業者のほうには伝えていきたいと思っております。

○町田部会長 ありがとうございます。

ほかはよろしいですか。

それでは、ほかには意見がないようでございますので、ただいま説明をいただいた内容で次回の総会に報告をさせていただきます。ありがとうございました。

次に「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。

○真田アセスメント担当課長 それでは、御説明をさせていただきます。ピンク色の評価書案をご覧ください。

85ページ、騒音・振動でございます。

現況調査でございます。

調査事項は、騒音・振動の状況や土地利用の状況、発生源の状況、自動車交通量などの状況、地盤及び地形の状況、法令などによる基準などについて調査を行っております。

89ページの表8.2-2をご覧ください。

騒音の状況に関する既存資料調査は、平成26年度の道路交通騒音・振動調査報告書を用いて、表8.2-2にごさいますように、計画道路の周辺15か所について行っております。この中で、主に国道16号線についてですが、昼間で4か所、夜間で8か所、環境基準を上回っている場所がございました。

91ページの表8.2-3をご覧ください。

騒音に関します現地調査なのですが、計画道路の周辺を代表する3地点といたしまして、一般環境を1地点、道路沿道環境を2地点、合計3地点について調査をしております。

こちらに関しましては、昼間で1か所、夜間では2か所、環境基準を上回っているという結果になっております。

92ページの表8.2-4をご覧ください。

振動に関する既存資料調査なのですが、こちらも平成26年度の道路交通騒音・振動調査報告書を用いて、計画道路の周辺6か所について行っております。

こちらの結果としては、昼間、夜間とも、全地点で規制基準を下回っております。

93ページの表8.2-5をご覧ください。

振動に関する現地調査なのですが、騒音と同様、一般環境1地点、道路沿道環境2地点について調査をしております。

調査結果につきましては、昼間、夜間とも、全地点で規制基準を下回っているという結果でございました。

100ページをご覧ください。予測です。

(1) 予測事項なのですが、ア 工事の施行中のごさいます建設機械の稼働に伴う騒音・振動、イ 工事の完了後につきましては自動車の走行に伴う道路交通の騒音・振動としております。

(3) 予測地域をご覧ください。

ア 工事の施行中に関しましては、計画道路及びその周辺とし、予測断面は敷地境界上の地点としております。

これに関しまして、105ページをご覧ください。

図8.2-7に建設機械の音源や、その振動源の位置と予測地点をそれぞれ図示をしております。

予測地点としては、敷地境界線に10m間隔で設定しております。

100ページに戻っていただきまして、イ 工事の完了後の騒音・振動の予測地点なのですが、これに関しましては次の101ページをご覧くださいなのですが、図8.2-3にありますように、計画道路の東端部と中央部の2か所の断面としております。

断面に関しましては、102ページの図8.2-4をご覧ください。

28mの道路に関して、車道が8mあり、予測地点がこのように設定してございます。▼の部分
が振動予測断面、▽の部分騒音予測断面となっております。

117ページをご覧ください。環境保全のための措置でございます。

(1) 工事の施行中でございますが、予測に反映した措置として、低騒音・低振動型の建設機械を採用すること、また、作業手順の調整を図り、周辺地域の環境保全に努めること。騒音について、必要に応じて仮囲いを設置するなどを行うとしております。振動につきましては、住居に近接して工事を実施する場合には、極力振動の少ない工法を採用するなどとしております。

予測に反映しなかった措置についてでございますが、工事用車両の集中稼働を回避すること、事前に工事実施日や実施時間をお知らせするなどの措置を講ずることとしております。

(2) の工事完了後の騒音につきましては、予測に反映した措置としては、中央帯に遮音壁を設置することや低騒音舗装を採用することとしております。

118ページをご覧ください。評価でございます。

今回、評価の指標につきましては、建設作業中については、騒音・振動とも環境確保条例に基づく勧告基準としております。

表8.2-22 建設作業の騒音レベル予測結果をご覧ください。

こちらでは、建設機械の稼働に伴う各工種での騒音の予測結果をしておりますが、予測の結果としては66～79dBとなっております、勧告基準である80dBを全て下回っている予測でございます。

振動につきましては、119ページの表8.2-23 建設作業の振動レベル予測結果をご覧ください。

建設機械の稼働による各工種での振動レベルの予測結果なのですが、57dB～68dBとなっております、環境確保条例の勧告基準である70dBを全て下回っております。

120ページをご覧ください。

今度は工事完了後の自動車交通による騒音につきましては、評価指標を環境基本法に基づ

く環境基準としております。

表8.2-24 (1) 道路交通の騒音レベル予測結果（供用時）をご覧ください。

供用時における各予測断面の騒音レベルなのですが、昼間の最大値が68dB、夜間の最大値が63dBとなっておりまして、環境基準である昼間の70dB、夜間の65dBをいずれも下回っております。

表8.2-24 (2) 道路交通の騒音レベル予測結果（道路ネットワークの整備完了時）をご覧ください。

道路ネットワークの整備完了時の騒音レベルについても、昼間の最大値が70dB、夜間の最大値が65dBと、昼間の70dB、夜間の65dBと環境基準以下となっております。

121ページをご覧ください。イ 振動でございます。

振動については、評価指標を環境確保条例に基づく規制基準としております。

表8.2-25 (1) 道路交通の振動レベル予測結果（供用時）をご覧ください。

なお、予測断面①が第1種区域、②が第2種区域ということでございますが、この表に書いてあります第1種区域といたしますのは、ちょっと戻りまして97ページをご覧くださいませでしょうか。

97ページの表8.2-10 環境確保条例に基づく日常生活等に適用する規制基準という表にありますとおり、第1種区域というのは、いわゆる住居系の地域を指します。一方、第2種区域というのは、近隣商業地域、商業地域、準工業地域といった商工業系の区域を指すものでございます。

121ページにお戻りいただきまして、供用時における予測結果なのですが、第1種区域の昼間におきましては48dB、夜間が48dBと、規制基準である昼間の60dB、夜間の55dBを下回っております。

第2種区域でございますが、昼間で49dB、夜間で48dBと、こちらも規制基準である昼間の65dB、夜間の60dBをそれぞれ下回っております。

表8.2-25 (2) 道路交通の振動レベル予測結果（道路ネットワークの整備完了時）をご覧ください。

道路ネットワーク整備完了時の振動レベルについて、予測結果が第1種区域におきましては、昼間で50dB、夜間で50dBと、規制基準である昼間の60dB、夜間の55dBをそれぞれ下回っております。

同じように、第2種区域では、昼間の50dB、夜間で49dBと、規制基準である昼間の65dB、夜

間の60dBをそれぞれ下回っています。

したがって、評価の指標を全て満足しているとしております。

予測、評価の説明につきましては以上でございます。

それでは、資料の15ページをご覧ください。

こちらの事業につきましては都民の主な意見、関係市長からの意見は、特にございませんでした。

町田委員と項目検討を行いました結果、意見なしとさせていただきました。

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。

騒音・振動につきましては私が担当いたしました。若干補足させていただきます。

先ほど事務局からも御説明ありましたとおり、評価の指標をいずれも下回る予測値が出ております。

したがって、騒音・振動は今後大きな問題が出ることはないかと推測いたしますけれども、騒音の予測する前提として、低騒音舗装、排水性舗装の施工を前提として予測値を算出しておりますので、供用開始後、道路管理者に、きちんと道路の維持管理、目詰まり等がないようにしていただきたいということが感想としてございます。

アセスの内容そのものではないのですが、今後の維持管理等も気をつけてほしいという要望でございます。

私のほうは以上ですが、ほかに御意見等がございましたらお願いいたします。

いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、ほかに御意見がないようでございますので、騒音・振動につきましては「意見なし」とさせていただきます。

次に、生物・生態系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 評価書案の133ページをご覧ください。「8.4 生物・生態系」でございます。

現況調査でございます。

(1) 調査事項のうち、ア 生物なのですが、こちらにつきましては、陸上植物の状況、陸上動物の状況、生息（育）環境、緑の量、法令による規制などについて調査をしております。

イ 生態系については、陸域生態系の状況について、関連資料の収集・整理及び現地の調査を行っております。

(2) 調査地域なのですが、これにつきましては135ページをご覧ください。

植物の調査範囲につきましては、計画道路の中心から片側約100mとなっております。

137ページをご覧ください。

陸上動物の状況、生態系に関しましては道路の片側から約250mとしてございます。

139ページをご覧ください。

ア 生物の調査手法でございます。

139ページの表8.4-2をご覧ください。

こちらにありますとおり、植物相あるいは植物群落について、既存資料や現地調査をそれぞれ行ってございます。

144ページをご覧ください。こちらは生物の調査結果です。

(ア) 陸上植物の状況です。

a 植物相にありますとおり、自生する植物について注目される種でございますが、これにつきましては145ページをご覧くださいいただけますでしょうか。

ここにありますとおり、東京都レッドリスト2010年版で、北多摩・西多摩地区、北多摩というのは主に立川市、あるいは西多摩地区というのは福生市などを指しますけれども、北多摩・西多摩地区ともに絶滅危惧Ⅱ類とされるアマナ、キンランが確認されております。

なお、確認場所につきましては、希少種保護の観点から非表示とさせていただいております。

147ページをご覧ください。

こちらは植物群落でございますけれども、植生につきましては、ここでは特に注目される群落はございませんでした。

152ページをご覧ください。(イ) 陸上動物の状況でございます。

調査の結果、哺乳類におきまして注目される種としては、北多摩で絶滅危惧ⅠB類としているキツネが確認されております。

なお、確認場所については、こちらも希少種保護の観点から非表示とさせていただいております。

159ページをご覧ください。

この図面でいいますと、調査の結果、鳥類で注目される種として、北多摩・西多摩地区で準絶滅危惧種とされているアオゲラが確認されております。同じく、北多摩地区で絶滅危惧種Ⅱ類、西多摩地区で準絶滅危惧種とされているモズあるいはヒバリ、北多摩地区で絶滅危

惧種Ⅱ類とされているウグイス、エナガ、セグロセキレイといったものが確認されてございます。

163ページの図面をご覧ください。

爬虫類に関する調査を行っていますが、この中で注目される種といたしましては絶滅危惧種Ⅱ類であるニホントカゲです。計画道路の北側の横田基地のほうで確認されていますニホントカゲあるいはニホンカナヘビ、あと絶滅危惧種の留意種とされているニホンヤモリがそれぞれ確認されてございます。

167ページをご覧ください。

昆虫類なのですが、こちらで注目される種としては、準絶滅危惧種でありますセミのヒグラシが確認されてございます。

170ページをご覧ください。a 緑被率でございます。

緑の量につきましては、現存の植生図をもとに面積と割合を算出したところ、調査範囲内、いわゆる計画道路から片側100mなのですが、調査範囲内での緑被面積につきましては、今現在、約11.5haで、割合は42%、内訳といたしましては草地在約22%、樹林が約19%となっております。

また、計画道路内につきましては、現在、緑被面積は表8.4-26の中にありますとおり、0.8haで、緑被率は約26%となっております。残りの73%は市街地や住宅地などというように構成されております。

182ページをご覧ください。

b 注目される種及び群集でございますが、調査地域の生態系におきまして、注目される種といたしまして、同じく182ページの表8.4-31にありますとおり、こちらにある選定基準に基づき食物連鎖上の上位に位置するキツネや、この地域の生態系の特徴を示す種として、シジュウカラやヒバリを選定しております。

184ページをご覧ください。予測でございます。

(1) 予測事項ですが、生物につきましては、植物相及び植物群落の変化の内容及びその程度、(イ)では緑の量の変化の内容及びその程度、(ウ)では動物相及び動物群集の変化の内容及びその程度、(エ)では生息(育)環境の変化の内容及びその程度といたしております。

イ 生態系では、陸域生態系の変化の内容及びその程度について予測をしております。

193ページをご覧ください。環境保全のための措置でございます。

まず、(1)の工事完了後における生物・生態系への影響を最小限にとどめるための措置として、予測に反映した措置といたしましては、計画道路内にあるキンランを、可能な限り同様な植物相への移植を検討することとともに、その後の活着状況をモニタリングするとしております。また、可能な限り周辺の緑の連続性の確保に努め、周辺環境との調和を図り、緑豊かな景観の創出や緑のネットワーク形成を図るとしてございます。

予測に反映しなかった措置といたしましては、注目される植物、哺乳類や鳥類、昆虫類の種が確認されていることから、事後調査において事業の実施に伴う影響を調査し、必要に応じてさらなる環境保全のための措置を検討することや、工事の施行に当たっては十分注意するように工事関係者へ周知徹底するというようにしてございます。

それを受けまして、194ページをご覧ください。評価でございます。

評価の指標といたしましては、生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないこととしてございます。

評価結果でございますが、(2)工事の完了後なのですが、予測調査において計画道路内で影響を受ける種としてはキンランを確認しているため、環境保全のための措置として、可能な限り同様な植物相環境への移植を検討するというようにしてございます。

緑地の面積なのですが、今回、計画道路の工事の施行や計画道路内の植樹帯への植栽の設置によって、工事の完了後における緑地は結果的に0.73haの減となりますが、改変の比率は2.6%とわずかであり、かつ可能な限り周辺の緑の連動性の確保に努めることから、緑の量への影響は小さいというように予測してございます。

緑の面積につきましては、187ページをご覧くださいませでしょうか。

緑の面積につきましては、表8.4-35に記載しております。全体で、今、27.55haと一番下に記載しておりますが、道路の拡幅後は工事の完了後の欄にある面積にそれぞれ変更になります。

樹木被覆率につきましては、現在、5.34haから5.22haへ、0.12ha、0.4%減少いたします。

草地につきましては、現在、6.03haなのですが、工事完了後は5.42haへ、0.61ha、2.2%の減少となります。

畑地とその他の緑地には変更はございません。

合計で、緑地は11.49haから10.76haに、0.73ha、結果として2.6%の減少という計算でございます。

評価の欄を続けます。194ページにお戻りください。

動物に関しまして注目される種として、哺乳類のキツネあるいは鳥類のアオゲラ、セグロセキレイなど、爬虫類のニホンヤモリなど、あと昆虫類のヒグラシを確認しております。

計画道路の周辺には、現況と同様な環境が存在することにより、影響は小さいと予測してございます。

これらにより、植物相及び植物群落、陸上植物、生息（育）環境の変化、緑の量、陸域生態系への影響は小さいと予測してございます。

緑の連続性についても、現況と同様な環境が保全されることから、影響は小さいと予測してございます。

よって、評価の指標とした生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないことを満足するというようにしてございます。

これを受けまして、資料の16ページをご覧ください。

こちらにつきまして、今回、都民の主な意見あるいは関係市長の意見はございませんでした。

小堀委員と項目検討を行いました結果、次のように意見をつけさせていただきました。

読み上げさせていただきます。17ページでございます。

可能な限り周辺の緑の連続性確保に努め、周辺環境との調和を図り、緑豊かな景観の創出や緑のネットワーク形成を図るとしているが、計画道路周辺における陸上動物の生息環境を踏まえ、エコロジカル・ネットワークにも配慮した緑化計画となるよう検討すること。とさせていただきます。

これにつきましては、193ページをご覧くださいませでしょうか。

193ページに環境保全のための措置の記載がございますが、予測に反映した措置として可能な限り周辺の緑の連続性確保に努め、周辺環境との調和を図り、緑豊かな景観の創出や緑のネットワーク形成を図りますとあります。

この地域には多様な生物が確認されてございますことから、緑のネットワークというだけではなくて、いわゆる植栽をするに当たっても、地域固有の在来種を織りまぜて、中木や低木など、多層階な植栽により、鳥類あるいは昆虫類などの生息・成育空間を創出し、地域のエコロジカル・ネットワークの形成に寄与するような、そういった緑化計画をするよう検討を求めるというものでございます。

予測、評価、意見については以上でございます。

説明は以上でございます。

○町田部会長 説明ありがとうございました。

小堀委員は本日欠席を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、小堀委員からコメント等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 小堀委員からいただきましたコメントといたしましては、評価書の187ページをご覧くださいませでしょうか。

こちらは緑の量の変化の程度について予測しているというようになっているが、ここで予測しているのは緑被率の記載にとどまっているため、評価書のほうでは、緑の量、ボリュームについても記載するように事業者にお伝えくださいというコメントでございました。

187ページにありますとおり、緑の量、面積の記載はございますけれども、173ページをご覧くださいませでしょうか。

173ページで緑に関する現況調査を行っているのですが、こちらでは緑の体積と、いわゆる緑のボリュームについても現況調査を行っておりますので、予測内容にも、緑の量、ボリュームに関することを記載すべきではないかといった内容のコメントでございました。

以上です。

○町田部会長 ありがとうございます。

ただいまの御指摘につきましても、評価書にきちんと記載できるよう、事務局から事業者の説明をお願いしたいと思っております。

ほかに御質問等がございますでしょうか。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、生物・生態系につきましては指摘の趣旨を答申案に入れることといたします。

次に、廃棄物につきまし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 それでは、説明をさせていただきます。

評価書案の209ページをご覧ください。廃棄物でございます。

現況調査でございます。

(1) 調査事項なのですが、建設廃棄物の状況、建設発生土の状況、廃棄物の処理の状況、法令による基準などについて、既存資料や事業計画に基づき調査を行っております。

212ページをご覧ください。予測でございます。

(1) 予測事項なのですが、工事の施行に伴う廃棄物及び建設発生土の排出量、再資源化量、再利用率及び処理・処分方法としております。

(2) 予測の対象時点といたしましては、工事の施行中において、廃棄物及び建設発生土が

排出される期間としております。

214ページをご覧ください。環境保全のための措置でございます。

(1) 工事の施行中において、廃棄物の影響を最小限にとどめるための環境保全措置について記載しております。

予測に反映した措置として、事業の実施に伴い排出する廃棄物を「建設副産物適正処理推進要綱」「東京都建設リサイクル推進計画」などに従って、再資源化・再利用に努めるとしてございます。

建設発生土につきましては「東京都建設リサイクルガイドライン」などに従い、他の公共事業への利用、再利用センターなどに指定地処分するなど、建設発生土の再利用に努めることとしてございます。

発生土を処分場に搬出する場合は、受け入れ基準の確認をした上で搬出するというようになっています。

コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊につきましては、再資源化施設などを活用して再生品化を図るとともに、再生品を率先して利用するなど、再資源化・再利用に努めるとしてございます。

また、再資源化が困難な廃棄物は、産業廃棄物の運搬処分の許可を得た業者に委託して適切に処理するというようにしてございます。

予測に反映しなかった措置についてでございますが、舗装路盤材について、再生砕石など、リサイクル材の使用に努めることとし、計画・設計段階における廃棄物の発生抑制計画の検討を行うなど、廃棄物の発生抑制に努めるとしてございます。

215ページをご覧ください。評価でございます。

(1) 評価の指標については、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くずなどについては「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（再資源化率99%）を上回ることでございます。ただ、建設発生土につきましては「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値を参考に設定した再利用率99%を上回ることで、関係法令や廃棄物処理計画などで定めている事業者が果たすべき責務に示される廃棄物の減量方針と合致することとしてございます。

(2) 評価の結果でございます。

コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くずなどにつきましては、再資源化率の予測を100%としていることから「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値、再資源化

率99%を上回っております。

建設発生土につきましては、再利用率の予測を100%としていることから「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値を参考に設定した再利用率99%を上回っております。

計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行うなど、廃棄物や建設発生土の発生抑制に努めるとともに、工事の施行に伴い発生する廃棄物などは再資源化・再利用することから、評価の指標に示される事業者の責務に合致するとなっております。

さらに再資源化が困難な廃棄物や特別管理廃棄物は、関係法令に基づき適切に処理すること、再利用が困難な建設発生土については、受け入れ基準を確認した上で発生土を処分場に搬出するというにしていることから、評価の指標を満足しているというようになっております。

それでは、審議資料の18ページをご覧ください。

こちらでも都民の主な意見、関係市長の意見はございませんでした。

谷川委員と項目検討を行いました結果、「意見なし」とさせていただきました。

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。

御担当の谷川委員、何か補足することがございましたらお願いいたします。

○谷川委員 意見なしとしたのですけれども、212ページと213ページのところがそうなのですが、目標のところ再資源化100%としているのです。

これを本気でやれば別にけちをつけることはないのですけれども、ただ、100%と書きつつ、万が一不適正なものが出たら最終処分しますというようなことが書いてありますので、その辺は、何かいいことを書けば済むということではなくて実行可能性を考えてやっていただきたい。

ですから、あえてこのところで意見としては申し上げなかったのですけれども、次の評価書のところには、しっかり実態を見て記述していただきたいと思っておりますので、その辺よろしくお願いいたします。

第2点目、これらについては土壤汚染との関わり合いもあるのですけれども、実際にこの場所について、どういう物質が入っているかというのはやってみないと分からないのですけれども、そうなりますと、土壤汚染以外にも、掘削土についても、場合によると一部汚染する物質が入って再生を受けられない場合もあり得ますので、そういうことも考えて、100%というのは、もう一度考えていただければというようには思っております。

それを目指すこと自身は非常にいいことだと思いますけれども、評価書に記載することは、自分たちのことを縛り過ぎることになりますので、そこまでは求めていなくて、それぞれ事業者さんがどう目指しているのか。実際にやれる範囲の中でどうやるかということ、ぜひ書いていただきたいというところです。

以上です。

○町田部会長 ありがとうございます。

再資源化率のお話、今、2つありましたけれども、いかがでしょうか。事務局、何かコメントはございますか。

○真田アセスメント担当課長 今回、100%という表現なのですが、今の谷川委員からの意見を踏まえまして、例えば「約」をつけるとか、こういった形で実行が可能なような表現にしていきたいと考えております。

土壤汚染につきましても、実際まだ何が出るか分かりませんので、その辺はきちんと事業者に対しても指導していきたいと考えております。

○町田部会長 谷川委員、よろしいですか。

この表を見ますと、事業の実施に伴う廃棄物との排出量には「約」がついているのですね。その隣の再資源化率は100%ときっちり書いてあります。

今のコメントでよろしいですか。

ありがとうございます。

ほかに御意見等はございますでしょうか。

齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 谷川委員の意見のところ、今、御回答をいただいたのでそれでよいのかもしれないのですけれども、基本的に何らかのエビデンスが必要なのではないかと考えています。

実態として99%ということがあって、100%と予測する根拠は何かというところが明確でないとおかしいのではないかと考えています。そういった意味で、もう一点つけさせていただきました。

東京都関連工事は平成24年度までまとめられていて、平成28年の報告書で、しばらく前なのですけれども、実態として100%に至らない理由みたいなものはどういうところにあるのか。それから、99%が目標なのですけれども、それが達成されているのかどうかというところも確認したいのですけれども、もし情報があれば教えていただけますでしょうか。

○町田部会長 ありがとうございます。

事務局、どうぞ。

○真田アセスメント担当課長 評価書案の210ページをご覧ください。

「表8.6-1 平成24年度の東京都関連工事の再資源化等率」が載っておりますが、再資源化率につきましては、アスファルト・コンクリート塊が99%、コンクリート塊が99%、建設発生木材が95%、建設泥土につきましては87%となっております。

この目標との差について、どういった原因があるのかということにつきましては、申し訳ございません、今、ここでは把握をしてございません。

○齋藤委員 分かりました。どうもありがとうございます。

いずれにしても、エビデンスが1%を切るのだったら、その1%足りない分がどういう理由なのか。それで、今回の工事だとその可能性はないので100%と予測するならまだいいかなと思います。

もう一点なのですけれども、廃棄物の資源化ということで、今、何となく出すほうというか、資源化するほうだけが問題になっているのですけれども、再生材の利用とのバランスが最終的には重要だということになるのだと思うのです。要するに、廃棄物として再生利用される量と使われる量。

今、この評価書案の中でも可能な限り使いますというようにはなっているのですが、結局出したものに対して使っている量がどれくらいのバランスになっているのかとか、それから、バージン材を使う量と今回の再生材を使う量みたいなものの目標が出ていないというか、数値化みたいなものがされていなくて、再資源化ということの循環をさせていこうとすると、何か片手落ちな感じがするのですね。

今、環境影響評価の項目の中にそういうものはないのだと思うのですけれども、ただ、将来的にそういうこともこの中に含めていくような考え方が必要なのではないかと思います。

これはコメントです。

○町田部会長 ありがとうございます。

事務局、どうぞ。

○真田アセスメント担当課長 委員からの意見もきちんと踏まえて、できる限りきちんとした予測ができるように、指針の改正だとかに反映できるように、今後も検討していきたいと考えております。

○町田部会長 谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 今回の件についてコメントなのですが、再生利用の場合、一番困るのは入ったときに、入り口だけでやると、もう全部、100%再資源化されるという解釈なのです。実際は、その中で選別して、異物もとってやる。そうすると、歩どまり率が7割とか8割ということになって、それは今はいろいろ、路盤材とかそういうところ、特に東京の場合ですと、非常に必要がありますからほけるのですけれども、その中でどうしても残渣類が出てきてしまいます。それは最終的に、最終処分場だとか、あるいはさらに受け入れであればセメントの原材料、いろいろなところに行く場合もありますけれども、そういった残渣分についてはカウントされていなくて、受け入れ施設に入れば、基本は100%再利用されたということになる。今の中の仕組みとしては、しょうがないところがあります。

ですから、100%とここでおっしゃっているのは、出てきたものは全て再生利用施設に出す予定ですよという意味合いではあるかと思うのですけれども、そうは言っても受け入れ物がないでしょうというのが、私のほうで申し上げた100%以上はあり得ないと、そういうことです。

○町田部会長 大変大事な視点から御発言いただきました。

確認ですけれども、検討結果は意見なしということによろしいですね。

○谷川委員 伝えていただいて。

○町田部会長 分かりました。

ほかに御意見はございますでしょうか。いいですか。

それでは、ほかには意見がないようでございますので、廃棄物につきましては「意見なし」といたします。

本案件の項目別審議は全て終了いたしましたので、引き続き、総括審議を行います。

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 それでは「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」に係る環境影響評価書案について（案）でございます。

まず審議経過につきましては、本審議会では、平成28年10月27日に「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（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における審議を重ね、関係地域市長の意見などを勘案して、その内容について検討したということでございます。

その審議経過につきましては、次の20ページにそれぞれ記載してございます。

次に審議結果でございます。

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、次に指摘する事項について留意するとともに、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるべきであるとしてございます。

その下にあります生物・生態系でございます。

可能な限り周辺の緑の連続性確保に努め、周辺環境との調和を図り、緑豊かな景観の創出や緑のネットワーク形成を図るとしているが、計画道路周辺における陸上動物の生息環境を踏まえ、エコロジカル・ネットワークにも配慮した緑化計画となるよう検討することとなっております。

説明は以上でございます。

○町田部会長 読み上げていただきました。

何か御質問等がございましたら、お願いいたします。

よろしいでしょうか。

それでは、特に御意見がないようでございますので、ただいま御説明をいただきました内容で、次回の総会に報告をさせていただきます。

ありがとうございました。

それでは、次に移りますが「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を行います。

まず、電波障害について、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、左上に335と書いてある茶色っぽい色の評価書案をご覧ください。

評価書案の177ページをご覧ください。電波障害でございます。

現況調査の調査事項でございます。

調査事項につきましては、テレビ電波の受信状況、テレビ電波の送信状況、高層建築物及び住宅等の分布状況、地形の状況となっております。

(2) 調査地域でございますが、これにつきましては178ページをご覧くださいませうか。

今回の計画建築物の出現によるテレビ電波の受信障害が及ぶことが推定される地域として、178ページの図7.4-1にあります①から⑥を調査地点としております。

180ページをご覧ください。現況調査の結果でございます。

全ての地点やチャンネルで、地上波デジタル放送の画像が正常に受信され、品質評価はほとんどが、きわめて良好あるいは良好という結果でございました。

182ページをご覧ください。予測でございます。

予測事項は、建築物の設置による地上波デジタル放送の遮蔽障害並びに衛星放送の遮蔽障害とし、予測の対象時点は、計画建物の建設工事が完了した時点としております。

186ページをご覧ください。環境保全のための措置でございます。

(1) 工事の施行中について、① 予測に反映しなかった措置でございますが、184ページと185ページにお戻りいただけますでしょうか。

建設工事のクレーンを使わないときは、そのブームを地上波デジタルあるいは衛星放送とともに、184ページとか185ページに記載してあります電波の到来方向と平行に向けることで、そういった電波を阻害しないように対策をするといったことでございます。

186ページにお戻りいただけますでしょうか。

計画建物に電波障害が発生した場合は、適切な電波障害対策を講じるとしてございます。また、電波障害に関する問い合わせ窓口を明確にし、住民からの問い合わせに適切に対応するとしております。

また、工事用車両に関して、工事用車両の集中的稼働を回避すること、事前に工事実施日や実施時間を知らせるなどの措置を講じることというようにしてございます。

(2) 工事の完了後についてでございます。

① 予測に反映しなかった措置といたしまして、計画建物に起因して、新たに電波障害が発生した場合には、適切な電波障害を講じるとしております。また、電波障害に関する問い合わせ窓口を明確にし、住民からの問い合わせに対して適切に対応するとしてございます。評価でございます。

(1) 評価の指標といたしましては、テレビ電波の受信障害を起こさないこととしてございます。

(2) 評価の結果でございますが、これにつきましては、また184ページをご覧ください。

計画建物、建築物の出現により、地上波デジタル放送については、広域局は計画敷地境界から南西方向に約40mということで、ここでいいますと、緑色の斜線が入ったこの部分です。県域局につきましては、オレンジ色のハッチがかかっている部分ですが、計画敷地境界から南西方向に約470mの範囲と予測してございます。

185ページをご覧ください。

衛星放送につきましては、計画敷地境界から、北北東から北東にかけて最大で約200mの範囲に障害が出ると予測してございます。

186ページにお戻りください。

計画建築物に起因して、新たに電波障害が発生した場合には、適切な電波障害対策を講じるとしております。また、電波障害に関する問い合わせ窓口を明確にし、住民からの問い合わせに対して適切に対応するとしてございます。

よって、本事業に係る電波障害について、評価の指標であるテレビ電波の受信障害を起こさないことに適合すると評価してございます。

それでは、審議資料のほうにお戻りください。審議資料の21ページになります。

こちらでも都民の主な意見はなし、関係区長の意見が1件だけございました。港区長からの意見はございませんでした。

資料の22ページをご覧ください。中央区長からの意見でございます。

工事の施行中だけではなく、工事終了後にも本再開発事業が原因と認められる電波障害について、対策に努めることというものでした。

これにつきまして、担当委員でございます黒田委員と項目検討を行いました結果、中央区長からの意見につきましては、評価書案の186ページの記載にございますとおり、本事業による電波障害については、工事中、工事施行後とも対策を施すと記載がございますので、今回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。

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

その後、黒田委員から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、委員の皆様、何か御質問等がございましたらお願いいたします。

よろしいですか。

それでは、特に御意見がないようでございますので、電波障害につきましては「意見なし」といたします。

これで本日予定いたしました審議は全て終了しましたが、ほかに何かございますでしょうか。

よろしいですか。

特にないようですので、これで第一部会を終了させていただきます。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、御協力ありがとうございました。退場をお願いいたします。

(傍聴人退場)

(午前11時57分閉会)