

第一部会 審議資料

資料 1 - 1

(事業名) 東日本旅客鉄道赤羽線(十条駅付近)連続立体交差事業

部会審議項目(7) 騒音 土 日 電 景 史 廃 (は終了)

(環境影響評価の項目) 騒音・振動(選定した項目) (年月日) 平成29年5月15日

項目	環境影響評価書案	環境影響評価書案 関連頁
現況調査	(1) 調査事項 (2) 調査地域 (3) 調査手法 (4) 調査結果	P42~P74
予測	(1) 予測事項 (2) 予測の対象時点 (3) 予測地域及び予測地点 (4) 予測手法 (5) 予測結果	P75~P104
環境保全のための措置		P105
評価		P106~P112
都民の主な意見	別紙1のとおり	
関係区長の意見	別紙1のとおり	
項目検討の内容	(1) 検討年月日 平成29年4月18日 (2) 担当委員 町田 信夫 委員 (3) 検討結果 意見あり(別紙2のとおり)	

都民の主な意見

- 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 年にもなろうとする工期であり、大変な被害増大である。
- 2 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 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。
- 3 現状から仮線の方が静かになったのはなぜか。答えは仮線にも採用するロングレール・重いレール、弾性バラスト等の使用である。ロングレール・重いレール、弾性バラスト等による静音化は、現在の線路で今すぐにでも対応できる技術である。
- 4 低周波音は「問題となるような走行速度、構造等の計画がない」ため対象外とされているが、高速道路の高架橋ジョイント部や鉄道のレール繋ぎ目直下の高架下では、しばしば低周波騒音が発生する。したがって、予測評価の対象とすべきである。
- 5 工事用車両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。
- 6 高架案は景観・騒音に問題がある上、住民の立ち退き反対による工期の遅延が予想され工事遅延による費用負担から、費用面においてすら地下案より劣ると思われる。

費用も含め、本当に高架案の方が優位性があるのかの検証には地下案との比較が不可欠で地下と高架の両案を平等な見地で正しく評価してから、住民の意見を聴いた上で事業を進めるべきと考える。

関係区長の意見

【北区長】

- 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居の状況に応じた騒音対策を講じられたい。

【板橋区長】

- 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。

項目：騒音・振動

意見	意見の取扱いについての事務局案
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。	指摘の趣旨を答申案に入れる。
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していることから、環境保全のための措置を徹底し、鉄道振動の一層の低減に努めること。	指摘の趣旨を答申案に入れる。
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るとしていることから、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。	指摘の趣旨を答申案に入れる。

第一部会 審議資料

資料 1 - 2

(事業名) 東日本旅客鉄道赤羽線(十条駅付近)連続立体交差事業

部会審議項目(7) 騒 土 田 電 景 史 廃 (は終了)

(環境影響評価の項目) 景観 (選定した項目) (年月日) 平成 29 年 5 月 15 日

項目	環境影響評価書案	環境影響評価書案 関連頁
現況調査	(1) 調査事項 (2) 調査地域 (3) 調査手法 (4) 調査結果	P149~P156
予測	(1) 予測事項 (2) 予測の対象時点 (3) 予測地域 (4) 予測手法 (5) 予測結果	P157~P163
環境保全のための措置		P164
評価		P164
都民の主な意見	別紙1のとおり	
関係区長の意見	別紙1のとおり	
項目検討の内容	(1) 検討年月日 平成29年4月25日 (2) 担当委員 義江 龍一郎 委員 (3) 検討結果 意見あり (別紙2のとおり)	

都民の主な意見

- 1 十条駅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。
- 2 北区も認める木造家屋の密集地で、平屋や二階建ての密集地域であって、その高さは7m以下が大多数である。そこに11mが長く続く高架橋と17mの駅舎が出現することになり、明らかに異様な景観が広がり、景観とマッチしない。北とびあ方向からの眺望（現在及び高架後の合成写真）を比較すると、地域景観はほとんど変化しないというのは、間違いであり、きちんとした審査を求める。
- 3 評価方法は、「方針に基づき評価する」とされているが、これでは抽象的であり評価とはいえない。付近の在住・在勤・在学者など母集団を設定し、複数のモニタージュ写真の中から好きなものや嫌いなものを選ぶといった方法でアンケート調査を行い、それを集計し、比較評価するといった方法でなければ、景観に関する客観的な評価はできない。
- 4 特に西側に住まう高架化直下の住民は、地上11mの鉄道から受ける圧迫感には相当のものが考えられる。環境保全といった観点で、こうした圧迫感についての評価について説明を求めたい。
- 5 北区の都市計画課によると、「この高架の景観づくりの事業団体は北区であり主体は北区にある」とのことである。
- 6 電柱、電線を地中化し景観を向上させるように、経済的輸送手段はできるだけ人の生活から見えないところに設置するのが好ましい。電車は地中化しても十分その利便性を失わない。人々が住み、暮らす家と人々が行きかう道で構成された景観こそがより快適な、安らぎのある景観と言える。
- 7 「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。
- 8 景観は、周辺の高層建築物との複合影響を無視できない環境影響項目である。本事業に先行する第一種市街地再開発事業や側道を考慮し、複合影響を予測評価すべきである。

関係区長の意見

【北区長】

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。

【板橋区長】

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・誘導を実施している。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できてしまう。正確な記載内容に改めていただきたい。

項目：景観

意見	意見の取扱いについての事務局案
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。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。	指摘の趣旨を答申案に入れる。
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。	指摘の趣旨を答申案に入れる。

「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

都民の意見を聴く会	公 述 人
	1 2 名

1 騒音・振動、日影、景観共通

現況は平地に鉄路が敷かれ走っている。環境評価で示した想定は、騒音、振動、日影に限られている。高架により側道沿線住民はもとより、西側に住まう高架直下の住民の頭の上を線路が通ることになり、騒音・振動、日影及び圧迫感は非常に大変な問題である。これについて評価ということを具体的に求めたい。

2 大気汚染

現在、十条の街づくりには、西口開発、73号線計画、埼京線高架化と側道及び85号線拡幅が計画されている。85号線には73号線、埼京線の側道との交差で新たに200mの間に3か所の信号機が設置される。埼京線高架化により渋滞及び大気汚染が解消されるというが、信号機の設置により解消されない。

3 騒音・振動

- (1) 工事の夜間及び深夜作業について言及されていない。工事用車両は、基本的には昼間の時間帯において運行するが、「鉄道工事の特性上、やむを得ない場合には、夜間の時間帯においても運行する。その際の工事用車両台数は、地域の主要な道路で最大16台/日（往復）、区道で最大8台/日（往復）と想定している」とある。ということは、かなりの頻度で夜間作業を行うことになると思う。

過去に何度か深夜に踏切内の補修工事による騒音と振動に驚いて目を覚ましたことがある。この工事の11年間にわたる夜間、深夜の作業が多くの周辺住民の健康を損なうことは間違いない。

- (2) 工事完成後の高架橋について、電車の走行時の騒音は、音源の高さが高架橋の高さ11mとなる。音が広範囲に拡散して、1階よりも2階、3階に強く影響するのではないかと。資料編の「b. 予測式の適用範囲」で、路線が平坦で直線であることとある。高架部へ上るためのスロープ（擁壁区間）は平坦部に比べて音のデシベルが大きくなるか検討の必要があるのではないかと。

- (3) 現況よりも工事中及び完了後の騒音は低くなるが、工事中と完了後を比較すると完了後の騒音レベルのほうが高くなるのは納得できない。また、高さ方向の予測では 15m のところでは現況値(56dB)よりも予測値(59dB)が高くなってしまふ。国が示した現況よりも静かにしなさいということに反するのではないか。
- (4) 予測は 10 両編成だが、今後 JR が旅客の輸送能力を高めるため 15 両編成にすることも考慮して同様に音に変化するのか予測が必要。
- (5) 以前、JR に電話してジョイント部分の音がうるさいと相談したら、ジョイント部はどこかで設置しなければならず我慢してほしいといわれた。今回、ジョイント部分の評価がされていない。評価するべき。
- (6) 現況の単発暴露レベルで 99.5dB と大きな騒音が出ている。仮線施工時には、立ち退き前にあったお家がなくなり直に 11 年間騒音を受けることになる。フジサンロードの辺りがピークでそれからブレーキをかけていくような形であり、列車がスピードアップするときの音は平均測定音 90dB 云々よりももっと高いはずである。
- (7) 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、別の場所で行われてい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。

4 水循環

- (1) 集中豪雨の際に高架鉄道が溢水を招いたことがある。東京都は、条例等に基づいて貯留・浸透施設の設置について取り組んでいくと答えているが、条例規則がなくとも、東京都と JR、北区が対策をとることをしなければ、万全とは言えない。
- (2) 鉄道敷は巨大な雨水浸透升として浅い地下水、井戸水の重要な供給源となっている。これを高架で覆うと大量の水の供給を絶つことになる。

5 日影

- (1) 西側接道で三方を隣家で囲まれている家屋、また、その逆で、東側接道で三方を隣家で囲まれている家屋は、高架橋の日影の影響で終日、日照がないという家屋が出てくる。
- (2) 電車は通過する時間だけの日影になるが、高架化になれば常設の建物になるため、日中の日影の影響を受ける。イメージ図は側道ができる東側は示されている

が西側のイメージ図がなく西側の日影を軽んじているのではないか。

6 景観

- (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。まだ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。
- (2) 鉄道施設の形状は、周辺環境に溶け込むように環境保全の措置を実施するというが一体どのように溶け込むのか具体的に示していただきたい。
- (3) 環境に影響を及ぼす恐れのある地域の中に高架 17m と同等以上の建物は、1,600 棟中 22 棟しかない。他の中高層建築物が多々ある地域一般と同様視して景観に大きな変化ないとしている。埼京線を高架化することは十条地区の景観特性を失う。

7 その他

- (1) 十条住民は連続立体交差をイコール地下化と勘違いしていたのです。その理由は、昭和 51 年に当時の小林区長と国鉄との間で、地下化で実現を図りますという念書を交わしているためです。高架化は住民の総意ではありません。高架化をすることによって、百数十戸の住民が立ち退かなければならず、そのあとを仮線で使用し、工事完了後、防災道路として使用するよう行政では考えています。これは住民の意向を無視した行政の職権の濫用ではないでしょうか。
- (2) JR 赤羽駅の高架下を見れば分かるとおりに、この十条駅付近の高架化の下にも JR は店舗を必ず設けるはず。なぜなら、店舗の出入り口、商品の搬入、ごみの搬出等、全て側道からできるから。そうすると、高架橋はふさがれて、東風、西風の通風がなくなる。
- (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。

「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書案について（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。

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】

- 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していることから、環境保全のための措置を徹底し、鉄道振動の一層の低減に努めること。
- 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るとしていることから、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。

【景観】

- 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。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。

【廃棄物】

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。

【審議経過】

区分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	平成 28 年 10 月 27 日	・評価書案について諮問
審議会	平成 29 年 1 月 26 日	・現地視察
部 会	平成 29 年 3 月 23 日	・項目別審議 土壌汚染、電波障害、史跡・文化財、廃棄物
部 会	平成 29 年 4 月 20 日	・項目別審議 日影
公聴会	平成 29 年 4 月 25 日	・都民の意見を聴く会を開催
部 会	平成 29 年 5 月 15 日	・項目別審議 騒音・振動、景観 ・総括審議
審議会	平成 29 年 5 月 18 日	・答申（予定）

【項目別検討の実施状況】

環境影響評価の項目	項目検討の実施年月日
騒 音 ・ 振 動	平成 29 年 4 月 18 日
土 壌 汚 染	平成 29 年 3 月 7 日
日 影	平成 29 年 4 月 11 日
電 波 障 害	平成 29 年 2 月 23 日
景 観	平成 29 年 4 月 25 日
史 跡 ・ 文 化 財	平成 29 年 3 月 2 日
廃 棄 物	平成 29 年 3 月 14 日

第一部会 審議資料

資料 2 - 1

(事業名) 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

部会審議項目(6) 大 騒 土 生 景 廃 (は終了)

(環境影響評価の項目) 騒音・振動 (選定した項目) (年月日) 平成 29 年 5 月 15 日

項 目	環境影響評価書案	環境影響評価書案 関連頁
現 況 調 査	(1) 調査事項及び選定理由 (2) 調査地域 (3) 調査手法 (4) 調査結果	P85～P99
予 測	(1) 予測事項 (2) 予測の対象時点 (3) 予測地域 (4) 予測手法 (5) 予測結果	P100～P116
環境保全のための措置		P117
評 価		P118～P121
都民の主な意見	な し	
関係市長の意見	な し	
項目検討の内容	(1) 検討年月日 平成29年 4 月 25 日 (2) 担当委員 町田 信夫 委員 (3) 検討結果 意見なし	

第一部会 審議資料

資料 2 - 2

(事業名) 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

部会審議項目(6) 大 騒 土 生 景 廃 (は終了)

(環境影響評価の項目) 生物・生態系 (選定した項目) (年月日) 平成 29 年 5 月 15 日

項 目	環境影響評価書案	環境影響評価書案 関連頁
現 況 調 査	(1) 調査事項 (2) 調査地域 (3) 調査手法 (4) 調査結果	P133～P183
予 測	(1) 予測事項 (2) 予測の対象時点 (3) 予測の対象地域 (4) 予測手法 (5) 予測結果	P184～P192
環境保全のための措置		P193
評 価		P194
都民の主な意見	な し	
関係市長の意見	な し	
項目検討の内容	(1) 検討年月日 平成29年 5 月 2 日 (2) 担当委員 小堀 洋美 委員 (3) 検討結果 意見あり (別紙のとおり)	

項目：生物・生態系

意見	意見の取扱いについて の事務局案
<p>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。</p>	<p>指摘の趣旨を答申案に入れる。</p>

第一部会 審議資料

資料 2 - 3

(事業名) 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

部会審議項目(6) 大 騒 土 生 景 廃 (は終了)

(環境影響評価の項目) 廃棄物 (選定した項目) (年月日) 平成 29 年 5 月 15 日

項 目	環境影響評価書案	環境影響評価書案 関連頁
現 況 調 査	(1) 調査事項 (2) 調査地域 (3) 調査手法 (4) 調査結果	P209～P211
予 測	(1) 予測事項 (2) 予測の対象時点 (3) 予測地域 (4) 予測手法 (5) 予測結果	P212～P213
環境保全のための措置		P214
評 価		P215
都民の主な意見	な し	
関係市長の意見	な し	
項目検討の内容	(1) 検討年月日 平成29年 4 月 26 日 (2) 担当委員 谷川 昇 委員 (3) 検討結果 意見なし	

「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）

第 1 審議経過

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等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

第 2 審議結果

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。

【生物・生態系】

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。

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	平成 28 年 10 月 27 日	・評価書案について諮問
審議会	平成 29 年 2 月 23 日	・現地視察
部 会	平成 29 年 4 月 20 日	・項目別審議 大気汚染、土壌汚染、景観
部 会	平成 29 年 5 月 15 日	・項目別審議 騒音・振動、生物・生態系、廃棄物 ・総括審議
審議会	平成 29 年 5 月 18 日	・答申（予定）

※都民の意見を聴く会は、都民からの意見書の提出がなかったため開催されなかった。

【項目別検討の実施状況】

環境影響評価の項目	項目検討の実施年月日
大 気 汚 染	平成 29 年 4 月 10 日
騒 音 ・ 振 動	平成 29 年 4 月 25 日
土 壌 汚 染	平成 29 年 4 月 11 日
生 物 ・ 生 態 系	平成 29 年 5 月 2 日
景 観	平成 29 年 4 月 11 日
廃 棄 物	平成 29 年 4 月 26 日

第一部会 審議資料

資料 3 - 1

(事業名) 豊海地区第一種市街地再開発事業

部会審議項目(6) 騒 日 電 風 景 (は終了)

(環境影響評価の項目) 電波障害 (選定した項目) (年月日) 平成 29 年 5 月 15 日

項 目	環境影響評価書案	環境影響評価書案 関連頁
現 況 調 査	(1) 調査事項 (2) 調査地域 (3) 調査手法 (4) 調査結果	P177～P181
予 測	(1) 予測事項 (2) 予測の対象時点 (3) 予測地域及び予測地点 (4) 予測手法 (5) 予測結果	P182～P185
環境保全のための措置		P186
評 価		P186
都民の主な意見	な し	
関係区長の意見	別紙のとおり	
項目検討の内容	(1) 検討年月日 平成29年 4 月 20 日 (2) 担当委員 黒田 道子 委員 (3) 検討結果 意見なし	

関係区長の意見

【中央区長】

工事の施工中だけではなく、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。

【港区長】

意見なし