

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第6回）議事録

■日時 平成29年12月18日（月）午前10時00分～

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室24

■出席委員

柳会長、平手第二部会長、池邊委員、池本委員、日下委員、坂本委員、佐々木委員、寺島委員、西川委員、藤倉委員、宮越委員

■議事内容

1 審議

「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業」特例環境配慮書に係る項目別審議

⇒ 大気汚染、生物・生態系、電波障害及び廃棄物について審議を行い、廃棄物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」

第二部会（第6回）

速 記 録

平成29年12月18日（月）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室24

(午前10時00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ますと思います。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。
事務局から御報告を申し上げます。

現在、第二部会委員11名のうち10名の御出席をいただいております、定足数を満たしている状況でございます。

池邊先生でございますけれども、今ほど電話がありまして、10分程度おくれるということなのでちょっと先に始めさせていただければと考えております。

それでは、第二部会の開催をお願いいたします。

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。

○平手第二部会長 それでは、会議に入ります前に本日は傍聴を希望される方がいらっしゃいますので、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。

傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○平手第二部会長 傍聴の方は、傍聴案件が終了しましたら退席されても結構です。

それでは、ただいまから第二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「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業」特例環境配慮書に係る項目別審議とその他となっております。

それでは、「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業」特例環境配慮書に係る項目別審議を行います。

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 分かりました。

それでは皆さん、お手元にあります特例環境配慮書でございます分厚い緑色の図書でございますが、これに沿って御説明をさせていただきます。

特例環境配慮書の122ページをご覧ください。

まず、現況調査でございます。

調査事項として、大気質の状況、気象の状況、地形及び地物の状況、土地利用の状況、発

生源の状況、自動車交通量などの状況、法令基準などについて調査を行っております。

調査地域でございます。既存資料調査の調査地点は、計画道路及びその周辺を調査地域とし、現地調査は計画道路から150m程度の範囲を調査地域としております。

調査方法として、まず既存資料調査に関しましては、調査地点についてございますが、特例環境配慮書の82ページにお戻りください。

82ページの図のとおり、東京都が常時監視を行っている港区の高輪測定局は一般局です。第一京浜高輪測定局が自排局でございます。もう一つの北品川交差点測定局も自排局でございます。及び中原口交差点測定局も自排局の測定結果を整理し、また、港区が設置しているAと書いてある港南測定局についても同様に整理をしてございます。

123ページ、現地調査でございます。

調査地点につきましては、124ページの図にありますとおり計画道路の周辺を代表する地点として、一般環境として、白金台三丁目遊び場と高輪議員宿舎跡が一般環境、目黒通り、桜田通り、第一京浜、旧海岸通りの4地点の計6地点を設定しております。

125ページをご覧ください。

自動車交通量等の状況でございます。

既存資料調査といたしまして、計画道路の周辺における東京都建設局の平成22年度「道路交通センサス」の交通量調査報告書を整理してございます。

現地調査でございますが、計画道路周辺における4カ所でございますけれども、133ページに示す4カ所について計測をしてございます。

127ページで現況調査の結果でございます。まず大気質の状況について既存資料調査をまとめたものでございますが、127ページの表のとおり平成27年度の二酸化窒素及び浮遊粒子状の日平均値につきましては、一般局、自排局ともに全ての測定局で環境基準を達成してございました。

参考までにですが、83ページが二酸化窒素、84ページが浮遊粒子状物質でございますが、こちらのほうには平成23年度からの調査結果なのでございますけれども、平成23年度から平成26年度につきましても、いずれの測定局で環境基準を達成したということでございます。

128ページ、今度は現地調査でございます。

まず、二酸化窒素でございますが、四季の測定結果はこの表の10.1-6にありますとおり、二酸化窒素の四季平均値は一般環境で0.017ppm、道路沿道で0.020ppm～0.027ppmでございます。秋季が高く、夏期が低い値となっております。また、浮遊粒子状物質につきまして四

季の平均値なのですが、一般環境で0.012 mg/m³～0.013mg/m³、道路沿道で0.014 mg/m³～0.016mg/m³で春季が高く、冬季が低いという結果でございました。

131ページで地形及び地物の状況でございます。

今回の計画道路なのですが、国道15号、第一京浜の西側が台地になっていまして、これが淀橋台になっておりまして、国道15号自体がおおむね砂州に位置して、その東側、いわゆる港南に至るところまでは埋立地となっております。

61ページの図が土地利用の状況になってございます。真ん中に黒い点線と白い点線があるかと思えます。こちらは計画道路及び周辺の土地利用状況図なのですが、この図で言うと左斜め下に通っている都道312号（目黒通り）なのですが、こちらからちょうど表の真ん中を左から右に通っている国道1号（桜田通り）にかけましては、緑色の独立住宅あるいは薄い黄色の集合住宅など住宅系の利用が多くなっております。また、ちょうどこの図の上のほうに品川駅と書かれているところがありますが、こちらにかけては青の事務所の建物あるいは薄い紫色の宿泊・遊興施設など商業系の利用が多くなっている感じでございます。

69ページでは、計画道路周辺の学校などの公共施設の分布状況でございます。ここにありますとおり都道312号線からちょっと入ったところに、3番の港区立白金台幼稚園とか、標高で言うともうちょっと東に進んでいただくと、11番あるいは14番の頌栄女子学院というものが計画道路に近接してございます。保育所では第一京浜沿いの31番の高輪夢保育園、及び目黒通りに近い34番のコンビプラザ白銀台保育園というものが計画道路に位置してございます。あと、計画道路周辺には桜田通りから近い54番の東京高輪病院、あるいは57番の紫色のNTT東日本関東病院といった施設が立地しているという状況でございます。

132ページは自動車交通量等の状況でございます。

既存交通量の調査結果でございますが、こちらにつきましては53ページでございます。

こちらは、平成6年から平成22年度までの自動車交通量の既存資料に基づく調査結果なのですが、平日の12時間当たりのデータでございます。こちらを見ますと、観測地点の番号で言いますと、10060の国道1号線あるいは表の上から3段目の国道1号線、あるいはその4段目の国道15号線、あるいはちょうど真ん中寄りにあります都道316号の旧海岸通りのあたりを見ますと、平成11年度から平成22年度にかけておおむね減少傾向にございますが、一番下から3つ目のマスにあります都道416号（明治通り）などの一部路線では増加をしているといった状況でございます。

また132ページにお戻りください。今度は現地調査の結果でございます。

今回、調査箇所としては、白金台と高輪台、高輪二丁目、新港南橋の調査箇所の①から④まで調査してございます。表10.1-7でございます。これは数が多いですので主なところを御説明いたしますと、133ページをご覧くださいますと、①白金台の交差点なのですが、目黒通りで白金台の駅の方向に向かうA地点で27,479台と。②高輪台の交差点なのですが、ちょうど古川橋方面に向かうA地点で上り線、下り線を足して38,203台、また、③高輪二丁目の交差点では、多摩地域方面に向かうA地点で53,317台、④新港南橋の交差点では、芝浦ふ頭に向かうA地点の合計で23,184台といった状況でございました。

以上を踏まえまして、134ページ、予測でございます。

予測事項なのですが、工事の完了後における自動車の走行に伴う二酸化窒素（ NO_2 ）及び浮遊粒子状物質（SPM）における濃度でございます。

予測の対象時点といたしましては、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時といたしております。

予測地域でございますが、計画道路の敷地境界から150m、予測地点は道路構造、沿道の土地利用の状況、将来の自動車交通量などを考慮し4地点といたしておりますが、135ページには調査位置が示してございまして、予測地点断面図としては隣の136ページに示してございませぬ。遮音壁を中央に配置し、排出源につきましては連続した点煙源として、原則道路の中心に配置し、予測地点を敷地境界における地上1.5mに設定してございます。

139ページ、予測条件は予測に用いた日交通量が示してございます。①白金台におきましては、計画道路の供用時に29,500台、道路ネットワークの整備完了時が28,000台となっております。②高輪1につきましては39,500台、道路ネットワークの整備完了時が39,700台となっております。③高輪2では30,300台、道路ネットワークの整備完了時は30,900台となっております。④港南につきましては、計画道路の供用時が28,100台、道路ネットワークの整備完了時が28,800台と予測をしております。

142ページでございます。大気汚染の予測でございませぬので、バックグラウンド濃度なのですが、一般環境の現地調査結果と相関の高い港区の港区高輪測定局との回帰式を用いて、142ページの表10.1-13のとおりバックグラウンド濃度を設定しております。こちらを見ていただきますと、窒素酸化物が0.022ppm～0.023ppm、二酸化窒素が0.018ppm、浮遊粒子状物質は0.020mg/m³～0.021mg/m³としてございます。

こちらを踏まえまして、予測結果なのですが、こちらの予測等については評価とあわせて御説明を差し上げたいと考えております。

144ページ、環境保全のための措置でございます。

工事の施行中は、予測に反映しなかった措置といたしまして、建設機械につきましては排出ガス対策型建設機械を使用すること、工事の平準化を図り、工事用車両や建設機械の極端な集中を避けること、工事用車両については、環境確保条例に基づくディーゼル車規制に適合した車を使用することなどとしてございます。

工事の完了後でございますが、予測に反映しなかった措置といたしまして、白金台の特例環境配慮書でございますので、A案とB案とで分かれて対策が書かれてございます。まず白金台区間のA案については、車道の両側に中低木または植樹帯（中木）を設けると。同区間のB案では、車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）を設けるとしてございます。高輪・港南区間におきましては、平面構造については可能な限り車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）または植樹帯（中木）を設けるとしてございます。

145ページをお開きください。今度は評価でございます。

環境影響の程度でございます。評価の指標につきましては、二酸化窒素については二酸化窒素に係る環境基準、浮遊粒子状物質については大気汚染に係る環境基準としてございます。

評価の結果でございます。145ページの真ん中の下にある表をご覧ください。

予測事項といたしましては、自動車の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度でございます。

まず、白金台区間のA案におきましては、予測では計画道路の敷地境界における二酸化窒素の将来濃度を日平均値の年間98%値になりますが、この最大値は次の146ページなのですが、表10.1-16の①に示すとおり計画道路の供用時が0.041ppm、道路ネットワーク完了時と同じく0.041ppmと予測されまして、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準の0.04ppm～0.06ppmを満足するとなっております。

145ページの表をまたご覧いただきたいのですが、同区間のB案におきましては、同じく計画道路の敷地境界における二酸化窒素の将来濃度の最大値も先ほどと同じ表なのですが、計画道路の供用時で0.041ppm、道路ネットワークの整備完了時で0.041ppmと予測されまして、こちらも評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準を満足するとなっております。

高輪・港南区間なのですが、こちらも表10.1-16の②～④を示すとおり計画道路の供用時で0.042ppm、道路ネットワークの整備完了時で0.042ppmと予測されまして、評価の指標とした

二酸化窒素に係る環境基準を満足するとしてございます。

以上が二酸化窒素でございます。

続きまして、浮遊粒子状物質でございますが、こちらも白金台区間のA案におきまして、浮遊粒子状物質の将来濃度が日平均値の2%除外値でございますけれども、これの最大値につきましては、先ほどの146ページの表10.1-17の①に示すとおり計画道路の供用時で0.051mg/m³、道路ネットワークの整備完了時で0.051mg/m³と予測されておりまして、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準は0.10mg/m³を下回るとなっております。

同区間のB案におきましては、同じく計画道路の供用時で0.051mg/m³、道路ネットワーク整備完了時におきましても0.051mg/m³と予測され、こちらも評価の指標とした大気汚染に係る環境基準値を下回るとしてございます。

高輪・港南区間におきましても、同じく146ページの表10.1-17の②～④をご覧いただきたいのですが、こちらも計画道路の供用時におきまして最大で0.049mg/m³、道路ネットワークの整備完了時で0.049mg/m³と予測されまして、こちらも評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準を下回るとなっております。

今回、特例環境配慮書でございますので、複数案について予測・評価をしてございますが、今回の大気汚染につきましては、A案、B案についてほとんど差がないという結果となっております。

147ページなのですけれども、環境配慮目標の達成の程度に対する配慮の程度ということで、こちらは環境基本計画の131ページをご覧いただきますと、配慮項目で大気環境の向上というところがありますが、こちらにつきまして、周辺地域への大気汚染の防止に配慮した道路とする。あるいは2つ目として植樹帯の設置、あるいは3つ目は工事に伴う大気汚染の防止となっております。

3つ目の大気汚染というのは、一番下の工事期間中の配慮のところ記載をしているというものでございます。

以上の3つの環境配慮目標につきましては、いずれも対策が図られるようになっておりまして、東京都環境基本計画との整合は図られるとしてございます。

説明は以上でございます。

それでは、資料1-1の2ページでございます。

今回、都民の意見は3つございました。関係区長からの意見としては、品川区長からの意見はございませんでした。港区長から意見が2つとなっております。

都民の主な意見の1つ目なのですが、私たちの住む町を寸断し、横切る環状4号線の建設によって高層ビルと高架道路に囲まれ、大気汚染などの公害をまともに受ける。それにより、長年にわたり引き継がれていた環境などが破壊されてしまうというものでございます。

2つ目は、環状4号線と高輪公園と高架道路に挟まれた低層住宅地は、橋梁で1日1万台の車の排ガスによって、閑静な居住環境が悪化するというものでございます。

3つ目の意見につきましては、交通量がどれだけ増えるかが明らかにはされていないが、少なくとも現状より増えることは明らかであり、それらに伴い、大気汚染の物質も増えることが明らかであるというものでございます。

これに対しまして、事業者からの見解としては、1つ目の意見につきましては、環境影響を最小限にとどめるために適切な環境保全措置を講じることから、予測結果が評価の指標を満足するとしています。また、地域の皆様に御理解と御協力を得られるよう問い合わせなどに対して丁寧に対応していくという見解をいただいております。

2つ目の意見に対しましては、予測値は現況値と同程度、または上回るものの、評価の指標を満足としており、また、事後調査を行うことによって予測結果を検証し、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合は、環境の保全について必要な措置を講ずるとしてございます。

3つ目の意見に対しましては、今回計画道路の日交通量が2万8,000台～4万台ということで、現在の目黒通りあるいは桜田通りと同程度の交通量になるものと予測していると。事業実施による大気汚染の影響は環境影響の評価の技術指針に基づき、適切に予測評価を行っており、評価の指標とした環境基準を満足しているとしています。また、工事の施行中や工事の完了後に事後調査を実施し、予測結果を検証し、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合は、環境保全について必要な措置を講ずるとしてございます。

次に港区長からの意見でございます。

今回、環状4号線の建設事業の実施により、アクセス道路となる現在の環状4号線の都道418号線あるいは外苑西通りなどの交通量が増えることで、大気汚染など環境への影響が悪化することから影響が最小限となるよう環境保全措置のほか、できる限りの工夫や対策を講じてくださいというものでございます。

2つ目は、建設作業を行うに当たり、騒音、振動、粉じん等、周辺環境に与える影響を低減するような適切な措置を講じることというものでございます。

港区長からの1つ目の意見に対して、事業者からは環境影響を最小限にとどめるために適切

な環境保全措置を講じるとしてございます。それによって、予測結果が評価の指標を満足するとしてございます。また、この計画道路の整備により、体系的な道路ネットワークが形成されることから交通の円滑化が図られるとともに生活道路に流入する通過交通が減少し、身近な生活道路の安全性が向上するなどとしてございます。

2つ目の意見に対しましては、大気汚染対策としては排出ガス、対策型の建設機械といったものを使用するとしてございます。

それでは、資料1-1の1ページにお戻りください。

以上を踏まえまして、日下委員と項目検討を行ったところ、今回は「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。

○平手第二部会長 それでは、日下委員、何か補足することはございますでしょうか。

○日下委員 特にございません。

○平手第二部会長 御質問等がございましたらお願いいたします。

藤倉委員、お願いします。

○藤倉委員 大気汚染だけではなくて、全般的なのですけれども、この特例環境配慮書の書き方が145ページの評価とか、147ページの環境配慮目標の達成の程度に対する配慮の程度が報告書の本文を見ても何も分からなくて、表の中に答えが書いてあるのです。どうもこれは全体的にそういうつくりになっているのですが、例えば145ページですと、それぞれ表を見ると環境基準を下回りますという結論が出てくるのですけれども、145ページの本文の文章を読むと「設定しました」で終わってしまっているのです。特例環境配慮書がこういう書き方でいいと環境局で言っているのでしょうか。

147ページの環境配慮目標の達成の程度に対する配慮の程度で、先ほど事務局から御説明を口頭でいただければ分かるのですけれども、表をよく読まないと、何に対してどう配慮したという結論が本文を読んでぱっと目に入ってこない。全体的にそういう書き方になっているのですけれども、これはよろしいのでしょうか。

○平手第二部会長 いかがですか。

○真田アセスメント担当課長 今回、特例環境配慮書につきましては、条例等に記載をしてあり、どういう項目を載せるべきかというのは規定してあるところでして、今回の特例環境配慮書についてはそういった条例や技術指針に基づき、こういうふうを作成をしたところではございます。

○平手第二部会長 今回の御回答でよろしいですか。

○藤倉委員 だから間違いではないと思うのですけれども、都民にとって読みやすいかというのと、読みにくいのではないかと思うということだけは指摘させていただきます。

○真田アセスメント担当課長 承知いたしました。

○平手第二部会長 ほかに何かございますでしょうか。

多少細かな話なのですけれども、134ページの予測地域のところで「計画道路の敷地境界から150mとしました」とありますね。この150mというのは、もともと現状調査のところからは一応その理由が書かれて150mになっているのですけれども、予測地域というのはその後の予測について予測地点で全て話が進んでいて、予測地域という概念がそこで出てこないのですけれども、これはどうでしょうかという、書きぶりとしては間違いではないのですが、何か誤解を生むというか、要するに、道路の敷地境界以外に予測地点を設けているかのように読める文章にここがなっているのですけれどもということなのです。

○真田アセスメント担当課長 一応、予測地点としては敷地境界だけ、地上部1.5mなのですが、確かにこの書き方ですと予測地域は150mということで、敷地境界から150mの中のどこかに予測地点があるかのように読めてしまうということでもありますので、その辺は分かりやすく記載をするように調整を図りたいと思います。

○平手第二部会長 分かりやすく直されるのであれば、先ほどの藤倉委員の御指摘もありましたので、全体的に分かりやすく直していただけるといいなと思います。

○真田アセスメント担当課長 分かりました。そのように調整をいたします。

○平手第二部会長 池本委員。

○池本委員 予測条件の中で2つあると思うのですけれども、計画道路の供用時と道路ネットワークの整備完了時とあるのですが、この違いというのがどういった要素で、時期的にどれぐらいずれていて違ってくるのかというのを、申し訳ないのですけれども、全体に書かれている部分かもしれないのですが、その部分を教えていただいてもよろしいでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 計画道路の供用時というのはお分かりになるかと思いますが、道路ネットワークの整備完了時というのは東京都内で計画されている都市計画道路といったものが完了された時点ということで、いつになるかとなりますとかなり先の時点になるのですけれども、まず計画道路の供用時は環状4号線が白金台から新港南橋までできた時点と、もう一つはほかのいろいろ都内にあります道路ネットワークの整備が終わった時点ということで、これはいつというのは特にうたわれてはいないのですが、将来的に道路ネットワーク

の整備が終わったときには交通量がこれぐらいになる。あるいは大気汚染物質がこれぐらい予測されるようになってございますので、特にいつという決まりというものはないとしております。

○池本委員 35ページなどを見ますと、意外と具体的に数字が示されているので、どこまでを見越しているかというのはある程度想定されているのかなと思うのですけれども、その部分の記載がもしなければどこかで書いていただいたほうがいいのかと感じます。

あと、先ほど関係区長の意見の中で聞き間違いか分からないですけれども、道路ネットワークの整備完了時には交通量が減るというお話があったかなと思うのですが、35ページの表を見ますと増えるような数字になっていると思うのですけれども、そちらは間違いないでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 これは、港区長の意見からに対する回答かということですか。

○池本委員 御説明の中で、道路ネットワーク整備完了時には減るのだというお話だったと思うのです。

○真田アセスメント担当課長 139ページをご覧くださいますと、計画道路の供用時におきましては、例えば白金台の予測地点は2万9,500台なのですけれども、道路ネットワークの整備が完了したときには道路の整備がされたことで、いろいろな道路に交通量が分散された結果、白金台においては2万9,500台が2万8,000台、②高輪1ではちょっと増えますけれども、白金台においては道路ネットワークの整備完了時で日交通量は減るということになります。

○池本委員 ①が減るということですね。

○真田アセスメント担当課長 はい。

○池本委員 分かりました。

○平手第二部会長 宮越委員、お願いします。

○宮越委員 交通量の件なのですけれども、都民の方からの御意見の3番目で、交通量がどれだけ増えるかが明らかになっていないということと、プラチナ通りの交通量の増大を心配されているのですが、プラチナ通りの交通量というのは、たしか133ページの平面図に出ている①の4,600台と5,000台を足して1万台ぐらいということでもいいですか。それが今度の予測だと4万台ぐらいになるという、だから4倍ぐらいに増えるということなのではないでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 プラチナ通りなのですけれども、一応事業者の見解としては、プラチナ通りの日交通量につきましては現況で1万台、そのとおりでございますが、計画道路の供用時においては、計画道路の日交通量と同程度になるものと予測しているという見解を

いただいております。

○宮越委員 変わらないということですか。

139ページの表10.1-10の①の白金台の供用時の予測台数の2万9,500台というのが予測ではないのでしょうか。1万台が2万9,500台に増えるという意味では。

○真田アセスメント担当課長 ちょっと私の説明が不十分だったかと思いますが、委員のおっしゃるとおりプラチナ通りにつきましても今は1万台なのですけれども、計画道路の供用時には計画道路の日交通量と同様になるということで、おっしゃるとおり3万台弱になるということでございます。

○池本委員 この御意見を見ていると、そういう資料に出ていることが都民の方に伝わっていないという心配があったので、その辺は御注意いただいたほうがいいのではないのかなと思いました。

○真田アセスメント担当課長 分かりました。ありがとうございます。

○平手第二部会長 どうぞ。

○柳審議会会長 接道する都道418号線の幅員は計画道路とほぼ同じなのでしょうか。20m道路ですか。

○真田アセスメント担当課長 すみません、今ここで即答はできないので申し訳ございません。

○柳審議会会長 余り急に広くなったり、狭くなることはないと思いますけれども、25m、30m道路で今予測しているということですから、余り極端に差があると交差点から急に大きな道路に出たりすると速度を上げたり、車を運転する者の意識からするとそういうことも考えられますけれども、その点はどうなっているのかなと思ったのです。

もう一つ、特例環境配慮書ですから今後の手続として、事業者はどのようなふうを考えているのか、もう評価書を出すのか、評価書案を出すのか、それとも調査計画書段階のものにするのか、今のところどういうふうに思っておられるのかなと思って、これが評価書だけだともう手続はそれでおしまいということになりますから、その点はどうなのかなというのを伺いしておきたいのです。

○真田アセスメント担当課長 今は、特例環境配慮書なのですけれども、通常ですとこのまま行けばA案、B案と数案出しているものが今回の審議を経て、その後、A案、B案どちらかになった形で最終的に事業計画として提出されるものと思われま。

○柳審議会会長 出されるときにそれが評価書として出されるのか、要はその間に事業者は

当然届け出を出してくるわけです。次は評価書を出しますという届けのときに、それは事前にここで審議するのですか。

○真田アセスメント担当課長 それでは、こちらの東京都環境影響評価条例関係例規集の155ページをお開きいただけますでしょうか。

特例環境配慮書手続フローなのですが、ちょうど真ん中に審議会というところがありますが、ここの審議を現在しておるところでございますけれども、この審議において、最後の審議会が一番下の矢印をずっと行きますと答申となってございます。この答申を受けて、今回、特例環境配慮書審査意見書の作成がなされて、そうしますとその意見書を踏まえて、次は事業者から審査意見書を踏まえた形で計画策定が行われ、その報告が東京都に対してなされると。一番下のほうの計画策定と書かれて報告ということなので、今回の答申を受けるとその中で知事意見をこちらで作成するわけですが、その意見に基づいて事業者で本計画を策定するという流れになります。その後、その計画策定の内容について東京都で報告内容の判断ということになりまして、その報告内容の判断をしたときに調査計画書に行くのか、評価書案に行くのか、あるいは環境影響評価書作成に行くのかというものが決まることになるという感じでございます。

○柳審議会会長 質問は、その判断のときに審議会にかけるのかどうかということです。

○真田アセスメント担当課長 今回に関しまして、報告内容の判断については都知事で行うようになっていますので、当然ながら審議会が出た意見等を踏まえた形になりますが、報告内容の判断としては都知事で行うことになります。審議会にはかけないということになります。

○柳審議会会長 そうすると、環境影響評価書が出てくる可能性も非常に高いということですね。

○真田アセスメント担当課長 そのように思われます。

○柳審議会会長 そうすると、その間の手続は一切飛ばしますので評価書しか出てこない。それを公開縦覧すればおしまいという手続ですね。それで事業に着手すると。あとは事後調査でチェックするという感じになるという理解でよろしいですね。

○真田アセスメント担当課長 そのとおりでございます。

○柳審議会会長 問題は、委員の皆さんが現在出ている特例環境影響評価書、特例の図書についていろいろと意見を言っているのですけれども、それが全てになってしまうのでその内容次第によってはもう少し調査計画書と言わないまでも、評価書案からやってくれというこ

と言えらるわけですね。だから、今いろいろと審議している中身で答申に行ってしまうから、そうするとそれで十分かどうかということがありますので、その点は念頭に置いてよく審議しなければいけないということになると思います。

○平手第二部会長 ありがとうございます。

私から確認なのですが、先ほどのプラチナ通りの交通量の件ですけれども、これが道路ネットワーク整備で2万8,000台だということでは聞いているのですか。根拠はどこですか。

○真田アセスメント担当課長 139ページでございます。

○平手第二部会長 これは白金台の交差点ですね。

○真田アセスメント担当課長 はい。

○平手第二部会長 交差点であって、交差点は外苑西通り、プラチナ通りの今度供用されるものと、4車道になって目黒通りのほうもカウントされているので2万8,000台ではないのではないか。プラチナ通りだけということに。

○真田アセスメント担当課長 プラチナ通りというと、外苑西通りのほう。

○平手第二部会長 ですから、都民の意見の方に対しての先ほどの宮越委員の御発言だったので、プラチナ通りそのものに関しては2万8,000台ということはないわけですね。

○真田アセスメント担当課長 一応、今回の「特例環境配慮書」には特にそこまで記載はしていないのですけれども、事業者からの見解としてはプラチナ通りの交通量につきましては、計画道路の日交通量と同程度にあるという見解をいただいているところでございます。

○平手第二部会長 そうなると、現状どおりぐらいということですね。

○真田アセスメント担当課長 今のプラチナ通りの交通量というのは日1万台ということでございます。

○平手第二部会長 そのぐらいのカウントをしているということで、ですから、先ほどの2万8,000台というのは誤解があってはまずいのでということで、現状に近いものと考えられるということでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 計画道路の日交通量と同程度になるということでございます。

○平手第二部会長 やはり計画道路の日交通量と同程度になるというのはおかしいな。そうなってくると現状ですね。計画道路が供用された後のプラチナ通りは計画道路外ですから、その値については2万8,000台の中のどこかに算定はされているはずなのですけれども、その算定については特に細かなものは用意されていないという理解ですか。

○真田アセスメント担当課長 今のプラチナ通りということでございますね。

○平手第二部会長 はい。

○真田アセスメント担当課長 そうです。

○平手第二部会長 ちょっとその辺は、誤解がないようにしていただければと思います。

ほかに何かございますか。

池本委員、お願いします。

○池本委員 2点あるのですけれども、144ページの環境保全のための措置なのですけれども、まず、工事の施行中を書いていたいただいているのですが、書いて考えていただいていることはいいことだなと思うのですけれども、特例環境配慮書の中では例えば120ページのところで工事中の話は対象としないということで除外しているのです、ここで書いたほうがいいのか、どちらなのだろうなというのは一瞬考えたのですけれども、その辺は項目として、扱っていないものも入れていくということで整理はいいのでしょうかというのが1点です。

それと、工事の完了後なのですけれども、植樹帯の話で書かれています、例えば146ページ目を見ていただきますと、一番上の表で予測将来濃度としては0.041ppmということで評価の指標のゾーン内に入っていたりしますので、できれば可能な限り対策を検討していく必要があるのかなと。できればゾーンを下回るような努力をしていく必要があるのかなと感ずるのですけれども、これが事業者としてどの程度までできるのかというのがありますが、東京都の名前を出している配慮書ですので、例えばそういった調査、研究とか、環境政策全体としてやれることが書けたりするといいいのかなと感じたのですが、そのあたりはいかがでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 まず、工事の施行中については、予測評価の対象としていないけれども、今回予測に反映しなかった措置として、工事の施行中における環境保全の措置を講ずることについて記載をしておりますが、一応予測評価にはしていないけれども、こういう形で工事の施行中についての環境保全の措置について記載をするということは、今まで評価書の図書の中では実際に記載をしてきたというものでございます。

工事の完了後なのですけれども、委員のおっしゃいますとおり環境の指標をできる限り下回るような工事完了後の措置として、何かほかにできることがあるだろうかというお話でございまして、現時点につきましては予測に反映しなかった措置として、今ここに記載ができるということについては、A案、B案の植樹帯、高中低木あるいは植樹柵を設けるといったこととなります。

○平手第二部会長 よろしいでしょうか。

ほかによろしければ、御意見がないようですので大気汚染につきましては、「意見なし」ということにさせていただきます。

それでは、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　それでは、特例環境配慮書の209ページでございます。生物・生態系でございます。

まず、調査事項の中で、生物につきましては陸上植物の状況、陸上動物あるいは生息、生育環境、緑の量、法令による基準などについて調査をしております。生態系につきましては、陸域生態系の状況について調査あるいは法令による基準などについて調査を行ったところでございます。

調査地域でございます。

生物については陸上植物、緑の量につきましては計画道路の中心から片側約100mまでの範囲を対象としています。陸上動物の状況としては、計画道路の中心から片側で約250mの範囲を対象としております。生態系につきましては、生物の調査結果を用いることを基本として、計画道路の中心から片側約250mの範囲を対象としてございます。

214ページ、調査結果でございます。まず、生物でございます。

植物相で現地調査をした結果、113科415種の植物種が確認されてございます。主なものとしてはスダジイ、エノキなどの高木、ヒサカキ、ヌルデ、アカメガシワなどの低木、ベニシダ、ナキリスゲなどの草本が確認されてございます。

215ページをお開きください。注目される種でございます。

自生する植物として注目される種としては、絶滅危惧Ⅱ類とされているキンランが春季の調査時で3個体、夏季の調査時に樹林内で2個体、合計で5個体確認されたとしてございます。

216ページ、植物群落につきましては、表10.5-9にありますとおりメヒシバーエノコログサ群落を初め、各5タイプの群落あるいは2タイプの土地利用、合計7タイプに区分をさせていただきます。

217ページを見ていただけますでしょうか。調査範囲の全体については住宅地などの6番の構造物がほとんどを占めております。その他の部分につきましても、クスノキ、イチョウ、ソメイヨシノなどといった植栽樹群が大半を占めてございます。それらに囲まれる形で各群落が点在をしているという状況です。この中で特に注目される群落というものは特にございませんでしたという状況でございます。

218ページは陸上動物でございます。この中で、哺乳類は外来種のハクビシンとアズマモグ

ラの2種類が確認されております。その中で注目される種としては留意種とされているアズマモグラでありまして、219ページの図をご覧くださいませでしょうか。その中で左下のほうにアズマモグラが確認された場所がプロットされていますけれども、公園内の広場の2カ所でモグラの掘ったトンネルといえますか穴が確認されているという状況でございます。

220ページ、鳥類でございます。こちらは表10.5-14(1)のとおり26科51種の鳥類が確認をされております。

222ページの中で、注目される種でございますが、絶滅危惧ⅠA類とされているオオタカあるいはツミ、あるいは絶滅危惧ⅠB類とされているハヤブサ、チョウゲンボウ、絶滅危惧Ⅱ類とされているダイサギ、コサギ、あと、準絶滅危惧種であるトビが確認をされております。

場所につきましては、226ページのとおりこういった場所について確認されていると。主に水鳥に関してはちょうど図の上のほうにある運河沿いで確認をされているところです。これらにつきましては猛禽類なども確認はされていますけれども、とまっているところあるいは飛翔している、飛んでいるところは確認されていますけれども、営巣地ではなかったということでございます。

227ページ、は虫類及び両生類は、表10.5-17のとおり4種類のは虫類と1種類の両生類が確認されております。この中では虫類で注目される種なのですけれども、絶滅危惧Ⅰ類ではニホントカゲ、あるいは絶滅危惧ⅠA類であるシマヘビ、あと、絶滅危惧Ⅱ類であるニホンヤモリ、ニホンカナヘビ、両生類につきましては準絶滅危惧とされているアズマヒキガエルといったものが確認されてございます。

230ページをご覧くださいませると、注目される種の中でもは虫類あるいは両生類の種がそれぞれ確認された場所がこのように記載をされています。主に港区白金台、芝白金団地のほうにニホンヤモリが固まっていると。ここに団地がありましてその植え込みだとかにいたということと、この図の真ん中のあたりに集中しておりますが、ここら辺には高輪公園がありまして、ここにニホンヤモリであるとかニホントカゲといったものが確認されているといった状況でございます。

231ページをお開きください。昆虫類でございます。

表10.5-20にありますとおり、12目101科322種類の昆虫類が確認されているところでございます。

231ページ、注目される種でございますが、232ページに書かれてございますけれども、注目される種として、絶滅危惧Ⅰ類であるオナガアゲハ、絶滅危惧ⅠA類であるナミハナムグリ、

準絶滅危惧種のウスバカミキリ、ベニバハナカミキリが確認されているところでございます。

233ページには、注目される種の昆虫が確認された場所が記載されております。

234ページの、緑の量でございます。

まず、緑被率なのですが、表10.5-23をご覧ください。計画道路の中心から片側100mの範囲において、現存の植生図から各緑被の面積とその割合を算出したところでございます。緑被の面積としては、ここにありますとおり5.76ha、割合としては11.19%でございました。その他は構造物と開放水面の合計が88.81%を占めているというところでございます。各緑被の区分の内訳なのですが、草本群落は0.03ha、木本群落が5.74haで0.05%と11.14%という内訳になってございました。

235ページをお開きください。生態系でございます。

こちらは、都市域の生態系の状況を調査したところでございます。この表10.5-25をご覧くださいませでしょうか。こちらの各環境類型区分の面積なのですが、こちらは計画道路の中心から片側250mを調査しているところでございます。調査範囲の面積は132.5haでございまして、このうち孤立樹林地が3.9haで全体の2.9%、植栽樹等が15.1haで11.4%、多くを占めるのが市街地の111.2haで83.9%、開放水面が2.3haで1.8%という結果でございました。

236ページをご覧くださいませると、各孤立樹林地、植栽樹、市街地、開放水面のそれぞれの位置が分かるようになっております。ほとんどがねずみ色のグレーの市街地で占められておりますが、一部高輪公園であるとか公園があるところについては植栽樹、あるいはそれに囲まれる形で孤立樹林地が点在しているという状況でございます。

237ページの生態系のうち環境類型区分の代表的な生物種、群種についても調査をしてございます。孤立樹林地につきましては、コゲラやシロハラなど鳥類や小動物が木の実を採取している。モリオカメコオロギなど昆虫類が繁殖や幼虫期における餌の存在する場として樹林を活用しているというものです。植栽樹等のところでは、ムクドリ、オナガなどの鳥類が休息の場として利用し、カネタタキやヤマトシジミなどの昆虫類が繁殖、幼虫期の餌として利用しているというものです。市街地におきましては、スズメやドバト、ニホンヤモリなどの環境に適用した種類が生息しております。開放水面につきましては、カワウとかハシビロガモ、オオバン、ハクセキレイなど水辺性の鳥類、小動物の生息環境として利用されているといった状況です。

238ページをご覧くださいませでしょうか。予測でございます。

まず、生物では、植物相及び植物群落の変化の内容及びその程度、動物相及び動物群集の

変化の内容及びその程度、緑の量の変化の内容及びその程度とし、生態系では都市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ございます。

予測の対象時点は、計画道路の工事完了後10年を経た時期としてございます。

予測結果につきましては、評価とあわせて後ほど御説明をさせていただきたいと考えております。

248ページまで少し飛んでいただきますでしょうか。

環境保全のための措置でございます。まず「(1) 工事の施行中」において、予測に反映しなかった措置につきましては、工事の施行に当たっては、生物・生態系への影響を最小限にとどめるため、工事の施行に当たっては、計画道路に隣接する土地に生育する植物の注目される種等を踏み荒らしたり、誤って抜き取ったりしないように、工事関係者へ周知徹底します」というものでございます。

工事の完了後におきまして、予測に反映した措置といたしまして白金台区間のうちA案につきましては、車道の両側に植樹帯（中木・低木）又は植樹柵（中木）を設け、周辺の緑との連続性確保に努めますとしてございます。B案につきましても、車道の両側に植樹帯（高木・中木・低木）を設け、周辺の緑との連続性の確保に努めるとしてございます。

249ページをお開きください。評価でございます。

評価の指標としては、生物・生態系に著しい影響を及ぼさないこととしてございます。予測内容は、計画道路の存在による生物・生態系の変化の内容及びその程度としてございます。

評価結果でございます。249ページの表をご覧ください。

今回、予測事項のうち、まずは植物でございますが、予測地域の現況は約9割が構造物で占められており、構造物以外の部分も人為的な影響を受けている植栽樹群が大半を占めており、樹林の分布はごくわずかであると。予測地域において計画道路で改変される部分はほとんどが構造物、人為的な影響を大きく受けている植栽樹群で樹林は一部だと。また、改変により全てが消失する生育基盤、生息基盤（植物群落）はないとしてございます。したがって、植物相及び植物群落の多様性への影響は小さいと予測しているというものでございます。

また、植物のうち注目される植物なのですが、白金台区間についてはそういったものの植物の生育が特に確認をされていないので予測評価をしていませんが、高輪・港南区間についてはキンランが確認されたものですので予測評価をしておりますけれども、今回計画道路により改変される個体はなく、生育環境の変化も小さいと考えられることから本種への影響は小さいと予測をしてございます。

白金台区間、高輪・港南区間において、動物については樹林及びその周囲の市街地、公園などで多く確認されており、鳥類については高輪・港南区間の運河で水鳥が確認されたほか、市街地上空の飛翔も見られております。ゆえに予測地域において計画道路に改変される樹林はごく一部であり、改変される範囲のほとんどは構造物及び人為的な影響を大きく受けている植栽樹群であると。また、改変により、全てが消失する生息基盤（植物群落）はないということから、動物相及び動物群種の多様性、注目される動物への影響は小さいと予測するとしてございます。

緑の量でございますが、まず白金台区間についてのA案ですが、予測地域における緑地面積でちょっとお戻りいただいて244ページをお開きいただきますでしょうか。こちらに予測の緑の量の変化についてまとめた表なのですが、こちらの整備する植樹帯、中低木を含め、1.69haとなるとしております。白金台区間の改変後のA案の小計の部分です。現況の1.82haと比べて0.13ha減少いたしますけれども、改変比率は0.7%とわずかであることから緑の量への影響は小さいと予測をしてございます。

白金台区間改変後B案となっているところの植栽樹群をずっと見ていただきますと1.79haとなつてございますが、現況の1.82haと比べて0.03ha減少いたしますけれども、改変比率は0.15%とわずかだということで、緑の量への影響は小さいと予測をしております。

高輪・港南区間におきましても、予測地域における緑地面積は3.31haとなりまして、現況の3.94haと比較して0.63ha減少いたしますけれども、改変比率は2.0%とわずかであることから緑の量への影響は小さいと予測するとしてございます。

250ページは生態系でございます。

予測地域のうち白金台区間については、A案では孤立樹林地は改変されないとしてございます。同地域では植栽樹などの面積は整備する植樹帯を含め5.11haとなります。

246ページを見ていただきますと、整備する植樹帯を含め、白金台区間改変後のA案のところは5.11haとなりまして、現況の5.24haと比較して0.13ha減少いたしますけれども、改変比率は0.3%とわずかであるとしてございます。車道の両側に植樹帯や植樹柵を設け、周辺の緑の連続性について務めるとしてございます。こちらは予測地域に開放水面は存在せず、したがって、予測都市域生態系への影響は小さいとしております。

改変後のB案の植栽樹等は5.22haとなっておりますが、こちらは5.24haから0.02ha減少いたしますけれども、改変比率は0.04%とわずかであります。こちらでも車道の両側に植樹帯を設け、周辺の緑との連続性の確保について努めるとしてございます。

高輪・港南区間なのですが、表10.5-30の一番右側に書いてありますけれども、孤立樹林地の面積は2.20haとなりまして、現況の2.41haと比較して0.21ha減少いたしますが、改変比率は0.3%とわずかとなっております。こちらの植栽樹の面積については、整備する植樹帯を含め9.42haとなりまして、現況の9.85haと比較して0.43ha減少するとなっております。また、平面構造につきましては可能な限り車道の両側に植樹帯や植樹柵を設け、周辺の緑との連続性の確保について努めるとしてございます。開放水面につきましては高輪・港南区間は存在しますけれども計画道路から離れており、改変されませんということで、都市域生態系への影響は小さいと予測するとしてございます。

以上のことから、評価の指標とした生物生態系に著しい影響を及ぼさないことを満足するとして評価しております。

今回、特例環境配慮書ということで複数案について予測、評価をしております。249ページの環境への影響を評価した表を見ていただきますと、緑の量の部分を見ていただきますと、A案、B案のうちB案のほうが括弧してプラスになっているかと思いますが、B案の場合、車道の幅が広く計画されていることから、その分植樹帯も広くとれるということで(+)となっておりますけれども、有意な差ではないと評価をしております。

250ページの環境配慮目標の達成の程度に対する配慮の程度でございます。

環境配慮目標につきましては、「東京都環境基本計画」の123ページのところなのですが、生物多様性の保全・緑の創出と書いた一番上の配慮項目のうち2つ目のポツになります。周辺地域の植生を踏まえ、生物多様性に配慮した緑の保全・創出を図り、緑のネットワーク化を進めるとなっております。こちらにつきましては、今まで御説明をしましてとおりの白金台区間及び高輪・港南区間のいずれも対策が図られるということから、「東京都環境基本計画」との整合を図られているとしてございます。

資料1-2の4ページです。

今回、都民の意見としては2つございました。関係区長からの意見はございませんでした。

都民の意見の1つ目なのですが、計画道路が通る高輪公園付近の崖線の部分について、急傾斜崩壊危険箇所としての斜面の安定性について触れているけれども、豊富な自然環境区間としての崖線の存在に言及していないということから、崖線の緑が破壊されることが危惧されるというものでございます。

2つ目は、保護上重要な野生生物種が少ないから車道の両側に植樹帯を設けるからといって、現在の樹木を伐採して環境保全とは言えないのではないかという御意見でございました。

これに対しまして事業者の方からは、高輪公園周辺では崖線の樹林でニホントカゲなどが確認されており、事業の実施に当たっては建設機械などによる樹林の損傷に十分留意しつつ、計画道路内に擁壁を設け、斜面の安定性を図るなどとしてございます。また、事前に工事説明を行うとともに地域の皆様からの問い合わせに丁寧に対応をし、御理解と御協力を得たいとなっております。

2つ目の意見につきましては、計画道路により改変される範囲はほとんどが構造物及び人為的な影響を受けている植栽樹群であること、したがって、車道の両側に可能な限り植樹を行い、周辺の緑との連続性確保に努めることで生物・生態系への影響を抑えることができると考えるとしてございます。なお、公園などの樹木は極力移植を検討するという見解をいただいております。

資料1-2の3ページ目をご覧くださいませでしょうか。

以上を踏まえまして、池邊委員と項目検討を行いましたところ、今回は「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。

○平手第二部会長 それでは、池邊委員、何か補足することはございますでしょうか。

○池邊委員 今、見ていただきましたように、今回の予測地域というのは両側250mというので、道路面積に比べますとかなり広範囲に調査をしていただいたわけですがけれども、全体的には皆さんの御印象では、植物はさることながら特に昆虫ですとか、あるいはは虫類ですとか非常に多くの種が認められたと思います。この地域は都民の意見にもありますように一部崖線地域でございまして、場所がよく分かるのが202ページの急傾斜崩壊危険地域の①の高輪公園という場所を示してあるものなのですけれども、2ページ戻っていただき、200ページのところにそのような急傾斜地崩壊危険箇所というのが明示されております。特に今回の生態系の豊かなところに当たるところが道路の左上側の鍵型のような地域でございまして、これが先ほど紹介のあった団地、住宅地の脇のところ、先ほど御説明しました202ページのところが高輪公園の脇の地域で、このような急傾斜の地域となっております。私も新宿区在住なのですけれども、こういう場所が数多くございましてこういう地域ですと、実は新宿区内でもイモリやヤモリ、カナヘビなど多くのものがありまして、そういうものが生息しているということには、昆虫も非常に多様に生息しているということになります。

今回、孤立樹林帯が非常に少ないという指摘があったのですけれども、すぐく戻っていただきまして61ページ、62ページがこの地域の土地利用の全体になります。これを見ていただ

きますと緑の多い住宅地が多いのですけれども、下の既存建築物の状況図を見ていただきますと、先ほど生態系が多かった地域が4階以上の7階以下の建物に当たる団地の地域、もう一つが先ほどの高輪公園というところになります。この比較的多いところが急傾斜の危険区域であるということと、26ページに戻っていただきますと、一番大きな団地の区域が計画道路の西坑口付近という形になっております。皆様御存じだと思いますけれども、こういう計画道路というのは工場あるいは団地ですとか、比較的民間の同意の得やすい地域というところに公的な所有ということで位置するわけですけれども、これに関してはこの道路の必要性から鑑みますといたしかたないと考えております。

今回いただいた御意見が、崖線の緑の話あるいは下のほうの車道の両側に植樹帯を設けるからということではございますけれども、基本的には鳥類等につきましては、営巣地があるわけではなくて飛翔が認められるということで、港区という水辺も非常に近くにあり、また、周辺の緑地というのが住宅地も含めて非常に多いことから考えますと、この生態系の今後の維持というのは道路ができて、予測の場合は10年を経過したところとなっておりますけれども、A案でいきますと高木が少し少ないので多少懸念はありますけれども、B案ですと道路幅員は広いものの、多層的な林相が確認されるということもあり、今回は「意見なし」と結論をしました。

以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、何か御質問等がございましたらお願いいたします。

藤倉委員。

○藤倉委員 2つあるのですけれども、1つは全体的に評価の中で整備する植樹帯を含めて何とかヘクタールになるとあるのですが、整備する植樹帯の面積というのがないように思うので、一回何ヘクタールになって、それからプラスで何ヘクタールだからという表現があったほうがよいのではないかなと思いました。

○池邊委員 これは、A案、B案それぞれというような。

○藤倉委員 高輪も含めて全部です。

もう一つは先生にも伺いたいのですけれども、環境配慮目標は周辺地域の植生を踏まえて緑を保全しろなどと書いてあるのですが、植樹するものの種類が何も言及されていないので、例えば「在来の植生を踏まえた」という表現はなくてもよろしいのでしょうか。

○池邊委員 そこについては、一応事前に事務局ともお話をさせていただいたのですけれども、基本的には冒頭のお話は逆に言えば面積はあるので、この評価書の中には植栽面積が提示さ

れていなかったのでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 特例環境配慮書の中には書いておりませんが、評価書の中では記載することは可能でございます。

○池邊委員 そこについては、今藤倉委員がおっしゃったとおり最後の予測のところ、一応それである程度補充されるのではという形が書いてありますので、補充する面積を書いたいただければと思います。あと、植樹帯の自然植生につきましては、比較的ここはもともとが人工的な植栽のところに豊富な生態系が宿っているということで、必ずしも潜在植生というものに戻せるかどうかというのは分からないので具体的な植栽名というのは書いていませんけれども、逆に言えば多様な林相のものを植えることで基本的にはそれが再生される。例えばクスノキにしても、皆さん御存じのようにアオスジアゲハの食草であったりとか、あるいはこの地域ということと言うともう少し林相が常緑樹ということになるかもしれないのですが、そこについては私自身としては、植生を重んじるばかりで景観が悪くなるというのも少し懸念いたしますので、必ずしも樹種をこの段階では特定するということをあえて避けております。

以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、ほかに何かございますでしょうか。

佐々木委員、お願いします。

○佐々木委員 248ページの工事の施行中なのですけれども、予測に反映しなかった措置として、工事の施行に当たっては、計画道路に隣接する土地に生育する植物の注目される種等を踏み荒らしたり、誤って抜き取ったりしないようにということが記載されておりますけれども、もちろん工事の施行中にやむを得ず植物を撤去したりしなければいけない部分というのはあると思いますけれども、ほかの生物種のことを考えますと貴重生物だけを残すという発想ではなくて「可能な限り残す」か、「特に貴重種は注意する」という記載のほうがよろしいのではないかと考えます。

以上です。

○真田アセスメント担当課長 事業者とそのように直す方向で調整したいと思います。

○平手第二部会長 ほかに何かよろしいでしょうか。

それでは、特に御意見がないようですので、生物・生態系につきましては「意見なし」とさせていただきます。

次に、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 それでは、特例環境配慮書の262ページをお開きください。現況調査でございます。

まず、調査事項としては、テレビ電波の受信状況、テレビ電波の送信状況、高層建築物や住宅の分布状況、地形の状況について調査をしております。

調査地域なのですが、計画道路のうち高輪・港南区間の橋梁構造及びその周辺としてございます。

調査方法のうち調査位置なのですが、こちらは264ページの図にありますとおりNo. 1からNo. 11の橋梁の南側11カ所で行っております。電波障害の調査位置ということでございます。調査方法としては、既存資料の収集や整理のほか、テレビ電波の測定車を用いることにより実施してございます。

263ページをご覧ください。調査結果でございます。

テレビ電波の受信状況でございますが、ほとんどの地点やチャンネルにおいて、画像評価あるいは品質評価について正常に受信、極めて良好あるいは良好という結果でございました。

結果につきましては、265ページの表10. 7-1が画像評価の結果、表10. 7-2が品質評価の結果とそれぞれなっております。

266ページは、高層建築物及び住宅等の分布状況でございます。

255ページと書いてありますが、254ページでございます。こちらは計画道路が真ん中に通っておりますが、このうち高輪・港南区間に計画されております橋梁構造及びその周辺における16階建て以上の高層建築物としては、計画道路の南側にNTT品川のTWINSアネックスビルが24階建てです。あとはSHINAGAWA GOOSの30階建てなどがあります。計画道路の北側には32階建てのシーズンテラスあるいはNTTドコモ品川ビルの29階建てといったものが立地しております。計画道路のうち高輪・港南区間の橋梁構造及びその周辺におきましては、集合住宅でありますとか住商の併用建物あるいは独立住宅といったものなどが点在をしております。

99ページなのですが、こちらは地形の状況でございます。

計画道路は、99ページの真ん中にある断面図にありますとおり高輪・港南区間の橋梁構造及びその周辺なのですが、国道15号が砂州に位置しておりまして、この西側がちょうど淀橋台という台地になっておりまして、国道15号の東側が埋立地となっております。台地との高低差としては20m程度の標高差があるという状況でございます。

267ページをお開きください。予測でございます。

今回、橋梁構造の存在による遮蔽障害及び反射障害とし、地上デジタル放送及び衛星放送

を対象としてございます。

予測の対象時点としては、橋梁構造の完成後としてございます。

予測地域としては、現況調査の調査地域と同様とし、地上デジタル放送は地上10m、衛星放送は地上4mとしてございます。

予測結果につきましては、評価とあわせて御説明を差し上げたいと思います。

270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、工事の施行中なのですが、予測に反映しなかった措置として、クレーンの非使用時にはブームを電波到来方向と平行に向けるなどにより電波を遮らないこと。電波障害に関し、住民からの相談窓口を設置し適切に対処していくとしてございます。

工事の完了後について、予測に反映した措置として本事業による電波障害が認められる場合には、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき、適切に処理するとしてございます。

予測に反映しなかった措置としては、電波障害に関する住民からの問い合わせに対して、相談窓口を設置し、適切に対応するとしてございます。

それを受けまして271ページをご覧ください。評価でございます。

こちらに2つの表がありますが、上にある表をご覧ください。環境影響の程度といたしまして、評価の指標としては橋梁構造により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。

表をご覧ください。評価結果でございます。

白金台区間につきましては、今回平面構造が計画されておりますので予測評価の対象とはしてございません。

予測では、高輪・港南区間に設置される橋梁構造の南側に最大約100mの範囲で地上波デジタル放送の遮蔽障害、また、北側に最大で約20mの範囲で衛星放送の遮蔽障害が発生すると予測しております。また、反射障害の予測では画像障害を及ぼすまでに至らなかったとしてございます。もし橋梁構造及びその周辺で電波障害が発生した場合には、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき、適切に対処するとしてございます。したがって、評価の指標とした橋梁構造によるテレビ電波の受信障害を起こさないことを満足すると考えるとしてございます。

環境配慮目標の達成の程度に対する配慮の程度でございますが、こちらにつきましては、「東京都環境基本計画」の131ページの真ん中の段に騒音・振動、悪臭等と書かれた配慮項目

がありまして、その中の・の6つ目、高架や建築物等により、電波障害が生じる場合には対策を講じるという配慮事項でございますが、今回環境保全の措置において対策が図られておりまして、「東京都環境基本計画」との整合は図られているとしてございます。

説明は以上となります。

それでは、資料1-3の6ページ目でございます。

今回、都民の意見は一つございまして、関係区長の意見として港区長から一つでございます。

まず都民の意見としては、先ほども同じものがあつたのですが、私たちの住む町を寸断し、横切る環状4号線の建設によって、高層ビルと高架道路に囲まれ、電波障害などの公害をまともに受けて、長年にわたり引き継がれていた環境などが破壊されてしまいますというものでございます。

これに対して、事業者からは事業実施による電波障害の影響は技術指針に基づき、適切に予測評価を行っており、評価の指標を満足するとしてございます。また、工事の施行中や工事の完了後に事後調査を実施し、予測結果を検証し、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合には、必要な措置を講じるとしてございます。

港区長からは、橋梁構造部の区間では、橋梁が周囲の景観を崩さないよう、色彩や意匠について配慮し、調和のとれたものとしてください。また、日照等の影響が最小限となるよう工夫をするとともに、電波障害等の影響が出る物件については、適切な対処をするなど丁寧な対応をしてくださいというものでございました。こちらにつきましても、電波障害が生じるおそれがある場合には、事業実施段階で適切に対処し、丁寧な対応をしていくという事業者から見解をいただいているところでございます。

資料1-3の5ページ目をご覧くださいませでしょうか。

以上を踏まえまして、小林委員と項目検討を行いましたところ、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。

○平手第二部会長 本日、小林委員は欠席されておりますが、事務局のとおりと伺っております。その後、小林委員からコメントなどはいただいておりますでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 特に小林委員から意見等はございません。

○平手第二部会長 ありがとうございました。

それでは、御質問等がありましたらお願いいたします。よろしいですね。

特に御意見がないようですので電波障害につきましては、「意見なし」といたします。

次に、廃棄物について、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 295ページ、廃棄物でございます。

まず、現況調査につきまして、調査事項については建設廃棄物の状況、建設発生土の状況、廃棄物の処理の状況、法令による基準等としております。それについて、既存資料あるいは事業計画に基づき調査を行ってございます。

調査地域なのですが、計画道路及びその周辺としております。

調査結果でございます。

まず、建設廃棄物の状況としては、計画道路内に区道などがありまして、事業実施に伴って既存舗装の撤去工事などから発生する主な廃棄物として、コンクリート塊あるいはアスファルト・コンクリート塊などがあるということでございます。

296ページは建設発生土の状況でございます。こちらは今回99ページの図をまたご覧ください。図の左側に白金台区間、右側が高輪・港南区間ですが、計画道路がちょうど白金台区間については計画道路が淀橋台のほうに位置しております。道路の平面構造の整備の工事が行われます。その工事に伴い、ここの淀橋台のほうに関東ローム層といったものを掘削することになります。図の南側に位置しております高輪・港南区間の計画道路なのですが、東側は埋立地になっております。国道15号、第一京浜の西側では土工に伴い、関東ローム層を掘削するとなっております。図のほぼ中央部である斜面になっているところ、橋梁構造取り付け部におきましては、関東ローム層やローム層粘土質及び東京層を掘削するとなっております。橋梁構造の下部工事におきましては、埋土であったり、東京層、東京礫層、上総層群を掘削するとなっております。こういったものが建設発生土で出てくるという状況でございます。

296ページにお戻りいただきまして、廃棄物の処理状況でございます。東京都の関連工事の再資源化率の実績値は表10.10-1にあるとおりとなっております。

297ページにつきましては、関係法令による基準として循環型社会形成推進基本法であったり、資源有効利用促進法あるいは建設リサイクル法、グリーン購入法、東京都建設リサイクル推進計画といったものがございます。

299ページ、予測でございます。

予測事項としては、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、再利用量及び処理・処分方法でございます。

予測の対象時点は、工事の施行中において建設廃棄物や建設発生土が排出される期間としております。

予測地域は、計画道路としてございます。

予測結果につきましては、こちらも評価とあわせて説明をさせていただきたいと思っております。300ページ、環境保全のための措置でございます。

工事の施行中について、環境保全のための措置として予測に反映した措置といたしまして、建設事業実施に伴い排出する廃棄物は、「建設副産物適正処理推進要綱」などに従い、他の公共事業との調整を図りながら極力再資源化、再利用に努めるとしてあります。

アスファルト・コンクリート塊についても、再資源化施設などを活用し、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こちらも再資源化、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も、総量の削減に努めるとともに搬出する場合には、「建設リサイクルガイドライン」に基づき、公共事業における利用を調整して、他の公共事業あるいは再利用センターなどに指定地処分するなど発生土の再利用に努めるとしてございます。

公園などの樹木についても、極力移植を検討し、樹木調査をした結果、移植に適さない樹木などが確認された場合には木くずが発生しますが、その再資源化は100%とするとしてございます。

次に、予測に反映しなかった措置としては、計画あるいは設計段階における発生抑制計画の検討を行うとすることで、廃棄物の発生抑制に努めるとしてございます。

舗装路盤材についても、リサイクル材の使用に努めるとしてあります。

また、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊を再資源化に搬出する場合には、再資源化の製品の利用状況の確認に努めるとしてございます。

あとは、再資源化が困難な廃棄物についても、きちんと産業廃棄物の運搬処理業の許可を得た業者に委託して適正に処理処分をする。運搬の際にもマニフェスト制度に基づき、適切に処理するとしてございます。また、本工事の施行時に特別管理廃棄物といったものが確認された場合、廃棄物廃掃法やあるいは「東京都廃棄物条例」といったものに基づき、適切に処理をするというものです。

再利用が困難な建設発生土が発生した場合には、受け入れ先の受け入れ基準を確認し、発生土処分場に搬出するといった措置をとるとしてございます。

301ページ、評価でございます。

環境影響の程度なのですが、評価の指標として、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（再資源化率99%以上）を上回ることとしてございます。

建設泥土については、同じく「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（再資源化率98%）を上回ることとしてございます。

建設発生土については、同じく「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%を上回ることとしてございます。

301ページの下の一覧表をご覧ください。評価結果でございます。

白金台区間でございますが、A案について計画道路の工事の施行に伴い発生するアスファルト・コンクリート塊、また、コンクリート塊については合計で380m³と予測されておりますが、再資源化の予測を100%としていることから、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値である再資源化率99%を上回ることとしております。また、計画道路の工事施行に伴う建設発生土につきましては合計で1万1,500m³と予測されますが、こちらも再利用率100%とすることから「東京都リサイクル建設推進計画」の目標値を参考に設定した再利用率99%を上回ることとしてございます。

白金台区間のB案でございます。こちらはアスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊は合計で460m³と予測されておりますが、再資源化率の予測を100%としていることからこちらも目標値である再資源化率99%を上回っているとしてございます。また、こちらについて計画道路の工事施行に伴い発生する建設発生土は1万3,800m³と予測されますが、再利用率を100%とすることからこちらも「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%を上回ることとしております。

一番右の高輪・港南区間も、アスファルト・コンクリート塊あるいはコンクリート塊及び建設泥土が合計で2,550m³と予測されますが、再資源化率を100%と予測しているということから、「東京都リサイクル推進計画」の目標値（再資源化率99%以上、再資源化等率98%）をそれぞれ上回ることとしてございます。計画道路の工事施行に伴い、建設発生土は全部で4万4,200m³と予測されますが、こちらは再利用率を100%と予測しているということから「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%を上回ることとしてございます。

あと、全区間に対し、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は再資源化・再利

用するということから、評価の指標に示される事業者の責務に合致するといったことなどがあります。

以上のことから、評価の指標といたしました各項目について満足すると考えるとしてございます。

302ページ環境配慮目標の達成の程度に対する配慮の程度でございますが、こちらは「東京都環境基本計画」の121ページでございます。こちらの一番下の配慮項目の持続可能な資源業務の推進/廃棄物の適正処理という項目が書かれておりますが、その中の共通配慮事項のうち3番目の◆と4番目の◆です。廃棄物の循環利用の更なる促進、廃棄物の適正処理といったものでございます。

それについての手法が右の欄に書かれてありまして、建設時の副産物については、徹底的に分別し、可能な限り再利用に努めると。あるいは建設泥土については可能な限りみずから利用するとともに工事間利用に努める。再資源化施設に搬出する場合は、再資源化の製品の利用状況を確認する。処分が必要な場合には、適正処理に必要な費用を確保し、責任を持って適正に処理をするといったものでございます。今回、環境配慮目標につきましては、「東京都環境基本計画」の共通配慮事項に関する記載があるわけでございますが、いずれについても、環境保全のための措置等において対策が図られているということから、今回「東京都環境基本計画」との整合を図られるとしてございます。

それでは、資料1-4の8ページでございます。

今回、都民からの意見はありませんでした。関係区長の意見は港区長から1件ございました。

ここでは、解体建物にアスベストが使用されている場合は、十分に調査を行い、調査内容を書面で記録して保管すること。また、区の要項や大気汚染防止法などの法令に基づく報告や届け出や飛散防止対策を講じるとともに廃棄物処理は適正に行うこと。さらに周辺住民からの問い合わせがあった場合には、調査方法及び処理方法を丁寧に説明することというものでございました。

これに対しまして、事業者からは本事業の事業取得における既存建築物の解体工事は原則土地または建物権利者にて行い、東京都は更地化で引き受けることとしていると。そのため、用地取得の契約時において区の要綱について、土地または建物権利者に周知していくよう努めるという見解をいただいているところでございます。

以上を踏まえまして、池本委員と項目検討を行いましたところ、意見としては9ページ、別

紙2でございます。

意見といたしましては、工事の施行に伴う建設廃棄物等の予測において、区間別に排出量、再資源化量等を推計しているが、高輪・港南区間においては、複数の道路構造となっていることから、道路構造別に排出量、再資源化量等を推計し、環境影響の程度について評価することとしております。

意見の取扱いについての事務局案としては、指摘の趣旨を答申案に入れるということでございます。

7ページにお戻りいただきまして、特例環境配慮書関連頁と書いているところがあるのですが、その数字に誤りがございますので申し訳ございませんが、正しいものに修正をさせていただきたいと思っております。大変申し訳ございませんでした。

以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、池本委員、何か補足することはございますでしょうか。

○池本委員 こちらでは、まず御説明にもあったとおり排出抑制のことが述べられておりますので、その点を重視していただきたいということでお話をさせていただきました。

ほかにも議論させていただいたのは、予測値が再資源化率と再利用率が100%となっておりまして、これまでの審議会の議論の中でも、100%と少しそれを下回るものとは大きな違いがあるのだけれども大丈夫かという意見があったかと思っておりますが、こちらは目標として100%を定めていくと考えているということによろしいのではないかとコメントさせていただきました。また、御説明にもあったとおり土地の引き渡しを受けてからということで、建物の解体などが入っていないということで、今回道路計画ということでそれほど深く掘削しないので、不確実性もそれほど高くないのではないかなと考えていることなどから、目標100%に向かって頑張っていたいただきたいという考えを持ってございます。

意見として述べさせていただきました、高輪・港南区間における道路構造別の予測のことですけれども、299ページをご覧くださいますと表の中で予測結果として示されていますが、恐らく本日の審議の中で共通していることかと思うのですけれども、簡単に書かれ過ぎているとかそんなのだろうなということで、これ以上奥に踏み込みづらいような状況になっていますのでどこを掘り下げていただきたいかという、高輪・港南区間の工事が道路構造が変わって来たりしますのでそういったところの部分を掘り下げていただきたいと考えました。

31ページ、32ページを参考にご覧いただきたいのですけれども、施工手順の図がフロー図

として下に示されております。平面構造の部分が31ページに示されておまして、32ページのところでは橋梁構造のフローが示されております。工種によって変わってくる部分がありますので配置の仕方なども変わってくるだろうということでございます。また、最後は事後調査を行っていく際に、それぞれの部分ごとに見ていくこともできるかと思っておりますので、そういう点も含めましてこのような意見を出させていただきました。

以上です。

○平手第二部会長 それでは私のほうから、要するに更地化して、あとは東京都は道路ということで切り分けられているわけですが、そのあたりのところの内容は、基本的に解体建物のことを論じられているわけで港区長も錯覚されたわけですね。そうすると、都民の方も当然誤解される方が多いと思うのでその旨の内容はどこかに記載されないと、例えばこれは騒音とかにも絡む。その解体の工事中の騒音は東京都は一切関係ないということです。そうなってくると、これは全くそこで切り分けるといっても、やはり一体化されていると受け取られるのでそのことはちゃんと書いておかないとまずいのではないのでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 今、委員のおっしゃいますとおり、事業者とその旨を盛り込んでいくような調整を図りたいと考えております。

○平手第二部会長 それから港区長の意見に対して、例えばアスベスト問題について、そこを事業者はそれぞれの解体工事についてある程度の管理というか目配せはしているのですか。要するに、全く知らないという立場なのか、それも問題があるかと。ある程度の指導なり何かがあってもしかるべきだと思います。

○真田アセスメント担当課長 当然、東京都の事業はここで更地にした上で、東京都が引き取るとはいつても、アスベストに関してある程度の目配せというか配慮はしていかなければならないので、その辺は事業者にきちんと伝えていきたいと考えております。

○平手第二部会長 それでは、ほかに何かございますでしょうか。

佐々木委員、お願いします。

○佐々木委員 廃棄物を考える以前に考えていただいているとは思いますが、この廃棄物で建設発生土100%という予測をされていますが、それ以前に土壌の方で形質変更時要届出区域を通るのでそこは適切にしますとして、特に意見なしで来ているわけですが、その配慮を十分して、必ずしもそこを処理すると100%再利用にはならないということを事業者はよく頭に入れて、そちらをまず優先していただくというふうに御配慮いただければと思います。

○真田アセスメント担当課長 承知いたしました。

○平手第二部会長 ほかに何かございますでしょうか。よろしいですか。

よろしければ、廃棄物につきましては、指摘の趣旨を答申案に入れるということといたしたいと思います。

本日、予定しました審議は全て終了いたしました。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、これで第二部会を終了させていただきます。皆さん、どうもありがとうございました。

傍聴人の方は退場してください。

(傍聴人退場)

(午後0時11分閉会)