

資料 1

平成 29 年 5 月 18 日

東京都環境影響評価審議会  
会長 片谷 教孝 殿

東京都環境影響評価審議会  
第一部会長 町田 信夫

「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ついて

このことについて、当部会において調査、審議した結果は別紙のとおりです。

## 「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書案について

### 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。

## 【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。

付表

【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

平成 29 年 5 月 18 日

東京都環境影響評価審議会  
会長 片谷 教孝 殿

東京都環境影響評価審議会  
第一部会長 町田 信夫

「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ついて

このことについて、当部会において調査、審議した結果は別紙のとおりです。

「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

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

※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。

## 受 理 報 告

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 事後調査報告書	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 東京都市計画道路環状第2号線（中央区晴海四丁目～銀座八丁目間）建設事業（工事の施行中その3）</li><li>・ 京成電鉄押上線（押上駅～八広駅間）立体交差事業（工事の完了後）</li><li>・ 六本木三丁目東地区再開発事業（工事の施行中その3）</li></ul>	(別紙のとおり)

## 事後調査報告書

事 項	内 容		
事 業 名	東京都市計画道路環状第2号線（中央区晴海四丁目～銀座八丁目間）建設事業		
番号・答申日・受理日	1-239-2	H19. 3. 27	H29. 4. 24
事 業 の 種 類	道路の新設		
規 模	<p>延長及び区間：延長約 2.1km            （起点）中央区晴海四丁目            （終点）中央区銀座八丁目</p> <p>車 線 数：往復 4 車線</p> <p>設 計 速 度：本線 60km/時、側道 40km/時</p> <p>道 路 幅 員：20～60m</p> <p>道 路 構 造：トンネル部 0.4km、平面部 0.8km、橋梁部 2箇所（隅田川、朝潮運河）、平面及び高架部 0.5km、高架及び擁壁部 0.2km</p> <p>主要交差道路：環状第3号線（清澄通り）、補助第314号線</p> <p>供 用 開 始：平成 32 年度（予定）</p> <p>工 事 期 間：平成 22 年度～平成 32 年度（予定）</p>		
事後調査の区分	工事の施行中その3		
調 査 項 目 ・ 事 項	騒音・振動、地盤、廃棄物		
調査結果の内容	<p><b>1 騒音・振動</b></p> <p><b>(1) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル (<math>L_{A5}</math>)</b></p> <p>各施工区間（6区間）における建設作業騒音の事後調査結果は 64～80dB であり、一部の地点を除き予測結果(60～78dB)と同程度又は下回った。また、全ての地点で勧告基準（80dB 以下）を下回った。</p> <p>一部の地点で予測結果を上回った理由としては、近隣でタワー型マンションの建設作業騒音が発生していたことや、新大橋通りの道路交通騒音が支配的であったこと等が考えられる。</p> <p><b>(2) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動レベル (<math>L_{10}</math>)</b></p> <p>各施工区間（4区間）における建設作業振動の事後調査結果は 44～61dB であり、全ての地点で予測結果（55～70dB）及び勧告基準（70dB 以下）を下回った。</p> <p>予測結果を下回った理由としては、打撃による振動を発生させない油圧式杭圧入引抜機を使用する工法を採用したこと等が考えられる。</p> <p><b>2 地盤</b></p> <p><b>(1) 掘削工事に伴う地盤の変形</b></p> <p>各施工区間（5区間）における鉛直変位の前回との差は-14～+3mm であり、また、水平変位の前回との差は-4～+5mm であり、全ての地点で大きな変動はなかったことから、掘削工事に伴う地盤への影響は小さかったものと考えられる。</p>		

事 項	内 容																											
調査結果の内容	<p><b>(2) 地下水の排水に伴う地盤への影響の程度</b></p> <p>各施工区間（5区間）における不圧地下水位はA.P. -9.67～+3.68mであり、また、各施工区間（3区間）における被圧地下水位はA.P. -3.41～+2.10mであり、1区間（F地点及びG地点）を除き、ほぼ地下水位の低下はなかったことから、地下水位の低下に伴う地盤への影響は小さかったものと考えられる。</p> <p>F地点においては、平成26年度にやや低下傾向にあるが、掘削面に湧出はなかったこと、G地点においては、平成27年11月以降低下傾向にあるが、掘削深度は地下水面より浅い位置であること等から、現時点において掘削工事と地下水位の低下の関係は判断できない、又は掘削工事による影響は少ないものとするが、今後も引き続き地下水位の状況について注視していく。</p>																											
	<p><b>3 廃棄物（工事の施行に伴う廃棄物及び建設発生土の排出量）</b></p> <table border="1" data-bbox="453 880 1469 1205"> <thead> <tr> <th colspan="2">区 分</th> <th>予測結果</th> <th>今回報告</th> <th>累 計</th> <th>再資源化率 再利用率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">廃 棄 物</td> <td>コンクリート塊</td> <td>約 700 m<sup>3</sup></td> <td>1,918.9 m<sup>3</sup></td> <td>4,769.1 m<sup>3</sup></td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>アスファルト・コンクリート塊</td> <td>約 16,500 m<sup>3</sup></td> <td>10,727.6 m<sup>3</sup></td> <td>14,189.7 m<sup>3</sup></td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>汚泥</td> <td>約 19,500 m<sup>3</sup></td> <td>21,971.5 m<sup>3</sup></td> <td>36,898.0 m<sup>3</sup></td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設発生土</td> <td>約 154,200 m<sup>3</sup></td> <td>69,420.7 m<sup>3</sup></td> <td>113,492.7 m<sup>3</sup></td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※予測結果は工事の完了時まで</p>	区 分		予測結果	今回報告	累 計	再資源化率 再利用率	廃 棄 物	コンクリート塊	約 700 m <sup>3</sup>	1,918.9 m <sup>3</sup>	4,769.1 m <sup>3</sup>	100%	アスファルト・コンクリート塊	約 16,500 m <sup>3</sup>	10,727.6 m <sup>3</sup>	14,189.7 m <sup>3</sup>	100%	汚泥	約 19,500 m <sup>3</sup>	21,971.5 m <sup>3</sup>	36,898.0 m <sup>3</sup>	100%	建設発生土		約 154,200 m <sup>3</sup>	69,420.7 m <sup>3</sup>	113,492.7 m <sup>3</sup>
区 分		予測結果	今回報告	累 計	再資源化率 再利用率																							
廃 棄 物	コンクリート塊	約 700 m <sup>3</sup>	1,918.9 m <sup>3</sup>	4,769.1 m <sup>3</sup>	100%																							
	アスファルト・コンクリート塊	約 16,500 m <sup>3</sup>	10,727.6 m <sup>3</sup>	14,189.7 m <sup>3</sup>	100%																							
	汚泥	約 19,500 m <sup>3</sup>	21,971.5 m <sup>3</sup>	36,898.0 m <sup>3</sup>	100%																							
建設発生土		約 154,200 m <sup>3</sup>	69,420.7 m <sup>3</sup>	113,492.7 m <sup>3</sup>	100%																							
苦 情 の 有 無	無																											

## 事後調査報告書

事 項	内 容		
事 業 名	京成電鉄押上線（押上駅～八広駅間）立体交差事業		
番号・答申日・受理日	2-161-2	H9.9.22	H29.4.19
事業の種類	鉄道の改良		
規 模	事業区間：墨田区押上二丁目～墨田区八広五丁目 事業延長：約1.5km 構造形式：高架式 除却踏切数：8か所 事業期間：平成12年度～平成29年3月 供用開始：上り線 平成25年8月 下り線 平成27年8月		
事後調査の区分	工事の完了後		
調査項目・事項	騒音、振動、日照障害、電波障害、景観		
調査結果の内容	<p><b>1 騒音（列車の走行に伴う鉄道騒音（<math>L_{Aeq}</math>））</b>            旧線の最寄軌道中心から12.5m地点の地上1.2mの事後調査結果（昼間56～62dB、夜間51～57dB）は、予測結果（昼間54～59dB、夜間49～53dB）を4地点で2～5dB上回り、残りの3地点では同程度であった。全ての地点において評価書現況値（昼間67～72dB、夜間61～66dB）を下回った。予測結果を上回った理由は、測定地点近傍に絶縁接着レールがあったことや利便性向上のため列車本数が増便されたことなどが考えられる。            今後も車両及び軌道の定期的な点検・補修を行い車輪及びレールの摩耗等に起因する騒音が増大しないよう、十分な維持管理に努める。</p> <p><b>2 振動（列車の走行に伴う鉄道振動（<math>L_{max}</math>））</b>            事後調査結果（38～50dB）は、全ての地点で予測結果（45～65dB）を下回った。また、全ての地点において評価書現況値（48～65dB）を下回った。予測結果を下回った理由は、予測時に類似事例として測定した高架橋に対して、レールの重量化やウレタンパッドの採用などの環境保全措置を実施したことによるものと考えられる。</p> <p><b>3 日照障害（高架橋構造物による時刻別、等時間日影の範囲及び変化）</b>            駅舎の形状や高架橋の高さは、予測時から大きな変更はなく、等時間日影の長さは、予測時と同程度であった。本事業の高架構造物は、建築基準法等の対象の建築物ではないが、規制時間を超える日影は発生していない。</p> <p><b>4 電波障害</b>  <b>（1）鉄道構造物による遮へい障害及び反射障害</b>            東京スカイツリーから送信されている放送局は全ての調査地点において品質評価Aで受信状況は良好であった。東京タワーから送信されている放送大学は一部地点で品質評価D以下の受信不良がみられるが、電波到来方向に高層建築物が存在することから、周辺建物による影響と考えられる。            反射障害については、机上検討の結果、本事業による影響はないという結果であった。            なお、沿線はほとんどの地域でケーブルテレビに加入していること、高架化後に電波障害に関する問い合わせ等がなかったことから、本事業による影響は小さいと考えられる。</p>		

事 項	内 容
	<p><b>(2) 列車の走行によるパルス雑音障害及びフラッター障害</b>  パルス雑音障害については、事後調査の結果、障害は確認されなかった。  フラッター障害については、東京スカイツリーからの受信に対しては確認されなかったが、東京タワーからの受信は、B 地点で若干のブロックノイズが発生している。B 地点は遮へい障害の品質評価が D の地点のため、周辺建物によりもともと受信状態が良くない地点であることから、列車の走行の際に受信状態がさらに低下して影響が表れていると考えられる。  なお、沿線はほとんどの地域でケーブルテレビに加入していること、高架化後に列車の走行による電波障害の問い合わせ等がなかったことから、本事業による影響は小さいと考えられる。</p> <p><b>5 景観</b></p> <p><b>(1) 地域景観の特性の変化</b>  一部区域において用地買収等による家屋等の撤去及び移設が生じた。また、高架橋が視認できるようになり、市街地景観は変化したが、線路の平面的な位置に大きな変化はなく景観構成は変わらないことから、鉄道沿線の持つ基本的な景観特性に大きな変化はないと考える。</p> <p><b>(2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化</b>  眺望地点①において、高架下を南北に結ぶ歩道を確保するために擁壁区間を短くしたため、開放された空間が増え、予測結果の眺望以上に景観への影響はやわらげられた。他の地点では予測結果と比べて大きな変化はなく、近代的な都市景観が形成されたと考える。</p> <p><b>(3) 圧迫感の変化</b>  敷地境界からの仰角は全ての地点において予測結果とおおむね同程度であった。駅舎の高さは周辺建物よりも低いこと、高架橋の下は解放された空間が生み出されていることから圧迫感の変化は少ないものとする。</p>
<p>苦 情 の 有 無</p>	<p>工事の施行中の騒音・振動に関する苦情が 2 件あり、夜間の重機作業によるものと、仮囲い撤去作業に伴うものであった。待機中の重機のエンジンを切る対応や、撤去作業は当日限りの作業であることを説明し理解を得た。  なお、工事の完了後については、苦情はなかった。</p>

事後調査報告書

事 項	内 容		
事業名	六本木三丁目東地区再開発事業		
番号・答申日・受理日	2-288-2	H23.6.20	H29.4.27
事業の種類	高層建築物の新築		
規 模	所在地：港区六本木三丁目1、2番内 事業区域面積：約2.7 ha 敷地面積：約1.92 ha 建築面積：約11,200 m <sup>2</sup> 延床面積：約210,600 m <sup>2</sup> 最高高さ：北街区 約20m、南街区 約231m 主要用途：業務、住宅（約220戸）、スタジオ、商業、駐車場等 工事予定期間：平成23年度～平成30年度 供用開始予定：平成30年度（建築物は平成28年9月に供用開始済）		
事後調査の区分	工事の施行中その3		
調査項目・事項	電波障害、史跡・文化財		
調査結果の内容	<p><b>1 電波障害</b>            事後調査を行った22地点中、3地点で品質評価及び電波強度の低下がみられた。本事業地に近い1地点における低下は、本事業の影響によるものと考えられるが、同地点の画像評価は全局で「正常に受信」であり、障害は発生しなかった。また、他の2地点は、本事業地より離れた地点であり、手前の地点に比べて低下が大きいことから、他の建築物等による影響と考えられる。            なお、広域局の遮へい障害予測範囲については、事前に共同受信施設の設置による対策を講じたことから、電波受信障害は発生しなかった。</p> <p><b>2 史跡・文化財（埋蔵文化財包蔵地の改変の程度）</b>            試掘調査で確認された遺跡については、関係法令に基づき関係機関と協議の上、発掘調査を行った。その結果、1,411基の遺構等が検出され、その大部分は近世（江戸時代）のもの（地下室、土坑、上水関連遺構等）であった。            なお、発掘された遺構等は、計画地内で既に記録されていた周知の埋蔵文化財とともに「遺跡番号127 常陸下館藩石川家屋敷跡」として記録された。</p>		
苦情の有無	無		