

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第9回総会 議事録

■日時 平成29年12月21日（木）午前10時00分～午後0時00分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

■出席委員

柳会長、町田第一部会長、平手第二部会長、池本委員、奥委員、日下委員、小林委員、小堀委員、齋藤委員、坂本委員、佐々木委員、谷川委員、寺島委員、藤倉委員、森川委員、義江委員

■議事内容

1 諮問

(1) 東京都環境影響評価制度の見直しについて

⇒○「環境影響評価制度検討特別部会」を設置。

○会長の指名により、奥委員、平手委員、藤倉委員、町田委員、柳会長が特別部会に所属。

○特別部会委員の互選の結果、柳会長が特別部会長に就任。

(2) 「京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業」環境影響評価書案

⇒ 会長の指名により、第二部会へ付託。

2 受理関係

⇒ 別紙受理報告一覧の事業について審議会へ報告。

受 理 報 告

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 環境影響評価調査計画書	・ (仮称) 西日暮里駅前地区第一種市街地再開発事業	平成29年11月15日
	・ (仮称) 泉岳寺周辺地区市街地再開発事業	平成29年11月16日
2 環境影響評価書案	・ 京浜急行電鉄湘南線 (泉岳寺駅～新馬場駅間) 連続立体交差事業	平成29年11月28日
3 環境影響評価書	・ 東日本旅客鉄道赤羽線 (十条駅付近) 連続立体交差事業	平成29年10月31日
4 事後調査報告書	・ 東武伊勢崎線 (竹ノ塚駅付近) 連続立体交差事業 (工事の施行中その4)	平成29年11月17日
	・ 芳村石産株式会社採掘区域拡張事業 (工事の施行中その5)	平成29年11月30日
5 変 更 届	・ (仮称) TGMM芝浦プロジェクト	平成29年11月22日

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第9回総会
速 記 録

平成29年12月21日（木）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

(午前10時00分開会)

○池田アセスメント担当課長 定刻になりましたので、会を始めさせていただきたいと思
います。

本日は、お忙しい中、御出席をいただきまして、ありがとうございます。

事務局から御報告申し上げます。

現在、21名のうち13名の御出席をいただいております。定足数を満たしております。若
干おくれるという連絡をいただいている先生はいますけれども、始めさせていただきたいと
思います。

それでは、平成29年度第9回総会の開催をお願いいたします。

本日は、傍聴の申し出がございましたので、よろしくをお願いいたします。

○柳審議会会長 分かりました。

会議に入ります前に、本日は傍聴を希望される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条第3項の規定によりまして、会場の都合から、傍聴人の
数を30名程度といたします。

それでは、傍聴人の方を入場させてください。

(傍聴人入場・着席)

○柳審議会会長 傍聴の方は、傍聴希望案件が終了次第、退室されて結構です。

それでは、ただいまから、平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第9回総会を開催しま
す。

本日は、和賀井局長が御出席されております。

初めに、局長から御挨拶がございます。

○和賀井環境局長 おはようございます。

去る10月16日付けで環境局長に就任いたしました、和賀井と申します。どうぞよろしくお
願いいたします。本日は、東京都環境影響評価審議会開会に当たりまして、一言御挨拶を申
上げたいと思います。

私は、6～7年前、環境局の部長時代にアセスの担当の部長をやっていたことがありまして、
当時、昨年来非常に話題になっています豊洲市場のアセスの審議がちょうどその時期に重な
っておりまして、当時から柳会長を初め何名かの委員の先生方に大変お世話になっていたこ
とを今でも非常によく記憶をしております。引き続き、どうぞよろしくお願い申し上げます。

東京都では、昭和55年に環境影響評価条例を制定してから今日に至るまで、300件を超える

案件の審査を審議会にお願いしてまいりました。制定当時は国に先駆けた制度でもあり、現在の東京の都市づくりに重要な役割を果たしてきたと考えております。一方で、さきの都議会におきまして知事が表明しましたとおり、更新期を迎えます建物の増加が見込まれまして、本制度を取り巻く状況は大変変化していると思っております。こうした状況の変化がある中においても、引き続き適切で分かりやすい運用を行っていくことが重要でございますので、このたび審議会に制度の見直しについてお諮りしたいと考えております。御審議のほどどうぞよろしくお願いいたします。

最後に、委員の皆様これまでの多大な御尽力に対して改めて御礼を申し上げますとともに、今後とも御指導を賜りますようお願い申し上げます。私の御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

本日は、局長の御挨拶にもございましたように、環境影響評価制度の見直しについて諮問を受け、諮問事項についてその経緯・内容について、事務局から説明を受けた後、本審議会における調査・審議の方法について決めていきたいと思っております。

それでは、局長から諮問を受けたいと思っております。

○和賀井環境局長 それでは、諮問書を朗読いたします。

29環総政第703号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例（昭和55年東京都条例第96号）第69条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

平成29年12月21日

東京都知事 小池 百合子

記

諮問第480号 東京都環境影響評価制度の見直しについて

以上でございます。

（和賀井環境局長より柳審議会会長へ手交）

○池田アセスメント担当課長 ここで、別の公務のために、和賀井環境局長につきましては、退席をさせていただきたいと思っております。

○和賀井環境局長 よろしく申し上げます。

(和賀井環境局長退室)

○池田アセスメント担当課長 引き続き、議事をお願いいたします。

○柳審議会会長 それでは、本日の会議は、ただいまの諮問のほか、もう一件の諮問と受理報告を受けることといたします。

それでは、諮問に入ります。

諮問案件について、事務局から提案をしてください。

○池田アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の1ページ目をお開きください。

こちらの資料1につきましては、先ほど局長のほうで読み上げたものでございます。

次に、3ページ目、資料2の諮問文を読ませていただきます。

29環総政第694号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例（昭和55年東京都条例第96号）第50条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

平成29年12月21日

東京都知事 小池 百合子

記

諮問第479号「京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業」環境影響評価書案

よろしく申し上げます。

○柳審議会会長 それでは、それぞれ諮問案件の概要につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

○松岡アセスメント担当課長 それでは、資料1-1をご覧ください。

諮問第480号（東京都環境影響評価制度の見直し）の諮問趣旨について

1 諮問理由

- ・東京都環境影響評価条例（以下「条例」という。）に規定する対象事業について施設の更新があった場合、新たに施設を設置する際と同程度の環境への影響を及ぼすおそれも

あることから、これまでは、条例の新設等の規定を適用して、東京都環境影響評価制度（以下「本制度」という。）の手續を実施してきた。

- ・一方、高度成長期以降に整備した施設等更新期を迎える施設の増加が見込まれるなど、本制度を取り巻く状況の変化が生じている。
- ・本制度の手續は、事業者の一定の負担を伴うことから、施設の更新について対象を明確化するなど、より適切で分かりやすい手續とする必要がある。
- ・よって、本制度の手續の明確化を中心に、条例の改正を含めた本制度の見直しについて、東京都環境影響評価審議会に諮問する。

2 本制度の見直しの視点

(1) 本制度の手續の明確化等

条例の対象事業について、施設の更新があった場合に条例の対象となることを明確化する規定を設けるなど、手續の明確化を中心に、必要な見直しを図る。

(2) その他

そのほか、本制度の運用上の課題について、見直しを図る。

こうした視点で御検討いただきたいというお願いでございます。

以上でございます。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

ただいま事務局から諮問の趣旨について説明いただきましたが、通常の場合審議と異なりまして、制度の見直しという特別の審議を行う必要がありますので、特別部会を設置して、そこで審議をお願いする形にしたほうがよろしいかと思いますが、いかがでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、これについて事務局から説明をお願いいたします。

○松岡アセスメント担当課長 ただいま資料をお配りしますので、そちらをご覧ください。

(資料配付)

○柳審議会会長 それでは、本諮問事項につきまして、本審議会委員により構成される「環境影響評価制度検討特別部会」を設置し、調査・審議をすることにいたしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○柳審議会会長 それでは、そういうことにさせていただきます。

次に、この特別部会への委員の所属につきまして、「東京都環境影響評価審議会規則」第3

条第2項でこれは会長が指名することになっておりますので、私から指名させていただきます。

本審議会委員からの指名でございますが、奥委員、平手委員、藤倉委員、町田委員の各先生にお願いするとともに、私自身も所属いたします。

皆様、どうぞよろしくお願いいいたします。

次に、部会長の選出についてお諮りいたします。

部会長の選出につきましては、審議会規則第3条第3項で、部会に所属する委員の互選ということになっております。

したがいまして、本来ならば、改めて特別部会において決定することになりますが、この場をお借りして、私の司会で行いたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○柳審議会会長 それでは、そのようにさせていただきます。

特別部会の部会長の選任について、5名の委員にお伺いいたします。

どなたか、御提案などございますでしょうか。

町田第一部会長、どうぞ。

○町田第一部会長 この制度の見直しは、この審議会が総力を挙げて取り組むことが必要であります。また、条例改正に関することでもありますので、環境法が御専門であり、かつ、この審議会の会長でいらっしゃる柳会長にお願いすることがよいかと思っております。御提案申し上げます。

○柳審議会会長 私を部会長にと御推薦いただきましたが、特別部会の皆様、いかがでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○柳審議会会長 ありがとうございます。

皆様に御賛同いただきましたので、特別部会の部会長を私が務めさせていただきます。

それでは、本日決まりました特別部会の委員名簿を事務局から配付してください。

(資料配付)

○柳審議会会長 また、本日欠席された委員の方に名簿を送付するよう事務局にもお願いいたします。

特別部会の委員の先生方、極めて短い期間でいろいろと事を進めていかなければいけないと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいいたします。

それでは、次の諮問案件である「京浜急行湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差

事業」環境影響評価書案に入ります。

この案件につきましては、第二部会に付託させていただきますので、第二部会の委員の皆様、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、諮問案件の概要につきまして、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、皆様、お手元にありますこの青色の環境影響評価書案をご覧ください。「京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業」でございます。

この青色の評価書案の1ページをご覧ください。まず、一番最初に事業者の名称が書いてあります。事業者は、東京都と京浜急行電鉄株式会社となっております。環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）については、東京都となっております。2番目の対象事業の名称及び種類ですが、名称は「京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業」、種類としては鉄道の改良となっております。

6ページをお開きください。事業の目的でございます。今回、この事業につきましては、京浜急行電鉄の泉岳寺駅から新馬場駅の約1.7kmの区間を連続立体交差化するものであります。これにより、今は開かずの踏切となっている3か所を解消し、交通渋滞あるいは地域分断の解消を図り、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図るものとなっております。6ページの下の図をご覧ください。位置及び区間が示されております。事業区間の位置ですが、京急本線、国道15号線の地下に位置する泉岳寺駅から、東海道新幹線、東海道本線、山手線などの西側沿いを南方向に抜けて、高架駅の京急品川駅に取り付いているところです。京急品川駅からさらに北品川駅に至っては、港区と品川区の区境に位置する八ツ山橋付近までは、国道15号線と東海道本線や山手線に挟まれております。東海道新幹線、東海道本線、山手線などと立体交差をした後は、国道15号線沿いに市街地を通過するという路線でございます。

7ページをお開きください。品川駅付近を拡大した図ですが、起点としては港区高輪二丁目です。品川区北品川二丁目が終点でございます。これは延長約1.7kmを連続立体交差化するものでございます。泉岳寺から品川駅に至っては地下・掘割区間であり、京急の品川駅付近は地平区間となります。その後、北品川の駅付近は高架橋となる計画でございます。地下・掘割区間は約0.4km、地平区間は約0.3km、高架区間が約1.0km、合計約1.7kmとなっております。

9ページをお開きください。今回の事業計画の平面図と、真ん中に縦断図、一番下に概要図が載っております。この中で、黒い線が現在の線でございます、赤い線が計画線となっております。

ございます。この図面の縦断図を見ていただきますと、現在の黒い線については、品川駅と泉岳寺の駅の地下の掘割区間を起点として、品川駅の手前で高架になって、そのままの高さで大体JR線を鉄橋で渡って品川第一踏切、品川第二踏切を経て、北品川駅に至るとなっています。その後、勾配区間、上り勾配になって、既に高架線になっている新馬場駅に至るといふものでございます。それに対しまして、今回、計画線の赤線に関しては、同じく地下・掘割区間を起点とするのですが、現在の品川駅が今より少し北側に移設されるような計画となっています。北側に移設されて、さらに今は高架になっている駅が地平部分にホームが設置される計画となっております。品川駅に行くには地上に出て地平区間となって品川駅に至ることとなります。その品川駅を出てから高架になる北品川の駅まで勾配区間が続くという計画になります。これによりまして、一番上の平面図に緑の○が3つ書かれておりますけれども、これが今は開かずの踏切となっております。この一番左、北側にある品川第一踏切が24mぐらいあります。品川第二踏切が8mあります。北品川第一踏切が幅員7.2m、この3か所が解消されるという事業になってございます。

10ページをお開きください。各事業区間の構造ですが、事業区間の中の駅は品川駅と北品川駅の2駅でございます。構造に関してはこの下の図のとおりでありまして、品川駅は先ほど御説明したとおり地平になっております。ホームの長さが約221m、ホームの幅が約5～12m。北品川駅のほうは、下の図をご覧くださいと、高架橋になっておりまして、構造物の幅員は約23m、構造物の高さが約16mとなっております。ホームの長さが約113mで、ホームの幅は約2～5mとなっております。なお、北品川駅の駅舎については、別事業で施工予定でございます。

11ページをご覧ください。こちらは駅以外の一般部の構造ですが、こちらに関しては、まず、一番上の図6.2-5(1)のa-a断面につきましては、泉岳寺から品川駅の地下区間です。構造物の幅員が約11mで、そのうち下り線は約6m、深さが約12mでございます。そのうち下り線につきましては深さが約10mとなっております。続いて、2番目の図6.2-5(2)b-b断面となっておりますが、こちらは品川駅付近の掘割の区間でございます。構造物の幅が約18m、深さが約7mとなっております。

12ページに行きまして、地平区間の図6.2-5(3)でございますが、品川駅的地平区間です。構造物の幅員は約27mとなっております。その下の(4)の2つの図面、一般部の標準の断面図のうちd-d断面は北品川駅付近の高架橋の区間でございます。現在、この図面は、品川第二踏切の付近ですけれども、構造物の幅員が約11m、高さが約10mとなっております。一番下の

e-e断面は、高架になった後の北品川駅の南側のところでして、今、北品川第一踏切の付近の断面図ですが、構造物の幅が約10m、高さが約11mとなる予定となっております。

14ページをお開きください。今回の施工計画でございます。この事業における施工工程は、この表6.3-1にある施工工程のとおりでございます。準備工事からまずは始まりまして、以降、地下・掘削工事、地平工事、高架橋工事、軌道工事・電気工事、構造物撤去工事となりまして、おおむね工程としては10年を要する計画となっております。

28ページをお開きください。工事規模でございます。今回、基礎杭工及び躯体工で発生する掘削土量及び使用するコンクリート量などについては、ここの表6.3-11にあるとおりでございます。掘削土量が約7万 m^3 で、泥土量が約2万1,000 m^3 、盛土量が約5,600 m^3 、埋戻土量が約1万5,000 m^3 、コンクリート打設量が約3万2,000 m^3 、鋼材使用量が約3万4,000tとなっております。次の掘削土運搬計画につきましては、掘削工事に伴う建設発生土は、「東京都建設リサイクル推進計画」に基づき、埋戻しや盛土に利用するなど、場内での再利用に努める、場外に搬出する総量の削減に努めるとしてございます。場外に搬出する建設発生土及び建設泥土につきましては、許可業者に委託して、適正に処理し、搬出する際には運搬車両に飛散防止用のシートの装着を義務づけるなどとしてございます。

29ページをご覧ください。工事用車両運行計画でございます。工事用車両としては、発生土を運搬するダンプトラック、建設機械、建設用資材を運搬するトレーラーやトラック、コンクリートを運搬するミキサー車といったものが計画されております。工事用車両台数は、工事計画から1日平均の台数が最大で102台（往復）と想定してございます。

30ページをご覧ください。工事用車両の走行ルートですが、こちらの図にありますとおり、国道15号線（第1京浜）や図の下のほうにある新馬場駅を横切っている国道357号線、あるいは図の左側にある都道317号（八ツ山通り）といった地域の主要な道路を可能な限り使用すると計画しております。想定される主な工事用車両の走行ルートの自動車交通量については、平日12時間の交通量で約1万4,000台～3万8,000台、24時間交通量では約2万台～5万7,000台といった範囲となっております。

31ページをお開きください。工事中の配慮事項でございます。今回の工事につきましては、現在の列車運行を確保しながら実施するものでございますので、線路に近接して作業する場合には夜間作業が必要となっております。しかしながら、できるだけ夜間作業が少なくなるような施工計画を検討し、近隣の住民に対して工事の実施期間・内容について事前に周知するとしてございます。また、工事の施行中は、問い合わせあるいは苦情の窓口を設けて、

きめ細かな対応を行うとしてございます。その下の供用の計画でございます。供用後における鉄道の運転計画ですが、下にある表6.3-13に示すとおりでありまして、運転計画は現況と変わらない内容を想定しているものでございます。運転本数は1日で750本、1時間当たり48本ということで、現在と計画が同じといったものでございます。

42ページをお開きください。今回の環境影響の評価項目でございます。今回選定した項目は、騒音・振動、日影、電波障害、景観、廃棄物という5項目となっております。予測評価の項目のうち騒音・振動については、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動、工事完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音・振動としてございます。日影と景観については、工事完了後についての予測評価となります。電波障害については、工事の完了後の鉄道の走行及び鉄道施設などによる影響について予測評価をすることとなっております。廃棄物につきましては、工事の施行中における建設発生土の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法について予測評価をすることとなっております。

43ページをお開きください。選定した項目及びその理由について、まず、騒音・振動ですけれども、工事の施行中に伴う建設作業の騒音・振動、工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音について予測評価を行うとしております。工事用車両に伴う道路交通の騒音・振動については、この事業による車両台数を1日当たり最大で102台（往復）と想定し、現況の交通量に対する工事用車両の増加割合が0.2%～0.5%と小さく、周辺の環境に及ぼす影響が小さいと考えられるとしてございます。また、今回は工事に伴い、よく連続立体交差事業で出てくる一部仮線の区間が生じます。

それについては、21ページをお開きください。ご覧いただきますと、ちょうどこの掘割の区間のところで仮線が出てきます。この現況図が一番左にありますけれども、方位としては、図の右側に国道15号があって、図の左側にはいわゆる今のJR線があるといった状況でございます。仮線の区間はあるのですが、現在線より住宅地から離れたほうに仮線ができることとなっておりますので、仮線における鉄道騒音・振動は周辺の環境に及ぼす影響が小さいとしてございます。したがって、工事用車両の走行による道路交通の騒音・振動及び仮線区間における鉄道騒音・振動については、予測評価の対象としないとしてございます。

43ページにお戻りください。また、低周波音について、建設機械につきましては、市街地で使用するような低騒音型のものを使用するため、周辺に影響を及ぼすような低周波音を発生することがないと考えられるとしてございますので、予測評価の対象としないとしております。工事の完了後につきましても、鉄道橋については、たわみが厳しく制限されているあ

るいはレールの伸縮継手における段差が小さいことから、予測評価の対象としないとしてご
ざいます。

44ページをお開きください。選定しなかった項目でございます。大気汚染につきましては、
工事用車両の走行に伴う大気汚染につきましては、先ほど御説明を差し上げましたとおり、1
日当たり最大で102台（往復）であること。現況の交通量に対する工事用車両の増加割合は小
さいことと、工事用車両の搬出入口は施工を行う区間ごとに設ける、搬出入口を細かく区間
ごとに設けることから、工事用車両は1か所に集中することがないと考えられるとしてござい
ます。建設機械の稼働に伴う大気汚染ですが、これも建設機械の稼働により大気汚染物質が
排出されますけれども、限られた事業用地内の稼働であることや同時に稼働する台数が2台程
度と少ないことなどから、大気質への影響は少ないということで、工事の完了後についても
大気汚染の問題となるような環境影響要因はないことから、予測評価の対象としないとして
ございます。

45ページでございます。地盤につきまして、今回の工事につきましては、剛性及び遮水性
の高い土留壁を設けること、地下水の揚水を行わないこと、土留壁の設置区間は短く、大規
模な掘削も行わないことから、影響が小さいと考えてございます、また、工事の完了後につ
きましても、工事前と工事後で地下区間におけるボックスカルバートの深さも今と同程度の
ものをつくるということでもありますから、これも予測評価の対象としないということでござ
います。史跡・文化財に関しまして、事業区間に指定・登録文化財は存在しておりません。
周知の埋蔵文化財についても確認されていないため、本事業による影響はないと考えられる
ため、予測評価の対象とはしておりませんが、工事の施行中に新たに埋蔵文化財が発見され
た場合には、文化財保護法などの関係法令等に基づき適切に対処するとしております。

46ページをお開きください。自然との触れ合い活動の場について、この事業区間の周辺は
公園などが存在いたしておりますけれども、直接的な改変を今回はいたしません。歴史と文
化の散歩道が品川駅から旧東海道を通過しており、この旧東海道の入口付近で事業区間と交
差することになりますけれども、今回、北品川駅の付近を高架橋で計画されておきまして、
踏切が除去されることで散歩道の機能は確保される。また、工事中におきましては、工事の
現場に警備員の配置を行って散歩道の安全を図るということで、影響は小さいとしておりま
す。したがって、こちらも予測評価の対象としないとしてございます。最後に、温室効果ガ
スについて、こちらも工事の施行中において建設機械の稼働により温室効果ガスの発生があ
りますけれども、限られた事業用地内の稼働であることや、あるいは稼働台数が少ないこと

によって、本事業による影響は少ないと考えてございます。また、工事の完了後につきましても温室効果ガスの発生が問題となるような環境影響要因はないことから、これも予測評価の対象としないとしてございます。

簡単ではございますが、説明は以上となります。よろしく申し上げます。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

ただいまの諮問案件の概要説明につきまして、何かお気づきの点や御質問等がございましたら、お願いいたします。

寺島委員、どうぞ。

○寺島委員 史跡・文化財の項です。

全く反対意見ではないのですけれども、文言上の問題として、工事の施行中に新たに埋蔵文化財が発見された場合には教育委員会に報告すると、この評価書案だけでなく常に書いてあるのですけれども、私の感覚では、何度も申し上げているように、電話だけでも結構ですから、前もって教育委員会に聞いてみるという表現が何とかできないのかと常に思っているのです。この文言だけを見ますと、勝手にやると言うとな変ですけれども、工事関係者だけでやっていて、もし発見されたら初めて教育委員会に届けますという感じを受けますので、その辺の表現の仕方はもうちょっと何とかならないのかなといつも思っているところでございます。

以上です。

○真田アセスメント担当課長 今回につきまして、文化財保護条例などといった関係法令について、当然ながら事前にきちんと区と協議しながらあるいは事前に相談して前もってやることでそういう工事をやるということが、この表現だと確かに読み取れないところはありますので、その辺は事業者と調整して、できれば文書の修正をしたいと考えます。

○寺島委員 大した手間ではない。電話一本で済むことです。

○真田アセスメント担当課長 分かりました。

○柳審議会会長 今、寺島委員から指摘があったように、今後の環境図書の作成においても、事前にそういった指導を事業者の方にさせ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。ありがとうございます。

○柳審議会会長 よろしくお願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 10ページのところに駅の表6.2-2の下のところに、品川の駅舎については別事業で施工予定であると記入されているのですけれども、これはアセス対象になるのですか。それとも、対象にならなくて対象外でつくる、今回はこのアセスの対象には入れていないという理解なのか。そのあたりを教えてください。

○真田アセスメント担当課長 これは完全に今回の高架事業とは別の事業ということです。別の事業で、品川駅の駅舎の建設工事は高架事業とは切り離された形の施工をされるということです。

○谷川委員 それがアセス対象になるかならないかは、まだ明確ではないのですか。

○真田アセスメント担当課長 こちらでは、まだ把握していません。現時点では未決定ということなので、把握はまだしてございません。

○谷川委員 そうしますと、この中にも、駅の解体工事など、今度はそういう廃棄物にかかわることで出てくると思うのですけれども、そこは全部駅舎については切り離すという理解でよろしいでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 今、品川駅の駅舎の解体については、今回の廃棄物の量には入っているという話でございます。ただ、建設については別事業という形でございます。

○谷川委員 分かりました。事務局ではしっかりやられていると思いますけれども、要は、その範囲を明確にするようにし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。

○柳審議会会長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

それでは、坂本委員、どうぞ。

○坂本委員 先ほど仮線の説明があったのですけれども、断面の説明はあったのですけれども、平面的にはどこになるのでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 先ほど仮線の説明を差し上げたところが21ページだったのですけれども、その平面はどこかといいますと、9ページの地下・掘割区間になろうかと思えます。

○坂本委員 この図でいって赤線の上になるのですか。

○真田アセスメント担当課長 縦断図でいうところです。

○坂本委員 平面図ですか。

○真田アセスメント担当課長 平面図でいいますと、国道15号線から赤線が離れていくあたりでございます。ですので、ちょうど赤線の東側が今は鉄道の線路になっている。

○坂本委員 東側ですか。

○真田アセスメント担当課長 はい。

○坂本委員 ありがとうございます。

○柳審議会会長 よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 確認ですが、ちょうどその9ページの図のやや左側に、環状4号線延伸部があって、これはこの間このアセスにちょうどかかっていたかと思うのですが、この環状4号線の工事とこの京急の工事は、時期的には重なるのでしょうか。参考までに教えてほしいのです。

○真田アセスメント担当課長 実際にこの環状4号線の延伸部について、いつの時点でやるか、今はかなり幅の広い工期がとられていますので、実際にこの延伸部、この今の図面にある延伸部をいつやるかということはまだ決まっていない状況ですけれども、工事工程が非常に環状4号線は長いものですから、しかも北品川のこちらの京浜急行のほうも工事期間が10年でございますので、工事期間としては被ることは考えられるが、いつ重複するかというのはまだ分からないという感じでございます。

○藤倉委員 分かりました。

○柳審議会会長 ほか、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

御発言がないようですので、諮問については、これで終わりたいと思います。

それでは、受理関係について、事務局から報告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4ページ、資料3になりますけれども、受理報告でございます。

まず、1番の環境影響評価調査計画書が2件でございます。この後、説明させていただきます。2番の環境影響評価書案が、ただいま説明した京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業の1件でございます。3番、環境影響評価書が1件。事後調査報告書が2件。変更届が1件。

本日の受理報告は、以上でございます。

それでは、受理報告につきまして、この1番の調査計画書から御説明させていただきたいと思っております。

○真田アセスメント担当課長 それでは、1番目の環境影響評価調査計画書ということで、まず、上にあります「(仮称)西日暮里駅前地区第一種市街地再開発事業」の調査計画書について、御説明させていただきます。皆様、お手元にあります肌色の調査計画書をご覧いただきたいと思います。こちらにつきましては、文書諮問を既に平成29年11月20日に行ったところでございます。

調査計画書の1ページ目をお開きください。今回、事業者の名称は西日暮里駅前地区市街地再開発準備組合となっております。対象事業の名称及び種類ですが、「(仮称)西日暮里駅前地区第一種市街地再開発事業」、種類としては高層建築物の新築となっております。本事業につきましては、荒川区西日暮里五丁目に位置する計画地に、共同住宅、店舗等、ホール(公益施設)、業務、地域貢献施設などを計画するものでありまして、延床面積としては約16万4,500㎡、最高高さが約180mという建築物を計画するものでございます。

4ページをお開きください。計画地の位置と概況を簡単に説明します。この計画地ですが、荒川区のちょうど西部の西日暮里五丁目の地区内に位置しています。真ん中に書いている赤い囲みが計画地となっております。この計画地の南側には、都道457号線の駒込宮地線、東側には都道58号線の台東鳩ヶ谷線が通っております。今回、この赤い囲み地の中は、住宅や商業、あるいは事務所の建築物が密集したような地域でございます。計画地の西側については東北本線、北側はJR常磐貨物線、東側は日暮里・舎人ライナー、南側には東京メトロ千代田線の西日暮里の駅があります。南西側には、ちょうど山手線や京浜東北線の西日暮里駅が位置しているところです。非常に交通の結節点ではあるのですが、今、駅前広場は特にないような状況でございます。

6ページをご覧ください。事業の基本構想ですが、まず、駅前拠点に相応しい街区再編と交通結節点の強化で、先ほど御説明したように、細分化されております街区の土地を集約して、街区の大型化あるいは公共施設の再編を行うとしております。また、歩行者の滞留空間となる歩行者デッキあるいはタクシー乗り場など、現在、駅前に不足する交通機能を有する交通広場あるいは自転車駐車を整備するものでございます。利便性の高い生活の場と住み続けられる環境の整備で、今回の事業では、高齢者から子育て世代向けの住宅、定住の促進を図るような住宅を供給することと、日常生活に必要な物販施設あるいは飲食、医療・福祉サービス施設、保育施設などを整備するものでございます。賑わいと文化の交流拠点の創出で、西日暮里駅前という利便性を生かした地域の活性化に資する文化性や芸術性の高い機能、劇場、ホールなどの導入を図るとしてございます。下の周辺市街地との連携を高め、回遊性の

高い歩行者ネットワークの形成の整備を図るということで、JR西日暮里の駅あるいは日暮里・舎人ライナーの駅施設と連絡し、円滑なアクセスを可能とするような歩行者ネットワークの形成を図るという計画でございます。

8ページをご覧ください。施設の配置計画でございます。鉄道やバスで来館する利用者の利便性に配慮して、この敷地を見ていただきまして、公共性の高い施設、商業・ホール（公益施設）といったものを敷地の南側に配置しております。超高層の住宅・業務棟ですが、利用者が限定されていることから、敷地の北側に配置してございます。計画地の北あるいは東の方向に広がる住宅地の連続性に配慮し、駅につながるデッキで整備をして、駅前立地としての優位性を確保していくというものでございます。

9ページをご覧ください。断面図でございます。ちょうどこの左にある住宅が北側になりまして、南にあるオレンジ色と茶色が商業とホールになりまして、一番右側に交通広場となっております。こういった商業・ホール棟と住宅・業務棟ですが、これは低層部におきまして地下でもつながっております。2階にあります駅前広場と敷地の西側にはそれぞれ広場を設けることとして、商業・ホール棟と住宅・業務棟の間にはアトリウムを設けることとなっております。道路沿いには歩道状空地を設けるあるいは2階レベルにはデッキをめぐらせることで、多彩で緑豊かな歩行者空間を実現する予定でございます。

7ページにお戻りいただきまして、今回の簡単な建築計画ですが、先ほど説明を簡単にしましたが、階数としては地上47階建てと地下2階建てでございます。構造としては、RC、S、SRCのそれぞれのまざった構造となります。駐車台数としては、約600台を予定しています。住宅用が約250台、非住宅用が約350台という予定でございます。

10ページをお開きください。発生集中交通量及び自動車動線計画でございます。工事の完了後にこの計画建築物に出入りする自動車の発生集中交通量は、この表4.2-2のとおりでございます。合計で、平日1日当たり2,400台、休日1日当たり2,300台を想定してございます。

走行経路ですが、11ページをご覧くださいいただけますでしょうか。ちょうど敷地の東の隅のほうから流入する動線が確保されております。流出の動線については、ちょうど敷地の北東側と敷地の南西側にそれぞれ設けられているという感じでございます。

駐車場計画でございます。駐車場については、住宅棟の地下1階あるいは商業・ホール棟の地下1階、2階に自走式のを予定しております。地下2階の下層に機械式の駐車場の格納庫を配置する計画となっております。先ほど御説明したように、台数は約600台となっております。駐車場の出入口は、計画地内に設置する外周道路の東側に1か所設置する予定でして、

地下駐車場の換気は、機械による換気の方式を採用する計画でして、排気口の位置、高さについては、今後、検討を行うとしてございます。

12ページをご覧ください。歩行者の動線計画でございます。歩行者の快適で安全な移動のために、この地上とペDESTリアンデッキを整備する計画でして、ペDESTリアンデッキですけれども、西日暮里の駅と日暮里・舎人ライナーの西日暮里駅を連絡して、円滑なアクセスの形成を図るといったものでございます。地上部については、計画地内に十分な歩道幅員を備えた外周道路をつけるとともに、計画地北側の周辺市街地との連携にも配慮していくという計画となっております。

13ページをお開きください。廃棄物の処理計画でございます。今回、工事の施行中に発生する建設発生土あるいは建設廃棄物につきましては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」あるいは「資源の有効な利用の促進に関する法律」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」などに基づき、再生可能な掘削土砂及び廃棄物については積極的にリサイクルに努めていくとしております。計画施設の工事完了後に発生する事業系一般廃棄物については、東京都廃棄物条例や区の条例を踏まえて排出量の抑制に努めることになってございます。下の緑化計画でございます。こちらは、計画地の南側に面しました都道457号線に面した部分に広場を設けることと、この計画地の北西部にももう一つ広場を整備することとなります。この整備する広場については、東京都の自然保護条例及び荒川区みどりの保護育成条例に基づき、緑地を確保するといったものになっております。

14ページをお開きください。工事計画です。本事業に係る全体の工事期間は、平成33年度から始めますが、現況の建物の仮設・解体工事を始めまして、その後、約4か年かけて施設の建築物の工事を行うこととしております。平成33年度～平成34年度は仮設及び解体工事、平成34年度～平成35年度が基礎及び土工事、平成35年度～平成36年度が地下・地上躯体工事、平成36年度～平成37年度が設備・仕上工事となっております、平成37年度が外構工事及び検査という工程となっております。

15ページをお開きください。工事用車両の走行ルートでございます。今回、計画地周辺の状況や道路網の現状を踏まえまして、工事中の工事の施行中に発生する工事用車両を極力分散させて搬出入させることにしております。15ページの図をご覧くださいますと、工事用車両の入口は計画地東側の都道58号線の尾久橋通りの1か所に設ける、工事用車両の出口としては計画地南側の都道457号線の2か所に設置する予定となっております。

28ページをお開きください。こちらは、都市計画の状況でございます。都市計画法に基づ

く用途地域ですが、この計画地におきましては、真ん中の黒い囲みがありますが、この計画地の紫色は準工業地域となっておりまして、ピンクの色が商業地域となっておりまして、この計画地の周辺を見ると、山手線より北東側は準工業地域で、こちらも紫色になっておりまして、商業地域、オレンジ色の近隣商業地域に指定されているといった状況です。山手線の南西側は緑色の第1種中高層住居専用地域と、黄緑色の第2種中高層住居専用地域となっております。あとは黄色の第1種住居地域、商業地域、近隣商業地域に指定されているといった状況でございます。

29ページをご覧ください。公共公益施設などの分布でございます。

31ページをお開きください。真ん中の黒い囲みが計画地でございます。計画地内にNo. 26があります。これは荒川区立ひぐらし保育園でございます。No. 43が西日暮里在宅高齢者通所サービスセンターとなっております。北東約290mにNo. 9の荒川区立第六日暮里小学校、西南西約160mにNo. 19がありますが、これが開成中学校・開成高等学校となっております。南南西の約270mにNo. 11、荒川区立第一日暮里小学校などがございます。

35ページをお開きください。計画地の中にはやし診療所及び西日暮里医院が立地しております。

37ページをお開きください。No. 145、敷地の北東約330mに西日暮里六丁目児童遊園、南南西約170m、番号でいうとNo. 150に西日暮里公園が立地している状況でございます。

98ページをお開きください。環境影響評価項目でございます。今回選定した項目としては、大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、日影、電波障害、風環境、景観、廃棄物、温室効果ガスの計11項目でございます。大気汚染につきましては、工事の施行中は、建設機械の稼働、工事用車両の走行に伴う二酸化窒素や浮遊粒子状物質の大気中の濃度、工事の完了後は、関連車両の走行、駐車場の供用に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の大気中の濃度といったものを選定してございます。騒音・振動につきましては、工事の施行中は建設機械の騒音・振動、工事用車両走行に伴う騒音・振動、工事の完了後については関連車両の走行、駐車場の供用に伴う騒音・振動について選定するとしてございます。

大気汚染につきましては、工事の完了後の熱源施設の稼働に伴う大気汚染への影響はありますが、設備計画が具体化する中で、必要な場合は予測することを検討するとしてございます。騒音・振動につきましては、駐車場の供用に伴う自動車騒音・振動については、今回、全て地下駐車場とする計画としてございますので、予測評価の対象としないとしてございます。

101ページをお開きください。選定しなかった項目でございます。地形・地質について、こ

ちらは、学術上、景観上、配慮しなければならない特異な地形や地質は見られないことや、この計画地が平坦地で崖地など見られないため、地形・地質に及ぼす影響は小さいと考えられることから、予測評価の対象としていないところでございます。2番目の生物・生態系については、計画地周辺には、集合住宅、事務所建築物などが密集しており、植生はほとんど見られないといったところでございます。計画地周辺やその周辺に現存する植物あるいは動物についても、市街地で普通に見られるものであるために、今回、生物・生態系に及ぼす影響は小さいと考えられることから、予測評価の対象としないとしてございます。自然との触れ合い活動の場について、今回、事業の実施により改変を受けるような自然との触れ合い活動の場がないことから、事業の実施により自然との触れ合い活動の場に影響を及ぼすおそれがないということで、予測評価の対象とはしないとしてございます。

簡単ではございますが、説明は以上でございます。

○池田アセスメント担当課長 それでは、引き続き泉岳寺のほうの説明をさせていただきたいと思っております。お手元の薄紫色の冊子を見ていただければと思っております。

こちらの1ページをお開きいただければと思っております。事業者の名称につきましては、泉岳寺周辺地区市街地再開発準備組合でございます。対象事業の名称は「（仮称）泉岳寺周辺地区市街地再開発事業」、種類につきましては高層建築物の新築でございます。対象事業の内容の概略ですが、下の表にあるとおりでございます。本事業につきましては、東京都港区高輪二丁目に位置します敷地面積約1万1,400m²の計画地に、住宅、業務、店舗、駐車場等の主要な用途を含む3棟の建築物を計画するものでございます。延床面積は14万3,000m²、最高高さが一番高いところで約170m、B棟、C棟という低層のものがありまして、それがそれぞれ約15mの高さとなっております。予定されている住宅戸数につきましては約750戸、駐車台数は約400台でございます。工事の予定期間につきましては平成32年度～平成36年度、供用の時期につきましては平成36年度を予定してございます。

2ページをご覧ください。事業の目的でございます。本事業の計画地につきましては、都営浅草線と京浜急行電鉄が乗り入れております泉岳寺駅前、先ほど泉岳寺の京急の改良がありましたけれども、こちらも泉岳寺の駅前になります。国道15号線沿いに位置しまして、国や港区の指定文化財に指定されております、港区の主要な観光拠点の一つと位置づけられております泉岳寺に隣接してございます。品川駅やJR新駅の新拠点の形成に伴いまして、都市基盤が大きく変わることが想定されるエリアでもございます。そういうエリアということもございまして、地区の課題の解消とまちづくりの推進、上位計画における位置づけを踏まえま

して、下記のとおりの方針を定めております。泉岳寺駅前にふさわしい歴史・文化を生かした拠点の形成と良好な居住機能の整備、それと、駅と泉岳寺、周辺市街地をつなぐ安全で快適な歩行者空間の創出など、4つの事業を目的として実施されます。

4ページをお開きください。4ページと5ページが計画地の位置図でございます。まず、計画地の東側には、繰り返しになりますけれども、一般国道15号線（第1京浜）が通っております。計画地の北側には特例都道高輪麻布線が通る区域になってございます。北東側には都営浅草線、京浜急行電鉄の泉岳寺駅が位置している状況でございます。西側には、泉岳寺が存在してございます。

また、5ページを見ていただくと、泉岳寺駅のその先、ふだんJRが走っているちょうど車庫みたいな図になってございますけれども、そこに現在JRで新駅が予定されている状況でございます。主要な道路としましては、一般国道15号線、高輪麻布線、特別区道第1024号線と特別区道第1048号線が位置してございます。

4ページの図を見ていただきますと、事業区域内は、現在、集合住宅が主に固まっております。そのほか、事務所建築物、住商併用建物、公園等がございまして、その周辺には、集合住宅、教育文化施設、事務所建築物、独立住宅、鉄道等がございまして。

8ページをお開きください。計画建築物の配置でございますけれども、右の9ページに示すとおりでございます。A棟が先ほどの約170mの高さがあるという1棟の高層棟で、C棟、B棟につきましては、ちょうど泉岳寺の門前に当たるといことで、門前の仲見世機能を踏襲した店舗・住宅用途にするといことで、高さが約15mのものを2棟整備する計画でございます。

10ページをご覧ください。断面図でございます。A棟につきましては、地下に主に駐車場がございまして。低層部につきましては店舗等を予定してございまして、中高層部分には住宅と業務系をレイアウトしてございまして。

12ページをご覧ください。関係車両の主な走行ルートでございます。供用後の関連車両の走行ルートにつきましては、国道15号線に面したところを出入口としまして使用する予定で計画してございまして。

13ページをご覧ください。歩行者動線計画でございます。安全で快適な歩行者動線を確保するためといことで、高層棟のA棟の外周には歩道状空気を整備する計画でございます。それと、泉岳寺の参道に面して仲見世機能を有するB棟・C棟を含め、泉岳寺周辺のにぎわいと魅力ある歩行者空間の形成を図っていく計画でございます。さらに泉岳寺やJR新駅との交通結節点に留意した計画をしてございまして。

14ページをお開きください。緑化計画でございますけれども、東京都の条例や港区の条例に基づきまして、これらの法令と整合させた計画とする計画でございます。また、周辺の緑との連続性や地形の高低差を生かした公園・広場を整備するとともに、歩道状空地に植栽を施しまして、緑豊かな緑地空間を創出する計画でございます。続きまして、「(9) 施工計画」でございます。本事業に係る全体工事期間は、下の表に示すとおりでございます。平成32年度から平成36年度までを予定してございます。工事時間帯と休工日につきましては、今後、検討する計画でございます。

16ページをお開きください。今、御説明した工事における工場用車両の主な走行ルートはこちらの図で示してございます。工事用車両の主な走行ルートにつきましては、国道1号線に面したところと特例都道高輪麻布線に面したところ、計2か所を予定してございます。

72ページをお開きください。環境影響評価項目のことでございます。下の図に従いまして、環境影響要因などを抽出しまして、選定した項目につきましては右のページに示すとおりでございます。選定しましたものは、大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、日影、電波障害、風環境、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物及び温室効果ガスの13項目でございます。

74ページをお開きください。大気汚染と騒音・振動につきましては、ほかの案件と同様に、工事中の建機及び車両の二酸化窒素、浮遊粒子状物質等の予測をする予定でございます。

75ページを見ていただきまして、史跡・文化財でございます。こちらは泉岳寺があるということで、計画地の中にも「泉岳寺中門」もございまして、赤穂浪士のお墓などいろいろ存在していることから、今回、工事の施行中における施設の建設及び工事の完了後における建築物の存在により、周辺環境の変化が考えられることから、選定をしてございます。

76ページをご覧ください。選定しなかった項目とその理由でございますが、悪臭、水質汚濁、地形・地質及び生物・生態系の4項目を選定してございません。

簡略的ですが、説明は以上でございます。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

ただいま、2件の調査計画書の説明がありましたが、何か御質問等はございますでしょうか。どちらの案件でも結構です。

奥委員、どうぞ。

○奥委員 最初の西日暮里駅の市街地再開発事業について、こちらは鉄道関連施設は一切いじらないという理解でよろしいでしょうか。計画地の線を見ますと駅舎や鉄道の上に線がか

かっているように見えるのですけれども、そのあたりを確認させていただきたいと思います。

○真田アセスメント担当課長 特に今回、計画の中で鉄道施設を改修とか、工事するといったことはないと聞いてございます。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

寺島委員、どうぞ。

○寺島委員 先ほど京浜急行の評価書案についてちょっと意見を言わせていただいたのですが、今、御説明いただいた西日暮里駅前開発の101ページに史跡・文化財が同じく載っております、これも選定しておりません。これには、なお、工事の施行に際しては事前に荒川区に協議をするとともに、工事の施行中に未周知の埋蔵文化財が確認された場合には云々と書いてございますので、このように書いてありますと前もって関係機関と協議されていることが十分に文面から伝わりますので、ぜひこのようにこれからはお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 承知いたしました。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 希望ですが、西日暮里の13ページのところに緑化計画があります。ここの最後から2行目、駅前にふさわしいシンボリックな空間、賑わいの空間、地域の憩い・交流の場と多様な緑化による機能を備えたものと書いてありますが、人間にとってだけでなく、もう少し緑が持っている多機能性の中にできたら入れてほしいと思うことがあります。それは、緑が持っている雨水の貯留機能や雨水の浸透機能、緑を植えることによる蒸散機能で、最近は大規模豪雨などもありますし、そういうものを緩和する機能を緑は持っています。一般的には、今、グリーンインフラということで、これをいろいろな行政でも緑を管理計画に入れるような動きがあるのですが、この緑の多機能性といったときに、そういう新しい側面も考えた緑としていただくと先進的な事例にもなるかと。東京の場合は、雨水は特に合流式の下水道がほとんどですから、それを緑の生態系のサービス機能をもって緩和する。そんなことも入れていただけるとありがたいと思っています。

○真田アセスメント担当課長 給排水計画にはいわゆる貯留施設ということは書かれておりますが、特にこれは緑地のことを限定して書いているわけではございませんので、先ほどの小堀委員からの指摘に関しましては、事業者と調整をさせていただきたいと考えてございます。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、引き続き受理報告を受けたいと思います。事後調査報告書が2件、変更届が1件ですが、3件続けてお願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 その前に、3番の環境影響評価書も報告事項で、これを説明させていただきたいと思います。

○柳審議会会長 3番の環境影響評価書からやってください。

○池田アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の5ページをお開きいただけますでしょうか。今回御報告させていただきます環境影響評価書につきましては、先般審議をいただきました「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」でございます。環境影響評価書案審査意見書と環境影響評価書の関連でございます。

今回提出されました評価書につきましては、お手元の薄茶色の図書になります。これを時々使いながら説明させていただければと思います。

まず、今回出た知事意見でございます。

騒音・振動が3件ございまして、その意見の内容でございますけれども、1つ目、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でございます。この意見に対しまして、評価書の中では、夜間工事の実施に当たりましては、作業予定を掲示する等、地域への情報提供に努めることを本編105ページの環境保全のための措置に追記させていただいております。

次の意見でございます。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でございます。この意見に対しまして、評価書には、仮線を敷設する箇所は地盤の耐力を確認し、必要により地盤改良等の対策を実施する等、鉄道振動の低減に努めることを環境保全のための措置に追加してございます。本編については、105ページと110ページでございます。

騒音・振動の最後ですけれども、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でございます。この意見に対しましては、高さ方向の鉄道騒音の低減に努めるために、ロングレールの採用、レールの重軌道化、防音壁の設置などの環境保全のための措置を資料編の100ページに追記してございます。

続きまして、景観の知事意見でございます。

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に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でございます。この意見に対しまして、評価書では、駅舎のデザインは一部透過性のある材質を使用する、高架橋は圧迫感を和らげるように梁に丸みをつける等、具体的な措置とその効果を本編の164ページの環境保全のための措置に追記してございます。

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都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とございます。こちらにつきましては、代表的な眺望地点からの変化について、予測に用いました諸元を検証しまして、2地点について予測・評価の見直しを行ってございます。

お手元の評価書、159ページをお開きください。こちらの知事意見は、もともとは都民の意見を聴く会で参加された公述人から御指摘があったことを踏まえて意見にさせていただいているものでございますけれども、まず、こちらの代表的な眺望地点、十条踏切付近でございます。評価書案では、高架化したモンタージュの外壁の高さが1m低く描かれておりました。それを修正したものでございます。皆様のお手元に評価書案が置いていないので分かりづらいかもしれませんが、評価書案のときには、このモンタージュを見ていただいて、この真っ白な外壁がございまして、その左側の空のところに横一線で電線が真横にさっと引かれているかと思うのですけれども、評価書案のときにはこの高さぐらいが外壁の高さと示されておりました。調べていただいて、調査計画書段階の高さでモンタージュをつくってしまったということが分かっておりまして、今回、評価書案に書かれた正規の高さに合わせましてモンタージュを作成しまして、このような形で修正をさせていただいております。

160ページをご覧ください。こちら先ほどと同様に評価書案のときには低く描かれていたものでございます。こちらは、十条駅の駅前のロータリーのところになりますけれども、評価書案では駅舎の外壁、高架の部分のこととございます。こちらが3mほど低くモンタージュが作成されておりました。これを修正してございます。評価書案のときにどのぐらいの高さに描かれていたかというところ、ちょうどこのロータリーの真ん中のところに時計の塔が建っているかと思っております。この時計の塔の上の3つの飾りがついている、ちょうどこのあたりの高さ

でモニタージュが描かれておりました。それを正しいデータに書きかえまして、このような絵姿に変えているところがございます。

本日の資料の6ページにお戻りください。こちらは、廃棄物の知事意見でございます。既存構造物の解体撤去及び建設工事に伴いまして、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・評価することとさせていただきます。この意見につきましては、既存構造物の解体撤去に伴いまして発生する廃プラスチック、金属くず、建設混合廃棄物等の発生量、再利用及び再資源化率等を算出しまして、予測・評価の見直しを行ってございます。

また評価書の180ページをお開きください。廃棄物の予測結果になります。こちらの真ん中に表がございますが、評価書案のときにはコンクリートに始まりまして、バラストまでは表示がされていたところとございますが、今回、御意見をいただきまして、廃プラスチック、金属くず、建設混合廃棄物につきまして、予測をしてございます。予測量につきましては、ほかの廃棄物と同様に、既存の構造物の設計図面をもとに算定してございます。再資源化率につきましては、東京都建設リサイクルガイドラインの混合廃棄物のものを使用させていただいてございます。

183ページをお開きください。上のほうの表です。この表も下のほうの3つを追記してございます。こちらのページは評価になりますけれども、評価の指標につきましては、東京都建設リサイクルガイドラインの目標を定量的に定めてございます。ここまでは既存の構造物の排出量と資源化率等の予測評価になります。知事意見には今度は建設工事に伴うものも明らかにすることという御意見だったのですけれども、こちらは事業者とも調整させていただきましたけれども、建設工事に伴う廃プラスチック、ガラス、ケーブルにつきましては、事業者で、主要な廃棄物、バラストやコンクリート等のデータが同様にないということで、バラスト等はあるのですけれども、過去の実績が把握できていないということで、今回の評価書ではお示しできませんが、ここにつきましては、今後、事後調査で実績を明らかにすることとさせていただきます。

赤羽線については、以上でございます。

○真田アセスメント担当課長 引き続きまして、事後調査報告書でございます。

まず、「東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業」、工事の施行中その4でございます。

お手元にあります資料の7ページをお開きください。

事業名は、「東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業」でございます。

事業の種類としては、鉄道の改良でございます。

お手元に事後調査報告書がございますでしょうか。この事後調査報告書の本編の2ページをお開きください。

場所が、足立区栗原四丁目から足立区東伊興三丁目でございます。事業延長としては約1.7kmございまして、複々線でございます。構造形式としては、高架橋、擁壁、地平区間となっております。対象駅は竹ノ塚駅、踏切解消数は2か所となっております。工事の予定期間は平成24年度～平成32年度となっております。

事後調査報告書の73ページをお開きください。平成28年度の工事箇所が記載されています。平成28年度は、竹ノ塚駅の仮設地下道や仮地下駅建設工事を実施しております。仮設地下道については、平成28年11月から供用開始をしております。駅以外に関しましては、平成28年5月から、複々線のうち下り線の急行線の切り替え工事を行い、運行を開始しております。その後、下り線の撤去工事を行い、続いて、下りの普通電車が走る緩行線の高架橋工事を行っているという状況でございます。

資料にお戻りください。今回、事後調査の区分ですが、工事施行中のその4でありまして、調査項目・事項は騒音・振動、廃棄物でございます。

まず、騒音・振動からでございます。

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・建設作業振動でございます。事後調査報告書の12ページをお開きください。こちらが、建設作業騒音あるいは建設作業振動の調査地点となっております。また資料にお戻りください。今回、建設作業騒音 L_{A5} の調査結果ですが、65dB～72dBとなっておりまして、全ての地点で予測結果であります73dB～79dB及び勧告基準である80dB～85dBを下回ったという状況でございます。また、建設作業振動 L_{10} の調査結果については39dB～49dBとなっておりまして、全ての地点で予測結果であります47dB～72dB、勧告基準である70dB～75dB以下を下回った状況でございます。

仮線時の列車の走行に伴う鉄道騒音・鉄道振動でございます。事後調査報告書の43ページをお開きいただけますでしょうか。こちらが、竹ノ塚駅を挟みまして、計画下り急行線切りかえ工事実施区域の中で今回調査地点となっているのが、Tz-3、Tz-4、T-6の3か所となっております。また資料にお戻りください。鉄道騒音の L_{Aeq} ですが、この地上1.2m及び地上3.5mの事後調査結果につきましては、昼間55dB～59dB、夜間51dB～54dBとなっております。

予測結果である昼間47dB～49dB、夜間43dB～45dBを上回り、評価書現況値である昼間56dB～59dB、夜間51dB～54dBと同程度または下回ったという状況です。予測結果を上回った理由としては、調査地点の南側の高欄がない地平区間からの影響などが考えられるとしてございます。高さ方向の事後調査結果ですが、1階部分が昼間62dB～64dB、夜間57dB～59dB、最上階については昼間67dB～71dB、夜間63dB～66dBでありまして、1階で予測結果である昼間58dB、夜間53dB～54dBを上回りまして、最上階で予測結果の昼間69dB～71dB、夜間64dB～66dBと同程度または下回ったという結果でございました。また、全ての地点で評価書の現況値である昼間で66dB～71dB、夜間で62dB～67dBと同程度または下回ったという状況でございます。予測結果を上回った理由といたしましては、今回、工事に当たりまして、跨線橋などの位置の制約により、工事用のヤードの入口を調査地点の近傍に設置せざるを得ない状況だったことなどが考えられることで上回ったものでございます。また、鉄道振動 L_{max} の事後調査結果ですが、31dB～46dBとなっておりまして、全ての地点で予測結果である39dB～47dBと同程度または下回り、評価書現況値であります40dB～53dBを下回った状況でございます。

廃棄物でございます。

建設発生土等の排出量でございます。建設発生土につきましては、予測結果が8万4,000 m^3 に対し、今回事後調査におきましては7,137.4 m^3 となっております。建設泥土につきましては、予測結果5万9,050 m^3 に対しまして、今回事後調査としては1万1,980.4 m^3 となっております。再利用率、再資源化率はともに100%となっております。

建設廃棄物の排出量ですが、踏切移設工事において、新たに既設アスファルトを撤去する必要が生じたため、アスファルト・コンクリート塊が予測結果を上回ったとなっております。こちらに関しましては、この表の中段のアスファルト・コンクリート塊につきまして、予測結果が25tに対して事後調査が69.1tと増加した理由でございます。ほかにつきましては、鉄骨・鋼くずにつきましては6,460tに対して事後調査は今回410.1t、コンクリート塊につきましては3万2,120tの予測に対して1,939.7tとなっております。混合廃棄物についても520tの予測に対し32.2t、その他については、バラストなどがございますが、3万8,850tに対し4,758tの報告でございます。

苦情の有無でございます。今回、建設作業騒音の苦情が4件ありまして、低騒音建設機械の使用の徹底などの対応を行い理解を得たところでございます。また、鉄道騒音・振動の苦情が2件ありまして、本設での騒音対策を説明し1件については理解を得ておるところですが、1件につきましてはレール継目を改良する対策などを行っておりますが、苦情者から返答など

がなく現在継続対応中という状況でございます。

続きまして、事後調査報告の2つ目の「芳村石産株式会社採掘区域拡張事業」、工事の施行中その5でございます。資料につきましては、8ページ目をお開きください。

「芳村石産株式会社採掘区域拡張事業」でございます。

事業の種類としては、土石の採取でございます。

この芳村石産の事後調査報告書の本編をお開きいただけますでしょうか。2ページ目が位置図でございます。八王子市にあります。前回、菱光石灰工業について御説明を差し上げましたが、そのちょうどすぐそばに今回の芳村石産株式会社採掘区域がございます。

4ページをご覧ください。採掘区域が掲載されておりますが、今回、この黄色い部分で描かれております南地区で採掘中でございます。

それでは、資料にお戻りください。所在地につきましては、八王子市美山町388番地外でございます。事業区域面積が約55万9,247m²でございます。年間採取岩量としては、平成26年度～平成35年度につきましては最大20万400tでございます。通した平均としては1年間当たり32万4,560tです。採取期間は22年間、22年間の総採取岩量は714万400tとなっております。

今回、事後調査の区分としては、工事の施行中その5で、調査項目・事項としては、騒音、地形・地質、景観となっております。

まず、騒音でございます。事後調査報告書の10ページをお開きください。こちらに示したものは、今回の騒音調査をした地点となります。真ん中に採掘予定区域、事業区域がありますが、右上のほうに敷地境界、山入川、最寄民家が2つといった場所での調査となります。また、小さい字で申し訳ないのですが、ちょうど図の右側に美山工業団地といったものがある状況での調査となります。また資料にお戻りください。今回、この敷地境界における工場騒音、L_{A5}ですが、朝47dB、昼間49dB～51dBでございます。予測結果である朝と昼間41dBを上回った状況でございます。予測結果を上回った理由といたしまして、この工場騒音のほかには先ほどの山入川の水音や美山工業団地からの騒音を含んだ結果であるためと考えてございます。なお、山入川の水音と想定される暗騒音を除いた場合には、朝40dB、昼間で46dB～49dBでございます。環境確保条例に基づく工場に適用する騒音の規制基準、朝45dB、昼間50dBという値を下回ったという状況でございます。

次に、地形・地質でございます。土地の安定性（斜面の安定性）の変化の程度でございます。本編の28ページをお開きください。写真が2つありますが、下の写真をご覧ください。残

壁ののり面の写真ですけれども、こちらにつきましては、採石技術指導基準により傾斜を緩くするとともに、ここに赤い字で小段と書かれておりますが、幅の広い小段や安全地帯を設けております。事業開始15年を経た時点でも残壁のり面の崩壊は見られていないという感じになってございます。26ページをお開きください。こちらの写真は、埋立盛土ののり面でございますが、こちら先ほどの採石技術指導基準に準じて、のり面の斜面を緩くしております。また、幅の広い平坦部を設けるとともに、土砂の流出防止及び安定化を図るために、写真にありますような草本類の種子を斜面に吹き付けているということでございます。以上のことから、予測結果のとおり、残壁斜面及び盛土斜面の安定性は保たれていると考えてございます。

景観でございます。

事後調査報告書の40ページをお開きください。主要な景観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でございますが、今回、採掘を完了した残壁の小段などへは、緑地計画に基づいて、郷土種を主体とした植栽・緑化を行い、周辺植生と調和するような植生の回復を図っており、地域景観の特性に大きな変化はないものと考えております。このヤシヤブシというものがいわゆる郷土種となっております。

次に、代表的な眺望地点からの変化の程度でございます。35ページをお開きください。近景域の写真ですけれども、こちらを見ていただきますと、予測結果が左の写真で事後調査が右ですが、予測結果と比べて稜線の変化は少なく、残壁のり面の山肌に見える範囲は少なくなつたととれるかと思えます。次、38ページをお開きいただけますでしょうか。こちらは遠くから写しています中景域の写真ですが、上が予測結果、下が事後調査結果です。こちらをご覧くださいますと、眺望の変化は少なく、山並みの連続性は保たれていると考えているところでございます。

今回、この事後調査につきまして、苦情の有無については、無でございます。

説明は以上となります。

○池田アセスメント担当課長 それでは、受理報告の最後になります。変更届でございます。

本日の資料の9ページをお開きください。

今回の変更届、事業名は「(仮称)TGMM芝浦プロジェクト」でございます。

答申は平成26年9月、受理日は平成29年11月22日でございます。

事業の種類は、高層建築物の新築でございます。

規模につきまして、お手元にありますホチキスどめの冊子で、真っ白な紙で印刷されてい

るものが今回の冊子になります。そちらの2ページをお開きいただけますでしょうか。計画地の位置図が出てまいります。計画地につきましては、この図の真ん中あたりに黒い線で囲まれておりますけれども、普段は三田駅のほうが大体主だとは思いますが、JR田町駅の臨海側のほうに位置するものでございます。

1ページをご覧ください。所在地は、港区芝浦三丁目11番ほかでございます。敷地面積は約2.5ha、延床面積は約30万 m^2 がありまして、建物は3棟建つ予定でございますけれども、A棟と呼ばれるものは13万8,000 m^2 、B棟は15万 m^2 、ホテル棟が1万2,000 m^2 でございます。最高高さにつきましては、業務・商業棟のA棟が約169m、B棟が約181mでございます。ホテル棟につきましては、約50mでございます。主要な用途は、業務施設、商業施設、宿泊施設等でございます。駐車場の台数は538台、工事予定期間につきましては平成27年度～平成31年度、既に着工しているものでございます。供用開始予定につきましては、まず、第Ⅰ期としましてA棟とホテル棟が平成30年度、Ⅱ期としましてB棟が平成31年度を予定してございます。

本日の資料の9ページにお戻りいただければと思います。変更内容の概略でございます。

変更理由につきましては、設計の進捗と施工計画の詳細検討によりまして、施工計画（工事期間、工事工程等）と緑化計画を変更するためでございます。

主な変更内容でございます。工事予定期間については、約58カ月としまして、7カ月延長してございます。建設機械につきましては、最大稼働台数22台ということで、7台減になってございます。工事用車両につきましては、片道480台ということで、変更前の550台に比べて70台減少してございます。緑化計画でございますけれども、敷地内の歩行者動線等の見直しをしまして、樹木位置等の一部を変更してございます。

今回の変更に伴いまして、環境影響評価項目の見直し結果でございますけれども、環境影響評価項目のうち、風環境につきまして予測・評価の見直しを行っております。風向と風速比の予測結果につきましては、変更前後で大きな違いはないことから、評価の結論は変わらないとしてございます。

説明は以上でございます。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして御質問等がございましたら、お願いいたします。

それでは、池本委員、どうぞ。

○池本委員 十条駅付近の環境影響評価書の廃棄物ですけれども、180ページで追加していたた廃プラスチックから建設混合廃棄物の分の再利用及び再資源化率が、ほかのものが「以

上」となっている中でこれだけ「83%」ということはかなり具体的な数字になっていると思うのです。この検討方法はどのような方法で行われたのでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 検討方法といたしますか、全ての再資源化率や評価の指標を持ってきているのは、東京都建設リサイクルガイドラインの数字を達成するという事で置かせていただいております、今、私も手元にガイドラインがないので確認できないのですが、混合廃棄物につきましては、本編の176ページを見ていただくと、建設リサイクル推進計画の数字が出ておまして、この表8.7.1-4で、建設混合廃棄物については平成32年度の目標として83%。以上とは書いていないので、これを踏襲している形でございます。

○池本委員 これは意見ですけれども、それであれば、ここの予測の数値は内訳を見て考えているわけではないので、それ以上にさせていただいてもいいのかなとは感じるので、御検討いただけたらと。これは評価書なので変わらないと思うのですが、そのように感じました。

以上です。

○池田アセスメント担当課長 ただいまの御意見につきましては、事業者に伝えまして、評価書では83%ととめていますけれども、以上を目指すようにということでお伝えさせていただきたいと思います。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

御発言がないようですので、以上で受理関係については終わりたいと思います。

そのほかに何かございますでしょうか。

齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 一番初めのほうの制度の見直しに関する事で聞きたいと思っているのですが、戻ってもよろしいですか。

○柳審議会会長 どうぞ。

○齋藤委員 制度の見直しのところで、特別部会ということですので、ある種の任務を持って会を決められていると思うのですが、スケジュール感が分からないのです。どれくらいを目途に何を検討しようとしているのかというところを確認したいと思っています。

○松岡アセスメント担当課長 部会における審議の内容も踏まえまして検討していくつもりでございます、そのボリューム感によって今後のスケジュールは決まってくるので、現

時点では申し上げられないのですが、次回の特別部会するときにはなるべくお示しできるように考えていきたいと思っています。

○齋藤委員 分かりました。

この関連例規集の審議会規則のところ部会のお話が出ていますけれども、専門委員、臨時委員も含めて、この臨時委員というものは、例えば、外からも人を呼べるというものでしょうか。

○松岡アセスメント担当課長 規定上は、臨時委員あるいは専門委員を特別に委嘱してできるとなっているのでございますが、現在はそのような委員の方はいらっしゃらないということでございます。

○齋藤委員 分かりました。

この特別部会は、資料に関しては公開されるものでしょうか。それとも、非公開ですか。

○松岡アセスメント担当課長 部会につきましては、全て公開でございます。

○齋藤委員 分かりました。どうもありがとうございます。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 私も、今回の制度の見直しですが、この制度の見直しはかなり限定的な見直しかと把握しました。施設の更新についての対象を明確にする。それから、アセスの制度の手続の明確化ということで、私としては、この委員会でも現在のアセスだと本当はこういうことをもう少し改変するといいいという意見もかなり出ていると思うのです。今日、寺島委員からも毎回とありましたが、緑のほうでいいますと、緑の回廊やネットワークなどというと、ぽつんとあるところよりも周りの緑の連続性のあるようなところへ緑を増やしてもらわないと、点で線にはならない。私自身も、こんなところは今のアセスでは限界があると思うところがあります。この東京都のアセスの制度をほかよりも先進的な事例になるように変更する、そういう見直しもあるのかなと思って、これを見ますと答申などというので、これだけではないのかなと解釈をさせていただきますと、そこら辺の見直しも含めてしていただけるとありがたいと思っています。

○松岡アセスメント担当課長 既に諮問の趣旨にも御説明させていただいており、今回の件につきましては、委員のおっしゃるとおり、施設の更新を中心に考えているところでございます。その他の項目につきましては、今後、特別部会の委員の先生とも御相談の上、考えていきたいと考えてございます。

以上でございます。

○柳審議会会長 小堀委員が御指摘になったのは技術指針の改定も含めるのかどうかというお話だと思いますが、この点については、今後どのようにするのか、手続を変えることによって技術指針まで踏み込んで議論しないといけなければ、そのときはそれをまた別途考えるということになろうかと思えます。

ほかにいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、特にないようですので、これもちまして、本日の審議会を終了いたします。

皆様、どうもありがとうございました。

傍聴人の方は、退場をお願いいたします。

(傍聴人退室)

(午後0時00分閉会)