

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第1回総会 議事録

■日時 平成29年4月28日（金）午前10時～午後0時04分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

■出席委員

片谷会長、町田第一部会長、平手第二部会長、池本委員、木村委員、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、西川先生、森川委員、守田委員、義江委員

■議事内容

1 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 事後調査報告書	・ (仮称) 目黒駅前地区第一種市街地再開発事業 (工事の施行中その2)	平成 29 年 3 月 29 日
	・ 紀尾井町南地区開発事業 (工事の施行中その3)	平成 29 年 3 月 29 日
	・ 東北縦貫線 (東京駅～上野駅間) 整備事業 (工事の完了後)	平成 29 年 3 月 30 日
	・ 中野西土地地区画整理事業 (工事の施行中その1)	平成 29 年 3 月 31 日
	・ 西東京都市計画道路 3・2・6 号調布保谷線 (西東京市東伏見～北野間) 建設事業 (工事の施行中その13)	平成 29 年 3 月 29 日
	・ 杉並清掃工場建替事業 (工事の施行中その4)	平成 29 年 3 月 30 日
	・ 首都圏中央連絡道路 (神奈川県境～一般国道 20 号間) 建設事業 (工事の完了後その1)	平成 29 年 3 月 30 日
2 変 更 届	・ 豊田南土地地区画整理事業	平成 29 年 3 月 31 日
	・ 都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線 (新橋～竹芝ふ頭間) 及び都市計画道路補助 3 1 3 号線 建設事業	平成 29 年 3 月 22 日
	・ 立川基地跡地昭島地区土地地区画整理事業	平成 29 年 3 月 24 日
	・ 株式会社 村尾組 成木工場採石拡張事業	平成 29 年 3 月 27 日
	・ 一般国道 1 6 号 (昭島市拝島町～福生市熊川町間) 拡幅事業	平成 29 年 3 月 27 日
	・ 八王子市都市計画道路 3・3・2 号線 (八王子市北野町～南浅川町) 建設事業	平成 29 年 3 月 27 日
	・ 宇津木土地地区画整理事業	平成 29 年 3 月 27 日

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
	・是政橋及び関連道路事業	平成 29 年 3 月 29 日
	・都営桐ヶ丘団地（第 4 期・第 5 期）建替事業	平成 29 年 3 月 31 日
	・白金一丁目東部北地区第一種市街地再開発事業	平成 29 年 4 月 11 日
	・新可燃ごみ処理施設整備事業	平成 29 年 4 月 14 日
3 完 了 届	・京浜急行電鉄本線（平和島駅～六郷土手駅間）及び空港線（京急蒲田駅～大鳥居駅間）の連続立体交差化事業	平成 29 年 3 月 31 日
	・京成電鉄押上線（押上駅～八広駅間）立体交差事業	平成 29 年 3 月 31 日

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第1回総会
速 記 録

平成29年4月28日（金）

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 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。

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。

まず、事務局から御報告を申し上げます。現在、委員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。

総会の開催に先立ちまして、事務局の幹部職員の異動がありましたので、御報告いたします。

まず、4月1日付で、アセスメント担当課長の宇山が転出になりまして、新たに転入いたしました真田でございます。

○真田アセスメント担当課長 4月からアセスメント担当課長に着任いたしました真田でございます。皆様どうぞよろしく願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 続きまして、4月1日付でオリンピック・パラリンピックアセスメント担当課長の川道が転出になりまして、新たに転入いたしました東條でございます。

○東條オリンピック・パラリンピックアセスメント担当課長 4月からオリンピック・パラリンピックアセスメント担当課長を拝命しました東條と申します。どうぞよろしく願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、平成29年度第1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すので、よろしく願いいたします。

○片谷審議会会長 では、今、事務局から報告がありましたとおり、本日は傍聴を希望される方がお見えになっているということでございますので、いつものように、東京都環境影響評価審議会の運営に関する要綱の第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。

では、傍聴の皆様を御案内してください。

(傍聴人入場)

○片谷審議会会長 傍聴の皆様方、朝早くからお疲れさまです。

傍聴の皆様におかれましては、傍聴を希望される案件の審議が終了した時点で、途中で退席されても結構ですので、適宜御判断ください。進行に御協力のほど、よろしくお願いいたします。

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1回総会を開催いたします。

本日の会議の次第でございますけれども、お手元の次第に記載がございますように、受理報告とその他だけということになっておりまして、通常、ほとんどの場合にあります諮問ですとか、答申に係る審議の案件はございません。したがって、受理報告を順に受けていくということになりますので、御了解をお願いいたします。

会議次第をめぐっていただきますと、実は受理報告は非常にたくさんございます。数が多いので、適宜区切りまして御報告を受けることにしたいと思います。その区切ったところで何件かまとめて質疑をさせていただくという進め方にさせていただきますので、御了解をお願いいたします。

では、受理関係ということで、事務局から報告をしていただきますけれども、資料1の表にございますように、事後調査報告書だけで7件ございますので、これを4件と3件で区切りまして、まず前4件を通して説明していただきまして、そこで一旦打ち切って質疑をするということにさせていただきます。

では、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、受理関係について御報告いたします。既に会長のほうから細かく報告はされてしまったのですが、改めて説明させていただきます。

本日の資料1の1ページを見ていただきまして、事後調査報告書が7件、変更届が11件、完了届が2件受理してございます。

それでは、順番に受理報告につきまして、担当から御説明させていただきます。

○真田アセスメント担当課長 それでは、まず資料1の2ページをご覧ください。こちらは、事業名が「（仮称）目黒駅前地区第一種市街地開発事業」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。

計画地は品川区上大崎三丁目。

最高建物高さは約145m。

主要用途は業務施設・商業施設・共同住宅・駐車場等。

住宅戸数が約945戸。

駐車場台数が約515台というものでございます。

事後調査の区分としましては、今回は工事の施行中その2でございまして、調査項目・事項は大気汚染、騒音・振動、地盤、水循環、廃棄物でございます。

それでは、調査結果の内容でございます。

まず大気汚染でございますが、その建設機械の稼働に伴う大気質でございます。

二酸化窒素の期間（7日間）平均値（0.022ppm）は、予測結果（0.04427ppm）を下回っております。また、日平均値の最高値（0.030ppm）は、予測結果である日平均値（0.07001ppm）を下回っておりまして、参考比較とした環境基準0.04ppmから0.06ppmまでの範囲内を満足しております。

また浮遊粒子状物質の期間（7日間）平均値（0.024mg/m³）は、予測結果（0.038mg/m³）を下回っております。また、日平均値の最高値（0.037mg/m³）は、予測結果である日平均値（0.08351mg/m³）を下回っておりまして、これも参考比較とした環境基準（0.10mg/m³以下）を満足してございます。

その次に、工事用車両の走行に伴う大気質でございます。

二酸化窒素の期間（7日間）平均値（0.017ppm～0.022ppm）は、全ての地点で予測結果（0.03143ppm～0.03682ppm）を下回っております。また、日平均値の最高値（0.024ppm～0.030ppm）は、予測結果であります日平均値（0.05391ppm～0.06066ppm）を下回っておりまして、これも参考比較とした環境基準を満足してございます。

浮遊粒子状物質の期間（7日間）平均値（0.012mg/m³）は、予測結果（0.03207mg/m³）を下回っております。日平均値の最高値（0.020mg/m³）は、予測結果であります日平均値（0.07301mg/m³）を下回っておりまして、参考比較とした環境基準を満足してございます。

次に、騒音・振動ですが、こちらはお手元でございます、事後調査報告書の51ページの表2-14をご覧ください。こちらは騒音・振動でございます。

まず、建設機械の稼働に伴う騒音及び振動でございます。

建設作業騒音レベルの事後調査結果でございます、こちらの表2-14に記載されております66dB～73dBは、予測結果（67dB）を9時台と11時台において上回っておりますが、全ての地点で環境確保条例に基づく勧告基準（80dB以下）を下回っているところでございます。

この予測結果を上回った理由としては、建設機械の稼働台数削減に伴い配置を見直した結果、クローラクレーンが予測時と比較して敷地境界に近づいたということが考えられます。

次に、建設作業振動レベルでございますが、この事後調査結果（44dB～48dB）は、予測結果（63dB）を下回っておりまして、全ての地点において環境確保条例に基づく勧告基準（70dB以下）を下回っているところでございます。

次に、52ページの表2-16をご覧ください。こちらは、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音及び振動でございます。

道路交通騒音レベルの事後調査結果（65dB～73dB）につきましては、予測結果（62dB～72dB）

と同程度または下回り、環境基準（65dB～70dB以下）をNo. 1とNo. 5で上回っております。

道路交通振動レベルの事後調査結果（41dB～51dB）は、予測結果（44dB～50dB）と同程度または下回り、全ての地点で環境確保条例に基づく規制基準（60dB～65dB以下）を下回っているところがございます。

次に、地盤でございます。

今回の工事による地盤高の変動量はわずかでございますが、著しい地下水の低下も認められなかったことから、掘削工事に伴う著しい地盤変形及び地盤沈下はないものと考えられます。

水循環でございます。

地下水の状況に関しましては、降雨の応答性は見られるものの、変動は緩やかであり、著しい地下水の低下は認められなかったことから、掘削工事に伴う著しい地下水の低下はないものと考えられます。

次に、廃棄物でございます。

まず、建設工事に伴う廃棄物排出量でございます。主要なものでコンクリート塊の再資源化率は100%、廃プラスチック類が約92%、木くずに関しては約98%の再資源化率でございます。金属くずに関しては100%の再資源化率でございます。

その次に、土壌の掘削に伴う建設発生土の排出量、建設汚泥の排出量でございますが、こちらの再利用率及び再資源化率ですけれども、建設発生土の再利用率は100%、建設汚泥の再資源化率が100%となっております。

次に、苦情の有無でございますが、今回の工事による騒音に関するものが4件ございましたけれども、2件については一時的な作業であることを住民の方に説明することで理解をいただいております。残り2件は、場内車両の走行音や安全指示の笛の音についてであり、工事用車両の場内速度を抑えること、安全指示を行う場所の変更等により、その後同様の苦情は発生していないという状況でございます。

この件につきましては以上でございます。

次に、資料1の4ページをお開きください。こちらは「紀尾井町南地区開発事業」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。

計画地は千代田区紀尾井町1番地の一部。

最高高さは約180m。

主要用途はオフィス、ホテル、住宅（最大約140戸）、店舗、駐車場等。

駐車場台数は約470台でございます。

今回の事後調査の区分としましては工事の施行中その3でありまして、調査項目・事項は地盤、水循環、自然との触れ合い活動の場、廃棄物でございます。

それでは、調査結果の内容でございます。

まず、地盤です。

山留壁等の変形による地盤の変形でございますが、地盤の変動量は洪積台地部あるいは沖積低地部ともにわずかであったことから、山留壁等の変形による地盤の著しい変形は生じていないものと考えております。

掘削工事に伴う地下水の揚水による地盤の変形でございますが、ディープウェルの稼働に伴い、地下水位に一時的な低下は生じましたけれども、リチャージウェルによる注水により、水位低下は抑制され、地下水の揚水による地盤の著しい変形は生じていないものと考えております。

その次に、水循環でございます。

ディープウェルの稼働に伴い、地下水位に一時的な低下は生じましたが、やはりリチャージウェルによる注水などにより水位低下は抑制されております。さらに、ディープウェルの稼働の停止とともに、地下水位はおおむね工事開始前の地下水位まで回復しておりまして、周辺地下水位への著しい影響は生じていないものと考えております。

自然との触れ合い活動の場（利用経路に与える影響の程度）でございますが、こちらは交通整理員が工事現場のほうに配置されたことによりまして、歩く方の適切な誘導が行われまして、仮囲いによって計画地と外部がきちんと仕切られることで、自然の触れ合い活動の場までの利用経路に著しい影響は及ぼしていないことが確認されております。

次に、廃棄物（建設工事等に伴い生じる廃棄物の発生量）でございます。こちらも廃棄物の種類と再資源化率でございます。

まず、コンクリート塊につきましては、再資源化率は約99%、アスコン塊と木くずに関しましては、再資源化率約100%、ガラス陶磁器が約47%、がれき類が約81%となっております。

今回の工事に伴う苦情の有無につきましては、特になしとなっております。

こちらについては以上でございます。

その次に、5ページをご覧ください。「東北縦貫線（東京駅～上野駅間）整備事業」でございます。

こちらは、事業の種類としては、鉄道の改良でございます。

規模としては、事業区間は千代田区丸の内一丁目～台東区上野七丁目。

事業延長は約3.8km。

構造形式が高架式によるものでございます。

今回、事後調査の区分としては工事の完了後でございます。調査項目・事項としては騒音・振動、日影、電波障害、景観でございます。

それでは、調査結果の内容でございます。お手元にあります事後調査報告書の41ページの表7.1-9をご覧ください。こちらは騒音・振動でございます。軌道の中心から12.5m、地上1.2mの事後調査結果でございますが、こちらは3地点あります。

こちらの表7.1-9をご覧くださいますと、網かけがかかっている部分があるかと思いますが、そこがT-1、T-9、T-10となっております。地点としては、T-1が東京駅側でありまして、T-11が上野駅側に移るという形になっております。この中で、T-1、T-7、T-9の3地点の昼間と夜間において予測結果を上回っておりますが、残りの地点におきましては、同程度あるいは下回ったという状況でございます。

また、評価書の現況値と比べていただきたいのですが、T-9につきましては、評価書の現況値と事後調査を比べると、事後調査のほうが大きい地点はここだけでございまして、残りの地点では予測結果と比べて同程度または下回っているということになっております。

このように、一部の地点で予測結果であるとか、評価書の現況値を上回った理由といたしましては、この上回った測定地点が、いわゆる分岐器の設置区間、すなわち鉄道のポイントの設置区間であり、その影響を受けたことなどが考えられるところでございます。

次に、43ページの表7.1-10(1)をご覧ください。こちらに関して、Tz-1からTz-4とありますが、こちらはTz-1が東京駅側で、Tz-4が上野方面になります。

続きまして、44ページをご覧ください。こちらは続きでありまして、Tz-5からTz-8までありますが、Tz-8が上野駅寄りになってございます。

こちらは、高さ方向の事後調査結果でございますが、こちらにも表中に網かけがかかっていますとおり、Tz-1、Tz-3、44ページをご覧くださいますと、Tz-6、Tz-7の4地点の一部の高さの地点におきまして、予測結果を上回っておりますが、残りの地点では予測結果と比較して同程度あるいは下回っているという状況です。

また、ここにおきまして、44ページのTz-7でございますが、ここにおきましては、事後調査結果が評価書の現況値を上回っております。具体的に言いますと、評価書の現況値は、Tz-7

におきましては、例えば2階の地点だと、昼間の評価書現況値は60dBですが、これが事後調査だと62dB。同じく2階の4.8m地点だと、夜間の事後調査では56dBとなっております。あと、昼間の3階の評価書現況値は63dBですが、昼間の事後調査でも上回っています。

そういう地点はございますが、そのほかのこの地点を除いては、評価書の現況値を下回っているという状況でございます。

このように、一部の高さで予測結果であるとか、あるいは評価書における現況値を上回った理由としては、今回の測定地点であります、Tz-7とかTz-6といった地点が、やはり分岐器の設置区間であり、その影響を受けたことなどが考えられるところでございます。

なお、今回は評価書の現況値を超えた調査地点、いわゆる今回の44ページのTz-7、あとは41ページのT-9です。こちらにおきまして、この調査地点の近くでポイントの影響を受けない箇所を追加調査を行っておりますが、その結果は評価書の現況値を下回ったということでございます。

次に、列車の走行に伴う鉄道振動でございます。こちらは、48ページの表7.1-14をご覧ください。

こちらの軌道の中心から12.5m地点の事後調査なのですけれども、こちらも表の網かけにありますとおり、T-5とT-8、T-10の3地点で予測結果を上回ってございますが、残りの地点では、予測結果と比較して同程度か下回ったという状況です。

また、T-10なのですが、ここにつきましては、12.5mの地点を見ていただきますと、評価書の現況値より事後調査のほうが上回ったという場所でございます。しかしながら、この地点を除きましては、全ての地点において評価書の現況値と同等程度または下回ったという状況です。

このように、一部の地点で予測結果であるとか評価書の現況値を上回った理由といたしましては、事業区間の周辺で建築物が建設されたことにより伝播状況が変化したことや、分岐器の影響などが考えられるというところでございます。

なお、今回は全ての地点において人が振動を感じ始める感覚閾値（55dB）は下回っているという状況でございます。

次に、日影でございます。

冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数の変化の程度でございますが、時刻別日影線及び等時間日影線は、いずれの地点も予測結果とおおむね同様でございました。

その次に、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等における冬至日の日影と

なる時刻及び時間数の変化の程度でございますが、こちらも日影の影響は予測結果とおおむね同程度でございました。

6ページをご覧ください。電波障害でございます。

まず、鉄道施設によるテレビ電波の遮へい障害及び反射障害でございますが、こちらは全ての地点において画像評価及び品質評価は正常または良好であることから、鉄道施設による影響は少ないものと考えられます。

列車の走行によるパルス障害及びフラッター障害ですが、こちらは電車の通過時においてパルス障害及びフラッター障害は確認されなかったことから、列車の走行による影響は少ないものと考えられます。

その次に景観です。

こちらは地域景観の特性の変化でございますが、重層部は新幹線の構造物の上に東北縦貫線の構造物ができたため、一部景観は変化しましたが、事業区間周辺の都市的景観要素と融合しており、地域景観の特性はほとんど変化していないものと考えられます。

代表的な眺望地点からの眺望の変化でございますが、こちらはほとんどの眺望地点において、予測結果と大きな違いは見られなかったということでございます。

圧迫感の変化ですが、構造物の高さは予測条件と変わってございませんので、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ございました。また、圧迫感の変化をできるだけ少なくするため、防音壁に透光板を採用するなど、環境保全のための措置を実施したということでございます。

苦情の有無なのですが、鉄道騒音に関する苦情が4件ありました。レール継ぎ目の解消、高架橋スラブ下に吸音材を設置する、防音壁の部材の一部をFRP化するなどの対策工事を行い騒音低減に努めた結果、理解を得たということでございます。その他に、縦貫線の構造物ができたことにより、反射音がうるさくなったという苦情もございました。

こちらは以上でございます。

その次に、7ページをご覧ください。「中野西地区土地区画整理事業」でございます。

こちらは、所在地が八王子市中野上町一丁目とその他でございます。

施行面積は約54.59ha、施行者は八王子市となっております。

今回、事後調査の区分としては工事の施行中その1でございます。

調査項目・事項は水質汚濁でございます。

調査結果の内容でございます。水質汚濁（浮遊物質（SS））でございます。

計画区域内水路の浮遊物質量（SS）は、降雨時におきまして34mg/L～39mg/Lで、平常時におきましては3mg/Lであります。

一方、放流先の川口川の上流、下流の浮遊物質量（SS）は、降雨時におきましては51mg/L～190mg/L、平常時におきましては1mg/L～4mg/Lでございました。

ここの計画水域内における浮遊物質量（SS）の降雨時の増加量が雨水排水の排水先である川口川における浮遊物質量（SS）の増加量よりも小さくなっております。さらに、降雨時の計画水域内の浮遊物質量（SS）が、降雨時の川口川の浮遊物質量（SS）よりも小さく、また、計画水域内の流量も、川口川の流量と比べましてわずかであることから、川口川の浮遊物質量（SS）を増加させていないものと考えてございます。

こちらは、苦情の有無につきましては特にならぬということでございます。

説明は以上でございます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、前半4件の事後調査報告書の説明をしていただきましたので、ここで一旦、質疑の時間にさせていただきます。

特に順番は定めませんので、どの案件の資料の何ページ、もしくは本日の資料の何ページということをお指摘いただき、御発言いただくようお願いいたします。

平手部会長、お願いします。

○平手第二部会長 東北縦貫線ですが、この騒音のところ、先ほどこの資料の41ページとか、その後の例えばT-9とかは、分岐区間の影響ではないかということでしたが、その前の36ページを見ますと、事後調査のほうでは予測時よりも算出している列車本数は減っているわけです。

○真田アセスメント担当課長 はい。

○平手第二部会長 そうすると、原因としては分岐器そのものが何らかの形で問題があったということなのではないでしょうか。ここの数値的なものが4dBぐらい増えているということは、かなりエネルギー的に増加しているのですが、どういう原因が考えられるのでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 それは、要は分岐器以外ということですか。

○平手第二部会長 では、一応の結論としては、分岐器区間で問題があったということですよ。

○真田アセスメント担当課長 はい。

○平手第二部会長 でも、本数は減っているわけなので、そうすると、そこから出る結論と

して、どういうところが発生源として問題になっているのかということです。要するに、分岐器区間ということは分かりましたけれども、それをもう少し具体的に何かということは分かっていらっしゃらないのか、分岐器そのものに問題があるのではないかという懸念はないのでしょうかということです。

○真田アセスメント担当課長 今回、分岐器でありますので、実はほかの区間は線路改良をした区間はロングレールというもので、ほぼ継ぎ目をなくすような形になっておりますけれども、この分岐器区間につきましては、ロングレールの採用ができないということで、そこで継ぎ目があるので、その上を車輪が通ったときに、ガタンという音がしてしまうということです。

○平手第二部会長 でも、電車の本数が減っているのに増えたということは、分岐器は変えているのですか。

○真田アセスメント担当課長 今回は新しくつくっています。

○平手第二部会長 ということは、それに問題があるということはないのでしょうかということなのです。要するに、本当は騒音の対策がしたかったのに、施行条件とかそういうことで問題があったのではないのでしょうかという質問です。それは分からないのでしょうか。何らかの原因があるわけですね。

○真田アセスメント担当課長 はい。

○平手第二部会長 だから、それは何でしょうかということなのですが。

○片谷審議会会長 この図書の説明を見ると、予測の時点では分岐器を考慮してあったのかどうかどうも疑問ですね。これは担当レベルでどなたか把握されていますか。

○真田アセスメント担当課長 今回、御徒町の付近に分岐器はあるのですけれども、縦貫線に関しましては、東京から御徒町の区間で分岐器が一切ないので、原因としては、分岐器はロングレールが採用できないことによる影響かなと考えています。

○片谷審議会会長 だから、本来は予測の時点でそれは反映できたはずのことが反映されていなかったのではないかということです。分岐器があるところでは音が大きくなることは当然分かることですが、予測の時点で想定していなかった分岐器を新たにつくったということではないのですよね。

○真田アセスメント担当課長 29ページをご覧くださいませでしょうか。この図が、実際に水平方向であるとか高さ方向を調査した地点の位置を示した図でございます。ここで、御徒町の付近にあるT-9とか、あるいはTz-7付近が、いわゆる現況値を上回ったところですよ。

につきましては分岐器があるところなのですが、例えば、本来ですとT-3とかほかの地点につきましては、ロングレールのところというのと、例えば、水平方向の測定をするときには、高架橋の脇に側道がある地点でないと、そこに測定ポイントができないのです。

そうしますと、今回の御徒町付近にありますT-9とかTz-7というのは、本来はポイントの近くではないところに測定点を置けば、当然、ロングレールだとか線路改良による影響をかなり受けて、現況値を上回るということはなかったのですが、T-9であるとかTz-7のこの測定地点を設定するに当たっては、なかなか側道条件だとか測定条件が厳しくて、ポイントの近くに測定点を置かざるを得なかった。その結果、ポイントの近くの音を測ったがために、現況値よりさらに上回ったという感じでございます。

当然、工事の前は縦貫線がなく、ポイントがなかった状態なので、測定点としてはこちらのT-9、Tz-7のこの場所を選ばざるを得なかったので、結果的に現況値を上回るという結果になったと考えます。

○片谷審議会会長 要するに、予測の時点でポイントの影響は算入されていなかったということですよね。だから、それはそこに問題があるので、御徒町駅のあたりは従来、留置線だけでしたから、高速で通過する車両はなくて、ポイントはあったのですけれども、留置線に出入りする車両なのでゆっくりしか走らないから、現況値はそんなに騒音レベルが高くなかったのが、今は通過する列車がいっぱいありますから、ポイント部分では騒音が出やすくなっている。それが十分に予測に反映されていなかったということだと推定されるので、それはそれで問題点ではあるのです。

ですから、それがもし原因であるならば、事後的な対策を追加する等の必要性も検討はしてもらわないといけないということだろうと思います。

○真田アセスメント担当課長 それで、事後的な対策ということで言いますと、まず、この事後調査報告書の19ページをご覧くださいませでしょうか。こちらは、ロングレールはそうなのですけれども、バラストマットを採用するとか、あるいは可能な限り弾性バラスト軌道を採用して、鉄道騒音の低減に努めるというものがございます。

あとは、22ページのほうで、上のほうには車輪の整備とかレールの研磨という対策もしておりますが、22ページの下のほうには、高さ方向の騒音が、現況値を上回る地点があることから、軌道、防音壁の改良等の新技術の開発状況を踏まえながら、騒音対策等の検討を行うという一文があります。この騒音の低減の対策としてラダーマクラギを採用しております。先ほどの御徒町付近で、このラダーマクラギを採用していますので、こういった騒音の低減

化を図る措置を追加したところでございます。

○片谷審議会会長 それは了解しましたけれども、やはり、もしそうであるならば、その措置をとった後に、本当はもう一回調査をしてもらわないといけないですよね。その効果がどれだけあったのかは記載されていますか。

○真田アセスメント担当課長 今回、先ほど御説明させていただきました41ページに関しては、そういった対策をとった後の等価騒音レベルも測っています。

○片谷審議会会長 とった後でも、予測結果を上回っているあるいは基準を上回っているということであれば、それは問題があるということになりますよね。

○事務局 この案件はかなりJRも頑張っていたいただいて、ほかの地点も最初は結構高い値が出ていたのですけれども、今言ったような、レールの削正ですとか、新しいレールにかえたりとかいろいろやまして、分岐器間もかなり何度も頑張っていたいたのですけれども、それでも分岐があるんで、それはガタンゴトンという音でなかなか下がり切らなかったということで、それは何度も何度もやり直していただいて、分岐器間はこれ以上は下がらない。ただ、会長がおっしゃられたように、分岐器間を選んでしまったことが大変まずかったのです。

○平手第二部会長 でも、大きくなったというのは、それはその状況でありますけれども、予測がそれに伴わなかったということが、予測できなかったのか。

○事務局 予測は、分岐器間というもので予測はしていなかった。全地点で同じような予測をしますんで、分岐器間の正面に予測地点をとってしまったということが確かに適切ではなかったのです。

○片谷審議会会長 でも、騒音はやはりピークを見るという要素も必要なので、静かな区間だけを予測したのでは、本来のピークを無視したことになるから、それはそれで問題ですよ。

○事務局 それで、40ページを見ていただくと、下から10行目ぐらいに、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』というのがあるので、すけれども、これも環境省が出している指針なのですが、もともと分岐器間はなかなか対策しづらいというのは分かっているので、その指針は分岐器間は含みませんという形になっております。

そういう面でも、分岐器間は予測地点として選ぶのは適切ではなかった。10地点ぐらい選んでいるうちの1カ所だけなので、確かに地点の選定が正しくなかったのかなということでご

ざいます。ただ、そこについて努力もしたということは申し伝えさせていただきたいと思
います。

○平手第二部会長 だとすると、その辺の事情を記載されるべきではないですか。要するに、
そもそも予測の条件が違うわけで、そのあたりのことがここに書かれていないと。

○片谷審議会会長 だから、それが40ページなのでしょう。

○事務局 そうです。40ページもそうなのですけれども、40ページの指針に書いていないと
いうのもそうですし、この分岐器の影響なのですということを見るために、ちょっと横にず
れたところで測ってみて、やはり分岐器の影響だったのだなということに記載していただい
ているところではございます。

○片谷審議会会長 最近、分岐の騒音を低減するノーズ可動式という分岐器も採用されて
いる。新幹線なんかはそうですね。ですから、改良は進みつつあるので、ここが今、どうい
う分岐器がついているのかは、私は現場を見ていないから分かりませんが、今後もそ
ういう改良に努めるということは必要で、基準が分岐器の部分を除くことになっているから
しなくていいみたいな対応は、環境保全の観点からは望ましくないので、基準の設定上は除
かれていても最大限努力をするということは、事業者に姿勢として求めていいと思うのです。

○事務局 分岐器の設置なのでなかなか難しいとあったのですけれども、事務局と何度もや
りとりして、今できることは全てやっていただいたということで、それでも下がり切りませ
んけれども、今、先生がおっしゃったように、新しい技術もあるようなので、その点はこれ
でよしとするのではなくて、引き続き騒音の低減対策に努めていただくことは申し伝えさせ
ていただきたいと思います。

○片谷審議会会長 平手部会長、よろしいですか。

○平手第二部会長 はい。

○片谷審議会会長 では、この件はそこまでにさせていただいて、ほかの御質問は。小堀委
員、どうぞ。

○小堀委員 「中野西土地区画整理事業」の資料の7ページのところの水質汚濁の件ですが、
2番目のパラグラフのところ、この表現というか内容はこれでいいのかなというのが私の質
問ですが「計画区域内水路における浮遊物質（SS）の増加量（降雨時）は、雨水排水の排
出先である川口川における浮遊物質（SS）の増加量（降雨時）よりも小さい。さらに、降
雨時の計画区域内水路の浮遊物質（SS）は、降雨時の川口川の浮遊物質（SS）よりも小
さく」。これはあくまでも根拠のように書かれているのですが、そもそもこの資料の10ペー

ジの図1-1の地図を見ますと、計画内の水路と調査をしている排出先の調査地点のステーションのNo. 3は、流量が全く違うわけですね。ですから、これは値が小さくなるのはある意味当然で、流量が比べてわずかであることから、関係がないような記述になっているのですが、SSというのは一見、量のように書いてありますけれども、これは0当たりのmg数ですから、ある意味濃度ですね。

ですから、濃度を比較して小さいのは、川口川の流量が多いから当然のことで、何もここで根拠として述べるべき内容ではないのではないかと。

それから、下の、流量と比べてわずか、は根拠がなく書かれている。本来、比較すべきは、区域内の水路、それから川口川のそれぞれの流量をはかって、浮遊物質と流量を掛ける。これがある意味、負荷量ですね。それを比較しないと、影響がどれほどなのかは言えないのではないかとという質問です。

○真田アセスメント担当課長 この書いた意味に関しましては、平常時から降雨時の比較をする。12ページに実際に現地調査の結果を載せていただいておりますけれども、このSSの増加の程度が、いわゆる川口川の平常時から降雨時における増加量よりも、計画水路のNo. 3における流出水路のほうが小さくて、かつ浮遊物質（SS）についても計画水路のほうがはるかに小さくなっていて、流量も計画水路のほうがわずかということから、川口川に対する影響も小さいという形で説明をしたつもりなのです。

ただ、先生のおっしゃるように、本当に定量的に測るのであれば、物質と流量という形で計算するほうが分かりやすく説明できる感じがいたします。

○小堀委員 私はこの説明でそれを入れていることがちょっと納得できません。

○片谷審議会会長 確かに、この事後調査報告書の12ページの表の数字だけから、結論づける説明としてはちょっと納得できないところがあります。

○真田アセスメント担当課長 今回、事後調査の区分は工事の施行中その1ということですが、今後、その1で終わりではなく、その2、その3と続きますので、今後につきましては、この表現を修正して、分かりやすい形で修正させていただきたいと思っております。

○片谷審議会会長 齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 ちょっとポイントがずれるかもしれませんが、私もここを見させていただいて、情報量が十分でないとか、負荷量として考えるということはもちろんあるのでしょうかけれども、そもそもは流量のデータを入れていただければ、もうちょっとはつきりしたと思うのです。何をもちって少なかったとか、影響がなかったというところだと思う

のですけれども、そもそもこのデータを見ていると、上流側の濃度のほうが明らかに高く、出てくる濃度が低いので、これはそもそもが希釈されますね。

ですから、そういう意味でのインパクトとしては大きいこともないだろうということは推察できますよね。ですから、結論として、影響が非常に小さかったであろうということは推察できるので、流量のデータがなくて負荷量の概念をこの中に入れられないので、小さいということを完全には証明し切れていないというのは確かだと思います。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

これは次回以降、改善するように事業者に指示をしてください。

○真田アセスメント担当課長 承知いたしました。

○片谷審議会会長 では、ほかの御意見を承ります。先に町田部会長、どうぞ。

○町田第一部会長 目黒駅前についてなのですが、2ページ～3ページでございます。騒音・振動についてなのですが、苦情が4件あったということですが、これは建設機械の稼働が当初予定の1日に47台が14台になった。これは、建設工程を変えたのか、あるいは当初予定と大分、建設機械の内容が違うので、それで無理に工事をしてということも実は考えられるのですが「2件については一時的な作業であることを住民の方に説明をすることで理解を得た」と書いてあります。それはそれでよろしいかと思うのですが、事後調査その2以降、このような苦情が出ているのか出ていないのか、事務局でお分かりでしたら教えていただければと思います。

○真田アセスメント担当課長 その後につきましては、特に苦情はないということでございます。

○片谷審議会会長 確かに、大気もそうなのですが、この建設機械の台数が予測時点の想定よりも大幅に減っているというのが、これは事業者の努力の成果である、あるいは施工会社の努力の成果であるという見方も可能なのですが、余りに減り方が激しいので、予測時点の想定は何だったのだろうかという疑問もないわけではないということなので、これだけ減らせた要因が何なのかということは確認をしておいていただくとありがたいです。

○真田アセスメント担当課長 はい、承知しました。

○片谷審議会会長 では、坂本委員、お待たせいたしました。

○坂本委員 一つは、さっきの鉄道騒音に関する補足なのですが、ジョイント音を予測の時点でうまく反映できていなかったという、片谷先生と平手先生の御指摘は恐らく合っていると思うのです。

それで、鉄道騒音の予測というのは、転動音のような定常音プラス、ジョイント音の衝撃音なのですが、衝撃音の予測は非常に難しいというのがありまして、この点は恐らく予測法の課題でもあると思うので、その辺は学会等でも継続的に取り組んでいかなければならない課題だと思います。

もう一つは質問なのですが、目黒駅前の振動の予測なのですが、予測結果が63dBで、事後調査が44dB～48dBということは、15dB～20dBも低いのです。低いのでいいのかもしれませんが、そうすると、予測は何だったのだということになりかねないのです。例えば、20dB下がるということは、エネルギーでいうと100分の1になるわけなのです。建設機械の台数は3分の1ですよ。なので、そこまで下がるはずはないのですが、何か予測時の前提と実際の工事の調査の段階とでかなり違っていたと思うのですが、その辺のことをしっかり記載しておいていただいたほうがいいのではないかと思います。なぜこんなに低いのでしょうかというのが質問です。

○真田アセスメント担当課長 この51ページの下、②建設機械の稼働に伴う振動というところなのですが、その3パラグラフ目のところですよ。

事後調査結果が予測結果を下回った理由としては、予測時はすべて均質な地盤面から振動が伝播するものとしていたが、事後調査時には上記騒音と同様に、建設機械台数削減に努めたこと、また、一部の建設機械が地下部で稼働していたことから、建設機械の振動が伝播しにくい状態であったことが要因として考えられるという記載がございます。

○坂本委員 それは分かっているのですが、まずは、音源の数が減ったというのは、3分の1しか減っていないので、そこまで下がらないのです。伝播上でどういうところが違っていたのかということ、もうちょっとしっかり書いてもらわないといけないと感じています。10dB～20dB下がるということは、振動を遮断する何らかの要因があったはずだと思うのです。

○真田アセスメント担当課長 説明不足があるので、そこは次回にきちんと反映させていただきたいと考えます。

○坂本委員 はい、お願いします。

○片谷審議会会長 それは事業者を確認をしていただいて、次の報告書が出てくるのは大分先だと思いますから、分かった時点で、事業者から回答が得られた時点で、この総会でまた報告を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。

○片谷審議会会長 後ほど、任期の更新があって委員の交代もありますから、微妙な境目の

ところになりますけれども、残る委員もたくさんおられるので、分かり次第、報告していただくということでもよろしく願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 承知いたしました。

○片谷審議会会長 ほかはいかがでしょうか。池本委員、どうぞ。

○池本委員 最初の2件の廃棄物で、やはり予測と実際とで増えている部分があると報告されているものがあるのです。例えば、目黒のほうでは、本日の資料の3ページのところのコンクリート塊が約4倍強です。

それから、紀尾井町のほうは、事後調査報告書の中では58ページでトータルが書かれてまして、3倍ぐらいということであるのですが、両方とも地下構造物であったり、建築物で予測できないものがあつたから超えているという話なのですけれども、余りに超えている幅が大きいと、工期などに影響するのではないかとか、それに伴って人件費であるとか経済的なこととか波及効果が多くて、恐らくこのまま着手には入っていないのではないかと思うのです。

例えば、地盤の関係であれば、発注後に詳細調査などをして、地質調査などをかけてから調査をしているのではないかと思うので、工事直前の推定というものがあれば、そういうものと比較していただいたほうが、アセス時点と発注時点とで情報が違うのであれば、そういう情報もいただいたほうがより比較しやすいと感じたので、そういったことも御検討いただけたらと思いました。

○片谷審議会会長 現在のアセス制度では、この比較をすればいいことにはなっていますけれども、より情報量を増やすという意味では、今の御指摘も有効な策です。

事務局はいかがですか。

○真田アセスメント担当課長 今のところ、なかなかそこまでは今回の資料には反映をさせていませんけれども、今後、そのような形で正確にできるように検討させていただきたいと考えます。

○片谷審議会会長 中間的な情報が追加されると、いろいろ経緯が明確になりやすくなるというのは、今の池本委員の御指摘のとおりだと思いますので、これは可能であればという条件つきにはなると思いますが、情報が得られる場合には、事後調査報告書にも記載してもらおうということで思慮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。

○片谷審議会会長 ほかはよろしいでしょうか。

時間が大分予定を上回っておりますので、一旦次に進むことにいたします。

では、あと3件の事後調査報告書の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、1件報告させていただきます。今日出席予定の池邊先生ですけれども、御連絡をいただきまして、欠席ということになりましたので、御報告させていただきます。

それでは、事後調査報告について続けさせていただきます。

まず、8ページをご覧ください。お手元の報告書につきましては「西東京都市計画道路3・2・6号調布保谷線」と書いてあるホチキスどめの資料になります。

まず、事業名につきましては「西東京都市計画道路3・2・6号調布保谷線（西東京市東伏見～北町間）建設事業」になります。

事業の種類は道路の改築ということになります。

規模ですけれども、お手元にあるこの報告書の6ページをお開きください。今回の工事は、こちらの6ページの図のところ、ちょうど西東京市を縦断する形でありまして、長さが3.9kmということで、既にこのグリーンの部分については供用が開始されて、今回の調査範囲につきましては、この赤い色の部分に騒音・振動の調査をしてございます。

工事期間は平成15年度～平成29年度の予定でございます。供用開始は平成30年度を予定してございます。

事後調査の区分は工事の施行中その13。

調査項目・事項は騒音、振動です。

調査結果でございますけれども、この調査地点1、2、3それぞれ土工と街築工と舗装工をやっておりますけれども、土工につきましては74dB、街築工につきましては76dB、舗装工については77dBということで、土工の部分が予測を上回っております。ちなみに、4dB程度となっております。予測を上回った理由につきましては、一連の作業の中に発生土のダンプトラックへの積み込みがあったことが考えられるとしてございます。

全ての工種におきましては、環境確保条例に基づく勧告基準は下回ってございました。

振動でございます。振動につきましては、土工と舗装工でやっておりますけれども、土工につきましては60dB、舗装工には61dBということで、予想と同程度か下回っており、全ての工種において環境確保条例に基づく勧告基準を下回ってございました。

苦情につきましてもございませんでした。

では、この3・2・6号はこれで説明を終わらせていただきまして、資料の9ページのほうに

なります。お手元にある報告書につきましては、杉並清掃工場と書いてある、ホチキス留めでも厚い資料になります。

事業名は今、言いましたけれども「杉並清掃工場建替事業」でございます。

事業の種類は廃棄物処理施設の設置ということで、所在地が杉並区高井戸東三丁目7番6号となります。

敷地面積が約33,000㎡。

処理能力につきましては、可燃ごみが600t/日焼却できる焼却炉を持っております。

工場の稼働年度は、平成29年度を予定してございます。

今回の事後調査の区分につきましては工事の施行中その4。

調査項目・事項につきましては大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、廃棄物でございます。

まず、調査結果ですけれども、大気汚染につきましては建設機械の稼働に伴う排気ガスによる大気質をやっております。

浮遊粒子状物質につきましては、期間平均値（7日間）が0.014 mg/㎡～0.018mg/㎡で予測結果（0.026 mg/㎡～0.028mg/㎡）を全ての地点で下回ってございました。また、1日平均値の最大値は0.020 mg/㎡～0.030mg/㎡であり、参考に比較すると環境基準（1日平均値0.10mg/㎡）を下回ってございます。

二酸化窒素の期間平均値（7日間）につきましては、0.028ppm～0.035ppmで、予測結果（0.042ppm）を全ての地点で下回っております。また、1日平均値の最大値は0.039ppm～0.054ppmで、参考に比較すると、環境基準（1日平均値0.04ppm～0.06ppm）を下回っております。

騒音・振動でございます。

こちらでも建設機械の稼働に伴う騒音・振動レベルということで、今回は、く体・プラント工事をしてございます。その騒音レベルの調査結果でございますけれども、55dB～72dBで、予測結果（55dB～80dB）と環境確保条例に基づく勧告基準（80dB）を全ての地点で下回ってございました。

く体・プラント工事の振動のほうのレベルでございますけれども、調査結果は30dB～40dBで、予測結果（26dB～43dB）をB地点、お手元の報告書のほうの27ページをお開きください。こちらは杉並清掃工場の工事の図になりますけれども、これの右端のほうにBという丸が1つついているかと思えます。こちらが測定点でございます。こちらが上回った理由ですけれ

ども、測定結果が30dB～34dBということで、評価書時の環境振動が37dB～43dBということで、通常にある振動よりも下回る値であるため、工事による影響はほとんどなかったと考察してございます。

続きまして、土壌汚染でございます。こちらの報告書の冊子の42ページをお開きください。

こちらが、敷地内の土壌汚染の対策を必要とする場所の地図でございます。こちらの地図の下のほうの藤色を赤線で囲っている区画が、今回処理をした区画でございます。フッ素が溶出基準を上回っていたということで、今回、660m³の土を搬出してございます。搬出した汚染土壌につきましては、マニフェストで管理を行い、土壌汚染対策法に基づき、許可された分別等、処理施設及び浄化等処理施設へ搬出し、改良土として再利用してございます。

続きまして、地盤、水循環でございますけれども、報告書の49ページをお開きください。

こちらが、水循環の地下水の水位の測定結果でございます。地下構造物の存在による地下水の水位及び流況の変化ということで、今回、水位を測定しておりますけれども、上のグラフのようになってございまして、大きな変化は全て、雨と連動するような形になってございます。一時的に低下している時期もございましたけれども、雨季の時期には上昇していることから、地下の水位の変動は主に降水量によるものと考察してございます。

続きまして、廃棄物でございます。こちらは本日の資料の10ページにお戻りいただければと思います。

こちらに、今回のく体工事の期間に出た廃棄物の量を、この表の右側の3つで表しております。再利用・再資源化率については、おおむね予測どおりの結果となっております。

苦情のほうでございますけれども、騒音に関する苦情が2件ございました。工事の音や早朝に発生する音がうるさいという趣旨で、早朝に関しましては、発生源の調査を行いまして、調査結果に基づきまして、通勤車両の入場時間の変更であるとか、作業時間前の荷おろし禁止の徹底などの対策を実施しております。工事の音につきましては、工事状況として鉄骨建方に伴う金属打撃音と考えられたため、無駄な打撃音が出ないように注意して作業を行っております。それ以降の苦情の申し入れはなかった状況でございます。

杉並清掃工場は以上でございます。

続きまして、本日の資料の11ページになります。こちらは、お手元の報告書はブルーの製本された報告書になります。

こちらの事業名は「首都圏中央連絡通路（神奈川県境～一般国道20号間）建設事業」でございます。これは、いわゆる圏央道という道路の一般国道20号線との接続する部分あたりの

工事でございます。

事業の種類は道路の新設でございます。

規模につきましては、約2.5kmで、今回の区間については全て八王子市の南浅川町の中になっています。

構造形式は、土工部、橋梁部、トンネル部がございます。

工事期間は平成13年度～平成27年度を予定してございます。

供用開始は既に行っておりまして、平成26年6月となっております。

事後調査の区分は工事の完了後その1でございます。

調査項目・事項は地形・地質、日照障害、電波障害でございます。

それでは、お手元にお配りしたブルーの報告書の4ページをお開きください。

こちらの地図は、今回の対象区間ということで、ほぼ山の中をトンネルが通って、上のほうに緑色の線がぐるぐると書かれております、ジャンクションまでの区間となっております。

11ページをお開きください。地形・地質の報告でございます。

右のページをご覧ください。青い点が7点ございますけれども、そのうち赤枠がある5地点で地下水の水位の測定をしてございます。

では、1ページおめくりいただきまして、13ページをお開きください。下のグラフが地下水位観測結果でございます。モニタリング井戸の地下水位は、全体を通して水位の低下等の大きな変動はなく、安定してございます。トンネルの存在に伴う地下水位への影響は小さく、地形・地質への影響は少ないと考えてございます。

それでは、19ページをお開きください。こちらは等時間日影図でございます。日影につきましては、当時は日照障害と言っておりまして、日照障害の事後報告でございます。

この図は、左側がインターチェンジになっていまして、上の黄色と紫色の部分が圏央道本線の部分でございます。4時間以上の日影が生じますのが、一部を除きまして予測結果とおおむね同等でございました。

4時間以上の日影が生じる範囲は、こちらを見ていただくと分かるとおり、薄い茶色っぽいところがこちらの圏央道の道路用地になりますけれども、ほぼこの中と案内川という川の中でありまして、一部色がついていない白いところが住宅地というか、敷地外になるのですが、こちらも見えていただくとおり、ちょうど人家にかぶらない形の結果になってございます。

26ページをお開きください。今度は電波障害でございます。

評価書のときはかなり古かったので、アナログで予測・評価しておりまして、今回はデジ

タル放送に変わった関係で改めて現地調査を行ってございます。

その結果につきましては、左ページのほうに表してございますけれども、下の図を見ていただいても分かるとおり、4カ所で測定しておりますけれども、赤丸になっていまして、凡例を見ますと、個別受信が困難な状況ということが分かってございます。この地域につきましては、山地に囲まれたところで、人が住んでいるあるいは道があるところにつきましては、ちょうど谷と申しますか、一番深いところになります。そのため、従来から共同アンテナで受信しておりますので、インターチェンジによる共同アンテナへの影響もない状況にございます。苦情のほうもございませんので、事業による影響はなかったと考察してございます。

全体を通しましても苦情はございませんでした。

事後報告につきましては以上でございます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、今、説明していただきました3件の事後調査報告に関しまして、御質問や御意見を承ります。順番は定めませんので、どの案件のことかをおっしゃっていただいてから御発言ください。

いかがでしょうか。佐々木委員、どうぞ。

○佐々木委員 それでは、事後調査報告の杉並清掃工場の土壌汚染についてですけれども、例えば、44ページで「工事の施行中に発生した汚水は、仮設の汚水処理施設により下水排除基準に適合するよう適切に処理した」と書かれておりますけれども、適切に処理をされたという、この場合はフッ素ですとか、場所によっては鉛とかが超えているわけですが、その辺の確認や分析などはされているのでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 私どものほうではエビデンスは確認しておりませんが、水質の方針としまして、下水も含めて公共用下水域に出す場合には、全て定期的に水質のチェックをして、基準を超えないように工事中も同様にやっているとは聞いております。

○佐々木委員 そういうことであれば、水質について基準以下でしたというデータも、この辺はその前の41ページにつきましても、土量の数値はあるのですけれども、これは地区のせいもありまして、どの程度の汚染がある場所なのかが明確ではないので、その辺のデータもこれ以降はつけていただけると、いろいろありがたいかなと思います。

○池田アセスメント担当課長 土壌汚染につきましては、実は前回の報告書で1回したということで、ある意味、省略させていただいて、ただ、次回の報告のタイミングでは工事が全て終わって、土壌汚染対策もそこで終わりますので、全体を報告するように事業者のほう

には伝えてございます。

○片谷審議会会長 先ほどの検査データも、データとしてあるのであれば、やはり記載していただいたほうがいいので、事務局で直接、数値は確認していないということですから、事後調査報告書に可能なものは皆、記載していただくように指示をお願いします。

○池田アセスメント担当課長 事業者のほうには伝えてまいります。

○片谷審議会会長 この案件は、住宅街の中ですぐ後ろにマンションがあるような場所ですから、周辺の住民の方々の関心も非常に高いはずというか、実際にかかなり高い状況が手続のときにもあった案件ですので、ぜひ事後調査報告も可能な限り詳細に出していただくように指導をお願いします。

○池田アセスメント担当課長 はい、分かりました。

○片谷審議会会長 ほかの御質問、御意見を承ります。いかがでしょうか。

ほかの2件は苦情も全く出ていない状況ですけれども、これは私から池本委員にお尋ねするのも変な話ですが、この清掃工場は廃棄物の発生量が上回っているものが結構目につきますけれども、これはどう解釈したらいいのでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 こちらにつきましても、前回の報告書でも報告してございまして、今回の報告書にも念のため記述をしていただいているのです。51ページを見ていただければと思うのですがけれども、前回のまでの累積で、予測結果を上回っていた理由につきましては、先ほどの目黒の件でもありましたけれども、ここに書いてあるとおり、地盤の工事をするときに想定外の廃棄物があったということ。

○片谷審議会会長 59ページですね。

○池田アセスメント担当課長 ごめんなさい、廃棄物のページを間違えました。59ページです。

この杉並工場においては、解体のときに工場全体を覆ってしまうことによって、騒音とか粉じんなどを防ぐという方法を採用しまして、解体時のテントが廃棄物として出てしまったということで、前回までの工事で累積を上回る廃棄物が出たという状況にございます。

○片谷審議会会長 コンクリート塊は地下構造物なのですよ。

○池田アセスメント担当課長 はい。

○片谷審議会会長 これは限界ですか。池本委員、何かコメントがあれば。

○池本委員 ほかの案件でもよくあることなのですからけれども、今回は建替えの事業ということで、その前も同じような施設だったりする場合があります。そのとき、建替えのときに、

杭であるとか地下構造物を工事の関係で残してしまっていたりとかもあって、そういった記録が古いものだと残っていないことも結構あったりしますので、なるべくこのあたりの精度を上げていただくためには、書類の保存期間は法律で定められているのですが、必要そうなものに関しては必要な情報を引き継いでいくとか、そういったことをなるべくしていただくと、今後はよくなっていくのかなと感じます。

以上です。

○片谷審議会会長 大体、廃棄物関連施設ですと、25年ぐらいがサイクルなので、さすがに書類が残っていることはあまりない。何かの案件のように、1年たってもうない書類よりは長期保存されていると思いますけれども、25年はちょっと難しいですが、今後、何か工夫がほしいです。

あと、図書が今後どんどん電子化されていくので、そういうものが長期保存されることで、情報が後々の世代に残るということは期待できるかと思えますので、それはアセス制度との条例でどうこうできる話でもないですけれども、こういうのにかかわっている人間が共通の課題として努力していかなければいけないことです。ありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。

では、特に御意見がないようですので、事後調査報告に関しては以上とさせていただきます。

では、変更届以降の説明を事務局からお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、変更届につきまして御説明をさせていただきます。

資料1の12ページをご覧ください。こちらは「豊田南土地区画整理事業」でございます。

事業の種類は土地区画整理事業でございます。

位置としては日野市豊田一～四丁目、東豊田一・二丁目とその他でございます。

施行面積は87.1ha、施行者は日野市でございます。

今回の変更内容の概略でございます。まず、変更理由でございますが、2点ございます。

まず、地権者との調整の結果、土地利用計画の一部を変更することになったことと、地権者との調整の結果、事業の進捗状況を考慮した結果、工事工程、工事期間及び事業期間を変更するという変更内容です。

主な変更内容といたしまして、まず、土地利用計画でございます。こちらは、道路の面積について変更がございます。道路につきましては、変更前の221,073㎡が、変更後は220,608㎡になります。ここで465㎡の減少がございます。その分、宅地が564,908㎡から565,373㎡と、

こちらで465㎡増加しております。トータルといたしましては、合計871,357㎡と変更はございません。

工事期間及び事業期間でございますが、工事期間は変更前は平成30年度が終了期間でしたが、今回の変更により、平成40年度になってございます。事業期間につきましては、平成32年度の終了年度が今回、平成42年度になってございます。

今回の変更に伴いまして、環境影響評価項目の再評価（見直し）結果なのですが、今回の変更におきまして、土地利用計画とか工事工程、工事期間は変わりますけれども、工事の規模等の予測条件に大きな変更はないことから、予測・評価の見直しは行わないとなっております。

「豊田南土地区画整理事業」については以上でございます。

○池田アセスメント担当課長 続きまして、本日の13ページでございます。

お手元の報告書につきましては「都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線」と書いている薄いホチキスどめのものでございます。こちらの事業は、今、少し言わせていただきましたが、簡単に言いますと、ゆりかもめの軌道と、その下の道路の整備の事業でございます。

規模でございますけれども、今回の工事地区につきましては、いわゆる汐留の再開発区域のところの部分になります。報告書の2ページに地図がありますので、見ていただければと思います。

今回の変更内容でございますけれども、ゆりかもめのほうは既に供用を開始して完成してございますが、軌道に沿って整備される道路につきましては、まだ整備が終わっていない区間がございます。そこがちょうど浜松町の駅のほうにゆりかもめがすり寄っていく関係で、鉄道事業者と道路管理者との間で高低差の調整等の協議が非常に時間を要したということで、今回は工事期間を平成29年度まで延伸しているものでございます。変更内容は下にあるとおりでございます。

環境影響評価の見直しにつきましては、工事区間の変更であり、ほかの変更はございませんので、予測・評価の見直しは行ってございません。

それでは、1ページおめくりいただきまして「立川基地跡地昭島地区土地区画整理事業」でございます。お手元にある変更届につきましては、色が白っぽいホチキスどめのものでございます。

こちらの事業は土地区画整理事業で、昭和記念公園の昭島のほうに、まだ立川基地の跡地がございます。その区画整理事業でございます。

今回の変更の概略でございますけれども、民間利用の土地を区画整理していたところ、地中障害物が確認されまして、これらの処理を実施するために工事期間を1年間延長することとさせていただきます。

環境影響の見直しにつきましては、1月からオオタカ関係の保護対策期間に入ったために、詳細の調査に入れないということで、予測・評価の見直し等については、今回は詳細が分からないということで行わないとさせていただきます。ただ、今後、処理方針が定まり次第、必要に応じて届け出であるとか、報告を行う予定で考えてさせていただきます。

続きまして、15ページの「株式会社 村尾組 成木工場採石拡張事業」でございます。お手元に本当に薄いホチキスどめの村尾組というものが今回の報告になります。

場所につきましては、東京の青梅市成木六丁目ということで、ちょうど埼玉県飯能市との県境の山の中になります。

今回は、生產品目は砕石骨材ということで、変更の内容の概略ですけれども変更理由にありますとおり、採石場内で法面の崩落等が発生した関係で、崩落箇所周辺の森林を伐採するなど、防災対策等の回復工事であるとか、採石場内の切り羽ベンチ等の再構築等を行うため、事業工程を変更するというので、今年3月までだった事業期間を9月まで延ばす計画としてさせていただきます。

予測・評価の見直しにつきましては、事業期間の変更のみで、ほかの変更はありませんので、行ってございません。

1枚おめくりいただきまして、16ページの「一般国道16号線（昭島市拝島町～福生市熊川町間）拡幅事業」でございます。お手元の変更届につきましては、若干厚めの白っぽいホチキスどめのものがございます。

こちらの事業でございますけれども、先日、五日市街道の拡幅工事の視察に行った方は御存じかと思いますが、五日市街道と国道16号がぶつかるところから、奥多摩街道とぶつかるところまでの約1.5kmの工事区間でございます。

今回の変更内容の概略ですけれども、道路内の交差点の計画を地元から要望されて、その調整をしていた関係で時間がかかったということで工程を見直しまして、平成28年度までだったものを平成29年度まで延伸するものがございます。

環境影響評価の見直しについては、主要のものについては工期の延長のため、やっております。ただ、電波障害につきましては、この工事はすごく古い時代のアセスなものですから、アナログ放送でやっておりました。今回、デジタル放送に移行した関係で、ちょうど

青梅線をまたぐ形で橋をつくっているのですけれども、その影響を見る関係で、事前にデジタルでの予測・評価をしておかなければいけないということで、今回はデジタルでの予測・評価をさせていただきます。

その結果、一部の地域において電波障害が生じると予測されましたけれども、本事業に起因する電波障害が発生した場合については、適切な対策を実施するため、評価の結論は変わらないとしてございます。

続きまして、17ページの「八王子市都市計画道路3・3・2号線」でございます。こちらもお手元にちょっと厚めの「八王子市都市計画道路3・3・2号線」と書いた変更届がございます。

こちらの工事につきましては、変更届の3ページをお開きください。

こちらに計画道路の地図がございまして、この地図の下側がちょうど、先ほど御紹介した圏央道の下の20号線につながるところでございます。上のほうは、16号バイパスにつながるところでございます。その真ん中の館第一トンネル（仮称）というところのトンネル工法の変更でございます。

変更の理由でございますけれども、トンネル部のほうは後で説明します。

今回の変更は2つありまして、一つは、中心市街地付近における用地買収に時間を要しているということで、工期を平成31年度まで延伸させていただきます。

もう一つは、トンネル部につきましては、評価書をつくったころに比べると工事技術が向上しまして、当時、この区間につきましては、全線開削をして、山の上から掘り起こしてトンネルをつくるという工法を採用しておりましたけれども、今般、シールド工法に変更することということで、今回は変更届が出ております。

環境影響評価の見直しにつきましては、トンネルについて一部工法が変更になったということで騒音、振動、水質汚濁、地形・地質について行っておりますけれども、いずれの項目も、変更後の予測結果が変更前と同程度であるということから、評価の結論は変わっておりません。

1枚おめくりいただきまして、18ページの「宇津木土地区画整理事業」でございます。こちらは八王子市宇津木になりまして、ちょうど八王子のインターチェンジのそばの土地の区画整理事業でございます。

今回、区画道路の一部新設と、工事の進捗の見直しをしまして、工事の工程を、当初平成28年度のものが平成39年度まで、また、平成33年度のものが平成35年度まで延伸したということでございます。

環境影響評価の見直しにつきましては、区画道路の新設・変更はございますけれども、予測条件に変更はないことから、予測・評価の見直しは行ってございません。

続きまして、19ページの「是政橋及び関連道路建設事業」でございます。

事業の種類は道路の改築で、ちょっと薄い冊子ですけれども、お手元に「是政橋及び関連道路建設事業」の変更届がございます。

こちらは、多摩川にかかる稲城市と府中市をまたぐ是政橋の改築工事と、その関連道路の工事でございます。

今回の変更の内容でございますけれども、交通の安全と円滑化を図るために、この計画道路の下を通る谷戸川というものがございます。暗渠になっているのですけれども、その線形を変更するために、道路構造の一部を見直したということでございます。

道路構造につきましては、前後ということではなくて、今回は稲城市側の道路構造について、車線幅員を拡張して、分離体及び歩道幅を検証してございます。

環境保全措置はちょっと変更になってございまして、当初、高さ1mの遮音壁を設置する予定でございましたけれども、低騒音舗装の技術が向上しまして、その舗装をすることによりまして、遮音壁の設置が必要ないという検討を行いまして、このような変更をしてございます。

環境影響評価の見直しでございますけれども、計画路線を利用する自動車に起因する大気質、騒音及び振動と景観につきまして見直しを行いました。いずれの項目も変更後の予測結果はおおむね同程度でございました。それで評価の結論は変わらないとしてございます。

なお、計画路線を利用する自動車に起因する騒音につきましては、現行環境基準である等価騒音レベルも、今回の変更に合わせて予測・評価を行いましたけれども、全ての地点で環境基準を下回っておりまして、環境への影響は少ないと考えてございます。

1枚おめくりいただきまして、20ページをご覧ください。「都営桐ヶ丘団地（第4期・第5期）建替事業」でございます。お手元の分厚い白っぽいホチキスどめの冊子の変更届でございます。

事業の種類につきましては住宅団地の新設でございます。

規模でございますが、計画地は北区桐ヶ丘にございます。

計画区域面積は約45.4ha。

住宅建設戸数が23棟、約2,000戸となっております。

工事予定期間は平成25年度～平成33年度。

供用開始も平成28年度～平成33年度を予定してございます。

今回の変更の内容でございますけれども、基本設計の実施に伴いまして、建物配置等を変更してございます。また、土壌汚染対策が必要になりまして、その関係で工事完了時期が変更となりました。それに伴いまして、工事着手時期であるとか供用開始時期を変更するとしてございます。

こちらは、手元の変更届の10ページを見ていただければと思います。工程が団地ごとにと
いうか、棟ごとに微妙に違うので、10ページを使って説明させていただきます。

工事工程につきましては、先ほどの計画の見直し等でそれぞれ微妙に変わってきておりまして、分かりやすいものから説明すると、下のほうが【変更前】なのですが、除却工事のGN04（南）・GN05と書いてあるのが、ちょうど平成28年度のところに印が書いてあるのですが、上の【変更後】につきましては、平成28年度に工事はせずに、平成29年度に行うという変更にしてございます。

また、今度は建築工事のほうですけれども、第5期のほうでGN04（南）・GN05というものがありまして、それが変更前ですと平成28年度の末からやる予定だったのですが、これも見直しがありまして、上のほうを見ていただくと、第5期につきましては、平成29年度の1年先送り
で着工するという計画に変更してございます。

これらの変更に伴いまして、環境影響評価の見直しにつきましてはですが、大気汚染、騒音・振動、日影、電波障害、景観及び廃棄物について行いましたところ、大気汚染以外につきましては、変更後の予測結果は変更前と同程度で、評価の結論は変わらないとなっております。

大気汚染につきましては、予測結果が変更前に比べて増加し、またNO₂については変更前と同様、評価の指標とした環境基準を上回るため、今後、環境保全の措置としまして最新の排出ガス対策型建設機械の使用などに努め、より一層の排出削減を図ることにしまして、評価の結論は変わらないとしてございます。

次に、右側の21ページにあります「白金一丁目東部北地区第一種市街地再開発事業」でございます。

こちらのお手元の変更届は、やはり分厚いホチキスどめのものになりますけれども、こちらの事業は高層建築物の新築になります。

規模ですが、所在地は港区白金一丁目ということで、最高高さは約156m、工事予定期間は平成29年度～平成33年度を予定、供用時期は平成33年度を予定してございます。

変更内容の概略でございますけれども、事業計画の進捗に伴いまして、よりよい再開発事業となることを目的に、施設配置計画、建築計画等について、今回は変更を行うこととしております。

変更内容は、下にありますように、代表的なところで言いますと階数ですけれども、変更前は43階だったものが、地上45階になります。ただし、最高高さについては変更はございません。

環境評価の見直しにつきましては、大気汚染、日影、電波障害、風環境、景観、廃棄物、温室効果ガスにつきまして行いましたけれども、いずれの項目も変更後の予測結果は変更前と同程度であることから、評価の結論は変わらないとしてございます。

1枚おめくりいただきまして、最後になります。事業名は「新可燃ごみ処理施設整備事業」になります。お手元にホチキスどめの変更届がございます。

事業の種類につきましては、廃棄物処理施設の設置でございます。

所在地は日野市石田一丁目210番地2でございます。

処理能力は、これは焼却炉でございますけれども、約228トン/日で、工事着手年度が平成29年度、供用開始が平成32年度の予定となっております。

変更内容でございますけれども、事業者が決定しまして、工事工程を見直した結果、本体工事の開始前に、準備工事としまして、出入り口の橋梁工事等を実施することになったため、工事工程の変更及び工事期間の延長をすることとしております。

変更内容は、下にあるとおりでございます。工事期間が31カ月から、準備工事が加わった関係で35カ月に延びてございます。

環境影響評価の見直しにつきましては、工事工程等の見直しでございますので、機械等のピークにつきましては、再計算しましたところ、台数は変わらないということで、予測・評価の見直しは行わないとしてございます。

駆け足ではございましたけれども、以上でございます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、今、11件の変更届について御説明いただきました。もし何か御質問、御意見等がありましたら承ります。これも順番は定めませんので、案件名をおっしゃっていただいてから御発言ください。

守田委員、どうぞ。

○守田委員 八王子市の都市計画道路3・3・2号線ですけれども、変更届の資料の51ページを

見ていただきたいのですが、工法の変更ということで、開削をシールドのほうに変えたのですよね。これによって、ちょうどシールドの方向が地下水の流動と垂直なので、流動阻害の可能性がかなり高まるということです。51ページの上のほうの図がありますけれども、工事後にはこういう形で直角にシールドが入っていきますので、その可能性が非常に高いということで、今後、ちゃんと地下水位をはかって様子、状況を報告してほしいと思うのです。極めて高いということだけ言っておきます。

○池田アセスメント担当課長 ありがとうございます。

今、委員がおっしゃられた51ページを1枚おめくりいただいて、52ページをご覧ください。委員の御心配を事業者も同じようにしてございまして、この工事区間の流域の下側と上側のほうに観測井戸を設けまして、まだ工事には入っておりませんが、工事前から現在、測定しているところでございます。今後も工事に合わせてまた測定もして、報告をさせていただきたいと思っております。

○片谷審議会会長 工事前でも、手続終了後はみんな事後調査ですから、しっかり調査データを報告していただくようお願いいたします。

では、ほかの質問、御意見を承ります。寺島委員、どうぞ。

○寺島委員 きょうの資料の15ページの採石工事の件で教えていただきたいのですが、変更理由に「採石場内で法面の崩落等が発生した」とすらっと書いてあるのですが、通常、こういう作業の場合に、法面の崩落というのはきちんと工事を管理してやれば起こらないと私なんかは思うのですが、これは当たり前のことなのでしょうか。教えてください。

○片谷審議会会長 事務局、お願いします。

○池田アセスメント担当課長 この崩落でございまして、委員がおっしゃるとおり、特に当たり前ということではございません。今回、十分な管理をしながら採石をやっていたのですが、その中でも発生してしまったと聞いております。ですから、今はのり面が崩壊しないような対策工事をしながら安全にするということで、その対策工事をしているところでございます。

○片谷審議会会長 特に人的な被害などが発生したということではないのですよね。

○池田アセスメント担当課長 全く人的な被害などは出ておりません。

○片谷審議会会長 十分対策をしていただくようにということだけお伝えください。

ほかはいかがでしょう。池本委員、どうぞ。

○池本委員 4点ほどあるのですが、一つはゆりかもめの案件で、工期の終了が平成23

年から平成29年となって、平成23年のときに話すような話なのではないかと感じたので、なぜかというのが1点です。

それから、浅川清流環境組合の最後のものですが、これがどういう内容の変更なのか図面上とかで分からないのかなと感じたので、そのあたりが分かるようにしたほうがいいというのと、もしくは説明いただけたらというのがもう一点です。

それから、都営桐ヶ丘団地の件では、土壌汚染対策をしたというお話であったのですが、土壌汚染対策をした場所が小学校跡地ということで、小学校跡地でどのような土壌汚染対策が必要だったのかという関心があったので、もし分かれば説明いただけたらというのが1点。

それから、立川基地跡地も同じなのですが、地中障害物が確認されたために変更になったということで、これは変更届の中の5ページ目のところで少し説明があるのですが、鉦滓、木くず、ガラ等が確認されたためと書いてありますけれども、ここで気になるのが、もとはどのように利用されていたのかとか、引き渡しに当たって土対法の手続とか、地下構造物に対してどのような解釈だったのかとか、そのあたりのいきさつを教えていただけたらというものの合計4点です。

○池田アセスメント担当課長 それでは、ゆりかもめの件は後回しにさせていただいて、清流組合のほうを先にやらせていただきますと、内容ですけれども、こちらの変更届のほうを見ていただければと思います。

先ほども口頭でちょっと説明させていただきましたけれども、昨年、評価書を出しまして、その評価書の内容をベースに入札を行いまして事業者が決まりました。事業者と今後の正規な工事工程とか、そういうものを調整した結果、今回は2点ありまして、20ページをご覧ください。

一つは工事の効率的な進め方等々を検討して、赤い丸がある2カ所につきまして、工事用の出入り口をつくるというのが一点でございます。特に、上のほうの根川があるところにつきましては、右にその工法まで詳細に書かせていただいております。

もう一点は、こちらの土地は既に土壌汚染対策の調査をしてございまして、報告書の23ページになりますけれども、ちょうどの用地の中心になります。このオレンジ色の区画から鉛とその化合物の汚染が見つかってございます。評価書では、こちらは工事の進捗に合わせて除去するという話だったのですが、まずは先に除去してしまおうということで、先ほどの橋の工事とこちらの工事を先行して行うということになって今回は工程の変更があり、逆に前倒してこちらを先にやるという形になってございます。

桐ヶ丘団地でございますけれども、土壌汚染と御説明しながら確認してございませんので、別途、御報告させていただければと思います。

立川ですけれども、こちらの基地の地歴でございますが、立川基地と言うように、もともとは陸軍の基地でございました。この辺はたしか倉庫などがあったと聞いていますけれども、その後、米軍に接収されて、長らく米軍が使っておりました。その関係で、米軍がこちらを解放したということで払い下げられて、しばらくそのまま塩漬けにされておりました。そういうことで、地歴的にいうと、陸軍時代なのか米軍時代なのかは分かりませんが、そのころの建物の残渣が地中にあったということでございます。

ただ、詳細について調査しようとしたところ、先ほども言いましたように、オオタカが近辺にいまして、その配慮をするということで工事期間を限定していまして、その調査については行えなかったということで、詳細については平成29年度にやると聞いております。

あと、さっきの清流組合なのですけれども、一部修正させていただいて、予測・評価の見直しを行わなかったということだったのですが、実はしていますということで、報告書の24ページをお開きいただければと思います。

すみません。修正の修正で、修正がないということでよろしくお願いします。

最後に、ゆりかもめなのですけれども、池本委員の御指摘のとおり、なぜ平成23年度に出なかったということでございますが、こちらのほうでも事後調査の報告などもありましたので、いろいろ先方のほうには話をしていたのですけれども、この調整内容がなかなか決まらないということで、何年度まで工事をするとか、そういうのが目途が立たなかったということで今まで出してこなかった。今回、やっと調整がついて出したということで、御指摘のとおり遅くなってしまったというのが原因でございます。

以上でございます。

○片谷審議会会長 いろいろ事情があって、変更届の提出がおくれることがあるというのはやむを得ない面もあると思うのですけれども、中間的な段階でも本来は出していただく。現在調整中であって、いつまで延ばすかが現時点では確定はできないということを変更届として出していただくことも必要だと思います。

○池田アセスメント担当課長 先ほどの立川もそんな形で出させていただいているので、今後はそういう形でやらせていただきます。

○片谷審議会会長 今までも、この変更届がかなり後になって出てきた例はありましたけれども、できるだけそういうのを解消していただくように、事務局も努力をしていただければ

と思います。

よろしいですか。

○池本委員 1点だけ。

○片谷審議会会長 どうぞ。

○池本委員 立川の件が、雰囲気的に廃棄物だけ見直せばいいという記載なのですけれども、どうもほかの項目にも関係するのではないかとか、土壌の関係とか、そういったことも一応確認されて、廃棄物だけでいいのかということ判断されたほうがいいのではないかと感じました。

○片谷審議会会長 土壌の今後の追加調査の結果によっては、当然、土壌汚染とか地下水などの影響を見なければいけない可能性はありますね。

○池田アセスメント担当課長 地歴もそうですし、ここも既に土壌汚染対策という意味では、あっちこっちあってやっていますので、その分も含めて、結果については報告させていただきます。

○片谷審議会会長 あと、桐ヶ丘の件では私も疑問に思ったところがあって、計画の変更を見ると、建物の高さは低くなっているはずなのですけれども、何で大気汚染は見直しの対象にならなければいけなかったのか。要は、これは工事規模を縮小したのではないのですか。低くして戸数は増えているとかですか。

○池田アセスメント担当課長 建物の高さ等については余り変わってはいないのでけれども、先ほど、工程表をお見せしたかと思うのですが、当初予定していた工程とずれてきて、それぞれの工事が重なる部分がまた変わってきて、予測・評価の見直しをして、そうしたら出るところがまた違ったりという形で、今回は見直しをしているということになります。

○片谷審議会会長 要は、工事期間のピークが重なる状況が変わって発生したということですね。

○池田アセスメント担当課長 はい。

○片谷審議会会長 分かりました。

ほかはいかがですか。

では、最後の2件は単に提出があったというだけで終わりですね。

○池田アセスメント担当課長 はい。

○片谷審議会会長 では、全体を通して何か発言をし忘れた等の件がありましたら承りますが、よろしいでしょうか。

では、特に御発言がありませんので、受理関係についてはこれで終わりますが「2 その他」というのは何か事務局からはありますか。

○池田アセスメント担当課長 特にございません。

○片谷審議会会長 分かりました。

では、特に皆様から御発言がなければ、本日の審議会はこれで終了させていただきます。御協力ありがとうございました。

では、傍聴人の皆様、お疲れさまでした。事務局が御案内しますので、順次、御退室をお願いいたします。

(傍聴人退場)

(午後0時04分閉会)