

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第2回総会 議事録

■日時 平成29年5月18日（木）午後3時30分～午後5時14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、池邊委員、池本委員、木村委員、坂本委員、佐々木委員、杉田委員、谷川委員、寺島委員、藤倉委員、森川委員、守田委員

■議事内容

1 答申

(1) 「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

⇒ 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こと並びに騒音・振動、景観及び廃棄物に係る指摘事項について留意すべきことを付した答申文を、全会一致で知事へ答申。

(2) 「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

⇒ 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こと並びに生物・生態系に係る指摘事項について留意すべきことを付した答申文を、全会一致で知事へ答申。

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 事 後 調 査 報 告 書	・ 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）	平成29年4月24日
	・ 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）	平成29年4月19日
	・ 六本木三丁目東地区再開発事業（工事の施行中その3）	平成29年4月27日

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第2回総会

速 記 録

平成29年5月18日（木）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

(午後3時30分開会)

○池田アセスメント担当課長 それでは、定刻を少し過ぎましたけれども、始めさせていただきます。

本日は、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、委員21名のうち14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。

それでは、平成29年度第2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、よろしくをお願いいたします。

○片谷審議会会長 皆様、お忙しい中、また、今日は午後から大変悪天候になりまして、強い雨の中、御出席くださりまして、ありがとうございます。

早速ですが、いつものとおり会議に入ります前の儀式でございますが、今、報告がありましたとおり、本日も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名程度とすることにいたします。

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、強い雨の中、傍聴においでくださいまして、ありがとうございます。

傍聴の皆様方におかれましては、傍聴を希望される案件の審議が終了しました時点で、途中で退室されても結構でございます。適宜、御対応をお願いいたします。

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2回総会を開催いたします。

本日の会議の予定でございますが、お手元の次第でございますように、答申2件の審議を行いまして、その後、受理報告とその他という流れとなっております。

では、早速、1件目の答申の審議に入ります。

「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」環境影響評価書案の答申に係る審議でございます。

この案件につきましては、第一部会に審議をお願いいたしましたので、その結果につきまして、町田第一部会長から報告をしていただくことにいたします。

では、お願いいたします。

○町田第一部会長 それでは、報告をさせていただきます。

まず、資料1をご覧いただきたいと思います。

初めに、部会で取りまとめました答申案文について、事務局から朗読をしてください。

○池田アセスメント担当課長 それでは、お手元の本日の資料をご覧ください。1ページ、資料1でございます。

それでは、読み上げさせていただきます。

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。
別紙につきましては2ページになります。

「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
っていることから、環境保全のための措置を徹底し、鉄道騒音の一層の低減に努めるこ
と。

【景観】

- 1 代表的な眺望地点からの眺望の変化について、鉄道施設の形状等は、周辺環境に溶け込
むよう環境保全のための措置を実施することから、評価の指標を満足するとしている。つ
いては、周辺に中低層住宅等も多く立地することから、周辺環境に溶け込むための具体的
な措置とその効果について、分かりやすく記述すること。
- 2 代表的な眺望地点からの眺望の変化について、予測に用いた計画諸元とフォトモンター
ジュに一部不整合が認められることから、改めて検証するとともに、必要に応じて予測・
評価の見直しを行うこと。

【廃棄物】

既存構造物の解体撤去及び建設工事に伴い、プラスチック、ガラス、ケーブル及び建設
混合廃棄物等の発生も考えられるとしているが、その排出量等が示されていないことから、
これらの廃棄物についても、排出量、再利用・再資源化率等を予測・評価すること。

4ページが付表になります。

以上でございます。

○町田第一部長 ありがとうございます。

それでは、審議の経過について御報告をいたします。

本評価書案は、平成28年10月27日に当審議会に諮問され、第一部に付託されました。

それ以降、現地調査及び部会における3回の審議を行い、ただいま朗読いたしましたような
答申案文として、取りまとめることといたしました。

この間、本評価書案に対しまして、都民から66件の意見書の提出がございました。また、
関係区長である北区長及び板橋区長から意見が提出されております。

この意見に対しましては、見解書におきまして事業者の見解が示されております。また、
都民の意見を聴く会では、12名の方から公述がございました。

本件の審議に当たりましては、これらの内容を踏まえつつ審議いたしました結果、本評価書案における現況調査、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ますが、環境影響評価書の作成に当たりましては、関係住民等が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、ここに指摘する事項に留意するよう求めることといたしました。

次に、指摘の内容について御説明いたします。

本事業は、北区内の東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）延長1.5kmの区間において、連続立体交差化するものであります。

対象事業の種類は鉄道の改良でございます。

次に、答申案の内容について御説明をいたします。

まず、騒音・振動の意見ですが、仮線時の列車走行時の鉄道振動の予測値が、現況値を上回るとしていることから、環境保全措置を徹底し、鉄道振動の低減に努めること、また、供用後の列車走行時の鉄道騒音について、高さ方向の予測値が一部現況値を上回っておりますことから、環境保全措置を徹底し、鉄道騒音の一層の低減に努めることを求めるものなど3件でございます。

次に、景観の意見ですが、代表的な眺望地点からの眺望の変化について、周辺環境に溶け込むよう環境保全のための措置を実施することから、評価の指標を満足するとしておりますが、周辺に中低層住宅も多く立地することから、その具体的な措置等について、分かりやすく記述することを求めるものなど2件でございます。

最後に、廃棄物の意見ですが、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ますが、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・評価することを求めるものでございます。

以上で、私からの報告を終わります。

○片谷審議会会長 ありがとうございました。

今、事務局に読み上げていただいた中でも出てきましたけれども、住民の方々からの意見書がかなり出てきて、さらに前回の部会でも、都民の意見を聴く会でのいろいろな御指摘についても議論があったように承っておりますけれども、私は出席できずに申し訳ございませんでした。

主立った点について、事務局から少しを説明していただくことは可能でしょうか。

○池田アセスメント担当課長 それでは、都民の意見を聴く会に関しまして、簡単に概要を説明させていただきます。

この赤羽線の都民の意見を聴く会につきましては4月25日に行われまして、公述人につきましては12名お越しいただいております。当日は、町田第一部会長と森川委員に出席をいただいているところです。

主な意見を御紹介させていただきます。

まず、騒音・振動、日影、景観共通でございますけれども、現況は平地に鉄路が敷かれ走っており、環境評価で示した想定は騒音・振動と日影に限られている。高架により、側道・沿道住民はもとより、西側に住まう高架直下の住民の頭の上を線路が通ることになり、騒音・振動と日影に大変な問題であるとの御意見がありました。

続きまして、騒音・振動でございますけれども、工事の夜間及び深夜について言及されていない。工事用車両は基本的には昼間の時間帯において運行するが、鉄道工事の特性上、やむを得ない場合には夜間の時間帯においても運行する。その際の工事用車両台数は、地域の主要な道路で最大16台往復で、区道で最大1日8台往復と想定しているということは、かなりの頻度で夜間操業を行うことになる。過去に何度か深夜に、踏切内の補修工事による騒音と振動に驚いて目を覚ましたことがある。この工事の11年間にわたる夜間・深夜の作業が多く、周辺住民の健康を損なうことは間違いない。

続きまして、また騒音ですが、現況調査で、全列車の20%、80本の列車を測定しているが、地点によっては欠損があり、10%に満たない本数しかできていないものもあり、各測定地点で騒音・振動を別の列車で測定しているものも散見される。また、別の場所で行われたはずのデータが同じデータであり、この評価書案は信頼できない。

こちらの意見につきましては、事業者を確認したところ、資料編の資料のところなのですが、電車のデータが違う地点のものでありながら、別の地点のものをコピーしてしまって、それは作成途中だったのですけれども、そのために住民に誤解を与えていたということで御指摘いただいたのですが、確認したところ、確かに間違っていたということで、これは評価書のときには修正していきます。

それと、最終的に騒音・振動の予測・評価には、本編のほうには影響がないということで、予測・評価には影響がないことが確認できております。

水循環でございますけれども、鉄道敷は巨大な雨水浸透ますとして、浅い地下水、井戸水の重要な供給源となっている。これを高架で覆うと、大量の水の供給を断つことになるとい

う御意見がありました。

景観でございますけれども、既存の駅舎と、その下に今度新しくできる駅舎を合成写真で示されているが、新しい駅舎が17mで、4階相当になるはずだが、高さが8m～9mにしか見えな
い。また、高架橋もかなり低い位置に合成されている。もっと上にあるはずだという御意見
がございました。

また、この評価書は案の段階で間違えているところや食い違いなどは修正できるので、こ
れは修正してほしいという御意見もございました。

こちらの意見につきましては、今回、意見のほうの景観を見ていただくと、2番目に書かせ
ていただいているのですけれども、一部のモンタージュに計画諸元を間違えて、つくり間違
えたものがあったということです。これは見ていただいたほうが分かりやすいので、評価書
案の159ページと160ページなのですけれども、ちょうど駅部が写っているモンタージュでご
ざいます。線路の部分は高さに変更はなかったのですけれども、駅部については高さが調査
計画書と変更になっておりまして、ここに示されているフォトモンタージュに関しましては、
調査計画書の諸元でつくられたものですから、実際には駅舎の一番高いところは調査計画書
よりも2mほど高く17mになります。それが反映されていないという御指摘で、こちら
も事業者を確認したところ、間違いが分かりましたので、評価書においてきちんと修正させ
ていただきたいと思っております。

あわせて、この諸元を間違えたということもあって、特に影響が出るのは日影と電波障
害かと思うのですけれども、そこについても確認したところ、日影と電波障害については17m
でやっているということで、そちらの予測・評価には影響はないことが確認されています。

都民の意見を聴く会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、今の都民の意見を聴く会に関する事務局からの報告も含めまして、委員の皆様から
御質問や御意見を承ることにいたします。どなたからでも結構です。特に順番等は定めませ
ないので、御自由に御発言ください。いかがでしょうか。

先に、町田部会長に補足の発言をしていただきましょう。

○町田第一部会長 今、事務局から都民の意見を聴く会のことの報告がございました。多く
は騒音・振動、景観、それから、なぜ立体化かとか、そういうことです。あとは水の関係の
お話がありました。

ただ、都民の意見を聴く会からいろいろと意見をいただいたのですが、そのほかに評価書

案あるいは資料編を作成するに当たって、先ほど事務局から説明がありましたように、転記ミスがあるとか、評価書案につきましても、予測したものがきっちり記載されていなかったとか、幾つか不適切な箇所が散見されますので、どうかその評価書を作成するに当たりましては、間違いのないように十分に精査して、関係住民が一層理解しやすいものをつくっていただくことを要望したいと思っております。

あと、部会のほうで、都民の意見を踏まえて十分に審議をいたしましたので、評価書案そのものの内容については問題はないと思っております。

以上です。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、坂本委員、お願いします。

○坂本委員 単純な質問なのですが、コメントの中に、夜間にも工事が行われることが書いてあるのですが、その件はこの中のどこを見れば分かるのでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 資料編の1ページの第1章対象事業の目的及び内容の本文のところでございますけれども、2つ目のパラグラフのなお書きのところになります。「基本的には昼間の工事において運行するが、鉄道工事の特性上、やむを得ない場合には、夜間の工事においても運行する。その際の工事用車両台数は、地域の主要な道路で最大16台/日(往復)」。夜間工事の話ですね。

○坂本委員 そうなのですか、どこでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 資料編の1ページを見ていただけますか。本編にも間違いなく書いてあるのですが、済みません。この1ページの文章のなお書きに、基本は昼間にやります。ただ、電車が動いている関係上、夜間の工事においても運行します。その際の工事用車両台数は、地域の主要道路で、1日に最大で16台往復する。区道であれば、1日に最大で8台往復と想定していますとここに書かれています。

○坂本委員 この16台による影響は定量的に、この中には書いてあるのですか。

○池田アセスメント担当課長 今回、予測・評価の中では、工事用車両の予測・評価はたしかしていないので、要はもうそれはしませんということです。本編の38ページを見ていただければと思うのですが、ここに選定した項目及びその理由ということで、一番上が騒音・振動でございますけれども、つらつら書いている中段の又書きのところ、資材搬入等に伴う夜間の工事用車両台数は云々と、先ほどと同じことが書いてあって、要は昼間の工事で1日に最大84台ある中で、周りの道路の占める割合としては1%程度ということなので、今

回は予測評価をしておりません。

○坂本委員 分かりました。

○片谷審議会会長 今回の御説明は妥当は妥当なのですけれども、一般車両は一般の道路を走るわけで、工事用車両は道路を外れて工事現場に入っていきますから、線路の直近に住んでいらっしゃる方々から見れば、極端な言い方をすると、家の目の前を夜間に工事用車両が通るみたいなことが起こり得る話なので、予測評価項目に入れないのは妥当であるとしても、そういう状況における周辺の住民の皆さんの配慮は欠かせないことだと思いますので、そこは事務局から強く指導しておいていただきたいと思います。

○池田アセスメント担当課長 住民の意見もございますし、環境保全の措置等でしっかりと徹底させるなり、指導してまいります。

○片谷審議会会長 では、ほかの御質問や御意見を承ります。

意見を聴く会に出席していただいたのは森川委員ですか。無理に言わなくてもいいですけども、何か補足されるコメントがあれば。

お願いします。

○森川委員 やはり今回の工事は、いろいろな工事が同じ近辺で、道路の拡張ですとかほかの大きなマンションが建つみたいな話もいっぱいあって、そこで住民の方にきちんと伝わらなかったのかなとか、混乱とか、こういう計画があつてこうなのですよという最初の御説明がすごく大事だったと思うのですけれども、そこがなかなかうまくできなかったのかなというところで、環境アセスよりもう少し手前の部分で、こういう案件についてはうまくお話をしていただけるといいのかなと思います。環境評価という観点からすると、我々のほうではきちんと見たかなという思いはあるのですけれども、そこだけだと苦しいのかなという感想です。

○片谷審議会会長 アセス制度の枠組みの中ではきちんとできていても、やはり現実の場面ではほかの事業と工期が重なったりすることは起こり得るわけで、そこはほかの事業がアセス対象事業でない場合には何も情報が入ってこないのが現実です。とはいうものの、周辺に住んでいらっしゃる方から見れば、両方の影響を同時に受けることになるので、そういうときにもアセス制度の枠を超えても配慮はしていただく働きかけはしておく必要があるかと思えます。その点も、事務局から事業者に再度伝えていただければと思います。

○池田アセスメント担当課長 住民の意見も大分、周りの再開発とか、道路の拡幅などで複合的なものというのは御意見も多くありましたので、アセスメントという意味ではなくて、

工事の実施に当たっては、連携をして負担のない軽減策をとる形で進めるようにお話しさせていただきたいと思います。

○片谷審議会会長 私も長いことアセスにかかわってきていて、ずっと前から言っているのは、アセス制度で定められた事業者の責務はかなり限定されていて、それ以外のことはしなくていいと言っているわけではなくて、企業もしくは地方公共団体でもそうですけれども、社会的責任としてやるべきことは別にあるとずっと言ってきているのです。

今回のこの案件は、まさにそれが特に重要性を持っている案件だと思いますから、アセス制度の枠の外だからやらないのではなくて、企業の社会的責任として何をしなければいけないのかという観点で対応してもらうように、再度、事務局から伝えていただきたいと思います。森川委員、ありがとうございます。

ほかに御質問や御意見はありますか。

では、特にほかに御発言はないようですので、先ほど御報告いただきました内容で審議会の答申とさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、先ほどの報告のと通りの答申とさせていただきます。答申書のかがみを事務局から配付してください。

(「かがみ」配付)

○片谷審議会会長 では、答申書の読み上げを事務局からお願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 読み上げさせていただきます。

29東環審第4号

平成29年5月18日

東京都知事 殿

東京都環境影響評価審議会

会長 片谷 教孝

「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（答申）

平成28年10月27日付28環総政第639号(諮問第462号)で諮問があったこのことについて、当審議会の意見は別紙のとおりです。

別紙については先ほどと同様ですので、省略させていただきます。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

今、読み上げていただきましたとおり、知事に答申することといたします。

では、2番目の審議案件でございます。

「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」の環境影響評価書案の答申に係る審議を行います。この案件も、第一部会で審議していただきました。

では、その結果について、町田第一部会長から報告をしていただくことにいたします。お願いいたします。

○町田第一部会長 報告いたします。資料2をご覧くださいと思います。

初めに、部会でまとめました答申案文について、事務局から朗読をしてください。

○真田アセスメント担当課長 それでは、資料2の5ページをご覧ください。答申の案文を読み上げさせていただきます。

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。

次の6ページをご覧ください。

「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。

4ページは付表になります。

以上です。

○町田第一部長 ありがとうございます。

それでは、審議の経過について、御報告いたします。

本評価書案は、平成28年10月27日に当審議会に諮問され、第一部に付託されました。

それ以降、現地調査及び部会における2回の審議を行い、ただいま朗読いたしましたような答申案文として、取りまとめることといたしました。

この間、本評価書案に対しまして、都民からの意見書の提出はありませんでしたが、関係市長である立川市長及び昭島市長から意見が提出されております。

この意見に対しましては、見解書におきまして事業者の見解が示されております。なお、都民の意見を聴く会につきましては、都民からの意見書の提出がなかったため、開催されませんでした。

本件の審議に当たりましては、これらの内容を踏まえつつ審議いたしました結果、本評価書案における現況調査、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ますが、環境影響評価書の作成に当たりましては、関係住民等が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、ここに指摘する事項に留意するよう求めることといたしました。

次に、指摘の内容について御説明をいたします。

本事業は、福生市内の現道延長1.1kmにおいて、道路幅員を拡幅し、平面構造で往復4車線

の都市計画道路を整備するものであります。対象事業の種類は「道路の改築」でございます。

次に、答申案の内容について御説明をいたします。

生物・生態系の意見ですが、可能な限り、周辺の緑の連続性を確保し、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おりますが、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を求めるものでございます。

以上で、私からの報告を終わります。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、今、報告していただいた内容につきまして、委員の皆様から御質問や御意見を承ります。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 意見のほうには廃棄物関係はつけなかったのですけれども、この評価書案のほうの212ページ～213ページを見ていただきますと、廃棄物を排出した後の再資源化率・再利用率を100%と言い切ってしまうところがあります。評価書のほうに高い値を書いているのはいいのですけれども、実行可能性のあるものを、その結果としても100%だからしつかりやれるのだという根拠が本当に明確かどうか記載されておりませんので、そのあたりは意見として事業者に伝えていただくことをお伝えしましたけれども、評価書案の書き方について、もう少し事業者の方がきちんと本当に予測をして、事後調査もできてという一連の流れで根拠のあるものをぜひ提出していただきたいということで、評価書のほうにはそういう書き方に修正していただくように伝えていただいている次第です。

○片谷審議会会長 これは理想的な目標値が書かれているという意味合いなのでしょうね。現実の工事で、本当に100%再資源化・再利用できるというのはなかなかなさそうな気がします。

やはり予測ですから、目標を書くのではなくて、現実的に十分可能なレベルで数値を出していただく。それが予測を上回る分には、むしろ望ましいことであって何も問題がないわけですよね。逆に「100」と書いてしまって予測を下回ったら、それはある意味、住民の皆様から見ればそれはおかしいのではないかと批判の対象にもなりかねないので、現実的な予測値を記載するというのは私も大事な点だと思います。今の御意見は既に事業者には伝えていただいているのかもしれませんが、ぜひ今後、別の案件でも同じような指導はしていただければと思います。

藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 今の廃棄物に関連してですけれども、214ページあたりを見ますと、建設発生土について「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づいて、215ページの評価の指標で、目標値を参考に設定した再利用率99%を上回るとしているのですが、多分、これは再利用率ではなくて有効利用率なのではないかと思うのです。建設発生土についての「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値は、再利用率ではなくて有効利用率なのではないかと思うのです。先ほどの赤羽線でもそのように書いてあります。だから、表現が違うのではないかというのが1点です。

それから、214ページの【予測に反映した措置】の2つ目のポツになお書きで、発生土処分場に搬出する場合には、と書いてあるのです。発生土処分場に搬出する場合があるということは、100%ではないということになるので、先ほどの谷川先生の御指摘のとおり、予測結果が「100%」と書くのは不適切ではないかと思います。要するに、100%だったら発生土処分場に行くはずがないだろうということです。その2点を指摘しておきたいと思います。

○片谷審議会会長 事務局から何か御回答はありますか。

○真田アセスメント担当課長 まず、1点目の有効利用率か再利用率かというところなのですが、意図していることは同じなのですが、結局、言葉の書き方というか、それが有効利用率ではなくて再利用率という書き方をしているだけのようでございます。

もう一つは受け入れですね。発生土処分場に搬出する場合には、ということに関しましては、当然これがあった場合には100%ではなくなるというのはそのとおりでございます。

○藤倉委員 違うのではないですか。

○谷川委員 言葉のほうは私もしっかり確認していなかったもので、それは後で事務方のほうで確認していただきたいと思います。

もう一つのほうについては、整合性が藤倉委員が御指摘のとおり、100%だったら整合していないでしょうということについては、多分、個別の審査のときに私からも申し上げたと思いますので、その辺は十分に整合を保つようにしていただければと思います。

○片谷審議会会長 藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 「建設リサイクルガイドライン」の定義として、有効利用率と再利用率は多分、違うと私は認識しているので、後でよく調べ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 再利用のほうが範囲が広い表現ですか。

○藤倉委員 出口と入口で違うのです。

○片谷審議会会長 これはガイドラインとかその推進計画の中での言葉の定義を確認していただいて、おそらく書かれているものによって少し用語が統一され切れていないところがあるのだらうと思いますので、事業者側もいろいろな言葉が出てくることによって混乱を来しているところもあろうかと思います。

これはまだ評価書案の段階ですので、一層理解しやすいものとなるよう努めるべきであるという意見の中に、そういう確認をしていただくことも含まれているという扱いで、今日はまだもう答申ですので、その中にそういうことも含まれているということで、事業者に指示していただくようお願いしたいと思います。

○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。

○片谷審議会会長 では、ほかの御質問や御意見を承ります。いかがでしょうか。

特にほかに御発言がないようですので、先ほど報告していただいた内容をもちまして、審議会の答申とさせていただきます。よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、答申のかがみを事務局から配付してください。

(「かがみ」配付)

○片谷審議会会長 では、答申書の読み上げ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、読み上げさせていただきます。

29東環審第5号

平成29年5月18日

東京都知事 殿

東京都環境影響評価審議会

会長 片谷 教孝

「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（答申）

平成28年10月27日付28環総政第700号(諮問第463号)で諮問があったこのことについて、

当審議会の意見は別紙のとおりです。

別紙については先ほどと同じでございますので、省略させていただきます。

以上です。

○片谷審議会会長 ありがとうございます。

では、この内容で答申することにさせていただきます。

この案件も先ほどと同じことなのですけれども、答申の意見は非常に少ないといいますが、個別意見は1点しかないという状況ですけれども、決してこれ以外に何もしなくていいということではないということで、先ほどの確認等も含めて、最後の評価書はしっかりつくっていただくために、いろいろとまだ留意点があることはぜひ念を押していただきたいと思います。

答申の審議に関しましては、以上の2件で終了でございます。

続きまして、受理関係について事務局から報告をしていただきます。

では、報告をよろしくお願ひします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の8ページをご覧ください。資料3でございます。

今回の受理報告は、事後調査報告書3件を受理してございます。

それでは、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、事後調査報告書でございます。

資料の9ページをご覧ください。

事業名は「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）建設事業」でございます。

事業の種類につきましては「道路の新設」でございます。

規模は、延長及び区間が延長約2.1km、起点が「中央区晴海四丁目」、終点が「中央区銀座八丁目」でございます。

車線数は「往復4車線」でございます。

道路幅員は20m～60mでございます。

供用開始は平成32年度を予定してございます。

工事期間につきましては平成22年度～平成32年度を予定しております。

事後調査の区分としては工事の施行中その3でございます。

調査項目・事項ですが、今回は騒音・振動、地盤、廃棄物でございます。

まず、騒音・振動の建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベルでございます。

この青い事後調査報告書の16ページをご覧ください。こちらには、騒音あるいは振動の調査地点が書かれております。No. 1からNo. 19が調査箇所でございます。トンネルの部分が一番左上に書いてありますが、トンネル部から右下の平面部（晴海）までの各施工区間が記載されております。

それでは、70ページをお開きください。各施工区間を「平面部（晴海）」から、71ページの「トンネル部」までの建設作業騒音の調査結果でございますが、これが64dB～80dBでございました。64dBというのはNo. 2のコンクリートの打設作業における最大騒音レベルでございまして、80dBというのはNo. 19の埋め戻し作業の最大騒音レベルでございます。ここに関しましては、一部の地点を除き、予測結果でありました60dB～78dBと同程度または下回っているとなっております。

その一部を除いてというところにつきましては、41ページのNo. 3ですけれども、ここは予測は60dBだったのですが、事後調査では太枠で書かれた部分にありますとおり、79dBと上回っております。

51ページに関しましても、No. 13と表に書かれております。57ページも引き続きお開きください。こちらは（No. 19）〔トンネル部〕と書かれておりますけれども、ここにつきましても予測を上回っております。先ほどのNo. 13については73dB、No. 19も73dBの予測に対して最大で80dBということになっておりますので、予測を上回っております。

なお、全ての地点を見ますと、勧告基準の80dBは下回っている状態でございます。

一部の地点で予測を上回った原因といたしましては21ページをご覧ください。No. 3も予測を上回ったのですけれども、この図面を見ていただきますと、右上に集合住宅建設工事中となっておりますので、近隣でタワー型マンションの建設作業があったためにその騒音があったことと、続きまして31ページのNo. 13、もう一つ、37ページのNo. 19も予測を上回っております。

No. 13についてもNo. 19についても、この地図の真ん中を通過しております新大橋通りの道路交通騒音がかなり支配的であったことによって、予測値を上回ったというものでございます。

88ページをご覧ください。引き続きまして、振動でございます。こちらは建設稼働に伴う建設作業の振動レベルでございます。各施工区間も「ア）」「イ）」「ウ）」「エ）」と4区間ございますが、ここの建設作業振動の事後調査結果は44dB～61dBでございまして、全ての地点で予測結果である55dB～70dB及び勧告基準の70dBを下回ったという結果が出ております。

このように予測結果を下回った理由としては、88ページの「ウ）」の下のパラグラフに書いてあるのですが、打撃による振動を発生させない油圧式杭圧入引抜機といったものを使ったことによって、予測値を下回ったことが考えられます。

引き続き、2番目は地盤でございます。掘削工事に伴う地盤の変形です。

122ページに、地盤の変化についての調査結果が書いております。各施工区間、「高架及び擁壁部」から「トンネル部」まで、合計5区間での地盤の変形について、前回調査、すなわち工事の施行中その2との差を調査してございます。

ここに書いてある調査結果をそれぞれ集計しますと、地盤の変形のうち、縦方向、すなわち鉛直変位につきましては、前回との差が-14mmから+3mm。また、水平変位に関しましては、前回との差が-4mmから+5mmということで、全体としてそれぞれ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の影響は小さかったものと考えられております。

次に、2番目の地下水の排水に伴う地盤への影響の程度でございます。これは123ページをお開きください。こちらは各施工区間の「高架及び擁壁部」と「朝潮運河橋梁部」「平面部及び高架部」「隅田川橋梁部」「トンネル部」の5区間です。

まず、この5区間についての不圧地下水の変位につきましては、ここに記載しております調査結果を集計しますと、荒川水面のA. P. から-9.67m～+3.68mという結果が出ております。

引き続きまして「トンネル部」と「朝潮運河橋梁部」「高架及び擁壁部」での被圧地下水の水位についても調査しておりますが、この調査結果について、123ページのところを集計いたしますと、こちらに関してはA. P. -3.41m～A. P. +2.10mとなっております。

92ページに、いわゆる地盤の変形調査をした地点と、地下水位の調査をした地点について図面が書かれておりますが、このうち、トンネル区間が一番左上の部分のFとかGが載っているところです。トンネル部分であるF地点においては、平成26年度にやや地下水位が低下傾向になっておりましたが、掘削した部分の掘削面に流出はなかったということでございます。

その次に、118ページに、実際に地下水位がどのように時間の経過とともに下がったということが書かれております。このG地点なのですけれども、ここも平成27年11月以降、水位が低下傾向にあります。こちらに関しては掘削深度がそもそも地下水位より浅い位置にあることなどから、現時点におきましては、先ほどのF地点につきまして、117ページに、トンネル部分のうち、F地点の地下水位の調査結果が出ております。若干ではありますけれども、赤いラインのほうが低下傾向にあることが読み取れると思います。

この2つのFとGに関しまして、現時点においてはFの地点では掘削工事と地下水位の低下の関係が今のところは判断できない状態でございます。また、118ページのGにつきましては、掘削深度が地下水位より浅い位置であることから、この掘削工事の影響は少ないものと考えておりますけれども、今後も引き続き、FとGについては地下水位の状況について注視していくとさせていただきます。

続きまして、3番の工事の施行に伴う廃棄物及び建設発生土の排出量でございます。こちらは、区分がコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、汚泥のそれぞれの予測結果、今回の報告及び累計となっております。

ここにつきまして、この表ですけれども、コンクリート塊と汚泥の累計が予測と比べるとかなり大きくなっていることが読み取れると思います。これにつきましては、132ページの表4-5をご覧ください。ここに「事後調査結果が予測結果を上回った理由」という記載がございます。

まず、コンクリート塊なのですけれども、ここでは予測していなかった構造物の解体工事であるとか、地下埋設物の撤去工事があったために、コンクリート塊の排出量が増えたということでございます。

また、汚泥につきましては、隅田川の橋梁部において、予測していた以上に支持層が深かったことと、トンネルの部分において、予測した以上に軟弱な地盤であったために、地盤改良の薬液注入が増えたことによって汚泥が増えたということでございます。

調査結果の内容は以上でございます。

なお、この苦情の有無に関しましては、特になしという結果でございました。

以上でございます。

○片谷審議会会長 続けていただいて、まとめて質疑をいたしましょう。

○池田アセスメント担当課長 引き続き、京成電鉄押上線になります。事後調査報告書につきましては、うぐいす色の冊子になります。

事業名は「京成電鉄押上線（押上駅～八広駅間）立体交差事業」でございます。

答申は平成9年9月で、受理日は平成29年4月19日でございます。

事業の種類は鉄道の改良でございます。

規模でございますけれども、事業区間は墨田区押上二丁目～墨田区八広五丁目。

事業延長は約1.5kmで、構造形式は高架式でございます。

踏切の除去数は8カ所。

事業期間は平成12年度～平成29年3月でございます。

供用開始は、上り線が平成25年8月、下り線が平成27年8月でございます。

うぐいす色の冊子の7ページを見ていただきたいと思います。7ページが今回の工事区間になりまして、赤い線で書かれた部分が前は地平を走っていたわけですが、高架に変更したことになってございます。

では、調査項目に移りたいと思います。今回は騒音、振動、日照障害、電波障害、景観の5項目でございます。

騒音でございますけれども列車の走行に伴う鉄道騒音(LAeq)でございます。事後調査結果につきましては、昼間は56dB～62dB、夜間が51dB～57dBでございます。予測結果(昼間54dB～59dB、夜間49dB～53dB)を、4地点で2dB～5dB上回しまして、残りの3地点では同程度でございました。全ての地点において、評価書現況値(昼間67dB～72dB、夜間61dB～66dB)を下回ってございました。

予測結果を上回った理由でございますが、報告書の29ページをお開きください。こちらに予測結果と事後調査の結果の比較がございます。

増えたのは、この表のL-2、L-4、L-6、L-7ということで、基本的には今回、高架化したことによりまして、京成線は成田空港へ行く鉄道サービスをしてございまして、そちらの鉄道サービスの向上を図って増便されたというのが1点です。

L-2でございますけれども、25ページの調査地点を見ていただければと思います。こちらは点線で事業区間が書いてありますが「京成曳舟駅」の左のところがL-2になります。ちょうどこの図を見ていただいて、ほかは細々とした密集した地帯が続いているのですが、L-2の左側だけは広く大きく、広場のある感じで書かれているかと思っておりますけれども、ここは今回の高架化に伴うわけではないとは思いますが、再開発事業がございまして、高層のビルあるいは流通施設ができたと聞いておりまして、事業者のほうでは、近隣の大型施設やマンションで音が反射したことによる増加ではないかと分析しております。

もう一つはL-4でございますけれども、ちょうどこの25ページの図の中間あたりになります。こちらにつきましては、絶縁接着レールがちょうどこの調査地点付近にございまして、こちらは鉄道の信号機を制御する回路などを接合レールのところで設置する関係で、ちょうどこの調査地点に当たってしまったために音が高くなってしまったということでございます。

それでは、本日の資料の11ページにお戻りいただきまして振動(列車の走行に伴う鉄道振動(Lmax))でございます。事後調査結果につきましては38dB～50dBで、全ての地点で予測

結果（45dB～65dB）を下回ってございます。また、全ての地点において、評価書現況値（48dB～65dB）を下回ってございます。

予測結果を下回った理由としましては、予測時に類似事例として測定した高架橋に対して、今回の工事につきましては、レールの重量化やウレタンパッドの採用など、環境保全措置を実施したことによるものと考えてございます。

続きまして、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）でございいます。こちらにつきましては、評価書と駅舎の形状が高架橋の高さについては大きな変更をしておりませんので、等時間日影図の長さなどについては予測時と同程度でございました。また、本事業の高架構造物は、建築基準法等の対象建築物ではございませんけれども、その基準に照らし合わせても、規制時間を超える日影は発生してございません。

続きまして、電波障害でございいます。

鉄道構造物による遮へい障害及び反射障害は、東京スカイツリーから送信される放送局について、全ての調査地点において品質は評価Aで受信状況は良好でございました。東京タワーから送信される放送局につきましては、一部地点で評価Dという受信不良が見られてございます。

事後調査報告書の64ページをお開きください。電波障害の調査地点図でございいます。今、東京タワーからの品質評価がDだったところは、この中では6番であるとか、24番、10番、31番とか、箇所数としては結構あるのでございますけれども、こちらの原因を調べたところ、先ほどの騒音のところでも、マンションであるとか大型商業施設ができた場所がございいます。ちょうどこちらの方向が電波の到来方向ということで、こちらの建物の影響を受けたのではないかと事業者は考えてございます。

ちなみに、66ページを見ていただきますと、沿線付近のケーブルテレビ加入率でございいますけれども、今回の電波障害に関しましては、事業者には苦情は寄せられておりませんが、結果としてこちらのケーブルテレビが入っているということもありまして、苦情がなかったものと考えてございます。

本日の資料の12ページをご覧ください。列車の走行によるパルス雑音障害及びフラッター障害でございいます。パルス雑音障害につきましては、事後調査の結果、障害は確認されておりません。

フラッター障害につきましては、事後調査報告書の64ページをご覧ください。こちらの点線の沿線の上から少しおり

たところに、数字とまざってBと書いてあるところがあります。このBと書いたところとAのところではフラッター障害が一部出てございました。こちらは遮蔽障害のほうでも品質評価がDでございました。周辺の建物により、こちらも受信状況がよくない地点であることから、状態のよくないところに列車の走行がございまして、受信状態がさらに低下して、影響があらわれたものと考えてございます。

ただ、こちらに関しましても、先ほども申しましたように、特に事業者には苦情は寄せられておりませんし、ケーブルテレビ等に加入している方が多いことから、今回の評価については満足しているものと考えてございます。

本日の資料の12ページの景観でございます。地域景観の特性の変化でございますけれども、高架橋が視認できるようになり、市街化景観は変化したけれども、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てございます。

代表的な眺望地点からの眺望の変化でございます。こちらは、事後調査報告書の75ページをお開きください。調査地点1のモニタージュ写真と、その後の事後調査の結果でございます。上のモニタージュ写真を見ていただくと、左側の柱の奥に灰色の物体というか、絵が入っているかと思うのですが、これが当初、予定していた擁壁部でございます。こちらにつきまして、通り抜けられるように歩道を確保するためということで、この擁壁区間を短くしまして、空間を大きくとった結果、下の写真のように、大きく眺望が開けまして、景観への影響は和らげられたと考えてございます。そのほかの点につきましては、予想したとおり大きな変化はなく、近代的な都市景観が形成されたと考えてございます。

圧迫感の変化でございますけれども、こちらにつきましても、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こと、駅舎の高さは周辺建物よりも低いこと、高架橋の下は開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考えてございます。

こちらの事業の苦情につきましては、工事の施行中の騒音・振動に関する苦情が2件ございました。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ございました。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、理解を得られております。なお、工事の完了後につきましては、苦情はございません。

続きまして、本日の資料の13ページに移らせていただきます。

こちらは「六本木三丁目東地区再開発事業」でございます。

お手元に、ホチキスどめで置いてありますものが、今回の事後調査報告書でございます。

答申につきましては平成23年6月20日、受理日は平成29年4月27日でございます。

事業の種類は高層建築物の新築。

規模につきましては、所在地は港区六本木三丁目1、2番内。

事業区域面積は約2.7ha。

最高高さは北街区約20m、南街区約231m。

使用用途につきましては業務、住宅（約220戸）、スタジオ、商業、駐車場等でございます。

工事予定期間は平成23年度～平成30年度でございます。

供用開始につきましては平成30年度。ただし、建築物につきましては、既に平成28年9月より供用開始済みでございます。

事後調査の区分は工事の施行中その3です。

調査項目は電波障害、史跡・文化財でございます。

調査結果の内容でございます。電波障害でございますけれども、事後調査を行った22地点のうち、3地点で品質評価及び電波強度の低下が見られました。特に、本事業地に近い1地点については低下し、本事業の影響によるものと考えられましたけれども、同地点の画像評価につきましては、全局で正常に受信であり、障害は発生しなかった。また、ほかの2地点について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、ほかの建築物による影響と考えられます。

お手元の事後調査報告書のページ番号別紙1-2と書いているところをご覧ください。こちらが、今回の受信状況の調査地点でございますけれども、本事業に近い1地点というのは、図の④になります。こちらについて、受信障害が見られましたけれども、画像評価は全て正常に受信ということでございます。

その他、遠くに離れたところとは19番と20番のことで、もともと遮蔽障害の予測範囲を超えているところございまして、このビルに関しての苦情も来ていないということで、ほかのビルの影響ではないかと予想してございます。

また、この絵で網かけしている部分で、濃いほうがございますけれども、こちらにつきましては、事業者のほうで事前にこの地域にアンケートをとりまして、電波障害が起こることが予想されたことから、事前に共同受信施設を設置しまして、対策を講じたところでございます。電波受信障害については発生してございません。

それにつきましては、こちらの事後調査報告書の別紙1-11にございます。こちらに参考に

写真を載せていただいていますけれども、アンケート等を実施しまして、近くのところに共同アンテナをつくりまして、地域の皆様に提供したと報告をいただいております。

続きまして、史跡・文化財でございます。こちらにつきましては、もともと埋蔵文化財があることが分かっておりましたので、今回の開発に合わせまして調査してございます。

事後調査報告書の別紙2-4をご覧くださいと思います。こちらに表がございますけれども、発掘調査結果の概要ということで、遺構につきましては総数1,411基ございまして、出土遺品につきましては総数58,948点が確認されてございます。主に中世以前のものと同近世のものということで、こちらの古い図書などを見ますと常陸下館藩石川家屋敷跡ということが分かってございまして、その時代の遺構のものも出てございます。別紙2-5以降につきましては、出土した関係の参考の写真を載せさせていただきます。

この調査結果につきましては、港区の教育委員会の指導を受けて、記録として報告書をつくりまして終了してございます。

こちらの案件全体を通しまして、苦情はございませんでした。

報告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。

3件続けて報告していただきました。今、報告いただいた内容につきまして、御質問や御意見を承ります。特に順番は定めませんので、どの案件の資料の何ページかをおっしゃっていただいた上で御発言ください。

藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 今日の資料のつくり方なのですが、都市計画道路の晴海の事業で、10ページに先ほど、廃棄物の御説明があったのですが、廃棄物のところが表だけになっていて、ほかのところはなぜ予測を超えたかとか、下回ったかということについて説明があるのに、ここは何も説明がなくて、審議会の資料に調査の結果の内容として書くのであれば、特にコンクリート塊と汚泥が予測結果を超えた理由は、数行でよいので書いていただくのが適当ではないかと思います。

○片谷審議会会長 事務局、どうぞ。

○真田アセスメント担当課長 分かりました。今後はそのようにいたします。ありがとうございます。

○片谷審議会会長 特に、これはかなり予測結果を上回っている例ですから、何らかの説明がないと、これだけを見た人が理解できないですね。ぜひそれは改善してください。

ほかはいかがでしょうか。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 京成電鉄押上線の話なのですけれども、この報告書の28ページのところで、先ほどの御説明にもあったのですけれども、L-4のところが接着絶縁レールの関係で、予測結果と事後調査結果の差がほかの地点よりも大きかったという御説明があったのですが、たしか前回も似たような話があったと記憶しているのです。ポイントのところで予測より高い値が出た。連続で続いているので、たしか当時は予測はそういった特別な場所での手法ではなかったが、環境の影響を考えると、悪いところで考えたほうがいいのではないかと。あとは、そういった工法もあるのだというお話だったかと記憶しているのです。

なので、そういったところを踏まえて事故調査も報告書としてまとめていただいたほうがいいのかなと思います。ただ単に数値として上がったというだけではなくて、予測の手法であるとか、環境影響の観点からどうだということでも検討していただいたほうがいいのかなと感じたのが一つ。

先ほど、最初の十条の赤羽線のところで、そういったことがないのかが少し気になっていたのですけれども、このところで例えば、今回のように5dBくらい予測よりも上回る可能性があるのであれば、そういったところも見込んで保全対策を考えていくのだとか、そういうこともやっていってもいいのではないかと感じたのです。

○池田アセスメント担当課長 ありがとうございます。

こちらの絶縁レールの設定につきましては、予想のときには、こういうのは事前にどこに置くのかが実は分かかっていなくて設定ができないものですから、基本的にはロングレールでやる形で予測をさせていただいております。

実際、事業者に聞いたところ、こういう継ぎ目というか、信号を送る場所がいつごろ決まるのかを確認したところ、レールの設計に合わせてということなので、供用の大体2年前に設計が固まる。そういう中でそれが入ってくるということで、たまたまそれが今回の予測した地点とほぼ同じところになってしまったということで、避けられないことではありました。ただ、委員が指摘したように、今後の予測においては、こういう結果がもう出ておりますので、こういうものを参考に今後の予測評価に生かしていく形では、事業者への指導についてはやっていきたいと考えております。

○片谷審議会会長 今のは京成の話ですね。

○池田アセスメント担当課長 赤羽については今、私が説明したように、今の時点ではどこ

にポイントが来るとか、信号機を設定するかは決まっていないので、とりあえずは何もないということで、ロングレールで全部通っている形で予測させていただきました。評価書に変更を交えるかは検討かとは思いますが、ほかの鉄道事業については、今回あるいはこの前のJRの話も参考にさせていただいて、できるだけぼんと上がるような部分についてもきちんと見せられる形で検討していければと考えています。

○片谷審議会会長 赤羽線は、十条にはポイントはつukらない計画だと思います。要するに、少なくとも今のアセス図書の上での設計では、側線があるような、あるいは折り返し設備が設けられるような駅ではないのです。

信号については、それは電気的な話なので、線路の分岐とはまた全然別の話ですから、それはまだ現時点では分らないですね。分岐をつくって、例えば側線や折り返し設備をつくるだけの用地が恐らくあそこはないですから、できないであろうと予想はできますけれども、電気的なギャップをどこに置くかというのは、多分、今の時点では分らない。ただ、単に地平から上に上げるだけなので、本来は信号の位置を変えなければ、今と同じ位置にギャップを置けるはずなのです。もし、同じような騒音や振動の原因になるようなジョイントを使う可能性があるなら、本来は予測に入れておいてほしい話ではあります。

計画がずれてしまったらしようがないのですけれども、少なくとも現在の信号の配置に従えばこうなりますということは予測できる気がします。

今回の評価書には間に合わない可能性が高いでしょうけれども、今後の鉄道事業では、今回の京成の事例を参考にして、より予測の精度を高める努力を事業者に求めるような指導をしていただきたいということでお願いしたいと思います。

では、平手部会長、お願いします。

○平手第二部会長 今回のに重なるのですけれども、京成の28ページ～29ページでL-6、L-7についてというところに列車本数による増加による影響と書いてありますね。それは全部、列車の本数に原因がある形にしているのですけれども、夜間のL-6、L-7を見ますと、どちらも予測よりも3dB上がっていることになっています。

そうすると、列車の本数だけに起因させると、列車の本数が倍になったということなのですが、先ほど、成田空港へのスカイライナー云々の話がありましたが、夜間は走っていないはずなのです。

要するに、先ほどの説明ではどうしても納得できない。この辺の書きぶりが列車の本数について過大評価している感じがあるので、先ほど言われたようなこともありますが、この辺

も踏まえて、鉄道の騒音の問題については、予測につきましてかなり慎重な表現を希望いたします。

○池田アセスメント担当課長　もう事業者とも、今後の事業につきましていろいろと原因を探る中で、正しい表記というか、今回もちろんスカイライナーのみではないので、今後はそういうものを参考にさせていただいて、適正な表現に努めさせていただきたいと思います。

ちなみに、27ページなのですけれども、事業者のほうも列車の本数が増えたことでどういう影響があるのかを調べているのですけれども、中ほどの表8.1-5の列車状況の調査結果で、列車本数が増えた関係で、昼間と夜間で騒音レベルの変化量を調べて、0.7と1.3ということで、夜間のほうが増えてしまっているのは認識しておりまして、今後、京成のほうでも、ここだけではなくてほかの増えているところも含めて、住民の方に対して、騒音の増えている部分につきましては、なるべく低減に努める対策をしていくと聞いております。

○片谷審議会会長　では、ほかの御質問や御意見はいかがでしょうか。

守田委員、どうぞ。

○守田委員　計画道路環状第2号線の地下水の排水に伴う地盤への影響の程度ということで、事後調査報告書の118ページに、G地点の地下水位の変化が書いてあるのですけれども、2つのうち、下のグラフのところでごっと地下水位は下がっておりまして、これは普通に見たら工事の影響で明らかな変化をしているのです。よく分からないのは、工事の中身で土工のところ、上のほうで土工<山留支保工、山留内掘削>、下のほうにも同じように土工<山留支保工、山留内掘削>とありますけれども、これは上と下の山留内掘削で深さが違うのでしょうか。掘削深度はA.P. -1.5m程度という数字が上の文章にありまして、同時にA.P. -14.5m~-11.5mという数字もあるのですけれども、上のほうはほとんど地下水位への影響はないが、下のほうは相当下がっているのです、掘削の深度が違うと思うのですけれども、その辺は何か分かりますか。

○真田アセスメント担当課長　上のグラフの仮設工<山留打設、地盤改良>につきましては、山留めの支保工のみということなんです。

○守田委員　では、下のほうは掘削しているということですね。

○真田アセスメント担当課長　はい。

○守田委員　ということは、上のほうはほとんど不圧地下水は変化していませんが、下のほうでぐっと下がっていくというのは、掘削の影響と考えるのが自然だと思うのですが。

○真田アセスメント担当課長　これにつきましては、2016年3月まで記載になってはいますけれ

ども、これ以降、実はこの地下水位の観測井戸に目詰まりがあったことが発覚しています。それで、その井戸の目詰まりを洗浄したのですが、その後、もう水位は回復しております。

○守田委員 もう一つの理由というのは、真ん中のところに欠測とありますね。そこで観測でおかしくなったのか。その後の以降の変化は変なので、掘削の深度が違うのか、あるいは欠測のところで観測井戸が変になって、それ以降は正確な地下水位を示さなくなったのではないかとも考えたのですけれども、むしろそういうことなののでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 断言はできませんが、恐らく井戸の目詰まりが原因だったと思います。

○守田委員 いずれにしても、回復はしているわけでしょう。

○真田アセスメント担当課長 そうです。

○守田委員 分かりました。

○片谷審議会会長 この事業は平成32年度まで工事期間があるので、まだ事後調査報告書は出てきますね。

○真田アセスメント担当課長 出てきます。

○片谷審議会会長 では、そこで確認ができるかと思imasるので、事務局でもそれは気にとめておいてください。

○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 ほかはいかがでしょうか。

では、特に御発言がないようですので、受理関係の報告については以上とさせていただきます。

その他というのは、何か事務局からは予定されている議題がありますか。

○池田アセスメント担当課長 こちらでは今のところありません。

○片谷審議会会長 では、委員の皆様全体を通して、何か発言を忘れたこと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、審議会としてはこれで終了とさせていただきます。ありがとうございました。

(午後5時14分閉会)