

資料 1

平成 29 年 7 月 31 日

東京都環境影響評価審議会
会長 柳 憲一郎 殿

東京都環境影響評価審議会
第二部会長 平手 小太郎

「江戸川清掃工場建替事業」環境影響評価調査計画書について

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。

「江戸川清掃工場建替事業」に係る環境影響評価調査計画書について

第1 審議経過

本審議会では、平成29年6月1日に「江戸川清掃工場建替事業」に係る環境影響評価調査計画書（以下「調査計画書」という。）について諮問されて以降、部会における審議を行い、周知地域区長及び近隣県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

【大気汚染、騒音・振動共通】

計画地周辺には、住宅、学校及び保育園等があり、工事の施行中における建設機械の稼働や工事用車両の走行、供用後におけるごみ収集車両等の走行による大気汚染、騒音・振動の影響が懸念される。こうしたことを十分考慮した上で、施工方法、使用する機械の種類や台数、工事用車両の走行ルート及び環境保全のための措置等を検討し、環境影響評価書案において詳細に記載すること。

【大気汚染】

大気質の予測に当たっては、高層気象の調査及び風洞実験を実施することから、そのデータの活用方法について記載すること。また、風洞実験に当たっては、計画地周辺の地形等も十分考慮し、実施すること。

【悪臭】

悪臭の予測に当たっては、悪臭防止対策をもとに類似事例等を参照する方法とすることから、本事業との類似性についてその根拠を明らかにした上で予測・評価すること。

【騒音・振動】

工事の施行中における建設機械の稼働に伴う騒音・振動の予測は、建設機械の稼働に伴う影響が最大となる時点としているが、本事業は既存工場の解体後に新工場を建設することから、解体工事や建設工事などの主な工種ごとに予測・評価すること。

【土壌汚染】

計画地内の南側及び東側地下には、既存の江戸川清掃工場建設時に発生した汚染土壌の封じ込め槽が存在するとしていることから、その位置及びその近辺の地下水のモニタリング結果を記載し、本事業による土地の改変と汚染土壌封じ込め槽との位置関係等を明らかにするとともに必要に応じて予測・評価を行うこと。

第3 その他

環境影響評価の項目及び調査等の手法を選定するに当たっては、条例第47条第1項の規定に基づき、調査計画書に係る周知地域区長及び近隣県市長の意見並びに今後の事業計画の具体化を踏まえて検討すること。

なお、選定した環境影響評価の項目のほか、事業計画の具体化に伴い、新たに調査等が必要となる環境影響評価の項目が生じた場合には、環境影響評価書案において対応すること。

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	平成29年 6 月 1 日	・ 調査計画書について諮問
部 会	平成29年 7 月 20 日	・ 環境影響評価の項目選定及び項目別審議 （大気汚染、悪臭、騒音・振動、土壌汚染、 地盤、水循環、日影、電波障害、景観、自 然との触れ合い活動の場、廃棄物、温室効 果ガス） ・ 総括審議
審議会	平成29年 7 月 31 日	・ 答申

平成 29 年 7 月 31 日

東京都環境影響評価審議会
会長 柳 憲一郎 殿

東京都環境影響評価審議会
第二部会長 平手 小太郎

「(仮称) 三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」
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。

「(仮称) 三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」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12月22日に「(仮称) 三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」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。

【大気汚染】

建設機械の稼働に伴う大気汚染の評価において、最大着地濃度出現地点では、本事業による寄与率が高く、二酸化窒素については環境基準を超えており、また、計画地の周辺には中学校などの教育施設が存在することから、環境保全のための措置を徹底するとともに、より一層の環境保全のための措置についても検討すること。

【騒音・振動】

建設機械の稼働に伴う建設作業振動は評価の指標とした基準値以内となるとしているが、最大と予測される計画地北東側の付近には住宅用途の建物が存在していることから、建設機械の配置を詳細に検討するなど、環境保全のための措置を徹底すること。

【日影】

評価の指標とした「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」に定める規制値を下回るとしているが、等時間日影図では、同条例で定める規制値への適合状況が一部示されていないことから、その適合状況についても分かりやすく記載すること。

【景観】

- 1 代表的な眺望地点及び眺望の状況について、距離、方向及び可視状況を勘案して予測地点を選定したとしているが、計画地西側には、住宅等も多く存在するとともに計画建築物が容易に見渡せると予想される場所があることから、眺望地点を追加すること。
- 2 計画地の一部が、東京タワーを見通す、象徴的な街並みを育むことを目標とする「三田通り周辺景観形成特別地区」の区域にも含まれることから、その目標への対応について明らかにすること。

付表

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	平成 28 年 12 月 22 日	・評価書案について諮問
審議会	平成 29 年 4 月 28 日	・現地視察
部 会	平成 29 年 5 月 12 日	・項目別審議 景観、史跡・文化財
部 会	平成 29 年 6 月 20 日	・項目別審議 騒音・振動、日影、電波障害
部 会	平成 29 年 7 月 20 日	・項目別審議 大気汚染、風環境 ・総括審議
審議会	平成 29 年 7 月 31 日	・答申

※都民の意見を聴く会は、都民からの意見書の提出がなかったため開催されなかった。

資料 3

平成 29 年 7 月 31 日

東京都環境影響評価審議会
会長 柳 憲一郎 殿

東京都環境影響評価審議会
第二部会長 平手 小太郎

「虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業」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。

「虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業」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29年2月23日に「虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業」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】

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動は、評価の指標とした勧告基準値と同値又はわずかに下回る程度であり、また、計画地に隣接して小学校などの教育施設が存在することから、建設機械の稼働に当たっては、環境保全のための措置を徹底すること。

【景観】

麻布幼稚園及び麻布小学校の校庭等が計画地に近接しており、高層棟の建設に伴う圧迫感による影響の懸念も示されていることから、今後、圧迫感の低減を図るため、計画地敷地境界付近に植栽を施すに当たっては、幼稚園及び小学校の意見を反映するよう努めること。

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	平成 29 年 2 月 23 日	・ 評価書案について諮問
審議会	平成 29 年 4 月 28 日	・ 現地視察
部 会	平成 29 年 5 月 12 日	・ 項目別審議 日影、景観
部 会	平成 29 年 6 月 20 日	・ 項目別審議 電波障害、風環境、史跡・文化財
部 会	平成 29 年 7 月 20 日	・ 項目別審議 大気汚染、騒音・振動 ・ 総括審議
審議会	平成 29 年 7 月 31 日	・ 答申

※都民の意見を聴く会は、公述人が辞退したため開催されなかった。

受 理 報 告

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 事後調査報告書	<ul style="list-style-type: none"> ・中央新幹線 品川・名古屋間（工事の施行中その1） ・首都高速板橋足立線建設事業（工事の完了後） ・大井ふ頭その1・その2間埋立事業（工事の完了後） ・首都高速中央環状新宿線（目黒区青葉台～豊島区南長崎間）建設事業（工事の完了後その1） ・東京都市計画道路放射第5号線（杉並区久我山二丁目～久我山三丁目）建設事業（工事の施行中その2） 	(別紙のとおり)
2 変 更 届	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部幹線道路建設事業及び臨海部開発土地 区画整理事業 ・東京都市計画事業六町四丁目付近土地区画 整理事業 ・成木開発株式会社 拡張事業 	(別紙のとおり)
3 完 了 届	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称) 八王子高尾商業施設計画 	平成 29 年 6 月 30 日

事後調査報告書

事項	内容		
事業名	中央新幹線 品川・名古屋間		
番号・答申日・受理日	法 11	H26. 3. 20	H29. 6. 29
事業の種類	新幹線鉄道の建設		
規模	延長及び区間：[延長]約 286km（都内路線延長：19.4km） [起点]東京都港区 [終点]愛知県名古屋市 走行方式：超電導磁気浮上方式 最高設計速度：505km/時 構造形式(都内)：地下式（トンネル：19.4km） 工事予定期間：平成 27 年度～平成 39 年度 供用開始：平成 39 年度（予定）		
事後調査の区分	工事の施行中その 1		
調査項目・事項	水質、地下水、地盤沈下、土壌汚染、廃棄物等、温室効果ガス		
調査結果の内容	<p>1 水質（工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る水の濁り） 浮遊物質（SS）は、小野路川においては低水時 8 mg/L であり環境基準値（100mg/L）を下回ったことから、水の濁りの影響は小さかったものと考えられる。</p> <p>2 地下水</p> <p>(1) 切土工等又は既存の工作物の除去に係る地下水の水質及び水位 地下水の水質は、一部の観測井で鉛、ひ素、ふっ素が基準値を上回ったものの、工事の施行にあたり、これらの重金属等を含有する材料等は使用しておらず、引き続き監視を行う。 地下水の水位は、品川駅、北品川変電施設ともに季節的な水位変動はあるものの、計測期間を通じて安定しており、著しい変化は認められなかったことから影響は小さかったものと考えられる。</p> <p>(2) トンネルの工事に係る地下水の水質及び水位 地下水の水質は、一部の観測井でふっ素が基準値を上回ったものの、工事の施行にあたり、ふっ素を含有する材料等は使用しておらず、引き続き監視を行う。 地下水の水位は、季節的な水位変動はあるものの、計測期間を通じて安定しており、著しい変化は認められなかったことから影響は小さかったものと考えられる。</p> <p>3 地盤沈下</p> <p>(1) 切土工等又は既存の工作物の除去に係る地盤沈下 品川駅、北品川変電施設ともに、計測期間を通じて地盤レベルは安定しており、著しい変化は認められなかったことから地盤沈下の影響は小さかったものと考えられる。</p> <p>(2) トンネルの工事に係る地盤沈下 北品川非常口の計測期間を通じて地盤レベルは安定しており、著しい変化は認められなかったことから地盤沈下の影響は小さかったものと考えられる。</p> <p>4 土壌汚染</p> <p>(1) 切土工等又は既存の工作物の除去に係る土壌汚染 全ての調査項目において発生土の利用先が定める受け入れ基準に適合したことから、土壌汚染は確認されなかった。</p> <p>(2) トンネルの工事に係る土壌汚染 全ての調査項目において発生土の利用先が定める受け入れ基準に適合した</p>		

事 項	内 容																																											
調査結果の内容	<p>ことから、土壌汚染は確認されなかった。</p> <p>(3) その他</p> <p>土壌汚染対策法に基づき、品川駅、北品川非常口及び変電施設において、土壌汚染状況調査を行い、品川駅において、ひ素、ふっ素による土壌汚染、北品川非常口及び変電施設において、カドミウム、六価クロム、鉛、ひ素、ほう素、シアンによる土壌汚染が確認され、形質変更時要届出区域として指定された。北品川非常口及び変電施設においては、掘削除去を実施し、一部を除き解除されている。</p>																																											
	<p>5 廃棄物等</p>																																											
	<p>(1) 切土工等又は既存の工作物の除去に係る建設工事に伴う副産物 (予測結果は工事の終了時まで)</p>																																											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">主な副産物の種類</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">予測結果</th> <th colspan="2">事後調査結果</th> </tr> <tr> <th>今回調査結果</th> <th>再資源化率等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設発生土</td> <td>m³</td> <td>1,700,000</td> <td>333</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td rowspan="7">建設 廃棄物</td> <td>建設汚泥</td> <td>m³</td> <td>110,000</td> <td>4,348</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>m³</td> <td>40,000</td> <td>1,561</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>アスファルト・コンクリート塊</td> <td>m³</td> <td>10,000</td> <td>1,345</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>建設発生木材</td> <td>t</td> <td>1,000</td> <td>105</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>t</td> <td>-</td> <td>44</td> <td>70%</td> </tr> <tr> <td>紙くず</td> <td>t</td> <td>-</td> <td>7</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	主な副産物の種類	単位	予測結果	事後調査結果		今回調査結果	再資源化率等	建設発生土	m ³	1,700,000	333	100%	建設 廃棄物	建設汚泥	m ³	110,000	4,348	100%	コンクリート塊	m ³	40,000	1,561	100%	アスファルト・コンクリート塊	m ³	10,000	1,345	100%	建設発生木材	t	1,000	105	100%	廃プラスチック	t	-	44	70%	紙くず	t	-	7	100%
	主な副産物の種類				単位	予測結果	事後調査結果																																					
		今回調査結果	再資源化率等																																									
	建設発生土	m ³	1,700,000	333	100%																																							
	建設 廃棄物	建設汚泥	m ³	110,000	4,348	100%																																						
		コンクリート塊	m ³	40,000	1,561	100%																																						
		アスファルト・コンクリート塊	m ³	10,000	1,345	100%																																						
建設発生木材		t	1,000	105	100%																																							
廃プラスチック		t	-	44	70%																																							
紙くず		t	-	7	100%																																							
<p>(2) トンネルの工事に係る建設工事に伴う副産物 (予測結果は工事の終了時まで)</p>																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">主な副産物の種類</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">予測結果</th> <th colspan="2">事後調査結果</th> </tr> <tr> <th>今回調査結果</th> <th>再資源化率等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設発生土</td> <td>m³</td> <td>4,300,000</td> <td>41,037</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td rowspan="7">建設 廃棄物</td> <td>建設汚泥</td> <td>m³</td> <td>1,400,000</td> <td>7,449</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>m³</td> <td>2,000</td> <td>246</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>アスファルト・コンクリート塊</td> <td>m³</td> <td>2,000</td> <td>9</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>建設発生木材</td> <td>t</td> <td>2,000</td> <td>1,682</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>t</td> <td>-</td> <td>9</td> <td>78%</td> </tr> <tr> <td>紙くず</td> <td>t</td> <td>-</td> <td>3</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	主な副産物の種類	単位	予測結果	事後調査結果		今回調査結果	再資源化率等	建設発生土	m ³	4,300,000	41,037	100%	建設 廃棄物	建設汚泥	m ³	1,400,000	7,449	100%	コンクリート塊	m ³	2,000	246	100%	アスファルト・コンクリート塊	m ³	2,000	9	100%	建設発生木材	t	2,000	1,682	100%	廃プラスチック	t	-	9	78%	紙くず	t	-	3	100%	
主な副産物の種類				単位	予測結果	事後調査結果																																						
	今回調査結果	再資源化率等																																										
建設発生土	m ³	4,300,000	41,037	100%																																								
建設 廃棄物	建設汚泥	m ³	1,400,000	7,449	100%																																							
	コンクリート塊	m ³	2,000	246	100%																																							
	アスファルト・コンクリート塊	m ³	2,000	9	100%																																							
	建設発生木材	t	2,000	1,682	100%																																							
	廃プラスチック	t	-	9	78%																																							
	紙くず	t	-	3	100%																																							
	<p>6 温室効果ガス（工事の実施（建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、建設資材の使用、廃棄物の発生）に係る温室効果ガス） (予測結果は工事の終了時まで)</p>																																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>予測結果 (tCO₂)</th> <th>事後調査結果 今回調査結果 (tCO₂)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">建設機械の稼働</td> <td>燃料消費 (CO₂)</td> <td>48,000</td> <td>826</td> </tr> <tr> <td>燃料消費 (N₂O)</td> <td>370</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>電力消費 (CO₂)</td> <td>180,000</td> <td>121</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">資材及び機械の運搬 に用いる車両の運行</td> <td>CO₂</td> <td>230,000</td> <td>685</td> </tr> <tr> <td>CH₄</td> <td>85</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>N₂O</td> <td>1,200</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>建設資材の使用</td> <td>CO₂</td> <td>1,100,000</td> <td>2,855</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">廃棄物の発生</td> <td rowspan="2">焼却</td> <td>CO₂</td> <td>5,300</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>N₂O</td> <td>110</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>埋立</td> <td>CH₄</td> <td>11,000</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計 (CO₂換算総排出量)</td> <td>1,576,065</td> <td>4,526</td> </tr> </tbody> </table>	区分		予測結果 (tCO ₂)	事後調査結果 今回調査結果 (tCO ₂)	建設機械の稼働	燃料消費 (CO ₂)	48,000	826	燃料消費 (N ₂ O)	370	6	電力消費 (CO ₂)	180,000	121	資材及び機械の運搬 に用いる車両の運行	CO ₂	230,000	685	CH ₄	85	0	N ₂ O	1,200	4	建設資材の使用	CO ₂	1,100,000	2,855	廃棄物の発生	焼却	CO ₂	5,300	28	N ₂ O	110	1	埋立	CH ₄	11,000	-	合計 (CO ₂ 換算総排出量)		1,576,065	4,526
区分		予測結果 (tCO ₂)	事後調査結果 今回調査結果 (tCO ₂)																																									
建設機械の稼働	燃料消費 (CO ₂)	48,000	826																																									
	燃料消費 (N ₂ O)	370	6																																									
	電力消費 (CO ₂)	180,000	121																																									
資材及び機械の運搬 に用いる車両の運行	CO ₂	230,000	685																																									
	CH ₄	85	0																																									
	N ₂ O	1,200	4																																									
建設資材の使用	CO ₂	1,100,000	2,855																																									
廃棄物の発生	焼却	CO ₂	5,300	28																																								
		N ₂ O	110	1																																								
	埋立	CH ₄	11,000	-																																								
合計 (CO ₂ 換算総排出量)		1,576,065	4,526																																									
苦情の有無	<p>騒音に関するものが1件あったが、作業内容及び撤去ガスを静かに積み込むよう改善することを説明し、理解を得た。</p>																																											

事後調査報告書

事 項	内 容		
事 業 名	首都高速板橋足立線建設事業		
番号・答申日・受理日	1-13-2	S60.11.1	H29.7.18
事 業 の 種 類	道路の新設		
規 模	延 長：約 6.2 km 区 間：（起点）板橋区板橋二丁目 （終点）足立区江北二丁目 道路規格：第 2 種第 2 級 車 線 数：往復 4 車線 構造形式：高架式（一部地下式、掘割式） 工事期間：昭和 62 年度～平成 26 年度 工事完了：平成 27 年 3 月		
事後調査の区分	工事の完了後		
調査項目・事項	大気汚染、騒音、振動、低周波空気振動、地形・地質、陸上植物、水生生物、日照障害、電波障害、景観、史跡・文化財		
調査結果の内容	<p>1 大気汚染</p> <p>(1) 自動車の走行に係る大気質（一般部） 二酸化窒素の期間（4 季 7 日間）平均値（0.018～0.028ppm）は、全ての地点で予測結果（0.025～0.033ppm）を下回り、日平均値の最大値（0.040～0.050ppm）は、全ての地点で予測結果（0.045～0.056ppm）を下回るとともに、全ての地点で参考比較した環境基準（0.04から0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下）を満足していた。 一酸化炭素の期間（4 季 7 日間）平均値（0.3～0.5ppm）は、全ての地点で予測結果（0.564～0.747ppm）を下回り、日平均値の最大値（0.5～0.8ppm）は、全ての地点で予測結果（1.565～1.807ppm）を下回るとともに、全ての地点で参考比較した環境基準（10ppm以下）を満足していた。 二酸化硫黄の期間（4 季 7 日間）平均値（0.001～0.005ppm）は、全ての地点で予測結果（0.006～0.016ppm）を下回り、日平均値の最大値（0.002～0.008ppm）は、全ての地点で予測結果（0.012～0.030ppm）を下回るとともに、全ての地点で参考比較した環境基準（0.04ppm以下）を満足していた。 浮遊粒子状物質の期間（4 季 7 日間）平均値は0.018～0.023mg/m³であった。日平均値の最大値（0.035～0.046mg/m³）は、全ての地点で参考比較した環境基準（0.1mg/m³）を満足していた。</p> <p>(2) 自動車の走行に係る大気質（特殊部（西巣鴨交差点）） 二酸化窒素の期間（4 季 7 日間）平均値（0.021ppm）は、予測結果（0.029ppm）を下回り、日平均値の最大値（0.043ppm）は、予測結果（0.051ppm）を下回るとともに、参考比較した環境基準（0.04から0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下）を満足していた。 一酸化炭素の期間（4 季 7 日間）平均値（0.3ppm）は、予測結果（0.620ppm）を下回り、日平均値の最大値（0.6ppm）は、予測結果（1.638ppm）を下回るとともに、参考比較した環境基準（10ppm以下）を満足していた。 二酸化硫黄の期間（4 季 7 日間）平均値（0.001ppm）は、予測結果（0.007ppm）を下回り、日平均値の最大値（0.004ppm）は、予測結果（0.014ppm）を下回るとともに、参考比較した環境基準（0.04ppm以下）を満足していた。 浮遊粒子状物質の期間（4 季 7 日間）平均値は0.018mg/m³であった。日平均値の最大値（0.036mg/m³）は、参考比較した環境基準（0.1mg/m³）を満足していた。</p> <p>(3) 自動車の走行に係る大気質（特殊部（最大着地地点）） 二酸化窒素の期間（4 季 7 日間）平均値（0.015ppm）は、予測結果（0.0253ppm）を下回り、日平均値の最大値（0.044ppm）は、参考比較した環境</p>		

事 項	内 容
調査結果の内容	<p>基準(0.04から0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下)を満足していた。</p> <p>2 騒音</p> <p>(1) 自動車の走行に係る騒音(道路交通騒音(一般部)) 官民境界での道路交通騒音レベル(L_{A50})の事後調査結果(朝・夕54~72dB、昼間54~72dB、夜間53~70dB)は、予測結果(朝・夕52~65dB、昼間52~65dB、夜間50~61dB)を一部の地点を除き上回った。 予測結果を上回った理由として、周辺の構造物や建物による反射の影響、併設街路である明治通りの交通量が予測条件を上回ったこと等が考えられる。 なお、官民境界での道路交通騒音レベル(L_{Aeq})の事後調査結果(昼間55~73dB、夜間53~72dB)は、環境基準(昼間70dB以下、夜間65dB以下)を一部の地点で上回った。</p> <p>(2) 自動車の走行に係る騒音(道路交通騒音(特殊部)) 官民境界での道路交通騒音レベル(L_{A50})の事後調査結果(朝・夕69dB、昼間68~69dB、夜間67~68dB)は、予測結果(朝・夕60dB、昼間60dB、夜間57dB)を全ての時間区分で上回った。 予測結果を上回った理由として、周辺の構造物や建物による反射の影響、併設街路である明治通りの交通量が予測条件を上回ったこと等が考えられる。 なお、官民境界での道路交通騒音レベル(L_{Aeq})の事後調査結果(昼間68dB、夜間67~68dB)は、環境基準(昼間70dB以下、夜間65dB以下)を一部の地点で上回った。</p> <p>3 振動</p> <p>(1) 自動車の走行に係る振動(道路交通振動) 道路交通振動レベル(L₁₀)の事後調査結果(昼間33~55dB、夜間33~52dB)は、一部の地点を除き予測結果(昼間46~54dB、夜間46~54dB)を下回り、また、全ての断面で環境確保条例に基づく規制基準値(昼間65dB以下、夜間60dB以下)を下回った。 予測結果を上回った理由として、併設街路である明治通りの交通量が予測条件を上回ったことが考えられる。</p> <p>4 低周波空気振動 低周波音圧レベル(L₅₀)の事後調査結果(79~91dB)は、1地点で予測結果(82~86dB)を上回った。 予測結果を上回った理由として、予測結果とした類似事例の道路構造が本線のみのものであったことに対して、新板橋出口及び滝野川入口の傍に位置しており、本線と出入口の複合的な影響を受けていることが考えられる。ただし、対象路線交通量との関係から、本事業以外からの影響が生じていた可能性も考えられる。また、低周波音圧レベル(L_{G5})の事後調査結果(87~97dB)は、全ての断面において平均的な被験者が知覚できる低周波音100dBを下回った。</p> <p>5 地形・地質 事後調査の地下水位は、いずれの地点についても、調査期間中は渇水期であり、やや低下傾向であったものの、事前調査の地下水位とほぼ同程度であった。また、事後調査における地下水位差は事前調査とほぼ同程度であった。以上より、掘削構造物の設置に伴う地下水への影響は少ないものと考えられる。</p> <p>6 陸上植物 陸上植物への影響が考えられるのは、自動車の排気ガスによる大気汚染であるが、大気質の事後調査結果は事前調査結果と同程度であった。また、各調査地点における活力度評価は、事前調査と比較して、おおむね同程度であ</p>

事 項	内 容
調査結果の内容	<p>った。以上より、対象事業による影響は少ないものと考えられる。</p> <p>7 水生生物</p> <p>(1) 魚類 事前調査で確認された種は、確認状況の違いはあるものの、事後調査でもおおむね同程度確認されている。以上より、対象事業による影響は少ないものと考えられる。</p> <p>(2) 底生生物 事前調査で確認された種のうち、ハエ目（ユスリカ科以外）は事後調査では確認されなかったが、イトミミズ目やハエ目ユスリカ科は事後調査でも確認されている。以上より、事前調査で確認された種の多くが事後調査でも確認されたことから、対象事業による影響は少ないと考えられる。</p> <p>8 日照阻害 事後調査における日影範囲は、一部区間については評価書時から道路構造、防音壁高さが変更となったことから、評価書における予測結果より対象路線側に生じていた。なお、評価書において費用負担に該当すると予測された範囲を含めた家屋等433戸については、適切に対処した。</p> <p>9 電波障害 本事後調査は、本線供用開始後に実施したアナログ放送の予測に対する調査結果である。全ての受信局において、画質評価が「4」（妨害があるが気にならない）～「3」（妨害が気になるがじゃまにならない）の地点の割合が減少し、画質評価が「3-」（妨害が気になるがじゃまにならない）～「1」（受信不能）の地点の割合が増加した。なお、障害の発生が認められた家屋等2,894世帯については、ケーブルテレビ等による電波障害対策を実施した。</p> <p>10 景観</p> <p>(1) 地域景観の特性の変化 高架部は上下線分離のダブルデッキ構造とすることで道路構造物の幅を狭くし圧迫感の軽減を図るとともに、白を基調とした配色にするなど、形状・色彩等に配慮した。事後調査の結果、予測結果とほぼ同様に、まち並みと調和した都市景観を形成しているものと考えられる。</p> <p>(2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度 荒川を渡る区間については、周辺環境との調和を考慮し、ダブルデッキニールセンローゼンアーチ橋とした。事後調査の結果、予測結果とほぼ同様に、新たな景観構成要素として都市景観を形成しているものと考えられる。</p> <p>11 史跡・文化財 天然記念物である王子神社のイチョウについて、影響が考えられるのは、自動車の排気ガスによる大気汚染であるが、大気質の事後調査結果は事前調査結果と同程度若しくは下回った。また、イチョウの活力度評価は、事前調査と比較して評価は同じであった。以上より、対象事業による影響は少ないと考えられる。</p>
苦情の有無	無

事後調査報告書

事 項	内 容		
事業名	大井ふ頭その1・その2間埋立事業		
番号・答申・受理日	2-263-2	H21. 7. 29	H29. 6. 28
事業の種類	公有水面の埋立		
規 模	埋立区域：大田区東海六丁目地先 埋立面積：22ha 埋立土量：約 197 万m ³ 護岸延長：内水側 250m、外水側 320m 工事期間：平成 24 年度～平成 27 年度 竣工年度：平成 27 年度		
事後調査の区分	工事の完了後		
調査項目・事項	水循環、生物・生態系、景観		
調査結果の内容	<p>1 水循環 水路内の土手状地形は経年的に安定しており、東西の水路を分断し、東西湾入部相互の海水交換はないと予測していた。予測の通り、城南野鳥橋を挟んだ東西の水域には、海水の交換はなく、埋立による海水の停滞も認められなかった。 したがって、本事業による水循環に影響を及ぼすことはなかった。</p> <p>2 生物・生態系 (1) 植物プランクトン 4 季を通じて東京湾の代表的な植物プランクトンである珪藻網が優占種となった。埋立地域前面水域と内湾部を比較すると両地点で各季節の優占種の構成が概ね同じであることから埋立地出現に伴う植物プランクトン生息への影響は見られなかったと考える。</p> <p>(2) 動物プランクトン 4 季を通じて東京湾の代表的な動物プランクトンであるアゴサシ網が優占種となった。埋立地域前面水域と内湾部を比較すると両地点で各季節の優占種の構成が概ね同じであることから埋立地出現に伴う動物プランクトン生息への影響は見られなかったと考える。</p> <p>(3) 魚卵・稚仔魚 魚卵は東京湾で一般的に確認される種が優占した。夏季、秋季は代表的な魚卵（カタクチイワシ）が優占種となったが、冬季、春季は魚卵が確認されなかった。一般に冬季、春季は産卵する魚類が限られ、評価書時の調査から冬季、春季では種魚卵はほとんど確認されていなかったことから、埋立地出現に伴う魚卵の生息への影響は見られなかったと考える。 稚仔魚は東京湾で一般的に確認される種が優占した。夏季に個体数が多くそれ以外の季節では個体数が少ない傾向であったが、埋立地域前面水域と内湾部の優先種の構成が概ね同じ傾向であることから、埋立地出現に伴う稚仔魚の生息への影響は見られなかったと考える。</p>		

事 項	内 容
調査結果の内容	<p>(4) 底生動物 4季を通じて東京湾の代表的な底生動物である多毛綱が優占種となった。埋立地域前面水域と内湾部を比較すると埋立地域前面水域では夏季から秋季にかけて底生動物が確認されなかった。確認されなかった理由として概ね水深5mから海底まで貧酸素状態であったため、埋立地出現に伴う底生動物生息への影響は見られなかったと考える。</p> <p>(5) 魚類 東京湾で一般的に確認される種が優占したが、優占種は調査毎変わった。これは遊泳魚が東京湾内を回遊してしまうこと、底生魚は貧酸素状態では別の場所に移動してしまう等、埋立地域前面水域に定着する魚類が少ないと考えられるが、東京湾で一般的に確認される種類であることから、埋立地出現に伴う魚類生息への影響は見られなかったと考える。</p> <p>(6) 鳥類</p> <p>①鳥類の生息環境の変化の程度 工事完了後には、埋立区域は造成裸地となったが、周辺の陸域は、水面、浅場、干潟が多く存在する。また、東京都港湾局による干潟の拡張工事が進められ、隣接する東京港野鳥公園と連続する環境整備が進んでいることから、多くの野鳥が利用できる環境が維持されている。</p> <p>②鳥類の生息状況の変化の程度 カンムリカイツブリ、ダイサギ、アオシシギ、キアシシギ、ミサゴは工事完了後も生息が確認された。また、コアジサシは隣接する東京港野鳥公園で毎年確認されているため、これらの種の生息状況は変化していないと考えられる。当該地域のアカエリカイツブリは評価書でのみ確認された種で東京港野鳥公園でも同期間で確認されていない。本種は関東地方では稀な冬鳥として内湾に飛来するため、東京湾内に一時的に滞在したものと推定される。 埋立地域では開放水面が消失したことにより鳥類相は変化したことが、総種類数や総個体数、優占種の傾向には変化は見られなかったことから、当該地域の鳥類の生息状況に変化を与えるものではなかったと考える。</p> <p>3 景観(主要な景観の構成要素の改変の程度) 東京港野鳥公園ビジターセンターからの眺望は手前の樹林が予測時に比べて育っているため計画地の埋立区域が見える範囲は少なくなっており、一般市民が眺望できる場所からの景観に変化はないと考える。</p>
苦情の有無	無

事後調査報告書

事 項	内 容		
事 業 名	首都高速中央環状新宿線（目黒区青葉台～豊島区南長崎間）建設事業		
番号・答申日・受理日	2-52-1	H2.6.7	H29.6.29
事 業 の 種 類	都市高速道路の新設		
規 模	延長及び区間：[延長]約8.7km [起点]目黒区青葉台四丁目 [終点]豊島区南長崎一丁目 道 路 規 格：第2種第2級（自動車専用道路） 車 線 数：往復4車線 設 計 速 度：60km/時（ジャンクション及び出入口40km/時） 構 造 形 式：トンネル 計 画 交 通 量：本線：56,000～82,000台/日（平成27年度） 70,000～101,000台/日（平成37年度） 工 事 期 間：平成4年度～平成26年度 工 事 完 了 日：平成27年3月7日		
事後調査の区分	工事の完了後その1		
調査項目・事項	大気汚染、騒音、振動、低周波空気振動、地形・地質		
調査結果の内容	<p>1 大気汚染</p> <p>(1) 自動車の走行に係る大気質（トンネル坑口部及びジャンクション周辺部） 二酸化窒素の期間（4季7日間）平均値（0.018～0.023ppm）は、全ての地点で予測結果（0.028～0.031ppm）を下回り、日平均値の最高値（0.033～0.043ppm）は、全ての地点で参考比較した環境基準（0.04から0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下）と同程度か下回っていた。 一酸化炭素の期間（4季7日間）平均値（0.3～0.4 ppm）は、全ての地点で予測結果（0.64～0.78 ppm）を下回り、日平均値の最高値（0.5～0.9ppm）は、全ての地点で参考比較した環境基準（10ppm）を下回っていた。 二酸化硫黄の期間（4季7日間）平均値（0.000～0.004mg/m³）は、全ての地点で予測結果（0.007ppm）を下回り、日平均値の最高値（0.002～0.008ppm）は、全ての地点で参考比較した環境基準（0.04 ppm）を下回っていた。</p> <p>(2) 換気所の供用に係る大気質 二酸化窒素の期間（4季7日間）の日平均値の最高値（0.033～0.041ppm）は、全ての地点で参考比較した環境基準（0.04から0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下）と同程度か下回っていた。 一酸化炭素の期間（4季7日間）の日平均値の最高値（0.4～0.6ppm）は、全ての地点で参考比較した環境基準（10ppm）を下回っていた。 二酸化硫黄の期間（4季7日間）の日平均値の最高値（0.002～0.007ppm）は、全ての地点で参考比較した環境基準（0.04 ppm）を下回っていた。</p> <p>2 騒音</p> <p>(1) 自動車からの道路交通騒音（トンネル坑口部及びジャンクション周辺部） 官民境界での道路交通騒音レベル（L_{A50}）の事後調査結果（[地上1.2m]朝52～75dB、昼間54～74dB、夕53～73dB、夜間52～72dB）は、予測結果（[地上1.2m]朝・夕43～71dB、昼間44～72dB、夜間41～70dB）を一部の地点で上回った。 一部の地点で予測結果を上回った理由として、近傍に位置する環状第6号線（山手通り）等の影響を受けているものと考えられる。 なお、官民境界での道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）の事後調査結果（[地上1.2m]昼間67～70dB、夜間65～68dB）は、環境基準（昼間70B以下、夜間65dB以下）を一部の地点で上回った。</p>		

事 項	内 容
調査結果の内容	<p>(2) 換気所からの騒音 騒音レベル(L_{A50})の事後調査結果([地上1.2m] 朝・夕51～69dB、昼間52～69dB、夜間51～65dBは、予測結果([地上1.2m] 40dB以下)を全ての地点で上回った。 上回った理由として、周辺道路の影響を受けているものと考えられる。</p> <p>3 振動</p> <p>(1) 自動車からの道路交通振動(トンネル坑口部及びジャンクション周辺部) 道路交通振動レベル(L₁₀)の事後調査結果(昼間38～58dB、夜間36～58dB)は、全ての地点で予測結果(昼間53～55dB、夜間52～54dB)を下回り、また、環境確保条例の規制基準(昼間60～65dB以下、夜間55～60dB以下)を下回った。</p> <p>4 低周波空気振動(低周波音) ジャンクションの低周波音圧レベル(L₅₀)の事後調査結果(67～90dB)は、予測結果(73～89dB)と同程度であり、「都市部の日常生活に多様に存在している低周波音レベルの範囲」90dBの範囲内であった。また、低周波音圧レベル(L₆₅)の事後調査結果(68～96dB)は、全ての時間帯で平均的な被験者が知覚できる低周波音100dBを下回った。</p> <p>5 地形・地質(対象路線の地下構造物設置の伴う地下水位の変化) 工事完了後における地下水位は、着工前と同程度であったことから、道路(トンネル)の存在に係る地下水の水位への影響は少ないものとする。</p>
苦情の有無	無

事後調査報告書

事 項	内 容																											
事業名	東京都市計画道路放射第5号線（杉並区久我山二丁目～久我山三丁目）建設事業																											
番号・答申日・受理日	2-225-1	H15. 9. 8	H29. 6. 30																									
事業の種類	道路の新設																											
規 模	延長及び区間：延長約1.3km (起点) 杉並区久我山二丁目 (終点) 杉並区久我山三丁目 車 線 数：往復4車線 道 路 幅 員：60m 計画交通量：39,200～44,200台/日（平成29年度） 37,000～37,500台/日（平成37年度） 供 用 開 始：平成29年度（予定） 工 事 期 間：平成20年度～平成29年度（予定）																											
事後調査の区分	工事の施行中その2																											
調査項目・事項	騒音・振動、水循環、廃棄物																											
調査結果の内容	<p>1 騒音・振動</p> <p>(1) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル 橋梁部の土工、下部工（基礎工及び橋台工）における建設作業騒音（L_{A5}）の事後調査結果は、64～78dBであり、予測結果（77～78dB）と同程度又は下回り、全ての地点で勧告基準（80dB）を下回った。</p> <p>(2) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動レベル 橋梁部の土工、下部工（基礎工）における建設作業振動（L_{10}）の事後調査結果は、43～53dBであり、一部において予測結果（44～51dB）を上回り、全ての地点で勧告基準（70dB）を下回った。 予測結果を上回った理由は、ラフタークレーンの下に敷いている鉄板位置の移動等に伴うもの等と考えられ、今後の工事にあたっては注意して作業を行うようにする。</p> <p>2 水循環 下部工事の実施前及び工事期間中ともに、不圧地下水（宙水）の水位は地表から約2m、被圧地下水の水位は地表から約9mに分布し、著しい相違は見られなかった。このため、現時点では、新たな橋梁の架橋工事による影響はないと考えられる。</p> <p>3 廃棄物 (予測結果は工事の終了時まで)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">種別</th> <th rowspan="2">予測結果 (m^3)</th> <th colspan="3">事後調査結果</th> </tr> <tr> <th>今回調査 結果(m^3)</th> <th>累計(m^3)</th> <th>再資源化等率 又は再利用率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">廃棄物</td> <td>コンクリート塊</td> <td style="text-align: center;">約1,400</td> <td style="text-align: center;">346</td> <td style="text-align: center;">375</td> <td style="text-align: center;">100%</td> </tr> <tr> <td>アスファルト・ コンクリート塊</td> <td style="text-align: center;">約2,100</td> <td style="text-align: center;">640</td> <td style="text-align: center;">661</td> <td style="text-align: center;">100%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設発生土</td> <td style="text-align: center;">約15,000</td> <td style="text-align: center;">9,923</td> <td style="text-align: center;">10,404</td> <td style="text-align: center;">100%</td> </tr> </tbody> </table>			種別	予測結果 (m^3)	事後調査結果			今回調査 結果(m^3)	累計(m^3)	再資源化等率 又は再利用率	廃棄物	コンクリート塊	約1,400	346	375	100%	アスファルト・ コンクリート塊	約2,100	640	661	100%	建設発生土		約15,000	9,923	10,404	100%
種別	予測結果 (m^3)	事後調査結果																										
		今回調査 結果(m^3)	累計(m^3)	再資源化等率 又は再利用率																								
廃棄物	コンクリート塊	約1,400	346	375	100%																							
	アスファルト・ コンクリート塊	約2,100	640	661	100%																							
建設発生土		約15,000	9,923	10,404	100%																							
苦情の有無	無																											

変 更 届

事 項	内 容		
事 業 名	臨海部幹線道路建設事業及び臨海部開発土地区画整理事業		
番号・答申日・受理日	1-81-2	H4.6.26	H29.7.6
事 業 の 種 類	道路の新設及び改築、土地区画整理事業		
規 模	<p>事 業 区 間：</p> <p>[放射 34 号線] 中央区勝どき二丁目～江東区有明二丁目（約 2.8km）</p> <p>[環状 2 号線] 港区東新橋二丁目～東新橋一丁目、中央区晴海四丁目～江東区有明二丁目（約 2.6km）</p> <p>[補助 314 号線] 中央区晴海五丁目～晴海三丁目（約 1.1km）</p> <p>[補助 315 号線] 江東区豊洲五丁目～有明二丁目（約 3.3km）</p> <p>[高速晴海線] 中央区晴海二丁目～江東区有明二丁目（約 2.7km）</p> <p>構 造：平面、盛土、高架、橋梁、トンネル</p> <p>事業予定期間：平成 9 年度～平成 32 年度</p> <p>完 成 予 定：平成 32 年度</p>		
変 更 内 容 の 概 略	<p>1 変更理由</p> <p>(1) 放射 34 号線及び環状 2 号線の構造形式の変更</p> <p>放射 34 号線、環状 2 号線について、社会経済情勢の変化や都財政の悪化を受け、平成 8 年に、放射 34 号線と補助 314 号線との交差部形式を高架構造から平面構造に、補助 315 号線との交差部形式を掘割構造から平面交差に整備方針を見直すとともに、環状 2 号線と補助 315 号線との交差部形式を掘割構造から平面構造に整備方針を見直した。今般、街路事業や土地区画整理事業が工事概成を迎え、当面、高架構造や掘割構造の整備は行わないことから、放射 34 号線、環状 2 号線は、平面交差として構造形式を変更する。</p> <p>(2) 環状 2 号線の事業予定期間の変更</p> <p>本事業とは別に実施されている環状 2 号線（中央区晴海四丁目～銀座八丁目間）建設事業は、用地取得上の理由により既定事業期間内に工事が完了できないため、工事期間を平成 32 年度まで延伸し、供用開始年次を平成 32 年度に変更した。これに伴い、本事業における環状 2 号線においても完成予定を平成 32 年度に変更する。</p> <p>(3) 高速晴海線の一部区間の除外</p> <p>高速晴海線の I 期区間である中央区晴海二丁目から江東区有明二丁目までの区間については、往復 4 車線のうち、往復 2 車線が整備中であるが、この区間における未整備車線及び II 期区間である中央区築地一丁目から中央区晴海二丁目までの区間については、整備時期が未定であるため、本環境影響評価から除外する。</p>		

事 項	内 容													
変更内容の概略	2 変更内容													
	(1)放射34号線及び環状2号線													
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="432 351 628 405"></th> <th data-bbox="628 351 842 405">対象路線</th> <th data-bbox="842 351 1142 405">変更後</th> <th data-bbox="1142 351 1474 405">変更前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="432 405 628 501" rowspan="2">構造</td> <td data-bbox="628 405 842 501">放射34号線</td> <td data-bbox="842 405 1142 501">平面・盛土・橋梁</td> <td data-bbox="1142 405 1474 501">平面・盛土・<u>掘割</u>・高架・橋梁</td> </tr> <tr> <td data-bbox="628 501 842 591">環状2号線</td> <td data-bbox="842 501 1142 591">平面・橋梁・トンネル</td> <td data-bbox="1142 501 1474 591">平面・<u>掘割</u>・橋梁・トンネル</td> </tr> </tbody> </table>		対象路線	変更後	変更前	構造	放射34号線	平面・盛土・橋梁	平面・盛土・ <u>掘割</u> ・高架・橋梁	環状2号線	平面・橋梁・トンネル	平面・ <u>掘割</u> ・橋梁・トンネル			
	対象路線	変更後	変更前											
構造	放射34号線	平面・盛土・橋梁	平面・盛土・ <u>掘割</u> ・高架・橋梁											
	環状2号線	平面・橋梁・トンネル	平面・ <u>掘割</u> ・橋梁・トンネル											
事業予定期間	環状2号線	平成13～ <u>32</u> 年度	平成13～28年度											
完成予定	環状2号線	平成 <u>32</u> 年度	平成28年度											
(2) 高速晴海線														
項目	変更後	変更前												
事業区間	中央区晴海二丁目～江東区有明二丁目	中央区築地一丁目～江東区有明二丁目												
標準幅員	<u>14.2</u> m	18.2m												
車線数	往復 <u>2</u> 車線	往復4車線												
構造	高架・橋梁	<u>掘割</u> ・高架・橋梁・ <u>トンネル</u>												
換気所の数	<u>0</u>	2												
環境影響評価項目の再評価(見直し)結果	今回の変更において道路の構造等が変更となるため、大気汚染、騒音、振動、景観について予測・評価を行ったが、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。													

変 更 届

事 項	内 容								
事 業 名	東京都市計画事業六町四丁目付近土地区画整理事業								
番号・答申日・受理日	1-164-1	H10.1.28	H29.7.13						
事 業 の 種 類	土地区画整理事業								
規 模	位 置：足立区六町一丁目、二丁目、三丁目及び六町四丁目、西加平一丁目、二丁目、南花畑一丁目の各一部 事業面積：87.1ha 施行主体：東京都 計画人口：約 8,300 人 事業期間：平成 9 年度～平成 34 年度（予定）								
変更内容の概略	1 変更理由 地権者との合意形成に時間を要し、工事着手が遅延したことを受け、残事業の工事工程を見直した結果、全体の事業完了時期を変更する。 2 変更内容 (1) 事業期間 <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">項 目</th> <th style="width: 30%;">変更後</th> <th style="width: 30%;">変更前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業期間</td> <td>平成 9 年度～平成 34 年 度</td> <td>平成 9 年度～平成 28 年 度</td> </tr> </tbody> </table>			項 目	変更後	変更前	事業期間	平成 9 年度～平成 34 年 度	平成 9 年度～平成 28 年 度
項 目	変更後	変更前							
事業期間	平成 9 年度～平成 34 年 度	平成 9 年度～平成 28 年 度							
環境影響評価項目の再評価(見直し)結果	今回の変更において事業期間は変わるが、工事の規模等の予測条件に変更はないことから、予測・評価の見直しは行わない。								

変 更 届

事 項	内 容																
事 業 名	成木開発株式会社 拡張事業																
番号・答申日・受理日	1-273-1	H23.12.21	H29.7.13														
事 業 の 種 類	土石の採取																
規 模	位 置：青梅市成木五丁目及び八丁目 事業区域面積：612,566 m ² 年間採取量：357,000t 採 取 期 間：19.5年 総採取岩石：4,641,000t 採 掘 方 法：露天階段採掘法（ベンチカット工法） 放 流 河 川 名：成木川（荒川水系）																
変更内容の概略	<p>1 変更理由</p> <p>本事業は、採掘区域内の借地における森林再生事業の契約を解除できなかったことにより、採掘区域を縮小し、事業期間を短縮した経緯がある。今回の事業計画の変更は、その契約が解除となったことから、採掘区域を拡大し、事業期間を延長するものである。</p> <p>2 主な変更内容</p> <p>(1) 採掘区域面積 (単位：m²)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">項 目</th> <th style="width: 25%;">変更後</th> <th style="width: 25%;">変更前</th> <th style="width: 25%;">増減(△)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>採掘区域</td> <td style="text-align: center;"><u>278,046</u></td> <td style="text-align: center;">256,197</td> <td style="text-align: center;">21,849</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2)事業期間</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">項 目</th> <th style="width: 25%;">変更後</th> <th style="width: 25%;">変更前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業期間</td> <td style="text-align: center;"><u>19.5</u>年間</td> <td style="text-align: center;">13年間</td> </tr> </tbody> </table>			項 目	変更後	変更前	増減(△)	採掘区域	<u>278,046</u>	256,197	21,849	項 目	変更後	変更前	事業期間	<u>19.5</u> 年間	13年間
項 目	変更後	変更前	増減(△)														
採掘区域	<u>278,046</u>	256,197	21,849														
項 目	変更後	変更前															
事業期間	<u>19.5</u> 年間	13年間															
環境影響評価項目の再評価(見直し)結果	今回の変更において採掘区域、採掘期間等が変更となるため、騒音・振動、水質汚濁、生物・生態系、景観、廃棄物について予測・評価を行ったが、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。																