

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第5回総会 議事録

■日時 平成29年7月31日（月）午前10時～午後0時24分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室27

■出席委員

柳会長、町田第一部会長、平手第二部会長、池邊委員、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、
堤委員、寺島委員、西川委員、森川委員、義江委員

■議事内容

1 答申

(1) 「江戸川清掃工場建替事業」環境影響評価調査計画書

⇒ 調査計画書における選定項目、調査手法等について、大気汚染、悪臭、騒音・振動及び土壌汚染の項目に係る指摘事項に留意して、調査、予測及び評価すべきことを付した答申文を、全会一致で知事へ答申

(2) 「(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

⇒ 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大気汚染、騒音・振動、日影及び景観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

(3) 「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

⇒ 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・振動及び景観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	・中央新幹線 品川・名古屋間（工事の施行中その1）	平成 29 年 6 月 29 日
	・首都高速板橋足立線建設事業（工事の完了後）	平成 29 年 7 月 18 日
	・大井ふ頭その1・その2間埋立事業（工事の完了後）	平成 29 年 6 月 28 日
	・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）	平成 29 年 6 月 29 日
	・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）	平成 29 年 6 月 30 日
2 変 更 届	・臨海部幹線道路建設事業及び臨海部開発土地地区画整理事業	平成 29 年 7 月 6 日
	・東京都市計画事業六町四丁目付近土地地区画整理事業	平成 29 年 7 月 13 日
	・成木開発株式会社 拡張事業	平成 29 年 7 月 13 日
3 完 了 届	・（仮称）八王子高尾商業施設計画	平成 29 年 6 月 30 日

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第5回総会
速 記 録

平成29年7月31日（月）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室27

(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、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、委員21名のうち18名の御出席をいただいております、定足数を満たしてございます。

それでは、平成29年度第5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 会議に入ります前に、本日は傍聴を希望する方がいますので「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、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○柳審議会会長 傍聴の方は、傍聴希望案件が終了次第、退室されても構いませんので、よろしくをお願いいたします。

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5回総会を開催します。

本日の会議は、次第にありますように答申3件に係る審議を行った後、受理報告及びその他を受けたいと思います。

最初に「江戸川清掃工場建替事業」環境影響評価調査計画書の答申に係る審議を行います。

この案件につきましては、第二部会で審議をしていただきましたので、その結果につきまして平手第二部会長から報告を受けることといたします。

それでは、よろしくをお願いいたします。

○平手第二部会長 それでは、資料1をご覧ください。

初めに、部会で取りまとめました答申案文につきまして事務局から朗読してください。

○池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。

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。
別紙は2ページになります。

「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。

付表につきましては、4ページのとおりでございます。

以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、審議の経過について御報告いたします。

本調査計画書は、平成29年6月1日に当審議会に諮問され、第二部に付託されました。

本事業は、江戸川区江戸川二丁目に位置する約2万8,000㎡の計画地において、清掃工場の建替えを行うものであり、対象事業の種類は廃棄物処理施設の設置でございます。

次に、答申案の内容について、御説明いたします。

まず【大気汚染、騒音・振動】共通の意見ですが、計画地周辺には、住宅、学校及び保育園等があることを十分考慮した上で、施工方法、使用する建設機械の種類や台数、工事用車両の走行ルート等を検討し、環境影響評価書案において詳細に記載することを求めるものでございます。

次に【大気汚染】の意見ですが、高層気象の調査及び風洞実験を実施していることから、そのデータの活用方法について記載することを求めるものなどがございます。

次に【悪臭】の意見ですが、類似事例等を参照する方法とされていることから、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・評価することを求めるものでございます。

次に【騒音・振動】の意見ですが、建設機械の稼働に伴う騒音・振動について、解体工事や建設工事などの主要な工種ごとに予測・評価することを求めるものでございます。

最後に【土壌汚染】の意見ですが、計画地内には、既存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既存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・評価を行うことを求めるものでございます。

本調査計画書に対しましては、都民からの意見書の提出はありませんでしたが、周知地域区長である江戸川区長及び近隣県市長である市川市長から意見が提出されております。

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、ここに指摘する事項に留意して評価書案を作成するよう求める次第でございます。

以上で、私からの報告を終わります。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

ただいまの報告について、何か御意見等ございますでしょうか。

義江委員、どうぞ。

○義江委員 大気汚染のことですけれども、私の記憶によれば、今まで大気汚染の予測に風洞実験を用いていることはほとんどなかったと思うのですけれども、まず、その記憶が確かなのかということと、この件で風洞実験をやることになった理由を教えてくださいと思います。

○池田アセスメント担当課長 ただいまの御質問でございますけれども、確かに先生がおっしゃるとおり、なかなか清掃工場ではないかと思うのですが、今回の事業者が東京二十三区清掃一部事務組合で、1年前～2年前に審議していただいた目黒清掃工場の建替えについても、ああいう複雑な住宅街にあるということで行っておりまして、今回もそれに倣った形で行うということ聞いております。

○柳審議会会長 義江委員、よろしいでしょうか。

○義江委員 はい。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 今の義江委員とも関連するのですが、こちらは既存の施設で、建替えの煙突の高さもほぼ同じでしょうし、同時に建屋もそんなにそんなに大きく変わっていないはずで、約20年間稼働しておりますので、いろいろな周辺のデータを上手に活用しながらこの風洞実験等の結果とあわせて予測することも可能なことだと思いますので、ぜひそのあたりも行っていただきたいと思います。

同時に、現状においても、稼働していて特に周辺に大気に対する影響が出ていることがないはずですので、そういったことも踏まえて既存のデータも活用するということもぜひやっていただきたいと思っております。

○池田アセスメント担当課長 ただいまの谷川委員の意見につきましては、事業者に伝えまして、既存のデータ等を活用して、しっかりと評価書案をつくっていきたいと思います。

○柳審議会会長 谷川委員、それでよろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

ほかに御発言がないようですので、ただいまの報告をもちまして、審議会の答申としたいと思います。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。

事務局で答申書のかがみを配布してください。

(「かがみ」を配布)

○柳審議会会長 それでは、答申書を読み上げてください。

○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11号

平成29年7月31日

東京都知事 殿

東京都環境影響評価審議会

会長 柳 憲一郎

「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（答申）

平成29年6月1日付29環総政第238号（諮問第472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。

別紙につきましては、先ほど読み上げさせていただきましたので省略をさせていただきます。

○柳審議会会長 ただいま朗読しましたとおり、知事に答申することいたします。

それでは、次に「(仮称)三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価案の答申に係る審議を行います。

この案件につきましても、第二部会で審議していただきましたので、その結果について、平手第二部会長から報告を受けることといたします。よろしく申し上げます。

○平手第二部会長 資料2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、事務局から朗読してください。

○池田アセスメント担当課長 それでは、5ページを読み上げさせていただきます。

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」に係る
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」は6ページをご覧ください。

「(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。

付表は、8ページのとおりでございます。

以上でございます。

○平手第二部会長 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12月22日に当審議会に諮問され、第二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、都民からの意見書の提出はございませんでしたが、関係区長である港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。

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ございませんでしたので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いたします。

本事業は、港区三田三丁目及び四丁目に位置する約4haの事業区域において、事務所、住宅、文化・交流施設等の建築物の新築を行うものであり、対象の事業の種類は、高層建築物の新築でございます。

次に、答申案の内容について、御説明いたします。

まず【大気汚染】の意見ですが、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、周辺には中学校などの教育施設が存在することから、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を求めるものでございます。

次に【騒音・振動】の意見ですが、建設機械の稼働に伴う建設作業振動については、最大と予測される地点の付近に住宅用途の建物が存在していることから、環境保全のための措置を徹底することを求めるものでございます。

次に【日影】の意見ですが、評価の指標とした規制値を下回るとしているが、等時間日影

図では、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を求めるものでございます。

最後に【景観】の意見ですが、代表的な眺望地点等において、計画地西側には、住宅等も多く存在することなどから、眺望地点を追加することを求めるものなど2件でございます。

以上で、私からの報告を終わります。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

ただいまの報告について、何か御意見等はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

特に御発言がないようですので、ただいまの報告をもちまして、審議会の答申と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、そのようにさせていただきます。

事務局で答申書のかがみを配布してください。

(「かがみ」を配布)

○柳審議会会長 それでは、答申書を読み上げてください。

○池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12号

平成29年7月31日

東京都知事 殿

東京都環境影響評価審議会

会長 柳 憲一郎

「(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(答申)

平成28年12月22日付28環総政第821号(諮問第465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、先ほど読み上げさせていただきましたので省略をさせていただきます。

○柳審議会会長 ただいま朗読しましたとおり、知事に答申することいたします。

次に「虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案の答申に係る審議を行います。

この案件につきましても、第二部会で審議していただきましたので、その結果について、平手第二部会長から報告を受けることといたします。よろしくお願いします。

○平手第二部会長 資料3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、事務局から朗読してください。

○真田アセスメント担当課長 資料の9ページをご覧ください。読み上げさせていただきます。

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。
10ページをご覧ください。

「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。

審議経過については11ページのとおりでございます。

以上でございます。

○平手第二部会長 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29年2月23日に当審議会に諮問され、第二部会に付託されました。

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3件の意見書の提出がありました。

また、関係区長である港区長、渋谷区長及び目黒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。

なお、都民の意見を聴く会につきましては、公述人が辞退したため、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いたします。

本事業は、港区虎ノ門五丁目及び麻布台一丁目に位置する約8.1haの計画地において、事務所、住宅及び商業施設等を含む高層建築物を建設するものであり、対象事業の種類は高層建築物の新築でございます。

次に、答申案の内容について、御説明いたします。

まず【騒音・振動】の意見ですが、建設機械の稼働に伴う騒音・振動は、勧告基準と同値またはわずかに下回る程度であり、また、隣接して小学校等が存在することから、環境保全のための措置を徹底するよう求めるものでございます。

次に【景観】の意見ですが、麻布小学校等が近接しており、圧迫感による影響も懸念も示されていることから、今後、圧迫感の軽減を図るため、敷地境界付近に植栽を施すに当たっては、小学校等の意見を反映するよう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。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

ただいまの報告につきまして、何か御意見等はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

特に御発言がないようですので、ただいまの報告をもちまして、審議会の答申と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、そのようにさせていただきます。

事務局で答申書のかがみを配布してください。

(「かがみ」を配布)

○柳審議会会長 それでは、答申書を読み上げてください。

○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13号

平成29年7月31日

東京都知事 殿

東京都環境影響評価審議会

会長 柳 憲一郎

「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（答申）

平成29年2月23日付28環総政第988号（諮問第470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、先ほど読み上げたとおりでございますので、省略をさせていただきます。

以上です。

○柳審議会会長 ただいま朗読しましたとおり、知事に答申することいたします。

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、報告をいたします。

資料4、12ページをご覧ください。受理報告でございます。

事後調査報告書5件、変更届3件、完了届1件を受理しております。

それでは、受理報告につきまして、担当から御説明を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、御説明させていただきます。資料の13ページをご覧ください。

「中央新幹線 品川・名古屋間」、いわゆるリニアでございます。こちらは法アセスとなっております。事業の種類としては、新幹線鉄道の建設でございます。

延長及び区間は、延長が約286km、そのうち都内の路線延長としては19.4kmでございます。

起点は東京都港区、終点が愛知県名古屋市でございます。

走行方式としては、超電導磁気浮上方式でございます。

最高設計速度は505km/時でございます。

構造形式は地下式で、トンネルが19.4kmでございます。

工事予定期間は平成27年度～平成39年度。

供用開始が平成39年度でございます。

分厚いリニアの報告書がありますが、こちらをご覧ください。3ページをお開きいただけますでしょうか。路線の計画となっております。

一番東に東京、品川がございまして、そこから甲府市、赤石山脈と、ずっと西に向かって真っすぐ行って、最終的には終点が名古屋となっております。

4ページをお開きください。東京都内の路線計画図が載っております。

現在、都内においては品川駅と、あと都内に設置する5か所の非常口がございます。ここに赤い○が書かれている非常口が5か所ございますが、その非常口のうち、品川駅のすぐ隣の北品川の非常口と変電施設、また、品川駅からちょっと離れて、町田市のところのところに3つ点がございますけれども、その真ん中のところが小野路非常口なのですが、その工事が始まったばかりという段階でございます。

それでは、また資料にお戻りください。

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。

調査事項としては、水質、地下水、地盤沈下、土壌汚染、廃棄物等、温室効果ガスでございます。

もう一回、事後調査報告書の20ページをお開きください。こちらは調査対象とした町田市の小野路非常口でございます。この真ん中に小野路非常口と記載されておりますが、両側はトンネルとなっております。

21ページをご覧ください。こちらの青色の線が小野路川で、赤い線で囲まれているのが今回の工事範囲でございます。青い△が調査地点でございます。

今回、工事の排水に当たっては、この場合は濁水処理設備を設置しておりまして、水処理をした上で小野路川に排水してございます。

22ページをご覧ください。

浮遊物質(SS)は、小野路川においては低水時が8mg/Lでございまして、環境基準値100mg/Lを下回っている状況です。したがって、予測のとおり、工事施工ヤードの設置に係る水の濁りの影響は小さかったものと考えられるとしてございます。

次に、地下水でございます。

35ページをお開きください。こちらは北品川の変電所の場所でございます。図2-1-1(4)の赤い範囲、こちらの2つの△が観測井の位置でございます。

まず、地下水の水質です。こちらについては39ページをお開きください。こちらは一部の観測井で、鉛、ひ素、ふっ素といったものが基準値を上回ってございました。ただし、今回、工事の施行に当たり、こういった重金属を含有するような材料は使っておりませんが、引き続き監視を行うとしてございます。

次に、地下水の水位でございます。報告書の42ページをご覧ください。各地点における降水量と地下水が掲載されてございます。

43ページ～44ページと46ページをご覧くださいませでしょうか。こちらは品川駅付近で2

か所、あるいは北品川駅付近で4か所調査いたしました。このグラフにあるとおり、ともに季節的な水位変動はあるものの、計測の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としてございます。

今度は、トンネル工事に係る地下水の水質及び水位でございます。50ページをお開きください。調査結果の(2)でございます。

北品川の非常口におけるトンネル工事なのですが、こちらも先ほどの北品川の変電所の場所と全く同じでございますので、地下水の水質についても、一部の観測井でふっ素が基準値を上回ったものの、工事の施行に当たり、ふっ素を含有する材料は使用しておらず、引き続き監視を行うとしております。

②の地下水の水位についても、先ほどの北品川の変電所と同じように、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、地下水への影響は小さかったものと考えられるとしてございます。

次に、地盤沈下の切土工の工事又は既存の工作物の除去に係る地盤沈下についてでございます。これにつきましては58ページをご覧ください。

地盤沈下の調査結果が掲載してございます。ここに「初期値との差」と表の右のほうにあるのですが、こちらは01の品川の地下駅、02の北品川の変電施設ともに、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としてございます。

次に、トンネル工事に係る地盤沈下でございます。こちらは62ページをご覧ください。調査結果でございます。

こちらに記載のとおり、先ほどの切土工等又は既存の工作物の除去に係る地盤沈下に記載の北品川変電施設と全く同じ内容でございますので、こちらも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しております。

次に、土壌汚染の切土工又は既存の工作物の除去に係る土壌汚染についてでございます。こちらは報告書の68ページをご覧ください。

この表では品川駅の建設工事で発生した建設発生土について、重金属の溶出量試験と受け入れ先の基準をそれぞれ照らし合わせた結果でございます。今回、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先基準に適合したことから、発生土には土壌汚染は確認されていないという状況でございます。

次に、トンネルの工事に係る土壌汚染でございます。81ページと82ページをお開きください。

こちらは、トンネル工事のうち、小野路非常口のトンネル工事で発生した建設発生土について、それぞれ重金属等の含有量の試験、あと、受け入れ先の基準を照らし合わせた結果でございますが、こちらも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先基準に適合したことから、発生土には土壌汚染は確認されておりません。

資料は14ページのその他でございます。事後調査報告書は71ページをお開きください。

こちらは参考となっておりますが、今回、土壌汚染対策法に基づき、品川駅と北品川非常口及び変電所施設において、土壌汚染状況調査を行ってございました。まず、品川駅においては、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はカドミウム、六価クロム、鉛、ひ素、ほう素、シアンによる土壌汚染が現在確認されております。そのため、品川駅、北品川非常口及び変電施設については、いわゆる形質変更時要届出区域に指定されております。そのうち、品川駅については、自然由来特例区域となっております。

もう一つの北品川については、JRの前の土地の所有者によって、土壌汚染については既に掘削除去が行われて、一部を除き届出区域が既に解除されている状況でございます。

次に、廃棄物等でございます。こちらに関しましては、事後調査報告書90ページの表5-1-5をご覧ください。

こちらは主な副産物の予測結果と、それに対する事後調査結果でございます。今回、工事期間を通じての予測であることから、工事途中の現段階においては、評価書の予測結果との比較検討は行わないものとしてございます。予測結果は、工事の終了時までをお示しております。今回、建設発生土については333m³、建設汚泥は4,348m³、コンクリート塊は1,561m³、アスファルト・コンクリート塊は1,345m³となっております。

次に、トンネル工事に係る建設工事伴う副産物でございます。こちらは事後調査報告書96ページでございます。表5-2-5をご覧ください。

こちらと同じくトンネル工事に係る副産物の予測結果と、それに対する事後調査結果を示してございます。こちらについては、今回、建設発生土が4万1,037m³、建設汚泥が7,449m³、コンクリート塊が246m³、アスファルト・コンクリート塊が9m³などとなっております。

次に、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）でございます。事後調査報告書103ページの表6-5をご覧ください。

こちらに関しては、評価書の予測結果と事後調査結果でございます。こちらも、温室効果ガスについては、工事期間を通じての予測であることから、工事途中の現段階においては、評価書の予測結果との比較検討は行わないものとしてございます。

こちらは、まず建設機械の稼働なのですが、燃料消費の(CO₂)が826t、燃料消費の(N₂O)が6t、電力消費によるCO₂排出が121tとなっております。

資材運搬及び機械の運搬に用いる車両の運行に関しては、それぞれCO₂が685t、N₂Oが4tとなっております。

あと、建設資材の使用に伴うCO₂排出量が2,855t。

廃棄物の発生についても以下のとおりとなっております、CO₂換算総排出量が今回の調査結果で4,526tとなっております。

資料のほうにお戻りください。最後に苦情の有無でございます。

今回の工事に関しましては、騒音に関するものは1件ございましたけれども、作業内容とか撤去ガラを静かに積み込むよう改善しますとお伝えしたところで、その方からは理解を得ているという状況でございます。

中央新幹線については以上でございます。

引き続きまして、資料の15ページをご覧ください。「首都高速板橋足立線建設事業」でございます。

こちらは、事業の種類としては道路の新設でございます。

延長は約6.2km。

起点が板橋区板橋二丁目、終点が足立区江北二丁目でございます。

こちらに関しまして、今回は工事の完了なのですが、白い大きな、厚い事後調査報告書をご覧いただきたいと思います。

13ページをご覧いただけますでしょうか。計画の概要が載っております。

まず、図の一番西の端にありますのが一番にある板橋ジャンクションでございまして、中山道の上をまたぎ、途中、真ん中の三田線と分かれるあたりから、今度は明治通りをまたぐ形になってございます。その後、王子付近で地下鉄の南北線をアンダークロスする形となっております。その後、再び高架になって、東の端は足立区の江北ジャンクションという6.2kmでございます。

また資料へ戻っていただきますでしょうか。

道路規格は第2種第2級でございます。

車線数は往復4車線。

構造形式は高架式（一部地下式、掘割式）でございます。

工事期間は昭和62年度～平成26年度。

工事完了が平成27年3月でございます。

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・事項としては大気汚染、騒音、振動、低周波空気振動などがございます

調査結果の内容でございます。まず、大気汚染、自動車走行に係る大気質（一般部）でございます。

報告書の31ページをご覧ください。断面1～12が一般部、沿道部の調査地点でございます。

次に57ページの表7.1-5（1）をご覧ください。

こちらの二酸化窒素（NO₂）の期間平均値は、全ての地点で予測結果（0.025ppm～0.033ppm）を下回っております。また、日平均の最大値（0.040ppm～0.050ppm）は、全ての地点で参考比較とした環境基準（0.04ppm～0.06ppmまでのゾーンまたはそれ以下）を満足してございます。

58ページの表7.1-5（2）をご覧ください。こちらは一酸化炭素（CO）でございます。

期間平均値（0.3ppm～0.5ppm）は、全ての地点で予測結果（0.564ppm～0.747ppm）を下回っております。また、日平均の最大値（0.5ppm～0.8ppm）は、全ての地点で参考比較した環境基準（10ppm）以下を満足してございます。

59ページをご覧ください。こちらは二酸化硫黄（SO₂）の期間平均値です。

こちらの期間平均値（0.001ppm～0.005ppm）は、全ての地点で、予測結果（0.006ppm～0.016ppm）を下回っております。また、日平均の最大値（0.002ppm～0.008ppm）は、全ての地点で参考比較した環境基準（0.04ppm以下）を満足してございます。

60ページをご覧ください。こちらは浮遊粒子状物質（SPM）でございます。

こちらも期間平均値が0.018mg/m³～0.023mg/m³でございました。あと、日平均の最大値（0.035mg/m³～0.046 mg/m³）は、全ての地点で参考比較した環境基準を満足している結果でございました。

次に、自動車の走行に係る大気質（特殊部（西巢鴨交差点））でございます。報告書の63ページの表7.1-6の（1）～（3）がありますが、その西巢鴨交差点と書かれたところをご覧ください。

西巢鴨交差点の調査結果です。まず、二酸化窒素（NO₂）について、期間平均値（0.021ppm）

は、予測結果（0.029ppm）を下回ってございます。次に日平均の最大値（0.043ppm）は、参考比較とした環境基準（0.04ppm～0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下）を満足してございます。

表7.1-6（2）は一酸化炭素（CO）でございます。こちらの期間平均値（0.3ppm）は、予測結果（0.62ppm）を下回ってございます。次に日平均の最大値（0.6ppm）は、参考比較とした環境基準（10ppm）を下回ってございます。

次に表7.1-6（3）をご覧ください。二酸化硫黄（SO₂）でございます。

期間平均値（0.001ppm）は、予測結果（0.007ppm）を下回ってございます。日平均の最大値（0.004ppm）は参考比較した環境基準（0.04ppm以下）を満足してございます。

次に63ページの表7.1-6（1）をご覧ください。西巣鴨交差点の下の下のところに最大着地点がございますが、こちらの二酸化窒素の調査結果でございます。

こちらの二酸化窒素の期間平均値（0.015ppm）は、こちらも予想結果（0.0253ppm）を下回り、日平均値の最大値（0.044ppm）は、参考比較した環境基準（0.04ppm～0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下）を満足しているとなっております。

資料は16ページにお進みください。

次に、騒音でございます。

まず、自動車走行に係る騒音（道路交通騒音（一般部））でございます。こちらは事後調査報告書の110ページの表7.2-5をご覧ください。

こちらは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・夕方54dB～72dB、昼間54dB～72dB、夜間53dB～70dB）は、予測結果（朝・夕方52dB～65dB、昼間52dB～65dB、夜間50dB～60dB）を一部の地点を除き上回っておりました。差の値がマイナスになっているところを除き、全て予測結果を上回っていたというところでございます。

このように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とか、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などが考えられるとしてございます。

113ページをご覧ください。現在の環境基準（L_{Aeq}）との比較になってございます。

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55dB～73dB、夜間53dB～72dB）は、現在の環境基準（昼間70dB以下、夜間65dB以下）を一部の地点で上回っていたという状況でございます。表の中で×となったところが環境基準を上回っていた地点となっております。

次に、自動車の走行に係る騒音（道路交通騒音（特殊部））で、道路交通騒音のうち、西巢鴨交差点という特殊部の騒音でございます。こちらは111ページの表7.2-6をご覧ください。

こちらは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68dB～69dB、夜間67dB～68dB）は、予測結果（朝・夕60dB、昼間60dB、夜間57dB）を、全ての時間で上回っていたという状況です。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などが考えられるとしてございます。

次に113ページの表7.2-8をご覧ください。先ほどの表の下のところなのですが、こちらも官民境界での道路交通騒音レベル（ L_{Aeq} ）の事後調査結果については、昼間が68dB、夜間が67dB～68dBでございまして、環境基準（昼間70dB以下、夜間65dB以下）を一部の地点で上回ってございました。表の中で×となっているところが環境基準を上回ったところでございます。

以上が騒音でございます。

次に、振動でございます。

自動車走行に係る振動（道路交通振動）でございます。これについては120ページの表7.3-3をご覧ください。

こちらは道路交通振動レベル（ L_{10} ）の事後調査結果（昼間33dB～55dB、夜間33dB～52dB）は、網かけとなっている一部の地点を除き、予測結果（昼間46dB～54dB、夜間46dB～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）をそれぞれ下回っておりました。こちらも一部で予想結果を上回った理由としては、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などが考えられるとしてございます。

次に、低周波空気振動でございます。125ページの表7.4-2をご覧ください。

こちらは低周波音圧レベル（ L_{50} ）の事後調査結果で、79dB～91dBでございます。こちらは網かけとなっている一部の地点で予測結果を上回ってございました。予測結果を上回った理由としては、予測結果とした類似事例の道路構造が、本線のみの構造形式であったことに対して、今回の予測断面については、いわゆる新板橋出口、滝野川入口という高速の本線に入るアプローチの入り口の近くに位置しており、本線とか出入り口の複合的な影響を受けていることが考えられるということです。しかしながら、一部断面の低周波音圧レベルと対象路線交通量の推移については、必ずしも一致していないということから、本事業以外からの影響が生じた可能性も考えられるとしてございます。また、この低周波音圧レベル（ L_{65} ）の事

後調査結果については、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を全て下回っていたという結果です。

次に、地形・地質でございます。事後調査報告書の135ページの表7.5-4をご覧ください。

こちらは調査の地下水位なのですが、2か所、No.1とNo.2、いずれの地点についても、調査期間は渇水期であり、やや低下傾向であったものの、事前調査の地下水位と同程度でありました。また、No.1とNo.2の水位を比較すると、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りました。以上より、評価書における予想結果と同様に掘割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としてございます。

次に156ページをご覧ください。陸上植物でございます。表7.6-11をご覧ください。

こちらは陸上植物に影響を及ぼすもののうち、自動車の排ガスによる大気汚染がありますけれども、大気質の事後調査結果につきましては、事前調査と同程度でございました。また、156ページの下半分にある、植物の生育環境の変化ですけれども、各調査地点における活力度評価は、事前調査と比較して、おおむね同程度となっております。

資料については17ページへお進みください。

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としてございます。

次に、水生生物でございます。

まず、魚類でございます。事後調査報告書の170ページの表7.7-5をご覧ください。

こちらは事前調査において、荒川、あるいは隅田川で確認された種とも、確認状況の違いはあるのですが、隅田川、荒川で確認されたものが、引き続き事後調査でも確認されていることから、対象事業による影響は少ないものと考えられるとしてございます。

次に、底生生物でございます。171ページの表7.7-6(1)をご覧ください。

こちらは、荒川や隅田川では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てはございませんが、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ございます。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としてございます。

次に、日照阻害でございます。188ページの表7.8-1(1)、(2)をご覧ください。

こちらの中でNo.1からNo.4まで2ページにわたってありますけれども、この中でNo.2、あるいはNo.4においては、事後調査における日影範囲が、一部区間においては評価書の時点から道路構造、あるいは防音壁の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という結果になってございます。

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などの433戸については、旧建設省、今は国交省ですが、こちらのほうで定めております「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき、これらの433戸については費用負担について適切に対処を行っているとしてございます。

次に、電波障害でございます。報告書の267ページでございます。

評価書は昭和の時代につくってございますので、当時はまだアナログ放送でございました。この本線の供用後の平成15年に実施したアナログ放送の予測に対する事後調査を、今回の工事完了報告としてございます。

事後調査では、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）といった地点の割合が減少し、画質評価が「3-」～「1」の地点の割合が増加してございます。

264ページをご覧ください。

こちらが電波調査の調査地点です。こういった中で障害の発生が認められた2,894世帯については「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づきまして、ケーブルテレビ等による電波障害対策を既に実施してございます。

次に、景観でございます。報告書は219ページの表7.10-3（1）をご覧ください。

No.2とNo.3にあるように、高架につきましては上下線分離のダブルデッキとなっておりますので、その分、道路構造物の幅が狭くなってございます。そのことによって周辺に対する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、色彩などに十分配慮してございます。事後調査の結果、予測結果とほぼ同様に、街並みと調和した都市景観を形成していると考えられるとしてございます。

次に報告書の220ページの表7.10-4をご覧ください。

荒川河川敷ですが、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をかけてございます。参考までに218ページをご覧ください。

下にある写真に、このダブルデッキニールセンローゼンアーチ橋が載っております。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としてございます。

最後に報告書の228ページ、史跡・文化財でございます。

表7.11-8ですが、大気質に関するデータです。文化財に影響を及ぼすであろう二酸化窒素

及び二酸化硫黄について、事後調査の結果は、事前調査結果とほぼ同様か、もしくは下回っている状況でございました。

次に、沿道の付近にある、王子神社の天然記念物であるイチョウなのですが、こちらの活力度評価についても、事前調査と比較して、評価は同じでございました。

以上より対象事業による影響は少ないと考えるとしてございます。

それでは、資料にお戻りください。

今回の事業で苦情の有無については、なしということでした。

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、本日の資料の18ページをお開きください。

事業名につきましては「大井ふ頭その1・その2間埋立事業」でございます。

答申は平成21年7月、受理日は平成29年6月28日でございます。

事業の種類は公有水面の埋立です。

事後調査の区分は工事の完了後。

調査事項は水循環、生物・生体系、景観でございます。

それでは、お手元にあります、灰色のカバーの事後調査報告書を使って説明をさせていただきたいと思っております。まず、2ページをお開きください。

中段の図で大井ふ頭の場所を示させていただいております。大井ふ頭その1とその2の間に運河がございまして、この赤色の部分を新たに今回、埋め立てたということでございます。

1ページをご覧ください。

規模でございますけれども、埋立面積は22ha。埋立土量は約197万m³。工事期間は平成24年度～平成27年度で、もう既に終了してございます。

下にあります写真につきましては、その終了時点での航空写真を添付させていただいております。現状、このような形で埋め立てが完了してございます。

調査結果の内容ですけれども、報告書の20ページ、水循環でございます。

中央の図のほうを見ていただきまして、黄色い部分が今回、埋め立てた部分でございます。その下に「土手状地形」という文字が書いてあるかと思っておりますけれども、これは今回、埋め立てをする前から自然に堆積した土手状のものが地形となってあらわれているものでございます。今回、埋め立てるに当たって、この土手状地形を挟んで上と下といたしますか、これを挟んで水が行き来をしていないのかどうかというのが、今回の水循環の調査でございます。

21ページの調査方法でございます。

陸域につきましては、目視による水路、越流水の跡の確認、水域調査では調査船からの目視と、下の写真のような測流板による確認を行ってございます。

22ページの調査結果でございます。

雨水排水路につきましては、下の図にあるとおり、これは当然、工事のほうでやっているのでございますけれども、2か所設置し、確認されてございます。埋立区域の前面水域への流出口だけが確認できる構造になってございまして、この水路を使つての水の行き来はなかったという報告でございます。

報告書の23ページは埋立区域前面と背後水域間の水の移動でございます。

土手状地形の周辺を調査しましたがけれども、写真にあるとおり青々と植物等が育っておりまして、越流水による草木の倒れた状況等は確認ができておりません。また、このように繁茂した草が広がっておりますので、植物が海水に浸って枯れるような状況は確認されてございません。そういうことで、事後調査報告を今まで続けてまいりましたがけれども、今回の事業により、新たな海水交換が土手状地形を挟んで生じていないことが確認されてございます。

24ページの埋立区域前面水域と背後水域の流動です。

下の図のとおり、測流板の航跡から埋立工事による海水の停滞は認められなかったとしてございます。また、埋立区域背後の水域と、野鳥公園がございましてけれども、その接続部分では野鳥公園への水の流入、流出が確認されてございます。

事後調査報告書の26ページは評価書との比較でございます。

事後調査（工事の施行中）（平成24年度、平成25年度、平成27年度）、事後調査（工事の完了後）ともに埋立区域前面水域と背後水域間の海水の移動がないという結果が得られていることから、評価書の「埋立区域前面水域と背後水域間（東西海域間）の水の交換がない」という予測結果と一致したと評価してございます。

27ページの生物・生態系（水生生物）でございます。

調査時点につきましては下の表にあるとおりでございます。四季の調査をやってございます。

28ページの調査地点です。

下の図にあるとおり、No.1（埋立区域前面水域）とNo.2（内湾部）で調査をしてございます。調査項目については表にあるとおりでございます。

30ページにお移りいただきまして、植物プランクトン等の調査結果でございます。

時間の関係もございますので、若干省略をさせていただきますと、植物プランクトン等、ほかの動物プランクトン等につきましても、評価書時から今回までの調査で、東京湾で一般的な優占種が確認されていることから、埋立地出現に伴う水生生物の生息への影響は見られなかったと考察しております。

次に45ページの生物・生態系（鳥類）でございます。

調査時点につきましては、下の表にあるとおり、四季に各1回実施してございます。

46ページの調査地点は、下の表と図にあるとおり、ルートセンサス、定点調査、任意観察を現地で行ってございます。

47ページに移りまして、調査結果についてでございます。47ページから56ページにかけて記載をさせていただいておりますけれども、まとめとしまして57ページをお開きください。

評価書の予測結果と事後調査結果との比較検討でございます。

鳥類の生息環境の変化の程度は、評価書作成時には、埋立区域はドライドックとして利用されていた海域でございました。急深で浅場はほとんどない環境でございました。また、埋立区域周辺の海域は、水面、浅場、干潟が多く存在する状況でございましたけれども、埋立区域背後の水面を隔てる土手状地形などに小面積の草地や樹木の生育する緑地が存在するぐらゐの状況でございました。

現在の工事の完了後でございますけれども、埋立区域は造成裸地となっております。その後、舗装され、現在はコンテナ関連用地として利用が開始されてございます。埋立区域周辺の陸域の土地利用や緑地の状況も、ほぼ評価書作成時と同様の状況が継続してきております。埋立区域隣接時の土手状地形は平成28年度末ごろから東京都港湾局による干潟拡張工事が開始されまして、東京港野鳥公園と連続した環境への整備が、現在進められている状況でございます。

続きまして鳥類の生息状況の変化の程度でございます。

評価書において予測対象とした鳥類の状況でございます。カンムリカイツブリ、ダイサギなど、工事の完了後でも生息が確認されてございます。

コチドリ、セイタカシギ、コアジサシは事後調査では確認されてございませんけれども、評価書時と同様に、隣の東京港野鳥公園では毎年確認されている状況でございます。

58ページをお開きください。事業の実施区域及びその周辺地の鳥類の状況でございます。

事業の実施区域周辺では、埋立区域に面する定点No.4で、開放水面が消失した関係によりまして、評価書時の調査や事後調査から鳥類相は変化してございます。一方、そのほかでは

総種類数や総個体数、優占種の傾向などについては、評価書時の調査及び事後調査と大差はございませんでした。

また、隣接する東京港野鳥公園の鳥類の生息状況にも変化が見られておらず、事業の実施に伴う影響は、当該地域の鳥類の生息状況に特に変化を与えるものではなかったと考察してございます。

報告書の60ページは景観でございます。

調査地点は61ページの地図にあるとおり、東京港野鳥公園のビジターセンターの2階から城南野鳥橋方面を撮影してございます。

64ページをご覧ください。

上が評価書時の調査地点で、下が今回の平成28年度の調査の写真でございます。今回、平成28年度の事後調査のほうが、城南野鳥橋の手前の樹林が評価書時よりも育っているために、橋梁の下側にわずかに見えた埋立区域はさらに見えない状況になってございます。評価書時の東京港野鳥公園ビジターセンター2階からの景観と、今回の事後調査の景観を比較し、工事による景観の改変は確認されず、事後調査の結果は「一般市民が眺望できる場所からの景観に大きな違いはない」という予測結果に一致していると考察してございます。

工事の完了後の本事業に関する苦情につきましては、ございませんでした。

大井ふ頭については以上でございます。

続きまして、本日の資料の20ページをご覧ください。

事業名は「首都高速中央環状新宿線（目黒区青葉台～豊島区南長崎）建設事業」でございます。

お手元にある事後調査報告書につきましては、レモンイエロー色の冊子になります。

答申は平成29年6月、受理日は平成29年6月29日でございます。

事業の種類は都市高速道路の新設でございます。

規模でございます。黄色の図書の5ページが首都高速全体の路線でございます。そのうち下に示してございます対象区間と書かれている区間が、本計画でございます。

6ページは首都高速中央環状線新宿線（山手トンネル）概要図でございます。

事業計画につきましては、起点は、先ほど見ました図の左側になります目黒区青葉台四丁目、終点は図の右側の豊島区南長崎一丁目、延長は約8.7kmでございます。

車線数は往復4車線。

構造形式がトンネルとなっております。

工事期間は平成4年～平成27年。

工事完了は平成27年3月7日でございます。

ちなみに供用開始につきましては、平成22年3月でございます。

本日の資料の20ページにお戻りください。

事後調査の区分は工事の完了後その1でございます。

調査項目は大気汚染、騒音、振動、低周波空気振動、地形・地質でございます。

大気汚染でございます。

自動車の走行に係る大気質、それと本計画案は全てトンネル構造になっておりますけれども、調査地点はトンネル抗口部及びジャンクション周辺部で行ってございます。二酸化窒素、一酸化炭素、二酸化硫黄のそれぞれの期間平均値は、全て予測結果を下回ってございます。また、環境基準と同程度か下回ってございました。

換気所の供用に係る大気質も同様でございます。

騒音でございます。

自動車からの道路交通騒音でございますが、こちらもトンネル抗口部とジャンクション周辺部でございます。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) につきましては、予測結果を一部の地点で上回ってございます。

黄色い冊子は、前半は普通の本編で、後半が資料編となっております。資-29ページでございます。一部地点で上回ったところのさらに一部でございますけれども、代表的な地点としまして、こちらの図4-7を使わせていただきます。

こちらが調査地点のNo.7大橋ジャンクション周辺部でございます。こちらにつきまして上回ってございますけれども、考察としましては、こちらの図上の中心にちょうど大橋ジャンクションがループ状になってございまして、その上に□と□の組み合わせのような記号がついていると思いますが、D' が調査地点でございますけれども、今回調査したのがこちらの地点になります。予測地点につきましては、下の「北部地区サービス事務所」と書いてありますけれども、この事務所の「務」のあたりで予測調査をしております、山手通りであるとか、あるいはここは246が目の前に通っているのでございますけれども、そちらの影響を受けたものと考えてございます。

また、官民境界での道路交通騒音レベル (L_{Aeq}) につきましては、事後調査結果は、環境基準を一部地点で上回ってございました。

21ページに移りまして、換気所からの騒音でございます。

騒音レベル (L_{A50}) の事後調査結果につきましては、予測結果を全ての地点で上回ってございました。

上回った理由としましては、ちょうどこちらの新宿線につきましては、山手通りの地下を掘って工事をしている関係で、その換気所につきましては、その周辺通りである山手通り等の影響を受けていると考察してございます。

次に、振動でございます。

自動車からの道路高速振動は、道路交通振動レベル (L_{A10}) の事後調査結果につきましては、全ての時点で予測結果を下回ってございます。また、環境確保条例の規制基準も下回ってございます。

低周波空気振動（低周波音）でございます。

ジャンクションの低周波音圧レベル (L_{50}) の事後調査結果は、予測結果と同程度でございまして、「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の範囲内でもございました。また、低周波音圧レベル (L_{05}) の事後調査結果は、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を下回ってございました。

黄色の冊子に戻りまして89ページをご覧ください。地形・地質の地下水位の変化でございます。

一番下のグラフをご覧ください。工事完了における地下水位につきましては、着工前と同程度であったことから、トンネルの存在に係る地下水の水位の著しい影響はないものと考察しております。こちらのグラフの左のオレンジの点が着工前の井戸の水位でございます。右側のブルーの折れ線グラフが、現在調査した地下水位のグラフでございます。

本日の資料の21ページにお戻りいただきまして、本事業の苦情については、期間中ございませんでした。

続いて22ページにお移りください。

事業名は「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」でございます。

事業の種類は道路の新設でございます。

規模ですが、お手元に、今回の中では薄目の、ホチキスどめの冊子になっております2ページをお開きください。こちらが計画道路位置図でございます。

ちょうど中央あたりに太く網のかかった線がございまして、地図の右側で見ていただくと、国道20号線から分岐して、ちょうど首都高速4号線の下を通る道がぐっときまして、環8を越

えて、さらに真ん中あたりに起点と書いてありますが、今回の工事はここを起点としまして、今度は終点が左側のほうの②と書いてある点線の手前のところが、今回の整備区間でございます。

報告書の3ページをご覧ください。

延長につきましては約1.3kmでございます。

車線数は往復4車線。

道路幅員は60m。

計画交通量は平成29年度で3万9,200台～4万4,200台、平成30年度は3万7,000台～3万7,500台となっております。

供用開始は平成29年度を予定してございます。

工事期間は平成20年度～平成29年度を予定してございます。

4ページは、今回の工事の概要でございます。

今回の工事は、新たな橋梁の架橋工事でございます。下の牟礼橋の付近で、玉川上水と交差する上り線につきまして、新たな橋梁を整備することとしてございます。

本報告書は当該工事のうち、土木、下部工における騒音・振動、水環境の環境影響調査について報告するものでございます。

本日の資料の22ページにお戻りください。調査の結果でございます。

騒音・振動です。

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベルにつきましては、橋梁部の土工、下部工における建設作業騒音 (L_{A5}) の事後調査結果は、予測結果と同程度または下回り、全ての地点で勧告基準を下回ってございます。

建設機械の稼働に伴う建設作業振動レベルにつきましては、橋梁部の土工、下部工における建設作業振動 (L_{10}) の事後調査結果は、一部において予測結果を上回りました、全ての地点で勧告基準を下回ってございます。

予測結果が上回った理由としましては、ラフタークレーンの下に敷いております鉄板の位置を移動するために、その移動したときの振動が、今回、上回った理由と考えてございまして、今後の工事に当たりましては、注意して作業を行うとしてございます。

次に、水循環でございます。

下部工事の実施前及び工事期間中とも、不圧地下水の水位につきましては地表から約2m、被圧地下水の水位は地表から約9mに分布しておりますけれども、著しい相違は見られなかつ

たとしております。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てございます。

廃棄物につきましては、下の表のとおりでございます。

苦情は、期間中ございませんでした。

以上でございます。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

事後調査報告書について5件受けましたが、何か御質問等はございますでしょうか。

○坂本委員 首都高板橋足立線、随分古い話なのですがすけれども、軒並み予測値が実測時よりも小さい、実測値のほうが5dB～10dB高くなっているのですけれども、昔の話なのですが、どういう予測法を使われていたのかというのが1つ。

もう一つが、この道路は下の街路があって、写真を見ると、上に高速道路が高架で2段乗っかっているようなのですけれども、予測の時点では、高架道路自体の反射音については考慮していないからこうなったということなのかなと思ったのですけれども、そういう理解でよろしいのかどうかをお願いします。

○真田アセスメント担当課長 反射音については、予測のほうでは入っておりません。予測の方法については、古いものですから、今、調べております。

○坂本委員 ありがとうございます。

時間もないので、後でいいですよ。

○真田アセスメント担当課長 分かりました。申し訳ございません。

○柳審議会会長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 中央新幹線の事後調査の第1回目の件なのですけれども、第1回目までの工事の内容の規模ですが、どういう工事をされた結果なのかがよく分からないので、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 事後調査報告書14ページの工事の施工状況をご覧くださいませすでしょうか。

まず、01の港区の品川駅の工事なのですが、現在は地中連続壁工の準備工ほか、あと02の品川区北品川の変電所付近なのですが、こちらについても地中連続壁工ほかとなっております。

ちょっと飛びまして17ページをご覧ください。

町田市の小野路非常口のほうなのですが、こちらに関しまして、現在は工事施工ヤードの工事中という状況でございます。

以上です。

○谷川委員 そこに書いてあるのですけれども、要は規模感で、例えば、廃棄物の場合だとこれだけ出ていますと書いてありますけれども、今後、特に掘削物等のものが前回の評価書のおきにも懸念された案件だと思うのですけれども、今回の工事の規模でこのぐらい、そうすると将来的に、今後継続した中でも大丈夫な、きちんと処理をできるのかどうか。特に廃棄物の関係でいきますと、100%利用できていますとも書かれていますので、それは排出される規模によって、これだけの量だからきちんと再利用ができたよということなのか、それとも継続的に今後、工事の進展に伴って出てくる量が一定量このぐらいずつ出て、それをきちんと再利用できるような見込みが立っているのかということところが、工事の規模と、それに対する対応策というものの関係がきちんと書かれていないような気がしましたので、それで質問させていただいたところです。

ですから、今後、調査結果を出される場合については、規模も、こういう工事の名前ではなくて、実際に掘削物、空間がどのぐらいできたとか、あるいは、今後この場所を起点にして、シールドで多分やられていると思いますので、そういった工事の規模が分かるような記載をぜひしていただきたいとお願いしたいと思います。

○真田アセスメント担当課長 はい。定性的な表現だとどれぐらいの規模か不明確なところがありますので、なるべく規模感の分かるような表現について、事業者と協議をしていきたいと考えております。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 今の谷川先生の規模感の話と関連するかもしれないのですが、ここに予測した事項が2つある中で環境保全措置の実施状況で、例えば89ページと96ページを比較すると、「副産物の分別、再資源化」という項目が96ページにはないのですけれども、こちらは同じようなものも出ているので、それが量が違うからなのかなと感じたのですが、そのあたりが理由があれば教えていただけたらと思うのです。

○真田アセスメント担当課長 済みません。もう一度、よろしいですか。

○池本委員 89ページの表5-1-4の中では、上から4行目で「副産物の分別、再資源化」という項目がありまして、96ページのところでは、表5-2-4を見るとその項目が見当たらなかった

のもので、何かそういう特別な、前のほうの予測項目では入る理由があって、後ろの予測項目ではないのか、もしくは規模の話なのか、分かれば教えていただきたいということで御質問をさせていただきました。

○真田アセスメント担当課長 今、事後報告が書かれたベースとなっている評価書を見たのですけれども、委員のおっしゃるように89ページでは「副産物の分別、再資源化」は評価書には載っておるのですが、96ページの表5-2-4の環境保全措置の実施状況には、評価書になぜか「副産物の分別、再資源化」が予測のところに載っていないというのがあります。何で載っていないかということについては、こちらにも理由が分からない状況でございます。

○柳審議会会長 96ページの評価書の予測結果と事後調査の結果の比較検討のところ、建設廃棄物のリサイクルの関連についても、現在の段階では検討をしないで、最終的に終わったときに出してくることで理解していいのかなと思っていたのですけれども、いかがなのでしょう。

○真田アセスメント担当課長 はい。そのとおりでございます。

○柳審議会会長 今の段階では、まだ出していないということで、工事完了後の事後調査報告書では、その点が明らかになるという理解でよろしいですね。

○真田アセスメント担当課長 はい。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

佐々木委員、どうぞ。

○佐々木委員 私の資料の読み方が悪いのかもしれませんが、お二人の先生方と同じように、事後調査報告書の41ページまでに地下水の水質の調査結果が載っておりまして、その次に50ページの北品川非常口が、この表の中の、例えば北品川に該当するのかが明確ではないのですが、文章的には50ページに「ふっ素が基準値を上回ったものの」と書いてございます。これは自然由来だと思いますので大きな問題ではないですが、きちんと測定して、地点が別であれば同じように表としてこういう数値が得られているという記録だけは同レベルで書く。これはまだずっと続いていくものだと思いますが、継続モニタリングをしている途中経過等々を見られるようにしていただければと考えます。

以上です。

○真田アセスメント担当課長 そのように事業者と協議をしていきたいと思っております。

○柳審議会会長 平手委員、どうぞ。

○平手第二部会長 先ほどの谷川委員と観点は同じなのですが、96ページの(2)の中

の文言で「工事途中の現段階においては評価書の予測結果と比較検討は行わない」と書かれております。廃棄物については、資料の22ページの東京都市計画道路放射第5号線のほうでもやはり同じようなことになっていますが、リニアのは余りにも規模が大きいので、これがあと7回～8回あると思うのですけれども、同じようなことで、工事の現段階では予測結果と比較検討は行わないということであれば、この表を出す意味が余りない。最後の段階で、ではどうだったかと。それで途中段階で、先ほど言った規模感というのがありましたけれども、その規模でどの程度予測されているのかということのある程度の目安があって、それに対して現在、その段階ではどうだったかという記載が、ある程度目安としてでもない何かすごく大きな問題が起きたときに、それはまずいのではないかと気はするのです。

ここで言いますと、建設発生木材については、予測結果が2,000tに対して、今調査結果が1,682tですから、もう8割方いっているわけですね。でも、建設発生土は、まだ1%もいっていないぐらい。もちろん、工事が違いますので量的なことでは言えませんが、やはりそのときの規模感がある程度見えてこない、最終段階まで比較検討を行わないということであれば、これを毎回出す意味はかなり希薄になると思うのです。

○真田アセスメント担当課長 確かに委員のおっしゃるとおりでございますが、そのときに目安になる数字を出すのも、なかなか難しいところもございますけれども、確かに、今回リニアのように長い工事である場合には、途中経過だけを出してもなかなか見えてこない部分がございますので、先ほどと同じような答えになってしまいますけれども、できる限り途中において、目安に対してどれだけ出ているということが分かる形で調整をさせていただけたらと思います。

○柳審議会会長 よろしいですか。

ほかにいかがでしょうか。

奥委員、どうぞ

○奥委員 ただいまの平手委員の御指摘は、温室効果ガスについても同様に言えると思いますので、その点、事業者の方にあわせてお伝えいただければと思います。

それと、もう一点、74ページの「土壤汚染対策法」による「形質変更時要届出区域」の指定及び解除の件なのですけれども、北品川非常口及び変電施設の部分で、掘削除去によって指定が一部解除されたということが載っておりまして、指定区域の残りが417㎡になっているようですが、残りの部分はどうなるのですか。このまま指定区域として残るのか、今後の見通しといたしますか、そのあたりを教えてくださいたいと思います。

○真田アセスメント担当課長 この417.16㎡については、解除がされていないところなのですが、いわゆる建物が建たない地域でございまして、ここをいじるということはない部分の面積が417.16㎡で、場所としては敷地の隅っこのほうだと聞いております。ただし、今回、解除をそのままにしておく、例えば、建物が建たないままでここを形質変更するという事になれば届け出はすることになります。ただ、今のところはここを解除するかどうかはまだ決まっていない状況でございます。

○奥委員 まだ、分からない状況ですね。

○真田アセスメント担当課長 はい。そうです。

○柳審議会会長 よろしいでしょうか。

ほかはいかがでしょうか。

小堀委員ですね。どうぞ。

○小堀委員 「大井ふ頭その1・その2間埋立事業」に関する工事の完了の報告書の、7ページの事後調査結果の概略の生物・生態系のところに（鳥類）と書いてありまして、この内容が、私は読んでも意味がよく分からない。例えば、全部読むと時間がかかりますが、予測結果の上から4行目の「埋立区域と埋立区域背後の水面を隔てる土手状地形は現状を維持する」の「現状を維持する」は、何を言いたいのか。これが鳥類、あるいは生態系とどういう関係があるのか、多分、この文章では意味が分からない。また、次の「埋立地の存在によって水域の滞留状況は変化しないと予測されていることから生育環境の変化はわずかであると予測される」、これは鳥類と一体どういう関係があるのか。

それから、次の事後調査の結果で、1番下の行ですが「評価書時と同様に東京港野鳥公園では毎年確認されている」、ここでは確認をされていないのです。ですから、野鳥公園で確認されているということが、ここの生態系の評価、あるいは鳥の評価とどう関係するのか、ここら辺が非常に不明確で、多分、この文書を読んで、これを的確に理解できる人は少ないのではないかと思います。

生物・生態系の評価で、環境影響評価書でもやっと生態系レベルの評価をすることが含まれていますが、きちんとした生態系の評価をしてほしいと思うのです。これもそうですが、ほかの首都高速板橋足立線建設事業も、どういう種類がいました、優占種は何でしたという生態系レベルの評価がほとんどされていなくて、例えば、生態系の評価というのはどういうことを含んでほしいかということ、栄養段階として生態系のピラミッドを形成してどういうものがいたか、種のレベルの話ではなくてそういうことを含むとか、もうちょっと生態系レベ

ルに配慮した評価が基本的にどれも足りないのかなというので、そこら辺も含めてほしい。

今、指摘した点は、十分、生物・生態系の事後調査結果の概要に合った内容にしていきたいと思います。

以上です。

○池田アセスメント担当課長 いろいろ質問があったので、抜けるかもしれませんが、最初の7ページの「3 評価書の予測結果と事後調査の結果との比較検討」の1行目の「鳥類相は変化した」は、確かに言葉が足りなくて申し訳なかったのですが、埋立地ができる前はここは水面だったということで、当時の記録を見ますとカモメとか水鳥が多かったところがございます。

埋め立てが完了して今回調査したところ、水鳥が減りまして、どちらかというと都市に多いスズメとかヒヨドリが、陸ができたことで増えてございます。その部分は書いてあるところはあるのですが、今、どこだというのは言えないのですが、そういう形で水鳥から都市系の鳥にかわったということがございます。

「土手状地形は現状を維持する」につきましては、この辺の場所の特徴としましては、これは土手状地形が、鳥類なんかの生息域として非常に貴重な隣の野鳥公園とつながっている関係であります。今回、工事をした関係で、ここについても特に変化はなく、工事はしておりますけれども、そういう意味で「土手状地形は現状を維持する」という書き方にさせていただいているところでございます。

あと、鳥類と「埋立地の存在によって、水域の滞留状況は変化しないと予測されている」については、確かに鳥類と水の滞留状況は余り関係ないところがございますけれども、先ほどの鳥類相の変化のところ、鳥類相は変化したと言いながら、ここで変化はわずかであると予測しているのは若干矛盾があるところがございます。水域の滞留状況が変化しなければ、今までの水鳥等は減りはしましたけれども、今回、埋立地ができてから初めて調査をしており、鳥類相は変化してしまったところではございますけれども、今後の変化についてはわずかと書かせていただいているところでございます。

それと、生態系につきましては、確かに先生がおっしゃるとおり、優占種が云々かんぬんとか書いてあるだけで、生態系の流れの中で記述がされていないことは、大井につきましては今回が最後の報告になりますけれども、ほかの図書において、その辺については十分配慮して修正していきたいと考えてございます。

抜けているかもしれませんが、以上でございます。

○柳審議会会長 小堀委員、よろしいでしょうか。

○小堀委員 今の説明で納得ができたことと、やはりおかしいなと思うところがございます。

そもそも埋め立てをしたということは、先ほど御説明があったように水系がなくなって陸地になったわけですね。当然これは変化をするわけで、水環境もわずかであるということはありません、基本的には対象としている海水面が埋め立てをして陸になったわけですから、これは環境としても生物相としても当然大きな変化があるということを前提で私は書くべきではないかと思っています。

それから、陸ができたことで隣の野鳥公園の鳥が本来はここへ飛来してきてもいいわけですね。飛来していないのは、やはりそういうものをきちんと保全をするような埋め立てをしていないからだと思うのです。例えば、コアジサシは絶滅危惧種ですが、砂地がないと卵を産めません。オーストラリアのほうから日本へ繁殖のためにやってきますが、これが一体どのような表面の整地をしたかによって、これは土のままだったら多分、卵を産めないと思います。そういうようなことに配慮したならば、野鳥公園に来ているコアジサシがここにも来るといえることがあると思うので、そういう配慮をどのようにしたか、そういうことも本当は知りたい。本来はそういう新しいものをつくって、もともと野鳥も来るものが限られているというものにも、生態系にも配慮した事業計画にしてほしい。今、言っても、もう事後報告ですからあれかもしれませんが、今後、そういうような指導もしていただきたい。要望として受け取っていただければと思います。

以上です。

○池田アセスメント担当課長 今の小堀委員の指摘につきましては、今後、ほかの事業につきましても十分配慮した形で指導できればと考えてございます。

ちなみに、先生の御指摘と若干ずれるかもしれませんが、貴重な土手状地形は泥が固まって土地になったところがございますが、こちらについては先ほども説明しましたけれども、港湾局で野鳥公園と一体になるような形で、今、干潟を工事しています。それがコアジサシと直接関係あるかということ、そうではないとは思いますが、土手状の土地も含めて野鳥公園を拡張までとは言わないのですけれども、一体となって何かできるような形で改良を続けているという話を聞いておりますので、そういう意味では港湾局でも十分そういう配慮をした上で考えているところがございます。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 先ほどの廃棄物の事後調査の報告書の書き方について御意見があったところで、私の考えですけれども、数値的などころは、やはり予測で原単位法を使っていることであるとか、工法が後になってから具体化して変わってしまうこととか、地中埋設物とか、予測していないものが出てしまったりして、結構変わってきてしまいます。ですので、数値的などころを示していただくのはもちろん重要だと思うのですけれども、それ以外に、環境保全措置のところを注視していったほうがいいのかなど考えが変わってきておまして、そういったところでリアルな考え方で、予測と変わったけれども、どれだけ排出量を削減できたとか分かるような環境保全措置を示していただけたらなと考えております。

以上です。

○真田アセスメント担当課長 委員の意見を踏まえまして、今後、事業者と調整と図っていきたくて考えております。

○柳審議会会長 町田委員、どうぞ。

○町田第一部長 首都高速中央環状新宿線の事後調査報告書なのですが、資料ですと21ページです。冊子になっている報告書は76ページをご覧いただきたいです。

きょうの資料の21ページです。換気所からの騒音が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」と記載がありますけれども、冊子ですと、この予測したときは換気所から発生する騒音のみを考慮している。ですから、その予測値に対して実際の事後調査も、この周辺道路の音を除外して予測値がどうなったかということを書くべきではないかと思えます。あるいは当初から冊子に書いておりますように、換気所からの騒音は聴感できないほど低いものであれば、換気所周辺の騒音のレベルがどうだったかという記載がいいのかなと、そんな感じを受けました。ですから、冊子と報告書の書き方を統一されたほうがよろしいかなと思えます。

以上です。

○池田アセスメント担当課長 今の委員の指摘につきましては、十分、修正等をしていきたいと思えます。

また、首都高速については、ちょっと先ですがその2が出ますので、そのときには今の御指摘の内容をきちんと反映する形でやらせていただきたいと思えますので、よろしくお願いたします。

○柳審議会会長 ほかによろしいでしょうか。

時間が押しております。

それでは、変更届3件、完了届1件の報告をお願いします。

○真田アセスメント担当課長 それに入る前に、先ほどの坂本委員の御質問に対してお答えします。

今回、騒音に関する予測なのですけれども、当時の評価書が出てきて、「騒音予測計算は、日本音響学会式を基本としており」という記載がございました。

もう一つ、予測計算手順としては、回折による補正值の計算はありますけれども、やはり反射については予測はしていないということでございます。

○坂本委員 ありがとうございます。

○真田アセスメント担当課長 それでは、急ぎます。

資料の23ページをご覧ください。「臨海部幹線道路建設業及び臨海部開発土地地区画整理事業」でございます。

こちらにつきましては、こちらに変更届がございます。2ページをご覧ください。事業計画の概要が載っております。

放射34号線が中央区勝どき二丁目～江東区有明二丁目。

環状2号線が港区東新橋二丁目～東新橋一丁目、中央区晴海四丁目～江東区有明二丁目。

補助314号線は中央区晴海五丁目～晴海三丁目。

補助315号線は江東区豊洲五丁目～有明二丁目。

高速晴海線が中央区晴海二丁目～江東区有明二丁目となっております。

資料にお戻りください。

構造としては平面、盛土、高架、橋梁、トンネルでございます。

事業予定期間は平成9年度～平成32年度。

完成予定は平成32年度でございます。

変更理由でございます。変更届の6ページをご覧くださいませでしょうか。変更理由の2.2.1をご覧ください。

放射34号線につきましては、中央区晴海二丁目～江東区有明二丁目。環状2号線が、港区東新橋二丁目、中央区晴海四丁目から江東区有明二丁目となっております。

変更届の4ページをお開きください。

補助314号線と放射34号線の交差部形式が、高架構造から平面構造に、豊洲の市場にある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しております。

あと、環状2号線と補助315号線の交差部形式も、掘割構造から平面構造に整備方針を見直

しております。

今般、このような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ものでございます。

環状2号線の事業予定期間の変更でございます。6ページの変更理由の2.2.2をご覧ください。

この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）の建設事業については、用地取得上の理由により既定事業期間内工事が完了できないため、工事期間の終了年度を平成27年から平成32年度まで延伸する。したがって、供用開始年次を平成32年度に変更するものでございます。これに伴って、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年度に変更するものでございます。

次に、高速晴海線の一部区間の除外です。同じく、変更理由の2.2.3をご覧ください。

高速晴海線ですが、4ページをご覧くださいますと、放射34号線に平行して高速晴海線が通っております。これが中央区築地一丁目から江東区有明二丁目のうちの、Ⅰ期の区間である中央区晴海二丁目から江東区有明二丁目の区間については、往復4車線のうち、往復2車線が整備中でございます。この区間における未整備の車線及びⅡ期区間、いわゆる晴海から先、中央区に向かうほうにつきましては、中央区晴海二丁目から築地一丁目に行く区間については整備時期が未定であるため、この環境影響評価から除外するものとしております。

資料にお戻りください。これは変更内容について表にまとめたものでございます。

放射34号線及び環状2号線でございます。それぞれ、放射34号線は掘割と高架がなくなっており、環状2号線についても掘割がなくなっておりまして、事業予定期間が、環状2号線については平成28年度に終わるというものが、平成32年度になっております。完成予定が、環状2号線について、平成28年度から平成32年度に変更しております。

次に、高速晴海線」についても、事業区間が築地一丁目晴海二丁目に変更になっておりまして、標準幅員が18.2mから14.2mになっております。車線数も4車線から往復2車線になり、構造もトンネル、掘割がなくなっております。それに従って、換気所の数も2つからゼロになっております。

今回、環境影響評価項目の再評価の結果なのですが、今回の変更で、道路の構造などが変更となるため、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考察してございます。

次に、東京都都市計画事業六町四丁目付近土地区画整理事業でございます。こちらに関しましては、薄い事業計画の変更をご覧ください。

1ページに事業計画、2ページに事業計画の区域位置図が載っております。この計画地につきましては、つくばエクスプレスの六町駅が計画地の中心にありまして、場所的には埼玉県八潮市との県境に近い場所になっております。

資料にお戻りください。

位置としては足立区六町一丁目、二丁目、三丁目などとなっております。

事業面積は87.1ha。

施行主体は東京都。

計画人口が約8,300人。

事業時間は平成9年度～平成34年度となっております。

変更理由ですが、変更届の3ページをご覧ください。

変更理由は、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ものでございます。

変更内容につきましては、変更前の事業期間が、平成9年度～平成28年度が、平成9年度～平成34年度と変更いたします。

最後に環境影響評価項目の再評価なのですが、今回の変更において事業期間は変わりますが、工事の規模など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としてございます。

次に「成木開発株式会社 拡張事業」でございます。資料の26ページでございます。

今回、事業の種類としては土石の採取でございます。

成木開発株式会社拡張事業の事業計画の変更についての2ページをご覧ください。

今回の、青梅市にございます成木開発株式会社の拡張事業については、赤い線で囲まれたところが区域になってございます。

資料にお戻りください。

位置は青梅市成木五丁目及び八丁目。

事業区域面積は61万2,566㎡。

年間採取量は35万7,000t。

採取期間が19.5年

総採取岩石が464万1,000t。

採掘方法が露天階段採掘法（ベンチカット工法）。

放流河川名が成木川（荒川水系）でございます。

変更理由といたしましては、本事業は、採掘区域内の借地において、森林再生事業の契約が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り、今回の事業計画の変更は、その計画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すが、これにつきましては3ページをお開きください。

図がありますが、中央部に紫の点線で囲まれた区域があるのですが、こちらについて平成18年4月に、この区域を事業者に貸し付けている土地の所有者がおりまして、その土地所有者が東京との間で森林再生事業の実施に係る協定を結んでいたということでございます。

森林再生事業といいますのは都の事業なのですが、多摩地区の森林の荒廃を防ぐために、手入れの遅れている杉やヒノキの人工林の山林所有者と、東京都が協定を結びまして、その森林において東京都が全額費用負担した上で、間伐を実施するものです。したがって、その区域では碎石の採掘はできないというところでございます。

この評価書案は、平成23年7月に出されておりますが、そのところでは事業者のほうとしては森林再生事業の解除ができるということを想定して、採掘区域を拡大するという計画としておったのですが、土地の所有者が東京都の森林再生事業の契約解除ができなかったがために、平成24年6月に採掘区域の縮小、いわゆる拡大するとしていたところを、今度は縮小及び事業期間の短縮についての変更を行っているものがございます。

その後、平成26年に、ようやく土地所有者と東京都の間での森林再生事業の契約が解除になったことから、今回、改めて採掘区域の拡大についての変更を行うものがございます。

資料にお戻りください。

主な変更内容です。採掘区域の面積が、変更前と変更後で比べまして2万1,849㎡増加しております。

事業期間については、変更前が13年間から19.5年間に変更になっております。

環境影響評価項目の再評価結果です。今回の変更において、採掘区域、採掘期間などが変更となるため、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考察してございます。

以上でございます。

○柳審議会会長 3件の変更届について、何か御意見はございますでしょうか。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 最初の道路の事業の放射34号線の話が、読んでみると、平成8年に変更した内容が今上がってきているように読めたのですけれども、そのあたりが間違っていたら説明を詳しくしていただきたいです。

○真田アセスメント担当課長 放射34号線の交差する部分について、平成8年では道路を建設する事業者の内部の意思決定としては、掘割とか高架にするということをもうやらない、いわゆるバブルの崩壊とか税収の落ち込みによってやらないということを決めてはおったのですけれども、改めて平面交差にするということを、最終的にというか、外部に対しても打ち出したのが今回ということでございます。ですから、委員のおっしゃるとおり、平成8年度の段階で既に、交差については平面交差にすることは意思決定としてされておったというところでございます。

○柳審議会会長 池本委員、よろしいですか。

○池本委員 はい。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 今後の参考のためにお伺いしたいのですが、成木開発の事業計画の変更ですが、もともと地主さんが東京都の森林再生事業の契約を結んでいたという事情があっても、こういう事業を進めること自身が問題だったと思うのですが、そういう状況で事業を進めるということ、そもそも気がつかなくて後で分かったのか、そういうことがあるけれども大丈夫だろう、解除が可能だろうということで進めるということは、本来あっていいことなのかどうか、そこら辺を知りたいと思います。

○真田アセスメント担当課長 事業者から聞いてございますのは、そういった森林再生事業を東京都と地主で協定を結んだというのがあっても、その契約解除は可能であると。そういうことによって採掘事業の拡大はできると当時は考えておったということでございます。

○小堀委員 そういう事情でも進めるということは、よくあることなのですか。

○真田アセスメント担当課長 事例としてよくあることかどうか、私のほうでも詳しく把握はしていないのですが、おそらくこういった事例はそう頻繁にあることではないみたいです。

○小堀委員 変更して、また変更だと手続も大変ですし、そう思いたいです。

○真田アセスメント担当課長 おっしゃるとおりでございます。

○小堀委員 ありがとうございます。

○柳審議会会長 平手委員、どうぞ。

○平手第二部会長 今回の案件なのですけれども、変更して変更ということになると、もとの案に戻ったということなのですか。

○真田アセスメント担当課長 区域の面積としては、委員のおっしゃるとおり、また平成23年ときの面積に戻ったということでございます。

○平手第二部会長 その辺のことが記載が全くないので、内容が分からないところがあるのです。

○真田アセスメント担当課長 ほとんど同じなのですけれども、面積としては、今回の拡大する区域というのは、当初の平成23年のときよりは1haぐらいは減っているという話でございますが、ただ、分かりにくいということなので、これについてはきちんと記すようにしていきます。

○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、完了届について一言お願いします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、完了届でございます。

いつものことではございますけれども、12ページでございます。

以前、評価書案、評価書と審議していただいた「(仮称)八王子高尾商業施設計画」につきまして、工事の完了をしたという御報告が6月30日付で出てございます。内容等につきましては、いつものとおり、特に御報告はしない予定でございます。

以上でございます。

○柳審議会会長 受理関係についてはこれで終わります。

そのほかに何かございますでしょうか。

特にないようですので、これをもちまして本日の審議会を終わりにしたいと思います。

皆様どうもありがとうございました。

それでは、傍聴人の方は退場をお願いいたします。

(傍聴人退場)

(午後0時24分閉会)