

資料 1

平成 30 年 3 月 28 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) 品川駅北周辺地区 1 街区、2 街区、3 街区、4 街区開発事業」
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。

「（仮称）品川駅北周辺地区1街区、2街区、3街区、4街区開発事業」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30年1月29日に諮問第482号により「（仮称）品川駅北周辺地区1街区、2街区、3街区、4街区開発事業」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

【悪臭】

悪臭の予測に当たっては、設備計画及び現況調査結果を基に、定性的に予測しているが、本事業では新たにバイオガス利用施設を設置することから、予測の根拠を明らかにした上で、予測・評価すること。

【騒音・振動】

本事業は、複数の街区が存在しかつ各街区の規模が大きいことから、個々の街区における建設工事に伴い、それぞれ環境の変化が生じるおそれがあると予想されるため、必要に応じて、各街区における建設機械の稼働による影響が最大となる時点について、予測・評価すること。

【風環境】

計画建築物の2階部分にはオープンデッキ及び広場を設置するとともに、2街区、3街区及び3街区、4街区の街区間を接続し、計画地全体及び街区間の歩行者空間を確保する計画であり、特に4街区においては、新駅と街が一体となった交流空間を整備することから、これらの区域においても適切に予測地点を設定し、風環境の変化の程度について、予測・評価すること。

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30年 1 月 29 日	・ 調査計画書について諮問
部 会	平成30年 3 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、水質汚濁、 地盤、水循環、日影、電波障害、風環境、 景観、廃棄物、温室効果ガス） ・ 総括審議
審議会	平成30年 3 月 28 日	・ 答申

資料 2

平成 30 年 3 月 28 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
第一部会長 町田 信夫

「(仮称) 日本橋一丁目中地区再開発計画」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) 日本橋一丁目中地区再開発計画」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9月22日に「(仮称) 日本橋一丁目中地区再開発計画」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、二酸化窒素は本事業による寄与率が高い上に環境基準も超えていることから、環境保全のための措置を徹底すること。

【風環境】

環境保全のための措置として、計画建築物の形状の工夫や、防風植栽等の配置を行うとしているが、建設後（対策後）の風環境評価が2領域悪化する地点があり、また、計画地内に地上広場を整備する計画等もあることから、更に風環境に与える影響の低減に努めること。

【史跡・文化財】

計画地内に存在する「日本橋野村ビル旧館」は、現在、中央区において指定有形文化財に関する手続が進められていることから、工事や保存・活用に当たっては、中央区教育委員会と事前に協議を行うとともに、「日本橋野村ビル旧館」の現状変更の程度について予測・評価すること。

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	平成 29 年 9 月 22 日	・評価書案について諮問
審議会	平成 29 年 11 月 28 日	・現地視察
部 会	平成 30 年 1 月 23 日	・項目別審議 日影、電波障害、景観
部 会	平成 30 年 2 月 26 日	・項目別審議 騒音・振動、風環境
部 会	平成 30 年 3 月 23 日	・項目別審議 大気汚染、史跡・文化財 ・総括審議
審議会	平成 30 年 3 月 28 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。

受 理 報 告

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 環境影響評価調査計画書	・東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業	平成 30 年 2 月 19 日
2 環境影響評価書	・川口土地区画整理事業【法アセス】	平成 29 年 11 月 13 日
3 事後調査報告書	<ul style="list-style-type: none"> ・京浜急行電鉄本線（平和島駅～六郷土手駅間）及び同空港線（京浜蒲田駅～大鳥居駅間）の連続立体交差化事業（工事の完了後） ・（仮称）四谷駅前地区市街地再開発事業（工事の施行中その 1） ・（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業（工事の施行中その 1） ・（仮称）東京港臨港道路中防中 5 号線、中防外 5 号線及び中防外 3 号線道路建設計画（工事の施行中その 1） ・東京急行電鉄東横線（渋谷駅～代官山駅間）地下化事業（工事の完了後） ・東京都市計画道路環状第 8 号線（練馬区北町～板橋区若木間）建設事業（工事の完了後その 2） 	（別紙のとおり）
4 変 更 届	<ul style="list-style-type: none"> ・東日本旅客鉄道中央本線（三鷹～立川間）連続立体交差化及び複々線化事業 ・西武鉄道新宿線（中井駅～野方駅間）連続立体交差事業 	（別紙のとおり）
5 着 工 届 （事後調査計画書）	・（仮称）三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業	平成 30 年 3 月 2 日
6 そ の 他 （条例第 90 条に基づく報告等）	<ul style="list-style-type: none"> ・都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）事業 ・京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）連続立体交差化及び複々線化事業 	（別紙のとおり）

受 理 年 月 日
平成 29 年 11 月 13 日

「川口土地区画整理事業」環境影響評価準備書
に関する意見書と環境影響評価書との関連

項 目	環境影響評価準備書 に関する意見書の内容	環境影響評価書の記載内容
大気質、騒音、振動共通	大気質、騒音及び振動の予測において、将来一般交通量に現況交通量を用いているが、平成 28 年 12 月に圏央道八王子西インターチェンジの関越道方面の出入口が供用開始されたことから、予測条件である将来一般交通量の妥当性について検証すること。	圏央道八王子西インターチェンジの関越道方面の出入口が供用開始されたことを受け、見込まれる増加交通量を加え将来一般交通量を設定した上で、大気質、騒音及び振動について予測・評価の見直しを行った。 (本編 9.1-47、51～52、56～57、61、65～66、70、9.2-33、35、39、44、46、9.3-30、34、39、43 ページ) (資料編 2.2-30～42、53、3.1-35～46、57～68 ページ)
大気質	交通の集中に伴う大気質の評価において、予測結果は環境基準との整合が図られているとしているが、関連車両による寄与率が約 4 割と高いことから、排出ガス規制適合型の車両の使用や車両の効率的な運行管理などの環境保全措置を徹底し、環境負荷の低減に努めること。	交通の集中に伴う大気質について、できる限り環境保全措置の実施を徹底し、環境影響の更なる低減に努めることを追記した。 (本編 9.1-69 ページ)
騒音	交通の集中に伴う騒音の評価において、一部の地点で予測結果が環境基準を超えていることから、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。	代替輸送の推進として、シャトルバスの運行や公共交通（バス）の導入を働きかけるなど、交通の集中に伴う負荷の低減に努めることを環境保全措置に追記した。 (本編 9.2-47～48 ページ)

項目	環境影響評価準備書に関する意見書の内容	環境影響評価書の記載内容
水循環	<p>山入川流域の計画地内では、造成後モデルの地下水位が現況モデルよりも5～15m程度上昇すると予測しているが、計画地周辺には既存井戸が多数あることから、造成工事等に伴う地下水位の変化により、既存井戸の利用に支障が生じた場合には、速やかに適切な対応策を講じること。</p>	<p>問合せ窓口を設置し、周辺の既存井戸の利用に支障が生じた等の問合せがあった場合は、速やかに適切な対応を講じることが環境保全措置に追記した。 (本編 9.5-56～57 ページ)</p>
	<p>3次元水循環モデルにおける降水量の予測条件について、既往最大渇水年である昭和53年の日降水量を用いた理由が不明確であることから、これを明らかにすること。</p>	<p>土地の改変に伴い、計画地周辺の湧水や既存井戸等の渇水への影響が最も懸念されることから、既往最大渇水年である昭和53年の日降水量を用いた旨を追記することにより、理由を明確にした。 (本編 9.5-38 ページ)</p>
地形及び地質	<p>地震時における斜面の安定性の予測結果において、円弧すべりの最小安全率は、「宅地防災マニュアル」の盛土法面の安定に必要な最小安全率と同値又はわずかに上回る程度であることから、環境保全措置を徹底し、斜面の安定性に与える影響の低減に努めること。</p>	<p>事業の実施に当たっては、専門家の助言を踏まえ、更なる土地の安定性を確保するよう努力する。また、工事の実施に当たっては、環境保全措置の実施を徹底し、地形及び地質（斜面の安定性）に対する環境影響の更なる低減に努めていくことを追記した。 (本編 9.6-27 ページ)</p>
	<p>B-B'断面における円弧すべりの最小安全率（常時）の予測結果において、メッシュの表示が不適切であり最小安全率を導き出した過程が不明確であることから、改めて適切なメッシュを表示した上で、最小安全率の検証を行うこと。</p>	<p>B-B'断面における円弧すべりの最小安全率（常時）を導き出した資料において、メッシュの表示を一部追加し、改めて最小安全率の検証を行ったところ、「宅地防災マニュアル」の基準に適合していることを確認した。 (資料編 5.1-2 ページ)</p>

項 目	環境影響評価準備書 に関する意見書の内容	環境影響評価書の記載内容
動物、植物、 生態系共通	<p>事業の実施により、希少動植物を含む在来生物の生息・生育環境が減少し、特に湿性草地の約8割が消失するため、計画地北側の残留緑地や計画地周辺にある保全緑地等において生息・生育環境の創出を図り、個体の移動等を行うとしていることから、このことについて専門家等の助言を踏まえ確実に実施すること。</p> <p>また、事後調査において事業の実施に伴う影響を調査し、必要に応じて更なる環境保全のための措置を講じること。</p>	<p>保全対象種の生育環境の創出及び移植・播種に当たっては、種ごとに専門家の助言を踏まえ、これらの保全措置を確実に実施することを環境保全措置に追記した。</p> <p>また、事後調査の結果、事業の実施に伴い著しい影響が認められる場合、専門家の意見を踏まえ、更なる環境保全措置を検討することを追記した。</p> <p>(本編 9.7-249、9.8-80～81、88、9.9-36 ページ)</p>
動物、植物、 生態系共通	<p>土砂防災工として計画地北側に砂防堰堤を設置するとしているが、水系(沢)及び湿性草地における動植物への影響が懸念されることから、環境保全措置を検討すること。</p>	<p>砂防堰堤(土砂防災工)は、水抜き穴を設置し、一定量の沢水を下流へ流すことにより、水系(沢)の連続性確保に努め、水系(沢)及び湿性草地への影響の低減に努めることなど、砂防堰堤(土砂防災工)に係る対応策を環境保全措置に追記した。</p> <p>(本編 9.7-243、247、9.8-82、84、9.9-31、33 ページ)</p>
植物	<p>周辺の緑との連続性に配慮して、改変部分にはできる限り緑地を創出し、緑化には周辺樹林に生育する種から選定した樹種を植栽するとしているが、計画地内に自生している樹木を造成前に仮移植し、造成後に植栽緑地や法面等に植栽するなどの環境保全措置も検討すること。</p>	<p>法面や管理棟付近の緑化に際して、計画地内に自生している樹木の一部(郷土種)を造成前に仮移植し、できる限り造成後に植栽することを環境保全措置に追記した。</p> <p>(本編 9.8-82、84 ページ)</p>

項 目	環境影響評価準備書 に関する意見書の内容	環境影響評価書の記載内容
景観	<p>計画地北側、主尾根上部等を公園・緑地として保全することにより、景観への影響の軽減を図るとしているが、新たに計画地北側に管理棟や駐車場等を設置する計画としていることから、これらの施設が視認できる地点における眺望景観の変化の程度についても予測・評価すること。</p>	<p>計画地北側の管理棟施設等が眺望できる地点（稲荷神社近傍）を眺望景観の調査地点及び予測地点として設定し、建築物（管理棟施設等）完成後のフォトモンタージュ写真を作成することにより、眺望景観の変化の程度について予測・評価した。 （本編 9.10-2～4、9.10-15、38～39、42 ページ）</p>

事後調査報告書

事 項	内 容		
事 業 名	京浜急行電鉄本線（平和島駅～六郷土手駅間）及び同空港線（京急蒲田駅～大鳥居駅間）の連続立体交差化事業		
番号・答申日・受理日	1-169-2	H. 10. 10. 30	H30. 2. 27
事業の種類	鉄道の改良		
規 模	事業区間：本線 大田区大森北六丁目～同区仲六郷四丁目 空港線 大田区蒲田四丁目～同区西糀谷四丁目 事業延長：約 6.0 km（本線：約 4.7 km、空港線：約 1.3 km） 除去踏切数：28 箇所（本線：23 箇所、空港線：5 箇所） 主要構造：高架橋、擁壁 事業期間：平成 12 年度～平成 29 年 3 月 供用開始時期：上り線 平成 22 年 5 月、下り線 平成 24 年 10 月		
事後調査の区分	工事の完了後		
調査項目・事項	騒音、振動、日照障害、電波障害、景観		
調査結果の内容	<p>1 騒音</p> <p>(1) 高架橋区間における列車走行による鉄道騒音レベル (L_{Aeq})</p> <p>事後調査結果（昼間 55～66dB、夜間 50～60dB）は、4 地点（No.2, 3, 4, 7）で予測結果（昼間 53～62dB、夜間 47～57dB）を上回り、残りの地点では同程度又は下回った。また、全ての地点で地上走行時の調査結果（昼間 57～69dB、夜間 53～64dB）と同程度又は下回った。一部の地点で予測結果を上回った理由は、分岐器、絶縁継目等の影響や周辺建築物等からの反射音の影響を受けたこと等が考えられる。</p> <p>なお、地上走行時の調査結果からは同程度又は下回っていることから、評価の指標とした「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」を満足する結果であった。</p> <p>2 振動</p> <p>(1) 高架橋区間における列車走行による鉄道振動レベル</p> <p>事後調査結果（43～57dB）は、1 地点（No.7 の 50m 地点）を除き、予測結果（42～61dB）と同程度又は下回った。1 地点で予測結果を上回った理由は、急曲線、急勾配、高架橋から擁壁への移行区間であり、また、道路の舗装工事が行われ、地盤の状況が事前調査時と変化していたことが考えられる。</p> <p>なお、地上走行時の調査結果からは同程度又は下回った。</p> <p>3 日照障害</p> <p>(1) 高架橋構造物による時刻別、等時間日影の範囲及び変化の程度</p> <p>事後調査結果の時刻別日影線は、駅舎の屋根の形状を考慮したこと等により高架橋の高さが高くなったことで日影線が変わったが、等時間日影線は、予測結果とおおむね同様であった。</p>		

事 項	内 容
調査結果の内容	<p>4 電波障害</p> <p>(1) 工事の完了後における鉄道構造物による電波障害（遮へい障害、反射障害） 全ての調査地点において画像評価及び品質評価は正常又は良好であることから、本事業による影響は少ないものと考えられる。</p> <p>(2) 列車走行による電波障害（パルス雑音障害、フラッター障害） 事後調査の結果、パルス雑音障害及びフラッター障害は確認されなかった。</p> <p>5 景観</p> <p>(1) 地域景観の特性の変化の程度 沿線建築物と同等の高さ又はそれより高い位置に鉄道構造物が建設されたことにより、整備・統一された連続性を持った近代的な都市景観となった。なお、京急蒲田駅、雑色駅、糞谷駅については、本事業の整備に合わせて駅前広場や側道が整備されたことにより、開放的な空間が創出されたことで、整然とした景観へと変わった。</p> <p>(2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度 駅部は、都市施設が一体的に整備され、整然とした都市景観へと変わった。一般部は、線路と反対側の建物は部分的に遮られたが、既存道路の拡幅や側道の整備、高架下空間があるため、景観への影響は軽減されていると考える。</p> <p>(3) 圧迫感の変化の程度 事後調査の結果、全ての断面において、メルテンスの法則による仰角 30 度、18 度及び 14 度以下の範囲ともに予測結果に示した範囲と大きく変わらなかった。</p>
苦 情 の 有 無	<p>工事の施行中の建設作業騒音についての苦情が 7 件、工事の完了後の鉄道騒音についての苦情が 4 件あった。また、工事の施行中の粉じんに関する苦情が 1 件あった。建設作業騒音については、騒音が大きい作業を実施する際には事前お知らせを配布することや作業員へ無駄な騒音を出さないよう教育・指導することをお伝えしてご理解を頂いた。鉄道騒音については、継ぎ目の影響であること等を説明しご理解を頂いた。粉じんについては散水等を密に実施していく旨を伝えてご理解を頂いた。</p>

事後調査報告書

事 項	内 容		
事業名	(仮称) 四谷駅前地区市街地再開発事業		
番号・答申日・受理日	1-299-2	H25. 11. 5	H30. 2. 28
事業の種類	高層建築物の新築		
規 模	計 画 地：新宿区四谷一丁目及び本塩町の一部 事業区域面積：約 2.4ha 敷 地 面 積：約 1.8ha 延 床 面 積：約 140,000 m ² 最 高 高 さ：約 145m 住 宅 戸 数：約 100 戸 主 要 用 途：業務、商業、住宅、教育、駐車場等 工事予定期間：平成 26 年度～平成 32 年度 供用開始予定：平成 32 年度		
事後調査の区分	工事の施行中その 1		
調査項目・事項	大気汚染、騒音・振動、自然との触れ合い活動の場、廃棄物		
調査結果の内容	<p>1 大気汚染</p> <p>(1) 建設機械の稼働に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度 二酸化窒素の期間（7日間）平均値（0.018～0.022ppm）は、予測結果（0.043ppm）を下回った。日平均値の最高値（0.027～0.031ppm）は、予測結果（日平均値の年間 98%値 0.068ppm）を下回っており、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。 浮遊粒子状物質の期間（7日間）平均値（0.017mg/m³）は、予測結果（0.028mg/m³）を下回った。日平均値の最高値（0.029mg/m³）は、予測結果（日平均値の 2%除外値 0.063mg/m³）を下回っており、参考比較した環境基準（0.10mg/m³以下）を満足していた。</p> <p>(2) 工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度 二酸化窒素の期間（7日間）平均値（0.018～0.024ppm）は、全ての地点で予測結果（0.02522～0.02879ppm）を下回った。日平均値の最高値（0.027～0.032ppm）は、予測結果（日平均値の年間 98%値 0.045～0.050ppm）を下回っており、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。 浮遊粒子状物質の期間（7日間）平均値（0.021mg/m³）は、予測結果（0.024mg/m³）を下回った。日平均値の最高値（0.032mg/m³）は、予測結果（日平均値の 2%除外値 0.055mg/m³）を下回っており、参考比較した環境基準（0.10mg/m³以下）を満足していた。</p> <p>2 騒音・振動</p> <p>(1) 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音・振動 建設作業騒音レベル（L_{A5}）の事後調査結果（69～73dB）は、予測結果（79～80dB）を下回り、環境確保条例に基づく勧告基準（80dB 以下）を下回った。 建設作業振動レベル（L₁₀）の事後調査結果（48～52dB）は、予測結果（60～67dB）を下回り、環境確保条例に基づく勧告基準（70dB 以下）を下回った。</p>		

事 項	内 容																																																																																			
調査結果の内容	<p>(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音・振動 道路交通騒音レベル (L_{Aeq}) の事後調査結果 (62~68dB) は、2 地点で予測結果 (59~69dB) 及び環境基準 (55~70dB 以下) を上回り、残りの地点では下回った。予測を上回った理由としては、予測時よりも通過交通量が増加していること等が考えられる。 道路交通振動レベル (L_{10}) の事後調査結果 (昼間 45~56dB、夜間 38~48dB) は、4 地点で予測結果 (昼間 39~49dB、夜間 33~45dB) を上回り、全ての地点で環境確保条例に基づく規制基準 (55~65dB 以下) を下回った。予測を上回った理由としては、予測時よりも大型車の交通量が増加していること等が考えられる。</p> <p>3 自然との触れ合い活動の場 (自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響) 工事用車両の出入口等に交通整理員を配置することにより、周囲の歩道の円滑な通行の確保に努めたことから、自然との触れ合い活動の場での利用経路に著しい影響はないと考えられる。</p> <p>4 廃棄物 (1) 既設建築物解体に伴う廃棄物の発生量 予測を上回った要因は、既存資料では予想されなかった地下埋設物が多く発生したこと、解体建物の柱や梁の鉄骨量が想定よりも多かったことにより、がれき類及び金属くずの発生量が多かったことがあげられる。</p> <table border="1" data-bbox="454 981 1444 1641"> <thead> <tr> <th rowspan="2">種 類</th> <th colspan="2">予測結果</th> <th colspan="2">事後調査結果</th> </tr> <tr> <th>発生量 (t)</th> <th>再資源化率</th> <th>発生量 (t)</th> <th>再資源化率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>がれき類</td> <td>615</td> <td>100%</td> <td>12,514</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>ガラス・コンクリート・陶磁器くず</td> <td>567</td> <td>90%</td> <td>704</td> <td>約 73%</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック類</td> <td>563</td> <td>90%</td> <td>65</td> <td>約 98%</td> </tr> <tr> <td>金属くず</td> <td>83</td> <td>100%</td> <td>2,139</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>木くず</td> <td>502</td> <td>97%</td> <td>443</td> <td>約 97%</td> </tr> <tr> <td>可燃物</td> <td>478</td> <td>100%</td> <td>2</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>複合材</td> <td>3,326</td> <td>90%</td> <td>213</td> <td>約 77%</td> </tr> <tr> <td>残さ</td> <td>3,389</td> <td>90%</td> <td>611</td> <td>約 60%</td> </tr> <tr> <td>その他① (石綿含有産廃)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>205</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>その他② (廃油、蛍光灯、蓄電池)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>4</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>9,523</td> <td>約 92%</td> <td>16,900</td> <td>約 96%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 建設発生土及び建設汚泥の発生量 (予測結果は工事の終了時まで)</p> <table border="1" data-bbox="454 1731 1444 1944"> <thead> <tr> <th rowspan="2">種 類</th> <th colspan="2">予測結果</th> <th colspan="2">事後調査結果</th> </tr> <tr> <th>発生量 (m^3)</th> <th>再利用率及び再資源化率</th> <th>発生量 (m^3)</th> <th>再利用率及び再資源化率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設発生土</td> <td>232,200</td> <td>92%</td> <td>50,430</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>建設汚泥</td> <td>78,300</td> <td>90%</td> <td>7,414</td> <td>約 99%</td> </tr> </tbody> </table>	種 類	予測結果		事後調査結果		発生量 (t)	再資源化率	発生量 (t)	再資源化率	がれき類	615	100%	12,514	100%	ガラス・コンクリート・陶磁器くず	567	90%	704	約 73%	廃プラスチック類	563	90%	65	約 98%	金属くず	83	100%	2,139	100%	木くず	502	97%	443	約 97%	可燃物	478	100%	2	100%	複合材	3,326	90%	213	約 77%	残さ	3,389	90%	611	約 60%	その他① (石綿含有産廃)	-	-	205	0	その他② (廃油、蛍光灯、蓄電池)	-	-	4	100%	合 計	9,523	約 92%	16,900	約 96%	種 類	予測結果		事後調査結果		発生量 (m^3)	再利用率及び再資源化率	発生量 (m^3)	再利用率及び再資源化率	建設発生土	232,200	92%	50,430	100%	建設汚泥	78,300	90%	7,414	約 99%
	種 類		予測結果		事後調査結果																																																																															
		発生量 (t)	再資源化率	発生量 (t)	再資源化率																																																																															
がれき類	615	100%	12,514	100%																																																																																
ガラス・コンクリート・陶磁器くず	567	90%	704	約 73%																																																																																
廃プラスチック類	563	90%	65	約 98%																																																																																
金属くず	83	100%	2,139	100%																																																																																
木くず	502	97%	443	約 97%																																																																																
可燃物	478	100%	2	100%																																																																																
複合材	3,326	90%	213	約 77%																																																																																
残さ	3,389	90%	611	約 60%																																																																																
その他① (石綿含有産廃)	-	-	205	0																																																																																
その他② (廃油、蛍光灯、蓄電池)	-	-	4	100%																																																																																
合 計	9,523	約 92%	16,900	約 96%																																																																																
種 類	予測結果		事後調査結果																																																																																	
	発生量 (m^3)	再利用率及び再資源化率	発生量 (m^3)	再利用率及び再資源化率																																																																																
建設発生土	232,200	92%	50,430	100%																																																																																
建設汚泥	78,300	90%	7,414	約 99%																																																																																
苦情の有無	<p>大気汚染に関するものが5件、騒音・振動に関するものが11件あった。大気汚染については散水、タイヤ洗浄を強化することを説明することなど行い、了解を得た。騒音・振動については、工事工程や作業時間の事前説明、大型重機の搬入時間の変更等を行うことにより、了解を得た。</p>																																																																																			

事後調査報告書

事 項	内 容		
事業名	(仮称) 晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業		
番号・答申日・受理日	1-323-2	H27. 9. 24	H30. 3. 16
事業の種類	住宅団地の新設		
規 模	計 画 地：中央区晴海五丁目地内 事業区域面積：約 180,000 m ² 敷 地 面 積：約 133,900 m ² 建 築 面 積：約 47,100 m ² 延 床 面 積：約 683,430 m ² 最 高 高 さ：約 180m 住 宅 戸 数：約 5,650 戸 主 要 用 途：住宅、商業等 工事予定期間：〔Ⅰ期〕平成 28 年度～平成 31 年度 〔Ⅱ期〕平成 32 年度～平成 35 年度 供 用 開 始：平成 36 年度（最終供用分）		
事後調査の区分	工事の施行中その 1		
調査項目・事項	大気汚染、騒音・振動		
調査結果の内容	<p>1 大気汚染</p> <p>(1) 建設機械の稼働に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度</p> <p>二酸化窒素の期間（7 日間）平均値（0.018ppm）は、予測結果（0.037ppm）を下回った。日平均値の最高値（0.034ppm）は、予測結果（日平均値の年間 98%値 0.060ppm）を下回り、参考比較した環境基準（0.04ppm 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>浮遊粒子状物質の期間（7 日間）平均値（0.014mg/m³）は、予測結果（0.028mg/m³）を下回った。日平均値の最高値（0.022mg/m³）は、予測結果（日平均値の年間 2%除外値 0.061mg/m³）を下回っており、参考比較した環境基準（0.01mg/m³以下）を満足していた。</p> <p>(2) 工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度</p> <p>二酸化窒素の期間（7 日間）平均値（0.026～0.034ppm）は、全ての地点で予測結果（0.0275～0.0323ppm）とおおむね同程度であった。日平均値の最高値（0.043～0.051ppm）は、全ての地点で予測結果（日平均値の年間 98%値 0.049～0.055ppm）を下回り、参考比較した環境基準（0.04ppm 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>簡易法による測定のため浮遊粒子状物質については測定できなかったものの、周辺の大気汚染常時測定局の日平均値は、二酸化窒素とおおむね同様な傾向を示していることから、二酸化窒素と同様に浮遊粒子状物質についても予測結果とおおむね同様であったものと考えられる。</p> <p>(3) 工事用船舶の稼働に伴い発生する二酸化硫黄、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度</p> <p>二酸化硫黄の期間（7 日間）の平均値（0.010ppm）は、予測結果（0.0037ppm）を上回った。日平均値の最高値（0.015ppm）は、予測結果（日平均値の年間 2%除外値 0.0086ppm）を上回ったが、参考比較した環境基準（0.04ppm 以下）を満足していた。</p>		

事 項	内 容
	<p>予測結果を上回った理由として、予測時より事後調査期間中のバックグラウンド濃度が高かったものと考えられる。</p> <p>二酸化窒素の期間（7日間）平均値（0.026ppm）は、予測結果（0.0264ppm）と概ね同程度であった。日平均値の最高値（0.039ppm）は、予測結果（日平均値の年間98%値0.049ppm）を下回っており、参考比較した環境基準（0.04ppm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>浮遊粒子状物質の期間（7日間）平均値（0.022mg/m³）は、予測結果（0.0252mg/m³）を下回った。日平均値の最高値（0.033mg/m³）は、予測結果（日平均値の年間2%除外値0.058mg/m³）を下回っており、参考比較した環境基準（0.01mg/m³以下）を満足していた。</p> <p>2 騒音・振動</p> <p>(1) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音</p> <p>建設作業騒音レベル（L_{A5}）の事後調査結果（70dB）は、予測結果（79dB）及び環境確保条例に基づく勧告基準（80dB以下）を下回った。</p> <p>(2) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動</p> <p>建設作業振動レベル（L₁₀）の事後調査結果（48dB）は、予測結果（69dB）及び環境確保条例に基づく勧告基準（70dB以下）を下回った。</p> <p>(3) 工事中車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <p>道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）の事後調査結果（[昼間]61～70dB）は、全ての地点で予測結果（[昼間]62～69dB）とおおむね同程度又は下回り、環境基準（[昼間]70dB）を下回った。</p> <p>(4) 工事中車両の走行に伴う道路交通振動</p> <p>道路交通振動レベル（L₁₀）の事後調査結果（[昼間]38～48dB、[夜間]36～47dB）は、No. 1及びNo. 3の夜間を除き予測結果（[昼間]39～51dB、[夜間]34～46dB）と概ね同程度又は下回り、全ての地点で環境確保条例に基づく規制基準（[昼間]65dB、[夜間]60dB）を下回った。</p> <p>No. 1及びNo. 3の夜間において予測結果を上回ったが、夜間の工事中車両走行台数は各1台程度であり、また、工事中車両が走行していない時間帯においても振動レベルが高いことから、工事中車両の走行による影響は小さいものとする。</p>
苦 情 の 有 無	<p>粉塵に関する大気汚染の苦情等が2件あったが、シート養生の範囲の拡大や防塵吹付け等の対応を図った。また、重機音に関する騒音の苦情が1件あったが、周囲に配慮しながら施工するようオペレーターに指示し、その旨を連絡することにより理解を得た。</p>

事後調査報告書

事 項	内 容																																																			
事業名	(仮称)東京港臨港道路中防内5号線、中防外5号線及び中防外3号線道路建設計画																																																			
番号・答申日・受理日	2-316-2	H27.10.29	H30.2.27																																																	
事業の種類	道路の新設																																																			
規 模	延長及び区間：延長約1.6km (起点) 中央防波堤内側埋立地 (終点) 中央防波堤外側埋立地 車線数：往復4車線 道路幅員：30~40m 計画交通量：7,300~16,100台/日 (平成32年度) 7,200~44,900台/日 (平成37年度) 供用開始：平成32年度(予定) 工事期間：平成28年度~平成31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	土壌汚染、地盤、水循環、廃棄物																																																			
調査結果の内容	<p>1 土壌汚染(工事の施行に伴う新たな土地への土壌汚染の拡散の可能性) 工事に伴い発生した建設発生土は埋戻し土砂として使用するため保管場所に運搬しシート養生をした。</p> <p>2 地盤(工事の施行における地盤の変更の範囲及び変形の程度) 下部工事の工事期間中、3地点で行った地盤の変位結果は-4~+4mmで大きな変化はみられなかった。また、2地点で地下水位を測定した結果、A.P.+0.50~2.655mで地下水位の変化は主に降雨によるものと考えられ、下部工事による地盤への影響は少ないと考えられる。</p> <p>3 水循環(掘削に伴う地下水の水位の変化の程度) 2地点で地下水位を測定した結果、A.P.+0.50~2.655mで地下水位の変化は主に降雨によるものと考えられ、下部工事による地下水への影響は少ないと考えられる。</p> <p>4 廃棄物(工事に伴う建設発生土、建設発生土等の発生量) 事後調査結果では、予測していなかった資材の梱包材等で発生した廃プラスチック、木くず、段ボール、鉄・金属くずが発生した。 (予測結果は工事の終了時まで)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">種別</th> <th rowspan="2">予測結果 (m³)</th> <th colspan="3">事後調査結果</th> </tr> <tr> <th>今回調査 結果(m³)</th> <th>発生量 累計(m³)</th> <th>再資源化等率 又は再利用率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">廃棄物</td> <td>コンクリート塊</td> <td>1,600</td> <td>908</td> <td>908</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>アスファルト塊</td> <td>3,900</td> <td>1,093</td> <td>1,093</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>廃プラスチック</td> <td>-</td> <td>196</td> <td>196</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>木くず</td> <td>-</td> <td>38</td> <td>38</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>段ボール</td> <td>-</td> <td>23</td> <td>23</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>鉄・金属</td> <td>-</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">建設発生土</td> <td>建設発生土</td> <td rowspan="2">207,000</td> <td>3,500</td> <td>3,500</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>廃棄物混在</td> <td>8,800</td> <td>8,800</td> <td>-</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)	発生量 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	1,600	908	908	100%	アスファルト塊	3,900	1,093	1,093	100%	廃プラスチック	-	196	196	90%	木くず	-	38	38	100%	段ボール	-	23	23	100%	鉄・金属	-	9	9	100%	建設発生土	建設発生土	207,000	3,500	3,500	100%	廃棄物混在	8,800	8,800	-
種別	予測結果 (m ³)	事後調査結果																																																		
		今回調査 結果(m ³)	発生量 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	1,600	908	908	100%																																															
	アスファルト塊	3,900	1,093	1,093	100%																																															
	廃プラスチック	-	196	196	90%																																															
	木くず	-	38	38	100%																																															
	段ボール	-	23	23	100%																																															
	鉄・金属	-	9	9	100%																																															
建設発生土	建設発生土	207,000	3,500	3,500	100%																																															
	廃棄物混在		8,800	8,800	-																																															
苦情の有無	無																																																			

事後調査報告書

事 項	内 容		
事 業 名	東京急行東横線(渋谷駅～代官山駅間)地下化事業		
番号・答申日・受理日	2-233-2	H16. 1. 20	H30. 3. 14
事業の種類	鉄道の改良		
規 模	事業区間：渋谷区渋谷二丁目～渋谷区代官山町 事業延長：約 1.4km 構造形式：地下区間約 1.2 km、掘割区間約 0.2 km 除却踏切数：1か所 事業期間：平成 16 年度～平成 28 年度 供用開始：平成 25 年 3 月		
事後調査の区分	工事の完了後		
調査項目・事項	騒音・振動、地盤、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 (L_{A5}) 建設作業騒音レベルの事後調査結果(71～73dB)は、予測結果(75dB)と同程度であった。また、環境確保条例に基づく勧告基準(80dB 以下)を下回った。</p> <p>(2) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 (L_{10}) 建設作業振動レベルの事後調査結果(56～61dB)は、予測結果(63～69dB)及び環境確保条例に基づく勧告基準(70dB 以下)を下回った。予測を下回った理由は、バックホウがヤード内を動き回らず 1 点に留まり土砂の上げ下げの作業を行ったためと考えられる。</p> <p>(3) 列車の走行に伴う鉄道騒音 (L_{Aeq}) 最寄軌道中心から 12.5m地点の地上 1.2mの事後調査結果(昼間 56dB、夜間 51dB)は、予測結果(昼間 59dB、夜間 54dB)及び評価書現況値(昼間 68dB、夜間 63dB)を下回った。なお、評価の指標とした「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」を下回った。</p> <p>(4) 列車の走行に伴う鉄道振動 (L_{max}) 事後調査結果(33～53dB)は、一部の地点を除き予測結果(33～53dB)と同程度又は下回った。また、全ての地点において評価書現況値(44～66dB)を下回った。予測結果を下回った理由は、土被りが浅いトンネル部の予測に構造物の形状・重量が近似する掘割部の予測式を代用したことにより予測値が高めに算出されたこと、掘割部で構造形式が類似の調査結果をもとに予測を行ったが、地盤による伝搬状況による違いは考慮していなかったためと考えられる。</p> <p>2 地盤(工事に伴う地盤の変動) 調査期間の変動量は-14～+14 mmであった。地盤変動に伴う周辺の家屋等と地盤との段差や道路舗装等のひび割れなどは確認されていないことから本事業に伴う地盤沈下による周辺への著しい影響はないと考えられる。</p> <p>3 水循環(工事及び地下構造物の存在による地下水位の変化) 調査期間では掘削前からの地下水位変動量は-0.50～+2.07mであった。長期間に渡る継続的な地下水位の著しい変化は生じていないため、本事業に伴う地下水位による生活環境への著しい影響は及ぼしていないと考える。</p>		

事 項	内 容																																									
調査結果の内容	<p>4 廃棄物(建設廃棄物及び建設発生土の発生量)</p> <p>予測を上回った要因は、開削区間の建設発生土の一部が汚泥として処理されたこと、予測していなかった起点方高架橋の解体に伴い建設発生土が追加されたためである。</p> <p style="text-align: right;">(予測結果は工事の終了時まで)</p> <table border="1" data-bbox="555 394 1366 835"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">種別</th> <th rowspan="2">予測</th> <th colspan="3">事後調査結果</th> </tr> <tr> <th>今回発生量</th> <th>累積発生量</th> <th>再利用再資源化率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">廃棄物</td> <td>コンクリート塊(m³)</td> <td>21,476</td> <td>5,351</td> <td>20,318</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>アスファルト塊(t)</td> <td>22,370</td> <td>4,920</td> <td>21,786</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>鉄骨(t)</td> <td>5,590</td> <td>374</td> <td>2,572</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>木材(t)</td> <td>2,270</td> <td>141</td> <td>1,902</td> <td>99.9%</td> </tr> <tr> <td>建設汚泥(m³)</td> <td>110,000</td> <td>37</td> <td>121,122</td> <td>94.1%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設発生土(m³)</td> <td>168,800</td> <td>48</td> <td>191,771</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table>	種別		予測	事後調査結果			今回発生量	累積発生量	再利用再資源化率	廃棄物	コンクリート塊(m ³)	21,476	5,351	20,318	100.0%	アスファルト塊(t)	22,370	4,920	21,786	100.0%	鉄骨(t)	5,590	374	2,572	100.0%	木材(t)	2,270	141	1,902	99.9%	建設汚泥(m ³)	110,000	37	121,122	94.1%	建設発生土(m ³)		168,800	48	191,771	100.0%
	種別				予測	事後調査結果																																				
今回発生量			累積発生量	再利用再資源化率																																						
廃棄物	コンクリート塊(m ³)	21,476	5,351	20,318	100.0%																																					
	アスファルト塊(t)	22,370	4,920	21,786	100.0%																																					
	鉄骨(t)	5,590	374	2,572	100.0%																																					
	木材(t)	2,270	141	1,902	99.9%																																					
	建設汚泥(m ³)	110,000	37	121,122	94.1%																																					
建設発生土(m ³)		168,800	48	191,771	100.0%																																					
苦情の有無	無																																									

事後調査報告書

事 項	内 容		
事 業 名	東京都市計画道路環状第8号線（練馬区北町～板橋区若木間）建設事業		
番号・答申日・受理日	2-73-2	H3.10.29	H30.3.15
事 業 の 種 類	道路の新設		
規 模	位置及び区間：[延長]約2.3km [起点]練馬区北町四丁目 [終点]板橋区相生丁目 道 路 規 格：第4種第1級 車 線 数：本線4車線、側道2車線 設 計 速 度：60km/時 構 造 形 式：擁壁部：約0.8 km 掘削部及びトンネル部：約0.6km （うちトンネル延長約0.48km） 高架部及び取付部：約0.8km 平面部：約0.1km 計 画 交 通 量：43,100～46,900台/日（平成20年度） 44,000～47,400台/日（平成28年度） 供 用 開 始：平成18年5月（本線部及び側道部の一部） 平成21年3月（側道部） 工 事 期 間：平成9年度～平成20年度		
事後調査の区分	工事の完了後その2		
調査項目・事項	大気汚染、騒音、振動、低周波音		
調査結果の内容	<p>1 大気汚染</p> <p>(1) 対象路線の自動車排出ガス濃度 二酸化窒素の期間（4季7日間）平均値（0.0198～0.0279ppm）は、全ての地点で予測結果（0.0259～0.0313ppm）と同程度又は下回り、日平均値の最大値（0.039～0.050ppm）は、全ての地点で予測結果（0.045～0.058ppm）と同程度又は下回った。また、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）を満足した。 一酸化炭素の期間平均値（0.305～0.409ppm）は、全ての地点で予測結果（0.726～0.897 ppm）を下回り、日平均値の最大値（0.6～0.8ppm）は、全ての地点で予測結果（1.66～2.66ppm）を下回るとともに、参考比較した環境基準（10ppm以下）を下回った。 二酸化硫黄の期間平均値（0.0012～0.0015ppm）は、全ての地点で予測結果（0.0061～0.0152ppm）を下回り、日平均値の最大値（0.002～0.003ppm）は、全ての地点で予測結果（0.013～0.030ppm）を下回るとともに、参考比較した環境基準（0.04 ppm以下）を下回った。 なお、平成21年度に実施した事後調査結果（工事の完了後その1）と比較すると、全ての調査項目で期間平均値及び日平均値の最大値は減少した。</p> <p>(2) 換気所稼働による寄与濃度 換気所からの影響を把握するために行った調査地点における二酸化窒素の期間平均値は0.01696ppmであり、周辺の一般大気測定局の同期間の値（0.01886ppm及び0.01957ppm）と比較すると、換気所寄与濃度が値となって表れていないことから、本事業による影響は小さいと考える。</p> <p>2 騒音</p> <p>(1) 道路交通騒音 A断面における道路交通騒音レベル（L_{A50}）の事後調査結果（58～62dB）は、</p>		

事 項	内 容
調査結果の内容	<p>全ての時間区分で予測結果(50～55dB)を上回った。</p> <p>予測結果を上回った理由としては、側道部において予測時に想定した交通量を上回っていたこと、調査地点付近に信号機が設置されており車両の発進音等の影響があることなどが考えられる。</p> <p>その他の断面における道路交通騒音レベル(L_{Aeq})の事後調査結果(昼間53～65dB、夜間48～62dB)は、予測結果(昼間54～64dB、夜間51～61dB)を、昼間、夜間ともに上回る地点があった。</p> <p>予測結果を上回った地点の理由としては、擁壁部における事後調査実測を予測位置(公私境界)より道路側に近い法肩で行ったことなどである。このことについて、ASJ RTN-Model 2013 及び交通量事後調査結果等を用いて騒音レベルを検証したところ、法肩においては実際の事後調査結果と、予測位置においては予測値と同程度であったことから、事後調査結果は予測結果と同程度であったと考えられる。</p> <p>また、いずれの調査断面及び時間区分においても、環境基準(昼間70dB以下、夜間65dB以下)を下回った。</p> <p>なお、平成21年度に実施した事後調査結果(工事の完了後その1)と比較すると、騒音レベルの増加については交通量増加の影響が考えられるが、減少または同程度となった要因としては、側道交通量の減少、路面の改善等が考えられる。</p> <p>(2) 換気所稼働時の騒音</p> <p>換気所稼働時の時間率騒音レベル(L_{A5})の事後調査結果(夜間46dB)は、予測結果(夜間47dB)及び平成21年度に実施した事後調査結果(工事の完了後その1)と同程度であった。なお、いずれの時間区分においても「工場及び指定作業場に係る騒音の規制基準」を下回った。</p> <p>3 振動(道路交通振動)</p> <p>道路交通振動レベル(L_{10})の事後調査結果(昼間31～48dB、夜間27～46 dB)は、予測結果(昼間38～54dB、夜間35～51dB)と同程度又は下回った。</p> <p>なお、全ての調査地点及び時間区分において、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 低周波音</p> <p>北町陸橋交差点における低周波音圧レベル平坦特性(L_{50})の事後調査結果(70～80dB)は、予測結果(81dB～88dB)を下回った。</p> <p>環八高速下交差点における低周波音圧レベル平坦特性(L_{50})の事後調査結果(79～83dB)は、予測結果(81dB～88dB)と同程度であり、低周波音圧レベルG特性(L_{G5})の事後調査結果(86～91dB)は、予測結果(87dB～93dB)と同程度であった。</p> <p>また、事後調査結果は全ての周波数帯において評価の指標とした「がたつきを始める音圧レベル」を下回るとともに、両地点ともG特性低周波音圧レベルは、ISO-7196による「平均的な被験者が知覚できるレベルとされる音圧レベル(100dB)」を下回った。</p> <p>なお、平成21年度に実施した事後調査結果(工事の完了後その1)と比較すると、いずれの地点においても低周波音圧レベル平坦特性(L_{50})及び低周波音圧レベルG特性(L_{G5})の最大値は減少した。</p>
苦情の有無	無

変 更 届

事 項	内 容		
事 業 名	東日本旅客鉄道中央本線（三鷹～立川間）連続立体交差化及び複々線化事業		
番号・答申日・受理日	2-116-2	H5.11.19	H30.3.14
事 業 の 種 類	鉄道の改良		
規 模	区 間：三鷹市下連雀三丁目～立川市錦町一丁目 事業計画区間延長：約 13.1 km 構 造 形 式：高架式・地下式及び地表・掘割式 対 象 駅：武蔵境駅・東小金井駅・武蔵小金井駅・ 国分寺駅・西国分寺駅及び国立駅 踏 切 除 去 数：18 箇所 工 事 期 間：平成 10 年度～平成 37 年度（予定）		
変更内容の概略	<p>1 変更理由</p> <p>複々線化（Ⅱ期工事）については、現時点で今後の利用者の需要動向・財源確保方策等が確定していないことから、工事着手には至っていない。このため、工事期間を平成 34 年度末から平成 37 年度末に変更する。</p> <p>なお、立体交差化（Ⅰ期工事）については、平成 25 年度末に完了している。</p> <p>2 変更内容</p> <p>【工事期間の変更】</p> <p>（変更後）〔Ⅰ期工事〕平成 10 年度～平成 25 年度 〔Ⅱ期工事〕平成 <u>31</u> 年度～平成 <u>37</u> 年度</p> <p>（変更前）〔Ⅰ期工事〕平成 10 年度～平成 25 年度 〔Ⅱ期工事〕平成 28 年度～平成 34 年度</p>		
環境影響評価項目の再評価（見直し）結果	<p>当該変更は、工期を延伸するのみであり、ルート・構造をはじめとする工事内容に変更はないため、予測・評価の見直しは行わない。</p>		

変 更 届

事 項	内 容		
事 業 名	西武鉄道新宿線（中井駅～野方駅間）連続立体交差事業		
番号・答申日・受理日	2-284-2	H23. 4. 19	H30. 3. 15
事 業 の 種 類	鉄道の改良		
規 模	起 点：中野区上高田五丁目 終 点：中野区野方四丁目 事 業 延 長：約 2.4km 構 造 形 式：地下式、地表式 対 象 駅：新井薬師前駅、沼袋駅 踏切解消数：7 か所 工事予定期間：約 8 年		
変更内容の概略	<p>1 変更理由 環境に配慮した施工及び施工を効率的に実施するために新井薬師前駅及び沼袋駅の施行方法の順序の変更を行う。</p> <p>2 変更内容 駅部における地下工事について、変更前はシールド工法によりトンネルを施工した後に開削工法で掘削する予定であったが、変更後は開削工法のみで掘削を行う。</p>		
環境影響評価項目の再評価（見直し）結果	<p>環境影響評価の対象とした5項目（騒音・振動、地盤、水循環、史跡・文化財、廃棄物）のうち、廃棄物について予測・評価の見直しを行った。</p> <p>事業内容の変更に伴い建設発生土が増加するが、建設発生土については、再利用及び適切な処理を行うことから、変更後の評価の結論は変わらない。</p>		

東京都環境影響評価条例第 90 条に基づく報告（事後調査の報告）

事 項	内 容		
事 業 名	都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）事業		
番号・答申日・受理日	法 5	H18. 11. 14	H30. 3. 15
事 業 の 種 類	都市高速道路の新設		
規 模	事業区間：起点 世田谷区宇奈根三丁目 終点 練馬区大泉町四丁目 道路延長：約 16 km 道路規格：第 2 種第 1 級（自動車専用道路） 車線数：往復 6 車線 設計速度：80km/時（本線部） 工事予定期間：平成 23 年度～平成 32 年度（予定） 供用開始：平成 32 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	大気質、騒音		
調査結果の内容	<p>1 大気質</p> <p>(1) 建設機械の稼働に係る粉じん等 大泉 JCT 周辺の高架工事による降下ばいじん量は 0.16～0.78 t / km²/月であり、予測結果（2.7～7.9 t / km²/月）を下回った。また全ての季節において事後調査結果は参考値（10t/km²/月）を下回った。</p> <p>(2) 建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質 二酸化窒素の事後調査結果（寄与濃度）は、0.0042～0.0092ppm であり予測結果（0.0004～0.0014ppm）を上回った。浮遊粒子状物質の事後調査結果（寄与濃度）は、0.0006～0.0020 mg / m³であり予測結果（0.0001～0.0003 mg / m³）を上回った。また、事後調査の期間平均値は二酸化窒素が 0.022～0.025ppm、浮遊粒子状物質が 0.021～0.022 mg / m³で、予測結果（二酸化窒素 0.0294～0.0304ppm、浮遊粒子状物質 0.0311～0.0313 mg / m³）を下回った。寄与濃度が予測を上回った理由は、予測に使用した建設機械の種類及び台数が異なっていたことや気象条件の違いがあったため、施工ヤード周辺の濃度が高くなったためと思われる。</p> <p>2 騒音（建設機械の稼働による騒音） 東名 JCT 周辺の作業騒音レベル（L_{A5}）の最大値は、高さ 1.2m で 69dB、4.2m で 79dB あり、予測結果（1.2m:44dB、4.2m:48dB）を上回った。上回った理由として、暗騒音に加え予測の対象としていなかった仮設橋設置準備工が調査地点付近で行われていたためと思われる。 なお、環境確保条例に基づく指定建設作業に係る騒音の勧告基準（80dB 以下）は下回った。</p>		
苦情の有無	建設工事による騒音の苦情が 2 件あったが、作業時間の短縮等の対策をして理解を得た。		

東京都環境影響評価条例第 90 条に基づく報告（事業計画の変更）

事 項	内 容											
事 業 名	京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）連続立体交差化及び複々線化事業											
番号・答申日・受理日	法 10	H23. 12. 21	H30. 3. 16									
事 業 の 種 類	鉄道の改良											
規 模	事 業 区 間：渋谷区笹塚一丁目 ～調布市東つつじヶ丘二丁目 事 業 延 長：約 8.3km 連立区間：約 7.1km 線増区間：約 8.3km 主 要 構 造：連立区間：高架橋、盛土 線増区間：円形トンネル、箱型トンネル、掘割、高架橋、盛土 踏切解消数：25 か所 工事予定期間：14 年間(予定)											
変更内容の概略	<p>1 主な変更理由</p> <p>工事工程の見直しにより、連立区間の仮線敷設の工事期間を変更する。また、桜上水駅及び周辺部の施工方法を見直しする。 今回の変更にあわせて、地上デジタル放送移行後の調査、予測、評価を行った。</p> <p>2 変更内容</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">内容</th> <th style="width: 35%;">変更後</th> <th style="width: 35%;">変更前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>仮線敷設開始</td> <td>着手 <u>6</u> 年目</td> <td>着手 3 年目</td> </tr> <tr> <td>施工方法</td> <td>桜上水駅 段階施工方式 桜上水駅付近 仮線敷設<u>なし</u></td> <td>桜上水駅 直上施工方式 桜上水駅付近 仮線敷設あり</td> </tr> </tbody> </table>			内容	変更後	変更前	仮線敷設開始	着手 <u>6</u> 年目	着手 3 年目	施工方法	桜上水駅 段階施工方式 桜上水駅付近 仮線敷設 <u>なし</u>	桜上水駅 直上施工方式 桜上水駅付近 仮線敷設あり
内容	変更後	変更前										
仮線敷設開始	着手 <u>6</u> 年目	着手 3 年目										
施工方法	桜上水駅 段階施工方式 桜上水駅付近 仮線敷設 <u>なし</u>	桜上水駅 直上施工方式 桜上水駅付近 仮線敷設あり										
環境影響評価項目の再評価(見直し)結果	<p>今回の変更に伴い、大気質、騒音及び振動について、予測・評価の見直しを行ったが、変更前と評価の結論は変わらない。</p> <p>地上デジタル放送の予測、評価の結果は、鉄道施設の存在に伴う、遮蔽障害は、最大で 7 m の範囲に生じると予測される。反射障害は、現地調査において電波の強い地域であることを確認しており、生じないと予測される。列車の走行に伴うパルス雑音・フラッター障害ともに画質に影響を及ぼすほどの障害が生じにくいと予測される。本事業による障害が明らかになった場合には、受信対策等の措置を実施することから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害をおこさないこと」を満足する。</p>											