

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第12回総会 議事録

■日時 平成30年3月28日（水）午前10時00分～午前11時55分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

■出席委員

柳会長、町田第一部会長、平手第二部会長、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、寺島委員、平林委員、藤倉委員、宮越委員、

■議事内容

1 答申

(1) 「(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

⇒ 調査計画書における選定項目、調査手法等について、悪臭、騒音・振動及び風環境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)日本橋一丁目中地区再開発計画」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、風環境及び史跡・文化財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 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	・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）	平成30年2月27日
	・（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）	平成30年2月28日
	・（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）	平成30年3月16日
	・（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）	平成30年2月27日
	・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）	平成30年3月14日
	・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）	平成30年3月15日
4 変 更 届	・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	平成30年3月14日
	・西武鉄道新宿線（中井駅～野方駅間）連続立体交差事業	平成30年3月15日
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）	・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	平成30年3月14日
	・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	平成30年3月15日

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第12回総会
速 記 録

平成30年3月28日（水）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

(午前10時00分開会)

○真田アセスメント担当課長 それでは、定刻を過ぎてございますので、始めさせていただきます。

本日は、お忙しい中、ご出席をありがとうございます。

事務局からご報告申し上げます。

現在、委員21名のうち、16名のご出席をいただいております、定足数を満たしております。

それでは、平成29年度第12回総会の開催をお願いいたします。

本日は、傍聴の申し出がございますのでよろしくお願いいたします。

○柳審議会会長 会議に入ります前に、本日は傍聴を希望される方がおられますので、「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・着席)

○柳審議会会長 傍聴の方は、傍聴希望案件が終了次第、退室されて結構です。

ただいまから、平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第12回総会を開催いたします。

それでは、本日の会議は、次第にありますように答申2件及び受理報告を受けることといたします。

最初に「(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。

それでは、平手部会長、よろしくお願いいたします。

○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 分かりました。

それでは、資料の1ページの資料1でございます。答申案文でございます。

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。

それでは、2ページをご覧ください。別紙でございます。

「(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。

としております。

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ご報告いたします。

本調査計画書は、平成30年1月29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、港区芝浦四丁目ほか位置する敷地面積約6.9haの土地において、業務、商業、文化施設、住宅、駐車場等の複合施設を整備する計画であり、対象事業の種類は自動車駐車場の設置でございます。

次に答申案の内容について、ご説明いたします。

まず、【悪臭】の意見ですが、悪臭の予測に当たっては、設備計画等をもとに定性的に予測するとしていますが、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・評価することを求めるものでございます。

次に【騒音・振動】の意見ですが、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、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・評価をすることを求めるものでございます。

最後に【風環境】の意見ですが、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、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、都民からの意見はありませんでしたが、周知地域区長である港区長及び品川区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、何かご意見等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特にご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 ありがとうございます。

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付してください。

(かがみ配付)

○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 分かりました。

それでは、答申書でございます。

29東環審第38号

平成30年3月28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)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 (答申)

平成30年1月29日付29環総政第813号(諮問第482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。

別紙のとおりは、先ほどと同じでございます。

以上でございます。

○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といたします。

それでは、「(仮称)日本橋一丁目中地区再開発計画」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は、第一部会で審議していただきましたので、その結果につきまして、町田第一部会長から報告を受けることといたします。

それでは、よろしく願いいたします。

○町田第一部会長 それでは、報告いたします。

まず、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、事務局から朗読をしてください。

○池田アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の4ページをお開きください。資料2で
ございます。

読み上げさせていただきます。

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。

別紙は右のページ、5ページでございます。

「(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。

一枚おめくりいただきまして、6ページです。

【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き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。

説明は以上でございます。

○町田第一部会長 それでは、審議の経過について報告をいたします。

本評価書案は、平成29年9月22日に当審議会に諮問され、第一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、関係区長である中央区長及び千代田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ご説明をいたします。

本事業は、中央区日本橋一丁目に位置する約3haの事業区域において、事務所、商業店舗、ホテル、住宅、カンファレンス施設、ビジネス支援施設等の建築物の新築を行うものであり、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、ご説明をいたします。

まず、【大気汚染】の意見ですが、建設機械の稼働に伴い、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を求めるものでございます。

次に【風環境】の意見ですが、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、さらに風環境に与える影響の低減に努めることを求めるものでございます。

最後に【史跡・文化財】の意見ですが、計画地内の「日本橋野村ビル旧館」は、現在、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、「日本橋野村ビル旧館」の現状変更の程度について予測・評価することを求めるものでございます。

以上で、私からの報告を終わります。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの報告について、何かご意見等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特にご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付してください。

（かがみ配付）

○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39号

平成30年3月28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)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（答申）

平成29年9月22日付29環総政第396号(諮問第473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。

別紙については省略させていただきます。

以上でございます。

○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といたします。

それでは、次の案件ですが「受理報告」に移りたいと思います。

受理関係について、事務局から報告をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、受理関係について、ご報告いたします。

お手元の資料の8ページ、資料3をご覧ください。

今回の報告では、まず環境影響評価調査計画書が1件、環境影響評価書が1件、事後調査報告書が6件、変更届が2件、着工届が1件、その他（条例第90条に基づく報告等）が2件を受理してございます。

それでは、受理報告につきまして、担当からご説明をさせていただきます。

○池田アセスメント担当課長 それでは、お手元でございますうぐいす色の図書なのですが、「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」環境影響評価調査計画書を使って、ご説明させていただきます。

こちらにつきましては、2月に受理をしまして、既に審議会には文書諮問をしております。

この案件は、第一部会で来月審議いただく予定としております。なお、現在のところ都民の意見はございませんでした。

それでは、冊子の1ページをお開きください。

事業者の名称は、東京都と東武鉄道株式会社でございます。

対象事業の名称は、「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」。

種類は鉄道の改良でございます。

下の対象事業の内容の概略をご覧ください。

事業区間は、起点を板橋区板橋二丁目、終点を板橋区仲町でございます。

事業延長は約1.6km、構造形式は高架橋としております。一部擁壁、地平がございます。

対象駅は大山駅の一駅、踏切解消数は8カ所、工事予定期間は約10年間としてございます。

3ページが事業区間位置図(広域)でございます。東武東上本線は池袋駅を起点としまして、埼玉県の寄居駅を結んでおります。事業区間は図にあるとおり大山駅を中心とした約1.6kmとしてございます。

7ページの図が見開きの大きい紙でございますが、事業区間平面図及び縦断図（東上本線）でございます。右側の起点から地平区間が擁壁区間と経まして、高架橋区間となります。左

側が地平区間となり、終点に至ることとなっております。

一枚めくっていただいて、9ページをお開きいただければと思います。

今回の駅部の構造になりますけれども、構造は高架橋となりまして、構造物幅員は約20m、構造物の高さは約16m、ホームの長さは約210mでございます。

一枚おめくりいただきまして、10ページをお開きください。次に、一般部の構造でございます。

高架橋部分につきましては、構造物の幅員が約10m程度、構造物の高さは約3m～11m、擁壁部分につきましては、構造物の幅員は約10m、構造物の高さが約2m～3mでございます。

右側の11ページをご覧ください。

解消される踏切等でございますけれども、下の表4.2.2-4に示すとおり8カ所でございます。踏切の位置につきましては、先ほど見ていただいた7ページの図を参照していただければと思います。

下の施工計画でございます。

施工工程につきましては、表4.2.2-5に示すとおりでございます。工事に着手してから1年目～2年目は準備工事、2年目から仮線工事から電気工事まで一斉に始まりまして、トータルで10年間の工事となります。

一枚おめくりいただきまして、12ページをお開きください。

施工方法でございます。駅部につきましては、先ほどの9ページの図にあるとおり現在の線路とホームは移設せずに、すぐ上に本設の仮設橋とホームを構築いたします。この方式を直上方式といいますけれども、これを採用しまして、そのほか駅部の前後の取り付け部におきましては、仮線方式を採用する計画としております。

線路の切りかえでございますけれども、10ページの図にあるとおり、まず現況の線路の北側に仮線を敷設しまして、上り線、下り線の順に仮設へ切りかえを行います。

現況軌道等を撤去しまして、あいた土地に高架橋を構築し、下り線、上り線の順に高架橋を切りかえていきます。

踏切、仮線軌道等の撤去を行い、側道と交差道路等の高架下の整備を行って、工事完了となります。

次に中ほどの建設機械及び工事用車両でございます。こちらの文章の下から4行目をご覧ください。

想定される主な工事用車両ルートにつきましては、右の13ページに黒い道路の線の上にな

よっと濃い紺みみたいな色で塗っているところが、今、想定している工事用車両ルートでございます。こちらについては、一般車両、緊急車両及び近隣住民の日常生活に著しい影響を及ぼさないよう十分に検討の上、道路管理者等との関係機関と調整を図って決定することとしてございます。

一枚おめくりいただきまして、15ページは事業計画の策定に至った経過でございます。

東京都では「踏切対策基本方針」を策定しまして、踏切問題の解決に向け、取り組んでおります。東武鉄道東上本線大山駅付近につきましては、この中で、鉄道立体化の検討対象区間のうちの1区間に位置づけられております。

区間内の8カ所全ての踏切が、ピーク時の遮断時間が1時間当たり40分以上の開かずの踏切でございます。特に東上本線第15踏切と第16号踏切は駅の直近にあるため、歩行者等の踏切交通遮断量が1日当たり1時間でそれぞれ27万人、10万4,000人と多く、歩行者ボトルネック踏切でございます。自動車と歩行者・自転車との動線が錯綜するなど、交通処理上の問題に加え、安全上の問題が生じております。

そこで、本区間を連続立体交差化することにより、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上、消防・救急時の緊急活動の円滑化等を図ることが可能となっております。

以上によりまして、「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」の計画策定に至ったものでございます。

飛びまして、81ページは環境影響評価の項目でございます。選定した項目は、騒音・振動、日影、電波障害、景観、廃棄物の5項目でございます。

一枚おめくりいただきまして、83ページは選定した項目及びその理由でございます。

その中で、騒音・振動でございますけれども、工事の施行中においては、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動及び仮線区間における鉄道騒音・振動が周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられます。工事の完了後においては、鉄道騒音・振動周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられます。以上のことから、建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音と振動、列車走行に伴う鉄道騒音及び振動について、環境影響評価の項目として選定してございます。

一枚おめくりいただきまして、84ページは選定しなかった項目及びその理由でございます。概要の説明は以上でございます。

○柳審議会会長 それでは、続いて、環境影響評価書についても説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、同じ鶯色なのですが、「川口土地区画整理事業」

環境影響評価書、環境影響評価書（資料編）についてご説明をさせていただきます。

まず、この事業でございますが、いわゆる条例アセスではなく、法アセスに基づく事業でございます。この事業につきましては、昨年の平成29年3月30日に知事からの意見書を事業者へ提出してございまして、環境影響評価準備書は条例で言うところの評価書案に相当するものなのですが、環境影響評価準備書に対して、知事が意見書を提出し、それを踏まえて、今回、事業者の方で環境影響評価書において修正をされたことの内容について、ご説明をさせていただきます。

それでは、環境影響評価書の2-3ページでございます。計画地の区域ということで地図がございます。

ここにつきましては、地域の経済や首都圏物流の効率化を目的として、八王子市の川口町、上川町、美山町の一部において、場所としては、八王子駅の北西8kmのところなのですが、この真ん中を通っております首都圏中央連絡自動車道、圏央道に近接してございます。計画地の周辺では、八王子西インター、中央道の八王子インターチェンジが近くにございます。それとここがございますけれども、北西部幹線道路といったものが整備中であり、計画地の北側を市内中心部へ向かう秋川街道が、西側から南側には南北の幹線道路である山田宮の前線というものが計画地を通っております。計画地の地下を圏央道が通っているという場所でございます。黒い線で囲まれた計画地の北側を川口川、南側を山入川が流れているという場所でございます。

計画地の区域なのですが、黒い線で囲まれたエリアなのですが、172.3haの区域であり、主に山林でございます。隣の2-2のページに計画地の区域を航空写真で撮ったものがございますが、現在はこういった状況でございます。

今回の土地区画整理事業の概要なのですが、2-5ページをご覧くださいと、灰色の部分が道路になってございまして、緑色が今までの樹木というか、山林を残した公園部分が93.6haありまして、北東部分に茶色っぽい緑色があるのは管理用の施設ということです。南東側、西側に水色の調整池があって、西側に物流業務用地ということで29.2haを整備することとございます。合計が172.3haという土地利用でございます。この計画で工期が45カ月ございまして、全体の供用開始としては平成33年度を予定してございます。

資料にお戻りいただくのですが、その前に訂正がございます。

「川口土地区画整理事業」環境影響評価書（資料編）がございまして、資料編の中に一部誤記がございまして、評価書の資料編の中に正誤表があるのですが、いわゆる計画地

における工事中の交通量とか将来交通量について、一部誤記がございましたので訂正をさせていただきます。

資料の9ページでございます。「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でございます。

まず、大気質、騒音、振動共通は、大気質、騒音・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からの出入り口が供用されたということで、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となっております。

この意見を踏まえまして、評価書におきましては、見込まれる増加量を加え、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ところでございます。こちらにつきましては、予測・評価の見直しをしておりますが、予測結果にほとんど変わりはありませんでした。

次に大気質でございます。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るとしているが、関連車両による寄与率が約4割と高い場所があるということから、排出ガス規制適合型の車両の仕様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という意見をつけております。これにつきまして、事業者からは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、環境影響のさらなる低減に努めることを追記してございます。

次に騒音でございます。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ということから、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としてございます。それに対しましては、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として追記してございます。

一枚おめくりいただきまして、資料の10ページをご覧ください。水循環でございます。

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5m～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、造成工事など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としてございます。これに対しまして、問い合わせ窓口を設置し、周辺の既存井戸の利用に支障が生じたなどの問い合わせがあった場合には、速やかに適切な対応を講じることを環境保全措置に追記したとなっております。

水循環はもう一つあります。

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とさせていただきます。これに対しまして、土地の改変に伴い、計画地周辺の湧水や既存井戸などの渇水への影響が最も懸念されることから、既往最大渇水量である昭和53年の日降水量を用いた旨を追記することにより、理由を明確にしたとさせていただきます。

地形及び地質でございます。地震時における斜面の安定性の予測結果において、円弧滑りの最小安全率は、「宅地防災マニュアル」の盛り土法面の安定に必要な最小安全率と同値また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とさせていただきます。これに対しまして、事業の実施に当たっては、専門家の助言を踏まえ、さら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、地形及び地質に対する環境影響のさらなる低減に努めていくことを追記しているとしてさせていただきます。

地形・地質の2つ目でございます。B-B'断面における円弧滑りの最小安全率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という趣旨でございます。これに対しまして、B-B'断面における円弧滑りの最小安全率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とさせていただきます。

11ページをご覧ください。

動物、植物、生態系共通でございます。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などにおいて、生息・生育環境の創出を図り、個体の移動などを行うとしていることから、このことについて専門家などの助言を踏まえ、確実に実施すること。

また、事後調査において、事業の実施に伴う影響を調査し、必要に応じてさらなる環境保全のための措置を講じることとさせていただきます。

これに対しましては、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てさせていただきます。

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、さらなる環境保全措置を検討することを追記してございますと。

動物、植物、生態系共通の2つ目でございます。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としてございます。それに対しまして、砂防堰堤は、水抜き穴を設置し、一定量の沢水を下流に流すことにより、水系の連続性確保に努め、水系及び湿性草地への影響の低減に努めることなど、砂防堰堤に係る対応策を環境保全措置に追記したとしてございます。

植物でございます。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などに植栽するなどの環境保全措置も検討することとしてございます。それに対しまして、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としてございます。

12ページをお開きください。

最後は景観でございます。計画地北側、主尾根上部などを公園・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など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・評価することとしてございます。これに対しまして、計画地北側の管理棟施設などが眺望できる地点を、新たに眺望景観の調査地点及び予測地点として設定をしてございます。建築物完成後のフォトモンタージュ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・評価したということが追記されてございます。

説明は以上でございます。

○柳審議会会長 それでは、ただいま報告のありました「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」環境影響評価調査計画書 と、「川口土地区画整理事業」環境影響評価書の2件について、何かご質問、ご意見があればお願いいたします。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 今、ご説明がありました川口土地区画整理事業についてですが、2-5ページの図ですか、これは緑地と流通業務用地の間にかかなり長い土砂の防災工というものが新たに設置をされるということですが、これの等高線というのは、どれぐらいの高低差があるのかを教えてくださいたいのが1つです。

それから、土砂の防災工は2種類あるというので、2-5ページののり枠工というのは、このどこかというのが図で判断ができるのですが、土砂の堰堤工は三角の点々で凡例には書いてあるのですが、具体的にこれが図のどこに当たるのかというのが見えないので、具体的にそれがどこに当たるのかというのを教えていただきたい。とりあえず、その3点を教えていただいて、理解を深めたいと思っております。

○真田アセスメント担当課長 分かりました。まずは土砂防災工の高さですね。

1問目でございますが、ここの2-5にあります土砂防災工（のり枠工）の等高線というか、高さなのですが、次のページの2-6をご覧くださいませでしょうか。ちょうど2-5でA断面、B断面、C断面とありまして、このうち今ご質問のございました土砂防災工をA断面で割った、これが2-6ページにあるA断面の図でございます。ここで言いますと、オレンジ色の線が造成後平面と書いてありまして、ここで言いますと、A断面の一番左から距離が530mぐらいのところに見ていただいて、そこが一番高いところ、あと、のり面の下が大体距離にして420mぐらいまでにかけて、造成後の平面が斜面になっているということが分かるかと思えます。この高低差を図の左にあります標高で見ますと、大体240m～270mなので、30mぐらいということとは模式断面図から読み取れるかと思えます。

あと、土砂防災工の場所につきましては、2-5の土地利用計画図にありますけれども、ちょうど図の北東側に三角形のオレンジ色の点線で囲まれている場所と申しますか、印が何か所かあるのですが、これが土砂防災工の場所でございます。

○小堀委員 これは、今どこにあるかを初めて認識ができましたが、この資料の動物、植物、生態系共通のところ、計画で湿性の草地が8割減少すると。具体的にこの図の中に調整池という人工的な水の部分の記載があるのですが、湿地があるには当然そこへ何らかの水があるというので、湿性草地が一体どこにあるのかなというのと、それから、水系（沢）と湿性草地への影響が懸念をされるというので、具体的に沢とか、そういうものがどこにあるかというのを何らかの形で示していただかないと、どこがなくなるのか、公園として残す場合に、それがどこでどういように残されるのかというのが見えないので、それを見える化していただくとありがたいなと思っております。

以上です。

○真田アセスメント担当課長 9.5-7ページをご覧くださいませでしょうか。ここに書かれてございます地下水調査地点（観測井）の図なのですが、この凡例の中で河川・沢と書いてあるかと存じます。この青い線で書かれた部分が現状で沢となっている部分なのですけ

れども、例えばこれと今回の2-5のページを重ね合わせて見ていただきますと、計画地の北側につきましては沢が残るようになってございますが、計画地の西側というのですか、南側というのですか、そちらにつきましては、ここに書いてありますとおり流通業務用地と道路に開発されて、変わるということでございます。

○小堀委員 今の説明ですと、消失する部分は南側になるということですが、こちらのほうで湿性植物が多くて、ここの部分で全体の8割が失われるという解釈でいいですか。

○真田アセスメント担当課長 そのとおりでございます。

○小堀委員 分かりました。

あとは、この環境影響評価の資料の11ページのところでは、動物、植物、生態系共通のところ指摘があります。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）の連続性確保と書いてあるのですが、本当にこれができるのかどうかということはどうももうちょっと知りたいところです。時間的な制限もあると思いますので、第一部会になるかどうかは分かりませんが、そこら辺は教えていただければと思っています。

○真田アセスメント担当課長 こちらにつきましては、今回はこれで環境影響評価書が作成されて、今後その事業に着手されて、事後調査という流れになっていくのですけれども、先ほど指摘にあったような水抜き穴を設置し、それによって湿性草地への影響の低減に努めるといったことに関しましては、専門家などの助言を踏まえて検討するといったこととございます。その結果につきましては、環境保全の措置の実施状況ということで、事後調査で報告することになろうかと思われま。

○小堀委員 ありがとうございます。

○柳審議会会長 小堀委員、よろしいでしょうか。

○小堀委員 はい。

○柳審議会会長 坂本委員、どうぞ。

○坂本委員 川口土地区画整理事業の騒音なのですけれども、9.2-46に将来の騒音レベルの予測結果がありまして、No. Aの山田宮の前線の昼間が73dB、夜間が69dBと非常に高いレベルが予測されています。環境基準は幹線道路を担う道路の特例で、昼間70dB、夜間65dBなのですけれども、その最大の基準値さえも上回る予測結果になっています。たしか評価書案のときにも私は申し上げたと思うのですが、ここまでそのレベルが高いと、低騒音舗装にするとか、低層でもいいので遮音壁を立てるといった対策をしていただかないと、なかなか厳しい

状況にあると思います。

9.2-47に環境保全措置の検討ということで書いてありますけれども、交通量が何でこんなに増えているかという、その前の9.2-44に交通量がありまして、関連車両の大型車が非常に増えることから、こういう結果になるわけですので、なかなか9.2-47の車両の効率的な運行管理といったことで対応できるかどうかで疑問なところがありますので、例えば4つ目の道路整備の推進といったところを考慮いただくようお願いいたします。この段階なので意見なのですけれども、よろしく申し上げます。

○真田アセスメント担当課長 委員からのご指摘については、事業者にきちんと伝えていきたいと考えてございます。

○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。

続いて、事後調査報告書が6件ありますので、一括して説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、事後調査報告について、説明をさせていただきます。

資料の13ページ、青色の事後調査報告書に沿って、説明をさせていただきます。

事業名は、「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」でございます。事業者は東京都でございます。

番号・答申日・受理日は、ご覧のとおりでございます。

事業の種類は、鉄道の改良でございます。

規模等についてでございますが、事後調査報告書の7ページをお開きください。

事業区間といたしましては、本線につきましては大田区大森北六丁目～同区仲六郷四丁目、空港線につきましては大田区蒲田四丁目～同区西糀谷四丁目となっております。

事業の延長は約6kmございまして、本線が約4.7km、空港線が約1.3kmとなっております。

除去する踏切の数としては28カ所、京浜急行の本線については23カ所、京急蒲田から分かれる空港線については5カ所となっております。

主要構造としては、ほぼ高架橋でございますが、末端の部分で擁壁があるといった区間がございます。

事業区間としては、平成12年～平成29年3月、供用開始時期は上り線については平成22年5月、下り線については平成24年10月となっております。

資料の13ページにお戻りください。

事後調査の区分としては、工事の完了後でございます。

調査項目・事項としては、騒音、振動、日照障害、電波障害、景観でございます。

まず、騒音でございます。

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}) でございますが、事後調査結果は昼間で55dB～66dB、夜間では50dB～60dBは、調査地点7地点のうち4地点で予測結果を上回り、残りの地点では同程度、または下回ったとしてございます。また、全ての地点において、地上走行時の調査結果、昼間で57dB～69dB、夜間で53dB～64dBと同程度、または下回ったという状況でございます。

一部の地点で予測結果を上回った理由としては、分岐器、絶縁継ぎ目などの影響や周辺建築物などからの反射音の影響を受けたことなどが考えられるとしてございます。なお、地上走行時の調査結果からは、同程度または下回っているということから評価の指標とした、環境省で策定した指針である在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針についてを満足する結果であったということでございます。

振動でございます。

高架橋区間における列車走行による鉄道振動レベルです。

事後調査結果、43dB～57dBについては、7地点のうち1地点を除き、予測結果と同程度または下回ったという結果です。1地点で予測結果を上回った理由としては、急曲線、急勾配、高架橋から擁壁への移行区間であり、また、付近の道路の舗装工事が行われ、地盤の状況が事前調査時とは変化していたことが考えられるとしてございます。なお、地上走行時の調査結果からは、同程度または下回ったという結果でございます。

日照障害です。

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でございます。

事後調査での時刻別日影線なのですが、駅舎の屋根の形状を考慮したことなどにより、高架橋の高さが高くなったことで日影線は変わっておりますが、等時間日影線につきましては、予測結果とおおむね同様であったという結果でございます。

14ページをお開きください。

電波障害でございます。

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）なのですが、全ての調査地点において、画像評価及び品質評価は正常または良好でございます。そのことから、本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。

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）でございますが、事後調査

の結果、パルス雑音障害及びフラッター障害が確認されてございませんでした。

景観でございます。

まず、地域景観の特性の変化の程度です。

沿線の建築物を同等の高さ、また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ているとしてございます。京急蒲田、雑色、糀谷の各駅においては、駅前広場あるいは側道が整備され、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としてございます。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度でございます。

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としております。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、高架下の空間があるため、景観への影響は軽減されるとしてございます。

圧迫感の変化の程度でございます。事後調査の結果、全ての断面において、建物の見え方と、その見込み角について定めているメルテンスの法則というものがございますが、これによる仰角30度、18度及び14度以下の範囲とともに、それぞれ予測結果に示した範囲と大きく変わらなかったとしてございます。

最後に苦情の有無でございます。

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件ございました。また、工事の施行中の粉じんに関する苦情も1件ございました。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、事前にお知らせを配布すること、あるいは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、ご理解をいただいたとしてございます。

鉄道騒音については、継ぎ目の影響であることなどを説明し、ご理解いただき、粉じんについては散水などを密に実施する旨を伝えて、ご理解いただいたとしてございます。

京浜急行については以上でございます。

15ページでございますが、「(仮称)四谷駅前地区市街地再開発事業」でございます。

お手元にホチキスどめの事後調査報告書(工事の施行中その1)というものがございますけれども、これに沿って説明をさせていただきます。

事業名は、「(仮称)四谷駅前地区市街地再開発事業」。事業者は、独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部となっております。

番号・答申日・受理日は、ご覧のとおりとなっております。

事業の種類としては、高層建築物の新築でございます。

規模等についてでございますが、事後調査報告書の3ページでございます。

計画地は、新宿区四谷一丁目及び本塩町の一部でございます。事業区域面積は約2.4ha、敷地面積が約1.8haとなっております。

事後調査報告書の5ページをお開きください。こちらは断面図になっておりますけれども、延べ床面積としては約14万 m^2 、最高高さ、業務棟における高さが約145mでございます。

住宅戸数が約100戸ございまして、こちらは図の左にあります三栄棟に100戸の住宅がございます。

主要用途としては、業務、商業、住宅、教育、駐車場等がございまして、工事予定期間としては平成26年度から平成32年度、供用開始予定は平成32年度となっております。

資料の15ページでございます。事後調査の区分としては、工事の施行中その1でございまして、調査項目・事項は、大気汚染、騒音・振動、自然との触れ合い活動の場、廃棄物となっております。

まず、大気汚染です。

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でございます。

今回、二酸化窒素の期間（7日間）の平均値（0.018ppm～0.022ppm）は、予測結果（0.043ppm）を下回ったとなっております。日平均の最高値（0.027ppm～0.031ppm）は予測結果を下回っており、参考比較とした二酸化窒素の環境基準を満足したという結果でございます。また、浮遊粒子状の期間平均値（0.017 mg/m^3 ）は、予測結果（0.028 mg/m^3 ）を下回ったとなっております。日平均の最高値（0.029 mg/m^3 ）は予測結果を下回っており、参考比較した浮遊粒子状物質の環境基準を満足したという結果でございます。

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でございますが、二酸化窒素の期間（7日間）平均値（0.018ppm～0.024ppm）は、全ての地点で予測結果である0.02522ppm～0.02879ppmを下回ったとなっております。日平均の最高値（0.027ppm～0.032ppm）は予測結果を下回っており、参考比較した二酸化窒素の環境基準を満足したという結果でございます。

また、浮遊粒子状物質の期間平均値（0.021 mg/m^3 ）は、予測結果（0.024 mg/m^3 ）を下回ったとなっております。日平均の最高値（0.032 mg/m^3 ）は予測結果を下回っており、参考比較した浮遊粒子状物質の環境基準を満足したとなっております。

騒音・振動です。

建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音・振動でございます。

建設作業騒音レベル (L_{A5}) の事後調査結果 (69dB~73dB) は、予測結果 (79dB~80dB) を下回り、環境確保条例に基づく勧告基準を下回っております。また、建設作業振動レベル (L_{10}) の事後調査結果 (48dB~52dB) は予測結果である60dB~67dBを下回り、環境確保条例に基づく勧告基準を下回ったとしてございます。

16ページをお開きください。

工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音・振動でございます。

道路交通騒音レベル (L_{Aeq}) の事後調査結果 (62dB~68dB) は、2地点で予測結果及び環境基準を上回っており、残りの地点では下回ったとなっております。このように予測を上回った理由としては、予測のときよりも通過交通量が増加していることなどが考えられるとしてございます。

また、道路交通振動レベル (L_{10}) の事後調査結果 (昼間45dB~56dB、夜間38dB~48dB) は4地点で予測結果を上回り、全ての地点で環境確保条例に基づく振動の規制基準を下回ったとなっております。予測を上回った理由としては、予測のときよりも大型車の交通量が増加しているといったことなどが考えられるとしてございます。

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) につきましては、工事用車両の出入り口などに交通整理員を配置し、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対して、著しい影響はないと考えられるとしてございます。

廃棄物でございます。

既設建築物解体に伴う廃棄物の発生量でございます。

今回、瓦れき類について予測結果を上回っておりますが、予測を上回った要因としては、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、あるいは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、瓦れき類あるいは金属くずの発生量が多かったということが挙げられるとしてございます。

建設発生土及び建設汚泥の発生量につきましては、事後調査結果におきましては、再利用率及び再資源化率が100%及び約99%となっております。

苦情の有無でございます。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件ございました。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を行

い、了解を得たとしてございます。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などを行うことにより、了解を得たとしてございます。

以上でございます。

17ページをご覧ください。事業名は「(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業」でございます。いわゆるオリンピックの選手村でございます。

代表する事業者は、東京都と三井不動産レジデンシャル株式会社となっております。

事業の種類としては、住宅団地の新設でございます。

お手元でございます、ホチキスどめの事後調査報告書(工事の施行中その1)ということで、「(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業」の事後調査報告書に基づいてご説明をさせていただきます。

4ページでございます。

計画地としては、中央区晴海五丁目地内。

事業区域面積は約18万 m^2 、敷地面積は約13万3,900 m^2 、建築面積は約4万7,100 m^2 、延べ床面積は約68万3,430 m^2 、最高高さは約180mとなっております。

住宅戸数が約5,650戸で、主要用途としては、住宅のほかに商業等の用途がございます。

工事予定期間としては、I期工事が平成28年度～平成31年度、一部超高層のタワーの住宅棟と4ページにあります5-7街区と書かれた部分についてはII期工事として、平成32年度～平成35年度となっております。

最終供用分としては、平成36年度からの供用開始となっております。

資料の17ページにお戻りください。

今回、事後調査の区分としては、工事の施行中その1。

調査項目・事項としては、大気汚染、騒音・振動でございます。

まず、大気汚染でございます。

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でございますが、こちらは二酸化窒素の期間(7日間)平均値(0.018ppm)は、予測結果である0.037ppmを下回ったとしてございます。日平均値の最高値(0.034ppm)は予測結果を下回り、参考比較した二酸化窒素の環境基準を満足していたという結果でございます。

浮遊粒子状物質の平均値(0.014 mg/m^3)は、予測結果である0.028 mg/m^3 を下回ったとしております。日平均値の最高値(0.022 mg/m^3)は予測結果を下回っており、参考比較した浮遊粒子状物質の環境基準を満足していたという結果でございます。

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でございますが、二酸化窒素の期間（7日間）平均値（0.026ppm～0.034ppm）は、全ての地点で予測結果とおおむね同程度でございました。日平均値の最高値（0.043ppm～0.051ppm）は全ての地点で予測結果を下回り、参考比較した二酸化窒素の環境基準を満足したとしてございます。

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でございます。二酸化硫黄の期間（7日間）の平均値（0.010ppm）は、予測結果（0.0037ppm）を上回ったとなっております。日平均値の最高値（0.015ppm）は予測結果を上回ったが、参考比較した二酸化硫黄の環境基準値を満足してございました。

18ページをご覧ください。

このように予測結果を上回った理由としては、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ということが考えられるとしてございます。また、二酸化窒素の期間（7日間）平均値（0.026ppm）は予測結果とおおむね同程度でありまして、日平均値の最高値（0.039ppm）は予測結果を下回っており、参考比較した二酸化窒素の環境基準を満足していたという結果でございました。

また、浮遊粒子状物質の期間平均値（0.022mg/m³）は、予測結果を下回ったということでございます。日平均値の最高値（0.033mg/m³）は予測結果を下回っており、参考比較した浮遊粒子状物質の環境基準を満足していたという結果でございます。

騒音・振動でございます。

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音につきましては、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を下回ったとしてございます。

建設機械の稼働に伴う建設作業振動につきましても、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を下回ってございます。

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音につきましては、L_{Aeq}の事後調査結果（〔昼間〕61dB～70dB）は、全ての地点で予測結果（〔昼間〕62dB～69dB）とおおむね同程度または下回り、環境基準を下回ったとしてございます。

工事用車両の走行に伴う道路交通振動につきましては、L₁₀の事後調査結果（〔昼間〕38dB～48dB、〔夜間〕36dB～47dB）は一部の2地点の夜間を除き、予測結果（〔昼間〕39dB～51dB、

[夜間] 34dB～46dB) とおおむね同程度または下回り、全ての地点で環境確保条例に基づく規制基準を下回ったという結果でございました。

2地点において予測結果を上回っていますが、そこでは夜間の工事用車両が各1台程度でございまして、工事用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、工事用車両の走行による影響は小さいものと考えたと推察してございます。

苦情の有無でございます。粉じんに関する大気汚染の苦情などが2件ございましたが、シート養生の範囲の拡大や防じん吹きつけなどの対応を図ったとしてございます。また、重機音に関する騒音の苦情が1件ありましたが、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としてございます。

説明は以上となります。

○池田アセスメント担当課長 続きまして、19ページをご覧ください。

事業名は、「(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」でございます。

答申は平成27年10月、受理日は平成30年2月27日でございます。

規模でございます。お手元にホチキスどめのコピーの冊子がございます。「事後調査報告書 工事の施行中(その1)」とある冊子の3ページをお開きいただきますと、計画道路位置図でございます。図の中央にある赤い点を起点といたしまして、青い点を終点とした逆L字型の延長約1.6kmの道路を整備する事業でございます。ちなみに図の上に拡大図がございしますが、今回は拡大図のエリアの工事に関する報告でございます。

お手元の本日の資料19ページにお戻りください。

工事の期間は、平成28年度～平成31年度を予定しまして、供用開始は平成32年度を予定してございます。

事後調査の区分は、工事の施行中その1でございます。

調査項目・事項は、土壌汚染、地盤、水循環、廃棄物の4項目でございます。

まず、土壌汚染(工事の施行中に伴う新たな土地への土壌汚染の拡散の可能性)でございます。工事に伴い、発生した建設発生土は埋め戻し土砂として使用するため、保管場所に運搬し、シート養生をしてございます。土壌汚染に係る部分の土壌については移動をしておりません。

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)でございます。下部工事の工事期間中、3地点で行われた地盤の変異結果につきましては、-4mm～+4mmの範囲で大きな変

化は見られなかったとしております。地下水については2地点で測定しておりますけれども、A. P. +0.50m～2.655mで、地下水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てございます。

水循環（掘削に伴う地下水の水位の変化の程度）でございますけれども、先ほど地盤で説明した地下水と同様でございます。

廃棄物（工事に伴う建設発生土、建設発生土等の発生量）でございます。具体的な量につきましては下の表にあるとおりでございます。予測していなかった資材の梱包材等が発生しておりまして、廃プラスチック、木くず、段ボール、鉄・金属くずが発生してございます。

苦情についてはございませんでした。

一枚おめくりいただきまして、今度は事業名「東京急行東横線（渋谷駅～代官山駅間）地下化事業」でございます。

答申は平成16年1月、受理日は平成30年3月14日でございます。

規模でございますけれども、今度はグレー色の製本されている冊子の9ページをお開きください。A3サイズで、折り込みで入っているところが9ページになります。事業計画図（平面図・縦断図）をここでお示しをしております。

まず、上の平面図をご覧ください。平面図中央にカラフルに着色されているところが本事業にかかわる部分でございます。東京メトロ副都心線の開業に合わせて、東急東横線の渋谷駅を移設し、地下化した事業でございます。中央部緑色が前の路線でございまして、赤色が今回新しく地下化した路線でございます。

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、工事の完了後でございます。これが最後の事後報告となります。

調査項目は、騒音・振動、地盤など4項目でございます。

調査結果の内容でございますが、まず、騒音・振動でございます。

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音（ L_{A5} ）でございますが、事後調査結果（71dB～73dB）につきましては、予測結果（75dB）と同程度であり、環境確保条例に基づく環境基準を下回っております。

建設機械の稼働に伴う建設作業振動（ L_{10} ）でございますが、事後調査結果（56dB～61dB）は、予測結果（63dB～69dB）及び環境確保条例に基づく勧告基準を下回ってございます。

列車の走行に伴う鉄道騒音（ L_{Aeq} ）でございますけれども、最寄り軌道中心から12.5mの地点、地上1.2mの事後調査結果においては昼間56dB、夜間51dBで、予測結果（昼間59dB、夜間

54dB) と評価書現況値 (昼間68dB、夜間63dB) を下回っております。また、評価の指標としております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ております。

列車の走行に伴う鉄道振動 (L_{max}) でございます。事後調査結果 (33dB~53dB) は一部の地点を除き、予測結果 (33dB~53dB) と同程度または下回っております。また、全ての地点においては評価書現況値を下回っております。

振動につきましては、グレー色の冊子の42ページに今回のご報告した予測結果の事後調査結果の比較をしております。中央の表のNo. 2地点の6. 25mのところについては、予測値を大きく下回っております。逆にNo. 3のところについては、25mと50mの予測値を大きく上回っている状況でございます。

1ページお戻りいただきまして、41ページの下の 鉄道振動をご覧ください。まず文章の上から4行目、なお書きのところでございます。No. 2の地点でございますけれども、こちらは箱形トンネル構造でございまして、土かぶり1. 0m程度で浅い区間でございまして、トンネル部の予測に用いた営団提案式というものがございまして、その適用範囲外の条件であったため、環境影響評価時におきましては安全側の予測として、構造物の形状・重量が近似する掘り割り部の予測式を代用しておりました。そのため、予測値が高目に算出されたものと考えてございまして、事後調査結果との差がやや大きいものになったと考えてございます。

次にNo. 3の地点でございますけれども、振動源から離れた最寄り軌道中心から25mと50mの予測値と3dB~4dBの差が生じていることにつきましては、No. 3の地点が掘り割り構造でございまして、構造形式が類似していた東急大井町線 (北千束駅~大岡山駅間) 掘り割り部の調査結果をもとに、列車速度と距離をパラメーターとした回帰式を作成しました予測を行っております。そのため、予測において地盤による伝搬状況の違いは考慮していないため、予測値と事後調査結果に差が生じたものと考察をしております。

本日の資料の20ページにお戻りください。

続きまして、地盤 (工事に伴う地盤の変動) でございます。調査期間の変動量は-14mm~+14mmでございました。地殻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察しております。

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) でございます。調査期間では、掘削前からの地下水位変動量は-0. 50m~+2. 07mでございました。長期間にわたる継続的な地

下水位の著しい変化は生じていないために、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察しております。

廃棄物（建設廃棄物及び建設発生土の発生量）につきましては、21ページの表のとおりでございます。予測を上回った要因としましては、開削区間の建設発生土の一部が汚泥として処理されていることと、渋谷駅寄りの旧路線では高架になっていたのをごさいますけれども、そちらの解体に伴い、発生した建設発生土が追加されたためでございます。

苦情につきましてはございませんでした。

一枚おめくりいただきまして、22ページをご覧ください。

事業名は、「東京都市計画道路環状第8号線（練馬区北町～板橋区若木間）建設事業」でございます。

答申は平成3年10月、受理日は平成30年3月15日でございます。

事業の種類につきましては、道路の新設でございます。

規模でございますけれども、今度はお手元の水色の製本された冊子がこの事業の報告書になりますので、こちらの5ページをお開きいただければと思います。

環状第8号線位置図（練馬区北町～板橋区若木間）でございます。上の図の起点が練馬区北町で、終点が板橋区若木となりますが、延長は約2.3kmでございます。

本日の資料の22ページにお戻りください。

規模のところで、構造形式は擁壁、掘り割り、トンネル、高架、取り付け部、平面部と多種多様な構造形式となっております。工事期間につきましては平成9年度～平成20年度、供用開始は平成18年5月、こちらは本線のところと側道の一部でございまして、平成21年3月には側道部も全て開通してございます。

事後調査の区分は、工事の完了後その2でございます。こちらの報告も最後の報告となっております。

調査項目は、大気汚染、騒音、振動、低周波音の4項目でございます。

調査結果の内容の大気汚染でございますけれども、対象路線の自動車排出ガス濃度でございます。二酸化窒素の期間（4季7日間）平均値は0.0198ppm～0.0279ppmで、全ての地点で予測結果と同程度または下回っており、日平均値の最大値は全ての地点で予測結果と同程度または下回ってございました。また、全ての地点で参考比較した環境基準を満足してございます。

一酸化炭素の期間平均値（0.305ppm～0.409ppm）につきましては、全ての地点で予測結果

を下回り、日平均値の最大値は全ての地点で予測結果を下回っております。参考比較した環境基準も下回っております。

二酸化硫黄の期間平均値（0.0012ppm～0.0015ppm）につきましては、全ての地点で予測結果を下回らして、日平均値の最大値は全ての地点で予測結果を下回っております。参考比較した環境基準も下回っております。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）と比較いたしますと、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ております。

換気所稼働による寄与濃度でございます。トンネル構造があるため、換気所を設置しております。期間平均値の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）と比較しますと、換気所寄与濃度が値となってあらわれていないことから、本事業による影響は小さいと考えております。

騒音の道路交通騒音ですけれども、調査断面としては7断面ございますが、そのうちA断面における道路交通騒音レベル（ L_{A50} ）の事後調査結果につきましては58dB～62dBで、全ての時間区分で予測結果を上回っております。予測結果を上回った理由としましては、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まして、車両の発進音等の影響が考えられるとしております。

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53dB～65dB、夜間48dB～62dB）は、予測結果を昼間、夜間ともに上回る地点がございました。

予測結果を上回った地点の理由としましては、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、車道に近いほうで測定を行ったことが原因と考察をしております。

いずれの調査断面と時間区分におきましても、環境基準を下回っております。なお、平成21年度に実施しました事後調査結果（工事の完了後その1）と比較しますと、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としております。また、減少と同程度になった要因につきましては、側道の交通量の減少、路面の改善等が考えられるとしております。

換気所稼働時の騒音でございます。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）と同程度でございました。いずれの時間区分におきましても、工場及び指定作業場に係る騒音の規制基準を下回っております。

振動（道路交通振動）でございますが、レベル（ L_{10} ）の事後調査結果（昼間31dB～48dB、

夜間27dB～46dB)は、予測結果と同程度または下回ってございます。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を下回ってございます。

低周波音でございます。北町陸橋交差点における低周波音圧レベル平坦特性(L₅₀)の事後調査結果(70dB～80dB)は予測結果を下回っております。

環八高速下交差点における低周波音圧レベル平坦特性(L₅₀)の事後調査結果(79dB～83dB)は予測結果と同程度であり、低周波音圧レベルG特性(L_{G5})の事後調査結果(86dB～91dB)は予測結果と同程度でございました。

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)」を下回ってございました。なお、平成21年度に実施しました事後調査結果(工事の完了後その1)と比較すると、いずれの地点におきましても、低周波音圧レベル平坦特性(L₅₀)及び低周波音圧レベルG特性(L_{G5})の最大値は減少してございます。

苦情についてはございませんでした。

事後調査報告については以上でございます。

○柳審議会会長 それでは、ただいま報告のあった6件の事後調査報告について、何かご質問等があればお願いいたします。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 「(仮称)四谷駅前地区市街地再開発事業」の件なのですけれども、そちらの65ページと72ページに関連することです。予測のときにPCBあるいはアスベスト等が出てきた場合には、きちんと適正にやりますよということで予測評価されていたわけで、アスベストとPCBが出てきて、それに対して記述はされているのですが、72ページには「予測結果と事後調査の結果との比較」ということが書いてあるのですけれども、アスベストの関係、特にアスベストの含有産廃のことが書いてあるのですが、アスベストそのものについてそれなりに出てきているのですけれども、その辺の記述がないということと、PCBに関する記述もないということなので、そのあたりをきちんと書いていただくということをお願いしたいと思います。

PCBの濃度の薄いものについては、適切に処分されているということになってはいますが、高濃度のPCBは写真も添付されて、保管されているということになってはいますが、その処理の方向性をいつごろまでにきちんと処理するか、そういうものも含めてその1ですので、

その2の際にはきちんと処理する、あるいはいつごろ処理する予定だということも、きちんと書いていただきたいということを申し上げたいと思います。

○真田アセスメント担当課長 ご指摘、ありがとうございました。

今回は、工事の施行中その1でございますが、これ以降も続きますので、その際にはきちんと書き込むように、事業者に対してきちんと伝えていこうと考えてございます。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

宮越委員。

○宮越委員 (仮称)東京港臨海道路中央防波堤内5号線の事後調査報告書についてなのですが、この中で地盤(工事の施行における地盤の変更の範囲及び変形の程度)と水循環(堀削に伴う地下水の水位の変化の程度)について、地下水の変動についての記載があるのですが、事後調査報告書の28ページの図3-3が降水量についてなのですが、例えば平成28年11月で線が出ているのですが、6月とかが全くないので間違えているのではないかなと思うのですが、降水量に違和感があると。

○池田アセスメント担当課長 済みません、確かに雨が降らない月というのはないので、0mmからなっていますが、そこは確認させていただいて、その2以降にちゃんと反映させるようにさせていただきますたいと思います。

○宮越委員 11月は少ないような気もするので、縦軸の単位も含めてお願いします。

○池田アセスメント担当課長 分かりました。

○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。

齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 ちょっと記載方法の確認をしたいのですが、本日の資料の19ページに表が出ているのですが、表の上のところに(予測結果は工事の終了時まで)と書いてあって、ある種の予定として書いてあるような感じがするのですが、その理解でよろしいのかということなのです。

○池田アセスメント担当課長 予定といいますか、予測結果というのは評価書のときに工事の全期間の予測量という形で書いておまして、事後調査結果についてはまだ今回がその1ですので、その1の期間に出たものという形の書き方でしているものでございます。ですから、左側は全期間、右側は今回の調査期間ということで書いてございます。

○齋藤委員 今の説明をよく分かっていないかもしれませんが、例えば建設発生土を今回はまだ戻していない、ためているだけですね。

○池田アセスメント担当課長 はい。

○齋藤委員 そして、事後調査結果のところに100%という記載がありますね。これはこれでよいのだということですね。

○池田アセスメント担当課長 私も先ほど説明したときに、まだ戻していないから100%とは言えないなと思ひまして、その記述は工夫させていただきます。これについてはまだ戻していません。

○齋藤委員 ほかの廃棄物のところも、それに似たようなところがあるかもしれない。

○池田アセスメント担当課長 このパーセントについては、例えばコンクリート塊なら908m³発生していると。908m³については既に資源化施設に持ち込みまして、資源化しているので100%という形で書かせていただいています。

○齋藤委員 建設発生土のところだけで、そういう扱いになっているという理解でよろしいですね。分かりました。

○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。

それでは続いて、変更届2件、着工届1件、その他2件の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、本日の資料の24ページをお開きください。

事業名は、「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」でございます。

答申につきましては平成5年11月でございます。受理日は平成30年3月14日でございます。

規模でございますけれども、区間は三鷹市下連雀三丁目～立川市錦町一丁目までの約13.1 kmの区間でございます。

構造形式は、高架式・地下式及び地表・掘割式でございます。

対象駅は、武蔵境駅から国立駅までの6駅でございます。

踏切除去数は18カ所、工事期間は平成10年度～平成37年度を予定してございます。

変更理由でございます。複々線化のⅡ期工事につきましては地下式で計画されておりますが、現時点で今後の利用者の需要動向・財源確保の方策等が確定していないことから、現在工事着手には至っておりません。そのため、工事期間を現在の平成34年度末までにしているところを平成37年度末に変更することとしております。

具体的な変更内容は、Ⅱ期工事が平成28年度～平成34年度となっておりますけれども、今回変更して、平成31年度～平成37年度と変更してございます。

環境影響評価の見直しにつきましては、工期の延伸のみのため、予測・評価の見直しは行

っておりません。

25ページをご覧ください。

事業名は、「西武鉄道新宿線（中井駅～野方駅間）連続立体交差事業」でございます。

答申は平成23年4月、受理日は平成30年3月15日でございます。

事業の種類は、鉄道の改良でございます。

規模ですが、起点は中野区上高田五丁目から中野区野方四丁目まで、事業延長は約2.4km、構造形式は地下式、地表式でございます。

対象の駅は、新井薬師前駅と沼袋駅でございます。

踏切解消数は7カ所。

工事予定期間は約8年としております。

変更内容の概略でございますけれども、変更理由につきましては、環境に配慮した施工と施工を効率的に実施するために、新井薬師前駅と沼袋駅の施行方法の順序の変更を行うものでございます。

変更内容につきましては、駅部におきましては地下工事について、変更前はシールド工法によりましてトンネルを掘った後、開削工法で掘削する予定でございましたが、変更後はトンネルを掘るものの、開削工法のみで掘削を行うとしてございます。

環境影響評価の見直しの結果につきましては、環境影響評価の対象としまして5項目ございますが、廃棄物について予測・評価の見直しを行っております。

事業内容の変更に伴いまして、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としております。

1ページおめくりください。事後調査の報告でございますけれども、この間に先ほどのページのほうでは、三田の着工届のご報告が出たかと思っておりますが、これは口頭だけでご報告させていただきます。

先般こちらで答申をいただいた三田地区の再開発事業につきましては、評価書もご説明させていただきますまして、今般事後調査計画書が出てまいりまして、あわせて着工届も出ております。それについては以上でございます。

26ページのご説明に入りたいと思います。

これから説明する2件につきましては、法律に基づきまして、アセスメントをやっている事業でございます。こちらの2件につきましては、法律に変更届の手続についてございませんので、90条の報告に基づいていただいております。また、外環道につきましては、事後調査の

報告についても90条の報告でいただくようにしてまいります。

それでは、説明させていただきます。

事業名につきましては、「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）」の事業でございます。

こちらは法アセスで、答申は平成18年11月、受理日は平成30年3月15日でございます。

事業の種類は、都市高速道路の新設です。

規模でございますけれども、お手元でございますホチキスどめの資料をお開きいただければと思います。上に「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）」と書いてある事後調査報告書の3ページが事業計画の概要でございます。この図の左側の赤い実線で描かれている、事業中区間、L=16kmと書かれている部分が今回の対象となっている区間でございます。

さらに一枚おめくりいただきまして、4ページをお開きください。A3サイズの折り込みが入っているところです。こちらが路線位置図でございますけれども、左側が東名高速と接続します東名ジャンクションから途中の中央ジャンクションを経て、右側の関越道と接続する大泉ジャンクションまでの外環道の工事が今回の対象事業でございます、

本日の資料の26ページにお戻りください。

工事予定期間は、平成23年度～平成32年度を予定してございまして、供用開始は平成32年度を予定してございます。

事後調査の区分は、工事の施行中その1でございます。

調査項目は、大気質、騒音の2項目でございます。

調査結果の内容でございます。

大気質は、大泉ジャンクション周辺の工事を対象としてございます。建設機械の稼働に係る粉じん等でございますが、高架工事による降下ばいじん量は0.16t/km²/月～0.78t/km²/月でございますが、予測結果を下回ってございます。また、全ての季節において事後調査結果は参考値を下回ってございました。

建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質でございます。二酸化窒素の事後調査結果（寄与濃度）でございますが、0.0042ppm～0.0092ppmであり、予測結果（0.0004ppm～0.0014ppm）を上回っております。浮遊粒子状物質の事後調査結果（寄与濃度）は、0.0006mg/m³～0.0020mg/m³であり、予測結果を上回ってございます。事後調査期間の平均値は二酸化窒素が0.022ppm～0.025ppm、浮遊粒子状物質が0.021mg/m³～0.022mg/m³で予測結果

を下回っております。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であるとか、気象条件の違いがあったために施工ヤード周辺の濃度が高くなったと考察しております。

騒音（建設機械の稼働による騒音）につきましては、東名ジャンクション周辺の工事を対象としております。作業騒音レベル（ L_{A5} ）の最大値は、高さ1.2mで69dB、4.2mで79dBありまして、予測結果を上回っております。上回った理由としまして、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考察しております。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は下回っております。

苦情の有無でございますけれども、建設工事による騒音の苦情が2件ございましたが、作業時間の短縮等の対策を講じまして、理解を得たとしてございます。

27ページは変更でございます。

事業名は、「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」でございます。こちらも法アセスでございます。

答申は平成23年12月、受理日は平成30年3月16日でございます。

事業の種類は、鉄道の改良でございます。

規模でございますが、こちらも白い紙で製本されています事業計画の変更等と書かれ冊子の5ページをお開きいただければと思います。

5ページは、A3サイズの紙が折り込みで入っているものでございます。こちらの図は事業区間の平面図及び縦断図でございますけれども、右側が笹塚駅、左側がつつじヶ丘駅の手前まで約7.1kmの高架化をする事業でございます。さらに地下部にも複々線化予定区間の約8.3kmもございます。

それでは、本日の資料の27ページにお戻りいただければと思います。

こちらの事業によりまして、解消する踏切については25カ所、工事期間は14年間を予定しております。

変更内容の概略でございます。

主な変更理由でございますけれども、工事工程の見直しによりまして、高架の連立区間の仮線敷設の工事期間を変更いたします。また、桜上水駅と周辺部の施工方法の見直しをするとしております。

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、評価を行っております。

具体的な変更内容でございますけれども、仮線の敷設開始時期でございますが、変更前は

着手3年目からとしておりましたが、変更後は着手6年目に変更してございます。

施工方法につきましては、桜上水駅については、評価書では直上施工方式としておりましたけれども、今回段階施工方式としまして、変更してございます。また、桜上水駅付近の仮線の敷設はなしに変更してございます。

環境影響評価項目の見直しについてでございますが、今回の変更に伴いまして、大気質、騒音及び振動について、予測・評価の見直しを行っておりますけれども、変更前の評価と結論は変わらないとしております。また、こちらのアセスにつきましては、当時アナログ放送だった関係で予測・評価をしないで、開業時に地上デジタル放送になるということで、今般改めて予測・評価をしてございます。

その結果でございますけれども、鉄道施設の存在に伴う遮蔽障害は、最大で7mの範囲で生じると予測しております。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、生じないと予測しております。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しております。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としております。

説明は以上でございます。

○柳審議会会長 ただいま説明のあった変更届2件、着工届が1件、その他の90条に基づく報告2件について、何かご質問等があればお願いいたします。よろしいでしょうか。

特にご発言がないようですので、以上をもちまして、受理関係についてはこれで終わりたいと思います。

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。

(傍聴人退室)

(午前11時55分閉会)