

## 平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第3回）議事録

■日時 平成30年6月21日（木）午後3時32分～午後6時01分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

### ■出席委員

町田第一部会長、奥委員、小堀委員、齋藤委員、谷川委員、堤委員、寺島委員、森川委員、義江委員

### ■議事内容

#### 審議

- (1) 「多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間）建設事業」特例環境配慮書に係る項目別審議及び総括審議  
⇒ 大気汚染、騒音・振動及び景観について審議を行い、騒音・振動及び景観に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案に入れることとした。  
総括審議の結果、答申案について全会一致で総会へ報告することとした。
- (2) 「（仮称）赤坂二丁目プロジェクト」環境影響評価書案に係る項目別審議  
⇒ 大気汚染及び電波障害について審議を行い、大気汚染に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案に入れることとした。
- (3) 「（仮称）新ごみ焼却施設整備事業」環境影響評価調査計画書に係る項目選定及び項目別審議並びに総括審議  
⇒ 大気汚染、悪臭、騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、生物・生態系、日影、電波障害、景観、自然との触れ合い活動の場、廃棄物及び温室効果ガスについて審議を行い、大気汚染及び騒音・振動に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案に入れることとした。  
総括審議の結果、答申案について全会一致で総会へ報告することとした。

平成 30 年度「東京都環境影響評価審議会」

第一部会（第 3 回）

速 記 録

平成 30 年 6 月 21 日（木）

都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 23

(午後 3 時 32 分開会)

○真田アセスメント担当課長 それでは、時間過ぎておりますので始めさせていただきます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席いただきまことにありがとうございます。  
す。

事務局から御報告申し上げます。現在、第一部会 11 名のうち、10 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、第一部会の開会をお願いいたします。

なお、本日、傍聴の申し出がございますので、よろしくをお願いいたします。

○町田部会長 それでは、第一部会開催します。

本日は傍聴の申し出がございますので、会議に入ります前に、東京都環境影響評価審議会の運営に関する要綱第 6 条の規定によりまして、傍聴人の数を会場の都合から 30 名程度といたしたいと思っております。

では、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○町田部会長 傍聴人の皆様、御出席ありがとうございます。傍聴の方は、傍聴案件が終了いたしましたら、退席されて結構でございます。よろしく御協力のほどをお願いいたします。

それでは、ただいまから第一部会を開催いたします。

本日は、お手元の会議次第にありますように、「多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線(多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間) 建設事業」特例環境配慮書に係る項目別審議及び総括審議、次に、「(仮称) 赤坂二丁目プロジェクト」環境影響評価書案に係る項目別審議、並びに、「(仮称) 新ごみ焼却施設整備事業」環境影響評価調査計画書に係る項目選定及び項目別審議並びに総括審議、その他となっております。

それでは最初に、「多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線(多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間) 建設事業」特例環境配慮書に係る項目別審議を行います。

初めに、大気汚染について事務局から説明をお願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 それでは、説明をさせていただきます。

本日の資料 1 ページをお願いいたします。資料 1-1、大気汚染でございます。

お手元の、グレー色の特例環境配慮書の 209 ページ、こちらをお願いいたします。

現況調査の調査事項についてでございますが、大気質の状況(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)、発生源の状況など、7 項目がございます。

210 ページをお願いいたします。こちらは、大気質及び気象の調査地点を示す図でございます。

■が一般環境大気質気象の調査地点で2地点、それから●が道路沿道（公定法）大気質の調査地点で4地点、▲が道路沿道（簡易法）二酸化窒素の調査地点で11地点、合計17地点を設定してございます。

215 ページをお願いいたします。こちらが自動車交通量の現地調査地点でございます。図の丸の10地点を設定してございます。

216 ページをお願いいたします。調査結果でございます。

大気質の状況については、下の表 10. 1-7 大気質の四季調査結果のとおりでございます。

二酸化窒素については、一般環境調査地点2地点の四季平均値は0.012ppm、道路沿道調査地点、15地点の四季平均値は0.012ppm～0.020ppmでございます。一般環境、道路沿道ともに、冬季に二酸化窒素の濃度が高くなる傾向がございます。また、公定法測定結果と公定法調査地点で、同時実施した簡易法測定結果の差異は、四季平均については最大0.001ppm差、冬季が最大0.004ppm差、春季が最大0.002ppm差、夏季及び秋季最大0.001ppm差であることから、簡易法でもこの地域の大气質は把握可能であると考察してございます。

浮遊粒子状物質については、一般環境調査地点2地点の四季平均値は0.018 mg/m<sup>3</sup>、道路沿道調査地点4地点の四季平均値は0.018 mg/m<sup>3</sup>～0.020 mg/m<sup>3</sup>で、一般環境、道路沿道ともに、春季に浮遊粒子状物質の濃度が高くなる傾向となっております。

224 ページをお願いいたします。予測でございます。

予測事項は、工事完了後については、自動車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气中における濃度としてございます。なお、浮遊粒子状物質については、一時生成物質を予測し、反応二次生成物質などは予測の対象としてございません。

予測の対象時点につきましては、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時としてございます。

予測地域は計画道路の道路端から150mの範囲としてございます。予測地点は、道路構造、自動車交通量、土地利用の状況、計画道路周辺の公共施設などの存在、複数の対象計画案などを考慮し、主要交差点間の代表地点として8地点を選定、複数の対象計画案全てについて予測してございます。

隣の225ページから続く226ページにかけての表 10. 1-12(1)が8つの予測地点の概要。

続きまして227ページが大气汚染の予測地点を示す図でございます。予測地点の高さにつ

きましては、8地点全て地上1.5mとしてございます。

228ページ～232ページまでが8つの予測地点の断面図でございます。予測結果につきましては、評価とあわせて御説明をさせていただきます。

246ページをお願いいたします。環境保全のための措置でございます。

工事完了後の予測に反映した措置については、鶴牧AB案、諏訪永山AB案ともに、現在よりも沿道から車道までの離隔を確保し、距離減衰の効果によって大気汚染の低減を図ること。鶴牧B案と諏訪永山B案では、鶴牧A案と諏訪永山A案より車道を道路敷地南側に集約する計画とすることで、北側の住居から道路までの離隔を確保し、大気汚染の低減を図ること。

また、予測に反映しなかった措置については、車道の両側に植樹帯を設置することとしてございます。

評価についてでございます。

評価の指標は、環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準及び大気汚染に係る環境基準としてございます。環境基準による評価は、日平均値（年間98%値または2%除外値）で行うこととされていますが、予測結果で示した将来濃度は年平均値であるため、年平均値から日平均値へ換算を行ってございます。

247ページをお願いいたします。評価の結果でございます。

標準区間の自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素の大気中における濃度については、計画道路の道路端における二酸化窒素の濃度（日平均値の98%値）の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時0.036ppmと予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準を満足してございます。

鶴牧区間の自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素の大気中における濃度の最大値については、A案、B案の北側の比較は、B案が0.001ppm高いものの、ともに評価指標の環境基準を満足。また、A案、B案の南側の比較は、B案が0.003ppm高いものの、ともに評価指標の環境基準を満足してございます。

続きまして、諏訪・永山区間の自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素の大気中における濃度の最大値については、A案がB案より0.001ppm高いものの、ともに評価指標の環境基準を満足してございます。

249ページをお願いいたします。

標準区間の自動車の走行に伴い発生する浮遊粒子状物質（一次生成物質）の大気中における濃度につきましては、計画道路の道路端における浮遊粒子状物質の濃度（日平均値の2%

除外値)の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時  $0.039 \text{ mg/m}^3$  と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準を満足してございます。

続きまして、鶴牧区間の自動車の走行に伴い発生する浮遊粒子状物質（一次生成物質）の大気中における濃度については、A案、B案ともに、北側は計画道路の道路端における浮遊粒子状物質の濃度（日平均値の2%除外値）の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時  $0.039 \text{ mg/m}^3$  と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準を満足してございます。また、A案、B案ともに南側は、計画道路の道路端における浮遊粒子状物質の濃度（日平均値の2%除外値）の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時  $0.039 \text{ mg/m}^3$  と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準を満足してございます。

続きまして、諏訪・永山区間の自動車の走行に伴い発生する浮遊粒子状物質（一次生成物質）の大気中における濃度につきましては、A案、B案ともに、計画道路の道路端における浮遊粒子状物質の濃度の最大値は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時  $0.039 \text{ mg/m}^3$  と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく大気汚染に係る環境基準を満足してございます。

251ページをお願いいたします。

環境配慮目標の達成の程度についてでございますが、標準区間の周辺地域への大気汚染に配慮した道路構造につきましては、平面構造及び橋梁構造とし、沿道環境への配慮などから往復4車線の車道位置は、幅員の中央に配置することにより、現在よりも沿道から車道までの離隔を確保。

植樹帯等の設置については、車道の両側にそれぞれ6.0m～21.0mの歩道・植樹帯などを設置、工事に伴う大気汚染の防止につきましては、工事の平準化により、工事用車両の極端な集中を避け、排出ガス対策型建設機械を使用するとしてございます。

続きまして、鶴牧区間の周辺地域への大気汚染に配慮した道路構造につきましては、A案は平面構造とし、往復4車線の車道位置は、上り線（東行）を北側の地形の低い位置、下り線（西行）を南側の地形の高い位置に分離して配置するとしてございます。現況と比べ、車道の位置は住宅の集中している北側の沿道から離れるとしてございます。B案は平面構造とし、往復4車線の車道位置は、南側の地形の高い位置に集約して配置するとしてございます。現況と比べ、車道の位置は住宅の集中している北側の沿道からより離れるとしてございます。

植樹帯等の設置については、A案は、車道の北側には10.0m～14.5mの歩道・植樹帯を、車

道の南側には 10.0m～12.0m の歩道・植樹帯等を設置。B 案は、車道の北側には 9.0m～10.0m の歩道・植樹帯及び 5m の副道を、車道の南側には 8.0m～12.0m の歩道・植樹帯等を設置。

工事に伴う大気汚染の防止については、A 案、B 案ともに工事の平準化により、工事用車両の極端な集中を避け、排出ガス対策型建設機械を使用するとしてございます。

252 ページをお願いいたします。

諏訪・永山区間の周辺地域への大気汚染に配慮した道路構造につきましては、A 案は、平面構造とし、往復 4 車線の車道位置は道路幅員の中央に集約して配置するとしてございます。現況と比べ、車道の位置は住宅の集中している北側の沿道から離れ、計画道路の北側の道路端における二酸化窒素の濃度は、諏訪永山 B 案に比べてわずかですが、高くなってまいります。B 案は、平面構造とし、往復 4 車線の車道位置は、南側の地形の高い位置に集約して配置するとしてございます。現況と比べ、車道の位置は住宅の集中している北側の沿道からより離れ、計画道路の北側の道路端における二酸化窒素の濃度は、A 案に比べてわずかですが、低くなってまいります。

植樹帯等の設置につきましては、A 案は、車道の北側には 10.0m～29.0m の歩道・植樹帯を、車道の南側には 11.0m～25.5m の歩道・植樹帯等及び 5m の副道を設置するとしてございます。B 案は、車道の北側には 14.0m～36.0m の歩道・植樹帯を、車道の南側には 8.0m～14.0m の歩道・植樹帯等を設置するとしてございます。

工事に伴う大気汚染の防止については、A 案、B 案ともに工事の平準化により、工事用車両の極端な集中を避け、排出ガス対策型建設機械を使用するとしてございます。

本日の資料 1 ページへお戻りください。中段よりちょっと少し下ですが、都民等の主な意見、それから関係市長等の意見につきましては、1 枚おめくりいただきまして 2 ページをお願いいたします。

都民等の主な意見についてです。以下の御意見をいただいております。

1 つ目に、特例環境配慮書の現地調査において、測定地点が鶴乃橋南側となっているが、測定場所は道路から離れて奥まった場所により、騒音・大気汚染は橋に遮られ拡散、この場所による調査では現状を正しく把握できず、正しい測定はできないと思われる。このような測定点を可とした理由の説明をお願いしたい。なぜ、沿線住民の庭で測定を行わないのか疑問に思う。測定場所として沿線住民（筆者）の庭を提供する用意はあるという御意見をいただいております。

これにつきましては、調査地点は事業者からの見解を伺っているのですが、調査地点は技

術指針に基づきまして道路構造、自動車交通量、土地利用の状況等を考慮して、主要交差点間の代表地点として計画道路約5.5kmの区間において、全15地点及び低周波音1地点の選定、測定場所は原則として公共用地としており、機器の設置に当たっては、設置スペースや歩行者、自転車の通行に配慮する。それから鶴乃橋南側の調査については、大気は、測定小屋の設置場所を考慮し、鶴乃橋端部のスペースにて行った。騒音・振動は、鶴乃橋下の道路端に測定器を設置して行ったという見解を伺ってございます。

もう一つの意見でございますが、2つ目です。

特例環境配慮書の現地調査において、調査地点が鶴乃橋南側(3S)となっているが、装置が設置された場所は、鶴乃橋の橋の上の南側の住宅の前、道路から離れ、奥まったところであり、自動車の騒音、大気汚染などは橋に遮られ拡散、この場所の測定で、2Nから3Nの区間の環境の現状を正しく表しているとはとても考えにくい。鶴牧区間北側の住宅地の現状を正しく表している根拠を現地で説明してもらいたい。現状の環境を正しく表していないと考えたとすなわち、現状を正しく表しているとは思えない。不適切な場所で測定し、それがあたかも現状であるかのように表記するのは問題であるので、納得のいく説明を現地で確認をとりながらすることを求める。特例環境配慮書の大気質の四季調査結果で、3Sの値が他の測定結果より良く出ている。あり得ないと考えるので、現地での説明を求めるという御意見でございます。

事業者からの見解を伺っているのですが、こちらにつきましては、調査地点は技術指針に基づき、道路構造、自動車交通量、土地利用の状況等を考慮して主要交差点間の代表地点として計画道路約5.5kmの区間において、全15地点及び低周波音1地点を選定、測定場所は原則として公共用地としており、機器の設置に当たっては設置スペースや歩行者、自動車の通行に配慮しました。それから、鶴牧地区の現況を把握するため、3S鶴乃橋南側、2N鶴牧第二公園前及び3N鶴乃橋北側で測定を行っており、鶴牧地区の道路沿道の現状を適正に把握できていると考えているというのが事業者の見解として伺ってございます。

関係市長等の意見についてでございますが、多摩市長からは、大気汚染対策については、予測値は環境基準を達成しており、沿道市民の健康の保護や生活環境の保全を維持した計画であると認識と。計画を進める中で、道路勾配を可能な限り緩やかにし、自動車からの排出ガスの発生を限りなく少なくするなど、大気汚染対策の措置を行い、供用開始後もより一層の環境負荷の低減に取り組み、沿道市民の不安の払拭に取り組んでいただきたい。そのほか、大気汚染に対しての措置に当たっては、沿道市民の意見にも配慮するよう努めていただきた



いという御意見でございます。

これについて、事業者の見解として伺っているのは、事業の実施による大気汚染への影響については、技術指針に基づき適切な予測評価を行っており、評価の指標とした環境基準を満足している。なお、工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、予測結果を検証するとともに、環境保全のための措置の実施状況について明らかにする。その結果、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合は、必要な環境保全のための措置を講じる。南多摩尾根幹線の整備については、今後も事業実施の段階において説明を行い、事業を進めていくというふうに伺ってございます。

また、稲城市、町田市、川崎市のそれぞれ3市長からは、御意見なしということでございます。

本日の資料1ページにお戻りください。

以上を踏まえまして、森川委員に項目検討をお願いいたしました結果、御意見なしということでした。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。それでは、御担当の森川委員、何か補足することございましたらお願いいたします。

○森川委員 都民の方から測定地点についての御意見が寄せられておりましたけれども、事業者さんの方から御説明があったように、その値が少し小さいのではないかとということでしたけれども、確認しましたがこれで多分恐らくその道路の状況をきちんととっているのではないかと考えられます。ですので、特に意見なしということにさせていただきました。

多摩市長さんのほうからも、道路勾配を可能な限り緩やかにということでしたけれども、こちらの方ももともとその多摩地帯ですので、少しはアップダウンはございますけれども、非常に急峻なところがあるというわけではないということですので、これもそのまま工事の方進めて問題がないかと思えます。

以上です。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、御出席の委員の方から御質問等ございましたらお願いをいたします。

よろしいでしょうか。

それでは、特に意見がないようでございますので、大気汚染につきましては「意見なし」といたします。

次に、騒音・振動について事務局から説明をお願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 説明させていただきます。

本日の資料 3 ページをお願いいたします。資料 1-2 騒音・振動でございます。

お手元の特例環境配慮書の 253 ページをお願いいたします。

現況調査の調査事項についてでございますが、騒音・振動の状況、それから発生源の状況など 6 項目でございます。

256 ページをお願いいたします。こちらは騒音・振動など現況調査の地点を示す図でございます。

■が一般環境（騒音、振動）で 2 地点、▲が道路沿道（騒音、振動）で 12 地点、●が道路沿道（騒音、振動、低周波音）で 1 地点、◎が道路沿道（騒音、振動、地盤卓越振動数）で 3 地点、合計 18 地点を選定してございます。

258 ページをお願いいたします。調査結果でございます。

騒音の状況でございますが、下の表 10. 2-2 に示すとおり、昼間で 47dB～69dB、夜間で 35dB～66dB として、一般環境の地点 10 の昼間、夜間、道路沿道の地点 8 の夜間で環境基準を上回ってございます。

右の 259 ページをお願いいたします。振動の状況でございます。

下の表 10. 2-3 に示すとおり、昼間で 26dB～44dB、夜間で 21dB～38dB でございまして、全ての地点で規制基準を満足してございます。

260 ページをお願いいたします。低周波音の状況についてでございます。

表 10. 2-4 に示すとおり、測定結果は参考値を下回ってございました。

少し飛びます。268 ページをお願いいたします。予測でございます。

予測事項についてでございますが、工事の施行中については、建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音、振動による影響が大きいと考えられる工種・作業内容について、建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動レベルを予測してございます。工事の完了後については、自動車の走行に伴う道路交通の騒音及び振動レベル、自動車の走行に伴う橋梁構造からの低周波音圧レベルについて予測してございます。

予測の対象時点につきましては、工事の施行中の各工種・作業内容において、主要な建設機械を最も多く稼働する時点、また工事の完了後は計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時としてございます。

予測地域につきましては、工事の施行中は建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動

の予測地域は、計画道路及びその周辺、予測地点は敷地境界線上の地点とし、騒音は地上 1.2m、振動は地盤面上としてございます。

工事の完了後については、道路交通の騒音の予測地域は道路端から約 100m、道路交通の振動の予測地域は道路端から約 50m、橋梁構造からの低周波音の予測地域は橋梁構造周辺としてございます。予測地点は道路構造、住居などの沿道の土地利用状況、将来の自動車交通量などを考慮し、騒音・振動 8 地点及び低周波音 1 地点としてございます。

269 ページから 270 ページにかけての表 10.2-13 が、騒音・振動 8 地点、低周波音 1 地点の概要でございます。

続く 271 ページが、こちらが騒音・振動予測地点を示す図でございます。予測地点の高さにつきましては、道路交通の騒音が地点ごとに想定、また道路交通の振動が地盤面、橋梁構造からの低周波音が地上 1.2m としてございます。

272 ページをお願いします。こちらのページから 274 ページまでが 8 つの騒音予測地点の断面図、それから 275 ページから 277 ページにかけてが 8 つの振動予測地点の断面図、それから 278 ページが低周波音予測地点の断面図でございます。予測結果につきましては評価と合わせて御説明をさせていただきます。

295 ページをお願いいたします。環境保全のための措置でございます。

工事の施行中については、予測に反映した措置として、建設機械については、「低騒音・低振動型建設機械の指定に関する規程」に基づいて指定された低騒音・低振動型建設機械を採用し、騒音・振動の低減に努めること、騒音について、工種・作業内容等を検討し、必要に応じて仮囲いを設置するなど騒音の低減を図ること、振動について、「建設工事に伴う騒音振動対策技術指針」に基づき、住居に近接して工事を実施する場合には、極力振動の少ない工法を採用するなど環境の保全に努めることの 3 点としてございます。

また、予測に反映しなかった措置とし、作業手順・工程の調整を図ることにより周辺地域の環境保全に努めること、工事の平準化を図り工事用車両の極端な集中を回避すること、夜間工事を実施する際には事前に工事実施日や実施時間をお知らせするなどの措置を講じることの 3 点がございます。

工事の完了後につきましては、予測に反映した措置として、鶴牧 B 案と諏訪永山 B 案では、車道を道路敷地南側に集約する計画とすることで、北側の住居から道路までの離隔を確保、騒音・振動の低減を図ること、低騒音舗装を採用し騒音の低減に努めること、必要に応じて遮音壁を設置し騒音の低減に努めることの 3 点でございます。

296 ページをお願いいたします。評価の結果でございます。

まず、工事の施行中の騒音についてでございます。

建設作業の騒音については、環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準を評価の指標とし、環境保全のための措置を勘案して、予測結果と比較検討することにより評価してございます。

標準区間の建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベルについては、計画道路の平面構造では区間や案にかかわらず基本的に同じ工種・作業内容の工事を実施、計画道路の敷地境界における建設作業の騒音レベルの最大値は、平面構造 73dB、橋梁構造 78dB と予測、評価の指標とした環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準を満足してございます。鶴牧区間の建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベルについては、A 案、B 案ともに計画道路の平面構造では区間や案にかかわらず基本的に同じ工種・作業内容の工事を実施、計画道路の敷地境界における建設作業の騒音レベルの最大値は 73dB と予測、評価の指標とした環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準を満足するとしてございます。また、諏訪・永山区間は A 案、B 案ともに建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベルについては、計画道路の平面構造では区間や案にかかわらず基本的に同じ工種・作業内容の工事を実施、計画道路の敷地境界における建設作業の騒音レベルの最大値は 73dB と予測、評価の指標とした条例に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準を満足するとしてございます。

右の 297 ページの表 10.2-22(1)が建設作業の騒音の予測結果と評価の指標（平面構造）、それから表 10.2-22(2)が橋梁構造の建設作業の騒音の予測結果と評価の指標でございます。

298 ページをお願いいたします。続いて、工事の施行中、振動についてでございます。

建設作業の振動については、条例に基づく指定建設作業に適用する振動の勧告基準を評価の指標とし、環境保全のための措置を勘案して、予測結果と比較検討することにより評価してございます。

標準区間の建設機械の稼働に伴う建設作業の振動レベルについては、計画道路の平面構造では区間や案にかかわらず基本的に同じ工種・作業内容の工事を実施、計画道路の敷地境界における建設作業の振動レベルの最大値は、平面構造 69dB、橋梁構造 67dB と予測し、評価の指標とした環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する振動の勧告基準を満足してございます。また、鶴牧区間は A 案、B 案ともに計画道路の平面構造では区間や案にかかわらず基本的に同じ工種・作業内容の工事を実施、計画道路の敷地境界における建設作業の振動レ

ベルの最大値は 69dB と予測し、評価の指標とした条例に基づく指定建設作業に適用する振動の勧告基準を満足。さらに、諏訪・永山区間は A 案、B 案ともに計画道路の平面構造では区間や案にかかわらず基本的に同じ工種・作業内容の工事を実施、計画道路の敷地境界における建設作業の振動レベルの最大値は 69dB と予測し、評価の指標とした条例に基づく指定建設作業に適用する振動の勧告基準を満足するとしてございます。

右の 299 ページの表 10.2-23(1)が、平面構造の建設作業の振動の予測結果と評価の指標、下の表 10.2-23(2)が、橋梁構造の建設作業の振動の予測結果と評価の指標でございます。

300 ページをお願いいたします。続きまして、工事の完了後の騒音についてでございます。

道路交通の騒音につきましては、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準を評価の指標とし、環境保全のための措置等を勘案して予測結果と比較検討することにより評価してまいります。

標準区間の自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベルにつきましては、計画道路の道路端における道路交通の騒音レベルの最大値は、計画道路の供用時に昼間 66dB、夜間 61dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間 69dB、夜間 63dB と予測、評価の指標とした法に基づく騒音に係る環境基準を満足するとしてございます。続きまして、鶴牧区間の自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベルの最大値については、A 案、B 案の北側の比較では A 案のほうが高いものの、ともに環境基準を満足。A 案、B 案の南側の比較では B 案のほうが高いものの、ともに環境基準を満足してございます。また、諏訪・永山区間の自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベルの最大値については、A 案のほうが高いものの、ともに環境基準を満足してございます。

右の 301 ページの表 10.2-24(1)が標準区間の道路交通の騒音の予測結果と評価の指標、その下の表 10.2-24(2)が鶴牧区間の道路交通の騒音の予測結果と評価の指標でございます。

302 ページをお願いいたします。こちらが、この表が諏訪・永山区間の道路交通の騒音の予測結果と評価の指標でございます。

右の 303 ページ、お願いいたします。工事の完了後の振動についてでございます。

道路交通の振動については、条例に基づく日常生活などに適用する振動の規制基準を評価の指標とし、環境保全のための措置等を勘案して、予測結果と比較検討することにより評価してまいります。

標準区間の自動車の走行に伴う道路交通の振動レベルについては、計画道路の道路端における道路交通の振動レベルの最大値は、計画道路の供用時に昼間 50dB、夜間 49dB、道路ネッ

トワークの整備完了時に昼間 50dB、夜間 49dB と予測、評価の指標とした条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準を満足してございます。また、鶴牧区間の自動車の走行に伴う道路交通の振動レベルの最大値は、A 案、B 案の北側の比較では A 案が高いものの、ともに規制基準を満足してございます。A 案、B 案の南側の比較では B 案の整備完了時の夜間がわずかに高いものの、ともに規制基準を満足してございます。また、諏訪・永山区間の自動車の走行に伴う道路交通の振動レベルの最大値は、A 案がわずかに高いものの、ともに規制基準を満足してございます。

1 枚おめくりいただきまして 304 ページをお願いいたします。表 10.2-25(1)が標準区間の道路交通の振動の予測結果と評価の指標、その下の表が鶴牧区間の道路交通の振動の予測結果と評価の指標、さらにその下が諏訪・永山区間の道路交通の振動の予測結果と評価の指標を表すものでございます。

右の 305 ページをお願いいたします。工事の完了後の低周波音についてでございます。

標準区間の自動車の走行に伴う道路交通の橋梁構造からの低周波音圧レベルにつきましては、計画道路の道路端における計画道路の橋梁構造からの低周波音圧レベルの最大値は、計画道路の供用時に 73dB(L50)及び 80dB(LG5)、道路ネットワークの整備完了時に 72dB(L50)及び 80dB(LG5)と予測し、評価の指標を満足してございます。

306 ページをお願いいたします。環境配慮目標の達成の程度についてでございます。

標準区間は、周辺地域への騒音・振動に配慮した道路構造につきましては、平面構造及び橋梁構造とし、沿道環境への配慮などから往復 4 車線の車道位置は幅員の中央に配置するとしてございます。低騒音舗装、植樹帯、遮音壁の設置については車道の両側にそれぞれ 6.0m～21.0m の歩道・植樹帯などを設置、低騒音舗装を実施するとともに必要に応じて遮音壁を設置するとしてございます。工事に伴う騒音・振動の防止につきましては、工事の平準化により工事用車両の極端な集中を避け、低騒音型・低振動型建設機械を使用するとしてございます。

また、鶴牧区間は、周辺地域への騒音・振動に配慮した道路構造につきましては、A 案は平面構造とし、往復 4 車線の車道位置は上り線（東行）を北側の地形の低い位置、下り線（西行）を南側の地形の高い位置に分離して配置するとしてございます。現況と比べ車道位置は住宅の集中している北側の沿道から離れることとなります。計画道路の道路端における騒音レベルの最大値は、B 案と比べて北側は 9dB～10dB 高くなり、南側は 1dB～2dB 低くなります。道路端における振動レベルの最大値は、B 案と比べて北側は 10dB 高くなるものでございます。

B案は平面構造とし、往復4車線の車道位置は上下線を南側の地形の高い位置に集約して配置するとしてございます。現況と比べ車道の位置は住宅の集中している北側の沿道からより離れることとなります。計画道路の道路端における騒音レベルの最大値は、A案と比べて北側は9dB～10dB低くなり、南側は1dB～2dB高くなります。道路端における振動レベルの最大値は、A案と比べて北側は10dB低くなるものとしてございます。低騒音舗装、植樹帯、遮音壁の設置につきましては、A案は車道の北側には10.0m～14.5mの歩道・植樹帯を、車道の南側には10.0m～12.0mの歩道・植樹帯等を設置するとしてございます。低騒音舗装を実施するとともに、車道の北側に1.0m、南側に0.5mの遮音壁を設置するとしてございます。B案は、車道の北側には9.0m～10.0mの歩道・植樹帯及び5mの副道を、車道の南側には8.0m～12.0mの歩道・植樹帯等を設置。低騒音舗装を実施するとともに、車道の南側に1.0mの遮音壁を設置するとしてございます。工事に伴う騒音・振動の防止につきましては、A案、B案ともに、工事の平準化により工事用車両の極端な集中を避け、低騒音型・低振動型建設機械を使用するとしてございます。

右側の307ページをお願いいたします。

諏訪・永山区間は、周辺地域への騒音・振動に配慮した道路構造については、A案は平面構造とし、往復4車線の車道位置は道路幅員の中央に集約して配置するとしてございます。車道の位置は住宅の集中している沿道北側から離れ、計画道路の道路端における騒音レベルの最大値はB案に比べ1dB～2dB高くなり、振動レベルの最大値はB案に比べて1dB高くなってまいります。B案は平面構造とし、往復4車線の車道位置は南側の地形の高い位置に集約して配置するとしてございます。車道の位置は住宅の集中している沿道北側からより離れ、計画道路の北側の道路端における騒音レベルの最大値は、A案に比べ1dB～2dB低くなり、振動レベルの最大値はA案に比べて1dB低くなります。低騒音舗装、植樹帯、遮音壁の設置につきましては、A案は車道の北側には10.0m～29.0mの歩道・植樹帯を、車道の南側には11.0m～25.5mの歩道・植樹帯等及び5mの副道を設置するとしてございます。また、低騒音舗装を実施するとともに、車道の北側に1.5m、中央帯に0.5mの遮音壁を設置するとしてございます。B案は、車道の北側には14.0m～36.0mの歩道・植樹帯を、車道の南側には8.0m～14.0mの歩道・植樹帯等を設置するとしてございます。工事に伴う騒音・振動の防止については、A案、B案ともに、工事の平準化により工事用車両の極端な集中を避け、低騒音型・低振動型建設機械を使用するとしてございます。

本日の資料3ページにお戻りください。中ほどより下、都民等の主な意見、それから関係

市長等の意見につきましては4ページから5ページでございます。

4ページをお願いいたします。都民等の主な意見については、以下の御意見をいただいております。

1つ目に、道路構造について複数案が提示されている鶴牧区間では、騒音等の影響をかなり低減する案が示されていることに比べ、両側に住宅がある南野3丁目、鶴牧地域は「標準区間」とされています。沿道を業務・商業地等として開発できる地域と同じ扱いとすることは適切ではなく、沿道環境を守るために地域の特殊性を考えて騒音を低減する計画を作成してほしいという御意見をいただいております。

2つ目に、環境保全の見地から遮音効果のあるアーチ型もしくは高さのある遮音効果のある遮音壁の設置を要望。尾根幹道の沿線に住む住民として、現在既に車の騒音に悩まされ続けており、今の1車線の交通状況でもすぐに効果的な遮音壁を設置してもらいたいのに、2車線になっても1mや0.5mの高さのままで形だけの遮音壁の計画に失望。夜中に車の騒音でたびたび起こされたり窓が開けられないひどい道路の状況を今回の道路計画でぜひ改善していただきたいという御意見をいただいております。

3つ目に、振動と大気汚染については都市計画変更による影響を受容せざるを得ないが、騒音についてはB案での鶴牧地区の上り車線際の北側位置に、東側ほど高くなる道路の地形形状と地域の居住部地盤面と道路面の相対的位置関係の変化（西側ほど道路を見下ろし、東側ほど見上げる関係）を踏まえて、東側から西側のY字橋に向けて順次高くした、かつ高さが十分な遮音壁を設けて、全ての車線から直接騒音が届かない構造とすることにより、今回の都市計画変更による騒音についての環境の保全を図るようお願いしたいという御意見でございます。

4つ目に、新西町会地区では多摩市との間で「鶴牧五丁目地区の地区計画」を結んでおり、地盤面から10mの高さまでは建設物が建てられることとなっていることから、3階建ても可能となっている。つきましては、少なくとも3階相当である予測高さ7.0mと10.0mについても予測騒音値を明らかにしていただかなければ適切な評価とはならないものと考えているという御意見をいただいております。

5つ目に、鶴牧地区の騒音予測値はおおむね環境基準内となっているとの御説明、しかしながらこの地区は東側と西側で新たに整備される車道との間の高低差に大きな違いがあることから、防音対策においては一律の対応ではなく場所によって適切な対応とするなど、きめ細やかな地区対応をぜひともお願いいたしますという御意見でございます。



6 つ目に、道路交通の振動の予測結果（鶴牧区間）では、道路ネットワークの整備完了時の鶴牧 A 案及び B 案につき以下のとおりとなっておりますが、現状においても大型車の通行ごとに地震のような大きな振動を感じる住民もおり、現状よりも振動レベルが悪化することは全く受け入れられず、インシュレーションの挿入などその抑制にも特段の配慮を求めたいと思うという御意見をいただいております。この「以下のとおり」というのは、A 案は北側 49dB、昼間です、それから夜間が 48dB、B 案は北側が昼間が 39dB、夜間が 38dB ということでございます。

7 つ目に、鶴牧 B 案において、上り車線北側に高さが一律ではない遮音壁の設置をお願いしたいと。音は上により響く。したがって、Y 字橋（鶴牧 5 丁目バス停）の上り線下り線同レベルの高さ（0m）から上り線が最高 7m の高さには達するところまでは、少なくとも遮音壁をつくっていただくようお願いしたいという御意見をいただいております。

右、5 ページをお願いいたします。

関係市長等の意見につきましては、多摩市長からは、騒音・振動対策につきましては、予測値は環境基準を達成しており、沿道市民の健康の保護や生活環境の保全を維持した計画であると認識。今後、計画を進める中で、説明会において沿道市民からの遮音壁に関する意見等について検討を行い、供用開始後もより一層の環境負荷の低減に取り組み、沿道市民の不安の払拭に取り組んでいただきたいという御意見をいただいております。

町田市長からは、工事や工事完了後に発生する騒音・振動については、条例に定められる基準値と近い値が予測されるため、その基準が確実に守られるよう努めること。近隣住民への工期や工程等の説明を行い、理解が得られるよう配慮し、極力早期や夜間の作業が発生しないよう、あらかじめ計画的な作業工程を検討することという御意見をいただいております。

稲城市長、川崎市長からの意見はございませんでした。

1 枚おめくりいただきまして、6 ページをお願いいたします。

以上を踏まえまして町田委員に項目検討をお願いしました結果、下記の御意見をいただいております。「自動車の走行に伴う道路交通騒音レベルは、評価の指標とした環境基準を満足するとしているが、計画道路の一部には車道と沿道の住宅地の高低差が一律でない区間が存在し、本事業による影響が懸念されていることから、環境保全のための措置を徹底すること。」という御意見をいただいております。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

騒音・振動については私が担当いたしましたので、若干、補足をさせていただきます。

本日の資料 4 ページ、5 ページにございますように、都民の方々から多くの意見が寄せられております。また、関係市長等からもこれらの意見が出されたところでございます。また、都民の意見を聴く会を実施いたしまして、6 件の意見が述べられております。

これら都民の方の御意見並びに配慮書の内容について詳細に検討した結果、6 ページにあるような意見を述べさせていただいたところでございますが、視察をやられた委員の方はよく御理解いただけると思いますが、特にこの事業地、計画道路は、道路横断方向に高低差がかなりございます。そんなことで、この意見にも書かさせていただきましたけれども、計画道路の一部には車道と沿道の住宅地の高低差、特に道路との横断方向に対して高低差があるということで、高低差が一律でない区間が存在するということが影響が懸念されていることから、環境保全のための措置を徹底していただきたいと、このような意見を付させていただきましたところでございます。

補足は以上でございます。

それでは、御出席の委員の方から、御意見御質問等ございましたらお願いをいたします。

谷川委員、お願いします。

○谷川委員 ちょっと確認なんですけれども、258 ページのところの表のところ、現地調査結果ということで、8N が夜間に×になっているところがありますけれども、それと今度、予測の 301 ページのところなんです、まず 1 点目が、現況調査をした場所 8N というのが、301 ページの表の 10.2-24 の (1) の⑥でよろしいかどうか。

もしよろしければ、予測結果が現況よりも下回っている数値が一応出ているんですけども、そのあたりが、何か現況とそれから工事を行った際に変わっていてこういう予測結果が出たのかどうか、そこをちょっと確認させていただきたいと思っております。

○町田部会長 ありがとうございます。

事務局、お願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 まずは、2 点御質問をいただいたうち、1 点目の現況調査の地点と予測の調査地点は同じところでよいかということの御質問なんです、これは同じところになります。

それから、2 点目の御質問についてなんです、こちらの図書のほうにはこういった形かということは記載がないんですけども、措置としまして遮音壁の設置とか低騒音舗装などを行うということによって、それらを踏まえての値ということで考えます。

○町田部会長 低騒音舗装の減音効果を考慮した値というふうに考えてよろしいんですか。低騒音舗装を施工した結果、このような値が示されたと。

○森本アセスメント担当課長 はい、そのように考えていただいて結構です。

○町田部会長 よろしいですか。

○谷川委員 はい。そういうふうにごく明瞭に明記されていたらよろしいかと。それと、そこが不整合だと信頼性の問題にかかわりますので。

○町田部会長 御指摘ありがとうございました。

ほかに御意見、いかがでしょうか。

はい、齋藤委員どうぞ。

○齋藤委員 少しちょっと細かなところでの的外してしまふかもしれませんけれども、295ページのところで工事の施行中の話で、「予測に反映した措置」の2つ目のところに「必要に応じて仮囲いを設置する等」と書いてございます。この予測の中で必要に応じてというところの、例えば工種の問題、その前に「工種・作業内容等」と書いてあるんですが、どのような工種もしくは作業内容のときに仮囲いを設置することにしたのかというようなことに関する情報は、どこかに記載があるのでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 少々お待ちください。

大変お待たせしました。

281ページのほうなんですけれども、御質問の工種・作業内容のちょっと具体というところまではしっかりとした明記というのはなかなかないところなんですけれども、281ページにございますこちらの平面配置のほうの図のところなんですけれども、こうした状況の場合におきましては、敷地境界から0.5mの幅をとって仮囲いを行いという形で予測をしていくとかいうことが示されておるところです。

○齋藤委員 わかりました。

今回、工事の施行中に基準を超えてしまうようなことはないということなんです、それをこの「予測に反映した措置」によって担保されているというところでもあると思うので。そうすると、どのような状況のときにそれをやるのかというところが、予測のときに考えているわけですから、実際にやるときにそれが正確に行われぬといけませんよね。ということは、どういう条件のときにこれを、仮囲いを設置するという措置を予測に反映したのかということが明確にやっぱり記載されてないといけないのではないかと思いますので、ちょっとそこら辺お願いしたいかなというふうに思います。

以上です。

○町田部会長 ありがとうございます。

予測値というのは建設機械等を最大限稼働した状況ということになりますので、そこら辺のこともぜひ、図書をきっちりわかるように記載していただければと思いますけども。

○森本アセスメント担当課長 はい。

○町田部会長 ほかに。

森川委員、どうぞ。

○森川委員 ちょっと教えていただきたいんですけども、今回、この道路に低騒音舗装をずっと行うということで、その効果が予測値でも低く出たというところに見えていると思うんですけど、低騒音舗装って効果が永遠に持続するわけでもないというような話も聞いておりました、工事の完了後のそういった部分についてもずっと、道路の管理者というか、考慮していつていただけるものなんですかね。

○森本アセスメント担当課長 御質問のことについてなんですけど、こちらのこの図書のほうには後の維持管理についての記載というのはございませんが、後の道路管理ということにおきまして、低騒音舗装の維持管理については行っていくものと考えられます。

○森川委員 御意見かなり多そうなので、そのあたりもぜひよろしくお願ひしたいと思います。

○町田部会長 今、森川委員から御指摘、御意見ございましたように、低騒音舗装というのは3年程度が限度とよく言われておりますので、道路管理をきっちりしていただかないと、減音する効果が薄れると。なくなるわけじゃないんですけど薄れるということがございますので、事後調査等でも把握していただければと思いますけど。

○森本アセスメント担当課長 その点につきましては事業者のほうにしっかりと伝えてまいります。

○町田部会長 ほかにいかがでしょうか。

よろしいですか。

それでは、ほかに御意見がないようでございますので、騒音・振動につきましては指摘の趣旨を答申案に入れることといたします。

次に、景観について、事務局から説明をお願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 わかりました。

景観について御説明させていただきます。

本日の資料 7 ページをお願いいたします。資料 1-3 景観でございます。

特例環境配慮書の 411 ページをお願いいたします。

調査事項につきましては、地域景観の特性、代表的な眺望地点及び眺望の状況など 5 項目でございます。

413 ページをお願いいたします。

こちらは、代表的な景観眺望地点及び眺望の方向・予測地点図でございます。計画道路に沿って緑色の丸のとおり 8 地点を設定してございます。選定理由につきましては、412 ページの表、こちらにございますのでこちらをご覧くださいと存じます。

417 ページをお願いいたします。予測でございます。

予測事項についてですが、1 つ目に、計画道路の存在に伴う主要な景観の構成要素の改変の程度、2 つ目に、改変による地域景観の特性の変化の程度、3 つ目に、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度の 3 つとしてございます。

予測方法としまして、主要な景観の構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度につきましては、後ほど評価と一緒に御説明をさせていただきます。代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度につきましては、421 ページ以降の写真、10.7-2 (1) ～10.7-2 (8) に示すとおりでございます。

421 ページをお願いいたします。こちらが地点 1、Y 字橋でございます。

413 ページの図にございますとおり、計画道路の西側の鶴牧区間、鶴牧中学校近くの歩道橋から西方向への眺望でございます。工事の完了後、鶴牧 A 案は左の写真でございますが、往復 4 車線の中央に寄った上下線で高低差のある本線車道部と計画道路の法面が出現し、眺望に変化が発生するとしてございます。計画道路内に新たに出現する法面部分を緑化、既存の街路樹を可能な限り保全し、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから、連続した緑が出現するとしてございます。右の写真が、工事の完了後、鶴牧 B 案でございますが、往復 4 車線の南側に寄った本線車道部と計画道路の擁壁及び北側の副道が出現し、眺望に変化が生じます。既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから、連続した緑が出現するとしてございます。

423 ページをお願いいたします。こちらが地点 2、鶴乃橋からの眺望の変化でございます。

413 ページの図にございますとおり、鶴牧区間の起点より南多摩尾根幹線を横断する歩道橋から北西方向への眺望でございます。下の左の写真が工事の完了後の鶴牧 A 案で、往復 4 車線の中央に寄った上下線で高低差のある本線車道部と計画道路の擁壁及び法面が出現し、

眺望に変化が発生。計画道路内に新たに出現する法面部分を緑化するとともに、既存の街路樹を可能な限り保全し、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから、連続した緑が出現するとしてございます。右の写真が工事の完了後の鶴牧B案で、往復4車線の南側(左側)に寄った本線車道部と計画道路の擁壁及び北側(右側)の副道が出現し、眺望に変化が発生。既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから、連続した緑が出現するとしてございます。なお、A・B案ともに電線の地中化を進めるとしてございます。

425 ページをお願いいたします。地点3、一本杉橋でございます。

413 ページの図にございますとおり、標準区間にある一本杉橋と落合団地を結ぶ歩道橋から西方向への眺望でございます。下の写真が工事の完了後で、往復4車線の計画道路が出現し眺望に変化が生じる。既存の街路樹を可能な限り保全、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから連続した緑が出現、また周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めるとしてございます。

426 ページをお願いいたします。地点4、南野スカイブリッジでございます。

413 ページの図にございますとおり、標準区間にある恵泉女学園と南豊ケ岡フィールドを結ぶ歩道橋から東側への眺望でございます。下の写真が工事の完了後でございます。往復4車線の計画道路が出現し眺望に変化が生じます。既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから、連続した緑が出現するとしてございます。

427 ページをお願いします。地点5、市場第二歩道橋でございます。

413 ページの図にございますとおり、府中町田線(鎌倉街道)と交差する市道にかかる歩道橋から北側への眺望でございます。下の写真が工事の完了後でございます。橋梁構造の計画道路が府中町田線(鎌倉街道)と立体交差し、眺望に変化が生じるとしてございます。

428 ページをお願いいたします。地点6、よこやまの道でございます。

413 ページの図にございますとおり、標準区間にある展望広場から南西方向への眺望でございます。下の写真が工事の完了後でございます。往復4車線の計画道路が出現し、眺望に変化が生じます。既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから、連続した緑が出現、周辺景観に配慮し電線類の地中化を進めるとしてございます。

429 ページをお願いいたします。地点7、諏訪南公園でございます。

413 ページの図にございますとおり、諏訪・永山区間にあるグラウンドから計画道路方向への眺望でございます。下の左の写真が工事の完了後の諏訪永山 A 案で、計画道路の擁壁が出現し、よこやまの道の樹林が一部伐採され、眺望に変化が生じます。計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから連続した緑が出現、周辺景観に配慮し、電線類の地中化を進めるとしてございます。下の右の写真が工事の完了後の諏訪永山 B 案で、計画道路の擁壁の法面が出現し、よこやまの道の樹林が一部伐採、眺望に変化が生じます。計画道路内に新たに出現する法面部分を緑化するとともに、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから、連続した緑が出現、周辺景観に配慮し電線類の地中化を進めるとしてございます。

431 ページをお願いします。地点 8、よこやまの道（丘の上広場）でございます。

413 ページの図にございますとおり、標準区間の丘の上広場から計画道路を見下ろした眺望でございます。下の写真が工事の完了後、往復 4 車線の計画道路が出現し、樹林越しの弓の橋歩道橋下の眺望に変化が生じます。既存の街路樹を可能な限り保存するとともに、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから、連続した緑が出現するとしてございます。

432 ページをお願いいたします。環境保全のための措置でございます。

工事の完了後、予測に反映した措置につきましては、平面構造の車道の両側に可能な限り植樹帯を設け、緑の連続性の確保に努めること、既存の街路樹を可能な限り保全、計画道路内に新たに出現する中央帯・分離帯を可能な限り緑化し、緑の連続性の確保に努めるということ、電線類の地中化を図り快適な道路空間の確保に努めること、多摩市都市計画マスタープランに基づき周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として景観形成に努めることとしてございます。

433 ページをお願いします。評価でございます。

評価の指標は、公共事業景観形成指針に定められた道路、鉄道、モノレールに係る景観づくり指針に基づき、景観の連続性に配慮しながら快適性や個性の創出に工夫することとしてございまして、予測結果と比較検討してございます。

標準区間につきましては、工事の完了後は現況の往復 2 車線が 4 車線道路となり、橋梁構造も出現しますが、主要な景観構成要素であるよこやまの道及び地域景観を構成する樹林地は改変されず、既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、計画道路の車道の両側に植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保、多摩市都市計画マスタープランに基づき周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として景観形成に努めることから、主要な景観の構成要素の改変の程度及び地域景観特性の変化の程度は小さいと予測してございます。

また、工事の完了後は現況の往復 2 車線道路が 4 車線道路となり、府中町田線（鎌倉街道）との交差部は橋梁構造が出現することから、眺望に変化が生じます。しかしながら、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから連続した緑が出現、周辺景観に配慮し電線類の地中化を進めることから周辺景観との調和が図られ、眺望の変化の程度は小さいと予測してございます。

以上のことから、評価の指標を満足するとしてございます。

434 ページをお願いいたします。

鶴牧区間では、工事の完了後は現況の往復 2 車線道路が 4 車線道路となり、主要な景観構成要素であるよこやまの道の一部が改変されますが、改変されるよこやまの道は現在往復 2 車線で供用している計画道路の歩道部分で、現状はアスファルト舗装であり、自然性のある緑地ではなく、地域景観を構成する樹林地も改変されないことは共通であるとしてございます。A 案は計画道路内に新たに擁壁と法面が出現、出現する法面部分を緑化するとしてございます。B 案は計画道路内に新たに擁壁と副道が出現しますが、A 案、B 案ともに既存の街路樹を可能な限り保全し、計画道路の車道の両側に植樹帯を設け周辺の緑との連続性を確保するとしてございます。多摩市都市計画マスタープランに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として景観形成に努めることから、主要な景観の構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度は小さいと予測してございます。

また、工事の完了後は、A 案では現況の往復 2 車線道路が 4 車線道路となり、中央に寄った上下線で高低差のある本線車道部と計画道路の擁壁及び法面が出現し、眺望に変化が生じる。しかしながら、計画道路内に新たに出現する法面部分を緑化するとしてございます。また B 案では、現況の往復 2 車線道路が 4 車線道路となり、南側に寄った本線車道部と計画道路の擁壁及び北側の副道が出現し眺望に変化が生じてまいります。A 案、B 案ともに計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから連続した緑が出現、周辺景観に配慮し電線類の地中化を進めることから、周辺景観との調和が図られ、眺望の変化の程度は小さいと予測してございます。

以上のことから、評価の指標を満足するとしてございます。

右の 435 ページをお願いいたします。

諏訪・永山区間では、工事の完了後は現況の往復 2 車線道路が 4 車線道路となり、道路の拡幅があることから、主要な景観構成要素であるよこやまの道及び川崎市黒川里地里山保全等地域の一部が改変、最大で奥行き約 20m、長さ約 100m の範囲に限られ、地域景観を構成す



る樹林地の一部が改変されるものの、大部分の樹林地は残る計画であることは共通でございます。A 案では、計画道路内に新たに擁壁と副道が出現しますが、計画道路の車道の両側に植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保、多摩市都市計画マスタープランに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として景観形成に努めるとしてございます。B 案では新たに擁壁と法面が出現しますが、出現する法面も緑化するとしてございます。A 案、B 案ともに計画道路の車道の両側に植樹帯を設け、周辺の緑の連続性の確保、多摩市都市計画マスタープランに基づき周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として景観形成に努めることから、主要な景観の構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度は小さいと予測してございます。

また、工事の完了後は現況の 2 車線道路が 4 車線道路となり、A 案、B 案ともによこやまの道の樹林が一部伐採され眺望に変化が生じるものの、計画道路の車道の両側に植樹帯を設けることから連続した緑が出現、周辺景観に配慮し電線類の地中化を進める、このことから周辺景観との調和が図られ、眺望の変化の程度は小さいと予測してございます。さらに B 案では、計画道路内に新たに出現する法面を緑化するとしてございます。

以上のことから、評価の指標を満足するとしてございます。

436 ページをお願いいたします。

環境配慮目標の達成の程度の評価についてでございますが、環境配慮目標は、「東京都環境基本計画」等に示された環境保全目標を踏まえて、「地域の特性に応じた景観形成への配慮」としてございます。

標準区間の環境配慮目標の達成の程度は、既存の街路樹を可能な限り保全するとともに、計画道路の車道の両側に植樹帯を設け、周辺の緑との連続性を確保、周辺景観に配慮し電線類の地中化を進め、多摩市都市計画マスタープランに基づき周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として景観形成に努めることとしてございます。

また、鶴牧区間の環境配慮目標の達成の程度は、計画道路内に新たに出現する中央帯・分離帯を可能な限り緑化、既存の街路樹を可能な限り保全、計画道路の車道の両側に植樹帯を設け周辺の緑との連続性を確保、多摩市都市計画マスタープランに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として景観形成に努めるとしてございます。A 案は B 案と異なり計画道路内に擁壁の法面が出現し、法面部分は緑化するとしてございます。B 案は A 案と異なり計画道路内に擁壁と副道が出現するとしてございます。

また、諏訪・永山区間の環境配慮目標の達成の程度は、計画道路内に新たに出現する中央

帯・分離帯を可能な限り緑化、計画道路の車道の両側に植樹帯を設け周辺の緑の連続性を確保するとしてございます。多摩市都市計画マスタープランに基づき、周辺と調和した街並みの形成を促進する多摩市の都市軸として景観形成に努めるとしてございます。A案はB案と異なり計画道路内に擁壁と副道が出現、B案はA案とは異なり計画道路内に擁壁と法面が出現し、法面部分は緑化するとしてございます。

本日の資料7ページへお戻りください。中段、中ほどより少し下です。都民等の主な意見、関係市長等の意見につきましては、8ページをお願いいたします。

都民の意見については、以下の御意見をいただいております。

1、鶴牧A案及びB案とも住宅地区の目の前に数百mにわたり最大高7mの無機質な垂直の擁壁が出現する。景観の保全や向上の視点から決して受け入れられない。鶴牧B案で提案された副道を排し、南北双方にある歩道・植樹帯の幅を狭くすることで、擁壁ではなく植樹された法面が整備できるという御意見でございます。

2つ目に、沿線は道路に近く、窓から道路が丸見えで7mの壁が見え美観上良くなく、圧迫感がある。植栽（常緑樹）・遮音壁などで少しでも道路が見えないように望むという御意見をいただいております。

関係市町等の意見につきましては、多摩市長から、「景観については、地域景観の特性を踏まえ、法面部分は緑化され、さらに周辺の緑との連続性が確保された計画であると認識しています。今後、計画を進める中で沿道の市民から見える景観にも配慮していただき、擁壁部分についても圧迫感軽減や緑化等の検討を行い、一層の景観形成に努めて頂きたい。」という御意見をいただいております。

稲城市、町田市、川崎市の3市長からは御意見なしということでございます。

右側の9ページをお願いいたします。

以上を踏まえまして、義江委員に項目検討をお願いいたしました結果、計画道路において新たに擁壁が出現することについて、周辺住民や関係市長による景観への影響の懸念が示されていることから、擁壁の設計に当たっては周辺環境に配慮するよう検討することという御意見をいただいております。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

義江委員、補足することございましたらお願いいたします。

○義江委員 先月、町田部会長と一緒に都民の意見を聴く会に出席してまいりました。そこ

で、鶴牧区間に高さ 7m の垂直の擁壁ができるということで景観が悪化する、そして圧迫感が生じるという御意見を述べられた周辺住民の方が何名か、皆さん全員ですかね、たくさんいらっしゃいました。そのほか、横の副道をなくせば垂直の擁壁じゃなくて緩やかな緑の斜面にできるんじゃないかという御意見を述べられていた方もいらっしゃいました。これから実際の設計に当たっては、そういった近隣住民の方々の御意見十分配慮して進めていきたいというふうに思います。

以上です。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、委員の方から御意見御質問等ございましたらお願いいたします。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 済みません、以前生態系のときの審議の中で見たものと、それから今回の景観との確認をさせていただきたいんですけれども、330 ページのところ、今回の場所の恐らく生態系と植物群落の図が出ているかと思うんですけれども、そこを見ますと、係る部分というのは余り樹林がないように私のほう解釈したんですが、今度 429 ページのほうのところ、よこやまの道の樹林がかなり伐採されるというような印象を受けるんですね、429 ページの右下の変化が見られる範囲ということで。そうすると、その部分、この 330 ページのところとそれから 429 ページとの整合性というのは、どういうふうに理解すればよろしいんでしょうか。

そうなりますとあともう一つ、この部分伐採するとすれば、廃棄物の量もこの分が木くずとして計上されているかどうかということを確認させていただきたいと思います。

○町田部会長 ありがとうございます。

特例環境配慮書の 330 ページと 429 ページの関連についてですか。

○谷川委員 ここのところだと、ススキとかいわゆる低木系のところしか手を入れないというふうに私理解していたものですから。ところが景観のほうを見ますと、樹木が全部消えていますので、その辺の整合性どうなっているんでしょうかということです。

○町田部会長 そうですね。

事務局、いかがですか。

○森本アセスメント担当課長 御質問いただいた 1 つ目の点なんですけど、こちらの 330 ページにある改変部、桃色の線で囲まれている点は計画道路にかかっていますので、こちらの分の樹木は除かれる、伐採される形とはなりません。

○谷川委員 ですから、群落というふうを書いてあるだけで、そこには樹木はないという理解ではないということですね。樹木は存在すると、そのものが 429 ページのところから消えていると、そういう理解でよろしいですね。

○森本アセスメント担当課長 はい。

○谷川委員 わかりました。

○町田部会長 何か補足ございますか。

○森本アセスメント担当課長 済みません、あと 2 点目の伐採樹木についてということの点なんですけれども、そちらについては 466 ページをちょっとご覧いただきたいんですけども、こちらのこの表の 3 段目のほうですか、こちらの木くず（伐採樹木）というほうのこちらのほうに計上される形となっております。

○谷川委員 はい、わかりました。

○町田部会長 ありがとうございます。

ほかにございますか。

よろしいですか。

それではほかに御意見ないようでございますので、本案件の項目別審議、これで全てを終了いたしました。

引き続き総括審議を行う予定でございますが、審議運営の都合上、先に「(仮称) 赤坂二丁目プロジェクト」環境影響評価書案に係る項目別審議を行わせていただきます。先ほどの計画道路についてはこの後にさせていただきます。

それでは最初に、電波障害について事務局から説明をお願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 わかりました。

本日の資料 18 ページをお願いいたします。資料 2-2、電波障害でございます。

評価書案、薄緑色の評価書案の 145 ページをお願いいたします。

現況調査、こちらの調査事項につきましては、テレビ電波の受信状況など 4 項目がございます。調査地域は、机上検討から対象事業の実施がテレビ電波の受信状況に影響を及ぼすと推定される地域及びその周辺地域としてございます。

調査方法でございますが、テレビ電波の受信状況については、受信画質の状況、電波の強度の状況、電波の受信形態を調査。テレビ電波の受信状況の調査地点は、広域局及び県域局の地上デジタル放送を対象とし、146 ページの図 7. 4-1 に示す 31 地点におきまして電波測定車における現地調査を実施、現地調査日は記載の年月日となっております。電波測定車の

受信アンテナの高さは、一般住宅のアンテナの高さを考慮し地上 10m としてございます。

146 ページをお願いいたします。テレビ電波の受信状況の調査地点を示す図でございます。

計画地に北東方向から到来するスカイツリーからの電波について、計画地の南西方向に 31 地点、調査地点を設定してございます。

148 ページをお願いいたします。調査結果でございます。

テレビ電波の受信状況については、地上デジタル放送のテレビ電波の画像評価は表 7.4-4 に、品質評価は表 7.4-5 に示すとおりで、画像評価は 31 地点全ての調査地点においていずれも○（良好に受信）、品質評価は大部分の調査地点が A（きわめて良好）～C（おおむね良好）、1 地点のみテレビ朝日 24 チャンネルが D（不良）でございました。また、調査地域内における一部の住居はケーブルテレビに加入している状況でございます。

149 ページをお願いいたします。高層建築物及び住宅等の分布状況についてでございます。

計画地周辺における既存の高層建築物の状況は、135 ページの表 7.3-5 高層建築物の状況、136 ページの図 7.3-3 既存の高層建築物等の状況に示すとおりで、計画地周辺には最高部高さが 100m 以上の高層建築物が多く立地してございます。計画地周辺の土地利用を見ますと、地上デジタル放送の電波障害が想定される計画地南西側地域には事務所建築物やマンション等の集合住宅、商業施設が多く分布、衛星放送の電波障害が想定される計画地北東側地域には事務所建築物や官公庁施設等が多く立地しており、住宅はほとんど見られない状況でございます。

150 ページをお願いいたします。予測でございます。

予測事項は、工事の完了後、建築物等の設置による遮蔽障害及び反射障害、予測の対象地点は計画建築物の建設工事が完了した時点、予測地域は現況調査の調査地点と同様、また予測高さは地上デジタル放送が地上 10m、衛星放送が地上 2m（一般家屋 1 階に設置を想定）としてございます。予測方法は、「建造物障害予測の手引き」に示される方法に準拠いたしまして、電波障害範囲を予測する方法としてございます。

151 ページをお願いいたします。予測結果、地上デジタル放送についてでございます。

こちらは、地上デジタル放送についてでございます。

152 ページをご覧ください。こちらが遮蔽障害予測範囲の図でございます。地上デジタル放送の遮蔽障害予測範囲は広域局が南西に向かって約 80m、県域局が南西に向かって約 950m となっております。反射障害による影響は発生しないと予測してございます。

153 ページをお願いいたします。衛星放送の遮蔽障害予測範囲は、最大の範囲で、緑の線のとおり計画地の敷地境界から約 250m となっております。

154 ページをお願いいたします。環境保全のための措置についてでございます。

工事の施行中の予測に反映しなかった措置としては 3 点。1 つ目に、工事で使用するクレーンについては、非使用時にブームを電波到来方向と平行に向ける等、電波障害の発生を極力防止するよう配慮すること。2 つ目に、計画建築物の地上躯体工事に起因する新たな電波障害が発生した場合には、適切な電波障害対策を講じること。3 つ目に、電波障害に関する住民からの問い合わせに対しては相談窓口を設置して迅速かつ適切に対応することとしてございます。

工事の完了後の予測に反映しなかった措置としては 2 点ございまして、計画建築物に起因する新たな電波障害が発生した場合には適切な電波障害対策を講じること、電波障害の予測地域以外において計画建築物に起因する電波障害が明らかになった場合には、受信状況に応じて適切な対策を講じることとしてございます。

評価でございます。評価の指標は、テレビ電波の受信障害を起こさないことでございます。

計画建築物の設置により、地上デジタル放送については計画地敷地境界から南西方向に最大距離約 950m の範囲において遮蔽障害が発生する可能性があり、衛星放送については計画地敷地境界から北東方向に最大距離約 250m の範囲において遮蔽障害が発生する可能性がございます。

計画建築物に起因する地上デジタル放送及び衛星放送の電波障害が発生した場合には、その時点における適切な方法を検討し対策を講じることにより、計画建築物によるテレビ電波の受信障害は解消されるものと考えことから、本事業に係る電波障害は評価の指標としたテレビ電波の受信障害を起こさないことを満足するものと考察してございます。

本日の資料 18 ページにお戻りください。

都民からの主な意見はございませんで、関係区長の意見は 19 ページをご覧ください。港区長からは意見なし、千代田区長からは、評価書案のとおり対応されたいという御意見をいただいております。

以上を踏まえまして、小林委員に項目検討をお願いいたしましたところ、意見なしということでした。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

小林委員、何か補足することございますか。

○小林委員 評価書案の 152 ページ、153 ページ、先ほど事務局からの説明ありましたが、予測した結果、遮蔽障害が起きるかもしれないという予測が出ておりますけれども、その次のページの 154 ページには、工事の施行中、完了後に関して適切な措置がなされるということが書かれておりますので、恐らく、恐らくといたしますか、問題はないということで意見なしというふうにさせていただきました。

以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

御出席の委員の方から御意見御質問ございましたら、お願いします。

よろしいですか。

それでは、特に御意見ないようですので、電波障害につきましては「意見なし」とさせていただきます。ありがとうございます。

引き続きまして、「(仮称) 赤坂二丁目プロジェクト」の大気汚染について御説明をお願いします。

○森本アセスメント担当課長 わかりました。説明させていただきます。

本日の資料 15 ページをお願いいたします。資料 2-1 大気汚染でございます。

評価書案の冊子 39 ページをお願いいたします。

現況調査の調査事項でございますが、下の表 7.1-1 に示すとおり、大気質の状況や発生源の状況など 7 項目でございます。

40 ページをお願いいたします。既存資料調査の大気質及び気象調査地点位置図でございます。●が一般環境大気測定局（一般局）で 2 地点、■が自動車排出ガス測定器（自排局）で 4 地点、▲が気象観測地点で 2 地点となっております。

41 ページをお願いいたします。現地調査の調査地点は下の表 7.1-3 及び 42 ページの図 7.1-2 に示すとおりでございます。

42 ページをお願いいたします。現地調査の大気質及び気象調査地点の位置図でございます。●が一般環境大気調査地点で、公定法と簡易法で調査してございまして、図の①にございますとおりに計画地内でございます。■が道路沿道大気調査地点で②～④の 3 地点、道路沿道は工事の施行中は工事用車両、工事完了後は関連車両の走行経路 3 地点で、簡易法で調査を行ってございます。▲は気象観測地点⑤でございます。また、現地調査の調査期間は公定法、簡易法ともに四季調査とし、各季 7 日間連続としてございます。

45 ページをお願いいたします。こちらは、交通量調査地点位置図でございまして、●が既存資料調査地点で8地点、■が現地調査地点で7地点となっております。

47 ページをお願いいたします。調査結果でございます。

大気質の状況のうち、既存資料調査でございますが、平成28年度の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の調査結果は下の表7.1-8及び下の図7.1-4に示すとおりでございまして、二酸化窒素の日平均値は0.039ppm～0.051ppm、浮遊粒子状物質の日平均値は0.039mg/m<sup>3</sup>～0.046mg/m<sup>3</sup>であり、全ての測定局で環境基準を達成してございます。

また、平成24年度～平成28年度における年平均値の経年変化は下の図7.1-4に示すとおりで、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は平成24年度以降おおむね横ばいとなっております。

48 ページをお願いいたします。現地調査の結果でございます。

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の現地調査結果は下の表7.1-9に示すとおりで、日平均値の最高値は、二酸化窒素は0.023ppm～0.045ppm、浮遊粒子状物質が0.022mg/m<sup>3</sup>～0.037mg/m<sup>3</sup>であり、環境基準を上回った日はございませんでした。また、計画地における公定法と簡易法の二酸化窒素の季節別期間平均値を比較いたしますと、冬季のみ簡易法の期間平均値のほうが0.001ppm高かったがその他の季節は同値で、公定法と簡易法の調査結果には高い相関関係が見られてございます。

少し飛びまして60ページをお願いいたします。予測でございます。

予測事項は、工事の施行中は建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度、工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度、工事の完了後は地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度、熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度、関連車両の走行に伴う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して、浮遊粒子状物質は建設機械及び自動車の排気管から排出される一次粒子のみ予測の対象とし、二次生成粒子のほかタイヤ摩耗粉じんや巻き上げ粉じんは予測の対象としてございません。

予測の対象時点につきましては、工事の施行中は、機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度については建設機械からの二酸化窒素及び浮遊粒子状物質排出量が最大となる時点とし、工事着手後4か月目～15か月目の1年間としてございます。工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度については、工事用車両の走行台数が最大となる工事着手後22か月目とし、当月の走行台数が1年間継続するものと想定してございます。



次に、工事の完了後の予測の対象時点は、工事の完了後の事業活動が通常の状態に達した時点とし、施設の供用を開始する平成 36 年度としてございます。

61 ページをお願いいたします。

予測地域は、工事の施行中の建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度については予想される最大濃度出現地点を含む地域とし、62 ページの図に示す南北 400m、東西 400m の地上 1.5m としてございます。

62 ページをお願いいたします。こちら、図の太い点線で囲まれた範囲が予測地域でございます。

61 ページへお戻りください。

工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度については、予測地域は工事用車両の走行ルートの沿道とし、63 ページの図 7.1-13 に示す 1 地点の道路端から 100m の範囲の地上 1.5m としてございます。

63 ページをお願いいたします。図 7.1-13 が工事用車両の走行に伴う大気質の予測地点でございまして、図の①となります。道路端から 100m の範囲の地上 1.5m としてございます。

なお、ほとんどの工事用車両は六本木通り、外堀通り及び赤坂通りなどの幹線道路を走行するとしてございます。六本木通り、外堀通り及び赤坂通りの一般車交通量は 59 ページの表 7.1-13 に示したとおり、昼間 12 時間当たり 7,333 台～42,699 台、工事用車両の出入台数は最大でも 12 時間当たり 452 台であり、一般車交通量に対する割合は約 1.1%～6.1%と小さいことから、予測地点として選定してございません。

64 ページをお願いいたします。

工事の完了後の予測地域は、駐車場の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度については予想される最大濃度出現地点を含む地域とし、図 7.1-12 に示す範囲（南北 400m、東西 400m）の地上 1.5m としてございます。熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度につきましては、予想される最大濃度出現地点を含む地域としまして、右の 65 ページの図 7.1-14 に示す範囲（南北 3km、東西 3km）の地上 1.5m としてございます。関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度につきましては、関連車両の主要走行ルートのうち 66 ページの図 7.1-15 に示す 3 地点道路端の地上 1.5m としてございます。

66 ページをお願いいたします。

こちらが関連車両の走行に伴う大気質の予測地点で、図①、②、③が予測地点でございます。

す。なお、そのほかの主要走行ルートは六本木通り及び外堀通りなどの幹線道路。六本木通り及び外堀通りの一般車走行量は日台数 37,831 台～66,961 台でございます。一方、関連車両の走行台数は最大でも日台数 2,150 台でございます。一般車交通量に対する割合は約 3.2%～5.7%と小さいことから、六本木通り、外堀通りは測定地として選定してございません。

68 ページをお願いいたします。

工事の施行中、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度の予測条件についてですが、建設機械の種類及び稼働台数は表 7.1-17 に示すとおりでございます。排出源の位置は、建設機械は作業中は適宜移動を繰り返すことから、排出源は右の 69 ページ、こちらの図 7.1-17 に示す予測の対象時点における工事区域内に点煙源を均等(10m 間隔)に配置、排出源の高さは周囲に設置する仮囲いの高さを考慮いたしまして地上 3m としてございます。

72 ページをお願いいたします。

工事の施行中、工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度の予測条件についてですが、工事中交通量は表 7.1-19 に示すとおりでございます。工事用車両台数は走行台数が最大となる工事着手後 22 か月目にピークとなることから、このピーク月の走行台数が 1 年間継続するものと想定。一般車交通量は現地調査結果としてございます。また、道路条件及び排出源の位置についてでございますが、道路条件は表 7.1-20 に示すとおりでございます。排出源は技術手法に基づき車道部の中央、地上 1.0m に設定してございます。

74 ページをお願いいたします。

工事の完了後、地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度の予測条件、こちらについてでございますが、駐車場利用台数については、本計画では車寄せが地下に設けられるため関連車両全てが地下駐車場を利用するものとし、走行距離は各車種の車路の延長として下の表 7.1-23 に示すとおり設定してございます。

排出条件については、右の 75 ページ、地下駐車場からの排出条件は下の表 7.1-24 に、また排気口の位置は、18 ページになるんですけども、こちらの図に示すとおり地上 3m となっております。

78 ページをお願いいたします。

工事完了後の熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度の予測条件について

で、排出条件は熱源施設の緒元は下の表 7.1-27、排気口の位置は 18 ページの図でも示すとおり地上 212m でございます。

80 ページをお願いいたします。工事完了後の関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中濃度の予測条件についてでございます。

将来交通量は、予測の対象時点における将来交通量は表 7.1-29 に示すとおりでございます。将来交通量は一般車交通量に関連車両台数を加えて算出、一般車交通量は現地調査結果としてございます。

道路条件及び排出源の位置は、道路条件は表 7.1-30 に示すとおりでございます。排出源は技術手法に基づき車道部の中央、地上 1.0m に設定してございます。

82 ページをお願いいたします。予測結果でございます。

工事の施行中の建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度のうち二酸化窒素については、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果は下の表 7.1-33 及び右のページの図 7.1-22 に示すとおりでございます。最大濃度は計画地の南西側敷地境界に出現し、寄与濃度は 0.013ppm、将来濃度は 0.032ppm と予測してございます。浮遊粒子状物質についてでございます。建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の予測結果は下の表 7.1-34 及び 84 ページの図 7.1-23 に示すとおりでございます。最大濃度は計画地の南西側敷地境界に出現し、寄与濃度は 0.0028mg/m<sup>3</sup>、将来濃度は 0.0188mg/m<sup>3</sup> と予測してございます。

85 ページをお願いいたします。

工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度のうち二酸化窒素につきましては、工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の予測結果は下の表 7.1-35 に示すとおりでございます。道路端における工事用車両の寄与濃度は 0.00004ppm であり、将来濃度は 0.01929ppm～0.01933ppm と予測してございます。浮遊粒子状物質については、工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の予測結果は下の表 7.1-36 に示すとおりでございます。道路端における工事用車両の寄与濃度は 0.0000003mg/m<sup>3</sup>～0.0000004mg/m<sup>3</sup>、将来濃度は 0.0160033mg/m<sup>3</sup>～0.0160044mg/m<sup>3</sup> と予測してございます。

86 ページをお願いいたします。

工事の完了後の地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度のうち二酸化窒素につきましては、地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素の予測結果は下の表の 7.1-37 及び右の図 7.1-24 に示すとおりでございます。最大濃度は計画地の南南東側

約 50m に出現し、寄与濃度は 0.0000147ppm、将来濃度は 0.0190147ppm と予測してごさいます。浮遊粒子状物質につきましては、地下駐車場の供用に伴う浮遊粒子状物質の予測結果は下の表 7.1-38 及び 88 ページの図 7.1-25 に示すとおりでございまして、最大濃度は計画地の南南東側約 50m に出現し、寄与濃度は 0.00000022mg/m<sup>3</sup>、将来濃度は 0.01600022mg/m<sup>3</sup> と予測してごさいます。

89 ページをお願いいたします。

熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度のうち二酸化窒素につきましては、熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果は下の表 7.1-39 及び 90 ページの図 7.1-26 に示すとおりでございまして、最大濃度は計画地の南南東側約 800m に出現し、寄与濃度は 0.0000055ppm、将来濃度は 0.0190055ppm と予測してごさいます。

91 ページをお願いいたします。

関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度のうち二酸化窒素につきましては、関連車両の走行に伴う二酸化窒素の予測結果は下の表 7.1-40 に示すとおりで、道路端における関連車両の寄与濃度は 0.00004ppm～0.00020ppm でございまして、将来濃度は 0.01941ppm～0.02020ppm と予測してごさいます。浮遊粒子状物質につきましては、関連車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の予測結果は下の表 7.1-41 に示すとおりで、道路端における関連車両の寄与濃度は 0.000001mg/m<sup>3</sup>～0.000003mg/m<sup>3</sup>で、将来濃度は 0.01606mg/m<sup>3</sup>～0.016018mg/m<sup>3</sup> と予測してごさいます。

92 ページをお願いいたします。環境保全のための措置についてでございまして。

工事の施行中の予測に反映した措置としては 4 点、工事区域周辺に工事用仮囲い（高さ約 3m）を設置、建設機械は排出ガス対策型建設機械を使用、建設機械及び工事用車両には適正な燃料を使用、工事用車両は積載量を遵守するとともに走行ルートを限定することとしてごさいます。

予測に反映しなかった措置としては 10 点ございまして、建設機械の同時稼働台数を極力少なくし、建設機械が敷地境界付近に近接あるいは集中しないよう作業手順、工程の調整に努めること、工事の平準化を図り、工事用車両の極端な集中を回避、待機中の建設機械及び工事用車両のアイドリングストップを徹底など 10 点ございまして。

工事の完了後の予測に反映した措置としては 2 点ございまして、熱源施設の排出ガス排出口は地上約 212m の屋上に設置、熱源施設は高効率の機器を使用。

予測に反映しなかった措置としては 2 点ございまして、駐車場のアイドリングストップ

を掲示等により呼びかけること、熱源施設及び駐車場排気設備の点検・整備を行うこととしてございます。

93 ページをお願いいたします。評価でございます。

評価の指標は、法に基づく二酸化窒素に係る環境基準及び大気汚染に係る環境基準とし、評価は日平均値（年間 98% 値または 2% 除外値）で行いますが、予測結果で示した将来濃度は年平均値であり、日平均値に換算して評価してございます。

94 ページをお願いいたします。工事の施行中の建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度については、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の将来濃度は表 7.1-43 に示すとおり 0.058ppm でございまして、評価の指標を下回ってございまして、寄与濃度の将来濃度（年平均値）への寄与率は 40.6% でございます。

建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は下の表 7.1-44 に示すとおり 0.046mg/m<sup>3</sup> であり、評価の指標を下回り、寄与濃度の将来濃度（年平均値）への寄与率は 14.9% でございます。

工事の実施に際しては事前に作業計画を十分検討、建設機械の集中稼働を避けた効率的な作業に努めること、最新の排出ガス対策型の建設機械の使用に努めるとともに、建設機械の過負荷運転の防止やアイドリングストップを徹底することなど、建設機械の稼働に伴う影響の低減に努めるとしてございます。したがって、建設機械の稼働に伴う大気質への影響は最小限に抑えられると考察してございます。

95 ページをお願いいたします。

工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度については、工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の将来濃度は下の表 7.1-45 に示すとおり 0.039ppm であり、評価の指標を下回り、寄与濃度の将来濃度（年平均値）への寄与率は 0.21% となっております。

工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は、下の表 7.1-46 に示すとおり 0.045mg/m<sup>3</sup> であり、評価の指標を下回り、寄与濃度の将来濃度への寄与率は 0.01% 未満となっております。

なお、工事の平準化を図り工事用車両の極端な集中を回避、最新の排出ガス規制適合車の使用に努めるとともに、急発進や急加速、空ぶかしを避けることなど、工事用車両の走行に伴う影響の低減に努めるとしてございます。寄与濃度の将来濃度への寄与率は小さく、工事用車両の走行に伴う大気質への影響は少ないと考察してございます。

96 ページをお願いいたします。

工事の完了後の地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度につきましては、地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素の将来濃度は下の表 7.1-47 に示すとおり 0.040ppm であり、評価の指標を下回り、寄与濃度の将来濃度への寄与率は 0.08%。また、地下駐車場の供用に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は下の表 7.1-48 に示すとおり 0.038mg/m<sup>3</sup> であり、評価の指標を下回り寄与濃度の将来濃度(年平均値)への寄与率は 0.01% 未満となっております。したがって、寄与濃度の将来濃度への寄与率は小さく、地下駐車場の供用に伴う大気質への影響は少ないと考察してございます。

熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度については、熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の将来濃度は下の表 7.1-49 に示すとおり 0.041ppm であり、評価の指標を下回り寄与濃度の将来濃度への寄与率は 0.03% となっております。したがって、寄与濃度の将来濃度への寄与率は小さく、熱源施設の稼働に伴う大気質への影響は少ないと考察してございます。

97 ページをお願いいたします。

関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度については、関連車両の走行に伴う二酸化窒素の将来濃度は下の表 7.1-50 に示すとおり 0.038ppm～0.039ppm で、評価の指標を下回り寄与濃度の将来濃度への寄与率は 0.2%～1.0% となっております。関連車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は下の表 7.1-51 に示すとおり 0.044mg/m<sup>3</sup> であり、評価の指標を下回り寄与濃度の将来濃度(年平均値)への寄与率は 0.01% 未満～0.02% となっております。したがって、寄与濃度の将来濃度への寄与率は小さく、関連車両の走行に伴う大気質への影響は少ないと考察してございます。

本日の資料 15 ページにお戻りください。中ほどより少し下です。

都民の主な意見はございませんで、関係区長等の意見については、次の 16 ページをご覧ください。

関係区長等の意見としましては、港区長からは、建設作業にあたっては、騒音、振動、粉塵等、周辺環境に与える影響を低減するよう適切な対策を講じてくださいという御意見、千代田区長からは、工事車両の走行に伴う窒素酸化物や粉塵による大気汚染を防止するため最新規制適合車の使用や周辺待機中のアイドリングストップの実施等、対策を徹底されたいという御意見をいただいております。

以上を踏まえまして、森川委員に項目検討をお願いいたしました結果、17 ページ、こちら

をご覧いただきたいんですが、こちらのとおり御意見をいただいております。

御意見といたしまして、建設機械の稼働に伴う大気汚染の評価において、二酸化窒素の最大着地濃度地点では本事業による寄与率が高いことから、環境保全のための措置を徹底することという御意見をいただいております。

説明は以上でございます。

○町田部会長 はい、ありがとうございました。

それでは、森川委員、補足することございましたらお願いいたします。

○森川委員 本案件では、工事の施行中と完了後、ともに大気環境基準、評価の指標は満足はしているんですけども、工事の施行中の建設機械の稼働につきましては、ちょっとその影響が大きいというところから、満足はしているんですが、そのところは措置を徹底してくださいということを意見として申し上げました。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、ほかの御出席の委員の方から御質問御意見ございましたらお願いします。

よろしいですか。

義江委員、お願いします。

○義江委員 御説明の中で、例えば0.0190147ppmとかですね、有効数字というものがあると思うんですけども、そこまで書く必要がないような気がいたしますし、余りにも小数点以下のほうのやつは10のマイナス何乗とかそういう書き方したほうがいいのかないかと思いました。

あともう一つですけども、熱源機器による大気汚染の予測なんですけれども、これ屋上に熱源機器が置かれるわけですけども、それもあって予測されている地上付近の濃度がかなり低くなっているんですが、すぐ近くに高層マンションとか、それから衆議院の議員宿舎とか建っておりますが、そういうところに対する影響というのは考慮なくていいんでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 2点の御指摘をいただきまして、有効数字の記載についての御指摘なんですけど、この段階、評価書案ということでございまして、書きようにつきましては次の評価書の段階で事業者と調整を進めてまいりたいと思います。

それから2点目の熱源機器の件についてなんですけど、御指摘のとおり高層212mのところは排出源となっておりますので、委員御指摘の周辺の高層マンション等への影響については、事業者のほうの対応等については、事業者のほうに影響を確認するよう伝えてまいりたいと

思います。

○町田部会長 よろしいですか。

ありがとうございました。

それでは、ほかに御意見もないようでございますので、大気汚染につきましては指摘の趣旨を答申案に入れることといたします。ありがとうございました。

ここで最初の議案に戻りたいと思いますが、「多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間）建設事業」特例環境配慮書ですね、項目別審議は終わりましたので、引き続き総括審議を行いたいと思います。

まず、事務局から説明をお願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 わかりました。

それでは、本日の資料 10 ページをお願いいたします。資料 1-4 でございます。

本件につきましては、去る 5 月 29 日に都民の意見を聴く会を開催いたしましたので、そこでの公述意見の概要について御説明をいたします。

資料 1-4「多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間）建設事業」に係る都民の意見を聴く会における公述意見の概要でございます。

公述人は、公募の結果 6 名ございました。

1 の事業計画については、以下の公述意見をいただいております。

1 つ目に、鶴牧区間の車道 4 車線を南側に集約し、鶴牧 B 案で提言のあった北側の副道は設置せず、鶴牧五丁目バス停留所部分は Y 字橋付近で南側に集約された本線に直接接続させ、東側で上り本線と接続する丁字路についてのみ本線合流のための副道を設置することを提言するという御意見をいただいております。

2 つ目に、「第 2 工区である鎌倉街道の橋梁工事がボトルネックとなり、この工事が終わるまで交差点の渋滞は続くことから、第 1 工区の作業工程を少し延ばして、ボトルネックを解消する工事と同時期にしてもらいたい。」という公述意見をいただいております。

2、環境一般につきましては、以下の公述意見をいただいております。

1 つ目に、当該事業の利害関係者は非常に多いが、ほとんどは便益を受ける立場である。騒音・振動、排ガス等の不利益を受けるのは数少ない直接接する戸建の沿線住民であり、それら不利益を受ける利害関係者にも、その不利益を補填する公正で公平な扱いがなされることを強く求めるという公述意見。

2 つ目に、鶴牧 B 案の北側の副道の廃止と掘割式から平面図方式にしたコスト節減の費用



の一部を、沿道住民の緑の景観維持の願いと騒音・振動の削減のためぜひとも使っていただきたい。

3つ目に、鶴牧区間において、騒音等の問題でB案がA案よりすぐれているというのは明らかだと思うが、交通量の少ない副道のために将来にわたり継続的に清掃等のコストがかかることから、廃止したほうがよいと考える。

4つ目に、鶴牧区間において、上下4車線、本線に加えて副道をつくるとなると、住宅が近接しているこの鶴牧地区にだけ実質的には5車線の空間が出現するということにもなる。騒音、景観の視点から、極めて問題が多い提案であると考えするという公述意見をいただいております。

右側11ページをお願いいたします。3の騒音・振動についてでございますが、以下の公述意見をいただいております。

1つ目に、特例環境配慮書や見解書に示されている、環境基準を満足しているのでよしの立場ではなく、環境基準を満たしている状況下において、さらに関係者全員のより公平な環境が実現されるよう対処がなされるべきである。

2つ目に、環境基準を満足していることは、環境影響評価結果として当然であり、そのことで十分とするのではなく、5.5kmの事業区間の中で、完成後に予想される環境影響と便益を総合的に考慮して、地域間で公平性が確保されるように、負の影響が相対的に大きい鶴牧区間、特にY字橋周辺の居住地域に対して十分な高さの遮音壁の設置を強く要請するという御意見。

3つ目に、鶴牧地区において、建物は2階建てを前提としているが、鶴牧地区においては多摩市との間の地区計画で既に3階建てが可能となっていることから、3階相当の高さにも配慮した再評価、それに対応した防音対策を講じていただきたい。

4つ目に、尾根幹線と沿道住宅各戸との高低差は、それぞれ位置関係によって大きく違っていることから、個別の状況に応じた配慮を是非行っていただき、場所によっては防音壁の高さを変えるなどのきめの細かい防音対策をしていただきたい。

5つ目に、掘割案を採用しなかった1つの理由であるコスト削減の便益を、公平性遵守の観点から、一番負の影響を受ける我々居住者に対して、十分な高さの北側遮音壁設置ということで還元することを強く求めるという御意見。

6つ目に、鶴牧区間のB案について、副道を作るなら、低速でしか走れない環境とすることで音などを防ぐことはできると考えるという公述意見をいただいております。

4の景観については、以下の公述意見をいただいております。

1つ目に、鶴牧B案にある副道は廃止し、それによって新しく生まれるスペースなどを活用して、垂直の擁壁にかえて圧迫感の少ない法面を整備するなど、沿道住民から見える環境にも十分な配慮をお願いしたい。さらに、そこには植樹帯や遊歩道などを設置することを検討すべきである。

2つ目に、鶴牧区間において、垂直な壁をつくるのではなく、なだらかな法面にして、木を植えて散歩などができる小道をつくる。副道をなくすことによりこういう景観が実現できると考えるという公述意見をいただいております。

続きまして、資料12ページをお願いいたします。資料1-5でございます。

読み上げさせていただきます。

「多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間）建設事業」に係る特例環境配慮書について（案）

#### 第1 審議経過

本審議会では、平成29年11月28日に「多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間）建設事業」特例環境配慮書（以下「配慮書」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、配慮書において示された複数の対象計画案について提出された都民の意見及び関係地域市長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

審議経過については14ページの付表のとおりでございます。

#### 第2 審議結果

本事業の配慮書における調査、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、その記載内容は事業段階環境影響評価における環境影響評価書案に相当するものと認められる。

なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、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、次に指摘する事項について留意すべきである。

#### 【騒音・振動】

自動車の走行に伴う道路交通騒音レベルは、評価の指標とした環境基準を満足しているが、計画道路の一部には車道と沿道の住宅地の高低差が一律でない区間が存在し、本事業による影響が懸念されていることから、環境保全のための措置を徹底すること。

続きまして景観です。

計画道路において新たに擁壁が出現することについて、周辺住民や関係市長による景観への影響の懸念が示されていることから、擁壁の設計に当たっては周辺環境に配慮するよう検討すること。

廃棄物についてでございます。

環境保全のための措置として、撤去路盤やガードレール等の鉄製金属について、再利用又は再資源化に努めるとしているが、その排出量等が示されていない。しかし、本事業は、延長約 5.5km の道路の改築をするものであり、相当量が発生すると考えられることから、排出量、再利用・再資源化量等についても予測・評価すること。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、御質問等ございましたらお願いいたします。

よろしいですか。

それでは、特に御意見ないようでございますので、ただいま説明した内容で次回の総会に報告をいたします。

ありがとうございます。

それでは続きまして、「(仮称) 新ごみ焼却施設整備事業」環境影響評価調査計画書に係る項目選定及び項目別審議を行います。

事務局から説明をお願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 はい、わかりました。

本日の資料 20 ページをお願いをいたします。資料 3-1 審議資料でございます。

事業名称は、(仮称) 新ごみ焼却施設整備事業でございます。今年度の 4 月に文書諮問をさせていただいた案件でございます。

1 の選定した環境影響評価案の項目は、こちらに記載の 13 項目でございます。

選定した理由については、調査計画書の 120 ページ～122 ページに記載がございます。

少し飛ばしまして、2 の選定しなかった環境影響評価の項目についてでございますが、こちらは記載の 4 項目でございます。選定しなかった理由については調査計画書の 123 ページ～124 ページに記載がございます。

なお、こちらについては御意見なしということでございました。

選定した項目についての委員からいただいた御意見については、大気汚染については森川

委員から、また騒音・振動については町田委員から御意見をいただいておりますが、これらについては後ほど説明させていただきます。

下の3の都民の意見及び周知地域市長の意見については、おめくりいただきまして21ページをお願いいたします。

まず、都民からの意見書でございますが、こちらはございませんでした。それから、周知地域市長からの意見としましては、小平、東大和、武蔵村山、立川、国分寺の5市から合計5件の意見をいただいております。

周知地域市長からの御意見についてでございますが、小平市長からは、騒音・振動、大気汚染については、「計画地周辺は住宅地が隣接しているため、工事実施中における騒音・振動、大気汚染（粉じん飛散等）について、また、供用開始後の環境への影響に関し対応が必要となった場合は、迅速かつ適切な措置を講じられたい」という御意見、2つ目に水質汚濁につきましては、「大雨時において、工事施行中に計画地内で浸透されず、あふれ出た雨水等により土砂等が隣接する玉川上水へ流入することが無いよう、適切な措置を講じられたい。」という御意見をいただいております。

東大和市、武蔵村山市、立川氏、国分寺市、4市長からは、調査計画書に対する市長意見はございませんでした。

20ページにお戻りください。選定した項目についての委員からいただいた御意見についてでございます。

大気汚染については森川委員より、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していることから、そのデータの活用方法についてわかりやすく記載することという御意見をいただいております。

また、騒音・振動につきましては町田委員より、工事の施行中における建設機械の稼働に伴う騒音・振動の予測において、予測の対象時点を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、本事業では既存施設の解体工事が行われることから、解体工事及び建設工事に伴う影響が最大となる時点について予測・評価することという意見をいただいております。

本日の資料22ページをお願いいたします。資料3-2でございます。

案文を読み上げさせていただきます。

「(仮称)新ごみ焼却施設整備事業」に係る環境影響評価調査計画書について(案)

第1審議経過

本審議会では、平成30年4月13日に「(仮称)新ごみ焼却施設整備事業」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。

付表は、23ページでございますとおりでございます。

## 第2 審議結果

### 【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わかりやすく記載すること。

騒音・振動です。

工事の施行中における建設機械の稼働に伴う騒音・振動の予測において、予測の対象時点を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、本事業では既存施設の解体工事が行われることから、解体工事及び建設工事に伴う影響が最大となる時点について予測・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市長の意見及び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。

以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございました。

大気汚染、騒音・振動、項目と総括審議の資料3-2、両方あわせて御説明をいただきました。

資料3-1のほうですが、御担当の大気汚染、森川委員、何か補足ございますか。

よろしいですか。

○森川委員 特にはないんですけども、清掃工場みたいな大きい煙突を対象にするときに風洞実験おやりになるということなので、ちょっと通常はやらないというか、こういう大きい煙突のときはやりますので、そこのところをわかりやすく書いていただきたいということ

です。

○町田部会長 ありがとうございます。

騒音・振動につきましては、工事期間が2020年～2027年と7年間という長期にわたりますので、20ページの騒音・振動の項目のところに書いてありますように、解体工事及び建設工事に伴う影響が最大となる時点において予測・評価する、そのような意見をさせていただいております。

それでは、総括審議資料3-2を含めまして、何か御意見御質問等ございましたらお願いをいたします。

小堀委員、お願いします。

○小堀委員 小平市長からの2番目の意見なんですけど、水質汚濁についてということで、大雨のときに工事施行中に計画地内で浸透されずにあふれ出た雨水等により土砂等が隣接する玉川上水に流入することがないように適切な措置を講じられたいという意見がありますが、現在の計画書では、水質については地下水の水位については細かく検討する内容が書かれていますけど、この市長に関することについてほとんど言及をされていないというので、それについては適切な措置というのは具体的にどのようなことが可能なのかということを検討いただけるといいかなと思っております。

○町田部会長 事務局、お願いします。

○森本アセスメント担当課長 ありがとうございます。

いただきました御指摘につきましては、事業者のほうに伝えまして調整を進めてまいります。

少し補足をさせてください。

○町田部会長 はい、お願いします。

○森本アセスメント担当課長 大雨のときなど、ちょっと事業者から伺った話なんですけど、周辺には流出しないように土どめなどを行う形での流出を防ぐことは対応として考えているというふうには伺っております。ただいただいた意見については、事業者のほうには伝えていきたいと思っております。

○小堀委員 すみません、もう1点いいですか。

生物に対する影響なんですけど、今回動物の、しかも動物に対する騒音だけの評価ということになっておりますけど、こういうことに限定をした根拠というのを教えていただきたいと思います。

○町田部会長 いかがでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 いただいた御質問についてなんですけれども、工事の施行中ということでございますれば、周辺の水生生物には影響はないであろうと。やはり、計画地内において建設機械の稼働に伴い発生する部分としては騒音がやはり最も大きいもので、それが陸上生物の生息環境には影響するのではないかと、そう考えたというふうには伺っております。

○小堀委員 これは、現在ある既存の施設は2つ除去をして新たに建てることで、そこら辺の影響というのも多少勘案していただくといいのかなと思いました。

○町田部会長 ありがとうございます。

今の御意見、事業者にお伝えいただければと思いますけれども。

○森本アセスメント担当課長 2棟について建替えということでございまして、今いただいた御指摘につきましては事業者のほうに伝えてまいりたいと思います。

○町田部会長 ほかに。

齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 先ほど小堀委員のほうから御質問のありました水質汚濁のことについて、特に追加するあれではないですけれども、昨今の降雨の降り方等を勘案した通常の排水対策をしていただく、要するに雨水を貯留するなりといったようなことで流出が起きないような対策はとっていただくということを前提に、項目選定の必要はなかろうというようなことだと思いますので、そのことは繰り返しになりますけれども、事業者のほうにしっかり伝えていただくということかと思います。

○町田部会長 御意見ありがとうございます。

よろしくをお願いします。

○森本アセスメント担当課長 いただいた御意見についてなんですけれども、こちらの調査計画書の123ページに事業者のほうに記載いただいている部分についての御指摘だと思うんですが、改めましてその部分についてはしっかりと担保をいただくように御意見をお伝えしたいと思います。

○町田部会長 いろいろと御意見をありがとうございました。

ほかにいかがですか。よろしいでしょうか。

それでは特に御意見ないようですので、資料3-2の内容によりまして次回の総会に報告をさせていただきますと思います。

ありがとうございました。

これもちまして、本日予定しました審議は全て終了いたしました。ほかに何かございますか。

事務局、何かございますか。

○森本アセスメント担当課長　ございません。

○町田部会長　いいですか。

それでは特にないようですので、これで第一部会を終了させていただきます。

長時間、皆様どうもありがとうございました。

傍聴人の方、退場していただければと思います。

ありがとうございました。

(傍聴人退場)

(午後 6 時 01 分閉会)