

平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第9回総会 議事録

■日時 平成30年12月21日（金）午前10時00分～午前11時10分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室27

■出席委員

柳会長、町田第一部会長、平手第二部会長、池邊委員、日下委員、小林委員、小堀委員、坂本委員、佐々木委員、谷川委員、堤委員、寺島委員、西川委員、平林委員、宮越委員、森川委員、義江委員

■議事内容

1 諮問

「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」環境影響評価書案
⇒ 会長の指名により、第一部会へ付託

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 書 案	・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 11 月 28 日
2 環 境 影 響 評 価 書	・京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業	平成 30 年 11 月 20 日
	・東京都市計画道路幹線街路環状第 4 号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業	平成 30 年 11 月 20 日
3 事 後 調 査 報 告 書	・成木開発株式会社 拡張事業（工事の施行中その 2）	平成 30 年 11 月 22 日
	・（仮称）環二再開発（Ⅲ街区：虎ノ門街区）建設事業（工事の完了後）	平成 30 年 11 月 22 日
4 変 更 届	・都営東京街道団地建替事業	平成 30 年 12 月 7 日

平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第9回総会
速 記 録

平成30年12月21日（金）

都庁第二本庁舎 31階 特別会議室 27

(午前 10 時 00 分開会)

○真田アセスメント担当課長 それでは、時間になりましたので始めさせていただきます。

本日は、お忙しい中御出席をいただき、誠にありがとうございます。

事務局から御報告申し上げます。

現在、委員 21 名のうち 16 名の御出席をいただいております、定足数を満たしてございます。

それでは、平成 30 年度第 9 回総会の開催をお願いいたします。

本日は傍聴の申し出がございましたので、よろしくをお願いいたします。

○柳審議会会長 それでは、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の第 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 名程度としたいと思います。

それでは、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○柳審議会会長 傍聴の方は、傍聴希望案件が終了次第、退室されて結構です。

それでは、ただいまから平成 30 年度東京都環境影響評価審議会第 9 回総会を開催します。

本日の会議は、次第にありますように、諮問 1 件及び受理報告を受けることといたします。

それでは諮問に入ります。

諮問案件について事務局から提案してください。

○真田アセスメント担当課長 それでは、資料の 1 ページ目をご覧ください。

お手元の資料 1 ですが、諮問文でございます。朗読をいたします。

30 環総政第 583 号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例第 50 条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

平成 30 年 12 月 21 日

東京都知事 小池 百合子

記

諮問第 490 号 「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」環境影響評価書案でございます。

○柳審議会会長 「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」環境影響評価書案につきましては、第一部会に付託させていただきますので、第一部会の委員の皆様、どうぞ

よろしくお願いいいたします。

それでは、諮問案件の概要につきまして事務局から説明をお願いいいたします。

○森本アセスメント担当課長 承知いたしました。

それでは、お手元の、こちらヨモギ色の環境影響評価書案、こちらに沿って説明をさせていただきます。

評価書案の1ページをお願いいいたします。

事業者は、東京都と東武鉄道株式会社でございます。環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）は、東京都でございます。対象事業の名称及び種類は、名称が「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」、種類が鉄道の改良でございます。

少し飛びまして、6ページをお願いいいたします。

事業の目的でございます。

この事業は、東上本線の大山駅付近約1.6km区間を、一部擁壁、地平はございますが、高架化しまして、道路と鉄道を連続的に立体化することで踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道のそれぞれの安全性の向上、消防・救急などの緊急活動の円滑化、鉄道により分断されていた地域の一体化を実現することを目的とするものでございます。

こちらのページに事業区間の位置図、広域のものが示されてございます。

1枚おめくりいただきまして、7ページをお願いいいたします。

こちらは、大山駅付近を拡大した図でございますが、起点は図の右下の板橋区板橋二丁目、終点は図の左上の板橋区仲町で、延長約1.6kmを連続立体交差化するものでございます。

東上本線は、下板橋駅から国道254号とほぼ平行して北西方向へ進む路線でございます。環状第6号線、それから首都高速5号池袋線及び中央環状線を横断した後、大山駅付近で鮫洲大山線（補助第26号線）を横断し、中板橋駅に至る路線でございます。

10ページをお願いいいたします。

A3の見開きのものでございます。

上半分、こちらが今回の事業計画の平面図、それから下半分が縦断図となっております。右の起点から左の川越方面に向かいまして地平区間、擁壁区間と続いた後、大山駅舎を挟む形で高架橋区間と続きまして、地平区間となっております。地平区間は約0.35km、擁壁区間が約0.05km、高架橋区間が約1.2kmとなっております。

ページの下半分、こちら縦断図をご覧ください。

図の黒い線ですが、こちらが現在の線でございます。赤い線が計画線となっております。

す。右の起点より東上本線第 15 踏切の手前から、左の川越方面の仲町架道橋までが新たに高架橋となる予定でございます。この図の右側の東上本線第 15 踏切から、左の東上本線第 18 号踏切までの 8 つの踏切が解消される予定でございます。また、現在の大山駅舎は、北西方向に移設され、高架化される予定でございます。

さらに、こちら縦断面図の青紫の線で示された A、それから a、b、c の 4 つの標準断面位置の元の断面図は、11 ページ、12 ページに示されてございます。

11 ページをお願いいたします。

こちら、事業区間の構造でございます。

事業区間は、駅部と駅部以外の一般部がございます。

まず、一般部の構造でございます。一般部の主要構造は、このページの表と、それから図に示すとおりでございます。

表をご覧ください。

一般部は、擁壁、高架橋、地平の 3 つの構造で、それぞれの幅員、それから高さは表に記載のとおりでございます。

11 ページから 12 ページにかけて、擁壁、高架橋、地平区間、それぞれの断面図が示されてございます。

1 枚おめくりいただきまして、12 ページをお願いいたします。

駅部の構造でございます。

事業区間内の駅は、大山駅の 1 駅であり、構造はこのページの表及び図に示すとおりでございます。構造は高架橋、構造物幅員は約 20m～26m、構造物高さは約 16m、ホーム長は約 210m、ホーム幅は約 6.5m～9.5m となっております。

14 ページをお願いいたします。

施工計画でございます。

施工工程は、表 6.3.1-1 に示すとおりでございます。

準備工事に始まりまして、仮線工事、高架橋等工事、軌道工事、電気工事と続きまして、工程としてはおおむね 10 年を要する計画となっております。

続いて施工方法ですが、こちら 16 ページをお願いいたします。

まず、こちら 16 ページ、擁壁区間の施工手順でございます。

左上の現況では、北側に上り線、南側に下り線が敷設されてございます。

右の STEP-1 でございますが、現在線の北側に仮線上り線を敷設しまして上り線を切り替え、

その次に現在線上り線撤去跡地に仮線下り線を敷設し、下り線を切り替えます。次に、左下の STEP-2 として、現在線下り線撤去跡地に計画線下り線の擁壁を構築、続いて下り線を計画線に切り替えます。続きまして、右の STEP-3 としまして、仮線下り線撤去跡地に計画線上り線の擁壁を構築、それに続いて上り線を計画線に切り替えます。さらに、左下の STEP-4 で完成となるものがございます。

右の 17 ページをお願いします。

こちらは、高架橋区間の施工手順でございます。

左上の現況でございますが、北側に上り線、南側に下り線が敷設されてございます。

右の STEP-1 でございますが、現在線の北側に仮線上り線を敷設し、上り線を切り替えた後、現在線上り線撤去跡地に仮線下り線を敷設し、下り線を切り替えます。次に、左下の STEP-2 としまして、現在線下り線撤去跡地に計画線下り線の高架橋を構築し、下り線を計画線に切り替えます。続きまして、STEP-3 として、仮線下り線撤去跡地に計画線上り線の高架橋を構築し、上り線を計画線に切り替えます。さらに左下の STEP-4、こちらで完成となるものがございます。

1 枚おめくりいただきまして、18 ページをお願いいたします。

こちらは、一般部、地平区間の施工手順でございます。

左上の現況では、北側に上り線、南側に下り線が敷設されてございます。

右の STEP-1 でございますが、土留めを設置しまして、現在線の北側に仮線上り線を敷設し、上り線を切り替えた後、現在線上り線撤去跡地に仮線下り線を敷設し、下り線を切り替えます。次に、左下の STEP-2 としまして、現在線下り線撤去跡地に計画線下り線を敷設し、下り線を計画線に切り替えます。STEP-3 としまして、仮線下り線撤去跡地に計画線上り線を敷設した後、上り線を計画線に切り替え、土どめを撤去すると。さらに、左下の STEP-4 で完成となるものがございます。

右の 19 ページをお願いいたします。

駅部の施工手順でございます。

左上の現況、こちらは図のとおりとなっております。

右の STEP-1 でございますが、図には跨線橋は描かれていないのですが、仮設地下道を設置し跨線橋を撤去すると。続きまして、左下の STEP-2 としまして、現在線の直上に計画線上下線の高架橋を構築し、ホーム上家を設置する。次に、STEP-3 として、下り線を計画線に切り替えた後、現在線下り線及び現在線ホーム下り線を撤去。さらに左下の STEP-4 として、上り

線を計画線に切り替えた後、現在線上り線及び現在線ホーム上り線を撤去しまして、仮設地下道を撤去すると。STEP-5 で完成となるものでございます。

24 ページをお願いいたします。

工事規模でございます。

基礎杭工及び躯体工で発生する掘削土量及び使用するコンクリート量等は、表に示すとおりでございます。

続きまして、下にまいりまして、建設発生土運搬計画については、掘削工事に伴い発生する建設発生土は、都の建設リサイクル推進計画に基づき、埋め戻しや盛り土に利用するなど場内での再利用に努め、場外に搬出する総量の削減に努めるとしてございます。場外に搬出する建設発生土や建設泥土については、許可業者に委託し適正に処理するなどしてございます。

右の工事用車両運行計画でございます。

工事用車両には、発生土を運搬するダンプトラック、建設機械や建設用資材などを運搬するトレーラーまたはトラック、コンクリートを運搬するコンクリートミキサ車等を計画してございます。工事用車両台数は、工事計画から1日の平均台数は最大で96台（往復）と想定してございます。工事用車両の走行ルートは、26 ページの図に示すとおり、環状7号線、国道17号（中山道）、それから鮫洲大山線（補助第26号線）、それから環状第6号線と、可能な限り地域の主要な道路を使用すると計画してございます。走行ルートの自動車交通量の状況は、25 ページの表 6.3.1-10 に示すとおりでございます。

27 ページをお願いいたします。

工事中の配慮事項でございます。

今回の工事は、現在の列車運行を確保しながら実施するため、線路に近接して作業を行う場合には夜間作業が必要となりますが、できるだけ夜間作業が少なくなるような施工計画を検討し、近隣の住民に対して工事の実施期間・内容などについて事前に周知するとしてございます。

工事中の仮囲い等は、歩行者に圧迫感や不安感を与えないよう、デザインなどに配慮したものとするとしてございます。安全確保のために一般交通の遮断または切り回しが必要な場合には、事前に対策を検討し、関係機関と協議した上で、近隣の住民に看板やチラシなどで周知するとしてございます。

工事の施行中は、問い合わせや苦情対応の窓口を設けて、きめ細かな対応を行うとしてご

ございます。

続きまして、供用の計画でございます。

供用後における鉄道の編成車両、車両数及び運転本数などは表 6.3.2-1 に示すとおりで、現時点で計画している運転本数は 1 日当たり 644 本でございます、現在の運転本数と同じ本数を想定してございます。

少し飛びまして、37 ページをお願いいたします。

本事業の環境影響の評価項目でございます。

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。

騒音・振動は、工事の施行中の建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動、工事の施行中の仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音及び振動、工事完了後における列車の走行に伴う鉄道騒音及び振動としてございます。

日影と景観については、工事完了後についての予測・評価となります。

電波障害については、鉄道施設の設置による遮蔽障害及び反射障害、列車の走行に伴うパルスノイズ障害及びフラッター障害としてございます。

廃棄物は、工事の施行中における建設発生土及び建設廃棄物の排出量、再利用・再資源化量及び処分方法としてございます。

右の 38 ページをお願いいたします。

選定した項目及びその理由についてですが、まず騒音・振動でございますが、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及び振動、仮線区間における鉄道騒音及び振動が、工事の完了後においては、鉄道騒音・振動について予測・評価を行うとしてございます。

なお、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動について、この事業の工事用車両の走行ルートと想定される主要な道路の交通量は、平日 24 時間で 4,775 台～47,757 台でありまして、これに対して、この事業による工事用車両台数は最大で 1 日当たり 96 台と想定しておりまして、現況交通量に対する工事用車両の増加割合は、地域の主要な道路で 0.2%～2.0% と少なく、周囲への影響は小さいと考えられることから、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動については、環境影響評価の項目として選定しないとしてございます。

また、低周波音は、工事の施行中においては、一般に市街地の工事で使用される建設機械類及び低騒音型の建設機械類を使用するため、周辺に影響を及ぼすような低周波音を発生させることはないものと考察してございます。工事の完了後においては、低周波音の発生が問

題となるような走行速度、構造などの計画がないため、低周波音に係る影響はないものと考え、環境影響評価項目として選定しないとしてございます。

39 ページをお願いいたします。

選定しなかった項目及びその理由についてでございますが、こちらの表 7.2-1 (1) をご覧ください。

大気汚染については、工事の施行中において、工事の実施に伴う粉じんの発生については、飛散防止のための清掃や散水、シート覆いなどの処置を随時行うことから、周辺環境への影響は小さいものと考えられるとしてございます。

また、工事用車両の走行に伴う大気汚染については、先ほど説明いたしましたとおり、本事業による工事用車両台数は最大で 1 日当たり 96 台と想定し、現況交通量に対する工事用車両増加割合は地域の主要な道路で 0.2%~2%と少なく、周囲への影響は小さいと考えられ、工事用車両の搬出入口は分散して設けるため、工事用車両が 1 か所に集中することはないと考えられるとしてございます。

建設機械の稼働に伴う大気汚染については、限られた事業用地内の稼働であり、また、同時稼働台数は少なく、工事の進捗に伴い工事箇所が移動することから、一定区間内における稼働は比較的短期間で、排出ガス対策に適合した建設機械の導入などにより排出ガスの低減に配慮することから大気質への影響は小さいと考えられるとしてございます。

工事の完了後においては、大気汚染が問題となる環境影響要因はないことから、予測評価の対象としないとしてございます。

水質汚濁につきましては、工事の施行中に発生する排水のうち、杭打ちなどで発生する排水については、沈殿槽で土砂を沈殿させた後、土砂については廃棄物として処理するとしてございます。その他の排水については、工事区域内で処理した後、事業区間周辺の公共下水道へ放流することから、水質汚濁に影響を及ぼす要因はないとしてございます。

工事の完了後においては、駅などの施設から発生する雑排水などは、事業区間周辺の公共下水道に排水することから、水質汚濁に係る影響はなく、環境影響評価の項目として選定しないとしてございます。

右の 40 ページをお願いいたします。

土壌汚染につきましては、現在の鉄道敷地については、これまでの土地の履歴などにおいて土壌汚染源となる土地利用は確認されておらず、事業区間においては土壌汚染対策法に基づく要措置区域及び形質変更時要届出区域は存在してございません。

工事の完了後も土壌汚染の発生が問題となる要因はなく、土壌汚染を発生させる施設も建設しないとしてございます。

工事前及び工事の施行中に土壌汚染が確認された場合、土壌汚染対策法及び環境確保条例を遵守し、適切な対応を図るものとすることから、環境影響評価の項目として選定しないとしてございます。

地盤につきましては、この事業では杭打ち工及び掘削工を実施しますが、高架橋の基礎杭の深さは約 30m～35m、線路方向の杭間隔は約 10m、線路直角方向の杭間隔は約 3m～12m と計画しており、間隔をあけて杭を設置するとしてございます。仮線工事では、仮土留め工で矢板を設置するが、根入れ深さは約 3m～5m と浅いことから、地下水位への影響は小さいと考えられるとしてございます。

大規模な土留め工を用いるような開削、地下掘削や地下水の揚水、連続した地下建造物の設置などを行わないことから、地盤変形及び地下水位への影響は小さいと考えられ、工事完了後においても地盤変形及び地下水位に影響を及ぼす要因はないことから、環境影響評価の項目として選定しないとしてございます。

少し飛びまして、生物・生態系でございますが、事業区間及びその周辺は既に市街地化されてございまして、動植物の生息・生育環境が少なく、また、本事業は主に既存の鉄道敷地を利用して実施するものであることから、生物・生態系に影響を及ぼす可能性は小さいと考えられ、環境影響評価の項目として選定しないとしてございます。

1 枚おめくりいただきまして、41 ページをお願いいたします。

風環境につきましては、高架橋の高さは周辺の建物より大きく上回ることはなく、下部には開放される箇所もあることから、風環境に影響を及ぼす可能性は小さいと考えられ、地上部に駅施設などが設置されますが、駅施設などの高さは周辺の建物を大きく上回ることはないため、風環境に及ぼす影響は小さいと考えられ、環境影響評価の項目として選定しないとしてございます。

史跡・文化財については、事業区間に指定登録文化財は存在せず、周知の埋蔵文化財包蔵地は確認されていないため、本事業に影響はないと考えられ、工事の施行中に新たに埋蔵文化財が発見された場合には、文化財保護法などにのっとり適正に対処することから、環境影響評価の項目として選定しないとしてございます。

自然との触れ合い活動の場については、事業区間周辺には公園などが点在しますが、直接的な改変はなく、工事の施行中は散歩道、散策路と想定される主な工事用車両の走行ルート

の一部が重なりますが、横断歩道橋が設置されておりまして、散歩道、散策路と直接交差することはないことから、本事業による影響は小さいと考えられ、項目として選定しないとしてございます。

温室効果ガスについては、工事の施行中において建設機械などの稼働により温室効果ガスの発生はございますが、限られた事業用地内での稼働でございます。稼働台数は少なく、本事業による影響は小さいと考えられ、工事の完了後において温室効果ガスの発生が問題となる環境影響要因はないことから、環境影響評価の項目として選定しないとしてございます。

説明は以上でございます。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして何か御質問等ございますでしょうか。
よろしいでしょうか。

特に御発言がないようですので、諮問についてはこれで終わりにしたいと思います。

それでは、受理関係について事務局から報告をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、受理関係について御報告いたします。

お手元の資料2をご覧ください。2ページでございます。

まず、今回の受理報告ですが、先ほど諮問において説明をさせていただきました環境影響評価書案と、あとそのほか環境影響評価書が2件、事後調査報告書が2件、変更届1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御説明をさせていただきます。

それでは、まず環境影響評価書のほうから説明をいたします。

資料の3ページをご覧ください。

まず、「京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業」でございます。

この事業ですけれども、港区高輪の泉岳寺駅から品川区北品川にあります新馬場駅まで約1.7kmの区間において、3か所の踏切の解消をするため高架化を図るものですが、北品川の駅の付近は住宅が密集している地域での高架化となっております。

また、高架は直上方式、仮線を設置しない直上方式を採用しておりまして、工期は約10年と長期間にわたるものであります。また、JRの東海道線はまたぐところがあるんですが、そこにある八ツ山橋の踏切に特に急曲線、急カーブがあるというようなところでございます。

それを踏まえまして、3ページをご覧いただきまして、環境影響評価書案の審査意見書と、今回、環境影響評価書との関連について説明いたします。

今回、意見として審査意見書が出ているのが騒音・振動についてでございます。

まず、1つ目でございます。

本事業は、工事が長期間にわたる上、予測値が環境基準と同程度の工種がある。また、夜間にも工事が実施されるということで、周辺住民に対して十分に説明し、環境保全のための措置を徹底し騒音・振動の影響を低減するよう努めることとしております。

それに対しまして、評価書ですけれども、環境保全措置を考慮した施工計画を作成し、騒音・振動の影響を低減するよう努めること。また、夜間作業予定を工事箇所周辺に掲示することにより地域への周知を努めることを評価書における環境保全のための措置に追記してございます。

騒音・振動、2つ目でございます。

工事の完了後における鉄道騒音について、高さ方向の予測を2地点で実施しているが、本事業については高架に近接して中高層の住宅等が存在し、かつ急曲線区間があることから、完了後の鉄道騒音の実態を適切に把握し、必要に応じてより一層の環境保全のための措置を検討することという意見でございます。

それに対しまして、環境影響評価書では、中高層の住宅が存在する急曲線区間において、必要に応じて鉄道騒音の実態を把握し、実態に応じた騒音低減対策について最新の技術等の導入を含めて検討すること、これを評価書の環境保全のための措置に追記したということでございます。

以上が「京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業」でございます。

次に、4ページをご覧ください。

こちらは、「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業」でございます。

こちらは、延長約2.1kmでございます。この中で白金台区間が平面構造で0.8km、また、平面構造と高架化、橋梁区間が両方ある高輪港南区間が1.3km、合計約2.1kmという道路の建設事業でございます。

その中で、白金台区間は住宅地を通るような計画になっていまして、その中で桜田通り付近に教育施設が存在しております。また、橋梁部分につきましては、品川駅、新駅周辺の景観形成特別地区、新駅というのは高輪ゲートウェイ駅になりますけれども、そういった地区に位置しており、東京の南側の玄関口として風格と賑わいのある魅力的な街並みを形成するという方針であるところでございます。

それを踏まえまして、特例環境配慮書の審査意見書の内容でございます。

まず、騒音・振動でございます。

意見書では、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と同値またはわずかに下回る程度である。また、計画道路に近接して幼稚園などの教育施設が存在し、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とともに、より一層の環境保全のための措置について検討することとしております。

それに対しまして、評価書におきましては、計画道路沿道の学校、幼稚園などについては、事業実施段階で個別に協議を行った上で最新の技術や動向等を踏まえ、適切な騒音対策を実施するということが環境保全のための措置に評価書のほうで追記しております。

次に、2つ目の景観でございます。

橋梁構造区間においては、品川駅・新駅周辺景観形成特別地区に指定されており、また、地域住民からも景観への影響の懸念も示されていることから、今後詳細なデザインや色彩等を決定するに当たっては専門家等の意見を反映するように努めることとしております。

これに対しまして、評価書においては、今後橋梁構造の詳細なデザインや色彩等を決定するに当たっては、専門家等の意見を反映するよう努めることを記載をしております。

3つ目の廃棄物でございます。

工事の施行に伴う建設廃棄物等の予測において、区間別に排出量、再資源化量等を推計しているが、高輪港南区間においては複数の道路構造となっていることから、道路構造別に排出量、再資源化量等を推計し、環境影響の程度について評価することとしております。

それに対しまして、評価書では、白金台区間においては平面構造、高輪港南区間においては平面構造及び橋梁構造別に排出量、再資源化量等を推計し、環境影響の程度について評価したと評価書に記載しております。

以上が環状4号線建設事業の環境影響評価書と審査意見書の関連でございます。

それでは、続きまして資料の5ページをご覧ください。

ここからは、事後調査報告のほうになります。

まず、「成木開発株式会社拡張事業」でございます。

それでは、お手元でございますねずみ色の事後調査報告書工事施行中その2をご覧ください。

そのまず2ページでございます。2ページをお開きください。

2ページをご覧くださいますと、位置関係でございます。青梅市の成木五丁目及び成木八

丁目となっております。この図の右下にあります青梅線の東青梅駅から西北に向かって成木まで行く、成木地区の中に位置しているところでございます。

引き続きまして、事後調査報告書 5 ページをご覧ください。

こちらのほうが現況図となっております。事業区域面積としては 612,566m²、年間採取量 357,000t でございます。採取期間が、平成 24 年から平成 44 年まで 19.5 年間となっております。総採取岩石が 4,641,000t で、採掘方法、露天階段採掘法でございます。放流河川名としては、この現況図の北側に流れております成木川となっております。

それでは、また資料の 5 ページにお戻りください。

事後調査の区分としては、工事の施行中その 2 であります。調査の項目事項は、ご覧の大気汚染を始め以下のとおりでございます。

まず、大気汚染でございます。

一般環境大気でございます。

この事業におきまして、降下ばいじんの事後調査結果を行っておりますが、こちら予測結果を一部の地点で上回るものの、全ての地点で予測時の四季の調査結果の変動の範囲内であり、評価の指標とした「現況を悪化させないこと」、これを満足しております。

沿道大気でございます。

二酸化窒素の期間平均値ですが、予測結果と同値であり、日平均値の最高値は参考比較した環境基準を下回っ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は予測結果を下回り、日平均の最高値は参考比較した環境基準を下回っております。

以上のことから、評価の指標とした「現況を悪化させないこと」、これを満足してございます。

2 番目に騒音・振動でございます。

採石場でございますので、発破騒音レベル、これの事後調査結果ですが、こちら予測結果を上回っております。評価の指標とした日本火薬学会の「発破音の人を対象とした提言値」(80dB) は下回っております。予測を上回った理由として、予測式では反映できなかった複雑な地形による音の反射の影響の可能性などが考えられると考察してございます。

次に、発破振動レベルですが、こちらの事後調査結果は予測結果及び規制基準、双方とも下回ったという状況です。

工場稼働及び重機騒音及び振動でございます。

工場・重機騒音レベルですが、こちらの事後調査結果は予測結果を上回り、規制基準と同

程度または下回ったということでございます。予測を上回った理由としては、こちらも予測式では反映できなかった複雑な地形による音の反射の影響の可能性などが考えられるとしてございます。

次に、工場・重機振動レベルの事後調査結果ですが、こちらは予測結果及び規制基準をそれぞれ下回ったという結果でございます。

次に、道路交通騒音・振動でございます。

資料の6ページにお進みください。

道路交通騒音レベルの事後調査結果ですが、予測結果と環境基準それぞれ下回ったという状況です。

道路交通振動レベルにつきましても、事後調査結果は予測結果と規制基準、それぞれ下回ったという状況です。

次に3番、水質汚濁（SS濃度）でございます。

放流口及び放流口の下流地点、成木川の下流地点、これの2地点における平水時及び通常降水時の事後調査結果は、予測結果と同程度及び下回ったという状況です。強雨時の事後調査結果は、予測結果は放流口の下流地点では上回っておりましたが、放流口より下流のほうがSS濃度が高く、また、放流口での流量は成木川の約0.3%とわずかだということであるから、本事業の要因によるものと推察しております。

4番、生物・生態系です。

まず、陸上植物でございます。

採掘に伴いまして、事業区域内の4.76haに生育する植物個体が消失をしております。移植した注目される種につきましては一部消失を確認いたしました。そのほかの移植対象種の生育状況及び生育環境の状況はおおむね良好という結果でございます。

次に、2番目の陸上動物です。

採掘に伴い、やはりスギ・ヒノキ植林等4.76ha消失しておりますが、既存の植栽緑地の樹林化、または新たな植栽緑地の創出により、森林環境及び低木草地環境が代償されておりました。陸上動物への影響は小さいと考えられるとしてございます。

次に、水生生物です。

こちら、今回の事業で河川において改変を行っていないこと、あと事業区域とかあるいは出荷ルート上の道路からの土砂及び濁水の流出防止を実施してありまして、生物の繁殖や種の組成、現存量等の変化は少なく、水生生物への影響は小さいものと考察しております。

次に、4番の生息・生育環境でございます。

こちら、事業に伴いまして森林性の動物の餌の取る場所、あるいは休息場または繁殖場が一部消失しておりますが、採掘の終了後の犬走り部分などにおきまして樹木の回復を図っていることにより、植栽緑地等において多種多様な動植物が確認されております。そのため、従いまして、生息・生育環境への影響は小さいものと考察してございます

次に、緑の量でございます。

平成24年～平成29年、事業着手5年後までに減少した緑の量は、伐採予定樹木の4.76haでございましたが、緑化基盤となる残壁の造成が当初の計画より遅延しているということでございまして、採掘区域内の植栽緑地は1.02ha減少をしております。

6番、生態系でございます。

事後調査の結果、注目される種としてノスリ、アカネズミ、ニホンカモシカ、カジカガエルが確認されておきまして、生息環境が事業区域及び周辺に残存しているということでございます。事業着手前と同様に、こういった注目される種が生息されていると考えられております。また、在来種であるコナラ群落ですが、採掘に伴い1.20ha消失しておりますが、植栽緑地にまたコナラを約3,500本植栽していることから、生態系への影響は小さいものと考察してございます。

5番目に、温室効果ガスでございます。

事業実施に伴いまして、CO₂排出量につきましては予測結果を上回ったということでございます。予測を上回った理由としては、採掘に必要なプラントの機械のモーターの出力を更新に伴い大きなもの、モーター出力が大きなものに更新したことから、エネルギー消費量が増加したことでCO₂排出量が増えたということと考察してございます。

苦情の有無でございます。

騒音・振動に関する苦情が、合計3件ございました。そのため、苦情のあった民家の方向への穿孔を中止することや雷管の本数を減少するなどの対応を図ったということでございます。

成木開発の拡張事業については、以上でございます。

○森本アセスメント担当課長 続きまして、本日の資料7ページをお願いいたします。「(仮称)環二再開発(Ⅲ街区：虎ノ門街区)建設事業」の事後調査報告書について説明いたします。

お手元のヨモギ色の事後調査報告書、こちらの8ページをお願いいたします。

こちらの事業ですが、高層建築物の新築でございます。図の赤枠のところですが、こちらが事業地でございます。港区虎ノ門一丁目に所在いたします。

13 ページの見開き図をお願いいたします。15 ページのところ、隣にあるんですけども。こちら、断面図でございます。

敷地面積は、17,069m²、それから延床面積は 244,360m²、最高建物高さが 247m、使用用途としまして、業務、住宅、商業、文化・交流など、駐車場台数は 459 台、工事は平成 23 年度～平成 26 年度に終えまして、平成 26 年度中に供用を開始してございます。

2 ページをお願いいたします。こちらの写真ですけども、本事業の完成写真でございます。

本日の資料の 7 ページにお戻りください。

事後調査の区分でございますが、工事の完了後でございます。

それから、調査項目は、ご覧のとおりでございます。

続きまして、調査結果の内容でございます。

まず、大気汚染です。

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です。

二酸化窒素の期間平均値、それから日平均値の最高値は、ともに全ての地点で予測結果を下回りまして、日平均値の最高値は参考比較した環境基準を下回ってございます。また、浮遊粒子状物質の期間平均値、それから日平均値の最高値は、ともに全ての地点で予測結果を下回り、日平均値の最高値は参考比較した環境基準を下回ってございます。

駐車場の利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は、二酸化窒素の期間平均値、それから日平均値の最高値は、ともに予測結果を下回り、日平均値の最高値は参考比較した環境基準を下回ってございます。浮遊粒子状物質の期間平均値、日平均値の最高値は、ともに予測結果を下回り、日平均値の最高値は参考比較した環境基準を下回ってございます。

続きまして、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でございます。

二酸化窒素の期間平均値は予測結果と同程度で、日平均値の最高値は予測結果を下回りまして、参考比較した環境基準を下回ってございます。また、事後調査時の窒素酸化物排出量は予測条件を下回ってございます。

1 枚おめくりいただきまして、8 ページをお願いいたします。

続いて、騒音・振動でございます。

関連車両の走行に伴う道路交通騒音・振動です。

騒音レベル L_{Aeq} の事後調査結果は、予測結果と同程度または下回りまして、No.1 地点で環境基準を上回り、残りの地点では同値または下回っております。No.1 地点は評価書の現況調査において既に環境基準を上回っていた地点でございます。振動レベル L_{10} の事後調査結果は、No.3 地点で予測結果を上回りまして、残りの地点では下回っております。また、全ての地点で環境確保条例に基づく規制基準を下回っております。予測を上回った理由としましては、虎ノ門駅からの往来歩行者が多く、その影響と考察しております。

続きまして、駐車場施設の稼働に伴う設備機器騒音でございます。

騒音レベル L_{A5} の事後調査結果は予測結果を上回りまして、全ての時間区分で環境確保条例に基づく規制基準を上回っております。予測を上回った理由としましては、設備機器以外の自動車などの騒音による影響が大きかったことと考察しております。

続いて、冷却塔の稼働に伴う設備機器騒音でございます。

騒音レベル L_{A5} の事後調査結果は予測結果を上回り、全ての時間区分で環境確保条例に基づく規制基準を上回っております。予測を上回った理由としては、設備機器以外の自動車などの騒音による影響が大きかったことと考察しております。

続きまして、冷却塔の稼働に伴う低周波音でございます。

平坦特性音圧レベル L_{50} の事後調査結果は予測結果を下回り、評価の指標とした一般環境中における低周波音圧レベル 90dB 以下を下回っております。G 特性音圧レベル L_{G5} の事後調査結果は予測結果を下回り、評価の指標とした IS07196 で規定された G 特性低周波音圧レベルで 100dB 以下を下回っております。

次に、日影でございます。

主要な地点での日影状況の変化の程度は、周辺建物の解体などにより、計画建物による日影時間に変化は生じるものの、事後調査結果は予測結果とおおむね同程度でございます。

冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度は、関連事業の環状第2号線の換気塔による日影がわずかに生じる変化もございますが、事後調査結果は予測結果とおおむね同程度となっております。

続きまして、電波障害（計画建物等によるテレビ電波の障害が及ぶ範囲）についてでございます。

画像評価は全ての地点で正常に受信、それから品質評価は、極めて良好、良好、おおむね良好のいずれかでございまして、電波障害に係る苦情などはなかったことから、計画建築物

によるテレビ電波の受信障害は発生していないと考察してございます。

右の9ページをお願いいたします。

続きまして、風環境（計画建物等による風環境の変化の程度）でございます。

事後調査結果は、地点①及び地点③では住宅街、公園の用途に対応するランク2でございまして、予測結果と同程度としてございます。地点②では住宅地の商店街、野外レストランの用途に対応するランク1でございまして、予測結果と同程度となっております。

続きまして、景観でございます。

地域景観の特性の変化の程度は、Ⅲ街区の建物は主要な景観構成上のシンボルとなっております。事後調査結果は予測結果とおおむね同程度となっております。

また、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、周辺の建築物が建設または建て替えられたことなどによる違いはございますが、事後調査結果は予測結果とおおむね同様となっております。

さらに、圧迫感の変化の程度は、周辺開発に伴い建物が解体されているため、全体の形態率は予測結果と同程度または小さくなり、計画建物の形態率は予測結果と同程度で、一部低層部の外壁をガラススクリーンにするなど圧迫感の低減を図ってございます。

続きまして、その他（水循環）でございます。

地下構造物の構築に伴う地下水位及び流況の変化の程度は、B地点における地下水位は工事前の地下水位と同程度で、C地点における地下水位は工事前の地下水位と同程度であることから、予測結果と同様に、地下水の流況に著しい影響を及ぼしていないと考察してございます。

苦情はございませんでした。

本件についての説明は以上でございます。

1枚おめくりいただきまして、続きまして本日の資料10ページをお願いいたします。

都営東京街道団地建替事業の変更届について説明いたします。

お手元のホチキスどめの冊子、こちらの3ページをお願いいたします。

こちら、3ページ、事業区域の位置図でございます。

本事業は、住宅団地の新設でございまして、事業区域は赤色の破線で囲まれた区域で、東大和市清原一丁目ほかには所在するもので、市道第1号線、市道第3号線、市道第4号線で囲まれた区域となっております。

計画区域面積は249,540m²、住宅建設戸数は37棟、2,094戸、駐車場台数は694台、内訳

は記載のとおりでございます。工事予定期間は平成 11 年度～平成 36 年度、供用開始予定は、第 1 期が平成 14 年度、第 2 期が平成 17 年度、第 3-1 期が平成 20 年度、第 3-2 期が平成 32 年度、第 3-3 期が平成 33 年度、第 3-4 期が平成 36 年度となっております。

1 枚おめくりいただきまして、4 ページをお願いいたします。こちらが事業区域の航空写真でございます。

本日の資料 10 ページにお戻りください。

中ほどが、変更内容の概略でございます。

変更理由でございますが、平成 11 年度から全体を 3 期に分けて整備する計画として建替事業を進めていく中で、事業計画について検討を要することとなったことから、第 3 期の途中で事業を休止した。その後、関係機関と整備方針の方向性について協議が整ったことから、平成 30 年度より建替事業を再開するとしてございます。

続きまして、主な変更内容としては大きく 3 点ございまして、事業区域、住棟の建替をやめて事業区域から除外する区域があるということ、それから建築計画として住棟の配置、建物形状、高さ、それから 3 点目として公園計画で公園の配置などの 3 事項にかかわるものがございますが、データについては表に記載のとおりでございます。事業面積は 285,700m² から 249,540m² へ、住宅は、除却、建設、既存それぞれの変更は記載のとおりでございます。戸数計でございますが、2,362 戸から 2,112 戸へ、駐車場台数は 954 台から 694 台へ、工事予定期間、それから供用開始年度はそれぞれ記載のとおり変更となっております。

変更に伴う環境影響評価項目の再評価（見直し）結果としましては、振動、日照障害、電波障害、景観について予測・評価の見直しを行いました。いずれの項目についても評価の指標を満足することから、評価の結論は変わらないとしてございます。

本件の説明は以上でございます。

○柳会長 ありがとうございます。

ただいまの説明、環境影響評価書が 2 件と事後調査報告書が 2 件、それから変更届ですけれども、いずれからでも結構ですので、何か御質問等があればお願いいたします。

それでは、平林委員からどうぞ。

○平林委員 本日の資料の 6 ページ目の 3 の水質汚濁のところなんですけれども、放流口の下流の地点で高くという、放流口より放流口下流地点のほうが高くという書きぶりが、合流した後の水質をもって影響が少ないと書くのは、少し論理的によろしくないかなと思います。これは、合流する前の上流地点でその成木川がそもそも高いのでということであれば、そう

いう書き方でよいかと思うんですけども、むしろその後ろの 0.3%程度と水量が少ないので影響がないということを書いていただくだけでよいかと思います。

以上です。

○柳会長 いかがでしょうか。事務局のほうから説明をお願いします。

○真田アセスメント担当課長 今、御指摘のとおり、放流口での流量は当然成木川という川の河川の流量に対して、この事業区域から出る流量、これは 0.3%とわずかであるということです。放流口下流地点で上回ったかという、これを書くと、確かにこれだけで理由とするのはということでございますので、今後そのように改めるように事業者と調整してまいります。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

坂本委員どうぞ。

○坂本委員 資料の 5 ページの同じ成木開発の件で、騒音が、予測値がまた 10dB 上回ったということなんですけれども、前回は申し上げましたが、予測のときに地形による影響を遮音壁の回折で置きかえて計算すると効果を過剰に見込むことになるので、地形に沿って伝わる成分が計算できるような予測法にさせていただきたいということと、もう 1 点、前回もそうだったんですけども、今回も反射の影響で大きくなっているという理由が挙げられているので、もう予測の時点からその反射の影響を計算するようにさせていただきたいと思います。

その 2 点をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 今回の委員の指摘を踏まえまして、この成木開発につきましてはまだ最初の 5 年間でございまして、引き続きまだ平成 44 年度まで採取は続くことから、今の意見、指摘を踏まえまして、この今回の事後調査のほうにも反映するよう事業者と調整を図ってまいりたいと考えてございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか

それでは、谷川委員どうぞ。

○谷川委員 同じく成木開発のほうなんですけれども、ひとつ、報告書のほうにぜひ目次をつけていただけるようにしていただければと思います。多分これ、目次なかったと思いますので、探すのに。

それから、一般環境大気で、なかなか降下ばいじんの評価というのは難しいんですけども、この中で、ちょっと超えてるものがありましたよというところ、見させていただいたんですけども、これどうも敷地の境界で、現場の中でちょっと高めだったというようなふう

に理解しております。結局これ、今後この事後調査結果を生かしていただくためには、高かった低かったというよりも、その部分なぜ高かったのかというような、今後の周辺環境への影響が、現況ではないんですけれども、出るおそれがあるというような、そういう対策にぜひ生かしていただくような使い方をしていただければと思うんですね。予測より高くなったところは、現場の地形の中で多分すり鉢状の中の一角なものですから、そのいろんな作業の現場での影響が出ているというふうに思われますので、もし高いのであれば、それは可能な限り低くできるような対応をとっていただくというような、そういう方向にぜひ結果を生かしていただければというふうに思います。

以上です。

○真田アセスメント担当課長 今回の御指摘でございますが、一応、予測、降下ばいじんについては一部の地点では上回っておりましたけれども、全ての地点では4季の調査結果の変動範囲内ということでございましたけれども、委員の指摘のとおり、今後の検証に使っていくためにも、今の指摘を踏まえました方向で事業者のほうと調整は図ってまいりたいと考えてございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

では、宮越委員どうぞ。

○宮越委員 環二再開発（Ⅲ街区：虎ノ門街区）建設事業について、水循環について御質問させていただきたいんですが、水位の変化について最低と最高と平均値は大きな変動がないという御説明だったと思うんですけれども、変動パターンについてはもう大きな変動はなかったと考えてよろしいですか。というのは、136 ページ、137 ページに調査期間中の水位が記載されておりますが、137 ページについては、C-1、C-2、余り大きな差が見られなくて、それが135 ページの表7.7-3に書いてある水位の変化と整合性があるのかとちょっと気になりましたので、御質問させていただきました。

○森本アセスメント担当課長 136 ページの地下水位の調査結果、こちらの完了後ですが、基本的にやはり降水量と地下水位というところは、この折れ線のものと同様で見れば連動する形になっているかと思えます。

○宮越委員 工事開始前のデータって恐らくとられていると思うんですけれども、それと変動の傾向というのは大きな変化はないと考えてよろしいですか。

○森本アセスメント担当課長 140 ページのほうの予測結果と事後調査結果の比較検討の中に、平成25年10月、こちらに本工事のディープウェルが終了して、それ以降の施行中の報

告では地下水位は回復基調にあったと。平成 28 年 12 月以降については、雨量が少なく、影響が出たと事業者のほうから伺ってございます。それから、周辺で大規模な工事が複数進行しておりまして、その影響もあるかもしれないということは事業者のほうから伺っているところでございます。

○宮越委員 わかりました。

○柳会長 それでは、堤委員どうぞ。

○堤委員 成木開発の報告についてですけれども、温室効果ガスが予測を上回っていることで、この報告書のほうを見ると、155 ページにいろいろと理由が書かれているかと思えます。年度によって、作業量とか出荷量が異なったりとか、あと、順次更新したプラント機器のモーター出力が増大したこととか、あと、メーカーの開発テストにより重機を 1 台追加したというように書いてあるかと思うんですけれども、順次機械を更新して、結果的にエネルギー使用量が増加していたりとか、あと、メーカーの開発テストで期間限定で重機を追加しているというのが、どうしてそういうことが起こるのかなというふうにちょっと疑問なところがありまして、年度による作業量に対応するためであるのかもしれないんですけれども、もう少し、機器の選定方法であるとか、あと、重機を追加したことの理由みたいなことを明確に書いていただければと思いますので、書ける範囲で追記していただければありがたいかなというふうに思います。

○真田アセスメント担当課長 今回の指摘内容でございますが、作業量、出荷量が異なるということと、あとは、ほかのプラント機械のモーターの出力が増大した、あるいはあとメーカーの開発テスト、これについてどういう理由かというのはここには書いていないということで、詳しい内容についてもちょっとそこまで把握はしていないところでございますけれども、当然、何で増えたか、予測結果を上回ったという理由については、委員の指摘どおり、書ける範囲において追記をしていきたいと考えてございます。

以上でございます。

○柳会長 よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、御発言がないようですので、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。

部会ของときいろいろと個別審査をするわけですが、そのときに、個別の審査意見のほか、委員から指摘されることってありますよね、それで、その指摘事項については、事務局

から後日事業者を指導するというようなことがあります。そういったことについては、今まで記録に残っていないので、今日の受理関係でもそうですけれども、案件についていろいろと意見が出ます。これも事務局が指導するということになっていて、その指導の記録が残らないということなので、そういったものを別表として整理したらどうかという提案があったんですね。

それは後々、また技術指針を改定する際にも役に立ちますし、また、事業者もそれを見て対応することが記録上明白にわかるということなので、そういうようなことを当審議会でもやったらどうかという提案があったわけです。

これについては、神奈川県条例等は、そういうふうに審査意見書のほかに、別途意見があったことについて、特に指導するというようなことについては別表で記録に残しているということがあるようですので、他県の状況も踏まえて、そういうことを少し検討していただいたらどうかということなんですけれども、そのことについて総会で取り上げたほうがよろしいかなと思って今発言をしているんですが、委員の方々、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか、そういうようなことをやっていくということで。

恐らくこれは、運営自体が今のところは事務局がやっていますけれども、これは事業者にかわれば、そのことは直接事業者に言えるので、それはなくなっていくとは思いますが、それまでの間、とりあえずそういうことを進めていくというようなことでよろしいでしょうか。

小堀委員、何かありますか。

○小堀委員 それに関連しまして、事業者にはどういう形でここで審議内容をお伝えしているのか、それについてもお伺いをしたいと思います。

○真田アセスメント担当課長 今の委員からの指摘なんですけれども、議事録の送付については特に今していないと思います。

あと、事業者に対する指導というか調整ですけれども、それについても、委員の御指摘のとおり、特に記録として残っているものではありません。

先ほどの会長からの要請もございまして、今後、そういったきちんとした記録を残していくよう、こちら事務局としても検討してまいりたいと考えてございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか、御意見。これに関して。

よろしいでしょうか。

そういうような方向で検討、できるだけ早目に検討していただければと思いますので、ど

うぞよろしくお願ひいたします。

ほかに何かございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

特にならぬようですので、これをもちまして本日の審議会を終わりたいと思ひます。

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ひいたします。

(傍聴人退場)

(午前 11 時 10 分閉会)