

平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第11回総会 議事録

■日時 平成31年3月28日（木）午前10時00分～午後0時20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、池邊委員、池本委員、奥委員、日下委員、小堀委員、坂本委員、佐々木委員、谷川委員、堤委員、寺島委員、森川委員、義江委員

■議事内容

1 答申

「中防不燃・粗大ごみ処理施設整備事業」環境影響評価調査計画書

⇒ 調査計画書における選定項目、調査手法等について、大気汚染、騒音・振動及び景観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 諮問

「立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線（立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間）建設事業」環境影響評価書案

⇒ 会長の指名により、第二部会へ付託

3 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

別紙

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 環境影響調査計画書	・西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業	平成31年2月18日
2 環境影響評価書案	・立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線（立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間）建設事業	平成31年2月15日
3 環境影響評価書	・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	平成31年2月6日
4 事後調査報告書	・渋谷駅街区開発事業（工事の施行中その2）	平成31年3月13日
	・東京都東尾久浄化センター建設事業（工事の施行中その7）	平成31年3月14日
	・日の出町二ツ塚廃棄物広域処分場建設事業（工事の施行中その11）	平成31年3月15日
	・赤坂一丁目地区第一種市街地再開発事業（工事の完了後）	平成31年3月15日
	・一般国道16号横浜町田立体建設事業（工事の施行中その12）	平成31年3月18日
	・豊洲新市場建設事業（工事の施行中その7）	平成31年2月21日
	・首都圏中央連絡道路（一般国道20号～埼玉県境間）建設事業（工事の完了後その3）	平成31年3月15日
	・三鷹都市計画道路3・2・6号調布保谷線、武蔵野都市計画道路3・3・6号調布保谷線（三鷹市野崎～武蔵野市関前間）建設事業（工事の施行中その8）	平成31年3月18日
・小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）の連続立体交差及び複々線化事業（工事の施行中その3）	平成31年3月18日	
5 変 更 届	・豊洲新市場建設事業	平成31年2月28日
	・新海面処分場建設事業	平成31年3月6日
	・府中都市計画道路3・2・2の2号東京八王子線及び国立都市計画道路3・3・2号東京八王子線（府中市西原町二丁目～国立市谷保間）建設事業	平成31年3月14日
	・多摩興産株式会社採掘区域拡張事業	平成31年3月18日

平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第11回総会
速 記 録

平成31年3月28日(木)

都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

(午前 10 時 00 分開会)

○森本アセスメント担当課長 おはようございます。

本日は、お忙しい中御出席を賜りまして、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 15 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 11 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 はい、わかりました。

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第 6 条第 3 項の規定により、会場の都合から、傍聴人の数を 30 名程度といたします。

それでは、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○柳審議会会長 傍聴の方は、傍聴を希望される案件が終了され次第、退出されて結構です。

ただいまから、平成 30 年度東京都環境影響評価審議会第 11 回総会を開催します。

それでは、本日の会議は、次第にありますように、答申 1 件、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、「中防不燃・粗大ごみ処理施設整備事業」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、第一部会で審議していただきましたので、その結果につい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、よろしくをお願いいたします。

○町田第一部会長 承知いたしました。

それでは、資料 1 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。

○森本アセスメント担当課長 承知しました。読み上げさせていただきます。

平成 31 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

「中防不燃・粗大ごみ処理施設整備事業」環境影響評価調査計画書について

このことについて、当部会において調査、審議した結果は、別紙のとおりです。

別紙は、1枚おめくりいただきまして、2ページから3ページでございます。

2ページをお願いいたします。

「中防不燃・粗大ごみ処理施設整備事業」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31年1月22日に「中防不燃・粗大ごみ処理施設整備事業」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。

付表は、右の3ページでございます。

第2 審議結果

【大気汚染、騒音・振動共通】

計画地周辺の交通量は、周辺の開発による影響を受けると考えられることから、予測・評価に当たっては、将来交通量の算定を適切に実施し、その過程を環境影響評価書案において詳細に記載すること。

【景観】

計画地周辺では、海の森水上競技場及び海の森公園が整備中であることから、これらの整備状況を考慮し必要に応じて調査地点を追加するとともに、眺望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。

以上でございます。

○町田第一部長 ありがとうございます。

それでは、審議の経過について御報告をいたします。

本調査計画書は、平成 31 年 1 月 22 日に当審議会に諮問され、第一部に付託されました。

本事業は、中央防波堤内側埋立地内東京都江東区青海二丁目地先に位置する約 8 万 6,000m²の計画地において、不燃ごみと粗大ごみを処理する施設を新たに整備するものでありまして、対象事業の種類は廃棄物処理施設の設置でございます。

次に、答申案の内容について御説明いたします。

まず、大気汚染、騒音・振動共通の意見ですが、計画地周辺の交通量は周辺の開発による影響を受けると考えられることから、将来交通量の算定を適切に実施し、その過程を環境影響評価書案において詳細に記載することを求めるものでございます。

次に、景観の意見ですが、計画地周辺では、海の森水上競技場及び海の森公園が整備中であることから、これらの整備状況を考慮し、必要に応じて調査地点を追加するとともに、眺望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江東区長及び大田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御意見等がございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

特に御発言がないようですので、ただいまの報告をもちまして審議会の答申としたいと思います。よろしいでしょうか。

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 答申書を読み上げてください。

○町田第一部長 承知しました。読み上げさせていただきます。

平成 31 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

「中防不燃・粗大ごみ処理施設整備事業」環境影響評価調査計画書について（答申）

平成 31 年 1 月 22 日付 30 環総政第 681 号（諮問第 491 号）で諮問があったこのことについて、当審議会の意見は別紙のとおりです。

別紙については、先ほどと同じ内容でございます。

以上でございます。

○柳審議会会長 それでは、ただいま朗読しましたとおり、知事に答申することにいたします。

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 2、4 ページをお開きください。

お手元の資料 2 諮問文でございます。こちらの朗読をさせていただきます。

30 環総政第 778 号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）第 50 条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

平成 31 年 3 月 28 日

東京都知事 小池 百合子

記

諮問第 493 号 「立川都市計画道路 3・3・30 号立川東大和線（立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間）建設事業」環境影響評価書案

以上です。

○柳審議会会長 ただいまの「立川都市計画道路 3・3・30 号立川東大和線（立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間）建設事業」環境影響評価書案につきましては、第二部会に付託させていただきますので、第二部会の委員の皆様、どうぞよろしく願いいたします。

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、お手元の紫色の評価書案に沿って説明いたします。

評価書案の1ページをお願いいたします。

事業者は東京都、対象事業の名称は立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線（立川市羽衣町二丁目～栄町四丁目間）建設事業、種類は道路の新設で、立川都市計画道路3・3・30号立川東大和線のうち、立川市羽衣町二丁目地内を起点とし、立川市栄町四丁目地内を終点とする延長約1.7kmの区間において、平面構造で往復4車線の道路を整備するものでございます。

事業計画の概要は、表をご覧くださいますと、延長が約1.7km、起点が立川市羽衣町二丁目（[都道145号]交差点）、終点が立川市栄町四丁目（[都道43号（芋窪街道）]交差点）、通過地域は立川市と国立市で、車線数は往復4車線、幅員は28m、構造は平面構造でございます。

工事期間は2021年度から2030年度まで、供用開始は2030年度の予定でございます。

計画交通量は、供用時が2万2,300台/日～2万6,000台/日、道路ネットワークの整備完了時が2万3,100台/日～2万8,600台/日となるものでございます。

少し飛びまして、9ページをお願いいたします。

対象事業の目的でございますが、こちらはいろいろと記載されてございますが、1枚おめくりいただきまして、10ページをお願いいたします。中ほどの3段落目をご覧ください。

東京都と特別区及び26市2町は、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」を定めていまして、その中で本路線は、今後10年間で優先的に整備すべき路線の一つとして選定されてございます。

そうした背景を踏まえ、本事業は記載の5つを目的として実施するものでございます。①多摩地域における人や物の動きの円滑化や都市間の連携強化、②立川通りを初めとする周辺道路の渋滞緩和、③生活道路への通過交通の流入を抑制することによる良好な居住環境の確保、④災害時における安全な避難経路の確保などによる地域の防災性の向上、⑤安全で快適な都市空間の創出を目的としてございます。

右の11ページをお願いいたします。こちらは計画道路の位置図でございます。図の真ん中の黒の太い点線に計画道路が示されてございます。

1枚おめくりいただきまして、12ページは拡大図でございます。

右、13ページでございますが、こちらは計画道路の断面図で、現在の都市計画上は20.7m～33.7mで都市計画を受けてございますが、これを28mの幅員に変更するのが今回の計画で

ございます。絵をご覧くださいますと、17.5mの車道部の両側に幅5.25mの歩道・植樹帯が設けられ、28mとなっております。

17ページをお願いいたします。施工計画でございます。

工程は表のとおりでございます。2021年度から用地取得に着手し、取得状況などを踏まえ、2024年度から道路工事に着手する予定でございます。供用開始は2030年度を予定しております。

少し飛びまして、35ページをお願いいたします。

都市計画等の経過でございますが、昭和36年10月に都市計画決定を受けてございます。以後は記載のとおりとなっております。

本計画は、車線数を4車線に決定するとともに、JR中央本線との交差部について、連続立体交差化を踏まえ、計画道路におけるJR中央本線との交差部を、既定の地下構造から平面構造へ変更し、その構造変更が影響する区間の幅員について、20.7m～33.7mを28mに変更するなどの都市計画変更を行うものでございます。

37ページをお願いいたします。環境影響評価の項目でございます。

図に示す手順に従いまして、大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、景観、廃棄物の5項目を選定しております。

38ページをお願いします。こちらが選定した項目となります。

大気汚染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（一次生成物質）の大気中における濃度、騒音・振動は建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動レベル、自動車の走行に伴う道路交通の騒音及び振動レベル、土壌汚染は汚染土壌の掘削及び移動などに伴う新たな地域への拡散の有無、景観は計画道路の存在に伴う地域景観の特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度、廃棄物は工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再資源化率、建設発生土有効利用率でございます。

右、39ページをお願いいたします。選定した項目及びその理由でございます。

まず、大気汚染でございます。なお書きのところでございます。

工事の施行中の建設機械の稼働に伴う大気汚染については、計画道路は平面道路であり、大規模な掘削工事などは行わず、建設機械の同時稼働が3台程度と少ないこと、また、排出ガス対策型建設機械を使用するため大気質への影響はほとんどないと考えられることから、選定しないとしてございます。

工事用車両の走行に伴う大気汚染については、工事を平準化するとともに各工区のピーク

を分散させ、走行ルートを3ルート設定することで、各走行ルートにおける工事用車両の割合は小さくなり、現況における交通量と比較しても工事用車両の走行に伴う交通量の増加率は最大で約2.8%であるため、大気質への影響はほとんどないと考え、予測事項として選定しないとしてございます。

続いて、騒音・振動でございます。

工事の施行中は、建設機械の稼働に伴う騒音・振動は選定しておりますが、工事用車両は大気汚染と同様の理由で選定しないこと。周辺地域に低周波音の影響を及ぼす建設機械は用いないことから、工事の施行中における低周波音は選定しないとしてございます。

工事の完了後は、自動車の走行に伴う騒音・振動は選定、また低周波音を発生させる可能性がある橋梁などの構造物がないことから、低周波音は選定しないとしてございます。

40 ページをお願いいたします。

土壌汚染は、工事の施行中において、土地利用の履歴などにより土壌汚染のおそれがないものと判断できないことから、また景観は、工事の完了後において計画道路の存在に伴い景観の変化が考えられることから、さらに廃棄物は、工事の施行中において計画道路の工事の施行に伴い建設廃棄物及び建設発生土が生じると考えられることから、それぞれ項目として選定してございます。

41 ページ、それから42 ページが選定しなかった項目とその理由でございますが、こちらは調査計画書で示した内容とおおむね同様となっております。

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、何か御質問等がございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

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たいと思います。

それでは次に、受理関係について事務局から報告をお願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 承知いたしました。

受理関係について御報告いたします。

お手元の資料、5 ページの資料3、こちらをご覧ください。

受理報告は、環境影響評価調査計画書が1件、それから先ほど諮問において説明させていただきました環境影響評価書案が1件、それから環境影響評価書が1件、事後調査報告書が9件、変更届4件を受理してございます。

それでは、受理報告について担当から説明させていただきます。

○真田アセスメント担当課長 それでは、資料の5ページの受理報告の一覧に従って説明をさせていただきます。

まず一番目、環境影響調査計画書でございます。

それでは、お手元でございます環境影響調査計画書、西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業について説明をさせていただきます。

それでは、調査計画書の1ページをご覧ください。

事業者の名称、代表者の氏名などですけれども、まず、事業者は東京都と西武鉄道株式会社でございます。環境影響評価の実施者ですが、都市計画を定める者ということで東京都となっております。対象事業の名称及び種類については、先ほど説明したとおりです。種類としては、鉄道の改良でございます。

3ページをお開きください。対象事業の目的及び内容です。

事業の目的です。

本事業は、西武新宿線の井荻駅から西武柳沢駅間の約5.1kmを高架化し（一部擁壁と地平区間）、道路と鉄道を連続的に立体交差化することにより、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道のそれぞれの安全性の向上、消防・救急等の緊急活動の円滑化を図るとともに、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しています。

次に、事業の内容です。位置及び区間です。次の4ページをお開きください。見開きのA3のページでございます。

事業区間は、杉並区上井草一丁目から西東京市東伏見一丁目に位置してございまして、西武新宿線の上井草駅、上石神井駅、武蔵関駅及び東伏見駅を含む延長約5.1kmの区間となっております。

それでは、調査計画書の5ページをお開きください。事業計画の概要です。

事業計画の概要は下の表4-1に示すとおりでございます。

調査計画書の6ページをお開きください。こちらが、本事業における平面図と、あと縦断図が載っております。7ページも同様に平面図と縦断図がそれぞれ記載されております。

こちらは、構造形式が高架橋を主体として、事業区間の両端が擁壁及び地平区間ということで計画がされております。なお、踏切については、事業区間内の19か所を立体化により解消するという計画でございます。

それでは、調査計画書の8ページをご覧ください。駅部の構造です。

事業区間内の駅は上井草駅、上石神井駅、武蔵関駅、東伏見駅の4駅であり、構造としては下の表に示すとおりとなっております。

次に、10ページをご覧ください。一般部の構造でございます。

事業区間内の一般部の主要構造は、下の表に示すとおりでございます。高架橋と擁壁による構造でございます。

それでは、11ページをご覧ください。上石神井駅近くにあります車庫部の構造でございます。

車庫部の構造は、下の表に、あるいは図に示すとおり、高架橋による構造となっております。

それでは、13ページをお開きください。施工計画です。

施工工程ですが、下の表4-6に示すとおり、施工工程15年となっております。

次に、施工方法です。ポイントだけを説明させていただきます。

本事業の構造物の施工のうち、一般部及び駅部においては、現在線を地平のまま一時的に仮移設し、空いた土地に構造物を構築する仮線施工による計画でございます。

車庫部においては、現在線の上部に直接高架橋を構築する直上施工で行う計画でございます。

準備工事です。

用地取得等により、仮線用地が確保できた箇所から順次工事用仮囲いを設置します。なお、仮線は、現在線に隣接する土地に敷設する計画となっております。

仮線工事です。

現在線の北側の仮線設置箇所を整地した後、軌道を敷設し、電気工事を行うと。次に、仮設ホーム等を設置し、上り線、下り線の順に段階的に仮線への切換えを行うことにより仮線を完成させます。仮線への切換え後に、現在線のホームや駅舎の既設構造物を解体し、その後、本線工事が完了し高架橋への切換え後、順次、仮線供用のために設置した仮設構造物を撤去するという工事でございます。

次に、ア) 一般部でございます。

高架橋区間でございます。

一般部の高架橋区間については、仮線への切換え後、現況の軌道等を撤去し、空いた土地に、まず下り線の高架橋を構築すると。高架橋の構築は、高架橋の柱の位置に基礎杭を施工した後、柱等の躯体を構築して完成をさせます。次に、高架橋上への軌道の敷設、電気工事

を行い、高架橋へ下り線の切換えを行うとしてございます。その後、上り線の高架橋の構築、高架橋上への軌道の敷設、電気工事を行い、高架橋へ上り線の切換えを行うという順序でございます。

次に、駅部でございます。

一般部の高架橋区間と同様ですが、仮線への切換え後、現況の軌道等を撤去し、空いた土地に、まず下り線の高架橋を構築する。次に、軌道の敷設、電気工事と並行して、ホーム、上屋、昇降設備等の工事を行い、下り線の高架橋へ切換えを行うとしております。その後、上り線の高架橋の構築、軌道の敷設、電気工事と並行し、ホーム、上屋、昇降設備等の工事を行い、上り線の高架橋へ切換えを行うとしてございます。

次に、基礎工事の工事規模でございます。

本事業において基礎杭の深さは約 13m～38m です。地中ばりの施工時に掘削する深さは 2m～3m（一部約 8m）となっております。線路方向の杭間隔は約 3m～12m、線路直角方向の杭間隔は約 3m～13m となっております。

建設機械及び工事用車両です。

建設機械は、掘削・埋め戻し工ではバックホウ、ダンプトラックなど、基礎工事ではクレーンや杭打ち機等、コンクリート工ではコンクリートポンプ車等を計画してございます。

一方、工事用車両では、建設発生土を運搬するダンプトラック、建設機械及び仮設用資材等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ー車などを計画してございます。

工事用車両ルートですが、一般・緊急車両及び近隣住民の日常生活に著しい影響を及ぼすことのないよう十分に検討し、道路管理者等の関係機関と調整を図り決定するとしてございます。

隣の 16 ページをご覧ください。

こちらは、想定している主な工事用車両走行ルート図でございます。杉並田無線、東京所沢線などの主要道路を使う予定となっております。また、工事用車両台数の合計は最大でも 324 台/日（往復）、事業区間を 6 ブロックに分けた各ブロックの最大台数は 44 台/日～90 台/日（往復）を想定してございます。

環境保全に係る配慮事項でございます。

まず、工事の施行中です。

現場状況に合わせて低騒音、低振動の工法、機械を採用する。排ガス規制に対応した建設

機械を使用する。また、工法や工期等を含め、温室効果ガスの排出量が少なくなるよう努めるとしてございます。

また、一番下ですが、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るが、可能な限り夜間作業が少なくなる施工計画を検討し、近隣の住民に実施期間・内容等を事前に周知するとしてございます。

次に、工事の完了後です。

駅施設においては、省電力機器の導入などにより省エネルギー化に努める。あるいは、ロングレール化、遮音壁の設置等の対策を行い、騒音、振動の低減に努めると。また、高架橋や駅舎の外壁は、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色、色彩等に配慮するとしてございます。

それでは、92 ページまでお進みください。この事業における環境影響評価の項目でございます。

選定した項目でございますが、騒音・振動、土壌汚染、日影、電波障害、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場及び廃棄物の 8 項目となっております。

隣の 93 ページをご覧ください。

環境影響要因と環境影響評価の項目との関連表ですけれども、こちらは真ん中に記載の部分が予測する事項となっております。それぞれ環境影響要因に記載した事項ごとに予測評価を行う必要があると認められる環境影響評価の項目について一番右の欄にそれぞれ○印をつけてあります。

それでは、94 ページにお進みください。選定した項目及びその理由でございます。

この中で騒音・振動ですけれども、低周波音につきましては、環境影響評価項目として選定はしないとしております。

工事の施行中においては、一般的に市街地の工事で使用されるような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することはないというふうに考えているということと、あと、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高速での走行速度、構造等の計画がないため、低周波音に係る影響はないものとしてございます。

それでは、95 ページをご覧ください。

自然との触れ合い活動の場でございますが、事業区間周辺には公園などが点在しておりますけれども、直接的な改変はないこと、あるいは公園等への影響は小さいと考えられるとし

でございます。また、本事業は高架構造で計画されておりまして、踏切が除去され散歩道・散策路の機能は向上されるということで、工事の完了後においては本事業による影響は小さいと考えられるということでございます。したがって、工事の完了後については、予測及び評価の対象としないとしてございます。

それでは、96 ページをお開きください。ここでは選定しなかった項目とその理由でございます。

まず、大気汚染でございます。

先ほども触れましたが、工事用車両の走行に伴う大気汚染ですが、本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ですけれども、平日 24 時間で 2,500 台～6 万 5,218 台であります。一方、本事業の工事用車両台数の合計は最大でも 324 台/日（往復）、区間で分けた各ブロックの最大台数は 44 台/日～90 台/日（往復）と想定しておりまして、現況の交通量に対する工事用車両の増加割合は少ないということと、工事用搬入道路は分散して設けることから、工事用車両の排ガスによる周辺環境に及ぼす影響は小さいと考えられるとしてございます。

また、建設機械の稼働に伴う大気汚染については、建設機械の稼働により大気汚染物質が排出されますが、限られた事業用地内の稼働であり、同時に稼働する台数も少なく、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だということ。さらに、排ガス対策に適合した建設機械の積極導入など、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。

以上のことから選定しないということでございます。

悪臭でございます。

工事の施行中及び工事の完了後、悪臭の発生が問題となる環境影響要因はないと考えられるとしてございます。

水質汚濁でございますが、事業区間及びその周辺に石神井川、千川上水が存在するが、工事の施行中に発生する排水は、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としてございます。したがって、水質汚濁に影響を及ぼす要因はないとしております。完了後においても、駅などの施設から発生する雑排水等は、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影響を及ぼす要因はないとしてございます。

次に、地盤と地形・地質、水循環でございます。

本事業では、杭打ち工事及び掘削工事を実施しますが、高架橋の杭基礎の深さが約

13m～38m、線路方向の杭間隔が約 3m～12m、線路直角方向の杭間隔が約 3m～13m で計画しておりまして、間隔を開けて杭を設置すると。また、地中ばりを設置しますが、深さは約 2m～3m（一部 8m）となっております。

このように、大規模な地下掘削、地下水の揚水、連続した地下構造物の設置等を行わないということから、地盤や地形、あるいは地質、水循環に影響を及ぼす要因はないと考察をしております。

それでは、97 ページにお進みください。生物・生態系でございます。

事業区間及びその周辺は既に市街地化されており、動植物の生息・生育環境が少ないこと、一部、動物の重要種が確認されている武蔵関公園においては、本事業による改変はなく、繁殖等の生息環境に影響がないこと、さらに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り、現状の動植物の生息・生育環境を大きく変えるものではないことから、生物・生態系への影響は小さいと考えられるとしてございます。

次に、風環境です。

高架橋の高さは周辺の建物を大きく上回ることはなく、下部は解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るとしてございます。また、地上部に駅施設等が設置されますが、駅の施設等の高さは周辺の建物を大きく上回ることはないため、風環境への影響は小さいとしてございます。

最後、温室効果ガスでございます。

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がございますが、限られた事業用地内の稼働であり、稼働台数も少ないことから、本事業による影響は小さいと考えられるとしてございます。また、工事の完了後においても、温室効果ガスの発生が問題となる環境影響要因はないとしてございます。

以上のことが選定しなかった項目及びその理由でございます。

説明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 6 ページをお願いいたします。

「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」の特例環境配慮書審査意見書と環境影響評価書との関連について御説明させていただきます。

こちらについては、昨年 7 月に特例環境配慮書審査意見書を事業者に手交、8 月に計画策定にかかる書面の提出を受けてございます。特例環境配慮書審査意見書と評価書との関連を

説明させていただく前に事業計画の概要を御説明させていただきます。

お手元のねずみ色、グレーの評価書、こちらの2ページをお願いいたします。こちらが計画道路の位置図でございます。

右の3ページに事業計画の概要がございますが、本件は、起点が多摩市聖ヶ丘五丁目（多摩東公園交差点）から、終点が同市南野三丁目（多摩市総合福祉センター前交差点）までの延長約5.5km、多摩市、神奈川県川崎市を通過する本線往復4車線の道路の改築でございます。道路構造は平面構造、橋梁構造で、工事期間は2019年度から2025年度までを予定、供用開始は2025年度予定でございます。

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。

本件は、標準区間、それから鶴牧区間、諏訪・永山区間の3つの区間から成るものでございます。

最初に一番上でございますが、標準区間は、右側の5ページの見開きでございますとおりで、平面構造と橋梁構造から成っております、上下線を中央に集約するものでございます。

鶴牧区間は、7ページの見開き、こちらの見開きの部分ですけども、こちらにございましてとおりで、平面構造、それから上下線を南側に集約するというものでございます。

諏訪・永山区間については、7ページ、右側のほうですけども、こちらの見開きに示されておりますとおりで、平面構造、やはり上下線を南側に集約するものでございます。

本日の資料6ページにお戻りください。特例環境配慮書審査意見書と環境影響評価書との関連でございます。

まず、騒音・振動でございます。

審査意見書の内容は、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。

これについての環境影響評価書の記載内容は、鶴牧区間、諏訪・永山区間では、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し、騒音・振動の低減を図ることなどを環境保全のための措置に追記してございます。こちらについては、本編194ページに追記してございます。

続きまして、景観でございます。

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。これについての環境影響評価書の記載内容は、擁壁が出現する鶴牧区間の車道の北側に新たに植樹帯を設け、緑の連続性の確保に努めることなどを環境保全のための措置に追記してございます。こちらについては、本編 330 ページに追記してございます。

続きまして、廃棄物でございます。

環境保全のための措置として、撤去路盤やガードレールなどの鉄製金属について、再利用または再資源化に努めるとしているが、その排出量などが示されていない。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。

これについての環境影響評価書の記載内容は、撤去路盤やガードレールなどの鉄製金属について、排出量、再資源化量を予測し、環境影響の程度について評価をしてございます。こちらについては、本編の 368 ページ、それから 370 ページに記載してございます。

本件の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。

ただいま 3 件、環境影響調査計画書、西武鉄道新宿線のもの、それから環境影響評価書案、立川都市計画道路 3・3・30 号のもの、それから環境影響評価書、多摩都市計画道路 3・1・6 号のもの、この 3 件について、何かお気づきの点や御質問があればお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、池本委員からどうぞ。

○池本委員 西武鉄道新宿線の調査計画書ですけれども、これの 6 ページのところで平面図と断面図が示されていると思うんですけれども、ちょっと教えていただきたいのは、この中で車庫があるんですけれども、車庫も、これは高架のところに移設というか、高架になるというようなことで正しいですか。

○真田アセスメント担当課長 それにつきましては 11 ページをご覧ください。

11 ページをご覧くださいますと、車庫部の構造ということになっております。それで、下の図がありますけれども、そこに赤色の点線が車庫線（現在）、その上に車庫線（計画）ということで青い点線がございまして、今の車庫線の上に直上の施工方式による車庫が施工されるということになります。

○池本委員 もう一点よろしいですか。

○柳審議会会長 はい、どうぞ。

○池本委員 ありがとうございます。

もう一点お聞きしたいんですけども、こちらで駅を移設するとき、駅だけがこのように移動されるのか、また、あわさって店舗とかがそこに、中に営業されるのかとか、そういったような計画というのがあるかどうかというのはおわかりですか。

○真田アセスメント担当課長 どの駅もということでしょうか。

○池本委員 全ての、そういう駅があるかどうか。

○真田アセスメント担当課長 先ほどの調査計画書の8ページをご覧くださいますと、まず上石神井駅につきまして、現在線のそのまま上に高架構造による駅ができるということになります。それで、この下に店舗が入るかどうかということでしょうか。

○池本委員 下ないしは同じレベルのところですね。

○真田アセスメント担当課長 店舗などがどのようになるかまでは、こちらのほうで把握はできておりません。申し訳ありません。

○池本委員 ありがとうございます。

○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。

それでは、特にないようですので、続けて事後調査報告書、それから変更届のほうの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、事後調査報告書について御説明をさせていただきます。

資料の7ページをお開きください。まずは「渋谷駅街区開発事業」でございます。

それでは、お手元でございます白いホチキスどめの事後調査報告書の3ページをご覧ください。

事業の種類は、高層建築物の新築でございます。計画地は、渋谷駅の駅前であります渋谷区渋谷二丁目、あと道玄坂一丁目・二丁目でございます。敷地面積が約1万5,300㎡でございます。延べ床面積が約26万8,000㎡といった規模でございます。

それでは、4ページ、5ページをご覧ください。

最高高さが、東棟が約230m、西棟が約76m、中央棟、真ん中にあるのが約61mの高さでございます。主要用途としては、事務所、店舗、駐車場などとなっております、工事予定期間は平成26年度～平成39年度（2027年度）までとなっております。

事後調査の区分としては、工事の施行中その2でございます、調査対象となるのは、今、

東棟の建設工事が事後調査の対象となっております。

それでは、資料7ページにお戻りください。

調査結果の内容です。

まず、大気汚染でございます。

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でございます。

二酸化窒素の期間平均値は予測結果を一部、No.6を除きおおむね同程度または下回ったという結果でございます。日平均値の最高値は予測結果を下回り、参考比較した環境基準の範囲内または下回ったという結果でございます。

一部No.6で予測結果を上回った理由として、このNo.6ですが、地形的に大気拡散しにくく、交通広場や交差点など大気汚染の増大要因があり、ほかの地点と比べ大気汚染物質濃度が高くなりやすい傾向が確認されたものと推察されるとしてございます。

また、SPM、浮遊粒子状物質の期間平均値は予測結果を下回ったという結果です。日平均値の最高値は予測結果を下回り、参考比較した環境基準を下回ったということです。

騒音・振動です。

まず、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音です。

道路交通騒音レベル(L_{Aeq})の事後調査結果は、予測結果と同程度または下回っております。また、夜間の予測はしていませんが、事後調査結果は評価書段階の現地調査結果とおおむね同程度でございました。そのうちNo.4とNo.6の昼夜間及びNo.7の夜間で環境基準を上回っていましたが、評価書段階の現地調査においても環境基準を上回っていたというところがございます。

工事用車両の走行に伴う道路交通振動でございます。

道路交通振動レベル(L_{10})の事後調査結果は予測結果を、こちらもNo.6を除きおおむね同程度または下回ったとなっております。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。

No.6で予測結果を上回った理由としては、No.6の自動車交通量は昼夜間とも予測条件を下回っており、今回は自動車交通量以外の要因によって振動レベルが上昇したのものと考えると考察してございます。

苦情の有無については、なしでございます。

それでは、8ページにお進みください。8ページ、「東京都東尾久浄化センター建設事業」

でございます。

事業の種類としては終末処理場の設置でございます。

それでは、お手元でございます少々薄めの事後調査報告書をご覧ください。

調査報告書の2ページをお開きください。

所在地が、荒川区東尾久七丁目でございます。近くに荒川、隅田川が流れている場所でございます。

隣の3ページをご覧ください。

面積が約7.4haでございます、そのうち約3.7haは都立公園として利用予定となっております。主要施設としては、脱炭酸・薬注・脱臭棟、砂ろ過槽、脱リン槽、放流ポンプ棟、塩素接触槽、放流渠となっております。関連施設としては、尾久系主ポンプ棟、西日暮里系主ポンプ室、雨水貯留池、送水管、吐口となっております。放流先は隅田川でございます。工事期間は、平成4年度～平成38年度（2026年度）予定となっております。

事後調査区分としては、工事の施行中その7でありまして、調査対象としては尾久系主ポンプ室の躯体構築工事が対象となっております。

それでは、また資料の8ページにお戻りください。

調査項目・事項は、地盤沈下、その他でございます。

まず、地盤沈下でございます。

地下構造物の工事に際し、遮水性の高い連続地中壁工法やニューマチックケーソン工法を採用してございます。それにより地下水の侵入を防止しております。また、期間中で最大で10.9mmの地盤変動が見られたものの、いずれの地点でも大きな地盤沈下は認められなかったということでございます。以上から、掘削による地盤沈下はほとんどなかったものと考察してございます。

その他、土壌汚染です。

掘削した汚染土壌ですけれども、敷鉄板及び遮水シートで遮断された仮置き場に仮置きした後、水上及び陸上運搬により搬出処分をしてございます。運搬時にはシートがけにより飛散防止を行ったとしてございます。また、尾久系主ポンプ室下部に封じ込め槽を設け、適切に汚染土壌を封じ込めたとしてございます。

残土の処分状況ですが、こちらにつきましては、下の表に記載のとおりでございます。

苦情の有無につきましては、なしでございます。

説明は以上でございます。

それでは、9 ページにお進みください。

今回は、事業名は日の出町二ツ塚廃棄物広域処分場建設事業でございます。

事業の種類は廃棄物処理施設の設置でございます。

それでは、お手元でございます、分厚いホチキスどめの事後調査報告書をご覧ください。

その3 ページでございます。

事業地の場所は、西多摩郡日の出町大字大久野字玉の内でございます。面積が 59.1ha でございます。この図で黒く線で囲まれた部分が対象事業の位置でございます。

それでは、4 ページをお開きください。

面積が 59.1ha で、全体容量が 370 万 m³ となっております。工事期間は平成 7 年度～平成 39 年度（2027 年度）予定となっております。

事後調査の区分、工事の施行中その 11 でございます。この 4 ページにあります第 2 期埋立区域による埋立工事が対象となります。

それでは、資料の 9 ページにお戻りください。

調査項目・事項ですが、水質汚濁（参考調査）、地形・地質、水循環（参考調査）、あと生物・生態系でございます。

まず、水質汚濁（参考調査）でございますが、河川水質は、谷古入沢及び玉の内川下流において、カドミウムなどの環境基準が定められている項目について、いずれも基準値を下回ったとしております。また、埋め立て開始前との比較では、特段大きな変化は生じていなかったとしております。

河川底質は、検出された物質の濃度は、自然的原因による含有量の範囲内であり、いずれも埋め立て開始前の調査結果とほぼ同程度の濃度となっております。

また、地下水質ですが、二ツ塚処分場直下のモニタリング井戸及び玉の内川沿いの民家井戸の 2 地点において、カドミウムなどの環境基準値の定められている項目について、いずれも基準値を下回ったとなっております。また、埋め立て開始前との比較では、特段大きな変化は生じていなかったとしております。

次に、地形・地質でございます。

貯留堤及びその周辺は、目視で確認できるような斜面の滑り等はなく、貯留堤及びその周辺の安定性は確保されていたとしてございます。

水循環（参考調査）でございます。

河川の流量、流速の変化の程度でございます。

二ツ塚処分場直下及び玉の内川下流の河川流量は、玉の内川流域における開発等に伴う影響が見られるものの、豊水期、渇水期ともに大きな変化は見られないということから、河川の流量、流速に著しい影響を及ぼしていないものと考えるところでございます。

次に、地下水の水位、流量の変化の程度でございます。

モニタリング井戸及び民家井戸の地下水位は、年間を通して大きな水位の変動はなく安定しており、イオンバランスが変化するような地下水質の変化も生じていないことから、地下水の水位、流量に著しい影響を及ぼしていないという考察でございます。

次に、生物・生態系です。

生息（育）環境の変化の内容及びその程度でございます。

二ツ塚処分場の約 41%に当たる 24.4ha は残留緑地として確保されております。また、埋め立てが終了した第 1 期埋立区域などにおいて、葛・ススキ群落などの草地が二ツ塚処分場の約 30%に当たる 17.9ha 分布し、植物、動物の生息・生育環境となっております。また、残留緑地において林相転換を進めるとともに、貴重植物の移植先の環境維持、トウキョウサンショウウオなどを対象とした繁殖地である保全ゾーンの維持管理を継続しており、二ツ塚処分場における多様な生息・生育環境の形成が図られるところでございます。

それでは、10 ページをお開きください。

植物相、植物群落及び緑の量の変化の内容及びその程度でございます。

まず、植物相ですが、事後調査結果は評価書時の調査結果とおおむね同等でございました。また、注目される種につきましても、評価書時の調査結果とおおむね同等でございました。また、移植対象種は移植先での生育環境が確保され、おおむね良好な状態で推移しているところでございます。また、植物群落ですが、こちらは林相転換の効果が徐々にあらわれておまして、二次林であるコナラ群落の面積が多くなっており、また、葛・ススキ群落の面積も多くなっているということから緑被面積が増加をしております。また、緑の量については、予測結果とおおむね同様の傾向で、樹林地及び草地の面積やモミ群落、杉・ヒノキ群落などの樹林地の平均樹高の増加によって緑の量が増加しているところでございます。

次に、動物相の変化の内容及びその程度でございますが、まず哺乳類については、事後調査結果は評価書時の調査結果より増加しており、鳥類、爬虫類、両生類、水生生物についても評価書と同程度または増加をしているということです。昆虫類については、事後調査結果は評価書時の調査結果とは確認種が変化しており、林相転換による森林及び林縁性種の増加と造成裸地の草地化による草地性種の増加によるものと考えられると考察しております。

生態系の変化の内容及びその程度でございますが、生息・生育基盤において草地が増加し、人工改変地が減少しており、それに伴い一部の生息種の増減は見られますが、高次の生態系が維持されるとした予測結果とおおむね同様となっております。

苦情の有無は、なしとなっております。

説明は以上です。

それでは、11 ページにお進みください。

事業名、「赤坂一丁目地区第一種市街地再開発事業」でございます。高層建築物の新築でございます。

それでは、お手元でございます緑色の製本された事後調査報告書をご覧ください。

こちらの9 ページをお開きください。

位置は、港区赤坂一丁目8 番1 号でございます。真ん中の赤い一点鎖線で書かれた部分が事業地の位置でございます。

それでは、事後調査報告書の2 ページをお開きください。

敷地面積が1 万6,088.32m²、延床面積が17 万8,328.01m²、最高高さが205.08m でございます。用途としては、業務、住宅、商業、駐車場となっております。工事期間が平成29 年8 月までということでございます。

それでは、資料の11 ページにお戻りください。

事後調査の区分としては、今回、工事の完了後でございます。調査項目・事項としては、大気汚染等、以下の5 項目でございます。

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でございます。

二酸化窒素の期間平均値は、全ての地点で予測結果を下回っております。また、日平均値の最高値は、全ての地点で予測結果及び参考比較した環境基準を下回ったということでございます。また、浮遊粒子状物質の期間平均値は予測結果を下回り、日平均値の最高値は、予測結果及び参考比較した環境基準を下回ったということでございました。

次に、駐車場からの排気ガスによ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。

二酸化窒素の期間平均値は予測結果を下回り、日平均値の最高値は予測結果及び参考比較した環境基準を下回ったとなっております。浮遊粒子状物質の期間平均値は予測結果を下回り、日平均値の最高値は予測結果及び参考比較した環境基準を下回ったとなっております。

次に、熱源施設からの排出ガスによる二酸化窒素の大気中における濃度でございます。

事後調査における排気口の位置、排気口の高さ及び熱源施設の諸元は予測条件と同様でございます。また、主要用途が業務であることから、発電を行うコジェネの稼働は主に平日で、土日祝日は稼働していないことが多く、日稼働時間は予測条件に比べ短かったとなっております。ばい煙量等の測定結果によると、湿り排出ガス量及び乾き排出ガス量は予測条件とおおむね同様であり、窒素酸化物排出濃度は低かったとなっております。

以上のことから、熱源施設からの排出ガスによる二酸化窒素の大気中における濃度は、予測結果及び環境基準値を下回ると考えるとしてございます。

それでは、12 ページにお進みください。

日影でございます。

日影につきましては、(1)、(2)、いずれも予測結果とおおむね同様の結果となっております。

次に、電波障害でございます。

計画建物の遮蔽障害範囲内の一部の地点において、品質評価が低くなったものの、画像評価は全て「正常に受信」であり、これに関する苦情もなかったということから、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えるとしてございます。

次に、風環境でございます。

事後調査の結果につきましては、ランク 1 またはランク 2 で、予測結果とおおむね同様となっております。

次に、景観でございますが、3 つのいずれの項目につきましても、予測結果とおおむね同様の結果となっております。

苦情の有無については、なしでございます。

説明は以上でございます。

それでは、13 ページにお進みください。

事業名は、「一般国道 16 号横浜町田立体建設事業」でございます。

それでは、お手元でございます薄いホチキスどめの事後調査報告書をご覧ください。

事業の種類は道路の新設でございます。

それでは、報告書の 3 ページをお開きください。

延長が、この事業は約 1.8km でございまして、区間としては、起点が神奈川県横浜市緑区長津田町、終点が町田市鶴間字 6 号となっております。

それでは、4 ページをお開きください。

車線数が往復 4 車線でございます、構造形式が、この 4 ページの図にありますとおり、高架構造が約 1.6km、あと盛り土（擁壁）構造が約 0.2km となっております。道路幅員が 20.7m、標準幅員でございます。工事期間が平成 15 年度～平成 32 年度（2022 年度）予定でございます。

今回の事後調査の区分ですが、工事の施行中その 12 ということで、調査対象としておりますのは、横浜町田インターチェンジ付近の橋桁の架設工事、床版の舗装工、あと一般部の整備工事となっております。

調査項目・事項は、騒音、振動でございます。

それでは、資料の 13 ページにお戻りください。

まず、騒音でございます。

橋桁の架設工における騒音レベル (L_{A5}) の事後調査結果は予測結果を上回り、環境確保条例に基づく勧告基準を下回ったという状況でございます。予測を上回った理由としては、国道 16 号一般部の道路交通騒音の影響を受けたことや、周辺の店舗からの要請に基づき仮囲いを設置しなかったことによるものと考えられるとしてございます。

次に、振動でございます。

橋桁架設工における振動レベル (L_{10}) の事後調査結果は、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。なお、予測対象外の工種であるため、予測結果との比較は行ってございません。

苦情の有無については、なしでございます。

説明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 14 ページをお願いいたします。

豊洲新市場建設事業の事後調査報告書について説明させていただきます。

お手元のホチキスどめの事後調査報告書の 2 ページをお願いいたします。

本事業は卸売市場の設置、自動車駐車場の設置でございます、図の中心の網かけが計画地でございます。敷地面積は 5、6、7 街区合わせて約 40 万 7,000 m^2 。駐車場台数は約 6,300 台。工事予定期間は平成 23 年度～平成 30 年度以降となっております。新市場は昨年 10 月 11 日に開場してございますが、千客万来施設の開場予定が平成 30 年度以降のため、工事予定期間の終期も同様としてございます。

本日の資料 14 ページにお戻りください。

事後調査の区分は工事の施行中その7でございまして、調査項目・事項はご覧のとおりでございます。

調査結果の内容でございます。

まず、地盤（地下水の揚水に伴う地盤沈下の範囲及び程度）でございます。

調査対象期間は、平成30年4月1日から新市場開場前日の平成10月10日までとなっております。地下水位は2地点ともに1m～2mの幅の変動が見られましたが、降雨と連動してございまして、工事の影響と考えられる著しい変動は見られなかったことから、計画地周辺での地下水位の低下に起因する地盤への影響は小さいと考察してございます。調査地点については、7ページの図のとおり計画地周辺の2地点となっております。

続きまして、水循環（地下水の揚水に伴う地下水の水位の変化の程度）でございます。

地下水位は2地点ともに1m～2mの幅の変動が見られましたが、いずれも降雨と連動してございまして、工事の影響と考えられる著しい変動は見られなかったとしてございます。調査地点は、地盤と同様でございます。

続きまして、廃棄物（建設発生土及び建設廃棄物の排出量）でございます。

地下水管理システム機能強化対策工事、地下ピット床面等追加対策工事及び地下ピット換気設備追加対策工事の廃棄物については下の(1)、(2)に示すとおりでございまして、工事は平成30年7月で完了してございます。

こちらの建設発生土の排出量の表ですけれども、予測は平成29年8月の変更届による期間、それから事後調査結果については平成29年11月～平成30年7月までの実績でございます。建設廃棄物の排出量の今回発生量というところと累計発生量については、今回発生量は平成29年8月の変更届の示された期間。それから、累計発生量は平成29年11月から平成30年7月までとなっております。

続きまして、建設廃棄物の発生量（地上部分の建築工事）についてですが、地上部分の建築工事による建設廃棄物の発生量が予測値を上回った理由としては、卸売市場の用途の特殊性から使用する建築部材などが多岐にわたり、端尺などの使用されない部材が出やすい状況にあったことなどが挙げられます。また、ガラスくず及び廃プラスチック類の再利用・再資源化率が予測結果を下回った理由としては、塗装などの付着したガラスくずが再資源化できなかったこと、それから、内装工事など複数の工事が同時に実施され、再資源化が困難なプラスチック類の混合廃棄物となったことが挙げられるとしてございます。

その他（水質汚濁（汚染土壌））については、地下水の水質確認については、濃度確認モニ

タリング井戸（29 地点）では1か月に1回、それから全体確認モニタリング井戸（46 地点）では3か月に1回の頻度で行ってございます。地下水中のベンゼン、シアン、ヒ素の状況については、地下水管理システムによる揚水開始後の状況と大きく変わってはいないと考えられると専門家会議の評価を受けてございます。

その他（土壌汚染）でございますが、地下ピット床面等追加対策工事及び地下ピット換気設備追加対策工事完了後、地下ピット内の空気中の揮発性物質（ベンゼン、シアン、水銀）濃度の確認を毎月実施してございます。いずれの測定結果についても、大気環境基準値等に適合してございます。

苦情はございませんでした。

本件の説明は、以上でございます。

続きまして、16 ページをお願いいたします。

首都圏中央連絡道路（一般国道 20 号～埼玉県境間）建設事業の事後調査報告書について説明いたします。

お手元のベージュ色の事後調査報告書の5 ページをお願いいたします。

こちら、本事業は道路の新設でございまして、路線の位置はご覧のとおりでございます。

6 ページをお願いいたします。

図の左の起点の八王子市南浅川町から右の終点の青梅市今井5丁目までの延長 22.5 km。往復 4 車線。道路構造は土工、高架・橋梁、トンネル、掘割でございます。平成 24 年 3 月から供用開始されてございます。

本日の資料 16 ページにお戻りください。

今回の報告が工事の完了後その 3 です。調査項目・事項は陸上植物、陸上動物、景観で、平成 29 年度の調査の報告となるものでございます。

調査結果の内容でございます。

最初に陸上植物です。

緑の量の変化の程度は、各地域の緑の量の変化は、予測結果と比べて美山地域は下回りましたが、その他 2 地域は同等または上回ってございます。美山地域が予測を下回った理由は、供用開始後に出入りが新設されたことに伴い一部植栽ができなかったことが挙げられます。当該地域の合計では予測結果と同等以上確保したことから、計画路線周辺の植物相及び植物群落に大幅な退行的変化を生じさせていないと考察してございます。

続きまして、植物の変化の程度は、土工により改変を受ける林縁環境には先駆性樹林環境

が形成されていること、潜在自然植生を主な構成種とする樹林を創造したことにより林縁の開放による植生への影響は少なかったと考察してございます。八王子城址トンネルの自然林は、評価書では同一範囲でカシ林とモミ林が確認されていたが、事後調査ではモミ群衆からカシ類に遷移が確認され、ヒメニラやナライシダなどの注目すべき種は確認されたとしてございます。

続きまして、陸上動物（河道の変更、通行車両による生息状況、生息環境の変化の程度）でございます。

事後調査では、各地域でノウサギやニホンリスなど、評価書よりも多くの哺乳類が確認され、鳥類は改変を受ける個所を植林することにより生息環境は復元されていることから、陸上植物への影響は少なかったとしてございます。また、注目すべき動物種（両生類、昆虫類）の生息が確認されたとしてございます。

続きまして、景観です。

地域景観の特性の変化は、潜在自然植生を主な構成種とする樹林を創造したこと、それから、道路構造形式や色彩などの環境保全措置を実施したことにより、予測結果のとおり事業による影響は少なか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は、遮音壁の上部を透光板にするなどの環境影響保全措置を行い、圧迫感、違和感、煩雑な印象は軽減されまして、予測どおり影響は少なかったとしてございます。

苦情はございませんでした。

本件の説明は以上でございます。

続きまして、本日の資料 17 ページをお願いいたします。

「三鷹都市計画道路 3・2・6 号調布保谷線 武蔵野都市計画道路 3・3・6 号調布保谷線（三鷹市野崎～武蔵野市関前間）建設事業」の事後調査報告書について説明いたします。

お手元のホチキスどめの事後調査報告書の 3 ページをお願いいたします。

こちら、本件は道路の新設でございまして、図の太い点線の起点、三鷹市野崎二丁目から終点、武蔵野市関前一丁目までの延長約 3.1km、本線 4 車線、幅員 36m の道路の新設でございます。

4 ページが計画道路の平面図と縦断図でございまして、縦断図のとおり構造は平面部と橋梁部からなるものでございます。工事は今年度末までの予定。供用は 2019 年度の予定でございます。

本日の資料 17 ページにお戻りください。

事後調査の区分は工事の施行中その 8 です。調査項目・事項は、騒音、振動、植物・動物（陸上植物、陸上動物）でございまして、今回は、平成 25 年度に実施した調査結果報告となるものでございます。

調査結果の内容でございまして、まず、騒音（建設機械の稼働に伴う建設作業騒音）でございまして。

各工種の事後調査結果は、全ての工種で予測結果と同程度または下回り、全ての工種で環境確保条例に基づく勧告基準と同値または下回っております。

振動（建設機械の稼働に伴う建設作業振動）は、各工種の事後調査結果は土工（舗装版取り壊し）において予測結果を上回り、その他の工種では同程度または下回るとともに、全ての工種で環境確保条例に基づく勧告基準を下回っております。予測結果を上回った理由は、周辺の交通への影響を最小限にするため、予測条件よりも多い台数の建設機械が同時に稼働していたことと考察してございます。

続きまして、陸上植物です。

生育環境の変化の程度は、計画路線と玉川上水との交差部の工事地点近傍の一部では工事による影響が生じたと考えられますが、生育環境の保全に努めてございます。沿道地域の緑地の分布に大きな変化は見られないことから、予測結果と同様に、樹木などの生育に及ぼした影響は少なかったと考察してございます。

植物個体及び植物群落の変化の程度でございまして。

植物個体の変化の程度は、事後調査における確認種は合計 114 科 506 種でございまして、評価書における確認種を上回り、注目される 6 種は評価書時の調査結果の該当種（1 種）を上回っております。工事施行により事業区域周辺における植物の生育環境に及ぼした影響は軽微であったと考察してございます。

また、植物群落の変化の程度は、事後調査で確認された植物群落の構成種は評価書時の調査結果と比較して大きな変化はなく、工事施行により伐採などが行われたものの、伐採などにより生じた影響は工事地点近傍の一部にとどまり、植物群落の生育環境に及ぼした影響は比較的軽微であったものと考察してございます。

一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。

緑の量の変化の程度は、事後調査において調査範囲全域で約 8.9ha の緑地が確認され、そのうち計画路線では約 1.0ha の緑地が確認されてございます。計画路線の緑地は今後の工事

により影響を受けると考えられますが、環境施設帯などへの植栽により、事業完了時の緑の量は予測と同程度まで回復すると考察してございます。

続いて、陸上動物でございます。

哺乳類、鳥類、昆虫類は、それぞれ評価書の確認種を上回り、評価書時点と同等の生育環境が確認されていることから、それぞれの生育環境に及ぼした影響は軽微であったと考察してございます。

爬虫類・両生類の確認種は、それぞれ評価書の確認種を上回ってございます。爬虫類の生育環境の変化の程度は小さく、両生類の繁殖場所となる水辺環境が確認されていることから、事業区域及び周辺地域における爬虫類・両生類の生育環境に及ぼした影響はわずかであったと考察してございます。

苦情はございませんでした。

本件の説明は、以上でございます。

続きまして、右の本日の資料 19 ページをお願いいたします。

「小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）の連続立体交差及び複々線化事業」の事後調査報告について説明いたします。

お手元のホチキスどめの事後調査報告書、こちらの 2 ページをお願いいたします。

こちら、事業区間位置図でございます。

本件は鉄道の改良で、図の太線が事業区間でございます。図の東北沢駅から右側、起点が渋谷区大山町及び上原三丁目から終点の世田谷区代田三丁目及び四丁目までの延長約 2.2km が事業区間でございます。

右側の 3 ページをお願いいたします。

こちらは上半分が事業区間の平面図、下半分が縦断図となるものでございます。縦断図にございますとおり、構造形式は地下式、高架式。対象駅は東北沢、下北沢、世田谷代田の 3 駅。工事予定期間は平成 16 年度～平成 30 年度。供用開始は地下化が平成 25 年 3 月、複々線化が平成 30 年 3 月でございます。

本日の資料 19 ページにお戻りください。

事後調査の区分は工事の施行中その 3 です。調査項目・事項はご覧のとおりでございまして、今回は調査対象期間が平成 25 年度第 3・四半期～平成 29 年度の報告となるものでございます。

調査結果の内容でございます。

最初に、騒音でございます。

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音でございます。各工種における騒音レベル (L_{A5}) の事後調査結果は、全ての工種で予測結果及び環境確保条例に基づく勧告基準を下回っております。

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音は、騒音レベル (L_{Aeq}) の事後調査結果は、予測結果及び環境基準を下回っております。

続いて、振動でございます。

建設機械の稼働に伴う建設作業振動は、各工種における振動レベル (L_{10}) の事後調査結果は、全ての工種で予測結果及び環境確保条例に基づく勧告基準を下回り、工事用車両の走行に伴う道路交通振動は、振動レベル (L_{10}) の事後調査結果は、予測結果及び環境確保条例に基づく規制基準を下回っております。

続きまして、地盤沈下（開削工事における地下水低下に伴う地盤沈下の程度）でございます。

地下水位の変動は、一部の構築作業などに伴い一時的な水位低下はあったものの、構築の進捗に伴い水位は回復し、安定しております。また、地盤変動量は記載の範囲でございます。地下水位の低下に伴う横断線ごとの大きな変動はないことから、周辺へ影響を及ぼすような地下水位の低下及び地盤沈下は生じていないと考察しております。

地形・地質（開削工事に伴う地盤の変形の範囲及び変更の程度）については、地盤変動量は記載の範囲でございます。地下水位の低下に伴う横断線ごとの大きな変動はなく、開削区間においては、遮水性の高い土締め壁の施工が完了した区間から掘削を進めておきまして、土締め壁の変形は確認されなかったことから、周辺へ影響を及ぼすような地盤変形は生じていないと考察しております。

水文環境（地下構造物の設置による地下水の変化の程度）については、地下水位の変動は一部の構築作業などに伴い一時的な水位低下はあったものの、構築の進捗に伴い水位は回復し安定していることから、地下構造物が地下水の状況に著しい影響を及ぼしていないと考察しております。

1枚おめくりいただきまして、20ページをお願いいたします。

こちら、廃棄物についてでございますが、建設廃棄物の状況、それから建設発生土の状況はそれぞれ表のとおりでございます。表の予測結果は全工事期間、事後調査結果は今回の調査対象期間が平成25年度第3・四半期～平成29年度。事後調査結果は、累計は着工から平

成 29 年度までで、コンクリート・鉄骨、発生土ともに再利用、再資源化率は 100%となっております。

苦情は、昼間・夜間における建設作業騒音が 35 件、建設作業振動 12 件の苦情が寄せられ、工事内容の説明や作業時間の変更、防振マットの敷設の対応することで理解を得てございます。

本件の説明は、以上でございます。

続きまして、本日の資料 21 ページをお願いいたします。

豊洲新市場建設事業の変更届について説明いたします。

お手元の変更届の 2 ページをお願いいたします。

事業の種類、規模は、先ほどの事後調査報告書で説明させていただいたとおりでございます。

本日の資料 21 ページにお戻りください。

変更内容の概略でございます。

変更理由は、豊洲市場開場に伴い関連店舗に訪れる来場者などの駐車スペースを確保する必要が生じたため、5 街区の千客万来施設用地西側部分に千客万来施設（駐車場棟）を先行整備するというものでございます。なお、当該東側部分に建設予定の千客万来施設（千客万来施設 2）の施設規模は、現時点では未定でございます。

主な変更内容は 2 点、表に示してございます。

建築計画の変更については、西側、千客万来施設駐車場棟の最高高さが 20m、それから建築面積が約 9,300㎡ということで、東側部分の千客万来施設 2 については、先ほど御説明したとおり、建築面積、最高高さは未定となっております。駐車場の出入り口については、5 街区の北側から 5 街区西側へ変更するものでございます。

環境影響評価項目の再評価（見直し）結果については、建築計画の一部が変更となりますが、建築面積及び高さは変更前を下回ること、5 街区西側に新たな出入り口が生じますが、街区間の主要幹線道路に接続するものであり、駐車場の車両走行台数は評価書で想定した台数を上回らないことから、予測・評価の見直しは行わないとしてございます。

本件の説明は、以上でございます。

続きまして、本日の資料 22 ページをお願いいたします。

新海面処分場建設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変更届の 2 ページをお願いいたします。

本件は埋め立てでございます、中央防波堤外側埋立処分場の南側水域となります。埋立面積は約 480ha、埋立処分量約 1 万 2,037 万 m³、護岸延長は 1 万 3,876m。図の線の点線、護岸工事は平成 8 年度～平成 44 年度以降、斜線の埋立処分は平成 8 年度～平成 44 年度以降となるものでございます。

本日の資料 22 ページにお戻りください。

変更内容の概略でございます。

変更理由は、廃棄物の埋立処分計画の改定に伴い、工事期間及び埋立処分量の変更、容量増大策の工事期間及び施工量の変更、廃棄物などの輸送計画の変更を行うものでございまして、変更内容はこちらの表にございますとおり、護岸工事の工事期間、それから廃棄物などの埋立処分の工事期間、それから埋立処分量、以降廃棄物などの輸送計画まで、それぞれ表に記載のとおり変更するものでございます。

評価項目の再評価（見直し）結果については、変更において埋立処分量や容量増大策の施工量は変わりますが、工事期間も延長され、年次ごとの埋立処分量及び工事量は評価書時よりも縮小されることから、予測・評価の見直しは行わないとしてございます。工事用車両の走行ルートは一部変更となりますが、変更後の廃棄物の搬入車両交通量は変更前のピーク時を上回らないとしてございます。新たな輸送ルートとなる臨海道路南北線については、(仮称)臨海道路南北線建設計画による環境影響評価が実施されてございまして、廃棄物等の搬入車両交通量の割合も 3%未満と小さいことから、予測・評価の見直しは行わないとしてございます。

本件の説明は、以上でございます。

続きまして、本日の資料 23 ページをお願いいたします。

「府中都市計画道路 3・2・2 の 2 号東京八王子線及び国立都市計画道路 3・3・2 号東京八王子線（府中市西原町二丁目～国立市保谷間）建設事業」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変更届の 2 ページをお願いいたします。

こちらは事業区間位置図でございまして、図の中央の太い点線が事業区間となるものでございます。本件は道路の新設で、起点から終点までの延長約 1.3km が対象でございます。本線 4 車線、幅員 36m でございます。

1 枚おめくりいただきまして、3 ページをお願いいたします。

こちらが計画道路の平面図、それから縦断図、断面図でございまして、縦断図にございまして、構造は平面部と橋梁部からなるものでございます。

本日の資料 23 ページにお戻りください。

変更内容の概略でございます。

変更理由と変更内容でございますが、用地買収を進めてきておりますが、権利者の不安解消などを考慮した用地交渉及び用地取得などが引き続き求められ、事業計画より用地取得に時間を要しているため、工事期間の終期と供用予定時期を平成 37 年度（2025 年度）に変更するものでございます。

評価項目の再評価（見直し）結果については、今回の変更において工事期間及び供用開始年度が変わりますが、道路の構造及び工法などについての変更はなく、また工事完了後の環境影響要因（施設の存在、自動車の走行）に変更はないことから、予測・評価の見直しは行わないとしてございます。

本件の説明は、以上でございます。

続きまして、本日の資料 24 ページをお願いいたします。

「多摩興産株式会社採掘区域拡張事業」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変更届の 2 ページをお願いいたします。

こちらは事業区域位置図でございまして、右の 3 ページは拡大図でございます。

本事業は土石の採取で、八王子市美山町に所在、事業区域面積は 70 万 4,875m²、内訳は拡張区域が 36 万 555m²、既許可区域が 34 万 4,320m²でございます。採取期間は平成 12 年度～平成 40 年度（2028 年度）まで。以下、規模については、記載のとおりでございます。

本日の資料 24 ページにお戻りください。

変更内容の概略でございます。

変更理由と変更内容でございますが、変更理由は、事業計画策定時の想定よりも風化岩が少なく、廃石とせずに製品化できたこと、それから原石比重が想定より高かったことから、採掘区域には当初の計画よりも岩石が残存しているため、採取期間の延長、終期を 2020 年度から 2028 年度まで延長を行うものでございます。

項目の再評価（見直し）結果については、今回の変更において事業期間は変わりますが、事業区域、採掘範囲や採掘方法などの予測条件に変更はないことから、予測・評価の見直しは行わないとしてございます。

本件の説明は、以上でございます。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

事後調査報告書 9 件と、変更届 4 件についての説明がありましたが、ただいまの説明につ

きまして御質問等があればお願いいたします。

佐々木委員からどうぞ。

○佐々木委員 変更届の豊洲新市場のことについて教えていただきたいんですけども、地下水水位が適切に管理されている。これは、揚水を継続してるという判断でいいのかということと、ベンゼン、シアン、ヒ素の状況については大きく変わっていないということは、下水の受け入れ基準を超えているのではないかと思うのですが、これは豊洲に設置されている排水処理施設を現在動かしているという判断でよろしいのでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 管理システムのほうは稼働しているということでございます。揚水のシステムが稼働しているということです。

○佐々木委員 揚水のシステムが稼働。排水処理施設は、要するに揚水した水というのは。

○森本アセスメント担当課長 変更届の16ページ、こちらの水質汚濁（工事の施行中）のところですけど、こちらの【汚染土壌の掘削・処理等及び汚染地下水の処理等に伴う地下水の水質への影響の程度】というところの中に、「工事中に生じた排水は適切に処理し」ということですので、こちらについてはこのとおりの状況でございます。

○柳審議会会長 佐々木委員、よろしいでしょうか。

○佐々木委員 はい。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、坂本委員どうぞ。

○坂本委員 小田急ですけど、夜間に対する苦情が多いように思うんですけど、データのほうは昼間のデータしかなくて、要は夜どれぐらいの苦情が出てののかなと思って見ていたところ夜間のデータがないんです。ただ、ずっと夜間やってたわけではないというふうに受け取れるんですけど、どれぐらいの割合、夜間やっていたのかということと、この事後調査で、夜間に工事をする可能性があるんだったら、夜のデータもとっておいてもらうということが可能でしょうかということをお聞きしたいです。

○森本アセスメント担当課長 こちらの今の御質問の1点目についてですが、割合というところについてなんですけども、43ページのところです、環境保全のための措置の実施状況の中の、上から5ポツ目、こちらに、「原則として昼間作業としているが、土留工・仮受け工及び軌道・電気・設備工等の工種の一部が線路内や在来線に近接する工事となり、」ということで、鉄道の運行上やむを得ず終電後の夜間作業で行う場合はあるということでございます。ただ、正確なところ、坂本先生お尋ねいただいた割合については、私ども把握ができていな

い状況でございます。

それから、夜のデータの採取という 2 点目の御質問についてですが、こちらのほうは 94 ページの事後調査報告書の提出時期及び内容のこの表のところで、今回提出分というところも平成 30 年度までということで、これについては夜間のデータというのがもう採取というの
はできないと考えられます。

○坂本委員 この件については、もう無理なことはわかっていますけれども。

○森本アセスメント担当課長 今後、同種のようなケースがある場合ですね。

○坂本委員 はい、そうですね。

○森本アセスメント担当課長 貴重な御意見、御指摘をありがとうございます。今後、同種の案件等出てきた場合には、今御指摘いただいた事項について留意してまいりたいと考えて
ございます。

○坂本委員 ありがとうございます。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 2 点ほどあるんですが、1 点目は東尾久の浄化センター建設事業の事後調査報告書
なんですけれども、この中で、封じ込めをしたというのが、ダイオキシン類についてちよ
っと超えているものは封じ込めをしましたというふうに記載されているんですけど、ほ
かの重金属、ヒ素だとか鉛だとか水銀だとかそういうものについては、ここには封じ込め
中は基準は超過しているものはないという理解で、ダイオキシン類だけに着目したとい
うことでよろしいでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 今の御質問ですけど、東尾久浄化センターの事後調査報告書
の 20 ページをご覧くださいと、こちら汚染土壌の拡散防止状況ということで、この中
で重金属類については、掘削除去一場外搬出処分、ダイオキシンについては、含有基準を
超えていたということで封じ込めをしております。含有基準を超えていない 1,000pg~3,000pg
のほうは掘削除去一場外搬出処分といった形で処理処分をしております。

○谷川委員 封じ込めをしたものは、基準を超えてるものはダイオキシンのみであって、ほ
かの重金属とかいうものは、超えているものは残置していないという、そういう理解でよ
ろしいでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 こちらのほうに記載のとおりでございます。

○谷川委員 はい、わかりました。

それからもう1点が、新海面のほうの処分場の変更についてなんですけれども、この変更の報告書に、6ページにどんなことをやったかという図が出てるんですけども、この中で深掘り、いわゆる海底の地盤を掘削して容量を増やしましたということで、掘削土は有効利用をするというふうに書いてありますけど、これをどこに持って行って有効利用になっているのかということと、それから実質的には要は埋め立て容量自体は増やしてはいなくて、1番の深掘りは埋め立て容量を増やしてるんですけども、ほかの2点については圧密だとかそういうことで、実際に埋め立てる容量を実質的に増やしたと、そういう理解でよろしいでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 資料の8ページ、後ろのほうになるんですけど、こちらの図2.3のほうにありますところで、埋め戻し区域ということで、こちらの新海面処分場Dブロックから埋め戻し区域にというところがございますので、こちらのほうへということになります。

それから、2点目については谷川先生がおっしゃるとおり、容量は増やしたという形になります。

○柳審議会会長 谷川委員、よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

佐々木委員どうぞ。

○佐々木委員 東尾久なんですけれども、環境基準のダイオキシン1,000pg-TEQ/gに対して最高で110万pg-TEQ/g、非常に高濃度なものが検出されていて、拝見すると非常にしっかりとした封じ込め層ができていますけれども、河川に近いということもあって、こういった記録を途中の施工のときにしっかりと、例えば23ページとかに載っておりますけれども、記録を最終的なものにも同じように載せていただいて、情報をしっかり後々、こういった高濃度のダイオキシンがここに存在するということは残すようお願いできればと思います。

○真田アセスメント担当課長 貴重な御意見、ありがとうございます。

こういったダイオキシンの封じ込めをきちんと行ったということについては、この工事が終わったときにおいてもきちんと記録に残すよう事業者のほうに働きかけてまいります。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 渋谷駅街区の事後調査報告書ですけども、大気について、No.6が地形的に大気拡散しにくくという考察をされています。この部分というのはかなり検討してこういう考察になっているのか、例えばアセスの評価書のときの調査でもそういう結果が出ていたのか

とか、その点が気になります。たまたま高いからそのような記載をされると、ほかのところでも地形的にそういうような場所がいろんなどころにあるというような誤解を招くようなことにもつながりかねないという心配をしたので、ほかの要因を排除して、この地形でそういうふうなことだろうというのを結構突き詰めて考えられたのかというのをお聞かせいただきたいんですけども。

○真田アセスメント担当課長 それでは、その辺の話はこの事後調査報告書本編の30ページをご覧くださいませでしょうか。

こちらに、予測結果と事後調査の結果との比較検討というところがあります。今、委員からの御指摘のあったことについては、No.6についての地形的な特徴ということで、下のほうに注1)のところで、淀橋台を渋谷川等が開析・形成した谷底平地というところであって、今回予測結果を事後調査結果が上回ったわけですけども、それについて考察した結果、注1)に書いてあるようなことが原因ではなかろうかという考察でございます。

当初からこの地形というのは予測できなかったのかということでございますけれども、一応事業者からの見解では、今回でき得る手法で行って、予測と違う結果についていろいろ考察をしたようでございますが、結果として、No.6については注1)にあるような原因で予測結果を上回ったのであろうということでございます。

○池本委員 ありがとうございます。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

日下委員、どうぞ。

○日下委員 今の事前に予測できたかどうかという話なんですけれども、評価書が今手元にないのでわからないんですけども、多分普通のプルーム・パフでやってるんですよね。そうすると、こんな谷地形とか表現できないので、そもそも厳しかったんじゃないかという気がしますので、もし、どうしてできなかったかということ問い詰められた場合は、手法の限界というようなことを書いたほうがいいんじゃないかと思います。

○真田アセスメント担当課長 今回、渋谷駅街区の開発事業、この工事用車両の走行に伴うNO₂、SPMの予測の手法ですけども、皆さん御存じのとおり、プルーム・パフによる予測式を使っています。通常ですと、こういう工事用車両の予測についてはプルーム・パフを使うということになってますが、先生御指摘のとおり、こういう谷になっている地形についてはなかなか無理があるということではございます。では、今後そのような同じようなことで考察をしていかどうかについては、今後は項目担当の委員の先生の方とも御相談をしていき

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。

ほかに御発言がないようですので、受理関係につきまし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。

(傍聴人退場)

(午前 11 時 47 分閉会)