

令和元年度「東京都環境影響評価審議会」第6回総会

日時：令和元年8月26日(月) 午前11時～

場所：都庁第二本庁舎 31階 特別会議室 21

— 会 議 次 第 —

議 事

1 総括審議及び答申

「首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）」特例的環境影響評価書案

2 受理報告

3 その他

【審議資料】

資料1 「首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）」特例的環境影響評価書案

資料1-1 「首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）」特例的環境影響評価書案に対する都民の意見及び関係区長の意見

資料1-2 「首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）」に係る都民の意見を聴く会における公述意見の概要

資料1-3 「首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）」特例的環境影響評価書案について（案）

資料2 受理報告

令和元年度「東京都環境影響評価審議会」第6回総会 座席配置

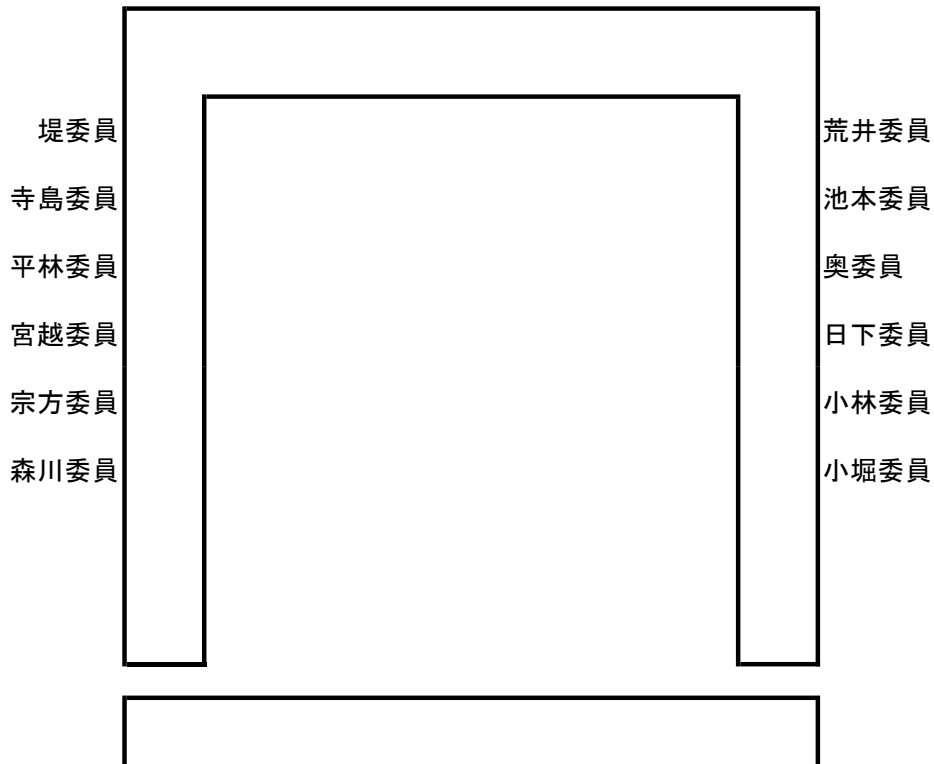
日時：令和元年8月26日（月）午前11時～

場所：都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

第二
部
会
長
坂
本
委
員

審
議
会
会
長
柳
委
員

第
一
部
会
長
齋
藤
委
員



森
本
ア
セ
ス
メ
ン
ト
担
当
課
長

宮
田
ア
セ
ス
メ
ン
ト
担
当
課
長

和
田
政
策
調
整
担
当
部
長

東
條
オ
リ
ン
ピ
ッ
ク
・
パ
ラ
リ
ン
ピ
ッ
ク
ア
セ
ス
メ
ン
ト
担
当
課
長

「首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）」と特例的環境影響
評価書案に対する都民の意見及び関係区長の意見

1 意見書等の件数

都民からの意見書	2 件
関係区長からの意見	2 件
合 計	4 件

2 都民からの主な意見

(1) 景観

- ・ 景観の変化を示した完了後の図は、道路工事と並行して戦略特区再開発が進められる予定で、既に大手町 2 丁目の開発は、工事中であり、その姿の予測は既に明らかにされており、想定すべきである。

(2) 史跡・文化財

- ・ 開削工事であれば、埋蔵文化財の発見が可能であるが、先の状態の見えないシールド工法では見つけにくいと想像される。室町一丁目から本町一丁目の特に浅い部分については、沿岸部分であり、その場合は、埋蔵文化財があった場合に発見できるのかという懸念がある。

(3) 事業計画等

- ・ 当道路計画案は、いくつかの再開発予定地内にも道路が通る案であり、一体のものとして、それらの整合性のあり方とともに、各再開発の道路部分や接続部分のあり方も明確になっていない。
- ・ 現橋脚の位置と地下道の位置関係が明らかにされておらず、シールド工事部分のそれぞれの既存高架道路橋脚の平面位置や支持杭の深さ等の断面も明示されていないため、その安全性の確認もできない。
- ・ 首都高速道路（特に都心環状線）は、その老朽化が契機ではあるが、当該部分の地下化を既定路線として進める前に、まず首都高を含めた将来にわたる東京の交通体系全体のグランドデザインの中で検討すべきである。
- ・ ルート案について、地下化部分から既存道路への取り付け部分では、勾配が急となり安全性に課題が残り、かつ街の景観上もこのまちにふさわしくない。
- ・ ルート案について、会社線も老朽化しており、さらに一部急カーブや車線が狭いところ、重量車両の通行不可等課題が散見され、新規に路線を構築せざるを得ず、財政負担も大きくなる。
- ・ この地下化事業は、完成までに 20 年以上の期間を要するという。その間、道路交通の体系

は必然的に変化し、高齢化社会に相応しいインフラの整備が進んでも首都高は放置され、メンテナンスの費用ばかりが膨張する。地震災害が迫る中、危険なインフラが放置されることが容易に想定される。都市の未来像を決定づける今回の首都高の地下化は、もっとオープンな議論の場を作り、将来に禍根を残さないことが一番大切である。

3 関係区長からの意見

【千代田区長】

1 大気汚染

工事車両の走行に伴う窒素酸化物や粉じん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。

2 騒音・振動

工事期間中の周辺道路の交通状況を把握し、適宜工事車両の通行による交通煩雑削減のための適切な対策を図ること。

また、工事車両の通過ルートについては、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞および沿道への騒音の防止に努められたい。

3 景観

環境影響評価書案 5.3.1 施工計画において、開削工事区間に千代田区が管理する常盤橋が含まれています。当常盤橋は、震災復興橋梁であり、日本橋と同様のアーチ型の橋として貴重な土木構造物です。

また、区の景観重要物件にも指定されており、周辺の日本銀行や史跡常磐橋とともに歴史的な景観を形成しています。

そのため、常盤橋については、橋の保存に向けて引続き協議・検討をお願いします。

工事範囲には、千代田区管理の常盤橋（千代田区景観まちづくり条例に基づく千代田区景観まちづくり重要物件）があるため、引き続き協議をお願いします。

なお、景観法に基づく千代田区内の行為に関わる届出の提出先は、平成 31 年 4 月 1 日より千代田区が景観行政団体になったため千代田区長宛をお願いします。

【中央区長】

1 全般的事項

(1) 事業地周辺は、同時期に多数の開発事業が輻輳することから、工事用車両の通過ルート等について、関係機関と十分に協議するとともに、工事用車両の集中を抑制するなど、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めること。

(2) 本事業は、作業工程が20年にも及ぶ大規模な工事であり、事業地周辺における生活環境への影響が大きいため、十分配慮すること。

2 大気汚染

工事施工中における大型工事用車両等の集中に伴い、自動車排出ガスによる局地的な大気汚染が懸念されるので、車両の搬出入ルート、待機場所の確保等適切な車両管理により、自動車排出ガスの低減に努めること。

3 騒音

- (1) 工事中における工事用車両の走行に伴う騒音が基準値を上回っており、さらに事業地周辺では、同時期に多数の開発事業が輻輳することから、工事用車両の適切な運行管理や施工の効率化等により工事用車両の全体台数を減らす等、騒音の対策を講ずること。
- (2) 工事の完了後において高架部からトンネル部を通過する交通による騒音は、坂路になるため特に大きな影響が考えられるので、遮音壁等の防音対策には万全を期し、近隣住宅等の環境保全に特段の配慮すること。

4 地盤

- (1) トンネル、擁壁部の掘削工事に伴う地下水の汲み上げ等により、工事現場周辺はもとより当該地域から離れた地域にも地盤沈下が起こる可能性が考えられるので、工事に伴う掘削に当たっては、適時地盤高の測定を行うなど、広範囲にわたっての地盤沈下の動向に留意すること。
- (2) 工事の施行中においては、定期的に地盤変形調査を行い、地盤変形の状況を正確に把握するとともに、万が一、地盤変形があった際の対応について、事前に準備しておくこと。

5 景観

- (1) 擁壁部及び換気所の景観については、構造等に配慮するとともに、近隣住民に圧迫感、威圧感を与えないように配慮すること。特に擁壁部は、接している歩行空間の安全及び圧迫感について十分配慮すること。
- (2) 建築物の建築や工作物の建設をする場合は、地区計画やまちづくりガイドライン等に基づき、周辺環境及び都市景観に配慮すること。また、都の条例やマスタープラン等に適合する計画とすること。

6 その他

- (1) 今後、事業計画地域周辺の開発計画との整合を関係事業者と協議するとともに、区道等公共施設の整備と調整について本区と十分協議すること。
- (2) 「中央区中高層建築物の建築計画の事前公開等に関する指導要綱」の規定に準じ、今後の事業の進捗にあわせて、関係者に対する十分な事前説明をすること。
- (3) 当該事業に関する苦情・相談の受付窓口を常設し、苦情等に対して速やかに対応ができるようにすること。

「首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）」に係る都民の意見を
聴く会における公述意見の概要

都民の意見を聴く会	公 述 人
	3 名

1 大気汚染・騒音

- ・ 八重洲線・会社線（東京高速道路）について、今は極めて少ない交通量であるが交通量が増大することになる。大気汚染・騒音の現状を維持できるのか、これも関連する事項として明記してほしい。
- ・ 地下化から現道首都高接道部分は現状よりきつい勾配になるのではないかと懸念されている。勾配が相当になれば騒音や排気が増加することが想定されるが、これが明記されていない。
- ・ 工事中における工事用車両の走行に伴う騒音が基準値を上回っている。もともと騒音があるところで、工事による増加量はわずかというのが都の考え方であると思うが、都が作るものは全てにおいて超過項目はなくしてほしい。だれが騒音の原因か分からないが現状の騒音レベルを放ってよいということではいけない。
- ・ 常盤橋換気所の辺りの大気汚染物質の濃度が高まったり、NO₂ や SPM が多量に排出されたりするのであればろ過装置などの対策をしてほしい。また、トンネル内の換気が問題にならないように措置してほしい。

2 景観

- ・ 三環状の整備を進めることによって都心の通過交通をさばこうとしていたわけで、首都高都心環状線は大きな役割の一部を終わらせることになる。それなら多くの部分を撤去する検討に本格的に入ることが重要である。都市環境をそして都市景観を一変させて水と緑の調和した都市が生まれる可能性をここに出現させることが重要である。
- ・ 日本橋に行くはずと工事中ということが東京を観光都市にするということになるのか。歴史的環境、都市景観環境を全体として考えるべき。

3 事業計画

- ・ 日本橋上空に青空を取り戻すことに異論はないが、重要な都市政策が利害関係者間の協議を中心に決定し、一般市民の意見を反映する場が設定されることもなく行政ペースで進められている。関係者・専門家・有識者・市民を入れた大きな円卓会議を作るべき。
- ・ 今回の 1.8km 区間については大いに進めるべきと思うが、現在の交通体系のまま 20 年後の完成をすることが本当に望ましい将来の交通を考えたことなのか。20 年後の交通体系や物流のあ

り方を踏まえて、首都高の全体のあり方を考えるべき。

- 八重洲線も KK 線（東京高速道路）も範囲に入れた計画に対して環境アセスをすべきである。一部の計画ではなく全体の道路計画を見せた上で、もう一度環境アセスをやり直してほしいと思う。
- さまざまなルート案を考えた上でのルートなのか。川底を有効活用したルート案を作ることができたのではないか。ルート案を複数作ってその案に対して環境アセスをし、どちらがよいと判断できればよい。

4 その他

- 特例的であっても2回都民の意見を聴いてやりとりをするのがしかるべき。それがなされていない以上、もう一度都民の意見を聴いて、意見を集め回答する場を設けてほしい。
- 安全性は環境アセスの評価項目ではないが大事な点だと思う。どのようなルートになるのか見せた上で、交通事故がないという評価項目を入れて評価してほしい。
- 事後評価も行い、問題が出るのであれば対策をとるようにお願いしたい。

「首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）」に係る特例的環境影響評価書案について（案）

第 1 審議経過

本審議会では、令和元年 5 月 31 日に「首都高速都心環状線の地下化（神田橋 JCT～江戸橋 JCT）」特例的環境影響評価書案（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、審議会において審議を行い、都民及び関係地域区長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

第 2 審議結果

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。

なお、事業の実施に当たっては、次に指摘する事項について留意するとともに、都民や関係地域区長の意見等を勘案してより一層の環境保全のための措置に努めること。

【大気汚染、騒音・振動 共通】

計画地に近接して、同時期に複数の開発事業による工事が計画されており、工事用車両が集中することによる影響が懸念されることから、周辺開発事業者と調整を図るなど、環境保全のための措置を徹底すること。

【騒音・振動】

工事用車両の走行による道路交通騒音について、騒音レベルの増加分は 1 dB 未満としているが、計画地周辺の道路交通騒音レベルは現状でも環境基準を超えている地点があることから、環境保全のための措置を徹底すること。

【地盤、史跡・文化財 共通】

計画道路は他の路線や複数の地下鉄、橋りょう等の公共性の高い重要施設に近接しており、また重要文化財である日本橋の直下を通ることから、地盤掘削や地下水揚水の実施に当たっては、これら地上及び地下の重要施設等に対し適切に配慮するとともに、地盤高や地下水位の観測データを注視し、計画地及びその周辺への影響の低減に努めること。

【景観】

小舟町交差点付近の擁壁区間に設置する高さ2mの構造物(壁)について、「神田川景観基本軸の景観形成の方針」を評価の指標としているが、当該方針は河川景観の形成を図るものであることから、構造物と日本橋川が一体となって眺望される地点においても、評価の指標を満足するよう必要な措置を講じること。

【廃棄物】

本事業は、20年の長期にわたり建設発生土及び建設廃棄物等の排出が考えられることから、発生抑制計画の十分な検討を行い、有効利用、再資源化を徹底し環境影響の低減に努めること。

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	令和元年 6 月 6 日	・評価書案について諮問
審議会	令和元年 6 月 26 日	・評価書案についての概要説明（事業者）
審議会	令和元年 7 月 29 日	・現地視察
公聴会	令和元年 8 月 19 日	・都民の意見を聴く会を開催
審議会	令和元年 8 月 26 日	<ul style="list-style-type: none"> ・総括審議 （大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、土壌汚染、地盤、水循環、生物・生態系、景観、史跡・文化財、廃棄物） ・答申（予定）

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	・江戸川清掃工場建替事業	令和元年7月19日
2 事 後 調 査 報 告 書	・中央新幹線 品川・名古屋間（工事の施行中その2）	令和元年6月25日
	・産業廃棄物（埋設廃棄物等）処理施設建設事業（工事の完了後）	令和元年7月11日
	・（仮称）南町田計画（工事の施行中その1）	令和元年7月22日
	・都営長房団地建替事業（工事の施行中その9）	令和元年7月8日
3 着 工 届 （事後調査計画書）	・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	令和元年7月29日
4 完 了 届	・六本木三丁目東地区再開発事業	令和元年7月16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	令和元年8月6日

「江戸川清掃工場建替事業」
環境影響評価書案審査意見書と環境影響評価書との関連

項 目	環境影響評価書案審査意見書の内容	環境影響評価書の記載内容
大気汚染	建設機械の稼働に伴う大気汚染の評価において、評価の指標を下回るとしているが、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上に、計画地近傍には保育所、福祉施設及び住宅が存在していることから、環境保全のための措置を徹底するとともに、より一層の環境保全のための措置についても検討すること。	工事の施行中において、建設機械が集中稼働しないように工事工程を計画すること、建設機械のアイドリング・ストップを励行することを環境保全のための措置に追記した。 (本編 209 ページ)
騒音・振動	ごみ収集車両等の走行に伴う騒音・振動について、大型車交通量における本事業の割合が高い地点があり、また、現況においても騒音の環境基準を超えている地点もあることから、環境保全のための措置を徹底し、騒音の低減に努めること。	ごみ収集車両の運転手等の関係者に環境保全のための措置の内容を周知徹底することを環境保全のための措置に追記した。 (本編 316 ページ)
土壌汚染	汚染土壌封じ込め槽を改変することはないとしているが、封じ込めによる対策は工事の完了後も継続することから、構造を明らかにした上で、機能が維持されるよう適切に管理すること。	封じ込め槽の構造図を追記し、封じ込め処理を行った汚染土壌中の有害物質濃度等を記載した。 (本編 331～335 ページ)

受理報告に係る助言事項一覧

報告年月日：令和元年8月26日

■事後調査報告書について

事業名：中央新幹線 品川・名古屋間（工事の施行中その2）

項 目	助言事項		委 員
廃棄物	1	P. 22 (10) 廃棄物等 廃棄物の発生量のみ記載されていますが、有効利用・再生利用を適切に行い、再生利用できなかったものは適切に処理したという点も重要であることから、概要に記載すべきと考えます。	袖野委員
その他	2	P. 18-23 において、基準値を下回ったかどうかのみが記載されており、事前の予測値との比較が何も記載されていない。まとめてで良いが、すべての項目において事前で予測された通りに、など記載してほしい。	平林委員

事業名：（仮称）南町田計画（工事の施行中その1）

項 目	助言事項		委 員
騒音・振動	1	P. 51 建設作業振動の表の一番下に平均を示していますが、振動はL ₁₀ で評価することからも平均でなく、高い値の時をどうするかを検討するのが良いため、平均という記載は勘違いを生むように感じました。値の割には苦情が出ているのでそのように感じました。	池本委員
廃棄物	2	P. 84 写真4-1 工事工程からするとコンクリートがら、鉄くずが添付画像のような状態ではないかもしれませんが、街中での事業であり、粉じん抑制対策にも十分ご留意いただくことが良いように感じます。	池本委員