

別記（原文のまま記載）

評価書案について提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

本事業に係る評価書案に対して都民からの意見書が3件、事業段階関係区長である港区長、江東区長及び大田区長からの意見が出された。意見等の件数の内訳は、表1のとおりである。

表1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	3
事業段階関係区長からの意見	3
合計	6

1 都民の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

評価書案に対する都民の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要は、表1-1(1)～(7)のとおりである。

表1-1(1) 都民の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

項目：事業計画	
都民の意見	事業者の見解
<p>この道路建設の大きな理由の一つに第2航路海底トンネルの自動車交通量が満杯で渋滞の発生が多いことが挙げられている。しかし、平成24年2月12日に東京ゲートブリッジが開通して以来、第2航路海底トンネルの自動車交通量は約1万台減少している。平成20年度には混雑度が1.0を切っている。この状況からしても、南北線建設計画は廃止すべきである。</p>	<p>平成24年調査結果によると、第二航路海底トンネルの交通量は東京ゲートブリッジの開通前に比べ約1万台減少していますが、8時から17時台（平成24年5月平日平均）の交通量は計画容量の1,500台/時を越えており（混雑度1以上）、慢性的な混雑が続いています。</p> <p>また、東京港の外貿コンテナ取扱貨物量は増加傾向にあり、中央防波堤地区の新たなコンテナふ頭の開発に伴う交通需要の増大に対応し、円滑な物流を確保するため、本事業は必要であると考えています。</p>
<p>平成27年5月13日に、国土交通省の物流審議官部門物流政策課企画室と鉄道局総務課貨物鉄道政策室が発表した「輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する調査会」の調査結果によると、「環境対策や労働力不足対策の観点から輸出入コンテナのモーダルシフト推進は重要な政策課題となっている」と述べている。したがって、近い将来、東京港でもこの問題が具体化されることが考えられるので、今回の道路建設計画は取りやめるのが妥当と考えられる。</p>	<p>二酸化炭素排出量の削減や物流の効率化などの観点から、自動車から貨物鉄道輸送への転換（モーダルシフト）は重要な課題であり、国土交通省では、貨物鉄道輸送のインフラ整備に対する支援など、モーダルシフト推進のために様々な取り組みを行っています。</p> <p>一方、「輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する調査会」の調査結果によると、輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けては、鉄道トンネルの高さ制限や運行面での安全確保等の課題解決に向けた関係企業の努力や関係各者の協力・連携が必要であるとともに、引き続き具体化に向けた更なる審議・検討が必要であることとしています。</p> <p>東京港の外貿コンテナ取扱貨物量は増加傾向にあり、中央防波堤地区の新たなコンテナふ頭の開発に伴う交通需要の増大に対応し、円滑な物流を確保するため、本事業は必要であると考えています。</p>

表1-1(2) 都民の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

項目：事業計画	
都民の意見	事業者の見解
<p>昨年9月の東京港第8次改訂港湾計画」を審議した東京都港湾審議会では、外貿コンテナ取扱貨物量の増加見込み量は、コンテナ埠頭の拡大、道路の拡大整備のための、実態を見ない過大な見積もりであるとして、批判的意見が出されていました。</p> <p>東京港の2014年の外貿コンテナ取扱個数は439万TEU（20フィートコンテナ換算個数）で、前年比3万6千TEUほど増加しているとしています。しかし、増えたコンテナの全てが空コンテナです。</p> <p>実入りコンテナは実に2千TEU以上減っており、その一方で、空コンテナが約3万9千TEUも増えているのが現状です。</p> <p>この事実は、外貿貨物自体が頭打ちだということを表しています。輸入が輸出の2倍以上という東京港の片荷貿易構造のもと、実入りコンテナに伴って空のコンテナを「輸出」しなければならないが、実入りコンテナの頭打ちに伴い、いずれ空コンテナも頭打ちになります。</p> <p>京浜3港連携・経営統合でコンテナ貨物が増えるかのような幻想をふりまき、現実離れした高い目標貨物量を設定したと見ざるを得ないものです。こうした目標設定は、ムダな公共事業を作り出す常套手段と言っても過言ではないと考えます。</p> <p>こうした実態を見るならば、本事業の前提そのものが成り立たないと考えられます。</p> <p>「(仮称)東京港臨港道路何歩苦戦建設計画」の再検討を強く求めるものです。</p>	<p>東京港は世界各国の外航コンテナ船が就航する国際貿易港であるとともに、首都圏4,000万人の消費生活と産業活動に極めて重要な役割を果たしています。</p> <p>また、東京港の外貿コンテナ貨物量は平成15年には307万TEU、20年には373万TEU、25年には435万TEUと増加しています。</p> <p>こうした中、東京港におけるコンテナふ頭の施設能力は、ほぼ限界に達しており、平成26年12月に改訂された「東京港第8次改訂港湾計画」では、東京港の国際競争力を強化するため、コンテナ船の大型化や貨物需要に対応した新たなふ頭を整備するとともに、既存のコンテナふ頭の施設再編等を進めることを位置づけています。</p> <p>中央防波堤地区の新たなコンテナふ頭の開発に伴う交通需要の増大に対応し、円滑な物流を確保するため、本事業は必要であると考えています。</p>

表1-1(3) 都民の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

項目：大気汚染	
都民の意見	事業者の見解
<p>現在、大井ふ頭へ出入りする大型コンテナ自動車は長い列で荷受け待ちをしている。その間に排出される大気汚染物質により周辺の大気汚染が甚だしい。</p> <p>そこへ至る大井中央陸橋下交差点測定局で測定された二酸化窒素濃度は最近10年間、環境基準を大幅にオーバーしている。今回の道路計画でも同じことが繰り返される恐れが大きい。</p> <p>大気拡散式で年間の平均濃度を算出するのにブルーム・パフモデルを用いているが、これらのモデルは、無限に一樣な地面で、熱的条件、地面粗度、風向、風速が一樣という強い仮定のもとに導かれた拡散式である。今回のように、海に面していて、風が海上から陸地に向かって吹く場合には、海上を吹いてきた風は乱れが小さい流れだが、陸上へ入ると、地面の凸凹度が変わると熱的影響で気流の乱れが大きくなる。その結果、著しい高濃度汚染が発生することがある。海上を流れる汚染物質の拡散幅の推定にはパスキル・ギフォード線図は役に立たない。このような地形のところでの大気汚染の予測式は、一般的なブルーム・パフモデルは不相当である。アメリカ合衆国内務省が開発したOCDモデル（Offshore and Coastal Dispersion Model）が適当と考えられる。この意見はいままで何回も出しているが、一向に顧みられないのは残念である。</p>	<p>本事業の実施に伴う環境負荷の発生抑制措置として、工事の施行中においては、工事施行箇所及び工事量の集中を避ける工事工程の計画、過積載や制限速度等の法令遵守、無駄なアイドリングの禁止等を工事関係者に指導します。</p> <p>また、工事の完了後についても、海底トンネルのサグ部での利用車両の速度低下による渋滞や排出ガス量の増加を防ぐため、看板等により速度回復の注意喚起を促すことを検討します。また、管理者等を通じ、ふ頭利用者に対する制限速度の遵守や無駄なアイドリング禁止を周知・啓発するほか、車両待機場やバン・シャーシプールの利用による交通集中の回避等を働きかけ、環境負荷の低減に努めます。</p> <p>予測式のモデルのうち、OCDモデルは米国内務省が開発した海上の煙源による大気質濃度正規ブルームの予測モデルであり、一時的に生じる高濃度現象（ダウンウォッシュ、フュミゲーション等）を考慮できます。</p> <p>本予測の煙源の設定においては、建設機械及び作業機械、工船用船舶の煙突高が比較的低いことからダウンウォッシュによる影響はほとんど現れないと考えられること、また、東京湾ではフュミゲーションのような特殊な条件の影響による濃度上昇はわずかであることから、通常用いられているブルーム・パフモデルを用いることが適切であるものと考えています。</p> <p>なお、OCDモデルは米国の気象条件、地形条件等での予測を前提としているため、環境省の環境影響評価技術検討会においては我が国における適用には慎重な検討が必要であるとされております。</p>
<p>評価書案は大気汚染の調査6地点、予測地点を2箇所上げていますが、予測地点は、トンネル内1地点、トンネルからスリット構造に移行する地点1箇所、スリット構造から、開削構造に移行する地点の3箇所、上下合わせて6箇所で行うことを求めます。</p>	<p>予測は、起点、終点の2箇所において、それぞれトンネル内での大気汚染物質の発生量を算出し、さらにトンネル内からの排出量とスリット構造での発生量が加わった地点、及びスリット構造から開削構造に移行する地点まで面的な予測を行っていることから、ご指摘のトンネルからスリット構造に移行する地点及びスリット構造から開削構造に移行する地点の範囲を満足するものと考えます。トンネル内については、断面や交通方式等を踏まえた換気計画を検討し、設計に反映することから、予測対象として選定しておりません。</p> <p>なお、評価は、予測結果のうち、最大着地濃度地点の2地点において行っています。</p>
<p>中央防波堤外側の外貿埠頭を利用する船舶による大気汚染の影響を複合的影響として予測評価してください。</p>	<p>評価に当たっては、新設ふ頭である国際海上コンテナターミナル（Y1～Y3）の利用船舶による寄与分を加味し、その他既存ふ頭の利用船舶による影響はバックグラウンド濃度として考慮することにより、周囲のふ頭を利用する船舶による大気汚染の影響を複合的影響として予測評価しております。</p>

表1-2(4) 都民の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

項目：水質汚濁	
都民の意見	事業者の見解
<p>トンネル工事が行われる海域は、荒川および多摩川の表層流・低層流が大きく関わる海域だと思いますが、その視点からの調査がないことが大変気に掛かります。海中の2つの流れは、海の環境を大きく変化させ、自然の回復を促す力だからです。この2つの流れが東京湾奥部でどのように働いているか報告を求めます。</p>	<p>本事業は地形等の大きな変更を伴うものではなく、計画道路周辺海域における流れの変化はほとんどありません。また、荒川及び多摩川前面海域は事業区域から離れていることから、ご指摘の事業に伴う影響はないと考えています。</p>

表1-1(5) 都民の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

項目：生物・生態系	
都民の意見	事業者の見解
<p>東邦大学東京湾生態系調査研究センターのお台場海浜公園の定点調査報告を見ると、海中の環境が変わる季節の変化に合わせて水中の生物相ががらりとかわってしまうことが分ります。それだけ東京湾の環境が、生物が生存できる環境として厳しい環境であることを物語っているのだと考えます。</p> <p>いわばようやく生きていた生物たちを死滅に追い込むことになる自然の改変が今回のような工事ですから、簡単に「影響は少ない」と切って捨てるような報告をやめて、東京湾の自然の力が回復するような配慮を感じられる計画と環境影響評価をお願いします。</p>	<p>本評価書案では、「東京都環境影響評価条例」（昭和55年東京都条例第96号）に基づき作成した調査計画書に従い、既存資料調査や四季の代表的な時期に現地調査を行うことにより、調査対象区域周辺における潮流や水質等の生物生息環境と生物相の季節変化を把握した上で、事業計画の内容を踏まえ、適切な手法により、環境影響の予測・評価を実施しております。</p> <p>また、海上工事等に伴う濁りの拡散を防止し、水生生物への影響を最小限にとどめるため、浚渫工事の際には汚濁防止枠又は汚濁防止膜を、基礎砕石投入工事にはトレー一台船を使用することにより、環境の負荷の低減に努めます。</p> <p>なお、浚渫工事に伴い発生する浚渫土については、工事の施行前に底質調査を行い、水底土砂に係る判定基準等を遵守した上で、青潮の発生原因のひとつとされている湾奥の深掘部への埋戻しに活用する等、東京湾における環境改善対策にも配慮します。</p>
<p>東京湾に流れ込む河川には多くの汚水処理場が立地しておりますが、大雨の際は、大量の汚水・雨水が処理されないまま河川に越流水として放出されます。これらの汚水を処理しているのがゴカイや二枚貝などの底性生物です。</p> <p>153万m³の浚渫土の移動は、こうした生物を失い東京湾の浄化力を低下させます。低下する浄化力を定量的に示すとともに、どのくらいの時間があれば回復可能かを示していただきたい。</p>	<p>浚渫によりその箇所のゴカイや二枚貝などの底生生物は一時的に消滅しますが、事業の実施に伴う流れの変化はなく、周囲に生息するゴカイや二枚貝の浮遊幼生が新たに着底することにより、現況と概ね同様な生物相が形成されると考えます。</p>

表1-1(6) 都民の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

項目：廃棄物	
都民の意見	事業者の見解
<p>浚渫土の投棄場所について東京湾奥部と書かれているだけで、浦安の埋め立て事業で深い浚渫を行い今も、青潮発生の原因となっている海域の修復のために活用することを求めたいと考えます。</p>	<p>浚渫工事に伴い発生する浚渫土は、評価書案p. 473に記載のとおり、工事の実施前に再度底質調査を行い、受け入れ先の受入基準や水底土砂に係る判定基準等を遵守した上で、建設発生土有効利用事業（東京湾奥の深掘部の埋戻し）等において活用する計画です。</p>

表1-1(7) 都民の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

項目：温室効果ガス	
都民の意見	事業者の見解
<p>今回の環境影響評価書案では、温室効果ガスの排出が取り上げられていない。予測地点における利用車両の将来交通量は約39,000台～34,000台としているが、これらの自動車から排出される二酸化炭素はどのくらいの量になるのか示していただきたい。</p>	<p>二酸化炭素を含む温室効果ガスについては、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（東京都環境局、平成26年）において「評価の対象とする温室効果ガスは、事業者による管理、抑制等の措置が可能な事業において排出されるものを対象とする。したがって、事業者の管理する燃焼施設から排出される二酸化炭素等は評価の対象となるが、道路の供用に伴う自動車交通から排出される二酸化炭素等は対象とならない。」としていることから、予測評価の対象として選定しておりません。</p> <p>なお、温室効果ガスの削減対策として、海底トンネルのサグ部での利用車両の速度低下による渋滞や排出ガス量の増加を防ぐため、看板等により速度回復の注意喚起を促すことを検討します。また、管理者等を通じ、ふ頭利用者に対する制限速度の遵守や無駄なアイドリング禁止を周知・啓発するほか、車両待機場やバン・シャーシープールの利用による交通集中の回避等を働きかけ、二酸化炭素排出量の削減に努めます。</p>

表1-1(8) 都民の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

項目：その他	
都民の意見	事業者の見解
<p>環境アセスメントの制度が効果的に力を発揮するためには、「影響は少ない」とか「貴重な種は存在しない」と言うことを述べることはないと考えます。</p>	<p>本評価書案では、「東京都環境影響評価条例」に基づき作成した調査計画書に従い、既存資料調査や四季の代表的な時期に現地調査を行うことにより、調査対象区域周辺における環境の現況を把握した上で、事業計画の内容を踏まえ、適切に環境影響の予測・評価を実施しております。</p> <p>なお、事業の実施に際しては、環境への影響を最小限にとどめるための環境保全措置を講じることにより、環境への影響を最小化するよう努めます。</p>

2 事業段階関係区長の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

評価書案に対する事業段階関係区長である港区長、江東区長及び大田区長から提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要は、表2-1～表2-3のとおりである。

表2-1 事業段階関係区長の意見の概要及びこれらについての事業者の見解（港区長）

項目	港区長の意見	事業者の見解
全般事項	環境影響評価書案を踏まえ、より良い環境影響評価書を作成してください。	環境影響評価書案を踏まえ、事業の実施に伴う環境影響の評価や保全措置の設定について、最大限配慮するとともに、評価書の作成にあたっては、極力分かり易い図表、専門用語の説明などにより、より良い環境影響評価書の作成に努めます。

表2-2(1) 事業段階関係区長の意見の概要及びこれらについての事業者の見解（江東区長）

項目	江東区長の意見	事業者の見解
全般事項	<p>本事業が実施される中央防波堤埋立地については、これまでの歴史的経緯を踏まえれば、本区へ帰属することが当然である。</p> <p>本埋立地には、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の競技場が整備される予定であることから、本区の意向を認識の上、本帰属問題を喫緊に解決すべきであることを申し添えておく。</p>	<p>環境影響評価の内容にかかわる事項ではないため事業者の立場からの見解は控えさせていただきます。</p>
大気汚染	<p>区の調査結果では、臨海部はその他地域より二酸化窒素濃度が高い傾向が確認されている。工事施工中の建設機械の稼働や工事用車両の走行、また、工事完了後の自動車の走行に伴う排気ガスについて環境負荷の低減を図り、環境基準を達成するよう努めること。</p>	<p>工事の施行中においては、事業の影響を極力小さくするための措置として、工事施行箇所及び工事量の集中を避ける工事工程の計画、過積載や制限速度等の法令遵守、無駄なアイドリングの禁止等を工事関係者に指導します。</p> <p>工事の完了後においては、海底トンネルのサグ部での利用車両の速度低下による渋滞や排出ガス量の増加を防ぐため、看板等により速度回復の注意喚起を促すことを検討します。また、管理者等を通じ、ふ頭利用者に対する制限速度の遵守や無駄なアイドリング禁止を周知・啓発するほか、車両待機場やバン・シャーシプールの利用による交通集中の回避等を働きかけ、環境負荷の低減に努めます。</p>
騒音・振動	<p>工事施工中及び工事施工後とも騒音レベルが環境基準を上回る地点が予想されている。工事用車両の省燃費運転や無駄なアイドリングの禁止、工事施工後の利用車両の制限速度の遵守や特定時間帯の交通集中回避といった交通量の調整等により、環境基準を達成するよう努めること。</p>	<p>工事の施行中においては、事業の影響を極力小さくするための措置として、工事施行箇所及び工事量の集中を避ける工事工程の計画、過積載や制限速度等の法令遵守等のほか、居住区域を通行しないよう工事関係者に指導します。</p> <p>工事の完了後においては、より騒音低減効果の高い新たな舗装技術の採用を検討するとともに舗装の適切な維持管理を行います。また、管理者等を通じ、ふ頭利用者に対する制限速度の遵守や無駄なアイドリング禁止を周知・啓発するほか、車両待機場やバン・シャーシプールの利用による交通集中の回避等を働きかけ、環境負荷の低減に努めます。</p>
水質汚濁	<p>工事施行中の海上における建設機械の稼働による周辺海域への水質汚濁対策を最大限に講じること。また、浚渫工事にあたっては、汚濁防止枠及び汚濁防止幕を適正に使用し、濁りの拡散防止に努めること。</p>	<p>工事の施行中においては事業の影響を極力小さくするための措置として床掘・浚渫時の濁りの拡散防止のための汚濁防止枠又は汚濁防止膜を使用することにより、浚渫工事、トンネル工事に伴う水質への影響を最小限にとどめます。</p>

表2-2(2) 事業段階関係区長の意見の概要及びこれらについての事業者の見解（江東区長）

項目	江東区長の意見	事業者の見解
土壌汚染	<p>工事施工に伴い発生する建設発生土や建設汚泥による土壌汚染が生活環境に影響を及ぼすことのないよう、工事施行中の計画地や運搬土壌からの飛散防止対策を実施することにより、周辺環境の保全に努めること。</p>	<p>工事の施行中においては、建設発生土及び浚渫土の再利用及び処分に当たっては「土壌汚染対策法」（平成14年法律第53号）、「海洋汚染防止及び海上災害の防止に関する法律」（昭和45年法律第136号）、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」（平成12年東京都条例第215号）等の関連法令及び条例、並びにガイドラインの目標・施策に基づき適正に処理・処分を行います。</p> <p>このほか、工事の施行中における計画地や運搬土壌からの飛散防止対策として、過積載の防止やタイヤ洗浄等により、場外から一般道路への土砂の飛散防止を図るよう、工事関係者に指導します。</p>
生物・生態系	<p>工事施工中・完了後ともに、鳥類は移動能力があることから計画道路及び周辺に生息する鳥類相の変化はわずかであると想定される。しかし、現在注目される種も確認されており、貴重な生態系を保全するために、可能な限り鳥類が他に移動することの防止に努めること。</p>	<p>鳥類への影響を最小限にとどめるため、工事の施行中及び工事の完了後に、評価書案p.374に示す各種の環境保全措置を講じます。なお、鳥類は、工事の施行中に一時的に移動する可能性はありますが、生息環境の大きな変化はないこと、類似した環境が連続して存在していることから、計画道路及びその周辺に生息する鳥類相の変化はわずかであると考えています。</p>
景観	<p>本計画については、東京都景観条例及び東京都景観計画・東京都景観計画・東京港＜中央防波堤地区＞景観ガイドラインのほか、「江東区景観計画」を踏まえたものとする。</p>	<p>対象事業は大部分が海底トンネルであり、景観への影響の程度は小さいものと予測されますが、トンネル坑口等の陸上部については、「東京都景観計画」（東京都、平成23年）及び「東京港＜中央防波堤地区＞景観ガイドライン」（東京都港湾局、平成25年）における景観誘導基準、「江東区景観計画」（江東区、平成25年）等を踏まえることはもとより、形態・意匠・色彩は臨海部の景観や周辺環境との調和にも配慮します。</p>
自然との触れ合い活動の場	<p>暁ふ頭公園は、休日の車両利用者が中心であり、工事車両台数も平日に比べて少なくなるため影響は少ないと考えられるが、工事工程を計画的に実施し、突発的に休日などに工事量が増えないように配慮に努めること。</p>	<p>工事の施行に伴う交通量の一時的な増加とならないよう、工事施行箇所及び工事量の集中を避ける工事工程を計画するとともに、定期的な工事安全連絡協議会等を開催し、環境保全措置の実施を工事関係者に周知すること等により、突発的に休日などに工事量が増えないよう、配慮します。</p>
廃棄物	<p>工事時には様々な種類の廃棄物が発生する。分別と再資源化に努め、発生量を抑制することであるが、それらが施設に持ち込まれるまででなく、それらが適切に再利用、再使用されるまでを適当に監視することに努めること。また、しゅん濇工事の発生土については、受け入れ先の基準を遵守することに努めること。</p>	<p>工事の施行中においては、建設廃棄物及び建設発生土が適切に再利用、再使用されることを事後調査報告書の中で明らかにします。また、浚渫工事の発生土については、受入先の受入基準や水底土砂に係る判定基準を遵守した上で建設発生土有効利用事業等において活用する計画です。</p>

表2-2(3) 事業段階関係区長の意見の概要及びこれらについての事業者の見解（江東区長）

項目	江東区長の意見	事業者の見解
その他	<p>現在は産業道路の位置づけであるが、将来的には公共交通の役割を担う道路であり、そのような利用方法を考慮し、長期的な視点に立ったうえで整備を進めること。</p>	<p>本事業は、「港湾法」（昭和25年法律第218号）に基づき策定された「東京港第8次改訂港湾計画」（目標年次：平成30年代後半）において臨港交通施設として位置づけられています。</p> <p>「港湾法」では、臨港交通施設として、「港湾内及び港湾とその背後地との間における車両等の安全かつ円滑な交通を確保できる要件を満たす」ことを規定しており、本事業についても、港湾関連車両のみならず港湾計画で想定する車両の円滑な交通網の整備を目的として、長期的な視点に立ち計画されています。</p>
	<p>工事に伴う環境負荷低減に努め、道路開通に伴う経済波及効果や事業採算性を確保するため、工程管理を適切に行い、遅滞なく工事を完了するよう努めること。</p>	<p>事業計画に沿い、環境影響に配慮しながら適切な工程管理を行います。</p>

表2-3 事業段階関係区長の意見の概要及びこれらについての事業者の見解（大田区長）

項目	大田区長の意見	事業者の見解
全般的事項	<p>中央防波堤埋立地については、行政区域への編入が未確定である。東京港港湾計画（第8次改訂）に基づくふ頭整備などが進展し、また、平成22年の羽田空港国際化に伴い国際線発着枠が飛躍的に増加する中では、中央防波堤埋立地と空港及び大田区の臨海部が相互に連携し、一体となったまちづくりを行っていく必要がある。</p> <p>また、中央防波堤埋立地のある場所が、かつて海苔の漁場として、その大部分が大田区民の生産と生活の場であったという歴史的な事実等を踏まえると、当該区域は大田区に帰属すべきものであり、東京都におかれては、本区の意志を尊重いただき、行政区域の確定に特段の配慮を講じられたい。</p>	<p>環境影響評価の内容にかかわる事項ではないため事業者の立場からの見解は控えさせていただきます。</p>
大気汚染、騒音・振動共通	<p>大田区臨海部への流入交通量は、東京ゲートブリッジの開通や区臨海部に集積している物流倉庫の建替えによる機能強化や施設の新設等に伴い、今後一層の大型車両の増大が懸念されている。このような中、区臨海部における主要幹線道路の慢性的な交通渋滞に伴う周辺環境への負荷の軽減は、区の深刻かつ緊急な重要課題である。</p> <p>このことから、事業の実施にあたっては十分な環境保全措置を実施するとともに、適切な箇所での事後調査において、事業の実施に伴う大田区内の環境への影響を調査し、必要に応じてさらなる環境保全措置を講じること。</p>	<p>工事の施行中においては、事業の影響を極力小さくするための措置として、工事施行箇所及び工事量の集中を避ける工事工程の計画、過積載や制限速度等の法令遵守等のほか、居住区域を通行しないよう工事関係者に指導します。</p> <p>また、工事の完了後についても、管理者等を通じ、ふ頭利用者に対する制限速度の遵守や無駄なアイドリング禁止を周知・啓発するほか、車両待機場やバン・シャーシープールの利用による交通集中の回避等を働きかけ、環境負荷の低減に努めます。</p> <p>事後調査の箇所については、事後調査計画において適切な箇所を検討し設定するとともに、事業の実施に伴い著しい影響のおそれがある場合には、更なる環境保全のための措置を検討します。</p>