

平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第7回総会 議事録

■日時 平成30年10月26日（金）午前10時00分～午前11時39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、池本委員、日下委員、小堀委員、齋藤委員、坂本委員、佐々木委員、谷川委員、堤委員、寺島委員、宮越委員、森川委員、義江委員

■議事内容

1 答申

「北清掃工場建替事業」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、悪臭及び騒音・振動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 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 事後調査報告書	<ul style="list-style-type: none"> ・府中都市計画道路3・3・8号府中所沢線（府中市北山町～武蔵台間）建設事業（工事の完了後その2） 	平成30年10月11日
	<ul style="list-style-type: none"> ・東京サービスステーション建設事業（工事の完了後） 	平成30年10月16日
	<ul style="list-style-type: none"> ・八王子都市計画道路3・3・2号線（八王子市北野町～南浅川町）建設事業（工事の施行中その12） 	平成30年9月26日
	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道16号（昭島市拝島町～福生市熊川間）拡幅事業（工事の施行中その8） 	平成30年9月26日
	<ul style="list-style-type: none"> ・（仮称）東京港臨港道路中防内5号線、中防外5号線及び中防外3号線道路建設計画（工事の施行中その2） 	平成30年9月27日
2 変 更 届	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都市計画道路環状第2号線（中央区晴海四丁目～銀座八丁目間）建設事業 	平成30年10月16日
	<ul style="list-style-type: none"> ・（仮称）品川駅北周辺地区1街区、2街区、3街区、4街区開発事業 	平成30年10月16日
	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	平成30年10月12日

平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第7回総会
速 記 録

平成30年10月26日（金）

都庁第二本庁舎 31階 特別会議室 21

(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と思います。

本日は、お忙しい中御出席いただき、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 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 7 回の総会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 おはようございます。

それでは、会議に入ります前に、本日は傍聴を希望す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、傍聴希望案件が終了され次第、退室されて結構です。

ただいまから、平成 30 年度東京都環境影響評価審議会第 7 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 件及び受理報告を受けることといたします。

それでは、「北清掃工場建替事業」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、第二部会で審議していただきましたので、その結果について平手第二部会長から報告を受けることといたします。

それでは、どうぞよろしくをお願いいたします。

○平手第二部会長 それでは、資料 1 をご覧ください。

始めに、部会で取りまとめました答申案文について、事務局から朗読してください。

○森本アセスメント担当課長 承知いたしました。

答申案文を読み上げさせていただきます。

平成 30 年 10 月 26 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

第二部会長 平手 小太郎

「北清掃工場建替事業」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ページをお願いいたします。

別紙

「北清掃工場建替事業」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30年8月16日に「北清掃工場建替事業」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、都民及び周知地域区長等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ページに記載してございます。

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していることから、そのデータの活用方法について分かりやすく記載すること。また、風洞実験に当たっては、計画地周辺の地形等も十分考慮し、実施すること。

【悪臭】

敷地境界における臭気指数の予測において、ごみ収集車両のプラットホームへの出入り口が不明確なことから、現況調査及び予測地点の選定に当たっては、出入り口を明らかにした上で、適切な位置に設定すること。

【騒音・振動】

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も予測・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、調査計画書に係る都民及び周知地域区長等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。

○平手第二部会長 それでは、審議の経過について御報告いたします。

本調査計画書は、平成30年8月16日に当審議会に諮問され、第二部会に付託されました。

本事業は、北区志茂一丁目に位置する約19,000m²の計画地において既存の清掃工場の建替えを行うものであり、対象の事業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、大気汚染の意見ですが、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分かりやすく記載することなどを求めるものでございます。

次に、悪臭の意見ですが、ごみ収集車両のプラットホームへの出入口が不明確なことから、現況調査及び予測地点の選定に当たっては、出入口を明らかにした上で適切な位置に設定することを求めるものでございます。

最後に、騒音・振動の意見ですが、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、それぞれ予測・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1件の意見書の提出がありました。また、周知地域区長である北区長、足立区長及び近隣県市長である川口市長から意見が提出されております。

本件審議に当たりましては、これらの内容を踏まえつつ審議をいたしました結果、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、私からの御報告を終わります。

○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が、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○柳審議会会長 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 それでは、答申書を読み上げてください。

○森本アセスメント担当課長 承知いたしました。

30 東環審第 24 号

平成 30 年 10 月 26 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

「北清掃工場建替事業」環境影響評価調査計画書について (答申)

平成 30 年 8 月 16 日付 30 環総政第 374 号 (諮問第 487 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、先ほどの案文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 ただいま朗読しましたとおり、知事に答申することといたします。

次に、受理関係に移りたいと思います。

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をいたします。

お手元の資料 2 をご覧ください。資料 2 でございますが、今回、事後調査報告書が 5 件、変更届が 3 件ございます。

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、資料の 5 ページをご覧ください。

資料の 5 ページ、事後調査報告書でございます。

まず、事業名が、「府中都市計画道路 3・3・8 号府中所沢線 (府中市北山町～武蔵台間) 建設事業」でございます。

それでは、皆さん、お手元でございますオレンジ色の報告書をお願いいたします。

今回、事業の種類としては、道路の新設でございます。

規模についてですが、報告書の 5 ページをご覧ください。

この赤い部分が今回の事業区間でございまして、延長が約 1.0 km です。起点が府中市北山町二丁目、終点が府中市武蔵台三丁目です。車線数 4 車線、道路幅員が 36m となっております。

引き続きまして、6 ページをご覧ください。

6 ページをご覧くださいと、ここにありまして、道路構造としては平面の部分と切り通しの部分がございます、平面部に関しては 0.55km と 0.20km を足して 0.75 km、切り通しの部分が約 0.25 km となっております。工事期間は、平成 13 年度～17 年度、供用開始が平成 18 年度となっております。

それでは、また資料にお戻りください。

事後調査の区分としては、工事の完了後その 2 でございます。

調査項目・事項としては、大気汚染、騒音、振動、植物・動物、景観でございます。

まず、大気汚染でございます。自動車交通に伴う大気汚染の大気中の汚染物質濃度でございます。

まず、一酸化炭素の期間平均値ですが、全ての地点で予測結果を下回っております。また、日平均値の最大値は全ての地点で予測結果を下回り、参考比較とした環境基準を下回っております。

次に、二酸化窒素でございますが、期間平均値は、こちらも全ての地点で予測結果を下回っております。また、日平均値の最大値も全ての地点で予測結果を下回り、参考比較とした環境基準を下回ったと出ております。

次に、二酸化硫黄でございますが、こちらも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、日平均値の最大値は全ての地点で予測結果を下回り、参考比較した環境基準を下回ったという結果でございます。

また、参考調査とした浮遊粒子状物質、SPM の日平均値の最大値ですが、こちらも全ての地点で環境基準を下回ったという結果でございます。

次に、2 番の騒音（道路交通騒音）でございます。

騒音レベル、こちら L_{Aeq} の調査結果ですが、先ほど道路区間でありまして平面部、あるいは切り通し部におきまして、昼間、夜間いずれも全ての地点で予測結果を下回っておりまして、環境基準を下回ったという結果でございます。

次に 3 番、振動（道路交通振動）でございます。

振動レベル (L_{10}) の調査結果ですが、こちらも平面部あるいは切り通し部におきまして、

全ての地点で予測結果を下回っておりまして、環境確保条例に基づく規制基準を下回ったという結果でございました。

次に、4番ですが、植物と動物でございます。

まず、(1)の陸上植物の変化の程度でございます。

植物相におきましては、事後調査において、評価書の時点より確認種は増加しているため、植生の多様性は維持されているものと考えられるとしてございます。そのうち重要種につきましては、評価書時に確認されていた注目される植物個体5種、次の6ページにお進みください、5種につきましては、事後調査において確認をされなかったところではありますが、新たに3種が確認されておりました。評価書時に確認されていた植物個体5種の生育地点は、本事業では改変されない箇所であることから、本事業の影響は小さいと考察をしております。

(2)の緑の量の変化の程度でございます。

こちら計画以上に積極的な植栽を行ったことにより、事業の実施に伴う緑の量の減少量は予測結果よりも少なくなったという結果でございました。

次に3番、陸上動物の変化の程度でございます。

陸上動物は、いずれの項目におきましても、確認種数、重要種ともに事後調査時の種類が評価書時と同数又は増加しておりまして、評価書の時点の数を下回ることはないという結果でございます。なお、昆虫類につきましては、事後調査時に種数が大幅に増加しておりますが、昆虫類相（確認種の生息環境別比率）には、評価書時と事後調査時で大きな変化は見られなかったという結果でございます。

次に4番、生息環境の変化の程度でございます。

本事業による雑木林の改変ですが、改変はありましたけれども一部にとどまり、さらに植栽可能な区域の既存樹木や在来種による緑化を積極的に実施したことにより、植生の多様性は維持され、動物の生息環境としての機能は維持されたと考えられると考察しております。

次に、5番、景観でございます。

地域景観の特性の変化の程度ですが、事後調査の結果、事業実施前と比べて景観の変化、景観の視点からの緑の量の変化の程度は少なく、計画路線の歩道やのり面、分離帯に可能な限り植栽を施したことにより、周辺の環境に調和した景観となっていることから、予測結果のとおりとなっております。

次に2番、代表的な眺望地点からの変化の程度でございます。

こちらは、またオレンジ色の事後調査報告書の 94 ページをご覧くださいませでしょうか。94 ページでございます。

こちらをご覧くださいませると、道路がありますけれども、環境施設帯に植栽された樹木が周辺の緑と一体となっており、本事業実施前の緑の豊かさ感は変わらず、予測結果と著しい相違は生じていないとしております。今回の計画におきましては、環境施設帯に遮音壁を計画をされておりましたが、それが低騒音舗装に変更されたことによって、植栽された樹木と周囲の自然がより一体となり、変更前よりもより解放感がある景観となったと考察をしてございます。

また資料にお戻りください。

苦情の有無につきましては、今回なしでございます。

この案件については、以上でございます。

引き続きまして、7 ページをご覧ください。

次に、事業名は、「東京サービスステーション建設事業」でございます。

それでは、お手元でございます緑色の事後調査報告書をご覧ください。

事業の種類としては、今回、工場の設置でございます。

報告書の 2 ページをご覧ください。

建設地としては、ここの地図にあるとおり、江東区の若洲二丁目 9 番 1 号です。近くに若洲ゴルフリンクスがある近くでございます。

次に、3 ページをご覧ください。

こちら配置図となっておりますが、敷地面積が 42,632.79m²、使用目的としてはセメント及びセメント系固化材の貯蔵・出荷をしている事業でございます。

建築面積が、4,817.43 m²となっております。

主要施設としては、セメントサイロが 5 基、図を見ていただくと縦に丸いのが 5 つ並んでいます。これがセメントサイロ 5 基でありまして、セメント系固化材タンクというのが、図面で見ますと、駐車場が下のほうに 20 台と書いてるんですけど、その北側にある、ここにセメント系固化材タンクが 5 基あります。そのほかには、固化材及びセメントの出荷設備、あと倉庫、事務所等がございます。

工事期間としては、1 期、2 期と分かれておりまして、平成 12 年 5 月～平成 14 年 3 月、2 期が平成 27 年 1 月～平成 29 年 6 月となっております。

供用開始時期は、第 1 期工事分が平成 14 年 4 月、第 2 期分が平成 29 年 7 月となっております。

います。

それでは、再び資料にお戻りください。

事後調査の区分としては、工事の完了後でございます。

調査項目・事項として、大気汚染、騒音、振動、景観でございます。

まず、1番の大気汚染でございます。

(1) 関連車両の走行に伴う大気質でございます。沿道地点における影響でございます。

一酸化炭素の期間平均値は、予測結果を下回ったとなっております。日平均値の最大値は予測結果を下回り、参考比較とした環境基準を満足してございます。

また、二酸化窒素の期間平均値は予測結果を下回っております。日平均値の最大値は予測結果を下回り、参考比較した環境基準を下回ってございます。

参考調査した浮遊粒子状物質の日平均値の最大値は、環境基準を下回ったという結果でございました。

次に、(2) の係留船舶と敷地内の関連車両の走行に伴う大気質でございます。

こちら、場所が江東区若洲ということで、セメントタンカーで計画地に横づけして、そこでセメントをトラックに積み替えるという作業をしております。その関係で係留船舶がございました。

二酸化硫黄の期間平均値ですが、予測結果と同値でございました。日平均値の最大値は、予測結果と同程度あり、参考比較した環境基準を下回ってございます。

また、二酸化窒素の期間平均値は予測結果を下回ってございまして、日平均値の最大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結果でございます。

参考調査した浮遊粒子状物質の日平均値の最大値は、環境基準を下回ったという結果でございます。

次に、2番、騒音でございます。

(1) の施設の稼働による工場・事業場の騒音レベルでございます。

騒音レベル (L_{A5}) の調査結果ですが、2地点ありまして、敷地の北側に No. 1、敷地の東南側に No. 2 という調査地点がありますが、こちらに関しては予測結果を上回り、また当該地周辺では工業専用地域であることから環境確保条例に基づく規制基準の適用外でございますが、参考として工業地域等の規制基準と比較すると、一部の時間区分で規制基準を上回ったという結果でございます。

このように予測結果を上回った理由としては、計画地の周囲に、こちらの立地的に木材や

機械などの貨物を扱うふ頭や、あるいは物流センターなどが複数立地しており、これらの車両の荷役作業、船舶の荷役作業や機械から発生する騒音が影響したものと考えられるとしてございます。

次ページの8ページをご覧ください。

次に、関連車両の走行による道路交通騒音レベルでございます。

騒音レベルの L_{Aeq} の調査結果ですが、こちら昼間、夜間とも予測結果を上回り、環境基準を夜間においては上回ったという結果でございました。

このように、予測結果を上回った理由としては、いずれの時間区分においても、関連車両以外の一般車両による交通量あるいは大型車の混入率が予測条件を上回ったと考えられるとしております。こちら、場所が若洲ですけれども、新たに東京ゲートブリッジという橋ができた関係で交通量が増えたと考察してございます。

次に3番、振動でございます。

施設の稼働による工場・事業場の振動レベルでございます。

振動レベル (L_{10}) の調査結果ですが、こちらの No. 1、No. 2、敷地北側の No. 1、敷地東南側の No. 2 ですが、それぞれ予測結果を上回り、また、当該地周辺は工業専用地域であることから環境確保条例に基づく規制基準の適用外ではありますが、参考として工業地域等の規制基準と比較すると、全ての時間区分で規制基準を下回ったという結果でございます。

予測結果を上回った理由としては、先ほどの騒音のところと同じですが、計画地周辺に木材や機械などの貨物を扱うふ頭や物流センターがあるということから、これらから発生する振動が影響したものと考えられるとしてございます。

次に、(2) の関連車両の走行による道路交通振動レベルです。

振動レベルですが、こちらの調査結果は、昼間、夜間とも予測結果を上回り、環境確保条例に基づく規制基準を下回ったという結果でございます。

予測結果を上回った理由としては、いずれの時間区分においても関連車両以外の一般車両による交通量や大型車混入率が予測条件を上回ったためと考察してございます。

次に、4番、景観でございます。

地域景観の特性の変化の程度ですが、この当該地ですけれども、周辺には倉庫、工場等施設や未利用地に囲まれ、当該地域の景観を特徴づける構成要素の一つとなっていることから、予測結果とおり、おおむね一致しているとしてございます。

次に、(2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度でございまして、こちら、緑色の事

後調査報告書 83 ページをご覧ください。

今回、この計画の事業を実施しましたが、若洲海浜公園からの眺望が新たな工場建屋に一部遮られたということがありますけれども、ここの 83 ページにありますよう、近景域としては、周辺の石油貯蔵施設等に混在した景観要素となっており、予測結果とおおむね一致した結果でございました。あと、ほかの中景域、遠景域では、建物が視野に占める割合は小さいということで、予測結果とおおむね一致しているという結果でございました。

苦情の有無については、なしということでございます。

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 9 ページをお願いいたします。

「八王子都市計画道路 3・3・2 号線（八王子市北野町～南浅川町）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冊子、こちらの 2 ページをお願いします。

見開きの図になっていますが、この事業は道路の新設でございます。図の右端の起点、八王子市北野町から左端の終点、八王子市南浅川町までの延長約 9.6 km、車線数は往復 4 車線、構造形式は図にございますとおり、土工部、橋梁部、堀り割り部、トンネル部となっております。平成 13 年度～平成 31 年度までの工事期間でございまして、使用開始年度は平成 31 年度の予定でございます。

今回の報告は、この図の中ほどの⑤の大船町の区間の舗装工事に係る事後調査報告、調査期間が 26～28 年度、これらの事後調査報告でございます。

本日の資料 9 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 12、調査項目・事項は、騒音、振動、水質汚濁でございます。

続きまして、調査結果の内容です。

1 の騒音（建設機械の稼働による建設作業騒音）については、路盤工における騒音レベル（L_{A5}）の事後調査結果は、予測結果及び環境確保条例に基づく勧告基準を下回り、舗装工における騒音レベル（L_{A5}）の事後調査結果は、予測結果及び環境確保条例に基づく勧告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、地元の沿道住民より日照阻害の影響から仮囲いの撤去の要望を受け、仮囲いを撤去したためと考察してございます。

続きまして、2 の振動（建設機械の稼働による建設作業振動）でございます。

路盤工、舗装工ともに振動レベル（ 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勧告基準を下回っております。

続きまして、3の水質汚濁（切土工事などの建設工事に伴って発生する濁水による河川水質）についてでございます。

寺田川の浮遊物質量(SS)は、1 mg/L未満～8mg/Lであり、評価の指標とした環境基準(25mg/L以下)を下回っております。

施工に当たって極力濁水の発生を抑える工法の採用、それから斜面へのブルーシートの設置などの土砂流失防止のための配慮を行ったため、河川の水質への影響は軽微であったと考察しております。

こちら、1点訂正がございます。事後調査報告書の冊子の32ページをお願いいたします。

事後調査報告書の32ページの冊子の、表3.6の寺田川における評価書の予測結果と事後調査の結果との比較の、右側の事後調査の結果の中ほどですが、「この結果、浮遊物質量(SS)は、0～8mg/L」と記載がございますけれども、こちらの表記は適切ではなく、正しくは「1未満～8mg/L」ということですので、こちらについては事業者に訂正を申し伝えるようにいたします。

本日の資料にお戻りください。

最後、苦情の有無についてでございますが、苦情はございませんでした。

本件の御説明は、以上でございます。

続きまして、本日の資料10ページをお願いいたします。

「一般国道16号（昭島市拝島町～福生市熊川間）拡幅事業」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冊子、こちらの2ページをお願いいたします。

本事業ですが、こちらは道路の改築、厳密には表題にありますとおり拡幅でございます。

図の左の起点、昭島市拝島町二丁目から右の終点、福生市熊川までの延長約1.5 km、車線数は往復6車線、構造形式は土工部、橋梁部、掘り割り部、盛り土となっております。

工事期間は、平成13年度～平成42年度、供用開始年度は平成42年度の予定となっております。

今回は、図の右側の青丸で囲まれている武蔵野橋の橋梁区間の整備に係る事後調査報告、調査期間が平成28年度ですけれども、こちらについての報告でございます。

本日の資料10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でございます。調査項目・事項は、騒音、振動でございます。

続いて、調査結果の内容でございます。

1の騒音（建設機械の稼働による建設作業騒音）については、橋梁下部工の埋め戻し、コンクリート打設ともに騒音レベル（ L_{A5} ）の事後調査結果は、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。

2の振動（建設機械の稼働による建設作業振動）については、橋梁下部工（埋め戻し）における振動レベル（ 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勧告基準を下回っております。

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11ページをお願いいたします。

「(仮称)東京港臨港道路中防内5号線、中防外5号線及び中防外3号線道路建設計画」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冊子、事後調査報告書の冊子、こちらの3ページをお願いいたします。

図は、計画道路の位置図でございますが、本事業は道路の新設でございます。

図の中央防波堤内側埋立地にある起点から、中央防波堤外側埋立地にある終点までの延長約1.6km、往復4車線の道路の新設でございます。

構造形式は、平面部と内側埋立地と外側埋立地の間にある東西水路を縦断する橋梁部でございます。工事期間が平成28年度～平成34年度の予定、供用開始は平成35年度の予定となっております。

こちらについては、2ページの欄外をご覧くださいませいんですけれども、こちらの欄外の注4にございますとおり、平成32年度に2車線を暫定的に供用して、同道路に接続する港湾関連施設の供用時期を見据えながら、4車線化を実施していくため、想定される期間のうち最も早い平成35年度を供用開始として環境影響評価を行っているとしてございます。

5ページをお願いいたします。

今回の報告は、平成29年度に、図の赤で記載のございます橋台それから橋脚、ランプ橋の施工に伴う調査項目の報告となっております。

本日の資料11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、工事の施行中その 2、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。

1 の騒音・振動（建設機械の稼働（陸上）による建設作業振動）につきましては、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勧告基準を下回っております。

2 の水質汚濁（建設機械の稼働、海上に発生する濁りによる影響）については、濁り（SS）の干潮時の調査結果は、上層 9 mg/L～11mg/L、下層 9 mg/L～10mg/L となっております、施行箇所からの距離の違い、距離による差は見られなかったとしてございます。これは、濁りの拡散防止の鋼管矢板打設・井筒内掘削工法を採用したためと考察してございます。

続きまして、3 の土壌汚染（工事の施行に伴う新たな土地への土壌汚染の拡散の可能性）についてでございますが、平成 28 年度に行った法令に基づく届出によりまして、地歴などにより汚染のおそれがないことが分かっているため、保全措置は実施しなかったとしてございます。

4 の地盤（工事の施行における地盤の変形の範囲及び変形の程度）についてでございますが、掘削工事の工事期間中、2 地点で行った地盤の変位結果は、水平方向が 0mm～+34mm、鉛直方向が+4mm～+9mm で、いずれも管理期内でございまして、著しい変動は見られなかったとしてございます。

続きまして、5 の水循環（掘削に伴う地下水の水位の変化の程度）については、地下水位の測定結果は、中防内 A. P. +2. 11m～3. 00m、中防外 A. P. +0. 64m～0. 86m でありまして、地下水位の変化は主に降雨によるものでございまして、掘削工事による地下水への影響は少ないと考察してございます。

6 の廃棄物（工事に伴う建設発生土、建設発生土等の発生量）については、事後調査結果では、予測していなかった資材の梱包材等で発生した廃プラスチック、木くず、段ボール、鉄・金属くずが発生してございます。この表についてですが、表の予測結果のところは平成 28～平成 34 年度、そして事後調査結果のうち左の今回調査結果というところは平成 29 年度のもの、それからその右側の発生量累計というところは平成 28 年度、平成 29 年度分ということになります。

苦情については、ございませんでした。

本件の説明は、以上でございます。

○真田アセスメント担当課長 それでは引き続きまして、今度は変更届のほうでございます。

それでは、資料の 12 ページをご覧ください。

変更届でございます。事業名が、「東京都市計画道路環状第 2 号線（中央区晴海四丁目～銀座八丁目間）建設事業」でございます。

事業の種類は、道路の新設でございます。

規模でございます。変更届のホチキスどめの冊子の 2 ページをご覧ください。2 ページの上の図の 4.2.1 のほうをご覧ください。

延長及び区間として、延長が約 2.1 km でございます。起点は、図の 4.2.1 の右側にありますが、中央区晴海四丁目起点、終点が図の左側にあります中央区の銀座八丁目となっております。車線数は、往復 4 車線でございますが、一部起点から補助第 314 号線区間は往復 6 車線となっております。道路幅員が、20m～60m となっております。

道路構造としては、トンネルの部分が 0.4 km、これは築地のほうから銀座にかけての部分がトンネルでございます。平面部に関しては 0.8 km、あと橋梁部においては隅田川、朝潮運河の部分が橋梁部の 2 か所でございます。その他、平面及び高架部が、両方ある部分に関しては 0.5 km、あと高架及び擁壁で構成されている道路構造、これが 0.2 km となっております。全部で 2.1 km の延長でございます。

供用開始時期は平成 34 年度となっております。工事期間は平成 22 年度～平成 34 年度の間でございます。

それでは、資料にお戻りください。

今回の環状 2 号線の変更理由でございますが、本事業は平成 32 年度の供用開始を予定として事業を進めてきましたけれども、築地市場移転の遅延がありましたために、既定の事業期間内に工事が完了できないということで、工事期間を平成 34 年度まで延伸し、供用開始年次を平成 34 年度に変更するという変更でございます。これに伴い、暫定迂回道路の暫定供用開始年次を平成 30 年度に変更するとともに、築地市場の移転後、本線完成までの間、臨海部へのアクセスを確保するため、新たに地上部道路（隅田川橋梁～放射第 31 号線区間）を整備し、工事の施行中である平成 31 年度に暫定開通をさせるというものです。

それでは、変更届のほうをご覧くださいませうでしょうか。先ほどの変更届の 2 ページでございます。

環状 2 号線の本線、これが平成 34 年度まで工事期間があるということで、それまでの間、当然車を通すために、この図の 4.2.1 をご覧いただきますと、暫定迂回道路と書いた部分が

あると思います。平成 28 年 2 月の変更届において、暫定迂回道路をつくるという変更届を出しております。この暫定迂回道路が、築地川に沿った部分と築地川の途中から分かれた部分の 2 つありまして、これがそれぞれ 1 車線ずつということで、これが暫定迂回道路となります。これが平成 31 年度まで暫定迂回道路を使うんですけれども、4.2.1 の暫定迂回道路と書いてある上に太い線がありますが、「地上部道路（今回変更）」と書いた部分、ここの太い黒い線のある部分、こちらが今回の変更で整備するものでございます。こちら平成 31 年度に工事を行いまして、平成 32 年度～平成 34 年度までの間はこの地上部道路、今回変更と書かれた地上部道路、こちらを供用をすることでございます。本線完成までの間は、平成 32 年度～平成 34 年度はこの地上部道路を供用、道路を使うという計画となっております。

それでは、資料のほうにお戻りください。

主な変更内容でございます。

供用開始は、先ほど御説明しましたとおり、平成 34 年度から本線の供用開始となります。

工事期間ですが、平成 22 年度～平成 34 年度までとなります。

仮設道路（暫定整備）でございますが、暫定迂回道路が、供用開始が平成 30 年度からとなります。それが平成 31 年度まで暫定迂回道路を使います。地上部道路につきましては、暫定供用の開始後、平成 31 年度から地上部道路の暫定供用が開始されることとしてございます。平成 34 年度から本線が開通するという計画となっております。そのように変更するというものでございます。

それでは、下の環境影響評価項目の再評価（見直し）結果ですが、今回の事業計画の変更に伴いまして、地上部道路の暫定供用における自動車走行に伴う大気汚染あるいは騒音・振動について予測・評価をしております。予測地点あるいは予測時点の追加をしております。また、地上部道路の整備及び撤去に伴う廃棄物についても、予測・評価を行っております。いずれの項目におきましても、評価の指標を満足するものとなっております。評価の結論は変わらないということでございます。

この件に関しては、以上でございます。

それでは、引き続きまして、資料の 13 ページをご覧ください。

事業名が、「(仮称) 品川駅北周辺地区 1 街区、2 街区、3 街区、4 街区開発事業」でございます。

それでは、お手元にあります薄いホチキスどめの変更届をご覧ください。

こちらは、事業の種類としては、自動車駐車場の設置という要件に該当する案件でございます。

ます。

それでは、規模につきまして、変更届の3ページをご覧ください。

これは変更後の計画ですけれども、計画地としては、図の下のほうに品川駅と田町駅の間にできる新駅がございますが、この周辺が1街区～4街区までの計画となっております。計画地としては、港区の芝浦四丁目、港南二丁目、高輪二丁目、三田三丁目の各一部となっております。敷地面積が、約7.2haとなっております。

それでは、引き続きまして4ページをご覧ください。

4ページに施設の断面図がありますが、最高建物高さが約173m、延床面積が全部で約851,000m³となっております。

主要用途としては、業務、商業、文化創造施設、教育施設、住宅、ホテル、駐車場等となっております。

住宅戸数が約860戸、駐車場台数、約2,290台となっております。

工事予定期間、平成31年度～平成36年度、供用開始予定が平成36年度となっております。

それでは、資料にお戻りください。

1番、変更理由でございます。

この案件につきましては、平成30年1月24日に調査計画書が既に出された案件でございます。今回、関係機関との協議等を踏まえた事業計画の深度が深まったことに伴い、計画地の敷地面積・形状、建築面積などの建築計画及び駐車場台数を変更するというものです。計画地の敷地形状の変更に伴い、既存建築物の解体工事を追加するとなっております。

再び変更届の3ページをご覧ください。

3ページをご覧くださいますと、図面の北のほうにちょっと飛び出た部分があります。敷地から第一京浜にかけて長細い敷地が飛び出しているような図面になっておりますが、この部分が敷地が拡張された部分でありまして、その関係で敷地面積が増えてございます。また、この部分に既に既存の建物が建っておりまして、この事業の実施に当たって建物を解体することから、既存建築物の解体工事、これを追加するものでございます。

2番の主な変更内容でございます。

12ページをご覧ください。変更届の12ページでございます。

敷地面積につきましては、表が2つありますけれども、変更前が敷地面積約68,900m²、変更後が約72,000m²となっております。

建築面積が、変更前約 50,300m²、変更後が約 53,400m²となっております。

延床面積が、約 851,000m²となっております。

住宅戸数が、約 860 戸、駐車場台数が約 2,290 台となっております。

使用用途としては、教育施設を加え、文化施設を文化創造施設に名称を変えております。

それではまた、資料のほうにお戻りください。

環境影響評価項目の再評価（見直し）結果とあります。

今回の事業計画の変更に伴い、撤去建造物の解体工事が追加されております。そのため、環境影響評価項目のうちの廃棄物の予測する事項として、撤去建造物の解体に伴う建設廃棄物の排出量、再資源化量及び処理・処分の方法を追加するとしております。

事業計画の変更後における予測・評価につきましては、調査計画に対する知事の審査意見書等も踏まえまして、これから出てきます環境影響評価書案で示すということにさせていただきます。

この件につきましては、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 14 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」の変更届について御説明いたします。

お手元のホチキスどめの事業内容の変更についての冊子の 2 ページをお願いいたします。

こちら、図は事業区間の位置図でございますが、本事業は鉄道の改良でございます。図の右の起点、渋谷区大山町及び上原三丁目から左の終点、世田谷区代田三丁目及び代田四丁目までの延長約 2.2 km の連続立体交差事業及び複々線化事業でございます。

右の 3 ページをお願いいたします。

下半分の縦断図、こちらをご覧ください。対象駅は、世田谷代田、下北沢、東北沢の 3 駅、踏切解消は図の 9 か所でございます。地下化して複々線化を行うものでございます。

工事期間は、平成 16 年度～平成 30 年度の予定、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 月となっております。

本日の資料 14 ページにお戻りください。

変更内容の概略でございます。

1 の変更理由でございますが、土留工事完了から 3 年、地下構造物建設完了後から約 1 年経過してございますが、最新の被圧地下水位は工事着手前の水位と大きな変化が見られないことから、地下水保全対策の通水層の設置間隔及び設置箇所数を見直すというものでござい

ます。

ホチキスどめの冊子の6ページをお願いいたします。

見開きの図ですけれども、この図の中ほどに赤紫色の文字で表示されているところが対象区間ですが、このうち、当初は図の黒色と赤色の通水層、合計10か所の通水層を設置する予定でしたが、赤の通水層4つに見直すというものでございます。通水層の設置間隔は、変更前が10か所でおおむね40m～70m、それを今度はおおむね80m～350m間隔で4か所設置するというものでございます。

本日の資料14ページにお戻りください。

一番下段の環境影響評価項目の再評価（見直し）結果についてでございます。

環境影響評価の対象とした7項目（騒音、振動、地番沈下、地形・地質、水文環境、史跡・文化財、廃棄物）のうち、水文環境について予測・評価の見直しを行った。

通水層の設置間隔及び設置箇所は変更となるが、適切な環境保全対策を講じることで、変更後の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。

○柳審議会会長 ありがとうございます。

ただいま事後調査報告書が5件、変更届が3件、続いて御説明がありましたけれども、こ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。

それでは、最初に小堀委員からどうぞ。

○小堀委員 事後報告書の府中の都市計画道路についてなんですが、このオレンジ色の報告書、これは15ページのところに、6-3として植物・動物、それで評価書の記述事項が左側、それから、環境保全のための措置の実施状況というのが書いてありますが、この評価書に記述した内容と実際に保全を実施したところが一部合っていないんですね。それはどういうことかなということが1点です。

具体的に申し上げますと、この評価書の記述の項目のコラムが2つありますが、上のほうの下から2行目ですね、植栽する部分への客土は極力切り通しの部分の表土を利用すると書いてあるんですが、こちらの実際に実施をしたのを見ますと、植栽部分の客土は畑の土を利用したというふうに書いてあるんですね。

それから、次のコラム、これ、切り通しののり面に緑化ブロックを使用することで緑の確保に努めたと書いてあって、この緑化ブロックというのは実際にどういうものを利用したのか、この下の写真を見ますと、これはどうも市販の緑化ブロックのようで、しかも、どうも

1 種類の植物ですね。そうなので、これは一体、緑化ブロックというのはどのようなものを使ったのか。もし、表土を利用しているとしますと、その表土の中にある埋土種子を発芽をさせて、それを利用する、そうしますと、地元の多様な植物というのがのり面の緑化に生かされるということになるのですが、これを見ますと、どうもこの記述にある多様性を増やすような配慮をしているのかなということにちょっと疑問を持ちます。

そこら辺、この2点についてお答えいただければと思います。

○柳審議会会長 それでは事務局、いかがでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 まず、1点目ですけれども、評価書の記載事項においては、植栽する部分への客土は極力切り通し部等の表土を利用するといったことに対して、実際の実施状況をご覧くださいますと、委員からの御指摘のとおり、植栽帯の客土は畑の土を利用したとなっております。こちらにつきましては、評価書では、極力切り通し部分の表土をそのまま使うということであったんですけれども、実際の事業実施段階においては畑の土を利用したということがございます。

2点目ですけれども、この緑化ブロックですが、委員の御指摘のとおり、これは市販のものでございまして、通常、道路の植栽帯において使用する標準的な緑化ブロックを使っているということがございます。緑化ブロックに施された植栽の種類ですけれども、委員の御指摘のとおり、この緑化ブロックの写真を見ていただくとお分かりになるかと思っておりますけれども、確かに何種類も多様な種類とはなっておらず、単一的な種類の緑化ブロックを使用しているという実施状況でございます。

○小堀委員 説明は分かったんです。私の問いには答えていただけてないのかなと。これでいいんでしょうかということを知りたいなと思っています。

ですから、これは、私は生物多様性の保全というのが専門なんで、そういう立場から見ると、やっぱり業者の人が生物多様性を増やすんだということを大変強調して書いていらっしゃるんですが、それを本当にするときに大事に考えていらっしゃるのかなということに疑問を思うことが多々あるんですね。これもう、こういうように記載をしたのをそのとおりやりました、それでいいんですというようなことが非常に多いんです。これ、今回については、そううたっていないがらしていない。こういうことがどうして起こるかということ、地域の生物多様性を豊かにする、自然環境を保全する、本当にそういうことを考えて工事をされていないためにこういうことが起こるのかなと、ちょっと悲しく思うわけです。そんなことで、これからここは基本的には緑の豊かな東京の中では、やっぱりそういうことを理解した上で

工事を実施する、そういう思いを持ってしていただければうれしいなということです。

○真田アセスメント担当課長 御意見につきましては、事業者のほうに伝えてまいりたいと考えてございます。

○柳審議会会長 それでは、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 太平洋セメントの東京サービスステーションの建設の事業のところなんですけれども、この中で、後ろのほうですけれども、資料-5 とそれから資料-13 を見ていただければと思います。その資料-5 のところが、SO₂ の環境地点における調査結果が出ているんですけれども、それと、資料-13 が船の係留ということなんですけれども、その関係、船の係留状況は書いていただくのが結構なんですけれども、そのときの船のエンジンをいつの時期動かしたのか、その資料-5 を見ますと、SO₂ が高くなる時期が恐らくエンジンを動かしたんじゃないかなど。全体的に環境に対する影響は軽微なんですけれども、その数値の解釈をきちんとしていただいて、恐らく船のエンジンというのは、すぐにはそこそこありますので、その影響が出ている可能性がちょっと見られるので、きちんとそういうところは見てほしいなというところなんです。

平均値が低いとかいうんじゃないくて、やっぱり稼働させるとそこそこ上がるけれども、全体的にはレベル的には問題ないというような、事後調査報告なので、事業者さんのほうもそういうことを、影響がある場合が、ちょっと高くなる場合が、その船の影響なのかどうかということを把握するために調査をやっていただいているはずなので、そのあたりの考察というのをきちんとやっていただければというふうに思います。

○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。

今回のこの東京サービスステーションですけれども、ここに書いてありますとおり、工事の完了後ということで、実際この事後調査報告書を訂正をするということは、今回できないんですけれども、委員の御指摘のとおり、こういうきちんと数字の解釈ができるような形になるように、今後対応してまいりた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。

○森川委員 ちょっと先ほどの谷川委員との御指摘とも関連するんですけれども、やっぱり船舶の大気汚染は、もともと評価があった時期が 50 年前ぐらいなので、自動車などはすごく大気汚染改善されているんですけれども、船舶のほうはあまり規制とかが変わっていないので、こういう結果になったのかなとは思いますが、やっぱり船舶の数ですとか、交

通量のほうは調査が入っていて、どうですよという予測はあるんですけども、船舶のほうの評価に使ったときの船舶の数ですとかトン数ですとか、そういうものと、今回調査したところの船の状況というのがちょっと分からないので、多分これ、半年間、船舶の入隻とかは書いてあって、1 週間は平均的ですよということは書いてあるんですけども、評価に使ったときの船舶の状況と、この実際の事後の値との比較が変わっていないとか、そういうところがちょっとあつたらよかつたかなと思います。

○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。

○柳審議会会長 森川委員、それでよろしいですか。

○森川委員 ええ、まあ、大丈夫です。

○柳審議会会長 そうですか。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、佐々木委員、どうぞ。

○佐々木委員 ただいまの谷川委員、森川委員の御意見と同じなんですけれども、この事業者に関しては、確かに平成 12 年からのことで、一応環境基準はこのときクリアしているといえ言えるんですが、一般環境と比べれば、今、二酸化硫黄がこれだけ高濃度になるというのは、船舶燃料を係留したときも使用しているためと考えられるんですね。これは、環境アセスでそこまで踏み込めるのかどうか分かりませんが、やはり今後は、こういったように船舶が係留されるようなときに、地上部から電源等を引いて船舶燃料を使用しない方向というのがやはり環境保全には将来的には望ましいということで、今後、こういったような事業者があれば、そういった考慮もしていただくというような方向に事務局としてお願いできればと思います。

○真田アセスメント担当課長 この船舶の SO_x の規制の話ですけども、それがありまして、一応 2020 年をめどに SO_x の規制がされるということでございます。それに関しては、こちらとしても注視しているということでございます。

現状、何ができるかということで、SO_x、硫黄酸化物につきまして、陸上からの電源というのが、いろいろ検討はあったんでしょうけれども、今のところはちょっと非現実的かと考えます。大きな電源で、かなり電気を使うので、それなりの搬送するための大きなモーターも動力も必要だということと、あと、硫黄成分の低い燃料というのも現状入手ができないということでございます。

今後も、こういった規制を所管する国交省等の動きも事務局として注視してまいりたいと

考えてございます。

○柳審議会会長 佐々木委員、よろしいでしょうか。

それでは、堤委員、どうぞ。

○堤委員 府中の工事の完了届についてなんですけれども、植物・動物のほうで、14種、5種が、評価書の調査のときには5種見られていたのが、今回の事後調査では見られなくなって、代わりに3種新しいのが見られましたというような報告がありました。

私、ちょっと専門ではないので、もし分かれば教えていただきたいんですけども、5種類あったものが今回見られなくなったけれども、5種類は生息地点が改変されない場所なので影響はありませんというように結論づけているんですけども、改変されない場所で影響がないとするなら、なぜ今回確認できなかったのかというので、もし分かっていることがあれば教えていただければと思っています。調査の場所が違うのか、それともほかの要因で、何らかの原因で減少してしまったのか、何か原因として考えられることがあればと思っていますんですけども。

○真田アセスメント担当課長 確認されなかった理由ですけども、道路事業においては改変してはいないんですけども、道路事業じゃない別の事業においてこの部分は改変されているということなので、以前確認した5種類をそのまま同じところで確認できなかったということでございます。

○堤委員 何か、そういうのも明記するといいいのかなと思います。ちょっとこの書き方だととても不思議な感じがするので、御検討いただければと思います。

○真田アセスメント担当課長 貴重な御指摘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。

それでは、宮越委員からどうぞ。

○宮越委員 小田急電鉄小田原線の連続立体交差について御質問させていただきたいんですけども、事業内容の変更届、こちらの冊子の中の4ページに変更の理由というのがありまして、その最後に、地下水保全対策の再検討に伴い、同区間の地下水変化の監視期間についても見直しを行うとあるんですが、先ほど御説明いただいた中には期間の変更についてはなかったように思うんですが、これはどういうふうに考えたらよいのでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 冊子の12ページをお願いいたします。こちらのところで、下段のほうの事後調査項目、こちらの水文環境のところの赤色のほうで、平成30年の第3・四半期のところから平成31年の第2・四半期の枠のところまで、赤い線が延びる形で1年間と

ということで、ここは監視を行うということになります。

○宮越委員 1年間延長されるということですね、当初の予定よりも。

○森本アセスメント担当課長 そうですね。1年間延長になります。

○宮越委員 分かりました。

あともう1点あるんですけども、その同じ資料の10ページに、表5-3に対象区間における見直しの結果というのがあるんですけども、これを見ると、変更前は通水管というのを設けることを想定していて、変更後は通水層となっているんですけども、先ほどの御説明だと、対策の手法については同じだということだったと思う、それで個数を減らすということだったと思うんですが、これだと管と層で大分違うと思いますので、それはどういうふうなことなんでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 こちらの区間については、通水層ということでございます。こちらのほうは通水層のほうで、当初は通水管ということで考えていたんですが、こちらのこの6ページの見開きのところにあるんですけども、こちらをご覧いただきたいんですが、こちらの左側のほうの世田谷代田のところの駅部のところに、この緑色のものが通水管ということで1つございまして、こちらの右側のほうの東北沢駅から下北沢駅間のほうも通水管ということで、こちらのほうはもう通水管で施工したんですけども、実際、この通水管ということで、塩ビ管で施工するという形で実際やってみていて、その実際のところ、施工の難易度とかそうしたところを踏まえて、あとになってくるこの対象区間のほうについては通水性、水みちとかそうしたことも踏まえて、土留壁を取り除く形のほうにしようと考えたと事業者から伺ってございます。

ですので、4ページの図でいうと、この通水対策の概要の図のところですが、通水層のところのこの土留壁のところを、そこに当たる部分は除くという形に変える形になったということで、塩ビ管とか通水管という形はとらない形になったと伺ってございます。

○宮越委員 分かりました。それではそれは、やっぱり通水層というのは当初計画のとおりで変わらないという理解でいいんですか。そこは変わっているんですか。

○森本アセスメント担当課長 塩ビ管を碎石層にするということでございます。

○宮越委員 では、変わっているということですね。

○森本アセスメント担当課長 はい。

○宮越委員 分かりました。ありがとうございます。

○柳審議会会長 齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 八王子都市計画道路のところで、1点確認と、それからちょっと意見があるんですけども、特に水質汚濁関係なんですけど、まず、ちょっと確認をさせていただきたいのは、この40ページのところに事後調査の提出予定時期というこの表があって、その見方、ちょっとよく分かってないなと思っているんですけども、この提出済みというものと、今回報告、⑩、⑪、⑫というのが一番下に出ていて、この点線で矢印がついているんですけども、その上のところの各種別のところには、この△とか▲がありますよね。これ、この点線、その⑩、⑪、⑫というその提出済みというところと、この三角のところは、これは一致しないといけないんじゃないですか、そんなことはないんですか。何となく、今回の⑫のところの報告範囲というのは、実は平成28年の第3四半期の途中からの報告ですよ。でも、何となくそこが終わっているような感じがしている。細かな話で申し訳ないんですけども。これは一致しないと本当はいけないんですよ、そんなことはないですか。

○森本アセスメント担当課長 こちら、表記が分かりにくい面もあるかと思うんですけども、今回のこの工事の施工中⑫というところが、これは報告の時期のところに縦線で点々とする形になっていまして、そここのところはどこなのかというと、山型の点線がありますけれども、そこでいくと、例えば一番上の騒音のところをご覧くださいと、▲のところ、26、27、28と、実線の矢印がございます。ここまでの区間のものを点々と山型に引っ張ってきまして、平成30年の第2四半期のところで報告をするというような形の表記ですので、分かりにくくて恐縮な面はございますが、そうした形のこの予定時期の表になってございます。

○齋藤委員 分かりました。

その件について、もう1点ちょっとあるんですけども、そうすると、23ページのところに水質汚濁に関する調査時期が書いてあって、一番下の調査期間の表なんですけれども、平成28年の11月と12月があるということは、ここもその点線が入ってないといけないということですね、特に水質に関しては。山型のこう。

ちょっと細かい話なんで、こっちはどうでもいいんですけども。しっかりやってもらったほうがいいかなと思ったので。

○森本アセスメント担当課長 水質汚濁のところは、26のところからやはり▲がスタートする形になりまして、平成28年度の第4四半期まで実線で矢印が延びてございますので、この実線の間期間に、平成28年度、先ほどおっしゃった23ページの、実際の寺田川の調査の平成28年11月14日、それから平成28年12月14日とございますので、実線の間ところで調査が行われている形かと思います。

○齋藤委員 分かりました。ちょっとまだ理解がうまくつなげないですが、表記として問題ないのだということであれば、それは結構です。

今度、私の意見のほうをちょっと述べさせていただきます。ちょっとそれとも関連はしている、余り関連ないのかな。

この水質汚濁の調査の時期の選定方法というか選定の根拠が23ページの(2)調査時点というところであって、濁水の発生が考えられる時点としたというふうに書いてあるんですね。その濁水の発生が考えられる時点というのを考えるときに、その工事の進捗の話と、それから降雨の発生とが関連しているような気がするんですけども、結局この対象となる工事をいつ具体的にやったのかという情報と、それから降雨の情報がここになくて、やっぱりそこらをちゃんと示していただいて、適切な時期に調査を行ったのだということをしっかり書いていただく必要があるんじゃないかなというふうに思います。ですから、ちょっと簡易過ぎるというか、ここから調査時期の時点の妥当性は判断できませんよねという意見でございます。

○森本アセスメント担当課長 御指摘ありがとうございます。

実際、おっしゃるとおり、11月、12月になぜその時期で行ったのか、そのところが切り回しの工事を今回、実施しているんですけども、そうした一連の工事が何月に、どの時期に行われて、その結果でこの時期であるという、そうしたところの表記をもう少し具体的にということでございますよね。その点につきましては、事業者のほうに伝えてまいりたいと思います。

○齋藤委員 よろしくお願ひします。

○柳審議会会長 平手委員、どうぞ。

○平手第二部会長 府中の都市計画道路の事後調査でございます。資料の6ページの景観のところの(2)ですね、環境施設帯に植栽された樹木が周辺の緑と一体となっており、本事業実施以前の緑の豊かさ感は変わらずという、この文言があるんですが、これに対応するのが、オレンジ色の冊子の94ページ、95ページ、見開きで見ていただくと分かりやすいんですけども、これ、そもそも論として、その予測の時点で見ていただくと、植栽、モニタージュされたものと全体の季節感がばらばら、合っていないということ。それから、事後調査の結果についても、冬季の写真ということで、この緑の豊かさ感は変わらずというふうな記載になっておりますけれども、その辺が表現と写真、予測されたものが合っていないという感じが、その辺のところ、もう少し丁寧にやっていただけるとありがたいなということでございます。

○真田アセスメント担当課長 御指摘のとおり、予測の時点は冬の時期ですけれども、それと事後調査の結果としても冬の時期、平成28年12月28日ということで事後調査をしております。御指摘のとおり、予測においては、常緑樹を想定してこのような景観の予測結果を立てているんですけれども、実際植えられたのが落葉樹ということで、平成28年12月28日の時点では、当然ながら、こういうように葉っぱがない状態になってしまっています。そういう意味では、季節感、見た目としては少し違うものになっております。予測では常緑樹だったのが実際には落葉樹ということで、その辺がずれてしまったという結果でございます。

○平手第二部会長 そうであるならば、その旨ちゃんと記載をして、夏の時期、これ平成28年ですから、これは平成30年ですので、期間がありますから、夏の時期に撮っていただいたもので、常緑樹を落葉樹に変えたということも記載をして、ちゃんと今、緑の豊かさ感というのがどうなっているかということが分かるような形で記載されるべきだったのではないかと思いますけれども。

○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。今後、対応というか、予測と結果について、きちんと整合が図られるように対応してまいりた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。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 東京港臨港道路の事後調査報告書ですけれども、これ、多分、私、毎回言っていると思うんですけれども、廃棄物の混在する建設発生土が発生する事業ということで、このあたりをよく注意して施工されるのがいいかなというふうにお話しさせていただいています。

それで、今回の事業区間において掘削があったと思うんですけれども、ちょっと教えていただきたいのが、57ページ、58ページぐらいのところだったと思うんですが、その部分の施工に当たって、ちょっと環境影響評価じゃないかもしれないんですけれども、作業員の作業環境などを配慮する必要があるかなと考えていまして、例えばガスとか粉じんとかにおいの関係の対策、測定などしながら、しっかりされていたのか、物によってはちょっとそういうものが気になるものも出てくると思いますので、そういったものが配慮されていたのかということが1点です。

それと、あと2点あるんですが、58ページのところで、下の図で、中防外の廃棄物の混在する建設発生土移動の指定場所とあるんですけれども、ここは仮置き場というふうにかかれ

ていて、仮置きをするということになっているんですが、この仮置きの後、どのようにされるのかという予定が分かれば教えていただきたいなというふうに感じました。

それと、60 ページのところ、掘削面のシート養生状況という写真があるんですが、これは図面でいうとどの場所になるのかなというのがちょっと知りたいなと思いましたので、教えていただけますでしょうか。

以上です。

○森本アセスメント担当課長 まず、1 点目の作業員の作業環境に配慮されたかということについてですけれども、このところについては確認をして御連絡をさせていただきたいと思えます。

それから 2 点目の、この 58 ページの仮置きの中防外の廃棄物の混在する建設発生土移動の件ですが、指定場所の件ですけれども、廃棄物の混在する発生土については、埋め戻しには使用しない予定と事業者のほうから伺ってございます。それで、委員御指摘の仮置きの後についてどうするかということについては、これについてはどうする形なのかというところは特に事業者のほうから伺っていない状況でございます。正確なところは、事業者の確認をしてみないと分からない面はあるかと思うんですが、まだ仮置きの状態が一定の期間続く可能性はあるかとは思えます。

それから 3 点目の掘削面のシートの養生状況についてですけれども、この 60 ページの写真 6-3 のところ、実際どのあたりなのかというところでは、58 ページの図 6-1 で申し上げますと、中防外の、下側のほうの保管場所が 2 か所示されてございますけれども、その右側のほうに、水面があるところの南側のあたりになるかと思えます。

○池本委員 ありがとうございます。

57 ページの環境保全のための措置の実施状況の表の一番下で、ここで強風などによる廃棄物の飛散防止のため養生してくださいみたいなことで、多分、私がお願いして加えていただいたことかなと思うんですが、それに対応する写真なのかなと思っていたんですが、できれば、そういうような写真を入れていただいたほうがありがたいなというふうに感じました。

○森本アセスメント担当課長 はい。

○池本委員 それとあとは、あわせて、59 ページの建設発生土の保管状況に関しても、これも非常にイメージできてありがたいんですが、やはり廃棄物の仮置き部分がどのように仮置きされているのか、その管理の状況はやはり注視したいと思っていますので、その

状況が分かるような写真とか、そういうのがあるとありがたいなというふうに感じました。

以上です。

○森本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。

今、委員御指摘のとおり、特にこの廃棄物の混在する建設発生土、この仮置きということはどういう状況なのか、そうしたことが具体的に分かる写真をという御指摘ですが、事後調査のほうはまだ引き続いてまいりますので、あとの報告書等で対応させていく方向で事業者と調整させていただければと思います。

○池本委員 よろしく願います。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、宮越委員、どうぞ。

○宮越委員 先ほどの間させていただいた小田急電鉄小田原線について、もう一度よろしいですか。もう1点確認させていただきたいことが、教えていただきたいことがありまして、変更届の、今日の資料の14ページの最後の変更届なんですけれども、先ほど教えていただいた限りでは、変更内容は通水層の設置間隔だけではなくて、通水対策についても変更前は通水管だけだったのが、変更後、通水管と通水層という感じに変更されたと思うんですけれども、この変更内容については、今、設置間隔しか書いていないんですが、もし、その方法も変更されているようであれば、ここに追記されるべきだと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 今、宮越先生御指摘のとおり、管から層にというところについては、至らない部分がありまして、その点については改めたいと思います。

○柳審議会会長 宮越委員、よろしいでしょうか。

○宮越委員 分かりました。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、日下委員、どうぞ。

○日下委員 少し前に戻っても大丈夫ですか。

東京サービスステーションの建設事業の事後調査報告書なんですけれども、先ほど森川委員からも御指摘があったんですが、ここの報告書で5ページに書かれている二酸化硫黄が一般局よりもちょっと高目だと、少し高目であると、それは船舶の係留位置に近かったから船舶燃料に由来するというふうにならなくて、きっとそうなんだと思うんですけれども、その場合に、そもそも予測の調査と事後調査で、東京SSの出荷がピークとなる冬季の代表的な

ところを選んだと書いてあるんですが、これはそのセメントの出荷がピークになるときは、大体船舶がとまっている時期も同じように年間の中では一番ピークになるんでしょうか。それとも、車で出荷していくから、車が多いということをイメージしていて、船舶が係留している時間とか、船舶の数がピークというのは関係ないのか、どうなんでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 事業の内容に関する事なので、詳しいことは申し上げられないんですが、やはり委員の御指摘のとおり、出荷をするには入荷をしなければなりませんので、当然ながら船舶が多いときがそのまま出荷が多いとき、車が多いときとほぼ同じ時期になるのではないかなと想定はされます。ただ、こちらのほう、私ども断言はちょっとできませんが、恐らく御指摘のとおりだと思われまます。

○日下委員 もし、時期が同じだったとするならば、この時が一番年間のピークになるのでそんなに問題ないと思ったんですけれども、もし車は多いけれども船舶は多くない時期だったとすると、そして、もし濃度が高かったのが船舶のせいだということだったとすると、もっと高い時期があり得るということになるので、そこはどこか、今回は7月～12月の船舶の数とかまとめて書いたり、大気質期間中、多分12月の船舶の数みたいなのが54ページに書いてあるんですけれども、7月～12月とまとめないで、年間の月別の船舶の数とかを書いておけば、ああ12月が一番多いから、これ以上はならないだろう、逆にいうと、もしそれが7月か何かが一番多くて12月が少ない時期だったら、船舶が最大要因なのに少ない時期にやったので、ひょっとすると船舶が多いときはもっと濃度が高くなるかもしれないねということになってしまうので、何かその情報がもし分かれば、次回からは車だけじゃなくて、こういう港の場合は船舶も意識して情報をつけたらいいんじゃないかと思いました。

今回は同じ時期だということだと思うので、特に問題ないと思います。

○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。

今回、これは工事の完了後なので、この報告書につきましてはもうこれで終了ですけれども、次回からきちんと対応するようにいたしたいと考えております。

○柳審議会会長 日下委員、よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、御発言がないようですので、受理関係につきましてはこれで終わりにしたいと思います。

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、これもちまして本日の審議会を終わりにしたいと思います。
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 39 分閉会)