

平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第8回総会 議事録

■日時 平成30年11月30日（金）午前10時00分～午前11時35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、小堀委員、坂本委員、
佐々木委員、谷川委員、寺島委員、平林委員、森川委員

■議事内容

1 諮問

「(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」環境影響評価書案
⇒ 会長の指名により、第二部会へ付託

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	・ (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11月5日
2 事 後 調 査 報 告 書	・ (仮称) 四谷駅前地区市街地再開発事業 (工事の施行中その2)	平成30年10月31日
	・ 多摩都市計画道路3・4・19号線建設事業 (工事の完了後その2)	平成30年11月9日
	・ 株式会社 大博建設 採石場拡張事業 (工事の施行中その4)	平成30年11月13日
	・ (仮称) 虎ノ門2-10計画建設事業 (工事の施行中その2)	平成30年10月29日
	・ (仮称) 大久保三丁目西地区開発事業 (工事の完了後)	平成30年11月14日
3 変 更 届	・ (仮称) 晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業	平成30年10月31日
	・ (仮称) 東京港臨港道路南北線建設計画	平成30年11月6日
4 着 工 届 (事後調査計画書)	・ (仮称) 虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業	平成30年11月7日

平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第8回総会
速 記 録

平成30年11月30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)

○森本アセスメント担当課長 おはようございます。

定刻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 11 名の方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 8 回総会の開催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、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、傍聴人の方を入场させてください。

(傍聴人入场)

○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 8 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、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。

○森本アセスメント担当課長 承知いたしました。

本日の資料、1 ページをお願いいたします。

お手元の資料でございますが、資料 1 は諮問文でございます。朗読いたします。

30 環総政第 535 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 30 年 11 月 30 日

東京都知事 小池 百合子

記

諮問第 489 号 「(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」環

境影響評価書案

よろしくお願いいたします。

○柳審議会会長 ただいまの「(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」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、どうぞよろしくお願いいたします。

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。

○真田アセスメント担当課長 それでは説明いたします。

お手元にごさいます、かなり分厚いオレンジ色の環境影響評価書案に沿いまして説明をさせていただきます。

それでは、オレンジ色の環境影響評価書案、1ページをご覧ください。

先ほど件名の説明がございましたが、この事業の事業者の名称ですけれども、JR東日本、東日本旅客鉄道株式会社でございます。

2番目、対象事業の種類ですが、今回、対象事業は、自動車駐車場の設置となっております。

3番、対象事業の内容の概略です。

本事業につきましては、港区芝浦四丁目、港南二丁目、高輪二丁目及び三田三丁目に位置する敷地面積約7.2haに、業務、商業、文化創造施設、教育施設、住宅、ホテル及び駐車場などの複合施設を整備するものでございます。

それでは、引き続きまして11ページをご覧ください。

この件につきましては、平成30年3月に答申があったところでございます。そのため、調査計画書の修正の経過及びその内容の概要がでございます。

11ページの下の方なんですけれども、こちらをご覧くださいとおり、調査計画書に対する知事の審査意見書や周辺地域区長の意見を勘案するとともに、事業計画の具体化に伴い調査計画の一部をご覧のとおり修正してございます。

それでは、13ページをご覧ください。

対象事業の目的及び内容でございます。

引き続きまして14ページをご覧くださいませでしょうか。

14ページが計画地の位置図となっております。今回、本事業の計画地ですが、この品川駅の北にある1、2、3、4街区は、都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域、品川駅・田町駅周辺地域に位置してございます。広域交通の拠点性の強化や多様な機能が集積

する魅力ある新拠点の形成などが掲げられてございます。

また、本事業の計画地ですけれども、JRの品川車両基地跡地でございます。大規模な総合車両基地でございましたが、車両基地の再編や合理化及び電車の運用計画の見直しなどに伴いまして、この14ページの下に書いてありますが、新駅（別事業）の設置を契機に再編整備を進めているというところでございます。

続いて、事業の内容でございます。引き続き14ページのほうをご覧ください。

位置に関しましては、先ほど申しましたとおり、港区芝浦四丁目などとなっております。一番南にある4街区の南側約400mにJR品川駅がございまして、一番上にある1街区の北東側約400mにJRの田町駅があります。上から3つ目の3街区の西側約100mに泉岳寺駅がありまして、交通利便性が高い交通結節点となっております。

それでは、17ページをご覧ください。

17ページ、事業の基本計画でございます。

それでは、引き続きまして18ページの図をご覧ください。

先ほどの図よりさらに大きくしたところですが、計画地の北側から1街区から4街区を配置しておりまして、建物2階には、この図のハッチングがかかった部分にオープンデッキ、広場を設置するとなっております。また、1街区と2街区、2街区と3街区及び3街区と4街区の間の道路上部をデッキ及び広場で接続して、計画地全体及び街区間の歩行者空間を確保するという計画です。また、新駅の事業と一番南にある4街区は2階で接続し、駅と街が一体となった交流空間を整備するというものです。さらに、4街区の西側は、計画地西側区域とつながる地上の広場を2か所整備する計画となっております。

それでは建築計画ですが、隣の19ページをご覧ください。これを横にしてご覧いただきますとよく分かるかと思えます。

この図の左側から1街区、1、2、3、4となっておりますが、まず住宅、教育施設などからなる1街区、また、その隣の文化創造施設などからなる2街区、その隣には業務、商業、熱源機械室などからなる3街区、その隣に業務、商業、ホテル、コンベンションなどからなる4街区となっております。

延床面積は、合計で85万1,000㎡、計画建物の最高高さは約173m、住宅の戸数、こちらは約860戸で、駐車場の台数は合計で約2,290台の計画となっております。

それでは、20ページをご覧ください。

20ページの一番上に将来完成予想図が出ております。図の左側が品川駅方面で、右側が田

町駅方面となっております、図の左から4街区、3街区、2街区、1街区と、それぞれこのような将来完成予想図となっております。

それでは、21ページをご覧ください。

この施設ができたときの関連車両走行ルートでございます。こちら21ページは、関連車両が入庫するルートでございます。各街区ごとに別事業で整備される道路が整備されまして、そちらのほう走行ルートとなっております。

それでは、22ページをお開きください。

先ほどは入庫でしたが、こちらは出ていくほうの出庫のルートでございます。第一京浜、高輪麻布線、特別区道第1048号線などを使って出庫するというルートと予定されております。

それでは、隣の23ページをご覧ください。

23ページですが、こちらは歩行者の動線となっております。先ほど説明をさせていただきましたが、2階に歩行者用のデッキを整備して、それと、これからできるのですが、新駅をつなぐ計画となっております。各街区の間も2階部分のデッキでつないで、それぞれ街区ごとの回遊性を確保するという計画です。この中の青い線は、歩行者動線のうち地上の歩行者動線、あと黄色い動線は、デッキを歩く2階の動線となっております。

それでは、続きまして24ページをお開きください。

こちらは熱源計画でございます。

下にある図をご覧ください。

本事業におきましては、ここの図にありますとおり、地域冷暖房施設を計画地内に設置するようになってございます。そちらのほうでエネルギー利用の効率化やエネルギー消費量の削減、あるいはCO₂の排出量の削減など、環境負荷の低減を図る計画です。それにより都市の低炭素化を推進するというものです。また、商業施設、あるいはホテルの厨房生ゴミ及び厨房排水残渣を収集し、それによりメタンを発酵させ熱利用を行うバイオガス利用設備を設置する予定です。

また、こちらの2街区と4街区の地下に、地中熱を熱源とした再生可能エネルギーの活用を行う地中熱利用設備も計画してございます。地中熱の利用ですが、地下の基礎躯体耐圧盤の内部に熱交換のための配管を埋設し、水を循環して熱を交換するシステムを採用するので、地下水は採取しないというものでございます。

それでは、隣の25ページをご覧ください。

こちらの図に関しましては、この地下に熱源施設と、駐車場がございますので、換気施設

のための排気口の位置図となっております。例えば、真ん中のほうだとコジェネレーションの高さ 167m、あと冷温水発生機、温水ボイラの 167m の排気口の位置図が出てございます。

それでは、26 ページをご覧ください。

緑化計画でございます。

下の「緑化面積」とある表があります。そちらをご覧ください。

計画地内におきましては、東京都の都市開発諸制度の活用方針、あるいは東京都の自然保護条例、また港区で制定しています港区みどりを守る条例という基準がありますので、そちらの求める必要緑化面積を満足する緑化計画としてございます。

まずは、東京都の緑化率の基準である 40%、こちらは都市開発諸制度の活用方針の基準ですが、こちらを確保し、なおかつ港区の緑化基準を満たす計画としておりまして、合計で約 2 万 7,700m² の緑化を確保する計画となっております。

隣の 27 ページは、緑化のイメージ図でございます。

それでは、28 ページをご覧ください。

廃棄物の処理計画です。

下の図をご覧くださいいただけますでしょうか。

先ほどちょっと触れましたけれども、商業施設、あるいはホテルの厨房生ごみ及び厨房排水残渣を収集し、メタン発酵させて熱利用を行うバイオガスの利用設備をこの 4 街区の地下に設置する予定でございます。そちらから出た臭気に関しては、建物の屋上に持って行って排気するようになっておりますが、これにより廃棄物の搬出量の削減及び有効利用による温室効果ガスの低減を図る計画となっております。

続きまして、29 ページをご覧ください。

工事工程でございます。

下の表をご覧ください。

ここにありますとおり、工事期間約 54 か月を予定してございます。着工が平成 31 年度、2019 年度で竣工が平成 36 年度となっております。供用を開始する予定でございます。工事については 1 街区から 4 街区を同時並行して行う計画であり、1 街区のみ既存建物の解体工事があるとなっております。新築工事につきましては、1 街区、2 街区、4 街区においては順打ち工法、3 街区においては逆打ち工法を採用する計画となっております。

建設作業の作業時間ですが、7時から19時で1日10時間以内を原則として、日曜・祝日の作業は原則として行わない予定となっております。

しかしながら、隣に鉄道の施設がありますので、鉄道の正常な運行を確保しながらの施工が必要となるため、線路に影響を与える可能性のある作業、周辺住民が日常生活において支障を感じない程度の作業、及び工事の性質上中断が困難で連続して行う作業、コンクリートの打設等ですけど、これについては夜間作業等を行う場合があるとしてございます。そういった夜間作業等を行うことについては、極力少なくなるよう検討するとともに周辺住民に周知した上で作業を行うとしてございます。

それでは、32 ページをご覧ください。

工事用車両でございます。

今回の工事で工事用車両の走行台数が全街区合計で最大となるのは工事着工後 18 か月目となっております。工事車両台数が大型車で 1,789 台/日・片道、小型車が 88 台/日・片道、合計で 1,877 台/日・片道となっております。

工事用車両の走行ルートなんですけれども、隣の図面を見ていただくようになってございます。工事施工計画及び周辺交通状況を考慮して、出入口とか走行ルートの設定については計画することになってございます。1 街区から 3 街区については周辺道路が未整備であり、本事業の工事と並行して道路工事が行われるため、工事車両の運行計画は道路工事施工者と調整を図りながら設定するとなっております。

それでは、下の 35 ページをご覧ください。

35 ページは主な建設機械の表でございます。

こちらは、全街区合計では工事着工後 21 か月目で稼働台数 244 台/日、1 街区では工事着工後 15 か月目、2 街区では工事着工後 16 か月目、3 街区では工事着工後 23 か月目、4 街区では工事着工後 43 か月目が、それぞれ稼働台数が最大となる計画でございます。

それでは、36 ページをご覧ください。

環境保全に関する計画等への配慮の内容でございます。

今回の計画に関しましては、いろいろな行政における計画を満たすような計画となる予定でございますが、この「環境保全に関する計画等への配慮の内容」の下から 2 行目のほうをご覧くださいませでしょうか。

こちらに、「また、低炭素都市の実現に向けた環境配慮の取り組みである、C40（世界大都市機構先導グループ）が推進する低炭素の開発プログラムに東京都を通して参画する」となっております。こちらについては、まず C40 についてですが、世界の大都市が連携して温室効果ガスの排出削減に取り組む、そういうネットワーク体でございます。加盟している都市

としては、東京は当然そうなんですけども、あとはロンドンとかあるいはオーストラリアのシドニーとか、84都市が、こちらのほうに参画してございます。2006年に東京都も参画してございます。

今回の品川駅の開発ですけども、C40は、低炭素都市開発認証制度というのがあります。その認証の取得を目指しているというものでございまして、そういった認証制度のエントリーした案件としては、日本では品川のこの案件が初めてだということです。海外に目を向けますと、17都市における開発がエントリーしているとのこととございます。

これが認証されれば、環境に配慮した都市開発ということでお墨つきといいますか、認められて、正式にこういうC40から認められるということで、それによりまして環境価値の上昇でありますとか、あるいはテナントの誘致とか、そういったものにつながる可能性があるとなっております。

続きまして、45ページをお開きください。

環境影響評価項目でございます。

選定した項目ですけれども、今回は大気汚染、悪臭、騒音・振動、水質汚濁、地盤、水循環、日影、電波障害、風環境、景観、廃棄物、温室効果ガス、以上の12項目となっております。

それでは、46ページをお開きください。

46ページに環境影響要因と環境影響評価の項目との関連表がありまして、それぞれ丸印がついているところが環境影響評価を行うものでございます。

それでは、47ページをご覧ください。

選定した項目及びその理由でございます。

この中で特徴のあるものとしたしましては、47ページの2段目にございます悪臭でございます。先ほど御説明したとおり、バイオガスの利用設備がございます。これにより計画地周辺の臭気に影響を及ぼすおそれがあるということで、今回悪臭を環境影響評価項目として選定してございます。

続きまして、48ページをご覧ください。

もう一つ特徴のあるものとしては、一番上の水質汚濁となっております。

この計画では地中熱の利用設備がありますので、計画地周辺の水質汚濁、ここでは地下水の温度に影響を及ぼすおそれがあるということで、水質汚濁を環境影響評価項目として選定してございます。こちらは、地下水は採取しない間接方式を採用してございます。

それでは、引き続きまして 50 ページをご覧ください。

選定しなかった項目でございます。

まず、土壤汚染ですが、計画地内の土壤汚染については、以前車両基地だったということから、品川駅の改良において土壤汚染対策法及び環境確保条例に基づき調査を実施してございます。その結果、一部で鉛、ふっ素等の物質が確認され、形質変更時要届出区域に指定されましたが、汚染拡散防止が既に実施されて、指定した区域の解除が既になされてございます。

あと、下から 2 つ目の史跡・文化財でございます。

今回の計画地ですが、国や都、あるいは区の指定の文化財ではなく、周知の埋蔵文化財包蔵地は確認されてないことから、事業の実施により史跡・文化財に影響を及ぼすおそれはないと考えるとしてございます。

また、なお書きではありますが、事業の進捗に応じて港区の埋蔵文化財取扱要綱に基づき港区教育委員会の指導を受けるとともに、工事の施行中に未周知の埋蔵文化財が確認された場合には、文化財保護法などに基づき適切な処置を講じるとしてございます。

最後に、自然との触れ合い活動の場でございます。

計画地の周辺には、主要な自然との触れ合い活動の場として高輪・白金散策コース及び芝浦・台場散策コースの一部がありますけれども、計画地から離れているということで、これらのコースに影響を及ぼすおそれはないということで、以上のこの 1、2、3、4、5 項目については選定をしておりませんということでございます。

簡単ではございますが、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御質問等はございますでしょうか。

小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 御説明ありがとうございました。

いろいろ配慮されて、すばらしい計画だと思いましたが、C40 という低炭素の開発プログラムの取組をするということですが、24 ページの例えば熱源フローを見ますと、4 つの街区がそれぞれエネルギーを削減するというので一体的にやっている。これは、そういうのはエネルギーの削減にはなると思うんですが、一方どこかで何か障害があったとか災害を受けたというようなときのリスクマネジメントというのはどういうようになっているんでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 防災対策ということでございますが、例えば 16 ページをご覧

いただけますでしょうか。

こちらの事業の基本構想として整備方針を掲げられておるんですが、この3番をご覧いただきたいんですが、「防災対応力強化とC40が掲げる先導的な環境都市づくり」というところで、その1番で、「地域の防災対応力強化とエネルギーネットワーク構築」ということで一時滞在施設の整備、一時滞留スペースの確保、各街区で連携した災害支援機能を確保するようになってございます。あと自立・分散型のエネルギーネットワーク構築により、災害時の業務継続性を確保ということになってございます。

こちらに関してですが、特徴的なところが、地域冷暖房がある、あるいは地中熱利用設備があるというのもあるんですが、東日本旅客鉄道の自営電力を使うというのが大きな特徴になっておりまして、自立・分散型のエネルギーネットワーク構築によって災害時でも業務の継続性を確保するような取組を進めるという計画となっているものです。

○柳審議会会長 小堀委員、よろしいでしょうか。

○小堀委員 私がもうちょっと知りたかったのは、それぞれ1、2、3、4街区のある意味の独立性というか、そういう観点の対応をされているかなというので、地域全体としてのこの役割と防災、ちょっとそういう意味ではなかったんですが。

○真田アセスメント担当課長 これは直接アセスメントとは関係ないんですけど、今回のこの事業に関して品川北周辺地区まちづくりガイドラインというのが出ておりまして、こちらの中で災害に強い場所づくりに取り組むということで、帰宅困難者支援の施設とか備蓄倉庫を整備するというのがあるんですけども、あとは災害に強い都市づくりに取り組むということで、都市再生安全確保計画の作成を想定し、官民が連携して発災時の情報提供、一斉帰宅抑制のルール化などの防災計画づくりに取り組むというような、これはあくまで計画指針ですけども、そこにはそういう対策、取組が書かれております。

また、エリアマネジメント活動を通して緊密な地域コミュニティを形成し、自主防災組織の組成などにより被災者の救援や物資の備蓄等の協力分担を行い、自助共助の役割を果たす地域づくりを検討するというようなことが計画指針に書かれておりますので、そういった委員のおっしゃるようなことにも対応する計画と考えてございます。

あともう一つ、各1、2、3、4街区とあるんですけども、それぞれに例えば何か災害があったときには、コジェネレーションとか、あと自営電力によって一つ一つの建物というんじゃないくて、各建物間での電力をやり取りするような仕組みもとられる計画となっておりますので、何か非常時においても、3街区はいいけど4街区はできませんというようなことに

はならない計画であります。

○柳審議会会長 小堀委員、よろしいでしょうか。

○小堀委員 はい。

○柳審議会会長 それでは谷川委員、どうぞ。

○谷川委員 ちょっと説明の中で細かなことになってしまって、詳細は池本委員、第二部会のほうで検討されると思うんですけども、廃棄物に関連して、一つこの施設の中の廃棄物の関連で、売りとしては、生ごみの処理、バイオガス化施設をつくるということになっておりまして、悪臭のところでも説明の中で紹介されていましたが、実際は廃棄物の中で生ごみの処理、バイオガス化処理のことに余り触れていच्छゃらないということなので、規模は非常に小さいんで、そこまで書く必要はないのかもしれないけれども、やはりアピールするということであれば、そこを廃棄物の中でしっかり書いていただいたほうがいいのかなというふうに思いました。

あと同時に、これも細かくて申し訳ないんですけども、生ごみのバイオガス化施設は必ず排水が出ますので、濃厚な排水が出て、それは希釈なり、あるいは下水道放流するに当たってもそのままでは放流できませんので、そこに対して希釈でいくのか、それとも水処理をつけてやるのかという、そういう細かな売りのところの環境対策もしっかりやっていますよということで、悪臭だけではなくて全体像を見ながら書いていただくようにしていただきたいと思います。

そのあたり、先ほど申し上げましたように、池本委員から御指摘があろうかと思えますけど、よろしくお願ひしたいと思えます。

○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。

評価書案の作成ですが、今回、評価書案の作成、あるいは評価書時点で記載ができる範囲、計画の熟度に従って記載をできる範囲においては、できる限りそういったことも含めて記載をするように事業者には伝え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。

それでは、私から。

地中熱利用を考えられておりますけれども、これは地下水を採取しないでクローズドの形で行うというようなことですが、最近は大阪市のうめきた地区の実証実験でも明らかのように、全量還元型という形で、地中熱利用を特区指定によって行うという方向が打ち出されていまして、今、国ともそれを検討しておりまして、認める形になろうかと思えますけ

れども、そういった代替的なことを、それは東京都の地下水を利用することにもなるので、それに東京都は地下水については非常に利用を制限しているという観点もありますから、なかなかそこまで検討しなかったのかもしれませんが、その点の検討は類似事例では3件ぐらい、クローズドの形のものだけのヒートポンプを取り上げておられますけれども、そういった大阪の動向とかは把握されなかったのでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 今、会長がおっしゃったことに関しましては、おっしゃったとおり、この本編、評価書案の193ページから194ページに至るような、通常地中熱を利用したヒートポンプシステムを使った事例について書かれておりますが、こちらについて大阪市のそういった地下水を利用するような形のことを事業者が把握していたかどうかについては、私もちょっとそこまで、今お答えできるようなところまで把握できておりません。申し訳ありません。

○柳審議会会長 結構です。

ほかにいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

御発言がほかにないようですので、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。

○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。

本日の資料2ページ、お手元の資料2をご覧ください。

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、それから事後調査報告書が5件、変更届が2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、説明させていただきます。

それでは、資料の3ページをご覧ください。

まずは事後調査報告書でありまして、「(仮称)四谷駅前地区市街地再開発事業」でございます。

では、お手元でございます、このホチキスどめの事後調査報告書、こちらを使いますので、これをご覧ください。

まず、規模についてですが、こちらの報告書2ページをご覧ください。

2ページをご覧くださいと、計画地としては新宿区の四谷駅前ですが、四谷一丁目及

び本塩町の一部となっております。

3 ページ、隣をご覧ください。

事業区域面積は 2.4ha で、そのうち敷地面積が 1.8ha、延床面積が約 14 万 m²、最高高さ約 145m となっております。使用用途はここにありますとおり、業務、商業、住宅、教育、駐車場等となっております。工事期間が平成 26 年度から平成 32 年度となっております、現在本体工事中となっております。供用開始は平成 32 年度でございます。

それでは、資料 3 ページにまたお戻りください。

事後調査の区分は工事の施行中その 2 でありまして、調査項目は、以下の土壌汚染、地盤、水循環などとなっております。

まず、土壌汚染でございますが、汚染土壌の状況の調査の結果、計画地の一部で鉛による土壌汚染が確認されたところでございまして、形質変更時要届出区域に指定されております。その後、掘削除去の措置を実施し、形質変更時要届出区域の指定が既に解除されております。

2 番目の地盤でございます。

まず、(1) 地盤の変形の範囲及び変形の程度でございますが、調査期間における各調査地点の水準測量の結果ですが、変動幅が 0.001m～0.008m とわずかであったということで、掘削区域の周辺における地盤の著しい変化はないものと考察してございます。

(2) の掘削工事に伴う地下水の水位の変化の程度でございます。地下水位ですが、縦に第 1、第 2、第 3 と帯水層がありまして、まず第 1 帯水層で T. P. +22.84～+29.45m、第 2 帯水層では T. P. +18.44～+27.08m、第 3 帯水層では T. P. +11.90～+21.34m となっております、地下水位の著しい低下はそれぞれ見られなかったということから、掘削工事に伴う地下水位の低下による著しい地盤沈下というものはないものと考察してございます。

3 番、水循環でございます。地下水位に関しては先ほどの地盤のところとも同じでございます。この第 1 帯水層、第 2 帯水層、第 3 帯水層のそれぞれの地下水位の変位から、掘削工事に伴う地下水の揚水により計画地周辺の地下水位に著しい影響を及ぼすことはなかったと考察をしてございます。

4 番の自然との触れ合い活動の場でございます。ここの計画地は、新宿区史跡めぐり地図に示される史跡めぐりコース（市谷コース）の一部は計画地東側の外堀通りを利用経路としていることから、工事用車両の出入りに交通整理員を配置してございます。出入り口の街路樹の落ち葉などはきちんと清掃し、歩行者の円滑な通行、快適な歩行空間の確保に努めたところでございます。以上から、自然との触れ合い活動の場までの利用経路への著しい影響

はないものと考察してございます。

4 ページをご覧ください。

5 番の廃棄物でございます。

(1)、(2) に建設発生土と建設汚泥の発生量について予測と事後調査の結果をそれぞれ記載してございます。

(3) に建設工事に伴い生じる廃棄物の発生量となっております。ここの下の表にありますとおり、コンクリート塊が予測結果を上回っておりますが、その理由としては、山留め壁である SMW、これの内側の掘削工事の際に、図面などの既存資料で予想できなかったコンクリートなどの地下埋設物が確認されたということです。地下躯体や地中障害物の撤去の際に、解体重機の足場の補強として地上躯体の解体時に発生したコンクリート塊、こういったものを敷いて足場の補強として使ったことから、今回、建設工事に伴う廃棄物の発生量、特にコンクリートについては増えたと考察してございます。

苦情の有無については、今回ありませんという結果でございました。

引き続きまして、5 ページをご覧ください。

続きまして、「多摩都市計画道路 3・4・19 号線建設事業」でございます。

こちらは、事業の種類は道路の建設でございます。規模については、お手元でございます青い製本した事後調査報告書、これをご覧ください。事後調査報告書の 4 ページをご覧ください。

4 ページに地図ございます。ここの点線に書いてあるのが対象路線でございます。延長は約 1.4km となっております。場所が多摩市の東寺方というところで、野猿街道との交差点、交差をするところから終点は多摩市乞田で、府中町田線との交差するところまでの全長約 1.4km となっております。こちらの道路、道路幅員が 25m ですが、副道が併設されているところは 35m の幅員となっております。道路構造は平面構造となっております。工事期間が平成 9 年～平成 18 年度で既に完了しております。供用開始は平成 18 年度で、既に供用開始されているところでございます。

それでは、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、工事の完了後その 2 となっております。今回、最終報告でございます。調査項目・事項としては、大気汚染、騒音、振動でございます。

まず、大気汚染でございますが、自動車交通に伴う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たということでご

ざいます。日平均値の最大値は全ての地点でやはり予測結果を下回り、参考比較とした一酸化炭素の環境基準を下回ったという結果でございます。

二酸化窒素ですが、こちらも期間平均値は全ての地点で予測結果を下回ったということでございます。日平均値の最大値は全ての地点で予測結果をやはり下回り、参考比較した二酸化窒素の環境基準を下回ったという結果でございます。

次、二酸化硫黄ですが、こちらに関しましても、期間平均値は全ての地点で予測結果を下回ったということでございます。日平均値の最大値は全ての地点で予測結果を下回り、参考比較した二酸化硫黄の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 SPM、浮遊粒子状物質の日平均値の最大値は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。

2 番目、道路交通騒音でございます。騒音レベル L_{A50} の事後調査結果ですが、一部の地点で予測結果を上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、調査地点がバス停留所や交差点に近接していたということで、そういった道路構造上の制約などにより予測をしていた連続的な遮音壁が一部、こういった交差点やバス停留所によって設置できなかったということが理由として考察してございます。あと、騒音レベル L_{Aeq} の事後調査結果ですが、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。

3 番目、振動、道路交通振動でございます。騒音レベル L_{10} ですが、事後調査結果は全ての地点で予測結果及び規制基準を下回ったという結果でございます。

苦情の有無については、特になしでございます。

続きまして、6 ページをご覧ください。

「株式会社大博建設採石場拡張事業」でございます。

事業の種類は土石の採取でございます。

お手元でございます、このホチキスどめの、こちらの事後調査報告をご覧ください。事後調査報告書の 2 ページをご覧ください。

事業所の所在地ですが、八王子市小津町一番地外となっております。場所としては、圏央道の八王子西インターの近くという場所でございます。

それでは、5 ページをご覧ください。

事業区域面積が全部で 32 万 3,461.5 m^2 となっております。事業計画区域としては、18 万 2,336 m^2 となっております。ただし、ここに関しては拡張事業ということで、既に事業区域、採掘が終了したところがございます。既事業区域は既に採掘が終了した部分、こちら 14 万

1, 125. 5m²となっております。採石期間は平成 12 年度から 18 年 7 か月間予定ということで、足しますと、平成 30 年 7 月となるんですが、こちらに書いてありますとおり、採掘はほぼ終了しているという段階でございます。総採取岩量は 502 万 t、生産品目は生コンクリート用 砕石・砕砂、アスファルト用 砕石、道路用路盤材でございます。年間採取岩量 27 万 t となっております。採掘方法、露天階段採掘法となっております。

資料の 6 ページにお戻りください。

今回の事後調査区分、工事の施行中その 4 として、事後調査の調査項目・事項は、大気汚染、騒音・振動、水質汚濁となっております。

まず、大気汚染です。

環境大気のうち、一般粉じん（降下ばいじん）でございますが、降下ばいじんの事後調査結果はいずれも評価書時の現況値を下回ったという結果です。この環境大気に関しては、最寄り民家と敷地境界でそれぞれ測定をしております。

次に、環境大気のうち、浮遊粒子状物質です。浮遊粒子状物質の期間平均値の事後調査結果はいずれも予測結果及び環境基準を下回ったという結果でございます。

沿道大気でございます。SPM、二酸化硫黄、一酸化炭素、二酸化窒素、こちら 4 種類となっております。沿道大気の間平均値の事後調査結果は、いずれも予測結果及び環境基準を下回ったという結果でございます。

次に、2 番目の騒音でございます。

まず、採掘に伴い発生する発破騒音レベルでございます。こちらも発破騒音、工場騒音、重機騒音とありますけれども、こちら敷地境界、あるいは最寄り民家付近で測定をしております。発破騒音レベルですが、 L_{Amax} は事後調査結果はいずれも予測結果を上回ったとなっております。

予測結果を上回った理由ですけれども、この事後調査報告書の 48 ページをお開きいただけますでしょうか。48 ページの下のほうに、この最寄り民家と敷地境界と採掘のための発破位置、こちらの位置関係をイメージした図が書いてあります。こちら、見ていただきたいんですが、重機騒音と同程度と想定した減衰効果について、ここは山の中なので山林等があるんですが、そういったものの減衰効果が発破騒音ではそこまで見込めなかったということや、この図にありますとおり、発破位置が深い V 字状の谷底部であるために、発破音の共鳴やうなりが発生したこと、あるいは火薬を装填するせん孔の向きが最寄り民家に向いていたということが予測結果を上回った理由として考察をしております。

それでは、また、6 ページのほうをご覧ください。6 ページのところです。

プラントの稼働に伴う工場音騒音レベルでございます。工場騒音レベル L_{A5} の事後調査結果なんです、事後調査結果はいずれも予測結果と同程度であり、規制基準を下回ったという結果でございました。

7 ページをご覧ください。

次に、採石に伴い発生する重機騒音レベルです。重機騒音レベル L_{A5} ですが、こちら、事後調査結果は最寄り民家において予測結果及び規制基準を上回ったとなっております。予測結果を上回った理由といたしましては、再び報告書のほうの 43 ページをご覧くださいませうでしょうか。43 ページ、ご覧いただきますと、この図を横にしてご覧いただきたいのですが、図の左の上のほうにほかの採石事業の出荷事務所あるいはリサイクル処理施設といったものが記載されておりますが、調査地点の近傍の他事業の採石出荷事業所及びリサイクル処理施設のバックホーなどが稼働したため、予測結果あるいは規制基準を上回ったと考察をしております。

それでは、また資料の 7 ページにお戻りください。

ダンプトラックの走行に伴う道路交通騒音レベルでございます。道路交通騒音レベル L_{A50} なんです、事後調査結果は夜間において予測結果を上回ったとしております。予測結果を上回った理由としては、先ほど触れましたけれども、計画地の近辺にほかにも採石場がございます。そういったところに、夜間の走行時間帯である 4 時～6 時に事業区域周辺から他社採石場へ向かう出勤用のダンプトラックなどの増加により道路交通騒音レベルが予測結果を上回ったのではないかと考察をしております。

次に、3 番の振動でございます。

採掘に伴い発生する発破振動レベルでございます。発破振動レベル L_{max} については、事後調査結果は最寄り民家において予測結果を上回ったが、いずれも規制基準を下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、今回、工事の施行中その 4 ですが、その前の工事の施行中その 3 であるとか、その 2 においても同じ結果が出ていたんですけれども、敷地境界と最寄り民家の値がほとんど同じ値を示していたということから、この敷地境界と最寄り民家にかけての地盤が、通常であれば減衰はするところですが、ここは減衰しにくい状況にあるためと予測結果を上回った理由を考察しております。

プラントの稼働に伴う工場振動レベルでございます。工場振動レベル L_{10} の事後調査結果

はいずれも予測結果と同程度であり、規制基準を下回ったという結果でございます。

次に、採石に伴い発生する重機振動レベルです。重機振動レベル L_{10} の事後調査結果は、いずれも予測結果及び規制基準を下回ったという結果でございます。

ダンプトラックの走行に伴う道路交通振動レベルですが、事後調査結果はいずれも予測結果と同程度または下回り、要請限度を下回ったという結果でございます。

4 番の水質汚濁でございますが、こちら、事業区域内にある沈殿調整池を経た水が小津川に流入しております。そちらの小津川の 2 地点で水質を測定しておりますが、水質の SS 濃度の調査結果なんですけれども、いずれも予測結果を下回ったことから、放流口からの流入前後で小津川（放流河川）の水質の変化は小さいものと考察をしております。

苦情の有無については、今回ございませんでした。

○森本アセスメント担当課長 続きまして、本日の資料 8 ページをお願いいたします。「(仮称) 虎ノ門 2-10 計画建設事業」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。こちらのページは計画地の位置図でございます、本事業は高層建築物の新築でございます。こちらのページの計画地位置図のとおり、港区虎ノ門に所在しております。

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。

こちらは、施設配置計画図でございます。

また、右の 5 ページは断面図でございます。

敷地面積は約 2 万 5,500 m^2 。建築面積は約 8,700 m^2 、延べ床面積は約 18 万 3,000 m^2 、建築物の最高高さは約 188.7m、地上 38 階、地下 4 階となっております。用途については、ホテル、オフィス、美術館、駐車場などございまして、工事は、平成 27 年～平成 31 年まで、供用は平成 31 年予定となっております。

本日の資料 8 ページにお戻りください。

8 ページの上のちょっと中ほどになりますが、事後調査の区分でございます。こちらは工事の施行中その 2 でございます。

調査項目・事項は、大気汚染、騒音・振動、史跡・文化財でございます。

続きまして、調査結果の内容でございます。

まず、大気汚染（工事用車両の走行に伴い発生す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と同程度であり、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満足しております。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予測結果を下回り、参考比較した環境基準を下回っております。

続きまして、騒音・振動（工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音・振動）でございます。騒音レベル L_{Aeq} の事後調査結果は全ての地点で予測結果と同程度であり、No. 4 の地点で環境基準を上回り、この地点は評価書における現地調査におきましても既に環境基準を上回っていた地点でございます。また、振動レベル L_{10} の事後調査結果は 1 地点で予測結果を上回らして、残りの地点では同程度または下回っております。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、道路舗装の状況と考察しております。

続きまして、史跡・文化財でございます。

対象事業の計画地内の文化財の現状変更の程度についてでございますが、計画地内に現存する国の登録有形文化財である大倉集古館陳列館については、保存及び活用のため平成 28 年 6 月に曳家工事を実施した後、適切な維持管理に努めているとさせていただきます。

また、埋蔵文化財包蔵地の改変の程度につきましては、今回、報告期間におきまして、新たな埋蔵文化財などは発見されなかったとさせていただきます。

苦情については、騒音・振動に関するものが 2 件ございまして、これに対しては工事内容について説明し理解を得たと。また、改めて作業員に建設機械のアイドリングストップなどの徹底を周知し、その後、同様の苦情はなかったとさせていただきます。

本件の説明は以上でございます。

続きまして、本日の資料 9 ページをお願いいたします。

「(仮称) 大久保三丁目西地区開発事業」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冊子、こちら、事後調査報告書の 11 ページをお願いいたします。

こちら、配置図でございますが、本事業は高層建築物の新築でございます。所在地は新宿区大久保三丁目、計画敷地面積は約 2 万 5,200 m^2 、延べ床面積が 18 万 999.62 m^2 、最高建物高さが 159.66m、主要用途は、オフィス、住宅、多目的ホール、店舗、保育所、駐車場などでございます。それから、住宅戸数は 724 戸、駐車場台数は 522 台とさせていただきます。図のとおり、計画地内に 2 棟、道路を挟みまして北西方向の敷地には 1 棟新築されるものでございます。

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。

こちらが断面図でございます。

先ほど御説明申し上げましたとおり、主な用途については、こちらの図のとおりとなっております。

供用については、一番高いA-1棟とA-3棟の2棟が平成28年度から、それから、住宅棟のA-2棟、こちらが平成26年度からとなっております。

右の13ページは本事業の竣工写真でございます。

本日の資料9ページにお戻りください。

ページの中ほど、事後調査の区分でございますが、こちらは工事の完了後で、今回が最後の事後調査報告書となるものでございます。

調査項目・事項は記載の10項目でございます。

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い発生す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が、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、参考比較した環境基準を下回っております。また、浮遊粒子状物質については、予測条件である断面交通量の事後調査結果が予測結果を下回っておりまして、二酸化窒素の事後調査結果が予測結果を下回っていることから、予測結果を下回っていると考察してございます。

続きまして、駐車場の供用に伴い発生す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が、二酸化窒素の期間平均値、日平均値の最高値は、ともに予測結果を下回り、参考比較した環境基準を下回っております。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、参考比較した環境基準を下回っております。

続きまして、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については、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。関連車両の走行に伴う道路交通振動については、振動レベル L_{10} の事後調査結果は、予測結果及び規制基準を下回っております。

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。

続きまして、水循環（土地の改変に伴う地表面流出水量の変化の程度）についてでございます。浸透施設による抑制対策としまして、雨水浸透施設、浸透舗装を整備し、雨水貯留槽と合わせて合計で $1,626.8\text{m}^3$ の抑制対策量を整備、予測結果を上回ったことで、新宿区の要綱に示される必要な抑制対策量を確保することから、雨水を一時貯留し、地表面流出水量を

抑制することができるかと考察してございます。

続きまして、日影でございます。

計画建築物の設置に伴う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については、予測条件とした計画建築物の配置や形状、高さなどについては大きな変更はなく、冬至日における日影の範囲、時刻、時間数などはおおむね予測結果と一致してございます。

また、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等における日影となる時刻、時間数などの状況の変化の程度につきましては、歩行者通路上に設置したひさしなどにより、新たに日影が生じる地点もございますが、いずれも高さは低く、影響は限定的な範囲に限られており、冬至日における計画建築物の高層部分における日影時間はおおむね予測結果と一致してございます。

続きまして、電波障害（計画建築物の設置によるテレビ電波の受信障害）でございます。遮蔽障害予測範囲内の一部の地点で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。

続きまして、風環境（計画建築物の設置に伴う平均風向、平均風速及び最大風速などの突風の状況とそれらの変化する地域の範囲及び程度）についてでございます。事後調査結果は、No.1 及び No.2 地点ともにランク 2 でございまして、No.2 地点で予測結果を上回ってございます。理由としましては、台風の接近により風速が 20m/s を超過した日が 1 日出現したことによるものとしてございます。両地点ともに住宅街・公園相当の風環境でございまして、計画地周辺の空間用途に対応した風環境であると考察してございます。

続きまして、景観でございます。

計画建築物の設置に伴う主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度についてでございます。事後調査結果は予測結果とおおむね一致し、高層建築物などを含む近代的な建築物が建設され、広場や歩行者空間には緑化が施されることにより、にぎわいのある新しい都市景観が創出されているとしてございます。

また、計画建築物の設置に伴う代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度については、計画建築物はおおむね予測どおりの位置に視認されまして、事後調査結果は予測結果と同様に計画建築物は地域のランドマークとして認識され、新たな都市景観が創出されてございます。

右の 11 ページをお願いいたします。

計画建築物の設置に伴う代表的な眺望地点からの圧迫感の変化の程度についてでございます。既存及び計画建築物の形態率は予測結果と比較して増減している地点がございましたが、予測条件とした計画建築物の配置や形状、高さなどについては大きな変更はないことから、周辺の状況変化によるものと考えられ、計画地内を緑化することにより圧迫感の低減を図ってございます。

続きまして、自然との触れ合い活動の場（自然との触れ合い活動の場が持つ機能の変化の程度）でございます。計画地内の南北及び東西方向に歩行者用道路や歩道状空地を整備したことで、予測結果と同様に安全で快適な歩行者空間が創出され、利便性が向上している。また、歩行者空間の周辺には隣接する都立戸山公園や区立西戸山公園の植生に合わせた樹種が植栽され、連続したまとまった緑が創出されてございます。

続きまして、廃棄物（施設の供用に伴う一般廃棄物の種類及び排出量）でございます。1日当たりの廃棄物発生量、住宅以外及び住宅ともに事後調査結果が予測結果を下回り、再資源化率は下回ってございます。再資源化率が予測結果を下回った理由としては、住宅以外につきましては弁当がらなどの油分などが付着したものの分別が困難であったことなどが考察されてございます。

続きまして、温室効果ガス（施設の供用に伴う温室効果ガスの排出量またはエネルギーの使用量の程度及びその削減の程度）についてでございます。住宅以外、住宅ともに二酸化炭素排出量は事後調査結果は予測結果を下回り、二酸化炭素の削減量、削減率はともに事後調査結果は予測結果を上回ってございます。

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。

○真田アセスメント担当課長 続きまして、12ページをお開きください。

こちらからは、今度の変更届のほうになります。

まず、「(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業」です。いわゆる選手村でございます。

それでは、お手元でございます変更届をご覧くださいませでしょうか。変更届の7ページをご覧ください。

7ページにありますとおり、計画地は中央区晴海五丁目地内でございます。事業区域面積は約18万㎡、敷地面積約13万3,900㎡となっております。延べ床面積は約67万3,550㎡で、住宅戸数約5,650戸となっております。主要用途としては、住宅、商業等となっております。

工事予定期間です。平成 28 年度～平成 31 年度ということで、こちらの I 期工事、現在本体工事中でございます。II 期工事は平成 32 年度～平成 35 年度でございますので、こちらはまだ着工されておられません。供用開始予定は平成 36 年度、最終供用分となっております。

それでは、資料の 12 ページにお戻りください。

1 番、変更理由でございます。築地市場移転の遅延に伴い供用開始が遅れておりました環状二号線ですが、こちら、平成 30 年の 11 月に暫定的ではありますけれども、開通したところでございます。それによりまして、工事用車両の走行ルートの一部変更するというものがございます。

変更内容でございます。

それでは、また変更届の 10 ページと 11 ページを並べてご覧ください。10 ページが変更後、11 ページが変更前となっております。

まず、変更後に関しましては、環状二号線、暫定開通したことから、築地から晴海間及び晴海から豊洲間、それぞれ工事用車両を通行するという計画となります。変更前につきましては、11 ページにありますとおり、暫定開通する前でございますので、晴海から豊洲間に限り通行となっております。

それでは、また、資料の 12 ページにお戻りください。

環境影響評価項目の再評価の結果ですけれども、工事用車両の走行ルート、一部変更となりますけれども、今回の変更後の最大となる工事用車両台数、こちら、変更前における台数を既に下回っております。また、工事用車両のルートにつきまして、環状二号線、築地から晴海間、こちらを走行する台数は、当初の平成 27 年 12 月に記載しておりました環境影響評価書、こちらに記載をしております評価書の台数を既に下回っておりますことから、大気及び騒音・振動における予測・評価の見直しは行わないということになってございます。

本件についての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 13 ページをお願いいたします。

「(仮称) 東京港臨港道路南北線建設計画」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、こちらの 4 ページをお願いいたします。

こちら、対象事業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。図の起点 10 号地その 2 埋立地から終点中央防波堤内側埋立地までの延長約 2.5km、往復 4 車線という計画でございます。

構造は、右の 5 ページの表をご覧ください。トンネル構造やスリット構造、平坦部や堀割

構造などでございます。

1枚おめくりいただきまして、7ページのA3の見開きをお願いいたします。上半分が平面図、下半分が縦断図となっておりまして、今、説明申し上げました構造がこちらの図で確認いただけるかと存じます。

工事期間は平成28年度～平成32年度。供用開始は平成32年予定でございます。

本日の資料13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、陸上工事におけるトンネル工事（接続部構造）の施行において、過去の資料から確認できなかった埋立時の旧仮護岸が地中から見つかり、その撤去作業に時間を要したため、工事期間を延長するというものでございます。

変更内容は、工事期間の終期を平成31年度から32年度に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）結果についてでございますが、今回の変更において工事期間は変わりますが、工法・規模などの予測条件に変更はないこと、また変更理由にございます埋立時の旧仮護岸撤去に関して、廃棄物の処分量については予測に比べれば処分量は微少であること、そうしたことなどを踏まえまして、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5件と変更届2件の説明がありました。

何か、ただいまの説明につきまして御質問等ございますでしょうか。

それでは、坂本委員どうぞ。

○坂本委員 総会資料の6ページの採石場の件で、発破騒音レベルが予測値よりも15dB以上上回っているということなので、2点ほどコメントさせていただきたいんですけども。

上回った理由として、回折の計算における周波数が代表周波数を低く設定しなきゃいけないということなんですけれども、確かにそういうこともあると思うんですけども、ただ、発破音みたいな音は非常に広い周波数の成分を持ってまして、特に騒音ということは、A特性騒音レベルだと思うんですけども、その場合、今回のこの報告書の見直しでは31.5Hzの代表周波数で計算するというんですけども、31.5HzはA特性の中では成分かなり低いので、むしろ、そうではなくて、本来は全ての周波数の回折補正量を計算して、それに基づいて各周波数成分のものの強さを計算して、それを合成するというやり方をしなきゃい

けないんですね。それが1点、その代表周波数だけで計算していいのかという問題。

もう一つが、回折の計算で、前川チャートの計算方法を使っているんですけども、前川チャートの計算というのは自由空間、すなわち地面も何も無いところにまっすぐな塀が立っているときの回折減衰量なんですね。これを地形に適用することの妥当性というか、地形の上の伝搬というのは地形に沿って音が伝わっていくので、内平地の回折だと効果をかなり過大に見込むことになってしまうので、その点も考慮する必要があると思います。

今回、4回目で最終ということなんですけれども、私が思うのは、こういう合わない事例というのは非常に考える上で重要なので、こういう事例は蓄積をして考察を深めて今後に生かしていただきたいなというふうに思います。

○真田アセスメント担当課長 大変貴重な御意見、ありがとうございます。

今後も調査報告書、こういった発破をするものに関しましてはぜひそのようなことも踏まえた形での事後調査報告を事業者のほうにも求めていきたいと考えてございます。

○柳審議会会長 それでは、平林委員どうぞ。

○平林委員 同じ八王子の件ですけれども、水質に関しまして、SSがかなり予測よりも低くなっていると思うんですけども、予測のほうはかなり環境基準の25mg/lに近い22などの値が出ていたんですが、これは評価を予測をもとに何か御指導されて、このようになり、ほとんど出ないぐらいまで下げるような運用に変えたものなんでしょうか、それとも最初からこういう計画だったのでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 特に何か指導を受けてのことではなくて、当初からの運用によって調査した結果、このような事後調査結果になったということで、特に指導に基づくものではないということでございます。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、平手第二部会長どうぞ。

○平手第二部会長 四谷の、最初の件ですけれども、四谷の駅前のもんですが、一番最後の建設工事に伴い生じる廃棄物の発生量のところで、コンクリート塊が増えたということでしたが、これに相当するページが、この資料の49ページ、同じ表があって、記載事項は全く同じでして、それでコンクリート塊の増えた理由として、既存資料では予測できなかった地下埋設物が確認されたということと、それから環境保全のための措置としてということとで云々、あと埋め戻したものが含まれているということで、内容、これはちょっと意味合いが少し違うので、しかも予測を上回っているということであれば、そのあたりの内訳を数字とし

て示していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 今回、まず建設工事に伴い生じる廃棄物の発生量ということで、増えた理由の中に地中障害物とか地下躯体を撤去するために重機が動けるようになるための強固な足場として、地上躯体の解体工事で発生したコンクリート塊の分については解体工事に伴う廃棄物ではなくて、今度は建設工事に伴い発生する廃棄物に一応入れ込んでいるという計算、内訳にはなっております。

おっしゃるように、それは埋め戻した量とその実際解体したものとを分けるというか、それをそれぞれ内訳が分かるようにということでしょうか。

○平手第二部会長 一応これは予測を上回っているというふうな記載になっているので、下回っている場合には特に必要ないかと、予測を上回っているということから考えると、環境アセスメントの趣旨からすると、そこはいわゆる逸脱しているわけですよ。そうすると、やっぱりそこはもう少し丁寧に記載していただきたい。丁寧に記載するとすれば、数値をはっきり示していただきたいということです。そういうふうに指導すべきなんじゃないかということです。

○真田アセスメント担当課長 当然、内訳として分けられる、その辺が数量として把握できるのであれば、何で予測を上回ったか、上回ったのはどれくらいかということが分かるようになったほうが当然望ましいので、今後なるべくそういう予測を上回ったということであれば、別に分かりやすく丁寧にそのような形で今後記載を求めていき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。

森川委員どうぞ。

○森川委員 大気環境なんですけれども、予測時のときと大分どの案件も環境が改善されていることもあって、非常にいい状況になっているなどというのはあるんですけども、多摩の都市計画道路のところ、どれもそうなんですけれども、ここについて、予測時の交通量と実際のブルドーザーの交通量と、半分とは言わないんですけども、かなり減ってますし、平均初速も上がっているので、もともとの排出される量もすごく減っているなどというのはあるんですけども、ちょっとその記載はここはなくて、まあバックグラウンドが下がったからというような話になってまして、そういうところもちょっと触れられたらよかったかなと思いました。

あともう一つ、工事の完了後の件で、交通量のほうが3分の1ぐらいにもうすごく下がっ

でいて、それは評価のほう、評価というかコメントでも書かれているんですけども、かなり予測時の状況と変わってきているところなんですかね。大久保三丁目ですか。交通量の予測、難しいと思うんですけども、3分の1ぐらいまで下がっているようなので、少し予測の精度がちょっとどうなんでしょうかねというところに、特にコメントだけなのであれなんですけれども。

あと、本日の資料の9ページの数値が1桁違いますので。大気汚染のところの真ん中あたり、(1)の上から2行目のところ、予測結果0.03074~0.3134となっておりますけれども、0.03134ですので、訂正をお願いします。

○森本アセスメント担当課長 ありがとうございます。

この資料9ページのほうの御指摘いただいたところにつきましては、訂正のほうをさせていただきますと思います。

○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 本日の資料の11ページのところの大久保の案件なんですけれども、施設の供用に伴う一般廃棄物の種類及び排出量というふうに記載されているところなんですけれども、こういう調査をしていただくというのはなかなかないので有用なんですけれども、住宅のほうで、これ調査方法が何も書いてなくて、ただやりました、数値がこうでしたというようなことが書いてありますので、できればこういう事後調査報告書で、騒音・振動というのは方法を書かなくてもある程度分かりますけれども、廃棄物等についてはきちんとどういう調査をしたのかということを書いておいていただかないと、その評価のしようができませんので、それぜひお願いしたいと思います。

それから、先ほどの森川委員のご意見とも関連するんですけども、例えばこれ、少なかったのが、入居者がもともと想定していた人数よりも少なかったとか、あるいは所有の駐車場の台数が少なかったとかという、そういう一歩踏み込んだ考察をしていただけるとよりよくて、次のアセスのいろんなものに対しても利用できるものになるんじゃないかなというふうに思いますので、その辺、今後よろしくお願いしたいと思います。

○森本アセスメント担当課長 貴重な御意見をありがとうございます。

今、谷川委員から御指摘いただいた一歩踏み込んだ考察ということにつきましては、重々その分念頭に置きまして、事業者のほう等にも当たり、報告等につなげていきたいと考えてございます。

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。

小堀委員どうぞ。

○小堀委員 今の谷川委員から御質問のあった大久保の件なんですけど、これ、水循環ということで、今回は新宿区の雨水の流出抑制施設の設置に関する要綱というのに基づいて、必要な雨水の抑制対策というのを量的にしているんですけど、これから集中豪雨も多くなるというので、いかにピークカットをするかというのは大変重要になってくると思ってるんですけど、この水循環で今までこういう雨水の抑制というのをきちんと評価をするという例は多くはないと思ってるんですね。ですから、私はこれは大変いい事例として、たまたま新宿区にこういう要綱があったからということではなくて、このアセスでやっぱり水循環のこういうのを取り上げていただくことは大変いいんじゃないかなと思ってるので、これもいい事例の一つとして蓄積をしていただければいいと思ってます。

ちょっと気になりましたのは、これの50ページのところに、雨水の流出抑制量というのが、表7.3-3ですかね、50ページにある。実際にはこれは浸透施設に対する抑制量というもので、雨水の浸透施設、それから浸透舗装ということで、具体的には舗装による抑制量は大変少ないのかなと思ってるんですけど、その下に浸透舗装面積として、これに緑地を含んだ面積と書いてあって、これが実際にこの表に出ています浸透舗装というのは、舗装したところ以外に緑地も含んでいる値なのかというのはちょっと知りたい。緑地、見ますと大変広いんですよ。舗装したところは全体の面積からすると少ない。これはどちらの値をここで用いているんでしょうか。

○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。事例の蓄積については努めてまいりたいと思います。

それから、御質問いただきました、この50ページの表7.3-3の浸透舗装面積についてでございますが、こちらは52ページでございます、こちらの浸透舗装の整備範囲というところの図がございまして、この青紫色のところは浸透舗装、それから緑色のところが緑地ということでございまして、この緑地も含めてということで、非常に多い形となった面積でございます。

○小堀委員 じゃ、具体的には浸透舗装と言っていますけれども、緑地も含めた抑制量と考えていいということですね。

○森本アセスメント担当課長 はい、さようでございます。

○小堀委員 分かりました。本当は分けていただくと分かりやすいんです。

ありがとうございました。

○柳審議会会長 ほかにいかがでしょうか。

佐々木委員どうぞ。

○佐々木委員 東京港臨港道路の資料ですけれども、13 ページの一番下に土壤汚染がございまして、当初予測していなかったですが、土壤汚染対策法における何らかの物質の基準超過が見られて、それに対して対策をとったと。土壤の所管部署にきちんと処理は届出をして、内容的には問題ないと思うんですけれども、アセスメントのほうにも追加の環境保全措置というのは一体何なのかというようなことを記載しておいていただけると、もっとありがたい。どういった項目が出て、どのような対策をとられたのかということに記載していただけるほうが望ましいかなと考えます。

以上です。

○森本アセスメント担当課長 ありがとうございます。

今、佐々木委員御指摘いただいた、こうした変更届の際の、こうしたこれまでに提出したものと関連ということについてはできる限り分かりやすいものとなるよう、補足等分かる限り記載するよう事業者と調整を進めてまいります。

○佐々木委員 はい。

○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、御発言がほかにないようですので、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、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、傍聴人の方は退場してください。

(傍聴人退場)

(午前 11 時 32 分閉会)