

令和４年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第３回）議事録

■日時 令和４年１０月２４日（月）午前１０時００分～午前１１時３８分

■場所 ＷＥＢによるオンライン会議

■出席委員

柳会長、宮越第二部会長、池邊委員、池本委員、日下委員、小林委員、袖野委員、
廣江委員、水本委員、渡邊委員

■議事内容

１ 環境影響評価調査計画書に係る項目選定及び項目別審議並びに総括審議

都市高速鉄道第８号線豊洲～住吉間建設事業

⇒ 騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財及び廃棄物について審議を行い、騒音・振動、地盤 水循環共通及び廃棄物の事項に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案に入れることとした。

２ 環境影響評価書案に係る質疑及び審議

一般国道２０号日野バイパス（延伸）Ⅱ期建設事業【１回目】

⇒ 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、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全１３項目について、質疑及び審議を行った。

令和 4 年度「東京都環境影響評価審議会」

第二部会（第 3 回）

速 記 録

令和 4 年 10 月 24 日（月）

Web によるオンライン会議

(午前 10 時 00 分開会)

○下間アセスメント担当課長 それでは、定刻になりましたので、始めさせていただきます。

本日は、環境影響評価審議会第二部会に御出席をいただきありがとうございます。

それでは、本日の委員の出席状況について、事務局から御報告申し上げます。現在、委員 12 名のうち、10 名の御出席をいただいております、定足数を満たしております。

これより、令和 4 年度第 3 回第二部会の開催をお願いいたします。なお、本日は、傍聴の申し出がございます。

それでは、部会長、よろしくお願いいたします。

○宮越部会長 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。

なお、本会議の傍聴は新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、Web 上での傍聴のみとなっております。

それでは、事務局は傍聴人の方を入室させてください。

(傍聴人入室)

○下間アセスメント担当課長 傍聴人、入室されました。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、ただいまから第二部会を開催いたします。

本日の会議は、次第にありますように、「都市高速鉄道第 8 号線豊洲～住吉間建設事業」環境影響評価調査計画書に係る項目選定及び項目別審議並びに総括審議、「一般国道 20 号日野バイパス(延伸)Ⅱ期建設事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議(1 回目)、その他の事項となります。

○宮越部会長 それでは、次第 1 の「都市高速鉄道第 8 号線豊洲～住吉間建設事業」環境影響評価調査計画書に係る項目選定及び項目別審議を行います。

それではまず、事務局から資料の説明をお願いいたします。

○下間アセスメント担当課長 事務局から説明をいたします。

資料 1-1 を御覧ください。

1 選定した環境影響評価項目は、騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財、廃棄物の 6 項目です。選定した評価項目について意見がございます。後ほど御説明いたします。

2 選定しなかった環境影響評価の項目。これは大気汚染、悪臭、水質汚濁、地形・地質、

生物・生態系、日影、電波障害、風環境、景観、自然との触れ合い活動の場、温室効果ガスの11項目です。これらについての意見はございませんでした。

3 都民の意見書及び周知地域区長の意見は、別紙のとおりとなります。

次の5ページの別紙にお進みください。

1 意見書等の件数について、都民からの意見書はございませんでした。周知地域区長からの意見は江東区長の意見が1件、合計1件でございます。

2 周知地域区長からの意見です。要約して説明いたします。

江東区長からは、全般的な意見として、工事中及び工事完了後の騒音・振動等の対策、交通安全対策について十分に検討を行い、関係機関と密に協議を行うこととの意見や、電動化建設機械の導入、建設泥土の全量リサイクルの達成、陥没事故の防止のための安全対策の徹底、範囲指定の根拠の明示、計画路線周辺の都市公園における各種影響を極力低減する工法の検討及び対策などの意見がございました。

また、交通安全や景観に対する意見やトンネル施工時における周辺建築物等への影響調査について、及び苦情相談窓口について意見がございました。

環境影響評価の項目に係る意見として、(1)騒音・振動については5つの意見がありました。

①特別区道の現況交通量を把握するとともに、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動について、環境影響評価の項目として選定すること。

②開削トンネル付近においては工事用車両の増加が見込まれ、かつ沿道に学校、公園などの公共施設があるため、必要に応じ、工事用車両台数の調査地点の対象として追加すること。

③工事用車両について、計画的かつ効率的な運行管理に努めるとともに、アイドリングストップ等エコドライブの徹底など、騒音・振動の発生抑制に努めること。

④換気施設の送風機の設置場所を選定する際には、対策を講じる前に、周辺環境を十分考慮すること。また、送風機の設置後には、低周波音を含む騒音測定調査を行うこと。近隣住民から苦情があった際は、真摯に対応すること。

⑤次に調査を行うこととして、道路規制（車線変更）時には騒音調査を行うこと。開削工事に伴う道路覆工板を使用する際には、騒音調査を行うこと。有楽町層などの軟弱地盤における振動伝達調査を行うこととの意見がございました。

土壌汚染の意見です。工事の施工中に運搬車両からの汚染土壌飛散の予測とその対策について、評価を実施することにより、周辺環境の保全に努めることとの意見がございました。

(3) 地盤については意見が2つあり、①既存の陥没事故等を踏まえ、より丁寧に、十分な調査を行うこと。②施工に際しては、地下水過剰揚水等による地盤の状況を確認するとともに、必要な対策を講じ、地盤の沈下等防止に留意することとの意見がございました。

(4) 水循環です。計画においては地下水の涵養及び工事に伴い発生する排水の汚濁防止と処理方法を明示するとともに、浄化処理に留意すること。また、過剰揚水による地盤の低下に留意することとの意見がございました。

(5) 史跡・文化財です。環境影響評価の実施にあたっては、区の関係機関と十分に協議、相談の上、適切に進めることとの意見がございました。

(6) 廃棄物については、意見が2つあり、①工事施工中に発生する廃棄物のほか、工事従業者等の飲食等により発生する廃棄物についても、環境影響評価の対象とし、発生抑制や資源としての有効利用を図るための措置を検討すること。②シールド工事で発生する建設泥土は、全量リサイクルの達成を図ることとの意見がございました。

それでは、前の3ページにお戻りください。

選定した環境影響評価の項目について、委員から意見がございました。

【騒音・振動】

計画地周辺の道路交通騒音について、現況で昼間及び夜間の環境基準を超過している地点があることから、工事用車両の走行に伴う騒音について、特に夜間走行が想定される場合には、周辺住民に対して十分に配慮した環境保全のための措置を検討し、環境影響評価書案において記載すること。

【地盤、水循環 共通】

本計画路線は、過去に著しい地盤沈下が生じた地域を通過しており、掘削工事や構造物の設置に際しては地盤沈下と地下水位の変化について十分な調査が求められる。

本計画書では地盤及び地下水の調査範囲は示されているものの、具体的な地点が示されていないことから、現地の状況を適切に把握できる複数箇所の調査地点を選定し現地調査を行い、工事の施行中及び完了後における地盤の変形の範囲及び程度並びに地下水位及び流況の変化について適切な予測・評価を行うこと。

【廃棄物】

本事業では、事業区間の約5.2 kmのうちの約4.8 kmがシールド工法及び開削工法を用いたトンネル区間であり、2つの新駅の建設が予定されている。このため、大量の建設発生土等の発生が想定されることから、施工計画の工法や工程に加え、掘削対象とする地質等を十

分に精査し、廃棄物等の性状ごとの発生量及び再資源化量について詳細に検討し、予測・評価を行うこと。

説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

○宮越部会長 ありがとうございました。

それでは、選定した環境影響評価項目において、騒音・振動、地盤、水循環、廃棄物について、ただいま御紹介いただいたように意見がありました。項目を御担当されております委員の皆様からそれぞれ補足の説明などお願いいたします。

今、記載の順番にお伺いしていこうと思います。

では、騒音・振動について御担当の廣江委員、いかがでしょうか。

○廣江委員 はい。そこに記載のとおり、やはり、夜間の騒音というのが非常に気になることは何度も申し上げているとおりです。

既に基準を超過している地点があることを踏まえたと、十分に配慮すべきと思いましたので、このような意見にさせていただきました。

○宮越部会長 ありがとうございました。

それでは、次に地盤、水循環共通の意見として、これは私が担当させていただきましたので説明させていただきます。

本路線周辺は、沖積層の一部など軟弱な地盤が分布することは知られています。また、大規模な地盤沈下が発生した地域であることもあります。このことから開削工事や構造物の設置などに伴い、地盤沈下や地下水の変化に特段の配慮が必要です。

計画書には調査範囲のみ記載されていますが、具体的な調査地点は記載されていません。今後、評価書案については十分な地点数を確保いただくことや、適切な場所を選定いただくことが極めて重要です。

そのため、工事の影響が十分把握できる複数の地点で、地盤変位や水位、地質を調査した上で、工事の施行中と工事後の予測の評価を適切に実施することを求めることを、この文章のとおり御提案させていただきます。

では、廃棄物について御担当の池本委員、いかがでしょうか。

○池本委員 はい。廃棄物のほうですが、計画地の記載のうち 5.2 km のうち 4.8 km ということで、シールド区間や開削区間が南北に非常に長い事業となっています。そのため建設発生土をはじめとした廃棄物等が大量に発生することが予想されます。

そのため、その区間での地質や地下水の状況も大きく変わってくると思いますのでその状

況に応じて、事業の熟度に応じてなのですが、適切な区間ごとなどのできるだけ具体的な予測評価というものが需要ではないかということで、御意見させていただきました。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ただいま御担当の委員から説明いただきましたが、皆様御意見等はございますでしょうか。御発言される際には最初にお名前をお願いいたします。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、特に御意見はないようですので、引き続き総括審議を行います。事務局から説明をお願いいたします。

○下間アセスメント担当課長 はい。それでは事務局から説明いたします。

資料 1-2 を御覧ください。

「都市高速鉄道第 8 号線豊洲～住吉間建設事業」に係る環境影響評価調査計画書について
(案)

第 1 審議経過

本審議会では、令和 4 年 8 月 29 日に「都市高速鉄道第 8 号線豊洲～住吉間建設事業」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。

付表に付いては、次の 12 ページに審議事項としてまとめております。

お戻りいただきまして、

第 2 審議結果

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を勘案するとともに、次に指摘する事項について留意すること。

【騒音・振動】、【地盤、水循環 共通】、【廃棄物】となります。

先ほどの項目別審議意見の内容と同じですので省略させていただきます。

第 3 その他

調査等の手法について、事業計画の具体化に伴い変更等が生じた場合には、環境影響評価書案において対応すること。

説明は以上となります。よろしくお願いします。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ただいまの説明について、御意見等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、特に御意見がないようですので、ただいま説明した内容で次回の総会に報告させていただきます。ありがとうございました。

それでは、続きまして次第2の「一般国道20号日野バイパス（延伸）Ⅱ期建設事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議を行います。

まず事業者の方に御出席いただきます。事業者の方は入室してください。

（事業者入室）

○下間アセスメント担当課長 準備ができたのでよろしくお願いいたします。

○宮越部会長 はい。

ではまず、審議の進め方について御説明したいと思います。審議は今回を含めて計4回とする予定です。3回目に審議結果をまとめ、4回目は総括審議となります。

事業者の出席は、今回を含め3回を予定しています。今回は1回目の審議となりますので、委員の皆さまには、事業計画の内容など確認したい点や疑問点などについても、御担当いただいている評価項目に限らず、幅広く質疑を行っていただきたいと考えております。

では、事務局から資料の説明をお願いいたします。

○下間アセスメント担当課長 はい。それでは事務局から説明いたします。資料2を御覧ください。

資料2は、「一般国道20号日野バイパス（延伸）Ⅱ期建設事業」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係市長の意見をまとめたものになります。

意見書等の件数ですが、都民からの意見書は2件ございました。関係市長からの意見は日野市長及び八王子市長の2件があり、合計4件の意見がございました。

まず、都民からの主な意見ですが、要約して御説明いたします。

（1）騒音・振動

騒音については参考事例で説明いただければより分かりやすいとの意見や、最も気になるのは夜10時～午前7時くらいでの測定値で比較考察してほしいとの意見。基準値の考え方として、現況値+15dBを目標値とし、また最大値は「基準値」以下といった数値目標を設定されるべきではとの意見がございました。

（2）その他

工事のスケジュールや、橋脚や護岸工事などによる川の流れの影響、渋滞に対して本工事

が有効なのかという意見がございました。

次に関係市長からの意見でございます。

まず1件目として、日野市長からの意見を要約して御説明いたします。

(1) 騒音・振動については、工事の施行中における工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音・振動に関して、最大限振動数値の低減化を図ること、及び、工事の完了後の自動車の走行に伴う道路交通の騒音・振動に関しては、その影響が長期間にわたるため、最大限騒音及び振動数値の低減化を図るよう意見がございました。

(2) 日影について、工事の完了後の橋梁構造物の存在に伴う冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度は、その影響が長期間にわたるため、採光型遮音壁の設置等を図るようとの意見がございました。

(3) 史跡・文化財について、事業実施に当たっては、関係法令等を遵守し、文化財保護の見地に立ち、事前発掘調査、重要遺構の保護等適切な措置を講じるよう意見がございました。

その他といたしまして、事業予定地では、西平山土地地区画整理事業が施行中であるため、各種計画との調整・整合を図るとともに、関係権利者への周知、関係法令等を遵守、周辺環境への負荷への配慮、また、地域住民や周辺権利者の意見、要望等については丁寧に対応し、理解を得られるようとの意見がございました。

次に2件目として、八王子市長からの意見を要約して御説明いたします。

事業の実施にあたり、環境に係る各法令を遵守し、環境保全措置を適切に講じられたい。また、地域住民や沿道の関係者からの意見、要望について誠意をもって対応し、理解と協力を得るよう努められたいとの意見がございました。

説明は以上となります。

○宮越部会長 ありがとうございます。

今の説明の内容に関しまして質問等ございましたらお願いいたします。なお、事業内容、評価書案に関する質問については、この後の事業者の方からの説明の後をお願いいたします。いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、特に御発言がないようですので、次に事業者の方から各選定項目の予測・評価について説明をお願いします。

なお、Web によるオンライン会議でもありますので、説明される事業者の方は、冒頭で自己紹介をしていただいた上で、併せて他の出席者についても御紹介ください。そのうえで、

御説明をお願いいたします。では、お願いいたします。

○事業者 それでは、よろしくお願いいたします。私、相武国道事務所と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、相武国道の職員、業務を委託しております関係の者も出席しております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、一般国道 20 号日野バイパス（延伸）Ⅱ期建設事業について説明をいたします。

まずお手元の左上に 2-370-2 と記載された黄緑色の環境影響評価書案を御覧いただきたいと思います。こちらの図書の 15 ページを御覧ください。

本事業は、日野市、八王子市地域における国道 20 号のバイパス建設事業延長約 14.9 km のうち、延長約 1.5 km の区間を日野バイパス（延伸）Ⅱ期建設事業として整備するものです。

事業の概要の説明につきましては、5 月 31 日の諮問の際に説明させていただきましたので、本日は割愛させていただきたいと考えてございます。

それでは、環境影響評価の項目について御説明いたします。37 ページを御覧ください。

環境影響評価を行う項目は、対象事業の事業計画案の内容から環境影響要因を抽出し、地域の概況から把握した環境の地域特性との関係を検討することにより選定いたしました。選定項目は大気汚染、騒音・振動等 13 項目でございます。

2 ページにお戻りください。ここからは、第 4 章環境に及ぼす影響の評価の結論に沿って、補足を交えながら各項目を御説明いたします。

最初に大気汚染についてです。工事の施行中は建設機械の稼働に伴う一般粉じんの降下する量、及び工事用車両の走行に伴う一般粉じんの降下する量、工事の完了後は、自動車の走行に伴う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を予測しています。

ここで 78 ページを御覧いただきたいと思います。予測地点になります。

黒い三角で示す断面が建設機械の稼働及び自動車の走行に関わる予測位置、グレーの三角で示す断面が工事用車両の走行に係る予測位置です。なお、これらの予測位置につきましては、大気汚染、騒音・振動で共通となっております。また、図中地点 3 と示されております位置は、橋梁構造となっており、低周波音及び日影の予測位置となっております。

また 2 ページにお戻りください。まず、建設機械の稼働に伴う一般粉じんの降下する量についてです。工事に当たっては環境保全のための措置として工事施工ヤードへの散水を行い

ます。その結果、全ての予測地点で評価の指標とした「技術手法」に記載する参考値を満足すると考えられます。

続いて工事用車両の走行に伴う一般粉じんの降下する量についてです。工事の施行に当たっては工事用車両の車体やタイヤに付着した泥土等の洗浄を行います。その結果、全ての予測地点で評価の指標とした「技術手法」に記載される参考値を満足すると考えられます。

続いて、自動車の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、一次生成物の大気中における濃度についてです。自動車の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響は極めて小さいと考えられ、全ての予測地点で評価の指標とした環境基準を満足すると考えられます。

次に、騒音・振動についてです。工事の施行中は建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音・振動レベル及び工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音・振動レベル、工事の完了後は自動車の走行に伴う道路交通の騒音・振動レベル及び自動車の走行に伴う橋梁構造物からの低周波音圧レベルを予測しています。

まず、建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音・振動レベルの内、騒音についてです。工事に当たっては環境保全のための措置として、橋梁工区間において桁下に防音シートを二重設置、掘割工区間の南側について高さ 2mの防音シートを設置いたします。その結果全ての予測地点で評価の指標とした勧告基準及び規制基準を満足すると考えられます。

3 ページを御覧ください。続いて振動についてです。建設機械の作動に伴う建設作業の振動の影響は極めて小さいと考えられ、全ての予測地点で評価の指標とした勧告基準及び規制基準を満足すると考えられます。

続いて工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音・振動レベルのうち、騒音についてです。工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音については、八王子市道北野公園通り及び一般国道 16 号八王子バイパスにおいて、評価の指標とした環境基準を超過しますが、これは現況値が環境基準を上回っているためであり、工事用車両による寄与は、現況値を増加させるものではありません。

なお、事業実施段階においては、現地条件等を勘案し、必要に応じて既存道路の交通量等を考慮した運行ルートを選定、工事用車両の出入り口の分散等を行い、影響低減に努めてまいります。

続いて振動についてです。工事用車両の走行に伴う道路交通の振動の影響は極めて小さいと考えられ、全ての予測地点で評価の指標とした要請限度を満足すると考えられます。

続いて自動車の走行に伴う道路交通の騒音・振動レベルのうち、騒音についてです。

ここで、143 ページを御覧ください。自動車の走行に伴う道路交通の騒音については、環境保全のための措置として遮音壁を設置することとしており、日野市の平面構造区間においては、本線の上下線に高さ 2m の遮音壁を設置、八王子市長沼町の擁壁構造区間については、本線の上下線に、高さ 1m の遮音壁を設置、八王子市北野町の橋梁構造区間については本線の上り線に高さ 3+5Rm、中央分離帯に高さ 2m の遮音壁を設置します。

次の 144 ページを御覧ください。八王子市北野町の平面構造については、本線の上下線に高さ 2m、連結道路の上り線に高さ 1.5m、下り線に高さ 2m の遮音壁を設置、八王子市北野町の地下構造区間については、上下線、本線側道に高さ 4.5m の遮音壁を設置します。

3 ページにお戻りください。遮音壁を設置の結果、全ての予測地点で評価の指標とした環境基準を満足すると考えられます。

続いて振動についてです。自動車の走行に伴う道路交通の振動の影響は極めて小さいと考えられ、全ての予測地点で評価の指標とした要請限度を満足すると考えられます。

続いて自動車の走行に伴う橋梁構造物からの低周波音圧レベルについてです。自動車の走行に伴う橋梁構造物からの低周波音圧レベルの影響は、極めて小さいと考えられ、橋梁構造物において評価の指標とした一般環境中に存在する低周波音圧レベル、及び ISO7196 に規定された G 特性低周波音圧レベルを満足すると考えられます。

4 ページを御覧ください。次に水質汚濁についてです。水質汚濁については工事の施行中における施設の建設に伴う水の濁り、水底の掘削に伴う水の濁り及び水底の掘削と合わせて実施するコンクリート工事に伴う水の汚れを予測しています。

施設の建設に当たっては濁水処理施設の設置等を行うことにより、また橋脚の設置を予定している浅川では、仮締切工法による施工等を行うことにより、水の濁り及び水の汚れに関わる影響の低減を図ってまいります。

以上のことから、評価の指標とした水質等の状況に著しい影響を及ぼさないことを満足すると考えられます。

次に土壤汚染についてです。

土壤汚染については、工事の施行中における工事の施行に伴う土壤汚染の新たな土地への拡散の可能性の有無を予測しています。

205 ページを御覧ください。土地利用の履歴等の状況から、計画道路が平面構造で通過する道路用地には、給油所として利用されている土地が存在し、土地の形質変更の範囲に含まれます。なお、現時点で当該地における道路用地は未取得のため、土壤汚染の状況を確認す

ることはできない状況となっております。

4 ページにお戻りください。事業実施段階においては、土壤汚染対策法、環境確保条例に基づく手続き調査を行い、土壤汚染の存在が確認された場合には、同法、同条例に基づく届出を行い、関係機関と調整を行った上で適切な拡散防止措置を実施いたします。

以上のことから、評価の指標とした新たな地域に土壤汚染を拡散させないことを満足すると考えられます。

次に地盤についてです。

工事の施行中は地下構造物の掘削工事、工事の完了後は地下構造物の存在について、それに伴う地盤の変形の範囲及びその程度、地下水の水位及び流況の変化の程度、地盤沈下の範囲及びその程度を予測しています。

ここで 221 ページを御覧ください。現地調査の結果を踏まえて作成した地質縦断図になります。地下水位の状況及び地層の分布状況を踏まえ、計画道路及びその周辺において、不圧地下水が存在する地層は、T. P. 約 80 から 95m に分布する新期段丘礫層 Dg1、沖積層 Ag、第二砂質土層 Ds2 と想定されます。

また 227 ページを御覧ください。227 ページから 238 ページにかけて現地調査結果から想定される各月の地下水の流れを示しております。不圧地下水の流れは、計画道路の終点側から浅川に向かっており、地下水の流れと構造物の縦断方向は概ね並行であると想定されます。

4 ページに戻りください。まず地下構造部の掘削工事に伴う地盤の変形の範囲及びその程度についてです。工事に当たっては地下構造物の施工方法として掘削側面に土留壁を構築するとともに、掘削状況に応じて支保工を設置します。また、必要に応じて地盤改良工を行うことにより、掘削による地盤の変形を抑制します。

以上のことから、評価の指標とした地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないことを満足すると考えられます。

5 ページを御覧ください。続いて、地下構造部の掘削工事に伴う地下水の水位及び流況の変化の程度、地盤沈下の範囲及びその程度についてです。

工事の施行に当たっては、遮水性の高い土留壁を施工することで、地下水の湧出を抑制します。また、地下水の流れと構造物の縦断方向は概ね並行であり、土留壁の構築による地下水の遮断は生じないものと考えられます。

以上のことから、評価の指標とした地盤沈下により周辺の建築物等に影響を及ぼさないことを満足すると考えられます。

続いて地下構造物の存在に伴う地盤の変形の範囲及びその程度についてです。

計画道路の地下構造物は工事の施行において適切に埋戻し及び締固めを行うとともに、必要に応じてその他の地盤改良工を施すことにより、構造物の存在による地盤の変形を抑制します。

以上のことから、評価の指標とした地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないことを満足すると考えられます。

続いて地下構造物の存在に伴う地下水の水位及び流況の変化の程度、地盤沈下の範囲及びその程度についてです。

不圧地下水の流れは、計画道路の終点から浅川に向かっており、地下水の流れと構造物の縦断方向は概ね並行であることから、地下水を遮断する可能性は小さいと考えられます。

以上のことから、評価の指標とした地盤沈下により周辺の建築物等に影響を及ぼさないことを満足すると考えられます。

6 ページを御覧ください。

次に水循環についてです。工事の施行中は地下構造物部の掘削工事に伴う地下水の水位及び流況の変化の程度、地下水の流動阻害の変化の程度、工事の完了後は、地下構造物の存在に伴う地下水の水位及び流況の変化の程度、地下水の流動阻害の程度を予測しています。

水循環の評価としましては、地盤と同様の予測結果から、評価の指標とした地下水、湧水等の状況に著しい影響を及ぼさないことを満足すると考えられます。

7 ページを御覧ください。生物・生態系についてです。

工事の施行中は植物相及び植物群落、動物相及び動物群集、水生生物相、生息(育)環境、陸水域生態系の変化の内容及びその程度、工事の完了後は同項目に加え緑の量の変化の内容及びその程度を予測しています。

工事の施行中ですが、植物相及び植物群落、動物相及び動物群集、水生生物相、8 ページに移り、生息(育)環境、陸水域生態系の変化の内容についてです。

これらについては工事の施行により生息(育)環境の一部が改変されますが、周辺に同様の環境が残されるとともに、工事に伴う土地の改変を最小限に抑えた計画とし、生息(育)基盤の改変の抑制に努めてまいります。

また、工事の施行に当たっては工事中の濁水は適切に処理して排水するとともに、降雨時に発生する濁水の周辺河川や用水路への流出を防止します。さらに、河川への影響を配慮した施工を行います。

さらに、植物相、植物群落につきましては、注目される植物種のうちコヒロハハナヤスリについては計画道路用地内で確認され、工事の施行により生育個体の消失が生じる可能性があります。生育個体の移植を実施することで消失の代償が見込まれます。

また、動物相及び動物群集及び陸水域生態系につきましては、注目される動物種、注目される群集のうち、工事の施行に伴う騒音等により生息環境への影響が想定されるオオタカ、チョウゲンボウについては、低騒音型建設機械の採用等を行うことで、生育環境への影響の低減に努めてまいります。

以上のことから、評価の指標とした生物・生態系の多様性に著しい影響を及ぼさないことを満足すると考えられます。

続いて工事の完了後になりますが、各項目について工事の施行中と同様に、変化はほとんど生じないと予測され、評価の指標とした生物・生態系への多様性に著しい影響を及ぼさないことを満足すると考えられます。

10 ページを御覧ください。日影についてです。

日影については工事の完了後における橋梁構造物の存在に伴う冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変更の程度を予測しています。高架構造物の下部工については、形式、配置等を工夫し、桁高の検討、桁下空間の確保を図り高架構造物による日影の影響の低減に努めて参ります。

以上のことから、橋梁構造物の周辺において評価の指標とした「公共施設の設置に起因する日陰により生じる損害等に係る費用負担について」に定められる日影時間を満足すると考えられます。

次に、電波障害についてです。

電波障害については工事の完了後における橋梁構造物の存在に伴うテレビ電波の遮蔽障害及び反射障害の程度を予定しています。事業実施段階において電波障害が認められた場合には、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」等に基づき適切に対応いたします。また、関係者と協議の上ケーブルテレビ、個別アンテナ等により適切な対応を行います。

以上のことから、橋梁構造物の周辺において評価の指標とした橋梁構造物による、テレビ電波の受信障害を起こさないことを満足すると考えられます。

次に、景観についてです。

景観については工事の完了後における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を予測しています。

401 ページを御覧ください。景観の予測に当たっては代表的な眺望地点としてお示しの 5 地点を選定しています。

また、412 ページを御覧ください。412 ページから 416 ページにかけて各眺望点からの眺望景観とフォトモンタージュの結果をお示しています。

事業の実施に伴い浅川河川敷では橋梁構造が出現するとともに、浅川左岸側の耕作地では平面道路が出現し、畑地や河川、河川敷の改変が生じます。また、代表的な眺望地点からの眺望に変化が生じると考えられます。

10 ページにお戻りください。予測結果を踏まえ環境保全のための措置として構造物、橋梁等及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討を行い、周辺景観との調和を図るとともに快適な道路空間の確保に努めてまいります。

以上のことから、評価の指標とした「公共事業景観形成指針（公共事業の景観づくり指針）」に基づく景観の連続性に配慮しながら、快適性や個性（地域の特性）の創出に工夫することを満足すると考えられます。

11 ページを御覧ください。史跡・文化財についてです。

史跡・文化財については工事の施行中における工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度を予測しています。

420 ページを御覧ください。史跡・文化財等位置図になります。計画道路は遺跡「平山」を通過いたします。

11 ページにお戻りください。計画道路は遺跡「平山」を通過し、工事の施行に伴い直接改変が生じますが、土地の改変を最小限に抑えた計画としており、工事の実施による改変は最小限に抑えられます。また、事業実施段階においては、関係法令に基づき適切に対応します。

以上のことから、評価の指標とした文化財保護法等に定められる規定を遵守することを満足すると考えられます。

次に、自然との触れ合い活動の場についてです。工事の施行中は工事の施行に伴う自然との触れ合い活動の場の改変の程度、機能の変化の程度、工事の完了後は、計画道路の存在に伴う自然との触れ合い活動の場の改変の程度、機能の変化の程度を予測しています。

427 ページを御覧ください。主な自然との触れ合い活動の場の位置になります。予測地域は計画道路と交差する「浅川ゆったりロード」としました。

11 ページにお戻りください。主に利用される浅川の堤防上について、工事の施行及び計画

道路の存在に伴う改変は生じません。触れ合い活動の場を取り巻く自然資源である浅川は工事の施行及び計画道路の存在に伴い一部が改変されますが、計画道路は浅川を橋梁構造で通過し、自然環境は広く残されます。

また、工事の施行中においては一時的な通行規制が生じる場合は必要に応じて迂回路の確保等行うことから、触れ合い活動の場及びアクセスルートの分断は生じません。工事の完了後においては到達時間、距離の変化による影響が生じる可能性は低いと考えられるとともに、構造物（橋梁等）及び道路附属物の形式、デザイン、色彩の検討を行い、周辺景観との調和を図ることで、快適性の変化による影響の低減に努めてまいります。

以上のことから、評価の指標とした自然との触れ合い活動の場に著しい影響を及ぼさないことを満足すると考えられます。

12 ページを御覧ください。最後に廃棄物についてです。

廃棄物については、工事の施行中における工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用量、再資源化量及び処理・処分方法を予測しています。計画道路の工事の施行において発生するアスファルト・コンクリート塊は適切に再資源化、再利用に努めてまいります。

建設発生土については、実施区域内での再利用とともに、搬出量の削減に努め、搬出する場合は「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき、他の公共事業への利用等有効利用に努めてまいります。

また、再利用、再資源化に当たっては、「建設リサイクル推進計画 2020」及び「東京都建設リサイクル推進計画」に定められた再資源化率等、又は有効利用率の目標値を上回るように努めてまいります。

廃棄物については関係法令に基づき適切に対処します。

以上のことから、評価の指標とした廃棄物の処理及び清掃に関する法律、資源の有効な利用の促進に関する法律、建設工事に関わる資材の再資源化等に関する法律等に定められる事業者の責務と合致することを満足すると考えられます。

大変長くなりましたが説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○宮越部会長 ありがとうございました。

では、ただいまの説明について、委員の方から質問や御意見等がございますでしょうか。いかがでしょうか。

廣江委員、お願いいたします。

○廣江委員 丁寧な御説明ありがとうございます。まず、簡単なことですが、3 つほどお伺いしたいことがあります。

工事の予定している曜日とか時間帯というのはどこかに記載があるでしょうか。1 点目です。

2 点目、建設工事の予測結果が示されているのですが、音源位置を示すものがちょっと見当たらなかったのですが、どこかに記載がございますでしょうか。

あと、3 点目です。遮音壁のところの、私の聞き間違いでなければ、建設工事用に防音シートを使われるということですが、パネルでなく防音シートを使われる理由は何でしょうか。

以上3点、よろしくお願いいたします。

○事業者 はい、ありがとうございます。

まず、1 点目の工事の施行を行う曜日の記載についてですが、記載はしてございません。

○事業者 本事業の委託を受けております株式会社オリエンタルコンサルタントと申します。よろしくお願いいたします。

2 番目の質問の音源位置ですが、音源位置についてもこちら詳しくは評価書案の中には記載のない状況です。敷地の中で本施工が想定される箇所の中で、音源を適切に配置しているという状況でございます。

また、3 点目の防音シートについて、なぜ防音パネルではないのかということですが、防音シートの遮音の効果が約 10db を見込んでいるということで、その効果で充分足りるということでございます。

また、橋の桁のところがパネルを設置というところもなかなか難しいところもありまして、桁の下の方への音の効果、遮音の効果を見込むものとして、防音シートを二重に設置するというようなことを想定して、今記載をさせているところでございます。

○廣江委員 ありがとうございます。

私のコメントですが、まず建設工事は最近、規制が昼間しかないのに夜間行いますというふうに、途中で変更される方もいらっしゃるって、非常に後でトラブルになる可能性がありますので、やはり土日、土曜日やるのか、日曜日やるのかやらないのかということと、時間帯はこういうところには記載していただきたいというのが、私の意見です。

2 点目です。予測結果が出ているのに、音源の位置がはっきりしないということは、音源の位置をどう設定したかが誰にも読めないということになりますので、そういうのは予測とは呼びません。きちっと音源位置とか想定されている範囲内のことは、道路交通騒音と同じ

ように、やはり標準的な位置でも構いませんので記載すべきだと思います。

あと、3 点目ですが、なぜ防音シートを設置したのかというのは、工事期間が結構長いのでパネルを設置してもいいのじゃないかなと思ったのと、防音シートよりもパネルのほうが遮音性能は上がって、下手すると透過していく音がさらに落ちることで、沿道の環境を少しでもよくできるのではないかとということで伺いましたが、特に3 点目はこれをパネルじゃなくて防音シートとする決定的な理由は、設置できない場所、橋梁のような場所を除いては可能は可能ということよろしいでしょうか。

○事業者 はい、可能であるというところがございます。ただ、詳細の施工計画を検討する際に、パネルがいいのかシートがいいのか、現地の状況も踏まえながら詳細は決定していきたいと感じております。

○廣江委員 ありがとうございます。

○宮越部会長 ありがとうございました。

袖野委員、お願いいたします。

○袖野委員 はい、ありがとうございます。広範囲な説明をありがとうございました。

私から4 点質問がございまして、聞き逃していたら申し訳ないのですが、まず1 点目です。

日野市長のほうから、区画整理事業が進行中ということで、その調整をということですが、こちらの調整状況をどのようになっているのか教えていただければと思います。調整によって計画に変更があり得るのかどうかという点について教えていただければと思います。

2 点目が廃棄物の話になるのですが、建廃と建設発生土のみが計上されているのですが、他の金属であったり、他の廃棄物の発生は見込まれていないのかという点の確認です。

3 点目が同じく廃棄物ですが、438 ページに廃棄物の発生抑制に努めるというふうにあるのですが、これは具体的に、一般的な努力目標を書いているのか、具体的にその工法で、発生抑制を見込んでいるような計画をされているのかという点についても少しお伺いできればと思います。

最後に土壌のところですが、205 ページですかね、汚染のおそれありということで給油所のことを記述されているのですが、地図のほうを拝見すると、計画道路の脇にあるこの給油所のことなのか、それともこの給油所は土地取得されて今後稼働しなくて、給油所のあったところに道路が通るのかちょっとよくわからなかったもので、ここについてお伺いできればと思います。

○事業者 それでは、相武国道です。1 番と4 番について私のほうから説明をいたします。

まず1点目の区画整理事業との調整状況についてというお話でございます。

こちらにつきましては、私どもが道路設計をしていく上で土地区画整理事業さんいろいろな事業をしておりますので、私どもの設計の状況を区画整理事業さんに確認をしていただきながら、そちらに変更がないようなことも調整をして、双方に不都合がないようなことで協議調整を進めている状況でございます。

4点目の土壌関係の給油所のことでございますが、実はこちらはガソリンスタンド等の給油所ではございません。京王バスの営業所になっておりまして、そちらのバスの給油のための施設があるという状況でございます。

こちらが、用地買収の範囲になってございます。給油所までかかるのか、はっきりとしたところが、幅杭という道路の幅が分かるような杭を打設しておりませんので、まだ給油している施設に影響があるのかというところまでは、はっきりと今ここではお答えできませんが、そのような京王バスさんが使用されている給油のための施設が存在しているということでございます。

○事業者 はい、2番と3番のほうを回答させていただきます。

まず2番の御意見につきまして、廃棄物というのが建設副産物以外のものもいろいろ発生するのではないかと、そしてその処理についてはどのように考えていくのかという意見と認識しております。

それにつきましては、まず環境影響評価における廃棄物等というのが、土木工事に起因するものを基本的には対象物としておりますので、その他の混合廃棄物等につきましては、まず対象外としているというところ。

また施工中に発生します一般ゴミ等々につきましては、基本的には現地で分別等を行いまして、適切な再利用及び処理処分に努めてまいりたいと考えております。また必要に応じて施工業者の指導も検討してまいりたいと考えております。2番につきましては以上です。

3つ目については、建設副産物をどのように減らしていくのか。そういった方法をどのように考えるかという御質問だと認識しております。

これにつきましては、特にこの事業として特別なことをするというわけではなく、基本的に一般的なことです。

事業の改変の面積を減らしたりとか、できる限り最小限にしていくとか、現地の先ほど申しましたとおり施工業者の方への指導等を行いながら、そういったところで減らしていきたいと考えているところでございます。

○袖野委員 ありがとうございます。

1 点目につきましては、多分工事車両の関係ですとかいろいろ関係することもあるかと思いますが、よく調整されるとよろしいかなと思います。

2 点目につきましてはもう一度確認させていただきたいのですが、計画されている道路の用地には、そういった埋設物であったり金属関係のものであったり、そういった構造物はないという理解でよろしいでしょうか。

○事業者 何か特殊なものというのがないと考えています。

○袖野委員 分かりました。ありがとうございます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、水本委員、お願いします。

○水本委員 3 点質問とコメントをさせていただきます。こちらですが、平山遺跡を通過するというふうに 11 ページのほうに書いてあるのですが、こちらは通過しというよりは、周知の埋蔵文化財包蔵地であるということで、お調べのとおり既に該当地であるということと、それからもう一つは、非常にあの広い面積の開発ですので、今のところ数値化されてない遺跡であっても、発見の可能性があるということで 2 つの観点から今後進めていただければなと思います。

書かれていることは確かな部分もあるのですが、ちょっとニュアンスの問題で、既に平山遺跡該当地であるということは御認識がしっかりしていただけているような書き方だとよりいいかなと思っています。

その上で、土地の改変を最小限に抑えた計画というのは、これは掘削深度あるいは掘削面積のことをお話になっているのかというところは、一点質問をさせていただきます。

この部分でちょっと少し具体性に欠けたような部分もありますので、そのあたりを知りたいなと思います。どういうニュアンスで書かれているのか。

それから、日野市長のコメントが既にありますので、今後の遺跡が見つかった場合の保護とその公開についても、少しコメントいただけると、ここの部分にいただけると、下の満足する、というところに、確かにというふうに私などは考えますので、この保護と活用と言っていますが、保護と公開ですね、遺跡が見つかった場合の現地公開についてどのように考えるか、今の御意見をお聞かせください。

こちらは、遺跡の発掘調査というのを、開発をなされる方はネガティブに捉えられることが多いのですが、しかしながら、縄文なんていう単語は世界的なワードになっていまして、

こちらコメントですが、国土交通省さんと文化庁などでも進めております観光ということに関しては、非常に積極評価できるようなところが文化財にはあります。

ですので、余りネガティブに捉えずに、ぜひ発掘調査に対しても少し前向きなことで考えていただけると嬉しいと思います。質問2点、その最小限の開発の意味というところと文化財の保護とその公開について、少しコメントいただければなと思います。よろしくお願いします。

○事業者 1点目の最小限に抑えるというところの考え方というのは、私どもとしましては、要は面積、広さ的なところを考えているところでございます。

2点目の重要な文化財の保護、公開ということについてでございますが、保護の観点からいきますと、工事の着手前に必ず関係機関と協議し、事前の発掘調査をして文化財を破壊するということにならないような協議調整または調査の実施を考えているところでございます。

また、公開というところになりますと、今回重要なもので遺跡という認識はしておりますが、そこまではどのようにしていくということを考えているわけではございません。

貴重なものが事前調査等で出現した場合には、そのような公開のところも十分考えながら文化財の発掘調査、保護等に努めてまいりたいと考えているところでございます。

○水本委員 ありがとうございます。より具体的に、その面積のことであるということはよく分かりました。

それから保護のところですが、これあくまでも発掘調査を行うというのは、表裏で遺跡破壊行為でも同時にありまして、あくまでも次善の策として記録・保存はなされるものです。

ですから、日野市長さんの御指摘というのは、発掘して日野市にとって重要なものが見つかった場合には、その保護の措置をお願いしたいと言うようなコメントでありますので、そのコメントの意味というものをよく汲んでいただきたいのと、八王子市さんも同じことが起きますので、その辺りはちょっとしっかり考えていただきたいと思います。

それから、現地公開なのですが、そういう意味で発掘調査をして、遺跡を公開するというのは、かなりワンチャンスになりますので、できるだけその発掘している間に、もし何か見つかったのであれば、公開するようなことは積極的な措置として行っていただきたいと思います。

ちょっとまだまだ先の話で予測しづらいことで、お答えが難しかったかもしれないのですが、そういう点でよろしくお願いいたします。

○宮越部会長 ありがとうございました。

渡邊委員、お願いいたします。

○渡邊委員 温室効果ガスに関しましては、今回は対象項目ではないということと、あと機器等については排出ができるだけ少ないものを御使用してくださるというふうに書かれておりましたので、機器だけではなくて工事用の車両についても、技術の進歩に伴ったできるだけ排出量の少ないものをお使いいただければと思います。

全く温室効果ガスではなく、私が今回挙手させていただいたのは、事業全体についてちょっと伺いたかったからです。

私が見落としているのかもしれないのですが、この今回の対象の事業というのは 1.5 km の国道 20 号の延伸部分ということが記載されていまして、地図も入れていただいているのですが、これはお分かりになる範囲で教えていただきたいのですが、全体として非常にまだ長いんですよね、この延伸の事業は。

高尾山 IC からそのところと、あと今回のところ、高尾山 IC のところがもう完了していて、今回のところを着手するということですが、残りの部分も含めてどのくらいの期間で完了する予定なのかということと、全体として何キロかということは書かれていますでしょうか。教えていただけると幸いです。

○事業者 評価書案の 15 ページを御覧いただきたいと思います。

まず 1 点目は、この 20 号のバイパスの計画につきましては、この図面にありますとおり、延長的には全体は、14.9 km になります。

下の図面に、旗揚をさせていただきまして、高尾山 IC のほうから 9.6 km で、今回の事業の 1.5 km と 20 号に接します部分で 3.8 km ということで、14.9 km が全体の事業区間になります。

現在の状況ですが、先ほどお話がありましたとおり、高尾山 IC から赤の実線の部分については、もう現在車が供用している区間でございます。

それから、今回の延伸Ⅱ期の旗揚の赤の左のところまでの八王子南バイパス区間につきましても、この点線区間で工事ですとか、調査が今進められているところでございます。

また、右端の日野バイパス延伸 3.8 km につきましても、工事ですとか、区画整理による用地の確保等が進められている状況でございまして、点線区間で言いますと今回の 1.5 km の区間を除いた区間につきましては、工事ですとか、いろんな設計、調査等が進められているという状況でございます。

○渡邊委員 ありがとうございます。

そうするとこの1.5kmがある意味で最後の部分になるということですか。

○事業者 はい、そのとおりです。

○渡邊委員 分かりました。

これも東京都と御相談いただければと思いますが、もしできたら全体が分かるようなことを、何か本当に数行で入れていただけると見やすいかなと思いました。ありがとうございます。

○事業者 あと、すみません。事業がどれくらいかかるかというところにつきましては、今先ほど言いましたとおり、工事ですとかまだ調整している部分もございますので、未定の状況でございます。

○渡邊委員 ありがとうございます。

ちょっと追加になりますが、この事業自体は着工から10年ぐらいを予定していると言われていたと思うのですが、そうすると他の部分は調査をされているところもあるかとは思いますが、既に工事に入っているということから言うと、もう既にここ以外の部分については10年ぐらいで終わるという予定を立てられているということですか。

○事業者 他の区間につきましても、例えば、八王子南バイパスですと、京王線ですとか、JRさんとの交差がございまして、その辺の施工に伴う期間ですとかがありますので、まだ今10年とか、12～3年かかるというところの見通しというのは立っていないような状況です。

○渡邊委員 なるほど、そこまで細かくここに記載する必要はないかもしれませんが、全体像が見えるような2～3行、1パラグラフがあると非常に分かりやすいなと思いました。以上です。

○宮越部会長 ありがとうございました。

他に委員の皆さまから御意見、御質問はいかがでしょうか。

池本委員、お願いします。

○池本委員 よろしくをお願いします。

大きく2点お聞かせいただきたいのですが、1点目は今日の資料2にありました、最初の都民からの主な意見、騒音・振動のところであります。

数字の説明がよく分かりにくいというようなことの御意見が出ていたようで、これを説明会で補足すればよいのかなと思って、見解書を眺めていたら、説明会で出ていた御意見のようで、その説明会におきまして雰囲気とか、これまでの開催していた状況とか回数とかいったところを教えていただけたらなというのが1点。

特に専門用語が多くて何を聞いてよいのか分からない、何を質問してよいのか分からないというようなことが出がちな分野になっていきますので、そういったところを普段環境評価に触れていない方に対して、どのようなスタンスで分かりやすく御説明していこうと考えられるのか、そういったところを1点教えていただきたいなというのがあります。

もう1点は、私の担当分野の廃棄物中心なのですが、今回他の部分でもいくつか気になったのですが、定性的な予測評価されている部分がかなりあります。

これで事後調査を行っていくのですが、やはり、都の環境影響評価の場合、事後調査まで見据えて評価書案をつくっていかなければならないと思うのですが、定性的な内容に関してどのように事後調査で検討、比較していこうと考えておられるのかを教えていただきたいなと思っております。

私の担当分野じゃないのですが、例えば工事中の水質汚濁や電波障害とかもですね、かなり定性的な文章での予測で、事後調査でどのように比較していくのかなというのを想像できなかった部分があるので、その2点について教えてください。以上です。

○事業者 はい、御意見ありがとうございます。

まず1点目について住民説明会の状況ということです。今の画面で共有させていただいていますが、まず説明会につきましては令和4年5月の14日、土日と月火、平日と土日でやっております。

八王子市のほうで2回、日野市のほうで2回ということで、概ね参加者の方が八王子市で最高で120名、日野市でも90名近くということで、多くの方が集まって御参加いただいたという状況でございます。

その中で説明が1時間程度と、その後も1時間弱をとらせていただいて質疑応答させていただいたということで、様々な御意見をいただいております。

説明会の際には、このような形で、あらましというものを配布し、今御覧いただいておりますが、こちらのような評価書案を、こちらの中身をかみ砕いた形で、評価の結果をまとめたパンフレットをお配りして説明をしております。

数字につきましては確かに分かりづらいというところも確かにあると思いますので、例えば、評価書案の中で載せてはいないのですが、環境省のほうで公開されている音の目安値について、60dbってどのくらいのレベルなのかだとか、80dbだとどのくらいなのかとか、その辺についてイメージとして皆さんに持っていただくような形で御説明をしながら、説明をさせていただいたところでございます。

1 番については以上になりますがよろしいでしょうか。

では、2 番について事後調査の内容になります。

事後調査につきましては、まだ計画を立てていないのでこれから計画を立てるところでございますので、詳細につきましては今後決めてはいくのですが、例えば、今ありました水につきましては、保全措置として検討したものがきちんと現場でされているかどうか、そういったものを確認するというような方法もあるかと思います。

どのように事後調査をするということにつきましては、大変申し訳ありませんが、今の場ではなく、今後検討させていただきたいと思っています。

○池本委員 ありがとうございます。

この1点目に関しましては分かりやすいような補足資料等を用いて説明されたというようなことで、なおかつそういったような御意見も出ていることなのかなと思いますので、なるべくこういった御意見が出たときには、相手の立場になるべく立って、初めて聞く人がどういところを気にされるのだとか、そういったところで我々もそうなのですが、自分の成長の機会と捉えて、それに応えていくということが重要なのかなと思います。

それと、もう1点は、事後調査計画を今お聞きしたようなのではなくて、予測評価の結果をどのように事後調査で見ていくのかというのを考えていく必要があると考えています。

例えば、水質、私水質じゃないのであまり水質のところと突っ込みたくないのですが、排水先の環境の濃度が高かったというときに、それが事業の影響なのかそうじゃないのかという判断するというのは、どういうことのできるのかというのが、今回の計画で具体的な、定量的なことが示されてなければ、こういった対策をしたから大丈夫だろうというようなことでだけで比較できないと思うんですね。

なので、そういったところを可能な限り定量的に予測をしていくという環境影響評価の考え方にあると思いますので、拝見した中で、廃棄物で最初に感じたのですが、ちょっと安易に定性的な方向に行っているのかなというのが全体的に感じます。

そうすると、事後調査の中でやっぱり原因が何なのか分からなくなってしまいますので、そういったところは、今のお話の中に2点あるのですが、当然、環境影響評価は住民合意形成の際の意見交換のツールになるというのがもう1点あるのですが、もう1点は技術文書の側面があります。

最初に廣江先生からも御指摘いただいたように、技術文書として当然書かなければならないことを記載しなければならないというのは当然あるわけで、そういった中で定量的にでき

るものに関しては、やはりどこまで定量的にできるのかというのを考えて突き詰めていかなければならないのかなと思っています。

そういった点でちょっと定性的な予測評価が多いのかというのが全体的な感想ですので、もうちょっとその部分に関して考えていただけたらよいのかなと思いました。

○事業者 ありがとうございます。

例えば、先ほど保全措置の話だけになってしまいましたが、現地調査をしっかりやっておりますので、それとどう比較していくか、そういったことの検討かと思います。そのことにつきましては、今後きちんと今の御意見を踏まえまして検討してまいりたいと思っております。ありがとうございます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、私から地盤と水循環について教えていただきたいことがあるので、御質問させていただきます。

今回、地質断面図と地下水の観測結果、水位の観測結果をお示しいただいておりますが、これらと地下構造物の深度の関係について教えていただきたいとまず思います。

おそらく 221 ページのこの断面図の赤い線が地下の構造物を示しているのかなと推測するのですが、ただ凡例等に記載されていませんので、もう少し丁寧に教えていただけないでしょうか。

○事業者 はい、おっしゃるとおりです。

221 ページのほうに記載している縦断図ですが、赤く示しているところがこの事業の位置になります。

高さで言いますと、ちょっとこの数字が見つらいかもしれませんが、構造物というのは地盤の高さから概ね 8m 程度まで深く掘っている状況です。一方でこの地下水の、上層の高さというのが、先ほどの 227 ページにも示していますが、今この地下水の高さというのを T.P. で示していますが、赤い地点というのが調査観測地点で、そこで -4.4m、そのような形で今観測されているところでございます。

○宮越部会長 地下水面の高さというのは、今この 221 ページの断面図で言うと、概ねどの深度に相当する、この段丘礫層とかにあると理解していいのですか。

G.L. からどれくらいかというのが分からないと、この図の中で地下構造物と地下水の関係を気にしています。

○事業者 227 ページなのですが、観測地点を赤い点で今示しています。そこに T.P. の高さ

を示していますが、下に G.L. でマイナスの高さを示めさせていただいております。

○宮越部会長 分かりました。

では、概ねこの断面図の中でお示しいただいているような、この Dg1、Ds2、この緑とか黄色の、こういった地層の中に、段丘礫層の中にあるというふうに理解していいのですか。

○事業者 はい、そうでございます。

○宮越部会長 分かりました。

この地質断面図とあと地下水位を示していただいている、これは重要な情報なのでお示していただいてもいいことだと、必要なことだと思うのですが、これは、地下構造物の関係が分からないと測定した意味というのも理解がなかなか難しいことになります。

ですから、221 ページの図には赤い線で凡例を示していただくとか、具体的に地下構造物の深度を入れていただくといったことが必要だと思います。

また、この断面図の始点側、終点側とありますが、これは上の図 8.5.2、220 ページですが、その表層地質図の中でどこに相当するのかというのも書いていただいたほうがいいと思います。

最初に拝見したときに計画路線の全てに始点側、終点側と書いてありますので、全てのものかと思ったのですが、これは地下掘削区間だけですよね。

○事業者 はい、おっしゃるとおりでございます。

○宮越部会長 では、それが分かるように描いていただいたほうがいいと思いますので、ぜひ御検討ください。

あともう 1 点教えていただきたいのですが、土留壁を設置するということですが、その設置深度というのもこの地下構造物と同じと考えてよろしいんですか。

○事業者 地下構造物よりは基本的に深くなるかと思います。

○宮越部会長 そうですよね。その場合は掘削深度、土留壁の深度というのも、きちんと明示していただいたほうがいいと思います。そこでの地下水位がおそらく重要になると思いますので、きちんと対応しているかというのを確認できるように、それらの深度もきちんと明示してください。

また、もう 1 点教えていただきたいのですが、地下構造物が接する右岸側での地質について、地下水位について示していただいておりますが、左岸側では地下の掘削とかいったこと、揚水は行わないのですか。

○事業者 左岸側ではそのような地下の大きく掘るような構造物は計画しておりません。

○宮越部会長 分かりました。左岸側には川北用水という記載があつて、これは計画路線が縦断すると思うのですが、そういったところの水との関係が気になりましたので御質問させていただきました。掘削はないということで理解しました。

他、委員の皆さまから御質問、御意見はいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

すみません、私から地盤についてもう1点よろしいでしょうか。

重要なことですので教えていただきたいのですが、今回、地下水位の測定と地質に関しては示していただいておりますが、地盤のモニタリングというのは行わないのですか。もし行うのであれば場所等を教えてください。

○事業者 はい、申し訳ございません、モニタリングというのは、住居だったりとか、そういったところのモニタリングでしょうか。

○宮越部会長 いいえ、違います。地盤の高さというのは事前に把握していらっしゃるのですか。地下掘削の、これは地盤沈下を気にされているのですよね。最初の地盤の高さが分からないと、その後地盤が沈下したかどうか分からないと思うのですが。

○事業者 現地盤の高さというところにつきましては、現地の測量をしております、そこで今把握しているところでございます。

○宮越部会長 分かりました。工事の施行中であつたり、終了後もその地盤を確認するという理解でよろしいですね。

○事業者 工事の施行中はもちろんですが、完了時点もその高さをしっかりと確認することはしておりますので、しっかりと確認してまいります。

○宮越部会長 分かりました。もっとも地盤沈下を示すデータですので、先ほど定性的、定量的という指摘がありましたが、地盤についても同じような印象を受けました。きちんと地盤のモニタリングをされているのであれば、その旨も記載していただいたほうがいいと思います。

では、他に委員の皆さまから御意見等はいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、他に御発言がないようですので、本日の審議は終わりたいと思います。事業者の皆さま、ありがとうございました。事業者の方は退室してください。

(事業者退室)

○下間アセスメント担当課長 事業者退出されました。

○宮越部会長 ありがとうございました。

では、最後に「その他」ですが、何かございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、特にないようですので、これをもちまして第2部会を終わります。皆さま、ありがとうございました。傍聴人の方は退室ボタンを押して退室してください。

(午前 11 時 38 分閉会)

(傍聴人退室)