

令和４年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第４回）

日時：令和４年１１月１８日（金）午後３時３０分～

形式：Webによるオンライン会議

—— 会 議 次 第 ——

- １ 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【２回目】
- ２ その他

【審議資料】

- 資料１ 「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 第１回部会審議質疑応答

<出席者>

会長 柳委員
第二部会長 宮越委員
池邊委員
池本委員
日下委員
廣江委員
水本委員
宗方委員
保高委員
渡邊委員

(10 名)

椿野アセスメント担当課長
下間アセスメント担当課長

資料 1

「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 第 1 回部会審議質疑応答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	1	工事を予定している曜日や時間帯について記載はあるか。	工事の施行を行う曜日は記載していない。	10/24 部会にて回答
		建設工事は最近、途中で変更される方もいらっしゃるため、後でトラブルになる可能性があるため、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、時間帯は記載していただきたい。	<回答補足> 工事は原則として平日の昼間に行うが、休日作業及び夜間作業が必要な場合においては、関係機関と協議の上、休日作業及び夜間作業を極力少なくするよう工事計画を検討するとともに、事前に工事実施日や実施時間をお知らせする等の措置を講じる計画であり、評価書に記載する。	
騒音・振動	2	建設工事の予測結果が示されているが、音源位置の記載はあるか。	詳しい位置は評価書案の中には記載のない状況である。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。	10/24 部会にて回答
		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ため、そういうのは予測と呼べない。音源位置等の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、標準的な位置でも構わないので記載すべきと思われる。	<回答補足> 評価書案において、建設機械の稼働に伴う影響の発生源は、ユニットの配置で示しており、ユニットの配置は「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」に基づき設定した。	
騒音・振動	3	遮音壁について、建設工事用に防音シートを使うということだが、パネルでなく防音シートを使われる理由は何か。 工事期間が長いのでパネルを設置してもいいのではないかと思ったのと、防音シートよりもパネルのほうが遮音性能は上がって、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。	防音シートの遮音の効果は約 10dB を見込んでおり、その効果で充分足りると考えている。 また、橋の桁の部分はパネルを設置するのもなかなか難しいところもあり、桁の下の方への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いる。	10/24 部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	3 (続き)	パネルではなく、防音シートにする決定的な理由は、橋梁のように設置できない場所があるということなので、そういった場所を除いて、設置可能ということによるのか。	可能である。ただ、詳細の施工計画を検討する際に、パネルがいいのか防音シートがいいのか、現地の状況も踏まえながら詳細は決定したいと考えている。	
騒音・振動	4	資料2にある、最初の都民からの主な意見で、「説明会での数字の説明がよく分かりにくいという」意見があったようだが、その説明会の雰囲気や、これまで開催状況、回数といったところを教えてください。 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るので、そういったところを普段、環境影響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教えてください。	説明会は令和4年5月の土日と月火、平日と土日で実施した。 八王子市で2回、日野市で2回、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、多くの方に集まって御参加いただいたという状況である。 その中で説明を1時間程度、質疑を1時間弱とらせていただき、様々な御意見をいただいている。 説明会の際には、今あらましで配布、御覧いただいている、評価書案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としてお配りして説明をしている。 数字については、確かに分かりづらい点もあるので、例えば、評価書案の中で載せてはいないが、環境省のほうで公開されている音の目安値について、60dBだとどのくらいのレベルなのかとか、80dBだとどのくらいのなのか等、イメージとして皆さんに持っていただくような形で説明をさせていただいた。	10/24 部会にて回答
		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うところを気にされるのだとか、そういったところで、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かと思う。		

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
土壌汚染	1	205 ページで、汚染のおそれありということで給油所のことを記述しているが、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、ここについてお伺いしたい。	こちらはガソリンスタンド等の給油所ではなく、京王バスの営業所になっており、そちらのバスの給油のための施設がある。 用地買収の範囲について、道路の幅が分かるような杭を打設していないため、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ないが、そのような京王バスが使用している給油のための施設が存在しているということである。	10/24 部会にて回答
地盤 水循環 共通	1	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いるが、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。 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と推測するが、ただ凡例等に記載されていないので、もう少し丁寧に教えていただきたい。	221 ページのほうに記載している縦断面図だが、赤く示しているところがこの事業の位置になる。 高さで言うと、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ある。一方で、この地下水の上層の高さというのが、227 ページに T. P. で示しているが、赤い地点が調査観測地点で、そこで G. L. -4.4m で観測されている。	10/24 部会にて回答
		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のか、段丘礫層などにあると理解しているのか。 G. L. からどれくらいの深さかが分からないので、この図の中で地下構造物と地下水の関係が気になっている。	227 ページで、観測地点を赤い点で示している。そこに T. P. の高さを示しているが、下に G. L. でマイナスの高さを示めさせていただいている。	
		概ねこの断面図の中でお示しいただいている、この Dg1 層、Ds2 層、緑や黄色の、こういった地層の中、つまり段丘礫層の中にあるというふうに理解していいか。	その通りである。	

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
地盤 水循環 共通	1 (続き)	地質部と地質断面図と地下水を示していただいております、これは重要な情報ですが、地下構造物との関係が分からないと測定した意味というのも理解が難しいことになる。 そのため、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われる。 また、この断面図の始点側、終点側とあるが、これは 220 ページの図 8.5.2、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。 計画路線の始点側、終点側というのは、路線全体ではなく地下掘削区間だけのものかと思うので、それが分かるような記載となるようご検討いただきたい。	承知した。	
地盤 水循環 共通	2	土留壁を設置するということだが、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か。 その場合は掘削深度、土留め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。そこでの地下水位がおそらく重要になると思うので、きちんと対応しているかというのを確認できるように、明示していただきたい。	地下構造物よりは基本的に深くなるかと思われる。 <回答補足> 土留壁の構築にあたっては、当該地域における難透水層の深度を把握した上で、適切な工法及び根入れ長を検討する計画であり、評価書に記載する。	10/24 部会にて回答
地盤 水循環 共通	3	構造物が接する右岸側での地質について地下水位を示していただいているが、左岸側では地下の掘削や揚水等を行わないのか。 左岸側には川北用水という記載があり、これは計画路線が縦断すると思うが、そういったところの水との関係が気になった。	左岸側ではそのような地下を大きく掘るような構造物は計画していない。	10/24 部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
地盤 水循環 共通	4	今回、地盤の高さというのは事前に把握しているのか。地下掘削時の地盤沈下について、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わからないと思うが。	現地盤の高さについては、現地の測量をしており、そこで把握している。	10/24 部会にて回答
		工事の施行中や、終了後もその地盤を確認するという理解でよろしいか。 地盤沈下を示すデータであるため、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う。	工事の施行中はもちろん、完了時点もその高さをしっかりと確認していく。	
史跡・文化財	1	11 ページに遺跡「平山」を通過しと書いてあるが、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があるということと、非常にあの広い面積の開発であるため、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ので 2 つの観点から今後進めていただければと思う。 書かれていることは確かな部分もあるが、ニュアンスの問題で、平山遺跡該当地であるということは、しっかり認識いただけているような書き方だとよりいいかと思う。 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伺いたい。	最小限に抑えるというところの考え方というのは、広さ的なところを考えている。	10/24 部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
史跡・文化財	2	日野市長のコメントが既にあるが、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どのように考えるか、御意見をお聞かせ頂きたい。 コメントになるが、遺跡の発掘調査というのを、開発をされる方はネガティブに捉えられることが多いが、縄文という単語は世界的なワードになっており、国土交通省と文化庁などでも進めている観光ということに関しては、積極評価できるようなところところが文化財にはある。そのため、あま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う。 保護のところだが、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あり、あくまでも次善の策として保存とされるものである。 日野市長の指摘は、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コメントであるので、しっかり考えていただきたい。 現地公開についても、もし何か見つかっているのであれば、公開するような積極的な措置を行っていただきたい。	重要な文化財の保護、公開ということについては、保護の観点からいくと、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。 また、公開というところになると、今回重要なもので遺跡という認識はしているが、そこまではどのようにしていくということを考えてはいない。 貴重なものが事前調査等で出現した場合には、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。	10/24 部会にて回答
廃棄物	1	建設廃棄物と建設発生土のみが計上されているが、他の金属や、他の廃棄物の発生は見込まれていないのか。	環境影響評価における廃棄物等については、土木工事に起因するものを基本的には対象物としているので、その他の混合廃棄物等については、まず対象外としている。 また、施工中に発生する一般ゴミ等々については、基本的には現地で分別等を行い、適切な再利用及び処理処分に努めていく。また、必要に応じて施工業者の指導も検討していく。	10/24 部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
廃棄物	1 (続き)	計画されている道路の用地には、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か。	特殊なものというのではないと考えている。	
廃棄物	2	438 ページに廃棄物の発生抑制に努めるとあるが、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したい。	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を考えている。 事業の改変の面積を減らしたり、できる限り最小限にしていくなど、施工業者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。	10/24 部会にて回答
その他 (温室効果ガス)	1	温室効果ガスに関しましては、機器だけではなくて工事上の車両についても、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う。	<回答補足> 工事の施行中においては、使用する建設機械は可能な限り低炭素型建設機械を使用するとともに、工事用車両においては低燃費型車両の活用に努める。	10/24 部会にて回答
その他 (事後調査)	1	定性的な予測評価されている部分が多いが、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ねばならないと思う。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。 例えば工事中の水質汚濁や電波障害等についても、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というのを想像できなかった。	事後調査について、これから計画を立て、詳細については今後決めるはいくが、例えば、今あった水質汚濁については、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う。 どのように事後調査をするということにつきましては、今後検討させていただきたい。	10/24 部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他（事後調査）	1 （続き）	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る。 例えば水質汚濁では、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に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だけで比較できないと思う。 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のが環境影響評価の考え方にあると思うが、安易に定性的な方向に行っているのかなと全体的に感じる。 そうすると、事後調査の中で原因が何なのか分からなくなってしまう。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ほか、技術文書の側面がある。 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ので、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いただけると良い。	定性的な評価と事後調査の比較について、例えば、先ほど保全措置の話だけになってしまったが、現地調査をしっかりとやっているの、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う。そのことについては、今後、今の御意見を踏まえて検討してまいりたい。	
その他（事業計画）	1	日野市長のほうから、区画整理事業が進行中で、その調整をということだが、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う。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きたい。 おそらく、工事車両の関係など、いろいろ関係することもあるかと思うので、よく調整されるとよろしいかと思う。	本事業で道路設計をしていく上で、土地区画整理事業でもいろいろな事業をしているため、本事業の設計の状況を区画整理事業に確認と調整をし、変更がないよう、双方で協議調整を進めている状況である。	10/24 部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他（事業計画）	2	今回の対象の事業というのは1.5kmの国道20号の延伸部分ということが記載されていて、地図も入れていただいておりますが、もう完了して、今回のところを着手するということだが、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をお願いしたい。また、全体として何kmかということは書かれているか。	評価書案の15ページの図面にあるとおり、この20号のバイパスの計画について、延長的には全体は、14.9kmになる。 下の図面に旗揚げをしているが、高尾山インターのほうから9.6kmで、今回の事業の1.5kmと20号に接する部分で3.8kmということで、14.9kmが全体の事業区間になる。 現在の状況だが、高尾山インター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ある。 それから、今回の延伸Ⅱ期の旗揚げの赤の左のところまでの八王子南バイパス区間についても、この点線区間で工事や、調査が進められているところである。 また、右端の日野バイパス延伸3.8kmについても、工事や区画整理による用地の確保等が進められている状況であり、点線区間で言うと今回の1.5kmの区間を除いた区間につきましては、工事や設計、調査等が進められているという状況である。 事業がどれくらいかかるかという点については、工事などまだ調整している部分もあるので、未定の状況である。	10/24部会にて回答
		できたら事業全体が分かるようなことを、数行で入れていただくと見やすいかと思う。 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思うが、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か。	他の区間についても、例えば、八王子南バイパスですと、京王線ですとか、JRとの交差があり、その辺の施工に伴う期間などがあるので、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ある。 <回答補足> 本事業とともに、一般国道20号日野バイパス（延伸）及び八王子南バイパスの3事業が一体となって整備が進められていることについて、評価書に記載する。	