

## 令和4年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第2回）

日時：令和4年8月25日（木）午前10時00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7号線品川～白金高輪間建設事業
- 2 その他

#### 【審議資料】

資料1 「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業」

資料1-1 環境影響評価調査計画書に係る環境影響評価の項目選定及び  
項目別審議について

資料1-2 「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業」に係る環  
境影響評価調査計画書について（案）

<出席者>

会長 柳委員

第二部会長 宮越委員

池邊委員

日下委員

小林委員

廣江委員

水本委員

宗方委員

保高委員

渡邊委員

(10名)

藤本政策調整担当部長

下間アセスメント担当課長

## 第二部会 審議資料

環境影響評価調査計画書に係る環境影響評価の  
項目選定及び項目別審議について

令和4年8月25日

(事業名称) 都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業

## 1 選定した環境影響評価の項目 6項目 (選定した理由 p.86～89)

騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財、廃棄物

## 【騒音・振動】

- 1 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動について、選定した地点のほか、立坑及び開削部など影響が懸念される地点を現地調査地点として追加するとともに、予測・評価を行うこと。また、夜間工事が想定される場合には、夜間も含めた建設作業騒音・振動の予測・評価を行うこと。
- 2 夜間の道路交通騒音について、環境基準を超過している地点があることから、工事用車両による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】

計画路線周辺は湧水地点や井戸が多数存在しており、関係する地方公共団体においても保全に取り組んでいることから、地盤及び地下水の状況を十分に把握できる位置において現地調査を行い、工事の施行中及び完了後における地盤沈下、地盤の変形、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。

## 【史跡・文化財】

計画路線周辺には複数の指定・登録文化財及び埋蔵文化財包蔵地が存在しているため、既存資料調査に加えて、周辺の埋蔵文化財包蔵地の情報、発掘調査報告書を精査するとともに、関係教育委員会等と事前に十分な協議を行った上で、調査及び予測・評価を行うこと。埋蔵文化財等が確認された場合については、その公開と保存につい

ても、逐次、関係者と協議の上で対応すること。

#### 【廃棄物】

本事業では、事業区間の約2.8 kmのうちの約2.5 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、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。

#### 2 選定しなかった環境影響評価の項目 11項目（選定しなかった理由 p. 90～91）

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

意見なし

#### 3 都民の意見書及び周知地域区長の意見

別紙のとおり

「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業」環境影響評価調査計画書に対する  
都民の意見書及び周知地域区長の意見

## 1 意見書等の件数

都民からの意見書	3 件
周知地域区長からの意見	2 件
合 計	5 件

## 2 都民からの主な意見

### (1) 環境一般

- ・環境影響評価の項目として選定しなかったものが多数あるが、その理由には納得できない。「影響は小さいと考えられる」から「選定しない」。このように過小評価した多数の開発事業の積み重ねが現在の気候危機・生物の絶滅危機を招いていることを認識してほしい。負の影響を与えることは極力避けなければ持続可能ではないのだから。もしこの事業を実施して負の影響を減らすことができるならその根拠を示していただきたい。負の影響を与えるなら、その被害を回復することが可能なのか、代償として何ができるのか示してほしい。

とくに大気汚染、悪臭、水質汚濁、地形地質、生物・生態系、自然とのふれあい活動の場、温室効果ガスは、悪影響がないはずはないと考えられ、選定しなかったことに大変驚き、あきれている。この地下鉄延伸は、品川と都心部を移動する人を増やす効果を見込んでいるはずだと思われる。その人流の増加が環境に及ぼす影響も調査し評価すべきである。

- ・本計画の工事期間は約10年と書いてあるが重要埋蔵物が発見されたり、地盤の問題で工事が遅れる事が予想される。その間工事期間が延長されるのは、やむを得ないと考えているのか。

### (2) 騒音・振動

- ・騒音・振動の項目を詳しく見ると、「項目として選定しない」「予測の対象としな

い」という細目が多いが、これらも不適切である。「影響を及ぼすことがありうる」と考えて調査評価すべきである。勝手に「影響を及ぼすことはない」「少ない」などと決めつけるべきではない。

実際に、先日の高輪台小学校にての説明会では、かつて地下鉄高輪台駅近くのマンションに住んでいた方が、地下鉄走行時の騒音振動が気になったと証言し、今回の計画でも調査すると聞いていた。

- ・本工事は約10年に及ぶ長い施工であり騒音及び振動が少ないと評価しているが、現実には大きな騒音と振動があると思われる。付近の通行車両と比べて工事用車両が極端に少ないと述べているが、通常、搬出する土砂や基礎となるコンクリート材の搬入には大きな騒音を伴う建設機械が使われる。環境に大きな影響がある事は明白である。
- ・建設機械は電気をもって稼働するから付近に対する影響は少ないと言っているが、その建設機械を移動するにあたっては建設機械が自力で走行するので近傍の道路に大きな振動と騒音を与えるのは確実である。電気自動車で行くなら問題ないが、事実上不可能である。

### (3) 水循環

- ・この計画にある場所は、三田用水が脈々と流れており、現在も生活用水として井戸が利用されている。これらの破壊は生活の破壊につながるからあってはならない。井戸が使用できなくなるかどうかの調査、また使用できないようなことは許されない評価を強く求める。

### (4) 地盤、水循環、地形・地質 共通

- ・大深度地下のシールド工法が地盤、地形、地質、地下水、また、地表にどのような影響をもたらさうか、慎重に調査してほしい。

### (5) 生物・生態系

- ・この地域は白金小学校の通学路で細い道路が多く、また、地域地区の指定では区内でも少ない緑地帯を有する住居専用地域であり、動植物に対する影響もある。

## (6) その他

- 113ページには環境に影響を及ぼすと予想される地域の名前が書かれている。影響を及ぼすことに対して、どのように納得のいく説明をしていくのか、また、補償問題として影響を最小限に抑えるために東京都は何をするのか全く記載がない。これでは評価にも調査にも当たらない。
- この計画路線は、そのほとんどが環状4号線白金台区間と高輪区間の計画路線の下を通ることになっている。しかし、この道路計画の少なくとも白金台区間は地権者の反対も多く、道路用地の買収が（この地下鉄工事計画予定の）10年以内に完了するとは思えない。なるべく私有地を避ける目的でこの路線を選んだように聞いたが、白金台区間の道路用地買収が進まなかった場合、地下鉄工事を先行させれば、私有地の下を避けることにはならない。
- 「大深度法」の適用のため、わざと深くするため、遠回りして途中駅は作らず、白金台と高輪台という高台の下深くを通るよう設定したのか？  
同じ経路を通すにしても、白金高輪駅から白金台駅まで既存の南北線線路と駅を利用し、白金台駅から高輪台駅経由で品川駅までだけを新トンネルにすることもできたはず。そうすれば大深度ではなくなり「深すぎて白金台駅や高輪台駅に乗換駅を作っても利便性がない」ということはなくなる。
- この計画は、44ページ、45ページの「港区基本計画」のSDGsの観点にも反する。「環境基本計画」の健康で快適に暮らせる街にも反する。そこで住んでいる方の暮らしや生活を守る計画になっていない。
- この事業の目的として利便性の向上、国際競争力の強化が掲げられている。しかし、地球上の大多数の人と生物にとっては、この事業による利益より、環境悪化による不利益が大きいと考えられる。
- 都心部と品川駅周辺とのアクセスは今でも多様な経路があり頻繁に鉄道も運行されているので、多くの費用と時間をかけ廃棄物を出して環境悪化させてまで、この事業を実施する必要は非常に少ない。この計画中の地下鉄延伸が完成後に、もし白金高輪駅周辺と品川駅をつなぐバス路線が廃止されることにでもなれば、バスを利用していた地域住民にとっては逆に利便性が失われることになる。

- ・説明会では「都心部とのリダンダンシー確保」効果も言われた。自然災害などで一部不通になった時などの代替路線だとのことだったが、災害時に他の路線が不通で白金高輪-品川間だけ開通することは考えにくいし、仮にここだけ動いていても、多くの移動困難者をさばく役に立つとは思えない。
- ・周辺鉄道路線の混雑緩和  
東京都心部への一極集中を促進する開発計画をして人を集めようとするから混雑するのであり、本当に混雑緩和を望むなら、そもそも品川周辺の大開発をこそ見直し中止すべきである。鉄道を作り、その上に道路も作り、便利になって人流増加するのを望んでいながら、混雑を嫌がるのは矛盾である。都心部への一極集中・人流増加は、今後来ると予想されている大震災、大噴火、台風、高潮、洪水などの大水害、停電、断水、食料難、エネルギー不足、疫病蔓延時の被害を増大させることにもなるので、混雑緩和は重要だが、東京都や国の開発計画は全く逆になっている。
- ・国際競争力とは何を競っているのか不明である。世界各地で毎年多発する気象災害・環境悪化によって、住まいや食べもの、健康で安全な暮らしが失われ、紛争も多発し疫病も蔓延しているときに、この事業は私たちの住むこの世界、地球全体の生活環境改善に役立つのか、環境悪化を促進するのかを念頭において環境影響を調査し評価していただきたい。
- ・建設機械を搬入する通行道路は、目黒通りや桜田通りの主要幹線道路ならば問題ないが、本工事の白金台地区は目黒通りと桜田通りに挟まれた細い区道が圧倒的に多く、唯一、桑原坂と称する日吉坂から明治学院前の道路がやや太い道路である。従って、大多数の工事用車両は幅員の狭い道路に殺到することになる。本工事を遂行するにあたって、工事用車両は大型の物を除いて中型、小型、下請及び孫請けの車両も多く投入される事は必定である。これらの中型車両等は頻繁に細い道路を通行し、例えば建設機械の搬入や生コンクリートの供給車等通行するにあたり部分的に道路の通行止めを長期にわたって行う事が予測される。従って一般車両、近傍の住民の関連車両、タクシー等が通行止めで迂回をする事が想定される。一般道路の通行も影響が大きい。また、建設工事を行う従業員の休憩及び昼食にて近傍の白金台地区を利用する事が予想される。その移動に自前の車両を

使用する事が多いが付近には民間一時使用の有料駐車場が少なく、短時間であるが違法駐車を行うことが現実的に予想される。

- ・私個人の事を言えば90歳の高齢で視覚障害者（全盲）であり、通勤や通院その他外出時に近くまでタクシーで帰宅する時通行止めで、その先を行かれなくなり約60m手前の交差点で迂回をしてと言われるのは悔しい。近傍の大邸宅の建設で地下3階の土砂の搬出でダンプカーが通過するにあたり（高輪警察の許可を取って）約半年間通行止めになったのは悔しかった。但し土日祝日は通行止めがなかったのは少しほっとした。今回の工事は土日祝日、深夜は工事をしないと信じている。
- ・付近の住宅地は本工事の車両で多大な迷惑を受ける事になる。近くに老人ホームがあるが緊急で病院に行く時にも通行止めとなると困るのではないか？
- ・①現行計画は目黒通りを運行している地下鉄白金台駅近傍から環状4号線の地下を通過し、高輪台駅近傍の桜田通の地下を通過し品川駅までの工事と聞いている。莫大なる工事費用と長期の年月を要する事で品川駅までのルートを計画している。
- ②かつては白金高輪駅から桜田通りの地下を通って高輪台駅付近から品川駅へ抜けるという案であった。（日経新聞）
- ③環状4号線白金台区間の計画を聞いたときには、地下に鉄道が通る話等どこからも聞いてなかった。
- ④色々と迷っている事と思うが費用対効果の面からみても環境影響について考えても次の案を提案したい。
- ⑤小池知事の御見識でこの提案を受け入れて頂く事を切望する。

（私案）

白金高輪駅から三田線の線路を利用し三田線の三田駅付近まで南北線を走らせる。続いて、三田線の三田駅近傍から浅草線の三田駅近傍まで接続し電車を走らせる。浅草線と相互乗入れを行い、泉岳寺から京急の品川に至るルートが最適だと思う。

品川駅は大工事を行っており京浜急行の品川駅のホームに接続すれば良い。将来、羽田空港、横浜方面に行くのも便利であり、短い区間の工事で済むので10

年の歳月を待たずにリニア新幹線の乗り換えも便利になるのではないか。

ただ現在の南北線と都営浅草線・京浜急行の線路の幅が異なっているので、難色を示す向きもあるが、三田駅から品川駅まではレールを3本にする必要がある。現実には山形新幹線、秋田新幹線では在来線と東北新幹線が同じ線路に走る事ができる。東急電鉄と京急線の幅は異なるが3本のレールを敷いて東急と京急の両方の電車を走らせる事ができると聞いている。また、東急電鉄の池上線と多摩川線が蒲田駅で終点であるが、JR蒲田駅の地下をくぐって京急蒲田駅の地下を通過して京急羽田線の大鳥居駅まで続伸する計画が確定となっている。

### 3 周知地域区長からの意見

#### 【港区長】

#### 1 総論

- (1) 環境影響評価書案を作成する際は、調査方法、評価基準等について、内容や表現をさらに工夫し、本計画が周辺的生活環境にどのような影響を与え、どのように配慮するのかを誰もが理解しやすいように示してください。
- (2) 計画路線周辺の住民及び関係者に対して、計画や工事に関する情報提供を適切に行い、意見・要望等があった場合には、真摯に対応してください。
- (3) 品川駅西口付近において、大規模開発が複数の地区で計画されています。周辺開発の動向をよく確認し、複合的な影響についても小さくなるように配慮してください。

#### 2 各論

##### (1) 騒音・振動について

- ・周辺開発の工事用車両も考慮した上で、道路交通騒音・振動に関する調査項目選定の可否を検討してください。
- ・地下工事による振動の影響について、区民の不安が解消されるように、時期、工法、影響の度合い、配慮内容等を分かりやすく、具体的に示してください。
- ・換気設備、変電設備は、位置や規模等により、周辺への影響が大きくなる可能性があります。影響が小さいことを確認できるように具体的な情報を明示して

ください。

(2) 地盤について

- ・地盤の現地調査では、地盤沈下が発生しないように十分な箇所での地質調査を行い、安全な施工計画となるように努めてください。

(3) 水循環について

- ・計画路線周辺には、井戸や湧水地が点在しており、区は、「港区緑と水の総合計画」に基づき、それらの保全に取り組んでいます。地下水の水位や流況をモニタリングする際は、変化が起こる可能性が高い効果的な地点を選定し、影響が生じないように努めてください。

(4) 史跡・文化財について

- ・計画路線周辺には、指定文化財が点在しています。工事による影響が生じないように十分配慮してください。

(5) 廃棄物について

- ・建設廃棄物及び建設発生土については、その発生を可能な限り抑制するように工法等を工夫してください。建設廃棄物については、再利用に努めてください。

(6) その他について

- ・工事用車両の搬出入口は、交通量の多い地域です。工事中の交通渋滞、交通安全について対策を検討してください。

**【品川区長】**

(1) 環境保全計画について

- ・P46 表6-1-8-1(6) 主な環境保全に関する計画等（品川区）「水とみどりの基本計画・行動計画」については、令和4年3月改定版をご参照ください。

(2) その他

- ・区内において調査等を実施する際は、当区の所管部門と連携し、事前に十分な住民説明を実施してください。
- ・計画に変更等が生じた際には、当区の所管部門まで速やかにお知らせください。

「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業」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6月22日に「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業」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、都民及び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。

## 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、調査計画書に係る都民及び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】

- 1 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動について、選定した地点のほか、立坑及び開削部など影響が懸念される地点を現地調査地点として追加するとともに、予測・評価を行うこと。また、夜間工事が想定される場合には、夜間も含めた建設作業騒音・振動の予測・評価を行うこと。
- 2 夜間の道路交通騒音について、環境基準を超過している地点があることから、工事用車両による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】

計画路線周辺は湧水地点や井戸が多数存在しており、関係する地方公共団体においても保全に取り組んでいることから、地盤及び地下水の状況を十分に把握できる位置において現地調査を行い、工事の施工中及び完了後における地盤沈下、地盤の変形、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。

### 【史跡・文化財】

計画路線周辺には複数の指定・登録文化財及び埋蔵文化財包蔵地が存在しているため、既存資料調査に加えて、周辺の埋蔵文化財包蔵地の情報、発掘調査報告書を精査するとともに、関係教育委員会等と事前に十分な協議を行った上で、調査及び予測・評価を行うこと。埋蔵文化財等が確認された場合については、その公開と保存についても、逐次、関係者と協議の上で対応すること。

### 【廃棄物】

本事業では、事業区間の約2.8 kmのうちの約2.5 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、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。

## 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。

## 【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	令和4年6月22日	・調査計画書について諮問
部 会	令和4年8月25日	・環境影響評価の項目選定及び項目別審議 (騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、 史跡・文化財、廃棄物) ・総括審議
審議会	令和4年8月30日	・答申(予定)