

令和 5 年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第 7 回）

日時：令和 5 年 11 月 24 日（金）午後 1 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
国立都市計画道路 3・3・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業
- 2 環境影響評価書案に係る質疑及び審議
都市高速鉄道第 7 号線品川～白金高輪間建設事業【2 回目】
都市高速鉄道第 8 号線豊洲～住吉間建設事業【2 回目】

【審議資料】

- 資料 1 国立都市計画道路 3・3・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）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 「国立都市計画道路 3・3・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」に係る環境影響評価調査計画書について（案）
- 資料 2 「都市高速鉄道第 7 号線品川～白金高輪間建設事業」環境影響評価書案 第 1 回部会審議質疑応答
- 資料 3 「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
安立委員	
日下委員	
羽染委員	
廣江委員	
水本委員	
宗方委員	
保高委員	
渡邊委員	

(10 名)

石井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

(年月日) 令和5年11月24日

(事業名称) 国立都市計画道路 3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業

1 選定した環境影響評価の項目 7項目 （選定した理由 p. 104～106）

大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、生物・生態系、景観、自然との触れ合い活動の場、廃棄物

【大気汚染、騒音・振動 共通】

- 1 計画道路の供用時点及び道路ネットワークの整備が完了した時点の将来交通量については、大気汚染及び騒音・振動の予測の基礎となることから、計画地周辺の現況の交通量を適切に把握したうえで、将来の道路ネットワーク図等を明らかにし、将来交通量の算出過程を環境影響評価書案においてわかりやすく記載すること。
- 2 工事用車両の走行に伴う大気汚染及び騒音・振動については、工事用車両は1時間当たり数台程度であり、短時間に特定の場所に集中しないような施工計画を実施することから、予測の対象としていない。しかし、本事業区間周辺には、住宅、学校及び保育園等があり、工事用車両の走行による地域への影響が懸念されることから、そのルートを明らかにするとともに、必要に応じて予測・評価を行うこと。

【生物・生態系】

本事業では、矢川との交差部に橋梁を整備する計画であるが、具体的な構造、規模及び施工方法等が不明確であることから、生物・生態系に配慮した整備計画を検討した上で、これらを示し、矢川とその周辺における生物・生態系の変化の内容及び影響の程度が明らかになるよう適切に予測・評価を行うこと。

【景観】

代表的な眺望地点について、主に近景域を設定するとしているが、その地点が具体的に示されていない。このため、関係地域の景観に関する計画等を踏まえ、矢川やその周辺の景観構成要素の改変の程度が把握できる箇所など、地域の特性を考慮した地点及び時期を適切に選定し、予測・評価を行うこと。

【自然との触れ合い活動の場】

計画道路は複数の散策コースと交差し、自然との触れ合い活動の場を分断することから、工事の施行中及び完了後における地域住民の利用経路に与える影響、自然との触れ合い活動の場の機能の変化の程度を、環境影響評価書案において図などを用いて具体的に明らかにし、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 10項目（選定しなかった理由 p. 107～108）
悪臭、土壌汚染、地盤、地形・地質、水循環、日影、電波障害、風環境、史跡・文化財、温室効果ガス

意見なし

- 3 都民の意見書及び周知地域市長の意見

別紙のとおり

別 紙

「国立都市計画道路 3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）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市長の意見

1 意見書等の件数

都民からの意見書	1 件
周知地域市長からの意見	1 件
合 計	2 件

2 都民からの主な意見

（１）生物・生態系

国立都市計画道路 3・3・15号中新田立川線と矢川が交差するあたりに屋敷林があるが、これらの樹木は、都民だけに限らず人間が生活していく中でたくさんの恩恵があり、国立市緑の基本計画の中で、「屋敷林を保存樹林として指定推進する」と記載されているように、保存していく価値のある樹木である。また、国立市の建設事業では、樹木の仮移植を行い、その後、既存の樹木を養生・育成しようとしているように、既存の樹木をととても大切にしている事例があることから、東京都の都市計画道路建設事業においても国立市の建設事業と同じように、事業区域内の屋敷林や矢川にある既存の樹木を残すようにしてもらいたい。

さらに、既存の樹木を残すだけでなく、東京都が事業区域内にある既存の樹木の価値を認めたいうえで、東京都の公有財産として台帳に登録・記載してもらいたい。

（２）景観

国立市緑の基本計画の中で、緑のまちづくり計画が策定されており、その中では、美しく風格が感じられる都市景観を形成するために、骨格的な自然的景観軸となる緑地として、矢川が示されているが、地域住民として、この道路建設により矢川の骨格的な自然的景観軸が破壊されることをおそれている。

国立市は、国立マンション訴訟や、国立市民が求めたことで制定された国立市都市景観形成条例、大学通り沿道地区の景観まちづくり、旧国立駅舎の復元などにより、景観利益をととても大切にしてきたまちであり、東京都は、当該道路建設事業が景観利益を大切にしてきた国立市の中で施行されることを重く受け止め、

矢川の骨格的な自然的景観軸を形成することで、国立市民の景観利益を守るようにしてもらいたい。

3 周知地域市長からの意見

【国立市長】

(1) 全般事項

環境影響評価の各種手続きや工事の各段階において、市や地域住民に対し丁寧な情報提供を行うとともに地域住民に分かりやすい内容及び表現で周知を図られたい。また、地域住民からの意見要望について誠意をもって対応し、十分に検討したうえで可能な限り環境影響評価の実施及び環境保全のための措置の検討に反映するよう努められたい。更に、今後環境に影響を及ぼすような新たな要因が確認された場合には、改めて調査等を実施されたい。

(2) 生物・生態系

都市計画道路3・3・15号の整備にあたり、矢川との交差部については、水辺の自然環境や生態系に最大限配慮した構造が必要不可欠と考えている。そこで、生物・生態系の予測及び評価にあたっては、橋梁構造により日光が遮られることの影響についても考慮いただきたい。

(3) 自然との触れ合い活動の場

計画道路の整備に伴う、自然との触れ合い活動の場の改変の程度、機能変化の程度についての影響変化予測調査に加えて、矢川側道は地域住民の歩行や自家用車通行などに利活用されており、こうした機能改変の程度、変化の程度について、影響変化の予測調査についても実施されたい。

「国立都市計画道路 3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）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 5 年 9 月 15 日に「国立都市計画道路 3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）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、都民及び周知地域市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市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。

【大気汚染、騒音・振動 共通】

- 1 計画道路の供用時点及び道路ネットワークの整備が完了した時点の将来交通量については、大気汚染及び騒音・振動の予測の基礎となることから、計画地周辺の現況の交通量を適切に把握したうえで、将来の道路ネットワーク図等を明らかにし、将来交通量の算出過程を環境影響評価書案においてわかりやすく記載すること。
- 2 工事用車両の走行に伴う大気汚染及び騒音・振動については、工事用車両は 1 時間当たり数台程度であり、短時間に特定の場所に集中しないような施工計画を実施することから、予測の対象としていない。しかし、本事業区間周辺には、住宅、学校及び保育園等があり、工事用車両の走行による地域への影響が懸念されることから、そのルートを明らかにするとともに、必要に応じて予測・評価を行うこと。

【生物・生態系】

本事業では、矢川との交差部に橋梁を整備する計画であるが、具体的な構造、規模及び施工方法等が不明確であることから、生物・生態系に配慮した整備計画を検討した上で、これらを示し、矢川とその周辺における生物・生態系の変化の内容及び影響の程度が明らかになるよう適切に予測・評価を行うこと。

【景観】

代表的な眺望地点について、主に近景域を設定するとしているが、その地点が具体的に示されていない。このため、関係地域の景観に関する計画等を踏まえ、矢川やその周辺の景観構成要素の改変の程度が把握できる箇所など、地域の特性を考慮した地点及び時期を適切に選定し、予測・評価を行うこと。

【自然との触れ合い活動の場】

計画道路は複数の散策コースと交差し、自然との触れ合い活動の場を分断することから、工事の施行中及び完了後における地域住民の利用経路に与える影響、自然との触れ合い活動の場の機能の変化の程度を、環境影響評価書案において図などを用いて具体的に明らかにし、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5年9月15日	・調査計画書について諮問
部 会	令和5年11月24日	・環境影響評価の項目選定及び項目別審議 【選定した環境影響評価の項目】 大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、生物・生態系、景観、自然との触れ合い活動の場、廃棄物 【選定しなかった環境影響評価の項目】 悪臭、土壤汚染、地盤、地形・地質、水循環、日影、電波障害、風環境、史跡・文化財、温室効果ガス ・総括審議
審議会	令和5年11月28日	・答申(予定)

資料 2

「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	工事中の騒音・振動に関する規制基準やそれに対する予測値について、内容を満足している一方で、具体的な条件や予測範囲が明確に伝わっていなかったため、住民の方から意見が出たと思われる。 このことを踏まえ、何点かお聞きしたい。 地下トンネルの場合、振動の影響が大きいと考えられる一方、騒音の影響は開削工事が行われている区間が周辺地域に及ぼす影響と考えて良いか。 学校や幼稚園などについて、例えば、資料の 7 ページには騒音の測定場所として幼稚園の近くにポイントが示されている。このような場所に至るまでの経路に仮囲いの塀などの防音設備が設置される予定はあるか。	騒音について、ご指摘のとおり開削範囲での重機の稼働等々で予測をしている。 仮囲いについて、工事の保全措置の記載のとおり、仮設の防音壁を必要ところに設置しながら工事を行いたいと考えている。	10/24 部会にて回答
		やはり、現時点では未定の内容が多く、それ故に周知ができない状況である。また、大まかな方法は理解できるものの、住民にとっては、近くで具体的にどのような工事が行われるのか、どの範囲まで影響が及ぶのかが読み取れないという点が、意見に出ている理由の一つと考えられる。 断面配置において、予想はしているもののあくまでも理想的な状況を反映しているだけであり、実際に設置する塀は必ず終わりがある。塀の端が工事区間を十分に囲むことができれば良いが、駅前の場合は警察との調整が必要であり、十分な仮囲いができない可能性も考慮する必要がある。その場合、どのような措置を取るか、また住民との間に誤解が生じないように配慮していただきたい。	了解した。	

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	2	夜間についての明記がちゃんとされていないので、記載されたほうが良いと考えるが、記載の予定はあるか。	評価書案に記載されている通り、原則として昼間の作業を想定している。ただし、道路上での工事が多いため、道路管理者、交通管理者、関係者協議によって、やむを得ない場合には夜間に行われることがある。その際、工事現場で騒音対策が必要な箇所には仮設防音壁を設置する。また、低騒音・低振動の工法や機械を積極的に導入することで、騒音を低減する努力をする。 また、評価書案にも記載があるとおり、夜間の工事を実施する際には、具体的な計画や工事時間帯が決まったら、工事前に住民向けの説明会を開催し、工事の詳細説明を行う。また、工事の直前や週ごとに工事のお知らせやチラシ、工事看板などを通じて地元の住民に情報を提供し、コミュニケーションを図る。地域の方々への情報提供と環境保全に努めるために、これらの取り組みを行っていく。	10/24 部会にて回答
		最近では夜間における静穏な環境を求めるのは当然であり、夜間の騒音に関しては厳しく言われることが多くある。品川駅の開削区間や白金台のあたりでは、一部開削区間で指定されている箇所があると思うので、付近については十分にご検討していただきたい。	了解した。	

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	地盤、水循環で、類似する事例として具体的に目黒駅の事例を挙げて説明いただいていることについて、委員として、とてもよい試みだと思う。 その上で1点、教えていただきたい。 今回、目黒駅を例に挙げた上で、品川駅の説明をしていることについて、地質が類似しているという説明ではあるが、地質は類似していないと考えられる。品川駅は低地に位置しており、目黒駅は台地の上であって地質が異なる。その状況で、どうして目黒駅を提示いただいたのか。	資料編の 50 ページに示させていただいたとおり、目黒駅付近についても東京層の砂質土層、その下に東京礫層、Tog 層が存在し、その下に上総層群の粘性土、Kac 層があるというところで、土質の分布としては比較的似通っているというところである。 もう一つは、大きな水の流れも含めて考えると、白金台の辺りが一番高くなっていて、そこから全体的には台地として下ってきているというところや、水の流れとしても比較的高いところから低いところに流れているところも含め、同じような条件というところから、今回、事例として挙げさせていただいた。	10/24 部会にて回答
		地下水の観点では、台地の上でロームから下位に浸透して涵養されるような場所が目黒駅である一方、沖積層が堆積するような品川駅の観点でみると、地下水の観点でも異なり、加えて地盤の安定性という観点でも異なると考えられる。 資料で東京層を示されているが、東京層があることなど、掘削深度において似ているという意味なのか。	今回、掘削にあたり開削を行う土留め壁を設置する範囲において、どのような対象の層が存在し、かつ、どのような透水層が存在するかという観点からみて、砂質土、東京層の Tos 層と Tog 層に着目した。	
地盤 水循環 共通	2	シールドトンネルの区間で地下水の流れが平行という説明があったが、それは何を根拠にして、そのように考えているのか。	まず、水の全体的な大きな流れについてみると、評価書案の 127 ページにて、不圧の水位を示しており、水の流れを示させていただいているというところで、先述のとおり白金台の付近から海側に流れているというところが一点。もう一点については、白金高輪駅の方に向かって水が流れているという大きな流れを把握している点がある。 かつ、130 ページにて、Tog の水頭や Tos の水頭について、高台のところから品川駅のほうに流れているところから水頭が海に向かって流れているところも含めて、先ほどの 127 ページに示したような流向が、透水層の中では起きているという想定の中で、線路に対して平行に流れていると判断している。	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
地盤 水循環 共通	2 (続き)	今回、不圧地下水と被圧地下水があり、簡単に言うと不圧地下水は浅いところ、被圧地下水は深いところであると思うが、開削区間で大事なのは不圧地下水、シールド区間で大事なのは被圧地下水になると考えられる。 まず、不圧地下水の自由地下水面、地下水位の分布図を図 8.3.1-8 で示していただいております、先ほど説明いただいたと思うが、まず地下水の流れについて、等値線が書いてあり、水頭や地下水の水位の等値線から見る限りでは、基本的に等値線に直交する方向で最大傾斜方向に流れるという理解で良いと思う。 ただ、これを見ても矢印が乱暴に引いてある印象を受け、一概に平行であるというのは難しいのではないかと。例えば、低くなっているところも矢印が越えてしまっていたり、黄色で地下水の涵養域と書いてあるが、涵養域を通過しているような矢印も書いてあったりして、ちょっと乱暴ではないかなと思う。次回、追加で質問ができれば良いと思う。	承知した。	

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	3	被圧地下水について、今回調査いただいているのは恐らく2点だと思うが、2地点で高低差の関係性は分かるけれども、流向というのは、地質の連続性であったり、水位の観測地点を増やしたりしないと一概には言えないように思える。今回、示していただいたのは2地点だけであり、高低差の関係性だけしかわからないのではないかな。 その上で、地下水の観測結果を示していただいている131ページ、図8.3.1-11について、今回観測いただいたこのデータがすごく重要だと思う。これを見ると被圧地下水の1-1と2-1について、2023年2月1日から大きく変動していて、水頭差は変わらないものの、お互いに連動して動いているところがある。 これは、何か地下水に影響を与えた場合、影響が広範囲に広がるということを示している。このため、今回の工事の際、特に被圧帯水層の地下水位についてきちんと見ていただく必要があると思う。	承知した。	10/24 部会 にて回 答
史跡・文化財	1	評価書案の163ページ、表8.5.1-1の調査方法における「最新の資料を参考にした」とあるが、最新というのは、次ページ等に令和4年10月や9月と出てくるが、その時点を指しているのか。	163ページに記載のとおり、令和4年10月など、その時点での最新を採用している。	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
史跡・文化財	1 (続き)	刊行物であるため、最新というのは少し無理な話だと思うが、埋蔵文化財に関しては、一番早い情報は、やはり当該区である港区に集約される。それが東京都の方に伝達するが、東京都の遺跡地図の更新というのは区と連絡の上で更新されるので、少し後付けの日付になる。逐一伝達と更新は厳しいものであるため、一番新しい情報は港区が持っているとお考えいただきたい。 その上で、令和4年の時点というのと、少し、もう既に古いと言える。特に、高輪築堤のことについては相当、逐次の更新がなされているので、常に港区教育委員会と連絡を取っていただきたい。 現状でコンタクトは取れている状況か。	港区教育委員会、および品川区教育委員会に対してもヒアリング実施している。その時点でいろいろと情報をいただいているので、引き続き情報収集に努めてまいりたい。	
史跡・文化財	2	港区の区域にかかるということ、特に港区とのやり取りが重要になってくるかと思うが、例えば試掘調査や確認調査など、本格調査に至らずとも、少しテストするような調査があるけれども、そういうものを少し早めに入れるとか、そのような話は出てきているか。	現段階ではまだ出ておらず、事前に調査の有無も含めて、また相談に伺うというところである。現段階ではヒアリングさせていただいている。	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 (続き)	世界的にもという言葉が都民意見でも出ているけれども、ここは非常に注目度が高い遺跡が含まれていることは重々承知かと思うが、私の方でもこちらについては注視している。高輪築堤跡は文科大臣も総理大臣も視察して、その上で史跡化されたという遺跡の名称であり、その上で、様々な国内の学術団体からも指摘を受けている遺跡であるということ、日本考古学協会の会長声明も出ているということで、その点を重々踏まえていただき、しっかりした対応を取っていただきたい。以前の調査というのは指定前に始まっていたが、既に国史跡の指定になってから以降の対応になるので、港区議会でも問題にされた遺跡であるから、そこは踏まえて相当慎重に動いていただきたい。 こちらについては非常に参考資料が多いが、やはり見過ごせないものも多いので、会長声明のビデオや、日本考古学協会の会長声明も含め、見ておいていただきたいと思う。 その上で、保存も含めて、もし関連するものが出てきた場合、どう扱うのかということも、初めから射程には入れておいていただきたいと思う。		

史跡・文化財	3	高輪築堤跡の出てきた軌道の高さについては、その周辺の都市の高さを規定しているのではないかと考えている。 その上で都市の防災上も海拔というのは非常に重要かと思うが、それが設置された高さというのが、湾岸の海岸線の形成に関わる、非常に意味のある高さだと私の方では理解している。 海岸線のレベルの形成というのは東京湾の形を歴史的に形作ってきたものであって、東京湾の成り立ちと、そこに関わって東海道という道の関わりと非常に関係しており、今これから品川を玄関口にしようとされている皆さんにとっても実は意味のある地点だと思う。品川は中世においては非常に重要な港湾があり、そこ東海道の結節点のような場所だったので、交通の起点という意味で東京にとって意味がある場所である。 その辺の歴史的な観点という意味では品川区、特に博物館はいい仕事をしてきているので、単純に埋葬文化財包蔵地いかんということによらず、相談されると、知見を深めていただけたらと思う。 もう一つ、先ほどの東京湾の海岸線形成に至っては、外れている品川区のほうで縄文の遺跡が幾つか見受けられるが、縄文の遺跡の形成というのも海岸線の形成と非常に密接な関わりがあるので、そこがあまり壊されることがないように、最低でも記録保存ということは、港区と品川区と重々協議していただきたいと思う。 全時代が重要であるけれども、縄文の海進時期、江戸時代、近代のことというふうに、非常に重層的に大事なものが見つかっている場所であるため、基本的な埋蔵文化財の関係法令を守ること以外に、そのような意義がある場所に関わっているということを念頭に置いて、動いていただきたいなと思うが、いかがか。	今お話があったとおり、まず高輪築堤については、港区のほか、各委員会も行われているので、その辺りの情報の方は常に収集しながら、当然着手する前、事前に港区を含め、相談させていただいき、試掘等の有無も含めて相談させていただければと思う。また、発掘された時点についても、各関係機関と相談させていただきながら進めてまいりたいと考えている。	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	3 (続き)	あまりネガティブに捉えずに、新しい玄関口を検討されているということで、古い時代はどこまで遡れるのか、くらいの気持ちで見えていただいて、その上で残すべきものは残すようなことも皆さんの頭のどこかに入れて、事業を考えていただきたいと思います。 その上で、もう一点、資料編の53ページの図というのは、まさに48番の高輪築堤跡とクロスするところを出しているけれども、ここは高輪築堤跡に引っかかかっていないというような表示ではなくて、近いという表示で理解してよろしいか。	おっしゃるとおり、現時点で確認されているのがこの地点ということで、引き続き、この周辺の情報収集には努めてまいりたい。	
		スタンスが確認できればと思います。お聞きした。承知した。		
その他(温室効果ガス)	1	計画書を遡って見てみたところ、鉄道や道路およびバスの利用量というのは記載されているけれども、本事業計画が完成した場合にどのように交通利用状況が変わるのかというところの予測が見られなくて、もしあるのであれば、事業計画にお示しいただきたいと考える。 まずあるのかどうかということ、どのような予測の下に白金高輪と品川をつなぐのかということ、もう一度伺いたい。	事業計画について、今回のルート整備によつての効果というところについて、品川と六本木、業務中心地区と、今回接続というところになっており、現在は新橋まで行き、新橋から銀座線を使う等の迂回をしている部分となる。こちらのルートが今回の整備により時間が短縮される場所である。	10/24 部会にて回答
		鉄道とか道路とかバス、今ある既存のものから、こちらの白金高輪と品川線に乗換えが進んだことによる交通利用状況の変化についての予測について、温室効果ガスの予測ではなく、どの程度の利用者が見込めるのか、例えば道路から鉄道に転換しどのように利用者が変化するのか、そういったことをもし定量的に予測されているのであれば、その値をお示しいただきたい。あるのであれば、事業計画にも盛り込まれたほうが、より環境影響評価としても非常に有用な数値が出てきたということになると思うので、お示しいただきたい。	先ほどの車から鉄道への乗換の効果、予測というところについては、現状で把握していないところである。	

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
	1 (続き)	もし予測を立てられたのであれば、別に今回でなくても構わないので、審議会でまたお示しいただければと思う。	了解した。	
その他 (温室効果ガス)	2	計画書のほうで、交通政策審議会の答申に基づいて国と都が財政支援を行うと書かれているけれども、それはどの程度になるのかということも、もし現時点でお分かりであれば、やはり事業計画に盛り込んでいただきたいと思うところである。 特に、先ほどの交通利用状況がどう変わるのかというのは、道路から公共交通機関への利用の転換が進むと、やはり温室効果ガスの排出削減にもつながっていくところであり、温室効果ガスという項目ではやらなくても、事業計画としては含めていただきたいところである。 財政支援に関しては、大体半額は支援を受けられるという、理解でよろしいか。あと、それはどこかに盛り込まれているのか。もし盛り込まれていなかったら、事業計画のところにもお書きいただいたほうが良いかなと思う。	国と都が財政支援でどういったものを行っているのかについて、今回の7号線の事業に対しては、地下高速鉄道整備事業費補助という、国と都、地方で、鉄道事業者の事業に対しての補助スキームがあり、そちらを活用し補助を行っているところである。 スキーム上、補助率というものが決まっており、全体事業費が今回の事業については1,310億円で、国が約301億円、東京都が335億円という形で支援をする予定となっている。	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
その他 (温室効果ガス)		意見にもあったと思うけれども、工事期間中の温室効果ガスの排出量というのは大きいのかもしれないけれども、私がより気になっているのは、完成するのが大体 2035 年ぐらいなので、ネットゼロに向かっていかなければいけないというところで、鉄道全般について言えることかもしれないが、今考えられるような省エネとか再エネの利用というのでは足りないと思うので、完成時に向かって、どのような対策を行われるのかというところも、温室効果ガスという項目を立てられなくても、事業計画の中では触れていただきたい。かつ、できれば定量的な目標で触れていただくと非常にありがたいなと思うところであるけれども、いかがか。	温室効果ガスの予測については、当然、事業計画の中で予測はしているけれども、今こちらのほうには公表していないというところである。工事期間中の温室効果ガスの排出量の低減について、特に工事期間中となると、排ガス規制のものなど重機の選定関係で、そちらの低減に努めていきたいというところである。 また、東京メトロ CO₂ゼロチャレンジというものもあり、その中で省エネルギー化に努めるようなところもあるので、こちらを基に今後、工事も配慮していきたいと考えている。	10/24 部会にて回答
	3	都民の方の意見に工事計画中の温室効果ガスの排出についてはあったため、申し上げただけで、私自身が何か意見を言いたいわけではないけれども、事業が終わった後、事業が完成した後が 2035 年なので、その後に事業を実施する上でのネットゼロに向けた対策として、事業を実施する段階から、工事の段階からもうお考えにならないといけないところが多いと思うので、そういった対策があるのであれば、お考えいただいた内容を総論というか、事業計画に盛り込んでいただけたらという、意見だったのだが、いかがか。 先ほどのゼロチャレンジ 2050 のところは私も読んだが、恐らくそこで記載されていることだけではネットゼロに至るかどうかが、あまりよく分からないので、新しい鉄道、2035 年から開通する鉄道の中でどのようにネットゼロを目指すのかということについて、別に項目を立てなくても構ないので、事業計画の中等でお示しいただければと思った。	評価書案の 43 ページのほうに東京メトロゼロチャレンジ 2050 というところが記載しており、この中で、先ほど言われた工事が終わった部分も含めてというところで、駅施設等においては LED、空調の省電力機器の導入等の計画をしていくというところである。 もう一つは、列車ブレーキの回生電力、こちらについては今後引き続き検討していきたいというところで記載をさせていただいている。	

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他 (工事工程)	1	評価書案の180ページ、181ページ辺りに建設廃棄物等の予測評価値を書いていたいただいているけれども、これを見ると、廃棄物関係ではシールドで16万m³、それから発生土が、次のページにあるように、26万m³というふうに、大量の汚泥、残土が搬出されるということが分かる。 これは廃棄物関係だけではなくて、大気汚染とか騒音・振動にも絡むけれども、品川駅周辺は、現地を見せていただいたが、リニア新幹線とか、京急のこれからの開発事業とか、地下道路等の事業が同時に進行する可能性がある。 意見にも書いてあるが、これらの車が一齐に輻輳して出ていくということになるので、都民からの意見でも心配されているように、特に夜間、それから深夜のこういう車のコントロールというのをどのように考えているのか、他事業との輻輳をできるだけコントロールする機関、話合いの場みたいなものがあるように現地調査で聞いたけども、その辺を改めて、意見等をお聞かせいただきたい。	まず走行ルートについては、近隣住民等の日常生活に影響を及ぼさないように選定するというところである。また周辺の再開発等々、事業が行われているところについては、施工についてお互いに情報が交換できるような場面を設け、その中で工事の実施に当たって情報を収集して、適宜、調整したいと現段階では考えている。	10/24部会にて回答
		そういう話合いの場というのは既に存在しているのか、それとも、これからつくられるのかということをお教えいただきたい。	既に先行して事業を始められているところで、そういう会議の場があるので、そこの中に参画していくようなところで考えている。	
		承知した。		

「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
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	開削区間の建設機械の稼働について、予測は地上、背の高さ 1.2m だと思うが、この開削区間、駅周辺の建設予定地の周辺は高い建物が建っていたかと思う。これらの高い建物に対して何らかの配慮をされる考えはあるか。 規制上は確かに地上 1.2m だが、学校もそうだが、1 階建ての建物ではないので、高さ方向への影響は何らか配慮、あるいは十分に注意しながら工事をするなど、ある程度配慮をしていただければと思う。	地下工事という特性もあり、騒音の一番発生する部分は地上付近となるので、地上付近に防音壁等を設置して対策を取っていく。 仮設防音壁の配置の向き等を考えながら、上方向へ行かないように配慮していくことで対応していきたい。	10/24 部会にて回答
	2	自治体等からの意見の中に学校に対するものがあつたが、学校への配慮についてお考えのことがあるか、分かる範囲で教えていただきたい。 建設機械の工事騒音の場合は 90% の上端値を規制値として用いているが、予測はパワーレベルから出しているということは、学校環境衛生基準に示されている L_{Aeq}、等価騒音レベルで予測値が出て、そこから変換して建設工事の 90% 上端値を求めているはずである。学校の中、窓開けは外から中へ大体 10dB 落ち、窓閉めは 15dB 程度で、外が L_{Aeq} で 65～70dB ぐらいになっていないと、この衛生基準を満たさない可能性もあるので、学校周辺については規制基準の計算値を等価騒音レベルに戻したときにどれくらいになるかというのを把握されながら、いろいろと対策を考えていただければと思う。	豊洲小学校の敷地及びその周辺において、工事を行う際には事前に施設管理者等と綿密な協議を行い、学校への影響が最小限になるように施工計画を検討していきたい。 学校環境衛生管理マニュアルは、平成 16 年 3 月に、中央環境審議会報告を受けて環境騒音及び騒音レベルの評価法を等価騒音レベルの評価に変更しており、評価する際の考え方として、そのとき航空機の騒音と鉄道騒音及び建設作業騒音には適用しないという中央環境審議会の報告が示されている。 やはり小学校周辺については工事を行う際には事前にしっかりと施設管理者と綿密な協議を行って、最小限になるように施工計画を検討していきたい。	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
地盤 水循環 共通	1	当該地域の地下水は停滞的な環境であるということは理解できた。水循環への影響より、どちらかというと地盤の安定性、地盤沈下に関する心配が大きいのではないと思う。実際に掲載いただいているN値はかなり小さく、難工事なのだろうと思う。 その上で、環境保全のための措置の予測に反映しなかった措置にモニタリングを上げており、これはとても重要だと思う。しっかりと色々な対策をした上でモニタリングをしていただくと二重の安心につながる。モニタリングについて、現時点で、どのように行うのか等、具体的な計画はあるか。	基本となる路面の変状、既に設置している地下水の調査の水位の計測、この辺りを継続的にモニタリングしていくということが重要かと思っているので、工事中、しっかりと実施をしていきたい。	10/24 部会にて回答
		地盤の変動について、どのぐらいの密度で行う等、そういったことは決まっているのか。 特に気になるのが、今回運河の下を通過する点だが、特にそういったところで対策等を行うのか、もし分かれば教えていただきたい。	具体的なところについては、これから関係者協議も含めて検討する。	
史跡・文化財	1	史跡・文化財の関係では、関係機関と協議を行うということで、示された方針で埋蔵文化財に関する法令等は遵守するということが書かれているので、これは誤りないと思うのが、既にそういった関係機関等とのコンタクトは取られているのか。	環境影響評価書案 160 ページの表 8.5.1-2 の調査方法に記載があるが、江東区教育委員会へ令和4年7月14日にヒアリングをしている状況である。	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
史跡・文化財	1 (続き)	埋蔵文化財は逐次の更新がなされていくので、1年前というのは、図書に反映するという点ではむしろ新しいが、情報としては既に古い。都市高速鉄道を通すということは、人が増えているということと無関係ではないと思うのだが、実は埋蔵文化財も同じ状況でして、江東区のほうではどんどんマンション等が建っているので、それに応じて埋蔵文化財も増えているので、できるだけ新しい情報でやり取りをしていただきたい。 大規模事業の際には、事前に試掘調査あるいは確認調査という手段があるので、江東区とはその辺りも含んで御相談されるのが一番よいと思う。	今いただいた御意見を踏まえて、引き続き工事に入る前にコンタクトを密に取って事業のほうを進めたいと思う。	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	ここの場合、ほかと比べて特殊な部分があり、128 ページをみると埋土の土層と沖積層の有楽町層のところに、小名木川、仙台堀川、横十間川とあるが、これは家康が入ってから造ったもので、周りの茶色で表記された部分は、川を掘削した上で埋め立てた、ここ全部が人工の地盤で、文化財と言えるような代物である。 その上で、この有楽町層との境目は、埋立地と、その直下にある自然の堆積層の間、よく見ると自然の堆積層の上に明らかに人工層があつて、その間の層に1層、非常に自然の堆積層に似ている人工地盤があるはずである。 家康がどうやって江戸を造っていったか、東京はどう成り立ったかということに関わるため、プラスの事項になるが、今回、幾つかのところで開削区間があるので、文化財的に確認していただきたい。開削区間の打合せのときに少し江東区と協議いただければと思う。 ここは傾斜地でないが、人工地盤と自然の面の間は滑りやすく、大きな災害のときには人工地盤と自然堆積層との接点から滑ることはよくある。そのため、それを知っておくのも防災上もとても大事な情報になると思うので、その辺りを埋蔵文化財の事項の中に少し含み置いていただけたらと思う。 ここは地盤全体が北へ行けば行くほど古い人工物であるという点、御理解いただきたい。	いただいた御意見は江東区とも密に話をしながら、工事にあたっては、その点を留意しながら進めさせていただければと思う。また、その層がしっかり見えたときには、遅滞なく関係機関と御協議をさせていただければと思う。	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	評価書案 182 ページに建設廃棄物の予測結果では、再利用・再資源化率は98%という高い目標値を設定している。当該地区の地質を見ると粘性土の非常に再利用が難しい土質がほとんどかつ、浚渫土に近い粘性土になると思うので、一部、有害物質を含んでいる可能性がある。 高い目標値を設定していただけるのはいいが、本当にこの目標値に近づける技術を持った業者に委託されないと、散乱してしまう可能性もあるため、業者選定に関しては注意を払っていただきたい。 これらの廃棄物は産廃の許可業者に委託すれば済むということではなく、開発事業者として責任を持って、処分先を事前に確認し、最後まで廃棄物がどのように渡っているかという点をチェックしていただきたい。	当該地盤、有楽町層粘性土ということで、かなり難しい地層ということとは理解をしているが、シールド区間等で発生した泥土については、可能な限り発生土として取り扱えるよう、脱水や濃縮等によって縮減を図り、また、開削区間についても、なるべく材料等を用い発生土に転換していくことを目指して計画するなど、頑張っていきたい。 また、最終的な処分先についても、なるべく事業者である東京メトロが責任を持って処分先を探し、そこに持っていくよう、計画を進めている。	10/24 部会にて回答
その他 (温室効果ガス)	1	温室効果ガスは評価項目になっていないのだが、本事業の別の資料スライドで、最も温室効果ガスの排出量が小さい鉄道を整備するため、ネットゼロに向けて非常に効果があるというが書かれていた。そうはいっても出るものは出るの、抜本的な対策をどのように行われるのか、どこかでお示しいただきたい。 特に、これだけ公的資金を投入している事業であり、民間の事業者が収支を考えて実施される事業ではできないような対策を望まれるところである。いろいろな環境影響が及ぶところだとは思っているが、これだけの効果があるのだったら、あるいはネットゼロに向けて、これだけの対策を行うのだったらというところで、住民に納得いただく要因にもなると思うので、もし何か抜本的な対策をお考えであれば、伺いたい。	評価書案 43 ページに記載があるが、東京メトロとしても、メトロ CO₂ ゼロチャレンジ 2050 ということで、何とか削減をしていきたいというチャレンジ目標を立てている。 既に既存の駅で取り組んでいる内容を中心に書かれているが、新たに建設する地下鉄についても、LED 照明、空調等の省電力機器を積極的に採用したり、省エネルギーの車両を導入したり、やれることをやって省エネルギー対策については取り組んでいきたい。 また、この 10 年間の間で新たな技術も出てくると思うので、そういうものも積極的に取り入れるよう継続的に検討しながらやっていきたい。	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 (事業計画)	1	8号線の延伸について、事業者が作成したスライドも拝見したところ、特に、既存路線の混雑緩和に関しては、今は199%ぐらいのものが180%になるということで、率としてはそれほど高くないが緩和が見込めるということと、臨海地域とのアクセス向上についても、きちんと本数も示しておられた。 鉄道空白地帯の解消というのが非常に大きい効果、特に温室効果ガスの削減というところからは大きい効果が望めるところだと思うのだが、この乗換えについて、もしシミュレーション等をされて何か数値を定量的に示されたものがあれば、教えていただきたい。	鉄道空白地帯ということで、現状、特に枝川、千石辺りは、主にバスを利用して駅へ行かれる状況で、当該鉄道ができることによって一定の割合で鉄道へ変換していくということが温室効果ガスの削減につながっていくという話かと思うが、本日、その辺の具体的な数字は持ち合わせていないため、できれば次回、御提示したい。	10/24 部会にて回答