

## 令和5年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会(第7回)議事録

■日時 令和5年11月24日(金曜日)午後1時30分～午後3時27分

■形式 WEBによるオンライン会議

■出席委員

柳会長、宮越部会長、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

■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

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  
⇒ 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及び廃棄物について審議を行い、大気汚染、騒音・振動共通、生物・生態系、景観及び自然との触れ合い活動の場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

#### (1)都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業【2回目】

⇒ 騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財及び廃棄物の全6項目について、質疑及び審議を行った。

#### (2)都市高速鉄道第8号線豊洲～住吉間建設事業【2回目】

⇒ 騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財及び廃棄物の全6項目について、質疑及び審議を行った。

令和5年度  
「東京都環境影響評価審議会」  
第二部会（第7回）  
速記録

令和5年11月24日（金）  
Webによるオンライン会議

(午後 1時30分 開会)

○石井アセスメント担当課長 それでは、定刻になりましたので、東京都環境影響評価審議会第二部会を始めさせていただきます。

本日は御出席をいただき、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5年度第7回第二部会の開催をお願いいたします。

なお、本日は傍聴の申出がございます。

それでは、部会長、よろしくをお願いいたします。

○宮越部会長 はい、ありがとうございます。

本日も審議案件が多いのですが、皆さん、どうぞよろしくお願ひします。

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、ウェブ上での傍聴のみとなっております。

それでは、傍聴人の方を入室させてください。

(傍聴人入室)

○石井アセスメント担当課長 傍聴人の方、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、「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」環境評価書案に係る質疑及び審議の2回目、「都市高速鉄道第8号線豊洲～住吉間建設事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議の2回目となります。

それでは、次第1の「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。

○石井アセスメント担当課長 それでは、資料1-1を御覧ください。

1 選定した環境影響評価の項目は、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、廃棄物の7項目です。

2 選定しなかった環境影響評価の項目は、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、温室効果ガスの10項目です。

選定した評価項目について、委員からの御意見がございますので、後ほど説明いたします。

3 都民の意見書及び周知地域市長の意見は、5ページから、別紙のとおりとなります。5ページを御覧ください。

1 意見書等の件数は、都民からの意見書が1件、周知地域市長からの意見として、国立市長の意見が1件で、合計2件でした。

2 都民からの主な意見を要約して説明いたします。

生物・生態系について、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辺りに屋敷林があるが、これらの樹木は、保存していく価値のある樹木であるので、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。また、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上で、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との御意見がありました。

景観について。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。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との御意見がありました。

次に3 周知地域市長からの意見を要約して説明します。

国立市長からは、全般事項として、環境影響評価手続や工事の各段階において、市民への丁寧な情報提供を行うとともに、地域住民からの意見要望に誠意を持って対応し、可能な限り環境保全の措置の検討に反映するよう努められたいとの御意見をいただきました。

また、環境影響評価項目に関する意見としては、生物・生態系について、生物・生態系の予測及び評価に当たっては、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。

自然との触れ合い活動の場について、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との御意見をいただきました。

それでは、3ページにお戻りください。

まず、選定した環境影響評価の項目についてですが、大気汚染、騒音・振動共通につい

て、二つ御意見があり、一つ目は、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上で、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分かりやすく記載すること。

二つ目は、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・生態系について、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。

景観について、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について、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・評価を行うこととの御意見をいただきました。

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。

それでは、選定した環境影響評価の項目において、大気汚染 騒音・振動共通、生物・生態系、景観、自然との触れ合い活動の場について意見がありました。項目を御担当されております委員の皆様から、補足の説明などをお願いいたします。

それでは、この資料の順番でお伺いしていこうと思います。大気汚染について、御担当の日下委員、いかがでしょうか。

○日下委員 1番、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

交通量についてです。4ページ目と5ページ目と8ページ目を見て分かるように、本線の延長2.3km分、国立3・3・15号線については分かるのですが、もう一つの0.4kmのほうの路線がどこかというのが、はっきり分かりません。これは、この線と周辺道路の両方を想定しているとして書いてあるのですが、計画書には、この4ページ、5ページ、8ページの図には明確に示されていないので、そこはしっかり示していただきたいと。分かりやすく記述していただきたいと思います。

あと、18ページ目の図と関係するのですが、道路交通センサスから将来の供用後の自動車交通量を推定すると言っているのですが、その地点が、この計画道路周辺にはないので、16ページ目とか18ページ目とかを見てみると、どうやって交通量を推定するかは不明であります。

一方、116ページ目と118ページ目を見てみると、その2地点で交通量を把握すると書いてありますけれども、この2地点だけだと十分に交通量を適切に把握できない懸念があります。

それらのことから、計画地周辺の現況交通量をまずは適切に把握すること、そして将来の道路ネットワーク、図などを明らかにして、その算出過程を示し、将来交通量を適切に算出することを求めます。

加えて、計画道路周辺の現況の濃度地点についても、適切に観測地点を選んでいただき、予測・評価に生かすように求めたいと思います。

これが1番の道路ネットワークの現況と将来の計画道路についてです。

2番の大気汚染の予測のほうについてですね。

計画書の中では、工事用車両の予測を評価はしないと書いていますが、工事用車両のルートが示されておりません。

また、工事用車両は1時間に数台であることとか、あるいは工事の工程の平準化とか、走行ルートの分散化を図って、特定の場所に工事用車両が短時間に集中しないので、予測・評価しないと書いていますが、走行ルートによっては、影響がないとは言えないと思います。

また、現在の環境基準が達成されているから、二酸化硫黄とか一酸化炭素については、そんなに悪化させないことと、現在の環境基準をかなり下回っているから対象としないところがあるのですが、それも根拠があまり示されていません。

計画地周辺では、ほかの事業も計画されているので、工事用車両の台数とかルートを明

らかにすることで、もし影響があるようでしたら、やはり予測・評価を対象にしないではなくて、対象にさせていただくということを求めたいと思います。

1 番、2 番、以上です。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、次に騒音・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 今、日下委員のほうから御指摘があったように、騒音・振動についても、結局のところ、交通量の予測というのが、今、現時点でのセンサス、あるいは交通量を把握するために置かれている測定点の計画の点数では、その将来予測というのが、信頼できる交通量が求まるかという、少し疑念を持っています。そういう意味からすると、もう少し精緻な計画を立てていただきたいということが1 番ですね。

2 番ですけれども、やはり周辺に配慮すべき教育施設等が幾つもございますので、それに対する十分な配慮が行われているかというのが、今の計画の説明では不明な部分があって、やはりこれは明らかにしておいて、こうだから大丈夫だというふうに、明確に根拠を示していただかないと、それが大丈夫だったという、こちらも保証ができませんので、そこら辺をきちっと明らかにしていただきたいと思います。

これは追加のコメントになりますけれども、この項目の中に人触れが入っておりまして、この道路、人触れを縦断とか、また分断するような形で通過することによって、人触れの環境に対して、その振動が、いわゆる人触れ空間、静寂や静けさとか、人触れ環境に与える影響というのも、要は無視できないものがあるかもしれないので、ここら辺を含めると、やはり将来予測を精緻にやっていくことは非常に大事なことだと思いますので、大気汚染及び騒音・振動、それから、これはコメントですけれども、人触れの分野にも影響を与える大きな問題ですので、ぜひしっかりした計画でやっていただきたいなというふうに思います。

以上です。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、次に生物・生態系について、御担当の安立委員、お願いいたします。

○安立委員 生物・生態系の分野なのですが、本事業で交差する矢川というのは、湧水を主な水源とする長さ約1.5 kmの小川であります。その水源地というのは、緑地保全地域として保全されております。本事業では、この矢川を改変せずに、橋梁構造で交差する予定となっているのですが、数十mの橋梁の工事や建造物の設置によって、水

生生物ですとか、そのほか緑のネットワークの分断、生物・生態系への影響というのが大きく懸念されます。そのため、生物・生態系に配慮した整備計画を検討し、可能な限り、橋梁の具体的な構造や工事の施工方法を示した上での予測や評価を行っていただきたく、環境影響評価書案においては、その旨記載していただくことを求めます。

以上です。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、景観について、宗方委員、いかがでしょうか。

○宗方委員 本計画書の中では、景観については、代表的な眺望点、主に近景域となる250mの範囲を選ぶとしておりますが、その具体的な地点が、まだ一切示されておられません。この地域は、特に矢川と交差するところにおいて、先ほどの都民からの意見にもありましたように、屋敷林など非常に貴重な資源が多々ある場所です。したがって、そういった特性をよく理解した上で地点を選ぶ必要があります。また、250mという数字にちょっと引きずられると怖いと思ったのですが、近景は30mとか、もっと近い景観を言っております。新しい道ができることによって、また景観のポイントも変わり得るでしょうし、従来からある散策路に沿ったポイントとして、どのように変わっていくかということ適切に予測する必要があります。

また、対象が屋敷林など自然物ということが多いと予想されますので、この後、樹種によって、当然季節によって、景観の内容も変わります。したがって、景観を検討する時期も適切に選んだ上で予測すべきだと、お願いする次第です。

以上です。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、最後に自然との触れ合い活動の場について、御担当の安立委員、いかがでしょうか。

○安立委員

本計画というのは、先ほど廣江委員からも御指摘があったように、複数の散策コースを分断するような、交差する計画であります。そのため、工事の施行や計画道路の設置によって、各触れ合いの場に対して大きな影響が予想されます。一方で、調査計画書では、工事車両のルートや交差部の橋梁構造が示されていません。これらのことより、環境影響評価書案において、工事中の代替ルートや工事完了後の機能の変化の状況、例えば地域住民の代替利用道路の設定ですとか、利用経路の新設、迂回路の設置、自然との触れ合い活動

の場としての景観の変化や、レクリエーション機能の減少等を、図などを用いて具体的に示していただき、予測・評価を行うことを求めています。

以上です。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す。

では、ただいまの御担当の委員の皆様から御説明いただいた内容について、委員皆様全体から、御質問等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。

(なし)

○宮越部会長 では、特に御意見がないようですので、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。

○石井アセスメント担当課長 7ページ、資料1-2を御覧ください。資料1-2は、環境影響評価調査計画書について、第1として部会での審議経過、第2として審議の結果、第3としてその他の事項を記載しています。

それでは、「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）を御覧ください。

#### 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。

付表については、9ページに取りまとめてございます。

7ページにお戻りいただいて、

#### 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、生物・生態系、景観、自然との触れ合い活動の場の意見となります。先ほどの項目別審議の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。

○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。

(なし)

○宮越部会長 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いたします。ありがとうございました。

それでは、引き続き、次第2の「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)

○宮越部会長 では、事業者の皆様、よろしいでしょうか。

では、最初に審議について、御説明させていただきます。

本事業の審議につきましては、3回審議予定の本日は2回目となります。事業者の皆様に出席いただくのは、今回までとなりますので、委員の皆様には、御担当いただいている評価項目について、専門的な見地から十分に議論を深めていただきたいと考えております。

本日の進め方ですが、最初に、事務局から前回の審議内容を説明させていただきます。説明の後、事業者の回答や内容の再確認を含め、事業者に対する質疑を行います。質疑が終了しましたら、事業者には御退室いただきます。その後、次回の総括審議に向けて、各委員より、総括審議事項の候補となる事項を挙げていただきたいと考えております。御協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、事務局から、資料の説明をお願いいたします。

○石井アセスメント担当課長 それでは、資料2を御覧ください。資料2は、前回の部会における審議の内容を整理したものとなります。

委員からの指摘、質問事項等を環境影響評価項目ごとに、騒音・振動、地盤 水循環共通、史跡・文化財、その他の順序で取りまとめており、合計12件となりました。

前回の指摘、質問事項等は、取扱い欄の前日の日付として、10月24日(10/24)と記載しています。

それでは、要約して内容を御説明いたします。

騒音・振動の番号1として、開削工事での騒音・振動及び防音壁等の設置予定について質疑が行われ、委員からは、十分な仮囲いができなかった場合、どのような措置を取るか、また、住民に対して配慮するようにとの助言がございました。

騒音・振動の番号2として、夜間工事の予定について質疑が行われました。

事業者からは、原則、昼間工事としているが、やむを得ない場合は夜間工事を行うことがある。夜間工事を行う場合は、低騒音・低振動の工法の導入などとともに、地元の住民に情報を提供し、コミュニケーションを図っていくとの回答がございました。

地盤 水循環共通の番号1として、今回、工事の類似事例として、目黒駅を例に挙げていることについて質疑が行われました。

事業者からは、掘削に当たり、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見て、事例として挙げさせていただいたとの回答がございました。

地盤、水循環共通の番号2として、シールドトンネル区間での地下水の流れについて質疑が行われました。

委員から、水頭や地下水の水位の等値線から見る限りでは、基本的に等値線に垂直な方向で最大傾斜方向に流れるという理解でよいと思うが、地下水の涵養域を通過している矢印もあり、矢印の引き方がやや乱暴な印象を受けるとの発言がございました。

地盤、水循環共通の番号3として、被圧地下水の観測結果について、お互い連動しているところがあるため、何か影響を与えるようなことがあった場合、影響が広範囲に広がることを示しているので、被圧帯水層の地下水について、きちんと見る必要があるとの助言がございました。

史跡・文化財の番号1として、埋蔵文化財の最新状況について質疑が行われ、委員から、情報として既に古いので、新しい情報で各区教育委員会とやり取りしていただきたいとの助言がございました。

史跡・文化財の番号2として、試掘調査や確認調査の状況について質疑が行われました。事業者からは、現段階では試掘調査等の話はまだ出ておらず、ヒアリングさせていただいているとの回答がございました。

史跡・文化財の番号3として、高輪築堤跡について質疑が行われました。

事業者からは、常に情報収集し、事前に試掘等の有無も含めて、相談させていただきなから進めてまいりたいと考えているとの回答がございました。

その他として、温室効果ガスについて、7号線開通に伴う交通利用状況の変化、国及び都による財政支援状況、及び完成時に向かった温室効果ガス対策について質疑が行われました。また、工事工程について、品川駅周辺のほかの工事との工事車両の輻輳について質疑が行われました。

なお、温室効果ガスの番号1については、事業者から補足がございます。

資料2の説明は以上です。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、今御説明いただいたように、前回の質疑応答について、修正等がございましたらお願いいたします。発言される際には、最初にお名前をお願いいたします。

なお、質疑内容や評価書案に係る質問については、この後の事業者の方との質疑応答のときをお願いいたします。

では、委員の皆様からいかがでしょうか。

私からよろしいでしょうか。1点、等値線に対して地下水の流れが垂直という説明があったのですが、垂直だとちょっと語弊があるので、直交にしていだけないでしょうか。すみません、多分言葉が悪かったと思います。直角に交わるで直交です。

○石井アセスメント担当課長 では、そちらのほうで修正させていただきます。

○宮越部会長 お願いします。

では、委員の皆様からいかがでしょうか。

(なし)

○宮越部会長 では、前回の質疑応答について、補足があるということですので、事業者の方から御説明をお願いいたします。

○事業者 東京メトロです。よろしくをお願いいたします。

前回いただきました御質問の中で、その他、温室効果ガスの1番のところでございます。自動車利用者から鉄道利用への転換に関する定量的な数値というところで、前回、具体的な数字を持ち合わせておりませんでしたので、本日、再度確認し、回答させていただければと思います。

量につきまして、定量的な数値としましては、公に示したものはございませんが、本事業計画の検討に当たり、自動車利用者が鉄道利用者に転換する量は推計をしております。それらを基に、国土交通省の鉄道プロジェクト評価手法マニュアルに基づき、削減が期待されるCO<sub>2</sub>排出量について、算出をしております。その数値につきましては、年間

232tという結果でございます。

以上、補足説明でございます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、続きまして、事業者の方との質疑応答を行うことといたします。御出席されている委員の方から、御質問や御意見をお願いいたします。発言される際は、最初にお名前をお願いいたします。委員の皆様、いかがでしょうか。

渡邊委員、お願いいたします。

○渡邊委員 ありがとうございます。

事業者の方、ただいま補足で、期待される温室効果ガス排出量についてお示しいただいて、ありがとうございます。公表はしていないけれども、利用状況の変化、交通量等について、推計はされたということなのですからけれども、その推計に基づいて、温室効果ガス排出量の削減について、どの程度期待できるのかということも計算されたということなのですが、それをお示しいただくことはできるんですかね。もともとの交通利用状況の予測等の推計について、お示しいただくことはできるのでしょうか。

○事業者 東京メトロです。

本事業の整備の目的も、そもそもネットワークのアクセス、利便性向上というところもございましたので、そもそもは、評価書等への記載をしないということは想定しておりました。

○渡邊委員 ということは、お示しいただくことはできないということですか。

○事業者 東京メトロです。

台数のお話ということでございますと、本事業により削減される自動車台数につきましては、年間約36万台というふうな想定を基に、先ほどのCO<sub>2</sub>排出量を算出してございます。

○渡邊委員 ごめんなさい。もともとがどのくらいで、そこから約36万台に削減されるという、そういう、もう少し包括的というか、全体が分かるような数値をお示しいただくことはできませんでしょうか。

○事業者 東京メトロです。

先ほどの36万台というのは、本事業により削減される自動車台数でございますが、もともとの数字ではないですし、その後、整備された後の台数というよりも、削減される台数を示してございます。

○渡邊委員 分かりました。

ちなみに、その36万台削減されるというのは、これは複数の道路に関わっていませんでしたか。関わっていましたよね。ですから、どこがどういうふうに削減されるというような情報をいただかないと、ちょっと今すぐ、36万台と言われて、イメージが持ちにくいのですけれども。

○事業者 東京メトロです。

この算出に当たりましては、移動における自動車1台当たりの人数等を、パーソントリップ調査などの既存資料を参照しながら、利用者数を台数に換算して算出をしております。

○渡邊委員 そうですか。その算出、算定にも36万台で232tというのが出てきていますけれども、その根拠まで分かるような形でお示しいただけると、もう少し評価はしやすくなるのですけれども、いかがでしょうか。

○事業者 東京メトロです。

今の算出している細かいデータ、今お求めになっているようなデータというのは、今、公表するところではないかなというふうに今は考えてございます。お示しが、なかなか今の現段階ではまだ難しいかなというふうには考えてございます。

○渡邊委員 それは、どこかの段階ではお示しいただけるものなのですか。前回は申し上げましたけれど、温室効果ガスの排出量がどのくらい減るかということに関連するだけではなくて、事業のそもそもの意義にも関連するところだと思うんですね。もともと、そういう乗換えが進むからということもあって、この事業をやられるということだったと思いますので、温室効果ガスで項目を立てていただく必要はないけれども、事業の目的というか、事業の説明のところに入れていただけませんかということをしてたしかお願いした記憶があるんですね。なので、単純に温室効果ガスの話だからということではなくて、そもそもの事業の目的の話として、どこかでお示しいただくことというのはできないのでしょうか。

○事業者 申し訳ございません。東京メトロです。

先ほどのとおり、全体の転換量というのは、今把握しているところではあるのですけれども、詳細の細かい部分の推計というのは、提示がなかなか難しいというふうに考えているところがございます。鉄道ネットワークが、そもそも、ある程度形成されている中で、今回の事業の目的としましては、繰り返しになりますけれども、アクセス利便性の向上というところになってございますので、そういったところから、予測結果も全体的な部分での算出というところになってございます。

○渡邊委員 分かりました。

これは都とも御相談いただければと思いますけれども、私、個人的には、やはりもう少し詳細に予測を入れていただいたほうがよいとは思いますが、そこは全体の他の環境影響評価とのバランスもあると思いますので、どこまで盛り込んでいただくかということは都と御相談いただければと思います。

ただ、そういった定量的な数値が入っていないと、例えば定量的な数値を入れていただくと、事後調査報告書等で見ることのできるのですけれども、入っていないと、なかなか難しいところですので、何らかの形で入れていただくことを私としては希望いたします。

この点については以上なのですけれども、もう一点ありまして、前回お願いをした2035年完成以降について、これは温室効果ガスになってしまいますけれども、どのような対策をされるのか、ネットゼロに向かっていくところで、十分に対策を施していただけるのかどうかというところを伺ったかと思うのですけれども、この点について、もし何かお考えがあれば、教えていただきたいというところですね。

あと、私が発言した内容が、今頂いている次第の20ページの、上のセルに入っているところなのですけれど、「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足りないところはないと思うので」と書いてありますけれども、これ、「足りないと思うので」です。現存の省エネ・再エネの施策では、ネットゼロに向かって足りないであろうから、そこからもう一つ踏み込んだ対策を、2035年以降に使うことになるので、盛り込んでいただきたいという、そういう話だったのですけれども、何かお考えはございますでしょうか。訂正をお願いするとともに、お考えを伺えればと思います。

○事業者 東京メトロです。

前回と同じ回答になってしまうのですけれども、今考えておりますのは、LED照明、空調等の省電力化、省エネルギーの車両導入と、やれることはやっていくというところで、省エネルギー対策について取り組んでいきたいというところでございます。今後10年間、工事を含めてございますので、その中で、新しい技術も出てくるとは思いますので、そこについては、積極的に、そういったものを取り込んでいくということで考えてございます。

○渡邊委員 それは工事途中でも、十分に、新しい技術が出てきたときに、対応できる場所とできないところとあると思うのですけれども、対応できる部分で、大体、どのぐらいの今の事業の中の部分、今の事業というか、この線を動かすことにより想定される温室効

果ガスの排出量のどのくらいが、工事途中でも変更できる場所なのか。

○事業者 東京メトロです。

新たな技術が出てきたときに、その段階で、また検討するようなことになろうかというふうには考えてございます。

○渡邊委員 そうですか。これも、もう温室効果ガスは項目に入っていないので、強制できる場所ではなくて、本当にお願レベルになってしまうのですけれども、もし、最初の段階の基盤を固めるところでの施行というところで、大きく温室効果ガスの排出量が左右されてしまうのであれば、やはりもう少し先を見て、今の法制で足りているということになればということではなくて、先を見て、技術を導入していただきたいですし、また、ちょっとLED照明にするとか、そういったところは、かなり工期の後のほうでも対応できる場所だと思いますので、そこは技術が出て来次第、随時入れるということで、お願いをしたいところです。

以上です。

○事業者 東京メトロです。

積極的に検討していきたいというふうに考えております。

○渡邊委員 お願いいたします。

○宮越部会長 事務局から、お願いいたします。

○石井アセスメント担当課長 事務局です。

すみません。記載を間違えていたようなので、そこは訂正させていただきます。

○宮越部会長 よろしくお願いいたします。

では、ほかの委員の皆様からいかがでしょうか。

日下委員、お願いいたします。

○日下委員 先ほど渡邊委員から指摘があって、CO<sub>2</sub>をどれくらい減らせるかというのは、確かに重要だと思うので、その情報を記載するというのは、しなくちゃいけないということはないですけど、したほうが良いという意見に私も賛成です。

それで、先ほど自動車は何万台分減らせるということで、どれくらいCO<sub>2</sub>が減らせると言っていたのですが、多分、普通は積上げ型で計算すると思うんですね。つまり、ガソリン車は何台とか、ハイブリッド車は何台という、そういう、電気自動車は何台とかというのを分けておいて、例えばガソリン車だったら平均的なものを想定するか、さらに軽自動車とか、いろいろ分けるかは別として、1Lで何km走るかは分かっているので、

逆に言うと、1 km走ったらどれぐらいガソリン、エネルギーを消費するかというのは、想定する自動車を決める場合、1台当たりの、1 km当たりの何L消費するかということ は分かるわけですね。

一般的に、自動車からのCO<sub>2</sub>を計算するときは、1 km当たり何L消費するかというのを基準として決めて、あとはCO<sub>2</sub>原単位を掛けるんですよ。それに対して、1 L当たり例えば0.5 kgのCO<sub>2</sub>が出ますとか、何か2 kg出ますとか、1 kg出ますとか、そういうのを、CO<sub>2</sub>を決めるので、何台減るか、鉄道によって何台減るかというよりは、鉄道によって1台当たり何km走行する距離が短くなるか。1台当たり何km走行している距離が短くなるかさえ分かれば、それに対して何L、ガソリンが1台当たり消費量が抑えられるか。そして、1台当たりどれぐらいのCO<sub>2</sub>が抑えられるかというふうに計算ができて、最後に、それを積み上げて、台数で総和を取るとというのが一般的なんだと。

私が電気自動車とかの、ガソリン車が電気自動車に代わったら、どれぐらいCO<sub>2</sub>が減るかという論文とかを何個か読んでいるときは、大体、そういうやり方をしていると思うので、どうやって計算したかという、詳細に教えてほしいという渡邊委員への回答に対しては、そのような原単位法で簡単に、簡単にというか、割と分かりやすく示すことができます。既に総量が分かっているということは、多分、そういうやり方をしていると思うので、それを記載すればよいのではないかと思います。そうしないと、何万台のCO<sub>2</sub>がこれだけ減りますと言われたただだと、多分、それで何%ぐらい、どれぐらいの自動車走行距離分減ったのか、分かりにくいと思うので、ぜひ、渡邊委員の質問に対する回答としては、そういう原単位法とかでやっているのであれば、そのステップを踏んで、ぜひ記載していただければと思います。

以上です。

○事業者 東京メトロです。

算出方法につきましては、先ほどもちょっとお伝えした鉄道プロジェクト評価手法マニュアルというものから、CO<sub>2</sub>の排出量を算定してございます。引き続き、検討はしていきたいと思います。

○宮越部会長 日下委員、いかがですか。よろしいですか。

○日下委員 多分、渡邊委員がおっしゃっていた、その算出マニュアルでどう計算しているかを示してほしいということと、もう一つは、総量でCO<sub>2</sub>が何トン減るだけだと分かりづらいから、実際に今出ている何%ぐらい減るのかということをお教えしてほしいという意図

じゃないかなと、私は思いました。

どうやって算出するかという具体的なことは、先ほど言ったように、何台というところからじゃなくて、多分、何台掛ける走行距離何キロから出しているはずなので、その鉄道のマニュアルから、きちんと抜き出して記載すればよろしいのではないかと思います。

以上です。

○宮越部会長 渡邊委員にも挙手いただいていますね。本件と関連でしょうか。はい、願いいいたします。

○渡邊委員 日下委員、ありがとうございます。

そうですね。おっしゃるとおりのところで、それで、既に数値が出ているということなので、中身を、その算出根拠をお示しいただけないという理由が、よく分からないというところがあります。これはもう本当に事務局との御相談にもなってしまいますけれども、評価書に入れるのが、なぜ難しいのか分からないけど、難しいということであった場合、そういうことをしていただけるのか分からないですけれども、例えば委員にはお示しいただくということは、できるのでしょうか。ちょっと今、漠然としている状況なので、そういったところも少しお考えいただければと思います。

ありがとうございます。

○宮越部会長 事業者の皆様、いかがでしょうか。

○事業者 東京メトロです。

申し訳ございません。検討いたします。

○渡邊委員 事務局でも御検討いただきたいと思います。ぜひ、よろしく願いいいたします。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、ほかの委員の皆様からいかがでしょうか。

では、私から。地盤・水循環について、御質問させていただこうと思います。

まずはコメントなのですが、資料の地盤、水循環共通の1番に関連する項目なのですが、前回もお伝えしたとおり、これまでの工事事例を挙げていただいて説明いただくのは、非常に分かりやすいとあっていて、極めてよい取組じゃないかと思います。ただ、やはり目黒駅の地形や地質を考えると、たとえ掘削部分や構造物の基底面の地質の層序が同じだとしても、例えば地下水の環境であったり、その上に堆積しているものが違いますので、今回、地盤と水循環という観点から見ると、特に地下水は大事だと思いますので、なかなか類似しているとは言いにくいのではないかと思います。

その上で、コメントなのですけれども、138ページに、資料で工事事例を引用、資料編の49から51を参照ということで、御記載いただいているわけなのですが、ここで、地下水の工事への影響は少ないという理由で、この目黒駅の事例をお使いいただいているのですけれども、やはりそれだと結構説明が難しいのではないかと考えていて、そうではなくて、例えば遮水工法を採用するんだけど、そのときに、過去にこういう事例があつて、うまくいったからこうやるというような説明だったら、すごく聞きやすいのではないかと思います。ぜひ御検討ください。

○事業者 東京メトロです。

おっしゃるとおり、今回の本評価について、目黒の事例は、あくまでも根拠として記載というよりか、おっしゃっていただいたとおり、過去に東京メトロの事例の一つとして、資料編に、こういうところがありましたという事例で載せさせていただいておりますので、記載方については、検討いたします。

○宮越部会長 お願いいたします。

あと、もう一点質問なのですけれども、これは資料の地盤、水循環共通の3番と関係するのですけれども、3番にある地下水について、全水頭の値について、いろいろ御質問を前回させていただいたところで、それと関連するのですけれども、今回、開削区間の中で、品川とか、駅だけじゃなくて、白金換気室も開削区間はあると思うのですが、そこでの水位の観測というのは、どのようになっておりますでしょうか。何か、見てみると、観測井戸の位置がなかったように思うのですが、観測井って近くにありましたか。

○事業者 東京メトロです。

今回の観測井につきましては、2か所のみとなつてございますので、台地の上と台地の下という2か所でございますので、白金換気室付近というのはございません。

○宮越部会長 白金換気室でも、開削区間があつて、おそらく地下水位を見てみると、これは全水頭だと思うのですけれども、これ、構造物よりも高い位置にあつて、おそらく開削区間の工事の施行に当たって、地下水の揚水が想定されると思うんですけれども、その理解で正しいですよ。揚水しますよね。

○事業者 東京メトロです。

今回の工事、開削工事におきましては、遮水の構造を持った土留め壁を粘性土までは根入れするというところで、たまり水のようなものを揚げるようなものは行いますけれども、積極的にその周りの水を下げるような工法というのは、使用しない予定でございます。

○宮越部会長　　そうですか。

設置した後に、工事区間ではあまり揚水しないということですが、設置後にも、おそらく地下水の流動についても見る必要がありますよね。構造物を設置しますから。今回、台地の上で1か所ということなのですから、ちょっと距離が離れ過ぎているのではないかという気がしましたので、御質問させていただきました。

特に白金換気室の場合は、128ページに、周辺の井戸や湧水の分布を示していただいているところなのですから、どちらかというと、もちろん品川駅の台地の上、西側の台地の上、武蔵台地の上のほうに、もちろん台地の上と下に高低差で湧水とかがあるのは分かるのですが、それよりも白金高輪駅のところに、東側に湧水が結構分布しているのではないかと思います。距離が近いですよね。ですから、ここでの水位の観測が重要なんじゃないかなと思ったのですが、いかがでしょうか。

○事業者　東京メトロです。

今回の白金高輪付近の換気室の開削範囲につきましては、既存の構造物の横を掘るといふようなところで、新たな開削範囲があまり大きくないということもございしますが、当然、その施工中等々におきましては、きちんとモニタリングをしながら、施工のほうは行いたいというふうに考えてございます。

○宮越部会長　　分かりました。

今回、湧水と井戸を含んでいますので、被圧地下水、不圧地下水に限らず、両方をきちんと、その施工区間において見極めて、帯水層を見極めて、水位の確認をお願いいたします。

○事業者　東京メトロです。

確認しながら施工を行いたいと思います。

○宮越部会長　　よろしく申し上げます。

ほか、委員の皆様からいかがでしょうか。

水本委員、お願いいたします。

○水本委員　前回の審議で、特に高輪築堤のことについて指摘をさせていただいて、その上で、メトロさんのほうでは、十分に遺跡の意義は理解した上で、試掘等も御検討くださり、かつ、その地点の教育委員会等々とも事前に協議を重ねていただけるということで、この回答書にもありますので、そのように理解しているのですけれども、その上でなるべく早く、例えばそういう対応を取られる場合には、試掘を入れていただくような協議をされて、

そうしないと、よくあるのが、遅い対応をした上で工事中の発見になって、埋蔵文化財の調査、時間がないよみたいなことが往々にしてあり得ますので、これはもう十分にわかっている内容として、御対応いただけるという理解で、前回のやり取りを理解したということで、私のほう、よろしいのでしょうか。

○事業者 東京メトロです。

港区教育委員会様と、繰り返しになりますけども、試掘の有無も含めて、相談させていただいてから入りたいというふうに思っておりますので。

○水本委員 ありがとうございます。その辺りは、ちょっと十分に担保いただかないと、かなり追い込まれた状況下での発掘って、あまりいい成果も得られませんので、できるだけしっかりした対応を取れるということで、ちょっと安心しました。

ただ、その上でなんですけれども、今日のやり取りで、1点なのですが、試掘して本調査してというような、今、記録保存と言われる形の、記録として遺跡を残すということと、本当に遺跡そのものを残すというのは、実は違うものです。そこで大事なものが出たときには保存もあり得るよということも、港区さんはおっしゃるかと思うのですけれども、そこで実は事業の意義というものが非常に問われると思うんですね。遺跡は、私は、もう完全に遺跡を守る立場ですと、守りたいということであれば、遺跡そのものを保護したいという気持ちが、まず、いの一番に来ますけれども、その上で、次善の策としてどうするかとか、そこも含めての協議になっていくと思うのです。そこにおいては、やはり先ほど渡邊委員からの事業の意義というのは、そこは話し合う上で非常に重要でして、そこでさっき数字が、根拠が揺らいでいるのかなというような不安も、私も懸念を持ちました。揺らないのであろう数字を算出されたと思いますので、私もとてもしりたい根拠だなというふうに思います。本事業の意義を問うような数字なのかなというようなところがあるので、やっぱりその部分は、皆さんもいろんな数字を出されてきているメンバーなので、根拠がいまいちこれは数字としては固まっていないから出しづらいとか、いろんな真意があると思います。なるべく欲しい数字なんだということは、多分御理解されていると思うのですが計算だけでもいいですから、やっぱり事業の真意を問われるような数字であれば、出していただいた上で、埋蔵文化財のほうも、それにのっかって、それが背後にある中で協議させていただきたいなというふうに思います。

すみません、つけたしですけれども、よろしくお願いします。

○事業者 東京メトロです。

繰り返しになりますけども、算出としては、鉄道プロジェクト評価手法のマニュアルにのっとり算出をきちんとしているというところがございますので、出し方については、先ほどのとおり検討させていただければというふうに考えてございます。

○水本委員 そうですね。ぜひ、このアセスの図書は一般の方も見られますので、マニュアルにのっとりしているから正しいんですよみたいなことが、もし書かれたとしても、あまり分からないということも前提で、お進めいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

○事業者 東京メトロです。

検討いたします。

○宮越部会長 ほかに、委員の皆様からいかがでしょうか。

廣江委員、お願いいたします。

○廣江委員 現地を見せていただきまして、また、いろいろとコメントいただきまして、ありがとうございます。

騒音・振動の観点で、やはり一番心配なのは、この事業に対するこの説明書の内容を、やはり住民の方々や区長さんからの質問を見ると、あまり、十分に理解されていないのではないかとと思われるところがあって、影響があるのに、ないから予測しないよと書いてあるところがあると指摘されていますが、基本的に、振動を起こすシールドで、まさにシールドの部分については土の中の作業なので、やはり駅近くでの開削工事や土砂の運び出しが一番私は懸念されるところで、その予測がちゃんとされているかということが伝わっていないことと、やむを得ないことはよく分かるのですが、想定、今はできないので、協議の結果、夜間になる場合もあるが、それがどれくらいになるのかがまだ分からない。

そこでお伺いしたいのですけれども、必ずこういう書き方をされるのですが、実際、どれくらいの規模の、こういう工事ですと、夜間の作業が行われるのでしょうか。例えば日常的に10日間なのか、1か月なのか、それによってもおそらくやれることが違ってくると思いますし、また、夜間も行う場合、我々も工事騒音が大体夜間を想定していないので、住居地域での環境基準を当てはめて評価されるべきなのか、工事現場での工事騒音の基準を当てはめるべきなのか、非常に迷うところではあるのですが、やはりそれを考える上でも、どれくらいの規模になるのか、あるいは、それがいつ頃分かるのかというのは、今の時点でも分からないのでしょうか。

○事業者 東京メトロです。

そうですね、御説明しているとおり、道路管理者であったり、交通管理者との協議の上

で、作業体等々が決まった上で、夜間の作業というのは、やむを得ずというのが出てくるかなというふうに考えてございまして、具体的な数字というのは、なかなか今の段階では出てこないのですけれども、現地でも少しお話をさせていただいたような、大きく覆工板をかけるときとかに想定はされるというところがございますが、そこにつきましても、関係者との協議の結果というところで、判断されるということでございます。

その中で、また夜間の作業については、仮設防音壁の設置であったり、また低騒音・低振動の工法、機械の採用と、繰り返しにはなりますけれども、工事着手前、工事説明会と看板等で地元住民への周知を図る等、コミュニケーションをきっちり取りながら、作業のほうに入りたいというふうに考えてございます。

○廣江委員 ありがとうございます。

では、その説明が、工事のタイミングとか、先ほども水本委員のほうから、いきなり、あと10日間ぐらいしかないからできませんとか、そういうふうなのが往々にあるという話がありましたように、住民のほうも、いきなり夜間工事を明日やりますというのは、さすがに「えっ」という感じで、それも1か月続けますと言われると、そんなことはないと思いますけれども。何度も言いますけれども、夜の睡眠の妨害というのは、最近かなり、騒音・振動の影響の中では、苦情だけではなくて、その後も、最悪の場合、訴えとかにつながる可能性が一番大きい問題ですので、必要なことは当然あるのは分かりますけれども、十分御配慮いただきたいと思いますし、前もって御説明いただけるというふうに今、理解しましたので、ぜひ、そのとおりに実施していただきたいと思います。

以上です。

○事業者 東京メトロです。

周知方法を含め、引き続き検討していきたいというふうに考えております。

○宮越部会長 ほかに、委員の皆様からいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(なし)

○宮越部会長 では、ほかに御発言がないようですので、質疑は終了したいと思います。

事業者の皆様、大変ありがとうございました。御退室ください。

(事業者退室)

○宮越部会長 それでは、事業者の皆様にご退室いただきましたので、審議を進めたいと思います。

以上の議論を踏まえまして、次回の総括審議に向けた審議事項の候補を挙げていきたい

と思います。委員の皆様から、御提案をお願いいたします。いかがでしょうか。

廣江委員、お願いいたします。

○廣江委員 すみません。今、事業者の方にも御説明しましたように、この工事は、基本は昼間の工事であるのですけれども、夜間も想定されるということ。それから、工事の期間は、最近、全部そうなののですけれども、長期にわたるということ。また、住民からの、あるいは区長意見等も、中での説明等で相入れないというか、お互いにうまく意思疎通が取れていない部分もあることも踏まえたと、騒音・振動については、注視していく必要があると考えるので、ぜひ、総括審議項目に加えていただきたいと思います。

○宮越部会長 ありがとうございます。廣江委員、そうすると、今資料にある騒音・振動の2番に相当いたしますか。今、資料で提示いただいている、夜間ですか。

○廣江委員 これは夜間もそうですし、工事全般そうですので、1番、2番、両方に当たると思います。

○宮越部会長 分かりました。ありがとうございます。1番、2番、両方ですね。ありがとうございます。

では、ほかに委員の皆様からいかがでしょうか。

私からよろしいでしょうか。

渡邊委員、お願いいたします。

○渡邊委員 ありがとうございます。

総括審議とするのが適切かどうかは、よく分かりませんが、先ほどの交通量ですとか、自動車台数、一番聞きたいところはそこなののですけれども、併せて、もし温室効果ガスの削減の予測量についても、こういった形でお示しいただけるかどうかということについては、御検討いただければと思います。それは事務局のほうで、もう少しお考えいただいてもいいのかもしれませんが、全部事務局に預けてしまうのではなくて、もう一度、審議会のほうでも、きちんと事業者さんからの回答と、あるいは事務局の対応について、伺う機会があればと思います。

○宮越部会長 ありがとうございます。事務局のほうに、どのような対応があるかということと御検討いただいて、審議会に、その結果を報告いただくようなことでよろしいですか。

○渡邊委員 はい。それでよいかと思います。

こちらの希望としましては、先ほど水本委員のほうからも御発言もありましたので、環境影響評価書の中に盛り込まなくても、委員には何らかの形で具体的な根拠を開示してい

ただくという希望があるということ、事務局にもよく御勘案いただいた上で、そういった希望を御勘案いただいた上で、事業者さんと対応を検討していただきたいと思います。

○宮越部会長 ありがとうございます。

事務局、いかがでしょうか。

○石井アセスメント担当課長 事務局で検討させていただいて、対応を取りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○宮越部会長 ありがとうございます。その結果は、この部会に報告をお願いいたします。

では、ほかに委員の皆様からいかがでしょうか。

水本委員、お願いいたします。

○水本委員 すみません。私も、先ほどまではというか、史跡・文化財の関係で、高輪築堤という、結構大きな問題に関わっているの、総括審議に上げたい部分があります。ただ、事業者さんの今の対応としては、ある程度、十全には進めていただけるかなというふうには考えていたのですが、遺跡をそのまま現地で保存するか、記録保存とって、遺跡は壊れるんだけどもというような形か、今、別のJRさんの事業でやられている対応というのは、ごくごく一部をとというような、保存するといった対応なのですけれども、という方向に向かっているのですが、その辺を考える上でも、実は先ほど御質問させていただいた事業の意義があつてこそ、ある種、記録保存というところなので、むしろ、今日の審議経過のところから、やっぱり総括審議に上げておきたいなというふう考えるようになりました。すみません。

○宮越部会長 ありがとうございます。では、今回の資料の中の今関係する部分とすると、史跡・文化財の3番でしたか。2番かな。

○水本委員 高輪築堤に関わる部分で、まずは。

○宮越部会長 分かりました。ありがとうございます。

では、ほかに委員の皆様からいかがでしょうか。

では、私から、地盤・水循環について、今日御質問させていただいたのですけれども、事業者の方、今回、これまでの工事業業者さんがお持ちの事例などを踏まえて、かなり真摯に取り組んでいただいているとは思ふところなのですけれども、ただ今回、場所の特徴として、128ページにあるように、かなり湧水、工事業区間に近接して、湧水や井戸があります。ただ、モニタリングの場所が限られていること、あと、また地下水の観測結果も出しているのですけれども、結構、水位が連動して、かなり広範囲に変

動しているような事例も見られますので、やはりきちんと、もう少し丁寧に見ていただいたほうがいいのではないかと考えます。そういった理由から、地盤、水循環共通の3番ですね。3番について上げていただきたいと思います。

委員の皆様から、いかがでしょう。ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

(なし)

○宮越部会長 では、事務局のほうで、本日欠席されている委員から、何かコメントを預かっておられますか。

○石井アセスメント担当課長 いいえ、今回、特にコメントは預かっておりません。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、総括審議に向けて、まとめるに当たっては、先ほど御担当の委員よりコメントいただきました騒音・振動の1番と2番、地盤・水循環共通の3番、あと史跡・文化財の2番で、特に高輪築堤についてということで預かりました。これらを候補としたいと思えます。

あと、渡邊委員から御指摘いただいた事項についても、事務局のほうで御検討いただきまして、結果について、事業者の回答も含めて部会に報告してください。

各審議事項の案件については、部会長と各項目の委員と個別に相談していきたいと思えます。最終的な案に向けては、部会長に一任していただければと思えます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、引き続き、次第3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)

○宮越部会長 どうぞ御着席ください。

事業者の皆様、よろしいでしょうか。

本事業の審議につきましては、3回審議予定の本日は2回目となります。事業者の出席は今回までとなりますので、委員の皆様には、御担当いただいている評価項目について、専門的な見地から十分に議論を深めていただきたいと考えています。

本日の進め方ですが、最初に、事務局から前回の審議内容を説明していただきます。説明の後、事業者の回答内容の再確認を含め、事業者に対する質疑を行います。質疑が終了しましたら、事業者には御退室いただきます。その後、次回の総括審議に向けて、各委員

より総括審議事項の候補となる事項を挙げていただきたいと考えております。御協力のほど、よろしく申し上げます。

それでは、事務局から資料の説明をお願いいたします。

○石井アセスメント担当課長 それでは、資料3を御覧ください。

資料3は、前回の部会における審議の内容を整理したものとなります。委員からの指摘、質問事項等を環境影響評価項目ごとに、騒音・振動、地盤、水循環共通、史跡・文化財、廃棄物、その他の順序で取りまとめており、合計8件となりました。前回の指摘、質問事項等は、取扱い欄の前回の日付として、10月24日（10/24）と記載しております。

それでは、要約して内容を御説明します。

騒音・振動の番号1として、開削区間の高層建築物に対するの対策について質疑が行われました。

事業者からは、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との回答がございました。

騒音・振動の番号2として、学校に対する配慮事項に対して質疑が行われました。

事業者からは、小学校周辺で工事を行う際には、事前に施設管理者と綿密な協議を行って、影響が最小限となるように施工計画を検討していきたいとの回答がございました。

地盤・水循環共通の番号1として、計画地におけるモニタリング状況について質疑が行われました。

事業者からは、路面の変状や地下水の水位計の状況などを継続的にモニタリングしていくことが重要と考えているので、工事中、しっかりと実施していきたいとの回答がございました。

史跡・文化財の番号1として、地元自治体との調整状況について質疑が行われました。

事業者からは、令和4年7月に、江東区教育委員会にヒアリングを行っているとの回答があり、委員から、情報として既に古いので、新しい情報でやり取りをしていただきたいとの助言がございました。

史跡・文化財の番号2として、委員から、埋土の土層と沖積層の有楽町層との間に人工地盤があり、東京がどう成り立ったのかということに関わるため、プラスの事項になるが、文化財的に確認していただきたいとの助言がございました。

廃棄物の番号1として、建設廃棄物に対する再利用・再資源化率の目標設定について質疑が行われました。

事業者からは、かなり難しい地層であると理解しているが、可能な限り発生土として取り扱えるようにしていきたいとの回答がございました。

その他として、温室効果ガスについて、ネットゼロに向けた温室効果ガス対策についての質疑が行われました。

事業者からは、東京メトロとして、メトロCO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ2050に取り組んでおり、また、新たな技術も出てくると思うので、積極的に取り入れていきたいとの回答がございました。

その他として、事業計画について、乗換えのシミュレーション結果について質疑が行われました。

事業者からは、具体的な数字を持ち合わせていないので、次回提示したいとの回答がございました。こちらについては、事業者から補足がございました。

資料3の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。

では、まず前回の質疑応答について、ただいまお示ししていただきました資料について、修正等がございましたら、お願いいたします。

発言される際は、最初にお名前をお願いします。

なお、事業内容や評価書案に関する質問については、この後の事業者の方との質疑応答のときをお願いいたします。

委員の皆様、いかがでしょうか。よろしいですか。

(なし)

○宮越部会長 では、ただいま御説明いただいたように、前回の質疑応答について、事業者の方から補足があるということですので、事業者の方、御説明をお願いいたします。

○事業者 東京メトロから補足をさせていただければと思います。

前回御質問がありました、温室効果ガスの定量的なものというお話でございました。定量的な数値としては、公に示したものはございませんが、本事業計画の検討に当たりましては、自動車利用者が鉄道利用者に転換する数字、人数というものは、推計してございます。その人数を基に、国土交通省が出しております鉄道プロジェクト評価手法マニュアルという中に、CO<sub>2</sub>排出量の算定式というのが載っておりますので、それを使いまして数字を出させていただきました、削減効果という数字を出すことは可能でございます。その中で、具体的なCO<sub>2</sub>の排出量について算出をさせていただいておりますということで、

その数値につきましては、年間で約2, 298 tという数字が出てございますので、今回、お示しをさせていただきます。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す。

それでは、事業者の方との質疑応答を行うことといたします。委員の皆様から、御質問や御意見等をお願いいたします。発言される際は、最初にお名前をお願いします。いかがでしょうか。

渡邊委員、お願いいたします。

○渡邊委員 ありがとうございます。

前回の質問に対して、数値をお示しいただきましたこと、感謝いたします。先ほども同様のケースで発言をしたのですが、今、温室効果ガスの対象としてはどれだけという、排出量はどの程度削減されるかという数値をお示しいただいたのですが、その算定の根拠について、もう少し具体的に数値をお示しいただきたいというところがございます。

先ほども話が出たのですが、今、もし具体的な数値を教えてくださいましたら、教えてくださいたいですし、あと、環境影響評価書に盛り込んでいただければ、盛り込んでいただきたいところなのですが、いかがでしょうか。

○事業者 今、細かいところまで全て数値を持ち合わせているわけではございませんが、今回の8号線事業によって、東京圏全体のパーソントリップの中では、約1日当たり13,000台の自動車台数が減少するという前提になってございます。その台数を基に、先ほど申しました鉄道プロジェクトの評価書マニュアルの中にある算定式の中に入れていきますと、それぞれ、ゾーンごとの自動車利用の所要時間が最も短い経路における走行速度を基に、それぞれ係数を掛けていくという式が載っておりますので、その式を使って、最終的に台数を掛けると、総CO<sub>2</sub>排出量が出てくるという計算式がございますので、そこで出した数字が、先ほど申した8号線と言いますと2, 298 tという数字になるということがございます。

○渡邊委員 ありがとうございます。

これは先ほど別の案件でも議論になったところなのですが、削減量を計算する際に、これはもう削減台数を予測されたという、そういうことなのですか。

○事業者 東京メトロです。

すみません、その前に転換人数ですね。自動車から鉄道への転換人数を出した上で、そ

の中で、係数によって台数に持っていくという形で算出してございます。

○渡邊委員 先ほどのケースで日下委員が補足してくださったところなのですが、結局、乗換えが進むことによって、結局のところ、将来的には、どのような自動車が、どのようにこの間を走るということになるのかということについて、もう少し具体的な算定根拠をお示しいただきたいというところがあるのですけれども、例えば先ほどおっしゃっていた、最終的にはどの程度の自動車が走行することになるといった場合に、その自動車というのは、何を想定されているのかということも伺いたいところですので、今日じゃなくても構わないのですけれども、もう少し具体的な数値を、もし入れていただけたら、環境影響評価書に入れていただきたいのですけれども、入れていただくことが難しいのであれば、委員だけにでも公表していただく、公表というか委員にだけお示しいただくということは可能でしょうか。

○事業者 今、改めてですけれども、人数から台数に出し、そこから係数を使ってお出しするということですので、委員の先生にお示しすることは可能かというふうに考えてございます。よろしく願いいたします。

○渡邊委員 事務局とも御相談いただいて、よろしく願いいたします。

あと、もう一点、先ほど類似のケースでも指摘したので、こちらでも指摘させていただくのですけれども、かなり長期に及ぶプロジェクトだと思いますので、温室効果ガスの排出に関しては、乗換えということもありますけれども、実際、このプロジェクトで最終的にどの程度温室効果ガスが排出されるかということも重要になってきますので、最新の技術を入れていただくということをお願いしたいということと、あと、やっぱり工事の最初の段階でやらなければいけない、そこが非常に温室効果ガスの排出に影響を及ぼすような工事と、あと、もっと後の段階でも投入できるような場合等あると思いますので、そのスケジュールに従って、温室効果ガスの排出削減ということも考慮いただいた上で、技術を投入していただきたいという、これは希望です。よろしく願いいたします。

○事業者 東京メトロです。

ありがとうございます。引き続き、そこはしっかり検討しながら事業を進めてまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

○宮越部会長 ありがとうございます。

事務局にお伝えしたいのですけれども、今、渡邊委員から御指摘があった件、検討をお願いいたします。算定根拠と数値についての取扱いについて、検討をお願いいたします。

可能な限り、やはり委員にお示しいただくのは当然だと思っておりますけれども、可能な限り、報告書にも何か反映できるような形で進めていただけるといいかなと思います。

○石井アセスメント担当課長　こちらで検討させていただきます。

○宮越部会長　ほかに、委員の皆様からいかがでしょうか。

羽染委員、お願いいたします。

○羽染委員　資料の26ページの廃棄物に関するところなのですが、10月24日の部会で回答いただいておりますのですが、後半のところ、処分先については、責任を持って処分先を探しますという明言をいただきましたので、これでぜひ努力していただきたいというふうに思います。

それから、前半のところの、やはり5km近いシールドトンネルを10年間掘るということになりますので、長い間、いわゆるシールド汚泥が出てくるということを確認していただいて、特に質の悪い泥土ですので、脱水とか濃縮をしながら、薬剤を使いながら、残土に向かって、発生土として取り扱いたいという努力は分かるのですけれども、なかなか難しい地質の泥土が出てきますので、そこを確認していただいて、目標値に向かって頑張ってくださいというのはいいのですけれども、結局、結果としてできなかったということがないように、事前に十分準備をして、技術もいろいろ当たっていただいて、もともと泥土のリサイクルって難しい技術ですので、ぜひいろんな情報を集めて、最新の技術でリサイクルに向かっていていただきたいというお願いでございます。よろしく申し上げます。

○事業者　東京メトロでございます。

ありがとうございます。我々も、しっかり責任を持って、処分先を我々のほうでも確保しながらやっていきたいというふうに思っています。

また、今御質問ありました泥土、発生土につきましても、同じように、やはりかなり技術でいろいろ解決できることも、これからまだまだ増えてくるかと思えます。我々も、そこはしっかりアンテナを張って、今後、実際施工の段階で極力削減できるように、引き続き勉強等に努めてまいりたいと思えます。ありがとうございます。

○羽染委員　よろしく申し上げます。

○宮越部会長　ほかに、委員の皆様からいかがでしょうか。

では、私から、地盤、水循環について御質問させていただきたいと思えます。

御回答ありがとうございます。拝見して、今見ているところなのですが、特に1番に関連して、追加で質問させていただきたいことがあります。本計画地の地形はフラットな

のですけれども、128ページに事業区間の地質断面図をお示しいただいていますが、この地形のフラットと相反して、地質はかなり複雑です。というのは、ここは東京湾岸に位置していて、過去、海水準の変動に応じて、古東京川が削って作った埋没段丘と、あと谷が位置しています。その谷を沖積層が埋めている。だから平らなんだということなのですけれども、今回計画の、その計画地の中で、地下の構造物の深度、構造物の配置について、大体が有楽町層、沖積層に位置していて、軟弱地盤であって、事業者の皆様も非常に注意しているということは、前回質問して、お伺いしたところなのですけれども、一部、開削区間で、有楽町層の下、段丘堆積物中を掘削するところがあると思うのですが、128ページの断面B-CのCのほうですね、住吉駅のところに。ここだと、これはおそらく礫層中で、透水性が良くて、かなり地下水が出るのではないかなと思うのですけれども、工事の施行に当たって、揚水については、どのような見積りを持っていますか。結構、揚水量が想定されるのか、揚水するおつもりなのか、それとも、そうではないのかというのを教えていただきたいのですが。

○事業者 東京メトロから御回答申し上げます。

ちょうど128ページ、Cの部分ということで、既存の住吉駅に取りつく部分、この改造部分のところの開削工事というところで、一部、下部にその層が出てくるということだと思います。こちらにつきましては、基本的には、遮水性の高い土留めを採用することによって、掘削孔内に水が入ってくるということは、基本的にあまり想定ができない状況で仮設土留めを作っていきますので、そのような心配はしていないというところでございます。現状、隣の住吉駅を施工したときも、同様の工法で、遮水性の高い土留めを持って施工しまして、そのような大きな水が構内に流れ込むような状況ということは発生してございませんので、同じように、慎重に遮水性土留めを施工して、丁寧に掘削をしていくということが肝要かというふうに考えてございます。よろしくお願いいたします。

○宮越部会長 分かりました。過去の、既存の住吉駅の事例も活用いただくということで、理解しました。適切な御説明だと思います。

御質問した背景としましては、もちろん有楽町層、これは軟弱地盤で、非常に慎重な対策が必要だということは異論ないのですけれども、下の段丘堆積物でも、そこでの水理水頭が下がった場合は、水頭の関係にもよるとは思いますが、上位の軟弱地盤に影響を与えることが、これは広域地盤沈下の典型だと思いますので、災害が想定されますので、そういった意味で質問させていただきました。御配慮をお願いいたします。

ほかの委員の皆様から、いかがでしょうか。

水本委員、お願いいたします。

○水本委員 前回、いろいろ地盤のこと、地盤というか、こちらの地面というのが、家康入府以来の地面ということでいろいろやり取りをさせていただきまして、その理解に立って、江東区教育委員会さんとうまく連携を取っていただけるということを確認させていただきました。

その上でなんですけれども、これはプラスアルファのお願いで、できるかどうかというのは、御検討いただければということで希望を申し上げますと、こちらの特に開削部分で、今言ったような、かなり江戸東京の都市の形成に関わって、重要な地面のところを皆さん触る御予定ということで、その地層については、家康入府以来、どういう地層の成り立ちがあるのかということ、人工地盤のところ、結構重視しているのですけれども、そこを、もし江東区さんと協議の上で何らか調査の機会があった際には、もし、可能な範囲なので、ぜひ、公開の場面というのを作っていただけないかなと思います。

それは、なぜならばなんですけれども、我々、東京に住んでいる人間というのは、あまりにも自分の住んでいる地面のことを知らないといって、これは非常に防災に関わって、大変いけないことだと思うのですね。ぜひ、やっぱり住民が増えている地域ということで、住民の皆さんにも、自分がどういう地面に住んでいるかというのは、やっぱり知らないといけないことなんじゃないかなというふうに思っていますので、もしチャンスがあればなんですけれども、そのチャンスを作る機会を設けていただけるような気持ちを持っていただけると、うれしいなと思いますけれど、いかがでしょうか。

○事業者 御質問ありがとうございます。

まず、今の御質問ですけれども、これから江東区さんともそこを協議しまして、お話しさせていただきながら、進めていければなというふうに思っています。

また、前回、江東区へのヒアリングということで、2022年7月だという記載がありましたけれども、前回の会の後に、改めて江東区さんのほうへも行きまして、今の時点では変更はないということもいただいておりますので、改めて、今日、御報告させていただきます。よろしくお願いいたします。

○水本委員 分かりました。関係教育委員会とは、連携を既にもう取り始めていると。ありがとうございます。

○宮越部会長 ほかに、委員の皆様からいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

廣江委員、お願いいたします。

○廣江委員 前回に引き続きなのですけれども、1点確認しておきたいのが、やはりここも開削区間から出てくる騒音が問題になるのですが、ちょっと確認なのですけれども、学校に対する配慮の中で、2番の下の括弧の中に、学校環境衛生管理マニュアルにおいて、評価は等価騒音レベルに関係しているけれども、このときに建設作業騒音は適用しないというふうにされているということなのですけれども、小学校の中に入ってくる音で、工事があっても評価しないという意味でしょうか。

○事業者 東京メトロから回答いたします。

こちらの中に、鉄道騒音及び建設作業騒音には適用しないものというように書かれていますので、そのような解釈でよろしいかというふうに考えてございます。よろしく願いいたします。

○廣江委員 すみません、鉄道騒音と航空機騒音と建設作業騒音には適用しないというふうに書いてあるということですね。

○事業者 はい、そのとおりでございます。

○廣江委員 そこで確認なのですけれども、でも、そうはいつでも、建設工事の開削区間からの騒音が小学校での教育に与える影響は、じゃあ、どういうふうに管理されていく予定なのでしょうか。管理はしないという、これは意思表示ですか。

○事業者 いえ、そういうことではなくて、騒音・振動レベルの数字については、通常のところと同様の扱いをしていく数字のほうを用いて評価していくということでございます。当然、現地におきましては、小学校ということも、当然、授業もございますし、そういうことは理解してございますので、そこはしっかりと教育委員会とも協議の上、万全の対策を持って工事を進めていくということに変わりはありません。よろしく願いいたします。

○廣江委員 分かりました。

そのときに、結局のところ、ここで、じゃあ、協議をして、どこでそれを、ここまでにしましようというふうに、意思疎通を取っていくかというところが問題になってくると思うのですけれども、その考えを確認させていただいてよろしいですか。管理上、マニュアルの中では、評価の対象に建設作業は適用しないというふうに言われていて、ということは、このマニュアルの中で示されている騒音・振動の、教育上、望ましい値というのは示されているけれども、今の三つの騒音源については適用外であって、今、この対象とし

ようとしているのは、まさに、この三つ目の建設作業に伴う騒音にあたるのですけれども、だとすると、小学校における教育の現場と調整をするときには、それは何を基準にされようと考えているかという、お考えがあれば教えていただきたい。

○事業者 東京メトロでございます。

通常の工事騒音の振動レベル内に収めていくということは大前提でございますが、その詳細につきましては、各施設管理者様と直接協議をさせていただいて、しかるべき対応を取っていくということしかないかなと思ってございますので、しっかりと、そこは対応させていただければと思ってございます。よろしく願いいたします。

○廣江委員 分かりました。

じゃあ、1点だけお願いをしておきたいのですけれども、教育現場は住環境となりますので、生活環境の中で言われている、いわゆる一般環境の騒音環境基準というのが実際はあるのですけれども、その考えに基づくと、今、すぐに地域指定はちょっと分からないのですけれども、例えば住環境の地域であれば、例えば50とか、決められた基準が、屋外での環境基準というのがあるのですけれど、例えばそういうのも参考にさせていただきたいというのが1点です。

それから、やはり先生の声、いわゆる会話ですよね。教育にとって一番大事なものは、先生との意思疎通が取れるというところが、一番の大切な部分になりまして、やはり教えようという内容がお互いにちゃんと聞こえていないと、教育現場においては、かなり問題になるかと思えます。窓の開け閉めとか、いろいろ対策はあるかと思えますけれども、そこも含めて管理者の方々と、ぜひきちんと協議をしていただきたいと思いますし、いただけるものと信じておりますので、よろしく願いいたします。

○事業者 承知しました。

○柳会長 すみません、柳ですけれども。今の議論をちょっと確認したいのですけれども、この中環審の報告は、あくまでも評価法の話ですよね。別に、この地域に適用しないという話じゃないですよね。ちょっとその点、誤認があるのかなと思って、質問させていただきました。

○事業者 はい、そのような認識で、考えてございます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ほかに、委員の皆様からいかがでしょうか。

○廣江委員 もう一点、よろしいですか。

○宮越部会長 はい、お願いします。

○廣江委員 こども、基本的に先ほどの案件でもお伺いしたのですけれども、一応昼ですけれども、夜間についても想定されるということでもよろしいですか。場合によっては。

○事業者 これから、各管理者様協議にはよりますが、場合によっては、夜間が想定されるということでございます。

○廣江委員 先ほども、やはりこの時点で、協議の前に、どれぐらいの夜間の工事が実際に起こるかということは、残念ながら分からないということでしたし、もし分かりましたら教えていただきたいのですけれども、分からないようであれば、私が夜間を問題視するのは、睡眠妨害というのが一番今騒音の中でかなり厳しく見られていて、ここを皮切りに、いろんな苦情あるいは訴え、最悪、裁判などというものが起こされているのが現実で、必要不可欠な地下鉄工事の案件が、そのようなものにならないように、ぜひ配慮していただきたいという意味で伺っております。今の範囲内で、もし夜間工事の規模とかが分かりましたら、お願いします。分からないようであれば、そういう場合に至った場合は、速やかに住民の方々と意思疎通を取って、このときにこういう理由でやりますということをぜひ知らせていただくということを希望します。

以上です。

○事業者 東京メトロから回答させていただきます。

現時点で、どれだけ夜間のものが、工事が出るかというのは、なかなか推計しにくいかなというふうに思っております。やはり一つの工事につきましても、全てが夜間になるということは当然ありませんし、部分的に、どうしても夜間でせざるを得ないとか、様々な条件が組み合わさった結果、起こるものというふうに思っておりますので、大変心苦しいですが、現時点では、なかなかそれを申出することができないというふうに考えてございます。

一方で、実際の施工に当たりましては、当然、工事説明会等を通しまして、周辺の皆様には、しっかりとした周知を行った上で実施をしておりますので、改めて、そこは注意しながらやっていきたいなというふうに思っております。よろしく願いいたします。

○廣江委員 ぜひ、そのようにしていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○宮越部会長 委員の皆様から、ほかに御質問、御意見等ございますか。よろしいでしょうか。

(なし)

○宮越部会長 それでは、ほかに御発言がないようですので、質疑は終了したいと思います。  
事業者の皆様、ありがとうございました。事業者の皆様は御退室ください。

(事業者退室)

○宮越部会長 では、事業者の皆様は御退室いただきましたので、審議を継続したいと思います。

前回と今回の議論を踏まえて、次回の総括審議へ向けた審議事項の候補を挙げていきたいと思います。委員の皆様から、御提案をお願いいたします。いかがでしょうか。

廣江委員、お願いいたします。

○廣江委員 ありがとうございます。

先ほどの案件と同じです。基本的に、長い期間の工事があるということと、開削区間からの影響が、特に今、学校の扱いについて、私もすみません、自信がなかったのも、それは入らないと言われたときに反論できなくて、大変申し訳なかったのですが、事業者としての認識に明らかに誤りがあったということも踏まえたと、やはりこれは確実に注視していかなければいけない。夜間の問題もございますし、ぜひ審議項目に加えていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

○宮越部会長 ありがとうございます。そうすると、今の資料の御提示いただいている騒音・振動の2番になりますか。1番、2番でしょうか。

○廣江委員 これは1番、2番、両方かかりますね。学校なので、これは高さ問題も実は曖昧になっていまして、どこで評価するかというのは難しい問題ですけれど、やはり学校ですから、どの教室も守ってあげなければいけないと思いますので、単純に1.2mだけではないと思いますので、1番、2番、両方をお願いいたします。

○宮越部会長 はい、分かりました。ありがとうございます。

では、ほかに委員の皆様からいかがでしょうか。

では、私からよろしいでしょうか。地盤・水循環についてなんですけれども、今の資料で御提示いただいた1番について、今日も質問させていただいたところなんですけど、本地域は、そもそもが、過去の工業用水の過剰揚水であったり、あと、天然ガスのガスかん水の揚水によって、広域的に地盤沈下した地域で、そもそも地盤値が低いという特徴があります。もちろん、環境の面からも、当然、地盤変動はきちんと未然防止に努めていただくことはあるのですが、安全・防災の観点からも、特段の配慮が求められる地域だと思いま

す。そういった意味で、今回、地盤のモニタリングは極めて重要になると、地下水位の地盤と地盤沈下の要因となる地下水位のモニタリングは極めて重要だと思っておりますが、今回、特に工事区間が極めて長い、5.2 kmと長いことと、あと、運河などの下も通るということで、計画を見ても、地質も複雑であったり、あと、アップダウンもあるということで、かなり慎重にモニタリング地点を選定して、計画的にやっていただく必要があると思えます。そういったことも踏まえて、ぜひ、地盤・水循環共通の1番を審議事項として御提案したいと思えます。

ほかに、委員の皆様からいかがでしょうか。

羽染委員、お願いいたします。

○羽染委員 先ほども事業者さんにお聞きしたのですけれども、処分先は責任を持ってやりますということで、安心したのですが、かなり、やはり地層としては、長期間発生してリサイクルが難しい地層になりますので、ある程度、努力はします、頑張っていきたいという回答はいただいているのですけれども、一応、リサイクルの目標値を保てるように、総括審議事項として取り上げていただければというふうに思えます。よろしく申し上げます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ほかに、委員の皆様からいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(なし)

○宮越部会長 では、そのほか、事務局のほうで、本日御欠席の委員から何かコメント等をお預かりしていますか。

○石井アセスメント担当課長 特に預かってはおりません。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、総括審議事項に向けて、まとめるに当たっては、ただいま御担当の委員からコメントをいただきました騒音・振動の1番と2番、あと地盤、水循環共通の1番、廃棄物の1番を意見の候補とさせていただきたいと思えます。

また、今日、渡邊委員より御質問いただきました事項について、事務局のほうで御対応いただけるということですので、対応いただいた結果について、御報告をお願いいたします。

各審議事項の案件については、部会長と各項目の委員と個別に相談していきたいと思えますが、最終的な案に向けては、部会長に一任いただければと思えます。どうぞよろしくお願いいたします。

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。

(なし)

○宮越部会長 では、特にないようですので、これもちまして第二部会を終わりたいと思います。皆様、どうもありがとうございました。

傍聴人の方は、退出ボタン押して退室してください。

(傍聴人退室)

(午後 3 時 2 7 分 閉会)