

令和５年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第８回）

日時：令和５年１２月１８日（月）午後３時３０分～

形式：対面及びオンラインの併用方式

—— 会 議 次 第 ——

- １ 環境影響評価書案に係る総括審議
都市高速鉄道第７号線品川～白金高輪間建設事業
都市高速鉄道第８号線豊洲～住吉間建設事業

【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 「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２回部会審議質疑応答

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
境影響評価書案について（案）

資料２ 「都市高速鉄道第８号線豊洲～住吉間建設事業」

資料２－１ 「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２回部会審議質疑応答

資料２－２ 「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
響評価書案について（案）

<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

「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 2 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な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 【総括 審議事項へ】
		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 【総括 審議事項へ】
		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
騒音・振動	2 (続き)	振動を起こすシールドの部分については土の中での作業なので、駅付近の開削工事や土砂の運び出しを懸念しており、その予測がされていることが伝わっていない。 また、やむを得ないことは分かるが、協議の結果、夜間工事になる場合もあるが、どの程度行うのかがまだ分からない。実際、どれくらいの規模で夜間作業が行われるのか。例えば、日数的に10日間なのか、1か月なのか、それによっても実施内容が変わってくると考えられる。加えて、夜間で行う場合、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が、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か。	道路管理者や交通管理者との協議の上で、作業体制等が決まった上で、夜間の作業というのは、やむを得ず出てくると考えている。今の段階では具体的な数字は出ていないけれども、大きく覆工板をかけるときなどが想定はされるが、関係者との協議の結果で判断することになる。 その中で、夜間の作業については、仮設防音壁の設置や低騒音・低振動の工法機械の採用を考えている。加えて、工事着手前、工事説明会と看板等で地元住民の方々への周知を図る等、コミュニケーションを適切に取りながら、作業のほうに入りたいと考えている。	11/24 部会にて回答
		やはり、夜の睡眠の妨害というのは、騒音・振動の影響の中では、苦情だけではなく、最悪の場合、訴え等につながる可能性が一番大きい問題なので、夜間工事が必要になることは当然あるのは分かるけれども、十分配慮いただきたいし、工事のタイミングでいきなり周知はせずに、前もって説明されると理解したので、ぜひ、そのとおり実施していただきたい。	周知方法を含め、引き続き検討していく。	

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。	

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)	これまでの工事事例を挙げて説明いただくのは、非常に分かりやすく、極めてよい取組かと思う。 ただし、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やその上に堆積しているものが異なるため、今回、地盤と水循環という観点から見ると、特に地下水が重要になるので、類似しているとは言にくいと思う。 その上で、評価書案 138 ページに、資料で工事事例を引用、資料編の 49 ページから 51 ページを参照ということで、記載いただいているが、ここで、地下水の工事への影響は少ないという理由で、目黒駅の事例を挙げているけども、やはり説明が難しいのではないかと思います。 そうではなくて、例えば遮水工法を採用するけども、過去事例で上手く出来たので今回採用するというような説明であれば、聞きやすいのではないかと思います。	今回の評価書案について、目黒駅の事例は、ご指摘の通り根拠としての記載ではなく、過去の実施事例の一つとして、資料編に記載しているので、記載方法については検討する。	11/24 部会にて回答
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 【総括 審議事 項へ】
		地下水の全水頭の値について前回質問したが、それと関連して、今回、開削区間の中で、品川などの駅だけではなく、白金換気室も開削区間があると思うが、そこでの水位の観測というのは、どのようなになっているのか。 観測井戸の位置がなかったように思うが、近くにあるのか。	今回の観測井については、台地の上と台地の下で2か所となっているため、白金換気室付近には存在しない。	11/24 部会にて回答
		白金換気室も開削区間があり、地下水位を見てみると、全水頭だと思うが、構造物よりも高い位置にある。開削区間の工事の施行で地下水の揚水が想定されるという認識で良いか。	今回の工事、開削工事において、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ので、たまり水のようなものを揚水することはあるが、積極的に周囲の水を下げるような工法は、使用しない予定である。	

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	3 (続き)	設置後、工事区間ではあまり揚水をしないということだが、構造物を設置するため、設置後も地下水の流動について見る必要がある。今回、台地の上で1か所ということで、少し距離が離れ過ぎている気がしたので、質問させていた。 特に白金換気室の場合は、評価書案 128 ページに、周辺の井戸や湧水の分布を示しているが、品川駅の西側の武蔵台地の上のほうに、台地の上と下に高低差で湧水があるのは分かるが、それよりも白金高輪駅の東側に近い距離で湧水が結構分布しているので、ここでの水位の観測が重要ではないか。	今回の白金高輪駅付近の換気室の開削範囲については、既存の構造物の横を掘るため、新たな開削範囲があまり大きくないところではあるが、当然、施工中等々においては、適切にモニタリングをしながら、施工を行いたいと考えている。	
		湧水と井戸が近傍にある。被圧地下水に限らず、不圧地下水を含めて、施工区間において帯水層を見極めて、水位の確認をお願いしたい。	確認しながら施工を行いたいと思う。	
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 【総括審議事項へ】

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。		
		事業者の方では、十分に遺跡の意義は理解した上で、試掘等も検討し、かつ、教育委員会等とも事前に協議を重ねていただけるということで、理解している。 その上で、試掘を入れる場合には、なるべく早く対応できるように協議して頂きたい。これは、遅い対応をした上で工事中の発見となり、埋蔵文化財の調査、時間がないようなことが起こり得る懸念があるためである。 対応いただけるという理解で、よろしいか。	港区教育委員会と、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思う。	11/24 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)	追い込まれた状況下での発掘で十分な担保がない場合、あまり良い成果が得られないので、対応を取れるということで安心した。 その上で1点、試掘して本調査してというような、記録保存と遺跡そのものを残すというのは、実は違うもので、重要なものが発掘されたときには保存もあり得るということも、港区はおっしゃるかと思うし、事業の意義というものが問われると思う。遺跡を守る立場である私からすると、遺跡そのものを保護したいという気持ちですが、第一に来るけれども、その上で、次善の策としての協議になっていくと思う。		

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。		

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）	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。 【補足回答】 自動車利用者からの鉄道利用への転換に関する定量的な数値について、定量的な数値として公に示したものはないが、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いる。これらを基に、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、CO₂排出量の削減効果を年間約232tで算出している。	11/24 部会にて回答
		期待される温室効果ガス排出量について、公表はしていないが、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だが、その計算された内容を示すことはできるか。 また、もともとの交通利用状況の予測等の推計や算出において、その根拠までが分かるような形で示すことは可能か。 自動車が削減されるというのは、複数の道路が関わっているため、どこがどのように削減されるといった情報がないと、イメージが持ちにくい。	本事業により削減される自動車台数については、年間約 36 万台の想定を基に、先ほどの CO₂ 排出量を算出している。 算出に当たっては、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いる。 また、本事業の整備の目的として、ネットワークのアクセス、利便性向上というところであるため、評価書等への記載をしないということで想定していた。算出した細かなデータは、現時点で公表することは難しい。	
		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なく、事業そもそもの意義にも関連するところだと思う。 温室効果ガスで項目を立てる必要はないが、事業目的として乗換えが進むことも含まれていると思うので、単純に温室効果ガスの話ではなく、そもそもの事業目的として、どこかで示すことはできないのか。	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が、細かい部分の詳細な推計の提示が難しい。 鉄道ネットワークが既にある程度形成されている中、今回の事業の目的としては、アクセス利便性の向上であることから、予測結果も全体的な部分での算出になっている。	
		個人的には、やはりもう少し詳細に定量的な数値を入れた方が良くと思うが、全体の他の環境影響評価とのバランスもあると思うので、どこまで盛込むかについては事務局と相談いただきたい。	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
その他（温室効果ガス）	1 （続き）	一般的に、自動車からのCO₂を計算するとき、1 km 当たり何ℓ消費するか基準として決めて、あとはCO₂原単位を掛ける原単位法が用いられる。 何万台のCO₂がこれだけ減ると言われただけだと、どの程度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、もし原単位法とかで算出しているのであれば、そのステップを踏んで、ぜひ記載していただければと思う。 また、総量でCO₂が何トン減るだけだと分かりづらいので、実際に何%程度減るのかということを教えてほしい。	算出方法については、先ほども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のから、CO₂の排出量を算定している。 対応については検討する。	11/24 部会にて回答
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（温室効果ガス）	3 （続き）	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、2035年完成以降について、そこからもう一つ踏み込んだ対策でもし何かお考えがあれば、教えていただきたい。 新しい技術が出てきたとき、工事途中で、対応できるところとできないところがあると思うが、対応できる部分で、想定される温室効果ガスの排出量のどの程度変更できるのか。	LED 照明、空調等の省電力化、省エネルギーの車両導入等、省エネルギー対策について取り組んでいきたいと考えている。 また、今後 10 年間、工事を含めて新技術も出てくると思うので、積極的に採用していきたいと考えている。それについては新たな技術が出てきた段階で検討することになると考えている。	11/24 部会にて回答
		お願いレベルになるが、今の法制で足りるだけではなく、先を見据えて、技術を導入していただきたい。また、LED 照明などは、工期の後半で対応できるところだと思うので、そこは技術が出て来次第、随時導入を検討するということで、お願いをしたい。	積極的に検討していきたいと考えている。	
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、これらの車が一斉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

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 (続き)	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知っていただきたい。	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 7 号線品川～白金高輪間建設事業」に係る環境影響評価書案について（案）

第 1 審議経過

本審議会では、令和 5 年 6 月 27 日に「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（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における質疑及び審議を重ね、都民及び事業段階関係区長の意見等を勘案して、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

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。

なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。

【騒音・振動】

- 1 建設作業に伴う騒音・振動は、予測結果が勧告基準と同値又はわずかに下回る工種があり、また、計画地の開削区間の一部では住宅が近接して存在することから、建設機械の稼働にあたっては、環境保全のための措置を徹底するとともに、より一層の騒音・振動の低減に努めること。
- 2 本事業は事業予定期間が約 10 年という長期にわたり、一部の工種では夜間工事を実施する場合があることから、地域住民に対して詳細な説明に努めるとともに、必要に応じて更なる環境保全のための措置を検討すること。

【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いる。また、地下水位の調査結果から、地下水に影響が生じた場合、その流動や帯水層に応じて広範囲に影響が及ぶ可能性がある。そのため、工事の施行にあたっては、地盤及び地下水の状況を適切な地点で継続的に監視し、周辺工事の情報も把握しながら地盤沈下や地下水の水位および流況の変化の防止に努めること。

【史跡・文化財】

計画路線周辺には、国指定史跡の高輪築堤跡をはじめとする多くの埋蔵文化財包蔵地及び指定・登録文化財が存在しており、周辺開発に伴って逐次情報が更新されていることから、既存資料を精査するとともに、最新の情報を収集するよう徹底すること。また、事業実施に先立ち、関係教育委員会等と事前調査の有無や保存方法等について早期に十分な協議を行い、適切な措置を講じること。

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	令和 5 年 6 月 27 日	・評価書案について諮問
審議会	令和 5 年 9 月 28 日	・現地視察
部 会	令和 5 年 10 月 24 日	・質疑及び審議
部 会	令和 5 年 11 月 24 日	・質疑及び審議
部 会	令和 5 年 12 月 18 日	・総括審議
審議会	令和 5 年 12 月 20 日	・答申（予定）

※都民の意見を聴く会は、都民からの公述の申し出がなかったため開催されなかった。

「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 2 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 【総括審議事項へ】
	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 【総括審議事項へ】

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 (続き)	特に開削区間から出てくる騒音が問題になるが、学校に対する配慮の中で、学校環境衛生管理マニュアルにおいて建設作業騒音は適用しないということだが、小学校の中に入ってくる音でも、工事であれば評価しないという意味か。	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るため、そのような解釈でよいと考えている。	11/24 部会にて回答
		確認となるが、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、どういうふうに管理されていく予定なのか。管理はしないという意思表示か。	そうではなく、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、数字を用いて評価していく。当然、現地は小学校なので授業もあり、そういうことは理解しているの、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ない。	
		協議をして、どこをどこまでにするか、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が、その考えを確認したい。 管理上、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が、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るのだとすると、小学校における教育の現場と調整をするときには、何を基準にされようと考えているか教えていただきたい。	通常の工事騒音・振動レベル内に収めていくということは大前提だが、その詳細については、各施設管理者様と直接協議をし、しかるべき対応を取っていくということしかないかと思っているので、しっかりと、対応したい。	

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 (続き)	教育現場は住環境となるので、生活環境の中ではいわゆる一般環境の騒音環境基準があり、例えば住環境の地域であれば、50dBとか、決められた屋外での環境基準というのがあるが、そういうのも参考にしていきたい。 また、教育にとって先生との意思疎通が取れるというところが、一番の大切な部分であり、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う。窓の開け閉めなど、いろいろな対策はあるかと思うが、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。	承知した。	
		今の議論を確認したいのだが、この中環審の報告は、あくまでも評価法の話で、別に、この地域に適用しないという話ではないのではないか。その点、誤認がないか。	そのような認識で、考えている。	
	3	工事について夜間についても想定されるということによろしいか。	これからの各管理者協議によるが、場合によっては、夜間が想定される。	11/24 部会にて回答 【総括審議事項へ】
		夜間を問題視するのは、睡眠妨害というのが、今一番騒音の中で厳しく見られていて、ここを皮切りに、色々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ことから、必要不可欠な地下鉄工事の案件が、そうならないように、ぜひ配慮していただきたいという意味で伺っている。 今の範囲内で、もし夜間工事の規模等が分かれば伺いたい。分からないようであれば、そういう場合に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やぜひ知らせていただきたい。	現時点で、夜間工事がどれだけ出るかというのは、なかなか推計しにくい。一つの工事についても、全てが夜間になるということは当然なく、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せられた結果、起こるものなので、現時点でなかなか申出することができない。 一方で、実際の施工にあたり、当然、工事説明会等を通して、周辺の皆様にしっかりとした周知を行った上で実施をしていくので、改めて、そこは注意しながら実施したいと思う。	

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、どちらかという土地盤の安定性、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 【総括 審議事項へ】
		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。	

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	本計画地の地形はフラットだが、128 ページの事業区間の地質断面図をみると、地形と相反して、地質はかなり複雑である。 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、谷が位置しており、その谷を沖積層が埋めているため平らになっている。 今回計画では地下の構造物の深度、構造物の配置について、大体が軟弱地盤の有楽町層、沖積層に位置しているが、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。128 ページの断面 B-C の C 側の住吉駅のところが、おそらく礫層中で透水性が良く、かなり地下水が出るのではないかと思うが、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るのか教えていただきたい。	128 ページ、C の部分は、既存の住吉駅に取りつく改造部分のところの開削工事だが、ここは基本的に、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く。 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、大きな水が構内に流れ込むような状況は発生していないので、同じように慎重に遮水性土留めを施工し、丁寧に掘削をしていくということが肝要だと考えている。	11/24 部会にて回答
		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、理解した。 有楽町層、これは軟弱地盤で、非常に慎重な対策が必要だが、下の段丘堆積物でも、水頭の関係にもよると思うが、そこでの水理水頭が下がった場合は、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うので、配慮をお願いしたい。	承知した。	
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
			1 回目の審議の後に、改めて江東区へも行き、今の時点では変更はないという回答もいただいている。	11/24 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って、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
史跡・文化財	2 (続き)	これはお願いになるが、もし江東区と協議の上で何らか調査の機会があった際には、可能な範囲で、ぜひ、公開の場面を作っていただけないかなと思う。 東京に住んでいる人間は、あまりにも自分の住んでいる地面のことを知らないので、これは防災にも関わり、よくないことだと思う。住民が増えている地域であり、住民も自分がどういう地面に住んでいるか、知る機会を設けていただけると嬉しい。	これから江東区とも協議しながら、進めていきたいと思う。	11/24 部会にて回答
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く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 【総括 審議事 項へ】

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)	処分先については、責任を持って処分先を探すと明言をいただいたので、ぜひ努力していただきたいと思う。 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るので、長い間、シールド汚泥が出てくるということを認識していただきたい。脱水、濃縮、薬剤を使いながら、発生土として取り扱いたいという努力は分かるが、なかなか難しい地質の泥土が出てくるので、そこを認識していただき、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いただきたい。 また、泥土のリサイクルは難しい技術なので、ぜひいろいろな情報を集めて、最新の技術でリサイクルに向かっていっていただきたい。	しっかり責任を持って、処分先を確保しながら実施していきたいと思っている。 また、泥土、発生土についても、技術で解決できることも、これからまだまだ増えてくるかと思うので、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たい。	11/24 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 (温室効果ガス)	1 (続き)	かなり長期に及ぶプロジェクトだと思うので、温室効果ガスの排出に関しては、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ところも重要になってくる。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。 また、やは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、もっと後の段階でも投入できるような場合等あると思うので、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し、技術を投入していただきたい。	引き続き、しっかり検討しながら事業を進めたいと思う。	11/24 部会にて回答
その他 (温室効果ガス)	2	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。 【補足回答】 温室効果ガスの定量的な数値として、公に示したものはないが、本事業計画の検討にあたり、自動車利用者が鉄道利用者に転換する数字、人数を推計している。その人数を基に、国土交通省の鉄道プロジェクト評価手法マニュアルのCO₂排出量の算定式によって削減効果の数字を出すと、年間で約2,298 tとなる。	10/24 部会にて回答 11/24 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）	2 （続き）	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。 今、もし具体的な数値があれば教えていただきたい。また、環境影響評価書に盛り込んでいただけるのであれば、盛り込んでいただきたい。	今、細かい全ての数値を持ち合わせていないが、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、1日当たり約13,000台の自動車台数が減少するという前提になっている。その台数を基に、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルの中に、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いるので、その式を使って、最終的に台数を掛けると、総CO₂排出量が出てくるという計算式によって出した数字である。	
		削減量を計算する際に、削減台数を予測されたということか。	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いる。	
		乗換えが進むことによって、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よう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。 例えば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、何を想定しているかも伺いたいのので、もう少し具体的な数値を、可能であれば環境影響評価書に入れていただきたいが、難しいのであれば、委員にだけお示しいただくということとは可能か。	今、転換人数から台数に出し、そこから係数を使って出すので、委員にお示しすることは可能かと考える。	

「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書案について（案）

第1 審議経過

本審議会では、令和5年6月27日に「都市高速鉄道第8号線豊洲～住吉間建設事業」環境影響評価書案（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における質疑及び審議を重ね、都民及び事業段階関係区長の意見等を勘案して、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

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。

なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。

【騒音・振動】

- 1 建設作業に伴う騒音・振動は、予測結果が勧告基準と同値又はわずかに下回る工種があり、また、計画地に隣接して小学校などの複数の教育施設が存在することから、建設機械の稼働にあたっては、環境保全のための措置を徹底するとともに、より一層の騒音・振動の低減に努めること。
- 2 本事業は事業予定期間が約10年という長期にわたり、一部の工種では夜間工事を実施する場合があることから、地域住民に対して詳細な説明に努めるとともに、必要に応じて更なる環境保全のための措置を検討すること。

【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、工事路線が5.2kmと長く、影響する範囲も広くなることから、適切な地点を選定した上で地盤や地下水の継続的な監視を行い、状況に応じた環境保全のための措置を実施することで、計画地及びその周辺における地盤変形等の未然防止に努めること。

【廃棄物】

本事業では、約10年の長期にわたり建設発生土並びに建設汚泥等が多量に排出されることから、発生抑制のための十分な検討を行うとともに、搬出先の適切な選定を行い、有効利用、再資源化等を徹底すること。

【審議経過】

区 分	年 月 日	審 議 事 項
審議会	令和 5 年 6 月 27 日	・評価書案について諮問
審議会	令和 5 年 9 月 28 日	・現地視察
部 会	令和 5 年 10 月 24 日	・質疑及び審議
部 会	令和 5 年 11 月 24 日	・質疑及び審議
部 会	令和 5 年 12 月 18 日	・総括審議
審議会	令和 5 年 12 月 20 日	・答申（予定）

※都民の意見を聴く会は、都民からの公述の申し出がなかったため開催されなかった。