

令和5年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第1回）議事録

■日時 令和5年4月21日（金）午後3時30分～午後4時42分

■形式 WEBによるオンライン会議

■出席委員

柳会長、宮越第二部会長、池邊委員、池本委員、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

■議事内容

環境影響評価書案に係る質疑及び審議

東京都市計画道路都市高速道路第1号線（新京橋連結路）建設事業【1回目】

⇒ 大気汚染、騒音・振動、地盤、水循環、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場及び廃棄物の全8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1回）
速記録

令和5年4月21日（金）
Webによるオンライン会議

(午後3時30分 開会)

○下間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¹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1回第二部会の開催をお願いいたします。

なお、本日は、傍聴の申し出がございません。

それでは、部会長、よろしくお願いいたします。

○宮越部会長 では、本日は、会議に入ります前に、傍聴を希望する方がおられます。なお、本会議の傍聴は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、Web上での傍聴のみとなっております。

それでは、事務局は傍聴人の方を入室させてください。

(傍聴人 入室)

○下間アセスメント担当課長 傍聴人の方が入室されました。

○宮越部会長 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、「東京都市計画道路都市高速道路第1号線（新京橋連絡路）建設事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議の1回目です。また、その他の事項になります。

それでは、次第1の「東京都市計画道路都市高速道路第1号線（新京橋連絡路）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、事業者の皆さん、よろしいでしょうか。

審議の進め方についてですが、審議は、今回を含めて計4回とする予定です。

3回目に審議結果をまとめ、4回目は総括審議となります。

また、事業者出席は、今回を含めて3回を予定しています。今回は1回目の審議となりますので、委員の皆様には、事業計画の内容など、確認したい点や疑問点などについても、御担当いただいて

¹ 途中1名出席し、11名となった。

いる評価項目に限らず、幅広く質疑を行っていただきたいと考えております。

では、事務局から、資料の説明をお願いいたします。

○下間アセスメント担当課長 それでは、事務局から資料の説明をいたします。

映っている資料1を御覧ください。

資料1は、「東京都市計画道路都市高速道路第1号線（新京橋連結路）建設事業」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係区長の意見をまとめたものとなります。

意見書の件数ですが、都民からの意見は1件ございました。関係区長からの意見は、千代田区長及び中央区長の意見がございました。合計して、意見書等の件数は3件でございました。

まず、都民からの意見でございますが、史跡・文化財として、京橋の親柱等に関する意見がございました。その他、KK線に関する意見がございました。

次に、関係区長からの意見でございますが、1点目といたしまして、千代田区長からの意見を要約して御説明いたします。

1、大気汚染。

工事用車両の走行に伴う窒素酸化物や粉じんによる大気汚染を防止するため、最新規制適合車の使用や、周辺待機中のアイドリングストップの実施等の対策を徹底されたいとの意見です。

2、騒音・振動。

工事期間中の周辺道路の交通状況を把握し、適時、工事車両の通行による交通煩雑削減のための適切な対策を図ることや、工事車両の通過ルートについては、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞及び沿道への騒音の防止に努めるようにとの意見がございました。

次に、2件目の意見として、中央区長からの意見を分かりやすく整理、要約して御説明いたします。

1、大気汚染、騒音・振動共通の意見として、計画地周辺は同時期に多数の開発事業が輻輳することから、工事用車両の搬出用ルート等について、関係機関と十分に協議し、工事用車両の集中抑制や周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めること。特にB-3ルートについて、工事用車両の通行の際には周囲に十分な注意を払うようにとのことでございました。

また、計画的かつ効率的な施工管理を実施し、公道に工事用車両等が待機することがないようにするとともに、車両台数の削減に努めるようにとのことでございました。

2、大気汚染に関しては、工事の施行中は、建設機械の集中稼働を避けた計画的かつ効率的な作業に努めるとともに、不必要なアイドリングの防止や良質な燃料の使用等の徹底といった十分な対策を講ずるようにとの意見でございました。

3、騒音・振動に関しては、道路交通騒音の現地調査において、令和2年度の調査時点では工事車両の通行ルートにおいて、基準を超過している地点も含まれていることから、工事期間中の車両増加が見込まれることを踏まえ、法令に基づく規制速度を遵守することはもとより、不必要なアイドリングの防止等、近隣住民に負担がかからないよう徹底するように等の意見がございました。

また、当該事業地周辺には認可保育所及び認証保育所があるため、特に正午から15時頃の騒音に配慮をとの意見がございました。

4、地盤に関しては、当該事業では、シールドマシン等を使用する工事が含まれているが、類似工事を実施する際に陥没事故等が発生した事例もあることから、工法をしっかりと検討し、事故のないよう、対策に努めるようにとの意見がございました。

5、景観に関しては、当該事業を進めていくに当たり、地区計画や街づくりガイドライン等に基づき、周辺環境及び都市景観に配慮したものとすること。また、都の条例や都市計画区域マスタープラン等に適合する計画とすることとの意見がございました。

なお、その他（事業全般）への意見として、開削トンネル工事区間においても、工事の影響を常にモニタリングしながら施工管理を行うこと。橋梁及び公園橋などの区管理施設の施行については、本区と十分に協議を行うこと。「中央区中高層建築物の建築計画の事前公開等に関する指導要綱」の規定に準じ、今後の事業の進捗に合わせて、関係者に対する十分な事前説明を行うこと。当該事業に関する苦情・相談等の窓口を常設し、苦情等に対して速やかに対策できるようにするようとの意見がございました。

環境影響評価書案に係る見解書において事業者の見解が記載されていますので、詳細はそちらを御覧いただければと思います。

資料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。今の事務局から御説明いただいた内容につきまして、御質問がございましたらお願いいたします。

なお、事業内容や評価書案に係る質問については、この後の事業者の説明の後をお願いいたします。皆様、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、特に御発言がないようですので、次に、事業者の方から各選定項目の予測・評価について御説明をお願いいたします。

なお、Webによるオンライン会議でもありますので、説明される事業者の方は冒頭に自己紹介をしていただいて、あわせて、他の御出席者についても御紹介ください。その上で御説明をお願い

いたします。お願いいたします。

○事業者 東京都都市整備局都市基盤部街路計画調整担当課長と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、東京都都市整備局、建設局及び首都高速道路株式会社、並びに業務の委託先の者も出席してございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、黄緑色の冊子、環境影響評価書案「東京都市計画道路都市高速道路第1号線（新京橋連結路）建設事業」の1ページ目をお開きください。

本事業は、中央区新富二丁目を起点としまして、中央区八重洲二丁目を終点とする、延長約1.1キロメートルの区間において、トンネル構造及び擁壁構造により往復2車線の道路を整備するものでございます。

事業の概要につきましては、昨年12月26日の諮問の際に説明させていただきましたので、本日は割愛をさせていただきます。

続きまして、53ページをお開きください。

中段の本文に記載がございますが、環境影響評価を行う項目は、大気汚染、騒音・振動等の8項目でございます。

2ページにお戻りいただけますでしょうか。

ここからは環境に及ぼす影響の評価の結論に沿って各項目を御説明いたしたいと思っております。

最初に、大気汚染についてです。

95ページをお開きください。

工事の施行中の予測地点となります。黒い三角で示す断面が建設機械の稼働に関わる予測位置、鍵型の両矢印で示す断面が工事車両の走行に関わる予測位置でございます。

98ページを御覧ください。

工事の完了後の予測地点となります。

鍵型の両矢印に示す断面が自動車の走行に関わる予測位置、赤い丸が換気所に関わる予測位置でございます。

117ページを御覧ください。

工事の施行中の予測評価に当たりましては、調査計画書審査意見書を踏まえ、周辺開発による交通量変化を勘案するため、周辺開発の環境影響評価書を収集・整理し、本事業の予測条件の交通量に上乘せし、予測評価を行いました。

この後、御説明する騒音・振動についても、同様に予測評価を行いました。

2ページにお戻りください。

まず、建設機械の稼働並びに工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度につきましては、全ての予測地点で評価の指標とした環境基準を満足します。

3ページを御覧ください。

自動車の走行並びに換気所の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度については、全ての予測地点で評価の指標とした環境基準を満足します。

なお、最近では自動車の性能が向上していることから、自動車の走行に伴う交通換気力によりトンネル内での走行環境の確保は可能であり、自然換気が成立することから、常時運転の必要はありません。

運用に当たっては、トンネル内の大気の常時監視を行い、状況に応じた効率的な運転を行うことで、この後御説明する騒音・振動の影響軽減や省エネルギー対策にも寄与するものと考えています。

3ページ及び4ページを御覧ください。

騒音・振動についてです。

続いて、173ページを御覧ください。

工事の施行中の予測地点となります。

続いて、176ページを御覧ください。

こちらは工事の完了後の予測地点となります。

それでは3ページ、4ページにお戻りください。

まず、建設機械の稼働並びに工事用車両の走行に伴う騒音・振動レベルについては、全ての予測地点で評価の指標とした勧告基準及び規制基準、要請限度を満足します。

続いて、自動車の走行に伴う騒音・振動レベルは、全ての予測地点で評価の指標とした環境基準、規制基準、要請限度を満足します。

続いて、換気所の供用に伴う騒音・振動レベルは、全ての予測地点で評価の指標とした環境確保条例に定められた基準を満足します。また、低周波音圧レベルは、評価の指標とした一般環境中に存在する低周波音圧レベルなどの参考値を満足します。

5ページを御覧ください。

地盤についてになります。

まず、工事の施行中についてです。

230ページを御覧ください。

地盤及び水循環の予測評価にあたっては、調査計画書審査意見書を踏まえ、地質の状況について、

調査地点位置図に示すとおり、現地調査に加え、既存資料調査として東京都及び中央区が公表しているボーリング調査結果を追加して推定地質縦断図を作成し、予測評価を行いました。

236ページを御覧ください。

こちらが地質縦断図になります。

開削区間の掘削工事等の範囲は、帯水層である東京層群の砂質土層T o s、それから第二礫質土層T o g 2及び上総層群の第一砂質土層K a s 1に位置します。

242ページを御覧ください。

242～247ページにかけましては、地下水位の等高線図を示しています。

対象事業地及びその周辺の地下水は開削区間とほぼ直交に流動していると想定されます。

5ページにお戻りください。

このため、開削区間の掘削工事等の範囲は、地下水の流動阻害による影響が考えられますが、圧密沈下量は0～7ミリと予測します。

これは、圧密沈下による許容最大沈下量20ミリと比較して小さいことから、施設の建設に伴う地盤の変形の範囲及び変形の程度は小さいと予測します。また、地下水位の変化量はマイナス1.23～マイナス0.14メートルと予測します。これは、おおむね季節変動の範囲内であることから、掘削工事等に伴う地下水の水位の変化の程度は小さいと予測します。

236ページを御覧ください。

シールド区間の掘削工事等の範囲は、大部分は難透水層である上総層群の粘性土層K a cに位置しています。

242～247ページを御覧ください。

対象事業地及びその周辺の地下水はシールド区間とほぼ平行に流動していると考えられます。

5ページにお戻りください。

このため、シールド区間の掘削工事等の範囲は、地下水の流動阻害はほとんど発生せず、地下水の水位に与える影響は小さく、地下水位の変化による地盤への影響は小さいと予測します。なお、シールドトンネル工法は、剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を構成する工法です。

シールド区間の工事の施行においては、掘削に伴う土砂排出量の管理や、掘削回転量の調整、掘削面からの地下水流出などに十分留意しながら工事を行います。また、工事の影響を常にモニタリングしながら、適切な施工管理を行います。そのため、シールドトンネル工事による地盤の変形に与える影響及び地下水の水位に与える影響は小さいと考えられ、施設の建設に伴う地盤の変形の範囲及び変形の程度、及び掘削工事等に伴う地下水の水位の変化の程度は小さいと予測します。

以上のことから、評価の指標とした地盤沈下または地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないことを満足します。

なお、工事の施行中におけるモニタリングについて、工事着工前から工事完了後、安定するまでの期間、施行の段階に応じて、水準測量や観測井による連続計測などを実施し、あわせて、日常及び異常気象時における巡回点検を実施することを想定しています。

具体的内容、期間、頻度、範囲、地点などについては、今後の事後調査計画書及び報告書で明らかにする予定でございます。

また、20ページを御覧ください。

中段の縦断模式図に示しますとおり、計画道路の線形は、交差、近接する地下鉄及び地下埋設物との離隔を考慮した上で計画したものであり、各管理者に対しては、既に事前の協議、調整を行っております。協議結果を踏まえ、事業の実施段階において必要な対策を講じていく予定です。

6ページを御覧ください。

続いて、工事の完了後についてです。

工事の施行中と同様の予測結果から、評価の指標とした地盤沈下、または地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないことを満足します。

7ページを御覧ください。

水循環についてです。

水循環の評価としましては、地盤と同様の予測結果から、評価の指標とした地下水の水位、流況に著しい影響を及ぼさないことを満足します。

8ページを御覧ください。

景観についてです。

303ページを御覧ください。

景観の予測に当たっては、代表的な眺望地点として、赤い矢印の3地点を選定しています。

316ページを御覧ください。

ここから318ページにかけて、代表的な眺望地点からの眺望の変化の状況をお示ししています。

新金橋付近では、一部のビル等の建築物が改変され、既設の京橋入口が廃止されるとともに、新たに管理施設が出現しますが、管理施設の高さは周辺の建築物より低くすることで人工物の多い周辺の街並みと一体となった景観となります。

317ページを御覧ください。

有楽橋交差点付近では、新たに丸の内入口が出現しますが、地上の構造物は擁壁構造及び標識板

等の道路附属施設のみとすることで、人工物の多い周辺の街並みと一体となった景観となります。

318ページを御覧ください。

鍛冶橋交差点付近では、鍛冶橋換気所は現況でも存在する換気所であり、周辺の建物群と一体的な景観として認識されていることや、現在と同じ場所に現況以下の高さ及び幅での作り替えを予定しています。

8ページにお戻りください。

したがって、主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は小さいと予測します。

さらに、環境保全のための措置として、換気所、管理施設、道路附属施設の色彩、意匠、外構等については、景観法に基づく必要な手続等を実施するとともに、関係機関との協議を踏まえ、地域の景観づくりに寄与するように、今後、詳細な検討を行い、景観に配慮してまいります。

以上のことから、評価の指標とした「景観の連続性に配慮しながら、快適性、個性（地域の特性）の創出を工夫すること」及び「地域のシンボルとなる建物については、周辺の景観と調和を図りつつ、地域の景観を先導する新たな空間を形成するよう工夫すること」を満足します。

9ページを御覧ください。

史跡・文化財についてです。

324ページを御覧ください。

史跡・登録文化財位置図となります。

国登録の文化財の大野屋總本店店舗は擁壁構造の区間の沿道に位置し、直接改変はありません。

中央区指定文化財の京橋の親柱は、トンネル構造のシールド区間の沿道に位置し、シールド区間の掘削深度約30メートルを考慮すると、直接改変はないと考えられます。

328ページを御覧ください。

埋蔵文化財包蔵地の地図となります。

周知の埋蔵文化財包蔵地として、対象事業地内には丸の内一丁目遺跡等が存在します。

なお、対象事業地及びその沿道は、江戸遺跡の範囲内に位置しています。

9ページにお戻りください。

そのため、東京都教育委員会等からの指示及び関係機関との協議に基づき、事前に適切な対応を図り、埋蔵文化財包蔵地への影響の低減に努めます。

以上のことから、評価の指標である文化財等の保存及び管理に支障がないことを満足します。

10ページを御覧ください。

自然との触れ合い活動の場についてです。

337ページを御覧ください。

自然との触れ合い活動の場の分布状況となります。

347ページを御覧ください。

一時撤去される公園及びその近傍に位置する代替公園の位置を示した図となります。

工事の施行中において、対象事業地内に存在する楓川新富橋公園及び築地川亀井橋公園は、対象事業の実施に伴い、一時撤去いたしますが、当該公園の近傍にはそれぞれ代替となる新金橋児童遊園等が存在するため、自然との触れ合い活動の場の著しい影響を回避できます。

ウォーキングコースの京橋コースは、対象事業の実施に伴い、コースの一部である三吉橋を一時撤去しますが、当該歩道橋の近傍には代替となる築地橋が存在するため、歩行者にう回路を示すことで、自然との触れ合い活動の場への著しい影響を回避できます。

10ページにお戻りください。

したがいまして、自然との触れ合い活動の場の消滅の有無または改変の程度、自然との触れ合い活動の場の持つ機能の変化の程度は小さいと予測します。

以上のことから、自然との触れ合い活動の場の持つ機能に著しい影響を及ぼさないこと等を満足します。

11ページを御覧ください。

工事の完了後において、楓川新富橋公園及び築地川亀井橋公園は、同位置に同規模の復旧を行うとともに、三吉橋の架け替えを行います。また、公園の復旧に当たっては、中央区緑の基本計画に基づき、地域の要望に配慮しながら、公園の魅力向上や利便性の確保に努めます。

以上のことから、評価の指標を満足します。

12ページを御覧ください。

廃棄物についてです。

廃棄物の予測評価に当たっては、調査計画書審査意見書を踏まえ、廃棄物の予測方法について、事業計画の内容に加え、類似事例を参考とし、予測評価を行いました。

建設廃棄物、建設発生土の再利用・再資源化は、東京都建設リサイクル推進計画に定められた都関連工事の達成基準値を上回るよう、再利用・再資源化に努めることから、達成基準値を満足します。

以上により、評価の指標である東京都建設リサイクル推進計画に定める達成基準等に定める事業者の責務を果たすと考えます。

説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、ただいま事業者の方から御説明いただいた内容につきまして、委員の皆様から御質問や御意見等をお願いいたします。いかがでしょうか。

保高委員、お願いします。

○保高委員 御説明ありがとうございました。

土壤汚染を担当しておりますが、土壤汚染の話ではなくて、廃棄物のほうの話になります。

御承知置きのとおり、今回、236ページにあるようなシールドトンネルを掘っていくときには、有楽町層の下にある東京層群であるとか、上総層群の粘土層に関しては、自然由来の砒素を多く含むということは常識だと思いますが、廃棄物を処理されるときに、建設発生土なり汚泥なりになったときに、砒素の溶出量というのを適切に管理していただいて、基準を超えるようなものがあるか事前に調べるか、もしくは事後的に管理をしていただいて適切に処理していただければと思います。

他の案件でもそういったことが事後に発覚して止まるみたいなケースがあつたりしますので、適切な対応をいただければと思います。

以上です。

○宮越部会長 事業者の方、いかがでしょうか。

○事業者 御意見ありがとうございます。首都高速です。

土壤汚染につきましては、評価書の56ページ、選定しなかつた項目という記載がございまして、この事前の調査におきましては、当該地においては土壤が汚染される可能性が高い用途として利用された土地の利用履歴がないことから、項目としては設定してございません。

ただし、委員がおっしゃるとおり、自然由来の砒素の可能性につきましては、実際のこの工事の施行に先立ちまして、実際に調査をしまして適切に処理をしていきたいと、そういうふうを考えてございます。

以上です。

○保高委員 はい。ありがとうございます。よろしくお願ひします。

○宮越部会長 ほかにいかがでしょうか。

お願いします。

○水本委員 どうぞよろしくお願ひします。

先ほどは御説明をいただき、ありがとうございます。

ここに書かれていることというのは、おおむねのところでは納得できるものなのですが、

ちょっと幾つか申し上げておきたいことがございまして、こちら江戸城の国史跡のことに関しても、既に御指摘はされているのですけれども、江戸城の外堀については、千代田区、それから、港区、新宿区の3区で、江戸城外堀の保存管理計画というのを策定しているところであります。これ、1636年にできた外堀に対して400年後の記念のところに向かっていくような策定計画ですので、まだそういった期間内です。

このことについて、文化財担当であります東京都教育委員会、千代田区、中央区という名前が出てきているのですけれども、特にこの今の3区、三つのうちの一つの千代田区でそちらについては取扱いしていますから、その件についても、ちょっとよく確認していただきたいということで、景観についてもいろいろ指摘事項がございまして、よく、これについてはお調べになっていただきたいなというふうに思います。

あわせて、この計画は周りの区を巻き込んでおりますから、この近くの新宿区が当時の策定計画についてよく御存じだと思いますので、まだちょっと先の長い事業ですので、もしいずれかのタイミングで、御足労ですけれども新宿区のほうにも、その骨子ですね、外堀保存管理計画の骨子を確認いただくと、より十全かなというふうには考えております。まずは担当の千代田区に御確認いただきたいということです。

それから、そこを挟んで、中央区のほうでも、その江戸城の外堀管理に関してどう考えているのかというようなことは、併せて確認をしていただきたいです。

名前が出てきておりますので、十分されるものとは思いますが、中央区のほうでもかなり埋蔵文化財の調査のほうは十全に行っておりますので、これはもうほぼほぼ出てくると思って間違いないと思いますので、できる限り早目に相談に行かれてほしいなと思います。

これについては、ちょうど京橋の辺りにも差しかかります堀川についても、やはりもしその痕跡が見つかれば、非常に重要な江戸のインフラの痕跡ですし、それから、これについては、住民の方々の御意見の中にも京橋の取扱いをどうするんだというふうな意見が出ていますので、それも含めて、やはりこれも中央区のほうに御確認をいただきたい。

どうしても、現状でも工事も大変だと思うのですけれども、道路に当たりますので、これ、もし遺跡の試掘調査や実際の発掘調査をやる際にも、やはり非常に難工事になります。ですので、工法も含めて、事前相談というのが非常に肝になりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

この地域というのは、皆さんも十全にお調べの上で御存じのように、一番遡れば、旧石器時代は陸域です。陸域の中で、その後に縄文海進の中で海に沈んだ場所でありまして、その中で微高地というのが発達してきたときに、古代については、周りも含めて集落があった可能性がございまして、

ですので、ちょっと古い遺跡も見つかる可能性はあるということです。その後が開発が進んで、どんどん埋立てが、かさ上げがなされてきましたので、江戸城遺跡はもうほとんど見つかるというふうにお考えいただいたほうがいいかと思います。

そして、その江戸以前の、中世の時代には、この辺り、結構、お墓が多い土地でしたので、鍛冶橋人骨という象徴的なところがあるのですけれども、丸の内のビルディングが開発されていく中で非常に人骨が多く見つかる土地です。それはもう、もちろん警察に届けるのもさることながら、文化財でもありますので、もし人骨が出たような場合には、ぜひ、文化財のほうにも急いで御相談いただきたいというふうに思います。その辺も含めて、とにかくちょっと埋蔵文化財については丁寧な取扱いをやっていただきたいと。

先ほども申しあげましたように、中央区の辺りというのは、地元の方が、皆さんこれも御承知置きだと思っておりますけれども、非常に多い地域で、地元の歴史ですとか、まちのイメージを大変大事にされておりますし、街中にたくさん博物館施設などがございます。この辺りも住民の方の御意見も出ておりますので、その辺りの取扱いについても、よく文化財担当のほうにも御相談いただきたいなというふうに思います。

それから、ちょっと三吉橋のところなのですが、この中央区の郷土博物館のほうで、恐らく震災復興橋梁の図面を所蔵されているかと思っております。三吉橋もたしか入っているはずですので、この辺りも、もし景観ですとか、橋の取扱いそのものについても、これもまた中央区でも、大変、橋梁については大事にしているところですので、文化財、景観とか、歴史とか、そういうことに関しても、震災復興橋梁の扱いをどうしているのか、どうしたらいいのかということの意思確認については必要であるというふうにお考えいただければなと思います。

大体そんなところですよ。すみません。よろしくお願ひします。もう御相談はされているのでしょうか。

○事業者 首都高速です。関係教育委員会にはまだ相談していませんので、事業の実施段階でしっかりと相談したいと思っておりますし、評価書案に記載のとおり、関係教育委員会と事前にしっかりと協議を相談していきたいというふうに思っています。さらに加えて、幾つか御助言もいただきましたので、その辺り、しっかりと丁寧な対応をしていきたいというふうに考えてございます。

2点目の三吉橋につきましては、三吉橋自体は今回の環境影響評価書案の中では指定登録文化財を対象としていますので、三吉橋自体はそこに登録されていないということで、本環境影響評価の中では対象外ということにはなるのですが、おっしゃったように、この橋につきましては、中央区が管理していますので、その管理者としっかりとその取扱いについて協議していきたいと、そう

いうふうを考えてございます。

○水本委員 橋のその、建造物としての管理もあるのですが、文化財としても、最近、やっぱり震災復興橋梁というのは非常に重要視されていますので、文化財としてもどういうふうにかえるかですとか、そういったところを視点として入れてください。よろしくお願いします。

○宮越部会長 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

宗方委員、お願いします。

○宗方委員 幾つかちょっと細かいことがございまして、まず景観のところ、この評価書案の318ページの鍛冶橋の新しくできる換気塔のイメージが、結構、現存のものに比べてボリュームが、敷地いっぱいにとんと単にマスモデルとして置いただけという絵柄になっていまして、その下の眺望の変化の説明のところ、現況以下の高さ及び幅と書いてありますが、この幅というのは、どういう意味でおっしゃっているのか確認です。

明らかに現況よりも、この写真上では幅が広く出ておりますので、現況の外観よりも小さくなる、そういう理解でよろしいかということの確認です。

○事業者 事業者側の首都高からお答えさせていただきます。

高さというふうには書かせていただいているのですが、幅につきましては、今現在、丸の形で換気所自体が現存しておりますけれども、今回、建てる建物としましては、形としては四角い形となっておりますので、その幅の部分のところ、今の現況以下というところで計画をしているところでございます。

以上となります。

○宗方委員 四角の対角線という意味ですか。

○事業者 申し訳ございません。対角線ではなくて、幅という意味で取っていますね。はい。

○宗方委員 平面形は正方形という意味であつたら、幅はどちら方向でもいいのですが。

○事業者 正方形ではなく、若干、長方形のような形になります。

○宗方委員 長方形の場合だと2辺ございしますが、幅ってどっちの話をされているのか。

狭いほうを言った上で現況よりも狭いという言い方をされると、広いほうを見るとあれってことになりますよね。

○事業者 狭いほうでいって、狭くなっておりまして、広いほうだと若干大きめになる形になると思います。

○宗方委員 となると、もう少しその辺のリアルなものに基づいて論じるべきことなので、ちょっとこの辺、もう少し御配慮いただければというのがコメントでございます。

○事業者 はい。承知いたしました。

○宗方委員 それから、景観で、今回の審査対象で出ていることではないのですが、三吉橋から新富橋のところでは幅がありますよね。ここは、現況この前、現場で見せていただいたときにも気がついていますが、この西側の車線の上に、遮音壁として錆びた屋根がどんとつながっておりますが、かなり見苦しい絵柄になっていますけど、この現況の遮音壁と、それから新たに三吉橋の北側のところの幅したところに、新たにそこに遮音壁の類を設けるのか、壁といいますか屋根ですか。その辺は、大分、見ている風景に影響してくると思うのですが、この辺り、どのような御予定なのか教えてください。

○事業者 御質問ありがとうございます。

都心環状線の現況の遮音壁につきましては、工事に伴い撤去しまして、復旧としましては、評価書案でいきますと177ページを御覧ください。

こちら騒音・振動の予測に係るところでございますけど、現況の都心環状線の中央分離帯部分に現状と同様の高さの遮音壁を復旧するという事で考えてございます。

あわせて、舗装関係です。排水性舗装を設置することによりまして、騒音・振動の各基準値を満足すると、そういうふうにご考えてございます。復旧としてはこういう形になろうかと考えて、そういうふうにご考えています。

○宗方委員 現地を見たときに、ここでいう中心線には遮音壁が建っていて、車線の西側のところにも、錆びた屋根がずっとついているように見えるのですけれども、この絵柄ではそれが反映されていませんが。

○事業者 はい。現況におきましては、この絵でいきますと、この中央分離帯の、そのY型の遮音壁と、側壁側といいますか、両側の擁壁の両部分にも遮音壁がついていまして、いわゆる3辺、現況では遮音壁がついているというような状況でございます。

今回の環境影響評価におきましては、その条件を設定しまして、この中央分離帯部分の遮音壁を設置すること、あと、排水性舗装を設置することで各種基準満足するという事で、対応としてはこういう形にしたいなというふうにご考えています。

○宗方委員 じゃあ、現況のこの側壁についている、かなり錆びた屋根は撤去して、中央分離帯のところも新たにこのY型のものをつくり直すという、そういう理解でよろしいですか。

○事業者 はい。そのように考えております。

○宗方委員 分かりました。じゃあ、音という意味では満足されているということは理解しましたが、現況、かなり見苦しいといったら失礼ですけど、遮音壁がずっと、なぜかここだけ連なっているの

がありますので、その辺も、先々のメンテナンスとか、そういったことも含めて、風景を維持できるような御配慮をいただければと思います。

以上です。

○宮越部会長 ありがとうございます。ほか、委員の皆様からいかがでしょうか。

池本委員、お願いします。

○池本委員 よろしくをお願いします。

二つお聞きしたいことがございまして、一つは、廃棄物に関連するものではないのですが、交通量の調査や予測条件の設定を少し具体的に説明いただけますでしょうか。

その背景としては、評価書案90ページを拝見しますと、調査期間が平成31年と令和3年に分かれていまして、それで、令和3年のほうはコロナの影響とかがあるのかなというふうに感じました。

そういったこととか、あとは道路交通センサスの平成27年、その後、行われていないというのは皆さん承知だと思うのですが、平成27年のものを使ったりとか、かなり御苦労されたのかなど。あと周辺の事業の影響とかも見たほうが良いという議論もあったと思いますので、そういったところも他のアセス図書を見ていただいて、拾っていただいているというのは分かったのですが、その辺りの御苦労のところですね、悪条件側にやはり設定すべきだと思いますので、そういった考え方で、そういったところの設定をされたのかというところを、もう少し具体的に説明いただけるとありがたいなと思いました。

もう1点は、廃棄物の分野なのですけれども、意見を出させていただいたように、シールド工法の類似事例を基に具体的に予測して欲しいというようなことでお願いしたところ、対応いただいたということを書かせていただきました。

それで、その辺りをもう少し具体的にどういった、可能な範囲で構わないのですが、どういった事例で、どういったところを参考にしたかというところを追加で御説明いただきたいのと、359ページで、表8.8-4で予測結果を記載していただいています。そのうち再利用・再資源化率で、金属くずと建設汚泥が可能な限り再資源化と書いていただいています。

東京都のアセスの場合、特に事後調査のことも念頭に置いて図書をつくったほうが良いと思っておりまして、これだと極端な話、10%とかでも、可能な限りやりましたという事後調査結果で全然いいのかなというふうになってしまうので、いいか悪いかがその後に評価しづらいというふうに感じました。

なので、例えば類似事例の中で、この辺り、一般的にはこれぐらい再資源化が行われているとか、

そういった事例を収集できていれば、例えばそれと同等、もしくはちょっと高い目標に設定するか、そういった議論もあっていいのかなというふうに感じたものです。

したがって、その辺りの観点を含めて、補足で御説明いただけるとありがたいのですが、よろしくをお願いいたします。

○事業者 御意見、御質問ありがとうございます。

1点目の交通量の関係でいきますと、時点としては2点ありまして、まず一つは、評価書案の41ページを御覧いただけますでしょうか。

環境影響評価、予測評価におきましては、ちょっと施行中と完了後という形でやっけていまして、こちらがその完了後に使う交通量の考え方を記載してございます。

これは計画交通量という形にしていまして、27年に行ったセンサスを基にした将来のOD表、こちらを用いまして、将来の交通量を予測しまして、それを基に予測・評価を行っているというところが一つあります。

もう一つ、施行中におきましては、現況の交通量に対しまして、審査意見書でいただきましたその開発関連の交通量を載せたりしまして、影響をしっかりと見ていると、そういうふうな考え方になるのかなというふうに思います。

二つ目の廃棄物に関する類似事例のところの具体的な説明ということに移らせていただきますけれど、評価書案の358ページを御覧ください。

下段のほうに予測結果ということで、工事の施行中の記載がございまして、実際、どういうふうに類似事例を用いたかといいますと、当該地点の地質ですとか、あとは工種なんかを基にしまして分類しているというふうな類似例でございました。それを基にしまして、当該事業におきまして同じような形で分類させていただいているというところです。

具体的に申しますと、例えばトンネル構造の開削区間とかシールド区間の立坑におきましては、そういった土質とか、あとは工種によって分類するという方法を用いまして、例えば水などを使用せずに地山掘削を行う掘削・支保工、こういうものについては、建設発生土として取り扱いますよと、そういうふうに分類している。一方、水などを使用して連続壁を構築するような土留工法ですとか、地盤改良というような固結工によっては、そういうものは建設汚泥として排出されると予測しますよと、そういうふうなやり方でやっているというところです。

一方、シールドトンネルでいきますと、少し下のほうになりますけど、シールドトンネルにつきましては、基本的には掘進に伴って汚泥化しますので、発生されるものは汚泥として取り扱うということが基本になるのかなというふうに思いますけど、一部、礫質土層のほうについては、この事

業地、限られた事業地ですので、そこまで大きく取れませんけれど、礫質層の部分につきましては、施工ヤード内でずり分離などを行うことによって、建設汚泥ではなくて、発生土として処分できるのではないかと、そういうふうな形で処理しているというところでございます。

○池本委員 よろしいですか。

ありがとうございます。すみません。二つほどちょっと追加でお聞きしたいのですけれども、1点目のほうは、後者のほうでは、現況の交通量を基に他の事例とかのことも予測されたと思うのですけれども、現況交通量は、例えばコロナの影響とか、そういったところとかを加味されて設定されたのか。単に現況交通量の調査が実際行われていれば、ふだんより多いよね、少ないよねというのは感覚的にも分かると思うのですが、そういったところを踏まえて、極端な話、悪条件で設定されていますかというところはお聞きしたいというのが一番の趣旨なのですけれども、そこをちょっともう1回、御回答いただけたらと思います。

あとは、廃棄物のほうも、可能な限り再資源化のところ、他事例を基に数値設定できないのかなというふうに感じるのですけれども、その辺りの観点での追加の御説明をいただけたらと思うのですが、いかがでしょうか。

特に廃棄物のほうは調査計画書の時はシールド工法に特化してコメントさせていただきました。それは建設汚泥をちょっと注目していたんですね。

今回も見ていただいて分かるとおおり、建設汚泥の大半はシールドでの発生として見てられますので、やはりこの部分をどう扱うかというのは注目したいなと思っていたところでした。

そういった観点で、この辺り、他事例を基に数値設定できると、後々事後調査とかでやりやすくなるのかなというふうに思っています。そういった観点も含めて、ちょっと御見解をいただけたらと思います。よろしくお願ひします。

○事業者 はい。二つ目の廃棄物の件でお答えさせていただきます。

可能な限り再資源化ということなのですけれども、現時点での事業の熟度を考慮しますと、特に建設汚泥ですね、この事業がかなり狭い施工ヤードの中で、しかも既存の交通を確保しながら工事をしていかなければいけないということがありまして、十分な再資源化が図れるかどうかというのが現時点ではなかなか不明確なところがありましたので、こちらについては、今後施工計画が具体化される中で、適切に他事例等を踏まえながら設定させていただければというふうに考えております。

○宮越部会長 池本委員。

○池本委員 先ほど悪条件道路の質問のほうは、少しまた別途お答えいただけたらと思って、今のお話

について、ありがとうございます。

あと、シールド工法で行ったときの建設汚泥のやはり再資源化の考え方というのは、ここ10年ぐらいでも結構進んできていると思います。

ある特定の業者さんに聞くとかではなくて、シールド工法の協会もあつたりもしますので、そういったところで、今の技術では例えばどれぐらいだったら、どれぐらいからどれぐらいの幅があるのかとか、そういったところってお聞きできると思うのですね。なので、そういったところの目安となるものぐらいはやはり持った状態で、具体的な事業内容が固まってなくても、おられたほうがいいのかと思いますので、ちょっと御参考いただけたらと思います。

○事業者 どうもありがとうございます。

○宮越部会長 では、廣江委員、お願いします。

○廣江委員 この間、現地を見させていただいて、また今日、詳しい説明をいただきまして、ありがとうございます。

現地でも申し上げたかもしれないのですが、今日も同じことをちょっと、1点、伺いたいと思います。

先ほどから、交通量とか、いろんな観点で本計画の条件設定というのをいろいろとお聞かせいただいているのですが、これがネットワーク化された将来においては、いわゆる今の状況よりも、はるかに交通量が多くなるという予想の下、それから、景観等にも配慮しながら、排水性や中央分離の遮音壁という対策を用いて、環境基準を計画後の沿道、地上1.2メートルと4メートルの地点で予想されていて、これで、一応、基準は満足するという事は分かったのですが、ここで非常に重要な問題は、この場所は今何なのかというところなんです。

たしか立ち退きをしてビルがなくなる場所ですよ。ということは、その裏側の住居にとっては、環境基準というよりは、今の道路交通騒音はほとんど聞こえない可能性がある地点が環境基準ベースまで上昇する可能性があるという点も認識していただきたいと現地でも申し上げたと思うのですが、その点で確認しておきたいのですが、もし、今、沿道で測っておられるので、その裏側まで測っていないかもしれないのですが、今、現状は大体どれくらいで、それがどれくらいまで上がると想定されているのかということですね。

その点についてお伺いしたいのと、区長意見を読んで保育所とかの場所のある地図がどこかにあつたと思うのですが、そこを見ると、先ほど景観の写真が載っていた橋のすぐ近くに認可保育所が、たしか19番というのがあつたと思うのですが、これをちょっと目にしてしまって、ここが多分ベースとしてすごく上がってしまうのはかなり問題かなと。

あと、もう一つ南側に下ると、図書館がやはり同じように、立ち退き区間かどうか忘れまじけ
ど、反対側なので影響ないのかもしれないですけど、ちょっと近傍にあるこういう施設に対して、
やはり配慮は必要かなと。基準を守るということもそうですが、環境影響のやはり一番は、できる
だけ努力をして環境を守っていくという姿勢を事業の中で示していくということだと私は思ってい
ますので、この点について、現状どこまで把握されているのかを教えていただければと思います。

以上です。

○事業者 御質問ありがとうございます。

現況調査におきましては、このジャストポイントみたいなものでやっているのではなくて、実際
の影響が最大となろうというところにおいて調査地点を設定して予測調査をしているというのが実
情でございます。

実際、委員がおっしゃるとおり、もともと2列目だったのが1列目にとり、その心情みたいな
ところとか、環境の変化とか、そういうものは実際あるかと思っておりますので、私どもとしましては、
この事業が始まるタイミングですとか、工事が始まるタイミング、そういうような段階で、地元の
皆様にこの事業に対して御理解、御協力をいただけるようにしっかりと説明会などで説明をしてい
きたいと、そういうふうに考えているというところでございます。

○宮越部会長 何かありますか。まだ、ありますか。

○事業者 もう1点、事業者としても、騒音・振動の低減の対応ということになりますけど、環境影
響評価書の217ページ、騒音・振動のページの環境保全のための措置がございまして、217ペー
ジでございます。

実際ここで、予測に反映しなかった措置ということで、事業者の責務としまして、建設機械の稼
働におきましては、低騒音・低振動型の建設機械の採用、そういったことでももちろん騒音・振動の
低減に努めたいと考えておりますし、あとは工法とか、そういうことにつきましても、適切な工事
方法を検討したいというふうに考えております。

併せまして、なるべく同時稼働をできる限り回避しまして、そういったことの工夫をしながら、
騒音・振動の低減に努めたいと、そういうふうに考えているところでございます。

説明は以上です。

○廣江委員 はい。特に私が申し上げたかったのは、最終的には、この供用後の騒音・振動というの
は、これ、道路というのは管理者である皆様が音を出すわけではなく、本当はそこを走行する方が
音を出すので、その責任を管理者側が負わなければいけないという厳しい状況だというのは十分
理解はしているのですけれども、そういう意味で、予測交通量に対して、先ほど池本委員のほうか

ら指摘がありましたように、悪条件で、そこまでいかないかもしれないけど、その悪条件でもここまで達成できるという姿勢と、2列目が1列目になるというこの状況の説明はされたほうがいいかなど。

先ほどの景観の写真を見ると、実は保育所の前には管理棟のビルが建つので、これがバッファビルの役割を果たしてくれればいいかなとは思いますが、それも保育所が何階の高さにあるかによってちょっと分からないので、そういうことも含めて、ぜひぜひ、これがよい計画であったと、ぜひやっていただきたいということです。

以上です。

○宮越部会長 ほか、委員の皆様からいかがでしょうか。

(なし)

○宮越部会長 では、私からよろしいでしょうか。質問させてください。

地盤、水循環についてなんですけども、先ほど御説明、ありがとうございました。

調査計画書の段階から、この今回の案件で、地下施設が、地下鉄であったり、道路だったり、あと地下構造物がたくさんあるということで、そこが非常に特色あるところだなと委員としては思っています、その点で地下施設のこういった管理者の方と事前に情報共有されているということで御説明いただき、ありがとうございました。

また、モニタリングについても御説明をいただきまして、詳細は事後調査計画書のほうで記載いただくということで承知しました。

その段階で、さらにモニタリングに関してなんですけども、開削区間や擁壁区間のモニタリングいただくのはもちろんなんですけども、シールド区間についても同様にモニタリングいただけるということで、今後、事後調査報告に盛り込んでいただけるという理解でよろしいですか。

特に、今回、関係区長の意見においても、そういったシールド区間における意見がありましたので、御確認させていただきます。

○事業者 はい。御意見、ありがとうございます。

シールド区間におきましても、開削区間と同様に、トンネル標準示方書などの規定に基づきまして、巡回点検ないしは計測の方法によりまして、しっかりと工事の影響は常にモニタリングしていきたいと、そういうふうと考えてございます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

あともう1点、質問させていただきたいのですが、地下水面図、地下水の等値線が描いてある図、244ページなんですけども、ちょっと細かい点で申し訳ないのですが、今回、モニタリングして

いるのは2地点ですよ。

換気所のところと、あと、擁壁区間のトンネルの開削区間の最初、始まりの部分ですかね。シールドがつながる部分、その2地点だけですよ。

2地点だけだと、今回の等値線を引けるのって、多分、その区間だけですので、誤解のないように、その区間だけに絞ったほうがいいかなと思いました。検討もその範囲でやっていただくのがいいと思います。

または、2地点だけだと、恐らくシールド区間に対して、今回、シールド区間で地下水の流れは、そのシールドの方向、トンネルの方向と平行だから流動障害はないという御説明だったと思うのですが、2地点だけだと、そこは平行なのか、それともそこで直交するのかわからないような気がするの、その部分はもう少し何か御説明いただけるといいかなと思いました。

恐らく何か、ほかの、東京駅の周りのその水位の変動とか、そういったことも評価書の中に盛り込んでいただいているので、そういったことも考慮してこういった地下水面を書かれていると思うのですが、その辺、もしアイデアがありましたら御説明いただけないでしょうか。

○事業者 はい。答えさせていただきます。

まず、地形区分図を見まして、この地域は東京湾に非常に近いところがあるというところで、堀から東京湾に面する地域というところで、基本的には東京湾の方向に地下水が流れるであろうというところがあるのですけれども、ただ、一方で、こちらの評価書案のほうでも記載していますとおり、東京駅の地下のところの影響がありまして、そちらのほうに、逆方向に向かっているというところで、現地調査の結果からも地下水の水位が鍛冶橋換気所のほうが低いというような傾向が表れています。なおかつ、この東京駅で確認された地下水の中にも、ちょっと塩分が混じっているというようなこともありますので、そういった地形の状況でありますとか、その今御説明したような状況を踏まえて、恐らく流れ的には東京駅の方面に向かって流れていくのであろうというふうな推察をさせていただいているというところでございます。

○宮越部会長 分かりました。流動障害がないという説明において、その地下水の流れがトンネルと平行に流れているからというところだと、恐らく2地点だと、トンネルを境にして水位を測って、その水頭差がないということになれば、そのロジックは正しいと思うのですが、2地点だけだと、高い低い関係は分かれますが、コンターの向きが本当にシールド区間と直交しているのか、つまり、平行に流れているのか、もしくは少し横切っているのかというのは、多分、分からないと思うのです。3地点ないと平面が決まりませんので分からないと思うのです。ですから、その地点、もうちょっと説明を丁寧にやっていただけるといいのではないかと思います。

基本的に、今回、そのトンネルの区間というのが、帯水層全てにわたって設置されるものではありませんし、一部だけですので、流動障害については御説明のとおりでよろしいのだと思うのですが、もう少し丁寧に説明していただけたらいいと思いました。よろしくお願いします。

すみません、あともう1点だけ質問してもいいですか。

シミュレーションを今回されていると思うのですが、シミュレーションについて、その地質モデルの妥当性については、今回、地質、いろいろ情報を集めていただいて反映いただいたというの理解できたのですけれども、そのモデルの中の地下水の条件というのはどんなふうに扱っているのですか。特に境界条件と初期条件を知りたいのですけれども、どこか書いてあるところがありましたら、御説明いただけないでしょうか。

○事業者 評価書案の260ページのところに、水位の境界条件を記載させていただいています。

○宮越部会長 分かりました。水位境界条件。上流端。上と下はどうなっているのですか。

これは、上流端って恐らく側方の境界ですよ。上と下ってどんなふうに扱っているのでしょうか。

○事業者 今回は、二次元の断面予測をしておりますので、三次元的な境界条件は設けていない。

○宮越部会長 もちろんです。断面の側方、下流側と上流側の境界は分かったのですけれども、そこに水位を設定したんですよ。

○事業者 はい。

○宮越部会長 では、上の地下水面ってどんなふうに扱っているのでしょうか。

あと、下って、多分、不透水基盤みたいにして扱っているのですか。そうしないと、水が全部漏れてしまいますよね。

○事業者 はい。そちらについては、右側の、ポンチ絵ありますね。そちらのほうで設定しているのですが。

○宮越部会長 分かりました。もう少し見て御質問させていただこうと思います。

恐らく地下水のその側方境界、不透水で与えるか、地下水を与えて、静水圧を与えているのが横の条件だと思うのですけれども、恐らく地下水面も設定しないと、最初の地下水面がどんなふうに設定したか、例えば上流側と下流側を設定して、その間を計算したものをモデルの間に設定しているのか。

それとも、何か形を設定しているのか、ちょっと分からなかったのと、あと、その下の部分がどんなふうに扱われているというのが多分大事だと思うので。シミュレーションって、モデルとモデルのパラメータ、地質をどんなふうに与えるのかと、あと、地下水の最初の初期条件と、あと、

地下水の境界条件、それでほとんど決まってしまうので、その妥当性を今伺いました。

後ほど拝見して、御説明させていただこうと思います。ありがとうございます。

○事業者 先ほどの池本委員の御質問にお答えできていない部分について、ちょっと、今、お答えしてよろしいでしょうか。

交通量調査につきましては、基本的には標準的な状況で調べるということかと思っておりますが、御指摘のとおり、コロナ禍、若干、交通量が少な目なんじゃないかという御指摘だと思うのですが、逆に最大交通量を求めていきますと高速、それからあるいは一般道でも、場所によっていつ、どこで最大になるかと、結構ばらばらになりますので、なかなか最大を捉えるということは難しいのかなど。

その中で、我々としましては、やはり最新の状況を捉える必要があるということで、この令和3年度の行動制限のない時期に調査を行ったという、そういった経緯でございます。

○池本委員 ありがとうございます。

○宮越部会長 ほか、委員の皆様、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、本日の審議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。事業者の方は退出してください。

(事業者 退出)

○宮越部会長 では、最後に、その他となりますが、何かございますでしょうか。

(なし)

○宮越部会長 では、特にないようですので、これをもちまして第二部会を終了したいと思います。

皆様、どうもありがとうございました。

では、傍聴人の方は、退出ボタンを押して、退出してください。

(傍聴人 退出)

(午後4時42分閉会)