

令和5年度「東京都環境影響評価審議会」第4回総会 議事録

■日時 令和5年6月27日（火）午前10時00分～午前11時12分

■場所 WEBによるオンライン会議

■出席委員

柳会長、奥第一部会長、宮越第二部会長、安立委員、荒井委員、飯泉委員、日下委員、
玄委員、小林委員、高橋委員、堤委員、羽染委員、速水委員、廣江委員、水本委員、
宗方委員、保高委員、横田委員、渡部委員、渡邊委員

■議事内容

1 諮問

「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

⇒ 会長代理の指名により、第二部会へ付託

「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

⇒ 会長代理の指名により、第二部会へ付託

2 受理報告

⇒ 別紙受理報告一覧の事業について審議会へ報告

受 理 報 告 (6 月)

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 環 境 影 響 評 価 書	一般国道 20 号日野バイパス（延伸）Ⅱ期建設事業	令和 5 年 5 月 23 日
	日本電子昭島製作所建物更新計画	令和 5 年 5 月 31 日
2 事 後 調 査 報 告 書	大手町一丁目 2 地区開発事業（工事の施行中その 2）	令和 5 年 4 月 18 日
	白金一丁目東部北地区第一種市街地再開発事業（工事の施行中その 4）	令和 5 年 5 月 23 日
3 変 更 届	八重洲二丁目北地区第一種市街地再開発事業	令和 5 年 5 月 23 日
	三鷹都市計画道路 3・2・6 号調布保谷線武蔵野都市計画道路 3・3・6 号調布保谷線(三鷹市野崎～武蔵野市関前間)建設事業	令和 5 年 5 月 23 日
4 工 事 完 了 届	西品川一丁目地区再開発計画	令和 5 年 6 月 6 日

令和５年度
「東京都環境影響評価審議会」
第４回総会
速 記 録

令和５年６月２７日（火）
Webによるオンライン会議

(午前 10時00分 開会)

○下間アセスメント担当課長 それでは、お時間になりましたので、始めさせていただきます。

皆様、おはようございます。本日は東京都環境影響評価審議会総会に御出席をいただき、誠にありがとうございます。

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21名のうち、20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。

それではこれより、令和5年度第4回総会の開催をお願いいたします。柳会長よろしく申し上げます。

○柳会長 分かりました。それでは会議に入ります前に、本日は傍聴希望の方がおられます。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、傍聴人の方を入場させてください。

(傍聴人入室)

○下間アセスメント担当課長 傍聴人、入室されました。

○柳会長 はい、分かりました。

それでは、ただいまから令和5年度東京都環境影響評価審議会第4回総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諮問2件、受理報告を受けることといたします。なお、本日ですが、私が遠隔地からの参加となり、進行が難しい場面もあるかと思っておりますので、諮問2件については進行を会長代理の宮越委員をお願いしたいと思います。

○宮越会長代理 承知しました。では会長代理として、進行を引き継がせていただこうと思います。

それでは次第1の諮問に入ります。

諮問案件について、事務局から説明してください。

○下間アセスメント担当課長 それでは、資料1を御覧ください。諮問文でございます。朗読いたします。

5 環 総 政 第 180 号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）第 50 条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

令和 5 年 6 月 27 日

東京都知事 小池 百合子

（公 印 省 略）

記

諮問第 547 号 「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

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○宮越会長代理 ありがとうございます。「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つきましては、第二部会に付託させていただきますので、第二部会の委員の皆様、よろしくお願いいたします。

まずは、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）

○宮越会長代理 それでは諮問案件の概要につきまして、事業者の方から説明を受けることといたします。準備ができましたら御説明をお願いいたします。

なお、説明される事業者の方は、冒頭で自己紹介をしていただき、併せて、ほかの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。よろしくお願いいたします。

○事業者 本日は、お時間をいただきましてありがとうございます。都市高速鉄道第 7 号線東京メトロ南北線 品川～白金高輪間建設事業の環境影響評価書案について説明させていただきます。

初めに、自己紹介ということで、私は東京都都市整備局都市基盤部交通企画課と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の出席者について紹介させていただきます。

東京都からは、私のほかに担当 1 名。それから事業者といたしまして、東京地下鉄株式

会社でございます。

あと、コンサルタント1名参加してございます。よろしくお願いいたします。

それでは早速ですけれども、お手元に桃色の冊子、評価書案について配付させていただいておりますので、御覧いただきながら御説明させていただきたいと思っております。

初めに、1ページを御覧ください。事業者の名称などになります。

事業者といたしましては、東京地下鉄株式会社。環境影響評価の実施者は、都市計画を定める者として東京都になります。

対象事業の名称は、都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業。種類は、鉄道の建設でございます。

続きまして、11ページ並びに12ページを御覧ください。対象事業の内容について御説明いたします。

本事業は、東京メトロ南北線を白金高輪駅で分岐し、品川駅までの約2.8kmの区間を地下式で延伸するものでございます。この事業を推進することにより、六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上が期待されます。

続きまして、16ページを御覧ください。事業計画の内容について説明いたします。

本事業につきましては、開削工法により、品川駅並びにシールドトンネルの発進立坑を整備いたします。品川駅からシールド工法によりトンネルを構築し、白金高輪駅の既設の折り返し施設に接続させる計画となっております。品川駅から白金高輪駅間に中間駅は設けない計画となっております。

なお、新設される品川駅の名称は都市計画上の名称になってございまして、最終的には事業者である東京メトロが決定することとなります。

続きまして、18から19ページを御覧ください。初めに、駅施設についてです。

品川駅は箱型トンネルで、幅員約22m。地上からトンネルの上端までの深さは約6から10mになります。駅間部につきましては、シールドトンネルとなりまして、直径が約10m。地上からのトンネル上端までの深さは、約11から52mということになります。線路施設につきましては、コンクリート道床に防振枕木を使用する計画となっております。

排水施設についてですけれども、駅間に溜めますを設けまして、駅のポンプ室から公共下水道に排水をする計画となっております。

また、駅で発生する汚水につきましては、汚水ポンプにより、公共下水道に排水する計

画となっております。

続きまして、２０ページを御覧ください。トンネルの換気についてですけれども、吸気、排気ともに機械換気方式で行う計画でございます、駅構内では地上換気口から外気を取り入れ、駅構内各部に給気します。

駅間部では、駅端部の換気口より外気を取り入れまして、トンネル内に送風し、次の駅の端部の換気口より排気する、縦流換気方式により行います。

変電施設につきましては、品川駅の地下に設置する計画でございます。

続きまして、２１ページを御覧ください。施工計画について御説明いたします。

施工の工程は、現時点において、おおむね表6.3.1-1施工工程に示してございますとおり計画しておりまして、工事年数といたしましては、全体で約１０年程度としております。

開削工事及び土砂搬出や資機材の搬出入等のシールド工事は、原則昼間作業を想定してございますが、関係者の協議等により、やむを得ない場合につきましては、夜間作業となる場合がございます。

続きまして、２２から２４ページを御覧ください。施工方法及び順序につきまして御説明いたします。

開削工事につきましては、地表面から必要な深さまで掘り下げ、構造物を構築した後、埋戻し、復旧する工事で、施工順序につきましては表6.3.1-2及び図6.3.1-1に示すとおりとなっております。

続きまして、２５ページを御覧ください。シールド工事は、開削範囲の端部より、トンネルの掘削を行うシールドマシンを発進させ、周辺の地盤を支持しながら掘削する工事でございます。

資機材の搬出入及び掘削土の搬出は、開削範囲内を利用したシールド基地で行います。また、シールド発進部の位置は、品川駅部付近に計画してございます。

続きまして、２８ページを御覧ください。軌道工事につきましては、道床、枕木、レールの敷設を計画しております。

電気工事につきましては、鉄道の架線、変電設備、換気施設、信号通信設備等の設置を計画しております。

続きまして、３０ページを御覧ください。工事の規模の概要についてですけれども、表6.3.1-7に示すとおり開削におきましては、２地点で掘削土量は約２６万 m^3 になります。シールド部におきましては、総延長は約２，０２０ m でございます、掘削土量約

16.2万m³になってございます。

排水計画につきましては、施工中の掘削に伴う湧水等を下水道法等で定められた水質基準以下とした後、公共下水道へ排水いたします。

掘削土砂の運搬計画につきましては、掘削工事に伴い発生する建設発生土を東京都建設リサイクルガイドラインに基づきまして、場外に搬出する総量の削減に努めますとともに、搬出する場合も、建設発生土の有効利用を行ってまいります。

なお、建設発生土につきましては、自然由来なども含めまして、汚染物質の状況を確認し、汚染土壌が確認された場合には、適切に対応してまいります。

建設泥土につきましては、「東京都建設泥土リサイクル指針」等に基づきまして、発生抑制、縮減、再資源化に努めてまいります。

排出の際には、運搬車両に粉じん飛散防止シートの着用を義務づけまして、粉じん飛散防止にも努めてまいります。

埋戻しにつきましては、流動化処理土を標準に用いてまいります。また、必要に応じまして、良質土砂等を用いていく計画としてございます。

続きまして、32ページ並びに33ページを御覧ください。施工に用いる主な建設機材につきましては、開削トンネル区間ではバックホウやクレーン、杭打機等の計画をしてございます。また、シールドトンネル区間につきましては、「シールド」と呼ばれますトンネル掘削機等を計画してございます。

工事用車両につきましては、発生する土砂を運搬するダンプトラック、それから建設機械及び資材を運搬するトレーラー、またはトラック、コンクリートを運搬するコンクリートミキサー車等を計画してございます。

想定される工事用車両の主なルートにつきましては、図6.3.1-4に示しますとおり、シールドトンネルの発進立坑が位置する国道15号を中心に、国道1号、それから都道、目黒通りになりますけれども、などの幹線道路を使用する想定としてございます。

続きまして、45ページを御覧ください。選定した項目及びその理由について説明させていただきます。

環境影響評価を行う項目につきましては、図7.1-1に示しますとおり、対象事業の事業計画案から環境影響要因を抽出し、地域の概況において把握した環境の地域特性との関係を検討いたしまして、調査計画書を示させていただいた上で、そちらに知事の審査意見書等、いただきましたことを勘案いたしまして選定してございます。

続きまして、４６ページを御覧ください。選定した項目については、表7.1-1に示しますとおり騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財、廃棄物の６項目になります。

表の中央に記載されてございます環境影響評価の予測する事項につきましては、環境影響要因ごとに予測評価を行う項目に丸印をつけてございます。

続きまして、４７ページ並びに４８ページを御覧ください。選定した６項目及びその理由につきましては、表7.1-2のとおりでございまして、調査計画書で示させていただきました内容と、おおむね同様となっております。

続きまして、４９ページ並びに５０ページを御覧ください。選定しなかった１１項目及びその理由につきましては、表7.2-1(1)のとおりでございまして、こちらも調査計画書で示させていただいた内容とおおむね同様となっております。

以上で評価書案についての御説明は終了させていただきます。よろしくお願いいたします。

○宮越会長代理　ありがとうございます。

では、ただいまの説明について、委員の皆様から御質問等ございますか。具体的な審議については、今後、第二部会で行っていただきますが、本日の諮問に当たっては、ただいま事業者の方より御説明のあった、事業計画に関する内容や環境影響評価項目の選定、非選定の理由などを中心に、質疑応答をしていただければと思います。いかがでしょうか。

奥委員、お願いします。

○奥第一部長　奥でございます。

２点教えていただきたいのですが、１９ページの排水施設について、溜めますを設置するということなのですが、これはどれぐらいの容量のものを３か所設置する予定なのかというのを教えていただきたいというのが１点です。

もう１点は、３１ページの掘削土砂運搬計画についてですが、発生土は埋戻し等に利用するなど現場内での再利用に努めるということなのですが、大体どれぐらいの割合、再利用できる見通しなのか。当然、汚染土壌があった場合には、それは使えないということになるかもしれませんが、それがなかったときの再利用率というのでしょうか、それを想定されているところがあれば教えていただきたいというのが２点目です。

以上です。

○事業者　東京メトロからお答えをいたします。まず最初の御質問で、ポンプ室、何か所な

のかということですが、16ページのA3の見開きを御覧ください。

右側の方に白金換気室という旗揚げをしてあるところがあるかと思いますが、図面で言いますと、トンネルがちょっと下っているところがあると思うのです。ここの一番最下点にトンネルとしてのポンプ室を設置する予定でございます。

あとは、今、仮称でございますけれども、品川駅のほうにも駅として1か所設けるという計画をしてございます。

それから、掘削土砂の再利用率ということでありましたけれども、これから施工計画を詰めていく段階でございますので、具体的にどれぐらいの割合かというのは、これから検討してまいります。

以上でございます。

○奥第一部長 ありがとうございます。ポンプ室が2か所設置されるということは、まず自体も二つ設置するということ。

○事業者 そのとおりでございます。

○奥第一部長 ますの容量というのはお分かりになりますか。どれぐらいをためることができるのかということです。

○事業者 容量は今、計画中なので、数字で具体的にはお答えができかねる状況です。

○奥第一部長 そうですか。はい、分かりました。

第二部会でもし、審議されるときに必要であれば明らかにしてください。雨水も流れ込むということですので、最近の異常気象に伴うゲリラ豪雨なども想定されるかと思っていますので、容量がもしお分かりになれば今後、明らかにしていただくといいかなと思いました。

○宮越会長代理 ほかに委員の皆様から。

羽染委員お願いいたします。

○羽染委員 今の二つ目の答えの中で、資料の181ページを御覧いただきたいのですが、ここに記入してある表8.6.2-2というのは、建設発生土が26万 m^3 という記載があるので、今はまだ予測できてないという答えだったのですが、この数値はどういうふうに扱えばよろしいのか。ちょっと御説明をお願いします。

○事業者 すみません。少し言葉が足りず失礼しました。

再利用率というのがトンネルの中で再利用されるという御質問だったというふうに私、理解をしまして、トンネル以外のところで、例えば埋立用地とか、そういったことも含め

ますと 99%以上の再利用率を目指すということでございます。

○羽染委員 では、一応見込みとしては 26 万 m³発生して、再利用率 99%を利用するという考え方でよろしいのでしょうか。

○事業者 はい、御指摘のとおりでございます。

○羽染委員 はい、分かりました。

○宮越会長代理 ほかに委員の皆様からいかがでしょうか。

保高委員、お願いいたします。

○保高委員 産総研、保高です。ありがとうございました。

第二部会の審議でまた細かいことをお話しますが、自然由来の重金属を含んだ土砂、相当な確率で出てくるとのことだと思えますけれども、最近、東京都の環境確保条例等においても、もしくは土壤汚染対策法においても、自然由来の土壌に関しましては、基準を超えていたとしても再利用等を推奨するような流れになっているという状況でございます。

おそらく、今回出てくる土砂で、自然由来の重金属を含む土砂はかなり大量にあると思いますが、それを全部、域外処理ということになると、結構な交通量が増えたりとか、いろんなところに負荷がかかってくるというふうになると思いますので、その辺りのことについては、ちょっと基準を超えたものが出たら全て域外処分ではなく、中での再利用等も含めて検討いただければと思いました。これはコメントです。

以上です。

○宮越会長代理 事業者の皆さん、よろしいですか。

○事業者 はい。

○宮越会長代理 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 騒音・振動を担当しております廣江と申します。

先ほどの御説明の中で、途中、やむを得ない場合は、夜間作業というのは、夜間工事に言及されたと思いますけれども、そのやむを得ない条件というのはどういうことで、もしそれが、やらなければいけないときには、どういうエリアに影響が出るというふうにお考えでしょうか。

というのは、その夜間工事をしなければならない理由は私の想像では、南北線と合流する白金高輪駅付近の、その接続のときに、もしかして営業線を止めないで工事をする夜間の、運行時間帯外のことをおっしゃっているのか、それとも、それ以外のことなのか。そ

れに伴って、工事影響が出るエリアはどのなのかということです。

○事業者 作業上どうしても、御指摘のとおり、白金換気所の辺りで道路交通を確保する関係で、例えば、今車線が2車2車の4車線あったりしますけども、これから施工計画、具体的に詰めていきますが、どうしてもその作業上、作業帯を張らなければいけないとかの関係で車線を1車線、1車線とかにする場合は、それは昼間ですと、通常の交通量が確保できませんので、そういった場合は、やむを得ず夜間をやる選択になるということになりますが、この辺りは交通管理者ですとかも含めて協議の上で、夜間やるのかということを決めてまいりたいというように考えてございます。

○廣江委員 そこで1点、コメントなのですが、やむを得ない場合、行うという可能性が、もし最初からあるのであれば、予測評価に夜間を入れておいていただきたいということなのです。

よく、やむを得ない場合は、後で夜間作業を申請すればできるみたいな雰囲気のことをおっしゃる場合があるのですが、もともと想定されるのであれば環境影響は、騒音・振動は、昼間と夜間の考え方が全く基準値と考え方が異なってきますので、もし可能性が本当にあるのであれば、最初から想定して、やらないのだったら、夜間は結局は評価には入れないみたいな、そういうやり方をぜひお願いしたいと。これコメントです。

○宮越会長代理 事業者の皆様、よろしいでしょうか。

ほかに委員の皆様からいかがでしょうか。

では、私から1点、質問させてください。第二部会で地盤、水循環、今回評価項目の中で担当しています。

先ほど事業計画のところで、リニア中央新幹線についても言及がありましたが、品川駅において、そのリニア中央新幹線の工事と、この計画との関係性というのは、特に時期がかぶっているかどうかというのが、もし今の段階で分かるようであれば教えていただきたいのですが。施工計画の施工工程の中で、何年とは出ているのですけれども、いつからというのが出てないような気がしますので、その辺もし、分かりましたら教えてください。

○事業者 工事着手の時期、いつなんだという御質問というふうに理解をしますけれども、おおむね都市計画決定をされてから1年以内には着手をしたいというふうに今、もう考えてございます。具体的に何年の何月頃かというのはなかなか、まだ具体的には決まってございません。

○宮越会長代理 現段階でリニア中央新幹線との、その工事の期間の重複とか、そういうの

というのは、品川駅付近ではあるものなのですか、ないものなのですか。全く検討ができないものなのですか。

○事業者 すみません。リニアの工程、私たちが具体的に、あんまりつかんでないものから。申し訳ございません。

○宮越会長代理 分かりました。何か品川駅周辺で行われている、このリニア中央新幹線も含めて、品川駅周辺で行われているのは、工事の情報というのは、特に地盤掘削等関係あると思いますので、十分に事前に調べられるのがいいのではないかと思います。

○事業者 ありがとうございます。周辺でも再開発業者の方がいらっしゃいますので、しっかり情報収集して調整したいと思います。ありがとうございます。

○宮越会長代理 お願いします。

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)

○宮越会長代理 では、ほかに御発言がないようですので、これで終わりたいと思います。

事業者の皆様ありがとうございました。事業者の方々は、退室してください。

(事業者退室)

○宮越会長代理

それでは、次の諮問に入りたいと思います。

諮問案件について、事務局から説明をしてください。

○下間アセスメント担当課長 それでは資料2を御覧ください。

諮問文でございます。朗読いたします。

5 環 総 政 第 181 号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例（昭和55年東京都条例第96号）第50条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

令和5年6月27日

東京都知事 小池 百合子
(公 印 省 略)

記

諮問第548号 「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

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○宮越会長代理 ありがとうございます。

「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つきましては、第二部会に付託させていただきますので、第二部会の委員の皆様、よろしくお願いいたします。

まずは、事業者の方々に御出席いただこうと思います。事業者の方は、入室してください。

(事業者入室)

○宮越会長代理 それでは、諮問案件の概要につきまして、事業者の方から御説明を受けることといたします。準備ができましたら、説明のほうをお願いいたします。

なお、説明される事業者の方は、冒頭で自己紹介をしていただき、併せて、ほか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。

○事業者 本日はお時間をいただきましてありがとうございます。「都市高速鉄道第8号線東京メトロ有楽町線 豊洲～住吉間建設事業」の環境影響評価書案について御説明いたします。

私は東京都都市整備局都市基盤部交通企画課と申します。よろしくお願いいたします。そのほか、事業者でございます、東京地下鉄株式会社が参加させていただいております。また、コンサルにつきましても数名参加させていただいております。よろしくお願いいたします。

資料はお手元、黄色の冊子を御覧ください。初めに1ページを御覧ください。事業者の名称などになります。

事業者は、東京地下鉄株式会社。環境影響評価の実施者は、都市計画を定める者として、東京都でございます。対象事業の名称は、都市高速鉄道第8号線豊洲～住吉間建設事業、種類は、鉄道の建設になります。

続いて10ページを御覧ください。対象事業の内容について説明いたします。

本事業は、東京メトロ有楽町線を豊洲駅で分岐し、住吉駅までの約5.2kmの区間を地下式で延伸するものでございます。この事業を推進することにより、国際競争力強化の拠点である臨海副都心と、都区部東部の観光拠点等とのアクセス利便性の向上や、東西線の混雑緩和などを図ることを目的としてございます。

続きまして、14ページを御覧ください。事業計画の内容について説明いたします。

初めに、ページ左側の豊洲駅改良区間では、開削工法により、豊洲駅のホーム増設などの改良工事を実施いたします。

次に、トンネル建設区間では、開削工法により、豊洲駅構造物端部、枝川駅、東陽町駅、千石駅、並びにシールドトンネルの立坑を整備いたします。枝川駅並びに千石駅からシールド工法によりシールドトンネルを構築いたします。シールドトンネルの掘削方向につきましては、枝川駅から豊洲駅構造物端部、枝川駅から東陽町駅、千石駅から東陽町駅、並びに千石駅から住吉駅端部の立坑にそれぞれ接続させる計画でございます。

続きまして、16ページ並びに17ページを御覧ください。初めに、駅施設についてです。豊洲駅から千石駅までの各駅は、いずれも箱型トンネルを採用してございます。豊洲駅の改良範囲は、幅員約7m、地上からトンネルまでの深さは約4m。枝川駅については、幅員約18m、トンネルまでの深さは約4mとなっております。

東陽町駅は、幅員約17m、トンネルまでの深さは約7mになります。

なお、東西線交差部については、幅員約18m、トンネルまでの深さは、東西線の下を通過することから、約14mとなっております。

千石駅については、幅員約16m、トンネルまでの深さは約5mになります。

続いて、18ページ並びに19ページを御覧ください。駅間の施設については、箱型トンネル、複線円形トンネル及び単線円形トンネルを計画してございます。

豊洲駅付近における箱型トンネルは、幅員約11m、地上からトンネルまでの深さが約5m。複線円形トンネルは、直径約10m、トンネルまでの深さは約11mから27mとなります。

千石駅、住吉駅間の単線シールドにつきましては、直径約7m、トンネルまでの深さが約14mから20mでございます。また、線路施設は、コンクリート道床に防振枕木を使用する計画です。

続きまして、20ページ並びに21ページを御覧ください。排水施設は、駅間に溜めま

すを設けて、駅のポンプ室から公共下水道に排水する計画です。また、駅で発生する汚水は、汚水ポンプにより、公共下水道に排出する計画となっております。

駅構内の換気につきましては、機械換気方式により行い、地上換気口から外気を取り入れて、ダクトを通じ、駅構内各部に給気いたします。また、トンネルの換気につきましては、駅端部の換気口より外気を取り入れてトンネル内に送風し、次の駅の換気口により排気する、縦流方式、または駅間に中間換気施設を設けて、駅端部の換気口より外気を取り入れ、中間換気施設でトンネル内の空気を排気する、中間換気方式により行います。

変電施設につきましては、枝川駅付近の地上または地下のどちらかで設置する計画でございます。

続きまして、２２ページ並びに２３ページを御覧ください。施工計画について説明いたします。施工工程は、全体で約１０年程度としており、トンネル建設区間と豊洲駅改良区間の施工工程を表６.３.１-１に示してございます。

開削工事及び土砂搬出や資機材の搬出入などのシールド工事につきましては、原則昼間、昼間作業を想定してございますが、関係者協議などにより、やむを得ない場合には夜間作業となる場合がございます。

施工方法及び順序につきましては、開削工事は地表面から必要な深さまで掘り下げ、構造物を構築した後、埋め戻し、復旧する工事を計画してございます。

続きまして、２６ページを御覧ください。シールド工事は、開削範囲の端部より、トンネルの掘削を行うシールドマシンを発進させて、周辺の地盤を支持しながら掘削する工事を計画してございます。資機材の搬出入及び掘削土の搬出は、開削範囲内を利用したシールド基地で行います。

続きまして、２９ページを御覧ください。軌道工事につきましては、道床、枕木、レールの敷設を計画してございます。

電気工事につきましては、鉄道の架線、変電設備、換気施設、信号通信設備などの設置を計画してございます。

続きまして、３３ページを御覧ください。工事規模の概要は、表６.３.１-７に示しますとおり開削においては７地点で、掘削土量は、約４５.３万 m^3 でございます。シールドにおきましては、総延長は約３，６７０ｍで、掘削土量は、約２９.３ m^3 を想定してございます。

排水計画につきましては、施行中の掘削に伴う湧水など、下水道法などで定められた水

質基準以下とした後、公共下水道へ排水いたします。

掘削土砂運搬計画につきましては、掘削工事に伴い発生する建設発生土を、「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき、場外に搬出する総量の削減に努めるとともに、搬出する場合も、建設発生土の有効利用を行います。

また、建設発生土については、自然由来なども含め、汚染物質の状況を確認し、汚染土壌が確認された場合には、適切に対応してまいります。

建設泥土につきましては、東京都建設泥土リサイクル指針などに基づき、発生の抑制、縮減、再資源化に努めてまいります。搬出の際には、運搬車両に粉じん飛散防止シートの着用を義務づけ、粉じん飛散防止に努めます。

埋め戻しにつきましては、流動化処理土を標準に用います。また、必要に応じて、良質土砂などを用います。

続きまして、34ページ並びに35ページを御覧ください。施工に用いる主な建設機械につきましては、開削トンネル区間では、バックホウやクレーン、杭打機などを計画してございます。また、シールドトンネル区間では、「シールド」と呼ばれるトンネル掘削機などを計画してございます。

工事用車両につきましては、発生する土砂を運搬するダンプトラック、建設機械及び資材を運搬するトレーラー、またはトラック、コンクリートを運搬するトラックミキサー車などを計画してございます。

工事用車両の走行ルートにつきましては、図6.3.1-4に示しますとおり、枝川駅付近に位置する都道319号、千石駅付近に位置する都道465号を中心に、都道474号・475号、都道50号などの幹線道路を想定してございます。

続きまして、45ページを御覧ください。選定した項目及びその理由について御説明いたします。

環境影響評価を行う項目は、図7.1-1に示しますとおり、対象事業の事業計画案から環境影響要因を抽出いたしまして、地域の概況において把握した環境の地域特性との関係を検討し、調査計画書を示した上で、それに対する知事の審査意見書などを勘案することにより選定いたしました。

続きまして、46ページを御覧ください。選定しました項目は、表7.1-1に示しますとおり騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財、廃棄物の6項目になります。表の中央に記載されてございます環境影響評価の予測する事項について、環境影響要因ご

とに予測評価を行う項目に丸印をつけさせていただいております。

続きまして、47ページ並びに48ページを御覧ください。選定した6項目及びその理由につきましては、表7.1-2(1)のとおり、調査計画書でお示しいたしました内容とおおむね同様となっております。

続きまして、49ページ並びに50ページを御覧ください。一方で、選定しなかった11項目及びその理由につきましては、表7.2-1(1)のとおり、こちらも調査計画書で示しました内容とおおむね同様となっております。

以上で説明を終了いたします。

○宮越会長代理　ありがとうございます。

では、ただいまの説明について、委員の皆様から御質問等をお願いいたします。具体的な審議は、今後の第二部会で行っていただきますが、本日の諮問に当たっては、ただいま事業者より説明のあった事業計画に関する内容や環境影響評価項目の選定、非選定などの理由を中心に質疑応答をしていただければと思います。

では、委員の皆様いかがでしょうか。

奥委員、お願いします。

○奥第一部長　奥でございます。ありがとうございます。

先ほど都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間の建設事業についても同じことをお尋ねしているのですが、ちょっと2点、お尋ねいたします。

20ページの排水施設についてですけれども、溜めますを設置されるということですが、これは何か所、どれぐらいの容量のますを設置されるのか。御予定なのか教えていただきたいというのが1点目。

2点目は、33ページにあります掘削土砂運搬計画の中で、埋戻し等に利用するなど、発生建設土については、現場内での再利用に極力努めるということなのですが、現場内でどれぐらいの割合を再利用できる見通しなのか。その割合についてお尋ねしたいというのが2点目になります。

よろしくお願いいたします。

○事業者　メトロからお答えをさせていただきたいと思います。まず一つ目の、排水の溜めますの箇所数ということと容量の質問かと思います。

今のところ、溜めますにつきましては、シールド区間の最下端になる2か所を想定してございます。

容量につきましては、過去の実績等の湧水を含めまして、距離等を掛けた形で最終的な設計を行っていきますが、現時点ではまだ設計未了のため、具体的な容量については、決定はしてございません。よろしくお願いいたします。

○奥第一部会長 2か所は14ページの図でいうと、どの辺りというのはお分かりになりますか。

○事業者 14ページの図で申しますと、シールド区間のうち、豊洲方、豊洲～枝川間のシールドの最下端部。隣の枝川～東陽町間のシールドの最下端部の2か所を予定してございます。もう二つのトンネルにつきましては、一方方向に流れるということで、溜めますの設置予定はございません。

2点目の御質問でございます発生土の再利用の件でございます。

全体の利用率としましては、183ページに記載させていただいたとおり、99%以上を想定してございますが、実際の工事の中でどれぐらい再利用ができるのかというのは、やはりその時点での計画にもよりますので、現時点ではなかなかお答えが難しいかなというふうに思っております。御理解のほど、よろしくお願いいたします。

○奥第一部会長 ありがとうございます。

○宮越会長代理 ほかに委員の皆様からいかがでしょうか。

廣江委員、よろしくお願いいたします。

○廣江委員 第二部会で騒音・振動を担当しております廣江と申します。

私も先ほどと同じ質問なのですけれども、この工事もうやはり、やむを得ない場合には夜間工事というふうに御説明があったのですが、それは例えば、夜間ではないとできない作業があるということだと思のですが、可能性として、やりそうなほうが高いのか、それとも、やらなそうなほうが高いのかというのは、今の時点では五分五分なのでしょうか。それとも6：4なのでしょうか。

○事業者 なかなか難しい御質問かなと思いますけれども、夜間工事、原則やはり昼間のほう我々もやらせていただきたいというふうに思っております。やはりそれは周辺環境への影響ですとか、やはり住んでいる住民の皆さんのことを考えますと、なるべくできることは、昼間に実施していきたいということが大原則かなというふうに思っております。

一方で、やはり道路交通への影響等を鑑みますと、その辺りは警察の御判断、交通管理者の御判断の中で、どういう形になるかというのは、今後の交通量調査等、その場その場の、その時点での状況の判断というのがやはり、ございますので、一概に私のほうから、

今、どれぐらいできるのかというのは、なかなかお答えしにくいのかなというふうに思っています。どうぞ御理解のほど、よろしくお願いいたします。

○廣江委員 では、私も先ほどと同じようにコメントなのですが、やる、やらないが分からないので、よく夜間は、今は考えないから予測をしないではなく、やる可能性が少しでもあるなら、夜間の評価もやった上でやらないのだったらその評価は採用されないというような、つまり、夜間可能性があるのであれば、その影響も鑑みた上で、ぜひ評価書の方に記載をお願いと。これコメントになります。

以上です。

○宮越会長代理 羽染委員、よろしくお願いいたします。

○羽染委員 ちょっと1点、後学のために教えていただきたいのですが、評価書案の14ページです。見開きの図ですけれども、真ん中にあります横断図（駅間）というのがあって、掘削方法を3種類選ばれているのですが、一番左端が開削トンネル、真ん中が複線シールドトンネル、右端が単線シールドトンネル。3種類選ばれているのですが、真ん中が一番効率がいいように思うのですけれども、この端の二つを選ばれた背景とか条件とか、こういう条件なので、こういう方法を選んだというのを教えていただけますでしょうか。よろしくお願いいたします。

○事業者 それでは、メトロの方から御回答をさせていただきます。

まず左側、豊洲駅の横の開削トンネル部分についてでございます。こちらは、10ページを見ていただきますと、ちょうどこの区間が豊洲駅を出てすぐの急カーブ区間のところに当たるところになってございます。この急カーブ区間をシールドトンネルで施工いたしますと、どうしても電車の寸法上、シールドの径自体が大きくなってしまいます。大きくなってしまうと、ちょうどこの辺りにあります地下埋設物ですとか、小学校の校舎の基礎等に支障してしまうことから、やむを得ず開削トンネルとして施工するという形になってございます。

一方で、反対側の枝川～住吉間のトンネルが、ここだけ単線トンネルになっている理由でございますが、こちらにつきましては、既存の住吉駅の構造が、上下の形の、地下3階、地下4階に、既にホームがあるという形になってございますので、この形の上下のホームに接続するために、千石駅から住吉駅間のトンネルについては、単線トンネルでそれぞれ接続するという形になってございます。御理解のほど、よろしくお願いいたします。

○羽染委員 なるほど。よく分かりました。

住吉駅のほうは駅の構造から、これだけの距離が単線でやらざるを得ないという理解でよろしいのですね。

○事業者 さようでございます。

○羽染委員 はい、ありがとうございます。

○宮越会長代理 ほかに委員の皆様からいかがでしょうか。

○保高委員 保高です。

○宮越会長代理 お願いします。

○保高委員 先ほども同じことを申し上げましたが、自然由来の土壌がこの地域、出ることはもう予想されますし、ほぼ確実に出ると思いますので、そういうときに域外搬出を全量するという方向性は最近の東京都の環境確保条例、もしくは、その中のガイダンス、もしくは土壌汚染対策法でも、やはり自然由来のものであれば再活用して、何とかその域外に搬出する量を減らすという動きがございます。そういったことも含めて将来的な御検討をいただければと思います。コメントです。

以上です。

○宮越会長代理 事業者の皆様、よろしいでしょうか。

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)

○宮越会長代理 それでは、ほかに御発言がないようですので、これで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。事業者の方は退室してください。

(事業者退室)

○宮越会長代理 それでは、諮問2件終わりましたので、進行を柳会長にお返しさせていただきます。柳先生、よろしくお願いします。

○柳会長 宮越委員どうもありがとうございました。

それでは、受理関係について事務局から報告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、受理関係について御報告いたします。お手元の資料3を御覧ください。

6月の受理報告ですが、環境影響評価書2件、事後調査報告書2件、変更届2件、工事完了届1件を受理しております。区分対象事業の名称及び受理年月日につきましては、資料を御確認ください。このうち、環境影響評価書につきましては、審議会よりいただいた環境影響評価書案への答申に基づく審査意見書との関連を御説明させていただきます。

それでは、まず6ページの「一般国道20号日野バイパス（延伸）Ⅱ期建設事業」環境影響評価書案審査意見書と環境影響評価書との関連という資料を御覧ください。

一般国道20号日野バイパス（延伸）Ⅱ期建設事業につきましては、5月23日に環境影響評価書を受理いたしましたので、その内容について御説明させていただきます。

評価書案は、令和4年5月31日の第2回総会で諮問され、令和5年1月30日の第11回総会において、知事に答申されております。

当資料は、評価書案審査意見書、環境影響評価書との関連について提示してございます。評価書の追加ページについては、後ほど御確認ください。

一つ目の騒音・振動の意見として、建設機械の稼働に伴う騒音について、評価の指標とした規制基準及び勧告基準を下回っているが、計画地周辺には住宅等が近接することから、防音パネル等の採用や建設機械の配置を詳細に検討するなど、より一層の環境保全のための措置を講ずること。

また、計画地周辺の道路交通騒音について、現状で昼間及び夜間の環境基準を超過している地点があることから、周辺住民に対して十分に配慮した環境保全のための措置を検討し、道路交通騒音の低減に努めることとの内容です。

これに対する評価書の記載内容は、住居に近接して工事を実施する場合には、極力騒音の少ない工法を採用するとともに、仮囲いや防音シートの具体化の検討に当たっては、最新の技術指針等の内容を踏まえ、実行可能な範囲内で環境影響の回避又は低減に努める旨を追記。

また、工事の完了後に係る追加措置の検討にあたっては、最新の技術指針等の対応を踏まえ、実行可能な範囲内で環境影響の回避又は低減に努める旨を追記したとの報告です。

次に、二つ目の水質汚濁の意見として、計画道路は浅川及び川北用水路と交差することから、水底の掘削やコンクリート工事及び一時的な流路の切り回し工事等に伴う水質汚濁が生じる可能性があり、水生生物の生息・生育への影響も懸念され、特に流量の少ない川北用水路では、小規模な工事であっても、その影響が顕著に現れるおそれがある。このため、交差部の構造や施工方法を可能な限り明らかにした上で、必要に応じて更なる環境保全のための措置を講ずることとの内容です。

これに対する評価書の記載内容は、川北用水路を函渠で交差する計画であることを追記し、浅川及び川北用水路との交差部の施工方法として、一時的な流路の切り回し等行うとともに、橋脚の設置に当たっては、仮締切工法による直接流水に接しない施工を行う旨を

追記。さらに、盛土工における建設機械及び施工方法を追記するとともに、川北用水路における切り回しの施工手順について模式図を図示。

また交差部について、カルバートの設置等により連続性を確保するとともに、必要に応じて、生息（育）環境に配慮した構造及び大きさを検討する旨を追記。

濁水処理施設からの放流水の排水先の検討にあたっては、排水先の流量等を考慮し、水質及び生物・生態系への影響に配慮するとともに、浅川及び川北用水路において、仮設材料による一時的な流量の切り回し等と、それに伴う生息（育）環境としての機能の確保、濁水の発生に留意した工法を検討する旨を追記したとの報告です。

最後、三つ目の地盤、水循環の意見として、工事の施行にあたっては、遮水性の高い土留壁を施工することで地下水の湧出を抑制するとしていることから、土留壁や地下構造物の設置範囲、これらと地下水位等の関係についても明らかにした上で、地盤及び地下水の状況を適切な時点で継続的に監視し、地盤沈下や地下水変動の防止に努めることとの内容です。

これに対する評価書の記載内容は、土留壁の根入れ長等を検討するため、収集する既存資料を追加し、地下構造部における地層構造に追記。土留壁の構築に当たり、地下構造において難透水層は、一律の深さに分布していないため、必要に応じて地盤改良工等併せて根入れ長を検討する旨を追記。また、地質縦断図等の各図面に地下構造部の位置関係等が分かるように図示。

工事の施行に先立ち確認する事項として、地盤高さを追記。また、事後調査に当たり、既存資料調査及び必要に応じて、関係市への聞き取り調査等を行い既存井戸の分布の把握に努めるとともに、適切な地点及び期間を設定した上で継続的な監視を行う旨を追記したとの報告です。

続きまして、9ページの「日本電子昭島製作所建物更新計画」環境影響評価書案審査意見書と環境影響評価書との関連という資料を御覧ください。

日本電子昭島製作所建物更新計画につきましては、5月31日に環境影響評価書を受理いたしましたので、その内容について説明させていただきます。

評価書案は、令和4年9月27日の第7回総会で諮問され、令和5年3月22日の第13回総会において、知事に答申されております。

当資料は、評価書案審査意見書、環境影響評価書との関連について提示してございます。評価書の追記ページは、後ほど御確認ください。

騒音・振動の意見として、建設機械の稼働に伴う騒音・振動の予測における最大値については、規制基準を満たすもののおおむね同値であり、かつ、その出現地点は医療施設等に近接する西側境界付近であることから、騒音・振動の影響が懸念されるため、環境保全のための措置を徹底するとともに、更なる環境保全のための措置を検討し、工事施行中の騒音・振動の一層の低減に努めることとの内容です。

これに対する評価書の記載内容は、建設機械の稼働に伴う騒音・振動の影響の一層の低減を図るため、解体工事の際、必要に応じて防音パネル等を設置する旨を環境保全のための措置(予測に反映しなかった措置)に追記したとの報告です。

なお、5月の受理報告に係る助言事項に対する事業者回答についてですが、今回はございません。

次に10ページを御覧いただきたいと思います。6月分の受理報告に係る助言事項一覧となります。

白金一丁目東部北地区第一種市街地再開発事業(工事の施行中その4)、事後調査報告書につきまして、地盤の項目で、委員から助言事項の御提案をいただいたところです。

受理関係の報告は以上となります。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、6月の受理報告案件につきまして、助言をされました委員の方のコメントなどをお願いいたします。

それでは飯泉委員、よろしくお願いいたします。

○飯泉委員 第一部会で、地盤・水循環を担当しております飯泉と申します。

報告書を拝見いたしまして、地盤工の計測地点4か所のうち3か所が観測期間中に移動しているということから、東京都の環境影響評価技術指針の中にあります地盤の測定地点の選定について、対象事業及び周辺の工事の進行等により観測不可能とならない地点を選定するという内容にそぐわないといえますか、遵守していないような地点を選定されてしまっているということが大変残念であり、地盤の変動量を十分評価できていない懸念が指摘できるのかなと思ひまして、指摘をさせていただきました。

地点4の変更、④'という地点がございまして、そちらの変動量が2022年7月から観測を開始されて、10月まで調査の、今回の範囲、調査のデータが出ているところの最後になるのですけれども、その3か月間に5mmの地盤沈下というのが観測されておりました。

東京都のデータですと区部の低地部で最大1.02cm、年間沈下というのが最大地点ということで、東京都のデータで公開されているのですけれども、3か月間で5mm、単純に4倍しますと2cm程度ということで非常に大きな沈下量となりますので、このスピードでずっと沈下を続けるかどうかというのは、分からないのですけれども、注意したほうがいいのかなというところで、可能な範囲で注視されるのがよいということを指摘させていただきました。

以上になります。

○柳会長 飯泉委員、ありがとうございました。

それでは、ただいまのコメントについては事業者にお伝えいただくように、事務局からよろしくお願いいたします。

ほかに何かございますでしょうか。

(なし)

特にないようでしたら、受理報告については以上で終わります。

全体を通じて何か御意見等ございますでしょうか。

(なし)

○柳会長 特にないようですので、これをもちまして本日の審議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。

それでは傍聴人の方は退出ボタンを押して退出をお願いいたします。

(傍聴人退出)

(午前11時12分閉会)