

令和5年度「東京都環境影響評価審議会」第12回総会 議事録

■日時 令和6年2月29日（木曜日）午前10時00分～午前10時48分

■場所 対面及びオンラインの併用

■出席委員

柳会長、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、袖野委員、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

■議事内容

1 諮問に係る事業者説明

「多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設事業」環境影響評価書案

2 受理関係

⇒ 別紙受理報告一覧の事業について審議会へ報告

別紙

受 理 報 告（２月）

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 事 後 調 査 報 告 書	都営桐ヶ丘団地（第４期・第５期）建替事業（工事の施行中その３）	令和６年１月１８日
2 変 更 届	福生都市計画道路 ３・３・３ の １ 号 新五日市街道線（福生市大字熊川）建設事業	令和５年 12 月 25 日
	山菱産業株式会社採掘区域拡張事業	令和６年１月 23 日
	（仮称）赤坂二丁目プロジェクト	令和６年１月 25 日

令和５年度
「東京都環境影響評価審議会」
第１２回総会
速 記 録

令和６年２月２９日
対面及びオンラインの併用

(午前 10時00分 開会)

○石井アセスメント担当課長 それでは、定刻となりましたので、始めさせていただきます。

本日は、「東京都環境影響評価審議会」総会に御出席いただき、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、19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12回総会の開催をお願いいたします。

○柳会長 はい、分かりました。

それでは、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、傍聴人の方を入場させてください。

(傍聴人入室)

○石井アセスメント担当課長 傍聴人の方、入場されました。

○柳会長 ただいまから、令和5年度東京都環境影響評価審議会第12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、諮問に係る事業者説明1件、受理報告を受けることといたします。

それでは、次第1の諮問に係る事業者説明に入ります。「多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設事業」環境影響評価書案につきましては、令和5年12月の総会で諮問され、第一部会に付託されております。

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)

○柳会長 御準備、よろしいでしょうか。

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。御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、併せて他の出席者についても御紹介をお願いいたします。その上で御説明をお願いいたします。

○事業者 それでは、「多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設事業」の環境影響評価書案について、御説明させていただきます。

私は、東京都建設局道路建設部道路モノレール担当課長と申します。よろしくお願いいたします。本日は、ほかに東京都建設局道路建設部計画課から3名、東京都都市整備局交

通企画課から2名、多摩都市モノレール株式会社から3名、委託会社であります株式会社ウエスコから2名出席させていただいております。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の環境影響評価書案の冊子を御覧ください。

初めに、1ページを御覧ください。

事業者は、東京都及び多摩都市モノレール株式会社となります。環境影響評価の実施者は、東京都になります。対象事業の名称は、多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設事業、種類は、モノレールの建設になります。

続いて、事業の目的でございますが、8ページを御覧ください。

図6. 2-1に事業区間の地図がございますが、本事業は既に開業している多摩都市モノレールの多摩センター駅から上北台駅の約16kmの区間に加えまして、上北台駅からJR八高線の箱根ヶ崎方面へ延伸することにより、多摩地域の活力・魅力向上、鉄道の快適な利用を図ることを目的としております。

続いて、11ページ及び12ページを御覧ください。

事業計画の概要を御説明いたします。本事業は、現在開業している多摩都市モノレールの上北台駅からJR八高線箱根ヶ崎駅付近までの約7kmの区間について高架構造の跨座型モノレールを複線軌道で整備する計画です。新青梅街道の道路中央部や都道部にモノレールの支柱を設置し、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町を通過する計画となっております。なお、現在、導入空間となります新青梅街道におきましては別途道路拡幅事業を実施中でございます。

駅につきましては、本事業区間において、約1km間隔でNo. 1駅からNo. 7駅の計七つの駅を整備する計画としておりまして、新設される駅名は現時点では仮称としておりますが、事業者となる多摩都市モノレール株式会社が決定の方法を含め、今後検討していくこととなります。

次に、構造について説明いたします。13ページを御覧ください。

一般軌道部の構造を図6. 2-5（1）に記載しております。モノレールの走行部分の幅員は約8m、軌道桁までの高さが約13m、車両を含めた高さが約17mになります。

続いて、駅部の構造になります。16ページから18ページを御覧ください。

No. 1駅からNo. 6駅はコンコース階とホーム階がある二層式の高架構造といたしまして、ホームの形状は駅舎中央にホームがある島式ホームとしております。幅員は約16m、高さが約20mになります。

続いて、１９ページを御覧ください。

N o . ７駅は米軍の横田基地の航空制限がかかる区域にございまして、構造物の高さに制約がございます。その制約を満たすため、ほかの駅とは異なりまして、コンコース階とモノレールに乗車するホーム階とが同一階にある一層式の高架構造としております。ホームはほかの駅と同様に島式ホームとしております。幅員は約１５m、高さが約１３mになります。

続いて、２０ページを御覧ください。

施工計画になります。工事期間は約１０年程度としております。施工工程は、表６．３－１に示すとおりでありまして、工種としましては、準備工事、軌道工事、駅舎工事、設備工事に大別されます。

次に、施工方法についてですが、２１ページから２５ページの図を御覧ください。

こちらに代表的な施工イメージを示しております。各工種の平面図に示しておりますが、各ステップの右下の、右側半分の下側の平面図になります。まず、歩道と車道を外側に切り替えまして、道路中央部に施工ヤードを確保いたします。交通量が多いことを考慮いたしまして、車道は片側２車線、両側で４車線を確保することを想定しております。歩道の幅員は２m程度を確保することを想定しております。

次に、施工ヤードを確保した後、掘削、基礎の構築、支柱の構築等、順に工事を進めます。支柱の構築がある程度連続して完成した後にＰＣ軌道桁を架設します。２４ページの下段の図面になります。架設は、夜間に４車線のうち２車線を規制して行うことを想定しております。

続いて、３３ページを御覧ください。

工事の規模について御説明いたします。工事の規模を数量として表６．３－１２に示しております。掘削土量が約１１０，０００ｍ^３、埋戻し土量が約７３，０００ｍ^３、コンクリート打設量が約３５，０００ｍ^３、鋼材使用量が約１３，０００ｔという規模になっております。

続いて、３４ページを御覧ください。

工事用車両の運行計画について御説明いたします。工事用車両には、建設発生土運搬用のダンプトラック、建設機械及び仮設用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アジテーター、鋼構造部材やＰＣ桁を運搬するポールトレーラー等を計画しております。工事用車両の台数の合計は、往復の台数で行って帰っていく、その往

復の台数で最大で１日当たり１３０台でありまして、事業区間を大まかに７区間に分けた各ブロックの最大台数はこちらも往復で１日当たり１８台から３２台を想定しております。

続いて、３６ページを御覧ください。

工事中の配慮事項について御説明いたします。工事に当たりましては、可能な限り夜間工事が少なくなるような施工計画を検討いたします。しかしながら、桁の架設工事など車線を規制するため、夜間でないと施工できない工事もございますので、その際は近隣の住民及び関係機関等に対して、工事の実施期間、内容等につきまして事前に周知するとともに、騒音・振動を必要最低限にとどめるなど環境保全に努めてまいります。

残堀川付近の掘削においては、既往のボーリング調査結果によりまして孔内水位を現時点で把握しておりまして、河川の流量等へは影響を及ぼさないことと考えておりますが、必要に応じまして事前調査を行って地下水位を確認した上で残堀川に影響を及ぼすような可能性が考えられる場合につきましては、施工方法を検討するなど残堀川の流量等に配慮した適切な対応に努めてまいります。

次に、モノレール供用後の計画について御説明いたします。３６ページ下段を御覧ください。

運行計画を表６．３－１４に示しておりますが、編成車両数は４両、運転本数は朝の一番ピークのラッシュ時で南行が１時間当たり最大１０本、北行が１時間当たり最大９本。１日当たりにいたしますと、南行が１３６本、北行が１２５本を想定しております。

続いて、５３ページ及び５４ページを御覧ください。環境影響評価の項目について御説明いたします。

図７．１－１に示しておりますとおり、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、地域の概況より把握した環境の地域特性との関係を検討して調査計画書を示した上で、知事の審査意見書等の内容を勘案し、環境影響評価の項目を選定しております。選定した環境影響評価の項目ですが、５４ページの表７．１－１に示しておりますとおり、騒音・振動、土壌汚染、日影、電波障害、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物の計８項目を選定いたしました。各項目の選定した理由及び選定しなかった項目とその理由につきましては、５５ページから５９ページに記載のとおりとなっております。

環境影響評価書案の概要の説明は以上になります。

○柳会長　ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明について、御質問等はございますでしょうか。具体的な審議は今後の第一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りました事業計画に関する内容ですとか環境影響評価の項目の選定、非選定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。

それでは、最初に宮越第二部会長、どうぞ。

○宮越第二部会長　今回、本事業においては選定しなかった項目として評価書案の58ページ、59ページ、地盤と地形・地質、水循環について記載いただいている、そこで孔内水位について書かれているのですけれども、先ほど補足的に御説明いただいたところを伺うと、これはこの事業の環境影響評価のために掘ったわけではなくて、既存の情報を御利用されているという理解でよろしいですか。

○事業者　そうでございます。

○宮越第二部会長　そうですね、資料の5ページに書いていただいているこれは既存の資料ということですね。孔内水位を書いているのですけれども、これは掘ったときの状況なので、当然、水位は季節変動が想定されますよね。14から16mということで書いていただいているのですけれども、季節によっては違うと思うのですが、それについては御検討されていますか。

○事業者　現在、直近におきまして、地下水位等の調査を開始したところでございまして、今後調査を進めまして、その変動のデータを基に工法等を検討していきたいと考えております。

○宮越第二部会長　そうですか。選定しなかった項目になっているというので、今後そういった地下水の情報というのはこの審議会の場合であったり、工事に対する周りの影響とか、広報とかで周知されるのですかね。通常選定しなかった項目だと、この後あまり審議に上がらないと思うのですが、今調査されていて、これから確かめるということなののですけれども、そここのところの関係がちょっとよく理解できなかったのですが。

○事業者　調査を進める中で分かってきた範囲でこういう審議会のタイミングで御説明はしていきたいと考えております。

○宮越第二部会長　そうですか。今回、地盤を選定しなかったり、地盤とか地形・地質、水循環、特に地盤と水循環かなと思うのですけれども、選定しなかった項目は孔内水位を一つが一番大きな理由として挙げていて、掘削深度よりも孔内水位が深いから影響ないのだという御主張なののですけれども、さっきも言ったように水位は変動しますから、場合によ

っては違う。最も大事にする根拠が覆ってしまうことも想定されるでしょうし、あと、最も大事なものは、もちろん地下水の水位も大事だと思うのですけれども、これは残堀川の水位ですよ、流量があるかどうか。その辺がやっぱり評価書案に書いていなくて、地下水面を気にしているのも残堀川との関係をおそらく気にされているからだと思うのですが、残堀川、この区間で瀬切れしているのかどうかと。その状況が季節によって違うのかどうか。あと、河床の高さと掘削深度の関係がどうかというのも全く書いていないので、これを見ただけでは、この選定しなかった項目の理由としては弱いのではないかと思います。事務局に御質問させていただきたいのですけれども、今回、今、調査されていて、今後必要に応じて事業者さんから御報告いただけるということなのですが、その仕組みというのは一般的には選定しなかった項目になってしまうと、この後の審議であまり上がらないように思うのですけれども、その辺は心配ないのでしょうか。例えば、調査の結果によって孔内水位との関係がこの話と掘削深度の関係が違ってしまった場合、どうなるのかというのをちょっと気にしているのですが。

○椿野アセスメント担当課長 事務局のほうで回答させていただきます。項目に選定されていない項目としましても、審議会、この後部会の審議がありますので、その中で御確認いただいて構いません。

○宮越第二部会長 そうですか。分かりました。では、御報告いただけるということでそれを着実に進めていただきたいと思います。コメントなのですけれども、よろしくお願いします。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、高橋委員、どうぞ。

○高橋委員 よろしく願いいたします。

モノレールの走行に関する騒音なのですが、予測が道路から1.2mの高さ、要するに歩行者の目線での予測になっているのですが、高架ということなので、この高架の高さでの予測も必要ではないかと思います。というのは、道路の両端に、当然中層以上の住宅が多くなるでしょうし、この地図を見る限り、学校なんかもありますので、その高さでの予測が必要ではないかと思いますが、どのように考えていらっしゃいますか。

○事業者 株式会社ウエスコと申します。モノレール騒音の高さ方向に関しましては、調査計画書の知事審査意見のところでも御指摘がありましたとおり、現地の調査を行いましてその調査結果を基に高さ方向に関しても、資料編に予測結果のほうを整理させてもらって

います。その中でまた確認していただいて御審議していただければと思います。

○高橋委員 分かりました。ちょっと資料編を今見ていなかったの、失礼しました。できれば、資料編だけではなくて、この評価書案にも簡単にでいいので、予測した結果はこういう値でしたよということは書いていただいたほうがよろしいかと思います。

あと、もう一つなのですが、先ほどの建設工事のところでP C桁を夜間に設置されるというお話があったと思います。夜間工事はできるだけ少なくするというふうに配慮事項のところで御説明があったので、それをお願いしたいのですが、夜間工事に関して、例えば上北台駅の現状のモノレールとの接続部分なんかでも夜間工事が発生するのではないかという気がするのですが、この点はいかがでしょうか。

○事業者 御質問のとおりでございまして、桁の架設につきましては、基本的には車線規制を伴いますので、夜間でしかできないと考えております。

○高橋委員 現状のモノレールとの接続部分で夜間工事が発生しないですか。

○事業者 そうですね、はい。

○高橋委員 そこも、では同じように配慮をしていただけるということでよろしいのでしょうか。

○事業者 ええ、同じように、当然、極力近隣の皆様ですとか現況の交通に影響がないような形で交通管理者でありますけれども、警察と相談させていただきながら、十分配慮させていただいて施工していきたいと考えております。

○高橋委員 分かりました。夜間工事の場合は、規制基準よりも騒音レベルが低かったとしてもやはり影響は昼間よりも大きめに出る可能性はありますので、十分に配慮していただければと思います。

以上です。

○柳会長 それでは、保高委員、どうぞ。

○保高委員 1点だけ質問がございまして、今回、横田基地のすぐ脇というところございまして、土壤汚染に関しては、最近P F O SとかP F O Aの話もございすけれども、1点、質問としては、この横田基地にはかかっていないということは多分そのとおりだと思うのですが、前身の日本陸軍の航空の基地のエリアみたいなものがより広範に広がっていて、そこにかかっていたかどうかみたいなことの情報が多分重要になってくると思いますので、今、中身を読むと、土壤汚染の可能性は触れているのですが、具体的なことは何も書かれていませんので、その辺りのところをしっかりと調べていただければと思います。コ

メントです。

○柳会長 事業者の方、今のコメントに対して何か。

○事業者 特にはありません。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、水本委員、どうぞ。

○水本委員 よろしくお願ひします。先ほどは御説明ありがとうございました。

54ページのほうで史跡・文化財は取り上げていただいている、ただ後ろのほうの233ページのほうで、もう既に教育委員会とのやり取りが始まっていて、そのヒアリング調査の結果などを受けてのこちらの建設工事中は丸をつけなかったということではあると思うのですけれども、その書きぶりというか文言で、233ページのほうは「埋蔵文化財は」となっているのですけれども、おそらくヒアリング調査の中で「周知の」という言葉があったかと思うのですけれども、周知の埋蔵文化財包蔵地というのは既存で知られているという意味であって、おそらくこれは不時発見ということも、まだあり得るのかなというふうに考えております。そうすると工事中に埋蔵文化財が発見される可能性はあると思いますので、この辺りが今、現状認識では「周知の」という言葉がここでは抜けているだけの御認識なのか、それとも教育委員会さんがおっしゃられたことなのかというのを、確認をさせていただきます。

○事業者 「周知の」ということではございませんで、工事の中で新たに埋蔵文化財が確認された場合ということで記載を追加しております。

○水本委員 工事の中で新たに埋蔵文化財がもしも発見される場合があつて、あつたらばとなると、現行法では調査をすべきなのですから、その点を確認したということですね。

○事業者 はい。

○水本委員 ごめんなさい、逆の意味に御発言が取られそうなところだったので、では後ろのページのほうで「周知の」が抜けていて、かつ教育委員会としては不時発見があつた場合には届出含めて対応されるよというお答えをいただいているということなのですね。

○事業者 はい、そうです。

○水本委員 それで今の多分後ろのページの書き方というか、3文字抜けるだけで教育委員会のコメントは全く意味が違ってきますので、この3文字は結構重要で、かつ今の御理解としてもそれを受け止められて、不時発見があつた際には調査をするよというような意味では受け止めているということ。あとはまだ審議に入っていないので、それは分かりま

したというか、通例のお答えと通常の解釈でされているということが確認できたので、また次の機会にと思います。

1点質問なのですが、これは私の希望なのですが、駅の中でNo. 1から6までは幅員が16mで、最後の駅だけ15mという説明があったかと思うのですが、これは何が、どこが縮まったらその1mが生まれるのか、教えていただいてもいいですか。ちょっとよく分からなかったです。

○事業者 駅の詳細な設計はこれからなのですが、二層式か一層式かの大きな違いは、ホームの中に昇り降りする階段が入ってくるか入ってこないかという、そういう大きな違いがございまして、その関係で一層式のNo. 7駅は少し幅が狭くなっているというような事情でこうなっております。

○水本委員 駅の設備の関係で1mが生まれていると。ありがとうございました。

先ほどの質問については、審議の中で思っております。審議の機会があるかと思うので、よろしくお願いします。

○柳会長 それでは、続いて袖野委員、お願いいたします。

○袖野委員 ありがとうございます。御説明、どうもありがとうございました。

3点ございまして、一つ目は確認なのですが、廃棄物が発生するような施設がないという、施設供用後ですね、ということなのですが、駅舎において、そういった商業施設などが併設されることはないということでよろしかったでしょうか。

それから2点目なのですが、このモノレールの高架下の状況はどういった予定にされているのかなと。写真のイメージを見ますと植生があるような感じなのですが、一般的にこういった高架下はポイ捨てなどでごみがたまりやすいような環境になりがちですので、管理と言いますか、そういった周囲の維持管理なども予定がありましたら、教えていただければと思います。

3点目は温室効果ガスについてなのですが、選定しなかった項目のところで、温室効果ガスの発生はないため、問題となる要因はありませんとあるのですが、電力で動くということですので、直接的な一次の発生はなかったとしても、間接的な電力使用に伴うCO₂の発生、電力をつくるときのCO₂の発生というのがございますので、自然エネルギーを購入してきて走らせるということであれば、もう問題はないかと思うのですが、通常の火力による電力を使うということであれば、問題となる要因はないというふうに言うてしまうのは違うのかなと思いますので、ちょっと書きぶりを工夫されたほうが

いいのかなと思いました。

以上になります。

○事業者 ありがとうございます。1点目につきましては、多摩都市モノレールのほうから回答させていただきます。

既存区間の駅では、コンビニなどのテナントの店舗を設けている例もあるのですが、現時点でこの延伸区間に関しては、店舗営業等の計画はありません。

以上です。

○事業者 2点目の高架下につきましては、御意見のとおりなのですが、植栽を予定しておりまして、その植栽につきましては、年間を通しまして草刈りですとか、植栽の選定ですとか、もちろんごみの清掃もですが、維持管理を定期的に行うような体制になっておりますので、その辺もしっかり管理をしていきたいと考えております。

○事業者 すみません、3点目の温室効果ガスにつきましては、車両への回生ブレーキの導入ですとか、モーターを高効率のものにするというようなことですか、あと駅のLED照明を採用するというようなことで、エネルギーの効率的な利用ですとか、消費量の削減、そういったことに努めていきたいというふうに思っています。

以上です。

○袖野委員 承知しました。

○柳会長 それでは、堤委員、お願いいたします。

○堤委員 ありがとうございます。

先ほどの袖野委員からの質問にも関連するのですが、2点教えていただければと思います。

1点目、先ほど温室効果ガスの発生はないという59ページの文言のところなのですが、先ほどのお答えですと、削減はされると思うのですが、全くないわけではないのかなというふうに思います。削減されたとしても、結果的には今よりも走行距離が延長されるので、やはりその分温室効果ガス全体としては増えてしまうのではないかとも思うのです。ですので、どれくらい増えるのかという、まだ設計段階というか計画段階でなかなか算出も難しいかもしれませんが、見込みだけでもどれくらい増えるのか、その量が問題ないものであるなら選定しなかったという理由にもなると思うのですが、その辺の根拠を示していただきたいというのがお願い事項です。1点目です。

2点目が、プラス、モノレールの走行だけではなくて、駅も七つ新設されるということ

で、駅の供用に関する温室効果ガスの発生もあるのではないかというふうに思います。先ほど、店舗はないということだったのですけれども、駅の中でエレベーター、エスカレーター、自動改札とかいろいろと使われてくると思いますので、その辺りの温室効果ガスの増加についても予測値というか見込みをお示しいただけるとありがたいのですが、そういったようなことをお示しいただける可能性はありますでしょうか。

○事業者 予測値の算出につきましては、今後、検討させていただきます。申し訳ございません。

○堤委員 よろしく願いいたします。

○柳会長 それでは、横田委員どうぞ。

○横田委員 二つお伺いしたいのですが、生物・生態系の選定しなかった理由のところに、動物の重要種が確認されている残堀川を横断しますがというように書かれているのですが、こちらに書かれている動物の重要種とその確認をされている生息範囲などの情報について教えていただきたいと思います。

○事業者 残堀川に確認されている重要種に関して調査計画書のほうで記載していたのですが、オイカワ、ドジョウ、キンブナ、ミナミメダカなどが確認されているという情報があります。

以上です。

○横田委員 先ほど、流量に配慮した施工をされるということで、その辺りに少し関わってくる生物かなというふうに思ったのですが、今回見込まれている流量の変動の範囲において影響がないというふうにお考えであるということでしょうか。

○事業者 はい、そのように考えています。

○横田委員 はい、承知しました。

もう一つは、私の専門ではないのですが、交通の関連で新青梅街道を長い区間、施工で部分的に通行を制限する可能性も出てくると思うのですが、そういったときに周辺に対する交通の拡散と言いますか、まずそもそもの道路ネットワークの混雑状況が変化するように思うのですが、そういったような予測はされないのでしょうか。

○事業者 新青梅街道につきましては、工事期間中も現行の4車線は確保する予定をしておりますので、周辺も含めました交通の流れというものは、現状と変わらないと考えております。むしろ変わらないように施工計画を立てて進めていかなければならないと考えております。

○横田委員 分かりました。これは常に変わらないという理解でよろしいですね。

○事業者 はい。それでどうしても、車線規制が必要な工種につきましては、交通量が減った夜間に行うような計画を今後検討していきたいと考えております。

○横田委員 はい、分かりました。承知しました。ありがとうございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

廣江委員、どうぞ。

○廣江委員 先ほど、高橋委員のほうからも夜間に対する配慮をお願いしたいということがあって、説明のときからもそうですけれども、どうしても仕方のないとき以外は基本的には昼間を、それも夜間を行うときは、この評価書案の中にも書いていますが、作業が少なくなるようにということでしたが、お伺いしたいのですけれども、この周辺に夜間に影響のある施設がどの程度あるかというのは御確認済みでしょうか。

○事業者 夜間に影響があると考えられる社会福祉施設であったり病院等に関しては、既存資料を用いて調べているところです。調べて評価書案に載せています。

以上です。

○廣江委員 要するに、配慮と簡単に申されますけれども、住んでいる人、それから施設の中でも昼間しか運営しない学校、図書施設のほかに、夜間必ずそこにいる医療施設、福祉施設というのは特に影響を受けやすいです。もちろん、非常に短い時間帯で作業を行われるよう努力されるとは期待しておりますが、その点、十分配慮していただけると考えてよろしいでしょうか。

○事業者 一番確実に夜間で行わなければならないのは、非常に重量がある桁の架設になると思うのですけれども、基本的な構造としまして、1本の桁が22mございまして、それを一晩に2本架けていくような予定で現在考えております。ということで、一晩に要は40mぐらい進みますので、どんどん移動していきます。ということで、1か所当たりでの作業期間というのは一晩ということで、1か所で夜間にずっと長期間何か悪影響を与えるというようなことはあまり想定できないかなと考えております。もしあるようであれば、その辺もしっかりと配慮した上で、施工していきたいと考えております。

○廣江委員 高橋委員もおっしゃっていましたが、規制は基本的に工事の場合は、昼間を考えて規制基準を決めていますので、その値を下回ったからというところで、問題が解決するわけではなく、その規制基準の考え方はさておいてというところで、その工種のために夜間作業を行うわけですから、どちらかというと、規制基準があつてという話ではないの

で、逆に言うと夜の一般環境を持ち出されると事業者として非常に厳しいことになるかもしれないので、ぜひ理解を得ながらということをもまず第一前提と考えていただければということコメントさせていただきます。

○柳会長 事業者の方、よろしいでしょうか。

○事業者 はい。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

(なし)

○柳会長 それでは、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、どうもありがとうございました。

それでは、事業者の方は退室をお願いいたします。

(事業者退室)

○石井アセスメント担当課長 事業者の方、退出されました。

本件に関しての今後のスケジュールでございますが、事業者から見解書が提出された後、部会審議となります。よろしくお願いいたします。

○柳会長 分かりました。事務局から説明があったとおり、本件は事業者から見解書が提出された後に部会審議となりますので、第一部会の皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、次に受理関係について、事務局から報告をお願いいたします。

○石井アセスメント担当課長 受理関係に関して、御報告いたします。お手元の資料1を御覧ください。

2月の受理報告は、事後調査報告書1件、変更届3件を受理しております。区分、対象事業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。

なお、1月の受理報告に係る助言事項・事業者回答はございません。2月の受理報告に係る助言事項もございませんでした。

以上となります。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、受理報告については以上で終わりたいと思います。

そのほかに何か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。

(傍聴人退室)

(午前 10 時 48 分 閉会)