

令和 6 年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第 2 回）議事録

■日時 令和 6 年 5 月 1 4 日（火） 午後 1 時 3 0 分～午後 3 時 2 3 分

■形式 対面及びオンラインの併用

■出席委員

柳会長、奥部会長、荒井委員、玄委員、高橋委員、堤委員、速水委員、水本委員、横田委員、渡部委員

■議事内容

1 環境影響評価書案に係る総括審議

六本木五丁目西地区市街地再開発事業

⇒ 【大気汚染】【騒音・振動】及び【風環境】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。

総括審議の結果、答申案について全会一致で総会へ報告することとした。

2 環境影響評価書案に係る質疑及び審議

多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設事業【1 回目】

⇒ 選定した項目【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】及び【廃棄物】について、質疑及び審議を行った。

令和 6 年度
「東京都環境影響評価審議会」
第一部会（第 2 回）
速 記 録

令和 6 年 5 月 1 4 日（火）
対面及びオンライン併用

(午後 1時30分 開会)

○藤間アセスメント担当課長 それでは、東京都環境影響評価審議会第一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6年度第2回第一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。

○奥部会長 分かりました。

それでは、会議に入ります前に、本日は傍聴を希望する方がおられます。

なお、本会議の傍聴はWeb上での傍聴のみとなっております。

では、傍聴人の方を入室させてください。

(傍聴人入室)

○藤間アセスメント担当課長 傍聴人の方が入室されました。

○奥部会長 分かりました。

ただいまから、第一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、「六本木五丁目西地区市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る総括審議、「多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設事業」環境評価書案に係る質疑及び審議【1回目】となります。

それでは、次第1の「六本木五丁目西地区市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る総括審議を行います。

まず、事務局から資料の説明をお願いいたします。

○藤間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。

資料1-1は、過去2回の部会における審議の内容を整理したものととなります。

委員からの指摘、質問事項などを、環境影響評価項目ごとに、【大気汚染】【騒音・振動】【日影】【風環境】【景観】【景観・史跡・文化財 共通】【史跡・文化財】【その他】の順序で取りまとめており、合計41件となりました。前回追加となった指摘、質問事項などは、右の取扱い欄に「4月23日（4/23）」と記載しています。

前回追加となった項目は、6ページ、【大気汚染】の番号4及び5、11ページ、【騒

音・振動】の番号５、１７ページ、【風環境】の番号５、１９ページ、【景観】の番号２から８まで、２５ページ、【史跡・文化財】の番号４及び５、２９ページ、【その他（事業計画）】の番号６となります。

要約して内容を御説明いたします。

【大気汚染】の番号４として、「駐車場排気の高さが保育園の高さと同じぐらいになっており、建物影響によるダウンウォッシュが起こりかねない」という意見、また、「高濃度汚染の発生が予想される場合は、必要に応じて短期平均値についても予測の必要性を検討してほしい」との意見がございました。事業者からは「排気の向きについて、上向きにして拡散させるような検討もしている。また、計算の手法や評価方法について検討していく」との回答がございました。

【大気汚染】の番号５として、「煙源の高さが計算条件に必須なので、評価書に記載するよう」意見がありました。事業者からは「記載について承知した」との回答がございました。

【騒音・振動】の番号５として、「空調機械の低周波の評価対象」について質疑がございました。事業者からは「低周波音はどの程度外部に影響が生じるか確認が取れていないため、形状面も含めて確認しながら、影響が周辺環境に生じる場合は事業所内部で調整していく」との回答がございました。

【風環境】の番号５として、「防風壁と防風植栽の組み合わせの再現性」について意見がございました。事業者からは「基礎や植栽の配置については検討していく」との回答がございました。

【景観】の番号２として、「崖線の改変を踏まえた図がないのではないか」との質疑がございました。事業者からは「現在の崖線の位置を資料上示すことはできていないが、大体の位置の説明と、崖線の解消も再開発事業の中の一つの目的であると考えている」との回答がございました。

【景観】の番号３として、「図面上、どこまでが造成地、建物で、原地形の高さなのかが読み取れない」との意見がありました。事業者からは「表現について検討する」との回答がございました。

【景観】の番号４として、「Ｂ街区の地表面は台地の地表面が残るのか」との質疑がございました。事業者からは「一度掘削をした上で駐車場を整備して、その上に緑地を人工地盤上に整備していくという計画である」との回答がございました。

【景観】の番号5として、「C街区の地盤」について質疑がございました。事業者からは「現況の地盤が残っていると考えている」との回答がございました。

【景観】の番号6として、「計画緑化面積について、地上と人工地盤を組み合わせることができるか」との質疑がございました。事業者からは「屋上緑化という表現について、新たな表現方法を考えている」との回答がございました。

【景観】の番号7として、「緑化の質に関して、在来種選定であるとか、環境としての質の配慮」について質疑がございました。事業者からは「生物の多様性の配慮に気を使っているので、生き物に対しては立体的な緑や質の問題は配慮して緑化計画をしている」との回答がございました。

【景観】の番号8として、「図面上の緑化部分の表現」について質疑がございました。事業者からは「人が触れる緑かどうかだけではなく、緑化計画書上の屋上、地上の分けである」との回答がございました。

【史跡・文化財】の番号4として、「自然地形と変更地盤の関わりの図について、追加の提示をしてほしい」との意見がございました。事業者からは「将来の地形と原形を重ねてみて、どういう見え方をするかを含めて確認を取りたい」との回答がございました。

【史跡・文化財】の番号5として、「既に行われている遺跡の調査情報の追加反映」について質疑がございました。事業者からは「今後の港区などとの協議状況や調査状況を踏まえながら検討させてほしい」との回答がございました。

その他（事業計画）の番号6として、「CO₂排出量の把握、公表」について質疑がございました。事業者からは「想定される数値であり、公表している値ではない」との回答がございました。

総括審議事項に取り上げるとしたものは、右の取扱い欄に「総括審議事項へ」と記載してございます。

①大気汚染について、4ページの番号2、6ページの番号4。

②騒音・振動について、9ページ、騒音・振動の番号1。

③15ページ、風環境の番号1、16ページ、風環境の番号4。

以上3項目が総括審議事項となっております。

先ほどと重複するものもありますが、3つの総括審議事項について説明いたします。

1つ目の大気汚染の番号2についてですが、「駐車場の排気と関連車両の走行といった複合影響」について質疑が行われました。事業者からは「複合影響としては見ておらず、

起こったとしても、各項目の数字が十分小さいので大きな影響が出ることはないが、記載の仕方について検討していく」との回答がございました。

また、番号4についてですが、「駐車場排気の高さや短期平均値」について質疑が行われました。事業者からは「排気の向きについて、上向きにして拡散させるような検討もしている。また、計算の手法や評価方法について検討していく」との回答がございました。

2つ目の騒音・振動の番号1についてですが、「建設機器の稼働による騒音について」質疑が行われました。事業者からは「関係法令の基準も遵守した上で、様々な防音対策を講じること、また、必要に応じてその他の追加措置に関して検討する」との回答がございました。

3つ目の風環境の番号1についてですが、「風環境の評価」について質疑が行われました。事業者からは「手続を踏まえながら、防風の高さなどを確保し、措置を実施していく」との回答がございました。

また、番号4についてですが、「緑の防風機能」について質疑が行われました。事業者からは「防風壁と防風植栽を併せて環境評価をクリアしている」との回答がございました。

資料1-1の説明は以上です。

○奥部会長 御説明ありがとうございました。

それでは、まず資料1-1の前の質疑応答についてですが、修正等がございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

発言される際には、最初にお名前をお願いいたします。

水本委員、どうぞ。

○水本委員 単純な誤植の訂正をしておきたいと思います。

23ページの史跡・文化財の番号2のところで、下から2行目、「査定」と書いてありますが、「射程」の誤りでございます。

それから、次のページで、史跡・文化財の番号3のところで、こちらにも単純に誤植ですが、5行目の「そのにぎやか中にも」となっているのが、「か」と「中」の間に「な」という文字を補っていただければと思います。

その2か所、まず修正をお願いいたします。

○奥部会長 ありがとうございます。

事務局はよろしいですか。

23ページの2の下から2行目、「査定」ではなくて「射程」。

それから、24ページの3ですが、上から5行目「にぎやかな」、「な」を追加。

この2か所ですね。

では、こちらの修正をお願いいたします。

○藤間アセスメント担当課長 承知いたしました。

○奥部会長 ありがとうございます。

ほかの点はいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、特に修正等の御意見がないようですので、総括審議に移りたいと思います。事務局から資料の説明をお願いいたします。

○藤間アセスメント担当課長 それでは、資料1－2を御覧ください。

資料1－2は、環境影響評価書案について、第1として部会での審議経過と、第2として審議の結果を記載してございます。

環境影響評価書案の審議結果のまとめに当たって、先ほどの総括審議事項を踏まえて環境影響評価項目の担当委員から意見があり、指摘する事項としております。

32ページの資料1－2、「六本木五丁目西地区市街地再開発事業」に係る環境影響評価書案について（案）を御覧ください。

「六本木五丁目西地区市街地再開発事業」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9月28日に「六本木五丁目西地区市街地再開発事業」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。

【大気汚染】

1 大気汚染の予測では工事の施行中及び完了後の予測時期におけるそれぞれの発生源

ごとに予測が行われ、評価の指標を満足しているが、各予測時期には複数の発生源が同時に存在し大気質への影響を与えることから、それぞれの発生源による寄与を重合した予測も行い評価するとともに、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。

2 駐車場の供用に伴う大気汚染の予測では、A-1 街区駐車場排出ガスの最大濃度は評価の指標とした環境基準を下回るとしているが、その出現地点付近には福祉施設が存在していることから、事後調査において事業の実施に伴う影響を調査し、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。

3 計画される熱源施設について、排出される窒素酸化物量は相当程度多いことから、熱源施設排出ガスの排出条件と排気口頭頂部の気象条件や近接する建物の状況等を検討し、高濃度汚染の発生が予想される場合には短期平均値についても予測を行い、その年間出現頻度を考慮した上で評価すること。

【騒音・振動】

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音は、評価の指標とした勧告基準値と同値又はわずかに下回る値であり、また、計画地周辺には教育施設や福祉施設等が近接していることから、環境保全のための措置を徹底するとともに、必要に応じて更なる措置を検討すること。

【風環境】

1 本事業の計画地は、交通結節点である六本木駅に隣接して、不特定多数の人の利用が見込まれるが、風環境の予測結果では、敷地境界付近において、現況からの変化が一定程度生じる地点が多く見られることから、環境保全のための措置を徹底するとともに、事後調査において調査地点を適切に選定した上で、その効果の確認を行い、必要に応じて更なる対策を講じること。

2 環境保全のための措置として、人工地盤上等へ防風植栽を施すとしているが、防風植栽に与える日陰等の影響が懸念されることから、防風効果を備え、生育環境に適した樹木の選定等を行うとともに、継続的に防風効果が発揮できるよう、適切な維持管理を行うこと。

資料 1－2 の説明は以上となります。

○奥部会長 御説明ありがとうございました。

○藤間アセスメント担当課長 引き続きよろしいですか。

○奥部会長 お願いします。

○藤間アセスメント担当課長　また、前回４月の第一部会におきまして、選定されていない項目である温室効果ガスや生物・生態系に関する内容を答申案に折り込むことについて御意見がございました。

条例の構成からも、評価書案の答申の位置付けについて検討いたしましたが、アセス条例は一般的に評価項目の選定を目的とした調査計画書の諮問・答申、それを踏まえた予測評価を記述した評価書案の諮問・答申という２段構成となっており、評価書案の答申の段階で新たに評価項目を加えることは、調査計画書の諮問・答申の趣旨から外れ、条例が想定をしていないことであろうと考えております。

ただし、３月、４月の部会でも温室効果ガスや生物・生態系に関する質疑応答があったように、選定されていない項目について事業者との質疑応答を妨げるものではございません。

それは評価項目として諮問されていないことから、答申に記載されないとしても、各委員の専門的見地から発言された貴重な御意見であり、議事録として正確に残し、事務局から事業者へ答申と併せて伝えることで、より良い評価書の作成を期待するものであります。

一方、東京都における環境影響評価制度におきましては、この間、様々な技術革新やゼロエミッションといった概念も誕生しており、事務局においても他自治体の環境影響評価制度の事例収集などに取り組んでいるところでございます。

今後、委員の皆様の御知見を賜りたく存じますので、その際は御協力のほどどうぞよろしくお願いいたします。

事務局からは以上になります。

○奥部会長　どうもありがとうございました。

それでは、審議結果につきまして、まず環境影響評価項目の担当委員から、総括審議として取り上げる項目について３つございましたが、補足することがあればお願いしたいと思います。

まず、大気汚染については、速水委員、補足をお願いできますか。

○速水委員　１つ目ですが、工事施行中及び完了後、それぞれ、駐車場の使用と、道路、関係車両の通行などありますので、それらを、時期としては同時に起こることなので、重合が必要であろうというものです。

２つ目は、駐車場の排ガスの排出高さが、近接する建物とほぼ同じ高さであるので、何らかの対策が必要であろうということ。

3つ目に関しては、熱源施設の規模が大きいので、短期的予測が必要であろうという指摘を踏まえております。

以上です。

○奥部会長 どうもありがとうございました。

騒音・振動については、高橋委員、お願いできますか。

○高橋委員 高橋です。

騒音・振動に関しては、そこに書いてありますように、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音が、評価の指標とした勧告基準値と同値またはわずかに下回る。

これは、解体工事中の騒音に関して、勧告基準値が85 dBに対して、予測値が85 dBと同値になっている。それから、建築工事時の勧告基準値が80 dBに対して、予測値が79 dBとわずかに下回る値になっています。

なので、両方とも一応、基準値を満足はしているのですが、同値またはわずかに下回るという程度であることと、それから、計画地周辺には教育施設や福祉施設が近接していることも考え合わせて、環境保全のための措置を徹底するとともに、必要に応じて措置を検討していただきたいという趣旨です。

これは答申に盛り込む内容ではなくて、答申と別の話ですが、コメントさせてください。

関連車両の通行と工事用車両の通行に関してですが、事業地の周辺は結構細い道があって、工事用車両の通行する鳥居坂通りに関しては現状でも騒音のレベルが高いところがある。

それから、関連車両に関しては、関連車両の台数が結構多く予測されているので、それによる騒音も増える可能性があるということで、その点、答申には盛り込みませんが、事業者にはその点注意していただきたいということをお願いしたいと思います。

以上です。

○奥部会長 どうもありがとうございます。

では、最後におっしゃった点については、事務局からしっかりと事業者に伝えていただくようお願いいたします。

○藤間アセスメント担当課長 承知いたしました。

○奥部会長 ありがとうございます。

それでは、風環境、こちらは玄委員の御担当です。よろしくお願いします。

○玄委員 玄です。

先ほど御紹介いただいた風環境に関する記述について、結構だと思っています。

今回はほかの案件と違いまして、防風植栽に関する記述を追加しました。それに関しては、まず今回は、樹木の生育環境に十分配慮する必要があるあって、その上で効果的な防風環境を図ることが重要であるからとあります。人工地盤で植えることと、あとは高層ビルによる日陰は植物の生長に悪影響を与えることが懸念されているからということでもあります。

続きまして、審議を行っているところで、今回は、防風効果については、防風壁と樹木を組み合わせた上で考えているのです。防風壁の役割を明確にすることは、それが単に風を遮るものか、植栽を保護するためか、または、両方の機能を果たすためなのかを判断することが、効果的な防風対策を策定する上で役に立つということでもあります。

そこに今回つけ加えたいと思っているところは、防風壁は、答えていただいたときにコンクリートの壁と教えていただいたかと思っています。そのために、周辺の景観に調和しない場合がありますので、それも考えてほしいと思っています。

最後は、今回は敷地が特殊でありまして、敷地内外で高低差があります。これで実質、評価するときと違う風環境が、本来より悪化しているところが発生してしまうのではないということもありますので、特に事後調査などをしっかりと、風環境の保全に特別な注意を払っていただきたいと思います。

以上です。

○奥部会長 どうもありがとうございます。

ただいまおっしゃったコンクリート壁による周辺への特に景観の点からの影響というのは、こちらの答申に盛り込むということではなくて、事業者伝えていただきたいという理解でよろしいですか。

○玄委員 はい、お願いします。

○奥部会長 分かりました。

それから、高低差による風環境についても、これも事後調査でしっかりと押さえていただきたい。この2点ですね。これは事業者伝えていただくということでよろしいですね。

では事務局、そのようにお願いいたします。

○藤間アセスメント担当課長 承知いたしました。

○奥部会長 どうもありがとうございました。

では、ほかの委員からただいまの説明について、資料1－2についてですが、御発言がございましたらお願いいたします。

横田委員、お願いいたします。

○横田委員 最後に御説明いただいた点、私も事務局から御連絡をいただいて、お願いさせていただいた点でもあったので、御説明いただきましてありがとうございます。

この答申の内容については異論なく、アセスの項目選定されていないものが答申に入らないのは分かるのですが、事業計画全体に関する事項というまとめ方もあるのかなと思っており、今回、温室効果ガスとか生物多様性のように、上位段階でより配慮しておくことが重要な項目は、こういった事業者はおそらく事後調査でも独自にそういった配慮をされているような事業者だと思いますので、できるだけ言葉として入れられるものは入れておくというのが、よりスムーズな環境配慮を進めることにも貢献するのではないかと思うところがあります。

ですので、事業計画全体で、もしこういった共通的な事項として挙げられるチャンスがあるのであれば、挙げていくような考え方で、少し事務局でも検討いただけるといいのかなと思いました。

今回の内容に関しましては承知いたしました。ありがとうございます。

○奥部会長 どうもありがとうございます。

横田委員のおっしゃったことは私も全く同感で、何とか答申案に盛り込めないか、事務局ともかなりやり取りをさせていただいたのですが、前例のやり方というのもありまして、どのように盛り込んでいくか、もし盛り込んでいくとしたら、その辺は十分に検討した上で、前例を変更するなら変更したほうがいいのか。もしくは、規定自体をしっかりと見直していくことも含めて検討すべきではないかという、今回はそういった結論に至ったということでございます。

ほかの委員の方、いかがでしょうか。

よろしいですか。柳会長、何かございますか。

○柳会長 柳です。

特定地域の評価項目につきましては、奥委員や横田委員が言われたように、前広に本当は評価をしたほうがいいのかということは、よく私も理解しております。

制度をつくるときに、特定地域制度を入れるときに、そのことも議論になり、そのとき奥委員も委員としておられたと思いますが、当時は、地球環境問題については都市地球環境部が担当していた時代でもあるので、そういった問題意識は非常に事務局側も持っていたと思います。

ただ、制度的に、温室効果ガスについてはいろいろな制度がもう東京都にはあって、環境確保条例とか、東京都の建築物環境計画書の制度とか、それに伴う環境配慮指針もあって、温室効果ガスについてはそちらの制度で対応するというような考え方が、事務局側にもあったと思います。

また、今回も事業者の延床面積とかを見ると、そういう制度の対象になっているんですね。ですから、環境影響評価の制度の中で取り上げなくても、事業者としてはそういった法令や、東京都の様々な条例や制度によって対応せざるを得ないわけですね。

だから、本来であれば、前向きに事業者のこういったアセスを賢く活用して入れていただければ、専門家のいろいろな知見も得られて、より良いアセスができるのではないかと、私も個人的に思いますので、これは事業者に対しての意見ですが、そのように前広に調査されることを期待したいと思っております。

○奥部会長　ありがとうございます。

水本委員、お願いします。

○水本委員　私も基本的に答申案には賛意なので、答申についてということではないのですが、事務局を通じて今後ともお願いしたい点がございます。

事業者には、国際文化会館の点については引き続き入念なやり取りといいますか、丁寧に扱っていただきたいというところで、今回ちょっと資料としては足りていないということとは申し上げたので、そのあたり丁寧にやっていただきたいということと、それから、これもアセスの範疇か範疇ではないかというところなので、コメントとしてですが、先ほど来、「森」という言葉を今回キーワードに開発されていくと思うのですが、「森」という言葉の持つ自然といったようなニュアンスを、やはり周りの住民の方たちは感じて、この開発に対する意見が様々出ていると思うのです。

ですので、それを言葉として使うのであれば、やはりその言葉が、事業者の言葉としてではなくて、受け止めた側の文化的なニュアンスというものも含めて、それを満たすのかというような観点も持ってやっていただければと思います。

もう1つは、保育園のことを御心配、懸念する声が都民の方から挙がっていますので、その部分の配慮については、今後とも引き続き注視していきたいと思っております。

以上です。

○奥部会長　どうもありがとうございました。

では、ただいま3点ですね。国際文化会館の件と、「森」という言葉が持つ意味合いの

ところと、保育園児への配慮というところ、ここは議事録にも当然残りますが、しっかりとまた事務局からも事業者伝えていただくということでお願いいたします。

○藤間アセスメント担当課長 承知いたしました。

○奥部会長 ありがとうございます。

ほかはいかがですか。

本件に関しましてはよろしいでしょうか。

(無し)

○奥部会長 ありがとうございました。

特に御発言がないようですので、総括審議は終了させていただきます。

ただいま事務局から説明をしていただいた資料１－２の内容で、次回の総会には報告することにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、次第の２ですが、「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ので、事業者の方に入室をしてもらってください。

(事業者入室)

○奥部会長 事業者の皆様、本日は審議会に御出席いただきましてありがとうございます。

審議の進め方についてですが、審議は今回を含めて計３回とする予定です。２回目に審議結果をまとめまして、３回目は総括審議となります。

事業者の方の出席は今回を含め２回を予定しております。

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、御担当いただいている評価項目に限らず、幅広く質疑を行っていただければと考えております。

では、最初に、事務局から資料の説明をお願いいたします。

○藤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。

資料２は「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対する都民の意見書及び事業段階関係市町長の意見をまとめたものになります。

意見書の件数ですが、都民からの意見は０件でした。

関係市町長からの意見は、武蔵村山市長及び瑞穂町長の２件がございました。

合計して意見書などの件数は２件ございました。

関係市町長からの意見でございますが、1件目として、武蔵村山市長からの意見を要約して御説明いたします。

騒音・振動については、工事の施行に当たり、低騒音型の建築機械の使用や工事車両のアイドリングストップの励行などに努めること。昼間・夜間ともに十分な配慮を求める意見がございました。

土壌汚染については、調査の結果、汚染のおそれがあると認められた場合には、届け出を遅滞なく提出し、適切な措置を求める意見がございました。

日影については、駅部や軌道部などの高架建築物の建設により、周辺住民の生活環境が損なわれることがないように十分な配慮を求める意見がございました。

電波障害については、工事の実施に伴う電波障害を可能な限り回避、また、低減するよう求める意見がございました。

廃棄物については、建設発生土や建設廃棄物の再利用及び再資源化を推進し、廃棄物などの減量に努めること、再利用及び再資源化ができない廃棄物などについては、法令に基づき適切な処理を求める意見がございました。

次に、2件目の意見として、瑞穂町長からの意見を整理、要約して御説明いたします。

全体的な意見については、地域住民への積極的な情報提供を求めること、工事期間中の周辺住民からの意見も受け止め、必要な措置を講じてほしいこと、交通渋滞防止や交通安全の確保、公害対策に万全を求める意見などがございました。

騒音・振動については、工事施行中の建設機械の稼働及び工事車両の走行に伴って発生する騒音・振動について、近隣への影響を極力小さくするよう努めていただきたいとの意見がございました。

電波障害については、電波障害の回避または低減するための措置について、工事の施行中及び完了後にわたって検討を行うとともに、電波障害が生じた場合は評価書案に記載されている措置を確実に実施することを求める意見がございました。

日影については、高架建築物の存在により周辺住民の生活環境を損なうことのないよう十分な配慮をしていただきたい、規制基準を超える日影が発生する区間については、評価書案に記載されているとおり、関係者との協議を求める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おりますので、詳細はそちらを御覧いただければと思います。

説明は以上です。

○奥部会長 ただいまの説明につきまして、御質問などございましたらお願いしたいと思います。

なお、事業内容、評価書案に関する質問については、この後の事業者の説明の後にお願いいたします。

よろしいですか、今の時点では特に御質問はないでしょうか。

(無し)

○奥部会長 大丈夫そうですね。

それでは、事業者から各選定項目の予測評価について御説明をお願いしたいと思います。WEB参加の委員の方が多くいらっしゃるので、説明される事業者の方は冒頭で自己紹介をお願いしたいと思います。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。

○事業者 「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説明いたします。

私は、東京都建設局道路建設部道路モノレール担当課長です。

また、本日私のほかに、東京都建設局道路建設部計画課から3名、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課から3名、多摩都市モノレール株式会社から4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。どうぞ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、対象事業の内容について説明いたします。

2ページを御覧ください。

本事業は、現在開業してございます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建設するものでございます。

工事期間は、約10年を予定しております。

続いて、本事業の環境影響評価の項目について説明いたします。

54ページを御覧ください。

選定した項目は、表7.1.1 環境影響要因と環境影響評価の項目の関連表にお示し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及び廃棄物の8つの項目となります。

続いて、環境に及ぼす影響の評価の結論について説明いたします。

ページをお戻しいただき、3ページを御覧ください。

8つの予測評価項目のうち、まず騒音・振動について説明いたします。

予測結果の詳細は、工事の施行中の騒音・振動については123から126ページ、工事完了後の騒音・振動については127、128ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音について、敷地境界上の予測地点における予測結果は68 dBから79 dBであり、評価の指標である「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく勧告基準を下回っており、評価の指標を満足します。

また、工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業振動について、敷地境界上の予測地点における予測結果は37 dBから70 dBであり、評価の指標である「都民の建設と安全を確保する環境に関する条例に基づく勧告基準」と同値または下回っており、評価の指標を満足します。

工事の完了後におけるモノレールの走行に伴う騒音について、敷地境界上の予測地点における予測結果は、昼間は49 dBから57 dB、夜間は43 dBから51 dBであり、評価の指標である「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について」における新線に係る基準を満足します。

沿道環境騒音調査結果の現況値とモノレール騒音の合成値について、現況環境値と比較すると、同程度となっています。

また、工事の完了後におけるモノレールの走行に伴う振動について、敷地境界上の予測地点における予測結果は43 dBから49 dBであり、評価の指標である「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく勧告基準を満足します。

沿道環境振動調査結果の現況値とモノレール振動の合成値について、現況環境値と比較すると、一部地点を除き、同程度となっています。

なお、モノレール振動により、現況環境値と比較して高くなる一部地点においても、評価の指標である「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく勧告基準を満足します。

続いて、4ページを御覧ください。

予測評価項目のうちの土壌汚染について説明いたします。

事業区間周辺の一部の土地において、土壤汚染のおそれがないものと判断できないものの、現時点では事業用地未取得のため現地調査を行うことができません。そのため、工事の施行に先立ち、土壤汚染対策法第4条及び環境確保条例第117条に基づき調査を行います。

その結果、土壤汚染のおそれがあると認められた場合には、東京都土壤汚染対策指針等に基づき、適切な措置を講じることといたします。

以上のことから、評価の指標である「新たな地域に土壤汚染を拡大させないこと」を満足いたします。

続いて、予測評価項目のうち、日影について説明いたします。

評価書案4ページを御覧ください。

予測結果を示した図は、174ページから181ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

日影は、工事の完了後において、建築基準法及び「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」の規制時間を大部分の区間で満足します。

一方、規制時間を超える日影が駅舎部及び軌道部の一部の区間で生じるものと予測されます。

また、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等の一部では、日影が生じるものの、規制時間を超える日影は生じないものと予測されます。

規制基準を超える日影が発生する区間については、国の通知文「公共施設の設置に起因する日影により生ずる損害等に係る費用負担について」を参考にし、関係者と協議の上対処いたします。

続いて、予測評価項目のうち、電波障害について説明いたします。

評価書案の4ページ及び5ページを御覧ください。

予測結果を示した図は、194ページ、195ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

まず、モノレール施設の設置による遮蔽障害及び反射障害について説明いたします。

テレビ電波における地上デジタル放送の受信障害について、スカイツリーの遮蔽障害は事業区間の上北台駅からの起点付近、急曲線部周辺、No. 4駅から瑞穂町の箱根ヶ崎アンダーパス部及びNo. 7駅周辺の西側にかけて、広域局で最大約200m、県域局で最大約1kmの範囲で影響が生じると予測されます。

青梅局の遮蔽障害は、事業区間の箱根ヶ崎アンダーパス部からNo. 7 駅周辺の東側に掛けて最大約800mの範囲で影響が生じると予測されます。

また、衛星放送の遮蔽障害は、事業区間の北側及び東側において、構造物端部から最大約25mまでの範囲で影響が生じると予測されます。

なお、地上デジタル放送及び衛星放送ともに、事業区間の構造物の高さや反射面の大きさ及び送信所との位置や高さの関係から、反射障害は生じないものと予測されます。

次に、モノレールの走行によるパルスノイズ障害及びフラッター障害について説明いたします。

パルスノイズ障害については、「新幹線列車による電波雑音妨害とその評価実験」によりますと、アナログ放送において電車が時速150km程度の高速走行になるとパルスノイズが増加する場合があるとの報告があります。

事業区間のモノレールの設計最高速度は時速60kmと設定していること、デジタル放送はアナログ放送に比べて雑音等の妨害に強い特性を持つことから、テレビ画質に影響を及ぼすほどの障害は生じにくいものと予測されます。

フラッター障害の範囲は、本事業における遮蔽障害の予測では、遮蔽高さをフラッター障害を引き起こすものと考えられるモノレールの高さと同等としているため、フラッター障害は遮蔽障害の範囲内に収まるものと予測されます。

障害が生じた場合には、速やかに調査を行い、本事業による障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整や、ケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施いたします。

以上のことにより、受信障害の状態を解消できることから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足します。

続いて、予測評価項目のうちの景観について説明いたします。

評価書案5ページを御覧ください。

代表的な地域景観地点における景観の変化の程度を示した図は、210ページから224ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

まず、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について説明いたします。

モノレール施設は、事業区間周辺の商業施設や中層建築物等を大きく超える高さではないことから、市街化されている主要な景観の構成要素を大きく変化させることなく、また、

周囲に圧迫感を与えるものではないと考えられます。

加えて、駅舎は周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮するとともに、駅舎の形状や意匠等が地域の景観づくりに寄与するよう配慮することといたします。

次に、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について説明いたします。

新青梅街道を中心に広がる商業施設や戸建て、中高層の住宅等といった建物の中に、新たな景観要素として、軌道部、駅舎等のモノレール施設が加わり、一部眺望の変化が認められるものの、ほとんどの区間でモノレール施設は視界を遮るものではなく、周辺環境と調和した景観要素の一部となります。

また、駅舎は周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮するとともに、駅舎の形状や意匠等は地域の景観づくりに寄与するよう配慮することといたします。

以上のことから、評価の指標である「事業地周辺の歴史、文化、自然、地域特性等に配慮すること」を満足します。

続いて、6 ページを御覧ください。

予測評価項目のうち、史跡・文化財について説明いたします。

周知の文化財は午前8時から午前9時にかけて日影が生じるものの、規制時間を超える日影は生じないことから、事業の実施に伴う日影の影響は生じないと予測されます。

また、事業区間に周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しませんが、新たに埋蔵文化財が確認された場合には、文化財保護法等に基づき、遅滞なく関係機関と協議し、適切な保全に努めることといたします。

以上のことから、評価の指標である「文化財保護法等に定められた保存に関する事項を遵守すること」を満足します。

続いて、予測評価項目のうち、自然との触れ合い活動の場について説明いたします。

評価書案 6 ページを御覧ください。

事業区間周辺には公園等が点在しますが、直接的な改変はないことから、公園等への影響はないと考えられます。

また、自然との触れ合い活動の場と、想定される主な工事用車両の走行ルートと一部が重なるため、工事用車両の出入りが想定される事業地付近では、工事の施行に伴い、自然との触れ合い活動の場までの利用経路の影響が考えられます。

そのため、工事用車両の出入口付近に交通誘導員を配置する等の措置を講じることで、歩行者や自転車の移動阻害を防ぎ、通行空間を確保いたします。

さらに、工事用車両の走行ルートと重なる散歩道では、歩車道分離は確保されていますが、工事用車両の制限速度を守るなど、安全運転を徹底することといたします。

なお、モノレールの構造形式は高架構造であり、工事の完了後においては散歩道及び散策路の機能は現状と変わらないと考えられます。

以上のことから、評価の指標である「自然との触れ合い活動の場までの利用経路に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。

続いて、予測評価項目の８つ目、廃棄物について説明いたします。

評価書案６ページを御覧ください。

予測結果の詳細は２６８ページ、２６９ページに記載がありますので、併せて御覧ください。

建設工事に伴い発生するアスファルト塊及び建設発生土は、再資源化率または有効利用率を９９％以上とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の目標値を達成いたします。

プラスチック、ガラス、ケーブル等の建設廃棄物は、関係法令を遵守し、適正に処理いたします。

建設混合廃棄物は「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の目標値を達成するよう、再資源化等を行うとともに、関係法令を遵守し適正に処理いたします。

再資源化が困難な建設廃棄物及び有効利用が困難な建設発生土は、関係法令を遵守し、適正に処理いたします。

以上のことから、評価の指標である「廃棄物の処理及び清掃に関する法律等に定める事業者の責務」を満足します。

評価書案の説明は以上となりますが、このほかに、令和５年度第１２回総会において、諮問案件の概要説明に対する御指摘等があった事柄につきまして、事業者側からこの場をお借りしまして改めて回答させていただければと存じます。

評価書案５９ページを御覧ください。

まず、調査項目としまして、水循環を選定しない理由の一つとして、本事業では掘削工を実施しますが、掘削深は約３ｍを基本、一部区間は最大約８ｍとし、起点側と残堀川付近の深礎杭のみ約１３ｍで計画しています。

一方、「既往ボーリング調査結果により孔内水位は深さ約１４から１６ｍであることを把握しており、掘削深度は孔内水位より浅い計画としています」と記載しておりました。

第12回総会におきまして、宮越第二部会長から御指摘いただきました。要約させていただきますと、「ボーリング調査結果について、既往資料による検討のみであるが、河川の水位は季節変動する。孔内水位も同様であると考え。掘削深度よりも孔内水位のほうが深いから影響ないとの事業者の主張では、季節変動する孔内水位によっては掘削深度が孔内水位より深くなることもあるのではないかと。また、残堀川の水位と地下水位の関係についても評価が必要なのである。更に評価書案作成において、調査せず未選定にすると今後の計画に影響が出ることが予想される。」との御指摘がございました。

このことについて、回答いたします。

事業者では、参考までに、基礎の施行計画において地下水位を把握することを目的とした地下水調査を実施しており、現時点で把握している地下水位は基本的に資料編5ページに記載しているデータと同程度としてございます。

評価書案に記載のとおり、掘削深さが地下水位より浅いため、影響はないと考えております。

天候等で地下水位が上昇する可能性については、掘削底面に地下水が湧出しないよう、施行時期や施行方法を工夫するなど、対策を講じることで地下水位、流況に変化は生じないと考えております。

なお、本年3月に実施されました現地踏査におきまして、宮越第二部会長から「ボーリング調査及び地下水調査で確認されている地下水位と残堀川の水位はつながっていないと考えられます。掘削に伴い水を引き込む可能性に留意したほうがよいでしょう。」との御意見がありました。

「施行時は掘削に伴い、残堀川の水が来ないように注意いたします」と回答し、御理解をいただきましたことを、この場で御報告いたします。

続きまして、同じく第12回総会におきましての御指摘について、多摩都市モノレール株式会社から御説明させていただきます。

○事業者 では、多摩都市モノレールです。

引き続き、評価書案59ページになります。

評価書案の調査項目として、温室効果ガスを選定しない理由の一つとしまして、「モノレールの走行による温室効果ガスの発生はない」と記載してございます。

第12回の総会において、委員から「直接的に発生はなくても、電力を使用してモノレールを走らせているのであれば、間接的にはCO₂を発生させているのではないかと

ところから、少しこの書きぶりについては工夫したほうがよいのではないか」という御指摘がございました。

また、「実際にどのぐらいの電力を使用することになるのか」といった御質問もございました。

まず、モノレールにつきましては、自動車のように直接CO₂を排出しながら走ることはありませんので、そのことを捉えた書きぶりになっておりました。ただ、御指摘のとおり、電気を使用して走行させることには変わりません。

「延伸した場合に、実際にどのぐらいの電気を使用するのか」といったことにつきましては、算出することについてはなかなか難しいところではあります。ただ、現在、16kmの区間でモノレールを運行させております。この際に使用している年間の電気使用量の数値はございます。

また、一方で、電力会社でCO₂の排出係数も公表されているようです。

そこで、延伸区間、今回の7kmを走行した場合の電気使用量につきましては、既存の区間の使用量を参考に、単純な比率で試算することが可能です。これらをもとに算出すると、延伸区間のモノレール約7kmの運行で、年間大体約1,900tになるというような試算ができます。

この1,900tという数値につきましては、あくまで既存の開業区間の値を使った試算ではありますが、評価書案記載のように「発生はない」と言い切るのはやはり難しいと思いますが、事業者としては、発生は小さいと認識しております。

以上となります。

○事業者 以上で「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いての説明を終了いたします。

御審議のほどどうぞよろしくお願いいたします。

○奥部会長 御説明どうもありがとうございました。

では、ただいま御説明いただいた内容について、委員から御質問や御意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

では、水本委員、お願いいたします。

○水本委員 水本です。よろしくお願いいたします。

先ほど御説明の中で、史跡・文化財については選定項目、建設工事中というのはなかったのですが、先ほどの御説明の中に「適切な保全」という言葉がありましたが、「適切な

保全を満足」の御対応の内容について、少しお考えのところを御発言いただけないでしょうか。

○奥部会長 では、お答えいただけますか。「適切な保全」の意味するところ。

○事業者 御質問ありがとうございます。

「適切な保全」ということにつきましては、まず、事前に周知でないという部分で、工事中に文化財等が発見された場合につきましては、今回、公共事業でございまして、文化財保護法97条に基づきまして、関係する市や町の教育委員会を通じて届け出るということを考えてございます。

○奥部会長 水本委員、いかがですか。

○水本委員 お答えありがとうございます。

埋蔵文化財、文化財保護についてベストなのは、正直言えば開発しない、地下を掘削しないということであって、遺跡がそのままあれば保護される、それが一番の保全であると思いますが、それ以外の場合に記録保存という次善の措置ということで対応する場合がありますが、そのあたりの次善の措置をまず年頭に置いておられるようなニュアンスがございました。

その中で、やはり地元自治体の意向というのは非常に重要ですから、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町には、今は事前協議というのはまだ行かれていないような状態ですか。そのあたりをお答えください。

○事業者 建設局からお答えいたします。

市町の教育委員会には、事前に協議を実施しておりまして、内容等を確認していただきまして、「事業区間と交差する可能性がある文化財及び埋蔵文化財は存在しない」というような回答をいただいております。

以上です。

○水本委員 ありがとうございます。

それはまだ工事に着手していないという段階では、「埋蔵文化財が存在しない」というよりは、「周知の」というくくりがつく意味での「埋蔵文化財が存在しない」というお答えでよろしかったでしょうか。

○事業者 さようでございます。

○水本委員 分かりました。

その上で、教育委員会にはまず問い合わせをいただいている、その上で「周知の埋蔵文

化財は存在しない」という回答が得られていて、かつ、不時発見の可能性はそちらも想定されていて、その上での対応を想定しているというお答えでよろしいということですね。

○事業者 おっしゃるとおりでございます。

○水本委員 分かりました。

このあたり、「周知」と「埋蔵文化財がない」というのは違いますので、この辺は確認しておきたいと思います。ありがとうございます。

○奥部会長 よろしいでしょうか。

では、玄委員、どうぞ。

○玄委員 玄です。

日影について質問できればと思います。

まず1点目は、私が聞き逃したかもしれません。今回、日影評価を行った上で、日影規制を超えてしまう地域があるという話で、現在その地域に含まれているところと調整中という話を聞いたのですが、私の理解が正しかったでしょうか。

○奥部会長 今の理解でよろしいですか。

○事業者 日影において規制基準が超過する場所があるかという御質問かと思います。

資料の評価書案の日影に関しては、174ページから181ページに記載がございます。そのところで、一般軌道部並びに駅舎部の一部において、規制時間を超える日影が生じると予測しております。

○玄委員 はい。今、日影規制を超えているところと調整中という話を聞いていたのですが、それも正しいですか。

○奥部会長 日影の超過している、影響を受ける住民の方と何かやり取りをされているかどうかということです。

○事業者 住民の方々への御説明に関しては、昨年12月に環境影響評価書案説明会を開催いたしまして、このように規制基準を超える日影が発生する予測があるということについて御説明いたしました。

また、考えられる措置としては、構造物の高さ、構造に配慮した設計を行うということ、併せて御説明差し上げてございます。

○玄委員 そうすると、今こちらに示している結果は、検討を行った上で改善した案での評価結果か、もしくは、もともとの案での結果か、それを教えていただけないでしょうか。

○事業者 特に駅舎、一般軌道部も同様でございますが、これから詳細な設計を行っていき

ますので、形状については若干変更になる可能性はありますが、基本的には評価書案記載の構造を基本として検討してございます。

ただ、記載のとおり、高さ、構造に配慮して日影を無用に生じさせないよう配慮するようにはしております。

以上です。

○玄委員 分かりました。

私のほうから、区間ごとの日影評価の結果を見たところ、ほぼ毎ページにそういう評価基準を超えている地域があります。なので、その検討は、基準を超えている地域に含まれている物件所有者、または、公共機関であればそちらとの話が絶対必要だと思っています。まず、これは非常に気になっているのですが、既にここで日影基準を超えている地域については、必ず何かしらの対策が必要だと思っています。

2番目は、これはちょっと難しいところなのですが、今ここでモノレールの北側は準住居地域となっているのです。今回の評価を行っているところであれば、敷地境界から5 m離れているところと10 m離れているところ、これは基準どおりにやっているのですが、それではないと思うのですが、実はかなり近いところまで住宅が迫ってきているのですね。

また、この資料を見ると、基本住宅なので、建物の高さが低いです。なので、これが準住居地域にもかかわらず、実質低い住宅がたくさんあることになるので、実質ここに住んでいる人によれば、かなり日影の影響を大きく受けていることになります。

だから、沿線のところ、公共機関でもしかしたら話がしやすいところがあるかもしれませんが、これが住宅の場合だったら、一戸一戸の建物の方と話が必要かなと思っています。かなり近いところまで住宅が建てられています。そういうところは、基準を満たしているからいいということよりは、結局ここの周辺に住民の方が実質生活しているので、北側の住宅については、かなり日影の問題が懸念になるかなと、結果を見ると分かります。これについてどのように考えていらっしゃるか教えていただけませんか。

例えば、最初の174ページの、赤の線がモノレールですね。その上の黒い点線が敷地境界ですね。そこから上のほうが敷地から5 m離れている線と、あとはブルーの色の点線が10 m離れている線ですね。

既に敷地境界の中に建物などの領域が押し込んでいるようなものが、ここの図面から見ると分かります。敷地境界の中にも建物のある敷地と重なっていると思っていますのです。

○奥部会長 ここはどうなっているのか、御説明ください。

○事業者 御質問ありがとうございます。建設局からお答えいたします。

モノレール構造物については、駅の施設の一部を除き、建築基準法及び東京都日影による中高層の建築物の高さの制限に関する条例の規制対象外となっております。ただし、これらの規制に準拠した場合、先生が御指摘のとおり、規制時間を超える日影が駅舎部及び軌道部の一部の区間で発生いたします。

地元住民の周知に関しましては、工事を行う前に工事説明会を行う機会などを活用いたしまして、規制基準を超過していない方々につきましても丁寧に御説明を差し上げたいと考えておりますし、工事の完了までに規制基準を超える日影がかかるお宅に関しては、ビラなどを配付して周知するなど、丁寧な説明を心がけていきたいと考えております。

○奥部会長 玄委員が先ほどおっしゃったのは、黒の破線の計画敷地境界の内側に既存の住宅、建物が入っているけれども、これについてはということで、これは用地買収をされるわけですね。

○事業者 そうですね。すみません、説明が漏れてございました。

174ページの一点鎖線で書かれているところが道路区域に入るところでございまして、下図の家があるようなところは道路区域に入りますので、用地取得を行わせていただきますので、そちらのお宅については撤去していただくという形になります。

以上です。

○玄委員 先ほどの答えに関することですが、多分、周辺の方に説明会をするときに、準住居地域ですので、それに規定されている基準と比べると評価基準を超えていないというふうに話をしてしまうと、そこに住んでいる方には、評価基準を満たしているものの、実質の条件は違うので、意見があると思っているのですね。なので、そちらのほうはもっと住民の方の立場で説明する必要があると思っています。

住宅が例えば準住居地域に含まれているから、その基準によれば満たすかもしれないですが、実質住宅としては、評価は低いところで行うべきなので、そちらの住民の方の体験は絶対それと違うのですね。よろしいですか。

ですので、こういうギャップがあるので、ここで決めている基準と、あとは実質生活している方に対する見方はギャップがあるので、そちらのほうは誤解がないようにしっかりと説明していただきたいと思います。

例えば、今、準住居地域であれば、日影を評価するときに、高さ4mで評価しているの

ですね。ただ、低い住宅であれば1.5mで評価するのですね。なので、一般の生活している方の目線は1.5mで感じ取るわけなのですね。

ただ、ここの評価基準は4mになるので、それで基準と実質の生活している方の間でギャップが生じます。ですので、住民の方には、単なる基準でいえば基準を満たしているという話になってしまうと、これが非常に足りないなと思っています。なので、そちらのほうにぜひ注意を払いながら説明、あとは、交渉なども必要な場合であれば進めていただきたいと思います。

長くなりましたが、あともう1点です。

今回、モノレールの周辺を見ると、様々な福祉施設や医療機関や図書館、都市公園などがあるのですね。今回ここは、日影の評価を、冬至日で行っているのですね。

ただ、モノレールと近いところに位置している特別な施設においては、天空写真、または、特に近いところであれば、それを中心に評価が必要ではないかと思っているのですが、いかがですか。

今回は、天空図等の評価は載せていないですね、ここでは。

○奥部会長　いかがですか。

○事業者　最初の地元の住民の方々への説明に関しては、先生のおっしゃるとおり、適切かつ丁寧に対応させていただきたいと考えています。

特別な配慮が必要な施設に係る事例につきましては、評価書案の182ページに記載がございます。

3段落目になります。日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設のうち、この記載がありますように、1時間から2時間かけて日影が生じると予測してございます。

他方で、規制時間を超える日影は生じないと予測されております。これも同様に、工事概要を説明する機会がありましたら、この点についても改めて御説明差し上げたいと考えています。

○玄委員　記述しているとおり、日影が何時間欠けてしまうということを、せっかくですので、もし天空写真を撮って評価している場合であれば、それも評価書のところに載せたほうがいいのではないかと考えています。そちらのほうの方が明確で分かりやすいと思っているのです。

文章として記述するよりは、天空写真、特定の場所、特定の施設においてしっかりと調査しているようであれば、結果図も載せたほうがいいかなと思っています。天空写真です

ね。

○奥部会長 写真がそもそもあるかどうかですね。

○事業者 天空写真等でお示したほうがよろしいですか。

○事業者 委託会社のウエスコです。

今回の調査では、天空写真は撮っていないです。特別な配慮をすべき施設のところに関しては、時刻別日影線図のほうから、何時から何時まで日影になるかというのをシミュレーションして日影の結果を出しているという結果になります。

以上です。

○奥部会長 玄委員、どうでしょうか。

○玄委員 分かりました。

今回、天空写真を撮らなかった理由としては何かありますか。

○事業者 天空写真に関しては、どうしてもその場所での日影の時間というのはよく分かるのですが、今回、全線の日影の影響を見るという、全線の影響を予測しましたので、一つ一つの施設のところでの天空写真というのを撮らずに、全線をシミュレーションして日影時間を出すというやり方で予測をしています。

以上です。

○玄委員 分かりました。

もちろん時刻別の分布、水平的な分布も必要なのですが、もし配慮すべき地点や場所があって、モノレールの近くに位置するようであれば、公共施設でもあるので、そういった特定の場所に絞って評価するのもいいのではないかと考えていました。

後から追加するのは難しいですか。

○奥部会長 いかがですか。

○事業者 今の委員の御指摘の部分について、天空写真を撮っていないという部分はありますが、事業を進めていく中で、事後調査の中でその部分は確認していきたいと思います。

○玄委員 もし特別に配慮すべき施設が近くにあるようであれば、後から追加することも視野に入れて検討していただきたいと思っています。

私からは以上です。ありがとうございます。

○奥部会長 では、今後の対応を御検討いただくようお願いいたします。

では、玄委員、よろしいですか。

○玄委員 はい。

○奥部会長 景観のほうは大丈夫ですか。

また後でありましたらお願いします。

○玄委員 はい。

○奥部会長 高橋委員、その後、横田委員の順番でお願いします。

○高橋委員 高橋です。よろしくお願いします。

まず、騒音に関して確認のためにお尋ねしたいのですが、 評価書案の123ページの表8.1-32(1)というのがあります。これは建設作業騒音の予測結果を載せている表です。

例えば一番上の準備工のところを見ると、工事用仮囲い等の設置という作業内容で、主な建設機械というのが6種類掲げられていて、それぞれ単独稼働した場合にこういう騒音が出るという表だと思います。

この場合は、同時稼働というところが全部ブランクになっているのですが、この表の見方としては、これらの6種類が動くときは全て単独稼働であって、同時に稼働することはないという見方でいいのでしょうか。それを確認したいと思います。お願いします。

○奥部会長 お答えをお願いします。

○事業者 同時稼働しないという想定で予測を実施しています。

○高橋委員 分かりました。

そうすると、その下のほうに、例えば基礎工のところにコンクリートの打設というのがあって、ここではアジテーターとコンクリートポンプ車というのが同時稼働する。つまり、同時稼働に数字が入っているところは同時稼働する、そういう見方ということですね。

○事業者 そうです。

○高橋委員 ありがとうございます。

それと、主な建設機械というところに書かれているのは、全て単独稼働ということは今おっしゃっていただいたのですが、常に1台、複数台稼働することではなくて、1台ずつ稼働するということでいいですかね。

○事業者 基本的にはそのとおりです。

○高橋委員 ありがとうございます。

ついでですが、ほかの事業の場合のアセスの資料を見ると、建設機械が大体平面上のどの位置にあって、予測地点がどうだという平面図が示されていることが多いのですが、今回の資料だと平面図はなくて、建設機械と予測地点、距離が分かる、そういう資料だけになっているのですが、平面図がないという理由も同時稼働はほとんどないからそれは必要

ない、そういう理由で載せていないということでしょうか。

○事業者 基本的にはそうです。

6章の21ページから、代表的な施工イメージですが、この図面で側面図、平面図を記載しているという状況になります。

以上です。

○高橋委員 なるほど、分かりました。ありがとうございます。

以上です。

○奥部会長 ありがとうございます。

それでは、横田委員、お願いいたします。

○横田委員 質問です。景観のほうでお伺いしたいのですが。

今回、調査地点が、標高地点に関して、156ページの地図で、A、B、Cと狭山丘陵側から設けられているかと思いますが、これが東側にはないのはなぜかということと、南側から見たときに、モノレールを介して狭山丘陵の眺望が妨げられるという影響に関して、どこの調査地点があるのかなと思って見ているとなさそうなのですが、南側から見上げるほうの調査地点を検討する必要はないのでしょうか。お願いします。

○奥部会長 お答えをお願いします。

○事業者 眺望点に関しましては、モノレールの調査計画書の段階で、既存資料等から地域景観と主要な眺望点を選んだ経緯があります。その中で、既存資料等を踏まえまして、実際に見晴らしのいい眺望点が瑞穂町、武蔵村山市の西側に固まっていたというところで、このような調査地点になっています。

以上です。

○横田委員 南側からはいかがですか。人が集まるところからモノレールを介して狭山丘陵の眺望が重なって見えるような場所はないでしょうか。

○事業者 実際、南側に関しましては、市街地が密集しているような状況、一部水田等の田園風景もあるのですが、そういった眺望点がいいようなところは特に見受けられませんでしたので、眺望地点として選定していないという状況です。

○横田委員 重なりが予測される部分がないということですか。

○事業者 そういった眺望点が今回のところではなかったということです。ただし、評価書案に示していますように、近いところからの眺望というのはしっかりと12か所、予測評価をしているという状況となっています。

○横田委員 踏査をもう少しすると多分あるのではないのでしょうか。それを考えるのがこの調査計画なのではないかと思うのと、おそらく、景観の重点地区となっているのは、景観がまとまって緑地が残っているという狭山丘陵の連続的な山並みが非常に重要な要素になっていると思うので、それがどういうふうに遮断されるのかというのは重要な視点だと思うので、本当にないのかなという点が疑問に思います。それを継続的に調べていただきたいのと。

108 ページに生物・生態系の項目がありまして、今回選定しなかった理由が緑地を通過しないという理由でしたが、緑地を通過するような軌道はできないと思いますが、それだと理由としてはどうなのかなと思う部分があつて。

それは、例えば110 ページの現存植生図などを見ますと、No. 5とか4あたりは、南側は農地が残りながら残存している緑地や農地が軌道周辺に結構分布していますよね。こういった環境は、おそらく南北軸として、生物が移動するときに立ち寄りながら北から南を移動するルート上にあると思いますが、108 ページの記述には、緑地を通過しないというのが項目選定しない理由になっているのです。

ですが、本当にこれで分断しないといえるのかというと、少し説明としては弱いのではないかと思います。南北の生き物の移動経路を考えたときに、本当に影響が少ないと考えられる理由を説明される必要があるのではないかと思います、いかがでしょうか。

○奥部会長 横田委員、ページ数を今、108 ページとおっしゃったのは、どちらのほうですか。

○横田委員 調査計画書です。

○奥部会長 調査計画書のほうですか。

○横田委員 はい。失礼しました。項目選定の根拠に出た事項について振り返っていました。申し訳ありません。

○奥部会長 分かりますか。

○事業者 はい。

○奥部会長 今の御質問にお答えいただけるようであれば、お願いいたします。

○事業者 生態系の調査計画書のときの議論の中で話が出たところだと思いますが、実際に今回の場所に関しましては、現状では新青梅街道沿いをほとんど通過するということで、生物多様性に対しての影響は及ぼさないと考えられるということで書いています。

また、一部重要種が確認されていた残堀川を横断しますが、本事業は河川を改変しない

ことから、生物・生態系には影響を及ぼさないと考えられるといった議論で、今回、生物生態系に関して項目を選定しなかったという経緯となります。

以上です。

○横田委員 先ほど用地買収という話があってそこで振り返っていたのですが、周りの土地の改変はないという前提で行くのですが、駅周辺などもそういったことは伴わないという理解でよろしいのですか。例えば駐車場が整備されるとか、そういうことは想定しない形でしょうか。

○事業者 駐車場の整備等のことは、モノレール事業としては特に計画に入ってございません。場合によっては、地域の方、事業者が駅周辺にそういった駐車場を独自に設けるということは十分考えられることではありますが、そこに関しては、アセスの対象としては対象外であると考えます。

以上です。

○横田委員 分かりました。ありがとうございます。

○奥部会長 どうもありがとうございます。

堤委員、どうぞ。

○堤委員 堤です。

2月の総会で質問させていただいたモノレール走行に関するCO₂排出量の予測値について御検討いただいて、ありがとうございました。

総会のときに少し触れさせていただいたように思いますが、今回、駅を7駅新設するというので、駅の供用についてお伺いしたいと思います。

駅は今回、店舗などは入っていないというようなお話だったかと思いますが、駅自体の空調とかエレベーター、自動改札、エスカレーター等、駅の機能によって使う電力消費量と、それに伴うCO₂発生量とか、そういったものの予測値とか見込み値があれば、お教えいただければと思います。

また、温室効果ガス削減に対する取組などがあれば、併せて教えていただければと思いますが、いかがでしょうか。

○奥部会長 いかがでしょうか。

○事業者 多摩都市モノレールから回答させていただきます。

先ほど御説明したモノレールの走行に伴う電力消費量のように、既存の各駅でどのぐらい電力消費量が現在あるかという数値が実はございません。

そのために、前回駅についても御質問いただいていたところでしたが、申し訳ございません、そういう意味で、新しい駅ができたときに、各駅でどのぐらい電力を使うのかというところの試算ができなかったという状況です。

○堤委員 なるほど。

入れる設備から算出することはなかなか、まだ計画段階としては難しいところでしょうか。例えば空調機としてこれを入れるからとか、エレベーターとして使うものから算出するというのは難しいですか。

○事業者 新駅が実際にできたときに、それぞれを稼働させる、電気で動くものをそれぞれ総合させて電気使用量を見込むというところも、なかなか現段階では、どのようなものを入れるか等々、まだ決まってございませんので、ちょっと難しいのかなというところがございます。

○堤委員 分かりました。ありがとうございます。

では、これから具体的に計画や設計が決まっていったら、そこから使う機器などが選定されて、CO₂発生量などが算出されるようになりましたら、ぜひ情報を公表していただければと思います。

先ほど御報告いただいた、モノレール走行に伴うCO₂の発生量の予測値も、どこか今後の図書などに記載しておくといいのかなと思いますので、併せて御検討いただければと思います。

○奥部会長 よろしくをお願いします。

○事業者 評価書案の記載については、また検討させていただきたいと思います。

ただ、新たに7駅を走行するときの、先ほど電気の使用量等をお話しさせていただきましたが、あくまで既存の区間での走行をもとに、単純に距離の比率で、掛け算、割り算の世界で出ただけですので、評価書の中にどこまで記載できるかというのは考えさせてください。

○堤委員 分かりました。ありがとうございます。

以上です。

○奥部会長 ありがとうございます。

既存駅でのエネルギー消費量について、データは全く把握されてないのですか。

○事業者 既存駅での、駅単体での電力使用量というのは、ちょっと出ていないところです。

○奥部会長 把握しようと思えばできそうですが。

○事業者 会社全体で使っている使用量は当然分かるのですが、それ以外の細かな、分割させていないというか、そういうところで数字は持っていない状況です。

○奥部会長 そうですか。分かりました。

エネルギーマネジメントを適切にやっていく上では、もう少し細かく、しっかりと把握されて、そういう情報を整備されていくことが望ましいと思いますので、アセスとはまた別次元の話かもしれませんが、ぜひ試みていただければと思います。

それでは、渡部委員、お願いします。

○渡部委員 渡部と申します。

選定項目として今回、水質汚濁は選出されていないということなのですが、評価書案の58ページに書かれています「工事の施行中に発生する排水は、雨水、運搬車両のタイヤに付着した泥土の除去水等で、基本的に工事区内で浸透処理しますが、必要に応じて沈砂層等で処理した上、公共下水道へ排出する」と書かれているのですが。

気になったのが、「工事区内で浸透処理する」と書かれているのですが、これは土壤浸透させてしまうということなののでしょうか。

○奥部会長 浸透処理というのはどういうことでしょうか。

○事業者 建設局からお答えいたします。御質問ありがとうございます。

58ページに記載の表現でございますが、まず、浸透処理という部分では、雨水は現地で浸透処理ということ。そして、タイヤに付着した泥土等の除去については、工事区間内で沈砂槽等を用いるということで、そこは2つに分けて計画を考えてございます。

以上です。

○渡部委員 分かりました。

であれば、誤解のないように、このままですと工事排水も浸透処理されるように見えますので、記載を適切に修正していただければと思います。

工事排水は公共下水道に排出するということで問題ないというお話ではあるのですが、雨水は浸透処理される、雨水が工事施行中のコンクリートとか、タイヤの洗浄をされたいろいろな工事中のものを洗ってそのまま浸透していくということになると、どうしても初期、最初のあたりはpHの影響を受けたり、一部汚濁が含まれる可能性もなくはないかなと思いますので、そのあたりが、残堀川を横断する地点が一部ございましたので、そのような地点では、雨水の浸透水も含め、汚水が入らないように注意していただきたいと思いました。

以上です。

○奥部会長 ありがとうございます。

今の点はよろしいですか。まず、文章のほうは。

○事業者 適切に修正します。

○奥部会長 評価書段階では修正をしていただくということと。

○事業者 はい。

○奥部会長 それから、川への汚水の流入についても対策があるのですか。

○事業者 河川への水、工事用排水等々は、直接流すことなく、しっかりと適正に処理をするという施工計画、また、施設計画を策定してまいりますので、そこについても十分配慮してまいります。

○奥部会長 渡部委員、よろしいでしょうか。

○渡部委員 はい。項目追加というのは多分、今までのルール上、難しいのかなと。本当でしたら工事前後で水質をモニタリングしてほしいと思わなくはないですが、これは該当しないということで、注意していただくということでよろしくお願いします。

○奥部会長 水質のモニタリングについて、今、言及がありましたが、その計画はございますか。

○事業者 河川を改変等々するものではなく、また、排水を捨てるわけではないので、河川のモニタリングの計画は現在考えてございません。

○奥部会長 はい。ということだそうです、渡部委員。

○渡部委員 そうですね、これまでの類似の工事でも、排出しないからモニタリングはしないというのはいろいろコメントいただいているので、しょうがないのかなと思いますが、直接排水しないにしても、周辺で直接またがる形で工事していたら完全にゼロではないので、モニタリングだけでもきちんと影響を把握しておくというのは、今後いずれ改善していただけたらうれしいなというので、個人の意見として残していただければと思います。よろしくお願いします。

○奥部会長 ありがとうございます。そういう御指摘があったということで。

玄委員と高橋委員、手を挙げていらっしゃるんですね。

では、玄委員、どうぞ。

○玄委員 景観について質問できればと思っています。

205ページを見ると、こちらに今、景観調査地点と眺望景観調査地点が示されていま

す。赤い矢印と青の矢印がありますね。

今回、実際想定していた結果を見ると、直接駅が見られるような眺望地点を選んだのは、地点12のところですかね、No. 7駅のところが見えるようにしてあります。

ただ、ほかの駅については、それが見えるような、レールの北側もしくは南側で調査を行っていないのですが、基本No. 7の駅の形と一緒にのものなので、一応No. 7駅のみについて調査しているか、そちらの点について何か理由があったら教えていただけないでしょうか。

○奥部会長　お願いします。

○事業者　地域景観の調査地点につきましては、調査計画書の段階でこういった12か所について調査をするという形で進めてまいりましたので、なかなか駅の近くの調査地点ではなかったという状況となります。

No. 7駅のところがひとつ、駅のフォトモンタージュとかありますので、そういったイメージを持っていただければというところとなります。

以上です。

○玄委員　ありがとうございます。

ほかの駅も、No. 7駅のような駅の建物が建てられるという理解でいいですか。駅が少し見えるのが221ページなのですが。

○事業者　駅に関しては、評価書案の16ページから19ページに駅舎の構造がありまして、No. 7駅のところは、横田基地の関係で少し低い形状になっているところがあるので、少しほかの駅とは駅舎の構造が違う状況となっております。そこは御了承いただければというところと。

あとは、評価書案の215ページ、地点6などは、少し離れたところになるのですが、駅舎のことが入っている状況となります。

以上です。

○玄委員　215ページのほうで駅が見えるということですが、奥側のほうですか。

○事業者　奥側のほうです。今、共有で、カーソルで示しているところになります。

○玄委員　今回、私が見ていたときに、それが駅か、最初の印象では取れなかったのですね。示すときにもっと、これが駅だよというのが分かるようにしていただけると助かります。よろしくをお願いします。

あとは、小さい問題ですが、多分記載の問題だと思います。ちょっとそれが見つかった

ので話をできればと思います。

109 ページで、多分これは騒音のデシベルを計算する式だと思いますが、 $L =$ で、この括弧の中の10の横に10分のL1があるのですが、これは指数で書いていくので、10の10分のL1乗なのですね。なので、表記のところを正しく記載していただきたい。もし記入上これがベストだったらいいいのですが、10の指数として表記できるようであれば、直していただけたらと思っています。

○奥部会長 その点はどうですか。

○事業者 数式の件、修正をいたします。

また、先ほどの駅の写真につきましては、まだ駅のデザインそのものはこれから検討していくものでございます。今後、事業を進めていく中で、地元の方々に、工事に先立つ説明会等々でイメージ等が固まりましたら、それを図面等々で示して、こういった写真に併せた形で資料として準備していきたいと考えてございます。

以上でございます。

○玄委員 承知しました。ぜひ評価書案で駅が見えるようにしていただけるとありがたいと思っています。ありがとうございます。

私からは以上です。

○奥部会長 どうもありがとうございます。

景観の将来の写真には電線が一切入っていないのですが、電線は残るのですよね。

○事業者 ここは道路と併せて整備をしていきます。この新青梅街道は都道166号の拡幅部分、ここは無電柱化を前提にしてございますので、写真は電線がないのですが、こういった形で空が見える形で整備を予定してございます。

○奥部会長 分かりました。電線がないと非常にすっきりするなというのがこれでよく分かるので、分かりました。ありがとうございます。

では、高橋委員、お願いいたします。

○高橋委員 高橋です。

先ほど質問させていただいたときの答えで、21ページの図6.3-1(1)で、これが建設機械の平面図、配置の例だということをおっしゃっていたのですが、一番上を見ると、アースオーガとラフタークレーンが同時に稼働している状態だと思うのです。

そうすると、さっきの表に戻りますが、123ページの表8.1-32(1)の上から2つ目の仮土留め工のところに、アースオーガとラフタークレーンがそれぞれ単独稼働するという

ことが書かれているのですが、この2つは同時稼働するのではないですか。

○事業者 御質問ありがとうございます。

21ページの絵はイメージで書かせていただいておりますが、アースオーガとラフタークレーンですが、アースオーガは、この絵のとおり、杭を削孔していく機械でございます。

このときに、ラフタークレーンで鋼材を吊り下げているようなことが同時発生ということではなく、あくまでもアースオーガで削孔し終わってから、今度ラフタークレーンで鋼材を吊って、吊り下ろすという作業が同時ではなく、連続はするものの、同時ではないということで御理解いただければと思います。

○高橋委員 分かりました。

そうすると、この図が整合しないように見えてしまうので、何か注意書きでもしておいていただいたほうが、読者には分かりやすいかなと思います。

○事業者 承知いたしました。より分かりやすい表記に追記をさせていただければと存じます。

○高橋委員 よろしくをお願いします。

以上です。

○奥部会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

荒井委員、廃棄物は何かございますか。大丈夫ですか。

ほかはよろしいでしょうか。

(無し)

○奥部会長 では、一通り活発に御意見、御指摘、御質問いただきました。どうもありがとうございます。

では、本日の審議はこれで終了とさせていただきます。事業者の皆様、どうもありがとうございました。

それでは、御退室ください。

(事業者退室)

○奥部会長 最後に、「その他」ですが、何かございますでしょうか。

(無し)

○奥部会長 特にないようですので、これをもって第一部会を終了とさせていただきます

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を押して、退出してください。

(傍聴人退室)

(午後 3 時 2 3 分 閉会)