

令和6年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第3回）

日時：令和6年6月25日（火）午後1時30分～

形式：対面及びオンラインの併用方式

—— 会 議 次 第 ——

- 1 環境影響評価書案に係る質疑及び審議
多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）建設事業【2回目】

【審議資料】

資料1 「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
第1回部会審議質疑応答

<出席者>

会長 柳委員

第一部会長 奥委員

荒井委員

玄委員

高橋委員

堤委員

水本委員

渡部委員

(8名)

長谷川政策調整担当部長

藤間アセスメント担当課長

石井アセスメント担当課長

「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 第1回部会審議質疑応答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	1	<p>123 ページの建設作業騒音予測結果の表では、例えば準備工では、6種類の建設機械が挙げられ、それぞれ単独稼働した場合の騒音値が書かれているが、同時稼働の欄が全部空白となっている。</p> <p>この場合、これら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よいか。</p> <p>同時稼働に数値が入っていれば同時稼働するという見方でよいか。それと、主な建設機械は複数台稼働することはなく、それぞれ常に1台ずつの稼働ということか。</p>	<p>同時稼働しないという想定で予測している。</p> <p>基本的にはその通りである。</p>	5/14 部会にて回答
		<p>他のアセス資料では、建設機械の位置や予測地点を平面図に示すことが多いが、本件は平面図が無く、予測地点と距離が分かる資料だけとなっている。平面図が無い理由も同時稼働が殆どないとの理由からか。</p> <p>21 ページの親杭打設の図では、アースオーガとラフタークレーンが同時稼働している。123 ページの表ではこの機械は単独稼働となっているが、同時稼働ではないか。</p> <p>そうすると、この図が整合していないように見えるので、注釈など入れたほうが読者に分かり易い。</p>	<p>基本的にはそのとおりである。21 ページからの代表的な施工イメージ図で、側面図、平面図を示している。</p> <p>アースオーガは杭を削孔するもので、ラフタークレーンは削孔後、鋼材を吊り下ろす作業を行うため、連続するが同時作業ではない。</p> <p>より分かり易い表記に追記をさせていただきます。</p>	
騒音・振動	2	<p>建設機械騒音予測式の指数表記が正しく書かれていない。10の指数として表記できるようであれば直していただきたい。</p>	<p>修正する。</p>	5/14 部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
日影	1	<p>日影規制を超える地域があり、日影の超過する地域の住民の方と何かやり取りをされているという理解でよいか。</p> <p>今示している結果は、検討後の改善した後の案か、もしくは元の案での結果か。</p> <p>区間ごとの日影評価の結果では、ほぼ全ての区間で基準を超えている地域がある。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であり、この地域に含まれる方々とのやり取りは絶対に必要と思っている。(コメント)</p>	<p>一般軌道部と駅舎部の一部で規制時間を超える日影が生じる。住民の方へは、評価書案説明会で規制基準を超える予測があることを説明し、措置として、構造物高さなどに配慮した設計を行うことを説明している。</p> <p>形状については若干変更となる可能性はあるが、基本的には評価書案記載の構造を基本として検討している。</p> <p>ただし、高さなどに配慮して、無用に日影を生じさせないように配慮していく。</p>	5/14部会にて回答
日影	2	<p>資料を見ると、計画地の北側は準住居地域だが低層の住宅が多く、近いところまで住宅が建てられており、ここに住んでいる方々は日影の影響を大きく受けることになる。また日影図では、計画敷地境界の内側にも既存の住宅、建物が入っており、日影の問題が懸念される。これについてどのように考えているのか。</p> <p>準住居地域の日影の基準高さは4mだが、基準を満たしても、低層住宅で生活している方には実際の条件が違うので基準との間にギャップが生じる。周辺の方への説明では、ぜひ注意を払いながら説明、交渉など必要な場合であれば進めていただきたい。(コメント)</p>	<p>モノレールは、駅の一部を除き日影規制の対象外だが、規制に準拠すると規制時間を超える地域が発生する。規制基準を超える住宅に対してはビラなどの配布により周知するなど丁寧な説明を心掛けていきたいと考えている。また、地元住民への周知は工事説明会などの機会を利用し、基準内の地域の方々についても丁寧な説明をしたいと考えている。</p> <p>一点鎖線で示す部分は道路区域に入るのので、用地取得を行い、住宅については撤去することとなる。</p>	5/14部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
日影	3	<p>計画地周辺には、特に配慮すべき施設や公園があるが、計画地近くに位置する施設であれば、天空写真を撮り評価することが必要と思うがいかがか。</p> <p>もし天空写真を撮って評価しているのであれば、文章で記述するだけより明確で分かり易い。特定の施設について調査しているようであれば天空写真も載せたほうがよいと思うが。</p>	<p>特に配慮すべき施設の事例については182ページに記載のとおり1時間から2時間の日影が生じるが、規制時間を超える日影は生じないとの予測となっている。</p> <p>本調査では天空写真は撮っていない。配慮すべき施設については、時刻別日影線図からシミュレーションして結果を出している。</p> <p>特定の場所での日影については天空写真がよく分かるが、今回、全線の日影の影響を予測したので、個々の施設での天空写真は撮らず、全線をシミュレーションする手法で予測している。</p>	5/14 部会にて回答
		<p>配慮すべき施設が計画地近くに位置していれば、特定の場所に絞って評価するのもいいのではないかと思っている。もし近くにあるようであれば、後から追加することも検討していただきたい。</p>	<p>指摘の部分については、天空写真を撮っていないという部分はあるが、事業を進めていく中で、事後調査においてその部分は確認していきたい。</p> <p>(回答補足) 事後調査時の調査方法については、東京都環境影響評価事後調査基準に基づき、評価書案に記載した、時刻別日影図及び等時間日影図を作成する方法とします。</p> <p>なお、地域住民に対しては、工事説明会等の機会を利用し、日影の影響について、丁寧な説明をしたいと考えています。</p> <p>さらに、規制時間を超える地域の住民に対しては、個別で、より丁寧な説明を心掛けていきたいと考えています。</p>	6/25 部会にて補足

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
景観	1	<p>眺望地点について、狭山丘陵側からの地点はあるが、東側及び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から南側から見上げる地点を検討する必要はないのか。</p> <p>景観の重点地区となっている狭山丘陵の山並みがどのように遮断されるかは重要な視点と思うので、地点について継続的に調べていただきたい。(コメント)</p>	<p>眺望点については、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地点選定した経緯がある。その中で、見晴らしのいい眺望点が瑞穂町、武蔵村山市の西側に集まっていたことからこの調査地点となった。</p> <p>南側については、市街地が密集しており、重なりが予測される眺望点が見受けられなかったため選定していない。</p>	5/14部会にて回答
景観	2	<p>景観調査地点では、No. 7 駅以外直接駅舎が見える地点の選定はないが、何か理由があれば教えていただきたい。</p> <p>他の駅もNo. 7 駅のような建物が建てられるとの理解でよいのか。</p> <p>地点6のフォトモンタージュでは駅舎が認識できなかった。駅が分かるようにして頂けると助かる。(コメント)</p>	<p>調査地点については、調査計画書の段階で記載の12カ所について調査する形で進めてきた。</p> <p>少し離れてはいるが、215ページ地点6のフォトモンタージュにも駅舎が入っている。</p> <p>評価書案16ページから19ページに駅舎の構造図を示した図を記載している。No. 7 駅は横田基地の関係で少し低い形状となっており、他の駅とは構造が違う。</p> <p>駅のデザインについてはこれから検討していくが、イメージ等が固まればそれを図面等で示し、写真に併せた形で工事に先立つ説明会などでの資料として準備していきたい。</p>	5/14部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
史跡・文化財	1	<p>新たな埋蔵文化財が確認された場合適切な保全に努めるとの説明があったが、対応の内容について教えていただきたい。</p> <p>関係2市1町との事前協議は行っているのか。</p> <p>「周知」と「埋蔵文化財が無い」というのは違うが、周知の埋蔵文化財は存在しないとの回答が得られていて、かつ、不時発見の可能性も想定されているとの認識でよいか。</p>	<p>新たな文化財等が発見された場合、関係市町の教育委員会を通じて届出を行うことを考えている。</p> <p>事前協議は行っており、周知の埋蔵文化財は存在しないとの回答を得ている。</p> <p>その通りである。</p>	5/14部会にて回答
		<p>雨水、運搬車両のタイヤに付着した泥土の除去水は「工事区内で浸透処理」と書かれているが、土壌浸透させるのか。</p> <p>であれば、工事排水も浸透処理されるように誤解されるので、記載を修正していただきたい。</p> <p>本事業では、残堀川を横断する地点があり、このような地点では、雨水の浸透水も含め、汚水が入らないよう注意していただきたい。河川への汚水流入対策はあるか。</p> <p>水質のモニタリングの計画はあるのか。</p>	<p>雨水は浸透処理し、タイヤに付着した泥土除去水は沈殿槽等を用いる計画である。</p> <p>評価書の段階で適切に修正する。</p> <p>工事用排水等は直接流さず、適正に処理する計画を策定し、十分配慮していく。</p> <p>河川の改変等はなく、泥水を放流するものではないのでモニタリングの計画はない。</p>	5/14部会にて回答

項目	番号	指摘 質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他 (選定外項目 生物・生態系)	1	<p>沿道植生図から、軌道周辺に緑地や農地が結構分布しており、このような環境は、おそらく生物が移動するとき立ち寄りながら南北に移動するルート上にあると思う。項目選定しない理由が緑地を通過しないというものだが、生物の移動経路を考えると、影響が少ないと考えられる理由を説明する必要があると思うが。</p> <p>道路区域に入る部分は用地買収するという話があったが、周りの土地、駅周辺などの改変はないという前提なのか。</p>	<p>調査計画書段階に議論があったところだと思うが、現状では新青梅街道沿いをほとんど通過するので、生物・生態系に影響を及ぼさないと考えられるということで書いている。</p> <p>一部重要種が確認されている残堀川を横断するが、河川を改変しないことから生物・生態系に影響を及ぼさないと考えられるといった議論で、項目選定しなかった経緯がある。</p> <p>モノレール事業では周辺の改変は計画に入っていない。他の事業者が独自に駅周辺に駐車場などを設けるといったことは考えられるが、そこについてはアセスの対象外と考えている。</p>	5/14 部会にて回答
その他 (選定外項目 温室効果ガス)	1	<p>駅の供用について、駅の機能によって使う駅自体の電力消費量と、それに伴うCO₂発生量の予測値などあれば教えていただきたい。また、温室効果ガス削減取組などあれば教えていただきたい。</p> <p>空調機などの設備から算出することは難しいのか。</p> <p>具体的に計画や設計が決まり、機器が選定されCO₂発生量などが算出できるようになったら情報を公表していただきたい。</p> <p>また、モノレール走行に伴うCO₂発生量予測値も今後の図書などに記載しておくが良い。</p>	<p>既存各駅での電力消費量についての数値はないため、新駅での電力消費量の試算は出来ない状況である。</p> <p>現段階では、どのような設備になるか決まっていないので難しい。</p> <p>冒頭の事業者説明で述べた延伸区間のモノレール走行に伴うCO₂排出量(年間約1,900t)については、あくまで既存区間での走行を基に単純に距離の比率から算出しただけなので、どこまで記載できるか検討させていただきたい。</p>	5/14 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他 (選定外項目 温室効果ガス)	2	<p>既存駅でのエネルギー消費量についてデータは把握されていないのか。</p> <p>エネルギーマネジメントを適切にやっていく上では、そういう情報を把握、整備していくことが望ましいと思う。アセスとは異なる話かもしれないが、試みてはどうか。(コメント)</p>	<p>会社全体での使用量は分かるが、駅単体での電力使用量は把握していない。</p>	<p>5/14 部会にて回答</p>