

令和7年度「東京都環境影響評価審議会」第8回総会 議事録

■日 時 令和7年10月30日（木曜日）午後1時30分～午後5時27分

■場 所 対面及びオンラインの併用

■出席委員

片谷会長、山下第一部会長、宗方第二部会長、愛知委員、安立委員、飯泉委員、尾崎委員、玄委員、高橋委員、羽染委員、速水委員、廣江委員、水本委員、森川委員、保高委員、山口委員、横田委員、渡部委員

■議事内容

1 諮問

「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」環境影響評価書案
「国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）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

受 理 報 告 (10 月)

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 事後調査報告書	町田市資源循環型施設整備事業（工事の施行中その4）	令和7年9月5日
	春日・後楽園駅前地区市街地再開発事業（工事の完了後）	令和7年9月19日
	（仮称）神宮外苑地区市街地再開発事業（工事の施行中その4）	令和7年9月25日
	（仮称）内幸町一丁目街区 開発計画（中地区）（工事の施行中その1）	令和7年9月25日
2 変 更 届	（仮称）品川駅北周辺地区1街区、2街区、3街区、4街区開発事業	令和7年9月19日
	日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業	令和7年9月25日
	（仮称）神宮外苑地区市街地再開発事業	令和7年9月25日
3 着 工 届 （事後調査計画書）	日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業	令和7年10月14日
4 完 了 届	妙見島混合所新規破碎処理施設設置事業	令和7年10月6日

令和7年度
「東京都環境影響評価審議会」
第8回総会
速記録

令和7年10月30日（木）
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、定刻になりましたので、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。本日の進行はアセスメント担当課長の藤間が務めます。よろしくお願いいたします。

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 16 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。

また、本日は傍聴の申し出がございます。

それでは、会長、よろしくお願いいたします。

○片谷会長 皆様、お忙しい中御出席くださりましてありがとうございます。

では、議事に入ります前に、まず、傍聴人の皆様を入室していただくように御案内してください。

(傍聴人入室)

○藤間アセスメント担当課長 傍聴人の方、入室されました。傍聴人の皆様にお知らせします。本日の審議会の資料については、適宜画面に投影するほか、環境局のホームページに掲載しておりますので、必要に応じて御覧ください。

○片谷会長 では、ただいまから令和7年度東京都環境影響評価審議会の第8回総会を開催いたします。

本日の会議でございますが、次第に記載がございますように、諮問が2件及び受理報告を受ける予定となっております。なお、本日はかなり長時間の審議が必要になると予想されますので、進行の状況に応じまして、途中で適宜休憩を入れたいと考えております。予めその旨御了承のほどお願いいたします。

それでは、まず、次第1でございます諮問の議事から入らせていただきます。では、この諮問の案件につきまして、事務局から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、資料の1を御覧ください。諮問文でございます。朗読いたします。

7 環 境 総 政 第 430 号
東京都環境影響評価審議会

¹ 途中、2名出席し18名となった

東京都環境影響評価条例第 50 条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

令和 7 年 10 月 30 日

東京都知事 小池百合子

記

諮問第 568 号「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」
環境影響評価書案

以上でございます。

○片谷会長 ただいま読み上げていただきました諮問案件でございますが、東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業環境影響評価書案でございますが、これにつきましては、第二部会に付託させていただきますので、第二部会に御所属の委員の皆様は、御審議のほどよろしくお願いいたします。

では、まず、事業者の方々に御出席をいただきたいと存じます。事業者の皆様を御案内してください。

（事業者 入室）

○片谷会長 皆様お揃いでいらっしゃいますか。それでは、ただいまから、本件の諮問案件の概要につきまして、まず、事業者の方々から御説明を受けまして、その上で質疑を行いたいと存じます。

事業者の皆様方は、本日御多忙の中この審議会に御出席くださいましてありがとうございます。よろしく御協力のほどお願いいたします。

なお、説明をしていただきます事業者の方は、まず、冒頭で御自身の自己紹介をしていただきまして、その際、合わせて御出席いただいている方々についても御紹介をお願いいたします。その上で、諮問案件の内容につきましての御説明をお願いいたします。という手順でございますが、よろしいでしょうか。

では、事業者の皆様の御説明をいただくことにいたします。よろしくお願いいたします。

○事業者 それでは、私から御説明をさせていただきます。「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」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鉄道立体担当課長と申します。よろしくお願いいたします

す。

本日は、私の他に、建設局道路建設部の計画課から2名、それから、都市整備局の交通企画課から3名参加させていただきまして、東日本旅客鉄道株式会社から3名、調査を実施しましたパシフィックコンサルタンツから2名、参加させていただいております。合わせてよろしくお願いたします。

それでは、お手元の環境影響評価書案をお取りください。

初めに、1ページを御覧ください。

事業者は、東京都及び東日本旅客鉄道株式会社で、環境影響評価の実施者は、都市計画を定めるものとして東京都になります。

対象事業の名称は、「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」で、対象事業の種類は、鉄道、軌道又はモノレールの改良となります。

続いて、7ページを御覧ください。

まず、事業の目的になります。

本事業は、JR線の谷保駅から立川駅間の約3.7kmを高架化し、道路と鉄道とを連続的に立体交差化することにより、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道のそれぞれの安全性の向上、救急緊急活動等の円滑化を図るとともに、鉄道により分断された地域の一体化を実現することを目的としています。

次に、事業区間の位置になります。

JR南武線は、神奈川県の川崎駅から立川駅までを結ぶ路線で、このうち事業区間は谷保駅から立川駅付近までとなっており、国立市内、立川市内に位置しています。

続いて、10ページ並びにA3の折込み11ページを御覧ください。事業計画の概要になります。

本事業は、国立市富士見台一丁目を起点とし、立川市錦町一丁目を終点とする事業延長約3.7kmとなっており、構造形式は、高架橋で延長約2.6km、地表に取り付く部分の擁壁地平構造で約1.1kmとしています。

事業区間内にある矢川駅、西国立駅を高架化するとともに、17か所の踏切を除却し、2か所の踏切を廃止して、合わせて19か所の踏切を解消する計画としています。

続いて、12ページを御覧ください。事業区間の構造について御説明いたします。

駅部は両駅とも高架化し、矢川駅は幅員約17m、高さ約15m、西国立駅は幅員約17m、高さ約14mであり、ホームの長さは両駅ともに約130mとなります。

続いて、13 ページを御覧ください。

一般部の高架橋の構造は幅員約 10m、高いところでは約 12mの高さとなっています。断面図のとおり、現在の位置で高架化し、工事中は、北側に線路を移設して高架橋を構築する空間を確保していきます。

続いて、15 ページを御覧ください。施工計画になります。

施工期間は全体で約 13 年としており、工程には準備工事や高架橋等の工事を含め 5 項目に大別して、それぞれの工程をお示ししております。

15 ページの中段以降から 25 ページにつきましては、施工方法を記載しています。

それでは、23 ページ、24 ページをお開きください。代表的な施工方法として、一般部の高架橋区間の施工順序を説明いたします。

まず、現況からステップ 1 として、高架橋を構築する空間を確保するために、現在の上り線を北側の側道等の用地に移設します。そこに仮線の上り線を切り替えていきます。

次に、ステップ 2 として、下り線も同様に仮線の下り線に切り替えていきます。

次に、ステップ 3 として、下り線側の高架橋を構築し、仮下り線を高架橋にある計画位置に高架化していきます。

次に、ステップ 4 として、仮線の下り線を撤去した空間を活用して、残りの高架橋を構築し、仮上り線を高架橋にある計画位置に高架化します。

最後に、ステップ 5 として、仮線地の施設撤去や踏切道の整備を行い、工事完了となります。

16 ページにお戻りください。

上段の表にある西国立駅では、西側に鉄道の保守車両を留置するための保守基地があり、この基地を活用して西国立駅部の高架橋を構築する計画としています。

このため、16 ページの下段の表にある保守基地の施工順序として、駅部の工事の前に、谷保駅南側に仮保守基地を移設し、現在の連絡する線路を敷設して、保守基地の機能を確保した上で、西国立駅西側の現保守基地を撤去いたします。この保守基地は、本事業で立川第三中学校の西側に高架化する計画としておりまして、保守基地を高架化した後に、谷保駅南側の仮保守基地を撤去する計画であります。

続いて、30 ページをご覧ください。工事の規模について御説明いたします。

まず、高架橋等の基礎杭の深さは、幹線道路との交差部の深いところで約 17m、橋長の長い箇所、約 21mとなっています。

掘削する深さは、約 1 m で、部分的にピットなどで約 3 m の深さを掘削することになります。なお、基礎杭の間隔は線路方向に、狭いもので約 11m、線の直角方向に約 3 m としています。

続いて、31 ページを御覧ください。工事用車両の運行計画でございます。

工事用車両には、発生土を運搬するダンプトラック、建設機械や建設資材を運搬するトレーラー、コンクリートミキサー車等を使用する計画としています。

続いて、32 ページを御覧ください。工事用車両の主な走行ルートについて御説明します。

走行ルートは、図の青線で示しており、主に谷保駅西側の都道 146 号線や西国立駅北側の都道 145 号立川国分寺線のほか、国立市道や立川市道を走行する計画としています。

また、工事車両は、1 日当たり往復 434 台を想定していますが、4 か所に分散して走行する計画であるため、1 か所あたりは約 100 台程度となる予定です。

なお、工事車両の運行に際しては、法定速度の遵守やアイドリングストップ等の徹底を行い、周辺地域の環境保全に努めてまいります。

続いて、33 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。

本事業は、列車の運行を確保しながら実施するため、線路に近接した作業では夜間工事を行う必要がありますが、できるだけ夜間作業が少なくなるよう施工計画を検討してまいります。

また、近隣の住民に対しては、工事の実施期間、内容等について事前に周知を図るとともに、工事中の仮囲い等について、歩行者に圧迫感や不安感を与えないよう、デザイン等に配慮いたします。

なお、安全確保のために一般交通の遮断、又は切回しが必要となった場合には、事前に対策を検討し、関係機関と協議した上で近隣の住民に、看板やチラシ等で十分な周知をいたします。

さらに、施行中は問い合わせや苦情の窓口を設けて、きめ細かく丁寧な対応をしてまいります。

続いて、中段の供用の計画についてです。

供用後の鉄道の運行計画は、現在と変わらないものと想定しており、6 両編成の車両が 1 日当たり 299 本運行するものとしています。

少し飛びまして、49 ページをお開きください。環境影響評価の項目について御説明い

たします。

環境影響評価項目の選定にあたりましては、本事業の事業計画案から環境影響要因を抽出し、地域概況において地域特性を勘案して項目を選定しています。

事業実施における環境要因については、施行中における建設工事、施行中の仮線及び完成後における鉄道の走行によるもの、また、高架橋等の施設の存在に着目し、地域特性を勘案して騒音・振動など7項目を選定させていただきました。

続いて、50 ページを御覧ください。具体的に選定した項目と理由について御説明いたします。

騒音・振動は、本事業の建設工事における建設機械の稼働に伴う騒音・振動、また、仮線並びに完了後の列車走行に伴う鉄道騒音・振動が周辺環境に影響を及ぼすと考えられるため、選定しています。

日影は、完了後において高架橋及び駅部の施設の存在によって生じる日影が周辺環境に影響を及ぼすと考えられるため、選定しています。

電波障害は、完了後の列車の走行や高架橋及び駅部の施設の存在によって、周辺のテレビ電波の受信に影響を及ぼすと考えられるため、選定しています。

景観は、完了後において、高架橋及び駅部の施設の存在によって景観に変化を及ぼすと考えられるため、選定しています。

史跡・文化財は、本事業の建設工事における掘削工事箇所において、周知の埋蔵文化財包蔵地が存在し、影響を及ぼすおそれがあるため、選定しています。

自然との触れ合い活動の場は、工事用車両の走行ルートの一部において、散歩道、散策路と重なること、また、完了後に鉄道高架化したことによって、散歩道、散策路にある踏切道が円滑に通行できるようになる一方で、地表に取りついていく区間で廃止となる踏切道もあり、自然との触れ合い活動の場に影響を及ぼすことが考えられますので、選定しています。

51 ページを御覧ください。

廃棄物は、本事業の建設工事における建設発生土、建設廃棄物の発生が周辺環境に影響を及ぼすおそれがあるため、選定しています。

以上が、選定した項目となります。

続いて、52 ページを御覧ください。選定しなかった項目とその理由について御説明いたします。

大気汚染は、本事業の建設工事において、工事中、周辺に粉塵を発生させないよう、仮囲いや清掃、散水等により適切に飛散防止を図ること、また、工場用車両は4か所に分散させて走行させる計画としており、現況交通量に対する工事車両の増加割合は少ないこと、さらに、建設機械の稼働は事業用地内であるとともに台数も限られ、排出ガス対策に適合した建設機械を積極的に導入するなど、事業特性上、大気汚染に著しい影響が生じる環境要因はないことから、環境影響評価の項目として選定していません。

次に、悪臭は、工事の施工中及び完了後のいずれにおいても、事業特性上、悪臭が発生するおそれがないことから、環境影響評価の項目として選定していません。

次に、水質汚濁は、本事業の建設工事において、工事で発生する排水を工事区域内で適切に処理した上で公共下水道に放流するなど、事業特性上、水質汚濁に著しい影響が生じる環境要因はないことから、環境影響評価の項目として選定していません。

次に、土壌汚染は、本事業の建設工事における掘削工事箇所である鉄道敷地には、土壌汚染源となるような土地利用が確認されておらず、周辺においても土壌汚染対策法に基づく要措置区域や形質変更時要届出区域は存在しないことなどから、環境影響評価の項目として選定していません。

53 ページを御覧ください。

地盤について、本事業の建設工事における高架橋の杭打ち工・掘削工は、基礎杭の間隔を空けて設置すること、掘削深さが約1 mであり、地下水の汲み上げなどは行わないため、事業特性上、地盤変形や地下水位に著しい影響が生じる環境要因はないことから、環境影響評価の項目として選定していません。

次に、地形・地質は、地盤の項目と同様に、事業特性上、地盤変形や地下水位に著しい影響が生じる環境影響評価要因はございません。また、事業地周辺にある立川崖線には斜面の安定性に影響が予想される大規模な法面は存在せず、土地の安定性に影響を及ぼす可能性はないため、環境影響評価項目として選定していません。

次に、水循環は、地盤の項目と同様に、事業特性上、地盤変形や地下水位に著しい影響が生じる環境影響要因はありません。

ここで、資料編13ページを合わせて御覧ください。

図は、事業地周辺の湧水涵養域を示させていただいております。事業地周辺には矢川緑地湧水やママ下湧水の確認地点はあるものの、事業区域は湧水涵養域の縁に位置しており、湧水の水量・水質に著しい影響が生じる位置関係ではないため、環境影響評価の項目とし

て選定していません。

53 ページにお戻りください。

生物・生態系は、地盤の項目と同様に、事業特性上、地盤変形及び地下水位に著しい影響が生じる環境影響要因はなく、周辺の湧水や湿地を生息、生育環境とする動植物に影響を及ぼす可能性はないため、環境影響評価の項目として選定していません。

続いて、54 ページを御覧ください。

風環境については、完了後における高架橋の高さは、約7 mから15 mであり、周辺の建物を大きく上回ることはなく、橋脚構造であることにより、事業の特性上、風環境に著しい影響が生じる環境影響要因はないことから、環境影響評価の項目として選定していません。

次に、温室効果ガスは、本事業の建設工事の建設機械の稼働においては、事業用地内の稼働であるとともに台数も限られることや、排出ガス対策に適合した建設機械を積極的に導入することから、温室効果ガスに及ぼす影響は小さいと考えられます。

また、事業完了後の列車の運行本数を増加させる計画はないことから、環境影響評価の項目として選定していません。

大きく飛びまして、231 ページを御覧ください。調査計画書からの修正の経過について御説明いたします。

第6章、対象事業の目的及び内容につきまして、事業計画が具体化したことにより、高架橋及び擁壁の構造物の高さ、施工工程、基礎杭の深さ、工事用車両の台数を見直しています。

次に、7章、環境影響評価項目についても、騒音・振動、大気汚染に係る工事用車両の台数を見直しています。

また、調査計画書、審査意見書の知事意見に対応いたしまして、地形・地質、水循環を選定しなかった理由について、湧水の涵養域に関する調査結果などを踏まえて修正するとともに、資料編第2章 環境影響評価の項目に調査結果を含め詳しく記述させていただきました。

また、資料編第3章には、工事完了後における鉄道騒音の高さ方向の予測結果を記述しています。

最後に、232 ページを御覧ください。調査計画書、審査意見書に記載された知事意見への対応について御説明いたします。

指摘のあった事項のうち、騒音・振動の1つ目、長期かつ夜間工事も予定されていることから、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、予測・評価を行うこと、に対しましては、環境保全のための措置として工事中、仮囲いを設置するとともに、可能な限り低騒音・低振動の工法や建設機械を採用することなど、できる限りの騒音・振動の低減に努め、近隣の住民に対しましては、実施期間や内容などについて事前に周知を図った上で、問合せや苦情の窓口を設けて丁寧な対応をまいります。

次に2つ目、工事の完了後の鉄道騒音について、必要に応じて、高さ方向を含めた予測・評価を行うこと、に対しましては、地域の概況を勘案して、1階から5階に相当する高さにおける鉄道騒音の現況調査及び予測を行い、結果を資料編113ページに記載しています。

ここで、資料編113ページを合わせて御覧ください。

調査地点は、周辺の建物や測定環境等を考慮しまして、国立市役所前の駐車場で実施しました。

この結果、高さ方向については、5階相当の高さとなる13.2mの高さにおいて、昼間の鉄道騒音が2dB上回る結果となっておりますが、その他の調査地点では、現況を下回る結果となっております。

本編232ページにお戻りください。

次に、騒音・振動における3つ目、仮線時の鉄道騒音・振動における十分な環境保全措置の検討、また、仮線の騒音・振動及び高架化後の振動における環境保全のための措置の効果を検討し、可能な範囲で数値目標等を用いて評価すること、に対しましては、環境保全のための措置として、仮線地に仮囲いの設置や可能な限りロングレールを採用することで、騒音の低減効果を含め、数値化した予測をするとともに、レールの基盤となる道床の確実な構築により鉄道が良好な状態で走行できるよう維持管理していくことで、実行可能な範囲で、でき得る限り周辺環境への影響を低減してまいります。

次に、地形・地質、水循環、生物・生態系に共通した指摘事項として、地形・地質並びに水循環を環境影響評価項目として選定すること、また、生物・生態系の項目選定を検討すること、に対しましては、御指摘のあった立川崖線と交差することについて調査いたしました。が、事業地周辺にある立川崖線には、斜面の安定性に影響が予想される大規模な法面は存在せず、事業特性上、土地の安定性に影響を及ぼす可能性はないため、環境影響評価項目に選定しておりません。

また、複数の湧水などの存在や地下水流動について調査いたしましたが、事業地周辺にある矢川緑地湧水やママ下湧水の涵養域は事業区域の縁に位置しており、湧水の水量・水質に著しい影響が生じる位置関係ではないため、地下水流動を阻害するような深さで掘削工事を行わないなど、事業特性上の環境影響要因がないため、環境影響評価の項目として選定していません。

続いて、地形・地質と水循環の項目でご指摘のあったことについては、本事業においては、地形・地質、水循環に対する予測可能な環境影響要因がないため、事業者において、予測評価を行うことは困難でございます。

その他、都民の意見の概要、周知地域市長の意見につきましては、233 ページ、234 ページに記載しております。

以上で、私からの説明を終わります。

○片谷会長 御説明ありがとうございました。

では、今、事業者の方々から諮問案件の概要について御説明をいただきましたので、その内容につきまして、この後質疑をいたします。本件に関します詳細な審議は、先ほど委員の皆様にはお伝えしましたように、今後、第二部会での審議で行っていただくこととなります。

本日のこの審議会におきましては、今事業者の皆様から主に事業計画に関する内容を御説明いただきましたが、それを中心に、質疑応答をこれからしていただきたいと存じます。

第二部会に付託させていただいておりますので、第一部会の委員の皆様方には、この案件に関します答申案の決定前の最後の機会ということになりますので、もし、お気づきの点、あるいは確認しておきたい点がございましたら、本日も発言をいただくようお願いいたします。

それでは、御質問等の御発言のある方は挙手をお願いいたします。

愛知委員は、今日後ろの時間に少し制限があると伺っておりますので、先にご発言をいただくことにさせていただきますので、ほかの委員の方々、少々お待ちください。愛知委員、どうぞ。

○愛知委員 すみません、御配慮いただきましてありがとうございます。第二部会で地形・地質、水循環、地盤等を担当しております愛知と申します。

今回、これらの項目が、都知事からのコメントがあったのですが、実際には、今回の御説明では、評価をしないということで御説明いただいたのですが、ポイントがすれ違って

いると感じるところがありまして、それで、少しお伺いをさせていただきたいのですが。

まず、事業者の方に御説明いただいたように、比較的広い範囲の地下水流動ですとか、そういったところに、あまり影響を及ぼさないという点に関しては、そのとおりだろうと思うのですが、おそらくポイントになっているところは、実際に線形が建設されるというところで、例えば、崖線との交差部において、具体的にどこに高架の支柱が建って、それが崖線の、いわゆる地元の方が大切にされている崖線の景観が損なわれるような形にならないとか、あるいは、実際に交差する場所に、湧水は本当にはないのかとか。そういったことを、ちゃんと確認して、調べて、影響がないということを確認していただきたいという趣旨での知事からの意見だったと思うのです。

その点について、今日の説明だと直接的には御回答いただけていないというように思いまして、具体的に、まず、影響はないということでしたが、実際の崖線の立川崖線のところを現地踏査されて、湧水等がそこにはないというようなことを確認されているのかということと、それから、もう1つは、実際に建設されたときに、本当にその崖線の上に、支柱が刺さっているというような景観にはしないということだと思のですが、そうではないということは明言されていませんので、そういう意味で、ある種、心配な部分があるということですね。

その辺について、まず、そういうローカルなところですね。実際に、線形と交わるところで何が起こるのかということについて、少しコメントいただけたらと思います。まず1点目です。

よろしく願いいたします。

○片谷会長 では、事業者の方々から御回答いただきますので。特にこちらからは指定をしませんので、事業者の皆さんの中で関わりが一番ある方から御回答いただくようお願いいたします。

○事業者 それでは、建設局から回答させていただきます。

先ほども簡単に説明してしまっただけなのですが、資料編の13ページをお開きいただければ助かります。

こちらの、お示しする湧水の確認地点ですが、矢川緑地の湧水というのが青色のポイントで、図面の右下のほうにあるということと、ママ下湧水という、これも崖線のところから生じている水の部分ですが、こちらに湧水が発生しているという事実は、既存の調査資料から調査を行っております。

また、地下水の状況などについても、調査するとともに、既存文献から、この紫色で書いてあるような涵養域があるということを確認させていただいております。

御指摘のありました現地につきましても、調査会社で現地を見させていただいて、状況は確認させていただいておるところです。

一方で、交差する箇所での影響ということでの御指摘でしたが、本事業は、ご存じのように、掘削工という呼び名を使わせていただいておりますが、主に高架橋の工事になってございまして、1 m程度の掘削ということで、いわゆる地下水位に影響があるような深さではないと。

この付近、地下水につきましても、5 mから6 mぐらいに、これが涵養域を構成しているものであると考えておりますが、そういったところに水位がございまして、そういったところまで掘りあげないといったところでございます。

また、基礎杭につきましては、当然地下水位以下まで設置するものでございますが、基本的には、地盤上孔壁を安定させて、その部分に、水の発生や地山の崩れがないような工法、場所打ち杭工法を採用しまして、空いた穴にはコンクリートを立て込んでいくというような工法になってございますので、そういった意味で、周辺に影響のあるような改変はないということで、事業特性上、環境影響要因はないとお話しさせていただいております。

以上です。

○愛知委員 ですから、その話ではなくて、南武線の高架が実際に崖線と交差する場所があって、そこでどういうふうに高架の支柱が刺さるのか、そこに実際に本当に湧水はないということは、確認していますかということです。

今の御説明は、その交差している場所ではないところでの御説明をいただいていると思うので。そこはすれ違っているような気がするのですが。

○片谷会長 では、さらに補足して回答をお願いします。

○事業者 それでは、再度回答させていただきます。

同じく資料編の12ページを見ていただけると、崖線の状況を示しているものではないのですが、標高をお示しさせていただいて、暖色系が比較的標高の高いところ、紫色、青いほうは低いところといったところで示させていただいております。

御指摘いただいた、崖線の部分は、この赤丸で書いてある青柳踏切の辺りに赤い色から、水色もしくは緑色といったようなところに色が変わっていると思いますが、こういったと

ころに高低差が多く存在しているといった状況でございます。

御指摘のところの答えになっているというところかは分かりませんが、地形上、その手前の、資料編の7ページですが、いわゆるボーリングによりまして、地質調査等を行っているところで、基本的に、そもそも崖線に影響があるような工法ではないということが正解なのか、答えになっているのか、存じ上げませんが、そもそもこういった地層を掘って、そこにコンクリート立て込んでいくということで、崖線自体を乱したりですとか、地層自体を何か改変したりということは、我々、場所打ち杭工法という工法を採用する中では考えておりません。

委員の御指摘のような、崖線そのものにどのような影響があるかと問われても、なかなかその崖線の特性が、場所打ち杭工法にどのような影響がするのかというのが、事業者としてなかなか判断の難しいところございまして、お答えがなかなかうまくできてないかもしれませんが、地質調査上、もしくは、地形調査上で考えますと、点でその工事を行うものですので、影響はないものと判断させていただいております。

○愛知委員 地質的なところ、それから、水循環全体における影響について、こういう工法で影響がないということはそうだと思うのですが、要するに、崖線の地形、あるいはその崖線のところに湧水がもしあるとしたら、そういうのというのは、この地域の方々というのはかなり大事にされている地域なのですね。

そういうところで、実際にこの杭を打ち込む場所によっては、そういう大事にされている景観が壊れたり、それから、そんなことは絶対ないと思うのですが、湧水の真上に打ち込んだら止まりますよねという話で、「そういうのがあったら、そういうことはしませんよ」ということを、気にしているというか、そういう担保をしてくださいよというところが、多分選定してくださいというところのお話。

地形・地質も、斜面の安定性とかというのが、一番メインのこととして、評価項目として指針に書かれていますが、もう一つ、景観上重要な特殊な地形・地質というところもありまして、その部分において、要は、これが建設されることによって、この交差している部分での改変が、地元の方々が大切にされているような、そういうこの崖線の地形というものに対して、著しい擾乱を起こしませんよと、そういうことを確認していただきたいということですね。

具体的に申し上げますと、どこに、この支柱が刺さるのか、それがその場所の景観とか、地形の保全において、問題ない位置に刺さりますよということを言っていただくか、ある

いは、そういうことをちゃんと確認しますよということを言っていたかと。そういうことがポイントなのかとと思っているのですね。

そういう観点が、あまりここまでの御説明ではないような気がしましたし、その辺がずれ違っているのかと思いましたが、そのあたりを、具体的な計画の中で、実際の、正確な位置というのは決まっていくと思うのですが、そこを気にしていただきたいということなのですね。

この点は、今お話ししたことで理解をしていただけましたでしょうか。

○事業者 ご指摘のことは理解できました。少し私の説明が不足しておったのかもしれませんが、今回事業区域として行う大部分は、現在の鉄道線路の部分になってございまして、御案内のとおり、湧水の確認や崖線そのものが保全されている地域内を施工するものではないというところで、これもまたお答えになってないかもしれませんが、委員の心配するような、崖線を損なうような工事を点で行うということではなくて、鉄道用地または道路などで市街化されている地域内を、我々事業用地として施工していくということになりますので、御心配のようなところは基本的にないものと考えております。

○愛知委員 ありがとうございます。その御回答を選定しない理由に書いていただくということがよかったのかなということですかね。

分かりました。1点目は、そのようなことで、しっかりとやっていただければいいのかなということ。

もう一つ、湧水の集水域に関する御説明の中で、ママ下湧水とか、そちらの御説明はあったのですが、谷保天満宮の湧水の集水域というのが、立川市のホームページに載っているかと思うのですが、それが、この線形の中に入っています。

その集水域の精度がどれぐらいかという問題も一方であるのですが。そちらの谷保天満宮というのが、その湧水に関わる場所は、その湧水調査の御説明のこの図の中ではなかったもので、そちらの湧水のほうについては、いかがでしょうか。

○事業者 御指摘のとおり、谷保天満宮のほうにも湧水があるという事実は確認してございます。調査において、谷保天満宮の湧水に関するもの、もしくはその涵養域に対するものというのは資料としてお付けしておりません。大変申し訳なく思います。

ただ、資料編の6ページを御覧いただいてもよろしいでしょうか。

事業全般的に、地下水の状況につきましては、我々事業区域全体の地下水調査を進めてございまして、この6ページの縦断図にあります不圧地下水水面と書いてありますが、

涵養域の水頭に位置する水のラインという形になります。

御指摘の部分、ちょうど国立市役所前のところから高架橋が降りてくるところになってございまして、先ほど言った点で行う杭打ちについても、ほとんど浅い部分で収まるといったようなところで、そもそも地下水位を改変するような深さの改変を伴わないというところで、影響はないものと判断して記載しておりませんでした。

○愛知委員 これも、概ねおっしゃっていることは、そうなのだろうかと私も思いますが、逆に記載がないと、そのことを認識せずに、調べずに、言っているのかなということになって、心配になってしまいますので、そういうところはちゃんと調査した上で言っているというところは重要なこと。

それが結局、この後、都民の皆様方からいろいろ御意見などが来るかと思うのですが、そういったときに、あらかじめ調べてあって、言っているのかどうかということは、非常に重要ですので、その観点でお聞きしました。

あと、それとも関連するのですが、実際そういうふうに、線形が重なっているというところで、影響はほとんどないだろうかと想像はされるのですが、一方で、湧水というのは、ご存じのように、別に工事とかしなくても自然にも変動を起こし得るものですし、近年その湧水量が少しずつ自然に減っているというようなところもあったりする中で、こういう工事が行われて、そのときに、「これが原因ではないか」とか、そういうようなことを言われてしまうこともあるのではないかなという気がしております。

その可能性はほぼないということは、何となくそうですが、一方で、絶対にないということもなかなか難しいところがあって、ある種、例えば、地元の方が懸念されておられるような場所で、どこか防災井戸でも何でもいいのですが、その1か所でも、水位を、例えば、固定箇所でも時系列観測しておいて、自然の変動はこれだけあって、施工中、特に擾乱みたいなシグナルはありませんでしたよ、みたいなことがあると、非常にはっきりするというか、全体的に納得がいくというか。難しい理屈を説明しなくても一目瞭然というところもあるのかと思ったりして。

そこに関しては、そんなにコストのかかる話でもないし、そういうようなこともあってもいいのかなという、この地域は、かなり湧水に関して、大事にされている地域なので、そういう考え方もあっていいのかなというような気もいたしました。

これは、いろいろお考え次第だと思いますが、これは半分コメントに近いのですが、そういうような観点もお考えになっていいのかなということは、合理的なようにやってい

ただければいいと思うのですが、とにかく、この地域は、崖線ですとか、湧水ということに関して、かなり意識が高い地域ですので、そのことを踏まえて、環境影響評価ということとか、そのための証拠集めということについては、やっていただくといいかと思っております。

以上になります。

○片谷会長 ありがとうございます。事業者としても、この今御指摘があった湧水自体が改変されるような状況は基本的に避ける方針でお考えになっているという理解でよろしいでしょうか。

そこをおっしゃっていただければ、愛知委員のご懸念も解消されるかと思しますので、とにかく注意を払いつつ、工事を進めていただけるという理解で、この場では伺ったということにさせていただきたいと思しますので、ぜひよろしく願いいたします。

愛知委員、それでよろしいでしょうか。

○愛知委員 はい、まさしくおっしゃっていただいたとおりで、変なことはしないと思っておりますが、「しませんよ」と表明していただくというのがすごく大事なことだと思っておりますので、ということです。

○片谷会長 私が今申し上げたことにも、事業者は頷いていただけましたので。愛知委員の御希望も受け入れられたと解釈してよろしいかと存じます。

地元の方々の中にも御懸念がある可能性もありますので、その辺配慮しつつ、工事を進めていただくということをお願いいたします。

それでは、ほかの委員からの御発言を伺います。

保高委員、どうぞ。

○保高委員 保高です。御説明ありがとうございました。同じところで恐縮ですが、第二部の土壌汚染と地下水汚染を専門にしているのですが、少しでもコメントさし上げてよろしいでしょうか。

○片谷会長 どうぞ。

○保高委員 先ほどの参考資料の資料編の6ページ、7ページに、赤いところが杭を打つところという理解でよろしいですかね、ということですよ。

多分、立川の礫層を打っていく感じですが、ページ7の、一番右側の辺り、「礫層の間を打つ分には特段の地下水の影響はないよね」と、皆さん、礫層で止まっている間は思っておられると思うのですが。一番右端のほうで、上総層群の大地の粘土層を貫通している

のですよね。その下の部分の砂質土層に到達しているみたいな状態になるではないですか。

これは、そういう杭の打ち方という理解でよろしいですかね。

これは、先ほど御指摘があるとおり、この部分だけの杭で影響が少ないということは、重々分かります。ただ、一方で、先ほど「地下水に影響がない」と、ずっと言い切っておられるのですよね。

一方で、こういう杭の打ち方をすると、上から下に地下水が杭打ちの最中だったりとか、流れ込んでしまうみたいなケースがよくあることなので、そういった意味で、こういったものを見たときに、「ない」という断定的な表現がいいのか、もしくは、地下水の影響が低い、「極めて低い」というような表現がいいのかというのは、私は、いろんな建設工事の地下水のものをしていますが、こういう工事をして「ない」と断言することはあまりないのですよね。

なので、そういったものが、「影響が極めて低い」とか「低い」とかというような表現で留めたほうがいいのではないかな。特にこういう杭の打ち方をするような場合は、と個人的には思いました。というのが1点です。

あと、先ほどお話があったように、こういった杭の打ち方をする中で、ところどころ礫層の深いところの層に入っているんで、そういったところでの地下水の遮断という可能性が、低いのは分かるけれども、御懸念があるのであれば、この項目に入っていないとモニタリング自体の報告もないですし、環境を見ていかないことになる可能性もありますので。

先ほどまで調査を既にされているので、これからも地下水を確認していく可能性があるのであれば、項目に入れて「モニタリングをしていく」みたいなこともあるのかなと、思ったりしました。

このエリアの上水の地下水の利用、最近のPFASの影響もあったりしていると思いますが、あと、湧水というのはすごく貴重な地域だと思いますので、御検討いただければと思います。

もしくは、入れなくても、地下水に関して定期的に何らかの監視、もしくは、モニタリングしていくみたいなことがあると安心かと思いました。

後者のほうは、コメントです。

○事業者 ご指摘ありがとうございます。建設局から回答いたします。

おっしゃるとおり、「影響はない」と言い切らせていただいた部分については、少し訂正をさせていただければと思います。

「極めて影響が少ない」。まさに「予測をするような影響要因が見つからない」といった意味で表現させていただいたところです。その辺の表現につきましては、今後少し見直しをかけていきたいと思います。

また、ご指摘のありました水位のモニタリングの件ですが、我々、道路工事一般的に、周辺に影響を与えないといった点で、地下水への影響が明らかになるような場合には、事前に地下水の調査、場合によっては、水質汚濁の危険性がある場合には、水質調査を行いまして、事前事後とモニタリングは施工管理上しっかりやっていくものでございます。

環境影響評価書上は、この予測評価というところが難しいといった1点で、今回項目として設定しておりませんが、施工管理上は、しっかり必要に応じて、適切にモニタリングしていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○保高委員 ありがとうございます。それがここに書けるかどうか分からないですが、しっかりされて、何か異常があったらご対応いただけると理解しました。

ありがとうございます。

○片谷会長 今の御回答ですと、施工管理の一環としてきちんとチェックをしていきますという御回答だったと理解できましたので。そういう理解でよろしいですね。ありがとうございます。

保高委員、それでよろしいですか。

では、ほかの委員からの御発言を伺います。水本委員、どうぞ。

○水本委員 史跡・文化財担当の水本です。先ほど説明ありがとうございました。

私も同じページで恐縮ですが、6、7ページと、それから、資料編の6、7ページと、それから、本編の11ページ以降の工事のところですが、

この辺は埋蔵文化財の包蔵地であるということで、そのあたりを部会のほうで思っているのですが、事前にお伺いしたいのが、こちらの杭打ちの深さというのと、それと、6、7ページの関係で、埋蔵文化財の包蔵地に当たっているところをどの程度掘削が入ってくるのかというのが、私のほうでは大変気になるところで、しかも、この辺りの遺跡というのが、この崖線に沿って、旧石器とか縄文とかが結構見つかるところなので、どのぐらい掘られるかというのが一番気になります。

実際は、この本編11ページからと、資料編6、7ページをよく見れば分かるのですが、その規模感というのが、なかなかつき合わせというのが、後ろのほうの埋蔵文化財と包蔵地の関係で分かりづらくてですね、その辺りで、もう少し御説明を詳しくいただく、6、

7ページの赤い図面が、実際、掘削の入るところということで、それぞれに略図で11ページから記されているのですが、もう詳しい情報が欲しいというところで、それが1つ。

もう1つは、埋蔵文化財のほうからは外れるのですが、本編11ページからのところで、工事の略図みたいのがあるのですが、これは、例えば、確保されている鉄道用地の端っこ、例えば、現況で道路がもしあるのであれば、それとの関係みたいなのが読み取れる図があるのかとか、あるいは、お作りになる予定があるのかとか、できれば、その辺見たいと思っているのですが。1点目と2点目と分けてお答えください。

○事業者 建設局からお答えさせていただきます。

まずは、先ほど参考資料にありました縦断図の赤い線の部分の掘削でございますが、この1本1本の杭につきましては、概ね直径1.5mの円筒状のものになります。

実際こういう図面ですので、比較的大きく見せていますが、実際は、この1.5mという幅ですので、この図面のレベルだとほとんど見えないような線になってまいります。

また、離隔につきましても、先ほど説明したとおり、線路直角といって、線路方向に3m以上は離すというところと、それから、縦断方向も、比較的多く離していくということで、平面図に示しましても、比較的大きなところで、本当に点が出てくるというような形になりまして、なかなか、御説明のところのポイントポイントで、その包蔵地のところについては、これから検討していくかどうかといったところでございます。

また、もう1つの平面図でございますが、先ほど行われた都市計画案、それから評価書案の説明会におきましては、都市計画決定図書レベルの縮図で、都市計画区域、事業区域についてお示しさせていただいておりますので、そういったレベルであれば、道路もしくは鉄道用地内、また住宅地内といったところの、概ねの概況は把握できるものと考えています。

今回、この環境影響評価書案にはお示しておりませんが、説明会では、都市計画案も併せて御説明させていただいておりますので、地元の皆様には、御提示させていただき、また、都市整備局のホームページ上にも掲載させていただいている状況ですので、お分かりいただけると思います。

今後の御議論の際に必要であれば、御用意はさせていただこうと思います。

○水本委員 ありがとうございます。平面的に示すのは難しいというのが本旨だと思うので、そのように受け取りました。

そして、その1.5mの杭ですが、円筒形ということでしたが、それは、工事のやり方に

よっては、周りも掘ってしまう可能性があると思うのです。その辺りも気になるところですが。

○事業者 御指摘のとおりです。まさに、杭体の周りを少し掘削するというのが、1 mの深さで、周辺を掘削しますので、その辺の施工計画につきましては、今後詳細に設計をしていく中で、明らかにしていこうと思っておりますので、一般的な考え方であれば、今後の御議論のところでお示しはできると思うのですが、「この地点のこの場所を掘る」といったような場所での御提示は、現段階では少し難しい状況です。

○水本委員 分かりました。ほとんど杭の構造と施工方法が変わらないのであれば、1本、例えば、もうちょっと子細なものをお付けいただくことは可能ということですかね。

○事業者 一般事例としてお示しすることは可能だと思いますので、御用意しておくようにいたします。

○水本委員 その円筒形の周りをどのぐらい、どんな感じで施工するのかというのが、もし分かると、埋蔵文化財包蔵地との関係でありがたいかと思えます。そこについては分かりました。

もう1つの、例えば、工事の範囲と道路との関係のところは、もうお答えいただいたと。

○水本委員 特にその仮設のというところとか、その辺がどういう感じなのかと思ったのですが。

○事業者 工事をやる範囲という形では表現はしていませんが。

こういった図面を地元の皆様に御説明していて、大体赤いところが、鉄道構造物が入るところですので、先ほどからお話ししている杭打ちなどが、点で行われる区域でございます。

青色の部分は、将来道路になる部分ですので、その道路のための改変の程度の掘削は伴うといったような感じになります。

そういった意味で、この青色と赤色の範囲が、周辺にわたって最大1 m程度、掘り上げられる可能性があるということで、包蔵地につきましても、掘削の中で何か出てくれば、教育委員会等としっかり協議して、対応させていただきたいと考えておりますので、基本的にはこの区域内で行われるということで、一旦御理解いただけないかなと考えております。

○水本委員 今の追加の御説明で非常によく分かった部分があるのですが、そうすると、この部分というのは、全体的に1 mずっと、ある程度ずっと掘り下げていって、その中で杭

打ちする箇所については。杭の部分だけ深く掘り下げるといふことですね。

私のほうでは今の御説明でよく分かったのですが、その辺のところはきちんと表現していただいたほうが、史跡・文化財のところを書くか、その工事の施行のところを書くかでやらないと分かりづらいかなど。

それに加えて、後半の説明、私の聞き方も悪かったかもしれないですが、本編 12、13 ページあたりの仮線というのは、これも用地としては、「今、鉄道用地ですか」ということがお聞きしたかったところですが。

○事業者 まさに今の図面のところにも少し出てくるのですが、仮線用地は、将来の側道用地で、水色で先ほど描いた側道用地に一旦線路を移しまして、工事をやるような予定でございます。

また、道路機能が存在している道路もございまして、そのまま道路を通行止めにはできないようなケースでは、さらに、今仮線のある外側に現道の機能を、借地をして機能確保するといったことで、お話をさせていただいております。

ですので、今青いところにこの仮線という、鉄道線路を一旦、地表の上ですが、設置していくような計画になっています。

○水本委員 分かりました。12 ページ、13 ページの図というのは、鉄道の工事計画という中ではシンプルになっていて、非常に分かりやすいと思うのですが、今の御説明のところでは、例えば、今の現況道路の中で工事するとか、その辺のところというのは、環境影響に関わると思われましたので、その辺は何も今現れてきてないので、この工事の際に、仮囲いをどうするのかとか、それが細かく気になったものですから伺いました。大体状況は承知しました。ありがとうございます。

○片谷会長 では、ほかの委員から御発言がありましたら。何かありますか。横田委員、どうぞ。

○横田委員 第一部会で生態系を担当しています横田です。

2点ほどですが、景観に関して、踏切の除却したところの周辺にフェンスが並ぶと思うのですが、そういったフェンスの影響を考えると、こういったところで踏切が除却されて、こういったところでフェンスの合間に連続性が形成されるのかという地上の部分の視界であるとか、通行の可能性の確保の状況というのを確認したいと思っております。

具体的には富士見台第3団地と東京都の緑地保全地域のお鷹の森がつながっている辺りですとか、その辺りは、緑地と農地が比較的、線路を挟んで連続的に分布しているエリア

かと思ひまして、そういったところに対して、連続性が確保できるような措置というものが検討されているのかというあたりをお伺いしたいと思ひました。

○事業者 建設局からお答えいたします。

今、平面図、縦断図をお示しておりますが、今回の事業は、鉄道を連続して立体化する、高架化するということで、本事業で評価させていただいておりますのは高架橋の部分です。

ご指摘のように地表の部分ですが、踏切のところといいますと、現道の機能がございまずので、一般的に踏切りであるレールや踏切の施設がなくなって、空間としては、通常の道路と同じように現道の幅員で整備されるといったようなこととなります。

ですから、踏切のようなガタガタといったようなものがなくなって、スムーズに通れるようになるといったイメージをしていただければ。

一方、それ以外の、高架下につきましては、今イメージ図などでもフェンスでお示したりもしておりますが、鉄道用地、鉄道敷地ということで、管理そのものは鉄道会社で管理していきます。

また、本事業の特徴として、高架下の利用の部分の受益についても、鉄道事業者に負担いただいております関係で、この空間の今後の開発については、鉄道会社を中心に考えられるということです。

また、公共側もその部分の15%ほど利用できることになっていまして、この辺につきましては、国立市や立川市と御相談しながら、公共空間としての高架下の活用も今後検討していく内容になります。

お鷹の森については、説明会でも御意見が出たと記憶しておりますが、国立市のほうでも「何か今後考える」といったようなこともありましたので、今後、高架橋ができ上がる時期を、周辺の状況を鑑みて、高架下利用について検討させていただきたいと思っております。

この評価書の中では、現段階で決められないといったところで、管理上「フェンス」といったような表現にさせていることで御承知いただければと思ひます。

○横田委員 承知しました。ありがとうございます。エリア区間、区間で丁寧に、地元と対話しながら、対応しながら検討いただければと思ひます。

あと、自然との触れ合いですが、散策ルートの踏切の除却によって迂回が生じるという、その完了後の影響に関しては、その踏切はなくなるということになりますよね。遠回りするということになると思ひのですが。

新しく接続させて、そちらを散策路として推奨できるような環境づくりというものが取れるのであれば、そういった措置というのは、プラスの措置になるのかと思いますので、単に迂回しなければならないという話だけじゃなくて、そういった新たな連続性を作ったり、回遊性を作ったりするような機会がありましたら、そういったことも記載いただけるといいのかと思いました。

私からは以上です。

○事業者 御指摘いただきありがとうございます。今後市ともしっかり議論をして、この散策路のあり方については、将来どうしていくのかということ、よりよき方向になるように調整してまいりたいと思います。

○片谷会長 ありがとうございます。そのあたりは、地元の自治体とも協議していただいて進めるということですね。了解しました。

では、続きまして、山口委員、お待たせしました。

○山口委員 第一部会で温室効果ガスを担当しております山口です。御説明ありがとうございました。

御質問ですが、評価案の 33 ページに、6.3.2 というところの(2)に、温室効果ガスの排出削減ということで出ていて、34 ページにロードマップが出ているのですが、ここでは「CO₂排出量削減にチャレンジする」という記載がありまして、今回のこの工事というのが、このロードマップの中ではどこに当たるのかなということがまず1点です。

一方で、54 ページで、今回温室効果ガスは選定されなかったということですが、その中で、「限られた事業用地内の稼働であり」ということですが、これは何と比較して「台数が少ない」とかということをおっしゃっているのかとか、そのあたりを、もともと工事でこういった温室効果ガス排出量削減するための決まり事というか、そういうもとの工事をされていると思うのですが、それがどの程度の範囲なのかというのが、こちらの 54 ページでは読み切れなかったもので、そのあたりを教えてくださいたいです。

○事業者 御指摘ありがとうございます。建設局から回答させていただきます。

御紹介のありました 33 ページの、鉄道会社で行っています「カーボンチャレンジ 2050」につきましては、鉄道会社として、この温室効果ガスの削減に会社として取り組んでいるといったことで、ここでご紹介させていただいているところです。

また、委員から御指摘のありました項目選定の中で、温室効果ガスについては、「今回選定してございません」ということで、具体的にその影響が少ないといったところが定量

的に示されないということでしたので、我々のほうでも少しこれから資料を整理していきたいと思います。

一般的な考えで我々も表現させていただきましたが、温室効果ガスそのものに影響があるような規模で排出するようなものがないといったことで表現させていただいたところでございますので、定量化するところを試みまして、今後御説明をさせていただくようにいたします。

○山口委員 33 ページの、会社としての理念ということだと思っております。ここに載せている以上は、この事業がどこに当たって、どういう評価を考えているかというのは、必要なかと思って、この 33 ページで示されていることと、後ろで選定しなかったというところにギャップを感じるので、そのあたりは少しおっしゃっていただいた「定量的に」というところも含めて、示していただければと思います。

よろしく願いいたします。

○片谷会長 御回答をお願いします。

○事業者 御指摘のとおり、検討を進めていきたいと思っております。

○山口委員 よろしく願いいたします。ありがとうございます。

○片谷会長 よろしいですか。

廣江委員、どうぞ。

○廣江委員 御説明ありがとうございます。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。

先ほどからいろいろな先生方のご発言にありますように、私も聞いていまして、この立体化事業というのが、地域の分断をなくして一体化を図るという最初の御発言の内容に対して、先ほど横田委員からありましたように、南北をつなぐルートが回避してしまうということであれば、それは一体化ではなく分断化であるような気がします。

鉄道の構造上、橋脚が細かく立っている部分にフェンスを設けて、下の土地の有効活用をするというのもよく分かるのですが、この事業の本質が、もしその分断化をなくして一体化を図るということであれば、横田委員の御指摘のように、通せるところは通して、今まで確保できていた道を、ぜひそのまま残していただければというのが、まず 1 点目の個人的なコメントです。

ここからが本題になりますが、多くの委員が、もう先ほどから目にしていますので、資料編の 7、8、9 ページ辺りの、この地層の上に橋脚がいっぱい打ってあるところで、質

聞させていただきたいのですが。

先ほどから、各委員の御指摘のあった橋脚の位置とかですが、鉄道の構造から考えると、例えば、この地図はページが、若いところというのが、いわゆる谷保駅側ですよね。谷保駅側からページを繰るに従って。立川駅に戻るということで、南北の地図が逆に書いてある橋脚の立面図だと私は理解しているのですが、

その上で見ていきますと、例えば、8ページの左側、文字を見ていただいて、No.12と水色で書いてあるところが非常に広く橋脚が空いている。ずっと右に目を移していただいて立川3・5・6号のところも、同じように広く橋脚があると。ここがいわゆる桁構造、橋脚の幅を広くとって下に通る道を通してあるので、ここには大きな道が今も、あるいは将来通るだろうというところだと思うのですね。

私の質問は、このように立体高架事業というのは、下に通る今後の道路のことも考えつつ、計画を両方で競合して進めていると思うのですが、そこでご質問ですが、下の道路が通るということは、上に抜けていくはずの道路の音が橋脚に、裏面によって反射して下に戻ってくる、いわゆる裏面反射音が発生する場所だという理解でよろしいですか。

○事業者 建設局からお答えさせていただきます。御指摘のように、基本的に、高架橋の下を通りますので、柱は壁ではなく、橋脚として建っているものになりますが、上の面につきましては、軌道を支える桁と床板になりますので、覆われたような状況の中、車が通っていくといったような環境になってございます。

それによって車の騒音はその床板に反射するという事は現象としてはあり得ると考えております。

○廣江委員 当然、両方とも考えて、橋脚の位置とか、道路を通すための配慮がなされていると思うのですが、協議されているかどうか分かりませんが、こちらの事業側で、そういうものに対して、例えば、相手側の方から、何か相談があったとか、あるいは将来的に問題が起こった場合に何か対応を考えるということはあるのでしょうか。

○事業者 道路環境、騒音環境ですとか、そういったものの状況を詳しく把握してございませんで、具体的にこの高架橋のほうに道路騒音を抑制するようなことを調整しておるかと言われれば、今のところそのようなことはしていないという状況でございます。

○廣江委員 単独の事業が故の難しい問題だということは私も理解していますし、道路騒音の問題ですので、鉄道事業者の責任でないということも重々理解しておりますが、上に抜けていく音が裏面で反射して戻ってくるものを、道路側で対策するというのは、道路をト

ンネルのように覆うしか現実的な対策がないのはよくご存じのとおりだと思いますので、この下の道路については、多分別に審議をされると思いますが、鉄道者側の御理解もいただかないと、なかなか難しい場面も出てくるかもしれません。

こう申しますのは、この橋脚の広い部分というのが、この断面図上で、例えば、9ページの立川3・5・8号ですね。先ほど申し上げました8ページの3・5・6号、それから、橋脚が広いだけで道は描いていませんが、No. 12と水色で書いてある文字の場所、それから、戻っていきますと、7ページや、それから6ページにも似たような箇所は出てきます。

立体交差事業ですので、ともに町のネットワークを広げて、交通網をよくしていこうということですが、環境保全という意味からしますと、両方に頑張ってもらって、そこは対処していただきたいと思っていますので、ここで、細かく審議することではありませんが、そういう場面も出てくることを御理解いただければと思います。コメントです。

○片谷会長 今の御発言は、提案という形での発言ですので、この段階で、事業者に何かを義務付けるという趣旨ではないと理解いたしました。御提案をせっかくいただきましたので、実現が可能なことがあるかどうかということは、ぜひ検討していただいて。

それで、先ほどの反射型の騒音の対策がもし可能であるならば、検討を進めていただければありがたいというのが、地元の方にもあろうかと思っていますので、私も直接の専門ではないので、できるかどうかの判断までなかなかできないですが、検討はぜひしていただきたいということをお願いしておきたいと思っています。

廣江委員、今日はこのようなまとめでよろしいですか。

○廣江委員 ありがとうございます。また細かくは審議で。

○片谷会長 では、まだご発言のない方からもし御発言があれば伺います。

保高委員、どうぞ。

○保高委員 すみません。2回目も大丈夫ですか。

端的に、専門の土壤汚染のほうで恐縮です。

○片谷会長 コンパクトをお願いします。

○保高委員 土壤汚染について今回対象外ということでしたが、2点質問がありまして。

1点目、今回の敷地は、ほとんどが御社の元々の持ち主、JRなのかな、持ち主だということだったのですが、新たに買う土地とかというのはあるのかどうか。というのが1点です。

今回、有害物質使用の履歴がなかったということですが、今後、これは都の環境確保条

例に則って正式な地質調査をやって、それについて調査をしていくけれども、現状ではまだ未確認でということでもよろしいですかね。

○事業者 御指摘のとおりです。環境確保条例もしかりですが、この規模になりますと、土対法に基づいて、現状の事業用地につきましては、現状調査を行って、その土地の履歴上、土壌汚染の状況があるかといったようなことをチェックした上で工事を始めますので、そういった法的な手続きをしっかりとやってまいります。

用地につきましても、鉄道事業用地以外に、住宅地ですとか、先ほど言った道路の部分を使用しますので、そういった部分につきましても地歴等もしっかり調査してまいります。

○保高委員 ありがとうございます。

1点だけ、線路の枕木、これは、線路があると思うのですが、いつ頃から敷設された線路なのか、分かりますか。

つまり、ある時期によって、線路の枕木の塗料に化学物質がかなり使われている時期があって、そういったものがあるので、地域調査のときに、御考慮いただければと思います。

今日は回答不要です。

以上です。

○片谷会長 では、今の保高委員の御指摘の件は、今後確認していただくということをお願いするということでもよろしいですかね。

では、よろしくをお願いします。

ほかに御発言のある委員はいらっしゃいますか。

森川委員、どうぞ。

○森川委員 第二部会で大気汚染を担当しています森川です。

大気汚染とは関係ないのですが、広域的な話が出たときに、「国立都市計画道路」という評価書案がここにございまして、ちょうど鉄道をまたぐ形で都道が計画されているようでして、こういった現在おやりになる計画と、それから、それ以外の周囲の何か大きい建設ですとか、そういった把握をされておられるとか、スケジュールの中に検討されるとか、そういうのがございましたら教えてください。

○事業者 建設局からお答えいたします。

御案内のとおり、今回、連続立体交差事業ということで、道路ネットワークを拡充するために、鉄道を上に上げるということですので、都市計画道路である、先ほど御指摘になった国立3・3・15なども、同じスケジュール感で整備を進めてまいります。

御指摘のところへ一致するかわかりませんが、今後工事などが競合する場合には、当然近隣のところに影響がありますので、施工上調整はさせていただきますし、様々な重機などを使うことにつきましても、前後調整は近隣の工事としていながらということになります。

事前に、例えば、開発計画ですとか、道路工事の予定を全て確認しているかと言われれば、残念ながら今我々のほうでやっています都市計画道路とスケジュールが競合しているのみでございまして、周辺の開発など、そういったスケジュール感は、これから施工段階でしっかり整理していく予定です。

○森川委員 ありがとうございます。本当に重なるようであれば、調整をしていただいて、大気汚染は入っていないと思うのですが、どうしても重機が多いと気にはなると思うのですね。騒音のほうもそうですが、そういったことで平準化と言ったらあれですが、そのように配慮していただくといいのかと思いました。

以上です。

○片谷会長 ありがとうございます。今の森川委員の発言は、要望というような扱いでよろしいですかね。

○森川委員 要望というか、実際にそうなってしまったら、そうせざるを得ないとは思いますが、それが事前に分かっていたら、よりスムーズにできるかなと思った次第です。

○片谷会長 これも一種の御提案ですかね。ありがとうございます。

では、この南武線の案件につきましては、ほぼ委員の皆さんからは御発言いただきましたが、今日御欠席の委員から何か、事務局に御意見等の連絡が入っていますか。

○藤間アセスメント担当課長 欠席の委員からお預かりしている御意見は特にございませぬ。

○片谷会長 分かりました。

では、この南武線に関する案件につきましては、一通り審議させていただきました。

事業者の皆様方に質問させていただくのは終了といたしましたので、これをもって今日のこの審議は終了とさせていただきます。

事業者の皆様方、長時間ご対応いただきましてありがとうございました。この後、部会の審議というのが、詳細な審議がございますので、またそのときよろしく願いいたします。

(事業者 退室)

○片谷会長 それでは、事務局から、本件の今後について、予定を御説明いただけますか。

○藤間アセスメント担当課長 本件に関するスケジュールでございますが、評価書案の縦覧期間は、10月7日から11月5日まで、都民等からの意見募集期間は11月20日までとなっております。

また、事業者による説明会は、10月の8日、11日、13日及び15日に実施されております。

評価書案につきましては、意見募集期間終了後に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、どうぞよろしくお願いたします。

○片谷会長 ありがとうございます。事務局から今説明がありましたとおり、この案件につきましては、事業者さんから見解書が提出されてから、部会で審議するという予定になっておりますので、第二部会に所属の委員の皆様方は審議をよろしくお願いたします。

○片谷会長

それでは、続きまして、先ほども話題に上りました「国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」の件でございます。

この建設事業に関する環境影響評価書案、本日の資料2でございますが、こちらに進ませさせていただきます。

では、この諮問案件につきまして、事務局からの説明をお願いたします。

○藤間アセスメント担当課長 それでは、資料の2を御覧ください。諮問文でございます。朗読いたします。

7 環 総 政 第 4 3 1 号
東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例第50条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

令和7年10月30日

東京都知事 小池百合子

記

諮問第569号「国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」環境影響評価書案

以上でございます。

○片谷会長 ありがとうございます。

この案件、「国立都市計画道路 3・3・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」の環境影響評価書案につきましては、先ほどの南武線連続立体交差事業と合わせまして、第二部会に付託させていただきますので、第二部会にご所属の皆様方は、ご審議をよろしくお願いいたします。

では、この案件につきましても、事業者の方にまず御出席いただくことにいたします。

では、事業者の皆様を御案内してください。

（事業者入室）

○片谷会長 事業者の皆様方はもう皆様お揃いでしょうか。

○事業者 揃っています。

○片谷会長 ありがとうございます。事業者の皆様方におかれましては、本日御多忙の中、この審議会に御出席くださりましてありがとうございます。

これから、諮問されました案件の概要につきまして、事業者の方々から御説明をいただきたいと思います。その後、委員からの質疑を行いますので、よろしくお願いいたします。御説明いただく準備はよろしいでしょうか。

○事業者 大丈夫でございます。

○片谷会長 ありがとうございます。

では、説明を担当される方は、冒頭で自己紹介をしていただきまして、さらに、今日出席されている他の出席者の皆様方も御紹介をいただくようお願いいたします。その後、この諮問案件に関する概要につきましての御説明をお願いするという手順にさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

では、紹介と御説明をお願いいたします。

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

本日は、私のほかに、都市計画を決定します都市整備局の職員が 1 名、事業者であります建設局の職員が 5 名、そして、業務の受託者 2 名が同席してございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、青色の冊子、「国立都市計画道路 3・3・15 号中新田立川線建設事業」環境影響評価書案の 1 ページをお開きください。

事業者の名称は、東京都でございます。対象事業の名称は、国立都市計画道路 3・3・

15 号中新田立川線建設事業、種類は、道路の新設でございます。

次に、対象事業の内容の概略でございますが、表 3-1 を御覧ください。

都市計画道路の名称は、国立都市計画道路 3・3・15 号中新田立川線です。

このうち、対象とする区間は、国立市谷保から同市富士見台四丁目までの延長約 0.5km の区間であり、通過する地域は、国立市の 1 市となります。

道路の区分は、第 4 種第 1 級、車線数は往復 4 車線、幅員が標準で 28m、設計速度は時速 60km でございます。

道路の構造につきましては、大部分が平面構造となりますが、一部区間で橋梁構造となります。

主要な道路との交差は、平面交差となりますが、鉄道との交差については、南武線が将来高架化されることから立体交差となる予定です。

供用開始は、令和 22 年度を予定しています。

続きまして、対象事業の目的及び内容を説明いたします。

11 ページを御覧ください。東京都では、長期計画である 2050 東京戦略等の計画において、多摩南北道路などの骨格幹線道路の整備や広域防災拠点へのアクセスルートとなる道路等の事業を推進することとしております。

計画道路は、多摩南北道路の 1 つである立川東大和線の一部であり、立川広域防災基地へのアクセスルートの一部となっております。

計画道路の位置については、13 ページを御覧ください。

破線でお示しているのが、計画道路でございます。南側の国立市谷保を起点とし、北側の国立市富士見台四丁目を終点とする延長約 0.5km の区間でございます。

14 ページの拡大図を御覧ください。国立市管理の水路である矢川及び J R 南武線と交差いたします。

15 ページをお開きください。上段の図 6.2-2 が計画道路の標準断面図です。往復 4 車線の車道部 17.5m と、その両側に歩行者や自転車の通行空間などを確保するため、幅員を 28m としております。

歩道の車道側には、高さ 0.8m の遮音壁を設置いたします。

次に、中段及び下段の図 6.2-3 を御覧ください。平面及び縦断の模式図となります。図の右側が北を示しております。

計画道路の大部分は、平面構造で整備します。J R 南武線は、高架化が計画されており、

立体交差となる計画です。

矢川との交差部については、矢川の改変を避けるため、橋梁を整備いたします。

16 ページを御覧ください。計画道路の横断模式図を示しております。

続きまして、施工計画及び供用の計画について説明いたします。

17 ページを御覧ください。事業の工程は、表 6.3-1 に示すとおり、令和 10 年度から用地取得に着手し、用地取得状況を踏まえ、令和 13 年度から道路工事に着手する予定です。道路の供用開始は、令和 22 年度を予定しております。

18 ページを御覧ください。主な施工手順は、図 6.3-1 に示すとおりです。左側が一般部の施工手順で、右側が橋梁部の施工手順となります。なお、工事は昼間の作業を基本とします。

19 ページを御覧ください。計画道路は、工区を 4 つに分けて、計画的に施工する計画です。

工事用車両の主要な走行ルートを示しております。主要な走行ルートは、車道の両側に歩道が設置され、隣接する住居等から道路までの距離が確保された都市計画道路を選定するとともに、工事用車両の台数は 1 時間当たり最大で 20 台程度に抑える計画です。また、4 つに分けた工区のピークを分散させる等の配慮をする計画です。

20 ページを御覧ください。一般部における施工内容及び主な建設機械を示しております。複数の作業を同一箇所で行うことがないよう配慮した結果、同時稼働台数の最大は舗装工における 3 台としております。

21 ページを御覧ください。橋梁部における施工内容及び主な建設機械を示しております。複数の作業を同一箇所で行うことがないよう配慮した結果、同時稼働台数の最大は、橋台工及び上部工における 3 台としております。

22 ページを御覧ください。計画交通量は、平成 27 年度道路交通センサスの将来 OD データに基づき、将来の道路ネットワークに配分することにより推計を行いました。推計結果は図の中央部に記載しているとおり、上段が計画道路の供用時で 1 日当たり 17,700 台、下段がネットワークの整備完了時で、1 日当たり 24,200 台と推計いたしました。

続きまして、環境影響評価の項目について説明いたします。

37 ページをお開きください。環境影響評価を行う項目は、対象事業の事業計画の内容から環境影響要因を抽出し、地域の概況から把握した環境特性との関係を検討し、調査計画書に示した上で、さらに調査計画書に対する知事の審査意見書等を勘案することにより

選定いたしました。

選定した項目は、大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、生物・生態系、景観、自然との触れ合い活動の場及び廃棄物の7項目です。

38 ページを御覧ください。環境影響要因と環境影響評価の項目との関連を表 7.1-1 に示しております。

39 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いたします。

大気汚染につきましては、工事の完了後において、自動車の走行に伴い発生する排出ガスによる大気質への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定し、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を予測の対象としました。

40 ページを御覧ください。騒音・振動につきましては、工事の施行中において、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動による周辺環境への影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定しました。

また、工事の完了後においては、自動車の走行に伴い発生する騒音及び振動による周辺環境への影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定しました。

水質汚濁につきましては、工事の施行中において、矢川との交差部における橋梁部の工事の際に、矢川の水質への影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定しました。

また、工事の完了後においては、生物・生態系における水生生物の生息環境として、水質の状況の把握が必要であることから、環境影響評価の項目として選定しました。

生物・生態系につきましては、工事の施行中において、計画道路の建設に伴い生物・生態系への影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定しました。

また、工事の完了後においては、計画道路の存在に伴い生物・生態系への影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定しました。

景観につきましては、工事の完了後において、計画道路の存在に伴い景観の変化による影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定しました。

41 ページをお開きください。自然との触れ合い活動の場合につきましては、工事の施行中及び工事の完了後それぞれにおいて、「健康ウォーキングマップ」の2ルート及び「雑木林のみち」事業の1ルートに影響が想定されることから、自然との触れ合い活動の場が持つ機能の変化の程度を環境影響評価の項目として選定しました。

廃棄物につきましては、工事の施行に伴い発生する建設廃棄物及び建設発生土は、実施

区域内での再利用が考えられる一方、実施区域外にも搬出し影響を及ぼすおそれがあることから、環境影響評価の項目として選定しました。

続きまして、選定しなかった項目及びその理由について説明いたします。

42 ページを御覧ください。悪臭につきましては、一般的な道路工事であり、工事の施行中に日常的に影響を及ぼすような悪臭は発生しません。また、工事の完了後も悪臭の発生源となる施設は設置しません。

土壌汚染につきましては、計画道路内には土壌汚染を引き起こす施設はありません。工事の施行中は土壌汚染が生じるような工法を用いることはありません。また、工事の完了後も土壌汚染の発生が問題となる要因はなく、土壌汚染を発生させる施設も存在しません。

地盤につきましては、大規模な地下掘削を行わないこと、また地下水の揚水を行わない計画であることから、地盤の変形及び周辺地下水の低下に伴う地盤沈下が生じるおそれはありません。

地形・地質につきましては、工事の施行中及び完了後において、斜面等の安定性に影響を及ぼす大規模な切土や盛土は行いません。また、橋梁部の前後に設置する擁壁は、高さが最大2 m程度であり、大規模なものは設置しません。なお、計画道路の終点の北側に、立川崖線が存在しますが、改変することはありません。

水循環につきましては、地下水に影響を与える大規模な地下掘削は行わないこと、また、工事に当たっては、遮水対策を行うなど、矢川の水を引き込まないよう配慮することから、地下水への影響は小さいと考えられます。

43 ページをお開きください。日影、電波障害、風環境の3つの項目につきましては、計画道路の一部に橋梁構造があるものの影響を及ぼすおそれのある高架構造物は設置しません。

史跡・文化財につきましては、計画道路に指定登録文化財が存在しないこと。また、埋蔵文化財包蔵地は確認されていないことから、事業の実施により周知の史跡・文化財に影響を及ぼすおそれはありません。

計画道路の終点は、埋蔵文化財包蔵地と近接していますが、周囲は既に改変済みの都営住宅や交差する国立3・4・5号線が存在すること。その改変時に新たな埋蔵文化財の報告はないことから、近接する埋蔵文化財包蔵地へ影響を及ぼすおそれはないと考えられます。

温室効果ガスにつきましては、東京都環境影響評価技術指針では、道路の供用に伴う自

動車交通から排出される二酸化炭素等については、環境影響評価の対象外としています。

また、この他に本事業の実施に伴う著しい温室効果ガスを発生させる要因はありません。工事の施行中については、建設機械の同時稼働を最大3台に抑さえ、可能な限り低炭素型建設機械を使用する計画であり、著しい温室効果ガスの発生は想定されないことから、影響は小さいと考えられます。

最後に、調査計画書の修正の経過及びその内容の概要について説明します。

9ページにお戻りください。調査計画書に対する知事の審査意見書等を勘案するとともに、事業計画の具体化に伴い、調査計画書の一部を修正しました。

修正の概要は、表5-1のとおりです。主な修正内容について説明します。

審査意見書を踏まえた修正といたしましては、上から3段目、事業の内容において、生物・生態系に配慮した整備計画を検討した上で、計画道路の具体的な構造や施工方法等を追加しました。

上から4段目、施工計画において、工事用車両の走行ルートを追加しました。

下から3段目、景観において、代表的な眺望地点について、関係地域の景観に関する計画等を確認し、地域の特性を考慮した地点及び時期を適切に選定しました。

下から2段目、自然との触れ合い活動の場において、工事の完了後における迂回ルート図を追加しました。

一番下の段、計画交通量の推計において、将来の道路ネットワークに追加する都市計画道路や将来交通量の算出過程を追加しました。

また、国立市長の意見を勘案いたしまして、下から4段目、生物・生態系において、橋梁構造による光環境への影響について、予測・評価を記載しました。

その他、最新の行政計画等や事業計画の具体化に伴う修正を行いました。

環境影響評価書案に関する説明は以上でございます。どうぞよろしく願いいたします。

○片谷会長 ありがとうございます。

それでは、事業者から今説明いただいた内容につきまして、質疑を行いたいと存じます。

では、ご質問等のご発言のある委員の方々は、挙手をお願いいたします。

廣江委員、どうぞ。

○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。よろしく願いします。

まず、基本的なところで伺いたいのですが、329ページに、自然との触れ合いのルート

変更ということで、谷保田圃の原風景を探しての迂回路というのが描いてあるのですが、お伺いしたいのは、この南武線を突っ切る道路をなぜ跨ぐことができないかということを知りたいのですが、ここは、跨げない道路になるのでしょうか。

○事業者 事業者である建設局からお答えさせていただきます。

今のご質問の意図を確認させていただきたいのですが、この329ページの跨げないというのは、線路を跨げないという。

○廣江委員 道路のことです。例えば、328ページは、調整検討ルートということで、道路を跨ぐ破線が描いてあるのですが、ここには描いてなかったの伺いました。

○事業者 分かりました。まず、328ページのこの点線の御説明ですが、この位置は、ちょうど矢川との道路が交差する場所です。ここについては、立体的に見ると、橋梁で、点線の上を道路が跨ぐようなイメージとなっています。

ページで言うと、立体的なイメージ、15ページに縦断模式図というのが、下に描いてあると思います。図6.2-3に、ここはこういうふうに、橋が上に行っていて、その下を通り抜けられるかどうかについては、まだ今確定でないので、破線で調整検討ルートという形で、下を通れるかどうかについてのルートとして記載させていただいているというところなんです。

一方で、先ほど話がありました329ページについては、道路については、ただの平面構造ではございますが、北側に迂回しているように見えるのは、今考えられている交差点の位置で、横断歩道が付くと思われる場所で、1回北側に上がって、道路を横断して、また南側に戻る。遠回りに見えますが、あくまで交差点に横断歩道が付くという前提で、こういった記載をさせていただいているという状況でございます。

○廣江委員 逆に申し上げますと、この下の赤い線が真っ直ぐつながるような横断歩道はないという理解でよろしいですか。

○事業者 御質問ありがとうございます。ここにつきましては、今後、道路整備の計画をより具体化していく中で、道路の形態について、交差点の位置だったり、横断歩道をどこに付けるか、信号機がどこに設置されるかというのは、事業者だけではなくて、我々は「交通管理者」と言っていますが、警視庁のほうと相談しながら、横断歩道の位置を付けていく場所を決めていく段階で、現時点でここに付くと断言できないものですから、環境影響評価上は、確実に付くだろうという交差点のほうまで1回迂回路を記載させていただくと。最大限の迂回路としては、ここまではあり得るという意味で記載させていただいております。

す。

なので、ここを横断できるかということについては、今後、道路の計画を具体化していく中で、交通管理者と調整していく形となります。

○廣江委員 ありがとうございます。

ここから本題に入る前にコメントですが、自然と触れ合うというのは、自然を見るだけでなく、あるいはその風景を楽しむだけでなく、そこにある音環境も楽しむと書かれているかと思うのですね。

個人的な意見ですが、新しくできる道路というのは、この自然に触れ合う場からすると、人工的に作られたものなので、できればすっとなってしまっって、元あったところに戻れるのがいいかなと。

もちろん今おっしゃったようなことは当然考えねばならないことだと思いますので、優先されるのは安全性だと思いますが、それが、まずコメントです。

本題ですが、この交差点のことを知りたかったのは、おっしゃるように、ここは立体交差になって、下に道路が通ります。この道路交通騒音の環境を低減するために、壁を立てて、騒音の伝搬を抑制するという計画にしているのは、非常にありがたいことですし、評価されるのですが、この道路の上に鉄道が通りますので、もう御存じだと思いますが、裏面反射音という上に向かって普通は抜けていく音が、この上を走る高架橋の床板に当たって、下に全部落ちてくるということになります。それは、今考えられている壁が、この道路に沿って延々と続いていたとしても、遮蔽することはまずできない。簡単に申し上げれば、壁のない音が上からそのまま降ってくるということになります。

道路と鉄道がほぼ直行していますので、並行して走っていないので、延々とこの影響範囲が続くわけではなく、この周辺に集中するとは思いますが、今申し上げたことからすると、ここで評価されているレベルよりも、確実に上がるのではないかと懸念しております。

このことについて、これは、今日別にお答えいただきたいわけではないですが、部会の中でいろいろと賜りたいと思いますので、もし今想定されていることがございましたら教えていただければ結構で、なければ、部会の中で少しずつ意見交換させていただければと思います。

○片谷会長 事業者のほうから補足されることがございましたら御発言ください。

○事業者 今の御意見については、断定はできないのですが、今の考えとしましては、先ほ

どの 15 ページになりますが、道路の幅としては 28m の道路がずっと鉄道と交差する形で南北に走るという中で、車道部につきましては 17.5m がこの鉄道の下を通るという状況になります。

その一方で、鉄道は直角に南武線が交差するのですが、鉄道の幅自体が、今 10m の幅のところ反射されるという御指摘だと思っているのですが、17.5m の車道の上を、10m 区間だけは、上に天井があると。

ただ、横のほうについては、南武線はずっと 3 km 続いています。横方向は音は抜けていくのと、天井のその 10m の幅、高さで言うと 7 m ぐらいの高さのところ、10m の幅にわたって天井があるので、そこに裏面反射されるのではないかと。

事業者としては、その 10m ぐらいの幅について、そこに多大なる影響を与えるというのは、今のところは考えてない状況ですが、今後御意見いただければ、その辺は確認をしていきたいと思っております。

○廣江委員 誤解があるといけないので申し上げますが、延々と並行に続けば、当然反射面がそこにずっとあるわけで、ある西側から東側にその影響がずっと出るわけですが、おっしゃるように局地的にしか出ないのですが、今予測されている予測の計算によれば、当然一番近い側の家が一番大きな音を受ける。そこを、壁を立てることによって遮蔽して音が行かないようにしているわけです。

見通しがどれくらいあるか分かりませんが、下の車だけが影響を受けるわけではなく、その交差付近に辿り着いた車が、裏面に向かって出した音が、鏡で反射するかのよう反射して、周りに降り注いでいくわけなので、影響範囲がその真下だけですむわけではないのですね。

これがどれくらい広がるのか、その広がった影響が、今想定されている予測の値よりも超えるところまでがどの範囲になるのかが、私にもすぐには予見できませんので、何とも言えないですが、降ってくる音は間違いなく遮蔽される音よりも大きいことは明らかなので、その影響が、これは書き方の問題ですが、「ない」と断言されるのはあまりにも危険です。裏の家が大丈夫だと思われていたけれども、裏の家のほうが騒音レベルが大きかったということもあり得ますので、そこら辺は慎重に御検討いただきたいと思っております。

以上です。

○片谷会長 事業者さんから何かございますか。

○事業者 本日のところはその辺の知見が特にないので、また確認をしたほうが良いと思っ

ています。

○片谷会長 では、後日何か新しいコメントというか、回答を出していただけるという理解でよろしいですか。

○事業者 専門的なところもございますので、その辺の知見も含めて確認させていただきたいと思います。

○片谷会長 分かりました。（事務局へ）この案件は、あと審議は何回できるのでしょうか。

○藤間アセスメント担当課長 今回は総会でございますして、都民等の意見に対する見解書が出てから部会審議がございますので、その部会のときまでに、ある程度検討いただいて、今回の話の続きをしていただければと思います。

○片谷会長 では、部会の審議がまだ今後あるということですので、そこでまた委員からまた質問が出るかもしれませんし、あるいは、御回答いただける機会もあると思いますので、よろしく願いいたします。

では、ほかの委員から御発言を承ります。

羽染委員と玄委員から挙手がありますので、まず、羽染委員、お願いします。

○羽染委員 同じ個所の図の詳細を教えてくださいたくて、手を挙げました。

第二部会で廃棄物を担当しています羽染といいます。

15 ページの一番下の図ですが、矢川の橋梁部の構造について教えていただきたいのですが、資料編を見ると、5 ページあたりに模式図が描いてあるのですが、準備工から始まって、架橋工をして、掘削をして、6 ページに行くと、バックホウで掘って、橋台を造って、埋め戻すというような形で模式図が描いてあるのですが、この橋台坑が入る深さとか幅とかが見当たらなかったのですが、ここの深さとか幅とか、これが建設残土を埋め戻して、余った部分は持ち出すという形になると思いますので、その辺の容量にも関係してくると思うのですが、その辺を教えてくださいたいと思います。よろしくをお願いします。

○事業者 事業者からお答えさせていただきます。

模式図の5 ページから6 ページの施工手順の中で、具体的な構造の大きさという御質問ですが、現段階で、詳細な幅とか深さについてはまだ出ていないという状況でございます。

ただ、杭とかを打つような構造は考えておりませんので、そんなに何mとかという数字が今お示しできないのですが、大規模な構造となるような計画ではないというところでございます。

○羽染委員 そうですか。評価書案の341 ページに建設発生土の排出量とかが既に計算され

ていますので、その辺である程度想定はされておられるのかと思いますので、部会で結構ですので、分かりましたら教えていただければと思います。

これは、両端だけ掘って、河川部分は掘らない、橋脚は立たないという理解でよろしいのですよね。

○事業者 おっしゃるとおりでございます。

○羽染委員 ありがとうございます。部会のほうでそういうふうなところが分かれば教えていただければと思います。よろしく申し上げます。

○事業者 了解しました。部会までに改めて確認させていただきます。

○片谷会長 では、羽染委員、今の件は以上でよろしいですか。

○羽染委員 大丈夫です。

○片谷会長 では、玄委員、どうぞ。

○玄委員 第一部会で景観などを担当している玄と申します。299 ページのところ、私も、この鉄道と計画道路が交差するところですが。

景観を今調査しているところは、こちらに描いてある V-1、V-2、V-3 ですね。この鉄道と道路が交差するところの景観も、調査をする必要があるのではないかなと思いました。

こちらについては、今のところはここで描いてないので、調査していないように理解しているのですが、そう理解していいですか。

可能であれば、この交差するところも、周辺のところから調査していただきたいと思っています。よろしく申し上げます。

○事業者 事業者からお答えさせていただきます。

現時点では、まさに 299 ページのとおり、V-1 から V-3 までの 3 か所で、次のページ以降、フォトモンタージュを載せさせていただいているところですが、そういった、今御指摘の交差部については、フォトモンタージュを作成していないというのが実態でございます。

V-2 という終点側からの鉄道交差部に向かったフォトモンタージュを、308 ページに載せさせていただいております。この交差しているズバリが見えないのですが、交差点から南側を見た図面にして、都営住宅が写っているその先に、立体化された鉄道が少しだけかかっているというふうなのが、見て取れると思います。

実際はこの下を道路が、この今写っている 308 ページの幅員がある道路がずっと南下して行って、この鉄道の下をくぐっていくというのが実態となっていて、現実的にはそうい

った構造になるというイメージです。

○玄委員 もちろん、この交差点のところも、歩行者などは通るかと思っ
ていますので、どちらかたぶん見えるかと思うのですね。なので、変わる前と変わる後の景観がど
ういうふうになるか。それも示す必要があるのではないかなと思っ
ていました。

○事業者 ありがとうございます。御意見を承りさせていただきます。

○玄委員 検討するようにお願いできればと思います。よろしくお願いします。

○片谷会長 今回の件も、部会の審議の中で、御回答いただけますか。

○事業者 中で確認させていただきます。

○片谷会長 玄委員、そのときでよろしいですか。

事業者からは、もし追加で何か回答されることがあれば、部会でそれを言っ
ていただければ、事務局を通じて、両方の部会の委員に伝わることは可能
ですので、追加の御回答等がある場合は、その場で。

○事業者 鉄道のほうで作っているフォトモンタージュなどが使えるか
どうかも含めて確認させていただきます。

あくまで、道路側の視点で作らせていただきますので、今回の方は
ですね。

○片谷会長 では、また追加で用意していただくということで
お願いします。

○玄委員 私からは以上です。

○片谷会長 では、第二部会長からお願いします。

○宗方第二部会長 第二部会で景観を担当して、また景観の話
ですが、宗方と申します。

資料の309ページに、フォトモンタージュの写真などを出して
いただいているのですが、計画の段階でお願いしたこととか、
修正の先ほどの話の中でも、景観の時期の話を検討する
みたいなことが書かれておまして、この309ページの工事完了
後のイメージと現況が、7月になっております。

周りの樹木が、落葉樹なのか、この写真だけでは判断できない
のですが、景観は夏だけ見るのではなくて、冬場の、この
辺武蔵野と言っ
ていいか分かりませんが、そういう景観を愛でるなど
というの
もあるか
もしれ
ません
ので、
緑豊
かな
とこ
ろ
だ
け
で
隠
さ
れ
て
い
る
か
ら
こ
の
程
度
と
い
う
だ
け
で
は
な
く
て、
もし、
葉
っ
ぱ
が
落
ち
て
い
る
状
態
だ
っ
たら、
そ
の
状
態
を
ど
う
見
え
る
か
と。
そ
う
い
う
年
間
を
通
し
て
の
変
化
の
中
で
の
景
観
と
い
う
観
点
も
御
配
慮
い
た
だ
き
た
い
と
思
い
ま
し
た。

冬でも全く同じということであれば、落葉しないものだから同じ
ということ
で、この時

期を選ばれたのかとか、そういったことを何かお分かりになれば、コメントいただけますか。

○事業者 今回の御質問に対してですが、今写っているところは常緑樹でして、景観に配慮ということなので、今回一番夏場の生い茂っているところを選定させていただいたのですが、冬においても常緑で、全く同じというわけではございませんが、基本的にはほぼ同じような景観が出てくるという考えのもと、この7月を選定させていただいたという次第です。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。冬もあまり変わらないというのであれば安心いたしました。

あとは、選定の仕方と、散策ルートがどう関係したか分かりませんが、この撮影している視野の範囲の中も同じように、この高架を隠すような樹木が広がっていて、川沿いに歩いてきても、このように、あまり目立たないよといった、そういった状況という理解でよろしいですか。

もうちょっと離れたら丸見えというのは、それも景観に与える影響という点では、考えなければいけない点あるかもしれません。念のため教えてください。

○事業者 今回の御質問ですが、基本的に、この矢川沿いのこの橋梁部のエリアにつきましては、この写真で言うと、右手側はずっと樹木が生い茂っていて、左手に写っている樹木につきましては、民地のお宅の木とか、そういったものが入っていますので、この左側の家については、その先については、また土地が空いているような状況ですので、ずっと連続しているかということ、そういうわけではないと。

ただ、この今、写真に写っているように、その先、左手に少し隙間が、木の先に空き地っぽく見えるところがありますが、そこの距離はそんなにないので、本当に橋梁の手前まで行かなければ、このような景観が見えているような状況でございます。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。先ほど、平面図等でこの歩道のところに樹木を植えるというイメージが出ておりますが、これはどれぐらいの高さの樹木を想定されますか。

○事業者 樹木につきましては、まだ今のところでどういった樹種を植えるかとかは決まっております。

実態としましては、事業が始まりまして、ある程度道路整備が始まる段階で、地元の、例えば意見を聞くとか、例えば、国立市のほうで、「こういう樹種をシンボルツリーとして言っている」とか、そういった御意見を伺いながら、あとは我々として、メンテナンス

上どうかという、いろいろな要素を勘案しながら作っていきますので、まず樹種自体がまだ現時点で想定はできないという状況でございます。

○宗方第二部会長 ありがとうございます。落ちた葉っぱによるスリップの問題とかいろいろな問題もありますが、新しい景観につながるような形でいい形になっていければと思いますので、いろいろと御検討をお願いいたします。

○片谷会長 それでは、ほかの委員からの御発言を承ります。

水本委員、どうぞ。

○水本委員 史跡・文化財を担当している水本です。よろしく申し上げます。

先ほどの御説明の案のほうで、史跡・文化財については、外されているということですが。

ここにも書かれておりますように、史跡・文化財のうち、例えば、埋蔵文化財は、不時発見というのですが、工事の際に発見されれば、届けを出すところから始まって、試掘調査、本調査ということで、結果的にはやるような感じになると思います。

その際に、この今の評価書案で 17 ページに記載されています工事計画の中で、埋蔵文化財が不時発見で、この中にもし差し挟まれることがあっても対応可能か、あるいは、工事延長ということで御対応いただけるという理解で、この文脈はそういうことを書かれているかと思うのですが、そういう理解でよろしかったでしょうか。

まず 1 点、それをお答えください。

○事業者 御質問ありがとうございます。

おっしゃるとおり、今のところ、文化財に指定されるようなエリアではございませんが、実際に工事が始まって、万が一そういったものが出てくれば、それはその場できちんと対応していく形になりますので、その状況次第で、工程などを含めて影響がある可能性は否定できないと思っています。

○水本委員 では、法令に基づいて。もちろん当たり前ですが、対応される姿勢はもちろんあるよということで了解しました。

その上で、いくつか追加ですが、こちらの道路幅と長さを見ますと、大体 8,750 m²あるのですが、不用意に入ってくるものに対しては、埋蔵文化財の調査としては、もしかすると、結構規模感の大きいものになるということで、それも含めての御了解ということで大丈夫ですか。

数字は私が勝手に見たものなので、違うかもしれないのですが、埋蔵文化財の調査の規

模としては、結構広めのものになるので、それなりの時間はかかるということで、まずはこういう場合というのは、アドバイスという言い方は失礼ですが、コメントとしては、工事に入る大分前なので、教育委員会に確認いただいたりとか、もう少し計画的にやれる可能性はあるということで、できれば早めに地元の教育委員会に御相談されたほうが、不用意に入ってくる可能性はむしろなくなってくるということで、少しコメントをさせていただきますので、その辺いかがですかね。

早めに、部会審議の前に少しその辺コメントいただけるといいのかなという部分もあるのですが、いかがでしょうか。まだ行かれてないですかね。

○事業者 今のところ、埋蔵文化財の指定というのはないので、教育委員会には相談には行ってないのですが、そういう可能性があるかということであれば、1回相談に行くことは可能だと思ってございます。

○水本委員 聞いてしまってもいいのかなとは思いますが。

なぜならば、もう一つあるのですが、こちらの鉄道と交差するということで、第1工区から第4工区まで4つに分かれていると思うのですが、第3、第4の部分が、鉄道を挟んで2か所あって、この地点に関して言ったら、鉄道を挟んで3回分工事がある可能性がありまして、

鉄道の側からも、埋蔵文化財が発見される可能性もあるので、そうすると、余計に御計画にない部分で、発掘調査があつてからの工事に、どうしても段取り的になりますので、その辺その順番ですとか、期間ですとか、想定を結構細かくされていかないと、かなり工事計画が狂ってくる可能性もあるということは、含めおいたほうがいいのかと思いましたが、いかがですか。

○事業者 御意見ありがとうございます。

鉄道と確かに今回クロスしている箇所がございまして、当然その辺の工程は、埋蔵文化財とかは関係なく調整が発生するという状況ですので、それ以外の別の変動要素がないように、先ほど言われた教育委員会は、予め聞いていくのが、よりリスクを減らす意味ではいいのかなと考えています。

○水本委員 私の立場で、リスクというとあれですが、でも実際は工事の側からすると、その辺はそういう感覚もあるかと思うので、早めの相談というのがよろしいかと思えます。

特に、今言ったように、その第3、第4とその鉄道クロス部分は非常に気になっておりますので、よろしく申し上げます。

あとは、先ほど、羽染委員の質問で、深さはまだ出ていないということでしたが、できましたら、部会審議の前にそのあたりの資料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 先ほどの御質問も同じようで、部会前に確認させていただきます。

○水本委員 ありがとうございます。以上です。

○片谷会長 横田委員、どうぞ。

○横田委員 第一部会で生態系を担当しています横田と申します。

生物調査をしていただいて大変ありがとうございます。事前にこれだけのデータがあると、検討は具体的になるのかと思いました。

大きく2点ですが、15 ページのところの下の図に、橋の部分の縦断の模式図がありますが、すり付け範囲（擁壁等）とあります。このすり付けというのが、この橋台と河道の間に、何らかの盛土のようなスタイルで、あるいは壁状のもので、構造物が入るのかどうかということです。

ここに構造物が入ってしまうと、おそらく、キツネがいるというのが、まず矢川の効果と申しますし、カワセミなどの河畔を主に移動環境とするような鳥類の移動経路として、かなり分断要素になるような懸念がありますので、この緑色の構造を非常に慎重に検討していただければと思ひまして、現状で何かありましたら教えていただきたいと思ひます。

2点目は、ホトケドジョウが、矢川緑地の湧水から 500m くらい離れていますが、この橋の下のあたりで出現していることをどう考察されているかというのをお伺ひしたい。

ひょっとすると河床ですとか、河岸から湧き水が出ているような環境が、この付近にピンポイントであったりとか、あるいは、良好な産卵環境もこの辺りにあったりとかいうようなケースがもしあって、ここに、土工の排水が入り、混濁するような話があったら、それはかなりクリティカルなホトケドジョウへのインパクトになってくると思ひるので、この下流側に対してですが、どのような対策が検討いただいているのか。そのあたりをお伺ひできますでしょうか。

○事業者 2点の御質問で、1点目のすり付けのところは、15 ページに記載のある図 6.2-3 の縦断模式図の緑色の部分ですが、今どのような構造を考えているかといいますと、橋台というのができて、その後ろには、こちらで言うと、今の現地盤高に最終的に橋の高さから道路が落ちてくるのですが、その間は擁壁構造で、橋台の後ろと、最終的な地面にくっ

つくまでは、擁壁がずっとできてくるという状況で今考えております。

つまり、そこを横断するという事は、物理的に難しいかなというのが、我々の今の計画上の考えになってございます。

もう1点が、ホトケドジョウの話ですが、矢川自体は、上流の湧き水が出ているところから、ずっと流れが始まっているのですが、下水の排水とかいったものが流れ出るような川ではございませんので、我々は今回の工事でも、当然矢川には流しません、ずっと上流から出てきている湧き水がひたすら下流まで流れていて、その途中でどこか水が入ってくるような構造とはなってはございませんので、ホトケドジョウへの影響として、我々の工事自体に影響を与えるとは思っていませんが、それ以外に周辺環境からおかしな水が入ってくるといったような河川ではないと考えてございます。

○横田委員 言ってみれば1点目の、橋台の裏が擁壁構造になるということは、橋台と河道の間は空間が形成されていて、そこは横断できるという理解でよろしいですか。

○事業者 おっしゃるとおり、橋梁部と書いてある白い、緑とか塗ってない青い線と上の赤い線の間は、完全に空間が空いていますので、その下は、動物はくぐり抜けられるような状況ではあります。

○横田委員 その工事後になるのでしょうか、おそらく。工事中もそういった迂回の可能性があれば確保していただきたいのですが、分断を一時的にでもできるだけ減らすという工夫を検討いただきたいなど。

必要な擁壁であればいたし方ないと思うのですが、河道内だけで移動するというと、結構厳しい部分もあると思いますので、その河岸の上の空間の、動物の移動経路としての保全措置をきちんととっていただくことが大事なことなのかと思いました。

2点目は、排水はされないということで、土工があっても、こういった水を攪乱したり、河道内を攪乱することがないというような理解でよろしいでしょうか。

○事業者 おっしゃるとおりでございます。

○横田委員 であれば、現行の水質と河床が維持されると思いますので、その点に関しては、ぜひそのようにしていただければと思いました。

○片谷会長 ありがとうございます。

ほかに、安立委員、どうぞ。

○安立委員 第二部会で生物・生態系と自然との触れ合い活動の場を担当しています安立と申します。

今の矢川の御質問についての関連の質問ですが、グーグルマップで見させていただきまして、矢川というのが非常に水深が浅い川であるということと、これから道路が通る用地のところのストリートビューで見ているのですが、歩道の反対側の、川の反対側が、なだらかに川に向かって土地が浅くなっていて、しかも、樹木がたくさん生えているということで、こういった樹木と川が非常に近い状況が、ホトケドジョウとか貴重な生物を育てている川なのだなと今思いました。

それで、こういった浅い川に大きな道路を建設するとき、この川の深さを変えようかというのはまずないと思うのですが、そうすると、川と道路がすごく距離が近くなるということで、評価書の 151 ページには、路面排水施設を経由して、公共下水道に雨水が排出されるため、矢川には道路の雨水というのは流れないと書いてはあるのですが、本当にそれが可能かどうかというところを、それがどのような仕組みで雨水を矢川に流さないというふうになっているのかを確認したい。

あと、これから道路がかかるであろう地点の樹木が生えている側が、どのくらい改変されてしまうのかというのが、非常に気になるので、そこら辺を教えてください。よろしくをお願いします。

○事業者 御質問ありがとうございます。

1 点目の、あくまで道路に降った雨については、矢川に流さないという話ですが、309 ページのフォトモンタージュを見ていただくと、この真ん中に、橋ができたときのイメージのフォトモンタージュを示させていただいておりまして、矢川につきましては、右手に柵があるのですが、その下を矢川が浅い水深でずっと橋梁部に向かって流れていると。

下に青い桁が描いてあるところが橋の部分ですが、この上に降った雨につきましては、この道路沿いに、ここの場所で言うと、道路沿いでずっと、写真で言うと右と左が下っていきますので、そっちのほうに道路に降った雨の水はこの道路は、橋に降り注ぐわけですから、その降った雨については、この道で言うと左右に流れて行って、それが最終的には公共下水に流すような、排水を取り込んで、公共下水に流すという計画ですので、道路上に降った雨については、少なくとも矢川に流れることはないと考えてございます。

○安立委員 分かりました。ありがとうございました。

○事業者 それと、2 点目の樹木の話で、ストリートビューを御覧になって、樹木が生えているというところですが、樹木がどうなるかという話ですと、先ほどの 15 ページの道路の幅で言いますと、今回 28m の道路が南北方向にできますので、ここに当たる樹木につ

いては、現状のまま残すのは難しいのかと考えています。

その 28m の幅の両サイドの樹木であれば、何も触らずに行きますが、この 28m にまさに直角に当たっている樹木については、現状のまま全く残さないということは難しいかなという考えでございます。

○安立委員 樹木を切った後、伐採するのは仕方がないとして、切った後は、そこをコンクリートで固めるとかいった何かをされるのでしょうか。

○事業者 切るかどうかというのは、まだ決定してなくて、このまま残せないの、伐採するか移植するかといった判断については、今後あると思っておりますが、樹木のある場所につきましては、橋ができてきますので、コンクリートというか、先ほど言った橋台がこの辺りにできてくるのかなと考えてございます。

○安立委員 分かりました、ありがとうございます。

○片谷会長 あと、他に御発言ある委員はいらっしゃいますか。宗方第二部会長。

○宗方第二部会長 先ほどの 309 ページのフォトモンタージュの写真を、しげしげと見ていたのですが、これは、橋の下に歩道が続くのですよね。このスケールが分からないのですが、どれくらいの歩道面から、この橋の板までの高さが確保されるものか。頭がぶつかりそうな寸法に見えなくもないのですが。

○事業者 御質問ありがとうございます。

まさにおっしゃるとおり、最初の御質問があった「328 ページの下の点線がこうあるのではないか」という御意見をいただいたところが、まさにこのフォトモンタージュの御指摘をいただいた場所です。

まさに高さがまだ確定できていなくて、ここをあくまで我々としては、人が通れるような高さとして、橋を設計していきたいと考えているのですが、現時点でまだ現地の測量とか今後やっていく関係で、設計の深度化ができないので、橋の高さをどのくらい確保できるかというのが明言できない状況でございます。

なので、フォトモンタージュで通れるのか通れないのかというような絵を示させていただいているのですが、ここが基本的に通れるようには、設計を今後はしていきたいのですが、今何 cm の高さが取れているとかはまだ決まってないので、今後調整検討という形で描かせていただいている次第でございます。

○宗方第二部会長 なるほど。16 ページの図 6.2-4 のところのイメージだと、歩道と車道の高さが違うのですよね。

だから、このフォトモンタージュのイメージともだいぶ違って、だから、川を渡る歩道の高さが、その下を人が通れるようにすると、車道はもっと高くなる。

となると、当然景観に与える影響というのも、その高さに合わせてどうなのかというところを見なければいけなくなるので、この辺が詰まってないと、当然、先ほどの橋の台の規模とかも全然変わってきますよね。

○事業者 16 ページの、横断模式図は、今回のこの橋の部分につきましては車道が上がっておりまして、歩道については、今の現地の高さと同様の形で計画しています。

309 ページのフォトモンタージュで言いますと、橋が見えているのは、あくまで車道部の橋でして、歩道部については、手前に白い柵が一部あると思うのですが、ここが歩道部となって、この見えている方向と左右に直角に交わった形で、現地の高さと同じ形で人が通れるような高さに歩道部を分ける形の橋構造としている状況でございます。

○宗方第二部会長 分かりました。御説明ありがとうございます。理解できました。

○片谷会長 大体、御質問の発言は出尽くしたかと思いますが、まだ御発言がある方はいらっしゃいますか。水本委員、どうぞ。

○水本委員 すみません。あともう1点だけ聞かせてください。

今のページで気になってしまって、16 ページの矢川の水面というのは、どういう意味の水面なのですかね。普段の水量ということですか。よく分からなかったです。

○事業者 御質問ありがとうございます。

今回、環境影響調査書を作成するにあたって、春、夏、秋、冬とそれぞれ季節ごとに水量を測っていて、季節変動があるのですが、この下から水面の上までの高さが最大で15cm ぐらいというのが測定されています。

ただ、一方で、実は冬になりますと、冬枯れというか、水枯れしてしまい、まさに水が流れてない状況もございました。なので、本当に0から15cm ぐらいの間の季節によって、変動しているような水面のイメージでございます。

○水本委員 分かりました。

全く意味を知りたかっただけなので、問題はないのですが、今だと、防災とかいうこともいろいろ加味して、都市計画のようなことを今やられていると思いますので、水量が増えたときにどうなってしまうかとかも、少し気になる部分でもありますが、今の平均というか、出し方は分かりました。ありがとうございます。

○事業者 補足ですが、この矢川というのが、一般的な河川ですと、いろいろ降った雨が川

に合流して、だんだん下流に行くについて水量が増えてくると思うのですが、この矢川につきましては、本当に上流の矢川緑地という上流域から湧き出たその水だけが、ひたすら流れていて、当然、矢川の真上に降った雨は取り込むでしょうが、その周辺に降った雨については、矢川に流れてこない構造ですので、どちらかというところ、洪水とかいった危険性があるような川ではないというイメージでございます。

○水本委員　じゃ、歩道面は低く見えますが、そんなに、そこに水がというおそれはないということですね。

○事業者　あくまで上流の水が湧き出ている量次第で、水面が常に変わるというイメージで、大雨が降ったからここがあふれるとかいったイメージではないです。

○水本委員　分かりました。

○片谷会長　森川委員、どうぞ。

○森川委員　質問ではないのですが、先ほどの矢川のイメージというのは、321 ページにある写真が、もうそういう感じで、ずっとこれが続いている感じとっていいですか。現地を見てないのですが。

○事業者　321 ページの写真につきましては、この現地から少し離れた場所でございますが、上流からこういった、ここは今、川遊びというところの写真を見られるので、ここは市のほうで、親水のために、子供たちとかが水辺を親しめるために、こういった形で水辺に入れるような形をしていますが。

ほかには、どちらかというところ水路で、両サイドコンクリートで、320 ページの写真が2枚あると思うのですが、この左側に茂みの下にまさに矢川が流れていまして、321 ページのイメージというよりは、この左側の320 ページの写真の、木が生い茂っていて非常に分かりづらいのですが、左側に、「駒止め」といって、道路がちょっと上がっている左側に、水路がずっと流れていて、それが今回の道路の交差点まで続いているような状況が長く続いています。

川というイメージより水路みたいなところなんです。

○森川委員　川というところすごく大きくて、橋というところ、結構な橋梁をイメージしたのですが、かなり、小川というところか。

○事業者　おっしゃるとおり、幅員が3 mぐらいで、深さ1 mぐらいのところ、水面は15cm ぐらいの水が流れているような状況でございます。

○森川委員　でも、それをきちんと守って、それを越えていくという形になるのですね。

○事業者 おっしゃったとおり、水自体はすごいきれいな水が流れていますので、地元の方も非常に大切にしているという状況でございます。

○森川委員 ありがとうございます。

○片谷会長 ありがとうございます。

そろそろ質問の発言も出尽くしたかと思いますのと、開始してから2時間半くらい経過しているという状況ですので、そろそろ次のステップに進みたいと存じます。

○片谷会長 では、今日発言される委員からの発言は、ほぼ出尽くしたと思いますので、今日の審議はここまでとさせていただきたいと存じます。

事業者の皆様方、長時間にわたって御対応いただきありがとうございました。また、この後の部会の審議等もございますので、また御協力をお願いいたします。

では、順次御退室をお願いいたします。

(事業者 退室)

○片谷会長 では、事務局からの説明と、あと御報告があるということですので、お願いいたします。

○藤間アセスメント担当課長 それでは、ただいまの3・3・15号線につきましてスケジュールでございますが、評価書案の縦覧期間は10月14日から11月12日まで、都民等からの意見募集期間は11月27日までとなっております。また、事業者による説明会は10月16日及び19日に実施されております。

評価書案につきましては、意見募集期間終了後に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。よろしくをお願いいたします。

○片谷会長 ありがとうございます。

第二部会で御審議いただきますので、よろしくをお願いいたします。

○片谷会長 それでは、次第の2番目になりますが、受理報告になります。

では、事務局から報告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、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。10月の受理報告は、事後調査報告書4件、変更届3件、着工届1件、完了届1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。

9月受理報告に係る助言事項・事業者回答はございません。

また、10月の受理報告に係る助言事項についてもございませんでした。

以上でございます。

○片谷会長 続きます、10月の受理報告、「(仮称)神宮外苑地区市街地再開発事業」事後調査報告書その4及び変更届。

この事後調査報告書及び変更届につきましては、本日、事業者にご出席いただいて、説明をしていただくということになっております。

だいぶ長い時間待っていただいたようでございますが、事業者の方々を御案内してください。

(事業者入室)

○片谷会長 事業者の皆様方、大変長い間お待たせしてしまいまして、申し訳ございませんでした。

では、本日の報告の進め方につきまして、まず、事務局から説明をお願いいたします。

○藤間アセスメント担当課長 本事業につきましては、評価書案に対する答申におきまして、審議会が事業者の保全措置に継続的に関与していくことが盛り込まれており、丁寧な説明が必要であるとしていることから、本日は事業者にご出席いただき、事後調査報告書及び変更届の内容について御説明いただきたいと思います。

続きます、本日の進め方ですが、まずは、事後調査報告書及び変更届の内容を事業者から御説明していただきます。

その後、質疑応答とさせていただければと思います。

以上です。

○片谷会長 ありがとうございます。

では、ただいま事務局から説明がありましたとおりの手順で進めさせていただきたいと存じます。事業者の皆様方もよろしくをお願いいたします。

では、まず、事業者の皆様から事後調査報告書その4と変更届の説明をお願いいたします。

○事業者 三井不動産でございます。本日は、御報告の機会をいただき、誠にありがとうございます。先ほどありましたように、本日の御説明内容は、9月25日に御提出させていただきました事後調査報告書その4及び変更届に関するものでございます。

主な内容といたしましては、事後調査報告書その4は、神宮第二球場周辺の移植予定樹木の移植計画について、また、神宮外苑広場及び神宮第二球場周辺の移植対象樹木の移植状況について。

また、変更届は、全体工事工程の変更及び工事工程の変更に伴う大気汚染、騒音・振動の予測評価の見直しについてになります。

本日は、三井不動産、コンサルタントの日建設計、また、樹木関連の調査業務を実施していただいているイビデングリーンテックにて御説明させていただきます。

それでは、よろしくお願いいたします。

○事業者 では、日建設計より、事後調査報告書（工事の施行中その4）と変更届の概要を説明させていただきたいと思っております。

画面は、こちらで共有していますので、そちらで御覧いただいても結構でございます。

それでは、事後調査報告書（工事の施行中その4）の概要について、まず御説明いたします。

今回の報告する内容といたしましては、生物・生態系の中の既存樹木の状況に関する移植計画及び移植の状況となります。

はじめに、15 ページを御覧ください。事後調査報告書の 15 ページになります。

1 事後調査の結果の内容の 1.1 既存樹木の状況（移植計画）を御覧ください。

神宮第二球場周辺の移植予定樹木の移植計画につきまして、令和6年9月に提出した事後調査報告書、工事の施行中その2において、本移植先が未定であった樹木の移植先などを決定いたしました。

具体的には、18 ページの図 1-1、19 ページの表 1-1 に示しております。

18 ページの図 1-1 神宮外苑広場（建国記念文庫）及び神宮第二球場周辺の移植予定樹木の移植先の計画を御覧ください。

第二球場エリアからのラグビー場等敷地西側へ仮移植するとしていた 11 本の樹木、この図ですと、図の左側の付近の青色文字の⑨の樹木の、仮移植後の本移植先について建国記念文庫の北側へ本移植することといたしました。これにより建国記念文庫の保全エリアの移植樹木の本数をより充実させ、緑地環境の保全を図っていきます。

また、第二球場西側の移植樹木のうち、移植先が決まっていなかったもの 2 本、拡大いたしますとこの 2 本でございますが、について本移植することといたしました。

1 本が椿で、建国記念文庫北側への移植、もう 1 本はヒトツバダコでラグビー場西側への移植ということになります。

続きまして、19 ページを御覧ください。次のページです。表 1-1 は神宮外苑広場、建国記念文庫及び神宮第二球場周辺の移植予定樹木の移植先の計画でございます。

事後調査報告書（工事の施行中その2）で報告いたしました移植計画に基づく移植対象樹木、全部で96本のうち、この表の青色の部分で示す90本を、2025年6月末までに完了いたしております。

次に、23ページを御覧ください。1.2 既存樹木の状況（移植の状況）を御覧ください。移植計画に基づきまして、建国記念文庫及び第二球場周辺の移植樹木につきまして移植を実施いたしました。移植完了時の写真については、資料編の63から86ページに示しております。

（1）移植時期についてです。移植樹木のうち落葉樹は2024年11月から2025年3月に30本、常緑樹につきましては2024年10月から11月に27本、それと2025年4月から6月に33本ということで移植を実施いたしました。

また、移植未実施の樹木及び仮移植中の樹木につきましては、2025年10月以降順次移植を行う予定でございます。

次に、（2）移植場所につきましては、先ほど御覧いただいた18ページの図1-1に示すとおりでございます。建国記念文庫で根回した樹木につきましては、この図中の①絵画館前及び②御観兵榎への本移植を行うとともに、⑥の青い矢印がありますが、⑥神宮外苑の苗圃へ仮移植を行いました。

神宮第二球場周辺で根回した樹木につきましては、図中の⑨ラグビー場棟敷地西側へ仮移植するとともに、③絵画館前、④御観兵榎及び、⑧絵画館周りへ本移植を行いました。

絵画館前及びラグビー場棟敷地西側につきましては、移植場所をまとまった範囲で確保して、植栽基盤として植栽客土を面的に連続して敷設いたしました。

既存地の群落内に移植するエリアとして、御観兵榎、絵画館周りにつきましては、根鉢径に対し余裕を持った植穴の確保をした上で、既存土壌とパーク堆肥を混合して埋戻しを行いました。

23ページに戻りまして、（3）移植本数及び樹種でございます。2025年6月末までに移植を完了した樹木は、建国記念文庫の移植対象44本中40本、神宮第二球場周辺の移植対象52本中50本、合計96本中の90本の移植を完了しております。

移植した樹木の樹種につきましては、表1-1に示しましたが、御覧のとおりとなっております。このポツ以降書いてある樹種で、これらが移植した樹木の樹種ということになっています。

次に、24ページを御覧ください。（4）移植の方法でございます。移植方法につきま

しては、資料編 50 から 62 ページに示しております、その 1 例としまして 53 から 56 ページのシイノキの移植を御説明いたします。

53、54 ページの写真でございます。資料編の第二球場エリアから絵画館前の移植状況、工程の写真ということになります。

移植方法としましては、この画面でありますと左上から左下、右上から右下という順番に流れていきます。

まず、根鉢範囲を掘削して、四方に出る太根を主に環状剥皮を行いました。そして、根回しを実施しております。養生期間を経て根鉢周りを掘削し、根巻きを行って移植の準備を行います。移植の際には、樹木に傷がつかないように養生した上で、クレーンにて吊り上げ、運搬用のトレーラーに積込みを行いました。

続きですが、55、56 ページになります。移植先まで運搬して、あらかじめ掘削しておいた植栽基盤の植穴へ、クレーンで吊り込み、植付けを行いました。根鉢高さまで掘削土を埋め戻しております。植付け後は十分に水極めを行い、転倒防止のためのワイヤー支柱など必要な支柱を設置いたしました。

なお、移植におきましては、樹木医などの立会い、指導の下に実施しております。

ページを大きく戻しまして、24 ページになります。（5）移植にあたって配慮した事項というところになります。

稲わらによるマルチングを行うとともに、樹木支柱などの設置や移植作業時に根鉢周辺を踏み固めないように配慮いたしました。御観兵榎への移植にあたりまして、踏固め防止のための人の主要な動線を避けて移植を行いました。

移植後の樹木の管理におきましては、灌水をして除草を行っております。また、樹木医によるモニタリングなどを実施して、その状況について今後、事後調査報告書で報告する予定でございます。

次に、事故調査報告書のその 4 の最後になりますが、25 ページになります。2 予測結果と事後調査結果との比較検討です。

移植計画に示しました 96 本の移植樹木のうち、令和 7 年 6 月末時点で 70 本の本移植が完了しております。残り 26 本につきまして、今後順次本移植を行う予定でございます。

また、昨年提出の変更届に示しましたアセス対象の計画地全体の移植樹木 193 本のうち、令和 7 年 6 月末時点では 70 本の本移植が完了しております。

それでは、次に変更届に移ります。変更届工事工程の変更についてでございます。変更

に係る項目といたしましては、大気汚染、騒音・振動となります。

変更届の 24 ページを御覧ください。4 計画の変更についてです。

各施設ごとの工事工程について検討を進めた結果、全体の工事工程を令和 5 年 2 月から令和 17 年 10 月というものから、令和 5 年 2 月から令和 19 年 8 月に変更いたします。

同じく 24 ページの表でございます。上の赤く示された工程が変更後の工程になります。

下の工程表が変更前ということになります。全体工程が延伸されるとともに、各工程も変更されます。

次に、26 ページになります。4.2.2 建設機械及び工事用車両の変更の(1)建設機械についてでございます。

各棟の工事工程の変更等になりますが、御覧の表 4.2-1 に示すとおり、大気汚染及び騒音・振動の予測対象期間における汚染物質の排出量、建設機械の稼働台数に変更はございません。

続きまして、29 ページになります。(2) 工事車両についてです。表 4.2-4 を御覧ください。

変更前の施工計画では、表に示すとおり、工事用車両台数が最大となる月における 1 日当たりの工事用車両台数は、予測時期①におきましては 630 台、予測時期②におきましては 715 台、予測時期③につきましては 685 台でございました。

台数が最大となる月の 1 日当たりの工事用車両台数が変更となり、1 日当たりの工事用車両台数は予測時期①では 465 台、②では 875 台でございます。予測時期③につきましては工事用車両台数の変更はございません。

30 ページを御覧ください。工事用車両における大気汚染及び騒音・振動の予測対象期間は、表 4.2-5 に示すとおりでございます。上の表が変更後、下の表が変更前になります。先ほど工事用車両が増加した変更予測時期②について再予測いたします。

39 ページを御覧ください。予測時期②における工事用車両の走行に伴い発生する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、御覧のこの 12 地点で再予測をいたしました。

次に、50 ページを御覧ください。二酸化窒素の再予測結果でございます。

投影しているものは左が変更後の再予測結果で、右側が変更前の 51 ページに載っている予測結果です。左が変更後、右が変更前となります。

予測した日平均値は変更前後とも 0.041~0.043ppm であり、環境基準を満足しています。

この工事用車両の走行に伴う寄与率、変更前の 0.1%未満～1.1%に対して、変更後は 0.1%未満～1.3%という結果でございました。

52 ページを御覧ください。次に、浮遊粒子状物質の再予測結果です。投影しているものは、左が 52 ページの変更後の予測結果、右が 53 ページの変更前の予測結果ということになります。予測した浮遊粒子状物質の日平均値は、変更前後ともに 0.043～0.044mg/m³であり、環境基準値を下回っております。工事用車両の走行に伴う寄与率は変更前後とも 0.1%未満です。

したがって、二酸化窒素と浮遊粒子状物質ともに変更前後で同程度であり、評価の指標と環境基準を満足するため、変更後と前における評価の結論に変更はございません。

続きまして、56 ページになります。予測時期②における工事用車両の走行に伴い発生する騒音・振動についてでございます。御覧の 12 地点で再予測をいたしました。

59 ページを御覧ください。変更前の騒音予測結果です。1 つ戻りまして 58 ページを御覧ください。こちらが変更後の騒音の予測結果ということになります。工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音レベルは、変更前後でともに昼間が 62～71 dBとなりました。

また、工場用車両の走行における騒音レベルの増加分は変更前後で最大 1 dBとなっております。

工場用車両の走行に伴う騒音レベルは変更前後で同程度と考えており、変更後と変更前における評価の結論は変わりません。

続きまして、61 ページを御覧ください。変更前の振動の予測結果でございます。1 つ戻りまして、60 ページを御覧ください。変更後の振動の予測結果になります。

予測地点における工事用車両の走行に伴う道路交通の振動レベルにつきましては、変更前は昼間 37～49 dB、夜間は 35～45 dBという結果に対して、変更後は昼間 37～52 dB、夜間は 35～48 dBとなりました。

また、工事用車両の走行に伴う振動レベルの増加分は、変更前は昼間で 0～3 dB、夜間で 0～5 dB に対して、変更後は昼間で 0～3 dB、夜間で 0～6 dB となりました。

工場用車両の走行に伴う振動レベルは変更前後で同程度であるため、変更後も変更前における評価の結論は変わらないと考えております。

以上、事後調査報告書（工事の施行中その 4）と変更届の概要の説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○片谷会長 ありがとうございました。

ただいま事業者の皆様から説明をしていただきました事後調査報告書その4及び変更届の内容につきまして、事業者の方々と委員の間で質疑応答の時間を若干設けさせていただきたいと思います。

委員の皆様で御発言のある方は挙手をお願いいたします。いかがでしょうか。

横田委員、お願いします。

○横田委員 第一部会で生態系を担当しています横田と申します。今回の御報告ありがとうございました。

1本1本大事に扱って移植をしていただいている写真を拝見しました。

いくつか移植のやり取りがあって複雑になってきたので、確認させていただきたいと思っています。

まず1つ、本移植で絵画館前の本移植ですとか、御観兵榎の周辺への本移植というのがありますが、これは計画地の外に、計画地内の樹木を出して本移植をするというものですが、この本数に関して何か変化があったのかないのかという点が、だんだん分からなくなってしまったというのがありまして、教えていただきたいと思います。

あとは、本移植で、残すものと外に出していくものの選定の仕方の考え方を教えていただければと思います。

絵画館前の1番、3番、当初は仮移植的な移植だったような記憶があるのですが、ここで本移植になっているということで、それが、例えば13ページなどにあります完成のイメージで、変更届のほうで、見て取り難かったので、どこに何を本移植されていって、どういう景観をここで作ろうとされているのかというところを教えていただきたいと思いますのが2点目です。

3点目は、本移植にあたって、その移植先の植栽基盤の整備の考え方、確保の考え方を、こちらの報告書の20ページに記載いただいている、植栽客土を面的に連続して敷設と書いていただいていますので、これだけの大木が、根鉢が入るような厚さの土量の確保はしていただいているのだと思うのですが、その幅であるとか厚さであるとかという情報があまりないので、どのような植栽基盤の全体としての確保をされていく予定なのかというところが3点目の質問です。

続いてよろしいですか。申し訳ありません。4点目は、ラグビー場の件ですが、これから工事されるにあたって、南側とか東側に植栽の考え方の変化が若干生じてきたと思うのですが、そういったものは、こういった土地に合った樹木を使う割合というのは増やさず

に、新たに持ってきてここに新植するということが基本になってくるのか、仮移植したものの活用される方向性なのかというあたりを聞かせていただければと思いました。

以上、4点です。お願いいたします。

○片谷会長 事業者から、何か御回答いただけることがありましたらお願いします。

○事業者 まず、1個目ですが、絵画館前の御観兵榎の本移植で、そこに行く樹木の本数の変化があるかないということですが、

本数は基本的には以前に示させていただいた計画とは変わっていないのですが、今回変わっているのは、あくまでもラグビー場と敷地西側へ仮移植したものが、その先どこに行くかという話と、第二球場の新たに2本のこの樹木に対してどこに行くか、1本は、ラグビー場西側に行きます、もう1本は建国記念文庫の北側に行きますということでございます。

それに合わせてこの⑦、第二球場から苗圃に行く仮移植はなくなったということでございます。

ですので、基本的には御観兵榎とこの絵画館前の広場の東側に行く樹木自体は変わっていないというところでございます。それがこちらの次のページに示してあるとおりでございます。

変更した部分につきましては、下線を引いて、「ここが変わりましたよ」ということで示しております。

この⑨のところの部分と⑩のところ、それと⑪のところ、この⑩と⑪が新たに加わったということで、それ以外のところは特段変えていないということでございます。

まず、①に対する回答です。

○横田委員 ありがとうございます。

○事業者 続いて②の、残るものとそうでないものの考え方、景観の作り方というところですが、基本的には移植先についても同じような樹種、今ある既存の樹木と同じような樹種ですとか、そのサイズというところもケアしながら移植先を選定しておりますので、景観という意味では、当然生態系も保全しながら、景観的な連続性というところも考えて配置していくという大きな考えのもとで、移植先の選定というところを行っているというところでございます。

○横田委員 今の2番の点ですが、大きいものを外に出していっているという考え方ではないということよろしいですか。

○事業者 決して大きいものからということではないです。

○横田委員 承知しました。

○事業者 では、今の3番の植栽基盤についてお答えいたします。

特に、総合球技場、絵画館前の本移植に際しては、一番の大径木を移植しております。大体根鉢の大きさが、直径で言うと3mから3.3mぐらい、高さがおよそ1,000から1,400~1,500というところがMaxになってございます。

ということで、大木が多いエリアに関しましては、根鉢の外側から500から1mほど、十分に幅を取ると、あと深さについては1,200から1,500、現地の土壌等をしっかりとバーク堆肥で改良しまして、さらに客土も追加しながら十分な植栽基盤の範囲を確保しております。

以上になります。

○横田委員 ありがとうございます。

○片谷会長 横田委員、質問は以上でよろしいですか。

○横田委員 ラグビー場の周りの植栽の、樹木の種別といたしますか、仮移植したものなのか、新たにまた植栽するのでしょうか。

○事業者 ラグビー場については、昨年の10月に審議会でも報告させていただいた、選考のときに、新植の樹木というのがラグビー場内でもかなり増えてはいるということと、今の時点ですと、ラグビー場の敷地のところに仮移植の樹木が一部残っているものもありますが、それはこの後、先ほどの報告のとおりですが、ラグビー場の北側の部分に本移植をするという樹木もございます。

○横田委員 承知しました。2点目のところで、絵画館前の状況を教えていただきたいのですが、完成イメージですと、東側に建造物が建設されていて、スポーツ関連は分かりませんが、建築物がある上で、その西側に列植の形で樹木帯が見えますが、この列植を今構成しているという理解でよろしいのかどうかということと、そこに道などができていったときに、幅に影響するのかと思ったのですが、どれぐらいの幅員で樹木帯が形成されるのかということも、もし今お分かりでしたら伺いたしたいと思います。

○事業者 まず、今の絵画館前のところに移植をしていっている樹木というのは、この建物というのがテニスコートになるのですが、このテニスコートの右側にあるこのパース上に写っている樹というのは将来的に移植をする樹木ということと、今ある保存樹木というその2つで構成されていますので、この保存樹木に合うような形で今後も移植を行っていくと

というのが今の計画です。

○横田委員 内側の樹木を作っているわけではないのですか。いちよう並木から連続してくるこの景観地区のところの曲線を作っているわけではないのですか。

○事業者 日建設計です。事後調査報告書の 44 ページ、後ろのほうになるのですが、この辺りにどこに移植したのというものの細かい図が載っています。

事業調査報告書の 44 ページは横にして見ていただいて、この計画建物位置というのは、この絵画館の東側に建つ予定の低層の建物ですが、これの東側のような、緑の○で示しておりますが、このような形で移植をしているということでございます。

○横田委員 こちらの図面を見ればよかったですね。分かりました。ありがとうございます。

その幅が、大体その植栽基盤の幅であると考えればよろしいですね。

○事業者 そのとおりでございます。

○横田委員 承知しました。

あと、ラグビー場のところは、詳細の植栽はこれからまだ検討されていくということですか。

例えば、その建国記念文庫のところにも集まりすぎていたりとかしないのかと思ったのですが、密植になりすぎているようでしたら、仮移植後ももう少しこちらで使うとかいった考え方はないのかと思ったのですが、本移植で建国記念文庫のところはもう完成形を目指していくような感じになっているのでしょうか。

○事業者 建国記念文庫のところについては、基本的にはもう本移植という形で、この辺りの木の間隔についても、樹木医の方のアドバイスをいただきながら決めてはおりますが、一方で、去年の見直しとかを踏まえた樹木のラグビー場の、先ほど申し上げた、新植が増えるというところについては、こっちの建国記念文庫側というよりは、南側の話というのが中心になってくるので、これ以上この樹木がすごく増えてより密集しすぎてしまうみたいなどころはないかなとは考えています。

○横田委員 承知しました。現状密集していなければ順に確認していただければ大丈夫かと思いましたが。ありがとうございます。以上です。

○片谷会長 横田委員、以上でよろしいですか。

○横田委員 引き続き 1 本 1 本大事にやっていただければと思っております。ありがとうございました。

○片谷会長 ほかの委員から御発言がありましたらお願いいたします。

森川委員、どうぞ。

○森川委員 第二部会で大気汚染を担当しています森川です。

計画の変更で予測をまたやっていたいただいて、特に問題ないということによろしいかと思
います。

私素人なのですが、この事後調査報告書のほうで1本、1本丁寧に移植をしていただい
たと。

私、前の審議のときに少し関わってきたこともあって、この移植が本当にうまくいくの
かというのは非常に心配をしていた状況ですが、この写真を見るときちんと育っているの
かなということを思う一方で、移植していた樹木が1本ずつ全部無事に育っているのかな
ということは、書いてないような気もしたので、そこを確認したいと思いました。

最近夏が非常に過酷な状況で、普通に育っている樹木も枯れているものもあったりして、
そののところも心配しておりました。いかがでしょうか。

○事業者 回答させていただきます。これまで移植している樹木については、枯損とかする
こともなく、順調に育っているということで確認はしております。

移植樹木については、以前の評価書、事後調査計画でも、今後モニタリングをしっかりと
していくということで宣言させていただいておりますので、今のところもちろんだめにな
ってもいるものはないのですが、引き続き、大体樹木は活着するのに1年程度はかかる
かと思っていますので、少なくとも1年、できれば2年程度はモニタリングをしっかりと
して、樹木の状況というのは注視していきたいということで考えています。

暑さの観点も、例えば、今の4列のいちよう並木のところの西側の一部が弱ったりはし
ているのですが、そういったところもきちんと灌水とか、樹勢を回復させる措置というの
を、2023年からずっと続けてきておまして、今それこそイビデングリーンテックにも、
毎年、活力度調査という形で見ていただいておりますが、樹勢のほうも、例えば、元々褐変
していた、葉っぱが茶色くなってしまっていたようなものも、随分と量が減ってきて、葉
っぱの量とかも増えているということで、少なくとも前年よりはよくなっていっている
というところは確認できます。

このあたりはもちろん1つの要因としか言えないですが、きちんとそういう灌水とか、
稲わらを敷いたりとか、そういった措置をしっかりとやってきているところが、効果として
出てきているのかと考えてまして、移植樹木についても、それが灌水などを引き続ききち

んとやっていきたいと思っています。

○森川委員 ありがとうございます。安心しました。引き続きよろしく願いいたします。

○片谷会長 ほかの委員からの発言がありますか。廣江委員、どうぞ。

○廣江委員 丁寧な御報告ありがとうございます。第二部会で騒音・振動を担当しています
廣江と申します。

今の森川委員からの御指摘にもあったとおり、騒音・振動のほうも再予測をしていただいて、結論に変更はないというところは確認させていただきましたが、工期が延びるという方向にありますので、もちろん、予測量が規制値を超えないということで担保されるものではありませんが、長い期間それに暴露されるということも、できれば配慮いただきたいという意味からすると、今回の工期の変更は全体的にそれぞれの工事が後ろにずれただけなのか、それとも、台数に大きな変更はないけれども、大きく内容的に変わったものなのか。

一番心配しますのが新しく野球場が建つ前面の住宅地への影響を、私は心配しておりますので、そこら辺で何か追加の配慮がありやなしやも含めてお答えいただければと思いました。

○片谷会長 事業者からの御返答みたいな御発言がありましたらお願いいたします。

○事業者 回答させていただきます。規制値はクリアしているということで、もちろんそれはそれでいいことですが、もちろんそれだけではなくて、これまで評価書等々、過去の図書にも書いてあるように、保全措置を必ずとっていくこととなります。

ここに山積み表を出しておりますが、もちろん、今後施工者が決まっていくに従って、さらに具体の建設機械の台数や工事車両の台数が出てくると思います。そこにつきましては、もちろん、例えば、平準化を試みるとか、ピークを下げていくとかいうようなことはやっていきたいと思っております。

もう一つ、工事工程の話があったと思います。言われたとおり、全体の工事期間が延びるとともに各工事期間が後ろに移動するということで、これを見ていただくと分かるように工事が新たに重なってくるところもございます。

そこにつきましては、多分御覧いただいていると思うのですが、変更届の最後の資料編に全体のピークということで書かせていただきました。全体のピークに関しましては、確かに御指摘どおり少し広がっているところもありますので、そこにつきましては、もちろんそれでよしとせず、先ほど申し上げました保全措置を徹底していくということになる

と思います。

○廣江委員 私も、先ほどからこの変更前と変更後の90か月前までのものと、91か月以降のものをざっと見ますと、延びただけではなく集中したことによって、増えている部分も見受けられましたので、今ラグビー場側のことなのか、それとも今心配しています野球場側のものなのか、即座に判断できませんでしたのでお伺いしました。

今のコメントからしますと、そこら辺も十分御配慮いただけると理解しましたので、ぜひその方向でよろしく願いいたします。

○事業者 承知いたしました。

○片谷会長 ほかの委員の方々からの御発言は以上でよろしいでしょうか。

それでは、事業者の方々とは初めてお目にかかる方もいらっしゃるのですが、この環境影響評価審議会の現在会長を務めさせていただいております片谷と申します。

少しお話をさせていただきたいのですが、今回のこの事業は非常に大掛かりな事業でもありまして、実は私の専門分野は大気汚染でして、そういう化学的な観点の話しか普段はしないものですから、こういう樹木の話になるとなかなかついていけないのですが、ただ、最初に一番懸念しましたのは、とにかくこのところ夏が非常に暑いという年が続いておりましたので、今回のこの事業に対して気象、気候と言ったほうがいいかもしれませんが、その変動がどのように影響するののかというのが、かなり心配をしたというのが正直なところでございました。

おそらく、今回こういう役割を担われた方々の努力の成果が実って、現在この時点までは、とにかく来たということだと思っております。

計画の変更等もかなり細かくいろいろな検討された結果が反映されて、現状までとにかく到達したということだと思っておりますので、これが、この後どういうふうに保たれるかという言い方は正しくないだろうと思いますが、さらに優れた樹木の育成のようなゴールに向かった動きになっていただけることを、大いに願っている立場でございます。

樹木のごことは、本当にもう素人に近い状況ですので、あまり具体的なことは申し上げられませんが、例えば、大気汚染や騒音・振動との関係などについても、かなりデータが蓄積されてきたということは、この報告で見せていただいて理解できておりますので、それが今後さらに有効なデータとして活用されるように、今後もこういうふう to 努力を続けて、あるいは今回は神宮がフィールドだったわけですが、こういう植物、樹木のような生物を扱う仕事というのは、もちろん専門知識が必要ですし、長時間かけた努力というのが必要

になるということは、全く否定できないことだと思います。

これからもこういう事業のさらに高度化に向けて、事業者の皆様方の努力がさらに積み重ねられて、人間と樹木あるいはほかの生物との共存がより実現されていくということ、大いに期待させていただいておりますということを申し上げて、この環境影響評価審議会を代表してお礼を申し上げたほうがいい立場ですが、今後もぜひこの分野で御活躍いただきたいと思っておりますので、ぜひ、そこをよろしく願いたいと思います。

私から申し上げることは、以上でございますので、本日はどうもありがとうございました。今後ともまたよろしく願いたします。

○事業者 ありがとうございます。

○片谷会長 では、委員の方々からは一通りご発言をいただきましたので、本日の事業者さんからの事後調査報告書と変更届の説明の席は、これもちまして終了とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

○事業者 ありがとうございました。

(事業者退室)

○片谷会長 傍聴人の方、終了いたしましたので、まだ傍聴されている方がいらっしゃいましたら、退出をお願いいたします。

(傍聴者退出)

(午後 5 時 27 分 閉会)