

令和 8 年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第 2 回）議事録

■日時 令和 8 年 6 月 2 6 日（金） 午後 3 時 3 0 分～午後 5 時 5 6 分

■場所 対面及びオンラインの併用

■出席委員

宗方部会長、愛知委員、安立委員、尾崎委員、袖野委員、廣江委員、水本委員、森川委員、保高委員、渡邊委員

■議事内容

環境影響評価書案に係る質疑及び審議

（１）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【２回目】

⇒ 選定した項目【騒音・振動】【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。

（２）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【２回目】

⇒ 選定した項目【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】について、質疑及び審議を行った。

令和 8 年度
「東京都環境影響評価審議会」
第二部会（第 2 回）
速 記 録

令 和 8 年 6 月 2 6 日
対面及びオンラインの併用

(午後 3 時 30 分 開会)

○西原アセスメント担当課長 定刻になりました。本日は、東京都環境影響評価審議会第二部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西原が務めます。よろしくお願いいたします。

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、9¹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。

また、本日は傍聴の申し出がございます。

それでは、部会長、よろしくお願いいたします。

○宗方部会長 では、議事に入ります前に、傍聴人の方に入室してもらってください。

なお、本会議の傍聴はウェブ上での傍聴のみとなっております。

(傍聴人 入室)

○西原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。

それでは、部会長、よろしくお願いします。

○宗方部会長 ただいまから、令和 8 年度東京都環境影響評価審議会第 2 回第二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、「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」環境影響評価書案に係る質疑及び審議 2 回目。もう 1 つが、「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」環境影響評価書案に係る質疑及び審議。こちらも 2 回目となります。

それでは、次第 1 の「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。事業者の方を入室してもらってください。

(事業者 入室)

¹ 途中 1 名が出席し 10 名となった

○西原アセスメント担当課長 事業者の皆様、御準備はよろしいでしょうか。

御発言の際はマイクを使用して御発言ください。御協力をよろしくお願いいたします。

○宗方部会長 それでは、審議に入ります。本日は3回審議のうちの2回目となります。

この2回目に審議結果をまとめ、3回目は総括審議となります。また、事業者の方の御出席は今回が最後となります。

本日の進め方ですが、最初に事務局から前回の審議内容及び都民の意見を聴く会の概要を説明していただきます。その説明のあと、審議内容の確認、都民の意見を聴く会についての確認を行い、その後、事業者に対する質疑を行います。

この質疑が終了しましたら、事業者は退室といたします。

その後、次回の総括審議に向けて、各委員により総括審議事項の候補となる事項を挙げていただきたいと思います。

御協力のほどよろしくお願いします。

では、事務局から資料の説明をお願いいたします。

○西原アセスメント担当課長 それでは、3ページの資料1-1を御覧ください。

資料1-1は、前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、質問事項等を、環境影響評価項目ごとに、騒音・振動、地形・地質、水循環、電波障害、景観、その他の順序で取りまとめており、5月の部会の意見等は合計22件でした。

前回の指摘、質問事項等は取扱いの欄に前日の付として5/20と記載しております。

要約して内容を御説明いたします。

騒音・振動の番号1として、「大きく上回らない」という表現について、どの程度の数値を想定しているのか、との質問がございました。

事業者からは、現況での調査結果を基準としている、との回答がございました。

委員からは、明確にこれくらいとかはっきりと言うほうがよいと思うので、今一度考えてほしい、との御意見がございました。

続いて、騒音・振動の番号2として、デシベルは一般の方には理解しづらいかもしれないが、曖昧に言うと不安が募ることにもなるので、丁寧な説明をして、できるだけ環境を改善する方向に努力してほしい、との意見がございました。

騒音・振動の番号3として、高層階への影響についてどう考えているのか、という質問がございました。

事業者からは、周りに高い建物のある場所についても、保守作業をしっかりと行っていく。

事後調査の結果で現況を大きく上回ることが判明した場合は、影響の程度に応じて対応していきたい、との回答がございました。

騒音・振動の番号4として、振動対策としての道床の効果について質問がございました。

事業者からは、道床の効果として数字としてすぐには出せない。騒音・振動の対策として、ロングレールや弾性バラスト軌道などの低減措置をしっかりと行っていく。また、定期的な検査や保守作業が重要と考えているので、仮線の間もしっかりと維持管理に努めていきたいとの回答がございました。

騒音・振動の番号5として、仮線が近い場所について、高層階に対する対策がなかなか難しいと思うが、考えてほしいとの意見がございました。

騒音・振動の番号6として、福祉教育機関についてどのように配慮するのかとの質問がございました。

事業者からは、福祉教育機関について現況調査などもその近くで行っている。工事の施行中も周辺の状況はきちんと確認し、作業時間の調整によってしっかりと環境保全に努めていきたい。また、作業予定の掲示などによって周知はしっかりと図っていきたい。との回答がございました。

騒音・振動の番号7として、同時期に行われる道路工事とのクロスする位置に児童福祉施設が数軒ある。評価を単体で行われているが、影響が複合的であれば当然加算されることになるので、よく注意してほしい、との意見がございました。

地形・地質の番号1として、崖線との距離がそれほどないところも何か所もあり、本当に影響がないと言い切ってしまうてよいのか、との質問がございました。

事業者からは、今回の工事は基本的に鉄道敷地内になり、距離は近いが、斜面で工事をすることはないので、影響は極めて小さいと考えている。との回答がございました。

委員からは、距離の近いところに新しい構造物を施工するのに、土質力学的な検討を行わないと、影響が小さいとは言えない気もする。気になる場所があるので、そのあたりを計算することを勧める、との意見がございました。

水循環の番号1として、矢川と湧水地域についてどう考えているのか、との質問がございました。

事業者からは、この地域は湧水が多いことは認識している。今回の工事で高架構造物を設置するのが、市役所よりも西側の区域であり、谷保周辺は杭を施工しないため湧水への影響は小さいと考えている。市民からのご懸念もあるので、工事前から地下水変動を把握するた

めにモニタリングを実施する、との回答がございました。

水循環の番号2として、地表を改変すれば環境に影響を与える可能性はゼロではない。杭ではないから大丈夫という話ではない気もするが、どういうことなのか、という質問がございました。

事業者からは、盛土地域についてもモニタリングを行うべきかこれからしっかり検討していく、との回答がございました。

次に、水循環の番号3として、地下水モニタリングについて、どういうことを具体的にやろうとしているのか、という質問がございました。

事業者からは、具体的にどこでやるかを決めてはいないが、工事の前から地下水位の変動を押さえられるようにモニタリングしていく。との回答がございました。

水循環の番号4として、モニタリングについてまだ具体的な場所は決めていないということだが、変動について明確に説明しつつ、情報公開なども考えていただければ、という御意見がございました。

事業者からは、数年後の工事説明会までにはどこでどういうやり方をするのかなど検討していきたい、との回答がございました。

電波障害の番号1として、列車走行におけるフラッター障害やパルスノイズ障害という点で、移動に関しての電波の障害は結構多いと思う。それなのに「収まると予測される」という結論になぜなるのか、という質問がございました。

事業者からは、遮蔽障害の予測は、架線の高さとしており、フラッター障害となる列車の高さより高いことから、フラッター障害は遮蔽障害の範囲内に収まると予測している、との回答がございました。

委員からは、市長意見にもあるが、発生する可能性はゼロではないので、地域住民への説明や何らかの対策を検討してほしい。との意見がございました。

電波障害の2として、列車走行時の降雨による散乱の影響について質問がございました。

事業者からは、散乱は予測しておらず、工事が終わったあとの事後調査の中で対応したい、との回答がございました。

景観の番号1として、主要な構成要素はほとんど変化していないという部分や、景観として融合するものと考えられるといった部分の意図について質問がございました。

事業者からは、鉄道中心に広がる低層や中高層の住宅があり、その中に高架橋が加わるという形になるが、眺望の変化は認められるものの、著しい影響はないと考えている。駅舎に

については、周辺や地域と調和するようなデザインや色彩に配慮するとともに、形状などは地域の景観づくりに配慮するなどの調整を進めていきたい。との回答がございました。

委員からは、地上部分を走っているものが高架になったときに景観要素が全く変わっていないというのは、解釈として逸脱しているのではないかと。表現によっては、駅舎以外は何も考えていないとも取られる。デザインまでまだ踏み込んでいないと思うが、検討をしてもらえればよいのではないかと、との意見がございました。

その他として、道路工事との連携や仮線設置時の渋滞等の対応や事後調査での対応ができるかどうか、工事予定のアナウンスについて等の質問や意見がございました。

資料１－１の説明は以上となります。

続いて、資料１－２、説明させていただきます。

それでは、19 ページ資料１－２を御覧ください。

6月9日に、都民の意見を聴く会が行われ、3名の公述人による公述が行われました。その内容について御説明いたします。

公述の内容は、主に騒音・振動、水循環、水循環／生物・生態系共通、水循環／景観共通、生物・生態系、景観、その他事業計画等に分けられました。

限られた時間の中で御説明いたしますので、主に環境保全の見地からの意見について要約して御説明いたします。

まず、騒音・振動についてですが、「線路に隣接して住宅があるのに、きちんとした対策、サポートをする必要がある。」「国立の沿線には、矢川団地などがあり、高い建物ほど影響を受けるので、しっかり検討してほしい」との御意見をいただきました。

続いて、水循環についてですが、「評価書案では、水循環が項目から外されており、重大な課題が残されている。また、調査計画書で掲載されていた湧水が評価書案では扱われておらず、変更の理由について説明が必要である。」「国立市の報告書では、常盤の清水の湧水などの涵養域が南武線を横断していることが示されているが、事業者にとって厄介な資料だったのではないかと。」「審議会の議事録で予測評価が難しいことを理由に評価項目として設定していない旨の説明をしているが、環境影響評価制度の本来の趣旨に反する。」「地下水モニタリングが見解書で初めて表明されたが、御手軽な施工管理上のモニタリングではなく、丁寧な調査を行うべき。」「本事業では基礎杭が相当数打たれる。基礎杭の深さが地下水域に達するのではないかと。どうしても、水環境に影響はないとはいえない。」との御意見をいただきました。

次に、水循環／生物・生態系共通についてですが、「水に影響があれば、生物・生態系にも影響があると考えるべきで、非常に重要なポイントである。水循環、生物・生態系を評価項目に入れて、評価を責任を持ってやってほしい。」との御意見をいただきました。

次に、水循環／景観共通についてですが、「水循環は評価項目に加え、既存資料を踏まえた誠実な調査、予測、評価を行うことを求める。併せて、高架橋の景観配慮や富士山への眺望についても具体的な検討を行い、評価書案を見直すことを強く要望する。」との御意見をいただきました。

次に、生物・生態系についてですが、「矢川について環境調査をしたと思うが、心配なところを取り上げられていない。きちんと考慮した上で計画を立ててもらいたい。」「矢川はとても大切な自然環境で、地域の人たちにとって貴重な資源である。矢川をもっと保護して環境をよくする方向にすべきだと思うが実際は壊す方向になっている。もう少し考え直してもらいたい。」との御意見をいただきました。

次に、景観についてですが、「高架橋の景観についてフォトモンタージュは地域景観への配慮が十分に示されているとは言い難い。中央線の評価書案では具体的な配慮が示されていたが、今回の事業では十分に示されていないことには疑問がある。」「見解書で高架橋が景観配慮の対象として明記されたのは、重要な方針変更であり、具体的な土木デザインを示し、地域景観との調和を確認できるフォトモンタージュを改めて提示すべきである。」「富士山の眺望は地名にも表れているように国立市民にとって重要な地域資源である。地域にとって大切な資源として、評価の対象に含めるべきである。」との御意見をいただきました。

次に、その他事業計画等についてですが、公述人のシステム、事業への啓発活動、住民説明会、立ち退きへの対応などについて御意見をいただきました。

資料の１―２は、説明は以上となります。

○宗方部会長　ありがとうございました。

では、ただいまの御説明にあった資料１―１の前の質疑応答について、委員の方から何か修正等がございましたらお願いいたします。発言をされる際には、最初にお名前をお願いします。

なお、事業内容や評価書案に関する質問については、このあとの事業者の方との質疑応答のときにお願いします。

何かございますでしょうか。会場の方もオンラインの方も、特に挙手等ございませんね。

では、委員ではなく、事業者の方から、前の質疑応答について何か補足等はございます

でしょうか。

○事業者 補足をさせていただいてもよろしいですか。

それでは、東京都建設局でございます。

初めに、前回の質疑における事業者からの説明において、2点誤りがございました。大変申し訳ございませんでした。この場を借りて訂正をさせていただきます。

どちらも、騒音・振動に関して、工事の施行中における仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音、鉄道振動についてでございます。

1点目は、道床の予測条件について回答した際、仮線時は道床も予測に入っているという趣旨の御説明をしましたが、道床の整備を十分に行うことなどによる低減効果は予測に反映しなかった措置となっておりますので、訂正をいたします。

2点目です。仮線時の環境保全措置について回答をした際、仮線時に消音バラストを使用して騒音を抑えるという趣旨の御説明をしましたが、仮線時は消音バラストを使用する計画ではありませんので、訂正をいたします。

訂正は以上となりますが、続けまして、前回までに御指摘のあった事項につきまして、事業者から補足説明をさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、御説明をいたします。まず、今、投影をしている資料を御覧いただければと思います。

それでは、騒音・振動についてでございますが、振動対策として、道床を敷いて対応するという説明があったが、予測はどういう条件でして、対策効果がどの程度あると考えているのか、というご趣旨の御指摘がございました。

工事の施行中における仮線区間の軌道構造は、現況と同様に、路盤の上に道床と呼ばれる碎石構造の層を敷きまして、そこに枕木、軌道を設置する構造となります。道床とバラストは同じものとなります。

前回の部会におきまして、審議会の片谷会長から、盛土の部分の断面図を作成しないのかというような御質問いただきましたので、今回作成したものが、こちらに投影している図面になります。

話を戻しまして、騒音・振動についてでございますが、環境保全のための措置のうち、予測に反映した措置は、敷地境界付近に高さ3mの仮囲いを設置すること、可能な限りロングレールを採用することの2点となります。

仮線時の列車の走行に伴う振動対策として予測に反映はしていませんが、道床を支える

路盤の着実な構築を行うとともに、振動を吸収する道床の整備を十分に行うことは、周辺環境への影響の低減に有効だと考えております。

J R 東日本による直近の事例といたしましては、J R 中央本線三鷹駅から立川駅間の連続立体交差において、最寄り軌道中心からの距離が 12.5m の地上で、3 か所において現況調査、予測、事後調査を行っております。

1 か所目では、現況値が 56 dB、予測値が 59 dB に対して、事後調査結果が 60dB。2 か所目では、現況値が 61dB、予測値が 64dB に対し、事後調査結果が 60dB、3 か所目では、現況値が 57dB、予測値が 65dB に対して、事後調査結果が 58dB という結果になっておりまして、予測値と事後調査結果を比較いたしますと、同程度もしくは小さくなる傾向が確認できております。

このため、工事の実施に当たっては、地盤の状況を確認した上で、必要に応じて地盤改良を行いまして、道床の入念な整備を行うことで、鉄道振動の低減に努めてまいります。

続きまして、投影資料を御覧ください。同じく騒音・振動に関してでございます。

事業区間周辺に中層住宅が隣接していますが、高層階への影響についてどのように考えているかといった趣旨のご指摘がございました。

工事の完了後における高架橋区間は、弾性バラストと呼ばれる下面に弾性材を取り付けた枕木と、コンクリート床盤または路盤コンクリートを覆う消音バラストにより構成される、防音・防振の効果を持つ軌道構造を採用するとともに、高さ 1.5m の防音壁を設置いたします。今図面が出たので御覧いただければと思います。

鉄道騒音の予測評価は、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に基づきまして、計画線最寄り軌道中心から、原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m における鉄道騒音の値を対象としております。

高さ方向の騒音につきましては、参考として国立市役所前の駐車場で調査を行っております。その結果、地盤面から 10.2m の 4 階相当の高さでは、現況より小さくなると予測されますが、地盤面から 13.2m の 5 階相当では現況より 2dB 大きくなることが予測されております。

高架化後は、弾性バラスト軌道の採用と防音壁の設置に加えて、可能な限りロングレールを採用するレールの重量化により、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努める、車両及び軌道の定期的な検査及び保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗などに起因する鉄道騒音及び鉄道振動が増大しないよう維持管理に努めるなどの環境保全の措置を行い、さらなる騒音の低

減に努めてまいります。

続きまして、投影資料の方を御覧ください。工事の着手の手続きの流れを示しております。

地域住民への対応に関しまして、どのような形で地域の方々に情報提供するのか。適切な説明や情報の公開などをいろいろと考えていただきたい。といった趣旨のご指摘がありました。

地域住民の方々には令和5年8月に都市計画素案説明会、令和7年10月に都市計画案及び環境影響評価書案説明会を開催し、事業内容や環境への影響などについて御説明してきました。

ここで、昨年10月の都市計画案及び環境影響評価書案説明会の周知について御説明をいたします。

説明会の開催日時や場所だけでなく、評価書案の縦覧と意見書の提出先や期限、予測評価の概要などの環境影響評価書案のあらましなどを記載したお知らせを、事業区間の周辺の住居、店舗、学校も含めた約3万世帯、3万枚を配布しております。

あわせて、東京都立川市、国立市のホームページにもお知らせを掲載するとともに、市報にも掲載をして周知を図っております。

また、説明会は立川市内で2回、国立市内で2回、合計4日間開催をしております、約460名の出席をしております。

説明会では、連続立体交差事業の概要、環境影響評価書案の予測評価や環境保全のための措置等について動画を用いて説明し、パンフレットとともに動画のスライドを印刷したものを配布しております。

さらに、説明会開催後は、東京都ホームページに動画、パンフレット、説明会における主な質問と回答を掲載し、情報提供にも努めております。今後、用地測量等説明会、用地補償説明会及び工事説明会を事業の節目で開催する予定です。

また、工事の実施にあたっては、工事のお知らせを配布し、工事看板などにて近隣にお住まいの方に御理解をいただけるよう、分かりやすい内容や表現で周知を図ってまいります。

加えて工事期間中は、工事の期間や工事の進捗について地域住民の方々へ丁寧な情報提供を行うとともに、問合せなどの窓口を設けまして、きめ細やかな対応を行ってまいります。

地域住民の方々に、工事への理解を深めていただけますよう、鉄道事業者と調整をしながら丁寧に対応してまいります。

続きまして、投影資料を御覧ください。湧水の地域と湧水涵養域をお示ししております。

水循環に関しまして、地域住民の関心が高い矢川と湧水地域への影響をどのように考えているのか、施工管理の地下水モニタリングは、具体的にどういったことを行うのか。という趣旨のご指摘がございました。

投影資料は、評価書作成時に修正をする予定のものでございます。資料編の 13 ページになります。

谷保天満宮の常盤の清水の湧水及び郷土文化館下の湧水の位置並びに湧水涵養域を追加しております。谷保天満宮にある常盤の清水の湧水につきましては、湧水の地下水涵養域が南武線と交差をしていますが、連続立体交差化により高架構造物を設置するのは、国立市役所付近から西側の区間で、谷保駅側は地平または盛土構造を想定しております。

このため、湧水の水量、水質への影響は極めて小さいと考えております。

なお、地下水や湧水への影響は極めて小さいと考えておりますが、本事業用地付近に湧水の涵養域が点在するため、工事前、工事中、工事後において地下水の変動を把握するため、施工管理上のモニタリングを実施する予定としております。

また、モニタリングの詳細につきましては、投影資料を御覧ください。

地下水の変動を継続して測定、監視するために、観測井、観測用の井戸を設置しまして、自記水位計による計測を考えています。地下水位の変動と降水量との比較などを行っていかうと考えております。観測するこの井戸の設置の場所につきましては、今後、施工計画と高架橋や盛土構造との位置関係を踏まえまして検討してまいります。

続きまして、投影資料を御覧ください。電波障害に関してでございます。

列車の走行におけるフラッター障害やパルスノイズ障害が発生する可能性がゼロではないと思うので、地域住民の方々に説明や対策をするなどの検討をいただきたい、事後調査のときに発生したら対応することでもいいのか、という趣旨のご指摘を頂いております。

投影資料は、昨年 10 月に開催しました都市計画案及び環境影響評価書案の説明会に先立ちまして、事業区間周辺の約 3 万世帯に配布したお知らせとなっております。

ここで、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などの環境保全のための措置を実施することを記載しております。

また、こちらが説明会の開催時に地域住民の方々に配布、説明したパンフレットとスライドの電波障害に関する部分でございます。

説明会の中で、電波障害の予測範囲や評価の結果、環境保全のための措置を説明し、説明会後も東京都のホームページに同様の資料を閲覧できるよう掲載をしております。地域の

方々に対しては、今後、工事説明会などにおいて、改めて電波障害の影響について説明をしてまいります。

なお、工事の施行中においては、本事業において、テレビの電波障害が発生した場合は、工事の進捗に応じて、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など、適切な対策を実施してまいります。

工事の完了後においては、本事業におけるテレビ電波障害が発生した場合は、アンテナ位置の調整やケーブルテレビによる受信対策などの適切な電波受信障害対策を講じます。電波障害が発生すると予測した地域以外においても、本事業による電波障害が明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な対策を講じます。

さらに、工事の施行中及び工事完了後においては、住民などの問合せ窓口を明確にし、申し出があった場合には適切に対応するなど、丁寧な対応に努めてまいります。

続きまして、投影資料を御覧ください。こちらは景観に関するものでございます。

構成要素がほとんど変化しない、融合するといった記載につきまして、景観要素としてどうあるべきか、という点に踏み込んで検討していただきたい。といった趣旨のご指摘をいただいております。

投影資料は、評価書を作成するときに修正をする予定のものでございます。評価書案の195 ページになります。追記、修正した箇所は、黄色く着色しているところと、着色して赤い枠で囲っているところがございます。

環境保全のための措置として、高架橋及び駅舎の外壁について、こちらは見解書でも書いていることではございますが、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩などに配慮するとともに、駅舎の形状や意匠などは、地域の景観づくりに寄与するよう配慮します。

また赤枠の中ではございますが、こちらを評価書で追記をしようと考えております。高架橋については、圧迫感を和らげるよう梁に丸みをつけるなど、今後詳細な検討を行い、景観に配慮するという一文を追記しております。

今後、高架橋の設計の深度化を図ってまいりますので、その中で検討をしていきます。

長くなりましたが、建設局からの補足説明は以上となります。

引き続き、鉄道事業者からも補足説明がございますので、よろしくお願いいたします。

○事業者 代わって、JR東日本でございます。大きく2点ほど、説明がございます。評価書案33 ページ34 ページを御覧ください。

温室効果ガスの排出削減について、当社は、ゼロカーボンチャレンジ2050 ということで

策定しまして、長期目標であります 2050 年度のCO₂排出量実質ゼロというところを目指してございます。

右側にロードマップを示してございます。この目標に向けて、ロードマップに基づきまして、保有するエネルギーネットワークの作る、送る、貯める、使うまでの全てのフェーズにおいて新たな技術を積極的に導入して、CO₂の排出量の削減に取り組んでおります。

本件につきましては、昨年度の第8回総会におきまして、本事業がロードマップのどの位置づけにあるのか、またどのような評価を想定しているのかについて、定量的な観点も含めて示してほしいというようなご指摘をいただいております、それに対して回答をさせていただきます。

本目標の趣旨を踏まえた取組みとして、本事業の実施にあたっては、工法の選定や施工計画、工期の設定等を含めて、温室効果ガス排出量の低減に配慮しまして、可能な限り環境負荷の低減に努めてまいります。

このロードマップで言いますと、ちょうど真ん中ぐらいがこの事業の開始時期かなと思っております。

特にグリーンの使うところの下段の方にも書いてございますが、西国立駅及び矢川駅の各駅施設等においても、LEDの照明や高効率空調設備など省電力機器の導入を図るなど、省エネルギー化の推進について検討を進めてまいります。

今後も事業の進捗や世の中の技術の進歩に応じまして環境負荷低減に資する具体的な施策の検討、導入を進め、持続的、持続可能な社会の実現に寄与してまいりたいと思っております。

2点目でございます。こちら投影資料を御覧いただければと思います。

同様に昨年度の第8回総会におきまして、線路の枕木には化学物質を多く含む塗料が多く使用された時期があるため、いつ頃敷設されたものなのか、調査時に配慮してほしい。という趣旨のご指摘がございました。

これにつきましては、過去に枕木の防腐処理剤としてクレオソートを利用していた時期がありました。なお、当該物質は、2004 年6月の有害物質を含有する家庭用品の規制に関する法律の改正によりまして、新規の使用が禁止されてございます。

クレオソートは土壤汚染対策法によりまして、特定有害物質に指定はされておきませんが、使用された木枕木が確認された場合は、適切に処理してまいりたいと思います。

投影資料を示してございますが、本事業の区間におきまして確認したところ、木枕木が使

用されているところは、この西国立駅付近になるのですが、保守基地がございまして、その前後に木枕木が使用されているというところで、この一部に限られているというような状況でございます。

鉄道事業者からの補足説明は以上でございます。

○宗方部会長 ありがとうございます。

事務局の方、今の補足説明に関するディスカッションはあとですよ。

○西原アセスメント担当課長 そうですね。あとでまとめてお願いいたします。

○宗方部会長 では、今の非常に膨大なお話を伺いましたが、それに関しての委員からの質問などは、このあとにさせていただきます。

では、資料1—2、都民の意見を聴く会について、出席された委員から、私と廣江委員ですが、報告をいただきたいと思います。まずは、廣江委員、お願いします。

○廣江委員 6月9日に、宗方部会長とともに出席させていただきました。

ここに速記でまとめられている案件のとおり、水環境と騒音・振動、それから調査全般に関することが、3人の公述の方から述べられました。

湧水については、先ほどまとめられたとおりですので、手短に騒音・振動についてまとめますと、施工期間が長いということの影響。それから、直近の住居に関する防音、防振対策の必要性で、これを事業者負担でやってほしいというところと、先ほどもありましたが、児童生徒らが活動する、あるいは、教育を受ける施設への影響というものに対する十分さなどの意見がございました。特に、これは、仮線用地の取得も含めてですが、生活環境への影響というものを非常に心配している意見だったと思います。以上です。

○宗方部会長 ありがとうございます。

私、宗方も当日参加させていただきまして、速記録で概ね全部網羅されていますが、私は景観が担当ですので、それに関することだけコメントしておきます。

高架橋について、現状の評価書案では非常に無味乾燥なデザインということで、それが先ほどの事業者の補足説明にもありましたが、アーチ型にするといったとか、丸い柱にするとか、既に他の線路で用いられているような景観への配慮というような要望が出ておりました。

想像図も今のところないということなので、それを反映したものが欲しいということで、新たにできる景観に対する関心が非常に高いと解釈いたしました。

まあ、富士山についても同様な、既に書かれていることの懸念がかかっておりました。私からは以上です。

では、この都民の意見を聴く会について、何か質問とかありますでしょうか。

廣江委員。

○廣江委員 騒音・振動や、その他諸々に関わることですが。都民の意見の最後の速記でまとめられたページのところに、資料で言うと 22 ページです。

この資料で言いますと。(5) 番のところで、この高架化事業ともう 1 件、道路を通すという事業があつて、一般には高架化が終わったあとに道路を通したりというところで、2 つが非常に離れていることも多いのですが、この事業は非常に近いということもあり、どうも説明会の中で「一体」という言葉が使われたらしいという説明を、公述人の方が言っておられたのですが、この住民の受取りと、説明の趣旨に齟齬があると、このあとのいろんな説明会の上でも非常に大きな影響になるのではないかと危惧しておりまして、住民の方は、一体化、一緒にやるんだという正しく一体事業というふうなイメージを持たれているような感じがしたのですが、こういう表現をされたのかどうかということと、どういう趣旨でこの発言がなされたのか。もし、お分かりでしたら、コメントいただけると助かります。

○宗方部会長 これは事業者の方にご回答をいただくのか、あるいは、関わられたこちらの方からか。いずれでしょうか。

○事業者 説明会のときに、私まだ担当でなくて、その場にはいなかったのですが、恐らくですが、そういう発言をしたかどうか。ごめんなさい。はっきりとは分かりませんが、連続立体交差事業、この鉄道の事業が、道路と交差している鉄道を、ある程度まとまった区間で連続して立体交差をさせることで、多数の踏切を一気に除却する。

新しい都市計画道路との立体交差も一緒に行つて、一挙に実現するような事業ですよ。というような説明はしているのかと思います。

南武線におきましても、19 か所の踏切を除却もしくは廃止をして、踏切での交通渋滞を解消して、鉄道と道路それぞれ安全性の向上を図っていきたいということと、国立 3・3・15 の、新しい都市計画道路の整備を合わせて進めることで、安全で快適なまちづくりを進めますということ、実際にパンフレットとかにも書いてはございます。

お答えになっているか分かりませんが。

○廣江委員 当時の担当でない方にこんなこと聞いても分からないだろうとは思いますが、一番心配しますのは、一体でやるのだったら、両方とも当然対策も一緒にやってくれますよねという、アセスで言うと個別対応のはずなの、複合対応というイメージを持たれてしまつて、当然、道路は鉄道の影響を受けることはあるのですが、それを個別に対応するのか、

両方がちゃんとして対応するのかというところの住民の誤解を生んでしまいますと、この後の説明会においても、これを蒸し返されて、全然話がお互いに進まないという感じになると非常に怖いと思ひまして。

これは、きちっと、どちらも当然それがないと、高架化がないと道路が通せないのは分かりますが、今回の道路を通すのは、踏切がなくなるだけではなく、新たな道路が建設されるという部分も含まれていて、その影響も心配されているという部分もあって、この「一体」という言葉の誤解が今後続かないように、当時の関係の方に伺っていただいて、今後の説明において誤解があるのであれば、解いていただきたい。

これは本当に重要な問題でして、今後この事業を進める上でも非常にキーになってくる可能性が高いですので、十分配慮いただければと思います。

○事業者 いろいろ御心配をおかけして、大変申し訳ありません。

今お話しいただいたとおり、今後、説明会も、我々、測量説明会ですとか、用地補償説明会や工事説明会を行ってまいりますので、その中で丁寧に説明をしてまいりたいと思います。どうもありがとうございます。

○宗方部会長 ありがとうございます。

重要なことだと思いますし、別な事業ではあるけれども、当然事業間の調整もあるということも含めて、その辺の丁寧な御説明をお願いいたします。

ほかはよろしいでしょうか。どうぞ、森川委員。

○森川委員 先ほど廣江委員が言われたことと少し関係するかもしれないのですが、この都民の意見を聴く会の中身を見て、この高架化事業と新設の道路というところで、高架化のほうは、特に大気汚染の話は一切出てないのですが、道路のほうで非常に大気汚染の心配をなさっている部分があります。

こちらは、大気汚染は項目から外れているのですが、選定しなかった理由のところ、例えば、工事のときに低公害型の、低排出型の建設機械を使いますよと、さらっと書いてあるのですが、もし、その住民の方にとっては、同じ地域で、同じような工事がされていて、同じような印象を受けるのではないかなと。

「一体化」ではないですが、同時にやられているということで、さらっと書いてあるのですが、そういう工事のときに、そういった低公害型の建設機械をきちんと使っていますよ、みたいな御説明が、もう少し分かるように書いていただくといいかと思いました。

○事業者 御意見いただきまして、どうもありがとうございます。

確かにそういう御心配もあるかと思いますが、これから我々、工事説明会とかも行いますので、そこは丁寧に、低公害型のものを使いますよということをしっかりと説明をしてまいりたいと思います。ありがとうございます。

○宗方部会長 ありがとうございます。

ほかはよろしいでしょうか。

それでは、事業内容や評価書案に関して、これから事業者の方々と質疑応答を行うことといたします。

事業者の方の出席は今回までとなりますので、委員の皆様には、御担当いただいている評価項目について、専門的な見地から十分に議論を深めていただきたいと考えています。

委員の方から、では、御質問や御意見などをお願いいたします。

では、廣江委員。

○廣江委員 先ほどは、追加の丁寧な説明ありがとうございます。

今回の説明の修正箇所について、今一度確かめておきたいのですが、2つありまして、まずは、新しく北側につくる仮線の予測には、道床の効果は入っていなかったということで、これは振動に関することを述べていただいたのですが、これは騒音についても道床の影響を、道床を予測に入れていなかったかということが1点目。

2点目は先ほど中央線の例を出されて、中央線の仮線をつくったときの振動の現況と予測と事後調査について、述べていただいたと思うのですが。その設定条件というか、予測条件は今回とほぼ同じと考えてよろしいか。その2点です。

○事業者 1点目でございます。修正箇所については、騒音は入ってございません。

2点目につきましては、中央線と今回の南武線につきましては、同じ対策を行ってまいります。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○廣江委員 2点目は、測った結果や予測結果というものを説明していただいたのですが、同じ状況の例として出されたかどうかをお伺いしたいのですが。

○事業者 中央線の事例では、環境保全のための措置として、レールの重量化、ロングレール化及びバラスト軌道ということで、環境保全の対策を実施しています。

今回の南武線の事業でも同様の対応を考えております。ただ、レールの重量化につきまして、評価書案のときには、環境保全の措置に記載をしていなかったもので、こちらは評価書を作成する時に追記をさせていただければと思います。

評価書には可能な限りレールの重量化を実施し、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努めると
というような一文を追記させていただければと思っております。よろしくお願いいたします。

○廣江委員 ありがとうございます。

そうしますと、現況の振動レベルよりも、道床を入れたとしても、線路が近づく分、多少
大きくなる可能性があるという理解でよろしいでしょうか。

先ほど 56、59、60、61、64、60、57、65、58 dB ということで、現況と事後調査を比べ
ると、-1 から +4 dB の範囲ということで、プラス側に振れることが大きいなという気がし
たのですが。

○事業者 その認識でよろしいかと思えます。

しっかり路盤改良などを行って、道床を入念に整備するということで、低減に努めてまい
りたいと思っております。

よろしくお願いいたします。

○廣江委員 ありがとうございます。

確かに北側にずれるわけですから、騒音も振動も北側の住宅地にとっては、音源が近づく
わけですので、全く同じにするということはかなり難しいのは分かっていますが、ぜひそこ
ら辺配慮をいただければと思います。

仮線になってからの期間というのも結構長いので、そこら辺十分に説明をして、配慮をす
る姿勢を示していただきたいと思えます。

○宗方部会長 音について私も質問ですが、改善の中で、ロングレール化とか、レールの重
量化とかといったお話がありましたが、現状はどういうものなのかという、現状も、ロング
レールだったら改良にならないとかですね。その辺はどうなのでしょう。

○事業者 JR でございますが、現状は、急カーブとかいろいろなカーブに応じてロングレ
ールにできない部分もございまして、定尺と言いまして、25m ごと継ぎ目があるところが
結構ございまして、そこを今度は高架化になりましたら、基本全部ロングレールで継ぎ目が
ない形にするというような形で考えておりますし、

レールの重軌条化につきましても、我々専門用語で、今は 50N と言いまして、1 m 当たり
50kg の断面のレールを使用していますが、高架になりましたら、60kg ということで、断面
の大きいレールにするということで。そうしますと、車輪とレールの擦れる音とかも低減さ
れたり、振動も伝わりにくいというようなことで考えてございます。

○宗方部会長 現地に行ったときの踏切の前後は、妙につながっていないと思ったのですが、

そういったことは踏切がなくなることによってロングレール化するとか、技術が進むことによってと、そういうことが期待されるとそういう理解でよろしいですね。ありがとうございます。

では、袖野委員、お願いいたします。

○袖野委員 環境行政を担当しております袖野でございます。

私からは、廃棄物のところで確認したいことがあるのですが。評価書案の225ページのところで、表8.7-5になりますが、

主な建設廃棄物のみが示されていまして、発生源が小規模かつ多岐にわたるものは除外しているということですが、何をもって小規模というのかなというのが分からないなというところがありまして、何トン以下のものみたいな明確な基準があるのであれば教えていただきたいのと、

これだけ大規模な工事ですので、木屑であったりとか、金属屑であったりとか、プラとかもいろいろ出るのではないかと思いますので、もう少し詳細に書いていただくのがいいのかなとも思っております。

資料編を見ると、例えば、エレベーター2機とかいうふうに書いてあるのですが、それが全部コンクリートのところしか見られていなくて、ケーブルとかどうなったのだろうというのがありますし、そこがざっくり見えなくなっていることで、きちんと再資源化が進むのかというのが分かりにくいかと思いました。

もう1点は、再利用、再資源化に努めるという形で、割と一般的な書きぶりになっているのですが、その3Rで、廃棄物の資源循環という意味では廃棄物を減らす、再利用する、再利用できないものはリサイクルすると優先順位があるわけですね。そこが、グラデーションが環境配慮行動としては見えない。

工事が高架にするということで、今まで使っていたものはそのまま移して、また使えるのかと思ったら、お話を聞いているとそうでもないような。レールとかも新しいものになるのかなというようなふうにも理解しましたので、再利用、再資源化というのもできるだけ再利用すべきだと思うのですが、そのあたり、どういう見込みなのか、もう少し再利用できるのであれば再利用していただきたいですし、そのあたり書けるところがあればもう少し書き足していただくのがいいかと思っております。

○事業者 御質問いただきありがとうございます。JR東日本と申します。

まず1点目の、発生源が小規模かつ多岐にわたるものについては除外しています。という

ところにつきまして、御説明させていただきます。

今回お見せいただいたのが本編の225ページのところで、既存構造物の解体撤去で行う主な建設廃棄物の排出量、再利用及び再資源化率というものを載せてございます。

こちらにつきましては、別の資料編の143ページを御覧ください。

こちらの143ページにこの根拠となります対象施設について記載させていただいてございます。

この中から、実はこの対象施設につきましても、主な、かなり大きなものにつきまして記載させていただいておりまして、例えば駅間にある倉庫だとか、細かい当社の設備につきましては、まだ調査の段階で調べきれてないものがございまして、この詳細設計の中で明らかにして、再資源化の取組みに努めていきたいと思っております、その部分につきまして、発生源が小規模かつ多岐にわたるものについては除外しておりますというような記載をさせていただいているところでございます。

○宗方部会長 袖野委員、いかがですか。

○袖野委員 それですと、何をもって小規模かというところで、まだ調べていないものは全部小規模に入れていますとも聞こえてしまったのですが。設備について、例えば、延べ床面積である程度予測ができたりするのではないかと思いますし、電気設備とかでもいろいろ金属屑とか入ってきそうな気もするのですが、そのあたり、記載、予測は難しいですか。

○宗方部会長 土木工事としては小規模かもしれませんが、既存の駅舎を壊すとなると建物からいろんなものが出てくるであろうと。建築的には小規模ではないということですよね。

○事業者 まず、今の御質問に関しましては、既存の駅舎につきましては、この表現のとおり網羅されているところでございます。

我々が本当に申し上げているのは、スコップだとか清掃用品とかを入れている本当に簡易な倉庫とかというのは、計上から漏れていたりとかする部分がございます。というようなお話をさせていただいているところでございます。

○袖野委員 なるほど。それくらい小さな倉庫ということですね。分かりました。

資料編を見たときに、エレベーターとあって、コンクリートしか部材がない、コンクリート以外にもいろいろ出るのではないかと考えたのが最初の違和感ですので、もし、そのあたりをうまく工夫して書けるようなところがあれば、注意書きにこういうのも他に出ますよみたいな追記をするとか、そういう工夫があっても誤解がなくていいのかなと感じております。

○事業者 いろいろ御心配いただいて申し訳ございません。

撤去予定のもので、もし確認した場合には廃棄物の処理及び清掃に関する法律などに基づいて適切に処理をしようとは思っておりますが、まだ把握しきれてないところがございます。申し訳ございません。

○宗方部会長 既存構造物ということなので、本当に線路の話だけをしているように、どうしても見えてしまって、建築物等での、そのスケールの中において、小規模とかってどういう意味なのかとか。

当然、先ほど話題になったようなエレベーターも当然いろんな部材があって、全部入るわけではありませので、その辺はもう少し丁寧な表現の仕方で誤解のないようにということをお願いすればいいですかね。

袖野委員、よろしいでしょうか。

○袖野委員 はい、ありがとうございます。

あともう1点。再利用と再資源化というところで、その見込みですね。レールなどがそのまま、また次のレールに使われるのか、もうスクラップ業者とかに出してしまうようなものなのかはいかがでしょうか。

○事業者 JRでございます。

今の御指摘ですが、再利用及び再資源化、ここは一緒に書かせていただいておりますが、数字として明確に分けるとするのは非常に難しいと考えております。基本的には再資源化が結構大半を占めるかなとは思っておりますが、ここの数字を明確に分けることは、今難しいと考えてございます。申し訳ございません。

○袖野委員 分かりました。書くのは難しいのかと思いますが、再資源化がほとんどだということですね。

○宗方部会長 よろしいですか。

○袖野委員 はい、ありがとうございます。

○宗方部会長 では、渡邊委員、お願いいたします。

○渡邊委員 前回に質問させていただいた点についても、今回、さらに説明をいただいたので、リマインドになってしまいますが。

先ほどほかの委員の方が、住民への説明において、注意された方がいいということをおっしゃっていたと思うのですが。私もその点もう一度リマインドさせていただきたくて。

今、工事車両等の台数等を拝見していたのですが、もう一つの道路の工事と、大量に工事車両が出る時期がかぶっているようにも見えるのですよね。

12年とか13年に及ぶような長い期間ということですので、環境影響評価自体は単体でやりますということは、もう分かっていることですが、そこまでも深刻な、例えば、大気汚染とか騒音による被害は出ないであろうという想定のもとで、今お考えになられていると思うのですが、万が一出た場合は、こちらの工事に起因している場合にはとお考えになられていても、場合によっては、客観的な関連共同性があるということで、これはもう本当に、もし訴えられたらとか、そういうケースなので、そこまで考える必要ないかもしれないですが、共同の不法行為が成立してしまう可能性もなくはないので、本当に十分に注意をして説明をされて、例えば、低排出型の車両を使っていらっしゃるということで、こちらには起因しないのであれば、その部分も強調して説明されたほうがいいと思います。

あとは、全般的には同じような時点で、同じようなところに環境負荷がかかる可能性もあるというところを十分調整されて、両方合わせても受忍限度を超えないようなスケジュール設定をされるということを、強くお勧めしたいと思います。

後々問題が起きてからですと、もちろんそういう被害が生じた住民の方にとっては、非常に大きな問題になってしまいますし、対応される事業者にとっても大きな問題になるので、その点だけもう一度リマインドさせていただきたいと思います。

きちんと項目ごとに、もう一度、問題が生じそうなところを、全て潰した上で、どういう対応されるかも考えた上で、スケジュールも組んで、住民にも説明をするということが必要かと思いました。

○事業者 御心配いただきまして、いろいろ御指導いただきまして、ありがとうございます。

これから連続立体交差事業と道路の工事を進めてまいります、今おっしゃられたように、十分に調整を図って進めてまいりたいと思います。いろいろ御意見をいただきまして、どうもありがとうございました。

○宗方部会長 ありがとうございます。

○渡邊委員 よろしくをお願いします。

○宗方部会長 ですが、当然道路のほうも住民に適切に説明しますと言ってくると思うのですね。

道路のほうで出てくる説明の資料と、それからこちらのほうに出てくる資料が、何か調整などはされるか、それぞれの意味において微妙に違うように解釈されるとよろしくないでしょうし、そういう意味でも連携などには何か可能でしょうか。

割と専門用語がたくさん出てきますので、当然それぞれの資料で分かりやすい、分かりに

くいというのものもあるかもしれません。そういう方の連携もあるのかと思ったのですが、そういう可能性はありますか。

○事業者 今後、我々のほうでも測量説明会とかいろいろ説明会がございますし、道路のほうでも、また、用地補償の説明をするときに事業概要の説明もしていきますので、その中で、分かりやすい表現に努めてまいりたいと思います。

○宗方部会長 そういう説明会に、お互いの事業の連絡担当者みたいな方がいて、確認するとか、リエゾンオフィサーみたいな形の方がいたりするのかと思ったのですが。さすがにそこまでは。

○事業者 同じ部の中で事業をやっていますので、そこは、しっかり調整してまいりたいと思います。

○宗方部会長 ぜひそのようにお願いします。

○事業者 ありがとうございます。

○宗方部会長 ありがとうございます。

愛知委員、お願いいたします。

○愛知委員 水循環の愛知です。

何度もという感じもあるのですが、住民の説明会の質問との関連で気になったところがあって。

1つは、こんなやり取りが本当にあったのか、私の記憶が定かじゃないですが、予測評価が難しいことを理由に設定しないみたいなことを、住民の方が言われていて、そんなやり取りが本当に審議会の議事録にあったのか。私もそうなのかなというところもあるのですが、こういうあたり、地元からかなり不信感をもって、斜めに読まれている感じがあるのかなという気がしました。

丁寧に説明をしていくことは、必要かなということと、もう1つ、地下水のモニタリングをしますという話は、従前から出ていて、それはそれをやっていただくということで、やっていただいたらよいという話で、前回もご回答いただいたのに対して思ったのですが、その地下水モニタリングという中に、1つは、もちろんモニタリングの井戸で見ていただくというのがあるのですが、湧水を直接見るということに関しては、どういう話をしていたのかなと、確認をしたいと思ひまして。

湧水を直接、いくつか、住民の方が具体的に挙げられている湧水の地点があるのですが、その湧水の湧水量、あるいは水質というの、モニタリング項目に含めていくという話でし

たでしょうか。その辺を確認したいと思いまして、よろしくお願いいたします。

○事業者 総会のときの説明ですが、このようなやり取りの中でいろいろお話をさせていただいているので、どういうやり取りだったかを私も正確に把握しきれてないのですが、水循環を選定しなかった理由につきましては、御説明しているとおりの説明でして、難しいかなということでは決してないということでございます。

地下水のモニタリングの件ですが、井戸で観測はしますが、湧水については、現地で工事を行っておりますので、直接見るということは可能かなとは思いますが、そういうことについても今後調整を図ってまいりたいと思います。ありがとうございました。

○愛知委員 恐らく、湧水、結構目に見えるものとして、地元の方が気にされるというところがありますので、そこも見ておくといいかなということで。よろしくお願いいたします。

○事業者 ありがとうございます。

○宗方部会長 ありがとうございます。

ほかにどなたか。

まだ、選定項目に入っているもので、発言されてない委員の方々が何人かいらっしゃいますが。電波の尾崎委員、それから自然生態系の安立委員、何かございますでしょうか。

○安立委員 生態系を担当しております安立です。

先ほどの愛知委員からの御質問もありましたが、湧水の水質とか、湧水量が変化するかというモニタリングは非常に大事だと思っております。

特に、基礎工事がそんなに奥深くまでいかないから湧水に影響はないというような趣旨の発言等がございますが、それは、湧水の流れを正確に予測するのは難しいのと同じように、影響に関しても完全に予測するのは不可能というか難しいと思います。

ということで、モニタリングが大事なかなと思いますので、ぜひ、御検討のほどよろしくお願いします。

○事業者 ありがとうございます。今後検討してまいりたいと思います。

○宗方部会長 ありがとうございます。

では、尾崎委員、お願いします。

○尾崎委員 先ほどは丁寧な御説明をありがとうございました。

私は、パンフレット、住民の方とかに配っているパンフレットについて、いつも思うのですが、表記が小さいなど。但し書きが、「問題があったら対応します」みたいな感じが書かれているので、住民の方が気づかないということがある。そういった通信事業で、ああいう

但し書がよく、小さく書かれるのはよくあるのですが、そういったことも含めて、丁寧に関後対応していただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

○事業者 ありがとうございます。今後、説明の機会を捉えて、丁寧に関対応していきたいと思ひます。

○宗方部会長 今までたくさんパンフレットを配布されたということで感心したのですが、それも、読みやすかったかは分かりませんので、ぜひそういったこともぜひ御配慮ください。
保高委員、お願いします。

○保高委員 保高です。

地盤環境を担当しているのですが、湧水に関してだけ。愛知委員の見解も含めてお伺ひしたいのですが、湧水に関しては、今回の基礎の深さであれば、帯水層まで行くような状態ではない。なので、基本的には、影響を与えるリスクは少ないけれども、念のためにしっかり御懸念もあるということでモニタリングをしていくと、科学的な知見からそういう理解でよろしいですかね。

この深さで帯水層か何かの層に影響を与える可能性はかなり低いかなと、個人的には思っているのですが、そのあたりと、御懸念があるからしっかり対応していくということは、その辺は分けなければいけないと思ひておりまして、その辺いかがでしょうか。

委員から委員への質問で申し訳ありません。

○愛知委員 1つは、深さだけの話をしてしまうと、刺さる位置もあるという図だったと思うのですが、恐らく隙間が相当空いているので、いわゆる広域流動に与える影響というのはほぼないのだろうというふうなことで御説明を受けていて、私もそれはそうかなという気はするということです。

一方、盛土をする地域もあるという話でしたが、恐らくものすごいものを造成するわけではないので、恐らくそれも広域流動に与える影響はほぼないだろうとは思ひます。

ということですが、十何年という長い工事期間があり、その中で、そもそも武蔵野台地の湧水というのが基本的には減少傾向にあるという基調があつて、その中で、いろんな変動がある中で、この工事と結び付けられて議論される可能性があるという傾向は結構あるのかなというの思ひます。

そこが、地下のことなので、絶対に因果関係がないということを何の証拠もなしに議論するのはなかなか難しいと思ひておりまして、そのために、工事の施工開始前からずっと施工中もずっと続けて、いわゆる自然のトレンドと工事中のトレンドと変わっていないというこ

とを確認し続けることが一つ重要ではないかと思っていること、それが一番大きいです。

もちろん、私の見識不足で本当に影響が出る可能性もゼロではありませんが、基本的には可能性はかなり低いものだと思っています。

これが直接の原因で何かが起こるということの可能性は非常に低いと。ただ、そこがネックになってむしろ工事に対して何かしら地元との軋轢が起こる可能性が非常に高い部分であると思っているので、そこをある種モニタリングによってしっかり丁寧に説明していただきたい、そういうのが一番大きいかと思っています。

○保高委員 ありがとうございます。大変クリアになりました。

リニアとか工事に関連して水位の低下みたいな情報が流れているので、そういう御懸念はあるが、感覚的には高くない。ただし、しっかりと工事の影響を見ていくことが重要だと理解いたしました。

○宗方部会長 モニタリングを丁寧に工事の始まる前からできるだけ早くやって、自然の変化の中で影響があるのかというのを見ていくということをお願いいたします。

私は、景観担当の宗方ですが、1点だけ。

先ほど高架についてデザインを考えるといったことを修正の、評価書に載せる案に見せていただきましたが、形は書いてありましたが色は書いてなかったと思うのですね。

当然、コンクリートそのものの色が、奇抜な色になるとは思いませんが、駅舎のほうの色も考えると言っている以上、高架についても、色を一言触れておいていただければと思いました。通常のコンクリートですから、そんなに違いはないと思うのですが、お願いというか。

○事業者 今の御質問ですが、高架橋は、基本はコンクリートなので、コンクリートの色、まあグレーと言いましょ、そういう色になるかとは思いますが。

なので、デザインですね、梁に丸みをつけるですとか、そういうことで圧迫感ですとかに配慮していきたいと思っていますので、今後の設計の中で考えていきたいと思っています。

○宗方部会長 コンクリートそれ自体に問題はありませんが、材料によって明度が違ったりするようですので、新しいものも出ておりますので、そういったことも御配慮いただければと思います。

挙手をされている方はおりませんし、今日いらしている方はひととおり御発言いただきましたが、今日欠席の委員から何か事務局にコメント等は預かっていますでしょうか。

○西原アセスメント担当課長 特にコメントはいただいておりません。

○宗方部会長 ありがとうございます。

では、概ね御発言が出尽くしたようですので、本日の審議は終わりといたします。

事業者の皆様、長い時間どうもありがとうございました。では、退室をしてください。

(事業者 退室)

○西原アセスメント担当課長 事業者の方、退室完了いたしました。

○宗方部会長 ありがとうございます。

では、以上の議論を踏まえ、次回の総括審議に向けた審議事項の候補を挙げていきたいと思えます。

委員の皆様からご提案をお願いいたします。廣江委員。

○廣江委員 先ほどからいくつか質問させていただいたことと、前回のことを鑑みまして、まず騒音・振動の中で、今ここに表示されていますが、この現況、「大きく」という不明な用語について、ここは、先ほども申し上げたとおり、住民の不安につながりますので、この第1項目についてまず騒音・振動の1点目。

それから、先ほど都民の意見を聴く会で住民の方からありました工事期間 13 年にわたるということや、その周辺に保育園や学校等の教育施設があることなどで、それに対する配慮を求めるといふ以上2点を挙げたいと思えます。

○宗方部会長 ありがとうございます。

私、宗方からは、景観を挙げさせていただきます。

駅舎の形だけではなくて高架に対する住民の方からの様々な御懸念、あるいは構成要素という観点からの解釈といったことについて丁寧に御検討いただきたいと思いますので、こちらを審議事項として挙げさせていただきます。

よろしいでしょうか。

では、本日欠席されている委員から何かコメント等がありますか。

○西原アセスメント担当課長 特にコメント等は預かっておりません。

○宗方部会長 ありがとうございます。

では、改めて、先ほどの廣江委員と私からのコメントとして、総括審議についてまとめるにあたっては、騒音・振動については、本日の資料の1番と6番、それから景観については1番と2番を候補としたいと思えます。

これらの各審議案件については、項目の担当の委員と個別に相談していきますので、最終

的な案に向けては部会長に御一任いただければと思います。どうぞ御了承をお願いいたします。

では、続きまして、本日の２つ目、「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係る質疑及び審議を行います。
事業者の方には出席していただきますので、入室してもらってください。

（事業者 入室）

○西原アセスメント担当課長 皆様、御準備はよろしいでしょうか。

御発言の際はマイクを使用して御発言をお願いいたします。御協力をよろしく申し上げます。

なお、事業者のうち、数名の方が所用のため、１７時２０分ごろに退席する旨を伺っております。お時間が近くなりましたら、事務局よりお声がけいたしますので、ご退席をいただければと思います。その以降の質疑等につきましては、残られる方で対応すると伺っております。よろしくお願いいたします。

○宗方部会長 では、今日の審議に入ります。

本日は３回審議の２回目となります。２回目に審議結果をまとめて、３回目は総括審議となります。事業者の方の御出席は今回が最後となります。

本日の進め方ですが、最初に事務局から前回の審議内容及び都民の意見を聴く会の概要を説明していただきます。この説明のあとに、審議内容の確認、都民の意見を聴く会についての確認を行い、その後、事業者に対する質疑を行います。

質疑が終了しましたら、事業者は退室いたします。

その後、次回の総括審議に向けて各委員より、総括審議の候補となる事項を挙げていただきたいと考えております。御協力のほどよろしくお願いいたします。

では、事務局から資料の説明をお願いします。

○西原アセスメント担当課長 それでは、２３ページの資料２－１を御覧ください。資料２－１は、前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、質問事項等を環境影響評価項目ごとに、大気汚染、大気汚染／騒音・振動共通、騒音・振動、生物・生態系、景観、景観／自然との触れ合い活動の場共通、史跡・文化財、その他の順序で取りまとめており、５月の部会の意見等は、合計１６件でした。前

回の指摘、質問事項等は取扱欄に前回の日付として 5/20 を記載しております。

要約して内容を御説明いたします。

大気汚染の番号 1 として、将来の交通ネットワークについて質問がございました。

事業者からは、詳しくは資料編の 18 ページに考え方を示しており、ネットワーク完了時は、西側及び北側に延びる区間までつながったという前提で交通量を推計している。との回答がございました。

大気汚染の番号 2 として、甲州街道との交差点で、大気汚染の調査を行わないのか、との質問がございました。

事業者からは、道路構造と土地利用の状況等を鑑みて、地点を選定している、との回答がございました。

委員からは、交差点で左折、右折が増えたときにどうなるのかという疑問は残ると思う。自動車からの汚染物質が減っているので、それほど大きく影響があるとは思えないが気になった、との意見がございました。

大気汚染、騒音・振動の番号 1 として、J R 南武線の工事と同時期に工事が実施されるので、騒音、大気汚染等の影響が複合化する懸念がある、との意見がございました。

騒音・振動で番号は付しておりませんが、昨年度 10 月総会の評価書案諮問時に、道路騒音が高架橋の床盤に反射する裏面反射について検討いただきたい、との意見がございました。

事業者からは、学会のプログラムでは、高架橋が道路に並行して存在する条件では設定できるということであるが、点で立体交差する条件での設定ができず、予測は難しいと考えている。ただし、事後調査の中で結果に応じて適切に対応していく、との回答がございました。

騒音・振動の番号 1 として、南武線と本事業との情報のやり取りや連携について、どのように考えているのかとの質問がございました。

事業者からは、南武線と交差するため、事業範囲も当然重なっており、お互いの事業で工事が重ならないように配慮しながら進めていきたいとの回答がございました。

委員からは、音を聞く方にとって道路も鉄道も同じ工事の騒音に変わりはないので調整していただければ被害は少なくなると思う、との意見がございました。

騒音・振動の番号 2 として、交差する鉄道からの裏面反射音について質問がございました。

事業者からは、予測は難しいので、事後調査をして、必要に応じて対応をしていきたい。対策としては、遮音壁や舗装構造の再検討などがあるが、場合によっては、鉄道事業者とも相談しながら考えていきたい、との回答がございました。

委員からは、交差部に近いところに関しては、事前に何らかの対策を考える、あるいは、騒音がこれぐらい大きくなる可能性があるということをあらかじめ知らせておくなど、ソフト、ハードの両面から御検討いただきたい、との意見がございました。

騒音・振動の番号3として、現況が基準値をはるかに下回る地域への配慮をどのように考えているのか、との質問がございました。

事業者からは、環境基準に収まるような評価となっているため、しっかり騒音対策を行いながら、基準を満足するように進めていく、との回答がございました。

委員からは、どれくらいの音の大きさになるのかを理解してもらった上で事業を進めていき、行き違いがないよう配慮いただきたい。との意見がございました。

騒音・振動の番号4として、住宅街をつっきる道路であり、防音対策をどのようにされるのかを懸念に思っている。減音する対策をしっかり考えていただきたい、との意見がございました。

生物・生態系の番号1として、矢川の交差部で、暗い空間ができることによる植物などへの影響について質問がございました。

事業者からは、矢川の外側に橋台を設けることから流水部の改変はなく、調査結果では耐陰性の高い植物がわずかに生息するという事実だったため、植物の生育環境への影響は小さいと考えている。との回答がございました。

生物・生態系の番号2として、暗渠となっているような状態は、川の中の植生に影響しないのか、という質問がございました。

事業者からは、日影となるのは20m程度で、耐陰性の高い付着藻類が分布しているため、影響は小さいと考えている、との回答がございました。

景観で番号は付しておりませんが、評価書案諮問時に鉄道と道路の交差するところの景観も調査する必要があるのではないか、との質問がございました。

事業者からは、代表的な眺望地点として計画道路の始点と終点、矢川の交差部の3点を設定している。南武線との交差部のイメージは、南武線の環境影響評価書案でも作成しているので、これらから想定いただきたい、との回答がございました。

景観／自然との触れ合い活動の場共通の番号1として、矢川沿いの歩道について、橋梁の下を歩けるようにするのか、との質問がございました。

事業者からは、橋梁の下を通れるかは、市ともいろいろ調整しているとの回答がございました。

委員からは、橋梁の下をどのような形で通れるようにするか、デザインとしてや、セキュリティの問題という意味で、配慮や工夫が可能かと思うので御検討いただきたい、との御意見がございました。

史跡・文化財で番号は付していませんが、評価書案諮問時に埋蔵文化財の確認状況の御意見がございました。

事業者からは、調査計画書を作成するにあたり、市の教育委員会に説明を行い埋蔵文化財の包蔵地ではないことを確認しており、仮に埋蔵文化財が見つかった場合には、速やかに調整をさせてほしい旨を伝えている、との回答がございました。

史跡・文化財の番号1として、事前に確認する手段として、試掘調査といった手段があることもご存じかと思う。不時発見にならないような措置があることをお伝えするといった助言がございました。

事業者からは、今の時点で調査は難しいが、見つかった場合にはすぐ対応していくとの回答がございました。

その他として、道路工事についても南武線と同様に適宜情報を出して齟齬がないようにしていただきたいといった意見や、矢川にかかる橋梁部についての質問がございました。

資料2-1の説明は以上となります。

続きまして、29ページ資料2-2を御覧ください。

6月4日に都民の意見を聴く会が行われ、5名の公述人により公述が行われました。その内容について御説明いたします。

公述の内容は、主に大気汚染、大気汚染／騒音・振動共通、騒音・振動、生物・生態系、その他事業計画に分けられました。

限られた時間の中で御説明いたしますので、主に環境保全の見地からの意見について要約して御説明いたします。

まず、大気汚染についてですが、PM2.5を調査予測から除外していることについては、都の見解は環境省の基準や見解との整合性を欠いており根拠に乏しいのではないかと。環境基準を満足するとしているが、住んでいる方、特に計画道路から近い場所にある第六小学校の子供たちの健康被害が心配である、との御意見をいただきました。

次に大気汚染、騒音・振動共通ですが、いずみ大通りのすぐ脇に住んでいる方が、早朝のトラックの走行が睡眠を妨げると言っており、また、幹線道路の沿線でPM2.5が原因と思われる小児喘息のお子さんが出ている。この道路の必要性をもう一度確認し、大きな健康

被害を受けるようなことをしてはいけない、との御意見をいただきました。

次に、騒音・振動についてですが、見解書の著しい影響を及ぼす恐れがあると認められる場合には、さらなる環境保全のための措置を講じるという表現は曖昧であり、具体的な数値記入を示すべきである。道路工事の際には、南武線の高架橋は既に存在しているため南武線の騒音を既存条件として評価すべきであり、高架橋の裏面反射音を低減するための対策を事業者間で協議し検討することを求める。新たな道路整備により静かな環境が妨げられる。特に高齢者や一人暮らしの住民にとって、睡眠への影響が大きい、との御意見をいただきました。

次に、生物・生態系についてですが、矢川について 28mの道路でふたがされて日が差さないのは大きなダメージと言わざるを得ない。また、橋梁の構造が不明であり、調査の結果大きな影響がないから大丈夫ということではない。矢川に絶滅危惧種が残っていることが今回の調査で分かった。きちんと保護すべきであるのに被害を受けるような状態で道路が建設されるのが心配である、との御意見をいただきました。

次に、その他事業計画等についてですが、道路整備の費用対効果について、道路の必要性を見直し、もっと住民の意見を聞いてほしいなどの御意見をいただきました。

資料 2－2 の説明は以上となります。

○宗方部会長 ありがとうございます。

では、まず、資料 2－1 の前回の質疑応答について、修正などがございましたらお願いいたします。

発言をされる際には、最初に御名前をお願いします。なお、事業内容や評価書案に関する質問については、このあとの事業者の方との質疑応答のときをお願いいたします。

よろしいでしょうか。オンラインの方も挙手はございませんね。

では、修正などなしということで、事業者の方から何か前回の質疑応答について補足などございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、次に資料 2－2 都民の意見を聴く会について、出席された委員からの報告をいただきたいと思います。安立委員と廣江委員に参加したと伺っておりますが。

廣江委員からお願いします。

○廣江委員 廣江から、住民の声を簡単に御説明します。

速記にもありましたように、大きくは大気汚染と騒音・振動、それから環境全般に関わる見解書や対応への意見が多かったです。

大気は専門ではありませんので割愛しますが、先ほどいくつか挙げられましたように、まず、騒音・振動では、地域の静けさ、特に夜間の静けさが奪われるのではないかと。それによる睡眠の影響を心配される声。それから、立体交差事業が前提としてつくられる道路ですから、高架橋はもう存在しているものであり、その影響を考慮してほしいという意見。それから、そのことにも関わりますが、裏面反射音に対処してほしいという意見でした。

それ以外、環境全般については、もう少し住民の心配や質問に対して、真摯に対応していただきたいというような意見があったように覚えております。

○宗方部会長 ありがとうございます。

安立委員、お願いします。

○安立委員 私からは、生物・生態系に関わる御意見をまとめたいと思います。

こちらの資料に書かれているとおりですが、矢川に住む貴重な生物への保全に対する対策が十分であるのかというところに大きな不安があると感じました。

特に矢川にかかる橋梁の構造について、評価書案では、高さがまだ決まっていない、川と橋梁の高さがまだ決まっていないというところもあり、そういった不明瞭な部分というか、未確定な部分が、矢川の生物に対してどのような影響があるのかというところが分からないのにもかかわらず、評価書案では「影響は小さい」と書かれているというところが、一番の大きな不安点だと感じました。

○宗方部会長 ありがとうございます。

都民の意見を聴く会について、ほかの委員からも質問などございますでしょうか。

よろしいですね。特に挙手はないようですので、それでは、これから事業内容や評価書案に関して、事業者の方との質疑応答を行います。

事業者の方の御出席は今回までとなりますので、委員の皆様には、御担当いただいている評価項目について、専門的な見地から十分に議論を深めていただきたいと思います。

委員の方からの御質問や御意見をお願いします。

安立委員、お願いします。

○安立委員 生物・生態系を担当しております安立です。

都民の意見を聴く会の皆さんの御意見を受けまして、まず、橋梁の構造についてですが、評価書案の16ページを見ますと、その高さが書かれていないということで、前回の5月20日の審議では、まだ高さについては、市と相談中ということですが、橋梁の高さは決まっていないのにもかかわらず、その5月20日の回答を見ると、暗くなる場所は20mだと答え

られています。

このような計算はどこから行われ、どのようなことから行われているのかというところを、1つ御質問したいと思います。

2つ目ですが、歩道部を矢川に架橋するにあたって、矢川の水路の側面や法面の一部を撤去する計画があるということが、評価書案の286ページから287ページにかけても書かれております。

この撤去範囲というのは、どの程度であるのかということと、矢川の流水部分に土砂などが流出しないので、影響はないと、評価書案の286から287ページには書いてあるのですが、その根拠というか、そうなのでしょうが、どの程度保全措置を行う予定であるのかというのを、より具体的にお教えいただきたいと思います。

最後になるのですが、ホトケドジョウを中心とした絶滅危惧種というのが、矢川に生息していることが明らかになっていますが、工事の施行中に、これらの保全を意識した対策をどの程度考えられているのかというのを、より具体的に教えていただきたいと思います。

○事業者 御質問ありがとうございます。3点の御質問にお答えいたします。

まず1点目、評価書案の16ページ、高さが書かれていないということで、20mというのはどういった根拠に基づくものかといった御質問だったかと思います。

こちらの評価書案の16ページに書かれていますとおり、橋梁部のイメージ図で、幅28mに対して、車道橋の幅がそのうち20mぐらいということでございます。

2点目ですが、歩道のところが矢川の水路を一部撤去する。その撤去範囲をどの程度というところですが、おっしゃるとおり、この歩道のところは、矢川のほうにかかるように施工する予定でございますが、施工の際は、そういうふうに、流水部に流出しないような、いろいろ配慮しながら施工を進めていきたいと考えております。

あと3点目は、絶滅危惧種が矢川に生息しているということで、工事施工時の保全をどうするかというところですが、この矢川の橋梁部の施工については、まず前提としまして、流水部の改変は行わないように、橋台もこの矢川から離れたところに設置する予定でございまして、そういった流水部に影響を与えないように施工しようと考えておりますので、その辺はしっかり対応してまいりたいと思います。

○安立委員 ありがとうございます。

評価書案には、橋梁部の下、工事予定のところには、耐陰性の高い藻類が付着しているのであって、プラス、ほとんど植物はないということから、その橋梁がかかることに対する影

響は少ないというふうに書かれています。

しかしながら、耐陰性の高い藻類が真つ暗なところで生きていけるかというところ、ほとんど光がないところでは生きていけず、少しではあるかとは思いますが、橋の下で植物はほとんど死んでしまって、その遺骸が川に流れ出るといったような、水質に関する影響は少なからず出ると考えられます。

そこを考慮していただいて、直接川には触らないから影響はないでしょうと思わずに、周辺の植物や藻類に影響するということは、水質には何らかの、短期だか長期だか予測は不可能ですが、少なからず矢川にはある期間、影響すると御理解いただいて、モニタリング等を実施していただいて、保全措置を講じていただきたいと思います。

○事業者 御質問ありがとうございます。

事業化後も、事後調査を実施してまいりますので、しっかりその辺の影響がないように確認してまいりたいと思います。

○事業者 今、事後調査とお伝えしたのですが、工事の施行中の調査ということでございます。すみません。よろしくお願いします。

○宗方部会長 よろしいでしょうか。

では、ほかの委員いかがでしょうか。森川委員、お願いします。

○森川委員 大気汚染を担当しています森川です。

今回、都民の意見を聴く会でも、かなり大気汚染への心配事が出ておりまして、恐らくなぜこんなに出てきたかというところ、本当に何もなかったところに新しい道路ができるという心配事のほうはすごく大きくて、こういう形で現れているのかと思うのですね。

自動車が、今までなかったところに、たくさん来るのではないかとこのところから、そういう心配が出ていていると思います。

PM2.5の調査はしないということで、これは恐らく道路からの直接的な影響は、これまでの知見からそれほど大きくはないと私も思っていますが、これだけ心配事が出てきたということで、前の南武線のところでも申し上げたのですが、工事の施行も、結構時間も長いですし、建設機械も3台にしますよとか書いてあるのですが、大気汚染は、選定された項目の中でも工事の完了後だけが対象ですが、工事の施行中についても措置を徹底していますよとか。結構、事後調査で出てくる意見としては、粉塵が舞って、それがすごく嫌だよという話もあるのですね。そういった対策も徹底していただければいいのかと思っています。

○事業者 ありがとうございます。

南武線のときも話があったということですが、工事施行中についても、当然、建設機械が動きますので、排ガス対策型とか当然用いますし、仮囲いとか設置しますので、周りの住民の方に配慮するように努めてまいりたいと思っております。

○宗方部会長 それでは、渡邊委員、お願いいたします。

○渡邊委員 渡邊と申します。

1点質問させていただきたいのですが、資料編の10ページですが、工事用車両台数の予測を記載していただいているところがあると思うのですが、8年目まででということによろしいのでしょうか。以降も記載はないということによろしいのでしょうか。

私が間違えているのかもしれませんが、私が拝見しているものだと、8年目までしかないように見えたので、そのあとも記載していただいていますか。

○事業者 8年目までです。

○渡邊委員 これは8年で完了するのでしたっけ。

○事業者 工事に入る前に、用地取得等もございますので、工期自体は8年という意味で、記載をしております。

○渡邊委員 そうすると、これで全期間全てカバーされているという理解でよろしいですね。

○事業者 工事車両台数についてはおっしゃるとおりです。

○渡邊委員 分かりました。ありがとうございます。

先ほど南武線でも、私もお伝えしたことの繰返しになってしまいますが、かなり工事期間がかぶっていると思いますので、それぞれが基準を守るようにはされるのだと思います。

これは別工事だということは十分分かっているのですが、住民の方からも、南武線のほうでは特に懸念が出ていたので、関連する工事だということで、それぞれが基準を守っているから基準限度を超えないというのではなく、双方の工事があるということを念頭において調整を図っていただいたほうが、後々問題が生じた時にはいいのかと思ひまして、その点をお願いをしたいという点をお伝えします。

場合によっては、これ別々の工事ですが、本当に深刻な被害が生じた場合に、客観的な関連共同性があると認定されてしまう可能性もないわけではないので、そうすると共同して不法行為とみなされてしまう場合もありますので、それぞれがまずは基準を守るということは前提ですし、あと、それぞれの工事があるということを念頭において調整をしていただくということが必要かと思ひます。後々、御対応で大きな問題にならないために、ぜひよろしくお願いいたします。

○事業者 御質問ありがとうございます。

南武線の連立の事業と、国立3・3・15の事業は、今後工事に入る際は施工時期ともしっかり調整していきたいと思っています。

事業箇所も近いので、お互い連携しながら進めていきたいと思っています。

○宗方部会長 ほかの委員はいかがでしょう。尾崎委員、お願いします。

○尾崎委員 今の渡邊委員の話に、私、電波環境なので関係ないというか、都民の意見を聴く会のところで、さっき南武線の連続立体交差事業のところでもお話があったのですが、ちなみに、南武線の高架化と道路整備と「一体化」して進めるという話はされているのですか。

今日の資料の30ページのその他(3)番で、JR南武線の高架化と道路整備を一体化し進めるとしているが、とコメントされているのですが、一体化して進めることになっているのか、それとも、個別の事業でそれぞれ進めるはずのものを一体化として説明されているのですかね。それがよく分からなくて。

住民の方は一体化して進めると理解されているので、これはたぶん誤解を招くとまずいのかなという感じがするのですが、その点、教えていただければと思います。

○事業者 南武線連立事業とこの国立3・3・15の事業ですが、事業としては、別ではあります。

ただ、この国立3・3・15号線を都市計画をするにあたっては、この南武線の鉄道が高架になるということもありますので、それに合わせて道路の都市計画を変更しているというので、もちろん関連しているというところです。

ただ、一体的というよりは、事業はそれぞれですので、評価もそれぞれ行っているのですが、事業としては近くで行いますので、そこは工事にしろ、しっかり連携しながら進めていきたいと思っています。

○宗方部会長 同時期に行われるという意味を、一体化というと、主体が一体なのか、連携しているのかと、勘違いを当然されると思うので、この辺の言葉遣いは丁寧にしたほうがよろしいですね。

ありがとうございました。では、廣江委員、お願いします。

○廣江委員 騒音・振動を担当しております廣江です。

まず、先ほどの渡邊委員の質問とかぶるのですが、私も誤解しているのですが、本編の17ページを見ると道路工事の期間は10年ですが、このうち車が走る期間は8年ということで間違いはないか、簡単な質問ですが、これが1つ目。

2つ目は、私の専門の話になるのですが、先ほど尾崎委員から代わりに聞いていただいたのですが、私、道路だけではなく、南武線の方も出席したのですが、一体として進めることに対する認識は、私は住民のほうは、これは一緒のものなのだという説明をしたというイメージで捉えられていて、これは別々のはずなのに、なぜ一緒なのだというふうな、もう誤解が生じているのではないかということを、実は別件のもう一方でも申し上げましたが、この点は、宗方部会長がおっしゃるとおり、十分に誤解を解いていただきたいということが2点目。これはコメントですね。

それでもう1つですが、ここからが質問ですが、南武線と交差する部分に、児童の保育園がございますよね。都民の意見でも、小学校やこういうところに対する影響が大きいのではないかということが心配の一つとして挙がっています。

前回の審議の中では、事後調査で、裏面反射音の影響があって、それが環境基準を仮に上回った場合はという部分になるのですが、環境基準を上回るというよりは、裏面反射の影響があるかないかというのを、まず事後調査でどうやって確かめられるのかということです。

つまり、影響があるかないかを事業者として予測をしていないわけですから、評価もしていないわけですので、これがあったかなかったかをどうやって事後調査の中で確かめられるか。環境基準を越えていなくても、ほかに比べて何らかの影響があった場合に、それについてはどうなさるのか。

特に、今、住民は一体という言葉でくくられているとすると、当然鉄道のほうの対策もしないと、裏面反射音というのは低減できないと私は思っているのですが、ここにつながれると、本当にこの事業が個別ではなく、一体事業として進まざるを得なくなってしまうということで。法律的には個別ですよ、もちろん個別の評価なので、それは分かっているのですが、非常に近い時期にされるということで、工事の騒音・振動については御配慮いただいている、大気についても影響を配慮して、できるだけ低減するようにされているというところですが、この点について、今一度確認させていただければと思います。

最後に4点目ですが、これも厳しい質問ですが、先ほど森川委員がおっしゃったように、何も無いところに道路が通るということで、そこの方々にとっては、騒音レベルが下手すると10 dB以上、夜間も上がってしまう。

当然、夜間の環境基準は変わるわけですから、それは上回らないのはもう予測の結果で分かっているのですが、幹線道路の環境基準が適用されるということは、住宅に実は十分な遮音量があることを前提にしているという考えが背景にはあるのですね。夜はちゃんと眠れる

環境が住宅の中で保証されるのだと。

ただそれは元々の道路が通っていて、十分な配慮をされた住宅はいいのですが、今度は、先住者、先に住んでいる人のところに道路が通るわけなので、諸外国の例を見ても、必ずあとで通した方の責任になるわけですね。

日本の法律は、今もどちらかというと排出しているほうが責任を取らなきゃいけないのですが、特に、相手方が先住者ですので、これはどう見ても、諸外国の例を見ても、あとで通した側の責任になってくるというところもありまして、ここへの今一度十分な配慮をお願いしたいというか、どう考えていらっしゃるか、もう一度コメントいただければと思います。

以上4つですが、順番を入れ替えても結構ですので、コメントいただければと思います。
○事業者 ありがとうございます。

まず、1点目、工事用車両が走るのが8年かという御質問に対しては、おっしゃるとおり8年ということで、問題ございません。

○廣江委員 17 ページが10年に工事期間が見えるのですが、それとの齟齬はないのでしょうか。

○事業者 区間としては10年としているのですが、ずっと工事が続いているというわけではないというか、工事に入っていない期間もございますので、実際に工事用車両が走るのが8年ということです。

○廣江委員 分かりました。次、お願いいたします。

○事業者 続いてお答えさせていただきます。

裏面反射の件でございます。確かに予測が難しいということで、前回お答えをさせていただきました。

事後調査の中で、騒音の基準に収まっているかどうかは確認をしていきたいと思っているのですが、今回事後調査をする箇所も定めておりますので、その中で環境基準内に収まるかどうかを、しっかり確認していきたいと思います。

その中で、仮にですが、環境基準を超えていた場合は、全体の騒音を下げするために、舗装構造を変えるとか、その辺の対策を行いながら、必要に応じて、鉄道事業者とも相談していきたいという考えでございます。

最後に、何もないところに道路ができるということで、住民の受け止め方はいろいろあるのではないかと、地元の方の受け止め方はいろいろあるのではないかというお話でございます。

そちらについては、環境基準に収まるということを、我々、確認をしておりますが、しっかり地元には丁寧に説明しながら進めていきたいなと思っております。

○廣江委員 ありがとうございます。

1 件目については、多分渡邊委員が手を挙げられているので、そちらにお譲りしたいと思います。

裏面反射の影響があるかないかというのを、本編 94 ページの S-3、S-2 の測定地点で確かめられるということでしょうか。そこには疑問があるのですが。

今のお答えを聞くと、事後調査で確認をとおっしゃっている事後調査の測定ポイントは、本編 94 ページの S-3、S-2 が道路沿道調査地点となっていますので、ここという意味でしょうか。

○事業者 本編の 110 ページを御覧いただけますでしょうか。こちらが予測をしている 2 か所選んでいる断面ですが、②番のところが高架のちょうど上になっていますが、そちらですかね。

○廣江委員 110 ページの②と①も先ほどの 94 ページよりは高架に近いのは認めますが、少なくとも保育園の裏側というか、遠い位置であり、裏面反射音の影響が本当にここで取れるのかどうかというのは、音響の専門家から言うと、無理じゃないかと思うのですが。

前回も、確かおっしゃられたのは、裏面反射音の影響で、大きくなる可能性のあるのはこの交差部の近くであり、これが直交する、つまり、ダブルデッキのように上下に走っているわけではないから、沿道に大きく広く線上に影響を与えるものではないのでという説明を受けたと思うのですが、その観点からすると、もっと近いところはないといけないと思うのですが。

○事業者 断面として今考えているのが①、②の 2 断面を設定しておりますので、基本的には、この②のほうで、まず事後調査の結果を確認しますので、それで確認をしたいというのがこちらの考えです。

○廣江委員 もう 1 回申し上げます。私の質問は、裏面反射音の影響があるかないかということの評価予測していない、難しいのは分かりますので、そういうことで、事後調査で確認していただければと思っておりますので。

この①、②は、余りにも高架橋から遠いので、反射の範囲内がその近傍にあるから影響も少ないはずだという前回の回答から考えても、これでは説明と矛盾していますので、今すぐにでなくても結構ですので、やはり、評価予測していないものに対して、事後できちん

と確認する点を設けていただくことを希望いたします。

申し添えます。予測していないので、こちらは強制でないことは十分承知しています。ただ、影響が出ることは認めていただいておりますので、今すぐではなくて結構ですので、ぜひ御検討いただければと思います。

○事業者 御意見についてはこちらでも確認したいと思います。

○宗方部会長 完了後も問題がないということを、しっかりと問題がないところで測定するのではなくて、問題がありえるところで御検討いただいて、必要に応じて御対応いただくということでお考えいただければと思います。

渡邊委員、お願いいたします。

○渡邊委員 ２度目で失礼いたします。

先ほどの私の関連共同性の発言について明確化をしておきたいと思ひまして、ここにいる皆様や事業者の方々には釈迦に説法ですが、明確化のために発言します。

先ほど、一体工事、一体としてというような御説明をされているというような部分があったと思うのですが、それですと、もう客観じゃなくて、主観的な関連共同性があるというような印象を与える説明をしていたということになるので、さらに問題は大きくなってしまいますので。

まずは、一体としてというような御説明はせず、別工事であって、主観的な関連共同性はないというところは、今後も明確にして説明をしていただくということが必要だと思います。

仮にそうだったとしても、同時期に、しかも、それぞれがそれぞれを必要としているような形で工事を行われるということになりますので、仮に共同で工事を行っていなくても、客観的な関連共同性が認められるという可能性がないわけではないので。

そこは、本当に私、今、最新の判例が探せなかったのですが、遡ること、例えば、本当に釈迦に説法ですが、四日市公害等では認められていますので、そこは、それぞれが環境基準を満たしていれば足りるのかどうかというところは、よくよく南武線の工事のほうと御相談されて、工事の時期等が、騒音が出るとか、大気汚染が出るという時期が重ならないように調整をされることが、後々の対応を減らすという意味では望ましいのかなという点を、もう一度お伝えいたします。

先ほどの工事用車両については、私、それで手を挙げたのではなかったのですが、誤解を招く記述だと思いますので、10 年中の8年だということをどこかに明示していただいた方がいいかと思います。

それ以上に、何か御発言があるようでしたら、廣江委員にお願いしたいと思います。

○廣江委員 17 ページと、先ほど渡邊委員の質問で御説明のあった資料編の年数が違うので、誤解を与えるものなので、この評価書というか、環境影響評価の書面は、専門家の我々に説明する資料ではなくて、一般の関係する住民の方に向けてのものでありますので、まず、完全にこの年数が違っていると、見て一目瞭然で、突っ込まれる可能性もありますので。コメントでも結構です、「このうち8年は走る予定です」とかあったほうが、私もいいと思います。

○事業者 その年数のところについては、評価書の記載を考えます。

○宗方部会長 2つの表が、片や令和と西暦がついていて、片や「延べ」と書いてあって、どう対応するのだろうかというのは、これは誰にも理解できないものですし、「延べ」というのが、どこか間があるのかみたいな。先ほど話がありましたよね、この辺は素人が見ても分かるような表現を心がけていただければいいと思います。

まだ御発言されていない、保高委員はまだいらっしゃいますよね。何かございますでしょうか。

○保高委員 保高です。

電波が悪いところにおりまして申し訳ございません。保高からは特段ございませんので大丈夫です。皆様の御意見に賛同しております。

○宗方部会長 ありがとうございます。

私、景観の担当もしているのですが、前回の、先ほどの記録にもありましたが、橋梁のデザインという点を、市とも協議するという話がありましたが、単純な見た目の景観というだけじゃなくて、その下の川沿いに、橋の下に自然に親しめる道ができるかとか、別に景観から少し逸脱しますが、そういった形で地域にいいものができるようなことを、何か可能であれば、ぜひ御検討いただきたいというのは、改めてお願いしておきます。コメントです。

ほかはよろしいでしょうか。概ね御発言出尽くしたような、会場からそうですが、何か欠席されている委員からコメントとか預かっておられますか。

○西原アセスメント担当課長 特にコメントは頂いておりません。

○宗方部会長 ありがとうございます。

概ね発言が出尽くしたと思いますので、本日の審議はこれで終わりといたします。

事業者の皆様、どうもありがとうございました。どうぞ退室してください。

(事業者 退室)

○西原アセスメント担当課長 事業者の方、退室完了いたしました。

○宗方部会長 では、以上の議論を踏まえて、次回の総括審議に向けた審議事項の候補を挙げたいと思います。委員の皆様からご提案をお願いいたします。

廣江委員、お願いいたします。

○廣江委員 騒音・振動を担当しております。

今の議論の中でも、明確になりましたが、予測評価をしていないというところと、沿道の騒音に対する影響を住民の方々も不安に感じられていることから、審議事項、騒音・振動については、この 25 ページにあります 2 番と、それから続きまして次のページにある 3 番、それから住宅のないところもということで 4 番と、この 3 つの点を挙げさせていただきたいと思います。

○宗方部会長 2、3、4 番ですか。1 番は入っていない。いいですかね。

○廣江委員 配慮いただけるということで、それについてもということで、1 から 4 番まででよろしくをお願いいたします。

○宗方部会長 4 番まで含めると。

ほかにどなたかございますでしょうか。安立委員、お願いします。

○安立委員 生物生態系の 1 番、2 番を入れていただきたいと思います。

今日も質問させていただきましたが、矢川を橋梁部分の構造で通過するという計画に対して、流水部分の改変は行われないとされているのですが、水路の側壁や法面の一部を撤去するというのが評価書案で書かれているのですが、その詳しい方法とか、その範囲については説明されていません。

そのため、矢川の水質及び水生生物の環境に大きな影響が生じる可能性があります。

また、矢川の水質及びその水生生物の環境への影響は小さいと、評価書案では常に書かれているのですが、交差部の施工方法を可能な限り明らかにしていただかないと、その影響については判断できないということ、また必要に応じて、さらなる環境保全のための措置を講じることを求めたいと思いますので、ぜひこの項目を入れていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

○宗方部会長 ありがとうございました。森川委員、どうぞ。

○森川委員 項目ではなくて、新設の道路であるということで、より一層配慮いただきたいと思います。というような文言を入れていただけるといいと思いました。

何もないところに、目の前に道路ができて、車がいっぱい走るということを想像するだけで、心理的にはかなり影響があるかと思っているので、そういうことを事業者の方にはすごくよく配慮していただきたいという気持ちを書いていただければいいと思います。

○宗方部会長 今回の森川委員のコメントは、音について、道路側面というのが大きいという理解でよろしいでしょうか。

○森川委員 音もそうですが、その存在そのものということですかね。

余り計画自体に意見ということではないのですが。もしそういうのが目の前にあった場合にということです。

○宗方部会長 個別の項目というよりは、全般に関わる理念みたいな意味でのお願いという意味ですね。分かりました。

では、よろしいでしょうか。

では、改めて、総括審議へ向けてのまとめに当たっては、項目としては、騒音・振動については、1番、2番、3番、4番、それから、生物・生態系については、1番と2番を候補としたいと思います。

各審議案件についての具体的な内容とか、先ほどの森川委員のおっしゃったことなども含めて、個別に、各項目の委員と個別に相談していきたいと思います。最終的な案については、部会長に一任させてください。どうぞ、ご了承をお願いいたします。

最後にその他ですが、何かございますでしょうか。

特にないですね。

では、以上をもちまして、本日の第二部会を終了いたします。皆様、長時間ありがとうございました。傍聴人の方、退室ボタンを押して退室してください。

(傍聴人 退室)

(午後5時56分 閉会)