

#### 4. 事後調査の結果の概略

本事後調査では、令和元年度第1四半期～令和元年度第4四半期に実施した陸上工事、海上工事に対して、大気汚染（工事用車両の走行）、騒音・振動（工事用車両の走行）、土壌汚染及び廃棄物について調査を実施した。また、環境保全のための措置の実施状況については、上記の4項目に加え、大気汚染（建設機械の稼働）、騒音・振動（建設機械の稼働）、水質汚濁、地盤、水循環、生物・生態系（鳥類・水生生物）及び自然との触れ合い活動の場について確認した。

事後調査の結果は、表4-1に示すとおりである。

表4-1(1) 事後調査の結果

調査項目	事後調査の結果の概略
大気汚染	<p><b>【工事用車両の走行】</b>            簡易測定法による二酸化窒素濃度の調査では、予測結果が0.049ppmであったのに対し、事後調査結果が0.045ppmと概ね同程度の値であり、評価の指標（1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。）を満足した。            排出量の算定による比較では、平成31年4月が予測対象時期（ルート別工事用車両台数のピーク時）であった調査地点6（江東区若洲3丁目）については、評価書時点に比べて交通量が少なく、窒素酸化物の排出量は予測結果を下回ったが、浮遊粒子状物質の排出量は予測結果を上回った。全体の交通量が少なくなったにもかかわらず浮遊粒子状物質の排出量が予測結果を上回った要因は、排出量の算出に用いた走行速度が予測では60km/hであるのに対し、事後調査時点では48.2km/hと低下していたためである。走行速度の変化による排出量の変化は、二酸化窒素よりも浮遊粒子状物質の方が大きいことによる影響が効いたものと考えられる。</p>
騒音・振動	<p><b>【工事用車両の走行】</b>            道路交通騒音は、平成31年4月が予測対象時期（ルート別工事用車両台数のピーク時）であった調査地点6（江東区若洲3丁目）について、昼間の事後調査結果は69dBで予測結果が66dB、夜間の事後調査結果が66dBで予測結果が65dBと、昼間の事後調査結果は予測結果を上回ったが、夜間の事後調査結果は計量法で定められた器差の±1.5dB以内であり、概ね予測結果と同様の値であった。評価の指標を昼間は満足していたが、夜間は僅かに超過していた。事後調査時点の交通量が評価書時点の交通量を下回ったが、昼間の事後調査結果が予測結果を上回ったのは、現地調査時の多くの時間帯において、路肩に大型車が停車していたことが原因だと考えられる。今回は大型車がアイドリングして路肩駐車をしていたため、そのアイドリング騒音による影響も、事後調査結果が予測結果を上回った要因の一つとして考えられる。            道路交通振動は、平成31年4月が予測対象時期（ルート別工事用車両台数のピーク時）であった調査地点6（江東区若洲3丁目）について、事後調査結果は昼間が49dBで予測結果が47dB、夜間が47dBで予測結果が45dBと、昼夜ともに事後調査結果は予測結果を上回ったが、評価の指標（「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」における規制基準（昼間：60dB、夜間：55dB））を満足した。評価書時点の車線別の交通量は調査されていないため、振動計と車線の距離について数字で示すことはできないが、振動計との距離が近い路肩に、停車するために出入りする大型車が多かったことから、評価書時点より事後調査時点における振動レベルが増加した可能性が考えられる。さらに、評価書時点と比較して事後調査時点では、舗装表面の荒れにより、振動レベルが増加したとも考えられる。</p>

表4-1(2) 事後調査の結果

調査項目	事後調査の結果の概略
騒音・振動	<p>なお、調査地点6における南北線による工事用車両の発生台数が大型車全体の台数に占める割合は、昼間（10：00～11：00）は0.4%、夜間（5：00～6：00）は4.9%であった。以上のことから、南北線による工事用車両の発生台数の割合は低いため、南北線事業が振動に与えた影響は少ないものと考えられる。</p>
土壌汚染	<p>令和元年度における事後調査結果では、汚染土壌が1,514m<sup>3</sup>発生したが、「土壌汚染対策法」に基づき、全量、汚染土壌処理施設へ搬出し、浄化、不溶化又は分別による処理を行った。</p> <p>また、排泥（建設汚泥）が690m<sup>3</sup>発生したが、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、指定された再資源化施設に搬出し、適切に運搬処理を行った。</p> <p>したがって、工事の施行に伴い発生する建設発生土及び建設汚泥による新たな土地への土壌汚染の拡散の可能性はないと考える。</p> <p>なお、令和元年度においては、浚渫土は発生しなかった。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「土壌汚染対策法」、「環境確保条例」及び「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等に定める基準を満足していると考えられる。</p>
廃棄物	<p>建設廃棄物及び建設発生土の再利用及び処分に当たっては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「海洋汚染防止法」、「土壌汚染対策法」等の関連法令及び条例、並びにガイドライン等の目標・施策等に基づき、適切に対応した。</p> <p>事業の着手後に確認され、撤去した旧仮護岸（地中支障物）については、許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託し、適正に処理を行った。</p> <p>また、浚渫土については、工事の施行前に底質調査を行い、受入先の受入基準や水底土砂に係る判定基準等を遵守した上で、建設発生土有効利用事業（東京湾奥の深掘部への埋戻し）等において活用した。</p> <p>事後調査の結果、建設廃棄物の発生量は、アスファルト舗装材及びコンクリート塊で予測結果を上回ったが、いずれも分別や再資源化施設等を活用した再資源化を行い、廃棄物の再資源化率の目標値を達成していた。</p> <p>建設発生土、浚渫土の発生量は予測の範囲内であり、廃棄物の有効利用率の目標値を達成していた。</p>