

#### 4. 事後調査の結果の概略

本事後調査では、平成26年4月～平成30年8月に実施した岸壁工事、ヤード工事、道路工事及び浚渫工事に対して、大気汚染（工事用車両の通行）、騒音・振動（工事用車両の通行）、生物・生態系（鳥類）及び平成29年度末までに実施した廃棄物について調査を実施した。

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 （工事用車両の通行）	<p>評価書時のバックグラウンド濃度と事後調査時のバックグラウンド濃度の比較結果は、二酸化窒素では予測時で0.032ppm、事後調査時で0.023ppmであり低く、浮遊粒子状物質では予測時で0.030mg/m<sup>3</sup>、事後調査時で0.020mg/m<sup>3</sup>であり、同程度となっている。</p> <p>また、評価書時の交通量と事後調査時の交通量の比較結果は、評価書時の台数が、調査地点1で46,472台/日、調査地点3で25,389台/日、事後調査時の調査地点1で30,047台/日、調査地点3で22,971台/日であり、調査地点1及び調査地点3で事後調査時の交通量が評価書時より下回っている。</p> <p>これらの交通量をもとに算出した二酸化窒素の排出量は、事後調査時の7.352～12.417m<sup>3</sup>/日・kmに対し、評価書時で10.106～22.565m<sup>3</sup>/日・kmであり、事後調査時の排出量が評価書時の排出量よりも下回っていた。同様に浮遊粒子状物質の排出量は、事後調査時の0.094～0.158kg/日・kmに対し、評価書時で0.299～0.733kg/日・kmであり、事後調査時の排出量が評価書時よりも下回っていた。</p> <p>以上のことから、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度については、予測時と比較して事後調査時のバックグラウンド濃度が同程度又は低減されていること、交通量の低減に伴い排出量も低減されていることから、調査地点1及び調査地点3では、大気質濃度も評価書時の予測結果を下回ると考えられる。</p>
騒音・振動 （工事用車両の通行）	<p><b>【騒音】</b></p> <p>調査地点1の昼間は72dB、夜間は68dB、調査地点3の昼間は70dB、夜間では65dBであった。環境基準と比較すると、調査地点1は、環境基準を昼間・夜間ともに満足しておらず、調査地点3は環境基準を昼間・夜間ともに満足していた。</p> <p>予測値と事後調査結果との差分は、調査地点1では-6dB、調査地点3では-1dBであった。調査地点1での騒音レベルの大幅な減少は、交通量が予測時の46,472台/日に対し、事後調査時には30,047台/日と1万台以上少なくなっていることに加え、特に騒音に大きな影響を及ぼす一般車両の大型車が予測時の29,018台/日から事後調査時には17,024台/日へと半減していることが要因として考えられる。</p> <p>以上のことから、調査地点1では環境基準を上回っていたものの、同地点は評価書の現況調査においても既に環境基準を上回っており、Y2工事用車両の台数は一般車両と比べて僅かであることから、本事業による影響は少ないものと考えられる。</p> <p>一方、調査地点3では予測時の交通量が25,389台/日に対し、事後調査結果は22,971台/日と2,000台程度と約10%の減少に留まっていることから、予測値と大きな差が生じなかったものと考えられる。</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 (工事用車両の通行)	<p><b>【振動】</b> 調査地点1の昼間は55dB、夜間は51dB、調査地点3の昼間は42dB、夜間は40dBであった。規制基準と比較すると、調査地点1及び調査地点3ともに、昼間・夜間の規制基準を満足していた。</p> <p>調査地点1では予測値と事後調査結果との差分は-2dB、調査地点3では-3dBであり、いずれも予測値を下回った。交通量の予測結果と比較すると、調査地点1では事後調査結果の交通量も予測結果に比べて少ない(事後調査結果が-1,058台/時)が、調査地点3では事後調査結果の交通量がやや多いものの(事後調査結果が+147台/時)、振動レベルは低くなっていた。これは、調査地点3の事後調査における振動レベルのピーク時が11時～12時の昼休み前後の時間帯であったため、写真2-1に示すとおり路肩に駐車中の車両が存在したことにより、走行車両(振動源)が測定位置から離れたことによる影響も加わったものと考えられる。</p>
生物・生態系(鳥類)	<p>事後調査時の確認種数は11目26科65種であり、評価書時の9目27科64種と概ね同程度であった。構成種も大きく変わらず、草地、湿地(水溜り)、裸地等の人工地や水域を主な生息環境とする東京湾周辺で一般にみられる種が多く確認された。陸域では降雨とみられる影響により一時的な湿地(水溜り)が形成されたことや、ヤードの造成に伴い、調査地域内に広がっていた草地の面積が減少した時期もあるが、残存する一部のヨシ原や低茎草地で休息するヒバリやセキレイ類が頻繁に確認されたほか、稼動する重機の周辺で採食する姿も確認された。水域では、事業区域の前面が鳥類の休憩場として利用されている様子が見られた。</p> <p>評価書時の現況調査及び事後調査の確認種の種数、種構成ともに大きく変わっていないことから、本事業による影響は少ないと考えられる。</p> <p>事後調査時に確認された注目される種は8目16科33種であり、評価書時の8目17科32種と概ね同程度であった。評価書時の現況調査のみで確認された4種のうち、ミコアイサは水域、タカブシギ及びムナグロは淡水の湿地を主な生息環境とする種であるが、いずれも渡り鳥であり、確認状況の違いは年変動によるものと考えられる。ウグイスについては評価書時の現況調査時でも確認数が少なく、生息環境にも大きな変化がないことから、本事業による影響は少ないと考えられる。</p> <p>なお、春季にコアジサシが造成地の一部を繁殖地として利用する様子が確認されたため、営巣地への立ち入り時の注意点及び営巣地周辺の工事における注意点をまとめ施工業者に周知するとともに、営巣前の好適地周辺に吹き流しによる営巣・抱卵対応を施すなど保全措置を講じた。また、当該箇所の工事の再開は夏季調査によりコアジサシの巣立ちを確認した後に行った。</p>
廃棄物	<p>建設廃棄物のうちコンクリート塊は、既設護岸パラペットや埋設構造物の撤去等により516～1,753m<sup>3</sup>(合計3,693m<sup>3</sup>)が発生した。発生したコンクリート塊は、全量他工事を含め仮設通路材として再利用する計画としたが、調査対象年次においては、近隣の他工事を含め再利用の用途がなく、長期間の仮置きも管理上困難であったことから、ダンプトラックで場外の間処理施設に全て搬入し、再資源化した。</p> <p>また、アスファルト舗装材、廃プラスチック類についても、ダンプトラックで場外の間処理施設に全て搬入し、再資源化した。</p> <p>建設汚泥については、既設護岸背後の変位抑制工として高圧噴射攪拌工を施す等し、24,598m<sup>3</sup>の汚泥が発生した。発生した建設汚泥は、ダンプトラックで場外の間処理施設に搬入し、再資源化した。</p> <p>なお、場外への搬出、処理は、東京都の許可を受けた業者に委託し、適切に行った。</p> <p>建設発生土は、平成27年度に建設発生土3,871m<sup>3</sup>が発生したため、中防外用材置場へ横持ちした上で新海面処分場に搬入し、工事に使用した。</p> <p>床掘・浚渫土は、関連事業において平成26年度に約40万m<sup>3</sup>、平成29年度に約1.5万m<sup>3</sup>の浚渫土が発生しており、当初から平成29年度までに合計約332万m<sup>3</sup>の床掘・浚渫土が発生した。平成26年度及び平成29年度に発生した浚渫土は、一部を除き東京湾奥の深掘部への埋戻し用材として活用し、平成29年度発生分の一部は、新海面処分場において活用した。</p>