

東京南線3,4号線改修工事  
環境影響予測評価実施計画書に係る  
審議資料

令和5年2月27日

## 目 次

○検討事項一覧	.....	2
○審査経過等整理票	.....	4

# 検討事項一覧

【東京南線3,4号線改修工事環境影響予測評価実施計画書】

令和4年度第5回

番号 (項目-資料)	審査内容	対応回
0 事業内容		
0-1	アセスの対象要件について	今回
0-2	鉄塔の改修工事等について	今回
1 大気汚染		
2 水質汚濁		
3 土壌汚染		
4 騒音・低周波音		
4-1	ヘリコプターによる資材運搬等について	今回
5 振動		
6 地盤沈下		
7 悪臭		
8 廃棄物・発生土		
9 電波障害		
10 日照障害		
11 反射光		

# 検 討 事 項 一 覧

【東京南線3,4号線改修工事環境影響予測評価実施計画書】

令和4年度第5回

番号 (項目-資料)	審査内容	対応回
12 気象		
13 水象		
14 地象		
15 植物・動物・生態系		
15-1	植物の具体的な調査方法について	今回
15-2	動物等の調査範囲等について	今回
16 文化財		
17 景観		
18 レクリエーション資源		
19 温室効果ガス		
20 地域分断		
21 安全		

# 1. 事業内容

## 審査経過等整理票

【東京南線3.4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書】

令和4年度第5回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
<ul style="list-style-type: none"> <li>近郊緑地保全区域の中でもアセス対象外の鉄塔や送電線があるが、鉄塔の26、27は建替えではなくて、基礎の補強だけ行うという理解でよいか。アセスの対象外になっている理由を説明してほしい。</li> <li>建替えをしない鉄塔について、基礎補強など何らかの工事を行うのか確認したい。</li> <li>図2-1-1の注釈に鉄塔毎の工事内容のパターンが分かるように明確に資料として示した方がよい。</li> </ul>	<p>R4④ 口頭</p> <p>R4④ 口頭</p>	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄塔の26、27はいわゆる乙地域内だが、建替えをしない鉄塔でアセスの対象にはなっていない。</li> <li>鉄塔の26、27、36は基礎補強を行う。鉄塔の30、34、35は鉄塔の補修と基礎補強を行う。鉄塔の37は基礎補修と基礎補強を行う。(※鉄塔37の基礎補修は誤りで、正しくは鉄塔補修であることが確認できましたので、第5回審査会で訂正します。)</li> </ul>	<p>検討事項 0-2</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>近郊緑地保全区域内であっても、鉄塔の建替えではないものは、アセスの対象外ということでよいか。 (審査会後のメール)</li> <li>同じ乙地域内に存在する鉄塔であっても、アセスの対象となるものと対象外のものがあるが、その違いが何に起因するのか(工事内容とそれともなう敷地の拡大の有無など)を明確にして欲しい。</li> </ul>	<p>R4④ 口頭</p>	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>そのとおりである。</li> </ul>	<p>検討事項 0-1</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>基礎補強も規模や内容によってアセスの対象になることもあると思うが、アセスの対象となるならないの線引きと、現在の計画でそう判断した根拠について、説明してほしい。</li> </ul>	<p>R4④ 口頭</p>	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施行規則別表の備考に、従前の面積(敷地)から拡大する場合には対象で、同じ面積(敷地)の工事の場合には対象にならない「スクラップ アンド ビルド」の規定があり、敷地の拡大を伴う鉄塔の建替えを捉え、その両側の電線路を延長に算定している。 建替え鉄塔は、既存の鉄塔の外側をかぶせることにより敷地の拡大を伴う計画だが、敷地の拡大を伴わない基礎補強等の工事はアセス対象とはならない。敷地の拡大を伴うか伴わないかで、アセス対象となるかが決まる。</li> </ul>	<p>確認事項</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アセス対象外の工事でも、同じようなレベルで車両の出入りが発生するが、今回のアセスでは対象外という認識でよいか。地域特性による交通安全の観点からは、対象外の鉄塔の方が影響が大きそうだが、対象外なので、事業者が自主的に対応するという理解でよいか。</li> <li>・ 例えば、鉄塔の15、19、20は建替えでも、その他地域のためにアセス対象外なので審査対象でないという理解でよいか。</li> <li>・ 了解した。</li> </ul>	<p>R4④ 口頭</p> <p>R4④ 口頭</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基礎補強については、直径0.2mの細い杭を、1基当たり10mを8本ですので、コンクリート量は1m3未満であり、現場でセメントを練ることからコンクリートミキサー車は一切通行しない。</li> <li>（事務局）</li> <li>・ 基本的にアセスは要件を規則等で定めており、その他の地域の電線路については、全く対象にしていない。工事の内容や規模で、アセス対象を決めておらず、今回の場合、その他の地域でどのような工事を行っていても対象外となる。</li> </ul>	<p>確認事項</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長期間の工事ですさまざまな天候に遭遇すると思うが、送電用の鉄塔が倒壊したことも記憶に新しいので、作業手順等、安全のための配慮をお願いしたい。</li> <li>・ 承知した。</li> </ul>	<p>R4④ 口頭</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基準に基づいて設計、施工を行うのはもちろんのこと、現場作業についても、労働安全衛生法や決め事を順守していく。また、発雷情報を共有し、現場と一体なって、安全確保に努めるとともに、高所作業の際は通常のハーネスに加えて安全ロープもつけるなど、安全対策に努めていきたい。</li> </ul>	<p>確認事項</p>

### 3. 土壌汚染

#### 審査経過等整理票

【東京南線3.4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書】

令和4年度第5回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自然由来の汚染で基準超過もあり得るし、塗装由来の鉛で土壌を汚染する場合もあるので、発生土を動かす際に、汚染等があり得ることも配慮して、取り扱ってほしい。 現地で吹付塗装は行わないか。現地で吹付塗装があるようなら、拡散防止に努め、表層を汚染しないように注意してほしい。かなり大量に吹付塗装することがあるようなら、場合によっては評価項目として選定することもあり得ると思う。</li> <li>・ 発生土の取扱いに注意してほしい。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工場で塗装済みの資材を現場に搬入するため、現場での塗装は行わない。また、既設の鉄塔は解体して処分する。</li> </ul>	確認事項

## 4. 騒音・低周波音

### 審査経過等整理票

【東京南線3.4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書】

令和4年度第5回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 分かる範囲でヘリコプターの出発地と工事現場までどれくらいの影響範囲のところを飛ぶか教えてほしい。また、ヘリコプターの低周波音を評価項目に選定しなかった理由を教えてほしい。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まだ、ヘリコプターを利用するかどうか確実には決まっていないが、現場を想像するとヘリコプター運搬の方が効率的かつ一番安全であると考えている。 現在計画をしているルートが実現可能なものか、今後、現場を調査しつつ、何が一番環境影響に良く、効率的で安全か検討した上で、これから飛行ルート及びヘリポートの位置を選定し、示していきたい。</li> </ul>	<b>検討事項</b> 4-1
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 承知した。 2点目について、説明をお願いしたい。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般的に防衛省の10～30t級の大きなヘリコプターでないと直接的な被害が起きていないこと、大きな低周波音が発生するのは、100mを切るぐらいの至近距離であり、飛行ルートは決まっていないが、鉄塔の至近距離には住宅が一切ないことが選定しなかった理由である。また、1日100回以上の離着陸がある工業系地域内の新木場のヘリポート周辺の事務所等からも低周波音の被害の訴えはなく、本事業の場合、飛行回数は1日10回前後で、1つの鉄塔の工事期間も長期にならないため、非選定とした。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工業地域とこの静穏な森林地域を同じ土俵で比べるのはあまり適切ではない。今、計画段階で、飛行ルートが定まっておらず、民家にどれくらい影響を与えるか分からないということであれば、評価項目に入れておくか、若しくは必要に応じて考えると明記した方がよいと思う。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 承知した。ルート確定後にその必要性について、検討したい。</li> </ul>	



## 8. 廃棄物・発生土

### 審査経過等整理票

【東京南線3.4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書】

令和4年度第5回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基礎補強に当たり、敷地の拡大が伴わない場合でも地中深くまで掘ることで自然由来の重金属等が出てくる可能性もあるが、そうしたことは想定しなくてよいのか。</li> <li>・ 了解した。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄塔1基当たり四つの基礎があり、一つの基礎に、長さ10mくらいの小口径(0.2m)のコンクリート杭を2本、鉄塔1基当たり8本打つ計画であり、掘削残土は少ないと考える。</li> </ul>	確認事項

## 15. 植物・動物・生態系

### 審査経過等整理票

【東京南線3,4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書】

令和4年度第5回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 植物の調査方法がマニュアル的な記載となっており、具体的に分からない。丘陵地特有の細かい地形のひだに合わせて植生の構造もモザイク的になっており、均質的な範囲はかなり小さいことから、500mの範囲を面的に調査するのは多くの労力がかかる。500mだと調査精度の濃淡をつけにくく、直接的に改変されるエリアは点在していることや大切にすべき生態系保全の観点を踏まえて、効果的な調査方法を示してほしい。植生のパッチ構造が細かいので、植生や植物を的確に把握するには、丁寧に調査する必要がある。植生の群落タイプとして認識されるほどの空間的な広がりはなくとも、例えば尾根上の大径木のスタジイなどが確認できたので、そうしたものを守るためにも大きく括らないで、個体レベルで見るくらいの丁寧さで調査されると良いと思う。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 500mの調査範囲は広すぎるという指摘かと思うが、まだ事業の詳細が決まっていない段階なので、運搬路などがすべて含まれる範囲として安全側で500mとしている。</li> </ul>	<b>検討事項</b> 15-1
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 500mが広すぎるとは言っていない。500mの範囲でやるべき調査もあるだろうし、直接的な影響があるところは、細かい丁寧な調査をやってほしいということである。</li> </ul>	R4④ 口頭		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 植生は丘陵地特有の地形構造に規定されていると思うので、そういうことを意識しながら調査すると分かりやすいし、効率がよいかと思う。</li> </ul>	R4④ 口頭		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事はするけど、対象外という説明がよく分からなかった。鉄塔の34、35、36辺りは森戸川の源流部で三浦半島では1級の生態系のまとまりのある場所だが、そこはアセス対象ではないということか。モノレールなど改変を受けるかと思うので、アセス対象でなくても、環境に配慮してほしい。両生類の冬季調査はあまり意味がないので、早春にやったほうがよい。また、爬虫類の春季調査が抜けているので、やってほしい。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ これまでの同種事業の調査でも、直接改変されるエリアについては、希少種に注意しながら網羅的に調査しているので、同様の手法でやっていきたい。</li> <li>・ 留意して実施していく。</li> </ul>	<b>検討事項</b> 15-2
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ もし、それができるならそうした方がよいが、規模要件等でアセス対象外だとしても、できるだけ環境配慮をお願いしたい。</li> </ul>	R4④ 口頭		

審査経過等整理票

【東京南線3.4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書】

令和4年度第5回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 配慮することは書かれているが、大楠山ハイキングコースにどのような影響がありそうか説明できるなら、お願いしたい。</li> <li>・ 迂回路は一時的なものか、恒常的なものか。それとも、これから検討するのか。事故防止の観点から迂回路の検討と合わせて、そこに近づかないようにすることを徹底するような社会的対応をお願いしたい。                      例えば、ハイキングコースではないが地域の方が利用している場所等がないか確認したか。ハイキングコースだけに着目してしまうと見えてこないところがあり、既存資料では得られない情報が多く、必要に応じて聞き取り調査等を行うことが大事である。全面的な調査は難しいと思うが、特に危険が予見される場所に関連する情報は教えてほしい。地域住民の利用については影響がない場所であれば、その旨を答えてほしい。                      工事地点が含まれているゴルフ場が地図上では確認できるが、ゴルフ場について、実施計画書では特に言及していないが、問題ないと理解してよいか。</li> <li>・ この段階では、そういったことが視野に入っていることが確認できたので、大丈夫である。                      アセス制度に限らず法制度が常に時代の要請に応じて変わっていくものであり、完璧なものではないという観点からコメントしたい。アセス制度は、各項目について科学的な根拠をもった評価をすることが大前提だが、コミュニケーションの場としての機能という重要な役割があり、制度内外も含め、項目の選定理由や環境影響低減のための事業者の努力を一般の方に分かりやすく情報公開する目的をもった制度である。環境に対して企業がどのような姿勢を持っているかは注目されているため、この制度を積極的に利用して情報公開してほしい。</li> </ul>	<p>R4④ 口頭</p> <p>R4④ 口頭</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄塔24のすぐ側をハイキングコースが通っており、抵触する可能性があるため、場合によっては迂回路を設定する。鉄塔25もモノレール等がハイキングコースを横断する可能性があるため、その場合も関係者と協議して、迂回路を一時的に設定することを考えている。</li> <li>・ これから工事施工上のルートを決めて、地権者の方と工事一時使用地として借地契約を結ぶ際にそうした情報入手し、迂回路を設ける等の対応を取る。今後、そうした情報を確認していきたいと思っている。                      既存の鉄塔がゴルフ場の敷地内に設置されており、これから事業計画を説明して、支障のない範囲で、工事への協力を願う。例えばティーグラウンドの移設が必要な場合は移設する等、ゴルフ場の運営責任者と今後協議し、地域の方と共生をして、この工事をやっていきたいと思っている。</li> </ul>	<p>確認事項</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (審査会後のメール)                      新たに確認できた情報について、次回以降の審査会で教えてほしい。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者を確認した結果、実施計画書の審査段階では、調査等を行わないことから、新たに確認できる情報はないとのことでした。</li> </ul>	<p>確認事項</p>

## 審査経過等整理票

【東京南線3.4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書】

令和4年度第5回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上山口小学校付近の搬入路は4t車や2t車級を示す線となっているが、表3.2-3では、大型車としてコンクリートミキサー車(10t)が1日40台発生する記載がある。4t・2t車級で、どれくらいの通行車両台数を見積もっているか。また、1基当たり1週間とすると、コンクリートミキサー車(10t)が1週間に40台、対象の7基では7週間は週に40台の車両が通り続けることになるが、この搬入路として考えているのは図3.2-2(1)から(3)の焦げ茶色の線の部分だけと考えてよいか。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調査中だが、上山口小学校近くの鉄塔32、33はかなり高い山場の方であり、ヘリコプター物輸を考えている。特定のヘリポートから、ヘリコプターにバックナーなどを付けて運搬し、ヘリコプターからホッパーへ落として、コンクリート打設を考えており、大型車は通行させず、通勤車両や仮設資材運搬車両を考えている。 大型車の搬入路を示す焦げ茶色の部分はアクセスが可能なので、アクセスが可能のところから、キャリア等で鉄塔まで資材等を運搬する計画で、大型車の概ねの台数を記載した。鉄塔の詳細なコンクリート量等は今後、算出するため、今後、示したいと思う。</li> </ul>	検討事項 4-1に統合
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上山口小学校の周辺は、道路状況として4t車級、2t車級しか通行できず、ヘリコプター運搬となれば、今のところは、4t車級、2t車級の通行もなく、通勤車くらいの通行と認識してよいか。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上山口小学校の付近は、通学路等もあることから、工事用車両の走行時間帯は生活時間帯や通学時間帯を外すことはある。ただし、コンクリートミキサー車は、コンクリートの硬化時間もあるので、その時には交通誘導員などを配置して、地域の理解を得ながら工事を進めていきたいと思う。通行車両の台数が多いか少ないかは、感覚の違いもあるが、事業者としては通常の台数と考えている。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄塔1基当たりコンクリートミキサー車(大型車)が1日40台くらいという試算に対して、4t車、2t車の搬入路と指定されているところも、同じような台数が通行するのか。大型車が通行するのかわからないのか、通勤車両3台だけ通行するのと2t車が40台通行するのではレベル感が違うので、説明してほしい。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今、考えているヘリコプターだと10tのコンクリートミキサー車は通行しない。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 了解した。ヘリコプターの輸送が、今後の検討だとうなるか。 (事務局)</li> <li>・ 10t車だと40台だが、2t車だと何台かを示してください。</li> <li>・ 通勤車両3台であれば影響はないと言ってもよいが、2t車でも40台通れば影響があると思われ、現地の状況を見る必要がある。工事用車両の台数を明確にしてください。</li> </ul>	R4④ 口頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 10t車だと40台だが、2t車だとその倍になる。鉄塔の基礎の量に必要な台数となるので、2t車の場合は、大型車よりも走行台数は多くなる。(※「10t車だと40台だが、2t車だとその倍」は誤りで、正しくは5倍であることが確認できましたので、第5回審査会で訂正します。)</li> </ul>	