

## 都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪管建設事業の 環境影響評価書案に係る見解書について（要約）

### 1 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

#### (1) 事業者

名 称：東京地下鉄株式会社  
 代表者：代表取締役社長 山村 明義  
 所在地：東京都台東区東上野三丁目19番6号

#### (2) 環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）

名 称：東京都  
 代表者：東京都知事 小池 百合子  
 所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

### 2 対象事業の名称及び種類

名 称：都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業  
 種 類：鉄道の建設

### 3 対象事業の内容の概略

本事業は、品川駅付近の港区高輪四丁目から、都市高速鉄道第7号線（東京メトロ南北線）として、現在供用されている白金高輪駅付近の港区白金二丁目までの延長約2.8km（内、トンネル建設区間約2.5km）の区間に都市高速鉄道を建設するものである。

事業内容の概略は、表3-1に示すとおりである。

表 3-1 対象事業の内容の概略

項 目	内 容
区 間	港区高輪四丁目から港区白金二丁目まで
延 長	約2.8km（内、トンネル建設区間約2.5km）
単・複線の別	複線
軌 間	1,067mm
軌 条	60kg/m
車 両	8両編成（20m/両）
工事予定期間	約10年

- 4 評価書案について提出された主な意見及びそれらについて事業者の見解の概要  
評価書案について提出された都民の意見及び事業段階関係区長の意見の件数は、表4-1に示すとおりである。

表 4-1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民の意見書	7
事業段階関係区長の意見	2
合計	9

4.1 都民の意見の概要と事業者の見解

都民の主な意見の概要及びそれらに対する事業者の見解は、以下に示すとおりである。

#### 4.1.1 大気汚染、騒音・振動

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>夜間工事の粉塵・騒音・振動の低減と予測の必要性：白金高輪駅では夜間工事が常時予定されているため、夜間の工事騒音等の環境影響が周辺住宅に及ばないように、工法を十分に改善し、粉塵・騒音・振動の低減を十分図った上で、夜間の粉塵・騒音・振動の予測値を示す必要がある。</p> <p>また、工事期間の11年間継続的に、夜間を含むモニタリング評価を求め、夜間の住環境の悪化が明らかになった場合は、直ちに低減を求める。</p>	<p>白金高輪付近の開削工事は、原則昼間作業を想定しておりますが、関係者協議等によりやむを得ない場合には夜間作業となる場合があります。工事用車両の走行に伴う粉じんについては、現況交通量に対する工事用車両の割合は小さく、大気質への影響は小さいものと考えられます。建設機械の稼働に伴う粉じんについては、限られた事業用地内の稼働であり、同時稼働台数は少なく、大気質への影響は小さいと考えられます。</p> <p>以上のことから、環境影響評価の項目として粉じんを含む大気汚染は選定しておりません。</p> <p>建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動の予測値は、「騒音規制法」に基づく「特定建設作業の騒音の規制に関する基準」又は「環境確保条例」に基づく「指定建設作業に係る騒音の勧告基準」及び「振動規制法」に基づく「特定建設作業の振動の規制に関する基準」又は「環境確保条例」に基づく「指定建設作業に係る振動の勧告基準」で定める基準値と同等又は下回ります。</p> <p>なお、事業計画地周辺に対しては、騒音・振動、粉じん、工事用車両の滞留などによる影響が最小限となるよう施工計画を検討いたします。</p> <p>関係者協議等により、土砂搬出や資機材の搬入等がやむを得ず夜間作業となった場合は、夜間の騒音・振動を必要最低限に抑えるため、工事用車両の走行台数を最小限にとどめるとともに、工事の施行に伴う粉じんの発生については、飛散防止のための清掃や散水、シート覆い等の措置を随時施すなど、環境保全に努めます。</p> <p>工事の施行中については、やむを得ず夜間作業となった場合を含め、工事前に作成する事後調査計画書に基づき調査を実施し、測定値が基準値を上回った場合は、因果関係を調査いたします。その上で、工事に起因すると認められる場合には、更なる保全措置を検討し、適切に対応いたします。</p>

4.1.2 大気汚染、温室効果ガス

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>環境影響評価の項目の選定に大気汚染、温室効果ガスが入っていないのは疑問です。長期にわたる工事が計画されているわけで工事に伴う工事車両、トンネル掘削による残土処理の為の大量のダンプカー等などから排出される排気ガスはいかほどになるのか。今でさえ気候変動が叫ばれている中、これ以上の排気ガス排出が伴う工事は止めていただきたい。</p>	<p>環境影響評価を行う項目は、対象事業の事業計画案から環境影響要因を抽出し、地域の概況において把握した環境の地域特性との関係を検討し、調査計画書を示した上で、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、選定しております。</p> <p>工事用車両の走行に伴う排出ガスについては、現況の交通量に対して工事用車両の割合が小さいため大気質及び温室効果ガスに著しい影響を及ぼすことはないと考えております。</p> <p>建設機械の稼働に伴う排出ガスについては、限られた事業用地内での稼働であり、同時稼働台数は少ないことから、大気質及び温室効果ガスへの影響は小さいと考えられます。</p> <p>以上のことなどから、環境影響評価の項目として大気汚染及び温室効果ガスは選定しておりません。</p> <p>なお、排出ガス対策型、低燃費型の建設機械の積極的な導入や、工事用車両のアイドリングストップや空ぶかしの禁止等、工事に伴う環境への影響の低減に努めます。</p>

#### 4.1.3 騒音・振動

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>工事中の騒音振動に関して、それぞれ基準値と予測値が提示されていますが、予測値とはどのような条件下で算出したものか明らかにしていただきたい。予測値はあくまで予測値です。実際の測定値との乖離はいかにするのか。</p> <p>事業計画地の周辺には学校、幼稚園など教育施設があります。提示されている基準値、予測値はこうした周辺環境を考えての数字なのか。</p> <p>工事の時間帯は明示されていないが、よもや夜間、深夜はやらないで下さい。</p>	<p>建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び建設作業振動については、建設機械を敷地境界に近接して配置した場合（敷地境界から 2.5m）及び建設機械を道路中央付近に配置した場合（敷地境界から 10m）の敷地境界における予測を実施しております。</p> <p>建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動の予測値は、「騒音規制法」に基づく「特定建設作業の騒音の規制に関する基準」又は「環境確保条例」に基づく「指定建設作業に係る騒音の勧告基準」及び「振動規制法」に基づく「特定建設作業の振動の規制に関する基準」又は「環境確保条例」に基づく「指定建設作業に係る振動の勧告基準」で定める基準値と同等又は下回ります。</p> <p>なお、事業計画地周辺に対しては、騒音・振動、工事用車両の滞留などによる影響が最小限となるよう施工計画を検討し、特に教育施設については十分に配慮いたします。</p> <p>工事の時間帯については、開削工事及びシールド工事（土砂搬出、資機材の搬出入等）は原則昼間作業を想定しておりますが、関係者協議等によりやむを得ない場合には夜間作業となる場合があります。</p> <p>なお、地下で行うシールドトンネルの掘進は昼夜間作業を想定しております。</p> <p>関係者協議等により、土砂搬出や資機材の搬入等がやむを得ず夜間作業となった場合は、夜間の騒音・振動を必要最低限に抑えるため、工事用車両の走行台数を最小限にとどめるなど、環境保全に努めます。</p> <p>また、夜間作業の実施に当たっては、工事のお知らせチラシや工事用看板等で近隣にお住まいの方々等へ周知を図り、情報提供に努めます。</p> <p>工事の施行中については、やむを得ず夜間作業となった場合を含め、工事前に作成する事後調査計画書に基づき調査を実施し、測定値が基準値を上回った場合は、因果関係を調査いたします。その上で、工事に起因すると認められる場合には、更なる保全措置を検討し、適切に対応いたします。</p>

#### 4.1.4 地盤、水循環

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>環境保全の立場から意見を述べます。</p> <p>○地盤・水循環についてです。</p> <p>「計画路線周辺は、湧水地点や井戸が、多数存在している。」とし、地盤沈下の状況では、1年間の観測期間 2 地点で 0.6～1.3mm の隆起、別時期 1 年間の観測で 3 地点で 0.2～1.3mm の沈下、5 地点で 0.9～1.3mm の隆起が観測されたとしています。</p> <p>2020.10 月の調布市の住宅街の陥没事故は私達に大きな不安を残しました。「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」を適用し、事業を行うことはやめるべきです。</p>	<p>シールド工事の安全性については、環境影響評価書案の作成に伴い調査した結果のほか、工事の施行に先立ち、地質や地下水等の状況を把握するための事前調査を行い、シールド工事を安全に実施するための具体的な施工方法について、過去の事例を踏まえて検討します。</p> <p>また、工事の施行中においては、掘削に伴う土砂排出量の管理、掘削面からの地下水湧出等に十分留意しながら工事を行います。</p> <p>なお、大深度法の適用については現時点では未定です。今後、必要な調査等を行い、大深度法の適用の可能性について検討していきます。</p>

#### 4.1.5 史跡・文化財

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>○史跡・文化財についてです。</p> <p>「環境に影響を及ぼすと予想される地域には、登録文化財 16 件、埋蔵文化財包蔵地 15 件が存在し、工事の施行中において、これらの史跡・文化財に影響を及ぼすことが考えられる。」と評価書案では示しています。現在、世界的にも注目されている高輪築堤跡地を守るためにも文化財をしっかりと現状保存することを明記すべきです。</p>	<p>環境に影響を及ぼすと予想される地域には、登録文化財 16 件、埋蔵文化財包蔵地 15 件が存在しておりますが、このうち、事業区間内には、指定・登録文化財は無く、埋蔵文化財包蔵地が 1 件（高輪南町遺跡）存在しております。</p> <p>事業区間の工事に当たっては、引き続き、高輪築堤跡に関わる品川駅<sup>※</sup>周辺の埋蔵文化財の調査状況などの把握に努めながら、あらかじめ事前調査の有無や方法等について港区教育委員会と協議し、必要な調査等を行います。</p> <p>また、新たな埋蔵文化財が確認された場合には、港区教育委員会と協議の上、「文化財保護法」等の法令に基づき、適切な措置を講じます。</p> <p>なお、港区教育委員会へのヒアリング調査の結果を踏まえ、周知の埋蔵文化財包蔵地（高輪南町遺跡）を直接改変することはありませんが、その地下をシールド工法により掘進する場合には、港区教育委員会と協議し、「文化財保護法」、「東京都文化財保護条例」、「港区埋蔵文化財取扱要綱」等に基づき、必要な届出を行うなど、適切な措置を講じることとしております。</p>

注) ※駅名は仮称である。

#### 4.1.6 廃棄物

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>本地下工事により搬出される建設残土の処理についての説明を希望します。</p> <p>本計画では工事延長が2,520m、駅間部のトンネルの直径は約10mであること、建設泥土、建設発生土を含む廃棄物は再資源化等に努めることをご説明いただきました。今回の工事により、単純計算で相当の土砂処理が必要となります。質疑応答で「適切に処理します」と回答いただきましたが実際はどうなるのでしょうか。7月3日付日本経済新聞朝刊記事「たまる残土崩落の危機」によれば、建設残土の処理を直接規制する法律はなく、未利用の建設残土が山中に不法投棄され、危険な盛り土になっているケースが少なくないようです。この記事の真偽のほどは私には判断できませんが、静岡県熱海市で2021年に発生した土石流災害では、盛り土の崩壊により数十人が犠牲になりました。東京都内の開発のしわ寄せが近隣県の安全を脅かすようなことがあってはならず、本計画の工事により発生する建設残土の処理についてより詳細な説明が必要と思います。</p> <p>東京都の方からは、「地域住民のご理解とお協力をお願いしたい」と繰り返しご発言がありましたが、安全性への納得や不安払拭のためにも上記のような追加の調査、説明を希望致します。</p>	<p>建設発生土（掘削工事等で生じる泥状を呈さない土）については、「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき、他の公共事業への利用や東京都建設発生土再利用センター等に指定地処分するなど、建設発生土の有効利用を行います。</p> <p>シールド工事に伴う掘削土は建設泥土（掘削工事等で生じる泥状の土及び泥水）としておりますが、シールド掘削範囲の地質の状況から、一部砂層及び砂礫層区間が存在するため、施工段階で、可能な限り建設発生土に分類できるよう努めます。</p> <p>また、固結シルト層区間についても改質等を行うことで、可能な限り建設発生土とするよう努めます。</p> <p>建設泥土についても、「東京都建設泥土リサイクル指針」や「東京都建設リサイクル推進計画」に基づき、発生抑制、縮減、再資源化に努めます。</p> <p>これら各種ガイドライン、指針に基づき有効利用に努めるため、不法投棄や危険な盛土となることはありません。</p>



4.1.7 生物・生態系

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>○生物・生態系に及ぼす影響についてです。</p> <p>武蔵野台地からなる国立自然教育園、環状4号線予定地には水脈が脈々と連なり、旧衆議院宿舎など、計画地は植物の宝庫です。</p> <p>これらの宝を守るためには、本事業は行うべきではありません。</p>	<p>品川駅<sup>※</sup>及び白金換気室付近の開削トンネル区間は既に市街地化されており、動植物の生息・生育環境が少なく、また、環状第4号線付近はシールドトンネル区間であり、地上部での工事は実施しないことから、生物・生態系に影響を及ぼす可能性は小さいと考えられます。</p> <p>なお、国立自然教育園の位置は、本事業の実施が環境に影響を及ぼすおそれのある範囲外となっております。</p>

注) ※駅名は仮称である。

#### 4.1.8 環境全般

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>工事中の景観、粉塵、騒音、振動、地震への配慮の必要性：本事業のうち、白金高輪駅付近の開削工事は、複数の住宅の正面に位置していて、日常生活環境に大きな影響を及ぼすと懸念されることから、住宅環境を保全するための環境配慮の見地から意見を提出する。</p> <p>評価書案に示された白金高輪駅の工事のスケジュールは、開削の工事期間が11年間に及ぶことから、もはや仮設とは言えない長期間で周辺住民に景観等の視覚的影響を与える。</p> <p>このため、周囲の一般歩道並びに、住宅の窓、バルコニー等から見ることができる工事防護用の囲い、クレーン等の工事用重機等の景観影響が11年間に及ぶものと考えられ、環境アセスメント制度の評価項目の選択に際し、「工事中」の環境評価項目に「景観」を追加し、工事中の視覚的影響配慮を予め明確にする必要がある。</p> <p>参考までに、英国の環境アセスメント制度で用いられている「景観と視覚的影響アセスメントのためのガイドライン」（2002年、英国ランドスケープ協会、環境管理アセスメント協会作成）によれば、住環境に影響を与える掘削工事中の一時的な景観も環境アセスメントの対象となり、クレーン等の工事用高層工作物の景観影響の事例が具体的に挙げられている。環境アセスメント制度では、工事中と工事後に分けて環境影響評価を行うことになっていて、本件の場合、工事後に景観影響が少ない場合でも、公共道路部分であるために「工事中」の景観影響は大きいので、注意が必要である。</p> <p>具体的に、工事防護用の囲いの高さや外観と囲いの影響期間と外観の配慮方法を明確に示す必要がある。また、掘削時の地下42mの土留め時に必要な地上部におけるアースオーガ、クレーン等の重機の位置と最高高さを示し、周辺の歩道と住宅の窓、バルコニーに与える視覚的影響と圧迫感の状況、重機の影響期間と圧迫感軽減の配慮方法を明確に示す必要がある。</p> <p>さらに、景観のみならず、粉塵、騒音、振動、並びに、地震に関して、以下のような環境影響を低減させる最低限必要な総合的な措置を求める。</p>	<p>環境影響評価を行う項目は、対象事業の事業計画案から環境影響要因を抽出し、地域の概況において把握した環境の地域特性との関係を検討し、調査計画書を示した上で、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、選定しております。</p> <p>工事期間中の景観に与える影響については、工事施工ヤード内における資機材等の仮置き、プラント設備等が考えられますが、高さが最小限になるよう努めるなど、工事中の視覚的影響に配慮いたします。</p> <p>また、工事の施行に当たっては、低空頭仕様の工法及び建設機械の採用の検討や建設機械の配置等に配慮し、作業が1か所に集中しないよう工事工程や作業時間の調整を図ることにより、建設機械による圧迫感の軽減に努めます。</p> <p>道路部の工事施工ヤードの仮囲いの高さ等については、一般車両・歩行者の視認性を含めた安全性の確保に配慮し、道路管理者・交通管理者等の関係機関と協議の上、決定いたします。</p> <p>なお、粉じん、騒音・振動又は地震に対する措置については、粉じん飛散防止のための清掃や散水、シート覆い等の措置、最新の技術・建設機械の積極的な導入、建設機械配置や工事工程・作業時間の調整による工事の平準化、安全に関する各種法令・基準に基づく作業計画の策定等について、頂いた御意見を参考に検討し、関係機関との協議の上、工事を実施いたします。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>(前ページの続き)</p> <p>1) 白金高輪駅付近の開削工事期間をできる限り短縮し、影響期間を削減すること。</p> <p>2) 地下で工事できるものは地下内部で工事し、建設機械を地上にできる限り配置しないように配慮すること。</p> <p>3) 昼夜に及ぶ工事の際に、飛散防止と防音のため、作業区域のシート覆い及び防音壁のみならず、音が上方に抜けるため、覆いを構造的に被せることで防音天井を併置すること。</p> <p>4) 開削工事区域内に清掃員を配置し、路面の整理、清掃及び散水を常時行うこと。</p> <p>5) 工事に関わるすべての動力は、周辺環境を配慮し、電気を原則とすること。</p> <p>6) 近年予測されている首都直下型大規模地震時を想定して、掘削地盤の倒壊、クレーン等の重機の転倒、工事防護用の囲い等の倒壊を防ぐための防災措置を予め計画すること。</p> <p>以上、環境影響評価の評価項目について、白金高輪駅の開削工事区間において、複合する環境影響を十分配慮した上で、11年間に及ぶ工事中の工作物等の「景観」を環境影響評価対象に加えること、視覚的影響の適切な低減方法の明示、開削工事期間の大幅な短縮、景観に関わる評価と継続的なモニタリングが実施されるように求める。</p> <p>景観評価を行うための審議委員の必要性:「景観」に関わる評価と配慮方法の審議、継続的なモニタリングを求めるが、東京都の環境影響評価審議会委員に「都市景観」を専門とする委員が不在であるため、現在の審議会では、工作物を含む景観評価項目の必要性の有無ならびに景観評価自体を適切に第三者によって評価確認できないことができない組織上の基本的な問題がある。このため、今後は東京都の環境影響評価審議会で、「都市景観」に関わる評価が適切に実施できるように専門委員の参加を求める。</p> <p>これにより、関係審議会で都市景観の専門家の参加に基づいた環境配慮内容、本事業のうち、白金高輪駅付近の開削工事に伴う囲い、並びにアースオーガ、クレーン等の重機等の視覚的影響の適切な低減方法の明示、「工事中」の景観に関わる評価と継続的なモニタリングの適切な実施を求める。</p>	<p>(前ページのとおり)</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>白金高輪駅の掘削工事期間の見直しと工事方法の周辺配慮の必要性：白金高輪駅のトンネル及び付帯設備工事に際して、開削区間に面している住宅に直接与える環境影響が 11 年間の長期間に及ぶ問題がある。このため、開削区間の工事期間を大幅に短縮する配慮を求める。具体的に、白金高輪駅既存構造物に隣接する改造工事は、夜間工事も含めて、周辺住宅への景観、排気、粉塵、振動、音漏れ、防災等の環境配慮が必要で、基本的に既存構造物隣接の工事は、できるだけ開削しない工法を再検討するとともに、やむを得ず開削部分には蓋を掛けて閉じたまま工事をするように求める。</p> <p>やむを得ず開削が必要なトンネル工事部分は、シールドによるトンネル工事が白金高輪駅に到達する時期に合わせて、できるだけ開削時期を遅らせて、開削工事期間を短くする配慮が必要である。一方で、白金高輪駅側の既存構造物に隣接する工事は、できるだけ駅内部で可能な地下工事を行い、11 年間の開削工事期間ではなく、周辺住宅の環境に配慮して開削範囲をできるだけ減らし、開削工事期間を最短にする環境配慮を求める。</p>	<p>白金高輪駅側の開削工事については、シールドマシン到達部のほか、既設構造物下部等に新設構造物の築造を行います。開削範囲が必要最小限となるように計画しておりますが、工事の施行に先立ち、事前調査を踏まえ、道路管理者・交通管理者等の関係機関と協議の上、具体的な開削範囲を決定します。</p> <p>なお、開削工事に当たっては、必要最小限の施工開口以外は蓋掛けを行うなどの環境保全対策を実施いたします。</p> <p>また、工事の施行に当たっては、粉じん飛散防止のため、清掃や散水、シート覆い等の措置、排出ガス対策型・低騒音・低振動型建設機械の採用、工事用車両のアイドリングストップや空ぶかしの禁止、建設機械配置や工事工程、作業時間の調整による工事の平準化等に努め、周辺住宅への環境に配慮いたします。</p> <p>早期の開業に向け、環境に配慮しながら工事期間等の短縮に努めます。</p>
<p>法律、条令、指針などに従っているといっても、その基準が緩かったり、基準を満たすからといって「影響被害がない」わけではないのに、場合によっては、人によっては、健康被害を受けるかもしれないのに「影響は小さい、少ないと考える」のが納得できない。「省エネルギー化、排出量低減、廃棄物削減に努める」というが、この事業を行うことで、行わないより減らせるというわけではなく、増やす量をなるべく減らすというに過ぎないのでは？ もうすでに環境は耐え難いほどに悪化していて、熱中症による死者も増大し続けるだろうというときに、増やす余地はなく、いかに減らすことができるかなのに、地下鉄延伸で、その上に幹線道路新設で、リニア新線まで作って、羽田にたくさん飛行機を飛ばして、その「利便性」の相乗効果で、本当に温室効果が削減できると考えているなら、納得できる根拠を提示してほしい。</p>	<p>本事業の環境影響評価は、「東京都環境影響評価条例」に基づき、法令等に定める基準等を用いて評価したものであり、適切であると考えております。</p> <p>工事の施行中は、基準を満たすだけでなく、環境保全のための措置を講じ、周辺環境への影響が最小限となるよう努めます。</p> <p>また、鉄道はエネルギー効率が高く、運輸部門において輸送量あたりの CO<sub>2</sub> 排出量が最も小さい輸送機関であることから、整備による CO<sub>2</sub> 排出量の削減が期待されると考えております。</p>

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>本計画の工事は、環状第4号線(白金台区間、高輪区間)の道路完成後に始まるのか、環状第4号線の道路建設中の時期と並行して始まる可能性があるのか、明確にして頂きたいと思います。</p> <p>仮に道路工事と地下工事が並行して実施される可能性があるのであれば、環境影響評価は2つの工事が並行して実施される前提で、改めて実施されるべきと思います。</p> <p>説明会では環状第4号線の下を南北線の分岐線ができると図でご説明頂きました。また質疑応答で環状第4号線は2032年の工事完了を目指しており、本計画は環状第4号線の道路より遅れて2030年代半ばの開業を目指す旨、お話し頂きました。想定される工事期間についての説明がないため、環状第4号線の道路工事と、本計画の地下工事は並行して行われるのか、道路工事が先で地下工事が後と別々に工事が実施されるのか不明瞭です。道路工事と地下工事が並行して実施される場合、現場周辺の住民が感じる騒音、振動はご説明頂いた内容よりもひどくなるものと容易に推察致します。今回ご説明頂いた環境影響評価書案は、あくまで地下工事が単独で実施される前提での評価と理解しております。道路工事と地下工事が並行して実施される可能性があるのであれば、その前提で改めて環境影響評価をして頂くべきと思います。</p>	<p>環状第4号線の道路事業と地下鉄事業については、別事業となりますが、並行して工事を行う可能性はあるため、事業主体同士で工事状況を共有し、現場の状況を勘案しながら工事工程の工夫を行うなど、騒音・振動の低減等の環境保全措置に努めます。</p> <p>なお、環状第4号線の道路事業と地下鉄事業の重複区間については、シールド工法を予定しており、道路事業による本事業の環境影響評価への大きな影響はないと想定されることから、環境影響評価書案では、本事業の実施による環境への影響のみを予測・評価しております。</p>

4.1.9 その他

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>建設工事による環境影響について、工事区間の地盤の特徴ならびにシールド工法の安全性についての調査、説明が不十分だと思います。2020年10月、東京外郭環状道路(外環道)の地下トンネル掘削工事により東京都調布市の市道が陥没する事故が発生し、陥没事故の現場付近で緩んだ地盤の補修をするために約40軒の住宅が解体工事を余儀なくされたとの報道に接し、シールドマシンを使った地下工事の安全性に対して疑問を持ち、不安を抱いております。説明会では、当初説明時にはシールド工法の安全対策についての言及はなく、質疑応答時に東京メトロの方から「十分な対応をする」とのご発言があったのみでシールド工法の安全性について安心・納得できる説明を受けることができた、不安が払しょくされたとは全くもって感じておりません。今回の工事区間の地盤はどのような状態になっているのか、調布市の陥没事故の場合に比べてどのような対策を実施して頂けるのか、万一同様の事故が発生した場合にはどのような補償を想定されているのか、の説明が最低限必要だと思います。本計画の工事でも最も知りたいことは、地下工事の安全性が担保されるのかどうかの点であることをご理解頂きたいと思っております。</p> <p>説明会で約60mの地下でシールド工法による工事が実施されるとご説明頂きました。環境影響評価書案では、建設工事中の騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財、廃棄物が選定されたこと、選定した項目に対して、それぞれ周辺環境に与える影響は小さいと予測されることをご説明いただきました。しかしながら、この評価結果は、シールド工法による工事が、工事区域の道路陥没事故を引き起こす可能性がないとの暗黙の前提での評価結果と理解しております。</p>	<p>シールドが通過する大部分は、東京層群礫質土層(Tog)及び上総層群粘性土・シルト層(Kac)であり、地盤の硬さを示すN値の平均はそれぞれ50以上を示しており、比較的強固な地盤であると推定できます。その地盤の中を、シールドマシンにより地盤掘削後すぐに掘削壁面にセグメントを組み立て、剛性及び遮水性の高いトンネル構造物を順次構築していく工法であることから、地盤変形及び地下水の水位に与える影響は小さく、地盤の変形はほとんど発生しないと予測しております。</p> <p>また、周辺の地下水の水位及び流況に与える影響は小さいと考えられるため、地盤沈下はほとんど発生しないと予測しております。</p> <p>シールド工事の安全性については、環境影響評価書案の作成に伴い調査した結果のほか、工事の施行に先立ち、地質や地下水等の状況を把握するための事前調査を行い、シールド工事を安全に実施するための具体的な施工方法について、過去の事例を踏まえて検討します。</p> <p>また、工事の施行中においては、掘削に伴う土砂排出量の管理、掘削面からの地下水湧出等に十分留意しながら工事を行います。</p> <p>万が一、事故が発生した場合は、因果関係を調査の上、工事に起因すると認められる場合には、適切に補償します。</p> <p>工事の安全性、安全対策等については、工事着手前に開催する工事説明会で説明します。</p>
<p>外環道やリニア新幹線工事で今回も取り入れられるシールド工法によるトンネル技術の信頼性が問われています。調布市での陥没事故では住民が立ち退きを強いられました。リニア新幹</p>	

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>(前ページの続き)</p> <p>線の北品川工区でも機械のトラブルで工事が滞っているとされています。本工事でも同様の事故が起きないという保証はありません。事業の環境影響評価の前提となるそこに住み生活をしている住民の住環境を最優先に守って戴きたい。</p>	<p>(前ページのとおり)</p>
<p>品川駅付近の「立体的に都市計画を定める範囲」について</p> <p>その都市計画を明示したうえでないと品川白金高輪間建設事業の環境影響評価ができないです。</p>	<p>品川駅*付近の「立体的に都市計画を定める範囲」については、パンフレット及び説明スライドを東京都都市整備局HPにて公開しております。立体的に都市計画を定める範囲については、高輪三丁目品川駅前地区第一種市街地再開発事業の実施が予定されております。本計画はこの市街地再開発事業の区域の一部と重複することから、将来的に再開発事業の事業計画に都市高速鉄道が存するように定め、都市高速鉄道としての機能が保全できるようにするため、立体的な都市計画を定めていくこととしております。</p> <p>環境影響評価では、再開発事業の計画を考慮し策定した、開削区間の範囲・深さ、シールド区間のシールドトンネルの深さ・シールド径等の事業計画を踏まえ、本事業の実施による環境影響を予測・評価しております。</p>
<p>環状4号線ありきの計画のように見えますが、とりわけ白金台地区は開通が見通し難いように思います。よって環状4号線が開通しない中での環境影響評価やコスト算出も必要かと思えます。そのうえで建設事業の可否を問うべきではないでしょうか。</p>	<p>環状第4号線については都市計画事業認可を取得し、2032年度の完成を目指して東京都が事業を進めており、環状第4号線の道路事業と地下鉄事業は別事業となります。</p> <p>また、本事業については2030年代半ばの開業を目指しており、現時点では環状第4号線よりも早く完成するということはないと考えております。</p>
<p>地下鉄延伸は環状4号線の下を通す計画ですが、4号線は現在、白金台から高輪台間の建設用地取得は進んでいないのが現状、未完の道路です。</p> <p>こうした状況の下、地下鉄延伸事業計画は一旦立ち止まり再検討すべきです。</p>	<p>なお、環状第4号線の道路事業と地下鉄事業については、別事業となりますが、事業主体同士で工事状況を共有し、現場の状況を勘案しながら工事工程の工夫を行うなど、騒音・振動の低減等の環境保全措置に努めます。</p>

注) ※駅名は仮称である。

都民の意見の概要	事業者の見解
<p>住環境配慮の優先と住民への丁寧な説明と意見の収集の必要性：本事業は工事中の住環境悪化の懸念事項が多く、地下工事技術の再検討と環境コストを十分にかけた上で、周辺住民への十分な事前の周知、工事期間中の長期間の繰り返し丁寧な説明と住民意見の収集、住環境配慮を最大限優先して欲しい。</p>	<p>工事の施行前に、具体的な施工計画や工事時間帯について工事説明会等で説明し、工事の施行中は、工事のお知らせチラシや工事用看板等で近隣にお住まいの方々等へ周知を図り、情報提供を適切に行います。</p> <p>また、近隣にお住まいの方からお問合せ等があった場合には、適切に対応していきます。</p>
<p>本事業計画は東京の国際競争力の強化や地域の活性化等が期待されるとうたっていますが、計画周辺に暮らす住民にとって何のメリットもありません。国際競争力とは大手企業、金融会社や海外の大会社にとって儲けの種となると言わざるを得ません。周辺住民には長期間の工事による苦痛、迷惑だけで住環境が脅かされます。また、地域の活性化といいますが計画は沿線住民の利便性でなく品川、赤坂間の速達性だけです。</p>	<p>本事業は、東京の国際競争力の強化という点だけではなく、整備効果として六本木方面、都心方面へのアクセス利便性の向上も挙げられます。例えば、品川から六本木一丁目までの所要時間は現在約19分ですが、約9分に短縮されるため、沿線住民の方も含め、利用される一定程度の方にメリットがあると考えております。</p> <p>なお、工事の施行中は、環境保全のための措置を講じ、住環境への影響が最小限となるよう努めます。</p>



都民の意見の概要	事業者の見解
<p>高輪台の駅近くを通過するように見えますが、高輪台駅での連絡はありますか？</p> <p>乗換、白金台駅側にエレベーター設置があると利用しやすくなります。</p> <p>道路拡幅もあるので、利便性が高まります。</p>	<p>本事業の縦断ルートについては、既設の南北線のトンネルに与える影響を少なくするため、白金換気室付近では急勾配で品川方面に向かってトンネルを下げる計画としております。</p> <p>また、新設する品川駅※付近においては、国道15号下の共同溝等の埋設物を避ける計画としております。これらに加え、鉄道の縦断線形や平面の曲線の制約等も考慮し、深い位置を通る線形としております。</p> <p>そのため、白金台駅及び高輪台駅付近に新たに駅を設ける場合は、既設駅よりも深い位置に中間駅を設けることとなり、利便性が低く、掘削工事を地下深くまで行う必要があるため、事業費が非常に高くなることを見込まれます。これらを総合的に考慮し、中間駅は設置しないこととしております。</p>
<p>本事業は、環状4号線の予定地の下を通そうというものです。「住みなれたこの地を離れたくない、環境の良い緑の多い静かなこの地を離れたくない」人が多く、測量すら行われていないところがまだ多くあります。強引にこの地を東京都がうばうことは許されず、環状4号線先にありきの本事業計画は行うべきではありません。</p> <p>ここの地に住み、生活している人達の多くの権利を奪ってはなりません。</p>	<p>本事業のルートについては、品川駅※における他の鉄道路線との乗換え利便性の確保や白金高輪駅の既設の留置線の活用を踏まえた上で、道路下等の公共用地を最大限活用することを基本とし、将来的な民地下の通過箇所を最小限にするよう計画しております。</p> <p>なお、環状第4号線については都市計画事業認可を取得し、2032年度の完成を目指して東京都が事業を進めており、環状第4号線の道路事業と地下鉄事業とは、別事業となります。</p>
<p>○6/22(木)高輪台小説明会についてです。</p> <p>質問に対して、適格な答弁をしていません。これでは、都民は納得できません。</p> <p>質問に対して、真摯に答えて下さい。</p>	<p>本事業の内容については、都市計画案及び環境影響評価書案説明会を開催し、計画図やスライド、パンフレット等を用いて説明を行い、説明会後も電話や窓口等において個別に対応を行っております。</p> <p>引き続き、窓口等における個別の対応を継続していくとともに、工事説明会等を開催するなど、近隣にお住まいの方々に対して、御理解いただけるような丁寧な説明に努めます。</p>

注) ※駅名は仮称である。

## 4.2 事業段階関係区長の意見と事業者の見解

事業段階関係区長の意見とそれらについての事業者の見解は、以下に示すとおりである。

### 4.2.1 品川区長の意見と事業者の見解

意見の内容	事業者の見解
<p><b>【環境全般】</b></p> <p>工事施工前および工事施工中に、地元住民等への説明や安全確保を十分おこなうほか、理解と協力が得られるよう最大限努力してください。また、地元住民からの問合せ、苦情等に対して真摯に対応してください。</p>	<p>本事業の内容については、都市計画案及び環境影響評価書案説明会を開催し、計画図やスライド、パンフレット等を用いて説明を行い、説明会後も電話や窓口等において個別に対応を行っております。</p> <p>工事の施行前に、具体的な施工計画や工事時間帯について工事説明会等で説明し、工事の施行中は、工事のお知らせチラシや工事用看板等で地元住民等へ周知を図り、情報提供を適切に行うとともに、地域の安全の確保に努めます。</p> <p>また、近隣にお住まいの方からお問合せ等があった場合には、適切に対応いたします。</p>
<p><b>【その他】</b></p> <p>区内において調査等を実施する際には、当区の所管課と連携し、事前に十分な住民説明を実施してください。また、計画に変更等が生じた際には、当区の所管課もしくは企画課まで速やかにお知らせ下さい。</p>	<p>調査等を実施する際は、所管部門と連携し、事前に住民の方々へ調査内容・予定などを周知いたします。</p> <p>また、計画に変更等が生じた場合には、所管部門に速やかにお知らせするとともに、必要な手続を行います。</p>

### 4.2.2 港区長の意見と事業者の見解

意見の内容	事業者の見解
<p><b>【総論】</b></p> <p>環境影響評価書を作成する際は、調査方法、評価基準等について、内容や表現を更に工夫し、本計画が周辺的生活環境にどのような影響を与え、どのように配慮するのかを誰もが理解しやすいように示してください。</p>	<p>環境影響評価書の作成に当たっては、都民の意見書や事業段階関係区長の意見等を踏まえ、環境影響評価書案の内容や表現について、本事業の特徴を適切に表記し、都民が理解しやすいものとなるよう努めます。</p>
<p><b>【総論】</b></p> <p>計画地周辺の住民及び関係者に対して、計画や工事に関する情報提供を適切に行い、意見・要望等があった場合には、真摯に対応してください。</p>	<p>工事の施行前に、具体的な施工計画や工事時間帯について工事説明会等で説明し、工事の施行中は、工事のお知らせチラシや工事用看板等で地元住民等へ周知を図り、情報提供を適切に行うとともに、地域の安全の確保に努めます。</p> <p>また、近隣にお住まいの方からお問合せ等があった場合には、適切に対応いたします。</p>

意見の内容	事業者の見解
<p><b>【騒音・振動】</b></p> <p>近隣住民への影響が最小限となるよう、「騒音規制法」、「振動規制法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」の基準を遵守するとともに、建設機械の導入や工事方法、車両計画に配慮してください。</p>	<p>工事に当たっては、工種・作業内容を踏まえ、対策が必要な箇所においては仮設防音壁を設置するなど、騒音の低減に努めます。</p> <p>また、低騒音・低振動の工法及び建設機械を採用するとともに、建設機械の配置等に配慮し、作業が1か所に集中しないよう工事工程や作業時間の調整を図ることにより、建設作業騒音及び建設作業振動の低減に努めます。</p> <p>工事用車両については、工事の平準化等に努め、工事用車両の極端な集中を回避します。</p> <p>また、車両整備及び点検を定期的実施し、整備不良による騒音・振動の発生を防止するとともに、走行経路や駐車位置等を十分検討し、法定速度の遵守、アイドリングストップや空ぶかしの禁止など、現場周辺の騒音・振動の低減に努めます。</p> <p>これらにより、「騒音規制法」、「振動規制法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」の基準の遵守に努めます。</p>
<p><b>【地盤、水循環】</b></p> <p>計画地を含め、大規模な地下施設を設ける計画が密集しています。地下水のモニタリングを実施し、地盤沈下等が発生しないよう、必要に応じて対策を講じ、地域の安全を確保してください。</p>	<p>工事の施行中は、地下水位・地盤変位等を計測することにより、工事の影響を常にモニタリングしながら適切な施工管理を行います。</p> <p>また、品川駅*周辺における開削トンネル等の施工に当たっては、地下水の流れを踏まえて周辺に地下水位の観測調査地点を設け、工事の施行中の地下水位の変化を監視するとともに、必要に応じて対策を検討し、地域の安全の確保に努めます。</p> <p>工事の完了後は、地下水位、地盤変位等の継続的な観測を行い、地下水位・地盤変位の変動についてモニタリングを行い、必要に応じて適切な対策を検討いたします。</p>

注) \*駅名は仮称である。

意見の内容	事業者の見解
<p><b>【史跡・文化財】</b></p> <p>埋蔵文化財の確認調査については、調査方法、範囲について十分に区と協議してから実施するようにしてください。</p> <p>埋蔵文化財が確認された場合には、「文化財保護法」に基づき適切に対応してください。</p>	<p>事業区間の工事に当たっては、あらかじめ事前調査の有無や方法等について港区教育委員会と協議し、必要な調査等を行います。</p> <p>また、新たな埋蔵文化財が確認された場合には、港区教育委員会と協議の上、「文化財保護法」等の法令に基づき、適切な措置を講じます。</p> <p>なお、周知の埋蔵文化財包蔵地（高輪南町遺跡）を直接改変することはありませんが、その地下をシールド工法により掘進する場合には、港区教育委員会と協議し、「文化財保護法」、「東京都文化財保護条例」、「港区埋蔵文化財取扱要綱」等に基づき、必要な届出を行うなど、適切な措置を講じます。</p>
<p><b>【その他】</b></p> <p>計画地周辺で、複数の工事計画が進行しています。工事中は、この状況も踏まえ、交通渋滞等による通行上の支障が発生しないように計画してください。</p> <p>計画地は、白金高輪駅、品川駅を含む、歩行者、自動車等の交通量が非常に多い地域です。工事中及び供用後の交通安全対策を徹底してください。</p> <p>計画地周辺で、他の工事計画が進行していることも踏まえ、建設機械及び工事車両が集中しないように、工事工程を工夫してください。</p>	<p>工事用車両の走行ルートについては、一般車両、緊急車両及び通学路等を含め、近隣住民の日常生活に著しい影響を及ぼすことのないよう、工事の平準化等に努め、工事用車両の極端な集中を回避するなどの検討を十分に実施した上で、交通管理者等の関係機関と調整いたします。</p> <p>建設機械については、配置等に配慮し、作業が1か所に集中しないよう工事工程の調整に努めます。</p> <p>また、工事用車両による交通安全対策を工事従事関係者に指示し、工事用車両運行への指導・教育を徹底するとともに、工事用車両出入口等には、交通管理者の指示に従い、適宜交通誘導員を配置し、歩行者の安全確保に努めます。</p> <p>さらに、周辺開発事業者と工事状況を共有し、現場の状況を勘案しながら工事工程の工夫に努めます。</p>
<p><b>【その他】</b></p> <p>建設機械の導入や工事方法等の検討に際しては、大気汚染対策も十分に考慮し、決定してください。</p>	<p>事業用地内においては、粉じん飛散防止のため、清掃や散水、シート覆い等の措置を講じます。</p> <p>建設機械については、排出ガス対策型建設機械を採用するとともに、配置等に配慮し、作業が1か所に集中しないように努めます。</p> <p>工事用車両については、工事工程や作業時間の調整を図り、工事の平準化に努めることにより、工事用車両の極端な集中を回避するとともに、アイドリングストップや空ぶかしの禁止など、工事に伴う大気質への影響の低減に努めます。</p>