

日刊(日曜日、土曜日、休日休刊)

東京都公報

発行
東京都

目次

告示

○東京都環境影響評価条例による環境影響評価書案等(二件)……………(環境局総務部環境政策課)……一

公告

○認定特定非営利活動法人の認定の失効……………
……………(生活文化スポーツ局都民生活部管理法人課)……二
○都市計画の案(二件)……………
……………(都市整備局都市基盤部交通企画課)……二
○開発行為に関する工事を完了……………
……………(都市整備局多摩建築指導事務所開発指導第二課)……二
○土地改良区役員の就退任……………
……………(産業労働局農林水産部農業振興課)……三

告示

東京都告示第七七十九号

東京都環境影響評価条例(昭和五十五年東京都条例第九十六号。以下「条例」という。)第四十八条の規定に基づき、都市高速鉄道第七号線品川～白金高輪間建設事業について、環境影響評価書案(以下「評価書案」という。)及びその概要の提出があり、条例第四十九条第一項の規定に

基づき、事業段階関係地域を定めたので、条例第五十二条の規定により、次のとおり告示する。

令和五年六月二十二日

東京都知事 小池 百合子

一 事業段階関係地域の範囲

港区

港南二丁目、高輪一丁目、高輪三丁目、高輪四丁目、白金二丁目、白金四丁目、白金台一丁目、白金台二丁目、白金台三丁目及び白金台四丁目の区域

品川区 上大崎一丁目及び東五反田四丁目の区域

二 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

(一) 事業者

東京地下鉄株式会社

代表取締役社長 山村 明義

台東区東上野三丁目十九番六号

(二) 環境影響評価の実施者(都市計画を定める者)

東京都

東京都知事 小池 百合子

新宿区西新宿二丁目八番一号

三 対象事業の名称及び種類

都市高速鉄道第七号線品川～白金高輪間建設事業

鉄道の建設

四 対象事業の内容の概略

対象事業は、品川駅付近の港区高輪四丁目から、都市高速鉄道第七号線(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二・八キロメートル(内、トンネル建設区間約二・五キロメートル)の区間に都市高速鉄道を建設するもの

である。

五 環境に及ぼす影響の評価の結論の概要

事業者は、騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財及び廃棄物について評価を行い、その結論は別記のとおりである。

六 評価書案の縦覧

(一) 期間

令和五年六月二十二日から同年七月二十一日まで。

ただし、日曜日、土曜日及び国民の祝日に関する法律(昭和二十三年法律第七十八号)に規定する休日を

除く。

(二) 時間

午前九時三十分から午後四時三十分まで

(三) 場所

港区環境リサイクル支援部環境課

港区芝公園一丁目五番二十五号

品川区都市環境部環境課

品川区広町二丁目一番三十六号

東京都環境局総務部環境政策課

新宿区西新宿二丁目八番一号 東京都庁第二本庁舎十九階

東京都多摩環境事務所管理課

立川市錦町四丁目六番三号 東京都立川合同庁舎三階

三階

都民の意見書の提出

提出方法

持参、郵送又は東京電子自治体共同運営サービスにより提供される電子申請サービス(以下「電子申請サ

サービス)による

電子申請サービス)

ービス」という。))

(二) 記載事項

ア 氏名及び住所 (法人その他の団体にあっては、名称、代表者の氏名及び東京都の区域内に存する事務所又は事業所の所在地)

イ 対象事業の名称

ウ 環境の保全の見地からの意見

(三) 期限

令和五年八月七日

(四) 提出先

ア 持参又は郵送

東京都環境局総務部環境政策課

郵便番号一六三ー八〇〇ー一 新宿区西新宿二丁目

八番一号

イ 電子申請サービス

入力先は、東京都環境局ホームページに掲載する。

ホームページアドレス

https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/assessment/reading_guide/index.html

別記 (原文のまま記載)

環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況並びに対象事業における行為及び要因を考慮し、選定した予測・評価項目について現況調査を実施し、対象事業の実施が環境に及ぼす影響について予測・評価を行った。環境に及ぼす影響の評価の結論は、表1に示すとおりである。

表1(1) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
騒音・振動	<p>(1) 工事の施行中</p> <p>ア 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の敷地境界上の予測地点における予測結果は、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) では 71～84dB、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) では 68～82dB であり、評価の指標である「騒音規制法」(昭和 43 年法律第 98 号)に基づく規制基準又は「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(平成 12 年条例第 215 号) (以下「環境確保条例」という。)に基づく勧告基準 (85dB 又は 80dB) と同等又は下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>イ 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 建設機械の稼働に伴う建設作業振動の敷地境界上の予測地点における予測結果は、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) では 55～70dB、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) では 45～61dB であり、評価の指標である「振動規制法」(昭和 51 年法律第 64 号)に基づく規制基準又は「環境確保条例」に基づく勧告基準 (75dB 又は 70dB) と同等又は下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>(2) 工事の完了後</p> <p>ア 列車の走行に伴う鉄道振動 列車の走行に伴う鉄道振動の敷地境界上又はトンネル直上の予測地点における予測結果は、32～41dB であり、評価の指標である「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」(勧告) (昭和 51 年 3 月環大特 32 号) の勧告基準 (70dB) を下回っており、評価の指標を満足する。</p>
土壌汚染	<p>工事の施行に先立ち、「土壌汚染対策法」(平成 14 年法律第 53 号) 第 4 条及び「環境確保条例」(平成 12 年条例第 215 号) 第 117 条に基づく手続及び調査を行う。その結果、土壌汚染が確認された場合には、「東京都土壌汚染対策指針」(平成 31 年東京都告示第 407 号) 等に基づき、適切な措置を講じる。 以上のことから、評価の指標である「新たな地域に土壌汚染を拡散させないこと」を満足する。</p>

表1(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
予測・評価項目 地盤	<p>(1) 工事の施行中 ア 品川駅* 地下水の流れは、台地側から品川駅*付近の低地に位置するジュールトunnelに対しほぼ平行方向に流動しているものと推定される。不圧地下水の流れを隣まえると、品川駅*付近の開削トンネルとは交差するが、帯水層となつていて、東京層群礫質土層 (To_g) 及び砂質土層 (To_{s2}) は、泉岳寺駅付近から北品川駅付近の南北方向に広く分布していることから、品川駅*の開削工事範囲を回り込んで台地側から海側へ流動すると推定される。 また、品川駅*と同様に遮水性の地下水対策を実施し、地質等が類似する南北線目黒駅の地下鉄工事において、工事の施行中に地下水への影響は確認されていない。 さらに、品川駅*の東側の地下水位は、近傍の海洋の潮位の変化の影響も受けていると想定される。 このため、工事による地下水への影響は小さいと考えられる。 工事の施行に当たっては、遮水性の高い土留め杭等を採用し、地下水の湧出を抑制することや、地下水位低下工法を用いないことから、地下水の水位に与える影響は小さく、地盤への影響も小さい。また、地盤の掘削状況に応じて切梁、腹起し等の支保工を設置するため、水平方向の地盤変形を抑える。工事の施行中は、地下水位・地盤変位等の計測、モニタリングを実施し、工事の影響を常に把握しながら、適切な施工管理を行う。 そのため、品川駅*における開削工事による地盤の変形はほとんど発生しないと予測する。また、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する。</p> <p>イ ジールトunnel区間 ジールトunnelは、国道1号～白金換気室にかけて不透水層である上総層群粘性土・シルト層 (Ka_o) を通過することから、帯水層中の地下水に影響を及ぼさないと考えられる。 品川駅*～国道1号にかけてジュールトunnelが位置する帯水層となつている東京層群礫質土層 (To_g) 及び砂質土層 (To_{s2}) は、事業区間の周辺の南北方向、東西方向に広域に分布しているものと考えられる。 既往地質調査からも、泉岳寺駅付近から北品川駅付近の南北方向、品川駅*の東側に分布していることが確認できる。 また、帯水層中の地下水位は、概ね地形に沿って西側の台地側が高く、東側の品川駅*付近の低地に向けて低くなつていくことから、不圧地下水の流れの主な方向と同様に、台地側から品川駅*付近の低地側に流動しているものと推定される。 この地下水の流れは、台地側から品川駅*付近の低地に位置するジュールトunnelに対しほぼ平行方向に流動しているものと推定される。 このため、工事による地下水への影響は小さいと考えられる。 また、ジュールトunnelは、ジュールトンネル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い。そのため、ジュールトunnelによる地盤の変形はほとんど発生しないと予測する。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する。</p>

(注) ※駅名は仮称である。

表1(3) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
予測・評価項目 地盤	<p>ウ 白金換気室 開削トンネルが位置する帯水層の東京層群礫質土層 (To_g) 及び砂質土層 (To_{s1}) は、事業区間の周辺に広域に分布しており、地下水は広く流動していると推定される。また、新たに設置する構造物は、既設構造物に隣接して設置するものであり、新たに帯水層を改変する範囲は局所的であることから、工事による地下水への影響は小さいと考えられる。 工事の施行に当たっては、遮水性の高い土留め杭等及び掘削底面における遮水性のための地盤改良等の補助工法を採用し、地下水の湧出を抑制することや、地下水位低下工法を用いないことから、地下水の水位に与える影響は小さく、地盤への影響も小さい。また、地盤の掘削状況に応じて切梁、腹起し等の支保工を設置するため、水平方向の地盤変形を抑える。 工事の施行中は、地下水位・地盤変位等の計測、モニタリングを実施し、工事の影響を常に把握しながら、適切な施工管理を行う。 このため、白金換気室における開削工事による地盤の変形はほとんど発生しないと予測する。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する。</p> <p>以上のことから、評価の指標である「地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」を満足する。</p> <p>(2) 工事の完了後 ア 品川駅* 地下水の流れは、台地側から品川駅*付近の低地に位置するジュールトunnelに対しほぼ平行方向に流動しているものと推定される。不圧地下水の流れを隣まえると、品川駅*付近の開削トンネルとは交差するが、帯水層となつていて、東京層群礫質土層 (To_g) 及び砂質土層 (To_{s2}) は、泉岳寺駅付近から北品川駅付近の南北方向に広く分布していることから、品川駅*の開削工事範囲を回り込んで台地側から海側へ流動すると推定される。 また、品川駅*と同様に遮水性の高いコンクリート等で構築し、地質等が類似する南北線目黒駅の地下鉄工事において、工事の施行中に地下水への影響は確認されていない。 さらに、品川駅*の東側の地下水位は、近傍の海洋の潮位の変化の影響も受けていると想定される。 このため、新設構造物による地下水への影響は小さいと考えられる。 さらに、開削トンネルを遮水性の高いコンクリート等で構築することにより、トンネル内への地下水の湧出が抑制されるため、地下水の水位に与える影響は小さい。 そのため、品川駅*における開削トンネルによる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する。</p>

(注) ※駅名は仮称である。

表1(4) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
地盤	<p>イ シールドトンネル区間</p> <p>シールドトンネルは、国道1号～白金換気室にかけて難透水層である上総層群粘性土・シルト層 (Kac) を通過することから、帯水層中の地下水に影響を及ぼさないと考えられる。</p> <p>品川駅*～国道1号にかけてシールドトンネルが位置する帯水層となつている東京層群礫質土層 (Tog) 及び砂質土層 (Tos2) は、事業区間の周辺の南北方向、東西方向に広域に分布しているものと考えられる。</p> <p>既往地質調査からも、泉岳寺駅付近から北品川駅付近の南北方向、品川駅*の東側に分布していることが確認できる。</p> <p>また、帯水層中の地下水位は、概ね地形に沿って西側の台地側が高く、東側の品川駅*付近の低地に向けて低くなつていくことから、不圧地下水の流れの主な方向と同様に、台地側から品川駅*付近の低地側に流動しているものと推定される。</p> <p>この地下水の流れは、台地側から品川駅*付近の低地に位置するシールドトンネルに対しほぼ平行方向に流動しているものと推定される。</p> <p>このため、工事による地下水への影響は小さいと考えられる。</p> <p>また、シールドトンネルは遮水性の高いトンネル構造物であるため、トンネル内への地下水湧出がほとんど発生しないと考えられることから、地下水の水位に与える影響は小さい。</p> <p>そのため、シールドトンネルによる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する。</p> <p>ウ 白金換気室</p> <p>開削トンネルが位置する帯水層の東京層群礫質土層 (Tog) 及び砂質土層 (Tos1) は、事業区間の周辺に広域に分布しており、地下水は広く流動していることと推測される。また、新たに設置する構造物は、既設構造物に隣接して設置するものであり、新たに帯水層を改変する範囲は局所的であることから、新設構造物による地下水への影響は小さいと考えられる。</p> <p>さらに、開削トンネルを遮水性の高いコンクリート等で構築することにより、トンネル内への地下水の湧出が抑制されるため、地下水の水位に与える影響は小さい。</p> <p>そのため、白金換気室における開削トンネルによる地盤の変形はほとんど発生しないと予測する。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する。</p> <p>以上のことから、評価の指標である「地盤沈下により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」を満足するものと考ええる。</p>

(注) ※駅名は仮称である。

表1(5) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
水循環	<p>(1) 工事の施行中</p> <p>ア 品川駅*</p> <p>地下水の流れは、台地側から品川駅*付近の低地に位置するシールドトンネルに対しほぼ平行方向に流動しているものと推定される。不圧地下水の流れを踏まえると、品川駅*付近の開削トンネルとは交差するが、帯水層となつている東京層群礫質土層 (Tog) 及び砂質土層 (Tos2) は、泉岳寺駅付近から北品川駅付近の南北方向に広く分布していることから、品川駅*の開削工事範囲を回り込んだり台地側から海側へ流動すると推定される。</p> <p>また、品川駅*と同様に遮水性の地下水対策を実施し、地質等が類似する南北線目黒駅の地下鉄工事において、工事の施行中に地下水への影響は確認されていない。</p> <p>さらに、品川駅*の東側の地下水位は、近傍の海洋の潮位の変化の影響も受けていると推定される。</p> <p>このため、工事による地下水への影響は小さいと考えられる。</p> <p>工事の施行に当たっては、遮水性の高い土留め杭等を採用し、地下水の湧出を抑制することや、地下水位低下工法を用いないことから、地下水の水位に与える影響は小さい。</p> <p>工事の施行中は、地下水位・地盤変位等の計測、モニタリングを実施し、工事の影響を常に把握しながら、適切な施工管理を行う。</p> <p>そのため、品川駅*における開削工事による周辺の地下水の水位及び流況に与える影響はほとんど発生しないと予測する。</p> <p>イ シールドトンネル区間</p> <p>シールドトンネルは、国道1号～白金換気室にかけて難透水層である上総層群粘性土・シルト層 (Kac) を通過することから、帯水層中の地下水に影響を及ぼさないと考えられる。</p> <p>品川駅*～国道1号にかけてシールドトンネルが位置する帯水層となつている東京層群礫質土層 (Tog) 及び砂質土層 (Tos2) は、事業区間の周辺の南北方向、東西方向に広域に分布しているものと考えられる。</p> <p>既往地質調査からも、泉岳寺駅付近から北品川駅付近の南北方向、品川駅*の東側に分布していることが確認できる。</p> <p>また、帯水層中の地下水位は、概ね地形に沿って西側の台地側が高く、東側の品川駅*付近の低地に向けて低くなつていくことから、不圧地下水の流れの主な方向と同様に、台地側から品川駅*付近の低地側に流動しているものと推定される。</p> <p>この地下水の流れは、台地側から品川駅*付近の低地に位置するシールドトンネルに対しほぼ平行方向に流動しているものと推定される。</p> <p>このため、工事による地下水への影響は小さいと考えられる。</p> <p>また、シールド工法は、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、地下水の水位に与える影響は小さい。</p> <p>そのため、シールド工事による周辺の地下水の水位及び流況に与える影響はほとんど発生しないと予測する。</p>

(注) ※駅名は仮称である。

表1(6) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
予測・評価項目 水循環 (2) 工事の完了後 品川駅*	評価の結論 白金換気室 開削トンネルが位置する帯水層の東京層群雑質土層 (Tog) 及び砂質土層 (Tos1) は、事業区間の周辺に広域に分布しており、地下水は広く流動していると推測される。また、新たに設置する構造物は、既設構造物に隣接して設置するものであり、新たに帯水層を改変する範囲は局所的であることから、工事による地下水への影響は小さいと考えられる。 工事の施行に当たっては、遮水性の高い土留め杭等及び掘削底面における遮水のための地盤改良等の補助工法を採用し、地下水の湧出を抑制することや、地下水位低下工法を用いないことから、地下水位に与える影響は小さい。工事の施行中は、地下水位・地盤変位等の計測、モニタリングを実施し、工事の影響を常に把握しながら、適切な施工管理を行う。 そのため、白金換気室における開削工事による周辺の地下水の水位及び流況に与える影響はほとんど発生しないと予測する。 以上のことから、評価の指標である「地下水の水位及び流況に著しい影響を及ぼさないこと」を満足するものと考ええる。 (2) 工事の完了後 品川駅* 地下水の流れは、台地側から品川駅*付近の低地に位置するシールドトンネルに対しほぼ平行方向に流動しているものと推定される。不圧地下水の流れを踏まえると、品川駅*付近の開削トンネルとは交差するが、帯水層となっており、東京層群雑質土層 (Tog) 及び砂質土層 (Tos2) は、泉岳寺駅付近から北品川駅付近の南北方向に広く分布していることから、品川駅*の開削工事範囲を回り込んで台地側から海側へ流動すると推定される。また、品川駅*と同様に遮水性の高いコンクリート等で構築し、地質等が類似する南北線目黒駅の地下鉄工事において、工事の施行中に地下水への影響は確認されていない。 さらに、品川駅*の東側の地下水位は、近傍の海洋の潮位の変化の影響も受けていると想定される。 このため、新設構造物による地下水への影響は小さいと考えられる。さらに、開削トンネルを遮水性の高いコンクリート等で構築することにより、トンネル内への地下水の湧出が抑制されるため、地下水の水位に与える影響は小さい。 そのため、品川駅*における開削トンネルによる周辺の地下水の水位及び流況に与える影響はほとんど発生しないと予測する。

(注) ※駅名は仮称である。

表1(7) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
予測・評価項目 水循環	シールドトンネル区間 シールドトンネルは、国道1号～白金換気室にかけて、難透水層である上総層群粘性土・シルト層 (Kao) を通過することから、帯水層中の地下水に影響を及ぼさないと考えられる。 品川駅*～国道1号にかけてシールドトンネルが位置する帯水層となっている東京層群雑質土層 (Tog) 及び砂質土層 (Tos2) は、事業区間の周辺の南北方向、東西方向に広域に分布しているものと考えられる。 既住地質調査からも、泉岳寺駅付近から北品川駅付近の南北方向、品川駅*の東側に分布していることが確認できる。 また、帯水層中の地下水位は、掘削地形に沿って西側の台地側が高く、東側の品川駅*付近の低地に向けて低くなっていくことから、不圧地下水の流れの主な方向と同様に、台地側から品川駅*付近の低地側に流動しているものと推定される。 この地下水の流れは、台地側から品川駅*付近の低地に位置するシールドトンネルに対しほぼ平行方向に流動しているものと推定される。 このため、工事による地下水への影響は小さいと考えられる。 また、シールドトンネルは遮水性の高いトンネル構造物であるため、トンネル内への地下水湧出がほとんど発生しないと考えられることから、地下水の水位に与える影響は小さい。 そのため、シールドトンネルによる周辺の地下水の水位及び流況に与える影響はほとんど発生しないと予測する。
水循環	白金換気室 開削トンネルが位置する帯水層の東京層群雑質土層 (Tog) 及び砂質土層 (Tos1) は、事業区間の周辺に広域に分布しており、地下水は広く流動していると推測される。また、新たに設置する構造物は、既設構造物に隣接して設置するものであり、新たに帯水層を改変する範囲は局所的であることから、新設構造物による地下水への影響は小さいと考えられる。 さらに、開削トンネルを遮水性の高いコンクリート等で構築することにより、トンネル内への地下水の湧出が抑制されるため、地下水の水位に与える影響は小さい。 そのため、白金換気室における開削トンネルによる周辺の地下水の水位及び流況に与える影響はほとんど発生しないと予測する。 以上のことから、評価の指標である「地下水の水位及び流況に著しい影響を及ぼさないこと」を満足する。

(注) ※駅名は仮称である。

表 1(8) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
史跡・文化財	<p>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ないが、その地下をゾ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」(昭和25年法律第214号)、「東京都文化財保護条例」(昭和51年条例第25号)及び「港区埋蔵文化財取扱要綱」(平成14年港教第210号)等に基づき、必要な届出を行う等適切な措置を講じる。</p> <p>国道15号や目黒通りにおける開削トンネルの開削に当たっては、引き続き、高輪築堤跡に関わる品川駅[※]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う。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、適切な措置を講じる。</p> <p>以上のことから、埋蔵文化財包蔵地の文化財に及ぼす影響は小さく、評価の指標である「文化財等の保存及び管理に支障が生じないこと」を満足する。</p>
廃棄物	<p>既存建造物の撤去及び建設工事に伴い発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、鉄骨・鉄筋等及び建設発生土については、再資源化率等の予測を99%、建設泥土については再資源化率の予測を98%とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」(令和4年4月東京都)に定める東京都関連工事の達成基準値を達成する。</p> <p>建設混合廃棄物については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の達成基準値を達成するよう発生抑制に努めるとともに、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>また、再資源化等が困難な建設廃棄物及び建設発生土について、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>以上のことから、評価の指標である「廃棄物の処理及び清掃に関する法律等に定める事業者の責務」を満足する。</p>

(注) ※駅名は仮称である。

●東京都告示第七百八十号

東京都環境影響評価条例(昭和五十五年東京都条例第九十六号。以下「条例」という。)第四十八条の規定に基づき、都市高速鉄道第八号線豊洲～住吉間建設事業について、環境影響評価書案(以下「評価書案」という。)及びその概要の提出があり、条例第四十九条第一項の規定に基づき、事業段階関係地域を定めたので、条例第五十二条の規定により、次のとおり告示する。

令和五年六月二十二日

東京都知事 小池百合子

一 事業段階関係地域の範囲

- 江東区 豊洲二丁目、豊洲三丁目、豊洲四丁目、豊洲五丁目、枝川一丁目、枝川二丁目、枝川三丁目、塩浜二丁目、潮見二丁目、東陽二丁目、東陽三丁目、東陽四丁目、東陽五丁目、東陽六丁目、東陽七丁目、千石一丁目、千石二丁目、千石三丁目、石島、千田、海辺、扇橋二丁目、扇橋三丁目、猿江二丁目及び住吉二丁目の区域

二 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

地

(一) 事業者

- 東京地下鉄株式会社
 - 代表取締役社長 山村 明義
 - 台東区東上野三丁目十九番六号
- (二) 環境影響評価の実施者(都市計画を定める者)
- 東京都
 - 東京都知事 小池 百合子
 - 新宿区西新宿二丁目八番一号

三 対象事業の名称及び種類

都市高速鉄道第八号線豊洲～住吉間建設事業
鉄道の建設

四 対象事業の内容の概略

対象事業は、都市高速鉄道第八号線（東京メトロ有楽町線）として、現在供用されている豊洲駅の江東区豊洲三丁目から、住吉駅の江東区住吉二丁目までの延長約五・二キロメートル（内、トンネル建設区間約四・八キロメートル、豊洲駅改良区間約〇・二キロメートル）の区間に都市高速鉄道を建設するものである。

五 環境に及ぼす影響の評価の結論の概要

事業者は、騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財及び廃棄物について評価を行い、その結論は別記のとおりである。

六 評価書案の縦覧

(一) 期間

令和五年六月二十二日から同年七月二十一日まで。
ただし、日曜日、土曜日及び国民の祝日に関する法律（昭和二十三年法律第七十八号）に規定する休日を除く。

(二) 時間

午前九時三十分から午後四時三十分まで

(三) 場所

ア 江東区環境清掃部温暖化対策課

イ 江東区東陽四丁目十一番二十八号

ウ 東京都環境局総務部環境政策課

エ 新宿区西新宿二丁目八番一号 東京都庁第二本庁舎十九階

ウ 東京都多摩環境事務所管理課

立川市錦町四丁目六番三号 東京都立川合同庁舎
三階

七 都民の意見書の提出

(一) 提出方法

持参、郵送又は東京電子自治体共同運営サービスにより提供される電子申請サービス（以下「電子申請サービス」という。）

(二) 記載事項

ア 氏名及び住所（法人その他の団体にあつては、名称、代表者の氏名及び東京都の区域内に存する事務所又は事業所の所在地）

イ 対象事業の名称

ウ 環境の保全の見地からの意見

(三) 期限

令和五年八月七日

(四) 提出先

ア 持参又は郵送

東京都環境局総務部環境政策課

郵便番号一六三ー八〇〇ー一 新宿区西新宿二丁目八番一号

イ 電子申請サービス

入力先は、東京都環境局ホームページに掲載する。

ホームページアドレス

https://www.kankyometro.tokyo.lg.jp/assessme nt/reading_guide/index.html

別記（原文のまま記載）

環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況並びに対象事業における行為及び要因を考慮し、選定した予測・評価項目について現況調査を実施し、対象事業の実施が環境に及ぼす影響について予測・評価を行った。
環境に及ぼす影響の評価の結論は、表1に示すとおりである。

表 1(1) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
騒音・振動	<p>(1) 工事の施行中</p> <p>ア 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の敷地境界上の予測地点における予測結果は、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）では71～84dB、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）では68～82dBであり、評価の指標である「騒音規制法」（昭和43年法律第98号）に基づく規制基準又は「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」（平成12年都条例第215号）（以下「環境確保条例」という。）に基づく勧告基準（85dB又は80dB）と同等又は下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>イ 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 建設機械の稼働に伴う建設作業振動の敷地境界上の予測地点における予測結果は、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）では55～70dB、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）では45～61dBであり、評価の指標である「振動規制法」（昭和51年法律第64号）に基づく規制基準又は「環境確保条例」に基づく勧告基準（75dB又は70dB）と同等又は下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>(2) 工事の完了後</p> <p>ア 列車の走行に伴う鉄道振動 列車の走行に伴う鉄道振動の敷地境界上の予測地点における予測結果は、44dB～50dBであり、評価の指標である「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」（昭和51年3月 環大特32号）の勧告基準（70dB）を下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>本事業の開削工事により土地の改変を行う範囲の一部の土地において、現時点では、事業用地未取得のため、これ以上の確認をすることは難しい状況にあることから、土壌汚染のおそれが否定できない。 そのため、工事の施行に先立ち、「土壌汚染対策法」（平成14年法律第53号）第4条及び「環境確保条例」第117条に基づく手続及び調査を行う。その結果、土壌汚染が確認された場合には、同法第12条、第16条及び「東京都土壌汚染対策指針」に基づく手続を行い、拡散防止対策を実施する。 以上のことから、評価の指標である「新たな地域に土壌汚染を拡散させないこと」を満足する。</p>
土壌汚染	

表 1(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
地盤	<p>(1) 工事の施行中</p> <p>ア 開削トンネル区間 掘削対象の地層のうち帯水層に分布する不圧地下水は、近隣の河川や水路に向けて流動、湧出していると推定される。そのため、工事中も工事区間の周囲を迂回して近隣の河川や水路に向けて流動、湧出すると考えられることから、地下水の水位及び流況に与える影響は小さいと予測する。 また、有楽町層粘性土層 Yue の下位に分布する帯水層の被圧地下水は、帯水層の上面まで地下連続壁の支持杭を設ける可能性があるものの、地下水は杭の周囲を迂回して流動すると推定されることから、地下水の水位及び流況に与える影響は小さいと予測する。 施工方法としては、掘削側面に遮水性の高い土留め杭を設置し、掘削底面も必要に応じて止水のための地盤改良等の補助工法を採用する計画である。よって、掘削面への地下水湧出が抑制され、地下水の水位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する。また、地盤の掘削状況に応じて、切梁・腹起し等の支保工を設置し、水平方向の地盤変形を抑えるため、地盤の変形はほとんど発生しないと予測する。 さらに、工事の施行中に地下水位観測・地盤変位等のモニタリングを実施し、適切な施工管理を行う計画である。 そのため、地下水の水位及び流況への影響の変化による地盤沈下、地盤の変形はほとんど発生しないと予測する。 以上のことから、評価の指標である「地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」を満足する。</p> <p>イ シェールトンネル区間 トンネル区間のほとんどが難透水性の地層を通過するため、地下水の流動はほとんどないと考えられ、トンネル構造物による地下水流動阻害は発生しないと予測する。住吉駅付近では、帯水層の上部を掘進するが、地下水はトンネル構造物の下部を迂回して流動すると推定されるため、地下水の水位及び流況に与える影響は小さいと予測する。 また、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ことから、地盤の変形及び地下水の水位に与える影響は小さいと予測する。 さらに、工事の施行中に地下水位観測・地盤変位等のモニタリングを実施し、適切な施工管理を行う計画である。 そのため、地下水の水位及び流況への影響の変化による地盤沈下、地盤の変形はほとんど発生しないと予測する。 以上のことから、評価の指標である「地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」を満足する。</p>

表1(3) 環境に及ぼす影響の評価の結論

子測・評価項目	評価の結論
地盤	<p>(2) 工事の完了後 ア 掘削トンネル区間 地下構造物の存在する地層のうち帯水層に分布する不圧地下水は、地下構造物の周囲を迂回して近傍の河川や水路に向けて流動、湧出していると推定される。また、その下層の被圧地下水については、帯水層の上面まで地下連続壁の支持杭を設ける可能性のあるものの、地下水は杭の周囲を迂回して流動すると推定される。よって、地下水の水位及び流況に与える影響は小さいと予測する。 また、地下構造物を遮水性の高いコンクリート等により構築するため、トンネル内への地下水湧出はほとんど発生しないと考えられることから、地下水の水位に与える影響は小さいと予測する。 そのため、地下水の水位及び流況に与える影響の変化による地盤沈下はほとんど発生しないと予測する。 以上のことから、評価の指標である「地盤沈下により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」を満足する。</p> <p>イ シールドトンネル区間 トンネル区間のほとんどが難透水性の地層を通過するため、地下水の流動はほとんどないと考えられ、トンネル構造物による地下水流動阻害は発生しないと予測する。住吉駅付近では、帯水層の上部に重なるが、地下水はトンネル構造物の下部を迂回して流動すると推定されるため、地下水の水位及び流況に与える影響は小さいと予測する。 また、トンネル構造物は遮水構造となるため、トンネル内への地下水湧出はほとんど発生しないと考えられることから、地下水の水位に与える影響は小さいと予測する。 そのため、地下水の水位及び流況に与える影響の変化による地盤沈下はほとんど発生しないと予測する。 以上のことから、評価の指標である「地盤沈下により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」を満足する。</p>

表1(4) 環境に及ぼす影響の評価の結論

子測・評価項目	評価の結論
水循環	<p>(1) 工事の施行中 ア 掘削トンネル区間 掘削対象の地層のうち帯水層に分布する不圧地下水は、近傍の河川や水路に向けて流動、湧出していると推定される。そのため、工事区間の周囲を迂回して近傍の河川や水路に向けて流動、湧出すると考えられることから、地下水の水位及び流況に与える影響は小さいと予測する。 また、有楽町層粘性土層 Yue の下位に分布する帯水層の被圧地下水は、帯水層の上面まで地下連続壁の支持杭を設ける可能性のあるものの、地下水は杭の周囲を迂回して流動すると推定されることから、地下水の水位及び流況に与える影響は小さいと予測する。 施工方法としては、掘削側面に遮水性の高い土留め杭を設置し、掘削底面も必要に応じて止水のための地盤改良等の補助工法を採用する計画である。よって、掘削面への地下水湧出が抑制され、地下水の水位に与える影響は小さいと予測する。 さらに、工事の施行中に地下水水位観測・地盤変位等のモニタリングを実施し、適切な施工管理を行う計画である。 以上のことから、評価の指標である「地下水の水位及び流況に著しい影響を及ぼさないこと」を満足する。</p> <p>イ シールドトンネル区間 トンネル区間のほとんどが難透水性の地層を通過するため、地下水の流動はほとんどないと考えられ、トンネル構造物による地下水流動阻害は発生しないと予測する。住吉駅付近では、帯水層の上部を掘進するが、地下水はトンネル構造物の下部を迂回して流動すると推定されるため、地下水の水位及び流況に与える影響は小さいと予測する。 また、遮水性の高いトンネル構造物を順次構築していくことから、地下水の水位に与える影響は小さいと予測する。 さらに、工事の施行中に地下水水位観測・地盤変位等のモニタリングを実施し、適切な施工管理を行う計画である。 以上のことから、評価の指標である「地下水の水位及び流況に著しい影響を及ぼさないこと」を満足する。</p>

表 1 (5) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
	<p>(2) 工事の完了後</p> <p>ア 開削トンネル区間</p> <p>地下構造物の存在する地層のうち帯水層に分布する不圧地下水は、地下構造物の周囲を迂回して近傍の河川や水路に向けて流動、湧出していると推定される。また、その下層の被圧地下水については、帯水層の上面まで地下連続壁の支持杭を設ける可能性のあるものの、地下水については、帯水層の上面まで地下連続壁の支持杭を設ける可能性が大きいと推定される。また、地下水の水位及び流動に与える影響は小さいと予測する。</p> <p>また、地下構造物を遮水性の高いコンクリート等により構築するため、トンネル内への地下水湧出はほとんど発生しないと考えられることから、地下水の水位に与える影響は小さいと予測する。</p> <p>以上のことから、評価の指標である「地下水の水位及び流動に著しい影響を及ぼさないこと」を満足する。</p>
水循環	<p>イ シールドトンネル区間</p> <p>トンネル区間のほとんどが難透水性の地層を通過するため、地下水の流動はほとんどないと考えられ、トンネル構造物による地下水流動阻害は発生しないと予測する。住吉駅付近では、帯水層の上部に重なるが、地下水はトンネル構造物の下部を迂回して流動すると推定されるため、地下水の水位及び流動に与える影響は小さいと予測する。</p> <p>また、トンネル構造物は遮水構造となるため、トンネル内への地下水湧出はほとんど発生しないと考えられることから、地下水の水位に与える影響は小さいと予測する。</p> <p>以上のことから、評価の指標である「地下水の水位及び流動に著しい影響を及ぼさないこと」を満足する。</p>
史跡・文化財	<p>事業の実施により、周知の区登録の文化財を直接改変する可能性があることから、掘削工事等で埋蔵文化財が発見される可能性があるため、「文化財保護法」(昭和25年法律第214号)等に基づき、あらかじめ関係機関と協議し、必要な措置を講じる。また、新たに埋蔵文化財が確認された場合には、「文化財保護法」等に基づき遅滞なく関係機関と協議し、適切に対応する。</p> <p>以上のことから、評価の指標である「文化財等の保存及び管理に支障が生じないこと」を満足する。</p>

表 1 (6) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評価の結論
廃棄物	<p>既存建造物の撤去及び建設工事に伴い発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、鉄骨・鉄筋等及び建設発生土については、再資源化率等の予測を99%、建設泥土については再資源化率の予測を98%とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」(令和4年4月 東京都)に定める東京都関連工事の達成基準値を達成する。</p> <p>建設混合廃棄物については、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める東京都関連工事の達成基準値を達成するよう発生抑制に努めるとともに、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>また、再資源化等が困難な建設廃棄物及び建設発生土について、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>以上のことから、評価の指標である『「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「循環型社会形成推進基本法」、「資源の有効な利用の促進に関する法律」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」、「東京都廃棄物条例」、「江東区清掃リサイクル条例」、「東京都建設リサイクル推進計画」及び「東京都建設リサイクルガイドライン」に定める事業者の責務』を満足する。</p>

公 告

認定特定非営利活動法人の認定の失効について
特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第五十七
条第一項の規定により、認定特定非営利活動法人の認定が
効力を失ったので、同条第二項及び特定非営利活動促進法
施行条例の施行に関する規則(平成十年東京都規則第二百
四十三号)第二十二條の三の規定により、次のとおり公告
する。

令和五年六月二十二日

東京都知事 小 池 百合子

一 名称

特定非営利活動法人日本胃がん予知・診断・治療研究
機構

二 代表者の氏名

三木 一正

三 主たる事務所の所在地

港区白金一丁目十七番二号 白金タワーテラス棟六〇
九号室

四 失効の理由

特定非営利活動促進法第四十四条第一項に規定する認
定の有効期間が経過したため

五 失効年月日

令和五年五月二十九日

都市計画の案について

都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第二十一条第二
項において準用する同法第十七条第一項の規定により、東

京都市計画都市高速鉄道に係る都市計画の案を次のように
公告する。

なお、関係区の住民及び利害関係人は、縦覧期間中東京
都に対して意見書を提出することができる。
令和五年六月二十二日

一 都市計画の種類 都市計画を定める土地の区域
東京都都市計画都
市高速鉄道

追加する部分
第七号線
分岐線
港区高輪三丁目、高輪四丁目、白
金台一丁目、白金台二丁目、白金
台三丁目、白金台四丁目及び白金
二丁目各地内

二 縦覧場所
東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課(東京都庁第二本庁舎十
二階北側)及び港区役所

三 縦覧期間
公告の日から二週間
新宿区西新宿二丁目八番一号

四 意見書の提出先
東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課

都市計画の案について
都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第二十一条第二
項において準用する同法第十七条第一項の規定により、東
京都市計画都市高速鉄道に係る都市計画の案を次のように
公告する。

なお、関係区の住民及び利害関係人は、縦覧期間中東京
都に対して意見書を提出することができる。
令和五年六月二十二日

一 都市計画の種類 都市計画を定める土地の区域
東京都都市計画都
市高速鉄道

追加する部分
第八号線
分岐線
江東区豊洲四丁目、豊洲五丁目、
枝川一丁目、枝川二丁目、枝川三
丁目、塩浜二丁目、東陽二丁目、
東陽三丁目、東陽四丁目、東陽五
丁目、東陽六丁目、千石二丁目、
千田、扇橋二丁目、猿江二丁目及
び住吉二丁目各地内

二 縦覧場所
東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課(東京都庁第二本庁舎十
二階北側)及び江東区役所

三 縦覧期間
公告の日から二週間
新宿区西新宿二丁目八番一号

四 意見書の提出先
東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課

開発行為に関する工事の完了について
都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第二十九条第一
項の規定に基づき許可した次の開発行為に関する工事は、
完了した。
令和五年六月二十二日
東京都多摩建築指導事務所長
名 取 伸 明

開発区域又は工区に
含まれる地域の名称

許可を受けた者の
住所及び氏名

東村山市恩多町四丁目二十二番一
号新宿住友ビル三十一階
アグレ都市デザイン株式会社

代表取締役 大林 竜一

府中市小柳町一丁目十五番六、
同番六地先及び二十三番七

代表取締役 築地 重彦

調布市富士見町一丁目六番十
三の一部、同番十四及び七番
四の一部

代表取締役 熊澤 繁雄

小平市大沼町六丁目五十四番
一及び五十五番一

代表取締役 當間 幸名

東村山市富士見町三丁目二番
八十三

代表取締役 築地 重彦

西東京市東町一丁目百九十二
番十及び同番二十三の各一部

代表取締役 工藤 勝巳

府中市住吉町三丁目六十五番
二十五の一部(第二工区)

代表取締役 小寺 一裕

土地改良区役員の就退任について

日野用水土地改良区理事長福島久夫から令和五年四月十
八日付けで役員の就退任届があったので、土地改良法(昭
和二十四年法律第九十五号)第十八条第十八項の規定に
より公告する。

令和五年六月二十二日
東京都知事 小池 百合子

一
退任
退任年月日 令和五年三月二十八日

役職名 住 所 氏 名 備考
理事 日野市栄町四丁目二十番地の九 福島 久夫 理事長

同右 日野市大字日野六千一 谷 一男

同右 日野市栄町五丁目二十番地の二 和田 守男

同右 日野市栄町四丁目十六番地の五 福島 幹男

同右 日野市栄町四丁目二十番地の七 原 久和

同右 日野市日野本町六丁目九番地の一 西野 正人

同右 日野市大字日野五百五十三番地 伊野 貴伸

二
就任
就任年月日 令和五年三月二十九日

役職名 住 所 氏 名 備考
理事 日野市栄町四丁目二十番地の九 福島 久夫 理事長

同右 日野市大字日野六千一 谷 一男

同右 日野市大字日野五百五十三番地 伊野 貴伸

監事 日野市栄町四丁目十六番地の五 福島 幹男
員外監 日野市西平山五丁目五番地の十一 渡邊 秀樹

発行所 東京都新宿区西新宿二丁目八番一号 郵便番号 163-8001
定価 本号 一箇月 六、六〇〇円 (郵送料を含む)
印刷所 勝美印刷株式会社 東京都文京区白山一丁目十三番七号 郵便番号 113-0001
電話 〇三(五三三二)一一一一(代) 電話 〇三(三八二二)五二〇一(代)

