

## 第7章 調査結果に基づく影響予測及び環境保全措置の検討

調査結果に基づく影響予測及び環境保全措置の検討については、事後調査報告書（第10回）の報告対象となる項目を対象とするものとした。

### 第1節 調査結果の検証

#### 1. 地形・地質調査

##### (1) 予測結果

注目すべき地形については、竜の口橋梁が竜の口溪谷を横断していることから、橋脚の設置や、工事中における工事用道路や仮設栈橋の設置により、溪谷の急斜面が改変による影響を受ける可能性があるとして予測した。

##### (2) 事後調査結果

地下鉄東西線開通後の状況及び出水・融雪による橋脚周辺の法面等への影響を把握するため、集中豪雨発生後の平成29年9月（2回、開通21ヶ月後）、10月（開通22ヶ月後）、融雪期の平成30年3月（開通27ヶ月後）に現地踏査を実施した。

現地踏査の結果、架設栈橋の撤去箇所周辺の法面植生工については、前回調査時（平成28年8月、平成29年3月）と比べて植生が発達し、急斜面の土砂流出の防止が図られていることを確認した。但し、急傾斜部については、周辺の法面と比べて植生の発達が遅い箇所がみられた。

なお、地下鉄東西線の開通により重要な地形・地質に変化が生じている箇所は認められなかった。また、竜の口橋脚周辺の表層崩壊箇所（事後調査報告書（第9回）報告内容）については、平成29年9月にすべり抑制抗の設置、盛土による復旧工事が行われ、その後の出水後及び融雪期のモニタリングにおいても崩壊の進行等はみられなかった。

左岸側の集水桝については、雨水の流下状況を把握するため、降雨時に調査を実施したが、雨水は側溝の水路や集水桝内を流れており、越水等は確認されなかった。

## 2. 植物調査

### (1) 予測結果

評価書においては、「工事の実施により、地形が改変され、植物個体及び群落が消滅する。また、改変部の樹木の伐採により、周辺の気温や日照、土湿等に変化が生じ、伐採後の裸地等に先駆的に生育する種等が生育し、周辺の植物相及び植生が一時的に変化する。しかし、改変はわずかであり、周辺には生産性の高い土壌である適潤性褐色森林土や適潤性淡黒色土等が広く分布しており、植物の再生産や植生の回復が比較的早いと考えられること、新たに生育する種は、調査地域及び周辺から供給されると考えられることから、調査地域全体の植物相及び植物群落に与える影響はほとんどないと予測される。注目すべき群落のうちモミ群落については、直接改変域から20mの地点までに分布があることから、周辺の気温や日照、土湿等に変化が生じ、本群落が衰退する可能性がある。(環境影響評価書：第12章 対象事業に係る環境影響評価の総合的評価：表12-12 環境影響評価選定項目ごとの調査、予測、評価結果の概要(p.12-13)を要約)」とした。

### (2) 事後調査結果

#### 1) 本設道路（(仮称)動物公園駅前広場）の調査

##### ① 植物種及び植物群落の分布状況及び生育環境の状況

南側緑地の林縁部の切土法面は、全体的に植被率が増加しており、ヒメムカシヨモギやオオアレチノギク等の外来種の一年草は減少し、ヨモギやススキ、クズなどの在来の多年草が増加していた。また、ヌルデやヤマハギ、バッコヤナギ、オノエヤナギ等の木本の生育が確認された。

また、巡回調査時に重点対策外来種に指定されているセイタカアワダチソウ、オオブタクサの除去を実施した。

以上より、予測結果通り、事業の実施により改変が生じた箇所の植生の回復は、法面植生工による法面保護の実施により比較的早いと考えられた。また、環境保全措置としてセイタカアワダチソウ、オオブタクサの除去を行うなど、実行可能な範囲で環境への影響の低減が図られたものとする。

### 3. 動物・生態系調査

#### (1) 予測結果

事業の実施による重要な種の分布及び生息環境に与える影響は小さいと予測した。ただし、巣を移す習性のあるオオタカについては、今後改変部周辺で繁殖を行う可能性があると考えられる。

#### (2) 事後調査結果の検討

##### 1) オオタカ [ ] について

予測結果にあるオオタカの習性のとおり、平成 18 年～20 年にオオタカ [ ] が [ ] で繁殖したため、繁殖に利用した巣やその周辺の巣の土台となりうる [ ] を封鎖し、平成 18 年に設置した人工巣への誘導を促したところ、平成 21 年以降はオオタカが工事箇所から 200m 以上離れた人工巣 [ ] (平成 21 年)、人工巣 [ ] (平成 22 年、平成 23 年(途中失敗))、人工巣 [ ] (平成 24 年) 及び人工巣 [ ] (平成 25 年) で繁殖した (表 6.3.2-2 及び図 6.3.2-1 参照)。平成 26 年以降は自ら造巣した [ ] (平成 26 年、平成 27 年)、 [ ] (平成 28 年、平成 29 年、平成 30 年(途中失敗)) において繁殖を続けている。

平成 29 年、平成 30 年の事後調査結果に基づくオオタカ [ ] についての検討結果は以下に述べるのとおりであり、 [ ] による大きな影響は生じていないと考えられる。

##### ① 繁殖への影響

- ・ [ ] は、 [ ] で繁殖し、平成 29 年はヒナ 2 個体が巣立ちに成功した。平成 30 年は同じ [ ] で繁殖したが、抱卵の途中で失敗したものと考えられる。失敗の直接の原因は、外敵による卵の捕食と考えられる。

⇒ [ ] が繁殖を妨げた可能性は低い。

##### ② 行動圏への影響

- ・ [ ] は継続的に高利用域に含まれており、 [ ] を避けて行動している様子は見られない。

⇒ [ ] が行動圏に大きな影響を与えた可能性は低い。

##### ③ 採餌への影響

- ・ [ ] でのハンティングを確認した。

⇒ [ ] が採餌を妨げた可能性は低い。

#### ④ [ ] 及び地下鉄車両の影響

- ・ [ ] 付近にとまっている際、 [ ] 地下鉄車両を気にする様子は無かった。
  - ・ [ ] 内で抱卵している際も、 [ ] を気にする様子は無かった。
  - ・ [ ] を避けて行動している様子は見られない。
- ⇒ [ ] や地下鉄車両の運行が [ ] の行動や繁殖に影響を与えた可能性は低い。

#### ⑤ オオタカ [ ] の繁殖失敗について

今回、平成 30 年のオオタカ営巣期において、繁殖に利用した [ ] に近い所で別事業である [ ] が行われた。 [ ] と工事箇所との位置関係は図 7.1.3-1 のとおりであり、概略工事工程は表 7.1.3-1 のとおりである。工事にあたっては、事前に [ ] に対してオオタカの繁殖に対する配慮に係る要請を行っており、 [ ] ではオオタカを工事に馴れさせるため営巣期以前からの着工（コンディショニング）や、図 7.1.3-1 のとおり騒音軽減のため工事期間中における [ ] といった環境保全措置を実施した。

この期間の騒音測定結果は図 7.1.3-1 及び表 7.1.3-2 のとおりであり、騒音レベルは 3 月、4 月に高かったが、5 月には昨年の工事着工前と同じレベルにまで低下し、6 月上旬には再び高くなっていた。工事工程との関係から、工事が継続される中で工種によって騒音レベルの増減があり、 [ ] に伴って比較的大きな騒音が発生していたものと考えられる。しかし、このような状況の中でオオタカは例年どおり営巣・抱卵を行ったこと、繁殖が失敗したと推定される 5 月中旬から下旬の抱卵期には大きな騒音が発生する取壊し工事は行われていなかったこと、繁殖失敗後も親鳥は [ ] 付近に執着してハシブトガラスを追い出す行動をとっていたことから、工事に伴う影響によって繁殖が失敗した可能性は低いと考えられる。

なお、親鳥はヒナが孵化した後に卵殻を巣から離れた場所に捨てに行くため、巣の直下で卵の形状をとどめたような大きな卵殻を発見することはほとんどないが、営巣確認調査において巣の直下で卵の形状を半分とどめた状態の卵殻が確認されたこと、また、ビデオ調査においてハシブトガラスとの種間関係で抱卵中でも巣を空けることがあり、外敵に対して卵が無防備になる時間があることが確認されたことから、孵化の前に卵が外敵に捕食されたことが直接的な原因となって繁殖に失敗したものと推察される。

注目すべき種保護の目的から確認位置等については  
公表しないこととしております。

図 7.1.3-1 工事箇所と ■ との概略位置関係

表 7.1.3-1 概略工事工程

<p>注目すべき種保護の目的から確認位置等については 公表しないこととしております。</p>
--

表 7.1.3-2 騒音測定結果

期日	Leq	L5	L95	平均風速	備考
平成 29 年 5 月 10 日	41.8dB	46.0dB	36.0dB	3.0m/s	工事着工前
平成 29 年 6 月 5 日	44.5dB	48.4dB	38.1dB	4.5m/s	工事着工前
平成 30 年 3 月 14 日	51.9dB	57.4dB	42.6dB	5.2m/s	強風の影響あり 竜の口橋梁で工事音が良く聞こえた
平成 30 年 4 月 12 日	49.6dB	54.5dB	40.9dB	6.3m/s	強風の影響あり 竜の口橋梁では工事音は聞こえない
平成 30 年 5 月 8 日	42.0dB	46.2dB	36.2dB	2.4m/s	竜の口橋梁では工事音は聞こえない
平成 30 年 6 月 6 日	47.6dB	52.7dB	38.3dB	1.9m/s	竜の口橋梁で工事音が良く聞こえた

※測定値は概ね 9 時～16 時の間に 10 分間隔で Leq 等を算出し、それを平均した値である。平均風速は仙台管区気象台の 9 時～16 時の平均値である。

## 2) その他のオオタカについて

██████████は、平成22年から平成26年に██████████で繁殖に成功したが、それ以降は出現が減少し、近年は生息そのものが確認されなくなった。██████████が繁殖に成功した期間は東西線事業の工事期間と概ね符合しており、東西線事業が██████████の繁殖に影響した可能性は低いと考えられる。生息が確認されなくなった理由としては、もともと調査地域にはオオタカは██████████の一つがいしか生息しておらず、██████████工事等の人為によって環境が攪乱されたことで一時的に██████████が入り込む余地が生じたが、工事の終息とともにもとの状態に戻ったことが考えられる。このことは、前回報告したように██████████と██████████の巣間距離が約1kmと例外的に接近していたことから類推される。

██████████は、継続して繁殖を行っており、平成30年は繁殖に成功した。██████████の繁殖場所は██████████から離れているため、██████████による影響は生じていないと考えられる。

## 3) ハヤブサ██████████について

██████████は、同様な地域に生息し続けており、同じ巣穴で続けて繁殖に成功している。平成29年、平成30年の事後調査結果に基づくハヤブサ██████████についての検討結果は以下に述べるとおりであり、██████████による大きな影響は生じていないと考えられる。

### ① 繁殖への影響

- ・██████████は、██████████で繁殖し、ヒナ3個体が巣立ちに成功した。
- ⇒██████████が繁殖を妨げた可能性は低い。

### ② 行動圏への影響

- ・行動圏に大きな変化はなく、██████████にも出現した。
- ⇒██████████が行動圏に大きな影響を与えた可能性は低い。

### ③ 採餌への影響

- ・██████████でのハンティングを確認した。
- ⇒██████████が採餌を妨げた可能性は低い。

### ④ ██████████及び地下鉄車両の影響

- ・██████████からは██████████を視認することはできない。
- ⇒██████████や地下鉄車両の運行が██████████の行動や繁殖に影響を与えた可能性は低い。

#### 4) その他のハヤブサについて

■■■■■は同じ巣穴で続けて繁殖に成功している。■■■■■の繁殖場所は工事箇所から離れているため、■■■■■による影響は生じていないと考えられる。



## 4. 廃棄物等調査

### (1) 予測結果

#### 1) 廃棄物の発生量及び処理状況

評価書においては、工事の実施により発生する建設廃棄物として、主要なものは道路掘削などで発生するアスファルト・コンクリート塊があげられており、その他、廃包装材料、木くず、その他雑芥（廃プラスチック、金属くず等）が発生するがその量は僅かであると予測している。

予測結果は表 7.1.4-1 に示すとおりであり、2 車線（暫定）<sup>①</sup>工事においてアスファルト・コンクリート殻が 6,300m<sup>3</sup>発生すると予測している。

#### 2) 残土の発生量および処理状況

建設発生土は、主に開削工事、トンネル工事などにより発生するものであり、評価書においては、建設発生土量、事業内再利用土量、残土量の発生を予測している。

予測結果は表 7.1.4-2 に示すとおりであり、2 車線（暫定）の工事において、残土発生量 255,000m<sup>3</sup>に対して再資源化率が 19.6%、2 車線（駅前広場）の工事において、残土発生量 182,000m<sup>3</sup>に対して再資源化率が 14.3%と予測している。

### (2) 事後調査結果

#### 1) 廃棄物の発生量及び処理状況

評価書における予測結果および平成 30 年 3 月時点における建設廃棄物の発生量を、表 7.1.4-1 に示す。なお、現時点において 4 車線供用時に整備対象となる路線での工事は施工されていないため、2 車線（暫定）および 2 車線（駅前広場）の工事における発生量を示している。

アスファルト・コンクリート殻は、2 車線（暫定）における工事において 3,248.10m<sup>3</sup>、および評価書段階では計画されていなかった 2 車線（駅前広場）の工事において 1,503.35m<sup>3</sup>が発生している。これらを合わせた現時点での実績数量は、4,751.45m<sup>3</sup>と 2 車線（暫定）工事において予測された発生量（6,300.00m<sup>3</sup>）の約 75%である。但し、評価書の 2 車線（暫定）工事における発生量は現在未着工区間の発生量も含めた値である。なお、これらの廃棄物は全て再生処理工場において再生化されている。

評価書で発生数量が僅かであると予測された木くずは、現時点での実績数量が 2 車線（暫定）で 1,453.89m<sup>3</sup>、2 車線（駅前広場）で 2,344.20m<sup>3</sup>となっている。詳細設計の時点ではそれぞれ 1,470.50m<sup>3</sup>、2,314.00m<sup>3</sup>と予測されており、設計数量と実績数量はほぼ同様となった。なお、これらは全て再生処理されている。

廃プラスチックは 2 車線（暫定）で 28.10m<sup>3</sup>、2 車線（駅前広場）で 135.33m<sup>3</sup>、金属くずは 2 車線（暫定）で 19.29m<sup>3</sup>、2 車線（駅前広場）で 13.38m<sup>3</sup>となっており、予測結果どおり発生量は僅かである。

<sup>①</sup> 「2 車線（暫定）」には、評価書時点では詳細計画が未定であったために予測対象としなかった仮設道路（川内旗立線取付道路）による発生量を含むものである。

表 7.1.4-1 (1) 建設廃棄物の予測結果と発生量

(単位:m<sup>3</sup>)

評価書と実績の比較	2車線(暫定) <sup>※2</sup>				2車線(駅前広場) <sup>※3</sup>			
	コンクリート 殻(無筋)	コンクリート 殻(有筋)	アスファ ルト殻	発生量 (合計)	コンクリート 殻(無筋)	コンクリート 殻(有筋)	アスファ ルト殻	発生量 (合計)
評価書	-	-	-	6,300.00	-	-	-	-
設計数量※1(H30.3)	547.55	596.20	1,605.07	2,748.82	444.13	343.30	283.20	1,070.63
実績数量(H30.3)	641.62	733.71	1,872.77	3,248.10	685.72	366.44	451.19	1,503.35
差(実績-設計)	94.07	137.51	267.70	499.28	241.59	23.14	167.99	432.72
再資源化	641.62	733.71	1,872.77	3,248.10	685.72	366.44	451.19	1,503.35
再資源化率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

表 7.1.4-1 (2) 建設廃棄物の予測結果と発生量

(単位:m<sup>3</sup>)

評価書と実績の比較	2車線(暫定) <sup>※2</sup>				2車線(駅前広場) <sup>※3</sup>		
	木くず	廃プラス チック	金属くず	建設汚泥	木くず	廃プラス チック	金属くず
評価書	-	-	-	-	-	-	-
設計数量※1(H30.3)	1,470.50	0.00	11.70	858.40	2,314.00	0.00	13.20
実績数量(H30.3)	1,453.89	28.10	19.29	858.40	2,344.20	135.33	13.38
差(実績-設計)	-16.61	28.10	7.59	0.00	30.20	135.33	0.18
再資源化	1,453.89	28.10	19.29	858.40	2,344.20	135.33	13.38
再資源化率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

※ 1 設計数量は、本事後調査報告書で報告している工事（着手済み）の詳細設計より想定された廃棄物の発生量を記載したものである。

※ 2 2車線(暫定)は、仮設道路(川内旗立線取付道路)及び動物公園駅広工区 既設道路改良工事、川内駅周辺整備工事における発生量を示している。

※ 3 2車線(駅前広場)は(仮称)動物公園駅前広場の工事における発生量を示している。

## 2) 残土の発生量及び処理状況

評価書における予測結果および平成 30 年 3 月時点における残土の発生量及び再資源化率を表 7.1.4-2 に示す。なお、現時点において 4 車線供用時に整備対象となる路線での工事は施工されていないため、2 車線（暫定）および 2 車線（駅前広場）の工事における発生量を示している。

平成 29 年度に発生した残土量は、2 車線（暫定）及び 2 車線（駅前広場）工事に伴って発生したものであり、発生した建設発生土から再利用土量（事業内・外）を除いた土量となっている。

2 車線（暫定）工事に伴う建設発生土は、平成 22 年 4 月から平成 30 年 3 月までの間で 31,848.2m<sup>3</sup>であり、このうち自工区処理分が 3,615.9m<sup>3</sup>、隣接工区への排出分が 193.0m<sup>3</sup>、計 3,808.9m<sup>3</sup>が埋め戻しによる事業内利用された。また、事業外で 170.0m<sup>3</sup>が再利用され、残りの 27,869.3m<sup>3</sup>が建設現場から搬出される残土となった。

2 車線（暫定）工事に伴う建設発生土量は 31,848.2m<sup>3</sup>であり、予測結果(255,000.0m<sup>3</sup>)を大きく下回っている。但し、評価書の 2 車線（暫定）工事における発生量は現在未着工区間の発生量も含めた値である。事業内再資源化率（建設発生土の埋め戻し率）は 12.0%となり、評価書の予測結果の再資源化率（19.6%）と比較して、低い結果となっていた。また、残土量（場外搬出土量）は予測結果（205,000.0m<sup>3</sup>）の約 1 割程度であった。

2 車線（駅前広場）工事に伴う建設発生土は、平成 18 年 12 月から平成 30 年 3 月までの間で、230,433.3m<sup>3</sup>であり、このうち自工区処理分が 17,177.6m<sup>3</sup>、隣接工区への排出分が 18,171.0m<sup>3</sup>、計 35,348.6m<sup>3</sup>が埋め戻しによる事業内利用された。また、事業外で 562.0m<sup>3</sup>が再利用され、残りの 194,522.7m<sup>3</sup>が建設現場から搬出される残土となった。

2 車線（駅前広場）工事に伴う建設発生土量は 230,433.3m<sup>3</sup>であり、予測結果（182,000.0m<sup>3</sup>）を上回る結果となっている。予測結果については、予備設計を基に概算数量を算出しているが、事後調査結果については、詳細設計が進むことで細部の土量まで集計するため、予測結果と差異が生じたものと考えられる。再資源化率については、工事現場で発生した建設発生土による埋め戻しを行った結果、事業内再資源化率（建設発生土の埋め戻し率）は 15.3%となり、評価書の予測結果の再資源化率（14.3%）を上回っている。

なお、場外搬出した土砂は、残土受入地において適切に処分を行った。

以上のことから、建設発生土の現場内利用を図ることにより、事業の実施者による環境保全措置が適切に行われていると考えられた。

表 7.1.4-2 残土発生量及び再資源化率（埋め戻し率）

項目	2車線（暫定）			2車線（駅前広場） <sup>※3</sup>		
	予測結果 <sup>※1</sup>	事後調査結果 <sup>※2</sup>	備考	予測結果	事後調査結果	備考
建設発生土量 <sup>※4</sup>	255,000.00 m <sup>3</sup>	31,848.2 m <sup>3</sup>		182,000.00 m <sup>3</sup>	230,433.3 m <sup>3</sup>	
再利用土量	事業内（埋め戻し量）	50,000.00 m <sup>3</sup>	3615.9 m <sup>3</sup>	26,000.00 m <sup>3</sup>	17,177.6 m <sup>3</sup>	自工区内処理分
			193.0 m <sup>3</sup>		18,171.0 m <sup>3</sup>	隣接工区への排出分
	事業外	—	170.0 m <sup>3</sup>	—	562.0 m <sup>3</sup>	他事業への排出分
残土量（場外搬出土量）	205,000.00 m <sup>3</sup>	27,869.3 m <sup>3</sup>		156,000.00 m <sup>3</sup>	194,522.7 m <sup>3</sup>	
事業内再資源化率 <sup>※5</sup>	19.6%	12.0%		14.3%	15.3%	

※1 2車線（暫定）の予測結果は計画路線全線を対象としており、現在未着工区間（トンネル等を含む計画路線の約8割が未着工）の発生量も含めた値である。

※2 2車線（暫定）の事後調査結果は動物公園駅前広工区 既設道路改良工事における発生量を示している。川内旗立線取付道路の工事で発生する建設発生土については、事後調査報告書（第3回）において、掘削量に対して盛土量が多く、建設発生土は全て現場内にて再利用しており、残土処分及び隣接工区等への搬出が行われていないため、残土発生量に計上しないものとしている。

※3 2車線（駅前広場）は(仮称)動物公園駅前広場の工事における発生量を示す。

※4 建設発生土量は、再利用土量と残土量（場外搬出土量）の合計値である。

※5 事業内再資源化率は、建設発生土量に対する本事業の工事（自工区、隣接工区）で再利用された土量の割合を示している。

## 第2節 環境保全措置の検討

### 1. 地形・地質

注目すべき地形としての竜の口溪谷への地下鉄東西線の供用による影響については、開通後に変化が生じている箇所は認められなかった。

また、過年度に確認された橋脚周辺の表層崩壊箇所については、平成29年9月に復旧工事が行われ、その後の出水期及び融雪期のモニタリングにおいても右岸・左岸共に崩壊の進行等は確認されなかった。

なお、集水桝、排水路の土砂・落ち葉等の堆積については竜の口橋りょうの管理用通路維持管理の一環として、必要に応じて交通局にて側溝清掃を継続的に実施する予定である。

以上のことから、引き続き、造成法面及び竜の口溪谷への影響の把握を目的としてモニタリングを行うこととする。

### 2. 植物

#### (1) 仮設道路（川内旗立線取付道路）

環境保全措置として、重点対策外来種に指定されているセイタカアワダチソウ、オオブタクサの除草を実施した。

オオブタクサについては、除草の実施により造成法面周辺では、以前と比較して生育個体数に減少傾向が認められた。

セイタカアワダチソウについては、補強土擁壁上部の法面では、木本の成長による生育環境の変化に伴い、生育個体数に減少傾向が認められたものの、取付道路沿道の隣接法面については、個体数・分布範囲の低減効果は認められなかった。但し、除草時は出来るだけマツ等の木本を残し、刈り取らないように配慮していることから、今後は時間をかけて木本が成長し、セイタカアワダチソウは減少してくものと考えられる。

以上のことから、実行可能な範囲で環境への影響の低減が図られるものとする。

仙台市環境影響評価審査会からの意見を踏まえ、平成30年度も引き続き、セイタカアワダチソウ、オオブタクサ等の特定外来生物<sup>②</sup>や緊急対策外来種<sup>③</sup>、重点対策外来種<sup>③</sup>に該当する種が確認された場合は、必要に応じて抜き取りや草刈等による対策を講じる予定である。

<sup>②</sup> 「特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律」(平成16年6月2日法律第78号)により指定された特定外来生物。

<sup>③</sup> 「我が国の生態系等に被害を及ぼすおそれのある外来種リスト(生態系被害防止外来種リスト)」(平成27年3月26日、環境省)により指定された緊急対策外来種、重点対策外来種。

## (2) 本設道路（(仮称) 動物公園駅前広場）

市道 25 号線の拡幅工事による切土法面については、植生が十分に発達してきており、土砂流出の防止が図られていることを確認した。林縁部の切土法面は、全体的に植被率が増加しており、ヨモギやススキ、クズなどの多年草、ヌルデやヤマハギ、バッコヤナギ、オノエヤナギなどの木本も侵入しており、在来種の比率が徐々に高くなってきている状況がみられた。

また、巡回調査時に外来種の分布状況を把握し、環境保全措置として重点対策外来種に指定されているセイタカアワダチソウ、オオブタクサの除去を実施した。

セイタカアワダチソウについては平成 28 年度より増加していたものの、木本の侵入がみられたことから、木本の成長に伴い、今後は時間をかけて減少していくことが推測される。

オオブタクサについては除草の効果が認められており、在来種の比率が高まっていることから、今後はさらに減少していくものと推測される。

これらのことから、実行可能な範囲で環境への影響の低減が図られるものとする。本設道路の工事箇所においては、平成 30 年度も引き続き、工事施工中の環境保全措置として環境影響評価書に記載した「濁水、泥水、土砂流入防止対策」、「生育地への立ち入り、利用の制限」、「移入種繁茂の場合の草刈実施」、「モニタリングの実施」を行うものとする。

また、特定外来生物<sup>④</sup>や緊急対策外来種<sup>⑤</sup>、重点対策外来種<sup>⑤</sup>に該当する種が確認された場合は、必要に応じて抜き取りや草刈等による対策を講じる予定である。

---

④ 「特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律」（平成 16 年 6 月 2 日法律第 78 号）により指定された特定外来生物。

⑤ 「我が国の生態系等に被害を及ぼすおそれのある外来種リスト（生態系被害防止外来種リスト）」（平成 27 年 3 月 26 日、環境省）により指定された緊急対策外来種、重点対策外来種。

### 3. 動物・生態系

事後調査の結果、オオタカ及びハヤブサは同様な地域に生息し続けており、繁殖も続けていることから、東西線事業に伴う大きな影響は生じていないと考えられる。今後、東西線事業に伴う影響として、XXXXXXXXXXや地下鉄車両の走行が継続するが、その影響が現状から著しく増大することはないことから、追加的環境保全措置が必要となる状況ではない。オオタカ及びハヤブサの生息については、当面現状が急激に変化することは想定されず、生息が維持され続ける可能性が高いと考えられる。このため、動物・生態系に係る事後調査は、事後調査計画のとおり供用3年後の平成30年の調査をもって終了とする。

### 4. 廃棄物等

事後調査の結果、廃棄物の減量化、再資源化、建設発生土の現場内利用と残土受入地への処分等の環境保全措置が適正に実行されていることが確認されたことから、事業者の実行可能な範囲で影響の回避、低減が図られているものと考えられる。

従って、新たな環境保全措置は行わず、今後は、これまでの環境保全措置の継続した実施を図ることとする。