1－178－2

評 価 書 案 に 係 る 見 解 書

二子玉川東地区第一種市街地再開発事業及び
東京都市計画道路幹線街路補助線街路第125号線建設事業

平成11年8月

二子玉川東地区再開発準備組合
世　田　谷　区

１．事業者の名称及び所在地

〔総括代表者〕

名　称：二子玉川東地区再開発準備組合　　　代表者：理　事　長　川辺義高
所在地：東京都世田谷区玉川二丁目21番23号

〔二子玉川東地区第一種市街地再開発事業〕
（以下、二子玉川東地区再開発事業とする）

名　称：二子玉川東地区再開発準備組合　　　代表者：理　事　長　川辺義高
所在地：東京都世田谷区玉川二丁目21番23号

〔東京都市計画道路幹線街路補助線街路第１２５号線建設事業〕
（以下、補助第１２５号線建設事業とする）

名　称：東京都世田谷区　　　代表者：世田谷区長　大場啓二
所在地：東京都世田谷区世田谷四丁目21番27号

名　称：二子玉川東地区再開発準備組合　　　代表者：理　事　長　川辺義高
所在地：東京都世田谷区玉川二丁目21番23号

２．対象事業の名称及び種類

名　称：二子玉川東地区第一種市街地再開発事業及び
東京都市計画道路幹線街路補助線街路第１２５号線建設事業

種　類：高層建築物の新築、自動車駐車場の設置、道路の改築

３．対象事業の内容の概略

３－１　対象事業の内容の概略

対象事業としては、二子玉川東地区再開発事業及び補助第１２５号線建設事業の２つの事業がある。その内容の概略は、表３－１－１に示すとおりである。なお、補助第１２５号線建設事業のうち、二子玉川東地区再開発事業区域内の拡幅部分は、二子玉川東地区再開発事業により整備するものである。

表３－１－１　事業の内容の概略

［二子玉川東地区再開発事業］

項　　　目	内　容　の　概　要
位　　　置	東京都世田谷区玉川一丁目、二丁目、三丁目
区　域　面　積	約11.2ｈａ
主　要　用　途	商業、業務、ホテル、住宅、駐車場
建　物　高　さ	約17.0～約151.1 ｍ
延　床　面　積	約417,100 ㎡（容積対象面積　約351,100 ㎡）
駐　車　台　数	約1,800 台
主たる公共公益施設等	放射第４号線（一部）、補助第４９号線（一部）、 補助第１２５号線（一部）、 補助第３２９号線（交通広場を含む）、区画道路第１号線、 区画道路第２号線、区画道路第３号線、区画道路第４号線、 街区公園、都市計画公園（一部）　等
工　事　予　定　期　間	平成13年度～平成22年度

［補助第１２５号線建設事業］

項　　　目	内　容　の　概　要
位　置　及　び　区　間	延長：約 1,010m 起点：東京都世田谷区上野毛二丁目 終点：東京都世田谷区玉川一丁目
通　過　地　域	世田谷区玉川一丁目、二丁目、上野毛二丁目
道　路　規　格	第４種第１級
設　計　速　度	60km/h
主　要　接　続　道　路	放射第４号線、補助第４９号線、 補助第３２９号線、世田谷区画街路第６号線
道　路　構　造	平面部　約 670m、トンネル部　約 340m
道　路　幅　員	25.0m
車　線　数	往復４車線
計　画　交　通　量	約18,700～約24,300台／日
工　事　予　定　期　間	平成13年度～平成22年度

３－２　対象事業の目的及び内容

３－２－１　対象事業の目的

対象事業の上位計画としては、かつて東京都の「地区中心」（第三次東京都長期計画）と位置づけられた経緯があり、東京都都市再開発方針（昭和61年11月）の「再開発促進地区」、平成９年４月には東京都業務商業施設マスタープランの「重点地区」にも位置づけられている。また、世田谷区基本計画（平成７年３月）及び世田谷区新都市整備方針（平成７年４月）の「広域生活拠点」としての位置づけもある。本事業は、こうした上位計画を踏まえて計画している。

二子玉川地区は、東京都の「地区中心」及び「業務商業重点地区」、また、世田谷区の「広域生活拠点」と位置づけられているが、当該地区の二子玉川園駅東側においては、二子玉川園駅西側に比べて、老朽化した建物も多く、また旧二子玉川園では暫定利用されているものの大規模な空閑地が活用されていない状況にある。一方、都市基盤についても、もともと交通量の多いところでありながら十分な交通広場もなく、道路の整備水準が低い状況にある。

このため、二子玉川東地区再開発事業は、道路、公園等の公共施設整備と併せて、広域生活拠点の形成に向けて、商業、業務、住居機能等を導入した良好な複合市街地を建設し、二子玉川園駅周辺の商業の活性化、土地の有効利用、交通の円滑化及び防災性の向上に資することを目的として実施する。

また、補助第１２５号線建設事業は、他の都市計画道路と一体となって、二子玉川地区の都市基盤（道路網）を形成し、地域の交通の円滑化と健全な発展に寄与することを目的として実施する。

３－２－２　対象事業の内容

（１）　位置及び区域

二子玉川東地区再開発事業用地（以下、再開発計画地とする）及び補助第１２５号線建設事業用地（以下、計画路線とする）の位置は、図３－２－１に示すとおりであり、世田谷区の南西部、神奈川県との県界近くに位置している。

再開発計画地は、東京急行電鉄の新玉川線、田園都市線、大井町線が乗り入れる二子玉川園駅をはさみ、鉄道交通の利便性の高い地区にあり、現在、住宅、商店、スポーツ・興業施設及び駐車場等として利用されている。なお、再開発計画地にはさまれて整備中の鉄道区域は、現在、鉄道事業者が二子玉川園駅施設の拡張整備工事を行っている区域である（別事業）。

計画路線は、世田谷区上野毛二丁目を起点（計画路線南東側）とし、同区玉川一丁目を終点（計画路線北西側）とする延長約1,010 mの区間であり、現在の多摩堤通りを拡幅するものである。

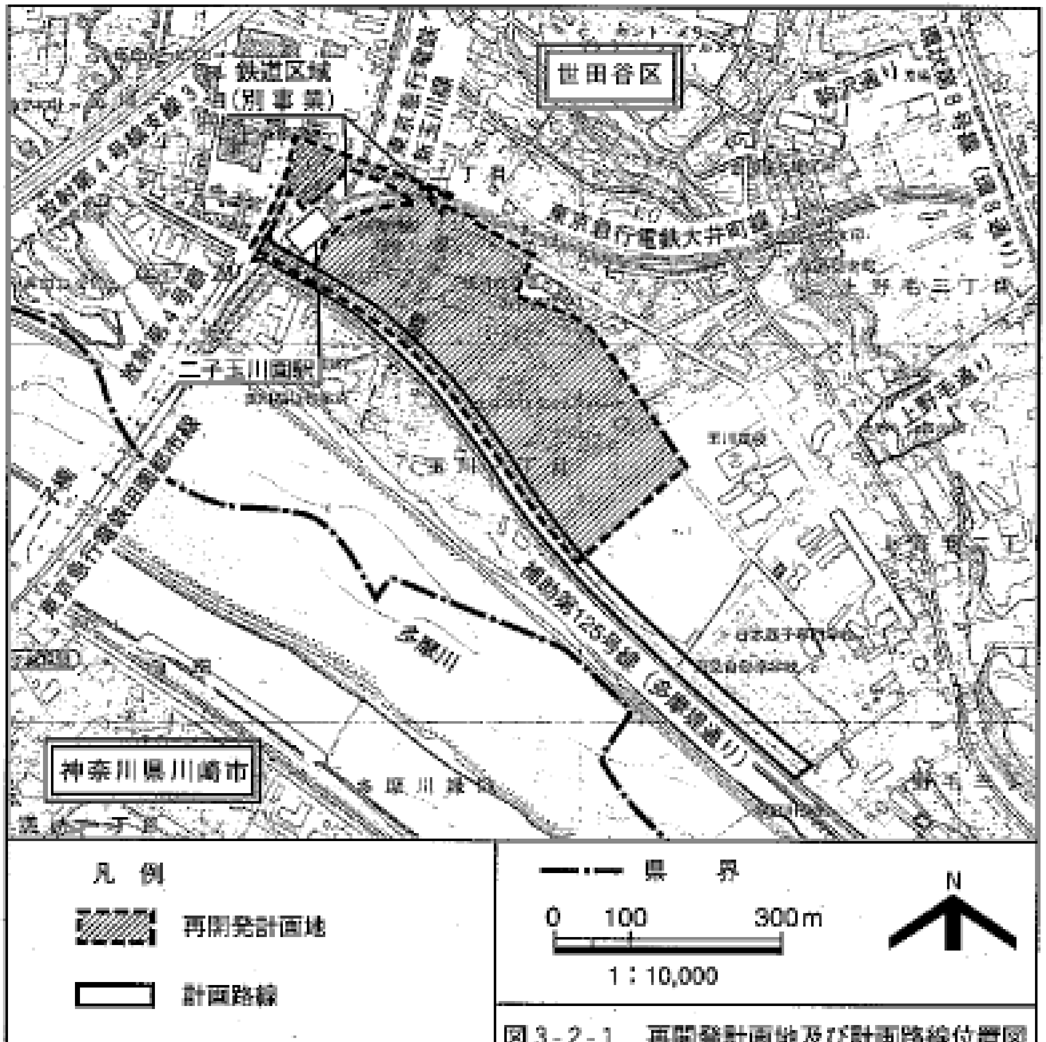


図３-２-１　再開発計画地及び計画路線位置図

（２）　計画概要

Ⅰ．二子玉川東地区再開発事業

①　配置計画

各種機能を備えた広域生活拠点にふさわしい複合市街地の創出を図るため、再開発計画地を大きく３つの街区（Ⅰ～Ⅲ街区）に分け、各街区の特性に応じた建築物等の配置計画とした。また、再開発計画地内に、各街区をつなぐ歩行者動線を確保し、有機的に結びつける計画とした。

Ⅰ街区は、商業・業務機能等を主体とした文化・余暇機能及び駅機能等が複合した街区として整備する。また、交通広場を整備し、二子玉川園駅（別事業）と一体的に結ぶ歩行者空間（広場）を同時に整備することにより、交通結節点の形成を図る。

Ⅱ－ａ街区は、人工地盤上のオープンスペースとともに、低層部に商業機能を配置し、業務・宿泊機能及び文化・余暇機能等が集積した複合街区として整備する。

Ⅱ－ｂ街区は、商業機能等を持つ駐車場棟として整備する。

Ⅲ街区は、居住者の利便性に考慮した商業機能を併せ持つ、良好な住環境を有する居住街区として整備する。また、都市計画公園（二子玉川公園）へ続く人工地盤上に、緑豊かで大規模なオープンスペースを整備する。

配置計画上の周辺環境への配慮としては、板状の建物を避け、高層棟を極力南（多摩川側）に寄せ、北側に行くにしたがって建物の高さを段階的に低くし、高層棟の足元には植栽を施す計画とした。このことは、北側隣接地域への日影の影響、並びに周辺地域への風及び景観等への影響を極力低減するよう配置したものである。

計画建物の配置は図３－２－２に示すとおりであり、イメージパースは図３－２－３に示すとおりである。

②　建築計画

建築計画の概要は表３－２－１に示すとおりである。

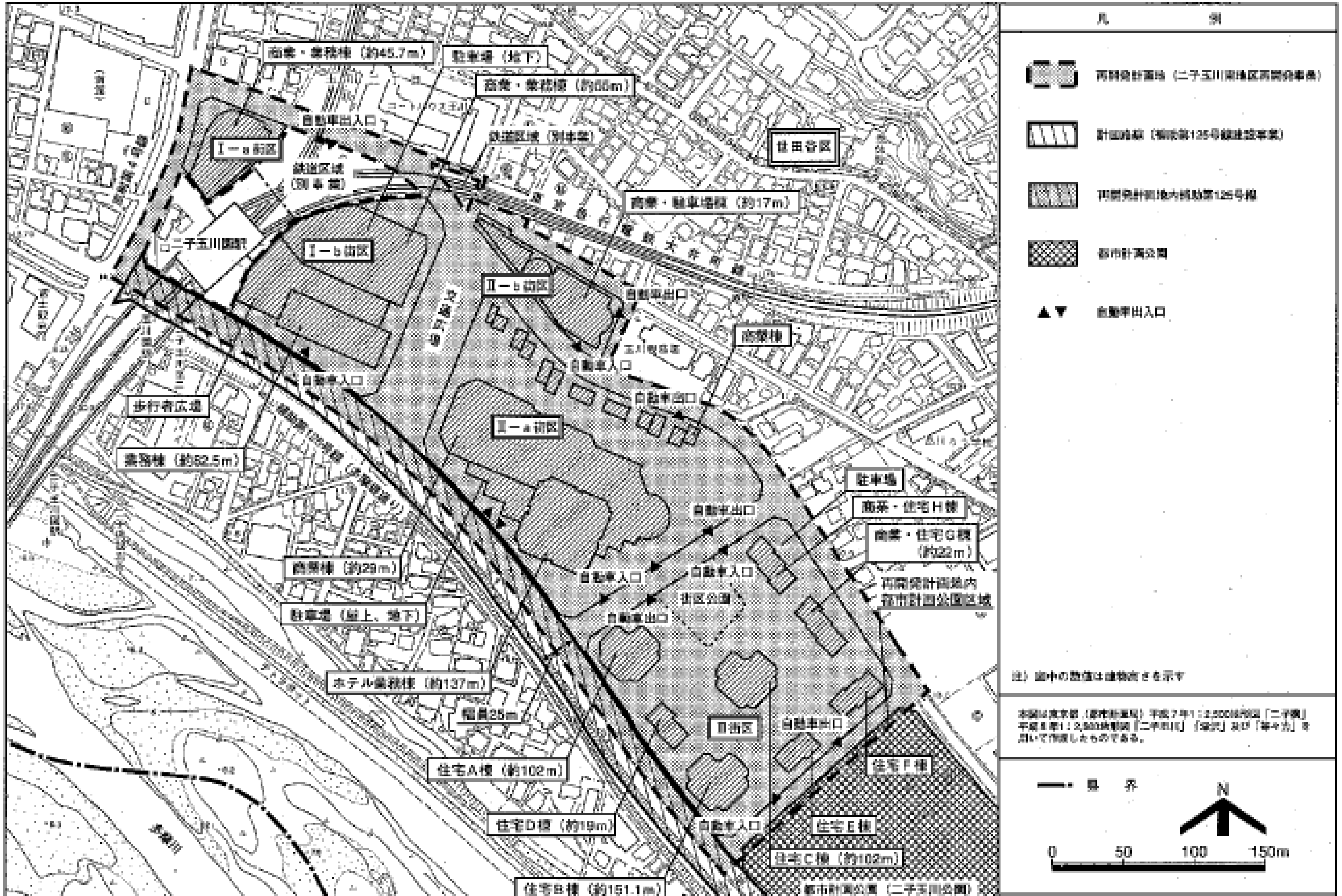


図３-２-２　計画建物の配置図

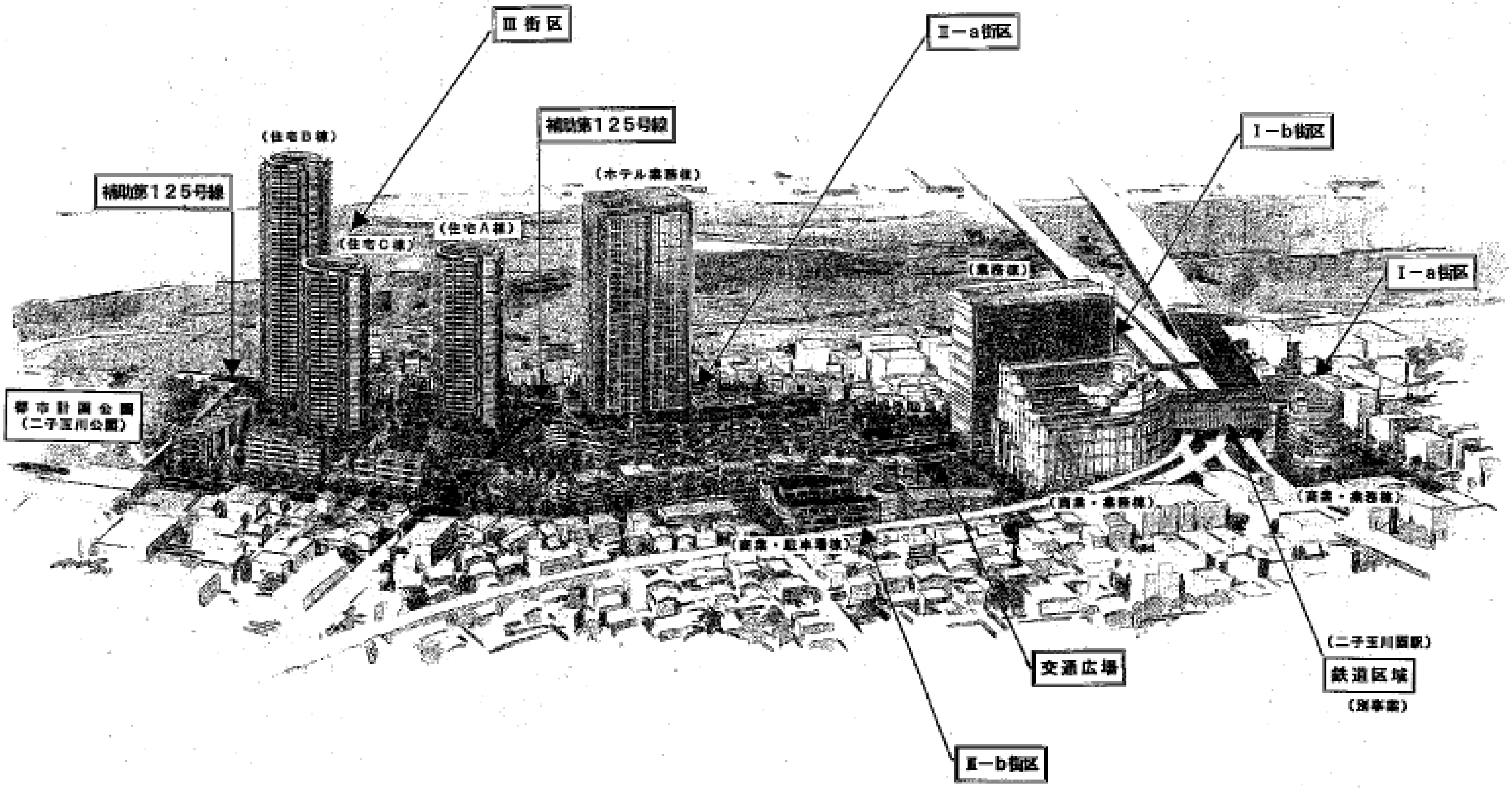


図3−2−3　イメージパース

表３－２－１　建築計画概要

項目＼街区	Ⅰ街区		Ⅱ街区		Ⅲ街区	合計
	Ⅰ－a	Ⅰ－b	Ⅱ－a	Ⅱ－b		
敷地面積（m²）	約 3,000	約 13,500	約 27,900	約 3,500	約 25,400	約 73,300
延床面積（m²） （容積対象面積）	―― 約 17,900	―― 約 88,700	―― 約142,500	―― 約 8,000	―― 約 94,000	約417,100 約351,100
最高建物高さ(m)	約 45.7	約 82.5	約137.0	約 17.0	Ａ棟約102.0 Ｂ棟約151.1 Ｃ棟約102.0 低層棟約22.0	――
主要用途	商業・業務	商業・業務 駐車場	商業・業務 ホテル （客室数約200室）・ 駐車場	商業・業務 駐車場	商業・住宅 （住宅戸数約 800戸）・ 駐車場	――
駐車場（台）	――	約200	約550	約200	約850	約1,800

Ⅱ．補助第１２５号線建設事業

（１）　計画概要

①　計画路線の位置

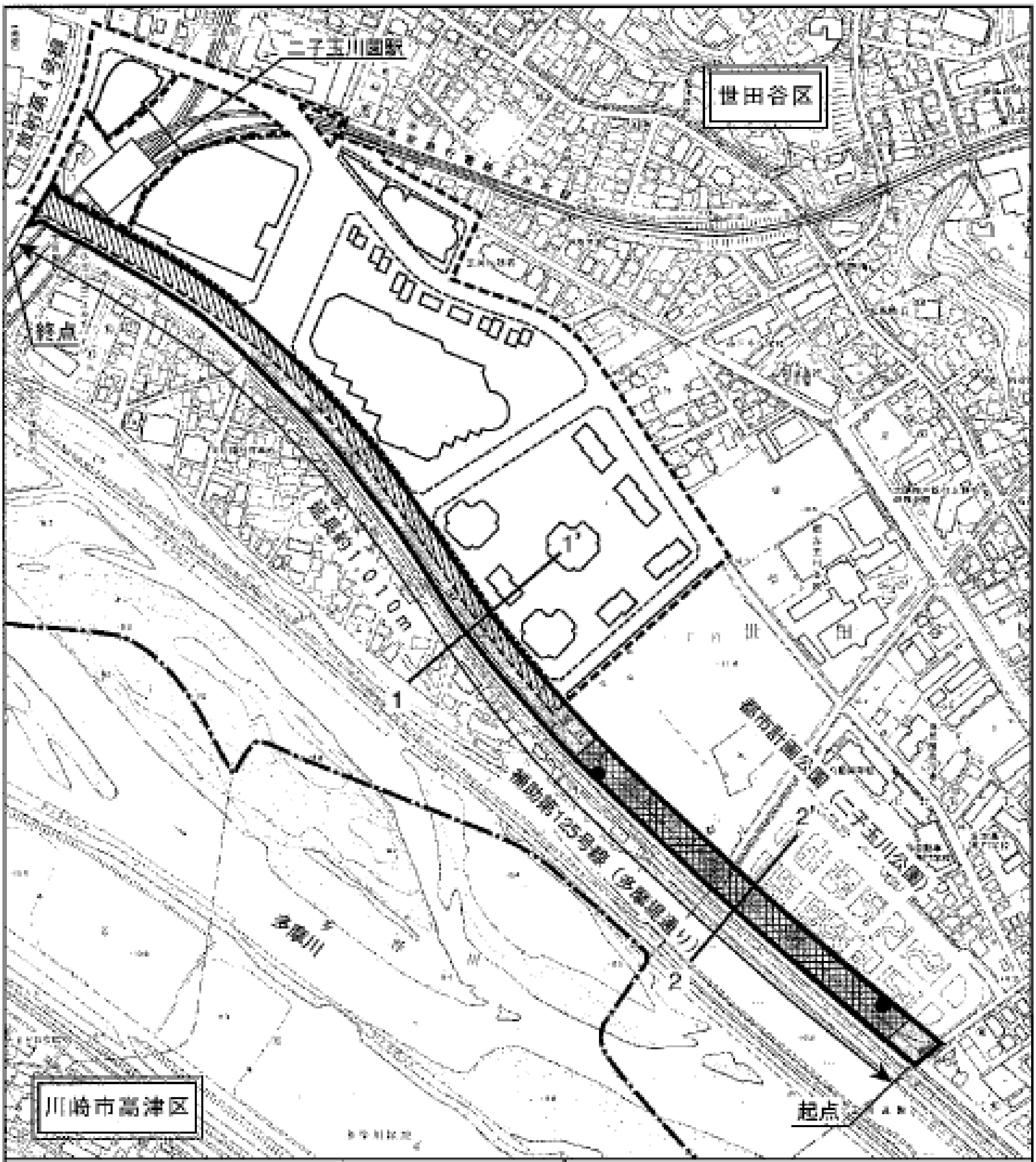
計画路線位置は、世田谷区上野毛二丁目を起点に、同区玉川一丁目を終点（放射第４号線）とする延長約 1,010ｍの区間で、事業区域位置図は図３－２－４に示すとおりである。

②　計画路線の概要

計画路線は、現在の多摩堤通り（現道幅員約７～８ｍ）を拡幅し、全体として４車線の幅員25ｍの道路整備を行い、歩道及び中央分離帯には植栽を施すものである。

道路縦断は、起点から終点までほぼ平坦である。一般部の構造は平面であるが、起点から約40～380ｍの約340ｍ区間においては、国分寺崖線、多摩川等周辺の自然環境と調和を考慮し、連続した水と緑の空間を確保するために、トンネル（ボックス）構造とした。なお、トンネル上部は、別途、世田谷区により都市計画公園の一部として同時期に整備される予定である。また、広域避難場所である多摩川河川敷と計画路線北側の住宅地域が結ばれ、防災上の強化も図られることになる。

計画路線の概要は表３－２－２に、一般部及びトンネル部の断面図、道路平面図及び縦断図は図３－２－５(1)～(2)に示すとおりである。また、計画トンネルは一方向通行であるため、各方向の出口付近に各１カ所ずつ縦流・集中換気式の換気設備を設置する計画である。なお、換気設備は、トンネル上部に建屋を設け、屋内に設置する。



凡　例

- 再開発計画地（二子玉川東地区再開発事業）
- 計画路線（補助第125号線建設事業）
- 再開発計画地内補助第125号線拡幅用地
- トンネル
- ● 換気設備（ＧＬ＋９ｍ）
- 1−1'：道路一般部断面位置
- 2−2'：トンネル部断面位置

本図は東京都（都市計画局）平成７年1：2,500地形図「二子橋」平成６年1：2,500地形図「二子玉川」「深沢」及び「等々力」を用いて作成したものである。

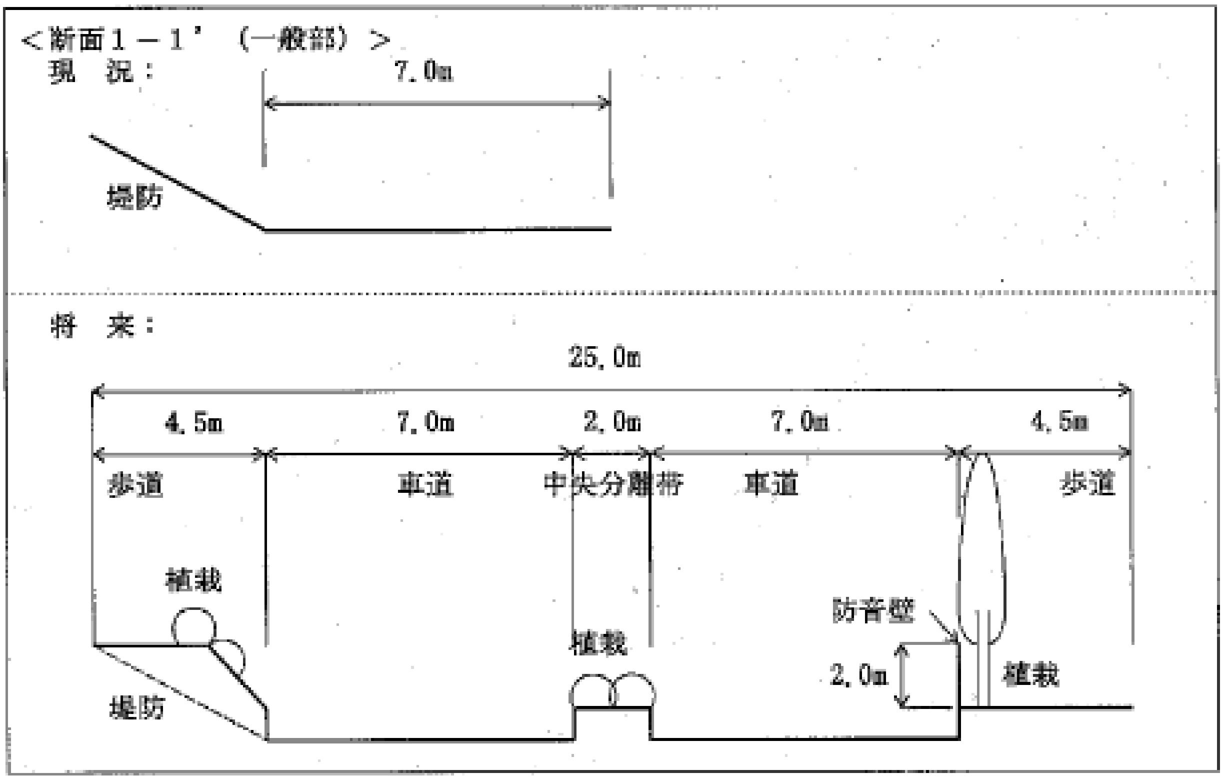
—·— 県　界

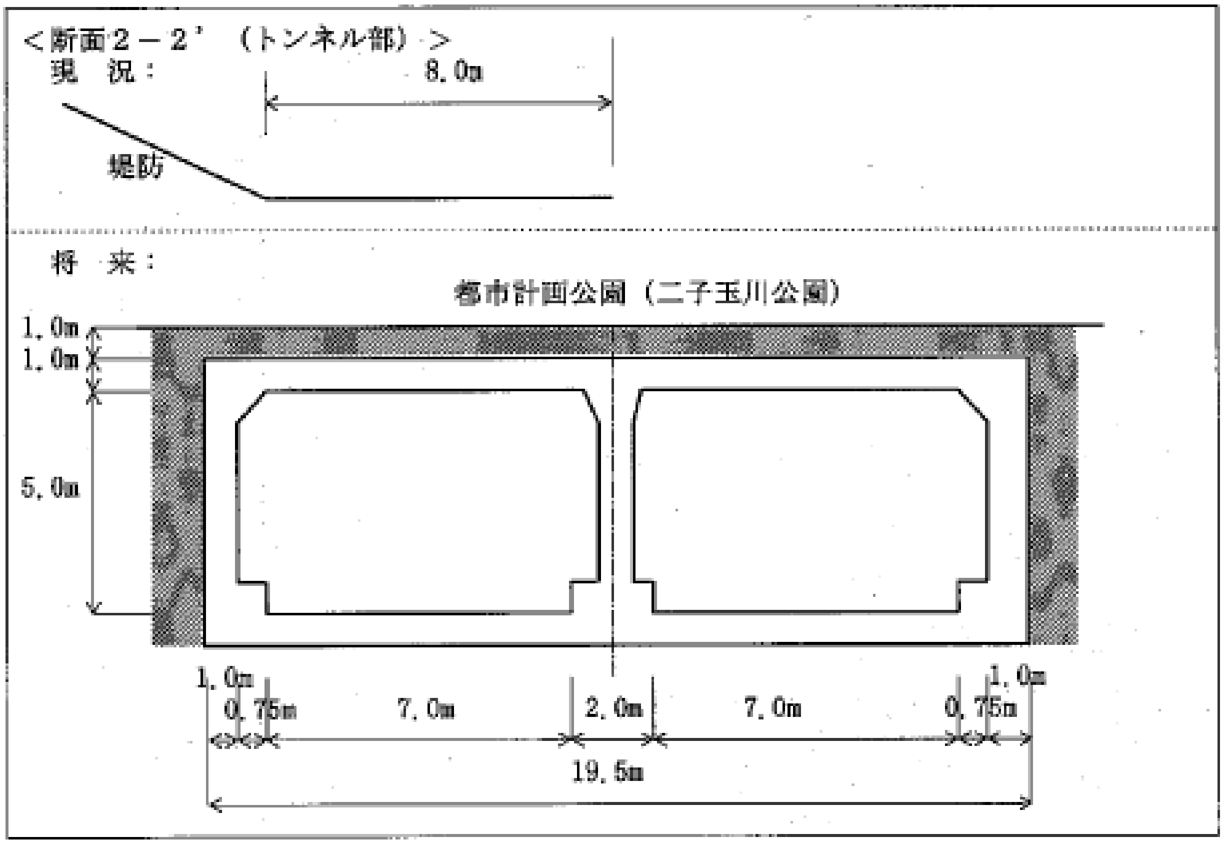
N

0　100　200　300m

1：5,000

図３-２-４　事業区域位置図

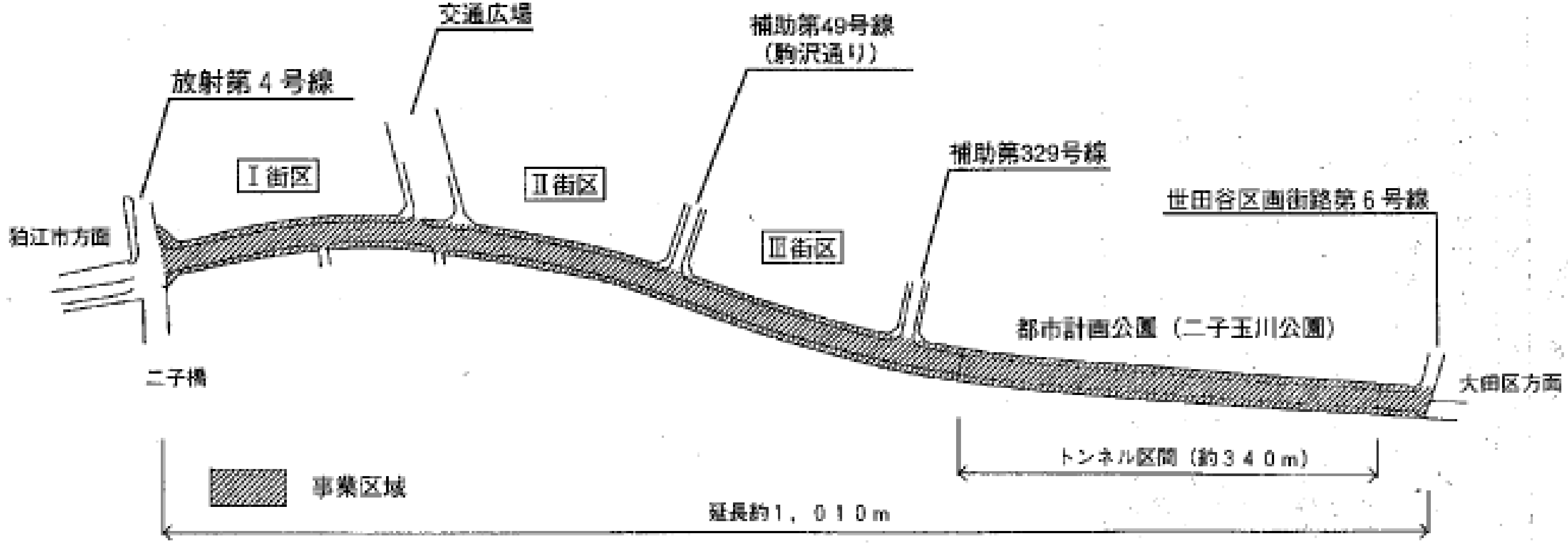




注１）一般部とトンネル部のＧＬは同じである。
　２）断面位置は、図３－２－４に示した。

図３－２－５(1)　道路断面図

平　面　図



縦　断　図

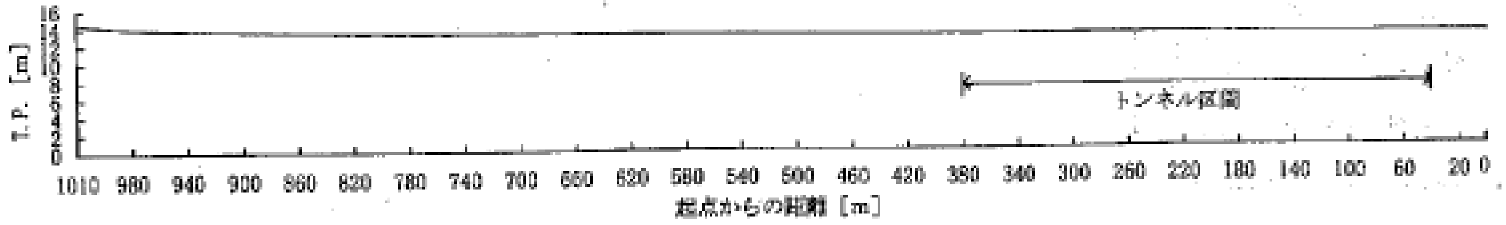


図３－２－５(2)　平面図及び縦断図

表３－２－２　事業計画の概要

項　　　　目	計　画　の　概　要
位置及び区間	延長：約1,010m　起点：東京都世田谷区上野毛二丁目 終点：東京都世田谷区玉川一丁目
道　路　幅　員	25.0m　（図３－２－５(1)参照）
車　線　数	往復４車線
通　過　地　域	世田谷区玉川一丁目、二丁目、上野毛二丁目
道　路　規　格	第４種第１級
設　計　速　度	60km/h
主要接続道路	放射第４号線、補助第49号線、補助第329号線、 世田谷区画街路第６号線
道　路　構　造	平面部　約 670m、トンネル部　約 340m
計　画　交　通　量	約18,700～約24,300台／日
工事予定期間	平成13年度～平成22年度

３－３　工　程

（１）　二子玉川東地区再開発事業

対象事業の工程は、表３－３－１に示すとおりである。

第１期工事は、Ⅰ、Ⅱ－ｂ、Ⅲ街区、道路部分を平成13年度より着手し、平成19年度の供用開始予定としている。

また、第２期工事は、Ⅱ－ａ街区を平成19年度より着手し、平成22年度の供用開始予定としている。

（２）　補助第１２５号線建設事業

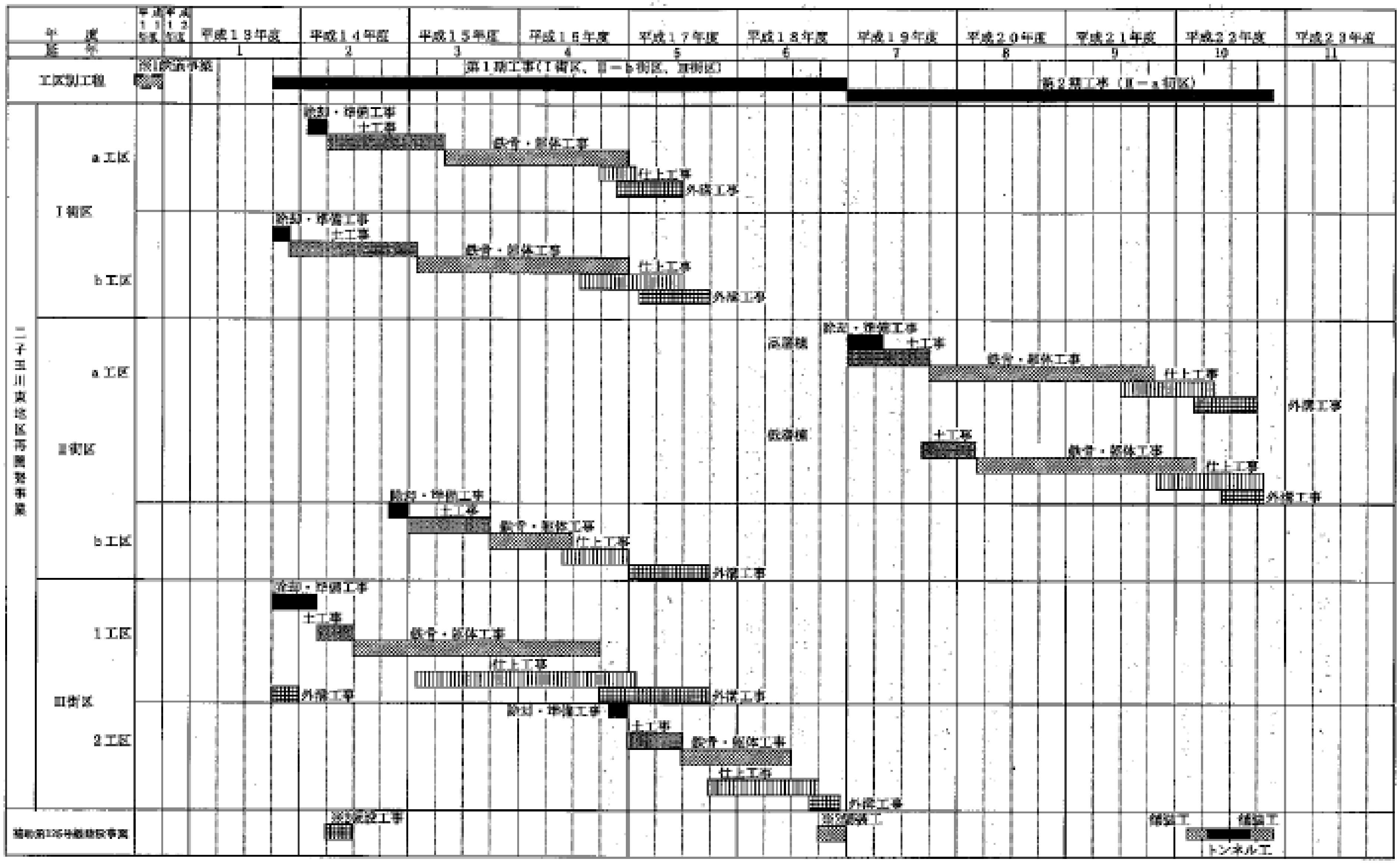
対象事業の工程は、表３－３－１に示すとおりである。

当該事業は、二子玉川東地区再開発事業に合わせ施工するものとする。

第１期工事は、二子玉川東地区再開発事業のⅠ、Ⅱ－ｂ、Ⅲ街区に面している部分を平成13年度より着手し、平成19年度の供用開始予定としている。なお、この間、二子玉川東地区再開発事業の区域内の整備部分は、同工事の作業用道路として使用した後、同事業第１期工事終了時に合わせ、整備を行う。

また、第２期工事は、二子玉川東地区再開発事業の第２期工事終了時に合わせ整備し、平成22年度の予定としている。

表３－３－１　主要工程表



注）　※１別事業の鉄道事業で、駅舎及び地下部分は平成11年度末に完了予定。
※２補助第125号線のうち、二子玉川東地区再開発事業区域に含まれる部分
※３外構工事には、インフラ関連工事を含む。

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の事業者の見解の概要

評価書案について、都民等からの意見書17,654件、世田谷区長（関係区長）及び川崎市長からの意見が提出された。

また、公聴会においては、10名の公述人により意見が述べられた。

評価書案について提出された意見等の件数の内訳は、表４－１に示す。

表４－１　意見等の件数の内訳

意　　見　　等	件　　数（件）
都民等からの意見	１７，６５４ （１，０３４*1）
公聴会での公述意見	１０
関係区長等からの意見	２ （１*2）

注）*1：（　）内は川崎市民からの意見の件数（内数）

*2：（　）内は川崎市長からの意見（内数）

４－１　都民等からの主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

都民等からの主な意見とそれらについての事業者の見解の概要は、表４－１－１に示すとおりである。

表４－１－１　都民等からの主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

項　目	大気汚染
意　見　の　概　要	見　　　解
予測年のバックグラウンド濃度の予測式が示されている。この式中の予測年排出量は、「東京都自動車排出窒素酸化物総量削減計画」に基づいて排出量が低減することを前提にして導かれている。しかし、これらの削減計画は、あくまで計画であって予測ではない。事実、1985年～93年の間の東京都23区と周辺５市における窒素酸化物の削減計画と実績は大きく乖離しているのである。このため、これまでの環境アセスメントの大気汚染の予測は、いずれも失敗している。したがって、削減計画を予測に用いることは、きわめて危険であり、過小評価の恐れが大きい。	＜再開発＞＜補125号線＞ 予測年のバックグランド濃度については、建設省令（道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境保全のための措置に関する指針等を定める省令）において、 「将来の環境の状況の推定にあたっては、国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策の効果を見込むことができる」 とされております。 これに該当するものとして、 ①大気汚染防止法による固定発生源及び移動発生源に対する規制 ②環境基本法に基づいて都道府県知事が策定した公害防止計画 ③地方自治体の条例に基づいて策定された公害防止計画 ④自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法による規制 があげられます。

本評価書案における大気質のバックグランド濃度の低減根拠は、「③地方自治体の条例に基づいて策定された公害防止計画」である東京都の「東京都自動車排出窒素酸化物総量削減計画」、「東京都自動車公害防止計画」によりました。本評価書案で採用しました低減数値は、以下に示しますような施策の実施により実現可能なものと考えております。

［窒素酸化物削減に係る国等の施策］

1)発生源対策

窒素酸化物の削減につきましては、現在、各排出源において種々の開発・対策が進められており、例えば、自動車におきましては、低公害車（ハイブリット車、汚染物質排出量低減車、電気自動車等）が市販され、税制面においても優遇措置がとられ、低公害車の普及が促されています。

国においては、中央環境審議会の答申を受けて、自動車窒素酸化物排出量の75％を占めるディーゼル車において、１台あたりの窒素酸化物排出量を車種により約１～５割削減する規制が実施されており、今後新規購入のディーゼル車は順次この規制適合車に置き換わっていくものと考えられます。ガソリン車においても、窒素酸化物排出量を平成12年～14年にかけて、概ね７割削減する規制の強化を図るとされております。

東京都においては、窒素酸化物排出量の多い貨物自動車類を使用する事業者に対し、窒素酸化物排出量を平成12年度までに10％削減することを目的に、「自動車排出窒素酸化物総量抑制指導要綱」を定め、事業者に対して「抑制計画書」及び「実績報告書」の作成、提出を求めております。

2)交通量対策

物流交通におきましては、現在、情報化・国際化の進展に加え、流通コストや流通システムに対する需要者の意識の高揚、ジャストインタイム（必要なものを「必要な量」だけ「必要な時」に合わせて必要な所へ届ける仕組み）等の物流に対するニーズの高度化・多様化等が進展しており、これらを背景とした貨物自動車輸送における多頻度小口化や積載効率の低下による貨物自動車交通量の増加等が、都市内の道路交通混雑や都市環境の悪化等の問題を招いています。

このような問題に対して、国においては、既成市街地への大型貨物車の流入を規制するなどの適正化策を長期的に展望しながら、

①環状道路等の幹線道路の整備
②物流交通の整序のための物流拠点の整備
③情報化の進展を踏まえた共同集配や荷捌きの円滑化
④物流施設の配置の合理化
⑤配車計画と経路管理等システムの効率化・高度化
⑥関連技術開発等

を進めることとしています。

項　目	大気汚染

意　見　の　概　要	見　解
この地域に１日25,400台の自動車を集中・発生させることにより、国や東京都の自動車排出窒素酸化物削減計画に逆行することになる。東京都は全国一の自動車排気ガス汚染都市である。国や東京都の環境保全対策に反するこの再開発事業は取りやめるべきである。	＜再開発＞ 本評価書案で当該再開発事業により集散する開発交通量を、「大規模開発地区関連交通計画検討マニュアル（案）」（平成６年10月　建設省都市局）に基づいて、１日あたり最大25,400台と推計しております。

当該再開発事業では開発交通量の低減を図るため、特に開発交通量の約80％を占める商業施設を主な対象として、以下の事項の対策を実施します。

1) 走行ルートの分散化、走行時間の限定等による交通量の削減

①従業員及び指定業者

従業員及び指定業者の自動車による通勤の禁止はもとより、指定業者も極力自動車の利用を抑制し、やむを得ない場合に限り走行ルートの分散化、走行時間の限定並びに回数の低減を図ります。

②テナント

商品の搬出入にあたっては、集中処理システムの導入及び大型車等の効率的な運用、並びに運送業者の特定等を行うとともに、搬出入車両の走行ルートの分散化、走行時間の限定並びに回数の低減を図ります。なお、テナント従業員に対しても上記に示す交通量の低減の徹底に努めます。

2) 来店者への公共交通利用の誘導

来店者には極力鉄道、バス等の公共交通の利用をして頂くよう積極的に呼び掛けるとともに、お買上げ商品の宅配システムの導入、期間を限定しての鉄道等の乗車券の配布等の検討を含め、公共交通事業者等との連携を図ります。

3) 周辺の商業施設との協議、調整

二子玉川地区全体の交通環境保全のため、周辺の商業施設と協力関係を形成し、駐車場の有効な利用を図ります。

また、商業施設以外の業務、ホテル等の施設についても可能な限り上記を含めた交通量の抑制策の導入を検討してまいります。

項　目	騒　音

意　見　の　概　要	見　解
(1)既存資料による騒音調査で、放射４号線、環状８号線及び多摩堤通りのすべてで、朝、昼、夕、夜のすべての時間帯で、道路交通騒音が環境基準を超えている。また、現地調査による騒音の測定結果でも、多くの地点で環境基準を超える道路交通騒音や環境騒音が認められている。そして、将来基礎交通量を現状から横這いとして算出しているにもかかわらず、平成22年度における騒音予測値が、放射４号線、多摩堤通りにおいて環境基準値を超えている。これは、現在でも騒がしいこの地域が、将来は一層ひどい騒音の街になることを意味する。	＜再開発＞ 本評価書案の当該再開発事業においては、図６－１－２(1)に示しますとおり、当該再開発事業により集散する開発交通が及ぼす影響を増加レベルという形で評価しております。 予測は、東京都環境影響評価条例の技術指針並びに（社）日本道路協会の「道路環境整備マニュアル」に基づいて行っておりますので信頼できるものと考えております。 当該再開発事業では、「６－１－１　大気汚染」の(1)のご意見に対する見解に記載しましたように種々の対策を行い、開発交通量の削減を図ってまいります。
(2)自動車交通量が、現状より１日25,400台も増えるのに、平成22年度の騒音予測が、現状より改善されてほとんどが環境基準以下になる、という予測は全く信用できない。科学的な資料と方法によらない予測には反対である。	＜補125号線＞ 多摩堤通りの現況は２車線の道路ですが、補助125号線事業の実施により４車線に拡幅されるとともに、歩道等の整備を行いますことから、工事の完了後は環境基準値を下回る予測結果となっております。

項　目	水文環境

意　見　の　概　要	見　　　解
再開発地域北側約100ｍ弱の国分寺崖線のふもとには丸子川が流れており、この川は岡本２丁目にある区立岡本民家園あたりでは、水枯れの様相を呈した湿地帯でありながら、再開発地域までの蛇行距離を含めた約1.5kmの間に、国分寺崖線からの湧水を川底で随所に見せながら、年間を通じ、かなりの水量を確保して流れている。 また、再開発地域より約１kmほどの下流では、都内で唯一残されていると言われる等々力渓谷と合流する。「地下水は建物を迂回して流れるから、全く支障はない」「地域景観特性の変化は少ない」というこの２点について疑念を抱かざるを得ません。丸子川の湧水の豊富さについては先に触れたが、往時、この地域での生活用水はすべて井戸に頼っており、この井戸水が、隣り合うＡ家とＢ家とで一方は、良質で飲料水としてくみ上げたまま使用され、いま一方ではろ過しなくては使用に耐えない状況が随所に存在していた。このことは、地下水脈がかなり複雑であることのあかしである。	＜再開発＞ 当該再開発地域周辺の地質断面の概要及び平面図を図６－１－４に示します。 当該再開発計画地を含む広い範囲に沖積層及び東京層からなる帯水層（礫層）が平面的に分布しており、地下水の供給源は、図６－１－４に示します地下水の流れから推測すると、国分寺崖線を形成する台地部からのものと多摩川からのものがあると考えられます。 また、当該再開発地域のほぼ中心線上に多摩川に沿って上流から下流への地下水の谷部が形成されており、当該地区が地下水の集積部に位置していることを示しているものと考えられます。 このことから、当該再開発計画地での地下水（地表水の浸透も含む）が多摩川及び国分寺崖線の地下水に影響を及ぼすことはないものと考えております。 国分寺崖線裾野部に分布する湧水は、国分寺崖線台地の中腹部に形成された帯水層（礫層）から供給を受けており、当該再開発地域の地下水の帯水層より高い部分に位置し、連続してはおりません。 このことから、当該再開発事業が国分寺崖線の湧水に影響を及ぼすことはないものと推察します。

項　目	植物・動物

意　見　の　概　要	見　　　解
この地域は、東京のような大都市においては、自然的な環境に富む河川生態系地域である。多摩川を中心として、武蔵野丘陵から地下水が供給され、それによって、特有の植生が成立している。また、多摩川及び河川敷を武蔵野丘陵の林地、あるいは農耕地との間に動物の往来が保障された生態系でもある。現状は、確かに人間による空地や家屋や道路などの利用によって、本来の河川生態系の姿を残していないが、現在も潜在的な河川生態系の素質を有している。 21世紀を目前にして、人間と自然の共生の重要性が強調され、そのような自然を子孫に残すことが人々の関心を呼んでいる。自然に対するこのような認識が進み、もし将来、具体的な候補地を東京に求めるとするならば、この地域は第１級の河川生態地域として子孫に誇れるような河川自然公園とすることも可能である。 現在も潜在的な河川生態系の素質を有していると言ったのは、現状であれば、自然の回復が可能だからである。しかし、この再開発事業が実施されるならば、高層ビルの建築のため、地下深くまで構築物が建設されて、地下水脈が分断され、河川生態系の構造は破壊される。また、河川自然公園に生息するはずの動物、植物の種の源泉が消滅してしまう。 そのように、将来の土地利用の多様な可能性を閉ざすような開発は、世田谷区のこれまでの施策に逆行するものと考える。	＜再開発＞ 当該再開発計画地は、過去の土地利用の経緯から植物・動物の種構成は一般に市街地で見られるものであることから、本評価書案では、植物・動物を予測・評価項目とはしておりませんが、当該再開発計画地及びその周辺の植物・動物の生育・生息状況については、平成２年、平成３年及び平成８年に現況調査を実施しており、調査結果は以下のとおりとなっています（資料編p.269～p.283 参照）。 1) 植物 当該再開発計画地は、国分寺崖線と多摩川の間の沖積地上に位置し、現況では住宅、店舗、スポーツ遊戯施設及び駐車場等による土地利用がなされており、市街化された地域ですが、人為的に植栽された樹木が分布し、緑が比較的多い地域となっています。 当該再開発計画地周辺の植物は、国分寺崖線の斜面に分布する樹林地と多摩川の河川敷に分布する水辺の植生によって大きく特徴づけられます。これらは、都市域にあっては数少ない自然植生が残された植生環境と言えます。 2) 鳥類 当該再開発計画地は、国分寺崖線や多摩川と比較すると、キジバト、ヒヨドリ、スズメ、ハシブトガラスといった都市的な鳥類の生息が中心となっていました。 当該再開発計画地周辺の鳥類は、国分寺崖線の樹林地では、シジュウガラ、コゲラ等の樹林性の種の生息が確認され、多摩川ではカモ類、サギ類、カワセミ等の水辺の種の生息が確認されています。

項　目	植物・動物

見　　　解
国分寺崖線の樹林地及び多摩川に特有の鳥類は、双方の場に住み分けられており、当該再開発計画地で見られた都市的な鳥類は、国分寺崖線の樹林地、多摩川及び計画地を行き来しているものと考えられます。 3)昆虫類 当該再開発計画地及びその周辺の昆虫類は、多摩川河川敷で河原等の環境に特有な種（ヒゲコガネ：東京都特定昆虫）が見られますが、全体としては、シオカラトンボ等のトンボ類、エンマコオロギ等のコオロギ類、アゲハ、キチョウ等のチョウ類等を主体とした市街地で一般的に見られる種構成となっています。 当該再開発計画地内に現存する緑は比較的多いものの、従来からの土地利用の中で植栽されたものを主体に構成されており、学術的に貴重な陸上植物、動物及び水生生物の生育・生息は確認されておりません。 以上のような当該再開発計画地及びその周辺の植物・動物の生育・生息状況から、「多摩川－再開発計画地－国分寺崖線」の生態系を見た場合、当該再開発計画地は、その場所自体が重要な生育・生息環境と言うよりも、多摩川と国分寺崖線の自然をつなぐ緑のネットワーク機能を有する地域と考えられます。 当該再開発事業では、再開発計画地が現在有している国分寺崖線の樹林地と多摩川に残された自然をつなぐ緑のネットワーク機能を担保するため、図６－１－５(1)～(2)に示すとおり、街区公園には国分寺崖線の斜面地に残された植生に配慮した落葉樹・常緑樹の混合林に景観木を加えた緑のコアを形成し、沿道部分には、街区公園との連続性に配慮した緑化を図る計画としています。 また、計画建物を塔状にすることで、空間を確保し、建物足下への緑化を始め、中低層建物屋上の緑化など、可能な限り緑の空間を整備する計画としています。 さらに、当該再開発計画地内並びに補助125号線事業地内の既存樹木のうち、存置可能な樹木については、極力存置に努める他、別事業で整備される隣地の都市計画公園等への移植活用を極力図る予定としております。 以上のことから、当該再開発事業の実施により、世田谷区の緑の基本計画に謳われております「多摩川の水辺と一体となる緑の空間整備」にも寄与し、将来的には、緑豊かな都市空間が形成され、現在、再開発計画地が持っている緑のネットワーク機能は確保されるものと考えております。

項　目	日照阻害

意見の概要	見　　解
説明会の場では具体的な説明はなく、再開発地域に北面する第１種住居地域について、おおむね１時間程度の日影が生ずると説明するだけであった。私の住まいは、再開発地区２Ｂ街区商業駐車場棟（約17メートルの高さ）と道路を隔てて建っており、評価書案の表５－６－５によれば、現況の日影時間１時間、計画建物によって増加する日影時間約２時間50分、日影合計３時間50分との評価書案に記載されている直近にある。この日影時間は、第１種住居地域の規制である４時間以上に抵触する寸前の数値であり、評価書案日影図５－６－３(1)、(2)、表も図も不完全で、検証資料にはならない。なぜならば、日影は再開発地域内の建物のすべてによって生ずるものであり、表５－６－５のような単純な線引きにならないと考えられる。したがって、私は、各棟別に時間別推移によって生ずる日影図を作成し、この表に、太陽との斜角度が記入されたものの提示を求める次第である。これをもとに、各開発地域に北面する住民おのおのが各住居の日影を忖度することが可能になると判断される。また、こうしたプロセスで規制を超えると審査された場合は、行政の正しい裁断を期待する。	＜再開発＞ 1)日照阻害の予測条件 日影の評価は、建築基準法に基づいて設定されている「東京都日影による中高層建築物の制限に関する条例」によって行っています。 日影の予測は、１年のうちで最も日影が長くなる（最も日影の影響が大きくなる）冬至日で行っています。 日影規制の測定面は、用途地域により地盤面からの高さ1.5ｍで規制される地域と４ｍで規制される地域があります（図６－１－６(1)参照）。日影の規制時間と測定面高さについてまとめると、表６－１－１(1)に示すとおりです。 当該再開発事業の計画建物による等時間日影図は、コンピュータによるシミュレーション結果により、Ｉ街区、Ⅱ街区、Ⅲ街区の全ての建物によって生じる日影を複合したものとして作成しました。 日影規制の詳細については、4)に示します。

項　目	日照阻害

見　　　解

2) 計画上の配慮

本事業の計画にあたり、周辺地域への日影に対して、以下のような対策を行っております。

①東西方向に長い板状の建物よりも、塔状の建物を日影が重なり合わないように分散して配置することで、北側への日影の影響を小さくするよう計画しました。
②高層棟を極力南側（多摩川側）に寄せ、北側に行くに従って建物高さを段階的に低くする計画としました。

3) 予測結果

①再開発計画地北側及び北東側に位置する第一種低層住居専用地域では、計画建物による日影時間は測定面高さ1.5mで最大１時間程度となっています（図６－１－６(2)参照）。
②再開発計画地北西側に位置する近隣商業地域では、計画建物による日影時間は測定面高さ４ｍで、規制される範囲が敷地境界から５ｍを超え10ｍ以内の範囲では最大３時間強程度となっており規制時間である５時間を下回っております。また、同じく10ｍを超える範囲では最大３時間を下回っています（図６－１－６(3)　参照）。
③再開発計画地の北東側の第一種住居地域では、計画建物による日影時間は測定面高さ４ｍで、規制される範囲が敷地境界から５ｍを超え10ｍ以内の範囲では最大３時間強程度となっており規制時間である４時間を下回っております。また、同じく10ｍを超える範囲では最大２時間強程度で規制時間である2.5時間を下回っています（図６－１－６(3)参照）。

以上の結果、計画建物により一部地域において新たな日影を生じますが、計画建物による日影時間は「東京都日影による中高層建築物の制限に関する条例」に基づく日影規制を満たしております。

なお、今後詳細に実施計画を進めて行く中で、日影の影響をより一層低減するよう建物の配置、形状等を含めた検討を行ってまいります。

4) 日影に係る法規制

建築基準法では、建築物に一定の制限を定めることで周辺住民の健康と財産の保護を図ることを目的とした日影に関する規制が、同法第56条の２に定められています。日影による周辺地域への影響は、建築基準法に基づいて設定されている「東京都日影による中高層建築物の制限に関する条例」によって規制されています。

規制される日影は１年の内で最も日影の長くなる冬至日における真太陽時の午前８時から午後４時までの日影を対象としております。真太陽時とは、東京で太陽が真南にある時刻（南中時刻）を正午（12時）としたものです。

計画建物による日影の制限は、敷地境界線から５ｍのラインと10ｍのラインの２段階で規制されています。当該再開発事業の場合には、計画地は外周道路に接していることから、敷地境界線から５ｍのライン及び10ｍのラインの設定に際し、建築基準法施行令第135条の４の２による敷地境界線の見なし規定の対象となります。

この見なし規定によりますと、計画地が幅員10ｍ以下の道路に接する場合には当該道路の中心線を敷地境界線と見なします。また、計画地が幅員10ｍを超える道路に接する場合には当該道路の反対側の道路境界線から計画地側に５ｍ返したラインを敷地境界線と見なします（図６－１－６(4)～(5)参照）。

項　目	風　害

意　見　の　概　要	見　　　　解
風害の予測をするのに風洞実験を用いているが、模型の縮尺が小さすぎるため、現地の再現性が悪く、推定誤差が大きくなる。類似の事例について現地での風観測が必要である。こんな実験による予測は信頼できない。	＜再開発＞ 1)風洞模型実験 建物の建設による風環境の変化の程度を予測する手法として、風洞模型実験によるもの、類似事例調査によるもの等が考えられますが、当該再開発事業と類似の条件下での事例がございません。

本評価書案では、過去に多くの実績があり、これらのデータに基づいた信頼できる知見が得られております風洞実験による手法を採用いたしました。

風洞模型実験による予測手法は、東京都環境影響評価条例に基づく「高層建物の新設」の実施例においても用いられている手法であり、信頼性の高いものであると考えております。

2)風洞実験用模型

風洞実験に用いる模型は、測定のし易さからは建物を大きく再現する方が望ましいと考えますが、大きくしすぎると風洞の断面積に占める模型の見附面積（水平方向から見た建物立面の投影面積）の割合（風洞の閉塞率：図６－１－８(1)参照）が大きくなり、模型と風洞側壁との相互作用により測定誤差を生じるとされており、両者の条件を考慮して決める必要があります。

また、風洞模型実験に用いる模型は、周辺市街地に既存の建物や地形、地物はできる限り正確に模型に再現することが望ましいとされています。

したがって、当計画では上記した諸条件を勘案し、計画地を中心とした半径約630ｍの範囲を対象に、既存建物や国分寺崖線及び多摩川河川敷等を模型に再現しました（写真６－１－８(1)～(3)参照）。

風洞模型実験に用いる模型の縮尺は、測定のし易さと風洞の閉塞率を勘案して一般的に300分の１から1,000分の１程度の縮尺模型を用いることが通例であることから、対象事業では縮尺700分の１の模型を用いて風洞実験を行いました。

3)風環境の評価と検証

東京都環境影響評価条例では、完了後等に事業者は事後調査を実施し、事後調査報告書を東京都に提出する制度が定められています。その事後調査報告書は、公示され、住民の方々もご覧いただけます。

なお、事後調査結果により、当該事業が環境に著しい影響を与えていることが明らかになった場合には、環境保全のための措置を関係機関と協議し、対応いたします。

4－2　関係区長等からの主な意見とそれらについての見解の概要

関係区長等からの主な意見とそれらについての見解の概要は、表4－2－1に示すとおりである。

表4－2－1　関係区長等からの主な意見とそれらについての見解の概要

項　目	植物・動物
意見の概要	見解
計画地の50%は植生地であり、鳥類等の動物も生息し、多摩川及び国分寺崖線の豊かな自然と接する空間であることに鑑み、評価項目としてとり上げ予測・評価されたい。	＜再開発＞ 当該再開発計画地は、過去の土地利用の経緯から植物・動物の種構成は一般に市街地で見られるものであることから、本評価書案では、植物・動物を予測・評価項目とはしておりませんが、当該再開発計画地及びその周辺の植物・動物の生育・生息状況については、平成2年、平成3年及び平成8年に現況調査を実施しており、調査結果は以下のとおりとなっています（資料編p.269～p.283 参照）。 現況調査の実施の概要は以下のとおりです。

調査項目		調査時期、日数	調査地域
植物	植物相	平成2年7月～平成3年4月 7回（7日）	当該再開発計画地を含んだ再開発計画地周辺 約1.4km ×1.0km の範囲
	植物群落	平成2年7月～平成2年12月 4回（4日）	
	補足調査 （植物相、植物群落）	平成8年4月～平成8年7月 4回（4日）	
動物	鳥類	平成2年8月～平成3年4月 5回（5日）	
	昆虫類	平成2年8月～平成2年10月 4回（4日）	
	補足調査 （鳥類、昆虫類）	平成8年6月～平成8年10月 4回（4日）	

以上の現況調査により把握している、現況の当該再開発計画地周辺の植物・動物等の生態系についでは以下のとおりです。

1)植物

当該再開発計画地は、国分寺崖線と多摩川の間の沖積地上に位置し、現況では住宅、店舗、スポーツ遊戯施設及び駐車場等による土地利用がなされており、市街化された地域ですが、景観木等の植栽樹が分布し、緑が比較的多い地域となっています。当該再開発計画地周辺の植物は、国分寺崖線の斜面に分布する樹林地と多摩川の河川敷に分布する水辺の植生によって大きく特徴づけられます。これらは、都市域にあっては数少ない自然植生が残された植生環境と言えます。

2)鳥類

当該再開発計画地は、国分寺崖線や多摩川と比較すると、キジバト、ヒヨドリ、スズメ、ハシブトガラスといった都市的な鳥類の生息が中心となっていました。一方、当該再開発計画地周辺の鳥類は、国分寺崖線の樹林地では、シジュウカラ、コゲラ等の多くの樹林性の種の生息が確認され、多摩川ではカモ類、サギ類、カワセミ等の多くの水辺の種の生息が確認されています。国分寺崖線の樹林地及び多摩川に特有の鳥類は、双方の場に住み分けられており、当該再開発計画地で見られた都市的な鳥類は、国分寺崖線の樹林地、多摩川及び当該再開発計画地を行き来しているものと考えられます。

項　目	植物・動物

見　　　　　　　解

3)昆虫類

当該再開発計画地周辺の昆虫類は、多摩川河川敷で河原等の環境に特有な種（ヒゲコガネ：東京都特定昆虫）が見られますが、全体としては、シオカラトンボ等のトンボ類、エンマコオロギ等のコオロギ類、アゲハ、キチョウ等のチョウ類等を主体とした市街地で一般的に見られる種構成であると考えます。

以上のような当該再開発計画地及びその周辺の植物・動物の生育・生息状況から、「多摩川－再開発計画地－国分寺崖線」の生態系を見た場合、当該再開発計画地は、その場所自体が重要な生育・生息環境と言うよりも、多摩川と国分寺崖線の自然をつなぐ緑のネットワーク機能を有する地域と考えられます。なお、当該再開発計画地内に現存する緑は比較的多いものの、植栽樹を主体に構成されており、学術的に貴重な陸上植物、動物及び水生生物の生育・生息は確認されておりません。

当該再開発事業では、再開発計画地が現在有している国分寺崖線の樹林地と多摩川に残された自然をつなぐ緑のネットワーク機能を担保するため、街区公園には、国分寺崖線の斜面地に残された植生に配慮した落葉樹・常緑樹の混合林に景観木を加えた緑のコアを形成し、沿道部分には、街区公園との連続性に配慮した緑化を図る計画としています（「6－1－5　植物・動物　図6－1－5(1)～(2)」参照）。

また、計画建物を塔状にすることで、空間を確保し、建物足下への緑化を始め、中低層建物屋上の緑化など、可能な限り緑の拠点となる場所を設定する計画としています。

さらに、当該再開発計画地内並びに補125号線事業地内の既存樹木のうち、存置可能な樹木については、極力存置に努める他、別事業で整備される隣地の都市計画公園等への移植活用を極力図る予定としております。

以上のことから、当該再開発事業の実施により、将来的には、緑豊かな都市空間が形成され、現在、再開発計画地が持っている緑のネットワーク機能が確保されるため、動植物に影響はないものと考えております。

項　目	その他（省資源・リサイクル計画）

意見の概要	見解
計画地内の省エネルギーや熱効率等に配慮し、地域冷暖房などのエネルギー循環システムや、省資源・リサイクル計画などの検討を十分に図られたい。	＜再開発＞ 当該再開発事業においては、地球温暖化の防止、省エネルギー化及び廃棄物の削減等を図るため、Ⅰ街区及びⅡ街区の冷暖房等の熱源設備は集約化するなどの配慮をしております。 今後、ご指摘の事項に配慮し、省資源、リサイクル計画などの環境保全の観点から、以下の対策を図るよう検討を致します。 1)ハード面 ①建物計画上の工夫として、外壁等の断熱性能の向上、屋上及び外壁等の緑化、熱負荷の少ないガラスの選定等に配慮し、エネルギー効率の向上を図ります。 ②設備計画上の工夫として、廃熱の回収利用、外気冷房、自然採光、太陽光発電及び太陽熱利用の採用等に配慮し、効率よいエネルギーシステムの積極的な活用を図ります。 ③再開発計画地内及び建物屋上及び外壁面等は極力緑化に努めます。 2)ソフト面 ①計画建物の商業、業務施設等の従業員の通勤はもとより、来客に対しても鉄道の利用を積極的に働きかけます。 ②商業施設等からの荷物の搬出は窓口を一括して設け、業者を指定して集約化する等、搬出入車両の効率的な運用を図り、走行車両の低減に努めます。

項　目	その他（環境共生）
意　見　の　概　要	見　　　解
多摩川辺りの豊かな自然等に鑑み、計画地内の十分な緑化や雨水浸透など、環境共生に配慮した空間づくりを図られたい。	<再開発> 当該再開発事業では、再開発計画地が現在有している国分寺崖線の樹林地と多摩川に残された自然をつなぐ緑のネットワーク機能を担保するため、「６－１－５　植物・動物　図６－１－５(1)～(2)」に示すとおり、街区公園には国分寺崖線の斜面地に残された植生に配慮した落葉樹・常緑樹の混合林に景観木を加えた緑のコアを形成し、沿道部分には、街区公園との連続性に配慮した緑化を図る計画としています。 さらに、当該再開発計画地内並びに補助125号線事業地内の既存樹木のうち、存置可能な樹木については、極力存置に努める他、別事業で整備される隣地の都市計画公園等への移植活用を極力図る計画としています。 今後、ご指摘の環境共生に配慮し、計画建物を塔状にすることで生み出された空間や中低層建物屋上への緑化など、可能な限りの緑の空間を整備するものとします。 また、屋外の雨水排水は、「世田谷区雨水流出抑制施設技術指針」に準じた浸透桝の設置及び敷地内歩道等の舗装は極力透水性の良いものを使用する等、より一層の雨水の地下涵養に努めます。