

評 価 書 案 に 係 る 見 解 書

— 北 区 堀 船 印 刷 関 連 施 設 建 設 事 業 —

平成 1 2 年 9 月

株 式 会 社 読 売 新 聞 社

株 式 会 社 日 刊 ス ポ ー ツ 印 刷 社

日 本 製 紙 株 式 会 社

1 事業者の名称及び所在地

(1) 事業者

名 称 株式会社読売新聞社
代表者 代表取締役社長 渡 邊 恒 雄
所在地 東京都千代田区大手町一丁目7番1号

名 称 株式会社日刊スポーツ印刷社
代表者 代表取締役社長 田 村 恭 次
所在地 東京都中央区築地七丁目8番5号

名 称 日本製紙株式会社
代表者 代表取締役社長 小 林 正 夫
所在地 東京都千代田区有楽町一丁目12番1号

(2) 代表者

名 称 株式会社読売新聞社
代表者 代表取締役社長 渡 邊 恒 雄
所在地 東京都千代田区大手町一丁目7番1号

2 対象事業の名称及び種類

名 称 北区堀船印刷関連施設建設事業
種 類 工場の設置

3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京都北区堀船四丁目2番地に位置するキリンビール㈱東京工場の跡地に、読売新聞社及び日刊スポーツ印刷社による新聞印刷工場を建設し、また当該工場に新聞印刷用紙を供給する保管倉庫を日本製紙が建設するものである。

事業の概略は表3-1に示すとおりである。

表 3-1 事業の概略

項 目	読売新聞社	日刊スポーツ印刷社	日本製紙	合 計
所 在 地	東京都北区堀船四丁目2番地			
用 途 地・域	工業地域			
敷 地 面 積	約 21,549 m ²	約 16,529 m ²	約 6,611 m ²	約 44,689 m ²
建 築 面 積	約 10,800 m ²	約 7,892 m ²	約 3,220 m ²	約 21,912 m ²
延 床 面 積	約 25,900 m ²	約 14,729 m ²	約 3,290 m ²	約 43,919 m ²
最 高 高 さ	約 24m	約 23m	約 11m	—
建 物 規 模	鉄骨造、一部鉄骨 鉄筋コンクリート 造、地上4階	鉄骨造、地上4階	鉄骨造、地上1階	—
駐車場・車路面積	約 5,360 m ²	約 4,505 m ²	約 2,862 m ²	約 12,727 m ²
駐 車 台 数	屋内 20 台 屋外 70 台	屋内 30 台 屋外 30 台	屋外 10 台	屋内 50 台 屋外 110 台
緑地・環境施設面積	約 5,389 m ² (公開空地面積 約 1,299 m ² を含む)	約 4,132 m ² (公開空地面積 約 992 m ² を含む)	約 529 m ² (公開空地面積 約 397 m ² を含む)	約 10,050 m ² (公開空地面積 約 2,688 m ² を含む)
生 産 品 目	日刊新聞 朝刊 約 100 万部 夕刊 約 45 万部 その他 約 10 万部	日刊新聞 朝刊 約 55 万部 夕刊 約 25 万部 その他 約 20 万部	—	—
主 要 機 器	新聞用高速オフセット 輪転機 7セット	新聞用高速オフセット 輪転機 5セット	—	—
工 事 期 間	平成12年度～ 平成14年度(予定)	平成12年度～ 平成13年度(予定)	平成12年度～ 平成13年度(予定)	—
供 用 予 定 年 度	平成14年度(予定)	平成13年度(予定)	平成13年度(予定)	—

3.1 事業の目的

(1) 読売新聞社

本事業は、東京都千代田区大手町一丁目にある当社の新聞発行业のうちから、印刷関連部門の一部移転の必要が生じたため、工業地域に指定されている計画地にこれの設備を設置することを目的とする。

(2) 日刊スポーツ印刷社

本事業は、東京都中央区築地七丁目にある当社の新聞発行业のうちから、印刷関連部門の一部移転の必要が生じたため、工業地域に指定されている計画地にこれの設備を設置することを目的とするものである。

(3) 日本製紙

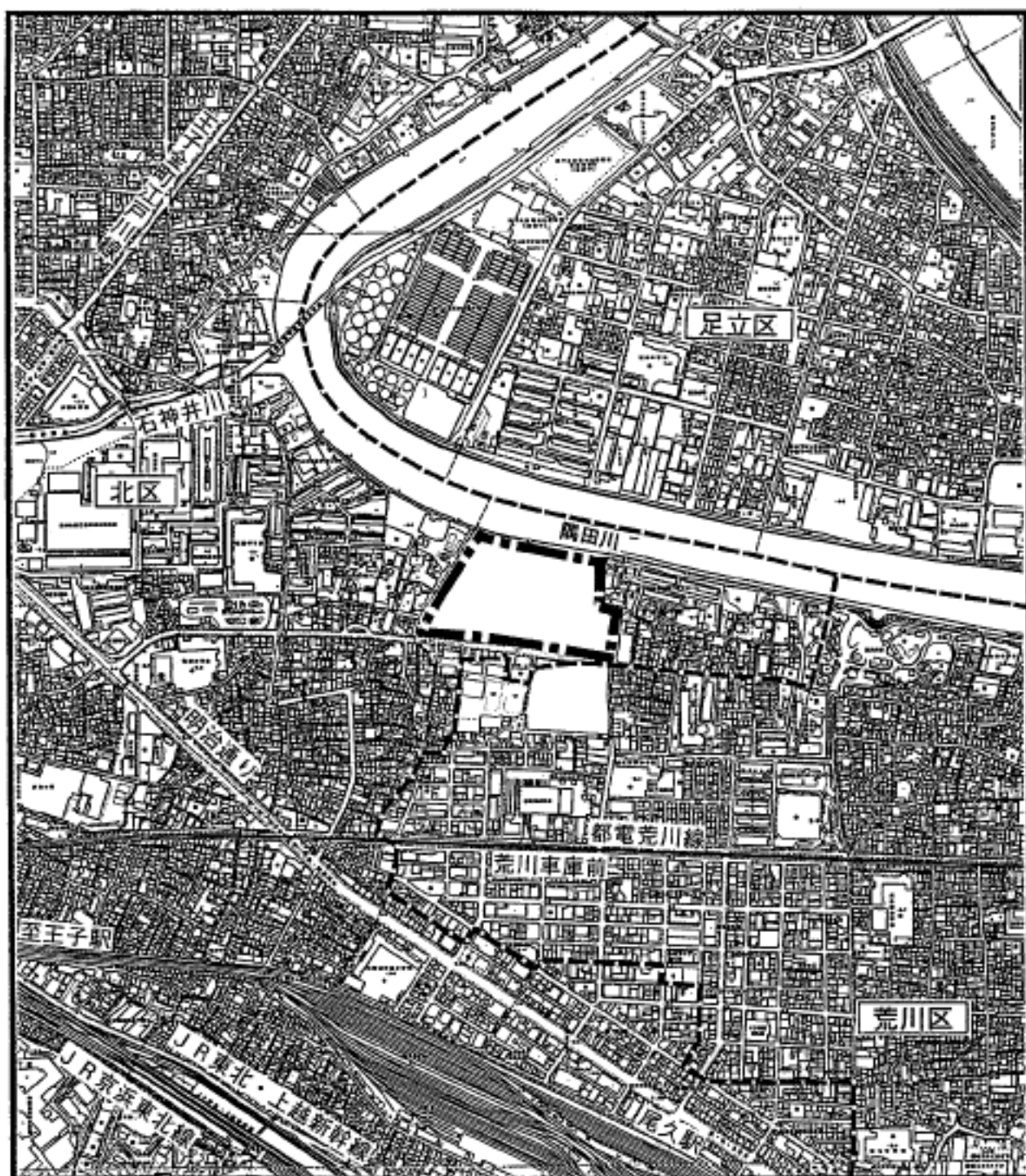
本事業は、読売新聞社及び日刊スポーツ印刷社の印刷工場へ安定した新聞印刷用紙を供給するために、保管倉庫を建設するものである。

3.2 事業の内容

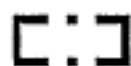
3.2.1 位置及び区域

計画地は、図 3.2-1 に示すとおり東京都北区堀船四丁目 2 番地内で、J R 京浜東北線王子駅から東北東へ約 1.2km、J R 東北本線尾久駅から北北西へ約 900m、都電荒川線荒川車庫前から北へ約 400m に位置している。北側は隅田川に面し、南側は北区道北 1262 号（以下、「区道 1262 号」という。）に面している。

計画地はキリンビール側東京工場の跡地であり、現在更地となっている。



凡 例



計画地



区 境

図 3. 2-1 計画地位置図

1:10,000

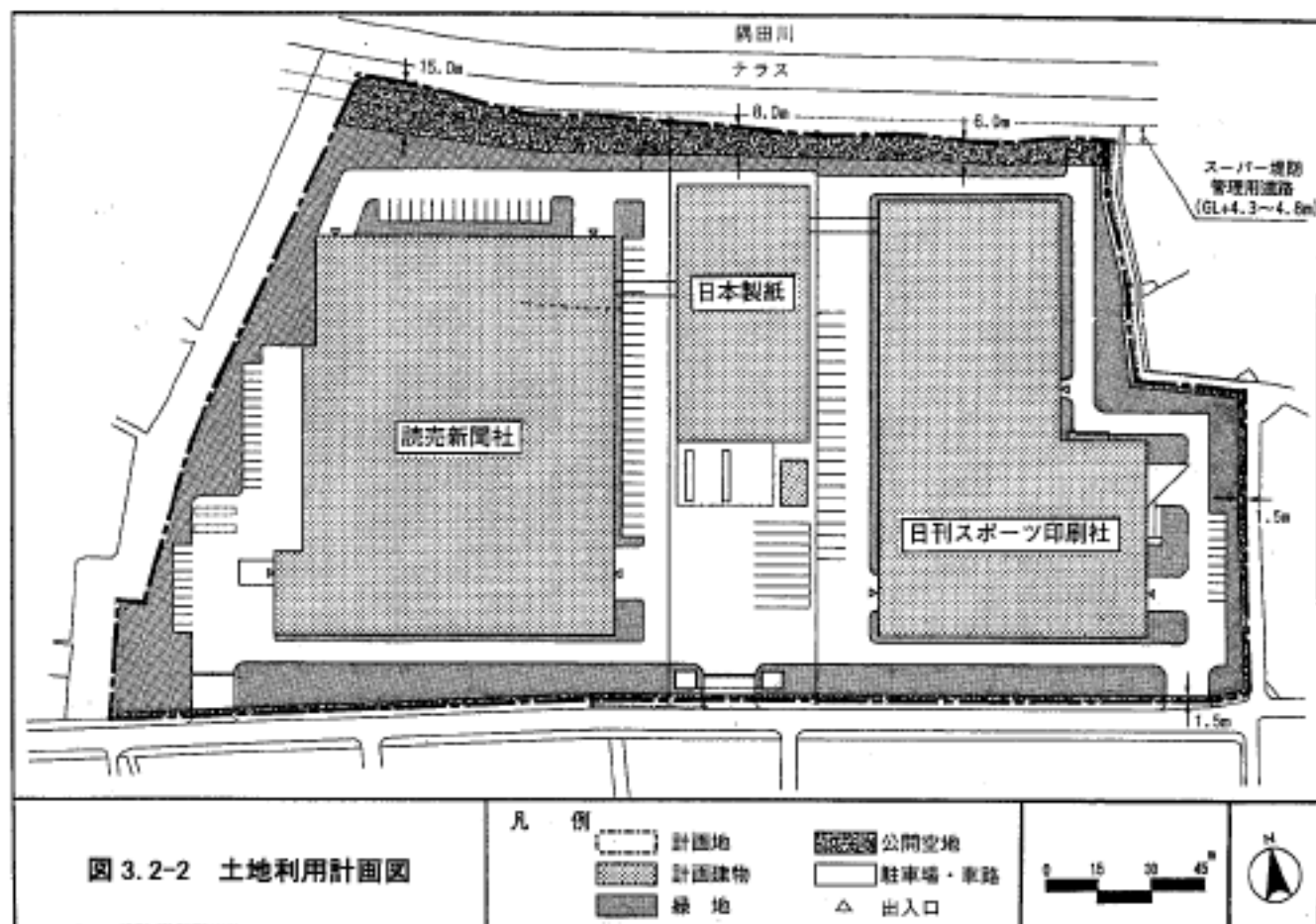
0 50 150 300



3.2.2 事業の基本計画

(1) 土地利用計画

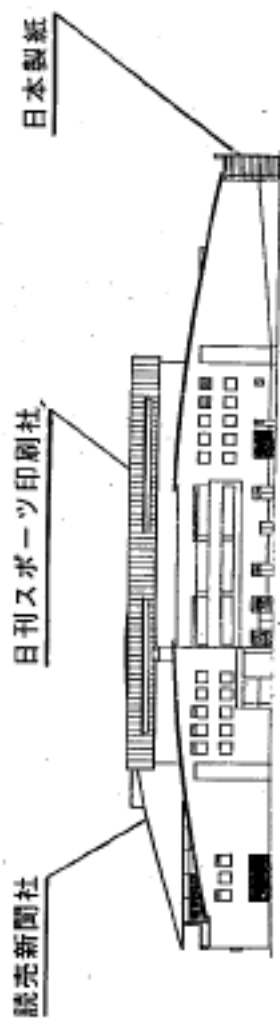
計画地の土地利用計画は図 3.2-2 に示すとおりである。



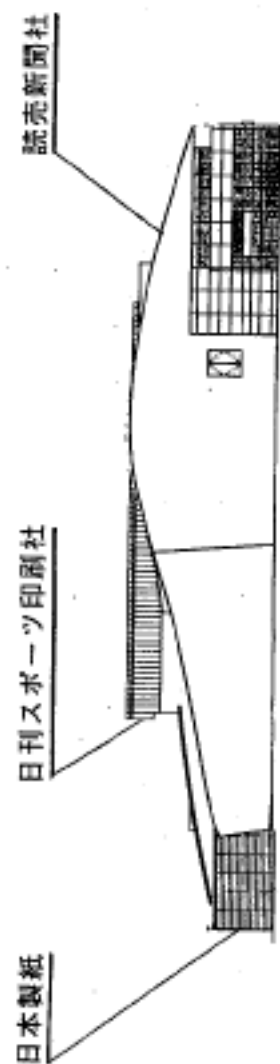
(2) 建築計画

建築計画の概要は図 3.2-3 に示すとおりである。

東側立面図



西側立面図



南側立面図

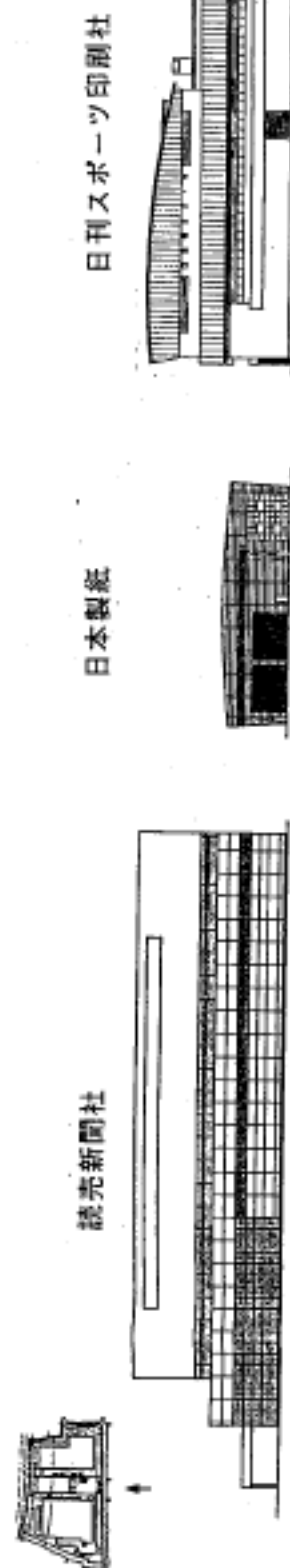


図 3.2-3 計画建物立面図

1:1,200
0 10 20 40 m

3.2.3 事業の施工計画

(1) 事業の工事工程

本事業の工事工程は表 3.2-1 に示すとおりである。

表 3.2-1 工事工程表

工 程	月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
読売新聞社	仮設会工事																															
	準備工事																															
	杭工事																															
	山留・根切工事																															
	基礎工事																															
	躯体工事																															
	仕上工事																															
	外構・植栽工事																															
	回転機据え付け工事																															
	準備工事																															
ロケエス・イン・印刷社	杭工事																															
	山留・根切工事																															
	基礎工事																															
	躯体工事																															
	仕上工事																															
	外構・植栽工事																															
	回転機据え付け工事																															
	準備工事																															
	杭工事																															
	山留・根切工事																															
日本郵船	基礎工事																															
	躯体工事																															
	仕上工事																															
	外構・植栽工事																															
	準備工事																															

4 評価書案についての主な意見及び事業者の見解の概要

評価書案について、都民からの意見書 2,067 件及び関係区の意見が 2 件（北区長、荒川区長から）提出された。また、公聴会においては 22 名の公述人から意見が述べられた。

表 4-1 意見の件数の内訳

意見書等	件数
都民からの意見書	2,067
公聴会での公述意見	22
関係区長からの意見	2
合 計	2,091

主な意見の概要とそれに対する事業者の見解の概要は、表 4-2 に示すとおりである。

表 4-2 評価書案についての主な意見及び事業者の見解の概要

主 な 意 見 の 概 要	1. 事業計画 (1) 走行計画 見 解
キリン通り以外の輸送ルートについては、ただ矢印で示してあるだけです。 午前・午後・夜間と何処の道路を通るのか明らかにしてください。 キリン通りは生活道路であり、産業道路ではありません。通学路になっています。	供用後、工場に入る車は、全て明治通りからキリン通りを走行します。出ていく車は、キリン通りを含む6つのルートに分散して走行する計画です。ルートの選定は実際に現地を走行するなど現地踏査を行いました。これらの調査をふまえて、1日に走行する出入車両総数の約75%がキリン通りを通り、キリン通り以外の各ルートでは、出入車両総数の3～10%の走行を計画しました。ルート2は、新聞配送用トラックの2t車、4t車の走行のみで、ルート3からルート6までの南方面への走行は、片道走行で2t車のみです。 なお、10t車、11t車はキリン通りのみの走行です。 供用後、工場出入車両は、朝刊の配送終了後から児童・生徒の登校が終わる朝8時30分までは走行しません。
輸送経路を6つのルートに分け、荒川区内を走行する計画に固執する理由は、キリン通りのみを使用することを、北区から反対されたためだからだと思います。 評価書案ができた時点で西尾久地域を4つのルートにもわたって通行する予定は全くなかったのではないのでしょうか。 平成12年2月10日に行われた説明会で、突然あまりにも無謀なルートを示され、住民は驚き、怒り、心配しています。	供用後の想定輸送ルート計画は、数少ないルートに車両を集中させるとその沿線住民の皆さまにより負担となるので、それを和らげる目的と、多方向の広いエリアに新聞を配送するという事業の性質、さらにはあるルートが工事などで通行不能になった時の備えなど様々な要因を総合的に考慮し、当初から分散を前提に検討を重ねております。 事業計画の案策定過程で、近隣の皆様に事業計画を説明してまいりましたが、その時点では、流動的要素が多い状況でした。実際に現地を走行するなど、現地踏査を実施して走行計画を詳細に検討し、ルート配分、時間配分など走行計画が固まった時点で、事業者としての案をまとめ、評価書案として東京都に提出しております。 なお、キリン通り以外の地域の皆さまから走行ルートにおける調査の要望があったため、別添資料に示すとおり、各地点で、交通量、道路交通騒音、道路交通振動の状況把握及び工場出入車両の走行による大気、騒音、振動の予測を行っています。 今後も地元町会などからのご要望に応じて、本事業についてご理解いただけるよう説明会を開催してまいります。
計画地の北側は隅田川に面しているので、遠方や対岸への新聞の配達など、船の利用が可能などところは多いと思います。 物資運搬には最大限舟運を利用し、自動車交通量を減らすよう事業計画を見直すべきです。	本事業に伴う関係車両を減らすために河川利用について検討を行いました。 工事中の舟運の利用については、実施の方向で調整中です。 施工業者が決定した際には、3社間の調整を行い、工事中の残土の搬出、建設資材の搬入などに一部舟運を利用し、工事関連車両を極力減らします。 併せて、工事関連車両が集中しないように工事計画を作成します。 供用後については、新聞配送、新聞印刷用紙搬入ともトラックによる陸送が現状では最も現実的であると判断しました。 供用後における新聞配送用トラックは、効率的な運行方法を検討し、可能な限り台数を減らすよう今後とも引き続き検討を行います。

主 な 意 見 の 概 要	2. 大気汚染 (1) 保全対策
低公害車（LPG車、CNG車、電気自動車など）を積極的に導入し、早い時期にディーゼル車を全廃するか、DPF装着などの対策車への転換を行って下さい。 新聞配達トラックは、少なくとも半分以上はガソリン車を義務付けてほしい。そうすれば公害、音など多少違うと思います。	工場出入車両については、評価書案の保全対策で示した対応に加え、現在走行しているようなディーゼル車を採用せず、低公害な車を積極的に導入します。 新聞印刷用紙搬入の10t車、11t車については、ディーゼル微粒子除去装置（DPF）などを装着し、より低公害な車の100%導入を目指します。 新聞配送用トラックについても、3社の完全操

業時には、読売新聞社及び日刊スポーツ印刷社は、現在走行しているようなディーゼル車を採用せず、最も合理的なタイプの低公害な車の100%導入を目指します。

なお、読売新聞社より先に操業する日刊スポーツ印刷社は、操業時までに、更新期を迎えたディーゼル車を中心に低公害な車に切り替え、操業後も順次、低公害な車を導入します。

ただ、低公害な車の開発については不確定要素も多く、現時点では2～3年先にどのようになるか見通せません。現在、低公害な車には、ガソリン車、液化石油ガス（プロパン）車、圧縮天然ガス車、ハイブリッド車などが考えられています。

今後、各メーカーによる開発の動向を見守りながら、低騒音性も含めた、その時点で最も合理的なタイプの低公害な車や装置を導入していく考えです。

主 な 意 見 の 概 要	3. 騒音 (1) 予測項目
キリン通り以外のルートを含んだ輸送ルート全てについて、沿道の騒音の予測・評価を行うべきです。	キリン通りについては評価書案の中で予測を行っていますが、それ以外のルートについては、平成11年11月16日（地点3～8）、平成12年5月9日（地点9）に道路交通騒音等の現況調査を

実施し、これらの調査結果を踏まえて、各ルートの代表的な地点での新聞配送用トラックの走行を含む沿道での道路交通騒音の予測を行いました。地点5、地点6及び地点9の昼間の時間区分、地点9の夜間の時間区分では現況の騒音レベルはすでに環境基準を上回っています。

工場出入車両による騒音レベルの増加分は地点3で昼間1dB、夜間3dB、地点3以外の地点では昼間1dB未満、夜間1dBです。

なお、現況調査の詳細、予測手法及び予測条件である将来交通量、走行速度、走行時間、走行車両の規格、道路条件等の内容は別添資料に示すとおりです。

主 な 意 見 の 概 要	3. 騒音 (2) 評価
騒音レベルの基準以上の予測結果については「現況で既に環境基準を上回っており、本事業による付加率は小さいことから影響は少ない」という評価ですが、このような姿勢を事業者が貫くことは大変問題です。環境基準はあくまで基準であり、基準以下であっても可能な限り負荷の低減に努めるべきです。また、現況で環境基準を上回っているところに、さらに付加するような事業計画は根本的に見直すべきです。	本事業では、騒音の付加率は小さいものの、既に現況で騒音レベルが環境基準を上回っている地点・時間区分があるため、環境保全のための措置により、本事業による影響をできる限り低減することが必要であると認識しています。 従って、工場出入車両については、評価書案の保全対策で示した対応に加え、現在走行しているようなディーゼル車を採用せず、低公害な車を積極的に導入します。

主 な 意 見 の 概 要	3. 騒音 (2) 評価
	(前頁続き) 低公害車の導入にあたっては、低騒音性も含め検討するなど様々な対応を行い、工場出入車両の走行による環境への影響のさらなる低減に努めます。

主 な 意 見 の 概 要	4. 振動 (1) 保全対策
この付近は地盤が非常に柔らかくて、大型車両が通行すると沿線ばかりでなく、その背後の家も大変激しく揺れます。 住民にとっての最大関心事は、大型車両の通行による環境問題と夜間に走行する配送車です。夜間の走行に関しては地元住民の不安を軽減するよう最大限の努力をしてほしいです。振動を起こさない速度で走るなど、明確な対策の提示をしてほしいです。 評価書案の保全対策で示したとおり、供用後の工場出入車両の走行については、工場出入車両の運行経路を限定するとともに規制速度の遵守を行います。さらに、過剰な振動を発生させる急発進・急停車の防止に努めます。 供用後における新聞配送用トラックは、効率的な運行方法を検討し、可能な限り台数を減らすよう今後とも引き続き検討を行います。 さらに、定められた低速走行を実施し、工場出入車両の走行による振動のさらなる低減に努めます。	本事業では、事業計画をより具体的に検討する過程で、 ①供用後の自動車走行台数を当初計画より削減 ②新聞印刷用紙の運搬を 20t トレーラーから 10t 及び 11t 車へと変更 などの対策を行い、振動の低減を図っています。 また、本事業では、新聞印刷用紙搬入のための 10t 車、11t 車と新聞配送のための 2t 車、4t 車が走行しますが、10t 車、11t 車はキリン通りのみを走行し、夜は走行しません。

主 な 意 見 の 概 要	5. 景観 (1) 評価
計画地は隅田川景観基本軸に指定されており、今後よりよい景観を創出すべき場所として位置づけられています。 従って、本事業においても、既存工場（キリンビール）の景観特性を維持するのではなく、改善していくことが必要です。 なお、スーパー堤防に植栽が施された場合にはスーパー堤防内植栽との調和及び連続性に配慮します。 また、3社の建築物の屋根形状は、「隅田川をわたる風、波」をモチーフとした曲線とし、一体感と、やわらかなスカイラインにて開放感のある景観づくりを図ります。 土地利用計画としては、周辺環境の向上を図るため、敷地周囲の既存のコンクリート塀（高さ 2m 以上）をすべて撤去します。 さらに、計画地東側は植栽を施した斜面とし、公開空地として歩道を 1.5m 設けます。また、計画地西側も同様に植栽を行い、白山堀公園と一体となった、広く明るい空間を創出します。 評価書案では計画地南側に幅 1.5m の公開空地を設ける計画でしたが、より有効な活用を考え、計画地北側に計画していた公開空地を南側に設置し、当初計画の公開空地と併せて幅約 6m とすることで、近隣住民の憩いの場となるよう整備する計画です。	計画地北側の隅田川堤防では、東京都によるスーパー堤防の整備が予定されています。本事業では、敷地北側の一部を都の権原取得部分として東京都に提供し、整備へ協力します。 さらに、計画地北側は水辺修景ゾーンとして、北区・荒川区の木である桜並木を中心とし、水辺に見られる樹木を配する計画です。

主 な 意 見 の 概 要	6. 環境一般 (1)車両走行 見 解
計画地が工業地域でも、周辺地域は住宅地域及び準工業地域です。 新聞印刷工場が24時間操業し、昼夜、深夜、早朝にわたり多量のディーゼル車が騒音と排ガスに含まれる浮遊粒子状物質を拡散しながら走行する環境ではないことを理解してほしいです。 低公害な車の導入にあたっては、低騒音性も含め検討するなど様々な対応を行い、工場出入り車両の走行による環境への影響のさらなる低減に努めます。 なお、工場出入車両は24時間、定常的に出入りするのではなく、走行時間帯、台数は、走行ルートにより異なります。 特に、新聞印刷用紙用トラック(10t車、11t車)は、平日の昼、走行しますが、夜は走行しません。また、日曜日、祭日には夕刊がないことから、原則として20時頃まで新聞配送用トラック(2t車、4t車)の走行はありません。新聞印刷用紙用トラックも、日曜、祭日は、原則として走行しません。	供用後の工場出入車両の運転者には、警察署と協力の上、安全教育を定期的実施し、定められた低速走行の実施、急発進・急停車や空ぶかしの禁止など安全運転に努めるよう指導を徹底してまいります。 さらに、現在走行しているようなディーゼル車を採用せず、低公害な車を積極的に導入します。
実際に運行車両台数を走行させ、騒音、振動、排出ガスの測定を行ってはどうですか。	事業者としては、供用後の走行状況をできる限り再現できる手法を検討し、実際の重さに見合う荷物を積んだトラック若干台数を用いて、深夜、早朝の時間帯も含め、車両走行時における騒音、振動の調査を行いたいと考えています。 しかし、大気の影響については、車両が走行した際の排気ガスの影響を直接計測することは困難です。 なお、東京都環境影響評価条例では、工事中及び供用後に、評価書の予測項目について事後調査を行い、結果を東京都に提出します。

主 な 意 見 の 概 要	7. その他 (1)工事計画 見 解
評価書案に記載された工事用車両は子供の登校する朝7時から8時にピークがあります。 また、工事中大型車の朝6時からの走行計画を、無神経にも提示したことは信じられない住民無視です。	工事中の大型車両の走行に関しては、施工業者が決まった後に、安全確保及び環境上の観点から近隣・事業3社・施工業者で協議します。 なお、評価書案作成時点では、工事時間帯は原則として日曜・祭日を除く8時から18時の予定であり、工事関連車両はこの前後を含む時間の走行を計画したものです。
歩行者の安全確保に対しては、車両出入口に監視員を配置し、運転者には、警察署と協力の上、安全教育を実施します。特に、小・中学生の安全確保に対しては、登下校時に、キリン通りの要所に安全監視員を配置します。	

主 な 意 見 の 概 要	7. その他 (2)交通安全
道幅が狭く、大型車、新聞配送車の走行による交通事故の増大が危惧されます。 堀船地区には保育園、小学校、中学校があり、通学路でもある道路に大型車がひっきりなしに通過することで、子供、老人の安全が守れるのでしょうか。 キリン通りの沿線は大型マンションがどんどん出来ておりますが、万一にもプロジェクトが敷行すれば、かなりの増車になります。 今までは、信号機があまりなくても大丈夫でしたが、建設中などにおける車の出入りによる事故が心配です。 また、下校のピーク時間帯及び子供が外で遊ぶ時間帯を含む15時～18時までは走行しない計画です。なお、12時～15時は、ルート2で1時間に最大で10台、ルート3で13台走行する計画ですが、学校などの関係諸機関と協議の上、監視員を配置するなど配慮します。 【工事中】 評価書案作成時点では、工事時間帯は原則として日曜・祭日を除く8時から18時の予定であり、工事関連車両はこの前後を含む時間の走行を計画しました。事業3社の施工業者が決定した際には、工事関連車両の減少及び走行時間帯などを検討します。 工事中の工事関連車両、供用後の工場出入車両とも運転者には、警察署と協力の上、安全教育を定期的に実施し、定められた低速走行の実施、急発進・急停車の禁止など安全運転に努めるよう指導を徹底してまいります。 なお、キリン通りの信号設置については、事業者で設置することはできないため、住民の皆様の要望を警察にお伝えしております。今後もその要望についてはお伝えしてまいります。	【供用後】 ルート1のキリン通りにおける工場出入車両は、朝刊の配送終了後から児童・生徒の登校が終わる朝8時30分までは走行しません。また、下校時間帯を含む15時～20時は走行台数を極力抑え、とともに、学校などの関係諸機関と協議の上、監視員を配置するなど配慮します。 ルート2は2t車、4t車、ルート3は2t車のみの走行になりますが、児童・生徒の登校時間帯や下校のピーク時間帯及び子供が外で遊ぶ時間帯を避けて走行する計画です。具体的には朝刊の配送終了後から登校時間帯を含む12時以前は走行しない計画です。
荒川区内のルートは、ルート6の一部を除いて全て車道と歩道の区別がありません。道幅も一定でなく、見通しも悪く、細街路がほとんどです。 沿道の多くの住民に被害を及ぼすことは歴然としています。 小学校や子供・お年寄りが集まるひろば館、また、遊園地があり、子供の飛び出しやお年寄りの往来に細心の注意が必要とされる生活道路です。 季節がよくなると、荒川遊園地の入口から都電通りを子供たちがゾロゾロと通ります。遊園地にも行けなくなります。 で1台走行(16時台)するのみで他の3つのルートは走行しない計画です。 なお、12時～15時は、1時間に最大で13台走行(ルート3の14時台)するルートがありますが、学校などの関係諸機関と協議の上、監視員を配置するなど配慮します。 また、出入口への誘導員配置や、警察署と協力の上、工場出入車両の運転者に対して安全教育を実施し、定められた低速走行の実施、急発進・急停車の禁止など安全運転に努めるよう指導を徹底してまいります。ご指摘いただいた、危険箇所については、事業者としても真摯に受け止め、今後定期的に実施する運転手への安全教育に活かしていきたいと考えております。 なお、あらかわ遊園から南に走る荒川遊園通りは、想定輸送ルートのルート6に該当しますが、夕方18時までは走行しない計画です。18時以降も20時までは、18時台に1台のみの計画です。 また、日曜日、祭日には夕刊がないことから、原則として20時頃まで新聞配送用トラックの走行はしない計画です。	荒川区側の走行ルートは、ルート3から6の4つのルートで、双方向の走行を避けて、出ていくだけの走行を計画しています。 これらのルートは全て2t車の走行になりますが、児童・生徒の登校時間帯や下校のピーク時間帯及び子供が外で遊ぶ時間帯を避けて走行する計画です。具体的には朝刊の配送終了後から登校時間帯を含む12時以前は、ルート5で1台走行(11時台)するのみで他の3つのルートでは走行しない計画です。 また、下校のピーク時間帯及び子供が外で遊ぶ時間帯を含む15時～18時の走行台数もルート5

主 な 意 見 の 概 要	7. その他 (3)用地選定・進出 見 解
この事業が策定に至った過程が不明確です。なぜこの事業が、住宅密集地である堀船、西尾久でなければならないのか、他の地では何故いけなかったのか、その検討経過を明らかにする必要があります。	読売新聞社、日刊スポーツ印刷社は、配送エリアなどを考慮し適地を探していました。 その結果、2社は、個々の判断において、以下の理由で当地取得を決定しています。
①新聞の配布エリアとして都内北部、埼玉、千葉、茨城及び栃木を考慮しており、輸送上の利便性が高い ②個々の計画施設の規模が確保できる ③広い敷地内に駐車スペースが確保できる（路上駐車しなくてすむ） ④明治通りが近い、高速道路中央環状線が整備される。 ⑤本社に比較的近い 一方、日本製紙は、新聞印刷工場に対し、安定した紙の供給を行うために、他の2社と一緒に進出することになりました。 なお、最近の新聞印刷工場は騒音や大気汚染を防止するため、設備機器、設計上の配慮を行い、周辺環境への影響の可能な限りの低減に努めており、想定配送エリアにより近い地域に設置場所を求める傾向があります。	

主 な 意 見 の 概 要	7. その他 (4)近隣対応 見 解
具体的な環境保全対策、たとえば低公害車の採用、区道補修費用の分担、舟運の利用などについて、仮に即答できないとしても、事業者として取り得る対策を見解書や評価書に明記し、アセス手続き終了後に堀船対策協議会と協定を交わすなど、近隣住民との交渉の場を保障してください。 具体的に窓口はどこに置くのか、住民に対してどのような対応を行うのか、また、窓口の権限が担保されるのかなど詳細な計画を示すべきです。	近隣住民との交渉の場としては、窓口の設置を考えています。窓口は、着工までは計画地内に現地事務所を設けています。工事中は事業3社と施工業者が現地に統一窓口を設置します。供用後は3社で統一窓口をつくり、地元住民の方々からのご意見を検討して対策を講ずるほか、地元と密着した関係をつくるための活動に努めます。