

東京駅八重洲口開発事業 評価書案に係る見解書概要

1 事業者の名称及び所在地

(1) 事業者の名称及び所在地

名 称 東日本旅客鉄道株式会社
代表者 代表取締役社長 大塚 陸毅
所在地 東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

名 称 三井不動産株式会社
代表者 代表取締役社長 岩沙 弘道
所在地 東京都中央区日本橋室町二丁目1番1号

名 称 株式会社国際観光会館
代表者 代表取締役社長 斎藤 盛也
所在地 東京都千代田区丸の内一丁目8番3号

名 称 鹿島八重洲開発株式会社
代表者 代表取締役社長 山口 皓章
所在地 東京都千代田区霞が関三丁目8番1号

名 称 新日本石油株式会社
代表者 代表取締役社長 渡 文明
所在地 東京都港区西新橋一丁目3番12号

名 称 八重州オートサービス株式会社
代表者 代表取締役社長 掛札 勲
所在地 東京都港区西新橋一丁目3番12号

(2) 代表者の名称及び所在地

名 称 東日本旅客鉄道株式会社
代表者 代表取締役社長 大塚 陸毅
所在地 東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

2 対象事業の名称及び種類

- (1) 名 称 東京駅八重洲口開発事業
- (2) 種 類 高層建築物の新築

3 対象事業の内容の概略

本事業は、計画敷地約2.0ha内に2棟の高層建築物（事務所、店舗及び駅施設、最高高さ約205m）及び駐車場（約800台）を計画するものである。対象事業の内容の概略は、表1に示すとおりである。

表1 対象事業の内容の概略

計 画 地	千代田区丸の内一丁目1番3号他
計 画 敷 地 面 積	約19,660㎡
延 床 面 積	約350,000㎡
最 高 高 さ	約205m
主 要 用 途	事務所、店舗、駅施設、駐車場
駐 車 台 数	約800台（地下）
工 事 予 定 期 間	平成16年8月～平成23年3月
供用開始予定年月	平成20年4月（一部供用）～平成23年4月

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、都民からの意見書が6件、事業段階関係区長からの意見が13件（千代田区長、中央区長、港区長、文京区長、台東区長、墨田区長、江東区長、品川区長、大田区長、北区長、荒川区長、・飾区長及び足立区長）提出された。意見等の内訳は表2に示すとおりである。

これら意見の概要とそれらに対する事業者の見解は、表3に示すとおりである。

表2 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	6
事業段階関係区長からの意見	13
合計	19

表3 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	事業者の見解
<p>1 大気汚染</p> <p>既存資料による大気汚染の状況は、NO₂については調査した5局のうち、直近の平成13年度はすべての測定局で環境基準をオーバーしている。平成11年度は2局で基準内であるが、東京都環境局の検討委員会の意見では、この年は夏の気象が異常なために全国的に濃度が低かったと言われている。したがって、アセスの参考資料としては不適切と考えられる。</p> <p>S P Mについて、平成13年度は、千代田区司町の千代田一般環境大気測定局を除く4局で環境基準をオーバーしている。また、NO₂もS P Mも平成4年度から13年度までの10年間の経年変化を見ても、平成11、12年度を除いてすべて環境基準値をオーバーしている状態が続いていることが分かる。以上の結果から、この地域の大気汚染が大変悪い状態にあって、今後も改善の見込みがないことが分かる。</p>	<p>環境影響評価書案においては、計画地周辺の大気質の状況を把握する目的で計画地に近接する一般環境大気測定局3局及び自動車排出ガス測定局2局の過去3年間の測定結果を既存資料データとして記載いたしました。予測に当たってのバックグラウンド濃度については、計画地から最も近い千代田一般環境大気測定局における平成12年度と平成13年度の年平均値の平均値としました。なお、平成11年度のデータについては、経年変化を把握する上での参考資料として環境影響評価書案に記載しました。</p> <p>国及び東京都においては、環境基準をオーバーしている状況を改善するための様々な施策を講じており、事業者としては具体的な施策には積極的に協力していきたいと考えます。</p>

<p>NO_xについて、「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」という評価であるが、このような姿勢を事業者が貫くことは問題である。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ある。</p>	<p>大気汚染の環境基準達成は広域的な課題となっているのが現状です。</p> <p>国及び東京都においては、この状況を改善するための様々な施策として、ディーゼル車排出ガス規制や低公害車の積極的導入等の取組を行っております。</p> <p>事業者としては、国及び東京都が今後実施し、又は引き続き行われる具体的な施策には、積極的に協力していきたいと考えます。</p>
<p>NO₂については計画地のすぐ傍らにある城東小学校において、予測値が年平均値で、0.04ppm となっている。この値は、環境基準相当年平均値、0.03ppm を上回っている。最大濃度出現地点での付加率が29.3%というのは驚くべき値であるが、不完全なプリューム・パフモデルによる結果であるから何とも言えない。</p> <p>また、工事用車両の走行による大気汚染の予測でも、すべての予測地点で、年平均値が0.03ppmを上回り、付加率が24～35%というこれまでに見たこともない大きな値になっている。こんな状態が予測される以上、とても工事は実施できないことになる。</p>	<p>城東小学校における建設機械の稼働時の二酸化窒素の着地濃度（最大年平均値）は、0.0403ppm で、付加率は8.2%（バックグラウンド濃度（0.037ppm）に対する付加濃度は0.0033ppm）と予測しています。また、工事用車両の走行時における二酸化窒素の道路端における濃度は、0.04000～0.04228ppm で、付加率は0.22～0.35%と予測しています。</p> <p>工事の施行中の建設機械については、効率的な稼働に努めるとともに、排出ガス対策型の機械を使用するなど、大気質への影響を軽減するための措置を講じていきます。</p>
<p>2 騒音・振動</p>	
<p>工事中の騒音・振動のみではなく、この事業によって新たに増大する「発生・集中交通量」が、どの程度騒音・振動の増大に寄与するか、公私境界での予測評価を行うべきです。</p>	<p>環境影響評価書案における騒音・振動の予測項目については、調査計画書に関する都民等からの意見及び知事の審査意見書を勘案した結果、工事の施行中における建設機械の稼働については、隣接する地下街への影響とJRの乗降客への影響が考えられることから選定しました。</p>

3 土壌汚染	
<p>この環境影響評価書案では、元ガソリンスタンド用地から鉛汚染の土壌が検出されたと報告しています。その汚染土の範囲については図示されていますが、その総量を数量的に明らかにし、その処分方法や処分地について公開するべきです。</p>	<p>汚染土壌の量は、環境影響評価書案にて約 2,710m³ と明示しております。</p> <p>処分方法については、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に基づく、汚染拡散防止計画書の内容を環境影響評価書案に明示しております。</p> <p>また、処分地については事後調査の中で報告いたします。</p>
4 日影	
<p>大手町・丸ノ内・有楽町地区をはじめとする、事業計画地周辺に建設・計画されている数多くの高層建築物をすべて考慮し、複合影響を予測評価すべきであるにもかかわらず、評価書案では本事業単体による影響を対象として予測評価してしまった。複合影響が予想されるにもかかわらず、なぜ単体の予測としてしまったのか。</p>	<p>東京都環境影響評価条例では、環境影響評価は対象事業の実施が環境に及ぼす影響について明らかにするものとされており、日影の予測は、東京都環境影響評価技術指針に基づき予測しております。</p>
5 電波障害	
<p>電波障害予測地域外に、電波障害が生じた場合においても、速やかに対策を講じられたい。</p>	<p>電波障害予測地域外に、本事業による影響の可能性のある電波障害が生じた場合は、速やかに必要な調査を実施し、本事業による障害が明らかになった場合には、適切な対策を講じてまいります。</p>
<p>工事中および工事完了後においても、電波障害に関する窓口を設け、住民等からの苦情や相談に誠意をもって対応されたい。</p>	<p>工事の施行中及び工事の完了後においても、電波障害に関する窓口を設け、住民等からの苦情や相談に誠意をもって対応してまいります。</p>

6 風環境	
<p>A領域、B領域、C領域、D領域で風環境が示されていますが、誰でも判るように風速 m/s で示すべきです。「事務所街としての風環境」の許容範囲といわれてもその意味を理解できません。事務所街は風速何 m/s まで許容されるのでしょうか。</p>	<p>風環境の評価は、東京都環境影響評価技術指針に示されている風工学研究所の提案による風環境評価基準を用いております。</p> <p>風工学研究所の提案による風環境評価基準においては、「事務所街としての風環境」に区分される領域Cの風速は、ほぼ年平均風速に相当する累積頻度 55%の風速では 2.3m/s 以下、1週間に1度程度吹く強い風に相当する累積頻度 95%の風速では 5.6m/s 以下としております。</p>
7 景観	
<p>外堀通り北棟前及び南棟前における現状の形態率は、既存建築物群により許容限界値を大きく上回っており、供用後は形態率がさらに悪化すると予測・評価されているので、計画建築物の配置・形状等に配慮し圧迫感・威圧感を軽減するようより一層の努力をしてください。</p>	<p>計画建築物はガラスを主体とした透明感のある軽快なファサード（外装）並びに層構成とすることにより、圧迫感・威圧感を軽減するよう努めてまいります。</p>
8 史跡・文化財	
<p>江戸城外堀の石垣については、誰もが見られるような適切な位置に再現保存をすることを求めたいと考えます。なぜなら、そのことによって、かつての江戸城の城郭の規模が容易に想像できるようになるからです。今日残されてる規模でも、江戸城の城郭は世界一の規模を誇っていますが、外堀の位置を想像できる適切な位置に再現できれば文化財として大きな意味を持つようになると考えます。とくに今年は江戸開府400年にあたっており、記念事業にもなると考えます。</p>	<p>本計画地に存在する埋蔵文化財等については、埋蔵文化財の発掘調査の前に、千代田区教育委員会と十分に協議をして、文化財保護法等に則り、適切な措置を行ってまいります。</p> <p>また、埋蔵文化財の調査で出土したものの取り扱いについては、今後の調査結果を踏まえて検討してまいります。</p>