

1 事業者の名称及び主たる事務所の所在地

名称： 有限会社東京プライムステージ

代表者： 堀川 朋善

所在地： 東京都千代田区神田神保町一丁目11番地 さくら総合事務所内

2 対象事業の名称及び種類

名称： (仮称) 大手町1 - 6 開発事業

種類： 高層建築物の新築

3 対象事業の内容の概略

本事業は現在、計画敷地内にあるみずほ銀行大手町本部ビル並びに大手町フィナンシャルセンターを高さ約 200mの高層建築物に建替え、併せて地上及び地下の都市基盤整備、国際ビジネス拠点の形成並びに環境・防災施設を備えたオフィス空間を構築するものである。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	東京都千代田区大手町1丁目6 - 6 他
用途地域	商業地域
敷地面積	11,037.84m ²
建築面積	約 5,000m ²
延床面積	約 200,000m ²
最高高さ	約 200m
駐車台数	約 340 台
主要用途	業務施設、商業施設、ホテル、駐車場
工事予定期間	平成 21 年度～平成 25 年度 (工期 約 51 ヶ月)
供用予定年度	平成 25 年度

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

評価書案については、都民からの意見書 2 件及び事業段階関係区長からの意見が 2 件 (千代田区長、中央区長) 提出された。

評価書案について提出された意見等の件数の内訳は、表 2 に示すとおりである。主な意見の概要とそれらについての事業者の見解の概要は表 3 ~ 4 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	2
事業段階関係区長からの意見	2
合計	4

表3 評価書案について提出された都民からの主な意見及び事業者の見解の概要

主な意見の概要	事業者の見解
項目	大気汚染
<p>自動車交通量の調査は6地点で調査していますが、これらの自動車から排出されるNO_xやSPMについては調査していません。</p> <p>この地域のビルでは空調を実施していますが、この劣悪な外気を吸入してフィルターを通して室内へ排出しています。</p> <p>SPMはフィルターで一部除去されますがNO₂はフィルターを通過してしまいますから外気だけの問題ではなく、ビル内の勤務者への影響も考えねばなりません。</p>	<p>既存資料調査では、国、東京都、千代田区及び中央区の常時監視測定局6地点（一般環境大気測定局3局、自動車排出ガス測定局3局）で、現地調査では、計画地及び周辺の大気汚染の状況を把握できる7地点（計画地内1地点、道路沿道6地点）で、調査を行い、大気質の状況を把握しております。</p> <p>また、設備計画をはじめビル内への外気の取り入れに關しての計画は詳細が未定であり、今後検討してまいります。</p>
<p>大気汚染の予測式は「道路環境影響評価の技術手法」に準拠して、有風時はブルームモデル、弱風時はパフモデルを用いています。</p> <p>しかし、これらの拡散モデルは、力学的、熱的条件が数kmにわたって一様な平坦地に適用するモデルです。</p> <p>計画地のような、いわゆるストリートキャニオンには到底適用できないモデルです。</p> <p>しかも拡散式の重要なパラメータである水平、垂直方向の拡散係数はパスキル・ギフォード線図を用いています。</p> <p>これらの図はアメリカ中西部の大平原上で実施された野外拡散実験から得られた値であって、丸の内のストリートキャニオンには適用できない値なのです。</p> <p>こんなことも分からないで予測した結果は全く信用できません。</p> <p>予測手法については、日本で最近実用化されている周辺の建物の影響も加味した三次元流体モデル（差分法とも言う）などを用いて再計算することをお勧めします。</p>	<p>大気汚染の予測については、「東京都環境影響評価技術指針」において「大気汚染の予測値は長期平均値を原則とし、高濃度汚染の発生が予想される場合には、短期平均値についても予測する」とされておりあります。</p> <p>本事業の実施に当たっては、高濃度汚染の発生は極めて少ないものと考え、長期平均値の予測のために「東京都環境影響評価技術指針」に示されている大気拡散式（ブルームモデル、パフモデル）を用いました。</p> <p>なお、予測式及び拡散パラメータは、「窒素酸化物総量規制マニュアル」及び「道路環境影響評価の技術手法」に示されたものを利用してあります。</p>
項目	風環境
<p>予測に当たって風洞実験が用いられていますが、風洞実験のみで現実を再現することは不可能です。実験結果は誤差が大きく、現地観測データと対比しながら結果を解釈する必要があるとの論文が、気象学会誌などで発表されています。</p> <p>現地の多点風観測（移動観測等）を実施し、風洞実験結果（現況の実験結果）と現地観測結果との比較検証、誤差の補正が、風環境の予測には不可欠であると考えます。</p>	<p>実験では、建設前後について上空風の風速に対する地上付近の風速の割合を求め、上空の気象データを用いて強風の超過頻度を求めることで評価を行っております。</p>

<p>計画地北側からの測定点 17, 18、計画地東側の測定点 49 もランク 3 ですが、風速比の現況からの変化があまりに大きいと思います。村上周三の風環境評価尺度を単純に適用し、「許容される」と結論を下すには問題があります。</p>	<p>風環境評価は、村上周三教授らによる強風の出現頻度に基づく風環境評価尺度を用いて評価を行っております。</p> <p>この評価尺度は、その場所で年間にどれくらいの強風が出現するかでランク 1 から 3 に評価することとなっていることから、本予測におきましては個々の風速比のみでの評価は行っておりません。</p>
<p>項目</p>	<p>その他・環境</p>
<p>「大手町 1-6 開発事業」は“都市再生緊急整備地域”、“大手町・丸の内・有楽町地区計画”などに基づき「安全・安心で快適な空間形成」、「ゆとりとうるおいのある良好な環境創出」として丸の内の仲通り延伸軸上に高層ビルの周囲に大規模な広場空間を整備すると述べています。</p> <p>そして環境影響評価では複数建築案を義務付けている総合環境アセス段階の手続きを免除されて、いきなり環境影響評価書案が提出されました。この事業計画に対しても総合アセスメントを強く要求します。</p>	<p>本事業計画地のある大手町一丁目は、東京都環境影響評価条例の施行規則で「良好な環境を確保しつつ都市機能の高度化を推進する地域」「以下特定の地域」に定められており、この地域において高層建築物の新築を行う場合には、東京都環境影響評価条例第 40 条第 4 項の定めるところにより環境影響評価書案からの手続を実施すればよいこととなっていることから、本事業におきましても特定の地域における実施届を行い環境影響評価書案からの手続を行っております。</p>
<p>今回公示縦覧された、環境影響評価書案は、「上位計画に基づく事業」ということが前面に押し出され、環境アセスメントの目的である環境への配慮はオープンスペースを取って植樹を行う程度しか有りません。しかもみずほ銀行大手町本部の建物は外から見る限り重厚で本部ビルに相応しい建物で、まだまだ 20 年も 30 年もの使用に耐えるものです。地球の温暖化が問題になり温室効果ガスの削減が重要なテーマとなっているときですから、こうした建替えは根本的に見直すようにしていただきたいと考えます。</p>	<p>本計画地がある大手町地区につきましては、丸の内有楽町地区と共に都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域に位置付けられており、上位計画の中で国際ビジネス拠点の形成という高い目標がうたわれております。</p> <p>本事業におきましても、こうした国際ビジネス拠点の形成という上位計画に則りまして、計画を策定し進めてまいります。なお、地球の温暖化等の環境問題につきましては事業者としましても、国、東京都等の施策に協力してまいります。</p>

表 4 評価書案について提出された事業段階関係区長からの主な意見及び事業者の見解の概要

主な意見の概要	事業者の見解
項目	大気汚染
<p>工事車両の走行に伴う窒素酸化物や粉じんによる大気汚染を防止するため、最新規制適合車の使用や粉じん飛散防止対策を徹底すること。</p> <p>工事車両の通過ルート等については、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めること。</p> <p>工事に当たっては、建設機械からの排出ガスの影響を極力少なくするよう、施工管理に万全を期すこと。</p>	<p>工事の施行中における大気質への影響の低減を図るため、施工計画の詳細な検討を行い建設機械の使用台数の低減や集中稼働を避けるなど効率的な稼働を図り、影響の低減に努めます。また、使用する工事用車両には、可能な限り最新排出ガス規制適合車を採用し、土砂運搬車の荷台にはシートカバーをするなど粉じんの飛散防止等の対策に努めてまいります。</p> <p>工事用車両の走行については、適切な運行管理</p>

<p>建物地下駐車場からの排気ガス浄化装置の導入や、光触媒技術の活用等、最新技術の導入により、大気汚染の環境改善に積極的に取り組むこと。</p>	<p>を行うとともに、走行ルート等は関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めてまいります。</p> <p>工事の完了後においては、大気汚染の低減に向け、駐車場内の走行距離の低減や不要なアイドリングの防止に努めるとともに、その他の環境改善の可能性について、今後検討を進めてまいります。</p>
<p>項目</p>	<p>騒音・振動</p>
<p>工事中の騒音・振動については、低公害工法の採用や公害防止対策の徹底を図り、騒音・振動の防止に努めること。</p>	<p>工事には可能な限り低騒音型建設機械の使用や低振動工法を採用するなど、工事中の騒音・振動の低減に努めてまいります。</p>
<p>項目</p>	<p>風環境</p>
<p>計画地周辺における評価結果によれば、建設後の強風の程度が広い範囲に渡りランク1からランク2又はランク3へと大きく変化している。歩行者に対する影響を過小評価せず、ランク3とならないような対策を検討すること。</p> <p>また、建設中から竣工後においても、風環境において苦情等が出た場合は、責任を持って対応すること。</p>	<p>予測評価では、計画地周辺地域が事務所街であり風環境評価結果はランク3で許容できるものと考えておりますが、今後、詳細な計画を進めていく中で歩行者等へのさらなる影響の低減措置について検討してまいります。</p>
<p>項目</p>	<p>景観</p>
<p>千代田区景観街づくり条例による景観事前協議と景観審議会での意見を十分に配慮すること。</p> <p>外観の意匠は、周辺の街並みに調和したものにすること。</p> <p>特に、隣接する大手町野村ビルが区景観街づくり重要物件であることを考慮し、調和の取れた外観デザインとなるようにすること。</p>	<p>事業を進めるに当たり、千代田区景観街づくり条例による景観事前協議及び景観審議会での意見を十分に配慮するとともに、外観のデザインにつきましても計画地周辺の街並みに調和するデザインとなるよう計画してまいります。</p>
<p>項目</p>	<p>その他</p>
<p>完成後の建物においては、地球環境に配慮し、温室効果ガスの排出抑制に最大限努めること。</p>	<p>本事業を進めるに当たり、効率のよい機器の導入等により温室効果ガスの排出抑制に積極的に努めます。</p>
<p>工事車両の走行や開発交通量の増加に伴う周辺の交通渋滞が懸念されるので、関係機関と十分協議し、渋滞の防止や交通安全の確保に努めてください。</p>	<p>工事用車両の走行については、適切な運行管理を行うとともに、走行ルート等は関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めてまいります。また、開発後の関連車両の走行につきましても、交通管理者と十分協議し、周辺交通への影響低減や交通安全の確保に努めてまいります。</p>