

#### 4. 評価書案について提出された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 3 件及び事業段階関係区長からの意見が 3 件（中央区長、江東区長、江戸川区長）提出された。意見等の内訳は表 4-1 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 4-2～4-3 に示すとおりである。

表 4-1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	3
事業段階関係区長からの意見	3
合計	6

表 4-2 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>計画地から 500m 離れた中央区晴海測定局の年平均値を基に、「東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」の内容を考慮してバックグラウンド濃度を設定しているが、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度について、晴海測定局と計画地の測定結果が相関するという証明が何もない。</p> <p>また、「東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」をも考慮してバックグラウンド濃度の設定をしながら、それでも環境基準をクリアしていない。</p> <p>こうした地域に 1,120 台の駐車場を設けて自動車交通を増大させることは、環境対策を何も考慮していない計画といわなければならない。</p> <p>発生・集中交通量の削減対策を具体化することを求める。</p>	<p>二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度について、晴海測定局と計画地の測定結果には、評価書案資料編 p.74 に示したとおり、一定の相関が見られます。</p> <p>また、評価書案に示したように工事の施行中、完了後とも、大気汚染の予測結果は環境基準を満足しています。</p> <p>一例として、工事の完了後における関連車両の走行に伴う、二酸化窒素の No.1 地点における予測結果は、バックグラウンド濃度を加えた年平均値で 0.03872ppm と予測しています。評価の指標である環境基準と比較するために、年平均値を日平均値（年間 98%値）に換算しています。その変換式は評価書案資料編 p.109 に示したとおり、都及び国が 23 区内に設置した大気汚染常時監視測定局の測定結果から統計的に求めた式であり、妥当なものと考えます。上記の年平均値を変換した結果は 0.060ppm となり、環境基準を満足しています。</p> <p>なお、通勤時のシャトルバスの運行、及びカーシェアリングの導入等による、発生・集中交通量の削減についても検討してまいります。</p>
	<p>晴海測定局以外の測定局については、計画地からの距離が遠すぎるため、既存資料調査は参考にならないのではないかと。</p>	<p>既存資料調査の調査地域は、「東京都環境影響評価技術指針」において、事業の影響が及ぶと予想される地域とされています。したがって、予測の結果影響が及ぶ範囲よりも広い範囲を、調査地域として調査しました。</p>

主な意見の概要		事業者の見解
項目	大気汚染	
	平成 20 年 1 月 17 日～23 日の 1 週間だけの現地調査では、年間の大気汚染状況は把握できないのではないか。	1 週間の現地調査結果を、計画地に最も近い中央区晴海測定局の測定値と比較したところ、評価書案資料編 p.74 に示すような相関がみられました。一般に濃度が最も高くなる冬季の状況で相関を確認した上で、中央区晴海測定局の測定値を基にバックグラウンド濃度を設定しました。
	No.4 地点における工事完了後の将来交通量の見積もりが 50,900 台/日となっているが、首都高速道路公団の報告結果に比べて過小ではないか。	工事完了後の将来交通量は、首都高晴海線も含めた、現時点で把握できる将来計画を考慮して予測しています。
	計画地周辺には高層ビルや晴海運河があり、大気汚染の予測にあたって単純なブルーム・パフモデルは適用できないのではないか。	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、事業の種類、規模を勘案し、必要に応じて短期平均値についても予測する。」と示されており、 計画建築物はマンションであり工場等の施設ではないため、本事業の実施にあたっては、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・パフ式)を用いました。
	「東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」に基づき、バックグラウンド濃度を設定しているが、これらの値は、あくまで行政の計画であり、その通り実現するかどうかの保障はない。したがって、本評価書案のバックグラウンド濃度予測値は全く信頼できない。 また、二酸化窒素の換算式として、 $[NO_2]_{98\%} = 1.5 \times [NO_2]_{\text{年平均値}} + 0.011\text{ppm}$ を用いているが、この式から環境基準値を推定すると 0.056ppm となり、晴海通りの東側及び西側では環境基準値を超えることになる。	大気汚染の予測に用いたバックグラウンド濃度については、東京都環境影響評価技術指針に示されるように、大気汚染物質の総排出量の将来推移に基づき設定する方法を選択しています。 具体的には、中央区晴海測定局の平成 17 年度の年平均値を基に、「東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」(以下「削減計画」)に基づき、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の総排出量の増減を考慮して設定しています。 「削減計画」では、平成 12 年度の窒素酸化物総排出量の 73,500 トン/年(実績値)を、平成 17 年度に 64,700 トン/年、平成 22 年度に 47,600 トン/年まで削減することを目標にしています。一方、「東京の環境 2007」(平成 19 年 7 月 東京都)に記載されている平成 17 年度の窒素酸化物総排出量の実績値は 56,300 トン/年であり、削減は計画的に進んでいると考えられます。 また、二酸化窒素の環境基準「日平均値の年間 98%値が 0.04～0.06ppm 以下」と予測結果との比較を行うため、以下の換算式により、建設機械の稼働に伴う影響について、最大着地濃度出現地点における予測結果(年平均値)を日平均値の年間 98%値に換算した結果、換算値は 0.057ppm となり、環境基準を満足しています。 $[NO_2]_{98\%} = 1.5 \times [NO_2]_{\text{年平均値}} + 0.011\text{ppm}$

主な意見の概要		事業者の見解
項目	大気汚染	
	<p>工事用車両の走行による二酸化窒素・浮遊粒子状物質の予測値は環境基準をクリアしているが、平均値ではクリアしても最大値が平均値の中にかくれてしまうのではないかと懸念されている。</p> <p>また、建設機械の稼働による二酸化窒素・浮遊粒子状物質濃度の最大値は、環境基準値ぎりぎりの値である。</p> <p>さらに、工事後の関連車両の増加によっても、大気環境への負荷が増大する。</p> <p>工事用車両の走行、建設機械の稼働、工事後の関連車両による、大気環境に対する負荷を最小限にする努力が最も重要であり、開発業者が守らなければならないことを徹底して実行してもらいたい。</p>	<p>評価書案に示した二酸化窒素、浮遊粒子状物質の日平均値の年間98%値(又は年間2%除外値)は、年間の日平均値(365のデータ)の98%がその値以下であることを意味します。すなわち年間でも濃度が高い日の値であり、環境基準の長期的評価では、この値で評価することとなっています。</p> <p>従ってご懸念の平均値ではクリアして、最大値が平均値に隠れるようなことはなく、むしろ最大値に近い値で評価を行っていると考えています。</p> <p>なお、大気汚染への影響をできる限り少なくするために、工事中は排出ガス対策型の建設機械(2次規制値)の採用、規制速度遵守、仮囲い設置等を行います。</p> <p>工事後についても、駐車場内のアイドリングストップの徹底、通勤時のシャトルバスの運行、及びカーシェアリングの導入について検討し、大気汚染の影響の低減に努めてまいります。</p>

主な意見の概要		事業者の見解
項目	騒音・振動	
	<p>計画されているマンションの住民も騒音・振動の影響を受ける。現況の騒音がいくらかで、供用後のマンションの地上1.2m、30m、60m、100m、150m、180mにそれがどのくらいになって伝播するか、予測評価することを求める。</p> <p>また、環境基準については、幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準(昼間70dB、夜間65dB)を用いるのではなく、A及びB地域(昼間55dB、夜間45dB)を用いて予測評価をおこなうべきである。</p>	<p>計画地は、東京都環境影響評価条例第40条第4項に規定する「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」に属しており、同条例施行規則第54条に基づいて、環境影響評価項目を選定していることから、工事の完了後の騒音・振動は予測・評価の対象としていません。</p> <p>なお、計画地内の住居については、今後設計を進める中で、室内騒音レベル等の遮音性能について検討を行う予定です。</p> <p>また、騒音の環境基準については、予測した3地点とも幹線道路に面する地点であるため、「幹線道路近接空間に関する特例」における基準を採用しています。</p>
	<p>現地調査で、A地点(勝どき1-12-2)とB地点(晴海3-1-4)の地上1.2mで測定した<math>L_{Aeq}</math>は夜間に環境基準値をオーバーしている。</p> <p>第1種住宅地域である晴海区民会館隣の集合住宅でも、機械騒音が65dB以上になって昼間に環境基準をオーバーしている。</p> <p>また、騒音の測定及び予測高度は地上1.2mであるが、地上1.2mだけでなく高度別の予測が必要である。</p>	<p>沿道のA地点・B地点の騒音は、現在の自動車交通により夜間の環境基準を上回っていますが、本事業の工事用車両は夜間(22時～6時)には走行しません。</p> <p>また、環境基準は建設作業騒音には適用されないため、建設機械の稼働による騒音の評価の指標は、「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「指定建設作業に適用する騒音の勧告基準」を採用しています。予測した結果、敷地境界における最大騒音レベル(<math>L_5</math>)は74dBであり、勧告基準(80dB以下)を下回っています。</p> <p>騒音の予測高度は、「東京都環境影響評価技術指針」に基づき地上1.2mとしました。なお、周辺にお住まいの方に対して建設作業騒音の影響による問題等発生した場合については、作業時間帯の調整等により、影響を軽減すべく対応します。</p>
	<p>既存基礎の大きさ、深さ等の状況は、調査により把握しているのか。建設作業の騒音レベルは最大74dBで騒音の勧告基準(80dB)を下回るとしているが、既存基礎の状況が不明確では、算定根拠の数値は信用し難い。</p> <p>また、単に基準値を守ればよいということではなく、住民環境への影響をいかに小さくするかが重要である。</p>	<p>既存基礎解体工事の施工方法、及び使用する建設機械の仕様・台数等は、現時点で想定したものです。</p> <p>予測結果は、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に示されている、「指定建設作業に適用する騒音の勧告基準」及び「指定建設作業に適用する振動の勧告基準」を下回っておりますが、単に基準値を守るということではなく、低騒音型の建設機械の使用、作業時間及び作業手順の検討、建設機械の配置計画の検討等により、周辺の住民の皆様への騒音の影響を小さくすることを検討してまいります。</p> <p>また、今後、施工業者が決定した後、関係者と協議の上、騒音・振動計の設置を検討するとともに、事後調査にて工事中の騒音・振動を測定していきます。</p>

主な意見の概要		事業者の見解
項目	日影	
	<p>計画のマンション前方には、晴海通りを挟んでアーバンタワー、アーバンプラザなどの既設のマンション群があり、これらの住居に午前9時～10時の間に日影の影響がある。計画者は1時間以内だから影響は少ないと言ったそうだが、この時間帯は生活への影響が一番出る時間帯である。もし事業計画者が近隣住民への影響に配慮して建物の高さを100m程度におさえスカイラインを合わせることをすれば、日影の影響は大幅に減少するはずである。計画の再検討を求める。</p>	<p>計画建築物により冬至日に1時間以上の日影が及ぶ範囲には、「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例(昭和53年7月 東京都条例第63号)」に定める日影規制対象区域はありません。</p> <p>また、長時間日影の影響を受ける範囲ができるだけ小さくなるよう、計画地の北西側の区画道路からの壁面後退距離の確保や、板状ではなく棟状の建築物とした等、配置や形状を工夫し、日影の影響に配慮した計画としています。</p>
項目	電波障害	
	<p>2012年になると計画では、東京タワーから新東京タワー(通称・スカイツリー、墨田区押上)に送信が切り替わることになっている。この問題にも責任を持って対応することを求める。</p>	<p>評価書案 p.137 に示したように、今後、計画建築物の竣工が地上デジタル局送信機能の移転よりも遅くなることが明らかになった場合には、机上予測が可能な条件が整った際に、押上地域からの地上デジタル放送の電波障害を机上予測し、障害の影響範囲を確定し、現地調査を行う予定です。押上地域からの地上デジタル放送の電波障害が発生し、本事業に起因する障害であると明らかになった場合には、地域の状況を考慮し、適切な措置を講じます。</p>
項目	風環境	
	<p>今回の計画では、海風による影響をまともに受けるはずである。風害は植栽程度では効果が無いはずで、他事例を調査の上、対策を検討してほしい。</p>	<p>赤坂の再開発事業の事例をみますと、高木を中心とした防風植栽により、周辺風環境への影響が軽減されることが確認されております。本事業では、防風植栽による防風対策により、風環境の領域の増加は、すべて低中層市街地相当の風環境である領域Bへの増加に抑えられるため、計画建築物の建設による風環境の変化は許容される範囲にあるものと考えています。</p>
	<p>高度別の風速をべき法則で求めているが、べき法則は、建設予定地周辺のように高層ビルが林立し、南側は平坦な海面といった状況では成り立たない法則ではないか。</p> <p>また、植栽による対策後でも、8地点で建設後の方が風環境が悪くなることが示されている。</p>	<p>計画地周辺は、周辺地域を広範囲にわたって見ると地表面粗度区分 程度(田園都市や草原のような、農作物程度の障害物がある平坦地、樹木・低層建築物などが散在している平坦地)と考えられます。粗度区分 に対応するべき指数( = 0.15)を用いて、平均風速の鉛直分布をモデル化しています。</p> <p>また、風環境の領域が増加する地点は8地点ありますが、防風植栽による防風対策により、すべて低中層市街地相当の風環境である領域Bへの増加となっています。さらに、風環境が改善される地点も28地点あります(領域Bから領域Aが7地点、領域Cから領域Bが19地点、領域Dから領域Cが2地点)。このようなことから、計画建築物の建設による風環境の変化は許容される範囲にあるものと考えています。</p>

主な意見の概要		事業者の見解
項目	景観	
	<p>景観で一番問題が大きいのは、月島第三小学校の子どもたちが校舎の窓から眺める景観である。現在は、広々とした広場と海が広がっているが、それがコンクリートの巨大な壁になってしまう。この風景の変化が子どもたちにどのような心理的影響を及ぼすか心配している。</p> <p>事業計画者は、「中央区の教育環境に関する基本条例」を尊重し、教育環境を悪化させないために、建築物の高さを100m程度にとどめるよう計画変更することを求める。</p>	<p>評価書案では、計画建築物の景観への影響について、地域景観の特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度、圧迫感の変化の程度、の3項目の予測を行っております。</p> <p>周辺の個々の建築物からの眺望については予測の対象としておりませんが、参考として、月島第三小学校より計画地に近い地点1における形態率の変化は、3.4%と予測しています(評価書案p.182)。圧迫感については、評価書案p.184で示した「周辺建築物の影響を考慮した大規模建築物から受ける圧迫感と許容限界値に関する研究」に基づき、地域の特性及び積極的な緑化等の環境保全のための措置等を勘案した上で評価した結果、形態率の変化量は小さいと考えています。従って、地点1より計画地から遠い月島第三小学校についても、同様にその変化量は小さいと考えています。なお、計画地敷地境界から地点1までの距離は約150m、月島第三小学校敷地境界までの距離は約180mです。</p>
項目	その他	
	<p>この事業の最大の問題は、交通アクセスである。勝どき駅などは、現在でもホームに入りきれない程に通勤者があふれ、時には身の危険すら感じるという。こうした現実を何も解決しないまま、高層マンションやオフィスが次々と建設されている。</p> <p>事業計画者は、こうした状況にどのような見解を持っているのか明らかにする必要があるとともに、環境緩和措置として860戸程度、計画規模を削減するように求める。</p>	<p>勝どき駅への利用状況を軽減するため、勝どき駅以外へのシャトルバスの運行を予定しています。</p> <p>また、主に法人地権者で組織されている「晴海をよくする会」に加盟しており、「晴海をよくする会」を通じて東京都、中央区と混雑緩和の対策について協議を行わせていただいております。</p> <p>なお、「晴海をよくする会」は、晴海の地権者が全員の協力のもとに、最良の街づくり計画を策定し、その実現に向けて努力するほか、行政機関等への働きかけなどの必要な行動を展開することにより、理想的な晴海の整備を推進するとともに、晴海の振興を図るため各種イベント等を実施し、もって東京湾内港地域の望ましい発展に寄与することを目的としています。</p>
	<p>計画地周辺では、巨大業務ビルや住宅建設ラッシュのため、朝の通勤時間帯は、歩道や勝どき駅構内通路は通勤者で一杯である。このような場所に、1,860戸の超高層マンションを2棟建設することは、周辺の交通施設の現状を無視している。</p>	

主な意見の概要		事業者の見解
項目	その他	
	<p>地震による液状化対策は、「サンドコンパクションパイル工法によって、砂を回転注入し、原地盤の密度増加を測る。」としているが、予測される東京湾北部直下型地震に対して不十分な対策ではないか。免震装置をとりつけるような記載があるが、資料編には何も記載されていない。</p> <p>また、防潮護岸について、海面上昇や津波、高潮に耐えられるのか。</p>	<p>地盤の液状化対策の選定や建物の耐震設計については、建築基準法及び学会等で策定した設計の規準に基づいて検討を進めており、免震構造等の採用も考慮しています。さらに、超高層建築物であることから、国の指定評価機関における「構造性能評価」という手続きを経て、建築確認申請を行う予定です。</p> <p>防潮護岸は東京都港湾局により整備されたものですが、台風等による波浪、高潮に対する安全性を考慮した上で整備されていると聞いています。(防潮護岸の天端高：AP+6.5m)</p>
	<p>この地域の交通アクセスは既に限界を超えており、抜本的な再検討が必要である。</p> <p>また、東京都の「建築物環境計画書制度」は、再生可能エネルギーの導入の検討や省エネルギー性能証明書を作成するなど求めているが、そうした問題をどのように検討しているのか。</p>	<p>交通アクセスについては、勝どき駅への利用状況を軽減するため、勝どき駅以外へのシャトルバスの運行を予定しています。また、主に法人地権者で組織されている「晴海をよくする会」に加盟しており、「晴海をよくする会」を通じて東京都、中央区と混雑緩和の対策について協議を行わせていただいております。</p> <p>また、本事業においては、ヒートアイランド対策および地球温暖化対策として、東京都の建築物環境配慮指針における区分である、「建築物の熱負荷の低減」、「設備システムの省エネルギー」について検討していきます。「建築物の熱負荷の低減」については、「住宅の品質確保の促進等に関する法律」における省エネルギー対策等級4を確保することを検討し、段階3の取得を目指します。「設備システムの省エネルギー」については、省エネ性能の高い設備を導入することを検討していきます。さらに、敷地内への積極的な緑化も行います。</p> <p>なお、建築確認申請の時点において、「建築物環境計画書」を提出する予定です。</p>
	<p>鉄筋コンクリート造りの場合の耐震性について、特に最近問題となっている長周期地震動対策はどのように行われるのかお答えいただきたい。</p>	<p>建物の耐震設計については、建築基準法及び学会等で策定した設計の規準に基づいて検討を進めており、免震構造等の採用も考慮しています。さらに、超高層建築物であることから、国の指定評価機関における「構造性能評価」という手続きを経て、建築確認申請を行う予定です。</p>
	<p>この事業により、乳幼児、小中学生が増加し、教育施設の不足が懸念される。こうした問題が現行のアセス条例では、評価項目になっていない。</p> <p>この事業によって増大する乳幼児、小中学生の数を予測し、その対策について関係自治体と協議を行い、その結果を関係住民に公表することを求める。</p>	<p>環境影響評価項目については、東京都環境影響評価条例施行規則第6条及び同施行規則第54条に基づき設定しています。そのため、学校等や保育施設への影響については、評価書案の中では予測・評価を行っていません。なお、本事業においては、中央区と協議の上、計画地内に認証保育所を設置する予定です。</p>

主な意見の概要		事業者の見解
項目	その他	
	1,120 台の駐車車両により、莫大な量の温暖化ガスと排熱が発生する。地球温暖化とヒートアイランドへの影響が取り上げられていない環境影響評価書案は落第といわねばならない。	<p>環境影響評価項目については、東京都環境影響評価条例施行規則第 6 条及び同施行規則第 54 条に基づき設定しています。そのため、地球温暖化とヒートアイランドへの影響については、評価書案の中では予測・評価を行っていません。</p> <p>本事業においては、ヒートアイランド対策および地球温暖化対策として、東京都の建築物環境配慮指針における区分である、「建築物の熱負荷の低減」、「設備システムの省エネルギー」について検討していきます。「建築物の熱負荷の低減」については、「住宅の品質確保の促進等に関する法律」における省エネルギー対策等級 4 を確保することを検討し、段階 3 の取得を目指します。「設備システムの省エネルギー」については、省エネ性能の高い設備を導入することを検討していきます。</p> <p>また、建築確認申請の時点において、「建築物環境計画書」を提出する予定です。</p>
	晴海二丁目マンション計画建設事業は、近隣住民であるソフトタウン晴海 234 世帯の平穏で健康な日常の環境を妨げないこと。	<p>事業の実施にあたり、近隣の皆様の生活環境への影響をできるだけ抑える計画としています。</p> <p>事業者としては、近隣にお住まいの皆様と共に魅力的なよりよいまちを作ることを目標に、この事業を進めてまいりたいと考えています。</p>
	<p>晴海二丁目土地区画整理組合により規定に基づく届け出がなされている。届出によると、対象地は浚渫土により造成され自然由来の汚染土壌が存在するが、調査結果として「対象地域内において土壌汚染のおそれはないものとする」と記載されている。</p> <p>しかし、晴海二丁目の防潮護岸工事でダイオキシンが出土した事実があった。また、住宅予定地の第 2-1 街区、第 2-5 街区は、それぞれ製粉工場、水産加工工場が稼動していた事実から、工場稼動による土壌汚染が考えられる。</p> <p>したがって、浚渫土による埋立造成だけでは判断できないことから、建築計画にあたり、改めて土壌調査を行うべきである。</p>	<p>計画地は、東京都環境影響評価条例第 40 条第 4 項に規定する「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」に属しており、同条例施行規則第 54 条に基づいて、環境影響評価項目を選定していることから、土壌汚染は予測・評価の対象としていません。なお、計画地の敷地面積が 3,000m<sup>2</sup> 以上であるため、今後、「環境確保条例」第 117 条の規定に基づき汚染状況に関する調査を実施した上で、土地利用の履歴等調査について知事に届け出ることを、東京都環境局環境改善部に確認しています。</p> <p>調査の結果、汚染土壌処理基準値を超える土壌が存在し、自然由来では無いと判断された場合には、汚染拡散防止計画書を作成の上、東京都に提出します。その内容に沿って汚染拡散防止措置を実施し、措置完了後、東京都に届け出ます。これらについては、評価書または事後調査報告書に記載します。</p>
	<p>晴海二丁目では、マンション計画地に隣接した「第 2-4 街区」に業務ビルが建設される予定であり、工事時期もマンション工事と同時期の予定となっている。</p> <p>住宅棟だけでなく「第 2-4 街区」のオフィス棟の計画についても大気汚染、騒音・振動、日影等の 6 項目の調査を行い、調査結果の報告をすべきと考える。</p>	<p>本事業は、東京都環境影響評価条例に示されている環境影響評価の対象事業の要件「住宅戸数 1,500 戸以上」に該当するため、「住宅団地の新設」として、環境影響評価を行っております。</p> <p>そのため、集合住宅 2 棟による周辺環境への影響を予測しております。</p>

表 4-3(1) 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(中央区長)

項目	大気汚染	
	意見の内容	事業者の見解
	<p>工事施工中における土砂等の運搬及び資材等の積み下ろし作業による粉じんの発生については、周辺住民への影響がないよう、現場管理を徹底してください。</p>	<p>粉じん対策として、粉じん防止用ネット、仮囲いの設置、散水等を行い、周辺住民への影響がないよう現場管理を徹底いたします。</p>
	<p>工事施工中は自動車排出ガスによる局地的な大気汚染が懸念されるので、車両の搬出入ルート、待機場所の確保等適切な車両管理により、自動車排出ガスを低減してください。特に、エコドライブ(急発進・急停止・走行速度超過・アイドリングストップ等)を徹底してください。</p>	<p>工事用車両については、適切な運行管理により車両の集中化を避けるとともに、適切な搬出入ルートの設定、走行時間帯の設定等により、排出ガスによる影響を低減します。また、急発進・急停止の禁止、走行速度の遵守、アイドリングストップの遵守を徹底します。</p>
	<p>「工事施工中における工事用車両の走行に伴う排出ガスの大気中における濃度」を予測するための工事中の基礎交通量に周辺開発交通量を加算したとしているが、高速晴海線、環状2号線、その他計画されている再開発事業が含まれていないため、これらの状況も加味した予測・評価をお願いします。</p>	<p>工事施工中の関連車両による道路沿道の大気環境を予測するにあたり、将来基礎交通量を設定しています。</p> <p>将来基礎交通量は、平成20年1月～6月に実施した交通量調査結果をベースに、本事業の工事用車両台数(大型車)が最大となる工事着工後13、14ヶ月目に発生が見込まれ、状況が把握可能である周辺開発工事(晴海2丁目基盤整備工事、晴海2丁目第2-4街区オフィス棟工事、ポンプ場工事、豊洲新市場建設事業)の工事用車両を加味して、設定しています。また、この時期の高速晴海線及び環状2号線の工事用車両発生台数は、既往資料によると、高速晴海線、環状2号線(豊洲～晴海)及び周辺幹線道路合計で20～30台/日程度、環状2号線(晴海～銀座)で12台/日程度となっています。工事用車両の走行ルートは各方面に分散されることや、この時期の環状2号線(晴海～銀座)の工事用車両走行ルートが清澄通りとなっていること等から、これらの工事用車両が本事業の予測に与える影響はほとんどないと考えられます。</p> <p>なお、工事用車両の走行ルートは、晴海通りや晴海通り延伸等を想定しており、環状2号線(晴海～豊洲の豊洲大橋：平成20年度竣工予定)は通行しない想定としています。また、首都高速晴海線(晴海～豊洲)は平成24年度完成予定のため、工事着工後13、14ヶ月目には開通していないものと想定しています。</p>

項目	大気汚染	
	意見の内容	事業者の見解
	<p>「工事完了後における関連車両の走行に伴う排出ガスの大気中における濃度」を予測するための将来基礎交通量は、現況交通量に周辺開発交通量を加算したものであるが、周辺開発事業の具体的な記載がないので、表記してください。周辺開発事業が上記3と同じであれば、高速晴海線、環状2号線、その他計画されている再開発事業が含まれていないため、これらの状況も加味した予測・評価をお願いします。</p>	<p>工事完了後の関連車両による道路沿道の大気環境を予測するにあたり、将来基礎交通量を設定しています。</p> <p>将来基礎交通量は、既往資料を基に推計した（本事業が竣工する）平成24年度末の将来交通量を基に、算出しています。</p> <p>平成24年度末の将来交通量は、平成24年度末に想定される道路ネットワークや計画地周辺の土地利用状況を勘案した上で、推計しています。具体的には、首都高速晴海線、環状2号線、その他平成24年度末に想定される計画地周辺の土地利用状況を考慮しています。</p>

項目	騒音	
	意見の内容	事業者の見解
	<p>駐車台数が約1,120台になることから、工事完了後の騒音の評価をお願いします。</p>	<p>計画地は、東京都環境影響評価条例第40条第4項に規定する「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」に属しており、同条例施行規則第54条に基づいて、環境影響評価項目を選定していることから、工事の完了後の騒音・振動は予測・評価の対象としていません。</p>

項目	日影	
	意見の内容	事業者の見解
	<p>建物の形状・配置等を工夫することにより、月島第三小学校・晴海幼稚園の日影時間を少しでも短くする方策を検討するとともに、日影の状況について学校・幼稚園に説明し、理解を得てください。</p>	<p>月島第三小学校・晴海幼稚園は、「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例（昭和53年7月 東京都条例第63号）」に定める日影規制対象区域ではありません。</p> <p>また、長時間日影の影響を受ける範囲ができるだけ小さくなるよう、計画地の北西側の区画道路からの壁面後退距離の確保や、板状ではなく棟状の建築物とした等、配置や形状を工夫し、日影の影響に配慮した計画としています。</p> <p>なお、日影の状況については、詳細な計画が固まった時点で、中央区を通じて学校・幼稚園に説明していく予定です。</p>

項目	風環境
意見の内容	
事業者の見解	
<p>竣工後の風の影響については、許容される範囲にあるものと評価しているが、風による障害が発生した場合は、適切に対応してください。</p>	<p>評価書案に記載したとおり、植栽による対策を行った結果、計画建築物の建設後の風環境の変化は許容される範囲にあるものと考えています。</p> <p>また、事後調査において、建設後の風環境の測定を行い、その結果を事後調査報告書に取りまとめ、東京都に提出する予定です。</p> <p>万一、計画建築物に起因する風害による問題等が発生した場合については、適切な対策等を講じることにより影響を解消すべく対応いたします。</p>
<p>中央区環境行動計画(平成20年3月策定)は、ヒートアイランド対策として晴海通り、八重洲通り、日本橋川を風の道と位置付け、東京湾の風を内陸に導くことを計画化している。本事業がこれらの風の道に与える影響について、評価をお願いします。</p>	<p>風環境については、地表付近の風環境を、平均風速の発生頻度による風環境評価指標に基づき評価しています。</p> <p>風の道に関しては、高層棟2棟の隣棟間隔を40m程度確保しており、晴海地区の夏の昼間の主風向である南南東の海風を遮らないような工夫をしています。</p>

項目	その他
意見の内容	
事業者の見解	
<p>本事業の計画地については、晴海二丁目土地区画整理事業区域内であることから、工事用車両の走行ルートなどの調整や地元対応、現場管理などについて、同区画整理事業を所管する組合と十分に連携を図ってください。</p>	<p>工事の実施に際しては、晴海二丁目土地区画整理組合と協議・連携の上で、工事用車両の走行ルート、走行時間帯の設定、周辺環境への影響をできる限り低減するような現場管理を行います。</p>
<p>苦情・相談受付窓口を常設し、苦情等に対して速やかな対応ができるようにしてください。</p>	<p>相談窓口を設置し、皆様からのご意見、ご質問等に対して、速やかに対応してまいります。</p>

表 4-3(2) 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(江東区長)

項目	全般事項	
	意見の内容	事業者の見解
	今後の環境影響評価手続きに際して、事業の実施に伴って影響を与えられとされる事項について、可能な限り広範かつ詳細に調査をしてください。また、調査に基づく情報の提供や説明を関係区の住民等に対して積極的に行うとともに、住民等からの意見、要望の聴取に最大限努めてください。	今後、環境影響評価手続きの中で事後調査計画を立案し、工事の施工中及び工事の完了後における事後調査を実施し、予測・評価を行った項目について検証を行います。その結果は、事後調査報告書として取りまとめ、東京都に提出する予定です。事後調査報告書は、縦覧される予定です。 また、相談窓口を設置し、住民の皆様からのご意見、ご要望に対して、速やかに対応してまいります。
	周辺環境への影響を抑制するための対策については、関係区住民等から理解が得られるものとなるよう努めてください。	地域の皆様からご理解を得られるよう、工事用車両の走行ルートの変更や安全走行等により、環境影響の低減に努めてまいります。
	工事中及び供用開始後において、苦情対応窓口を設置するなど関係区住民からの苦情には誠実に対応してください。	相談窓口を設置し、皆様からのご意見、ご質問等に対して、速やかに対応してまいります。

項目	大気汚染	
	意見の内容	事業者の見解
	工事の施工中は、関連車両の通過により江東区内の交通量が增加することが予想されることから、関連車両は最新の排ガス適合車を使用するとともに、運行管理を適切に行うことにより交通量の増加を抑制してください。	工事用車両は、可能な限り最新の排出ガス規制適合車を使用するとともに、適切な運行管理により工事用車両の集中化を避けるなどの措置に努めます。
	土砂運搬に際しては、粉じんの飛散防止を確実にを行うとともに、周辺道路を汚損しないよう適切な対策を講じてください。	建設工事にあたっては、土砂運搬車など粉じんの飛散が起りやすい車両については、カバーシートの使用を検討します。また、洗車設備を出入口付近に設置し、土砂や資機材の搬出入車両のタイヤに付着した泥土の水洗いをを行い、周辺道路を汚損しないよう努めます。

項目	騒音・振動	
	意見の内容	事業者の見解
	工事中の騒音・振動に関し、環境影響評価書案の「環境保全のための措置」を確実に実行し、低減に努めてください。	工事にあたっては、評価書案に記載した環境保全のための措置を確実に実行し、騒音・振動の低減に努めます。また、環境保全のための措置の実施状況については、事後調査において確認し、東京都へ報告する予定です。
	工事中の騒音、工事用車両の走行・待機時の騒音・振動について住民等から苦情があった場合には、迅速かつ丁寧な対応に努めてください。	工事現場には窓口を設け、苦情等について誠意を持って速やかに対応します。

項目	電波障害	
	意見の内容	事業者の見解
	工事中、完成後にあっても継続して調査を行い、受信状況に影響のないように十分に配慮して進めてください。	電波障害が発生し、本事業に起因する障害であると明らかになった場合には、地域の状況を考慮して、適切な措置を講じます。
	受信障害等の相談窓口を受信障害が生じると予測される地域住民に周知徹底するとともに、住民の意向を尊重し適切に対応してください。	地上躯体工事の進捗に応じて、本事業に起因する電波障害の発生が想定される時期を考慮した上で、電波障害に関する窓口を設置する予定です。窓口の所在地や連絡先について、地域の皆様に周知するよう努めるとともに、苦情や相談に対して誠意をもって速やかに対応します。
	障害が発生した場合は、対象地域のCATVを活用するなど、迅速に適切な対策を講じてください。	電波障害が発生し、本事業に起因する障害であると明らかになった場合には、CATVの活用、共同受信施設の設置、アンテナ設備の改善等の適切な措置を講じます。

項目	廃棄物	
	意見の内容	事業者の見解
	工事の施工中及び完了後において、計画地内から相当量のごみの発生が予想されます。関係法令及び条例に基づき、より一層の発生抑制、リユース並びにリサイクルに努め、ごみの減量化を図ってください。	工事の施工中における建設廃棄物については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」及び「東京都建設リサイクル推進計画」に基づき、発生の抑制、再利用・再生を図ります。工事の完了後における一般廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「東京都廃棄物条例」、「中央区廃棄物の処理及び再利用に関する条例」に基づき、廃棄物排出抑制の観点から分別収集、減容化、資源ごみの再利用を前提とした施設整備を行い、適正な処理を行います。

表 4-3(3) 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(江戸川区長)

項目	電波障害	
	意見の内容	事業者の見解
	<p>計画建物により、既存の高層ビル等との複合受信障害の発生が予想されますので、新たに受信障害が発生すると予測される地域はもとより、予測範囲外の地域においても受信障害が発生した場合は適切な対策を講じてください。</p>	<p>他の建築物との複合障害によりテレビ電波の受信障害が発生し、本事業に起因する障害があると明らかになった場合には、地域の状況を考慮し、必要に応じて他の建築物の建築主と協議を行い、適切な措置を講じます。</p>
	<p>受信障害対策等の相談窓口を設け、受信障害が予想される区域の住民に周知徹底し、事前相談等には適切に対応してください。</p>	<p>地上躯体工事の進捗に応じて、本事業に起因する電波障害の発生が想定される時期を考慮した上で、電波障害に関する窓口を設置する予定です。窓口の所在地や連絡先について、地域の皆様に周知するよう努めるとともに、苦情や相談に対して誠意をもって速やかに対応します。</p>