

別記（原文のまま記載）

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

評価書案について提出された都民の意見書及び事業段階関係区長（港区、千代田区）の意見の件数は、表1に示すとおりである。都民の意見書が5件、事業段階関係区長の意見が2件（港区、千代田区）の合計7件である。

これ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は、以下に示すとおりである。

表1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民の意見書	5
事業段階関係区長の意見	2
合計	7

都民の主な意見書及びそれらについての事業者の見解の概要

都民の主な意見書の概要	事業者の見解の概要
項目：大気汚染	
<p>1. 施設建築物駐車場出入口設置場所の状況予測</p> <p>環状2号線の開通、赤坂一丁目及び周辺再開発事業の完成、赤坂一丁目区道の拡幅等により、赤坂一丁目地区への車両の流入が増加することは必至であり、施設建築物駐車場出入口近辺での交通渋滞や排気ガスの増大が懸念されます。</p>	<p>計画地北側区道（駐車場出入口近傍）の関連車両（開発交通量）による道路大気質への影響については、評価書案で予測を行っています（評価書案p.103、表中の地点7）。関連車両の走行による排出ガスの影響を含む工事の完了後の予測濃度は、二酸化窒素濃度が0.057ppm（年平均値の年間98%値）、浮遊粒子状物質濃度が0.056mg/m<sup>3</sup>（日平均値の2%除外値）です。関連車両による付加率（年平均濃度に占める関連車両による影響濃度の割合）は、二酸化窒素が1.9%、浮遊粒子状物質が0.2%です。二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに環境基準を下回り、付加率は小さく、影響は軽微であると考えます。</p> <p>また、計画地北側区道は、周辺の幹線道路を通行する車の通り抜け道路として、特段優れているわけではないため、工事の完了後の主な通行は本事業の関連車両と区道沿道の方々の車両が利用すると考えます。したがって、通過車両（通り抜け車両）の増加は少ないと考えます。</p> <p>計画地北側区道の交通渋滞については、本事業では「東京都駐車場条例による附置義務台数」を満たす駐車台数を設置し、駐車場内に十分な車路（滞留スペース）を確保することで、万一駐車場に入庫待ちが発生しても、計画地北側区道の路上に車が滞留することが無いような計画とし、周辺環境への影響を少なくするように配慮しています。</p>

項目：風環境

1. 東京都の他の案件をみてもほとんどそうであるが、本事業でも東京管区気象台の上空風を使用した風洞実験により、風環境の予測が行われている。この事業での風環境も東京管区気象台のデータが使用されている。現地の風の調査は、極めて難しいので現地の風の調査は行わなかったと書かれているが、計画地そのものの地点は難しいにしても直径が約1kmの付近であれば、地上でなくても現地調査はできたはずであり、その現地調査の結果が、現況の風環境の風洞実験時のデータの信頼性あるいは実験の信頼性を高めることとなるが何故実施しなかったのか明らかにしてください。

次に、風環境の風洞実験等の予測にすべてつきまとうことであるが、東京都では、事後調査として予測の信頼性、予測・評価の妥当性を検討することとなっているが、上述したように現況の風の調査、予測と事後の調査の比較が事後の検証の一連のフローとなるが、その点については風環境の予測の信頼性にも大きくかかわっているので、その点について明らかにしてください。

風環境で使用する気象庁のデータは、毎時間10分間の平均を用いているが1時間に時々刻々変化している風のデータが10分間で代表できることの考え方あるいは調査資料・文献で示してください。

2. 風環境は、風洞実験、コンピューターシミュレーションにて行うことと東京都環境影響評価技術指針に記述があるが、この事業では風洞実験で行っているがどのような理由で、この方法を予測の方法としたのか示されなければならない。風洞実験による予測では、現地の風に如何に相似しているかが問題となる。

本事業の風環境に係る現況の地表付近の風の状況の把握、及び工事の完了後の予測は、現状の建物及び計画建物を再現した模型を用いた風洞実験による方法により行いました。

風洞実験の精度（あるいは信頼性）については、「ビル風の基礎知識」（平成17年12月 風工学研究所）によると、風洞実験結果と観測結果の比較が示されており、「いずれの実験結果も観測されたデータのばらつきの範囲内に収まっていることがわかる。」と述べられています。

このことから、風洞実験の精度は確保されており、風洞実験を現況及び工事の完了後の風環境の把握（予測）に用いることは妥当と考えます。

風洞実験では、計画地周辺の上空風として、東京管区気象台の測定データを用いています。上空風のデータは、長期間の信頼できる記録（測定結果）が必要であることから、計画地に近い公的機関である東京管区気象台のデータとしました。使用したデータは、10年間（平成9年1月～平成18年12月）です。

また、予測結果の検証等の観点から、工事の完了後においては、「東京都環境影響評価条例」の手続きの中で、風環境の現地調査（事後調査）を実施してまいります。

東京管区気象台では、毎正時前10分間のデータだけでなく、10分毎に連続的に平均風速を測定（1時間では10分毎に6個のデータを測定）しており、1時間の中で変化する風の状況が把握されています。風洞実験では、上記に示した10年間の全ての気象データ（データ数＝10年間×365日×24時間×6個＝525,600）に基づき、必要なデータを統計的に解析して、風洞実験の測定データ（風向別風速比測定結果）と関連づけて、風環境を評価しています。

計画地周辺は、大きさや高さ、形状が様々な建物が立ち並び、建物相互による風の影響が複雑な様相を呈すると考えます。計画地周辺同様、建物相互による風の影響が複雑な様相を呈すると考えられる港区内の対象事業の種類が「高層建築物の新築」である環境影響評価の過去の事例においても、風環境の予測手法としては、風洞実験による方法を採用しています。

したがって、東京都環境影響評価技術指針（付解説）において「風洞実験に代替する流体数値シミュレーションは、細かいメッシュ分割に基づいた精密な予測でなければならない。」との記述もあり、本事業では、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いる風洞実験による方法を採用

また、1/600のスケールの模型で風洞実験を行っているが、スケールは実際に近いスケール程よいと一般的には考えるが、何故、このスケールで十分に妥当な予測結果が得られるのか明らかにしてもらいたい。

用しました。

風洞実験の精度については、「ビル風の基礎知識」（平成17年12月 風工学研究所）によると、風洞実験結果と観測結果の比較が示されており、「いずれの実験結果も観測されたデータのばらつきの範囲内に収まっていることがわかる。」と述べられています。このことから、風洞実験の精度は確保されていると考えます。

風洞実験に用いる模型は、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付面積(水平方向から見た建物立面の投影面積)の割合が大きくなり、模型と風洞実験装置側壁との相互作用により、測定誤差を生じるとされています。

また、風洞実験に用いる模型の再現範囲は、計画建物高さの2～3倍以内の範囲とされています。

本事業では、上述した条件及び使用した風洞実験装置の大きさを勘案して、模型化再現範囲の半径は540m、縮尺率は1/600としました。

なお、「実務者のための建築物風洞実験ガイドブック2008年版」（平成20年10月 財団法人日本建築センター）によると、風環境実験においては、「一般には、数百分の一から千分の一程度の縮尺模型を使用することが多い。」と述べられています。

3. (1)東京管区気象台のデータ  
評価書案173頁に10年間の0.2m/s以下と5m/s以下の風配図が記述されているが、10年間のデータにも拘らず、西風がまったくないことがわかる。これは、東京都心部の上空の風を代表しているのであろうか。このような風速で西風がまったく上空に吹いていないことを明らかにしていただきたい。東京地域の気象庁の他の観測したデータでもそうであるのか明確にしてください。

(1)評価書案p.173に示した風配図は、平成9年～平成18年の10年間における日最大平均風速(風速0.2m/sを超える場合、5m/sを超える場合)の風配図です。西風の頻度は、0.2m/sを超える場合で0.33%(10年間で12日:12日/(10年間×365日)×100%)です(評価書案資料編p.144)。

東京地域では、気象台において、アメダスによる測定が行われていますが、風向風速計地上高が7.9～10.2mと低く、風洞実験で用いる上空風の状況として、適切でないと考えます。

なお、「都市の風環境評価と計画ービル風から適風環境までー」（平成5年3月 社団法人日本建築学会）において、主要都市における風向の頻度が整理されており、東京周辺の地点における西風の頻度は0～4.8%と少ない状況です。

(2)ワイブル分布  
統計学からきた「ことば」と思われるが、ワイブル係数の説明をきちんとしてください。さらに、上空風の発生頻度がワイブル分布で近似されることのようにですが、その説明なりをわかりやすく説明してください。

(2)「都市の風環境評価と計画ービル風から適風環境までー」（平成5年3月 社団法人日本建築学会）によると、「毎時観測された風速の超過頻度はワイブル分布で表すことができるが、日最大平均風速や日最大瞬間風速についてもワイブル分布で十分近似できることが確認されている。」と述べられています。

ワイブル分布は、1951年にスウェーデンのワイブル氏が提起したものであり、主に工学関係

<p>(3) 防風植栽 防風植栽により地上の強風を和らげるとしては、具体的にどのような高さの、どのような樹種で植栽されるのか。植栽間隔なども含めて、明らかにしてください。また、この評価書案の資料編143頁には「各測定点の風向を旗の動きを写真撮影して観察した。」と書かれていますが、その写真をきちんと資料編添付してください。</p> <p>(4) ガストファクター この評価書案の資料編143頁に「なお、村上氏らの提案による風環境評価尺度によるとガストファクターは密集した市街地では、2.0～3.0となる」と書かれていますが、出典文献名と資料をきちんと示してください。</p>	<p>で故障率の分布を示すものとして使用されていますが、その他、河川の最大水位、最大風速、最大降雨量等の自然現象の最大値の分布に対しても適用されています。</p> <p>風速発生頻度は、風速階級別の発生頻度をヒストグラムで表すことが多く、この分布形状をワイブル分布で近似しています。</p> <p>ワイブルパラメーター(係数：C, K)のうち、Cは尺度定数、Kは形状定数と呼ばれ、ワイブル分布を表す定数です。Cは風速の大きさを表し、Cの値が大きい場合には高い風速側に分布します。Kは風速階級別の出現頻度ヒストグラムの分布形状を表し、Kの値が大きくなると分布形のピークが尖塔形(頂点が鋭く上がった塔のような形)になります。</p> <p>(3) 防風植栽に用いる樹木の高さ、位置については、評価書案p.180に示したとおりです。高層棟の南側、東側及び北側に、高さ6～8m程度の常緑樹による防風植栽を計画しています。植栽間隔は場所により異なり、4.5～10.5m程度です。樹種については、今後の実施検討の中で、景観等にも配慮して選定してまいります。</p> <p>風向については、各測定点に旗を設置して、風向を観測しました。旗の設置状況写真等を評価書資料編に記載してまいります。</p> <p>(4) 評価書案資料編p.143に記述した「村上氏らの提案による風環境評価尺度によると、ガストファクターは、密集した市街地あるいは通常の市街地では2.0～3.0となることが示されている」とは、評価書案p.181に示した「表7.5-4 村上氏らの提案による風環境評価尺度」の注3)によるものです。出典は「居住者の日誌による風環境調査と評価尺度に関する研究－市街地低層部における風の性状と風環境評価に関する研究Ⅲ－」(昭和58年3月 村上・岩佐・森川 日本建築学会論文報告集)です。</p>
<p>項 目：その他(事業計画等)</p>	
<p>1. 施設建築物駐車場出入口設置場所の状況予測</p> <p>(1) 施設建築物の配置計画(案)では、施設建築物駐車場の出入口が当社ビルの正面に予定されています。当社ビル1階には駐車場があり、朝夕を中心に社有車の入出庫があります。したがって、施設建築物駐車場の車両と当社車両の入出庫が輻輳し、交通面で危険な状況に陥る恐れがあります。</p>	<p>(1) 計画地北側区道は、現状では幅員約4mの狭い道路のため、一部が一方通行規制となっていますが、工事の完了後には道路幅員10mに整備され、車両の相互通行が十分可能な車道幅員となる予定です。</p> <p>本事業の関連車両の駐車場への入庫は左折を原則とし、駐車場内に十分な車路(滞留スペース)を確保し、計画地北側区道の路上に車が滞留することが無いようにすることで、計画地北側沿道の既存建築物への車両の入出庫に影響を及ぼさないよう配慮しています。</p>

<p>(2) 当社ビル前の区道には、周辺で働くオフィスワーカーが終日にわたり多数往来しており、施設建築物駐車場の出入口が計画の場所に設置されれば、歩行者の安全の確保は困難になると想定されます。</p>	<p>(2) 計画地北側区道の北側には、現状で歩道は無く、拡幅される区道には歩道が設けられ、歩車分離が図られることで、歩行者の安全性が高まると考えます。</p> <p>計画地側（区道南側）には、整備される歩道と一体となる歩道状空気を計画地内に整備する計画であり、同様に歩行者の安全性が高まると考えます。</p>
<p>2. 施設建築物駐車場出入口設置場所の変更の提案</p> <p>(1) 施設建築物駐車場の出入口を計画の場所から六本木通り側等の別の方面に変更していただきたい。</p> <p>(2) 前記(1)が困難な場合は、入出庫の車両が一箇所に集中するのを回避するため、施設建築物駐車場出口と入口の少なくとも一方が当社ビルの正面にかからない程度に、出口と入口の場所を離していただきたい。</p>	<p>(1) 計画地に隣接した主な道路としては、計画地西側六本木通り、計画地南側区道（榎坂）、計画地北側区道があります。</p> <p>駐車場出入口の位置選定に関しては、警察等関係部署と協議し、その指導等に基づいて計画しています。</p> <p>六本木通りは広域幹線道路であり、駐車場法施行令で、計画地が2以上の道路に接道する場合は、広域幹線道路以外の道路に出入口を設置することが原則とされており、またバス停もあることから、幹線道路上での交錯も避けるように別の道路で出入口を検討する必要があります。</p> <p>計画地南側区道については、通過交通が多いことや、アメリカ大使館に係る規制上の観点から、非常時には車両通行止めとなる場合があるとの警察からの指導により、出入口設置に適していないため、別の道路で出入口を検討する必要があります。</p> <p>このようなことから、計画地北側区道に駐車場出入口を計画することとなりましたが、計画地北側区道は拡幅整備により、車両の相互通行が十分可能な車道幅員となり、歩道を新設して歩車分離が図られた上で、出入口を設置する計画としました。</p> <p>(2) また、本事業では、高層棟を計画地内西側に配置することにより、高層棟の東側に中高木、低木、地被類による植栽を施し、「緑豊かな憩い空間」を大きく確保することを計画しており、緑豊かな憩い空間が車路により分断されることが無いように、駐車場出口と入口を1箇所としています。</p> <p>上記のような(1)、(2)の状況を総合的に検討した結果、現在の計画となっています。</p> <p>なお、駐車場の管理・運営方法については、今後も継続して検討することにより、計画地北側区道沿道の安全確保等に対して、配慮してまいります。</p>

### 3. 本事業の緑化計画についての環境上の意見

事業の目的で「国の計画」、「東京都の計画」、「港区の計画」などを引用し、緑化に相当な配慮した計画であると書いてある。ところが、具体的なこととなると“グリーンアベニュー”、“グリーンプラザ”のイメージ図が示され、港区基準の約5,712㎡に対して約6,254㎡の緑化を確保するとあり、さらに、この緑化により周辺の緑のネットワークの連結に寄与する計画であると書かれている。

この内容が「緑のネットワークの連結に寄与する計画」で本当にあるのであろうか。

2008年6月に、生物多様性基本法が制定され、「第六条(事業者の責務)で、事業者は、基本原則にのっとり、その事業活動を行うに当たっては、事業活動が生物の多様性に及ぼす影響を把握するとともに、他の事業者その他の関係者と連携を図りつつ生物の多様性に配慮した事業活動を行うこと等により、生物の多様性に及ぼす影響の低減及び持続可能な利用に努めるものとする。」と規定されている。

このことは、とりもなおさず、平面図や航空写真で判別できる緑を確保すれば、よいことなのでなく、その質が問われていることに配慮しなければならないことを意味する。

ネットワークを形成する他の緑がどのような質、植生であるのか、その植生に応じた小動物などがどのような形態なのかを念頭にした緑の計画を事業者が作成することを意味している。

以上述べてことを十分に、考えてきちっとした緑化計画を作成していただきたい。

計画地内は、建物が密集しており、現状の緑地は、ほとんど無い状況にあり、港区の「ヒートアイランド現象解析調査」からも、計画地はホットスポットが連なる地区と考えられ、計画地内を含めて公園や緑地が不足している状況です。

また、本事業の関連計画として、赤坂・虎ノ門・新橋を貫く大緑道を整備するという「赤坂・虎ノ門緑道の整備構想」があります。これは、道路(公道)に沿って歩道状空地を確保し、一体的に整備することにより大規模な緑道を創出するものです。

このような現状を踏まえ、本事業では、

- ・高層棟を計画地内西側に配置することにより、高層棟の東側に中高木、低木、地被類による植栽を施し、「緑豊かな憩い空間」を大きく確保すること。
  - ・計画地南側の区道に面して、高木等から構成される広がりや厚みをもった、緑あふれる潤いのある並木道を創出する「グリーンアベニュー」を実現し、周辺の緑のネットワーク(緑道)の連結に寄与し、歩行者ネットワークを整備すること。
  - ・計画地南西端の「地下鉄連絡出入口」に接続し、地上の「グリーンアベニュー」へ円滑に繋ぐ交通結節点となる「グリーンプラザ」を実現し、緑もあり、陽の光も十分に入る開放的な空間として整備すること。
- を目指し、「緑や日陰の創出、ヒートアイランド現象の緩和」を図ってまいります。

今後の緑化計画の詳細検討の中では、緑の量の確保のみでなく、地域社会とのつながりを持ち、地区への貢献が高い緑化計画を目指し、緑の質、植生等について、次に示す緑化計画の検討方針・考え方にに基づき、配慮してまいります。

<緑化計画の検討方針・考え方>

- ・多様な生物相が共存できる環境を再生し、本来あるべき生態系をかく乱しないために、周辺の緑を参考にしながら自然形態に近い緑を整備する方針とします。
- ・日枝神社、愛宕神社、赤坂氷川神社など近傍の緑や、皇居や目黒自然教育園などの東京都内を代表する緑を参考にしながら、気候風土にあった樹種を主体とします。
- ・生物多様性に寄与するために、画一的な緑ではなく、多様な樹種を選定し、多様な形態を有する緑とすることで、さまざまな生物相の生息を可能とする微環境(温度、湿度、風通

	<p>し等の気象的条件が異なる微小な環境) が生まれることを期待します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生物、具体的には飛翔生物(鳥類、昆虫類)の食餌植物を含む、花の咲く木、実のなる木を積極的に用います。</li> <li>・生態系の基盤となる健全な土中生物相を再生するべく、自然土を利用した屋上緑化などを積極的に検討します。</li> </ul>
<p>4. 緑化について</p> <p>この事業では、相当程度の容積率が東京都の都市開発諸制度の適用を受けて、ボーナスとして受けている事業と考える。そのような経緯であれば、そのことを事業計画の項目で記述すべきであり、一般住民から見ると何故、こんなに高層の建築物だらけになってしまったかの経過すらわからなくなってしまう。東京都の都市開発諸制度の適用を受けたのかどうか明らかにしてください。</p> <p>また、この制度を利用する際には、「都市開発諸制度チェックシート」の提出が義務づけとなっている。最低限「都市開発諸制度チェックシート」に記載した程度の内容を書くのが事業を行う法人の社会的責任と考える。</p>	<p>本事業を含む赤坂一丁目地区では、東京都の都市開発諸制度の活用方針に則り、「再開発等促進区を定める地区計画」という地区計画を定めることを予定しています。</p> <p>また、都市計画の手続きに併せて「都市開発諸制度緑化計画チェックシート・温暖化対策に関するチェックシート」を作成し、東京都都市整備局及び環境局に提出しています。</p> <p>緑化計画につきましては、環境影響評価書案(評価書案p. 18, 19)に、チェックシートに記載した目標値・配置の概要を記載しています。なお、本見解書(p13, 14)にも再掲しています。</p>
<p>5. 廃棄物等について</p> <p>廃棄物は予測・評価しない項目だから、このような書き方になっているのかもしれないが、事業の主体者は、建設残土等は外部に持ち出すことになり、そのために工事用車両を使用することとなる。その場合、工事用車両台数の積算根拠となるのは、建設発生土など廃棄物の量が概数でも示されなければ、ただ数字が並べられているに過ぎない。</p> <p>「廃棄物」は、大気汚染あるいは騒音、振動の予測の基本となる数値となるので、その数値に信頼性がなければ、大気汚染あるいは騒音、振動の予測条件も絵空事に過ぎない。その点について、定量的に明らかにしなければ、環境上大いに問題がある。建設発生土など工事用車両の運搬する内容を具体的に、施工計画を基に示していただきたい。</p>	<p>意見書の内容のとおり、廃棄物は本事業では環境影響評価の項目になっていないため、建設廃棄物及び建設発生土の排出量についての記載はしていませんが、既存建築物の状況や計画建物の施工計画等を踏まえ、建設廃棄物等の排出量の概数を算定し、工事用車両台数を求めています。</p> <p>現時点では、概数として、建設廃棄物等の排出量は以下のとおり推定しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・撤去建築物(既存建築物)の解体に伴う廃棄物排出量：約11万 t</li> <li>・建設発生土の排出量※：約37万 m<sup>3</sup></li> <li>・建設廃棄物の排出量：約0.4万 t</li> <li>・建設汚泥の排出量：約1万 m<sup>3</sup></li> </ul> <p>※建設発生土については、工事用車両の走行に伴う大気汚染、騒音・振動予測のための工事用車両(大型車)台数算定の条件となるものであり、安全側の予測となるように、既存建築物の地下部分についても掘削土があるものとして概数を算定しています。</p>

事業段階関係区長（港区長）の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

区長の主な意見の概要	事業者の見解の概要
項 目：風環境	
<p>1. 予測</p> <p>予測結果に記載があるとおり、建物建設後に風向、風速が変化する箇所がある。近隣に地下鉄出入り口などの施設があるため、歩行者の安全確保等に必要な防風対策を講じ、その効果を検証することが必要である。</p> <p>調査結果を踏まえ、建設後（対策前）すでに風が強いと想定されるランク4（ランク外）が出現している箇所を中心に、風対策を講じ、特に主風向について風速の低減に努めること。</p>	<p>風環境に係る予測・評価の結果、評価書案（評価書案p.188）に示したとおり、建設工事完了後（防風植栽実施後）には、一部の地点でランクの変化はありますが、新たなランク3またはランク4の出現は無く、計画地周辺の全ての地点が現況と同じく住宅地の商店街や野外レストランの用途に対応するランク1または住宅街や公園の用途に対応するランク2であり、商業地、業務地、住宅地が混在した計画地周辺の土地利用に対応した風環境であると考えます。</p> <p>意見の内容を踏まえ、より良好な風環境を確保するよう、風環境に及ぼす影響の低減を図るために、評価書案の環境保全のための措置（評価書案p.188）の「予測に反映しなかった措置」に示した事項を実施してまいります。</p> <p>また、工事の完了後には、事後調査の中で風環境（風向・風速）の測定を行い、予測・評価結果との整合性を確認してまいります。</p>
<p>2. 評価</p> <p>(1) 防風植栽の生育を担保するため、候補となる樹種、植栽場所の根入れの深さと地下躯体等の状況等を踏まえ生育の見込みについて考察し、その結果を評価書に記載すること。</p> <p>(2) 防風対策の効果を適切に検証できるよう、事後調査地点の検討にあたっては、区と相談をすること。また、調査の結果を踏まえ防風対策が十分に効果を上げているか検証し、必要に応じて対策を講じ、その内容を事後調査報告書に記載すること。</p> <p>(3) 樹木の生育状況について考察し、適切な維持管理のあり方等その後の対策について事後調査報告書に記載すること。 なお、建設後に植栽の管理者が変わる場</p>	<p>(1) 意見の内容に関する検討は、実施検討の段階で行う予定であり、評価書においては基本的な考え方や配慮事項等について記載してまいります。なお、評価書以降の検討結果については、必要に応じて、環境影響評価図書等に記載してまいります。</p> <p>(2) 東京都環境影響評価条例に係る手続きに従い、工事の着工前に事後調査計画書を東京都に提出します。風環境を含む事後調査の調査地点等については、事後調査計画書作成段階に同条例の担当部署である東京都環境局都市地球環境部環境都市づくり課と協議し、またその他関係機関とも調整してまいります。</p> <p>また、工事の完了後には、事後調査計画書に準拠し、風環境（風向・風速）の測定を行い、予測・評価結果との整合性を確認するとともに、防風植栽の位置等や環境保全のための措置の実施状況について調査し、事後調査報告書（工事の完了後）に記載してまいります。なお、事後調査の結果、新たに防風対策等の環境保全のための措置が必要となった場合には、その内容についても事後調査報告書に記載してまいります。</p> <p>(3) 工事の完了後における防風植栽を含む樹木の状況、維持管理の実施状況について、事後調査報告書（工事の完了後）に記載してまいります。</p>



<p>合は、防風植栽の位置、高さ、予測時との対策状況の比較、維持管理における留意点等について、管理を引き継ぐ者に対し、重要事項説明会等で説明を行い、その実施状況を事後調査報告書に記載すること。</p>	<p>なお、建設後に植栽の管理者が変わる場合には、意見の内容を踏まえ、防風植栽の内容、植栽の維持管理の留意点等を変更後の管理者に適切に説明してまいります。</p>
<p>項目：その他（事業計画等）</p>	
<p>1. 熱源計画等 当該建物の二酸化炭素排出量の削減に関する取組内容、予定している省エネルギー性能について評価書に記載すること。</p>	<p>評価書案資料編（資料編p.10）に示したとおり、本事業では、二酸化炭素排出量の削減を含む地球温暖化対策として、エネルギー使用の合理化、資源の適正利用、自然環境の保全、ヒートアイランド現象の緩和に関する取組や省エネルギー性能の目標を定め、環境配慮を行う計画です。 なお、この内容については、評価書案資料編にも記載してまいります。</p>
<p>2. 給排水計画 蚊の発生防止を目的とし敷地内の雨水マスを雨水浸透マスにすること。また、浸透マスにできない場合は雨水マスに防虫網（16メッシュ程度）を設置すること。港区建築物環境衛生管理要綱の指導対象施設の有無にかかわらず、当該開発区域内のすべての雨水マスについて、これらの対応をすること。</p>	<p>意見の内容を踏まえ、計画地内の雨水マスについては、今後の実施検討の中で、関係部署等と十分協議し、配慮してまいります。</p>
<p>3. 廃棄物処理計画 (1) 廃棄物について、住宅棟、業務棟のごみの集積場所については、分別、収集等の行きやすい配置とし、特に収集場所までの収集車両の乗り入れが可能となるよう検討すること。また、早い段階で検討状況を港区環境リサイクル支援部みなと清掃事務所に説明し、意見交換を行うこと。  (2) 供用開始に先立ち、廃棄物の再利用率について目標値を設定し、テナント等の関係者へ周知する等の取組を行い、ゴミの減量化に努めること。併せて、取組内容について事後調査報告書に記載すること。</p>	<p>(1) 意見の内容を踏まえ、廃棄物について、本事業では、ごみの集積場所は、分別、収集等の行きやすい配置とし、特に収集場所までの収集車両の乗り入れが可能となるよう配慮してまいります。また、早い段階でごみの集積場所等の検討状況を港区環境リサイクル支援部みなと清掃事務所に説明し、調整を図ってまいります。  (2) 廃棄物の再利用については、テナント等の誘致・選定時点における最新の港区内の廃棄物の再利用率の実績値を参考に目標値を設定し、廃棄物再利用率を関係者に周知してまいります。また、「港区廃棄物の処理及び再利用に関する条例」等に基づき、廃棄物の発生抑制や、分別回収及び適切な管理により、再利用できるものは極力再利用を行い、リサイクル及びゴミの減量化に努めるとともに、これらの取組内容について事後調査報告書（工事の完了後）に記載してまいります。</p>
<p>4. 施工計画 (1) 地下水の水源調査、地質調査等を実施し、地下水の流動を阻害しないよう努めること。</p>	<p>(1) 計画地内の地盤及び地下水の状況については、評価書案資料編（資料編p.31）に示したとおりです。 また、評価書案（評価書案p.21）に示したとおり、計画地は、淀橋台の台地状の地形が川によって浸食された谷部の低地面にあり、地下水</p>

<p>(2) 事業区域への搬出経路の近隣に港区立麻布幼稚園、麻布小学校があるため、工事車両の通行に当たっては、交通安全についての十分な対策を講じられたい。</p> <p>(3) 周辺交通対策については、道路管理者、交通管理者等の関係機関と十分協議すること。</p>	<p>位が高く、地下水は周辺の台地面から低地面に供給されていると推測されます。工事の完了後においては、現況同様、地下水は周辺の台地面から供給されると考えられ、地下水位は自然回復すると推測され、地下水の流動阻害が生じることはないと考えていますが、今後の工事計画の実施検討の中で、周辺への影響を少なくするように配慮してまいります。</p> <p>(2) (3) 工事用車両の通行に当たっては、沿道の学校や病院等の公共公益施設の分布状況等の地域の特性や、通学時間帯等における道路交通量の状況を踏まえ、走行ルート沿道の交通安全や大気汚染、騒音・振動の防止に努めるとともに、今後、道路管理者、交通管理者等の関係機関と十分協議してまいります。</p>
<p>5. 環境保全に関する計画等への配慮の内容</p> <p>(1) 区ではヒートアイランド対策としての排熱の排出高さの配慮等を促進している。本件についても取組を積極的に行うこと。</p> <p>(2) 区では国産材の活用を促進している。本件についても取組を積極的に行うこと。</p>	<p>(1) 今後の実施検討の中で、排熱の排出高さについて、配慮してまいります。</p> <p>(2) 今後の実施検討の中で、「みなとモデル二酸化炭素固定認証制度」の主旨を踏まえ、国産材の活用を図るよう、配慮してまいります。</p>

**事業段階関係区長(千代田区長)の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要**

区長の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>項 目：環境影響評価書案全般</p>	
<p>1. 工事施工中及び工事完了後も含め予測に反映しなかった措置の各項目について、誠実かつ適切に対応に努めること。</p> <p>また、苦情や要望等に対しては、迅速に対応されるようわかり易い窓口を設けるなど対策を徹底されたい。</p>	<p>評価書案に示した環境保全のための措置（予測に反映した措置及び予測に反映しなかった措置）については、工事の施行中及び工事の完了後において、適切に実施し、その実施結果は、事後調査により確認して事後調査報告書に記載してまいります。</p> <p>また、現在の窓口（お問合せ先）は赤坂一丁目地区市街地再開発準備組合となりますが、工事の施行中及び工事の完了後においても、適切に窓口を設置し、苦情や要望等に誠実かつ適切に対応してまいります。</p>
<p>項 目：大気汚染</p>	
<p>1. 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、周辺待機中のアイドリングストップの実施等、対策を徹底されたい。</p> <p>また工事車両の通行ルートについては、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞および沿道への騒音の防止や、交通安全の確保に努められたい。</p>	<p>工事用車両については、評価書案（評価書案 p.97）に示した環境保全のための措置を講じ、大気質への影響の低減に努めてまいります。</p> <p>また、工事用車両の走行ルートについては、沿道の交通量の状況、住宅等の土地利用の状況及び騒音の現状等を踏まえ、走行ルート沿道の大気汚染、騒音・振動の防止、交通安全に努めるとともに、交通渋滞が生じないように配慮し、今後、道路管理者、交通管理者等の関係機関と十分協議してまいります。</p>