

令和3年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第5回）議事録

■日時 令和3年8月17日（火）午前10時00分～午前11時50分

■場所 WEBによるオンライン会議

■出席委員

柳会長、齋藤第一部会長、荒井委員、奥委員、玄委員、高橋委員、堤委員、平林委員、水本委員、森川委員、横田委員

■議事内容

1 環境影響評価書案に係る総括審議

（仮称）西日暮里駅前地区第一種市街地再開発事業

⇒ 大気汚染、騒音・振動及び風環境に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案に入れることとした。

総括審議の結果、答申案について全会一致で総会へ報告することとした。

2 環境影響評価書案に係る質疑及び審議

（仮称）赤坂二・六丁目地区開発計画【1回目】

⇒ 大気汚染、騒音・振動、日影、電波障害、風環境及び景観の全6項目について、質疑及び審議を行った。

令和3年度「東京都環境影響評価審議会」

第一部会（第5回）

速 記 録

令和3年8月17日（火）

(午前 10 時 00 分開会)

○宮田アセスメント担当課長 委員の皆様、おはようございます。本日は御出席頂きましてありがとうございます。本日の進行はアセスメント担当課長の宮田が進めさせていただきます。よろしくお願いします。

それでは、本日の委員の出席状況について事務局から御報告申し上げます。現在、委員 12 名のうち 11 名の御出席を頂いており、定足数を満たしております。

これより、令和 3 年度第 5 回第一部会の開催をお願いいたします。

なお、本日は傍聴の申出がございます。齋藤部会長、よろしくお願いいたします。

○齋藤部会長 それでは、私のほうで進行させていただきます。

会議に入ります前に、本日は傍聴を希望する方がおられます。なお、本会議の傍聴は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、Web 上での傍聴のみとなっております。

それでは、傍聴の方を入室させてください。

(傍聴人入室)

○齋藤部会長 傍聴の方は、傍聴案件が終了しましたら退室されても結構です。

ただいまから第一部会を開催いたします。

本日の会議は、次第にありますように、「(仮称) 西日暮里駅前地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る総括審議、「(仮称) 赤坂二・六丁目地区開発計画【1 回目】」環境影響評価書案に係る質疑及び審議、その他となります。

○齋藤部会長 それでは、次第 1 の「(仮称) 西日暮里駅前地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る総括審議を行います。

それではまず、事務局から資料の説明をお願いします。

○宮田アセスメント担当課長 事務局から説明させていただきます。

それでは、資料 1-1 を御覧ください。資料 1-1 は、前回までの部会における 3 回の審議の内容を整理したものとなります。各委員からの指摘事項等を環境影響評価項目ごとに、「大気汚染」「騒音・振動」「土壌汚染」「水循環」「日影」「風環境」「景観」「廃棄物」「温室効果ガス」の順序で取りまとめており、合計 18 件、環境影響評価項目以外の「その他」が 6 件となりました。

前回で追加となった事項は、取扱い欄に 7/13 と記載しております。前回追加となった項目は 3 ページ「大気汚染」の番号 2 及び 3、5 ページ「日影」の番号 2、6 ページ「風環境」の番号 3、番号 4、番号 5、7 ページ「景観」の番号 1、9 ページ「その他」の番号 4、5、6 とな

ります。

6 ページ「風環境」の番号 4 については、事業者から回答の補足説明がありましたので報告します。委員からの質問が「風環境」の評価基準として村上式を利用した理由は何かということで、当日も回答がありましたが、これの補足になります。風の強さの感じ方は、日最大瞬間風速と高い相関があることや、評価基準が日最大瞬間風速の年間発生日数で表せることから、分かりやすいと考えて、今回は村上式を利用したとのことでした。

続きまして、前回で総括審議事項に取り上げるものとしたものについては、右の欄の取扱いに「総括審議事項へ」を記載しております。御紹介しますと、1 つ目が 3 ページ「大気汚染」の番号 2、2 つ目が 4 ページ「騒音・振動」の番号 2、3 つ目が 6 ページ「風環境」の番号 3、以上、3 つが総括審議事項となっております。

3 つの総括審議事項について説明します。

1 つ目の「大気汚染」の番号 2 についてですが、工事の施行中の建設機械の稼働に伴う大気質への影響の予測結果によると、二酸化窒素の最大着地濃度地点は一定程度の寄与があり、環境基準を下回るが、その値が高くなっていることから、その対応等について質疑が行われました。事業者からは、環境保全のための措置として排出ガス対策型建設機械の利用や、工場用車両の平準化を行い、工事中の環境負荷を低減する対策を実施していると回答がありました。

2 つ目の「騒音・振動」の番号 2 についてですが、本計画地周辺は住宅地であり、また、教育施設、福祉施設等が点在しています。道路交通騒音の現地調査結果によると、現況において一部の地点で環境基準を超過しており、工事用車両等によりさらに環境影響が懸念されることから、その対応等について質疑が行われました。事業者からは、環境保全のための措置として工事用車両の平準化に努めるなどの取組を行うとの回答がありました。

3 つ目の「風環境」の番号 3 についてですが、本計画地は西日暮里駅に隣接し、ペデストリアンデッキや広場を設け、多くの人が集まる場所となっております。建物建設後の「風環境」の予測結果によると、建設前と比べて強風による影響の程度を示すランクが大きくなっていることから、その対応等について質疑及び要望が行われました。事業者からは、建物形状の検討、庇の設置、街路樹等によって影響を極力小さくするとの回答がございました。

続いて、資料 1-2 を御覧ください。7 月 1 日に行われました「都民の意見を聴く会」における公述の意見の概要となります。既に、先月 7 月の部会において報告しておりますが、改めて報告します。公述人は 7 名でした。評価項目でまとめますと、「地盤」「日影」「風環境」

「景観」「廃棄物」について意見がありました。

「地盤」については、地下水の流況について2か所のボーリング調査と文献調査を行っているが、極めてずさんな調査であるとの意見でした。

「日影」については、工事の完了後の施設の存在によって計画地の北側の居住者に日影の悪影響を懸念する意見でした。

「風環境」については、工事の完了後の施設の存在に伴う風環境について環境悪化を懸念する、また評価書案の調査、予測評価の内容に不満であるとの意見でした。

「景観」については、工事の完了後の施設の存在によって、現状からの変化の程度が大きく、圧迫感を懸念するとともに、荒川区景観計画との整合がとられていないとする意見でした。

「廃棄物」については、計画地で解体する建築物について、アスベスト調査を行うと記載しているが、評価書案において調査が行われておらず、不十分とする意見でした。

説明は以上となります。

○齋藤部会長 どうもありがとうございました。

ただいま2つの資料について御説明をいただきましたけれども、まずは、初めの資料1-1について御意見のある方、もしくは御質問のある方はお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。何か修正すべき点等ございますでしょうか。——よろしいでしょうか。

特に御意見はないようですので、2つ目の資料1-2の「都民の意見を聴く会」について御質問や御意見を頂きたいと思ひます。この会には森川委員が出席していただいたのですが、何かコメントがあればよろしくお願ひします。

○森川委員 森川です。「都民の意見を聴く会」ですけれども、前回も少し御報告をしたのですが、皆さんは非常に御懸念があるかなというところがよく、この意見を聴く会で伝わりました。幾つかのことについては評価書案に書かれていても、それがきちんと伝わっていないのかなという説明の不足というか、伝わり方の問題もあるかなというところと、それ以外にもいろいろ公共的な施設という点で、もう少し地域住民の方の生活、これから今後その施設ができた後などの運用の仕方などでいろいろ皆さんの懸念が解決のできるところがあるのかなというような感じを受けてきました。

以上です。

○齋藤部会長 ありがとうございました。

特に本件に限らず、事業の内容であるとか環境影響に対してどういう対策をとっているの

か、うまく伝わっていないところが随分あるのかなと感じました。今後の課題かなと私も感じました。

資料を含めて何か皆様から御質問等がございますか。——よろしいでしょうか。

特に御意見がないようですので総括審議に移りたいと思います。事務局から資料の説明をお願いします。

○宮田アセスメント担当課長 それでは、資料1-3の15ページ、「(仮称)西日暮里駅前地区第一種市街地再開発事業」に係る環境影響評価書案について(案)を御覧ください。

資料1-3は、環境影響評価書案について、第1として部会の審議経過と第2として審議の結果を記載しています。環境影響評価書案の審議結果のまとめに当たっては、先ほどの総括審議事項を踏まえて、環境影響評価項目の担当委員から意見があり、指摘する事項としております。

第1 審議経過

本審議会では、令和元年11月29日に「(仮称)西日暮里駅前地区第一種市街地再開発事業」に係る環境影響評価書案(以下「評価書案」という。)について諮問されて以降、部会における質疑及び審議を重ね、都民及び関係地域区長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

付表については、審議会、部会等の審議事項をまとめております。

第2 審議結果

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたのであると認められる。

なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。

【大気汚染】

建設機械の稼働に伴う大気汚染の評価において、二酸化窒素の最大着地濃度地点の予測結果では、本事業による一定程度の寄与があり、環境基準を下回るが、その値は

高いことから、環境保全のための措置を徹底し、大気質への影響の低減に努めること。

【騒音・振動】

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音は、現況において一部の地点で環境基準を上回ることから、環境保全のための措置を徹底し、騒音の低減に努めること。

【風環境】

本事業の計画地は、交通結節点である西日暮里駅に隣接しており、不特定多数の人の利用が見込まれることから、環境保全のための措置を徹底するとともに、事後調査において調査地点を適切に選定した上で、その効果の確認を行い、必要に応じて対策を講じること。

説明は以上となります。

○齋藤部会長 ありがとうございます。

それでは、審議結果について環境影響評価項目の担当委員から補足することがあればお願いしたいと思います。

まずは、「大気汚染」ですけれども、森川委員、何か補足説明等はございますか。

○森川委員 ここでは二酸化窒素について述べておまして、「環境基準を下回るが」というところで、確かに環境基準の値というもの、そのもの自体は下回るのですけれども、ほとんど環境基準に近いということで、しかも、なぜ高い値になったかというのが、この事業で使います建設機械の影響がそれなりにあるということから、意見を述べさせていただいたところです。

○齋藤部会長 ありがとうございます。

それでは、「騒音・振動」の高橋委員、何か補足説明があればよろしくをお願いします。

○高橋委員 「騒音・振動」に関してですが、資料 1-1 の「騒音・振動」のコメントの 2 のところにも書いてありますが、尾久橋通りというところで、もともとの騒音が環境基準値を超えていて、工事用車両が通行することによって、さらにそこに上乗せになるというふうに考えられます。ということで、工事用車両の平準化に努めるとか、その他、騒音を抑制するための配慮をしていただきたいと考えて、この意見を付けさせていただきました。

○齋藤部会長 どうもありがとうございます。

それでは、「景観」の玄委員から何か補足の説明がありましたらよろしく申し上げます。

○玄委員 「風環境」ですが、ここに書いてある内容ですが、資料 1-1 でも指摘があったと思います。建設後、対策を行っても風環境が強くなる場所が見えますので、特に評価を行う上で、完成した後もその選定場所をしっかりとっていて、その効果と評価をしっかりと行っていただきたく、そういうコメントを付けました。

以上です。

○齋藤部会長 以上、3 点、担当の委員から御説明を頂きましたが、何か皆様から御発言はございますか。——よろしいでしょうか。特に御発言がないようですので、これにて総括審議を終了したいと思います。ただいま説明した内容で次回の総会に報告したいと思います。どうもありがとうございました。

○齋藤部会長 引き続きまして、次第 2 の「(仮称) 赤坂二・六丁目地区開発計画」環境影響評価書案に係る質疑及び審議を行います。なお、審議の進め方ですが、審議は今回を含めて計 3 回とする予定です。今回の 1 回目と次回の 2 回目で審議を行い、2 回目に審議結果をまとめ、3 回目は総括審議となります。また、事業者の参加は今回と次回の 2 回となります。本日の 1 回目では、委員の皆様を確認したい点や疑問点などについて質疑を行い、十分に議論していただきたいと考えております。なお、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、事業者も Web 上での質疑応答となります。御協力のほどをよろしくお願いいたします。

それではまず、事務局から資料の説明をお願いします。

○下間アセスメント担当課長 事務局ですが、この件に関してはアセスメント担当課長の下間から説明させていただきます。

それでは、資料 2 を御覧ください。「(仮称) 赤坂二・六丁目地区開発計画」環境影響評価書案に対する都民の意見書及び事業段階関係区長の意見をまとめたものになります。

意見書の件数は 2 件となっております。ただし、都民からの意見はございませんでした。関係区長からの意見については、港区長及び千代田区長の意見がございました。

それでは、1 件目として、港区長からの意見を要約して説明します。

まず、「1 全体的な意見」として、環境影響評価書を作成する際は、調査の方法などについて内容等工夫して、本計画が区民に対し理解しやすいものとなるように。また計画地周辺の住民及び関係者等からの意見・要望等については真摯に対応していただくようにという意見がございました。

次に、「2 評価項目に関する意見」としましては、「大気汚染」「騒音・振動」「風環境」が

ございました。建設作業に当たっては、大気汚染、騒音・振動、粉じん等、周辺環境に与える影響を低減するような適切な対策を講じ、環境基準を上回ることはないように、より一層の低減に努めることとの意見がございました。

「風環境」については、敷地周辺の歩道等を通行する者の安全が確保されるとともに、敷地内の広場・緑地等の利用者が快適に過ごせるような十分な風対策を行い、できる限りビル風の低減に努めること。

ビル風の軽減対策については、防風植栽以外にも庇等を設けるなど総合的に検討すること。

防風植栽については、港区ビル風対策要綱の手続を踏まえ整備を進めるとともに、適切な植栽の維持管理を行うこと。

工事期間中の風の測定などについて、近隣住民からの要望が出た場合は対応するとともに、苦情等には丁寧に対応し、必要に応じて対策を講じることとの意見がございました。

また、「3 その他」としまして、(1)工事計画、(2)防災対策、(3)交通、(4)資源、エネルギー、地球環境についての意見がございました。

(1)工事計画については、「港区建築物の解体工事等の事前周知に関する要綱」の内容を踏まえて、近隣紛争の未然防止に努めること。

解体建築物にアスベストが使用されている場合は、吹き付け材ほか、アスベストを含んでいる成形板の使用状況についても十分な事前調査を行い、調査内容を書面に記録を行うこと。

また、区の要綱や大気汚染防止等の法令に基づく報告や届出及び飛散防止対策を講じるとともに、適切な廃棄物処理を行うこと。さらに、周辺住民からの問い合わせがあった場合は、丁寧に対応すること。また事前に届出が必要なものも届出を行うこと。

工事車両について、通行が想定されている区道については狭隘であるため、渋滞など周辺の影響を考慮し、丁寧な住民への説明、車両の動線等、交通安全の徹底を図ることという御意見がございました。

(2)防災対策については、計画建築物が複合施設、大型高層という点を踏まえて、一時滞留場所等に配慮した計画をつくることということで意見がございました。

(3)交通については、先ほどお話ししましたが、交通渋滞に関する部分と、それから自動車利用者に対する交通安全の徹底、放置自転車の解消、二酸化炭素排出量削減に寄与するための自転車シェアリングの設置等の意見がございました。

(4)資源、エネルギー、地球環境については、エネルギーを利用する機器については高効率なものの使用、建物周囲の被覆については、可能な限り緑地や保水性舗装、ビル風対策との

バランス、ヒートアイランド現象にも配慮した計画。

みなとモデル二酸化炭素固定認証制度に基づいた、港区との協定を締結した自治体から産出される協定木材等の国産材の使用に努めることとの意見がございました。

2件目の意見として、千代田区長からの意見を要約して説明します。

全体的な意見はございませんでした。

「1 評価項目に関する意見」としては、(1)大気汚染、(2)騒音振動、(3)日影、(4)電波障害、(5)風環境、(6)景観について意見がございました。

(1)大気汚染については、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の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、対策を講じること。

(2)騒音・振動については、工事期間中の周辺道路の交通状況を把握し、適時工事車両の通行による交通煩雑削減のための適切な対策を図ること。

また、工事用車両の通過ルートについては、関係機関と十分に協議を行い、周辺の交通渋滞及び沿線の騒音防止に努めること。

(3)日影、(4)電波障害、(5)風環境については、評価書案のとおり対応していただきたいという意見がございました。

最後に(6)景観についてですが、計画地が東京都景観計画及び千代田区景観まちづくり計画における国会前交差点付近の眺望地点から国会議事堂への眺望に特に配慮を要する区域に近接しているため、建築物の意匠・形態について景観上配慮することという意見がございました。

資料についての説明は以上になります。

○齋藤部会長 ありがとうございます。

ただいま、資料に基づいて事務局から御説明を頂きましたが、何か皆様から、資料内容について御質問等ございますか。——よろしいでしょうか。

特に御発言がないようですので、次に事業者から、各選定項目の予測・評価について説明をお願いしたいと思います。事業者の方は御準備よろしいでしょうか。

○事業者 はい、大丈夫です。

○齋藤部会長 では、よろしくお願ひいたします。

○事業者 よろしくお願ひいたします。これから資料に沿って説明をさせていただきたいと思ひます。適宜、資料の共有をさせていただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○事業者 「(仮称)赤坂二・六丁目地区開発計画」の事業及び評価の結論の概要を説明します。評価書案本編の1ページをご覧ください。

本事業の事業者は、三菱地所株式会社及び株式会社TBSホールディングスの共同事業でございます。

対象事業の名称として「(仮称)赤坂二・六丁目地区開発計画」、種別としては高層建築物の新築を計画してございます。

本事業は、赤坂二丁目及び六丁目に主に業務、商業、ホテル、劇場等を含む高層建築物等を建設する計画でございます。

続きまして、評価書案本編の8ページをご覧ください。左下の計画地位置図のように、東京メトロ千代田線赤坂駅の南側に位置した2つの建物を建て替える事業です。現況で、国際新赤坂ビル東館と西側に国際新赤坂ビル西館という建物がございまして、各建物の北側には赤坂通りがありまして、その下にメトロの赤坂駅があるという立地状況です。

続いて、12ページを御覧ください。本事業の計画建物としましては、東館に約240m、西館に約120mを配置する計画でございます。東館の低層部には商業施設等を、高層部には業務施設を導入する予定です。西館につきましては、低層部に劇場等を、高層部にはホテルを導入する予定です。

14ページをご覧ください。こちらは計画建物の平面配置図になってございまして、東館については東西に長い建物になって、高さ240mを配置する計画です。ちょうど東側に記載しているところに大屋根を設置する計画となっております。西館については、低層部は矩形の建物、高層部には南側に高くするような形でホテルを配置する計画です。

各建物への出入口計画ですが、記載のとおり、▲印がございまして、東館については南側の特別区道第869号線に出入口を、西館については都道413号(赤坂通り)に入口を、特別区道871号線及び1041号線に出口を配置する計画となっております。

続いて、15ページは各建物の断面図となっております。15ページは西館を示してございまして、左下A-A'断面については地下に駐車場等を設け、1階低層部には車路やホールなど、2階以上に劇場を配置する計画となっております。右側のB-B'断面をご覧くださいと、高層棟南側にホテルが導入される計画となっているのが、見ていただくと分かるかと思っております。

続きまして、16ページ、17ページは東館の断面図となっております。16ページのC-C'断面については地下に駐車場等を、低層部に商業等、高層棟に業務等を配置する計画です。続いて、17ページはD-D'断面となっておりますが、こちらについても同じく配置するという計画で

す。

続いて、18 ページが計画地北西側から見たパースとなっています。先ほどの説明のとおりです。

続いて、20 ページを御覧ください。20 ページは広域を含めた計画後の自動車動線計画を示したのになってございます。オレンジ色で記載された矢印が集中、集まってくる交通量、青色で描いている矢印が発生する交通量を示してございます。計画地の立地特性として、大きな幹線道路としては北側の赤坂通りがありますので、基本的には赤坂通りを經由して各建物へ発生・集中する計画となっております。こちらについては交通管理者等と協議をしながら設定した動線になってございます。

以上が概略の計画で、続いて、選定した評価の項目の説明をさせていただきます。41 ページをご覧ください。本計画地は高層建築物の新築を実施しますが、特定の地域における場所ですので、特定の地域における事業という中で評価項目の選定を行ってございます。下記に記載されていますが、「土壌汚染」については、評価の予測や評価項目となりませんが、必要に応じて事後調査報告書等で報告を行う予定でございます。また、「史跡・文化財」については記載のとおり、データベース上で計画地近傍に文化財が存在しないこと、計画地内に周知の埋蔵文化財等が存在しないことから、評価項目としては選定してございません。また、現在、「港区埋蔵文化財取扱要綱」に従って、港区教育委員会事務局と手続を行わせていただいております。工事の施行中に新たな埋蔵文化財を確認した場合においては、現状を変更することなく、東京都の教育委員会や港区の教育委員会へ遅滞なく報告し、適切な措置を講じる予定です。

続いて、42 ページは表になっていますが、本事業における予測項目の一覧表になっています。左側の欄にグレーで記載されております部分が特定の地域における評価項目となっております。

上から順に説明させていただきますと、「大気汚染」については、1 つ目の・工事の施行中における建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中の濃度に関しては、工事の施行中、建設機械の稼働において予測評価を行いました。

2 つ目、同じく工事の施行中における工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度については、工事用車両の走行に伴う部分に関して予測評価を行ってございます。

3 つ目、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及び浮遊粒子状物質の大

気中における濃度におきましても、予測評価を行ってございます。

4 つ目、工事の完了後における駐車場からの二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度におきましても、駐車場の供用の予測評価をさせていただいてございます。

5 つ目、工事の完了後における熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度におきましても、予測評価を行ってございます。

以上が、「大気汚染」における予測評価の項目でございます。

続いて、「騒音・振動」でございます。

1 つ目、工事の施行中における工事用車両の走行に伴う道路交通騒音及び道路交通振動において予測してございます。

2 つ目、工事の施行中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び建設作業振動においても、予測の対象とさせていただいてございます。

続いて「日影」です。

1 つ目、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等における日影の状況の変化の程度や、計画建築物による日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度を予測してございます。

続いて「電波障害」です。電波障害については、計画建築物は 2 棟ございますが、2 棟合わせてテレビ電波の遮へい障害及び反射障害が及ぼす範囲について予測評価を行ってございます。

続いて「風環境」です。風環境については、平均風向、平均風速、最大風速時等の突風の状況並びにそれらの変化する地域の範囲及び変化の程度を予測してございます。

最後に「景観」です。景観については、主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度や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を予測評価として選定しました。

以上については、本事業における環境影響評価の項目でございます。

最後に、「環境に及ぼす影響の評価の結論」ですが、2 ページをご覧ください。2 ページ以降に「環境に及ぼす影響の評価の結論」の概要を示してございます。

「大気汚染」につきましては、まず工事の施行中ですが、【建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】でございます。二酸化窒素におきましては、環境基準を上回る結果となりました。また、建設機械に伴う寄与率は 51.2%です。浮遊粒子状物質におきましては、環境基準以下であることが確認できました。また、建設機械の稼働

に伴う寄与率は 18.3%です。二酸化窒素においては環境基準を上回る結果となりましたが、工事の施行中は建設機械の稼働による寄与率を少なくするため、可能な限り、最新の排出ガス対策型建設機械を採用するとか、建設機械の集中稼働を避け、効率的な稼働を図るように努めます。また、建設機械の待機時のアイドルリングストップの励行を徹底します。

以上のことから、建設機械の稼働による寄与率は大きいものの、上記のような環境保全のための措置を徹底することにより、建設機械の稼働に伴う大気質の影響は低減されると考えてございます。

続いて、【工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】ですが、こちらについては、二酸化窒素については環境基準以下でございます。また、工事用車両の走行に伴う寄与率は 1%から 2.5%でございます。浮遊粒子状物質も同様に環境基準以下です。工事用車両の走行に伴い寄与率については 0.1%未満です。

続いて、工事の完了後でございます。【関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】ですが、二酸化窒素においては環境基準以下でございます。また、関連車両の走行に伴う寄与率は 0.1%から 0.2%でございます。浮遊粒子状物質も同様に環境基準以下でございます。関連車両の走行に伴う寄与率は 0.1%未満でございます。

3 ページですが、同じく「大気汚染」の工事の完了後、【駐車場の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】ですが、二酸化窒素は環境基準以下でございます。また駐車場の供用に伴う寄与率は 1.6%でございます。浮遊粒子状物質については環境基準以下でございます。駐車場の供用に伴う寄与率は 0.1%でございます。

続いて、【熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度】ですが、二酸化窒素は環境基準以下でございます。熱源施設の稼働に伴う寄与率は 0.1%でございます。

続いて「騒音・振動」です。【建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動】ですが、建設作業の騒音レベルの敷地境界での予測結果は、解体工事で 82 dB、山留工事で 78 dB、杭・構真柱工事で 77 dB、土工事で 79 dBとなり、「騒音規制法」の規制基準や「環境確保条例」の勧告基準を下回る結果となりました。

建設作業の振動レベルですが、敷地境界での予測結果は、解体工事で 57 dB、山留工事で 68 dB、杭・構真柱工事で 66 dB、土工事で 63 dBとなり、「振動規制法」における規制基準や「環境確保条例」における勧告基準を下回る結果となりました。

なお、工事の施行中は、建設作業騒音及び建設作業振動レベルを極力少なくするために、工事工程の平準化及び建設機械の効率化などを図る想定です。

【工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動】です。道路交通の騒音レベルは、昼間で65～67 dB、夜間で60～64 dBとなり、環境基準を下回るというふうに記載してございますが、こちらは若干言葉のニュアンスがございまして、131 ページに細かく記載しています。騒音・振動の評価の部分の③工事用車両の走行に伴う道路交通騒音ですが、今回予測したNo.1 からNo.3 の3 か所において、No.3 において現況において環境基準を上回っている場所でございます。ですので、No.3 においては騒音レベルの増加が、昼間で1 dB、夜間で0.3 dBとなっておりますので、厳密に言うと環境基準を上回る結果となりました。しかしながら、申し上げたとおり、工事用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分が、昼間で1 dB、夜間で1 dB未満であるということから、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の影響は低いと考えてございます。

3 ページに戻っていただいて、道路交通の振動レベルにおいては、昼間で45～53 dB、夜間で43～51 dBであり、「環境確保条例」に基づく規制基準を下回る結果となりました。工事用車両の走行に伴う振動レベルの増加分は、昼間で2～3 dB、夜間で1～3 dBです。

なお、工事の施行中は、適切な車両の運行管理により、工事用車両の集中化を避けるよう努める等により、道路交通騒音及び道路交通振動による影響の低減に努めます。

以上のことから、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音及び道路交通振動の影響は小さいと考えてございます。

続いて、4 ページ、「日影」でございます。計画建築物により、日影規制対象区域内には2 時間以上の日影が生じないと予測され、「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」に定める日影規制（2.5 時間）を満足する結果となりました。

以上のことから、評価の指標とした「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」に定める基準を満足するものと考えております。

続いて「電波障害」です。予測の結果、地上デジタル放送の反射障害は生じないものの、遮へい障害は計画地から南西方向に生じると予測されます。また、衛星放送の遮へい障害は、計画地から北東方向及び北北東方向に生じると予測されます。

テレビ電波の遮へい障害が生じると予測される地域においては、工事の進捗に応じてケーブルテレビの活用等、適切な措置を講じることから、評価の指標としました「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足できるものと考えてございます。

続いて、「風環境」です。計画建築物建設前における計画地周辺の風環境は、おおむね領域 A や領域 B でございます。

計画建築物の建設後、防風対策など植栽等を配置する前には、一部において領域Cが新たに生じる結果となりましたが、適切な防風植栽、防風対策を実施することによって、対策後においては、この新たに領域Cとなった部分においては、全て領域Bになると予測されます。

以上のことから、計画建築物の存在に対し、適切な防風対策を行うことで、計画地周辺における風環境に著しい影響を及ぼすことはないものと考えてございます。

続いて、5ページ「景観」でございます。

【主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度】でございますが、主要な景観の構成要素は、現況では計画地内は中高層の建築物、計画地周辺は中高層の建築物や公園等であり、工事の完了後は、計画地内は高層建築物、計画地周辺は現況と同じでありますので、主要な景観の構成要素は大きく変化しないものと予測されます。

また、東側の計画地内には、大規模なオープンスペースを整備するとともに、東街区、西街区の計画地内の敷地外周部には、計画建築物を取り囲むように歩道上空地や緑地を配置する計画です。したがって、魅力ある新たな緑化空間が形成され则认为ます。また、計画建築物のうち東館においては南北を長くすることより、赤坂駅をはじめとした都道413号（赤坂通り）の北側からの景観に配慮し、また、西館においては上層階をセットバックさせた建物形態にすることにより、この地域の中高層建築物のスケール感の調和をとり、風格ある都市景観の形成に寄与するものと考えてます。

以上のことから、評価の指標とした「空地を整備するとともに、周辺と調和した建物形態とし、魅力ある景観を形成する」及び「都心部を中心とする風格のある景観の形成を進める」を満足するものと考えてございます。

続いて、【代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度】ですが、工事の完了後は、近景域では、周辺の中高層建築物と相まって、新たな都市景観が形成されると予測されます。中景域では、周辺の中高層建築物と調和した風格のある都市景観が形成されると予測されます。遠景域では、周辺の既存建築物と一体となったスカイラインが形成されると予測されます。

以上のことから、評価の指標とした「空地を整備するとともに、周辺と調和した建物形態とし、魅力ある景観を形成する」及び「都心部を中心とする風格のある景観の形成を進める」を満足するものと考えてます。

続いて、【圧迫感の変化の程度】ですが、工事の完了後の計画建築物の形態率は24.0～48.2%であり、現況と比較して7.8～20.0ポイント増加しますが、敷地外周部に高木を主体

とした植栽を行うことなどにより、圧迫感の軽減を図ります。

以上のことから、評価の指標とした「圧迫感の軽減を図ること」を満足するものと考えます。

長くなりましたが、以上で本事業における計画の概要や評価の結論の概要の説明を終わらせていただきます。

○齋藤部会長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして、委員の方から御質問、御意見を伺いたいと思います。発言される際には、最初にお名前をよろしく申し上げます。いかがでしょうか。

○柳会長 建築物の省エネ関係についてお聞きしたいと思っているのですが、この評価書案にもヒートアイランド現象の緩和の関連で、東京都の持っている建築物の環境計画書制度については基準的には、当初は1万でしたけれども、5,000m²に切り下げになったので、その対象にはなっているのですが、建築確認申請の時点で建築物環境計画書を知事に提出するというような記載があるわけですが、今般の国交省の「改正建築物省エネ法」の施行によって、2024年度から現行の省エネ基準の20%削減の基準見直しということで、現行より20%削減される方針が示されているわけですね。当然、当該建築物についても適用対象になっているかと思えますけれども、そこら辺の見通しといいますか、具体的にこの計画においてどういうふうになるのかということをお聞きしたいのですが、あらかじめ評価書で示していただければ、よろしいかなと思うのですが、その点についてのお考えをお聞かせいただければありがたいと思います。

○事業者 御質問ありがとうございます。御指摘頂いた点は、私ども重々、内部環境も含めて承知しています。今まさに、そういった技術も含めまして、進歩の過程といいますか、研究段階のものを含めましてさまざまな技術が今開発されて、あとは実際にはオフセットというようなところも取り入れられているところですので、国または東京都の基準に沿うような形で取組を進めてまいりたいと思っております。

評価書のほうに記載できるかどうかにつきましては、その時点での検討段階を踏まえまして、検討してまいりたいと思っております。

○柳会長 ありがとうございます。その方向性を前向きに御検討頂いて、評価書に記載されると事後調査のときにも活用できますので、ぜひその方向で御検討をいただければと思います。事業者が特に環境に配慮した計画を進めているという証にもなりますので、また、そのことは事業者にとっても非常に便宜になろうと思っておりますので、よろしく申し上げます。

○齋藤部会長 どうもありがとうございました。

それでは、高橋委員、お願いします。

○高橋委員 「騒音・振動」を担当しております高橋といたします。よろしくお願いします。

修正していただきたい点が1つと、それに関連してお尋ねしたい点が2つあります。

まず、修正していただきたい点というのは、先ほど事業者の方から説明がありましたことと同じことなのですが、つまり、現況でも車両の通行による騒音のレベルが環境基準を超えているところがあったという点に関してなのですが、評価書案の109ページの表7.2-6(1)というのがあります。この表の中でもその点が間違っていると思うので、ここも修正していただきたいと思います。一番下の行、No.3の一番右側、ここでは昼間65以下、夜間60以下となっているのですが、正しくは、昼間60以下、夜間55以下だと思うので、その左側で、両方とも〇〇になっているのは、ここは××のはずですね。この〇とか×というのは読者が読んだときに分かりやすい間違いなので、ここは××に修正していただきたいと思います。

あと、お尋ねしたい点が、それに関連して2つあります。

1つは、工事用車両の走行ルートなのですが、例えば20ページの図5.2-6を見ていただくと、工事現場から出ていく車両が、西のほうへ。まず赤坂通りに出る。ここは仕方がなくて、途中で分岐して六本木通りのほうへショートカットするルートがあると思います。このルートというのは先ほどのNo.3に当たるわけですが、No.3というのが現況でも騒音レベルが超過しているところなので、単純な疑問として、なぜわざわざここを通すのかというのがありました。赤坂通りであれば現況で環境基準を下回っているのに、例えば赤坂通りを通らせて、南北に走る外苑東通りを南へ行かせてから六本木通りに抜けるほうが、環境基準という点では有利かなと思ったので、なぜそのルートにしたのか、お尋ねしたい1つ目です。

お尋ねしたい2つ目としては、環境影響評価項目で42ページの表があったと思うのですが、「騒音・振動」の項目として工事用車両の走行に伴う道路交通騒音及び道路交通振動が選定されているのですが、工事完了後の関連車両の走行に伴う騒音や振動が選定されていなかったと思います。ここも先ほどの現況で環境基準を超えているルートを関連車両も通る可能性があるということを考えると、環境影響評価の項目に選定したほうがいいのではないかと思います。どうして選定されなかったのかというのが2つ目です。

以上です。よろしくお願いします。

○齋藤部会長 事業者の方、よろしくお願いします。

○事業者 御質問ありがとうございます。

まず1つ目の修正の件については、こちらの誤植がございまして、大変失礼しました。評

評価書の段階で修正させていただきたいと思います。

質問の1つ目ですが、No.3を、現況で超えている中で動線として設定した理由ということですが、計画の初期段階で警察、交通管理者のほうと広域の動線設定というものを協議させていただいた中で、それなりに計画が大きいというところもございますので、全てを、赤坂通り、外堀通りのほうに流して、特にこのNo.3を通るルートというのは南西方向、20ページの図面でいう左下方向に退場していく車両を大きく迂回させていくこととなりますので、周辺の交通影響というところを踏まえると、一定の交通に関しては、このNo.3で示したような動線設定を多少なりとも分散したほうがいだろうということで、こういう設定にさせていただいています。

ただ、当然、おっしゃるとおり、周辺の住居環境とかそういったところもございますので、これから実際の運用の中でも細心の注意を払って、動線については調整していきたいと思っております。1つ目の質問は以上です。

2つ目の質問、関係車両を評価していないというところですが。

先ほど評価を選定した42ページですが、おっしゃるとおり、本事業の関連車両の走行に伴う道路騒音及び道路振動については予測の対象としてごさいませんでした。理由としては、一般にこのような高層建築物の新築の場合、事業に伴う増分がわずかであるということは他事例等々でも確認しており、予測評価の対象としてごさいませんでした。また、一般に大型車両の通行割合の多いほうが影響が大きいと予測されますので、本計画では供用後、つまり、一般車の小型車として扱われる車両が多い。つまり影響評価が極めて低いものとして考えているところから選定しない理由としてごさいました。

確かに、現況から超えているところで、さらにそこから、少なくとも0台ではないというところから影響評価への確認ということは必要といたしますか、考えられるというふうにも思っておりますが、工事用車両の台数よりも少ない台数、かつ小型車が走行する想定ですので、現段階では予測評価の対象としておらず、評価書案にはそのような記載をしているという状況です。今の御指摘を踏まえて、評価書の段階で再度、必要かどうかの要否を確認して、必要に応じて適宜盛り込むことも検討したいと思っております。

○高橋委員 ありがとうございます。

赤坂通りとか六本木通りなど周辺が商業地域であるのに比べて、No.3の周辺には住宅地域が多いので、そういうことも考慮していただいて検討していただければと思います。

○齋藤部会長 それでは、水本委員、よろしくお願ひします。

○水本委員 水本です。よろしく申し上げます。「史跡・文化財」を担当しております。今回、史跡・文化財の観点から1点と、あと、前回現地視察に行かせていただいた関係で幾つか質問をさせていただきます。

まず1点目としては、既に港区に御相談されているということでしたので、遺跡のほうの関係については適切な措置をとられるということで少し安心をしておりますが、手続とおっしゃられていた点につきまして、今どういった手続をとられているのかということだけ質問させていただきたいと思います。試掘とか、そういった観点からの質問です。

ほかの点なのですが、現地を視察させていただいたときに、赤坂通りの狭さというのが非常に気になりまして、その点で車両の通行ということに関しては、私も遺跡の面から地下鉄の付近の工事に関係したことがございまして、その点で、赤坂通りを通行する車両がやはりどうしても増えるということから、地下鉄の上であるということに対するところの対策といえますか、その点の安全面は考慮していますよということを現地のときに少しお答えを頂いているのですが、そのあたりで再度確認をとらせていただきたいということがございます。滞留空間についても地下鉄——下が空洞であるという認識のもとで御準備をされるということも地下鉄のほうともうまく連携をとっていただけるのかとか、そういったところが少し気になります。

現地を見た結果なのですが、近隣に住宅地区がございますので、そのあたりで緑の活用というのをうまくされると、おそらく今の計画としては現状の開発地域が見られる対象としてどうかというところを非常に気にされて、いろいろ計画図面をとられていると思うのですが、もう1つは、住民側が、今度たくさん人が来る施設ができましたときに、見られる側になってしまうのではないかなということにちょっと懸念がありますので、以上の3つの点だけお答えいただければなと思います。お願いします。

○事業者 御質問ありがとうございます。

1つ目の、今、港区とどのような手続状況をしているかについてですが、「港区埋蔵文化財取扱要綱」に基づく手続を現在行っているという段階でございます。港区教育委員会の事務局とお話し合いをさせていただきながら、近いうちに文化財の取扱いについての照会をさせていただくべく提出させていただく予定でございます。区域内の文化財の有無及び取扱いの照会させていただいて、港区から御回答頂くというような手続ですので、試掘をどうするかとかそういうものではなく、その前段階の、近傍というか、この計画地内につながるものがあるおそれはないですと、そのような御回答を頂くという手続でございます。ですので、実

際にあった場合という手続ではないので、先ほど御説明させていただいたとおり、もし発掘された場合においては、要綱というか、関係法令に基づいて適切な措置を行わせていただく想定でございます。1つ目については以上です。

○水本委員 はい、1点目についてはありがとうございます。正式なルートできちんとされているなと思いました。

○事業者 2つ目ですが、赤坂通りが狭くて滞留なども起こるのではないかとということで、道路下にある地下鉄の空洞の状況などにも留意する必要があるという御質問だったかと思えます。今回、赤坂駅の接続の出入口を計画地の広場につなげる形で改修していくこととなります。地下鉄の改修については東京メトロとも密に協議をして、当然構造的に問題ないというところですか、そうしたところも協議してございます。ですので、当然供用開始後も一定の交通量が増えても問題ないような形でこれから計画と整備を引き続き進めていく予定になってございます。

工事中も、当然工事に関わる影響等もございますし、こういった大通り——交通量の多い通りでの工事になりますので、しっかり道路管理者と交通管理者と協議をして適切な計画で進められるようにこれから検討を進めていきたいと思っております。

2点目の内容は以上でよろしいでしょうか。

○水本委員 はい、ありがとうございます。すみません、念のためということで質問させていただきました。

○事業者 3点目が、緑の活用ということで、これからどちらかという計画地が周辺から見られる場になるということで十分な配慮をお願いしたいという御質問だったかと思えます。緑に関しては、上位計画はもちろんのこと、周辺の緑の状況、公園の状況、この計画地の近傍でいきますと、氷川公園がありますし、もう少し中期的にも周辺の緑の状況を把握して、今の緑のネットワークや周辺との調和性というものを大事にしていく必要があるなと思って、設計を進めてございます。

御指摘頂いたとおり、できたときに見られる側として、今回の計画地の緑が周辺からも違和感が出ないように、かつ魅力的な緑陰空間ですとか緑の空間としても周辺の方にも御利用頂けるように今設計を進めておりますので、御指摘頂いた点も踏まえてこれからまた検討を進めていきたいと思えます。

○水本委員 意図としましては、どちらかという、新規建物が見られるというよりは、その新規建物に人がたくさん集まることによって、周辺の住宅の住民が今度見られる側になっ

てしまうということが私の懸念でした。そのあたりも含めて緑の活用ができればすごくいいなと思ったので、付けたりで言わせていただきました。ありがとうございます。

○事業者 分かりました。計画地側から周辺を見るときに、うまく緑を活用して周辺への視界の通りなども意識しながらということで理解いたしました。

○水本委員 はい、ありがとうございます。

○齋藤部会長 それでは、横田委員、よろしくお願いします。

○横田委員 横田です。「景観」について質問させていただければと思います。

2点ございまして、1つは、形態率の変化について圧迫感の点でお伺いできればと思います。評価書案の228、229ページに南東のc点と南西のd点の形態率変化の図がありますが、c点に関しては植栽を含めた形で形態率変化を算出されています。ここで形態率に植栽を含まないということで、現存の植栽が形態率から除かれているのではないかと思います。一方で、d点のほうは植栽を除いて形態率変化を出されています。こういった植栽の効果の捉え方が異なっているのはどのような背景があるのかをお伺いできればと思います。

もう1点が、南東側、南西側の周辺の植栽の幅員と質についてお伺いできればと思うのですが、圧迫感の低減のために高木植栽を保全措置としてされておりますが、既存の植栽のうちの街路に面した部分がかなりクスの木で連続しています。あるいは地区内の街路側の植栽も陰樹で構成されていて、質的な転換を図られるのではないかと予測しています。その中で、こういったクスの木が現状結構電線とかにかかっていたり、あるいはこれからさらに高木化すると、おそらく根上がりして路面に損傷を与えるリスクもあるかなと思いますし、高木に対する対策もさらに必要になってくるかなと思います。

こういった高木植栽の入替えであるとかあるいは地区内における別の植生の形成の考え方、そのときにどれぐらい幅員を確保できるようなことを考えていらっしゃるのか。このあたり、現時点で分かることがありましたらお伺いできればと思います。よろしくお願いします。

○事業者 質問ありがとうございます。

1点目の圧迫感について回答させていただきます。228ページ、229ページの計画地の南側からの形態率の予測の内容ですが、cとdで植栽を反映させているか反映させていないかというところですが、こちらについて資料をもう一度説明させていただきますが、例えば228ページのcにおける現況、上側の図版、抜けるところで右側、木がもりもりなっているところに黄色の線で塗られたところがあると思います。こちらが建物の形と申しますか、外形線を形どったものになっていまして、現況にある建物に対して形態率、圧迫感としてポイント

を加算している。一方で建物以外の植栽については反映させていないというところで、続いて、229 ページにおいても同じような黄色い外形線をかたどっていて、こちらの外形線に入っているところに関しては形態率として加算しているというふうに予測を行っていますので、ともに植栽等の、建築物以外についてはポイントと形態率の圧迫感としては加算していない状況なのではございますけれども、今こちらで回答になっていますか。

○横田委員 はい、理解できました。c の、計画後の、完了後の形態率の変化も将来の分は建物に含めているという理解でよろしいですか。

○事業者 そうです。

○横田委員 分かりました。ありがとうございます。

○事業者 2 点目は、既存の計画地周辺の樹木関係の御質問だったかと思えます。現況、クスの木とか街路樹、それから敷地内の既存図の大きなものがございまして、大きい樹木ですと電線とか根元の立ち上がりなども課題になるということで、今回の計画後は道路の整備等もありますので、街路樹を含めて敷地内の樹木を含めて、改めてどういう形で整備していくかというのを今まさに検討してございます。

まだ、本日時点では具体的な植栽計画等をお示しできる段階ではないのですが、道路管理者や港区とも協議をしながら、こういった緑の在り方が最適か、幅員なども道路管理者とも協議しながら、こういった幅員をとっていくかということも議論しながら今検討を進めているところでございます。

○横田委員 ありがとうございます。

その点に関しまして、東側のインソムニア赤坂ですかね、このところは緑地になるという理解で正しいのでしょうか。

○事業者 敷地内の緑地になります。

○横田委員 そのあたりは何か区のほうと、どのように維持管理されていくとか、そういった今後の位置づけに関する協議などはされているのですか。

○事業者 現時点では維持管理の話とか具体的なところはまだこれからの協議ということになってございます。

○横田委員 分かりました。幅員とかなり関連してそうな気がいたしますので、歩行者空間の考え方——現在ですと 27 ページの緑化ゾーニング図のところにゾーンとして描かれているわけではございますけれども、もう少し、断面であるとか空間のイメージが捉えられるようなものを具体的に見せていただけるようになったら記載をしていただけるとありがたいと思えます。

よろしくお願ひします。

○事業者 ありがとうございます。

○齋藤部会長 それでは、玄委員、よろしくお願ひします。

○玄委員 玄です。私から、「日影」と「風環境」について質問したいと思っています。

まず「日影」について、4ページ目の評価の結論のところを見ると、計画建築物により、日影の時間については、定めている規制を満足していると書いてあったのですね。これは問題ないと思っています。また、評価の結果を確認したところ、そのようには見てとることができました。ただ、その下に、地点Aと地点Bについて、夏至の日、冬至の日に、その日影の時間がどうなっているかを書いていただいていたので、これはどういう理由で、地点Aと地点Bについて書いたか、教えていただきたいと思っています。実は地点Aと地点Bについては、135ページで、AとBの場所を描いていたのですね。これはどういう理由でこの2つの場所を選んでここに描いているかを教えていただきたいと思っています。

地点AとBだけだと、これを見るだけだと分かりにくいところが、ある程度ありますので、こういった場所かも記述のときに書いていただけるといいのではないかと私のほうでは思っていました。以上は「日影」についての質問です。

続きまして、「風環境」についてですが、4ページ目を見ると、2つ目の段落、「計画建築物建設後（対策前）は、一部において領域Cが新たに生じるが、適切な防風対策を実施することにより、建設後（対策後）は、この新たに領域C（中高層市街地相当）になった地点は、全て領域B（低中層市街地相当）になると予測される。」と。風速が強くなっているところを、風速が小さくなるように収めることができたという結果になっているのですね。これは今、評価の地点についてみると、184ページでは、これが計画地の敷地内で建物の周りでどのように木を植えていくかの計画だと思うのですね。ここから見ると、東館の左側は多分大規模なオープンスペースで、風環境をよくしようとするのが見てとれました。その後、周りのほうで赤い点は植栽で、木の高さが高いほう、緑が低い樹木になっているのですね。左側の敷地境界線のほうを見ると、現地調査に行っていないので、それが歩行者通りになっているかどうか分かりませんが、評価の結果を見ると、194ページの右側の敷地境界線のほうを見ると、丸で表して、左半分が領域Aに当たる評価から、建設後は領域Bに当たるところなので、風速はおそらく増えていたと思うのですね。でも、増えているにもかかわらず、こちらについては対策を行っていないように、ここから見とれるのです。なので、風環境が建設前に比べて風速が強くなっているのですけれども、領域Bだから対策はしていないか、

もしくは、そちらのほうを考えていなかったか、教えていただきたいと思っています。これは一番左側の敷地境界に関するところなのですね。

次に、先ほど少し話をした、点で示している 124 とか 125 番の場所なのですね。123 とか、その場所は、これがおそらく大きなオープンスペースで緑化を行う場所だと思うのです。この場所の風速の結果を見ると、198 ページで、124 番から 126 番、ナンバーを書いているところがありますね。この図の見方は、赤いところが建設前の風速の分布なのですね。こういった向きからの風速の状況はどうなっているか。真ん中に集まるほど風速は弱くなるわけです。それに対して緑の色が建設後で、対策前なのですね。ブルー色の線が建設後の対策後なのですね。ここから見ると、建設後で対策前と対策後が、124 と 125 はほぼ同じ——少しだけ改善が見られているので、おそらく今の対策で十分かどうか、結構気になりました。今回は、この中に書いてある防風対策については植栽がメインに書かれていました。今回は結構都心部の中の建物にもなりますので、植栽だけでは補うことができない部分も出てくるのではないかと思うのです。なので、検討の上、植栽のみではなく、例えば建物の上に庇を付ける対策とか、あとはフェンスとか、そういった植栽以外のものも有効に使った計画を立てていただきたいと思っています。

もう 1 つは、これは評価のときにも結構大変なところだと思うのですが、今回、建物は地下鉄とつながっているのですね。あとは、このコンセプトを見ると、地下街から地上までのほうがスムーズにつながっていて、またオープンなスペースになっているのです。このときの風環境を評価するときに地上レベルのみで考えているか、あとは地下街からつなぐところまでも含めて評価をしているか。もし今のところでそういう評価を、これはモデルを使って風洞実験を行っているところですので評価が難しいところが十分あり得ると思うのですね。ただし、実際にできた後には実質計測とか行って、後からもいろいろ対策は組めるのではないかと思います。なので、地下街から地上につながる場所で風環境について問題になる場合がありますので、そういった点について今どういうふうに考えていらっしゃるかを教えていただければと思います。

質問が多くなったかもしれませんが、よろしくお願ひします。

○齋藤部会長 それでは事業者の方、まずは「日影」から。よろしくお願ひします。

○事業者 御質問ありがとうございます。

まず、地点 A と B の選定の理由ということで、133 ページをご覧頂きたいのですが、表 7.3-2 に天空写真の撮影地点という記載がございます。今回、対象としたところは A と B になっ

ていまして、先ほどお示しいただいた 135 ページの天空写真の撮影地点というところで、主に A と B、赤坂通りをまたいで赤坂 Biz タワー側の 2 地点を選定としてございます。133 ページに戻っていただいて、A と B の選定理由という記載のところですが、ともに、周辺に広い空地が存在していて、不特定多数の人が集まる場所として利用されているというところから選定の理由としました。

○玄委員 1 点確認させてください。地下鉄の駅の出口とか入口はどの辺になりますか。

○事業者 21 ページをご覧くださいなのですが、計画後の歩行者動線計画として、青い破線、矢印線で記載されたところが、主に地下鉄からの動線になってございます。西館の西側、図版で左側のほうに一本矢印がありますが、まずここから、ここが 1 つ目の、駅から、コンコースからの計画地に往来できる動線になっています。

もう 1 つ、三角形で囲われたところが計画地と赤坂駅は基本的に大開口接続といたしますか、駅とまちが一体空間になった整備をする想定ですので、こちらに関しては三角の矢印というよりも、広がった空地という形でご覧いただければと思います。

○玄委員 はい、分かりました。主に駅と B 点のほうであれば、今の三角で囲まれている地域と近いところなので、ある程度こちらのほうにもが。

○事業者 地下レベルで残されていますので。

○玄委員 これは地下レベルですね。

○事業者 はい。ですので、圧迫感の選定の場所、地上レベルで特定多数の人たちが建てる場所といたしますか、見られる場所として A 地点と B 地点を選定したところです。

○玄委員 なるほど、分かりました。

○事業者 日影については大丈夫ですか。

○玄委員 日影は、なぜ A 点と B 点のみを選んで記述を書いていたことを知らなかったのです。

○事業者 南側からの東といたしますか、太陽が絡んで、影響が出るところは北側ですので、北側で測定点、予測地点を選ぶというところが 1 つと、西館の北側は人が滞留できるようなスペースがない、道路上にそういうスペースがないので、かつ、今回は東側は高層棟というところもあって、今回は A 地点と B 地点を選定したというところです。

○玄委員 分かりました。ありがとうございます。

○齋藤部会長 それでは、「風環境」をお願いします。

○事業者 風について、いろいろと分析の状況を御説明いただきました。最後に御指摘いただいたところが肝かなと思いますが、防風植栽だけではなくて、建物側とかでできることを

これからも検討していただきたいというところのお話だったと思います。まず、分析結果については194ページと195ページが建設後の対策前と対策後ということになるのですが、194ページを見ていただくと、黄色の領域Cが出現している部分が主に東館の北側ですね。それから、東館の南側に出てください。やはり、環境が芳しくない、風環境が芳しくないところをいかに抑えていくかというところを風洞実験でシミュレーションしてまいりました。それで、今対策を現時点で見込んでおりますのは、周辺の防風植栽、それから東館の広場と言っているところに庇を、大屋根を掛けることを考えています。

あとは、建物の形状につきましても、特に東館については高層ビルということもありまして、角の部分、鋭角になって風の流れが速くならないように隅角にしていく、丸みを帯びさせるとか、そういったところも検討してございます。

今後については、このような風環境の結果をしっかりと念頭において、引き続きどういったことができるかを考えながら、設計のほうは進めていきたいと思っております。

○玄委員 分かりました。ぜひお願いします。

今、実は難しいところではありますが、地下街から地上に上がるところの風環境のほうはどういうふうにされていますか。

○事業者 3つ目の御質問だったかと思います。現状、地下階から地上階という分析は行っておりません。地下から上がっていくところに、まさに大屋根を掛けていきますので、今回、高層ビルからの風の流れという意味では、高い位置から吹き下ろしてくる風というのが一番ポイントになるかなと思ってしまして、そういう意味では、大屋根がそれをある程度防ぐ効果をもたらすのかなと思っておりますので、現状では地下広場のところにおいては、さほど大きな風環境の悪化というのは見られないのかなと推測はしてございます。現時点ではそういった状況でございます。

○玄委員 はい、分かりました。

○齋藤部会長 玄委員、よろしいでしょうか。幾つか御質問頂いた点は、これでおおむね回答いただいたという理解でよろしいですか。まだ不明な点はございますか。

○玄委員 これで今のところはいいかなと思います。「風環境」で問題になりそうなところがあったら、建設後でも対応できるようにしていただきたいと思うのですね。例えば植栽の配置を少し変えたり、その辺のことも考えられるのではないかとってはいますけれども、いかがですか。

○齋藤部会長 別の手法もということかと思えますけれども、事業者の方で何かございます

か。

○玄委員 どういうふうを考えていらっしゃるのですかね。

○事業者 おっしゃっているのは、建設後に植栽などを少し変えたりということですか。

○玄委員 そうですね。今の計画どおりにした場合でも、例えば防風の効果が足りなかったりした場合には、実質、状況に応じて微調節は可能かどうかということですね。

○事業者 当然、事後調査とかして「風環境」というのは見ていきますので、そういった中で、植栽を動かすということが答えかどうかは分からないのですが、状況が良くない状況があれば、当然、どういった対策ができるかというのはしっかり考えていくべきだと思っていますので、植栽を動かすということは今回にはならないとは思っていますが、ここは引き続き検討していきたいと思っています。

○玄委員 分かりました。

○齋藤部会長 ありがとうございます。

それでは、奥委員、お願いします。

○奥委員 先ほど横田委員とのやりとりの中で、現在、インソムニア赤坂という天窓のホテルが立地している場所は緑の空間になるというお話があったかと思います。確かに 27 ページに緑化ゾーニング図がありまして、そのように記載されているところなのですが、「緑に満ちた憩いの空間」という記述があるところですが、一方で、8 ページの対象事業の内容について書かれている部分で、5.2.2 の「地域の概況」の文章ですが、この第 2 段落目の中には「計画地内の低層ホテルは別途解体され、DHC 他地区供給プラントが仮設置される」という記述があります。この仮設置という意味もお伺いしたいのです。暫定的にということなのかをお伺いしたいのですが、あわせて、22 ページのほうに熱源施設計画がありまして、こちらに地域冷暖房プラントを計画地内に設置するという記述がございます。これはおそらく仮設ということではなく設置されるものだろうと思います。ですので、8 ページの記述と 22 ページの記述のつながりといいますか整合性を確認させてください。お願いします。

○事業者 御質問ありがとうございます。

分かりにくい表現もありました。失礼いたしました。まず、仮設置と記載されていた部分でございます。こちらについては、今、本敷地に地域冷暖房プラントがございます。こちらについては、国際新赤坂ビル東館、西館のほかに、供給を行っているビルがございます。そちらに対しては供給を継続するということで進んでおりますので、ほかの供給先のためのプラントとして仮設で設置すると。仮設と記載しておりますのは、本体建物が竣工しまし

たら、その仮設はまた撤去するという意味で仮設設置ということで、緑化計画のほうでの整合という意味では、そこがなくなって、最終的には緑地になるという意味でございます。

御指摘頂きました22ページの熱源計画につきましては、御指摘のとおり、この計画建物の中に新しくできる新設のプラントのことを指してございます。

○奥委員 分かりました。そういう御説明であればよく分かりましたので、ぜひ混乱を招かないような記述を、評価書ではお願いしたいと思います。

○事業者 はい。御指摘ありがとうございました。

○齋藤部会長 ありがとうございました。

ほかに、手が挙がっていないようですが、選定項目に上がっているものを幾つかお尋ねしたい。「大気汚染」については森川委員、特には現時点では質問はないということによろしいですか。

○森川委員 時間があれかなと思って次回にしようかなと思ったのですが、ではせっかくでするのでお伺いします。

工事中の二酸化窒素の予測が環境基準を超えて、建設機械の稼働の影響というののもかなり大きい予測がされています。この対策としては、可能な限り最新の機械の採用に努めるとか集中稼働を避けるとか、いろいろ書いてありますけれども、発生源からの排出が少ないのが一番いいことなので、最新の排出ガス対策の機械を使っただけのが一番いいかなと思っているのですが、最近の事後調査、ほかのよその工事でも、結構最新の機械を使っていますということをきっちり書いてくださっている事業者が多いので、ここでも、そういった最新型を使っただけのといいと思っているのですが、どのぐらい、こういう最新の機械を使えるか、導入できるかという、そういう見込みというのはあるのでしょうか。

○事業者 当然、排出ガスの対策の機械というのは最終的には施行者が持ってくるものになりますので、今段階で割合をどれぐらいにできるかとかいうのは事業者の立場で、今の時点ではお答えはできないのですが、影響評価の中で今回の項目の中でもかなり留意すべき項目ということは認識していますので、しっかりそこは施行者に最大限の協力をお願いしていくべきことかなと思っておりますので、そういった姿勢でこれから臨んでいきたいと思っております。

○森川委員 分かりました。そういう事情というのは私のほうもそれなりに分かっているつもりではありますので、でも、そう言っただけだとよいかなと思います。ありがとうございます。

○事業者 はい。

○齋藤部会長 ありがとうございます。

おおむね、意見は出尽くしたかなと思うのですが、もう1点、「電波障害」は小林委員が本日は欠席ですので、また次回に御意見を伺うということにしたいと思います。

特に御発言はないようですので、本日の審議はこれにて終了したいと思います。事業者の皆様、どうもありがとうございました。

○事業者一同 ありがとうございます。

○齋藤部会長 事業者の方は退出をお願いします。

(事業者退出)

○齋藤部会長 そのほか、何か皆様からございますでしょうか。

特にないようですが、私から1点、細かい話で書式についてお尋ねしたいのですが、今回の赤坂二・六丁目の環境影響評価書案の環境影響評価の項目のところなのですが、ふだんは選定したものと選定しなかったものを分けて表にさせていただいたりして理由を付けていただいているような感じがあるのですが、今回は、選定理由はそれぞれのところに入っていて、選定しなかった「史跡・文化財」に関することは始めのところの文章の中に書いてはあるのですが、そういう意味でちょっと見にくいのですが、この書き方というのは特に指定はなくということなのでしょうか。

41ページにありますね。ふだんであれば項目があって、理由が分かりやすく書いてあるのですが、今回特に「史跡・文化財」のところを選定されなかった理由は書いてはあるのですが、別表みたいな感じでは記載されていないので、読みにくいというか、分かりにくいなと思ったのですが。

○宮田アセスメント担当課長 今回、特定地区ということで調査計画書がなく、今回の評価書案ということが最初の図書になるのですが、調査計画書ときには項目について選定する理由というのはしっかりと表を使って丁寧に御説明しています。しかし、今回は調査計画書がなく、こちらの評価書案からということになります。「史跡・文化財」については特定地区であっても選定項目になっているのですが、41ページに記載したこの内容が少し分かりづらいということであれば、様式上、特に決まりはないのですが、分かりやすい記載にすることは事業者と相談しながら対応していくことは可能かと思います。

○齋藤部会長 そういう意味では特定地域だったのでということですね。

○宮田アセスメント担当課長 様式上は今回のこのやり方で特に問題があるということとはご

ざいません。

○齋藤部会長 分かりました。見やすいという意味では、できるだけそうしていただいたほうがいいのかもしいですけども、強制ではありませんので。ありがとうございました。

では、ほかに御意見がなければ、これにて第一部会を終了したいと思います。皆様どうもありがとうございました。

傍聴人の方は退出ボタンを押して退出をお願いします。

(傍聴人退出)

(午前 11 時 50 分閉会)