

令和3年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第6回）

日時：令和3年9月21日（火）午前10時30分～

形式：Webによるオンライン会議

—— 会 議 次 第 ——

- 1 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【2回目】
- 2 その他

【審議資料】

資料1 「（仮称）赤坂二・六丁目地区開発計画」第1回部会審議質疑応答

<オンラインによる出席者>

審議会会長 柳委員

第一部会長 齋藤委員

荒井委員

奥委員

小林委員

高橋委員

堤委員

平林委員

水本委員

森川委員

横田委員

(11名)

木村政策調整担当部長

下間アセスメント担当課長

「(仮称) 赤坂二・六丁目地区開発計画」環境影響評価書案
第1回部会審議質疑応答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
大気汚染	1	<p>工事中の二酸化窒素の予測が環境基準を超えており、建設機械の稼働による影響もかなり大きい。</p> <p>最新の排出ガス対策の機械を使用するのが一番良いと思うが、どの程度、使用・導入できるか。</p>	<p>排出ガス対策の機械というのは最終的には施工者が持ってくるものなので、現段階で割合をどれぐらいにできるかとかいうのはお答えできないが、影響評価の中でも特に留意すべき項目として認識している。そのため、施工者に最大限の協力をお願いしていくべきと考えており、そういった姿勢で臨んでいきたい。</p>	8/17 部会にて回答
	1	<p>評価書案 109 ページの表 7.2-6(1)一番下の行、No.3 の一番右側では昼間 65 以下、夜間 60 以下となっているが、正しくは、昼間 60 以下、夜間 55 以下だと思うので、調査結果で、両方とも環境基準を満たしていることになっているのは、誤りであるので修正していただきたい。</p>	<p>こちらの誤植があり、評価書の段階で修正したい。</p>	8/17 部会にて回答
騒音・振動	2	<p>工事用車両の走行ルートについて、例えば 20 ページの図 5.2-6 を見ると、工事現場から出ていく車両が、赤坂通りに出たあと、六本木通りのほうへショートカットするルートがある。本ルートは先ほどの No.3 に当たり、現況でも騒音レベルが超過しているところだが、なぜわざわざここを通すのか。</p> <p>赤坂通りであれば現況で環境基準を下回っているのだから、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ではないか。</p> <p>赤坂通りや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検討していただきたい。</p>	<p>計画の初期段階で警察、交通管理者と広域の動線設定を協議した中で、それなりに計画が大きいということもあり、周辺の交通影響を踏まえると、一定の交通に関しては、No.3 で示した動線設定のように多少なりとも分散したほうがいだろうということ設定した。</p> <p>ただし、周辺の住居環境とかそういったところもあるので、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。</p>	8/17 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
騒音・振動	3	42 ページの環境影響評価項目の表で、「騒音・振動」の項目として、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い。現況で環境基準を超えているルートに関連車両も通る可能性があるため、環境影響評価の項目に選定したほうが良いのではないか。	<p>一般に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を他事例等々でも確認しているため、予測評価の対象としていない。また、一般に大型車両の通行割合が多いほど影響が大きいと予測されるが、本計画では供用後、小型車の通行割合が多く、影響評価が極めて低いと考えられるため選定していない。</p> <p>ただし、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。</p>	8/17 部会にて回答
日影	1	4 ページの評価の結論に、地点 A と地点 B について書いてあるが、どういう理由で、この 2 つの場所を選んだのか。地点 A と B だけだと、分かりにくいので、どういった場所かも書いていただくと良いのではないか。	<p>133 ページの表 7.3-2 で、地点 A、B について記載しており、135 ページで、赤坂通りをまたいで赤坂 Biz タワー側の 2 地点を選定している。</p> <p>133 ページの表 7.3-2、地点 A、B の選定理由という記載のところで、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た。</p> <p>影響が出る北側で予測地点を選ぶというのが 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、東側が高層棟であることから、A 地点と B 地点を選定した。</p>	8/17 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
		地下鉄の駅の出入口ほどの辺になるのか。	21 ページで、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いる。西館の西側に一本矢印があるが、ここが1つ目の、駅から計画地に往来できる動線になっている。 もう1つ、三角形で囲われたところは、広がった空地という形でご覧いただければと思う。計画地と赤坂駅は基本的に大開口接続というか、駅とまちが一体空間になった整備をする想定である。	
風環境	1	194 ページの評価の結果を見ると、西側の敷地境界線では、建設前は領域 A に当たる評価から、建設後は領域 B に当たる評価になっており、風速はおそらく増えているにもかかわらず、対策を行っていないように見てとれる。 領域 B だから対策をしていないのか、もしくは、対策を考えていなかったのか、教えていただきたい。	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と南側に出ている。風環境が芳しくないところをいかに押さ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きた。	8/17 部会にて回答
	2	124 番、125 番は、大きなオープンスペースで緑化を行う場所だと思うが、198 ページを見ると、建設後の対策前と対策後で、ほぼ同じであり、今の対策で十分かどうか気がなる。 防風対策については、植栽がメインに書かれているが、都心部の中の建物なので、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。そのため、植栽のみではなく、建物の上に庇を付けるとか、フェンス等、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。	現時点で対策を見込んでいるのは、周辺の防風植栽、それから東館の広場に庇を掛けることを考えている。建物の形状についても、特に東館については、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といったことも検討している。 今後は、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、設計を進めていきたい。	8/17 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
風環境	3	<p>建物は地下街から地上までスムーズにつながっているが、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、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。</p> <p>風洞実験では評価が難しいところも十分あり得ると思うが、建設後に実質計測を行うなど、後からも対策を組めるのではないか。</p> <p>地下街から地上につながるところで風環境について問題になる場合があるが、どのように考えているか。</p>	<p>現状、地下階から地上階という分析は行っていない。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と思っている。地下から上がっていくところに、大屋根を掛けていくので、それをある程度防ぐ効果をもたらすと考えている。そのため、現状では地下広場においては、さほど大きな風環境の悪化というのは見られないと推測している。</p>	8/17 部会にて回答
		<p>風環境で問題になりそうなところがあつたら、建設後でも対応できるようにしていただきたい。例えば、植栽の配置を少し変えてみるなど、防風の効果が足りなかった場合には、状況に応じて微調節は可能か。</p>	<p>事後調査等により風環境を見ていくので、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が、良くない状況であれば、どういった対策ができるかを、しっかり考えていくべきだと思う。そのため、植栽を動かすということは今回答えにはならないとは思いますが、引き続き検討していきたい。</p>	
景観	1	<p>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るが、c点に関しては植栽を含めた形で形態率変化を算出しているが、d点のほうは植栽を除いて形態率変化を出している。植栽の効果の捉え方が異なっているのにはどのような背景があるのか。</p>	<p>228 ページの c 点における現況では、黄色の線で塗られたところが建物の外形線をかたどったものになっていて、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。</p> <p>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るところに関しては形態率として加算し予測を行っているので、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である。</p>	8/17 部会にて回答
		<p>c 点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いか。</p>	<p>ご理解のとおりです。</p>	

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
景観	2	<p>南東側、南西側の周辺の植栽の幅員と質について、圧迫感の低減のために高木植栽を保全措置としているが、既存の植栽のうち、街路に面した部分がクスの木で連続している。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る。</p> <p>その中で、こうしたクスの木が現状結構電線などにかかっていたり、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と思うし、高木に対する対策もさらに必要になってくるかと思う。</p> <p>高木植栽の入替えや、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かを考えているのか。</p>	<p>現況、クスの木や街路樹、敷地内の既存図の大きなものがあり、大きい樹木だと電線や根元の立ち上がりなども課題になるということで、計画後は道路の整備等もあるので、街路樹及び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いる。</p> <p>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が、道路管理者や港区とも協議をしながら、ど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、検討を進めている。</p>	8/17 部会にて回答
		<p>その点に関して、東側のインソムニア赤坂は緑地になるという理解でよいか。</p>	敷地内の緑地になる。	
		<p>そのあたりは区と、どのように維持管理していくとか、今後の位置づけに関する協議などはしているのか。</p>	現時点では維持管理の話など、具体的なところはこれからの協議ということになっている。	
		<p>幅員とかなり関連していそうな気がするので、歩行者空間の考え方、現在だと27ページの緑化ゾーニング図にゾーンとして描かれているが、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たら記載をしていたらと思う。</p>		

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他 (史跡・文化財)	1	遺跡の関係について、現在、港区とどのような手続をしているのか。	「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。近いうちに文化財の取扱いについての照会を提出する予定。もし発掘された場合は、関係法令に基づいて適切な措置を行う。	8/17 部会にて回答
その他 (温室効果ガス)	1	<p>当該建築物は、東京都の建築物環境計画書制度の対象になっており、「改正建築物省エネ法」の施行により、2024年度から現行の省エネ基準より20%削減される方針が示されている。</p> <p>具体的に本計画においてどのようなことになるのかということをおおまかじめ評価書で示していただければと思うのだがいかがか。</p> <p>評価書に記載されると事後調査のときにも活用できるので、ぜひその方向で検討してほしい。環境に配慮した計画を進めているという証にもなり、事業者にとっても非常に便宜になると思う。</p>	<p>御指摘頂いた点は、重々、承知している。今まさに、そういった技術も含めて、進歩の過程というか、研究段階のものを含めて様々な技術が開発されて、あとは実際にはオフセットというところも取り入れられているところなので、国または東京都の基準に沿うような形で取組を進めていきたい。</p> <p>評価書に記載できるかどうかについては、その時点での検討段階を踏まえ、検討したい。</p>	8/17 部会にて回答
その他 (交通計画)	1	<p>現地を視察した際、赤坂通りの狭さというのが非常に気になり、その点で車両の通行に関しては、赤坂通りを通行する車両が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対策というか、その点の安全面について確認したい。</p> <p>滞留空間についても、下が空洞であるという認識のもとで準備をしているということを地下鉄のほうとも連携をとっていただけなのか。</p>	<p>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。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ことなど協議している。そのため、供用開始後、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である。</p> <p>工事中も、交通量の多い通りでの工事になるので、道路管理者や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検討を進めていく。</p>	8/17 部会にて回答

項目	番号	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
その他 (緑の活用)	1	<p>近隣に住宅地区があるので、緑の活用により、多くの人を訪れる施設ができたときに、住民が見られる側になってしまうことが懸念されるがいかがか。</p>	<p>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、中期的にも周辺の緑の状況を把握して、現在の緑のネットワークや周辺との調和性を大事にして設計を進めている。</p> <p>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や緑の空間としても周辺の方にも御利用頂けるように、御指摘頂いた点も踏まえて検討を進めていく。</p> <p>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する。</p>	8/17 部会にて回答
その他 (仮設の熱源施設)	1	<p>現在、インソムニア赤坂が立地している場所は緑の空間になるということで、確かに27ページに緑化ゾーニング図があり「緑に満ちた憩いの空間」という記述があるのだが、一方で、8ページの5.2.2の「地域の概況」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設置される」という記述がある。この仮設設置というのは、暫定的にということなのか。</p> <p>あわせて、22ページに熱源施設計画があり、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あるが、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と思う。そのため、8ページの記述と22ページの記述の整合性を確認したい。</p>	<p>現在、本敷地に地域冷暖房プラントがあり、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ある。そちらに対しては供給を継続するというので進んでいるので、ほかの供給先のためのプラントとして仮設で設置する。仮設と記載しているのは、本体建物が竣工したら、その仮設はまた撤去するという意味で仮設設置と記述している。緑化計画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ある。</p> <p>御指摘のとおり、22ページの熱源計画は、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いる。</p>	8/17 部会にて回答
		<p>そういう説明であればよく理解した。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。</p>	<p>承知した。</p>	