

令和3年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第9回）議事録

■日時 令和4年2月16日（水）午前10時00分～午後0時03分

■場所 WEBによるオンライン会議

■出席委員

柳会長、宮越第二部会長、池本委員、小林委員、廣江委員、袖野委員、水本委員、宗方委員、保高委員、渡邊委員

■議事内容

1 環境影響評価書案に係る質疑及び審議

ア 羽田空港アクセス線（仮称）整備事業【2回目】

⇒ 前回到引き続き、選定した項目について、質疑及び審議を行った。

イ 日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業【1回目】

⇒ 大気汚染、騒音・振動、日影、電波障害、風環境、景観及び史跡・文化財の全7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」

第二部会（第9回）

速 記 録

令和4年2月16日（水）

Webによるオンライン会議

(午前 10 時 00 分開会)

○下間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、ありがとうございます。

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 10 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 9 回第二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。部会長、よろしくをお願いいたします。

○宮越部会長 では、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、傍聴人の方を入室させてください。

(傍聴人入室)

○宮越部会長 ただいまから第二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、「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議（2 回目）、「日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議（1 回目）、その他となります。

○宮越部会長 それでは、次第 1（1）の「羽田空港アクセス線（仮称）整備事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議を行います。

まず、事業者の方に御出席頂きます。事業所の方は Web 上での出席となります。入室してください。

(事業者入室)

○宮越部会長 では、本日の進め方ですが、最初に事務局から前回の審議内容を説明していただきます。説明の後、事業者に対する質疑を行います。本事業の審議については 3 回審議予定の 2 回目となりますので、今回の審議結果の取りまとめとなります。委員の皆様には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思います。質疑が終了しましたら事業者は退席します。その後、次回の総括審議に向けて各委員より総括審議事項の候補となる事項を挙げていただきますようお願いいたします。ご協力のほどをよろしくお願いいたします。

なお、事業者との質疑、回答を踏まえ、審議が尽くされていない内容等がありましたら次回の審議会に持ち越し、必要に応じて総括審議の前に質疑を行いたいと考えています。

それでは、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 では、事務局から説明します。資料1を御覧ください。資料1は前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、質問事項等を環境影響評価項目ごとに「騒音・振動」「土壌汚染」「地盤」「水循環」「景観」「史跡・文化財」「廃棄物」「温室効果ガス」の順序で取りまとめており、合計12件となりました。なお、「騒音・振動」番号1、番号2及び番号3、「土壌汚染」番号1、「地盤」番号1、「水循環」番号1及び番号2、「廃棄物」番号2、「温室効果ガス」番号1については、この後、事業者から補足説明があります。

では、環境影響評価項目ごとに質疑の概要について説明します。

「騒音・振動」についてですが、3点ございました。

1. 鉄道騒音の予測手法において適用条件の説明が不十分な点、2. 沿線には中高層住宅があり、大きな騒音の影響を受ける場所があることから、どのような配慮を行うかという点、3. 建設地の騒音・振動について夜間の施工は睡眠を妨害し、大きな苦情につながる可能性があることから、住民へ情報発信を行う点について質疑が行われました。

「土壌汚染」についてですが、ガソリンを使用していた場合に油汚染の可能性があることから、その対応について質疑が行われました。

「地盤」についてですが、工事施行中の地盤変形の事前防止をするため、モニタリングや配慮等の計画について質疑が行われました。

「水循環」についてですが、地下水の水位変動に関する記載について疑義等があることから質疑が行われました。

「景観」についてですが、景観の調査地点1の札の辻橋のモンタージュについて質疑が行われました。

「史跡・文化財」についてですが、第一台場、高輪築堤について質疑が行われました。

「廃棄物」についてですが、既存建造物などの解体撤去に伴う建設廃棄物、建設工事に伴う建設廃棄物の予測手法等、建設発生土と泥土の縮減方針について質疑が行われました。

最後に「温室効果ガス」についてですが、温室効果ガスは評価項目ではないが、施設の運用、車両の運行等に伴う温室効果ガスの事後報告について質疑が行われました。

事務局からの説明は以上となります。

○宮越部会長 ありがとうございます。

それでは、前回の質疑応答について修正等がありましたらお願いします。発言される際は、

最初にお名前をお願いします。なお、事業内容や評価書案に関する質問については、この後の事業者の方との質疑応答のときをお願いします。皆様、いかがでしょうか。

私から1点あるのですが、「地盤」の1番について「事後調査計画書で示していきたい」と書いてあるのですが、事後調査計画書は事後調査報告書でしょうか。細かい点で申し訳ありません。もし間違いであれば修正をお願いします。

○事業者 今の御質問ですが、こちらの説明に記載のとおり、事後調査計画書の段階でまずは示していきたいと考えております。

○宮越部会長 分かりました。ありがとうございます。

○廣江委員 今の部会長の発言で気がついたのですが、「騒音・振動」の2番では上側の一番最後に「なお、追加で実施した対策は事後調査報告書において報告する。」とあるのですが、そうすると、これは計画書ということもあり得るということでしょうか。

○宮田アセスメント担当課長 ここについては実施したものですので、事後調査報告書となります。

○廣江委員 分かりました。この件については後で質問します。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ほかに、訂正の御質問や御意見等はございますか。よろしいでしょうか。

それでは、前回の質疑応答について事業者から補足があると伺っております。事業者の方から御説明をお願いします。

○事業者 まず、3 ページ目の「騒音・振動」の1番の項目となります。委員から、騒音の予測に関してどの箇所を測って、どのデータを用いたか分かるようにという御意見と、予測手法の適用の記載、コンクリート高架橋として全線の評価したのか、鋼橋として評価したのか、はっきり示してほしいという御意見を頂いております。

これに対して回答補足として記載していますが、「在来線高架鉄道からの予測手法案について」では、コンクリート・ラーメン高架橋を予測の対象としています。

本事業では、これ以外の構造があることを踏まえ、それぞれの構造と類似した箇所でのパワーレベルの測定を行った上で、本予測手法案の予測式を用いて予測を行っております。

高架橋として予測している箇所の構造形式は、コンクリート高架橋及び鉄筋コンクリートと鋼板を組み合わせた合成桁です。これらの構造の類似箇所での調査を行った結果、合成桁のパワーレベルがコンクリート高架橋よりもわずかに小さい値であった。このため、予測で用いるパワーレベルは両構造とも大きいほうのコンクリート高架橋の値で設定したということ

です。評価書におきまして、これらの調査地点や調査結果、パワーレベルの設定理由等を記載したいと考えております。

続きまして、4 ページ、「騒音・振動」の 2 番の項目となります。委員より、沿線に中高層住宅があり、高さ方向の騒音について実際どういう配慮が今後検討できるのか示してほしいという御意見を頂いております。

これに対する回答補足として、本事業は交通政策審議会答申第 198 号の中で「休止線等の既存ストックを活用することにより、全線新線整備の事業よりも早期整備が可能」と意義づけられており、休止線の高架構造物を活用する上で追加できる騒音対策は限られたものとなる。そのため、高架橋の設計性能等の確認を行い、近接する中高層住宅に対して、可能な範囲で更なる騒音低減に向けた対策の実施に努めていく。具体的には評価書案に記載した環境保全への措置に加えて、イメージしている対策としては、防音壁のかさ上げや吸音板の設置を検討しております。なお、追加で実施した対策につきましては、事後調査報告書において報告します。

続いて、4 ページの「騒音・振動」の 2 番の 2 つ目です。委員から、線路の工夫や改善で新しい施設では騒音が低減されるという情報なども記載するとよいという御意見を頂いております。

これに対する回答補足です。騒音対策については、評価書案 119 ページに環境保全のための措置として記載しております。羽田空港アクセス線では、ロングレールの採用やレールの重軌道条化、消音バラストの散布等により、鉄道騒音の低減に努めます。さらに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車両及びレールの摩耗等に起因する鉄道騒音が増大しないよう維持管理に努めます。

続いて、5 ページの「騒音・振動」の 3 番の項目となります。委員より、夜間の施工は睡眠を妨害すると大きな苦情につながる可能性があり、情報発信が少ないために住民が不安になるため、分かる範囲の情報をできる限り書いてほしいとの意見を頂いております。

これに対する回答補足ですが、回答した内容については、これは 1 月 18 日に部会にて回答していますが、回答させていただいた内容は評価書に記載します。工事に当たり、具体的な施工計画については、工事施行前に工事説明会等で説明するとともに、工事の施行中は、工事のお知らせチラシや工事用看板等で地元住民等への周知を図り、理解と協力が得られるよう最大限努力してまいります。

続きまして、5 ページの「土壌汚染」となります。委員より、油汚染の可能性があり、環境

省のガイドラインに従って対応してほしいという意見を頂いております。

こちらの回答補足ですが、ガイドラインに従い、油汚染の対応を行っていきます。

次に、6ページの「地盤」となります。委員から、工事施行中の地盤変位のモニタリング計画について、進め方、評価について御意見を頂いております。

これに対する回答補足です。地盤変位のモニタリングについては、工事に先立ち、新幹線や空港施設などの重要施設の管理者と十分に協議を重ねた上で、地盤変形・沈下の抑制に配慮した施工計画及び地盤モニタリング計画を行います。また、工事の施行中は、地盤変位等を計測することにより、工事の影響をモニタリングしながら適切な施工管理を行います。

次に、7ページの「水循環」の番号1番となります。委員より、東海道線接続区間の地下水の流向について、一概に計画線に沿っているとは言えないのではという御意見を頂いております。

これに対する回答補足です。御指摘のありましたW-3地点の地下水位が低下する時期について、評価書案に掲載した地下水観測期間以降の測定データを確認したところ、降水量が減少する時期にW-3の地下水位がW-5より低下する期間がありました。しかし、起点方の地下水流向は、W-1、W-2地点に比べてW-3地点の地下水位が年間を通じて3.5から4mほど高い深度に分布しているため、W-3からW-1、W-2方向へ計画線とほぼ同方向に地下水が流動していると推定しています。

また、終点方の地下水はW-5の地下水位が最も高く、隣接するW-6の地下水位がW-5より常に4から4.5m低く分布しております。また、W-6はW-4よりも常に3.2～3.8m地下水位が低いため、地下水はW-4・W-5からW-6方向へ、計画線にほぼ沿った方向へ地下水が流動していると推定されます。そのため、年間を通じて地下水が、起点方・終点方ともにおおむね計画線と同方向に誘導していると推定され、評価書では、これらを踏まえた表現に修正します。

続いて、7ページの「水循環」の2番目となります。委員より、江戸川層の砂質土層の水位に関して、海水が海底面から江戸川層の中に浸透しているという記述について疑問があるという意見を頂いております。

これに対する回答補足です。御指摘の文書については、京浜島の地下水が淡水レンズの形状で滞水しており、その下面に塩水が流動していると考えられることを表現しようとしたものでありましたが、評価書では「潮位変化の影響を受けて地下水位が細かく日変動していると考えられる」に修正します。

次に、8ページの「史跡・文化財」となります。委員から、ほかの台場も含めて図示する考

えはないかと御意見を頂いております。

これに対する回答補足です。必要が生じ、現況を改変することになった場合は、港区教育委員会及び品川区教育委員会と協議を行うとともに、環境影響評価条例に基づき変更届を提出することが考えられますが、その際には詳細な図を載せることを検討します。

次に、9ページの「廃棄物」2番目の項目となります。委員から、特にシールド工法における発生した泥土の縮減方針等、もう少し具体的に説明してほしいと御意見を頂いております。

これに対する回答補足です。今後、施工計画を具体化していく中で、工事現場における脱水及び濃縮等による縮減を図っていきます。シールド工法で発生した泥土についても、可能な限り発生土として扱えるよう施工方法の検討を行います。

最後に9ページの「温室効果ガス」です。委員から、施設の運用、車両の運行等に伴う温室効果ガス排出量を事後に報告してもらえるかと御意見を頂いております。

これに対する回答補足です。施設の運用によって排出される温室効果ガスについて、動力源が電気であり、アクセス線単体で実際に環境に及ぼすボリュームを定量的に示すことが難しいこと。また、評価書案にも記載しておりますが、鉄道が乗り入れることで、他の交通モードから転換することによって、実際の環境に及ぼす温室効果ガスというのは低減される効果があり、これらを総合して排出量の算出を報告することは難しいと考えております。

以上で、事業者から回答補足について説明を終わらせていただきます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの事業者の補足説明、事業内容や評価書案に関して事業者の方との質疑応答を行うことといたします。委員の皆様から御意見や御質問をお願いします。いかがでしょうか。

○廣江委員 丁寧な御説明、ありがとうございます。予測に使われたパワーレベルの選定手順、それから予測に使った方法にそれが合致していることなど理解しました。

やはりここで1つ、気がかりが残るのですが、夜間工事については理解しました。もう1点気がかりな点は、高さ方向における沿線への影響というのは深刻なものがあると理解しています。私なりに、ここに掲載している情報から試算してみましたが、新線の昼60、夜間55を満足したとしても、そのぎりぎりのレベルで、例えば1本の電車が通過した際に自宅の中で聞こえる音のレベルというのは、防音量が例えば25dBと仮定した場合でも、50dBという通過時点に音が聞こえてくる試算になります。これが高さ方向の増加によって例えば75dBとか夜間70dBとかに増えると、夜に65dB1本通ると、音が聞こえることになります。これ

は2～3mで人が会話するのとほぼ同じレベルですので、無視できる大きさではないと思います。防音対策のイメージとして、かさ上げ等、挙げていただきましたが、そこにも記載のとおり、既設線を利用してということになると、土工部の耐震設計というのはかなり決まっています、重量が増えるというのはなかなか難しいと私は素人的に思っています。やはり何か画期的な対策をお考えいただけたらなと希望します。

先ほども、部会長の質問に対して、私も気づいたのですが、実施の報告ではなくて実施する防音対策などを計画書にまず記載し、実施を報告していただくことはできないかというのが質問の1点目です。

2点目としては、かさ上げは重量を増すだけでなく、風荷重が増えますので、ほかに何か画期的な対策はないか。

以上です。

○宮越部会長 事業者の方、いかがでしょうか。

○事業者 御質問いただいた点でございます。今、委員がおっしゃったとおり、既存の高架橋に対する防音壁のかさ上げについては課題がございます。これに関しまして、現在、我が方としては、大汐線高架橋の設計内容をいま一度吟味しているところで、今の構造に対してどれぐらいの重量を許容できるかということについて設計を進めていくところです。そういったことがございますので、現段階でどこまでのことが実施できるかというのは、はっきりと申し上げられないところです。この検討にはしばらく時間を要すると考えておきまして、現在予定しております計画書の提出時期にはまだ検討が続くという考えを持っておりまして、事後調査報告書において内容を報告させていただくという形をとらせていただきたいと思いますと考えてございます。

また、かさ上げ以外にできる対策ということの御意見も頂きました。これに関しましては、かさ上げとともに吸音板というものも比較的荷重が小さく、吸音効果が期待されるというものだと考えていますので、こちらの設置方についても含めて検討していきたいと考えております。

以上となります。

○廣江委員 時期的に計画書に書くのが難しいということは理解しましたが、実施できるものがなかったということの無いようお願いしたいことと、JR総研のレポートなどを見ると、まだ取り入れられていないかもしれませんが、低層の近接防音壁であるとか、レールにパッドをつけたりというような——実績は分かりませんが、記載されていたり、最近総研のほうも

いろいろと対策を考えているようですのでぜひ参考にさせていただきたいと思います。

私の質問、コメントは以上です。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問は。渡邊委員、お願いします。

○渡邊委員 「温室効果ガス」のところ、丁寧に御回答頂きましてありがとうございました。質問とあとは要望があるのですが、まず質問に関して、「動力源は電気なので、アクセス線単体で実際環境に及ぼすボリュームを定量的に示すことが難しい」とあるのですが、今もう、電気事業者によってかなり電気の温室効果ガスの排出係数は変わってきているのですけども、JR 東日本は1社と契約されているのでしょうか。もし契約されているのであれば、それはどちらと契約されているのかというのを、まず質問として伺います。

○事業者 今の渡邊委員からの御質問にお答えします。弊社につきましては、新潟県のほうに水力発電所、また神奈川県の方に火力発電所を有しております、基本的には列車の動力源として使う車両の運行に関しては自社の自営の電力を使っている状況です。また、一部分については、東京電力から受電している箇所もございますが、そのような状況です。

○渡邊委員 そうしますと、電力の排出係数に関しては自前のところと、あと東京電力ホールディングスからの電力供給の割合も後で教えていただければと思うのですが、今後も基本的には自前の部分に関しては水力と火力のパーセントを掛け合わせて、それで電力の排出係数が出るという理解でいいですか。

○事業者 水力発電の排出係数というものを、先ほど委員がおっしゃったように電気事業者のほうで出されている係数というものを弊社で持っているかどうかというのは現時点で把握してございません。

○渡邊委員 なるほど、分かりました。ただ、JR 東日本が持っている火力発電所の排出係数がもし分かって、水力のほうはそれほど排出係数はないと思うのですが、それで掛け合わせれば出していただくことは可能といえば可能なのでしょうか。いずれにしてもこれは事後調査なので、事前に計画段階で出してくださいというお話ではないので、ここからはコメントなのですが、事後調査の話なので、もし排出係数が出るのであれば大体このくらい排出していますという値を事後的に出していただくことは可能なのか。

あとは、排出係数の部分を自前でやっていたら、どこまで引き下げられるのかという話になってくると思うのですけれども、なので、難しいというふうに書かれていますけれども、定量的に示すこと可能なのではないかというのが1つのコメントです。

もう1つは、「他の交通モードから転換するため」とあるのですが、これは例えばモノレールとかそういうことをお考えなのですか。その部分も事後なので、例えばこういう交通モードからアクセス線に替わりましたということを示していただくことができるのではないかと思いますのですが、いかがでしょうか。もしできるのであれば、事後報告で示していただければと思いますのですが、いかがでしょうか。

○事業者 排出係数に関しましては、発電する種類ごとの係数はもしかするとあるのかもしれませんが、その列車が走っている時間帯にどれぐらいの水力、火力が、電車を走らせる架線に流れているのかということも、実際にそういう割合というものが出せるのかというのが現時点では、それが可能かということについて難しいと考えているところです。

また、それに関して何らかの方法でということでありますと、かなり過程を積み重ねる形となりますので、その数字自体の信頼性というところにも課題があるのかなと考えております。

また、最後に頂きました他モードとの転換による減少量につきましても、今考えておりますのはバスや自動車から鉄軌道に交通手段が替わるということで、これは低減されるという効果が期待されると考えてございます。ただ、それをどの程度の人が、もともとバスを使っていた、自動車を使っていた人が鉄道を御利用になったということは、これも数を実数として把握することは難しく、こちらを数字として報告するのは難しいと考えてございます。

○渡邊委員 分かりました。他モードからの乗り換えという点については理解しました。ただ、排出係数に関しては羽田アクセス線が稼働している時間に水力からどの程度、火力からどの程度という計算までしていただかなくても、例えば JR 東日本で自前で供給している電力に関して平均するとどのぐらいの排出係数で、それを掛け合わせるとといったような、もちろん、仮定がたくさんついてしまいますけれども、目安としてお示しただけると、どのぐらい排出されていて、排出削減の余地があるのかということを実後的に見るという意味では役に立つ情報なのではないかと思っておりますので、ぜひ御検討をお願いしたいと思います。

○宮越部会長 事業者の方、いかがでしょうか。

○事業者 排出削減に対して事業者として取り組んでほしいという御意見と伺いました。追加で御説明させていただきたいと思いますが、当社におきましては、2020年10月に「ゼロカーボンチャレンジ 2050」という当社グループ全体の目標を掲げておりまして、2050年のCO₂排出量実質ゼロにする挑戦を行うと公表しています。この削減に向けましては、先ほど申し上げた水力などの再生可能エネルギーを積極的に使用していくほか、駅施設についてはホ

ームやコンコースにLED照明を採用する、また、高効率の空調設備を導入していくことを積極的に取り入れていきたいと考えております。

また、運行する車両につきましても、減速時の運動エネルギーを電気エネルギーに換える回生ブレーキ、それから効率的なモーター制御を行うVVVFインバーターといったものを搭載した省エネな車両の導入を進めていくということで低減に努めていきたいと考えています。

○宮越部会長 ありがとうございます。渡邊委員、いかがでしょうか。

○渡邊委員 ありがとうございます。先ほど申し上げたように、もしお示しいただけるのであれば排出係数を示して、どのくらいの排出を行っているのかというところを事後調査でお示しいただくことを御検討頂ければと思います。

○宮越部会長 ありがとうございます。

水本委員、お願いします。

○水本委員 御説明と御回答ありがとうございます。私のほうの、「満足」という言葉に対して、これはちょっと満たさないのではないかということに対して丁寧に答えていただきました。

それで、確認なのですが、地図の重ねについては影響を予想する意味でも、これまでの私の経験上でも、先に地図を重ねて状況を予想して、実際に試掘を入れてみてということをやった結果で、非常によい方法であるという自覚の上で質問をさせていただいたのですが、しかしながら、今、港区と品川区とは十分協議を行うという回答も頂いておりますし、既に高輪築堤での御経験というのがおそらくあるかと思っておりますので、遺跡というのは国民の共有財産であり、品川区、港区、東京都も超えるぐらいのものがあり、しかも、日本イコモスのほうからも、これは世界遺産級であることも、要望書なども届いているかと思っておりますので、この遺跡の価値についてはもう既に十分御理解のことと思っております。しかしながらおそらく、今後実質工事に入っていく段階で、遺跡の不時発見というのは、これはJRに限らず、常に期間がなかなか取れないという話につながりがちなので、そこは今回については今の段階から十分ある可能性も含めて検討されて、工事計画もされるということで、万が一といいますか、今後不時発見があった場合にも十全な対応を頂けるというのがこの回答の内容という理解でよろしいということですね。確認で申し訳ないのですが質問させていただきます。

○事業者 水本委員、ありがとうございます。

お話のございましたとおり、高輪築堤跡につきましても、私どもの別の事業の中で対応させていただいているところです。その内容については我々も承知しています。今回の事業範

圃におきまして、この高輪築堤跡の延長部分が存在するかどうかというのは現時点では不明ではございますが、港区教育委員会と調整をさせていただいております。港区教育委員会のほうからも、工事の着手においてしっかりと協議、調整するよという御指導も頂いておりますし、私どもとしても、そういったものが発見された場合には文化財保護法等の法令に基づいてしっかりと対処してまいりたいと考えております。

○水本委員 ありがとうございます。

こちらの軌道を含めて地面というのは、150年間、おそらく御社の関係の方たちが守り続けたところがありますので、そういったものが出ました場合にはぜひ御協力をということ、私のほうから、コメントですけれども、したいと思います。よろしく申し上げます。回答のほうは結構です。

○宮越部会長 ありがとうございます。

袖野委員、お願いします。

○袖野委員 御説明どうもありがとうございました。

私から、1点コメントなのですが、「廃棄物」のところになりますが、今回の工事では建設発生土というのは汚泥が大量に出てくるわけですけれども、これまで、できるだけ有効利用を行うという御説明をいただいておりますが、昨年、熱海の盛土の関係で規制強化の方針が政府から出ておまして、特に建設現場での土の分別であったり、工事の発注時に搬出先の明確化、このようなことが今後規制強化されていくことが考えられます。資源有効利用促進法の強化なども予定されているということですので、発生土の有効利用をできるだけということなのですが、発注者として工事の適切な施行というところに責任をもって、発注においてももしっかり御対応を頂きたいと思っております。

○事業者 袖野委員、ありがとうございます。

今、御意見を頂いた点につきましては、事業者、発注者として、工事の契約においてもそういった法令等に基づき適切に対処してまいります。また、再生利用についても可能な限り積極的に考えてまいりたいと思っております。

○宮越部会長 ありがとうございます。

廣江委員、お願いします。

○廣江委員 たびたび申し訳ありません。1点確認したいことがありまして、もう一度御質問いたします。

先ほど事後調査、計画書では間に合わないということは理解しましたが、御回答の文面を

見ますと、「実施した対策は事後調査報告書において報告する」と書いてありますが、「実施した効果について報告する」とは書いてないのです。夜間、中高層の上階ではかなりのレベルが観測される予測を報告されているわけですので、今後検討される対策の効果を確認し、ぜひ御報告していただきたいと思うのですが、その点はいかがでしょう。

○事業者 今、調査予測している箇所につきまして、事後調査報告書でございますので、対策をした後の測定の結果については報告に入れると考えてございます。あと、高さ等については実施できる部分と、あとは計算による部分が出てくると思いますが、そういう形での報告になると考えてございます。

○廣江委員 不可能なことをお願いするつもりはございませんし、先ほど申し上げました画期的な対策というのも耐震や安全安心な鉄道の走行を阻害するようなものを求めているものでもございません。ただ、予測される騒音が夜間大きなレベルに達していると私は考えています。それがきちんと対策——やったからできるかは分かりませんが、考えられた最良の策でどこまでいったかを確認することは非常に重要だと思っております。高層階を測定することが、そこに自社の方が住んでいない限り無理なことも十分理解していますが、例えば地上から15mであっても防音壁の上にマイクを付けるという形であれば十分に測定は可能で、15m高さだからできないというものでもありません。そういった意味で検討していただき、それが可能かどうかということをご何らかの形で、計画書に書けないのであれば御報告していただきたいと思うのですが、いかがでしょう。まだ次回も、短時間なら参加できそうな雰囲気もございますので御検討頂ければと思います。

私からの意見、コメントは以上です。全て回答していただかなくても結構です。

○事業者 回答といたしましては、高さ方向につきましても委員のおっしゃった方法や、可能な方法を用いて一定の高さについて測定しまして報告書のほうで報告するということで進めていきたいと考えてございます。

○廣江委員 ありがとうございます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

渡邊委員、お願いします。

○渡邊委員 たびたび申し訳ありません。先ほどの質問事項でもう一度確認させていただきたいのですが、羽田空港アクセス線に限った話ではないのですが、JR東日本が自前で持っていらっしゃる電力、直近のデータが今見つからないのですけど、信濃川発電所と川崎発電所、それぞれであれば排出係数は出していただくことはできるのでしょうか。

あと、私が今見ている資料ですと、先ほどおっしゃったように、東京電力ホールディングスから電力を買っていらっしゃる場合もあるけれども、JRのほうで余った場合には、今度は東京電力に供給している場合もあると書かれているのですが、そういう状況が続いているという理解でよろしいでしょうか。そうすると確かに、排出係数を計算するのは難しくなってくると思うのですが、この点をもう一度確認させていただきたい。

あと、私が今見ている資料ですと、主に自営電力で運転している線区というのが載っていて、そこは山手線、京浜東北線、中央線、高崎線などが書かれているのですが、羽田空港アクセス線も主に自営電力で運転する線区に含まれるのか、つまり追加されるのかどうかをもう一度確認させていただいてもよろしいでしょうか。

○事業者 今、渡邊委員のおっしゃったとおり、弊社で所有しております発電所につきましては、信濃川発電所と川崎火力発電所になってございます。排出係数が出せるかどうかというのは、個別にそういうものがあるかどうかというものが私のほうで今把握していないということでございます。さらに実際に、それがミックスされて、特に水力発電については夜間の電力に余裕がある時間帯に揚水を行って、そこで発電して、朝のピーク時間帯に電力を供給しているという、そのような時間帯別の電力の使い方もやっておりますので、そういった中でミックスした形で出すことは難しいのではないかと考えているということでございます。

それで、自営電力を主に使用している線区ということですが、基本的に、首都圏の主要線区については自営の電力で賄っているというのが現状の状況でございます。ですので、羽田空港アクセス線につきましても、自営電力を使用する可能性は極めて高いと考えてございます。

○渡邊委員 分かりました。御説明ありがとうございます。

先ほど申し上げたように、信濃川発電所、川崎発電所、あと東京電力ホールディングスとのミックスで、もし排出係数が時間をかけずに出るのであれば、お示しいただければと思いますので、ぜひ御検討ください。私のほうからはそこまで止めておきます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

柳会長、お願いいたします。

○柳会長 先ほどから事後調査計画書や事後調査報告書の話が出ているわけですが、現在検討しているのは評価書案の話ですよね。この評価書案の後に評価書が当然出てくるわけで、評価書には評価書案で指摘されたことも含めて、環境保全の措置を当然書くわけですね。環境保全の措置は、事後調査でやらなければいけないようなことも頭出しとしてちゃん

と書かれるわけです。その評価書に基づいて、その後に事後調査計画書や事後調査報告書が出てくるわけですが、あくまでも評価書をベースにして事後調査計画書や報告書が出てくるわけで、評価書に何も書いていないことを、新たに事後調査計画書に書きますということは手続としてはあり得ないのですよ。必ず評価書に書かれた内容を踏まえて書かなければいけないように制度は構築されていますので、事後調査計画書の段階にならなければとか、事後調査報告書の段階にならなければ何も記述できませんというような話はないということ、事業者の方はしっかりと肝に銘じられて手続を進めていかれないと、それは条例違反の話にもなりますので、その点は御注意いただければと思います。よろしく願いいたします。

私からは以上です。

○事業者 今の御意見、評価書でもいろいろな様々、今回の審議の中で必要な内容について回答させていただいている事柄につきましては、しっかりと盛り込んでいった上で、実際に対応していくことの結果につきましては、計画書、報告書のほうで示していくということで進めてまいりたいと思っております。

○柳会長 はい、よろしく願いいたします。

○宮越部会長 ありがとうございました。

ほかに御意見、御質問はございますでしょうか。

では、私から「地盤」と「水循環」について質問しますが、御回答を拝見して、補足の内容についても承知しました。特に「地盤」の1番に関してなのですが、適切な施工計画、施工管理というのはもちろんだと思うのですが、委員としては、モニタリングも極めて重要だと考えていますので、ここに書かれているとおり、適切に確実に進めてください。また、事後調査計画書、報告書には丁寧に記載してください。特に事後なのですが、工事の施行前がどういう状況だったかは極めて重要だと考えています。この辺も丁寧に記載いただくようお願いいたします。

この中で、「新幹線や空港施設等の重要施設の管理者と十分に協議を重ねる」と書いてあるのですが、これも極めて重要だと考えておまして、この中には東京港を含みますよね。だから港湾施設の管理者の方であったり、また東京港の埋立地の管理の方であったり、そういったところにも協議をお願いいたします。特に東京港埋立地は軟弱地盤を含んでいて、東京都港湾局の観測施設、報告書の中にも記載いただいておりますが、大井その1、その2と、地盤沈下観測所が記載されていますが、こういったところの情報も極めて大事だと思いますので、東京都港湾局ともきちんと協議をお願いします。

また、「水循環」の1番について、この回答の内容は理解したのですが、この中でほぼ「計画線に沿って流動している」という説明に違和感があります。というのは、この回答の中で最後に「評価書では、これらを踏まえた表現に修正する」と書いておりますので、この辺は考慮いただけるのだろうと思うのですが、趣旨としては、観測井戸のW-1とW-2、W-4とW-5、計画線を横切るような方向で水位を比較していて、これの動水勾配がそれとは逆の方向、沿った方向と比較すると極めて小さいから地下水の流動は緩慢であって、設置した地下構造物への影響は小さいという説明は妥当だと思います。ただ、地下水の流動方向が計画線にほぼ沿っているという説明だと、今154ページと155ページの図に示していただいているのですが、地下水面の等値線の形が極めて重要になってきて、これが地下水の流れを示しますから。そうすると、例えば私が一番気になっているのは、W-4とW-6の間の等値線の部分について、これは計画線の西側ですね。計画線の西側については本当は推定値ですよ。だから、今後評価書でこれらを踏まえた表現に修正するとしていただいていますので、どこまでが等値線の推定値であるのか、もしくは実測値に基づくものなのか、これらをきちんと分類して記載をしていただきたいと思います。これはコメントです。お願いします。

○事業者 ありがとうございます。

まず、「地盤」のほうの御意見につきまして、報告の際には施行前が極めて重要という御意見を頂きましたので、その部分につきましてもしっかりと考えて、事後の調査については進めてまいりたいと考えております。

また、関係する部署、特に港湾局というお名前も頂きましたが、そちらとも協議を進めて、地盤のモニタリングについてもしっかりと行っていきたいと考えてございます。

最後の「水循環」のところですが、今御指摘頂いた趣旨を踏まえまして評価書のほうでしっかりと分かりやすい記述にしていきたいと思います。ありがとうございます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

「地盤」については、見解書に記載されているとおり、都民の方からの御意見もありますので丁寧な対応をお願いします。

ほかに御意見、御質問等ございますか。いかがでしょうか。――では、追加の御意見や御質問がないようですので、本日の質疑は終了したいと思います。

なお、廣江委員から「騒音・振動」項目の鉄道騒音に関する事項について御質問を頂きました。これについては事業者からの回答が十分ではないと考えられますので、追加の説明が必要な点がございますので、次回も事業者の方には審議に御出席頂いて、補足の説明をお願い

いたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

では事業者の皆様、ありがとうございました。事業者の方は退出してください。

(事業者退出)

○宮越部会長 それでは、ただいま説明したように、廣江委員から御質問を頂きました騒音振動項目の鉄道騒音に関する事項については、次回に事業者の方に御出席いただいて補足説明を受けることになりました。以上の議論を踏まえ、次回の総括審議へ向けた審議事項の候補を挙げていきたいと思ひます。委員の皆様から提案をお願いします。

○廣江委員 先ほど2回、事業者に質問いたしました点を踏まえまして、夜間の沿線への影響をやはり無視できないものがあり、今後の推移を見守っていく、あるいは注視していく意味でも、総括審議事項にぜひ加えていただきたいと思ひます。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。渡邊委員から「温室効果ガス」に関して御意見、御質問を頂いていると思ひますが、いかがですか。事業者の方に挙げるのは難しいでしょうか。

○渡邊委員 まず、先ほど柳会長からも御指摘がありました。評価書のところには、今回の質問への回答に記載していただいたようなことだけでも盛り込んでいただくと、後で事後調査等に排出係数などを入れていただくことができるようになるのかなと思ひますけれども、そういったことを審議していただくことは可能なのでしょうか。あるいは、審議していただかなくても、事業者のほうに要望していただくだけでもいいと思ひますが。これは東京都の方に伺ったほうがよいかと思ひますが、いかがでしょうか。

○宮田アセスメント担当課長 事務局から発言させていただきます。今回、「温室効果ガス」については、調査計画書の審議の段階で環境影響評価項目にはしないという整理がなされておりまして、それを踏まえて今回の評価書案には盛り込まれていないという形になっております。ですので、評価書案に対します総括審議事項ということでいいますと、そもそも評価項目になっていないということですので、総括審議事項として挙げるのは難しいと思ひます。ただ、温室効果ガスの削減の必要性はJRでもしっかり考えられているということですので、渡邊委員のほうから、また改めて次回総括審議の中で取組の必要性について御発言をしていただいて、JRにはしっかりその旨をお伝えしたいと事務局としては考えておりますけれども、いかがでしょうか。

○渡邊委員 そうですね、評価項目に含まれていないという点は承知しております。あとは例えば計画全体に、先ほど御説明頂いたような内容について盛り込んでいただくとか、そう

いったことを最初の事業計画等に書いていただくことができるのかどうかというところだと思えますけれども、それも難しければ、もう指摘して、JRに対応をお願いするという形で留めていけばいいかなというふうには考えております。

○宮越部会長 ありがとうございます。

今、渡邊委員から御指摘頂きましたが、評価書の評価項目の前の計画の段階ということですよ。そういったところに記載いただくのは難しいのですか。制度上のことなので事務局に御相談なのですけれども。

○宮田アセスメント担当課長 JRでお書きいただけるということであれば、書いていただくことは可能だと思いますけれども、これから評価書案に盛り込むことについて、強く求めることは難しいのかなと思います。

○宮越部会長 分かりました。選択肢として事業者の方に自主的に前の文に書いていただくか、もしくはこちらから今回の指摘として伝えるかいう、その2つということの理解、整理でよろしいですか。

○宮田アセスメント担当課長 はい。

○宮越部会長 分かりました。渡邊委員、いかがでしょうか。

○渡邊委員 はい、私のほうも承知しました。

○柳会長 区長意見もありましたけれども、これは見解書は出ていますよね。

○宮田アセスメント担当課長 大田区長から温室効果ガスについて意見が出ていまして、見解書で大田区長意見について事業者の見解が示されております。

○柳会長 そういう意味で、事業者の見解は見解書で述べているので、そのことも踏まえて、評価書では環境保全の措置を検討されると思いますので、全くそこで区長意見を無視して——それはもう見解書に述べたレベルでもいいので、そのレベルを評価書に記載していただければいいのではないかなと思いますけれども。そのように事業者の方に指導していただければよろしいのではないのでしょうか。個人的にはそういう風に思っています。

○宮越部会長 ありがとうございます。

では、総括審議に向けてまとめるに当たっては、今、廣江委員から挙げていただきました「騒音・振動」の2番、3番を候補としたいと思います。各審議案件については、部会長と各項目の委員と個別に相談していきたいと思えます。最終的な案に向けては部会長に一任していただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○宮越部会長 引き続き、次第1の「(2) 日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る質疑及び審議を行います。なお、審議の進め方についてですが、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症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いたします。

○下間アセスメント担当課長 事務局の下間から御説明をさせていただきます。

資料2を御覧ください。資料2は「日本橋一丁目東地区第一種市街地再開発事業」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。

意見書等の件数は、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は、中央区長、千代田区長の2件がございました。

1件目として、中央区長からの意見を要約して説明します。

1番目として「大気汚染」について。工事の施行中、建設機械の稼働に伴い二酸化窒素濃度の環境基準値を上回っていることから、建設機械の集中稼働を避けた計画的かつ効率的な作業に努めるとともに、不必要なアイドリングの防止や良質な燃料の使用等の徹底といった十分な対策を講ずることへの意見です。

2番目として「騒音・振動」について。工事車両の走行に伴う道路交通の騒音レベルの予測結果について、一部の地域では基準値を上回っていることから、工事の実施にあたっては、計画的かつ効率的な運行管理を徹底し、車両運行に伴う工事工程の平準化を図り、道路交通騒音の低減により一層努めることへの要望です。

3番目として「その他」について。計画地周辺は、同時期に多数の開発事業が輻輳することから、工事用車両の通過ルート等について、関係機関と十分協議し、工事用車両の集中を抑制するとともに、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めること。また、工事の実施にあたっては、工事用車両等が公道で待機することのないよう、計画的な施工管理を徹底することへの意見でした。

土砂や運搬車両の通行が周辺道路を汚損させないように徹底するとともに、道路管理上舗装等の損傷が見受けられる場合や一般車両の通行において安全性が損なわれる場合には、区

の道路管理者と協議の上、応急的な補修を行うこととの要望です。

「中央区中高層建築物の建築計画の事前公開等に関する指導要綱」の規定に準じ、今後の事業の進捗にあわせて、関係者に対する十分な事業説明を行うことへの意見でした。

最後に、当該事業に関する苦情・相談の窓口を常設し、苦情等に対して速やかに対応ができることへの要望がございました。

2 件目の意見として、千代田区長からの意見を要約して御説明いたします。

1 番目の「大気汚染」について。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との要望です。

2 番目の「騒音・振動」について。工事期間中の周辺道路の交通状況を把握し、適宜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への意見です。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、周辺の交通渋滞及び沿道への騒音の防止に努められたいとのことです。

最後に、「日影」「電波障害」「風環境」及び「景観」に対しての意見ですが、評価書案のとおり対応されたいとのことでした。

環境影響評価書案に係る見解書において、事業者の見解が示されておりますので、詳細はそちらを御覧いただければと思います。

説明は以上です。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ただいま事務局から御説明頂いた内容に関しまして御質問等ございましたらお願いします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。――では特に御発言がないようですので、次に事業者の方からも各選定項目の予測・評価について説明をお願いします。

○事業者 本日は評価書案を用いて御説明します。

まず、本編 1 ページ目を御覧ください。事業者は、日本橋一丁目東地区市街地再開発準備組合でございます。

表 3-1 を御覧ください。位置は、東京都中央区日本橋一丁目、日本橋本町一丁目、日本橋小網町の各一部です。

敷地面積は約 1 万 9, 210m²、延床面積は約 39 万 4, 650m²でございます。

最高高さは約 240m。

主要用途は業務、商業、カンファレンス、住宅、サービスアパートメント、生活支援施設、

駐車場、公共・公益等でございます。

住宅戸数は約 670 戸。

駐車場台数は約 435 台。

工事予定期間は令和 6 年度から令和 19 年度を予定しています。

続いて、13 ページを御覧ください。計画地の位置でございます。地下鉄都営浅草線の日本橋駅に隣接するほか、東京メトロ東西線、銀座線の日本橋駅も隣接する東京都中央区日本橋一丁目などに位置しまして、西側は昭和通り、南側は永代通りに面しており、計画地は交通利便性の高い地に位置しております。

戻りまして、12 ページを御覧ください。計画地は真ん中の日本橋川を挟んで、南側に A、B 街区、北側に C、D、E 街区を配置して、5 つの街区から成っております。

計画地内は、現在は事務所建築物のほか、日本橋の郵便局、一部集合住宅などが立地している状況でございます。

17 ページを御覧ください。計画建築物の配置図でございます。南側より A 街区、B 街区、日本橋川の北側に、西側より C 街区、D 街区、E 街区という配置となっております。

18 ページを御覧ください。こちらは、A 街区を東側から見た断面図でございます。左側が A 街区。最高高さが 240m です。高層部に業務、低層部に商業、駐車場等を配置するという計画です。右側が B 街区で最高高さが 225m。主として住宅の用途でございます。

続いて、21 ページを御覧ください。こちらが A 街区、B 街区を南西側から見た完成予想図です。

続いて、C、D、E 街区について説明します。こちらは資料編の 8 ページです。下のほうに図がございます。C、D、E 街区はちょうどこのあたり、首都高速が地上に出てくるあたりになります。

本編の 20 ページを御覧ください。道路上、一部出てくる上のところに緑化した広場を整備していくという計画です。

22 ページです。C、D、E 街区の整備イメージです。北側から見た整備イメージで、このような広場を整備していくことになります。

続いて、環境影響評価項目について説明します。48 ページを御覧ください。本事業は特定の地域に該当しまして、特定の地域における事業となるということで、御覧の表の評価項目の中から網掛けしております「大気汚染」「騒音・振動」「日影」「電波障害」「風環境」「景観」「史跡・文化財」を選定しております。

上から順に、「大気汚染」につきましては、工事の施行中における建設機械の稼働、工事用車両の走行、工事の完了後における関連車両の走行、地下駐車場の供用、熱源施設の稼働に伴う影響について予測評価を行っております。

「騒音・振動」につきましては、工事の施行中における建設機械の稼働、工事用車両の走行に伴う騒音・振動について予測評価を行っております。

「日影」につきましては、工事の完了後における冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度などについて予測評価を行っております。

「電波障害」につきましては、計画建物の設置によるテレビ電波の遮へい障害及び反射障害に関して予測評価を行っております。

「風環境」につきましては、平均風向、平均風速、最大風速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その変化の程度について予測評価を行っております。

「景観」につきましては、1 つ目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。2 つ目として代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度。3 つ目として圧迫感の変化の程度について予測評価を行っております。

最後に「史跡・文化財」につきましては、工事の施行中としまして計画地内の文化財の現状変更の程度または周辺地域の文化財の損傷等の程度。工事の完了後として文化財の周辺の環境の変化の程度について予測評価をしております。

続いて、選定した項目の環境に及ぼす影響の評価の結論について説明します。

初めに「大気汚染」からです。1 つ目は、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についてです。115 ページを御覧ください。二酸化窒素につきましては、建設機械の稼働による汚染物質排出量が最大となる時期において、バックグラウンド濃度に建設機械の稼働による濃度を加えました工事の施行中の将来濃度は最大で 0.076ppm であり、評価の指標としましては環境基準を上回りますが、建設機械の稼働による寄与率が約 39.3%でございます。

浮遊粒子状物質については、工事の施行中の将来濃度は、最大で 0.055mg/m³ であり、評価の指標とした環境基準を下回り、建設機械の稼働による寄与率は 34.1%です。なお、予測結果のうち、二酸化窒素につきましては、評価の指標とした環境基準を上回りますが、工事の実施に際しましては事前に施工計画の詳細な検討を行い、その結果を工事作業計画に反映させ、建設機械の稼働台数の低減及び建設機械の集中稼働を避けるなど効率的な稼働に努めるとともに、最新の排出ガス対策型建設機械の採用等を含めて環境保全のための措置を講じる

ことで、影響の低減に努めてまいります。

2 つ目、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でございます。80 ページを御覧ください。走行ルート上に予測地点として7 地点設定しております。なお、工事の完了後につきましても同じ7 地点で予測しております。

116 ページを御覧ください。二酸化窒素につきましては、工事用車両の走行が最大となる時期において、一般幹線道路で 0.055 から 0.056ppm、支線・細街路で 0.054ppm でありまして、評価の指標としまして環境基準値内に収まり、工事用車両の走行による寄与率は一般幹線道路で 0.1%～0.2%、支線・細街路で 0.1%未満といった寄与率でございます。

浮遊粒子状物質につきましては、一般幹線道路、支線・細街路ともに 0.039mg/m³ でありまして、評価の指標としては環境基準値を下回りまして、工事用車両の走行による寄与率は、それぞれ 0.1%未満でございます。

なお、工事の実施に際しましては、可能な限り最新の排出ガスの規制適合車を使用するとともに、工事用車両の適正な運行により車両の集中化を避ける等の環境保全のための措置を講じることで、更なる影響の低減に努めてまいります。

続きまして3 つ目、工事の完了後、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ついてでございます。118 ページを御覧ください。二酸化窒素につきましては、工事用車両の走行が最大となる時期として、一般幹線道路で 0.055～0.056ppm、支線・細街路で 0.054ppm ということで、評価の指標とした環境基準値内に収まりまして、関連車両の走行による寄与率というのは、一般幹線道路で 0.1%未満～0.1%、支線・細街路で 0.1%でございます。

また、浮遊粒子状物質については、一般幹線道路、支線・細街路ともに 0.039mg/m³ でありまして、評価の指標としては環境基準値を下回り、関連車両の走行による寄与率は 0.1%未満～0.1%でございます。

以上のことから、予測結果は評価の指標とした環境基準値内に収まるか下回るということで、関連車両による寄与率は小さいと考えております。

4 つ目、地下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ございます。120 ページを御覧ください。二酸化窒素につきましては、工事の完了後で施設の事業活動が通常の状態に達した時点ということで、将来の濃度は最大で 0.053ppm、評価の指標としては環境基準値内に収まりまして、地下駐車場の供用に伴う寄与率は 0.1%未満でございます。

浮遊粒子状物質につきましては、将来濃度は最大で $0.039\text{mg}/\text{m}^3$ であり、環境基準を下回りました地下駐車場の供用に伴う寄与率は 0.1% 未満でございます。

なお、駐車場内等におけるアイドリングストップの励行等の環境保全のための措置を講じること、さらなる影響の低減に努めてまいります。

5 つ目、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ついてでございます。121 ページを御覧ください。施設の事業活動が通常の状態に達した時点におきまして、将来濃度は最大で 0.053ppm であり、環境基準値内に収まりまして、熱源施設の稼働に伴う寄与率は 0.1% 未満です。

以上のことから、予測結果は評価の指標とした環境基準値内に収まるということで、熱源施設の稼働に伴う寄与率は小さいと考えております。

続いて、「騒音・振動」についてでございます。

1 つ目、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音振動についてです。騒音につきましては 158 ページを御覧ください。建設機械の稼働に伴う影響が最大となると予測される時期におきまして工事区域敷地境界の最大騒音レベルは、解体工事期間で 76dB 、新築工事期間で 76dB であり、評価の指標としては「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」の基準値を下回ります。

振動につきましては 159 ページを御覧ください。工事区域の敷地境界におきまして、最大振動レベルは、解体工事期間で 75dB 、新築工事期間で 75dB ということで、評価の指標とした「特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準」の基準値を下回っています。

なお、工事の実施に際しましては、建設機械が 1 か所で集中稼働することがないように計画するなど、環境保全のための措置を講じること、建設機械の稼働による騒音・振動の低減に努めてまいります。

2 つ目、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動についてでございます。160 ページを御覧ください。騒音につきましては、工事用車両の走行台数が最大となる時期において、工事用車両が走行する時間帯を含む昼間の時間の道路端の騒音レベルを予測しておりまして、 $65\sim 71\text{dB}$ であり、一部の地点で環境基準を上回りますが、その地点での工事用車両による増加騒音レベルは 1dB 以下 (0.2dB 以下) でございます。その他の地点は環境基準値を下回り、工事用車両による増加騒音レベルは 1dB 未満でございます。

なお、工事の実施に際しましては、工事用車両の適切な運行管理により車両の集中化を避ける等の環境保全のための措置を講じること、さらなる影響の低減に努めてまいります。

以上のことから、予測結果は評価の指標とした環境基準を上回る地点が一部ありますが、工事用車両による増加騒音レベルは0.2 dB以下と小さく、御説明しましたような環境保全のための措置を講じることで、更なる影響の低減が図られるものと考えています。

振動につきましては、161 ページを御覧ください。工事用車両の走行が最大となる時期におきまして最大振動レベルが、昼間が30～51 dB、夜間が30～48 dBであり、評価の指標した「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する規制基準」の基準値を下回ります。また、工事用車両による増加振動レベルは1 dB以下でございます。

なお、工事の実施に際しましては、工事用車両の適切な運行管理により、車両の集中化を避けるなどの環境保全のための措置を講じることで、さらなる影響の低減に努めてまいります。

続いて、「日影」についてでございます。175 ページを御覧ください。こちらは計画地及び計画地の周辺地域の大部分が商業地域に指定されておきまして、規制日影も日影規制の規制対象区域外になります。ここから西側のほうは約1.3 km以遠に日影規制、東側のほうは約1.4 km以遠の準工業地域と第一種住居地域のところに日影規制があります。

179 ページを御覧ください。こちらは時刻別日影図です。日影区域の規制にかからないということになります。

181 ページは等時間日影図です。こちらの日影規制の区域には当たりませんということで、計画建物による冬至日における日影というものは規制対象区域には生じないということから、評価の指標としましては「東京都日影における中高層建築物の高さの制限に関する条例」に定められる日影規制を満足すると考えております。

続いて「電波障害」でございます。200 ページを御覧ください。計画建物の設置による地上デジタル放送につきましては、計画地の南西方向に一部の地域において遮へい障害が生じると予測されます。

続いて、201 ページを御覧ください。こちらは衛星放送ですが、計画地の北北東から北東方向の一部の地域において遮へい障害が生じると予測されます。

202 ページを御覧ください。計画建物に起因した新たな電波障害が発生した場合には適切な障害対策を講じてまいります。また、電波障害の発生が予測される地域以外におきましても計画建物に起因して新たな電波障害が発生した場合には適切な障害対策を講じてまいります。

続いて「風環境」についてです。216 ページを御覧ください。評価の指標につきましては、

風工学研究所の提案による風環境評価手法を用いております。

226 ページを御覧ください。建設前におきましては、計画地周辺では住宅地相当の領域 A、低中層市街地相当の領域 B、及び中高層市街地相当の領域 C が混在しているという状況でございます。

続いて 228 ページを御覧ください。こちらは防風対策後の場合、計画建物の建設による計画地周辺の風環境は、建設前と比較すると、領域の変化が一部ございますが、全て中高層市街地相当、オフィス街で見られる風環境の領域 C の中に収まっておりまして、強風地域相当、領域 D の出現はございません。

231 ページを御覧ください。計画地周辺の土地利用は中高層市街地相当でございます。計画建物の建設により風環境の変化というものがありますが、防風植栽等を適切に配置することで全ての地点において中高層市街地相当の領域 C に収まるため、予測結果は評価の指標とした「風工学研究所の提案による風環境評価指標」に示されている風環境の領域区分に対応していると考えています。

次に「景観」でございます。253 ページを御覧ください。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というのは、計画地周辺の主要な景観構成要素は中高層から高層建築物、道路、橋・河川、首都高速の高架道路等であり、計画建物の建設により、景観構成要素を大きく変化させることはないと考えております。

本事業の A、B 街区は、日本橋川沿いの周辺開発事業の建築物と調和を図りながら、日本橋東京駅周辺、地域全体のまとまりあるスカイラインを形成すると考えております。

続いて、254 ページを御覧ください。周辺と調和した一体感のある沿道景観の形成を図るために、歴史的建造物等の日本橋ダイヤビルディングなどの基壇部の表情線の高さをそろえろといった、高さの連続性に配慮しまして、計画地内においては昭和通りと永代通りの交差点付近には、地上・地下をつなぐ結節空間となるアトリウムを設け、昭和通りと区道 291 号線の交差点付近には、日本橋川への起点となる、また兜町への人の流れをつなぐ広場空間を設けるなど、周辺市街地の調和をした歴史と文化を生かした潤いと風格のある街並み形成に寄与していくものと考えております。

また、日本橋川沿いに面する C、D、E 街区には、公共・公益施設を配置するとともに、川沿いの憩いの場となる緑化された広場空間を整備してまいります。川沿いの開放感のある空間が創出されることで、日本橋川沿いの賑わいや回遊性を高める川沿い景観の形成に寄与していくと考えております。

次に、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度についてでございます。評価書案にお示した 12 地点のうち 2 地点についてここでは説明させていただきます。256 ページを御覧ください。こちらは計画地の西側約 300m に位置します日本橋交差点からの眺望でございます。上段が現況、下段は工事の完了後の予測で、既存の中高層建築物等の背後に計画建築物が新たな高層建築物として視認されます。計画建物は、周辺開発事業の建築物とともに一体となって、東京都心としての高度利用が進んだ都市的景観を形成するベースできていると予測します。

続いて、261 ページを御覧ください。こちらは計画地の北東側、約 600m に位置します人形町の交差点からの眺望でございます。上段が現況、下段が工事の完了後でございます。こちらも同様に、周辺開発でありますとか既存の建築物と一体となって、東京都心としての高度利用が進んだ都市的景観を形成していくと考えております。

最後に「史跡・文化財」についてでございます。280 ページを御覧ください。工事の施行中においては計画地内の文化財の現状変更の程度または周辺地域の文化財の損傷等の程度になげる、計画地内の周辺の埋蔵文化財の包蔵地はございません。計画地内には中央区の登録文化財である「郵便発祥の地」の胸像、地点 50 番ですとか、海運橋親柱（地点 53）というものがございます。これらについては必要に応じて地下構造等の確認の上、所在場所を変更するなど適切に保存するという事で、計画地内の文化財の保存に影響を及ぼすおそれはないと考えております。

また、計画地周辺につきましては、中央区の指定文化財の「日本橋野村ビルディング旧館」（地点 49）、東京都の指定文化財の「名水白木屋の井戸」（地点 41）、中央区登録文化財の「小網神社の社殿」（地点 54）がございしますが、本事業の実施により直接改変するということはありません。これらの指定文化財等は敷地境界から約 80m 以上離れているため影響はないと考えておりますが、本事業の工事による影響が及ぶことがないよう、敷地境界の外周部には仮囲いを設置し、計画建物の外周部には山留壁を構築し、掘削に伴う周辺地盤の変形及び地盤沈下の抑制を図りまして、計画地周辺の文化財の保存に影響を及ぼすおそれはないと考えております。

2 つ目としましては、工事の完了後における文化財の周辺の環境の変化の程度でございます。計画地周辺には、「日本橋野村ビルディング旧館」、「名水白木屋の井戸」、「小網神社社殿」のほか、国指定文化財の「日本橋」等がございしますが、日影については、文化財が人工的な構造物であることから、日影時間の変化により影響を及ぼすことはないと考えております。

また、風環境についても、それぞれの文化財が位置する周辺の風環境評価結果が本事業の建設前と同じであることから、本事業の実施により著しい影響を及ぼすことはないと考えております。

以上のことから、予測結果は、評価の指標とした文化財の保存及び管理に支障が生じないことを満足すると考えております。

以上、簡単ではございますが、環境影響評価書案の説明とさせていただきます。御清聴ありがとうございました。

○宮越部会長 事業者の方、ありがとうございました。

では、ただいま御説明頂いたことについて委員の方から御意見や御質問はございますでしょうか。宗方委員、お願いします。

○宗方委員 御説明ありがとうございました。

ファサードデザインのことをお伺いしたいのですが、評価書案の258ページの地点3を見ると、北東側から見た形ですね。結構大きな、南北方向に長いデザインですから、壁がどーんとあるようなふうに見えていて、南北に2つ分けているようではあるのですが、結構のっぺらぼうみたいなものがどーんとあるような印象であるのですが、ファサードデザインについては検討は始められているのか、教えてください。

○事業者 今御指摘頂いた点なのですが、今回、敷地形状が南北にかなり長いということで、東西面に対してかなりの壁長ということは認識しております。配慮事項としましては、まず1点目、今もお話がありましたように、A街区とB街区を分棟配置することで、2棟構成とすることで、1棟構成よりは、少し壁面の長さに圧迫感がないような配慮をしております。そのほか、景観協議の中でもいろいろ御指導を頂いておまして、壁面に対する圧迫感の低減ということで、分節ですとか、あと、今回基壇部と高層部を分節するようなデザイン構成ということで、圧迫感低減に今後も努めていきたいと考えております。

○宗方委員 ありがとうございます。

基壇部の話や、AとBを分けているというのはもちろん、その意図はよく分かっているのですが、A街区の基壇部より上だけでもかなり大きなボリュームですので、基壇部と上を分けるというだけではなくて、上に関しても何かデザイン上の工夫ができないか、御検討頂ければと思います。

○事業者 はい、ありがとうございます。

○宮越部会長 水本委員、お願いします。

○水本委員 中央区のほうでは、タイムドーム明石というところで教育委員会が埋蔵文化財についての指導・助言を行っていると思うのですけれども、こちらのほうには既に行かれていますでしょうか。まず、その点をお答えください。

○事業者 今御説明させていただいたように、周知の包蔵地の範囲には外れているのですが、タイムドーム明石、教育委員会のほうとは、協力できる範囲で今後も調査については協力させていただきたいということで、打合せを始めさせていただきました。

○水本委員 その時点で何か——こちらに今書かれているのは周知の埋蔵文化財包蔵地ということで、既に登録になったところに当たっていないことと、ほかの史跡等についてはすごく十全な調査をされていますので、今、周知化されているものについての御対応は、これでまず間違いなしと思うのですが、この上で、今後、周知化されていないものももし存在した場合には、これはもう届出義務もありますので、そのことの御指導ということで中央区のほうで何かおっしゃられたことはあるのですか。

○事業者 近隣の開発の中でも江戸時代の生活に関わるような物がいろいろ出てきたりしているという話は伺っておりますので、こちらについては地上の解体が終わった後、既存の建物も地下がある建物がかかなり多くて、残っている可能性のあるエリアというのは限られているのですが、そういったところで調査できるようなことについて打合わせをさせていただいております。

○水本委員 では、そういった調査に対する御協力はもう既に相談もしていますし…。

○事業者 はい、ちょうど始まったところです。

○水本委員 そうですか。その点は安心しました。ただ、表現として、かなり強い形で、もう大丈夫であるという書き方がありますので、そのあたりは、今の時点で周知化されているものについては対応しているということで捉えていただけないかと思うのですね。そのところは、今のでもう十分満足していて、もうこれでオーケーであるというのとはちょっとニュアンス的には違いますので、その辺は把握していますということを理解できるようなものにしていただかないと、また今後もこういったことについて質問のある可能性もあるかなと思います。よろしくをお願いします。

○事業者 はい、承知しました。

○水本委員 私のほうからは、大分話し合いをされているようなので、以上です。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問はいかがでしょうか。

○廣江委員 評価書案の159ページの御説明の中で、建設工事期間の最大振動レベル、解体工事と新築工事、それぞれかなりぎりぎりな線だと思えます。一応、「下回ります」と断言されていますが、この建設機械の振動レベルはこれだけ高いということは恐らく敷地が狭いためだとは思いますが、まだ改善の余地等はあるのでしょうか。かなり大きく見積もった値とは思いますが、もうぎりぎりですので、その点、伺いたいと思えます。

○事業者 今、言っていたいたとおりに、最大の建設機械が同時に稼働するという条件で予測をしております。したがって、工事着手前には詳細な施工計画を再度練りまして、効率的な建設機械の配置とか稼働をするということで、さらなる低減に努めてまいりたいと考えております。

○廣江委員 ありがとうございます。

やはりこの街区の解体は特にジャイアントブレーカー、油圧ブレーカーですよね。それから破砕などを行う機械が集中的に動いていることが、この大きな振動レベルの予測につながっていると思えますので、ここに書かれています環境保全のための措置以外に、もう少し何か具体的に、今言われたようなことも記載していただけるとありがたいと思えます。コメントです。以上です。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。柳会長、お願いします。

○柳会長 熱源計画について教えていただきたいのですが、よく最近ではハザードマップに基づいて浸水影響を考慮した浸水対策を講じることが、こういった建物を造るときに一般化されてきているかなというような印象を持っておるのですけれども、この計画では熱源計画は地下4階にDHCのプラントを置かれるということをお書きになっていますが、地下4階ということで浸水対策として具体的にどのような措置を講じることが検討されているのか。水没してしまうと元も子もないので。中央区のハザードマップを見たりしますと、過去にも内水被害があった場所が、この計画のA地区の一部にはあったかと思えますけれども、ハザードマップを見る限りは0.5mぐらいですかね、浸水の被害の可能性もあるということで、結局、日本橋川の内水被害が、滞水してしまうと影響が残る可能性があるのかなということをお恐れているのですが、具体的にどういった計画をつくられているのでしょうか。その点を教えていただければありがたいのですが、いかがでしょうか。

○事業者 具体的なディテールについてはこれから設計の深度化に合わせて計画を行っていく予定なのですが、浸水対策としては、まず電気系については全て地上2階以上、防

災センターを含め地上に上げております。御指摘の DHC のメインのプラントについては、今回、地下階への設置を想定しているのですが、まず、出入口、1 階レベルでの防潮対策をしっかりさせていただいて、まず、建物の中に水を入れないという配慮を図っていく予定です。水没もしくは何かトラブルがあったときに早く復旧ができるような検討を継続して深度化させていきたいと考えております。

○柳会長 はい、了解しました。ありがとうございました。

○宮越部会長 ほかに御意見、御質問はございますか。

では、私から 1 点。18 ページ、19 ページに建物の側面図を記載していただいているのですが、この中で最高高さについては記載があるのですが、地下の掘削についてはどのぐらいまでを想定しているのでしょうか。かなり深いのではないかなと思うのですが。今回、「地盤」と「水循環」は、特定地域ですから項目に入っておりませんが、参考のために教えてください。

○事業者 南側に配置している A 街区が地下 4 階になっておりまして、底盤のところ約-35m ぐらいを想定しております。北側の B 街区は地下 3 階までの計画になっておりまして、-20m 程度を想定しています。

○宮越部会長 その工事における掘削深度も大体同じぐらいと考えてよろしいですか。

○事業者 はい、そうですね。おおむね同じとなります。

○宮越部会長 ありがとうございます。

ほかに、委員の皆様から御意見、御質問等はございますでしょうか。本件、評価項目として「大気汚染」「騒音・振動」「日影」「風環境」「景観」「電波障害」「史跡・文化財」が挙げられていますが、これらについて御担当の委員の皆様から、もう御意見をいただいた部分もあると思うのですが、ほかに御意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、ほかに御発言がないようですので、本日の審議は終わりたいと思います。事業者の皆様、ありがとうございました。事業者の方は退出してください。

(事業者退出)

○宮越部会長 その他ですが、何かございますか。

では、特にないようですので、これをもちまして第二部会を終わりたいと思います。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してください。

(傍聴人退出)

(午後 0 時 03 分閉会)