

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第6回）議事録

■日時 平成29年11月21日（火）午後3時30分～午後4時47分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室24

■出席委員

町田第一部会長、奥委員、小堀委員、齋藤委員、寺島委員、平林委員、森川委員

■議事内容

審議

「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る項目別審議

⇒ 大気汚染及び風環境について審議を行い、大気汚染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。

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」

第一部会（第6回）

速 記 録

平成29年11月21日（火）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室24

(午後3時30分開会)

○真田アセスメント担当課長 それでは、時間になりましたので始めさせていただきます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席いただきまことにありがとうございます。
す。

事務局から御報告を申し上げます。

現在、第一部会委員11名のうち、7名の御出席をいただいております、定足数を満たしております。

それでは、第一部会の開会をお願いいたします。

なお、本日、傍聴の申し出がございますのでよろしくをお願いいたします。

○町田部会長 本日は、お集まりありがとうございます。

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ので、東京都環境影響評価審議会の運営に関する要綱第6条の規定によりまして、傍聴人の数を会場の都合から30名程度といたしたいと思っております。

では、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○町田部会長 傍聴人の方、本日はお集まり御苦労さまでございます。

傍聴案件が終了いたしましたら退席されても結構でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ただいまから第一部会を開催いたします。

本日は、お手元の会議次第にありますように「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る項目別審議及び総括審議とその他となっております。

それでは「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る項目別審議を行います。

初めに、大気汚染について事務局から説明をお願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、始めさせていただきます。

お手元の黄緑色の評価書案を使いまして、内容の御説明をさせていただきます。

評価書案の43ページをお開きください。43ページが大気汚染に関するところでございます。

それでは、大気汚染について御説明いたします。

現況調査の調査事項でございますけれども、大気質の状況、気象の状況など、7項目をやっております。

調査する大気汚染物質につきましては、環境影響要因から判断しまして、建設機械、自動車及び熱源施設から排出される物質のうち、予測条件としての源単位が整備されております。予測手法が確立され、評価の指標が明らかであると考えられます。二酸化窒素と浮遊粒子状物質としてございます。

45ページ、大気汚染等既存資料調査地点図でございます。

●につきましては、一般環境大気測定局で、地点①～④でございます。

■につきましては、自動車排出ガス測定局で、地点⑤～⑦でございます。

▲につきましては、東京管区气象台で、地点⑧になります。

47ページ、大気汚染等現地調査地点でございます。

□につきましては、大気質調査地点の公定法の場所でございます。

●につきましては、大気質調査地点の簡易法で行っているところで、A地点とNo.1～No.8でございます。

△につきましては、気象観測地点のA地点でございます。

一につきましては、道路断面交通量調査地点で、a～gまでございます。

52ページ、調査結果でございます。

大気質の状況のうち、既存資料調査でございますけれども、計画地周辺における一般局と自排局の大気質の状況の平成26年度につきましては、下の表7.1-8に示すとおりでございます。二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに、環境基準と比較しますと全ての測定局で環境基準を達成してございます。

大気質の経年変化の状況、年平均値で平成22年度から平成26年度まででございますけれども、そちらにつきましては53ページの表7.1-9、図7.1-4に示すとおりでございます。年度によっては多少増加している地点も見られますが、近年は二酸化窒素及び浮遊粒子状物質とともに、おおむね横ばいか、緩やかな減少傾向にございます。

54ページ、現地調査の結果でございます。

現地調査による大気質の状況につきましては、このページの下にあります表7.1-10(1)から表7.1-10(2)に示すとおりでございます。

公定法による地点Aの各季の期間平均値は、二酸化窒素が0.023ppm～0.034ppm、浮遊粒子状物質につきましては0.018mg/m³～0.027mg/m³でございます。

参考までに日平均値の最高値を環境基準と比較しますと、二酸化窒素では冬季に環境基準を超えており、浮遊粒子状物質は環境基準以下でございました。また、既存測定局と比較し

ますと、網かけ部分に示すとおり、地点Aの四季の期間平均値は、二酸化窒素では一般局、自排局よりも濃度が低く、浮遊粒子状物質では一般局は同じ値でございまして、自排局よりも低くなっている状況でございます。

67ページ、予測でございます。

予測事項の工事の施行中につきましては、

ア 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における濃度

イ 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における濃度

でございます。

工事の完了後につきましては、

ア 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における濃度

イ 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における濃度

ウ 熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気における濃度

でございます。

なお、熱源施設の燃料としましては、都市ガス13Aを予定してございまして、浮遊粒子状物質の発生は少ないと考えられることから、今回、二酸化窒素のみとしてございます。

予測の対象時点でございます。

工事の施行中の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における濃度につきましては、建設機械の稼働による汚染物質排出量が最大になると予想される工事着工後の21カ月目～32カ月目の1年間としております。

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における濃度につきましては、工事用車両の走行台数が最大になると予想されます工事着工後の21カ月目のピークの台数が1年間続くものとしてございます。

工事の完了後の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における濃度につきましては、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しまして、全ての施設の供用が開始される平成35年度としてございます。

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における濃度につきましては、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し、全ての施設の供用が開始される、こちらも平成35年度としてございます。

熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気における濃度につきましては、こちらも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たしまして、全ての施設の供用が開

始される平成35年度といたしております。

69ページ、車両の走行に伴う影響予測地点（工事の施行中）でございます。

工事用車両につきましてはa～gを予測地点としてございます。こちらは現地調査地点と同じ地点でございます。

70ページ、車両の走行に伴う影響予測地点（工事の完了後）でございます。

予測地点は、工事用車両と同様に現地調査と同じ地点でございます。

ちょっと戻りますけれども、22ページをお開きください。

22ページ、駐車場換気施設及び熱源施設の排気口位置図でございます。

●は熱源施設の排気口で、計画値の北側55mの高さとなります。

○は地下駐車場の排気口で、計画値の北側10mの高さのところと南側4mの高さのところ、合計2か所でございます。

またお戻りいただいて、101ページをご覧ください。

101ページ、環境保全のための措置でございます。

工事の施行中の予測に反映した措置といたしましては、高さ3mの仮囲いを設置し、排出ガス対策型建設機械（第2次基準値適合）を使用するとなっております。

予測に反映しなかった措置といたしまして、工事現場内では、必要に応じて散水、粉じん防止用のネットシート、仮囲いを設置するなど、粉じんの発生を防止いたします。

工事用車両の排気による大気汚染を軽減するために、可能な限り最新排出ガス規制適合車や低燃費車を使用するとしてございます。また、資材の搬入、建設発生土の搬出に際しましては、周辺道路の通学時間帯であるとか、ラッシュ時を避けるよう配慮するとともに、工事用車両が集中しないように努めるなどでございます。

工事の完了後でございます。

予測に反映した措置といたしましては、ガスエンジンは低NO_x型の機器を採用することにより、熱源施設からの窒素酸化物排出濃度の低減に努めるとしてございます。

予測に反映しなかった措置といたしましては、公共交通の利用や管理用車両の効率的な運用及び台数の低減、駐車場内等におけるアイドリングストップの励行等、影響の低減に努めるとしてございます。また、バスターミナル運営先等に対して、低公害車両（アイドリングストップバス、ハイブリッドバス等）の利用等を働きかけまして、影響の低減に努めるなどでございます。

102ページ、評価でございます。

表7.1-18に示しました大気汚染に係る環境基準、こちらは66ページになりますけれども、これを評価の指標としまして、環境保全のための措置等を勘案して、予測結果と比較検討いたしました。

103ページ、工事の施行中の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。

評価の結果は、下の表7.1-37に示すとおりでございます。

90ページをお開きください。

こちらの図は建設機械の稼働に伴う二酸化窒素予測結果でございます。

●が最大値出現地点で、計画値南側、柳通り沿いに出現すると予測してございます。

濃度につきましては、0.02410ppmでございます。

103ページにお戻りいただきまして、二酸化窒素につきましては、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た工事の施行中の将来濃度（日平均値の年間98%値）につきまして、最大0.077ppmで、環境基準（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下）を上回りまして、建設機械の稼働による濃度が、工事の施行中の将来濃度（年平均値）に占める寄与率につきましては49.1%以下でございます。

91ページをお開きください。

91ページにつきましては、同じく建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質予測結果でございます。

●が最大値出現地点で、計画地南側の柳通り沿いに出現してございます。

濃度につきましては、0.00648mg/m³でございます。

103ページにお戻りいただきまして、浮遊粒子状物質につきましては、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た工事の施行中の将来濃度（日平均値の2%除外値）は最大0.067mg/m³で、環境基準（0.10mg/m³以下）を下回りまして、建設機械の稼働による濃度が、工事の施行中の将来濃度（年平均値）に占めます割合は22.8%以下でございます。

事前に施行計画の詳細検討を行いまして、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や燃費基準達成建設機械、低炭素型建設機械をできる限り用いることなどにより、建設機械の稼働による濃度の低減に努めるとしております。

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、今、説明したような環境保全措置を徹底することによりまして、建設機械の稼働による影響は低減されると考えてご

ざいます。

104ページ、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ございます。

評価の結果は105ページの表7.1-38に示すとおりでございます。

二酸化窒素につきましては、バックグラウンド濃度に工事用車両の走行による濃度を加えた工事施行中の将来濃度（日平均値の年間98%値）につきましては、幹線道路（地点a、b、d～g）で0.049ppm～0.050ppm、支線道路（地点c）につきましては0.048ppmであり、環境基準（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下）内におさまることとなっております。

工事用車両の走行による濃度が、工事の施行中の将来濃度（年平均値）に占める割合は、幹線道路で1.0%以下、支線道路で0.3%以下でございます。

浮遊粒子状物質につきましては、バックグラウンド濃度等に工事用車両の走行による濃度を加えた工事の施行中の将来濃度（日平均値の2%除外値）は幹線道路（地点a、b、d～g）、支線道路（地点c）ともに0.053mg/m³でございまして、環境基準（0.10mg/m³以下）を下回るとなっております。

工事用車両の走行に伴う濃度が、将来濃度（年平均値）に占める割合につきましては、幹線道路、支線道路ともに0.1%未満でございます。

以上のことから、工事用車両の走行による寄与率は小さく、工事用車両の走行による影響は軽微であると考えてございます。

106ページ、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ございますが、評価の結果は107ページにあるとおりでございます。

二酸化窒素につきましては、バックグラウンド濃度に関連車両の走行による濃度を加えた工事の完了後の将来濃度（日平均値の年間98%値）は幹線道路（地点a、b、d～g）は0.047ppm～0.048ppmであり、支線道路（地点c）につきましては0.046ppmでございます。環境基準（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下）内におさまることとなっております。

関連車両の走行による濃度が、工事の完了後の将来濃度（年平均値）に占める割合は幹線道路で1.0%以下、支線道路で0.3%以下となっております。

浮遊粒子状物質につきましても、バックグラウンド濃度等に関連車両の走行による濃度を加えた工事の完了後の将来濃度（日平均値の2%除外値）につきましては、幹線道路（地点a、

b、d～g)、支線道路(地点c)ともに $0.054\text{mg}/\text{m}^3$ であり、環境基準($0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下)を下回り、関連車両の走行に伴う濃度が将来濃度(年平均値)に占める割合につきましても、幹線道路、支線道路ともに0.1%未満でございます。

以上のことから、関連車両の走行による寄与率は小さく、関連車両の走行による影響は軽微であると考えてございます。

108ページ、工事の完了後の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の結果でございます。

評価の結果は、下の表7.1-40に示すとおりでございます。

97ページをお開きいただけますでしょうか。

97ページ、地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素予測結果でございます。

●が最大値出現地点で、計画値の南側に出現いたします。

濃度につきましても、 0.00038ppm でございます。

108ページにお戻りください。

二酸化窒素につきましても、今、お示したように、バックグラウンド濃度に地下駐車場の供用に伴う濃度を加えた工事の完了後の将来濃度(日平均値の年間98%値)は最大 0.048ppm で、環境基準(0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下)内におさまりまして、地下駐車場の供用に伴う濃度が工事の完了後の将来濃度(年平均値)に占める割合は1.5%以下でございます。

98ページをお開きください。

98ページ、地下駐車場の供用に伴う浮遊粒子状物質予測結果でございます。

●は最大値出現地点で、同じく計画地南側に出現してございます。

濃度は、 $0.0000083\text{mg}/\text{m}^3$ でございます。

108ページにお戻りいただければと思います。

浮遊粒子状物質につきましても、バックグラウンド濃度に地下駐車場の供用に伴う濃度を加えた工事の完了後の将来濃度(日平均値の2%除外値)につきましてもは最大 $0.053\text{mg}/\text{m}^3$ で、環境基準($0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下)を下回りまして、地下駐車場の供用に伴う濃度が工事の完了後の将来濃度(年平均値)に占める割合は0.1%未満でございます。

以上のことから、駐車場の稼働に伴う環境基準を下回りまして、駐車場からの排気による寄与率は小さく、駐車場からの排気ガスによる影響は軽微であると考えてございます。

109ページ、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の評価の結果は、下の

表7.1-41に示すとおりでございます。

こちらにもコンター図がありますので、100ページをお開きください。

100ページ、熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素予測結果でございます。

●が最大値出現地点で、計画地南東側に約940m離れた地点に出現すると予測してございます。

濃度は、0.0003503ppmでございます。

109ページにお戻りください。

二酸化窒素につきまして、バックグラウンド濃度に熱源施設の稼働に伴う濃度を加えた工事の完了後の将来濃度（日平均値の年間98%値）は最大0.048ppmで、環境基準（0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下）内におさまります。熱源施設の稼働に伴う濃度が、工事の完了後の将来濃度（年平均値）に占める割合は1.4%以下であることから、熱源施設からの排出ガスによる影響は軽微であると考えてございます。

それでは、評価書案から離れまして、お手元の本日の資料の1ページをお開きください。

資料1-1、大気汚染の審議資料でございます。

資料の下のほうでございますけれども、都民の主な意見と関係区長の意見につきましては、別紙1のとおりでございます。

2ページ、都民の主な意見でございますけれども、1番、ヒートアイランドが環境負荷を高め、さまざまな大気汚染の原因となることはよく知られており、バスターミナルが排出する大量の汚染物質はヒートアイランド循環の中では、そこに対流し、ダストドームを形成し、東京駅の環境悪化の原因となるのではないかと。不特定多数の人が往来するターミナル駅で気分が悪くなる人がこれまで以上に増えるおそれがあり、駅は危険と隣り合わせの部分もあり、不測の事態を心配する。

2番、再開発により東京一極集中がさらに進み、交通量が増加すれば、都内の広い範囲で交通渋滞、大気汚染、騒音などの問題がさらに深刻化することが想定される。

1につきましては、事業者の見解としまして、評価書案に示された環境保全のための措置を確実に実行することによりまして、バスターミナルを含む地下駐車場の供用に伴う大気質の影響の低減に努めるとしてございます。

2につきましては、見解書のほうで現況交通量や将来予測交通量等を踏まえまして、道路管理者及び交通管理者など、関係機関と協議を行い、適切な交通処理計画を検討していくとしてございます。

次に、関係区長の意見でございます。

中央区長より、

工事の施行中、建設機械等の稼働に伴い二酸化窒素等が環境基準値を超過すると予測されていることから、下記事項に留意するとともに十分な対策を講じること。

(1) 工事の実施に当たっては、作業計画を十分検討し、建設機械及び工事用車両の集中稼働を避けるとともに、最新の排出ガス対策型の建設機械及び最新排出ガス規制に適合した工事用車両の使用に努めること。

(2) 建設機械及び工事用車両の使用に当たっては、アイドリング・ストップの励行に努めること。

という意見でございました。

千代田区長より、

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。

という御意見でございました

こちらの両方の意見につきましては、事業者のほうで見解書の中で、環境保全のための措置を確実に実施し、より一層の影響の低減に努めてまいりますとさせていただきます。

これらの意見を踏まえまして、項目担当の森川委員に御検討いただきました意見は3ページになります。

読み上げさせていただきます。

意 見

1 建設機械の稼働に伴う大気汚染の評価において、最大着地濃度地点では、本事業による寄与率が高い上に二酸化窒素については環境基準も超えており、また、計画地に隣接する再開発事業において小学校等の再整備が予定をされていることから、環境保全のための措置を徹底すること。

2 工事用車両の走行に伴う大気汚染及び騒音・振動の予測において、本事業による増加分はわずかであるとしているが、計画地に近接して、同時期に複数の開発事業による工事が計画されており、工事用車両が集中することによる影響が懸念されていることから、周辺開発事業者と調整を図るなど、環境保全のための措置を徹底すること。

(騒音・振動共通)

こちらの意見の取り扱いにつきましてはの事務局案は「指摘の趣旨を答申案に入れる」でござ

ざいます。

1の意見につきましては、評価書案90ページをご覧ください。

こちらの図は先ほども説明の際に使わせていただきましたけれども、最大値の出現地点が南側にございまして、バックグラウンド濃度を加えた濃度が0.067ppmと環境基準を超え、寄与率も49.1%ございます。加えて計画地の北側の再開発事業地に小学校等が整備される計画でございます。そのため、環境保全のための措置を徹底することを求めるものでございます。

2につきましては、騒音・振動共通でございますけれども、近隣で同時期に複数の開発業者が計画をしております、工事用車両が集中することが懸念されることから、周辺開発事業者と調整を図ることを求めるものでございます。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、御担当の森川委員、何か補足することがございましたらお願いいたします。

○森川委員 もともと高めの二酸化窒素とかの濃度だったわけですがけれども、建設機械の影響があるということと、区長さんからもそういう意見が出ているということですが、やはり北側に小学校がありますというのは皆さん懸念なさっていることですし、都民の皆さんからの意見でも、小学校のことについては大分心配な御意見もありました。

ちょうど小学校の隣のビルも建てている最中ではあるのですが、先に建ってしまった小学校が戻ってくる。そのときにはまだ建設がこちら側では行われているということですので、建設機械を一番使っている期間ではなさそうなスケジュールではあるのですが、建設機械の稼働については、ぜひそういう配慮をしていただきたいと思います。

工事用車両についても、いろいろな、隣もそうですけれども、同時期に工事が集中する可能性もありますので、ここは周辺の開発事業者さんたちとも調整を行っていただきたいということも改めてつけさせていただきます。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、御出席の委員の方から御質問等ございましたらお願いしたいと思います、いかがでしょうか。

森川委員、どうぞ。

○森川委員 ちょっとコメントなのですが、コンター図をいろいろ見せていただいているのですが、排気口が幾つかございまして、駐車場の排気口と熱源施設の排気口とあるのですが、駐車場のできた後の話ですが、排気口が小学校側にありますよという御指摘

が都民の意見でもございました。

コンター図で濃度予測をしているのですけれども、97ページのコンター図を見ますと、小学校側には汚い空気は行かないよというように予測はされているのです。これは確認してもらったところ、一応、年間の平均値を求めますので、主風向は北から来るのが日本の風の環境なのですが、それで見ってしまうと小学校側には行きませんよということなのですから、風というのはいつもいつもそちらから来ているわけではないですし、いろいろ巻いたりしますので、年平均はこうだからということではなくて、排気管のところを、小学校の高さとかもあると思うのですけれども、やはりそちらを向いているのはどうかなと思いますので、ちょっとそこは配慮していただいたほうがいいのかと思っております。

○町田部会長 ありがとうございます。

ただいまの配管の位置、形状等についてはいかがでしょうか。

事務局、お願いします。

○池田アセスメント担当課長 先ほど22ページで駐車場と熱源施設の排気口位置図ということで示させていただいて、今、森川委員がおっしゃられたのは、この図の北側のほう、「高さ約10m（排気口①）」と書いている、隣の計画地に小学校等が整備されるということで御懸念を示されたものと受けとめてはいますけれども、今のコメントにつきましても、きちんと事業者には伝えまして、今後の検討の材料の一つとさせていただければと考えてございます。

○町田部会長 森川委員、よろしいですか。

○森川委員 よろしくお願ひいたします。

今回、建設工事があるって、工事用の車両とかも走るわけですからけれども、3段階で評価を行ってきたわけです。建設工事の排気の場合と工事用車両の走行、そして、完了後ということでやっていたのですけれども、近隣の同じようなアセスが2つございましたが、以前のものは走行時の工事用車両と建設機械の稼働と両方を一緒に見ていたと思うのです。今回は、そこは独立していたのかなというところなのですからけれども、複合的には見ていないのか。

隣のビルとか、隣の案件との全体の複合的なことはちょっと難しいですよということなのですからけれども、せめて自分のところの工事用の車両と建設機械の稼働というのはあわせて、今回、工事用の車両の影響はすごく少ないということなので、今、改めてそれを評価してほしいということではないのですけれども、そういうことを気にしていただいたほうがいいのかというのが気にはなりました。

○町田部会長 今の森川委員の御指摘はいかがですか。

○池田アセスメント担当課長 今の森川委員の御発言につきましては、9ページを見ていただいて、東京駅の右側のほうに3つの再開発計画があって、①、②と書いてある八重洲一丁目東地区計画と八重洲二丁目北地区計画はもう既に評価書案の議論が終わっております、私もこの審議のときにいなかったのですが、申しわけないのですが、確認させていただいたところ、この2つについては、今、森川委員がおっしゃったように、自分の工事の中で、車両と建設機械の複合影響について資料編という形で載せているようなのです。

当然うちの技術指針としては、基本的には車両単体、建設機械単体で評価ということで書かれていますので、参考という形にさせていただいているところですが、今回、森川委員に御発言いただきましたので、森川委員からの御意向ということで、事業者のほうには、正規の予測ではないという形になろうかと思っておりますけれども、参考で表すことができるかどうか、これについてちょっと伝えたいと思っております。

○町田部会長 ありがとうございます。

ほかに御意見等ございますか。

奥委員、どうぞ。

○奥委員 今の点については私も伺おうと思っていたところなのですが、具体的な環境保全措置を検討していく上においては、個々の単体での評価と、それを受けて具体的に何をしていくのかということの検討が必要なもので、環境影響評価書案としては、このような単体の評価がまずなされるというのはそれでいいと思っております。

一方で、周辺にお住まいの方や周辺にいらっしゃる方からしてみますと、どういう影響が、特に大気汚染において、二酸化窒素なり浮遊粒子状物質がどれだけ増えるのかということは、全体として知りたいということだと思っております。単体では環境基準をクリアしている、もしくは少しオーバーしているだけだとはいっても、全体としてどうなのかという情報が、むしろ都民に対しては非常に重要な情報だと思っておりますので、そこはぜひ参考としてでも出させていただくということをお願いしたいと思います。私もそのように思います。

○町田部会長 ありがとうございます。

複合的な影響が懸念されるという点でございますので、そこら辺、よろしく事業者のほう、御指導ください。

ほかにはよろしいですか。

それでは、特にほかに御意見がないようでございますので、大気汚染につきましては指摘の趣旨を答申案に入れることといたします。

次に、風環境について事務局から説明をお願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 次は、風環境ということで、評価書案の179ページをお開きください。

179ページ、風環境でございます。

風環境の現況調査の調査事項につきましては、こちらにあるとおり、地域の風の状況、風の影響に特に配慮すべき施設の状況など5項目でございます。

183ページ、計画地周辺の施設等の立地状況でございます。

まず、この図を見ながら説明させていただきますけれども、風の影響に特に配慮すべき施設の状況でございます。

計画地及び近傍の施設としては、先ほど出ておりますけれども、計画地の北側の地点1と地点4です。

地点1につきましては、現在、休園中の昭和幼稚園でございます。

地点4に城東小学校がございます。

計画地北側で計画中の八重洲二丁目北地区計画では、こちらの幼稚園と小学校の移設が計画されてございます。

その他の風の影響に特に配慮すべき施設については、計画地中央付近からおおむね250mよりも遠いところがございます。

続きまして、今度はこちらの図を見ながら、風環境について考慮すべき建築物の状況でございます。

計画地近傍におきましては、主な高層建築物としまして、東京駅駅前の地点21のグラントウキョウサウスタワーとか、計画地の左側になりますが、地点23の京橋エドグラン等の超高層建築物がある状況でございます。

184ページ、予測でございます。

予測事項は、風向、風速が変化する地域の範囲及び変化の程度でございます。年間における強風の出現頻度としてございます。

予測方法につきましては、下の図7.5-3に示す風環境予測手順に基づきまして、風洞模型実験により行ってございます。

186ページ、模型の縮尺率及び再現範囲等でございます。

風洞実験に使用した模型につきましては、計画建築物の高さ、風洞の大きさ、風洞の閉塞率等を勘案しまして、実験の精度が確保できる範囲で、できるだけ再現性がよい大きな縮尺

として、縮尺を1/500の市街地模型といたしております。

模型化の再現範囲につきましては、計画地周辺を含む半径625mの範囲であり、周辺の既存建物等も再現してございます。また、計画建物竣工時までには供用を開始される予定の計画地周辺の建物も再現してございます。

188ページ、測定（解析）方法の2つ目のパラグラフで、風洞実験結果の評価につきましては表7.5-4をご覧ください。また、風環境評価指標を用いまして、累積頻度55%及び95%の風速に基づきまして、風環境の状態を領域区分A～Dに分類する方法によって行ってございます。

このページの半分より下のほうに移らせていただきまして、予測結果でございます。

風向、風速が変化する地域の範囲及び変化の程度でございますが、東京管区気象台の観測結果によりますと、比較的風が強い平均風速毎秒5m以上の風配図の主風向は北北西及び南西の風であり、上空風をこの風向とした場合の建設前及び建設後における予測地点の風向及び風速は、図7.5-6（1）と、190ページの図7.5-6（2）に示すとおりでございます。

上空風は北北西及び南西の風でございますけれども、計画地周辺は大きさや高さ、形状はさまざまな建物が建ち並んでおりまして、風環境にとっては複雑な様相を呈してございまして、地上付近の風向はさまざまな方向を示してございます。道路空間や建物周辺の開けた空間方向に向いている地点が多い状況でございます。

建設前と建設後を比較しますと、風向、風速が大きく変化する地点は、計画地外周部の道路、外堀通り、鍛冶橋通り、柳通り、あおぎり通り沿いに多く、計画地から離れた地点ではおおむね大きな変化は見られませんでした。

197ページの図につきましては、風対策後の風環境評価でございます。

年間における強風の出現頻度のうち、対策における風環境の状況でございますけれども、155地点あるうち、領域Aは88地点、領域Bは青色ですけれども、61地点、領域Cが黄色ですけれども、6地点ございまして、赤の印の領域Dはございません。

建設後から対策後にかけて防風対策を施すことによりまして、外堀通り及び柳通り沿い等の一部の地点で、領域Cから領域Bに改善された地点が7地点ございます。領域Bから領域Aに改善された地点が2地点見られるなど、防風対策効果が確認されてございます。

198ページ、環境保全のための措置でございます。

予測に反映した措置でございますけれども、高層部を計画地域中央に配置しまして、敷地境界から高層部までの離隔距離をできる限り確保することによりまして、計画地周辺の風環

境への影響を低減するように配慮してございます。

高層部の足元周りには低層部を設けることによりまして、高層部による地上付近への吹きおろしの影響を低減するよう配慮してございます。

予測に反映しなかった措置でございますけれども、外堀通り沿いに並行して、計画建物内に風等の影響を受けにくい通路を整備する計画でございます。

20ページをお開きいただけますでしょうか。

こちらの図は、主な歩行者動線の計画図を地上レベルとしてお示しさせていただいているものでございます。

先ほどの風環境で、外堀通り沿いの歩行者通路（歩道）で領域BやCの印が出ている地域ではございますけれども、それを軽減するという、予測には反映していない措置ではございますが、建物の墨が入っているところに、北から南にかけて点々と低層部に沿ってあるかと思っておりますけれども、ここが歩道から強い風が吹いても対策がとれるようにということで、こちらの低層部の下に歩行者が安全に通れる通路を用意しているということでございます。

198ページにお戻りください。

真ん中あたりですけれども、評価です。

「風工学研究所の提案による風環境評価指標」を評価の指標としまして、環境保全のための措置等を勘案しまして、予測結果と比較検討してございます。

計画建物の建設による計画地周辺地域の風環境の変化の程度は、ほとんどの地点で建設前と同程度の風環境を維持すると考えられます。一部の地点では、風環境の領域が上がる場所がございますけれども、その変化後の風環境は低中層市街地相当（住宅地とオフィス街の中間的な街区で見られる風環境）の領域B、または中高層市街地相当（オフィス街で見られる風環境）の領域Cでございまして、強風地域相当（好ましくない風環境）の領域Dの出現はございません。

風の影響に特に配慮すべき施設の昭和幼稚園と城東小学校は、計画中の八重洲二丁目北地区計画の事業実施区域内での移設が予定されておりますけれども、同事業区域内では同施設よりも計画地寄りのあおぎり通り沿いにおいても、風環境は領域Aないし領域Bでございます。

以上のことから、計画地周辺の土地利用は、低中層市街地相当と中高層市街地相当が混在した状況にあり、評価の指標とした風環境に対応しているというように考えてございます。

それでは、本日の資料の4ページをご覧ください。

資料1-2、風環境の審議資料でございます。

真ん中より下のほうでございますが、都民の意見はございませんでした。

関係区長の意見につきましては、別紙1のとおりでございます。

5ページ、関係区長の意見でございます。

中央区長から、

建設後の風環境評価において、領域B又は領域Cに悪化する地点があることから、建築敷地内において十分な防風対策を実施すること。また、事後調査などにおいてその状況を把握し、必要に応じて追加の対策に努めること。

という意見でございます。

こちらにつきましては、事後調査を実施し、著しく悪化した場合については適切な対策を講じると見解書で述べているところでございます。

千代田区長からは、

評価書案のとおり対応されたい。

という意見でございました。

これにつきましては、環境保全のための措置等を確実に実施するとしております。

これらの意見を踏まえまして、項目担当の義江委員に御検討いただきました意見は6ページになります。

意見を読み上げさせていただきます。

風洞実験の予測結果では、防風植栽により風環境が改善されるとしているが、計画地に隣接する再開発事業において小学校等の再整備が予定されていること、周辺の歩道等には多数の歩行者が通行することから、防風対策を確実に実施すること。

また、今後、計画地周辺で複数の再開発事業の計画があることも踏まえ、事後調査において、防風対策の効果を確認するとともに、必要に応じて適切な対策を講じること。

意見の取り扱いについての事務局案は、指摘の趣旨を答申案に入れるでございます。

こちらにつきましては、評価書案の197ページをご覧ください。

先ほど説明に使わせていただきましたけれども、計画地の西側、外堀通り沿いに、説明したとおり、黄色の領域Cがございます。領域指標としまして、オフィス街で見られる風環境ではございますけれども、計画地の北側に小学校等が整備されます。また、外堀通り沿いの歩道につきましては、多数の歩行者の通行も考えられるために、防風対策を確実に実施することと、事後調査の結果を踏まえて、適切な対策を求めるものでございます。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

今日、御担当の義江委員は欠席されておりますけれども、事務局の説明のとおりと伺っております。

その後、義江委員から何かコメント等がございましたら御紹介いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 今日現在まで、特にコメントはいただいておりません。

○町田部会長 分かりました。

それでは、御出席の委員の方から御意見等がございましたらお願いいたしたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ、小堀委員。

○小堀委員 最後に御指摘があった点ですが、風洞実験の予測結果で防風植栽により風環境が改善されるということですが、具体的に防風植栽というのはどういうことを考えていらっしゃるのか教えていただければと思います。

○町田部会長 事務局、お願いします。

○池田アセスメント担当課長 評価書案の187ページをお開きいただければと思います。

どうしても建物沿いに強いものが出る関係もございまして、こちらの図にあるとおり、主に外堀通り沿いと柳通り沿い、あおぎり通り沿いに防風植栽として、高さ7m～8mぐらいあるものを植えまして対策を講じることとしてございます。

鍛冶橋通りのほうについては、もっと高い木になります。9m～10mの防風植栽をして、先ほど見ていただいた、この植栽をやった後、まだCが残っているところもございまして、おおむね下げられることができたということでございます。

○町田部会長 小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 これは常緑樹を植えるのですか。

○池田アセスメント担当課長 先生がおっしゃるとおり、常緑樹で対策を講じます。

○小堀委員 分かりました。ありがとうございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

ほかに御意見はございますか。

齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 192ページ、193ページあたりに対策の効果みたいなものが書いてあって、先ほども領域A、B、Cのそれが少しよくなっているのが何地点あるとか、幾つか悪くなりますよみ

たいな話もあったと思うのですけれども、結局これで対策の効果があつた、なかつたというのは一体何で判断されているのか。

現実的に悪くなるところが幾つかあつて、そこはそれでも大丈夫なのだという、全体的に数が、C領域が減つてBになればいいのだということだけの話なのか、それとも悪くなつたところに対しては、どういう配慮なり、そういうところがあるのか。対策の効果がこういうよつにあつたのだというのをどうつように判断されているのか、もう一度確認したいです。

○池田アセスメント担当課長　そういう意味では、この表ももちろんよろしいのかとは思いますがけれども、絵のほうが分かりやすいかなと思います。

196ページと197ページを見比べていただくのが変化したところがよく分かる図かと思つますがけれども、196ページがまだ建物を建設して、防風植栽とかを講じていない状況の絵でござつています。197ページがそういう対策を講じた後ということで、例えば外堀通り沿いにつきましては、148を除き、今は全部が領域Cになつてついますがけれども、197ページのほうでは3か所まで減つてつというところと、あおぎり通りについては領域Cであつたものが領域Bになつたということで、基本的には領域の、この場合でつとCからB、あるいはBからAに少しでも改善するのつ一つ、対策を講じた効果というつことつ目安かと思つます。

先ほどこちらの予測に反映しない措置で説明しましたがけれども、植栽だけでは197ページの効果までしか出ておりませんので、領域Cであつても、この地域としての特性としては普通に起つり得る状況ということで評価されてつおりますので、歩行者の安全も考えまして、風が強いときに、強くなくても入つていいのですけれども、建物の低層部に歩行者の通路を用意して対策を講じてつという形になつてござついます。

○齋藤委員　表の見方を私が勘違いしてついるのかもしつれないのですけれども、193ページに風洞実験による風環境評価の変化と状況（建設後から対策後）という表があると思つます。

太字になつてついるところは、建設後のところの領域Bが対策後にはAになつたのだつことつで、ここは改善されてついるつような感じの読み方をするのですか。

○池田アセスメント担当課長　領域が改善される地点つことつで、左の軸が建設後で上がつ対策後なのですけれども、例えば領域Cの太字については、建設後、まだ何の対策もしてつないときにはCだつた。植栽をやつたところつBになつたつことつ、要は、よくなつたところつことつで示されてついる。太字でないところは変わらずつことつでござついます。

○齋藤委員　さつき御説明の中で、悪くなつたところもあるのだつことつ話だつたつことつような気もするのですが、この表からは読み取れない。

私の聞き間違いかもしれないのですが、悪くなったところもあるのですか。この表だけから見ると、そうは見えないですね。

○池田アセスメント担当課長 先生がお示しした193ページではなくて、192ページのほうを見ていただいて、こちらが同じ、対策後のものの変化の割合を示しているものでございますけれども、左の軸が建設前で、上の軸が対策後ということになっています。

こちらは逆に、領域Aだったものが、対策後の領域Bの太字を見ていただくと、風速が上がっているものということでお示しをさせていただいているものです。

○齋藤委員 その対策をすることによって、対策前に比べてよくなるところと悪くなるところがあるのかなと思ったのですが、そうではなくて建設前の状態と比較の話ですね。

○池田アセスメント担当課長 そうですね。建設前ですね。

○齋藤委員 対策をしてもどうしても改善しないところもあるよというような意味ですね。分かりました。どうもすみません。勘違いをしました。

○町田部会長 ありがとうございます。

いずれにしても義江委員の御意見にありますように、事後調査においてもきちんとチェックをして対応するというところで理解してよろしいわけですね。

○池田アセスメント担当課長 はい。

○町田部会長 ありがとうございます。

ほかに御意見等はございますか。よろしいですか。

それでは、特に御意見がないようでございますので、風環境につきましては、指摘の趣旨を答申案に入れることといたします。

それでは、本案件の項目別審議は全て終了いたしましたので、引き続き総括審議を行います。

事務局から説明をお願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の7ページをご覧ください。

資料1-3「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」に係る都民の意見を聴く会における公述意見の概要でございます。

都民の意見を聴く会につきましては、11月2日に開催しております。

公述人につきましては、12名の応募がありまして、当日は10名の方が参加してございます。

主な意見を御紹介させていただきます。

大気汚染でございますけれども、先ほど森川委員も言っておりましたけれども、(2) あお

ぎり通りに面し、地下駐車場排気口が設置されるが、二酸化窒素などの影響ラインが、たとえわずかでも城東小学校にかかっている以上、地下駐車場の排気口は外堀通り面に変更するとともに、排気口における無害化処理などの対処を求めます。

騒音・振動でございますけれども、工事の施行中のみの評価となっており、工事の完了後のものがない。両事業において、バスターミナルを設置する以上、多数の観光バスの通過による影響を評価すべきである。

日影でございますけれども、日影は、子供たちの学びやへの影響として最大限に配慮すべき。城東小学校予定地の大部分に3時間、場所によっては5時間以上の日影を出している。建築基準法の日影規制への違反が考えられることから、配置計画の見直しを求めるというものでございます。

8ページをご覧ください。

風環境でございます。

(1) 両事業をあわせた風害評価を入れること、工事の完了後においても継続的に風環境の実際の状態を計測評価及び対応することを求める。

景観でございます。

(1) 再開発の基本的な考え方に、国際都市・東京の玄関口にふさわしい風格ある街並みとあるが、ふさわしい風格ある街並みとはどういう意味か。八重洲地区は、中小ビルが建ち並ぶビル群であり、ふさわしい風格を持った街並みとは超高層ビル群であるという安易で古い考え方はこの地区に適さないのでやめてほしい。

史跡・文化財でございます。

八重洲は江戸時代から続く商人・職人の町である。今日までその歴史と伝統は引き継がれ、日本経済の牽引役を担う中小企業が、それぞれの個性や試行錯誤を繰り返して守り、つくり上げてきた。土地の集約化と利益追求のための高度利用を計画しながら、歴史と文化を生かした潤いと風格のある街並みを形成するなど笑止千万である。

9ページ、その他でございます。

(3) 東京駅周辺の環境との関連を踏まえた総合的、複合的な視点での検討が欠ける。この3つの地区は同じ目的の一体の計画であり、環境影響評価は一体に行うべきである。ブロックごとに単体で環境影響評価を行うのは、大気汚染、日影、電波障害、風環境、景観等、事業完成後の環境影響評価を正しく反映できない。

(5) 八重洲近辺だけで超高層ビルを建築するプロジェクトが11あるが、これらを進める総

合的な計画がない。これは東京都の都市計画におけるランドデザインがないということである。やみくもに再開発を進めようとする考えには反対する。

都民の意見を聴く会の概要については以上でございます。

続きまして、本日の資料の10ページをご覧ください。

資料1-4でございます。

「八重洲二丁目中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）

第1 審議経過

本審議会では、平成29年2月23日に「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」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。

付表につきましては、12ページでございます。

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」に従って行われたも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、次に指摘する事項について留意するとともに、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるべきである。

以降の3つの意見につきましては、きょう、項目別審議をやったものでございますので省略をさせていただきます。

以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

資料1-3並びに資料1-4の読み上げをいただきましたけれども、何か御意見等がございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

11月2日の都民の意見を聴く会につきましては、私を初め3人の委員の方も御出席をいただきました。

何か御意見はございますか。よろしいですか。

多くの意見は、環境全般についての御意見かと受けとめています。そのほか、3つの事業が並行して進むということで、そのことを大分御心配いただいていると理解して

おります。

あとは先ほど御紹介のとおりでございまして、審議会としてもきちんと受けとめていきたいと、このように思っている次第でございます。

寺島委員、どうぞ。

○寺島委員 私の、この審議会での担当は史跡・文化財なのでございますけれども、それについての御発言がありまして、やはり丸の内と違う、八重洲の江戸時代からの歴史的な特色というのを意見の発表をされた方は強調されていました。確かにそのとおりでございまして、現在でもその街並みに沿って、街並みどおりに建物が建てられている。

この会議で、この建物を建てていいとか、いけないとか、そんなことを言うあれではないのですけれども、私の希望としては、そのまちの成り立ちなりなんなりを、開発者がよく理解されて建築されるのであれば、埋蔵文化財はもちろんですけれども、その場所がどういうところであったのかということ、将来、訪れる方にも分かるように、きちんと検証していただきたいということを強く感じた次第でございました。

以上です。

○町田部会長 ありがとうございます。

特に公述人の方は、地歴に基づく景観等を考慮してくださいと、こういう意見だったかと思えます。今、寺島委員のおっしゃる、そのとおりだと思います。

ほかによろしいですか。

森川委員、どうぞ。

○森川委員 私も前半だけ参加させていただいて皆さんの意見を聞いたのですけれども、いつも都民の方の意見を聞くところでは、どうしてもアセス対象の案件以外に、その背景にあるものに対する御意見が多いなというところで、例えば今回だと、大きいビルが3つ建つのですけれども、それ以外に東京駅周辺全体を見回したときのランドデザインに対する御意見とか、さらにはもっと将来を見据えたときに、少子高齢化の社会を見たときに、こういう計画で本当に大丈夫なのだろうかという御意見があって、それは伺うだけでアセスとはまた違うのですけれども、どうしようもできないのですが、そういう御意見が多いなというのをいつも感じています。

計画ができるときに必ず説明をすると思うのですけれども、なるべくその周知をしていただけの方がいいのかなと思いました。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、総括審議を含めまして特に御意見がないようでございますので、ただいま説明した内容で、次回の総会に報告をいたします。

本日予定いたしました審議は全て終了いたしました。ほか何かございますか。よろしいですか。

特になさいますので、これで第一部会を終了させていただきます。

皆様、どうもありがとうございました。

傍聴人の方、本日は御苦労さまでした。退場をお願いいたします。

(傍聴人退場)

(午後4時47分閉会)