

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第8回）議事録

■日時 平成30年2月26日（月）午後4時00分～午後5時36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、小堀委員、谷川委員、堤委員、寺島委員、平林委員、森川委員

■議事内容

審議

(1) 「多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間）建設事業」特例環境配慮書に係る審議（事業者説明）

⇒ 事業のあらまし、特例環境配慮書及び見解書について、都市整備局と建設局が説明を行った。

(2) 「（仮称）日本橋一丁目中地区市街地再開発計画」環境影響評価書案に係る項目別審議

⇒ 騒音・振動及び風環境について審議を行い、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8回）

速 記 録

平成30年2月26日（月）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室24

(午後4時00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開会いたします。

本日は、過去に審議会において審議された特例環境配慮書の案件と同様、最初に事業及び見解書の概要の説明や質疑などを行っていただくため、事業者をお呼びいたしておりますので、御紹介させていただきます。

まず、東京都都市整備局都市基盤部の澤井街路計画課長でございます。

○澤井都市整備局都市基盤部街路計画課長 都市整備局の街路計画課長の澤井でございます。どうぞ本日はよろしく願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 次に、東京都建設局道路建設部の水谷道路環境担当課長でございます。

○水谷建設局道路建設部道路環境担当課長 建設局の道路環境担当課長の水谷でございます。どうぞよろしく願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、事務局、事業者の出席者が全てそろいましたので、第一部会の開催をお願いいたします。

本日は傍聴の申し出がございますので、よろしく願いいたします。

○町田部会長 承知しました。それでは、会議に入ります前に、本日は傍聴を希望する方がおります。東京都環境影響評価審議会の運営に関する要綱第6条第3項の規定により、会場の都合から、傍聴人の数を30名程度といたします。

それでは、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○町田部会長 傍聴人の皆様、本日は御参加ありがとうございます。

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、「多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線(多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間)建設事業」特例環境配慮書に係る審議(事業者説明)と、「(仮称)日本橋一丁目中地区再開発計画」環境影響評価書案に係る項目別審議とその他となっております。

それでは、最初に、「多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線(多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間)建設事業」特例環境配慮書に係る審議を行います。

事業者である東京都都市整備局及び建設局におかれましては、第一部会に御出席いただきましてありがとうございます。

それでは、本件の多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線の事業者として、主に複数案である2案について策定した経緯及び考え方などについて説明をお願いいたします。

○澤井都市整備局都市基盤部街路計画課長 それでは、御説明申し上げます。私ども東京都都市整備局、隣に東京都建設局が控えておりますけれども、2名で御説明申し上げたいと思います。私、都市整備局から南多摩尾根幹線の概要ですとか、今回の都市計画の内容、また、今回の特例環境配慮書に対していただいた意見等々、こういったものを御紹介してまいりたいと思っております。その後に建設局より環境影響評価の内容について御説明申し上げます。

私ども都市整備局と建設局では、今、お話のありました南多摩尾根幹線の事業化におきまして、環境アセスメントや都市計画の実現に着手したところでございます。本日は、お手元の資料、「都市計画変更素案及び特例環境配慮書のあらまし」というパンフレットを用いまして御説明申し上げたいと思っております。

なお、このパンフレットを用いまして、地元に対しても昨年10月末に特例環境配慮書の説明会を実施してございます。説明会の状況は後ほどまた追って御説明申し上げます。

それでは、早速ですけれども、1ページ目をお開きいただけますでしょうか。左側に「南多摩尾根幹線について」ということで概要を示してございます。南多摩尾根幹線の概要、都市計画変更の内容、事業の流れ、特例環境配慮書の内容、こういったものについて順次御説明してまいります。

1ページの図面をご覧くださいますと、位置図がございまして、南多摩尾根幹線は調布市の多摩川三丁目を起点といたしまして、稲城市、多摩市、八王子市を経まして町田市小山町に至る延長約16.6kmの路線でございます。多摩の骨格をなす幹線道路でございまして、調布市保谷線と接続して埼玉から、また神奈川方面に至る広域的な道路ネットワークを形成する重要な路線となっております。位置図の黒線で示している部分は既に4車線で完成している区間でございまして、赤線の二重線、中が白抜きになっている線で示した区間は暫定2車線の状況になってございます。

今回の事業区間、すなわちアセスメントの手続とともに都市計画変更を実施する区間でございますけれども、位置図中に計画道路と示しました赤線二重線の部分の延長、約5.5kmの箇所でございます。また、赤線実線の区間は、現在4車線化の工事を実施中、約0.9kmでございます。加えて赤線点線で示した区間は現道がない未整備の区間となっております。

右側の2ページ目をご覧いただきたいのですが、南多摩尾根幹線は多摩ニュータウンの開発にあわせて昭和44年に都市計画決定された後、これまで一部区間は4車線で整備されてございますけれども、大半は暫定2車線で整備されておりまして、慢性的な渋滞の発生など、沿道環境の悪化を招いている状態でございます。

このため、広域的な幹線道路ネットワークのあり方を踏まえまして、東京都といたしましては、全線を4車線化、平面構造で整備するなどの方針を平成27年2月に決定したところでございます。

この整備方針の基本的な考え方といたしましては、パンフレット2ページの中ほどにございますとおり、渋滞緩和のため全線を4車線化する、まちづくりと一体性確保のため平面構造とする、また、広い道路用地を活用して環境に配慮した道路形態とするという考え方を示してきたところでございます。

パンフレットをおめくりいただきまして3ページ目をご覧いただけますでしょうか。3ページ目から5ページ目にかけては、地域の現状及び課題を述べてございます。3ページ目では現地の渋滞状況の現状を述べております。パンフレットにございますとおり、「首都圏ボトルネック対策協議会」の調査におきまして主要渋滞箇所とされている交差点がこの間、5カ所ございます。特に多摩東交差点におきましては、平日の朝8時台におきまして最大980mの渋滞が発生しております。また、夕方の混雑時には、渋滞、混雑に定義される旅行速度の区間が数カ所あるといった状況でございます。

右側の「安全」というところでございますけれども、安全という観点では、歩道の幅員が非常に狭くて、歩行者と自転車の通行空間が混在している状況がございます。写真をご覧いただきますと、自転車と歩行者が重なっているような形がお見受けできるかと思えます。

その下、「防災」という観点でございますけれども、南多摩尾根幹線は第二次緊急輸送道路に指定されている道路でございます。現在のように片側1車線では、災害時において一般車両が道を塞ぎまして、緊急車両の円滑な通行に支障を及ぼすことも懸念されてございます。

続きまして、1ページおめくりいただきまして5ページ目ですね。上段をご覧いただきたいのですが、左側の「まちづくり」について述べてございます。現在、多摩市では、多摩ニュータウンの再生に向けまして、南多摩尾根幹線の沿道を業務・商業用途の土地利用へ誘導し、地域の魅力向上とにぎわいの創出を図ることとしております。そのためにもまちづくりに合わせた道路整備が求められているところでございます。

下段には、今までお話し申し上げました課題や現状を踏まえまして、整備の必要性を4点整

理いたしました。1点目といたしまして広域的な道路ネットワークの形成、2点目といたしまして交通の円滑化と安全で快適な歩行者・自転車通行空間の創出、3点目といたしまして地域の防災性の向上、4点目といたしまして多摩ニュータウンの再生でございます。

それでは、続きまして、都市計画の内容について御説明申し上げます。少々ページが飛びますけれども、11ページ、12ページ、見開きのページをご覧くださいでしょうか。こちらは今回の都市計画の変更の要旨を示してございます。今回の変更区間では、渋滞の緩和や広域的な幹線道路機能確保のため、車線数を往復4車線に決定するとともに、多摩3・3・8号、鎌倉街道、図面の真ん中よりやや右手ですね、こちらとの交差点をオーバースタックによる立体交差としております。また、沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性を考慮し、構造形式を掘割式から地表式に変更してございます。図面下方に青字で示しました区間分けは複数の対象計画の案の対応箇所を示しておりますので、この後、環境影響の予測、評価の説明の前段で御説明いたします。

続いて、事業の流れを御説明いたします。恐縮ですけれども、パンフレットの裏側、「事業の流れ」というところをご覧くださいでしょうか。現在は、右側のフローの中、赤色で書かれています特例環境配慮書の説明会が昨年秋に終わって、その下の意見書と書いてあるあたりの手続きが進んでいるところでございます。説明会は昨年の10月29日から11月1日まで、4回ほど開催いたしまして、延べ187名の方に御来場いただきまして、混乱なく終了してございます。今後、環境影響評価の手続きに合わせまして意見書を受けた見解書を作成いたしまして、来年度には環境影響評価書の公示・縦覧及び都市計画決定、告示を実施していきたいと考えております。

最後に、意見書について御説明いたします。いただいた意見書の件数ですけれども、都民からの御意見14通いただきました。加えて関係市長などからの意見としまして、多摩市、稲城市、町田市、神奈川県川崎市、合計4通いただいているところでございます。お手元に意見書の資料はないのですが、口頭で代表的な都民からの意見、4つの市の市長からの意見を御紹介申し上げます。また、見解書はまだ環境局、東京都知事には提出していませんが、おおよその事業者の見解の方向性もあわせて簡単に触れさせていただきます。

御意見でございますけれども、多かったものといたしまして、大気汚染、振動、騒音につきましては、現況調査における調査地点の選定方法について説明を求める意見、鶴牧区間のA案におきましては、標準区間より歩道、植樹帯の幅員が狭いにもかかわらず、遮音壁の高さが下がったことになっている理由を求める意見、南野三丁目地区と鶴牧地区が面する区間

をシェルターなどで覆っている構造にすることを求める意見、また、鶴牧区間に予測評価で示しているよりも、もっと高さの高い遮音壁の設置を求める意見がありました。特に鶴牧区間におきましては、より高い遮音壁の設置を求める意見が多くございました。

事業者といたしましては、見解の方向性でございますけれども、東京都環境影響評価技術書に基づき、今回の予測評価を行っていますということです。

あと、遮音壁の高さにつきましては、騒音予測値を踏まえまして検討しておりまして、環境基準を満たしていること、騒音の予測は、幅員のほか、地形の状況や道路構造、自動車交通量、沿道の土地利用状況の複数の要素を踏まえて行っているという見解を示していく予定となっております。

口頭で申し訳ございません。その他の御意見も紹介いたします。環境一般計画交通量につきましては、御意見といたしましては、環境基準は居住者の居住環境を十分に守る基準ではないというものがございました。

事業者といたしましては、環境基準は環境基本法に基づく人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持することが望ましい基準でございます。東京都環境影響評価技術書に基づき適切に評価しているという見解を示す予定でございます。

次に、景観について御説明いたしますので、お手元のパンフレットの23ページの地点2における完成後の予想図をご覧くださいませでしょうか。景観に対する意見といたしまして、地点2の鶴乃橋という場所でございますけれども、鶴牧区間に出現する擁壁、壁ですね。工事の完成後というところをご覧くださいませと、真ん中に壁があるように見えると思うのですが、ここの擁壁は北側の住宅地からの景観に大きく影響するので配慮してほしいという意見がございました。

これにつきまして、事業者の見解といたしましては、歩道や植樹帯、副道、そういった擁壁の形状につきましては、今後、関係者との協議を踏まえて検討してまいりたいと思っております。また、植樹帯の樹木については、事業実施段階において歩道幅員や沿道状況に応じた樹の選定を行うなど、自然環境に配慮することを見解に示していく予定としてございます。

最後に、関連する4つの市長からの御意見でございますけれども、多摩市長からは、大気汚染、騒音・振動については、沿道の市民の意見にも配慮するよう努めていただきたいという意見、説明会で寄せられた環境保全からの見地だけではなく、過去の経緯や、今回市民から出された意見を考慮した上で環境影響評価書を作成するように要望するという意見、生物多様性や自然環境の保全に配慮していただきたいという意見、沿道の市民から見える景観にも

配慮していただき、擁壁部分についても圧迫感軽減や緑化等の検討を行い、一層の景観形成に努めていただきたいという意見、また、沿道市民などから出された環境保全に関する意見については、今後計画を進める中でこれらを踏まえた検討をしていただきたいという意見がございました。

稲城市長からも意見をいただきまして、多摩東公園交差点付近の渋滞対策を行ってほしいという意見がございました。

また、町田市長からも、騒音・振動について、その基準が確実に守られるよう努め、あらかじめ計画的な作業工程を検討することという意見がございました。

最後に、神奈川県川崎市長から、工事実施に当たり、問い合わせ窓口や工事工程を明らかにすること、また、埋蔵文化財包蔵地における工事に先立ち、川崎市域における取り扱いについて十分協議を行うことという意見をいただいております。

以上で都市整備局の説明を終わりにして、引き続き建設局の説明にまいります。

○水谷建設局道路建設部道路環境担当課長 建設局でございます。

それでは、パンフレットの6ページ目から最後まで御説明させていただきたいと思っておりますので、簡潔に御説明をさせていただきます。

まず、6ページ目の「計画道路の概要」でございます。真ん中の図面を見ていただきますと、延長5.5kmの中で、左側に複数案作成区間①鶴牧区間、あと、右のほうに複数案作成区間②諏訪・永山区間、ここは複数案でございます。そこを除く3カ所につきましては標準区間ということで、複数案はつくってございません。

なぜ複数案つくったのかが下のほうの「(2)対象計画の案の考え方」というところにございまして、区間によって道路の横断方向、いわゆる道路の右側と左側、この図面でいきますとおおむね北側と南側で大きな高低差がありまして、沿道環境への影響が異なるので、横断方向に高低差のある鶴牧と諏訪・永山の区間については、車道の配置の位置が異なる複数案を作成しているところでございます。

具体的には、次の7ページ目を開いていただきたいと思っております。パンフレットは折り込み式になっていますので、7、8ページを開いていただければと思っております。まず、左上に現況平面図・縦断図がございまして、これが現況でございます。見ていただきますと、ほとんど用地買収は済んでございまして、計画道路の中の一番民地側に近いところに歩道と1車線の車道を配置いたしまして、真ん中の白くなっているところは、いわゆる閉鎖管理ということで、沿道の方に道路として供用というか、利用されていない区間でございます。

下のほうを見ていただきますと、計画平面ということで、往復4車線なのですが、車道部分はなるべく中央に寄せまして官民境界から離すことを基本にしてございます。さらに、車道を中央に寄せたことによりまして歩道幅員を広くとって、この中で人と自転車を安全に通行していただきたいということを基本に考えてございます。

右の現況横断図を見ていただきますと、例えば、④は43mのところ、今、歩道が5mで、車道上り線が7m、真ん中の中央分離帯というか、使っていない部分が19mございまして、右側に7mの車道と5mの歩道、植樹帯でございます。

その下の計画横断図の④を見ていただきますと、左から北側のほうで、歩道と植樹帯で11.5m、車道で20.5m、また歩道、植樹帯で11mということで、車道の位置はこの横断図からも明らかなように、民地からは離れた位置で通行を考えているところでございます。

続きまして、また見開きで9ページ目から10ページ目をご覧くださいと思います。複数案を作成している部分でございます。左上の鶴牧区間ですけれども、これは計画でございますけれども、右斜め下の計画横断図を見ていただきますと、鶴牧A案で車道セパレート案というのがございまして、これは片側2車線ずつの車道、上り線と下り線を真ん中に擁壁をつくりまして高さを変えている。北側と南側の沿道に合うような形で作っているというのがA案でございます。

同じく鶴牧B案は車道南側集約案でございます。同じく横断図を見ていただきますと、ここも擁壁をつくりまして、往復4車線の道路は南側に基本同じ高さで寄せてございます。その分、北側の沿道にタッチするために、副道5mを設けてつくっているところでございます。ここが大きく異なる部分でございます。

次に、諏訪・永山区間でございます。諏訪・永山のA案は車道中央集約案ということで、これも同様に計画横断図、右斜め下を見ていただきますと、車道を中央に集約することによって、往復4車線がほとんど同じ高さで設けてございます。ただ、南側のほうは土地が高いものですから、副道を設けて沿道にタッチさせると考えてございます。

B案につきましては、鶴牧と同じように車道南側に集約しているということでございます。南側に車道を寄せているのですが、ここは非常に広いものでして、現在の地形を生かして、のり面で、その分、緑ということで、広い歩道、植樹帯を設けることで、構造物は今のところつくらなくても、これでいけるだろうと考えてございます。

続きまして、14ページ目でございます。「環境影響の予測・評価」の部分でございます。項目といたしまして、○がついているのが、大気汚染、騒音・振動初め10項目でございます。

次に、「予測評価の条件」でございまして、工事期間が平成31年度から平成37年度まで、計画交通量につきましては、下の図面のところで、各交差点間で、上段が計画道路の供用時、平成37年度まで工事を行いますので、その付近ということでございます。下段が道路ネットワークの整備完了時ということで、ネットワークが完了したときにこうなるだろうという数字を予測で載せさせていただきます。大体3万500台から3万6,600台ですね。これは供用時です。ネットワーク完了時で2万7,900台から3万6,200台、1日ですけれども、このような条件でございます。

あと、大気汚染及び騒音・振動の予測地点につきましては、一番下の(3)でございまして、先ほど7ページ目から10ページ目で御説明させていただいた断面図の横断の番号と同じところで予測しているところでございます。

続きまして、15ページ目、大気汚染でございます。右の16ページ目をご覧くださいなのですが、二酸化窒素でございます。標準区間と鶴牧、諏訪・永山、複数案につきましてはA案、B案、それぞれで予測・評価してございます。

浮遊粒子状物質（SPM）も標準区間と鶴牧、諏訪・永山のA案、B案ということで、いずれも評価の指標は満足しているところでございます。

続きまして、騒音・振動でございます。17ページ目の鶴牧区間、青いところの上から2つ目の箱のところなのですけれども、鶴牧A案とB案で、B案のほうが少し騒音レベルが低くなるということで、◎という評価をさせていただいております。

同じく18ページ目の騒音・振動の予測結果ということで、まず標準区間ですけれども、この見方なのですが、例えば、①鶴牧中学校付近、昼間、北側、58・47と書いてございますが、左側の数値が騒音でございます。点を挟んで右側が振動の予測値を示しているということでございます。ここにつきましても評価の指標は満足しているということでございます。同様に鶴牧、諏訪・永山のA案、B案につきましても同じように載せさせていただいております。評価の指標は満足しているところでございます。

次に、生物・生態系、19ページでございます。環境配慮目標の達成の程度という箱の下のところでございます。予測地域は、計画道路の南側に広がる緑の分布の中では、北端の小規模な範囲で、計画道路による改変が周辺の緑との連続性に及ぼす影響は小さく限定的ということで、下の図面を見ていただきますと、茶色のところが計画地で改変する部分でございます。青い部分につきましては調査した範囲ということで、右の表は確認した注目される種でございます。一番下のショウリョウバッタモドキが計画線の中と、あと計画線の外でありま

すけれども、調査した範囲で確認がされているところがございます。

続きまして、20ページ目、「地形・地質」でございます。ここは、急傾斜地崩壊危険箇所の造成されたのり面とか、既設の擁壁があるのですけれども、改変しないということでございます。また、計画道路は平面構造でございますので、地下水に影響を与えるような大規模な地下掘削を行わないということでございます。

日影でございます。一部、橋梁で交差点を飛ばす部分がございますので、この部分につきまして予測したところ、計画道路外へ4時間以上の日影は生じないことを予測してございます。

電波障害につきましても、同じく橋梁構造の周辺のところ調査をいたしました。そうしましたところ、永山中継局からの電波が橋梁構造の端部から南側に最大約70mの範囲に受信障害が発生すると予測しております。これにつきましては、適切に対応していきたいと思っております。

続きまして、景観でございます。22ページ、先ほど都市整備局の澤井課長からも御説明ありましたけれども、右の図面のところで、1番のY字橋、2番の鶴乃橋、3番の一本杉橋、4番の南スカイブリッジということで、8カ所の景観予測をしてございます。先ほど御説明ありましたけれども、23ページ目の鶴乃橋の部分、再度、鶴牧のところが出ていますので、現況はこのように、緑というか、植栽でもないのですけれども、一応、閉鎖管理をしている部分でございます。この部分を車道化するわけですが、A案の車道セパレート案につきましては、よく見ると右のほうに少し擁壁が出ている。B案につきましては、車道南側に集約しているので、写真の右側に擁壁がずっと建っているというところがございます。車道の高さが北と南を同じにしていますので、北側については副道を設けているところがございます。時間の関係で、申し訳ございません、景観についてはここだけにさせていただきます。

次に、自然との触れ合い活動の場、25ページ目でございます。環境配慮目標の達成の程度というところで、左下の図面の紫色のところによこやまの道というのがございまして、この部分が計画道路にかかって、改変しなければなりませんので、青の点線で書いている部分は代替を用意しまして、よこやまの道が途切れないように、また南側に続くように考えてございます。

26ページ目、史跡・文化財でございます。ここが、周知の埋蔵文化財包蔵地を8カ所通過して、3カ所に近接するというところがございますけれども、法令に基づいて適切に対応してまいりたいと思っております。

続きまして、廃棄物でございます。ここにつきましては、建設廃棄物や建設発生土でござ

いまして、まず、建設発生土の下の段で見ていただきますと、標準区間は11万5,240^m³でございます。鶴牧区間につきましては、A案が3万2,880^m³、B案が2万490^m³ということで、若干B案のほうが少ない。

今度、諏訪・永山でございます。A案の建設発生土、22万7,590^m³に対しまして、B案が13万8,390^m³で、これもB案のほうが発生土が少ないところでございます。

27ページ目でございます。「社会・経済面からみた評価」ということで、ここで幾つか御紹介させていただきます。まず、利用者の視点の上から2つ目に快適性とございまして、ほとんど変わらないのですが、諏訪・永山区間につきましては、A案はエコプラザ多摩前交差点の形状が、今、三叉路の平面交差なのですが、T字交差点になるというところでございます。B案はS字状に迂回が必要になる、今と同じような形になりますというところでございます。

次に、生活者の視点でございまして、沿道住居と車道の位置なのですが、鶴牧B案を見ていただきますと、住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が鶴牧A案と比べて離れていますということで、南側に集約しているの、北側から見ると離れていますというところでございます。

諏訪・永山につきましても、同じくB案のところを見ていただきますと、住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が諏訪・永山A案と比べて離れていますというところでございます。

最後、事業者の視点でございまして、諏訪・永山につきましては、B案を見ていただきますと、先ほど御説明したとおり、建設発生土の量がA案より少ないということで、事業費も総じてA案よりも安くなると考えてございます。

次に、28ページ目、「総合評価」でございます。まず、鶴牧A案とB案でございます。環境に及ぼす影響ということで、2つ目の○のところに黒いポツがございます。自動車の走行に伴う道路交通の騒音・振動レベルは鶴牧B案と比べて鶴牧A案は北側が高くなり、南側が低くなる。工事の施工に伴う建設発生土の発生量はB案と比べてA案は多くなる。社会・経済面から見た評価も、同じく2つ目の○のポツなのですが、生活者の視点の沿道住居と車道の位置の項目において、鶴牧B案は鶴牧A案より住宅の集中している北側の沿道から車道の位置が離れますというところでございます。

諏訪・永山のA案、B案でございます。これも同じように、2つ目の○の1ポツ目で、発生土の量はB案に比べてA案は多くなりますというところでございます。社会・経済面から見た評価につきましても、3ポツ目に書かせていただいておりますが、一番下のところだけ御紹介

させていただきますと、事業者の視点の事業費の項目において、諏訪・永山B案と比べて諏訪・永山A案は建設発生土の発生量が多いこと等から、事業費が高くなるということでございます。

駆け足でございますが、以上でございます。

○町田部会長 御説明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何か質問等ございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

堤委員、どうぞ、お願いします。

○堤委員 すみません、聞き逃してしまったのかもしれないのですが、この道路の北側は住宅が集中しているということで、そこから離れるのでいいだろうという計画だと思っておりますけれども、そうしたら、南側には主にどういったものがあるのでしょうか。

○水谷建設局道路建設部道路環境担当課長 パンフレットの11ページ目、12ページ目をご覧くださいながらお聞きいただきたいと思います。南側に全く住居がないかという点、それは私の説明が不足してございまして、例えば、左側のほうを見ていただきますと、鶴牧の複数案作成区間の右側のところに多摩モノレール道路という交差点がございまして、その間には南側にも住居等がございまして。その後、ずっと右のほうに図面を見ていただきますと、恵泉女学園、多摩ニュータウン市場、国士舘大学、多摩市の給食センターとか、エコプラザ多摩というのは資源化センターでございませうかね、そういうものがございまして、住居が全くないわけではないのですが、少ないというところがございます。

○堤委員 少ないながらも、学校があったり、住宅があったりするもので、そういった地域に対する何か御配慮があれば入れていただければいいのかなとも思います。御検討ください。

○町田部会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。小堀委員、どうぞ。

○小堀委員 19ページの生物・生態系に関することなのですが、環境影響の程度の生態系のところですが、下から2行目に計画道路の縦断方向への緑のネットワークの保全に努めますと。その前に車道の両側に植栽帯を設置する等と書いてあるのですが、両側に設置するのは、横に道路に沿って、縦方向のネットワークにはならないと思うのですね。ですから、ここの表現がいかかかなと。実際には道路が2車線のところを今回は全面的に4車線にするということなので、これは生き物にとっては行き来ができないので、分断するというのは生態系破壊の大きな原因の1つになっているのですね。先ほど確認した注目される種というので、今の19

ページの下のところに、計画地の中で昆虫のショウリョウバッタモドキがいると書いてありますが、こういう昆虫類は道路の幅が非常に広がると、そこで棲息地が分断されて、4車線は横切ることができない。4車線によって棲息地行き来が阻害されるというので、それに対する配慮がされれば、道路の縦断的な配慮ということが言えると思うのですが、この書き方は、これによって配慮されるとは思えないのですが、どういうことに基づいてこういう表現になっているのか教えていただきたいと思います。

○町田部会長 では、事業者の方、お願いします。

○水谷建設局道路建設部道路環境担当課長 通常の道路で植樹帯があるのと同じでございまして、歩行者が歩いていけば、車が走っていれば、左側なり右側に植栽帯が連なっているというのを私どもは縦断と表現してございまして、私ども、道路のできることというと、歩道の中で、そうやって連担して植樹帯をつくっていくことが一つ事業者として考えているところです。今、委員に御質問いただいたのは、19ページの左下の図面を見ていただきますと、青い線で囲っている部分は確かに緑地みたいな自然林が多いところでございまして、ここは調査をさせていただきました。確かに4車線道路になるのですが、暫定2車線になっている部分でも、北側のところは調査範囲として調査してございませぬので、道路の北側に注目される種を含めて生物がいるかは調査していないので何ともお答えすることができません。北側については、大きな団地とか、開発されているということもございまして、私ども、自然が残されている道路の主に南側の部分で調査をさせていただいたということもございまして、この生物が、例えば、飛んで道路を横断して北側に行っているかどうかは何ともお答えしようがないということもございまして。

○小堀委員 この書きぶりが、生態学などを専攻している者としては、ちょっと内容が違うのではないかという印象を持つわけですね。だから、道路に沿って植栽するのは縦断ではなくて横断、道路に沿ってという表現で、道路を横切るといのが縦方向で、生き物の移動を可能にするというのが、生態学などをしている者にとっては普通の表現で、これだけちょっと違和感があります。だから、表現を変えていただくのがいいかなと。道路ができる一番は棲息地を分断してしまうこと。南にいるものが北へ行けなくなる。いろいろな道路が次々できると、分断されたところがどんどん小さくなっていくということで、道路というのはそういう意味では大きな影響があるのですね。横断するのをネットワークによって保全できると言われると、ちょっと私には違和感があります。表現を考えていただけるといいのかなと思います。

○町田部会長 ありがとうございます。

○澤井都市整備局都市基盤部街路計画課長 縦断、横断、方向のお話もあるかなと思います。お手元のパンフレットの7ページ、8ページをお開きいただきたいのですが、このパンフレットのしつらえといたしましては、縦断という方向は、左上に現況平面・縦断図と書いてあるのですが、道路の道なりの方向を縦断という呼び方をさせていただいて、右側に現況横断図・計画横断図と書いてあるのですが、道路を輪切りにしたところを横断という呼び方をさせていただいてございます。今、委員からお話のあった縦横の話とはちょっと別にしましても、何らかの形で緑のネットワークをどう保全していくか、これは事業者として、課題として認識してございますので、その辺は事務局と調整させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○町田部会長 ほかにいかがでしょうか。谷川委員、お願いします。

○谷川委員 今、このあらましをもとにして御説明いただいたのですが、それぞれの各項目に一部、◎、△、－、(＋)ということと、それから、何も評価をされていらない評点があったりするので、これはパンフレット用、あらまし用にはこういう評価をされていて、ごめんなさい、まだ配慮書のほうをしっかりと読んでいないのですが、そこにも同じような表現がされていらないのでしょうか。

○水谷建設局道路建設部道路環境担当課長 特例環境配慮書の表現とパンフレットの表現を合わせてございますので、同じような表現をしてございます。

○谷川委員 そうですか。そうなりますと、－と(＋)と何も書いていないものの評価がどうあらわれているのか。今、25ページ、26ページも見ているのですが、A案とB案で、環境の影響の程度で何も評価をしていないものと、微妙にそういう評価を入れてあるものが混在していらっしゃいますので、評価が入っていないものは全く変わらないということなのか、それとも、この辺の微妙な差はあるけれども、軽微な差ですよということをおっしゃりたかったのか、そのあたりの表現の違いを教えていただければと思います。

○水谷建設局道路建設部道路環境担当課長 私の先ほどの説明の訂正をさせていただきたいと思っております。環境影響の程度の評価、パンフレットでは評価していないのですが、特例環境配慮書のほうではバーというか、－ということ、余り差がありませんよという書き方で、お持ちでしたら23ページ目をお開きいただいてよろしいですか。パンフレットの25ページ目、自然との触れ合い活動の場ということで、特例環境配慮書の23ページ目を見てくださいと、自然との触れ合い活動の場、下のところですね。工事の完了後でも見ていただ

きたいと思うのですけれども、最初のところにバーをつけて評価をしてございます。A案とB案については、バーというのはほとんど同じ、またはほとんど差がありませんということで評価しています。

○谷川委員 では、配慮書のほうは各A案、B案については比較をされていらっしゃるけれども、あらましのところはその部分が必ずしも網羅しているわけではないという理解でよろしいですね。

○水谷建設局道路建設部道路環境担当課長 そのとおりでございます。申し訳ありませんでした。

○町田部会長 ほかはいかがですか。

私から1点、あらましの7,8ページをご覧いただきたいのですが、先ほど御説明いただいたのですが、計画横断図、右のほうで①～⑦まであるのですけれども、気になるのは歩道の箇所ですね。歩道形態が場所、場所によって幅員が変わったりとか、いろいろございますね。例えば、5番は遮音壁の隣も歩道のように見えますし、植樹帯の隣も2列の歩道のように見えるのですが、例えば、⑤はこのように歩道を広くとるというお考えなのでしょうか。車道は当然延線するというでこういう形態になるのかもしれないのですけれども、その点はいかがでしょうか。

○水谷建設局道路建設部道路環境担当課長 今、委員長がお話しになっているのは、計画横断図の、例えば、下のほうの⑤でしょうかね。確かに幅員が60.5mと広いものですから、車道で必要最小限とらせていただいたら、それ以外は歩道・植樹帯で、沿道に配慮した形ということを考えてございます。ですので、そちらについては歩道と植樹帯で幅員を持っていきたいと思っています。

○町田部会長 将来的な話でしょうけれども、これだけ広くとりますと、片方は自転車とか、そういうものを優先するとか、あるいは歩行者を歩かせるとか、いろいろな利用の形態があるだろうと思うのですね。そこら辺が住民の方が混乱すると困るなということと、もう一点、A案、B案のあるところ、歩道等の連続性は確保されているのでしょうか。

○水谷建設局道路建設部道路環境担当課長 まず最初のところで私の説明が非常に足りていなかったなと思ひまして、8ページ目の計画の⑤の横断図を見ていただきたいのですが、例えば、北側の21mの歩道、植樹帯を御説明させていただきますと、車道からすぐ歩道、植樹帯なのですが、ここは自転車を考えてございます。絵が小さいのですけれども、これは自転車なのです。植樹帯を左に行きまして、その左側が歩行者で、人と自転車を構造的に、歩道内な

のですけれども、分けている絵でございます。それと、先ほどの複数案の鶴牧と、歩道の位置の連担性は確保してまいります。

○町田部会長 分かりました。

ほかに御意見、御質問等ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、ほかには御質問がないようでございますので、本件に係る事業者説明及び質疑についてはこれで終わります。

次に、本件に係る今後の審議の進め方について、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 今後の審議の進め方につきましては、本件は特例環境配慮書であることから、通常の事業段階環境影響評価手続と同様に、来月以降、第一部会におきまして、それぞれ複数案に対する項目審議を行いまして、各担当委員より意見等出された場合は、総括審議を経た後、総会からの答申を受けることとさせていただきます。

なお、今後の項目審議の内容につきましては、事業段階環境影響評価手続と同様に、各項目担当の委員と検討させていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

○町田部会長 今後の進め方、事務局から説明ございました。何か今の御説明に対して質問がございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、特に御意見がないようですので、「多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間）事業」特例環境配慮書に係る審議（事業者説明）を終わらせていただきます。

ここで事業者である東京都都市整備局及び建設局の方は御退席されても結構です。どうもありがとうございました。

（事業者退席）

○町田部会長 引き続き部会を続けますが、次に、「（仮称）日本橋一丁目中地区再開発計画」環境影響評価書案に係る項目別審議を行います。

初めに、騒音・振動について、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、騒音・振動について御説明申し上げます。お手元のクリーム色の評価書案の107ページをお開きいただければと思います。それでは、騒音・振動について御説明さしあげます。

現況調査の調査事項でございますけれども、騒音・振動の状況と発生源の状況など6項目でございます。

1枚おめくりいただきまして108ページをお開きください。こちらが既存資料調査の道路交

通騒音・振動の調査地点でございます。●が道路交通騒音・振動調査地点のNo.1～No.4を示しているところでございます。

それでは、また1枚おめくりいただきまして110ページをご覧ください。110ページは、騒音・振動、地盤卓越振動数の現地調査の地点図でございます。○が環境騒音・振動調査地点（A）ということで、計画地内に1カ所やっております。●が道路交通騒音・振動、地盤卓越振動数の調査地点でございます、No.1～No.11の地点でございます。

それでは、また1枚おめくりいただきまして112ページをお開きください。「調査結果」でございます。既存資料調査の騒音の状況でございますけれども、下の表7.2-4に示すとおり、昼間で66dB～74dB、夜間で62dB～73dBございまして、No.1の昼間・夜間、No.2の夜間で環境基準を上回っております。

このページのさらに下の表をご覧ください。振動の状況でございます。表7.2-5に示すとおり、昼間で34dB～45dB、夜間で31dB～45dBであり、全ての点と時間区分で要請限度を下回っております。

それでは、右側の113ページをご覧ください。現地調査の結果でございます。騒音の状況につきましては、下の表7.2-6に示すとおりでございます、環境騒音の地点Aは、昼間で59dB、夜間で57dBであり、夜間で環境基準を上回っております。道路交通騒音につきましては、昼間で68dB～73dB、夜間で64dB～73dBであり、No.3～No.4の昼間及びNo.8以外の夜間で環境基準を上回っている結果でございます。

1枚おめくりいただきまして114ページをご覧ください。振動の状況につきましては、下の表7.2-7に示すとおりでございます、環境振動の地点Aにつきましては、昼間で28dB、夜間で25dBであり、全ての時間区分で環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準を下回っております。

道路交通振動につきましては、昼間で27dB～46dB、夜間で24dB～42dBで、全ての地点及び時間区分で環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準を下回っております。

続きまして、123ページをお開きください。予測でございます。まず、予測事項でございますけれども、工事の施行中の建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動でございます。

予測の対象時点につきましては、工事の施行中の建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動の予測につきましては、建設機械のパワーレベルの合成値及び振動レベルの合成値が最大

となる工事開始10カ月目、建設機械の稼働台数が最大となる工事開始34カ月目としてございます。

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動の予測は、工事用車両による影響が最大となる時点とし、走行台数が最大となる工事開始34カ月目としてございます。

次に、予測地域・地点のうち、工事用車両走行に伴う道路交通騒音・振動の予測地点につきましては、1枚おめくりいただきました124ページの図7.2-3に示すとおりでございまして、道路交通騒音・振動の現地調査地点としてございます。ただし、工事用車両の主な走行ルート上7地点、ここではNo.1、No.3～No.6、No.8、No.10における沿道の道路端としております。予測結果につきましては、評価とあわせて御説明させていただきます。

それでは、141ページをお開きください。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の建設機械に対する保全のための措置につきましては、施工区域の周囲に高さ3mの仮囲いを設ける。なお、敷地境界付近で騒音が大きくなる作業を行う場合は、仮囲いの高さを部分的に4mに上げて、影響の低減を図るなどでございます。

工事用車両に対する保全のための措置につきましては、工事関係者に工事用車両の走行ルートの周知を徹底するとともに、計画的な運行により、影響の低減を図る。

予測に反映しなかった措置の建設機械に対する保全のための措置につきましては、低騒音工法の選択、建設機械の配置への配慮等、適切な工事方法を検討する、必要に応じて防音対策を講じるなどでございます。

工事用車両に対する保全のための措置につきましては、工事用車両のアイドリングストップを施工者に指導し、運転者に周知・徹底する。また、工事区域内にアイドリングストップの看板を設置するなどでございます。

1枚おめくりいただきまして142ページをご覧ください。評価でございます。まず、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動の評価の指標は、環境確保条例に基づく指定建設作業に係る騒音及び振動の勧告基準値を用いることとしてございます。

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の評価の指標は、環境基準としてございます。

工事用車両の走行に伴う道路交通振動の評価の指標は、環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準としてございます。

それでは、右側のページをご覧ください。評価の結果でございます。建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の評価の結果につきましては、申し訳ございませんが、135ページにお戻りいただければと思います。こちらの図画工事開始10カ月目の建設機械の稼働に伴う建設作業騒

音の予測結果でございます。計画地の南側に★印がございまして、こちらが最大値出現地点で78dBでございます。こちらの78dBでございますけれども、評価の指標とした「環境確保条例」の環境基準値が85dBでございまして、こちらを下回るとなっております。

また、本工事では、ジャイアントブレーカーによる解体以外の作業も同時に進めますけれども、解体以外の作業に適用される勧告基準値80dBを下回っております。

それでは、1枚おめくりいただきまして136ページをご覧ください。こちらの図が工事開始34カ月目の建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果でございます。工事開始34カ月目の最大値出現地点は★印のところになりまして、計画地の北東側に最大値が80dBで出現する予定でございます。こちらの値でございますけれども、評価の指標としました環境確保条例の解体以外の作業に適用される勧告基準値80dB以下でございます。

なお、解体以外の作業に係る建設作業騒音レベルについては、敷地境界において解体以外の作業に適用される勧告基準値80dB以内となるよう施工するものとしてございます。

工事の施行中は建設作業騒音を極力少なくするため、低騒音工法の選択、建設機械の配置への配慮等、適切な工事工法を検討するなどにより、建設機械の稼働に伴う影響のさらなる低減に努めることから、建設作業騒音レベルは勧告基準値以下であり、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まして、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の影響は低減されるとしてございます。

次に、右の137ページをご覧ください。こちらが工事開始10カ月目の建設機械稼働に伴う建設作業振動の予測結果でございます。★印が最大値出現地点の68dBでございます。工事開始10カ月目の建設作業振動レベルは、計画地南側敷地境界に最大68dBで出現します。評価の手法としました「環境確保条例」の勧告基準値75dBを下回っております。

また、本事業では、ジャイアントブレーカーによる解体以外の作業を同時に進めるとしてございまして、解体以外の作業に適用される勧告基準値70dBも下回っております。

さらに1枚おめくりいただきまして138ページをご覧ください。こちらは工事開始34カ月目の建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果でございます。工事開始44カ月目の建設作業振動レベルは、ジャイアントブレーカーを用いた解体作業、地中障害物撤去の影響が支配的な地点になってございまして、最大73dBが計画地東側敷地境界に出現する予測でございます。評価の指標とした「環境確保条例」の勧告基準値75dBを下回っております。

ここで、解体以外の作業に適用される勧告基準値70dBを上回りまして、最大値73dB相当の振動レベルが出現するのは、ジャイアントブレーカーを用いた解体作業、地中障害物撤去が

行われる都道316号、昭和通り沿いの道路敷地内の限られた範囲になってございます。

なお、解体以外の作業に係る建設作業振動レベルについては、敷地境界において解体以外の作業に適用される勧告基準値70dB以内となるよう施工するものとしてございます。

工事の施行中につきましては建設作業振動を極力少なくするため、建設機械の配置への配慮等、適切な工事方法を検討するなどによりまして、建設機械の稼働に伴う影響のさらなる低減に努めてまいりたいと思っております。このことから、建設作業振動レベルは勧告基準値を下回りまして、さらに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まして、建設機械の稼働に伴う建設作業振動の影響はより一層低減されると考えてございます。

それでは、145ページをお開きください。今度は工事用車両の走行に伴う道路交通騒音でございます。評価の結果は下の表にございますとおり、道路交通騒音レベルは昼間で69dB～73dBでございます。No.1、No.5～No.6、No.8、No.10では環境基準を下回り、工事用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は1dB未満でございます。また、No.3、No.4では、環境基準を上回っておりますけれども、現地調査で既に環境調査を上回っている状態でございます。工事用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は1dB未満でございます。

なお、工事の施行中は工事用車両に対しまして、規制速度の遵守や過積載の防止を指導しまして、工事用車両の走行に伴う騒音の低減に努めることから、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の影響は小さいと考えてございます。

1枚おめくりいただきまして146ページをご覧ください。今度は工事用車両の走行に伴う道路交通振動でございます。評価の結果は下の表に示すとおりでございます。道路交通振動レベルは昼間で32dB～48dB、夜間で27dB～46dBで、環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準を下回ってございます。工事用車両の走行に伴う振動のレベルの増加分は、昼間で1dB未満から1dB、夜間で1dB未満でございます。

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

それでは、本日の資料の1ページをご覧ください。資料2-1、騒音・振動の審議資料でございます。中段より下をご覧ください。都民の意見でございますけれども、ございませんでした。ちなみに、本案件につきましては、都民の意見は全体でもございませんでした。

関係区長の意見は別紙のとおりでございます。

1枚おめくりいただきまして2ページをご覧ください。関係区長の意見につきましては、中央区長、千代田区長よりいただいております。

まず、中央区長の御意見ですけれども、

1 計画地周辺では、同時期に多数の開発事業が輻輳することから、建設機械の騒音・振動の更なる低減に努めること。

2 工事用車両の走行に当たっては、過積載を防止するとともに、当該路線の規制速度を遵守すること。

3 工事用車両や建設機械等の集中稼働を避けるとともに、使用の抑制を図ること。

4 工事の施行中は、工事用車両の走行や建設機械等の稼働に伴う建設作業の騒音・振動について把握し、その低減に努めることとさせていただきます。

これらの意見につきましては、事業者の見解書につきまして、騒音・振動の低減に努めるなどとしてさせていただきます。

次に、千代田区長の御意見でございますけれども、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きましては、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してさせていただきます。

こちらの意見につきましては、事業者は見解書におきまして、適切な運行管理により交通渋滞の防止と沿道への騒音の影響低減を図るとしてさせていただきます。

これらの意見等を踏まえまして、項目担当の町田委員に御検討いただきました結果、意見はございませんでした。

騒音・振動については以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

騒音・振動につきましては私が担当いたしましたので、若干補足をさせていただきます。騒音・振動の予測・評価につきましては、今の事務局の説明のとおりでございます。

1点気になる点がございましたのは、敷地境界の北東側と申しますか、地中障害物撤去の箇所なのですが、予測値が80dBと、勧告基準値ぎりぎりというレベルが出ておりますので、その点につきましては、保全措置として仮囲いの高さを部分的に4メートルに上げて作業すると、そういう措置も講ずると事業者は言っておりますので、ぜひ事務局としても保全措置を徹底されるよう御指導していただければと思っております。そのようなことから、騒音・振動については意見なしという方向性を出したわけでございます。

それでは、御出席の委員の皆様方から質問等ございましたら、お願いいたします。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、騒音・振動につきましては「意見なし」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します。

○池田アセスメント担当課長 それでは、風環境でございます。評価書案の175ページをお開きください。

まず、風環境の現況調査の調査項目でございますけれども、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。

1枚おめくりいただきまして176ページをご覧ください。風環境調査地域でございます。調査地域につきましては、対象事業の規模並びに地域の状況を考慮しまして、計画建築物の風環境の影響範囲を、一般的には建築物高さの1倍～2倍とされておりますので、ここでは計画地の中心により半径625mの範囲とさせていただきます。ちなみに、建築物高さは287mありますので、2倍にすると574mになりますけれども、プラスアルファをして625mとさせていただきます。

そのまま図を見ていただきまして、次に、風の影響に特に配慮すべき施設の状況でございますけれども、こちらの図の計画地東側に㉔がございますけれども、こちらが街角広場海運橋北西になります。もう一つ、東南東側に㉕の街角広場元兜橋南西がございます。それと、南東東側に㉖でございますけれども、坂本町公園と①の阪本幼稚園・小学校がございます。こちらの幼稚園は休園中で、現在は小学校がございます状況です。

続きまして、周辺の考慮すべき建築物の状況でございますけれども、図の8が日本橋一丁目三井ビルディング、コレド日本橋のことですけれども、計画地の南側に高さ約112mの建物がございます。東北東側でございますけれども、9番のダイヤビルディング、高さ約89mのものがございます。それと南西側に10番の東京日本橋タワー、高さ約180mのビルがございます。

それでは、181ページにお進みください。予測でございます。まず、予測事項でございますけれども、工事の完了後の平均風向、平均風速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でございます。

予測手法でございますけれども、予測手順につきましては、182ページの図7.5-4の風環境予測フロー図に示すとおり、模型を用いた風洞実験を行ってございます。

1枚おめくりいただきまして182ページをご覧ください。風洞実験でございますけれども、実験に使用した模型につきましては、右ページに示したとおり、計画地を中心とした半径625mの範囲を縮尺500分の1で作成しまして、必要に応じて模型化範囲外の大規模建築物も再現し

て行ってございます。

それでは、1枚おめくりいただきまして185ページをご覧ください。風環境の評価方法でございます。風環境の評価は、下の表にございますとおり、平均風速の発生頻度による風環境評価手法を用いて、風環境の状況を領域区分A～Dに区分する方法によってやってございます。

1枚おめくりいただきまして186ページをご覧ください。予測結果でございます。まず、平均風向、平均風速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でございます。風向・風速ですが、東京管区気象台において出現頻度の高い方向、北北西と南西の建設前から建設後（対策後）の風向風速比ベクトルの変化は、北北西の風の場合は188ページの図、南西の風の場合は190ページの図をご覧ください。と思えます。

まず、188ページの図をご覧ください。上空の風が北北西の場合については、計画地南側の区道20号沿いで北風が西風に変わってございます。区道20号とキャプションがついておりますけれども、その線が伸びたところの風が北風だったものが西風になっている。

次に、計画地南西側の国道1号、永代通り沿いの一部について、東風が西風にということで、計画地の左側に永代通りがございますけれども、計画地よりちょっと下あたりの風が、東風が西風になっている。

計画地北西側の国道1号、中央通り沿いの一部におきまして、北北西の風が東風、または南東風に変化している地点がございます。国道1号線は計画地の左上のところで、国道1号（中央通り）という線が引かれているところの下あたりの風が、北北西から東風や南東風になっているということでございます。

風速については、計画地内の区道273号沿いや計画地南東側の都道316号、昭和通り沿いで建設前と比べて大きくなっている地点が見られております。

次に、190ページの図をご覧ください。今度、上空の風が南西の場合でございますけれども、計画地南の区道20号沿いで、先ほども説明した区道20号線のところですが、南風が北風に、計画地南東側の都道316号、昭和通り沿いでございますけれども、こちらについては、一部において南風から西風が変わっています。

計画地北西側の国道1号、中央通り沿いの一部につきましては、これも計画地の左上のところ、国道1号（中央通り）というキャプションがついているあたりですが、こちらでも南西風と東風が北西風になっています。

計画地北東側の区道291号線沿いにつきましては、計画地の東側で、すぐ横が昭和通りです

けれども、さらに一本先ぐらいのところになりますけれども、高速道路がくねっとしているあたりでございますけれども、こちらが南風が東風に変化する地点が見られてございます。

風速については、計画地南東側の都道316号、昭和通り沿いでやや大きくなる地点が見られております。

それでは、191ページをお開きください。風環境評価でございます。各測定点の風環境の状況につきましては、次のページ以降にございます表7.5-6の(1)～(2)、それと図7.5-9の(1)～(3)に示すとおりでございます。

まず、193ページの表7.5-6の(2)をご覧ください。こちらが建設前から建設後（対策後）における風環境の変化を示した表でございます。建設後（対策後）の風環境は、表の下のほうにありますとおり、155地点のうち領域Aが69地点、領域Bが77地点、領域Cが9地点でございます。建設前と比較すると44地点で領域が変化してございますけれども、領域が下がる地点につきましては、ちょうど上の表をA、左側の建設前が領域Bになっている、結んだところになりますけれども、3地点が領域が下がる地点となっております。

逆に領域が上がる地点については41地点ございまして、こちらは表ですと、上の建設後（対策後）の表で領域Bとなっていて、建設前の領域Aとなっていたところの35地点と、建設後（対策後）の領域Cのところを下におろしていただいて、領域左側の建設前の領域Aから結んだところの5地点、それと、対策後は領域Cとなっているところ、さらに下の点までおろしていただきまして、左側の建設前の領域Bと重なるところの1地点、これの合計が41地点になりますけれども、こちらが領域が上がるところでございます。

それでは、197ページをお開きください。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は、高層棟の高層部は隅切り形状とし、強風の発生を抑制する。計画地内に防風植栽、防風柵を適切に配置するなどでございます。

次に、予測しなかった措置につきましては、事業計画の詳細検討において、広場の活用方法等を具体化する中で、防風対策についても検討を進めます。計画地外においては、「『日本橋』橋詰周辺地域街づくり会議」を通じて風環境の改善についてを調整していく予定でございます。

続きまして、評価です。評価の指標は、185ページの表7.5-5に示した風環境評価指標といたしております。

評価の結果です。防風対策を考慮した場合、計画建築物の建設後の風環境は、計画建築物の建設前と比較すると、44地点で領域が変化しまして、領域が下がる地点は先ほど説明した3

地点、領域が上がる地点が41地点でございます。領域が上がる地点の内訳は領域B案、低中層市街地相当の風となりますけれども、こちらが35地点、領域C、中高層市街地相当となる地点が6地点となります。領域Dの強風地域相当となる地点はございませんでした。

以上のことから、工事の完了後の風環境は、計画地及びその周辺の街並みとして許容される風環境であると考えてございます。

それでは、本日の資料3ページをご覧ください。資料2-2でございます。こちらが「風環境」の審議資料でございます。資料の中段より下をご覧ください。都民の意見はございませんでした。

関係区長の意見は別紙1のとおりでございます。1枚おめくりいただきまして4ページをお開きください。関係区長の意見につきましては、中央区長と千代田区長よりいただいております。

中央区長の御意見は、建設後の風環境評価において、

1 領域Bまたは領域Cへと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。

2 事後調査において風環境の状況を把握し、必要に応じて追加の植栽を行う等の対策に努めること。

3 工事車両、風環境、景観、その他環境影響についての苦情、問い合わせや相談に対して受付窓口を一本化し、苦情等に対して速やかに対応すること。

これらの意見につきまして、事業者は、まず1でございますけれども、事業計画の詳細計画において、防風対策についてはさらなる検討を進めるとしてございます。

2については、事後調査を実施し、必要に応じて適切な対策を講じてまいりますということでございます。

3につきましては、相談窓口を設置しまして、誠意を持って対応するとしてございます。

千代田区長の御意見ですけれども、評価書案のとおり対応されたいということでございます。こちらにつきましては、環境保全のための措置を確実に実施し、低減に努めますと事業者は申し上げます。

これらの意見等を踏まえまして、項目担当の義江委員に御検討いただいた御意見は、右側の5ページになります。読み上げさせていただきます。

環境保全のための措置として、計画構築物の形状の工夫や、防風植栽等の配置を行っているが、建設後（対策後）の風環境評価が2領域悪化する地域があり、また、計画地内に地

上広場を整備する計画等もあることから、更に風環境に与える影響の低減に努めることでございます。

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。こちらの意見につきましては、評価書案の196ページをお開きください。196ページは建設後で対策をした後の風環境評価を示した図でございます。こちらの意見で言うております2領域悪化する地点でございますけれども、具体的に番号を申し上げますと、94番、計画地の左側になります。それと109番、こちらは計画地の右側の計画地外のところになります。

次に、122番、123番でございます。こちらは計画地内になります。そのうち122番と123番でございます。こちらには、地上広場として整備される計画となっております。また、日本橋の目の前ということで、土日においてもこの周辺については多くの観光客も訪れている状況でございます。

94番、109番は計画地の外なので、具体的な対策は難しいところではございますけれども、この2地点については、今後、再開発の計画もあると聞いているところでございます。これらの対策につきまして、既に保全措置に記述されているところではございますけれども、今後の計画の進捗なども踏まえまして、さらに低減に努めるように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 説明ありがとうございました。

本日、義江委員は欠席されておりますけれども、事務局のとおりと伺っております。その後、何かコメント等届いておりますでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 義江委員からは、その後、特にコメントはいただいておりません。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方から質問等ございましたら、お願いいたします。平林委員、お願いいたします。

○平林委員 表7.5-6、193ページの領域Cの5つの地点のうちの4つを今、追加で説明していただいたかと思うのですけれども、132番に関しましては特に考慮しないということでしょうか。今、94番、109番、122番、123番と御説明いただいて、表7.5-6の領域Cの5地点のうちの4地点だったので、残り1地点は。

○池田アセスメント担当課長 失礼しました。私の説明が足りていなかった。こちらは計画地内ということで、図書の前のほうになるのですが、評価書案の15ページをお開きいただけ

ればと思います。今、平林委員が御指摘いただいたところは、ちょうど昭和通り沿いの歩道上でございます。歩道の整備計画でございます。15ページの下の図を見ていただくと、昭和通りの現況と、下に計画が書いてありまして、今はビルが真下におりて歩道、車道があるという状況になってございまして、今回、2領域が増えたということで、歩道を歩く方に直撃するというので、配慮事項としまして、ビルの形を内側に引っ込む形で、要はこちらに隠れるところを用意して対策を講じていると。とりあえず、現在ではこういった計画に努めていると。ただ、今回の意見につきましては、ここも含めてさらにとということで検討を望んでいるところでございます。

○町田部会長 ほかに御質問ございましたら、お願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、ほか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、指摘の趣旨を視野に入れることといたします。

本日予定いたしました審議はこれで全て終了いたしましたけれども、全体を通して何か御質問等ございましたら、お願いいたしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

特にないようですので、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。

それでは、傍聴人の方、御苦勞さまでした。退場をお願いします。

(傍聴人退場)

(午後5時36分閉会)