

## 平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第9回）議事録

■日時 平成30年3月23日（金）午後3時29分～午後5時41分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

### ■出席委員

柳会長、町田第一部会長、奥委員、小堀委員、齋藤委員、寺島委員、森川委員、  
義江委員

### ■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項目別審議  
⇒ 地形・地質及び廃棄物について審議を行い、廃棄物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。
  
- (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及び総括審議  
⇒ 大気汚染及び史跡・文化財について審議を行い、大気汚染及び史跡・文化財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。
  
- (3) 「（仮称）虎ノ門一・二丁目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  
⇒ 騒音・振動及び史跡・文化財について審議を行った。

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」

第一部会（第9回）

速 記 録

平成30年3月23日（金）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

(午後3時29分開会)

○真田アセスメント担当課長 それでは、時間ちょうどになりましたので、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。

事務局から御報告申し上げます。

現在、第一部会委員11名のうち、8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、第一部会の開催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 承知いたしました。

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、御参集ありがとうございました。

傍聴の方は、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。

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項目別審議、「(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及び総括審議、「(仮称)虎ノ門一・二丁目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と、その他となっております。

それでは、最初の案件に入りますが、「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項目別審議を行います。

初めに、地形・地質について、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、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)建設事業の説明をさせていただきます。

本日使う資料につきましては、お手元のグレー色の特例環境配慮書というものを使わせて

いただきますので、よろしく申し上げます。

これから項目を御説明するのは地形・地質で、309ページになります。地形・地質、現況調査の調査項目でございますけれども、計画道路に諏訪・永山区間において東京都の指定する急傾斜地崩壊危険箇所1カ所を通過するため、工事の施行中及び完了後において斜面等の安定性に影響を及ぼす可能性があることから、地形・地質の状況、土地利用の状況など、7項目を調査項目としてございます。

調査地域につきましては、310ページをご覧くださいなのですが、図10.3-1に示す計画道路が通過する諏訪・永山区間の急傾斜地崩壊危険箇所としてございます。図の中央にグレー色で塗られているところが急傾斜地崩壊危険箇所になります。

311ページ、調査結果でございます。地形・地質の状況でございますけれども、計画道路が通過する急傾斜地崩壊危険箇所につきましては、312ページに写真が出ております。それと先ほど見ていただいた図10.3-1と314ページの断面図を見ながら御説明させていただきたいと思っております。まず、こちらの危険箇所ですけれども、計画道路の南側にある高さ約20mの造成された法面でございます。道路際は高さ約5mのブロック積みの擁壁が設置されてございます。現地踏査の結果ですが、312ページの写真10.3-1及び10.3-2をご覧くださいければと思うのですが、急斜面地の頂上には、先日の視察でも、雪の中、足を運んでいただきましたけれども、「よこやまの道」の防人見返りの峠が設けられておりまして、計画道路からアクセスできる階段が、これは写真10.3-4になりますけれども、設けられている状況でございます。こちらの階段も、皆様に実際におりていただいた階段でございます。平坦部には、現在、往復2車線で利用されている計画道路の一部とか、写真10.3-1と10.3-2にあるように、多摩市立学校給食センター永山調理所が含まれてございます。

計画道路及びその周辺における地形につきましては、162ページ、地域の概況で地形・地質のあたりの地形分類図をこちらで示させていただいておりますけれども、基本的にはこの辺の地形は広域的には丘陵地でございます。それと、大規模な宅地造成地及び大規模な人工改変地などがある。ここは、道路の両脇は多摩ニュータウンの開発であり、右側についてはゴルフ場があるような、そんな土地柄でございます。

今回の危険箇所につきましては、諏訪・永山区間の複数案を作成している道路区間になりますので、こちらの特例環境配慮書の9ページをお開きいただけますでしょうか。諏訪・永山区間の平面図、縦断図、横断図が示されてございます。このページの左側の平面図、A案ということで、車道を中央に集約している案でございます。その右側の平面図がB案というこ

とで、車道を南側に寄せまして集約した案でございます。今回の危険箇所は、この平面図⑧の断面がほぼ近い場所になるかと思えます。左側の下にあります横断図⑧をご覧ください。一番左端が現況の横断図でございますけれども、現況も住民の要望を踏まえまして南側に片側1車線で整備されてございます。舗道の右側は既設擁壁でございます。次に、中央の横断図をご覧ください。こちらが諏訪永山A案で、車道を中央に集約した案の断面図でございます。左側に団地がございまして、かなり広い植樹帯を設けた上に、環境面での配慮をしております。道路の右側には約10mの垂直の擁壁ができる計画となっております。一番右側の横断図をご覧ください。こちらが車道を南側に集約したB案でございます。左側の団地は、緩やかな斜面により植樹帯を設けて環境面での配慮をしております。

316ページ、予測でございます。予測事項は、工事の施行中及び計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度としております。予測の対象時点は、工事の施行中及び完了後といたしました。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。

317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なかった措置でございますけれども、工事の施行に当たっては、急傾斜地崩壊危険箇所の安定性に配慮し、目視等により急斜面の状態を確認しながら工事を実施いたします。工事の完了後の予測に反映しなかった措置も、工事の完了後、一定の期間、目視等により急傾斜地崩壊危険箇所の状況を確認していくとしてございます。

318ページ、評価でございます。特例環境配慮書につきましては、普通のアセスでも行っている環境影響の程度と、計画段階アセスでは環境配慮目標の達成の程度という評価が加わります。まず、環境影響の程度でございますけれども、評価の指標は、工事の施行中及び完了後において、計画道路の存在による斜面等の安定性が確保されることとしております。

314ページ、実際の今回の危険箇所の断面図が描かれております。まず、こちらのほう、工事の施行中及び完了後の予測評価項目でございますけれども、工事の施行中及び完了後における計画道路の存在による斜面等の安定性の変化の程度でございます。計画道路では、諏訪永山A案、B案ともに、急傾斜地崩壊危険箇所の造成された法面及び既設擁壁を改変しませんということで、これを見ていただくと、今回工事をするのは、グレーの色が塗っているところが切土をするところで、ここに道路をつくるということで、ここが改変地域になります。今、説明した既設の法面であるとか擁壁についてはその右側になりまして、こちらについては改変をする予定はございません。工事に際しまして切土を行う範囲は道路敷地中央付近が主であり、現在供用中の往復2車線道路の高さより大きく掘り下げるものではありません。ま

た、計画道路は平面構造であるため、地下水に影響を与えるような大規模な地下掘削は行いませんということで、以上のことから計画道路の工事の施行中及び完了後、急傾斜地崩壊危険箇所の安定性に影響を与えないものと予測し、評価の指標としましては、斜面の安定性が確保されることを満足するとしてございます。

環境影響の程度におきましては、A案、B案におきまして、この表の中に「－」が引いてありますけれども、これはどういう意味かということ、ほかの計画案、要は、A案、B案のそれぞれの案と同じ、またはほとんど差がありませんということを示してございまして、両案がありますけれども、その差はほとんどないとしております。続きまして、下の環境配慮目標の達成の程度でございまして、計画段階アセスの場合、条例第11条で、環境上配慮する目標及び方針を設定することとしてございます。この目標等をどう設定するかにつきましては、技術指針に示されてございまして、対象計画案の策定に当たって、より環境に配慮した計画にするための目標を設定することとしております。設定に当たっては、計画内容及び地域の環境特性に応じた環境保全上配慮すべき事項と、東京都環境基本計画に定める環境の確保に関する配慮の指針を踏まえて設定することになってございます。

71ページ、対象計画の案の策定に当たり環境上配慮する目標及び方針でございまして、対象計画の案の策定に当たり環境上配慮する目標及び方針は、こちらの配慮書におきましては、「東京都環境基本計画」の「第IV部 環境の確保に関する配慮の指針 環境の確保に関する配慮の指針（別表）」の共通、地域別、事業別の配慮事項と事業の特性を踏まえて、下の表にまとめてございます。実際の環境配慮事項につきましては、皆様のお手元にある東京都環境基本計画を見ていただければ、より詳細に書かれてございます。今回の地形・地質につきましては、この表の上から3つ目でございます。環境基本計画の共通事項から設定してございまして、地形・地質につきましては、周辺環境のさまざまな環境影響に配慮し、施設、こちらでは道路になりますので、道路の立地を考えますというものを設定させていただいております。

318ページ、下のほうの表に配慮の程度を書かせていただいております。まず、A案、B案ともに、急傾斜地崩壊危険箇所の造成された法面及び既設擁壁を改変しない計画としてございまして、切土も急斜面から離隔を確保した地点で、現在供用中の往復2車線の道路の面より地下に大きく掘り下げることはございません。このことから、周辺環境のさまざまな環境影響に配慮という目標の達成の程度につきましては、A案、B案におきまして、同じまたはほとんど差はないとしてございます。

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が地形・地質の審議資料でございます。こちらの資料の中段より下をご覧ください。都民等の主な意見は、地形・地質についてはございませんでした。ちなみに、都民等の主な意見は、全体で14件が出てございます。関係市長等の意見もございませんでした。これらを踏まえまして、項目担当の平林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。

地形・地質の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。

今日は御担当の平林委員が欠席されておりますけれども、事務局の御説明のとおりと伺っております。その後、何かコメント等が届いておりましたら、御紹介ください。

○池田アセスメント担当課長 その後、特にコメントをいただいております。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方から御質問等がございましたら、お願いいたします。

先ほどの人工改変地が事業区間にあるという話があったと思うのですが、それは道路に係るところには改変地はないという理解でよろしいですか。

○池田アセスメント担当課長 それは310ページの中央にあるグレー色の部分が急傾斜地危険箇所として指定されている範囲でございます。その一部、太い黒線が2本横たわるようになり過ぎているかと思うのですが、一部はその指定の範囲の中には入ってございません。ただ、この道路面のところにつきましては、特に今は斜面になっているということではなくて既存の道路があるということで、今回の配慮書に書いているのは、こちらが道路の右側の既設の法面とか擁壁は工事しないということで、傾斜がきついで、道路のところは既設で道路がつくられているので、そこに切土を行う関係もございまして、改変はほとんどないという形になってございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

委員の皆様方から、何か御質問等はございますか。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、地形・地質につきましては「意見なし」といたします。

次に、廃棄物について、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、廃棄物につきましては、グレー色の特例環境配慮書の463ページをお開きいただければと思います。廃棄物の御説明をさせていただきます。現況調査の調査事項につきましては、工事の施行に伴い建設廃棄物及び建設発生土が生じるた

め、撤去建造物及び伐採樹木等の状況、建設発生土の状況等、4項目で調査を行います。下の調査結果でございます。まず、撤去建造物及び伐採樹木等の状況でございますけれども、計画道路の事業実施に伴いまして、既存の道路がございますので、既設舗装の撤去工事などから発生する主な廃棄物として、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊などがございます。また、既存道路内（歩道等含む）に生育している樹木と計画道路の拡幅部分に生育している樹木からの木くず（伐採樹木）の発生がございます。建設発生土の状況でございますけれども、掘削土砂の性状は、165ページの表層地質図にあるとおり、そのほとんどは立川ローム層と武蔵野ローム層と考えられております。また、計画道路の道路中央部には、樹木のある草地や砂地の盛土が存在しますが、これらは既存の地山の上に暫定2車線の道路を整備した際に発生した土砂を盛ったものでございまして、若干量のコンクリート片等の建設副産物が混入していることが確認されてございます。

466ページ、予測でございます。予測事項につきましては、計画道路の工事の施行に伴う廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用量及び処理・処分方法としてございます。予測の対象時点は、工事の施行中の建設廃棄物及び建設発生土が発生する期間としてございます。予測方法は、事業計画の内容に基づきまして、工事による掘削の面積、深さ、延長等を算出しまして、廃棄物の排出量を可能な範囲で定量的に算出する方法としております。予測結果でございますけれども、表10.10-3にございましてございまして。まず、標準区間の建設廃棄物は、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、木くずなど、合計約1万2,530m<sup>3</sup>が発生する予定となっております。次に、鶴牧区間の建設廃棄物につきましては、鶴牧A案と鶴牧B案におきまして、アスファルト・コンクリート塊につきましては、発生量に違いが出てございます。普通のコンクリート塊と木くずについては、同じ数字となっております。鶴牧A案の合計につきましては約2,200m<sup>3</sup>、B案の合計は約2,120m<sup>3</sup>と予測してございます。次に、一番右の諏訪・永山区間の建設廃棄物でございますけれども、諏訪・永山A案とB案において、こちらもアスファルト・コンクリート塊につきまして発生量の違いが起きております。コンクリート塊と木くずにつきましては、どちらの案も同じ数値となっております。A案の合計は約5,170m<sup>3</sup>、B案の合計は約4,910m<sup>3</sup>でございます。次に、建設発生土でございますけれども、標準区間においては約11万5,000m<sup>3</sup>程度、鶴牧区間のA案は約3万2,000m<sup>3</sup>程度、B案は約2万490m<sup>3</sup>程度、諏訪・永山区間のA案は約22万7,000m<sup>3</sup>程度、B案は約13万8,000m<sup>3</sup>程度が発生すると予測してございます。再資源化率等につきましては、それぞれ99%以上となっております。

467ページ、環境保全のための措置でございますけれども、予測に反映した措置でございますが、事業の実施に伴い発生する廃棄物は、「東京都建設リサイクルガイドライン」等に従いまして、ほかの公共事業との調整を図りながら、極力再資源化、再利用に努めます。コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊等につきましては、再資源化施設などを活用し、再生品化を図るとともに、再生品を率先して利用するなど、再資源化・再利用に努めますなどとなっております。予測に反映しなかった措置でございますけれども、計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行うなど、廃棄物等の発生抑制に努めてまいります。ガードレール等の鉄製金属については、再利用または再資源化に努めますなどでございます。

468ページ、評価でございます。環境影響の程度でございますけれども、評価の指標は、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等については、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（再資源化率99%以上）を達成すること。建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（有効利用率99%以上）を達成すること。循環型社会形成推進基本法等に定める事業者の責務に示される再資源化・再利用の推進等による廃棄物の減量の方針と合致することとしてございます。それでは、標準区間の環境影響の程度でございますけれども、工事の施行中の工事の施行に伴う廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用率及び処理・処分方法でございますけれども、発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等は、合計約1万2,530m<sup>3</sup>と予測しておりますけれども、再資源化率の予測を99%以上とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（再資源化率99%以上）を達成できます。建設発生土は、約11万5,240m<sup>3</sup>と予測しますが、有効利用率を99%以上と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値（有効利用率99%以上）を達成できます。また、計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行う等、廃棄物及び建設発生土の発生抑制に努めるとともに、工事の施行に伴い発生する廃棄物等は、再資源化・再利用することから、評価の指標に示される事業者の責務に合致すると考えてございます。以上のことから、評価の指標を達成すること、循環型社会形成推進基本法等に定める事業者の責務に示される再資源化・再利用の推進等による廃棄物の減量の方針と合致することを満足しますとしてございます。

469ページ、次に、鶴牧区間の環境影響の程度でございます。工事の施行中の工事の施行に伴う廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用率及び処理・処分方法でございます。

まず、A案でございますけれども、発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等は、合計約2,200m<sup>3</sup>と予測しますが、再資源化率の予測を99%以上とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値を達成できます。建設発生土も、約3万2,880m<sup>3</sup>と予測しますが、有効利用率を99%と予測していることから、東京都のリサイクル推進計画の目標値を達成できますとさせていただきます。次に、右側の鶴牧B案でございますけれども、こちらの発生するコンクリート塊等につきましては、合計約2,120m<sup>3</sup>と予測しまして、再資源化率も99%以上とさせていただきます。こちらは「東京都建設リサイクル推進計画」の目標値を達成できるとさせていただきます。建設発生土が約2万490m<sup>3</sup>と予測していますが、こちらでも有効利用率99%以上と予測していることから、目標値を達成できるとさせていただきます。B案のほうは、建設廃棄物・建設発生土につきまして、A案より少ない発生量となっておりますが、有効利用率などについては一緒でございます。事業者の責務の達成につきましては、両案とも同じでございました。以上のことから、評価の指標としたコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、木くず等については、「東京都建設リサイクル推進計画」目標値（再資源化率99%以上）を達成すること及び循環型社会形成推進基本法等に定める事業者の責務に示される再資源化・再利用の推進等による廃棄物の減量の方針と合致することを満足してございます。

470ページ、次は、諏訪・永山区間の環境影響の程度でございます。こちらは、A案につきましては、発生するコンクリート塊等は約5,170m<sup>3</sup>を予測しまして、再資源化率も99%としておりまして、リサイクル推進計画の目標値を達成できるとさせていただきます。建設発生土につきましては、約22万7,590m<sup>3</sup>と予測しまして、有効利用率も99%と予測していることから、リサイクル推進計画の目標値を達成できるとしております。次に、右側に移りまして、B案でございます。発生するコンクリート塊等については、約4,910m<sup>3</sup>を予測しまして、再資源化率が99%以上、こちらの予測からリサイクル推進計画の目標値は達成できるとしております。建設発生土につきましては、約13万8,390m<sup>3</sup>と予測しておりまして、有効利用率も99%以上と予測することから、目標値を達成するとしております。こちらでもB案のほうがA案より発生量が少なくなっておりますけれども、有効利用率などは一緒でございます。事業者の責務の達成については、両案とも同じでございます。表の下の方に移りまして、以上のことから、評価の指標としたコンクリート塊等の再資源化率99%以上を達成すること、循環型社会形成推進基本法等に定める事業者の

責務に示される再資源化・再利用の推進等による廃棄物の減量の方針と合致することを満足しているとしております。こちらは両案ともほぼ同じ、またはほとんど差がないという評価をしてございます。

471ページ、今度は環境配慮目標の達成の程度でございませう。

71ページ、先ほど地形・地質でお話したように「東京都環境基本計画」から引用した指針でございませう。廃棄物につきましては、一番下の段になります。こちらにつきましては、まず、共通事項から、建設工事における廃棄物の発生をできる限り抑え、資源ロスの低減を図ります。また、再生資材の活用に配慮します。建設時の副産物については、徹底的に分別し、可能な限り再利用を進めます。再資源化施設に搬出する場合や処分の場合は適正に処理します。これを設定してございませう。

471ページにお戻りいただければと思ひます。まず、標準区間の配慮達成の程度でございませうけれども、資源ロスの低減等につきましては、計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行う等、また、再生品の優先した利用に努めますとしてございませう。有効利用率の目標を99%以上としまして、公共事業における建設発生土の利用を調整して、工事間利用に努めますとしてございませう。次に、徹底的に分別して可能な限り再利用をするにつきましては、木くず等の再資源化率の目標を99%以上としまして、再生品化に努めます。また、再生品の優先した利用に努めるとしてございませう。建設発生土の有効利用率の目標を99%以上としまして、工事間利用に努めますとしてございませう。次に、処分の場合は適正に処理につきましては、建設廃棄物につきましては、許可を得た業者に委託して、適正に処理・処分を行いますとしてございませう。有効利用が困難な建設発生土が発生した場合は、受け入れ先の受け入れ基準を確認し、発生土処分場に搬出いたしませうとしてございませう。次に、鶴牧区間の環境配慮目標の達成の程度でございませうけれども、資源ロス等につきましては、鶴牧A案におきましては、建設発生土の発生量はB案に比べて約1万2,390m<sup>3</sup>多くなるとしてございませう。鶴牧B案におきましては、建設発生土の発生量は鶴牧A案に比べて約1万2,390m<sup>3</sup>少なくなるとしてございませう。事業者の計画案の評価については、B案のほうが優れているとしてございませう。次に、可能な限り再利用等を行うものと適正処理等につきましては、標準区間と同様に、A案、B案の差がないという形になってございませう。

472ページ、次に、諏訪・永山区間の環境配慮目標の達成の程度でございませう。資源ロスを低減させる等につきましては、諏訪永山B案の建設発生土の発生量はB案に比べ約8

万9,200m<sup>3</sup>多くなりますとしてございまして、B案は逆にA案より約8万9,200m<sup>3</sup>が少なくなるとしておりまして、B案のほうが優れた計画となっていると評価してございます。次に、可能な限り再利用と適正に処理するにつきましては、標準区間と同様の内容でございまして、かつ、A案、B案に差はないとしてございます。

本日の資料の2ページをお開きください。資料1-2が、廃棄物の審議資料でございます。資料の中段を見ていただければと思います。都民等の主な意見と関係市長等の意見は、廃棄物についてはございませんでした。

これらを踏まえまして、項目担当の谷川委員に御検討いただきました意見、3ページの意見を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、撤去路盤やガードレール等の鉄製金属について、再利用又は再資源化に努めるとしているが、その排出量等が示されていない。しかし、本事業は、延長約5.5kmの道路の改築をするものであり、相当量が発生すると考えられることから、排出量、再利用・再資源化量等についても予測・評価することとございます。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して。

こちらの意見でございますけれども、グレーの配慮書の467ページ、環境保全のための措置でございますけれども、こちらのページの下の方、予測に反映しなかった措置を3つほど書かれておりますけれども、2つ目と3つ目が先生の御指摘していることなのですけれども、舗装路盤材等については、撤去路盤の再利用やリサイクル材の使用に努めます、ガードレール等の鉄製金属については、再利用または再資源化に努めますとしておりまして、左のページを見ていただくと、こちらの2つについては予測をしていないという状況でございます。この事業を実際に行うのが東京都でございますけれども、長年道路の工事を行っているわけでございますので、十分こういうガードレールや路盤材についての処理・処分、あるいは再資源化も実績をお持ちだと思いますので、こちらの道路は延長が5.5kmと長いこととございますので、ここから発生する路盤であるとか、ガードレール等の金属等についても予測・評価を行っていただきたいということが趣旨でございます。

以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

本日は、谷川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、コメント等は届いておりますでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 谷川先生からコメントをいただいております、特例環境配慮書の資料編を見ていただきたいのですが、138ページ、こちらの建設発生土の算定根拠ということで、具体的な掘削量、盛土量、残土量等が記されてございますけれども、さらに137ページだと伐採樹木、その隣、136ページはコンクリート塊になりますけれども、この2つを見ていただくと分かるように、こちらにはもともと結果として出たデータの算定式が出てございます。建設発生土については、具体的な算定式を書くのは、ここはアップダウンが激しいところでございますので、なかなか難しいとは思いますが、こういう算定の式は難しいとは思いますが、この138ページの表に至る考え方、算出の考え方について、より丁寧に記述していただきたいというコメントをいただいております。

以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

コメントを紹介していただきました。

それでは、委員の皆様方から御質問等がございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

よろしいですか。

それでは、特に御意見がないようでございますので、廃棄物につきましては、指摘の趣旨を答申案に入れることといたします。ありがとうございました。

次に移りますが、「（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、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、日本橋一丁目中地区につきましては、お手元のクリーム色の評価書案をご覧くださいと思います。

大気汚染につきましては、41ページで御説明させていただきます。大気汚染についての現況調査でございますけれども、この表にございます調査事項でございます。大気質の状況のうち二酸化窒素と浮遊粒子状物質、発生源の状況など、7項目でございます。

44ページ、既存資料調査の大気汚染常時監視測定局と東京管区气象台の位置でございます。この図の中の●は一般環境大気測定局（一般局）を示しております、◎につきましては東京管区气象台の位置でございます。

45ページ、図につきましては、大気質、気象、自動車交通量の現地調査地点でございます。

まず、■につきましては、一般環境大気質調査地点で、公定法と簡易法でやっておりますけれども、こちらはコレド日本橋アネックスの屋上でやっております、Aと書かれているところでございます。次に、●でございますけれども、こちらは沿道環境大気質調査地点で、簡易法で行っておりますけれども、No. 1～No. 11まで11地点で調査を行っております。次に、□でございますけれども、こちらは気象調査地点といたしまして、第二江戸橋ビルの屋上にて行っております。黒い長細い棒につきましては、自動車交通量調査地点ということで、こちらもNo. 1～No. 11の11地点で調査を行っております。

49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、大気質の測定結果（平成27年度）になりますけれども、下の表7.1-9に示すとおり、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに全ての測定局で環境基準を達成しております。年平均値の経年変化（平成23年度～平成27年度）につきましては、表7.1-10に示すとおり、全ての物質で横ばい傾向から減少傾向を示しているところがございます。

51ページ、現地調査の結果でございます。大気質の調査結果は、下の表7.1-11（1）、52ページの（2）、53ページの図7.1-5に示すとおりでございます。まず、地点Aの公定法における一般環境大気質の二酸化窒素の季節別の期間平均値は0.015ppm～0.032ppm、四季平均値は0.024ppm、浮遊粒子状物質の季節別の期間平均値は0.014mg/m<sup>3</sup>～0.029mg/m<sup>3</sup>、四季平均値は0.020mg/m<sup>3</sup>でございます。また、地点Aの公定法における一般環境大気質の調査結果と計画地周辺の一般局の調査結果の季節変動は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに類似しておりまして、おおむね同様の調査結果でございます。次に、No. 1～No. 6、No. 8、No. 10の簡易法における沿道環境大気質の二酸化窒素の季節別の期間平均値でございますけれども、数字につきましては、52ページでございます。期間平均値は0.013ppm～0.044ppmで、四季平均値の0.022ppm～0.035ppmでございます。なお、沿道環境大気質につきましては、予測地点とした工事用車両または関連車両の走行ルート上の8地点について、52ページについては、整理をして示させていただいております。その他の地点は、現地調査をいたしましたけれども、予測等に使わないということで、資料編に詳細なデータを載せさせていただいております。

63ページ、予測でございます。予測事項は、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、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。工事の完了後は、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、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、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、工事の施行中につきましては、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の予測は、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量が最大となる1年間としておりまして、それにつきましては、工事開始34カ月日から45カ月目の1年間としてございます。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中における濃度の予測につきましては、工事用車両の走行台数が最大となる時点（工事開始34カ月目）としてございます。工事の完了後につきましては、施設の供用が定常状態に達した時点で平成37年度としてございます。

65ページ、こちらの図が工事用車両の走行に伴う大気質の予測地点でございます。黒い縦長の棒のところが大気質予測地点でございます。No. 1、No. 3～No. 6、No. 8、No. 10の地点でございます。現地調査地点と同じ地点でございます。

66ページ、こちらの図は、関連車両の走行に伴う大気質予測地点でございます。A街区、B街区のルートに関係する予測地点としてございます。

67ページ、関連車両の走行に伴う大気質の予測地点のC街区、要は高層棟が建つほうでございますけれども、こちらの搬入ルートに伴う大気質の予測地点としてございます。基本的には同じ地点にしてございますけれども、ルートが微妙に変わってございます。

84ページ、こちらが地下駐車場と熱源の排気口の位置でございます。上の図の●は地下駐車場の排気口でございます。3カ所がございます。高さ的には、G. L. +3. 5mで設定されてございます。■が熱源排気口の位置でございます。こちら3カ所もございます。G. L. +286. 4mの高さとなっております。予測結果につきましては、評価とあわせて説明させていただきます。

99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において、建設機械に対する措置につきましては、第二次排出ガス対策型建設機械を採用するなどでございます。工事用車両に対する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、影響の低減を図るでございます。予測に反映しなかった措置でございますけれども、建設機械に対する措置は、建設機械の集中稼働を行わないよう工事工程の平準化に努めるとともに、第三次排出ガス対策型建設機会等の採用に努める。工事現場内では、必要に応じて散水の実施、粉じん飛散防止用のシートを使用するなど、建設機械による粉じん飛散防止をするなどでございます。

100ページ、工事用車両に対する措置でございますが、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。適切な車両運行管理によりまして、工事用車両の集中化を避けるように努めるでございます。工事の完了後の予測に反映しなかった措置でございますけれども、関連車両に対する措置といたしまして、駐車場内のアイドリングストップを周知するため、駐車場内にアイドリングストップの看板等を設置するでございます。

101ページ、評価でございます。評価の指標は、二酸化窒素については二酸化窒素に係る環境基準、浮遊粒子状物質については大気汚染に係る環境基準としております。

102ページ、評価の結果でございます。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中における濃度でございます。評価の結果は、下の表に示すとおりでございます。

90ページ、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果でございます。★のところが最大着地濃度出現地点でございます。計画地の北側の区道に出現してございます。濃度は0.02202ppmでございます。この濃度にバックグラウンド濃度0.023ppmを加えますと、将来濃度は0.04502ppmとなります。

102ページ、上のアのところを引き続き説明させていただきますと、二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.070ppmでございます。環境基準値(0.06ppm)を上回ってございます。また、建設機械の稼働に伴う寄与率は48.9%となっております。

91ページ、建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の予測結果でございます。こちら、★のところが最大着地濃度出現地点でございますけれども、二酸化窒素と同様に北側の区道のところに出現しております。濃度につきましては、0.00442mg/m<sup>3</sup>でございます。これにバックグラウンド濃度0.020mg/m<sup>3</sup>を加えますと、将来濃度は0.02442mg/m<sup>3</sup>となります。

102ページ、アの文章の真ん中あたり、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、0.056mg/m<sup>3</sup>でございます。環境基準値を下回ってございます。また、建設機械の稼働に伴う寄与率は18.1%でございます。この工事に当たりましては、工事の施行中は、建設機械の稼働による寄与率を極力少なくするために、建設機械の集中稼働を行わないよう工事工程の平準化に努めるとともに、第三次排出ガス対策型建設機械等の採用に努めるとしてございます。以上のことから、建設機械の稼働による寄与率が大きいけれども、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大気質への影響は低減されると考えてございます。

103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、下の表に示すとおりでございます。二酸化窒素の日平均値の

年間98%値は、0.045ppm～0.049ppmでございまして、環境基準値を下回ってございます。また、工事用車両の走行に伴う寄与率は0.1%未満～0.3%でございます。次に、下の表に移っていただきまして、粒子状物質の日平均値の2%除外値は0.049mg/m<sup>3</sup>でございまして、環境基準値を下回ってございます。また、工事用車両の走行に伴う寄与率は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伴う大気質への影響は小さいと考えております。

104ページ、今度は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けれども、評価の結果はこのページの2つの表に示しているとおりでございます。まず、上の表が二酸化窒素の日平均値の年間98%値でございますけれども、0.044ppm～0.049ppmでございまして、環境基準値を下回ってございます。関連車両の走行に伴う寄与率も0.1%未満～0.5%でございます。浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は0.049mg/m<sup>3</sup>でございまして、こちらも環境基準値を下回ってございます。関連車両の走行に伴う寄与率は0.1%未満でございます。以上のことから、関連車両の走行に伴う大気質への影響は小さいと考えてございます。

105ページ、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。評価の結果は、下の2つの表に示すとおりでございます。

95ページ、地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素の予測結果をお示しさせていただいております。上の図の●につきましては、地下駐車場の排気口でございます。★が、最大着地濃度出現地点でございまして、計画地の東側の敷地境界となりますけれども、濃度は0.002127ppmでございます。これにバックグラウンド濃度の0.023ppmを加えますと、0.025127ppmとなっております。

96ページ、今度は浮遊粒子状物質の予測結果でございます。★が最大着地濃度出現地点でございまして、二酸化窒素と同じところに出ております。濃度は、0.000014mg/m<sup>3</sup>でございまして、バックグラウンド濃度の0.020mg/m<sup>3</sup>を加えましても、0.020014mg/m<sup>3</sup>となっております。

105ページ、二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、こちらの表にあるとおり、0.048ppmであり、環境基準値を下回ってございます。駐車場の供用に伴う寄与率も8.5%となっております。浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は0.048mg/m<sup>3</sup>でございまして、こちらも環境基準値を下回ってございます。地下駐車場の供用に伴う寄与率は、0.1%でございます。なお、駐車場内にはアイドリングストップの看板等を設置するなど、アイドリングストップの周知を図ることとしておりまして、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は環境基準値を下

回り、さらに、今、説明した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、地下駐車場の供用に伴う大気質への影響は、より一層低減されると考えてございます。

106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でございます。評価の結果は、このページでございます表のとおりでございます。

98ページ、こちらも図にあらわしております。こちらが熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果でございますけれども、かなり広範囲に入っておりまして、★が最大着地濃度出現地点でございます。計画地の北北西側に約1.4kmの地点に出現するとしてございまして、濃度は0.000011ppmでございます。さらにこれにバックグラウンドの0.023ppmを加えますと、0.023011ppmとなるとしてございます。

106ページ、二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.045ppmでございます。環境基準値を下回ってございます。熱源施設の稼働に伴う寄与率も0.1%未満でございます。以上のことから、熱源施設の稼働に伴う大気質への影響は小さいと考えてございます。

本日の資料の4ページ、資料2-1となりまして、大気汚染の審議資料でございます。中段より下をご覧ください。都民の主な意見は、ございませんでした。参考に、本案件の都民意見につきましては、全体でも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、関係区長の意見は、中央区長と千代田区長の2区からいただいております。中央区長の御意見ですが、工事の施行中、建設機械の稼働に伴い二酸化窒素濃度が環境基準値を上回っていることから、次の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。こちらの意見につきましては、事業者は、今後、詳細な施工計画を作成する中で、工事工程の平準化をするとともに、最新の排ガス対策型建機の使用やアイドリングストップの徹底を行っていくとしております。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しております。こちらにつきましても、最新の規制適合車の使用に努めるとともに、アイドリングストップ等の徹底を行っていくと事業者は見解書で述べております。

これらの意見を踏まえまして、項目担当の森川委員に検討いただきました意見につきまし

ては、6ページになります。読み上げさせていただきます。意見、建設機械の稼働に伴う大気汚染の評価において、最大着地濃度出現地点では、二酸化窒素は本事業による寄与率が高い上に環境基準も超えていることから、環境保全のための措置を徹底すること、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。

こちらの意見につきましては、評価書の102ページ、2つの表がございますけれども、上の表、先ほども説明しましたけれども、日平均値の年間98%値が0.070ppmということで、環境基準値を上回っている。寄与率も48.9%と高目の数字が出てございます。こういう形の数字が出ているということで、今回意見をつけさせていただきますして、環境保全のための措置を徹底す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 説明をありがとうございました。

それでは、御担当の森川委員、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 特にはございません。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方から御質問等がございましたら、お願いいたしたいと思えます。いかがでしょうか。

義江委員、お願いします。

○義江委員 69ページなのですが、上から7行目、改行してあるところですが、「以下に、ブルーム式及びパフ式を採用した理由を示す」とありまして、その下にいろいろ理由が書いてあるのですが、ここを要約すると、「既往の研究事例」というパラグラフが下にありますがけれども、そのパラグラフの下から3行目あたりですかね。「この結果、解析解モデルでは」と書いてあります。この解析解モデルがブルーム式及びパフ式だと思うのですがけれども、このブルーム式及びパフ式では、建物の風下における濃度の空間分布を正確に予測することは難しいが、地表ピーク濃度に関しては建物近傍を除き、数値流体力学モデルとほぼ同等の精度で予測することができるということは、建物近傍は正確には予測することができないということなのですね。その下のパラグラフでも、「また、同研究事例では」というパラグラフの上から3行目あたりですがけれども、建物高さの2倍から8倍となるまでの間の解析モデルによる濃度は、流体力学モデルによる濃度の0.8倍～1.3倍程度の範囲、つまり、2倍とか8倍とか離れば結構流体解析モデルと合うのですがけれども、これも暗に近くは合わないということを示しているのですね。

それで、評価の対象となる地点がどうなっているかという、90ページ、91ページは建物のごく近傍ですね。95ページ、96ページも建物のごく近傍の地点ですね。この最大着地濃度が出ている点です。だから、69ページに採用した理由が書いてあるのですけれども、これは無理があるかなという感じがします。むしろ書かないほうがいいのではないかと私は思いました。

以上です。

○町田部会長 事務局、いかがですか。69ページは難解な書き方をしておりますけれども。

○池田アセスメント担当課長 先生の御指摘のような評価結果等を踏まえると、難解な解説、書いていることと矛盾しているような話ということなので、評価書の作成に当たっては、この書きぶりの見直しをさせていただいて表示するような形で検討したいと思います。

○義江委員 かといって、風洞実験とか数値解析モデルでやるとなると、またこれはすごく時間がかかって大変になるのです。

○池田アセスメント担当課長 大気は恐らくそういうことではないと。風環境はやりませんが、こちらはそれを回したりはしないと思います。

○町田部会長 よろしいですか。

○義江委員 ちょっとこの式を採用した理由になっていないと思いましたので、指摘させていただきました。

○池田アセスメント担当課長 その辺を分かりやすく、あるいは見直させていただきます。

○町田部会長 御指摘をありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

齋藤委員、お願いします。

○齋藤委員 非常に細かい話で申し訳ないのですけれども、例えば、89ページのところに寄与率の計算があるのですけれども、私は不勉強でこういう環境影響評価のときの数値の扱いとかはよく理解していないのですけれども、寄与率を計算するとこんなところなのだなと。これは、バックグラウンド濃度は少なくとも測定値から有効数字を2桁になっているものを、こういう寄与率を計算するためにこういうことをやっているのですけれども、寄与率の値ぐらひは、最後は少なくとも2桁にしておかないと、そもそも足し算をしたときに、小さいところは多分意味を持たないだろうと思うのだけれども、そういうところはどこまでこういう世界で気をつけるべきなのか分からないのですけれども、ちょっと気になりましたということです。

○池田アセスメント担当課長 それは、将来濃度のところの桁数が多過ぎるのではないかという意味ですか。

○齋藤委員 こういう計算をしますということだと端数分は入れないといけないのかなとも思うのですが、そもそもそこには多分意味がないですね。バックグラウンド濃度が0.023なので、足し算してもその下には全く意味がないので、さらに寄与率は3桁になっていますよね。もともと2桁しかないのに、3桁になっているとか、そういう非常に細かいところが気になりましたという意味です。

○池田アセスメント担当課長 だんだんそういうものが低くなってきてしまったので、恐らく細かい数字を入れるようになってきているのだと思います。

○齋藤委員 そうだとは思いますが。そういうことを問題にすべきなのかどうかよく分からないのですが、数値を見ていると気になりましたということです。

○町田部会長 ありがとうございます。

何かコメントはありますか。

○森川委員 法律のほうだと、このppmとか $\text{mg}/\text{m}^3$ が単位になっているのですが、実際に大気のほうでやるときは、ppbとか $\mu\text{g}/\text{m}^3$ などで扱うことが多くて、そうすると、桁というか、小数点以下のずらずらというものが見えない。確かにちょっと将来のところは少し長いですが、ここはあってもなくてもという感じではありますね。

○町田部会長 ほかにいかがでしょうか。

事務局、ございますか。

○池田アセスメント担当課長 今の齋藤先生の御意見についても、今後、いろいろな意味で検討はさせていただいて、今回のこれで何かを見直すとか、そういうことではなくて、今の桁数の関係は検討させていただきたいと思います。

○町田部会長 御意見をありがとうございました。

それでは、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、史跡・文化財について、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 同じクリーム色の評価書の229ページをお開きください。史跡・文化財について御説明を差し上げます。現況調査の調査事項につきましては、文化財等の状況、埋蔵文化財包蔵地の状況等につきまして、3項目としてございます。

231ページ、こちらが史跡・文化財及び埋蔵文化財位置図でございます。こちらを見ながら

説明させていただきます。まず、文化財等の状況でございますけれども、計画地及びその近隣の指定・登録文化財につきましては、230ページの上の表になりますけれども、まず、計画地北側にイがございます。皆さん御存じの日本橋が国指定の重要文化財としてございます。周辺に、この計画地南側にロと書いた場所がありますけれども、これは一番下のほうです。こちらは、国指定の重要文化財の建物として、高島屋東京店がございます。次に、計画地内でございますけれども、ハと書かれた東京都指定旧跡で名水白木屋の井戸（石碑、銘板）がございます。井戸は既に焼失しておりまして、石碑は平成16年に日本橋一丁目交差点角から移設再現したものでございます。次に、埋蔵文化財の包蔵地の状況でございます。計画地及びその周辺の埋蔵文化財包蔵地の一覧は、230ページの下の表にございますとおりでございます。計画地内に、まず、3の日本橋一丁目遺跡がございます。この日本橋一丁目遺跡につきましては、平成12年12月から平成13年7月にかけて発掘調査が行われてございます。

233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、計画地内の文化財の現状変更の程度及び周辺地域の文化財の損傷等の程度、埋蔵文化財包蔵地の改変の程度、工事の完了後につきましては文化財の周辺の環境の変化の程度としてございます。

235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でございますけれども、計画地内の都指定旧跡「名水白木屋の井戸」の石碑及び銘板等は東京都教育委員会の許可及び指示を受けて、計画地内の適切な場所に移設する等の措置を適切に行う。本事業の工事により文化財の保存に影響を及ぼす行為をしようとするときは、「東京都文化財保護条例」、「中央区文化財保護条例」に基づき適切な対応を図るなどとしてございます。予測に反映しなかった措置でございますけれども、住民からの問い合わせに対して、相談受付の窓口を設置し、迅速かつ適切な対応を行うとございます。

236ページ、評価でございます。評価の指標は、文化財等の保存及び管理に支障が生じないこととして、関係法令等に定める現状変更の制限及び発掘等に関する規定を遵守することとしております。評価の結果でございます。工事の施行中の計画地内の文化財の現状変更の程度及び周辺地域の文化財の損傷等の程度につきましては、都指定旧跡「名水白木屋の井戸」の石碑及び銘板等につきましては、東京都教育委員会の許可及び指示を受けて、計画地内の適切な場所に移設する等の措置を行うとしてございます。国指定重要文化財の「日本橋」につきましては、本事業の工事の影響が及ぶことがないように施工するとしております。以上のことから、本事業の実施により、周辺地域の文化財の保存及び管理に支障は生じないことと考えてございます。埋蔵文化財包蔵地の改変の程度につきましては、周知の埋蔵文化財包

蔵地が存在しておりますけれども、既に調査済みであること、周知の埋蔵文化財包蔵地に該当しない範囲については、東京都教育委員会等との協議に基づきまして、適切な対応を図ることとしております。工事の施行中に新たな埋蔵文化財等を確認した場合には、適切な対応を図るとしてございます。以上のことから、本事業の実施により、埋蔵文化財包蔵地の保存及び管理に支障が生じないと考えてございます。工事の完了後ですが、「文化財の周辺環境の変化の程度」につきましては、日本橋川沿いのエリアの拠点にふさわしい都市再生を行うものでございまして、国指定重要文化財の「日本橋」、東京都指定旧跡「名水白木屋の井戸」の石碑等について、文化財等の価値や保存・管理に影響を与えるような要因はなく、文化財等の周辺環境の変化はないと考えてございます。

本日の資料の7ページ、資料2-2、史跡・文化財の審議資料でございます。中段から下のほうをご覧ください。都民の主な意見はございませんでした。関係区長の意見は、8ページの別紙1のとおりでございます。

8ページ、関係区長の意見は中央区長のみでございます。中央区長の意見は、本開発事業のA地区に立地する「日本橋野村ビル旧館」は、本区の歴史的・文化的価値の高い建築物であり、平成29年9月15日付けで所有者から中央区指定有形文化財の指定に同意する文書が中央区教育委員会宛に提出され、平成29年度の中央区文化財保護審議会に対しては中央区指定有形文化財への諮問を行う予定である。これらを鑑み、当該事業においては、中央区教育委員会と適切に協議を行い、審議会における審議事項及び答申内容を鑑みた工事及び工事完了後の保存・活用に係る適切な環境保全のための措置を講じることでございます。

こちらにつきましては、評価書案の10ページが現況図でございまして、中央の黒い線で囲まれたところが計画地でございます。その一番北側、日本橋野村ビル旧館がございまして、こちらにつきましては、今回の計画で耐震の工事と、それが終わった後に保存をしていくという形で残していく形になってございます。こちらにつきましては、中央区の意見にございまして、文化財保護審議会において、指定有形文化財として審議される予定でございます。審議会の審議事項と答申内容に照らした対応を求めているものでございまして、これに対しまして、事業者は歴史的・文化財価値を踏まえた保存と活用について計画を検討しまして、工事や工事後の保存等につきましては、審議会の答申内容等に鑑み、対応を行っていくとしてございます。

これらの意見等を踏まえまして、項目担当の寺島委員に検討していただきました意見は、9ページのとおりでございます。読み上げさせていただきます。意見、計画地内に存在する「日

本橋野村ビル旧館」は、現在、中央区において指定有形文化財に関する手続が進められていることから、工事や保存・活用に当たっては、中央区教育委員会と事前に協議を行うとともに、「日本橋野村ビル旧館」の現状変更の程度について予測・評価すること、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。こちらの意見につきましては、「日本橋野村ビル旧館」につきまして、予測・評価をしておりません。現在、中央区の指定有形文化財に関する手続が進められておりますので、今回、予測・評価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 説明ありがとうございました。

それでは、御担当の寺島委員、補足することがございましたらお願いいたします。

○寺島委員 このとおりにやっていただければ、特に問題はないと思います。中央区長の意見としても、野村ビルは非常に中央区の大事な施設として保存するというところでございます。結構かと思います。

埋蔵文化財についても、これは案の文面を見ますと、既に東京都あるいは中央区と協議されているようですので、適切な対応をしていただけるものと思いますので、そのように適切に処理していただきたい。

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、委員の皆様方から御質問がございましたら、お願いいたします。

よろしいでしょうか。

特に御意見がないようですので、史跡・文化財につきましては、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これで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、10ページをお開きいただけますでしょうか。資料2-3でございます。読み上げさせていただきます。

「（仮称）日本橋一丁目中地区再開発計画」に係る環境影響書案について（案）

## 第1 審議経過

本審議会では、平成29年9月22日に「（仮称）日本橋一丁目中地区再開発計画」環境

影響評価書案（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、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。

## 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。

大気汚染と史跡・文化財につきましては、本日の項目のため、省略をさせていただきます。

### 【風環境】

環境保全のための措置として、計画建築物の形状の工夫や、防風植栽等の配置を行うとしているが、建設後（対策後）の風環境評価が2領域悪化する地点があり、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。

以上でございます。

付表でございますけれども、ちょっと間違いがありましたので、ここで修正をさせていただきます。

12ページをお開きください。付表の上の審議経過でございますけれども、区分を見ていただいて、部会が真ん中に3つ並んでおりまして、きょうの日付が間違っておりました。済みません。平成30年3月20日となっておりますけれども、23日の間違いです。訂正させていただきます。

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。

総括審議資料をお読み上げいただきましたけれども、御質問等がございましたら、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すので、ただいま説明をした内容で、次回の総会で報告をさせていただきます。ありがとうございます。

それでは、次の件に移ります。

次は、「（仮称）虎ノ門一・二丁目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、騒音・振動について事務局から説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 分かりました。

それでは、今度は水色の環境影響評価書案を使いますので、こちらに沿って御説明を差し上げます。

この虎ノ門の評価書案、109ページをご覧ください。騒音・振動でございます。まず、現況調査です。調査事項なのですけれども、今回、表7.2-1にございますとおり、騒音・振動の状況、土地利用の状況、発生源の状況、自動車交通量等の状況、地盤及び地形の状況、法令による基準等となっております。調査地域は、環境影響要因及び周辺の土地利用や道路網を考慮した範囲としてございます。調査方法です。騒音・振動の状況ですが、既存資料調査と現地調査の双方の方法によってございます。まず、既存資料調査です。

111ページ、こちらは、道路交通騒音振動調査報告書に記載してある計画地周辺の主要幹線道路沿いに位置する調査地点でございます。これらの調査結果を整理してございます。

112ページ、現地調査でございます。

113ページ、現地の調査地点でございますが、この計画地内の1地点、No. Aにおいて、一般環境の騒音・振動、計画地周辺の道路沿道、No. 1～No. 5において道路交通の騒音・振動及び地盤卓越振動数の調査を実施しております。

68ページ、工事用車両の走行ルートが書いてございます。こちらのこういう走行ルートを踏まえまして、No. 1～No. 5の調査地点を設定してございます。

112ページ、調査地点につきまして、先ほどのNo. 1～No. 5の道路については、全て密粒舗装となっております。その次に、調査期間については、平日及び休日の下記に示すような連続24時間を実施しております。測定方法ですが、騒音に係る環境基準について、JISに準拠した等価騒音レベル、 $L_{Aeq}$ を測定してございます。測定高さは、地上1.2mとしてございます。振動につきましては、「振動規制法施行規則」、JIS Z 8735に準拠し、振動レベル ( $L_{10}$ ) を測定してございます。

114ページ、既存資料の調査でございますが、土地利用の状況から法令による基準等につきましては、既存資料の収集、整理、解析を行ってございます。

115ページ、調査結果でございます。まず、騒音・振動の状況の騒音の状況でございます。

116ページ、道路交通騒音の既存資料調査の結果でございます。先ほど111ページでお示しました調査地点の既存資料の調査結果なのですが、No. 3、No. 6、No. 8、No. 10、No. 12～No. 18

につきましては、昼夜においてそれぞれ環境基準を達成してございます。一部超過をしてございますが、多くの地点で環境基準を達成している状況でございます。

117ページ、こちらは現地調査の結果でございます。下の表7.2-5にございますとおり、環境騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) ですが、平日の昼間が58dB、夜間が51dB、休日の昼間が53dB、夜間が52dBで、環境基準を達成している状況でございます。道路交通騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) の調査結果は、No.1~No.5、全ての地点において、昼夜とも環境基準を達成してございます。

118ページ、振動の状況でございます。こちらにつきましては、先ほどの111ページのうちNo.1~No.9の地点において振動の調査をしておるのですが、No.1~No.9、全ての地点において、昼夜とも規制基準値を達成している状況です。

119ページ、今度は振動における現地調査でございます。表7.2-7をご覧くださいますと、こちらに関しましても、道路交通振動レベル ( $L_{10}$ ) の調査結果につきましては、No.1~No.5、全ての地点において、昼夜とも規制基準を下回っている状況でございます。

120ページ、ここの自動車交通量等の状況でございます。

63ページ、こちらは自動車交通量等の状況でございます。

45ページ、いわゆる既存資料調査での自動車交通量の状況でございますが、こちらは計画地の間を南北に縦断する「国道1号(桜田通り)」と書いてあるT-4の交通量は平日で1万7,700台ということで、黒い線で囲われた計画地の東側を南北に通る主要地方道白山祝田町線、T-5の交通量は、平日で1万5,000台、12時間ごとでございます。計画地の北側を東西に走る特例都道外濠環状線T-3なのですけれども、こちらは平日で約2万7,700台、12時間当たりですが、そういう状況でございます。平成6年度から22年度の交通量の変化につきましては、この16年の傾向なのですけれども、大体T-3、T-5、T-6、T-7というものがほぼ横ばいということで、T-4につきましては、減少傾向という状況でございます。

65ページ、現地調査の交通量調査でございます。表7.1-15で、平日及び休日の交通量が記載されています。平日は、特別区道 (No.1~No.5) の交通量が1日当たり約1,000台~7,100台でございますが、大型車混入率が約6%~10%、休日については、約410台~2,700台と少なくなっておりまして、大型車混入率は約3%~7%という状況でございます。

120ページ、法令による基準等ですが、騒音に関しては、「環境基本法」に基づく騒音に係る環境基準あるいは「騒音規制法」に基づく特定建設作業に係る騒音の規制基準、あと「環境確保条例」に基づく騒音の勧告基準がございます。振動につきましても、「環境確保条例」に基づく規制基準、「振動規制法」に基づく規制基準、あるいは「環境確保条例」に基づく

指定建設作業に適用する振動の勧告基準がございます。

127ページ、予測でございます。まず、予測事項でございます。供用開始後の関連車両の走行に伴う道路交通騒音・振動については、本事業の関連車両が主に小型車だと想定されますので、道路交通騒音・振動への寄与は少ないと考えられるため、予測は行わないとしてございます。まず、工事の施行中につきましては、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動、また、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音及び振動となっております。予測の対象時点です。まず、工事の施行中につきましては、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動、それぞれが最大になると予想される時点といたしまして、騒音については工事着工後9カ月目及び22カ月目、振動については工事着工後14カ月目と設定してございます。次に、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。工事用車両の走行台数が最大となると予想される時点として、工事着工後21カ月目と設定してございます。

128ページ、予測地域（予測地点）でございます。今回の工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動の予測地点です。

129ページ、こちらにありますとおり、No.1～No.5となっております。建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測範囲は敷地境界から200m、建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測範囲は敷地境界から100m程度としてございます。予測の高さは、騒音に関しては地上1.2m、振動に関しては地表面としております。

130ページ、予測方法です。こちらにつきましては、省略いたします。この予測式のところ。上から5行目、予測結果の表示方法は、コンター図及び最大騒音レベル地点を示す方法による予測をしております。

131ページ、予測条件でございます。建設機械の種類・台数及び基準点における騒音レベルですけれども、それぞれ工事着工後の9カ月目、解体工事における騒音レベルが表7.2-16(1)に示すとおりでございます。工事着工後22カ月目の騒音レベルは、表7.2-16(2)で、下の表となっております。次に、音源の設定でございます。

132ページ、133ページ、今回の建設機械の稼働位置について設定しております。建設施工計画に基づきまして、建設機械の稼働に伴い、発生することが最も多くなる時期を想定して配置しております。これらの建設機械は全て同時に稼働する可能性は低いのですが、周辺の影響が大きくなる場合を想定し、予測では全ての機械が同時に稼働した場合を想定しております。仮囲いの高さは3mとし、仮囲いの回折に伴う減衰も考慮してございます。

134ページ、建設機械の稼働に伴う建設作業振動ですけれども、こちらの予測式にあります

とおり、予測結果の表示方法、こちらにもコンター図及び最大振動レベル地点を示す方法をとってございます。

135ページ、こちらは建設機械の稼働に伴う建設作業振動における振動レベルでございます。表7.2-17に示しますとおり、工事着工後14カ月目において、稼働する建設機械及び基準点における振動レベルをそれぞれ表示してございます。発生源ですが、こちらにも先ほどの騒音と同じように、建設機械の稼働に伴い発生する振動が最も大きくなる時期を想定して配置してございます。

136ページ、こちらにつきましても、先ほどの騒音と同じように、全てこの建設機械が同時に稼働する可能性は低いのですが、周辺への影響が大きくなる場合を想定して、全ての機械が同時に稼働した場合を想定してございます。

137ページ、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音ですが、予測条件をご覧ください。工事の施行中における将来交通量及び道路条件です。

76ページ、予測条件を示されております。工事の施行中の将来交通量として、工事用車両台数が最大となる工事着工後21カ月目の台数が1年間続くものとして設定し、一日当たりの工事用車両台数を算出してございます。将来交通量につきましては、この表7.1-21のとおりでございます。その下にあります道路条件につきましては、全てNo.1～No.5につきましては、道路構造は平坦というところでございます。

137ページ、予測条件の音源位置でございます。音源位置は、車道の中心、高さ0m、走行速度につきましては、規制速度である時速30kmまたは時速40kmとしてございます。

139ページ、工事用車両の走行に伴う道路交通振動につきましては、国総研などによる道路環境影響評価の技術手法による予測式を用いてございます。予測条件につきましては、先ほどの工事用車両の騒音の予測と同様となっております。

140ページ、予測結果となりますが、こちらは評価とあわせて御説明させていただきます。

146ページ、環境保全のための措置でございます。まず、工事の施行中でございますが、予測に反映した措置として、建設機械に関する保全のための措置として、低騒音型建設機械を採用する、あるいは、3mの仮囲いを設置するとなっております。また、工事用車両に関する保全のための措置としては、規制速度を遵守するとしてございます。次に、予測に反映しなかった措置としては、建設機械に関する保全のための措置としては、集中稼働を行わないよう工事工程の平準化及び建設機械の効率的稼働に努めるとしてございます。あとは、建設機械のアイドリングストップを厳守すること、あるいは、作業時間及び作業手順は、周辺に

著しい影響を及ぼさないよう、事前に作業計画を十分検討するとしてございます。また、解体工事に当たっては、防音シートなどの使用により、騒音の低減に努めるなどとしてございます。また、工事用車両に関する保全のための措置としては、低公害型の車両を極力採用し、良質な燃料を使用して、不要なアイドリングの防止を徹底する。資材の搬入に際しては、走行ルートの限定、安全走行などにより、騒音及び振動の低減に努めるなどとなっております。

147ページ、これらを踏まえまして評価でございます。まず、工事の施行中、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音でございます。こちらは、評価の指標としては、「環境確保条例」に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準としてございます。こちらにつきまして、予測の結果とあわせて説明いたしますので、141ページをご覧ください。

141ページ、騒音の予測結果のコンター図でございます。こちらは、工事着手後9カ月目における解体工事における建設機械の作業騒音のコンター図です。予測では、レベル最大地点は敷地のA-1街区が一番大きいところですね。A-3街区がこのA-1街区の左にある敷地ですが、このA-1とA-3街区の敷地境界付近にあります $L_{A5}$ が70dBとなりまして、評価の指標とした勧告基準80dBを下回るとなっております。

142ページ、今度、こちらは工事着工後22カ月目、本体工事のほうにおける建設作業騒音のコンター図となっております。予測では、レベル最大地点をA-1街区とA-2街区、A-2街区といたしますのは、A-1街区の右にある長細い敷地ですが、A-1街区とA-2街区の敷地境界付近に $L_{A5}$ の71dBとなっております、勧告基準である80dBを下回るとなっております。

143ページ、今度は建設機械による振動でございますが、評価の指標としては、環境確保条例に基づく指定建設作業に適用する振動の勧告基準としてございます。こちらは、工事の着工後14カ月目にして、建設機械の建設機械の作業による振動のコンター図となっております。予測ではレベル最大地点が一番左のA-3敷地の西側に $L_{10}$ が65dBとなりまして、評価の指標とした勧告基準70dBを下回るとなっております。

147ページ、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音でございます。こちらは、評価の指標は「環境基本法」に基づく騒音に係る環境基準としてございます。

148ページ、表7.2-25でございます。こちらはNo.1～No.5地点におきまして、昼間の騒音レベル $L_{Aeq}$ が61dB～65dBで、評価の指標とした環境基準値、昼間で65dBを満足してございます。また、工事用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は1dB以下となっております。その下をご覧ください。工事用車両の走行に伴う道路交通振動でございます。こちらは、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、表7.2-26、下の表をご覧ください。工事用車両の走行に伴う道路交通の振動レベル、 $L_{10}$ なのですが、No.1～No.5地点において、昼間で38dB～43dB、夜間で25dB～35dB、評価の指標とした規制基準値（昼間65dB、夜間60dB）を下回ってございます。なお、工事用車両の走行に伴う振動レベルの増加分は、昼間においては最大8dB、夜間においては最大1dB未満となっております。

それでは、資料の13ページ、資料3-1でございます。

14ページ、都民の意見としては、跨道橋の下を車が通過する際には跨道橋壁に音が反響するいわゆる反響音が生じます。この反響音は昼夜を問わず発生し、地元住民に不快感を与え、睡眠妨害ともなります。業者は説明会で“多分大丈夫”と言っておりますが、実際にこの反響音の問題については業者の頭、意識には全く入っておらず、調査、検証実験もしていませんでした。きちんとした反響音テストを実施する様、業者、検査会社にご指導をお願い申し上げますということでございます。次に、関係区長からの意見でございます。港区長からにつきましては、建設作業にあたっては、騒音、振動、粉塵等、周辺環境に与える影響を低減するよう適切な対策を講じてください、工事車両について、騒音、振動、渋滞など周辺への影響を考慮し、車両の出入りする動線や時間帯等を工夫していただきとなってございます。

こちらにつきまして、まず、都民の主な意見なのですけれども、評価書案の13ページをお開きください。今回のこの事業の配置計画が載っております。ここに跨道橋と書かれておりますのは、ちょうど真ん中にあるA-1街区とA-2街区を結ぶ点線で書かれたこれが跨道橋を指してございます。でも、今回、この跨道橋につきましては、デッキの高さが桁下6mと十分にあること、また、この跨道橋の幅も約20mということで、長いトンネルだとか、あるいはアンダーパスを設置するものでもないということから、周辺に対して著しい反響が生じないという事業者からの見解をいただいております。また、今後、詳細な設計を進めていくに当たりましては、反響音にも配慮した計画となるよう検討してまいりますという事業者からの見解をいただいております。関係区長からの意見、港区長の1つ目、2つ目、それぞれにつきましては、きちんと対応していくという見解をいただいております。

13ページにまたお戻りいただきまして、項目検討の内容でございます。今回、担当の町田委員と御検討いただいた結果は、意見なしとさせていただきます。

訂正がでございます。済みません。評価書案ですが、25ページ、今回の施工計画が書かれてございます。ここで解体工事が先に来て準備工事が後に来てございますが、通常、準備工事

においては、当然工事区域の外周に防音壁を兼ねた鋼製仮囲いを設置して、その上で、あとは仮設事務所といったものを設置した上で解体工事をする。これが通常の手順でございますので、この準備工事のバーチャートと解体工事のバーチャートが誤っております。すなわち、解体工事のバーチャート、A-1街区における解体工事のバーチャートが、平成31年度の第2四半期、その辺までしかないのですが、これがもうちょっと延びるような形になってございます。

147ページ、表7.2-23の予測時点なのですが、この解体工事の実施時、これが（工事着手後9カ月目）となっております。先ほどの25ページの表だと、工事の着手後9カ月目はまだ準備工事とバーチャートでは読めてしまいますので、このバーチャートが誤りということがございます。大変申し訳ございません。

今回、改めて申しますけれども、今回、町田委員に御検討いただいた結果、意見なしとさせていただきます。

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。

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。

工事工程表の誤りにつきましては、今、事務局から御説明いただきました評価書で修正をお願いしたいと思います。

予測・評価に当たっては、まず、解体工事なのですが、建物の上部から解体機械を用いて解体をするということがございます。146ページの環境保全のための措置の予測に反映しなかった措置の中で、「解体工事にあたっては、防音シート等の使用により、騒音の低減に努める」とは書いてあるのですが、建物の上部から解体しますので、防音シートあるいは防音パネル等を使って、外に解体時の騒音が漏れないように、徹底した遮音を事業者に行っていたらよい、指導をしていただければと思います。本事業の近隣に、ほかの事業が並行して行われております。したがって、工事車両の通行等、輻輳する可能性もありますので、関連事業者と情報交換を行って、工事の影響が出ないように、これも要望したいと思います。虎の門病院も隣接した場所でございます。

評価の結論から言いますと、先ほど147ページ、148ページで事務局から御説明いただきましたように、例えば、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音あるいは作業振動、いずれも評価の指標を下回っているということがございます。また、工事用車両の走行に伴う道路交通音

あるいは振動も、工事に伴う増加分は、騒音では1dB程度、振動では一部8dBとあるのですが、オーバーオール値、全体のレベルが低いものですから、50dB以下ということですので、環境には影響はないだろうと判断させていただきました。そういうことで、検討結果は意見なしとさせていただきました。

以上でございます。

それでは、委員の皆様方から、御質問等がございましたら、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、史跡・文化財について、事務局から説明をお願いします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、評価書案の245ページをお開きください。史跡・文化財でございます。まず、現況調査でございます。調査事項及び選択理由」でございますが、まず、調査事項としては、文化財等の状況や埋蔵文化財包蔵地の状況、法令による基準等となっております。調査地域は、計画地及びその周辺地域としてございます。調査方法でございます。まず、文化財等の状況ですが、都の教育委員会による「東京都文化財総合目録」、あとは「港区文化財のしおり」、あるいは「千代田区文化財マップ」などといった既存資料の整理をしております。また、埋蔵文化財包蔵地の状況なのですが、既存資料調査として、都の教育庁による「江戸復原図」、都の教育委員会のホームページにあります「東京都遺跡地図情報インターネット提供サービス」、あるいは国会図書館のホームページの「江戸切絵図」などの既存資料の整理をしております。また、法令による基準等として、「文化財保護法」や都の文化財保護条例、あるいは区の分際保護条例、こういった関係法令の整理をしております。

246ページ、計画地周辺の指定文化財の状況ですが、247ページをご覧ください。計画地に最も近い文化財なのですが、計画地北側約10mに位置する、A-3の敷地のちょっと北にありますNo.7の「仙石伯耆守邸跡」が存在しておりまして、こちらに、赤穂浪士が討ち入りを果たした後に立ち寄って足を洗ったという義士洗足の井戸があるのですが、こちらが既存の建物の日本消防会館の中にありますので、日影とか風環境の影響は受けないという状況です。

248ページ、今度は埋蔵文化財の包蔵地の状況です。

図面として、250ページ、計画地及びその周辺の埋蔵文化財包蔵地の状況でございます。黒線で囲まれた計画地内には、周知の埋蔵文化財の包蔵地は確認されてはおりませんが、計画

地の東側に隣接しているNo. 16の虎ノ門一丁目及び計画地西側に隣接しているNo. 15「肥前佐賀藩鍋島家屋敷跡」の現存遺跡が確認されており、計画地にも埋蔵文化財が存在する可能性が高いとしております。なお、「江戸復原図」などによりますと、計画地には石見浜田藩松平家上屋敷が存在していたということでございます。

251ページ、法令による基準等が書いてありますけれども、文化財の取り扱いにつきましては、「文化財保護法」、都の文化財保護条例、「港区文化財保護条例」に基づき、きちんと所定の手続及び試掘調査等を実施するということが書かれてございます。予測でございます。予測事項ですが、工事の施行中においては、埋蔵文化財包蔵地の改変の程度としてございます。予測の対象時点は、工事の施行中の適切な時点としております。予測地域は、計画地及びその周辺地域としてございます。予測方法です。工事の施行中において、埋蔵文化財包蔵地の改変の程度を把握して予測するとしてございます。予測結果でございます。こちらは、評価とあわせて御説明させていただきます。

252ページ、まず、環境保全のための措置でございます。工事の施行中でございます。予測に反映した措置として、区の埋蔵文化財取扱要綱に基づく試掘・確認調査を行い、文化財保護法に基づき、あらかじめ埋蔵文化財発掘届を提出し、東京都教育委員会、港区教育委員会の協議に基づき適切な対応を図るとしてございます。また、現状の計画地内には、既往の建築物が立地し、それらの建築物の解体工事と並行して埋蔵文化財の確認調査を行う。調査の方法や範囲は、区の教育委員会と協議を行って確定するとしております。また、工事の施行中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には、都の教育委員会、区の教育委員会に遅滞なく報告し、「文化財保護法」に基づき適正に対処するとしてございます。評価でございます。評価の指標としては文化財等の保存に支障が生じないこととし、「文化財保護法」等に定める現状変更の制限、発掘等に関する規定を遵守することとしてございます。評価の結果です。工事の施行中でございます。埋蔵文化財包蔵地の改変の程度でございます。今回、予測では周知の埋蔵文化財の包蔵地は計画地内には確認されておりませんが、しかしながら、A-3敷地の計画地の東側あるいはA-2敷地の西側に隣接して現存遺跡が確認されているという状況でございます。したがって、計画地には埋蔵文化財が存在する可能性が高いとしておりまして、そのため、区の埋蔵文化財取扱要綱に基づく試掘・確認調査を行うとともに、文化財保護法に基づき、あらかじめ埋蔵文化財発掘届を提出し、都の教育委員会や区の教育委員会との協議に基づき、適切な対応を図るとしております。工事の施行中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には、都の教育委員会、区の教育委員会に遅滞なく報告し、「文化財保護法」に基づ

き適正に対処するとしてございます。したがって、本事業の実施により、埋蔵文化財の保存に支障は生じないと考えるとしてございます。

それでは、資料の15ページ、資料3-2をお開きください。今回、都民の主な意見は特にございませんでした。

関係区長の意見なのですが、16ページ、港区長から意見が出ております。対象地の東側区画（現在の虎ノ門一丁目22番）が、愛宕下第1遺跡（No. 149-1）に隣接しています。また、それ以外の区画は港区埋蔵文化財取扱要綱第3条第3号に該当する可能性がありますので、必要に応じて区と協議してくださいとなってございます。これにつきましては、事業者のほうで対応をするという見解をいただいております。

15ページ、今回、担当委員であります寺島委員と項目を検討いただいた結果、意見なしとさせていただきます。

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。

それでは、御担当の寺島委員、補足することがございましたら、お願いします。

○寺島委員 実際の史跡・埋蔵文化財の取り扱いについては、この文章の内容で全く問題はないのですけれども、以前から気になっていることなのですけれども、252ページのちょうどページの真ん中あたりに、工事の施行中の予測に反映した措置の最初のほうで、初めから試掘とか確認調査を行うと書いてあるのです。その1)の一番最後には「工事の施行中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には」と。これは何か文章として整合性がないような気がするのです。評価の結果でも、最初に試掘や確認調査を行うと書いてありまして、下から3行目に「工事の施行中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には」と書いてある。どうも私にはしっくりこないのです。表記上の問題で、実際にはちゃんとやっていただけたのだと思いますけれども、その辺の作業の流れをもう一回整理して、もうちょっとうまく書いていただけたらいいかなということは、以前から文章の体裁で思っているのです。将来的に御検討いただきたいと思っております。

以上です。

○町田部会長 今の御意見に対して、事務局からございますか。

○真田アセスメント担当課長 今回、確かに委員の御指摘を受けて、この辺の書き方については、今後、作業の流れを整理するという意味で、書きぶりについては検討していきたいと考えてございます。

○町田部会長 よろしいですか。

それでは、委員の皆様方から、御意見、御質問等がございましたら、お願いします。

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、史跡・文化財につきましては、「意見なし」といたします。

これをもちまして本日予定しました審議は全て終了いたしました。ほかに何かございますでしょうか。

よろしいですか。

それでは、特にないようですので、ちょっと長時間になりましたが、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、退室をお願いいたします。

(傍聴人退場)

(午後5時41分閉会)