

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第3回）議事録

■日時 平成29年7月20日（火）午前10時00分～午後0時06分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室23

■出席委員

柳会長、平手第二部会長、池邊委員、池本委員、日下委員、小林委員、坂本委員、佐々木委員、寺島委員、西川委員、藤倉委員、宮越委員

■議事内容

1 審議

(1) 「江戸川清掃工場建替事業」環境影響評価調査委計画書に係る項目別選定及び項目別審議並びに総括審議

⇒ 大気汚染、悪臭、騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、日影、電波障害、景観、自然との触れ合い活動の場、廃棄物及び温室効果ガスについて審議を行い、大気汚染、悪臭、騒音・振動及び土壌汚染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。

(2) 「（仮称）三田三・四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及び総括審議

⇒ 大気汚染及び風環境について審議を行い、大気汚染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) 「虎ノ門・麻布台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

⇒ 大気汚染及び騒音・振動について審議を行い、騒音・振動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意で総会へ報告することとした。

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」

第二部会（第3回）

速 記 録

平成29年7月20日（木）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室23

(午前10時00分開会)

○池田アセスメント担当課長 それでは、定刻になりましたので、これから始めたいと思います。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、暑い中、御出席をいただきまして、ありがとうございます。

それでは、事務局から御報告を申し上げます。

現在、第二部会の委員全員出席ということになってございます。

それでは、第二部会の開催をお願いしたいと思います。

なお、本日は傍聴の申し出がございましたので、よろしく願いいたします。

○平手第二部会長 会議に入ります前に、本日は傍聴を希望される方がいらっしゃいますので、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います。

では、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○平手第二部会長 傍聴の方は、傍聴案件が終了しましたら、退席されても結構です。

ただいまから第二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、

- (1) 「江戸川清掃工場建替事業」環境影響評価調査計画書に係る項目選定及び項目別審議並びに総括審議
- (2) 「(仮称)三田三・四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及び総括審議
- (3) 「虎ノ門・麻布台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「江戸川清掃工場建替事業」環境影響評価調査計画書に係る項目選定及び項目別審議を行います。

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、御説明させていただきます。

江戸川清掃工場につきましては、調査計画書は肌色の冊子になりますので、お手元に御用意をいただければと思います。

それでは、本日の資料の1ページをお開きください。資料1-1、「江戸川清掃工場建替事業」の環境影響評価調査計画書に係る環境影響評価の項目選定及び項目別審議についてでございます。

まず、選定した環境影響評価項目でございますけれども、大気汚染、悪臭、騒音・振動、土壌汚染など12項目でございます。その中で、大気汚染、騒音・振動共通、大気汚染、悪臭、騒音・振動、土壌汚染につきまして、意見をつけてございます。

2ページをご覧ください。選定しなかった環境影響評価の項目でございますが水質汚濁、地形・地質、生物・生態系など5項目でございます。

続きまして、都民の意見及び周知地域区長等の意見は、右のページの別紙をご覧ください。まず、都民からの意見書につきましては0件でございました。周知地域区長（近隣県市長）からの意見は2件でございます。

まず、周知地域区長（近隣県市長）からの意見でございますが、江戸川区長の意見でございます。1番につきましては、一般的な意見かと思えます。

2番目につきましては、石綿含有仕上げ塗剤につきまして、適切に対応されるとともに、石綿除去作業時の石綿飛散状況の監視を検討されたいという御意見でございますけれども、石綿につきましては、調査計画書の22ページにおきまして、既に外壁の一部に使用されることが確認されております。今後、通知等に基づきまして、適切に処理することと記述されてございます。

3番につきましては、汚染土壌の封じ込め場所と汚染物質等について明らかにして、封じ込め場所の外部に漏えいがないか確認されたいというものでございます。こちらにつきましては、評価書案のほうで明らかにするように、知事意見としてございます。

4番は、緑化計画について、東京都の条例だけではなく、江戸川区の条例においても適用されるため、その条例を遵守し、適切に対応されたいという意見でございます。

5番は、地域住民に説明するとともに、意見要望については適切に対応されたいという御意見でございます。

調査計画書の4ページをご覧ください。今回、江戸川清掃工場につきましては、ちょうど千葉県との県境にございますので、千葉県の市川市長からも意見をいただいております。

まず、1番につきましては、二酸化窒素について、千葉県では、窒素酸化物に係る施策の目標とすべき環境目標値（日平均値の年間98パーセント値が0.04ppm）を県下一律に設定して、運用しています。大気汚染に係る予測・評価小項目における二酸化窒素の評価の指標につい

て、その予測値域の千葉県の行政区域内については、千葉県環境目標値を加えることという意見でございます。

2番につきましては、今後、評価書案をつくるに当たって「新たに疑義が生じた場合、又は知見の集積が得られた場合等について、適切に対応し、環境影響評価制度の趣旨に照らし、適正な配慮を講じること」という意見でございます。

以上の意見と、委員の先生方の意見を踏まえまして、環境影響評価項目の意見を検討いたしました。

それでは、資料の1ページをご覧ください。まず、選定した環境影響評価項目への意見としては5つ設定してございます。

まず、大気汚染、騒音・振動共通でございますけれども、

計画地周辺には、住宅、学校及び保育園等があり、工事の施行中における建設機械の稼働や工事用車両の走行、供用後におけるごみ収集車両の走行による大気汚染、騒音・振動の影響が懸念される。こうしたことを十分に考慮した上で、施工方法、使用する機械の種類や台数、工事用車両の走行ルート及び環境保全のための措置等を検討し、環境影響評価書案について詳細に記載すること。

という意見でございます。

次に、大気汚染につきましては、

大気質の予測に当たっては、高層気象の調査及び風洞実験を実施することから、そのデータの活用方法について記載すること。また、風洞実験に当たっては、計画地周辺の地形等も十分考慮し、実施すること。

という意見をつけさせていただいています。こちらについては、計画地は平坦な土地にございますけれども、すぐ前に川があるということもありますので、地形等の考慮を求めらるのでございます。

次に、悪臭ですが、

悪臭の予測に当たっては、悪臭防止対策をもとに類似事例等を参照する方法とすることから、本事業との類似性についてその根拠を明らかにした上で予測・評価すること。

としております。

次に、騒音・振動でございますけれども、

工事の施行中における建設機械の稼働に伴う騒音・振動の予測は、建設機械の稼働に伴

う影響が最大となる時点としていますが、本事業は既存工場の解体後に新工場を建設することから、解体工事や建設工事などの主な工種ごとに予測・評価すること。

と意見をつけさせていただいております。

2ページをご覧ください。土壤汚染でございます。

計画地内の南側及び東側地下には、既存の江戸川清掃工場建設時に発生した汚染土壤の封じ込め槽が存在するとしていることから、その位置及びその近辺の地下水のモニタリング結果を記載し、本事業による土地の改変と汚染土壤封じ込め槽との位置関係等を明らかにするとともに必要に応じて予測・評価を行うこと。

という意見をつけさせていただいております。

選定項目及び項目別審議については以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、今の御説明について、項目を担当されている委員から何か補足することはございますでしょうか。

佐々木委員、どうぞ。

○佐々木委員 土壤汚染に関してですけれども、計画地内の南側及び東側地下2mのところ、六価クロムとかカドミウムの汚染土壤が封じ込められているということですので、ぜひその場所を明示して、漏えいは地下水モニタリングをする。また、工事中においては、工事担当者に周知することによって、万一の攪乱というか、漏えいが起きないようにということが非常に重要だと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○平手第二部会長 事務局はよろしいですか。

○池田アセスメント担当課長 今回の調査計画書においては、調査計画書ということもあり、今回は汚染土壤の封じ込めの場所について、文章では書いてあるのですけれども、図面に落としておりませんので、次回の評価書案についてはきっちりと明確に表示させるとともに、今回、封じ込め槽については改変する予定はございませんけれども、工事の関係でまた予定が変わって、改変することもございます。そういうものも含めて、工事関係者等とも十分な調整をしていただいた上で、汚染が拡散しないように、十分な対策をとっていただくように伝えさせていただきます。

○平手第二部会長 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、特に御意見はないようですので、引き続き総括審議を行います。

事務局から説明をお願いします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、5ページをご覧ください。資料1-2でございます。

読み上げさせていただきます。

「江戸川清掃工場建替事業」に係る環境影響評価調査計画書について（案）

第1 審議経過

本審議会では、平成29年6月1日に「江戸川清掃工場建替事業」に係る環境影響評価調査計画書（以下「調査計画書」という。）について諮問されて以降、部会における審議を行い、周知地域区長及び近隣県市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は審議結果でございます。こちらにつきましては、先ほど読み上げさせていただきましたものと同じ内容になりますので、省かせていただきまして、6ページをご覧ください。その他でございます。

環境影響評価の項目及び調査等の手法を選定するに当たっては、条例第47条第1項の規定に基づき、調査計画書に係る周知地域区長及び近隣県市長の意見並びに今後の事業計画の具体化を踏まえて検討すること。

なお、選定した環境影響評価の項目のほか、事業計画の具体化に伴い、新たに調査等が必要となる環境影響評価の項目が生じた場合には、環境影響評価書案において対応すること。

以上でございます。

○平手第二部会長 ただいまの説明について何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、特に御意見がないようですので、ただいま説明した内容で次回の総会に報告いたします。

次に、「（仮称）三田三・四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及び総括審議を行います。

初めに、大気汚染について事務局から説明をお願いします。

○池田アセスメント担当課長 それでは、お手元の評価書案の水色の冊子を今日は使わせていただきますので、よろしくお願いします。

大気汚染につきましては、評価書案の39ページをお開きください。大気汚染について御説明をさせていただきます。

現況調査の調査事項でございますけれども、大気質の状況の二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）、それと発生源の状況等の7項目でございます。

続きまして、41ページをお開きください。こちらの図面は、既存資料調査の一般環境大気測定局の地図でございます。●がついているところが一般環境大気測定局の位置となります。ここの範囲内に設定しているもので3つあります。

それでは、43ページをお開きください。こちらの図につきましては、大気質、気象、自動車交通量の現地調査地点と、道路交通センサスの調査地点でございます。

まず、計画地の中に四角い黒いものがあるかと思うのですが、こちらは一般環境大気質で、公定法と簡易法で測定する調査地点のAとなっております。次に、その下に白い四角の印がございまして、そちらは気象調査地点（A）となっております。

次に、●がございすけれども、こちらが沿道環境大気質で、簡易法で調査をする地点で4カ所設定してございます。

次に、黒い長い棒で道路を横断している印がございすけれども、こちらが自動車交通量の調査地点の4カ所でございます。

最後に、白い棒状のものが右下の都道409号のところにあるかと思ひますけれども、こちらが道路交通センサスの道路交通量調査地点でございます。それと、主な道路上に黄色い着色がされているかと思ひますけれども、こちらにつきましては、工事の施行中の工事用車両及び工事の完了後の関連車両の主な走行経路として示されてございます。

46ページをご覧ください。調査結果でございます。

まず、大気質の状況のうち既存資料調査でございます。平成26年度の調査結果は、表7.1-8に示すとおり、港区高輪測定局、麻布測定局、港南測定局では、二酸化窒素と浮遊粒子状物質ともに環境基準を達成してございます。平成22年度から平成26年度までの年平均値の経年変化につきましては、右ページの図7.1-3に示してございすけれども、横ばいもしくは減少傾向が見られている状況でございます。

続きまして、48ページをお開きください。現地調査の結果でございます。公定法による一般環境大気質の調査結果は、下の表7.1-10に示すとおりでございまして、二酸化窒素の期間平均値は四季で0.023ppm、浮遊粒子状物質の期間平均値は四季で0.026mg/m³でございます。計画地周辺の一般局と比較すると、季節変動は類似しておりまして、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに一般局とおおむね同様の測定結果となっております。

次に、簡易法による二酸化窒素の調査結果は、51ページに示すとおりでございます。一般環境大気質の期間平均値につきましては0.028ppm、沿道環境大気質の期間平均値で0.029ppm～0.043ppmでございます。

続きまして、61ページをお開きください。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、

- ・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。

工事の完了後につきましても、

- ・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。

続きまして、予測の対象時点でございますけれども、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年間ということで工事開始5ヶ月目～16ヶ月目の1
年間といたしました。

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31ヶ月目）といたしてござ
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（平成35年度）といた
しております。

63ページをお開きください。こちらが工事用車両及び関連車両の走行に伴う大気質の予測
地点でございます。工事用車両と関連車両につきましては、この図の中の4カ所が予測地点と
なっております。この地点につきましては、先ほど説明した、現地調査地点と同じ地点で
ございます。

81ページをお開きください。こちらの図につきましては、地下駐車場と熱源排出源の位置
でございます。●が4カ所ございますけれども、こちらは地下駐車場排気口でございます。グ
ラウンドレベルではプラス2mの高さでございます。

次に、■のところはAとBの2カ所あるかと思っておりますけれども、こちらは熱源の排気口でござ
いまして、A地点につきましてはG. L. +53mの位置、Bの地点につきましては、G. L. +198m
の位置でございます。

それでは、95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。工事の施行

中の予測に反映した措置といたしましては、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お知らせを徹底するとともに、計画的な運行により、影響の低減を図るとしてございます。

次に、予測に反映しなかった措置といたしましては、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械等の採用に努める、「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ございます。

1枚おめくりいただきまして、96ページをご覧ください。工事用車両に対する措置といたしましては、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、適切な車両の運行管理により、工事用車両の集中化を避けるよう努めるなどございます。

工事の完了後でございますけれども、関連車両に対する措置につきましては、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としてございます。

それでは、右側の97ページをご覧ください。評価でございます。まず、評価の指標でございますけれども、二酸化窒素につきましては二酸化窒素に係る環境基準、浮遊粒子状物質につきましては大気汚染に係る環境基準としてございます。

98ページをご覧ください。評価の結果でございます。まず、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7.1-40 (1) から (2) に示すとおりでございます。

お手元の86ページの資料を見たいと思いますので、86ページをお開きください。こちらの86ページにつきましては、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。計画地の南側のほうに★印がございますけれども、ここが最大着地濃度出現地点となっております。濃度につきましては、0.02092ppmでございます。バックグラウンド濃度の0.021ppmを加えますと、将来濃度は0.04192ppmとなります。

それでは、98ページにお戻りください。二酸化窒素の日平均値の年間98%値につきましては、表にあるとおり0.066ppmでございます。こちらは、環境基準値の0.06ppmを上回っております。建設機械の稼働に伴う寄与率は49.9%でございます。

それでは、またお手数ですけれども、87ページをお開きください。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。こちらにも計画地の南側に★印がございますけれども、こちらは最大着地濃度出現地点で、濃度は0.00457mg/m³でございます。バックグラウンド濃度の0.022mg/m³を加えますと、将来濃度が0.02657mg/m³となります。

98ページのほうにお戻りいただければと思います。98ページの下表でございます。浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値につきましては、0.059mg/m³でございます。環境基準値0.010mg/m³を下回っております。また、建設機械の稼働に伴う寄与率は17.2%となっております。今後、工事の施行中につきまして、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など、環境保全のための措置を確実に実施することによりまして、建設機械の稼働に伴う大気質の負荷の低減に努めるとしてございます。

以上のことから、建設機械の稼働に伴う大気質への影響は、可能な限り低減できると考えてございます。

続きまして、右ページをご覧ください。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、下でございます。表7.1-41 (1) から (2) 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0.042ppm～0.049ppmでございます。環境基準値の0.06ppmを下回っております。工事用車両の走行に伴う寄与率は0.4%～1%でございます。

続きまして、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値につきましては、0.052mg/m³でございます。環境基準値の0.1mg/m³を下回っております。また、工事用車両の走行に伴う寄与率は0.1%未満となっております。

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ございます。

1枚おめくりいただきまして、100ページをご覧ください。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中における濃度でございます。評価の結果は、下の表7.1-42 (1) から (2) に示すとおりでございます。

二酸化窒素につきましては、日平均値の年間98%値は、0.041ppm～0.045ppmでございます。環境基準値の0.06ppmを下回っております。また、関連車両の走行に伴う寄与率も、0.1%未満から0.1%でございます。

浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値につきましては、0.052mg/m³でございます。環境基準値の0.010mg/m³を下回っております。関連車両の走行に伴う寄与率も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も小さいと考えてございます。

引き続きまして、右ページをご覧ください。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、中段にあります、表7.1-43 (1) から (2) に示すとおりでございます。

申しわけありませんが、91ページをお開きください。91ページが地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素の予測結果でございます。

まず、●が地下駐車場の4カ所の排気口でございます。★印が最大着地濃度出現地点でございます。こちらにも計画地の南側に出現しておりまして、濃度につきましては、0.000192ppmでございます。これにバックグラウンド濃度の0.021ppmを加えますと、0.021192ppmになります。

92ページをご覧ください。こちらの図につきましては、地下駐車場の供用に伴う浮遊粒子状物質の予測結果でございます。★印が浮遊粒子状物質の最大着地濃度地点になります。先ほどの二酸化窒素よりちょっと左側になります。濃度につきましては0.000003mg/m³でございます。これにバックグラウンド濃度の0.022mg/m³を加えますと、0.022003mg/m³となります。

それでは、101ページにお戻りいただければと思います。地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値につきましては、表にございますとおり、0.043ppmでございます。環境基準値の0.06ppmを下回ってございます。地下駐車場の供用に伴う寄与率につきましては、0.9%でございます。

次に、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値につきましては、0.052mg/m³でございます。環境基準値の0.10mg/m³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%未満でございます。

以上のことから、地下駐車場の供用に伴う大気質への影響は小さいと考えてございます。

このページの中段をご覧ください。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、下の表のとおりでございます。

お手元の資料の94ページをお開きください。こちらの図は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。★印が最大着地濃度出現地点になります。計画地の南側のちょうどJRの線路があるあたりになります。濃度につきましては、0.000067ppmでございます。こちらにバックグラウンド濃度の0.021ppmを加えますと、0.021067ppmとなります。

101ページにお戻りください。表にありますとおり、二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.043ppmでございます。環境基準値の0.06ppmを下回ってございます。熱源施設の稼働に伴

う寄与率も0.3%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。

それでは、本日の資料の8ページをご覧ください。資料2-1、大気汚染の審議資料でございます。こちらの資料の下のほうの都民の主な意見でございますけれども、都民の意見はございませんでした。

関係区長の意見ですが、別紙1のとおりでございます。右の9ページをご覧ください。港区長から意見をいただいております。読み上げさせていただきます。

1 解体建物にアスベストが使用されている場合は、吹き付け材、保温材等のほか、アスベスト含有成形板の使用状況についても十分な事前調査を行い、調査内容を書面で記録し、保管してください。また、区要綱や大気汚染防止法等の法令に基づく報告や届出及び飛散防止等の法令に基づく報告や届出飛散防止対策を講ずるとともに、適切な廃棄物処理を行ってください。さらに、周辺住民からの問い合わせがあった場合は、調査方法及び処理方法を丁寧に説明してください。

2 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。

でございます。

1に関しましては、十分な調査の上、確認された場合には、法令等に従い適切な対応を行うとともに、住民からの問い合わせがあった場合には丁寧に説明していくとの事業者の見解が示されております。2に関しましては、環境保全のための措置を徹底し、低減に努めるという事業者の見解が示されているところでございます。

これらを踏まえまして、項目の担当である日下委員に御検討いただいた意見が、10ページの別紙2になります。

意見でございます。読み上げさせていただきます。

建設機械の稼働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、本事業による寄与率が高く、二酸化窒素については環境基準を超えており、また、計画地の周辺には中学校などの教育施設が存在することから、環境保全のための措置を徹底するとともに、より一層の環境保全のための措置についても検討すること。

でございます。

意見の取り扱いについての事務局案ですが指摘の趣旨を答申案に入れるとしてございます。

それでは、お手元の評価書案の86ページをお開きください。先ほどもこちらを見ていただ

きましたけれども、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果のコンター図でございます。今回、環境基準を超え、かつ寄与率が約50%程度と高いということもございます。さらに、この図を見ていただいて、南東側のほうになります。区道1024号（聖坂）沿いにつきましては、中学校、高校等がございます関係で、そういうことも踏まえてこのような意見とさせていただきます。

説明は以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、日下委員、何か補足することはございますでしょうか。

○日下委員 特にございませんが、繰り返しになりますけれども、学校施設があるのでしかりやっていただきたいということです。

○平手第二部会長 それでは、私から1点、質問があります。評価書案の98ページです。問題がありました、建設機械の稼働に伴って二酸化窒素が環境基準を超えるということでしたけれども、その対策として、ここでいきますと「ア」の「なお」以降ですけれども、「極力少なくするため、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」という記述があります。文言としてはよろしいのではないかと思います。そもそも論として、67ページの予測の方法自体がかなり平準化をベースにされているのではないかと思います。そうしたときにこの文言で本当に実現性があるのかどうか。その辺を確認したいのですが。

○池田アセスメント担当課長 それでは、今、平手委員がおっしゃられた67ページというのは、満遍なく工事が全体で一週にやられる形の想定を、一番安全側で見て濃くなるようにやっております。実際の工事工程のほうなのでございますけれども、24ページになります。こちらの24ページに、それぞれ一番高い複合棟1であるとか、聖坂沿いにあります住宅棟であるとか、低層の複合棟であるとか、それぞれが同時にほぼ解体であり、建設工事が入るという計画になってございますけれども、こちらにつきましては、実際のアセスが終わって、工事事業者が決まった際にこれをもとにはしますけれども、実際に平準化といえますか、3カ所同時にやりますので、そこはなるべく集中しないように工事事業者と調整していただいて、なるべく集中しないようにやっていくという意味での平準化と理解しております。

○平手第二部会長 分かりました。

それでは、そのほかに何か御質問等はございますでしょうか。池本委員、お願いします。

○池本委員 質問として、調査計画書の段階の話だとは承知しているのですがけれども、簡易法を採用した理由がもし分かれば教えていただきたいのが1点と、もう一つは、52ページのと

ところで、A地点における公定法と簡易法の比較を行っていますけれども、この中で日平均値の最高値について、公定法と簡易法を各季節で見ると、大体似たような傾向なのですが、夏だけが簡易法が高くて、ほかの季節と比べても、例えば、冬は高いのかなと思いついて見ても、冬よりも高かったりしまして、そういったことの考察がどこかでなされているのかが質問として感じたところです。

資料編の28ページを見ますと、夏の調査結果の地点Aの左上のところ、二酸化窒素の結果が示されているのですが、恐らく7月26日の夜から7月27日の朝にかけてというのが1時間ごとの値でちょっと高い値になっていまして、例えば、7月26日22時の0.061ppmから、7月27日3時の0.052ppmはちょっと高いと感じます。

1枚めくっていただいて、31ページ目を見ていただくと、簡易法では日平均値としてしか測定値が出ていないので、0.070ppmという数値が出ているということで、このあたりが効いていて簡易法では高く出ているのかなと数値だけ見ていると感ずるのですけれども、こういったところが季節の代表性があるのかとか、特異な何かがあつてなのか、あとは周辺の測定局としてどうなのかといったところの代表性のコメントもどこかにあつてもいいと感じたので、そのあたりを確認して、評価書に反映していただいたらいいのではないかと感じました。

以上です。

○池田アセスメント担当課長 どうもありがとうございます。

公定法と簡易法につきましては、調査地点が必ずしも公定法の機器が置けない状況もございますので、簡易法の形でやらせていただいて、逆に公定法と簡易法については、今、池本委員が言われたような形で比較をしながら、確実性を担保していく。

今、御指摘いただいた夏の部分が多いのは確かにおっしゃるとおりで、ここについては詳細を事業者を確認はしておりませんが、今、言われたように、この辺は確認をして、一時的なものなのか、あるいはほかの地域との関係もあつて全体的にそうになっているのかについては、評価書の中で示していけるようにやっていきたいと思つています。

○平手第二部会長 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、特に御意見がないようですので、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165ページをお開きください。現況調査の調査事項でございます。地域の風の状

況であるとか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。

166ページをご覧ください。こちらの図につきましては、風環境調査地域でございます。

まず、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、こちらの計画地の西側に②とありまして、こちらが三田中学校、③と書いてあるところに普連土学園の中学校・高校等がございまして、この頭上の道路上に点線が入っているかと思っておりますけれども、こちらにつきましては小学校の通学路に指定されているところを示してございます。

次に、風環境について考慮すべき建築物の状況でございますけれども、計画地北側から南西側にかけては、低・中層建築物が密集しております。また、計画地北東側につきましては、国道15号線を中心にして高層建築物が立地している状況で、具体的に言いますと、60mを超える高層建築物につきましては、計画地南側に17番と書いてありますけれども、こちらは計画地の隣になりますが、住友不動産三田ツインビルの西館で、高さ約179m。16番につきましては三田43MTビル、高さ約60m。19番につきましては住友不動産三田ビル、高さ約80m。東側に三田ベルジュビルとしまして、高さ約164mの高層建築物がございまして。

それでは、171ページをお開きください。予測でございます。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。

次に予測方法でございますけれども、予測手段は、図7.5-4に示すフローに従いまして、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、172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、計画建築物のうち最も構想の複合棟1を中心とした、半径約500mの範囲を400分の1の縮尺で作製しまして、必要に応じて模型化範囲外の大規模建築物も再現してございます。

次に、風環境の評価方法でございますけれども、このページの下の方にあります表7.5-5に示す、平均風速の発生頻度による「風環境評価指標」を用いて、風環境の状況を領域区分AからDに区分する方法によってございます。

174ページをお開きください。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。東京管区气象台において、出現頻度の高い風向でございます、北北西と南西の状況を調べてございますけれども、北北西の風につきましては176ページの図、そして、南西の風は178ページの図になります。

176ページをご覧ください。北北西の場合につきましては、計画地北側の区道1024号沿いの

一部において、東風から南西風に南側の第一京浜沿いにおいて、道路に沿った北東風及び北風から道路に直交する、北風及び北西風に隣接する南側の敷地においては、東風から南西風及び西風に変化する地点が見られます。風速につきましては、南側の国道16号沿いで、建設前に比べて大きくなっている地点が見られます。

続きまして、177ページの図をご覧ください。南西の場合でございますけれども、計画地東側の都道301号線沿いに、一部において西風から南風に、南側の国道16号沿いにおいて、多様な風向から南西風及び西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、南側の国道15号線沿いで、建設前に比べて大きくなっている地点がございます。

184ページをお開きください。こちらが建設後（対策後）の風環境評価でございます。建設後（対策後）の風環境につきましては、測定地点143地点のうち、薄緑色の領域Aが92地点ございます。領域Bは青色でございますけれども、51地点ございます。建設前と比較しますと、12地点で領域が変化しまして、領域が下がる地点が1地点、両期が上がる地点が11地点ございました。領域が上がる地点は全て領域Bとなりまして、領域Cあるいは領域Dとなる地点方法はございませんでした。建設後の対策前に領域Cであった5地点につきましては、領域Bと改善されてございます。

右側の185ページをご覧ください。環境保全のための措置です。予測に反映した措置につきましては「風環境の影響に配慮した建物配置、形状とする」としてございます。それと「計画地内に防風植栽等を適切に配置する」でございまして。

予測に反映しなかった措置につきましては「防風植栽等の防風対策効果について確認するとともに、必要に応じて適切な対応を検討する」でございまして。

続きまして評価です。評価の指標は172ページにございます表7.5-5に示した「風環境評価指標」としてございます。

評価の結果は、防風対策を考慮した場合に、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12地点で領域が変化してございます。領域が下がる（風速が小さくなる）地点が1地点、領域が上がる（風速が大きくなる）地点につきましては11地点ありました。領域が上がる地点は全て領域Bということで、低中層市街地相当となり、領域Cあるいは領域D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、本日の資料の11ページをご覧ください。こちらが資料2-2となつてございまして、

風環境の審議資料でございます。下のほうのところにあります、都民の意見はございませんでした。関係区長の意見について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、12ページをご覧ください。港区長の意見でございます。

風環境の評価について、建設前は領域Aの箇所、建設後（対策前）は、領域B及び領域Cの箇所が出現し、特に札の辻交差点付近では風環境の変化が顕著です。札の辻交差点付近には、図書13頁 図5.2-3の施設配置計画図によると公園が設置される予定であることから、以下の対策等を検討してください。

- ・ 公園利用者や歩道、横断歩道橋を通行する歩行者への安全確保から、十分な風対策を着実にいき、できる限りビル風の低減に努めてください。
- ・ 防風植栽について検討、実施する際は、港区ビル風対策要綱を順守するとともに、適切な施工と維持管理を行ってください。
- ・ 工事期間中の風の測定などについては、周辺からの要望が出た場合は対応してください。

でございます。こちらにつきましては、港区ビル風対策要綱を遵守し、防風植栽であるとか、歩道橋には防風のための柵などの設置を行い、できる限りビル風の低減に努める。また、竣工後も適切な維持管理を行いまして、ビル風の低減に努めていく。さらに、工事期間中の風の測定など、住民の要望がございましたときには、必要に応じて適切に対応すると事業者は見解で述べてございます。

これらを踏まえまして、担当の平手委員に御検討いただいた結果、意見はございませんでした。

以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、風環境につきましては私が担当いたしましたので、補足させていただきます。

今、説明がありましたように、一応、対策後においては領域Bにおさまるということでした。多少気になるところといたしましては、風環境で問題とすべきところで、先ほど、三田中学校の名前が出てきましたけれども、そのところで184ページの104地点、105地点が中学校の近くということになりますが、ここがB領域で残っていることになっております。これについて詳細に検討した結果、資料編の101ページの上から104地点、105地点のところを見ただけですと、対策後につきましては実は累積頻度の55%で利用地点がBで、95%のほうではAということで、ぎりぎりBになったと判断されますので、一応ぎりぎり許容範囲内とい

うことで、ここについてはこれでよしとさせていただきました。

あと、この部分を含めまして、事業者のほうからは港区の風の要綱に対して十分遵守するという見解も述べられておりますし、その辺は問題ないと思いますけれども、事務局のほうで人が歩くようなところについては、当然、径木で覆うようなこと、補う場合が必要になってくることもありますので、その辺の運用維持管理について十分注意していただくということをお願いしたいと思います。

それでは、何か御質問等がございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特に御意見がないようですので、風環境につきましては意見なしといたします。

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13ページをお開きください。資料2-3でございます。

「（仮称）三田三・四丁目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28年12月22日に「（仮称）三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価調査計画書（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】につきましては、今回の分なので読み上げを省略させていただきます。

次に【騒音・振動】です。

建設機械の稼働に伴う建設作業振動は評価の指標とした基準値以内となるとしているが、

最大と予測される計画地北東側の付近には住宅用途の建物が存在していることから、建設機械の配置を詳細に検討するなど、環境保全のための措置を徹底すること。

1枚おめくりいただきまして、【日影】でございます。

評価の指標とした「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」に定める規制値を下回るとしているが、等時間日影図では、同条例で定める規制値への適合状況が一部示されていないことから、その適合状況についても分かりやすく記載すること。

【景観】

- 1 代表的な眺望地点及び眺望の状況について、距離、方向及び可視状況を勘案して予測地点を選定したとしているが、計画地西側には、住宅等も多く存在するとともに計画建築物が容易に見渡せると予想される場所があることから、眺望地点を追加すること。
- 2 計画地の一部が、東京タワーを見通す、象徴的な街並みを育むことを目標とする「三田通り周辺景観形成特別地区」の区域に含まれることから、その目標への対応について明らかにすること。

以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、御質問等がありましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。藤倉委員、どうぞ。

○藤倉委員 確認なのですけれども、これは諮問が去年の12月で、結構時間がかかっているのですが、何で時間がかかったのですか。手続上何日以内というのはこれは大丈夫だったのですか。

○池田アセスメント担当課長 手続的には問題なくて、基本的に見解書が提出されてから何日以内に答申を出さないといけないとか、いろいろルールがありまして、その中ではきちんとおさまっています。提出が12月でおくれたわけではございませんので、大丈夫でございます。

○平手第二部会長 ほかには何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、特に御意見がないようですので、ただいま説明した内容で次回の総会に報告いたします。

次に、「虎ノ門・麻布台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します。

○真田アセスメント担当課長 それでは、大気汚染について御説明いたします。

オレンジ色の環境影響評価書案を使いますので、よろしく申し上げます。

評価書案の45ページ、大気汚染でございます。

まず、現況調査なのですが、大気質の状況とか気象の状況、地形及び地物の状況、土地利用の状況、発生源の状況、自動車交通量等の状況、法令による基準等について調査を行っているところでございます。

その次の次の調査方法なのですが、まず、大気汚染に関する既存資料調査なのですが、東京都環境局や港区役所による大気汚染状況の常時監視結果を整理してございます。

その調査地点でございますが、47ページの図をご覧ください。こちらをご覧くださいますと、●が一般環境大気測定局のNo. 1、No. 2で、▲が自動車排出ガス測定局の位置となっております。計画地周辺の大気汚染常時監視測定局の分布状況を考慮した範囲となっております。

45ページにお戻りいただきまして、現地調査なのですが、調査地点については49ページをご覧ください。図7.1-2ですが、こちらの計画地及びその周辺の大気汚染の状況を把握できる地点として、二酸化窒素については計画地内の敷地の中央にあるA地点及びその周辺の主要道路・沿道5地点の合計6地点で測定しております。浮遊粒子状物質については、計画地内のA地点で調査を実施してございます。

次に、51ページの図をご覧ください。こちらは、自動車交通量の状況に関する既存資料調査を行っている地点でございます。東京都建設局の道路交通センサス交通量調査報告書により、周辺地域に位置する15地点について調査結果を整理・解析してございます。

53ページをご覧ください。こちらの図に関しては、現地での調査地点でございます。工事の施行中及び工事完了後の関連車両が走行するルートを考慮して、この図に記してございます。計画地周辺の5地点（No. 1～No. 5）において、24時間交通量を計測してございます。

54ページをご覧ください。こちらは現況調査の結果となっております。

まず、既存資料調査による大気質の状況でございますが、計画地周辺における二酸化窒素の日平均値の年間98%値については、表7.1-7にございますとおり、一般局で0.043ppm、自排局で0.045ppm～0.056ppmでございます。その結果、環境基準を達成しているところでございます。

次に、表7.1-7(1)の浮遊粒子状物質でございますが、こちらの日平均値の2%除外値につきましては、一般局では0.054mg/m³～0.055mg/m³、自排局では0.050mg/m³～0.067mg/m³でございます。こちらも環境基準を達成している状況でございます。

57ページをご覧ください。こちらは、現地調査での大気質の状況でございますが、計画地

内の先ほどの49ページのA地点でございますけれども、こちらの公定法による期間平均値は、二酸化窒素が0.013ppm～0.027ppm、浮遊粒子状物質が0.013mg/m³～0.03mg/m³。日平均の最高値が、二酸化窒素は0.019ppm～0.051ppm、浮遊粒子状物質は0.026mg/m³～0.071mg/m³となっております。

次に、58ページの表をご覧ください。こちらは道路沿道における簡易法による二酸化窒素の期間平均値などをお示ししてございますが、期間平均値は、0.018ppm～0.054ppmでございます。58ページをご覧くださいと、No.1では秋と冬が同じぐらい。No.2とNo.4、No.5においては冬場、あるいはNo.3においては秋がそれぞれ最も高い値を示してございます。

次に、70ページをご覧ください。予測でございます。こちらは予測の内容といたしまして、まず、工事の施行中なのですが、建設機械の稼働や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濃度。

次に、工事の完了後においては、関連車両の走行、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濃度。あとは熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の濃度について、それぞれ予測しているとなっております。

71ページをご覧ください。予測の地点でございます。

まず、工事の施行中における建設機械の稼働に伴う予測の範囲などですが、計画地を中心とした300mの範囲、予測地点の高さは地上1.5mとしてございます。

それでは、72ページをご覧ください。こちらが工事用車両の走行に伴う予測地点を示しておりますが、工事用車両の走行ルートに沿道としておりまして、土地利用状況を勘案した3地点としてございます。No.4につきましては、ここに首都高速都心環状線が走っておりますので、そこからの寄与も考慮に入れて予測するとしてございます。

次に、73ページの図をご覧ください。こちらは工事の完了後の関連車両の走行に伴う予測地点でございますが、関連車両の走行ルートに沿道として、工事完了後に計画地を南北に貫通する道路ができることも勘案し、このNo.1～No.5の合計5地点としております。こちら、No.4につきましては、首都高速都心環状線からの寄与も考慮に入れて予測するとしてございます。

71ページにお戻りください。予測の地点ですが、地下駐車場の供用及び熱源施設の稼働に伴う影響の予測範囲なのですが、最大着地濃度地点の出現距離を考慮して、それぞれ計画地を中心とした500m及び1.5km、地下駐車場が500m、熱源施設が1.5km程度の範囲となっております。予測地点の高さは地上1.5mとしてございます。

それでは、75ページをご覧ください。こちらは予測結果の表示方法について述べております。予測式のところで、コンター図の作成とか、コンター図の作成による最大濃度着地地点を示す方法をとっております。予測式については公害研究対策センターによる「窒素酸化物総量規制マニュアル [新版]」に基づき、プルーム式、弱風パフ式、無風パフ式を用いた点煙源拡散式としてございます。

80ページをご覧ください。fにバックグラウンド濃度が示されております。こちらは計画地の周辺である麻布測定局の一般環境大気測定局の測定結果を用いております。二酸化窒素は0.022ppm、浮遊粒子状物質は0.022mg/m³としてございます。

予測結果につきましては、評価と合わせて御説明をさせていただきたいと思っております。

108ページをご覧ください。ここでは、環境保全のための措置について述べさせていただいております。

まず、工事の施行中なのですけれども、予測に反映した措置としては、排出ガス対策型建設機械を使用するとしてございます。

次に、予測に反映しなかった措置は、建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努めるあるいは最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努める。また、良質な燃料を使用する、アイドリングストップの掲示等を行い、不要なアイドリングの防止を徹底するとしてございます。

次に、工事用車両に関する保全のための措置でございますが、ここでは、工事用車両に付着した泥土等が場外に飛散しないよう、出入口付近に洗車施設を設けて必要に応じタイヤ等の洗浄を行うといったこと、あるいは土砂・粉じんの飛散防止に努める、低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、不要なアイドリングの防止を徹底するなどとなっております。

次に、工事の完了後なのですが、こちらはまず、熱源施設に関する保全のための措置といたしまして、予測に反映した措置としては、燃料について、石炭とかそういうものではなく都市ガスを使用することにしてございます。

次に予測に反映しなかった措置として、関連車両及び駐車場利用に関する保全のための措置といたしまして、駐車場内でのアイドリングストップの掲示等を行い、アイドリングストップを周知する。また、熱源施設に関する保全のための措置として、熱源設備機器の整備・点検に努めるとしてございます。

それでは、109ページの評価です。評価の指標としては、二酸化窒素については二酸化窒素

に係る環境基準について、浮遊粒子状物質については大気の汚染に係る環境基準についてとさせていただきます。

なお、予測値については年平均値でありまして、こういった環境の指標である環境の基準値が日平均値であることから、基準値に照らす際には各予測値を年平均値から日平均値に換算して予測しております。その式については、109ページの下にある換算式の①、②により換算してさせていただきます。

110ページをご覧ください。評価の結果です。

まず、工事の施行中についての評価結果でございます。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将来濃度の予測でございますが、こちらについては表7.1-37(1)をご覧ください。こちらは二酸化窒素の濃度でございますが、予測結果として、97ページをご覧ください。こちらがコンター図になっております。最大濃度は、敷地の西側に0.008ppmとなっております。予測値については、この値にバックグラウンド濃度を加えて、さらに日平均値に換算した値となっております。

110ページにお戻りください。この日平均値に換算した値が0.052ppmでありまして、こちらが評価の指標である「日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下」という環境基準を満足しているものでございます。建設機械の稼働に伴う寄与率は26.7%となっております。

次に、表7.1-37(2)をご覧ください。こちらは、浮遊粒子状物質の将来濃度の予測でございます。

また戻りまして、98ページをご覧ください。建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の濃度についてのコンター図でございます。最大濃度はこちら敷地の西側で0.012mg/m³となっております。予測値については、この値にバックグラウンド濃度を加えて、日平均に換算してさせていただきます。110ページにお戻りいただき、その換算した値が日平均値の2%除外値0.053mg/m³となっております。こちらの値も、評価の指標である環境基準「日平均値が0.10mg/m³以下」を満足しているものでございます。建設機械の稼働に伴う寄与率は5.2%となっております。

工事の施行中なのですが、工事の実施に当たっては、建設機械による寄与率を極力少なくするため、事前に作業計画を十分検討し、建設機械の集中稼働を避けた効率的な作業に努め、最新の排出ガス対策型の建設機械の使用に努めるとともに、建設機械の不必要なアイドリングの防止や良質な燃料の使用などにより、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響の低減に努

める。としてございます。

次に、111ページをご覧ください。今度は、工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の将来濃度の予測でございます。

表7.1-38 (1) をご覧ください。まず、二酸化窒素の将来濃度の予測なのですが、こちらに関しては、日平均値に換算した値が0.044ppm～0.049ppm、こちらもバックグラウンド濃度を含んだ値でございますが、こちらは評価の指標である日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下という環境基準を満足しているものでございます。工事用車両の走行に伴う寄与率は0.1%～1.0%となっております。

次に、表7.1-38 (2) をご覧ください。浮遊粒子状物質の将来濃度の予測でございます。こちらもバックグラウンド濃度を含めた日平均に換算した値が0.052mg/m³でございます。こちらも評価の指標である環境基準値（日平均値が0.10mg/m³以下）を満足しているものでございます。工事用車両の走行に伴う寄与率は0.1%未満となっております。

112ページをご覧ください。112ページでは、工事の完了後における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将来濃度の予測でございます。

まず、表7.1-39 (1) をご覧ください。こちらは二酸化窒素の将来濃度の予測なのですが、こちらも日平均値の年間98%値に変換した値は0.042ppm～0.049ppm、こちらもバックグラウンド濃度を含んでおりますが、これは評価の指標である環境基準値、すなわち、日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下を満足してございます。関連車両の走行に伴う寄与率は0.1%未満から0.8%となっております。

次に、113ページの表7.1-39 (2) をご覧ください。こちらは浮遊粒子状物質の将来濃度の予測でございます。こちらも日平均値の2%除外値に変換した値は0.052mg/m³であり、評価の指標である環境基準値（日平均値が0.10mg/m³以下）を満足してございます。関連車両の走行に伴う寄与率は0.1%未満となっております。

114ページをご覧ください。地下駐車場の供用に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の将来濃度の予測でございますが、まず、表7.1-40 (1) をご覧ください。こちらは二酸化窒素の将来濃度の予測でございます。こちらにつきましては、戻りまして104ページをご覧ください。最大濃度は、敷地の中央に●印がありますが、こちらで0.00141ppmとなっております。予測値はこの値にバックグラウンド濃度を加えて日平均値に換算してございます。また114ページにお戻りいただきたいのですが、この値が0.046ppmでございます。こちらが評価の指標である環

境基準値（日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下）を満足しているものでございます。地下駐車場の供用に伴う寄与率は6.0%となっております。

次に、表7.1-40（2）をご覧ください。こちらは浮遊粒子状物質の将来濃度なのですが、こちらもお戻りいただいて、105ページをご覧ください。こちらは予測結果のコンター図ですが、最大濃度地点は敷地の中央部でございまして、0.000032mg/m³でございまして、予測値については、この値にバックグラウンド濃度を加え、日平均値に変換した値でございまして、また114ページにお戻りいただきたいのですが、こちらは0.052mg/m³でございまして、評価の指標である環境基準値を満足しているものでございます。地下駐車場の供用に伴う寄与率は0.1%未満となっております。

次に、熱源施設の稼働なのですが、表7.1-41をご覧ください。熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の将来濃度についてでございますが、こちらもお戻りいただきまして、107ページをご覧ください。こちらは予測結果のコンター図なのですが、敷地から南東側の離れた場所にあります。ここで最大濃度が0.00094ppmとなっております。予測値はこの値にバックグラウンド濃度を加え、日平均値に換算した値ですが、こちらはまた114ページにお戻りいただいて、値が0.045ppmとなっております。評価の指標である環境基準値を満足しているということでございます。熱源施設の稼働に伴う寄与率は4.1%となっております。

引き続きまして、資料にお戻りいただきまして、16ページをご覧ください。都民の意見はございませんでした。関係区長の意見は、港区長から1件ございました。

17ページをご覧ください。港区長からは、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といった意見でございました。これにつきましては、事業者のほうからは、環境の保全の措置に述べてございますような措置を講ずるという見解が示されてございます。

また資料の16ページをご覧ください。こちらにつきまして、今回は日下委員と項目検討を行いました結果、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。

○平手第二部会長 日下委員、何か補足することはございますでしょうか。

○日下委員 特にございません。

○平手第二部会長 それでは、御質問等がございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

特に御意見がないようですので、大気汚染につきましては意見なしといたします。

次に、騒音・振動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115ページをご覧ください。騒音・振動でございます。

まず、現況調査からでございます。騒音・振動の状況とか、あるいは土地利用の状況、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、法令による基準等について、それぞれ調査を行っているところでございます。

116ページをご覧ください。こちらは、騒音に関する既存資料調査の調査地点を示したものでございます。

●印でございますが、これにつきましては、平成26年度の東京都の道路交通騒音振動調査報告書により、こちらにお示しいたします計画地周辺の主要幹線道路沿いに位置する4カ所について行ってございます。

次に、118ページの図をご覧ください。道路交通騒音の振動の調査につきまして、現地調査の位置を示してございます。こちらは、一般環境については1地点、道路環境については5地点をそれぞれ調査しております。一般環境については、真ん中にある●のAという地点のものでございます。

振動に関する資料調査なのですけれども、こちらも平成26年度の東京都の道路交通騒音振動調査報告書、また、同じく116ページにお示しいたしますような、計画地周辺の主要幹線道路沿いに位置する2カ所、No. 1とNo. 4について行い、現地調査も騒音と同様、一般環境1地点、いわゆる計画地内の1地点、道路環境5地点についてそれぞれ調査をいたしております。

それでは、120ページをご覧ください。現況調査の結果をお示ししております。

まず、騒音の状況でございます。道路交通騒音のレベルなのですが、まず、既存資料調査におきましては、この表にありますとおり、No. 1、3、4につきましては環境基準を満足していない状況でございました。No. 2については、環境基準を昼間では満足しているところですが、夜間では満足していないという状況でございました。

それでは、121ページの表をご覧ください。こちらは現地調査の結果でございます。

まず表7.2-5をご覧ください。環境騒音レベルなのですが、昼間が平日は48dB、休日で47dB。夜間の平日が44dB、休日が43dBとなつてございまして、環境騒音レベル (L_{Aeq}) については、環境基準値を下回っていたということでございます。こちらは、環境騒音のAの調査地点について示しております。

次に、道路交通騒音レベルですので、No. 1からNo. 5についてでございますが、こちらにつ

いての L_{Aeq} は、No. 3の夜間の平日が68dB、休日が66dB。No. 4の夜間の平日及び休日が69dB、No. 5の夜間の休日が66dBと、環境基準値である65dBを上回ったほかは、昼・夜とも環境基準を下回っていた状況でございました。

122ページの表7.2-6をご覧ください。今度は振動でございますが、道路交通振動レベルについて、既存資料調査におきましては、全ての地点で規制基準を下回ってございました。

次に、123ページの表7.2-7をご覧ください。こちらは現地調査でございますが、こちらの環境振動レベルについては、まず計画地の中の環境振動レベル調査地点Aなのですが、こちらは昼間は平日が32dB、休日が30dB。夜間が平日は27dB、休日は25dBとなってございました。道路交通振動レベルは、全ての地点において規制基準値を下回っている状況でございました。

ちょっと飛ばしまして、133ページをご覧ください。予測でございます。予測事項としては、工事の施工による建設機械の稼働に伴う騒音や振動、あるいは工事用車両の走行に伴う騒音や振動としてございます。

次に、134ページをご覧ください。予測の地点なのですが、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音や振動の予測地点は、工事用車両の走行ルート沿道といたしまして、135ページにあるような予測地点で予測をしているということでございます。

予測地点の実際の具体については、134ページの表7.2-14に示したような予測地点No. 3、No. 4、No. 5となつてございます。No. 4につきましては、やはり近くを通る首都高速都心環状線からの寄与も入れて予測をしております。予測結果につきましては、評価と合わせて御説明をさせていただきたいと思つています。

少し飛ばしまして、151ページをご覧ください。こちらは環境保全のための措置でございます。

まず、工事の施行中について予測に反映した措置といたしまして、建設機械の稼働については、低騒音型建設機械を採用すること。また、計画地の周囲に3mの仮囲いを設置する。工事用車両については規制速度を遵守する、資材の搬出入に際しては、走行ルートの限定により、騒音及び振動の低減に努めるとしてございます。

また、工事の施行中につきまして、予測に反映しなかった措置なのですが、建設機械に関する保全のための措置といたしまして、建設機械の集中稼働を避け、建設機械の効率的稼働に努める、建設機械のアイドリングストップを厳守する、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に、事前に工事工程を十分検討するなどしてございます。

さらに、解体工事にあつては、防音シート等の使用により、騒音低減に努めるとか、解

体工事の際し、ジャイアントブレーカーの使用にあたっては、稼働時間、稼働位置及び台数について詳細に検討を行い、計画地周辺への騒音・振動の影響の低減に努める。また、騒音・振動の発生を極力少なくなるよう、最新の低騒音型建設機械の採用及び低騒音・低振動な施工方法の採用に努めるとしてございます。

工事用車両に関する保全のための措置が一番下でございますが、ここでは、低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、不要なアイドリングの防止を徹底する、工事用車両の整備点検を実施するとしてございます。

152ページをご覧ください。評価でございます。こちらは評価の指標として、建設作業中については、騒音あるいは振動とも環境確保条例に基づく勧告基準としてございます。

まず、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音ですが、バックホウとかジャイアントブレーカーなどの建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果と評価でございます。

少し戻りまして、146ページをご覧ください。こちらは、解体工事中のコンター図でございます。こちらはレベル最大地点は、敷地のちょっと東寄りですが、こちらで85dBとなっております。最大が85dBでありますために、環境確保条例の勧告基準である85dB以下となっております。

再び戻りまして、147ページをご覧ください。こちらは新築工事中のコンター図なのですが、レベルの最大地点は敷地の西側になりますが、こちらで80dBとなっております。新築工事中の最大80dBは、勧告基準である80dBを下回っております。

以上が、建設作業騒音の評価でございます。こちらは、工事の実施にあたっては、低騒音型の建設機械を採用するとともに、建設機械の集中稼働を行わないように、建設機械の効率的稼働に努めるなどにより、騒音の低減に努める。以上のことから、評価の指標を満足するとしてございます。

次に、152ページの建設機械の稼働に伴う予測結果と評価でございます。こちらについては少しお戻りいただきまして、148ページをご覧ください。解体工事時における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。こちらはコンター図になっておりまして、レベルの最大地点は敷地の東側で74dBとなっております。解体工事については、最大74dBでございますので、勧告基準である75dB以下となっております。

149ページをご覧ください。149ページについては、今度は新築工事の工事中における建設作業振動のコンター図となっております。こちらについては、敷地の北側で66dBとなっております。最大66dBといえますのは、勧告基準である70dB以下となっております。

152ページにお戻りください。工事の実施に当たっては、低騒音型の建設機械を採用するとともに、建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努めるなどにより、振動の低減に努めるといったことから、評価の指標を満足するとしてございます。

次に、工事用車両による道路交通騒音についてでございます。こちらは、評価の指標を環境基本法に基づく環境基準としてございます。

153ページの表7.2-20をご覧ください。予測地点における騒音レベルが、昼間で67dB～71dBであり、No.3の地点でございますが、こちらでは工事の施行中に環境基準値70dBを上回っている状況でございます。なお、工事用車両の走行に伴う増加分としては、1dB未満から1dBとなっております。こちら、工事の実施にあたっては、低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、不要なアイドリングの防止を徹底する。また、資材の搬入に際して、規制速度を遵守し、走行ルートの変更、安全走行等により、騒音の低減に努めるとしてございます。

引き続き、153ページですが、今度は工事用車両の走行に伴う道路交通振動についてでございます。評価の指標は、環境確保条例に基づく規制基準としております。

153ページの表7.2-21をご覧ください。こちらは第二種区域であるNo.3からNo.5の地点において、昼間では45dB～53dB、夜間では42dB～47dBと、規制基準である昼間での65dB、夜間での60dBをそれぞれ下回っております。

なお、こちら、工事用車両の走行に伴う増加分は、昼間で1dB未満から1dB、夜間では1dB未満となっております。こちらについて、工事の実施にあたっては、資材の搬出入に際して、走行ルートの変更、安全走行等により、振動の低減に努めるといったことから、評価の指標を満足するものと考えられるとしてございます。

資料にお戻りいただきまして、18ページをご覧ください。こちらは、都民の意見は1件ございました。関係区長からの意見としては、港区長から2件ございました。

それでは、19ページをご覧ください。都民の主な意見でございます。読み上げさせていただきます。

評価書案によると、解体及び新築工事施行中の建設機械稼働に伴う騒音レベルは、いずれも勧告基準値の最大限度であり、建設作業振動も勧告基準に迫る数値である。また、もともと交通量の多い地区で、大規模かつ集中的な工事を行うことは、道路交通騒音が現状でも環境基準値を超える地点の環境を更に悪化させる。複数地点で同時に解体工事と巨大建築物の新築工事が行われる本計画においては、着工から竣工まで4年超もの歳月を要し、

複合的な騒音・振動により、周辺住民が長時間に亘って甚大な被害を受けることが明白である。にもかかわらず「評価の指標を満足する」と言及することは、事業主が環境及び周辺住民への配慮を蔑にしていることの表れであるため、適正な評価を求めるとともに、環境に配慮すべく計画自体の撤回又は抜本的な変更を求める。

というものでございます。

港区長からは2点ございます。まず1点目は、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というもの。2つ目は、工事用車両について、騒音、振動、渋滞など周辺の影響を考慮し、車両の出入りする動線や時間帯を工夫してくださいというものでございました。

港区長からの意見については、まずは環境保全の措置で述べられているような対策をすることと、あとは港区からの工事用車両についての車両の出入りする動線や時間帯等を工夫してくださいというものに関しましては、事業者のほうからは、工事用車両の走行ルートの設定、安全走行及び周辺道路上沿いでの待機の防止などを工事業者へ指導・徹底し、周辺の道路環境に配慮する。また、工事用車両の出入り口付近等には、交通整理員を配置するなど、歩行者の安全を確保し、周辺への影響の低減に努めるという見解を示されております。

また、工事用車両が集中しないように、工事工程の平準化に努めるとともに、工事用車両の走行に当たっては、通学時間帯などに配慮した計画とする。あと、工事関係者は毎日の朝礼及び新規入場者教育などを通じ、交通安全について指導するといったことが見解として示されている状況でございます。

それでは、資料の18ページにお戻りください。今回、坂本委員と項目検討を行いました結果、意見ありとしてございます。

20ページの別紙2をご覧ください。読み上げさせていただきます。

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動は、評価の指標とした勧告基準値と同値又はわずかに下回る程度であり、また、計画地に隣接して小学校などの教育施設が存在することから、建設機械の稼働に当たっては、環境保全のための措置を徹底すること。

としてございます。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というものでございます。

説明は以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、坂本委員、何か補足はございますでしょうか。

○坂本委員 今、御説明がありましたとおり、解体で85dB、新築で80dBという非常に大きな

騒音が予測されています。勧告基準が85dBと80dBなので、評価の指標以下とは言えるのですが、最大限出ているということなので、非常に心配される場所ではありますということで、意見を付けさせていただいております。

建設工事騒音は突発的な音が出ますし、機器の配置とか運用とか、そういった計画が非常に効いてきますので、運用のほうで十分周辺に配慮した工事を進めていただきたいと思います。

151ページに、予測に反映しなかった措置ということで幾つか挙げられていますが、特に建設機械だと大きなパワーレベルを持つ機械の運用が鍵になると思います。この中にも、ジャイアントブレーカーの使用に関して、稼働時間や稼働位置、稼働の台数を詳細に検討することが書かれていますけれども、これはしっかり綿密にやっていただきたいと思います。

それから、計画地のすぐ近くに小学校や幼稚園があるわけなのですが、146ページから147ページに騒音のコンター図が出ていますが、小学校のあたりで予測では80dBとか75dB、70dBといった高い騒音レベルが予測されていまして、非常に懸念される場所です。こういったところにも、実際に工事をされるときに十分な配慮をしていただきたいと思います。

以上です。

○平手第二部会長 それでは、御質問が私は1点あるのですが、よろしいでしょうか。

今のところに絡むのですが、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動のまとめの表がここでは用意されていなくて、先ほどの三田の三・四丁目地区ではそういう表があります。こちらの麻布台でも、二酸化窒素と浮遊粉じんについてはまとめの表があります。要するに、予測値と基準値という形の表で数字としては1行なのですが、その形の表はやはり用意されておいたほうが見やすいので、あったほうがよろしいのではないかと思うのですが。例えば、三田であれば133ページの表7.2-24の形です。

それから、浮遊粉じんと二酸化窒素は同じような数字が1行ありますので、同じ並びで考えた場合には、こちらも用意しておいたほうがよろしいのではないか。特に今、問題になりそうなるので、特に分かりやすく説明することが必要なのではないかと思います。

○真田アセスメント担当課長 承知いたしました。そのようにいたします。

○平手第二部会長 それでは、ほかに何か御質問はございますでしょうか。よろしいですか。

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。

○真田アセスメント担当課長 それでは、資料の21ページ、資料3-3でございます。「虎ノ門・麻布台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)でございます。

まず、審議経過でございます。

本審議会では、平成29年2月23日に「虎ノ門・麻布台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。

としてございます。

審議結果でございます。

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。

まず、【騒音・振動】については、先ほどと同じでございますので、省略させていただきたいと思います。

次に【景観】でございます。

麻布幼稚園及び麻布小学校の校庭等が計画地に近接しており、高層棟の建設に伴う圧迫感による影響の懸念も示されていることから、今後、圧迫感の低減を図るため、計画地敷地境界付近に植栽を施すに当たっては、幼稚園及び小学校の意見を反映するよう努めること。

以上でございます。

○平手第二部会長 それでは、御質問等がございましたらお願いいたします。池本委員、どうぞ。

○池本委員 また2点あるのですが、1つは感想で、1つは質問なのですが、感想のほうは、【騒音・振動】の意見で小学校に関連する話を出していただいています。それで、建設機械の稼働に関する話に絡めて、小学校の話とつながっていますので、その建設機械の話ですと、大気のほうもあるかなと思って大気のほうを見させていただきました。97ページなどを見ますと、二酸化窒素の濃度で、これを見ると、最大濃度が小学校側のほうが高く、濃度線の幅も密になっている状況で、似たような傾向かなと感じたものです。

それで、左の96ページを見ますと、バックグラウンド濃度は二酸化窒素で見ますと0.022ppm

に関して、工事中、施行中の将来濃度が0.030ppmになるということで、これを98%値にすると、環境基準のゾーン内という評価だったと思うのですが、これはどういったことかと考えながら見やすいのはこういうことかなと思って54ページを見たところ、二酸化窒素の年平均値と98%値の比較がいろいろな地点であります。0.022ppmに関しては、0.043ppmとかそれぐらいの0.04幾つぐらいの数値となっていて、0.030ppmとなると0.051ppmぐらいとか0.056ppmなどになるので、これぐらいの関係性なのかなと感じました。

それで、建設機械の稼働に関しては、この0.030ppmの0.05幾つぐらいということで、バックグラウンド0.022ppmに対する0.043ppmなどの値のレベルに関しては、0.01ppmぐらい増えるのかなと読みました。ほかの項目、工事車両とか熱源などのあたりでは、もう寄与濃度に0が幾つもついていて、0.022ppmから余り上がらないような予測で、ただ、この建設機械だけが0.030ppmになってしまって、ある意味優位に上がっているかなという読み方をさせていたのだと思います。

結局、何が言いたいのかということ、建設作業の大気に関しても同様に配慮されたほうがいいのかと感じたのです。これが1点です。

もう一つは、最後の本日の資料の22ページのところで、都民の意見を聴く会で公述人が辞退したという記載がありましたが、私はこういう記載を読んだのは初めてだったので、もし差し支えなければどういった状況だったのかを教えてくださいました。

以上です。

○真田アセスメント担当課長 都民の意見を聴く会についてでございますが、当初、都民の意見を聴く会に公述人として手を挙げた方がいらっしゃったのですけれども、後に御本人様から辞退したいという申し出がございまして、その結果、都民の意見を聴く会が開催されなかったということでございます。私もこういったケースは初めてと聞いております。

大気のほうにつきましては、騒音・振動だけではなくて、大気についても配慮が必要だということで、ここについては都民の意見とは出ていませんけれども、同じように建設機械の稼働に伴って、大気についてもきちんと配慮するよということ、事業者には申し伝えたいと考えます。

以上です。

○平手第二部会長 よろしいですか。

それでは、ほかに何かございますでしょうか。

特に御意見がないようですので、ただいま説明した内容で次回の総会に報告いたします。

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。
特にないようですので、これで第二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。

傍聴人の方は退場してください。

(傍聴人退室)

(午後0時06分閉会)