

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第8回総会 議事録

■日時 平成29年11月28日（火）午前9時30分～午後0時15分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室27

■出席委員

町田会長代理、平手第二部会長、池本委員、日下委員、小堀委員、齋藤委員、坂本委員、佐々木委員、谷川委員、寺島委員、西川委員、平林委員、宮越委員、義江委員

■議事内容

1 答申

「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案

⇒ 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こと並びに大気汚染、騒音・振動及び風環境に係る指摘事項について留意すべきことを付した答申文を、全会一致で知事へ答申。

2 諮問

(1) 「(仮称) 芝浦一丁目建替計画」環境影響評価書案

⇒ 会長代理の指名により、第二部会へ付託。

(2) 「(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

⇒ 会長代理の指名により、第一部会へ付託。

(3) 「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

⇒ 会長代理の指名により、第一部会へ付託。

3 受理関係

⇒ 別紙受理報告一覧の事業について審議会へ報告。

受 理 報 告

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 特 例 環 境 配 慮 書	・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	平成29年9月14日
2 環 境 影 響 評 価 書 案	・(仮称)芝浦一丁目建替計画	平成29年9月19日
	・(仮称)虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業	平成29年9月19日
3 環 境 影 響 評 価 書	・豊海地区第一種市街地再開発事業	平成29年9月29日
	・虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業	平成29年10月30日
	・福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線(福生市大字熊川)建設事業	平成29年10月31日
	・(仮称)三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業	平成29年9月26日
4 事 後 調 査 報 告 書	・東日本旅客鉄道南武線(稲田堤・府中本町間)連続立体交差事業(工事の完了後)	平成29年10月10日
	・菱光石灰工業株式会社 八王子砕石工場 採掘区域拡張事業その2(事業の実施中その1)	平成29年10月25日
	・都営村山団地(後期)建替事業(事業の実施中その1)	平成29年11月17日
	・練馬清掃工場建替事業(工事の完了後)	平成29年11月17日
5 変 更 届	・わらべや日洋株式会社(仮称)新村山工場建設事業	平成29年10月16日
	・豊洲新市場建設事業	平成29年10月27日
	・第一石産運輸株式会社 檜原工場拡張事業	平成29年11月8日
6 着 工 届	・白金一丁目東部北地区第一種市街地再開発事業	平成29年11月7日
7 完 了 届	・赤坂一丁目地区第一種市街地再開発事業	平成29年9月7日
	・杉並清掃工場建替事業	平成29年10月11日

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第8回総会
速 記 録

平成29年11月28日（火）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室27

(午前9時30分開会)

○池田アセスメント担当課長 5分ほど待ちましたけれども、数名遅れるという御連絡をいただいています。現在でも定足数を満たしておりますので、これから始めたいと思います。

本日は、お忙しい中、御出席をいただきましてありがとうございます。

事務局から御報告を申し上げます。

現在、委員21名のうち11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、平成29年度第8回総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、よろしくをお願いいたします。

○町田審議会会長代理 皆様、おはようございます。

本日、柳会長が御欠席ですので、町田が会長代理を務めさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

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・着席)

○町田審議会会長代理 傍聴の皆様、おはようございます。本日は御苦労さまです。

傍聴の方は、傍聴希望案件が終了し次第、退室されて結構でございます。よろしくどうぞお願いいたします。

ただいまから、平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第8回総会を開催します。

それでは、本日の会議は、次第にありますように、答申1件、諮問3件及び受理報告を受けることといたします。

きょうは議事が多くございますので、進行方よろしく御協力をお願いいたします。

「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案、資料1をご覧ください。

それでは、「八重洲二丁目第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案の答申に係る審議をただいまから行います。

この案件につきましては、第一部会で審議いたしましたので、その結果について、第一部会長の私から報告をさせていただきます。

資料1をご覧くださいと思います。

初めに、部会で取りまとめました答申案文について、事務局から朗読してください。

○池田アセスメント担当課長 それでは、朗読させていただきます。

お手元の資料の1ページ、資料1をご覧ください。

平成29年11月28日

東京都環境影響評価審議会

会長 柳 憲一郎 殿

東京都環境影響評価審議会

第一部会長 町田 信夫

「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案について

このことについて、当部会において調査、審議した結果は別紙のとおりです。

2ページをご覧ください。

別紙になります。

「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」に係る環境影響評価書案について

第1 審議経過

本審議会では、平成29年2月23日に「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における審議を重ね、都民及び関係地域区長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

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、騒音・振動共通】

工事用車両の走行に伴う大気汚染及び騒音・振動の予測において、本事業による増加分はわずかであるとしているが、計画地に近接して、同時期に複数の開発事業による工事が計画されており、工事用車両が集中することによる影響が懸念されていることから、

周辺開発事業者と調整を図るなど、環境保全のための措置を徹底すること。

【大気汚染】

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

【風環境】

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

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

付表は4ページになります。

朗読は以上でございます。

○町田審議会会長代理 ありがとうございます。

それでは、審議の経過について御報告いたします。

本評価書案は、平成29年2月23日に当審議会に諮問され、第一部会に付託されました。それ以降、現地調査及び部会における3回の審議を行い、ただいま朗読いたしましたような答申案文として、取りまとめることといたしました。

この間、本評価書案に対しましては、都民から1件の意見書の提出がありました。また、関係区長である中央区長及び港区長から意見が提出されております。この意見に対しましては、見解書におきまして事業者の見解が示されております。また、都民の意見を聴く会では、10名の方から公述がございました。

本件の審議に当たりましては、これらの内容を踏まえつつ審議いたしました結果、本評価書案における現況調査、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ますが、環境影響評価書の作成に当たりましては、関係住民等が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、ここに指摘する事項に留意するよう求めることといたしました。

次に、指摘の内容について、御説明いたします。

本事業は、中央区八重洲二丁目に位置する約2.2haの事業区域において、事務所、店舗、居

住・滞在施設、インターナショナルスクール、バスターミナル等の建築物の新築を行うものであり、対象事業の種類は、高層建築物の新築でございます。

次に、答申案の内容について、御説明いたします。

まず、大気汚染、騒音・振動共通の意見ですが、計画地に近接して、同時期に複数の開発事業による工事が計画されております。工場車両が集中することによる影響が懸念されることから、周辺開発事業者と調整を図るなど、環境保全のための措置を徹底することを求めるものでございます。

次に、大気汚染の意見ですが、建設機械の稼働に伴う大気汚染の評価において、最大着地濃度地点では、本事業による寄与率が高く、また、隣接地において小学校等の再整備が予定されていることから、環境保全のための措置を徹底することを求めるものでございます。

最後に、風環境の意見ですが、隣接地において小学校等の再整備が予定されていること、周辺の歩道等には多数の歩行者が通行することから、防風対策を確実に実施することや、事後調査において、防風対策の効果を確認するとともに、必要に応じて適切な対策を講じることを求めるものでございます。

ただいまの報告について、何か御意見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。

よろしいでしょうか。

特に御発言がないようでございますので、ただいまの報告をもちまして、審議会の答申としたいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○町田審議会会長代理 ありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきます。

事務局で答申書のかがみを配布してください。

(「かがみ」を配布)

○町田審議会会長代理 答申書を読み上げてください。

○池田アセスメント担当課長 それでは、お手元の答申書を読み上げさせていただきます。

29東環審第21号

平成29年11月28日

東京都知事 殿

東京都環境影響評価審議会

会長 柳 憲一郎

「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案について（答申）

平成29年2月23日付28環総政第975号（諮問第469号）で諮問があったこのことについて、当審議会の意見は別紙のとおりです。

別紙につきましては、繰り返しになりますので、省略をさせていただきます。

○町田審議会会長代理 ただいま朗読しましたとおり、知事に答申することといたします。
ありがとうございました。

それでは、次に、諮問に入ります。

諮問案件について、事務局から提案してください。

○池田アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の5ページをお開きください。

今回、諮問が3件ございますので、資料2、資料3、資料4、ページが続きますけれども、続けて朗読をさせていただきます。

5ページの資料2でございます

29環総政第524号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例（昭和55年東京都条例第96号）第50条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

平成29年11月28日

東京都知事 小池 百合子

記

諮問第474号「（仮称）芝浦一丁目建替計画」環境影響評価書案

1枚おめくりいただきまして、6ページをご覧ください。資料3です。

29環総政第525号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例（昭和55年東京都条例第96号）第50条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

平成29年11月28日

東京都知事 小池 百合子

記

諮問第475号「（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

続きまして、7ページでございます。資料4です。

29環総政第526号

東京都環境影響評価審議会

東京都環境影響評価条例（昭和55年東京都条例第96号）第31条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

平成29年11月28日

東京都知事 小池 百合子

記

諮問第476号「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

以上でございます。

よろしく願いいたします。

○町田審議会会長代理 ただいま事務局から3件の提案がございました。

「（仮称）芝浦一丁目建替計画」環境影響評価書案につきましては、第二部会に付託させていただきますので、第二部会の委員の皆様よろしく願いいたします。

「（仮称）虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案及び「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」特例環境配慮書につきましては、第一部会に付託させていただきますので、第一部会の委員の皆様よろしく願いいたします。

それでは、諮問案件の概要につきまして、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　まず「（仮称）芝浦一丁目建替計画」の説明をいたします。皆様、お手元にあります灰色の環境影響評価書案に沿って説明をさせていただきます。2冊あるので、こちらの少し薄いほうです。「（仮称）芝浦一丁目建替計画」と表示がされておりますが、そちらの説明をいたします。それでは、この評価書案の1ページ目をご覧ください。

1ページ目に、事業者の名称が書かれております。事業者の名称は、NREG東芝不動産株式会社及び野村不動産株式会社と東日本旅客鉄道株式会社となっております。2番の対象事業の名称及び種類ですが、名称は「（仮称）芝浦一丁目建替計画」ですけれども、種類としては、高層建築物の新築及び自動車駐車場の設置となっております。

13ページに、事業目的が記載されております。計画地は、旧芝離宮恩賜庭園の南側、JR浜松町駅の南東部に位置しております。区域面積約4.7haの計画地に事務所、商業施設、ホテル、住宅、駐車場を新設する事業となっております。

14ページの図をご覧ください。こちらで位置及び概況について説明いたします。こちらの図の真ん中の黒い線で囲まれた部分がございますが、これが計画地であります。場所については、港区の芝浦一丁目、ゆりかもめの日の出駅が東側に見えますけれども、日の出駅から約300m、JRの浜松町駅から南に350mの距離にあるところでございます。計画地の西側にはJRの東海道新幹線や山の手線や東京モノレールが走っておりまして、敷地の計画地の北側には古川が流れているところでございます。その上を首都高二号線あるいは計画地の東側を首都高一号線が走っておりまして、そのほか主要地方道日本橋芝浦大森線と、計画地の南側には特別国道1114号線が通っているところでございます。

16ページの図をご覧くださいと、現在、計画地周辺には、浜松町ビルディングと低層のスリーワンプラザというものがああります。もう一つは、東芝浜松町ビルが立地しておりまして、東側には芝浦運河が流れています。芝浦運河のもう少し上流のほうに行きますと、古川水門があるという場所がございます。この計画地の周辺は準工業地域に指定されておりまして、周辺は準工業地域、あるいは商業地域、第一種住居地域などに指定されているという場所がございます。

23ページをご覧くださいませでしょうか。事業の基本計画では、配置計画なのですが、この図をご覧くださいませと、巨大な壁面を持つ1棟の高層ビルにするのではなくて、この図のイメージにありますとおり、3層構成のツインタワーとして、上層部ほどセットバックさせるような壁面構成となっております。これによって壁面が分節化され、周辺ビルとのスケール感の調和、圧迫感の低減を図っているという計画でございます。

少し戻りまして、19ページをご覧ください。こちらは配置図になっております。計画地の東側は、それぞれの建物の壁面線を合わせてセットバックをさせております。それと、高層ビルの運河に面する東面を壁面後退させることで、足元の運河沿いに連続するオープンスペースを確保しているものでございます。

20ページをご覧ください。この図、建築計画について説明いたします。建築計画ですが、この図のツインタワーがあります右側の敷地の北側には、高規格のオフィスと上層階に国際水準の住宅を整備したN棟がありまして、南棟にはやはり高規格のオフィスと国際観光客に対応したホテルを整備した南棟、S棟の高層ビルを配置するものでございます。

お戻りいただきまして、18ページの表をご覧ください。こちらは区域面積が約4.7haなのですが、こちらの建物、北棟、南棟、N棟、S棟ともに、最高高さが約235mで、低層棟が約10mとなっております。S棟の階数は地上46階、地下5階、低層棟は地上2階となっております、N棟についても、階数は地上47階、地下5階、低層棟は地上2階となっております。N棟、S棟、低層棟を合わせた延床面積は約55万 m^2 となっております、住宅戸数はN棟に200戸、駐車場台数は約1,250台で住宅用が約110台、非住宅用が約1,140台となっております。工事予定期間は平成32年度～平成41年度、供用開始予定は平成42年度となっております。

23ページをご覧ください。(3) 駐車場計画でございます。駐車場については、今回の建物の中の1階と地下にそれぞれ自走式と機械式の駐車場を配置する計画となっております。駐車場の換気は機械換気で行うほか、自動火災報知機などさまざまな防災対策を講じるとなっております。駐車場の台数につきましては、駐車場条例あるいは大規模小売店舗立地法に基づき、合計で約1,140台、また住宅用として約110台の計画となっております。

24ページをご覧ください。(4) 発生集中交通量及び自動車動線計画でございます。この工事の完了後に出入りする関連の自動車の発生交通量なのですが、発生集中交通量は、国交省の「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」などに基づきまして、ここの表にありますとおり、平日は8,400台/日、休日は1,800台/日と想定してございます。

25ページの図をご覧ください。これが関連車両の主要な交通ルートでございます。計画地は、今回の計画地、敷地南側の特別区道1114号線からの入出庫を計画しているとなっております。なお、ここの地域交通改善のため、ここにあります芝浦運河に赤と青の線がかかっているものが新芝浦橋ですが、この架替え及びその特別区道1114号線の道路線形の変更が計画されております。

26ページの図をご覧ください。こちらが歩行者の動線計画でございます。今回、計画地の

西側ですけれども、現在の南北方向の特別区道1094号線がモノレールの高架の東側にあります。東京モノレールがこの敷地のちょうど東寄り、1本ずっと中に通っている歩行者専用道路と書いた黒い丸のラインの少し右側、東側に載っているこれが東京モノレールなのですが、これの東側にあるのですが、これをJRの線路側に寄せるという移設をする計画があります。また、南側にあります特別区道1114号線から計画地の北側にありますJRの浜松町の方面へ通り抜ける歩行者デッキとともに、歩行者専用道路を配置する計画となっております。

引き続きまして、28ページの表でございます。緑化計画でございます。緑化面積につきましては、ここの表にありますとおり、「港区みどりを守る条例」の緑化基準を遵守するとしてございます。

続きまして、29ページの図をご覧ください。ここの今回計画地の中には、地上部の緑化をするほか、ここの凡例にありますとおり、屋上緑化や壁面緑化といったものを施すことで、ヒートアイランド対策に努める緑化計画としてございます。

31ページの表をご覧ください。施工計画でございます。この表の記載にありますとおり、ここの工事はⅠ期とⅡ期に分けて段階的に実施する計画でございます。全体でこの表にありますとおり120カ月を予定してございます。Ⅰ期工事につきましては、平成32年度から計画地内の南側に今あります低層のスリーワンプラザを解体して、S棟北側の北棟です。S棟及び計画地内西側の低層棟を建設する計画でございます。これについては平成35年度に工事完了を予定してございます。続きまして、Ⅱ期工事なのですが、こちらは平成36年度から計画地内北側、今の東芝ビルなのですが、浜松町ビルディングと東芝浜松町ビルを解体し、N棟及び計画地内東側の低層棟を建設する計画となっております。平成41年度の工事完了を予定しているという計画でございます。

36ページをご覧ください。こちらが今回の工事用車両の入出の際の車両のルートでございます。工事用の車両の主な出入口につきましては、今回計画地の敷地の南側に3か所分散して設けてございます。外周道路より直接出入りする計画となっております。この工事用車両の走行台数が最大となる時期なのですが、Ⅰ期工事につきましては工事着手後18か月目でありまして、ピーク日においては1日当たり大型車582台、Ⅱ期工事においては工事着手後90か月目で、ピーク日において1日当たり大型車両596台を計画してございます。

続きまして、54ページをご覧ください。今回の環境影響評価の項目でございます。今回の事業計画案の内容を勘案して、環境に影響を及ぼすおそれのある環境影響要因を抽出して、地域の概況から把握した地域特性、環境の地域特性の関係を検証した結果、選定した項目が

この54ページの表にありますとおりでございます。項目については、大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、土壌汚染、地盤、水循環、日影、電波障害、風環境、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、合計13項目となっております。本計画地ですが、条例第40条第4項にあります調査計画書の作成免除、環境影響評価項目を少なくできる、いわゆる特定の地域内にあるのでございますが、今回、自動車駐車場の設置が非住宅用で1,000台以上というアセスメント対象としての要件に該当しているということから、高層建築物の新築などを対象とした特例を受けておりません。

説明は以上でございます。

続きまして、今度は水色の評価書案でございます。左上に344と書いてある「(仮称)虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業」の評価書案でございます。

こちらの評価書案の1ページ目をご覧ください。こちらは、事業の名称は「(仮称)虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業」でございますが、事業者の名称は、虎ノ門一・二丁目地区市街地再開発準備組合となっております。2番目の対象事業の種類でございますが、こちらは高層建築物の新築となっております。

5ページ目の事業目的をご覧ください。この計画地ですが、官庁街である霞ヶ関のエリアの南側に近接し、外堀通りあるいは桜田通り、環状2号線などの幹線道路、あるいは東京メトロ銀座線の虎ノ門駅、あるいは日比谷線の神谷町駅にも近接するという交通利便性のすぐれた地域となっております。さらに、今回、計画地に隣接する道路の地下に日比谷線の虎ノ門新駅の整備も予定されておりまして、交通結節機能強化に向けた基盤整備が進んでいるという場所でございます。この計画地周辺においては、国家戦略特区に位置づけられた開発計画を始め複数の開発計画が進行中でありまして、国際的なビジネス交流拠点の形成が期待される地域となっております。

7ページをご覧ください。計画地の位置でございます。7ページをご覧くださいと、計画地は虎ノ門一丁目及び二丁目でありまして、計画地の面積はこのA-1街区、A-2街区、A-3街区、あとはA-4街区です。合計で約1万4,750㎡となっております。計画地の北側には東京メトロ銀座線の虎ノ門駅がありまして、平成32年ですが、ちょうどこの図の真ん中にあります虎ノ門新駅が供用開始される予定となっております。今回計画地の一番大きなA-1街区とA-2街区の間に国道1号線(桜田通り)が通っており、計画地の東側は環状2号線Ⅲ街区(虎ノ門ヒルズ)があるという場所でございます。

9ページの図をご覧ください。こちらは現在の状況ですが、複数の中高層ビルが存在してお

りまして、計画地内及び周辺は用途地域が商業地域となっております。

13ページの図をご覧ください。こちらは計画建築物の配置図でございます。一番東に位置するのがA-2街区でして、東側には虎ノ門ヒルズがあるという場所でございます。その虎ノ門ヒルズと点線で示されているデッキでつなぐ予定となっております。このA-2街区とA-1街区の間の道路の下に、今回、地下に東京メトロ日比谷線が通っているのですが、虎ノ門新駅が新設される予定となっております。A-2街区の西側に位置しているのが一番大きなA-1街区で、公園予定であります北側にあるA-4街区とは地下で結ぶ計画となっております。一番西側にあるA-3街区ですが、こちらも2つの街区を地上のデッキで連結する予定でして、A-3街区からさらに西側の虎ノ門二丁目地区のほうともデッキでつなぐ計画となっております。

1ページ戻りまして、計画建築物の概要でございます。まず、一番大きなA-1街区ですが、敷地面積約9,900m²、延床面積が約23万7,000m²、最高高さが約265m、階数が地上49階、地下4階となっております。駐車場台数が約447台、主要用途は事務所、ホテル、店舗、集会場、駐車場などとなります。A-2街区ですが、こちらは敷地面積約2,500m²、延床面積が約8,800m²、最高高さ約30m、地上4階建て、地下3階となっております。駐車場台数が約31台、主要用途は店舗などとなります。A-3街区については、敷地面積約1,600m²、延床面積が約7,900m²、最高高さが約70mです。階数が地上12階、地下1階となっております。駐車場台数が約24台、主要用途は事務所、店舗、住宅、駐車場などとなっております。A-4街区については、約750m²の公園が計画されております。

14ページの図をご覧ください。こちらは計画建築物の断面図となっております。こちらはA-1街区の一番大きな建物の断面図となっております。地下室に機械室、駐車場、低層階にかけて店舗などが計画されております。中層階にはホテルがありまして、その上は事務所、最上階は集会場の用途となっております。

16ページは、今回の計画建築物の完成予想図となっております。一番図の左側にあるもの、一部だけ見えているものが虎ノ門ヒルズで、ちょうどこの完成予想図の中心に立っているものがA-1街区の建物となっております。

18ページの図でございます。発生交通量と自動車動線計画でございます。工事の完了後にこの計画建築物に出入りする自動車の走行経路でございます。まず、今回計画の一番右端にありますA-2街区、こちらは虎ノ門ヒルズとの間に通る道路から入出庫をする計画となっております。真ん中にあります一番大きなA-1街区は、左端にあるA-3街区とA-1街区の間にある道路からそれぞれ入庫するような形となっております。A-3街区につきましては、逆に敷地の

南端から入庫するという計画になっております。敷地の北側から出庫するという計画でございます。発生集中交通量ですが、こちらも国交省の大都市開発地区関連交通マニュアルに基づきまして、平日で7,664台/日と想定してございます。

17ページをご覧くださいまして、(3) 駐車場計画でございます。自動車駐車場ですが、計画建築物の地下に自走式の駐車場及び機械式の駐車場を設ける予定でございます。駐車台数は合計で約502台整備する計画となっております。

20ページをご覧ください。こちらは、歩行者の動線計画でございます。こちらの図でいいますとオレンジ色が地上部の動線、緑色がデッキ上での動線となっております。地上部における敷地内の歩行者の動線及び虎ノ門新駅A-1とA-2街区の間にあります虎ノ門新駅へのアクセス機能を整備することを目的として、歩行者デッキの整備あるいは地下の歩行者通路の整備などにより、計画地周辺の歩行者ネットワークの形成を図るとしてございます。

22ページの表でございます。こちらは緑化計画でございます。緑化面積ですが、表5.2-3(1)の表にありますとおり、東京都再開発促進地区を定める地区計画運用基準及び東京都の自然保護条例に基づきまして、地上部で合計約1,323m²、屋上で合計約2,576m²、合計で約3,899m²の緑化空間を創出するとしております。あと「港区みどりを守る条例」に基づく緑化面積を確保する計画でございます。

23ページの図をご覧ください。こちらはA-1街区の南側にあります特別区道1014号線の拡幅及び歩道状空を整備し、緑化を行うことにより、赤坂・虎ノ門緑道の整備に貢献し、周辺の既存緑地とのネットワークを図るという計画でございます。

25ページの表をご覧ください。施工計画でございます。本事業に係る全体の工事工程ですが、平成30年度から平成34年度にかけて、49カ月の工期を予定してございます。着工時期は規模の大きいA-1街区が平成30年度から、A-2、A-3、A-4街区が平成31年度から着工予定となっております。まずは既存の建築物の解体工事から始まるような計画となっております。

27ページをご覧ください。(3) 工事用車両及び建設機機械のところでございます。工事用車両台数のピークなのですが、工事開始後21カ月目となっております。この時期の工事用車両はピーク日において1日当たり大型車両854台、小型車69台、合計923台を予定しております。

28ページをご覧ください。こちらは、工事用車両の想定走行ルートとなっております。工事用車両が国道1号線の桜田通りあるいは環状2号線をよく利用することを想定しております。真ん中A-1街区については桜田通りを含めて敷地の3方向から入出庫ができる計画として

おりまして、右端のA-2街区は桜田通りあるいは特別区道1014号線及び敷地の東側に面する道路から入出庫ができる計画としております。東のA-3街区については、特別区道1014号線を含む敷地の3方向から入出庫ができる計画となっております。A-4街区については、環状2号線への影響も考慮し、入庫は環状2号線を含む3方向から可能となっておりますが、出庫は環状2号線を除く敷地の南側と西側からの2方向からの出庫とする計画としてございます。

37ページをご覧ください。環境影響評価の項目です。本事業につきましては、東京都環境影響評価条例第40条第4項に規定してございます「良好な環境を確保しつつ都市機能の高度化を推進する地域（特定の地域）」内にあるということと、高層建築物の新築ということから、「特定の地域における事業実施届」が提出されております。したがって、今回、この事業につきましては、条例規則第54条に定める環境影響評価項目を選定し、かつ、技術指針に基づく本事業の実施が環境に及ぼす影響について調査を行うとしてございます。

選定した項目についてにつきましては、次の38ページの示すとおりとなっております。環境影響評価項目がありまして、大気汚染については、工事の施行中については建設機械の稼働、工事用車両の走行、工事の完了後は関連車両の走行、地下駐車場の供用について予測評価をしてございます。施設の供用による環境影響については予測評価を行っておりません。大気については、施設の稼働についても熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度について予測評価をしてございます。騒音・振動については、建設機械の稼働と工事用車両の走行による環境影響が予測評価を行っておりますが、工事の完了については行ってございません。ほかについては、日影、電波障害、風環境、景観、史跡・文化財となっております。

説明は以上でございます。

○池田アセスメント担当課長 申し訳ございませんが、諮問が3件ありますので、まとめて説明させていただければと思います。

表紙に「特例環境配慮書」と大きく書いてある図書をご覧くださいければと思います。

内容の説明の前に、この「特例環境配慮書」と書いてある、余り皆様になじみのない名称について簡単に御説明させていただきます。

今年の3月に諮問しまして、先月、皆さんに視察をしていただいた環状4号線と同様の方法でアセスを行うものでございます。計画段階アセスということで、規模が大きいあるいは距離が長いもので、さらに東京都の事業である場合、計画段階からのアセスということで、今回の図書につきましては、その一番最初の資料でございます。普通、計画段階アセスであれば、環境配慮書を出しまして、複数の案を提案いただいて、審議いただいて、その後、事業

者がどちらか1案を選択し、調査計画書をつくり、評価書案をつくり、評価書をつくるという段取りが普通の手続なのですけれども、今回の特例環境配慮書につきましては、配慮書の段階で複数案、今回は2案ありますけれども、中身がある程度具体化しております、評価書案と同等のものがつくれるということであれば、この特例環境配慮書を評価書案相当としてアセスを進められるという制度がございまして、今回、事業者で選択をし、2案両方とも予測評価をしているところでございます。東京都の制度上、そういう配慮書の段階で事業計画の内容がおおむね具体化している場合はこういう方法を認めているということで、こういう案件は、過去、先ほどの環状4号線を含めて2件しかまだ行ってございません。今回は3例目ということになります。

具体的なことはまた審議会、部会等で御説明させていただきますけれども、今回、私から概要説明をさせていただいて、環状4号線でもそうだったのですけれども、部会では事業者に来ていただきまして、事業の概要を説明してもらおう予定としてございます。その後、部会での審議と、今、公示・縦覧してございますけれども、都民意見を募集し、見解書が出て、審議という形でされます。

先生方につきましては、特例配慮書ということですが、基本的には特定の事業と同じように評価書案の段階から審議するというやり方になるかと思えます。今回、2案が入っておりますけれども、事業者の説明も聞いたりということで丁寧にやっていきたいと思えますので、よろしく申し上げます。

それでは、概要を説明させていただきますので、グレーの冊子の1ページ目をお開きください。まず、事業者の名称は東京都でございます。対象計画案の名称は「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」でございます。種類につきましては、道路の改築でございます。ここが改築となっておりますのは、現在、暫定の道路がございまして、そちらの既存の道路を往復4車線の道路に整備する計画でございます。対象計画案の内容の概略でございますけれども、本計画につきましては、延長約16.6kmの多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線の整備ということで、今回の案件につきましては、多摩市聖ヶ丘五丁目地内を起点として、同市南野三丁目間地点を終点とする延長約5.5kmの区間において平面構造と橋梁構造により、本線往復4車線の道路を整備するものでございます。

92ページが先ほど説明した尾根幹線の全長を示したもので、延長16.6kmありまして、図面の上のほうから見ていただくと、調布市多摩川三丁目から下の町田市小山町までが南尾根幹

線という形になります。そのうち赤い実線につきましては暫定整備区間で暫定的に道路があるような状況で、赤の点線は未整備区間になってございます。今回の対象ですけれども、図の中央部に多摩市聖ヶ丘五丁目から南野三丁目の赤い暫定区間の道路を整備するものでございます。

1ページにお戻りください。今回のこの計画につきましては、現況の地形等を踏まえまして、主に計画道路の横断方向の高低差が小さい区間を標準区間とし、高低差が大きい鶴牧区間と諏訪・永山区間につきましては、幅員構成が異なる複数の対象計画案を策定してございます。

2ページが、先ほど赤い線で引かれていた部分になりますけれども、この太い点線で書かれたこの約5.5kmを整備する計画でございます。

3ページをご覧ください。今回の計画の通過地域につきましては、多摩市と神奈川県川崎市となります。道路構造は、平面構造と橋梁構造となります。計画交通量につきましては、供用時、日量3万500台～3万6,600台、道路ネットワークの整備完了時につきましては日量2万7,900台～3万6,200台となっております。工事期間は平成31年度から平成37年度まで、供用開始につきましては、平成37年度を予定してございます。

4ページをご覧ください。こちらの表が複数の対象計画案の概要でございます。まず、標準区間でございます。

折って畳んでございますけれども、5ページを開いて、これを見ながらお聞きいただければと思います。こちらは比較的横断面の高低差が低い区間ということで、右の絵ですと着色されている部分が標準区間になります。道路構造としましては平面構造で、総延長として3.3km、幅員が43.0m～60.5m、橋梁部分についての延長については0.2kmで、幅員が60.0m、上下線の車道位置につきましては、上下線を中央に集約した形に構成してございます。

次に、2番目の鶴牧区間でございます。今度は7ページの折り込みが入っている図を見ながら聞いていただければと思います。こちらの位置は鶴牧五丁目付近から多摩鶴牧六丁目交差点までで、こちらも着色している部分を特出しして示させていただいています。まず、道路構造でございますけれども、左の図の鶴牧A案につきましては、車道セパレート案でございます。右の図の鶴牧B案につきましては、車道の南側に集約した案でございます。こちらの構造についてはどちらも平面構造で、延長は約0.8km、幅員は43.0m～51.0mとなっております。上下線の車道位置につきましては、A案は上下線を分離する形、B案につきましては上下線を南側に集約する形で構成してございます。高低差が大きい位置につきましては、A案では上下線の車道の中の中央帯部分に高低差を約7m、B案につきましては上下線車道の北側に高低差約

7mを設けてございます。

続きまして、3番目の諏訪・永山区間でございます。こちらは、9ページの図をご覧になりながら聞いていただければと思います。まず、左の図が諏訪永山A案でございますけれども、車道の中央集約案でございます。右の図の諏訪永山B案につきましては、車道を南側に集約する案でございます。道路構造の延長、幅員につきましては、どちらも平面構造で約1.2km、幅員43.0m～67.5mでございます。上下線の車道位置は、A案は上下線を中央に集約してございます。B案につきましては、上下線を南側に集約してございます。高低差が大きい位置につきましては、A案は上下線の車道の南側で高低差が約10m、B案につきましては、上下線の車道の北側で高低差は約7mとなっております。

65ページは、施工計画でございます。事業の工程につきましては、下の表に示すとおりでございます。用地取得と道路工事（平面構造）の部分につきましては平成31年度から、橋梁構造につきましては平成33年度から着手する予定でございます。計画道路につきましては、工区を3つに分けて計画的に施工する計画で、各工区とも、現在未使用の道路敷地の中央部から施工しまして、舗装工の完了後には車線を中央部へ切りかえます。その後、現在供用中の車道部を施工し完了となります。道路の供用開始は、平成37年度を予定してございます。

201ページにつきましては、環境影響評価の項目でございます。環境影響評価項目は、下の手順に従いまして、対象計画の案の内容から環境影響要因を抽出しまして、地域の概況から把握した環境の地域特性との関係を検討することによりまして、選択してございます。まず、表9.1-1の環境影響評価項目でございます。標準区間につきましては、大気汚染、日影など7項目を選定してございます。鶴牧区間につきましては、どちらの案も大気汚染、景観など4項目、諏訪・永山区間につきましても、両案とも大気汚染、生物・生態系、自然との触れ合い活動の場など8項目を選定してございます。

202ページをご覧ください。こちらが、3区間で選定項目が違います。こちらは、区間ごとに特徴が違う面があるため、それぞれ選択しているものが異なっております。例を幾つか御説明させていただきたいと思っております。右のページの選定した項目の理由、地形・地質でございますけれども、諏訪・永山区間につきましては、工事の施行中と完了後で計画道路に急傾斜地崩壊危険箇所を通過することから、選定してございます。ほかの区間にはそれはないということで選定してございません。生物・生態系ですけれども、工事の完了後に拡幅する箇所について、計画道路の存在に伴いまして生物・生態系への影響が考えられることから、選定してございます。

204ページをご覧ください。日影と電波障害につきましては、標準区間におきまして、橋梁構造がある関係で、こちらの影響が出るだろうということで選定してございます。下のほうの自然との触れ合い活動の場につきましては、諏訪・永山区間におきまして、工事の施行中と工事完了後でも、拡幅する箇所について計画道路の存在に伴いまして、自然との触れ合い活動の場への影響が想定されるために、選定してございます。

205ページをご覧ください。選定しなかった項目とその理由でございます。選定しなかった環境影響評価の項目は、下の表9.2-1に示すとおりで、選定しなかった理由は206ページ、207ページの表9.2-2(1)と表9.2-2(2)に示すとおりでございます。

説明は以上でございます。

○町田審議会会長代理 諮問案件3件について説明をいただきました。どの案件でも結構ですので、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。

池本委員、どうぞお願いします。

○池本委員 「(仮称)虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業」について、25ページで工程表を出していただいているのですけれども、事業の説明を伺っているときから、もしかしたら本筋ではないところかもしれないのですけれども、A-4街区の位置づけがどういう位置づけなのかと考えながら聞かせていただいていたのですが、この工程表の中でも、A-4街区でほかのところでは建築物もなく工事としては小さいのかなと考えているのですが、工事期間としては1年半以上外構工事をやっていたりなどして、どういった位置づけでどういった工事を想定されているのか、もし分かれば教えていただけたらと思ひまして、質問させていただきました。

○町田審議会会長代理 A-4街区の工事工程についてです。事務局、お願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 今回、公園ということで建物はないのですけれども、先ほど御説明を差し上げたところで、A-1街区から地下でつながる工事があることと、この新築工事の期間の中に、A-4街区の公園の整備につきましては、現在、区と協議中ではありまして、そういった協議の期間も含めて、新築工事の期間が長くなっているということでございます。

○池本委員 気になった背景としては、北側の飛び地でありますので、とってつけたような形にしなくて、何か有効に活用していただけたらという気持ちで御質問させていただきました。

以上です。

○町田審議会会長代理 ありがとうございます。

ほかに御意見はいかがでしょうか。

先ほどの「(仮称)芝浦一丁目建替計画」で、私の聞き間違いかもしれませんが、モノレールを移設するというお話があったかと思うのですが。

○真田アセスメント担当課長 モノレールの移設ではなくて、今、モノレールの東側に区道があるのですけれども、それをモノレールの西側といいますか、JRに寄せるような形で移設ということでございます。説明が足りず、すみませんでした。

○町田審議会会長代理 分かりました。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 「(仮称)虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業」のもので本筋ではないところなのですが、この再開発事業の中で、温室効果ガスは対象にしていなくてですね。それはどういう理由でしたか。

○真田アセスメント担当課長 今回、この(仮称)虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業につきましては、特定の事業ということで、38ページをご覧くださいますと、網かけになっている部分ですが、一番下に注2)に東京都環境影響評価条例施行規則第54条に定める、特定の地域における環境影響評価項目を示すとなっております、そこで対象になっているのが網かけの部分なのですが、温室効果ガスはその対象から外れているためということでございます。

○齋藤委員 外れているというのは、どういう理由で外れているのですか。条例でというのは分かるのですが、意味が分からないのです。どういう意味ですか。逆に言うと、何で外してあるのか。

○真田アセスメント担当課長 この特定の地域という特例ができたときの話にさかのぼりますので、確認をして御説明できるようにしたいと思います。

○齋藤委員 ありがとうございます。同じような事業で大体入っているはずなので、おかしいと思ったのです。

○町田審議会会長代理 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ、小堀委員、お願いします。

○小堀委員 特例環境配慮書の区間の件なのですが、4ページからの図を見るといいかもしれませんが、鶴牧と諏訪・永山区間はそれぞれA・B案が出ていますが、この鶴牧Aのほうは車道のセパレート、それ以外は集約ということで、今後、A・B案の組み合わせは、多様な組み合

わせをそれぞれの区間で検討するのか、あるいは、鶴牧Aの場合はセパレートなので、ほかは集約になっていて、例えば鶴牧Aと諏訪永山Aを選ぶときに、セパレートとそうでないものは場所によって変えるということも可能なのか、そこら辺が若干分かりにくかったので、教えていただければと思います。

○池田アセスメント担当課長 鶴牧区間に限らないのですけれども、複数案を提案しているところにつきまして、今回の計画、A案、B案とございますけれども、鶴牧案について事業者でいろいろ総合的に考えて、A案でいくという形で考える場合もございますし、逆に永山区間が複数あって、そちらもそれに引きずられてA案になるということではなくてB案を選択することはありますし、その逆もあるということで、基本的には、連携するというよりは、2案どちらかをそれぞれ個別に総合的に判断して事業者で決めてくるという形になります。

○町田審議会会長代理 ほか、よろしいですか。

池本委員、お願いします。

○池本委員 同じくこの件での質問です。

違いの部分は、今、お示しいただいたところで分かったのですけれども、これは実行可能な案として選ばれていると思います。この実行可能な案の、こっちをとった場合はこういうメリットがあるとか、こっちをとった場合はこういうメリットがあるというものがあって選択されていると思うのですけれども、そのあたりのA案、B案を選択したメリットなど、そういったところをもしよかったら教えていただけますでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 こちらにつきましては、まず、図書の中に書いてございまして、34ページになります。複数対象計画案の総合評価で、事業者で区間ごとにA案とB案についてこういうメリットがありますという形で書かれてございます。まず、鶴牧区間につきまして、鶴牧A案のセパレート案につきましては、大気、景観については、例えば、鶴牧A案とほぼ同じであろうと評価をしておりますし、騒音、廃棄物はB案と異なる結果になりましたということで、自動車の走行に伴う道路交通の騒音レベルがB案と比べて北側は高くなり、南側は低くなる。工事の施工に伴う発生土の発生量は、B案と比べて多くなるという形でそれぞれ比較している部分についての総合評価です。

27ページに、それぞれ項目ごとにプラスマイナス、事業者みずからがつけている評価の部分もございまして、今、説明した鶴牧区間のこういう表になっているものを総合的に判断してまとめたものが先ほどのページで、個々に環境項目ごとに2案を比べて、この表を見ていただくと、横線を引いてあるものはほぼ差がないというところで、27ページで言いますと、騒

音・振動で言えば、周辺地域への騒音・振動に配慮した道路構造という意味では、B案は◎がついていて、A案に比べまして、北側の騒音が9dB～10dB低くなる、南側だと1dB～2dB高くなるという形でそれぞれ評価をして、比べているところでございます。

○池本委員 ありがとうございます。

恐らく、今、御説明いただいたのは、この環境影響評価を行った結果の部分だと思うのですが、そのもう一個前の段階で、例えば、諏訪・永山区間のところだと、私は年に1、2回ぐらいあの辺を歩くのですが、例えば、北側に公園があったり、諏訪小学校があったり、そういったところからの離隔距離をとりたいがためにB案をとってこういったメリットがあるとか、A案、B案を選んだそもそもの理由みたいなものがどこかにあるのではないかと感じたのですが、そういったところはまとめられていますでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 それにつきましては、90ページの経過のところ、A案、B案というのも一つはございますけれども、もともとは掘割案で都市計画はやっていたのですが、東京都の行政評価などで抜本見直しということで平面構造にという方針が一つ示されて、そのほか沿道へのアクセスやまちづくりの一体性など、現在の道路用地を有効活用して沿道環境に配慮した道路形態ということで、例えば、南側に集約すると、ちょうど南側が本当に尾根の頂点のほうに位置する形で、どちらかと言うと住宅街が少なく、あったとしても大学や商業施設で、比較的住民への環境悪化を考慮して南側に寄せるなど、なるべく住宅街に寄せないような形など、そういう形のことにも配慮しながら、まずは2案に集約していったという形で聞いてございます。

○町田審議会会長代理 また部会で御審議いただければと思います。

ほかに、よろしいですか。

それでは、今日は案件も多いものですから、とりあえず質問はこれで切らせていただきますが、それぞれの御担当の部会、どうぞよろしく御審議をお願いいたします。

諮問については、これで終わりにさせていただきます。

次は、受理関係でございますが、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、受理関係について御報告いたします。

8ページの資料5をご覧ください。

まず、特例環境配慮書1件、環境影響評価書案2件ということで、今、諮問という形で御説明させていただきました。環境影響評価書案4件、事後調査報告書4件、変更届3件、着工届1件、完了届2件を受理してございます。

それでは、受理報告につきまして、担当から御説明させていただきます。

○真田アセスメント担当課長 それでは、御報告いたします。

まず、環境影響評価書ですが、「豊海地区第一種市街地再開発事業」でございます。こちらは資料の9ページをお開きください。こちらは、修正した項目として、大気汚染、騒音・振動、風環境の3点でございます。

まず、大気汚染でございます。環境影響評価書審査意見書の内容でございます。読み上げます。建設機械の稼働に伴う大気汚染の予測において、最大着地濃度出現地点では、本事業による付加率が高い上に、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、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という意見でございました。こちらを受けまして、本編の104ページに環境保全のための措置の部分、予測に反映しなかった措置について修正をしております。こちらについて、読み上げさせていただきます。周辺に著しい影響を及ぼさないよう、最新の排出ガス対策型建設機械の積極的な採用に努めること、特に小学校等に近接して作業を行う際には、可能な限り敷地境界から離して建設機械を配置するなど、適切な施工方法を検討すること、環境保全のための措置を徹底するため、工事区域内をパトロール等により管理・監督すること等を環境保全のための措置に追記したとなっております。

次に、騒音・振動でございます。建設機械の稼働に伴う騒音・振動レベルは、評価の指標を満足するもののこれらの数値が高く、また、計画地に隣接して小学校などの教育施設が存在し、本事業による影響が懸念されていることから、建設機械の稼働に当たっては、防音シートを設置するなどの環境保全のための措置を徹底することという意見でございました。こちらにつきましては、本編の150ページですけれども、こちら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うち、建設機械の稼働に係る措置について、修正してございます。読み上げさせていただきます。周辺に著しい影響を及ぼさないよう、急発進や不要な空ぶかし等の禁止を周知・指導し、建設機械に能力以上の負荷をかけないよう徹底すること、特に小学校等に近接して作業を行う際には、可能な限り敷地境界から離して建設機械を配置するとともに、近接する箇所を解体する際には、防音シートまたは防音パネルを設置すること等を環境保全のための措置に追記したとなっております。

次に、風環境でございます。風洞実験により求められた風速比に対して、ガストファクターを設定し、日最大瞬間風速の超過率を算出しているが、設定したガストファクターの数値や算出根拠等が不明確であることから、これらについて明らかにすることとしてございます。

こちらは、本編の208ページあるいは資料編の104ページ～112ページにかけまして、ガストファクターについての記載がありますが、それを修正しております。風環境の予測・評価において、日最大瞬間風速の超過率を求めるために用いたガストファクターの数値、算出根拠等について明確にしたとございます。

「豊海地区第一種市街地再開発事業」については、以上でございます。

続けて、10ページをご覧ください。「虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業」でございます。こちらにつきましては、騒音・振動、景観の2項目でございます。

騒音・振動から読み上げます。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おります。これを受けまして、こちらは評価書の153ページです。環境保全のための措置について、建設機械に関する保全のための措置について修正してございます。読み上げます。計画地に隣接する小学校等への影響を考慮し、騒音・振動の影響をより低減するような建設機械の機種や配置を計画すること等を環境保全のための措置に追記したとなっております。

続きまして、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としてございます。これに対しまして、本編の評価書の268ページの環境保全の措置について修正してございます。計画建築物による圧迫感の低減に努めるため、近接する麻布小学校及び麻布幼稚園との敷地境界付近の植栽については、所管する港区と調整を行い実施することを環境保全のための措置に追記したとなっております。

以上が、「虎ノ門・麻布台地区第一種市街地再開発事業」でございます。

続きまして、11ページをご覧ください。こちらは「福生都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（福生市大字熊川）建設事業」の修正でございます。

こちらの項目は、生物・生態系の1項目でございます。まず、審査意見書の内容からでございます。可能な限り周辺の緑の連続性確保に努め、周辺環境との調和を図り、緑豊かな景観の創出や緑のネットワーク形成を図るとしているが、計画道路周辺における陸上動物の生息環境を踏まえ、エコロジカル・ネットワークにも配慮した緑化計画となるよう検討することとなっております。これに対しまして、評価書の194ページ、こちらにも環境保全のための措

置について修正しております。読み上げます。計画道路周辺における陸上動物の生息環境を踏まえ、エコロジカル・ネットワークにも配慮した緑化計画となるよう、今後検討することを環境保全のための措置に追記したとなっております。

以上でございます。

○池田アセスメント担当課長 それでは、「(仮称)三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」の報告ということで、評価書案の案が取れている「(仮称)三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」が今回の提出された評価書でございます。

それでは、本日の資料の12ページに従いまして、説明させていただきます。「(仮称)三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」の環境影響評価書案審査意見書と環境影響評価書との関連でございます。

まず、項目で大気汚染でございます。環境影響評価書案審査意見書の内容につきましては、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。これに対しまして、本編の97、100ページに書いてございますけれども、負荷の大きい工種を極力分散させる調整を行うことを環境保全のための措置に追記した。また、環境保全のための措置を徹底することを評価の結果に追記したとございます。

続きまして、騒音・振動の知事意見につきましては、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でございます。これにつきましては、本編の136ページに環境保全のための措置を徹底することを評価の結果に追記した」とございます。

続きまして、日影の知事意見でございます。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でございます。

これにつきましては、先ほど取り上げました水色の評価書の150ページをご覧ください。こちらが、等時間日影図の複合日影でございます。こちらは、計画地に4棟の建物が建ちますけれども、その日影を複合化したものでございます。こちらの図に、評価書案ではお示しして

いなかったのですが、2.5時間の等時間日影線を追記してございます。少し細かくて申し訳ないのですが、北側のほう、それと東側のほうに赤い実線で引かせていただいております。

続きまして、151ページをご覧ください。こちらが、等時間日影図の棟別日影図の重ね合わせ図でございます。こちらは、複合棟-1と住宅棟-1を棟別に日影線を引きまして、それを重ね合わせたもので、評価書案になかったのですが、今回、こちらを追加してございます。この図につきましては、評価の指標である条例の規制をクリアしているかを示す図として追加してございます。計画地北側のところの2.5時間の日影線を見ていただくと、敷地境界線から10mを越えないことが分かるかと思えます。日影線について、北側につきましては、2.5時間の日影がないようにということになってございますけれども、その範囲内におさまっていることがこの図で確認できるかと思えます。

また本日の資料の13ページにお戻りいただきまして、景観の知事意見でございます。まず、景観につきましては、2つ意見がございます。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、住宅棟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、もう一つが計画地の一部が、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」の区域にも含まれることから、その目標への対応について明らかにすることでございます。

こちらにつきましては、評価書の191ページをご覧ください。こちらの図が、景観調査地点で代表的な眺望地点と眺望の状況を示した図でございます。こちらに追加したのはNo. 1の札の辻交差点で、この図でありますとほぼ計画地と重なる形で視点を1個追加しております。先ほどの知事意見の2番目の意見に基づいて追加したものでございます。もう一つ、そこから左上のほうにNo. 6として三の橋交差点付近に1か所追加して、こちらが知事意見の1つ目、西側にないという御指摘についての追加の地点でございます。

199ページをお開きください。No. 1の札の辻交差点歩道橋でございます。こちらの歩道橋から三田通りを見まして、左側に計画建築物の複合棟-2が眺望できます。上の写真の工事の完了後の左側に灰色の絵が描いてあるかと思えます。そこが眺望できる状況になってございます。計画建築物は東京タワーへの眺望を阻害することになく、良好な見通しが維持されると予測してございます。

204ページをお開きください。こちらがNo. 6の三の橋交差点付近でございます。上の写真の

2つ目のところを見ていただきまして、歩道橋の背後に既存の高層建築物と並んで計画建築物の複合棟-1が眺望できる状況になる予想でございます。計画建築物につきまして、計画地周辺の中高層建築物群が形成する都市景観の一部を構成すると予測してございます。

説明は以上でございます。

○町田審議会会長代理 評価書4件につきまして、説明をいただきました。何かお気づきの点がございましたら、御発言をお願いしたいと思いますが、いかがですか。

齋藤委員、どうぞ。

○齋藤委員 確認ですけれども、「(仮称)三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」の話で、景観に関することですが、第一部会で議論したときに、表現の仕方、要するに何%増加するという表現の仕方に問題があるのではないかとほかの委員から意見が出ていたと思うのですが、その扱いについてはどうされましたでしょうか。

○池田アセスメント担当課長 形態率ですか。

○齋藤委員 そうです。

○池田アセスメント担当課長 その話につきましては、もうこの図書ができていたので、これには反映されておられません。今後の評価書あるいは評価書案をつくる段階では、そのときの委員の御発言を参考に検討していく予定で考えています。

○齋藤委員 修正していただけるのか。

○池田アセスメント担当課長 どういう表現が一番いいのかということも含めて御検討させていただければと。ポイントの話でしたね。パーセントではなくてポイントで表現するのが正しいのではないかと御指摘だったと思います。

○齋藤委員 そのことです。

○池田アセスメント担当課長 それについて、この図書については間に合わなかったということで、今後その意見については取り上げる方向で検討させていただきたいと思います。

○齋藤委員 あのままで終わってしまって、そういう話は全体に関連することで、そのままどうなってしまったのか分からないので、どこかで皆さんに周知していただけるとありがたい。ありがとうございます。

○池田アセスメント担当課長 今の齋藤委員の御発言でございますけれども、きょう答申いただきました「八重洲二丁目中地区第一種市街地再開発事業」の評価書案224ページに表7.6-10がございまして、圧迫感の変化の程度がございまして、こちらの各4地点のところでは現況の形態率、工事の完了後の形態率、それぞれこちらについては率で大丈夫なのですけれども、

一番右端の変化の程度をパーセントで表示しているけれども、本来はポイントではないかという御指摘でございました。確かに、例えば、あおぎり通り北側でございますと、現況の形態率76.4%が84.1%になっているので、増加が7.7%というよりは「7.7pt」と表示するが正しいのではないかという御指摘なので、「(仮称)三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」については間に合わなかったので、今後の評価書、評価書案なりについては御意見を参考にまとめさせていただければと考えてございます。

以上でございます。

○町田審議会会長代理 ありがとうございます。

ほかにはよろしいですか。

それでは、評価書につきましてはこれで終わりにさせていただきますが、次に、事後調査報告書について、事務局から御説明をお願いいたします。4件ございます。

○真田アセスメント担当課長 それでは、事後調査報告をさせていただきます。

まず、「東日本旅客鉄道南武線(稲田堤・府中本町間)連続立体交差事業」、今回は工事の完了後でございます。資料につきましては、14ページでございます。

まず、騒音(工事完了に伴う鉄道騒音レベル(L_{max}))でございます。皆様のお手元にあります青色の事後調査報告書(工事の完了後)を使わせていただきます。

まず、この事業なのですが、資料をご覧ください。東日本旅客鉄道南武線の連続立体交差事業でございます。事業区間につきましては、稲城市下中島～稲城市大丸27号でございます。事業延長は約4.0km(全区間:約4.3km)でございます。構造形式が鉄筋コンクリートの高架橋でありまして、対象駅は矢野口駅、稲城長沼駅、南多摩駅でございます。踏切解消数は15か所、工事期間は平成8年度～平成27年度、高架化複線使用開始は平成26年度からでございます。今回、工事の完了後でございますして、調査項目、調査事項は、騒音、振動、日照障害、電波障害、景観、その他(交通量)でございます。

まず、騒音(工事完了に伴う鉄道騒音レベル(L_{max}))でございます。それでは、青い本の事後調査報告書の18ページをご覧ください。こちらは、騒音調査をした位置図でございます。ここがございます赤い四角のNo.4、5、6、7、8の5か所が調査地点になります。この各調査地点の地上部で高さ1.2m及び3.5m、最寄軌道の中心から6.25m、12.5m、25m、50mの地点において調査をしております。

事例としまして、20ページをご覧ください。No.4の調査地点でございますが、こういった感じで、ちょうど側線から6.25m、12.5m、25m、50mという具合に調査地点をしております。

下の断面模式図を見ていただきますと、地上1.2m、地上3.5mにおいてそれぞれ騒音測定点としている。それが、水平方向に6.25m、12.5m、25m、50m、100mという感じで測定してございます。まず、最寄軌道の中心から6.25mと12.5mの調査結果ですけれども、こちらは今回No.4からNo.8まであるのですけれども、全ての地点において予測結果と同程度または下回っております。また、全ての地点において評価書の現況値よりも下回ったという結果が出てございます。次に、最寄軌道の中心から25mのところですが、最寄軌道から25m地点の地上1.2m及び3.5mの事後調査結果が65dB～72dBですが、先ほどのNo.4からNo.8までありましたが、そのうちNo.4と5と7の3地点で予測結果である67dB～69dBを上回りました。残りの地点では同程度または下回ったという結果が出てございます。また、全ての地点において評価書の現況値69dB～80dBを下回ったという結果が出てございます。続きまして、最寄軌道中心から50mの地点ですが、こちらの地上1.2m及び3.5mの事後調査結果は58dB～70dBですが、4地点、ナンバーで言いますと4、5、7、8の4地点で予測結果である61dB～63dBを上回っております。残りの地点では下回ったという結果でございます。また、No.8の1地点で評価書の現況値、59dB～74dBを上回り、残りの地点では同程度または下回ったという結果でございます。次に、最寄軌道の中心から100mの地点ですと、地上の1.2m及び3.5mの事後調査結果は53dB～65dBだったのですが、3地点、No.4、5、8におきまして、予測結果であります55dB～58dBを上回り、残りの地点では同程度または下回ったという結果が出てございます。4地点、No.4、5、7、8で評価書の現況値53dB～63dBを上回り、残りの地点では下回ったとなっております。このように一部の地点で予測結果及び評価書現況値を上回った理由としては、周辺の幹線道路の整備により環境騒音が増加したことなどが考えられるとしてございます。

次に、振動でございますが、こちらにつきましては、最寄軌道の中心から6.25m、12.5m、25m、50mにつきまして、全ての地点におきまして評価書の現況値及び予測結果を下回ったという結果が出てございます。

続きまして、資料の15ページをご覧ください。3番の日照障害でございます。事後調査における等時間日影ですが、駅の影の天端の位置が、駅の屋上の天端から高欄側壁の化粧版（防音壁）の天端に変わり、北側へ3.67m移動したため、予測結果よりも日陰の長さが7.7m～9.9m大きくなったという結果でございました。そのほかの地点におきましては、予測結果とほぼ同じという結果でございます。

4番の電波障害でございます。（1）高架構造物による電波障害の状況でございますが、全ての調査地点において画像評価は良好に受信及び品質評価はきわめて良好であることから、

鉄道施設による影響は生じていないものと考えられるとしてございます。(2) 列車走行時の電波障害の状況ですが、電車の通過時においてパルス雑音障害及びフラッター障害の影響を見られなかったことから、列車の走行による影響は生じていないものと考えられるとしてございます。

5番の景観でございます。まず、(1) 地域景観の特性の変化の程度でございます。高架構造物は緩やかなアーチ形状の桁を有しており、連続して統一のとれた景観を形成し、地域景観は向上しているなどから、予測結果とおおむね一致としているものと考えられるとしてございます。(2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度ですが、こちらのいずれの地点においても、高架橋など周囲の景色に溶け込み調和のとれた景観となっていることから、予測結果とおおむね一致していると考えられるとしてございます。(3) 圧迫感の変化の程度ですが、側道から高架橋をながめる仰角は、駅部において化粧版の天端の位置から予測結果をやや上回ったが、一般部では予測結果と同程度であった。なお、予測結果を上回った駅部においては、化粧版に透過性を持たせるなど圧迫感の軽減に努めたとなっております。

こちらにつきましては、事後調査報告書105ページをご覧ください。圧迫感の事後調査結果があります。稲城長沼駅の付近ですけれども、こちらの事後調査結果でございます。こちらにありますとおり、防音壁をつけたことから圧迫感というか、側道から高架橋をながめる仰角が60° となって、予測結果が52° に対して予測結果より8° 大きくなったとなっております。しかしながら、桁の形状やアーチ状のやわらかなデザインとして、駅の化粧版に透過性を持たせるなど、圧迫感の軽減に努めているということでございます。また、高架下は開放されていることから、圧迫感は和らいでいるものとしているということでございます。

分かりやすい101ページをご覧くださいますと、稲城長沼の駅なのですけれども、上のほうは透過性を持たせた防音壁で、下のほうが駅の高架下が開放されているという結果になってございます。

資料に戻りまして、6番のその他(交通量)です。踏切除却後の各交差道路の日交通量の合計は2万8,345台、これは除却前の2万1,834台と比較して約7,000台増加しているという結果でございました。

苦情の有無につきまして、日照障害に関する苦情が1件あり、事業内容を説明し理解を得られるよう現在協議中であるとしてございます。

「東日本旅客鉄道南武線(稲田堤・府中本町間)連続立体交差事業」については、以上でございます。

続きまして、資料16ページをお開きください。こちらは、「菱光石灰工業株式会社八王子砕石工場採掘区域拡張事業その2」でございます。こちらは、事業の種類は土石の採取でございます。所在地は、東京都八王子市美山町及び小津町でございます。事業区域面積180万4,112m²、既事業区域は144万8,112m²、拡張区域が35万6,000m²でございます。年間の採取量が146万t/年でございます。採取期間が30年ございまして、30年間の総採取岩石量が4,380万tとなっております。採掘方法は露天掘、運搬道路式・階段式採掘法で、生産品目は砕石骨材となっております。こちらについては、今回、事後調査の区分として事業の実施中その1、調査項目としては騒音・振動でございます。

「事後調査報告書（事業の実施中その1）」という、こちらの紙のとじられた事後調査報告書をご覧くださいませでしょうか。こちらを使わせていただきます。

事後調査報告書本編の9ページをお開きください。これは今回の事後調査報告書の調査地点ですが、この9ページの図に一番真ん中にとげとげのある丸があると思うのですが、これが発破作業の箇所ございまして、この発破作業箇所の北東にそれぞれ740m離れたところにH-1という民家があります。もう一つ、760m離れたところにH-2という民家がある場所となっております。こういう位置関係でございます。

それでは、また資料にお戻りください。今回、この採掘に伴い発生する発破騒音レベル（ピーク値）なのですが、先ほどH-1についての美山地区の敷地境界で52dB、予測結果が49dBです。一方、H-2の最寄民家、美山地区で54dB、予測結果が48dBでございました。両地点とも予測結果及び環境確保条例に基づく騒音の規制基準（昼間50dB）を上回ったというものでございました。なお、美山地区の最寄民家が位置する地域の環境基準は昼間で55dBですが、これは下回ったという結果でございました。このように、予測結果及び規制基準を上回った理由として、残壁の安全性を考えて、火薬を装填するせん孔、火薬を詰める穴の向きを設定したところ、最寄民家の先ほどのH-1やH-2の美山の方向となったことが考えられるとしてございます。なお、今回、こういったことを踏まえまして、本調査を実施後、翌月からは同場所での発破を中止するとともに、今後実施する拡張区域方面での発破に際しては、火薬を装填するせん孔の向きを最寄民家に向けないなどの環境保全措置を追加して実施することとしてございます。

次に、（2）採掘に伴い発生する発破振動レベルでございます。今回、採掘に伴い発生する発破振動レベル（ピーク値）は、H-1の敷地境界、美山で40dB、予測結果が58dB、H-2の美山地区の最寄民家で48dB、予測結果は58dBでございます。両地点とも予測結果及び環境確保条

例に基づく振動の規制基準、昼間の60dBを下回ったという結果でございました。

説明は以上でございます。

○池田アセスメント担当課長 続きます、本日の資料の17ページをご覧ください。

まず、事業名につきましては「都営村山団地（後期）建替事業」でございます。答申は平成27年1月、受理日は平成29年11月17日でございます。事業の種類は、住宅団地の新設でございます。

規模ですけれども、お手元にあります表紙がプラスチックでとじられている事後調査報告書の2ページをご覧ください。表がございまして、対象事業の内容の概略を示してございます。右のページの図を見ながらお聞きいただければと思います。計画地につきましては、東京都の武蔵村山市緑が丘1460番ほかでございます。計画地の面積は48万3,059m²、延床面積は約12万m²、住宅戸数につきましては、棟数が21棟、戸数が約2,370戸となっております。駐車場の台数は約900台となっております。工事の予定期間につきましては、平成27年度～平成42年度を予定してございます。供用開始につきましては、平成29年度～平成42年度まで、順次完成し次第、供用していく予定でございます。

本日の資料の17ページにお戻りください。事後調査の区分につきましては、工事の施行中その1でございます。調査項目については、騒音・振動でございます。

調査結果の内容でございますけれども、まず、騒音・振動（建設機械の振動に伴う騒音・振動レベル）を今回は行ってございます。まず、建設機械の稼働に伴う騒音レベル（L_{A5}）につきましては、後期第1期（前期）①②という工事で、く体工事と土工事を行ってございます。それと除去工事を行ってございます。その際に出た騒音でございますけれども、この計画地全体の敷地境界としては64dB～76dB、工事区域境界につきましては63dB～72dBでございました。そのうち除却を対象とした敷地騒音の騒音レベルにつきましては76dBで、予測結果の75dBと同程度でございました。工事区域境界の騒音レベルにつきましては72dBで、予測結果の75dBを下回ってございます。いずれも評価書で評価の指標としました環境確保条例の指定建設作業に係る騒音の勧告基準（80dB）を下回ってございます。次に、建設機械の稼働に伴う振動レベル（L₁₀）は、同じ工事になりますけれども、敷地境界で27dB～54dB、工事区域境界が43dB～50dBでございました。そのうち除却を対象とした敷地境界の振動レベルにつきましては54dBで、予測結果の69dBを15dB下回り、工事区域境界の振動レベルにつきましては50dBと、予測結果の69dBを19dB下回ってございます。予測を下回った理由につきましては、工事の発注を分割したことから、本来こちらのく体工事・土工事と除去工事が重なって行う予定で計

画しておったのですけれども、そちらの工期がそれぞれずれてまして、同時期に稼働する建設機械の台数が予測の想定よりも少なくなったことが考えられてございます。いずれも評価書で評価の指標とした環境確保条例の指定建設作業に係る振動の勧告基準（70dB）を下回ってございます。

苦情でございますけれども、除去工事の騒音がうるさいとの苦情が1件ございまして、一時的に工事を中断し、工事状況の説明などを行うとともに、工事再開時は作業員に施工時間の徹底などを周知してございます。

続きまして、18ページをご覧ください。

こちらは「練馬清掃工場建替事業」でございます。お手元の冊子は、薄茶色の「事後調査報告書」と書いている製本された図書がでございます。こちらになります。まず、答申は平成21年10月でございます。受理日は、平成29年11月17日でございます。事業の種類は、廃棄物処理施設の設置です。

規模ですけれども、先ほどお示ししました薄茶色の冊子、6ページをご覧ください。こちらの図が対象事業の位置及び区域でございます。広域にとり過ぎているので計画地が小さくしか上のほうに出ておりませんが、所在地につきましては、練馬区谷原六丁目10番11号でございます。

この冊子の1ページをお開きください。対象事業の概略等が書かれてございますけれども、事業者の名称は東京二十三区清掃一部事務組合でございます。表3-1をご覧ください。敷地面積は約1万5,000m²、工事着工年度は平成22年度、工場稼働年度は平成27年度でございます。既に供用中でございます。焼却炉の能力は可燃ごみ日量500tで、日量250tを処理できる炉が2基ございます。煙突の高さは98mでございます。

本日の資料、18ページにお戻りください。事後調査の区分は、工事の完了後です。調査項目は、大気汚染、悪臭、日影、電波障害など、10項目でございます。

調査結果の内容でございます。

まず、1の大気汚染でございます。施設の稼働に伴う煙突排出ガスによる大気質です。清掃工場周辺における事後調査結果、7日間を2回、4季で行っておりますけれども、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質、二酸化窒素、ダイオキシンと塩化水素につきましては、おおむね同程度または下回ってございました。水銀につきましては、4季平均値が0.0018 μ g/m³～0.0022 μ g/m³で、予測結果が0.002 μ g/m³を一部上回ってございます。水銀が予測を上回った理由につきましては、同じ季節に行っている煙突排ガス中の測定では、煙突から出ている水銀濃度につき

ましては $0.005\text{mg}/\text{m}^3$ でございまして、清掃工場の影響ではないと考えてございます。全ての項目・地点において環境基準等の値を下回ってございました。次に、清掃車両の走行に伴う排出ガスによる大気質でございます。事後調査結果、7日間、1季をやってございますが、浮遊粒子状物質と二酸化窒素ともに予測結果を下回り、全ての項目・地点において環境基準を下回ってございます。

次に、悪臭でございます。敷地境界における臭気指数の事後調査結果は、全ての地点で午前、午後とも10未満で、既存施設の現況調査結果（10未満）と同程度でありまして、規制基準（臭気指数10）を下回ってございました。煙突における臭気強度の事後調査結果につきましては、 $2.7 \times 10^5 \text{ m}^3\text{N}/\text{炉} \cdot \text{秒} \sim 6.3 \times 10^5 \text{ m}^3\text{N}/\text{炉} \cdot \text{秒}$ で既存施設の現況調査結果と同程度であり、規制基準を下回ってございます。

右ページに移りまして、3番の騒音・振動でございます。施設稼働に伴う騒音・振動につきましては、騒音レベルの調査結果は、調査地点Dにつきまして、朝・夜間の時間区分で予測（朝48dB、夜間45dB）を上回ってございます。地点Dで規制基準（昼間50dB、夜間45dB）を上回ってございます。上回った理由につきましては、施設稼働時と停止時の測定値が同程度であるため、地点Dにつきましては、清掃工場の搬入口に面してございまして、ほかの地点よりも交通量の多いところでございます。周辺の道路等の暗騒音の影響によるものと考えてございます。振動レベル L_{10} につきましては、予測結果及び規制基準を全ての地点で下回ってございます。次に、清掃車両の走行に伴う騒音・振動レベルにつきまして、騒音レベル（ L_{Aeq} ）につきましては、地点3が予測結果（71.0dB）を上回っており、予測を上回った理由につきましては、近傍に関越道のインターがございまして、調査時期が冬季であったため、スタッドレスタイヤ装着率が高かったためと考察してございます。環境基準を一部の地点で上回っておりますけれども、清掃車両の割合は大型車0.2%～2.4%、小型車0.3%～4.1%であり、清掃車両の寄与は小さいものと考えてございます。振動レベル（ L_{10} ）の調査結果につきましては、最大値44dB～57dBで、地点4、6におきまして予測結果を上回っております。上回った理由につきましては、道路の拡幅工事によりまして、路面が走行しづらい状況であったためと考察してございます。規制基準は全ての地点で下回ってございます。

続きまして、地盤でございます。調査期間の地盤の変異につきましては、計画地内の2点で測定してございますけれども、 $-1\text{mm} \sim +1\text{mm}$ で、地下水位についても著しい変動が見られなかったことから、著しい影響はないと考えてございます。

続きまして、水環境につきましては、全地点について、地下水位の著しい変動は見られて

ございません。測定した地下水位よりも下層にある帯水層につきましては、掘削区域の周囲を遮水性の高い山留壁で囲むとともに、山留壁を江戸川層の粘土層まで根入れすることによって、地下水の湧出を抑制してございます。これらのことから地下水位の低下は起きていないと考えてございます。地下水の流況につきましては、調査地点のNo. 1とNo. 3の水位の傾向が同じであることから、影響はないと考えてございます。

次に、日影につきましては、事後調査結果は、調査地点のNo. 1とNo. 2の地点で予測結果と比べまして約20分短くなってございます。No. 3とNo. 4の地点については、予測結果と同様でございました。短くなった理由につきましては、予測時と比べまして、煙突の径が細くなったことや、工場棟の高さが低くなったためと考察してございます。

20ページをご覧ください。

7番、電波障害につきましては、画像評価において△又は×の評価の地点が確認されてございます。この原因につきましては、清掃工場の遮蔽の影響と考えてございますけれども、周辺住民からの苦情はなく、今後とも障害が予測される地域には必要に応じてCATV等によりまして適切に対応することから、本事業による影響は少ないと考えてございます。

8番、景観でございます。まず、地域景観の特性の変化につきましては、既存の工場を建てかえるものでございまして、工場棟の高さは既存工場棟よりも低くなってございます。煙突の高さは既存と同じ高さでございましてけれども、地域景観の特性はほとんど変化していないと考えてございます。続きまして、(2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化でございます。煙突につきましては、予測時の縦スリットを入れておりませんが、煙突を八角形、白色とすることで、周辺環境に調和したデザインとなっていることから、おおむね予測どおりであったと考えてございます。圧迫感の状況につきましては、工場棟の本体の高さが予測時より4m低くしてございます。No. 2、No. 3の地点が予測と比べまして形態率が小さくなっている状況でございます。

9番、廃棄物につきましては、予測時の条件に対しまして、一般廃棄物の焼却量が減っております。また、廃プラスチックのサーマルリサイクルの実施によりまして、ごみ質が変わったことなどによりまして、予測時と比べまして、下の表にございますとおり、主灰が減少し、集じん器で捕集される飛灰が増加してございます。東日本大震災の発生による電力の逼迫等によりまして、平成28年度以降、灰溶融施設が休止しているため、予測時と比べまして、主灰と飛灰の再資源化率が低くなっている状況でございます。

10番、温室効果ガスにつきましては、温室効果ガスの排出量は、14万4,024t-CO₂/年でご

ざいまして、予測結果を下回ってございます。温室効果ガスの削減量は、3万5,825t-CO₂/年で、予測結果を上回ってございます。より多く削減している状況でございます。

苦情については、ございませんでした。

事後調査報告については、以上でございます。

○町田審議会会長代理 事後調査報告を4件御説明いただきました。御質問等がございましたら、お願いいたします。

坂本委員、お願いします。

○坂本委員 2件あるのですけれども、1つは、菱光の八王子砕石工場で、発破の規制基準50dBを上回ってしまったということで、規制基準ですので、恐らく事業区域から外に出してはいけない基準だと思うので、今後は対策をとられるということを書いてありますので、ぜひよろしく願いますということと、あと火薬の量を4分の1にしたのに上回ったということなのですけれども、もしかしたら一つ考えられる理由として、予測の方法、伝播を計算するときに、たしか地形が盛り上がっているので、回折を考えたと思うのですけれども、回折の効果を過大に見積もっているのではないかと思います。今、ここでどうこうというわけでもないのですけれども、今後の予測で考える必要があるのではないかと思います。それから、規制基準と一緒に環境基準との比較をしているのですけれども、環境基準と規制基準は考え方が違うので、すなわち、規制基準は最大値で評価して、環境基準は長い時間で等価騒音レベルで考えなければいけないので、環境基準に言及するのは少し不適切ではないかと思えます。

2つ目は質問なのですけれども、練馬のところで、施設の稼働に伴う騒音・振動レベルでL_{A50}を評価しているのですけれども、これはなぜなのか。最大値ではないのですか。あるいは等価騒音レベルではないかと思うのです。

○池田アセスメント担当課長 そもそも評価が、まず、当時L_{A50}でやっていたということで、あわせて測定をして今回の事後調査にしているところでございます。それと、こちらは清掃工場で、騒音については定常的に発生しているということで、L₅をとってもL_{A50}をとってもおおよそ同じような数字が出る予測評価になるという形で、今回は整理させていただいているところでございます。

○坂本委員 ちなみにその当時というのは、予測時はいつなのですか。

○池田アセスメント担当課長 平成21年10月に答申を出していますので、その当時です。

○坂本委員 21年に評価基準がL_{A50}だったということですか。

○池田アセスメント担当課長 評価に使った、予測に使ったときの数字のものです。

○坂本委員 L_{A50}は大分昔の話だと思ったのですが。

○町田審議会会長代理 よろしいですか。

○坂本委員 はい。

○町田審議会会長代理 今は時間的な問題がありますので、事務局はもう一回調査しておいでください。

最初の菱光は、採取期間が長く、平成56年ですので、発破の規制の問題、音波の回折効果等の見積もりは事業者によくお伝えしておいていただければと思います。

○真田アセスメント担当課長 了解いたしました。

○町田審議会会長代理 ほかに御意見はいかがですか。

平手第二部会長、お願いします。

○平手第二部会長 東日本旅客鉄道南武線の話ですが、日照阻害に関する苦情が1件ということでしたけれども、これは日照阻害のことで予測結果でも日陰の長さが延びたということがありました。これに起因する苦情でしょうか。

○真田アセスメント担当課長 先ほどの日照阻害について、要は防音壁やそういうものが高くなったがために予測より大きくなったという場所ではありません。また別の場所でございます。

○平手第二部会長 どういう内容なのですか。

○真田アセスメント担当課長 この苦情者からは、日中全然日が入らなくなったということと苦情を申し立てたようでございます。

正確に言いますと、報告書の14ページをご覧くださいませでしょうか。苦情の概要と対応状況がございまして、この苦情の概要として、高架構造物の影が1階居室に差し、1日中日が差さないということございました。

○町田審議会会長代理 よろしいですか。

谷川委員、お願いします。

○谷川委員 「練馬清掃工場建替事業」の件です。1番の大気汚染の(1)で水銀が予測を上回ったということが書いてあるのですけれども、それと排ガス測定がこの値であるということとの直接の因果関係はないはずなので、予測が上回ったこととの関係をもう少し論理的に記述するようにしていただければと思います。

もう一つ、今後、水銀の濃度規制が始まりますと、ここに書いてあるものはいろいろな数

字が出ておまして、ちなみに今のところは63ページだと思うのですけれども、その前の測定の50ページでもいろいろな数字が出ていて、その結果がみんなばらばらなのです。東京都が出す報告書ですので、そのあたりはしっかり整合性を保っていただければと思っております。それから、特にこれと思ったのが、50ページの水銀の濃度、排ガスの濃度の測定値が検出0.001mg/m³N未満なのですけれども、平均のところをそれを2分の1にして、0.0005mg/m³Nにしてしまっているという、今後、こういうことがあると非常に困るということなので、気をつけていただければと思います。

○池田アセスメント担当課長 今の谷川委員の御発言につきましては、今後、同様の案件につきましては、事業者に対して指導してまいりたいと思います。特に最後の50ページについては、今、ちょうど水銀の基準が決まったりということで、自己規制値については今後変わってくるかとは思っていますので、その辺も含めて対応したいと思います。

○町田審議会会長代理 よろしくお願ひします。

それでは、宮越委員、お願ひします。

○宮越委員 練馬の清掃工場建替の件なのですけれども、地盤と水循環に関して記載があるのですが、地下構造物の最大掘削深度は書いてあったと思うのですけれども、この報告書の中に地下構造物の配置やどこの深さまで何が位置しているなどといった図がないので、これは地質断面図内にそういったことが書いてあるのでそれで満足するのかもしれませんが、そういった配置図などといったものがあると分かりやすいのではないかと思います。

○町田審議会会長代理 事務局、いかがですか。

○池田アセスメント担当課長 今の委員の発言につきましても、今後、同様の案件につきましては反映させるようにやっていきたいと思ひます。

○町田審議会会長代理 齋藤委員、お願ひします。

○齋藤委員 「都営村山団地（後期）建替事業」なのですけれども、御説明があつたのかもしれないですが、事後調査のスケジュールや項目が変わっていることについては、この報告書の中に記載があるのでしょうか。見当たらなかつたのです。その理由もよく分からないですし。

○池田アセスメント担当課長 ビニール表紙の9ページのイ) 調査時点のところの3行目、調査は、変更届作成時、今回の事後調査の前に変更届が出ておりますけれども、除去と後期第1期（前期）①②を対象工期としておりましたけれども、アスベストの除去工事の対応が1つ入って除去の工事が遅れたこと、それと後期第1期（前期）①②を対象工期とした調査と除去を

対象工期とした調査を、本当の計画ではこれを一緒の時期、重なる時期にやる予定だったのが、先ほど言ったアスベストの除去工事等の対応によって除去の時期がずれてしまったということで、今回、除去と建築工事の2回に分けて実施したと、こちらに書かせていただいています。

○齋藤委員 分かりました。読み込めなかったのです。ありがとうございます。

○町田審議会会長代理 御意見ありがとうございました。

ほかにいかがですか。

西川委員、お願いします。

○西川委員 大変細かいことで恐縮なのですが、練馬清掃工場の温ガスの件です。報告書の158ページ、159ページあたりがこれに該当するかと思いますが、大きな変更点として、電力使用に伴う排出原単位が震災前後で随分変わりましたね。この事柄を正確に計算してくれておるのですが、実際のところは活動量が減って結果オーライだったという結果だと思います。したがって、こういった原単位が変わったときに対してもしっかりと数字の押さえをしておいていただきたいということと、まだ余熱利用施設が稼働していないということで、完全にまだ完成形ではないという実態もございますから、恐らくこれは最後の報告になるかと思いますが、その辺は継続してモニタリングいただければと思っております。

よろしく願いいたします。

○池田アセスメント担当課長 西川委員の今の御発言につきましては、事業者に伝えまして、モニタリング等をしていくように伝えたいと思います。

○町田審議会会長代理 それでは、事後調査報告書の審議については、これで閉じさせていただきます。

次に、変更届が3件ございます。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、続けて説明させていただきます。

本日の資料の21ページをご覧ください。まず、事業名は「わらべや日洋株式会社（仮称）新村山工場建設事業」でございます。答申につきましては、平成18年1月、受理日は平成29年10月16日でございます。事業の種類は工場の設置。

規模でございますけれども、お手元にある薄いホチキスどめの冊子、こちらの冊子の2ページをご覧ください。お開きいただきますと、計画地の位置図が示されてございます。所在地は、武蔵村山市榎一丁目、立川市上砂町六丁目でございます。以前、自動車メーカーの日産の工場があった場所でございます。敷地面積は3万3,057.89㎡、延床面積は1

万4,925.13m²で、工期が1期と2期に分かれていまして、1期につきましては1万2,648.27m²、2期につきましては2,276.86m²でございます。建築物の概要は、地上1階建てで一部2階建てとなっております。主要用途につきましては、こちらは食品加工工場でございます。コンビニの弁当などを製造しているところでございます。駐車場台数は約176台、工事予定期間につきましては、1期目は平成18年4月～平成19年3月で、既に1期目は終わっております。今回、変更届が出まして、2期目をやるということで、平成29年11月～平成30年11月を予定しております。供用開始につきましては、1期は既に供用中で、2期につきましては、工事終了後、平成31年3月を予定しております。

それでは、本日の資料の21ページにお戻りください。

変更内容の概略でございます。変更の理由でございます。1期事業につきまして、平成19年4月に稼働を開始しておりましたが、2期工事につきましては、市況の変化や関係会社との事情により着手時期が具体化できないことから、平成26年4月に中止届を提出しております。今回、環境が整いまして2期事業の開始時期が明確になったということで環境影響評価の手続を再開することといたしております。また、2期事業再開に伴いまして建築計画等の変更をしております。

2番の変更の概要でございます。2期の延床面積につきまして、変更後は2,276m²ほど減少しております。2期の工事の予定期間は、当初は平成22年～23年にかけてでしたが、今回中止しておりましたものが再開するというので、平成29年11月～平成30年11月、工期が約13カ月に変更しております。2期の供用開始予定については、平成31年3月に変更いたします。環境影響評価項目の見直しですが、今回の変更におきまして設備計画の変更となることから、騒音・振動の予測・評価を行っておりますけれども、変更後の予測結果が予測前と同等もしくは低くなることから、評価の結論は変わらないとしてございます。

「わらべや日洋株式会社（仮称）新村山工場建設事業」については、以上でございます。

22ページをご覧ください。

事業名は「豊洲新市場建設事業」でございます。答申は、平成23年4月、受理日は平成29年10月27日でございます。事業の種類は卸売市場の設置、自動車駐車場の設置でございます。規模ですが、計画地は江東区豊洲六丁目地内でございます。敷地面積は約40万7,000m²、使用用途は卸売市場、商業施設、駐車場でございます。駐車場台数は約6,300台、工事予定期間につきましては平成23年度～平成30年度以降、供用開始予定は平成30年度以降を予定しております。

変更内容の概略でございます。1の変更理由でございます。まず1つ、豊洲新市場では、生鮮食料品の品質保持に必要な氷を市場内で供給してございます。このたび夏場等の最需要期における氷の生産能力の向上を図るため、新たに製氷機棟の整備をいたします。こちらはこれから整備するところでございます。もう一つでございますけれども、卸・仲卸売場等の市場施設につきましては、排気口には、低濃度・大風量の脱臭に適した活性炭フィルタ等を設置することとしておりました。その後、移転元である築地市場での臭気測定結果や豊洲市場におきまして臭気の発生を未然に防ぐために「品質・衛生管理マニュアルガイドライン」を作成してございまして、これにより衛生管理が適切に行われることから、施設の排出口の臭気指数等が規制基準を下回ると予測できたことから、廃棄物集積所あるいは飲食店の厨房等を除く市場施設内の卸・仲卸売場については、排気口への活性炭フィルタ等は設置しないことといたしました。

2の主な変更内容でございます。(1) 事業計画の変更でございますけれども、これらの変更に伴いまして、建築計画の変更につきましては、製氷機棟の増築に伴いまして変更してございます。熱源施設の配置計画の変更も、製氷機棟の増築に伴って、熱源施設の種類等が変更してございます。施工計画の変更につきましては、工事内容・工事工程の変更をしてございます。悪臭に係る環境保全のための措置につきましては、卸・仲卸売場の排気口へのフィルタ設置計画の変更でございます。(2) 工事工程の変更でございます。工事予定期間、夏の変更につきましては、平成29年度以降としてございましたけれども、今回の製氷機棟の増築等によりまして、平成30年度以降に変更してございます。

次に、環境影響評価項目の見直し結果でございます。今回の変更におきまして、悪臭にかかる環境を保全のための措置が変更となるため、悪臭について、予測・評価の見直しを行いましたけれども、変更後において活性炭フィルタを設置しないこととしても、計画地周辺地域への悪臭の影響は小さいものと評価できるために、評価の結論は変わらないとしてございます。

豊洲市場については、以上でございます。

23ページに移りまして、事業名「第一石産運輸株式会社檜原工場拡張事業」でございます。

答申は平成23年5月19日、受理日は平成29年11月8日でございます。

規模につきましては、お手元にあります薄い冊子、色が白っぽい紙で印刷されています事業計画の変更についてと書いているものをご覧いただければと思います。こちらにつきましては、2ページをお開きください。こちらの所在地は、図にあるとおり檜原村本宿でございます。

す。事業区域面積はこの赤で囲われているところでございますけれども、113万7,000m²でございます。採取期間については30年間、総採取岩量は2,286万tでございます。

こちらの冊子の3ページをご覧ください。変更の概要でございます。今回の変更につきましては、東京都が施行しております主要地方道上野原あきる野線（都道33号線）が計画地の周りを走っておりまして、その取り替え工事に伴いまして、こちらの事業用地が道路計画地となりまして、土地の交換を実施してございます。そのため、事業区域の面積に変更が生じてございます。また、場所につきましては、図の4.1-2に示すとおりでございます。主に事務所の周辺部分でございます。土地交換とあらかじめ行われた土地の境界画定によりまして、面積訂正とあわせまして、事業区域が889m²減少することとなっております。

環境影響評価項目の見直しでございますけれども、今回の変更によりまして、土地の交換を行った部分に掘削等による開発行為を行う場所ではないことから、変更後も予測条件に変更がないため予測・評価の見直しは行っておりません。

説明は以上でございます。

○町田審議会会長代理 変更届3件、説明をいただきました。

御意見、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。

それでは、特に御意見、御質問はないようでございますので、受理関係については、これで終わりにさせていただきます。

そのほかに御意見等、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、今日は大変議案が多かったのですが、本日の審議会を終わりに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、長時間になりました。御退場をお願いいたします。

（傍聴人退場）

（午後0時15分閉会）

