

平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第一部会（第1回）議事録

■日時 平成30年4月23日（月）午後1時31分～午後3時31分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室22

■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、谷川委員、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
⇒ 日影及び電波障害について審議を行った。
- (2) 「（仮称）虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業」環境影響評価書案に係る項目別審議
⇒ 大気汚染、電波障害及び風環境について審議を行い、大気汚染及び風環境に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案に入れることとした。
- (3) 「東金町一丁目西地区市街地再開発事業」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
⇒ 大気汚染、騒音・振動、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致で総会へ報告することとした。
- (4) 「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」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
⇒ 騒音・振動、日影、電波障害、景観及び廃棄物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致で総会へ報告することとした。

平成 30 年度「東京都環境影響評価審議会」

第一部会（第 1 回）

速 記 録

平成 30 年 4 月 23 日（月）

都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 22

(午後1時31分開会)

○真田アセスメント担当課長 定刻をちょっと過ぎております。それで、もう一方、齋藤委員ですけれども、5分ばかり遅れるという御連絡をいただいておりますので、先に進めさせていただきますかと思います。

それでは、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、誠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、現在8名の御出席をいただいておりますので、定足数を満たしております。

それでは、部会の開催に先立ちまして、事務局の幹部職員の異動がございましたので、御報告いたします。

4月1日付でアセスメント担当課長の池田が転出となり、新たに転入いたしました森本でございます。

○森本アセスメント担当課長 失礼いたします。このたび、アセスメント担当課長を拝命させていただきました森本と申します。

委員の先生方には、日ごろより都の環境行政に御尽力賜りまして、誠にありがとうございます。私自身、アセスメントに携わらせていただくのは初めてではございますが、アセスメントの制度の運用、それからこの審議会での先生方の見直し審議を受けまして、精一杯尽力してまいりたいと考えておるところでございます。委員の先生方には、今後お世話になることも多々あるかと思います。御指導御鞭撻のほど、よろしく願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、第一部会の開会をお願いいたします。

なお、本日、傍聴の申し出がございますので、よろしく願いいたします。

○町田部会長 はい、承知しました。

それでは、会議に入ります前に、本日は傍聴を希望する方がおられますので、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 傍聴の方、御参集御苦労さまでございます。

傍聴案件が終了いたしましたら、退席されても結構でございます。よろしく願いをいた

します。

それでは、ただいまから第一部会を開催いたします。

本日は、お手元の会議次第にありますように、「多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～南野三丁目間）建設事業」特例環境配慮書に係る項目別審議、並びに「(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、次に「東金町一丁目西地区市街地再開発事業」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でございます。もう1件、「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」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とその他となっております。

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

始めに、日影について事務局から説明をお願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 それでは、本日の資料1ページの、資料1-1、こちらをご覧ください。日影についての項目審議でございます。

最初に、現況調査の調査事項でございます。お手元でございますグレー色の冊子、特例環境配慮書の冊子を用いながら説明させていただきます。

特例環境配慮書の385ページをお願いいたします。現況調査の調査事項でございますが、日影の状況、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等の状況など6項目でございます。

調査地域でございますが、387ページをお開きください。図の中央付近でございますが、計画道路と府中町田線（鎌倉街道）とが交差する橋梁構造周辺が調査地域でございます。

左の386ページが、調査結果でございます。日影の状況でございますが、計画道路のうち、橋梁構造が計画されている府中町田線（鎌倉街道）との交差部周辺は、現在、南側に中高層の建物（中央卸売市場多摩ニュータウン市場）、北側に中高層の集合住宅や商業施設が立地しているため、これらの建物による日影が生じている状況でございます。

387ページにお戻りください。日影に特に配慮すべき施設等についてでございますが、図の橋梁から離れた東側の桃色、国土舘大学多摩キャンパスと都立永山高校が、それから、橋梁からやや離れた北東方向の青色が社会福祉施設、緑色が小野路第4公園、それから、橋梁の北西方向の緑色が貝取第6公園、さらに西側の緑色が豊ヶ岡第7公園、桃色が恵泉女学園大学となっております。

389 ページをお願いいたします。土地利用の状況でございます。計画道路と府中町田線（鎌倉街道）との交差部付近は準住居地域に用途指定されておりました、商業施設や事業所、中央卸売市場多摩ニュータウン市場が立地してございます。

391 ページをお願いいたします。続いて、予測でございます。予測事項は、計画道路の橋梁構造の存在による日影の状況の変化の程度とし、予測の対象時点は、計画道路の橋梁構造完成後の冬至日としてございます。予測地域は、計画道路の橋梁構造及びその北側周辺の地域としまして、住宅等の2階窓面に相当する高さ（計画道路側道地盤面から高さ4m）としてございます。予測方法は、計画道路の橋梁構造の高さ、橋梁構造の緯度、橋梁延長方向の向きなどから、冬至日の真太陽時による午前8時～午後4時までに生じる時刻別日影図及び等時間日影図を作成するものとしてございます。

392 ページをお願いいたします。(5) 予測結果でございます。冬至日の時刻別日影図は393ページの図10.5-6に、冬至日の等時間日影図は394ページの図10.5-7に示すとおりでございます。

393 ページをお願いいたします。橋梁構造周辺の時刻別日影線は、緑色の線でございますが、午前8時に計画道路境界北側に最大で約5mを超えますが、この部分は主に府中町田線（鎌倉街道）との交差部であり、北側の建築物には届きません。他の時刻では、全て計画道路内にとどまると予測してございます。

394 ページをお願いいたします。等時間日影線は、最大で4時間の日影線が橋梁構造の端部から北側約9mの範囲で生じると予測しておりますが、この範囲は計画道路内であり、計画道路外への4時間以上の日影は生じてございません。

395 ページをお願いいたします。環境保全のための措置でございます。工事の完了後における日影の影響を最小限にとどめるため、予測に反映しなかった措置でございますが、橋梁構造周辺の施設への影響を低減するため、橋梁構造に落下物防止柵を設置する場合は、可能な限り日影の影響を低減するように配慮することとございます。

396 ページをお願いいたします。評価についてでございますが、日影における評価の指標は、389ページの表10.5-2にございます「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に示される基準の日陰時間としてございまして、環境影響の程度は、橋梁構造周辺における冬至日の時刻別日影線は、午前8時に計画道路境界北側に最大で約5mを超えますが、この部分は主に府中町田線（鎌倉街道）との交差部であり、北側の建築物には届かず、他の時刻では全て計画道路内にとどまると予測。等時間日影線は、最大で

4 時間の日影線が橋梁構造の端部から北側約 9m の範囲で生じると予測しますが、この範囲は計画道路内でございます、計画道路外への 4 時間以上の日影は生じないとしてございます。以上のことから、橋梁構造における評価の指標とした、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に示されている準住居地域での基準である日陰時間 5 時間未満を満足するものとしてございます。

環境配慮目標の達成の程度の評価についてでございますが、環境配慮目標は、高架を建設する場合は、周辺地域に日照障害を及ぼさないよう配慮、目標の達成の程度は、橋梁構造周辺において、計画道路外北側に日影が生じますが、橋梁構造に落下物防止柵を設置する場合は、可能な限り日陰の影響を低減するように配慮するとしてございます。

本日の資料 1 ページ、資料 1-1 にお戻りください。都民の意見はございませんでした。それから、関係市長等の意見はございませんでした。

これらを踏まえまして、項目担当の義江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。

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、御担当の義江委員、何か補足することがございましたらお願いいたします。

○義江委員 問題ないと思いますが、396 ページの上の表の中の下から 4 行目～5 行目、「計画道路外への 4 時間以上の日影は生じません」と。さらにその 3 行下に、「準住居地域での基準である日陰時間 5 時間未満を満足します」と書いてあるんですけども、一応基準値は 5 時間ということですね。で、その上に 4 時間以上の日影は生じませんと書いてあるんですが、394 ページの図を見ると、4 時間どころか 1 時間以上の日影さえ生じてないということで、なぜ殊さら 4 時間と書いてあるのかなというふうに思いました。30 分も生じませんと言って、都民の方を安心させてあげたほうがいいんじゃないかなというふうに思いました。

○町田部会長 ありがとうございました。

今のコメントについて事務局、いかがでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 義江委員の御指摘の件につきまして、事業者を確認しましたところ、等時間日影図で見た場合、4 時間以上の日影が生じない、すなわち 5 時間未満という要件を満たすという意図での表記である。また、392 ページ、予測結果の中の「計画道路外への 4 時間以上の日影は生じません」の記載が横引きされて 396 ページに記載したと伺ってございます。

○義江委員 1時間も生じてないわけですよ。だったら、多分30分も生じてないような気がするんですが、30分も生じませんと書いたほうがいいんじゃないですか。なんで殊さら4時間とこう書かなきゃいけないのかわからないんですけど。

○町田部会長 現実に即した数値というのがありますよね。いかがでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 御指摘の件につきましては、事業者のほうに伝えまして、評価書に反映する方向で調整をしたいと思います。

○町田部会長 よろしいですか。

それでは、ほかに御出席の委員の方から御質問等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、特に御意見がないようですので、日影につきましては「意見なし」といたします。

次に、電波障害について事務局から説明をお願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 本日の資料を1枚おめくりいただきまして、資料1-2、電波障害の項目審議でございます。

特例環境配慮書の397ページ、こちらをお願いいたします。最初に、現況調査の調査事項でございますが、テレビ電波の受信状況など4項目でございます。調査地域は、日影と同様、府中町田線（鎌倉街道）との交差部の橋梁構造周辺としてでございます。調査方法でございますが、テレビ電波の受信状況の調査については、テレビ受信画質、電波強度、共同アンテナの設置状況について現地調査を実施。調査地点は、399ページの図10.6-1、こちらに示すとおりでして、橋梁構造周辺において、電波障害測定車による測定が可能と考えられる道路上の10地点としてございます。

399ページをお願いいたします。図は、テレビ電波、地上デジタル放送の受信状況調査地域地点を示すものでございます。現況の調査地点は、橋梁構造の南北に10地点をとってございます。

1枚おめくりいただきまして、400ページをお願いいたします。調査方法につきましては、現地において、下の図10.6-2及び表10.6-2に示す電波障害測定車を用いて、テレビ電波（地上デジタル放送）の受信画像及び受信強度の状況を調査してございます。受信画像の状況は、表10.6-3に示す評価基準を用いて画像評価及び品質評価を行ってございます。

402ページをお願いいたします。テレビ電波の受信状況でございますが、テレビ電波（地上デジタル放送）の品質評価結果は、下の表10.6-4（1）及び右の表10.6-4（2）に示すとお

りでございます。東京スカイツリー送信所からの放送では、画像評価は6地点全てで○（正常に受信）で、品質評価はほとんどの局でA（きわめて良好）でしたが、B（良好）が2地点6局、C（おおむね良好）が1地点1局ございました。東京タワー送信所からの放送では、画像評価は1地点で×（受信不能）で、品質評価は4地点でA（きわめて良好）、1地点でB（良好）、1地点でE（受信不能）でございました。TVKタワー送信所は、4地点全てで画像が○（正常に受信）、品質評価がA（きわめて良好）でした。永山中継局は、右の403ページの表10.6-4（2）のとおり、4地点のうち2地点は画像評価が○、品質評価がA及びB、残りの2地点では、ブロックノイズや画面フリーズや受信不能があり、品質評価もD～Eとなっております。

404 ページをお願いいたします。高層建築物及び住宅等の分布状況についてでございますが、計画道路のうち橋梁構造が計画されている府中町田線（鎌倉街道）との交差部周辺における既存建築物の状況は、計画道路の北側には4階以上7階以下の建物が広く分布してございます。また、南側にも4階以上7階以下の建物がございます。それ以外は3階以下の建物となっております。

405 ページをお願いいたします。予測事項につきましては、橋梁構造の存在による遮蔽障害及び反射障害とし、地上デジタル放送及び衛星放送を対象としてございます。予測の対象時点は、橋梁構造完成後としてございます。予測地域は、現況調査の調査地域と同様、府中町田線と計画道路が交差する橋梁構造周辺とし、地上デジタル放送は地上10m、衛星放送は地上0mとしてございます。予測方法は、下の図10.6-3に示す手順によりまして、計画道路の橋梁構造、地上デジタル放送の各送信所からの電波到来方向、高さから机上検討を行いまして、電波障害受信状況調査結果から補正を行って受信障害予測地域図を作成することとしてございます。

406 ページをお願いいたします。予測結果でございます。計画道路の橋梁構造による、地上デジタル放送の遮蔽障害が予測される範囲は、下の表10.6-8及び右の407ページの図10.6-5、衛星放送の遮蔽障害が予測される範囲は、408ページの図10.6-6に示すとおりでございます。

407 ページをお願いいたします。地上デジタル放送の受信障害予測範囲でございます。地上デジタル放送の広域局の遮蔽障害につきましては、青色の線、永山中継局でございますが、橋梁構造の南側に生じておりますが、こちらは道路駐車場が中心でございまして、住宅等の建物はございません。

408 ページをお願いいたします。衛星放送の遮蔽障害の予測範囲でございますが、計画道路の敷地範囲内におさまっております。

409 ページをお願いいたします。環境保全の措置でございますが、(1) 工事の施行中につきましては、テレビ電波の受信障害への影響を最小限にとどめるため。予測に反映しなかった措置でございますが、工事に使用するクレーンについては、非使用時にブームを電波到来方向に平行に向ける等、電波障害の発生を可能な限り防止するよう配慮することとしてございます。

工事の完了後につきましては、テレビ電波の受信障害への影響を最小限にとどめるため。予測に反映した措置として、新たに電波障害が認められる場合には、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」の基準に基づき、適切に対処。予測に反映しなかった措置につきましては、受信障害に関する住民からの問い合わせ対しては、適切に対応することとしてございます。

410 ページをお願いいたします。評価についてでございます。評価の指標は、「橋梁構造の存在によるテレビ電波の受信障害（遮蔽障害及び反射障害）を起こさないこと」としてございます。環境影響の程度は、橋梁構造周辺の電波障害は、東京スカイツリー及び東京タワーからの電波が橋梁構造の端部から南側に最大約 10m の範囲に、TVK タワーからの電波が橋梁構造の端部から北側に最大約 10m の範囲に受信障害が発生すると予測しますが、この範囲は計画道路の敷地内。永山中継局からの電波は、橋梁構造の端部から南側に最大約 70m の範囲に受信障害が発生すると予測します。いずれの電波も反射障害による画像障害を及ぼすことはないとしてございます。衛星放送につきましては、橋梁構造の端部から最大約 10m の範囲に受信障害が発生すると予測。この範囲は、計画道路の敷地内としてございます。

環境配慮目標の達成の程度の評価についてでございますが、環境配慮目標は、「高架により、電波障害が生じる場合には対策を実施」とし、環境配慮目標の達成の程度は、橋梁構造周辺においてテレビ電波の受信障害が発生した場合は、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」で定める基準に基づき、適切に対処することとしてございます。

本日の資料 2 ページ、資料 1-2 にお戻りください。都民の意見はございませんでした。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、項目担当の小林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。

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。

御担当の小林委員は、本日欠席されておりますが、事務局の説明のとおりと伺っております。その後、小林委員からのコメントは届いておりますでしょうか。

○森本アセスメント担当課長 特段いただいております。

○町田部会長 わかりました。

それでは、委員の皆様から御質問等ございましたら、お願いをいたします。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すので、電波障害につきましては「意見なし」といたします。

それでは次に、「(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。

始めに、大気汚染について事務局から説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 はい、わかりました。

それでは、水色の「虎ノ門一丁目・二丁目第一種市街地再開発事業」評価書案に沿って説明をさせていただきます。

それでは、評価書案の 39 ページをお開きください。大気汚染でございます。

まず、現況調査です。調査事項と選択理由ですが、下の表 7.1-1 にあるとおり、大気質の状況及び気象の状況などがございます。

調査地域でございます。調査地域に関しましては、対象事業の実施による大気汚染が計画地周辺の広範囲に拡散することは考えにくいですが、周辺の大気汚染常時監視測定局の分布状況を考慮して設定をさせていただきます。参考までに、次の 41 ページをご覧ください。41 ページ、こちらに示しますのが範囲でございます。

それではまた 39 ページにお戻りください。調査手法です。

まず、大気質の状況ですが、大気質の状況は既存資料調査及び現地調査による調査方法によっております。

既存資料調査ですが、東京都の大気汚染常時測定局測定結果報告に基づき、調査結果を整理させていただきます。調査地点につきましては、41 ページをお開きください。41 ページに▲の印と●の印がそれぞれ No. 1～No. 8 までありますけれども、こちらの地点において調査をして

おります。

それでは、現地調査でございますが、43 ページをお開きください。43 ページ、現地調査ですが、こちらの二酸化窒素につきましては、ここの43 ページの計画地内の地点 A 及びその周辺の主要道路の5 地点、No. 1～No. 5、こちらの合計6 地点で調査をしております。なお、浮遊粒子状物質 SPM については、この計画地内の1 地点、A 地点において調査を実施してございます。

続きまして、44 ページをお開きください。44 ページは、気象の状況から地形、地物の状況、土地利用の状況、発生源の状況、あと自動車交通量の状況、それぞれについて既存の資料の調査及び解析を行っているところでございます。

それでは、46 ページをお開きください。イ. 現地調査でございます。

それでは、47 ページの図をご覧ください。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検討しまして、この計画地の周辺にあります No. 1～No. 5 におきまして24 時間交通量を計測してございます。

それでは、48 ページをお開きください。48 ページ、調査結果でございます。

まず、大気質の状況です。まず、既存資料調査の結果でございます。49 ページの表をご覧ください。こちらは、計画地周辺の一般局や自排局における平成27 年度大気質の状況でございます。こちらの表をご覧くださいと、まず、二酸化窒素の日平均値の98%値、こちら一般局及び自排局で環境基準を達成してございます。次に、浮遊粒子状物質でございます。こちらの日平均値2%除外値、こちらにつきましては、この測定局の4 番の芝浦測定局における1 時間値の最高値が0.218mg/m³で、こちらで0.2mg/m³以上となっております。測定局8 局のうち4 番の芝浦測定局の1 局が環境基準を達成していなかったという状況でございます。

次に、二酸化硫黄でございますけれども、こちらにつきましては50 ページでございます。50 ページをご覧ください。二酸化硫黄の測定結果ですが、測定されている5 番の一の橋測定局、8 番の国設霞が関測定局、こちらの2 局において環境基準を達成してございます。あとは、こちら8 番、二酸化炭素の測定結果ですが、測定されております3 番の日比谷交差点測定局、5 番の一の橋測定局、7 番の四谷測定局、8 番の国設霞が関測定局の4 局におきまして環境基準を達成してございます。

それでは、53 ページをお開きください。イの現地調査でございます。下の表をご覧ください。現地調査における大気質の状況でございます。

まず、表 7.1-9、下の表でございますが、計画地内における公定法における期間平均値につきましては、二酸化窒素が 0.027ppm～0.036ppm、浮遊粒子状物質が 0.025mg/m³～0.038mg/m³ ございました。日平均値の最高値は、二酸化窒素が 0.037ppm～0.049ppm、浮遊粒子状物質が 0.041mg/m³～0.047mg/m³ となっております。

その下の表 7.1-10 をご覧ください。今度は、道路沿道における簡易法の二酸化窒素の期間平均値、こちら 0.018ppm～0.053ppm、No.1～No.4 では夏、夏季が、No.5 地点では冬、冬季が最も高く出たという結果でございます。

それでは、54 ページをお開きください。気象の状況でございます。まず、既存資料調査ですが、風向風速については 54 ページの下の表にあります風配図のほうをご覧くださいますとわかるんですけども、北北西の風の出現率が最も高く、年間で 17% を占めていたという状況です。また、年間平均風速、こちらは 2.8m/s であり、年間の静穏の出現率は 0.24% ございました。

次に、56 ページをお開きください。今度は現地調査でございます。下の表 7.1-11 をご覧ください。風向・風速の状況でございます。風速の機関平均値、0.9m/s～1.6m/s、日平均値の最高値は 1.2m/s～2.4m/s という結果でございます。日平均値の最低値は、0.7m/s～0.9m/s ございました。風向については、春季は南、夏季は南南東、秋季は北、冬季は北北東、北東の頻度が最も多くなったという状況でございます。

それでは、65 ページにお進みください。現地調査でございます。交通量調査でございます。現地調査による平日及び休日の交通量の状況でございます。先ほどの調査地点 No.1～No.5 で同じでございますが、平日は、特別区道 (No.1～No.5) における交通量が約 1,000 台/日～7,100 台/日、大型車混入率約 6%～10% となっております。休日につきましては、特別区道 (No.1～No.5) における交通量が約 410 台/日～2,700 台/日、大型車混入率は約 3%～7% といったような状況でございます。

次に 66 ページをお開きください。これらの状況を踏まえまして、予測を行っております。まず、予測事項でございます。真ん中の辺りにございます、工事の施行中でございますが、建設機械の稼働あるいは工事用車両に伴い発生します二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中濃度につきまして予測をしております。工事の完了後につきましては、関連車両の走行あるいは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大気中の濃度につきまして予測をしております。さらに、熱源施設の稼働に伴い発生する二酸化窒素の大気中における濃度、こちらについても予測をしております。

(2) の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い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測ですが、建設機械による二酸化窒素や浮遊粒子状物質の排出量が最大となる時期としてございます。予測時点は、工事着工後 11 カ月目～22 カ月目としてございます。工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質につきましては、工事用車両が最大となる工事着工後 21 カ月目としてございます。

次に工事の完了後でございます。関連車両の走行に伴い発生する NO₂ 及び SPM、こちらの予測は、供用開始後の平成 35 年度としてございます。また、地下駐車場の供用に伴い発生する NO₂ と SPM の予測は、こちら先ほどの関連車両と同様に平成 35 年度としてございます。熱源施設の稼働につきましても、ほかのと同じように平成 35 年度としてございます。

それでは、67 ページをご覧ください。予測地域でございます。工事の施行中、建設機械の稼働に伴う影響の予測範囲、こちらは計画地を中心とした 300m の範囲としております。予測地点の高さは、地上 1.5m としてございます。

それでは、ちょっと 68 ページをご覧ください。工事用車両の走行ルートあるいは土地利用の状況を踏まえ、68 ページにあります No. 1～No. 5、こちらを予測地点として設定してございます。

続きまして、69 ページをご覧ください。こちらは、関連車両の走行に伴う、関連車両の走行ルートあるいは事業内容を踏まえ、こちらに書いてございます No. 1 から、1、2、4、5 の合計 4 地点、こちらを予測地点として設定してございます。また、地下駐車場の供用に伴う影響の予測範囲、こちらは計画地を中心とした 300m の範囲とし、予測地点の高さは地上 1.5m としてございます。熱源施設の使用に伴う影響の予測範囲、こちらは計画地を中心とした約 1km 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、70 ページをお開きください。予測方法です。予測手順ですが、こちらはブルーム式とかあるいはパフ式を用いた点煙源拡散式により計算をいたしております。

それでは、71 ページをご覧ください。71 ページには、予測式等が書かれてございますけれども、予測結果の表示方法は、コンター図及び最大濃度着地地点を示す方法としてございます。その他、工事の施行中だけではなくて、工事用車両の走行とか地下駐車場の供用に伴う影響、あるいは熱源施設の稼働に伴い発生する NO₂ あるいは SPM、こちらの予測式も同じとなっております。また、地下駐車場と熱源施設の稼働による影響の予測結果、こちらコンター図で表示するとしてございます。

それでは、73 ページをお開きください。こちらは、建設機械の稼働に関する排出源の配置、

このように排出源を等間隔で設定をしてございます。

それでは次、74 ページをご覧ください。74 ページの一番下の f にバックグラウンド濃度を設定してございます。今回のバックグラウンド濃度ですが、平成 27 年の麻布測定局あるいは港区高輪測定局、この 2 局の平均値を用いてございます。二酸化窒素が 0.021ppm、浮遊粒子状物質が 0.021mg/m³ となっております。

それでは、75 ページをお開きください。工事用車両ですが、こちら先ほど御説明したとおりの式となっております。

次は 76 ページをご覧ください。予測条件のうち、工事の施行中の将来交通量でございまして、下の表 7.1-21、こちらのとおりでございまして、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 年間続くものと設定して、1 日当たりの工事用車両台数を算出してございます。将来の交通量は、現況交通量に工事用車両交通量を加えて算出をしてございます。

それでは、78 ページをお開きください。工事の完了後ですけれども、こちらにつきましても、先ほどと、建設機械の稼働に伴い発生する NO₂、SPM、こちらのほうと式は同じでございます。

それでは、79 ページをお開きください。工事の完了後ですが、予測条件としては表 7.1-24 にありますとおり、現況交通量に将来基礎交通量、あとプラス関連車両、こちらの事業の関連車両交通量、それぞれを足し合わせて将来交通量を算出してございます。

それでは、81 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 NO₂ 及び SPM の濃度ですけれども、こちらについても先ほどと同じ、プルーム式、パフ式による予測式を用いてございます。

それでは、82 ページをお開きください。82 ページ、こちらは予測条件でございまして、地下駐車場の利用台数ですけれども、こちら発生集中交通量をもとに設定してございまして、こちらの計画、建物については小型車が 1 日当たり 3,832 台、こちらを利用条件として設定してございます。その下の走行速度、こちらについては、駐車場内の平均走行速度 10km/h と想定してございます。下の煙源位置でございまして、駐車場の排気口の位置ですけれども、排気口の高さ No.1 が G.L.+23.5、No.2 が G.L.+約 1.0、No.3 が G.L.+約 1.0 となっております。

ここで 1 点訂正をさせていただきたいと思っております。82 ページですけれども、G.L.+23.5 ですが、次の 83 ページの下の注意書きのところ、28 となっておりまして、「28.0m」の表記が違っております。申し訳ございません。訂正をさせていただきます。

それでは、85 ページをお開きください。熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中の濃度ですが、こちら先ほどと同じようにブルーム式、パフ式による予測を行いまして、コンター図及び最大濃度着地地点を表示する方法をとっています。

それでは、86 ページをご覧ください。こちらが今回の事業、計画建物における熱源施設の概要でございますが、主にこちら3機、3つございまして、蒸気ボイラーとガスエンジンコージェネレーションを使っているという状況でございます。

それでは、88 ページをご覧ください。予測結果でございますが、こちらは評価とあわせて御説明をさせていただきます。

それでは、100 ページをご覧ください。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ですが、建設機械につきましては、排ガスの対策型建設機械あるいは仮囲いを設置するとなっております。工事用車両につきましては、資材の搬入に際しては、走行ルートの限定、安全走行など大気汚染の低減に努めるとしてございます。予測に反映しなかった措置としては、まず建設機械については、集中稼働を行わない、あるいは効率的稼働に努める、あるいは最新の排ガス対策型建設機械の使用に努めるなどとしてございます。次に、工事用車両に関する措置でございますが、工事用車両に付着した泥や土が場外に飛散しないよう、洗車施設を設けるなどとしてございます。

次に、(2)の工事の完了後でございます。まず、予測に反映しなかった措置としては、駐車場内にアイドリングストップの掲示などを行い、アイドリングストップを励行する等となっております。また、熱源施設に関する保全のための措置としては、熱源設備機器の整備・点検に努めるという内容でございます。

それでは、101 ページをご覧ください。評価でございます。評価の指標としては、まず二酸化窒素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ございます。

それでは、102 ページをご覧ください。まず、工事の施行中でございます。建設機械の稼働に伴い発生する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。

それでは、89 ページをご覧ください。こちらは、二酸化窒素の寄与濃度のコンター図となっております。こちらをご覧くださいますと、予測では最大着地濃度は、真ん中にある大きい敷地が A-1 街区でございまして、その右にある長細い敷地が A-2 街区ですが、A-1 街区と A-2 街区が間の敷地境界付近において 0.034ppm となっております。それにバックグラウンドである 0.021ppm を加えると 0.055ppm となります。この予測値、年平均値ですが、これ

を日平均値の年間 98%値、これが 0.084ppm となりまして、寄与率が 61.8%となります。こちらは、評価の指標である環境基準値を上回っているという状況でございます。

この原因ですけれども、今回この一番、真ん中にある大きな A-1 街区ですが、実は逆打ち工法というのを想定しておりまして、逆打ち工法、これを施行した場合には地上と地下で、両方で建設機械が複層して配置されると、そういった時期を含む 1 年間を予測してございます。その結果、建設機械からの排出量が多くなるということがございます。もう一つ、今回この A-1 街区というのは、隣の右側にある A-2 街区との間の排出源に囲まれた場所ということで、最大着地濃度点となることも高くなる理由として考察をしております。

それでは、次の 90 ページをご覧ください。こちら、建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質、SPM のコンター図となっております。こちらは最大着地濃度地点ですが、こちら A-1 と A-2 街区の敷地境界付近において $0.007\text{mg}/\text{m}^3$ となっております、バックグラウンド濃度 $0.021\text{mg}/\text{m}^3$ 、これを加えると $0.028\text{mg}/\text{m}^3$ となります。この予測値につきまして、年平均値、これを月、日平均値の年間 2%除外値に換算しますと、 $0.060\text{mg}/\text{m}^3$ となりまして、寄与率が 25.0%となっております。こちらは評価の指標である環境基準を満足するという結果でございます。

それでは、103 ページにお戻りください。103 ページでございます。今度は 2) 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大気中における濃度ですが、こちらは下の表をご覧くださいますと、二酸化窒素の将来濃度、こちらは日平均値に変換した値は 0.041ppm~0.042ppm となっております、環境基準を満足してございます。工事用車両の走行に伴う寄与率、これが 0.09%~1.42%となっております。

次に、104 ページの表をご覧ください。浮遊粒子状物質の将来濃度につきまして、これを日平均値に変換した値は $0.05\text{mg}/\text{m}^3$ 、全てそうとなっておりますが、環境基準を下回ってございます。工事用車両の走行に伴う寄与率は 0.01%~0.05%となっております。

それでは、105 ページをご覧ください。今度は工事の完了後ですが、関連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大気中における濃度でございますが、下の表 7.1-38 (1) をご覧ください。二酸化窒素の将来濃度を日平均値に変換した値は、0.041ppm~0.042ppm となっております、こちらは環境基準を満足するとなっております。関連車両の走行による寄与率、こちら 0.05%~0.37%となっております。

次に、106 ページをご覧ください。浮遊粒子状物質の将来濃度を日平均値に変換した値は、 $0.05\text{mg}/\text{m}^3$ でございます、環境基準を下回ってございます。関連車両の走行に伴う寄与率

は、0.01%未満となっております。

それでは、107 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、浮遊粒子状物質の大気中における濃度についてでございますが、下の表をご覧くださいと思います。まず、二酸化窒素の将来濃度、こちら日平均値に変換した値は0.043ppm となっており、環境基準を満足してございます。地下駐車場の供用に伴う寄与率、こちら1.36%でございます。次に、浮遊粒子状物質の将来濃度を日平均値に変換した値につきましては、下の表 7.1-39 (2) の表にありますとおり、0.049mg/m³ となっておりまして、環境基準を下回ってございます。地下駐車場の供用に伴う寄与率0.05%となっております。

それでは、ちょっと戻りまして99 ページをご覧ください。こちら、熱源施設の稼働によるNO₂の寄与濃度のカウンター図でございます。予測では、最大着地濃度地点、こちら計画値の南側約70m、こちらの地点において0.013ppm となっておりまして、バックグラウンド濃度が0.021ppm、0.021ppm を超えると0.034ppm となっております。この予測値、年平均値の日平均値の98%値が0.060ppm で、寄与率が37.9%となっております。こちら評価の指標である環境基準値が0.04ppm～0.06ppm と、それと同値となっております。

こちらにつきまして、108 ページをご覧ください。108 ページですが、一番下にございますが、熱源施設につきましては整備・点検に努めるとともに、今後詳細を検討する中でより環境への影響を低減するよう、設備の諸元などの検討を行うとしてございます。

説明は以上となります。

それでは、資料の3 ページをお開きください。こちら、都民の主な意見、関係区長の意見が別紙のとおりとなっております。都民の主な意見が4 ページをご覧ください。

都民の主な意見が2 つございます。こちら、今回の計画につきまして、

1 当該跨道橋が国道1号線を大幅に覆い、跨ぐ為、国道上の南北の通気が遮断され通気性が無くなり、大気が滞留します。

更に当該国道部分には北方向に虎ノ門二丁目交差点及び南方向に虎ノ門三丁目の交差点が50m程の狭い間隔で配置されており、信号止めの場合、車の排気ガスが上空に逃げず、跨道橋の下及びその周辺に滞留し、大気汚染が生じる事は明らかなです。

これに留まらず、現在東側に計画されている虎ノ門ヒルズ両脇のビル間の2つの跨道橋(区道)及び環状2号線を跨ぐ跨道橋(都道)の計3つの跨道橋により国道1号線へ向かう東西の通気が阻害されます。

これら跨道橋は虎ノ門2丁目交差点100m四方に近接しており、この狭い空間で通気が十

分行われず、大気汚染が増幅、蔓延する事は明らかです。

上述の大気の滞留により、PM2.5、SPM、NOx を含む排気ガス、煤煙、スモッグガス、粉塵が跨道橋下、国道周辺に蔓延し、沿道に住む地元住民、町会員に直接的に喘息等大気汚染公害病をもたらす可能性、危険性は多大です。

としております。

2 東京大学生産技術研究所が実施している高解像度大気汚染モデルによる上記 3 つの跨道橋を入れた当該地区のシミュレーションを業者に実施させ、実際どういう大気現象が起きるのかを是非検証させて頂き度く、お願い申し上げます。

としてございます。

次に、関係区長の意見としては、まず港区長からについては、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という意見が出てございます。千代田区長からは、工事用車両の走行に伴う窒素酸化物や粉じんによる大気汚染を防止するため最新規制適合車の使用や周辺待機中のアイドリングストップの実施等、対策を徹底されたいという意見が出てございます。

これらを踏まえまして、項目検討を森川委員に御検討いただいた結果、「意見あり」とさせて頂いてございます。

それでは、資料の 5 ページをお開きください。まず、1 番でございます。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、環境基準値を超えていることから、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してございます。

次に、2 番目でございます。熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の評価において、予測結果は環境基準値を満足するとしているが、最大着地濃度地点では本事業による寄与率が高い上に、熱源施設は、供用後継続的に稼働することから、より一層の環境の保全のための措置を検討すること、この 2 点とさせて頂いておられます。

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

説明は以上でございまして。

○町田部会長 説明ありがとうございました。

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

○森川委員 意見で述べたとおりでございますけれども、やはり今回は NO₂、二酸化窒素のほうが環境基準値を超えているというのは、建設機械の稼働のほうが、熱源施設の稼働

のほうでも環境基準ぎりぎりということで、こちらのほうは建物が建った後にもずっとこういう稼働状況が続くと予測されますし、むしろ環境に与える影響がこちらのほうが、皆さんここに長くおられる方にとっては、むしろこちらのほうが大事なと個人的には思っております。ぜひこちらを答申の意見に入れていただきたいなと思っております。

都民の方からも御心配なさっている意見を幾つかいただいておりますけれども、跨道橋があつて風の流れが悪くなるのではないかと御心配ですけれども、こちらのほうにしましては、むしろ交通を阻害する、歩行者がたくさんいる地点でございますので、交通が阻害されるよりはむしろ交通が流れたほうが排出量としては減りますので、こちらは大丈夫かなと思っております。

また、高解像度の大気汚染モデル、これも非常にいいモデルなのですが、こちらのモデルだと局所的とか、時間的にすごく短い瞬間の大気汚染物質の濃度を予測するのはとてもいいんですけど、結局、人体に与える、健康影響という観点から見ますと、年の平均濃度というところで判断をすることが多いです。その場合ですと、現状使っておりますパフ式、ブルーム式のモデルでも十分性能的には評価はできると判断しております。高解像度の大気汚染モデルだと、風の流れとか建物の場所とかきちんと入れるんですけども、ここで大事なのはやはり発生源の情報でして、交通をいかに表現するかということが大事ですけれども、これはなかなかこういう高解像度のモデルでも表現するのが難しくなっております。ですので、そういった観点からも、現状使っております、今回評価で使っておりますモデルでおそらく十分ではないかと判断しております。

以上です。

○町田部会長 ありがとうございます。

都民の意見、特に高解像度大気汚染モデルにつきましてもコメントをいただきました。

何か事務局はございますか。よろしいですか。

それでは、委員の方から御意見等、御質問はございましたか。

谷川委員、お願いします。

○谷川委員 ちょっと熱源施設の関係で検討される際に、ちょっと留意をしていただきたいのが、86 ページのところですけども、湿りと乾きの排ガスで、No.2のほうで湿りと乾きが同じ数値になっているので、これって通常あり得ない話なので、きちんと精査をしていただきたいということと、それから、台数が3台、2台、2台で合計7台ですよね。恐らくはこれ、指定作業上の関係等で小さなボイラーを入れる可能性があったりするんですけど、条例上の

該当する能力の書き方がされていないので、そこを十分精査をしていただきたいと思います。それからあと、酸素濃度も 0%と書いている。これは意味がちょっとよくわからないので、それもきちんとやってください。

それから、あと拡散をする際に、恐らくこれ、煙突の高さが 28m なので、周囲の建物を考えますと拡散式が必ずしも当てはまらないので、局所的に影響が出る可能性が非常に高いと思われまので、ビルの谷間になりますので、そうなりますと排ガスが拡散しないおそれが出てくるんです。ここも含めてしっかりと評価書のほうでは、評価をきちんと精査をしていただきたいということになります。

以上です。

○町田部会長 ありがとうございます。

事務局、いかがでしょう。

○真田アセスメント担当課長 今の委員の御指摘、事業者のほうにきちんと伝えまして、評価書のほうに反映するよう調整を図っていきたいと考えてございます。

○町田部会長 齋藤委員、お願いします。

○齋藤委員 今のとも絡むんですけれども、この濃度を評価するところの地上からの高さの話ですけれども、技術指針だと 1.5m~10m ぐらいのということだと思わんですけれども、それで居住状況に応じてとか、曝露される人の数に応じて高さを考えてください。で、今の谷川委員の御質問とも非常に絡むんですけれども、周りにそういうある程度の高さに住んでいる方であるとか、もしくは生活をされる方がおられるのであれば、もうちょっと高い所を対象にしないといけないのではないかというような気がしていますので、ちょっとその点も考慮いただいたほうがいいかなというのが1つでございます。

まずはそこから。

○町田部会長 今の点、いかがでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 今のところ、たしか地上 1.2m ぐらいで設定をしておりますが、例えば、今回はできるかどうかここで即答はできませんけれども、事業者のほうと調整をさせていただきたいと考えております。よろしくをお願いします。

○齋藤委員 わかりました。ありがとうございます。

あともう1点、基本的な二酸化窒素のほうの、NO_x から NO₂ に変えるほうの変換式のところですが、今回使われたのも統計的というか、近値式を使われているんですけれども、相当なばらつきがあると思うんですよね。それで、そのばらつきの中で平均をとって評価を

するということで、例えば NO₂の短期的な健康影響みたいなものを考えたときに、その評価法で本当にいいのかどうか。これは、長期だったら別に平均値で構わないと思うんですけども、短期的なものだとより安全側に見ないといけないんじゃないかと思うんですけど、そこら辺はいかがでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 そちらにつきましても事業者の確認をとって調整をさせていただきたいと思います。

○町田部会長 では、事業者の確認いただきまして、必要に応じて評価書に入れていただければと思います。

ほかに御意見ございますか。

義江委員、お願いします。

○義江委員 56 ページに、風向・風速の現地調査結果が書いてありますけれども、ここでこの風のデータは大気汚染の予測に使われているわけではないんですよね。何のためにやっているのかなと、ちょっとふと思ったんですが。

○真田アセスメント担当課長 そちらにつきましては、56 ページですか。

○義江委員 56 ページのデータですね。54 ページに気象台のデータがあって、多分こっちのほうを予測に使っていると思うんですね。そうすると、56 ページの現地調査データは、特に予測に使っているわけではなくて。

○真田アセスメント担当課長 参考といいますか、現地でやっているのと既存の資料と突き合せてというためのものがございます。特に予測に使っているわけではないんですけども、掲載をしているということでございます。

○義江委員 東京管区気象台と現地で同じような風が吹いているのかどうかということを調べてるんじゃないのかなというふうに思うんですが、だとしたら、56 ページの上のほうに「相関性（ベクトル相関）」とか書いてありますが、ちゃんと相関があったとか相関がなかったとか、ただ示すと書いてあるだけじゃなく、そう書いたほうがいいんじゃないかなというふうに思いました。

○真田アセスメント担当課長 承知いたしました。そちらにつきましては、事業者のほうと調整して評価書のほうに反映するように調整をさせていただきたいと思います。

○町田部会長 ほかにいかがでしょうか。

貴重な御意見をいただきました。対応をよろしく願いいたしたいと思います。

それでは、ほかに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、電波障害について、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 それでは、同じ評価書案の 175 ページをお開きください。電波障害です。

現況調査につきまして、調査事項及び選択理由ですが、下の表 7.4-1 にあるとおり、テレビ電波の受信・送信状況、こういったものを調査事項としております。

次に、(2)の調査地域です。テレビ電波の受信障害、遮蔽障害の発生することが予想される地域及びその周辺としてございます。

(3)の調査方法です。

テレビ電波の受信状況ですが、建造物によるテレビ受信障害調査要領、こちらの改訂版に定める測定方法に準拠し、現地において電波測定車を用いて行っております。こちら、テレビ電波の受信画質及び端子電圧（受信レベル）の調査をしてございまして、受信に関する状況ですけれども、こちら、先ほどの調査要領に記載されている画像評価や品質評価を行っております。端子電圧は受信特性測定器により受信アンテナに係る受信信号の電圧を測定してございます。

それでは、176 ページをお開きください。調査地点でございます。

こちら、調査地点ですけれども、右上にある計画地の近傍から左下にある元麻布二丁目の約 2.3km までの範囲として、19 地点を設定してございます。

それでは、177 ページをお開きください。

2) のテレビ電波の送信状況あるいは高層建築物及び住宅等の分布状況、地形の状況、これらにつきましては、既存資料を収集、整理、解析により調査を行ってございます。

(4)の調査結果でございます。

まず、テレビ電波の受信状況でございます。178 ページをご覧ください。品質評価結果でございます。こちらの表 7.4-4 のほうをご覧ください。まず、こちらご覧いただきますと、NHK 総合など関東広域局、こちらにつきましては、A（きわめて良好）、B（良好）、C（おおむね良好）、D（不良）が多くなっておりますけれども、受信不能はなかったという状況でございます。MX の県域局、こちらは A（きわめて良好）や D（不良）が多くなっており、B（良好）、あるいは C（おおむね良好）、E（受信不能）が少なくなっているという状況でございます。

次に、表 7.4-3 のほうをご覧ください。テレビ電波の画像評価の結果でございますが、こちら関東広域局は全地点で全局ともに○、良好に受信されてございまして、県域局、MX テレビ

ですが、19 地点中 16 地点で○（良好に受信）となっております。残りの 3 地点につきましては、△（ブロックノイズや画面フリーズがあり）及び×（受信不能）となっております。

それでは、183 ページをお開きください。183 ページの中段でございますが、次は衛星放送でございます。真ん中の半分から下にございます表 7.4-7 のほうをご覧ください。準基幹メディアである BS 放送と、それと同じ軌道位置に通信衛星のある東経 110 度の CS 放送、CS110 度については、衛星基幹放送として位置づけられているところでございます。あと、東経 124 度の CS 放送、JC-SAT4 及び東経 128 度 CS 放送、JC-SAT3 につきましては、衛星一般放送に位置づけられているというものでございます。

それでは、184 ページをご覧ください。予測でございます。

予測につきまして、予測事項は、計画建築物等の設置によるテレビ電波の遮へい障害及び反射障害としています。

(2)の予測対象時点、これについては計画建築物の建設工事が完了する時点としております。

(3)の予測地域。予測地域は計画建築物が電波受信状況に支障を及ぼすと考えられる地域及びその周辺としてございます。

(4)の予測方法でございます。地上デジタルの障害予測につきましては、建造物障害予測の手引きに示されるテレビ電波の遮蔽障害が及ぶ範囲の予測方法によってございます。衛星放送につきましては、建造物障害予測の手引きに示されるテレビ電波の遮蔽障害の及ぶ範囲の予測方法によっております。

次に、185 ページをご覧ください。(5)予測結果でございます。

186 ページをお開きください。186 ページにつきましては、まず地上デジタル放送の遮蔽障害が生じる地域の範囲としてございます。関東広域圏放送につきましては、計画値の右上にある計画地の南西方向の最大幅約 250m、最大距離約 800m の範囲に障害が出ると予測してございます。一方、県域放送（MX テレビ）については、計画地の南西方向の最大幅約 250m、最大距離約 2,400m の範囲に分布すると予測しております。なお、障害予測の範囲については、この青い点々の示すところが既にケーブルテレビの加入建物が存在しているという状況でございます。

反射障害につきましては、地域的な反射障害として図示するまでの範囲には至らない範囲であると予測してございます。

次に、187 ページをご覧ください。こちら、衛星放送の遮蔽障害の生じる地域の範囲でござ

ございます。

計画地近傍の北東及び北北東と予測しておりまして、青色で示されている BS 及び CS110 度については、北東の方向最大幅約 120m、最大距離約 330m と予測しております。緑色と赤色の JC-SAT3 及び JC-SAT4 については、北北東方向の最大幅約 120m、最大距離約 250m の範囲に障害が生じると予測してございます。

それでは、188 ページをご覧ください。環境保全のための措置でございます。

まず、(1)の工事の施行中でございます。予測に反映しなかった措置、1)でございますが、工事の施工中におけるクレーンの非使用時には、ブームを電波到来方向に平行に向けて、電波障害の発生を極力防止するよう配慮する、あるいは、テレビ電波の電波障害に関する住民からの問い合わせに対し、相談受付の窓口を設置し、迅速かつ適切な対応を行うとしてございます。

(2)の工事の完了後でございます。1)の予測に反映しなかった措置については、この計画建築物によるテレビ電波障害が発生した場合には、ケーブルテレビの活用など適切な電波受信障害対策を講じるなどとしてございます。

最後、7.4.4 評価でございます。

評価の指標については、テレビ電波の受信障害を起こさないこととしておりまして、(2)の評価結果でございますが、計画建築物により計画地の南西側でスカイツリーからの地上デジタル放送の遮蔽障害が生じると予測してございます。また、計画地北東側及び北北東側において衛星放送の遮蔽障害が生じると予測してございます。しかしながら、計画建築物によるテレビ電波障害が発生した場合には、ケーブルテレビの活用などの適切な電波受信障害対策を講じることで障害の影響は解消すると思われるとしてございます。

以上のことから、評価の指標とした、テレビ電波の受信障害を起こさないこと、これを満足するものと考えているところでございます。

それでは、資料のほうにお戻りください。資料 2-2、6 ページでございます。

こちら、今回、都民の主な意見、ございませんでした。

関係区長の意見としては、別紙のとおりということで、7 ページでございます。港区長からの意見はございませんでしたが、千代田区長のほうからは、評価書案のとおり対応されたいということでございました。これらを踏まえまして、担当委員でございます小林委員に御検討いただいたところ、「意見なし」とさせていただいたところでございます。

説明は以上です。

○町田部会長 ありがとうございます。

小林委員、本日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、コメントなど届いておりますでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 特にコメントいただいてございません。

○町田部会長 はい、ありがとうございます。

それでは、御質問等ございましたらお願いをいたします。

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すので、電波障害につきましては「意見なし」といたします。

次に、風環境について事務局から説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、評価書案 189 ページをご覧ください。風環境でございます。

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、下の表 7.5-1 にありますとおり、地域の風の状況でありますとか、風の影響に特に配慮すべき施設の状況、あとは地形の状況、土地利用の状況などといったところでございます。

(2)の調査地域でございます。

190 ページをご覧ください。計画建築物の最高高さ、今回約 260m ございますので、その 2 倍程度の水平距離を含む計画地を中心に、半径 500m 程度の範囲としてございます。

それではまた、189 ページにお戻りください。調査方法でございます。

地域の風の状況、まずアの上空風の状況です。地域の風の状況ですが、計画地の北北東側約 2.8 キロに位置した千代田区大手町の東京管区気象台における観測結果の整理・解析によっております。

イの地表付近の風の状況でございます。地表付近の風の状況は風洞実験により把握をしてございます。

次に、2)の風の影響に特に配慮すべき施設の状況でございます。

こちらにつきましては、港区の土地利用現況図とか、あるいは「千代田区土地建物用途別現況図」、「港区公共施設案内図 ぐるっとみなと 2015-2016」、こういったものの既存資料の整理とか解析、及び現地踏査によって調査をしてございます。

それでは、191 ページをご覧ください。今回この 3)の風環境について考慮すべき建築物等の状況、あるいは地形の状況、土地利用の状況、これらにつきましては、やはり既存資料の

整理・解析、現地踏査によって調査をしてございます。

それでは、191 ページの(4)調査結果でございます。

地域の風の状況でございます。

まず、アの上空風の状況です。下の図をご覧ください。東京管区気象台で観測された 10 年間、平成 9 年 1 月～平成 18 年 12 月の平均風速の風向出現頻度でございます。最多風向は北北西 19.79%であり、次いで北及び南西方向からとなっております。

それでは、192 ページをご覧ください。ここの 2)の風の影響に特に配慮すべき施設の状況でございます。少し戻りまして、190 ページの図をちょっとご覧いただけますでしょうか。風の影響に特に配慮すべき施設ですが、福祉施設、医療施設、公園・緑地、指定文化財ですがけれども、こちらの中で言いますと、計画地付近には、この 190 ページの 9、こちらに虎ノ門病院があります。また、No.6、計画地のちょうどすぐ北東側にあります虎ノ門いきいきプラザ及び虎ノ門高齢者在宅サービスセンターというものがございます。あと、計画地のすぐ北西側にある仙石伯耆守邸跡に対しましては、既存建物の中にありますので、風環境の影響を受けることはないという状況でございます。

それでは、195 ページをご覧ください。予測でございます。

まず、(1)の予測事項です。計画建築物の設置に伴う計画地周辺の平均風向、平均風速、最大風速等の突風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としてございます。

(2)の予測の対象時点です。計画建築物の建設工事が完了する時点としてございます。

(3)予測地域でございます。こちら、予測地域は現況調査の調査地域と同様です。

(4)予測方法です。

1)で風洞実験でございますが、こちら模型を使って実際の 500 分の 1 の模型を使って、調査地域である計画地周辺の半径 500m の範囲の再現をしてございます。その際には、計画地周辺で計画されている開発建築物、これらについても模型に反映をしてございます。反映した計画建築物については、下の①～⑩、これらも模型に反映をしてございます。

次のイにあります基準風でございます。風洞実験で用いる基準風ですが、東京管区気象台の風向及び風速測定結果を用いております。

ウの実験ケースでございます。実験は建設前と計画建築物の建設後の対策前、あと本事業の防風対策を考慮した計画建築物の建築後の 3 ケースについて実施してございます。

それでは、197 ページをご覧ください。風速測定点ですけれども、こちらちょっと 200 ページをご覧ください。こちらが風速の測定点となっております。169 地点となっております。

まして、計画地外については不特定多数の人が利用する歩道、通路など、計画地内においては建設後に人が集中すると考えられる広場などに設定をしてございます。

それでは、201 ページをご覧ください。201 ページですが、こちらが本事業において必要と考える風環境の変化の軽減策として実施計画をしております防風植栽、こちらを記してございます。

それでは、202 ページをご覧ください。風環境の評価方法です。今回は、風工学研究所が提案する方法に基づく評価尺度を用いてございます。評価尺度については、下の表 7.5-4 にあるとおり、領域 A から領域 B、C、D といった形で評価をしてございます。

それでは、203 ページをご覧ください。(5) 予測結果でございます。まず、建設前における風環境の状況でございますが、こちらにつきましては、204 ページをご覧ください。今回、領域 A ということで住宅地相当、領域 B が低中層市街地相当、領域 C が中高層市街地相当、領域 D が強風地域相当となっております。今回、67%に当たる 153 地点中の 102 地点、こちらが領域 A で、領域 B は約 31%に当たる 48、領域 C が約 2%に当たる 3 地点、領域 D は確認されておりませんでした。

それでは、206 ページをご覧ください。これが、建設前から建設後ですが、対策前における変化の点でございます。こちら見ていただきますと、測定点の約 33%に当たる 169 地点中 55 地点が領域 A であり、領域 B が 110 地点となっております。領域 C が 4 地点、領域 D は確認されていない状況でございます。

次に、207 ページをご覧ください。こちらは、建設前から建設後で、しかも防風対策をした後における変化の程度でございます。こちら見ていただきますと、169 地点中の 56 地点が領域 A になり、領域 B は 113 地点、領域 C、領域 D、いわゆる黄色と赤、こちらの領域 C、D は確認されていないという状況でございます。

こちら、建設後については、建設後であっても対策前に比べて計画地の A-1 街区の北側において防風植栽の効果が確認されているという状況でございます。

それでは、216 ページをご覧ください。環境保全のための措置でございます。

(1) 予測に反映した措置でございます。

計画周辺地域、特に西側にある虎の門病院などの風環境の影響を低減するため、計画建築物の敷地境界から離隔距離をできるだけ確保し、当該施設の風環境の影響に配慮してございます。また、超高層建築物の北側及び公園の北東側には、防風対策として防風植栽を設置するとしてございます。

(2)の予測に反映しなかった措置としては、防風植栽の転倒防止を図るため、植栽には地下式支柱、地上支柱を用いて樹木を支持する、強度を維持するとしてございます。また、防風植栽の効果を十分に得られるよう、防風植栽の適切な維持管理を行うという内容となっております。

最後、7.5.4の評価でございます。

評価の指標ですが、風工学研究所の提案による風環境評価基準に基づく評価尺度、これを評価の指標としてございます。

(2)の評価の結果でございます。

防風対策を行わない場合、計画建築物の存在により新たに領域Cとなる地点が4地点生じると予測されるが、防風植栽による防風対策を講じることにより、これらの地点は全て領域Bに改善されたとしてございます。したがって、計画建築物の存在により計画地周辺地域の風環境に変化はあるが、計画建設前とほぼ同様の領域A及びBに相当する風環境が維持されるものと考えるところでございます。

それでは、資料にお戻りいただきまして、資料の8ページをご覧ください。今回、都民の主な意見、関係区長の意見ともに別紙1のとおりでございます。

それでは、別紙1、9ページをご覧ください。

まず都民の主な意見でございます。風洞実験についてでございます。

風洞実験をしておりますが、この模型には上記3つの跨道橋（虎ノ門ヒルズ両脇のビル間の2つの跨道橋（区道）及び環状2号線を跨ぐ跨道橋（都道））が入っておらず、実際の風量、風向等を反映しておりません。この模型が記載されている評価書案の頁もスクリーンに映し出されず、殆どの出席者も何を話しているか戸惑っていました。業者は単に“問題ありません”との回答のみで納得の行くものではありませんでした。

という回答でございます。こちらにつきましては、事業者のほうからは、この都民の方からの意見に出ているこの3つの跨道橋については模型のほうに反映していた上で、再現した上で風環境の予測をしているという見解をいただいているところでございます。

次に、関係区長の意見です。

まず、1つ目の風環境の影響評価については、北の丸のデータも考慮して予測評価を行ってくださいというものです。

次に2番につきましては、敷地内や歩道等を通行する者への安全確保から、十分な風対策を着実に行ってくださいというものです。

3 番のビル風軽減策の検討に当たっては、防風植栽以外にもフェンスや防風スクリーン、建物形状、低層部を設けるなど検討し、さらに工夫してくださいというものです。

4 番の防風植栽についてですが、港区ビル風対策要綱の 절차를踏まえ整備を進めるとともに、適切な植栽の維持管理を行ってください。ただし、A-4 街区に配置する防風植栽については、将来の公園管理者として了承できませんので、事業者が管理できる範囲内において別の対策を講じてください、というものでございます。

次に、5 番でございます。工事期間中の風の測定などについて近隣住民からの要望が出た場合には対応するとともに、ビル風の陳情、苦情には丁寧に対応し、必要に応じて対策を講じてくださいというものでございます。

まず、1 番目の風環境の評価ですけれども、こちら、北の丸公園の風向風速計ですけれども、設置位置が 35m ということで、大手町のほうより低いということと、あと北東側に千代田区の合同庁舎などの高層建物が林立していて、観測結果に影響を及ぼしていると考えられることから、今回、大手町の観測データは地上 75m 程度ですけれども、こちらの観測データをもとに風環境の計測評価を行っているとしてございます。

その他、2 番と 3 番、あと 5 番、こちらにつきましては、事業者のほうとしても対応していきたいとしてございます。

次に 4 番でございますが、こちらについては 201 ページをご覧くださいませでしょうか。評価書案の 201 ページでございます。ここが一番北に描いてある三角形の敷地があります、この A-4 棟と書いてあるところですが、こちらのところの 4 本ですけれども、こちらについては、区の公園管理者のほうからは公園管理者として了承できませんのでという意見が出ております。これに対しまして事業者としては、この意見を踏まえて区のビル風対策要綱、こちらの手続を進めていきますという見解でいただいております。

千代田区長からは、この評価書案のとおり対応されたいという意見でございます。

それでは、こういった意見を踏まえまして、担当委員である義江委員のほうに御検討いただいたところでございますが、資料の 10 ページをお開きください。意見でございます。

将来の公園管理者である港区との協議の結果、A-4 街区（公園）に防風植栽を配置しないこととなった場合には、改めて A-4 街区周辺における風環境について検証するとともに、必要に応じて予測・評価の見直しを行う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ですが、指摘の趣旨を答申案に入れるということでございます。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

それでは、御担当の義江委員、補足ございましたらお願いいたします。

○義江委員 意見としましては、10 ページに書いていただいたとおりでございます。

あとは、わざわざ意見として書く必要もないと思ったことを1つ補足させていただきますが、測定点135番が防風対策後に領域CからBに下がっていると。対策前は領域Cということで黄色になっている点です、135番。そういった大事な点であるにもかかわらず、211ページのレーダーチャートの中には135番が抜け落ちていますので、評価書の中では加えてほしいなというふうに思います。

○町田部会長 ありがとうございます。

事務局、お願いします。

○真田アセスメント担当課長 そのように加えるように、事業者に申し伝えます。

○町田部会長 それでは、委員の皆様から御質問等ございましたら、お願いいたします。

小堀委員、お願いいたします。

○小堀委員 今の9ページの港区長の意見ですけれども、将来の公園管理者として、ここへ防風植栽をすることは了承できませんともうはっきり言っているので、次のページの意見のところ防風植栽を配置しないこととなった場合とありますが、既にこれはもう港区では了承しないと決まっているのか、それとも余地があるのか、ちょっと2つの文言が合っていないので確認をしたいと思いました。

○町田部会長 今の点、いかがでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 こちらについては、植栽配置、防風植栽といった意味では植栽を配置しないというわけではなくて、今回ここでいう防風植栽というと、かなり樹種であるとか樹木の形あるいは種類、そういったものに制限があるということで、防風植栽を配置しないということで既に事業者のほうと港区のほうで調整がついているということでございますので、ほぼ防風植栽としては配置されない。ただ、そういった場合には、改めて風環境がどう予測評価が変わるのかというのを必要に応じてやってくださいということになります。

○小堀委員 そちら辺がちょっと矛盾があるように読めますので、読んだ方が矛盾がないような表記にさせていただくのがいいかなと思いました。

○町田部会長 よろしいでしょうか。

ほかに御意見ございましたら、お願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 今、当然この計画、まだ評価書案の段階なので、それほど実施設計だとかに入っていないと思うので、実際この公園の中のしつらえをどうするかは今後正式な協議にはなると思うんですが、実際、現在のところ意見として述べられる内容としては、もし港区との協議の結果、配置しないこととなった場合、すなわちまだ正式には決まったわけではないです、正式な協議はまだこれからなので。もしそうなった場合には、改めて風環境については検証してくださいという話でございます。

○町田部会長 小堀委員、よろしいですか。今のような説明ですけれども。

○小堀委員 ちょっと、十分納得したというわけではありませんが、個人的にはわかりました。

○町田部会長 よろしいですか。

義江委員、よろしいですか、何か。

○義江委員 はい。

○町田部会長 それでは、ほかには御意見ないようですので、風環境につきましては指摘の趣旨を答申案に入れることといたします。ありがとうございました。

次に、「東金町一丁目西地区市街地再開発事業」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。

○真田アセスメント担当課長 それでは、資料の 11 ページをご覧ください。第一部会の審議資料でございます。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。事業名称は、先ほどのとおりでございます。

まず、選定した環境影響評価項目でございますが、12 項目ございまして、大気汚染、騒音・振動、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、温室効果ガスとなっております。それぞれの項目の意見の内容については、後ほど説明をさせていただきます。

次に、2 番の選定しなかった環境影響評価の項目でございますが、全部で 5 項目ございます。悪臭と水質汚濁、地形・地質、生物・生態系、史跡・文化財についてでございます。これらについては特に意見がございませんでした。

次に、3 番の都民の意見及び周知地域区長の意見でございます。別紙のとおりとなっておりますが、12 ページのほうご覧ください。

まず 1 番に意見書等の件数ですが、都民からの意見書は 1 件、周知地域区長からの意見は

1件、合計2件でございます。

都民からの意見として、(1)で新宿六丁目地区における再開発とか、あと金町駅南口駅前再開発があって、そういった開発の影響も加味して環境影響評価をしていただきたいということです。

(2)では、イトーヨーカドーの新亀有店ショッピングセンター建築事業における環境アセスメントでは、車の交通量は問題なしとされたが、竣工後車の渋滞が慢性的となっているということです。今回、交通量の増加による大気への影響という点では、水戸街道沿いの葛飾区新宿の自動車排出ガス測定局が同敷地にある新宿図書センターの解体及び日本赤十字産院の建設工事の間3年間は稼働していないと聞くということで、ちゃんと現状との比較はできるか疑問であるということです。

次に、3番、JR常磐線金町駅について表記されているが、既に1日の乗降客数が10万人を超えたもとの、駅及びホーム等の安全、周辺道路の安全も考慮すべきといったものです。

3番の周知地域区長からの意見でございます。

全般事項でございます。

まず(1)では、環境影響評価の手続や事業実施に当たっては、地域住民の意見を十分に尊重し、区及び関係機関と十分協議し、環境保全対策に万全を期されたい。

(2)では、工事の進捗状況を適宜、住民、区及び関係機関に十分に説明するなど、理解と協力を得られるよう努められたいとしております。

(3)では、計画地付近を通行する方も非常に多くいるため、安全に十分配慮した対応をされたい。特に車両出入り口の詳細については、交通管理者及び道路管理者等の関係機関との協議を十分に実施されたいということです。

(4)事業計画の具体化により選定した環境影響評価項目、これ以外について環境に影響を及ぼすおそれが生じた場合には、環境影響評価項目の項目に加えられたい。また、調査等により予測を超えた地域に影響を及ぼすおそれが生じた場合には、迅速に対応されたいということでございます。

次の2番の大気汚染から3番の騒音・振動から、ずっと行きますと13番の温室効果ガスまで、全ての項目について意見が出ておりますが、これらにつきましては、意見というよりは事業者きちんと予測評価をしてくださいという念押し的な内容となっておりますので、詳細な説明については省略をさせていただきたいと思っております。

それらを踏まえまして、11ページをご覧ください。意見でございます。

騒音・振動でございます。

まず1番、建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音・振動について、予測の対象時点を建設機械の稼働による影響が最大となる地点としているが、本事業は複数の工期に分けて段階的に実施する計画であることから、各工期における環境への影響が最大となる時点を適切に把握し、必要な時点において予測・評価することとしてございます。

2番に、自動車教習所の供用に伴う騒音について、事業計画地周辺には中高層住宅が存在することから、これらの住宅に近接する地点における高さ方向についても、必要に応じて予測・評価することとしてございます。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

騒音・振動について、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。

2つ意見述べていますが、最初のほうですが、本事業は1期、2期、3期と8年間にわたって工事が実施されるわけでございます。特に、2期工事につきましては解体工事も行われるということで、予測・評価というのは特定の一時点ではなくて、必要に応じて複数の時点で行ってほしいという趣旨で、1番の意見を述べさせていただいております。

また、2点目は、本事業は3階建ての商業施設の屋上に自動車教習所が置かれると、こういう計画ですので、隣接して中高層のマンションもございます。必要に応じて高さ方向の予測・評価をすることを求めるものでございます。

以上、2点、補足をさせていただきました。

ほかに御意見等ございましたら、お願いをいたします。

よろしいでしょうか。

それでは、御意見ないようでございますので、引き続き総括審議を行います。

事務局から説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、資料3-2でございます。資料の15ページをお開きください。

「東金町一丁目西地区市街地再開発事業」に係る環境影響評価調査計画書について（案）でございます。

第1 審議経過

本審議会では、平成30年2月8日に「東金町一丁目西地区市街地再開発事業」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、都民及び周知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。

としております。

付表については、16 ページでございますが、省略をさせていただきます。

第2の審議経過でございます。

騒音・振動でございますが、こちら先ほどと同じ内容でございますので、省略をさせていただきます。

第3 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、調査計画書に係る都民及び周知地域区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。

としてございます。

以上でございます。

○町田部会長 ただいまの説明につきまして、御意見等ございましたらお願いをいたします。

よろしいでしょうか。

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をさせていただきます。

それでは次に、「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」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。

○森本アセスメント担当課長 それでは、本日の資料の17ページをお願いいたします。資料4-1 審議資料でございます。

事業名称は、東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業でございます。本年2月に文書諮問をさせていただいた案件でございます。

まず、1の選定した環境影響評価の項目として5項目、騒音・振動、日影、電波障害、景観、廃棄物でございます。選定した理由は、調査計画書の83ページに記載がございます。委員からの御意見では、町田委員から騒音・振動について意見をいただきましたが、これにつ

いては後ほど説明をさせていただきます。

2の選定しなかった環境影響評価の項目につきましては12項目で、大気汚染や悪臭など。選定しなかった理由につきましては、調査計画書の84ページ～86ページに記載がございます。こちらについては、意見なしでございます。

続いて、3の都民の意見及び周知地域区長の意見でございますが、1枚おめくりいただきまして、18ページをお願いいたします。

都民からの意見書についてでございますが、こちらはございませんでした。周知地域区長からの意見としまして、板橋区長から1件の意見をいただいております。板橋区長からは、調査計画書に関する御意見はございませんで、調査計画の推進に当たっては、着実な実行と評価の結果に対する誠実な対応の要望をいただいております。

17ページにお戻りください。

選定した環境影響評価の項目のうち、騒音・振動についてでございます。

工事の完了後の鉄道騒音について、本事業区間周辺には中高層の集合住宅等が存在することから、必要に応じて、高さ方向を含めた予測・評価を行うことという御意見でございます。

ここで、お手元のうぐいす色の冊子の25ページ、調査計画書の25ページをお開きください。図は、土地利用現況図でございますが、太い点線の事業区間の周辺に、ちょっとこちらの凡例の真ん中の上から2つ目、集合住宅、山吹色というのがございますけれども、こちらがこの事業区間の周辺に点在していることが確認できるかと思えます。

続きまして、30ページをお願いいたします。こちらは、公共施設等の位置図でございます。図の左上から右下にかけて太い点線が事業区間でございまして、事業区間に沿って医療施設や福祉施設などが点在していることを確認できます。これらの施設が中高層であることから、必要に応じて高さ方向を含めた予測・評価を行ってくださいという御意見でございます。

説明は以上でございます。

○町田部会長 ありがとうございます。

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。

本事業は、事業区間約1.6kmですが、そのうちの75%が高架橋の区間ということでございます。駅部は約16mの高さを最大で持っているということで、先ほど説明いただきました意見を述べさせていただきます。

そのほか、計画書の83ページにあるんですが、選定した項目及びその理由の中、騒音・振

動に関してですが、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動については、走行ルートとして想定されている主要な道路の交通量に対する増加割合が少ないんだということで、周辺環境に及ぼす影響は小さいとしております。そういうことで、交通量に対する増加量は少ないということで予測しないものとしておるんですが、先ほど事務局からも説明ありましたように、事業区間周辺には中高層の住宅も存在しているということでございます。また、工事用車両が集中するというような懸念もございますので、評価書案におきましては、工事用車両の走行ルートを可能な限り明らかにしていただき、工事用車両による環境影響の程度を考慮して適切な対応をお願いしたいと、これは要望でございます。

以上、補足をさせていただきました。

ほかに御意見等ございましたら、お願いをいたします。

よろしいでしょうか。

それでは、御質問ないようでございますので、引き続き総括審議を行います。

事務局から説明をお願いいたします。

○森本アセスメント担当課長 それでは、本日の資料 19 ページをお願いいたします。資料 4-2 でございます。

読み上げさせていただきます。

「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」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30年2月21日に「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」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、周知地域区長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

付表につきましては、1ページおめくりいただいた20ページにございます。

第2 審議結果

【騒音・振動】

工事の完了後の鉄道騒音について、本事業区間周辺には中高層の集合住宅等が存在することから、必要に応じて、高さ方向を含めた予測・評価を行うこと。

第3 その他

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の意見及び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。

○町田部会長 説明ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、御意見等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、ただいま説明した内容で次回の総会に報告をいたします。

以上、本日予定しました審議は全て終了いたしました。ほかには何かございますでしょうか。

義江委員、どうぞ。

○義江委員 今日、虎ノ門の再開発事業のところで、風環境のところでも大気汚染の風のところでも、予測に使う風の観測データのことが出てきまして、それでちょっと考えさせるものがあるなというふうに思ったんですけども、風環境の場合は周辺の建物までモデル化していますので、上空の風を代表するような東京管区気象台のデータを使うのがいいと思うんですけども、大気汚染のほうは、これ見ますと、東京管区気象台のデータと、それから現地の地上 30m で測ったデータ比べてみますと、風配図も何か随分形が違いますし、それから風速もかなり弱くなっているんですね、実際にはあの場所では。風速かなり弱いと。大気汚染は周りの建物の影響なんか何も考えていなくて、プルーム式で予測しているわけなんですけれども、プルーム式では風速が弱くなると、例えば風速が半分になると濃度が倍になる、風速が 2 倍になれば濃度半分になるんですね。今、使っているデータが東京管区気象台という早い風速のデータを使っているわけですから、予測されている濃度が実際よりもかなり過小評価されている、2 倍くらい過小評価されているおそれもあるんじゃないのかなと。だから、こうやって現地調査までやっているんだったら、そっちの風のデータを使ったほうがいいのかとも思いましたし、あるいは風洞実験やっていて、地表近くの風向風速わかっているわけですから、そういったデータと上空の風観測データを使ってプルーム式で予測すれば、より精度の高い予測ができるんじゃないのかなというふうに思いました。

それで、これからちょっと技術指針も、次改定するようなときにそういうことも検討したほうがいいんじゃないのかなというふうに思いました。

○町田部会長 ありがとうございます。

何か今に関する事で御意見ございますか。

○真田アセスメント担当課長 貴重な御意見、ありがとうございました。なるべく委員からの指摘を反映できるように、今後そのように、対応できる範囲で対応していきたいと考えております。

○町田部会長 ほかにございますでしょうか。

よろしいですか。

御審議ありがとうございました。

それでは、ほかに御意見等ないようでございますので、これで第一部会を終了させていただきます。

皆様どうもありがとうございました。

それでは、傍聴人の方、退場してください。

(傍聴人退場)

(午後 3 時 30 分閉会)