

## 平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第1回）議事録

■日時 平成30年4月17日（火）午前9時58分～午前11時36分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室24

### ■出席委員

柳会長、平手第二部会長、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、宮越委員

### ■議事内容

#### 審議

「（仮称）芝浦一丁目建替計画」環境影響評価書案に係る項目別審議及び総括審議  
⇒ 騒音・振動、風環境及び景観について審議を行い、騒音・振動及び景観に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案に入れることとした。

平成 30 年度「東京都環境影響評価審議会」

第二部会（第 1 回）

速 記 録

平成 30 年 4 月 17 日（火）

都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 24

(午前9時58分開会)

○真田アセスメント担当課長 それでは、ちょっと時間が早いですけれども、早速始めさせていただきます。

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、第二部会員 11 名のうち、10 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。

今回、部会の開催に先立ち、我々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、新たに転入しました森本でございます。

○森本アセスメント担当課長 おはようございます。4 月よりアセスメント担当課長を拝命いたしました森本と申します。

委員の皆様におかれましては、平素より都の環境行政に御尽力賜りまして、まこと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適切な運用、そして、委員の皆様の、この審議会での実のある御審議に向けまして、精一杯尽力してまいりたいと考えております。

委員の皆様にはいろいろとお世話になると思いますし、また、今後、御指導、御鞭撻を賜りたいと思います。よろしくお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、第二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、よろしくお願いいたします。

○平手第二部会長 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)

○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。

それでは、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「(仮称) 芝浦一丁目建替計画」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「(仮称) 芝浦一丁目建替計画」環境影響評価書案に係る項目別審議を行います。

初めに、騒音・振動について、事務局から説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 わかりました。

それでは、皆様、お手元にごございます灰色の評価書案を使いまして御説明をさせていただきます。

この環境影響評価書案 137 ページをご覧ください。

騒音・振動でございます。

まず、表 8.2-1 の現況調査でございます。調査事項及び選択理由です。

下の表のほうをご覧ください。調査事項につきましては、騒音・振動の状況、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調査をしております。

それでは、(2)の調査地域でございます。138 ページを、1 ページおめくりください。

調査地域につきましては、ここにありますように、環境影響評価要因及び周辺の土地利用や道路網を考慮して設定してございます。

それでは、また 137 ページにお戻りください。

(3)の調査方法です。騒音・振動の状況でございます。

まず、ア)の既存資料調査でございます。調査につきましては、自動車交通騒音調査結果及び道路交通騒音振動調査報告書により、計画地周辺の主要な道路沿いに位置する道路交通騒音振動調査地点における調査結果を整理・解析してございます。

それでは、次のページ、138 ページをご覧ください。

調査地点につきましては、138 ページにあります No.1 と No.2 の 2 か所でございます。

それでは、139 ページのほうをご覧ください。

イ) 現地調査でございます。

それでは、次の 140 ページをご覧ください。

ここにあります計画地の中、環境騒音と振動につきましては、計画地内の A、こちらにあります計画地内の 1 地点でございます。道路交通騒音及び振動につきましては、計画地周辺の主要道路沿道沿いの No.1 から No.8 までに示す地点において調査を実施してございます。

調査期間につきましては、平成 28 年 12 月 6 日の午前 7 時から午後 7 時でございます。

それでは、141 ページのほうをご覧ください。

141 ページにつきましては、その他の現況調査、土地利用の状況でありますとか、発生源の状況あるいは自動車交通量等の状況、地盤、地形の状況あるいは法令による基準等につきましては、既存資料の整理、収集及びその解析によって実施してございます。

それでは、(4)の調査結果でございます。

まず、①の騒音・振動の状況です。まず、騒音からですが、既存資料調査における調査結果でございます。下の表 8.2-5 をご覧ください。計画地周辺における道路交通騒音の調査結果でございますが、こちらを見ますと、昼間が 65dB、環境基準は 70dB 以下でございます。夜間が 61dB～63dB、環境基準は 65dB 以下でございまして、全ての地点において環境基準を満たしているといった状況でございます。

それでは、142 ページをご覧ください。

今度は、騒音・振動、騒音のうちの現地調査でございます。下の表 8.2-6 をご覧ください。環境騒音及び道路交通騒音の現地調査結果でございます。まず、計画地内の A の環境騒音レベル  $L_{Aeq}$  なんですが、こちら昼間で 58dB、夜間で 54dB で、昼間は環境基準を満たしておりましたが、夜間は上回っていたという結果でございます。一方、道路交通騒音レベルの  $L_{Aeq}$  なんですが、昼間で 60dB～74dB、夜間が 56dB～71dB となっております。この中で、この No.1 と No.2 の昼間と夜間、あと No.5 と No.8 の夜間、こちらが環境基準を上回っております。それ以外につきましては環境基準を満たしていたという状況でございます。

それでは、143 ページをご覧ください。

次に、振動の状況でございます。こちら、現地調査でございますが、こちらも下の表 8.2-7 をご覧ください。

こちらをご覧くださいますと、環境振動及び道路交通振動の現地調査結果でございますが、まず、計画地内の環境振動レベル  $L_{10}$  につきましては、昼間で 40dB、夜間で 37dB でございます。こちら、規制基準を下回っております。その次に道路交通振動、この  $L_{10}$  なんですけれども、こちら No.1 から No.8 の  $L_{10}$  なんですけれども、昼間で 36dB～56dB、夜間で 32dB～55dB となつてございまして、全ての地点において規制基準を下回っていたという状況でございます。

それでは、151 ページをご覧ください。

次に、予測でございます。予測事項でございます。

予測につきましては、まず、工事の完了後における駐車場利用車両の走行に伴う騒音・振

動につきましては、設置する駐車場が敷地境界から離隔距離をとった計画建築物内の1階及び地下に設けることといたしておりますので、計画地周辺の環境に影響を及ぼすことはないということで予測を行ってございません。

今回予測しているのが、まず①の工事の施行中、今回、建設機械の稼働に伴う騒音・振動、あと工事車両の走行に伴う道路交通の騒音・振動でございます。

工事の完了後につきましては、関連車両の走行に伴う道路交通騒音・振動につきまして予測をしているということでございます。

(2)の予測の対象時点です。

まず、工事の施行中でございます。まず、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動なんです、予測の対象時点、まず、騒音については建機の稼働による騒音が最大となると予想される時期、Ⅰ期工事、S棟と低層棟建設工事期間につきましては、工事着工後13か月目、Ⅱ期、既存ビル解体工事期間、こちらにつきましては、工事着工後68か月目～82か月目、今度またⅡ期のうち、N棟、北棟と低層棟の建設工事期間、こちらにつきましては、工事着工後90か月目と設定してございます。また、振動につきましては、建機の稼働による振動が最大となると予想される時期、Ⅰ期では工事着工後20か月目～27か月目、Ⅱ期解体では工事着工後68か月目～82か月目、Ⅱ期建設では工事着工後85か月目としてございます。

次に、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音と振動でございます。予測の対象時点は、工事用車両の走行台数が最大となると予想時期、Ⅰ期では工事着工後18か月目、Ⅱ期建設では工事着工後90か月目としてございます。

次に、②の工事完了後でございます。関連車両の走行に伴う道路交通騒音及び振動でございます。関連車両の走行に伴う騒音・振動の予測につきましては、計画地内の施設の供用が開始される平成42年度としてございます。

それでは、次の152ページをお開きください。

(3)の予測地域でございます。建機の稼働に伴う建設作業騒音の予測範囲なんです、今回、計画地敷地境界から200mの範囲、建設作業振動の予測範囲は、計画地敷地境界から100mの範囲としてございます。また、工事の施行中における工事車両及び工事の完了後における関連車両の走行に伴う道路交通騒音・振動の予測地点でございますが、こちらにつきましては153ページをご覧ください。

こちら工事用車両と関連車両の走行ルートに沿道としてございます。こちらを予測の地点としてございます。なお、予測地点の高さなんです、騒音については地上1.2m、振動につ

いては地表面と設定してございます。

それでは、154 ページをご覧ください。

予測の方法でございませう。

まず、工事の施行中における建機の稼働に伴う建設作業騒音なんです、こちら、154 ページ下の予測式に書いてございませうが、予測式は社団法人日本音響学会による建設工事騒音の予測モデルを使つてございませう。なお、予測結果の表示方法なんです、いつもと同じようにコンター図及び最大騒音レベル地点を示す方法としてございませう。

それでは、155 ページをご覧ください。

予測条件でございませう。建機の種類・台数及び基準点における騒音レベルなんです、下の表三つがございませう。Ⅰ期とⅡ期の解体、Ⅱ期の建設とそれぞれの工事期間における建設機械が示されてございませう。これに基づいて予測をしてございませう。

では、156 ページをご覧ください。

次に、音源及び予測範囲の設定でございませう。

まず、157 ページのほうをご覧ください。

こちらが工事着工後 13 か月目における建機の配置となつてございませう。

次に、158 ページをご覧ください。

こちらが工事着工後 68 か月目～82 か月目におけます建設機械の配置でございませう。こちらⅡ期の解体でございませう。

その次、159 ページをご覧ください。

こちらⅡ期の建設ということで、工事着工後 90 か月目における建機の配置について示してございませう。

では、156 ページにお戻りください。

こちらは、今お示しいたしました建設機械、こちら全て同時に稼働する可能性は低いんですけども、周辺への影響が大きくなる場合を想定して、全ての機械が同時に稼働した場合を設定してございませう。予測範囲としては、計画地の周辺地域とし、予測地点の高さは地上 1.2m としてございませう。また、予測結果のレベル最大地点の選定方法なんです、計画地敷地境界付近を基本とするんですけども、今回、芝浦運河沿いで、テラスなどの工事を行うⅠ期及びⅡ期建設においては芝浦運河内に建設機械を配置するということから、この運河内も工事範囲となるため、計画地東側については芝浦運河の東岸の境界としてございませう。

それでは、160 ページをお開きください。

次には、建設機械の稼働に伴う建設作業振動でございますが、こちらにつきましては、予測について振動の伝搬理論式を用いて求めております。こちらも予測結果の表示方法としては、コンター図及び最大振動レベル地点を示す方法をとってございます。

それでは、隣の 161 ページをご覧ください。

予測条件でございます。a. の建設機械の種類・台数及び基準点振動レベルなんですが、こちらにつきましては、下の表、こちらのⅠ期とⅡ期の解体。あと 162 ページをお開きください。こちらⅡ期の建設ですね、こちら、それぞれの表に示してございます建設機械に基づいて予測をしてございます。

それでは、すぐ下の 162 ページの下でございます。発生源及び予測範囲の設定でございますが、こちらも次の 163 ページをお開きください。

こちらは、Ⅰ期における工事着工後 20 か月目～27 か月目の建設機械の配置でございます。

次に、164 ページをご覧ください。

こちら、Ⅱ期の解体工事における建設機械の配置でございます。

次に、165 ページをご覧ください。こちら、Ⅱ期の建設時、工事着工後 85 か月目の建機の配置となっております。

それでは、162 ページにお戻りください。

今回、こちらの振動についての予測結果のレベル最大地点の選定方法につきましても、計画地敷地境界を基本としておりますけれども、テラスなどの工事を行うⅠ期及びⅡ期建設においては芝浦運河内に建設機械を配置することから、計画地東側については芝浦運河東岸の境界としてございます。

それでは、166 ページをご覧ください。

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音振動なんですが、こちら、予測式は日本音響学会による道路交通騒音の予測モデルを用いてございます。

次に、隣の 167 ページをご覧ください。

予測条件でございます。工事の施行中の将来交通量及び道路条件、こちら、現況調査に基づく数値を用いてございます。音源につきましては上下車線の各車道の中心、高さ 0m と設定しております。走行速度につきましては、法定の制限速度としてございます。このうち、一部 No. 3 については、道路状況から制限速度で走行することは難しいということから、現地調査で把握した 33.1km/h を参考としておりまして、安全側の 40 km/h としてございます。

それでは、168 ページをご覧ください。



今度、工事用車両の走行に伴う道路交通振動でございますが、こちら、予測式、道路環境影響評価の技術手法による予測式を用いております。

予測条件でございますが、工事の施行中の将来交通量及び道路条件、こちら同じように現況調査等に基づく数値を用いております。工事の施行中の走行速度、これは先ほど御説明したものと同じでございます。

それでは、170 ページをご覧ください。

予測結果でございますが、こちら、評価とあわせて御説明をさせていただきます。

それでは、183 ページをご覧ください。

今度は、環境保全のための措置でございます。

まず、工事の施行中でございます。予測に反映した措置としては、まず、建設機械に関する保全のための措置、低騒音型の建設機械を採用する、あるいは、敷地の境界の外周に高さ3mの鋼製仮囲いを設置するといったものです。工事用車両に関する保全のための措置としては、規制速度を遵守する、あるいは工事用車両の走行経路を限定するといったものです。

次に、②の予測に反映しなかった措置なんですけど、こちらにつきましては、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、あるいはアイドリングストップ、アイドリングの防止を徹底するといったこととございます。あとは、解体工事を行う外周部には防音パネルを設置するというのも措置として挙げてございます。あと、工事用車両に関する保全のための措置としては、低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用する、あるいは、不必要なアイドリングの防止を徹底するとなっております。

それでは、184 ページをご覧ください。

今度は、工事の完了後につきましては環境保全の措置でございます。予測に反映しなかった措置でございますが、こちら、関連車両に関する保全のための措置といたしまして、事務所の利用者あるいは商業施設利用者等にはできる限り公共交通機関を利用するよう働きかける、あるいは、駐車場の出入り口には必要に応じて誘導員を適切に配置し、円滑な交通流を確保するとともに、車両の集中化を避けるといったことを示してございます。

それでは、185 ページをご覧ください。

評価でございます。

まず、(1)の工事の施行中でございます。建設機械の稼働に伴う建設作業騒音でございますが、今回、こちら、評価の指標としては、東京都環境確保条例に基づく指定建設作業に係る騒音の勧告基準、これを評価の指標としてございます。

それでは、171 ページのほうにお戻りいただけますでしょうか。

こちら、予測結果のコンター図でございます。こちら、騒音のコンター図です。こちらは、騒音に関する  $L_{A5}$  なんですが、こちら、I 期では、予測では建物の工事では計画敷地の南側、ちょうど 75dB と書いてございますが、この辺に計画敷地の南側に 76dB、今回実施されます芝浦運河沿いにありますテラスなどの工事において芝浦運河の東岸に 77dB と出てございます。これらは評価の指標とした勧告基準の 80dB を下回っているという状況でございます。

それでは、172 ページをご覧ください。

今度はII期の解体工事におけるコンター図でございます。 $L_{A5}$  なんですが、II期の解体では、予測では、計画敷地の今度は東側に 82dB となっております。これは評価の指標とした勧告基準である 85dB を下回っているという状況でございます。なお、今回、高所における建設機械の稼働が想定されます。超高層ビルの解体工事を行いますので、高所における建設機械の稼働が想定されるんですが、仮囲いによる効果は今回含んでないとしてございます。

それでは、隣の 173 ページをご覧ください。

今度はII期建設のコンター図でございます。今回、 $L_{A5}$  なんですが、II期の建設では、予測では計画地の北側に 76dB、あとテラスなどの工事においては芝浦運河の東岸の境界に 77dB となっております。これら評価の指標とする勧告基準である勧告基準値 80dB を下回っているという状況でございます。

次に、174 ページをご覧ください。

今度は振動でございます。I 期工事、工事着工後 20 か月目～27 か月目の建設機械の振動によるコンター図となっております。今回、予測では、計画敷地の南側にちょうど 67dB、それとテラスなどの工事において芝浦運河の東岸の境界に 53dB という★となっております。これらは評価の指標とした環境確保条例に基づく指定建設作業に係る振動の勧告基準である勧告基準値 70dB を下回っているという状況でございます。

それでは、隣の 175 ページをご覧ください。

次に、今度はII期の解体工事でございます。こちらは工事の着工後 68 か月目～82 か月目の建設機械の稼働による振動のコンター図となっております。予測では、計画地、敷地の東側に◆でマーキングされていますが、58dB となっております。これは評価の指標とした振動の勧告基準値 75dB を下回ってございます。こちらにつきましても、高所における稼働が想定されますけれども、こちらは、この建設機械、地上にあるものとして予測を行っております。

それでは、次、176 ページをご覧ください。

次に、建設機械の稼働に伴う建設作業振動のⅡ期建設でございます。こちらⅡ期の建設工事で、工事の着工後 85 か月目の建設機械の振動のコンター図となっております。計画敷地の北側に、ちょうど◆の形で 62dB、テラスなどの工事においては、芝浦運河の東岸の境界に 55dB となっております。これらは、評価の指標とする勧告基準値 70dB を下回っているという状況でございます。

それでは、186 ページにお進みください。

今度は、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音でございます。

今回、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音、これの評価の指標としては環境基本法に基づく騒音に係る環境基準としてございます。

それでは、187 ページの表 8.2-27(1)(2)をご覧ください。こちら、ご覧いただきますと、予測では工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音レベル  $L_{Aeq}$  なのですが、Ⅰ期、Ⅱ期建設ともに、昼間で 63dB～75dB、No.1 と No.2 の地点においては、評価の指標とした環境基準を上回っているという状況でございます。また、工事用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分はⅠ期及びⅡ期建設ともに昼間 1dB 未満～3dB となっております。このページの一番下の 2 行ですが、なお、今回環境基準を上回る No.1 と No.2 の地点につきましては、現況において既に上回っている状況ございまして、今回の工事用車両の走行に伴う騒音レベルの増加は 1dB 未満となっております。

それでは、188 ページをご覧ください。

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

それでは、隣の 188 ページの下の表 8.2-28(1) と隣の 189 ページ、表 8.2-28(2) のほうをご覧ください。

予測では、工事用車両の走行に伴う道路交通の振動レベルは  $L_{10}$  なんですけれども、Ⅰ期及びⅡ期建設ともに、昼間で 37dB～58dB、夜間で 36dB～57dB となっております。評価の指標とした規制基準値を下回ってございます。なお、工事用車両の走行に伴う振動レベルの増加分なのですが、Ⅰ期及びⅡ期建設ともに、昼間で 1dB 未満～8dB、夜間で 1dB 未満～4dB となっております。

それでは、190 ページをご覧ください。

次に、(2)の工事の完了後でございます。

まず、①で関連車両の走行に伴う道路交通騒音でございます。こちらは評価の指標としては、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準としてございます。

それでは、下の表 8.2-29 をご覧ください。予測におきましては、関連車両の走行に伴う道路交通の騒音レベル  $L_{Aeq}$  なのですが、昼間で 63dB～75dB、夜間で 59dB～71dB となっております。No.1 と No.2 の地点の昼間と夜間及び No.5 と No.8 の夜間、こちらにつきましては評価の指標とした環境基準を上回ってございます。また、関連車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は昼間及び夜間ともに 1dB 未満～3dB であるとなっております。この下のほうの 190 ページの下から 3 行目なんですけれども、ここで環境基準を上回る No.1 と No.2 地点における昼間と夜間、あと No.5 と No.8 における夜間につきましては、現況において既に上回っているという状況でございます。関連車両の走行に伴う騒音のレベルの増加分は昼間、夜間ともに 1dB 未満となっております。

それでは、191 ページをご覧ください。

関連車両の走行に伴う道路交通振動でございます。今回、評価の指標としては、環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準、これを評価の指標としてございます。

それでは、下の表 8.2-30 をご覧ください。予測では、関連車両の走行に伴う道路交通の振動レベル、 $L_{10}$  なんですけれども、昼間で 37dB～58dB、夜間で 36dB～57dB となっております。評価の指標とした規制基準値、これを下回っているという状況でございます。なお、関連車両の走行に伴う振動レベルの増加分は昼間で 1dB 未満から 6dB、夜間で 1dB 未満から 7dB となっております。

以上でございます。

それでは、資料の 1-1 のほうをご覧ください。審議資料の 1-1 でございます。1 ページをご覧ください。

騒音・振動でございます。

都民からの主な意見はございませんでした。

関係区長の意見としては、次の 2 ページ目をご覧ください。

港区長から 2 件ございます。

1 建設作業に当たっては、騒音、振動、粉じん等、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。

2 工事車両について、騒音、振動、渋滞など周辺への影響を考慮し、車両の出入りする動線や時間帯などを工夫してください。

という御意見でございました。

今回、項目検討といたしまして担当委員である坂本委員と検討した結果、「意見あり」とさせていただきます。

それでは、3 ページをご覧ください。

読み上げさせていただきます。

工事用車両の出入口が計画地南側に集中し、主な走行ルートとなる区道の大型車の交通量は、長期間にわたり大幅な増加が予想されることから、環境保全のための措置を徹底するとともに、地域住民に対して十分な説明を行うこと。

とさせていただきます。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、坂本委員、何か補足することはございますでしょうか。

○坂本委員 意見の地点なんですけれども、187 ページと 190 ページに道路交通騒音のレベルがありますが、例えば、190 ページの表 8.2-29 の No. 3、特別区道第 748 号線、こちらが環境基準の類型 C なんですけれども、工事用車両によって 3.3dB 上昇するということになっています。

この理由なんですけれども、96 ページに工事用車両の交通量があります。これを見ますと、No. 3 の道路ですけれども、こちらの道路に大型車が集中して、集約して、その道路から工事用車両が出るということになっているので、これによって交通量、特に大型車の交通量が 2.5 倍から 3 倍ぐらいに増えることによって、そのレベルが上がることになっています。このインパクトが非常に大きいということで、このような意見をつけるのがよいのではないかと、うふうにしております。

以上です。

○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。

○池本委員 同じく No. 3 のことで、ちょっと説明の途中で予測の設定速度が上げられないというお話があったかと思えますけれども、その理由が、例えば道が細いからとか信号が多いからとか、恐らくあると思えますので、ちょっとそのあたりを補足して説明いただけますでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 おっしゃるとおりでして、道としてそれほど広くないので、

制限速度 60km/h となっていますけれども、とてもその速度で走れるような道路状況ではないということから、このように設定をさせていただいております。

○池本委員 道が細いんですか。

○真田アセスメント担当課長 道が細いというか、結構路上駐車がされていたり、制限速度いっぱい走れるような道路ではないような状況から、このように設定をしております。

○池本委員 ありがとうございます。

○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、そのほか特に御意見がないようですので、騒音・振動につきましては、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いたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、同じく評価書案 279 ページをお開きください。

風環境でございます。

まず、現況調査でございます。

(1)の調査事項及び選択理由でございますが、下の表をご覧くださいますと、まず①で地域の風の状況、あと②で風の影響に特に配慮すべき施設の状況、③で風環境について考慮すべき建築物等の状況、④に地形の状況、⑤で土地利用の状況となっております。

(2)の調査地域でございますが、これにつきましては 280 ページをご覧ください。次のページでございます。計画建築物の高さ、最高高さ 235m ということで、その 2 倍程度の水平距離を含む計画地を中心とした半径 500m の範囲と設定してございます。

それでは、また 279 ページにお戻りください。

(3)の調査方法でございます。

まず、地域の風の状況でございます。上空風の風の状況なんです、こちらにつきましては、計画地の北北西約 4.5 キロ m に位置する東京管区気象台における観測結果の整理・解析によってございます。東京管区気象台、千代田区大手町にある管区気象台のデータを使っております。次に、イ) 地表付近の風の状況でございます。地表付近の風の状況については、風洞実験により把握をしてございます。

それでは、281 ページをご覧ください。

281 ページ、そのほかの調査項目についてでございます。②の風の影響に特に配慮すべき施設の状況、③風環境について考慮すべき建築物等の状況、あと④の地形の状況、⑤の土地利用の状況、これらにつきましては、既存の資料の収集、整理・解析などにより調査を実施

してございます。

それでは、(4)の調査結果でございます。

まず、①の地域の風の状況でございます。上空風の状況でございます。先ほど御説明いたしましたように、東京管区气象台で観測された10年間(平成9年1月から平成18年12月)、これの風向出現頻度なんでございますが、これは最多風向が両風速とも北北西であり、次いで南西となっております。

その下にあるイ) 地表付近の風の状況につきましては、こちらは後ほど詳しく説明をさせていただきます。

それでは、282ページをご覧ください。

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。下の表と隣の283ページの表8.9-3(2)、これをそれぞれご覧ください。今回、計画地から比較的近いところでいいますと、この表の中でいいますと、283ページのNo.35にあります計画地の北側にある区の浜崎公園という200m離れた浜崎公園と、あとNo.51の旧芝離宮恩賜庭園、北に約250mにある旧芝離宮恩賜庭園、あとは東側にはNo.49の芝浦運河沿いの緑地というのがございます。あとは、282ページにお戻りいただいて、No.17、こちらに計画地の南側にシーバンスビルというのがあるんですが、太陽の子シーバンス保育園というものが施設としてございます。

次に、285ページをご覧ください。

③の風環境について考慮すべき建築物等の状況とございます。

こちら、下の表8.9-5をご覧ください。今回、計画地内には今、東芝本社ビル、こちらが高さ約165mがございます。また、計画地の北側には東京ガスビルディング、高さ約116m、計画地のすぐ南側にはシーバンスビル、高さ約106m、計画地の北西側には約160m離れてクレストフォルム芝タワー、高さが約136m、及び心身障害者福祉センター、高さ95mといった高層ビルがございます。また、周辺開発事業の建築物としては、浜松町の浜松町駅の西口で今、進行しております浜松町駅西口周辺開発計画、これが高さ約200mでございます。また、浜松町二丁目地区第一種市街地再開発事業、高さ約190m、あと、(仮称)竹芝地区開発計画、これが高さ約210m、こういったものが現在主な風環境について考慮すべき建築物の状況としてございます。

次に、286ページをご覧ください。

予測でございます。

予測の事項としては、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。

予測の対象時点は、計画建築物の建設工事の完了後としてございます。

予測の地域としては、現況調査、先ほど御説明した調査地域と同様としてございます。

(4)の予測方法でございますが、①で風洞実験を使っております。予測方法は、スケールが500分の1の模型を使って風洞実験を行っております。

ここで、ア)で実験に使用した模型なんですけど、こちら、調査地域である計画地周辺の半径500m程度の円内の範囲を模型で再現しております。周辺開発事業の建築物については、完成後の状況を再現してございます。

イ)の基準風でございますが、東京管区気象台の平成9年1月から平成18年12月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が、今回の実験ですが、建設前と建設後のうち、対策をする前及び防風植栽を考慮した計画建築物の建設後(対策後)のそれぞれ3ケースについて実施してございます。

エ)の予測地点でございます。今回、予測地点なんですけれども、289ページをご覧くださいだけです。予測地点につきましては、この建設前については99地点、予測地点として設定してございます。あとは、290ページをご覧くださいますと、建設後につきましては127地点について設定してございます。測定高さは地上2m、デッキ上は、デッキ床から2m相当としてございます。あと、計画地外については、不特定多数の人が利用する歩道、通路等に、計画地内については、建設後に人が集中すると考えられる広場などに設定してございます。

次に、防風対策でございます。

291ページをご覧ください。

今回、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、風洞実験において防風植栽等について291ページにありますとおり、庇であるとか防風植栽、あるいはフェンス、スクリーン、こういったものについて再現してございます。

それでは、292ページをご覧ください。

②の風環境の評価方法でございます。

風環境の評価なんですけど、株式会社風工学研究所、こちらの提案する風環境評価基準、これによってございます。この評価基準では、領域Aの住宅地相当、領域Bの低中層市街地相当、領域Cの中高層市街地相当、領域Dの強風地域相当、これら四つに区分して評価をして



ございます。

それでは、293 ページをご覧ください。

(5)の予測結果でございます。

①の平均風向、平均風速が変化する地域の範囲及びその程度でございます。今回の計画におきまして、計画地の周辺では、風速に大きな変化は見られないところでありますが、294 ページをご覧くださいいただけますでしょうか。294 ページをご覧くださいますと、こちらは風向が北北西で建設前から建設後（対策前）になったときに、どういった変化をしたという図でございますけれども、風向が北北西の場合に、JR 沿い、計画地の西側に通っている JR と、あと計画地の東側にあります芝浦運河、こちらの沿いにおきまして風向の変化が見られております。次に、295 ページをご覧ください。こちらは風向が南西の場合を指してございますけれども、こちらにつきましては、芝浦運河沿いにおいて風向の変化が見られるというような状況でございます。

それでは、302 ページをご覧ください。こちらは、平均風速、日最大平均風速が変化する地域の範囲及びその程度でございます。

それでは、305 ページをご覧ください。

まず、先ほど御説明いたしました風工学研究所が提案する風評価基準、風環境の評価基準に基づきまして、ランク分けしたのがこの図でございます。建設前における風環境なんですけれども、この予測地点の78%に当たる77地点、こちらが305ページの凡例にあるとおり、領域Aが77地点あります。領域Bは20%に当たる20地点、領域Cが2%に当たる2地点という結果でございます。なお、領域Dについてはゼロでございました。

それでは、306 ページをご覧ください。

今度は建設前から建設後、ただし防風対策をとっていないものとして想定した風環境の変化の程度でございます。建設後（対策前）における風環境なんですけれども、予測地点の約57%に当たる72地点が領域A、領域Bが約35%に当たる45地点、領域Cは約8%に当たる10地点というふうになってございます。こちらも領域Dは見られない状況でした。

建設前から建設後（対策前）における風環境の変化は、建設前と比べ、領域が1段階増加したのが21地点、2段階増加した地点が5地点、1段階減少した地点は2地点となつてございました。新たに領域Dとなった地点はございませんでした。

次に、307 ページをご覧ください。

こちらは、建設前から建設後で、しかも防風対策をとったものとして予測した風環境の変

化の程度でございます。こちら、予測地点の約 57%に当たる 72 地点、こちらが凡例にありますとおり、領域 A となっております。領域 B が約 43%に当たる 54 地点、領域 C は約 1%に当たる 1 地点となっております。なお、こちらにつきましても領域 D はゼロでございました。

最終的に、建設前から建設後（対策後）における風環境の変化なんですけど、建設前と比べ、領域が 1 段階増加したのは 23 地点、1 段階減少した地点は 2 地点となっております。今回、新たに領域 D となった地点はなかったという状況でございます。領域 A から領域 B に変化したという地点なんですけれども、場所としては、計画地の外周部沿いで多く見られたという結果でございました。

それでは、308 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。

予測に反映した措置でございます。こちらでは風環境の改善のため、高層棟である北棟、N棟及びS棟、南棟、これをできる限り敷地境界から離れた配置とする。2 点目が、計画地内に防風対策として、先ほど御説明いたしましたけど、防風植栽、あるいはフェンス、あるいはスクリーン、庇を設けるとしてございます。

(2)で予測に反映しなかった措置としては、まず防風対策として設ける樹種は、強風等に耐える常緑樹を選定する、あるいは植栽樹木は設置当初から十分に生長した木とし、良好な生育が可能となるよう、十分な根入れ深さの確保に努め、樹木支柱による倒木を防ぐ対策の実施を検討するといったものでございます。あとは、今回、植栽による防風対策の効果が十分に得られるよう、植栽の適切な維持管理を行うということが予測に反映しなかった措置として挙げられてございます。

8.9.4 評価でございます。

(1)の評価の指標なんですけど、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、先ほどの領域 A、B、C、D でございますが、こちら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。計画建築物建設前における計画地周辺の風環境はおおむね領域 A（住宅地相当）及び領域 B（低中層市街地相当）でございます。計画建築物の建設後（対策前）につきましては、一部において領域 C（中高層市街地相当）が新たに生じるが、適切な防風対策を実施することにより、建設後（対策後）、これについては新たに領域 C（中高層市街地相当）になった地点というのは、全て領域 B（低中層市街地相当）になると予測するとしてございます。

以上のことから、計画建築物の存在に対し、適切な防風対策を行うことで、計画地周辺における風環境に著しい影響を及ぼすことはないものと考察してございます。

説明は以上でございます。

それでは、審議資料の4ページをご覧ください。

資料1-2、4ページでございます。

4ページをご覧ください。都民の主な意見はございませんでした。

関係区長の意見としては、別紙のとおりでございます。5ページをご覧ください。関係区長の意見として、6点ございました。

1 風環境の評価については、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なっております。これにつきましては、皆様のお手元に薄い、評価書案に係る見解書がございますけれども、こちらの32ページをご覧くださいませでしょうか。

こちら、北の丸公園、今、観測所がある北の丸公園の図なんですけれども、こちらを見ていただきますと、まず、上に図面があって、下に風向出現頻度があります。この下の二つの図、風向出現頻度の図なんですけれども、左が東京管区气象台、大手町のほうです。右の図が東京管区气象台、こちら、北の丸公園のほうの図でございます。これをご覧くださいませと、風向出現頻度の北の丸公園、いわゆる右のほうの図を見ていただくと、ちょうど真北からの風がほぼ0%となっております。なぜかといいますと、上の北の丸公園の付近の図面をちょっと、地図を見ていただきますと、北の丸公園の、ちょうど図面の中央、風向・風速観測点、観測高さ約35mというところがありまして、そのちょうど真北に東京堂千代田ビル、高さ約81m、あるいは九段第3合同庁舎・千代田区役所本庁舎、高さ約104mと、こういった高いビルが建っております。一方、観測高さは約35mということで、この観測結果に、北側にある高層建築物の影響を受けているという見解でございます。そのことによりまして、今回、北の丸公園ではなくて、今までの東京管区气象台、大手町、こちらのほうは高さが74.5mでございますので、こちらの観測結果を採用したというふうな事業者からの見解を得ております。

それでは、また資料の5ページにお戻りください。

2 番の運河を通る風は、卓越風とは異なる吹き方をする場合もあるので、その点もできるだけ考慮した予測評価に努めてください。

これにつきましては、既に運河についても、芝浦運河の状況も模型にて再現をしております。あとは、橋の上とか、あるいは運河の近傍にも多くの測定点を設けて予測評価を行っ

ているという見解を得ております。

3 敷地内や周辺の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を行い、できる限りビル風の低減に努めてください。

4 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、庇、建物形状（隅切り）、低層部分を設けるなど総合的に検討し、さらに工夫してください。

5 防風植栽については、港区ビル風対策要綱の手続を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。

6 工事期間中の風の測定について、近隣住民から要望が出た場合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。

という意見が出ておりますが、これに対しては重要な区長の要望として対応するという見解が出てございます。

品川区長からは、意見は特にございませんでした。

これらを踏まえまして、担当委員である平手委員と検討した結果、今回は「意見なし」というふうにさせていただいております。

説明は以上でございます。

○平手第二部会長 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、事務局から説明がありましたように、港区長からの意見に対し、見解書で示されていますように、丁寧にやっつけやというふうな印象がございます。

それで、先ほどこれもお話ありましたが、304 ページの風環境の変化というところを見ますと、建設前から建設後に対しては、領域Bのところ、対策後にBになったということが若干、23 地点、A から B になって、その辺が少し数的にはあるんですけども、一応許容範囲であろうということです。

それから、308 ページの中段ですけれども、8.9.3 の(2)予測に反映しなかった措置の一番下の項目ですが、事後調査を実施し、予測した風環境について検証を行うとともに、予測結果よりも風環境が著しく悪化した場合は、防風植栽や防風フェンス等の追加措置を講じるよう検討するというようなことで、追加措置についても明示されているということで、こういうことが表現されておりますので、トータルで考えて、一時意見なしとさせていただきました。

以上でございます。

それでは、御質問等がございましたら、お願いいたします。

どうぞ、池本委員。

○池本委員 ちょっと本質的なところじゃないかもしれないんですけども、ここの先ほどの説明にあった、評価書案に係る見解書で、33 ページで、北の丸公園と大手町の風向が違うということで、北の丸公園は採用しませんということは、それはそういうことでいいかと思うんですけども、その上の図に示されているこの科学技術館の屋上と、その上のビル、北側にあるビルの影響で北側の風がないというのは、ちょっと本当なのかなという気がしたので、できれば確認していただきたいなというふうに感じるんですけども。というのは、私、ここの屋上に2週間に1回、2年間ぐらい行ってまして、そういう場所じゃないようなふうに感じています。なので、ちょっと、ここの風向が違うという理由はいいんですけども、この説明はちょっと本当なのかなという気がしたので、行って、入れてくださいと言えば、説明していただければ入れるんじゃないかなと思いますので、その部分は確認していただけたらと思うんですが。

○真田アセスメント担当課長 理由として、何か本当にこういったものなのかを現地へ行って確認という感じですかね。

○池本委員 そうですね。千代田ビルとか、その影響で北の風がないというふうにはちょっと考えにくいなというふうに、また、そういう場所で測定もしないと思いますし、あと、ちょっと標高差も若干ですけどもありますので、その北の丸公園と千代田ビルとかの、ちょっと上っていきますので、そういったことも考えますと、囲まれているようなところだったら、そういうこともあり得るかなと思うんですが、ちょっと私の感覚と違うので、できれば確認だけとっていただけたら、ありがたいなというふうに思いました。

以上です。

○真田アセスメント担当課長 わかりました。それは、ちょっと確認をとらせていただきたいと思います。

○平手第二部会長 日下委員。

○日下委員 気象庁は、観測地点を移動させたときに、何年間か同時観測をして、比較をしているんですよ、同じ期間。その期間のデータは、多分気象庁の観測部かどこかがレポートに出したりしているか、何かしらしているはずなので、例えば、両方ある、観測期間の資料を調べてみて、例えば、旧大手町アメダス、気象庁のビルの上で測っていたときは、例えば、北北西とか北西風になっているのに、北風になっているのに、北の丸公園になった途

端に、ところでは北風ではなくて、北西とかになっているというふうに風向がずれているとか、同じ日なのにずれているとかということが統計的に確認できれば、それはそれでいいと思うんですけども、これは期間も違いますし、この説明も本当かどうか、確かにわからないところがあるので、同時に測っていた期間のデータを確認すると。そして、恐らく、そこでもし違いがあったとしたら、気象庁の観測部の人たちが何かしらの見解を多分書いていると思うんですね、こういう理由で変わったから気をつけようとか。結構測器が変わったりした場合は、風速が変わったりしたことが何度かあるので、そういうときは断絶があるとか、これぐらいで風速が変化しましたということを彼らは書いているので、資料に。その資料を確認するというのが、まず最初じゃないかなと思います。

○真田アセスメント担当課長 わかりました。貴重な御意見、ありがとうございます。

○平手第二部会長 宮越委員。

○宮越委員 305 ページの建設前から、306 ページ以降の風環境の状況ということで書いてあるところなんですけど、現在ある公園というのは、たしかビルの南側に公園があって、それが、たしか北側に集約されるということだったと思うんですけども、今、公園は領域 A になっているんですけど、その後、集約された公園は対策後においても領域 B なんですけれども、これは A、B というのは、私、よくわからないんですけども、B であっても特段公園の利用について問題ないような、確か低層住宅で、公園でも大丈夫だということなんでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 繰り返しになりますが、292 ページ、今回、風工学研究所の提案する評価の指標なんですけれども、領域 A は、当然住宅地相当ということで、比較的穏やかな風環境、領域 B であっても、住宅地、市街地としての風環境、一般的な風環境ということで、こちら、B までであれば、そういう公園の利用であっても支障はないのかなというふうなことであろうかと思えます。

○平手第二部会長 よろしいですか。ほかに何か。

よろしければ、風環境につきましては、「意見なし」とさせていただきます。

次に、景観について、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 わかりました。

それでは、評価書案 309 ページをお開きください。

景観でございます。

まず、8.10.1 の現況調査でございます。調査事項及び選択理由ですけれども、調査事項にありますとおり、地域景観の特性、あるいは代表的な眺望地点及び眺望の状況、圧迫感の状

況、土地利用の状況、景観の保全に関する方針等、法令による基準等となってございます。

(2)の調査地域でございます。計画地周辺は、計画建築物の高さと計画地周辺の状況を考慮し、計画建築物を中心とした約 800m 範囲の近景域、800m～1,500m の中景域、それ以遠の遠景域と設定してございます。

(3)の調査方法でございます。地域景観の特性です。調査につきましては、地形図とか、あるいは港区の土地利用現況図等の既存資料の整理・解析及び現地踏査によってございます。

②の代表的な眺望地点及び眺望の状況でございます。

こちら 311 ページをご覧ください。

こちら、先ほど御説明したとおり、近景域、中景域、遠景域というのがありますけれども、800m より計画地に近いのが近景域で、800m～1,500m、これが中景域、さらに 1,500m からさらに離れたのを遠景域としてございます。まず、近景域として、①の No. 1 にあります旧芝離宮恩賜庭園、それと No. 2、②なんです、計画地北東側にある東芝浦橋、芝浦運河にかかる東芝浦橋というものになっております。中景域につきましては、No. 5、旧芝離宮恩賜庭園よりさらに北にあります浜離宮恩賜庭園、No. 6、計画敷地のちょうど南東にある晴海ふ頭、それと No. 8、計画敷地の北西側にある東京タワー大展望台を設定してございます。遠景域につきましては、No. 9 ということで、計画地敷地のちょうど北東にある勝鬨橋、計画地の真南にありますけれども、No. 10 のレインボーブリッジということで、合計 10 か所設定してございます。

それでは、312 ページをご覧ください。

312 ページ、③の圧迫感の状況でございます。

圧迫感の状況につきましては、隣の 313 ページをご覧ください。

こちら、圧迫感の状況については、天空写真を撮影しまして、圧迫感の指標の一つである形態率を算定する方法によってございます。天空写真の調査地点なんです、ここにありますが、313 ページにありますとおり、A の浜崎公園、B の東芝浦橋、C にあります計画地の南東側、D の今の新浜公園という 4 か所を示してございます。工事の完了後に多くの人往来するということが予想されるところを設定してございます。

それでは、314 ページをご覧ください。

現況調査のほかのその他のものなんです、土地利用の状況と、あと、景観の保全に関する方針等、あと⑥の法令による基準等につきましては、ご覧のとおり既存資料の整理・解析によってございます。

下の(4)の調査結果でございます。まず、地域景観の特性でございます。今回の計画地なんですが、大部分が事務所建築物で占められております。計画地の一部が鉄道・港湾等及び公園・運動場となっております。また、計画地周辺は、計画地に存在する事務所建築物、あと鉄道・港湾等及び公園・運動場などに加え、水面・河川・水路、集合住宅、倉庫運輸関係施設などが存在しているといったところでございます。

それでは、315 ページをご覧ください。

景観の保全に関する方針等でございます。こちらの3パラグラフ目をご覧ください。「また、区部における」からでございます。東京都景観計画なんですが、区部における良好な景観の形成に関する方針としては、以下の3点が記載をされてございます。都市部を中心とする風格のある景観の形成、水辺を生かした魅力的な都市空間の創出、水や緑と調和した潤いのある住宅地の形成というものが掲げられてございます。なお、今回の計画地の一部は、臨海景観基本軸、浜離宮・芝離宮庭園景観形成特別地区、水辺景観形成特別地区、これらに位置してございます。これらの目標ですけれども、一番下の水辺景観形成特別地区をご覧ください。こちらに掲げられておりますのは、水辺の散策路において魅力的で連続性のある景観を形成するとなっております。

それでは、316 ページをご覧ください。

イ) の、こちらは、港区の景観計画でございます。これの2パラグラフ目からをご覧ください。景観形成の基本方針と書いてあります。港区の景観形成の基本方針は以下に示すとおりとなっております。まず、その方針の1、基本方針の一つ目としては、水と緑のネットワークを強化し、潤いのある景観形成を進めるというものがございます。あとは、歴史や文化を伝える景観を守り、生かすなどがございます。中段のほうに飛びまして、「なお、計画地の一部」からというところでございます。なお、計画地の一部は、浜離宮・芝離宮庭園景観形成特別地区と位置づけられておりまして、こちらのほうでは、ここの316ページの一番下に書いてございますとおり、国際的な観光資源としてふさわしい、歴史的・文化的な庭園からの眺望景観を保全します。あとは、水辺景観形成特別地区として、運河沿いの散策路や海辺の観光スポットを移動しながら景色の変化を楽しめる、印象的で魅力的な水辺景観を育みますという目標がそれぞれ掲げられているというところでございます。

それでは、318 ページをご覧ください。

⑥の法令等による基準なんですが、こちらでは景観法あるいは東京都景観条例あるいは港区の景観条例ということで、以下のとおりとなっております。



それでは、隣の 319 ページをご覧ください。

#### 8.10.2 予測でございます。

予測事項は 3 点でございます。主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度、2 点目は代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度、3 点目は圧迫感の変化の程度でございます。

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

(3)の予測地域でございますが、予測地域（予測地点）につきましては、先ほど御説明した現況調査の調査地域及び地点としてございまして、主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度及び代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度の予測地点は、現況調査地点の 10 地点、圧迫感の変化の程度の予測地点は、計画地に隣接する現況調査地点の 4 地点としてございます。

(4)の予測方法でございます。①の主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度につきましては、計画建築物による地域景観の特性の変化の程度を定性的に予測してございます。②の代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度、これにつきましては、フォトモンタージュを作成して、現況写真との比較を行うことで、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度を予測してございます。③の圧迫感の変化の程度でございます。こちらにつきましては、現況の天空写真と、計画建築物の完成予想図を合成した天空写真、これを作成して、圧迫感の指標の一つである形態率を求め、圧迫感の変化の程度を予測してございます。

それでは、320 ページをご覧ください。

予測結果でございます。こちらは、評価の方法とあわせて御説明をさせていただきます。

それでは、336 ページをご覧ください。

336 ページ、環境保全のための措置でございます。

予測に反映した措置でございます。建物は 3 層構成のツインタワーとしております。それが上層階ほどセットバックさせる建物形態としてございます。壁面が分節化されることで、周辺ビルスケール感と調和するとともに、空が広く見えるような開放的な海辺景観の形成を目指すとしてございます。2 点目としては、計画地の敷地境界から離隔距離をできる限り確保し、歩行者専用道路側を低層部として配置することにより、圧迫感を軽減させたとしてございます。芝浦運河沿いには、緑が連続する親水空間を創出するとしてございます。

予測に反映しなかった措置でございます。高層棟の基壇部には屋上緑化及び壁面緑化を施し、旧芝離宮恩賜庭園などからの緑のつながりを水平方向だけでなく、垂直方向にも展開させることで、緑豊かな環境を創出するとしてございます。あとは、新たな回遊軸となる計画地西側の歩行者専用道路側には店舗などを設けることで、にぎわいのある空間の形成を図る、また、歩行者が気軽に利用でき憩える空間として、大規模な緑豊かなオープンスペースを設ける、歩行者専用道路のイメージとしては、下の図 8.10-4 をご覧いただきたいんですが、こういったイメージのと通りの整備をするということでございます、などとなっております。

それでは、337 ページをご覧ください。

評価でございます。

まず、評価の指標なんですけれども、主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度並びに代表的な眺望地点からの眺望の変化については、東京都の景観計画などに示す方針を踏まえ、主に近景域では、水と緑のネットワークを強化し、運河沿いの散策路において魅力的で連続性のある景観を形成する、主に中景域、遠景域では都心部を中心とする風格のある景観の形成を進めるを評価の指標としております。また、圧迫感の変化の程度については、圧迫感の軽減を図ることといったこととしてございます。

それでは、評価の結果でございます。①の主要な景観の構成要素のところなんですけれども、予測については、主要な景観の構成要素、現況では、計画地内は中高層の建築物あるいは公園等、計画地周辺は中高層の建築物、鉄道、運河、公園等となっており、工事の完了後では、計画地内は高層の建築物、公園等、計画地周辺については現況と同じとなっております。このため、主要な景観の構成要素は大きく変化しないと予測してございます。

それでは、29 ページをご覧くださいませでしょうか。

こちらをご覧くださいますと、計画地内に緑化を施した大規模なオープンスペースを整備することになってございます。敷地でいうと、ちょうど JR の線路に近いあたり、こちらに大規模のオープンスペースを整備するといったことと、あと、分散していた新浜公園、これを古川沿いに集約し、周辺のオープンスペースと連続した空間を整備することにより、旧芝離宮恩賜庭園からの緑のつながりが形成されると考えるとしてございます。さらに、敷地、計画地の東側にあります芝浦運河沿いに連続するオープンスペースを緑化とともに整備し、魅力ある親水空間が形成されると考えるとしてございます。

それでは、また 337 ページにお戻りください。

計画建築物は、周辺の中高層建築物とのスケール感の調和をとることにより、この地域の

中高層建築物と相まって風格のある都市景観が創出されると考えるとしてございます。以上のことから、水と緑のネットワークを強化し、運河沿いの散策路において魅力的で連続性のある景観を形成する、及び、都心部を中心とする風格のある景観の形成を進める、これを満足するものと考えてございます。

②の代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度でございます。

こちらにつきましては、322 ページをご覧ください。

322 ページは、現在、計画地のちょうど北東側にあります東芝浦橋からの眺望の写真でございます。現況では、芝浦運河を隔てて、今、既存建築物が建っております。中央に今の既存の建築物があつて、その左右に既存の高層建築物が現在視認できるようになってございます。それが工事完了後は、下の絵にございますとおり、右手に計画建築物のN棟、その手前に低層棟、左手にS棟、南棟が視認できるといった状態になります。芝浦運河沿いには緑が連続する魅力ある新たな親水空間が創出されるとしてございます。

続いて、隣の323 ページをご覧ください。

こちらは、計画地の南側にある南浜橋からの眺望でございます。こちら、現況の上の写真のほうをご覧くださいますと、中央部にちょうど今の現況の建物が見えます。その左にシーバンスビル、2棟のシーバンスビルがあります。これが工事完了後は下の写真になりますけれども、予測では、手前のほうに、青色っぽい建物ですけれども、手前に南棟のS棟、背後に北棟のN棟があり、さらに背後には開発中である竹芝地区開発計画のビルが見えるといった状況になります。このように、周辺の建物と相まって、新たな都市景観が形成されるとともに、運河沿いには緑が連続する魅力ある新たな親水空間が形成されるとしてございます。

それでは、328 ページをご覧ください。

今までの2地点につきましては、近景域のことでしたが、328 ページは中景域となります。上の現況なんですけれども、こちら東京タワー大展望台からの眺望となります。左に見える黒っぽいビルが今、浜松町駅前に建っています貿易センタービルです。その他、中高層建築物が数多く視認できます。これが工事の完了後は下の写真のようになりまして、中央に計画建築物、ちょうど真ん中に計画建築物のN棟とS棟があり、さらに、この計画建築物の左側には貿易センターにかわって、浜松町駅西口周辺開発計画の建物が視認されるというような状況です。計画建築物は周辺の高層建築物群と調和し、風格ある都市景観が形成されるとしてございます。

次に、遠景域でございます。

330 ページをご覧ください。

こちらはレインボーブリッジからの眺望となります。上の写真は現況でございまして、計画地の中にある、今、既存建築物が小さくではあるんですが、真ん中に見えてございます。左手には東京タワーが、これも小さいんですが視認されてございます。これが工事の完了後は下のほうの写真になりまして、この工事の完了後の真ん中に、中央に計画建築物の北棟と南棟、N棟とS棟、あと、右側に鼠色のビルがあるんですが、竹芝地区開発計画のビルが視認できるということになります。一番下の図というか白黒の写真を見ていただきますと、どれが計画建築物で、どれが竹芝地区開発計画のビルかというのを指し示してございます。こういった感じで、竹芝地区開発計画のビルから計画建築物、シーバンスビル、左の東京タワーと一体となったスカイライン、これが形成されるとしてございます。

それでは、337 ページをお開きください。

337 ページの②、工事の完了後は、近景域では、芝浦運河や古川沿いに緑が連続する魅力的な親水空間が創出され、周辺の中高層建築物や竹芝地区開発と相まって、新たな都市景観が形成されると予測すると、また、中景域では、周辺の中高層建築物と調和した風格のある景観が、遠景域では、既存の建築物または計画されている高層建築物群と一体となったスカイラインが形成されると、このように予測してございます。以上のことから、評価の指標とした水と緑のネットワークを強化し、運河沿いの散策路において魅力的で連続性のある景観を形成する、及び、都心部を中心とする風格のある景観の形成を進めると、これを満足するものと考えらるとしてございます。

それでは、338 ページをご覧ください。

③の圧迫感の変化の程度でございます。

ここも、331 ページにちょっとお戻りいただけますでしょうか。

予測では、ここの331 ページの表 8.10-5 にありますとおり、工事の完了後の計画地内の建築物の形態率、こちらは、ご覧いただきますと、工事完了後、計画地内計画建築物 D にありますとおり、形態率が 7.4% から 21.2% でございまして、現況の計画地内の既存建築物と比較して、4.6 から 13.1。これは% ですが、pt (ポイント) となります。4.6pt ~ 13.1pt 増加するとしてございます。あと、高木や地被植物を交えた緑地、低層部の壁面緑化、線路際の緑化壁などを施すことにより、圧迫感の軽減を図っていくとしてございます。以上のことから、評価の指標とした圧迫感の軽減を図ること、これを満足するものとしてございます。

ちょっと補足の説明をさせていただきます。

334 ページをちょっとご覧いただけますでしょうか。

こちら、補足をさせていただきます。天空写真、圧迫感の予測評価をするための天空写真でございます。現況では、北側に計画地内の既存建築物、浜松町ビルディングというのが北側に書かれていると思います。西側には、シーバンスと書かれたシーバンスビルが見えます。地域全体の建築物の形態率は 23.2%、計画地内の既存建築物の形態率は 4.1%となっております。これが工事の完了後は、下の丸い図にありますとおり、青い部分が計画建築物となっております。ここに計画建築物の N 棟、S 棟となっております。こちら、地域全体の建築物の形態率、これが 36.0%と 12.8pt の増加をするという予測でございます。計画地内の計画建築物の形態率は 17.2%となっております、現況の既存建築物より 13.1pt 増加するとなっております。

これが補足でございます。

これらにつきまして、先ほど申しましたとおり、高木や地被植物を交えた緑地、低層部の壁面緑化、線路際の緑化壁を施すことにより、圧迫感の軽減を図ると。したがって、評価の指標とした圧迫感の軽減を図ること、これを満足するものと考えているということでございます。

説明は以上でございます。

それでは、資料のほうにお戻りください。

審議資料、資料 1-3 の 6 ページでございます。6 ページをご覧ください。

都民の主な意見は、別紙 1 のとおりでございます。

関係区長の意見はございませんでした。

それでは、7 ページをご覧くださいまして、都民の主な意見でございます。

1 評価書案で、工事の完了後では、計画地内は高層の建築物、公園等、計画地周辺は現況と同じです。このため、主要な景観の構成要素は大きく変化しないと予想します。とありますが、事実と異なります。

確かに、計画地内が工事完了後も高層の建築物、公園等であることに変わりませんが、敷地いっぱいには二棟の巨大な超高層建築物が建つことにより、緑と空間がなくなります。一方、眺望に関しては、西側のマンション、戸建て等住宅地側から海側の眺望が遮断され、また、空さえ見えなくなるほか、海側から見た眺望にも多大な圧迫感をもたらします。特定街区から特区に認定されれば法的には問題ないのかもしれませんが、国や企業のメリットはともかく少なくとも近隣の住民にとっては迷惑な話です。

というのが 1 点でございます。

2点目でございます。

2 評価書案で、工事完了後の形態率が現況比 4.6%~13.1%増加するが、高木や地被植物を交えた緑化、低層部の壁面緑化、線路際の緑化壁等を施すことにより、圧迫感の軽減を図ります。以上のことから、評価の指標とした「圧迫感の軽減を図ること」を満足します。とありますが、事実と異なります。

そもそも敷地いっばいに二棟の巨大な超高層建築物が建つことによる圧迫感が、この程度の施策で「圧迫感の軽減を図ること」を満足します。となるはずがありません。また、現況比とありますが、計画地の面積自体が増加していることを勘案すると、形態率もつと増加していることも考えられます。

という都民からの主な意見でございました。

これを踏まえまして、項目検討、担当委員である平手委員のほうと検討いたしました結果、意見をつけさせていただいてございます。

8 ページをお開きください。

意見でございます。

計画地北東約 5m にある東芝浦橋における計画建築物の形態率は 21.2%と予測しているが、新たに計画地北側に集約される新浜公園（新）の形態率は、東芝浦橋よりもさらに増加するものと予想されることから、新浜公園（新）における圧迫感軽減のための方策について検討すること。

というふうにさせていただいております。

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。」でございます。

説明は以上でございます。

○平手第二部会長 景観につきましては、私が担当いたしましたので補足いたします。

意見につきましては、先ほど 29 ページに、新たに新浜公園というのが集約されると、北側ですけれども、そちら側について圧迫感の軽減ということについての記述がちょっと少ないということで、このような意見をつけさせていただきました。

それで、都民からの意見に対しては、見解書のほうで、27 ページ、それから 28 ページということで、実際に建物が建つということですので、圧迫感、形態率そのものが上がるというのはちょっとある程度やむを得ないというものになりまして、それに対して、圧迫感の軽減ということに対していろいろ努力はされているということですので、一応、先ほど言いま

した意見につきましては、新浜公園等の圧迫感という問題にとどめさせていただきました。

以上でございます。

御質問等がありましたら、お願いいたします。

特に御意見がないようですので、景観につきましては、「指摘の趣旨を答申案に入れる。」ということといたしたいと思います。

それでは、本案件の項目別審議が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 1-4 でございます。9 ページでございます。資料 1-4 でございます。「(仮称)芝浦一丁目建替計画」に係る環境影響評価書案について(案)でございます。

第 1、審議経過でございます。

本審議会では、平成 29 年 11 月 28 日に「(仮称)芝浦一丁目建替計画」環境影響評価書案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。その経過は付表のとおりとしております。

付表については 11 ページでございます。ご覧のとおりでございます。

また 9 ページにお戻りください。

第 2、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としてございます。

騒音・振動につきましては、先ほどのとおりでございます。

地盤につきまして、掘削工事範囲に近接して、芝浦運河及び古川の既設護岸、JR 横須賀線、東京モノレール、高速道路等の公共性の高い重要施設が存在していることから、地盤掘削や地下水揚水の実施に当たっては、これらの地上及び地下の重要施設に対し適切に配慮するとともに、地盤高や地下水位の観測データを注視し、計画地及びその周辺における地盤変形などの未然防止に努めることとしてございます。

次に、10 ページをご覧ください。

景観につきましては、先ほどと同じでございますので省略をさせていただきます。

自然との触れ合い活動の場でございます。まず、一つ目が、計画地西側に緑化を施した大規模なオープンスペースを整備する計画としているが、自然との触れ合い活動の場として持つ機能が明らかになるよう、具体的な整備方針や利用目的を記述すること。二番目には、分散していた新浜公園を古川沿いに集約し、周辺のオープンスペースと連続したまとまりのある空間として公園を整備する計画としているが、主に花見や休息などとして活用されている現状の新浜公園の利用状況を踏まえ、オープンスペースの整備に当たっては、できる限り既存樹木を用いるなど継続性に配慮した計画となるよう努めること。

廃棄物でございます。計画地内の既存建築物の建設時期と石綿含有製品の使用期間が重複していることから、既存建築物における石綿含有製品の使用状況について、可能な限り明らかにするとともに、必要に応じて予測・評価することとしてございます。

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。

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。

本日、予定しました審議はすべ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。

(傍聴人退場)

(午前 11 時 36 分閉会)