

別記（原文のまま記載）

評価書案について提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

評価書案について提出された都民の意見書及び事業段階関係区長(中央区、千代田区)の意見の件数は、表1に示すとおりである。都民の意見書が3件（事業段階関係地域から2件、その他の地域から1件）、事業段階関係区長の意見が2件(中央区、千代田区)の合計5件である。

これらの主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要は、表2(1)～(4)、表3(1)～(5)及び表4(1)～(3)に示すとおりである。

表1 意見等の件数の内訳

意見等		件数	
都民の意見書	事業段階関係地域から	2	3
	その他の地域から	1	
事業段階関係区長の意見		2	
合計		5	

表2(1) 都民の主な意見書及びそれらについての事業者の見解の概要

都民の主な意見書の概要		事業者の見解の概要
項目	大気汚染	
	<p>ヒートアイランドが環境負荷を高め様々な大気汚染の原因となることは良く知られています。公共性を謳うためのバスターミナルなのでしょうが、そのバスが排出する大量の汚染物質はヒートアイランド循環の中ではそこに滞留し、ダストドームを形成し東京駅の環境悪化の原因となることになりませんか？熱中症は気温と湿度の関係で発症する事が明らかですが、大気汚染も相俟って夏季にはお年寄りや体の弱っている人など不特定多数の人が往来するターミナル駅で気分の悪くなる人がこれまで以上に増える恐れがあります。駅は危険と隣り合わせの部分もあり、不測の事態を心配いたします。</p>	<p>計画地内のバスターミナルを利用するバスの排ガス及び地下駐車場を利用する関連車両の排ガスの影響については「地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中の濃度」として予測を行っています。予測を実施した結果、二酸化窒素については、バックグラウンド濃度に地下駐車場の供用に伴う濃度を加えた工事後の将来濃度（日平均値の年間98%値）は最大0.051ppmで、環境基準（0.06ppm）を下回り、地下駐車場の供用に伴う濃度が工事後の将来濃度（年平均値）に占める割合（寄与率）は0.1%以下と考えます。</p> <p>浮遊粒子状物質については、バックグラウンド濃度に地下駐車場の供用に伴う濃度を加えた工事後の将来濃度（日平均値の2%除外値）は最大0.053mg/m³で、環境基準（0.10mg/m³）を下回り、地下駐車場の供用に伴う濃度が工事後の将来濃度（年平均値）に占める割合（寄与率）は0.1%未満と考えます。</p> <p>また、工事後には、評価書案（本編p.102）に示した、公共交通の利用、管理用車両の効率的な運用及び台数の低減、駐車場内等におけるアイドリングストップの励行等の環境保全のための措置を確実に実施することにより、バスターミナルを含む地下駐車場の供用に伴う大気質への影響の低減に努めます。</p> <p>なお、さらなる影響の低減を図るため、今後決定するバスターミナル運営先等に対して、低公害車両（アイドリングストップバス、ハイブリッドバス等）の利用等を働きかけます。</p>

表2(2) 都民の主な意見書及びそれらについての事業者の見解の概要

都民の主な意見書の概要		事業者の見解の概要
項目	騒音・振動	
	<p>建設機械の稼働による騒音・振動については、静謐な環境を破壊し同所の不動産価値を下落させ、テナントへの影響も図りしれないことから、事業に多大な損害を与えることは明らかである。加えて、再開発事業という長期間の工事が予定されている本件においては、騒音・振動が従業員、テナント入居者の心身、健康にも重大な影響を及ぼしかねない。</p>	<p>建設機械の稼働に伴う騒音・振動については、解体工事（地上部）及び新築工事時期において、それぞれ影響が最大になると予想される時点を対象に予測を行っています。予測を実施した結果、建設機械の稼働に伴う騒音・振動レベルは、計画地敷地境界において、環境確保条例に基づく「指定建設作業に適用する騒音の勧告基準」及び「指定建設作業に適用する振動の勧告基準」以下になると考えます。</p> <p>また、工事の実施に当たっては、評価書案（本編p.138）に示した、低騒音型の建設機械の使用、低振動工法の採用、集中稼働の防止等の環境保全のための措置を確実に実施することにより、建設機械の稼働に伴う騒音・振動への影響の低減に努めます。</p> <p>なお、今後施工者を決定し、詳細な施工計画を作成する中で、計画地に隣接した建物があることに留意する等、周辺への配慮等を含めて、総合的に検討し、影響の低減に努めます。</p>
項目	景観	
	<p>八重洲通および外堀通りの大通りに対する高層部のセットバックが、歩行者の通行などの賑わいのある生活道路としての地区の基幹である八重洲仲通り、さくら通り側に寄せられており、壁面のセットバックはあるものの、その角周辺は、壁面道路幅に対して10倍を超える250Mの壁面が両側にそびえ、圧迫感、恐怖感をあおるだけでなく、高層棟からの方が一の落下物を建物側で受け止めるような庇や回廊もなく、安全性は大通りに比べた退避の余地の幅も含めて、明らかに劣っている。大通り以上に面積当たりの歩行者の歩行密度が高い生活基幹的な八重洲仲通り、さくら通り角の快適性や安全性の向上は不可欠であり、地区内にとっても弱者にとっても万全ともいえる姿勢や対策が必要となる。</p> <p>最優先すべき地区の安全、快適性の確保、向上から計画の見直し改善が必要である。</p> <p>尚、壁面の詳細は、万が一にも落下物が無い、壁面の反射等が事故や歩行者にまぶしさや不安を感じさせない、周辺の迷惑にならないようなものにしなければならない。</p>	<p>圧迫感については、本事業では四周を囲む道路沿いからみる高層部の各壁面中央付近の地点が、街区全体の代表となることから、評価書案（本編p.199）に示す4地点において、予測を行っています。予測を実施した結果、計画地周辺の計画建物近接部では、既に現況において既存建築物により圧迫感を感じやすい状況にあり、工事の完了後には計画建物が新たな建物として認識され、圧迫感の指標となる形態率が約1.9～8.8%増加すると考えます。</p> <p>このため、本事業では、敷地境界から計画建物までの離隔距離をできる限り確保し、生まれた空地にはできる限り中高木による緑化を行うことで計画建物の姿を部分的に遮蔽すること、計画建物の壁面は素材やデザインによる視覚的な変化をつけることで分節化し、ボリューム感の軽減を図ること等の環境保全のための措置を実施し、圧迫感の軽減に努めます。</p> <p>地震時等の外装部材の落下に対する危険性については、部材を計画建物の変形に追従させ落下しない方法とすること、割れづらく飛散しないガラスを採用すること等、今後より詳細に検討することで安全面に配慮します。</p> <p>また、ガラス等の外装材の選定に当たっては、今後の検討の中で、反射率の少ない材料</p>

表2(3) 都民の主な意見書及びそれらについての事業者の見解の概要

都民の主な意見書の概要		事業者の見解の概要
項目	景観（つづき）	
	の検討等を行うことで通り沿いに与える影響が少なくなるよう配慮します。	
項目	その他：（水循環）	
<p>地下水上昇問題</p> <p>東京駅丸の内口が建設された百年前は地下35mにあった水脈が2000年に15mまで上昇しており、湧き水を品川立会川に導水管で引いたり東京駅の地盤に重りをつけたりしているとのことですが、周辺に建築された高層ビルの重みで、水位が増々上昇しているとのことです。地下四階部分までが水没しており、駅全体が水に浮いた状態で東京駅は地下水との戦いを強いられています。八重洲の巨大開発ビルによりその傾向が一気に強まり構造物が乗ってないホーム部分が浮いてしまう事態も想定されます。</p>	<p>既存資料（「平成26年地盤沈下調査報告書」平成27年7月、東京都土木技術支援・人材育成センター[p.4～5]、「東京駅周辺の地下水位回復状況」（一社）全国地質調査業協会連合会 技術フォーラム2013長野（株）東京ソイルリサーチ 中山、花村）によると、東京駅周辺の地下水位は、揚水規制等により上昇傾向を示していましたが、現時点では、大きな変化はなく、ほぼ安定していると考えられます。</p> <p>また、東京駅の浮き上がりについては、「技術ノート（No.44）特集：中央線」（平成23年11月、（一社）東京都地質調査業協会[p.10～11]）によると、地下駅設計時点（昭和40年頃）の地下水位は構築下床版より低かったが、揚水規制により約20m程度上昇（G.L.-35m → G.L.-15m）し、現在は構築下床版（G.L.-27m）より高くなっていること、及び東京駅が浮上の影響を受けやすい構造（軽い構造や上部に建物がない構造）であったことから生じたものと考えられると示されています。</p> <p>本事業では、評価書案（資料編p.39）に示したとおり、工事の施行中に、計画地付近の地下水位及び流況が、一時的に低下及び変化する可能性があります。不圧地下水が存在する東京層砂質土層、被圧地下水が存在する東京礫層及び江戸川層砂質土層は計画地周辺に広く分布していることから、地下水は本事業により施工する山留壁を回り込み、地下構造物による地下水の水位変化、地下水流動阻害による影響が生じる可能性は小さく、工事の完了後には回復すると考えます。</p>	

表2(4) 都民の主な意見書及びそれらについての事業者の見解の概要

都民の主な意見書の概要		事業者の見解の概要
項目	その他：(事業計画等)	
<p>ヒートアイランド問題</p> <p>東京駅内の鉄道会館が東京湾からの海風を遮り都内の温暖化の一原因になっており、それを壊して風の道を確保するということがありました。幅138m、12階建て(50m)の建物がどれ程の影響があるのかとは思いましたが、理論通り、建物を無くすことにより東京駅のクール化の効果はあったという調査報告がありました。その地区に今度は幅83m、高さ245m(八重洲一丁目)、幅110m、高さ250m(八重洲二丁目北地区)の、旧鉄道会館とは比べものにならない規模の建物を2棟(八重洲二丁目中地区の計画をいれると3棟)建築をすることはどのような考えなのでしょうか?</p> <p>海風は地上300m辺りまで吹くとのこと、単純計算でも2棟で以前の7倍の面積で海風をさえぎることになります。近年、高層ビルの集積による東京のヒートアイランド化が問題となっています。近くの例では汐留の高層ビル群によるヒートアイランド問題があります。日中で1~2度、夜間で3~4度気温が周辺より高くなるとのこと、これは実証されていることです。もし、八重洲側に計画のような壁となる建物が連なれば東京駅が汐留地区と同様、ヒートアイランドとなることは明らかでしょう。</p> <p>ましてや丸の内ビル群とぐるりと東京駅を取り囲み、東京駅が盆地の様な地型となり、状況は一層深刻な状態となりかねません。</p>	<p>「中央区緑の基本計画」(平成21年3月改訂、中央区)では、“風の道づくり”として「ヒートアイランド現象の緩和や大気汚染の改善を図るため、東京湾から隅田川や日本橋川などの運河や河川、および晴海通りや八重洲通り、環状二号線などの広幅員道路による大きな風の道づくりを東京都と連携して進めます。」と示されており、計画地南側沿いの八重洲通りが「風の道」に該当しています。</p> <p>本事業では、高層部(最高建物高さ約250m)を八重洲通り沿いから約70m程度セットバックすることにより、八重洲通り沿いの風の道に配慮した計画としています。</p> <p>また、八重洲通り沿いの計画建物低層部の屋上には緑化を行う計画であり、少しでも通り沿いの風の低温化等に寄与するよう整備を進めます。</p>	
<p>歩行連続性の分断</p> <p>東西を結んでいる4つの区道の廃道によって、外堀り通り、八重洲仲通り、そして中央通りへつながる地上の高さの歩行者の通行が閉ざされてしまうことのない通路等の配慮・確保が、少なくとも1階平面計画に明らかにされねばならない。地区周辺への歩行者等のアクセスを不良にせず、かつての道筋を歴史的な顕彰とともに、出入り口を明らかに安全にするとともに、魅力的なモールの道筋の空間として、中央通りと八重洲仲通と、外堀り通りの連続性を実現すべきである。</p>	<p>地上1階における歩行者動線については、評価書案(本編p.21)及び本見解書p.15の図面に示したとおりです。</p> <p>外堀り通りから八重洲仲通りを結ぶ3つの区道の一部(計画地内)を廃止する計画ですが、計画建物1階に東西及び南北方向の貫通通路を整備することで、区道との地上部歩行者ネットワークを確保します。これにより、外堀り通りから八重洲仲通りへの連続した快適な歩行者動線が確保され、現状と同様に、中央通りまでの歩行者のアクセスが可能な計画となっています。</p>	

表3(1) 事業段階関係区長（中央区長）の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

区長の主な意見の概要		事業者の見解の概要
項目	施工計画	
工事用車両による八重洲地区、銀座地区、京橋地区などの道路上における待機駐車がないように努めること。		<p>工事の実施に当たっては、道路上における待機駐車がないよう、今後決定する施工者に対して、工事関係者間の会議での伝達等による周知徹底を指示します。</p> <p>また、工事用車両出入口に交通整理員を適宜配置し、適切な誘導を行うとともに、待機場所の確保に努めます。</p>
周辺地域においても同時期に再開発事業が実施されることから、工事用車両の集中を防いで平準化するなど地域住民等への交通利便に係る影響が極力小さくなるように調整を図ること。		<p>工事の実施に当たっては、工事用車両の集中を防止し、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めます。</p> <p>また、今後施工業者が決定し、詳細な施工計画を作成する中で、工事用車両の平準化を図ることや、本事業及び周辺開発の工事状況をみながら必要に応じて調整を検討するなど、交通利便性及び環境への影響の低減に努めます。</p>
工事用車両の走行ルートについては、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞の防止や交通安全を確保すること。		工事用車両の走行ルートについては、所轄警察署等の関係機関と調整の上、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めます。
項目	大気汚染	
<p>工事の施工中、建設機械等の稼働に伴う二酸化窒素濃度が環境基準値を上回る地点があることから、下記事項に留意するとともに十分な対策を講じること。</p> <p>(1) 工事の実施に当たっては作業計画を十分検討し、建設機械及び工事用車両の集中稼働を避けるとともに、最新の排出ガス対策型の建設機械及び最新排出ガス規制に適合した工事用車両の使用に努めること。</p> <p>(2) 建設機械及び工事用車両の使用に当たっては、アイドリング・ストップの励行に努めること。</p>		<p>工事の実施に当たっては、評価書案（本編 p. 101）に示した下記の工事用車両及び建設機械についての環境保全のための措置を確実に実施することにより、大気質への影響の低減に努めます。</p> <p>① 工事用車両の排気による大気汚染を軽減するために、可能な限り最新排出ガス規制適合車や低燃費車を使用します。</p> <p>② 資材の搬入、建設発生土の搬出に際しては、周辺道路の通学時間帯やラッシュ時を避けるよう配慮するとともに、工事用車両が集中しないように努めます。</p> <p>③ 可能な限り車両台数の削減を図り、汚染物質排出量の低減に努めます。</p> <p>④ 工事用車両による影響の軽減対策として、次の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 ・工事用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。 ・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要な空ぶかしを禁止します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、可能な限り現場への車両台数を削減します。 <p>⑤ 建設機械の稼働に伴う排出ガスによる影響の予測は、寄与率が最大となる状況を想定し、建設機械が全台数同時に稼働するものとして予測を行いました。が、実際の稼働は</p>

表3(2) 事業段階関係区長（中央区長）の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

区長の主な意見の概要		事業者の見解の概要
項 目	大気汚染（つづき）	<p>この状況を下回るものと考えます。従って工事の実施に際しては、事前に施工計画の詳細検討を行い、その結果を工事作業計画に反映させ、建設機械の稼働台数の低減・平準化及び建設機械の集中稼働を避けるなど効率的な稼働を図り、影響の低減に努めます。</p> <p>⑥建設機械のアイドリングストップを遵守し、不必要な空ぶかしの防止に努めます。</p> <p>⑦最新の排出ガス対策型建設機械（第3次基準値適合相当の建設機械）をできる限り使用することにより、汚染物質排出量の低減を図ります。</p> <p>⑧工事着手時点において、燃費基準達成建設機械や低炭素型建設機械の普及状況を勘案し、これらの建設機械をできる限り使用することにより、汚染物質排出量の低減及び燃料消費の削減を図ります。</p> <p>なお、今後施工者を決定し、詳細な施工計画を作成する中で、計画地に隣接した建物があることに留意する等、周辺への配慮等を含めて、総合的に検討し、影響の低減に努めます。</p>
項 目	騒音・振動	<p>工事の実施に当たっては、評価書案（本編 p.138）に示した下記の工事用車両についての環境保全のための措置を確実に実施することにより、騒音への影響の低減に努めます。</p> <p>①資材の搬入、建設発生土の搬出に際しては、周辺道路の通学時間帯やラッシュ時を避けるよう配慮するとともに、工事用車両が集中しないように努めます。</p> <p>②可能な限り車両台数の削減を図り、騒音及び振動の低減に努めます。</p> <p>③工事用車両による道路交通の騒音及び振動への影響の軽減対策として、次の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 ・工事用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。 ・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要な空ぶかきを禁止します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、可能な限り現場への車両台数を削減します。
	<p>工事の施工中、工事用車両の走行に伴う騒音が一部の地点で環境基準値を超過することから、次の事項に留意するとともに、十分な対策を講じること。</p> <p>(1) 工事用車両の走行に当たっては、過積載を防止するとともに、当該路線の規制速度を遵守すること。</p> <p>(2) 工事用車両の集中稼働を避けるとともに、工事用車両の使用の抑制を図ること。</p>	

表3(3) 事業段階関係区長（中央区長）の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

区長の主な意見の概要		事業者の見解の概要
項目	騒音・振動（つづき）	
		<p>なお、今後施工者を決定し、詳細な施工計画を作成する中で、計画地に隣接した建物があることに留意する等、周辺への配慮等を含めて、総合的に検討し、影響の低減に努めます。</p>
<p>工事の施工中、工事用車両の走行に伴う振動、建設機械等の稼働に伴う建設作業の騒音・振動については、環境基準値等を下回っているが、計画地周辺では同時期に他の開発事業と輻輳することから、これらの更なる低減に努めること。</p>	<p>工事の実施に当たっては、前述（前頁）の工事用車両についての環境保全のための措置を確実に実施することにより、振動への影響の低減に努めます。</p> <p>また、建設機械については、評価書案（本編p.138）に示した下記の環境保全のための措置を確実に実施することにより、建設作業騒音・振動への影響の低減に努めます。</p> <p>①建設工事には、可能な限り低騒音型の建設機械を使用するなど、騒音の低減に努めます。</p> <p>②建設工事に当たっては低振動工法の採用など、振動の低減に努めます。</p> <p>③工事区域には、鋼製仮囲い（高さ約3m）を設置します。</p> <p>④建設機械の配置については、1ヶ所で集中稼働することのないよう計画します。</p> <p>⑤既存建築物の解体作業に当たっては、必要に応じて、防音シートの採用等により騒音の低減に努めます。</p> <p>⑥建設機械は常に点検・整備を行い良好な状態で使用し、騒音及び振動の発生を極力少なくするように努めます。</p> <p>⑦作業時間及び作業手順は、周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程を十分検討します。</p> <p>なお、今後施工者を決定し、詳細な施工計画を作成する中で、計画地に隣接した建物があることに留意する等、周辺への配慮等を含めて、総合的に検討し、影響の低減に努めます。</p>	
項目	日影	
<p>日影による周辺地域への影響について、地元住民に対して丁寧な説明を行うこと。</p>	<p>計画建物による周辺地域への日影の影響については、今後も適時地元住民に対して説明するなど、情報提供に努めます。</p>	

表3(4) 事業段階関係区長（中央区長）の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

区長の主な意見の概要		事業者の見解の概要
項目	電波障害	
工事の施工中だけではなく、工事終了後にも本再開発事業が原因と認められる電波障害について、対策に努めること。		<p>電波障害については、評価書案（本編 p.177）に示した下記の工事の施行中及び工事の完了後の環境保全のための措置を確実に実施することにより、テレビ電波の受信障害が発生しないように適切な障害対策を講じます。</p> <p>工事の施行中</p> <p>①工事の施行中に、高所に設置されるタワークレーンについては、未使用時には電波到来方向を考慮し、障害の起こりにくい方向にブームを配置します。</p> <p>②計画建物の工事に起因して新たな電波障害が生じた場合には、適切な障害対策を講じます。</p> <p>③地上躯体が立ち上がる前には、電波障害に関する相談窓口を設置し、迅速かつ適切な対応を行います。</p> <p>工事の完了後</p> <p>①計画建物に起因して新たな電波障害が生じることが明らかになった場合には、速やかにCATVの活用等適切な障害対策を講じます。</p> <p>②既設の共同受信施設に対して、新たな電波障害が生じた場合にはCATVの活用等適切な対策を講じます。</p> <p>③電波障害の予測地域以外において、計画建物に起因して新たな電波障害が生じた場合には、CATVの活用等適切な対策を講じます。</p>
項目	風環境	
建設後（対策後）、領域Aであった風環境評価が領域Bに悪化する地点があることから、事後調査などにおいてその状況を把握し、必要に応じて植栽を行う等の対策に努めること。		<p>風環境については、工事の完了後に風向・風速の現地実測調査を1年間実施し、予測した風環境について検証を行います。予測結果よりも風環境が著しく悪化した場合には、防風植栽等の追加対策等を検討し、風環境の改善に努めます。</p>
項目	景観	
建築物の形態、意匠、色彩等については、周辺環境及び都市景観に配慮したものとなるよう努めること。		<p>計画建物は、周辺建築物等との調和を図るとともに、東京都景観計画（平成23年4月改定版）で定められている色彩基準に適合した色彩を用いるなど、周辺環境及び都市景観に配慮した計画となるよう努めます。</p>

表3(5) 事業段階関係区長（中央区長）の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

区長の主な意見の概要		事業者の見解の概要
項目	その他	
「中央区中高層建築物の建築計画の事前公開等に関する指導要綱」の規定に準じ、本事業の進捗状況にあわせて関係者に対する事前説明を行うとともに、地域住民に対しても丁寧な説明を行うこと。		今後、「中央区中高層建築物の建築計画の事前公開等に関する指導要綱」の規定に基づき、適時関係者等の近隣住民に対して説明会を開催し、計画内容の説明を行います。また、工事の実施に当たっては、工事内容の情報提供に努め、地元の皆様からのご理解・ご協力を頂きながら事業を進めます。
工事車両、風環境、景観その他環境影響についての苦情、問合せや相談に対して受付窓口を一本化し、苦情等に対して速やかに対応すること。		工事の実施に当たっては、住民からの問合せや苦情等に対する相談窓口を設け、苦情等に対して速やかに対応できる体制を整備します。 また、工事の完了後においても誠意をもって対応します。

表4(1) 事業段階関係区長（千代田区長）の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

区長の主な意見の概要		事業者の見解の概要
項目	大気汚染	
<p>工事車両の走行に伴う窒素酸化物や粉じんによる大気汚染を防止するため最新規制適合車の使用や周辺待機中のアイドリングストップの実施等、対策を徹底されたい。</p>	<p>工事の実施に当たっては、評価書案（本編p.101）に示した下記の工事用車両についての環境保全のための措置を確実に実施することにより、大気質への影響の低減に努めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①土砂運搬車など粉じんの飛散等が起こりやすい工事用車両には、飛散防止のシートを使用します。 ②土砂や資機材の搬出入車両のタイヤに付着した泥土の水洗いをを行うため、洗車設備を出入口付近に設置し、土砂により計画地周辺道路を汚損しないよう配慮します。 ③工事用車両の出入口付近には、適宜清掃員を配置し、清掃に努めます。 ④工事用車両の排気による大気汚染を軽減するために、可能な限り最新排出ガス規制適合車や低燃費車を使用します。 ⑤資材の搬入、建設発生土の搬出に際しては、周辺道路の通学時間帯やラッシュ時を避けるよう配慮するとともに、工事用車両が集中しないように努めます。 ⑥可能な限り車両台数の削減を図り、汚染物質排出量の低減に努めます。 ⑦工事用車両による影響の軽減対策として、次の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。 <ul style="list-style-type: none"> ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 ・工事用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。 ・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要な空ぶかしを禁止します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、可能な限り現場への車両台数を削減します。 <p>なお、今後施工者を決定し、詳細な施工計画を作成する中で、計画地に隣接した建物があることに留意する等、周辺への配慮等を含めて、総合的に検討し、影響の低減に努めます。</p>	
項目	騒音・振動	
<p>工事車両の通過ルートについては、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞および沿道への騒音の防止に努められたい。</p>	<p>工事用車両の走行ルートについては、所轄警察署等の関係機関と調整の上、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めます。</p> <p>また、工事用車両の走行に当たっては、評価書案（本編p.138）に示した下記の環境保全のための措置を確実に実施することにより、騒音への影響の低減に努めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①資材の搬入、建設発生土の搬出に際しては、周辺道路の通学時間帯やラッシュ時を 	

表4(2) 事業段階関係区長（千代田区長）の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

区長の主な意見の概要		事業者の見解の概要
項目	騒音・振動（つづき）	
		<p>避けるよう配慮するとともに、工事用車両が集中しないように努めます。</p> <p>②可能な限り車両台数の削減を図り、騒音及び振動の低減に努めます。</p> <p>③工事用車両による道路交通の騒音及び振動への影響の軽減対策として、次の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 ・工事用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。 ・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要な空ぶかしを禁止します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、可能な限り現場への車両台数を削減します。 <p>なお、今後施工者を決定し、詳細な施工計画を作成する中で、計画地に隣接した建物があることに留意する等、周辺への配慮等を含めて、総合的に検討し、影響の低減に努めます。</p>
項目	日影	
	評価書案のとおり対応されたい。	<p>評価書案（本編p. 163）に示したとおり、計画建物の配置・形状等を検討し、周辺への日影の影響が可能な限り小さくなるよう配慮するなど、環境保全のための措置を確実に実施することにより、日影への影響の低減に努めます。</p>
項目	電波障害	
	評価書案のとおり対応されたい。	<p>評価書案（本編p. 177）に示したとおり、計画建物に起因して新たな電波障害が生じることが明らかになった場合には、速やかにCATVの活用等適切な障害対策を講じるなど、環境保全のための措置を確実に実施することにより、電波障害の影響の防止に努めます。</p>
項目	風環境	
	評価書案のとおり対応されたい。	<p>評価書案（本編p. 194）に示したとおり、低層部の配置により地上付近への吹き降ろしの影響を低減するなど、環境保全のための措置を確実に実施することにより、風環境への影響の低減に努めます。</p>

表4(3) 事業段階関係区長（千代田区長）の主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

区長の主な意見の概要		事業者の見解の概要
項目	景観	
	<p>事業計画にあたっては、行幸通りから東京駅丸の内駅舎を正面に望む眺望景において、東京駅へのビスタ景を際立たせるよう配置、形態、意匠及び屋外広告物の表示について、夜間景観も含めて配慮を願いたい。</p>	<p>評価書案（本編p. 217）の行幸通りからの眺望に示すとおり、計画建物は行幸通りを軸とした建築物群と連続した景観が形成されると予測します。</p> <p>計画建物の配置は、「東京駅丸の内駅舎の周辺の景観誘導区域」を遵守し、行幸通りからの景観に配慮します。</p> <p>また、形態・意匠については、周辺建築物等との調和を図ります。</p> <p>屋外広告物については、評価書案（本編p. 209）に示した東京都景観計画による一般地域（建築物の建築等）及び大規模建築物等の建築等に係る景観形成基準に適合した計画とします。</p> <p>なお、夜間景観については、周辺建築物等との調和を図るデザインとして、今後更なる検討を進めます。</p>
項目	史跡・文化財	
	<p>評価書案のとおり対応されたい。</p>	<p>計画地内には周知の文化財は確認されていませんが、評価書案（本編p. 41）に示したとおり、今後とも中央区と調整を図り、未周知の埋蔵文化財が確認された場合には、文化財保護法等の法令に基づき適切な措置を講じます。</p>