

平成26年度「東京都環境影響評価審議会」第9回総会 議事録

■日時 平成27年2月26日（木）午前10時00分～午前11時48分

■場所 都庁第一本庁舎33階 特別会議室S6

■出席委員

小島会長、片谷第一部会長、田中 正 第二部会長、木村委員、黒田委員、興水委員、坂本委員、田中 修三委員、谷川委員、寺島委員、中杉委員、野部委員、羽染委員、平手委員、藤倉委員、町田委員、守田委員、義江委員

■議事内容

1 諮 問

(1) 「(仮称)晴海五丁目西地区開発計画」環境影響評価書案

⇒ 会長の指名により、第二部会へ付託。

(2) 「(仮称)虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業」環境影響評価書案

⇒ 会長の指名により、第二部会へ付託。

2 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 環境影響評価調査計画書	・(仮称) イオンタウン羽村建設事業	平成27年 1月19日
	・東日本旅客鉄道赤羽線(十条駅付近)連続立体交差事業	平成27年 2月 4日
2 環境影響評価書案	・(仮称) 晴海五丁目西地区開発計画	平成27年 1月23日
	・(仮称) 虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業	平成27年 2月 4日
3 環境影響評価書	・(仮称) TGMM芝浦プロジェクト	平成27年 1月13日
4 事後調査報告書	・紀尾井町南地区開発事業(工事の施行中その1)	平成27年 1月29日
	・調布都市計画道路3・2・6号調布保谷線三鷹都市計画道路3・2・6号調布保谷線(調布市富士見町~三鷹市野崎間)建設事業(工事の施行中その5)	平成27年 1月23日
	・(仮称) 環二再開発(Ⅲ街区:虎ノ門街区)建設事業(工事の施行中その3)	平成27年 1月26日
5 変 更 届	・(仮称) 有楽町一丁目計画建設事業	平成27年 1月27日

平成 26 年度「東京都環境影響評価審議会」第 9 回総会

速記録

平成 27 年 2 月 26 日 (木)
都庁第一本庁舎 33 階 特別会議室 S6

(午前 10 時 00 分開会)

○三浦環境都市づくり課長 では、皆様おそろいいただきましたので始めさせていただきます。

本日は、お忙しい中ご出席をいただきありがとうございます。

事務局からご報告を申し上げます。現在、委員 21 名のうち 18 名のご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 26 年度第 9 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したので、よろしくお願いいたします。

○小島審議会会長 それでは、会議に入ります前に、傍聴を希望する方がいるようですので、「東京都環境影響評価審議会運営に関する要項」第 6 条 3 項の規定によりまして、会場の都合から、傍聴人の数を 30 人程度とさせていただきます。

それでは、傍聴人の方、入場させてください。

(傍聴人入場)

○小島審議会会長 傍聴の方は傍聴希望案件が終了次第、退室されて結構ですので、よろしくお祈いします。

それでは、ただいまから平成 26 年度東京都環境影響評価審議会の第 9 回総会を開催します。

それでは、本日の会議は、議事次第にありますように、諮問が 2 件と、受理報告を受けることにいたします。

まず、諮問案件ですが、事務局からご提案、よろしくお願い致します。

○三浦環境都市づくり課長 お手元の資料 1 及び資料 2 は、各案件の諮問文でございます。続けて朗読いたします。

26 環都環第 600 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 27 年 2 月 26 日

東 京 都 知 事 舛 添 要 一

諮問第 438 号「(仮称) 晴海五丁目西地区開発計画」環境影響評価書案

続けて資料 2 でございます。

26 環都環第 601 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 27 年 2 月 26 日

東 京 都 知 事 舛 添 要 一

諮問第 440 号「(仮称) 虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業」環境影響評価書案

よろしく願いいたします。

○小島審議会会長 ありがとうございます。

「(仮称)晴海五丁目西地区開発計画」環境影響評価書案及び「(仮称)虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業」環境影響評価書案につきましては、両案件ともに、第二部会に付託させていただきます。第二部会の皆さん、よろしく願いいたします。

諮問案件の概要につきまして、事務局から説明、お願いいたします。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、ご説明させていただきます。お手元のグレーの冊子「(仮称)晴海五丁目西地区開発計画」と書いてある環境影響評価書案でございます。こちら、オリンピック開催期間中に、選手村として使用される予定の開発計画となっております。

それでは、1ページ目をおめくりください。1ページ目、事業者の名称は東京都でございます。それから、まだ現在では決まっておられませんけれども、(2)としまして「都市再開発法第99条の2第2項に定められた特定建築者(民間事業者)」ということで、実際に建築するのは、これから公募等を行って、民間事業者が建築をして、その後、分譲、賃貸等、運営をしていくのも民間事業者ということでございます。代表する事業者は東京都でございます。

対象事業の名称及び種類ですけれども、名称は「(仮称)晴海五丁目西地区開発計画」、種類は「住宅団地の新設」。

対象事業の内容の概略につきましては、本事業は東京都中央区晴海五丁目地内の事業区域面積約180,000m²に、住宅棟(板状)22棟、住宅棟(超高層タワー)2棟、商業棟1棟を建設する計画であるとし、下段の表に概略記載ありますけれども、上から4つ目以降ですね。敷地面積は約133,900m²、延床面積は約677,900m²、最高高さは約180m、住宅戸数は約5,950戸、主要用途は住宅、商業等。工事予定期間は、I期工事とし、先ほどお話しした板状棟22棟がI期工事で平成28年度～平成31年度まで。それから、平成32年度にオリンピックにおきまして板状棟を選手村として使用し、その後、II期工事とし平成32年度～平成35年度までがII期工事の工事期間でございます。それから供用予定年度が、最終的には平成36年度にすべて供用する予定となっております。

それでは、おめくりいただきまして5ページをご覧ください。事業の目的でございます。繰り返しになりますけど、1行目以降、本事業は、住宅棟(板状)22棟、住宅棟(超高層タワー)2棟及び商業施設1棟の建物を整備するもので、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会期間中、住宅棟(板状)については、選手の宿泊施設(選手村)として一時使用する計画となっている、としてございます。

それから、計画の位置付けですけれども、中段以降ですね。また、「豊洲・晴海開発整備計画」において、こちら、東京都の計画ですけれども、個性的で新しい複合市街地や都市型住宅の形成を図るとしてございます。それから、その次の「晴海 まちづくりの考え方」、こちらは東京都と中央区の出したものですけれども、そちらにおいては持続的に多様な

人々・幅広い世代が住まう街を目指し、分譲住宅に加え、賃貸住宅など多様な住まいを民間が主体となって創出するとしてございます。それから、こちらにつきましては「都市再生特別措置法」に基づいて「特定都市再生緊急整備地域」に指定されていて、都市再生に寄与する地域として期待が寄せられているということと、それから昨年末に東京都が発表した「東京都長期ビジョン」において選手村の記述がございまして、そちらにつきましては住宅・商業・スポーツ等のユニバーサルな複合市街地を形成する、それから設計段階から官民の連携を図り、整備を推進するとされているのに加えて、スマートエネルギー都市のモデル実現を目指す、水素エネルギーの活用をはじめとした取組により、持続的発展が可能な都市像を国内外に提示するとされております。以上のようなことを踏まえまして、本事業は多様な人々が交流し快適に暮らせるまちづくりを目的としているとしてございます。

おめくりいただきまして事業の実施者及び枠組みということで、先ほどの、実際に建築するのは民間事業者と申しましたけれども、そちらの仕組みにつきましては本事業の整備手法については、都が施行主体として一元的な工程管理と総合的なまちづくりが可能な市街地再開発事業を実施し、実際に建てるのは、施行者以外の者が施設建築物の建築主体となる特定建築者制度を活用して、建物の整備を進める、としてございます。

特定建築者制度というものの説明でございますけれども、施設建築物の建築等を施行者に代わり、民間事業者等に実施させることができる制度でございます。民間事業者の資金力とノウハウ等を積極的に活用し、より魅力的で処分性の高い建物を建築することができるということでございます。制度のフローとしましては、中段に図ありますけれども、事業認可、権利変換認可を経まして特定建築者を公募しまして、こちら、特定建築者が決まった後に、民間事業者に創意工夫を発揮していただいて建築していただく、という流れになってございます。

それでは、おめくりいただきまして 8 ページ、位置図でございます。こちら、晴海五丁目地内ということで、こちらの一番北のほうに勝どき駅というのが、半分ぐらい映っておりますけれども、こちらが最寄り駅となっております。多少、ちょっと遠い距離にはなりますけれども、勝どき駅がございまして、それから真ん中の計画地の北東側には、現在整備中の環状 2 号線、それからさらにその東側には、現状、晴海通りがございまして。計画地の周辺には北側に中央清掃工場、それから南側に晴海客船ターミナル等がございまして。それから、またおめくりいただきまして 10 ページがちょっと大きい図になりますけれども、こちら、南西側に晴海運動場と薄く書いてありますけれども、現在あるのはこれぐらいで、基本的には既存の建築物はない状況となっております。

それでは、さらにおめくりいただきまして 12 ページをご覧ください。事業の基本構想でございます。4 つ記載してございまして、「(1) 様々な住まいに対応する建物配置」ということで、板状棟ですね。14 階、17 階程度のものと、50 階建の超高層タワーを織り交ぜた建物配置により、様々な住戸に対応すると。それから「(2) 地域のにぎわいの空間」として、下の図で言う中央の○の部分ですね。こちらに商業棟、学校、超高層タワーを中心軸

に集約的に配置して、にぎわいを形成するとしてございます。

それから「(3) 街区内の広場整備」ということで、こちらも下の図を見ていただきますと、緑の広場空間を多くつくりまして、さらに貫通通路につながって歩行者空間を確保するというところでございます。それから4番目としまして、晴海中心軸の沿道、図で言うと、西から東の晴海中心軸という矢印になりますけれども、こちらでは広幅員の道路空間と一体となったにぎわいある沿道空間を形成するとしてございます。

それから、続きまして14ページをご覧ください。配置計画図でございます。こちら、北東側の環状2号線に面する部分が5-3街区、それからその南側のやや細長い部分が5-4街区、それから西側に5-5街区、5-6街区ありまして、こちらはいずれも北東部分に50Fと書いてありますけれども、超高層タワーが2棟建つ予定でございます。それから北側の5-7街区は、4階建の商業棟が建つ予定でございます。

15ページ以降は、それぞれの街区の断面図が記載をしております。

それから20ページが完成予想図ということで、上がイメージということで鳥瞰図になりますけれども、真ん中に超高層タワーが2棟、その超高層タワーの間に商業棟が見えるかと思えます。その北側の煙突は中央清掃工場でございます。それから沿道イメージ、広場イメージということで、かなり広幅員の道路ですね、中心軸と広場が、かなり緑豊かなものが分かるかなと思えます。

それから、続きまして26ページをご覧ください。緑化計画図でございます。先ほどのイメージ図にもございましたけれども、今は何もないようなところが、建物はたくさん建ちますけれども、緑もたくさん創出するというところ、緑豊かな街になるのかなと思っております。

それから、おめくりいただきまして28ページ、全体工事工程でございます。先ほどもお話ししましたけれども、まずI期工事としまして、基盤整備と住宅等、板状棟のものを45ヶ月かけてつくりまして、その後、オリンピック期間中は選手村として使用しまして、オリンピック後はII期工事ということで、板状棟のほうは改修をします。それから、オリンピック後に、超高層タワーと商業棟のほうは、オリンピック後につくっていくという予定になってございます。

それでは、またおめくりいただきまして39ページをご覧ください。環境影響評価の項目でございます。本件の計画地は、条例に規定する特定の地域内にあり、規則に規定する事業である住宅団地の新設を実施することから、平成27年1月に「特定の地域における事業実施届」というものを知事に提出しております。ということで、本事業は「特定の地域」における事業であることから、規則に定める環境影響評価の項目を選定し、技術指針に基づいて調査等を行ってございます。選定した項目につきましては、また次ページでご説明させていただきます。

それからなお書きとして「史跡・文化財」につきましては、「東京都遺跡地図」等の既存資料により、有形文化財及び周知の埋蔵文化財包蔵地等が確認されていないことから、環

境影響評価項目として選定しない。ただし、工事中に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、中央区文化財保護条例等の法令に基づき適切な措置を講じる。」と記載をしております。

それでは、おめくりいただきまして 40 ページ、環境影響要因と環境影響評価の項目との関連表でございます。こちら、網掛けをしている部分ですね。大気汚染、騒音・振動、日影、電波障害、風、景観、史跡・文化財のうち、史跡・文化財を除いた 6 項目を評価項目としてございます。

大気汚染は工事施行中の建設機械の稼働と工事用車両の走行、それから工事完了後、関連車両の走行と地下駐車場、それぞれ二酸化窒素及び浮遊粒子状物質としてございます。

騒音・振動は、工事施行中の建設機械の稼働と工事用車両。

それから、日影、電波障害、風環境、景観につきましては、工事完了後のものを評価するということでございます。

「晴海五丁目西地区開発計画」の説明は、以上でございます。

続きまして、お手元のブルーの冊子ですね。「(仮称) 虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業」と書いてある資料の 1 ページをご覧ください。

事業者の名称は「虎ノ門一丁目地区市街地再開発準備組合」、対象事業の名称は「(仮称) 虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業」、種類は「高層建築物の新築」でございます。

内容の概略につきましては、東京都港区虎ノ門一丁目内の計画地約 1.5ha 内に、事務所、店舗及び教会等を含む高層建築物等を建設する計画であるとしまして、下段の表を見ていただきますと、敷地面積は約 10,400m²、延床面積は約 175,600m²、最高高さは約 185m、駐車台数は約 300 台、主要用途は、事務所、店舗、教会、駐車場等、工事予定期間は平成 28 年度～平成 31 年度の 41 ヶ月間、供用開始予定は平成 31 年度でございます。

それでは、おめくりいただきまして 5 ページをご覧ください。事業の目的でございます。7 行目以降ですね。こちら、平成 25 年に創設された国家戦略特区におきまして東京都が提案した内容でありますけれども、本件の計画地及びその周辺地域につきましては環状 2 号線整備を契機に、東京の新たなビジネス拠点を創設するため、東京メトロ日比谷線新駅の整備や周辺開発を一体的に進め、虎ノ門エリアをトータルでリニューアルすることとされております。

また、特定都市再生緊急整備地域の環状 2 号線新橋周辺・赤坂・六本木地域にも位置しております。こちらの地域整備方針では、業務支援機能の強化ですとか、都市防災機能の強化、地上・地下の重層的な歩行者ネットワークの充実・強化、細分化された街区の再編による大街区化を図ること、とされております。

それから、3 行下を見ていただきますと、「一方」からですね。現状ですけれども、計画地では、旧耐震基準の下で建築された建物が多く、小規模な街区と狭小な道路網、オープンスペースの不足により、災害時の危険性が高い土地利用となっている。また、今後の周辺開発による自動車・歩行者交通量の増加により、歩行者滞留空間の不足や周辺道路での自

動車と歩行者の交錯、駅出入口の混雑などが懸念され、それらへの対策が課題となっているということで、こういった課題を克服するために、本事業では、銀座線虎ノ門駅及び日比谷駅新駅へのアクセス機能の改善となる地下歩行者通路の整備やバスターミナルを整備、歩行者デッキの整備などにより交通基盤の拡充を図るとともに、国際化に対応したビジネス支援施設の整備、都市防災機能の強化、環境負荷の低減に取り組むことで、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、東京の都市再生に貢献するというところでございます。

おめくりいただきまして、7ページが位置図でございます。一番北のほうですね。こちら、霞が関地域となっております、その南側に虎ノ門駅がございます。中央に計画地ございますけれども、ちょうど南側に虎ノ門ヒルズがございます、虎ノ門ヒルズの下を通りまして東西方向に環状2号線（新虎通り）が通るといった位置関係になってございます。おめくりいただきまして、8ページが空中写真ですね。9ページが現況図ということで、9ページの現況図を見ていただきますと、森ビルの建物、多くございますけれども、西側には芝教会という教会がございます。それから、中央に小さい建物いくつか見えますと思っておりますけれども、住宅や店舗も若干存在するという状況になってございます。

おめくりいただきまして10ページ、地域の概況でございます。計画地の位置する虎ノ門一丁目周辺は、主に事務所、商業系としての土地利用がなされており、住宅系の土地利用は比較的少ない。計画地の北東側に日比谷公園が、南側に愛宕山があり、まとまった緑地となっているが、これ以外の緑地は少なく、緑の少ない市街地となっているということでございます。

それから11ページ、事業の基本構想でございますけれども、3点記載ございますけれども、「1）都市機能更新に資する交通基盤整備」ということで、先ほどお話しした地下歩行者通路の整備、バスターミナルの整備、歩行者デッキの整備等が記載をされてございます。それから「3）都市防災機能の強化と環境負荷低減」ということで、帰宅困難者支援機能や自立性の高いエネルギーシステムの整備による都市防災機能の強化とともに、計画地西側に新設する公園の緑化及び高層部の大規模や屋上緑化の実施やCO₂排出量削減に寄与する取組により、環境負荷の低減を図る。」としてございます。

それから「(2) 開発手法」としましては、国家戦略特別区域の区域計画の認定を受けて実施することを検討しているということでございます。

それでは、またおめくりいただきまして13ページですね。配置計画図でございます。計画地の東寄りに事務所・店舗棟ということで、内側の線が高層部、それから外側の線が低層部のラインとなっております。西側に公園と教会等がございます、それから公園、教会等の左側ですね、西側ですね。点線がずっと続いていると思うんですけども、こちらが地下歩行者通路。それから南側の虎ノ門ヒルズとつなぐ部分にも点線あると思っておりますけれども、こちらが歩行者デッキをつくる予定となっております。

おめくりいただきまして、14、15ページが断面図でございます。

それから、おめくりいただきまして 16 ページが完成予想図ということで、こちら、手前側の建物が本件の計画建築物で、奥の高い建物が虎ノ門ヒルズでございます。それから、お隣の 17 ページの一番下の「(5) 歩行者動線計画」ということで、ちょっと小さい図で見づらいんですけども、こちらの図によりますと、真ん中のグレーの本事業、本件計画地に対して東側、虎ノ門ヒルズに歩行者デッキ、それから地下に地下歩行者通路を設けて、日比谷線の新しい駅と虎ノ門の駅につながるような状況が分かるかなと思います。

それでは、20 ページをご覧ください。こちらも同様、歩行者動線計画図ですけども、虎ノ門ヒルズからはデッキによって計画地区と行き来ができ、西側の地下通路によって駅とつながる、ということが分かるかなと思います。

それから、お隣 21 ページ「(6) 設備計画」ですね。下から 3 行目ですけども、熱源計画については、中圧ガスを利用したコージェネレーションシステムを導入して、ビル全体の約 4 割の電力供給を行う予定としてございます。

それから、おめくりいただきまして 22 ページが緑化計画でございます。中段の表を見ていただきますと、右側の必要緑化面積約 2,000m² に対しまして計画緑化面積 3,000m² ということで、かなり多くの緑を創出する予定となっております。お隣の 23 ページですね。ちょっと縦にして見ていただきますと、1 階は公園をつくるということもありまして、かなり緑が増えると。それから、それぞれの階の緑化を進めていきまして、屋上のほうにはかなり多くの緑化をする、という予定になってございます。

それでは、おめくりいただきまして 24 ページ、施工計画、工事工程でございます。平成 28 年度は準備工事、解体工事を始めまして、その後、山留、掘削、躯体工事をして、平成 31 年度に完成する予定となっております。

それでは、35 ページをご覧ください。環境影響評価の項目でございます。こちら先ほどの晴海五丁目西地区開発計画と同様に、特定の地域において特定の事業を行うということで、規則に定める環境影響評価の項目を選定してございます。選定した項目につきましては、次のページの 36 ページでございます。

大気汚染から景観につきましては、ほぼ一緒です。あとは一番下、史跡・文化財ということで、工事の施行中の周辺地域の文化財の損傷等の程度、それから工事の完了後の文化財等の周辺の環境の変化の程度ということで、施行中、完了後も評価項目として選定をしてございます。

概要の説明につきましては、以上でございます。

○小島審議会会長 ありがとうございます。

それでは、続きまして受理関係について、事務局から報告をよろしく申し上げます。

○三浦環境都市づくり課長 受理関係についてご報告いたします。資料 3 をご覧ください。環境影響評価調査計画書 2 件、環境影響評価書案 2 件、環境影響評価書 1 件、事後調査報告書 3 件、変更届 1 件を受理しております。

それでは、受理報告につきまして、担当からご説明させていただきます。

○佐藤アセスメント担当課長 それでは、環境影響評価調査計画書から説明させていただきます。お手元にありますレモン色の冊子、こちらになります。こちらが「(仮称) イオンタウン羽村建設事業」の環境影響評価調査計画書になります。

こちらの事業ですが、1月に図書を受領しまして、文書諮問が行われております。こちら、第一部会で審議していただく予定でございます。2月2日から2月23日の間に都民意見を募集しまして、5件の意見が寄せられております。主な意見ですけれども、交通渋滞、それと交通安全に関するものの意見となっております。

では、調査計画書1ページをご覧ください。事業者の名称ですが、イオンタウン株式会社。事業の名称ですが、「(仮称) イオンタウン羽村建設事業」、種類ですが、「自動車駐車場の設置」でございます。表3-1対象事業の概略、こちらをご覧ください。所在地ですが、羽村市神明台二丁目1番1、こちらがA敷地。敷地が道路を挟んで2か所に分かれてございます。二丁目6番13、こちらがB敷地でございます。計画建築物ですが、地上4階、地下1階を予定してございます。計画敷地の面積ですが、約58,000m²、建物の建築面積ですが、約33,000m²。店舗等の床面積ですが、約45,000m²となっております。主な用途ですが、店舗と駐車場。駐車場ですが、約2,700台を予定してございます。工事予定期間ですが、平成28年5月から平成29年4月ということで、12ヶ月間を予定してございます。供用予定年月日ですが、平成29年5月となっております。

3ページの図4-2-1、こちらをご覧ください。計画地の位置図です。計画地ですが、北側に都道163号(羽村瑞穂線)、これが東西に走っております。また、東側に都道249号(福生羽村線)、こちらが南北に走ってございます。また、JRの青梅線の羽村駅、これが大体500mの距離にあり、交通の利便性が高い地域となっております。また、計画地は南西側に水木公園、こちらが隣接しておりますが、そのほかは近隣は集合住宅、戸建住宅に囲まれている状況でございます。5ページ、図4-2-3、こちらがイメージパース図になってございます。北側から見ているものでございます。

6ページ、図4-2-4、こちらが計画建築物の配置図になります。ちょっと横にして見ていただきたいと思います。A敷地、こちらが広いほうですけれども、店舗棟と平面駐車場。それとB敷地、こちらが立体駐車場棟になってございます。A敷地ですが、水木公園と、それと市道第1002号線側、こちら側に店舗棟。それと市道3022号線、こちらのほうに平面駐車場を設置する予定でございます。なお、店舗棟と立体駐車場棟は、市道202号線の上空でつながる予定でございます。

11ページをご覧ください。駐車場計画です。A敷地にあります平面駐車場に約400台、それと店舗棟の地下駐車場に約400台、店舗棟の4階及び屋上に計1,200台、それとB敷地の立体駐車場棟、こちらに700台と、計2,700台を予定してございます。

交通動線計画ですが、商業施設への来店車両及び荷さばき車両の走行経路ですけれども、12ページの図4-2-7、こちらに示すとおりでございます。主に計画地の北側を走ります都道163号、こちらと、それと計画地の東側を南北に走ります都道249号、こちらを予定して

ございます。

エネルギー計画ですが、施設で使用するエネルギーは、電気と都市ガスでございます。また、省エネルギーの観点から、熱効率の高い空調システム、再生可能エネルギー（太陽光発電等）、こちらの導入についても積極的に検討していく予定でございます。

緑化計画ですが、「東京における自然の保護と回復に関する条例」、こちらにおける緑化面積の基準を満たす計画とする予定でございます。また、イオングループにおきましては、新しい店舗がオープンする際に、地域の皆様に愛される緑の創出を目的としまして、お客さまとともに店舗の敷地内に植樹をする「イオン ふるさとの森づくり」等の活動を行っており、本事業においても同様の活動により緑の創出を検討しております。

14 ページ、事業の施工計画、こちらをご覧ください。工事工程ですが、工事期間は平成28年5月から平成29年4月までの12ヶ月ということで、主な工事内容が表4-2-2に示すとおりでございます。

建設機械、それと工事用車両についてですけれども、建設機械は、最新の排出ガス対策型及び低騒音型を適用するとともに、工事の実施にあたっては低騒音・低振動工法等を積極的に採用する予定でございます。工事用車両の走行経路ですが、15ページの図4-2-8、こちらをご覧ください。工事用車両につきましても、都道163号、こちらから計画地A敷地に入るルート、それと市道202号線、A敷地とB敷地の間にある道路ですけれども、こちらからA敷地及びB敷地に入るルートとなる予定でございます。

96 ページ、環境影響評価の項目、こちらをご覧ください。選定した項目ですけれども、97ページの表7-1で○を付けている項目、大気汚染、騒音・振動、水循環、日影、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の8項目でございます。

98ページの選定した項目及びその理由をご覧ください。大気汚染及び騒音・振動ですけれども、工事の施行中におきましては、建設機械の稼働及び工事用車両の走行。工事の完了後におきましては、駐車場利用車両の走行や来店車両及び搬出入車両の走行、こちらが影響を及ぼすことが予想されるため、環境影響評価項目として選定してございます。

水循環ですが、こちらにつきましましては、建設工事の実施や地下構造物の存在によりまして、地下水涵養機能に変化することが予想されるため、環境影響評価の項目として選定してございます。

99 ページ、自然との触れ合い活動の場になりますが、計画地の南西側に隣接して水木公園がございます。工事の施行中におきまして、工事用車両の走行、それと工事の完了後における関連車両の走行、これによりまして計画地周辺の自然との触れ合い活動の場の持つ機能への影響、それと自然との触れ合い活動の場までの利用経路、こちらに影響を及ぼすことが予想されることから、環境影響評価項目として選定してございます。

選定しなかった項目及び理由については、100ページから101ページにあるとおりでございます。

「イオンタウン羽村建設事業」の概要説明は、以上でございます。

続きまして、お手元にありますクリーム色ですか、こちらの冊子、こちらが「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」でございます。こちらの事業ですけれども、2月に図書を受領しまして文書諮問が済んでおります。こちらも第一部会で審議いただく予定でございます。現在、都民の意見を募集中でございます。まだ1件ほどしか来ていません。

では、調査計画書の1ページをご覧ください。事業者の名称ですが、東京都、それと東日本旅客鉄道株式会社でございます。環境影響評価の実施者ですが、都市計画を定める者として、東京都が実施してございます。対象事業の名称と種類ですが、「東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業」、種類ですが、「鉄道の改良」でございます。表の3-1 対象事業の内容の概略、こちらをご覧ください。事業区間ですが、起点が北区十条台一丁目、終点が北区中十条四丁目ということで、事業延長が約1.5kmでございます。構造形式ですが高架橋ということで、一部擁壁と地平でございます。対象駅が十条駅ということで、この事業によりまして解消される踏切ですが、6か所でございます。工事予定期間ですが、約11年を予定してございます。

3ページをご覧ください。事業区間の位置図でございます。十条駅がほぼ真ん中にありまして、その北、南に事業区間が広がってございます。5ページをご覧ください。ちょっと折込みになってますけれども、こちらが事業区間の平面図及び断面図でございます。左側が起点になってございますが、起点から約0.2km、これが地平区間、その後0.1kmの擁壁区間がありまして、その後、高架橋区間が約0.8kmでございます。この高架橋区間の中に十条駅、こちらの高架構造で駅をつくと。その後、擁壁区間0.2km、地平区間0.2kmという形になります。高架橋区間の中に踏切が6か所ありまして、これらの踏切が解消される予定でございます。

7ページをご覧ください。駅部の構造になりますが、構造が高架橋。構造物の幅員ですが、約21mで、構造物の高さが約16mでございます。一般部の構造ですが、高架橋部分、こちらが構造物の高さが約7~11m、擁壁につきましては約2~7mでございます。9ページをご覧ください。解消される踏切等でございますが、表4.2-4に示すとおりでございます。北区道1007号線、これが原町踏切ということで、踏切の幅員が2.8m、都道本郷赤羽線、こちらが十条道踏切ということで、幅員が18.0mということで、この6か所の中で一番大きな踏切になってございます。区道1010号、仲道踏切、こちらが踏切幅員が4.0m、北区道1365号、富士道踏切、こちらが踏切幅員が11.3m、区道1014号線、仲原踏切、こちらが鉄道幅員が7.1m、北区道1424号、北仲原踏切、こちら、歩行者専用になっておりますけれども、踏切幅員が1.4m。こちらの6か所の踏切が解消される予定でございます。

施工工程ですけれども、表4.2-5に示すとおりでございます。まず、1年目と2年目に準備工事を行いまして、2年目から仮線工事、2年目から5年目にかけて仮線工事を行います。その後、5年目の後半から高架橋等の工事を行う予定でございます。トータル11年の工事期間を予定してございます。施工方法についてですけれども、7ページの図4.2-4、

ちょっとこちらをご覧くださいと思います。こちらの図を使って説明します。仮線施工における線路切換の概要ですけれども、まず現況の赤羽線、こちらの東側に仮線をつくります。その後、上り線、下り線の順で仮線への切換を行います。その後、現況の軌道等を撤去しまして、空いた土地に高架橋を構築しまして、下り線、上り線の順に高架橋へ切換を行う予定でございます。その後、踏切、仮線軌道等の撤去を行いまして、仮線部分、こちらに側道、それと交差道路等の高架橋下整備を行いまして工事を完了する予定でございます。

想定される主な工事用車両の走行ルートですけれども、11 ページの図 4.2-6、こちらに示すとおりでございます。一般国道 17 号、これが国道 17 号は西側に南北に走ってますね。それと、計画地の北側に東西に走っております環状 7 号線、それと本郷赤羽線、これが補助第 85 号線、それと補助第 84 号線、これを主要な経路として想定してございます。

12 ページをご覧ください。事業計画の策定に至った経緯でございます。東京都では「踏切対策基本方針」、こちらを策定しまして、これら踏切問題の解決に向けて取り組んでおり、東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）、こちらはこの中で、「鉄道立体化の検討対象区間」の一つとして位置付けられてございます。区間内の 6 か所の踏切のうち、都市計画道路補助第 85 号線と交差します十条道踏切、こちらがピーク時の遮断時間が 1 時間当たり 40 分以上の「開かずの踏切」でございます。また、自動車の踏切交通遮断量が、約 152,370 台・時/日とすごく多く、交通渋滞が慢性化してございます。そこで、本区間を連続立体交差化することによりまして、踏切での渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上、それと消防・救急等の緊急活動の円滑化を図ることが可能になってございます。以上のことより、東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業の計画策定に至ったものでございます。

次に地域の概況についてですけれども、土壌汚染、こちらをご覧ください。土壌汚染対策法第 11 条第 1 項の規定に基づき東京都が指定しております形質変更時要届出区域ですが、こちらが表 6.2-13、それと 60 ページにあります図 6.2-8 に示すとおり、事業区間内に 1 か所、これが指定 524 号、それと事業区間周辺に 1 か所、指定 345 号がございまして、いずれも指定基準に適合しない特定有害物質としまして、鉛が検出されてございます。この区域ですが、明治時代から軍施設、兵器製造所などとして利用されておりました、昭和 38 年度から学校施設として利用されてございます。

次に 85 ページ環境影響評価の項目、こちらをご覧ください。選定した項目ですけれども、86 ページの表 7.1-1 で○が付いております騒音・振動、土壌汚染、日影、電波障害、景観、史跡・文化財及び廃棄物の 7 項目でございます。

87 ページ選定した項目及びその理由をご覧ください。騒音・振動ですが、工事の施行中におきましては、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音と振動、それと仮線区間における鉄道騒音・振動、これらが周辺に影響を及ぼすことが考えられます。また、工事の完了後におきましては、鉄道騒音・振動、こちらが周辺の環境に影響を及ぼすことが考えられます。以上

のことから、建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音及び振動、列車の走行に伴う鉄道の騒音・振動、これを環境影響評価の項目として選定してございます。

土壌汚染についてですけれども、工事の施行中におきまして、土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域において施工するため、汚染土壌の掘削・移動等により、新たな土地への拡散の可能性があることから、環境影響評価の項目として選定してございます。

また、日影、電波障害につきましては、高架の存在と列車の走行、こちらが影響を及ぼすことから、環境影響評価の項目として選定してございます。

景観につきまして。こちらは鉄道施設の存在が景観に影響を及ぼすことが考えられるということで、環境影響評価の項目として選定してございます。

史跡・文化財についてですが、工事の施行中におきまして、周知の埋蔵文化財包蔵地を通過しますので、史跡・文化財への影響があるということで、環境影響評価の項目として選定してございます。

廃棄物についてですが、工事の施行中におきまして建設発生土、それと建設廃棄物、こちらが生じることが考えられますので、環境影響評価の項目として選定してございます。

選定しなかった項目及び理由につきましては、88 ページ～89 ページにあるとおりでございます。

概要説明は、以上でございます。

続きまして、環境影響評価書についてご説明いたします。本日の資料の 4 ページをお開きください。「(仮称) TGMM 芝浦プロジェクト」、こちらの環境影響評価書案審査意見書、こちらを 10 月に事業者に交付してございます。これと今回提出されました環境影響評価書の関連についてご説明させていただきます。「(仮称) TGMM 芝浦プロジェクト」の環境影響評価書ですが、こちらの草色の冊子になります。まず 1 点目、大気汚染、騒音・振動共通の審査意見ですけれども、「工事用車両の走行ルート上には、公共公益施設、学校や開業予定の医療施設等があることから、安全走行の徹底を図ることはもとより、更なる環境保全のための措置を検討し、より一層の環境負荷の低減に努めること。」という意見を付けてございます。こちらについてですが、評価書の 93 ページをご覧ください。「②予測に反映しなかった措置」「ア. 建設機械に対する措置」のところで、下から 3 つ目の黒点・ですけれども、こちらが特に、計画地の周辺には隣接して公共公益施設、開業予定の医療施設等が存在することから、上記の環境保全のための措置を徹底するとともに、必要に応じて港区の関係部署等と協議の上、さらなる大気汚染の低減に努めるということで、対策が追加されてございます。

続きまして大気汚染についてですが、審査意見ですけれども、「建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測において、プルーム式及びパフ式を採用し、評価では環境基準を下回る結果となっているが、計画地周辺の建物の影響により、高濃度になる地点が出現することから、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検討すること。」ということで、こちらの対応状況ですけれども、ちよ

つとなかなか、新たな対応を追加できなかったということで、環境保全のための措置を徹底するということを明記してございます。

続きまして騒音・振動、こちら 2 点ございますが、1 つ目。「建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動は勧告基準を下回るとしているが、計画地南東敷地境界には隣接して公共公益施設があることから、事前に工事工程や建設機械の配置を詳細に検討するなど、建設作業における騒音及び振動の低減に努めるとともに、より一層の環境保全のための措置を検討すること。」ということで、公共公益施設が現在プール棟になっているものが、保育園に改修される予定でございます。こちらについてですけれども、評価書の 130 ページをご覧ください。こちらの「②予測に反映しなかった措置」の「ア. 建設機械に対する措置」ということで、こちらの下から 3 つ目の・になるんですけれども、特に、計画地南東側には公共公益施設（現スポーツセンタープール棟（保育園に改修予定））が隣接することから、低騒音工法の選択、建設機械の配置への配慮等、適切な工事方法を検討する。また、上記の環境保全のための措置を徹底するとともに、必要に応じて港区の関係部署等と協議の上、さらなる騒音・振動の低減に努めることが対策として追加されてございます。

騒音・振動の 2 つ目。「工事用車両の走行に伴う道路交通騒音について、本事業による増加分はわずかであるとしているが、現状においても環境基準と同値であることから、より一層の環境保全のための措置を検討し、騒音の低減に努めること。」ですが、こちら、評価書の 131 ページをご覧ください。131 ページ、1 つ目、2 つ目、3 つ目、こちらが新たに追加された項目でございます。

続きまして本日の資料 5 ページ、風環境でございます。「風洞実験の予測結果では、防風植栽等により風環境が対策前より改善されるとしているが、計画地内には田町駅から続く歩行者動線が整備されること、及び計画地の近隣に風の影響に特に配慮すべき施設として開業予定の医療施設等があることから、防風対策の確実な実施を行うこと。また、事後調査において、防風対策の効果を確認し、必要に応じて適切な対策を講じること。」という意見でございます。こちらにつきましては評価書の 183 ページをご覧ください。「(1) 工事の完了後」「予測に反映した措置」の上から 3 つ目の・でございまして、これが計画地内には田町駅から続く歩行者動線が整備されること、及び計画地の近隣に風の影響に特に配慮すべき施設として、公共公益施設や開業予定の医療施設等があることから、図 8.5-5 (p.171) に記載した防風対策を徹底するというので、防風対策を確実に行うことをここで明記してございます。また、「予測に反映しなかった措置」の一番下の・になりますが、事後調査において、防風対策の効果、防風植栽の維持管理について確認し、必要に応じて追加対策を講じるということで、事後調査の結果も反映させるということで、ここに追加されてございます。

続きまして、本日の資料 5 ページ、景観でございます。「高層建築物周囲の高木植栽等により、圧迫感の軽減を図る計画であるとしていることから、植栽内容の詳細を明らかにするとともに、圧迫感軽減の効果を分かりやすく記述すること。さらに、運河と連携した緑

にあふれ親水性に富む水辺空間への配慮についても具体的に記述すること。」ということでございます。こちらにつきましては評価書の 26 ページをご覧ください。26 ページに新たにイメージ図を 2 つ追加してございます。上が緑陰モール、これが計画地内を走っております緑の道でございますが、こちらのイメージ図。それと、下が計画地東側の広場のイメージとなっております。それと資料編、薄いものになりますが、こちらの 110 ページをご覧ください。こちらにも図の 2.5-3、新たに追加されてございます。こちらの図で樹木について、高さ 7m 以上の高木の範囲、これが青い線で囲われている部分ですが、こちらを示してございます。また、セットバックのイメージが赤矢印で敷地境界からこれぐらい下がっていますというのが、この図の中で示されてございます。水辺空間についてですけれども、評価の 209 ページをご覧ください。「②予測に反映しなかった措置」の下から 2 つ目の・でございますけれども、緑と水の軸との連携に配慮して、運河に隣接する既存の芝浦公園を、水辺空間に配慮した憩いの場として緑とオープンスペースを整備し、公共公益施設等に整備される都市計画公園（移設後の芝浦公園）と連続する緑豊かな地域の憩いの場の形成に寄与するというので、水辺空間にも配慮したものが追加されてございます。

「(仮称)TGMM プロジェクト」につきましての審査意見書と、環境影響評価書の関連についての説明は、以上でございます。

○宇山アセスメント担当課長 それでは、続きまして事後調査報告書につきましてご報告させていただきます。本日の資料の 6 ページでございます。まず「紀尾井町南地区開発事業」ということで、こちら、まずお手元の事後調査報告書の冊子をご覧ください。こちらの、おめくりいただきまして 2 ページ目に配置計画でございますけれども、こちら、旧赤坂プリンスホテルということで、赤坂見附駅の北側ですね。国道 246 号線（青山通り）の北側に位置しております。こちらのホテルや住宅等を新しく建てるという計画となっております。

それでは、本日の資料のほうにお戻りいただきまして 6 ページでございます。答申日は平成 24 年 3 月 26 日、受理日が平成 27 年 2 月 4 日、事業の種類は「高層建築物の新築」でございます。規模としましては、敷地面積が約 30,300m²、延床面積が約 227,000m²、最高高さが約 180m、主要用途はオフィス、ホテル、住宅。住宅は最大約 140 戸、店舗、駐車場等でございます。駐車場の台数は約 470 台、工事予定期間は平成 24 年度～平成 28 年度ということで、供用開始は平成 28 年度でございます。

事後調査の区分は、今回初めてということで「工事の施行中その 1」でございます。

調査項目につきましては、大気汚染、騒音・振動、生物・生態系、自然との触れ合い活動の場の 4 項目となっております。

まず大気汚染でございます。建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質でございますけれども、こちら、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の期間平均値（7 日間）でございますけれども、こちらは 0.024ppm であり、予測結果である年平均値の 0.052ppm、これから申し上げる大気なんです、すべて参考比較ということで、年平均値等をとって

ないということで、参考比較ということでございます、を下回った。それから日平均値の最大値は 0.037ppm であり、予測結果である 98%値の 0.080ppm 及び環境基準の 0.06ppm を下回ってございます。それから浮遊粒子状物質につきましても、期間平均値は 0.029mg/m³であり、予測結果である平均値の 0.031mg/m³を下回っていると。それから日平均値の最大値は 0.052mg/m³であり、予測結果である 2%除外値の 0.068mg/m³ 及び環境基準の 0.10mg/m³を下回った、という状況でございます。

それから工事用車両の走行に伴う二酸化窒素ですけれども、こちらの期間平均値(7日間)は、地点1で0.027ppm、地点2で0.021ppmであり、予測結果の年平均値0.029ppmを下回った。日平均値の最大値は、地点1で0.033ppm、地点2で0.027ppmであり、予測結果である98%値の0.051ppm及び環境基準の0.06ppmを下回った、という状況でございます。

続きまして騒音・振動でございます。建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベルでございますけれども、事後調査結果は69dBとなっております、予測結果の75dB及び環境確保条例に基づく勧告基準の80dBを下回ってございます。下回った理由としましては、予測におきましては、一番悪い状態を予測するというので、解体工事、杭工事、掘削工事、躯体工事が同時に実施する可能性もあった、ということで予測をしていたところなんですけれども、工事にあたって、工事工程の平準化等に努めて、それによって、実際に同時実施するのは主に解体工事、掘削工事だけになったということで、それが要因であるとしてございます。

7ページです。建設機械の稼働に伴う建設作業振動レベル、こちらにつきましては、事後調査結果は39dBであり、予測結果の62dB及び環境確保条例に基づく勧告基準の70dBを下回っております。予測結果を下回った理由は、騒音と同様の理由で、工事工程の平準化に努めたことと、それから調査地点と計画地西側の高低差ということで、地下部分の解体をしておりまして、かなり大きな建築物ですので、だいぶ深く掘り下げていったということで、調査地点はグラウンドレベルでございましたので、その高低差により振動が伝わりにくくなったことが考えられるとしてございます。

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音レベル、事後調査結果は66dB～69dBであり、予測結果である63dB～64dBを上回ったと。上回った理由につきましては、工事用車両の出入口を2箇所を増やしたことにより、調査地点を国道246号線(青山撮り)側に移動したため、国道246号線や首都高速4号線の道路交通騒音による影響が卓越したことなどが考えられるということで、こちら、もともと麴町中学校という中学校の正面に出入口を予定していたんですけれども、そちらへの影響を軽減するというので、2箇所を増やしたという事情がございます。

それから工事用車両の走行に伴う道路交通振動レベルですけれども、事後調査結果は、昼間33dB～46dB、夜間30dB～39dBであり、予測結果の昼間43dB～48dB、夜間39dB～43dBを一部の調査地点、こちらNo.2になりますけれども、一部の調査地点で上回ってございます。こちらで上回った理由としましては、調査地点近傍の道路には舗装の継ぎ目

やマンホールによる段差があったことなどが考えられるとしてございます。

続きまして生物・生態系でございます。生息環境の変化の内容及びその程度ということで、開放性を高めた魅力的な緑の創出を図る観点から、計画建築物の配置や歩行者の主要動線等に配慮して緑化計画を見直したことにより、既存緑地面積、評価書のときには工事中は2,109m² 残ると予測をしていたところですが、これを増やしたということで、2,926m²に増加をした、また、当初計画のとおり、これらの弁慶濠沿い及び北西部の既存緑地も維持されていることから、予測結果のとおり計画地に生息する動物の生息環境は維持されていると考えられるとしてございます。

それから緑の量の変化の内容及びその程度ですけれども、上記「生息環境の変化の内容及びその程度」と同様の理由により、緑被率は評価書のときは7.0%の予定だったんですけど9.6%に増えまして、緑の量につきましても22,882m³から35,968m³に増加をしてございます。また、当初計画のとおり弁慶濠沿い及び北西部の既存緑地も維持され、周辺の公園等でも大きな変化は確認されなかったことから、予測結果のとおり計画地周辺の緑地と調和し、周辺地域の動植物の生息・生育環境は維持されていると考えられるとしてございます。

それから4番目、自然との触れ合い活動の場。自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響の程度ですけれども、こちらにつきましては、絵を見ていただいたほうがイメージ湧くと思うので、事後調査報告書の82ページをご覧ください。82ページの中央やや下のところの太枠が計画地でございますけれども、その西側のピンクの部分ですね。こちらに歴史と文化の散歩道というのがございまして、またそれから北側に清水谷公園ございますけれども、こちらの利用経路に影響を与えないようにということで、記載内容としましては、計画地に、歩道がしっかりございますので、仮囲いをして、工事の影響を与えないようにしたということと、あと、計画地の西側に▲の出入口ございますけれども、こちらに交通整理員を配置して、83ページの右上の写真6-6で交通整理員がいる状況が分かると思いますけれども、こういった安全等にも配慮をして、そういうことによって利用経路には影響を与えていないという結論としてございます。

それでは、本日の資料7ページにお戻りいただきまして、苦情の内容でございます。大気汚染に関する苦情が4件、騒音・振動に関する苦情が9件ございました。こちらにつきましては、粉じんや騒音に関する苦情でございましたけれども、解体作業における散水やタイヤ洗浄の実施、騒音を発生させる建設機械の集中稼働を避けるとともに、指摘があった場合には作業を一時中止する等の対応を行ったことなどにより理解を得たとしてございます。

紀尾井町につきましては、以上でございます。

○佐藤アセスメント担当課長 続きまして、本日の資料8ページ「調布都市計画道路3・2・6号調布保谷線三鷹都市計画道路3・2・6号調布保谷線（調布市富士見町～三鷹市野崎間）建設事業」についてでございます。

答申日ですが、平成8年11月25日、事後調査報告書の受理日ですが、平成27年1月

23 日でございます。事業の種類ですが、「道路の改築」。規模ですが、延長が約 2.2km、起点が調布市富士見町三丁目、終点が三鷹市野崎二丁目でございます。車線数ですが、本線 4 車線。構造形式ですが、一般部が約 2.17km、橋梁部が 0.03km、30m でございます。供用開始ですが、平成 20 年度、部分開放してございます。事後調査の区分ですが、「工事の施行中その 5」でございます。

この調査期間ですが、平成 19 年度の調査結果でございます。平成 19 年 9 月に提出された後、ちょっと事後調査報告の提出が滞っていたものなんですけれども、ずっと催促をしておりまして、やっと出てきたという状況でございます。

調査結果の内容ですが、建設作業騒音についてですけれども、工種別の最大値で 64dB～80dB でありまして、一部の工種（既存構造物撤去工）、こちらで予測結果を上回ってございました。予測結果を上回った理由なんですけれども、予測時の位置よりも近い地点でコンクリート破砕作業が行われていたためと考えてございます。事後調査報告書の 14 ページをご覧ください。こちらに建設機械の稼働状況の図がございますけれども、赤丸が騒音の測定地点でございます。当初予定の建設機械の稼働位置ですけれども、ラフタークレーンのあります、測定値から 14m 離れた位置、この位置を想定していたんですけれども、実際、測定が行われたときにはコンクリートカッター、それとコンクリートブレイカーが測定地点から 8m のところで稼働していたということで、予測よりも近い位置で行われたために上回ったというふうに考えてございます。

本日の資料 8 ページにお戻りください。建設作業振動についてですけれども、こちらは工種別の最大値で 46dB～50dB ということで、予測結果 53dB～66dB、こちらを下回ってございます。予測結果を下回った理由ですけれども、予測時の位置とは異なる橋面上、橋の上で建設機械が稼働していたために、振動が伝わりにくかったことが考えられます。

苦情については特にございません。

続きまして、9 ページ「(仮称) 環二再開発 (Ⅲ街区：虎ノ門街区) 建設事業」。こちらは先ほどご説明のありました「(仮称) 虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業」、これの南側に位置している虎ノ門ヒルズでございます。

答申日、平成 19 年 12 月 21 日、事後調査報告書の受理日が平成 27 年 1 月 26 日でございます。事業の種類、「高層建築物の新築」です。

規模ですが、敷地面積が 17,069m²、延床面積が 196,215m²、最高高さですが、高層部で 247m、中層低層部で 25m でございます。駐車場台数が 544 台。建物の主要用途ですが、業務、住宅、商業、文化・交流施設でございます。工事予定期間ですが、平成 23 年度～平成 26 年度ということで 45 ヶ月間、工事完成予定ですが、平成 26 年度ということで、供用開始が平成 26 年度。昨年、こちら、供用が開始されてございます。事後調査の区分ですが、「工事の施行中その 3」ということで、こちらは平成 24 年 7 月から平成 24 年 9 月までの調査結果でございます。

調査項目ですが、大気汚染、騒音・振動、電波障害、地盤、水循環の 5 項目でございます。

大気汚染（工事用車両の走行に伴う大気質濃度）でございますが、事後調査結果（二酸化窒素：0.022ppm～0.026ppm、浮遊粒子状物質が0.021mg/m³～0.024mg/m³）、こちらは7日間の平均値でございます。こちらが予測結果（二酸化窒素：0.024ppm～0.027ppm、浮遊粒子状物質：0.027mg/m³～0.028mg/m³）、こちらが年平均ということで、これも参考で比較してございますが、いずれも下回ってございます。

続きまして騒音・振動。騒音（工事用車両の走行に伴う道路交通騒音）についてですが、こちらの事後調査結果は、各工事用車両の路線で61dB～70dBということで、予測結果を下回り、また環境基準も下回ってございます。振動（工事用車両の走行に伴う道路交通振動）についてですけれども、事後調査結果は、各工事用車両の走行路線におきまして41dB～48dBということで、こちらは予測結果と同程度又は下回っております。また、規制基準を下回ってございます。

続きまして3番目、電波障害でございます。地上デジタル放送が東京タワーからスカイツリーに移行される前に、こちらのビル、完成してございます。そのために、東京タワーからの地上デジタル放送の受信障害を及ぼす地域の受信障害対策等について解消を行ってございます。事後調査報告書の54ページをご覧ください。こちらもA3が折り込みになっているものですが、こちら、東京タワーのときの対策ですけれども、影響の及ぶ範囲が茨城県まで及ぶということで、事前に「ミニ供聴」または「ギャップファイラー」、こういうものを設置しまして対策をとってございます。したがって、ビルが完成したときには、東京タワーの時代ですけれども、特に電波障害等は生じてないということでございます。また、現在、スカイツリーに変わってからなんですけれども、その結果、参考ということで、事後調査報告書の84ページ以降に付いてございますが、その中で90ページをご覧ください。東京スカイツリーからの遮へい障害の予測地域ですけれども、ほぼⅢ街区の計画地内に入っているということで、東京スカイツリーでの電波障害は確認されていないという状況でございます。

本日の資料の9ページにお戻りください。続きまして地盤（掘削工事に伴う地盤変動の程度）ですけれども、累積変動量が+9mm～-21mmの範囲ということで、大きな変動はございません。また、周辺への影響も発生してございません。

水循環についてですが、「掘削工事に伴う地下水の流向及び水位の変化の程度」ですけれども、計画地北側のB地点、事後調査報告書の74ページをご覧ください。73ページです。申し訳ございません。計画地北側B地点の地下水位等の変化の状況ですけれども、不圧地下水位、こちらが赤い線になりますが、こちらがA.P.-2.7m～+0.9m、変動幅が3.6m。それと被圧地下水、こちらが青い線になりますが、こちらがA.P.-6.1m～-1.9m、変動幅が4.2mでございます。続きまして74ページ、こちらが計画地南側のC地点でございますが、こちらが被圧地下水、青い線になりますが、こちらの変動がA.P.+0.4m～+2.7m、変動幅が2.3m。不圧地下水、赤い線でございますが、こちらがA.P.0.0m～+3.2mということで、変動幅が3.2m、こちらの範囲で変動してございます。こちら、掘削

工事が平成 26 年の 3 月まで行われているんですけども、その終了後ですけども、平成 25 年の 3 月以降につきましては、緩やかに回復しておりまして、工事前の水位に現在は戻りつつある状況でございます。なお、地下水位につきましては引き続き観測を続けていくこととしてございます。

苦情についてですけども、大気汚染が 1 件、騒音 2 件、振動 1 件、地盤 1 件の苦情がございました。地盤の苦情なんですけれども、事後調査報告書の 66 ページをご覧ください。下のほうに図がございますけれども、今回の苦情なんですけども、ビルの階段と外部廻りに約 1cm ほどの隙間ができたという苦情なんですけれども、こちらにつきましては、地下掘削や山留壁の変位によるものではなく、こちら、当該ビルの前に工事用車両のゲートがあったということで、工事用車両の走行に伴う路面の段差などによりまして地表面が沈下したと考えてございます。したがって、本工事と地盤による影響ではないというふうに考えてございます。

続きまして変更届。本日の資料 10 ページをご覧ください。事業名ですが、「(仮称) 有楽町一丁目計画建設事業」。こちら、答申日が平成 25 年 6 月 27 日、変更届の受理日が平成 27 年 1 月 27 日でございます。

規模等でございますが、所在地が千代田区有楽町一丁目 1 番 2 号ほか。敷地面積が約 10,700m²。こちらの工事予定期間ですが、平成 25 年度～平成 29 年度ということで、供用開始予定が平成 29 年度となっております。

変更の理由ですが、建築基準法等の改正及び設計の進捗による詳細検討により、事業計画を見直したことによるというものでございます。

主な変更の内容で、建築計画ですが、延床面積が約 185,000m² から約 189,800m² ということで、4,800m² 増えてございます。建築物の最高高さですが、約 198m から約 192m ということで、6m ほど低くなってございます。建物の階数ですが、地上 37 階、地下 5 階だったものが、地上 35 階、地下 4 階ということで、地上部が 2 階分、地下部が 1 階分減ってございます。また、駐車台数ですけども、変更前は約 420 台だったものが、変更後、約 400 台ということで、20 台ほど少なくなっております。

続きまして施工計画の変更内容ですが、隣接する建物への騒音・振動、その他の影響軽減のため、1 日あたりの建設機械稼働台数を制限したと。また、近隣小学校への配慮のため工事車両走行ルート等の変更を行ったということでございます。こちらにつきましては、知事意見の中で、計画建築物の隣に劇場等があるので、騒音等については配慮してくださいという意見を付けております。また、近隣の小学校、これ、泰明小学校が近くにあるんですけども、その小学校の前を工事用車両が通るとということで、配慮してくださいという知事意見を付けてございます。

それに対して、具体的な対策が今回示されてございます。変更届(別紙)の 6 ページをご覧ください。計画建築物の配置図になりますが、こちら、南側に日生劇場と東京宝塚劇場があるということで、今回、こちらへの配慮ということで建設機械稼働の台数を減らし

まして、騒音・振動を抑えるという対策をとってございます。変更届（別紙）の 23 ページをご覧ください。工事用車両の走行ルートでございます。23 ページが変更前の工事用車両の走行ルートでございますが、赤い搬出車両の線を見ていただきたいんですけども、まず、計画地の西側、都道 409 号、こちらを通る工事用車両ですが、一部は都道 409 号をそのまま真っ直ぐ行くんですけども、一部、区道 137 号のほうに入りまして、その後、区道 613 号ということで泰明小学校を通るルート、これが当初想定されておりました。こちらを今回の変更で、22 ページにございますが、都道 409 号から区道 137 号へ入るルートを取りやめまして、都道 409 号を走るという工事用車両はそのまま真っ直ぐ行くということで、区道 613 号、泰明小学校の前を通る工事用車両の台数を減らしてございます。

変更届（別紙）の 31 ページをご覧ください。工事用車両についてですけども、台数ですが、No.1 の地点が今回の変更に係る部分ですけども、表 7.1-1、下の部分が変更前の交通量ですが、No.1 の地点、大型車が 321 台、小型車が 45 台ということで合計 366 台通過予定だったんですけども、上の表、変更後ですが、No.1 の地点が大型車両が 56 台、小型車両が 12 台ということで計 68 台ということで、工事用車両の走行台数、泰明小学校の前を通る工事用車両の走行台数はずいぶん減ってございます。

環境影響評価項目の見直しの結果でございますが、6 項目（大気汚染、騒音・振動、日影、電波障害、風環境、景観）全てについて見直しを行いましたけれども、いずれも評価の指標を満足することから、評価の結論は変わらないという結果でございます。

受理報告については、以上です。

○小島審議会会長 どうもありがとうございました。

それでは、以上の説明について、どれからでも結構ですが、ご意見、ご質問ありましたらどうぞ。

○木村委員 会長。

○小島審議会会長 どうぞ。

○木村委員 「(仮称)晴海五丁目西地区開発計画」の大気汚染のところなんですけれども、この評価書案の 20 ページの鳥瞰図を見ますと、清掃工場の煙突と、それから、これからつくる高層ビルとの高さが、ほとんど同じか、むしろわずかだけでも建物のほうが高いんですかね。そうしたときに、清掃工場からの排気による大気汚染の影響というのは、清掃工場を建てるときには、つくる時のアセスでは、多分、こんな高い建物ができるだろうとは想定してなかったんじゃないかと思うんですけども、そういう場合、この案件のほうで、その影響評価するというのは、何かおかしいと思うんですけども、どこかでそのところを、ある程度、そういう影響が少ないということが定性的にでも分かればいいんですけども、そうじゃない場合、その影響をどこかで見ておかないといけないんじゃないかな、と思うんですけども、それは制度上の問題とか、いろいろあると思うんですけども、いかがなもんなんですか。

○中杉委員 いいですか、関連して。

○小島審議会会長 どうぞ

○中杉委員 これ、オリンピックの施設なので、オリンピック全体のアセスのほうで、競技者に影響が出ないかどうかということで、ここが一つ気になるところなんですよね。競技に来た人がここに居住をするということで。そのときにどうなんですか、ということをお願いしたら、オリンピックの開催時は、この清掃工場の運転を止めます。だから結構ですという結論になっているんですが。

○木村委員 そうなんですか。

○中杉委員 その後、住む人のことに関しては、その評価とどういうふうになるんだろうかというのは、ちょっと気になるところですね。私もちょっと、そういう意味で質問しようかと思ったんですけど。

○小島審議会会長 どうぞ。

○宇山アセスメント担当課長 中央清掃工場が、今、いつ建って、今度いつ建替になるかというのは、ちょっと今、持ち合わせておりませんが、もし直近で一組のほうで計画的に、毎年、建替計画をローリングしてやっていってと思いますので、そちらのほうを確認させていただいて、清掃工場のほうで今度建替があるようであれば、もちろんこういったものも反映させてアセスをする必要もございまして、現状でまだ建って浅いということでしたら、建ったことによる影響を、既存の中央清掃工場のアセスにどう反映させるかというのは課題ではあると思いますので、ちょっとその点はまた検討させていただきたいと思っております。

○木村委員 一般論としてレセプターが、つまり汚染の影響を受ける側のほうの建設計画というのは、ソースのほうに対しては、アセスの対象には全くそれはならないわけなんじゃないかな。実際問題、住民は影響を受けるわけで、そのときにレセプター側のほうが、それを予測するというのも何か変だとは思いますが、その辺、何かちょっと整理が必要な気がするんですけども、いかがでしょうか。

○宇山アセスメント担当課長 選手村のアセスでは、もちろんバックグラウンドとして値が出てますので、それは使っているということで、入ってるということだとは思いますが、実際に50階が建つことによって、清掃工場の煙突から出るものがどう変わるのかというのをやったほうが良いということでしょうか。

○木村委員 いや、煙突のほうが変わるのではなくて、本来、人の今までいなかったところにいるようになるというところで、煙突との高度の差が小さくなるわけで、浮力があるので、実態高より煙は少し高く上がるんですけども、風が強い場合だと、あまり実態高と変わらない高さに煙が来ますよね。最悪の場合、直撃ということもあるわけで、そうしたときに、普通の大気汚染の濃度では済まないとも考えられますので、その辺についてどう考えたらいいか。アセスの制度とちょっとずれてると思うんですけど。そこをどう考えるのかということについて、何かコメントありましたらいただきたいんですけど。

○宇山アセスメント担当課長 すいません。ちょっと今すぐに結論というのは、出せる状

況ではございませんので、ちょっとまた検討させていただきたいと思います。

○中杉委員 ちょっといいですか。

ここの制度の中では、なかなか難しいんだと思うんですけども、実際にこの計画をつくった側として、住民のそういう影響というのを、評価しているのかどうかということだけ確認をしていただけると。オリンピックのほうは、選手村としては、影響あるかないかというよりも、もう止めてしまうということで、その評価を下げて。短期間ですから、そういうふうな手当をとっているんですが、実際に住まわれてみると、このアセスの制度の中では、なかなか難しいと思うんですけども、実際にそういうふうな評価をしておられるのかどうか、というところを確認をしていただければ。

前に騒音の問題で、このごろ高層の住宅が出てくるんで、高架のところの上向きの騒音だとかいうものをどう評価するか、ということが一つの問題であるというふうなことを検討したことあるんですけども、実際、今後そういうことが出てくるだろうと。だんだん人間が住むところが高くなってしまっているということで、まさにそういう例だろうというふうに思いますけど。

○小島審議会会長 ありがとうございます。

同じような問題いくつもあって、ケース・バイ・ケースでやらざるを得ないんでしょうけど、例えば今までの話ですよ。こちらに道路をつくる、建物をつくる。今まではその影響がどうだと。これ、必ず起こるんですけど、今の評価の手法では、多分、指定されたところだけで評価をして、ほかのところの影響というのは、なかなか考えられないんだと。これ、前から問題あって、どういうふうに持っていこうかということ、やっぱり評価の対象、周りが変わっていくということに対してどうするか。これ、いっぱいあるわけですよ。その辺、今までも出てきて、どういうふうに扱ってきたかということも含めながら、とにかく周辺環境どんどん変わるということに、この環境評価の審議会として、どういうふうに対応していくかと。これを少し検討していく必要はあるなという気はしますんで、ぜひ先ほどの事務局のご提案のとおり、少し事例等も考えながら検討していくということで、こういう指摘がありましたということで、この中でもその指摘に対応できるところはやっていただくというんですかね、何かそういうことができればと思いますので、事務局、事業者との対応をよろしく願いますということで、今回はそのようなことでよろしゅうございますか。

ありがとうございます。

何かありますか。

○宇山アセスメント担当課長 貴重なご意見だと思いますので、ちょっと事業者のほうとも話させていただきたいと思います。

もともと中央清掃工場が現況としてあって、そこに新しく建てるということですので、現況に清掃工場があるという前提で建てるということは、やはりそこも考えて事業者さんのほうでどうするか、というのが非常に大事なことなのかなと思っておりますので、その

点、ちょっと確認していきたいと思っております。ありがとうございました。

○小島審議会会長 よろしく申し上げます。

ほかにご意見ございますか。

どちらにいきますか。中杉委員から。

○中杉委員 この案件から、まず、芝浦プロジェクトのほうで、風環境、今日の資料の 5 ページの風環境のところの上のほうの記載部分のところ、本編 183 ページのところ記載した防風対策の徹底を入れますよということで、これは本編 183 ページのところを見ると、確かに図 8.5-5 に記載した防風対策を徹底するというふうに書いてあるんですが、その後ろに書いてある防風植栽以外の植栽等というのは、記載がどこにあるのかが、ちょっとよく分からないので、本当に追加されているんだとすると、この両方を見比べると対比ができてないんで、どちらかがおかしいのではないかと。ちょっと確認をしていただいたほうがいいのかな、というふうに思いました。ほかのところに記載されているのかもしれないけど、ここでは本編 183 ページというところだけ書いて、一生懸命探してみたんですけど、その記載がないんで。

○佐藤アセスメント担当課長 すいません。防風植栽以外の、という部分ですね。そこについて、すいません。本日の資料 5 ページで「防風植栽以外の植栽等を追記した。」ということで、そちらについてが、26 ページ、27 ページを見ていただきたいんですが、27 ページはもともとあった部分なんですけれども、そのイメージとしまして、26 ページのほうで写真を入れて、こちらが今まで具体的になかったんですが、既存の芝浦公園の部分の植栽はこういう感じですよ、という部分で示してございます。

○中杉委員 それだったら、今日の資料のほうで、右のところ、本編 183 ページとだけ採用してしまうと、誤解を受けるだろうと。

○佐藤アセスメント担当課長 分かりました。そのところは追加で、今の 26 ページのところも足します。

○中杉委員 それからもう一点。これは直接、このアセスの審議会には、関係、全くない話なんで、単なる興味で聞くんですけども、今度の最初の選手村のところですが、清掃工場のすぐそばの団地ということで、ここのごみの収集は、どういうふうにするんですか。

昔だと、よくやったのは管路。管路輸送なんて今どきはやらないんでやらないのかなと思うんですが。何か情報をお持ちですか。これは単なる興味ですので、今はお答えいただく必要は必ずしもないんですけど。

○宇山アセスメント担当課長 現状では、どのように収集するかというのは、決まっておられません。

それから廃棄物について、ちょっと管轄外なので、正式な回答ができないんですけど、なかなか管路というのは、全国的にもうまくいってないので、おそらく新たに地下に管路というのはなかなか考えにくいのかなと思いますけれども、現状では特にどうするかというのは、決まっている状況ではございません。

○小島審議会会長 ありがとうございます。

ほかにございますか。

○藤倉委員 「調布都市計画道路3・2・6号調布保谷線三鷹都市計画道路3・2・6号調布保谷線（調布市富士見町～三鷹市野崎間）建設事業」の件なんですけれども、内容というよりも、これが平成19年度の調査結果の事後調査報告が、今、出てきたというふうにお話があったかと思えます。おそらく後ろに、事後調査計画の、計画をいつ出すかという計画もあって、今回の「工事の施行中その5」の後というのも、すでにとっくに年限を過ぎているんですが、おそらく出てきていないのではないかと思います。

以前も東京都の建設部局が、3、4年前の事後調査報告を出してきたことがあったんですが、これはもうかなり悪質といえますか、これだけ、7年ぐらい経ってからでないといけないというのは、環境影響評価条例第67条に違反をしているのではないかと思います。アセス条例第67条を規定しているところの規則第77条では、事後報告書の提出は、事後調査の実施後、速やかに行わなければならない、というふうにあります。ほかの民間事業者がきちんと出しているにもかかわらず、都がこのような遅れるというのは、ほかの事業者に対しても、非常に良くないのではないかと思います。

これに対して条例第91条で、事業者がこの条例に定める手続きの全又は一部を行わなかったときは、いろいろ手続きありますけれども、氏名公表するという規定も条例の中にあります。

ですので、事務局に伺いたいのは、この調布のような案件に対して、第91条を適用するのいかないのか。しないとしたら、その理由はなぜかを、ぜひお聞かせいただきたいと思えます。

○佐藤アセスメント担当課長 確かにこれは平成19年のもので、今回が「工事の施行中その5」ということで、その後に「工事の施行中その6」が予定されてるということで、実は「工事の施行中その6」についても、今こちらのほうに案文等が出てきておりますので、「工事の施行中その6」については、すぐに、今年度、来年度中にはできるのかな、というふうに思っております。

確かに公表等規定の適用の部分についてですけれども、確かに相当遅れておりますが、一つとしまして、やはりそれぞれ事業者の事情等を考慮しまして早く出してくださいとこちらのほうで、どんどん催促していたのに出てこなかったということに対して、確かに条例上は、公表の規定はあるんですけれども、悪質といえば悪質なんですけれども、ちょっと遅れたことに対して適用するのはどうかな、というふうには考えております。

ただ、明確に今、公表の基準等が条例の中の公表の基準、それと公表の手続き等についての規定が現在ございません。ですので、公表するとなりますと、公表基準の作成、それと公表に対します手続きですか、そういうものを決めなきゃいけない、という状況なんですけれども、まだその辺がないということで、条例の手続き上の不備といえばそうなんですけれども、まだ公表等に対応できない状況があります。

これにつきましても、そういう中で公表するに至らない、単に遅れているのが、悪質かどうか。藤倉委員のご説明、こんだけ遅れるのは悪質だ、ということなんですけれども、これにつきましても、悪質というよりは、ただ確かに遅れていることは事実ですので、過去にも、今年度に入りましてずいぶん遅れた事業者に対しまして、遅れたことに対してその理由書、それと、今後こういうことはないようにしますというような反省文じゃないんですけれども、そういう経緯理由書、そういうものを受理しまして、今後しないようにということで働きかけておりますので、これについても、「工事の施行中その6」がもうすでに動いているということで、今後しないという一筆を取ることで対応したい、というふうに考えてございます。

○小島審議会会長 この問題、前からいろいろあって、事務局にだいたい催促してもらってというか、対処を考えてもらって、ずいぶん少なくしたと認識しているんですが。その中でいろんな問題があって、個別にそれぞれ違った事情もあるということ、事務局のほうでそういうことを勘案しながら、今までも催促、それから「こういうふうにしる」ということを含めての対応、それをやってきて、かなり減ったと私は認識しております。どうしても絶滅とはなかなかいかない。これに対して今までの対応どういうふうに、適切であったかという話だと思いますが、どうですかね。この辺について、今、事務局のこういう対応でやって、減らすほうに努力して現実成果としては減っているという認識をしていただければ、同じようにしばらく出てくるのを、きちんと出てくるように指導しながら対処していくと、こういうことでやっていると思うんですが、その辺を通して、いかがですか。

○藤倉委員 今のお答えの中で、手続きが不備であるので公表等ができないと言ってしまふというのは、非常に問題で、であると、この条例が絶対発動しませんよと言ってしまったことになるので、そこはちょっと十分お気を付けて発言をされたほうがいいのではないかと思います。

私がちょっと危惧したのは、民間事業者に対して、部局は違いますけれども、東京都自身が遅れているということが、示しが見つからないので、本当にこの点に関しては、前例も、前科と言っては申し訳ないんですけど、ある建設部局に対しては、きちんとするように、然るべく環境部局のほうから求めていただくのがいいのではないかとというふうに。

以上で終わります。

○小島審議会会長 事務局のほうで、何か。

○谷上都市地球環境部長 今、藤倉委員ご指摘のとおり、何年か前も同じような例もありまして、遅れている案件、特に東京都関連は多いというような話もありまして、文書で督促を送った例もございます。

ご指摘のところもありました。最終的に条例の適用というのは、当然、条文に書いてあるんですけど、今まで実は適用したことがない、というのもございますので、実際に適用する際には、委員の先生方にご意見伺いたいと思っております。

今のところ、本案件につきましては、報告書を出すという意思を見せておりますので、そこら辺、状況を見守りながら、今のご意見を伝えまして、業者のほうにも指導していきたいと思っておりますので、ご了解いただければと思います。

○小島審議会会長 という説明でございますが、よろしいですか。

○片谷第一部長 よろしいですか。今の件ですが。

○小島審議会会長 どうぞ。

○片谷第一部長 事務局のご説明は、今日の時点では、私も了解はしますけれども、事後調査報告書というのは、内容によっては、追加の環境保全措置を指示しなければならぬわけですよね。ですから、それが遅れてくるというのは、もしかして追加の保全措置が必要な状況であるにもかかわらず、それがなされないまま何年も経過するという危険性ははらんでいますので、これはやはり環境部局としては、見過ごすわけにはいかない件だと思いますから、そういう危険性を孕んだ遅れであるということを、やはり事業者側にきちんと認識してもらうような努力が、もっと必要だろうと思います。

○小島審議会会長 どうもありがとうございました。

ということで、非常に事務局のほうでも、今のようなこと、遅れることに対して、多分、それまでの事後調査の状況もきちんと把握しているんだろうなど。事業者と対応しながら、要するに事務局の指導というか指摘というか、そういう問題がきちんと入ってれば、最小限に今のような事態はとどめられるかな、というふうに考えると、本当にそのとおりだと思いますが、対応の仕方はいろいろあるなと思いますので、今のようなご意見、いろいろ参考にした上で、より適切な、あるいは言わば遅延をなくすというような方向で、ぜひ努力していただきたい、ということを示させていただきますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございます。

ほかにございますか。どうぞ。

○田中（正）第二部長 今日の資料の 9 ページの「環二再開発（Ⅲ街区：虎ノ門街区）建設事業」の事後調査の地盤、それから水循環に関してなんですけども、この時点のデータでいきますと、ここに書いてありますように、許容総沈下量ぎりぎりのところまで変動している場所があると。それから、水位に関しましても 3m 以上変動しているわけでした。その後のデータを見ると、地盤も水位も回復しつつあるような感じには、なっているんですけども、ここの 9 ページのところ引き続き継続して観測していくということが両方に書いてあるんですが、この事後調査報告書の 83 ページの「事後調査報告書の提出時期」というところに、いつまで観測するか、というのが示してあるんですが、地盤も地下水も来月までですね。このまま放っておくと、そこで多分打ち切ってしまう可能性があると思いますけども、今回出されたデータから、すでに 1 年 5 か月程度のデータが採れているはずです。ですから、そのデータを至急見ていただいて、これが安定してるのか、それとも継続沈下しているのか、というところを確認した上で、いつ打ち切るかというのを決めていただきたいな、というふうに思いますが、事業者のほうに、そのように、ちょっとご指導

いただきたいと思えますけども。

○佐藤アセスメント担当課長 83 ページの今後の報告期間を見ますと、確かに「地盤」と水循環が今年度末までの調査になっておりますので、一応この部分につきましては、事業者も必要に応じると言っていますので、その結果を見て、まだ回復途中なのか、完全に安定期に入ったのか、その結果を見ながら、事業者と終了時期については検討させていただきたいと思えます。

○小島審議会会長 どうもありがとうございました。ご指摘、ありがとうございました。ほかにございますか。

○寺島委員 ちょっと質問なんですけれども、「調布都市計画道路3・2・6号調布保谷線三鷹都市計画道路3・2・6号調布保谷線（調布市富士見町～三鷹市野崎間）建設事業」の先ほど問題にされた案件なんですけれども、報告書の3ページに、埋蔵文化財のことが書いてあるんですけれども、発掘調査を実施したと。遺物は調布市教育委員会に提出したと書いてございます。多分、埋蔵文化財については、独自に報告書のようなものが出るんじゃないかと思えますけれども、以前、事後報告だったと思うんですけれども、もうちょっと詳しく、内容について触れた事後報告もあったような気がするんですけれども、どの程度まで、この席、環境アセスメントのほうに報告するといいますか、提示するといいますか、することになっているのか。これだけでは手続きをちゃんとしましたというだけで、内容は全く分からないので、どんなになっているのかなということで、ちょっと教えていただけたらと思えます。

○佐藤アセスメント担当課長 今回の環境保全のための実施状況の部分についてですけれども、どこまで報告しなきゃいけないというのは、特にございません。その内容については、確かにちょっとこの部分につきましては、検出された出土物については、調布市教育委員会に提出したとありますので、通常ですと、すいません、こういう部分については、何を提出したのと取る場合もございます。これにつきましては、今、寺島委員のおっしゃったように、すでに報告書等があると思えますので、それを別途取り寄せたいと思えます。

すいません。申し訳ございません。38ページをご覧ください。ちゃんとありますね。38ページ以降から、やはり今回、環境保全のための措置ということで付いておりまして、40ページ、41ページ、ずっと出土品のリストがございますので、すいません、ちょっとこちら、ちゃんと取っております。

○寺島委員 分かりました。

○小島審議会会長 ありがとうございました。

それでは、ほかに何かありましたらよろしくお願ひします。よろしゅうございますか。

それでは、いろいろご意見いただきましたが、ほかに特にご質問等ございませんようですので、これをもちまして本日の審議会を終わりたいと思えます。どうもありがとうございました。

なお、傍聴人の方は、ここで退場してください。

(傍聴人退場)
(午前 11 時 48 分閉会)