令和８年度「東京都環境影響評価審議会」第４回総会　議事録

■日時　　令和８年８月 28 日（金曜日）午前 10 時 00 分～午後 12 時 15 分

■場所　　対面及びオンラインの併用

■出席委員

山下第一部会長、宗方第二部会長、愛知委員、安立委員、荒井委員、尾崎委員、玄委員、袖野委員、羽染委員、速水委員、廣江委員、森川委員、保高委員、山口委員

■議事内容

１　諮問

「築地地区まちづくり事業」環境影響評価書案

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（８月）

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	都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業及び都市高速鉄道新空港線建設事業	令和８年７月 21 日
２　事後調査報告書	青梅都市計画事業　今井土地区画整理事業（工事の施行中その１）	令和８年７月８日
	（仮称）虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業（工事の完了後）	令和８年７月 24 日
３　変　　更　　届	築地地区まちづくり事業	令和８年７月 10 日
	一般国道 20 号日野バイパス（延伸）Ⅱ期 建設事業	令和８年７月 17 日
４　着　　工　　届（事後調査計画書）	一般国道 20 号日野バイパス（延伸）Ⅱ期 建設事業	令和８年８月４日

令和８年度
東京都環境影響評価審議会
第四回総会

令和８年８月２８日（金）

対面及びオンラインの併用方式

（午前10時開会）

○西原アセスメント担当課長　では、定刻になりましたので、本日は東京都環境影響評価審議会総会にご出席いただき、ありがとうございます。本日の進行は、アセスメント担当課長の西原が務めます。よろしくお願いいたします。

それでは、本日の委員の出席状況について事務局からご報告申し上げます。

現在、委員 21 名のうち 13 名[1]の先生に御出席いただいており、定足数を満たしております。

また、本日は片谷会長がご欠席となりまして、会長代理として山下部会長に進行をお願いしております。

また、本日は傍聴の申し出がございます。

それでは、山下部会長、よろしくお願いいたします。

○山下会長代理　おはようございます。山下でございます。

本日は、会長がやむなくご欠席のため、代わりまして進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

議事に入ります前に、傍聴人を入室させてください。

なお、本会議の傍聴はウェブ上での傍聴のみとなっております。

（傍聴人入室）

（音響システムトラブルにより中断午前 10 時 02 分～10 時 24 分　）

○西原アセスメント担当課長　では、改めまして、進行のほうを再開させていただければと思います。

長時間にわたりシステム不調によりお待たせしてしまい、申し訳ありませんでした。

傍聴人の方が入られましたので、傍聴人の皆様にご連絡申し上げます。

本日の審議会の資料につきましては、適宜、画面に投影するほか、環境局のホームページに掲載しておりますので、必要に応じてご覧いただければと思います。

大変お待たせいたしました。それではよろしくお願いいたします。

○山下会長代理　それでは、ただいまから、令和８年度東京都環境影響評価審議会第四回総

[1] 途中、１名が出席し 14 名になった。

会を開催します。

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

それでは、次第１の諮問に入ります。

諮問案件について事務局から説明をしてください。

○西原アセスメント担当課長　それでは、３ページの資料１をご覧ください。

諮問文について朗読させていただきます。

８環総政第 299 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。

令和８年８月 28 日

東京都知事小池百合子

諮問第 577 号　「築地地区まちづくり事業」環境影響評価書案

以上となります。

○山下会長代理　「築地地区まちづくり事業」環境影響評価書案につきましては第二部会に付託させていただきますので、第二部会委員の皆様、よろしくお願いいたします。

事業者の方にご出席いただきます。事業者の方は入室をしてください。

（事業者入室）

○西原アセスメント担当課長　事業者の皆様、大変お待たせしてしまい申し訳ありませんでした。

では、ご準備のほうはよろしいでしょうか。御発言の際はマイクを使用して御発言いただきますよう、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

○山下会長代理　それでは、諮問案件の概要につきまして、事業者の方から説明を受けることといたします。

なお、説明される方は、冒頭で自己紹介をしていただき、併せて、他の出席者についてもご紹介ください。その上でご説明をお願いいたします。どうぞ。

○事業者　日建設計でございます。

それでは、築地地区まちづくり事業に係る環境影響評価書案の概要についてご説明いたし

ます。築地まちづくり事業の環境影響評価ということで、評価書案でございます。

本日の事業者側の出席者といたしまして、まず、三井不動産のほうになります。

○事業者　よろしくお願いします。

○事業者　次に、読売新聞。

○事業者　よろしくお願いします。

○事業者　それと、アセスのコンサルタントをやっております日建設計になります。

それでは、まず、日建設計のほうから、評価書案の概要についてパワーポイントを使って説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

○事業者　それでは、築地地区まちづくり事業に係る環境影響評価書案の概要についてご説明いたします。

まず、環境影響評価書案の62ページをご覧ください。

こちらは、本事業計画の策定に至った経緯です。

築地地区は、築地市場の閉場により大規模な敷地が創出されました。その後、東京都により築地のまちづくりの将来像などを示した築地まちづくり方針が策定され、民間企業グループが事業予定者として決定されました。

令和７年３月には、東京都と事業者及び事業者構成員との間で基本協定が締結されています。

ページを戻りまして、１ページをご覧ください。

始めに、事業者と対象事業の概要です。

事業者は、築地まちづくり株式会社。

対象事業の名称は、築地地区まちづくり事業です。

また、対象事業の種類は、飛行場の設置、高層建築物の設置、自動車駐車場の設置に該当します。

続きまして、同じく１ページには、対象事業の内容の概略も示しています。対象事業の所在地、用途地域、敷地面積、延床面積、最高高さ、主な用途、駐車場台数、工事予定期間、供用予定時期を示しています。

なお、本事業では２期に分けて各建物を段階的に整備していく計画です。

19ページをご覧ください。

こちらは、対象事業の目的です。

本事業の目的は、計画地において、水と緑に囲まれた都心の大規模な土地、歴史・文化資

源などのポテンシャルを活かしながら、都心と臨海部を効果的に結びつけ、東京や日本の持続的な成長につながるまちづくりに資する再開発を行うものです。

20 ページをご覧ください。

こちらの図は、計画地の位置図です。

図中央の太線に囲まれている白抜きの箇所が計画地です。

計画地は、中央区築地五丁目及び築地六丁目に位置しています。

21 ページをご覧ください。

こちらは、計画地及びその周辺の航空写真です。

計画地は築地市場の跡地であり、令和２年に上屋解体工事が完了し、現在は空地となっています。

主な道路網としては、計画地東側に晴海通り、北側に新大橋通りが通っているほか、計画地を南北に縦断する環状第２号線が令和４年度に開通しています。

23 ページをご覧ください。

こちらは事業の基本方針です。本事業では、水と緑に囲まれ、世界中から多様な人々を出迎え、交流により新しい文化を創造、発信する拠点がコンセプトとなっております。水辺の東京を象徴する景観を創出、などの３つの取組の方向に沿って実施する方針です。

25 ページをご覧ください。

こちらは、屋根伏図です。

敷地内に９棟の施設を配置する計画としており、計画地の北側に、ライフサイエンス・商業複合棟、西側にオフィス・レジデンス棟やレジデンス棟、ホテル棟、中央に大規模集客・交流施設、南側に MICE・ホテル・レジデンス棟、東側に舟運・シアターホール複合棟やオフィス棟を配置する計画です。

26 ページをご覧ください。

こちらは、1 階レベルの施設配置図です。

敷地内には、自動車動線として地区内通路を設け、環状第２号線を横断する箇所については車両専用のアンダーパスとする計画です。

27 ページをご覧ください。

こちらは２階から３階レベルの施設配置図です。

歩行者動線として２階から３階レベルにデッキを整備し、歩行者空間を形成する計画です。

なお、敷地内には、都心部臨海地域地下鉄や都市高速道路晴海線、新大橋通りの拡幅など

将来の都市基盤整備を考慮し、建築の制限を行う区域である建築制限区域が設定されています。

28 ページをご覧ください。

こちらは、建築計画の概要になります。９棟の施設を建築する計画としており、延べ床面積は全体で約 1,245,000 ㎡、最高高さは約 210ｍの計画です。

29 ページをご覧ください。

こちらは、北側のライフサイエンス・商業複合棟の断面図です。最高高さは約 190ｍです。

30 ページをご覧ください。

こちらは、西側のオフィス・レジデンス棟、ホテル棟Ａ、ホテル棟Ｂの断面図です。

最高高さは、オフィス・レジデンス棟で約 190ｍです。

31 ページをご覧ください。

こちらは、中央の大規模集客・交流施設の断面図です。最高高さは約 100ｍです。

32 ページをご覧ください。

こちらは、南側の MICE・ホテル・レジデンス棟の断面図です。最高高さは約 210ｍです。

33 ページをご覧ください。

こちらは、東側の舟運・シアターホール複合棟、オフィス棟の断面図です。最高高さはオフィス棟で約 210ｍです。

34 ページをご覧ください。

こちらは、計画地南東側からの完成イメージです。施設建設後の敷地全体の姿を俯瞰的に示しています。

36 ページをご覧ください。

こちらは、自動車動線計画図及び船舶航路計画図です。自動車動線は、主に晴海通り、新大橋通り、及び環状第２号線などを利用する計画です。

なお、駐車場に関しては、計画地内に 3,047 台を確保する計画としています。

船舶については、築地川沿いに新たな船着き場を整備し、不定期船の運航などを行う計画です。

37 ページをご覧ください。

こちらは、歩行者動線計画図です。

計画地内は２階から３階レベルにデッキを整備し、歩行者空間とすることで、敷地全体で歩車分離を図ります。

38 ページをご覧ください。

こちらは、ヘリコプターの飛行計画図です。

ヘリポートは、MICE・ホテル・レジデンス棟の屋上に設置する計画となっており、隅田川沿いに離着陸する計画です。

39 ページをご覧ください。

こちらは、空飛ぶクルマの飛行計画図です。

空飛ぶクルマのバーティポートは、舟運・シアターホール複合棟の屋上に設置する計画となっており、こちらも、ヘリコプター同様、隅田川沿いに離着陸する計画です。

41 ページをご覧ください。

こちらは、緑化計画図です。

緑化に当たっては、築地川沿いに緑地や散策路などを整備する計画であるとともに、浜離宮恩賜庭園をはじめとした周辺環境に配慮し、緑の配置、樹種の選定を行う計画です。

42 ページをご覧ください。

こちらは、熱源・エネルギー計画です。

熱源は、電気と都市ガスを併用し、街区全体で高効率なエネルギー融通・循環システムを構築する計画です。

熱源設備として熱源プラントを配置するとともに、中圧ガスを燃料とするガスコージェネレーションシステムを導入する計画です。

その他、未利用エネルギーである河川水熱利用施設、食品残渣の一部などを活用したバイオガス化施設などを導入する計画です。

43 ページをご覧ください。

こちらは、ライフサイエンス研究に関する事業内容です。

ライフサイエンス・商業複合棟の研究所などでは、創薬、医療、健康、ＡＩ産業などのライフサインス領域に関する研究開発を行う計画であり、関係法令を遵守し、実験などを行う計画です。

研究開発は、重大な災害となる可能性のない病原体までを対象とし、動物実験は実施不可とする計画です。

特別管理産業廃棄物については、専門の産業廃棄物処理業者に処理を委託する計画です。

研究開発に係る排水が発生する場合には、適切な排水処理を行い、関係法令などの基準値以下であることを確認した後に公共下水道へ放流する、あるいは、専門業者に引取り処分を

委託する計画です。

研究所からの実験関係の排気については、排気種別に応じた、活性炭などの処理装置などにて対策を講じる計画です。

44 ページをご覧ください。

こちらは、本事業に係る工事工程です。令和９年度からの着工を予定しており、令和 20 年度中頃まで、段階的な供用及び工事を予定しています。

48 ページをご覧ください。

こちらは、工事用車両の主な走行経路及び工事用船舶の航路計画図です。

工事用車両の主な走行経路は、晴海通り、新大橋通り及び環状第２号線などを利用する計画です。

工事用船舶については隅田川沿いから出入りする予定で、これにより工事用車両を削減し、周辺道路の混雑解消など、周辺地域に配慮する計画です。

49 ページをご覧ください。

こちらは、土壌汚染調査に関するものです。

計画地では、東京都により土壌汚染状況調査が実施されており、基準超過土壌が確認された範囲が形質変更時要届出区域に指定されています。

また、本事業とは別に、令和７年度以降、埋蔵文化財包蔵地における発掘調査に伴い支障となる地中埋設物の撤去などが行われており、これに付随する汚染土壌の拡散防止措置が今後も継続して実施される予定です。

本事業においても、土壌汚染対策法などに基づき、汚染土壌の拡散防止措置を講じながら汚染土壌の除去を講じます。

続きまして、同じく 49 ページです。

廃棄物処理計画についてとなります。

本事業の工事により発生する建設廃棄物及び建設発生土については、法令などに基づき積極的にリサイクルに努めるとともに、リサイクルが困難なものについては適切に処理する計画です。

64、65 ページをご覧ください。

環境影響評価の項目などの概要についてです。

環境影響評価の項目として、大気汚染、悪臭、騒音・振動、水質汚濁、土壌汚染、地盤。

65 ページに進みまして、水循環、生物・生態系、日影、電波障害、風環境、景観、史

跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物、温室効果ガスの、全 16 項目を選定しています。

次に、66 ページをご覧ください。

環境影響評価各項目の選定理由についてです。

大気汚染については、工事の施行中における建設機械の稼働、工事用車両の走行及び船舶の運航、工事の完了後における関連車両の走行、駐車場の供用、熱源施設の稼働及び船舶の運航による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、建設機械の稼働、船舶を利用した土砂等の運搬、関連車両の走行、駐車場の供用、熱源施設の稼働及び船舶の運航に伴う大気質としています。

67 ページをご覧ください。

悪臭については、工事の完了後におけるバイオガス化施設の稼働による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、バイオガス化施設の稼働に伴う臭気としています。

続きまして、騒音・振動については、工事の施行中における建設機械の稼働及び工事用車両の走行、工事の完了後における関連車両の走行、駐車場の供用及びヘリコプター・空飛ぶクルマの運行による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動、関連車両の走行に伴う道路交通騒音・振動、駐車場の供用に伴う騒音、ヘリコプター・空飛ぶクルマの運行に伴う騒音・低周波音としています。

続いて、水質汚濁については、工事の施行中における建築物などの建設及び船着き場の建設、工事の完了後における施設の供用による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、掘削工事等に伴う地下水中の有害物質の濃度、船着場の建設に伴う河川の水質、河川水熱利用に伴う河川の水温としています。

68 ページをご覧ください。

土壌汚染については、東京都の土壌汚染状況調査などにより、当該範囲は形質変更時要届出区域に指定されており、工事の施行中における建築物などの建設による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、汚染土壌の掘削・移動等に伴う土壌への影響の内容及び程度、汚染土壌の掘削等に伴う地下水への溶出の可能性の有無としています。

続いて、地盤については、工事の施行中における建築物などの建設、工事の完了後におけ

る建築物などの存在による影響が考えられることから、選定しました。

予測事項としては、掘削工事等に伴う地盤の変形の範囲及び程度、掘削工事等に伴う地下水の水位及び流況の変化による地盤沈下の範囲及び程度、地下構造物等の存在に伴う地下水の水位及び流況の変化による地盤沈下の範囲及び程度としています。

続いて、水循環については、地盤と同様の理由から選定しました。

予測事項としては、掘削工事等に伴う地下水の水位及び流況の変化の程度、地下構造物等の存在に伴う地下水の水位及び流況の変化の程度、土地利用の変化に伴う地表面流出量の変化の程度としています。

続いて、生物・生態系については、工事の施行中における建築物などの建設、船着場の建設、工事の完了後における施設の供用、ヘリコプター、空飛ぶクルマの運行による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、工事の実施に伴う陸上動物（鳥類）及びその生息環境への影響の程度、船着場の建設に伴う水生生物及びその生息環境への影響の程度、河川水熱利用に伴う水生生物及びその生息環境への影響の程度、ヘリコプター・空飛ぶクルマの運行に伴う陸上動物（鳥類）及びその生息環境への影響の程度としています。

69 ページをご覧ください。

日影については、工事の完了後における建築物などの存在による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等における日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度としています。

続いて、電波障害については、日影と同様の理由から選定しました。

予測事項としては、計画建築物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。

続いて、風環境についても、日影と同様の理由から選定しました。

予測事項としては、平均風向、平均風速及び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います。

続いて、景観についても、日影と同様の理由から選定しました。

予測事項としては、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、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度、圧迫感の変化の程度としてい

ます。

続いて、史跡・文化財については、工事の施行中における建築物などの建設による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、周辺地域の文化財の損傷等の程度、埋蔵文化財包蔵地の改変の程度としています。

続いて、自然との触れ合い活動の場については、工事の施行中における建築物などの建設及び工事の完了後における建築物などの存在による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、建築物等の建設に伴う自然との触れ合い活動の場までの移動経路に与える影響の程度、施設の供用に伴う自然との触れ合い活動の場までの移動経路に与える影響の程度としています。

続いて廃棄物については、工事の施行中における建築物などの建設、工事の完了後における施設の供用による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、解体工事に伴う廃棄物の種類ごとの排出量、再資源化量、再利用量及び処理・処分の方法、建設工事に伴う建設発生土及び建設廃棄物の種類ごとの排出量、再資源化量、再利用量及び処理・処分の方法、施設の供用に伴う廃棄物の種類ごとの排出量、再資源化量、再利用量及び処理・処分の方法としています。

続いて、温室効果ガスについては、工事の完了後における施設の供用による影響が考えられることから選定しました。

予測事項としては、施設の供用に伴う温室効果ガスの排出量又はエネルギー使用量の程度及びそれらの削減の程度としています。

70 ページをご覧ください。

選定しなかった項目について、概略をご説明します。

地形・地質に関して、計画地及びその周辺には、学術上あるいは景観上特に配慮すべき地形及び地質の分布は認められず、隣接して自然斜面や長大法面は存在しないことなどから、項目から除いています。

戻りまして、17 ページをご覧ください。

最後に、調査計画書から評価書案への主な修正内容です。

事業計画の進捗に伴い、延床面積、主な用途、工事予定期間などを修正しています。

また、空飛ぶクルマの及びバーティポートの位置、歩行者動線計画図、築地川沿いに新たに設置する船着場の配置などを追記しました。

18 ページをご覧ください。

対象事業の目的及び内容に関する修正内容については、ヘリコプター及び空飛ぶクルマの飛行計画図、ライフサイエンス研究に関する事業内容、築地川船着場の整備に伴う船舶経路を追記したほか、工事工程についても修正しました。

環境に及ぼす影響の内容及び程度並びにその影響に関する修正内容については、日影では、浜離宮恩賜庭園内に調査地点を追加したほか、風環境では、風洞実験による予測において高さ方向の測定点を追加。景観では、浜離宮恩賜庭園内の園路上に調査地点を追加しました。

また、具体化したヘリコプター及び空飛ぶクルマの飛行ルートを包含するよう、影響を及ぼすおそれがある地域を修正しました。

説明は以上となります。

○山下会長代理　ご説明、大変ありがとうございました。

本件事業は、築地地区まちづくり事業。所在地は、中央区築地五丁目及び築地六丁目。現状、更地です。

対象となる事業は、飛行場の設置、陸上ヘリポート及びバーティポート、高層建築物の建設、最高高さ約 210ｍ、自動車駐車場の設置、約 3000 飛んで 47 台となっています。

選定された環境影響評価項目は、大気汚染、悪臭、騒音・振動、水質汚濁、土壌汚染、地盤、水循環、生物・生態系、日影、電波障害、風環境、景観、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物、温室効果ガスの 16 項目となっています。

ただいまの事業者からの説明について委員から御質問等はございますか。本件の具体的な審議は今後、第二部会で行っていただきますが、本日の諮問に当たっては、ただいま事業者より説明のあった事業計画に関する内容などを中心に質疑応答をしていただければと思います。

特に第一部会の委員の皆様にとりましては、答申案決定前、最後の機会となりますので、お気づきの点がありましたら本日御発言いただきたいと思います。

どの点からでも結構でございます。御発言される委員は挙手をお願いいたします。

廣江委員、お願いいたします。

○廣江委員　丁寧なご説明、ありがとうございます。第二部会で騒音・振動・低周波音を担当しています廣江と申します。

今のご説明の中で、ヘリコプター、空飛ぶクルマの飛行ルートや回数などのいろんな条件を具体的に想定していただいて、予測までしていただいたということで、その影響について

きちっと精査されているなと思いました。

私も専門ではないのですが、お聞きしたいのですが、ヘリポートや空飛ぶクルマの管制というのは、この場合どうなるのでしょうか。飛行機の部類に入るはずなので、これを飛ばすということになれば管制されて飛ばすことになると思うのだけれども、その辺りの実際の具体的なことがもし決まっているのでしたら、教えていただきたいのと、それから、今想定されているこの回数や、それから機種の選定の根拠というか、バックボーンを分かる範囲で教えていただければと思います。よろしくお願いします。

○事業者　御質問ありがとうございます。三井不動産です。

まず、管制に関する質問ですが、先生がおっしゃるとおり、今回、ヘリポートと空飛ぶクルマのポートを隣接して造りますということで、今後、国交省の担当課とも話を進めながら、どういった、安全面も含めて管制の在り方がいいのかというのを今後検討していきたいと思っています。

といいますのも、空飛ぶクルマのほうは整備指針が出されているということで、昨今言われている整備基準ですね、もう一歩踏み込んだ法令といいますか、その基準がまだ示されておりません。我々、当然ながら、その整備基準が示された上で、法令が出て、それらを遵守しながら進めていきたいということで。

今回、2030 年の前半にスケジュールを引いて、空飛ぶクルマを想定していますが、それはやはり法整備の前提条件つきとなります。その中で、管制のところについても、先生ご指摘のとおり、国交省とも調整させていただいて進めていきたいと思っております。

もう一つの想定機種、頻度のほうですね。では私のほうから、頻度のほうをご説明させていただきます。

ヘリポートのほうは、今回、非公共用ヘリポートということで、定期的に離発着をするという想定はしておりません。あくまでも不定期の想定です。今回、アセス予測評価上、１日３回ということで設定させていただいております。

実際の利用のイメージとしては、１つは、近接している朝日新聞社のヘリポートがあります。それが今回、移設を想定しておりますので、報道用ですね。何かあったときに使うという想定がまず１つあります。

もう一つは、今回、募集要綱等でも、築地市場跡地については、MICE の機能、どういうふうにここで国際会議等を誘致していくかというのが一つの大きな命題でありました。

我々、取材に当たって、このヘリポートがある MICE・ホテル・レジデンス棟と呼ばれて

いる部分に MICE 施設を低層部に設置します。その際に、例えば国際会議等を誘致した際に、ＶＩＰをはじめ、それらの方々がヘリポートで離発着する際に使用するということを想定しておりまして、当然ながら、その国際会議等の頻度がどれぐらいになるかというのはまだまだ先でございます。そういう中で、１日３回ということを設定して、予測評価をしたということでございます。

空飛ぶクルマのほうは、先般、万博でもテストフライトされておりましたが、あそこでも、たしか約 20 分に１回という設定をされてアセス評価をされていると思います。

それらも踏まえながら、当然、空飛ぶクルマについては、先ほど申したとおり、整備基準に従ってということになりますが、約 20 分に１回としたときに、頻度、騒音、低周波音といったものがどういう影響を与えるかというのを検討したという状況でございます。

○事業者　ヘリコプターと空飛ぶクルマの機種についてでございます。

評価書案の 230 ページのほうに、表 8.3-22 ということで、ヘリコプター、空飛ぶクルマのパワーレベルを書いてございますが、この中で想定機種等々を示させていただきました。

ヘリコプターのほうは、着陸時とか巡航時とかでいろいろパワーレベルがご存じのとおり変わってきますが、事例として、アセスの事例等々で使われているヘリコプターのものを使用させていただいております。

空飛ぶクルマのほうは、これはなかなか事例が少ないのか、ほかの自治体のアセスのものとか、あるいは民間企業の資料等、公開されているものがございましたので、それをもとに設定させていただきました。これも着陸時、離陸時、巡航時と異なりますので、それぞれのパワーレベルを調べて、今回の予測に使用した次第でございます。

○廣江委員　ありがとうございます。

では、ヘリコプターのほうは不定期、ＶＩＰや報道、緊急用ということで、空飛ぶクルマのほうは、どちらかというと定期的に運行に使おうという、そういう想定という理解でよろしいですね。

○事業者　そうです。今、官民協議会でも示されておりますのは、頻繁にということではあるのですが、我々としてそこはまだ決め切れておりませんで、恐らく、当初は安全面も含めて徐々にということになってくるかと思いますので、いきなり定期的に走るというよりか、恐らく不定期で始まるのではないかなと。

ただ、この辺りも今、官民協議会で議論されている部分、あるいは今後出てくる整備基準を踏まえて、最終的に決定したいと考えております。

○廣江委員　はい、ありがとうございます。以上です。

○山下会長代理　ありがとうございます。続きまして、山口委員、お願いいたします。

○山口委員　第一部会のほうで温室効果ガスを担当しております山口と申します。ご説明、どうもありがとうございました。

私からの質問ですが、評価書案 65 ページの環境影響要因と環境影響評価項目の選定のところですが、今、工事の完了後の施設の供用のみ丸が付いているのですが、温室効果ガスの評価項目としての選定というところで、今回は大規模で事業実施期間が長いので工事の施行中も建設機械の稼働に伴う温室効果ガスを大量に排出すると思われます。温室効果ガスの評価項目として、工事施工中についても選定する必要があるのではないかと思いますが、選定しないお考えをお伺いしたいと思います。

○山下会長代理　山口委員、ありがとうございます。事業者の方、よろしければお願いします。

○事業者　日建設計のほうから回答させていただきたいと思います。

今の御質問は、温室効果ガスについて、施設の供用時は選択されているのですが、工事中は選択されていないのはなぜかというような指摘だったと思います。

その理由は、一つは、工事期間中の期間はある意味一時的な状態でして、供用後は 70 年にも少なくとも及ぶというところで、片方は長期間、片方は一時的ということで、期を考えると圧倒的に施設供用後のほうが重要であるのかなというふうに考えている点や、あとは、工事中の温室効果ガスを考えるときに、建設機械や工事用車両みたいなものは想像つくのですが、あとは材料関係の生産は、どういうふうに温室効果ガスを予測しているのかというところはなかなか難しいのではないかなと思います。

そこら辺をトータルで考えて、工事中、建物建設におけるCO_2というのはなかなか予測が難しいのかなと考えている次第です。

そういうこともありまして、今回、工事の施行中の温室効果ガスは選定していないということでございます。

○山口委員　規模感が大きく、工事期間も長期にわたることから工事の施行中についても、建設機械の稼働や工事用車両の走行等に伴う温室効果ガス排出について検討する必要があるのではないかと考えています。また、供用後についても施設の供用だけでなく、船舶とか、ヘリコプター、空飛ぶクルマ等の運航が計画されていることから、これらについても温室効果ガスの評価項目として検討することは必要かもしれません。

東京都の環境局が出されている環境影響評価技術指針においても、大規模な事業で工事期間が長く、工事用車両の走行や建設機械の稼働等に伴い多量の温室効果ガスを排出すると予想される場合には、工事の施行中について予測することが示されています。

そのため、これだけの規模の事業において、工事完了後の施設の供用のみとなっていることについては、検討が必要ではないかと思いますので、意見として述べさせていただきます。

○事業者　御意見、ありがとうございました。御意見として承らせていただきます。確かに、他の自治体で、私も詳しくないのですが、どういう予測方法でやっているかというのは詳しくないのですが、幾つかあると思います。ご意見として承りました。

○山口委員　意見としてお伝えしたのですけれども、工事の施行中について建設機械の稼働等の予測・算定は、他の自治体でも行われていると思いますので、ご検討いただきたいと思います。

○事業者　まず、どういうことがやられているかというのを調べさせていただきたいなと思います。

○山口委員　分かりました。

○山下会長代理　それでは、続いて、袖野委員、お願いいたします。

○袖野委員　ありがとうございます。詳細は第二部会のほうでお伺いしたいと思いますが、事業計画のところで、有機残渣をバイオガス化し、エネルギーとして供給するということで、大変良い試みだと思います。この有機残渣、飲食店からと記載されているので、事業系のみを想定されているのかと思いますが、計画地には住宅もあり、家庭から発生する有機残渣は中央区の処理に任せるということですか。

敷地内で発生する有機残渣については、家庭形も含めて本施設でバイオガス化を検討できないでしょうか

２点目は、バイオガス化施設で発生する消化液を下水道に全て流すというような記載があるのですが、消化液の中に窒素など、肥料になる成分が多く含まれており、これらの有効活用というのは検討されているのでしょうかという２点、お願いいたします。

○事業者　バイオガス化施設についてのご指摘ということで、１つ目の質問は、どの範囲で廃棄物を集めてきて、このバイオガス化施設に持ち込んでガス化するのか、というような質問だったと思います。

基本的には、計画地内の中で出た残渣等々を対象に、現時点では考えております。

計画地外となりますと、いろいろ廃掃法等の関係で収集のハードルが上がるということも

ございますので、現在考えられているものとしては、計画地内の食べ残し等々の利用ということを考えております。

○事業者　補足をさせていただきますと、先生のご指摘で、飲食店だけではなくて、住宅はどうかということもご示唆いただいたのかなと思います。

今回の計画では、住宅は環状２号線をまたがって浜離宮側に配置しているということで、一つは、先ほどご説明があったように、それをどういうふうにこの施設に持ち込むかという経路の話。

もう一つは、バイオガス発電といいますのも、なかなか食物残渣を全て処理できるものでは現状ございません。当然、今後の技術革新はあるかもしれないのですが、例えば、たしか現状、魚の骨とか卵の殻とかを分別した上で処理しないといけないということで、我々もそれを拝見しに行きましたけれども非常に多くの工程がかかっておりまして、それを、例えば住宅の方に全てやっていただくというのもまた難しい部分があろうかと思いますし、その運用面も含めて考えたときに、現状、大阪のほうでも取り上げられているのは、基本的には飲食店が多いです。それらと建物管理のほうでどう調整してやっていくかということを想定しておりますので、現時点では、場所的にも飲食店の部分ということを想定しています。

○事業者　消化液のほうは、ご指摘のとおり、薄めて、希釈をしていって、他の排水と混合しながら、下水排水基準以下を確認して、公共下水道のほうに放流という流れになります。

ご指摘の中に、ほかの利用ですね、肥料なんかに利用できないかというお話もあったと思うのですが、そういった新しい、別のものにしてということになりますと、いろいろまた別のハードルも出てくると思います。現時点ではまだその辺りについては今後の検討ということで、未定ということでございます。

○袖野委員　ありがとうございました。ということは、今後検討もされるということなのでしょうか。

○事業者　その辺りも未定のところですので、いただいた意見を踏まえまして考えさせてください、というような状況でございます。

○袖野委員　はい、承知しました。ありがとうございます。

○山下会長代理　ありがとうございます。ほかに御質問のある委員はいらっしゃいますか。

玄委員、お願いいたします。

○玄委員　ありがとうございます。私は第一部会で、日影、風環境、そして景観を担当しております。

まず、日影のほうから質問できればと思っております。

449 ページのところを見ると、この敷地の高層建物の総合影響を考えていったときの日影図かなと考えています。

今、こちらのほうから見ると、土地利用としては、多分、この周辺は商業地域ですね。ですのでちょっと緩和されているかなと思っているのですが、今ここで、北側のほうで日影が長くかかっているところは、現状、住宅なども含まれている状態ということもありますので、今後、説明会が行われる際に、今こちらの書いているところから見ると、例えば土地利用は、第一種住居地域とかに該当する場合で、住戸を考える場合だったら、もしかしたら日影の影響を実質、住んでいる方は受けるかなと思われますので、説明会をするときに丁寧にお話しする必要があるんじゃないかなと思っています。

もう一つは、今ここで風環境評価を行う際に、さらに防風植栽などを行って対策して、風環境を緩和しようとしているところがここから確認できました。そうすると、ちょうど今、防風植栽を植えている場所を見てみると、ページで言いますと 493 ページのところを見ると、日影が長時間かかっているような場所に防風植栽が行われているように見えます。

これを考えると、防風植栽としては生育環境に配慮しないといけない。そして、その植栽の種類なども関係するかなと思っております。

ですので、ここで計画を立てる際には、植栽で防護するとともに、その植栽がちゃんと成長して、防風の効果を果たすことができるかどうかも考える必要があるのではないかなと思っております。

これが日影に関するところでありまして、風環境については、対策後の結果が500ページに書いてあります。

今、この周辺には、この資料に書いてあるところを見ると、保育施設や医療施設、そして、学校や教育施設などが非常に多く分布しています。ですので、子供や高齢者、患者などへの風環境に対する配慮が必要ではないかと思っております。

そういうところから見ると、この周りでは、今、領域Ｂなどにもなっているところがありまして、基本評価としては、領域Ｃとか領域Ｂなどになっているところは、評価上、ここではそれがなくなるように対策しているので、それで領域Ｂ以下に抑えている状況ではあるのですけれども、評価の結果としては、ぎりぎりＢの上限値を満たしているような状況になると、今後、もしかしたら風が全体的に強くなった場合を考えると、それは評価で見ると、その上の領域Ｃなどに十分なり得る可能性もあります。今回は、風環境でも、これは今現在の

対策なのですが、例えば、建てた後に事後調査をしっかりと行いまして、場合によって測定点も追加しながら、さらなる対策が必要になる場合もありますので、そちらも今のところで計画に入れていただいて、進めていただければと思っております。

あとは、今回は、先ほど空飛ぶクルマの話があったと思うのですが、それを利用する場合だと周辺の風環境は変わるだろうと思われます。そうすると、具体的に、今の敷地の中でどれぐらいのスペースを確保して、そこで、空飛ぶクルマとして考えている場所がどれぐらいの面積であって、場所は具体的にどこかというのも、計画に入れたほうがいいのではないかと思っております。

場所が具体的にどこか、もし分かれば。発想はいいのですが、それがもっと具体的に分かるようにすることが必要ではないかと思われます。

あとは、緑化のほうに関して質問できればと思うのですが、先ほど説明していただいているところで、１階目の緑化とか２階目の緑化とか、屋上での緑化とかもいろいろあるのですが、緑化を示しているところで、地上と屋上というふうな表現をしていたと思います。屋上でも、建物の屋上か、もしくは２階の、例えば何かの連絡通路での緑化か、それをもっと区別していただいたほうがいいのではないかなと思います。

あとは、イメージ図から見ると、低層部の壁面緑化も示していただいていますので、そちらのほうもどこかに、緑化のところでも分かるようにして表記していただけるといいのではないかと思っております。

そして、説明を聞いていて気になったところですが、ページ数で言うと 42 ページの熱源計画のところで、熱源は電気と都市ガスを併用する、これがメインかと思うのですね。

その中で、排熱を有効利用、あと太陽光発電など、こういった未利用エネルギー、もしくは再生可能エネルギーも使用するということを計画の段階に入れているのですが、それが、配分がどれぐらいになるとか、それも計画の中にはもっと具体的に入れたほうがいいのではないかと思っております。

そして、18 ページの、最後に説明していただいているところで、私の担当と関わる部分が日影、風環境、景観のところで修正事項がありまして、どういうところがどういうふうに修正されているかもここで書いてあります。

ここで１点、気になったところは、今回、風環境について、都市での通風の条件を検討するために、高さ方向でも測定を行っているという話だったのですね。

それが、書いているところは分かったのですが、ただ、高さ方向で測定するときにどうい

う場所で、それを風上側でやっているか、風下側でやっているか。それを、一番高い建物からさらに上、計画地北側のマンションの屋上に設置したというふうになるのですが、そこに（地上約 50m）と書いてあったので、建物の上、さらなる上じゃないですよね。地上から50mのところで風がどういうふうに変わっているか、今ここでは追加で示されているのですが。

そうすると、その１点だけですので、場合によって、大きくなる場合もあるし、小さくなる場合もあるので、今選んでいる測定点の妥当性が、なぜそこで都市の通風環境を評価しようとしているかという説明が必要かなと思っております。

ここは、今、風環境を行うところで、この資料を見ると、羽田観測所のデータを使っているのですね。今、この計画地の場所を見ると、東京湾から隅田川につながる入口の、もっと上の、先なので、河川の流れが風環境のメインの流れに影響を受けているのではないかなと思われます。それで、羽田空港のデータを使うと、それで評価するのが妥当かどうか。

多分、今、地上は分からないわけではないのですが、長期間観測データとして使われているところは羽田空港なので、それはデータがあるので、それを使用しているところは理解できるのですが、多分、今回の立地条件から見ると、やはり東京湾で、隅田川につながっているところですので、流入してくる風の状態が、方向とか、あとは風速とか、今使っているデータと少し違うのではないかなというふうなところもありますので、そちらについても何か情報をいただければと思います。

たくさんのことをいろいろと一気に話をしていますので、できる限り回答していただけると助かります。よろしくお願いします。

○事業者　御質問ありがとうございました。

一番始めは日影の話だったと思います。

計画地北側には市街地が広がっているということで、等時間日影を出しているわけですが、その辺りについて説明会等で丁寧に説明してほしい、というようなご指摘がございました。

今回の審議会に先立って、環境アセスメントの評価書案の説明会ということで、８月 23、24 日、つい先日ですが、アセスの説明会を開催させていただきました。その中でも等時間日影のほうは説明させていただいております。

とともに、説明会の資料として「あらまし」というのを配るのですが、その中にも等時間日影を入れて配布しております。

○玄委員　そちらについて、その会には住民の方も参加されているのですか。

○事業者　はい。住民の方、一般の方、参加の説明会になっております。
○玄委員　そうすると、例えばその北側のほうにはいろいろ、福祉施設とか、あとは病院、そして保育所もいっぱい分布しているので、そちらの方からも参加されているのですか。そこまでは分からないのですよね。
○事業者　具体的にはどの施設から参加しているかは分からないのですが、周知するときに、今回、事業段階関係地域というのがありまして、少なくともそのエリアには新聞折込みチラシをまかせていただいております。
　とともに、地元の区のほうでは、区報の中に、説明会の開催日、あとホームページ等々、環境局様のほうでも出しております。説明会が開催されるという案内は出させていただいております。
○玄委員　ありがとうございます。
　保育所の状況については把握しておりませんが、例えば、園庭を持っている保育所か、今は園庭を持っていない保育所もあるわけなのですね。特に園庭を持っている保育所は、北側のほうにあると日影の影響を受けてしまうかなというふうな懸念もありますので、もしそういう施設があるようであれば、もしかしたら、事業者側から個別に直に、あとから、例えば日影時間が短くなってしまい、苦情を出してしまうところもあるかという可能性も考えに入れていただけたらと思っております。
○事業者　続きまして、２つ目は日影の質問ですが、防風植栽の話がございました。
　確かに、等時間日影の範囲の中に防風植栽は入っています。計画地の近くなので。当然これは、ある程度の川の近くということで、風もあるということがあって。あるいは日陰の関係も考慮した上で樹種の選定は行っていくと思いますし、それだけではなくて、植栽基盤ですね。最近言われていますが、この植栽基盤をしっかり作っていくとともに、きちんと管理していくことも必要です。
　この辺りをちゃんとすることによって、できるだけ防風植栽が維持されるような形にしていこうとは考えております。
○玄委員　防風植栽の種類によっては、例えば、日陰でも強い植栽がありますので、そういう環境でも正常に成長できるような種類のものを選択していただければと思います。
○事業者　御意見を踏まえまして、樹種の選定に生かしていこうと思っております。
　３番目、風の質問も、もう一個あったと思うのですが、Ｃは減っているが、ぎりぎりＢみたいなところがありますよと。事後調査をしっかりやってください、というようなことだっ

たと思います。

今後、手続が進みまして、評価書案の「案」が取れて、評価書提出段階で事後調査計画書を当然、ご存じのように出していきます。そのときに、風の測定点、風の現地調査の地点というのを示していくわけですが、具体的にはまだ、どの地点でというのは決めていません。いろいろ、このあと審議等が進みますので、御意見を踏まえながら地点は選定していこうと思っています。

通常ですと防風植栽等々で風を抑えたところの選定が多いのですが、このあといろいろ意見が出ると思いますので、そういったことも踏まえて、事後調査計画書の中で風の現地調査地点を示していこうと思っています。

次に、空飛ぶクルマの場所の具体という話だと思いますが、空飛ぶクルマの発着所の場所といたしましては、評価書案の中の、本編25ページの「施設配置計画図（屋根伏図)」という中に示しています。隅田川沿いの舟運・シアターホール複合棟というものがございまして、これの屋上に、高さ 40ｍぐらいですが、空飛ぶクルマのバーディポートというのを設置する考えでございます。

ヘリコプターのほうは、これも隅田川沿いになるのですが、MICE・ホテル・レジデンス棟というのがございまして、これは高さ210ｍぐらいになりますが、この屋上の部分にヘリポートを設置する予定でございます。

具体的な、ヘリポート関係、バーディポート関係の仕様につきましてはまだこれからというところでございますが、今、場所としてはこの２か所を考えております。

それと、緑化についての質問がございました。

緑化につきましては、評価書案の本編 41 ページの中で、濃い緑が地上部緑化、黄緑が屋上緑化、横線の緑が芝生というふうに表現させていただきました。

確かに、黄緑の屋上緑化というふうに表現していますが、これはデッキ上の緑化、人工地盤上の緑化も含まれますので、確かにご指摘を受けて、ちょっと分かりづらいな、誤解を受けるのではないかなというのもありますので、今後、この表現方法については検討させてください。

それと、パースについての壁面緑化の話もありました。具体的にその辺、立体的に緑化する部分についての運用等々は、今後どうやって表現するかというのもありますので、ここも表現方法等を検討させていただきたいと思います。

あと、未利用エネルギーの話がございました。計画の中にどれぐらい入れているのかとい

うような話だったと思います。

未利用エネルギーといたしましては、太陽光発電と河川水熱利用というのがございます。この２つを未利用エネルギーとして実施する予定なのですが、ただ、具体的にどれぐらいの発電量等々というのはまだ分からない状態でして、今後の具体的な機器等、どういう設備を使っていくのかは、申し訳ありませんが、今後の検討ということになってきます。

次に、これも風ですかね。通風阻害の話だったと思います。

○玄委員　そうです。都市のですね。

○事業者　都市の通風阻害というところで、ご指摘のとおり、今回、計画地の北側で上空１地点を設定して風洞実験をやっています。今回、南側が海側、川側ですので、そちらからの海風を考える上で、南から来た風が計画地の大規模集客施設の上を通って、北の町のほうに流れていくというところで、その延長線上辺りの、計画地外の、50ｍ程度の建物の上を想定して、風洞実験を行いました。

この建物につきましては公共のものでないというところもありまして、具体的にこの場所というのはなかなか言いづらいのですが、そこで従前と従後の風速比をまず取って、その風速比を比較してという形で、従前と従後の風の変化がどれぐらいあるのかというのを実験したところ、1.1で、大体同じではないかという結論にしております。

○玄委員　ただ、その場所が、どの建物というのではなく、例えば、風が流れてくるところで、よく通りそうな場所であると、当然、建設前も建設後もそれほど変わりはないということもあるのですが、その場所が、本来は、都市として風通しがよくなった場所だったのですが、例えば、建物が建っていることによって阻害になって、低くなる場合もあるのですね。

ですので、選んでいる場所の１地点で代表できるかというところが、ちょっと気になっているということです。

○事業者　それは、ある程度の、計画地からの離隔は取っています。あと、その建物の周辺にたくさん高層建築物、これを超えるような高さの高層建築物がないような場所ですね、そういうのも加味しながら地点を設定しております。

○事業者　ちょっと補足をさせていただきますと、そもそも風の道の検証をしたというのも、都心のいろんな場所で風は通っていると思います。そもそも現況で、一定程度、風の道が形成されているか。南が卓越すると言いますが、それを、風配図を使って場所を検討しています。

そこで一定の風が流れるという前提のもと、今回の計画をしたときに阻害しないかという

ことになりますので、例えば、風が流れていないところを検証しても、そもそも風の道はないので、多分、都心部の案件において、例えば品川ではそういった議論が出されて、地上50ｍで、ガイドラインも示されて、検証されたという経緯があります。

築地も、今回、一定程度の風の道があるということを踏まえて、ポイントも、南から当然吹いてくるわけなので、それがちゃんと都心部のほうに行っていっているかという検証をしていますので。それが１地点であったことはあれですが、そこの流れの場所も実際には検討して、どれぐらいのものが形成されているかを検討したという形でございます。

○玄委員　今回の敷地の南西側ですか、ここのイメージ図を見ると、かなり緑地がたくさんあるものが新たに計画されているのです。そこまでだと、風が都市の内部まで入りやすいような状態になっているのですが、今回は、東京湾から隅田川に風が流れるような状況に200ｍとかの高い建物が計画されているので、本来は都心部まで入ることができたものがここで難しくなっているのではないかということで、場所の選定が重要になるのではないかなということでした。

ただ、今検討しているところで見ると、風が入ってくる、風の道のところで選んでいるということですよね。周りに高い建物が密集していますので、影響がないわけではないかなと思うのですが。

○事業者　そうです。ガイドライン等でも、ほかの案件では、50％以上というものが示されたりしますが、今回で言うと、現況比 80％以上を確保するという回答になっていますので、風の道の形成を阻害はしないのかなというふうに考えております。

○事業者　あと最後に、基準風の話があったと思います。羽田の話ですね。基準風は確かに、どこを選定するのかは一つ検討事項としてありまして、当初、大手町とか、あるいは北の丸、今、気象庁のほうで測っていますね。それを考えていたのですが、ここと比べると内陸過ぎるのかなと。北の丸とか大手町とは風環境が違うと思うのです。

そうすると、恐らく、そこら辺の基準を使ったときには弱く出てしまう可能性もあるということで、今回は海沿いの、そういう意味で、ご指摘されていたとおり、誰でも入手できて、かつ、公開されていて、かつ、長期間のデータが必要になりますからということで、今回は羽田のデータを使わせていただいた次第でございます。

○玄委員　今の提案は、もしかしたら作業がさらに増えるようなこともあるかなと思うのですが、現状、羽田空港でも測ってあるし、あと今の敷地の中で、構造で、余り長い時間ではなくて、短くても測ってみて、同じ上空で羽田空港と比べて、同じような流れであれば、例

えば、卓越方向も決めていて、それでやってみて、同じことが、短時間でもいいですので、検証できるならば、かなり妥当性が保証されるのではないかと思います。

風向とかは気になります。あと、羽田空港だと、もちろん風速も高いので。ただ、実質、今の計画地の流入部として使って、高くなっている場合だと、全体的な地上レベルの風速も高くなるので、状況が変わる場合もあると思うのです。

評価はもうやってあるのですけれども、その評価の妥当性が、どれぐらい信じていいか、信頼性にも関わっているところですので、今の敷地、計画地の上空、高いところで、少しでも可能であればどうかと思っているのですが。

○事業者　現地で測るかどうかは、検討させてください。

ただ、ご指摘のとおり、羽田の基準風にするという妥当性、ここについてはもう少し説明を加えていこうと思っております。

○山下会長代理　ありがとうございました。

羽染委員、お願いいたします。

○羽染委員　時間も押していますので、私のほうから１点だけ簡単に質問したいと思うのですが、第二部会で廃棄物を担当しております羽染と言います。

43 ページにサイエンス研究棟の概要が書いてあって、619 ページにそれらの廃棄物の特別管理産業廃棄物についての記載があり、事後調査で調査をしますということになっているのですが。

44 ページの工事工程を見ると、第１期工事の中では、工事完了して、その中では恐らくそこの研究棟の中身は決まらないと思うのですが、第２期工事でその後６年間ありますが、合わせて 12 年間の中で研究棟の中身が決まって出てくる廃棄物は、ある程度事後調査できるという想定でよろしいのでしょうか。教えてください。

○事業者　回答いたします。

ライフサイエンス研究に関する施設ですね。これにつきましては、ライフサイエンス・商業複合棟の中に設置される予定でございます。この建物は、１期工事の中で工事が行われて、竣工していくという工事でございます。

どのタイミングで事後調査をやっていくかというところですが、これは今後の検討になっていくとは思いますが、施設を供用して、しばらく、通常の稼働が行われる状態まで一旦待って調査していくのかなというふうに思っています。

いろんな施設もそうですが、中に何も入ってない状態、まだ運用されてない状態で、建物

ができて調査してもしようがないので、通常の運用のレベルまで達した時点で調査を行って、その調査結果を事後調査報告書として出すということですので、恐らくこの１期工事が終わってから、早くても１年後。実際はもうちょっと遅いと思います。１年から２年とか、それぐらいのタイミングで事後調査報告をしていくのかなと思っております。

○羽染委員　そうなのですか。建物ができたら、ある程度、中に入る内容が決まって、事後調査ができるという判断でよろしいのですね。

私は、入る施設の中身がなかなか決まらないのではないかなと想定していたのですが、そんなことないですよという見込みでいいのですね。

○事業者　はい。竣工後、順次、中にはテナントが入っていきますので、そのテナントの入っている状況を見て、ある程度埋まってきましたら、いわゆる通常の運用ができているような状態になりましたら、調査をまずします。その調査をした後に、事後調査報告書で報告するわけですが。

恐らく、言われている２期工事の最中の報告になるのかなと今は考えておりますが、その辺りは、事後調査計画書のほうで検討させていただきたいと思います。

○羽染委員　そうですね。できるだけ２期工事の中で終わらないと、ずうっと続くということになると思いますので、その辺、よろしくお願いしたいと思います。

○事業者　承知いたしました。

○山下会長代理　ありがとうございます。

ほかに、委員から御質問はございますでしょうか。

副会長はよろしいですか。

それでは、御質問ありがとうございました。ほかに御発言がないようですので、これで終わります。

業者の皆様には長時間ありがとうございました。どうかご退室ください。

（事業者退室）

○西原アセスメント担当課長　本件に関してのスケジュールでございますが、評価書案の縦覧期間は８月４日から９月２日まで、都民等からの意見募集期間は９月 17 日までとなっております。

また、事業者による説明会は、８月 23 日及び 24 日に実施されております。

評価書案につきましては、意見募集期間終了後、事業者から見解書が提出されたあとに部会での審議となりますので、よろしくお願いいたします。

○山下会長代理　それでは、次第２の、受理報告について事務局から報告をお願いします。
○西原アセスメント担当課長　受理関係についてご報告いたします。
４ページの資料２をご覧ください。
８月の受理報告は、環境影響評価調査計画書が１件。
都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業及び都市高速鉄道新空港線建設事業、こちらになります。
続いて、事後調査報告書が２件、変更届が２件、着工届事後調査計画書が１件を受理しております。
区分ですとか、対象事業名称及び受理年月日につきましては、資料をご確認ください。
○山下会長代理　ありがとうございます。
それでは、これから「都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業及び都市高速鉄道新空港線建設事業」環境影響評価調査計画書の概要につきまして、事業者の方から説明を受けることといたします。
事業者の方にご出席いただきます。事業者の方は入室をしてください。
（事業者入室）
○西原アセスメント担当課長　事業者の皆様、ご準備のほうはよろしいでしょうか。
御発言の際はマイクを使用して御発言ください。ご協力のほどよろしくお願いいたします。
○山下会長代理　事業者の方にはご出席ありがとうございます。
それでは、本件案件の概要について事業者の方から説明を受けることといたします。準備ができましたらご説明をお願いいたします。
なお、説明される事業者の方は、冒頭で自己紹介をしていただき、併せて他の出席者についてもご紹介ください。その上でご説明をお願いいたします。どうぞ。
○事業者　本日はお時間をちょうだいしまして、ありがとうございます。
出席者は、東京都都市整備局都市基盤部と羽田エアポートライン株式会社、それから東急電鉄株式会社が出席させていただいております。よろしくお願い申し上げます。
都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業及び都市高速鉄道新空港線建設事業の環境影響評価調査計画書についてご説明をさせていただきます。
私は、東京都都市整備局の交通企画課長と申します。よろしくお願いいたします。
資料は、お手元、灰色の冊子をご覧いただきたいと思います。
初めに１ページをご覧ください。

事業の名称などになります。

事業者は、羽田エアポートライン株式会社と東急電鉄株式会社。

環境影響評価の実施者は、都市計画を定めるものとして東京都となります。

対象事業の名称は、都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業及び都市高速鉄道新空港線建設事業。

種類は、鉄道の建設及び改良でございます。

続いて、２ページ及び３ページをご覧ください。

対象事業の内容になります。

本事業は、東急蒲田駅から京急蒲田駅までの約 0.8km に新たに鉄道を建設し、これに伴い東急多摩川線矢口渡駅の先から東急蒲田駅までの延長 0.9km について地下化をするものです。

事業延長は約 1.7km で、構造形式は、地表式及び地下式になります。

この事業を推進することにより、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線及び西武池袋線との相互直通運転を通じて、国際競争力の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部、埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上、緊急時の迂回ルートの確保等を図ることを目的としてございます。

続いて、６ページをご覧ください。

計画の内容になります。

初めに、改良区間では、開削工法により東急多摩川線を地下化いたします。

次に、建設区間では、開削工法にて蒲田新駅の一部、及びシールドトンネルの発進立坑を整備いたします。

蒲田新駅から蒲田駅の間を、シールド工法によりシールドトンネルを構築いたします。シールドトンネルの掘削方向につきましては、蒲田新駅から蒲田駅端部の立坑に接続させる計画でございます。

新設される蒲田新駅の名称は仮称でございまして、事業者である羽田エアポートライン及び東急電鉄が別途決定することとなります。

続いて、７ページをご覧ください。

連絡線及び留置線の概要図となります。

東急多摩川線は東急池上線と同じ車両を使っておりまして、車両基地も共用しているため、両路線をつなぐ連絡線を蒲田駅付近の地上に整備いたします。

連絡線は回送列車の使用を想定しています。

また、本事業の実施により車両を増やす必要がございますので、蒲田駅付近の地上部に留置施設を整備いたします。

なお、連絡線の整備箇所において一部用地買収が必要となるエリアも発生いたしますが、大部分が今の東急線の用地内に位置してございます。

また、東急池上線は引き続き現在の位置に残ることとなるため、留置線整備箇所を含め、東急蒲田駅の外観は大きく変わらないと想定してございます。

続いて、施設の計画になります。まず８ページをご覧ください。

初めに、駅施設についてです。

蒲田駅は箱型トンネルを採用しております。

幅員は約 12～20ｍ。駅上からトンネル上端までの深さは２～４ｍになります。

蒲田新駅は、円形トンネルと箱型トンネルを採用いたします。

幅員は、円形トンネル、箱型トンネルとも、約 11ｍ。地上からトンネル上端までの深さは、円形トンネルが約 15～16ｍ。箱形トンネルが約 7ｍとなります。

続いて、９ページ及び 10 ページをご覧ください。

駅間の施設については、掘割、箱型トンネル、円形トンネルを計画しております。事業区間の起点となる地平区間において、９ページ中央の図のとおり、連絡線が東急多摩川線から南側に分岐していきます。

東急多摩川線を徐々に地下化する区間は掘割になりますので、幅員は約 10ｍとなります。９ページ中央の下の図のとおり、連絡線は地上に整備し、掘割の外側に位置します。

その後、多摩川線が完全に地下化された区間は箱型トンネルとなり、幅員が約 11～13m、地上からトンネル上端までの深さは、約０～８ｍとなります。

蒲田駅と蒲田新駅間はシールドトンネルとなり、幅員は約 11ｍ。地上からトンネル上端までの深さは約 14～16ｍとなります。

続いて、11 ページ、12 ページをご覧ください。

線路施設は、コンクリート道床に防振枕木を使用する計画です。

排水施設は、駅及び駅間に溜めますを設け、駅のポンプ室から公共下水道に排水する計画です。

トンネルの換気は、吸気、排気ともに機械換気方式で行う計画で、駅構内では地上換気口から外気を取り入れ、駅構内各部に給気いたします。

駅間では駅端部の換気口より外気を取り入れ、トンネル内に送風し、次駅端部の換気口より排気する縦流方式により行います。

変電施設は駅施設と一体で地下に設置する計画です。

続いて、13 ページから 15 ページをご覧ください。

施工計画になります。

工事年数は、全体で約 10 年程度としております。

トンネル工事は、開削工法及びシールド工法を用いて施工いたします。

開削工法は、地表面から必要な深さまで掘り下げ、構造物を構築したあと埋め戻し、復旧する工法で、シールド工法は、発進立坑よりトンネルの掘削を行うシールドマシンを設置し、周辺の地盤を支持しながら掘削する工法です。

東急多摩川線の直下となる箇所は、鉄道の立体化において一般的な工法である仮線工法を用いず、13 ページの施工段階図のとおり、直下・地下切替え工法と呼ばれる工法を採用する計画としています。これにより用地買収範囲を最小限とし、周辺環境への影響を抑える計画としてございます。

掘削による発生土は、シールドマシンの発進する立坑となる蒲田新駅付近から搬出する予定です。

施工に用いる主な建設機械は、開削トンネルではバックホウやクレーン、杭打機等を計画しています。

また、シールドトンネルでは、「シールド機」と呼ばれるトンネル掘削機等を計画しています。

工事用車両は、発生する土砂を運搬するダンプトラック、建設機械及び資材を運搬するトレーラー又はトラック、コンクリートを運搬するコンクリートミキサー車等を計画しています。

工事用車両の主な走行ルートは、都道 311 号、環状８号線と国道 15 号の幹線道路、及び蒲田駅周辺の工事において区道 8-256 号線も使用する想定としております。

工事車両台数は、シールドトンネル工事の時期に最大となり、幹線道路においては１日当たり 240 台、現況交通量に対する増加割合は最大で約１％と想定してございます。

区道 8-256 号線においては、１日当たり 90 台。現況交通量に対する増加割合は最大で約 4.4％と想定しております。

続いて、96 ページをご覧ください。

この事業における環境影響評価の項目になります。

選定した項目は、97 ページの表 7.1-1、環境影響要因と環境影響評価の項目との関連表に示しますとおり、騒音・振動、地盤、水循環、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物の６項目になります。

表の中央に環境影響評価の予測事項が記載されております。それぞれについて、環境影響評価要因に記載した事項ごとに予測評価を行う必要があると認められる環境影響評価の項目に丸印をつけております。

続いて、98 ページ及び 99 ページをご覧ください。

選定した項目及びその理由になります。

まず、騒音・振動です。

工事の施行中の建設機械の稼働に伴う建設作業騒音・振動、工事の完了後の鉄道騒音・振動を選定しております。

工事用車両の走行に伴う騒音・振動につきましては、現況交通量に対する工事用車両の割合が小さいため、環境影響評価の項目として選定しておりません。

換気施設における騒音・振動につきましても、消音機を設置するなどの対策を講じることから、環境影響評価の項目として選定しておりません。

低周波音につきましては、工事の施行中に、一般に市街地の工事で使用される建設機械類及び低騒音型の建設機械類を使用し、換気施設の送風機も低周波音を発生させない送風機を選定することから、環境影響評価の項目として選定しておりません。

地盤につきましては、工事の施行中は、開削工事及びシールド工事に伴う地盤の変形、地下水の水位及び流況の変化による地盤沈下が生じる可能性があり、工事の完了後は、地下構造物の存在に伴う地下水の水位及び流況の変化による地盤沈下が生じる可能性があるため、環境影響評価の項目として選定してございます。

水循環につきましても、地盤と同様の理由で環境影響評価の項目に選定いたしました。

史跡・文化財につきましては、事業区間周辺に埋蔵文化財包蔵地等が存在しますことから、環境影響評価の項目として選定しております。

自然との触れ合い活動の場につきましては、工事施行中に隣接する西蒲田公園を施工ヤードとして一部使用する計画のため、機能に影響を及ぼす可能性があり、工事の完了後は現状と同程度に復旧するものの、工事の施行中に一時的に改変することに伴い機能に影響を及ぼすことが考えられるため、環境影響評価の項目として選定いたしました。

廃棄物につきましては、工事の施行中、建設廃棄物及び建設発生土が生じますことから、環境影響評価の項目として選定しております。

続いて、100 ページから 102 ページをご覧ください。

選定しなかった項目及びその理由についてでございます。

大気汚染につきましては、現況交通量に対する工事用車両の割合が少ないことや、建設機械の同時稼働数が少ないことから、周辺の環境に及ぼす影響は少ないと考えます。

悪臭につきましては、悪臭の発生が問題となる環境影響要因はございません。

水質汚濁につきましては、工事の施行中に発生する排水は、事業区間の区域内で処理したあと、事業区間周辺の公共下水道に放流するため、水質汚濁に影響を及ぼす要因はございません。

必要に応じて地盤に薬液を注入する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する通達及び暫定指針」及び「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」等に基づき、設計・施工・監理いたしますことから、地下水の水質への影響は小さいと考えております。

工事完了後におきまして駅等の施設から発生する雑排水等は、計画路線周辺の公共下水道に排水することから、水質汚濁に係る影響はございません。

土壌汚染につきましては、土壌汚染の原因となるおそれのある有害物の使用はありません。

また、土地利用の履歴等を確認した結果、事業計画範囲内には土壌汚染の可能性のある土地利用は認められませんでした。

さらに、形質変更時届出区域が１か所存在するものの、円形トンネルで地下部のみ掘削する計画であることから、土壌汚染の可能性は低いと考えてございます。

なお、工事の施行に先立ち、土壌汚染対策法及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく土地利用の履歴等の調査を実施し、法令の手順に従い、適切に対応いたします。

地形・地質につきましては、事業計画地及びその周辺に特異な地形・地質は存在しないことや、本事業に係る掘削工事や構造物の設置により、土地の安定性に影響を及ぼすような法面は発生いたしません。

生物・生態系につきましては、事業計画地及びその周辺は既に市街化されておりまして、動植物の生息・生育環境は少なく、生物・生態系に影響を及ぼす可能性は小さいと考えられます。

日影、電波障害、風環境、景観につきましては、工事の完了後、換気施設、駅部の出入り

口を設置しますが、周辺の建物を上回ることはないことなどから、環境に及ぼす影響は小さいと考えられます。

温室効果ガスにつきましては、機械等の稼働により温室効果ガスの発生がありますが、限られた事業用地内の稼働で、同時稼働台数が少ないことから、本事業による影響は小さいと考えられます。

工事用車両の走行に伴う温室効果ガスにつきましては、現況交通量に対する工事用車両の割合が小さく、温室効果ガスの発生量に著しい影響を及ぼすことはないと考えてございます。

工事の完了後におきましては、鉄道はエネルギー効率が高く、運輸部門において輸送量当たりのCO_2排出量が最も少ない輸送機関でございますことから、環境影響評価の項目として選定しておりません。

以上のことが、選定しなかった項目及びその理由になります。

説明は以上となります。よろしくお願い申し上げます。

○山下会長代理　ご説明ありがとうございました。

本件事業の種類は、鉄道の建設及び改良。東急の蒲田駅から京急蒲田駅までの延長、約0.8kmに新たに鉄道を建設し、これに伴い、東急多摩川線矢口渡駅地先から東急蒲田駅までの延長約0.9㎞を地下化する、全長約1.7kmの事業とされています。

選定された環境影響評価項目は、騒音・振動、地盤、水循環、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場、廃棄物の６項目です。

本件の環境影響評価調査計画書の部会審議については第一部会で行います。調査計画書についての部会審議は、項目選定及び項目別審議に引き続き、総括審議となります。

次の部会には事業者は出席されないので、調査項目など事業者に対して確認しておかなければならない点がありましたら、本日、質疑応答していただければと思います。

特に第二部会の委員の皆様にとりましては答申案決定前最後の機会となりますので、お気づきの点がありましたら、本日御発言いただきたいと思います。

それでは、御質問のある方は挙手をお願いいたします。

最初に担当項目とお名前をおっしゃってください。いかがでしょうか。

愛知委員、お願いいたします。

○愛知委員　第二部会で、地盤、水循環を担当しています愛知と申します。

一点教えていただきたいのですが、シールド工事をされるようですが、シールドは、泥土圧式ですか。泥水圧式でしょうか。それを教えていただければと思います。

○事業者　御質問ありがとうございます。

羽田エアポートラインより回答させていただきます。

シールドの工法につきましては、泥土圧工法で検討しています。泥土圧工法で施工するということでございます。

○愛知委員　ありがとうございました。

○山下会長代理　ほかに御発言はございますか。

森川委員、お願いいたします。

○森川委員　第二部会で大気汚染を担当しています森川です。

全体のお話をお聞きしたいかなと思って。

これは蒲田新駅までを今回計画で予定されているということですが、将来的には次もあるということですか。羽田空港までつながるというのがあるということですか。

○事業者　はい。御質問ありがとうございます。

今回の新空港線の事業につきましては、東急蒲田駅から蒲田新駅間をつなぐ 800mのミッシングリンクを解消するという事業になります。ここにつながることによりまして、京急蒲田駅の乗り換えができるということになります。

また、計画といたしましては、この先、新空港線の羽田空港へのアクセスということで計画がございます。これについては、198 号答申（交通政策審議会答申）の中で示された計画でございますが、こちらについては検討中ということでございます。

検討の主体は、大田区のほうで検討を進めているという状況でございます。

○森川委員　ありがとうございます。では、当面は、京急の空港線に乗り換えていただくような運用で、将来的にはまた別途という形になるのですね。

○事業者　はい。そのようになります。

○森川委員　ありがとうございます。

○山下会長代理　ほかに御質問がある委員は、いらっしゃいますか。

よろしいでしょうか。このほかには特に御発言がないようですので、本件についてはこれで質疑応答を終わります。

事業者の皆様にはありがとうございました。どうかご退室ください。

（事業者退室）

○西原アセスメント担当課長　先ほど概要説明がありました「都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業及び都市高速鉄道新空港線建設事業」につきましては、答申案の作成に当

たり、第一部会の委員の皆様に、項目に係る意見照会を電子メールにてお送りさせていただいておりますので、９月２日まで評価項目の選定などについて御意見をお伺いしておりますので、第一部会の委員の皆様におかれましては御意見をお寄せいただければと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、その他の受理報告について続けさせていただきます。

８月の受理報告に係る助言事項については、特にございません。以上となります。

○山下会長代理　ありがとうございます。

受理報告については、以上で終わります。

このほかに何か、委員からございますでしょうか。

特に御発言がないようですので、これをもちまして本日の審議会を終わります。

途中、お待たせすることがありまして申し訳ございませんでした。皆様にはどうもありがとうございました。

傍聴人の方は退出ボタンを押して御退出ください。

（傍聴人退出）

（午後０時 14 分閉会）