



発行 東京都

目次

告示

- 東京都環境影響評価条例による見解書(二件)：……(環境局総務部環境政策課)：一
- 東京都統計調査条例による統計調査の名称等……(福祉保健局総務部総務課)：……四
- 大規模小売店舗立地法に基づく変更の届出(二件)……(産業労働局商工部地域産業振興課)：……三
- 平成二十七年下半期(烏しよ地区)危険物取扱者保安講習の実施……(東京消防庁)：……四
- 消防法に基づく命令……(同)：……五

告示

●東京都告示第千四百九十一号

東京都環境影響評価条例(昭和五十五年東京都条例第九十六号)第五十五条第一項の規定に基づき、八重洲二丁目北地区第一種市街地再開発事業について、環境影響評価書案に係る見解書の提出があったので、同条第二項の規定により、次のとおり告示する。

平成二十七年十月五日

東京都知事 舛添要一

一 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地  
八重洲二丁目北街区再開発準備組合

理事長 住友生命保険相互会社

不動産部長 藪木 浩

中央区八重洲二丁目二番一号

二 対象事業の名称及び種類

八重洲二丁目北地区第一種市街地再開発事業  
高層建築物の新築

三 対象事業の内容の概略

対象事業は、中央区八重洲二丁目到高層建築物の複合施設を整備するものであり、計画地は、東京都環境影響評価条例第四十条第四項に規定する「良好な環境を確保しつつ都市機能の高度化を推進する地域」(特定の地域)に位置している。

四 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

対象事業について、都民の意見が二件、事業段階関係区長からの意見が二件あり、意見の内容は、大気汚染、騒音・振動、日影、電波障害、風環境、景観及びその他であった。

事業者は各意見に対し見解を述べており、その概要は別記のとおりである。

五 見解書の縦覧

(一) 期間

平成二十七年十月五日から同月二十六日まで。ただし、日曜日、土曜日及び国民の祝日に関する法律(昭

和二十三年法律第七十八号)に規定する休日を除く。

(二) 時間

午前九時三十分から午後四時三十分まで

(三) 場所

ア 中央区環境土木部環境政策課

中央区築地一丁目一番一号

イ 千代田区環境まちづくり部環境政策課

千代田区九段南一丁目二番一号

ウ 東京都環境局総務部環境政策課

新宿区西新宿二丁目八番一号 東京都庁第二本庁舎八階

エ 東京都多摩環境事務所管理課

立川市錦町四丁目六番三号 東京都立川合同庁舎

三階

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2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4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)及び表3(1)～(7)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	2
事業段階関係区長の意見	2
合計	4

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

項目	都民の主な意見書の概要	事業者の見解の概要
大気汚染	ヒートアイランドが環境負荷を高めている。大気汚染の原因となることは良く知られていない。公共性を醸成するためのバスターミナルの汚染物質はヒートアイランド循環の中でそこに滞留し、ダストロード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來するターミナル駅で気が悪くなる人がこれまでに以上が増える恐れがあり、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。	計画地内のバスターミナルを利用するバス車両の排ガス及び地下駐車場を利用する関連車両の排ガスとの影響については「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、バスケット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完了後の将来濃度（年平均値の年間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完了後の将来濃度（年平均値）に占める割合（寄与率）は0.2%以下と考えます。
浮遊粒子状物質	浮遊粒子状物質については、バスケット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完了後の将来濃度（年平均値の2%除外値）は最大0.053mg/m <sup>3</sup> で、環境基準（0.10mg/m <sup>3</sup> ）を下回り、地下駐車場の供用に伴う濃度が工事完了後の将来濃度（年平均値）に占める割合（寄与率）は0.1%未満と考えます。	また、工事の完了後は、評価書案（本編p.100）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。
騒音・振動	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き「指定建設作業に適用する騒音の報告基準」及び「指定建設作業に適用する振動の報告基準」以下になるものと考えます。	また、工事の実施に当たっては、評価書案（本編p.136）に示した、低騒音型の建設機械の使用、低振動工法の採用、集中稼働の防止等により、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。
電波障害	地デジ化している現状であっても隣接に高層ビルが建設することによって影響は出ると考えます。事象が起きてから対応では遅すぎると考えており事前調査と事前対応が必要と考えています。	計画建物により、計画地の南西方向の一部地域において地上デジタ放送の進へい隣音、計画地の北東へ北東方向の一部の地域において衛星放送の進へ隣音が生じると考えられます。工事期間間も含め、計画建物から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。
風環境	計画建物により、計画地の南西方向の一部地域において地上デジタ放送の進へい隣音、計画地の北東へ北東方向の一部の地域において衛星放送の進へ隣音が生じると考えられます。工事期間間も含め、計画建物から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。	評価書案において風環境に係る調査・予測・評価の内容を示しております。予測の結果、計画建物の建設により、建設が上りませんが、その気化後の風環境は低中層市街地相対（住宅地とオフィス街の中間的な街路区で見られる風環境）の領域B、またはは中層市街地（オフィス街で見られる風環境）の領域Cであり、強風地域相当（好ましくない）領域Dの土地利用は低中層市街地相当と中層市街地相当が混在した状況にあり、建設後の風環境は計画地周辺の土地利用状況に対応すると考えます。
高層ビルのすべり隣接について詳細説明が必要。	評価書案において、建物配置や建物形状等を工夫することにより周辺へのビル風の影響を出来る限り小さくするように配慮しています（評価書案本編p.180～181）。今後の詳細検討にあたっては、予測結果に留意しながら、影響の低減に努めてまいります。	また、工事の完了後に、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、追加対策を検討し、風環境の改善に努めます。

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

項目	都民の主な意見書の概要	事業者の見解の概要
騒音・振動	工事中（建物解体時・掘工事時）等の騒音は、お各様のクレーンに直結し入念な対応が必要とされています。音が出にくい工事施工方法・工事施工時間の規制が必要とされています。	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き「指定建設作業に適用する騒音の報告基準」及び「指定建設作業に適用する振動の報告基準」以下になるものと考えます。
電波障害	地デジ化している現状であっても隣接に高層ビルが建設することによって影響は出ると考えます。事象が起きてから対応では遅すぎると考えており事前調査と事前対応が必要と考えています。	計画建物により、計画地の南西方向の一部地域において地上デジタ放送の進へい隣音、計画地の北東へ北東方向の一部の地域において衛星放送の進へ隣音が生じると考えられます。工事期間間も含め、計画建物から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。
風環境	計画建物により、計画地の南西方向の一部地域において地上デジタ放送の進へい隣音、計画地の北東へ北東方向の一部の地域において衛星放送の進へ隣音が生じると考えられます。工事期間間も含め、計画建物から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。	評価書案において風環境に係る調査・予測・評価の内容を示しております。予測の結果、計画建物の建設により、建設が上りませんが、その気化後の風環境は低中層市街地相対（住宅地とオフィス街の中間的な街路区で見られる風環境）の領域B、またはは中層市街地（オフィス街で見られる風環境）の領域Cであり、強風地域相当（好ましくない）領域Dの土地利用は低中層市街地相当と中層市街地相当が混在した状況にあり、建設後の風環境は計画地周辺の土地利用状況に対応すると考えます。
高層ビルのすべり隣接について詳細説明が必要。	評価書案において、建物配置や建物形状等を工夫することにより周辺へのビル風の影響を出来る限り小さくするように配慮しています（評価書案本編p.180～181）。今後の詳細検討にあたっては、予測結果に留意しながら、影響の低減に努めてまいります。	また、工事の完了後に、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、追加対策を検討し、風環境の改善に努めます。

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	その他：(水循環)		
地下水上昇問題	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のことで、周辺の地盤に重りをつけたりしていることですが、周辺に建築された高層ビルとの重みで、水位が増々上昇していることと、地下四階部分まで水が浸透しており、駅全体が水に浮いた状態です。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。	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[ <a href="#">p.4~5</a> ]、「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A2013長野(株)東京駅周リサーチ 中山、花村)によると、東京駅周辺の地下水水位は、揚水規制等により上昇傾向を示していますが、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。	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。
ヒーティングシステム問題	東京駅内の鉄道会館が東京湾からの海風を遮り部内の温暖化の原因になっており、それを緩和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せんが、理論通り、建物を無くすことにより東京駅のターミナ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(八重洲二丁目北地区)の、旧鉄道会館と八重洲二丁目中地区の計画を入れると3棟)建築することはどのような考えなのでしょうか	「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「ヒーティングシステム現象の緩和と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、環状二号线などの広幅員道路に比べ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、計画地北側沿いの八重洲通りが「風の道」に該当しています。	本事業では、高層部(最髙建高約245m)を八重洲通り沿いから約40m程度離れた場所に配置した計画としています。また、八

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)		
か?	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。近くの場合では滞留の高層ビル群によりヒートアイランド問題が顕著です。日中で1~2度、夜間で3~4度気温が周辺より高くなること、これは実証されていることです。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計画のようになぜとなる建物が増えれば東京駅が滞留地区と同様、ヒートアイランドとなることは明らかでしょう。	ましてや丸の内ビル群と比べると東京駅を取り囲み、東京駅が盆地の様な地形となり、状況は一層深刻な状態となりかねません。	八重洲通り沿いの地上部や低層部屋上で可能な限り緑化することで、少しでも通風を促進し、風の低温暖化等に寄与するよう整備を進めます。
小学校教育問題	小学校をビルの内、すなわち空中に上げてしまおうという案は何でもありの再調査計画としても如何なるものでしょうか?日本中どこか?の様な前代未聞の小学校があるのだからか?子供は風、太陽、土、木といった基本的な自然の中で教育が必要なのはあたり前であり、人工栽培のような小学校が教育基準に当てはまり認められるのだろうか?将来ビルの取り壊しと共に消える運命にある小学校、この小学校で教育を受け育つていく子供達はどう成長していくのか?医学的、教育的問題は無いのか?	小学校をビルの内、すなわち空中に上げてしまおうという案は何でもありの再調査計画としても如何なるものでしょうか?日本中どこか?の様な前代未聞の小学校があるのだからか?子供は風、太陽、土、木といった基本的な自然の中で教育が必要なのはあたり前であり、人工栽培のような小学校が教育基準に当てはまり認められる運命にある小学校、この小学校で教育を受け育つていく子供達はどう成長していくのか?医学的、教育的問題は無いのか?	区立城東小学校は、震災後に建てられた復興小学校であり、築後80年を経過し、東京駅前にふさわしい特色のある学校となるよう、まちづくりと連携した整備を検討していくという整備の方向性が中央区より示されており、また、中央区内には他にも複合施設として整備された小学校も存在しており、心がけによる特色を活かしながらも、よりよい教育環境が確保されるよう、中央区と協議しながら施設計画の詳細について継続して検討します。
	建物の完成後、隣接しているビルの中から重要な居住空間が覗かれる。部屋が覗かれる心理は、深刻な問題と考えています。また、完成後だけでなく工事中のガラスパネルの安全も同様です。	屋上には、環境に配慮しエネルギー低減を目的とした太陽光パネルを設置しており、共有部分の電力を全て担っています。ほとんどが影に隠れることは機能的となります。	施設計画にあたっては、死角を発生させないよう、視認性の高い空間として整備することなどにより、防犯・安全・安全性を確保するよう今後検討します。

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	
<p>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>		
<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止して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>		
<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。</p>		
項目	大気汚染	
<p>工事の施工中、建設機械等の稼働に伴い二酸化窒素濃度が環境基準値を超過すると予測されていることから、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、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> <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> <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>工事の実施に当たっては、評価書案（本編p.99）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"> <li>・規制速度を厳守します。</li> <li>・急発進、急加速を避けます。</li> <li>・積載量を厳守します。</li> <li>・工事用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。</li> </ul> <p>・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不要な空ぶかしを禁止します。</p> <p>・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> <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。</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果的な稼働を図り、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燃費型建設機械の普及状況を確認し、これらの建設機械をできるだけ使用するにより、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、今後施工業者を決定し、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、工事用車両の抑制、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.136）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・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"> <li>・規制速度を厳守します。</li> <li>・急発進、急加速を避けます。</li> <li>・積載量を厳守します。</li> <li>・工事用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。</li> </ul> <p>・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不要な空ぶかしを禁止します。</p> <p>・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>		

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>工事の施工中、工専用車両の走行に伴う振動、建設機械の稼働に伴う騒音・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相乗することから、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)の工専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.136)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建設工事にあ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、鋼製仮囲いを(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・振動の発生を極力小さくするように努めます。</p> <p>⑥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>⑦既存建築物の解体作業に当たっては、防音シートの採用等により騒音の低減に努めます。</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> <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>

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	日影	電波障害
<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>電波障害</p>	<p>工事の施工中だけでなく、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>
	<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>	<p>電波障害については、評価書案(本編p.172)に示した下記の工事の施行中及び工事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><b>「工事の施行中」</b></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アームを配向します。</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地上躯体が立ち上る前には、電波障害に関する相談を行います。</p> <p><b>「工事の完了後」</b></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>

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	風環境	
	建設後、領域Aであった風環境評価が領域B又は領域Cに、領域Bであった風評価が領域Cに悪化する地点があることから、建築散地内において十分な防風対策を実施すること。 また、事後調査などにおいてその状況を把握し、必要に応じて追加の対策に努めること。	計画建物の建設により、建設前に比べ、一部の地点では風環境の領域が上がりませんが、その変化後の風環境は低中層市街地相当（住宅地とオフイス街の中間的な街区で見られる風環境）の領域B、または中高層市街地（オフイス街で見られる風環境）の領域Cであり、強風地域相当（好ましくない風環境）の領域Dの出現はありません。計画地周辺の土地利用は低中層市街地相当と中高層市街地相当が混在した状況にあり、建設後の風環境は計画地周辺の土地利用状況に対応するものと考えます。 計画建物については、計画段階（検討段階）において、建物配置や建物形状等を工夫することにより周辺へのビル風の影響を出来る限り小さくするように配慮しています（評価書案本編p.180～181）。今後の詳細設計にあたっては、予測結果に留意しながら、影響の低減に努めてまいります。 また、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、追加対策等を検討し、風環境の改善に努めます。
項目	景観	
	建築物の形態、高さ、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であること、よう努めること。	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。
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」の規定に基づき、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。
項目	騒音・振動	
	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。	工事の実施に当たっては、評価書案（本編p.99）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。 ①土砂運搬車など粉じんの飛散等が起りやすい工事用車両には、飛散防止のシート等を使用します。 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、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。 ・規制速度を遵守します。 ・急発進、急加速を避けず。 ・積載量を遵守します。 ・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。 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。

表3(6) 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	
	工事車両の走行に伴う塵埃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マイクロプラスチックの実施等、対策を徹底されたい。	工事の実施に当たっては、評価書案（本編p.99）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。 ①土砂運搬車など粉じんの飛散等が起りやすい工事用車両には、飛散防止のシート等を使用します。 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、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。 ・規制速度を遵守します。 ・急発進、急加速を避けず。 ・積載量を遵守します。 ・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。 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。
項目	騒音・振動	
	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。	工事の実施に当たっては、評価書案（本編p.99）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。 ①土砂運搬車など粉じんの飛散等が起りやすい工事用車両には、飛散防止のシート等を使用します。 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、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。 ・規制速度を遵守します。 ・急発進、急加速を避けず。 ・積載量を遵守します。 ・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。 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。

表3(7) 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)	
項目	日影	<p>③工事用車両による道路交通の騒音・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"> <li>・規制速度を厳守します。</li> <li>・急発進、急加速を避けます。</li> <li>・積載量を厳守します。</li> <li>・工事用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。</li> </ul> <p>待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不要な空ぶかしを禁止します。</p> <p>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>
項目	電波障害	<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、周辺への配慮を含めて、総合的に検討し、影響の低減に努めます。</p> <p>評価書案(本編p.160)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	風環境	<p>評価書案(本編p.172)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で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ことにより、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	景観	<p>評価書案(本編p.188)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> <p>評価書案(本編p.212)の行き通りの眺望に示すとおり、計画建物は行き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>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.203)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>

●東京都告示第千四百九十二号

東京都環境影響評価条例(昭和五十五年東京都条例第九十六号)第五十五条第一項の規定に基づき、東京駅前八重洲一丁目東地区第一種市街地再開発事業について、環境影響評価書案に係る見解書の提出があったので、同条第二項の規定により、次のとおり告示する。

平成二十七年十月五日

東京都知事 外 添 要 一

一 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

東京駅前八重洲一丁目東地区市街地再開発準備組合

理事長 加藤 一男

中央区八重洲一丁目七番十三号

二 対象事業の名称及び種類

東京駅前八重洲一丁目東地区第一種市街地再開発事業

高層建築物の新築

三 対象事業の内容の概略

対象事業は、中央区八重洲一丁目に高層建築物の複合施設を整備するものであり、計画地は、東京都環境影響

評価条例第四十条第四項に規定する「良好な環境を確保

しつつ都市機能の高度化を推進する地域」(特定の地

域)に位置している。

四 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

対象事業について、都民の意見が三件、事業段階関係

区長からの意見が二件あり、意見の内容は、大気汚染、

騒音・振動、日影、電波障害、風環境、景観、史跡・文

化財及びその他であった。

事業者は各意見に対し見解を述べており、その概要は別記のとおりである。

五 見解書の縦覧

(一) 期間

平成二十七年十月五日から同月二十六日まで。ただし、日曜日、土曜日及び国民の祝日に関する法律(昭和二十三年法律第七十八号)に規定する休日を除く。

(二) 時間

午前九時三十分から午後四時三十分まで

(三) 場所

- ア 中央区環境土木部環境政策課  
中央区築地一丁目一番一号
- イ 千代田区環境まちづくり部環境政策課  
千代田区九段南一丁目二番一号
- ウ 東京都環境局総務部環境政策課  
新宿区西新宿二丁目八番一号 東京都庁第二本庁舎八階
- エ 東京都多摩環境事務所管理課  
立川市錦町四丁目六番三号 東京都立川合同庁舎三階

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

項目	都民の主な意見書の概要		事業者の見解の概要	
	大気汚染			
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が。公共性を謳うためのバスターミナルなのでしようが、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現象の中ではそこは滞留し、ダストパーティクル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い人など不特定多数の人が往來するターミナル駅で気分が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。	計画地内のバスターミナルを利用するバスの非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「地下駐車場の使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、バスケットグラウンド濃度に地下駐車場の使用に伴う濃度を加えた工事の完了後の将来濃度(年平均値の年間98%値)は最大0.051ppmで、環境基準(0.06ppm)を下回り、地下駐車場の使用に伴う濃度が工事の完了後の将来濃度(年平均値)に占める割合(寄与率)は0.1%以下と考えます。			
	浮遊粒子状物質については、バスケットグラウンド濃度に地下駐車場の使用に伴う濃度を加えた工事の完了後の将来濃度(日平均値の2%除外値)は最大0.053mg/m <sup>3</sup> で、環境基準(0.10mg/m <sup>3</sup> )を下回り、地下駐車場の使用に伴う濃度が工事の完了後の将来濃度(年平均値)に占める割合(寄与率)は0.1%未満と考えます。	また、工事の完了後には、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各数の低減、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使用に伴う大気質への影響の低減に努めます。		
	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。			



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	景観	景観
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凶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。	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つても、その角周辺は、壁面道路幅に対して10倍を超え、その落下物を建物側で受け止めるよう感、恐怖感をおおるだけでなく、高層棟からな庇や回廊もなく、安全性は大通りに比べた退避の余地の幅もきめて、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。	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報告基準」及び「指定建設作業に適用する振動の報告基準」以下になると考えます。
	圧迫感については、本事業では四角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築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。	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。
	このため、本事業では、敷地境界から計画建物までの距離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。	なお、今後施工者を選定し、詳細な施工計画を作成する中で、計画地に隣接した建築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。

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)	景観
地下水上昇問題	その他:(水循環)	
東京駅周辺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ことですが、周辺に建築された高層ビルの中で、水位が増え上昇しているとのこと。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壊れてしまいます。		既存資料(「平成26年度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 県東京ソイリーサーチ 中山、花村)によると、東京駅周辺の地下水水位は、揚水規制等により上昇傾向を示していますが、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。
		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、現在では構築下床版(G.L.-27m)より高くなっていること、及び東京駅が浮上るのを受けやすい構造(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。
		本事業では、評価書案(資料編p.39)に示したとおり、工事の進行中に、計画地付近の地下水水位及び流量が、一時的に低下及び変化する可能性があります。また、不圧地下水が存在する東京駅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、地下構築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。

地震時等の外装部材の落下に対する危険性については、部材を計画建築物の変形に追従させ落下しない方法とすること等、今後より詳細に検討することで安全面に配慮します。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

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）	
ヒートアイランド問題 東京駅内の鉄道会館が東京湾からの海風を遮り駅内の温暖化の原因になっており、それを緩和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ォーラ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りと3棟）建築することはどのような考えなのですか？	「中央区線の基本計画」（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、および清海通りや八重洲通り、環状二号线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、計画地南側の八重洲通りが「風の道」に該当しています。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。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、少しでも通風しやすい風の低層化等に寄与するよう整備を進めます。	
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さげることになります。近年、高層ビルが連続による東京のヒートアイランド化が問題となつていきます。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、日中より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。		
ましてや丸の内ビル群と比べると東京駅を取り囲み、東京駅が盆地の様な地形となり、状況は一層深刻な状態となりかねません。		
歩行連続性の分断 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道路等の配慮・確保が、少なくとも1階平面計画に明らかに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、魅力的なモータリ空間の連続性を実現すべきである。	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。外堀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道路を整備することで、区道との北上部歩行者ネットワークを確保します。これにより、外堀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つていきます。	

表3(1) 事業関係関係係長（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	
工車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。	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、工車用車両の集中を防止して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。	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付して、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。また、工車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。
工車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。		工事の実施に当たっては、工車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。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、工車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。
工車の施工中、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ずること。 (1) 工事の実施に当たっては作業計画を十分検討し、建設機械及び工車用車両の集中稼働の建設機械及び最新排出ガス規制に適合した工車用車両の使用に努めること。 (2) 建設機械及び工車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。	大気汚染	工車の実施に当たっては、評価書案（本編p.101）に示した下記の下記の工車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。 ① 工車用車両の排気による大気汚染を軽減するため、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。 ② 資材の搬入、建設養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、工車用車両が集中しないように努めます。 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。 ④ 工車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。 ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けず。 ・積載量を厳守します。 ・工車用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。 ・待機中の工車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、可能な限り車台数を削減します。 ⑤ 建設機械の稼働に伴う排出ガスによる影響の予備は、寄与率が最大となる状況想定し、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。