



発行 東京都

目次

○東京都環境影響評価条例による見解書……………

……………（環境局総務部環境政策課）…一

公 告

○都市計画の案（五件）……………

……………（都市整備局都市づくり政策部土地利用計画

課・緑地景観課・都市基盤部調整課・交通企画課）…九

○東京都指定給水装置工事事業者の指定……………（水道局）…〇

告 示

●東京都告示第千四百四十一号

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、八重洲二丁目中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。

平成二十九年九月二十日

東京都知事 小 池 百合子

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

八重洲二丁目中地区再開発準備組合

理事長 尾島 雄三郎

中央区八重洲二丁目三番九号

二 対象事業の名称及び種類

八重洲二丁目中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、都民の意見が一件、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

平成二十九年九月二十日から同年十月十日まで。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二十三階

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。都民からの意見書が1件、事業段階関係区長からの意見が2件（中央区、千代田区）の合計3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)～(6)、表3(1)～(5)及び表4(1)～(3)に示すとおりである。なお、意見及び事業者の見解は全文を掲載している。

表1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	1
事業段階関係区長からの意見	2
合計	3

表2(1) 都民からの主な意見及び事業者の見解の概要

項目	意見の内容	事業者の見解
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。公共性を謳うためのバスターミナルなのではないでしょうか、そのバスが排出する大量の汚染物質はヒートアイランド循環の中でそこに滞留し、ダストホームを形成し東京駅の環境悪化の原因とす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ことが明らかですが、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。	バスターミナルの整備は、現在、東京駅周辺の路上に存する停留所を建物地下に集約する計画となっております。計画地内のバスターミナルを利用するバスを含む関連車両の排ガスの影響については「地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中の濃度」として予測を行っています。二酸化窒素については、バスラックラウンド濃度に地下駐車場供用に伴う濃度を加えた工事完了後の将来濃度（日平均値の98%値）は最大0.048ppmで、環境基準（0.044ppm）から0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下）に収まり、また、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1.5%以下と予測されます。浮遊粒子状物質については、バスラックラウンド濃度に地下駐車場供用に伴う濃度を加えた工事完了後の将来濃度（日平均値の2%除外値）は最大0.053mg/m ³ で、環境基準（0.1mg/m ³ 以下）を下回り、また、地下駐車場の供用に占める割合（寄与率）は0.1%未満と予測されます。なお、工事の完了後には、評価書案（本編p.101）に示した次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。

表2(2) 都民からの主な意見及び事業者の見解の概要

項目	意見の内容	事業者の見解
大気汚染（つづき）	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都内の温暖化の一原因になっており、それを緩和して風の道を確認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、建物を無くすることにより東京駅のクーム化の効果はあったという調査報告があります。残念ながら既に八重洲地域では幅85m、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棟建築する方向で事業者は進めておりますのに、仮に本計画が実行されれば新たに高さ240mの超高層ビルを建てるのはどのような考えなのではないでしょうか？海風は地上300m辺りまで吹くとのこと、単純計算でも八重洲一丁目東地区で以前の67.8倍、八重洲二丁目北地区で以前の91.7倍の面積で海風をささげることになります。近年、高層ビルの集積による東京のヒートアイランド化が問題となっています。近頃の例では汐留の高層ビル群によるヒートアイランド問題があります。日中で1～2度、夜間で3～4度気温が周辺より高くなるなどのこと、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。	「中央区緑の基本計画」（平成21年3月改訂、中央区）では、“風の道づくり”としてヒートアイランド現象の緩和や大気汚染の改善を図るため、東京湾から隅田川や日本橋川などの運河や河川、及び晴海通りや八重洲通り、環状二号線などの広幅員道路による大きな風の道づくりを東京都と連携して進めます。」と示されています。また、「大きな風の道を形成する運河や河川、広幅員道路につながる生活道路等」においても、大きな風の道にそれぞれ小さな風を送り込むことを考慮し、建築物の配置や公開空地等オーブンスペースの確保、街路樹等の整備、接道部緑化や屋上緑化などによる小さな風の道づくりを進めます。」と示されています。本事業では、鍛冶橋通りに対して高層部をセットバックし、鍛冶橋通り沿いの地上部や低層屋上部などの立体的な緑化を行う計画としており、中央区緑の基本計画に沿った計画となっております。
その他（事業計画）		<ul style="list-style-type: none"> i) 公共交通の利用や、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ソングストロアの効行等、影響の低減に努めます。 ii) 適切な荷さばき施設を計画するなど、物流効率化に努めます。 iii) バスターミナル運営者等に対して、低公害車両（アイドリソングストロソバス、ハイブリッドバス等）の利用等を働きかけ、影響の低減に努めます。

表2(3) 都民からの主な意見及び事業者の見解の概要

項目	意見の内容	事業者の見解
交通渋滞などの深刻化	現在、東京一極集中により、都内では既に交通渋滞が慢性化しており、どこかで小さな事故が起きただけでも広範囲で大渋滞に陥るなど、交通インフラの能力をはるかに超えた状態にあります。再開発により東京一極集中がさらに進み、交通量が増加すれば、都内の広い範囲で、交通渋滞・大気汚染・騒音などの問題がさらに深刻化することが想定されます。	計画地は、日本有数のターミナル駅であるJR東京駅八重洲口の駅前であり、交通利便性が高く、国勢都市東京の玄関口となる地域に位置しています。しかしながら、東京駅周辺にバス停が分散しており、また道路上での長時間停車、乗り換え利便性の低さなどが問題となっています。 本事業では、国際空港や地方都市を結ぶバスターミナルを整備し、交通結節拠点としての基盤強化を図ります。 なお、本事業について、将来における自動車交通量の予測は現況交通量に周辺開発の交通量、本計画交通量を上乗せして算出しており、それらを用いた予測の結果、関連車両の走行に伴う大気汚染の予測結果は、計画地周辺においてすべて環境基準内に収まっています。これら現況交通量や将来予測交通量等を踏まえて、道路管理者及び交通管理者などの関係機関と協議を行い、適切な交通処理計画を検討してまいります。
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 にあつた水脈が 2000 年に 15m まで上昇しており、地盤に重りをつけたりのことですが、周辺に建築された高層ビルの重みで、水位が増々上昇しているとのことです。地下四階部分までが水没しており、駅全体が水に浮いた状態で東京駅は地下水との戦いを強いられています。八重洲の巨大開発ビルによりその傾向が一気に強まり構造物が壊つていないホーム部分が浮いてしまう事態も想定されます。	「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)によると、東京都区部の低地部の地下水水位は、昭和 40 年頃まで低下していましたが、昭和 46 年の「工業用水法」(昭和 31 年 6 月、法律第 146 号)による規制基準の強化などの影響により地下水揚水量が大幅に減少したため、昭和 80 年代にかけて急激な上昇に陥じたことが知られており、東京駅でも昭和 63 年までに約 20m 地下水水位が上昇しているとされています。しかしながら一方では、近年の地下水水位の変動状況については、かつてのような揚水規制の効果による水位上昇は頭打ちの状態にあるとされており、現時点では大きな変動はなくほぼ安定していると考えられます。 本事業では、評価書案(資料編 p.195)に示したとおり、工事の施行中に、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が、不圧地下水が存在する東京層砂質土層、被圧地下水が存在する東京層砂質土層、地下下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、地下水構造物による地下水の水位変化、地下水流動阻害による影響が生じる可能性は小さく、工事の完了後は回復すると考えます。

表2(4) 都民からの主な意見及び事業者の見解の概要

項目	意見の内容	事業者の見解
社会状況	少子高齢化による人口減少が進み 40 年後には 1 億人を割り込むことが推計されています。当然労働人口も減少し、オプティミズムも減ることは明らかであり、この度の計画は過去の高度成長時代の考え方を踏襲したものでありこれからの状況を考えたとき、過剰な計画規模であると思われます。建築当初はそれなりにテナントが入るかもしれない。ただこれはオプティミズムが推されたものではない。ただこのオプティミズムによるものであり社会全体から人住率の低下に他ならない。いわば、強者が奪い取ることであり、次に、より強者が出現すれば奪い取られるだけの話です。この計画では新規模として、国際的ビジネス拠点、国際医療施設、国際ビジネス交流等、外国資本に期待しているようすが何かそうなる保障はあるのか？希望的観測に基づいた計画であり、裏返せば国内にはこれ程のビルを必要とする根拠は無いというのでは？どうか、喫緊の課題は、この地区ではオリンピックの施設建設、インフラ改修がある。植野を駆ければ日本各地でも中高学校等の耐震工事が入札不調でままならないと報道もある。公的補助金を獲得し金にあかして、不足している鉄、コンクリートなどの資材や労働力を集める計画を進めることは可能であろう。しかしこの行為が、今、本場に因つていて人々や必要な工事前行きを暗くしてしまうことに思いをめぐらせて頂きたい。東北の被災地では震災から 6 年を過ぎても住まわず暮らす人は 3 万 5 千人を上るといふ。以前からの流れから、中央区の再開発部門と指名のデベロッパーがこの計画を主導していることは明らかである。しかし、同じ地方自治体である福島、宮城、岩手、熊本、大分の市町村、また東北全体、九州地方で震災復興に全力を上げ、それが資材人件費の高騰でそのままならない現状を考えると、この計画を強行することは被災者の一日も早い復興の願いに逆行する「利己主義の理論」になっていないか？…。今一度考えて頂きたいと心より願っています。	「国家戦略特別区域域基本方針(平成26年2月25日閣議決定)」によれば、我が国を取り巻く国際経済環境の変化その他の経済社会情勢の変化に対応するたため、大胆な規制・制度改革を通じて経済社会の構造改革を重点的に推進することにより、産業の国際競争力の強化とともに、国際的な経済活動の拠点の形成を図り、もって国民経済の発展及び国民生活の向上に寄与することとされており、そのための、国内のみならず、世界から資本と人を惹きつけられる、日本の固有の魅力をもったプロダクトを推進し、「世界で一番ビジネスのしやすい環境」を創出すること、民間投資を喚起し、日本経済を停滞から再生へとつなげていくことが必要であるとされています。 中央区の定めるまちづくりガイドライン(東京都駅前地域のみならず、東京都内全域)の中で、東京駅前拠点は空港や各地方都市との広域交通結節機能を強化するとともに、東京駅からの広域交通結節機能を強化するとともに、東京の顔に相応しい景観形成を図りながら、業務・商業・観光・コンベンション機能を導入し、都市機能の更新・高度化を図るものとされています。 本事業は、平成 26 年 12 月に策定された「東京都長期ビジョン」(東京都)をはじめとした上位計画などを踏まえ、土地の集約化及び高度利用による街区再編を図り、市街地環境並びに防災性を向上するとともに、八重洲二丁目北地区計画や八重洲一丁目東地区計画とも連携して、国際空港や地方都市を結ぶ大規模バスターミナルや、地上・地下の歩行者ネットワークなどを整備し、交通結節機能の強化や安全で快適な歩行環境の創出を図ります。 また、国際化に対応した業務・商業機能の導入や、東京駅前エリアのビジネスワーカークラスへの快適で利便性の高い生活機能を充実させるため、外国人子女の教育環境整備や、外国人の多様なニーズに対応した潜在機能の整備を行います。 さらに、自立・分散型のエネルギーネットワークの構築、災害時支援機能の強化など、環境負荷低減と防災対応力の強化を図ります。 これらの取組みは、東京の都市再生と東京の持続的発展に寄与するものと考えます。

表2(5) 都民からの主な意見及び事業者の見解の概要

意見の内容	事業者の見解
<p>項目 その他（事業計画）</p> <p>東京駅からは、八重洲地区は道路一本の隣接した地域である。ここに巨大開発をしようとするのは通常の環境調査程度では計り知れない影響や問題が発生すること、その危険性に思いをめぐらせるべきである。都市デザインとしても今回の計画は、東京駅が東京の玄関口すなわち、便利だからと家の玄関口が大ききタンスを並べる様なもので街並りとしてのパラメータは如何なものか？「東京一極集中」が問題となっているが、これでは「東京駅一極集中」に他ならないし、八重洲の街の成り立ちからも反するものである。</p> <p>東京駅の利便性を利用しようとするには、東京駅からの視点が欠けているのではないかと近隣に真逆でかい建物を建てられては東京駅としても迷惑な話である。実際、昨年11月、12月に行われた八重洲二丁目中地区再開発準備組合主催の説明会では各種鉄道会社とは何の話し合いもしていないとの返答があり、この事は再開発に関して東京駅の将来計画は向ら考慮に入れていないことに他ならない。10年後の2027年、リニアカーの始発駅となる品川、また品川、田町間にできる新駅（これは東京駅の数倍の駅としての機能が転移していくことを中央区としては心に留めておくべきである。上野駅のターミナルとしての機能が東京駅に移り、以前程の輝きが消えたように東京駅も歴史とともにその機能が分散していくことは今後あることである）(湘南新宿ラインや、2015年3月の上野東京ライン開通とともに東海道線、宇都宮・高崎線の相互直通など始発駅としての立場が無くなっていく) その時にも柔軟に対応できる程度の開発にとどめるべきである。バスの来なくなつたバスターミナル、テナントの入らないオフィスではその後何十年と無用の長物となり、投下資本の無駄、社会的損失になってしまふ、負の遺産として街をタマにしよう。20年30年前ならば将来性のある計画も社会状況の変化とともに、今日では巨艦主義の轍を踏みかねないものになっている。本当に大都市東京のターミナル中央駅に恥じない八重洲口を造ろうとするならば丸の内以上の広場のあるあと一ミナルの件ならば鍛冶橋の都府地を多層化すれば対応可能である。外堀通り下にバスターミナルを造ることも可能である。外堀通り下にバスターミナルを造り、地上は外堀通りの車線を半分に分け、広場の拡大と東京駅に來場する車道の専用道路を造る。この様な案も考えられるのではないかいずれにしても公有地ですむ話である。</p>	<p>計画地周辺の東京駅周辺地域は、都市再生特別措置法に基づく「特定都市再生緊急整備地域（東京都心・臨海地域）」に位置づけられており、「東京都心において、老朽建築物の機能更新や土地の集約化等により、歴史と文化を生かしたうえで風格のある街並みを形成しつつ、国際的な業務・金融・商業機能や高度な業務支援機能・生活支援機能等が適切に調和した魅力ある複合機能集積地を形成」を整備の目標としています。</p> <p>また、「東京の都市づくりビジョン（改定）」（平成21年7月改定、東京都）では「東京駅八重洲口駅前広場の整備や地上・地下の歩行者空間のネットワーク強化により交通結節機能と回遊性が強化され、周辺地区の機能更新に合わせ、東京の玄関口にふさわしい風格ある街並みを形成」することを地域の将来像として挙げています。</p> <p>さらに「東京駅前地域のまちづくりガイドライン2014」（平成26年3月、中央区）では、「国際都市東京の玄関口に相応しい風格ある街づくり」、「交通結節点の機能強化」、「交通ネットワークの充実・強化」、「国際観光都市としての魅力的な商業・文化・観光機能等の充実」を基本的な考え方としています。</p> <p>東京駅は、東海道新幹線のみならず、広域関東圏の複数路線の玄関口でもあります。しかしながら東京駅周辺にバス停が分散しており、また道路上で長時間停車、乗り換え利便性の低さなどが問題となっています。本事業では、国際空港や地方都市を結ぶバスターミナルを整備することで、鉄道駅とバスの結節性を高めることが可能となり、東京駅が交通結節拠点としてさらに基盤強化されると考えます。</p> <p>このように本事業は、八重洲エリアで推進されている街づくりの一翼を担うプロジェクトであり、周辺地域の皆様にとっても利便性が高く魅力のある交通結節拠点の強化や、地域へ貢献する防災拠点を提供することにより、地域の発展に寄与したいと考えます。</p>

表2(6) 都民からの主な意見及び事業者の見解の概要

意見の内容	事業者の見解
<p>項目 その他（事業計画）（つづき）</p> <p>様々な地域的社会的リスクがある中で都合の良い話だけを強調し東京オリンピック整備予算と匹敵する規模の巨額投資を無責任に地権者に行わせようとするこの度の計画に心より危惧の念を抱かざるを得ません。</p>	

表 3(1) 中央区長からの意見及び事業者の見解の概要

意見の内容		事業者の見解
項目	施工計画	
	工事用車両による八重洲地区、銀座地区、京橋地区などの道路上における待機駐車がないように努めること。	工事の実施にあたっては、道路上における待機駐車がないよう、今後決定する施工業者に対して、周知徹底いたします。
	周辺地域においても同時期に再開発事業が実施されることから、工事用車両の集中を防いで平準化するなど地域住民等への交通利便に係る影響が極力小さくなるように調整を図ること。	工事の実施にあたっては、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。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確認しながら詳細な工事工程を調整するなどして、交通利便性及び環境への影響の低減に努めます。
	工事用車両の走行ルートについては、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞の防止や交通安全を確保すること。	工事用車両の走行ルートについては、所轄警察署等の関係機関との調整の上、周辺の交通渋滞の防止や交通安全の確保に努めます。

表 3(2) 中央区長からの意見及び事業者の見解の概要

意見の内容		事業者の見解
項目	大気汚染	
	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。 (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ことにも、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。 (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。	工事の実施にあたっては、評価書案(本編 p.101)に示した下記の工事用車両及び建設機械についての環境保全のための措置を確実に実施することにより、大気質への影響の低減に努めます。 i) 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。 ii) 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。 iii) 建設機械のアイドリングストップを遵守し、不要なふかしの防止に努めます。 また、評価書案(本編 p.101)に示した下記のその他の環境保全のための措置についても、確実に実施することにより、より一層の影響の低減に努めます。 i) 資材の搬入、建設養生士の搬出に際しては、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。 ii) 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。 iii) 工事用車両及び建設機械(ディーゼルエンジン仕機)に使用する燃料は、日本工業規格(JIS)にあつたものを使用します。 iv) 建設機械の稼働に伴う排出ガスによる影響の予測は、奇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。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。

表 3(3) 中央区長からの意見及び事業者の見解の概要

意見の内容		事業者の見解
項目	騒音・振動	
項目	<p>工事中の施工中、建設機械の稼働に伴う騒音・振動、工事用車両の走行に伴う騒音・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に他の開発事業と重複することから、これらの更なる低減に努めること。</p>	<p>工事の実施にあたっては、評価書案（本編 p.142）に示した下記の予測に反映した環境保全のための措置を確実に実施いたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> i) 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。 ii) 建設工事にあたっては、油圧式破砕機等の低振動工法の採用など、振動の低減に努めます。 iii) 工事区域には、鋼製仮囲い（高さ約3m）を設置します。 iv) 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>また、評価書案（本編 p.142）に示した下記の予測に反映しなかった環境保全のための措置を確実に実施することにより、更なる影響の低減に努めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> i) 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・振動の発生を極力少なくするように努めます。 ii) 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。 iii) 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。 iv) 可能な限り車両台数の削減を図り、騒音・振動の低減に努めます。 v) 既存建物の解体作業にあたっては、防音シートの採用等により騒音の低減に努めます。 <p>なお、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詳細ながら詳細な工事工程を調整するなどして、より一層の影響の低減に努めます。</p>
項目	日影	<p>日影による周辺地域への影響について、地元住民に対して丁寧な説明を行うこと。</p>

表 3(4) 中央区長からの意見及び事業者の見解の概要

意見の内容		事業者の見解
項目	電波障害	風環境
項目	<p>工事中だけでなく、工事終了後にも本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>建設後の風環境評価において、領域 B 又は領域 C に悪化する地点があることから、建築敷地内において十分な防風対策を実施すること。</p> <p>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。</p>
項目	<p>工事後の完了後の電波障害については、評価書案（本編 p.178）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、適切な障害対策を講じます。</p> <ul style="list-style-type: none"> i) 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 や光ケーブルの活用等適切な障害対策を講じます。 ii) 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 や光ケーブルの活用等適切な障害対策を講じます。 iii) 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 や光ケーブルの活用等適切な障害対策を講じます。 	<p>計画建物の建設による計画地周辺地域の風環境の変化の程度は、ほとんどの地点で建設前と同程度の風環境を維持すると考えます。一部の地点では、風環境の領域が上がり、（平均風速が大きくなりま）す）が、その変化後の風環境は低中層市街地相当（住宅地とオフィ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相当（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。</p> <p>計画建物については、高層部を計画地中央に配置し、敷地境界から高層部までの距離距離をできる限り確保することにより、計画地周辺の風環境への影響を低減するように配慮してまいります。また、高層部の足元周りに低層部を設けることにより、高層部による地上付近への吹き降ろしの影響を低減するよう配慮してまいります。さらに、計画地内の地上部に防風植栽を配置し、できるだけビル風の影を受けにくい歩行空間を確保するとともに、外通通り沿いに並行して、計画建物内に風等の影響を受けにくい通路を整備する計画です。（評価書案本編 p.198）。</p> <p>また、工事後の完了後に風向・風速の事後調査を1年間実施し、予測結果との比較検証を行うとともに実態を把握し、予測結果よりも風環境が著しく悪化した場合には、状況に応じて適切な対策を講じることで、風環境の改善に努めます。</p>

表 3(5) 中央区長からの意見及び事業者の見解の概要

意見の内容		事業者の見解
項目	景観	
	地区計画やまちづくりガイドライン等に基づき建築物の形態、意匠、色彩等については、周辺環境及び都市景観に配慮したものであるよう努めること。	計画建物は、周辺建物等との調和を図るとともに、東京都景観計画(平成28年8月改定版、東京都)で定められている色彩基準に適合した色彩を用いるうえで、地区計画やまちづくりガイドライン等に基づき、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。
	都の条例やマスタープラン等に適合する計画とし、都市景観との均衡のとれた個性ある美しい空間の創造に努めること。	本事業では、周辺の既存建物群等とまじりあるスカイラインとし、敷地外周部は、特徴ある沿道空間や広場空間の性格に応じた緑化によって、憩いと潤いのある豊かな緑化空間を整備するなど、「東京都景観条例」等に基づいた計画により、都市景観と均衡のとれた個性ある美しい空間の創造に努めます。
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」の規定に準じ、本事業の進捗状況にあわせて関係者に対する事前説明を行うとともに、地域住民に対しても丁寧な説明を行うこと。	今後、「中央区中高層建築物の建築計画の事前公開等に関する指導要綱」の規定に基づき、適時関係者等の近隣住民に対して計画内容の説明を行います。また、工事の実施にあたっては、工事内容の情報提供に努め、地元の皆様からのご理解・ご協力を頂きながら事業を進めます。
	工事車両、電波障害、風塵埃、景観その他環境影響についての苦情、問合せや相談に対して受付窓口を一本化し、苦情等に対して速やかに対応すること。	工事の実施にあたっては、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。

表 4(1) 千代田区長からの意見及び事業者の見解の概要

意見の内容		事業者の見解
項目	大気汚染	
	工事車両の走行に伴う窒素酸化物や粉じんによる大気汚染を防止するため最新規制適合車の使用や周辺待機中のアイドリフトストップの実施等、対策を徹底させたい。	工事の実施にあたっては、評価書案(本編 p.101)に示した下記の工事用車両についての環境保全のための措置を確実に実施することにより、大気質への影響の低減に努めます。 i) 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。 ii) 土砂や資器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に配慮します。 iii) 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。 iv) 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。 v) 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。 vi) 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。 vii) 工事用車両に使用する燃料は、日本工業規格(JIS)にあったものを使用します。
		更に、道路上における待機車両がないよう、また、場内でのアイドリフトストップを励行するよう、今後決定する施工業者に対して、周知徹底いたします。

公 告

都市計画の案について

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二十一条第二項において準用する同法第十七条第一項の規定により、東京都都市計画用途地域に係る都市計画の案を次のように公告する。

なお、関係区の住民及び利害関係人は、縦覧期間中東京都に対して意見書を提出することができる。

平成二十九年九月二十日

東京都知事 小 池 百合子

一 都市計画の種類 都市計画を定める土地の区域

東京都市計画用途地域

第一種低層住居専用地域

第一種中高層住居専用地域

第一種中高密度第一種住居地域

第一種住居地域

近隣商業地域

商業地域

追加する部分

削除する部分

追加する部分

追加する部分

追加する部分

追加する部分

追加する部分

追加する部分

準工業地域

立区西竹の塚二丁目及び西竹の塚二丁目各
地内
港区芝浦四丁目及び港南二丁目各
地内
削除する部分

二 縦覧場所

東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課（東京都庁第二本庁舎二
十一階北側）並びに港区役所及び足
立区役所
公告の日から二週間

三 縦覧期間

新宿区西新宿二丁目八番一号

四 意見書の提出先

東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課

都市計画の案について

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二十一条第二項において準用する同法第十七条第一項の規定により、東京都都市計画地区計画に係る都市計画の案を次のように公告する。

なお、関係区の住民及び利害関係人は、縦覧期間中東京都に対して意見書を提出することができる。

平成二十九年九月二十日

東京都知事 小 池 百合子

一 都市計画の種類 都市計画を定める土地の区域

東京都市計画地区計画

豊洲地区地区計画

変更する部分

江東区豊洲五丁目及び豊洲六丁目各
地内

二 縦覧場所

東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課（東京都庁第二本庁舎二
十一階北側）及び江東区役所

三 縦覧期間

公告の日から二週間

新宿区西新宿二丁目八番一号

東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課

都市計画の案について

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二十一条第二項において準用する同法第十七条第一項の規定により、東京都都市計画公園に係る都市計画の案を次のように公告する。

平成二十九年九月二十日

東京都知事 小 池 百合子

一 都市計画の種類 都市計画を定める土地の区域

東京都市計画公園

第五・七・十 変更する部分

八号明治公園

新宿区霞ヶ丘町及び渋谷区千駄ヶ
谷二丁目各
地内

東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課（東京都庁第二本庁舎二
十一階北側）並びに港区役所、新宿
区役所及び渋谷区役所

二 縦覧場所

公告の日から二週間

新宿区西新宿二丁目八番一号

東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課

三 縦覧期間

公告の日から二週間

東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課

都市計画の案について

都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第二十一条第二項において準用する同法第十七条第一項の規定により、東京都都市計画下水道に係る都市計画の案を次のように公告する。

なお、関係区の住民及び利害関係人は、縦覧期間中東京都に対して意見書を提出することができる。

平成二十九年九月二十日

東京都知事 小 池 百合子

一 都市計画の種類 都市計画を定める土地の区域

東京都都市計画下

水道

追加する部分

水道

港区高輪二丁目、芝浦四丁目、港南一丁目及び港南二丁目各地方内

削除する部分

千代田区神田和泉町一丁目、港区高輪二丁目、芝浦四丁目、港南一丁目及び港南二丁目各地方内

二 縦覧場所

東京都都市整備局都市づくり政策部都市計画課(東京都庁第二本庁舎二十一階北側)並びに千代田区役所及び港区役所

三 縦覧期間

公告の日から二週間

四 意見書の提出先

新宿区西新宿二丁目八番一号 東京都都市整備局都市づくり政策部都市計画課

都市計画の案について

都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第二十一条第二項において準用する同法第十七条第一項の規定により、東

京都市計画都市高速鉄道に係る都市計画の案を次のように公告する。

なお、関係区の住民及び利害関係人は、縦覧期間中東京都に対して意見書を提出することができる。

平成二十九年九月二十日

東京都知事 小 池 百合子

一 都市計画の種類 都市計画を定める土地の区域

東京都都市計画都市高速鉄道

第一号線本線及び第一号線分岐線

追加する部分

縦覧場所

東京都都市整備局都市づくり政策部都市計画課(東京都庁第二本庁舎二十一階北側)及び港区役所

三 縦覧期間

公告の日から二週間

四 意見書の提出先

新宿区西新宿二丁目八番一号 東京都都市整備局都市づくり政策部都市計画課

東京都指定給水装置工事事業者の指定について

水道法(昭和三十三年法律第百七十七号)第十六条の二

第一項の規定に基づき、東京都指定給水装置工事事業者を次のとおり指定した。

平成二十九年九月二十日

東京都水道局長 中 嶋 正 宏

指定番号 商号 代表者 住所 指定年月日

九五六三 株式会社 鶴岡 寛 杉並区善福寺一丁目五 平成二十九年八月

九五六四 株式会社 齋藤 秀人 番七号 二十二日
結志工業 足立区南花畑二丁目四十六番六号 同日

九五六五 南関東ソフナー 樋渡 利男 神奈川県川崎市中原区小杉御殿町一丁目九百四十番地二十三 同日

九五六六 アタブランニング 竹田 尚久 町田市成瀬五丁目二十一番二十一 同日

九五六七 功将株式会社 江尻 将 神奈川県秦野市南矢名千七百四十五番地の二 同日

九五六八 有限会社 細谷 光行 千葉県千葉市中央区松ヶ丘町六百七番地 同日

九五六九 株式会社 メディオテクノ 黒川 博憲 国立市泉一丁目一番三 同日

九五七〇 株式会社 ケイエス エンジニアリング 我妻 謙 神奈川県横浜市中区土ヶ谷区上菅田町三百九十六番地五 同日

九五七一 東京配管 長瀬 真吾 東久留米市滝山六丁目三番十六 同日

九五七二 佐々木設備設計 佐々木 隆 埼玉県新座市栄一丁目五番十号 同日

発行 東京都 東京都新宿区西新宿二丁目八番一号 郵便番号 163-8001 定価 一冊 三〇〇円 印刷所 勝美印刷株式会社 東京都文京区白山一丁目十三番七号 電話 〇三(三三二二)五二〇一(代) 郵便番号 113-0001

