



発行 東京都

目次

告示

- 市街地再開発組合の定款及び事業計画の変更認可
……（都市整備局市街地整備部再開発課）……
- 建築基準法による意見の聴取……
……（都市整備局多摩建築指導事務所建築指導第二課）……
- 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）……
- 認定特定非営利活動法人の定款の変更の届出……
……（生活文化局都民生活部管理法人課）……
- 大規模小売店舗立地法に基づく変更の届出（二一
件）……（産業労働局商工部地域産業振興課）……

告示

●東京都告示第四号

都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）第三十八
条第一項の規定に基づき東池袋四丁目2番街区地区市街地
再開発組合の定款及び事業計画の変更を認可したので、同
条第二項において準用する同法第十九条第一項の規定によ
り、次のように告示する。

- 令和四年一月十二日
東京都知事 小池 百合子
- 組合の名称
東池袋四丁目2番街区地区市街地再開発組合
 - 事業施行期間
平成二十九年十月二十日から令和四年十月三十一日ま
で
 - 施行地区
豊島区東池袋四丁目地内
 - 事務所の所在地及び設立認可の年月日
豊島区南池袋二丁目三十六番十号
平成二十九年十月二十日
 - 定款及び事業計画の変更の認可の年月日
令和四年一月十二日

●東京都告示第五号

建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）第四十八条
第一項ただし書の規定による許可申請があったので、同条
第十五項の規定により、次のように公開による意見の聴取
（以下「公聴会」という。）を行います。

なお、公聴会で意見を述べようとする者は、当該公聴会
の期日の三日前までに、東京都多摩建築指導事務所長に対
し、意見の要旨並びに住所、氏名及び当該公聴会の事由と
なる処分についての利害関係を記した書面を提出してくだ
さい。

令和四年一月十二日

東京都多摩建築指導事務所長

浅井 勉

- 公聴会を行う日時
令和四年一月二十日（木曜日）午
後二時から
- 公聴会を行う場所
東京都小平合同庁舎二階第二会議
室
小平市花小金井一丁目六番二十号
- 書面の提出先
東京都多摩建築指導事務所建築指
導第二課指導第一担当（東京都小
平合同庁舎一階）
小平市花小金井一丁目六番二十号
電話〇四二（四六四）〇〇〇九
- 公聴会を行う理由
次の建築許可をするため
建築主住 新宿区西新宿二丁目八番一号
所氏名 東京都知事 小池 百合子
建築敷地 東久留米市中央町三丁目千五百六十二番二
ほか
地域地区 第一種低層住居専用地域及び第一種高度地
区

申請の概要

工事種別 新築
及び用途 詰所
敷地面積 約五、六九三平方メートル
建築面積 約六平方メートル
延べ面積 約六平方メートル
構造及び 鋼製ユニット造
階数 地上一階建て
高さ 二・七五メートル
適用条文 建築基準法第四十八条第一項ただし書

●東京都告示第六号

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、羽田空港アク

セス線（仮称）整備事業について、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。

令和四年一月十二日

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

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 深澤 祐二

渋谷区代々木二丁目二番二号

二 対象事業の名称及び種類

羽田空港アクセス線（仮称）整備事業

鉄道の建設、鉄道の改良

三 対象事業の内容の概略

対象事業は、東海道線田町駅付近から、大井ふ頭にある東京貨物ターミナルを経て、羽田空港内の新駅に至る延長約十二・四キロメートルの路線を整備する計画である。

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、都民の意見が九件、事業段階関係区長からの意見が三件あり、意見の内容は、大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、地盤、生物・生態系、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

令和四年一月十二日から同月三十一日まで。ただし、日曜日及び土曜日を除く。

(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 港区環境リサイクル支援部環境課

港区芝公園一丁目五番二十五号

イ 品川区都市環境部環境課

品川区広町二丁目一番三十六号

ウ 大田区環境清掃部環境計画課

大田区蒲田五丁目十三番十四号

エ 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十九階

オ 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

環境影響評価書案について提出された都民の意見書並びに事業段階関係区長である港区長、品川区長及び大田区長の意見の件数は、表1に示すとおりである。

表1 意見等の件数

意見等	件数
都民の意見書	9
事業段階関係区長の意見	3

都民の主な意見と事業者の見解

都民の主な意見及びそれらに対する事業者の見解は、以下に示すとおりである。

環境影響評価の項目の選定

ア 大気汚染及び温室効果ガス

都民の主な意見	事業者の見解
① 大気汚染は、建設機械の稼働及び工事車両の走行による影響が考えられるため、予測評価項目として選定すべきである。また、工事完了後には鉄道車両走行による鉄粉の影響も考えられるため、予測評価項目に選定すべきである。	調査、予測及び評価は、事業特性や地域特性を勘案の上、東京都環境影響評価条例、その他関係法令等に基つき実施しました。 建設機械の稼働による大気汚染及び温室効果ガスについては、限られた事業用地内の稼働であり1箇所当たりでの稼働台数は最大でも4台と少ないこと、ソーールドラフンは電力を動力としていること、排出ガス対策型の建設機械を積極的に導入すること等から、排出ガス及び温室効果ガスが環境に及ぼす影響は小さいと考えています。 工事車両の走行による大気汚染及び温室効果ガスについては、現況交通量に対する工事車両の割合は最大で1.4%であり、稼働に及ぼす影響は小さいと考えています。
② 温室効果ガスについても、大気汚染と同様の理由で、工事の施工中を対象に予測評価項目として選定すべきである。	鉄道から発生する鉄粉については、レベル、車輪に起因するものが考えられますが、近年の車両は、電車を停止させる際、主として電気ブレーキを使用し、最終停止時のみ摩擦ブレーキを使用しています。さらに、ブレーキシューブの材質は鉄粉の発生が少ないものとなっております。また、軽量の電車を導入しているため、ブレーキへの負担が軽減されています。 以上のことから、予測・評価の項目として選定していません。

イ 生物・生態系

都民の主な意見	事業者の見解
① 生物・生態系については、京浜島への中間立坑の建設を取りやめたため京浜島つばさ公園への影響を評価しないことは理解できるが、東京港野鳥公園付近の事業計画は当初と変わっていない。大田区長菅島の通り、東京都心では極めて貴重な野鳥を中心とした自然環境が保全されており、この付近で立坑及び開削工事が行われることで、予測評価項目として当然にも選定すべきであり、除外は許されない。 既設線改良の行われる東京貨物ターミナル付近には、東側側にみなどが丘ふ頭公園、西側に中央海浜公園なぎさの森や東海ふ頭公園、森ヶ崎水再生センターの屋上管奥地があり、本事業によって東西の緑地が分断されれば、鳥類等の動物移動ルートや繁殖行為にも影響の出る恐れがあり、工事区域が区域外への影響を及ぼすことを考慮した予測評価が必要である。	工事の施行中には、東京港野鳥公園及び京浜島つばさ公園は、ソーシャルモデルで通過しますが、地上部において、開削工事等の改築は行わないことから、生物・生態系に影響は及ばないと考えています。 開削工事等が行われる東京貨物ターミナルは、既に市街地化されており、生物の生息環境は少なく、周辺の公園等においても交通量の多い道路や運河を隔てていること等から、生物・生態系に影響は及ばないと考えています。 また、工事の完了後は、東京港野鳥公園及び京浜島つばさ公園の地上部に施設は設置しないこと、東京貨物ターミナル内に新たに設置する鉄道施設は周辺の建物の高さを上回らないことから、東西の緑地の連続性が分断されることはなく、生物・生態系への影響は及ばないと考えています。以上のことから、予測・評価の項目として選定していません。

ウ 自然との触れ合い活動の場

都民の主な意見	事業者の見解
① 自然との触れ合い活動の場については、東京港野鳥公園前の道路が工事車両走行ルートとなっており、工事による影響が考えられること、東京貨物ターミナル付近の公園緑地が東西に分断されることにより、自然との触れ合い活動の場から、予測評価項目に選定すべきである。	東京港野鳥公園前の道路については、工事車両走行ルートとすることを計画していますが、現況交通量に対する工事車両の割合は1.4%であり交通量の大幅な増加はないこと、歩道は分離していることから、自然との触れ合い活動の場に影響は及ばないと考えています。 また、東京貨物ターミナル付近の公園緑地が本事業の実施により東西に分断されることはありません。 以上のことから、予測・評価の項目として選定していません。

騒音・振動

都民の主な意見	事業者の見解
① 騒音・振動は、工事車両の走行による影響については選定しないと考えられているが、影響が少しでも出ると想定される項目については予測評価項目として選定すべきである。	工事車両の走行に伴う騒音・振動については、現況交通量に対する工事車両の割合は、最大で1.4%であり、稼働に及ぼす影響は小さいと考えています。 以上のことから、予測・評価の項目として選定していません。
② 東海道線接続区間から大汐線改修区間にかかると近接しているのは、東海道新幹線と東海道新幹線引き込み線がすでにどちらも複線が稼働しており、羽田空港アクセス線(仮称)が開業されると、騒音・振動について大きなものになることを心配しています。説明会において、騒音規制法に基づき、公表された予測結果は羽田空港アクセス線(仮称)だけのデータとのことでした。住民は、上記の鉄道その他、すでに羽田空港	「東京都環境影響評価技術指針(付解説)」(平成26年1月)に基づき、鉄道騒音については、環境省の指針である「在来鉄道の施設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(平成7年12月 練大-174号)を用いて、調査及び予測・評価を行っています。環境省の指針では、在来鉄道の新線及び大規模改良における列車の走行に伴う騒音を考慮していません。また、騒音レベルは、等価騒音レベルという指標を用いて評価することとしているため、最大値では、評価を行う

都民の主な意見	事業者の見解
<p>へ着陸する航空機の騒音も受けており、総量としての騒音・振動は大きいものと思っております。</p> <p>羽田空港アークセス線（仮称）に伴う、航空・鉄道を含む最大値での予測データの開示と、なお一層の騒音・振動の軽減を求めます。</p> <p>③ 私たちが調査した現状は次のとおりです。</p> <p>(1) 騒音の状況 スーパーノンアラリを使用し以下の3ヶ所にて合計10回測定 9階（南西側）ベランダ 平均 57～61dB （最小 38～50dB、最大 71～121dB） 10階（北西側）ベランダ 平均 60dB（最小：38dB、最大 73dB） 6階（南側）ベランダ 平均 61.88dB（最小：37dB、最大 73dB）</p> <p>(2) 事業が実現した場合に想定される騒音上記の通り、スーパーノンアラリによる騒音測定では、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針における新線の基準」昼間 60dB、夜間 55dBを超える騒音レベルとなる可能性があるとして推測してまいります。</p> <p>(3) 騒音に関する正確な測定の予定 私たちは、「環境影響評価書案の説明会」に出席し、質疑応答にて騒音予測地点は9ヶ所との説明を受けました。</p> <p>しかし、9ヶ所の内、最も近い地点でもベイクレストタワーから数百メートル離れており、当マンション周辺の騒音の実態を正確に反映したものではないと考えっております。羽田アークセス線計画では、本マンションから約15メートルの地点を運行が計画されています。現状の騒音に加えて午前6時から午後11時まで作夜で144本の運行が予定されており、その騒音の増加は健康的な生活に支障を及ぼす可能性が考えられます。</p> <p>(4) 騒音による被害 私たちは、次の被害を懸念しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> 健康被害 資産価値下落（流通価格、賃貸における賃料下落） その他、建設作業による騒音・振動等 <p>要請事項 私たちは、次の事項を要請します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の見直し 事業の進行における当該団体の意見の反映 防音措置の追加、金銭補償等 	<p>していません。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、工事の完了後においては、ロングレールの採用、レベルの重軌条化、消音バラストの散布、防音壁の設置を実施します。さらに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。</p> <p>「東京都環境影響評価技術指針（行解説）」（平成26年1月）に基づき、鉄道騒音については、環境省の指針である「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成7年12月「環大-174号」）に定められている計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さ1.2mの地点において予測及び評価を行っている。環境省の指針では、在来鉄道の新線及び大規模改良線における列車の走行に伴う騒音を対象としており、その他の特定の騒音の影響は考慮していません。</p> <p>鉄道騒音の予測地点については、将来の鉄道構造、走行速度及び土地利用状況等を考慮し、代表地点として9地点を選定している。代表地点以外の地点においては、最寄りの予測地点と同程度の予測結果となると考えられます。</p> <p>本事業は、交通政策審議会答申第198号において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトに位置付けられられております。その中で本事業の意義は下記のとおりとされておおり、これらを踏まえ、本計画を推進していききたいと考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> 羽田空港と国際競争力強化の拠点である都心や新宿、渋谷、池袋、臨海副都心等のアクセス利便性の向上。 JR東日本等の既存ネットワークとの直通運送による多方面と羽田空港とのアクセス利便性の向上。 東京駅で東北幹線等と連携すること等により、北関東等と羽田空港との大幅なアクセス利便性の向上。 休止線等の既存ストックを活用することにより、全線新線整備の事業よりも早期整備が可能。 <p>事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、工事の完了後においては、ロングレールの採用、レベルの重軌条化、消音バラストの散布、防音壁の設置を実施します。さらに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。工事の進行中においては、最新の技術や低騒音・振動の建設機械等の積極的な採用など騒音・振動の低減に努めます。</p>

都民の主な意見	事業者の見解
<p>④ グランフロントイテラ下洲アールは、鉄道騒音・振動予測地点（T-7）の対岸にあたり、計画線が高架橋を走行する区間であることから、地上付近（地上1.2m）の予測だけでなく、当マンションの居室（地上約16m近辺）における騒音・振動の影響をシミュレーションおよび評価いただき、それに対する対策等を確認・検討いただきたいと考えております。</p> <p>なお、予測地点（T-7）における地上高15mの子測結果は、昼間 62dB、夜間 57dBとなっており、「新線の基準（昼間 60dB、夜間 55 dB）」を満たすものではないと考えております。</p> <p>⑤ 鉄道騒音の調査・予測の高さは地上1.2mで行われているが、高架橋は地上7～17mあり、この高さでの騒音が最も大きい。都知事意見にもある通り、沿線には中高層建築物が所在することから、高さは高架橋と同じ地上7～17mについても対象とすべきである。</p> <p>⑥ 羽田空港アークセス線については、利便性や経済効果等の観点から賛成の立場ですが、工事完了後の騒音が、沿線に住む者の住環境を著しく損なうのではないかと危惧しております。</p> <p>事業者（JR 東日本）の説明では、大きな騒音は短時間であり基準を満足している、とのことでしたが、その短時間頻りに繰り返されるのであり、現在、並行して走っている新幹線の騒音に匹敵されてもおり、これ以上の鉄道騒音の増加は到底許容できるものではありません。</p> <p>騒音対策については、ロングレールの採用や防音壁の設置等で対策に努めるとのことですが、これは非常に重要なポイントで、事業者には最重要課題として責任をもつて進めていただき、実効性が得られるよう努力して頂くとともに、住民への説明を構築に行い納得を得ながら進めていただきたいと思っております。</p> <p>なお、沿線は高層マンションも多いため、騒音対策は上方も重視して、トンネル状の防音壁を是非とも考慮頂きたいとお願ひいたします。</p>	<p>列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成7年12月「環大-174号」）に定められている計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さ1.2mの地点において予測及び評価を行っている。</p> <p>高さ方向の鉄道騒音の予測結果については、参考として、評価書案資料編に記載しています。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、工事の完了後においては、ロングレールの採用、レベルの重軌条化、消音バラストの散布、防音壁の設置を実施します。さらに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。</p> <p>また、東京都環境影響評価法に基づき、工事完了後に事後調査を行います。予測と乖離が見られた場合には、更なる環境保全のための措置を検討・実施し、その結果を事後調査報告書として、東京都に提出します。事後調査報告書は、東京都環境影響評価委員会に報告され、公表されます。</p>

都民の主な意見	事業者の見解
<p>⑦ 環境影響評価書案 第8章 環境に及ぼす影響の内容および程度並びにその評価</p> <p>8.1騒音・振動「騒音についての工事後の影響」のうち「予測地点 T-1の結果について、以下の点において不備や不足があると考えられる。</p> <p>1. 鉄道騒音の予測手順について 本評価書案において騒音値の算出に使用している手法「在来線高架鉄道からの騒音予測手法案について」では、その適用の前堤として、路線が平坦で直線であること、構造形式は鉄筋コンクリート・ラーメン高架橋とし鋼桁橋は対象としないこととされている。</p> <p>一方で、予測地点 T-1の軌道は、曲線部に位置しており、また、構造は鉄筋コンクリート・ラーメン高架橋ではなく鋼桁橋（芝浦併用橋）であることから、手法の前提条件を満たしていない。</p> <p>このため、実際には列車の通過による軌み音や鋼桁の共鳴など、直線部と比較してより大きな軌動音の発生や、鉄筋コンクリート・ラーメン高架橋と比較してより大きな構造物音の発生が想定され、騒音値が過小に算出されていると言える。</p> <p>2. 分岐器の影響について 予測地点 T1近傍において単線部と直線部の分岐が整備される計画であるが、列車の分岐器通過による騒音は、騒音値の算出において考慮されていない。分岐器は騒音の発生源となることから、予測においてはその影響を配慮すべきと思慮される。</p> <p>3. 東海道新幹線車両基地への引上線の影響について 予測地点 T-1を含むいくつかの地点では、東海道新幹線車両基地への引上線（以下、引上線）が並走しているが、本評価書案の評価においては、引上線の影響は考慮されていない。一方で、近隣地域が受け入れなければならない鉄道騒音は、羽田空港アクセス線と引上線を含めた一体のものである。</p> <p>このことから、新線単体としての評価のみならず、既設の引上線と合わせた評価も実施されるべきと思慮される。</p> <p>以上の理由から、予測結果は騒音レベルが過小に算出されていることが危惧されることから、「8.1 騒音・振動」騒音について「工事後の影響」のうち該当する箇所について評価の再実施を求めたい。</p> <p>なお、本事業の実施にあたり、事業者には、近隣住民との対話を含めた騒音対策の十分な検討と、着実な対策の実施をお願いしたい。</p>	<p>「在来線高架鉄道からの予測手法案について」（昭和55年4月「騒音規制」Vol.4 No.2）では、コンクリート・ラーメン高架橋を予測の対象としていますが、本事業では、これ以外の構造があることなどを踏まえ、それぞれの構造と類似した箇所をパワースペクトルの測定を行った上で、本予測手法案の予測値を用いて予測を行いました。</p> <p>T-1の鋼桁は、合成桁という構造で鉄筋コンクリートと鋼板を組み合わせた構造となっており、この構造の類似箇所での測定もしており、結果も踏まえて、パワースペクトルを設定しています。また、東京都環境影響評価法第11条に基づき、工事の完了後に事後調査を行います。曲線部や分岐器の影響、建物の反射など、予測結果に乖離が見られる場合、事後調査結果に乖離が見られた場合には、更なる環境保全のための措置を検討・実施し、その結果を事後調査報告書として、東京都環境影響評価協議会に報告され、公表されます。本事業は在来鉄道の建設及び改良の事業であり、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成26年1月）に基づき、「鉄道騒音については、環境省の指針である「在来鉄道の建設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成7年12月「環大」174号）を用いて、調査及び予測・評価を行っています。環境省の指針では、在来鉄道の新線及び大規模改良線における列車の走行に伴う騒音を対象としており、その他の特定の騒音の影響は考慮していません。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、工事の完了後においては、コンクリートの採用、レベルの直軌条化、消音パネルの散布、防音壁の設置を実施します。さらに、車庫及び軌道の定期的な点検、保守作業を実施する。</p> <p>鉄道騒音の低減に努めます。</p> <p>真実的な施工計画については、工事の施行前に工事説明会等で説明するとともに、工事の施行中住民等への周知を図り、安全確保を十分行うほか、理解と協力が得られるよう最大限努力してまいります。</p>

都民の主な意見	事業者の見解
<p>⑧ 工事施工中および工事完了後の騒音に関する意見です。</p> <p>私の居住する東品川三丁目付近においては、荒浜運河を挟んではいませんが、現在でも若潮橋梁付近における東海道新幹線回送線の騒音が激しくあります。</p> <p>よって今回整備を計画される羽田空港アクセス線（仮称）についても、若潮橋梁付近（高架橋および地中双方とも）での騒音が想定されることから、環境影響評価書案に記載の対策措置である防音壁の設置、消音パネルの散布、コンクリートの採用、レベルの重量化を若潮橋梁付近（高架橋および地中双方とも）でも必ず実施し、騒音の低減に尽力していただくよう意見します。</p> <p>また、工事完了後、羽田アクセス線（仮称）稼働後においても、適切な地点において定期的な鉄道騒音調査の実施をしていただくよう意見します。</p>	<p>若潮橋梁は、橋梁の設計性能上、消音パネルを散布することはできませんが、コンクリートの採用、レベルの重量化、防音壁の設置については、向けて検討します。</p> <p>さらに、車庫及び軌道の定期的な点検、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。</p> <p>工事の完了後に実施する事後調査については、「東京都環境影響評価法第11条」(平成11年東京都公第894号)に基づいて行うこととしており、予測地点において調査を実施します。</p>
<p>地盤 都民の主な意見 弊社は城南区に倉庫を保有しております。城南区は地盤沈下を致しております。近年、沈下速度は落ちています。本事業によって地盤沈下が再度進むのではないかと危惧しております。本事業は当該土地の真下ではありませんが、地盤の緩い海浜地区にあつては、どこに影響が出るか予測不能だと思慮致します。本事業に關しては、利便性が良くなるなど賛成の立場ではあります。弊社の倉庫がある地区の地盤沈下に關して、現在までの沈下速度と事業後の沈下速度をご提示頂きたい方が一、地盤沈下が生じた際、どのような対処して頂けるかもご教示頂ければ幸いです。</p>	<p>「水産基礎調査成果表（港湾地区）（基浜日：令和2年1月1日）」（令和2年10月東京都港湾局）によれば、城南区内の経年地盤沈下量は漸減傾向であり、令和元年の1年間で-14.2～-4.3mmの沈下が報告されています。</p> <p>城南区の更には下の江戸川層をシルト・盛土、有梁層を有しています。</p> <p>江戸川層は十分に締まりがある地層で、類似した、江戸川層には地下水が存在しますが、十分な厚みを有しているため地下水はトングネルの周囲を迂回して流動すると考えられます。</p> <p>シルト・盛土は透水構造とするため、周囲の地下水の水位及び流況に与える影響は小さく、本事業の実施による地盤沈下はほとんど発生しないと考えられます。また、工事の施行中には、地下水位観測・地盤変位等のモニタリングを実施し、適切な施工監視を行う計画としていきます。</p> <p>なお、方が一、本事業の実施によると考えられる地盤沈下が発生した場合、その原因を詳細に調査した上で、適切に対応させていただきます。</p>

除染物

<p>都民の主な意見</p> <p>① 建設発塵土、建設泥土の発塵量の予測は行われているが、敷地内再利用量、搬出量、搬出処分先の候補地、運搬車両台数の予測結果を示すべきである。</p>	<p>事業者の見解</p> <p>建設発塵土や建設泥土の敷地内再利用量、排出量、搬出処分先等については、今後、作成する具体的な施工計画の中で検討していきませんが、可能な限り再利用に努めます。なお、資材搬入等も含まれた工事車両の1日当たりの最大台数は表3.3.1-4(27ページ参照)に示すとおりです。</p>
--	--

調査計画書の修正の経過及びその内容について

<p>都民の主な意見</p> <p>① 審査意見書の知事意見、周辺地域区長意見で、環境影響評価書の項目追加や手法見直しを求める意見が多数出されており、特に大田区長からは生物・生態系を中心に、調査計画に関する詳細な意見が提出されている。にもかかわらず、評価書案では調査計画書からの項目追加は一切なく、逆に「生物・生態系」「自然との触れ合い活動」は項目選定から除外されてしまった。これでは意見と逆行する内容となっており、不誠実である。</p>	<p>事業者の見解</p> <p>環境影響評価書案の作成に当たっては、調査計画書の提出以降、具体化した事業計画と調査計画書にいただいた意見を勘案して、環境影響評価書案を作成しました。調査計画書の提出以降、具体化した事業計画と調査計画書にいただいた意見は取りやめたことから、公園を改変することから、生物・生態系、自然との触れ合い活動の項目として選定していません。</p>
---	--

事業段階関係区長の意見と事業者の見解

事業段階関係区長の意見とそれらについての事業者の見解は、以下に示すとおりである。

港区長の意見と事業者の見解

港区長の意見	事業者の見解
<p>1 総論</p> <p>環境影響評価書を作成する際には、調査の方法、評価の基準などについて、内容及び表現をさらに工夫し、本計画の特徴を適切に表記するなど、一般の方が理解しやすいものとなるよう努めます。</p> <p>(2) 計画地周辺の住民及び関係者等からの街頭くくりを含めた意見・要望等については、真摯に対応してまいります。</p> <p>2 各論</p> <p>(1) 工事計画について</p> <p>建設作業にあたっては、騒音、振動、粉塵等、周辺環境に与える影響を低減するよう適切な対策を講じるとともに、近隣紛争の未然防止、地域における生活環境の保全に努めてまいります。</p>	<p>環境影響評価書を作成する際には、調査の方法、評価の基準などについて、内容及び表現をさらに工夫し、本計画の特徴を適切に表記するなど、一般の方が理解しやすいものとなるよう努めます。</p> <p>計画地周辺の住民及び関係者等の方からのご意見・ご要望等を尊重するとともに、真摯な対応に努めます。</p>
<p>・特定建設作業実施届出など必要な事前届出してください。</p> <p>・工事車両等による、大気汚染、騒音、振動等が環境基準を上回ることはないよう、一層の低減に努めてください。</p>	<p>工事の施行中においては、敷地境界付近には仮囲いを設置するとともに、最新の技術や低騒音・振動の建設機械等の積極的な採用など騒音・振動の低減に努めます。また、粉じんの飛散防止のために、清掃や散水、シート覆い等の措置を随時実施すほか、排出ガス対策に適合した建設機械の積層的導入等、排出ガスの低減に配慮します。</p> <p>具体的な施工計画については、今後、検討を行い、工事説明会等で説明いたします。</p> <p>特定建設作業実施届出などの必要な届出は、関係法令等に則り適切な時期に事前に行います。</p>
<p>・工事車両の出入口が想定されている山町駅付近 No.1～No.3 について、出入口の際に、徐行を含めた交通安全の徹底を図るとともに周辺住民等への丁寧な説明に努めてください。</p>	<p>工事車両の運行等に当たっては、搬入が集中しないよう計画的・効率的な運用管理をします。また、工事車両の出入口付近に交通整理員を配置する等の措置を講じていきます。具体的な施工計画については、今後、検討を行い、工事説明会等で説明いたします。</p>

港区長の意見	事業者の見解
<p>・地域において、本路線と既存の電車や新幹線などの複合的な騒音に関する不安の声音があり、供用開始後、鉄道の騒音、振動について、法令の基準を上回らないよう努めるとともに、引き続き低減に向けた検討とその対策を確実に行い、地域の理解と協力を得られるよう最大限努力していただきます。</p> <p>(2) 戸塚・文化財について</p> <p>・本事業地は、周知の埋蔵文化財包蔵地であり、品川台場(第一)に該当し、高輪築堤跡及び雑魚場跡に隣接します。品川台場(第一)については、既存高架橋を用いた計画となっておりますが、改修等で大きく現況を改変する場合は、港区教育委員会及び品川区教育委員会と協議していただきます。</p> <p>・高輪築堤跡遺跡及び雑魚場跡隣接地については、近代の鉄道用海上築堤及び江戸時代の貝塚が発見される可能性が高い場所であるため、港区埋蔵文化財取扱要綱に基づき、埋蔵文化財の有無を確認するための試掘調査の実施を指導する場所となりますので、事前に港区教育委員会と協議していただきます。</p> <p>(3) その他</p> <p>・事業区間の起点付近には、港区立本芝公園があることから、同公園への影響について、区と事前に詳細な協議を実施するとともに、公園、雑魚場架道橋の利用者に対する事前周知、説明を丁寧に行う予定です。</p>	<p>事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、工事の完了後においては、コンクリートの採用、レールの重軌条化、消音パネルの設置、防音壁の設置を実施します。さらに、車両及び軌道の定期的な検定、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。</p> <p>品川台場(第一)については、既存高架橋の軌道掘削を行うことを計画しており、地面の掘削が生じ、現況を改変することになった場合は、港区教育委員会及び品川区教育委員会と協議を行います。</p> <p>高輪築堤跡遺跡及び雑魚場跡隣接地の取扱いについては、評価書作成時において、港区教育委員会へのヒアリングを実施していただき、引き続き、港区埋蔵文化財取扱要綱に基づき、協議を行ってまいります。</p>

品川区長の意見と事業者の見解	品川区長の意見	事業者の見解
<p>1. 環境全般</p> <p>工事施工前、工事施工中および供用開始後に、地元住民等への説明や安全確保を十分おこなうよう努めたい。特に、騒音・振動の低減に努めたい。また、地元住民からの問い合わせ、苦情等に対し、速やかに対応していただきたい。</p>	<p>サウンドトラック工事は、周辺への陥没等の影響を及ぼさないよう、地下水位観測・地盤変位等のモニタリングを実施し、適切な施工管理を行う等、十分留意しながら工事を行います。具体的な施工計画については、工事の施行前に工事説明会等で説明するとともに、工事の施行中は、工事のお知らせセンターや工事用看板等で地元住民等への周知を図り、安全確保を十分行うほか、理解と協力が得られるよう最大限努力していきま。また、地元住民からの問い合わせ、苦情等に対し、速やかに対応してまいります。工事の施行中及び工事の完了後には、事後調査を行い、その結果を事後調査報告書として、東京都に提出します。事後調査報告書は、東京都環境影響評価審議会に報告され、公表されます。</p>	
<p>2. 騒音・振動</p> <p>1) 工事の施工中</p> <p>・騒音・振動の予測値が規制基準値に近い作業があるため、関係法令の基準を遵守するとともに、低騒音・低振動型の建設機械・工法の採用を図り騒音・振動の低減に努めていただきます。</p> <p>・夜間を含めた作業期間や時間については、周辺住民への騒音・振動による影響を最小限にとどめるよう配慮していただきます。</p> <p>2) 工事の完了後</p> <p>・本評価書案において実施された高さ方向の鉄道騒音予測結果によると、予測地点T-9では、1.2m高さにおいては評価の指標を満足すると結論付けられましたが、10.0m、15.0m高さにおいては昼間・夜間ともに同指標を大きく上回っています。当該地点は中層階の住宅等に近接しており、供用開始後の鉄道騒音による環境影響が懸念されます。さらなる環境対策を講じ、住居等近隣受音点への環境影響を低減していただきます。</p>	<p>列車の走行に伴う鉄道騒音については、環境省の指針である「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(平成7年12月 環大1-174号)に定められている計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さ1.2mの地点において予測及び評価を行います。</p> <p>事業の実施に当たっては、環境保全のための措置として、工事の完了後においては、コンクリートの採用、レールの重軌条化、消音パネルの設置、防音壁の設置を実施します。さらに、車両及び軌道の定期的な検定、保守作業を実施する等、鉄道騒音の低減に努めます。</p>	
<p>3. 戸塚・文化財</p> <p>・埋蔵文化財包蔵地「品川台場(第一)」について、「既設高架橋上の既設線路等を改修する区間であり、土地の改修を行う計画ではない」と記載がありますが、具体的などのような改修を計画しているか明らかになり、当該区間の工事に「土木工事」が含まれないことを明確にしてください。</p> <p>・工事計画に変更が生じた場合、品川区教育委員会へ速やかに報告し、協議していただきます。</p>	<p>品川台場(第一)付近における既存高架橋の工事は、高架橋の補修工事、線路等の新設工事、電線工事等を行うことを計画しており、地表面の掘削を行う計画はありません。</p> <p>工事計画に変更が生じ、土地の改修の必要が生じた場合には、品川区教育委員会と協議を行います。</p>	

大田区長の意見と事業者の見解

大田区長の意見	事業者の見解
<p>1 騒音・振動 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動については周辺環境に及ぼす影響が小さいため評価項目として選定しないとなっている。しかし、環境影響評価の考え方は、少しでも影響があると想定される項目についても影響を科学的に正確に把握し評価するものである。増加割合は評価調査計画書段階では3%だったが、評価書案では1.4%と減少している。しかし、羽田空港新駅（仮称）付近0.5%から1.3%とわずかな増加している。影響が少ないので選定しないのではなく、選定した上で影響がないこと調査し評価すること。 低周波に関しては、適切な対策を講じるから評価項目としないということでは理解できない。環境保全対策を具体的に示し、評価すること。 建設工事による振動についても評価が必要と考える。京浜島は工場が密集しており、建設機械の稼働だけでなく、シート工事による影響についても評価していただきたい。 また、工事完了後における、換気施設等の影響についても調査すること。</p>	<p>工事用車両の走行に伴う騒音・振動については、現状交通量に対する工事用車両の割合は、最大で1.4%であり、環境に及ぼす影響は小さいと考えられます。 低周波音については、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発生させること、周辺に影響を及ぼすような低周波音を発生させない送風機やダクトを選定し、維持管理を徹底することから、周辺に影響を及ぼすような低周波音を発生させることはないと考えられます。 シートトンネル工法は、地下鉄や道路トンネル等で多くの実績があり、一般的に「騒音・振動」が小さい工法であると言われています。そのため、シートトンネル工事に伴い発生する「振動」そのものが、周辺環境へ与える影響は小さいと考えられます。 換気施設については、騒音対策として換気塔（換気ダクト）には消音器及び消音ガラリを設け、振動対策として各送風機は防振架台上に設置することから、周辺に影響を及ぼすような騒音・振動を発生させることはないものと考えられます。以上のことから、予測・評価の項目として選定していません。</p>
<p>2 大気汚染 工事に伴う粉じん等、工事用車両の走行と建設機械の稼働に伴う大気汚染について、評価項目として選定しないのではなく、評価していただきたい。また、大田区では平成30年11月より羽田五丁目に羽田自動車排気ガス測定局を新規し測定を開始している。工事用車両走行ルート沿いでもあり、その結果も今後の評価に使用すること。</p>	<p>工事の突進に伴う粉じんの発生については、飛散防止のための清掃や散水、シート洗い等の措置を随時施すことから環境への影響は小さいものと考えられます。 建設機械の稼働による大気汚染については、限られた事業用地内の稼働であり、1箇所当たり稼働台数は最大でも4台と少ないこと、シートブレーキは電力を動力としてすること、排出ガス対策型の建設機械を積極的に導入すること等、排出ガスの低減に配慮した環境保全のための措置を実施することから、環境に及ぼす影響は小さいと考えられます。 工事用車両の走行による大気汚染については、現状交通量に対する工事用車両の割合は、最大で1.4%であり、環境に及ぼす影響は小さいと考えられます。以上のことから、予測・評価の項目として選定していません。</p>

大田区長の意見

事業者の見解

<p>3 水質汚濁 工事で発生する濁水等を工事区域内で処理し、「下水道法」及び東京都下水道条例で定められた水質基準以下とした後、下水道に放流するから水質汚濁に影響を及ぼさないというだけでは理解できない。汚染濃度の確認方法、汚染が確認された場合の処理方法等を明示して、水質汚濁に影響を及ぼさないことを示していただきたい。</p>	<p>擁壁区間及び削りトンネル区間の工事においては、透水性の高い土留壁や地盤改良等の地下水湧出の防止対策を講じるため、工事で発生する排水は、主に雨水であると考えています。排水に当たっては、雨水に混入した土砂を沈砂槽等で沈殿させ、「下水道法」及び「東京都下水道条例」で定められた水質基準以下とした後、事業区間周辺の公共下水道に放流する計画としており、水質汚濁に影響を及ぼさないものと考えています。</p>
<p>4 温室効果ガス 温室効果ガスについては、環境影響評価項目とされていないが、今後「地球温暖化対策の推進に関する法律」が改正され、基本理念として「我が国における2050年までの脱炭素社会の実現」が明記され、温室効果ガス削減に向けた取組が重要視が高まっている。本事業については、工事期間中における工事車両の運行・稼働等による一時的な温室効果ガスの発生、また、工事完了後においても、駆動施設の運用・車両の運行等に伴う、電気・ガス・燃料などエネルギーの使用による定常的な温室効果ガスの発生が見込まれる。以上のことから、工事期間中から供用後において、脱炭素社会の実現に向け、地球温暖化対策に努めること。</p>	<p>当社は、2020年10月に「ゼロカーボン・チャレンジ2050」を当社グループ全体の日標とし、グループ一休となって2050年度のCO₂排出量「実質ゼロ」に挑戦することを公表しました。 工事の施工中においては、省エネルギー化が達成された建設機械の選定や建設資材の現場内リサイクルの推進、建設資材の運搬には低公害車の導入やアイドリフトリックス、エコドライブの取り組みます。 また、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CO₂排出量も相対的に小さく、環境にやさしい輸送機関です。ギターの約25%は、水力、太陽光、風力などのCO₂排出量ゼロの再生可能エネルギーを使用しています。 駆動施設については、ホーム・コンコーン照明のLED採用、高効率の空調設備の導入などを検討していきます。車両については、減速時の運動エネルギーを電気エネルギーに換える「回生ブレーキ」や、効率的なモーター制御を行う「VVVFインバータ」を搭載した省エネルギー車両の導入を進めています。</p>
<p>5 その他 廃棄物の中間処理施設である大田清掃工場は、収集・運搬や最終処分とともに清掃事業を構成する重要な機能を持ち、欠くことのできない施設である。 シートトンネル工事起因した地盤沈下により、清掃事業の安定的継続を阻害しないように、評価書案に記載された対策に万全を期していただきたい。 また、将来、施設の耐用年数を迎え、建替え等の施設整備を行う場合においても、当該事業に影響が出ることのないように十分な対策をとっていただきたい。</p>	<p>シートトンネルの工事に際しては、地盤沈下等が発生しないよう、環境影響評価書案に記載した環境保全のための措置を適切に実施してまいります。 将来の大田清掃工場の建替え等の施設整備については、本事業の工事に先立ち、大田清掃工場と協議を行ってまいります。</p>

公 告

認定特定非営利活動法人の定款の変更の届出
について

特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第四十九
条第二項第三号に掲げる事項に係る定款の変更の届出があ
ったので、同法第五十三条第二項及び特定非営利活動促進
法施行条例の施行に関する規則(平成十年東京都規則第二
百四十三号)第二十二條の三の規定により、次のとおり公
告する。

令和四年一月十二日

東京都知事 小 池 百合子

- 一 名称
特定非営利活動法人ブリッジフォースマイル
- 二 代表者の氏名
林 恵子
- 三 主たる事務所の所在地
千代田区大手町二丁目六番二号
- 四 その他の事務所の所在地
神奈川県横浜市西区高島二丁目五番五号
神奈川県横浜市南本町五番五号
熊本県熊本市中央区辛島町六番二号 ペアレントビル
九階九〇一
- 一 名称
特定非営利活動法人ジャパン・プラットフォーム
- 二 代表者の氏名
小美野 剛

三 主たる事務所の所在地

千代田区麹町三丁目六番五号 麹町GN安田ビル四階

四 その他の事務所の所在地

宮城県仙台市青葉区中央二丁目七番三十号 角川ビル
五二一

五二一

大規模小売店舗立地法に基づく変更の届出に
ついて
大規模小売店舗立地法(平成十年法律第九十一号。以下
「法」という。)第六条第一項の規定により大規模小売店
舗の変更について届出があったので、同条第三項において
準用する法第五条第三項の規定により次のとおり公告し、
その届出及び添付書類を縦覧に供する。

なお、法第八条第二項の規定に基づき、意見を述べよう
とする者は、意見の内容を記載した書面に「(一)氏名(団体
にあつては団体名及びその代表者の氏名)(二)住所(団体に
あつては所在地)(三)意見を述べる理由」を記載した書面を
添えて、令和四年一月十二日から四月以内に東京都産業労
働局商工部地域産業振興課(新宿区西新宿二丁目八番一
号)に到着するよう提出してください。
令和四年一月十二日

東京都知事 小 池 百合子

- 一 店舗名
ヤオコー八王子並木町店
- 二 店舗所在地
八王子市並木町三十五番一号
- 三 設置者名
株式会社ヤオコー
- 四 設置者住所
埼玉県川越市新宿町一丁目十番地
- 五 変更前の設置者住
埼玉県川越市脇田本町一番地五

所

六 変更後の設置者住
埼玉県川越市新宿町一丁目十番地

七 変更前の小売業者
の氏名又は名称

株式会社ヤオコーほか未定

八 変更後の小売業者
の氏名又は名称

株式会社ヤオコーほか五名

九 変更を行った小売
業者の氏名又は名
称

株式会社ヤオコー

十 変更前の小売業者
の住所

埼玉県川越市脇田本町一番地五

十一 変更後の小売業
者の住所

埼玉県川越市新宿町一丁目十番地

十二 変更日
平成三十年十二月三日ほか

十三 届出日
令和三年十二月七日

十四 縦覧場所
東京都産業労働局商工部地域産業
振興課(新宿区西新宿二丁目八番
一号)

十五 縦覧期間
令和四年一月十二日から同年五月
十二日まで。ただし、東京都の休
日に関する条例(平成元年東京都
条例第十号)に定める休日を除く。

十六 縦覧時間
午前九時三十分から午後四時三十
分まで。ただし、正午から午後一
時までを除く。

一 店舗名
第一ひばりが丘ビル

二 店舗所在地
西東京市住吉町三丁目九番八号

三 設置者名
三菱UFJ信託銀行株式会社

四 設置者住所
千代田区丸の内一丁目四番五号

五 変更前の設置者の
代表者名

池谷 幹男

六	変更後の設置者の代表者名	長島 巖
七	変更前の小売業者の氏名又は名称	合同会社西友
八	変更後の小売業者の氏名又は名称	合同会社西友ほか十二名
九	変更を行った小売業者の氏名又は名称	合同会社西友
十	変更前の小売業者の代表者名	リオネル・アルベール・ジェイ・デスクリー・ドウ・マレドスー
十一	変更後の小売業者の代表者名	大久保 恒夫
十二	変更日	令和三年三月一日ほか
十三	届出日	令和三年十二月一日
十四	縦覧場所	東京都産業労働局商工部地域産業振興課(新宿区西新宿二丁目八番一号)
十五	縦覧期間	令和四年一月十二日から同年五月十二日まで。ただし、東京都の休日に関する条例(平成元年東京都条例第十号)に定める休日を除く。
十六	縦覧時間	午前九時三十分から午後四時三十分まで。ただし、正午から午後一時までを除く。
一	店舗名	ライフ中野坂上店
二	店舗所在地	中野区中央一丁目三十六番三号
三	設置者名	株式会社SMB C信託銀行
四	設置者住所	千代田区丸の内一丁目三番二号
五	変更前の設置者住所	港区西新橋一丁目三番一号
六	変更後の設置者住所	千代田区丸の内一丁目三番二号
一	店舗名	丸井池袋店新館
二	店舗所在地	豊島区西池袋三丁目二十九番一号ほか
三	設置者名	株式会社丸井ほか三名
四	設置者住所	中野区中野四丁目三番二号ほか
五	変更を行った設置者名	株式会社丸井
六	変更前の設置者の代表者名	青井 浩
七	変更後の設置者の代表者名	青野 真博
八	変更を行った小売業者の氏名又は名称	株式会社ヴィクトリア
九	変更前の小売業者の代表者名	諸橋 友良
十	変更後の小売業者の代表者名	藤澤 剛
十一	変更日	令和二年七月一日ほか
十二	届出日	令和三年十二月十三日
十三	縦覧場所	東京都産業労働局商工部地域産業振興課(新宿区西新宿二丁目八番一号)
十四	縦覧期間	令和四年一月十二日から同年五月十二日まで。ただし、東京都の休日に関する条例(平成元年東京都条例第十号)に定める休日を除く。
十五	縦覧時間	午前九時三十分から午後四時三十分まで。ただし、正午から午後一時までを除く。
<p>大規模小売店舗立地法に基づく変更の届出について</p> <p>大規模小売店舗立地法(平成十年法律第九十一号。以下「法」という。)第六条第二項の規定により大規模小売店舗の変更について届出があったので、同条第三項において準用する法第五条第三項の規定により次のとおり公告し、その届出及び添付書類を縦覧に供する。</p> <p>なお、法第八条第二項の規定に基づき、意見を述べようとする者は、意見の内容を記載した書面に「(一)氏名(団体にあつては団体名及びその代表者の氏名)(二)住所(団体にあつては所在地)(三)意見を述べる理由」を記載した書面を添えて、令和四年一月十二日から四月以内に東京都産業労働局商工部地域産業振興課(新宿区西新宿二丁目八番一号)に到着するよう提出してください。</p> <p>令和四年一月十二日</p>		
一	店舗名	東京都知事 小 池 百合子
二	店舗所在地	ヤオコー八王子並木町店 八王子市並木町三十五番一号

三	設置者名 株式会社ヤオコ
四	設置者住所 一 埼玉県川越市新宿町一丁目十番地
五	変更前の開店時刻 午前九時
六	変更後の開店時刻 午前八時ほか
七	変更前の来客が駐車場を利用することができるときの時間帯 午前八時三十分から午後十一時三十分までほか
八	変更後の来客が駐車場を利用することができるときの時間帯 午前七時四十五分から午後十一時三十分までほか
九	変更日 令和三年十二月二十二日
十	届出日 令和三年十二月七日
十一	縦覧場所 東京都産業労働局商工部地域産業振興課（新宿区西新宿二丁目八番一号）
十二	縦覧期間 令和四年一月十二日から同年五月十二日まで。ただし、東京都の休日に関する条例（平成元年東京都条例第十号）に定める休日を除く。
十三	縦覧時間 午前九時三十分から午後四時三十分まで。ただし、正午から午後一時までを除く。

発行
 東京都
 東京都新宿区西新宿二丁目八番一
 号
 電話 ○三(五三二)一(代)

郵便番号
 163-8001

定価
 本号
 一箇月
 六、六〇〇円
 (郵送料を含む)

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 ○三(三八二)五二〇一(代)

郵便番号
 113-0001

