

令和3年度第4回京都市環境影響評価審査会

【 摘 録 】

日 時：令和3年12月24日（金）午後2時～午後4時

場 所：京都市役所本庁舎 第1会議室

※ZOOMによるオンラインでの開催

出席委員：板倉豊委員，越後信哉委員，大久保規子委員，勝見武委員，柴田昌三委員，東野達会長，
平山貴美子委員，本田晶子委員，松田法子委員，安田龍介委員，山田悦委員（11名）

欠席委員：青野正二委員，塩見康博委員，竹見哲也委員，建山和由委員（4名）

【資料1】第12次京都市環境影響評価審査会委員名簿

【資料2】「京都プロジェクト（仮称）」に係る手続の実施状況及び今後のスケジュールについて

【参考資料】諮問書（写）

議 題 京都プロジェクト（仮称）に係る配慮書案について（諮問及び審議）

議 事 1 開会

2 議事 以下のとおり

3 閉会

－ 摘 録 －

事 務 局 現在，11名の出席をいただいております。京都市環境影響評価等に関する条例施行規則に基づき，本審査会が成立していることを報告する。

東 野 会 長 まず，京都市から諮問を受ける。

< 諮 問 >

東 野 会 長 議題1の「京都プロジェクト（仮称）」に係る配慮書案の審議に移る。事務局から説明をお願いします。

事 務 局 < 資料2に基づき説明 >

東 野 会 長 続いて，「京都プロジェクト（仮称）」に係る配慮書案について，事業者に，事業の概要及び配慮書案についての説明をお願いします。

事 業 者 < 配慮書案に基づき説明 >

東 野 会 長 事業者からの説明に対しての質疑に移るが，松田委員が所用により途中退席されるため，先に御意見を頂く。

松田委員 塩小路通沿いの建物の高さは現行の高さ規制の31mに揃っており、それにあわせて外観デザインを検討するのか。

事業者 31mのラインで一部セットバックし統一感を創出する構想である。ただし、複数案の設定においては、概形とするため45mまでセットバックなしとした。

松田委員 商業施設の入居階数、主なエントランス位置、京都駅ビルとの接続、郵便局の位置などはどのように計画しているのか。

事業者 商業施設は地下2階から地上2階までを想定している。建物の1階への入口は、駅前広場側及び塩小路通側からを予定し、駅ビル及び地下街とも接続する予定である。郵便局については、工事中は近隣に移転するが、竣工後は未定である。

松田委員 本件の南側の駅ビルとの間の道はどのような空間になるのか。
また、塩小路通側の一階部分について、配慮書案ではピロティ状の歩行空間という表現だが、どのように歩行者空間を豊かにし、圧迫感のないものにしていくのか。

事業者 塩小路通及び本件南側の歩行者空間の賑わいの創出については、今後、慎重に検討していく。

松田委員 周辺の交通計画、動線計画とも関わるが、駅ビルとは何階で接続する予定か。

事業者 現時点では地上2階での接続を検討している。また、地下2階で地下街との接続も検討している。

松田委員 景観については、ロータリー周りに現状とは異なる建築物ができることになるため、近景への影響に対する配慮が重要と考える。京都駅の建築は、駅舎・駅ビル建築としては世界的に稀有な作品であり、交通機能、公共機能及び商業機能が素晴らしくミックスし、かつ、高密度でデザインされている。本件のビルが建つことで京都駅ビルが隠れるので、駅ビルのデザインなど、駅ビルへの配慮が必要と考える。

事業者 今後計画を進めるに当たって、慎重に検討する。

東野会長 勝見委員が所用のため、途中退席されたので、本日欠席の塩見委員、竹見委員と併せ、事前に頂いている御意見を事務局から報告をお願いする。

事務局 勝見委員からの意見を報告する。

- 帯水層の厚さ及び深さ方向の位置と構造物との位置関係が重要。
- 帯水層の地質の透水性の高さと豊富な水量があれば、施工後、地下水が構造物を回り込んで回復するが、帯水層の上から下までを構造物で遮断する場合、横からの回り込みのみとなるので影響が出る可能性がある。
- 深く掘削する場合、工事時の周辺地下水位への影響が懸念され、影響範囲をいかに小さくするかが重要である。
- 地下水への影響について、代表案だけでも予測が必要ではないか。また、配慮書案92ページでは「必要に応じ」と記載しているが、必要であると考えられる。

以上である。

事業者 地下水への影響については重要であると考えているが、現在は、構想段階ということもあり、いまだ予測ができない。今後、計画が具体化する中で、方法書で評価項目、調査項目、予測手法を検討する。方法書での審査を踏まえ、予測結果については、準備書段階で整理をする。

事務局 塩見委員からの意見を報告する。

- 「交通拠点」、「駅前広場との連携」、「防災機能の確保」、「京都の玄関口としてのランドマーク」などに配慮したものとなること、それぞれ非常に重要かつ求められる要素であり、大変期待している。
- 一方で、工事期間中も京都の玄関口である京都駅烏丸口は、常にこれらの機能を持ち続けなくてはならないと考えられ、工事の実施時に配慮すべき事項についての記述が少ないように思う。走行ルートやピーク分散の検討は重要なことであるが、工事中も公共交通サービスレベルやバス待ち環境・滞留空間としての機能維持を図るための方針について言及いただきたい。
- また、京都の玄関口での工事となる以上、工事期間中における玄関口としての機能への影響低減についても言及いただくことが望ましい。

以上である。

事業者 「交通拠点」・「駅前広場との連携」・「防災機能の確保」・「京都の玄関口としてのランドマーク」については重要な要素と認識している。まだ構想段階のため、具体的な内容は現時点では決定していないが、慎重に検討していく。

工事車両による渋滞への影響については、搬入ルートや時間帯、台数等の精査が必要である。施工業者や警察など関係者と相談し慎重に検討する。

工事中の歩行者動線への考慮、仮囲いへのデザイン配慮等が必要と考えており、施工業者と慎重に検討する。

事務局 竹見委員からの意見を報告する。

- 配慮書案 126 ページの予測について、「日最大風速」とは 10 分間の平均風速のうち、1 日の最大値のことだと思ふ。対して、最大瞬間風速は、瞬間値であり、10 分平均風速の 1.5～2 倍を想定する必要があるが、配慮書の書き方は、混同しているように思われる。
- 京都のこのような場所で、高い建物が立地することで、何らかの形で風環境に影響し、風害への懸念はあり、この懸念を共有いただければと思う。
- 計画地の西隣にはキャンパスプラザ京都があり、当該施設から人の出入りがある。例えば配慮書案 95 ページで、キャンパスプラザ京都の立地について言及がないので、キャンパスプラザ京都があることが分かるように適切に記載していただくのがよいと思う。また、これによる人の出入りへの配慮が必要だと思ふ。

以上である。

事業者 風環境評価指標として、平均風速の累積頻度 55%及び累積頻度 95%の風速によって風環境の状態を領域 A～D の 4 つに区分した指標にて評価をしている。最大瞬間風速は評価には使っていないが、配慮書案では、参考として不快を感じ始める風がどれくらい吹くかのおおよその目安として示している。誤解を招くので今後の手続においては、記載を見直していく。

風環境については、ビル風による周辺への影響低減に向けて今後検討していく。

詳細については、方法書以降で整理する。

キャンパスプラザ京都については、図書に追記する。また、人の出入りへの配慮については、キャンパスプラザ京都に限らず、工事中については、出入口に誘導員等を配置するとともに、歩行空間がなくならないよう配慮する。竣工後は、駅ビル・地下街との接続により、歩行者ネットワークが拡充され、キャンパスプラザ京都方面へも歩行者の利便性が向上されることを期待している。

安田委員 風害について、手法により結果が変わるので、予測条件やシミュレーションの方法を教えてください。

事業者 風環境の評価指標としては、「日最大瞬間風速の超過頻度を用いた風環境評価尺度」と、「平均風速の発生頻度による風環境評価尺度」の二つが一般的である。本件では、後者の尺度で、京都気象台の気象データを用いている。詳細な計算式が必要であれば、改めて整理したい。

安田委員 領域A～Dの領域の境界付近の値は少し変わっただけで評価が変わるが、実質的な違いはないのではないかと推測する。領域の変化だけでなく、実際の数値変化を知りたいので、平均風速や最大風速といった計算量をそのまま示して欲しい。

事業者 領域Aに近い領域Bといったケースもあるかと思うが、建物の建設に伴う風環境の変化を分類した領域に応じて評価する手法をとっているため、境界付近にあった値が変化した場合であっても、用いた評価指標に照らして評価している。

安田委員 予測手法を否定している訳ではないが、分布表示のみなので、どう変化したかを示していただきたい。
この計算に関して、現況での再現性は検証されているのか。

事業者 風環境の予測手法としては、風洞実験や数値流体解析等を用いることが一般的であり、本件では数値流体解析を用いている。数値流体解析の再現性については、既に多くの文献や書籍で検証されており、問題ないと考えている。

安田委員 大規模建築物の建設の際には、強風害に目が行くが、本件は密集した空間に立地するので、建物周辺を含めた空調効率を考えると、風通しの阻害（弱風化）の評価も考慮の対象になると思う。弱風に関して検証や配慮する予定はあるか。

事業者 風害とは一般的に建物建設後のビル風によって風速が増加し、周辺において風害の頻度が高まることを指しており、通風阻害に関しては本件では予測対象としていない。

安田委員 通風阻害についても、検討していただきたい。

板倉委員 本件に隣接するキャンパスプラザ京都では、大学の講義や会議が頻繁に行われているので、学校として認識していただきたい。
また、京都中央郵便局と京都駅ビルとの間の道は、強い風に驚くことがある。現状よりも高い建物が建つのに、風洞実験はしないのか。

事業者 計画が具体化していく中で、予測手法を検討していく。方法書の段階で御審議いただきたい。

山田委員 本件は、特例を提案し現行の高さ規制を解除するという理解でよいのか。地下

方向への利用についても説明いただきたい。

事業者 本計画地を含む京都駅周辺は都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域」に指定されており、都市再生特別地域の提案制度を活用して都市計画提案を行う予定である。提案に際しては、都市機能の増進を主たる目的とした公共貢献が必要であり、他都市での事例等を参考に容積と高さを設定している。

公共貢献としては、交通機能の強化、歩行者空間の整備、防災機能の強化などを計画している。環境アセスメント手続を経た後、都市計画の提案を予定している。

山田委員 京都中央郵便局の予定について御説明いただきたい。

事業者 現時点では工事中は、郵便局窓口は京都駅周辺に移転して機能を担保することまでしか確定していない。竣工後の建物に再度移転するかは今後検討していく。

山田委員 ホテルは既に市内で過密状態だが、新たに建設する意図は。

東野会長 山田委員の質問に関連して、配慮書案では計画している対象事業の内容について、その策定理由が記載されていない。京都市では持続可能な観光という立場から地域活性化に資する宿泊施設へ支援するといった方針を掲げているが、それに対して配慮されているのか。

事業者 宿泊特化型のホテルは過密だが、本件では滞在型のホテルを誘導したいと考えている。

山田委員 この建物の整備がどうバスターミナルとつながり、交通課題の解決に貢献するのか。

事業者 自動車交通の課題の解決を目的とはしていないが、駅前広場の交通結節機能の改善に資するためにバスターミナルの一部を移設し、バス待ち環境の改善につなげることを期待している。また、京都駅ビルや地下街との接続で歩行者ネットワークを形成し、駅前の混雑緩和に寄与していきたいと考えている。

山田委員 キャンパスプラザ京都は人や車の出入りが多く、風も強く道も通りにくいが、本事業により改善していただけるのか。京都駅周辺は人も車も出入りが多いため、特に工事中の安全対策に配慮いただきたい。

事業者 工事中の安全については重要であると考えている。工事車両のルート、通行時間帯、台数等について詳細は今後施工業者や警察等関係者と協議する。

山田委員 市内ではどこまでが都市再生緊急整備地域となっているのか。

事業者 京都市ホームページに地図で示されており、京都駅周辺は都市再生緊急整備地域に指定されている。

東野会長 配慮書にはこれらの環境配慮の前提条件を十分記載して欲しい。

大久保委員 交通に関し、京都市は歩くまちを目指しており、京都駅前には公共交通機関が充実しているため、モデルとなるエリアであると認識している。「公共交通拠点としての機能強化（配慮書案6ページ）」とは何を指すか。

事業者 構想段階ではあるが、MaaSなど新しい移動手段の導入等を想定している。

- 大久保委員 京都中央郵便局の場所は未定とのことだが、郵便車両の通行は車両の導線に大きく影響すると考える。郵便車両の通行が現状からどう変化するかについて説明いただきたい。
- 事業者 郵便局の集配機能は工事中移転する。竣工後の建物に集配機能を戻す場合は、郵便車両を含んだ車両検討を行う。
- 大久保委員 自転車も京都市では推奨しているので、公益的な公共交通手段として検討していただければ幸いである。
- 大久保委員 熱源計画に関し、京都市では条例で大規模な建築物には一定規模以上の再エネ導入が義務付けられており、どう達成するつもりか。この建物は京都の顔になり、先導的な役割が求められている。とりわけ、「脱炭素に貢献」とは、建物をZEB化するだけでなく、周辺へのエネルギーの供給などの貢献とも読めるがどう考えているか。
- 東野会長 その他、間接的なものも含めCO₂排出量の少ない建築材等の使用、再生可能エネルギー電気の選択、駐車場へのEV充電設備の設置などについても積極的に言及されたい。
- 事業者 構想段階であり、色々な手法を検討しているところである。例として地下水熱利用や太陽光発電などを検討している。
- 大久保委員 温度差利用やエリアでの温室効果ガスの削減・再エネの利用や創出などを考えると、構想段階でそれらを検討する必要がある。早い段階で検討し、都市再生特別措置法の趣旨を十分踏まえ、都市機能の増進をお願いしたい。
- 大久保委員 景観では京都駅との調和が重要である。京都駅ビル開発㈱との共同事業であり、京都駅の価値を十分理解されていると思うので、調和的デザインを含め、景観価値を増進できるようご検討いただきたい。
- 本田委員 地下水調査結果（配慮書案46ページ）では、ヒ素が未調査となっている。事前にヒ素や硝酸性窒素、亜硝酸窒素等についても調査すべきでないか。
- 事業者 配慮書案に記載した地下水調査結果は、京都市にて実施されているものであり、各地点の調査項目についても京都市によるものである。配慮書案では既存資料調査結果として記載している。地下水調査については、今後方法書以降において検討する。
- 本田委員 地下水でテトラクロロエチレンが検出されているので、地下水利用の用途を具体的に明示した方が良いと考える。
- 事業者 地下水利用の用途はこれから検討する。
- 本田委員 既に環境基準を超えているものについて事業が与える影響を考慮する必要があるのではないか。
- 事業者 現状基準値を超過している状況においては事業実施に伴う影響をできる限り低減させることで評価する。具体的には工事工法を検討する中で、排水方法（下水放流）や処理方法等について方法書以降において検討する。
- 本田委員 土壌環境調査について、地下を掘削した際の発生土を再利用するならば事前調

査が必要ではないか。

事業者 土壌汚染については今後整理していきたい。

越後委員 地下水のトイレ等への利用（配慮書案6ページ）とあるが、飲料水などその他の水は水道水と考えて良いか。

事業者 水質検査の結果により検討する。

平山委員 発生土について建物の地下部分が浅い方が発生量が少ないということだが、柱状図では主に「礫がち堆積物」となっており、発生土の質が工事車両の台数に影響するのではないか。土質によって車両の積載量が変わり、工期が変化することがあるため、しっかりした予測が必要である。

事業者 土質によって発生土の総量は変わるかもしれないが、現在の複数案比較では定性的な評価であるので、その評価結果については大きな違いはないものと認識している。走行台数による影響については方法書以降で検討する。

東野会長 環境配慮方針で既存施設の解体に伴う廃棄物の処理・処分、有効利用等の記載がないので記載いただきたい。

東野会長 以上で審議を終了とする。
他にも意見がある場合は事務局に連絡をお願いする。