

田町駅西口駅前地区開発事業

環境影響調査書

令和7年5月

森永乳業株式会社

三井不動産株式会社

東日本旅客鉄道株式会社

目 次

1. 事業者の氏名及び住所	1
1.1 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の住所	1
2. 対象事業の名称、目的及び内容	3
2.1 対象事業の名称	3
2.2 対象事業の目的	3
2.3 対象事業の内容	3
2.3.1 対象事業の位置	3
2.3.2 事業計画の概要	6
2.3.3 工事の概要	23
2.3.4 対象事業のスケジュール	29
3. 調査計画書に対する区民意見概要及びそれに対する見解	31
3.1 縦覧期間	31
3.2 意見の概要及び事業者の見解	31
4. 事前協議における指摘事項及びそれに対する見解	33
5. 地域の概況	37
5.1 一般項目	37
5.1.1 人口	37
5.1.2 交通	39
5.1.3 土地利用	45
5.1.4 関係法令の指定・規制等	51
5.1.5 環境保全に関する計画等	53
5.2 環境項目	61
5.2.1 大気汚染	61
5.2.2 臭気	65
5.2.3 静穏	66
5.2.4 土壌汚染	70
5.2.5 地形・地質	70
5.2.6 水循環	76
5.2.7 緑	80
5.2.8 日影	83

5.2.9	電波障害	83
5.2.10	風環境	83
5.2.11	景観	85
5.2.12	史跡・文化財	87
6.	環境調査項目の選定	93
6.1	選定した項目	93
6.2	選定しなかった項目及びその理由	94
7.	事業の実施による環境影響のまとめ	95
8.	現況調査及び供用後の予測等	101
8.1	交通	102
8.2	資源・エネルギー・地球環境	112
8.3	大気	118
8.4	水・土	120
8.5	静穏	130
8.6	建造物影響	134
8.7	植物・動物	142
8.8	景観	144
8.9	地域貢献等	146
9.	工事中の予測等	149
9.1	交通	150
9.2	資源・エネルギー・地球環境	152
9.3	大気	153
9.4	水・土	155
9.5	静穏	157
10.	修正された環境影響調査書案及びその修正の過程	159
11.	説明会の実施状況	161
12.	環境影響調査書案に対する区長の意見と事業者の見解	167

13. 事業計画変更の概要	173
13.1 事業計画の主な変更理由	173
13.2 事業計画の変更内容	174
13.3 事業計画の変更に伴う予測の見直し	196
14. その他	201
14.1 実施者	201
14.2 主な参考資料目録	201
14.3 問い合わせ先	203

1. 事業者の氏名及び住所

1. 事業者の氏名及び住所

1.1 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の住所

名 称：森永乳業株式会社

代表者：代表取締役社長 大貫 陽一

所在地：東京都港区東新橋一丁目5番2号

名 称：三井不動産株式会社

代表者：代表取締役社長 植田 俊

所在地：東京都中央区日本橋室町二丁目1番1号

名 称：東日本旅客鉄道株式会社

代表者：代表取締役社長 喜勢 陽一

所在地：東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

(空白)

2. 対象事業の名称、目的及び内容

2. 対象事業の名称、目的及び内容

本事業は、令和6年5月に環境影響調査書案を提出しました。

今回、関係機関との協議や地元要望等を踏まえた事業計画の詳細検討に伴い、調査書案に記載した建築計画（建築面積、階数、建物形状等）、及び緑化計画等を一部変更しました。変更内容の詳細については、「13. 事業計画変更の概要」に示します。

2.1 対象事業の名称

名 称：田町駅西口駅前地区開発事業

種 類：建築物の新築

2.2 対象事業の目的

本地区は、広域幹線道路に面し、JR 田町駅及び羽田空港・成田空港に直結する都営地下鉄三田駅の駅前に位置することから、国内外や都心部拠点への交通利便性が高い地区です。また、本地区の周辺には、教育機関、学術機関、文化施設及び公共公益施設が立地し、業務機能が集積していることから、産官学連携に適した立地特性を有しています。

東京圏国家戦略特別区域に関する区域方針、特定都市再生緊急整備地域の整備方針、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020、港区まちづくりマスタープラン、田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドラインなどの上位計画を踏まえ、本地区では、にぎわいある駅前のオープンスペースの整備、防災対応力の向上、田町駅から三田駅及び田町駅東口を含む周辺市街地への安全で快適かつバリアフリーに対応した歩行者ネットワークの形成を図るとともに、交差点及び交通広場の再編、公共的な自転車等駐車場の整備等により、駅を中心とした交通結節拠点の形成を図ります。また、国際化に対応した業務、商業等の多様な機能に加え、産官学連携に配慮した産業支援機能の誘導により、土地の合理的かつ健全な土地利用と都市機能の更新を図り、国際性豊かなにぎわいある複合市街地を形成します。なお、本事業の都市計画手法は都市再生特別地区及び地区計画を予定しています。

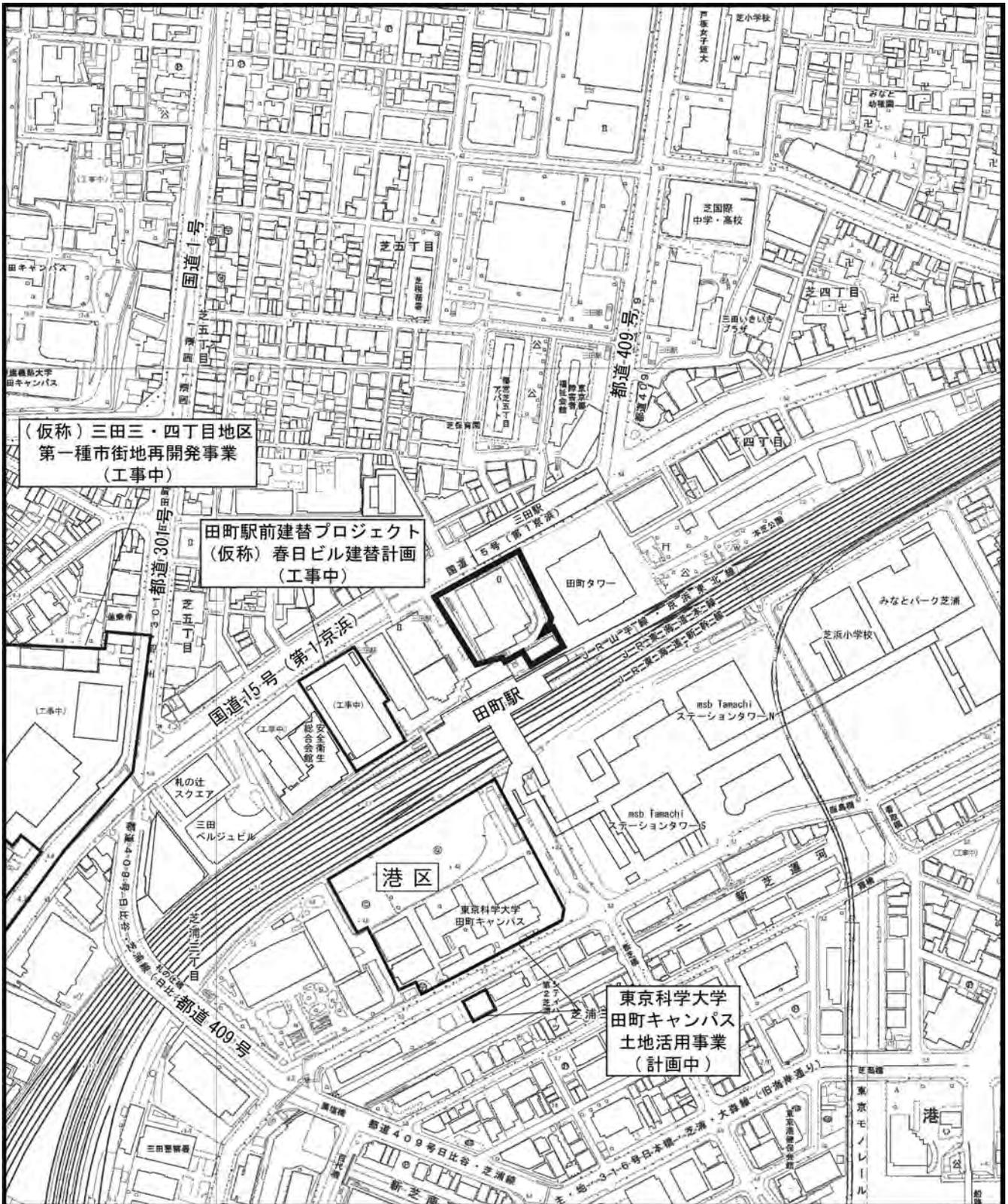
2.3 対象事業の内容

2.3.1 対象事業の位置

計画地及び周辺開発事業の位置は、表 2.3.1-1 及び図 2.3.1-1～2 に示すとおりです。

表 2.3.1-1 計画地の所在地等

所在地	東京都港区芝五丁目 412-6 他
敷地面積	約 6,615m ²
用途地域	商業地域



(仮称)三田三・四丁目地区
第一種市街地再開発事業
(工事中)

田町駅前建替プロジェクト
(仮称)春日ビル建替計画
(工事中)

東京科学大学
田町キャンパス
土地活用事業
(計画中)

凡例

 計画地



Scale 1:5,000

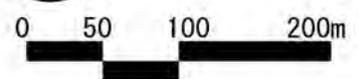
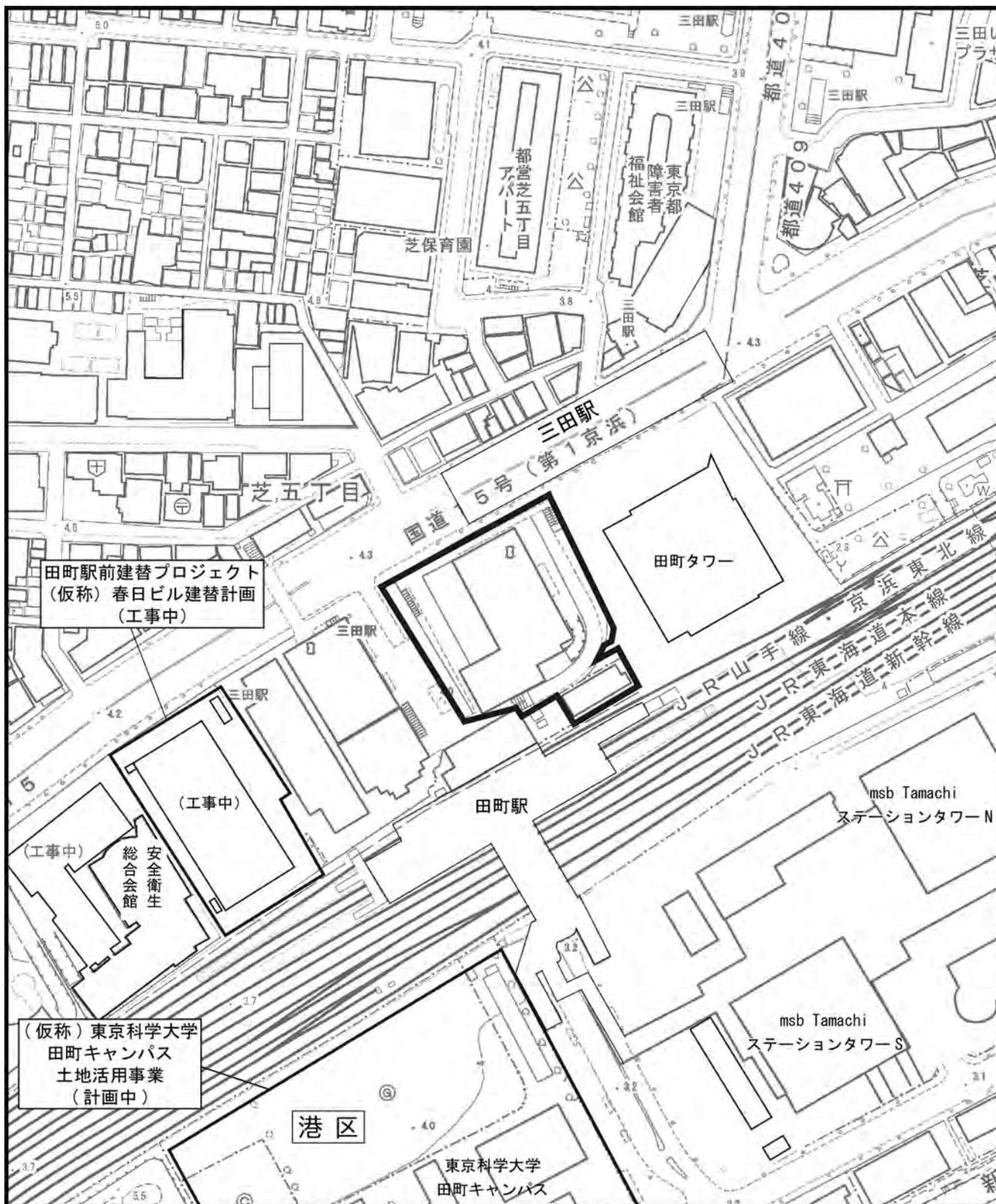


図 2.3.1-1
計画地位置図 (広域)



田町駅前建替プロジェクト
(仮称) 春日ビル建替計画
(工事中)

(工事中)
安全衛生
総合会館

(仮称) 東京科学大学
田町キャンパス
土地活用事業
(計画中)

凡 例
 計画地

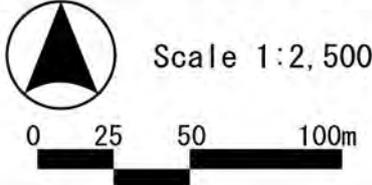


図 2.3.1-2
計画地位置図 (詳細)

2.3.2 事業計画の概要

(1) 上位計画

本事業に関連する主な上位計画は、表 2.3.2-1 に示すとおり、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」（令和 2 年 3 月 東京都）等があります。本事業はこれらの上位計画等を踏まえて計画を検討しています。

表 2.3.2-1 本事業に関連する主な上位計画

上位計画	主な計画等
都市再生緊急整備地域・特定都市再生緊急整備地域 品川駅・田町駅周辺地域 (平成 24 年 1 月)	<ul style="list-style-type: none"> 品川駅を中心とした鉄道施設の機能更新や駅前広場・歩行者空間などの都市基盤整備により、広域交通の拠点性を強化し、東京と国内外を結ぶサウスゲートにふさわしい交通結節点を形成 田町駅周辺の大規模な低・未利用地における業務、商業、居住、教育、文化等、多様な都市機能の整備や、既存市街地の街区再編、機能更新など、計画的な土地利用転換により、安全かつ快適な駅施設をはじめとした公共空間などの整備により、魅力的な複合市街地を形成 業務、商業、住居、教育、産業支援、文化、交流などの多様な機能を誘導 震災等に対応できる都市防災機能の強化 国内外からの来街者が安全で快適に利用できる交通結節点として、東西自由通路及び駅前広場を整備 東西自由通路から連続する歩行者デッキ、緑豊かな歩行者空間の整備等による、歩行者ネットワークを充実・強化
品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020 (令和 2 年 3 月)	<p>教育機関・学術機関・文化施設と業務機能が連携することにより、企業間連携、産学連携、産業振興及び新たな価値を創造する拠点を形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 田町駅西口・札の辻交差点周辺地区については、港区が策定した「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」に基づき、「江戸から東京そして未来へつづく快適で活動的な暮らしとにぎわいが交わり素敵なハーモニーを奏でるまち」に向けて、優れた交通利便性や斜面緑地を活かした、業務・居住・商業などの複合市街地として、品川駅等との連続性を意識した複合的な土地利用を図る 業務施設を更新するとともに都市型住宅や商業施設・生活利便施設等を整備することにより、快適性を高める暮らしの場を形成し、防災・防犯に向けて、安全で安心できる環境を整備する また、地域の景観や緑を生かしつつ、新たにオープンスペースなどを整備し、活動的なにぎわいの場を創出する。さらに、本地区の周辺に多く立地する教育機関・学術機関・文化施設と業務機能が連携することにより、企業間連携、産学連携、産業振興及び新たな価値を創造する拠点を形成する。新たな拠点の形成に向けては、田町駅東口周辺との連携を強化し、一体的に魅力を高めていく
港区まちづくりマスタープラン (平成 29 年 3 月)	<p>既存市街地の機能更新を進めるとともに、オープンスペースの整備、歩行空間の拡充、交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 田町駅西口・札の辻交差点周辺地区においては、交差点周辺の開発事業等の機運や駅周辺の今後の建替等の機会に合わせ、計画的に既存市街地の機能更新を進めるとともに、地区内の区有地を有効に活用 開発事業等においては、地域のにぎわいを創出するイベント等が開催できるオープンスペースの整備を促進し、来街者や地域住民が日常的に利活用できるスペースを確保 まちの機能の更新時に歩行空間の拡充を促す 新橋、浜松町、田町など、拠点となる駅における交通結節機能の強化を図るとともに、主要な駅とその周辺を含めた公共交通の利用時・乗継時の利便性の向上を図る 田町駅周辺を中心とした連続的で面的なバリアフリー化を推進 帰宅困難者の一時滞在施設の確保など、地域と事業者が一体となったエリア防災の取組を推進
田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン (平成 25 年 2 月)	<p>交通利便性を生かした業務機能、周辺の教育機関等と連携した新たな価値の創造、産業振興の拠点形成と合わせまちの玄関口としての顔づくり、交通機能広場の確保、歩行者ネットワークの強化等</p>

(2) 土地利用計画・建築計画

計画地には、主要用途を事務所とする建物（地上24階、地下2階）を設ける土地利用計画です。

また、東京と国内外を結ぶサウスゲートの一角に相応しい交通結節点を形成することとし、歩行者ネットワークの起点となり、まちの顔となる象徴的な駅前デッキ広場空間の創出や、官民用地の一体活用による交通広場の拡大および交通施設の集約移転を行う計画です（図2.3.2-1参照）。

用途は事務所、店舗、産業支援施設、駐車場等であり、敷地面積は約6,615m²、建物高さは約122mの規模を検討しています。

配置計画図は図2.3.2-2に、立面図は図2.3.2-3(1)～(4)に、断面図は図2.3.2-4(1)～(2)に示すとおりです。

表 2.3.2-2 建築計画の概要

項目	内容
主要用途	事務所、店舗、産業支援施設、駐車場等
敷地面積	約6,615m ²
延床面積	合計約98,600m ²
建物高さ	建物高さ：約122m（最高高さ：約125m）
駐車場台数	約190台

注) 1. 建物高さ＝建築基準法上の高さ

2. 本事業計画は現時点におけるものであり、今後、関係機関との協議等により変更となる可能性があります。



図 2.3.2-1 駅前デッキ広場空間、交通広場の整備イメージ



凡例

-  計画地
-  計画建築物
-  駐車場入口
-  駐車場出口



Scale 1:1,500

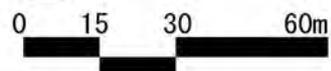


図 2.3.2-2 配置計画図

業務棟

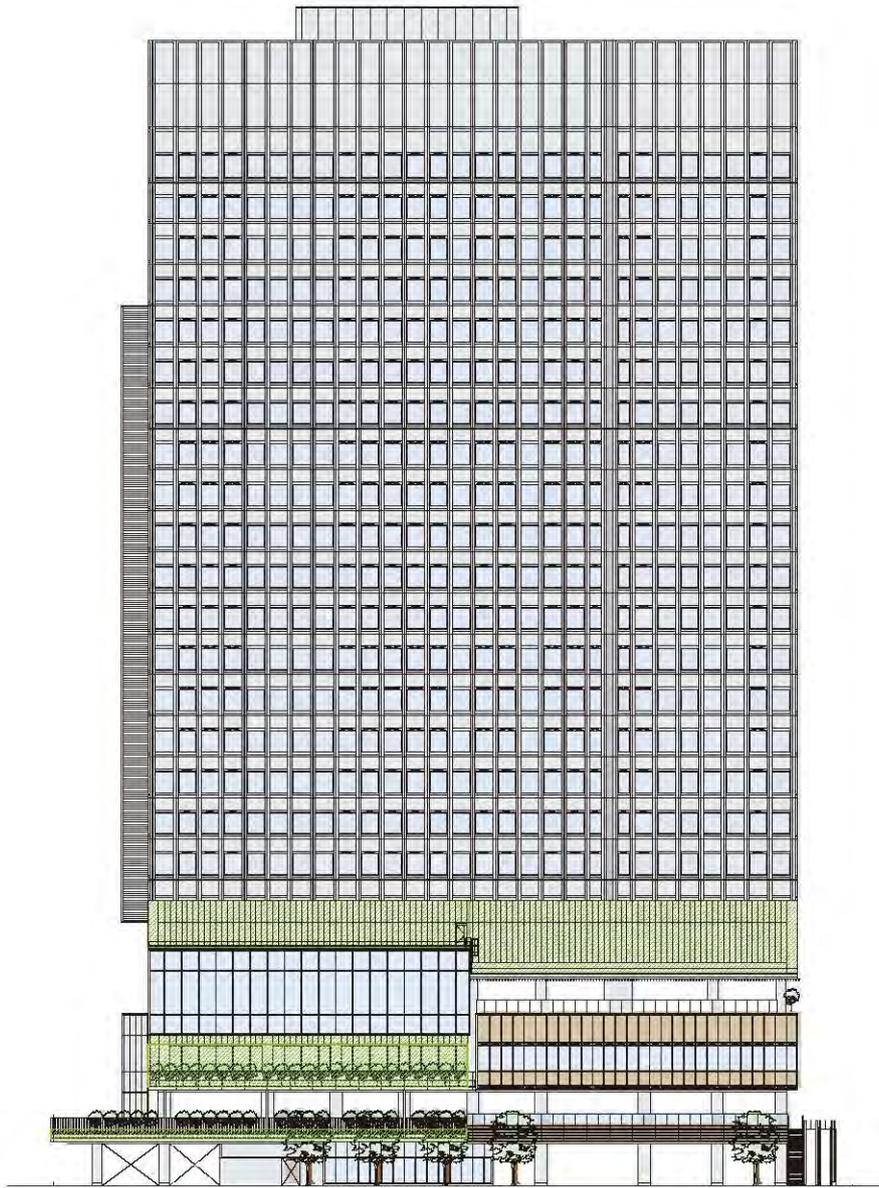


图 2.3.2-3(1) 立面图 (北立面图 S=1:800)

業務棟

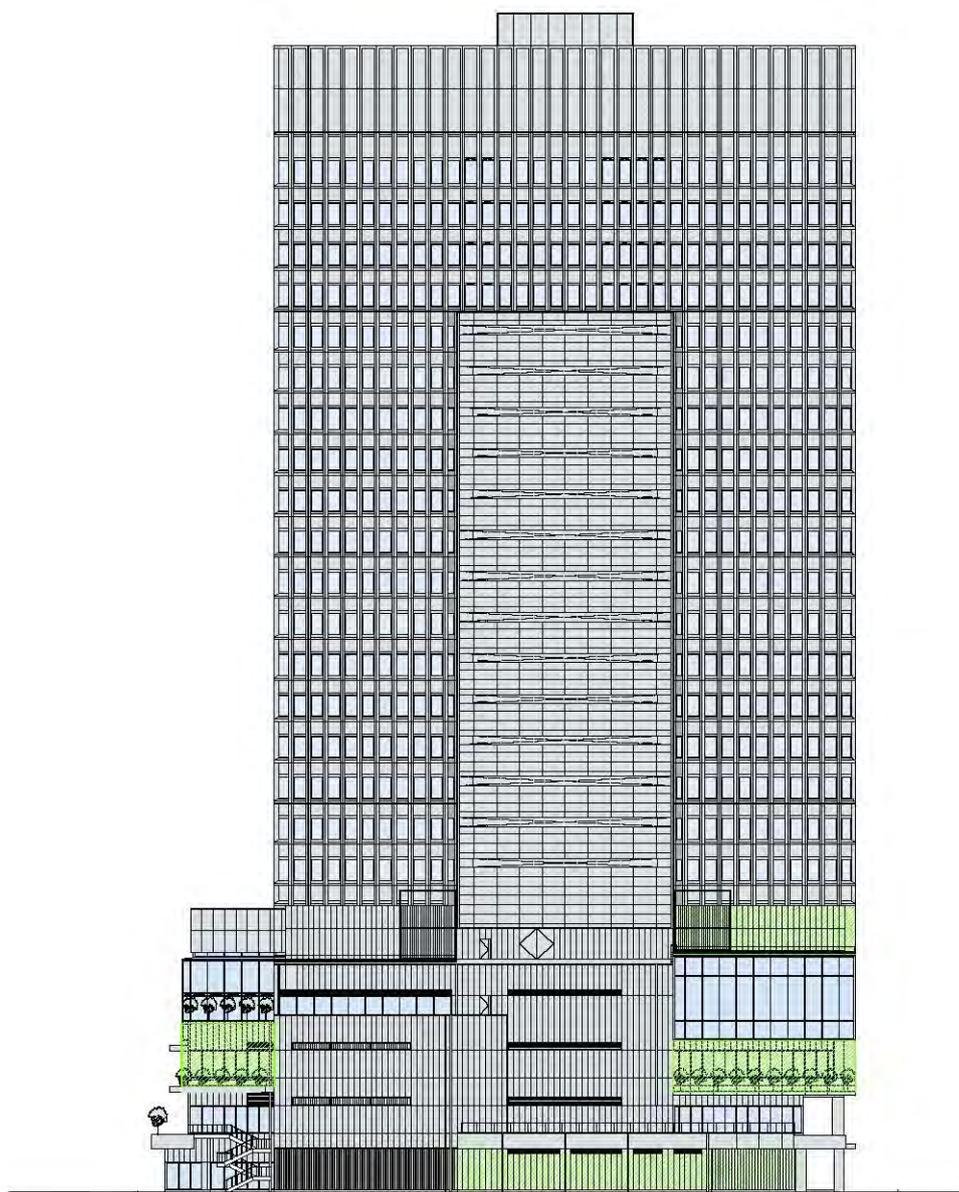


图 2.3.2-3(2) 立面图 (東立面图 S=1:800)

業務棟

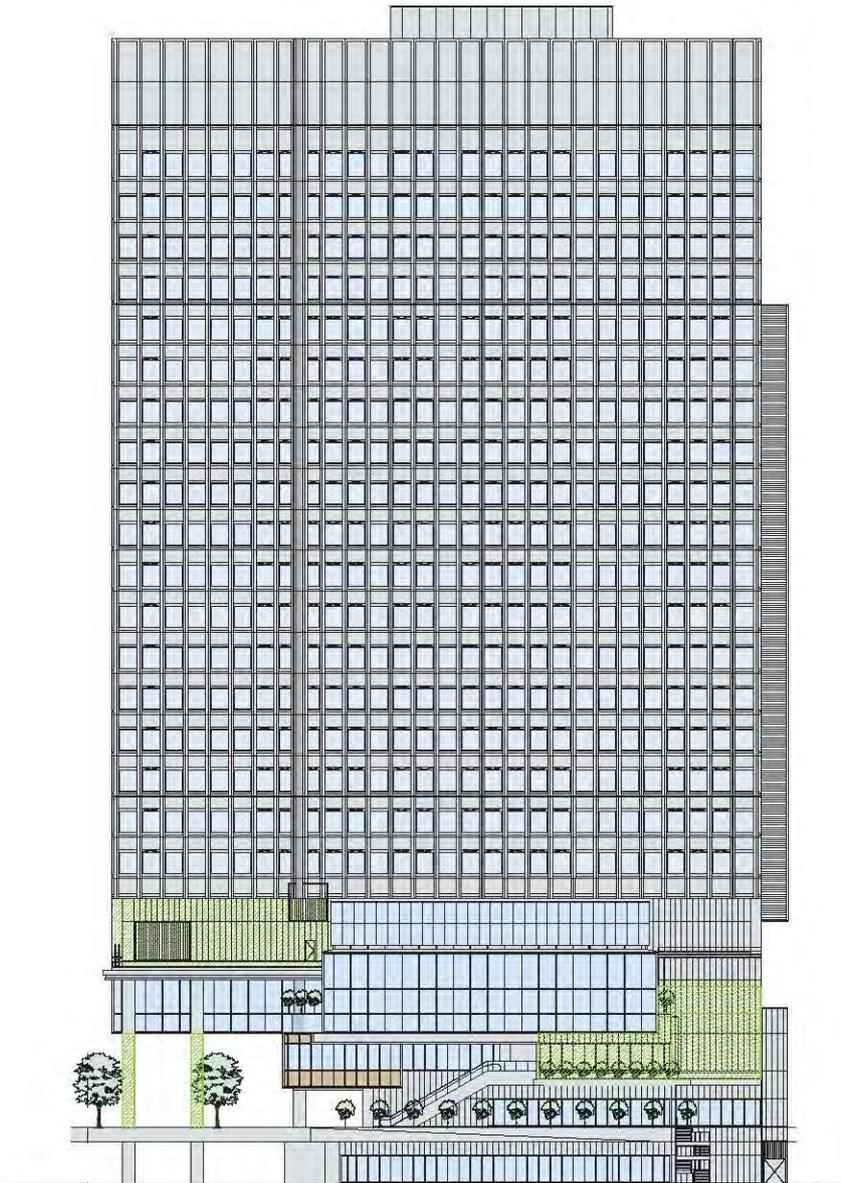


图 2.3.2-3(3) 立面图 (南立面图 S=1:800)

業務棟

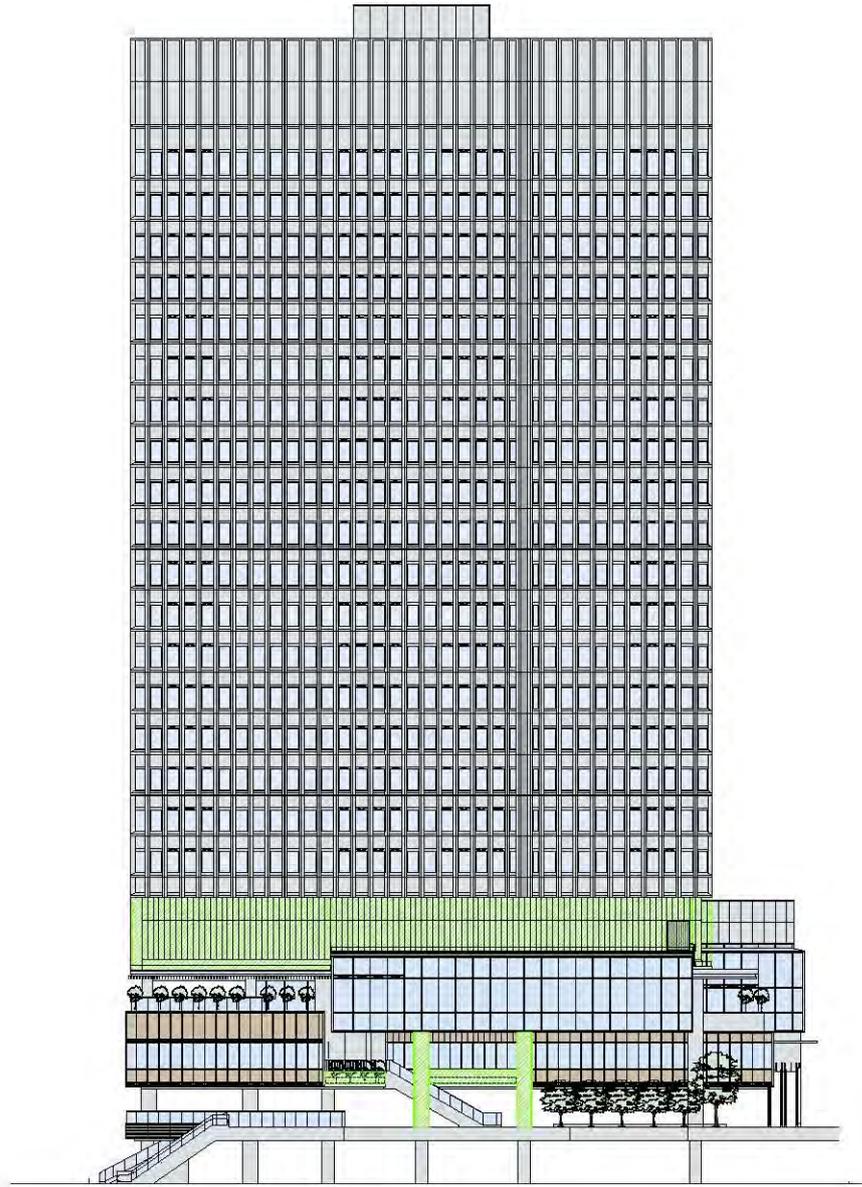
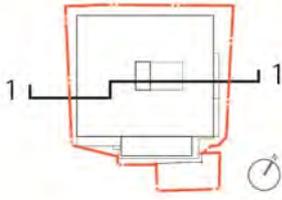


图 2.3.2-3(4) 立面图 (西立面图 S=1:800)



断面キープラン

- ▼最高高さ約 125m
- ▼建物高さ約 122m

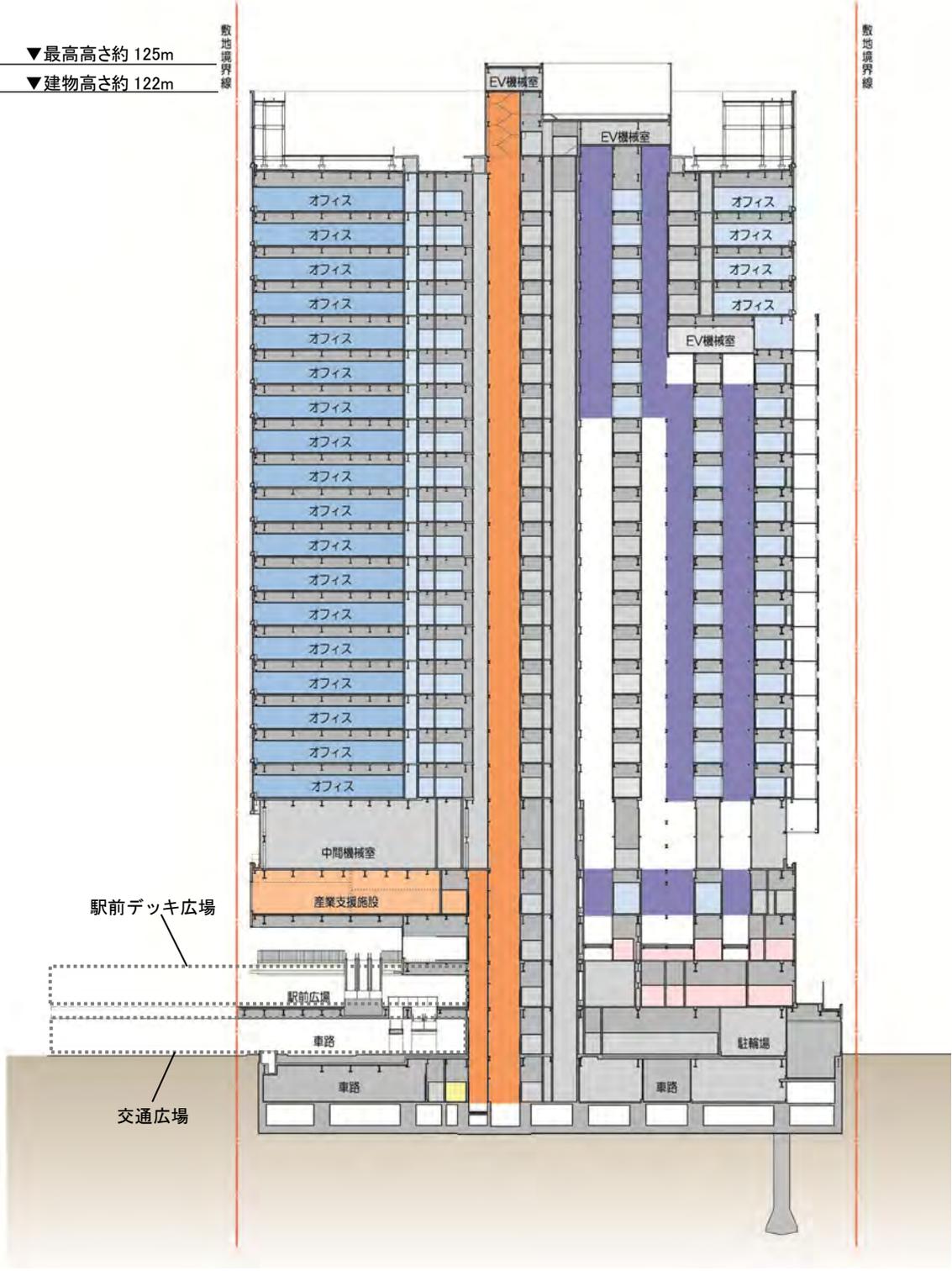


図 2.3.2-4(1) 断面図 (S=1:800) 1-1 断面

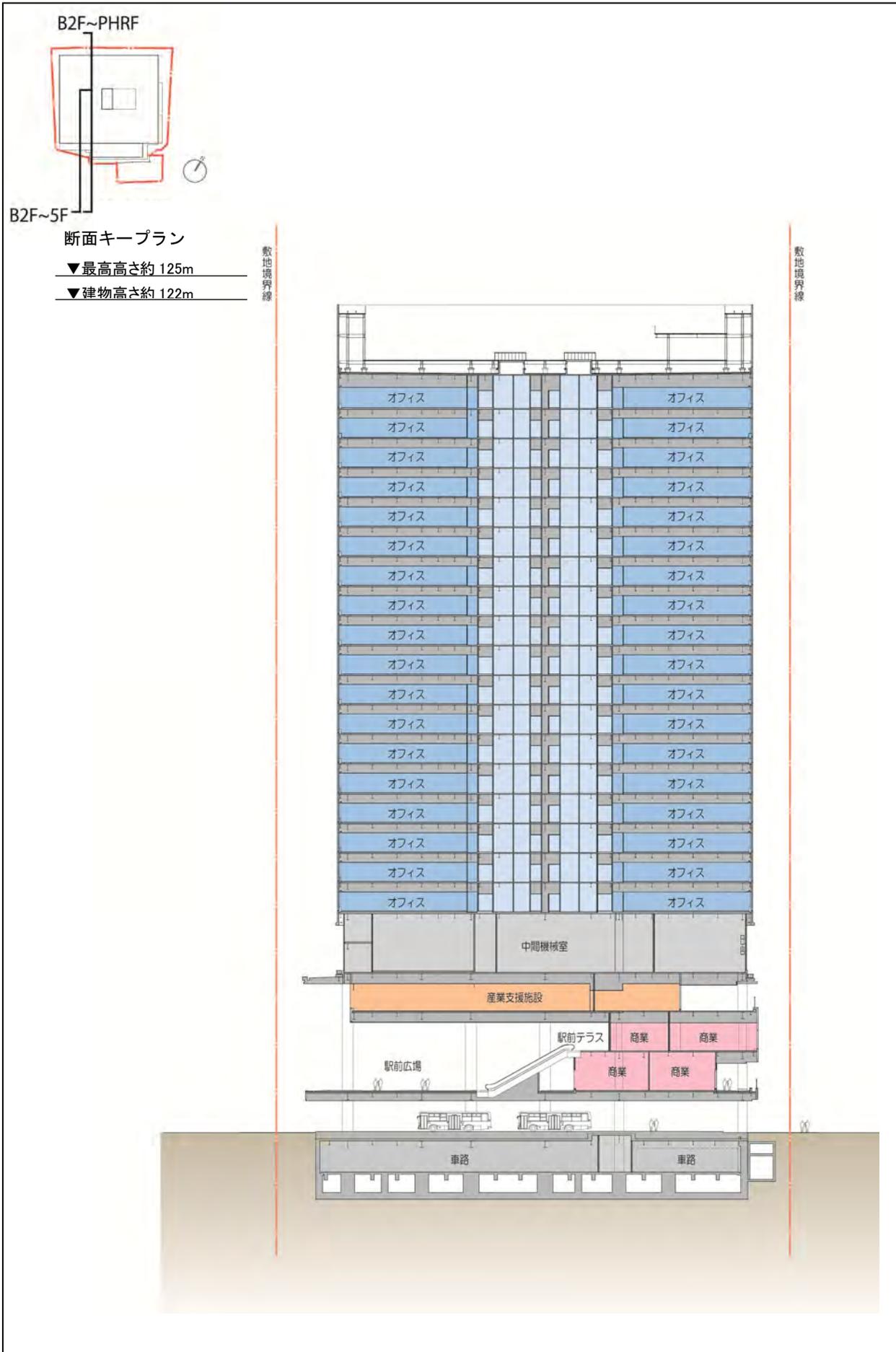


図 2.3.2-4(2) 断面図 (S=1:800) 2-2 断面

(3) 建築物の外観及び景観計画

建物の外観は、色彩、材料等の選択及びデザインに配慮します。

また、周辺の建物等との調和に配慮し、にぎわいと魅力ある都市空間の形成をめざします。

なお、詳細な計画は、「景観法」や「東京都景観条例」、「港区景観条例」に基づき、関係部署と協議を行いながら検討していきます。

計画建築物の外観イメージは、図 2.3.2-5 に示すとおりです。



図2.3.2-5 イメージパース(北西側より計画地を望む)

(4) 動線計画及び駐車場計画

計画地への主要な自動車動線は、図 2.3.2-6 に示すとおりです。

自動車利用の場合、入庫は、国道 15 号（第一京浜）から流入するルート进行想定しています。出庫は、国道 15 号（第一京浜）へ流出するルート进行想定しています。

計画地への主要な歩行者動線は、図 2.3.2-7 に示すとおりです。

鉄道利用の場合、デッキを利用して JR 田町駅へ至るルート、A5 及び A6 出入口を利用して三田駅へ至るルート进行想定しています。また、本事業において JR 田町駅構内の東西自由通路（西口コンコース）を拡幅して歩行環境の充実を図るとともに、JR 田町駅と浅草線三田駅を繋ぐバリアフリー動線の新設を行い、乗り換え利便性を強化します。

バス利用の場合、拡充した西口交通広場に集約された停留所へ 1 階から至るルート、JR 田町駅を経由して東口の停留所へ至るルート进行想定しています。

徒歩の場合、デッキを利用して東口方面や国道 15 号（第一京浜）方面へのアクセスを想定しています。また、本事業において田町駅西口交差点の改良を行い、現状の食い違い交差点の解消および交差点のスクランブル化を図ります。

駐車場・駐輪場の計画は表 2.3.2-3 に示すとおりです。

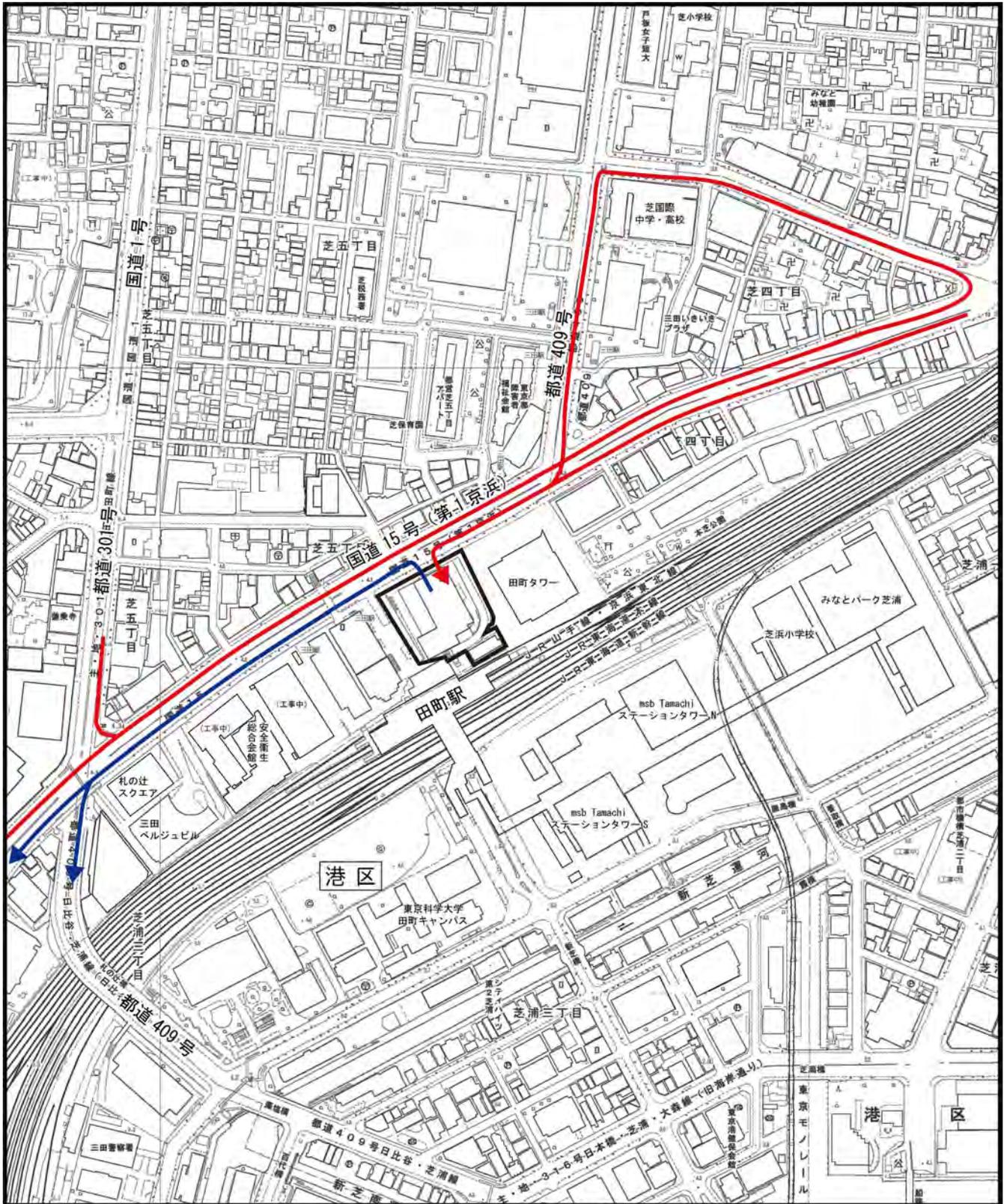
駐車場については、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）を満たす台数を確保する計画であり、約 190 台（うち荷捌き用約 10 台）の設備を設置する計画です。

自転車駐輪場については、現状の利用実績及び「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」（平成 11 年 9 月港区条例第 23 号）に基づく台数として、約 145 台、公共的駐輪場として約 235 台を確保する計画です。

自動二輪車駐車場については、付置義務等に係る条例等がないため、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠した台数として、約 10 台を確保する計画です。

表 2.3.2-3 駐車場・駐輪場計画

区分	台数	方式
駐車場	約 190 台 (うち荷捌き用約 10 台)	自走式及び機械式
自転車駐輪場	附置義務駐輪場：約 145 台 公共的駐輪場：約 235 台	自走式
自動二輪車駐車場	約 10 台	自走式



凡例

- 計画地
- ➔ 自動車動線 (入庫)
- ➔ 自動車動線 (出庫)



Scale 1:5,000

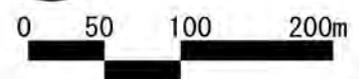
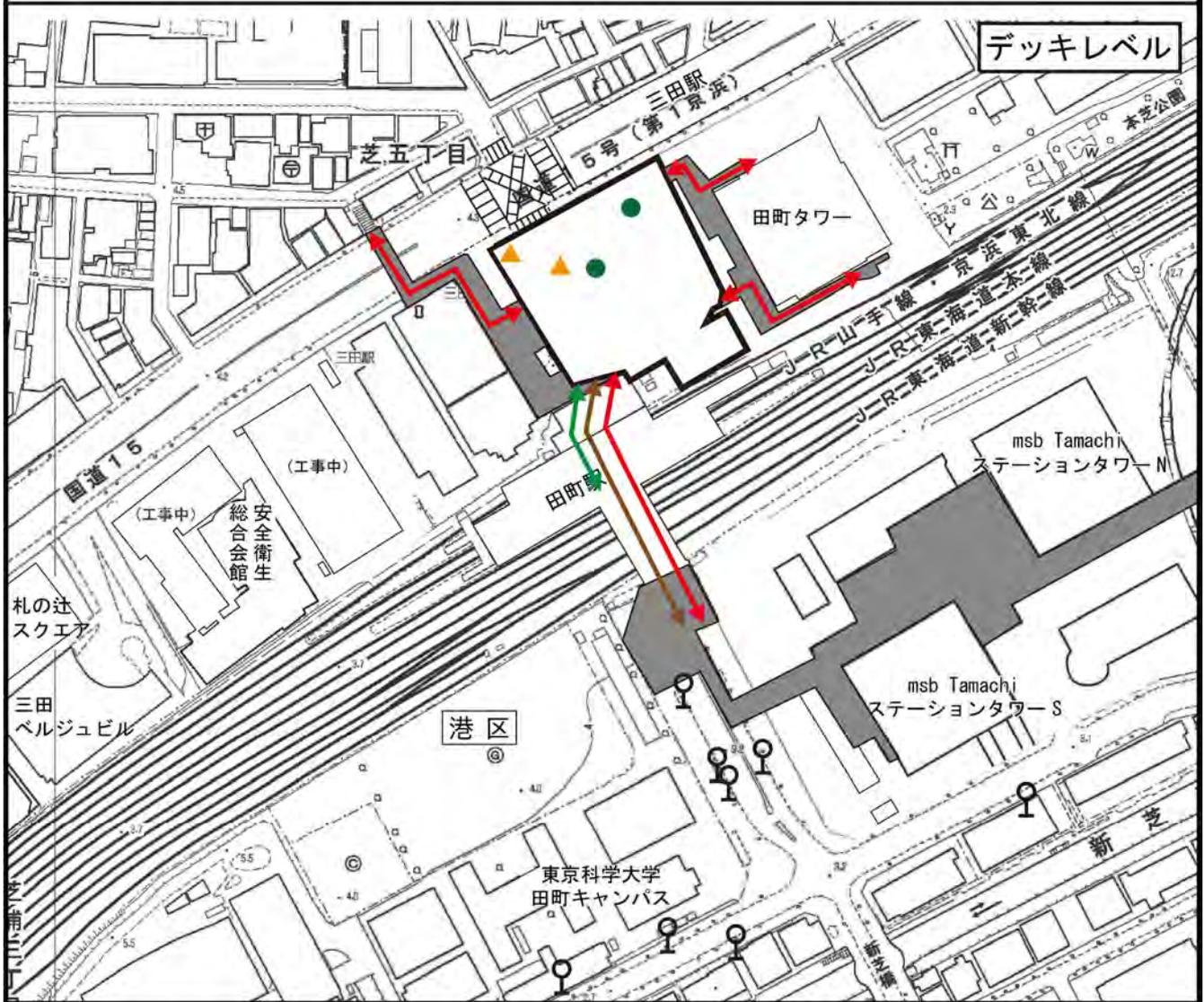


図 2.3.2-6 自動車動線図



凡例

- 計画地
- 歩行者動線 (鉄道利用 (JR)) (デッキレベル)
- 歩行者動線 (バス) (デッキレベル)
- 歩行者動線 (徒歩) (デッキレベル)
- 歩行者動線 (鉄道利用 (地下鉄)) (地下レベル)
- 歩行者動線 (バス) (地上レベル)
- 歩行者動線 (徒歩) (地上レベル)

- エレベーター
- エスカレーター
- 地下鉄出入口
- バス停留所
- ペDESTリアンデッキ・歩道橋



Scale 1:3,000

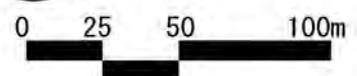


図 2.3.2-7 歩行者動線図

(5) 緑化計画

本事業における緑化計画は、表 2.3.2-4、図 2.3.2-8 及び図 2.3.2-9 に示すとおりです。

緑化計画は、「港区みどりを守る条例」（昭和 49 年 6 月港区）に基づき、計画地内に積極的な緑化を行う計画です。

緑化にあたっては、緑の質、植生等に配慮した樹種、樹高、配置等を検討し、地域の景観計画との調和を図ります。

表 2.3.2-4 緑化計画と基準との比較

項目	本計画における緑化計画	緑化基準（港区）
緑化面積合計	約 3,000m ²	2,995m ²
地上部相当緑化面積	約 1,500m ²	1,498m ²
その他建築物上 ・壁面緑化等	約 1,500m ²	—



注) 計画内容については今後関係者との協議及び検討の深度化により変更が生じる可能性があります。

図 2.3.2-8 立体的な緑化のイメージ



日比谷通りから繋がるみどりのネットワークを補完する、第一京浜の街路樹と田町タワーの緑と繋がる連続した沿道緑化

防風植栽を兼ね、歩行者空間に緑陰をつくる高木

日比谷通りから繋がるみどりのネットワークを補完し、東口へと繋がる立体的な緑化空間の形成

JR 田町駅からの歩行者を迎えるみどりととしてピロティ柱の緑化、ピロティ周辺への樹木の設置

本芝公園から繋がるみどりのネットワークを補完し、周辺街区と連続する緑を創出する

凡例

- 計画地
- 地上部緑化
- 屋上緑化等
- 壁面緑化



Scale 1:1,500

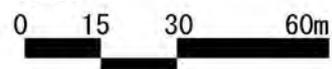


図 2.3.2-9 緑化計画平面図

(6) 給水計画

計画地内で使用する上水は、東京都の公共上水道より給水を受ける計画です。

上水は道路に埋設されている水道本管より引込み、受水槽及び加圧給水方式にて各所に給水を行います。

雑用水は地下ピットの受水槽及び加圧給水方式にて各所に供給する計画です。

(7) 排水計画

計画地からの排水は、汚水、雨水ともに東京都の公共下水道に放流する計画です。

また、水資源の有効利用を図るため、建物屋上等の雨水をトイレ洗浄水・植栽灌水等に再利用します。

なお、雨水は「東京都豪雨対策基本方針」及び「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に基づき、雨水貯留槽等の流出抑制施設を設置して適切に処理します。

(8) 熱源・エネルギー計画

ガスは、敷地周辺に敷設される中圧ガス本管から供給を受けます。中圧ガスを引込み、非常用発電機へ供給します。館内で低圧分岐を行い、各所に設けられる厨房設備などへ供給を行います。

電気は、電力会社より特別高圧にて受電を行います。特高電気室より各サブ電気室に供給し、サブ電気室より各所分電盤類に供給します。

また、パッシブ技術（半屋外空間の活用による空調等設備負荷の低減による省エネルギー化）の採用により省エネルギー化を推進します。

(9) 防災計画

本事業では、地域の防災拠点として、田町駅西口の港区所有のデッキ（東西自由通路接続部）について耐震改修促進法に関する技術的助言に基づいた耐震診断方法により耐震性を検証し、耐震補強を行う計画です。

また、港区所有の既存エスカレータの耐震補強を実施し、田町駅西口の防災力向上を図ります。

さらに、駅前の交通結節拠点として、帰宅困難者の滞留可能な一時滞在施設の整備に加え、発災時に周辺地域から田町駅へ流入する滞留者や、田町駅で緊急停車した車両の乗客が駅構内から流入する場合を想定し、一時退避場所を整備します。田町駅周辺開発や鉄道事業者との相互連携を行い、発災時にデジタルサイネージやビジョン等を用いて、駅から人々を安全なエリアへ誘導する情報発信とともに、田町駅周辺の事業者や大学、鉄道事業者等からなる田町駅周辺滞留者対策推進協議会へ参加し、共同防災訓練の開催等、日常時における防災活動等の連携を進め、地域の防災対応力強化を行います。計画建物においても緊急時のエネルギーの確保を行うこととします。

低層及び中層部の滞留空間等を災害時に開放することで合計約 1,000m²（約 600 人相当）の一時滞在施設を確保します。

(10) 廃棄物処理計画

計画地から排出される事業系廃棄物は、許可を受けた廃棄物処理業者に委託し、適切に収集、処理する計画です。

一般廃棄物は、「港区廃棄物の処理及び再利用に関する条例」(平成11年12月港区条例第33号)、「港区大規模建築物の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱」(平成12年3月11港環清第329号)、「港区事業用大規模建築物の再利用対象物保管場所の設置に関する要綱」(平成12年3月11港環清第328号)等を踏まえて、収集、処理、再利用及び保管場所等について満足する計画とします。

(11) 地域貢献計画

本事業では、国道15号(第一京浜)から東口方面へと繋がるみどりのネットワークを補完するとともに、来街者を出迎えるまちのゲートとして、まちへの起点となる駅前の顔に相応しい象徴的な駅前デッキ広場を創出する計画です。

また、立体的な広場空間(1階交通広場・2階駅前デッキ広場)と合わせて整備する緑化により、新たな地域コミュニティを育む潤いのある駅前のパブリックスペースを創出する計画です。あわせて、駅至近に位置する計画地内に大規模な公共的駐輪場の整備を図ります。

本事業では、計画地周辺並びに広域範囲の子供を対象に、駅前立地という特性やスタートアップ支援の取組を踏まえ、駅前デッキ広場やスタートアップ育成・支援拠点等の多様な交流の促進が期待されるスペースを利用し、子供が学び・体験できる機会の創出を計画しており、テーマとしては、食育、文化・職業体験、アントレプレナーシップ(起業に必要なチャレンジ精神等)等を想定しています。

(3) 施工方法の概要

① 山留工事、杭工事

山留工事は、地下外周部分の周囲に山留壁を設置します。山留壁は、剛性が高く遮水性の高いソイルセメント柱列壁（SMW）工法を採用します。

杭工事は、場所打ちコンクリート杭をアースドリル機により土中に構築します。

なお、杭工事における重機は、低騒音型を極力採用し、敷地外周部での作業においては周辺への泥水等の飛散がないよう、シート等で飛散防止対策を行います。

また、周辺地盤状況を十分に確認しながら施工します。

② 地業・土工事（掘削工事）

土工事（掘削工事）は、山留壁の内部において、バックホウ及びクラムシェル等を用いて根切りを行います。

掘削工事においては、「①山留工事、杭工事」に示したとおり、遮水性が高く、地盤沈下防止も考慮して市街地において一般的に採用される工法である SMW 工法による山留壁を透水層の低い粘性土層まで貫入して山留壁内外の遮水性を確保し、掘削工事による地下水質への影響を生じさせないよう十分配慮した計画とします。遮水された掘削範囲の滞留水はディープウェル等により揚水します。

また、掘削に際しては、地下水位の状況を事前に確認し、必要に応じて、地下水位低下工法を採用して、山留壁内部の水位を下げ、盤ぶくれの防止や、掘削時の作業性及び基礎躯体の品質確保を図ります。

また、掘削工事による排水（ディープウェルによる揚水、釜場排水、雨水、洗水等）は、計画地内に設置する仮沈砂槽等の処理施設で排水を基準値以下に処理した後、公共下水道に放流し濁水による地下水質への影響を生じさせないよう十分配慮した計画とします。

③ 地下躯体工事

地下躯体工事は、計画建築物底面まで掘削後、基礎より順次上階まで構築します。

地下躯体工事については、鉄筋部材等をクローラクレーン等によって投入し、外部から搬入した生コンクリートをコンクリートポンプ車により打設して躯体を構築します。

④ 地上躯体工事

地上躯体の構築は、下層部より順次上層ヘタワークレーン、クローラクレーン、ラフタークレーン等により鉄骨建方及び建設資材の揚重を行い、外部から搬入した生コンクリートをコンクリートポンプ車により打設します。

⑤ 仕上工事

躯体工事施工に引き続き、給排水工事・空調工事・電気工事等の設備工事、内装・外装等も仕上工事を行います。

外部から搬入する資材の揚重は、タワークレーン、ラフタークレーン並びに工事用エレベーター等により行います。

⑥ 外構工事

建築物周辺、屋上等の植栽、舗装等の外構工事は、ラフタークレーンやバックホウ等を用いて適宜実施します。

(4) 工事用車両及び建設機械

① 工事用車両

工事用車両想定走行ルートは、図 2.3.3-1 に示すとおりです。

工事用車両は、入庫は、都道 409 号及び国道 15 号（第一京浜）等を経由して流入するルートを想定しています。出庫は、国道 15 号（第一京浜）へ流出するルートを想定しています。

② 建設機械

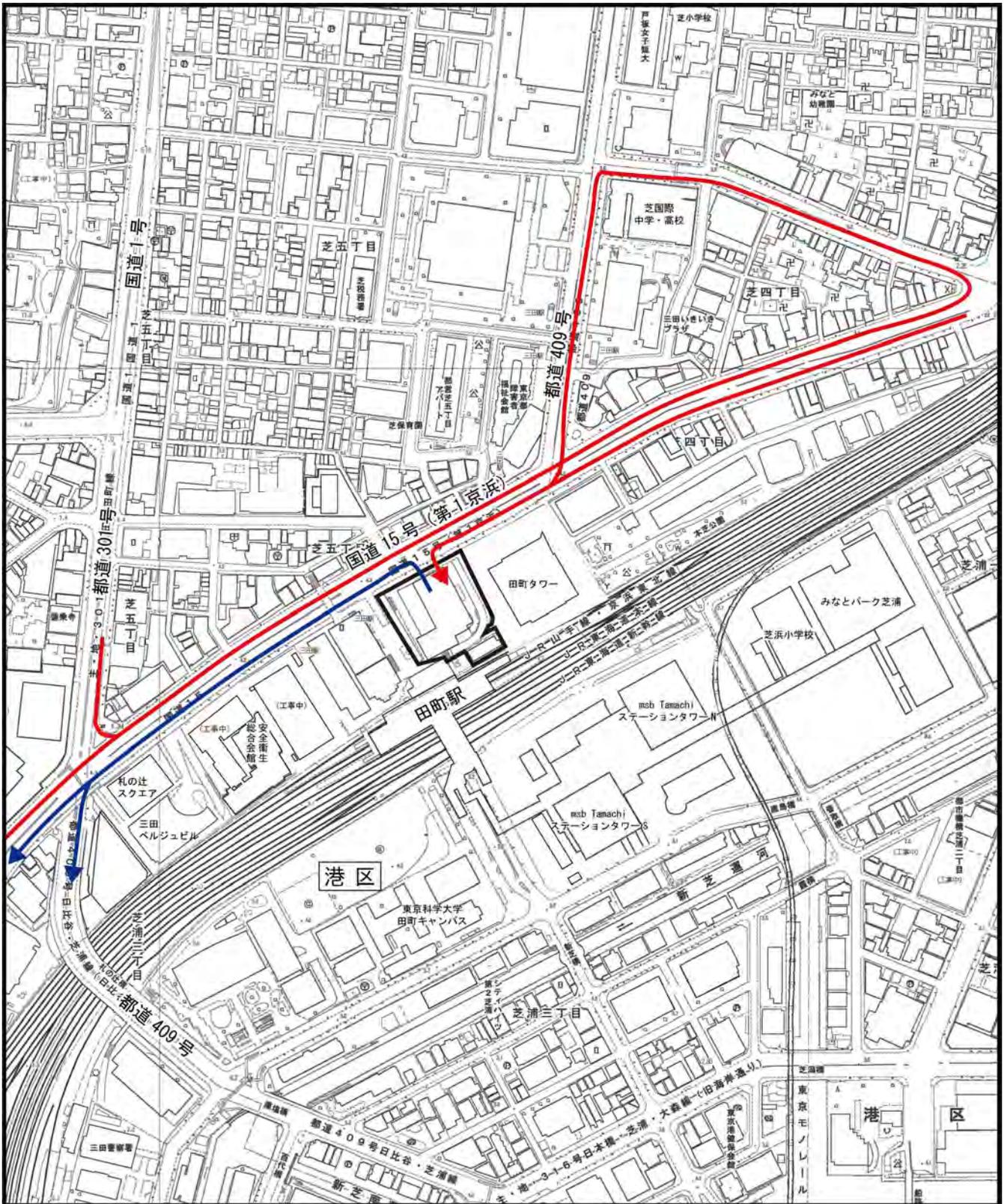
工事で使用予定の主な建設機械は、表 2.3.3-2 に示すとおりです。

建設機械の稼働台数が最大となるのは、工事開始 14 ヶ月目で、1 日あたり約 16 台が稼働する予定です。

なお、使用する建設機械は低騒音型、排出ガス対策型等の低公害型のものを極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、効率的な施工計画により作業中の待機を軽減し、不要なアイドリングの防止に努めます。

表 2.3.3-2 使用する主な建設機械

工事内容	建設機械
山留工事	バックホウ ラフタークレーン
杭工事	バックホウ アースドリル機 全周回転機 クローラークレーン ラフタークレーン
地業・土工事	バックホウ クラムシェル ラフタークレーン
躯体工事	バックホウ クラムシェル タワークレーン クローラークレーン ラフタークレーン 工事用エレベーター コンクリートポンプ車
仕上工事	ラフタークレーン 工事用エレベーター コンクリートポンプ車
外構工事	バックホウ ラフタークレーン コンクリートポンプ車



凡例

- 計画地
- ➔ 工事用車両想定走行ルート（入庫）
- ➔ 工事用車両想定走行ルート（出庫）



Scale 1:5,000

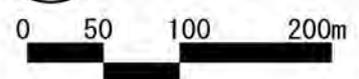


図 2.3.3-1
工事用車両想定走行ルート

2.3.4 対象事業のスケジュール

2028年度に業務棟及び駅前デッキ広場空間が完成し供用開始する予定であり、一部の外構等の工事を実施した上で、2033年度に全体竣工の予定です。

(現時点での想定であり、今後の検討・協議の進捗状況により変更となる場合があります。)

(空白)

3. 調査計画書に対する区民意見概要及び
それに対する見解

3. 調査計画書に対する区民意見概要及びそれに対する見解

3.1 縦覧期間

令和5年7月21日（金曜日）～令和5年8月21日（月曜日）

3.2 意見の概要及び事業者の見解

環境影響調査計画書に対する区民からの意見書の提出はありませんでした。

(空白)

4. 事前協議における指摘事項及びそれに対する見解

4. 事前協議における指摘事項及びそれに対する見解

事前協議段階での環境影響調査審査会（令和5年9月8日実施）における指摘事項と事業者の見解は表4-1(1)、(2)、(3)に示すとおりです。

表4-1(1) 調査計画書に係る審査会における指摘事項と事業者の見解

審査会における指摘事項	事業者の見解
<p>【事業計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐輪場及び自動二輪車駐車場の収容台数の算定根拠を提示されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画地周辺の港区暫定公共駐輪場、自動二輪車駐車場の利用状況や放置自転車に鑑みて収容台数を検討しています。
<p>【事業の内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 放置された自動二輪車は簡単に動かせない。自動二輪車等が放置されないよう駐車台数の検討を実施されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地については、管理方法等の運用によって自動二輪車が放置されないよう対策に努めます。
<p>【事業の内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来、電動キックボードの利用者が多くなると思われる。現状、法規制も未整備な状況は理解しているが、周辺への影響を検討されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘の通り、今後適切に法規制等整備されてくるものと認識していますが、留意します。
<p>【事業の内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画地南東部の敷地で一部突出している部分の計画について提示されたい。アクセスはどうなっているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 店舗を配置する予定です。デッキや地上レベルからアクセスする計画です。
<p>【事業の内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地上ロータリーに入庫するバスやタクシーから発せられる排気ガスが、人体に悪影響を及ぼすことはないか。建築設備等に配慮されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 当該箇所は屋外に位置し、かつ2箇所の吹抜け空間を有しています。吹抜け空間は上部駅前広場との連続性や視認性の向上だけでなく、地上部の通風・換気や採光を確保する機能を有しているため、人体に悪影響を及ぼさないと考えます。また、建築設備については、建築計画の詳細検討が進む中で、必要に応じて検討します。
<p>【事業の内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計画において、地域の子供達に資する空間は提供されるか。また、計画地周辺の地域では、子供が利用出来る砂場が少ないという実態がある。本計画において、子供に資する空間が提供される場合、その空間の中に、砂場や土等を整備し、子供自身で植栽等の体験が出来る場所を創出することは出来ないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 本計画では、計画地周辺並びに広域範囲の子供を対象に、駅前立地という特性やスタートアップ支援の取組を踏まえ、駅前デッキ広場やスタートアップ育成・支援拠点等の多様な交流の促進が期待されるスペースを利用し、子供が学び・体験できる機会の創出を計画しており、テーマとしては、食育、文化・職業体験、アントレプレナーシップ（起業に必要なチャレンジ精神等）等を想定しています。
<p>【交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ロータリーに入庫するバスとロータリー隣接部分のスクランブル交差点を利用する歩行者の動線が交錯することで混雑が予想される。この混雑を処理できるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 交差点の角は十分な歩行者滞留区間の確保を予定しており、現状の歩行者数を調査によって把握し、歩行者にとって安全で利用しやすい歩行者空間となるように事業計画を進めていきます。

表 4-1(2) 調査計画書に係る審査会における指摘事項と事業者の見解

審査会における指摘事項	事業者の見解
<p>【資源・エネルギー・地球環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然換気による建物の省エネルギー化について具体的に提示されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建物低層部分に半屋外空間を確保し、環境負荷を低減する等の方法を用いて、省エネルギー化を図る予定です。
<p>【資源・エネルギー・地球環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設時のCO₂発生抑制に努めるとあるが、建設重機に対する抑制対策を見込んだうえで大気汚染への影響について予測評価を実施するのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の稼働台数のピーク時における大気汚染への影響を検討する予定です。その際、環境配慮型の建設機械をどの程度見込むについては今後の検討となります。
<p>【水・土】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本計画建物が利用される中で発生する汚水や下水等の量を考慮し、汚水管、下水管等の配管径を検討されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・配管径については、今後の詳細設計等による検討となります。
<p>【水・土】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下部分が浸水する可能性は低いと考えるが、地下に雨水侵入があった場合を想定し、事業計画の中で対策を検討されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建築設計及び基盤整備設計にて、雨水侵入等に対する防災検討を進めます。
<p>【水・土】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雨水浸透、雨水貯留の検討はされているか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後検討し、調査書案でお示しする予定です。
<p>【水・土】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土壌汚染が環境調査項目から外れているのはなぜか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境影響調査の調査項目内で土壌汚染に関する調査を実施する場合は、計画する敷地に工場等が建設されており、土壌汚染の可能性が高い場合です。本計画地は該当せず、調査項目には含めておりません。なお本計画地の地歴についての調査は実施しております。
<p>【建造物影響（電波受信状態）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画建物から発生する電波障害の範囲について、計画地周辺の春日ビル建替計画等により、電波障害の範囲が拡大されることが予想されるため、配慮されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建物供用後に本開発による電波障害予測範囲付近における電波受信状況の測定を実施します。その際、障害範囲外についても数箇所調査を実施する予定です。
<p>【建造物影響（風）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・風洞実験における測定点について、地点130～131間、地点117～131間、地点41～113間、地点113～137間、地点42～43間、地点43～58間、地点36～123間、地点37～119間、地点118南部分の追加をされたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・追加する方向で検討を進めます。
<p>【建造物影響（風）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・風洞実験において、東京工業大学田町キャンパスの土地活用事業は考慮する予定はあるか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業計画は東京工業大学の事業よりも先行していることに加え、同事業は外形線や高さ等が確定していない状況と伺っており、反映が困難です。

表 4-1 (3) 調査計画書に係る審査会における指摘事項と事業者の見解

審査会における指摘事項	事業者の見解
<p>【植物・動物（緑）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業計画で特に、建物北西部分に配置される植栽については、日光が当たりにくいいため、樹種の選定に注意されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・樹種の選定については日照環境を考慮するなど検討を進めます。
<p>【植物・動物（緑）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・植栽等の本来の能力を発揮するためには、植栽基盤の整備が重要です。植栽の生育状況についても調べておくことが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地周辺の樹種の生育状況を調査し、樹木の生育に必要な植栽基盤を確保する前提で検討を進めます。
<p>【地域貢献】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業計画について、計画地内及びその周辺の地権者や住民に対して開発の説明を行ったのか。既存のコミュニティに配慮してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・2023年6月30日・7月1日に周辺住民等に対して説明会を行いました。加えて、説明会の事前に計画地周辺の町会・商店会の方々に対して、本事業計画の説明を行いました。今後も既存コミュニティへの配慮はしていきたいと考えます。
<p>【地域貢献】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本計画資料の中に、地域住民に配慮した記載が少ないように感じる。本計画によって地域住民にもたらされる付加価値等の内容を今後資料の中に明示されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・調査書案等での記載を検討します。

(空白)

5. 地域の概況

5. 地域の概況

地域の概況の項目は、調査地点及び予測地点の選定に必要な項目としました。
調査地域は、計画地を中心とした港区の一部地域としました。

5.1 一般項目

5.1.1 人口

環境要素「地域貢献等」への影響が考えられるため、検討の基礎資料として計画地周辺の人口を整理しました。

計画地及び周辺の過去5年間の町丁目別人口の推移は表5.1.1-1に、町丁区域は図5.1.1-1に示すとおりです。計画地の位置する芝五丁目の令和5年の人口は2,701人であり、港区人口の約1.0%を占めています。

港区の人口、計画地及び周辺の人口は横ばいの傾向にあり、計画地の位置する芝五丁目の過去5年間の港区に占める人口の割合は約1.0~1.1%です。

表 5.1.1-1 人口の推移

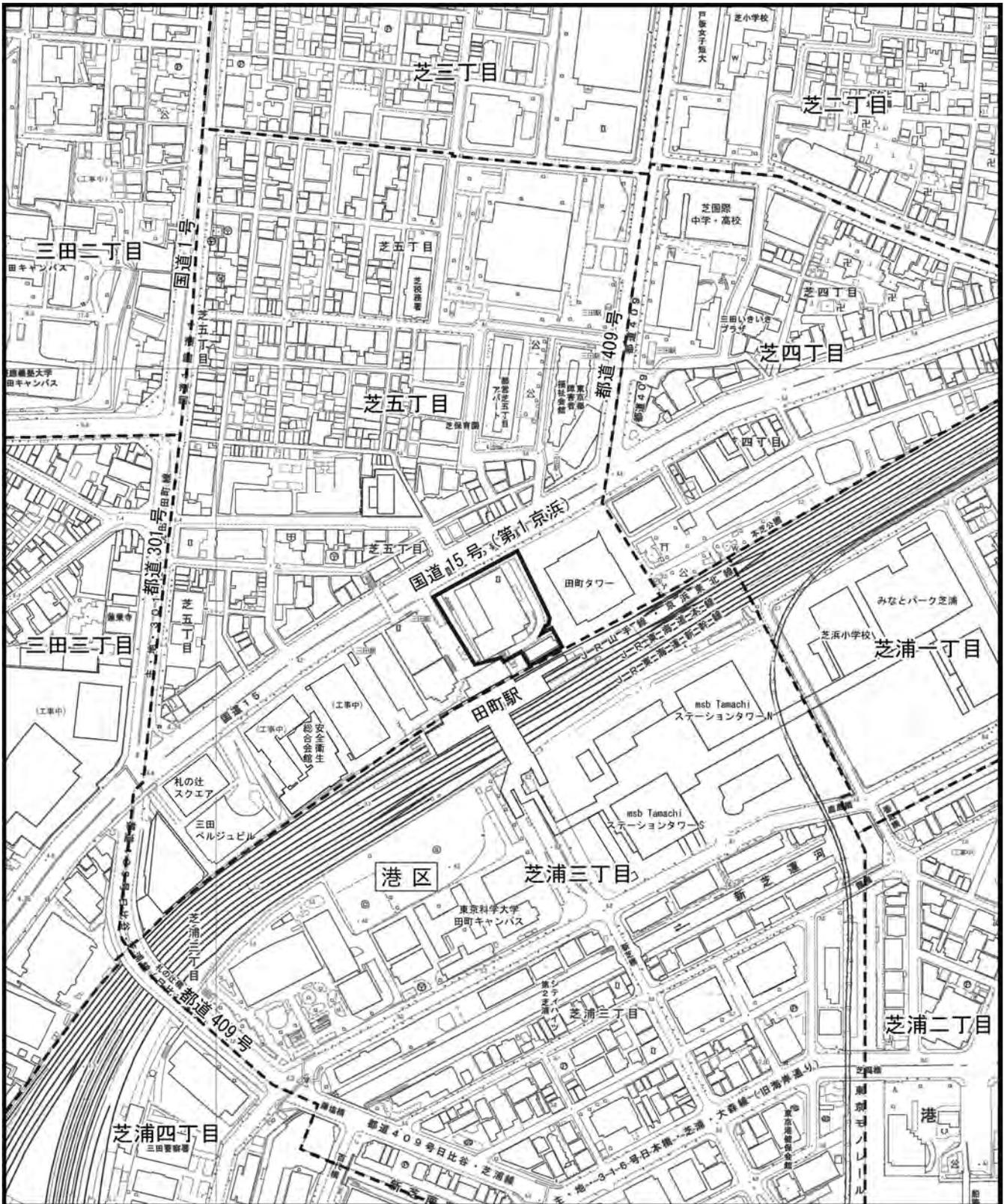
単位：人(%)

区・町丁名	年	平成31年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
港区全体		257,426	260,379	259,036	257,183	261,615
芝二丁目		3,520	3,636	3,528	3,431	3,436
芝三丁目		3,614	3,631	3,586	3,507	3,532
芝四丁目		2,293	2,317	2,309	2,286	2,334
芝五丁目		2,793 (1.1)	2,801 (1.1)	2,786 (1.1)	2,729 (1.1)	2,701 (1.0)
芝浦一丁目		3,260	3,306	3,283	3,333	3,429
芝浦二丁目		3,598	3,607	3,606	3,606	4,467
芝浦三丁目		2,043	2,100	2,080	2,102	2,090
芝浦四丁目		16,484	16,965	16,987	16,957	16,936
三田二丁目		4,296	4,417	4,388	4,503	4,521
三田三丁目		1,678	1,657	1,639	1,643	1,680
小計		43,579 (16.9)	44,437 (17.1)	44,192 (17.1)	44,097 (17.1)	45,126 (17.2)

注) 1. () 内は、区全体の人口に占める割合(%)を表します。

2. : 計画地は、芝五丁目に位置しています。

資料：「住民基本台帳による東京都の世帯と人口 第5表 区市町村、町丁目別の世帯数及び男女別人口（平成31～令和5年）各年1月1日現在」（令和5年7月閲覧 東京都総務局ホームページ）



凡例

- 計画地
- 町丁界



Scale 1:5,000



図 5.1.1-1 町丁区域

5.1.2 交通

環境要素「交通」、「大気」、「静穏」への影響が考えられるため、検討の基礎資料として計画地周辺の交通状況を整理しました。

(1) 道路

計画地及び周辺の主要道路は、図 5.1.2-1 に示すとおり、計画地の北側を南西から北東に国道 15 号(第一京浜)、さらに北側を東西に首都高速都心環状線、北側を南北方向と西側から南側に都道 409 号、南側を東西に都道 316 号、東側を南北に首都高速 1 号羽田線及び都道 316 号(海岸通り)が位置しています。

計画地周辺の平成 27 年度交通センサス調査地点は図 5.1.2-1 に、調査結果は表 5.1.2-1 に示すとおりです。

表 5.1.2-1 道路交通センサス調査結果 (平日：平成 27 年度)

地点番号	路線	観測地点	調査時間	交通量 (台)			大型車混入率 (%)
				大型車	小型車	合計	
No. 1 【5220】	高速都心環状線	芝公園出入口～ 浜崎橋 JCT	12 h	7,189	69,738	76,927	9.3
			24 h	12,136	99,489	111,625	10.9
No. 2 【5230】	高速都心環状線	一ノ橋 JCT～芝 公園出入口	12 h	6,894	69,452	76,346	9.0
			24 h	11,751	98,313	110,064	10.7
No. 3 【5290】	高速 1 号羽田線	芝浦出入口～芝 浦 JCT	12 h	5,598	48,798	54,396	10.3
			24 h	9,237	70,084	79,321	11.6
No. 4 【42360】	主要地方道環状 3 号線 (都道 319 号)	港区東麻布 3-10	12 h	2,247	15,968	18,215	12.3
			24 h	-	-	-	-
No. 5 【60490】	特例都道 日比谷芝浦線 (都道 409 号)	港区芝浦 3-4	12 h	4,254	17,733	21,987	19.3
			24 h	-	-	-	-

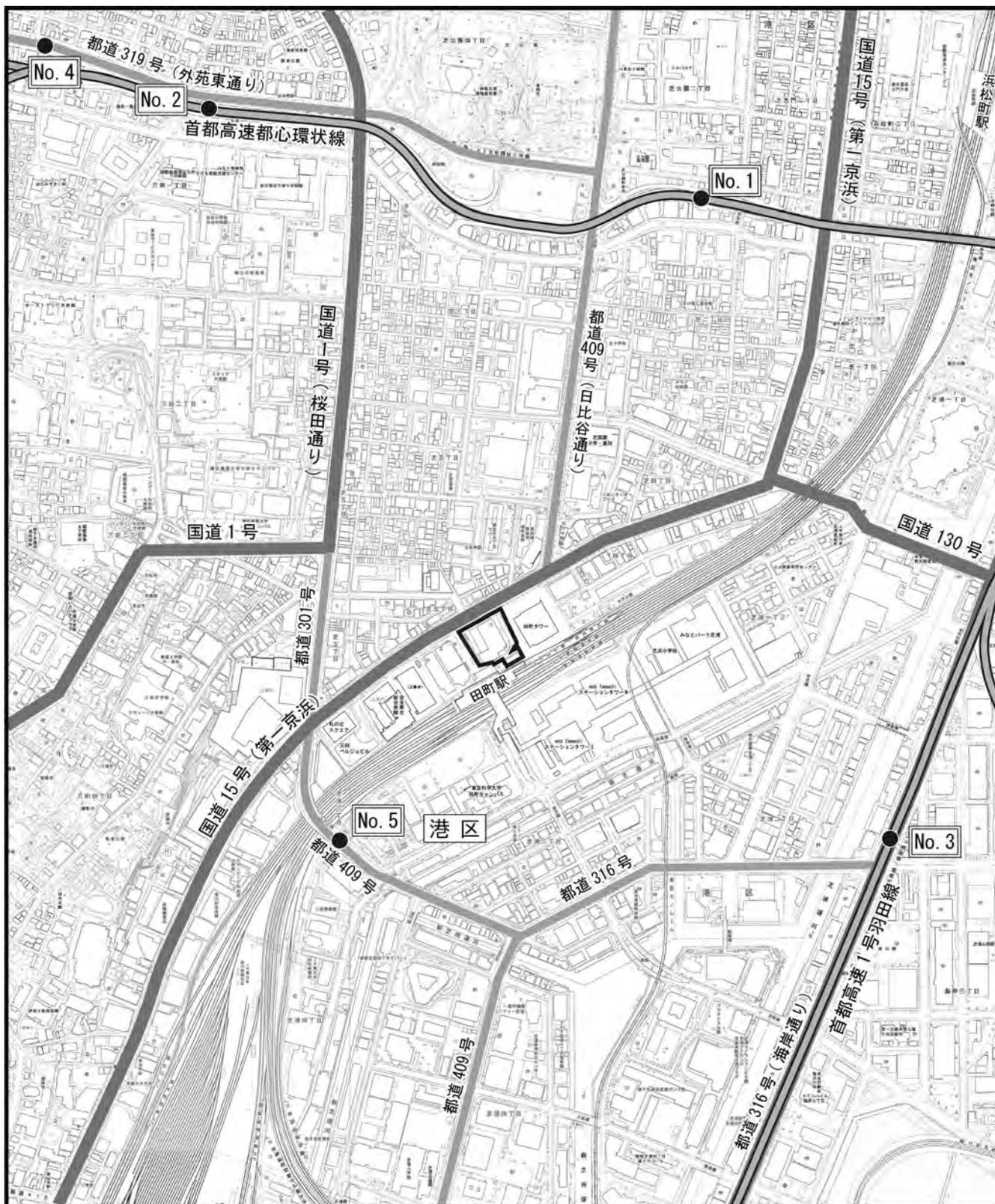
注) 1. 【】内の数字は、下記資料における地点番号を表します。

2. 12 h：7 時～19 時の 12 時間を表します。

24 h：19 時～翌 19 時もしくは 0 時～翌 0 時の 24 時間を表します。

資料：「平成 27 年度道路交通センサス一般交通量調査結果 交通量報告書」

(令和 5 年 7 月閲覧 東京都建設局ホームページ)



凡例

- 計画地
- 交通量調査地点
- 首都高速道路
- 国道
- 都道

注) 図中の番号は表 5.1.2-1 と対応しています。
 資料: 「平成 27 年度道路交通センサス一般交通量調査結果 交通量報告書」
 (令和 5 年 7 月閲覧 東京都建設局ホームページ)



Scale 1:10,000

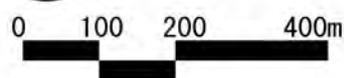


図 5.1.2-1
 自動車交通量既存調査地点図

(2) 鉄道及びバス

① 鉄道

計画地周辺の主な鉄道路線は、図 5.1.2-3 に示すとおりです。計画地の最寄り駅は田町駅（JR 山手線、JR 京浜東北線）及び三田駅（都営浅草線、都営三田線）です。

令和 3 年度の各駅の乗降車人数は、表 5.1.2-2 に示すとおりであり、最寄り駅である田町駅では乗車人数 35,848 千人/年、三田駅（都営浅草線）では乗車人数 13,668 千人/年、降車人数 13,685 千人/年、三田駅（都営三田線）では乗車人数 12,941 千人/年、降車人数 13,012 千人/年です。

また、各駅の乗車人数の経年変化は、図 5.1.2-2 に示すとおり、令和 2～3 年度には、新型コロナウイルス感染症対策での緊急事態宣言発令等の影響により大きく減少となっています。

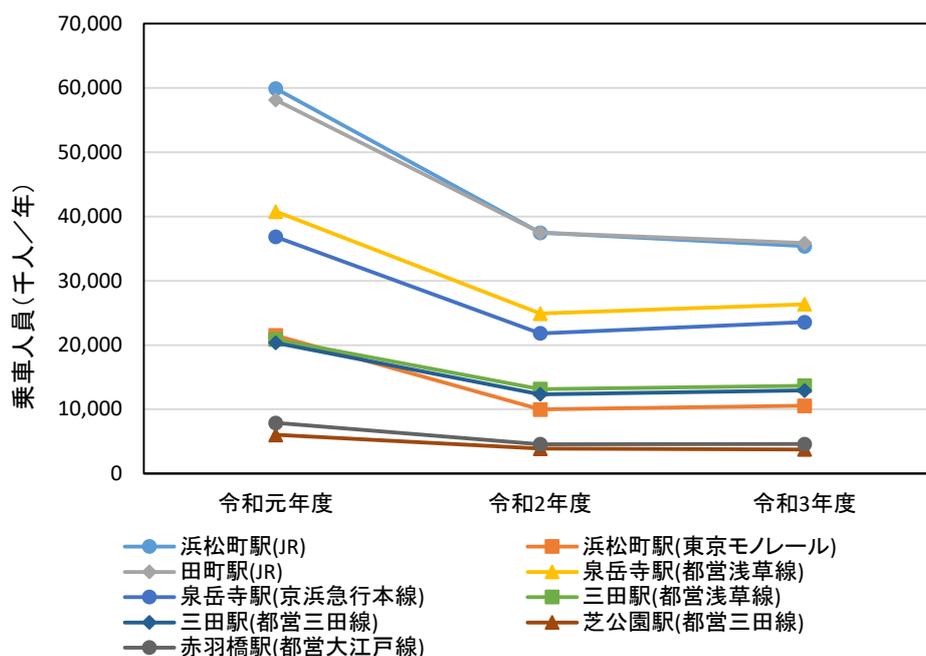
表 5.1.2-2 鉄道乗降車人員数（令和 3 年度）

単位：千人/年

駅名	路線名	乗車人員	降車人員
浜松町駅	JR 山手線	35,381	-
	JR 京浜東北線		
	東京モノレール	10,565	10,281
田町駅	JR 山手線	35,848	-
	JR 京浜東北線		
泉岳寺駅	都営浅草線	26,361	26,486
	京浜急行本線	23,553	23,430
三田駅	都営浅草線	13,668	13,685
	都営三田線	12,941	13,012
芝公園駅	都営三田線	3,757	3,823
赤羽橋駅	都営大江戸線	4,597	4,598

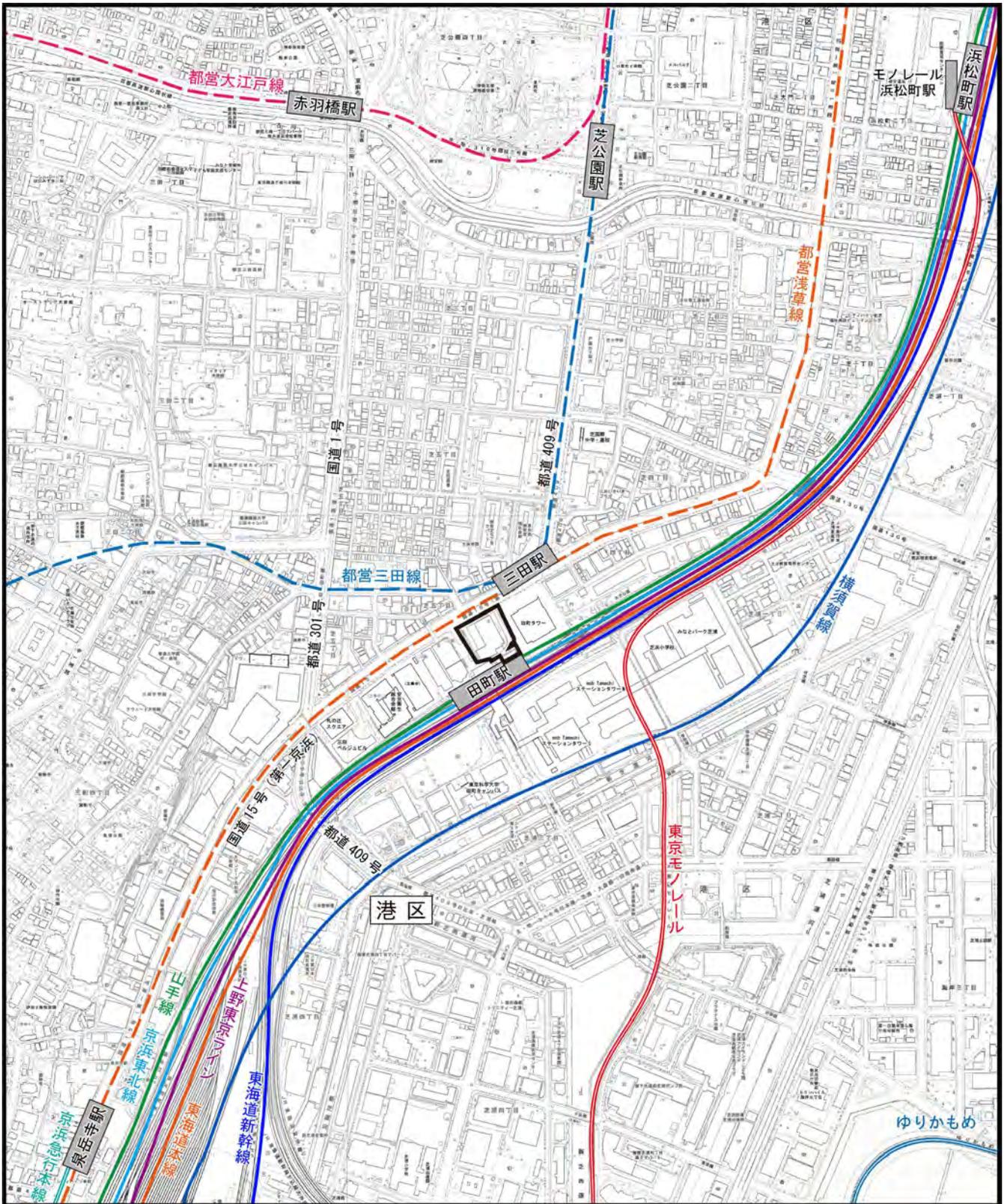
注) 「-」は公表されていないことを示します。

資料：「東京都統計年鑑 令和 3 年」（令和 5 年 7 月閲覧 東京都総務局ホームページ）



資料：「東京都統計年鑑 令和元～令和 3 年」（令和 5 年 7 月閲覧 東京都総務局ホームページ）

図 5.1.2-2 各駅の乗車人員の経年変化



凡例

- 計画地
- 路線 (JR)
- 路線 (地下鉄)
- 路線 (私鉄・モノレール等)
- 駅



Scale 1:10,000



図 5.1.2-3
計画地周辺の鉄道路線図

② バス

計画地周辺の主なバス路線は、図 5.1.2-4 及び表 5.1.2-3 に示すとおりです。

《都営バス》

都営バスの計画地最寄りバス停は、計画地北側の国道 15 号（第一京浜）を走行する田 87（田町駅-渋谷駅）の「田町駅バス停」があります。

《東急バス》

東急バスの計画地最寄りバス停は、計画地北西側の国道 1 号を走行する東 98（等々力操車所-東京駅南口）の「慶應義塾大前バス停」及び「慶應義塾東門バス停」があります。

《港区コミュニティバス ちいばす》

港区コミュニティバス（ちいばす）の計画地最寄りのバス停は、計画地北側の国道 15 号（第一京浜）を走行する芝ルート、田町ルートの「田町駅西口バス停」、高輪ルート、芝ルート、田町ルート及び車庫発着便の「浅草線三田駅前バス停」があります。

《お台場レインボーバス》

お台場レインボーバスの計画地最寄りのバス停は、計画地南側の都道 316 号を走行する 01 系統の「田町駅東口バス停」があります。

表 5.1.2-3 計画地周辺のバス路線

系統		起点	主な経由地	終点
都営バス	田 87	田町駅	魚籃坂下	渋谷駅
	田 92	田町駅東口	高浜橋	品川駅港南口
	田 99	田町駅東口	芝浦埠頭	品川駅港南口
	浜 95	田町駅東口	高浜橋	東京タワー、 品川駅港南口
東急バス	東 98	等々力操車所	慶應義塾大前	東京駅南口
港区コミュニティバス (ちいばす)	高輪ルート	品川駅港南口、 浅草線三田駅前	高輪二丁目	浅草線三田駅前、 品川駅港南口
	芝ルート	みなとパーク芝浦、 新橋駅	芝公園駅	新橋駅、 みなとパーク芝浦
	田町ルート	田町駅東口、 六本木ヒルズ	中ノ橋	六本木ヒルズ、 田町駅東口
	芝浦・港南 ルート	田町駅東口、 品川駅港南口	浜路橋、 竹芝栈橋入口	品川駅港南口、 田町駅東口、
	車庫発着便	芝浦車庫、 六本木ヒルズ	田町東口	六本木ヒルズ、 芝浦車庫
お台場レインボー バス	01 系統	品川駅港南口	田町駅東口	品川駅港南口、 台場一丁目
	02 系統	品川駅港南口	芝浦三丁目	品川駅港南口

資料：「都バス路線図 みんなのガイド」（令和 5 年 7 月閲覧 東京都交通局ホームページ）

「東急バス路線図」（令和 7 年 2 月閲覧 東急バスホームページ）

「ちいばす路線図」（令和 5 年 7 月閲覧 港区ホームページ）

「路線図」（令和 5 年 7 月閲覧 km バスホームページ）



凡例

- | | | | |
|--|-------------|--|--------------------|
| | 計画地 | | 東 98 (東急バス) |
| | バス停留所 | | 高輪ルート (ちいばす) |
| | 田 87 (都営バス) | | 芝ルート (ちいばす) |
| | 田 92 (都営バス) | | 田町ルート (ちいばす) |
| | 田 99 (都営バス) | | 芝浦・港南ルート (ちいばす) |
| | 浜 95 (都営バス) | | 車庫発着便 (ちいばす) |
| | | | 01 系統 (お台場レインボーバス) |
| | | | 02 系統 (お台場レインボーバス) |

資料：「都バス路線図 みんなるガイド」(令和5年7月閲覧 東京都交通局ホームページ)
「東急バス路線図」(令和7年2月閲覧 東急バスホームページ)
「ちいばす路線図」(令和5年7月閲覧 港区ホームページ)
「港区公共施設案内図(ぐるっとみなと) 2023-2024」
(令和5年7月閲覧 港区ホームページ)



Scale 1:5,000

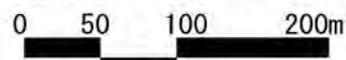


図 5.1.2-4
計画地周辺のバス路線図

5.1.3 土地利用

工事中の建設機械の稼働や工事用車両の走行、供用後の施設関連の関係車両の走行や建物の存在に伴い、大気質（大気）、静穏（音、振動）、温室効果ガス及びヒートアイランド現象（資源・エネルギー・地球環境）、緑地、都市景観（景観）への影響が考えられるため、これらの検討の基礎資料として、計画地及びその周辺の土地利用条件を整理しました。

(1) 土地利用の状況

計画地及び周辺の土地利用状況は、図 5.1.3-1 に示すとおりです。

計画地の位置する田町駅周辺は、企業の本社ビル等が多く集積し、事務所建築物の立地割合が高い地域です。

国道 15 号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用途（住商併用建物、集合住宅等）が混在する地域となっています。

また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、南側に「東京科学大学付属科学技術高等学校」等の土地利用がみられます。

計画地近隣の住宅用途として利用のある建築物の分布（東京都土地利用現況図より判読）は、図 5.1.3-2 に示すとおりです。

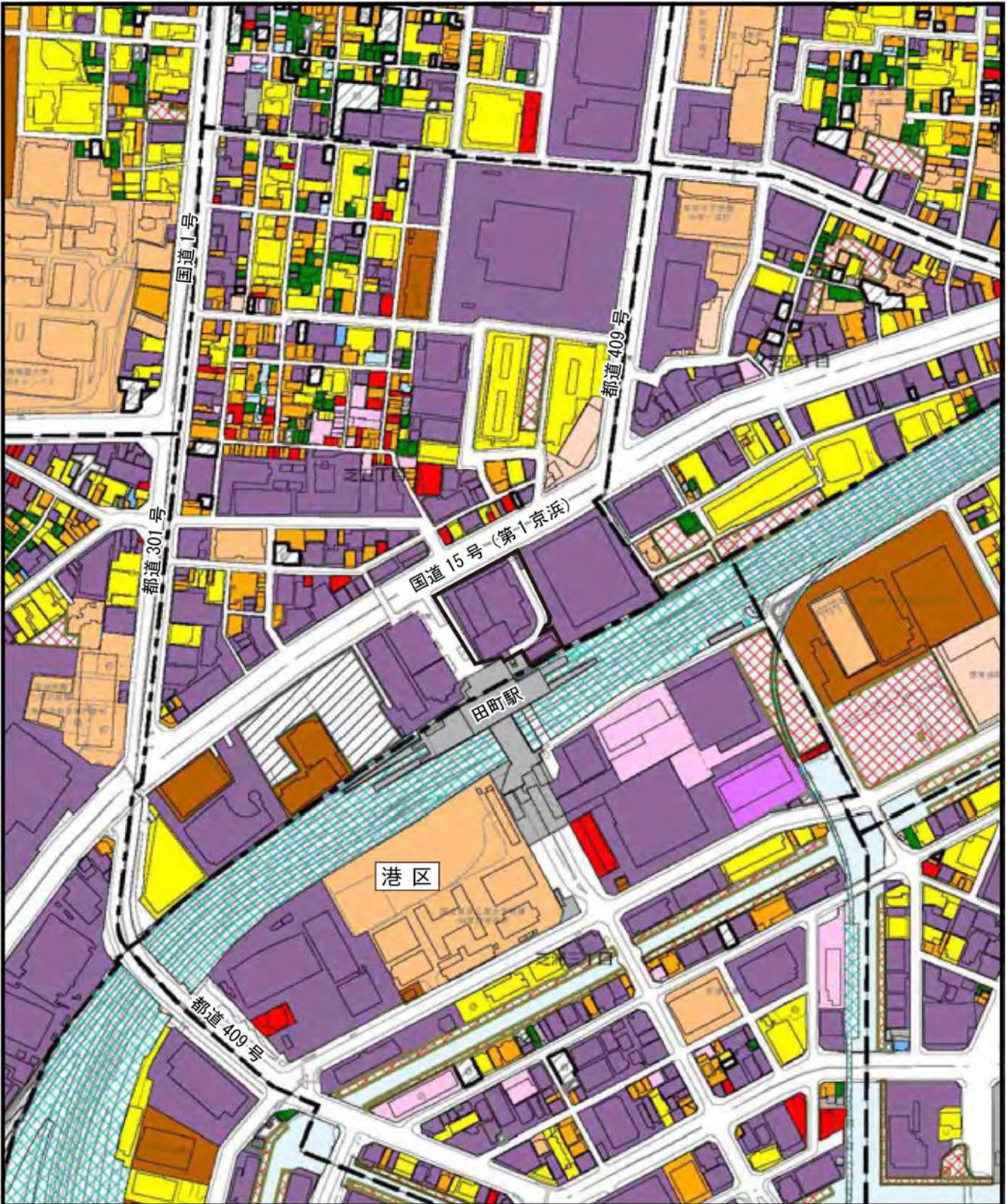
計画地内には事務所建築物が立地しています。

工事用車両及び関係車両が走行すると想定する国道 15 号（第一京浜）及び都道 409 号沿いには事務所建築物や集合住宅が多く立地しています。

(2) 都市計画区域等の状況

計画地及び周辺の用途地域の指定状況は、図 5.1.3-3 に示すとおりです。

計画地周辺は商業地域に指定されており、その北側は近隣商業地域、南側が準工業地域、西側は第一種中高層住居専用地域及び第一住居地域に指定されています。また、国道 15 号（第一京浜）、国道一号（桜田通り）、都道 409 号、都道 316 号等の道路沿いは商業地域に指定されています。



凡例

- | | | |
|-----------|-----------|------------|
| 計画地 | 住商併用建物 | 屋外利用地・仮設建物 |
| 官公庁施設 | 宿泊・遊興施設 | 公園・運動場等 |
| 教育文化施設 | スポーツ・興行施設 | 未利用地等 |
| 厚生医療施設 | 独立住宅 | 道路 |
| 事務所建築物 | 集合住宅 | 鉄道・港湾等 |
| 専用商業施設 | 専用工場 | |
| 倉庫・運輸関係施設 | 住居併用工場 | |



Scale 1:5,000

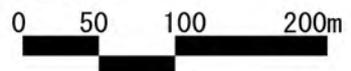
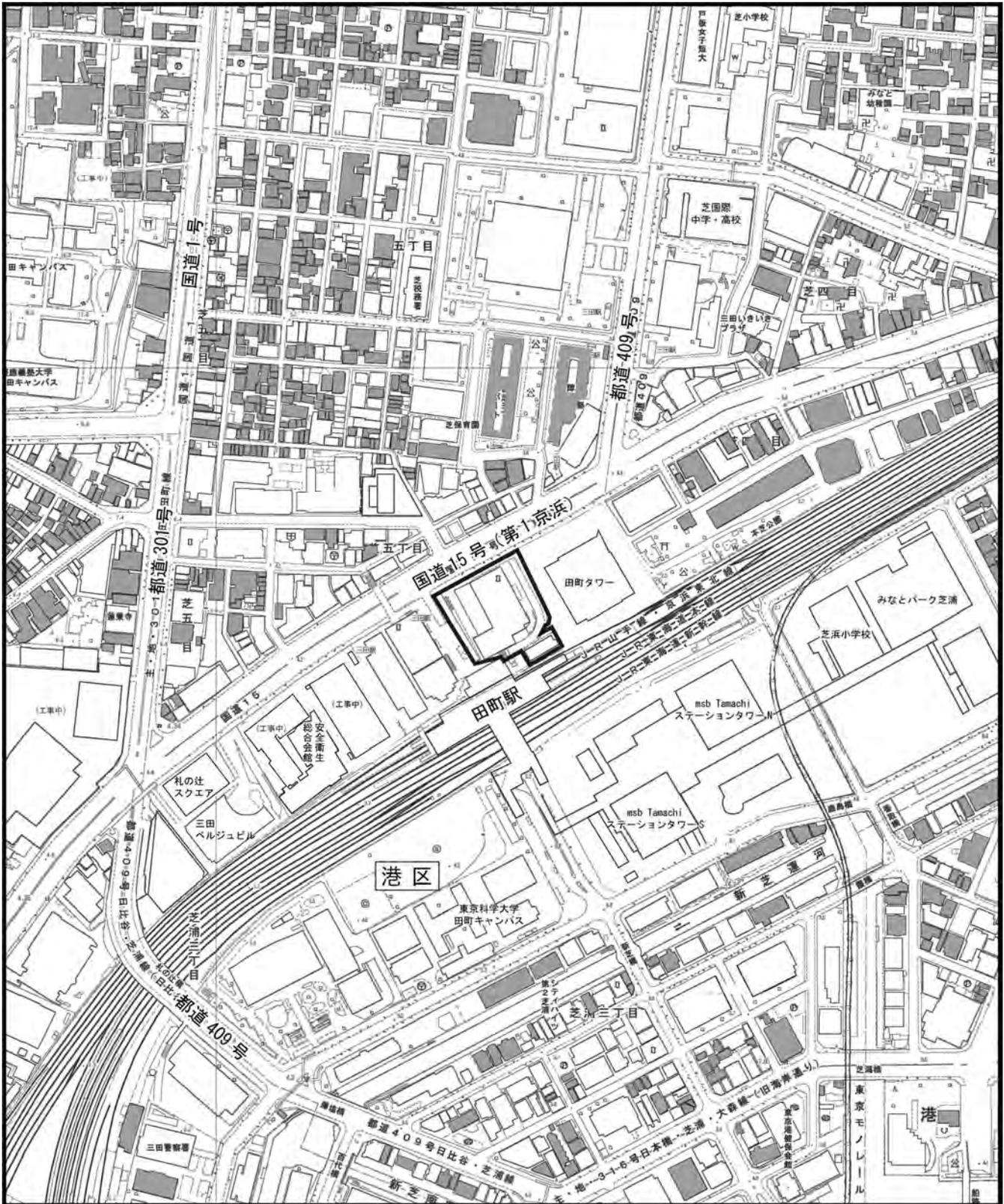


図 5.1.3-1 土地利用現況図

資料：「港区土地利用現況図（用途別）」（令和3年10月現在 港区街づくり支援部都市計画課）



凡例

- 計画地
- 居住者用建物
(独立住宅、集合住宅、住商併用建物、住居併用工場)

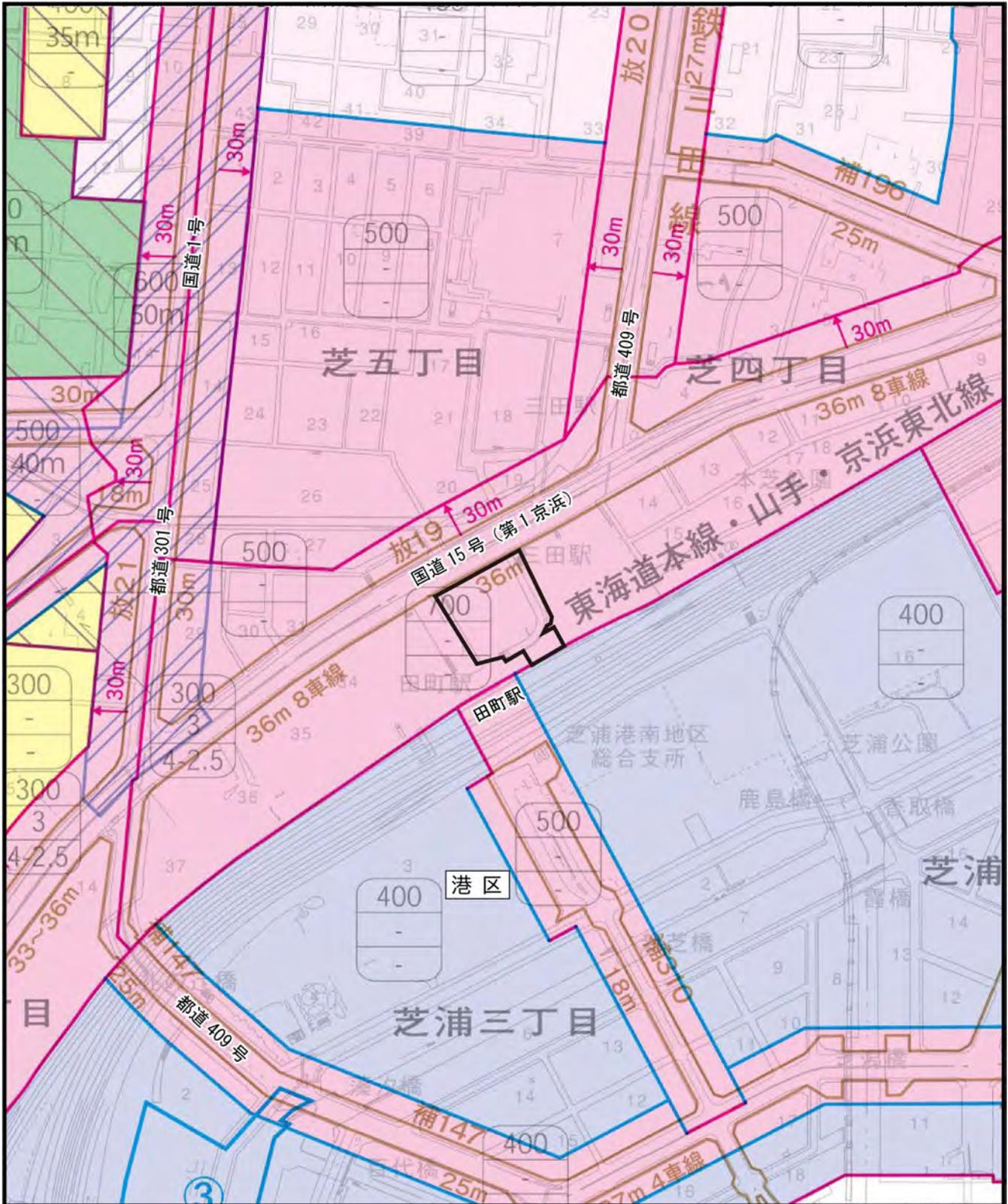


Scale 1:5,000



図 5.1.3-2
計画地周辺の住宅用途として
利用のある建物

注) 下記出典資料をもとに作成したものです。
資料: 「港区土地利用現況図 (用途別)」
(令和3年10月現在 港区街づくり支援部都市計画課)



凡例

-  計画地
 -  第一種中高層住居専用地域
 -  第一種住居地域
 -  近隣商業地域
 -  商業地域
 -  準工業地域
 -  第一種文教地区
 -  第二種文教地区
 -  第三種中高層階住居専用地区
 -  容積率 (%)
 -  高度地区
 -  日影規制値 (時間)
- 敷地境界線から10mを超える範囲で規制される日影時間
- 敷地境界線から5mを超え10m以内の範囲で規制される日影時間



Scale 1:5,000

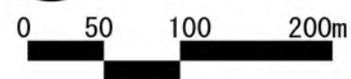


図 5.1.3-3 用途地域図

資料：「港区用途地域地区等図」（令和5年4月現在 港区）

(3) 公共施設等の状況

計画地及び周辺の公共施設の状況は、表 5.1.3-1 及び図 5.1.3-4 に示すとおりです。

計画地周辺には保育園、学校、公園等が分布しています。計画地最寄りの公共施設としては計画地北方向約 100m に「東京都障害者福祉会館」、北方向約 120m に「芝五丁目児童遊園」があります。

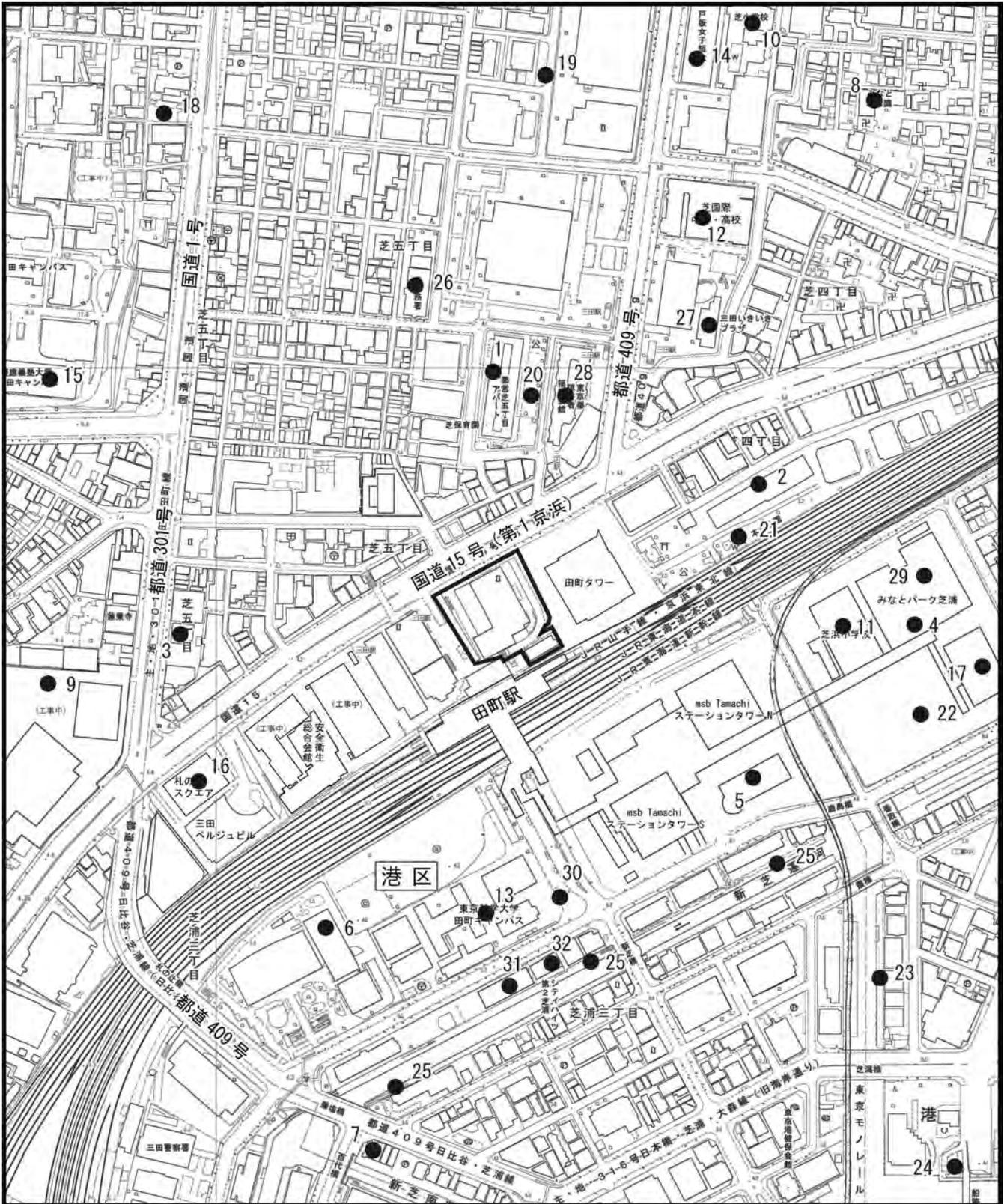
表 5.1.3-1 主な公共施設等

区分	分類	地点	施設名称	計画地からの方向・距離
学校教育・子供の施設	保育園等	1	みなと子育て応援プラザ pokke 芝保育園	北方向 約 170m
		2	プチ・ナーサリー田町	東方向 約 220m
		3	三田プチ・クレイシュ	西方向 約 220m
		4	しばうら保育園分園	東方向 約 310m
		5	しばうら保育園 子育てひろばあつぴい芝浦	南東方向 約 200m
		6	たまち保育室	南西方向 約 260m
	幼稚園	7	太陽の子 芝浦三丁目保育園	南西方向 約 440m
		8	みなと幼稚園	北東方向 約 500m
	小学校	9	聖徳大学三田幼稚園	西方向 約 350m
		10	芝小学校	北東方向 約 520m
	中学校・高等学校	11	芝浜小学校	東方向 約 240m
		12	芝国際中学校・高等学校	北東方向 約 330m
		13	東京科学大学附属科学技術高等学校	南方向 約 200m
	短期大学・大学	14	戸板女子短期大学	北東方向 約 450m
		15	慶應義塾大学 三田キャンパス	北西方向 約 350m
文化施設	図書館	16	三田図書館	西方向 約 250m
医療施設	病院	17	社会福祉法人恩賜財団母子愛育会総合 母子保健センター愛育病院	東方向 約 350m
その他	公園・緑地	18	三田二丁目児童遊園	北西方向 約 480m
		19	芝三丁目緑地	北方向 約 420m
		20	芝五丁目児童遊園	北方向 約 120m
		21	本芝公園	東方向 約 160m
		22	芝浦公園	南東方向 約 320m
		23	新芝北運河沿緑地	南東方向 約 400m
		24	船路橋児童遊園	南東方向 約 570m
		25	新芝運河沿緑地	南東方向 約 260m
	その他施設	26	芝税務署	北方向 約 230m
		27	三田いきいきプラザ	北東方向 約 240m
		28	東京都障害者福祉会館	北方向 約 100m
		29	芝浦港南地区総合支所 港区スポーツセンター 介護予防総合センター（ラクっちゃ） 港区消費者センター 港区男女平等参画センター リーブラ	東方向 約 280m
		30	田町駅東口自転車等駐車場	南方向 約 200m
		31	シティハイツ芝浦	南方向 約 280m
		32	シティハイツ第2 芝浦	南方向 約 270m

注)1. 地点番号は図 5.1.3-4 に対応しています。

2. 距離は、敷地境界からの最短距離（概数）です。

資料：「港区公共施設案内図 ぐるっとみなと 2023-2024」（令和 5 年 7 月閲覧 港区ホームページ）

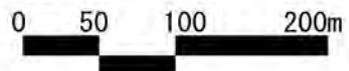


凡例

- 計画地
- 主な公共施設



Scale 1:5,000



注) 図中の番号は表 5.1.3-1 に対応しています。
 資料: 「港区公共施設案内図 (ぐるっとみなと) 2023-2024」
 (令和5年7月閲覧 港区ホームページ)

図 5.1.3-4 計画地周辺の公共施設

5.1.4 関係法令の指定・規制等

環境調査項目の選定の基礎資料として、関係法令の指定・規制等について整理しました。

本事業に関する主な法令としては、表 5.1.4-1 に示すとおり、「環境基本法」、「東京都環境基本条例」、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（以下「環境確保条例」と言います。）」、「港区環境基本条例」、「港区環境影響調査実施要綱」等があります。

表 5.1.4-1 (1) 主な関係法令一覧

項目	関係法令一覧	
環境全般	環境基本法(平成5年11月19日 法律第91号)	
	東京都環境基本条例(平成6年7月20日 都条例第92号)	
	都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(平成12年12月22日 都条例第215号)	
	港区環境基本条例(平成10年3月30日 区条例第28号)	
	港区環境影響調査実施要綱(平成7年3月22日 6港都環第529号)	
公害防止	大気汚染 大気汚染防止法(昭和43年6月10日 法律第97号)	
	悪臭 悪臭防止法(昭和46年6月1日 法律第91号)	
	騒音 騒音規制法(昭和43年6月10日 法律第98号)	
	振動 振動規制法(昭和51年6月10日 法律第64号)	
	土壌汚染	土壌汚染対策法(平成14年5月29日 法律第53号)
		東京都土壌汚染対策指針(平成31年3月18日 都告示第394号)
	水質汚濁	水質汚濁防止法(昭和45年12月25日 法律第138号)
下水道法(昭和33年4月24日 法律第79号) 東京都下水道条例(昭和34年12月28日 都条例第89号)		
自然保護	東京における自然の保護と回復に関する条例(平成12年12月22日 都条例第216号)	
	港区みどりを守る条例(昭和49年6月28日 区条例第29号)	
水循環	建築物用地下水の採取の規制に関する法律(昭和37年5月1日 法律第100号)	
	工業用水法(昭和31年6月11日 法律第146号)	
	東京都雨水浸透指針(平成13年7月31日 都告示第981号)	
	港区雨水流出抑制施設設置指導要綱(平成5年11月19日 5港土計第333号)	
日影	建築基準法(昭和25年5月24日 法律第201号)	
	東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例(昭和53年7月14日 都条例第63号)	
風環境	港区ビル風対策要綱(平成25年3月29日 24港環環第5073号)	
景観	景観法(平成16年6月18日 法律第110号)	
	東京都景観条例(平成18年10月12日 都条例第136号)	
	港区景観条例(平成21年3月25日 区条例第9号)	
文化財	文化財保護法(昭和25年5月30日 法律第214号)	
	東京都文化財保護条例(昭和51年3月31日 都条例第25号)	
	港区文化財保護条例(昭和53年10月2日 区条例第24号)	
廃棄物	廃棄物の処理及び清掃に関する法律(昭和45年12月25日 法律第137号)	
	資源の有効な利用の促進に関する法律(平成3年4月26日 法律第48号)	
	循環型社会形成推進基本法(平成12年6月2日 法律第110号)	
	容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律(平成7年6月16日 法律第112号)	
	建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律(平成12年5月31日 法律第104号)	
	東京都廃棄物条例(平成4年6月24日 都条例第140号)	
	港区廃棄物の処理及び再利用に関する条例(平成11年12月16日 区条例第33号)	
	港区大規模建築物の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱(平成12年3月31日 11港環清第329号)	
港区事業用大規模建築物における廃棄物の減量及び適正処理に関する指導要綱(平成12年3月31日 11港環清第327号)		

表 5.1.4-1 (2) 主な関係法令一覧

項目	関係法令一覧
温暖化	地球温暖化対策の推進に関する法律(平成 10 年 10 月 9 日 法律第 117 号)
	エネルギーの使用の合理化に関する法律(昭和 54 年 6 月 22 日 法律第 49 号)
	特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律(昭和 63 年 5 月 20 日 法律第 53 号)
	フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律 (平成 13 年 6 月 22 日 法律第 64 号)
	建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律 (平成 27 年 7 月 8 日 法律第 53 号)
	都市の低炭素化の促進に関する法律(平成 24 年 9 月 5 日 法律第 84 号)
	東京都地球温暖化対策指針(平成 21 年 6 月 26 日 都告示第 989 号)
	東京都建築物環境配慮指針(平成 21 年 9 月 29 日 都告示第 1336 号)
	港区民間建築物低炭素化促進指導要綱(平成 23 年 4 月 1 日 23 港環環第 19 号)
	港区建築主におけるみなとモデル二酸化炭素固定認証制度実施要綱 (平成 23 年 3 月 31 日 22 港環環第 2157 号)
	港区民の生活環境を守る建築物の低炭素化の促進に関する条例 (令和 2 年 3 月 10 日 区条例第 9 号)
その他	都市計画法(昭和 43 年 6 月 15 日 法律第 100 号)
	都市再開発法(昭和 44 年 6 月 3 日 法律第 38 号)
	駐車場法(昭和 32 年 5 月 16 日 法律第 106 号)
	東京都駐車場条例(昭和 33 年 10 月 1 日 都条例第 77 号)
	東京都公害紛争処理条例(昭和 45 年 10 月 22 日 都条例第 149 号)
	東京都中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例 (昭和 53 年 7 月 14 日 都条例第 64 号)
	港区まちづくり条例(平成 19 年 6 月 27 日 区条例第 28 号)
	港区中高層建築物等の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例 (昭和 54 年 3 月 17 日 区条例第 15 号)
	港区開発事業に係る定住促進指導要綱(平成 3 年 4 月 23 日 3 港住住第 12 号)

5.1.5 環境保全に関する計画等

環境調査項目の選定の基礎資料として、環境保全に関する計画等について整理しました。

東京都の環境保全に関する計画等については、表 5.1.5-1 に示すとおり、「東京の都市づくりビジョン（改定）」、「東京都環境基本計画」等が作成されています。

また港区では、表 5.1.5-2 に示すとおり、「港区基本構想」、「港区環境基本計画」等が策定されています。

表 5.1.5-1 (1) 東京都の環境保全に関する計画等

計画等の名称	計画等の概要
東京の都市づくりビジョン(改定) (平成 21 年 7 月)	<p>今後、都が目指すべき都市像の実現に向かって、都民、企業、NPOなど、多様な主体の参加と連携によって、戦略的に政策誘導型の都市づくりを展開する上での基本的な方針を明らかにするものです。目標時期は2025年(平成37)年としています。</p> <p>計画地が位置する「センター・コア再生ゾーン」では、5つの戦略が示されています。</p> <p>戦略1：国際的なビジネスセンター機能の強化と魅力や活力のある拠点の形成 戦略2：世界で最も環境負荷の少ない都市づくりの推進 戦略3：緑に囲まれ、水辺と共存した都市空間の創出 戦略4：歴史と文化を生かした都市空間の形成 戦略5：都市を楽しむ都市居住の推進</p> <p>また、「センター・コア再生ゾーン」における「品川・田町・芝浦」の将来像としては、「田町・芝浦では、大規模な低・未利用地における業務、商業、文化機能が複合した開発や、既存市街地の街区再編、機能更新など、計画的な土地利用転換が進み、縦横に巡る運河を生かした水辺の住宅など、魅力的な複合市街地を形成」、「都心に近接した利便性と、恵まれた緑や運河の水面を生かし、魅力的なデザインの都市型住宅が立地する都心居住の拠点を形成」等を掲げています。</p>
都市づくりのグランドデザイン-東京の未来を創ろう- (平成 29 年 9 月)	<p>平成28年9月に東京都都市計画審議会から出された答申「2040年代の東京の都市像その実現に向けた道筋について」を踏まえ、2040年代の目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた、都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す行政計画です。</p> <p>「活力とゆとりのある高度成熟都市」～東京の未来を創ろう～を都市づくりの目標とし、目指すべき都市像の実現に向けて、分野横断的な視点から以下に示す7つの戦略に沿って、30の政策方針、80の取組が示されています。</p> <p>戦略1：持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成 戦略2：人・モノ・情報の自由自在な交流を実現 戦略3：災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築 戦略4：あらゆる人々の暮らしの場の提供 戦略5：利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出 戦略6：四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築 戦略7：芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出</p> <p>また、本計画では個別の拠点や地域の将来像が示されており、計画地は中枢広域拠点域のBエリアに位置しており、計画地周辺の「品川・田町・泉岳寺・芝浦」の将来像は以下のとおり示されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺では、駅の再編、環状4号線や歩行者ネットワークなどの都市基盤の整備が進み、国内外の各都市とつながる利便性の高い広域交通結節点が形成されています。 ・国際的な業務機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの多様な機能が高度に集積し、様々な交流とイノベーションが生まれ続ける、国際的な拠点が形成されています。 ・東京湾からの「風の道」の確保、大規模公園、緑地、運河などを活用した水と緑のネットワークの形成、下水熱の有効利用など、環境に関する先端的な取組が進んだまちが形成されています。

表 5.1.5-1 (2) 東京都の環境保全に関する計画等

計画等の名称	計画等の概要
<p>東京都市計画 都市計画区域の 整備、開発及び 保全の方針-サ ステナブル・リ カバリー 東京 の新しい都市づ くり- (令和3年3月)</p>	<p>都市計画法に基づく、広域的見地からの都市計画の基本的な方針であり、長期的視点に 立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての大きな道筋を明らかにす るものです。目標年次は、おおむね20年後の2040年代としています 計画地は「中枢広域拠点域」の「国際ビジネス交流ゾーン」に位置しており、「田町・三 田」における将来像は以下のとおり示されています。 ・大規模な低未利用地において業務・商業・文化機能が複合した開発や、既存市街地の街 区再編・機能更新などにより、計画的な土地利用転換が進むことで、快適な歩行者ネッ トワークや縦横に巡る運河を生かした水辺の住宅などからなる、魅力的な活力とにぎわ いの拠点を形成 ・区部中心部に近接した利便性と、恵まれたみどりや運河の水面を生かし、魅力的なデザ インの都市型住宅が立地する居住の拠点を形成</p>
<p>「未来の東京」 戦略 (令和3年3月) 「未来の東京」 戦略 version up 2023 (令和5年1月)</p>	<p>新たな都政の羅針盤として策定する都の総合計画であり、「まち・ひと・しごと創生法」 第9条第1項の「都道府県まち・ひと・しごと創生総合戦略」に位置付けられています。 「未来の東京」戦略では、以下の4つの「基本戦略」の下に「目指す2040年代の姿」が描 かれています。 基本戦略1 バックキャストの視点で将来を展望する 基本戦略2 民間企業等、多様な主体と協働して政策を推し進める 基本戦略3 デジタルトランスフォーメーション(DX)*1で「スマート東京」を実現 基本戦略4 時代や状況の変化に弾力的に対応「アジャイル*2」 *1: ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させるという概念 *2: 「アジャイル(agile)=俊敏な、すばやい」の言葉の意味から、時代や状況の変化に柔軟かつ迅 速に対応すること <目指す未来の姿> ・未曾有の危機を乗り越え、未来を切り拓く ・「人」の力を引き出し、輝かせる ・デジタルの力で世界をリードする ・東京が持つ多様な魅力を更に高める ・世界でオンリーワンのサステナブルシティを目指す 『未来の東京』戦略 version up 2022』では、東京2020大会の成果と新型コロナによる 変化・変革を踏まえ、政策をバージョンアップさせ、さらに、これまでの常識が通用しな いグローバルな課題の発生や急速な少子化の進行など、これらに先手先手で対応していく 必要があることからバージョンアップした『未来の東京』戦略 version up 2023』を策定 し、以下のとおり「戦略を展開するスタンス」及び「4つの基本戦略」を掲げている。 <戦略を展開するスタンス> ・「サステナブル・リカバリー（持続可能な回復）」の実現 ・課題の根源まで踏み込んだ「構造改革」を強力に推進 <4つの基本戦略> ①バックキャストの視点で将来を展望する ②民間企業等、多様な主体と協働して政策を推し進める ③デジタルトランスフォーメーション(DX)でスマート東京を実現 ④時代や状況の変化に弾力的に対応「アジャイル」</p>
<p>品川駅・田町駅 周辺まちづくり ガイドライン 2020 (令和2年3月)</p>	<p>品川駅・田町駅周辺地域の将来像として、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠 点・品川」を掲げ、本地域のまちづくりにあたってのガイドラインを示したものです。 計画地の位置する田町駅西口地区のまちづくりの考え方として、以下の内容が示されて います。 ・業務施設を更新するとともに都市型住宅や商業施設・生活利便施設等を整備すること により、快適性を高める暮らしの場を形成し、防災・防犯に向けて、安全で安心でき る環境を整備する。 ・地域の景観や緑を生かしつつ、新たにオープンスペースなどを整備し、活動的なにぎ わいの場を創出する。 ・本地区の周辺に多く立地する教育機関・学術機関・文化施設と業務機能が連携するこ とにより、企業間連携、産学連携、産業振興及び新たな価値を創造する拠点を形成す る。新たな拠点の形成に向けては、田町駅東口周辺との連携を強化し、一体的に魅力 を高めていく。</p>

表 5.1.5-1 (3) 東京都の環境保全に関する計画等

計画等の名称	計画等の概要
<p>東京都「持続可能な資源利用」に向けた取組方針 (平成 27 年 3 月)</p>	<p>平成26年12月公表の「東京都長期ビジョン」で明らかにした「持続可能な循環型都市の構築」を実現していくため、都のこれからの資源循環施策に関する基本的な考え方や方向性を明確化するとともに、推進に向けた取組を示したものです。</p> <p>東京が目指す姿として、「東京は、2020年オリンピック・パラリンピックとその後を見据え、『東京の持続的発展を確保するため、世界一の都市・東京にふさわしい資源循環を実現』を掲げ、“持続可能な資源利用”を進めるため、3つの施策を柱として取り組んでいます。</p> <p>“持続可能な資源利用を進めるための3つの柱”</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資源ロスの削減の促進 ・エコマテリアルの利用の促進 ・廃棄物の循環利用の更なる促進
<p>東京都環境基本計画 2022 (令和 4 年 9 月)</p>	<p>「東京都環境基本計画 2020」では、2050 年のあるべき姿の実現に向けて、2030 年までの行動が極めて重要との認識の下、具体的な目標と施策のあり方を示しています。</p> <p>本計画では、目指す都市の姿を実現するための戦略展開として、下記の 3+1 の「戦略」により、各分野の環境問題を包括的に解決していくものとしています。</p> <p>戦略0 危機を契機とした脱炭素化とエネルギー安全保障の一体的実現 戦略1 エネルギーの脱炭素化と持続可能な資源利用によるゼロエミッションの実現 戦略2 生物多様性の恵みを受け続けられる、自然と共生する豊かな社会の実現 戦略3 都民の安全・健康が確保された、より良質な都市環境の実現</p> <p>また、行政のみならず、都民・事業者・NGO/NPO 等あらゆる主体が、あらゆる分野の活動において環境配慮に取り組むための考え方を示すものとして、「環境の確保に関する配慮の指針」を定めています。このうち、地域別配慮の指針においては、東京都全域を 6 ゾーンに区分し、それぞれの地域の特性を踏まえて、共通配慮事項に加え、当該地域において特に配慮すべき事項を示しています。計画地は「国際ビジネス交流ゾーン」に位置し、その内容の一部は以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発や建築など、都市更新の時期に合わせて、よりエネルギー効率の良い都市構造や建物へと更新していくことで、中枢広域拠点域全体のエネルギー消費量、温室効果ガス排出量を削減していく。 ・地域内に残されたみどりの保全に努めるとともに、建替えなどを契機とした緑地の創出を行い、公園などの緑地や河川を軸とするエコロジカル・ネットワークの保全と回復を進める。 ・オフィスビル等において、生態系に配慮した緑化や緑地に生きものを呼び込む取組に努める。 ・臨海エリアでは、その特色を生かした公園・緑地の整備に努める。 ・東京の成り立ちを伝える街並みや建造物、多様な個性と特徴ある地域、台地と低地がつくる地形の起伏や崖線による緑の帯など、本地域の各所に存在する、これら個々の景観特性を際立たせ、首都にふさわしい魅力的で多様性に富んだ景観形成を図る。
<p>みどりの新戦略ガイドライン (平成 18 年 1 月)</p>	<p>東京のみどりの目標の実現に向け、公共のみならず、民間事業者や都民・NPO 等のみどりづくりを誘導するための指針として策定しており、「みどりづくりの目標」として、以下の3つを掲げています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みどり率の指標により、将来（2025 年）のみどりの量の目標を示します。 ・みどりの持つ機能を発揮させ、みどりの質の向上を図ります。 ・東京のみどりの拠点と軸を示し、みどりのネットワークの形成を目指します。 <p>なお、計画地は「東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン」に属しており、「活力と魅力のある「水辺の都」の形成」、「海の森（仮称）」をつくり育てる」、「運河の再生」、「広域的な防災拠点の整備」に重点を置くこととされています。</p>
<p>東京が新たに進めるみどりの取組 (令和元年 5 月)</p>	<p>今ある貴重な緑を守り、あらゆる場所に新たな緑を創出するため、東京が進めるみどりの取組をまとめたものです。</p> <p>「都市づくりのグランドデザイン」で示される、戦略6「四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築」に向け、「東京の緑を、総量としてこれ以上減らさない」ことを目標とし、以下4つの方針に基づき、各種施策を進めていくことを示しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> 方針Ⅰ 拠点・骨格となるみどりを形成する 方針Ⅱ 将来にわたり農地を引き継ぐ 方針Ⅲ みどりの量的な底上げ・質の向上を図る 方針Ⅳ 特色あるみどりが身近にある

表 5.1.5-1 (4) 東京都の環境保全に関する計画等

計画等の名称	計画等の概要
<p>緑施策の新展開 ～生物多様性の 保全に向けた基 本戦略～ (平成 24 年 5 月)</p>	<p>生物多様性の危機を背景に、緑施策のこれまでの取組と、生物多様性の視点から強化する将来的な施策の方向性を取りまとめた戦略であり、生物多様性基本法に基づく、都の生物多様性地域戦略の性格を併せもつものです。 ＜緑施策によって目指すべき東京の将来像と目標＞ (1) 将来像 ・四季折々の緑が都市に彩を与え、地域ごとにバランスの取れた生態系を再生し、人と生きものの強制する都市空間を形成している。 ・豊かな緑が、人々にうるおいやすらぎを与えるとともに、延焼防止や都市水害の軽減、気温や湿度の安定等に寄与し、都民の安心で快適な暮らしに貢献している。 ・東京で活動する多様な主体が生物多様性の重要性を理解し、行動している。 (2) 目標 (2020 年) 【まもる】～緑の保全強化～ ・東京に残された貴重な緑である、農地や森林などが保全されている。 ・生態系に配慮した緑の確保や外来種対策等が講じられ、希少種等の保全が進んでいる。 ・水質改善の取組が進み、川や海などの水辺空間が、都民により一層身近なものとなっている。 【つくる】～緑のネットワーク化～ ・2016 年までの 10 年間で、1,000ha の新たな緑が創出されるとともに、2020 年までに新たな都市公園等 433ha の整備が進むなど、緑あふれる都市東京が実現している。 ・荒川から石神井川、調布保谷線を通じて多摩川へとつながる直径 30km の緑のリングが形成されるなど、公園や緑地を街路樹や緑かされた河川で結ぶ「グリーンロード・ネットワーク」が充実している。 【利用する】～緑の持続可能な利用の促進～ ・都民、企業、NPO など、あらゆる主体が生物多様性の重要性を理解し、行動している。 ・緑のムーブメントが定着し、都民、企業等による主体的な緑化や保全活動が活性化している。</p>
<p>植栽時における 在来種選定ガイ ドライン ～生物多様性に 配慮した植栽を 目指して～ (平成 26 年 5 月)</p>	<p>「緑施策の新展開」で明らかにした「四季折々の緑が都市に彩りを与え、地域ごとにバランスの取れた生態系を再生し、人と生きものの共生する都市空間を形成している。」という将来像実現に向け、具体的な取組みとして、以下の 2 つの取組の促進を示しています。 ・生物多様性に配慮した植栽の推進 ・在来動物の生息空間のネットワーク化</p>
<p>東京都景観計画- 美しく風格のある 東京の再生- (平成 30 年 8 月改 定)</p>	<p>「景観法」の施行及び東京都景観審議会の答申「東京における今後の景観施策のあり方について」(平成 18 年 1 月)を踏まえ、都民や事業者、区市町村等と連携・協力しながら、美しく風格のある首都東京を実現するための具体的な施策を示しています。 東京では、街並みが区市町村の区域を越えて連担しており、また、首都としての景観形成が重要であることから、景観法に定める考え方に以下の事項を加え、今後の景観形成を進めていく上での基本理念としています。 ・都民、事業者等との連携による首都にふさわしい景観の形成 ・交流の活発化・新たな産業の創出による東京の更なる発展 ・歴史・文化の継承と新たな魅力の創出による東京の価値の向上</p>

表 5.1.5-1 (5) 東京都の環境保全に関する計画等

計画等の名称	計画等の概要
<p>東京都資源循環・廃棄物処理計画 (令和3年9月)</p>	<p>廃棄物処理法の規定に基づいて策定する計画で、都の廃棄物行政の基本的な方向を示すものであり、東京都環境基本計画に基づく個別分野の計画です。計画期間を2021～2025年度の5年間とし、2050年を見据えた2030年のビジョンを示しています。</p> <p><u>2030年度に向けた東京の資源循環・廃棄物処理のあるべき姿</u></p> <p>東京が大都市としての活力を維持し、社会を発展させるため、持続可能な形で資源を利用する社会の構築を目指すとともに、社会的なコストや環境負荷を踏まえた上で、社会基盤としての廃棄物・リサイクルシステムの強化を目指す</p> <p><u>三本の柱</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1 持続可能な資源利用の実現 2 廃棄物処理システムのレベルアップ 3 社会的課題への果敢なチャレンジ <p><u>主要な施策</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1 資源ロスの更なる削減 2 廃棄物の循環利用の更なる促進 3 廃棄物処理システムの強化 4 健全で信頼される静脈ビジネスの発展 5 社会的な課題への的確な対応
<p>東京都建設リサイクル推進計画 (令和4年4月)</p>	<p>公共・民間の区別なく、都内における建設資源循環の仕組みを構築するとともに、都内の建設資源循環に係るすべての関係者が一丸となって、計画的かつ統一的な取り組みを推進することにより、環境に与える負荷を軽減し、東京の持続ある発展を目指すことを目的として策定されています。</p> <p>建設廃棄物の再資源化率等は大幅に向上しており、より高い目標値の設定が困難となってきたことから、実績値が96%を超える品目については、今後、再資源化率等の維持を目指すこととしています。本計画ではこれまでの「目標値」にかえて、令和6年度末までに達成すべき「達成基準値」を設けています。</p>
<p>東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画 (平成25年8月)</p>	<p>「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(自動車NO_x・PM法)に基づき、これまでの都の取り組みを踏まえつつ、自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減に係る各種対策を国、都、特別区、市、町、事業者、都民が連携し、総合的に推進することを目的として策定しています。</p> <p>計画の目標として、「平成32年度までに対策地域において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保することを目標とする。」「平成27年度までに監視測定局において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成することを中間目標とする。」ことを掲げており、目標を達成するために、自動車単体の強化等、車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進、低公害・低燃費車の普及促進、エコドライブの普及促進、交通量対策、交通流対策、局地汚染対策の推進、普及啓発活動の推進などの施策を実施することとされています。</p>

表 5.1.5-2 (1) 港区の環境保全に関する計画等

計画等の名称	計画等の概要
<p>港区基本構想 (平成 14 年 12 月)</p>	<p>今後 10 年ないし 15 年後を展望し、目標とすべき港区の将来像を描き、その実現のための施策の大綱を示すものです。また、激動する都心区としての変化を的確に捉え、計画的に区政運営を進めるに当たっての指針となるべきものです。</p> <p>「やすらぎある世界都心・MINATO」を港区の将来像とし、基本的施策の大綱として次の 3 つの重点方向(3 分野 6 基本政策 27 政策)を定めています(以下には 3 分野 6 基本政策を示します)。</p> <p><u>I かがやくまち(街づくり・環境)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1 都心の活力と安全・安心・快適な暮らしを支えるまちをつくる 2 環境にやさしい都心をみなで考えつくる <p><u>II にぎわうまち(コミュニティ・産業)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1 地域の課題を自ら解決できるコミュニティをつくる 2 港区からブランド性ある産業・文化を発信する <p><u>III はぐくむまち(福祉・保健・教育)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1 明日の港区を支える子どもたちを育む 2 生涯を通じた心ゆたかで健康な都心居住を支援する
<p>港区基本計画(令和 3 年度～令和 8 年度)・港区実施計画(令和 3 年度～令和 5 年度) (令和 3 年 3 月)</p>	<p>「港区基本計画」は、区がめざすまちの姿とそこに至る道筋を明らかにし、目標や課題、施策の概要を体系的に示すことを目的としています。区政全般を対象とする総合的な計画であり、区政のあらゆる分野で行財政運営を推進する際の指針となる最上位計画です。</p> <p>本計画は、「分野別計画」と各総合支所において策定する「地区版計画書」で構成されます。</p> <p>また、「港区まち・ひと・しごと創生総合戦略」の内容を包含していることから、「まち・ひと・しごと創生法」に基づく地方版総合戦略として位置付けられています。</p> <p>計画期間は、令和 3 年度を初年度とする令和 8 年度までの 6 年計画であり、計画期間を令和 3 年度から令和 5 年度までの前期と令和 6 年度から令和 8 年度までの後期に区分し、3 年目となる令和 5 年度に見直しを行います。</p> <p>本計画では、めざすまちの姿「誰もが住みやすく、地域に愛着と誇りを持てるまち・港区」を掲げ、「計画の基本的な考え方」と 7 つの「重点課題」を設定し、「分野別計画」と「実施計画」により取組を推進します。</p> <p>「分野別計画」は、「港区基本構想」の 3 分野 6 基本政策に沿った計画であり、各分野における区政の方向性(政策)、政策を実現するための具体的な取組(施策)、区民生活に大きな影響を及ぼす課題や中長期的な視点から計画的に取り組むべき課題に対し、複数年にわたって財源を担保して、年次計画により進める事業(計画事業)等が示されています。</p> <p>「実施計画(計画事業)」は、「分野別計画」の中で示した計画事業について、個々の取組内容や活動指標、年次計画(令和 3～令和 5 年度)、事業費等の詳細について示したものです。</p>
<p>港区基本計画 芝地区版計画書 令和 3 年度 ～令和 8 年度 (令和 3 年 3 月)</p>	<p>「港区基本計画」は、区政のあらゆる分野で計画的に行財政運営を推進する際の指針となる最上位計画で、全区的な計画である「分野別計画」と、総合支所ごとに策定した「地区版計画」で構成されています。</p> <p>「地区版計画書」は地域の課題を地域で解決し、地域の魅力をより高めるため、各総合支所が、区民参画組織からの提言を踏まえて複数年間の計画を立案し、独自に取り組む事業を中心とする計画書となります。</p> <p>計画地の位置する「芝地区」が掲げるめざすまちの姿、政策、施策等は以下のとおりです。</p> <p>めざすまちの姿：人と地域がつながり心躍る未来をつくるまち「芝」</p> <p><u>I かがやくまち(街づくり・環境)</u></p> <p>政策：ともにつくる安全・安心・快適で美しいまち「芝」</p> <p>施策：(1)地域が一体となり魅力ある美しいまちをつくる (2)災害に強く安全で安心できるまちをつくる (3)環境にやさしいまちをつくる</p> <p><u>II にぎわうまち(コミュニティ・産業)</u></p> <p>政策：多様なコミュニティが息づくまち「芝」</p> <p>施策：(1)多様な主体の交流を促進してコミュニティが広がるまちをつくる (2)地域の魅力を発掘・発信してにぎわいあふれるまちをつくる</p> <p><u>III はぐくむまち(福祉・保健・教育)</u></p> <p>政策：地域の支え合いで健やかにいきいきと暮らせるまち「芝」</p> <p>施策：(1)子どもがのびのびと健やかに育つまちをつくる (2)いつまでもいきいきと健康的に暮らすことのできるまちをつくる</p>

表 5.1.5-2 (2) 港区の環境保全に関する計画等

計画等の名称	計画等の概要
<p>港区まちづくりマスタープラン (平成 29 年 3 月)</p>	<p>まちづくりの実施にあたっての法定都市計画やその他の事業の基本的な方針を示すものです。概ね 20 年後を目標とする将来都市像を示し、まちづくりの課題への取り組み方針を「港区全体」と「地区別」で構成して示しています。</p> <p>◆全体構想～まちづくりの基本理念と将来都市像～</p> <p>【まちづくりの基本理念】 人にやさしい良質な都市空間・居住環境を、皆で維持し、創造し、運営していく</p> <p>【将来都市像】 うるおいある国際生活都市 -歴史と未来が融合する 魅力と活力あふれる 清々しいまち-</p> <p>【目指すべきまちの姿】 (1) 住みつけられるまち (2) 個性的で多様な魅力があるまち (3) 世界に開かれた国際的なまち (4) 安全・安心なまち (5) 持続可能なまち</p> <p>◆地区別まちづくりの目標</p> <p>計画地が位置する「芝地区」の地区別のまちづくりの目標は以下のとおりです。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 多様な商業・業務機能と住宅の共存 2) 交通機能の拡充を契機とした国際ビジネス交流拠点の形成 3) 商店のにぎわいと住宅が調和した、安全・安心に住み続けられるまちづくり 4) 緑や歴史・文化などが感じられる環境の保全 5) エリアマネジメント活動を中心とした地域のにぎわいの創出 6) まとまった緑と景観の保全
<p>港区環境基本計画 令和 3 年度～令和 8 年度 (令和 3 年 3 月)</p>	<p>港区環境基本計画は、区の総合計画である「港区基本計画」の基本政策の実現を図るための環境分野の計画であり、区の環境に関する取組の基本的な方向性を示すものです。</p> <p>令和 3 年度からの 6 年間を計画期間とする本計画では、環境分野における総合的・横断的な施策の強化を図るため、これまで個別計画として策定してきた「港区地球温暖化対策地域推進計画」、「港区環境率先実行計画」、「港区生物多様性地域戦略」に加え、「港区気候変動適応計画」、「港区環境教育等行動計画」も新たに位置付けられています。</p> <p>本計画が掲げるめざすまちの姿、基本目標は以下のとおりです。</p> <p>めざす環境像：多様な暮らし・活気・自然が調和する 持続可能な都市 みなど</p> <p>基本目標 1 脱炭素社会の実現と気候変動への適応による安全・安心なまち 基本目標 2 ごみを減らして資源が循環するまち 基本目標 3 健康で快適に暮らせるまち 基本目標 4 水と緑のうるおいと生物多様性の恵みを大切にするまち 基本目標 5 環境保全に取り組む人がつながり行動を広げるまち</p>
<p>港区緑と水の総合計画 (令和 3 年 2 月)</p>	<p>「港区緑と水に関する基本方針」の主旨を継承して、緑地の保全及び緑化の目標、緑地の保全及び緑化のための施策等、港区の緑とオープンスペース、水に関する総合的な計画であり、港区のまちづくり分野の最上位計画である、「港区まちづくりマスタープラン」の個別計画のひとつとして位置付けられます。</p> <p>本計画は、21 世紀半ばを見据えた上で、令和 3 年度から令和 12 年度までの 10 年間を計画期間としています。</p> <p>本計画がめざす将来像、緑と水によってめざすまちの姿、計画地が位置する「芝地区」の取組の方向性は以下のとおりです。</p> <p>【めざす将来像】緑と水と人がはぐくむ うるおいある国際生活都市</p> <p>【緑と水によってめざすまちの姿】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 環境負荷の少ないまちが形成されている 2. 暮らしやすい生活環境が形成され、健康が向上している 3. 安全・安心(防災・減災)が確保されている 4. 人々の交流や地域コミュニティが活性化されている 5. まちの魅力・風格が向上している <p>【「芝地区」の取組の方向性】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①環境負荷の少ないまち ②暮らしやすい生活環境の形成と健康の向上 ③安全・安心(防災・減災)の確保 ④人々の交流や地域コミュニティの活性化 ⑤まちの魅力・風格の向上

表 5.1.5-2 (3) 港区の環境保全に関する計画等

計画等の名称	計画等の概要
<p>港区景観計画平成27年度改定 (平成27年12月)</p>	<p>港区景観計画は、景観法に基づき策定された景観計画で、港区における景観形成の取り組みの基本的な方向性を示すとともに、景観法に基づく諸制度を活用した具体的な施策を示した、景観形成に関する総合的な計画として位置づけられています。</p> <p>また、上位計画となる「港区基本構想」や「港区まちづくりマスタープラン」に即すとともに、関連する分野別計画や「東京都景観計画」と連携を図るものとしてされています。</p> <p>景観形成の基本方針は、以下のとおりです。</p> <p>基本方針1：水と緑のネットワークを強化し、潤いある景観形成を進める 基本方針2：歴史や文化を伝える景観を守り、生かす 基本方針3：誰もが楽しく歩ける、にぎわいや風格のある通りを創る 基本方針4：地域の個性を生かした魅力ある街並みを育む 基本方針5：区民・企業等・行政の協働で景観形成を推進する</p> <p>また、計画では、港区全域を港区景観計画の対象区域としており、その中で港区全域の景観形成基準(一般)、港区の景観特性がよく表れる、坂道沿い、寺社が数多く立地する地域、交差点・駅周辺、商業地、閑静な住宅地、斜面緑地、古川沿いのそれぞれの場所に応じた景観形成基準に加え、港区の骨格となる景観を形成する地区については、景観形成特別地区として別途地区を区分し、地区毎に景観形成基準を定めています。</p>
<p>港区一般廃棄物処理基本計画(第3次) 令和3年度～令和14年度 (令和3年2月)</p>	<p>廃棄物の処理及び清掃に関する法律第6条第1項の規定に基づき、港区における一般廃棄物処理に係る長期的・総合的視点に立った基本方針を明確にするもので、令和3年度から令和14年度までの12年間を計画期間としています。本計画では、「環境に配慮した持続可能な社会をめざして、循環型社会・低炭素社会形成への統合的な取組を、区民・事業者とともに推進します」を基本理念をとして掲げ、以下の基本方針を示しています。</p> <p>基本方針1：区民の参画と協働による3Rを推進します 基本方針2：事業者の社会的責任に基づく廃棄物の発生抑制と資源循環を促進します 基本方針3：安全・安心な区民生活を支え続ける適正で効率的な廃棄物処理を実践します</p> <p>また、本計画に掲げる取組の進捗を管理し、その達成状況を区民・事業者と共有し、必要に応じて取組の強化・見直しを図るための指標として、12の数値目標を設定しています。以下に数値目標の一部を示します。</p> <p><u>総排出量</u> 令和元年度実績 179,221t を、令和14年度には 151,800t と約15%の削減を目標とします。</p> <p><u>資源化率</u> 既に令和2年度実績で国の目標を達成していますが、令和14年度に資源化率50%を目標とします。</p> <p><u>温室効果ガスの排出量</u> 令和元年度実績 22,372t-CO₂ を、令和14年度には 14,900t-CO₂ と約33%の削減を目標とします。</p>
<p>港区低炭素まちづくり計画 (令和3年6月)</p>	<p>「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づき定める「低炭素まちづくり計画」であり令和3年度から令和12年度までの10年間を計画期間としています。</p> <p>めざすべきまちの将来像については、「快適で 安心な うるおいある 持続可能な環境都心 みなと」とし、以下の3つの基本方針、総量目標等を掲げています。</p> <p>基本方針1 エネルギーが最適利用され、自立性の高いまちづくり 基本方針2 都市と自然が共生するまちづくり 基本方針3 多様な交通手段が利用しやすく、環境負荷の少ない交通まちづくり</p> <p>総量目標：令和12(2030)年度 二酸化炭素排出量40%削減(平成25(2013)年度比) (2050年まで)二酸化炭素排出量実質ゼロ</p>

5.2 環境項目

5.2.1 大気汚染

本事業の実施により大気質への影響が考えられるため、環境調査項目「大気（大気質）」の選定の基礎資料として、大気汚染の状況を整理しました。

計画地周辺における大気汚染常時監視測定局は、表 5.2.1-1 に示すとおり、東京都及び港区が常時監視を行っています。

各測定局の位置は、図 5.2.1-1 に示すとおりです。

表 5.2.1-1 計画地周辺の大気汚染測定局

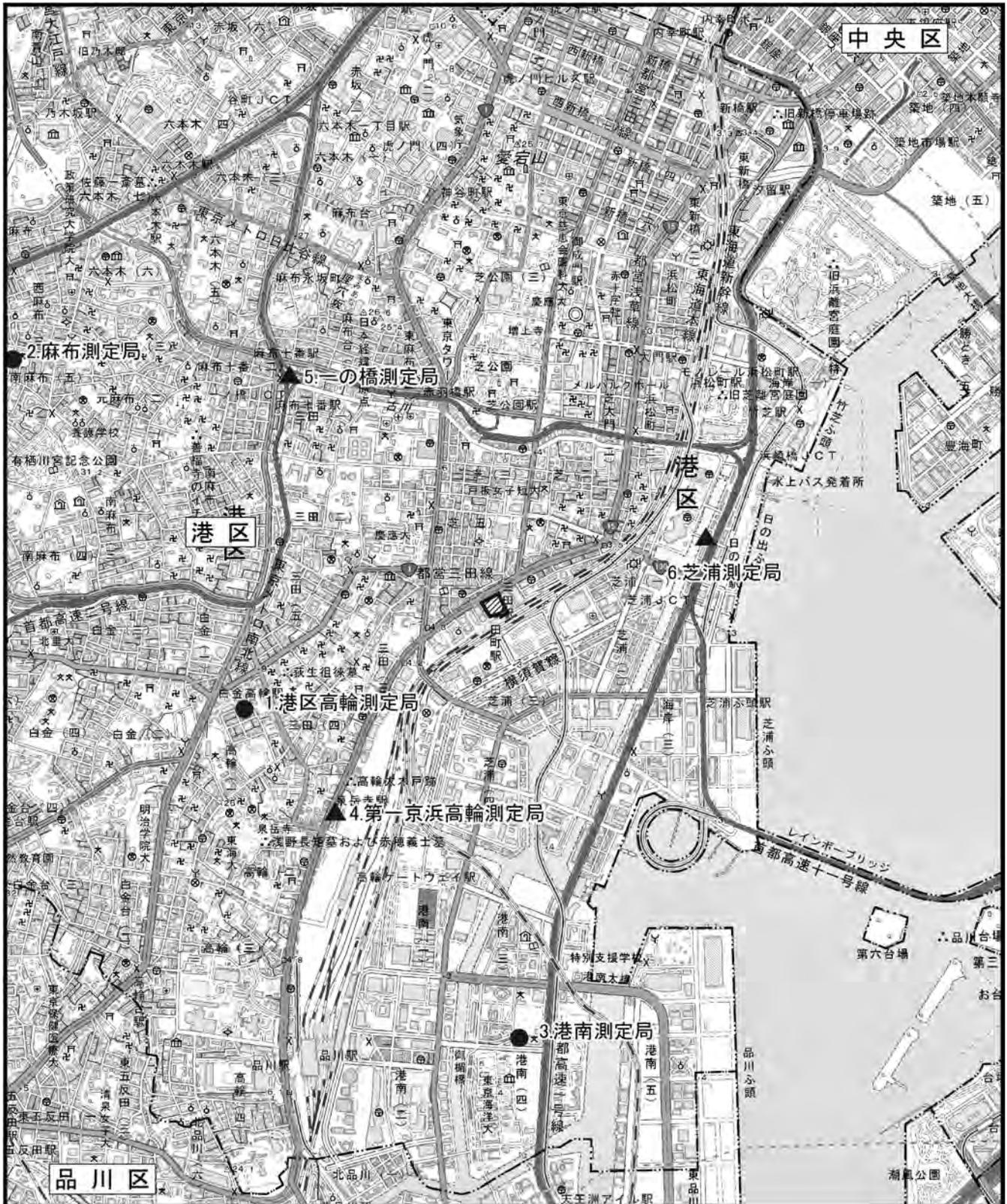
区 分	番号	測定局名	測定主体	項目	
				二酸化窒素	浮遊粒子状物質
一般環境 大気測定局	1	港区高輪	東京都	○	○
	2	麻布	港区	○	○
	3	港南	港区	○	○
自動車排出ガ ス測定局	4	第一京浜高輪	東京都	○	○
	5	一の橋	港区	○	○
	6	芝浦	港区	○	○

注) 1. 地点番号は図 5.2.1-1 に対応しています。

2. 第一京浜高輪測定局は、令和 3 年 1 月上旬から休止しています。

資料：「大気汚染測定結果ダウンロード」（令和 5 年 7 月閲覧 東京都環境局ホームページ）

「局別測定内容」（令和 5 年 7 月閲覧 港区ホームページ）



凡例

計画地

一般環境大気測定局

区界

自動車排出ガス測定局



Scale 1:25,000

0 250 500 1,000m

注) 図中の番号は表 5.2.1-1 に対応しています。

資料: 「大気汚染測定結果ダウンロード」

(令和 5 年 7 月閲覧 東京都環境局ホームページ)

「局別測定内容」(令和 5 年 7 月閲覧 港区ホームページ)

図 5.2.1-1

計画地周辺の大気汚染測定局

(1) 二酸化窒素

計画地周辺の測定局における令和3年度の二酸化窒素の調査結果は、表5.2.1-2に示すとおりです。

一般環境大気測定局の日平均値の年間98%値は0.034~0.035ppm、自動車排出ガス測定局の日平均値の年間98%値は0.038~0.043ppmであり、全ての測定局で環境基準を達成していました。

また、過去5年間の平均値の推移は、図5.2.1-2に示すとおりであり、第一京浜高輪測定局においては概ね横ばい、その他の測定局においては概ね減少傾向でした。

表 5.2.1-2 二酸化窒素の調査結果

(単位：ppm)

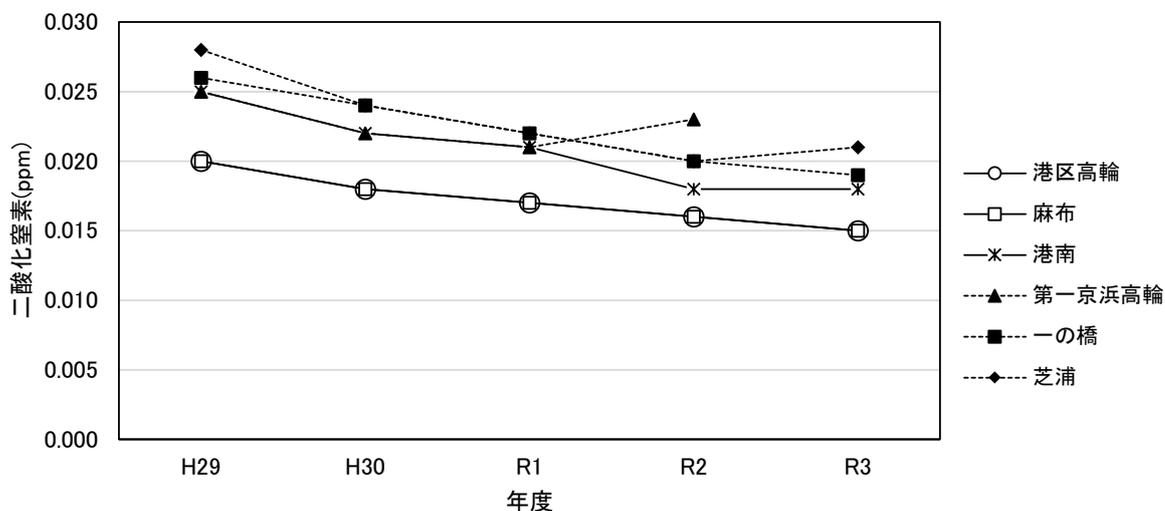
区分	番号	測定局名	年平均値	日平均値の年間98%値	環境基準の達成状況	環境基準
一般環境大気測定局	1	港区高輪	0.015	0.034	○	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
	2	麻布	0.015	0.034	○	
	3	港南	0.018	0.035	○	
自動車排出ガス測定局	4	第一京浜高輪	—	—	—	
	5	一の橋	0.019	0.038	○	
	6	芝浦	0.021	0.043	○	

注) 1. 環境基準達成状況 ○：環境基準達成 ×：環境基準非達成

2. 第一京浜高輪測定局は、令和3年1月上旬から休止しています。

資料：「大気汚染測定結果ダウンロード」(令和5年7月閲覧 東京都環境局ホームページ)

「大気汚染環境調査結果」(令和5年7月閲覧 港区ホームページ)



注) 第一京浜高輪測定局は、令和3年1月上旬から休止しています。

資料：「大気汚染測定結果ダウンロード」(令和5年7月閲覧 東京都環境局ホームページ)

「大気汚染環境調査結果」(令和5年7月閲覧 港区ホームページ)

図 5.2.1-2 二酸化窒素の年平均値の推移

(2) 浮遊粒子状物質

計画地周辺の測定局における令和3年度の浮遊粒子状物質の調査結果は、表5.2.1-3に示すとおりです。

一般環境大気測定局の日平均値の2%除外値は0.025~0.036mg/m³、自動車排出ガス測定局の日平均値の2%除外値は0.035~0.040mg/m³であり、全ての測定局で環境基準を達成していました。

また、過去5年間の平均値の推移は、図5.2.1-3に示すとおりであり、第一京浜高輪測定局においては概ね横ばい、その他の測定局においては概ね減少傾向でした。

表5.2.1-3 浮遊粒子状物質の調査結果

(単位：mg/m³)

区分	番号	測定局名	年平均値	日平均値の2%除外値	環境基準の達成状況	環境基準
一般環境大気測定局	1	港区高輪	0.014	0.036	○	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。
	2	麻布	(0.011)	(0.026)	○	
	3	港南	(0.015)	(0.025)	○	
自動車排出ガス測定局	4	第一京浜高輪	—	—	—	
	5	一の橋	0.014	0.035	○	
	6	芝浦	0.016	0.040	○	

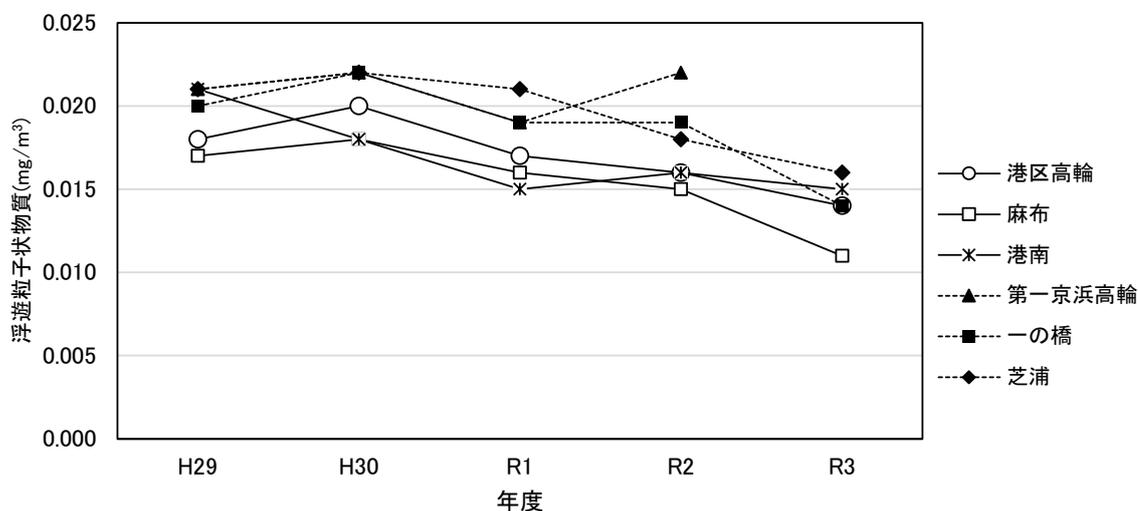
注) 1. 環境基準達成状況 ○：環境基準達成 ×：環境基準非達成

2. 麻布測定局については、有効測定日が213日(測定時間5133時間)、港南測定局については、有効測定日が81日(測定時間1940時間)のため、参考値とします。

3. 第一京浜高輪測定局は、令和3年1月上旬から休止しています。

資料：「大気汚染測定結果ダウンロード」(令和5年7月閲覧 東京都環境局ホームページ)

「大気汚染環境調査結果」(令和5年7月閲覧 港区ホームページ)



注) 1. 令和3年度の麻布測定局については、有効測定日が213日(測定時間5133時間)、港南測定局については、有効測定日が81日(測定時間1940時間)のため、参考値とします。

2. 第一京浜高輪測定局は、令和3年1月上旬から休止しています。

資料：「大気汚染測定結果ダウンロード」(令和5年7月閲覧 東京都環境局ホームページ)

「大気汚染環境調査結果」(令和5年7月閲覧 港区ホームページ)

図5.2.1-3 浮遊粒子状物質の年平均値の推移

(3) 大気汚染に係る公害苦情の状況

港区における令和4年度の大気汚染に係る公害苦情の状況は、表5.2.1-4に示すとおり、20件であり、総件数の6.1%を占めています。

表 5.2.1-4 大気汚染に係る公害苦情件数

総件数	大気汚染に係る公害苦情件数	割合
329 件	20 件	6.1%

資料：「港区行政資料集 令和5年度(2023年度)版」(令和5年8月 港区)

5.2.2 臭気

本事業の主要用途は事務所・店舗・産業支援施設・駐車場であり、供用後及び工事中共に、周辺に著しい影響が及ぶような臭気の発生はないと考えられますが、環境調査項目「大気(臭気)」の選定の基礎資料として、悪臭の状況を整理しました。

港区における令和4年度の悪臭に係る公害苦情の状況は、表5.2.2-1に示すとおり、47件であり、総件数の14.3%を占めています。

表 5.2.2-1 悪臭に係る公害苦情件数

総件数	悪臭に係る公害苦情件数	割合
329 件	47 件	14.3%

資料：「港区行政資料集 令和5年度(2023年度)版」(令和5年8月 港区)

5.2.3 静穏

本事業の実施により静穏への影響が考えられるため、環境調査項目「静穏（音、振動）」の選定の基礎資料として、騒音・振動の状況を整理しました。

(1) 騒音

① 道路交通騒音の状況

計画地周辺の主要道路における道路交通騒音の測定結果は表 5.2.3-1、測定地点は図 5.2.3-1 に示すとおりです。

計画地周辺の常時監視測定地点の No. 3（都道 412 号霞ヶ関渋谷線）、No. 4（都道 412 号霞ヶ関渋谷線）、No. 12（国道 1 号）では、昼間と夜間ともに環境基準を超過しています。

計画地周辺の要請限度測定地点では、全ての地点で昼間、夜間ともに要請限度以下の値となっています。

表 5.2.3-1(1) 道路交通騒音測定結果（常時監視測定）

番号	測定地点の住所	道路名	車線数	等価騒音レベル (L_{Aeq})		環境基準	
				昼間 (dB)	夜間 (dB)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
1	中央区豊海町 2	特別区道中月第 801 号線	4	66	64	70	65
2	港区白金台 3 丁目 14	都道 312 号白金台町等々力線（目黒通り）	4	65	60		
3	港区赤坂 1 丁目 12	都道 412 号霞ヶ関渋谷線	6	74	72		
4	港区西麻布 3 丁目 21	都道 412 号霞ヶ関渋谷線	8	72	70		
5	港区高輪 1 丁目 5	都道 415 号高輪麻布線(1)	2	65	61		
6	港区南麻布 2 丁目 4	都道 415 号高輪麻布線(2)	6	66	60		
7	港区東新橋 1 丁目 7	都道 481 号新橋日の出ふ頭線(2)	4	65	61		
8	港区海岸 2 丁目 7	都道 481 号新橋日の出ふ頭線	4	65	60		
9	港区東新橋 1 丁目 6	都道 481 号新橋日の出ふ頭線(3)	6	66	61		
10	港区六本木 7 丁目 23	区道 1106 号	4	64	59		
11	港区港南 4 丁目 5	区道 1164 号	4	60	55		
12	品川区東五反田 4 丁目 9	国道 1 号	8	70	67		

注) 1. 地点番号は図 5.2.3-1 に対応します。

2. 昼間 6～22 時、夜間 22 時～翌 6 時

3. 網掛け部は環境基準を超過している調査結果を示します。

資料：「令和 2 年度自動車交通騒音・振動調査結果」（令和 5 年 7 月閲覧 東京都環境局ホームページ）

表 5.2.3-1(2) 道路交通騒音測定結果（要請限度測定）

番号	測定地点の住所	道路名	車線数	等価騒音レベル (L _{Aeq})		要請限度	
				昼間 (dB)	夜間 (dB)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
13	港区白金台 1 丁目 2	国道 1 号 (桜田通り)	8	64	59	75	70
14	港区高輪 2 丁目 13	国道 15 号 (第一京浜)	8	68	65		
15	港区港南 3 丁目 9	都道 316 号日本橋芝浦大森線(海岸通り)	6	71	68		
16	港区東麻布 2 丁目 31	都道 319 号環状三号線 (外苑東通り)	4	67	62		
17	港区西麻布 3 丁目 21	都道 412 号霞ヶ関渋谷線 (六本木通り)	8	72	70		
18	品川区東品川 5 丁目 9	特別区道Ⅲ-40 号 (補助 150 号線)	4	69	65		

注) 1. 地点番号は図 5.2.3-1 に対応します。

2. 昼間 6~22 時、夜間 22 時~翌 6 時

資料：「令和 2 年度自動車交通騒音・振動調査結果」(令和 5 年 7 月閲覧 東京都環境局ホームページ)

② 騒音に係る公害苦情の状況

港区における令和 4 年度の騒音に係る公害苦情の状況は、表 5.2.3-2 に示すとおり、202 件であり、総件数の 61.4%を占めています。

表 5.2.3-2 騒音に係る公害苦情件数

総件数	騒音に係る公害苦情件数	割合
329 件	202 件	61.4%

資料：「港区行政資料集 令和 5 年度(2023 年度)版」(令和 5 年 8 月 港区)

(2) 振動

① 道路交通振動の状況

計画地周辺の主要道路における道路交通振動の測定結果は表 5.2.3-3、測定地点は図 5.2.3-1 に示すとおりです。

計画地周辺の要請限度測定地点では、全ての地点で昼間、夜間ともに要請限度以下の値となっています。

表 5.2.3-3 道路交通振動測定結果（要請限度測定）

番号	測定地点の住所	道路名	車線数	振動レベル (L ₁₀)		要請限度	
				昼間 (dB)	夜間 (dB)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
13	港区白金台 1 丁目 2	国道 1 号 (桜田通り)	8	43	37	70	65
14	港区高輪 2 丁目 13	国道 15 号 (第一京浜)	8	42	38		
15	港区港南 3 丁目 9	都道 316 号日本橋芝浦大森線 (海岸通り)	6	57	54		
16	港区東麻布 2 丁目 31	都道 319 号環状三号線 (外苑東通り)	4	39	37		
17	港区西麻布 3 丁目 21	都道 412 号霞ヶ関渋谷線 (六本木通り)	8	45	46		
18	品川区東品川 5 丁目 9	特別区道Ⅲ-40 号 (補助 150 号線)	4	52	45		

注) 1. 地点番号は図 5.2.3-1 に対応します。

2. 第二種区域：昼間 8～20 時、夜間 20 時～翌 8 時

資料：「令和 2 年度自動車交通騒音・振動調査結果」(令和 5 年 7 月閲覧 東京都環境局ホームページ)

② 振動に係る公害苦情の状況

港区における令和 4 年度の振動に係る公害苦情の状況は、表 5.2.3-4 に示すとおり、27 件であり、総件数の 8.2%を占めています。

表 5.2.3-4 振動に係る公害苦情件数

総件数	振動に係る公害苦情件数	割合
329 件	27 件	8.2%

資料：「港区行政資料集 令和 5 年度(2023 年度)版」(令和 5 年 8 月 港区)



凡例

-  計画地
-  区界
-  常時観測地点（道路交通騒音）
-  要請限度測定地点（道路交通騒音・振動測定地点）



Scale 1:25,000

0 250 500 1,000m

図 5.2.3-1
道路交通騒音・振動測定地点

注) 図中の番号は表 5.2.3-1 及び表 5.2.3-3 に対応します。
資料: 「令和 2 年度 自動車交通騒音・振動調査結果」
(令和 5 年 7 月閲覧 東京都環境局ホームページ)

5.2.4 土壌汚染

本事業の主要用途は事務所・店舗・産業支援施設・駐車場であり、供用後及び工事中ともに、周辺に著しい影響が及ぶような土壌汚染の発生はないと考えられます。

なお、計画地内で土壌汚染が見つかった場合は、法律及び条例に基づき適切な対策を講じます。

5.2.5 地形・地質

本事業の実施により地形・地質への影響が考えられるため、環境調査項目「水・土（地形・地質）」の選定の基礎資料として、地形・地質の状況を整理しました。

(1) 地形

計画地及び周辺の地形の状況は、図 5.2.5-1 に示すとおりです。

計画地は沖積低地に位置しており、周辺の地形は、沖積低地が広く分布しており、南東方向に砂洲・砂堆及び埋立地、西方向に三田段丘、北方向に飯倉台地が分布しています。

また、計画地及び周辺の標高は、図 5.2.5-2 に示すとおりです。

計画地の標高は、概ね T.P. +4m 程度です。周辺の標高は、台地から斜面、沖積低地に向かって低くなっており、概ね T.P. +2m～18m で変化しています。

(2) 地質

計画地及び周辺の地盤種別及び地質断面図は、表 5.2.5-1 及び図 5.2.5-3 に示すとおりです。

計画地は地盤種別の「A-2」に位置しています。計画地周辺の地質は、下層から上総層群、東京礫層及び東京層により構成されており、台地部ではその上に火山灰層、ローム質粘土及び関東ローム層が、低層部では沖積層である有楽町層が覆っています。

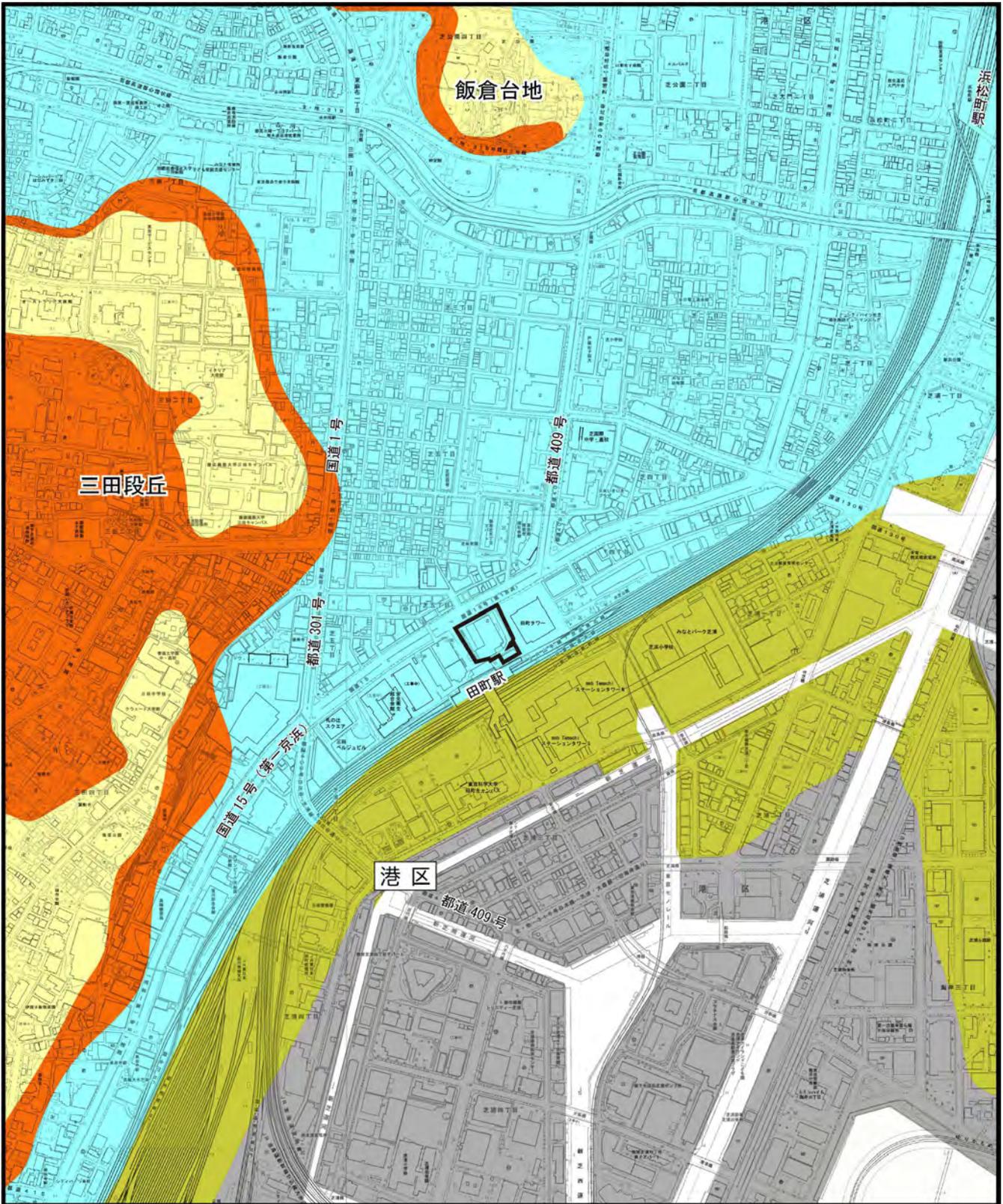
表 5.2.5-1 計画地及び周辺の地盤種別

地盤種別	地質・層序	軟弱土層厚	備考
A-1	有楽町層上部 (Yu) + 東京層 (To) 又は有楽町層上部 (Yu) + 有楽町層下部 (Y1)、東京層 (To)	軟弱土層は 10m 以下の層厚で分布しています。	軟弱土層の判断基準については粘性土は N 値 5 以下、砂質土は N 値 10 以下としています。
A-2	有楽町層上部 (Yu) + 有楽町層下部 (Y1) + 七号地層 (Na)	軟弱土層が 10～30m の層厚で分布しています。	
B-1	関東ローム層 (TM1)、ローム質粘土層 (1c) + 東京層 (To)	—	—
B-2	関東ローム層 (TM1)、ローム質粘土層 (1c) + 武蔵野礫層 (Mg)、立川礫層 (Tag)、本郷層 (Ho) のいずれかの地層	—	—
C	洪積台地を刻む谷部の地形で腐植土、腐植質粘土が分布しています。	—	—

注) 1. : 計画地が位置している地盤種別を表しています。

2. 地盤種別は図 5.2.5-3 に対応しています。

資料：「東京都総合地盤図 I」（昭和 52 年 東京都土木技術研究所編）



凡例

計画地

- | | | |
|----|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 台地 | { | 台地 |
| | | 斜面 |
| 低地 | { | 沖積低地 |
| | | 砂洲・砂堆 |
| | | 埋立地 |

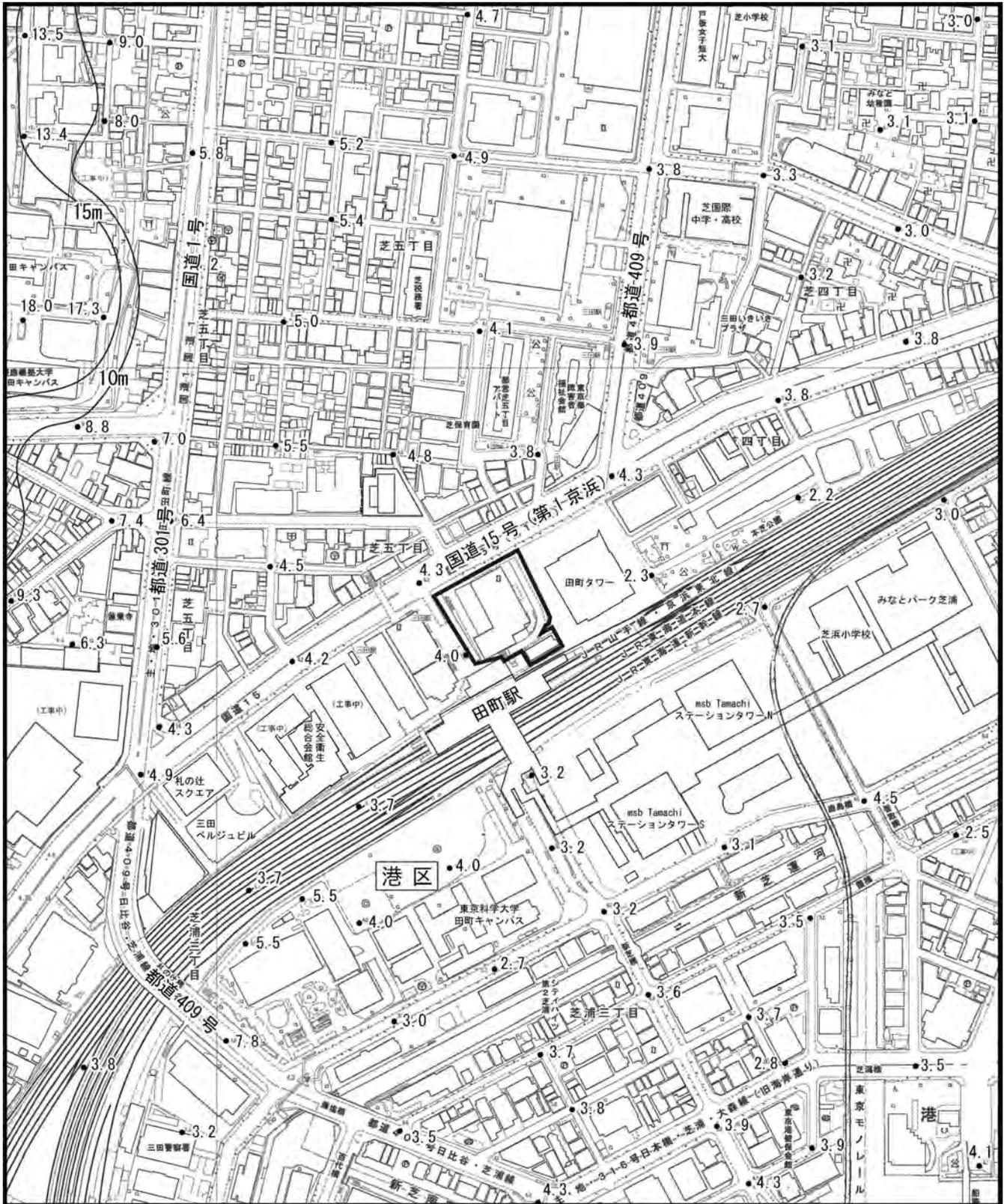


Scale 1:10,000



図 5.2.5-1 計画地周辺の地形の状況

資料：「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）



凡例

- 計画地
- 地盤高 (T.P. +m)
- 等高線 (T.P. +m)



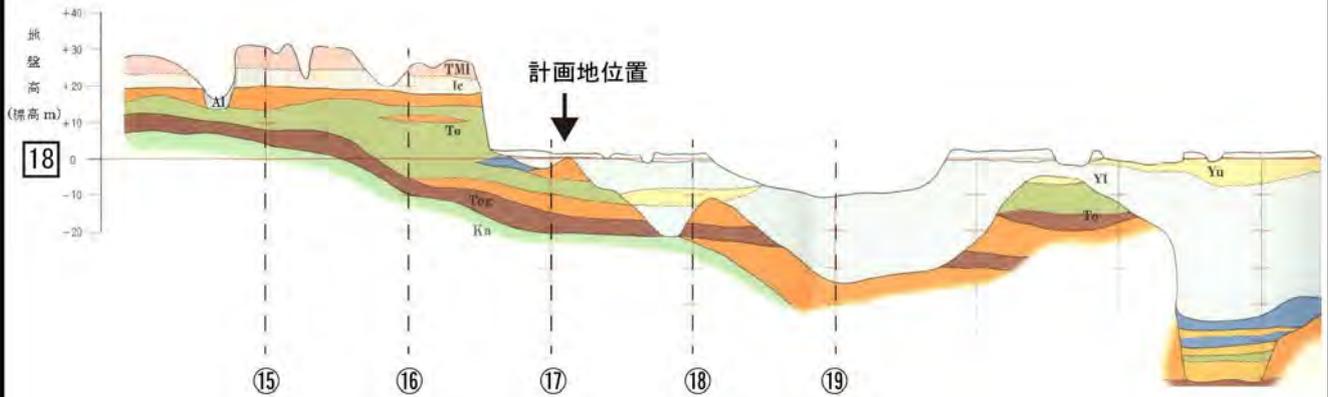
Scale 1:5,000



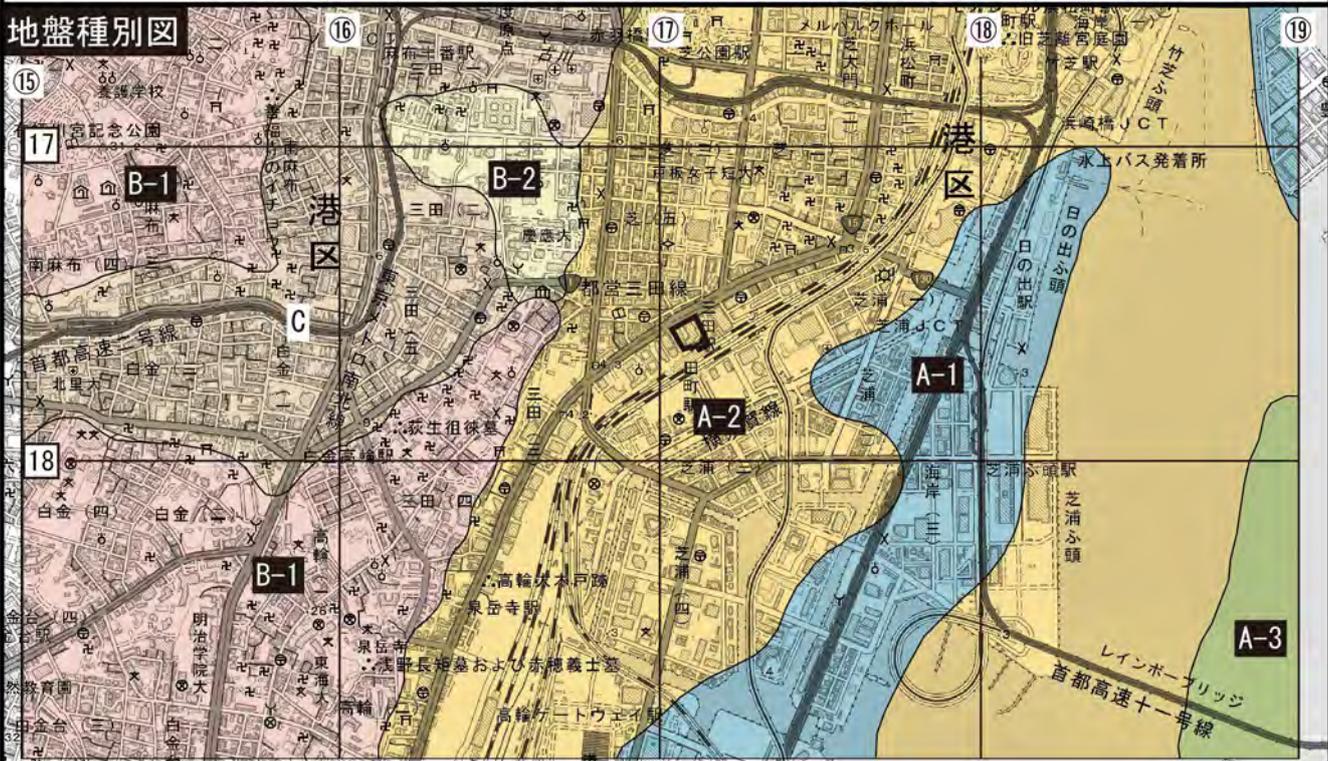
図 5.2.5-2 地盤高

資料：「東京都 2500 デジタル白地図」(株式会社ミッドマップ東京)

地質断面図



地盤種別図



凡例	
□	計画地
—	地層の境
- - -	層相の境

地層	層相	説明	
Al	沖積層	砂、砂質土	
Yu	有楽町層上部		：砂礫
Yl	有楽町層下部		：N値 10 以下
TMI	関東ローム層	：10 ~ 30	
Ic	ローム質粘土層	：30 以上	
To	東京層	：N値 5 以下	粘土、シルト 粘性土
Tog	東京礫層	：5 ~ 10	
Ka	上総層群	：10 ~ 30	
		：30 以上	
		表土、盛土、埋土	
		関東ローム	
		ローム質粘土	



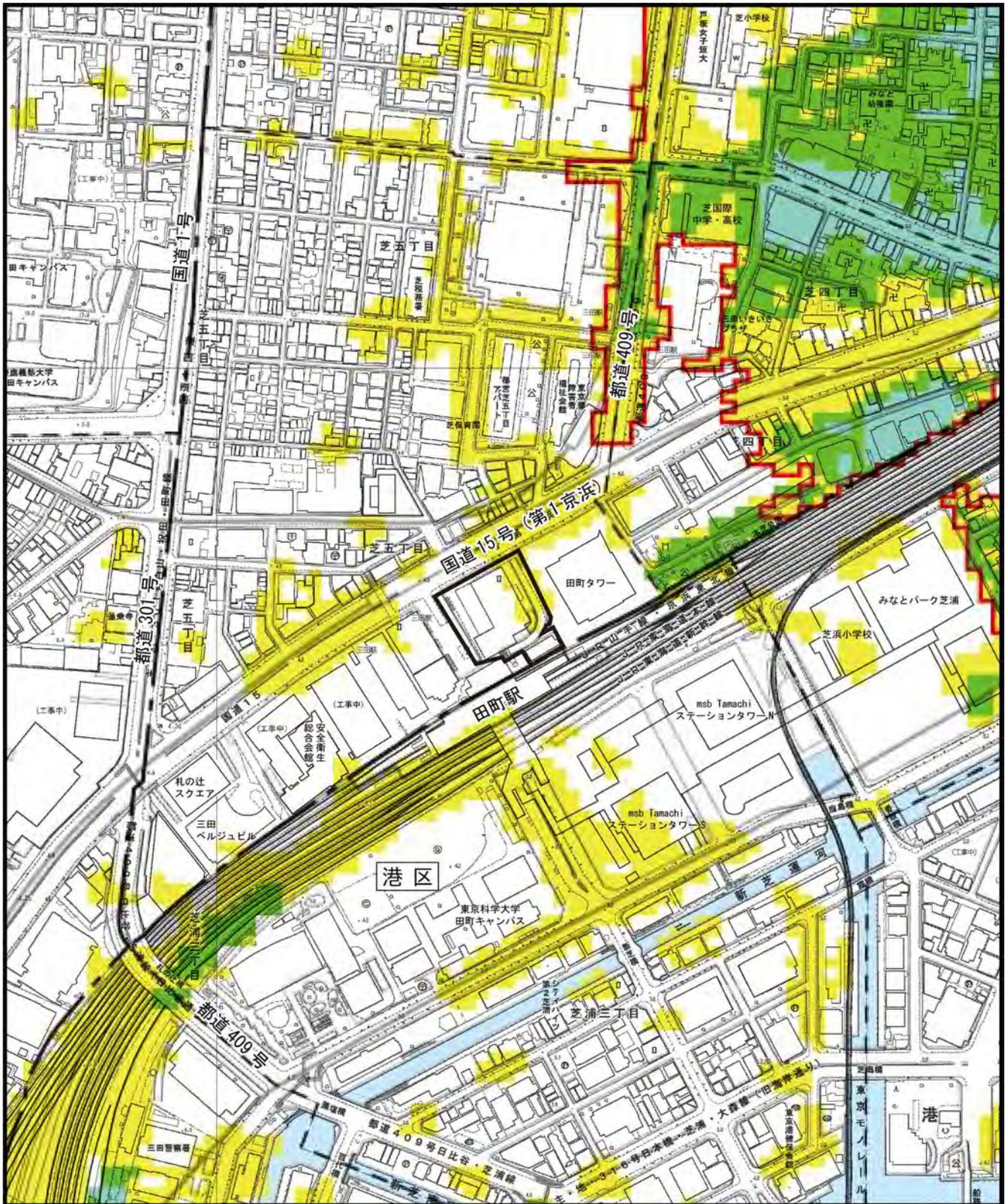
図 5. 2. 5-3 計画地周辺の地質断面図

資料：「東京都総合地盤図Ⅰ」（昭和 52 年 東京都土木研究所）

(3) 雨水

計画地及びその周辺の浸水ハザードマップは、図 5.2.5-4 に示すとおりです。

想定し得る最大規模の雨（総雨量 690mm、時間最大雨量 153mm）が降った場合には、計画地内北側の国道 15 号（第一京浜）及び計画地南側の田町駅周辺が、0.1m～0.5m未満の浸水想定となっています。



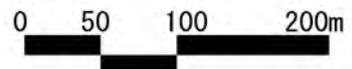
凡例

- 計画地
- 町界
- 丁目界

水の深さ	
	5.0m以上
	3.0m～5.0m未満
	2.0m～3.0m未満
	1.0m～2.0m未満
	0.5m～1.0m未満
	0.1m～0.5m未満
	古川氾濫浸水想定区域 (外水氾濫の想定区域)



Scale 1:5,000



注) このマップにおける浸水想定は、想定し得る最大規模の雨(総雨量690mm、時間最大雨量153mm)が降った場合を想定しています。
資料:「港区浸水ハザードマップ」(令和5年2月 港区)

図 5.2.5-4
計画地周辺のハザードマップ

5.2.6 水循環

本事業の実施により水循環への影響が考えられるため、環境調査項目「水・土（水利用、排水、雨水）」の選定の基礎資料として、水循環の状況を整理しました。

計画地及び周辺の地下水位は、図 5.2.6-1 に示すとおり、標高約 2m にあり、概ね西側から東側に向かって流動していると推測されます。「港区みどりの実態調査（第 10 次）報告書」（令和 4 年 3 月 港区）によれば、「豊水期（夏季）及び、渇水期（冬季）の調査の結果、多くの井戸で測定水位は観測基準点から数 m の深度にあることがわかる。井戸深度から、測定水位は関東ローム層あるいはローム層の下位に堆積する洪積層（東京層）中のもと考えられ、測定水位と基準点標高から、地下水位の標高レベルを算出し、これをもとに地下水分布を作成すると、地下水位はおおよそ地形に沿う形状をしていることが明らかである。」との記載があります。

また、計画地及びその周辺では、昭和 51 年に、図 5.2.6-2 に示す 10 箇所の湧水が確認されており、以降、港区みどりの実態調査において定期的に湧水状況の確認がなされています。令和 3 年度の調査結果は表 5.2.6-1 に示すとおり、10 箇所の湧水のうち、自然湧出と認められた湧水は、大松寺、御田八幡神社など計 7 箇所で、NTT データ（旧三田分校）、シティインデックス三田伊皿子坂の 2 箇所は消失しています。水量的には道往寺の湧水が多く、冬季でも 10L/min を超えています。

「事業概要 令和 4 年版」（令和 5 年 7 月閲覧 東京都水道局ホームページ）によれば、港区の配水系統（上水）は、金町・三郷・朝霞・三園・東村山系、金町・三郷・朝霞・三園・東村山・境系、金町・三郷系、金町・三郷・朝霞・三園・砧・長沢系、金町・三郷・三園・境系であり、計画地及び周辺は金町・三郷・朝霞・三園・東村山・境系より給水を受けている地域です。

計画地及び周辺の排水（雨水及び汚水）は、芝浦水再生センターにおいて処理され、東京湾に放流されています。

表 5.2.6-1 湧水調査結果（令和3年度）

No.	名称	所在地	湧水状況	測定日	pH	EC (mS/m)	水温 (℃)	湧水量 (L/min)	湧水量 ランク
1	大松寺	三田四丁目 1-38	自然湧出	R3/8/18	7.12	48.9	21.5	1.175	+
				R3/11/24	7.44	53.2	16.1	0.570	+
2	宝生院	三田四丁目 1-29	自然湧出	R3/8/18	-	-	-	-	△
				R3/11/24	-	-	-	-	△
3	御田八幡神社	三田三丁目 7-16	自然湧出	R3/8/19	7.85	46.9	21.2	4.028	+
				R3/11/25	7.93	46.8	13.2	2.423	+
4	亀塚公園	三田四丁目 16-20	自然湧出	R3/8/19	-	-	-	-	△
				R3/11/25	-	-	-	-	△
5	〇氏邸	三田三丁目 9-9	調査不可の ため不明	-	-	-	-	-	-
				-	-	-	-	-	-
6	成覚寺	三田三丁目 9-9	自然湧出	R3/8/18	7.70	45.7	26.5	0.241	+
				R3/11/24	8.12	44.1	17.6	0.050	+
7	NTT データ(旧 三田分校)	三田四丁目 19-15	消失(不明)	R3/8/18	-	-	-	-	-
8	シティインデ ックス三田伊 皿子坂	三田四丁目 19-25	消失 (自然湧出)	R3/7/9	-	-	-	-	-
9	道往寺	高輪二丁目 16-13	自然湧出	R3/8/19	7.04	40.0	23.7	22.272	+++
				R3/11/25	7.26	44.2	18.3	10.071	+++
10	願生寺	高輪二丁目 16-22	自然湧出	R3/8/19	7.47	36.2	22.9	1.106	+
				R3/11/25	7.65	39.8	17.5	0.755	+

注) 1. は渇水期（冬季）の流量減少を示す。

2. 湧水ランクの凡例は以下のとおり。

+++ : 10L/min 以上

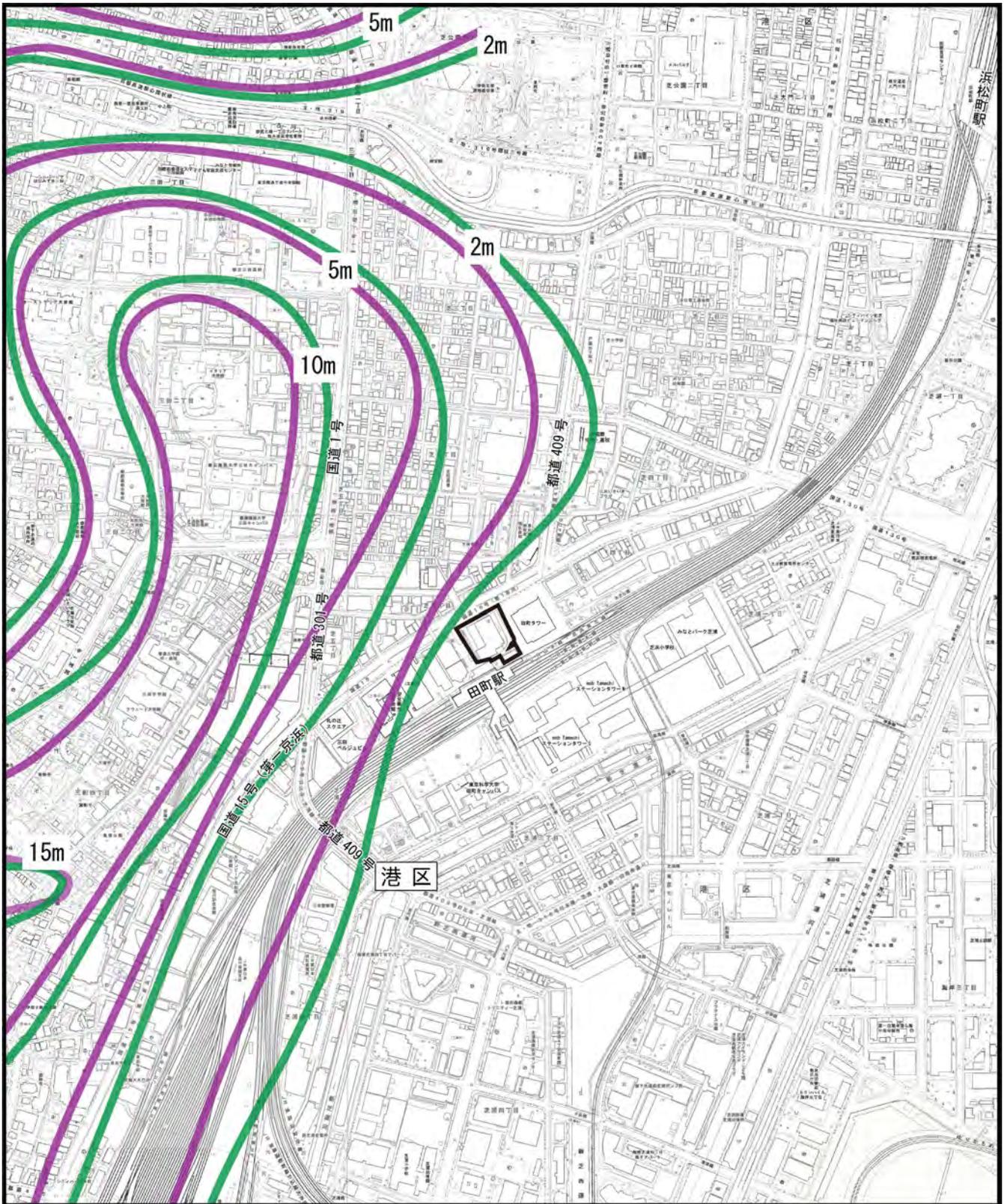
++ : 5L/min 以上 10L/min 未満

+ : 5L/min 未満

△ : 不明

- : 自然湧出以外

資料：「港区みどりの実態調査(第10次)報告書」(令和4年3月 港区)



凡例

-  計画地
-  夏季地下水位等値線 (標高 m)
-  冬季地下水位等値線 (標高 m)



Scale 1:10,000

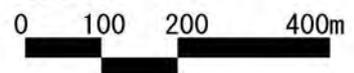
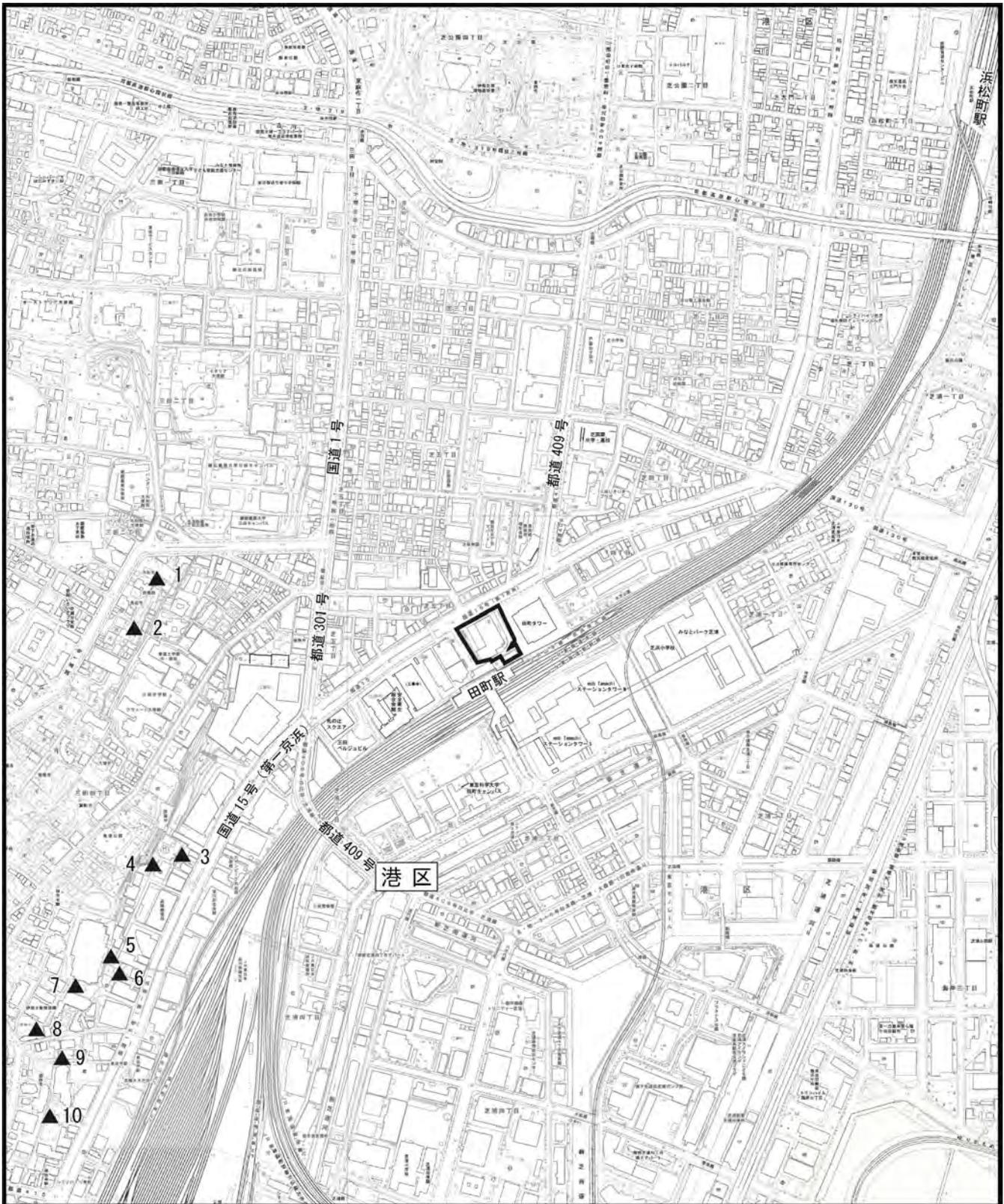


図 5. 2. 6-1 計画地周辺の地下水位図

資料：「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）



凡例

- 計画地
- ▲ 湧水調査地点



Scale 1:10,000

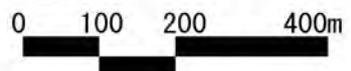


図 5.2.6-2 計画地周辺の湧水地点図

資料：「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）

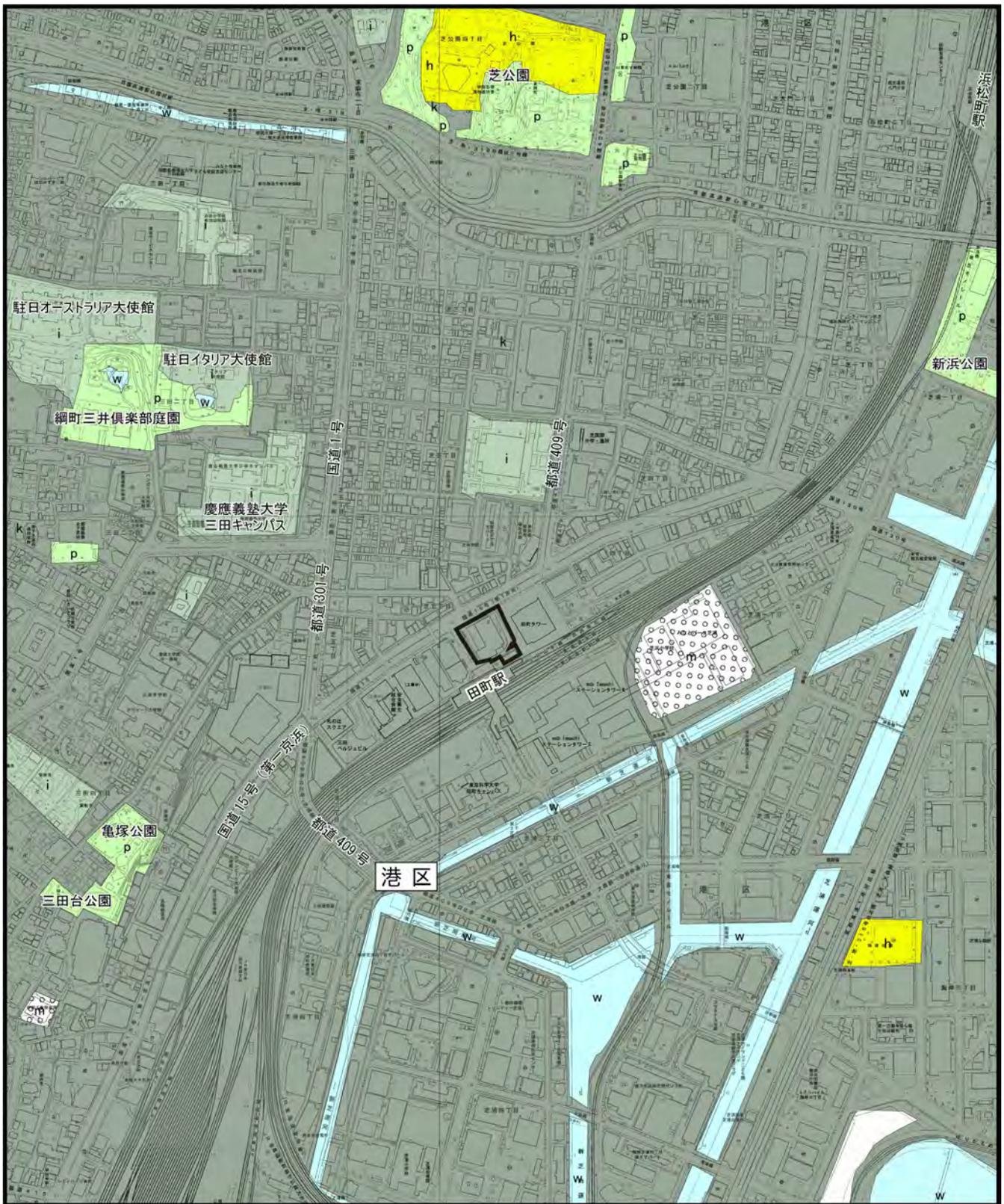
5.2.7 緑

本事業の実施により緑への影響が考えられるため、環境調査項目「植物・動物（緑）」の選定の基礎資料として、緑の状況を整理しました。

計画地及び周辺における現存植生図は図 5.2.7-1、緑被地の状況は図 5.2.7-2 に示すとおりです。

計画地及び周辺に自然植生はなく、市街地の中に緑の多い住宅地、残存・植栽樹群を持った公園、墓地等、芝地等が分布しています。

計画地周辺の主要な緑地としては、計画地北西側の慶應義塾大学三田キャンパス、駐日イタリア大使館、駐日オーストラリア大使館、綱町三井倶楽部庭園、北側の芝公園等の施設が樹木被覆地となっています。



凡例

- | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
|  計画地 |  ゴルフ場・芝地 |  造成地 |
|  市街地 |  緑の多い住宅地 |  開放水域 |
|  残存・植栽樹群をもった公園、墓地等 | | |

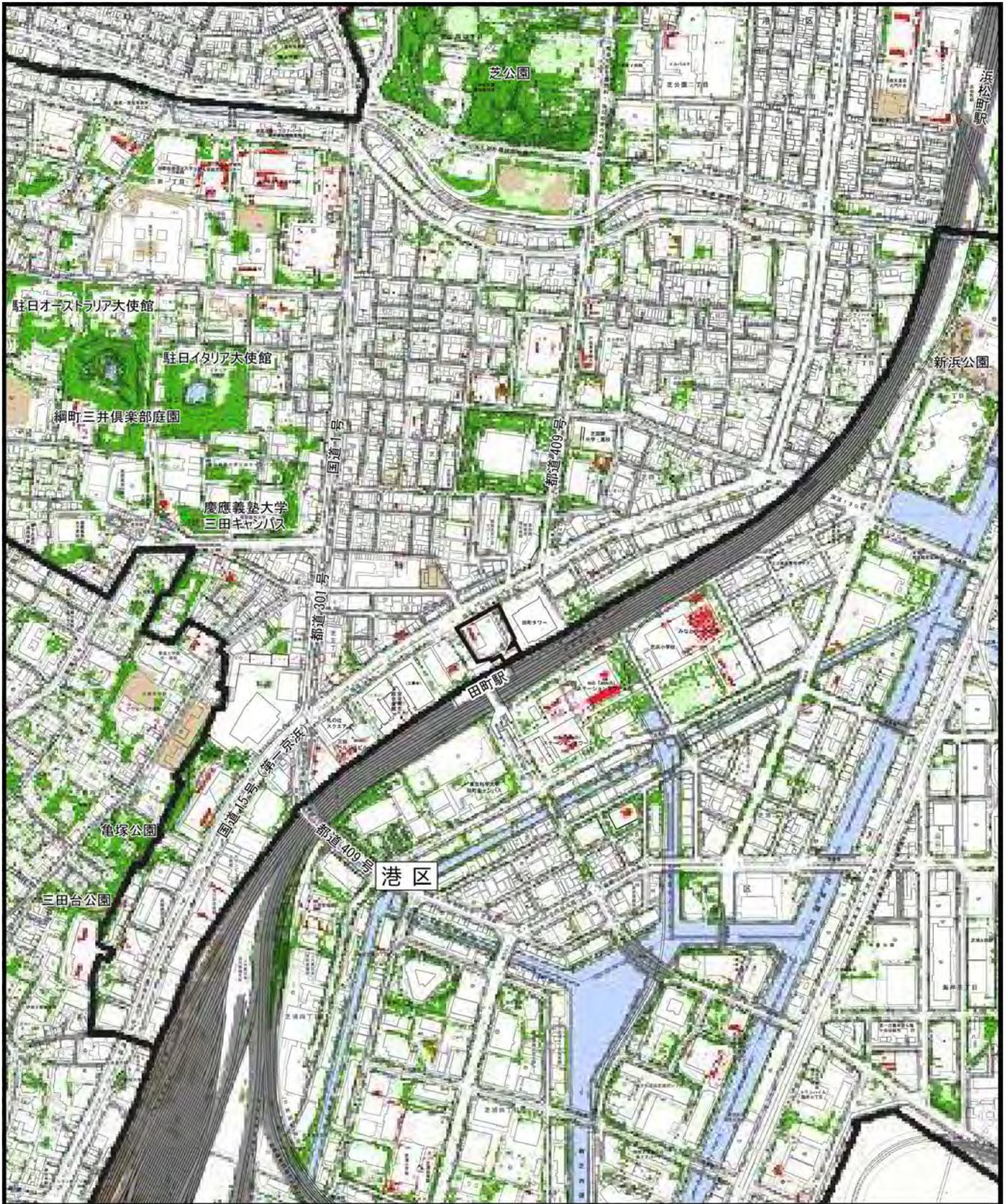


Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 5.2.7-1 現存植生図

資料：「第6回、第7回自然環境保全基礎調査 植生調査」
 (令和5年7月閲覧 環境省自然環境局生物多様性センター)



凡例

- 計画地
- 樹木被覆地
- 草地
- 屋上緑地
- 裸地
- 水面



Scale 1:10,000



図 5.2.7-2 緑被地の状況

資料：「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）

5.2.8 日影

本事業の実施により日影への影響が考えられるため、環境調査項目「建造物影響(日照)」の選定の基礎資料として、日影の状況を整理しました。

計画地周辺の地形は、図 5.2.5-1 に示したとおり、台地、斜面、沖積低地、砂洲・砂堆及び埋立地に分けられます。

計画地は台地で、その標高は、図 5.2.5-2 に示したとおり、概ね T.P.+2m～18m です。

計画地の位置する田町駅周辺は、事務所建築物の立地割合が高い地域であり、国道 15 号北側は、事務所建築物のほか、住宅用途（住商併用建物、集合住宅等）が混在する地域となっています。

計画地周辺の用途地域の指定状況は、図 5.1.3-2 に示したとおりです。

計画地西側に、第一種住居地域に指定された地域があり、日影規制の対象地域となっています。

5.2.9 電波障害

本事業の実施により電波障害への影響が考えられるため、環境調査項目「建造物影響(電波受信状態)」の選定の基礎資料として、電波の状況を整理しました。

現在、計画地及び周辺では、東京スカイツリーから送信されているテレビ電波（地上デジタル放送）を受信しています。

計画地周辺は、概ね T.P.+2m～18m 前後の低地及び台地であり、電波障害を生じさせるような地形は見られませんが、中高層建築物が多く立地し、特に計画地北側の国道 15 号（第一京浜）沿いに高層建築物が多く立地しています。

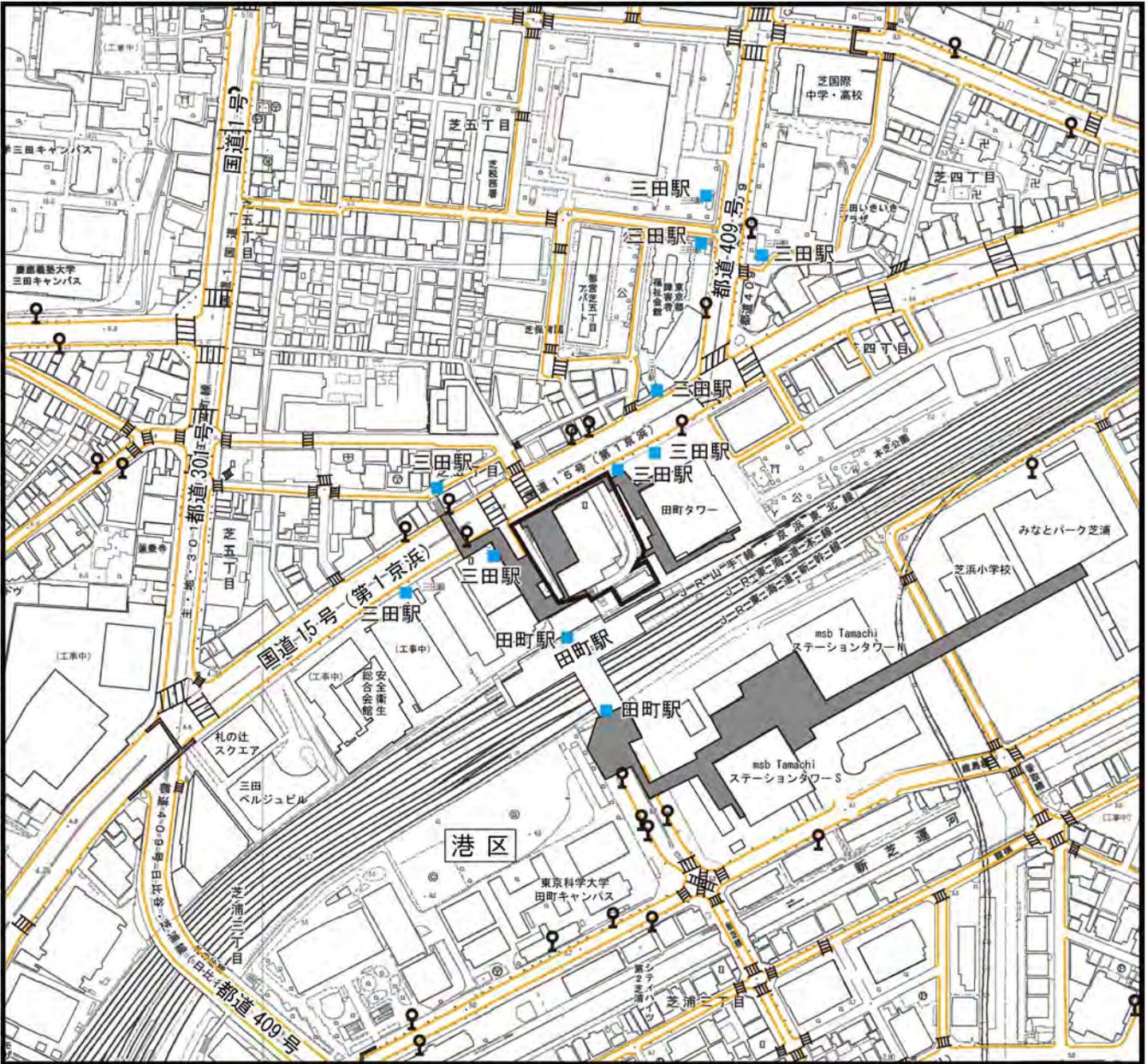
5.2.10 風環境

本事業の実施により風環境への影響が考えられるため、環境調査項目「建造物影響(風)」の選定の基礎資料として、風環境の状況を整理しました。

地形・地物の状況は、上記の「5.2.8 日影」、「5.2.9 電波障害」に示したとおりです。

公共施設の状況は、「3.1.3 土地利用 (3) 公共施設等の状況」に示したとおりです。

現地調査で確認した風環境の変化により影響を受ける施設（バス停・歩道・横断歩道）等の状況は図 5.2.10-1 に示すとおりです。計画地周辺の人の利用が多い施設としては、国道 15 号（第一京浜）沿いのバス停や地下鉄駅、マウントアップされた歩道等があります。



凡例

-  計画地
-  横断歩道
-  ペDESTリアンデッキ・歩道橋
-  マウントアップ歩道
-  バス停留所
-  駅出入口



Scale 1:5,000

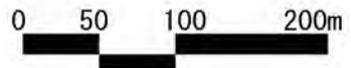


図 5.2.10-1
風環境の変化により影響を受ける
施設等

5.2.11 景観

本事業の実施により景観への影響が考えられるため、環境調査項目「景観（都市景観）」の選定の基礎資料として、景観の状況を整理しました。

計画地周辺は、中高層建築物が多く立地しています。建物用途は、事務所建築物、集合住宅、教育文化施設及び公官庁施設が多く、その他、厚生医療施設、宿泊、遊興施設、独立住居等が立地しています。

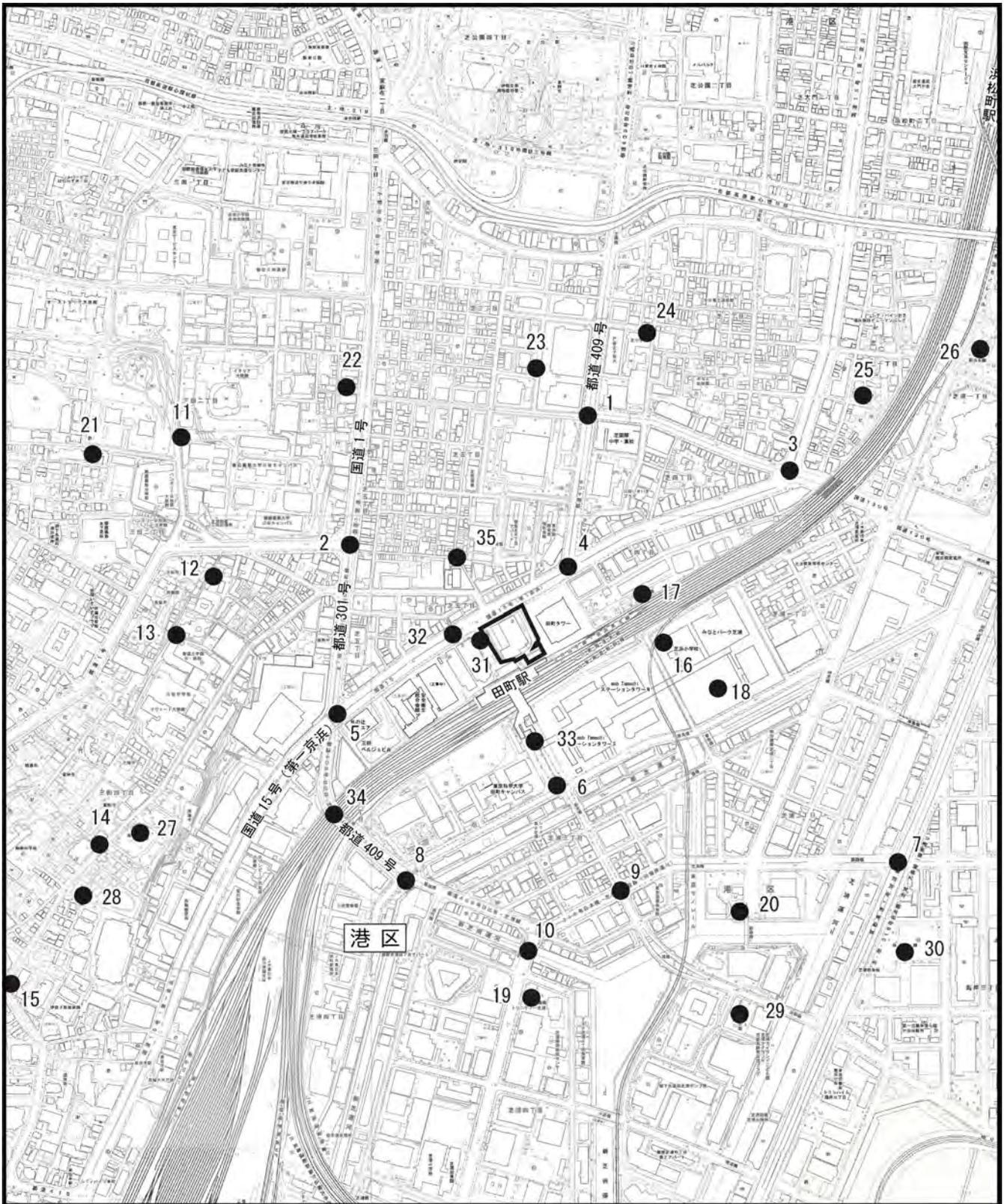
港区では、「港区景観計画（平成27年度（2015年度）改定）」（平成27年12月 港区）において、港区における景観形成の基本的な方針と具体的な施策について示しており、一般の景観形成基準（建築物の配置、高さ・規模、形態・意匠・色彩、公開空地・外構等、屋外広告物、その他）、場所に応じた景観形成基準、及び景観形成特別地区等における一般の景観形成基準、開発行為における景観形成基準などの適用を受けます。

計画地及び周辺における眺望地点及び日常的な視点場（人々が集まりやすい大きな交差点及び主要道路、港区の景観の特徴である坂道、人々の集まる施設、歩道橋等）は、表5.2.11-1及び図5.2.11-1に示すとおりです。

表 5.2.11-1 計画地及び周辺における眺望地点及び日常的な視点場（代表的な眺望地点）

地点	代表的な眺望地点	計画地からの方角・距離 ^(注)
1	芝3丁目交差点	計画地北北東側・約400m
2	三田二丁目交差点	計画地北西側・約330m
3	芝四丁目交差点	計画地北東側・約560m
4	芝五丁目交差点	計画地北東側・約150m
5	札の辻交差点	計画地西南西側・約330m
6	田町駅東口交差点	計画地南側・約270m
7	潮路橋交差点	計画地南東側・約770m
8	三田警察署前交差点	計画地南西側・約470m
9	芝浦三丁目交差点	計画地南南東側・約470m
10	八千代橋交差点	計画地南側・約550m
11	綱坂	計画地北西側・約680m
12	安全寺坂上	計画地西北西側・約550m
13	潮見坂及びび蛇坂上	計画地西側・約600m
14	幽霊坂上	計画地西南西側・約800m
15	聖坂上	計画地南西側・約1080m
16	芝浜小学校	計画地東側・約250m
17	本芝公園	計画地東北東側・約230m
18	芝浦公園	計画地東南東側・約360m
19	トリニティ芝浦緑地	計画地南側・約630m
20	船路橋児童遊園	計画地南東側・約630m
21	三田綱町児童遊園	計画地西北西側・約800m
22	三田二丁目児童遊園	計画地北西側・約530m
23	芝三丁目緑地	計画地北側・約480m
24	芝二丁目緑地	計画地北北東側・約600m
25	金杉濱町緑地	計画地北東側・約750m
26	新浜公園	計画地北東側・約960m
27	亀塚公園	計画地西南西側・約730m
28	三田台公園	計画地南西側・約880m
29	プラタナス公園	計画地南東側・約770m
30	埠頭公園	計画地南東側・約880m
31	西口歩行者デッキ	計画地西側・約50m
32	田町センタービル前横断デッキ	計画地西側・約100m
33	東口歩行者デッキ	計画地南側・約180m
34	札の辻橋	計画地南西側・約430m
35	慶応仲通り商店街	計画地北北西側・約120m

- 注) 1. 計画地の中央付近からのおおよその方角・距離です。
2. 地点番号は図5.2.11-1に対応しています。



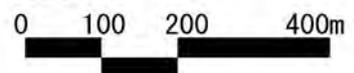
凡例

 計画地

 眺望地点及び日常的な視点場



Scale 1:10,000



注) 図中の番号は表 5.2.11-1 に対応しています。
 資料: 「港区公共施設案内図 (ぐるっとみなと) 2023-2024」
 (令和 5 年 7 月閲覧 港区ホームページ)

図 5.2.11-1
 眺望地点及び日常的な視点場

5.2.12 史跡・文化財

本事業の実施により史跡・文化財への影響が考えられるため、環境調査項目「史跡・文化財（史跡・文化財）」の選定の基礎資料として、史跡・文化財の状況を整理しました。

(1) 指定文化財等の状況

計画地及び周辺に分布する国、都及び区指定の文化財等は、表5.2.12-1及び図5.2.12-1に示すとおりです。

計画地には指定文化財は存在しません。計画地に最も近い指定文化財は、計画地北西側に位置する「水野監物邸跡」及び北東側に位置する「西郷・勝両氏会見地」です。

表 5.2.12-1 計画地及び周辺の国、都及び区指定の指定文化財等

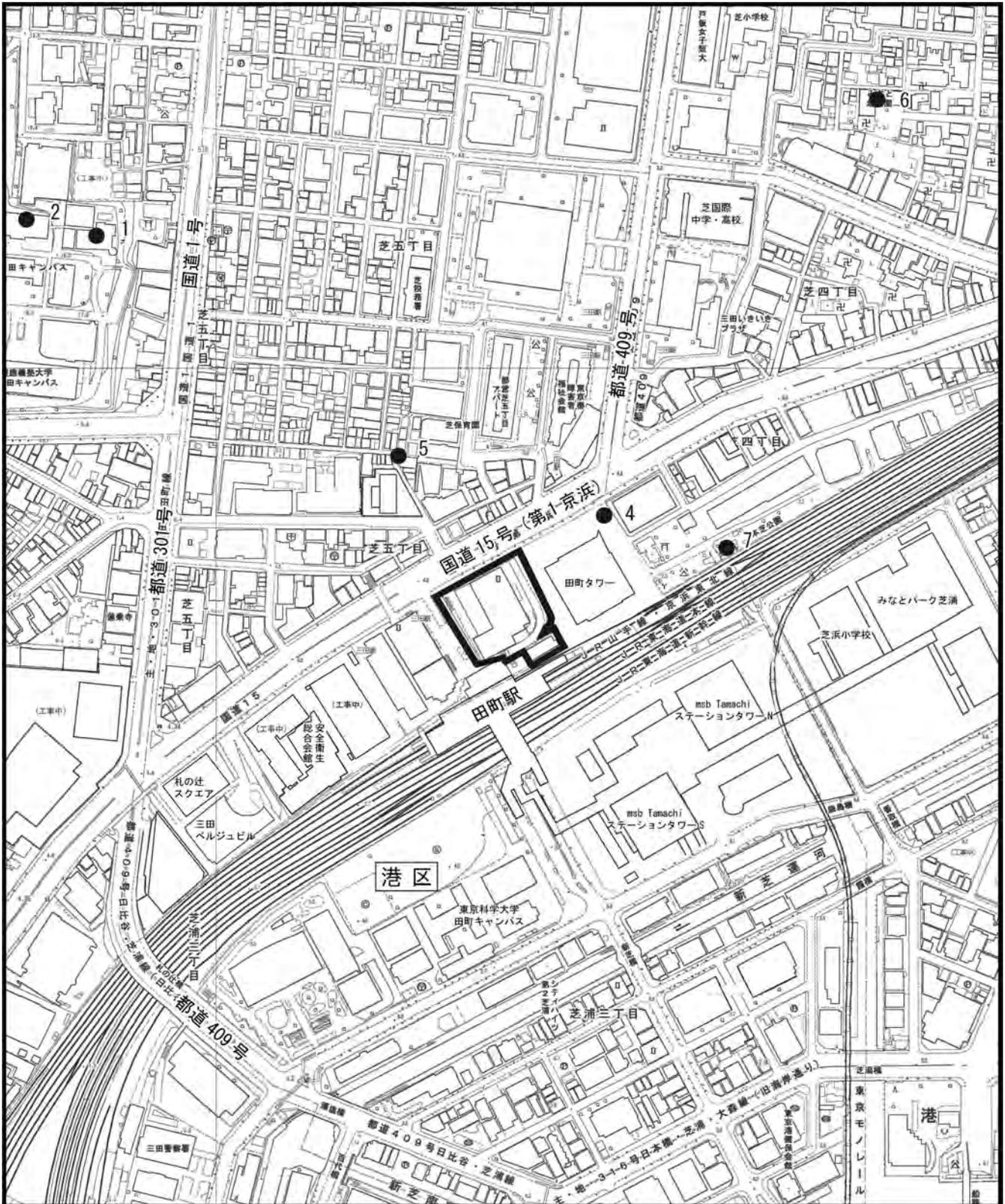
番号	名称	指定状況	住所	備考	
1	慶應義塾図書館	重要文化財（建造物）	港区三田2-15-45	国指定	
	解剖存真図（南小柿寧一筆）	重要文化財（歴史資料）			
2	対馬宗家関係資料	重要文化財（歴史資料）			
	岩偶	重要文化財（考古資料）			
	岩版				
	武蔵国日吉矢上古墳出土品				
	後鳥羽院御抄〈并ノ〉越部禪尼消息	重要文化財（書跡・典籍）			
	大かうさまくんきのうち〈太田牛一筆ノ〉				
	相良家文書	重要文化財（古文書）			
	反町文書	有形文化財（古文書）			港区指定
	曲直瀬家文書	有形文化財（古文書）			
3	江戸城外堀跡	史跡	千代田区・新宿区・港区	国指定	
4	西郷・勝両氏会見地	旧跡	港区芝5-33-11	都指定	
5	水野監物邸跡	旧跡	港区芝5-15～17、20～24付近		
6	最初のオランダ公使宿館跡	旧跡	港区芝2-25-6 西應寺内		
7	雑魚場跡	旧跡	港区芝4-15	港区指定	

注) 地点番号は図 5.2.12-1 に対応しています。

資料：「国指定登録文化財データベース」（令和5年7月閲覧 文化庁ホームページ）

「東京都文化財情報データベース」（令和5年7月閲覧 東京都教育庁地域教育支援部ホームページ）

「港区文化財総合目録登録一覧」（令和5年7月閲覧 港区立郷土歴史館ホームページ）



凡例

計画地

指定文化財

注) 1. 図中の番号は表 5.2.12-1 に対応しています。
 2. 「江戸城外堀跡」は範囲が広く、出典においても明確な地点として示されていないため、表示を省略しています。

資料: 「国指定登録文化財データベース」
 (令和 5 年 7 月閲覧 文化庁ホームページ)
 「東京都文化財情報データベース」
 (令和 5 年 7 月閲覧 東京都教育庁地域教育支援部ホームページ)
 「港区文化財総合目録登録一覧」
 (令和 5 年 7 月閲覧 港区立郷土歴史館ホームページ)



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 5.2.12-1
 計画地周辺の文化財

(2) 埋蔵文化財包蔵地の状況

計画地及び周辺に分布する埋蔵文化財包蔵地は、表 5. 2. 12-2 及び図 5. 2. 12-2 に示すとおりです。

計画地には埋蔵文化財包蔵地は存在しません。計画地に最も近い埋蔵文化財包蔵地は、計画地の東側に位置する「高輪築堤跡」及び「雑魚場跡」です。

表 5. 2. 12-2 計画地周辺の埋蔵文化財包蔵地

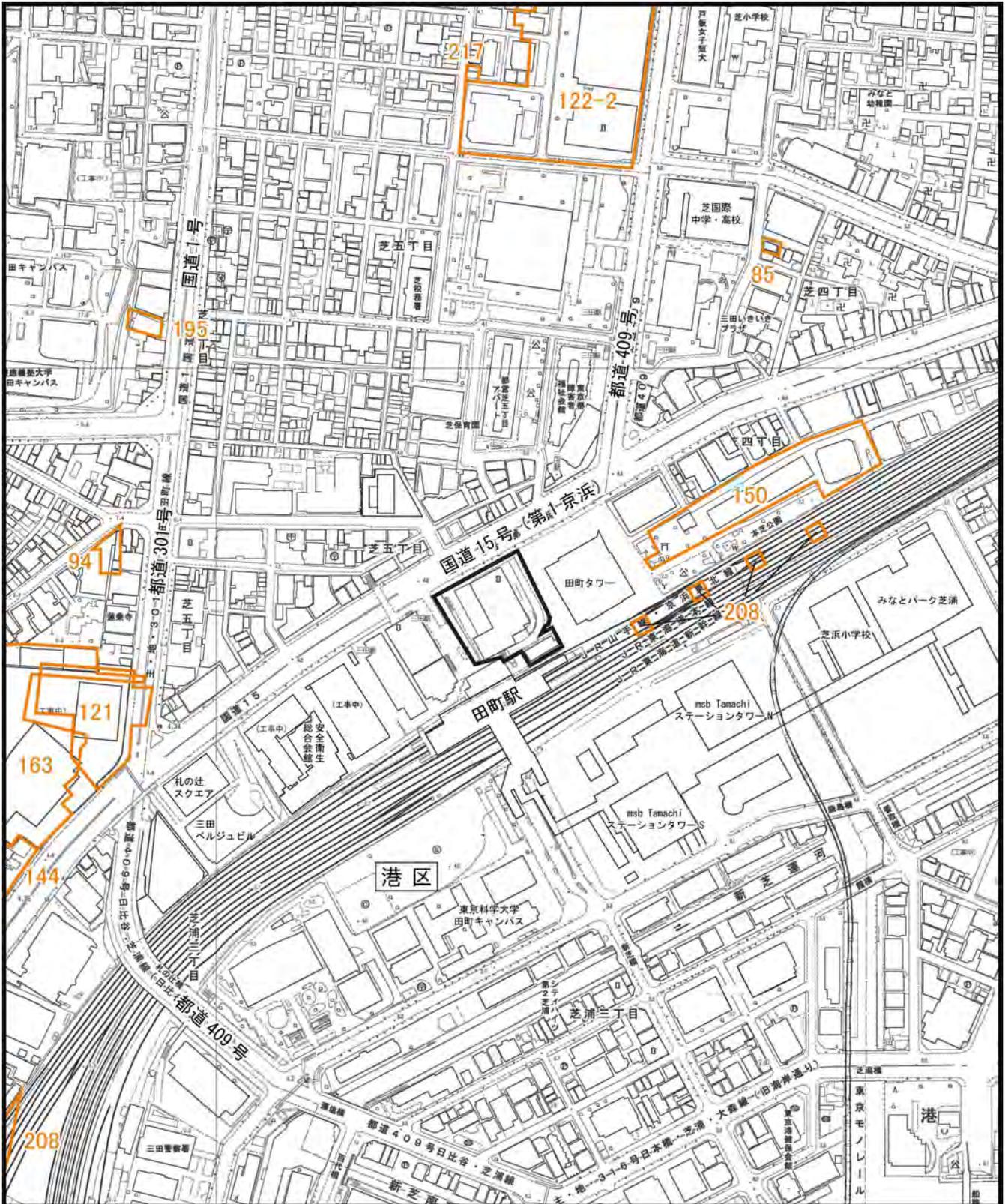
遺跡番号	遺跡名	所在地	種別	時代
85	栄門寺跡	芝4-2	社寺跡	江戸
94	三田三丁目町屋跡	三田3-2	町屋跡	江戸
121	芝田町四丁目町屋跡	三田3-5	町屋跡	江戸
122-2	薩摩鹿兒島藩島津家屋敷跡第2	芝3-23・24・32・33・34	集落跡・大名屋敷跡	古墳・江戸
144	芝田町五丁目町屋敷・丹波亀山藩松平家屋敷跡	三田3-6	町屋敷・大名屋敷跡	江戸
150	雑魚場跡	芝4-15・16・17	貝塚	江戸
163	豊後森藩久留島家・丹波亀山藩松平家屋敷跡	三田3-4・5	大名屋敷跡	江戸
195	三田二丁目町屋跡遺跡	三田2丁目	その他（町屋跡）	近世
208	高輪築堤跡	三田3丁目、高輪2丁目	その他（鉄道築堤及び関連施設）	近代
217	薩摩鹿兒島藩島津家屋敷跡第3	芝3-32	大名屋敷跡	江戸

注) 遺跡番号は図 5. 2. 12-2 に対応しています。

資料：「港区埋蔵文化財包蔵地（遺跡）分布図」（令和 5 年 3 月 港区郷土歴史館）

「東京都遺跡地図情報インターネット提供サービス」

（令和 5 年 11 月閲覧 東京都教育委員会ホームページ）

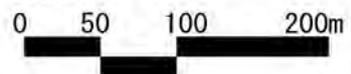


凡例

- 計画地
- 埋蔵文化財包蔵地



Scale 1:5,000



注) 図中の番号は表 5.2.12-2 に対応しています。
 資料: 「港区埋蔵文化財包蔵地(遺跡)分布図」(令和5年3月 港区立郷土歴史館)
 「東京都遺跡地図情報インターネット提供サービス」
 (令和5年11月閲覧 東京都教育委員会ホームページ)

図 5.2.12-2
埋蔵文化財包蔵地の位置図

(空白)

6. 環境調査項目の選定

6. 環境調査項目の選定

6.1 選定した項目

環境調査項目は、対象事業の内容から行為・要因を抽出し、さらに地域の環境特性等を考慮して選定しました。選定した項目は表 6.1-1 に示すとおりです。

また、事業計画の変更に伴い再予測した項目は、6. 建造物影響（風）、6. 建造物影響（日照）、7. 植物・動物（緑）、10. 地域貢献等（公開空地等）です。再予測した項目の選定理由については、「13.1.1 主な事業計画の変更内容及びその理由 表 13.1-1」（p.173）に示すとおりです。

表 6.1-1 環境調査項目選定表

環境要素	環境調査項目	区分 行為・要因 主な調査事項	供用後			工事中	
			建物の存在	関係車両の走行	駐車場等の利用	建物の建設	工事用車両の走行
1. 交通	自動車交通量	自動車交通量	—	●	—	—	●
	歩行者通行量	歩行者通行量	●	—	—	—	—
	駐車場	駐車場設置台数	—	—	●	—	—
	自転車・自動二輪車駐車場	駐車場（駐輪場）設置台数	—	—	●	—	—
	交通安全	交通安全に配慮した内容	—	●	—	—	●
2. 資源・エネルギー・地球環境	リサイクル	廃棄物発生量、再利用量	●	—	—	●	—
	地球温暖化の防止・エネルギー利用	エネルギー使用量、二酸化炭素排出量	●	—	—	—	—
	ヒートアイランド現象の緩和	ヒートアイランド現象の緩和への配慮事項	●	—	—	—	—
3. 大気	大気質	大気汚染物質の排出量	●	●	●	●	●
	臭気	臭気の発生状況	—	—	—	—	—
4. 水・土	水利用	水利用量	●	—	—	—	—
	排水	排水量	●	—	—	●	—
	雨水	雨水流出抑制量	●	—	—	—	—
	地形・地質	地形の変化、地盤沈下発生の有無、雨水浸透量	●	—	—	●	—
	土壤汚染	汚染状況	—	—	—	—	—
5. 静穏	音	関連交通騒音、建設機械騒音	—	●	—	●	●
	振動	関連交通振動、建設機械振動	—	●	—	●	●
	低周波音	被害の発生状況	—	—	—	—	—
6. 建造物影響	電波受信状態	テレビ電波受信障害の発生状況	●	—	—	—	—
	風	風況	●	—	—	—	—
	日照	日影の状況	●	—	—	—	—
	光	反射光、夜間光の状況	●	—	—	—	—
7. 植物・動物	緑	緑の分布の状況	●	—	—	—	—
	生物・生態系	生物の生息環境、生育状況	—	—	—	—	—
8. 景観	都市景観	眺望の変化	●	—	—	—	—
9. 史跡・文化財	史跡・文化財	分布、保存方法	—	—	—	—	—
10. 地域貢献等	地域活動・コミュニティ	住民組織や商店街との関わり	—	—	—	—	—
	公開空地等	公開空地の設置状況	●	—	—	—	—
	防災・防犯	防災・防犯への配慮事項	●	—	—	—	—
	住民への説明	相談窓口の設置状況	—	—	—	—	—
	有害生物への対応	有害生物への対応	—	—	—	—	—
	その他	放置自転車等への配慮事項	●	—	—	—	—

注) 1. ●：選定した環境調査項目

2. 網掛けは調査項目として選定しなかった項目を表します。

6.2 選定しなかった項目及びその理由

環境調査項目として選定しなかった項目及びその理由は、表 6.2-1 に示すとおりです。

表 6.2-1 選定しなかった環境調査項目及びその理由

環境要素	環境調査項目	選定しなかった理由
3. 大気	臭気	本事業の主要用途は事務所、店舗、産業支援施設、駐車場等であり、供用後及び工事中共に、周辺に著しい影響が及ぶ臭気の発生はないと考えられます。
4. 水・土	土壌汚染	計画地は過去に食品を取り扱っている工場が存在していたものの、一般的には特定有害物質を取り扱っていないと判断できるため土壌汚染のおそれはないものと考えます。また、工事の実施に際しては、「土壌汚染対策法」及び「環境確保条例」に基づき、調査・届出を行います。その結果、土壌汚染が確認された場合は、上記法令に基づき適切に対策を講ずることから、土壌汚染による影響はないものと考えられます。
5. 静穏	低周波音	本事業の主要用途は事務所、店舗、産業支援施設、駐車場等であり、供用後及び工事中共に、周辺に著しい影響が及ぶ低周波音の発生はないと考えられます。
7. 植物・動物	生物・生態系	本事業の主要用途は事務所、店舗、産業支援施設、駐車場等であり、現況の計画地及びその周辺は、人工的な環境であるため、生物の生育・生息環境（生物生態系）への影響はないと考えられます。
9. 史跡・文化財	史跡・文化財	計画地内には周知の史跡・文化財及び埋蔵文化財包蔵地はなく、港区教育委員会にも埋蔵文化財包蔵地に該当しないことを確認済みであるため、環境調査項目として選定していません。 なお、事業の進捗に応じて「港区埋蔵文化財取扱要綱」に基づき教育委員会の指導を受け、周知されていない埋蔵文化財が確認された場合には、十分な協議を行い、適切に対応します。

7. 事業の実施による環境影響のまとめ

7. 事業の実施による環境影響のまとめ

事業の実施による環境影響に対する環境改善度の区分は、表 7-1 に、本事業の実施による環境改善度と環境改善に配慮した対策のまとめは、表 7-2 及び表 7-3 に示すとおりです。

表 7-1 事業の実施による環境の改善度区分

事業実施による環境変化の判定	改善度区分
現況に比べて良くなった ① 環境負荷を低減させた ② 区の行政目標に対して貢献した ③ 計画地周辺の生活環境をより良好にした 等	A
現況と変わらない ① 環境負荷に変化がない ② 区の行政目標に特に関与してしない ③ 計画地周辺の生活環境に影響を及ぼさない 等	B
現況に比べて悪化した ① 環境負荷を増加させた ② 区の行政目標から遠ざかった ③ 計画地周辺の生活環境を悪化させた 等	C

出典：「港区環境影響調査実施要綱に基づく環境アセスメント図書の作成手引き」
 (平成 23 年 3 月 港区環境リサイクル支援部環境課)

表 7-2(1) 事業の実施による環境影響のまとめ (供用後)

環境要素	環境調査項目	環境改善に配慮した対策	改善度
1. 交通	自動車交通量	・周辺道路状況を考慮し、関係車両の出入口位置を駅前交差点からの離隔を確保した計画地北東側に設けることにより、周辺の自動車交通の円滑化に寄与します。	B
	歩行者通行量	・関係車両の出入口を、計画地北東側（国道 15 号（第一京浜））からの出入となるよう配置することで、周辺の歩行者の通行に支障が生じないように配慮します。	B
	駐車場	・全ての駐車枠について、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）の基準を満たす大きさを確保します。	B
	自転車・自動二輪車駐車場	・自転車駐輪場については、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」（平成 11 年 9 月港区条例第 23 号）に基づいた台数、また、自動二輪車の駐車場については、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠した台数を確保する計画とするとともに、路上駐車が発生しないよう運用上努めます。	A
	交通安全	・駐車場出口には、出庫ブザーや回転灯の設置を検討し、歩行者の安全の確保に努めます。 ・駐車場出口には、一時停止の路面標示や標識の設置を検討し、歩行者の安全の確保に努めます。 ・駐車場への入庫に際し、周辺道路においてうろつき車両が生じないよう、駐車場入口位置を明瞭に示す案内表示を検討します。	B

表 7-2(2) 事業の実施による環境影響のまとめ（供用後）

環境要素	環境調査項目	環境改善に配慮した対策	改善度
2. 資源・エネルギー・地球環境	リサイクル	・事務所・店舗に対し、廃棄物の発生抑制、分別の徹底を働きかけます。	B
	地球温暖化の防止・エネルギー利用	・下記の配慮事項の検討を行い、エネルギーの効率的利用を図ります。 高効率 LED 照明 駐車場の CO 濃度制御・電気室の温度制御による換気量制御 ・下記の取組を行う等により、事務所用途で ZEB Ready（50%以下）を達成します。 太陽光発電設備の設置 屋上・壁面等の緑化 排熱利用を含めた総合効率の高い CGS 等の分散型エネルギーリソースの活用による電力需給のピークカット	A
	ヒートアイランド現象の緩和	・地表面被覆等の改善 屋上や壁面等を緑化し、地表面被覆等の改善を図ります。 ・人工排熱の低減 エネルギー利用の合理化による省エネルギー化を推進し、空調システムから排出される人工排熱を低減します。 ・保水性舗装・透水性舗装等の実施	A
3. 大気	大気質	・関係車両に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。	B
4. 水・土	水利用	・事務所、店舗等の事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、水利用量の削減に努めます。	B
	排水	・事務所、店舗等の事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めます。 ・排水や汚水の貯留水槽等に「ビルピット臭気対策マニュアル」（平成 24 年 3 月 東京都）に準拠した仕組みや設備等を採用します。	B
	雨水	・一部、地上部に緑地（芝生・樹木植栽面）を確保し、雨水浸透量を確保するように努めます。 ・雨水貯留槽を設け、一時的な負荷の低減を図り公共下水道へ放流します。 ・建築設計及び基盤整備設計にて、雨水侵入等に対する防災検討を進めます。	B
	地形・地質	・今後の詳細検討の中で、できる限り雨水浸透量を確保するよう努めます。	B
5. 静穏	音	・関係車両に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップの徹底や不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。	B
	振動	・関係車両に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップの徹底や不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。	B

表 7-2(3) 事業の実施による環境影響のまとめ（供用後）

環境要素	環境調査項目	環境改善に配慮した対策	改善度
6. 建造物 影響	電波受信状態	<ul style="list-style-type: none"> ・計画建築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、適切な障害対策を講じます。 ・電波障害が発生すると予測した地域以外において、計画建築物による電波障害が明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な対策を講じます。 ・テレビ電波障害に関する住民からの問い合わせに対して、迅速かつ適切な対応を行います。 	B
	風	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地境界から計画建築物をセットバックするとともに、防風植栽を配置することにより、地上付近への吹き降ろしの影響を低減します。 	B
	日照	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地境界から計画建築物をセットバックした配置とし、離隔距離をできる限り確保するよう配慮します。 	B
	光	<ul style="list-style-type: none"> ・事務所関係者等へ「ブラインド等の使用、照明の節電」を働きかけ、光害の発生の抑制に努めます。 	B
7. 植物・ 動物	緑	<ul style="list-style-type: none"> ・緑化にあたっては、周辺環境とつながる植栽樹種等の選定や樹木の生育に必要な植栽基盤の確保に努めます。 ・植栽後は、灌水、施肥、草刈・除草、剪定・刈込み、病虫害駆除等を適切に行い、整備した緑地の維持管理に努めます。 ・広場空間の緑化、壁面緑化等の立体的なみどりを配置することにより、計画地の緑化面積は既存の緑化面積より増加し、駅前デッキ広場側からも緑の潤いを感じられる空間を形成します。 	A
8. 景観	都市景観	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺の開発建物と調和した高さによる駅前拠点にふさわしい都市景観を形成します。 ・高層棟は縦方向の分節を行い壁面に変化を持たせ、隣接街区との調和や周辺からの圧迫感の低減に配慮します。 	A
9. 地域 貢献等	公開空地等 防災・防犯 その他	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者ネットワークの起点となる、周辺街区や田町駅と連続したデッキレベルのネットワークや広場空間を創出します。 ・田町駅周辺滞留者対策推進協議会へ参加し、共同防災訓練の開催等、平常時における防災活動等の連携を進め、地域の防災対応力強化を行います。 	A

表 7-3(1) 事業の実施による環境影響のまとめ(工事中)

環境要素	環境調査項目	環境改善に配慮した対策	改善度
1. 交通	自動車交通量	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事工程の調整及び適切な車両の運行管理により、工事用車両の集中化を避けるよう努めます。また、周辺道路上での入場待ち車両が発生しないよう、工事従事関係者への教育を徹底します。 ・ 工事用車両の出入口付近には、適宜交通整理員を配置します。 	B
	交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置するとともに、適切な車両運行管理により、交通安全や交通渋滞の防止に努めます。 ・ 作業員の通勤時には、公共交通機関の利用を推進し、現場への通勤車両台数を抑制します。 ・ 資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては、周辺道路の通学時間帯や交通の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。 ・ 工事計画の策定にあたっては、可能な限り工事用車両台数の削減に努めます。 ・ 工事用車両による交通安全対策として、以下の事項を工事従事関係者に指示し、工事用車両運行への指導・教育を徹底します。 規制速度を遵守します。 急発進、急加速を避けます。 積載量を厳守します。 	B
2. 資源・エネルギー・地球環境	リサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設資材等の過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図ります。 ・ 再生利用可能な廃棄物については、関係法令等に基づき積極的にリサイクルに努めます。 ・ 搬出運搬にあたっては、荷崩れや飛散等が生じないように、荷台カバーの使用等を行います。 	B
3. 大気	大気質	<ul style="list-style-type: none"> ・ 可能な限り排出ガス対策型建設機械の使用に努めます。 ・ 建設機械の効率的稼働に努めます。 ・ 建設機械には、良質な燃料を使用します。 ・ アイドリングストップの掲示等を行い、不要なアイドリングの防止を徹底させます。 ・ 建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ふかし、急発進等の禁止を徹底させます。また、建設機械の能力以上の負荷をかけないように徹底させます。 ・ 作業時間及び作業手順については、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。 ・ 低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、不要なアイドリングの防止を徹底させます。 ・ 土砂、資材等の搬入出に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。 ・ 工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う大気質への影響の低減に努めます。 	B

表 7-3(2) 事業の実施による環境影響のまとめ(工事中)

環境要素	環境調査項目	環境改善に配慮した対策	改善度
4. 水・土	排水	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事中の排水は、必要に応じて沈砂槽等の適切な処理装置により、「東京都下水道条例」(昭和 34 年 12 月東京都条例第 89 号)に基づく水質の基準以下にして公共下水道に排水します。 	B
	地形・地質	<ul style="list-style-type: none"> ・ レベル測量等による地盤変位モニタリングを行います。 ・ 掘削工事中に、山留壁の変位や地下水位の低下により周辺地盤に影響が生じた場合には、影響の程度、原因の調査を行うとともに、必要な保全対策を実施します。 	B
5. 静穏	音	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努めます。 ・ 作業時間及び作業手順については、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。 ・ 可能な限り最新の低騒音型建設機械の使用及び低騒音な施工方法の採用に努めます。 ・ 仮囲い(高さ 3m)を設置し、騒音の低減を図ります。 ・ 建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ふかし、急発進等の禁止を徹底させます。 ・ 土砂、資材等の搬出入に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。 ・ 工事用車両が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めます。 ・ 工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う騒音の低減に努めます。 	B
	振動	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努めます。 ・ 作業時間及び作業手順については、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。 ・ 可能な限り低振動な施工方法の採用に努めます。 ・ 土砂、資材等の搬出入に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。 ・ 工事用車両が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めます。 ・ 工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う振動の低減に努めます。 	B

【環境影響に対する総合見解】

本事業の実施に伴う周辺環境への影響は、影響改善に配慮した対策を行うことにより、供用後及び工事中とも、都市環境保全上支障はなく、良好な環境の保全に寄与できるものと考えます。

8. 現況調査及び供用後の予測等

8. 現況調査及び供用後の予測等

本事業に係る現況調査及び供用後の予測等は、表 8.1-1～表 8.9-1 に示すとおりです。

8.1 交通

表 8.1-1(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（自動車交通量）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
1. 交通	自動車交通量 資料編 p.7～23	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 計画地周辺の道路状況</p> <p>② 主要地点の通過交通量 (幹線道路主要地点の自動車交通量)</p> <p>③ 公共交通の状況（バス）</p> <p>④ 自動車交通の状況（周辺道路の自動車交通量）</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 計画地周辺の道路状況 計画地周辺の主要道路は、計画地の北側を南西から北東に国道 15 号(第一京浜)、さらに北側を東西に首都高速都心環状線、北側を南北方向と西側から南側に都道 409 号、南側を東西に都道 316 号、東側を南北に首都高速 1 号羽田線及び都道 316 号(海岸通り)が位置しています。</p> <p>② 主要地点の通過交通量 (幹線道路主要地点の自動車交通量) 平成 27 年度における計画地周辺の主要道路の 12 時間交通量(平日)は、高速都心環状線が No.1 地点で 76,927 台/12h(大型車混入率 9.3%)、No.2 地点で 76,346 台/12h(大型車混入率 9.0%)、高速 1 号羽田線の No.3 地点で 54,396 台/12h(大型車混入率 10.3%)、主要地方道環状 3 号線(都道 319 号)の No.4 地点で 18,215 台/12h(大型車混入率 12.3%)、特例都道日比谷芝浦線(都道 409 号)の No.5 地点で 21,987 台/12h(大型車混入率 19.3%)となっています。</p> <p>③ 公共交通の状況（バス） 【都バス】 都営バスの計画地最寄りバス停は、計画地北側の国道 15 号(第一京浜)を走行する田 87(田町駅-渋谷駅)の「田町駅バス停」があります。 【港区コミュニティバス「ちいばす」】 港区コミュニティバス(ちいばす)の計画地最寄りのバス停は、計画地北側の国道 15 号(第一京浜)を走行する芝ルート、田町ルートの「田町駅西口バス停」、高輪ルート、芝ルート、田町ルート及び車庫発着便の「浅草線三田駅前バス停」があります。 【お台場レインボーバス】 お台場レインボーバスの計画地最寄りのバス停は、計画地南側の都道 316 号を走行する 01 系統の「田町駅東口バス停」があります。</p> <p>④ 自動車交通の状況（周辺道路の自動車交通量） 現地調査による交差点に出入りする各断面の自動車交通量は、No.1 地点で 10,499～15,196 台/13 時間、No.2 地点で 675～14,907 台/13 時間、No.3 地点で 5,869～15,869 台/13 時間、No.4 地点で 2,477～9,019 台/13 時間、No.5 地点で 3,753～11,915 台/13 時間でした。</p>	<p>環境の目標は、「新たに発生する自動車交通により、計画地周辺の自動車の流動に著しい影響を及ぼさないこと(交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ること)」としました。</p>

表 8. 1-1 (2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要 (自動車交通量)

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策																												
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 自動車の発生集中交通量</p> <p>② 交差点需要率</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 自動車の発生集中交通量</p> <p>本事業により発生集中する発生集中自動車交通量(開発交通量)は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」(平成 26 年 6 月 国土交通省都市局都市計画課) (以下「大規模開発マニュアル」といいます。) に準拠して推計しました。</p> <p>本事業の計画建築物の用途別に、「大規模開発マニュアル」により発生集中交通量原単位、ピーク率及び自動車台換算係数を設定し、自動車分担率は「第 6 回 (平成 30 年) 東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会) から、計画地を含む小ゾーン (00330) の発着施設別代表交通手段別発生集中交通量により設定しました。</p> <p>なお、本計画の事務所は都心部の一般事務所ビルに相当し、商業床面積が 10%以下となるため、商業の発生集中原単位は事務所として取り扱うこととして設定しました。</p> <p>その結果は、下表に示すとおりです。</p> <p style="text-align: center;">表 発生集中交通量</p> <table border="1" data-bbox="209 1037 834 1265"> <thead> <tr> <th>用途施設</th> <th>延床面積 (ha)</th> <th>発生集中原単位 (人TE/ha・日)</th> <th>日発生集中交通量 (人TE/日)</th> <th>自動車分担率 (%)</th> <th>台換算係数 (人/台)</th> <th>供用後の発生集中交通量 (台TE/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事務所</td> <td>8.92</td> <td>3,800</td> <td>33,887</td> <td>2.6</td> <td>1.3</td> <td>615</td> </tr> <tr> <td>商業</td> <td>0.94</td> <td>3,800</td> <td>3,588</td> <td>4.8</td> <td>1.5</td> <td>67</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>9.86</td> <td>—</td> <td>37,475</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>682</td> </tr> </tbody> </table> <p>② 交差点需要率</p> <p>供用後の交差点需要率は 0.380~0.744 と予測され、いずれも 0.9 を下回っており、交差点における自動車交通の処理は可能と考えます。</p> <p>なお、本事業の発生集中交通量による交差点需要率への影響度は 0.005~0.027 です。</p> <p>(3) 環境の目標との比較</p> <p>供用後の将来交通量による交差点需要率は、0.380~0.744 と予測され、「交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9」に対して、全ての交差点でこれを下回ります。したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	用途施設	延床面積 (ha)	発生集中原単位 (人TE/ha・日)	日発生集中交通量 (人TE/日)	自動車分担率 (%)	台換算係数 (人/台)	供用後の発生集中交通量 (台TE/日)	事務所	8.92	3,800	33,887	2.6	1.3	615	商業	0.94	3,800	3,588	4.8	1.5	67	合計	9.86	—	37,475	—	—	682	<p>○周辺道路状況を考慮し、関係車両の出入口位置を駅前交差点からの離隔を確保した計画地北東側に設けることにより、周辺の自動車交通の円滑化に寄与します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
用途施設	延床面積 (ha)	発生集中原単位 (人TE/ha・日)	日発生集中交通量 (人TE/日)	自動車分担率 (%)	台換算係数 (人/台)	供用後の発生集中交通量 (台TE/日)																									
事務所	8.92	3,800	33,887	2.6	1.3	615																									
商業	0.94	3,800	3,588	4.8	1.5	67																									
合計	9.86	—	37,475	—	—	682																									

表 8.1-2(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（歩行者通行量）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
1. 交通	歩行者通行量 資料編 p. 25～35	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 公共交通の状況(地下鉄)</p> <p>② 歩行者交通の状況(周辺道路の歩行者通行量)</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 公共交通の状況（地下鉄）</p> <p>計画地の最寄り駅は田町駅（JR 山手線、JR 京浜東北線）及び三田駅（都営浅草線、都営三田線）です。</p> <p>令和 3 年度の各駅の乗降車人数は、最寄り駅である田町駅では乗車人数 35,848 千人/年、三田駅（都営浅草線）では乗車人数 13,668 千人/年、降車人数 13,685 千人/年、三田駅（都営三田線）では乗車人数 12,941 千人/年、降車人数 13,012 千人/年です。</p> <p>また、各駅の乗車人数の経年変化は、令和 2～3 年度には、新型コロナウイルス感染症対策での緊急事態宣言発令等の影響により大きく減少となっています。</p> <p>② 歩行者交通の状況（周辺道路の歩行者通行量）</p> <p>現地調査による歩行者類交通量は、計画地の西側で田町駅西口歩行者デッキ上の No. 1 地点が最も多く、25,502 人/13 時間でした。歩行者交通量のピークは、8 時台で 3,895 人/時間でした。</p> <p>歩行者交通量のピークは、No. 1 では 8 時台、No. 2 では 8 時台、No. 3 では 8 時台、No. 4 では 12 時台、No. 5 では 8 時台、No. 6 では 12 時台、No. 7 では 8 時台、No. 8 では 18 時台でした。</p>	<p>環境の目標は、「新たな建物利用者及び従来の周辺住民等が計画地周辺を快適で安全に歩行できる空間を確保すること（「大規模開発地区関連交通計画マニュアル（改訂版）」の基準）としました。</p>

表 8.1-2(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（歩行者通行量）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策																
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 歩行者の発生集中交通量</p> <p>② 歩行者サービス水準</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 歩行者の発生集中交通量 本事業により発生集中する歩行者の発生集中交通量は、「大規模開発マニュアル」に準拠して推計しました。その結果は、下表に示すとおりです。</p> <p style="text-align: center;">表 日発生集中交通量(平日)</p> <table border="1" data-bbox="217 607 831 786"> <thead> <tr> <th>用途</th> <th>計画延床面積 (ha)</th> <th>発生集中原単位 (人 TE/ha・日)</th> <th>発生集中交通量 (人 TE/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事務所</td> <td>8.92</td> <td>3,800</td> <td>33,887</td> </tr> <tr> <td>商業</td> <td>0.94</td> <td>3,800</td> <td>3,588</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>9.86</td> <td>—</td> <td>37,475</td> </tr> </tbody> </table> <p>② 歩行者サービス水準 歩行者サービス水準は、計画地周辺の現況歩行者交通量に周辺開発を加え将来基礎交通量を算定し、さらに本計画に伴う現況転換を見込んだ上で開発増分の歩行者発生集中交通量を加えて、将来歩行者交通量を推計して予測及び評価を行いました。 各地点の現況交通量による歩行者流量は、6.4～22.2人/m・分で、サービス水準A（自由歩行）にあります。 また、供用後の将来交通量による予測では、4.5～15.8人/m・分で、全ての予測地点でサービス水準A（自由歩行）と予測されました。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 供用後の歩行者サービス水準は、全ての予測地点でサービス水準A（自由歩行）と予測され、周辺地域に著しい影響を及ぼすことはないと考えます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	用途	計画延床面積 (ha)	発生集中原単位 (人 TE/ha・日)	発生集中交通量 (人 TE/日)	事務所	8.92	3,800	33,887	商業	0.94	3,800	3,588	合計	9.86	—	37,475	<p>○関係車両の出入口を、計画地北東側（国道15号（第一京浜））からの出入となるよう配置することで、周辺の歩行者の通行に支障が生じないように配慮します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
用途	計画延床面積 (ha)	発生集中原単位 (人 TE/ha・日)	発生集中交通量 (人 TE/日)																
事務所	8.92	3,800	33,887																
商業	0.94	3,800	3,588																
合計	9.86	—	37,475																

表 8.1-3(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（駐車場）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
1. 交通	駐車場 資料編 p. 37～45	(1) 調査事項 ① 周辺の駐車場の状況 ② 路上駐車の状態 (2) 調査結果 ① 周辺の駐車場の状況 調査範囲（計画建物から約 300m）に 10 箇所の時間貸し駐車場があり、664 台の駐車収容能力を有しています。 ② 路上駐車の状態 調査範囲において 24 時間で 271 台の路上駐車がありました。そのうち、143 台は乗客待ちのための路上駐車をしていたタクシーでした。また、1 時間で最も路上駐車が多かったピーク時刻は 23 時台で、33 台の路上駐車が確認されました。 なお、計画地を含む周辺地域は、駐車場整備地区にはなっていません。	環境の目標は、「計画建築物に入出庫する関係車両のための十分な駐車場を確保していること」としました。

表 8.1-3(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（駐車場）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 駐車場設置台数</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 駐車場設置台数 本事業で設置する自動車駐車場は、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）を満たす収容台数を確保する計画です。 自動車駐車場設置台数は、約 190 台（荷捌き用約 10 台）の設備を設置する計画です。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 現地調査の結果、路上駐車が調査範囲内において 24 時間で 271 台、ピーク 1 時間で 33 台確認されましたが、時間貸し駐車場が調査範囲内に 664 台分設置されており、十分な駐車能力を有する地域であることから、問題となるような路上駐車を招くことはないと考えます。 また、本事業で設置する自動車駐車場は、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）を満たす台数を確保する計画であり、約 190 台（うち荷捌き用約 10 台）の設備を設置する計画です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○全ての駐車枠について、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）の基準を満たす大きさを確保します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.1-4(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（自転車・自動二輪車駐車場）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
1. 交通	自転車・自動二輪車駐車場 資料編 p. 47～57	(1) 調査事項 ① 周辺の駐車場の状況 ② 路上駐車状況 (2) 調査結果 ① 周辺の駐車場の状況 計画地周辺地域における「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」（平成 11 年 9 月港区条例第 23 号）に基づく放置禁止区域は、田町駅西口及び芝公園駅周辺が放置禁止地区に指定されています。 また、駐車場の状況は、11 箇所の貸し駐車場があり、自転車 1,831 台、バイク 210 台の収容能力を有しています。 ② 路上駐車状況 現地調査による計画地周辺における路上駐車状況の調査結果は、調査範囲において 24 時間で自転車 178 台、自動二輪車 19 台の路上駐車がありました。 1 時間で最も自転車路上駐輪が多かったピーク時刻は 20 時台の 21 台でした。 また、自動二輪車の路上駐車状況は、19 時台でピーク台数の 4 台が確認されました。	環境の目標は、「計画建築物に入出庫する自転車及び自動二輪車のための十分な駐車場を確保していること」としました。

表 8.1-4(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（自転車・自動二輪車駐車場）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項 ① 自転車及び自動二輪車駐車場設置台数</p> <p>(2) 予測結果 ① 自転車及び自動二輪車駐車場設置台数 本事業で設置する自転車及び自動二輪車駐車場は、自転車駐車場については、現状の利用実績及び「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」(平成 11 年 9 月港区条例第 23 号) に基づく台数として、約 145 台、公共的駐輪場として約 235 台を確保する計画です。 自動二輪車駐車場については、付置義務等に係る条例等がないため、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠した台数として、約 10 台を確保する計画です。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 現地調査の結果、路上駐車が調査範囲内において 24 時間で自転車 178 台、自動二輪車 19 台、ピーク 1 時間で自転車 21 台、自動二輪車 4 台が確認されました。路上駐車は駅前が多く確認されましたが、駅前に本事業で公共的駐輪場として約 235 台と「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」(平成 11 年 9 月港区条例第 23 号) に基づく約 145 台を整備し一体運用を行うことで路上駐輪発生の抑止に努めます。 また、自動二輪車の駐車場は、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠して算定される台数を確保する計画であり、約 10 台分の駐車設備を設置します。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○自転車駐輪場については、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」(平成 11 年 9 月港区条例第 23 号) に基づいた台数、また、自動二輪車の駐車場については、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠した台数を確保する計画とするとともに、路上駐車が発生しないよう運用上努めます。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.1-5(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（交通安全）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
1. 交通	交通安全 資料編 p. 59～63	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 通学路の状況</p> <p>② 歩行者・自動車動線の状況</p> <p>③ 交通安全施設の設置状況</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 通学路の状況 港区ホームページによる調査の結果、計画地が位置する学校区は、御田小学校区、三田中学校区があり、周辺には御田小学校区、芝小学校区、赤羽小学校区、芝浦小学校区、芝浜小学校区、三田中学校区及び港南中学校区があります。御田小学校区、芝小学校区、赤羽小学校区、芝浦小学校区、芝浜小学校区は、指定通学路が指定されています。なお、三田中学校区及び港南中学校区には通学路の指定はありません。</p> <p>② 歩行者・自動車動線の状況 供用後の歩行者・自転車の動線は、歩道の整備状況や歩行者の向かう先が周辺の駅等であると想定し設定しました。 また、供用後の自動車動線は、駐車場の出入口及び周辺道路網を考慮する等により設定しました。</p> <p>③ 交通安全施設の設置状況 計画地周辺においては、主な道路にマウントアップされた歩道や横断歩道が設置されています。</p>	<p>環境の目標は、「駐車場出入口の位置等が歩行者の安全に適切に配慮していること」としました。</p>

表 8.1-5(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（交通安全）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項の考え方</p> <p>① 関係車両による交通安全の状況</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 関係車両による交通安全の状況</p> <p>計画地が属する学校区は、御田小学校区及び三田中学校区であり、御田小学校区には指定通学路が指定されていますが、計画地は通学路に指定されていません。</p> <p>本事業の実施により発生集中する関係車両の主な動線（走行ルート）には、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。</p> <p>(3) 環境の目標との比較</p> <p>本事業の実施により発生集中する関係車両の動線（走行ルート）には、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。</p> <p>また、計画地は周辺小学校の通学路に指定されていませんが、安全対策として、駐車場出口には、出庫ブザー等の設置を検討する計画であり、歩行者の安全は確保できると考えます。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○駐車場出口には、出庫ブザーや回転灯の設置を検討し、歩行者の安全の確保に努めます。</p> <p>○駐車場出口には、一時停止の路面標示や標識の設置を検討し、歩行者の安全の確保に努めます。</p> <p>○駐車場への入庫に際し、周辺道路においてうろつき車両が生じないように、駐車場入口位置を明瞭に示す案内表示を検討します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

8.2 資源・エネルギー・地球環境

表 8.2-1(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（リサイクル）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
2. 資源・エネルギー・地球環境	リサイクル 資料編 p. 65～71	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 港区における一般廃棄物の収集、処理量</p> <p>② 港区における廃棄物の組成割合</p> <p>③ 港区におけるリサイクルの状況（資源回収量・再利用率）</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 港区における一般廃棄物の収集、処理量 令和 4 年度の一般廃棄物の収集量は約 53,051t、平成 30 年度の約 97%となっており、平成 30 年度からの推移をみるとほぼ横ばいで推移しています。</p> <p>② 港区における廃棄物の組成割合 令和 4 年度の港区ごみ排出実態調査における、港区内の調査対象区域 10 箇所から発生する一般廃棄物の平均組成は、家庭系ごみでは、可燃ごみの組成は、厨芥類の割合が最も高く 29.1%、次いで紙類 27.9%、プラスチック類 17.0%、不燃ごみの組成は、金属類の割合が最も高く 20.5%、次いでプラスチック類 15.9%、びん・ガラス 15.6%、資源の組成は、紙類の割合が最も高く 67.7%、次いでびん・ガラス 16.9%、プラスチック類、9.6%、資源プラスチックの組成は、プラスチック類の割合が最も高く 89.7%、次いで厨芥類 2.6%、紙類 2.4%となっています。 事業系ごみは、家庭系ごみと比較してサンプル数が少なく、可燃ごみ以外は十分なサンプルが揃わなかったため、事業系ごみの組成は可燃ごみのみの記載となっています。可燃ごみの組成は、厨芥類の割合が最も高く 84.5%、次いで、紙類 10.4%、草木類 2.7%となっています。</p> <p>③ 港区におけるリサイクルの状況（資源回収量・再利用率） 港区の資源ごみ回収量はほぼ横ばいで推移しており、令和 4 年度の資源の総回収量は約 22,075t です。港区における資源回収には、集団回収、集積所回収、拠点回収、イベント回収及びピックアップ回収があり、港区では、集団回収を実施している団体に対して、回収実績に応じた奨励金の支給等の支援が行われています。 令和 2 年度のごみの総排出量は 140,187 t、再資源化量（再生利用量）は 23,112 t、再生利用率は 30.0%でした。</p>	環境の目標は、「廃棄物の収集処理が円滑に実施され、かつリサイクルのための措置を適切に講じていること」としました。

表 8.2-1(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（リサイクル）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 一般廃棄物の発生量</p> <p>② 再利用率</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 一般廃棄物の発生量 事務所における発生量は約 4,995.2kg/日、商業における発生量は約 2,632kg/日と予測されます。</p> <p>② 再利用率 事業系廃棄物（事務所及び商業）における再利用率は、可燃ごみが約 1,716.1kg/日、不燃ごみが約 572kg/日、全体で約 2,288.1kg/日と予測されます。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 本事業による廃棄物発生量は約 7,627.2kg/日、再利用率は約 2,288.1kg/日と予測され、再利用率は約 30.0%となります。 廃棄物の保管場所については、港区の要綱を遵守した十分なスペースを確保し、適正かつ円滑な廃棄物処理及び資源回収を行うほか、事務所・店舗への廃棄物の発生抑制、分別の徹底を働きかける計画としています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○事務所・店舗に対し、廃棄物の発生抑制、分別の徹底を働きかけます。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8. 2-2(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（地球温暖化の防止・エネルギー利用）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
2. 資源・エネルギー地球環境	地球温暖化の防止・エネルギー利用 資料編 p. 73～85	(1) 調査事項 ① 地球温暖化の防止に係る施策等の状況 (2) 調査結果 【国の施策】 「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成 10 年 10 月法律第 117 号）、「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」（昭和 54 年 6 月法律第 49 号）等があります。 【東京都の施策】 「環境確保条例」（平成 12 年 12 月東京都条例第 215 号）、「東京都建築物環境配慮指針」（平成 21 年 9 月東京都告示第 1336 号）、「東京都エネルギー有効利用指針」（平成 21 年 12 月東京都告示第 1667 号）等があります。 【港区の施策】 「港区環境基本条例」（平成 10 年 3 月港区条例第 28 号）、「港区民の生活環境を守る建築物の低炭素化の促進に関する条例」（令和 2 年 3 月港区条例第 9 号）、「港区環境基本計画」（令和 3 年 3 月 港区）、「港区低炭素まちづくり計画」（令和 3 年 6 月 港区）、「港区建築物低炭素化促進制度」等があります。	環境の目標は、「地球温暖化の防止のために配慮が図られていること」としました。

表 8. 2-2 (2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要 (地球温暖化の防止・エネルギー利用)

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項の考え方</p> <p>① エネルギー利用状況</p> <p>② 地球温暖化防止のための対策</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① エネルギー利用量・地球温暖化防止のための対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ エネルギー利用量の低減 <ul style="list-style-type: none"> ・日射抑制等による熱負荷低減に配慮した外装計画とし、熱負荷を軽減し、省エネルギー化を図ります。 <p>② 計画建築物の環境性能 (PAL*値・ERR 値)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ PAL*低減率：複合用途建築物全体で 20%以上、ERR：複合用途建築物全体で段階 3 の ERR 基準値を目指します。 <p>③ 設備機器によるエネルギー対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高効率の設備機器やシステムの導入を行います。 ○ 太陽光発電 (12kW 以上) の導入を行います。 ○ BEMS の有効利用による運用上の省エネ対策を行います。 ○ 高効率の設備機器の導入や熱負荷の低減等により省エネルギー化を推進し、事務用途で ZEB Ready (50%以下) を達成します。 <p>(3) 環境の目標との比較</p> <p>本事業では、熱負荷低減に配慮した外装計画や、エネルギー効率を高める設備の導入等、各種の省エネルギー対策を実施することにより、エネルギー使用量の低減に努めています。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 下記の配慮事項の検討を行い、エネルギーの効率的利用を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> ・高効率 LED 照明 ・駐車場の CO 濃度制御 ・電気室の温度制御による換気量制御 ○ 下記の取組を行う等により、事務用途で ZEB Ready (50%以下) を達成します。 <ul style="list-style-type: none"> ・太陽光発電設備の設置 ・屋上・壁面等の緑化 ・ジェネリンク (ガスエンジンなどから発生する排熱温水を有効に利用して冷温水を供給する吸収冷温水機) の使用等、排熱利用を含めた総合効率の高い CGS 等の分散型エネルギーリソースの活用による電力需給のピークカット 	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.2-3(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（ヒートアイランド現象の緩和）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
2. 資源・エネルギー・地球環境	ヒートアイランド現象の緩和 資料編 p. 87～95	<p>(1) 調査事項</p> <p>① ヒートアイランド現象の緩和に係る施策等の状況</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>【国の施策】 「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成 10 年 10 月法律第 117 号）、「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」（昭和 54 年 6 月法律第 49 号）、「ヒートアイランド現象緩和のための建築設計ガイドライン」等があります。</p> <p>【東京都の施策】 「環境確保条例」（平成 12 年 12 月東京都条例第 215 号）、「東京都建築物環境配慮指針」（平成 21 年 9 月東京都告示第 1336 号）等があります。</p> <p>【港区の施策】 「港区環境基本条例」（平成 10 年 3 月港区条例第 28 号）、「港区民の生活環境を守る建築物の低炭素化の促進に関する条例」（令和 2 年 3 月港区条例第 9 号）、「港区環境基本計画」（令和 3 年 3 月 港区）、等があります。</p>	<p>環境の目標は、「ヒートアイランド現象の緩和のための配慮が図られていること」としました。</p>

表 8. 2-3 (2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（ヒートアイランド現象の緩和）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① ヒートアイランド現象緩和への配慮事項</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① ヒートアイランド現象緩和への配慮事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地表面被覆等の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・屋上や壁面等を緑化し、地表面被覆等の改善を図ります。 ○人工排熱の低減 <ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー利用の合理化（地球温暖化の防止・エネルギー利用 参照）による省エネルギー化を推進し、空調システムから排出される人工排熱を低減します。 ○保水性舗装・透水性舗装等の実施 <p>(3) 環境の目標との比較</p> <p>本事業では、「計画建築物形状及び配棟等の配慮、地表面被覆等の改善、人工排熱の低減」の環境配慮を行う計画であり、ヒートアイランド現象の緩和を図ります。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○ヒートアイランド現象の緩和を図るため、予測結果に示す配慮を実施します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

8.3 大 気

表 8.3-1(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（大気質）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
3. 大気	大気質 資料編 p. 97～132	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 大気質の状況(二酸化窒素(NO₂)、浮遊粒子状物質(SPM))</p> <p>② 気象の状況(風向・風速)</p> <p>③ 自動車交通量の状況</p> <p>④ 大気汚染物質排出源の状況</p> <p>⑤ 法令による基準</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 大気質の状況 (NO₂、SPM)</p> <p>ア. 二酸化窒素</p> <p>計画地周辺の測定局における令和3年度の二酸化窒素の調査結果によると、一般環境大気測定局の日平均値の年間98%値は0.034～0.035ppm、自動車排出ガス測定局の日平均値の年間98%値は0.038～0.043ppmであり、全ての測定局で環境基準を達成していました。</p> <p>また、過去5年間の平均値の推移は、第一京浜高輪測定局においては概ね横ばい、その他の測定局においては概ね減少傾向でした。</p> <p>イ. 浮遊粒子状物質</p> <p>計画地周辺の測定局における令和3年度の浮遊粒子状物質の調査結果によると、一般環境大気測定局の日平均値の2%除外値は0.025～0.036mg/m³、自動車排出ガス測定局の日平均値の2%除外値は0.035～0.040mg/m³であり、全ての測定局で環境基準を達成していました。</p> <p>また、過去5年間の平均値の推移は、第一京浜高輪測定局においては概ね横ばい、その他の測定局においては概ね減少傾向でした。</p> <p>② 気象の状況(風向・風速)</p> <p>東京管区気象台(東京都千代田区北の丸公園、風向・風速計設置高さ35.3m)における風向・風速の状況は、風向は北西(NW)の風の出現率が高く、年間15.1%を占めています。また、年平均風速は約2.7m/sであり、南(S)の時に風速3.5m/s、南南西(SSW)及び南東(SE)の時に風速3.3m/sと風速が強くなる傾向がありました。</p> <p>③ 自動車交通量の状況</p> <p>計画地周辺の自動車交通量の状況は、「自動車交通」及び後述する「音」に示すとおりです。</p> <p>④ 大気汚染物質排出源の状況</p> <p>計画地周辺の固定発生源として特筆すべき施設等は存在していません。また、移動発生源として、計画地の北側を南西から北東に国道15号(第一京浜)、さらに北側を東西に首都高速都心環状線、北側を南北方向と西側から南側に都道409号、南側を東西に都道316号、東側を南北に首都高速1号羽田線及び都道316号(海岸通り)を走行する自動車があります。</p> <p>⑤ 法令による基準</p> <p>「環境基本法」(平成5年11月法律第91号)に基づく二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準があります。</p> <p>ア. 二酸化窒素</p> <p>1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。</p> <p>イ. 浮遊粒子状物質</p> <p>1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ1時間値が0.20mg/m³以下であること。</p>	<p>環境の目標は、「現況の大気質の状況を著しく悪化させないこと(「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月環境庁告示第38号)に定める基準、「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月環境庁告示第25号)に定める基準)」としました。</p>

表 8.3-1(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（大気質）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 駐車場の供用に伴う大気質（NO₂、SPM）</p> <p>② 施設の稼働に伴う大気質（NO₂）</p> <p>③ 関係車両の走行に伴う大気質（NO₂、SPM）</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 駐車場の供用に伴う大気質（NO₂、SPM） 駐車場の供用に伴う二酸化窒素の将来濃度は、最大 0.01512ppm と予測され、将来濃度に対する駐車場の供用による寄与率は 0.8%です。 また、駐車場の供用に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は、最大 0.014003mg/m³ と予測され、将来濃度に対する駐車場の供用による寄与率は 0.1%未満です。</p> <p>② 施設の稼働に伴う大気質（NO₂） 熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の将来濃度は、最大 0.0151ppm と予測され、将来濃度に対する熱源施設の稼働による寄与率は 0.7%です。</p> <p>③ 関係車両の走行に伴う大気質（NO₂、SPM） 関係車両の走行に伴う二酸化窒素の将来濃度は、0.01628～0.01708ppm と予測され、将来濃度に対する関係車両の走行による寄与率は 0.1～0.2%です。 また、関係車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は、0.014037～0.014063mg/m³ と予測され、将来濃度に対する関係車両の走行による寄与率は 0.1%未満です。</p> <p>(3) 環境の目標との比較</p> <p>① 駐車場の供用に伴う大気質（NO₂、SPM） 駐車場の供用に伴う大気質の予測結果と環境の目標との比較は、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は最大 0.036ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準を満足しています。 また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は最大 0.035mg/m³ と予測され、大気汚染に係る環境基準を満足しています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p> <p>② 施設の稼働に伴う大気質（NO₂） 熱源施設の稼働に伴う大気質の予測結果と環境の目標との比較は、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は最大 0.036ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準を満足しています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p> <p>③ 関係車両の走行に伴う大気質（NO₂、SPM） 関係車両の走行に伴う大気質の予測結果と環境の目標との比較は、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.037～0.038ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準を満足しています。 また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.034mg/m³ と予測され、大気汚染に係る環境基準を満足しています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○ 関係車両に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

8.4 水・土

表 8.4-1(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（水利用）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
4. 水・土	水利用 資料編 p.133～134	(1) 調査事項 ①水利用状況 (2) 調査結果 ① 水利用状況 東京都の水源はほとんどが河川水であり、多摩川、利根川、荒川及び相模川から給水されています。港区の配水系統（上水）は、金町・三郷・朝霞・三園・東村山系、金町・三郷・朝霞・三園・東村山・境系、金町・三郷系、金町・三郷・朝霞・三園・砧・長沢系、金町・三郷・三園・境系となっています。 計画地及びその周辺の配水系統（上水）は、利根川及び荒川を水源とする朝霞浄水場・三郷浄水場・三園浄水場・金町浄水場、利根川及び荒川と多摩川水系を水源とする東村山浄水場より給水を受けている地域です。 東京都の上水道供給量は、平成 29 年度（1,577,576 千 m ³ /年）以降ほぼ横ばいとなっています。	環境の目標は、「水利用量の抑制を図っていること」としました。

表 8.4-1(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（水利用）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 水利用量(上水・中水・雨水)</p> <p>② 節水設備の設置状況</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 水利用量(上水・中水・雨水)</p> <p>本事業では、上水は道路に埋設されている水道本管より引き込み、加圧給水方式及び高置水槽方式にて各所に供給する計画です（低・高層の系統分け）。 このうち一部を中水処理し、雑用水受水槽へ貯留後、事務所及び店舗へ供給する計画です。 給水計画における1日使用水量は、上水及び中水で約530m³/日を予定しています。</p> <p>② 節水設備の設置状況</p> <p>本事業では、節水設備として下記の事項について検討を行う計画です。</p> <p>○中水利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・給水源は上水を利用しますが、節水を目的として雑用水受水槽を設置し、雑排水や雨水等を原水として中水処理し、事務所及び店舗にて便所洗浄水、自動灌水への給水等に再利用します。 <p>(3) 環境の目標との比較</p> <p>上水に関しては、節水型トイレを採用することにより、上水の利用量の削減を図ります。</p> <p>また、中水利用を行うとともに、事務所、店舗等の事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、水利用量の削減に努めます。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○事務所、店舗等の事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、水利用量の削減に努めます。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.4-2(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（排水）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
4. 水・土	排水 資料編 p.135～138	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 既存下水道管の排水能力</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 既存下水道管の排水能力</p> <p>計画地及びその周辺には、公共下水道（合流式）が整備されており、汚水及び雨水は公共下水道に放流されています。</p> <p>計画地の北側に隣接している国道15号（第一京浜）には、直径300cmの下水道幹線、直径25～40cmの下水道枝線が埋設されています。また、計画地西側の田町駅西口の通路には、直径300cmの下水道幹線、直径130cmの下水道枝線が埋設されています。</p>	<p>環境の目標は、「既存下水道管の排水能力との整合性を確認し、既存下水道管に著しい影響を及ぼさないこと」及び「有害生物の発生防止のための適切な措置を講じていること」としました。</p>

表 8.4-2(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（排水）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 排水量</p> <p>② 排水処理の状況(悪臭対策・有害生物発生防止対策)</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 排水量 排水計画に基づく1日の総排水量は、約530m³/日を予定しています。(給水同量として想定) 関係者との協議を行い、下水道本管の排水能力に著しい影響を及ぼすおそれがないことを確認していることから、汚水は原則自然放流にて下水道本管に放流する計画とします。 また、地下階の排水は、汚水槽に一時貯留してポンプにて排水する計画としています。</p> <p>② 排水処理の状況(悪臭対策・有害生物発生防止対策) 汚水貯留槽の悪臭対策は、「ビルピット臭気対策マニュアル」(平成24年3月 東京都)に準拠し、曝気方式の採用、通気設備、換気設備等を十分検討して配慮する計画であり、排水や汚水からの悪臭ガス発生による影響を及ぼすことはないと予測します。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 汚水は関係機関との協議を行い、下水道本管の排水能力に著しい影響を及ぼすおそれがないことを確認したうえで排水します。 排水や汚水からの悪臭ガスの発生抑制として、排水や汚水の貯留水槽等に「ビルピット臭気対策マニュアル」(平成24年3月 東京都)に準拠した仕組みや設備等の採用を計画しています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○事務所、店舗等の事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めます。</p> <p>○排水や汚水の貯留水槽等に「ビルピット臭気対策マニュアル」(平成24年3月 東京都)に準拠した仕組みや設備等を採用します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.4-3(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（雨水）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
4. 水・土	雨水 資料編 p.139～144	(1) 調査事項 ① 地表被覆状況 ② 周辺の雨水の排水・流出の状況 ③ 周辺の水害の発生状況 (2) 調査結果 ① 地表被覆状況 計画地の大部分は、建物や舗装等により人工被覆されています。 ② 周辺の雨水の排水・流出状況 計画地及びその周辺の雨水は、地表面を流れた後、道路側溝等から公共下水道（合流式）に排水されています。 ③ 周辺の水害の発生状況 東京都建設局では、水害統計調査に基づき調査した水害について、水害区域の面積が 0.1ha 以上又は被害建物棟数が 10 棟以上一体となった区域を対象に、浸水実績を区市町村ごとにまとめた浸水実績図を作成しています。 浸水実績図は、過去の浸水被害を明らかにすることにより、都民がそれぞれの地域における危険性を認識し、自らが対応策を講じるとともに、新たな地下施設の設置時に被害防止対策を講ずる際の基礎資料となるものです。 港区では、平成 12 年から平成 17 年においては、浸水実績がありますが、計画地内では浸水被害は確認されていません。計画地周辺では、平成 12 年 7 月に芝五丁目、三田一丁目において集中豪雨による浸水被害が、平成 17 年 9 月に三田一丁目において集中豪雨による浸水被害が発生しています。なお、平成 18 年から令和 2 年においては、計画地及びその周辺で浸水実績はありません。	環境の目標は、「法令基準等を遵守し、雨水の浸透及び流出抑制を図ること」を目標としました。

表 8.4-3(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（雨水）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 雨水流出抑制量（雨水浸透量・雨水貯留量）</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 雨水流出抑制量（雨水浸透量・雨水貯留量） 雨水浸透量は、27.05m³を計画しています。本事業では緑地（地上部）を330m²、草地・透水性舗装を510m²確保し、歩行者通路等は舗装を行う計画です。 「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」（平成5年11月5日港土計第333号）に基づく雨水流出抑制対策量の目標値（397m³）から雨水浸透量（27.05m³）を差し引いた369.95m³以上の雨水貯留量を確保する計画です。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 本事業では、「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」（平成5年11月5日港土計第333号）に基づく雨水流出抑制対策量の目標値から雨水浸透量を差し引いた量以上の雨水貯留量を確保する計画です。 また、緑地（芝生・樹木植栽面）を確保します。雨水貯留槽を設置し、下水道放流基準を超えた雨水の一時貯留を行い、既存下水道への時間的な負荷集中を軽減する計画です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○一部、地上部に緑地（芝生・樹木植栽面）を確保し、雨水浸透量を確保するように努めます。</p> <p>○雨水貯留槽を設け、一時的な負荷の低減を図り公共下水道へ放流します。</p> <p>○建築設計及び基盤整備設計にて、雨水侵入等に対する防災検討を進めます。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.4-4(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（地形・地質）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
4. 水・土	地形・地質 資料編 p. 145～160	(1) 調査事項 ① 地形・地質、土質の状況 ② 地下水の存在の状況 ③ 地下水の利用状況 ④ 湧水、地盤沈下の状況 (2) 調査結果 ① 地形・地質、土質の状況 ア. 地形の状況 港区の地形は、大きくは東側に広がる低地と西側の台地に分けられます。最高値は T.P. +34m (北青山 3 丁目)、最低地は T.P. +0.08m (JR 浜松町駅前ガード付近) です。 計画地は沖積低地に位置しており、周辺の地形は、沖積低地が広く分布しており、南東方向に砂洲・砂堆及び埋立地、西方向に三田段丘が分布しています。 計画地の標高は、概ね T.P. +4m 程度です。周辺の標高は、台地から斜面、沖積低地に向かって低くなっており、概ね T.P. +2m～18m で変化しています。 イ. 地質、土質の状況 a. 既存資料調査 港区の地質は、下位より上総層群、東京礫層及び東京層により構成されており、台地部ではその上に火山灰層であるローム質粘土層及び関東ローム層、低地部では沖積層である有楽町層が覆っています。 計画地周辺の地質は、下層から上総層群、東京礫層及び東京層により構成されており、台地部ではその上に火山灰層、ローム質粘土及び関東ローム層が、低層部では沖積層である有楽町層が覆っています。 b. 現地調査 計画地内におけるボーリング調査及び周辺の既存資料の調査結果より、計画地の土層構成は埋土層 (B)、その下位に洪積層 (As, Ac, Ag)、と洪積層 (Ds1, Ds2, Dc) が成層していることを確認しました。 地下水位については、埋土層 (B) 及び沖積砂質土層 (As) において確認されました。確認された水位は、T.P. +1.45～-4.62m でした。 ② 地下水の存在の状況 (不圧・被圧) ア. 不圧地下水 「東京都総合地盤図 I 東京都の地盤(1)」(昭和 52 年 8 月 東京都土木技術研究所) による計画地及びその周辺の地下水位 (不圧地下水位) の状況は、計画地周辺の不圧地下水面は、概ね地形の標高と調和的であり、広域的な状況として、地形の勾配に従って西側から東側に向かって地下水位が低くなる傾向がみられます。 イ. 被圧地下水 「令和 3 年地盤沈下調査報告書」(令和 4 年 7 月 東京都土木技術支援・人材育成センター) に基づく計画地及びその周辺の地下水位 (被圧地下水位) の状況は、計画地の位置する港区は臨海部に近接するため、地下水位が T.P. +10～0m と低い地域に該当します。また、42 地点の観測地点のうち 41 地点で令和 3 年の地下水位は、令和 2 年と比べて上昇しています。	環境の目標は、「地盤沈下を起こさないこと」、「雨水浸透による地下涵養等に努めること」及び「地下水の流動を阻害しないこと」を目標としました。

表 8.4-4(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（地形・地質）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 地盤沈下の有無</p> <p>② 雨水浸透量</p> <p>③ 地下水の流動阻害の有無</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 地盤沈下の有無 計画建築物地下躯体周辺には、剛性のある山留壁等を構築し、周辺地盤の変形が生じないように計画します。 また、供用後においては、東京都の公共上水道より給水を受ける計画であり、地下水の利用はないことから地盤沈下に影響を及ぼすことはないと予測します。 したがって、地盤沈下及び地盤の変形が生じることはないと予測します。</p> <p>② 雨水浸透量 雨水浸透量については、「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」（平成5年11月5日港土計第333号）に基づき、雨水流出抑制施設等を設置することにより雨水流出抑制対策量の目標値（397m³）を達成するように努めます。</p> <p>③ 地下水の流動阻害の有無 最深部の標高はT.P.-約9m（G.L.-約13m）の計画です。 計画地には表土・盛土・埋土や砂・砂質土、粘土・シルト・粘性土・礫質土などの層が分布していますが、これらの層は掘削範囲外（計画地外）にも分布していることから、地下構造物による地下水位の変化や地下水の流動阻害が生じるおそれは小さいと予測します。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 本事業では、地盤沈下に著しい影響を及ぼす行為・要因はなく、計画建築物地下躯体周囲には、地盤の変形が生じないように剛性のある山留壁等を構築します。 計画地には表土・盛土・埋土や砂・砂質土、粘土・シルト・粘性土・礫質土などの層が分布していますが、これらの層は掘削範囲外（計画地外）にも分布していることから、地下水の流動阻害は発生しないと考えられます。また、地下水涵養を促進するため、できる限り雨水浸透量の確保に努めます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○今後の詳細検討の中で、できる限り雨水浸透量を確保するよう努めます。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.4-4(3) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（地形・地質）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
4. 水・土	地形・地質 (つづき) 資料編 p.145～160	<p>③ 地下水の利用状況</p> <p>港区内等の地下水揚水量の状況は、「令和3年都内の地下水揚水の実態（地下水揚水量調査報告書）」（令和5年3月 東京都環境局）によると、令和3年時点における港区の地下水揚水量の合計は 977m³/日であり、区部合計の 3.6%、都合計の 0.3%と非常に少ない状況にあります。また、過去5年間の地下水揚水量は、表 2.4.4-8 に示すように、平成29年～令和2年は概ね 1,200m³/日前後で推移していましたが、令和3年は 977m³/日に減少しています。</p> <p>④ 湧水、地盤沈下の状況</p> <p>ア. 湧水の状況</p> <p>「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）では港区内の33箇所の湧水調査が行われていますが、計画地近傍には湧水地点はありませんでした。</p> <p>また、「東京の名湧水57選」（平成16年2月 東京都環境局）によると、港区内では、「東京の名湧水57選」（平成16年2月東京都環境局）では、「柳の井戸（所在地：港区元麻布1-6 善福寺前）」が名湧水に選定されています。</p> <p>イ. 地盤沈下の状況</p> <p>「令和3年地盤沈下調査報告書」（令和4年7月 東京都土木技術支援・人材センター）の令和3年時点の地盤変動量図によると、計画地周辺では地盤沈下が発生していません。また、最近5年間（平成29年～令和3年）の地域別の地盤沈下面積をみると、計画地が位置する港区及びその周辺（低地部）では、沈下が生じておらず、計画地周辺において継続的な地盤沈下は生じていないものと判断されます。</p>	—

表 8.4-4(4) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（地形・地質）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
—	—	—	—

8.5 静 穏

表 8.5-1(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（音）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
5. 静穏	音 資料編 p. 161～182	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 騒音の状況</p> <p>② 自動車交通量の状況</p> <p>③ 法令による基準</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 騒音の状況</p> <p>ア. 既存資料調査結果</p> <p>計画地周辺の騒音環境基準の測定地点の No. 3（都道 412 号霞ヶ関渋谷線）、No. 4（都道 412 号霞ヶ関渋谷線）昼間と夜間ともに環境基準を超過しており、No. 12（国道 1 号）では、夜間が環境基準を超過しています。</p> <p>計画地周辺の要請限度測定地点では、全ての地点で昼間、夜間ともに要請限度を達成しています。</p> <p>イ. 現地調査結果</p> <p>道路交通騒音の現地調査は 3 地点で実施しており、道路交通騒音レベルは、昼間が 65～70dB、夜間が 60～68dB でした。</p> <p>「環境基本法」（平成 5 年 11 月法律第 91 号）に基づく騒音に係る環境基準と比較すると、No. 2 地点と No. 3 地点の夜間において環境基準を上回っていました。</p> <p>② 自動車交通量の状況</p> <p>ア. 既存資料調査結果</p> <p>計画地周辺の主要道路における自動車交通量の既存資料による調査結果は、「自動車交通」に示したとおりです。</p> <p>イ. 現地調査結果</p> <p>現地調査による自動車交通量調査は 3 地点で実施しました。自動車交通量は、12,521～39,339 台/日でした。</p> <p>③ 法令による基準</p> <p>法令による基準として、「環境基本法」（平成 5 年 11 月法律第 91 号）に基づく騒音に係る環境基準及び「騒音規制法」（昭和 43 年 6 月法律第 98 号）に基づく自動車騒音に係る要請限度があります。</p>	<p>環境の目標は、「事業の実施により発生する音により、計画地周辺あるいは計画地周辺道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと（「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」に定める基準）」としました。</p>

表 8.5-1(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（音）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 関係車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 関係車両の走行に伴う道路交通騒音 関係車両の走行に伴う等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、昼間が 65~70dB、夜間が 60~68dB と予測され、関係車両による騒音レベルの増加分は 0dB (0.1dB 未満) です。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 関係車両の走行に伴う等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、昼間が 65~70dB、夜間が 60~68dB と予測され、「環境基本法」(平成 5 年 11 月法律第 91 号) に基づく環境基準に対して、No. 1 地点、No. 2 地点の昼間、No. 3 地点の昼間は同基準を満足しますが、No. 2 地点の夜間及び No. 3 地点の夜間は同基準を上回ります。しかしながら、No. 2 地点及び No. 3 地点の夜間においては現時点でも環境基準を上回っており、関係車両による騒音レベルの増加分は 0dB (0.1dB 未満) です。関係車両に対して、公共交通機関の利用、アイドリングストップや不要な空ふかし等の抑制を促すことにより、騒音の低減に努めます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○関係車両に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップの徹底や不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.5-2(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（振動）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
5. 静穏	振動 資料編 p.183～199	(1) 調査事項 ① 振動の状況 ② 地盤の状況（地盤卓越振動数） ③ 自動車交通量の状況 ④ 法令による基準 (2) 調査結果 ① 振動の状況 ア. 既存資料調査結果 計画地周辺では、港区内 6 箇所道路交通振動の測定が行われていますが、測定結果は要請限度（昼間 70dB 夜間 65dB）を大きく下回っています。 イ. 現地調査結果 道路交通振動の現地調査は 3 地点で実施しており、道路交通振動レベルは、昼間が 37～42dB、夜間が 35～42dB でした。 「振動規制法」（昭和 51 年 6 月法律第 64 号）に基づく道路交通振動に係る要請限度と比較すると、3 地点ともに要請限度を下回っていました。 ② 地盤の状況（地盤卓越振動数） 地盤卓越振動数の調査結果は、20.5～30.2Hz でした。 ③ 自動車交通量の状況 計画地周辺の主要道路における自動車交通量の既存資料による調査結果は、「自動車交通」及び「音」に示したとおりです。 ④ 法令による基準 「振動規制法」（昭和 51 年 6 月法律第 64 号）に基づく道路交通振動に係る要請限度、「環境確保条例」（平成 12 年 12 月東京都条例第 215 号）に定める「日常生活等に適用する規制基準（振動）」があります。	環境の目標は、「事業の実施により発生する振動により、計画地周辺の道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと（「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する規制基準」に定める基準）」としました。

表 8.5-2(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（振動）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項 ① 関係車両の走行に伴う道路交通振動</p> <p>(2) 予測結果 ① 関係車両の走行に伴う道路交通振動 関係車両の走行に伴う振動レベル (L_{10}) は、昼間が 37～42dB、夜間が 35～42dB と予測され、関係車両による振動レベルの増加分は 0dB (0.1dB 未満～0.2dB) です。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 関係車両の走行に伴う振動レベル (L_{10}) は、昼間が 37～42dB、夜間が 35～42dB と予測されます。「環境確保条例」に基づく規制基準に対して、計画地周辺地域は、区域の区分の第 2 種区域に該当していますが全ての地点で同基準を下回っています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○関係車両に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップの徹底や不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

8.6 建造物影響

表 8.6-1(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（電波受信状態）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
6. 建造物影響	電波受信状態 資料編 p. 201～217	<p>(1) 調査事項</p> <p>① テレビ電波の到来状況</p> <p>② 周辺市街地の状況</p> <p>③ テレビ受信の状況及び受信障害対策の状況</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① テレビ電波の到来状況 調査地域では、計画地の北東側約 9.0 kmに位置する東京スカイツリー（東京都墨田区）からの地上デジタル放送を受信しています。</p> <p>② 周辺市街地の状況 ア. 土地利用の状況 計画地の位置する田町駅周辺は、企業の本社ビル等が多く集積し、事務所建築物の立地割合が高い地域です。 国道 15 号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用途(住商併用建物、集合住宅等)が混在する地域となっています。また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、南側に「東京科学大学附属科学技術高等学校」等の土地利用がみられます。 工用車両及び関係車両が走行すると想定される計画地周辺道路に面して、芝ビルディング、三田ハイデンス、クリアウォーター芝、本芝ビル、シャリオ本芝、藤和三田コープ 2、トーア三田ガーデン等のほか、公共施設として札の辻スクエアなどが位置しています。</p> <p>イ. 市街地の状況 計画地周辺は、前述のとおり企業の本社ビル等が多く集積し、事務所建築物の立地割合が高い地域です。国道 15 号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用途(住商併用建物、集合住宅等)が混在する地域となっています。また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、南側に「東京科学大学附属科学技術高等学校」等の土地利用がみられます。</p> <p>③ テレビ受信の状況及び受信障害対策の状況 ア. テレビ受信の状況 調査地点における各放送局の画像評価は、全て「○（正常に受信）」でした。 品質評価については、概ね「A（きわめて良好）」、「B（良好）」及び「C（概ね良好）」でしたが、MX テレビが「D（不良）」となる地点が 1 地点ありました。</p> <p>イ. 受信障害対策の状況 調査地域においては、既存の中高層建築物等によりテレビ電波受信障害が生じている地域があり、ケーブルテレビの導入によるテレビ受信形態の地域がみられます。</p>	環境の目標は、「計画建築物に起因するテレビ電波の受信障害を発生させないこと」としました。

表 8. 6-1 (2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（電波受信状態）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 計画建築物によるテレビ電波（デジタル）の遮へい障害・反射障害、衛星放送の遮へい障害</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 計画建築物によるテレビ電波（デジタル）の遮へい障害・反射障害、衛星放送の遮へい障害 計画建築物による地上デジタル放送の遮へい障害の予測結果は、計画建築物から広域局で南西方向に最大距離約 35m、県域局で南西方向に最大距離約 800m でテレビ電波の障害が生じると予測されます。 また、衛星デジタル放送の遮へい障害の予測結果は、計画建築物から北北東から北東方向に最大距離約 150m でテレビ電波の障害が生じると予測されます。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 計画建築物によるテレビ電波の障害範囲は、地上デジタル放送については、南西方向に最大約 800m、衛星デジタル放送については、北北東から北東方向に最大約 150m 生じると予測されます。 計画建築物に起因して新たな電波障害が生じた場合には、「高層建築物による受信障害解消についての指導要綱」（昭和 51 年 3 月 郵政省電波監理局長通達）等に基づき、適切な障害対策を講じます。また、電波障害の発生が予測される地域以外において、計画建築物に起因して新たな電波障害が発生した場合には、適切な障害対策を講じます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○ 計画建築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、適切な障害対策を講じます。</p> <p>○ 電波障害が発生すると予測した地域以外において、計画建築物による電波障害が明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な対策を講じます。</p> <p>○ テレビ電波障害に関する住民からの問い合わせに対して、迅速かつ適切な対応を行います。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.6-2(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（風）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
6. 建造物影響	風 資料編 p. 219～263	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 周辺市街地の状況</p> <p>② 周辺建築物の状況</p> <p>③ 周辺の風の状況</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 周辺地域の状況</p> <p>ア. 土地利用の状況</p> <p>計画地の位置する田町駅周辺は、企業の本社ビル等が多く集積し、事務所建築物の立地割合が高い地域です。国道 15 号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用途（住商併用建物、集合住宅等）が混在する地域となっています。また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、南側に「東京科学大学付属科学技術高等学校」等の土地利用がみられます。</p> <p>工用車両及び関係車両が走行すると想定される計画地周辺道路に面して、芝ビルディング、三田ハイデンス、クリアウォーター芝、本芝ビル、シャリオ本芝、藤和三田コープ 2、トーア三田ガーデン等のほか、公共施設として札の辻スクエアなどが位置しています。</p> <p>イ. 地形の状況</p> <p>計画地は沖積低地に位置しており、周辺の地形は、沖積低地が広く分布しており、南東方向に砂洲・砂堆及び埋立地、西方向に三田段丘が分布しています。</p> <p>計画地の標高は、概ね T.P. +4m 程度です。周辺の標高は、台地から斜面、沖積低地に向かって低くなっており、概ね T.P. +2m～18m で変化しています</p> <p>② 周辺建築物の状況</p> <p>ア. 周辺建築物の状況</p> <p>計画地近傍において考慮すべき主な高層建築物としては、msb Tamachi 田町ステーションタワー S、msb Tamachi 田町ステーションタワー N、田町タワー等があり、また、令和 7 年度竣工予定の（仮称）三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業（地点 11）及び田町駅前建替プロジェクト（（仮称）春日ビル建替計画）等もあります。</p> <p>イ. 風環境の変化による影響を受ける施設等の状況</p> <p>風環境について考慮すべき計画地周辺の主な公共施設等としては、教育施設、医療施設、公園等が分布しています。</p> <p>計画地最寄りの主な公共施設としては、計画地北方向約 100m に「東京都障害者福祉会館」、北方向約 120m に「芝五丁目児童遊園」が位置しています。</p> <p>③ 周辺の風の状況</p> <p>ア. 風向</p> <p>風速 1m/s 以上の年間の風向出現頻度は、北北西（19.1%）が最も多く、次いで北（12.5%）、南西（11.3%）の順になっており、この 3 風向で全体の 40% を占めています。季節別では、秋季および冬季に北よりの風、夏季には南よりの風の頻度が高まる傾向にあります。</p> <p>風速 5m/s 以上の年間の風向出現頻度は、風速 1m/s 以上の場合に比べて卓越する風向がより限定され、北北西（4.0%）が最も多く、次いで南西（3.2%）、北（1.7%）の順になっています。</p> <p>イ. 風速</p> <p>東京管区気象台における平均風速出現頻度は、年間、各季節ともに 2～2.9m/s の区分が高くなっています。平均風速 5m/s 以上の比較的強い風は、春季及び冬季に頻度が高い傾向があります。</p>	<p>環境の目標は、「計画建築物に起因するビル風により、計画地及びその周辺の風環境に著しい影響を及ぼさないこと（（株）風工学研究所の提案による風環境評価基準等）」としました。</p>

表 8.6-2(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（風）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 計画建築物による風環境の変化</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 計画建築物による風環境の変化</p> <p>計画建築物建設前の風環境（CASE-1）は、領域 A が 58 地点、領域 B が 70 地点です。なお、領域 C、領域 D の地点は存在しません。</p> <p>計画建築物建設後の風環境（CASE-2）は、計画地周辺において風環境が変化する地点が見られます。計画地の西側及び北東側に領域 A から領域 B に変化する地点が 3 地点、計画地の北西側に領域 B から領域 C に変化する地点が 1 地点あります。一方、計画地の西側に領域 B から領域 A に変化する地点が 1 地点あります。なお、計画地周辺で領域 D となる地点はありません。</p> <p>計画地内では、すべて領域 A または領域 B でした。</p> <p>防風対策を施した状況での風環境（CASE-3）では、防風対策を施すことにより、計画地の北西側において、計画建築物建設の影響で領域 C へと変化した 1 地点が領域 B の風環境に改善されました。</p> <p>また、年間を通しての卓越風である北北西と南西の 2 風向の建設前及び建設後・対策後における風速ベクトル比は、建設後・対策後の南西の風向の際、計画地の風下において現況よりも風が弱くなる箇所が見られました。</p> <p>(3) 環境の目標との比較</p> <p>風洞実験によると、計画建築物建設後、計画地外において領域 A から領域 B や領域 B から C に変化（平均風速が大きくなる）する地点はありますが、領域 D に変化する地点はありません。計画地内に防風植栽を施すことにより、計画建築物後に領域 C へと変化した 1 地点が領域 B に改善することができると予測されることから、現況と同程度の風環境が確保されるものと考えられます。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○敷地境界から計画建築物をセットバックするとともに、防風植栽を配置することにより、地上付近への吹き降ろしの影響を低減します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.6-3(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（日照）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
6. 建造物影響	日照 資料編 p. 265～272	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 周辺市街地の状況</p> <p>② 周辺建物の状況</p> <p>③ 法令による基準等</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 周辺地域の状況</p> <p>ア. 土地利用の状況</p> <p>計画地の位置する田町駅周辺は、企業の本社ビル等が多く集積し、事務所建築物の立地割合が高い地域です。国道 15 号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用途（住商併用建物、集合住宅等）が混在する地域となっています。また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、南側に「東京科学大学付属科学技術高等学校」等の土地利用がみられます。</p> <p>工事中車両及び関係車両が走行すると想定される計画地周辺道路に面して、芝ビルディング、三田ハイデンス、クリアウォーター芝、本芝ビル、シャリオ本芝、藤和三田コープ 2、トーア三田ガーデン等のほか、公共施設として札の辻スクエアなどが位置しています。</p> <p>イ. 地形の状況</p> <p>計画地は沖積低地に位置しており、周辺の地形は、沖積低地が広く分布しており、南東方向に砂洲・砂堆及び埋立地、西方向に三田段丘が分布しています。</p> <p>計画地の標高は、概ね T.P. +4m 程度です。周辺の標高は、台地から斜面、沖積低地に向かって低くなっており、概ね T.P. +2m～18m で変化しています</p> <p>② 周辺建物の状況</p> <p>計画地近傍には、msb Tamachi 田町ステーションタワー S、msb Tamachi 田町ステーションタワー N、田町タワーなど高さ 100m 以上の高層建築物が立地しています。</p> <p>③ 日影に係る法令基準</p> <p>「建築基準法」（昭和 25 年 5 月法律第 201 号）及び「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」（昭和 53 年 7 月東京都条例第 63 号）があります。</p> <p>計画地周辺は商業地域に指定されています。日影規制については、計画地は規制地域外であり、近隣では西側約 300m 及び約 350m の第一種住居地域、北西側約 330m の第一種中高層住居専用地域が規制区域に指定されています。</p>	<p>環境の目標は、「計画建築物に起因する日影により、計画地周辺の日照の状況に著しい影響を及ぼさないこと（「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」（昭和 53 年 7 月都条例第 63 号）に基づく日影規制の基準）」としました。</p>

表 8.6-3(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（日照）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 計画建築物による冬至日の日影の状況 (時刻別日影及び等時間日影)</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 計画建築物による冬至日の日影の状況 日影が1時間以上生じる範囲は、日影規制のない地域内に収まると予測されます。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 計画建築物による日影が1時間以上生じる範囲は、日影規制のない地域内に収まることから日影規制を満足します。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○敷地境界から計画建築物をセットバックした配置とし、離隔距離をできる限り確保するよう配慮します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

表 8.6-4(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（光）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
6. 建造物影響	光 資料編 p.273～274	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 反射光・夜間光の影響を受ける建築物の状況</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 反射光及び夜間光の影響を受ける建物の状況</p> <p>ア. 反射光の影響を受ける建物の状況 計画地及びその周辺の国道 15 号（第一京浜）、都道 409 号、都道 301 号等の沿道には、事務所建築物等が建ち並んでおり、建物外壁による昼光の反射光が発生している状況にあります。</p> <p>イ. 夜間光の影響を受ける建物の状況 計画地及びその周辺の国道 15 号（第一京浜）、都道 409 号、都道 301 号等の沿道には、事務所建築物等が建ち並んでおり、事務所内の照明や道路街灯による夜間光が存在している状況にあります。</p>	<p>環境の目標は、「反射光・夜間光により、計画地周辺に著しい影響を及ぼさないこと」としました。</p>

表 8.6-4(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（光）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項 ①計画建築物による反射光・夜間光の状況</p> <p>(2) 予測結果 ①計画建築物による反射光・夜間光の状況 ア. 計画建築物による反射光の状況 計画建築物の外装は大きな反射光を発生させるような材質のものは極力使用しないように配慮する計画であり、著しい反射光による影響は発生しないものと考えます。 イ. 計画建築物による夜間光の状況 計画建築物の室内照明は、ブラインド等を設け、外部への室内照明の漏れの低減を図ることから、著しい光害による影響は発生しないものと考えます。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 供用後は、夜間照明による光害が周辺住宅等に及ばないよう、「光害対策ガイドライン」（令和3年3月改訂版環境省）等を参考に、ブラインドや屋外照明等の配置、向き等に配慮する計画としており、計画建築物等による著しい反射光や夜間の光害が周辺に及ぶ可能性はないと予測されます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○事務所関係者等へ「ブラインド等の使用、照明の節電」を働きかけ、光害の発生を抑制に努めます。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

8.7 植物・動物

表 8.7-1(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（緑）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
7. 植物・動物	緑 資料編 p. 275～284	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 緑被の状況</p> <p>② 植生の状況</p> <p>③ 特筆すべき樹木等の状況</p> <p>④ 計画地周辺開発の状況</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 緑被の状況</p> <p>令和3年6月現在の港区におけるオープンスペース面積は約534haで、港区全体面積の約26%にあたります。これに対し、計画地周辺の芝地区では、オープンスペース面積は約87haで、芝地区全体面積の約19%にあたります。また、緑被率は港区全体の約23%に対し、芝地区全体では約18%であり、港区全体と比較すると、計画地周辺の芝地区のオープンスペース率や緑被率はやや低い割合となっています。</p> <p>なお、計画地が位置する芝五丁目に限ると、オープンスペースは約12%、緑被率は約11%であり、港区全体に比べ低い割合となっています。</p> <p>② 植生の状況</p> <p>「第6回、第7回自然環境保全基礎調査 植生調査」(令和5年3月閲覧 環境省自然環境局生物多様性センター)によると、計画地及び周辺に自然植生はなく、市街地の中に緑の多い住宅地、残存・植栽樹群を持った公園、墓地等、芝地等が分布しています。</p> <p>③ 特筆すべき樹木等の状況</p> <p>「港区みどりの実態調査(第10次)報告書」(令和4年3月 港区)によると、港区における令和3年3月31日時点の保護樹木本数は680本であり、計画地周辺の芝地区における保護樹木本数は113本です。また、令和3年3月31日時点の港区全体の保護樹林箇所は48箇所であり、芝地区の保護樹林箇所は12箇所です。</p> <p>計画地内には、特筆すべき樹木はありませんでした。</p> <p>④ 計画地周辺開発の状況</p> <p>計画地周辺の再開発において、地上部や歩行者デッキ上に中高木の緑化、建物壁面に壁面緑化が多く行われています。壁面緑化については、ワイヤーやワイヤーメッシュを使用した補助材使用登はんタイプや植栽基盤取り付けタイプによる緑化が見られました。</p> <p>概ね緑の生育状況は良好とみられます。</p> <p>計画地周辺における、第一京浜沿道及び線路沿いの開発において、5件、壁面緑化やデッキ上の緑化が見られました。</p>	<p>環境の目標は、「東京都及び港区の緑化基準を満たす適切な緑の回復と保全が図られること(「東京における自然の保護と回復に関する条例」(平成12年12月東京都条例第216号)及び「港区みどりを守る条例」(昭和49年6月港区条例第29号)に示されている緑化基準)」としました。</p>

表 8.7-1(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（緑）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 緑の変化の程度</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 緑の変化の程度</p> <p>ア. 緑化量（植生本数・面積）</p> <p>緑化量（植生本数・面積）に係る計画内容は、高木 53 本、中木 182 本、低木 4,608 株、地被類 15,288 鉢、壁面緑化分約 1,100m²を植栽する計画です。</p> <p>計画地の既存緑化面積は約 390m²ですが、本事業では、接道部緑化延長は約 100mと港区の緑化基準（92.4m）を満たし、緑地面積についても約 3,000m²と港区の緑化基準（2,995m²）を満たします。</p> <p>また、接道部やオープンスペースには、樹木を適切に配置し、人々が安らげる親緑空間を創出し、街並みとの調和を図る計画です。</p> <p>イ. 計画地の緑化計画</p> <p>本計画では、三田の玄関口として、地域の歴史資産である台地と低地の“高低差に生まれる崖線のみどり”を取り込んだ崖線や用水のみどりといった地域の歴史景観を継承・想起する立体的な緑地景観を創出します。</p> <p>国道 15 号（第一京浜）沿いや、田町タワー側の緑化については、風通しの良い環境であるため、灌水設備等を設置し、日照環境を考慮して光があまり届かない環境においても適応できる樹種の選定を行う計画とします。</p> <p>さらには、隣接街区や沿道緑化等と連携し、本開発により創出される立体的な緑化空間の整備により、国道 15 号（第一京浜）から田町駅に回り込む緑化により、東口方面へみどりをつなぎ、みどりのネットワークを補完する計画とします。</p> <p>(3) 環境の目標との比較</p> <p>本事業の緑化計画では、接道部緑化延長は港区の緑化基準を上回るとともに、「三田の玄関口として、地域の歴史資産である台地と低地の“高低差に生まれる崖線のみどり”を取り込んだ崖線や用水のみどりといった地域の歴史景観を継承・想起する立体的な緑地景観を創出します。</p> <p>さらには、隣接街区や沿道緑化等と連携し、本開発により創出される立体的な緑化空間の整備により、国道 15 号（第一京浜）から田町駅に回り込む緑化により、東口方面へみどりをつなぎ、みどりのネットワークを補完する計画とします。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○緑化にあたっては、周辺環境とつながる植栽樹種等の選定や樹木の生育に必要な植栽基盤の確保に努めます。</p> <p>○植栽後は、灌水、施肥、草刈・除草、剪定・刈込み、病虫害駆除等を適切に行い、整備した緑地の維持管理に努めます。</p> <p>○広場空間の緑化、壁面緑化等の立体的なみどりを配置することにより、計画地の緑化面積は既存の緑化面積より増加し、駅前デッキ広場側からも緑の潤いが感じられる空間を形成します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

8.8 景 観

表 8.8-1(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（都市景観）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
8. 景観	都市景観 資料編 p.285～307	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 地域の景観の特性</p> <p>② 代表的な眺望地点</p> <p>③ 景観に係る指針等</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 地域景観の特性 計画地の位置する田町駅周辺は、企業の本社ビル等が多く集積し、事務所建築物の立地割合が高い地域です。 また、計画地の北側を南西から北東に国道 15 号(第一京浜)、さらに北側を東西に首都高速都心環状線、北側を南北方向と西側から南側に都道 409 号、南側を東西に都道 316 号、東側を南北に首都高速 1 号羽田線及び都道 316 号(海岸通り)が通過しており、計画地の南側に田町駅(JR 山手線、JR 京浜東北線)、北東側に三田駅(都営浅草線、都営三田線)があります。計画地周辺には、事務所建築物のほか、住宅用途(住商併用建物、集合住宅等)が混在しており、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、南側に「東京科学大学附属科学技術高等学校」等があります。</p> <p>② 代表的な眺望地点 計画地を中心とする半径 800m 程度の範囲において、眺望地点及び日常的な視点場(人々が集まりやすい大きな交差点及び主要道路、港区の景観の特徴である坂道、歴史的・文化的資源、人々の集まる施設)を選定し、現地調査を行いました。これらの調査地点の中から方位・距離、計画建築物が視認できるかを把握した上で、総合的に判断し、10 地点を代表的な眺望地点として選定しました。</p> <p>③ 景観に係る指針等 景観に係る指針等としては、「東京都景観計画」(平成 30 年 8 月改定 東京都)、「港区まちづくりマスタープラン」(平成 29 年 3 月 港区)、「港区景観計画」(平成 27 年 12 月 港区)等があります。</p>	<p>環境の目標は、「計画地周辺の眺望地点及び日常的な視点場からの眺望との調和を図り、良好な都市景観の創出に寄与すること(港区の都市景観形成に関する景観形成基準)」を目標としました。</p>

表 8.8-1 (2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要 (都市景観)

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 地域景観の特性の変化</p> <p>② 代表的な眺望地点の眺望景観の変化</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 地域景観の特性の変化</p> <p>計画地は、北側を国道 15 号 (第一京浜) に面した約 6,615m² の敷地で、JR 田町駅及び羽田空港・成田空港に直結する都営地下鉄三田駅の駅前に位置することから、国内外や都心部拠点への交通利便性が高い地区です。また、本地区の周辺には、教育機関、学術機関、文化施設及び公共公益施設が立地し、業務機能が集積していることから、産官学連携に適した立地特性を有しています。</p> <p>計画地を含む田町駅西口・札の辻交差点周辺地区は 100 m を超える大規模建築物が建ち並んでいますが、今後も、多様な機能の集積を生かした国際性豊かなにぎわいある複合市街地として大規模再開発が進む予定です。</p> <p>計画建築物は、周辺の開発建物と調和した高さに配慮し、壁面を分節することで圧迫感を軽減します。</p> <p>また、隣接街区や沿道緑化等と連携しみどりのネットワークを補完するとともに立体的な緑化空間の整備により、国道 15 号 (第一京浜) から田町駅に回り込む緑化により、東口方面へみどりをつなげます。</p> <p>よって、本計画においては、計画建築物の周辺への圧迫感に配慮するとともに、周辺街区や街並みと連続する立体的なみどり形成されると予測されます。</p> <p>② 代表的な眺望地点の眺望景観の変化</p> <p>計画建築物の高層部はすべての代表的な眺望地点から新たな景観要素として認識されます。地点 4、地点 5、地点 6、地点 16、地点 32、地点 34、地点 35 においては、周辺の開発建物と調和した駅前拠点にふさわしい都市景観が形成されますが、地点 3、地点 8、地点 9 においては、計画建築物が視野に占める割合はわずかであり、現在の景観構成は大きく変化しないものと予測されます。</p> <p>(3) 環境の目標との比較</p> <p>周辺の開発建物と調和した高さによる駅前拠点にふさわしい都市景観を形成するとともに、高層棟は縦方向の分節を行い壁面に変化を持たせ、隣接街区との調和や周辺からの圧迫感の低減に配慮します。また、広場空間の緑化、壁面緑化等の立体的なみどりを配置することにより、駅前デッキ広場側からも緑の潤いの感じられる空間を形成します。</p> <p>これらにより、東京サウスゲートの一角を担う国際的なビジネス拠点に相応しい、田町エリアの起点となる駅前空間を形成し、賑わいのある魅力的な都市景観を創出する計画です。したがって、環境の目標を満たすものと考えます。</p>	<p>○周辺の開発建物と調和した高さによる駅前拠点にふさわしい都市景観を形成します。</p> <p>○高層棟は縦方向の分節を行い壁面に変化を持たせ、隣接街区との調和や周辺からの圧迫感の低減に配慮します。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

8.9 地域貢献等

表 8.9-1(1) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（公開空地等、防災・防犯、その他）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
9. 地域貢献等	公開空地等 防災・防犯 その他 資料編 p. 309～318	<p>(1) 調査事項</p> <p>① 計画地周辺のオープンスペース（緑地や広場等）の状況</p> <p>② 計画地周辺の広域防災計画（防災拠点や避難路）の状況</p> <p>③ 自転車等の放置禁止区域の状況</p> <p>(2) 調査結果</p> <p>① 計画地周辺のオープンスペース（緑地や広場等）の状況</p> <p>オープンスペース等については、既存資料として「港区緑と水の総合計画」（令和3年2月 港区）の調査結果を参考に、主なオープンスペース等の位置を把握しました。計画地周辺は、「慶應義塾大学」、「本芝公園、芝浦公園、みなとパーク芝浦」が緑の拠点となっており、計画地北東側の三田国際ビル児童公園、計画地南側の Msb Tamachi、計画地南西側のグランパーク広場付近にオープンスペースが整備されています。</p> <p>「港区緑と水の総合計画」において、計画地が位置する芝地区では、開発事業等が行われる際には、斜面緑地などの原地形を残した緑豊かなオープンスペースが確保されるよう誘導するものとされています。</p> <p>② 計画地周辺の広域防災計画（防災拠点や避難路）の状況</p> <p>広域防災計画については、既存資料として「芝地区防災マップ」（令和元年9月 港区）、「芝浦港南地区防災マップ」（平成29年3月 港区）の調査結果を参考に、計画地周辺の避難場所等の位置を把握しました。</p> <p>既存資料によると、計画地を含む「芝公園・慶應大学一帯」が広域避難場所に指定されています。また、区民避難所（地域防災拠点）として、計画地南西約200mの札の辻スクエア、計画地北東側約240mの三田いきいきプラザ、東約280mのみなとパーク芝浦、北東約520mの芝小学校がされています。</p> <p>③ 自転車等の放置禁止区域の状況</p> <p>計画地及びその周辺では、田町駅西口及び芝公園駅周辺が放置禁止地区に指定されています。</p>	<p>環境の目標は、「計画地及び計画地周辺の利用者に快適性を提供する空間を創出すること」及び「計画地及びその周辺における防災に配慮すること」としました。</p>

表 8.9-1(2) 現況調査結果及び供用後の予測結果等の概要（公開空地等）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
<p>(1) 予測事項</p> <p>① 公開空地の整備状況</p> <p>② 帰宅困難者の一時滞在施設、一時滞留スペースの確保状況</p> <p>③ 自転車及び自動二輪車の駐車場設置台数</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 公開空地の整備状況 本事業では歩行者ネットワークの起点となる、周辺街区や田町駅と連続したデッキレベルのネットワークや広場空間を創出する計画です。 これらの空間を整備することにより、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供することができると予測されます。</p> <p>② 帰宅困難者の一時滞在施設、一時滞留スペースの確保状況 本計画地では、低層及び中層部の滞留空間等を災害時に開放することで合計約 1,000m²（約 600 人相当）の一時滞在施設を確保します。 また、交通広場の再編及び、駅前デッキ広場の整備などにより、大規模な一時退避場所（約 2,500m²）を整備します。一時滞在施設の利用者に対しては、災害時にも地上部と一時滞在施設を繋ぐエレベーターを開放するとともに、帰宅困難者受け入れ人数（約 600 人）の 3 日分の災害用備蓄品（非常用トイレの備蓄を含む）を確保できる備蓄倉庫を約 30m² 整備します。 なお、備蓄倉庫の位置や備蓄物資等の詳細については、関係行政機関とともに今後協議の上、決定します。あわせて、港区が管理する JR 田町駅東側の区民避難所（みなとパーク芝浦）の防災備蓄倉庫へ追加供給物資を確保する備蓄倉庫を約 100m² 整備します。今後、都市再生安全確保計画への参画を視野に、計画の深度化を踏まえて適宜協議を行います。</p> <p>③ 自転車及び自動二輪車の駐車場設置台数 自転車駐車場については、現状の利用実績及び「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」（平成 11 年 9 月港区条例第 23 号）に基づく台数として、約 145 台、公共的駐輪場として約 235 台を確保する計画です。 自動二輪車駐車場については、付置義務等に係る条例等がないため、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠した台数として、約 10 台を確保する計画です。</p> <p>(3) 環境の目標との比較 本事業では歩行者ネットワークの起点となる、周辺街区や田町駅と連続したデッキレベルのネットワークや広場空間を創出する計画です。 これらの空間を整備することにより、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供することができると考えます。 また、田町駅周辺滞留者対策推進協議会へ参加し、共同防災訓練の開催等、平常時における防災活動等の連携を進め、地域の防災対応力強化を行います。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>○歩行者ネットワークの起点となる、周辺街区や田町駅と連続したデッキレベルのネットワークや広場空間を創出します。</p> <p>○田町駅周辺滞留者対策推進協議会へ参加し、共同防災訓練の開催等、平常時における防災活動等の連携を進め、地域の防災対応力強化を行います。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

(空白)

9. 工事中の予測等

9. 工事中の予測等

工事中の予測等は、表 9.1-1～9.5-2 に示すとおりです。

9.1 交通

表 9.1-1 工事中の予測結果等の概要（自動車交通量）

環境要素	環境調査項目	環境の目標	工事中の予測	区民の要望と事業者の対応
1. 交通	自動車交通量 資料編 p. 319～324 参照	環境の目標は、「新たに発生する自動車交通により、計画地周辺の自動車の流動に著しい影響を及ぼさないこと（交通の処理が可能とされる交差点需要率0.9を下回ること）」としました。	<p>(1) 予測事項</p> <p>① 自動車の発生集中交通量</p> <p>② 交差点需要率</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 自動車の発生集中交通量（工事用車両台数） 工事計画に基づく工事用車両のピーク時（工事開始後 21～27 ヶ月目）の工事用車両台数（片道）は、大型車 47 台、小型車 163 台、合計 210 台と計画します。</p> <p>② 交差点需要率 工事中の交差点需要率は 0.348～0.698 と予測され、いずれも 0.9 を下回っており、交差点における自動車交通の処理は可能と考えます。 なお、工事用車両による交差点需要率への影響度は 0.004～0.044 です。</p> <p>(3) 予測結果に基づく対策</p> <p>○ 工事工程の調整及び適切な車両の運行管理により、工事用車両の集中化を避けるよう努めます。また、周辺道路上での入場待ち車両が発生しないよう、工事従事関係者への教育を徹底します。</p> <p>○ 工事用車両の出入口付近には、適宜交通整理員を配置します。</p> <p>(4) 環境の目標との比較 工事中の将来交通量による交差点需要率は、0.348～0.698 と予測され、「交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9」に対して、全ての交差点でこれを下回ります。 このことから、工事により新たに生じる自動車交通については、環境の目標を満たすと考えます。</p>	—

表 9.1-2 工事中の予測結果等の概要（交通安全）

環境要素	環境調査項目	環境の目標	工事中の予測	区民の要望と事業者の対応
1. 交通	交通安全 資料編 p. 325 ～326 参照	環境の目標は、「工事用車両出入口の位置等が歩行者の安全に適切に配慮していること」及び「交通安全に配慮した工事用車両走行ルート・走行計画となっていること」としました。	<p>(1) 予測事項</p> <p>① 工事用車両による交通安全への影響</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 工事用車両による交通安全への影響 計画地が属する学校区は、御田小学校区、三田中学校区であり、御田小学校は指定通学路が指定されています。 工事用車両の動線（運行ルート）には、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。</p> <p>(3) 予測結果に基づく対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置するとともに、適切な車両運行管理により、交通安全や交通渋滞の防止に努めます。 ○作業員の通勤時には、公共交通機関の利用を推進し、現場への通勤車両台数を抑制します。 ○資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては、周辺道路の通学時間帯や交通の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。 ○工事計画の策定にあたっては、可能な限り工事用車両台数の削減に努めます。 ○工事用車両による交通安全対策として、下記の事項を工事従事関係者に指示し、工事用車両運行への指導・教育を徹底します。 <ul style="list-style-type: none"> ・規制速度を遵守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 <p>(4) 環境の目標との比較 工事用車両の動線（運行ルート）には、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。 また、工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置する計画であることから、歩行者の安全の確保はできると考えます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	—

9.2 資源・エネルギー・地球環境

表 9.2-1 工事中の予測結果等の概要（リサイクル）

環境要素	環境調査項目	環境の目標	工事中の予測	区民の要望と事業者の対応
2. 資源・エネルギー・地球環境	リサイクル 資料編 p. 327～332 参照	環境の目標は、「工事中の廃棄物が法令に基づき適正に処分され、かつ資源保護への適切な措置を実施していること」としました。	<p>(1) 予測事項</p> <p>① 建設廃棄物の種類及び発生量</p> <p>② 再利用率</p> <p>③ 建設廃棄物の収集・処理方法</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 建設廃棄物の種類及び発生量 計画建築物の延床面積等をもとに算出した工事に伴って発生する廃棄物等の発生量は、事務所で約 2,908t、店舗で約 272t、合計 3,180t と予測されます。 計画建築物の延床面積をもとに算出した建設汚泥の発生量については、約 1,420m³ と予測されます。 計画建築物の建築面積及び掘削深度をもとに算出した建設発生土の量については、約 72,800m³ と予測されます。</p> <p>② 再利用率 建設廃棄物の再利用率は、事務所で約 2,676t、店舗で約 236t、合計 2,912t と予測されます。 建設汚泥の再利用率は、約 1,363m³ と予測されます。 建設発生土の再利用率は、約 64,064m³ と予測されます。</p> <p>③ 建設廃棄物の収集・処理方法 関係法令等に基づき再生可能な廃棄物については、積極的にリサイクルに努めます。また、廃棄物の搬出時は、荷崩れや飛散等が生じないよう積載方法に留意し、積載量の厳守を徹底するほか、工事中に有害物質等が発生した場合は、周辺環境に影響を及ぼすことがないよう関係法令等に基づき適切に対応します。</p> <p>(3) 予測結果に基づく対策</p> <p>○建設資材等の過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図ります。</p> <p>○再生利用可能な廃棄物については、関係法令等に基づき積極的にリサイクルに努めます。</p> <p>○搬出運搬にあたっては、荷崩れや飛散等が生じないように、荷台カバーの使用等を行います。</p> <p>(4) 環境の目標との比較 工事中の廃棄物については、分別を行い可能な限り再資源化を図ることにより、排出量の低減に努めるとともに、再資源化が困難なものについては、許可を受けた業者に依頼して適正に処理します。 さらに、廃棄物の搬送時においては、荷崩れや飛散が生じないよう適切な対策を講ずる等周辺の環境に配慮します。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	—

9.3 大気

表 9.3-1(1) 工事中の予測結果等の概要（大気質）

環境要素	環境調査項目	環境の目標	工事中の予測	区民の要望と事業者の対応
3. 大気	大気質 資料編 p. 333 ～348 参照	環境の目標は、「現況の大気質の状況を著しく悪化させないこと（「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月環境庁告示第38号）に定める基準、「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月環境庁告示第25号）に定める基準）」としました。	<p>(1) 予測事項</p> <p>① 建設機械の稼働に伴う大気質（NO₂、SPM）</p> <p>② 工事用車両の走行に伴う大気質（NO₂、SPM）</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 建設機械の稼働に伴う大気質（NO₂、SPM） 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の将来濃度は、最大0.020ppmと予測され、将来濃度に対する建設機械の稼働による寄与率は25.0%です。 また、建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は、最大0.015mg/m³と予測され、将来濃度に対する建設機械の稼働による寄与率は6.7%です。</p> <p>② 工事用車両の走行に伴う大気質（NO₂、SPM） 工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の将来濃度は、0.01653～0.01755ppmと予測され、将来濃度に対する工事用車両の走行による寄与率は0.1～0.2%です。 また、工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は、0.014038～0.014067mg/m³と予測され、将来濃度に対する工事用車両の走行による寄与率は0.1%未満です。</p> <p>(3) 予測結果に基づく対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○可能な限り排出ガス対策型建設機械の使用に努めます。 ○建設機械の効率的稼働に努めます。 ○建設機械には、良質な燃料を使用します。 ○アイドリングストップの掲示等を行い、不要なアイドリングの防止を徹底させます。 ○建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ふかし、急発進等の禁止を徹底させます。また、建設機械の能力以上の負荷をかけないように徹底させます。 ○作業時間及び作業手順については、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。 ○低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、不要なアイドリングの防止を徹底させます。 ○土砂、資材等の搬出入に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。 ○工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う大気質への影響の低減に努めます。 	—

表 9.3-1(2) 工事中の予測結果等の概要（大気質）

環境要素	環境調査項目	環境の目標	工事中の予測	区民の要望と事業者の対応
3. 大気	大気質 (つづき) 資料編 p. 333 ~348 参照		<p>(4) 環境の目標との比較</p> <p>① 建設機械の稼働に伴う大気質 (NO₂、SPM)</p> <p>二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は最大 0.044ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準を満足しています。</p> <p>また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は最大 0.037mg/m³ と予測され、大気汚染に係る環境基準を満足しています。</p> <p>建設機械の稼働に伴う大気質の予測は、建設機械が全て同時に稼働した場合を想定したものであり、工事の実施に際しては、大気質への影響を極力少なくするために、可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努めるとともに、建設機械の効率的な稼働、不要なアイドリングや空ふかしの防止、定期的な整備点検の実施等により、排出ガスの低減に努めます。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p> <p>② 工事用車両の走行に伴う大気質 (NO₂、SPM)</p> <p>二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.037~0.038ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準を満足しています。</p> <p>また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.034mg/m³ と予測され、大気汚染に係る環境基準を満足しています。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	-

9.4 水・土

表 9.4-1 工事中の予測結果等の概要（排水）

環境要素	環境調査項目	環境の目標	工事中の予測	区民の要望と事業者の対応
4. 水・土	排水 資料編 p. 349 ～350 参照	環境の目標は、「工事排水が放流先の公共下水道へ著しい影響を及ぼさないこと」としました。	<p>(1) 予測事項</p> <p>① 排水方法</p> <p>② 排水の水質</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 排水方法 工事中の排水に含まれる浮遊物質量（SS）は、杭打設や地下掘削時の排出水の放流に際して、沈砂槽に一旦貯留し、放流先の公共下水道の水質基準以下にして、放流する計画です。</p> <p>② 排水の水質 工事における排水の水質は、「東京都下水道条例」（昭和 34 年 12 月東京都条例第 89 号）に基づく下水における浮遊物質量（SS）の排除基準を満足するように、必要に応じて沈砂槽等の適切な処理装置により処理した後、公共下水道に排水する計画です。</p> <p>(3) 予測結果に基づく対策 ○工事中の排水は、必要に応じて沈砂槽等の適切な処理装置により、「東京都下水道条例」（昭和 34 年 12 月東京都条例第 89 号）に基づく水質の基準以下にして公共下水道に排水します。</p> <p>(4) 環境の目標との比較 工事中の排水は、排除基準を満足するまで低減してから放流先に放流するため、公共下水道に影響を及ぼさないと考えます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	—

表 9.4-2 工事中の予測結果等の概要（地形・地質）

環境要素	環境調査項目	環境の目標	工事中の予測	区民の要望と事業者の対応
4. 水・土	地形・地質 資料編 p. 351 ～352 参照	環境の目標は、「地盤沈下及び地盤の変形を起こさないこと」としました。	<p>(1) 予測事項</p> <p>① 地盤沈下の有無</p> <p>② 地盤の変形の状況</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 地盤沈下の有無 掘削深度が深い箇所における掘削工事にあたっては、遮水性の高い山留壁等を採用し、透水性の低い地層まで打設することで地下水の湧出の防止に努め、地盤沈下の要因となる地下水位の低下防止を図ります。</p> <p>② 地盤の変形の状況 計画建築物周囲に、遮水性が高く剛性のある山留壁等を構築し、適切な深さまで根入れすることで、掘削に伴う周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。掘削中は、掘削深さに応じた切梁等の補強を施すなど、周辺への影響を及ぼさないように配慮するとともに、レベル測量等による地盤変位モニタリングを行いながら施工を進めることで、地盤沈下や地盤変位の発生を未然に防止します。 したがって、地盤沈下や地盤の変形が生じる可能性は小さいと予測します。</p> <p>(3) 予測結果に基づく対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○レベル測量等による地盤変位モニタリングを行います。 ○掘削工事中に、山留壁の変位や地下水位の低下により周辺地盤に影響が生じた場合には、影響の程度、原因の調査を行うとともに、必要な保全対策を実施します。 <p>(4) 環境の目標との比較 工事にあたっては、周囲に遮水性の高い山留壁等を採用することで、周辺からの地下水流入を防ぐ計画です。あわせて、十分な排水管理を行うことにより、地盤沈下の要因となる地下水位の低下防止に努めます。 掘削工事に際しては、掘削深度に応じた適切な山留壁を採用し、剛性が十分に保たれる深度まで打設します。また、剛性の高い山留支保工により、山留壁の変形を防止する計画です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	—

9.5 静穏

表 9.5-1 工事中の予測結果等の概要（音）

環境要素	環境調査項目	環境の目標	工事中の予測	区民の要望と事業者の対応
5. 静穏	音 資料編 p. 353 ～365 参照	環境の目標は、「工事に伴って発生する音により、計画地周辺あるいは計画地周辺道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと（「環境確保条例」に基づく「指定建設作業に係る騒音の勧告基準」に定める基準）」、「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」に定める基準」としました。	<p>(1) 予測事項</p> <p>① 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音</p> <p>② 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械の稼働に伴う騒音レベル（L_{A5}）は、敷地境界線上での最大値として、計画地東側において最大 69dB と予測されます。</p> <p>② 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 工事用車両の走行に伴う等価騒音レベル（L_{Aeq}）は 65～70dB と予測され、工事用車両による騒音レベルの増加分は 0dB（0.1 未満～0.1dB）です。</p> <p>(3) 予測結果に基づく対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努めます。 ○作業時間及び作業手順については、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。 ○可能な限り最新の低騒音型建設機械の使用及び低騒音な施工方法の採用に努めます。 ○仮囲い（高さ 3m）を設置し、騒音の低減を図ります。 ○建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ふかし、急発進等の禁止を徹底させます。 ○土砂、資材等の搬出入に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。 ○工事用車両が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めます。 ○工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う騒音の低減に努めます。 <p>(4) 環境の目標との比較</p> <p>① 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械の稼働に伴う騒音レベル（L_{A5}）の敷地境界線上での最大値は 69dB と予測され、「環境確保条例」に基づく勧告基準を下回っています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p> <p>② 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 工事用車両の走行に伴う等価騒音レベル（L_{Aeq}）は 65～70dB と予測され、「環境基本法」（平成 5 年 11 月法律第 91 号）に基づく環境基準を満足しています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	—

表 9.5-2 工事中の予測結果等の概要（振動）

環境要素	環境調査項目	環境の目標	工事中の予測	区民の要望と事業者の対応
5. 静穏	振動 資料編 p. 367 ～376 参照	環境の目標は、「工事に伴って発生する振動により、計画地周辺あるいは計画地周辺道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと（「環境確保条例」に定める「指定建設作業に係る振動の勧告基準」、「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する規制基準」に定める基準）」としました。	<p>(1) 予測事項</p> <p>① 建設機械の稼働に伴う建設作業振動</p> <p>② 工事用車両の走行に伴う道路交通振動</p> <p>(2) 予測結果</p> <p>① 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 建設機械の稼働に伴う振動レベル (L₁₀) は、計画地敷地境界東側において最大 59dB と予測されます。</p> <p>② 工事用車両の走行に伴う道路交通振動 工事用車両の走行に伴う振動レベル (L₁₀) は、昼間が 37～42dB、夜間が 35～42dB と予測され、工事用車両による振動レベルの増加分は 0dB (0.1 未満～0.1dB) です。</p> <p>(3) 予測結果に基づく対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努めます。 ○作業時間及び作業手順については、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。 ○可能な限り低振動な施工方法の採用に努めます。 ○土砂、資材等の搬出入に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。 ○工事用車両が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めます。 ○工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う振動の低減に努めます。 <p>(4) 環境の目標との比較</p> <p>① 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 建設機械の稼働に伴う振動レベル (L₁₀) の最大値は 59dB と予測され、「環境確保条例」に基づく勧告基準を下回っています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p> <p>② 工事用車両の走行に伴う道路交通振動 工事用車両の走行に伴う振動レベル (L₁₀) は、昼間が 37～42dB、夜間が 35～42dB と予測されます。「環境確保条例」に基づく規制基準に対して、計画地周辺地域は、区域の区分の第 2 種区域に該当していますが、全ての地点で同基準を下回っています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	—

10. 修正された環境影響調査書案及びその修正の過程

10. 修正された環境影響調査書案及びその修正の過程

環境影響調査書の作成にあたっては、区民及び区長の意見等を勘案し、環境影響調査書案の内容や表現をさらに工夫しながら、補足説明等を追加するなどし、誰もが理解しやすいものとなるよう努めました。

環境影響調査書案の記述内容を修正した箇所及びその概要は、表 10-1 に示すとおりです。

なお、事業計画の変更に伴い予測の見直しを行った環境調査項目については、「環境の目標との比較」の記載内容に変更はありません。

表 10-1 環境影響調査書案の修正箇所及びその概要

修正箇所		修正事項	修正内容及び修正理由
調査書全般		表記、表現、誤字の修正	p. 167 の区長意見を受け、調査書の内容が理解しやすいものとなるよう表記、表現、誤字を修正しました。
資料編	2. 現況調査及び供用後の予測等	2.2 資源・エネルギー・地球環境 2.2.2 地球温暖化の防止・エネルギー利用 D. 予測結果に基づく対策	事務所用途での ZEB Ready (50% 以下) の達成のための取組みとして、熱源施設へのジェネリンクの使用等について追記しました。

(空白)

11. 説明会の実施状況

11. 説明会の実施状況

11.1 説明会の周知方法

(1) 新聞折込

令和6年6月4日(火)、朝刊の新聞折込(朝日、毎日、読売、日経、産経、東京の6紙)により、港区全域に説明会開催の周知を行いました。(新聞折込み部数:71,300部)

(2) 各戸配布

令和6年6月4日(火)~5日(水)、計画地より計画建築物の高さの2倍(約250m)の範囲を包括するエリアの各世帯、事業所及び店舗に折込チラシを配布し、説明会開催の周知を行いました。(配布部数:3,976部)

11.2 説明会の実施状況

実施時期:令和6年6月16日(日) 10:30~12:00

令和6年6月17日(月) 18:30~20:00

実施場所:TKP ガーデンシティ PREMIUM 田町 4階(ホール4B)(収容人数約140名)

出席人数:令和6年6月16日(日) 40名

令和6年6月17日(月) 35名

式次第:

- (1) 開会
- (2) 事業者挨拶
- (3) 環境影響調査の説明(スライド上映 約40分)
- (4) 質疑応答
- (5) 閉会

説明者:

[事業者] 森永乳業株式会社、三井不動産株式会社、東日本旅客鉄道株式会社

[調査者] 株式会社日建設計

[司会] 株式会社マイライフ・ハウジング

配付資料:

田町駅西口駅前地区開発事業 「環境影響調査書案」のあらまし(A4版、23頁)

11.3 説明会記録

(1) 事業者挨拶

(2) 環境影響調査の概要（スライドによる説明）

- ・ 事業の内容
- ・ 環境影響調査の概要
- ・ 環境影響調査結果（22項目）
 - 自動車交通量（供用後、工事中）、歩行者通行量（供用後）、駐車場（供用後）、自転車・自動二輪車駐車場（供用後）、交通安全（供用後、工事中）、リサイクル（供用後、工事中）、地球温暖化の防止・エネルギー利用（供用後）、ヒートアイランド現象の緩和（供用後）、大気質（供用後、工事中）、水利用（供用後）、排水（供用後、工事中）、雨水（供用後）、地形・地質（供用後、工事中）、音（供用後、工事中）、振動（供用後、工事中）、電波受信状態（供用後）、風（供用後）、日照（供用後）、光（供用後）、緑（供用後）、都市景観（供用後）、公開空地等（供用後）
- ・ 環境影響調査の手続き状況

(3) 質疑応答

・令和6年6月16日(日)

項目	質問・意見	回答
交通	交差点需要率は公共交通を含めて予測しているか。	交差点需要率の予測には公共交通を含めている。
	三田駅前と田町駅前のバス停を統合すると、かなりの人数が交通広場に滞留してしまうおそれがある。十分な滞留スペースを確保しているのか、安全面に十分配慮して計画されているのか。	交通広場へのバス停集約において、バス利用者の方々も含め危険な空間にならないよう配慮して計画している。交差点についてはスクランブル化するが、その際に4つの角部の滞留空間を十分に設ける計画としており、国道15号南側では建物のセットバックを、北側では歩道拡幅を行う予定である。
	しゅん工後の交通広場の整備イメージについて、4つのバス停がロータリーに集約されると、その中の2つのバス停(ちいばすのバス停)が1つ減るといった認識か。	開発の最終的な絵姿としては、駅前にバス停を集約する計画である。ちいばすの2つのバス停の集約についてはルートやダイヤも踏まえ今後の詳細検討となる。
	放置自転車問題について、東口側では撤去なども行っているが、駅前の共通課題であり、どのようにお考えか。	計画地周辺の路上駐輪を調査したところ、夜間がピーク時となり、1時間あたり21台確認された。本計画では、条例に基づく台数約145台、公共的駐輪場約235台の計380台を整備する計画としており、十分対応可能な計画台数と考えている。
	自転車駐輪場はどこに設ける計画なのか。有料となるのか。	駐輪場は地下1階に設け、アクセスしやすい第一京浜側からスロープで下りる計画である。利用料金など運用については今後決定していく。
	現状、銀行前の滞留空間で何とか歩行者の滞留空間が保っている状態と思うが、具体的な滞留空間を教えてください。	第一京浜側は敷地境界線から4mセットバックする予定である。

・令和6年6月16日(日)(続き)

項目	質問・意見	回答
交通	<p>工事中の歩行者通行に関して環境調査項目で取り上げなかった理由を教えてください。</p> <p>工事用車両等が路肩に駐車するおそれがあると思うが、敷地から離れた海岸通り等に止まっている車両の待機についてどう考えているか。</p>	<p>調査計画書の手続きで環境調査項目の選定はなされており、今回の調査書案ではその選定された項目に対する予測評価をし、工事中の歩行者通行及び動線計画に関しての調査・予測はアセス手続き上実施していない。</p> <p>事業者としては工事中の歩行者動線に関して、縦動線を分散化させる計画を検討しており、関係諸官庁と協議中である。近日中に仮設階段設置等の縦動線の工事にとりかかり、供用開始したいと考えている。また、縦動線の工事完了以降について平日朝夕の往来が多い時間はロータリーの車道部分の歩行者専用空間化を併せて行う方向で調整中である。それらの取組みにより、工事期間中の歩行者動線を確保していきたいと考えている。</p> <p>これから新築工事の施工者を決定していくが、道路への滞留、海岸通り等の芝浦側での駐車が発生しないよう周知する。</p>
音・振動	<p>騒音に関して、〇〇デシベル以下と言われてもわからない。高輪ゲートウェイ駅近くに住んでおり、駅の工事により祝祭日含めて砂埃・騒音に悩まされている。本工事に関する苦情を伝えたい場合には誰に言えば良いのか。</p>	<p>予測結果が理解しにくいというご意見については承知したが、基準などに則った計画であることを説明する必要があり、ご理解いただきたい。砂埃や騒音には留意して進めていきたいと考えているが、本工事に関する苦情等の問い合わせ先に関しては、新築工事着工前の説明会で案内させていただきます。</p>
公開空地等	<p>本日の説明の中で、災害備蓄倉庫を30㎡確保したとの表記を見たが、大きな建物に対して30㎡であることの説明を頂きたい。</p>	<p>30㎡はビルとしての備蓄倉庫である。それに加えて港区用の防災備蓄倉庫を100㎡新築ビル内に確保予定である。</p>
その他	<p>工事は朝何時から何時の計画か。土・日曜、祝日の工事予定も教えてください。工事現場内に作業員の宿泊場所を設置するかと思うが、何かあった場合の対応窓口を教えてください。</p>	<p>具体の工事予定時間および窓口などについては、新築工事着工前の説明会にて改めてご説明させていただきます。</p>

・令和6年6月17日(月)

項目	質問・意見	回答
事業計画	<p>オフィス機能がメインだと思うが、本計画はオフィス需要をどのように考えているのか。</p>	<p>本計画は田町駅西口駅前に立地しており、事務所および店舗の複合的な開発かつ周辺の基盤整備も含めた開発となるため、競争力が高く需要のある開発になるものと考えている。</p>
	<p>第一京浜を覆う歩行者デッキを作っていただけないか。</p>	<p>現状、田町センタービルの前に歩行者デッキがかかっており、国道（第一京浜）へのデッキ新設は法的、物理的にも困難である。 そのため、本計画では地上部にて車道・歩道両面での効率化を図り、安全性を向上させる計画としている。</p>
	<p>線路側に東日本旅客鉄道の施設があるが今後どうなるのか。</p>	<p>低層棟と記載しているところに現在東日本旅客鉄道の施設がある。今後、施設内の機器更新にともない撤去予定だが、業務棟完成後の撤去となる予定である。</p>
交通	<p>交差点の位置を変えて効率化することだが、交差点の移動も考慮して交通量予測したのか。</p>	<p>本計画の開発後の形で予測している。</p>
	<p>縦動線としてエスカレーターが整備されるのか。</p>	<p>最終的にはエスカレーターで2階デッキに上がれるよう整備する。 エスカレーターは建物北東角及び駅前デッキ広場のピロティ内部に2箇所設ける予定である。</p>
	<p>駅から本芝公園へ向かう階段が狭い。この問題に対してどのような対策を行うか。 田町タワーを通り駅へ向かう動線が良く分からない。1階の動線は無くなるのか。いつ頃田町タワーと接続予定か。</p>	<p>駅から本芝公園に向かう階段は港区の階段になるが、撤去予定。田町タワーおよび本芝公園へ向かう動線としては、田町タワーと2階デッキを接続予定。地上部でも現況同様に接続する計画としている。 なお、工事中については駅からの歩行者の混雑緩和のため、第一京浜側への縦動線を新たに整備する予定である。</p>

・令和6年6月17日(月)(続き)

項目	質問・意見	回答
大気質、音・振動	供用後と工事中で交通による大気質や騒音等の予測値が似通った数値となっているが、なぜか。	工事中、供用後ともに予測の前に調査を行い、その結果にピーク時の本開発の予測値を足して算出している。今回、現況の周辺交通量が非常に多いため、工事中と供用後の車両による影響が小さく近い数値となった。
光	光の反射光が発生しないようにする計画とのことだが、パースでは鏡面のように見える。素材は何か教えていただきたい。	今後新築建物の設計を深度化していくため、素材に関しては現時点では未定である。
都市景観	田町駅は目立たず駅前であることが現状分かりにくいのが、1階のファサードはどのような計画なのか。第一京浜側のアプローチはどうなるか。	第一京浜から田町駅へ向かう角付近は商業区画として店舗を予定。また、歩道拡幅をして十分な滞留空間を確保する計画である。
	ビルのデザインに関して圧迫感がある。曲線等のデザインはできないのか。	周辺の街並みとの調和を図ったデザインとして提示させていただいた。圧迫感の軽減に関しては、外装部の分節表現による工夫や、駅前デッキ広場に2層分の吹き抜け空間を設けることで圧迫感の低減を図っている。
その他	駅構内の混雑を改善する計画はあるか。	駅構内の混雑に関しては十分認識しており、本計画では田町駅の東西自由通路の拡幅を予定している。今後も周辺の開発等を踏まえて対策を講じていきたいと考えているが、日々運営しながらのため、時間かかる点をご理解いただきたい。

12. 区長の意見と事業者の見解

12. 環境影響調査書案に対する区長の意見と事業者の見解

環境影響調査書案に対して、令和6年11月11日付けで事業者に提出された区長の意見と、それに対する事業者の見解は、以下のとおりです。

表 12-1(1) 区長の意見と事業者の見解

項目等	区長の意見	事業者の見解
総論	環境影響調査書を作成する際は、調査方法、評価基準等について、内容や表現を更に工夫し、本計画が周辺の生活環境にどのような影響を与え、どのように配慮するのかを誰もが理解しやすいように示してください。	環境影響調査書の作成にあたっては、区長の意見等を踏まえて、環境影響調査書案の内容や表現を更に工夫しながら、誰もが理解しやすいものとなるよう努めました。
	計画地周辺の住民及び関係者に対して、計画や工事に関する情報提供を適切に行い、意見・要望等があった場合には、真摯に対応してください。	今後とも、計画地周辺の住民及び関係者に対して、計画や工事に関する情報提供を適切に行い、ご意見、ご要望についてお聞きしながら、誠意をもって可能な限り対応します。
	計画地周辺で、複数の工事計画が進行しています。工事中や供用後において、周辺状況も踏まえ、可能な限り影響を低減するよう努めるとともに、計画地周辺の状況が変化した際にも影響の低減に努めてください。	周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程等を十分に検討するとともに、近接する周辺工事の事業者等と必要に応じて調整する等、工事中や供用後において、周辺環境への影響の低減に努めます。
交通について	計画地は、歩行者、自動車等の交通量が非常に多い地域です。工事中及び供用後の交通安全対策を徹底してください。	工事中は、工事用車両の出入口周辺に適宜交通誘導員を配置するなど、交通安全に努めます。 供用後は、駐車場出入口に一時停止の路面標示や標識の設置等を検討し、歩行者の安全の確保に努めます。
	可能な限り電動キックボードを駐車または充電できるスペースの確保に努めてください。	電動キックボードを考慮したモビリティポートの設置を計画しています。

表 12-1(2) 区長の意見と事業者の見解

項目等	区長の意見	事業者の見解
<p>資源・エネルギー・地球環境について</p>	<p>「港区建築物低炭素化促進制度」に基づき、建築物のエネルギー使用の合理化に関する措置及び建築物のヒートアイランド現象の緩和に関する措置を講じてください。</p>	<p>「港区建築物低炭素化促進制度」の考え方を踏まえ、以下の配慮事項の検討を行い、エネルギーの効率的利用及びヒートアイランド現象の緩和に努めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日射抑制等による熱負荷低減に配慮した外装計画とし、熱負荷を軽減し、省エネルギー化を図ります。 ・PAL*低減率を複合用途建築物全体で20%以上、ERRを複合用途建築物全体で段階3の基準値を目指します。 ・高効率の設備機器やシステムの導入を行います。 ・太陽光発電（12kW以上）の導入を行います。 ・BEMSの有効利用による運用上の省エネ対策を行います。 ・高効率の設備機器の導入や熱負荷の低減等により省エネルギー化を推進し、事務用途でZEB Ready（50%以下）を達成します。 ・屋上や壁面等を緑化し、地表面被覆等の改善を図ります。 ・エネルギー利用の合理化による省エネルギー化を推進し、空調システムから排出される人口排熱を低減します。 ・保水性舗装、透水性舗装等を実施します。
	<p>工事期間中を含め、計画建物においては、再生可能エネルギー由来の電力の使用に努めるとともに、より高い再生可能エネルギー割合の確保に努めてください。</p>	<p>工事期間中を含め、計画建物においては、再生可能エネルギー由来の電力の使用を検討し、より高い再生可能エネルギー割合の確保に努めます。</p>
	<p>「みなとモデル二酸化炭素固定認証制度」に基づき、港区と協定を締結した自治体から産出される協定木材等の国産材の使用に努めてください。</p>	<p>「みなとモデル二酸化炭素固定認証制度」を踏まえ、協定木材や合法木材等国産材の使用を検討します。</p>

表 12-1(3) 区長の意見と事業者の見解

項目等	区長の意見	事業者の見解
<p>資源・エネルギー・地球環境について(つづき)</p>	<p>ヒートアイランド現象の緩和に向け、熱源機器の排熱を考慮することが効果的と考えます。目標として、事務用途で ZEB Ready (ネット・ゼロ・エネルギー・ビル：快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギーの収支をゼロにすることをめざした建物) の達成が掲げられているため、設備計画に留意してください。</p>	<p>熱源機器の排熱に考慮するとともに、事務用途では、引き続き計画を深度化させ、ZEB Ready (50%以下) を達成します。 また、建物全体においても更なる省エネルギー化を推進するための検討を行い、エネルギー消費量の削減に努めます。</p>
	<p>ヒートアイランド現象の緩和に向け、デッキ上の舗装材には保水性または遮熱性、加えて人が歩くことを考慮し対摩耗性が求められます。また、熱射反射率が高い素材を使用すると、歩行者への熱の照り返しが強くなる等の問題が発生するため、舗装材の選定に留意してください。</p>	<p>舗装材についてはご指摘を踏まえ、設計の深度化に合わせ引き続き検討してまいります。</p>
	<p>従来の建築事例において、BEMS(ビル・エネルギー管理システム：データに基づいて効率的なエネルギー利用へと改善を重ねていくことにより、エネルギー効率を高める仕組み) が有効活用された事例は少ないです。本計画では BEMS が有効活用されるよう計画を進めてください。</p>	<p>BEMS の活用には際しては、一次エネルギー消費量、CO₂ 排出量の算出に加え、空調に関する運用データ(稼働時間や温度設定等)も活用しながら、運用改善に努めてまいります。</p>

表 12-1(4) 区長の意見と事業者の見解

項目等	区長の意見	事業者の見解
<p>大気について</p>	<p>建設機械の導入や工事方法等の検討に際しては、大気汚染対策も十分に考慮し、決定してください。</p>	<p>工事の実施にあたっては、最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努めるとともに、アイドリングストップを厳守することにより、大気汚染の低減に努めます。</p>
<p>水・土について</p>	<p>オフィス利用が主となる本計画建物において、節水のための中水利用量を確保することは困難であると考えため、水利用計画に留意してください。</p>	<p>中水利用については雑排水や雨水等を原水とし便所洗浄水、自動灌水への給水等に再利用する計画です。</p>
	<p>水循環改善の観点から、本計画地は表層が粘土層であり雨水が浸透しにくいいため、雨水貯留施設を設ける等、内水氾濫の抑制を検討してください。</p>	<p>雨水貯留槽への一時貯留を基本とし、雨水流出抑制計画を決定してまいります。</p>
	<p>本計画地では確認されていませんが、三田一丁目において集中豪雨による浸水被害が発生したことがあります。豪雨の規模によっては内水氾濫が生じる可能性があるため、地下室や地下施設への雨水の流入を防ぐ対策を検討してください。</p>	<p>BCP上必要とされる設備機器等については、5階以上に設置する計画です。また、地下への雨水の流入対策については、設計の深度化にともない防潮板の設置等、具体的な対策を決定してまいります。</p>
	<p>本計画地は、台地部の近くに位置し、段丘に浸透した不圧地下水が流動してきます。本計画地とその周囲に地下構造物があると地下水流動阻害の懸念が生じるため、まず周辺に深い地下構造物がないか調査を行い、そのうえで、本件建物の地下部が加わることによる地下水流動阻害の可能性があるか確認をしてください。</p>	<p>本事業では既存地下躯体を残置して有効利用する計画とし、新たな地下構造物の構築を最小限とすることで、地下水流動への影響に配慮した計画とするよう検討してまいります。</p>
<p>静穏について</p>	<p>近隣住民への影響が最小限となるよう、「騒音規制法」、「振動規制法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」の基準を遵守するとともに、建設機械の導入や工事方法、車両計画に配慮してください。</p>	<p>工事の実施にあたっては、可能な限り最新の低騒音型建設機械の使用及び低騒音・低振動な工法の採用に努めるとともに、建設機械の不必要な空ふかし、急発進等の禁止を徹底すること等により、騒音・振動の低減に努めます。</p>

表 12-1(5) 区長の意見と事業者の見解

項目等	区長の意見	事業者の見解
建造物影響について	(電波受信状態)	
	<p>計画地の南西側に高さ約 100m の春日ビルが建設中です。本計画建物と春日ビルの県域局の障害範囲が重なり、予測より障害範囲が伸びると考えられます。そのため、障害範囲が伸びた場合の対応についても検討してください。</p>	<p>電波障害の発生が予測される地域以外においても、計画建築物に起因して新たな障害が生じたことが明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な対応を行います。</p>
	<p>計画建築物等により電波障害が生じる場合には、障害内容と具体的な対策等について、速やかに電波障害を受ける人に情報を提供してください。</p>	<p>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、電波障害を受ける方々に障害内容の情報を速やかに提供した上で、個別の状況に応じて適切な障害対策を講じます。</p>
	(風)	
	<p>風環境がC評価に近いB評価部分において、測定点の評価が事後調査等でC評価となる可能性があるため、C評価となった場合の対策についても検討をしてください。</p>	<p>ご指摘の点を踏まえ、今後の設計深度化に当たっては建物高さ、壁面位置等を周辺の建物に配慮した計画となるよう検討し、更なる風環境の改善に努めます。</p>
<p>防風植栽については、防風機能を十分に満足する成長した樹木を選定するほか、「港区ビル風対策要綱」に基づく適切な維持管理を行ってください。</p>	<p>風植栽に適した樹木を選定・植栽するとともに、事業の実施に際しては、「港区ビル風対策要綱」に準じた整備及び維持管理を適切に実施します。また、供用後も継続的に防風効果が得られるよう、適切な維持管理を行います。</p>	

表 12-1(6) 区長の意見と事業者の見解

項目等	区長の意見	事業者の見解
植物・動物について	「港区みどりを守る条例」に基づく基準等を遵守するとともに、今後の生育も考慮した計画とし、供用後も保全に努めてください。	「港区みどりを守る条例」に基づく基準等を遵守した、適切な緑地配置を計画します。供用後も適切な維持管理を行い、良好な生育に努めます。
	樹種については、周辺の生育状況や街並みを考慮し、選定してください。	本事業では隣接街区や沿道緑化等と連携した緑化空間を整備する計画であり、これらと調和した樹種を選定・植栽する計画です。
	デッキ上の植栽基盤において、植栽が良好に育つように土壌の乾燥を防止することに努めるとともに、壁面緑化においてカズラ等を採用する場合には、水分を多く必要とするため考慮をしてください。	ご指摘を踏まえ土壌環境に留意するとともに、灌水設備、樹種の選定等について引き続き計画の深度化を進めてまいります。

13. 事業計画変更の概要

13. 事業計画変更の概要

13.1 事業計画の主な変更理由

13.1.1 主な事業計画の変更内容及びその理由

本事業は、令和6年5月に環境影響調査書案を提出しました。

今回、関係機関との協議や地元要望等を踏まえた事業計画の詳細検討に伴い、調査書案に記載した建築計画（建築面積、階数、建物形状等）、及び緑化計画等を一部変更しました。

表 13.1-1 主な事業計画の変更内容及びその理由

項目	変更内容及びその理由
(1) 建築計画	事業計画の詳細検討に伴い建物高さの見直し、建築面積、階数、建物形状等を変更しました。 <ul style="list-style-type: none">・業務棟は建物高さを見直すことで、圧迫感の低減及び周辺風環境へ配慮しました。・交通広場の歩道幅員を拡幅する等、計画を見直しました。・タワーパーキングの導入により駐車場計画を地下1階・2階から地下1階のみに見直しました。・駐輪場の位置は、地下1階から地上1階とする計画に見直しました。・低層棟（商業別棟）の建設ではなく、緑地広場とする計画に見直しました。
(2) 緑化計画	事業計画の詳細検討に伴い、緑化地の範囲、樹木位置を変更しました。
(3) 地域貢献	事業計画の詳細検討に伴い、公開空地等の配置や形状等を変更しました。

13.2 事業計画の変更内容

13.2.1 建築計画の変更内容

対象事業の概略は表 13.2.1-1(1)、(2)示すとおりです。

配置計画図は図 13.2.1-1(1)、(2)に、立面図は図 13.2.1-2(1)～5(2)に、断面図は図 13.2.1-6(1)～7(2)に、イメージパースは図 13.2.1-8(1)、(2)に、緑化平面図は図 13.2.1-9(1)、(2)に、駅前デッキ広場の空間イメージは図 13.2.1-10(1)、(2)に示すとおりです。

表 13.2.1-1(1) 対象事業の概略【変更後】

項目	内容
所在地	東京都港区芝五丁目 412-6 他 ほか
敷地面積	約 6,615m ²
建築面積	約 5,600m ²
延床面積	約 98,600m ²
階数	業務棟：地下 2 階、 <u>地上 24 階</u>
建物高さ	建物高さ：約 122m 最高高さ：約 125m
主要用途	事務所、店舗、産業支援施設、駐車場等
駐車場	約 190 台/荷捌き用約 10 台（自走式及び機械式）
工期	約 54 ヶ月（2025 年度新築着工予定、2028 年度業務棟供用開始予定、2033 年度全体竣工予定）

注) 1. 建物高さ＝建築基準法上の高さ

2. 本事業計画は現時点におけるものであり、今後、関係機関との協議等により変更となる可能性があります。

3. 表内下線部は変更箇所を示します。

表 13.2.1-1(2) 対象事業の概略【変更前】

項目	内容
所在地	東京都港区芝五丁目 412-6 他 ほか
敷地面積	約 6,615m ²
建築面積	約 5,750m ²
延床面積	約 98,600m ²
階数	業務棟：地下 2 階、 <u>地上 23 階</u> 低層棟： <u>地上 2 階</u>
建物高さ	約 125m
主要用途	事務所、店舗、産業支援施設、駐車場等
駐車場	約 190 台/荷捌き用約 10 台（自走式及び機械式）
工期	約 54 ヶ月（2025 年度新築着工予定、2028 年度業務棟供用開始予定、2033 年度全体竣工予定）

注) 表内下線部は変更箇所を示します。

(空白)



凡例

-  計画地
-  計画建築物
-  駐車場入口
-  駐車場出口



Scale 1:1,500

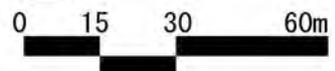


図 13.2.1-1(1) 配置計画図【変更後】



凡例

- 計画地
- 計画建築物
- ▶ 駐車場入口
- ▶ 駐車場出口



Scale 1:1,500

0 15 30 60m



図 13.2.1-1 (2) 配置計画図【変更前】

業務棟

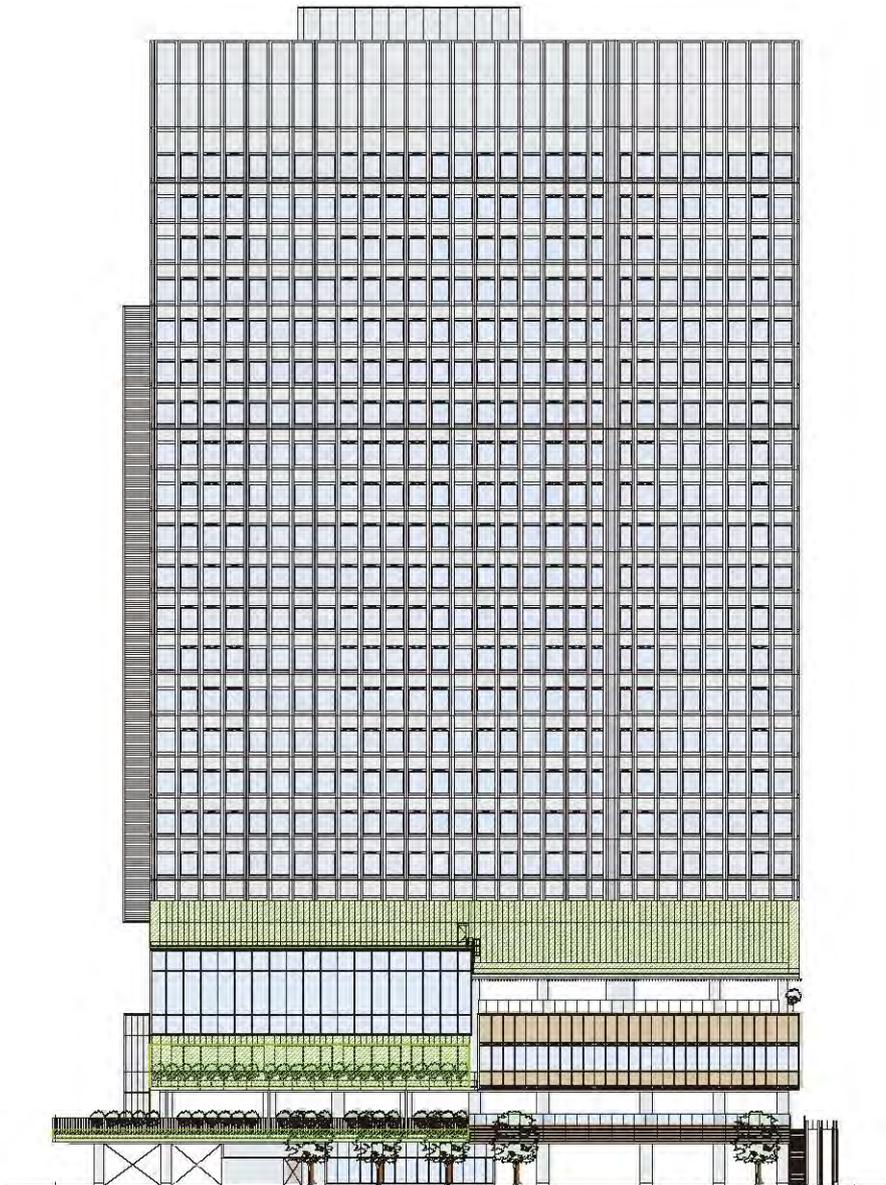


图 13.2.1-2 (1) 立面图 (北立面图 S=1:800) 【变更后】

業務棟

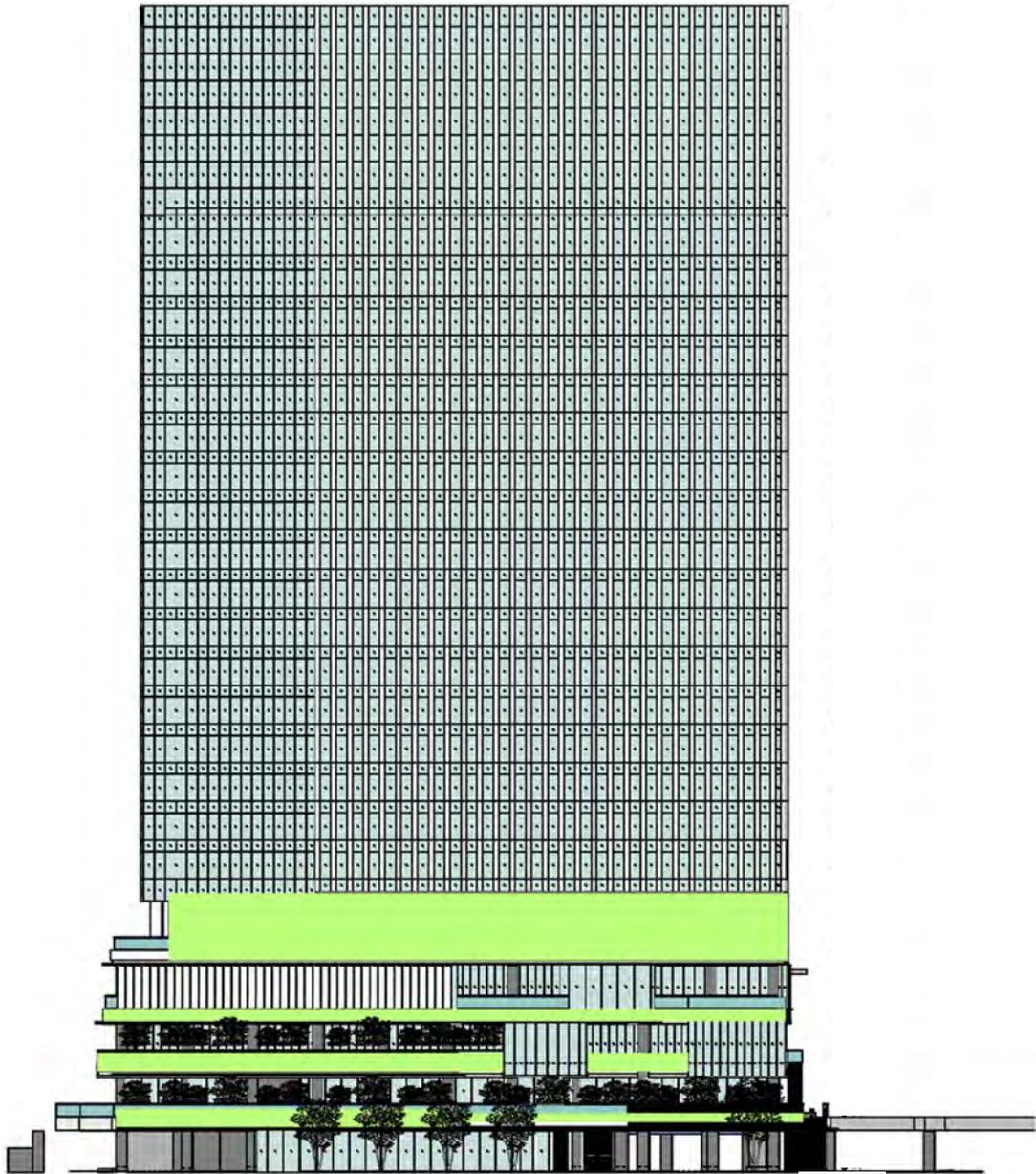


图 13.2.1-2 (2) 立面图 (北立面图 S=1:800) 【变更前】

業務棟

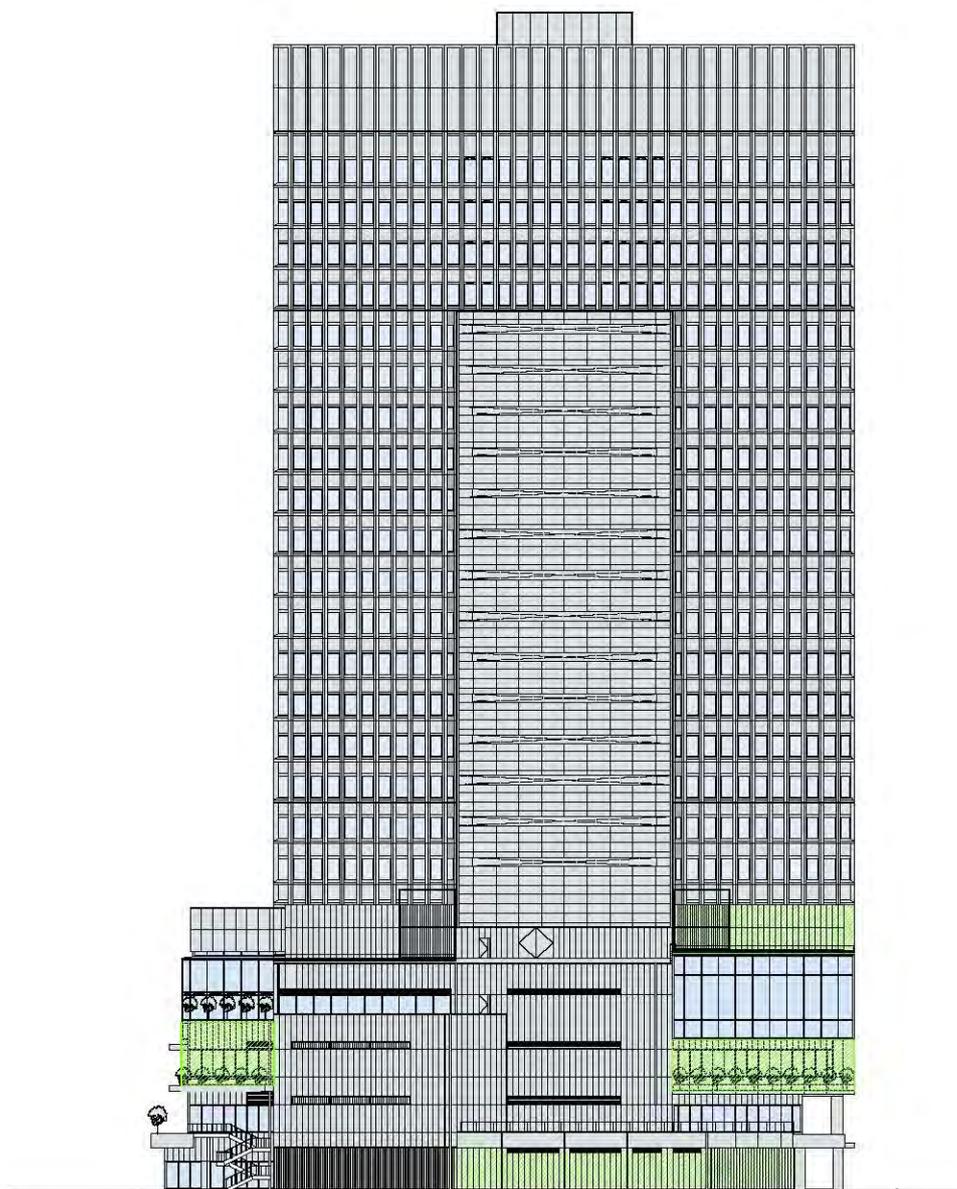


图 13.2.1-3 (1) 立面图 (東立面图 S=1:800) 【变更后】

業務棟

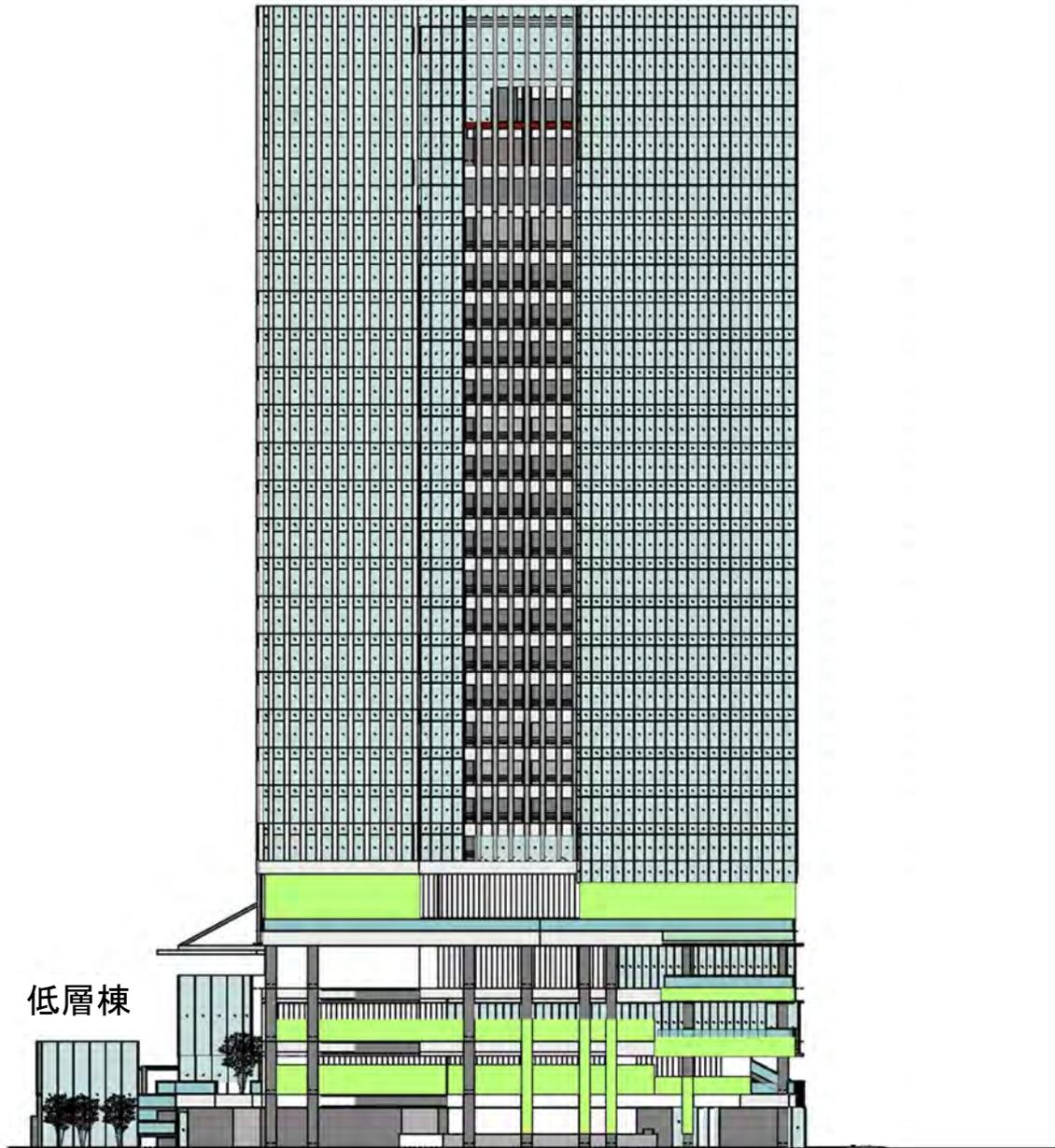


图 13.2.1-3 (2) 立面图 (東立面图 S=1:800) 【变更前】

業務棟

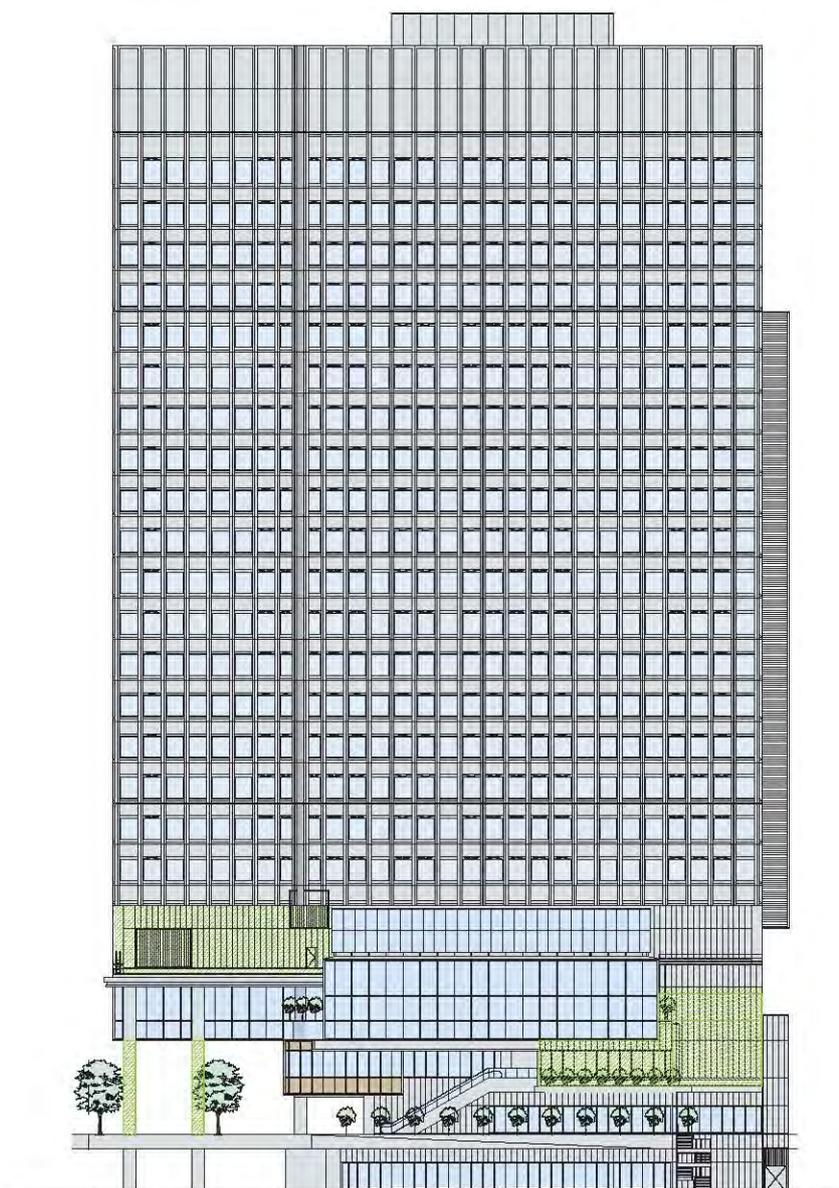


图 13.2.1-4 (1) 立面图 (南立面图 S=1:800) 【变更后】

業務棟

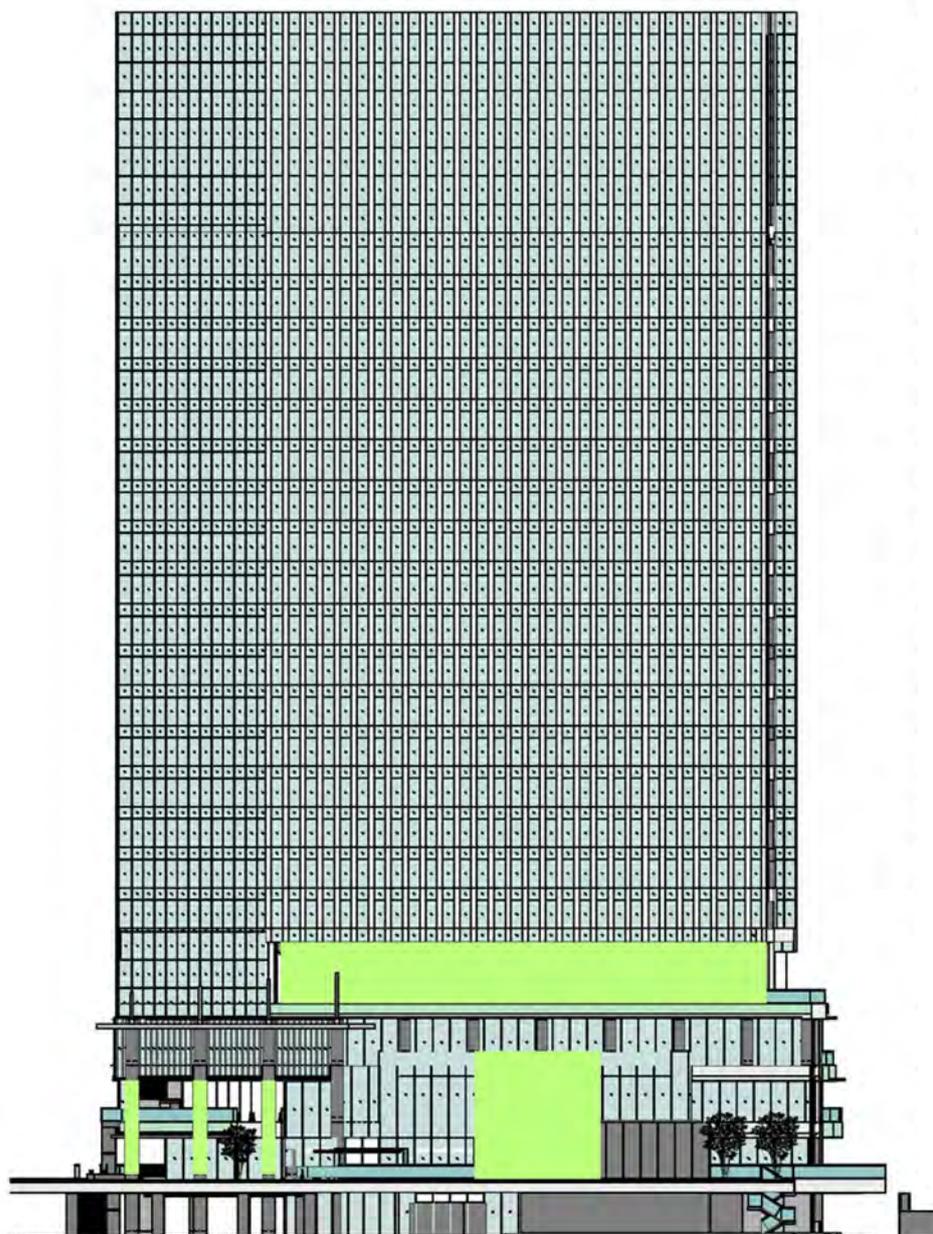


图 13.2.1-4 (2) 立面图 (南立面图 S=1:800) 【变更前】

業務棟

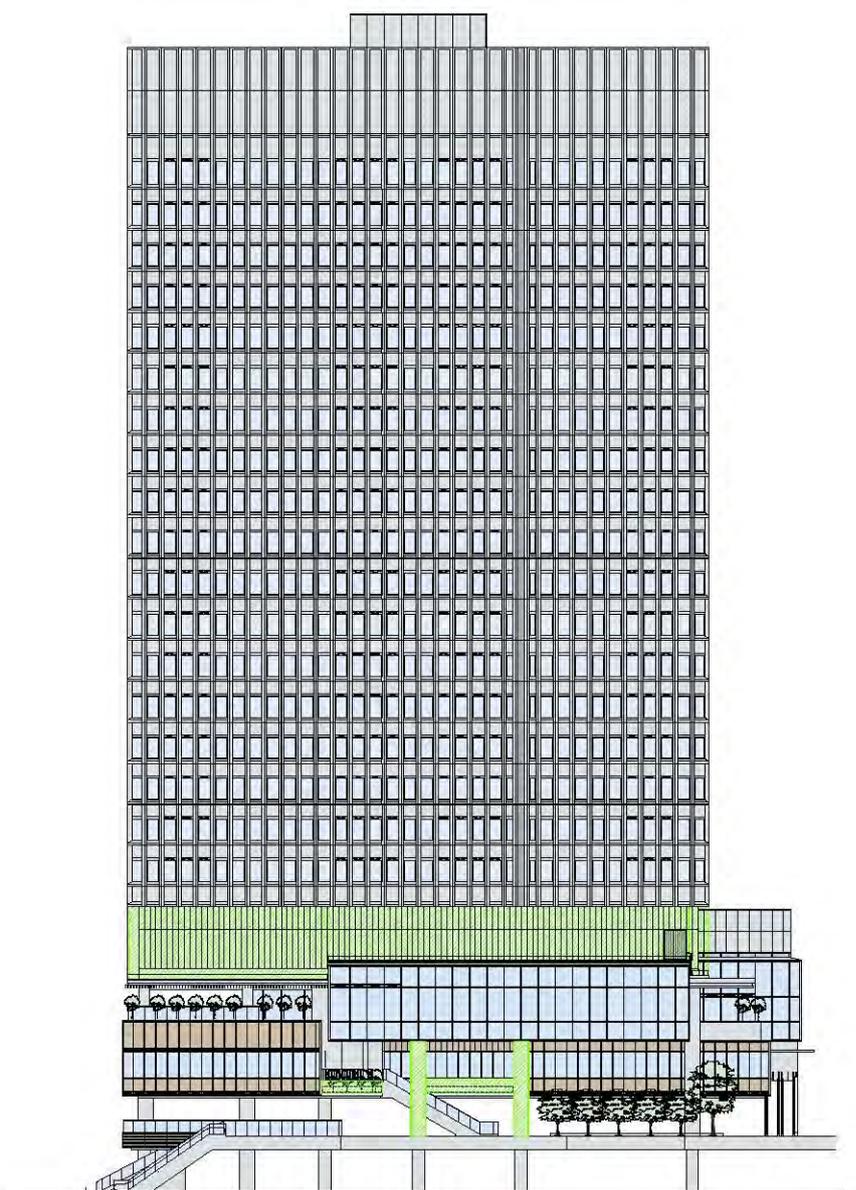


図 13.2.1-5 (1) 立面図 (西立面図 S=1:800) 【変更後】

業務棟

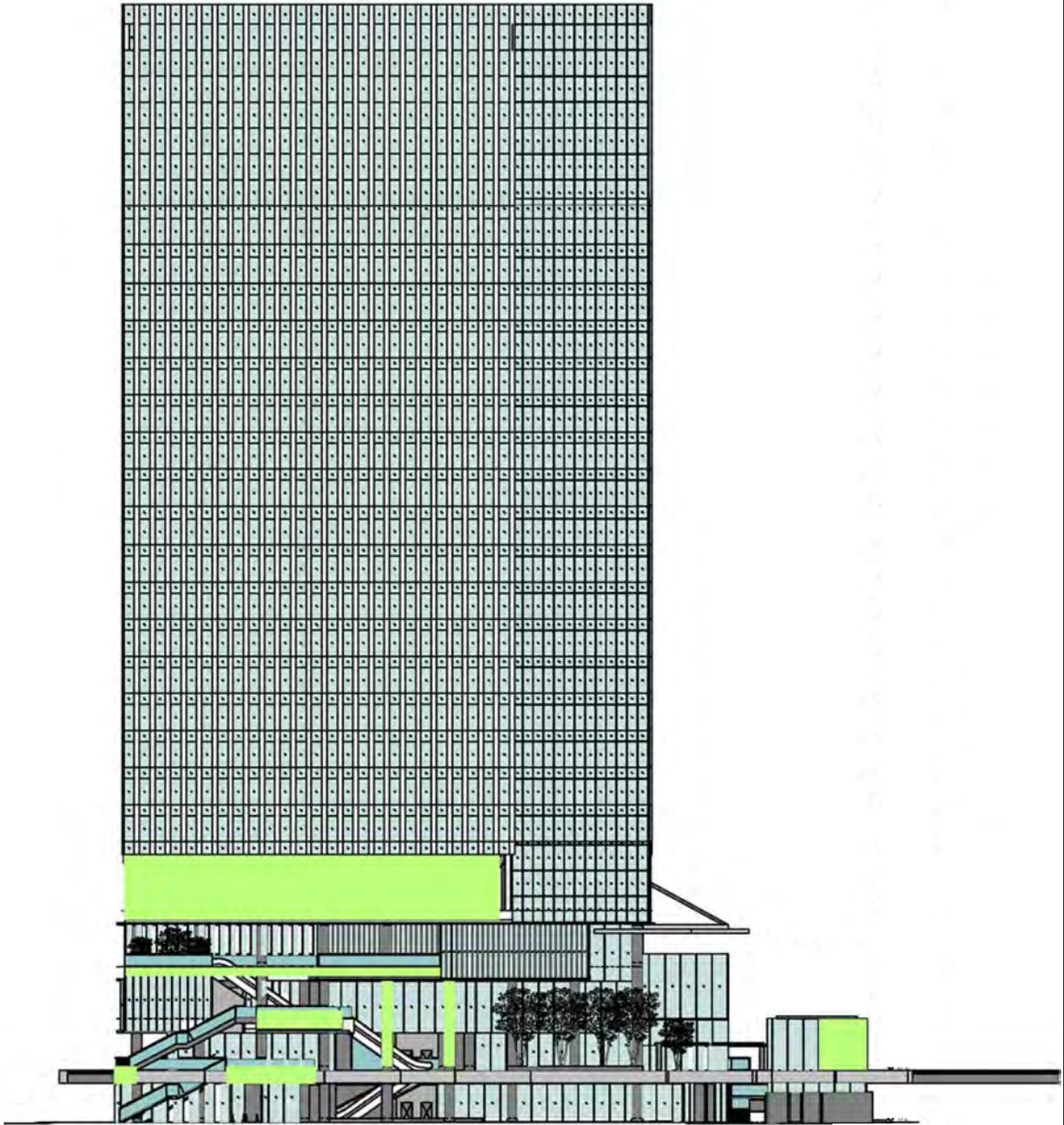
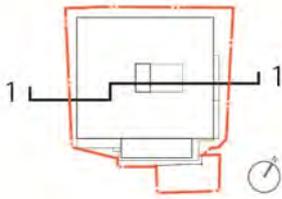


图 13.2.1-5 (2) 立面图 (西立面图 S=1:800) 【变更前】



断面キープラン

▼最高高さ約 125m

▼建物高さ約 122m

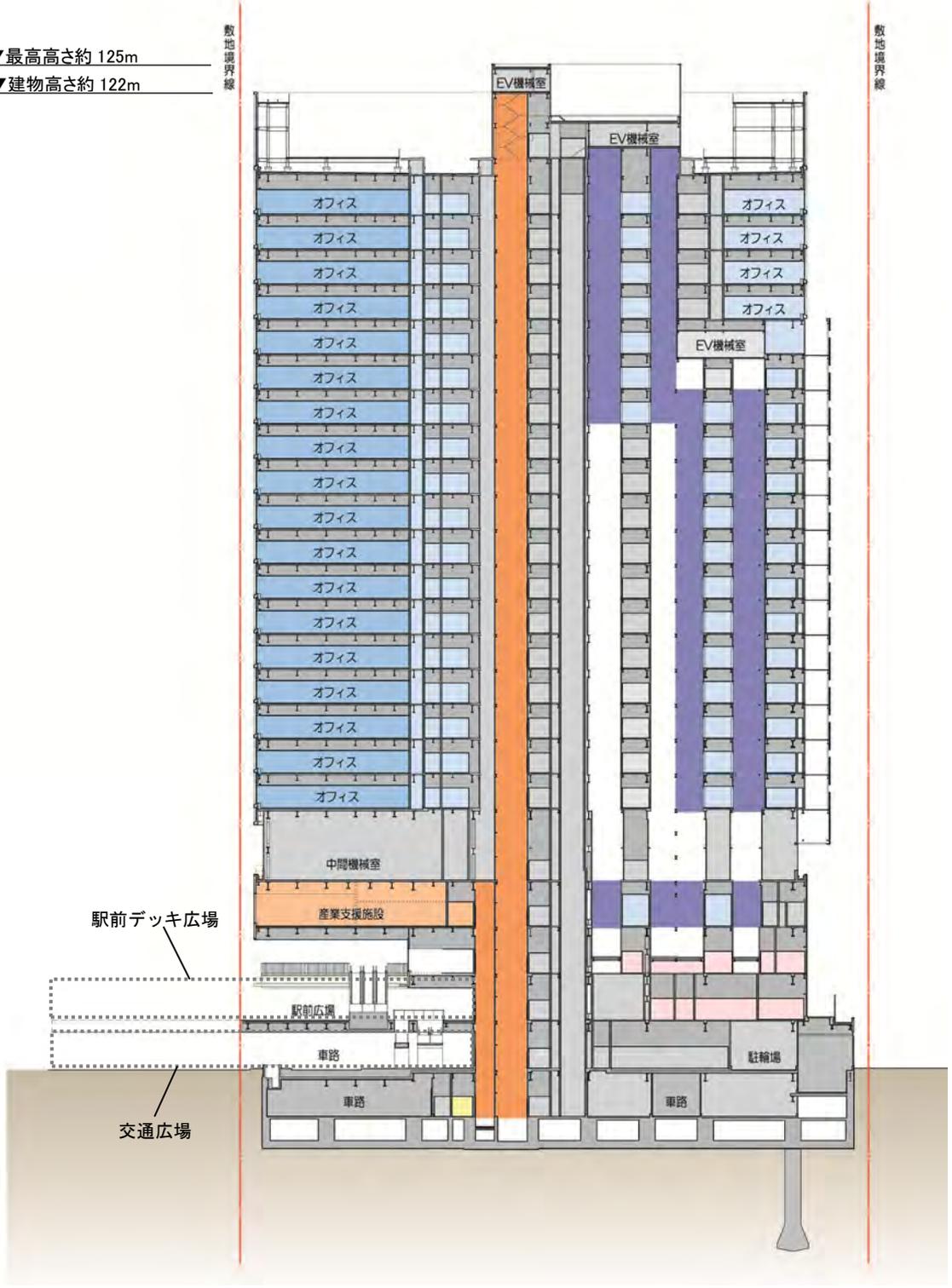


図 13.2.1-6 (1) 断面図 (S=1:800) 1-1 断面【変更後】



図 13.2.1-7 (1) 断面図 (S=1:800) 2-2 断面【変更後】

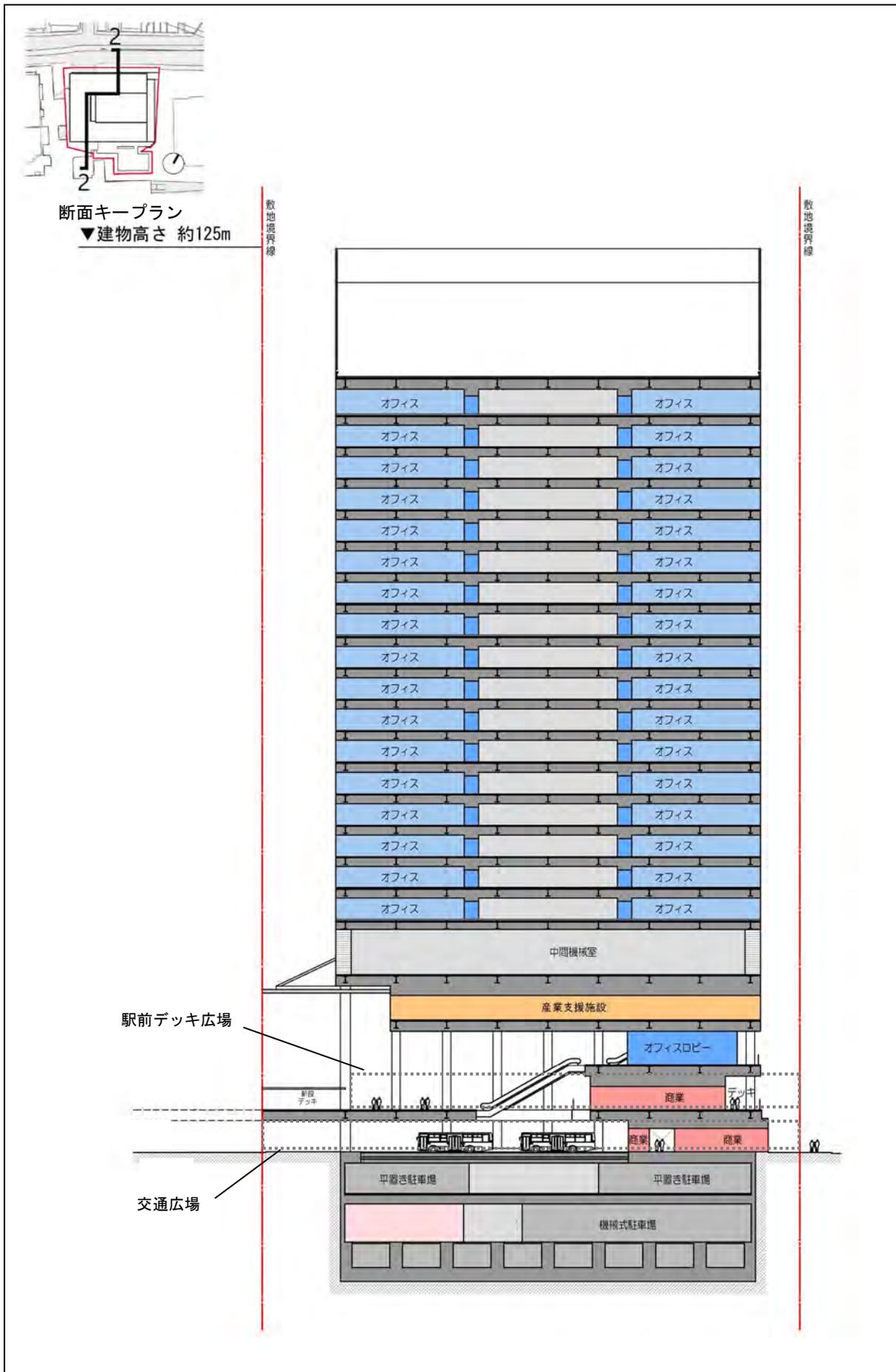


図 13. 2. 1-7 (2) 断面図 (S=1:800) 2-2 断面【変更前】



図13. 2. 1-8 (1) イメージパース(北西側より計画地を望む)【変更後】



図13. 2. 1-8 (2) イメージパース(北西側より計画地を望む)【変更前】

(空白)



日比谷通りから繋がるみどりのネットワークを補完する、第一京浜の街路樹と田町タワーの緑と繋がる連続した沿道緑化

防風植栽を兼ね、歩行者空間に緑陰をつくる高木

日比谷通りから繋がるみどりのネットワークを補完し、東口へと繋がる立体的な緑化空間の形成

JR 田町駅からの歩行者を迎えるみどりとしてピロティ柱の緑化、ピロティ周辺への樹木の設置

本芝公園から繋がるみどりのネットワークを補完し、周辺街区と連続する緑を創出する

- 凡 例
- 計画地
 - 地上部緑化
 - 屋上緑化等
 - 壁面緑化

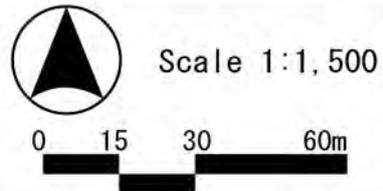


図 13.2.1-9(1) 緑化平面図【変更後】



日比谷通りから繋がるみどりのネットワークを補完する、第一京浜の街路樹と田町タワーの緑と繋がる連続した沿道緑化

防風植栽を兼ね、歩行者滞留空間に緑陰をつくる高木

日比谷通りから繋がるみどりのネットワークを補完し、東口へと繋がる立体的な緑化空間の形成

JR 田町駅からの歩行者を迎えるみどりとしてピロティ柱の緑化、ピロティ周辺への樹木の設置

本芝公園から繋がるみどりのネットワークを補完し、周辺街区と連続する緑を創出する

凡例

- 計画地
- 地上部緑化
- 屋上緑化等



Scale 1:1,500

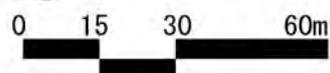


図 13.2.1-9(2) 緑化平面図【変更前】



駅前デッキ広場の空間イメージ

図 13. 2. 1-10 (1) 駅前デッキ広場の空間イメージ【変更後】



駅前デッキ広場の空間イメージ

図 13. 2. 1-10 (2) 駅前デッキ広場の空間イメージ【変更前】

13.3 事業計画の変更に伴う予測の見直し

13.3.1 予測の見直し項目及びその理由

事業計画の変更に伴い、関連する項目について予測の見直しを行いました。

調査書案（計画変更前）において予測を行った項目についての予測の見直し項目及びその理由は、表 13.3.1-1(1)～(3)に示すとおりです。

表 13.3.1-1(1) 予測の見直し項目及びその理由

項目		見直しの理由	再予測の有無
1. 交通	工事中	【自動車交通量】 低層棟の中止により施工計画の変更は生じますが、工事用車両のピーク台数及びその時期に変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
		【交通安全】 工事用車両の走行ルート及び出入口位置の変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
	供用後	【自動車交通量】 交通計画の変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
		【歩行者通行量】 交通計画の変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
		【駐車場】 駐車場設置台数の変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
		【自転車・自動二輪車駐車場】 自転車・自動二輪車駐車場（駐輪場）設置台数の変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
		【交通安全】 交通計画及び関係車両の出入口に変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
2. 資源・エネルギー・地球環境	工事中	【リサイクル】 廃棄物発生量に大きく影響を与えるような施工計画の変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
	供用後	【リサイクル】 廃棄物発生量に大きく影響を与えるような建物規模の変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
		【地球温暖化の防止・エネルギー利用】 エネルギー利用等に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
		【ヒートアイランド現象の緩和】 ヒートアイランド対策に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×

注) 再予測の有無 ○：再予測を行う ×：再予測を行わない

表 13.3.1-1(2) 予測の見直し項目及びその理由

項 目		見直しの理由	再予測の有無	
3. 大気	工事中	【大気質】 大気汚染物質の排出量に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×	
	供用後	【大気質】 大気汚染物質の排出量に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×	
4. 水・土	工事中	【排水】 排水処理方法等に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×	
		【地形・地質】 地形・地質等に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×	
	供用後	【水利用】 水利用量に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×	
		【排水】 排水量等に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×	
		【雨水】 雨水流出抑制量に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×	
		【地形・地質】 地形・地質等に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×	
	5. 静穏	工事中	【音】 関連交通騒音及び建設機械騒音に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
			【振動】 関連交通振動及び建設機械振動に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
供用後		【音】 関連交通騒音に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×	
		【振動】 関連交通振動に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×	

注) 再予測の有無 ○：再予測を行う ×：再予測を行わない

表 13.3.1-1(3) 予測の見直し項目及びその理由

項目		見直しの理由	再予測の有無
6. 建造物 影響	供用後	【電波受信状態】 テレビ電波受信障害の発生状況に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
		【風】 建築計画の変更に伴い、計画建築物の配置や形状等の一部に変更が生じるため、予測の見直しを行います。	○
		【日照】 建築計画の変更に伴い、計画建築物の配置や形状等の一部に変更が生じるため、予測の見直しを行います。	○
		【光】 反射光、夜間光の状況に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
7. 植物・ 動物	供用後	【緑】 建築計画の変更に伴い緑化計画の一部に変更が生じるため、予測の見直しを行います。	○
8. 景観	供用後	【都市景観】 眺望の変化に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
9. 地域貢 献等	供用後	【公開空地等】 建築計画の変更に伴い、公開空地等の配置や形状等の一部に変更が生じるため、予測の見直しを行います。	○
		【防災・防犯】 防災・防犯への配慮事項に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行いません。	×
		【その他】 放置自転車等への配慮事項に大きく影響を与える変更はないことから、予測の見直しは行わない。	×

注) 再予測の有無 ○：再予測を行う ×：再予測を行わない

13.3.2 予測の見直し結果

予測の見直し結果の概略は、表 13.3.2-1 に示すとおりです。

事業計画の変更に伴う予測の見直しの結果、いずれの項目においても、結論に変更はありません。

表 13.3.2-1 予測の見直し結果の概略

項 目		予測の見直し結果の概略
風	供用後	<p>計画変更後における風環境評価は、建設後（対策前）において領域 A が 73 地点、領域 B が 74 地点、領域 C が 1 地点見られますが、計画地内に防風植栽を施すことにより、領域 C となっていた地点が領域 B に改善することが予測され、計画変更前と同様に現況と同程度の風環境が確保されるものと考えられます。なお、領域 C の地点については、計画変更前においても風環境評価は領域 C であり、計画変更により領域 C となったものではありません。</p> <p>したがって、計画変更後においても計画変更前と同様に、環境の目標を満たすと考えます。</p>
日照	供用後	<p>計画変更後の建築物によって生じる 1 時間以上生じる等時間日影（冬至日の午前 8 時から午後 4 時の時間帯）の範囲は、計画変更前と同様に日影規制のない地域内に収まることから日影規制を満足します。</p> <p>したがって、計画変更後においても計画変更前と同様に、環境の目標を満たすと考えます。</p>
緑	供用後	<p>計画変更後における本事業の緑化計画においても、接道部緑化延長は港区の緑化基準を上回るとともに、地域の歴史景観を継承・想起する立体的な緑地景観を創出します。</p> <p>さらには、隣接街区や沿道緑化等と連携し、本開発により創出される立体的な緑化空間の整備により、みどりのネットワークを補完する計画とします。</p> <p>したがって、計画変更後においても計画変更前と同様に、環境の目標を満たすと考えます。</p>
地域 貢献等 (公開空地等)	供用後	<p>計画変更後における本事業計画においても歩行者ネットワークの起点となる、周辺街区や田町駅と連続したデッキレベルのネットワークや広場空間を創出する計画です。</p> <p>これらの空間を整備することにより、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供することができると考えます。</p> <p>したがって計画変更後においても計画変更前と同様に、環境の目標を満たすと考えます。</p>

(空白)

14. その他

14. その他

14.1 実施者

【環境影響調査を実施する者】

名 称：森永乳業株式会社

代表者：代表取締役社長 大貫 陽一

所在地：東京都港区東新橋一丁目5番2号

名 称：三井不動産株式会社

代表者：代表取締役社長 植田 俊

所在地：東京都中央区日本橋室町二丁目1番1号

名 称：東日本旅客鉄道株式会社

代表者：代表取締役社長 喜勢 陽一

所在地：東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

【調査書作成業務の受託者】

名 称：株式会社 日建設計

代表者：代表取締役社長 大松 敦

所在地：東京都千代田区飯田橋二丁目18番3号

名 称：日本工営株式会社

代表者：代表取締役社長 金井 晴彦

所在地：東京都千代田区麴町五丁目4番

14.2 主な参考資料目録

①一般項目

- ・ 「住民基本台帳による東京都の世帯と人口 第5表 区市町村、町丁別の世帯数及び男女別人口（平成31～令和5年）各年1月1日現在」
（令和5年7月閲覧 東京都総務局ホームページ）
- ・ 「平成27年度道路交通センサス一般交通量調査結果 交通量報告書」
（令和5年7月閲覧 東京都建設局ホームページ）
- ・ 「東京都統計年鑑 令和元年～令和3年」
（令和5年7月閲覧 東京都総務局ホームページ）
- ・ 「都バス路線図 みんなのガイド」（令和5年7月閲覧 東京都交通局ホームページ）
- ・ 「ちいばす路線図」（令和5年7月閲覧 港区ホームページ）
- ・ 「路線図」（令和5年7月閲覧 kmバスホームページ）
- ・ 「港区公共施設案内図 ぐるっとみなと 2023-2024」
（令和5年7月閲覧 港区ホームページ）
- ・ 「港区土地利用現況図（用途別）」（令和3年10月 港区街づくり支援部都市計画課）
- ・ 「港区用途地域地区等図」（令和5年3月 港区）

- ・ 「東京の都市づくりビジョン（改定）」（平成 21 年 7 月 東京都）
- ・ 「都市づくりのグランドデザイン-東京の未来を創ろう-」（平成 29 年 9 月 東京都）
- ・ 「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針-サステナブル・リカバリー 東京の新しい都市づくり-」（令和 3 年 3 月 東京都）
- ・ 「「未来の東京」戦略」（令和 3 年 3 月 東京都）
- ・ 「「未来の東京」戦略 version up 2023」（令和 5 年 1 月 東京都）
- ・ 「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」（令和 2 年 3 月 東京都）
- ・ 「東京都「持続可能な資源利用」に向けた取組方針」（平成 27 年 3 月 東京都環境局）
- ・ 「東京都環境基本計画 2022」（令和 4 年 9 月 東京都）
- ・ 「みどりの新戦略ガイドライン」（平成 18 年 1 月 東京都）
- ・ 「東京が新たに進めるみどりの取組」（令和元年 5 月 東京都）
- ・ 「緑の施策の新展開～生物多様性の保全に向けた基本戦略～」（平成 24 年 5 月、東京都）
- ・ 「植栽時における在来種選定ガイドライン～生物多様性に配慮した植栽を目指して～」（平成 26 年 5 月 東京都環境局）
- ・ 「東京都景観計画-美しく風格のある東京の再生-」（平成 30 年 8 月改定 東京都）
- ・ 「東京都資源循環・廃棄物処理計画」（令和 3 年 9 月 東京都環境局）
- ・ 「東京都建設リサイクル推進計画」（令和 4 年 4 月 東京都）
- ・ 「東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」（平成 25 年 8 月 東京都）
- ・ 「港区基本構想」（平成 14 年 12 月 港区）
- ・ 「港区基本計画 令和 3 年度～令和 8 年度・港区実施計画 令和 3 年度～令和 5 年度」（令和 3 年 3 月 港区）
- ・ 「港区基本計画 芝地区版計画書 令和 3 年度～令和 8 年度」（令和 3 年 3 月 港区芝地区総合支所協働推進課）
- ・ 「港区まちづくりマスタープラン」（平成 29 年 3 月 港区）
- ・ 「港区環境基本計画 令和 3 年度～令和 8 年度」（令和 3 年 3 月 港区）
- ・ 「港区緑と水の総合計画」（令和 3 年 2 月 港区）
- ・ 「港区景観計画 平成 27 年度改定」（平成 27 年 12 月 港区）
- ・ 「港区一般廃棄物処理基本計画（第 3 次） 令和 3 年度～令和 14 年度」（令和 3 年 2 月 港区環境リサイクル支援部）
- ・ 「港区低炭素まちづくり計画」（令和 3 年 6 月 港区）

②環境項目

- ・ 「大気汚染測定結果ダウンロード」（令和 5 年 7 月閲覧 東京都環境局ホームページ）
- ・ 「局別測定内容」（令和 5 年 7 月閲覧 港区ホームページ）
- ・ 「大気汚染環境調査結果」（令和 5 年 7 月閲覧 港区ホームページ）
- ・ 「港区行政資料集 令和 5 年度(2023 年度)版」（令和 5 年 8 月 港区）
- ・ 「令和 2 年度自動車交通騒音・振動調査結果」（令和 5 年 7 月閲覧 東京都環境局ホームページ）
- ・ 「東京都総合地盤図 I」（昭和 52 年 東京都土木技術研究所編）
- ・ 「港区みどりの実態調査（第 10 次）報告書」（令和 4 年 3 月 港区）

- ・ 「東京都 2500 デジタル白地図」(株式会社ミッドマップ東京)
- ・ 「事業概要 令和4年版」(令和5年7月閲覧 東京都水道局ホームページ)
- ・ 「第6回、第7回自然環境保全基礎調査 植生調査」
(令和5年7月閲覧 環境省自然環境局生物多様性センター)
- ・ 「国指定登録文化財データベース」(令和5年7月閲覧 文化庁ホームページ)
- ・ 「東京都文化財情報データベース」
(令和5年7月閲覧 東京都教育庁地域教育支援部ホームページ)
- ・ 「港区文化財総合目録登録一覧」
(令和5年7月閲覧 港区立郷土歴史館ホームページ)
- ・ 「港区埋蔵文化財包蔵地(遺跡)分布図」(令和5年3月 港区立郷土歴史館)

14.3 問い合わせ先

三井不動産株式会社 ビルディング事業四部

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町三丁目2番1号

tel:03-3246-8774 (10:00~12:00、13:00~17:00/土、日、祝日は除く)

(空白)