

(仮称) 六本木一丁目北地区計画
環境影響調査書

令和 7 年 5 月

鹿島建設株式会社

目 次

はじめに	1
1. 事業者の氏名及び住所	3
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	3
2. 対象事業の名称、目的及び内容	5
2.1 対象事業の名称	5
2.2 対象事業の目的	5
2.3 対象事業の内容	6
2.3.1 対象事業の位置	6
2.3.2 事業計画の概要	9
2.3.3 工事の概要	28
2.3.4 対象事業のスケジュール	34
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	35
3.1 縦覧期間	35
3.2 意見の概要及び事業者の見解	35
4. 事前協議における指摘事項及びそれに対する見解	37
5. 地域の概況	41
5.1 一般項目	41
5.1.1 人口	41
5.1.2 交通	43
5.1.3 土地利用	60
5.1.4 関係法令の指定・規制等	65
5.1.5 環境保全に関する計画等	67
5.2 環境項目	75
5.2.1 大気汚染	75
5.2.2 臭気	79
5.2.3 静穏	80
5.2.4 土壌汚染	83
5.2.5 地形・地質	83
5.2.6 水循環	87

5.2.7	緑	87
5.2.8	日影	91
5.2.9	電波障害	91
5.2.10	風環境	91
5.2.11	景観	93
5.2.12	史跡・文化財	97
6.	環境調査項目の選定	101
6.1	選定した項目	101
6.2	選定しなかった項目及びその理由	102
7.	事業の実施による環境影響のまとめ	103
8.	現況調査及び供用後の予測等	109
8.1	交通	110
8.2	資源・エネルギー・地球環境	120
8.3	大気	126
8.4	水・土	128
8.5	静穏	138
8.6	建造物影響	142
8.7	植物・動物	150
8.8	景観	152
8.9	地域貢献等	154
9.	工事中の予測等	157
9.1	交通	158
9.2	資源・エネルギー・地球環境	160
9.3	大気	161
9.4	水・土	163
9.5	静穏	165
9.6	史跡・文化財等	167
10.	環境影響調査書案の修正概要	169
11.	説明会の実施状況	171
11.1	説明会の周知方法	171

11.2	説明会の実施状況	171
11.3	質疑応答の内容	172
12.	環境影響調査書案に対する区民の意見書の概要と事業者の見解	175
12.1	縦覧期間	175
12.2	意見の概要及び事業者の見解	175
13.	環境影響調査書案に対する区長の意見と事業者の見解	177
14.	その他	181
14.1	実施者	181
14.2	参考資料	181
14.3	問い合わせ先	183
	参考資料：計画の変更理由及び概要	185

はじめに（環境影響調査書案からの変更）

本事業では、令和 7 年 1 月以降に建築計画の見直しを行い、「(仮称) 六本木一丁目北地区計画 環境影響調査書案 (令和 6 年 7 月)」に示した事業計画の内、建築計画(敷地面積、延床面積、階数)、駐車場計画及び緑化計画を一部変更しました。変更した内容の概要は、表-1 に示すとおりです。

表-1 変更内容の概要

項 目	内 容	
	変更後	変更前
主 要 用 途	住宅・宿泊施設・店舗・駐車場	住宅・宿泊施設・店舗・駐車場
敷 地 面 積	約 9,931m ²	約 9,940m ²
延 床 面 積	約 143,900m ²	約 147,500m ²
階 数	地上 53 階、地下 5 階	地上 54 階、地下 5 階
建物最高高さ	約 225m	約 225m
駐 車 場 計 画 (駐車場台数)	約 433 台	約 450 台
	自転車約 266 台 (店舗用約 30 台、居住者用約 236 台)、 自動二輪車約 29 台	自転車約 284 台 (店舗用約 25 台、居住者用約 259 台)、 自動二輪車約 20 台
緑 化 計 画	緑化地の範囲、緑化面積などを変更しました。	—

注) 下線箇所は、変更又は追加した内容です。

事業内容検討の進捗、設計の深度化に伴い、建築計画の詳細に変更が生じましたが、計画建築物の高さ、配置計画などに変更はありません。なお、変更内容の詳細は、巻末の参考資料に示すとおりです。

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： 鹿島建設株式会社

代表者： 代表取締役社長 天野 裕正

所在地： 東京都港区元赤坂一丁目 3 番 1 号

2. 対象事業の名称、目的及び内容

2.1 対象事業の名称

名 称：(仮称) 六本木一丁目北地区計画

種 類：建築物の新築

2.2 対象事業の目的

計画地を含む周辺地域は、都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域「東京都心・臨海地域（環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木）」に位置付けられており、「東京の都市づくりビジョン（改定）」（平成 21 年 7 月）、「都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月）」、「港区まちづくりマスタープラン」（平成 29 年 3 月）などの上位計画の中で『超高層のオフィスや住宅などの一体的複合開発と人にやさしい良質な都市空間・居住空間の維持、創造、運営』などの方針が謳われています。

計画地周辺は、永田町・霞が関などの官公庁街や新橋・汐留、六本木などの拠点性の高いエリアが位置しています。また、計画地は、地下鉄虎ノ門駅、六本木一丁目駅などに近接した交通利便性の高い立地となっており、近傍においても虎ノ門二丁目地区第一種市街地再開発事業、(仮称) 赤坂二丁目プロジェクトなどの開発が進行中です。

本事業は、国・東京都・港区の上位計画を踏まえ、既存施設の建替えにより、複合的な市街地を形成することを目的とします。

なお、本事業は、開発諸制度として「再開発等促進区を定める地区計画」を用い、関係機関と協議中です。

2.3 対象事業の内容

2.3.1 対象事業の位置

計画地の所在地は、図 2.3.1-1～2 に示すとおり、東京都港区六本木一丁目に位置し、ホテルオークラ別館が立地した区域です。

鉄道の最寄り駅として、計画地の西約 300m に六本木一丁目駅（東京メトロ南北線）、南東約 300m に神谷町駅（東京メトロ日比谷線）、計画地の北西約 500m に溜池山王駅（東京メトロ南北線）、北東約 350m に虎ノ門ヒルズ駅（東京メトロ日比谷線）があります。

主要道路として、計画地の北側を東西に都道 405 号線（外堀通り）、東側を南北に国道 1 号（桜田通り）、南側を東西に都道 319 号線（外苑東通り）、西側を南北に首都高速都心環状線と都道 412 号線（六本木通り）が通過しています。

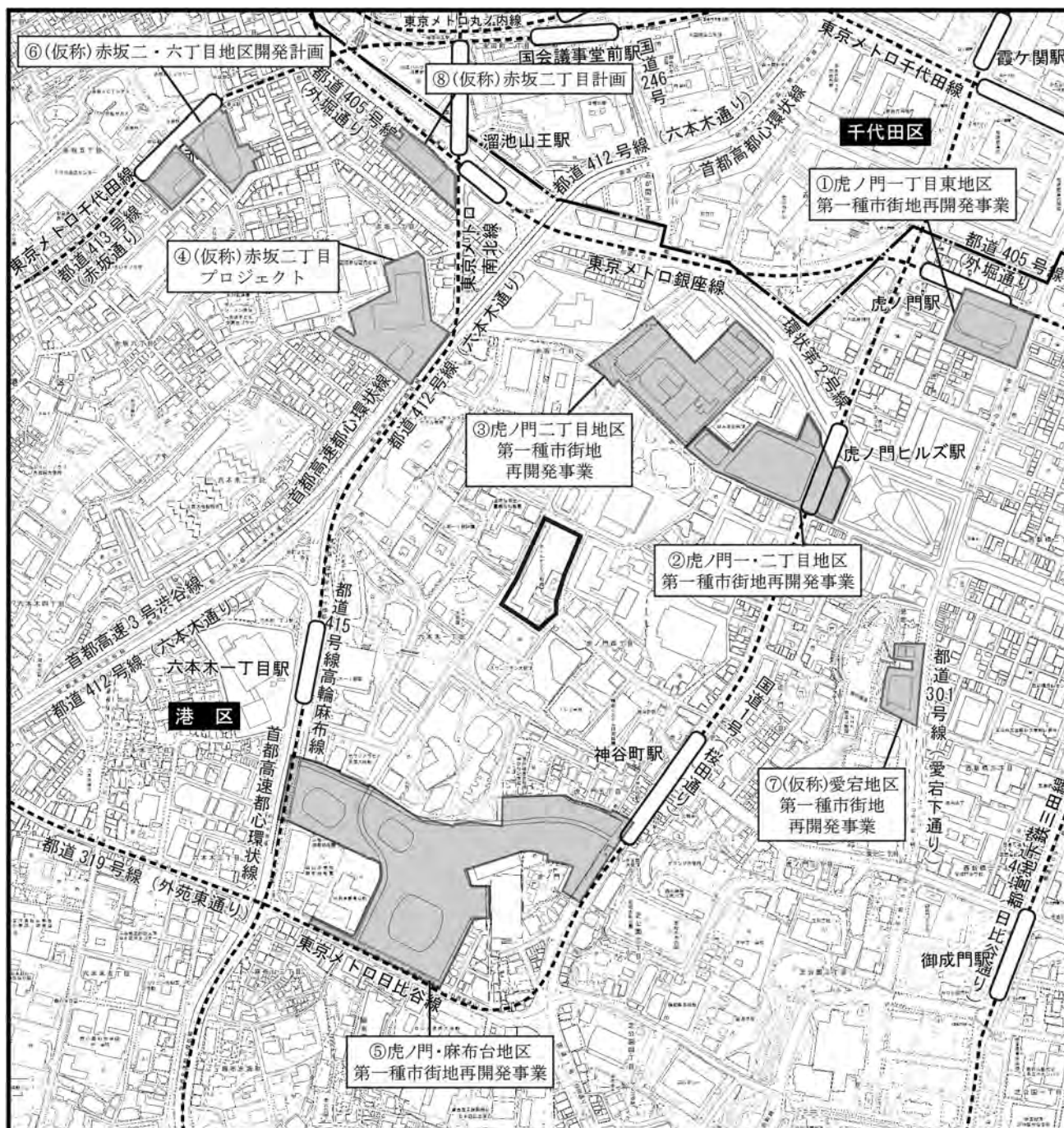
計画地及び周辺開発事業の位置は、図 2.3.1-1～2 に示すとおりです。

表 2.3.1-1 計画地の所在地等

所在地	港区六本木一丁目 10 番 16（旧住居表示）
敷地面積	約 9,931m ²
用途地域等	第二種住居地域
指定容積率	約 870% ^{注 1)} 、 ^{注 2)} （現況 400%）

注 1) 再開発等促進区を定める地区計画運用基準に基づく容積率の見直しを見込み、更に「有効空地」、「区域環境の整備、改善及び向上に資する施設計画」の評価を見込みました。

注 2) 「建築基準法 第 52 条第 14 項第 1 号に基づく東京都容積率の許可に関する取扱基準」（令和 5 年 9 月 25 日改正）Ⅱ 2 及び 3 の用途に供する部分を除きます。



凡 例

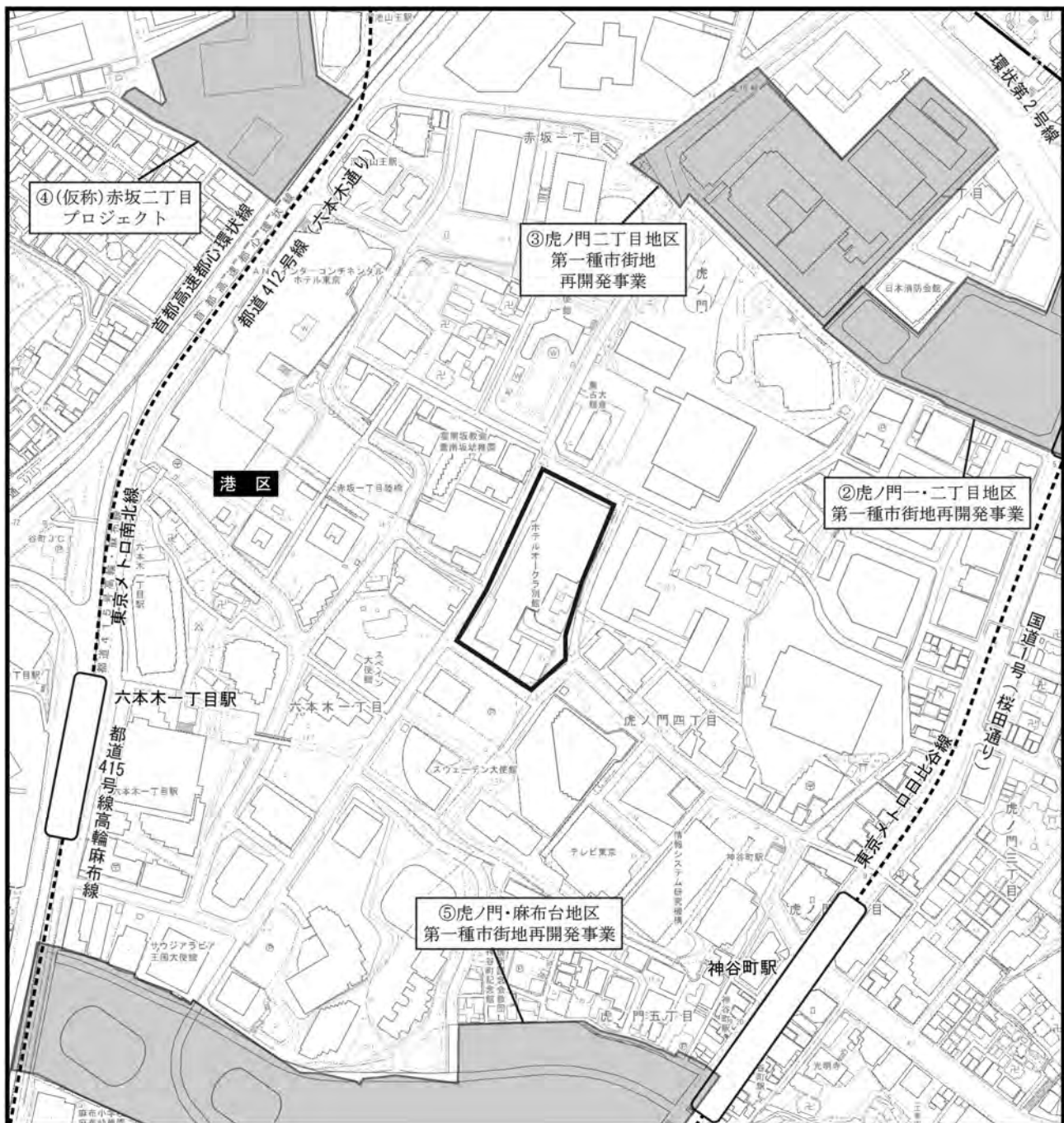
- 計画地 (旧ホテルオークラ別館敷地)
- 区界
- 周辺開発事業
- 地下鉄
- 駅



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 2.3.1-1
計画地位置図 (広域)



凡 例

- 計画地（旧ホテルオークラ別館敷地）
- 区界
- 周辺開発事業
- 地下鉄
- 駅

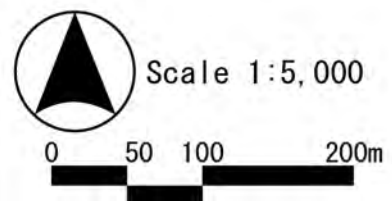


図 2.3.1-2
計画地位置図（詳細）

2.3.2 事業計画の概要

(1) 上位計画

計画地は都市再生特別措置法において、「都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域」として政令で指定された「都市再生緊急整備地域」に含まれ、中でも特に円滑かつ迅速な事業の推進が都市の国際競争力の強化に有効な地域とされる「特定都市再生緊急整備地域」に属しています。

特定都市再生緊急整備地域には、エリア毎に整備の目標が定められており、計画地が含まれる「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木」では、国際金融・業務・商業・文化・交流機能や生活・業務支援機能など、多様な機能を備えた賑わいあふれた国際色豊かな交流ゾーンを形成、良好な住環境を備えた居住機能のほか、国際金融をはじめとする業務・商業・文化・交流・宿泊等の多様な機能の誘導及び高度な専門性を有する業務支援機能の強化、都市開発事業に関連した道路整備により地域内道路網を強化などが設定されています。

東京都の「都市再開発の方針（令和3年3月）」において、計画地が含まれる「2号地区：六本木・虎ノ門地区」では、土地の高度利用を図るとともにそれを支援する生活関連施設、商業・業務施設及び交流・文化施設を適切に配置し、調和のある共存を図ることや、土地の高度利用を図る中で、公共空間を生み出し、快適な都市型住宅を供給するとともに、住、商、業等の多様な機能との調和のある共存を図ること、また、既存道路の拡幅により、歩道など歩行者空間を創出することなどが設定されています。

また、「港区まちづくりマスタープラン（平成29年3月）」において、特に計画地が該当する六本木地域における国際色豊かな商業・業務・交流機能の集積と、麻布地域における安全・安心で快適な居住機能が共存し、多くの人々が集うまちづくりを推進する、外国人も含めた多様な人々が共に住みやすい居住機能及び生活基盤を支える施設の整備・誘導を推進するなどの目標が設定されています。さらに、六本木・虎ノ門地区では、起伏に富んだ地形に配慮しながら開発事業などの機会を捉えてバリアフリーネットワークの整備や円滑な自動車交通を実現する道路の再整備を行うなど、安全で快適な自動車・歩行者ネットワークの形成を図ることが謳われています。

本事業では、上位計画の内容に沿って、業務・都心居住・商業機能が複合する地域にふさわしい国際的な職住近接拠点の形成を図るとともに、地区幹線道路の整備や歩行者空間の充実等、地区の道路・歩行者ネットワークの向上を図ることを検討しています。

(2) 土地利用計画・建築計画

建設計画の概要は表 2.3.2-1 に、配置計画図は図 2.3.2-1 に、土地利用平面図は図 2.3.2-2 に示すとおりです。また、立面図は図 2.3.2-3 に、断面図は図 2.3.2-4 に示すとおりです。

計画地には、北側に主要用途を住宅・宿泊施設とする建物（地上 53 階、地下 5 階）、南側にまとまった規模の広場状空地を設ける配置計画です。

また、敷地周囲の道路新設・整備により六本木・虎ノ門地区の「道路ネットワーク※」の構築に寄与し、南側の広場については敷地の高低差を生かし、地区の「緑の軸※」形成に寄与する多様な機能（賑わい機能、防災機能、交通拠点など）を有するみどりの拠点を整備します。（※六本木虎ノ門地区ガイドライン令和 4 年 8 月改定）

用途は住宅・宿泊施設・店舗・駐車場であり、敷地面積は約 9,931m²、建物最高高さは約 225m（T.P. +29.3m より）の規模を検討しています。

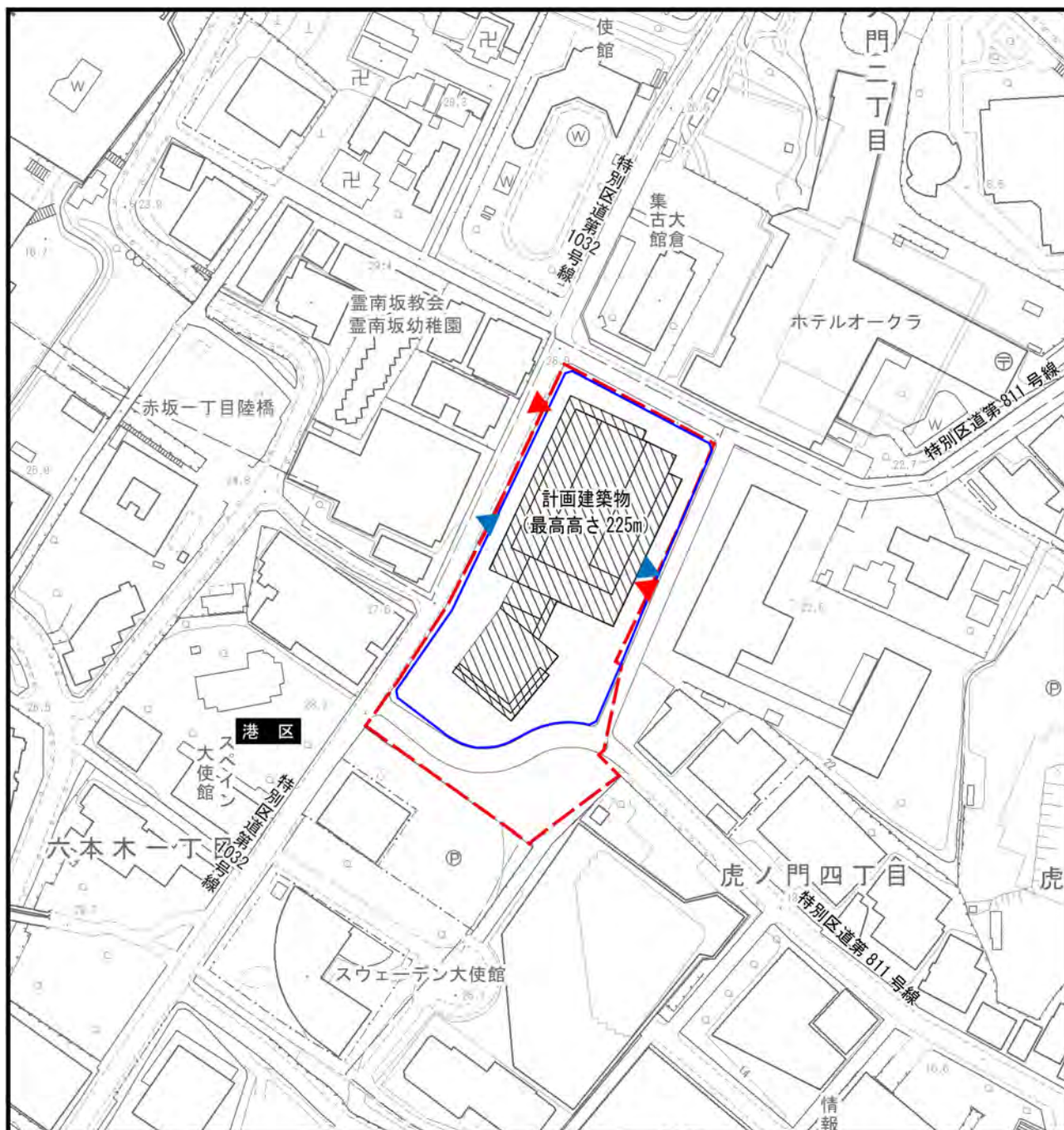
表 2.3.2-1 建築計画の概要^{注1)}

項 目	内 容
主 要 用 途	住宅・宿泊施設・店舗・駐車場
敷 地 面 積	約 9,931m ²
延 床 面 積	合計 約 143,900m ²
計 画 容 積 率 (基準容積率)	約 870% ^{注2)注3)} (現況 400%)
階数	地上 53 階、地下 5 階
建物最高高さ	約 225m(T.P. +29.3m より)
駐 車 場 台 数	約 433 台
	自転車約 266 台(店舗用約 30 台、居住者用約 236 台)、 自動二輪車約 29 台

注 1) 本事業計画は現時点におけるものであり、今後、関係機関との協議などにより変更となる可能性があります。

注 2) 再開発等促進区を定める地区計画運用基準に基づく容積率の見直しを見込み、更に「有効空地」、「区域環境の整備、改善及び向上に資する施設計画」の評価を見込みました。

注 3) 「建築基準法 第 52 条第 14 項第 1 号に基づく東京都容積率の許可に関する取扱基準」（令和 5 年 9 月 25 日改正）Ⅱ2 及び 3 の用途に供する部分を除きます。



凡 例

- 計画地（旧ホテルオークラ別館敷地）
- 供用後の敷地
- 計画建築物
- ▶ 駐車場入口
- ▶ 駐車場出口

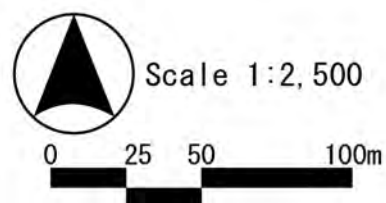
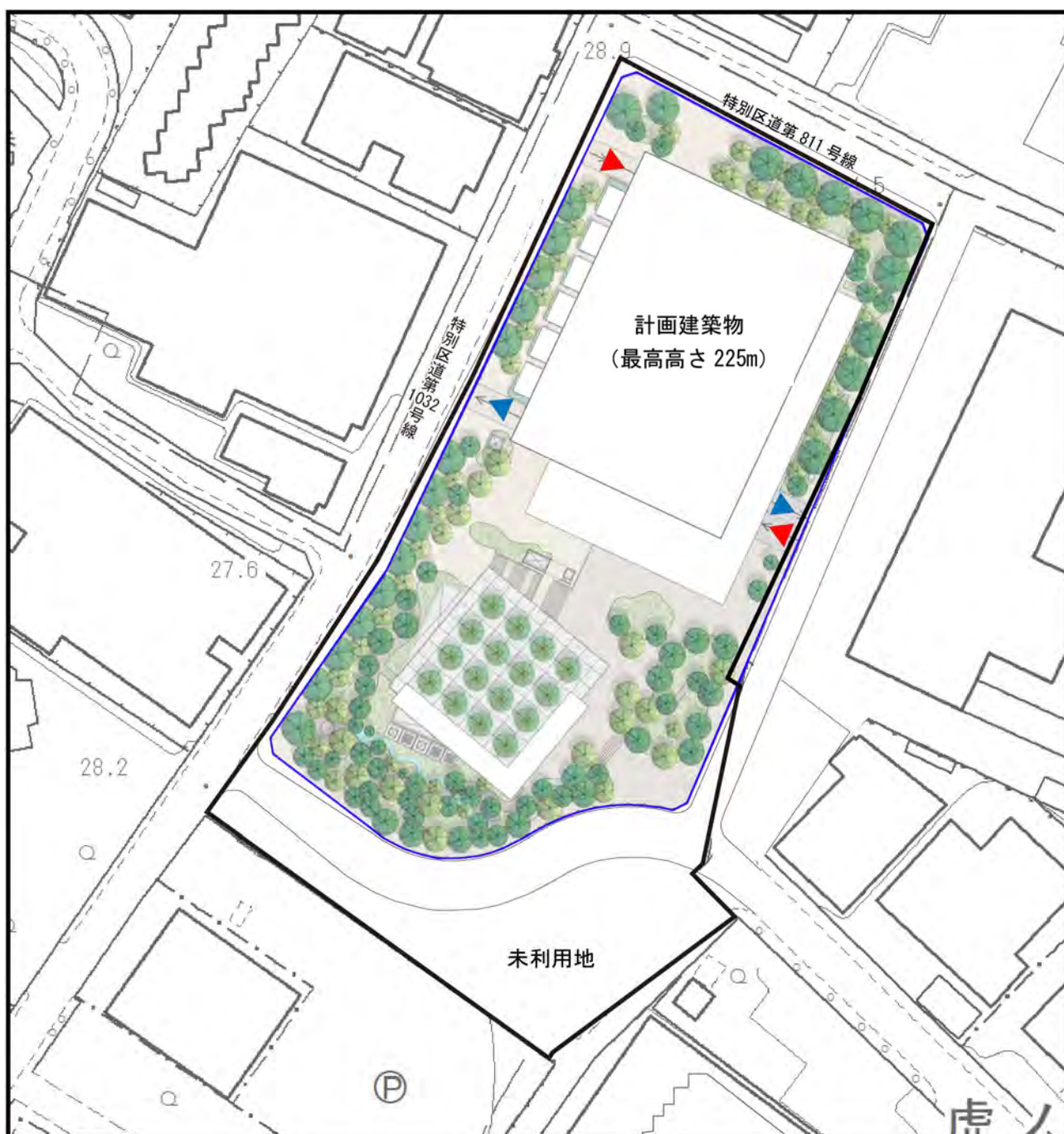


図 2.3.2-1 配置計画図



凡 例

- 計画地
- 供用後の敷地
- 計画建築物
- ▶ 駐車場入口
- ▶ 駐車場出口

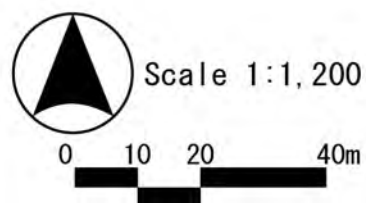


図 2.3.2-2 土地利用平面図

最高高さ 225m (T. P. +29.3m より)

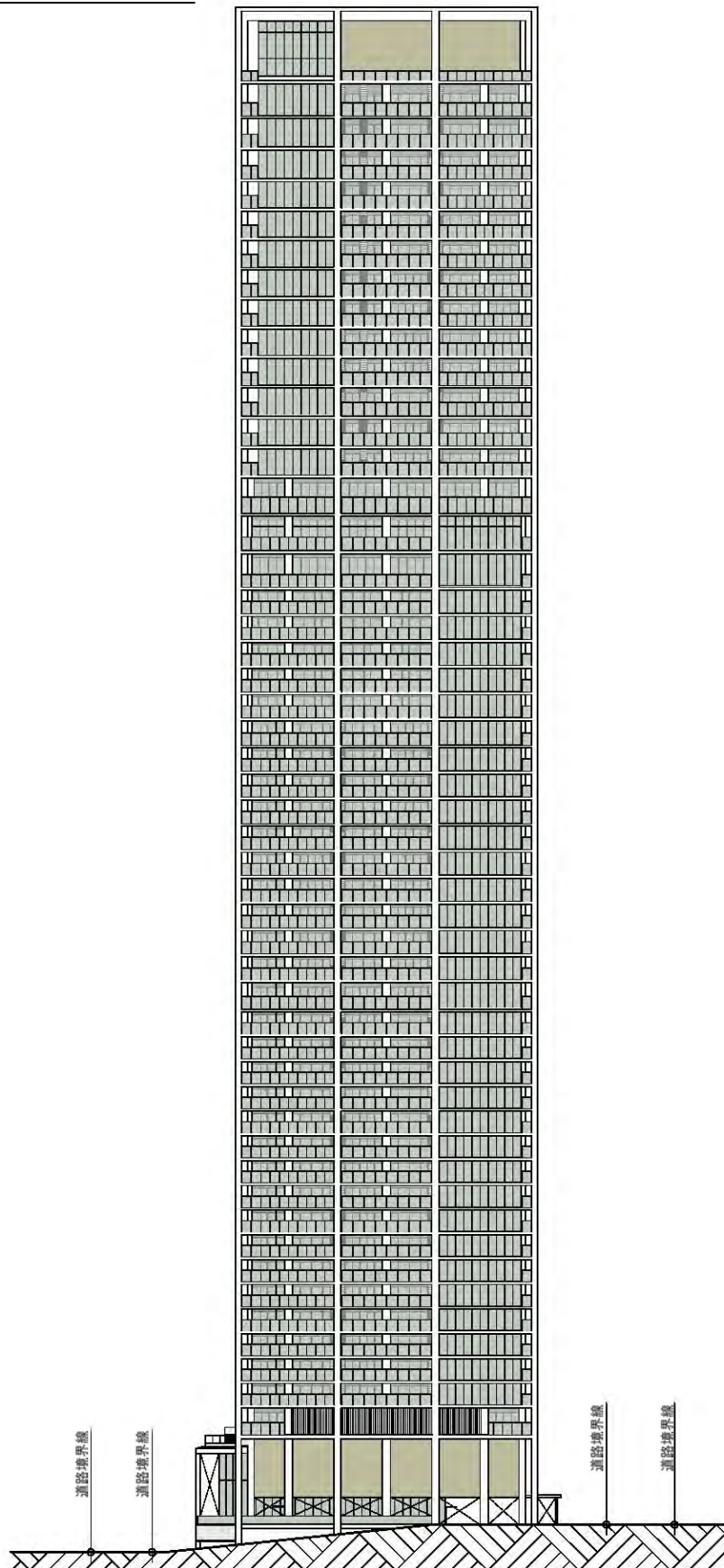


図 2.3.2-3(1) 立面図 (北立面図 S=1:1,000)

最高高さ 225m (T. P. +29.3m より)

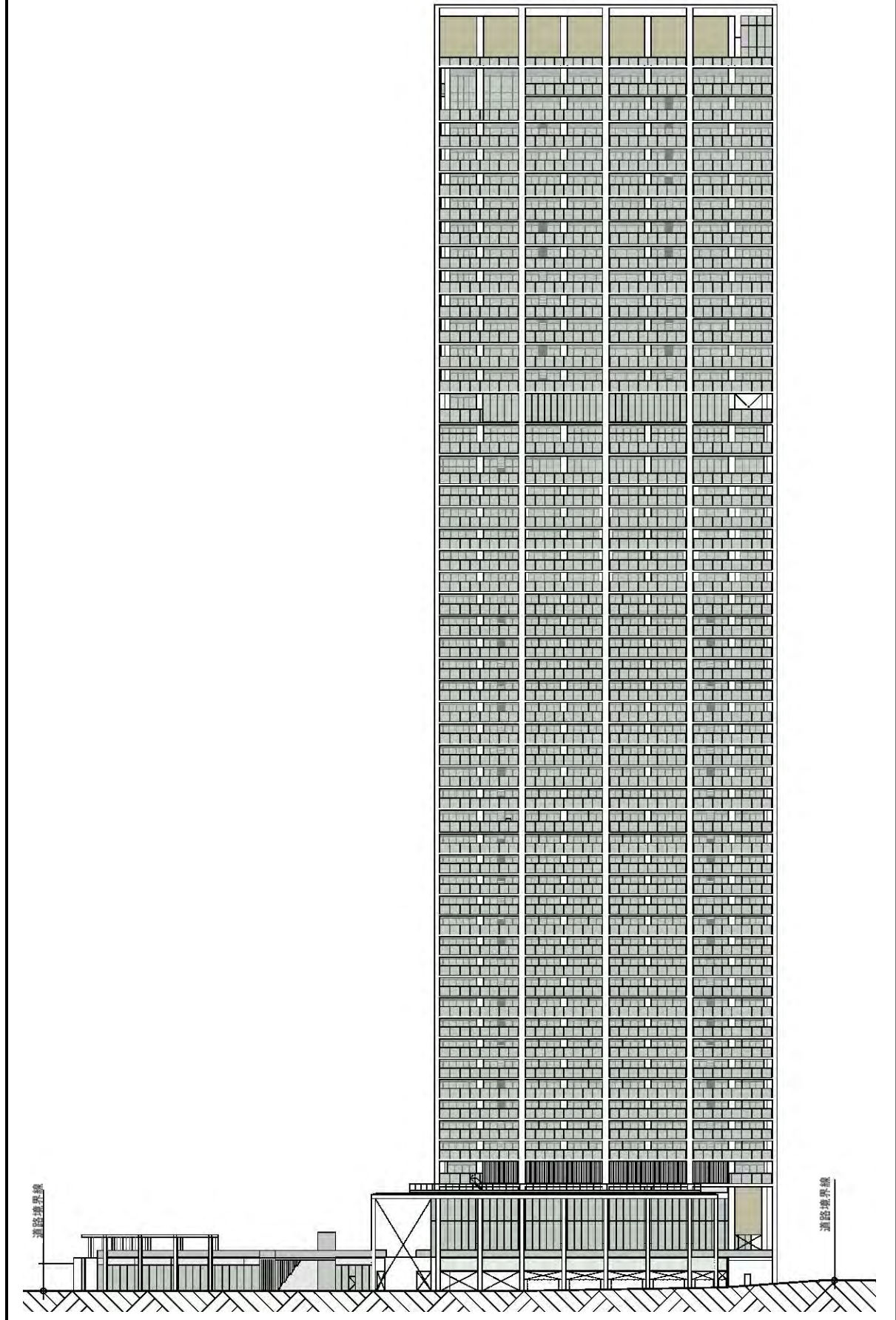


図 2.3.2-3(2) 立面図 (東立面図 S=1:1,000)

最高高さ 225m (T. P. +29. 3m より)

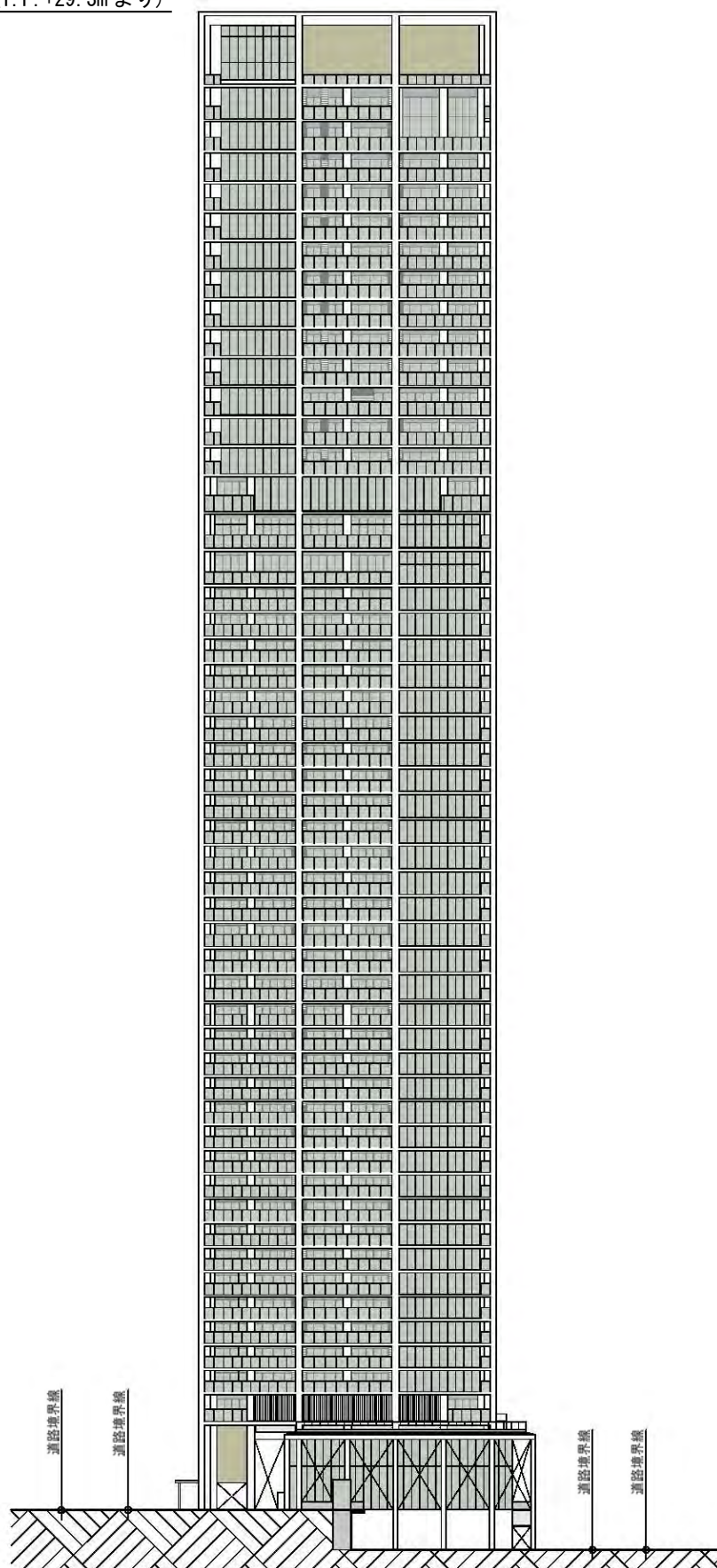


図 2.3.2-3(3) 立面図 (南立面図 S=1:1,000)

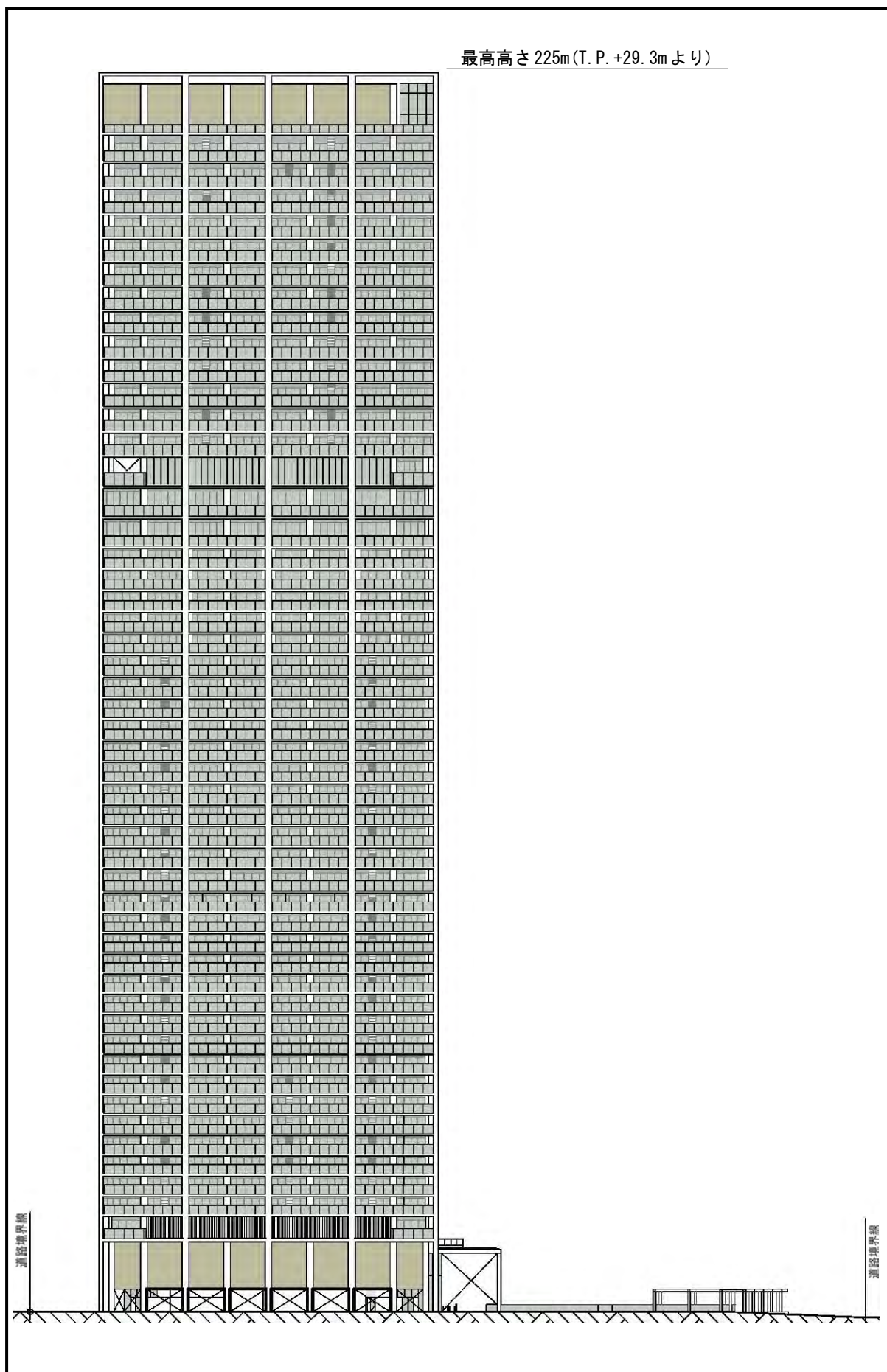


図 2.3.2-3(4) 立面図 (西立面図 S=1:1,000)

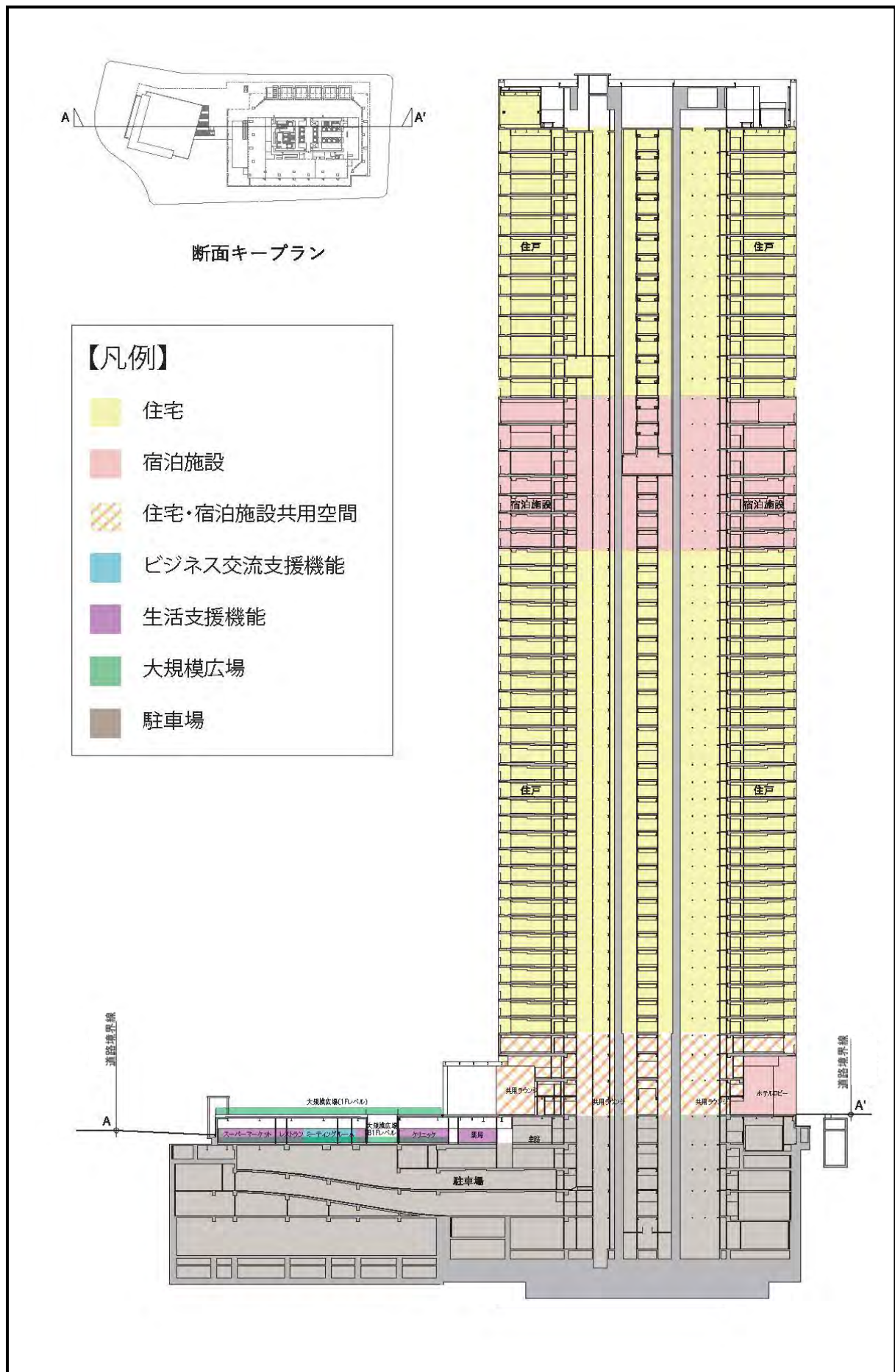
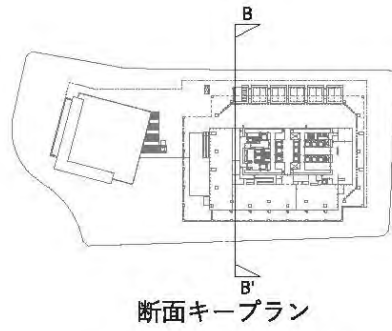


図 2.3.2-4(1) 断面図 (A-A'断面 S=1:1, 200)



【凡例】

- 住宅
- 宿泊施設
- 住宅・宿泊施設共用空間
- ビジネス交流支援機能
- 生活支援機能
- 大規模広場
- 駐車場

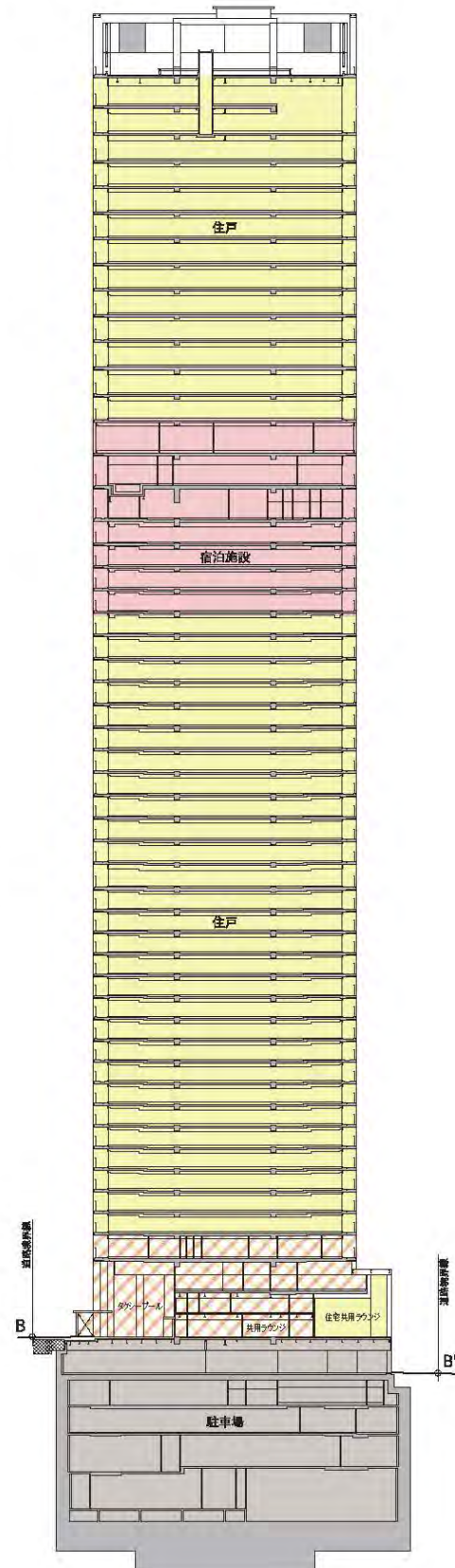
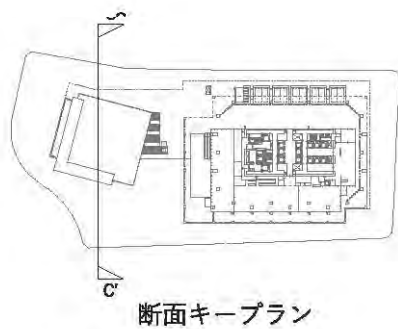


図 2.3.2-4(2) 断面図 (B-B'断面 S=1:1, 200)



【凡例】

- 住宅
- 宿泊施設
- 住宅・宿泊施設共用空間
- ビジネス交流支援機能
- 生活支援機能
- 大規模広場
- 駐車場

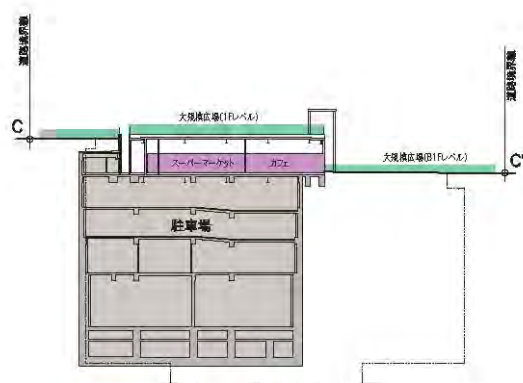


図 2.3.2-4(3) 断面図 (C-C'断面 S=1:1, 200)

(3) 建築物の外観及び景観計画

計画地周辺は、大使館や博物館などの文化施設が建ち並ぶ、個性と魅力ある景観になっています。本事業は、計画地周辺との調和を図りながら、六本木・虎ノ門地区に相応しい、風格ある景観形成をめざします。

主要な建物は、敷地境界から適切な離隔を確保するなどにより、周辺へ与える圧迫感を軽減します。また、計画地周辺のみどり豊かな環境からの連続性を意識し、街路樹の充実や歩道の拡幅を行い、快適なオープンスペースを形成します。

建物外観は、色彩、材料などの選択及びデザインに配慮します。

なお、詳細については、「港区景観条例」に基づき、関係部署と協議を行いながら景観計画を進めていきます。

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（南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、都道 405 号線（外堀通り）、都道 415 号高輪麻布線及び国道 1 号（桜田通り）などを利用し、特別区道第 811 号線、特別区道第 1032 号線及び新設道路を経由して流入するルート进行想定しています。出庫は、特別区道第 811 号線及び特別区道第 1032 号線を経由し、都道 405 号線（外堀通り）、都道 415 号高輪麻布線及び国道 1 号（桜田通り）など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、特別区道第 1032 号線などを利用し、東京メトロ溜池山王駅、六本木一丁目駅へ至るルート、特別区道第 811 号線などを利用し、東京メトロ神谷町駅、虎ノ門ヒルズ駅及び虎ノ門駅へ至るルート进行想定しています。

バス利用の場合、特別区道第 1032 号線などを利用してアークヒルズ前停留所へ至るルート、特別区道第 811 号線などを利用して神谷町駅停留所へ至るルート进行想定しています。

徒歩の場合、特別区道第 811 号線及び特別区道第 1032 号線などの利用进行想定しています。

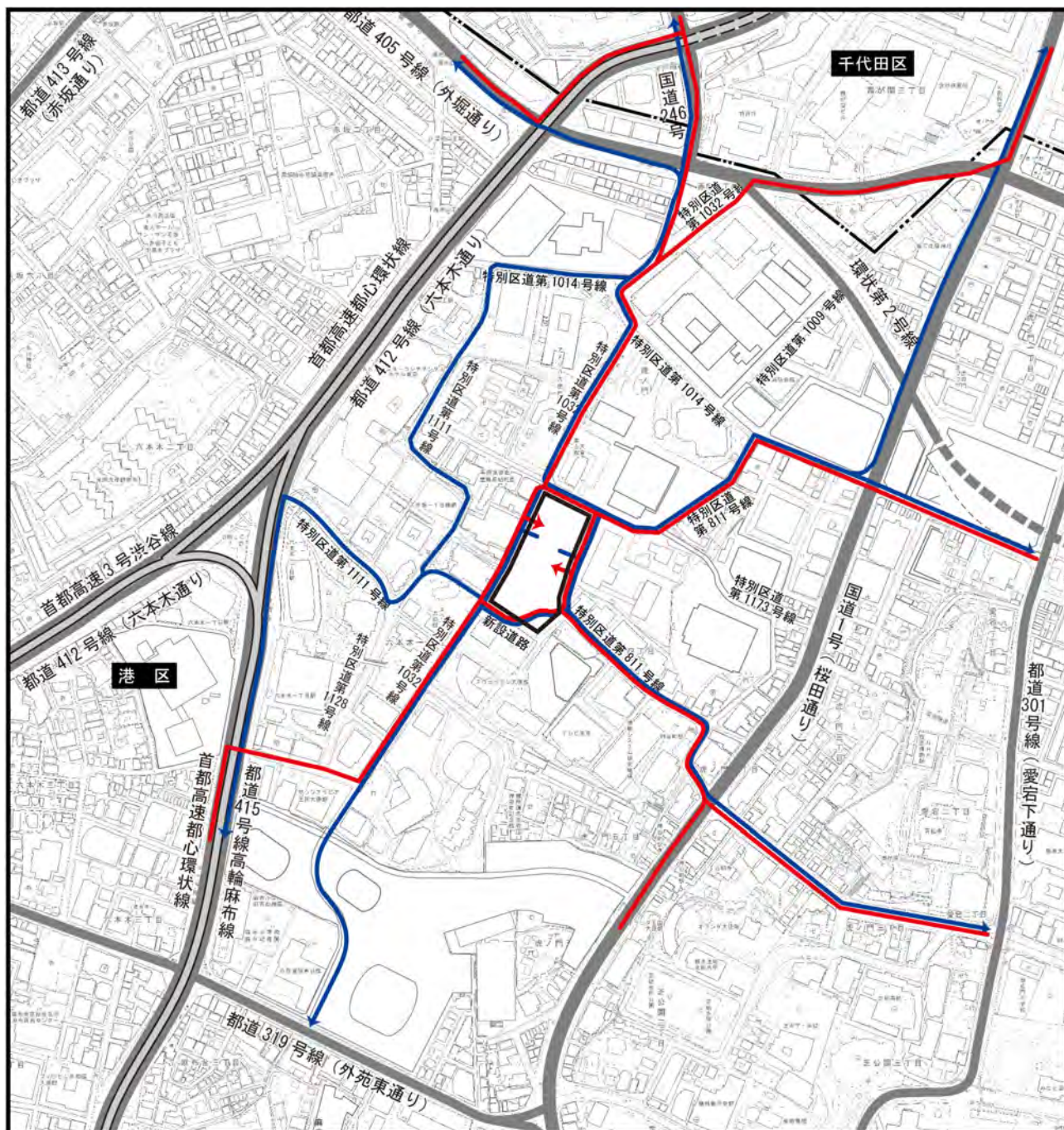
駐車場については、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）を満たす台数として、約 433 台を確保する計画です。

自転車駐車場については、「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）と想定される住戸数から算出される台数を加えて、約 266 台を確保する計画です。

自動二輪車駐車場については、約 29 台を確保する計画です。

表 2.3.2-2 駐車場計画

区分	台数	方式
駐車場	約 433 台	自走式・機械式
自転車駐車場	店舗用：約 30 台 居住者用：約 236 台 合計：約 266 台	自走式 (一部スライドラック式)
自動二輪車駐車場	約 29 台	自走式



凡 例

- 計画地
- 区界
- 自動車動線 (入庫)
- 自動車動線 (出庫)



Scale 1:8,000

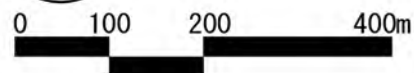
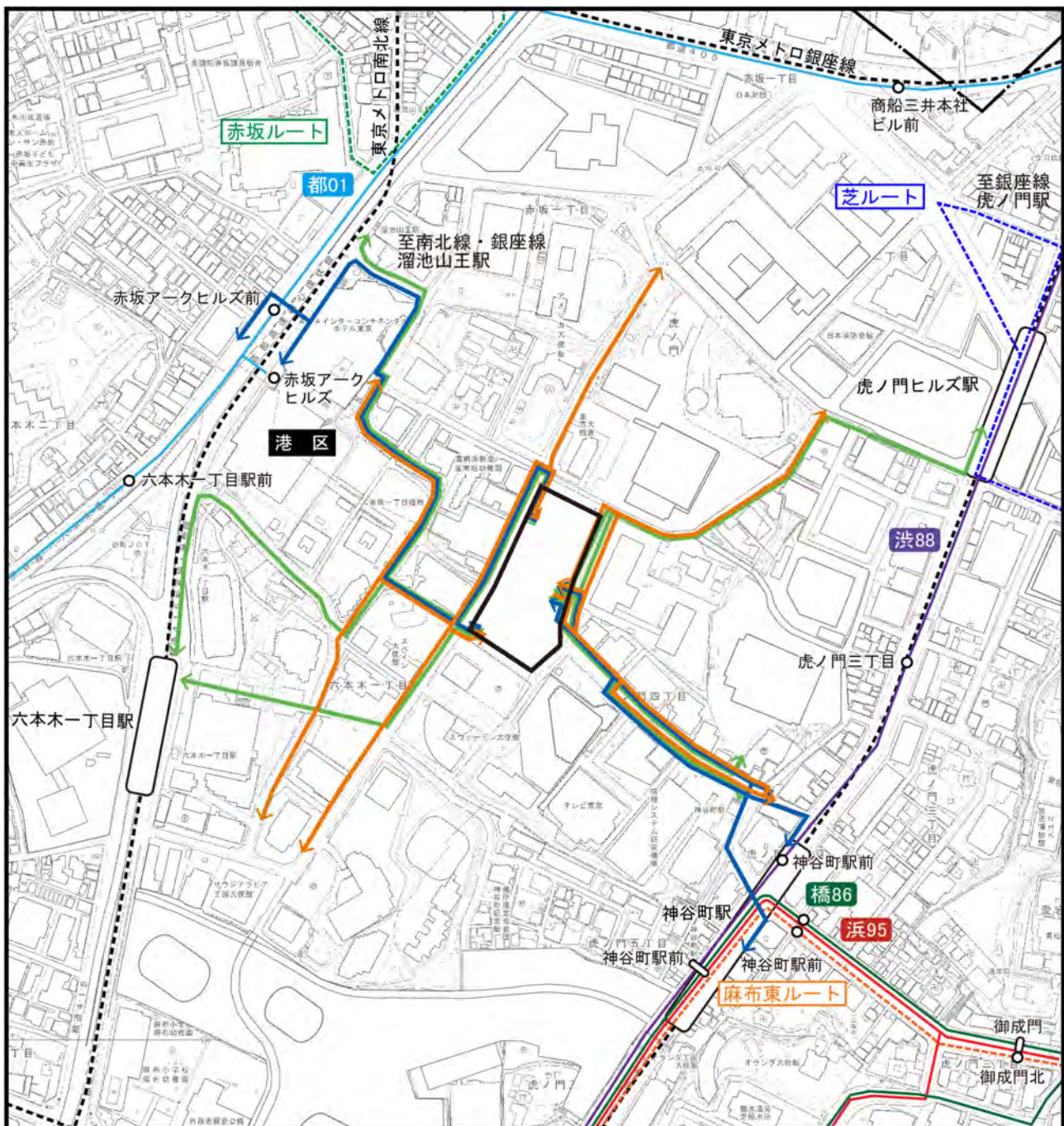


図 2.3.2-6 自動車動線図



凡 例

計画地

区界

歩行者動線（鉄道利用）

歩行者動線（バス利用）

歩行者動線（徒歩）

地下鉄

駅

【バス路線】

都 01（都バス）

渋 88（都バス）

橋 86（都バス）

浜 95（都バス）

麻布東ルート（ちいばす）

赤坂ルート（ちいばす）

芝ルート（ちいばす）

バス停留所



Scale 1:6,000

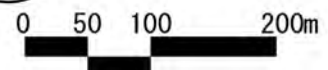


図 2.3.2-7 歩行者動線図

(5) 緑化計画

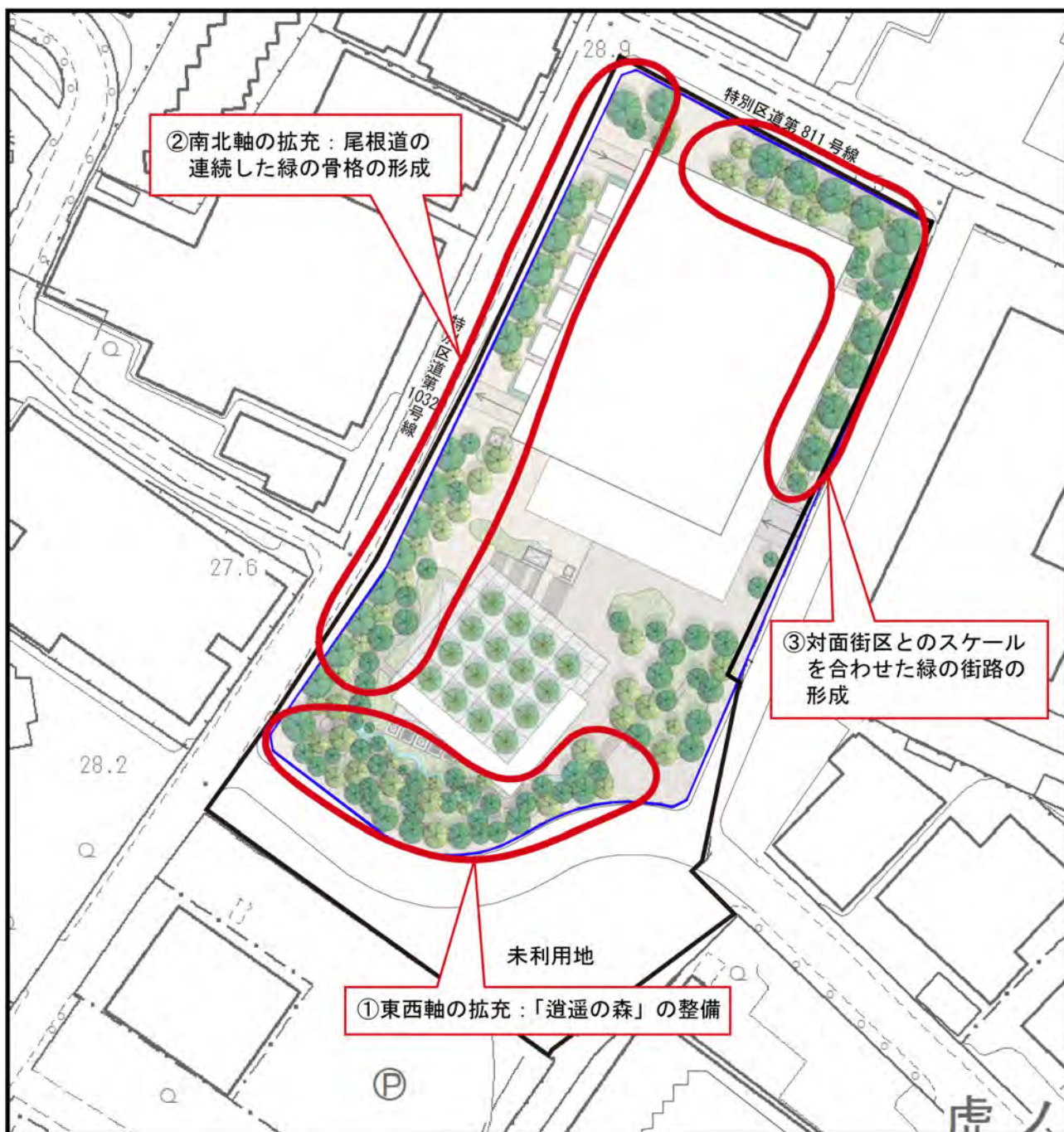
本事業における緑化計画は、表 2.3.2-3 及び図 2.3.2-8 に示すとおりです。

「港区緑と水に関する基本方針」などを踏まえて、敷地内はできるだけ多くの緑化を図り、特別区道第 1032 号線の沿道緑化などの整備を行うことで、周辺の開発事業で整備されたみどりとつながる「緑のネットワーク」を形成し、周辺のみどりとの連続性の強化に努めます。また、敷地の高低差を生かし、坂道空間と潤いのある立体的で豊かな緑化空間を一体的に整備します。

緑化に当たっては、地域特性に基づき、可能な限り自然植生による地域の風土に根付いた植物を選定し、季節ごとに景観を楽しむことができるような彩り豊かな植栽を選定します。

表 2.3.2-3 緑化計画と基準との比較

項目	本事業における緑化計画	緑化基準（港区）
接道部緑化延長	359.48m	294.50m
緑化面積	3,211m ²	3,203m ²



凡 例

- 計画地
- 計画建築物
- 植栽

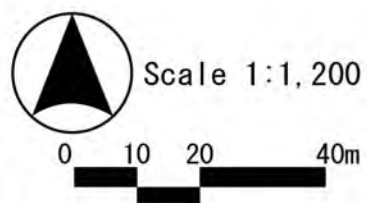


図 2.3.2-8 緑化平面図

(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。

なお、雨水など処理水の共用トイレ洗浄水などへの利用及び節水型機器の導入により、本事業における水使用量の節約を図る計画です。

(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。

なお、雨水は「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に基づき、雨水貯留槽など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

熱源・動力源として供給会社より電気・ガスの供給を受ける予定です。

なお、LED 照明やその他省エネルギー機器の導入、積極的な省エネルギーの推進、CO₂ 排出抑制対策の実施などを検討しています。

- ・高断熱外装や、Low-E ガラス^{注1}などを採用することにより、建築物の熱負荷を低減します。
- ・LED 照明、熱交換型換気設備、ガスコージェネレーションシステムなどを採用することで設備システムの省エネルギー化を図ります。
- ・建物の環境性能は、住宅で UA 値^{注2}：全住戸 0.6 (W/m²・K) 以下、ERR5%以上、非住宅で PAL*低減率^{注3}11%以上、ERR^{注4}22%以上を達成する計画としています。

(9) 防災計画

関係法令に基づく防災、消火設備を設置し、防災センターにて管理を行う計画です。大地震に対しての安全性、機能確保を図るため、十分な耐震性能を有する建物を検討しています。

^{注1} Low-E ガラス：

Low Emissivity Glass とは、ガラスの表面に Low-E 膜といわれる特殊な金属膜（酸化錫や銀）をコーティングしたガラスを指し、Low-E 膜が太陽の熱や部屋を暖房で暖めた熱を吸収・反射することで夏の暑さを和らげ、冬の暖房効率を高める効果があります。

^{注2} UA 値：

住宅の断熱性能を示す指標の一つで「外皮平均熱貫流率」を意味し、UA 値が低いほど建物の断熱性能が高く、熱が逃げにくいことを示します。

^{注3} PAL*低減率：

非住宅の断熱性能を示す指標で、建物の屋内周囲空間の床面積当たりの年間熱負荷を指します。

^{注4} ERR：

Energy Reduction Rate とは、設備機器の省エネルギー率を表す指標で、基準値からの低減率によりエネルギーの効率性を示し、数値が大きいほど設備の省エネルギー性能が高くなります。

(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 16 日港区条例第 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 31 日 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 31 日 11 港環清第 328 号）などを踏まえて、収集、処理、再利用及び保管場所などについて満足する計画とします。

(11) 地域貢献計画

建物周辺には、まとまった規模の広場状空気を設ける計画です。地域の賑わいを創出するイベントや防災訓練などが行えるオープンスペースを整備し、来街者や地域住民が日常的に利用できる空間を確保します。また、建物を道路からセットバックして配置することにより、ゆとりのある快適な歩行者空間と緑地を確保し、地域住民等が地形の変化や歴史・文化資源、みどりなどを楽しみながら健康的に歩くことができる環境づくりを進めます。

また、災害時は地域の防災拠点として、大規模緑地空間を生かし、来街者・回遊者・地域住民などが利用できる防災機能（マンホールトイレや、かまどベンチなど）を整備する計画です。

(1) 工事工程

工事工程は、表 2.3.3-1 に示すとおりです。

[illegible]

工事に発生する建設廃棄物及び建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」などを踏まえて、積極的にリサイクルに取り組む方針です。

(3) 施工方法の概要

① 準備工事

計画地の外周に遮音壁を兼ねた高さ約 3m の鋼製仮囲いを設け、作業エリアの区画を行います。

② 山留工事

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^{注1}を採用します。

なお、敷地外周部での作業においては周辺への泥水などの飛散がないよう、シートなど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。

③ 地下解体・掘削工事

地下解体・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などを用いて地下解体及び根切りを行います。

掘削工事においては、「②山留工事」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性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^{注2}などにより揚水します。

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、洗水など）は、計画地内に設置する仮沈砂槽など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。

④ 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、鉄筋部材などをクローラークレーン及びラフタークレーンなどによって投入し、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。

^{注1} SMW 工法：

ソイルセメント柱列壁（以下、SMW といいます。）工法とは、掘削攪拌機などを用いて原位置土とセメント系混濁液を混合攪拌した後に、H 形鋼などの芯材を挿入し、壁体を連続して築造する山留め壁の工法です。

^{注2} ディープウェル：

ディープウェルとは、地下水を集水・排水するために設ける深い井戸（ウェル）です。

⑤ 地上躯体工事

地上躯体の構築は、下層部より順次上層へタワークレーン、クローラークレーンなどにより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。

⑥ 仕上工事

躯体工事施工に引き続き、給排水工事・空調工事・電気工事などの設備工事、内装・外装などの仕上工事を行います。

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

⑦ 外構工事

建築物周辺、屋上などの植栽、舗装などの外構工事は、ラフタークレーンやバックホウなどを用いて適宜実施します。

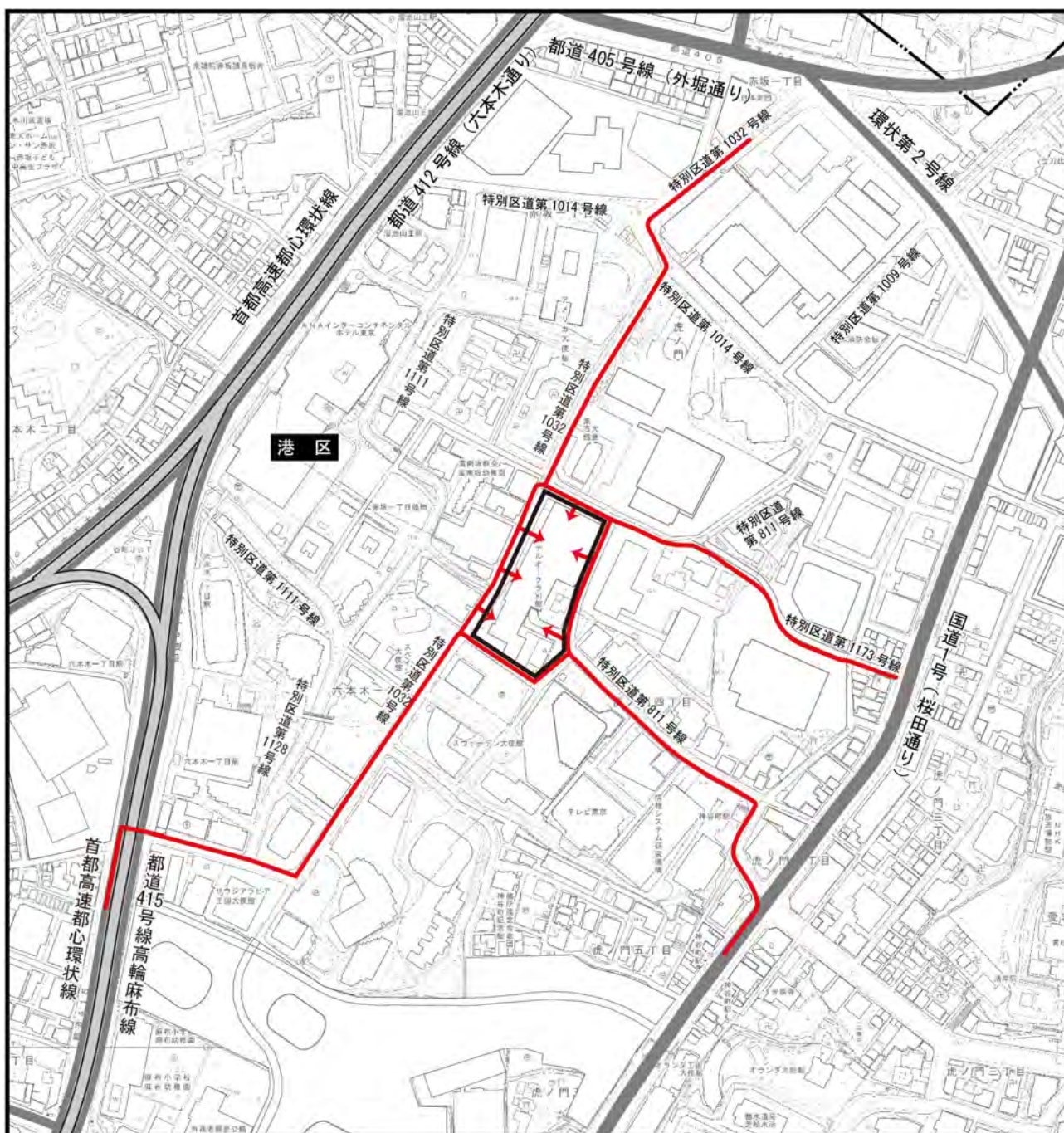
(4) 工事用車両及び建設機械

① 工事用車両

工事用車両想定走行ルートは、図 2.3.3-1～2 に示すとおりです。

工事用車両は、都道 405 号線（外堀通り）から特別区道第 1032 号線を通るルート、都道 415 号高輪麻布線から特別区道第 1032 号線を通るルート、国道 1 号（桜田通り）から特別区道第 811 号線を通るルート及び国道 1 号（桜田通り）から特別区道第 1173 号線を通るルートを使用して入出庫する計画です。

工事では、生コン車、トラック及びトレーラなどの大型車両が稼働する予定です。



凡 例

□ 計画地

--- 区界

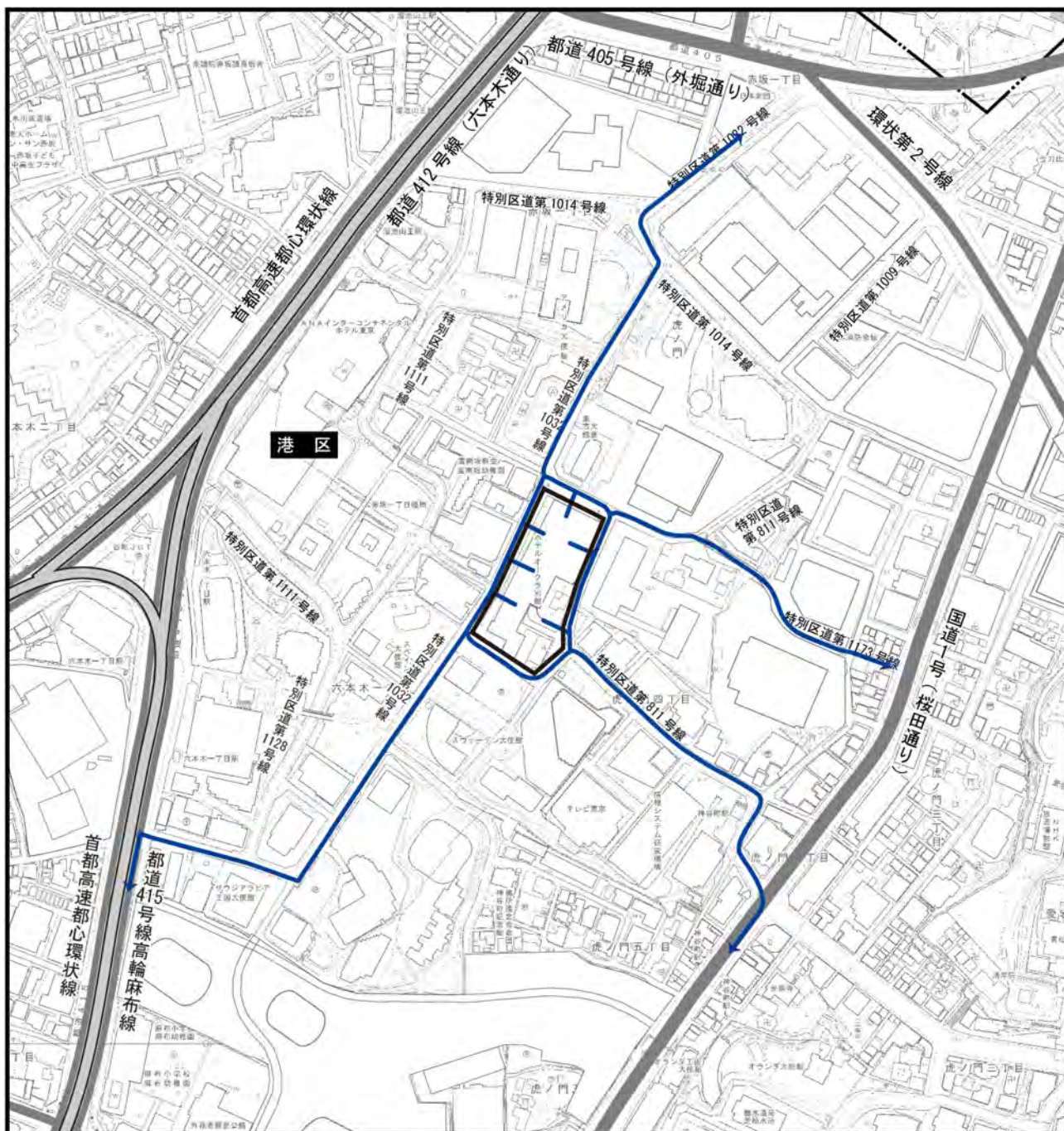
→ 工事用車両想定走行ルート (入庫)



Scale 1:6,000

0 50 100 200m

図 2.3.3-1
工事用車両想定走行ルート (入庫)



凡 例

- 計画地
- 区界
- 工事用車両想定走行ルート (出庫)



Scale 1:6,000

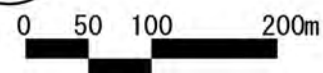


図 2.3.3-2

工事用車両想定走行ルート (出庫)

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 20 か月目で、1 日あたり約 32 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、排出ガス対策型など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	SMW 機 クローラークレーン バックホウ アースアンカー削孔機
地下解体・掘削工事	ラフタークレーン バックホウ テレスココラム コラムシエル ショートリーチ CD 機 ^注
躯体工事	クローラークレーン ラフタークレーン コンクリートポンプ車 タワークレーン
仕上工事	タワークレーン ラフタークレーン 高所作業車 工事用エレベーター
外構工事	ラフタークレーン バックホウ 高所作業車 コンクリートポンプ車 ロードローラー タイヤローラー アスファルトフィニッシャー

^注 CD 機：オールケーシング掘削機

2.3.4 対象事業のスケジュール

令和 12 年度に供用を開始する予定です。

（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。）

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4年12月11日（日）※～令和5年1月11日（水）

※「広報みなと」による公告日

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。

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における指摘事項と事業者の見解は表 4-1(1)～(3)に示すとおりです。

表 4-1(1) 事前協議段階での環境影響調査審査会における指摘事項と事業者の見解

事前協議段階での 環境影響調査審査会における指摘事項	事業者の見解
【交通】 ・本計画地周辺の自動車交通のピーク時間は特殊で、通勤時間や夕方（午後5時頃）よりも、日中（午後1時～3時頃）に渋滞が発生することがある。注意して予測検討して欲しい。工事中についてはこの時間帯の歩行者の安全にも配慮すること。	・承知しました。
【交通】 ・計画地は高台にあるため、計画施設（住宅、店舗）の入居者や店舗従業員がバイクを使用する可能性がある。そのため、バイク、自転車の駐輪場を十分に確保し、調査書案には駐輪台数を明記すること。	・駐輪台数については今後検討します。
【交通】 ・今回の計画には広場があるため、バイクや自転車の台数をそこで確保するよう計画して欲しい。調査書案に向けて、これらの台数を計算して記載すること。	・駐輪台数や設置場所については今後検討します。
【水・土】 ・計画地は高台にあり、周囲の低地（赤坂、溜池等）の内水氾濫抑制のため、雨水流出抑制（特に地下浸透）に配慮して計画を進めてほしい。	・雨水流出抑制対策の整備内容については今後検討します。
【水・土】 ・排水について、周辺の開発が進んでいるため、本事業の供用後も公共下水道のキャパシティーが確保できていることを調査書案で示すこと。	・可能かどうかも含めて検討します。
【水・土】 ・調査項目について、土壌汚染が非選定であるが、その理由は何か。	・地歴上、過去に土壌汚染を発生する施設はなかったため、非選定としています。調査書案においてはその旨を追加します。

表 4-1 (2) 事前協議段階での環境影響調査審査会における指摘事項と事業者の見解

事前協議段階での 環境影響調査審査会における指摘事項	事業者の見解
【建造物影響（電波受信状態）】 ・周辺に虎ノ門一・二丁目地区や愛宕など高層建築物の開発が進んでいるので、電波障害については、複合影響を考慮すること。	・検討します。
【建造物影響（風）】 ・風環境（風洞実験）について、調査計画書 p. 122、123 に計画地から 500m の範囲を図示しているが、これは模型の再現範囲を示しているのか。再現範囲は計画建物高さの 2 倍程度では足りず、本計画では 700～800m は必要と考える。	・風洞実験模型については、計画建物中心点からおおよそ 625m（計画建物高さの約 2.8 倍）を目安に大規模建築を、おおよそ 500m（計画建物高さの約 2.2 倍）を目安に小規模建築物を含めて再現することで準備を進めていましたが、建物を追加して再現します。 測定点は再現した小規模建築物の効果も反映することを考慮して、計画建物隅角部より半径約 340m の範囲（計画建物高さの約 1.5 倍）に設定します。再現範囲の外周部にも高層建築物が多数存在し、外周部の測定点においては、本計画建物よりも近接する高層建築物の影響を強く受けることも考えて、本計画建物の影響を把握するために十分と考えられる範囲に測定点を設定しました。 なお、実験実施時には外周部の測定点において、計画建物の建設前後の測定値を比較することで、計画建物の影響の有無を確認します。
【建造物影響（風）】 ・風洞実験のセンサーポイントについては、人の出入り口、動線上、ピロティ下等にも設置する必要がある。また、南風が計画建築物に当たって吹き降ろし、広場の風が強くなることが予想されるため、適切に測定点を配置すること。	・調査書案においては、測定地点図に風洞実験模型における地盤の設定とピロティ形状を再現する部分の追記を行います。 計画地内測定点については、西側（尾根道）沿いに 2 点、西側エントランス及びピロティ部、南側広場に 3 点、西側ピロティ部 1 点の合計 8 点の追加を行うこととしました。

表 4-1 (3) 事前協議段階での環境影響調査審査会における指摘事項と事業者の見解

事前協議段階での 環境影響調査審査会における指摘事項	事業者の見解
【植物・動物（緑）】 ・区道 1032 号線沿いに関連事業との緑のつながりを創出されとのことだが、しっかりと作って欲しい。	・緑化の内容については今後検討します。
【植物・動物（緑）】 ・緑化については、調査書案にてさらに具体化して記載すること。近隣に優良事例（日商岩井跡地開発）があるため参考にして欲しい。	・緑化の内容については今後検討します。
【景観】 ・景観については、近景についても配慮してモニタージュを作成すること。	・検討します。
【その他】 ・六本木商店街振興組合には情報提供し、意見を求めておくこと。	・検討します。
【その他】 ・指定容積率に対して割り増し容積を想定しているようだが、どのような手法を検討しているのか。割り増し率は決定しているのか。	・再開発等促進区を定める地区計画の活用を考えており、都市計画について現在協議中です。
【その他】 ・都市計画に係る協議の進捗についてはどうなっているか。	・先日、1 回目の景観アドバイザー会議が開催されました。道路幅員に対する建物高さが高いこと、大倉集古館からの圧迫感等について意見が出ました。
【その他】 ・これは一事業者ではなく、行政で考えることになると思うが、公共交通機関の混雑、日影等、周辺開発との複合影響について、判断が必要。	・検討します。

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及び千代田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。計画地の位置する六本木一丁目の令和 5 年の人口は 2,603 人であり、港区人口の約 1.0%を占めています。

港区の人口は横ばい、計画地及び周辺の人口は増加の傾向にあり、計画地の位置する六本木一丁目の過去 5 年間の港区に占める人口の割合は約 0.9～1.0%で推移しています。

表 5.1.1-1 人口の推移

単位：人(%)

区・町丁目名		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
	六本木一丁目	2,428 (0.9)	2,429 (0.9)	2,465 (1.0)	2,488 (1.0)	2,603 (1.0)
	六本木二丁目	683	732	712	728	710
	六本木三丁目	2,830	2,798	2,754	2,643	2,747
	赤坂一丁目	647	658	619	613	606
	赤坂二丁目	3,063	3,098	3,005	2,955	3,022
	麻布台一丁目	308	219	204	193	180
	愛宕二丁目	515	502	481	476	499
	芝公園三丁目	312	318	321	316	315
	虎ノ門一丁目	437	435	445	425	414
	虎ノ門二丁目	27	14	14	14	11
	虎ノ門三丁目	1,815	1,769	1,768	1,862	1,922
	虎ノ門四丁目	568	586	626	597	775
	虎ノ門五丁目	374	328	312	301	315
	小計	14,007 (5.4)	13,886 (5.3)	13,726 (5.3)	13,611 (5.3)	14,119 (5.4)
千代田区全体		63,635	65,942	67,216	67,049	67,911
	霞が関三丁目	3	3	4	7	4
	小計	3	3	4	7	4

注 1) () 内は、区全体の人口に占める割合(%)を表します。

注 2) ：計画地は、六本木一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 6 年 1 月閲覧 東京都総務局ホームページ）

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

① 道路網及び自動車交通量

ア. 広域道路網と既存自動車交通量調査

計画地及び周辺の主要道路は、図 5.1.2-1 に示すとおり、計画地の北側を東西に都道 405 号線（外堀通り）、東側を南北に国道 1 号（桜田通り）、南側を東西に都道 319 号線（外苑東通り）、西側を南北に首都高速都心環状線と都道 412 号線（六本木通り）が位置しています。

計画地周辺の令和 3 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：令和 3 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 【5180】	高速都心環状線	一ノ橋 JCT～飯 倉出入口	12 h	5,529	55,576	61,105	9.0
			24 h	9,452	73,580	83,032	11.4
No. 2 【5190】	高速都心環状線	飯倉出入口～谷 町 JCT	12 h	5,048	49,729	54,777	9.2
			24 h	8,760	65,734	74,494	11.8
No. 3 【5200】	高速都心環状線	谷町 JCT～霞が 関出入口	12 h	4,225	51,157	55,382	7.6
			24 h	8,213	69,835	78,048	10.5
No. 4 【10040】	国道 1 号 （桜田通り）	千代田区 霞が関 1-3	12 h	1,030	10,506	11,536	8.9
			24 h	-	-	-	-
No. 5 【22070】	一般国道 246 号	千代田区 霞が関 3-4	12 h	480	3,418	3,898	12.3
			24 h	-	-	-	-
No. 6 【40990】	都道 301 号線 （内堀通り）	港区 西新橋 1-1-3	12 h	295	11,178	11,473	2.6
			24 h	-	-	-	-
No. 7 【41000】	都道 301 号線 （愛宕下通り）	港区 愛宕 2-3	12 h	1,096	11,480	12,576	8.7
			24 h	-	-	-	-
No. 8 【60360】	都道 405 号線 （外堀通り）	港区 虎ノ門 2-1-1	12 h	1,510	17,608	19,118	7.9
			24 h	-	-	-	-
No. 9 【60540】	都道 412 号線 （六本木通り）	千代田区 霞が関 3-7-4	12 h	1,595	18,108	19,703	8.1
			24 h	-	-	-	-

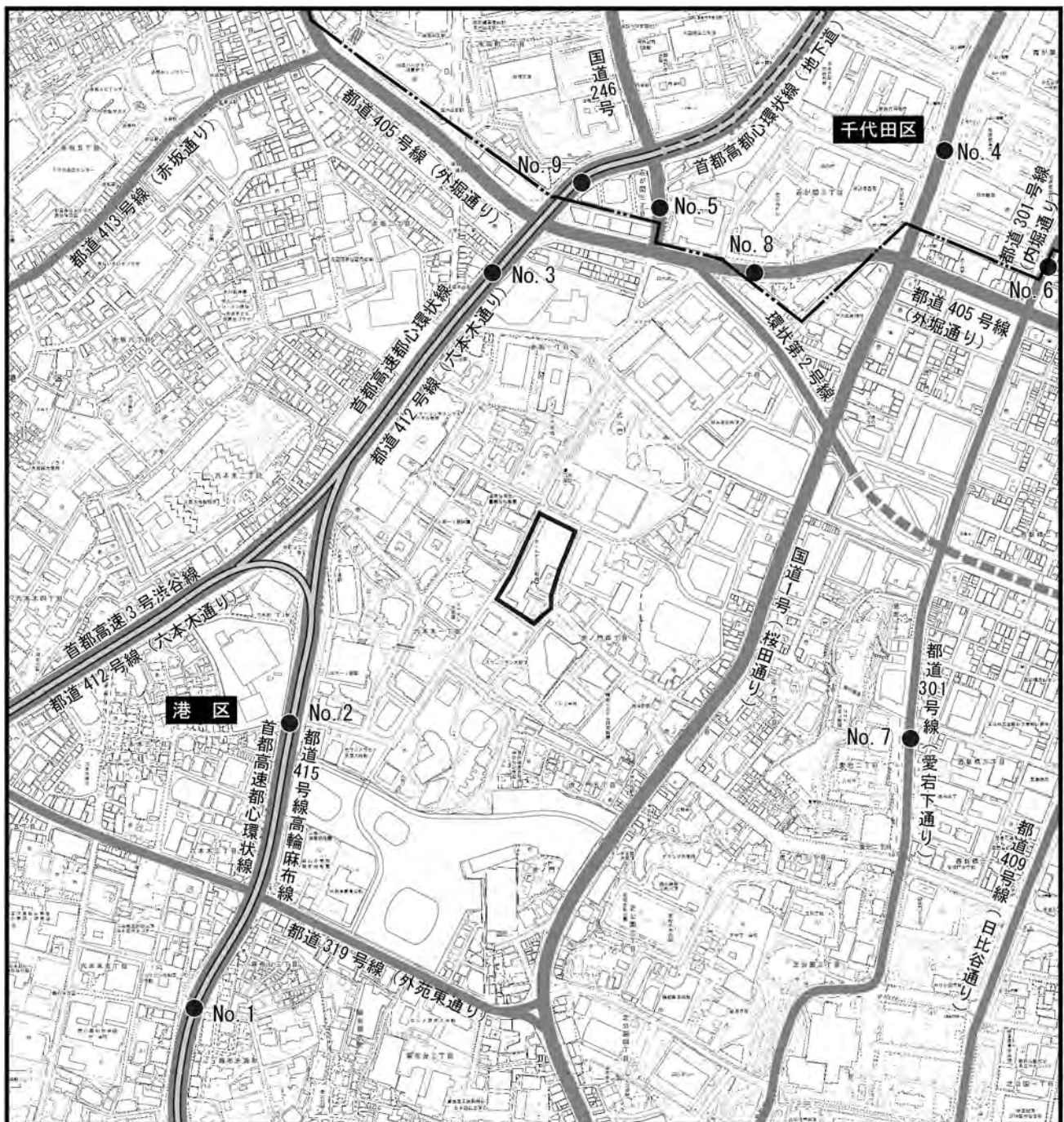
注 1) 【】内の数字は、下記資料における地点番号を表します。

注 2) 12 h：7 時～19 時の 12 時間を表します。

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

資料：「令和 3 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 6 年 1 月閲覧 東京都建設局ホームページ）



凡 例

- 計画地
- 区界
- 交通量調査地点
- 首都高速道路
- 国道・都道



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 5.1.2-1
自動車交通量既存調査地点図

注) 図中の番号は表 5.1.2-1 と対応しています。
資料: 「令和 3 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 6 年 1 月閲覧 東京都建設局ホームページ)

イ．計画地周辺道路の自動車交通量調査結果

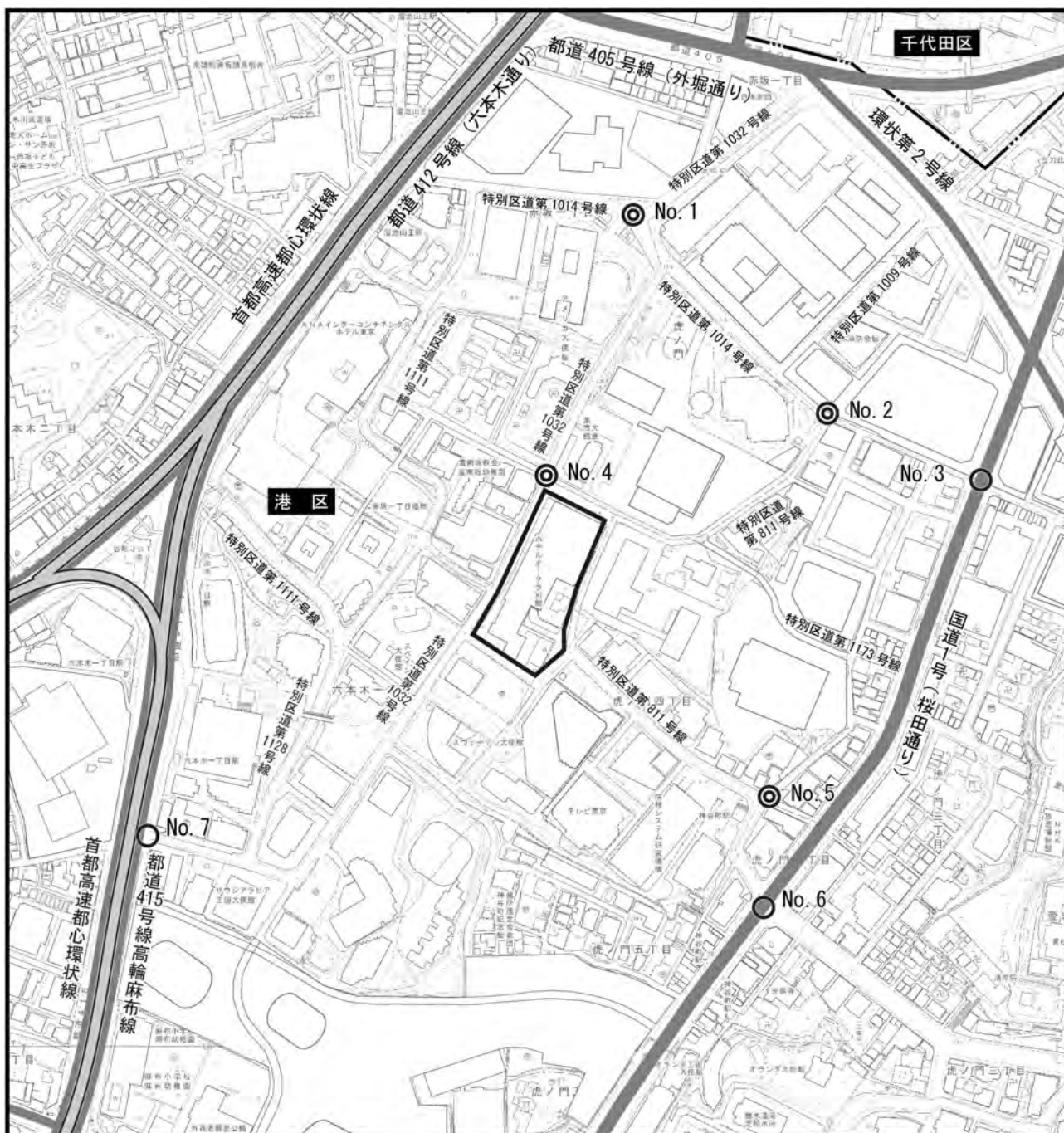
「(仮称)六本木一丁目計画環境影響調査計画書」(平成 31 年 2 月 野村不動産株式会社)に示される計画地周辺の交差点での自動車交通量調査の概要及び調査結果は、図 5.1.2-2 及び表 5.1.2-2～4 に示すとおりです。計画地周辺の主な幹線道路における昼間 12 時間交通量は、国道 1 号(桜田通り)(No.3:断面 A, C、No.6:断面 A, C)で 15,530～17,441 台でした。

また、計画地に面する道路の昼間 12 時間交通量は、特別区道第 811 号線(No.4:断面 B)で 4,778 台、特別区道 1032 号線(No.4:断面 C)で 5,153 台でした。

表 5.1.2-2 自動車交通量の現地調査の概要

調査項目		調査日	調査地点	調査方法
自動車 交通量	交差点 24 時間 交通量	平成 29 年 7 月 11 日(火) 7 時～12 日(水)7 時	No.1、2、4、5	計数調査法
	交差点 12 時間 交通量	平成 29 年 7 月 11 日(火) 7 時～19 時	No.3、6、7	

資料：「(仮称)六本木一丁目計画環境影響調査計画書」(平成 31 年 2 月 野村不動産株式会社)



凡 例

- 計画地
- 区界
- 交通量調査地点 (24 時間調査)
- 交通量調査地点 (12 時間調査)
- 首都高速道路
- 国道・都道



Scale 1:6,000

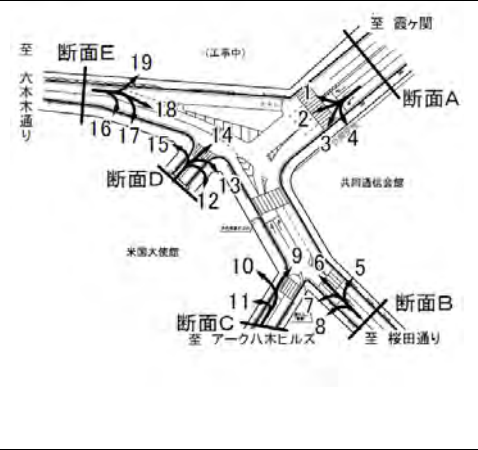
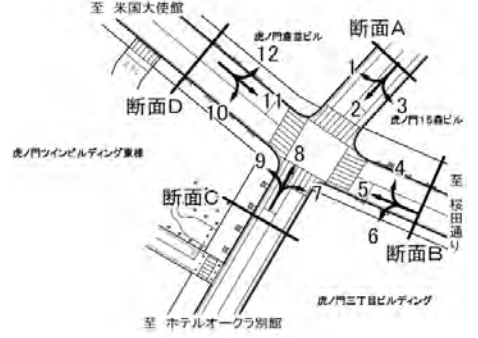
0 50 100 200m

注) 図中の No. は表 5.1.2-2 と対応しています。
 資料: 「(仮称) 六本木一丁目計画環境影響調査計画書」
 (平成 31 年 2 月 野村不動産株式会社)

図 5.1.2-2
 自動車交通量調査地点図

表 5.1.2-3(1) 交差点自動車交通量の調査結果

＜24 時間交通量調査地点＞

調査地点	交差点形状	断面	道路	車種	12 時間交通量 (台/12 時間)		24 時間 交通量 (台/24 時間)	最大時間 交通量	
					昼間	夜間		台/ 時間	発生 時刻
No.1		A	特別区道 1032 号線	大型	512	89	601	47	10 時 ～
				小型	5,925	1,917	7,842	592	11 時
				合計	6,437	2,006	8,443	639	
		B	特別区道 1014 号線	大型	301	37	338	37	9 時 ～
				小型	2,591	1,011	3,602	253	10 時
				合計	2,892	1,048	3,940	290	
		C	特別区道 1032 号線	大型	238	37	275	22	10 時 ～
				小型	3,515	1,031	4,546	378	11 時
				合計	3,753	1,068	4,821	400	
		D	米国大使館 出入り口	大型	19	2	21	1	10 時 ～
				小型	198	19	217	25	11 時
				合計	217	21	238	26	
		E	特別区道 1014 号線	大型	156	37	193	13	13 時 ～
				小型	2,563	586	3,149	266	14 時
				合計	2,719	623	3,342	279	
No.2		A	特別区道第 128 号線	大型	60	14	74	5	11 時 ～
				小型	985	195	1,180	111	12 時
				合計	1,045	209	1,254	116	
		B	特別区道第 1014 号線	大型	268	86	354	35	9 時 ～
				小型	4,303	1,766	6,069	430	10 時
				合計	4,571	1,852	6,423	465	
		C	特別区道第 811 号線	大型	163	32	195	20	9 時 ～
				小型	2,620	922	3,542	268	10 時
				合計	2,783	954	3,737	288	
		D	特別区道第 1014 号線	大型	199	58	257	28	9 時 ～
				小型	2,984	1,153	4,137	317	10 時
				合計	3,183	1,211	4,394	345	

注1) 最大時間交通量となる時間が複数あった場合は、大型車交通量の多い時間を選定しました。

注2) 区道の名称に関しては、「道路台帳平面図」(港区ホームページ)に準拠します。

資料:「(仮称)六本木一丁目計画環境影響調査計画書」(平成31年2月 野村不動産株式会社)

表 5.1.2-3(2) 交差点自動車交通量の調査結果

<24 時間交通量調査地点>

調査地点	交差点形状	断面	道路	車種	12 時間交通量 (台/12 時間)		24 時間 交通量 (台/24 時間)	最大時間 交通量	
					昼間	夜間		台/ 時間	発生 時刻
No.4		A	特別区道第 1032 号線	大型	238	36	274	20	10 時 ～
				小型	3,510	1,032	4,542	377	11 時
				合計	3,748	1,068	4,816	397	
		B	特別区道第 811 号線	大型	218	45	263	21	10 時 ～
				小型	4,560	1,844	6,404	472	11 時
				合計	4,778	1,889	6,667	493	
		C	特別区道第 1032 号線	大型	245	45	290	19	10 時 ～
				小型	4,908	1,758	6,666	519	11 時
				合計	5,153	1,803	6,956	538	
		D	特別区道第 1109 号線	大型	35	8	43	0	16 時 ～
				小型	902	330	1,232	98	17 時
				合計	937	338	1,275	98	
No.5		A	特別区道第 811 号線	大型	96	84	180	14	10 時 ～
				小型	1,174	666	1,840	121	11 時
				合計	1,270	750	2,020	135	
		B	特別区道第 139 号線	大型	469	104	573	59	9 時 ～
				小型	4,931	1,674	6,605	484	10 時
				合計	5,400	1,778	7,178	543	
		C	特別区道第 811 号線	大型	450	126	576	57	10 時 ～
				小型	5,776	2,246	8,022	560	11 時
				合計	6,226	2,372	8,598	617	
		D	特別区道第 128 号線	大型	123	22	145	15	10 時 ～
				小型	345	106	451	38	11 時
				合計	468	128	596	53	

注1) 最大時間交通量となる時間が複数あった場合は、大型車交通量の多い時間を選定しました。

注2) 区道の名称に関しては、「道路台帳平面図」(港区ホームページ)に準拠します。

資料:「(仮称)六本木一丁目計画環境影響調査計画書」(平成31年2月 野村不動産株式会社)

表 5.1.2-4 交差点自動車交通量の調査結果

<12 時間交通量調査地点>

調査地点	交差点形状	断面	道路	車種	昼間 12 時間 交通量 (台/12 時間)	最大時間 交通量	
						台/時間	発生時刻
No.3		A	国道 1 号 (桜田通り)	大型	1,686	222	9 時
				小型	14,957	1,317	～
				合計	16,643	1,539	10 時
		B	特別区道 第 1014 号線	大型	451	56	9 時
				小型	3,661	357	～
				合計	4,112	413	10 時
		C	国道 1 号線 (桜田通り)	大型	1,565	198	9 時
				小型	14,597	1,323	～
				合計	16,162	1,521	10 時
		D	特別区道 第 1014 号線	大型	268	15	15 時
				小型	3,903	418	～
				合計	4,171	433	16 時
No.6		A	国道 1 号 (桜田通り)	大型	1,440	201	9 時
				小型	14,090	1,283	～
				合計	15,530	1,484	10 時
		B	特別区道 第 1018 号線	大型	815	100	10 時
				小型	7,558	717	～
				合計	8,373	817	11 時
		C	国道 1 号 (桜田通り)	大型	1,676	131	15 時
				小型	15,765	1,475	～
				合計	17,441	1,606	16 時
		D	特別区道 第 139 号線	大型	463	57	10 時
				小型	5,119	498	～
				合計	5,582	555	11 時
No.7		A	都道 415 号 高輪麻布線	大型	1,490	167	9 時
				小型	17,189	1,566	～
				合計	18,679	1,733	10 時
		B	特別区道 第 1032 号線	大型	431	70	10 時
				小型	7,193	676	～
				合計	7,624	746	11 時
		C	都道 415 号 高輪麻布線	大型	1,559	171	9 時
				小型	20,312	1,825	～
				合計	21,871	1,996	10 時
		D	特別区道 第 845 号線	大型	138	9	18 時
				小型	3,770	372	～
				合計	3,908	381	19 時

注1) 最大時間交通量となる時間が複数あった場合は、大型車交通量の多い時間を選定しました。

注2) 区道の名称に関しては、「道路台帳平面図」(港区ホームページ)に準拠します。

資料:「(仮称)六本木一丁目計画環境影響調査計画書」(平成31年2月 野村不動産株式会社)

② 歩行者交通量

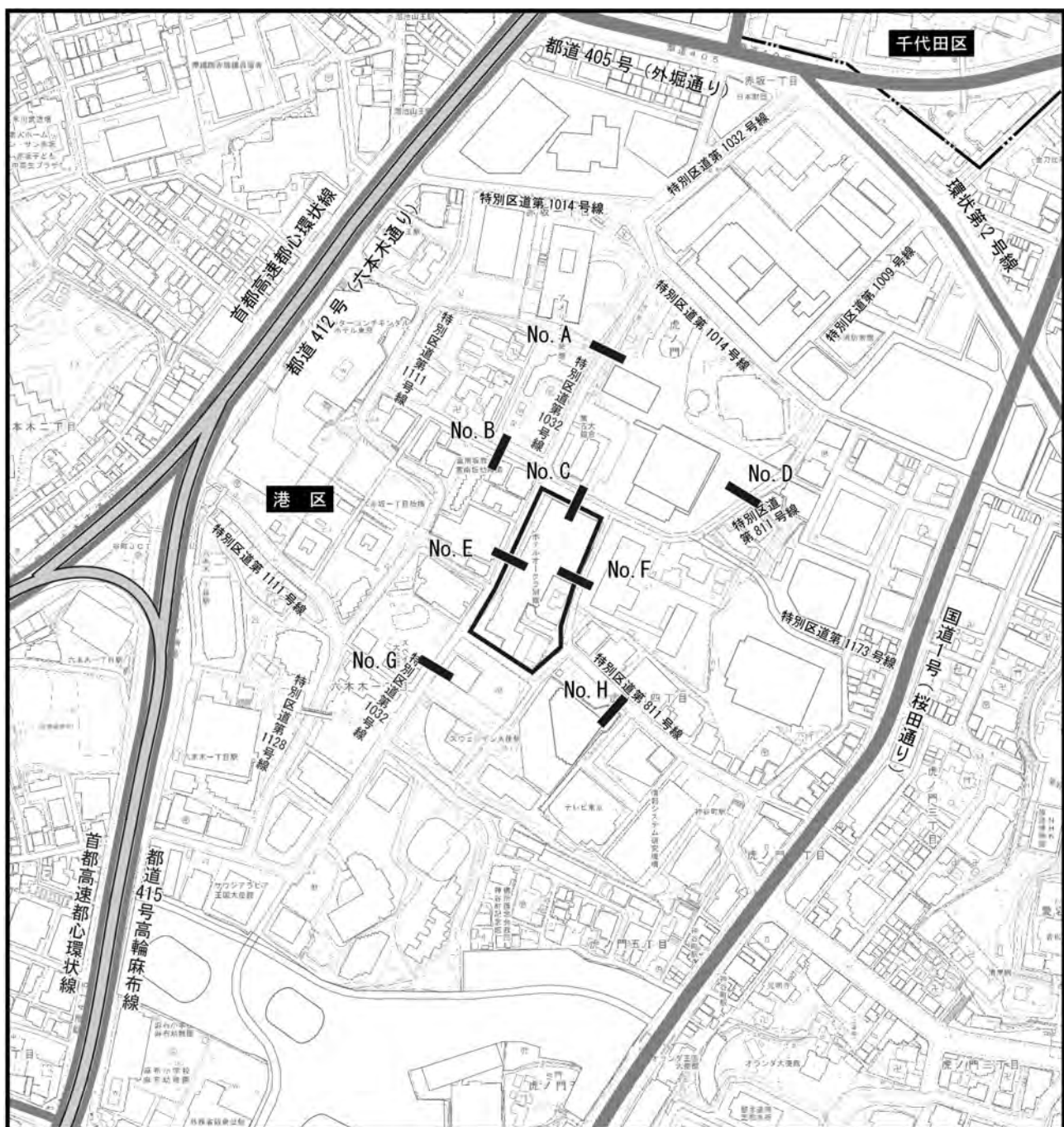
「(仮称)六本木一丁目計画環境影響調査計画書」(平成31年2月 野村不動産株式会社)に示される計画地周辺の交差点での歩行者交通量調査の概要及び調査結果は、図 5.1.2-3 及び表 5.1.2-5～6 に示すとおりです。

計画地周辺の歩道における昼間12時間歩行者交通量(自転車を含む)は、49～3,971人台、24時間歩行者交通量(自転車を含む)は82～5,180人台、15分間歩行者交通量(自転車を含む)の最大値は、5～135人台でした。

表 5.1.2-5 歩行者交通量の現地調査の概要

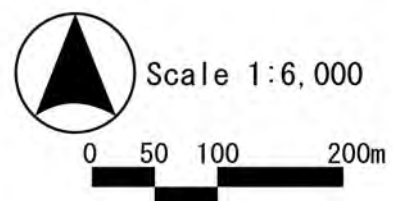
調査項目		調査日	調査地点	調査方法
歩行者 交通量	断面交通量	平成29年7月11日(火) 7時～12日(水)7時	No. A～H	計数調査法

資料：「(仮称)六本木一丁目計画環境影響調査計画書」(平成31年2月 野村不動産株式会社)



凡 例

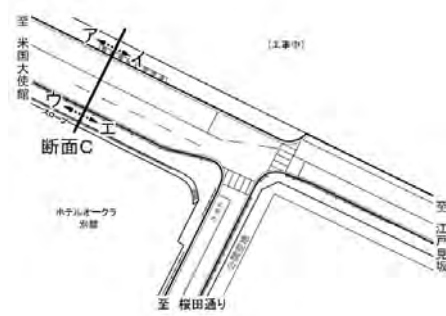
- 計画地
- 区界
- 交通量調査地点 (24 時間調査)
- 首都高速道路
- 国道・都道



注) 図中の No. は表 5.1.2-6 と対応しています。
資料: 「(仮称) 六本木一丁目計画環境影響調査計画書」
(平成 31 年 2 月 野村不動産株式会社)

図 5.1.2-3
自動車交通量調査地点図

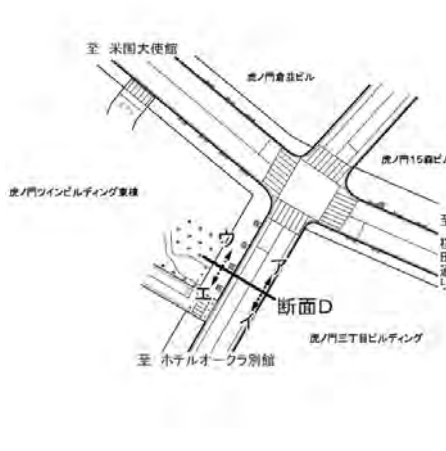
表 5.1.2-6(1) 歩行者交通量の調査結果（歩道等）

調査地点	歩道等の位置・形状	方向	種類	昼間 12 時間 交通量 (人台/12 時間)	24 時間 交通量 (人台/24 時間)	15 分間最大 交通量	
						人台/15 分	発生時刻
No.A		ア	歩行者	377	425	22	13 : 00
			自転車	9	9	0	～
			合計	386	434	22	13 : 15 注)
		イ	歩行者	384	474	28	12 : 15
			自転車	25	38	1	～
			合計	409	512	29	12 : 30
		小計 (ア+イ)	歩行者	761	899	42	13 : 15
			自転車	34	47	3	～
			合計	795	946	45	13 : 30
		ウ	歩行者	20	34	3	10 : 45
			自転車	12	21	0	～
			合計	32	55	3	11 : 00 注)
		エ	歩行者	16	26	3	22 : 45
			自転車	1	1	0	～
			合計	17	27	3	23 : 00
		小計 (ウ+エ)	歩行者	36	60	5	22 : 45
			自転車	13	22	0	～
			合計	49	82	5	23 : 00 注)
No.B		ア	歩行者	642	817	45	18 : 00
			自転車	50	62	3	～
			合計	692	879	48	18 : 15
		イ	歩行者	624	729	32	8 : 45
			自転車	35	42	3	～
			合計	659	771	35	9 : 00
		小計 (ア+イ)	歩行者	1,266	1,546	65	18 : 00
			自転車	85	104	3	～
			合計	1,351	1,650	68	18 : 15
No.C		ア	歩行者	31	47	13	17 : 45
			自転車	0	1	0	～
			合計	31	48	13	18 : 00
		イ	歩行者	30	55	6	18 : 15
			自転車	43	54	3	～
			合計	73	109	9	18 : 30
		小計 (ア+イ)	歩行者	61	102	13	17 : 45
			自転車	43	55	2	～
			合計	104	157	15	18 : 00
		ウ	歩行者	895	1,231	53	18 : 15
			自転車	78	103	2	～
			合計	973	1,334	55	18 : 30
		エ	歩行者	1,127	1,337	77	8 : 45
			自転車	61	77	2	～
			合計	1,188	1,414	79	9 : 00
		小計 (ウ+エ)	歩行者	2,022	2,568	93	8 : 45
			自転車	139	180	4	～
			合計	2,161	2,748	97	9 : 00

注) 15分間最大交通量となる時間が複数ありましたが、歩行者交通量の多い時間帯を選定しました。

資料 : 「(仮称) 六本木一丁目計画環境影響調査計画書」(平成31年2月 野村不動産株式会社)

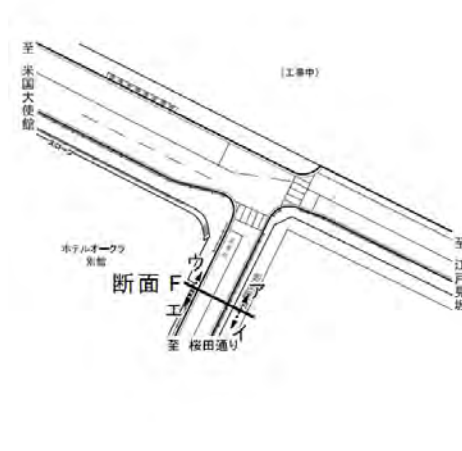
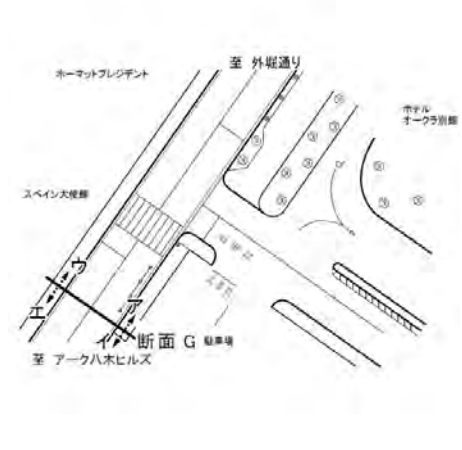
表 5.1.2-6(2) 歩行者交通量の調査結果（歩道等）

調査地点	歩道等の位置・形状	方向	種類	昼間 12 時間 交通量 (人台/12 時間)	24 時間 交通量 (人台/24 時間)	15 分間最大 交通量	
						人台/15 分	発生時刻
No.D		ア	歩行者	337	414	23	8 : 30
			自転車	11	15	1	～
			合計	348	429	24	8 : 45
		イ	歩行者	385	483	21	9 : 00
			自転車	36	47	2	～
			合計	421	530	23	9 : 15
		小計 (ア+イ)	歩行者	722	897	42	8 : 30
			自転車	47	62	2	～
			合計	769	959	44	8 : 45
		ウ	歩行者	1,072	1,264	111	12 : 00
			自転車	58	69	2	～
			合計	1,130	1,333	113	12 : 15
		エ	歩行者	656	781	51	12 : 30
			自転車	11	13	0	～
			合計	667	794	51	12 : 45
		小計 (ウ+エ)	歩行者	1,728	2,045	128	12 : 00
			自転車	69	82	2	～
			合計	1,797	2,127	130	12 : 15
No.E		ア	歩行者	610	717	47	8 : 30
			自転車	43	53	3	～
			合計	653	770	50	8 : 45
		イ	歩行者	315	408	17	12 : 15
			自転車	67	99	1	～
			合計	382	507	18	12:30 注)
		小計 (ア+イ)	歩行者	925	1,125	54	8 : 30
			自転車	110	152	3	～
			合計	1,035	1,277	57	8 : 45
		ウ	歩行者	280	338	14	9 : 00
			自転車	81	97	3	～
			合計	361	435	17	9 : 15
		エ	歩行者	303	398	22	18 : 30
			自転車	14	14	2	～
			合計	317	412	24	18 : 45
		小計 (ウ+エ)	歩行者	583	736	30	18 : 15
			自転車	95	111	0	～
			合計	678	847	30	18 : 30

注) 15分間最大交通量となる時間が複数ありましたが、歩行者交通量の多い時間帯を選定しました。

資料：「（仮称）六本木一丁目計画環境影響調査計画書」（平成31年2月 野村不動産株式会社）

表 5.1.2-6(3) 歩行者交通量の調査結果（歩道等）

調査地点	歩道等の位置・形状	方向	種類	昼間 12 時間 交通量 (人台/12 時間)	24 時間 交通量 (人台/24 時間)	15 分間最大 交通量	
						人台/15 分	発生時刻
No.F		ア	歩行者	592	787	32	12 : 00
			自転車	15	21	0	～
			合計	607	808	32	12 : 15
		イ	歩行者	643	779	38	8 : 45
			自転車	34	46	1	～
			合計	677	825	39	9 : 00
		小計 (ア+イ)	歩行者	1,235	1,566	56	13 : 00
			自転車	49	67	1	～
			合計	1,284	1,633	57	13 : 15
		ウ	歩行者	344	438	18	17 : 30
			自転車	37	49	1	～
			合計	381	487	19	17 : 45
		エ	歩行者	315	383	17	13 : 15
			自転車	9	12	0	～
			合計	324	395	17	13 : 30
		小計 (ウ+エ)	歩行者	659	821	30	13 : 15
			自転車	46	61	1	～
			合計	705	882	31	13 : 30
No.G		ア	歩行者	1,084	1,295	92	8 : 30
			自転車	39	48	2	～
			合計	1,123	1,343	94	8 : 45
		イ	歩行者	733	958	35	18 : 00
			自転車	148	186	5	～
			合計	881	1,144	40	18 : 15
		小計 (ア+イ)	歩行者	1,817	2,253	108	8 : 30
			自転車	187	234	3	～
			合計	2,004	2,487	111	8 : 45
		ウ	歩行者	801	912	74	9 : 00
			自転車	159	202	4	～
			合計	960	1,114	78	9 : 15
		エ	歩行者	686	981	37	18 : 15
			自転車	22	29	1	～
			合計	708	1,010	38	18 : 30
		小計 (ウ+エ)	歩行者	1,487	1,893	79	9 : 00
			自転車	181	231	4	～
			合計	1,668	2,124	83	9 : 15

注) 15分間最大交通量となる時間が複数ありましたが、歩行者交通量の多い時間帯を選定しました。

資料 : 「(仮称)六本木一丁目計画環境影響調査計画書」(平成31年2月 野村不動産株式会社)

表 5.1.2-6(4) 歩行者交通量の調査結果（歩道等）

調査地点	歩道等の位置・形状	方向	種類	昼間 12 時間 交通量 (人台/12 時間)	24 時間 交通量 (人台/24 時間)	15 分間最大 交通量	
						人台/15 分	発生時刻
No.H		ア	歩行者	547	644	29	9 : 45
			自転車	13	15	0	～
			合計	560	659	29	10 : 00
		イ	歩行者	541	664	25	12 : 15
			自転車	116	145	5	～
			合計	657	809	30	12 : 30
		小計 (ア+イ)	歩行者	1,088	1,308	39	12 : 15
			自転車	129	160	5	～
			合計	1,217	1,468	44	12 : 30
		ウ	歩行者	1,944	2,424	90	9 : 15
			自転車	179	214	5	～
			合計	2,123	2,638	95	9 : 30
		エ	歩行者	1,794	2,480	71	18 : 15
			自転車	54	62	0	～
			合計	1,848	2,542	71	18 : 30
		小計 (ウ+エ)	歩行者	3,738	4,904	134	8 : 30
			自転車	233	276	1	～
			合計	3,971	5,180	135	8 : 45 ^{注)}

注) 15分間最大交通量となる時間が複数ありましたが、歩行者交通量の多い時間帯を選定しました。

資料：「（仮称）六本木一丁目計画環境影響調査計画書」（平成31年2月 野村不動産株式会社）

(2) 鉄道及びバス

① 鉄道

計画地周辺の主な鉄道路線は、図 5.1.2-5 に示すとおりです。計画地の最寄り駅は六本木一丁目駅（東京メトロ南北線）、神谷町駅（東京メトロ日比谷線）及び虎ノ門ヒルズ駅（東京メトロ日比谷線）です。

令和 3 年度の各駅の乗降車人数は、表 5.1.2-7 に示すとおりであり、最寄り駅である六本木一丁目駅では乗車人数 9,265 千人/年、降車人数 9,467 千人/年、神谷町駅では乗車人数 10,861 千人/年、降車人数 10,950 千人/年、虎ノ門ヒルズ駅では乗車人数 4,833 千人/年、降車人数 5,307 千人/年です。

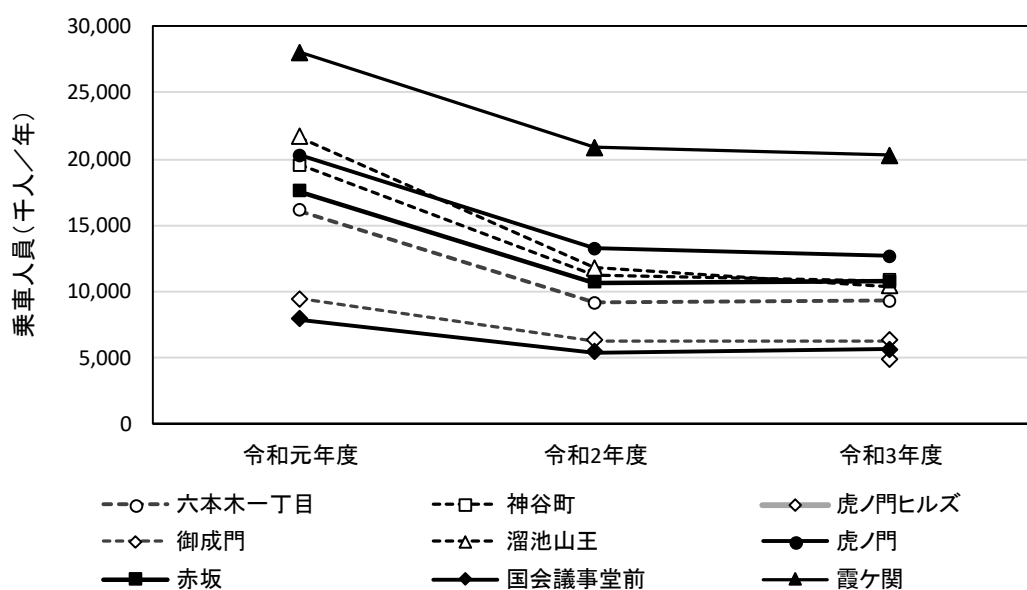
また、各駅の乗車人数の経年変化は、図 5.1.2-4 に示すとおり、各駅とも令和 2 年度及び令和 3 年度は、令和元年度に比べ、新型コロナウイルス感染症対策での緊急事態宣言発令などの影響により大きく減少となっています。

表 5.1.2-7 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
六本木一丁目駅	東京メトロ南北線	9,265	9,467
神谷町駅	東京メトロ日比谷線	10,861	10,950
虎ノ門ヒルズ駅	東京メトロ日比谷線	4,833	5,307
御成門駅	都営地下鉄三田線	6,281	6,417
溜池山王駅	東京メトロ銀座線	6,107	5,735
	東京メトロ南北線	4,320	4,379
虎ノ門駅	東京メトロ銀座線	12,655	12,713
赤坂駅	東京メトロ千代田線	10,777	11,013
国会議事堂前駅	東京メトロ千代田線	2,545	2,577
	東京メトロ丸ノ内線	3,070	2,982
霞ヶ関駅	東京メトロ千代田線	7,131	7,178
	東京メトロ日比谷線	3,866	3,833
	東京メトロ丸ノ内線	9,251	9,149

資料：「東京都統計年鑑 令和 3 年」（令和 6 年 1 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 6 年 1 月閲覧 東京都総務局ホームページ）

図 5.1.2-4 各駅の乗車人員の経年変化

② バス

計画地周辺の主なバス路線は、図 5.1.2-6 及び表 5.1.2-8 に示すとおりです。

《都バス》

都バスの計画地最寄りバス停は、計画地東側の国道 1 号（桜田通り）を走行する渋 88（渋谷駅前-新橋駅前）の「虎ノ門三丁目バス停」、都 01（渋谷駅前-新橋駅前）の「赤坂アークヒルズバス停」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、計画地東側の国道 1 号（桜田通り）を走行する麻布東ルート「神谷町駅前バス停」があります。

表 5.1.2-8 計画地周辺のバス路線

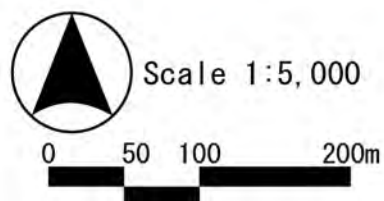
系統		起点	主な経由地	終点
都バス	都 01	渋谷駅前	六本木駅前・溜池	新橋駅前
	渋 88	渋谷駅前	青山学院前・六本木駅前・神谷町駅前	新橋駅前
	橋 86	目黒駅前	広尾駅前・麻布十番駅前	赤羽橋駅前・東京タワー
	浜 95	品川車庫前・品川駅港南口	田町駅東口前・浜松町駅前	東京タワー
港区コミュニティバス (ちいばす)	麻布東ルート	港区役所北	神谷町駅前、六本木けやき坂	港区役所北
	赤坂ルート	六本木ヒルズ	溜池山王駅	六本木ヒルズ
	芝ルート	新橋駅 みなとパーク芝浦	港区役所	みなとパーク芝浦 新橋駅

資料：「都バス路線図 みんなのガイド」（令和 6 年 1 月閲覧 東京都交通局ホームページ）
「ちいばす路線図」（令和 6 年 1 月閲覧 港区ホームページ）



凡 例

- | | |
|--|---|
| 計画地 | |
| 区界 | |
| — 都 01 (都営バス) | - - - 麻布東ルート (ちいばす) |
| — 渋 88 (都営バス) | - - - 赤坂ルート (ちいばす) |
| — 橋 86 (都営バス) | - - - 芝ルート (ちいばす) |
| — 浜 95 (都営バス) | ○ バス停留所 |



資料：「都バス路線図 みんなのガイド」
 (令和6年1月閲覧 東京都交通局ホームページ)
 「ちいばす路線図」(令和6年1月閲覧 港区ホームページ)

図 5.1.2-6
 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。

計画地周辺には、事務所建築物、集合住宅が多く分布し、その他には官公庁施設（大使館など）、宿泊・遊興施設（ホテルなど）などが立地しています。

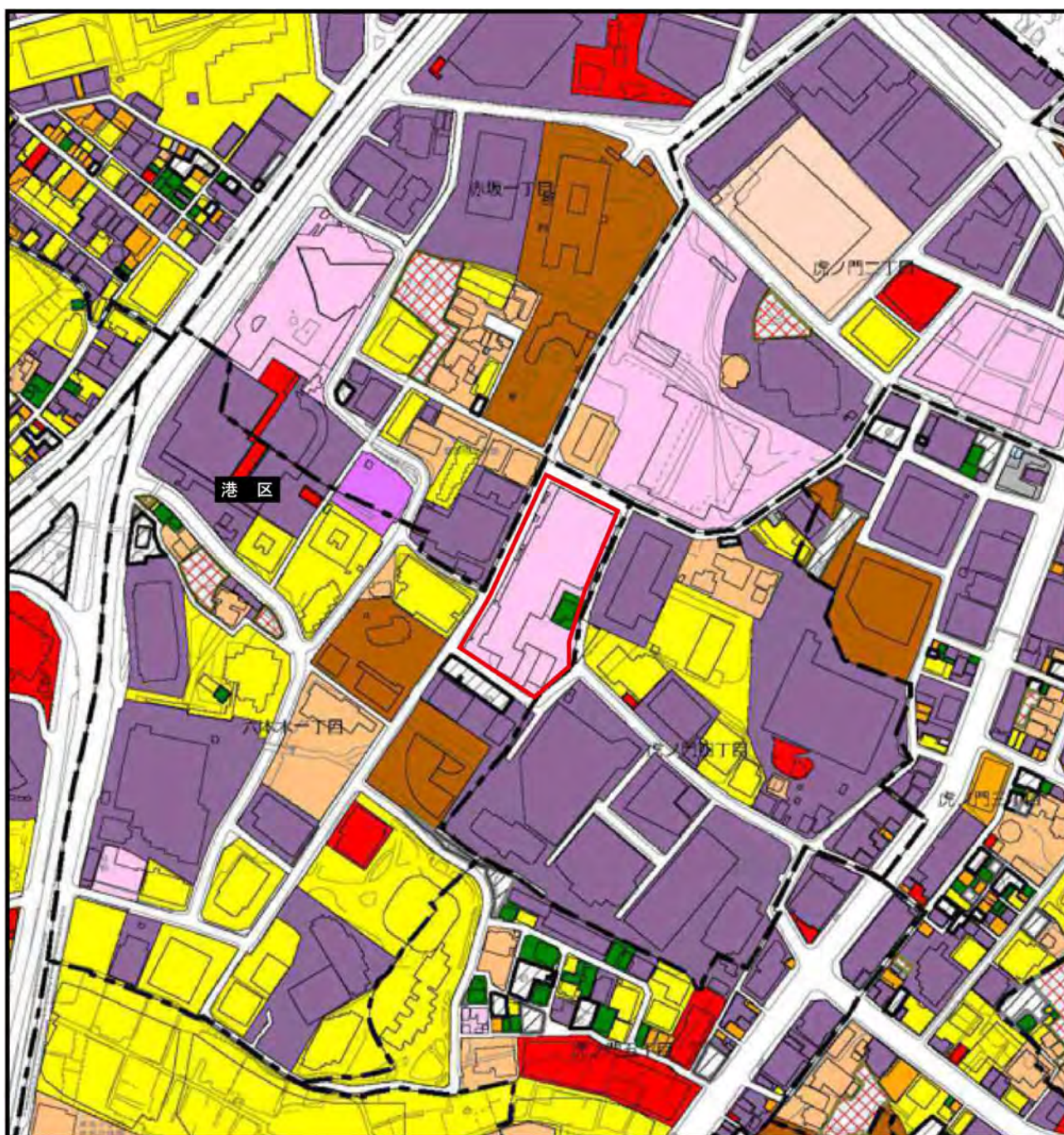
また、計画地内には独立住宅が立地しています。

工事用車両及び関係車両が走行すると想定する特別区道第 1032 号線沿いには集合住宅や官公庁施設が、特別区道 811 号線沿いには事務所建築物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 5.1.3-2 に示すとおりです。

計画地は、第二種住居地域に指定されています。計画地北側及び東側に隣接する地域が商業地域に、計画地南西側は第二種中高層住居専用地域があり、その他の隣接地域は第二種住居地域に指定されています。また、それらの住居系地域を囲うように商業地域が指定されています。



凡 例

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



Scale 1:5,000

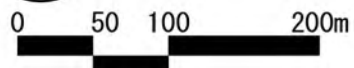
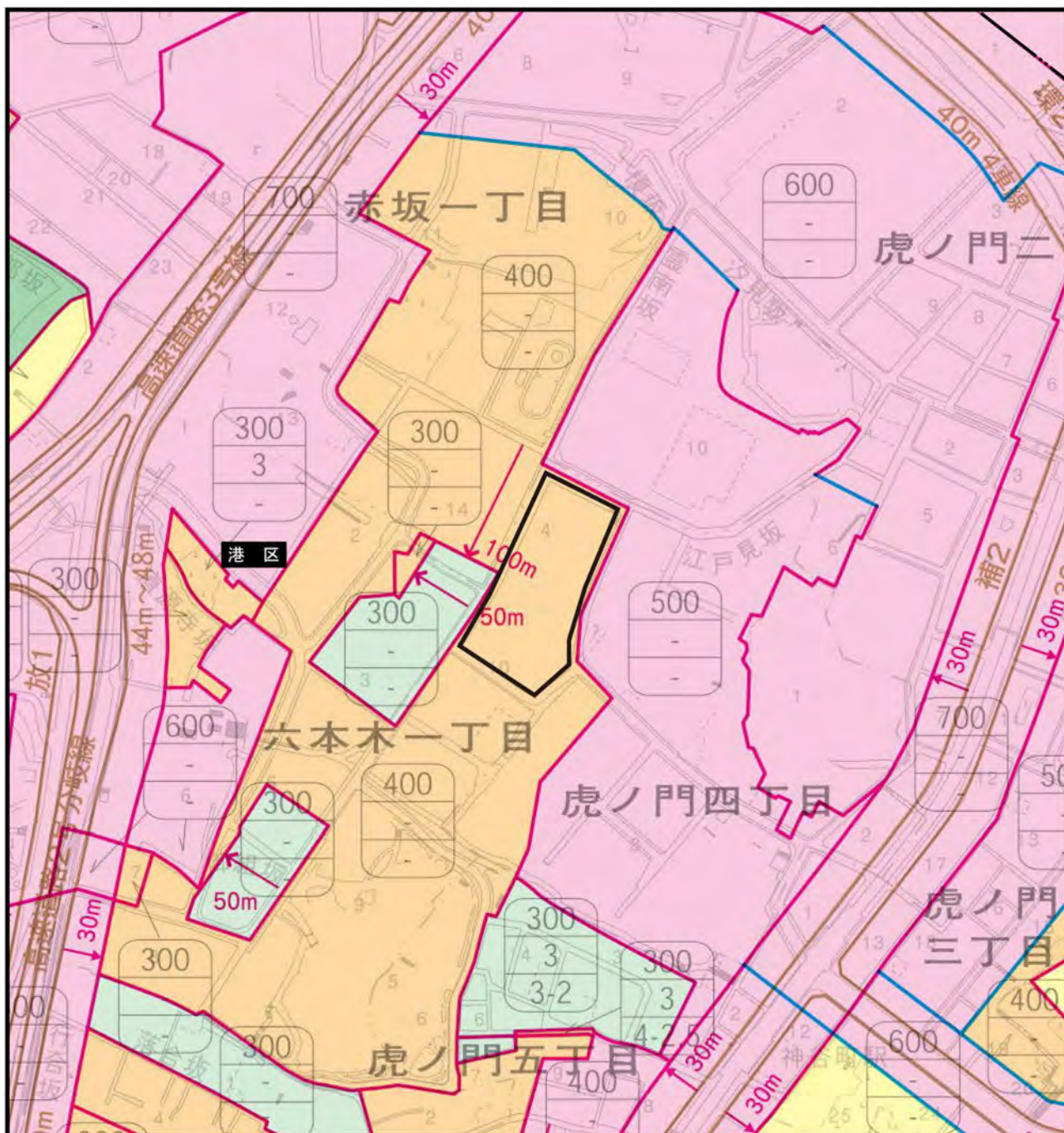


図 5.1.3-1 土地利用現況図

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



凡 例

計画地

区界

第一種中高層住居専用地域

第二種中高層住居専用地域

第一種住居地域

第二種住居地域

商業地域

200	容積率 (%)
3	高度地区
3-2	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

0 50 100 200m

資料：「港区用途地域地区等図」（令和5年3月 港区）
「千代田区都市計画図（用途地域等）」
（令和6年1月閲覧 千代田区ホームページ）

図 5.1.3-2 用途地域図

(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 5.1.3-3 に示すとおりです。

計画地周辺には保育園、学校、公園などが分布しています。計画地最寄りの公共施設としては計画地北西方向約 100m に「霊南坂幼稚園」、東方向約 100m に「江戸見坂緑地」があります。

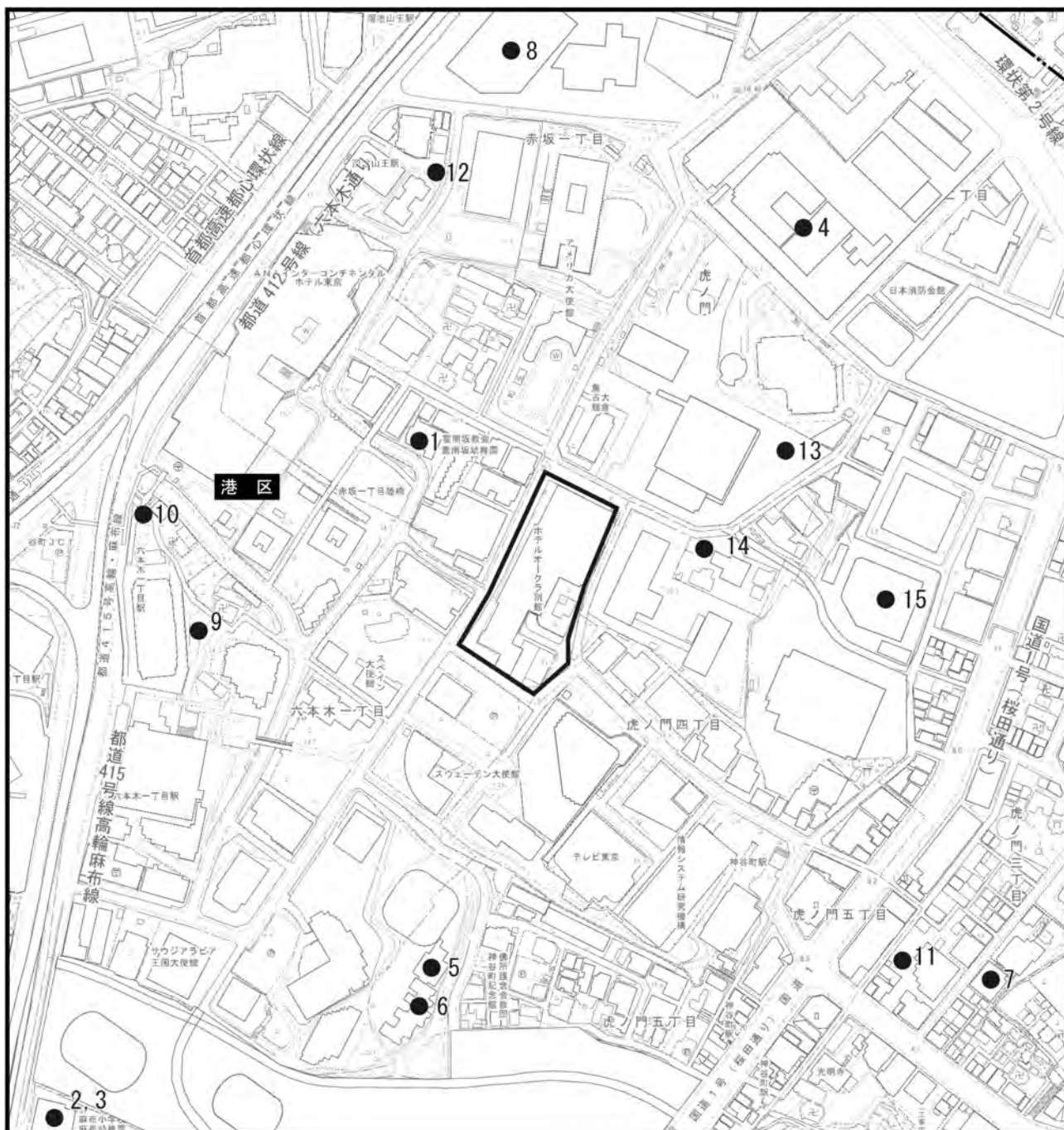
表 5.1.3-1 主な公共施設等

区分	分類	地点	施設名称	計画地からの 方向・距離
学校教育・ 子どもの施設	幼稚園	1	霊南坂幼稚園	北西方向 約 100m
		2	麻布幼稚園	南西方向 約 510m
	小学校	3	麻布小学校	南西方向 約 510m
医療施設	病院	4	国家公務員共済組合連合会虎の門病院	北東方向 約 270m
福祉施設	保育園	5	まちの保育園六本木	南方向 約 240m
		6	まちの保育園六本木 分園	南方向 約 280m
		7	グローバルキッズ虎ノ門保育園	南東方向 約 430m
		8	ポピンズナーサリースクール赤坂	北方向 約 340m
その他	公園・緑地	9	六本木坂上児童遊園	西方向 約 240m
		10	六本木坂下児童遊園	西方向 約 280m
		11	西久保巴町児童遊園	南東方向 約 350m
		12	赤坂榎坂町緑地	北方向 約 250m
		13	江戸見坂公園	北東方向 約 160m
		14	江戸見坂緑地	東方向 約 100m
	区の施設	15	みなと科学館、教育センター・適応指導教室（つばさ教室）	東方向 約 240m

注 1) 地点番号は図 5.1.3-3 に対応しています。

注 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 めるっとみなと 2023-2024」（令和 6 年 1 月閲覧 港区ホームページ）



凡 例

- 計画地
- 区界
- 主な公共施設



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

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 6 年 1 月閲覧 港区ホームページ)

図 5.1.3-3
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・規制など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(1)、(2)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」などがあります。

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)
		環境確保条例(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)
	大規模小売店舗立地法(平成 10 年 6 月 3 日 法律第 91 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 区条例第 23 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(1)～(5)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」などが作成されています。

また港区では、表 5.1.5-2(1)～(3)に示すとおり、「港区基本構想」、「港区環境基本計画」など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）	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年としています。 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。 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 また、「センター・コア再生ゾーン」における「六本木・赤坂・虎ノ門」の将来像としては、「超高層のオフィスや住宅などの一体的複合開発と、特色ある個性的な街区が織りなす市街地に、業務、商業、文化、娯楽、居住などの多様な機能が効果的に組み合わせ、活力と魅力のある都心部の一角を形成」、「金融関連サービス機能や宿泊、滞在、居住機能などの集積が進み、国際金融拠点を形成」等を掲げています。
都市づくりのランドデザイン－東京の未来を創ろう－ （平成 29 年 9 月）	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。 「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の取り組みが示されています。 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 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Aエリアに位置しており、計画地周辺の「赤坂・六本木・虎ノ門」の将来像は以下のとおり示されています。 ・国際色豊かな業務、商業・エンターテインメント、文化、宿泊、居住、教育などの多様な機能が、連担する開発により高度に集積し、外国人にとっても暮らしやすく、交流の生まれる複合拠点が形成されています。 ・エリアマネジメントによる地域の魅力向上、アート・デザイン関連施設の集積、歩行者空間のネットワーク化などにより、回遊性が高く、活発な交流の生まれる地域が形成されています。 ・地域の防災性を向上させる緑豊かなゆとりのある空間の創出や、自立分散型エネルギーの確保、駅を中心とした交通結節機能の強化が進んでいます。 ・周辺の住宅地と調和した高度利用が進み、高層建築物を中心とした、魅力のある拠点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
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)	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、「六本木」における将来像は以下のとおり示されています。 - 六本木から麻布十番では、六本木駅周辺の都市基盤整備による地下鉄やバスの乗り継ぎなどの交通結節機能の強化や、業務、商業、居住、教育、文化、国際交流などの多様な機能の集積、文化会館や庭園などの資源をいかした市街地の更新により、安全・安心な環境にも配慮した中核的な拠点を形成 - 国立新美術館などのアートやデザイン関連施設が集積し、最先端の都市文化・情報を発信する拠点を形成 - 六本木通り沿道では、地下鉄駅や幹線道路の交差点などを中心とした歩行者空間の充実、ネットワーク化が進み、回遊性の高い、みどりとにぎわいのある魅力的な複合空間を形成
「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)	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」
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)	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、推進に向けた取り組みを示したものです。 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。 “持続可能な資源利用を進めるための3つの柱” ・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

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
東京都環境基本計画 2022 (令和 4 年 9 月)	「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。 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。 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 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。 ・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。
みどりの新戦略ガイドライン (平成 18 年 1 月)	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。 ・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。 なお、計画地は「センター・コア再生ゾーン」に属しており、「風格あるみどりの都市景観の形成」、「民間事業者による屋上緑化等の推進」、「公共施設の緑化推進」に重点を置くとされています。
東京が新たに進めるみどりの取組 (令和元年 5 月)	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り組みをまとめたものです。 「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。 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
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)	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、人といきものの共生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 年までに新たに都市公園等 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化された河川で結ぶ「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。
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)	「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、具体的な取り組みとして、以下の 2 つの取り組み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
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 訂)	「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

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
東京都資源循環・廃棄物処理計画 (令和3年9月)	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。 <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> 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 <u>三本の柱</u> 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 <u>主要な施策</u> 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
東京都建設リサイクル推進計画 (令和4年4月)	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。 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。
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)	「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NOX・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。 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。

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
港区基本構想 (平成 14 年 12 月)	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。 「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)。 <u>I かがやくまち(街づくり・環境)</u> 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 <u>II にぎわうまち(コミュニティ・産業)</u> 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 <u>III はぐくむまち(福祉・保健・教育)</u> 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
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。 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。 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。 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 か年計画であり、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。 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」により取り組みを推進します。 「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り組み(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。 「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。
港区基本計画 麻布地区版計画書 令和 3 年度 ～令和 8 年度 (令和 3 年 3 月)	「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。 「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。 計画地の位置する「麻布地区」が掲げる将来像、政策、施策等は以下のとおりです。 将来像：誰もが主役になれる参画と協働のまち ～未来につなぐニューノーマルを創造する“AZABU”～ <u>I かがやくまち(街づくり・環境)</u> 政策：誰もが住みやすく、安全に安心して暮らす麻布のまち 施策：(1)住む人と訪れる人が一体となって安全・安心に過ごせるまちをつくる (2)あらゆる危機から地域の命を守るまちをつくる (3)自然と都市が共生する環境にやさしいまちをつくる <u>II にぎわうまち(コミュニティ・産業)</u> 政策：地域の力を結集し、地域とともに暮らす麻布のまち 施策：(1)多様な人材が力を合わせ持続可能なまちをつくる (2)地域のあふれる魅力を発掘・発信するまちをつくる <u>III はぐくむまち(福祉・保健・教育)</u> 政策：あらゆる人が自分らしく、生きがいを持って暮らす麻布のまち 施策：(1)子どもたちが未来に向かって挑戦できるまちをつくる (2)人生 100 年時代を乗りこえ豊かに生きるまちをつくる

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
港区まちづくりマスタープラン (平成 29 年 3 月)	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。 ◆全体構想～まちづくりの基本理念と将来都市像～ 【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 【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- 【目指すべきまちの姿】 (1) 住み続けられるまち (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 ◆地区別まちづくりの目標 計画地が位置する「麻布地区」の地区別のまちづくりの目標は以下のとおりです。 1) 国際色豊かで多彩な文化をいかしたまちづくり 2) 多様な人々が集う、にぎわいのある空間の維持・創出 3) 落ち着いた住宅地とにぎわいのある商業地が共存するまちづくり 4) 移動時の利便性向上と、安全・安心なまちづくり 5) 地域が連携したまちづくり活動の展開
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り組みの基本的な方向性を示すものです。 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。 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。 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 みなと 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
港区緑と水の総合計画 (令和 3 年 2 月)	「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。 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。 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「麻布地区」の取り組みの方向性は以下のとおりです。 【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 【緑と水によってめざすまちの姿】 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 【「麻布地区」の取組の方向性】 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
港区景観計画平成 27 年度改定 (平成 27 年 12 月)	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。 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されています。 景観形成の基本方針は、以下のとおりです。 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 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。
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 3 月)	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り組みを、区民・事業者とともに推進します」を基本理念として掲げ、以下の基本方針を示しています。 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 また、本計画に掲げる取り組みの進捗を管理し、その達成状況を区民・事業者と共有し、必要に応じて取り組みの強化・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。 <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。 <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。 <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。
港区低炭素まちづくり計画 (令和 3 年 6 月)	「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。 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、総量目標などを掲げています。 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 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)

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、環境省、東京都、新宿区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	高輪	東京都	○	○
	2	麻布	港区	○	○
自動車排出 ガス測定局	3	国設霞が関	環境省	○	○
	4	日比谷交差点	東京都	○	○
	5	四谷環境	新宿区	○	○
	6	赤坂	港区	○	○
	7	一の橋	港区	○	○
	8	芝浦	港区	○	○

注）地点番号は図 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 6 年 1 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 6 年 1 月閲覧 港区ホームページ）

「大気環境」（令和 6 年 1 月閲覧 新宿区ホームページ）



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

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 6 年 1 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 6 年 1 月閲覧 港区ホームページ)

「大気環境」(令和 6 年 1 月閲覧 新宿区ホームページ)



Scale 1:25,000

0 250 500 1,000m

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0.034ppm、自動車排出ガス測定局の日平均値の年間98%値は0.034～0.043ppm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、いずれの測定局においても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	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	○	
自動車排出 ガス測定局	3	国設霞が関	0.016	0.036	○	
	4	日比谷交差点	0.018	0.035	○	
	5	四谷環境	0.016	0.034	○	
	6	赤坂	0.016	0.037	○	
	7	一の橋	0.019	0.038	○	
	8	芝浦	0.021	0.043	○	

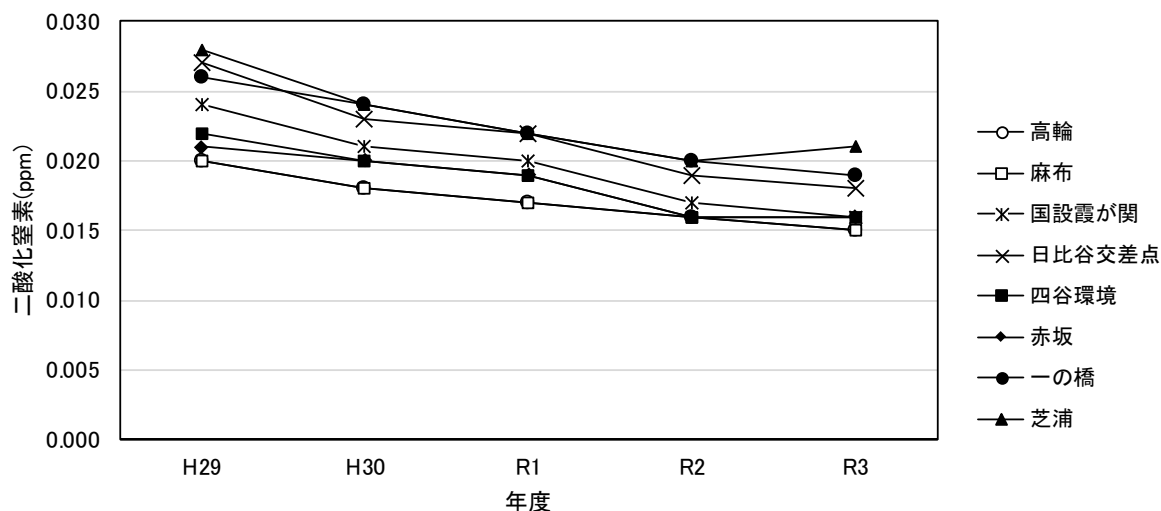
注) 環境基準達成状況 ○：環境基準達成 ×：環境基準非達成

資料：「大気汚染測定結果ダウンロード」(令和6年1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6年1月閲覧 港区ホームページ)

「大気環境」(令和6年1月閲覧 新宿区ホームページ)

「環境展望台 大気汚染常時監視データ」(令和6年1月閲覧 国立環境研究所ホームページ)



資料：「大気汚染測定結果ダウンロード」(令和6年1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6年1月閲覧 港区ホームページ)

「大気環境」(令和6年1月閲覧 新宿区ホームページ)

「環境展望台 大気汚染常時監視データ」(令和6年1月閲覧 国立環境研究所ホームページ)

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0.026~0.036mg/m³、自動車排出ガス測定局の日平均値の2%除外値は0.026~0.040mg/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、四谷環境測定局では平成30年度に上昇していますが、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	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)	○	
自動車排出 ガス測定局	3	国設霞が関	0.013	0.027	○	
	4	日比谷交差点	0.018	0.037	○	
	5	四谷環境	0.010	0.026	○	
	6	赤坂	0.014	0.030	○	
	7	一の橋	0.014	0.035	○	
	8	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

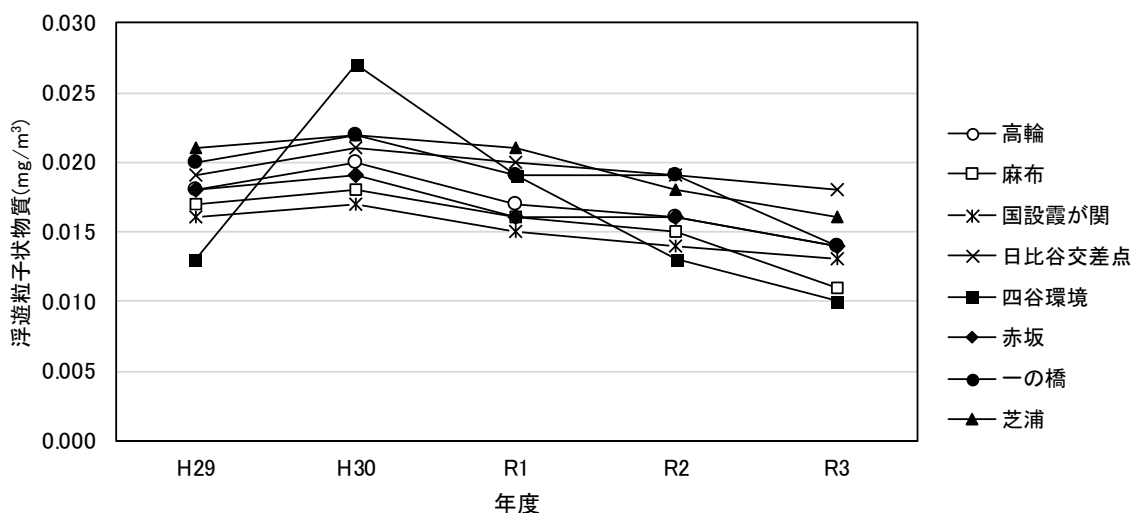
注2) 麻布は有効測定日が213日(測定時間5,133時間)のため、参考値とします。

資料：「大気汚染測定結果ダウンロード」(令和6年1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6年1月閲覧 港区ホームページ)

「大気環境」(令和6年1月閲覧 新宿区ホームページ)

「環境展望台 大気汚染常時監視データ」(令和6年1月閲覧 国立環境研究所ホームページ)



資料：「大気汚染測定結果ダウンロード」(令和6年1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6年1月閲覧 港区ホームページ)

「大気環境」(令和6年1月閲覧 新宿区ホームページ)

「環境展望台 大気汚染常時監視データ」(令和6年1月閲覧 国立環境研究所ホームページ)

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住宅・宿泊施設・店舗・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(1)、(2)、測定地点は図 5.2.3-1 に示すとおりです。

計画地周辺の測定地点（港区東麻布 2 丁目 31）では、昼間と夜間ともに環境基準を達成しています。また、同地点では、要請限度も達成しています。

表 5.2.3-1(1) 道路交通騒音測定結果（環境基準達成状況）

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	港区東麻布 2 丁目 31	都道 319 号環状 3 号線（外苑東通り）	4	66	63	70	65

注 1) 地点番号は図 5.2.3-1 に対応します。

注 2) 昼間 6～22 時、夜間 22 時～翌 6 時

注 3) 環境基準は、「幹線道路近傍空間に関する特例」の基準値です。

資料：「令和 3 年度自動車交通騒音・振動調査結果」（令和 6 年 1 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（要請限度の超過状況）

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)
1	港区東麻布 2 丁目 31	都道 319 号環状 3 号線（外苑東通り）	4	66	63	75	70

注 1) 地点番号は図 5.2.3-1 に対応します。

注 2) 昼間 6～22 時、夜間 22 時～翌 6 時

資料：「令和 3 年度自動車交通騒音・振動調査結果」（令和 6 年 1 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。

計画地周辺の測定地点（港区東麻布２丁目３１）では、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

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)
1	港区東麻布２丁目３１	都道３１９号環状３号線（外苑東通り）	４	３５	３３	７０	６５

注１）地点番号は図５.２.３-１に対応します。

注２）第二種区域：昼間８～２０時、夜間２０時～翌８時

資料：「令和３年度自動車交通騒音・振動調査結果」(令和６年１月閲覧 東京都環境局ホームページ)

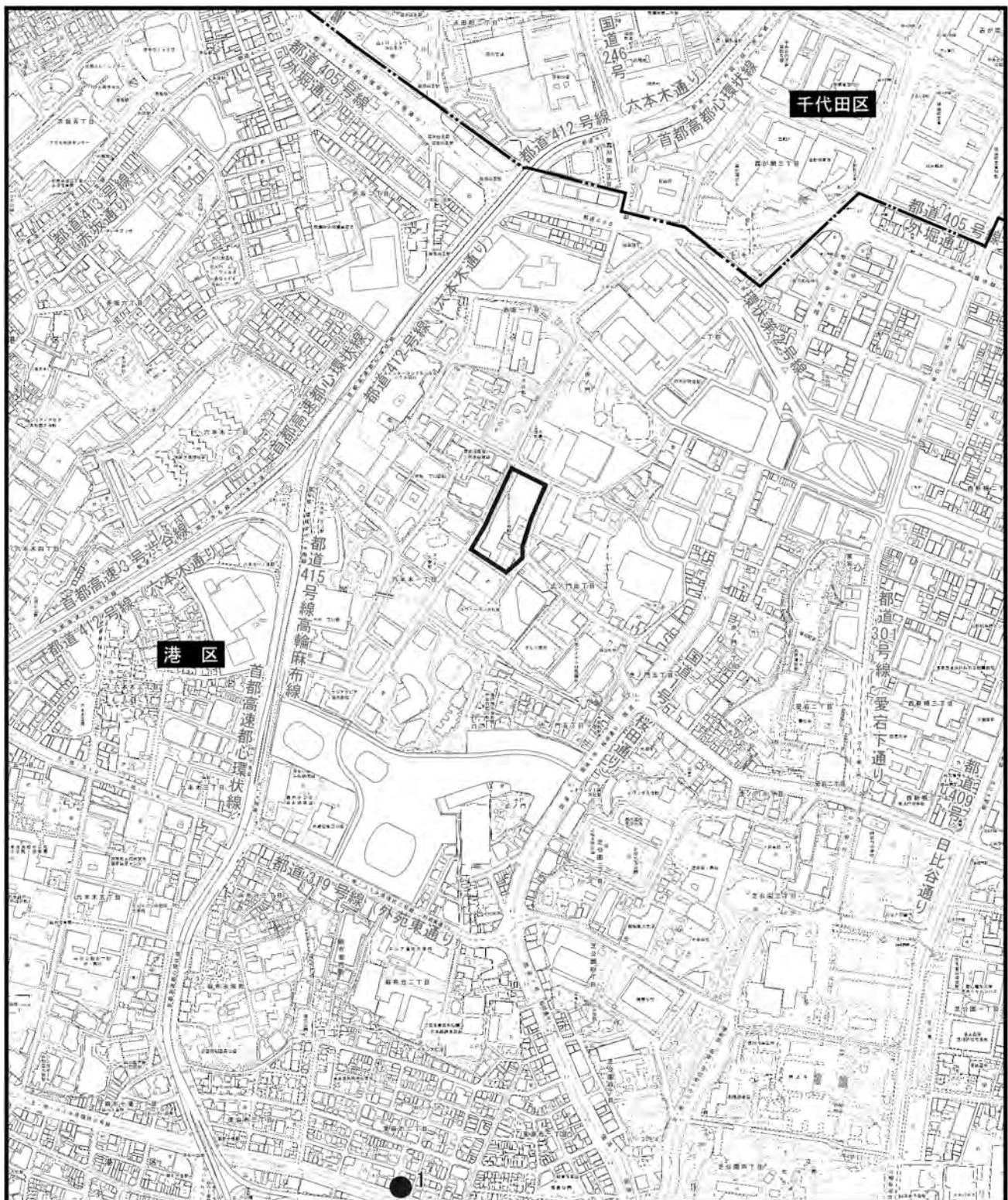
② 振動に係る公害苦情の状況

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



道路交通騒音・道路交通振動測定地点



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

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3年度 自動車交通騒音・振動調査結果」
(令和6年1月閲覧 東京都環境局ホームページ)

図 5.2.3-1
道路交通騒音・振動測定地点

5.2.4 土壌汚染

本事業の主要用途は住宅・宿泊施設・店舗・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。

計画地は飯倉台地に位置しており、周辺の地形は、南北方向が台地、東西方向が斜面から沖層低地へと変化しています。

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. +19m～29m 程度です。周辺の標高は、台地から斜面、沖層低地に向かって低くなっており、概ね T.P. +30m～6m に変化しています。

(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「B-1」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、台地上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。

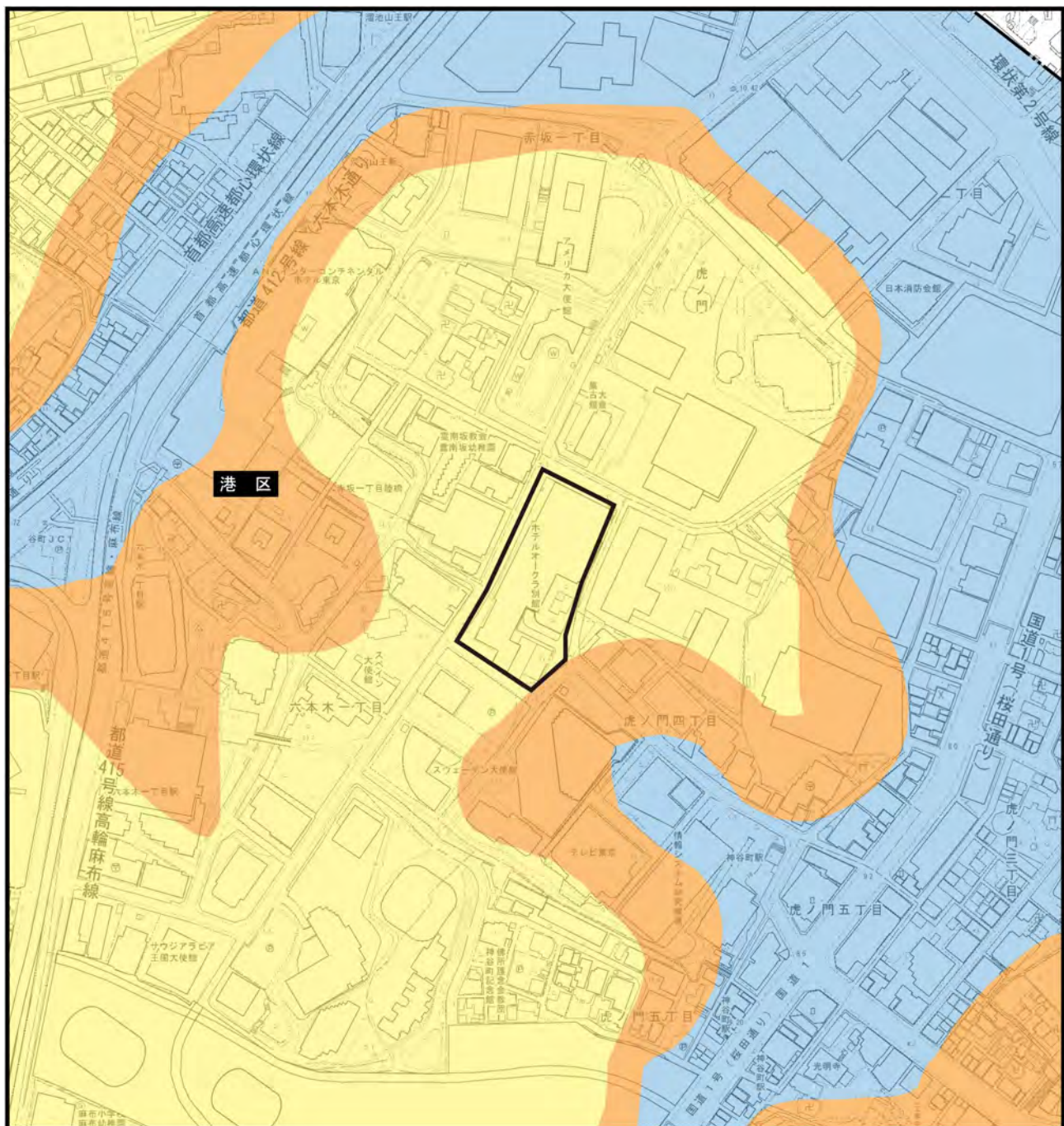
表 5.2.5-1 計画地及び周辺の地盤種別

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、東京層 (To)	軟弱土層は 10m 以下の層厚で分布しています。	—
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。	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。
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)	—	—

注 1) ：計画地が位置している地盤種別を表しています。

注 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
- 区界
- 台地
- 斜面
- 沖積低地

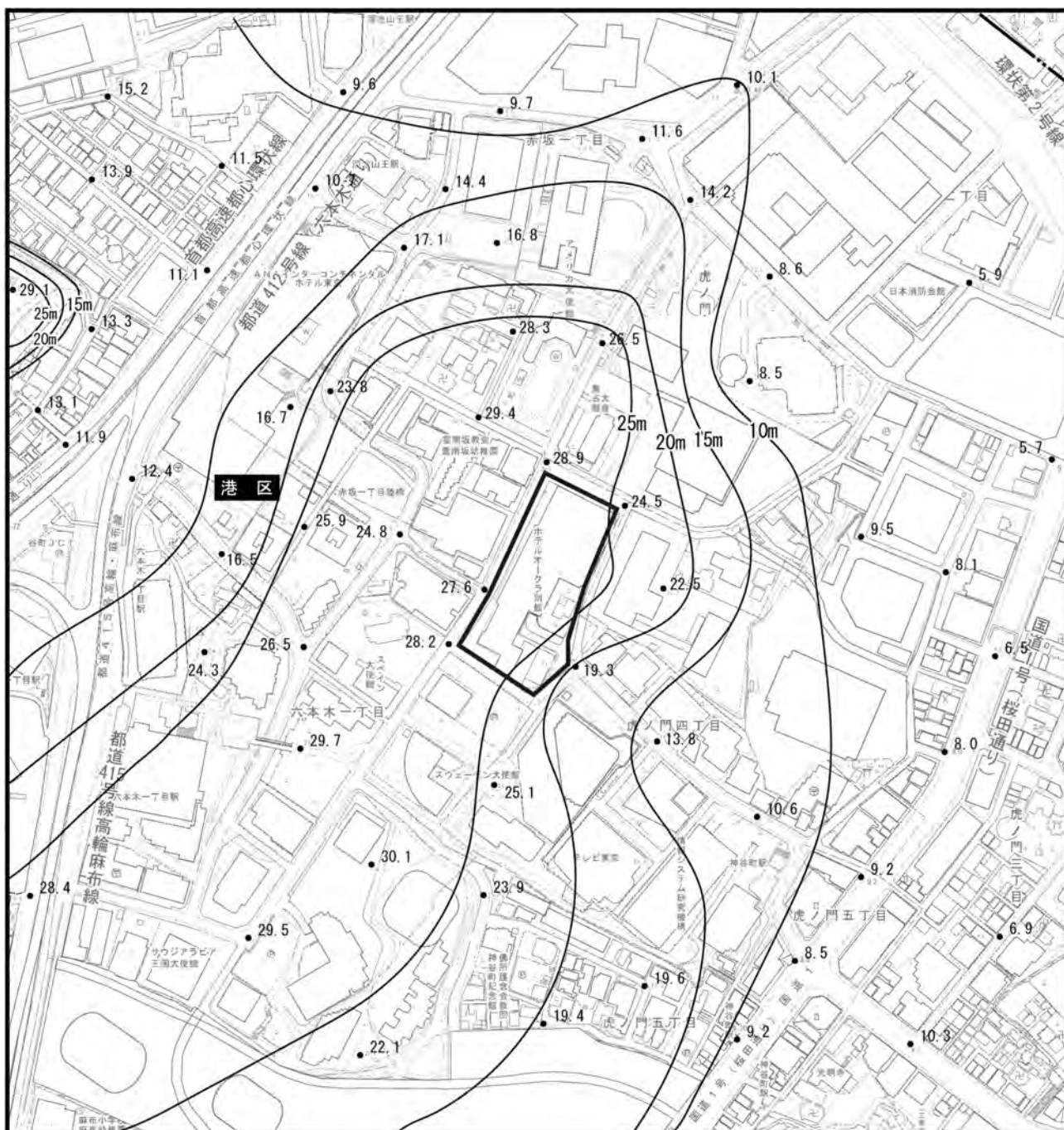


Scale 1:5,000

0 50 100 200m

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
- 区界
- 地盤高 (T.P. +m)
- 等高線 (T.P. +m)



Scale 1:5,000

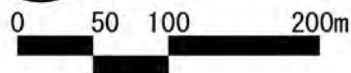
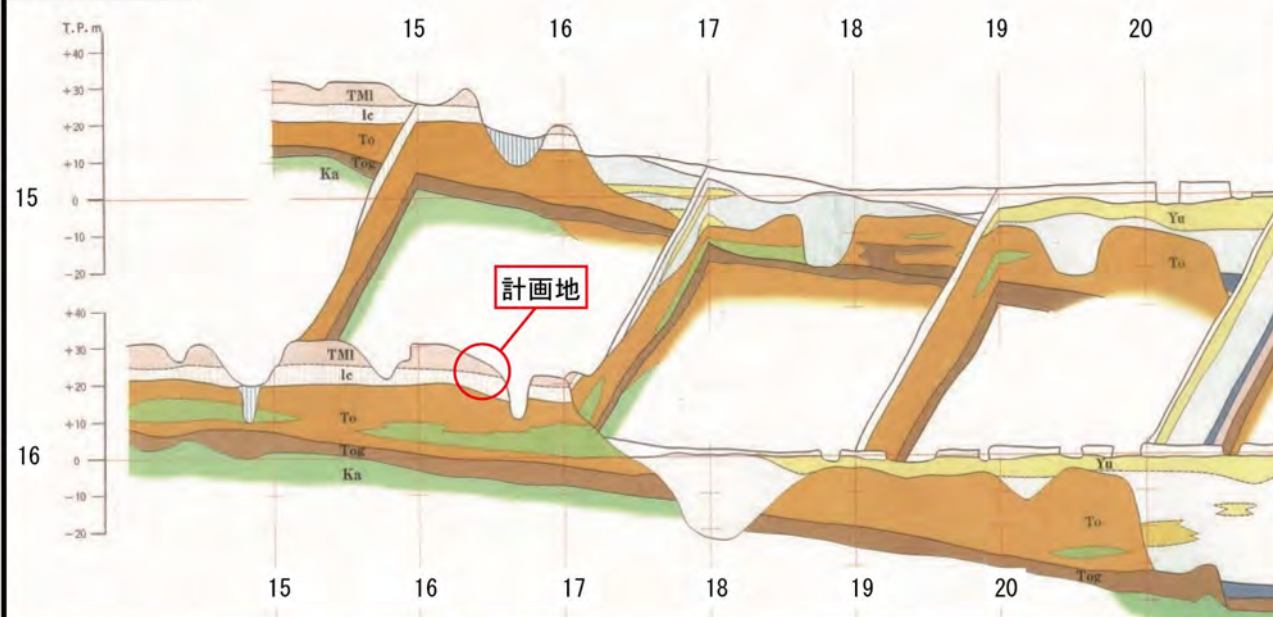


図 5.2.5-2 地盤高

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

--- 区界

地層種別

TMI : 関東ローム層
lc : ローム質粘土層
Yu : 有楽町層上部
To : 東京層
Tog : 東京礫層
Ka : 上総層群



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)

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 10m～15m にあり、概ね北東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分かる。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）中のものと考えられ、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、計画地及び周辺には、湧水は分布していません。

「事業概要 令和 5 年版」（令和 6 年 1 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（雨水及び污水）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。

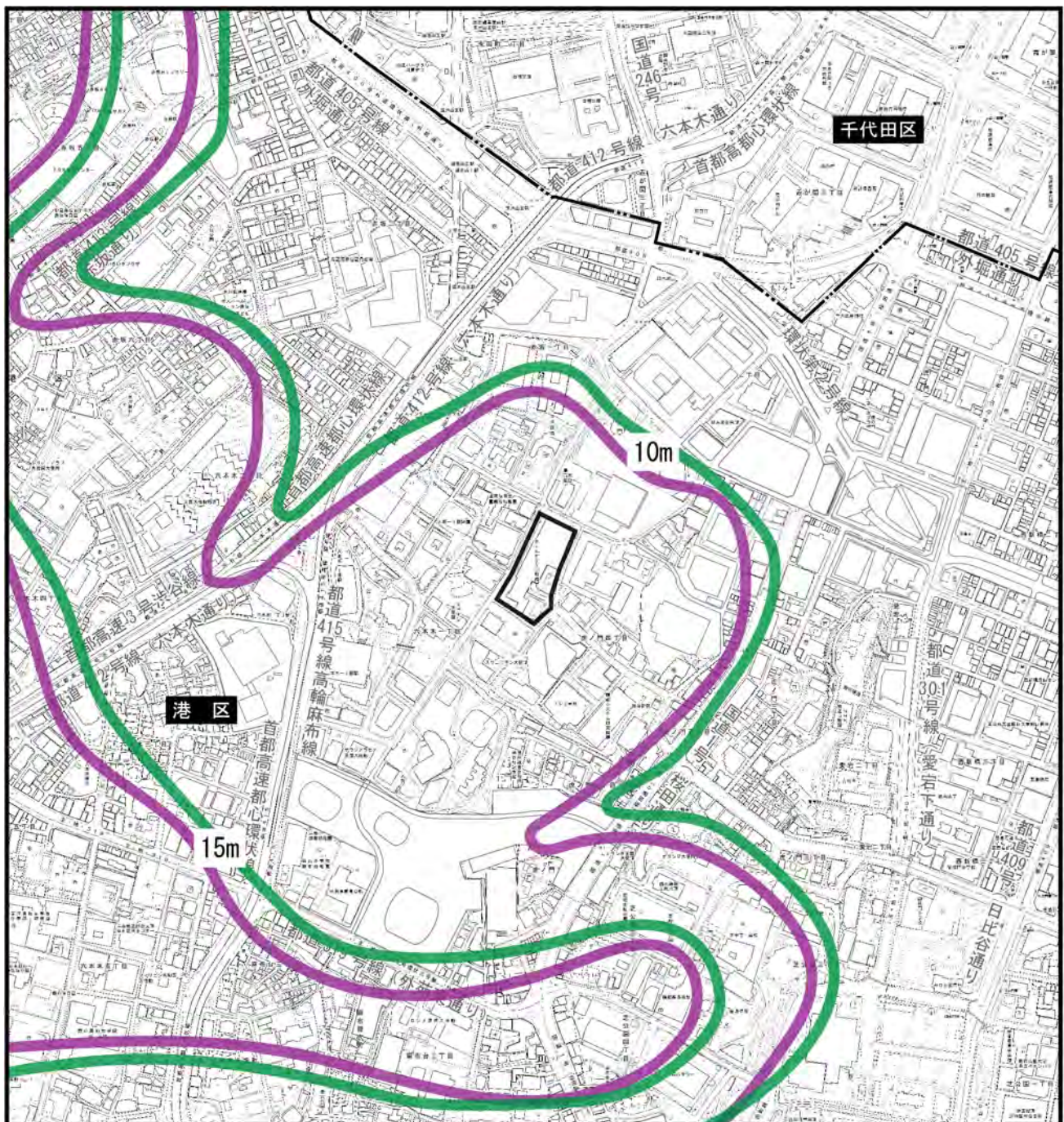
5.2.7 緑

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。

計画地に自然植生はなく、計画地最寄りの自然植生は、計画地東側の愛宕神社周辺のヤブコウジ・スダジイ群集が分布しています。

計画地周辺の主要な緑地としては、計画地西側の在日米国大使館、駐日スペイン大使館、泉屋博古館分館などの施設が樹木被覆地となっています。



凡 例

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

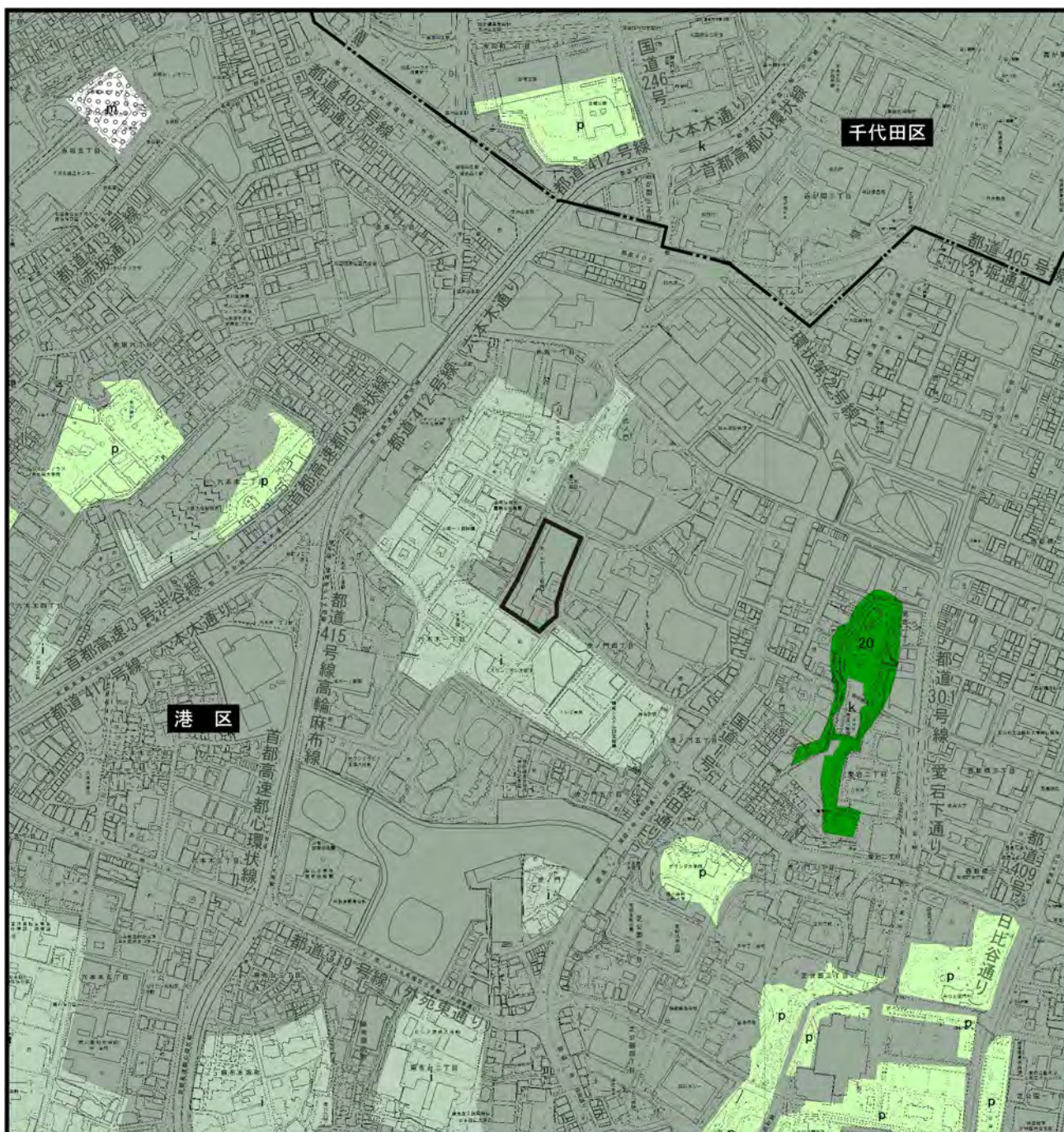


Scale 1:10,000

0 100 200 400m

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
- 区界
- 20 ヤブコウジースダジイ群集
- k 市街地
- i 緑の多い住宅地
- p 残存・植栽樹群をもった公園、墓地等
- 造成地

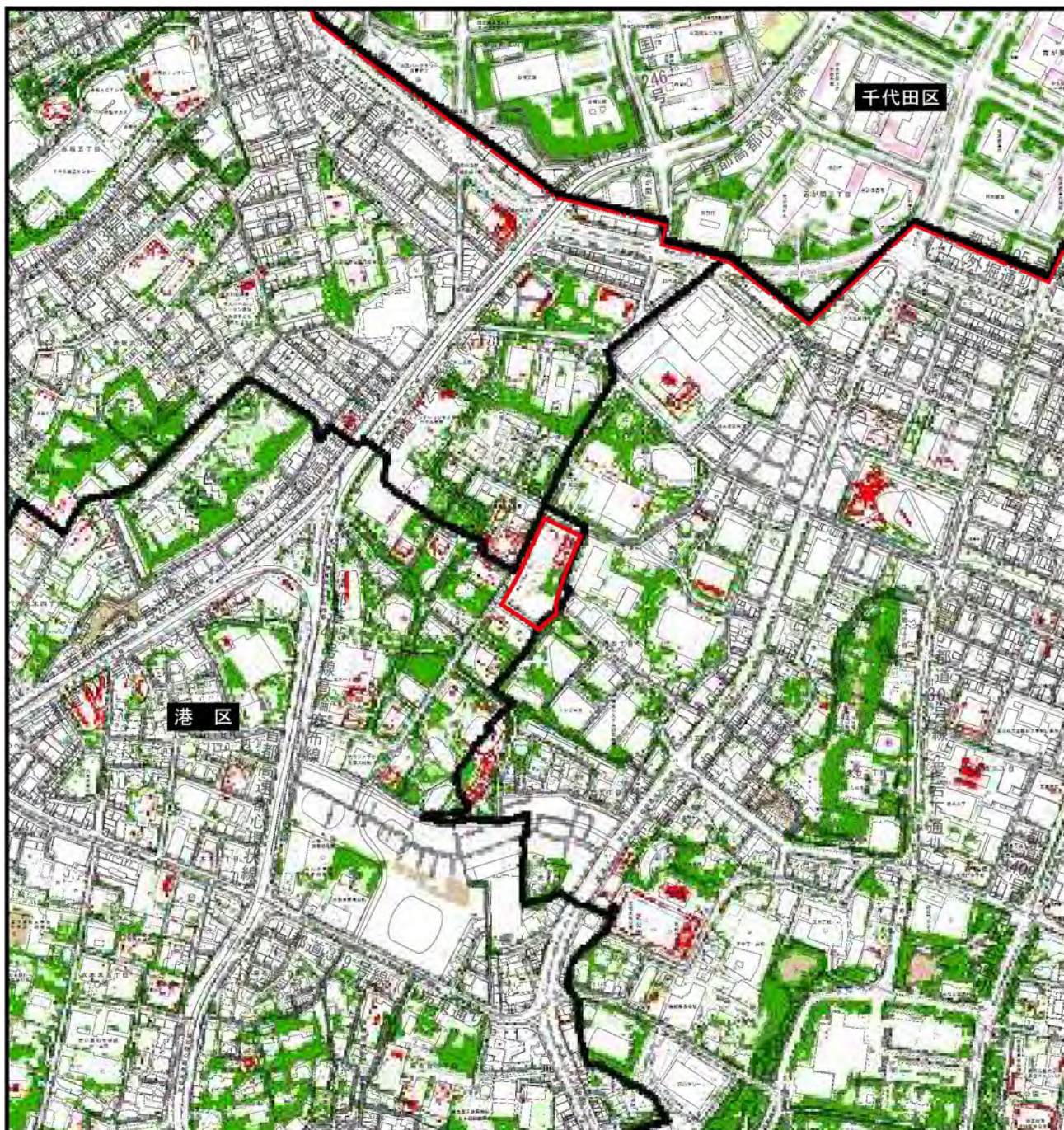
資料：「第6回、第7回自然環境保全基礎調査 植生調査」
(令和6年1月閲覧 環境省自然環境局生物多様性センター)



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 5.2.7-1 現存植生図



凡 例

- | | |
|--|--|
| 計画地 | 樹木被覆地 |
| 区界 | 草地 |
| 地域界 | 屋上緑地（港区内） |
| | 屋上緑地（樹木）（千代田区内） |
| | 屋上緑地（草地）（千代田区内） |
| | 裸地 |
| | 水面 |



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

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）
「千代田区緑の実態調査及び熱分布調査報告書」
（平成31年3月 千代田区）

図 5.2.7-2 緑被地の状況

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「建築物影響(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. +19m～29m です。

計画地周辺は、事務所建築物及び集合住宅の割合が高く、その他には、官公庁施設（大使館など）、宿泊・遊興施設（ホテルなど）、教育文化施設（寺社など）などが立地しています。

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。

計画地南側に、第二種中高層住居専用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「建築物影響(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. +30m～6m 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、特に計画地北側から南東側にかけて高層建築物が多く立地しています。

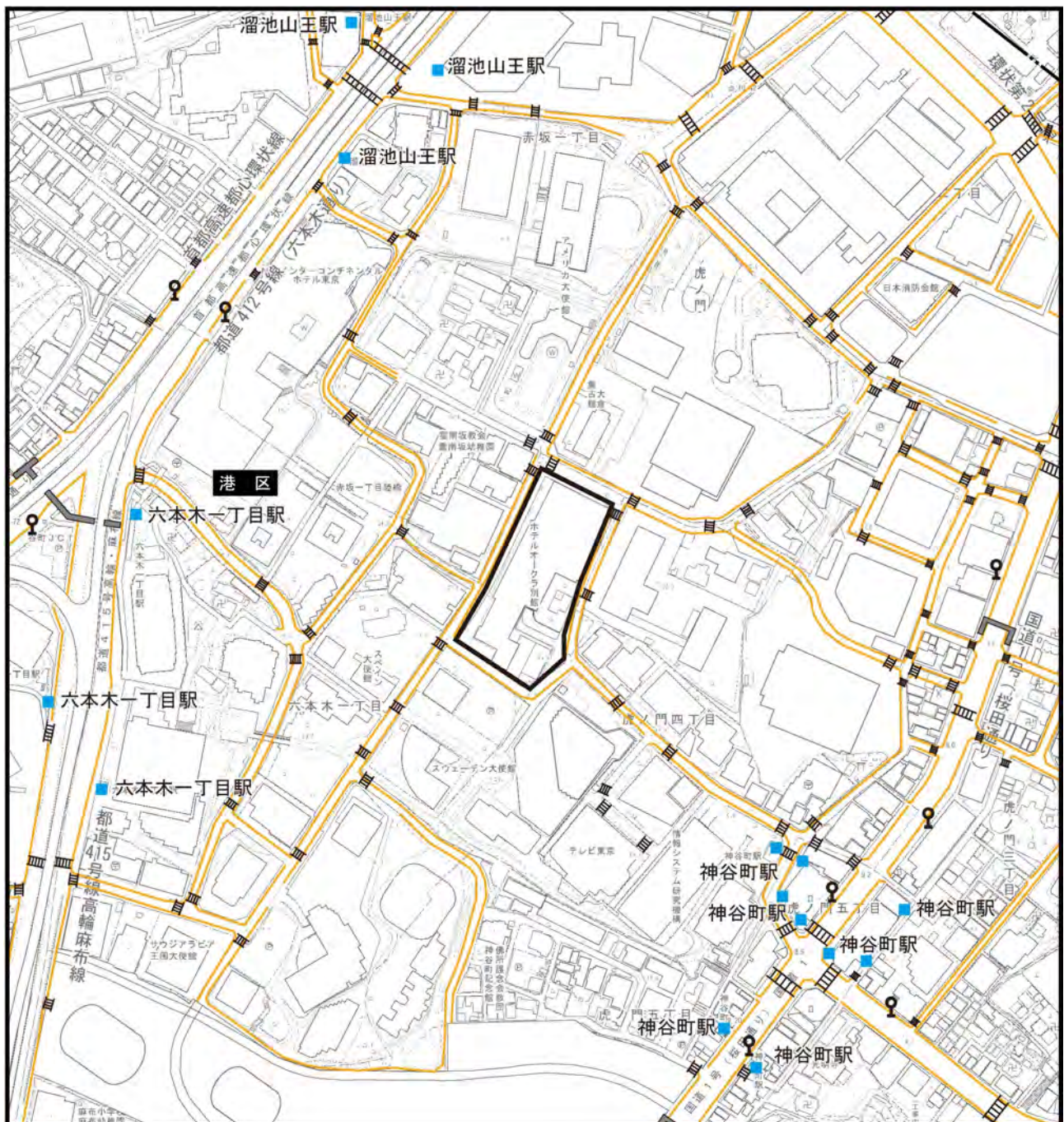
5.2.10 風環境

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「建築物影響(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、「5.1.3 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）などの状況は図 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 1 号（桜田通り）沿いのバス停や地下鉄駅、マウントアップされた歩道などがあります。



凡 例

- 計画地
- 区界
- 横断歩道
- 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

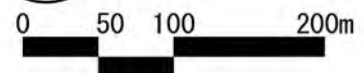


図 5.2.10-1
風環境の変化により影響を受ける施設等

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、特に計画地北側から南東側にかけて高層建築物が多く立地しています。建物用途は、事務所建築物及び集合住宅が多く、その他、大使館、ホテル、寺社などが立地しています。

港区では、「港区景観計画（平成 27 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、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など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、歴史的・文化的資源、人々の集まる施設）は、表 5.2.11-1(1)～(3)及び図 5.2.11-1 に示すとおりです。

表 5.2.11-1(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）

番号	地点名	眺望地点	大きな交差点	坂道	歴史的・文化的資源 (神社仏閣等)	人々の集まる施設 (公園、緑地等)
1	溜池交差点	○	○			
2	内閣府下交差点		○			
3	霞ヶ関三丁目交差点		○			
4	虎ノ門交差点		○			
5	虎ノ門二丁目西交差点		○			
6	虎ノ門二丁目交差点		○			
7	西新橋一丁目交差点		○			
8	西新橋二丁目西交差点		○			
9	虎ノ門三丁目交差点	○	○			
10	愛宕一丁目交差点		○			
11	西新橋二丁目南交差点		○			
12	愛宕神社前交差点		○			
13	神谷町交差点	○	○			
14	西新橋三丁目交差点		○			
15	御成門交差点		○			
16	港区芝公園三丁目交差点		○			
17	港区役所前交差点		○			
18	増上寺前交差点		○			
19	東京タワー前交差点		○			
20	東京タワー下交差点		○			
21	赤羽橋交差点	○	○			
22	新一の橋交差点		○			
23	鳥居坂下交差点		○			
24	飯倉交差点	○	○			
25	飯倉片町交差点		○			

注) 地点番号は図 5.2.11-1 に対応しています。

表 5. 2. 11-1 (2) 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）

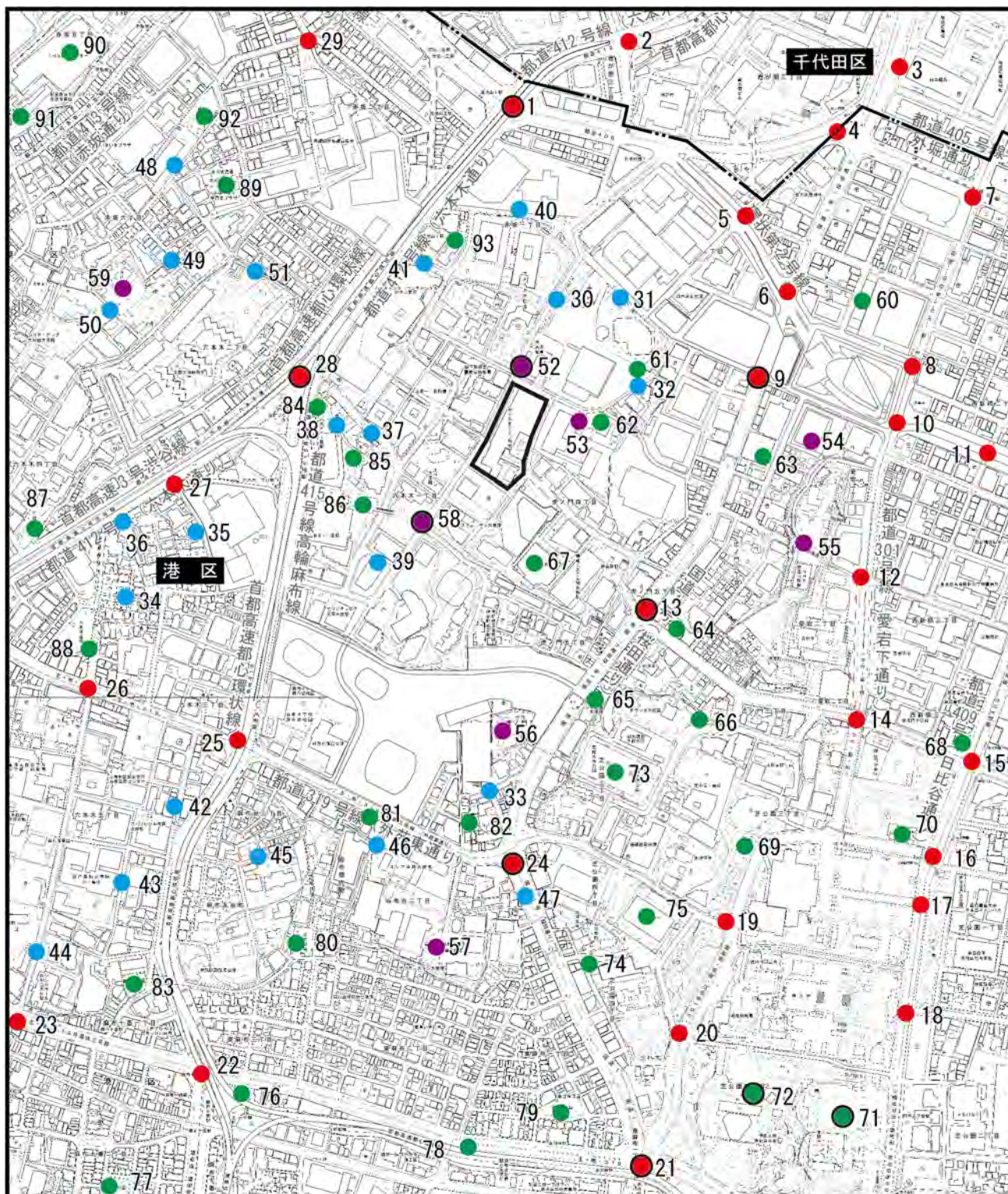
番号	地点名	眺望 地点	大きな 交差点	坂道	歴史的・ 文化的資源 (神社仏閣等)	人々の集まる 施設 (公園、緑地等)
26	六本木五丁目交差点		○			
27	六本木なだれ坂交差点		○			
28	六本木二丁目交差点	○	○			
29	赤坂二丁目交番前交差点		○			
30	霊南坂			○		
31	汐見坂			○		
32	江戸見坂			○		
33	雁木坂			○		
34	丹波谷坂			○		
35	なだれ坂			○		
36	寄席坂			○		
37	スペイン坂			○		
38	道源寺坂			○		
39	御組坂			○		
40	榎坂			○		
41	桜坂			○		
42	永坂			○		
43	於多福坂			○		
44	鳥居坂			○		
45	植木坂			○		
46	狸穴坂			○		
47	土器坂			○		
48	転坂			○		
49	氷川坂			○		
50	本氷川坂			○		
51	南部坂			○		
52	大倉集古館陳列館	○			○	
53	菊池寛実記念 智美術館				○	
54	栄寿寺				○	
55	愛宕神社				○	
56	西久保八幡神社				○	
57	日本経緯度原点				○	
58	泉屋博古館分館	○			○	
59	氷川神社				○	
60	西桜公園					○
61	江戸見坂公園					○
62	江戸見坂緑地					○
63	虎ノ門三丁目児童遊園					○
64	西久保巴町児童遊園					○
65	虎ノ門五丁目緑地					○
66	手まり坂緑地					○
67	テレビ東京神谷町スタジオ					○
68	御成門緑地					○

注) 地点番号は図 5. 2. 11-1 に対応しています。

表 5. 2. 11-1 (3) 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）

番号	地点名	眺望 地点	大きな 交差点	坂道	歴史的・ 文化的資源 (神社仏閣等)	人々の集まる 施設 (公園、緑地等)
69	都立芝公園					○
70	みなと図書館					○
71	芝公園 広場	○				○
72	芝公園 プリンズ芝公園	○				○
73	芝給水所公園					○
74	東麻布児童遊園					○
75	東京タワー					○
76	一の橋公園					○
77	網代公園					○
78	中ノ橋児童遊園					○
79	飯倉公園					○
80	狸穴公園					○
81	東京都港都税事務所					○
82	飯倉雁木坂児童遊園					○
83	麻布図書館					○
84	六本木坂下児童遊園					○
85	六本木坂上児童遊園					○
86	泉ガーデンタワー					○
87	三河台公園					○
88	六本木三丁目児童遊園					○
89	氷川武道場					○
90	TBS放送センター					○
91	一ツ木公園					○
92	赤坂氷川公園					○
93	赤坂榎坂緑地					○

注) 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 |
| 区界 | 大きな交差点 |
| | 坂道 |
| | 歴史的・文化的施設（神社仏閣等） |
| | 人々の集まる施設（公園、緑地等） |

注）図中の番号は表 5. 2. 11-1 (1)～(3)に対応しています。



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

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などは、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、隣接道路を挟んで北側に位置する「大倉集古館陳列館」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

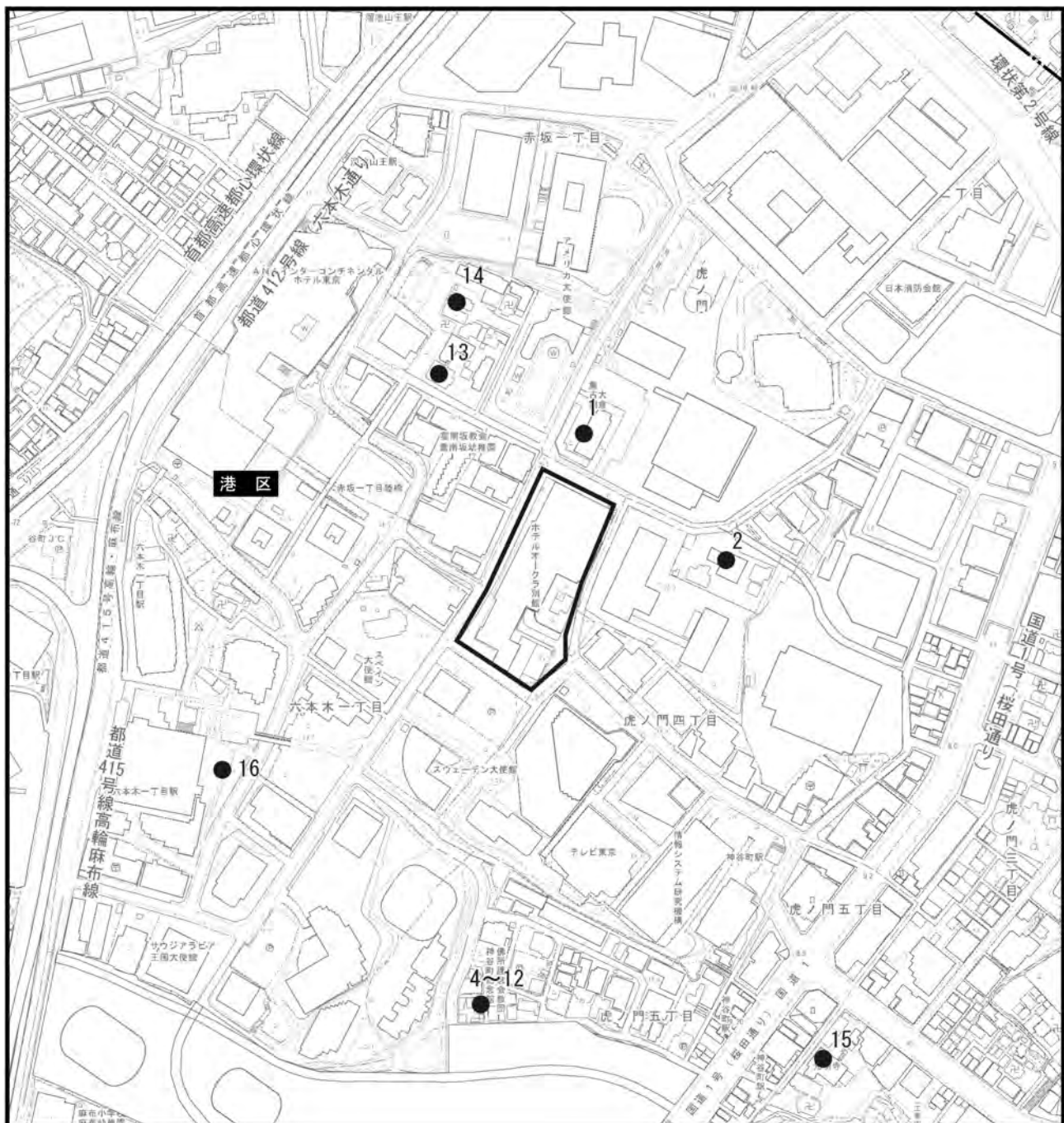
番号	名称	指定状況	住所	備考
1	大倉集古館陳列館	登録有形文化財（建造物）	港区虎ノ門2-10-3	国登録
2	菊池寛実記念智美術館別館	登録有形文化財（建造物）	港区虎ノ門4-1-35	
3	江戸城外堀跡	史跡	港区、千代田区、新宿区	国指定
4	大橋茶寮茶室葵	登録有形文化財（建造物）	港区虎ノ門5-6-6	国登録
5	大橋茶寮茶室桂	登録有形文化財（建造物）		
6	大橋茶寮茶室山吹	登録有形文化財（建造物）		
7	大橋茶寮茶室守貧庵	登録有形文化財（建造物）		
8	大橋茶寮茶室如庵写	登録有形文化財（建造物）		
9	大橋茶寮中門	登録有形文化財（建造物）		
10	大橋茶寮表門	登録有形文化財（建造物）		
11	大橋茶寮不老門	登録有形文化財（建造物）		
12	大橋茶寮堀	登録有形文化財（建造物）		
13	大国隆正墓	旧跡	港区赤坂1-11-9	都指定
14	林鶴梁墓	旧跡	港区赤坂1-11-3	
15	明和の大火死者供養墓	旧跡	港区虎ノ門3-25-1	区指定
16	永井荷風旧居「偏奇館」跡	旧跡	港区六本木1-6	

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 6 年 1 月閲覧 文化庁ホームページ）

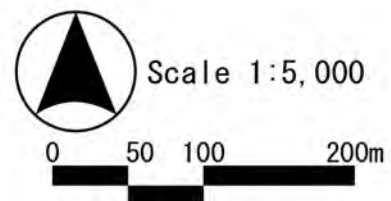
「東京都文化財情報データベース」（令和 6 年 1 月閲覧 東京都教育庁地域教育支援部ホームページ）

「港区文化財総合目録登録一覧」（令和 6 年 1 月閲覧 港区立郷土歴史館ホームページ）



凡 例

- 計画地
- 区界
- 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. 「3. 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 6 年 1 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 6 年 1 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 6 年 1 月閲覧 港区立郷土歴史館ホームページ)

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。

計画地の一部に、遺跡番号 100（遺跡名称無し）が存在します。

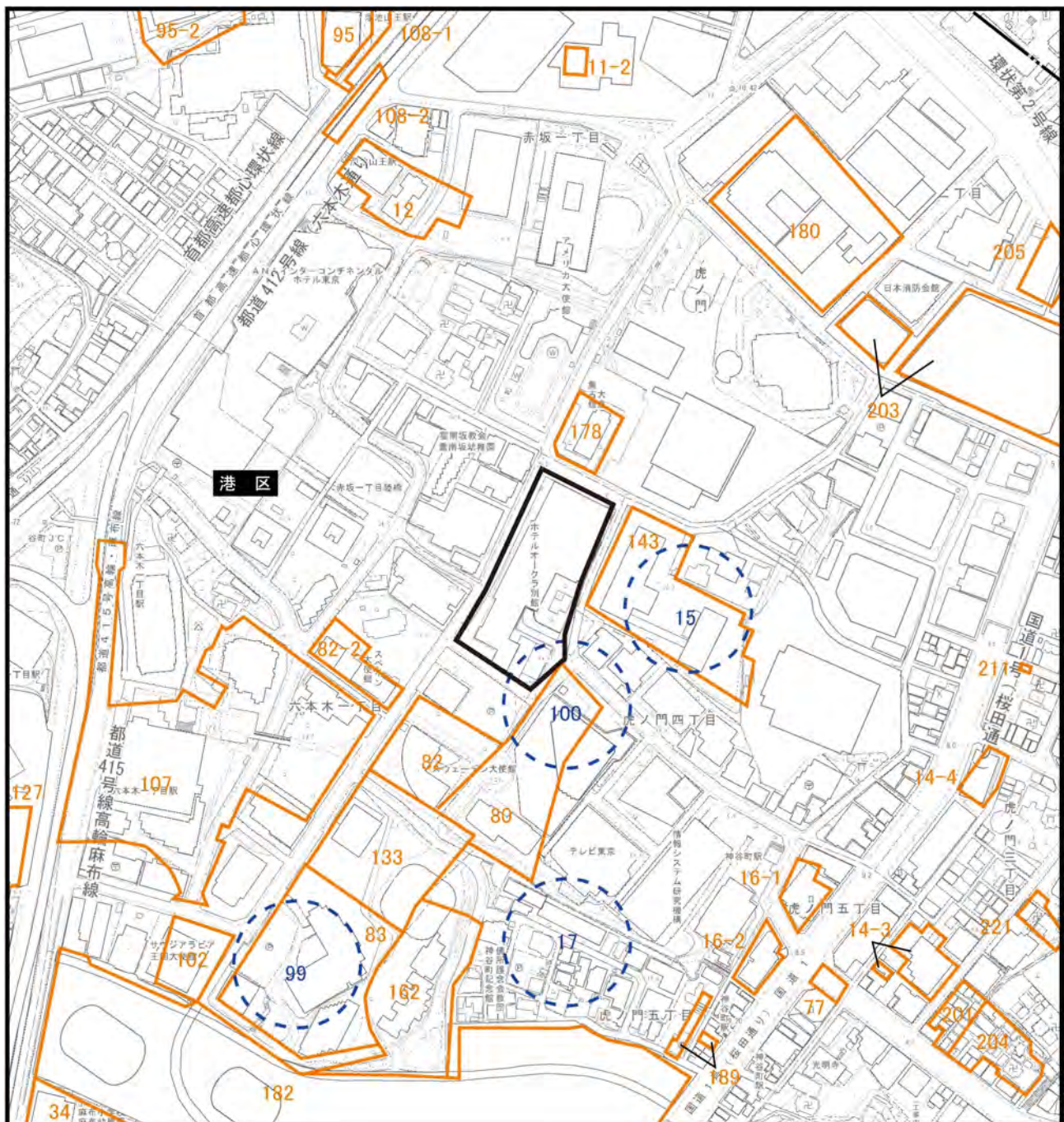
表 5. 2. 12-2 計画地周辺の埋蔵文化財包蔵地

遺跡番号	遺跡名	所在地	種別	時代
11-2	遺跡名称無し	赤坂1-9	幕府御用地	江戸
12	越後糸魚川藩松平家屋敷跡	赤坂1-11	大名屋敷跡	江戸
14-3	天徳寺寺域第3	虎ノ門3-18	社寺跡	江戸
14-4	天徳寺寺域第4	虎ノ門3-12	社寺跡	江戸
15	西久保城山	虎ノ門4	城館跡	中世
16-1	芝神谷町町屋跡第1	虎ノ門5-1	町屋跡	江戸
16-2	芝神谷町町屋跡第2	虎ノ門5-2	町屋跡	江戸
17	太田道灌城跡	虎ノ門5-3・4、 虎ノ門4-3	城館跡	中世
34	出羽米沢藩上杉家屋敷跡	麻布台1-5	大名屋敷跡	江戸
77	遺跡名称無し	虎ノ門5-12・13	町屋跡・道路跡	江戸
80	西久保城山地区武家屋敷跡	虎ノ門4-3	武家屋敷跡	江戸
82	麻布市兵衛町地区武家屋敷跡	六本木1-10	武家屋敷跡	江戸
82-2	麻布市兵衛町地区武家屋敷跡第2	六本木1-3	武家屋敷跡	江戸
83	陸奥八戸藩南部屋敷跡	六本木1-9	大名屋敷跡	江戸
95	筑前福岡藩黒田家屋敷跡	赤坂2-11	大名屋敷跡	江戸
95-2	筑前福岡藩黒田家屋敷跡第2	赤坂2-17	包蔵地・集落跡・ 大名屋敷跡	旧石器・縄文・古墳・江戸
99	陸奥八戸藩南部家屋敷跡下層	六本木1-9	包蔵地・集落跡	縄文・弥生・古墳
100	遺跡名称無し	虎ノ門4-1・3	包蔵地	縄文・弥生
102	陸奥八戸藩南部家屋敷跡第2	六本木1-8	集落跡・ 大名屋敷跡	弥生・江戸
107	相模萩野山中藩大久保家屋敷跡	六本木1-4～7、3-1	集落跡・ 大名屋敷跡	弥生・江戸
108-1・2	溜池跡	赤坂1・2	包蔵地・池跡	縄文・江戸
127	常陸下館藩石川家屋敷跡	六本木3-2	大名屋敷跡	江戸
133	近江山上藩稲垣家屋敷跡	六本木1-9	集落跡・ 大名屋敷跡	縄文・弥生・江戸
143	上野沼田藩土岐家屋敷跡	虎ノ門4-1	大名屋敷跡	江戸
162	但馬出石藩仙石家屋敷跡	虎ノ門5-5・6・7	大名屋敷跡	江戸
178	武蔵川越藩松平家屋敷跡	虎ノ門2-10	大名屋敷跡	江戸
180	肥前佐賀藩鍋島家屋敷跡	虎ノ門2-2	大名屋敷跡	江戸
182	我善坊谷	麻布台1-1・2	武家屋敷跡	江戸
189	神谷町町屋跡	虎ノ門5-3	町屋跡	江戸
201	天徳寺寺域第5	虎ノ門3-19	社寺跡	江戸
203	西久保地区武家屋敷跡	虎ノ門1-22、2-5～9	屋敷跡	江戸
204	俊朝寺寺域	虎ノ門3-19・20	社寺跡	江戸
205	旗本土方家屋敷跡	虎ノ門2-4	武家屋敷跡	江戸
211	天徳寺寺域第6	虎ノ門3-11	社寺跡	江戸
221	天徳寺寺域第7	虎ノ門3-15	社寺跡	江戸

注 1) ：計画地と重なる遺跡を表しています。

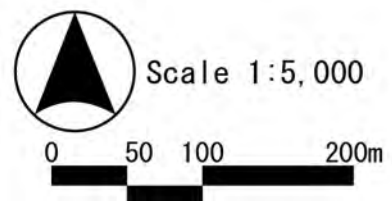
注 2) 遺跡番号は図 5. 2. 12-2 に対応しています。

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）



凡 例

- 計画地
- 区界
- 埋蔵文化財包蔵地（範囲確認遺跡）
- 埋蔵文化財包蔵地（範囲未確認遺跡）



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）

図 5. 2. 12-2
 埋蔵文化財包蔵地の位置図

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などを配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。

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	供用後			工事中	
		行為・要因 主な調査事項	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、再利用率	●			●	
	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	●			●	
	土壌汚染	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

注 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は、大気、水・土、静穏、植物・動物の4項目であり、選定しなかった理由は表 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住宅・宿泊施設・店舗・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。
4. 水・土	土壌汚染	計画地は地歴上、過去に土壌汚染を発生する施設はありませんでした。また、本事業の主要用途は住宅・宿泊施設・店舗・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. 静穏	低周波音	本事業の主要用途は住宅・宿泊施設・店舗・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住宅・宿泊施設・店舗・駐車場であり、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。

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(1)～(3)及び表 7-3(1)、(2)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	・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看板の設置を検討します。	B
	歩行者通行量	・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。	B
	駐車場	・全ての駐車枠について、「東京都駐車場条例」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	・自転車駐車場については、「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」に基づいた台数、また、自動二輪車の駐車場については、計画内容に即した台数を確保する計画とすることにより、路上駐車が発生しないように努めます。	B
	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に、駐車場入口位置を明瞭に示す案内看板の設置を検討します。	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	・全住戸にディスポーザーを設け、排水処理槽にて処理後、排水します。 ・「下水道のためのディスポーザー排水処理システム性能基準（案）」（平成 25 年 3 月 （公社）日本下水道協会）の規格適合評価及び製品認証を受けた設備の設置を検討します。 ・住戸以外についても、廃棄物の発生抑制、分別の徹底をテナント関係者に働きかけます。	B
	地球温暖化の防止・エネルギー利用	・住宅においては、UA 値：全住戸 0.6 (W/m²・K) 以下、ERR5%以上、非住宅においては PAL*低減率 11%以上、ERR22%以上) を目標数値とします。 ・詳細設計による各室の熱負荷積上げでの熱源容量低減を検討し、環境性能の向上に努めます。	A
	ヒートアイランド現象の緩和	・建物を高層化することで平面形状をスリム化し、周辺建物との間隔を十分に確保します。 ・計画地外周部などを緑化し、地表面被覆の改善を図ります。 ・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。	A
3. 大気	大気質	・関係車両に対して、掲示板、貼り紙などを用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速などを行わないよう協力を促します。	B
4. 水・土	水利用	・可能な限り節水型トイレを採用します。	B
	排水	・雨水などは、中水処理を行い、トイレ洗浄などに利用します。 ・店舗などの事業活動の関係者などへ「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などに「ビルピット臭気対策マニュアル」（平成 21 年 3 月 東京都）に準拠した仕組みや設備などを採用します。 ・蚊の発生を防止するため、計画地内の雨水ますは、雨水浸透ますの設置を検討し、設置できない場合には防虫網を設置するなどの対策を検討します。	B
	雨水	・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。	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、貼り紙などを用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速など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、貼り紙などを用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速など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	・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	・計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、建物形状を検討するとともに、離棟間隔をできる限り確保します。 ・風が強くなる地点が増えると予想されることから、ビル風の影響を軽減するために、建物形状の工夫として、敷地に対して建築面積を小さくし、細い建物形状としました。また、剥離流の影響を軽減するため、卓越風の影響の大きい方位について、高層建物隅角部の一部に奥行のあるバルコニーを設けました。加えて、高層部からの風の吹き下ろしを低減するため、低層部に一部庇状の屋根を設けています。 ・高層部による地上付近への吹き降ろしや剥離流の影響を低減するよう、防風植栽を適切に配置します。 ・バルコニーについて、強風時に飛ばされる危険のある椅子、テーブルなどには落下対策を講ずるよう、建物運営管理者など及び店舗関係者などに協力を促します。	B
	日照	・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。 ・計画建築物を高層化することで平面形状のスリム化を図り、周辺への日影の影響を小さくするように配慮します。	B
	光	・計画建築物の外壁は、各階に柱・梁による凹凸を設けることなどにより、反射光を緩和させるよう配慮します。 ・ブラインドなどにより、室内照明の外部漏洩の低減を図ります。 ・計画地周辺からの見え方に配慮した照明計画を検討します。	B
7. 植物・ 動物	緑	・緑化にあたっては、周辺環境とつながる植栽樹種などを選定するように努めます。 ・植栽後は、灌水、施肥、草刈・除草、剪定・刈込み、病虫害駆除などを適切に行い、整備した緑地の維持管理に努めます。	A
8. 景観	都市景観	・周辺高層建築物と調和した、品よくまとまった都市景観を形成しています。 ・本建物の外観も、端正で品格ある表情をデザインすることで、エリアの景観形成に寄与することをめざします。 ・具体的には、単色のフレームデザインでまとめながら、素材やスケール感に強弱をつけ、全体ファサードを分割することと、奥行きのある繊細なデザインを共存させる工夫を施します。	A
9. 地域 貢献等	公開空地等	・計画地内にはオープンスペースとして「アーバングリーンテラス」「ブラザ」「ブラザガーデン」、生活支援施設として「スクエア下部(B1F)」、緑地として「逍遙の森」などを整備するとともに、計画地を東西に通り抜けできる「バリアフリー動線」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します。	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	・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。 ・工事用車両については、極力場内待機させるよう努めます。 ・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	・工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、歩行者の安全確保に努めます。 ・資材の搬入、建設発生土などの搬出に際しては、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。 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	・建設資材など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、関係法令などに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、荷崩れや飛散などが生じないように、荷台カバーの使用などを行います。	B
3. 大気	大気質	・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などを行い、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、急発進など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、資材など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。	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	・工事中の排水は、必要に応じて沈砂槽などの適切な処理装置により、「東京都下水道条例」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	・レベル測量など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	・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、急発進などの禁止を徹底させます。 ・土砂、資材など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	・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、資材など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
9. 史跡・文化財	史跡・文化財	・計画地内の指定文化財及び埋蔵文化財包蔵地については、「文化財保護法」、「東京都文化財保護条例」、「港区文化財保護条例」に基づき、保存及び確認など適正に対処します。 ・工事の施行中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には、「文化財保護法」に基づき、適正に対処します。	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、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

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. 7～27	(1) 調査事項 ① 計画地周辺の道路状況 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） ③ 公共交通の状況（バス） ④ 自動車交通の状況（周辺道路の自動車交通量） (2) 調査結果 ① 計画地周辺の道路状況 計画地周辺の主要道路は、計画地の北側を東西に都道 405 号線（外堀通り）、東側を南北に国道 1 号（桜田通り）、南側を東西に都道 319 号線（外苑東通り）、西側を南北に首都高速都心環状線と都道 412 号線（六本木通り）が位置しています。 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） 既存資料による令和 3 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 61,105 台/12h（大型車混入率 9.0%）、No. 2 地点で 54,777 台/12h（大型車混入率 9.2%）、No. 3 地点で 55,382 台/12h（大型車混入率 7.6%）、一般国道 1 号（桜田通り）の No. 4 地点で 11,536 台/12h（大型車混入率 8.9%）、一般国道 246 号の No. 5 地点で 3,898 台/12h（大型車混入率 12.3%）、都道 301 号線の No. 6 地点で 11,473 台/12h（大型車混入率 2.6%）、No. 7 地点で 12,576 台/12h（大型車混入率 8.7%）、都道 405 号線の No. 8 地点で 19,118 台/12h（大型車混入率 7.9%）、都道 412 号線の No. 9 地点で 19,703 台/12h（大型車混入率 8.1%）となっています。 ③ 公共交通の状況（バス） 【都バス】 都バスの計画地最寄りバス停は、計画地東側の国道 1 号（桜田通り）を走行する渋谷 88（渋谷駅前-新橋駅前）の「虎ノ門三丁目バス停」、都 01（渋谷駅前-新橋駅前）の「赤坂アークヒルズバス停」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、計画地東側の国道 1 号（桜田通り）を走行する麻布東ルートの「神谷町駅前バス停」があります。 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 238～8,443 台/24 時間、No. 2 地点で 1,254～6,423 台/24 時間、No. 3 地点で 4,112～16,643 台/12 時間、No. 4 地点で 1,275～6,956 台/24 時間、No. 5 地点で 596～8,598 台/24 時間、No. 6 地点で 5,582～17,441 台/12 時間、No. 7 地点で 3,908～21,871 台/12 時間でした。	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。

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																																										
(1) 予測事項 ① 自動車の発生集中交通量 ② 交差点需要率 (2) 予測結果 ① 自動車の発生集中交通量 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。 本事業の計画建築物の用途別に、「大規模開発マニュアル」及び類似事例施設の事例調査結果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（00310）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。 その結果は、下表に示すとおりです。 表 発生集中交通量 <table><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>供用後の日発生集中交通量 (台 TE/日)</th></tr><tr><td>住宅</td><td>10.450</td><td>700</td><td>7,315</td><td>17.4</td><td>1.4</td><td>900</td></tr><tr><td>商業</td><td>0.120</td><td>20,600</td><td>2,472</td><td>8.0</td><td>1.5</td><td>100</td></tr><tr><td>業務</td><td>0.070</td><td>2,800</td><td>196</td><td>6.6</td><td>1.3</td><td>10</td></tr><tr><td>ホテル</td><td>2.020</td><td>66</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>130</td></tr><tr><td>合計</td><td>12.660</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>1,140</td></tr></table> ② 交差点需要率 供用後の交差点需要率は 0.442～0.611 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、本事業により発生集中交通量による交差点需要率への影響度は-0.004～0.002 です。 (3) 環境の目標との比較 供用後の将来交通量による交差点需要率は、0.443～0.612 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。		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)	供用後の日発生集中交通量 (台 TE/日)	住宅	10.450	700	7,315	17.4	1.4	900	商業	0.120	20,600	2,472	8.0	1.5	100	業務	0.070	2,800	196	6.6	1.3	10	ホテル	2.020	66	—	—	—	130	合計	12.660	—	—	—	—	1,140	○ 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看板を設置します。	—	—
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)	供用後の日発生集中交通量 (台 TE/日)																																								
住宅	10.450	700	7,315	17.4	1.4	900																																								
商業	0.120	20,600	2,472	8.0	1.5	100																																								
業務	0.070	2,800	196	6.6	1.3	10																																								
ホテル	2.020	66	—	—	—	130																																								
合計	12.660	—	—	—	—	1,140																																								

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. 29～45	(1) 調査事項 ① 公共交通の状況（バス、地下鉄） ② 歩行者交通の状況（周辺道路の歩行者通行量） (2) 調査結果 ① 公共交通の状況（バス、地下鉄） ア. バス 計画地周辺の主なバス路線の状況は、「自動車交通量）」に示すとおりです。 イ. 鉄道 計画地の最寄り駅は六本木一丁目駅（東京メトロ南北線）、神谷町駅（東京メトロ日比谷線）及び虎ノ門ヒルズ駅（東京メトロ日比谷線）です。 令和3年度の各駅の乗降車人数は、表 2.1.2-2 に示すとおりであり、最寄り駅である六本木一丁目駅では乗車人数 9,265 千人/年、降車人数 9,467 千人/年、神谷町駅では乗車人数 10,861 千人/年、降車人数 10,950 千人/年、虎ノ門ヒルズ駅では乗車人数 4,833 千人/年、降車人数 5,307 千人/年です。 また、各駅の乗車人数の経年変化は、各駅とも令和2年度及び令和3年度は、令和元年度に比べ、新型コロナウイルス感染症対策での緊急事態宣言発令などの影響により大きく減少となっています。 ② 歩行者交通の状況（周辺道路の歩行者通行量） 現地調査による歩行者類交通量は、計画地の東南側で特別区道第 811 号沿いの地点 H 断面が最も多く、北側の歩道で歩行者 1,308 人/24 時間、自転車 160 台/24 時間、南側の歩道で歩行者 4,904 人/24 時間、自転車 276 台/24 時間でした。このほかの地点は、歩行者 60～2,568 人/24 時間、自転車 22～234 台/24 時間でした。 歩行者交通量のピークは、No. A では東側歩道で 13：15～13：30、西側歩道で 22：45～23：00、No. B では 18：00～18：15、No. C では北側歩道で 17：45～18：00、南側歩道で 8：45～9：00、No. D では東側歩道で 8：30～8：45、西側歩道で 12：00～12：15、No. E では東側歩道で 8：30～8：45、西側歩道で 18：15～18：30、No. F では東側歩道で 13：00～13：15、西側歩道で 13：15～13：30、No. G では東側歩道で 8：30～8：45、西側歩道で 9：00～9：15、No. H では北側歩道で 12：15～12：30、南側歩道で 8：30～8：45 でした。	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」の基準）としました。

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																								
(1) 予測事項 ① 歩行者の発生集中交通量 ② 歩行者サービス水準 (2) 予測結果 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」及び類似施設の事例調査結果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。 表 日発生集中交通量（平日） <table border="1"> <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>住宅</td><td>10.450</td><td>700</td><td>7,315</td></tr> <tr> <td>商業</td><td>0.120</td><td>20,600</td><td>2,472</td></tr> <tr> <td>業務</td><td>0.070</td><td>2,800</td><td>196</td></tr> <tr> <td>ホテル</td><td>2.020</td><td>1,629</td><td>3,291</td></tr> <tr> <td>合計</td><td>12.660</td><td>—</td><td>13,274</td></tr> </tbody> </table> 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及び計画地から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、0.1～5.4人/㎡・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、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。 (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。	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)	住宅	10.450	700	7,315	商業	0.120	20,600	2,472	業務	0.070	2,800	196	ホテル	2.020	1,629	3,291	合計	12.660	—	13,274	○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。	—	—
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)																								
住宅	10.450	700	7,315																								
商業	0.120	20,600	2,472																								
業務	0.070	2,800	196																								
ホテル	2.020	1,629	3,291																								
合計	12.660	—	13,274																								

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. 47～55	(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 調査範囲（計画建築物から約 300m）に 15 か所の時間貸し駐車場があり、1,028 台の駐車収容能力を有しています。 ② 路上駐車状況 調査範囲において 24 時間で 72 台の路上駐車がありました。また、1 時間で最も路上駐車が多かったピーク時刻は 16 時台で、9 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
(1) 予測事項 ① 駐車場設置台数 (2) 予測結果 本事業で設置する自動車駐車場は、「東京都駐車場条例」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、附置義務台数 180 台に対して、約 433 台の設備を設置する計画です。 (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 72 台、ピーク 1 時間で 9 台確認されましたが、時間貸し駐車場が調査範囲内に 1,028 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」を満たす台数を確保する計画であり、約 433 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。	○全ての駐車枠について、「東京都駐車場条例」の基準を満たす大きさを確保します。	—	—

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. 57～67	(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 「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」に基づく放置禁止区域は、虎ノ門ヒルズ駅周辺に設定されています。 また、駐車場の状況は、7か所の貸し駐車場があり、自転車 361 台、バイク 85 台の収容能力を有しています。 その他、アークヒルズサウスタワー、アークヒルズ仙石山森タワーなどにも施設利用者向けの無料駐車場があります。 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 35 台、自動二輪車 127 台の路上駐車がありました。 1 時間で最も自転車路上駐車が多かったピーク時刻は 15 時台の 4 台でした。 また、自動二輪車の路上駐車状況は、11 時台、15 時台でピーク台数の 10 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
(1) 予測事項 ① 自転車及び自動二輪車駐車場設置台数 (2) 予測結果 本事業で設置する自転車及び自動二輪車駐車場は、自転車用は「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」に基づく台数（25 台）を上回る約 266 台、自動二輪車用は約 29 台を設置します。なお、シェアサイクルポートの整備も計画しています。 (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 35 台、自動二輪車 127 台、ピーク 1 時間で自転車 4 台、自動二輪車 10 台確認されました。 本事業で設置する自転車駐車場は、「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」に基づく台数を確保する計画であり、約 266 台分の駐車設備を設置します。また、自動二輪車の駐車場は約 29 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。	○自転車駐車場については、「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」に基づいた台数、また、自動二輪車の駐車場については、計画内容に即した台数を確保する計画とすることにより、路上駐車が発生しないように努めます。	—	—

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. 69～73	(1) 調査事項 ① 通学路の状況 ② 歩行者・自動車動線の状況 ③ 交通安全施設の設置状況 (2) 調査結果 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、麻布小学校区、六本木中学校区があり、周辺には麻布小学校区、御成門小学校区、赤坂小学校区、六本木中学校区、御成門中学校区及び赤坂中学校区があります。麻布小学校区、御成門小学校区、赤坂小学校区は、指定通学路が指定されています。なお、六本木中学校区、御成門中学校区及び赤坂中学校区には通学路の指定はありません。 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など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などにより設定しました。 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。	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。

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
(1) 予測事項の考え方 ① 関係車両の走行による交通安全への影響 (2) 予測結果 計画地が属する学校区は、麻布小学校区及び六本木中学校区であり、麻布小学校には指定通学路が指定されています。 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。 (3) 環境の目標との比較 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。 また、駐車場出口には、出庫ブザーなど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。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	○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に、駐車場入口位置を明瞭に示す案内看板の設置を検討します。	—	—

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.75～82	(1) 調査事項 ① 港区における一般廃棄物の収集、処理量 ② 港区における廃棄物の組成割合 ③ 港区におけるリサイクルの状況（資源回収量・再利用率） (2) 調査結果 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減少傾向となっています。 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か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 67.6%、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。 事業系ごみでは、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。 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などの支援が行われています。 令和 3 年度のごみの総排出量は 142,291 t、資源回収量は 22,635 t、資源化率は 30.1%でした。	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
(1) 予測事項 ① 一般廃棄物の発生量 ② 再利用率 (2) 予測結果 ① 一般廃棄物の発生量 住宅における発生量は約 1,480kg/日、店舗における発生量は約 336.0kg/日、店舗（病院・診療所）における発生量は約 78.4kg/日、ホテルにおける発生量は約 1,696.8kg/日、駐車場などにおける発生量は約 120.8kg/日と予測されます。 ② 再利用率 家庭廃棄物（住宅）における再利用率は約 740.3kg/日、事業系廃棄物（店舗・ホテル・駐車場など）における再利用率は約 671.9kg/日、全体で約 1,412.2kg/日と予測されます。 (3) 環境の目標との比較 本事業による廃棄物発生量は約 3,712.0kg/日、再利用率は約 1,412.2kg/日と予測され、再利用率は約 38.3%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、全住戸へのデスポーザーの設置、住戸以外の店舗などへの廃棄物の発生抑制など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。	○全住戸にデスポーザーを設け、排水処理槽にて処理後、排水します。 ○「下水道のためのデスポーザー排水処理システム性能基準（案）」（平成 25 年 3 月（公社）日本下水道協会）の規格適合評価及び製品認証を受けた設備の設置を検討します。 ○住戸以外についても、廃棄物の発生抑制、分別の徹底をテナント関係者に働きかけます。	—	—

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. 83～96	(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」、「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」などがあります。 【東京都の施策】 「環境確保条例」、「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）などがあります。 【港区の施策】 「港区環境基本条例」、「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」、「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」などがあります。	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
(1) 予測事項の考え方 ① エネルギー利用状況 ② 地球温暖化防止のための対策 (2) 予測結果 ① エネルギー利用状況 ○設備システムの省エネルギーに係る取り組み（BEI 低減に寄与） ・LED 照明の採用 ・熱交換型換気設備の採用 ・ガスコージェネレーションシステムの採用 ② 地球温暖化防止のための対策 ○建築物の熱負荷低減のための取り組み（BPI 低減に寄与） ・高断熱外装の計画 ・Low-E ガラスの採用 以上の環境配慮を行うことにより、エネルギー利用量及び温室効果ガスの排出量の抑制が図れるものと考えます。 (3) 環境の目標との比較 本事業では、省エネルギー建材の導入、エネルギー効率を高める設備の導入など、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。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	○住宅においては、UA 値：全住戸 0.6 (W / m²・K) 以下、ERR5%以上、非住宅においては PAL* 低減率 11 % 以上、ERR22 % 以上) を目標数値とします。 ○詳細設計による各室の熱負荷積上げでの熱源容量低減を検討し、環境性能の向上に努めます。	—	—

注 1) BEI : Building Energy Index とは、建物のエネルギー効率を評価するための指標です。

注 2) BPI:Building Palstar Index とは、建築物の省エネ性能を評価する指標で、国が求める基準 PAL*に対して当該建築物の PAL*がどの程度削減されているかを示す数値です。

注 3) PAL*低減率：建物の省エネ基準に関わる外皮基準の指標で、各階の屋内周囲空間（ペリメータゾーン）の年間熱負荷をペリメータゾーンの床面積の合計で除して得た数字です。PAL*が小さい（PAL*低減率が大い）ほど、建物の断熱性が高いと評価されます。

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. 97～105	(1) 調査事項 ① ヒートアイランド現象の緩和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」、「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」、「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」などがあります。 【東京都の施策】 「環境確保条例」、「東京都建築物環境配慮指針」（平成 21 年 9 月東京都告示第 1, 336 号）などがあります。 【港区の施策】 「港区環境基本条例」、「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」、「港区環境基本計画」（令和 3 年 3 月 港区）などがあります。	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を図っていること」としました。

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
(1) 予測事項 ① ヒートアイランド現象緩和への配慮事項 (2) 予測結果 ① ヒートアイランド現象緩和への配慮事項 ○ 計画建築物形状及び配棟などの配慮 ・建物を高層化することで平面形状をスリム化し、周辺建物との間隔を十分に確保します。 ○ 地表面被覆の改善 ・計画地外周部などを緑化し、地表面被覆の改善を図ります。 ○ 人工排熱の低減 ・エネルギー利用の合理化（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。 (3) 環境の目標との比較 本事業では、「計画建築物形状及び配棟などの配慮、地表面被覆の改善、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。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	○ 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。	—	—

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.107～138	(1) 調査事項 ① 大気質の状況(二酸化窒素(NO_2)、浮遊粒子状物質(SPM)) ② 気象の状況(風向・風速) ③ 大気汚染物質排出源の状況 ④ 自動車交通量の状況 ⑤ 法令による基準 (2) 調査結果 ① 大気質の状況 (NO_2、SPM) ア. 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0.034ppm、自動車排出ガス測定局の日平均値の年間98%値は0.034～0.043ppm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、いずれの測定局においても概ね減少傾向でした。 イ. 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0.026～0.036mg/m³、自動車排出ガス測定局の日平均値の2%除外値は0.026～0.040mg/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、四谷環境測定局では平成30年度に上昇していますが、その他の測定局においては概ね横ばい傾向でした。 ② 気象の状況(風向・風速) 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、南(S)寄りの風が吹くときに風速が強くなる傾向がありました。 ③ 大気汚染物質排出源の状況 計画地周辺の固定発生源として特筆すべき施設などは存在していません。また、移動発生源として、計画地北側を東西に都道405号線(外堀通り)、東側を南北に国道1号(桜田通り)、南側を東西に都道319号線(外苑東通り)、西側を南北に首都高速都心環状線と都道412号線(六本木通り)を走行する自動車があります。 ④ 自動車交通量の状況 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。 ⑤ 法令による基準 「環境基本法」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。 ア. 二酸化窒素 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。 イ. 浮遊粒子状物質 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。	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。

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
(1) 予測事項 ① 駐車場の供用に伴う大気質（NO₂、SPM） ② 関係車両の走行に伴う大気質（NO₂、SPM） (2) 予測結果 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 0.0151ppm 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 0.7%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 0.015002mg/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。 ② 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、0.01527～0.01566ppm 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%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、0.015010～0.015028mg/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。 (3) 環境の目標との比較 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 0.037mg/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。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。 ② 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日平均値の年間 98%値は 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 0.036mg/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。	○ 関係車両に対して、掲示板、貼り紙などを用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速などを行わないよう協力を促します。	—	—

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.139～141	(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 m³/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
(1) 予測事項 ① 水利用量（上水・中水・雨水） ② 節水設備の設置状況 (2) 予測結果 ① 水利用量（上水・中水・雨水） 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、受水槽、高架水槽及び加圧給水ポンプにて各所に供給する計画です（低・中・高層（用途毎）の系統分け）。 中水は雨水を中水処理し、雑用水槽へ貯留後、加圧給水ポンプにて低層部（トイレ洗浄水）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 443m³/日を予定しています。 ② 節水設備の設置状況 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。 ○中水利用 ・給水源は上水を利用しますが、節水を目的とし雨水を中水処理して、ホテルと住宅（住戸）以外の便所洗浄水として再利用します。 ○節水型衛生器具の採用 ・節水型の大便器などを採用し水の浪費を抑えます。 (3) 環境の目標との比較 上水に関しては、可能な限り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ると共に、中水利用を行い、水利用量の削減に努めます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	○可能な限り節水型トイレを採用します。	—	—

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. 143～146	(1) 調査事項 ① 既存下水道管の排水能力 (2) 調査結果 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。 計画地の北側から東側に沿って隣接している特別区道第 811 号線には、直径 35～50 cm の下水道枝線が埋設されています。また、計画地の西側に沿って隣接している特別区道第 1032 号線には、直径 30～35 cm の下水道枝線が埋設されています。	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。

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
(1) 予測事項 ① 排水量 ② 排水処理の状況（悪臭対策・有害生物発生防止対策） (2) 予測結果 ① 排水量 排水計画に基づく1日の総排水量は、約443m³/日を予定しています（給水同量として想定）。 関係者（東京都下水道局）との協議を行い、既設下水道管の排水能力による制限(247 m³/日)があることから、排水能力超過分(1日の総排水量 443 m³/日-排水能力制限 247 m³/日=196 m³/日)については一時貯留とし、0時から5時までの夜間に、ポンプアップにて放流する計画としています。 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。 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21年3月 東京都）に準拠し、曝気方式の採用、通気設備、換気設備など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かと予測します。 また、有害生物発生防止対策としては、蚊の発生を防止するため、計画地内の雨水ますは、雨水浸透ますの設置を検討し、設置できない場合には防虫網を設置するなどの対策を検討する計画であり、有害物質の発生を防止できると予測します。 (3) 環境の目標との比較 関係者（東京都下水道局）との協議を行い、既設下水道管の排水能力による制限があることから、排水能力超過分については一時貯留とし、0時から5時までの夜間に、ポンプアップにて放流する計画としています。 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。 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などに「ビルピット臭気対策マニュアル」（平成21年3月 東京都）に準拠した仕組みや設備などの採用を計画しています。また、蚊の発生を防止するために、計画地内の雨水ますは、雨水浸透ますの設置を検討し、設置できない場合には防虫網を設置するなどの対策を検討します。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	○雨水などは、中水処理を行い、トイレ洗浄などに利用します。 ○店舗などの事業活動の関係者などへ「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などに「ビルピット臭気対策マニュアル」（平成21年3月 東京都）に準拠した仕組みや設備などを採用します。 ○蚊の発生を防止するため、計画地内の雨水ますは、雨水浸透ますの設置を検討し、設置できない場合には防虫網を設置するなどの対策を検討します。	—	—

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. 147～153	(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、建物や舗装などにより人工被覆されており、一部に緑地及び屋上緑地があります。 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、道路側溝などから公共下水道（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、自らが対応策を講ずるとともに、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 17 年 5 月に六本木三丁目において集中豪雨による浸水被害が、平成 16 年 10 月に赤坂二丁目において台風による浸水被害が、平成 12 年 7 月に赤坂二丁目、芝公園三丁目、虎ノ門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 3 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
(1) 予測事項 ① 雨水流出抑制量（雨水浸透量・雨水貯留量） (2) 予測結果 ① 雨水流出抑制量（雨水浸透量・雨水貯留量） 雨水浸透量は、79m³を計画しています。本事業では緑地（植栽芝生）は 1,473m² 確保し、歩行者通路など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 月港土計第 333 号）に基づく雨水流出抑制対策量の目標値（596m³）から雨水浸透量（79m³）を差し引いた 517m³ 以上の雨水貯留量を確保する計画です。 (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。	○ 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。	—	—

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. 155～172	(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（北青山三丁目）、最低地は T. P. 0.08m（JR 浜松町駅前ガード付近）です。 計画地は西側の飯倉台地に位置しており、周辺の地形は、南北方向が台地、東西方向が斜面から沖層低地へと変化しています。 計画地の標高は、概ね T. P. +19m～29m 程度です。周辺の標高は、台地から斜面、沖層低地に向かって低くなっており、概ね T. P. +30m～6m に変化しています。 イ. 地質、地盤の状況 a. 既存資料調査 港区の地質は、下位から上総層群、東京礫層及び東京層により構成されており、台地部ではその上位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、下位から上総層群、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、ローム質粘土層及び関東ローム層が、低地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 計画地の土層構成は埋土、建築物の下位に洪積層の東京層（Tos1, Tos2）、東京礫層（Tog）と上総層群江戸川層（Edc, Eds, Edsc）が成層していることを確認しました。東京礫層と上総層群は不整合ですが、地層境界は概ね水平面を成しています。その他の地層においても概ね水平成層を成しています。 ② 地下水の存在の状況（不圧・被圧） ア. 不圧地下水 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 計画地が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 と浅い地域に該当します。また、42 地点の観測地点のうち 36 地点で令和 4 年の地下水位は、令和 3 年と比べて上昇しています。 ③ 地下水の利用状況 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、概ね 1,000m³/日前後で推移しており、大きな変化はみられません。	環境の目標は、「地盤沈下等の影響を及ぼさないこと」、「雨水浸透による地下水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
(1) 予測事項 ① 地盤沈下の有無 ② 雨水浸透量 ③ 地下水の流動阻害の有無 (2) 予測結果 ① 地盤沈下の有無 本事業では、新築工事に先行して、計画地内の既存建築物の解体工事を行う計画です（環境影響調査対象外）。既存建築物の解体にあたっては、周辺の地盤に影響を及ぼさないよう、遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁（山留壁）を構築し、周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。 上記のソイルセメント柱列壁（山留壁）は、計画建築物の存在による周辺地盤の変形が生じないよう、計画建築物周囲に構築します。また、供用後において、常時地下水を揚水して利用する計画はありません。 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かと予測します。 ② 雨水浸透量 雨水浸透量については、約 34m³と予測します。 ③ 地下水の流動阻害の有無 本事業では、新築工事に先行して、遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁（山留壁）を、難透水性の上総層群江戸川層（Edsc）付近（T.P.-約 16.5m（G.L. 約 -45m））まで構築することから、上総層群江戸川層（Edc, Eds, Edsc）上部の被圧地下水を遮断することになると考えられます。 しかし、被圧地下水が存在すると推定される東京礫層（tog）は、計画地周辺に広く分布していることから、地下水は山留壁を回り込むと予測します。また、供用後において、常時地下水を揚水して利用する計画はありません。 したがって、地下構造物による地下水の水位変化、地下水流阻害による影響が生じることは小さいと予測します。 (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、計画建築物周辺には地盤の変形が生じないように遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁（山留壁）を構築します。 計画地周辺には、地下水が存在する東京礫層が広く分布していることから、地下水は山留壁を回り込むと考えられます。また、地下水涵養のため、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。	○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。	—	—

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.155～172	④ 湧水、地盤沈下の状況 ア．湧水の状況 計画地近傍には湧水地点はありませんでした。 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）によると、「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。 イ．地盤沈下の状況 令和 4 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 30 年～令和 4 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。	—

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.173～197	(1) 調査事項 ① 騒音の状況 ② 自動車交通量の状況 ③ 法令による基準 (2) 調査結果 ① 騒音の状況 ア. 計画地内の環境騒音の状況 計画地内の 1 地点において環境騒音の調査は実施されています。 調査結果は、昼間、夜間ともに、計画地に適用される B 類型の環境基準を上回っています。 イ. 計画地周辺道路沿道の騒音の状況 ア. 既存資料調査結果 計画地周辺の測定地点（都道 319 号環状 3 号線（外苑東通り））では、昼間と夜間ともに環境基準を達成しています。また、同地点では、要請限度も達成しています。 ブ. 現地調査結果 道路交通騒音の現地調査は 4 地点で実施しており、道路交通騒音レベルは、昼間が 62～63dB、夜間が 55～58dB でした。 「環境基本法」に基づく騒音に係る環境基準と比較すると、全ての地点・時間帯で環境基準を下回っていました。 ② 自動車交通量の状況 ア. 既存資料調査結果 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。 イ. 現地調査結果 現地調査による自動車交通量調査は 4 地点で実施しました。自動車交通量は、4,901～6,895 台/日でした。 ③ 法令による基準 法令による基準として、「環境基本法」に基づく騒音に係る環境基準及び「騒音規制法」に基づく自動車騒音に係る要請限度があります。	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。

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
(1) 予測事項 ① 関係車両の走行に伴う道路交通騒音 (2) 予測結果 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 63～65dB、夜間が 56～59dB と予測され、関係車両による騒音レベルの増加分は 1 未満～1dB です。 (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 63～65dB、夜間が 56～59dB と予測され、全ての地点で「環境基本法」に基づく環境基準に対して下回ります。したがって、環境の目標を満たすと考えます。	○ 関係車両に対して、掲示板、貼り紙などを用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速などを行わないよう協力を促します。	—	—

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. 199～217	(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. 計画地内の環境振動の状況 計画地内の 1 地点において環境振動の調査を実施しました。調査結果は、昼間、夜間ともに、計画地に適用される「環境確保条例」の規制基準を下回っています。 イ. 計画地周辺道路沿道の振動の状況 a. 既存資料調査結果 計画地周辺では、港区内の 1 地点において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。 b. 現地調査結果 道路交通振動の現地調査は 4 地点で実施しており、道路交通振動レベルは、昼間が 38～46dB、夜間が 31～41dB でした。 「振動規制法」に基づく道路交通振動に係る要請限度と比較すると、4 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、12.5～20.0Hz 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」に基づく道路交通振動に係る要請限度、「環境確保条例」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」に定める基準及び「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」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
(1) 予測事項 ① 関係車両の走行に伴う道路交通振動 (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 39～49dB、夜間が 34～45dB と予測され、関係車両による振動レベルの増加分は 1 未満～1dB です。 (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 39～49dB、夜間が 34～45dB 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、No. A、No. B 及び No. D 地点が区域の区分の第 2 種区域に、No. C 地点が区域の区分の第 1 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。	○ 関係車両に対して、掲示板、貼り紙などを用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速などを行わないよう協力を促します。	—	—

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. 219～237	(1) 調査事項 ① テレビ電波の到来状況 ② 周辺市街地の状況 ③ テレビ受信の状況及び受信障害対策の状況 (2) 調査結果 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 7.8 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。 ② 周辺市街地の状況 ア. 土地利用の状況 計画地周辺には、事務所建築物、集合住宅が多く分布し、その他には官公庁施設（大使館など）、宿泊・遊興施設（ホテルなど）などが立地しています。 計画地に近接する住居など建築物としては、西側にエグゼクティブタワー、アークタワーズ、泉ガーデンレジデンスなど、東側に虎ノ門タワーズレジデンス、プラウド虎ノ門、南側にアークヒルズ仙石山森タワー、パークコート六本木ヒルトップなどが位置しています。 工事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、上記のプラウド虎ノ門、パークコート六本木ヒルトップの 2 棟のほか、官公庁施設としてアメリカ大使館、スペイン大使館、スウェーデン大使館などが位置しています。 イ. 市街地の状況 計画地周辺は、事務所建築物、集合住宅が多く分布し、その他には官公庁施設（大使館など）、宿泊・遊興施設（ホテルなど）などが混在する市街地となっています。 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 調査地点における地上デジタル放送の画像評価は、概ね「○（正常に受信）」で、MX テレビが「△（ブロックノイズや画面フリーズあり）」となる地点が 1 地点ありました。 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、NHK 総合、NHK 教育、テレビ朝日及びテレビ東京が「D（不良）」となる地点が各 1 地点、MX テレビが「D（不良）」となる地点が 6 地点ありました。 イ. 受信障害対策の状況 既存の中高層建築物など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及びテレビ共同受信施設がみられません。	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
(1) 予測事項 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 (2) 予測結果 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 70m、県域局で南西方向に最大距離約 770m 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 320m でテレビ電波の障害が生じると予測されます。 (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 770m、衛星デジタル放送については、北北東～北東方向に最大約 320m 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）などに基づき、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。	○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。	—	—

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. 239～289	(1) 調査事項 ① 周辺市街地の状況 ② 周辺建築物の状況 ③ 周辺の風の状況 (2) 調査結果 ① 周辺地域の状況 ア. 土地利用の状況 計画地周辺は、事務所建築物、集合住宅が多く分布し、その他には官公庁施設（大使館など）、宿泊・遊興施設（ホテルなど）などが立地しています。 工事用車両及び関係車両が走行すると想定される計画地周辺道路に面して、住居など建築物3棟のほか、官公庁施設としてアメリカ大使館、スペイン大使館、スウェーデン大使館などが位置しています。 イ. 地形の状況 計画地は港区の西側の台地に位置しており、地形は、南北方向が台地、東西方向が斜面から沖層低地へと変化しています。 計画地の東、海岸側は埋立地、西側は沖積低地となっています。 計画地の標高は、T. P. +19m～29m 程度です。周辺の標高は、台地から斜面、沖層低地に向かって低くなっており、概ね T. P. +30m～6m に変化しています。 ② 周辺建築物の状況 ア. 周辺建築物の状況 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、オークラブレステージタワー、虎ノ門タワーズオフィス、城山トラストタワー、虎ノ門ヒルズステーションタワーなどがあります。 イ. 風環境の変化による影響を受ける施設等の状況 風環境について考慮すべき計画地周辺の主な公共施設などとしては、教育施設、医療施設、公園などが分布しています。 計画地最寄りの主な公共施設としては、計画建築物から北西方向約 100m に霊南坂幼稚園、東方向約 100m に江戸見坂緑地が位置しています。 ③ 周辺の風の状況 ア. 風向 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、秋季及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。 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。 イ. 風速 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 2.0～2.9m/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。	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。

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
(1) 予測事項 ① 計画建築物による風環境の変化 (2) 予測結果 計画建築物建設前の風環境(CASE-1)は、領域Aが110地点、領域Bが51地点であり、領域A及びBで大部分を占める風環境ですが、計画地周辺は、複数の高層建築物が建ち並ぶため、計画建築物建設前の状況においても、計画地北側や南西側の比較的高い建物の近くの一部で強い風の発生頻度が高い領域Cが5地点示されています。 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。計画地の西側から北側、東側にかけて領域Aから領域Bに変化する地点が20地点、領域Aから領域Cに変化する地点が6地点あります。一方、計画地の南東側に領域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。 計画地内では、北東側及び中央付近の2地点がC領域で、ほかの地点はすべて領域A又は領域Bでした。 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、計画地周辺において、計画建築物建設の影響で領域Cへと変化した6地点及び計画地内で示された2地点が領域Bの風環境に改善され、14地点が領域Bから領域Aに変化しました。 (3) 環境の目標との比較 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A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6地点及び計画地内で示された2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。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	○計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、建物形状を検討するとともに、離棟間隔をできる限り確保します。 ○風が強くなる地点が増えると予想されることから、ビル風の影響を軽減するために、建物形状の工夫として、敷地に対して建築面積を小さくし、細い建物形状としました。 また、剥離流の影響を軽減するため、卓越風の影響の大きい方位について、高層建物隅角部の一部に奥行のあるバルコニーを設けました。加えて、高層部からの風の吹き下ろしを低減するため、低層部に一部庇状の屋根を設けています。 ○高層部による地上付近への吹き降ろしや剥離流の影響を低減するよう、防風植栽を適切に配置します。 ○バルコニーについて、強風時に飛ばされる危険のある椅子、テーブルなどには落下対策を講ずるよう、建物運営管理者等及び店舗関係者などに協力を促します。	—	—

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. 291～298	(1) 調査事項 ① 周辺市街地の状況 ② 周辺建築物の状況 ③ 法令による基準等 (2) 調査結果 ① 周辺地域の状況 ア. 土地利用の状況 計画地周辺は、事務所建築物、集合住宅が多く分布し、その他には官公庁施設（大使館など）、宿泊・遊興施設（ホテルなど）などが立地しています。 工事用車両及び関係車両が走行すると想定される計画地周辺道路に面して、住居など建築物3棟のほか、官公庁施設としてアメリカ大使館、スペイン大使館、スウェーデン大使館などが位置しています。 イ. 地形の状況 計画地は港区の西側の台地に位置しており、南北方向が台地、東西方向が斜面から沖層低地へと変化しています。 計画地の標高は、概ね T.P. +19m～29m 程度です。周辺の標高は、台地から斜面、沖層低地に向かって低くなっており、概ね T.P. +30m～6m に変化しています。 ② 周辺建築物の状況 計画地近傍には、オークラプレステージタワー、虎ノ門タワーズオフィス、城山トラストタワーなど高さ 100m 以上の高層建築物が立地しています。 ③ 法令による基準等 「建築基準法」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」があります。 計画地周辺は第二種住居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、近隣では南側約 140m の第二種中高層住居専用地域、南東側約 350m の第一種住居地域、北西側約 370m の第一種住居地域及び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。	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」に基づく日影規制の基準）」としました。

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
(1) 予測事項 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) (2) 予測結果 ① 計画建築物による冬至日の日影の状況 計画地西側の日影規制区域には1時間以上の日影は及びません。また、3時間以上の日影が及ぶ範囲は、計画地北側の限られた範囲内と予測されます。 (3) 環境の目標との比較 計画建築物による1時間以上の日影が及ぶ範囲は計画地北側の限られた範囲内に収まり、日影規制区域には及ばない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。	○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に配慮します。 ○計画建築物を高層化することで平面形状のスリム化を図り、周辺への日影の影響を小さくするように配慮します。	—	—

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. 299～300	(1) 調査事項 ① 反射光及び夜間光の影響を受ける建築物の状況 (2) 調査結果 ① 反射光及び夜間光の影響を受ける建築物の状況 ア. 反射光の影響を受ける建築物の状況 計画地及びその周辺の国道 1 号（桜田通り）、首都高速都心環状線、都道 412 号（六本木通り）などの沿道には、事務所建築物や商業施設などが建ち並んでおり、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。 イ. 夜間光の影響を受ける建築物の状況 計画地及びその周辺の国道 1 号（桜田通り）、首都高速都心環状線、都道 412 号（六本木通り）などの沿道には、事務所建築物や商業施設などが建ち並んでおり、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。	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。

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
(1) 予測事項 ①計画建築物による反射光・夜間光の状況 (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 計画建築物の各階には柱・梁による凹凸を設ける計画であり、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、ブラインドなどを設け、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。 (3) 環境の目標との比較 供用後は、反射光による光害が周辺住宅などに及ばないよう、計画建築物の各階には柱・梁による凹凸を設ける計画です。また、夜間照明による光害に対しては、「光害対策ガイドライン」（令和3年3月改訂版 環境省）などを参考に、ブラインドや屋外照明などの配置、向きなどに配慮する計画としており、計画建築物など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。	○計画建築物の外壁は、各階に柱・梁による凹凸を設けることなどにより、反射光を緩和させるよう配慮します。 ○ブラインドなどにより、室内照明の外部漏洩の低減を図ります。 ○計画地周辺からの見え方に配慮した照明計画を検討します。	—	—

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. 301～309	(1) 調査事項 ① 緑被の状況 ② 植生の状況 ③ 特筆すべき樹木等の状況 (2) 調査結果 ① 緑被の状況 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、計画地周辺の麻布地区では、オープンスペース面積は約86haで、麻布地区全体面積の約22%にあたります。また、緑被率は港区全体の約23%に対し、麻布地区全体では約20%であり、港区全体と比較すると、計画地周辺の麻布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。 なお、計画地が位置する六本木一丁目の全体面積のうち、オープンスペースは約35%、緑被率は約35%であり、港区全体に比べやや高い割合となっています。 ② 植生の状況 「第6回、第7回自然環境保全基礎調査 植生調査」（令和6年1月閲覧 環境省自然環境局生物多様性センター）によると、計画地に自然植生はなく、計画地最寄りの自然植生は、計画地東側の愛宕神社周辺のヤブコウジ・スダジイ群集が分布しています。 ③ 特筆すべき樹木等の状況 「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、計画地周辺の麻布地区における保護樹木本数は180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か所であり、麻布地区の保護樹林箇所は9か所です。	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」及び「港区みどりを守る条例」に示されている緑化基準）」としました。

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
(1) 予測事項 ① 緑の変化の程度 (2) 予測結果 ① 緑の変化の程度 ア. 緑化量（植栽本数・面積） 地上部に高木約 147 本、中木約 124 本を植栽する計画です。 本事業では、接道部緑化延長は 359.48m と港区の緑化基準（294.50m）を満たしており、緑化面積についても 3,211m² と港区の緑化基準（3,203m²）及び東京都の緑化基準（2,570m²）を満たします。 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。 イ. 計画地の緑化計画 「港区緑と水に関する基本方針」などを踏まえて、敷地内はできるだけ多くの緑化を図り、特別区道第 1032 号線の沿道緑化などの整備を行うことで、周辺の開発事業で整備されたみどりにつながる「緑のネットワーク」を形成し、周辺のみどりとの連続性の強化に努めます。また、敷地の高低差を生かし、坂道空間と潤いのある立体的で豊かな緑化空間を一体的に整備します。 緑化にあたっては、地域特性に基づき、可能な限り自然植生による地域の風土に根付いた植物を選定し、季節ごとに景観を楽しむことができるような彩り豊かな植栽を選定します。 (3) 環境の目標との比較 本事業の緑化計画では、「港区緑と水に関する基本方針」などを踏まえて、敷地内はできるだけ多くの緑化を図り、特別区道第 1032 号線の沿道緑化などの整備を行うことで、周辺の開発事業で整備されたみどりにつながる「緑のネットワーク」を形成し、周辺のみどりとの連続性の強化に努めます。また、敷地の高低差を生かし、坂道空間と潤いのある立体的で豊かな緑化空間を一体的に整備します。 緑化にあたっては、地域特性に基づき、可能な限り自然植生による地域の風土に根付いた植物を選定し、季節ごとに景観を楽しむことができるような彩り豊かな植栽を選定します。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	○緑化にあたっては、周辺環境とつながる植栽樹種などを選定するよう努めます。 ○植栽後は、灌水、施肥、草刈・除草、剪定・刈込み、病虫害駆除などを適切に行い、整備した緑地の維持管理に努めます。	—	—

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. 311～339	(1) 調査事項 ① 地域の景観の特性 ② 代表的な眺望地点 ③ 景観に係る指針等 (2) 調査結果 ① 地域の景観の特性 計画地周辺の地域は、大使館や博物館などの文化施設が建ち並ぶ、個性と魅力ある景観になっています。計画地の北側には国の登録有形文化財（建造物）である「大倉集古館陳列館」、東側には国の登録有形文化財（建造物）である「菊池寛実記念智美術館別館」、北西側にはアメリカ大使館、南西側にはスペイン大使館、南側にはスウェーデン大使館があります。また、計画地の北側を東西に都道 405 号線（外堀通り）、東側を南北に国道 1 号（桜田通り）、南側を東西に都道 319 号線（外苑東通り）、西側を南北に首都高速都心環状線と都道 412 号線（六本木通り）が通過しており、計画地の西側に六本木一丁目駅（東京メトロ南北線）、北東側に虎ノ門ヒルズ駅（東京メトロ日比谷線）、南東側に神谷町駅（東京メトロ日比谷線）があります。計画地周辺には、事務所建築物、集合住宅が多く分布し、その他には官公庁施設（大使館など）、宿泊・遊興施設（ホテルなど）などが立地しています。 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。 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 月改定 港区）などがあります。	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。

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
(1) 予測事項 ① 地域の景観の特性の変化 ② 代表的な眺望地点の眺望景観の変化 ③ 計画建築物と周辺の景観への配慮 (2) 予測結果 ① 地域の景観の特性の変化 計画地は、西側を特別区道第 1032 号線、北側及び東側を特別区道第 811 号線に面した約 1.0ha の敷地で、周辺の地域は、大使館や博物館などの文化施設が建ち並ぶ、個性と魅力ある景観になっています。 計画地を含む六本木・虎ノ門地区は高さ 100m を超える大規模建築物が建ち並んでいます。今後、さらに賑わいのある活気ある街として大規模な再開発が進む予定です。 本事業では、主要な建物は、敷地境界から適切な離隔を確保するなどにより、周辺へ与える圧迫感を軽減します。また、計画地周辺のみどり豊かな環境からの連続性を意識し、街路樹の充実や歩道の拡幅を行い、快適なオープンスペースを形成します。 また、敷地内はできるだけ多くの緑化を図り、特別区道第 1032 号線の沿道緑化などの整備を行うことで、周辺の開発事業で整備されたみどりとつながる「緑のネットワーク」を形成し、周辺のみどりとの連続性の強化に努めます。また、敷地の高低差を生かし、坂道空間と潤いのある立体的で豊かな緑化空間を一体的に整備します。 よって、本事業においては、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みどりが形成されると予測されます。 ② 代表的な眺望地点の眺望景観の変化 計画建築物の高層部は全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。また低層部は地点 52、地点 58 から望むことはできますが、ボリューム感を抑える透過性のある素材や壁面の分節化により、圧迫感が軽減されるものと予測されます。 ③ 計画建築物と周辺の景観への配慮 本事業における景観形成に関する考え方は、予測結果に基づく対策に示すとおりです。 (3) 環境の目標との比較 計画建築物は周辺市街地と調和したデザインにすることで、周辺の既存建築物と共に建築物群としてまとまりを持った都市景観が形成されると考えます。 計画建築物の用途としては、住宅、宿泊施設、店舗などが複合されており、多様な機能を持つ都市拠点が形成されると考えます。 また、本事業によりまとまったみどりを配置することで、みどり豊かな滞在空間・歩行空間を造ります。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	○周辺高層建築物と調和した、品よくまとまった都市景観を形成しています。 ○本建物の外観も、端正で品格ある表情をデザインすることで、エリアの景観形成に寄与することをめざします。 ○具体的には、単色のフレームデザインでまとめながら、素材やスケール感に強弱をつけ、全体ファサードを分割することと、奥行きのある繊細なデザインを共存させる工夫を施します。	—	—

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）

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 資料編 p. 341～344	(1) 調査事項 ① 計画地周辺のオープンスペースの状況 (2) 調査結果 ① 計画地周辺のオープンスペースの状況 オープンスペースなどについては、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などの位置を把握しました。計画地周辺は、「アークヒルズ一帯」、「虎ノ門・麻布台一帯」がみどりの拠点となっており、計画地南西側の泉ガーデンタワー付近にオープンスペースが整備されています。 「港区緑と水の総合計画」において、計画地が位置する麻布地区の六本木地域では、美術館などの文化芸術施設と道路、公園・オープンスペースなどのまちの空間の一体的な活用・連携により、身近に文化にふれられる空間づくりを進めるものとされています。	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」としました。

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
(1) 予測事項 ① 公開空地の整備状況 (2) 予測結果 計画地内にはオープンスペースとして「アーバングリーンテラス」「プラザ」「プラザガーデン」を整備する計画です。また、生活支援施設として「スクエア下部(B1F)」、緑地として「逍遙の森」などを整備するとともに、計画地を東西に通り返ける「バリアフリー動線」を整備する計画です。 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できると予測されます。 (3) 環境の目標との比較 計画地内にはオープンスペースとして「アーバングリーンテラス」「プラザ」「プラザガーデン」を整備する計画です。また、生活支援施設として「スクエア下部(B1F)」、緑地として「逍遙の森」などを整備するとともに、計画地を東西に通り返ける「バリアフリー動線」を整備する計画であり、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供し、周辺街区とつながるみどりの景観軸を構成します。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	○計画地内にはオープンスペースとして「アーバングリーンテラス」「プラザ」「プラザガーデン」、生活支援施設として「スクエア下部(B1F)」、緑地として「逍遙の森」などを整備するとともに、計画地を東西に通り返ける「バリアフリー動線」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します。	—	—

9. 工事中の予測等

工事中の予測等は、表 9-1～6 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. 345 ～350 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以下を目安）」としました。	(1) 予測事項 ① 自動車の発生集中交通量（工事用車両台数） ② 交差点需要率 (2) 予測結果 ① 自動車の発生集中交通量（工事用車両台数） ア. 工事用車両台数（片道） 工事計画に基づく工事用車両のピーク時（工事開始後20 か月目）の工事用車両台数（片道）は、地下解体・掘削工事で大型車 255 台、小型車 35 台、合計 290 台と計画します。 イ. 工事用車両のアクセスルート配分 工事用車両のアクセスルート配分は、工事計画などを基に推計を行いました。 ② 交差点需要率 工事中の交差点需要率は 0.451～0.602 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 0.003～0.040 です。 (3) 予測結果に基づく対策 ○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。 ○工事用車両については、極力場内待機させるよう努めます。 ○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。 (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、0.451～0.602 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。	—

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. 351 ～352 参照	環境の目標は、「工事用車両出入口の位置など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。	(1) 予測事項 ① 工事用車両の走行による交通安全への影響 (2) 予測結果 ① 工事用車両の走行による交通安全への影響 計画地が属する学校区は、麻布小学校区及び六本木中学校区であり、計画地西側に隣接する特別区道第 1032 号線は麻布小学校の通学路に指定されています。 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。 (3) 予測結果に基づく対策 ○工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、歩行者の安全確保に努めます。 ○資材の搬入、建設発生土などの搬出に際しては、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。 ・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。 (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。	—

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. 353 ～358 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。	(1) 予測事項 ① 建設廃棄物の種類及び発生量 ② 再利用率 ③ 建設廃棄物の収集・処理方法 (2) 予測結果 ① 建設廃棄物の種類及び発生量 計画建築物の延床面積などをもとに算出した工事に伴って発生する廃棄物などの発生量は、住宅で約 3,250t、ホテルで約 675t、店舗（物販・医療）で約 74t、駐車場で約 387t、その他で約 2t、合計約 4,388t 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 2,124m³ と予測されます。 建設発生土の発生量については、約 114,000m³ と予測されます。 ② 再利用率 建設廃棄物の再利用率は、住宅で約 2,929t、ホテルで約 611t、店舗（物販・医療）で約 63t、駐車場で約 348t、その他で約 2t、合計 3,953t と予測されます。 建設汚泥の再利用率は約 2,018m³ と予測されます。 建設発生土の再利用率は約 91,200m³ と予測されます。 ③ 建設廃棄物の収集・処理方法 関係法令などに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、荷崩れや飛散など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、工事中に有害物質などが発生した場合は、周辺環境に影響を及ぼすことがないよう関係法令などにに基づき適切に対応します。 (3) 予測結果に基づく対策 ○建設資材など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、関係法令などに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、荷崩れや飛散などが生じないように、荷台カバーの使用などを行います。 (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など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。	—

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. 359 ～376 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）」とししました。	(1) 予測事項 ① 建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）） ② 工事用車両の走行に伴う大気質（NO₂、SPM） (2) 予測結果 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0.031ppm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51.6%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0.018mg/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16.7%です。 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、0.0153～0.0159ppm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0.1～1.2%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0.01501～0.01503mg/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。 (3) 予測結果に基づく対策 ○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などを行い、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、急発進など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、資材など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. 359～376 参照		(4) 環境の目標との比較 ① 建設機械の稼働に伴う大気質（NO₂、SPM） 二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は最大 0.061ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準を超過しています。 また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は最大 0.044mg/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。 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などにより、排出ガスの低減に努めます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。 ② 工事用車両の走行に伴う大気質（NO₂、SPM） 二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.036～0.037ppm 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 0.036mg/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。	—

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. 377 ～378 参照	環境の目標は、「工事 中の排水が 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。	(1) 予測事項 ① 排水方法 ② 排水の水質 (2) 予測結果 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。 ② 排水の水質 工事中における排水の水質は、「東京都下水道条例」に基づく下水における浮遊物質量（SS）の排除基準以下（600mg/L未満）となるように、必要に応じて沈砂槽など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。 (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などの適切な処理装置により、「東京都下水道条例」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。 (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。	—

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. 379 ～380 参照	環境の目標は、「計画地及びその周辺に地盤沈下及び地盤の変形などの影響を及ぼさないこと」としました。	(1) 予測事項 ① 地盤沈下の有無 ② 地盤の変形の状況 (2) 予測結果 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、遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁（山留壁）を採用し、透水性の低い地層まで構築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。 ② 地盤変形の状況 計画建築物周囲に、遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁（山留壁）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などの補強を施すなど、周辺への影響を及ぼさないように配慮するとともに、レベル測量など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。 (3) 予測結果に基づく対策 ○レベル測量など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。 (4) 環境の目標との比較 工事にあたっては、遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁（山留壁）を構築することで、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。	—

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. 381 ～393 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「指定建設作業に適用する騒音の勧告基準」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。	(1) 予測事項 ① 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 ② 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 (2) 予測結果 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。 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 63～65dB と予測され、工事用車両による騒音レベルの増加分は 1dB 未満です。 (3) 予測結果に基づく対策 ○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、急発進などの禁止を徹底させます。 ○土砂、資材など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。 (4) 環境の目標との比較 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。 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 63～65dB と予測され、全ての地点で「環境基本法」に基づく環境基準に対して下回ります。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	—

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. 395 ～404 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「指定建設作業に適用する振動の勧告基準」に定める基準、「環境確保条例」に定める「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。	(1) 予測事項 ① 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 ② 工事用車両の走行に伴う道路交通振動 (2) 予測結果 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（L_{10}）は、計画地敷地境界北東側において最大 58dB と予測されます。 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（L_{10}）は昼間が 39～50dB、夜間が 34～45dB と予測され、工事用車両による振動レベルの増加分は 1 未満～2dB です。 (3) 予測結果に基づく対策 ○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、資材など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。 (4) 環境の目標との比較 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（L_{10}）の最大値は 58dB 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。 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（L_{10}）は昼間が 39～50dB、夜間が 34～45dB 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、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。	—

9.6 史跡・文化財

表 9.6-1 工事中の予測結果等の概要（史跡・文化財）

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
6. 史跡・文化財	史跡・文化財 資料編 p. 405 ～ 414 参照	環境の目標は、「史跡・文化財等への適切な対応を図れること」としました。	(1) 調査事項 ① 沿革と町並の状況 ② 史跡・文化財等の状況 ③ 埋蔵文化財等の状況 (2) 調査結果 ① 沿革と町並の状況 「増補港区近代沿革図集 麻布・六本木」（平成 22 年 3 月 港区教育委員会）、「港区の地名の歴史」（令和 6 年 1 月閲覧 港区ホームページ）等によると、計画地及び周辺は、江戸時代はほとんどが武家地と社寺地で、明治 2 年（1869）に、周辺の門前をあわせて麻布六本木町を起立し、明治 11 年（1878）、麻布区に所属しています。昭和 22 年（1947）、港区に属して一旦除いた麻布の冠称を復活し、昭和 42 年（1967）、現在の「六本木」が誕生しています。 計画地及び周辺は古くから外国の大使館・公使館、寺社等が多く立地する地域となっています。 ② 史跡・文化財等の状況 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、隣接道路を挟んで北側に位置する「大倉集古館陳列館」です。 ③ 埋蔵文化財等の状況 計画地の一部に、遺跡番号 100（遺跡名称無し）が存在します。 (3) 予測事項 ① 史跡・文化財等の保存方法 (4) 予測結果 ① 史跡・文化財等の保存方法 計画地の南東部に周知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡番号 100）の一部が含まれていますが、工事内容は既存建物の存在した場所の建替えであり、教育委員会との協議の際に調査は不要との回答をいただいております。 なお、工事の施行中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には、「文化財保護法」に基づき、適正に対処します。 (5) 予測結果に基づく対策 ○ 計画地内の指定文化財及び埋蔵文化財包蔵地については、「文化財保護法」、「東京都文化財保護条例」、「港区文化財保護条例」に基づき、保存及び確認等適正に対処します。 ○ 工事の施行中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には、「文化財保護法」に基づき、適正に対処します。 (6) 環境の目標との比較 周知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡番号 100）が計画地に含まれていますが、工事内容は既存建物の存在した場所の建替えであり、教育委員会との協議を実施済みであることから、文化財の価値を損なうことはないものと予測します。 なお、工事の施行中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には、「文化財保護法」に基づき、適正に対処します。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	—

10. 環境影響調査書案の修正概要

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などを勘案し、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(1) 及び(2)に示すとおりです。

表 10-1(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	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。
本編	2. 対象事業の名称、目的及び内容	2.3.2 事業計画の概要 図 2.3.2-1	事業の進捗に伴い、供用後の敷地の範囲を修正しました。
	7. 事業の実施による環境影響のまとめ	表 7-2(3) 風 環境改善に配慮した対策	事業の進捗に伴い、風の環境改善に配慮した対策を追記しました。
		表 7-3(1) 自動車交通量 環境改善に配慮した対策	事業の進捗に伴い、自動車交通量の環境改善に配慮した対策を追記しました。
	8. 現況調査及び供用後の予測等	表 8.1-4(2) 自転車・自動二輪車駐車場 供用後の予測	事業の進捗に伴い、シェアサイクルポートの整備に関する計画について追記しました。
		表 8.4-2(2) 排水 環境の目標との比較	事業の進捗に伴い、既設下水道管の排水能力やそれを超過する量（一時貯留量）に関する計画について追記しました。
		表 8.6-2(2) 風 予測結果に基づく対策	事業の進捗に伴い、風の予測結果に基づく対策を追記しました。
	9. 工事中の予測等	表 9.1-1 自動車交通量 工事中の予測	事業の進捗に伴い、自動車交通量の予測結果に基づく対策を追記しました。
		表 9.1-2 交通安全 工事中の予測	事業の進捗に伴い、予測結果のうち通学路に関する記述を修正しました。
		表 9.6-1(2) 史跡・文化財 工事中の予測	事業の進捗に伴い、教育委員会との協議の状況を修正しました。

表 10-1 (2) 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
資料編	1. 対象事業の内容	1.1 計画の概要 図 1.1-1	事業の進捗に伴い、供用後の敷地の範囲を修正しました。
	2. 現況調査及び供用後の予測等	2.1 交通（交通量） 2.1.4 自転車・自動二輪車駐車場 C. 供用後の予測	事業の進捗に伴い、シェアサイクルポートの整備に関する計画について追記しました。
		2.4 水・土 2.4.2 排水 E. 環境の目標との比較	事業の進捗に伴い、既設下水道管の排水能力やそれを超過する量（一時貯留量）に関する計画について追記しました。
		2.6 建造物影響 2.6.2 風 D. 予測結果に基づく対策	事業の進捗に伴い、風の予測結果に基づく対策を追記しました。
	3. 工事中の予測等	3.1 交通 3.1.1 自動車交通量 D. 予測結果に基づく対策	事業の進捗に伴い、自動車交通量の予測結果に基づく対策を追記しました。
		3.1 交通 3.1.2 交通安全 C. 工事中の予測	事業の進捗に伴い、予測結果のうち通学路に関する記述を修正しました。
		3.6 史跡・文化財 C. 工事中の予測	事業の進捗に伴い、教育委員会との協議の状況を修正しました。

11.1 説明会の実施状況

11.1 説明会の周知方法

説明会の周知方法は、以下のとおりです。

(1) 新聞による折込み広告（朝日、毎日、読売、日経、産経、東京の6紙）

① 広告時期：令和6年8月8日（木）

② 周知範囲：港区全域

③ 折込部数：約70,150部

(2) 各戸配布

① 配布時期：令和6年8月1日（木）～5日（月）

② 配布範囲：計画地より計画建築物の高さと同等（約225m）の範囲の各世帯、事業所及び店舗

11.2 説明会の実施状況

説明会の実施状況は、以下のとおりです。

(1) 実施時期

① 令和6年8月25日（日）午前10時～11時30分

② 令和6年8月26日（月）午後7時～8時30分

(2) 実施場所 ベルサール六本木 グランドコンファレンスセンターRoom H

(3) 出席人数

① 令和6年8月25日（日） 43名

② 令和6年8月26日（月） 46名

(4) 配布資料：（仮称）六本木一丁目北地区計画 「環境影響調査書案」のあらまし（A4判、23頁）

(5) 説明内容：環境影響調査書案に記載した対象事業の概要及び環境影響調査の概要を説明しました。式次第は以下のとおりです。

＜式次第＞

- ・開会
- ・出席者の紹介
- ・事業者挨拶
- ・環境影響調査の説明
- ・質疑応答
- ・閉会

11.3 質疑内容の概要

質疑内容の概要は、表 11-1(1)、(2)、11-2 に示すとおりです。

表 11-1(1) 質疑内容の概要（令和 6 年 8 月 25 日（日））

項目	質問・意見	回答
環境影響調査 手続	本調査書案を検索すると港区のホームページで閲覧することができるが、どのような位置付けで閲覧に供されているのか。	本調査書案は港区環境影響調査実施要綱に基づき港区へ提出したものであり、同要綱に基づき閲覧に供されている。
事業計画	駐車場の台数が決まったということは、住戸数やホテルの部屋数も決まったのか。	住宅は 300 戸から 400 戸の間で考えているが、引き続き検討中である。ホテルの客室数についても未定である。
	駐車場には電気自動車等の充電設備を導入するのか。	一部駐車場に設置する予定であるが、具体的な台数等は未定である。
	計画地南西側にある駐車場はどのようなになるか。	この敷地は本事業範囲には含まれていないため、把握していない。
	計画地南側の緑化部分の地盤高さはどのくらいか。	計画地南東側が一番低い場所となり、海拔で約 21m である。一方、西側尾根道の中央あたりは約 28m 強、尾根道北側が最も高く 29m 強となり、地下 1 階と 1 階レベルの差になる。
	計画地南側の未利用地部分は鹿島建設が保有していく予定か。	敷地南側に法基準に沿って区道を整備していくため、飛び地となった南側の一部については、今後検討を行う。
	容積率の算定に未利用地は含まれていないのか。	敷地面積は未利用地を含めない 9,940m ² であり、容積率は 870% を前提として手続を進めている。
	今後、未利用地を本事業の容積対象に変更し、本事業が大きく変わる可能性はあるか。	その可能性はない。
	未利用地も計画地に含めた理由は何か。	道路を整備する関連範囲を含めて計画地の範囲としている。
	未利用地は延床面積に含まれているのか。今後、未利用地を売却することはあるか。	未利用地は計画建物の延床面積の根拠となる敷地に含めていない。また、売却については未定である。
	2030 年度にはしゅん工予定とのことだが、事業全体の完了時期を指しているという認識で良いか。それとも建物のみの完成ということか。	現段階における予定であり今後変更になる可能性はあるが、事業全体の完了を令和 12 年（2030 年）度と考えている。

表 11-1(2) 質疑内容の概要（令和 6 年 8 月 25 日（日））

項目	質問・意見	回答
交通	神谷町駅から計画地西側エリアまで、計画地地下を通るような直線地下通路の構想があることを聞いたが、そのようにはならないという認識でよいのか。	現時点で、ご質問いただいた通路を設ける計画は把握していない。 本事業でそのような通路整備は予定していない。
	隣接する地区が工事中の際は計画地西側の歩道が広く確保されていたが、現在は仮囲いで狭くなっており、歩き辛い状況である。工事中は現状のままか。	以前存在した歩道状の部分は敷地の一部であった。 工事中は電線類の地中化などの作業もあり、仮囲いをかけ続ける必要がある為、工事期間中は現状のままご理解頂きたい。 供用後は従前の歩道状部分と同等幅員の正式な歩道に加え、歩道状空道を約 4m 設ける予定であり、以前より快適に歩行ができるようになると考えている。
	計画地西側の近接地区も今後工事が始まるようだが、5 年間もの間、互いの工事の仮囲いの影響で道が狭くなり、通行出来なくなるのは困る。	今後施工計画がある程度決まってきた段階で、隣接地区の事業関係者や行政とも相談をしながら対応策を検討する。
	住宅用の自転車駐車場が約 259 台とのことだが、住戸が 300 戸以上であれば 1 世帯 1 台もない。適正な台数なのか。	周辺マンションの状況も鑑みて、住戸数の 7 割程度の自転車駐車場台数で計画している。 住戸数は検討中のため 370 戸と想定した。

表 11-2 質疑内容の概要（令和 6 年 8 月 26 日（月））

項目	質問・意見	回答
事業計画	建物計画の詳細はまだ決まっていないのか。	まだ決まっていないため、計画については改めて紛争予防条例に基づく説明会を開く予定である。
	工期が 67 か月と長く感じるが、何故そこまでかかるのか。	建設業界の休みの取り方や残業時間の規制等、労働環境に変化が生じているため、以前より長く工期を設定している。詳細については年度内に再度、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に基づく説明会を開く予定である。
交通	計画地西側の近接地区と工期が重複することが考えられるが、交通量は説明内容よりも多くなるという認識で合っているか。	工期は重なると思われるが、今後工事計画が纏まっていく段階で、事業者同士で打ち合わせを行い、周辺への影響が少なくなるよう調整する計画である。
	計画地西側の近接地区と同時に工事が行われるため、かなり多くの作業員が来ることが予想されるが、周辺道路の通行人が増え、一般の方々が歩きづらくなれないか心配である。	周辺道路に負荷がかかることは想定されるため、極力、迷惑にならないよう調整する。

12. 環境影響調査書案に対する区民の意見書の概要と事業者の見解

12.1 縦覧期間

令和6年8月1日（木）～令和6年9月13日（金）

12.2 意見の概要及び事業者の見解

環境影響調査書案に対する区民から提出された意見書は、1通でした。

区民の意見書の概要と事業者の見解は、表 12-1(1)、(2)に示すとおりです。

表 12-1(1) 区民の意見概要と事業者の見解

意 見	見 解
【交通】 ■工事の際の通り抜けについて 計画地の神谷町側入り口付近から尾根道に続く道は工事の対象になると認識しています。非常によく使う道路のため、工事の間もなるべく通り抜けできる様な措置をとっていただけるとありがたいです。	工事計画の策定にあたっては、計画地周辺の交通に著しい影響を及ぼさないよう、工事中の動線を検討してまいります。 現在の工事計画では 2025 年 7 月に車道部分を封鎖し仮囲いの盛替えを行う予定ですが、歩行者についてはなるべく通り抜けができるよう 2028 年 8 月頃までは歩道部分は確保する予定です。
■計画内の歩道内の路駐について 計画に入っている、港区の所有で、我が家の隣の歩道内の緑地によく違法駐車バイクが停車されており、最近はそれを防ぐためか黄色いロープがめぐらせている状況であり、景観を損ねていると感じています。 是非、新たな緑地はそんなようなことがないような対策を行って頂きたいです。	敷地内の緑地への違法駐車を可能な限り防止できるよう、敷地内の巡回点検の実施等を検討してまいります。
■デリバリーなどに対する設備や指導について 隣にある我が家が居住するマンション自体がそうになってしまっているのですが、近年のデリバリーや配送の増加などに伴い、歩道や車道に路駐する車が多く、景観面だけでなく安全面で不安に感じることがあります。 恐らく住民層としてデリバリーなどを頼む人が普通以上に多いのかなとも想像しております。 新しい計画は同じような住民層が想像され、また世帯数も各段に多いです。ぜひ、そういった自転車・バイク・車が歩道や車道に路駐しないように、十分な施設の設置、案内・誘導などを実施するよう指導をお願いしたいです。	本事業では B1F にデリバリーなどの自転車・バイク・車が一時的に駐車できる区画を整備しております。 また、路上駐車しないよう案内を実施する計画としております。

表 12-1 (2) 区民の意見概要と事業者の見解

意 見	見 解
【資源・エネルギー・地球環境】 ■ごみ捨て場の換気施設について 隣地にある同じく鹿島建設さんの建設された虎ノ門タワーズオフィスの裏手にある公開空地の通路を使うのですが、裏口横の階段付近を通過するたびに、おそらくゴミ捨て場などの換気だと思いますが、臭気がひどく、時にはオークラ側の道路の方にも臭気が広がることも多いです。せっかく綺麗に整備された街区の印象も悪くしてしまっていると思います。 既存の施設が規制の通りなのかかわかりかねますが、新しい計画では周辺住民の環境に配慮した設備の設計やメンテナンスをお願いしたいです(また可能なら既存の設備に対する指導もお願いしたいです)。	換気設備及び廃棄物の保管場所の詳細な設計にあたっては、計画地周辺の歩行者動線にも配慮し、換気口の位置などを検討してまいります。 また、換気設備のメンテナンスについて定期的を実施するよう、施設管理者と連携を図ります。
【雨水】 ■内水氾濫の可能性について ご存じの通り計画地周辺に浸水ハザードで色がついており、また一番高台にある場所であることから周辺に対する影響が多いビルになると考えています(世帯数も多いと感じています)。 また、近年のゲリラ豪雨は、麻布十番が浸水するなど想定以上の降雨があると感じています。 排水に対して、一定量超過分は貯留できるようにという記載もありますが、近年の降雨量も加味しても想定以上に長引いた場合など、余裕をもった設計をお願いしたいです。	本事業では、雨水貯留槽を設置するとともに、緑地(芝生や樹木)を整備し、港区の「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に基づく雨水流出抑制対策量を確保する計画です。 これにより、既存下水道への一時的な負荷集中を軽減する計画です。

13. 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7年1月28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 13-1(1) 区長の意見概要と事業者の見解

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、区長の意見などを踏まえて、環境影響調査書案の内容や表現をさらに工夫しながら、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、事前に工事工程などを十分に検討するとともに、近接する周辺工事の事業者などと必要に応じて調整するなど、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	計画地周辺は道路が狭く、歩行者や自動車等の交通量が多い地域です。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整理員を配置するなど、交通安全に努めます。 供用後は、駐車場出口に一時停止の路面標示や標識の設置などを検討し、歩行者の安全の確保に努めます。
	計画地における駐車場等の台数が不足しないよう、検討を進めてください。	駐車場については、「東京都駐車場条例」を満たす収容台数を確保します。
	シェアサイクルポート等の整備を実施してください。	設置場所、台数などについて関係部署と協議のうえ、シェアサイクルポートを設置します。

表 13-1 (2) 区長の意見概要と事業者の見解

項目等	区長の意見	事業者の見解
資源・エネルギー・地球環境について	「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。	「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。 ○設備システムの省エネルギーに係る取り組み ・LED 照明の採用 ・熱交換型換気設備の採用 ・ガスコージェネレーションシステムの採用 ○建築物の熱負荷低減のための取り組み ・高断熱外装の計画 ・Low-E ガラスの採用 ○計画建築物形状及び配棟等の配慮 ・建物を高層化することで平面形状をスリム化し、周辺建物との間隔を十分に確保します。 ○地表面被覆の改善 ・計画地外周部などを緑化し、地表面被覆の改善を図ります。 ○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。
	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。	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。
	「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。	「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など国産材の使用を検討します。
	計画地周辺の気温が上がらないよう、排熱量の低減に加えて、排熱の仕組についても検討を行ってください。	高効率ヒートポンプ及びガスコージェネレーションの採用により空調熱源の効率を高めることで排熱量の低減を図ります。 排熱方法については継続検討いたします。
	地球温暖化の防止に向け、CO ₂ の吸収を促進するため、樹木の本数を増やすよう努めてください。	「港区緑と水に関する基本方針」などを踏まえて、敷地内はできるだけ多くの緑化を図ります。今後の詳細設計の中で総合的に検討し、さらに樹木の本数を増やすように努めます。

表 13-1 (3) 区長の意見概要と事業者の見解

項目等	区長の意見	事業者の見解
大気について	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。	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徹底することにより、大気汚染の低減に努めます。
水・土について	雨水流出抑制については、「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に基づき、流出抑制量の確保に努めてください。	計画地内には、雨水流出抑制施設として、雨水貯留槽を設け、雨水流出抑制量の確保、拡大に努めます。
静穏について	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。	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、不必要な空ふかし、急発進などの禁止を徹底することにより、騒音・振動の低減に努めます。
建造物影響について	(電波受信状態)	
	計画建築物など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などについて、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。	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。
	受信状況の調査結果でC、D評価の地域では、建物から反射して回り込んでくる電波と干渉を起こし、影響が生じる可能性があるため、配慮してください。	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。 また、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。
	(風)	
	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。	防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。

表 13-1 (4) 区長の意見概要と事業者の見解

項目等	区長の意見	事業者の見解
建造物影響について	(風)	
	高層階のバルコニーにおいては、強風時における安全確保を図り風対策に配慮した計画とするとともに、管理組合等で利用ルールを定め安全対策を徹底してください。	ご指摘を踏まえ、バルコニー内の風環境については実験を実施しながら対策を検討するとともに、管理規約などにバルコニーの利用方法について定めてまいります。
	風環境評価地点によっては植栽による対策で防風効果を高めていますが、実際には樹木の樹勢や位置のずれにより風が強くなることも予想されるため、事後観測を行いながら必要に応じて対策を検討してください。	建設後、事後調査を行い、予測結果を上回る風環境であった場合には、防風効果のある構造物の設置などを検討し、適切な対策を講じます。
植物・動物について	建物の設計段階において建物形状を工夫する等、更なる風対策に努めてください。	計画建物による風の影響を低減するために、防風植栽以外に以下の対策を行います。今後の詳細設計の中で、総合的に検討し、さらに工夫するように努めます。 ・計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、建物形状を検討するとともに、離棟間隔をできる限り確保します。 ・ビル風の影響を軽減するために、建物形状の工夫として、敷地に対して建築面積を小さくし、細い建物形状とします。また、剥離流の影響を軽減するため、卓越風の影響の大きい方位について、高層建物隅角部の一部に奥行きのあるバルコニーを設けます。加えて、高層部からの風の吹き下ろしを低減するため、低層部に一部庇状の屋根を設けます。
	「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」に基づく基準などを遵守した、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、常緑樹と落葉樹を適切な割合で配置するとともに、周辺の生育状況や街並みを考慮して選定してください。	本事業では隣接街区や沿道緑化など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。
	人工土壌は吸水性に優れているが透水性も高いことから、逍遙の森については可能な限り在来土壌を使用するとともに、浸食対策を講じてください。	ご指摘を踏まえ土壌環境に留意するとともに、使用する土壌の選定などについて引き続き計画の深度化を進めてまいります。

14. その他

14.1 実施者

【環境影響調査を実施する者】

名 称 : 鹿島建設株式会社
代表者 : 代表取締役社長 天野 裕正
所在地 : 東京都港区元赤坂一丁目3番1号

【環境影響調査書作成業務の受託者】

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 参考資料

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6年1月閲覧 東京都総務局ホームページ）
- ・ 「令和3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6年1月閲覧 東京都建設局ホームページ）
- ・ 「（仮称）六本木一丁目計画環境影響調査計画書」（平成31年2月 野村不動産株式会社）
- ・ 「東京都統計年鑑 令和元～令和3年」
（令和6年1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6年1月閲覧 東京都交通局ホームページ）
- ・ 「ちいばす路線図」（令和6年1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）
- ・ 「千代田区都市計画図（用途地域等）」（令和6年1月閲覧 千代田区ホームページ）
- ・ 「港区公共施設案内図 ぐるっとみなと 2023-2024」
（令和6年1月閲覧 港区ホームページ）
- ・ 「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)
- ・ 「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 月改訂 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 麻布地区版計画書 令和 3 年度～令和 8 年度」(令和 3 年 3 月 港区麻布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 3 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 6 年 1 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 6 年 1 月閲覧 港区ホームページ)
- ・ 「大気環境」(令和 6 年 1 月閲覧 新宿区ホームページ)
- ・ 「環境展望台 大気汚染常時監視データ」(令和 6 年 1 月閲覧 国立環境研究所ホームページ)
- ・ 「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 3 年度自動車交通騒音・振動調査結果」(令和 6 年 1 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 5 年版」(令和 6 年 1 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 6 年 1 月閲覧 環境省自然環境局生物多様性センター)
- ・ 「千代田区緑の実態調査及び熱分布調査報告書」(平成 31 年 3 月 千代田区)
- ・ 「国指定登録文化財データベース」(令和 6 年 1 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 6 年 1 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 6 年 1 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 港区郷土歴史館)

14.3 問い合わせ先

鹿島建設 開発事業本部 事業部 3

〒107-8348 東京都港区赤坂六丁目 5 番 11 号

tel:03-5544-1160 (10:00~12:00、13:00~17:00/土、日曜、祝日は除く)

参考資料：計画の変更理由及び概要

手続きの進捗及び事業の進捗による事業計画の見直しの結果、表 1 に示すとおり、事業計画を変更しました。

表 1 主な変更内容及びその理由の概要

項目	変更内容及びその理由の概要																		
(1) 事業計画	手続きの進捗及び事業の進捗に伴い、周辺環境への影響を考慮し建築計画を見直しました。 <table border="0"> <tr> <td>【敷地面積】</td><td>【延床面積】</td></tr> <tr> <td>変更前：約 9,940m²</td><td>変更前：約 147,500m²</td></tr> <tr> <td>変更後：約 9,931m²</td><td>変更後：約 143,900m²</td></tr> </table> <table border="0"> <tr> <td>【階数】</td><td>【駐車場台数】</td></tr> <tr> <td>変更前：地上 54 階、地下 5 階</td><td>変更前：約 450 台</td></tr> <tr> <td>変更後：地上 53 階、地下 5 階</td><td>変更後：約 433 台</td></tr> </table> 【駐車場台数（自転車等）】 変更前：自転車約 284 台（店舗用約 25 台、居住者用約 259 台）、 自動二輪車約 20 台 変更後：自転車約 266 台（店舗用約 30 台、居住者用約 236 台）、 自動二輪車約 29 台 <table border="0"> <tr> <td>【接道部緑化延長】</td><td>【緑化面積】</td></tr> <tr> <td>変更前：333.80m</td><td>変更前：3,337.25m²</td></tr> <tr> <td>変更後：359.48m</td><td>変更後：3,211 m²</td></tr> </table>	【敷地面積】	【延床面積】	変更前：約 9,940m ²	変更前：約 147,500m ²	変更後：約 9,931m ²	変更後：約 143,900m ²	【階数】	【駐車場台数】	変更前：地上 54 階、地下 5 階	変更前：約 450 台	変更後：地上 53 階、地下 5 階	変更後：約 433 台	【接道部緑化延長】	【緑化面積】	変更前：333.80m	変更前：3,337.25m ²	変更後：359.48m	変更後：3,211 m ²
【敷地面積】	【延床面積】																		
変更前：約 9,940m ²	変更前：約 147,500m ²																		
変更後：約 9,931m ²	変更後：約 143,900m ²																		
【階数】	【駐車場台数】																		
変更前：地上 54 階、地下 5 階	変更前：約 450 台																		
変更後：地上 53 階、地下 5 階	変更後：約 433 台																		
【接道部緑化延長】	【緑化面積】																		
変更前：333.80m	変更前：3,337.25m ²																		
変更後：359.48m	変更後：3,211 m ²																		

注）下線箇所は、変更又は追加した内容です。

1. 計画の変更内容

1.1 事業計画の変更

手続きの進捗及び事業の進捗に伴う計画変更の結果、事業計画の変更の概要は、表 1.1-1 に示すとおりです。また、配置計画図は図 1.1-1 に、立面図は図 1.1-2 に、断面図は図 1.1-3 に、イメージパースは図 1.1-4 に示すとおりです。

変更後は、変更前と比べると、計画建築物の延床面積、階数及び駐車場台数が減少しますが、景観計画、動線計画、給水計画、排水計画、熱源・エネルギー計画、防災計画、廃棄物処理計画、地域貢献計画に変更はありません。

なお、地下構造物の見直しを行った結果、地下部分の面積は増加しますが、施工上の工夫により工事工程及び建設機械や工事用車両の台数に変更はありません。

表 1.1-1 (1) 事業計画の概要【変更前】

項 目	内 容
主 要 用 途	住宅・宿泊施設・店舗・駐車場
敷 地 面 積	約 9,940m ²
延 床 面 積	合計 約 147,500m ²
計 画 容 積 率 (基準容積率)	約 870% (現況 400%)
階数	地上 54 階、地下 5 階
建物最高高さ	約 225m (T.P. +29.3m より)
駐 車 場 台 数	約 450 台
駐 車 場 台 数	自転車約 284 台 (店舗用約 25 台、居住者用約 259 台)、 自動二輪車約 20 台

注) 下線箇所は、変更又は追加した内容です。

表 1.1-1 (2) 事業計画の概要【変更後】

項 目	内 容
主 要 用 途	住宅・宿泊施設・店舗・駐車場
敷 地 面 積	約 9,931m ²
延 床 面 積	合計 約 143,900m ²
計 画 容 積 率 (基準容積率)	約 870% (現況 400%)
階数	地上 53 階、地下 5 階
建物最高高さ	約 225m (T.P. +29.3m より)
駐 車 場 台 数	約 433 台
駐 車 場 台 数	自転車約 266 台 (店舗用約 30 台、居住者用約 236 台)、 自動二輪車約 29 台

注) 下線箇所は、変更又は追加した内容です。



凡 例

- 計画地
- 供用後の敷地
- 計画建築物
- ▶ 駐車場入口
- ▶ 駐車場出口

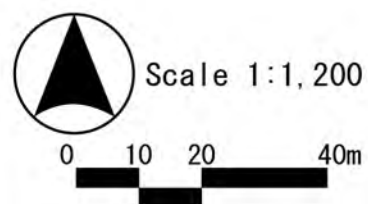
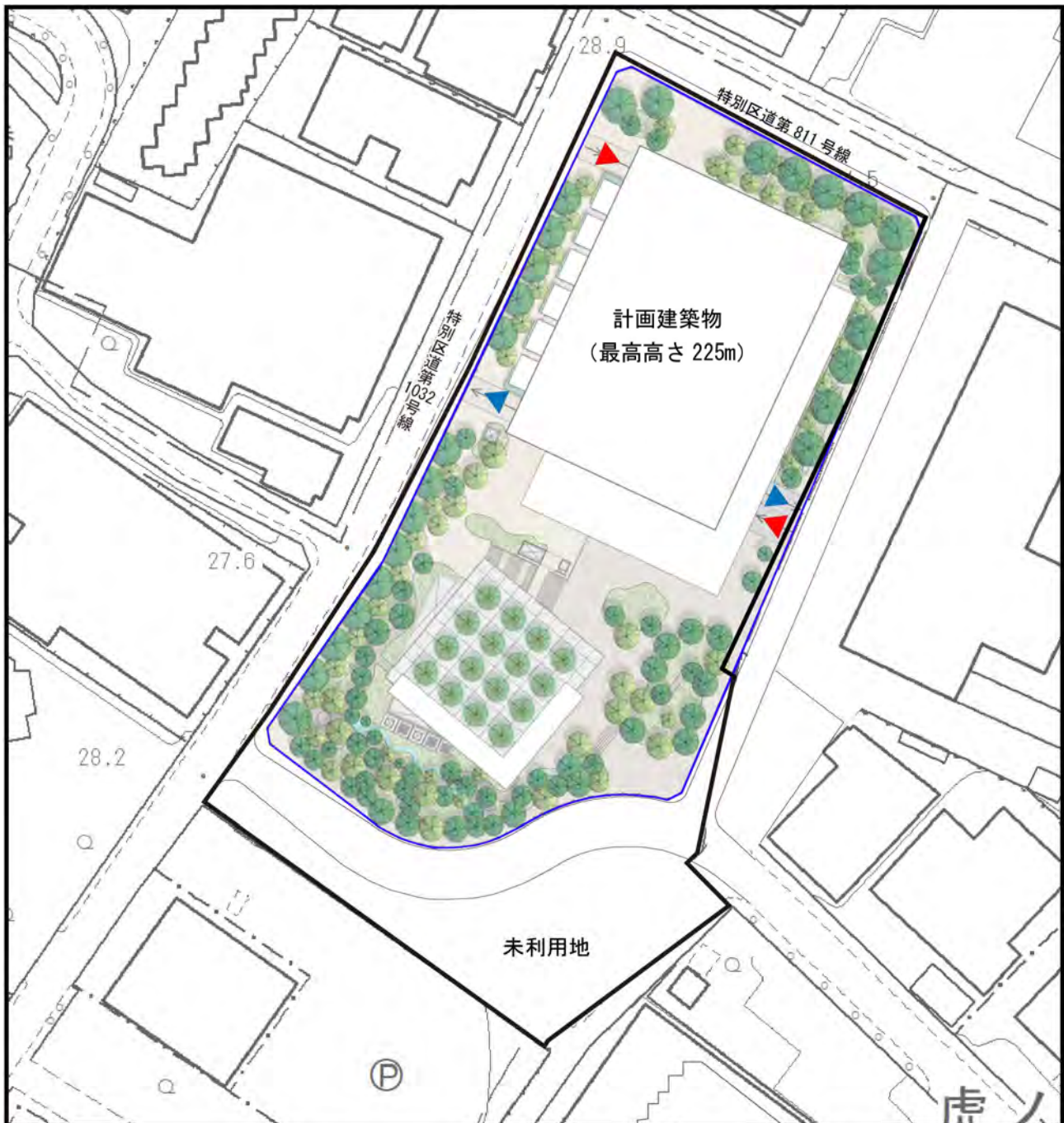


図 1.1-1 (1) 土地利用平面図
【変更前】



凡 例

- 計画地
- 供用後の敷地
- 計画建築物
- ▶ 駐車場入口
- ▶ 駐車場出口

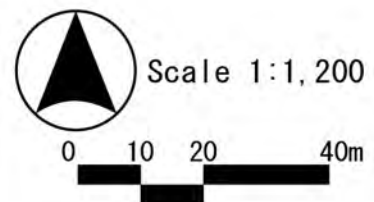


図 1.1-1 (2) 土地利用平面図
【変更後】

最高高さ 225m (T. P. +29.3m より)

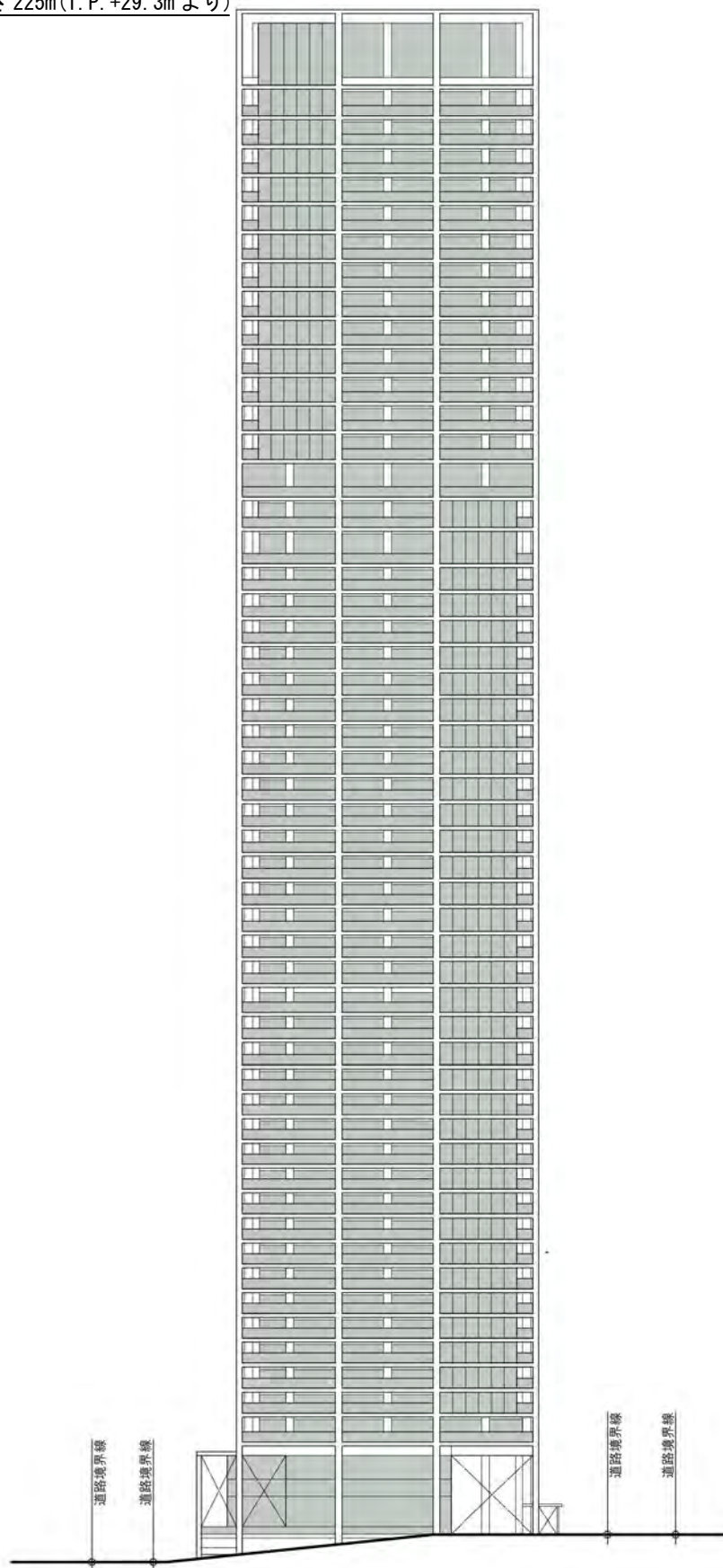


図 1.1-2(1) 立面図（北立面図 S=1:1,000）【変更前】

最高高さ 225m (T. P. +29.3m より)

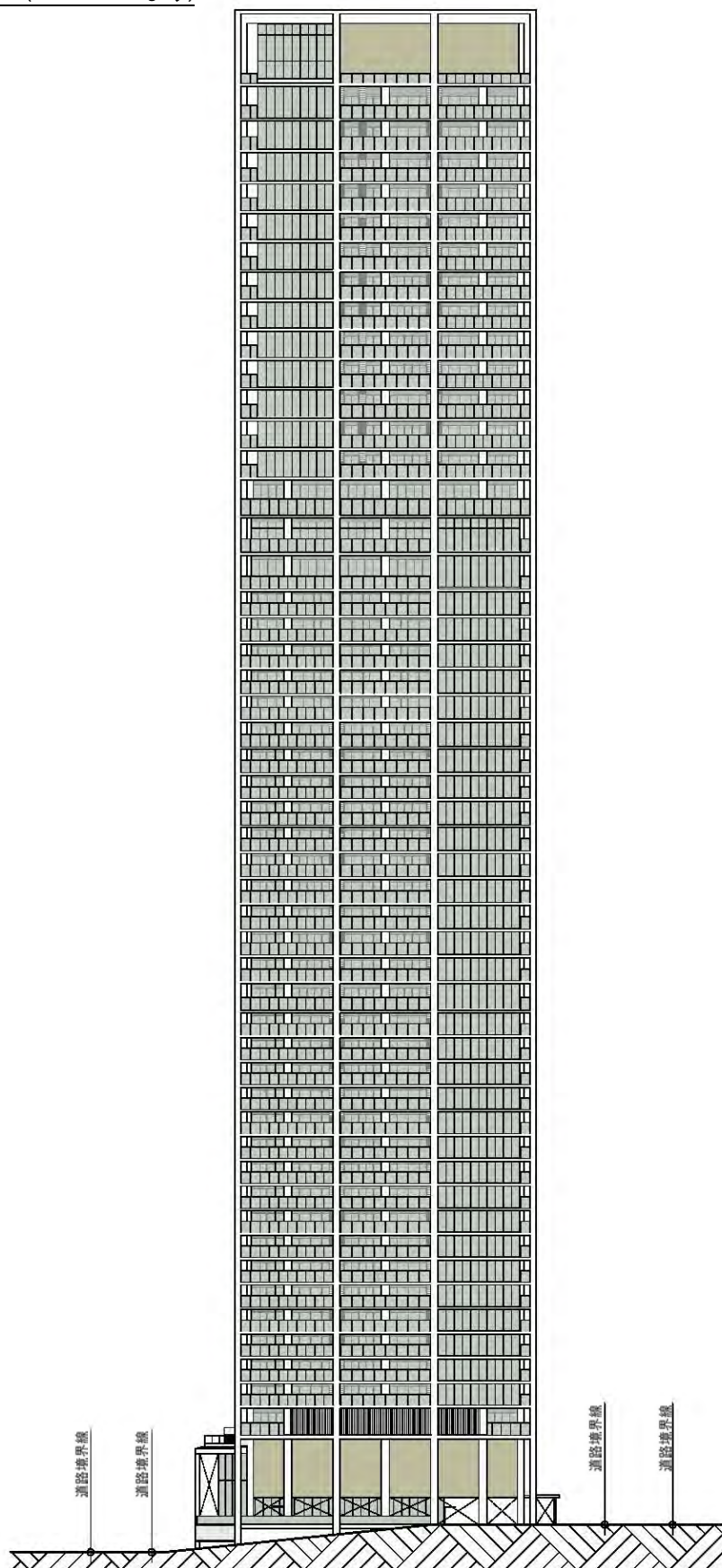


図 1.1-2(2) 立面図（北立面図 S=1:1,000）【変更後】

最高高さ 225m (T. P. +29.3m より)

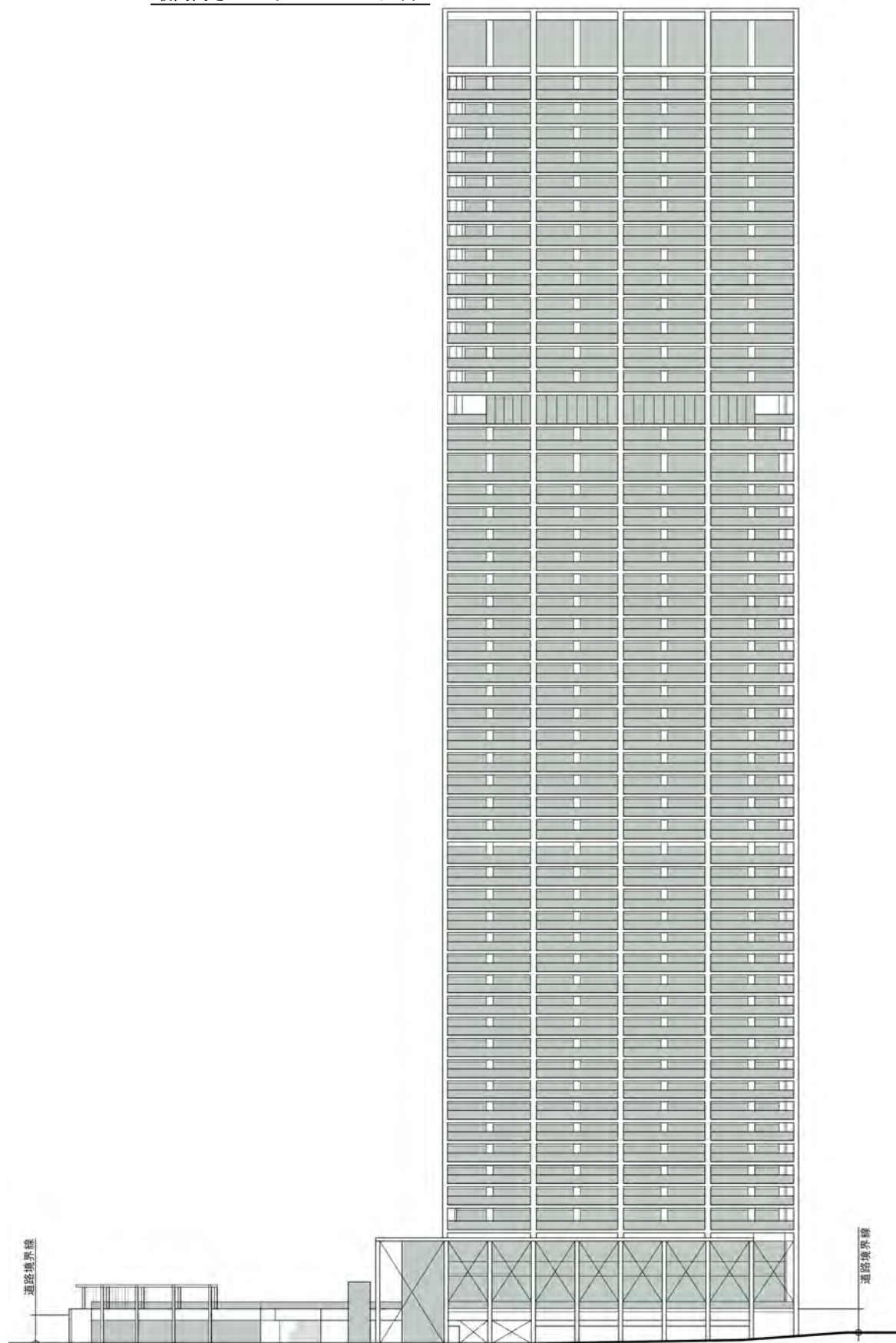


図 1.1-2(3) 立面図 (東立面図 S=1:1,000) 【変更前】

最高高さ 225m (T. P. +29.3m より)

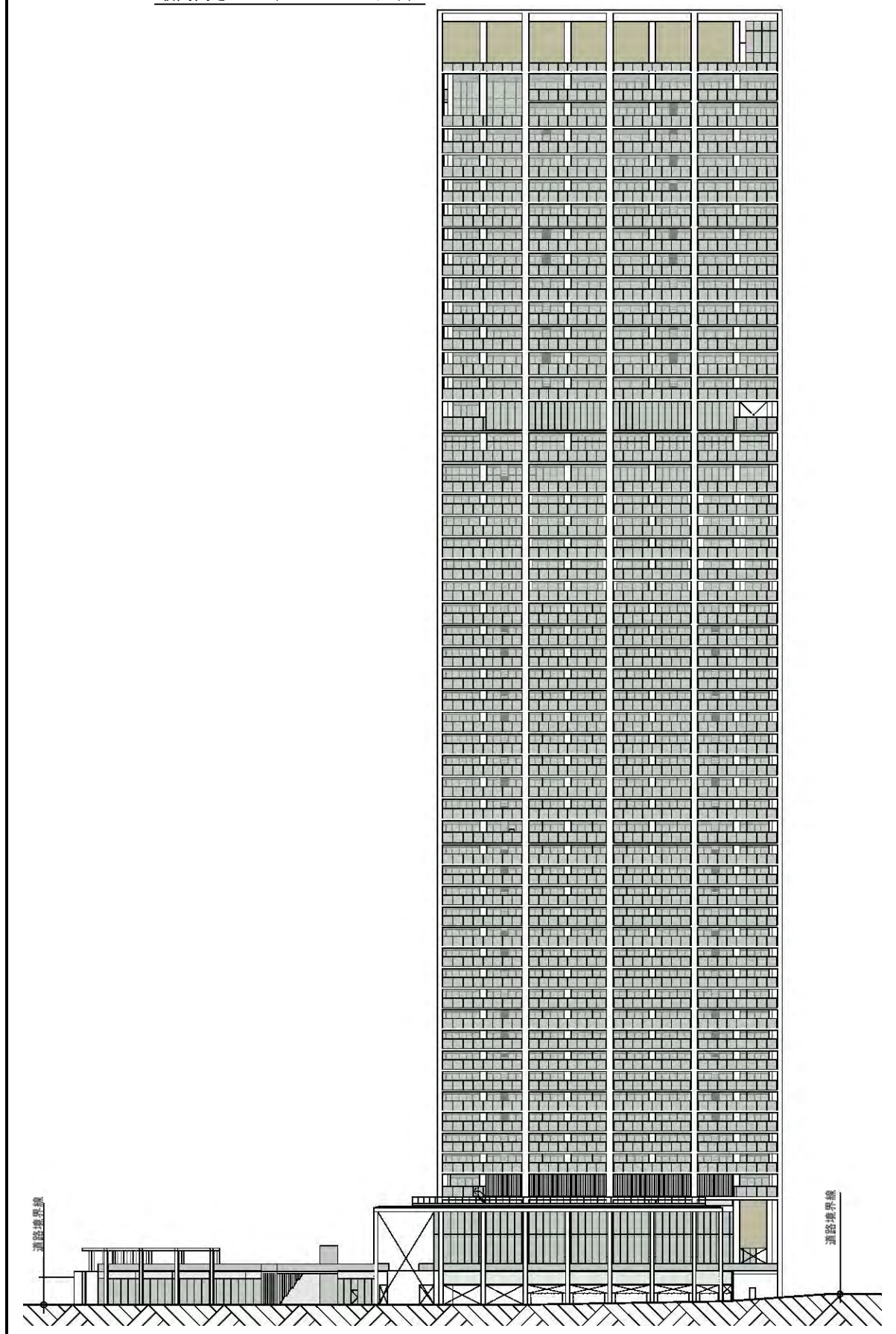


図 1.1-2(4) 立面図（東立面図 S=1:1,000）【変更後】

最高高さ 225m (T. P. +29. 3m より)

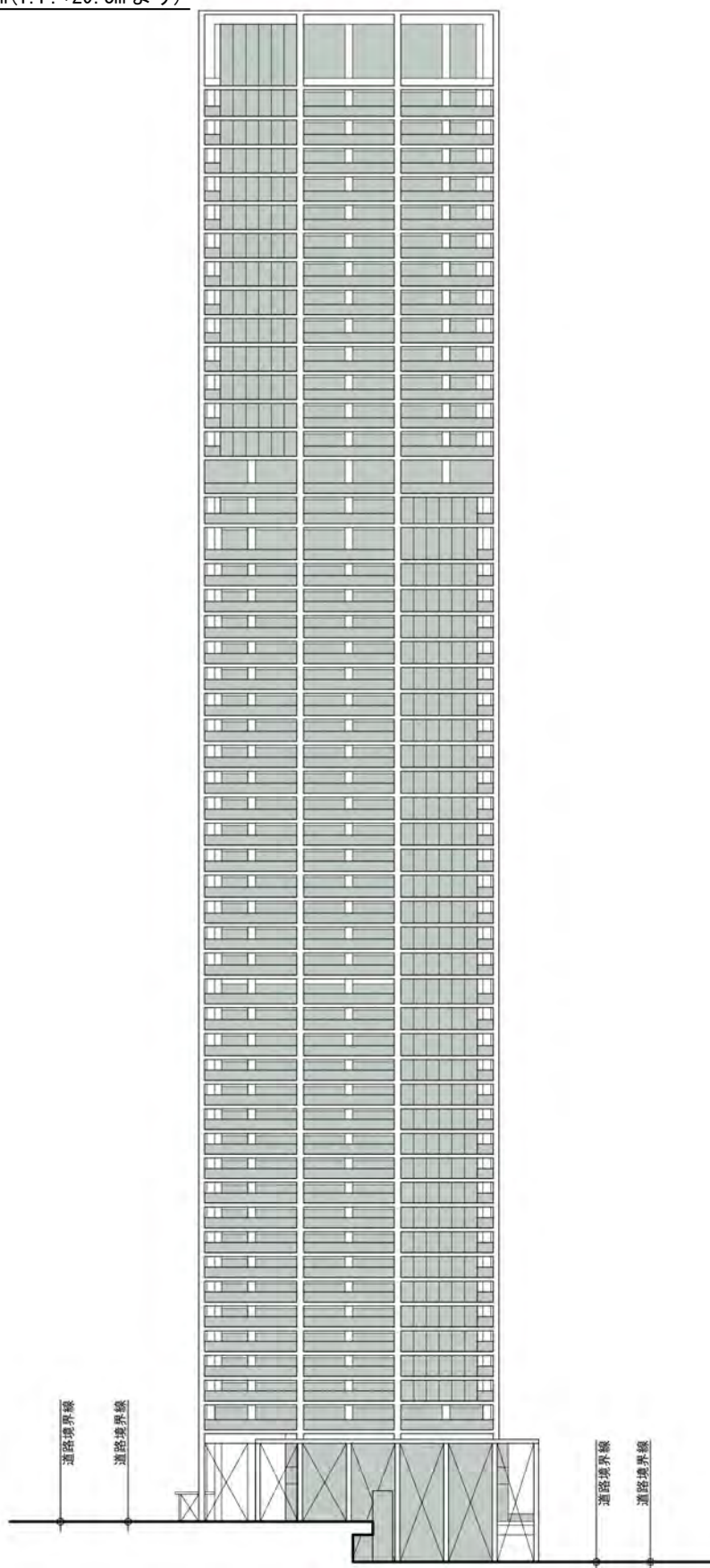


図 1.1-2(5) 立面図（南立面図 S=1:1,000）【変更前】

最高高さ 225m (T. P. +29. 3m より)

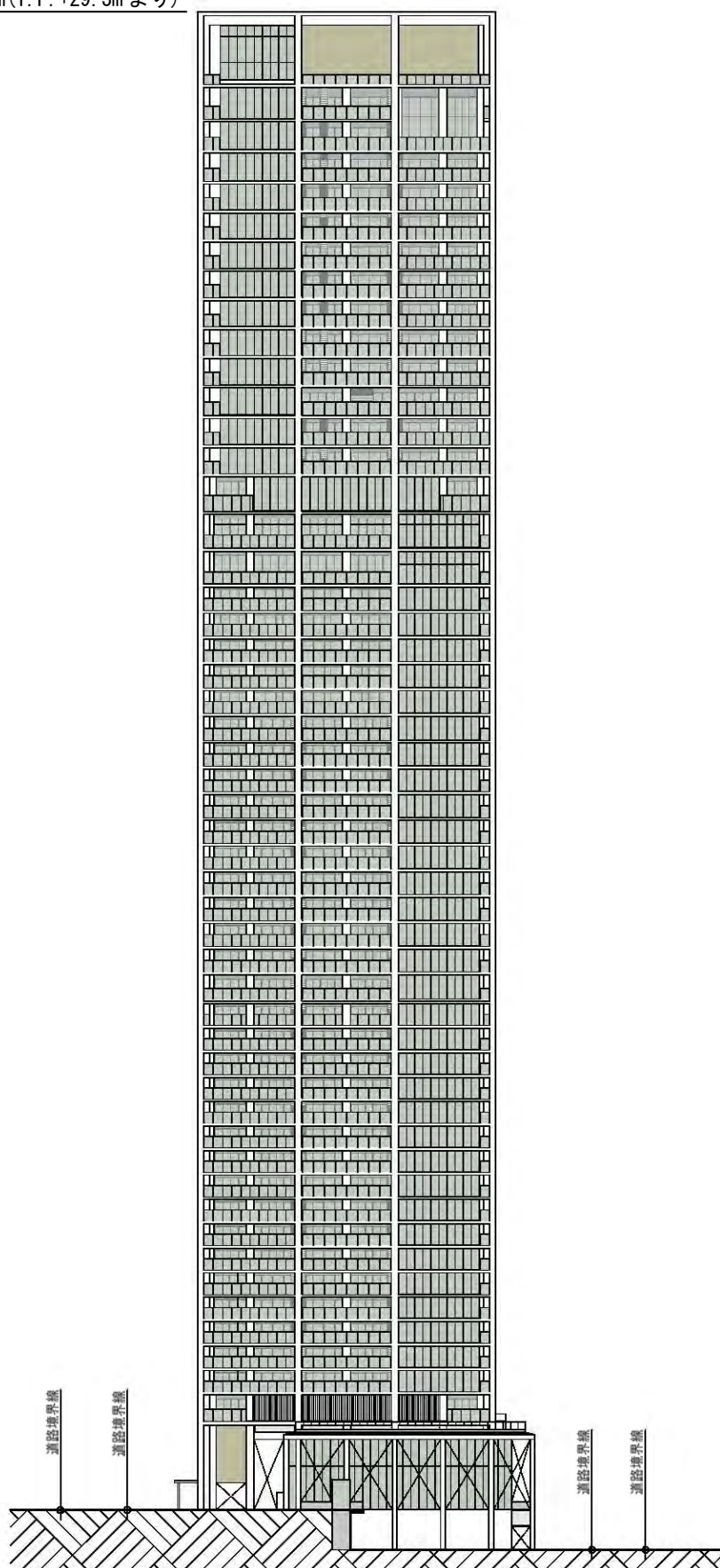


図 1.1-2(6) 立面図 (南立面図 S=1:1,000) 【変更後】

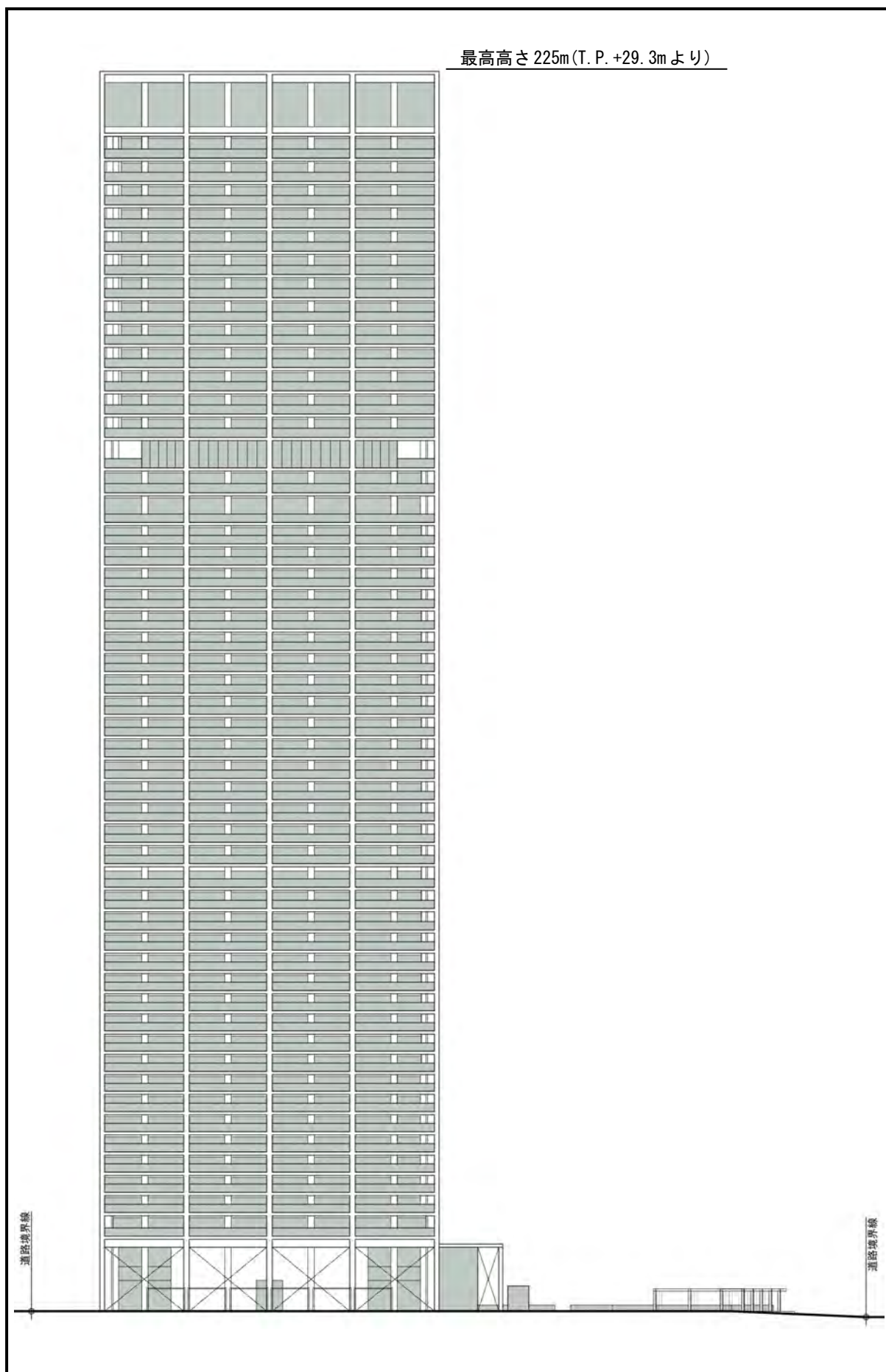


図 1.1-2(7) 立面図 (西立面図 S=1:1,000) 【変更前】

最高高さ 225m (T. P. +29. 3m より)

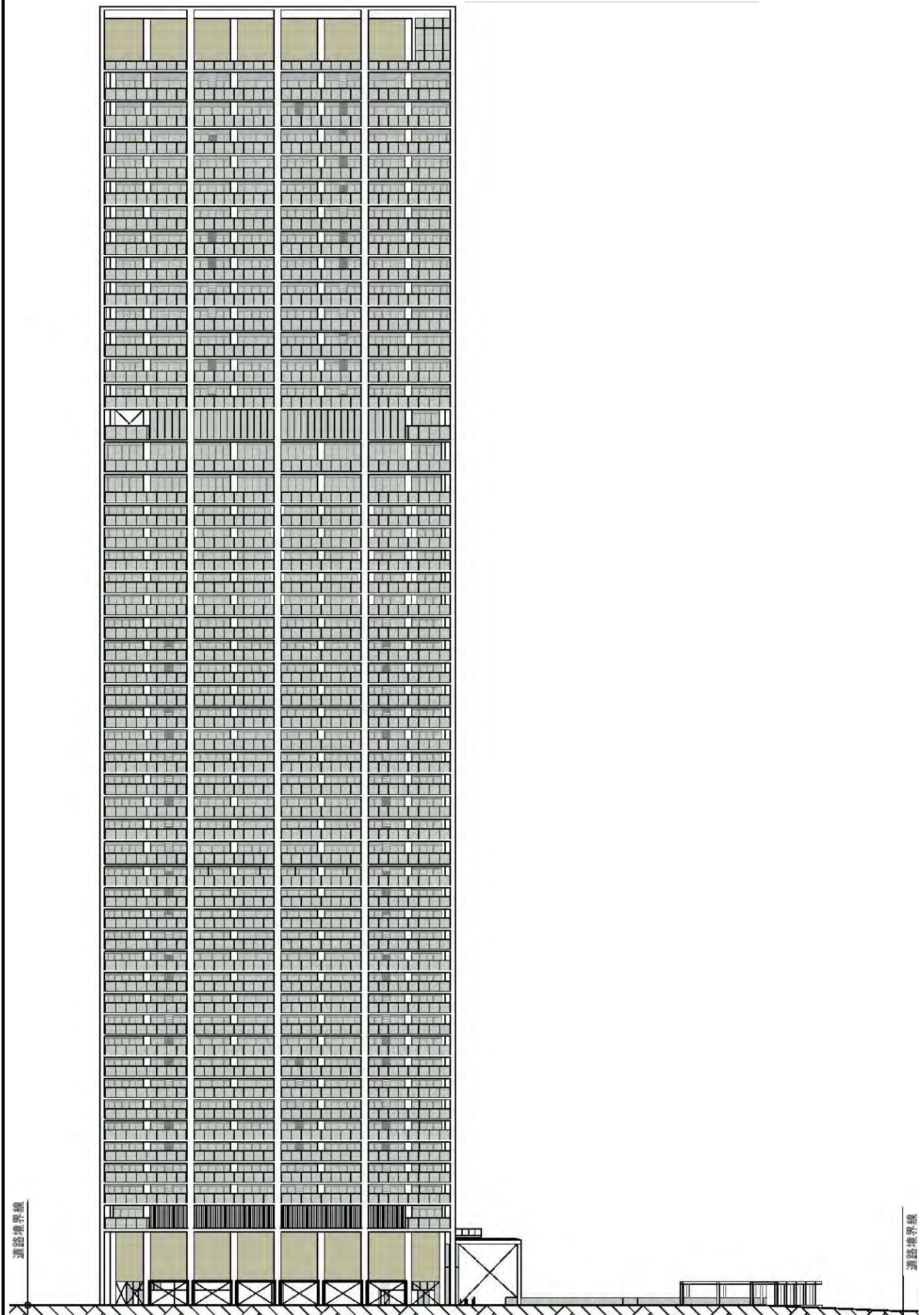


図 1.1-2 (8) 立面図 (西立面図 S=1:1,000) 【変更後】

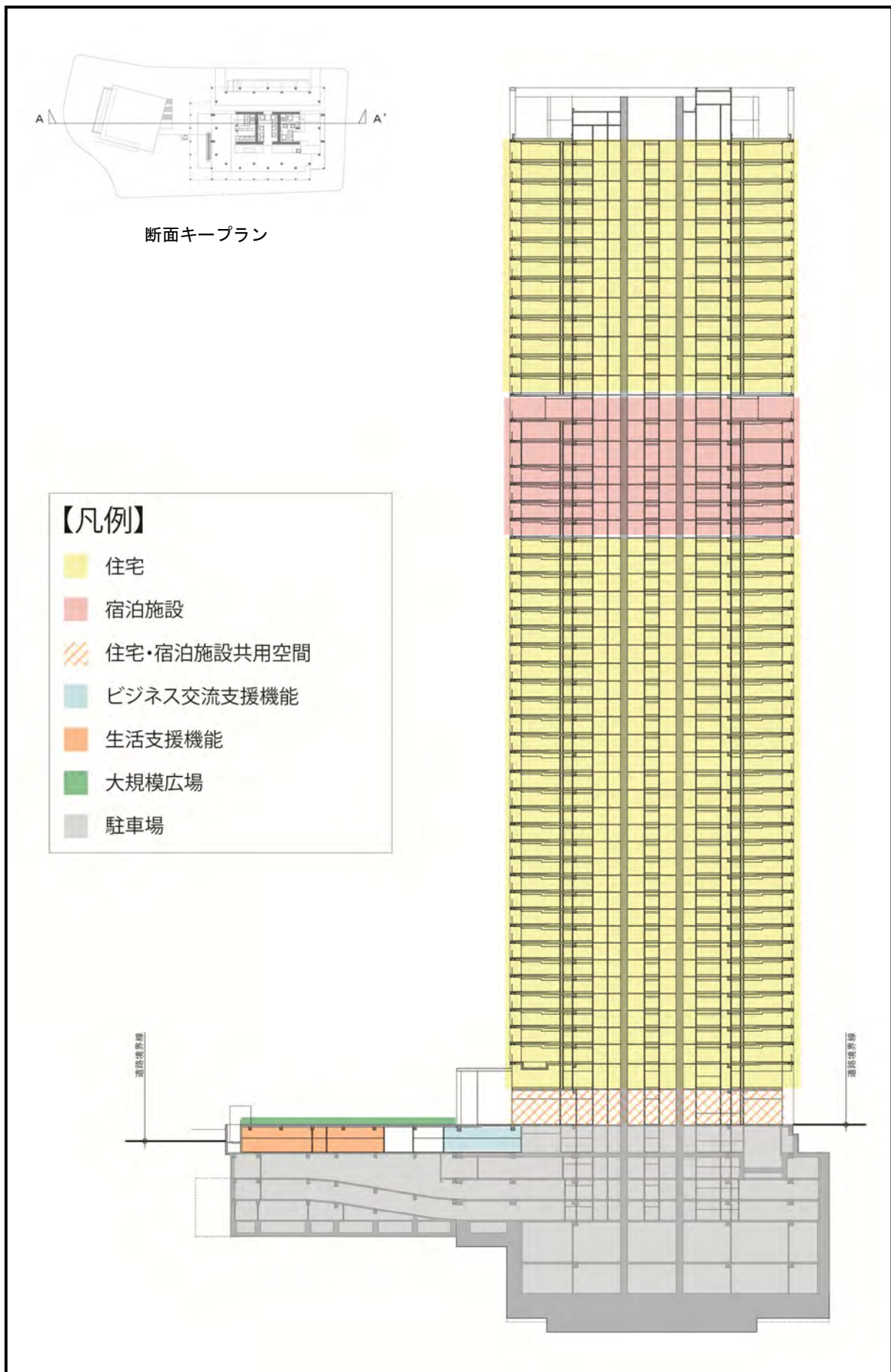
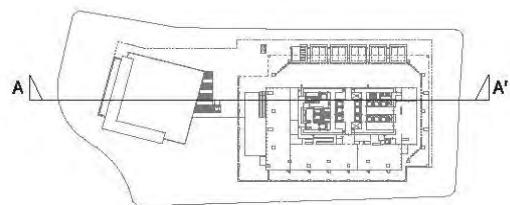


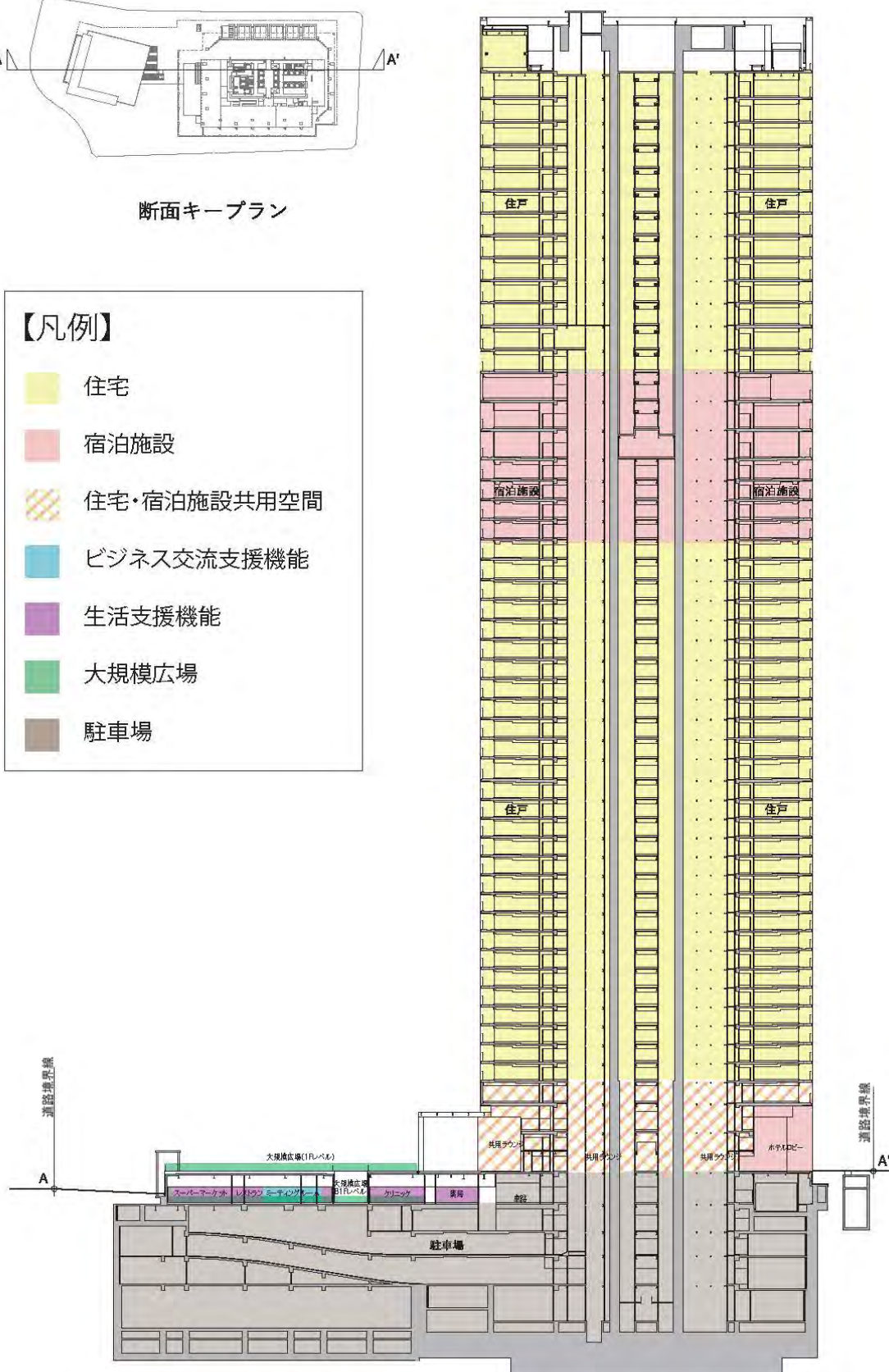
図 1.1-3(1) 断面図 (A-A'断面 S=1:1, 200) 【変更前】



断面キープラン

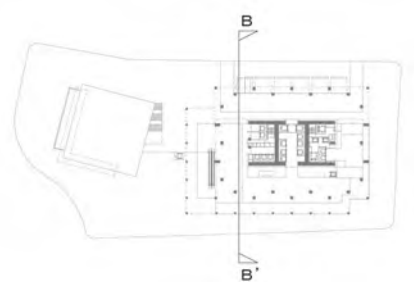
【凡例】

- 住宅
- 宿泊施設
- 住宅・宿泊施設共用空間
- ビジネス交流支援機能
- 生活支援機能
- 大規模広場
- 駐車場



注) 地下構造物の見直しを行った結果、地下部分の面積は増加しますが、施工上の工夫により工事工程及び建設機械や工事用車両の台数に変更はありません。

図 1.1-3(2) 断面図 (A-A'断面 S=1:1,200) 【変更後】



断面キープラン

【凡例】

- 住宅
- 宿泊施設
- 住宅・宿泊施設共用空間
- ビジネス交流支援機能
- 生活支援機能
- 大規模広場
- 駐車場

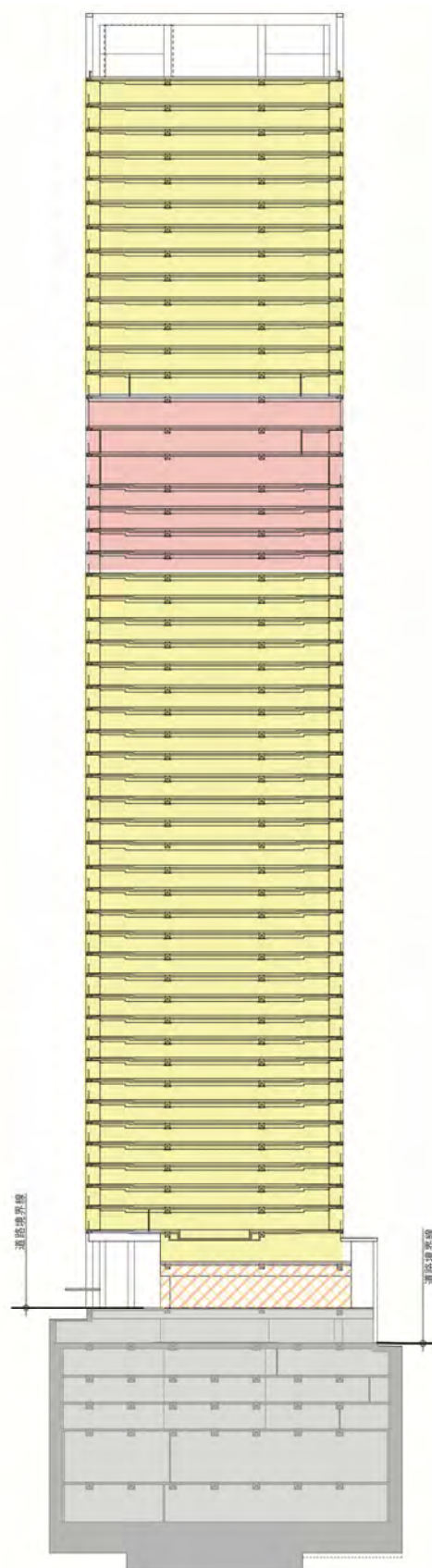
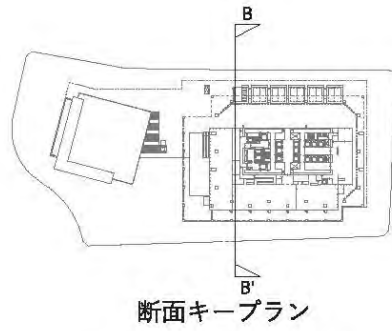


図 1.1-3(3) 断面図 (B-B'断面 S=1:1, 200) 【変更前】



【凡例】

- 住宅
- 宿泊施設
- 住宅・宿泊施設共用空間
- ビジネス交流支援機能
- 生活支援機能
- 大規模広場
- 駐車場

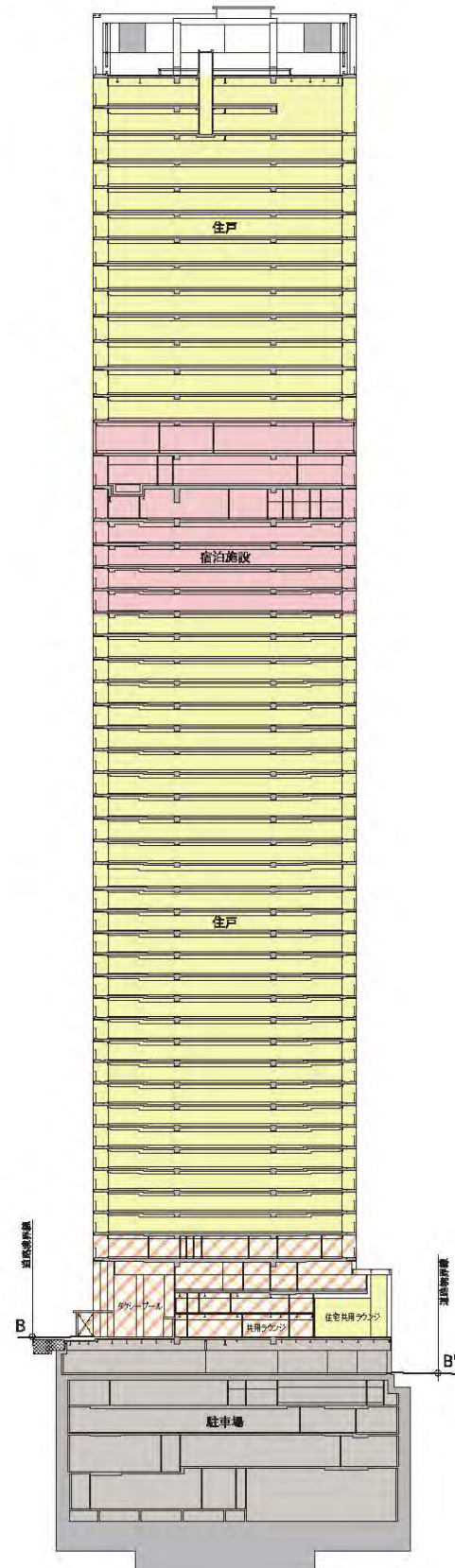
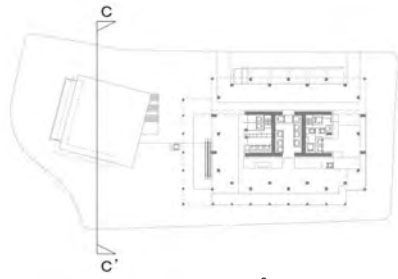


図 1.1-3(4) 断面図 (B-B'断面 S=1:1,200) 【変更後】



断面キープラン

【凡例】

- 住宅
- 宿泊施設
- 住宅・宿泊施設共用空間
- ビジネス交流支援機能
- 生活支援機能
- 大規模広場
- 駐車場

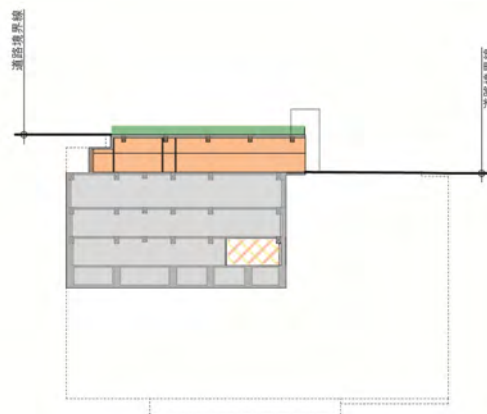
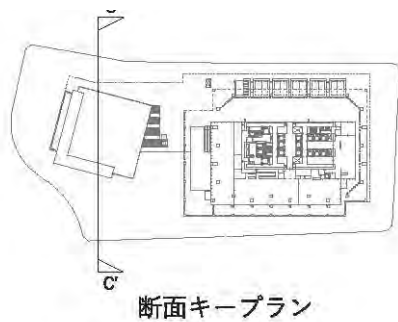


図 1.1-3(5) 断面図 (C-C'断面 S=1:1,200) 【変更前】



【凡例】

- 住宅
- 宿泊施設
- 住宅・宿泊施設共用空間
- ビジネス交流支援機能
- 生活支援機能
- 大規模広場
- 駐車場

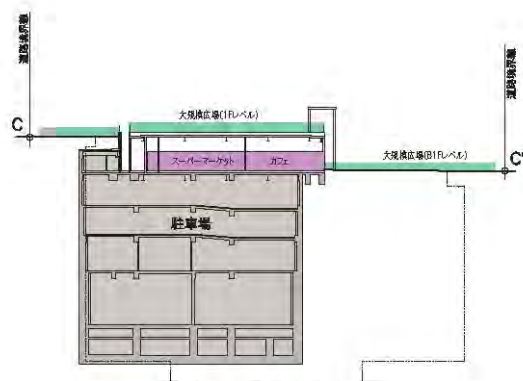


図 1.1-3(6) 断面図 (C-C'断面 S=1:1, 200) 【変更後】



図 1.1-4 (1) イメージパース（南側より計画地を望む）【変更前】



図 1.1-4 (2) イメージパース（南側より計画地を望む）【変更後】

1.2 駐車場計画

事業の進捗に伴う計画変更の結果、駐車場計画は、表 1.2-1 に示すとおり変更します。

変更後では、駐車場台数は減少しますが、「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す。

表 1.2-1(1) 駐車場・駐輪場計画【変更前】

区 分	台 数
駐車場	<u>約450台</u>
自転車駐車場	<u>店舗用：約 25 台</u> <u>居住者用：約 259 台</u> <u>合計：約284台</u>
自動二輪車駐車場	<u>約20台</u>

注) 下線箇所は、変更又は追加した内容です。

表 1.2-1(2) 駐車場計画【変更後】

区 分	台 数
駐車場	<u>約433台</u>
自転車駐車場	<u>店舗用：約 30 台</u> <u>居住者用：約 236 台</u> <u>合計：約266台</u>
自動二輪車駐車場	<u>約29台</u>

注) 下線箇所は、変更又は追加した内容です。

1.3 緑化計画

事業の進捗に伴う計画変更の結果、緑化計画は、表 1.3-1 並びに図 1.3-1 に示すとおり変更します。緑化基準を満足する緑化面積及び接道緑化を確保します。

なお、上記の変更に伴い、植栽本数は、表 1.3-2 に示すとおり変更します。視認性の観点から中木であったものを低木に入れ替えたことなどにより、中木の本数が減少しますが、緑化基準を満足する緑化面積を確保しています。

表1.3-1(1) 緑化計画と基準との比較【変更前】

項 目	本事業における緑化計画	緑化基準（港区）
接道部緑化延長	<u>333.80m</u>	<u>252.43m</u>
緑化面積	<u>3,337.25m²</u>	<u>3,235.21m²</u>

注）下線箇所は、変更又は追加した内容です。

表1.3-1(2) 緑化計画と基準との比較【変更後】

項 目	本事業における緑化計画	緑化基準（港区）
接道部緑化延長	<u>359.48m</u>	<u>294.50m</u>
緑化面積	<u>3,211m²</u>	<u>3,203m²</u>

注）下線箇所は、変更又は追加した内容です。

表 1.3-2(1) 緑化計画(植栽本数)に係る計画内容【変更前】

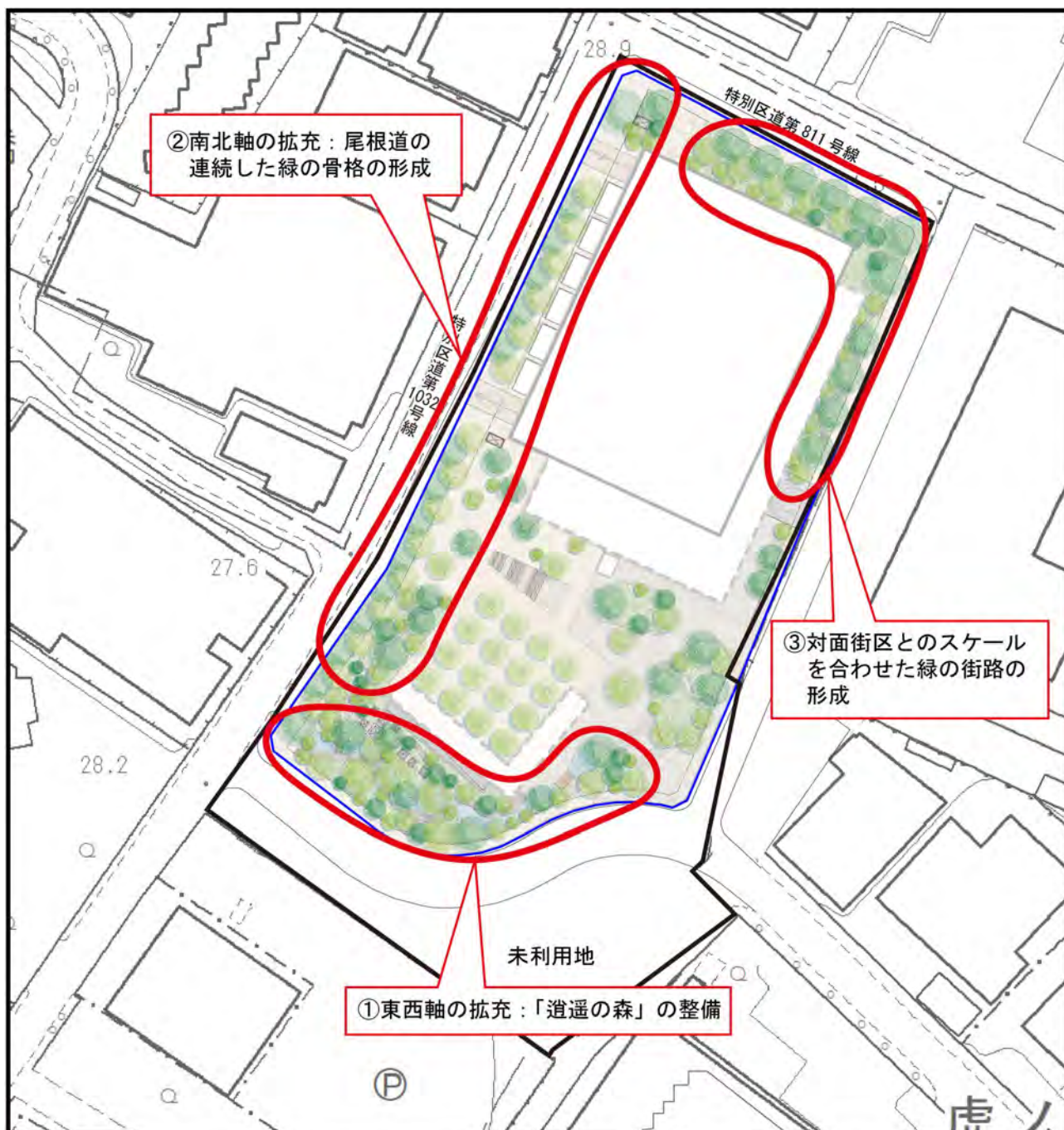
区分	樹高分類	樹種（候補樹種）	高さ	本数
地上部	高木	タブ、シラカシ、カツラ、ヤマボウシ、イロハモジ等	3m以上	<u>約 123 本</u>
	中木	<u>カクレミノ、ササキ等</u>	1m～3m未満	<u>約 315 本</u>
合計		-	-	<u>約 438 本</u>

注）下線箇所は、変更又は追加した内容です。

表 1.3-2(2) 緑化計画(植栽本数)に係る計画内容【変更後】

区分	樹高分類	樹種（候補樹種）	高さ	本数
地上部	高木	タブ、シラカシ、カツラ、ヤマボウシ、イロハモジ等	3m以上	<u>約 147 本</u>
	中木	<u>ササキ</u>	1m～3m未満	<u>約 124 本</u>
合計		-	-	<u>約 271 本</u>

注）下線箇所は、変更又は追加した内容です。



凡 例

- 計画地
- 計画建築物
- 植栽

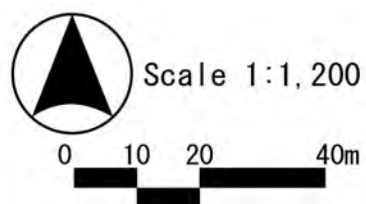
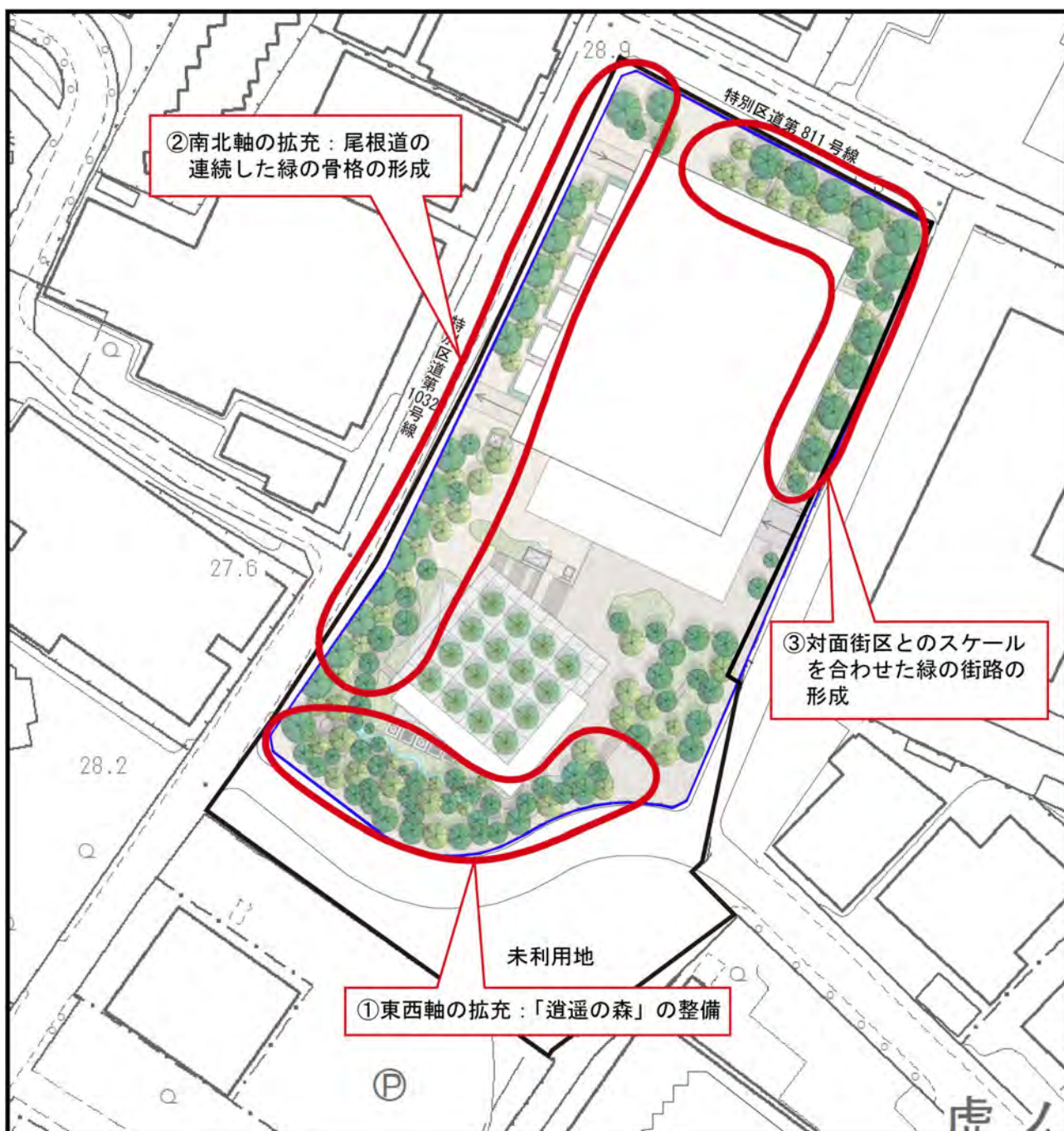


図 1.3-1(1) 緑化平面図
【変更前】



凡 例

- 計画地
- 計画建築物
- 植栽



Scale 1:1,200

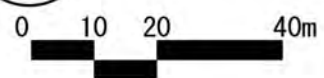


図 1.3-1(2) 緑化平面図
【変更後】

2. 計画変更に伴う予測の見直し

計画建築物の延床面積及び駐車場台数に変更が生じたことから、予測条件に変更が生じる環境調査項目については、調査書案の内容から予測評価の見直しを行いました。予測の見直しを行った環境調査項目は表 2-1 に示すとおりです。

表2-1 環境調査項目ごとの予測の見直しの必要性

環境要素	環境調査項目	区分	供用後			工事中	
		行為・要因 主な調査事項	建物の存在	関係車両の走行	駐車場の利用	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) ●：予測の見直しを行った環境調査項目

○：予測の見直しを行わなかった環境調査項目