

(仮称)春日ビル建替計画

事後調査報告書

(工事中その2)

令和8年1月

中央日本土地建物株式会社

目 次

1. 事業者の氏名及び住所	1
2. 対象事業の名称、目的及び内容	1
2.1 対象事業の名称	1
2.2 対象事業の目的	1
2.3 対象事業の内容	2
2.3.1 事業の位置	2
2.3.2 事業計画の概要	5
3. 対象事業の工程等	21
3.1 工事の計画	21
3.1.1 工事工程	21
3.1.2 工事管理計画	21
3.1.3 施工方法の概要	22
3.1.4 工事用車両及び建設機械	23
3.2 供用の計画	23
4. 事後調査の結果	27
4.1 資源・エネルギー・地球環境	30
4.1.1 リサイクル	30
5. その他	41
5.1 実施者	41
5.2 問い合わせ先	41

1. 事業者の氏名及び住所

名 称 中央日本土地建物株式会社
代表者 代表取締役社長 三宅 潔
住 所 東京都千代田区霞が関一丁目4番1号 日土地ビル

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)春日ビル建替計画
種 類：建築物の新築

2.2 対象事業の目的

本事業の計画地は、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 品川駅・田町駅周辺地域」(平成24年1月)に位置し、整備の目標として「田町駅周辺の大規模な低・未利用地における業務、商業、居住、教育、文化等、多様な都市機能の整備や、既存市街地の街区再編、機能更新など、計画的な土地利用転換により、安全かつ快適な駅施設をはじめとした公共空間などの整備により、魅力的な複合市街地を形成」等が掲げられています。また、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」(令和2年3月 東京都)では、計画地が位置する田町駅西口地区のまちづくりの誘導の方向として「業務施設を更新するとともに都市型住宅や商業施設・生活利便施設等を整備することにより、快適性を高める暮らしの場を形成し、防災・防犯に向けて、安全で安心できる環境を整備する。」等とされています。

さらに、「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」(平成25年2月 港区)では、計画地が位置する田町駅西口周辺(国道15号(第一京浜)南側)の基盤施設の整備方針として「歩行空間の拡充・連続化」等、防災への取組方針として「地震への対策(建築物の建替等による耐震化の促進等)」、「帰宅困難者の受入れ体制の整備」等が掲げられています。

この他、「東京都耐震改修促進計画(一部改定)」(令和2年3月 東京都)では、計画地に隣接する国道15号が特定緊急輸送道路に指定されており、「特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化について重点的かつ集中的に取り組む」が掲げられています。

本事業では、現状建物の機能更新を契機とし建替を行うことにより、企業間連携、産学連携、産業振興及び新たな価値を創造する業務機能の拠点の形成、特定緊急輸送道路(国道15号)沿道建築物の耐震化、歩行空間の拡充、災害発生時の帰宅困難者の一時受け入れ場所の確保等を図り、田町駅周辺の魅力的な複合市街地の形成に寄与することを目的とします。

2.3 対象事業の内容

2.3.1 事業の位置

計画地は、表2.3.1-1及び図2.3.1-1～2に示すとおり、東京都港区の芝五丁目に位置する区域です。

区域面積は約0.5ha、用途地域は「商業地域」です。

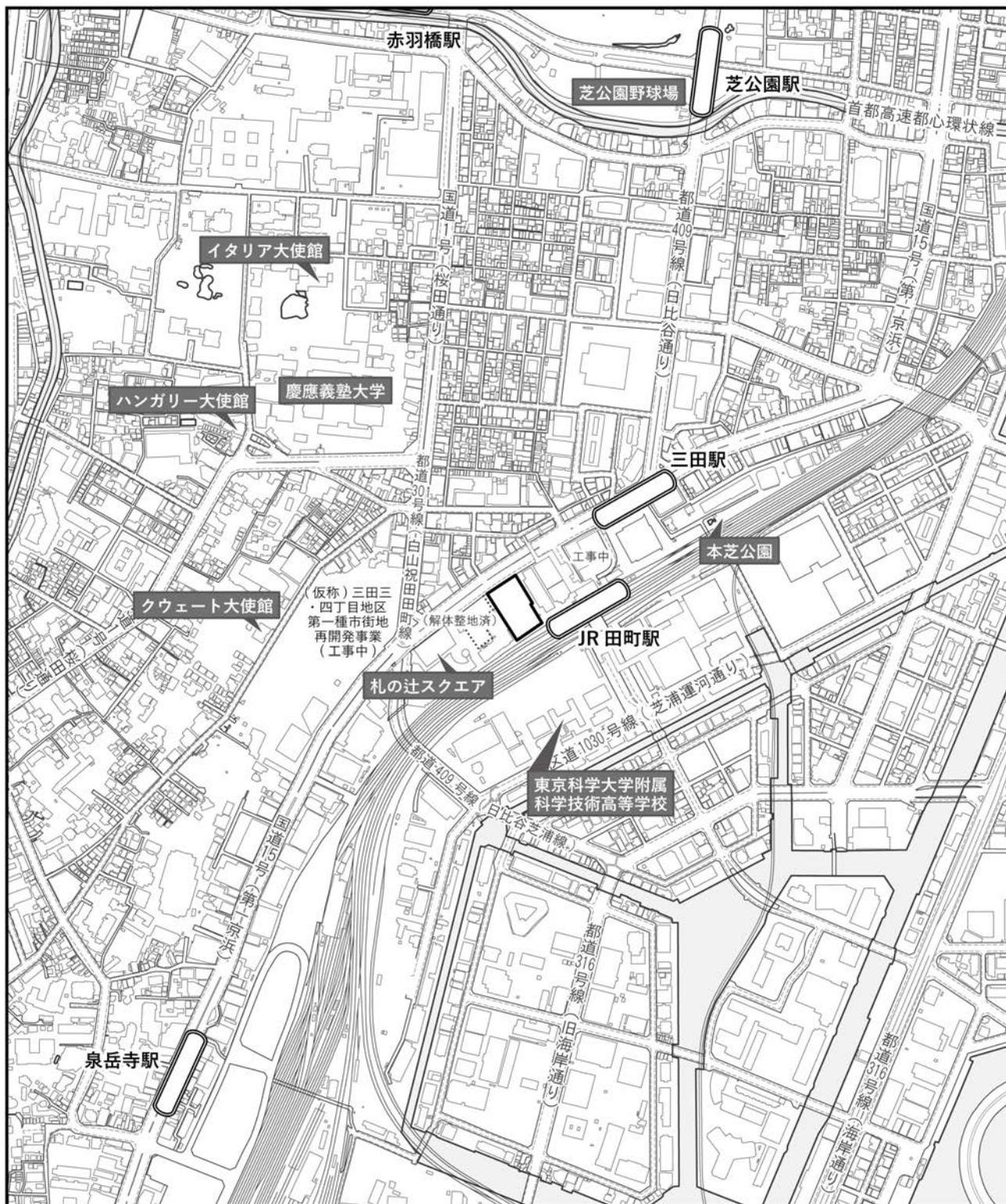
鉄道の最寄り駅として、計画地の東方向にJR京浜東北線・山手線田町駅、北東方向に都営地下鉄浅草線・三田線三田駅が、いずれも徒歩圏内にあります。

主要道路として、計画地北側に隣接して国道15号が東西方向に走っています。

田町駅周辺には企業の本社ビル等が多く集積している一方で、北西側約400mに慶應義塾大学、南側鉄道区域を挟んで東京科学大学附属科学技術高等学校等の学術機関も多く立地しています。また、計画地西側や東側の国道15号沿道では複合開発(「(仮称)三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」等)が推進されており、一帯の開発機運が高いエリアです。

表2.3.1-1 計画地の所在地等

所在地	東京都港区芝五丁目34番
区域面積	約0.5ha
用途地域	商業地域



凡 例

- : 計画地
- : 駅

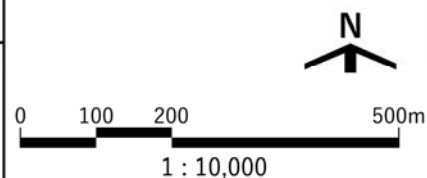
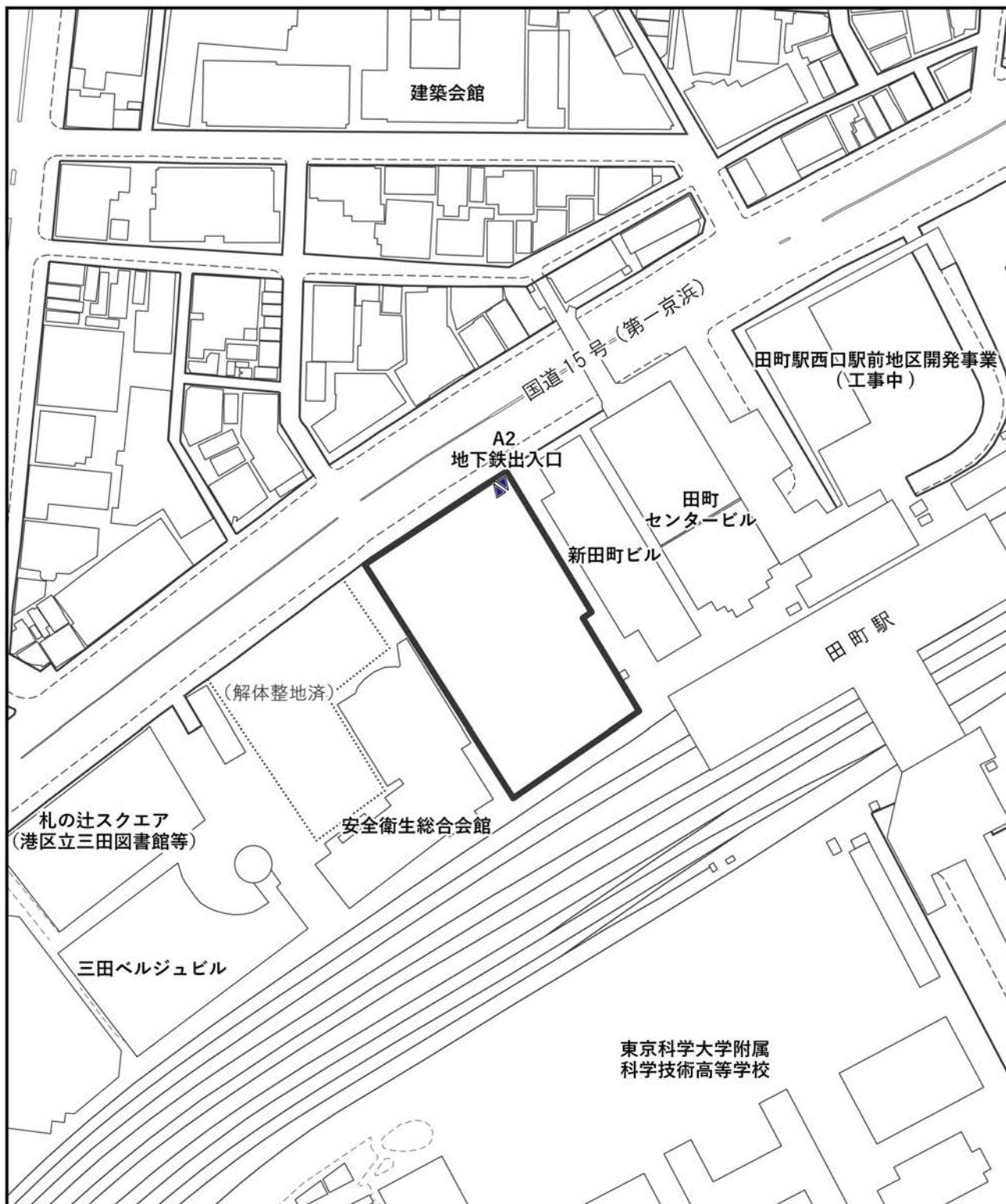


図2.3.1-1 計画地位置図(広域)



凡 例

 : 計画地

 : 地下鉄出入口



0 20 40 100m
1 : 2,000

図2.3.1-2 計画地位置図(詳細)

2.3.2 事業計画の概要

(1) 上位計画

本事業に関連する主な上位計画としては、「特定都市再生緊急整備地域 品川駅・田町駅周辺地域」(平成24年1月)、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」(令和2年3月 東京都)、「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」(平成25年2月 港区)等があり、計画内容等は表2.3.2-1(1)～(2)に示すとおりです。

本事業は、これらの上位計画等を踏まえて計画を進めています。

表2.3.2-1(1) 本事業に関連する主な上位計画

上位計画	計画内容等
特定都市再生 緊急整備地域 品川駅・田町駅 周辺地域 (平成24年1月)	<p>【整備の目標】</p> <p>○田町駅周辺の大規模な低・未利用地における業務、商業、居住、教育、文化等、多様な都市機能の整備や、既存市街地の街区再編、機能更新など、計画的な土地利用転換により、安全かつ快適な駅施設をはじめとした公共空間などの整備により、魅力的な複合市街地を形成</p> <p>【都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項】</p> <p>○業務、商業、住居、教育、産業支援、文化、交流などの多様な機能を誘導</p> <p>○震災等に対応できる都市防災機能の強化</p> <p>【公共施設その他の公益的施設の整備及び管理に関する基本的事項】</p> <p>○東西自由通路から連続する歩行者デッキ、緑豊かな歩行者空間の整備等による、歩行者ネットワークを充実・強化</p> <p>【緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項】</p> <p>○田町駅前及び駅周辺の防災機能の確保を誘導</p>
都市づくりの グランドデザイン (平成29年9月)	<p>【品川・田町・泉岳寺・芝浦】</p> <p>○リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺では、駅の再編、環状4号線や歩行者ネットワークなどの都市基盤の整備が進み、国内外の各都市とつながる利便性の高い広域交通結節点が形成されています。</p> <p>○国際的な業務機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの多様な機能が高度に集積し、様々な交流とイノベーションが生まれ続ける、国際的な拠点が形成されています。</p> <p>○東京湾からの「風の道」の確保、大規模公園、緑地、運河などを活用した水と緑のネットワークの形成、下水熱の有効利用など、環境に関する先端的な取組が進んだまちが形成されています。</p>
品川駅・田町駅 周辺まちづくり ガイドライン2020 (令和2年3月)	<p>【田町駅西口地区】</p> <p>○業務施設を更新するとともに都市型住宅や商業施設・生活利便施設等を整備することにより、快適性を高める暮らしの場を形成し、防災・防犯に向けて、安全で安心できる環境を整備します。</p> <p>○地域の景観や緑を生かしつつ、新たにオープンスペースなどを整備し、活動的にぎわいの場を創出します。さらに、本地区の周辺に多く立地する教育機関・学術機関・文化施設と業務機能が連携することにより、企業間連携、産学連携、産業振興及び新たな価値を創造する拠点を形成します。新たな拠点の形成に向けては、田町駅東口周辺との連携を強化し、一体的に魅力を高めていきます。</p>

表2.3.2-1(2) 本事業に関連する主な上位計画

上位計画	計画内容等
東京都耐震改修促進計画(一部改定) (令和2年3月)	<p>○特定緊急輸送道路※は、震災時における救急・救命活動や緊急支援物資の輸送など復旧・復興の大動脈となる重要な役割を担うため、引き続き、特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化について重点的かつ集中的に取り組む</p> <p>【特定緊急輸送道路沿道建築物】</p> <p>○耐震化の目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度末までに、総合到達率99%以上を達成、かつ、区間到達率95%未満の区間を解消 ・令和17年度末までに、総合到達率100%を達成 <p>※：国道15号(第一京浜)は、特定緊急輸送道路に指定(平成23年6月28日)されています。</p>
港区まちづくりマスタープラン (平成29年3月)	<p>【芝地区のまちづくりの方針】</p> <p>○田町駅西口・札の辻交差点周辺地区においては、交差点周辺の開発事業等の機運や駅周辺の今後の建替え等の機運に合わせ、計画的に既存市街地の機能更新を進めるとともに、地区内の区有地を有効活用します。</p> <p>○開発事業等に際しては、周辺環境との調和を図るとともに、子育て支援施設や高齢者向け住宅、日常の生活を支えるスーパー、自転車シェアリングポートなど、生活基盤を支える施設を誘導します。</p> <p>○まちの機能の更新時に歩行空間の拡充を促すことで、地形の変化や歴史・文化資源、緑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。</p> <p>○浜松町駅周辺や田町駅周辺を中心とした連続的で面的なバリアフリー化を推進します。</p> <p>○開発事業等に伴い、道路と沿道の民有地が一体となった樹木による緑陰形成や壁面緑化による建築壁面からの照り返し防止など、屋外を快適に歩ける環境を形成します。</p>
田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン (平成25年2月)	<p>【基盤施設の整備方針(田町駅西口周辺(国道15号(第一京浜南側)))】</p> <p>○まちの玄関口としての顔づくり</p> <p>今後の周辺の開発に合わせて一体的な駅前広場を創出し、わかりやすく、バリアフリーにも配慮した駅前空間づくりを目指します。</p> <p>○歩行者ネットワークの強化</p> <p>周辺の開発に合わせた一体整備により、デッキ・地上・地下の3層レベルのネットワークを整備し、歩行者の分散化を目指します。</p> <p>国道15号(第一京浜)沿いのデッキレベル動線を札の辻交差点まで連続させることも検討します。</p> <p>○歩行空間の拡充・連続化</p> <p>国道15号(第一京浜)沿道は、建築物の壁面を道路から後退させることにより、歩行空間の拡幅・連続化を推進します。</p> <p>南側の歩道への歩行者の集中を緩和するため、敷地内における線路沿いの動線への歩行者の分散化も目指していきます。各敷地間で、歩道、歩道状空地、デッキ等を連続させることとし、現状及び将来の歩行者交通量を踏まえた幅員の確保を目指します。</p> <p>○自転車等駐車場の整備</p> <p>店舗等の利用者の自転車等については、店舗等と併せて自転車等駐車場を整備するよう誘導します。</p>

(2) 土地利用計画・建築計画

本事業は、現状の老朽化建物の更新に伴い、総合設計制度を採用することにより、オープンスペースの整備、安全で快適な市街地環境に貢献する高層建築物を新築しました。

計画建築物配置図は図2.3.2-1に、計画建築物立面図は図2.3.2-2(1)～(4)に、計画建築物断面図は図2.3.2-3に示すとおりです。

建物の配置計画は、「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」に基づき、将来的な歩行者ネットワークの確立に配慮し、敷地周囲に空地を確保しつつ、敷地北側・東側に公開空地(広場)を設けています。また、都営浅草線三田駅の既存A2出入口を解体し、敷地北東側に新設の地下鉄出入口を設ける(図2.3.1-2 参照)とともに、北西側には地下鉄利用者等の動線としてエレベーターを設けています。

本事業の建築計画の概要は、表2.3.2-2に示すとおりです。

敷地面積は約5,140m²、主要用途は事務所、カンファレンス、子育て支援施設、店舗、駐車場、駐輪場であり、延床面積は合計約55,500m²、建物最高高さは約100mの規模です。

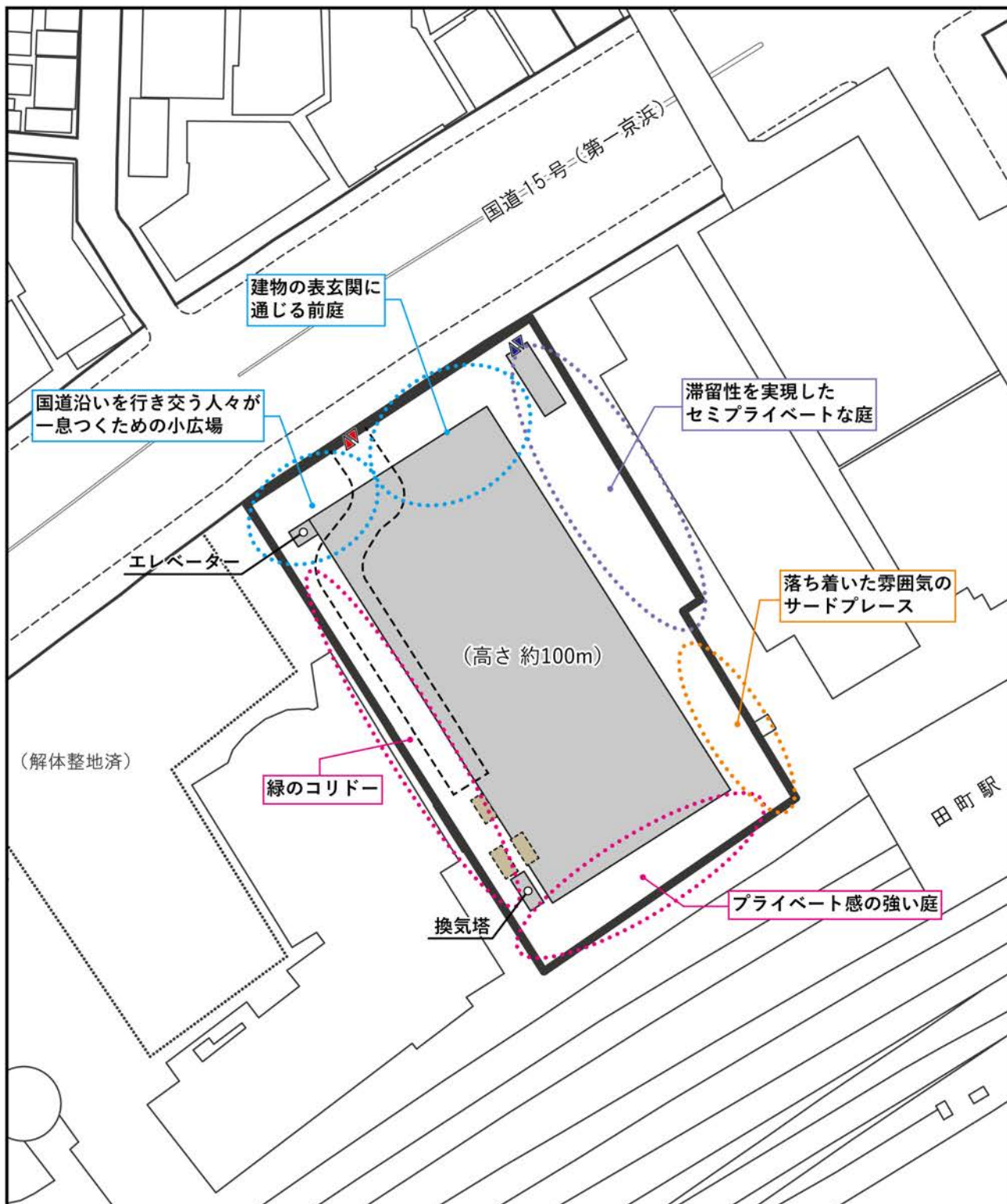
なお、子育て支援施設は、港区要望により設置し、認可外保育施設として運用することを予定しています。

表2.3.2-2 建築計画の概要

項 目	内 容
主要用途	事務所、カンファレンス、子育て支援施設、店舗、 駐車場、駐輪場
敷地面積	約 5,140m ²
延床面積	約 55,500m ²
計画容積率(基準容積率)	約889% (現況700%)
計画建ぺい率(基準建ぺい率)	約55% (現況80%)
階 数	地上20階、地下 3 階
建物最高高さ※	約100m
駐車場台数	104台
駐輪場台数	自転車：22台 自動二輪車： 8 台

※：約T.P.+4 mからの高さです。

建物最高高さは、建築基準法施行令第2条第1項第6号の規定による高さです。



凡 例

□ : 計画地

■ : 計画建築物

□ : 車路

▲▼ : 駐車場出入口

■ : 駐輪場

▲▼ : 地下鉄出入口

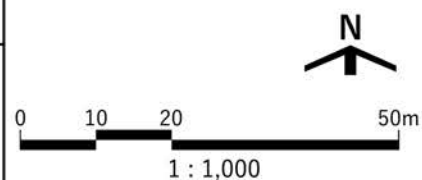
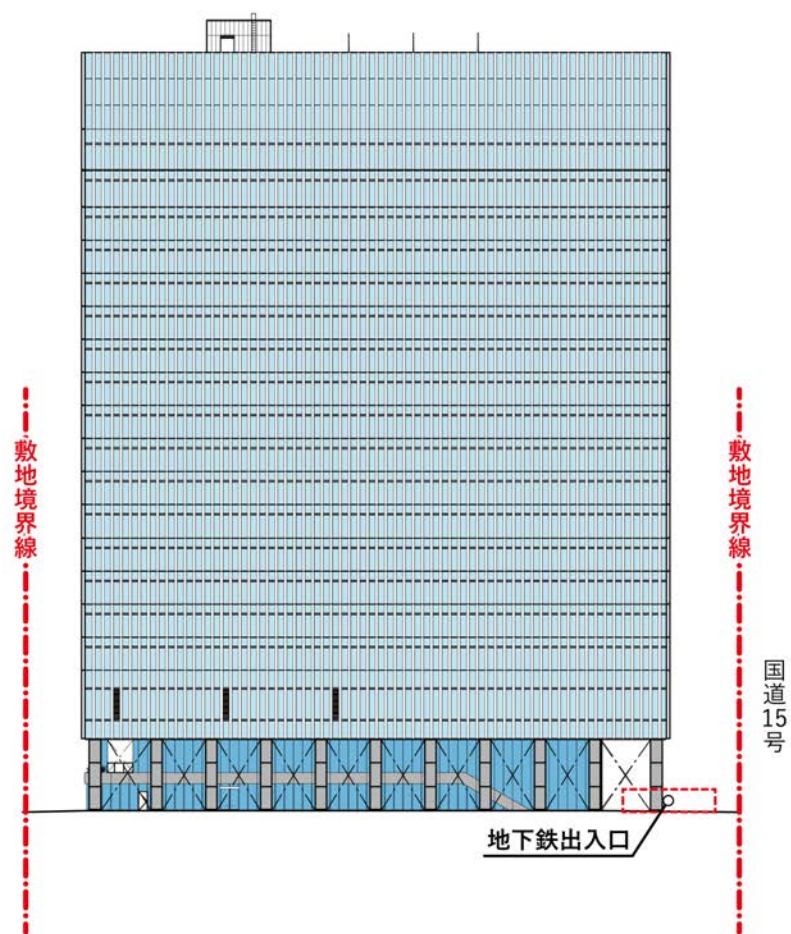


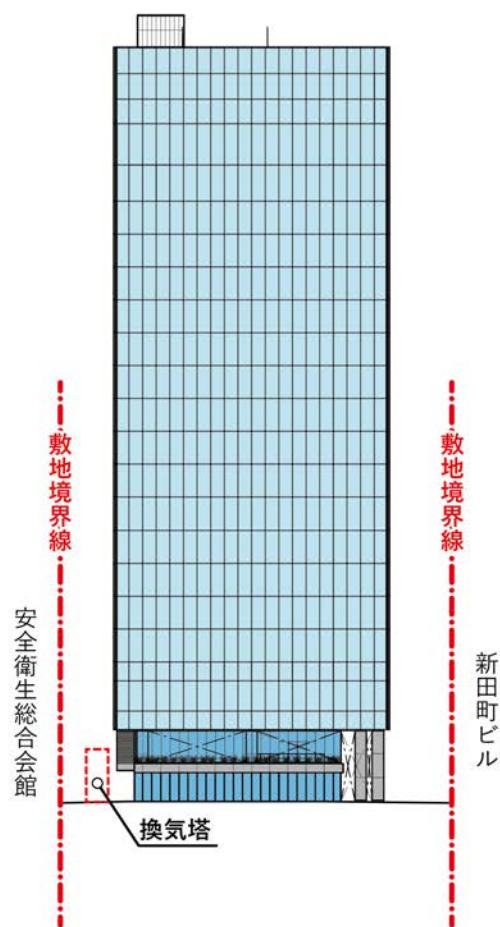
図2.3.2-1 計画建築物配置図



凡 例

0 10 20 50m
1 : 1,000

図2.3.2-2(1) 計画建築物立面図(東側)



凡 例

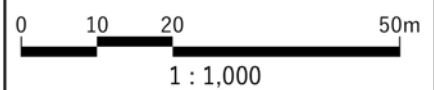
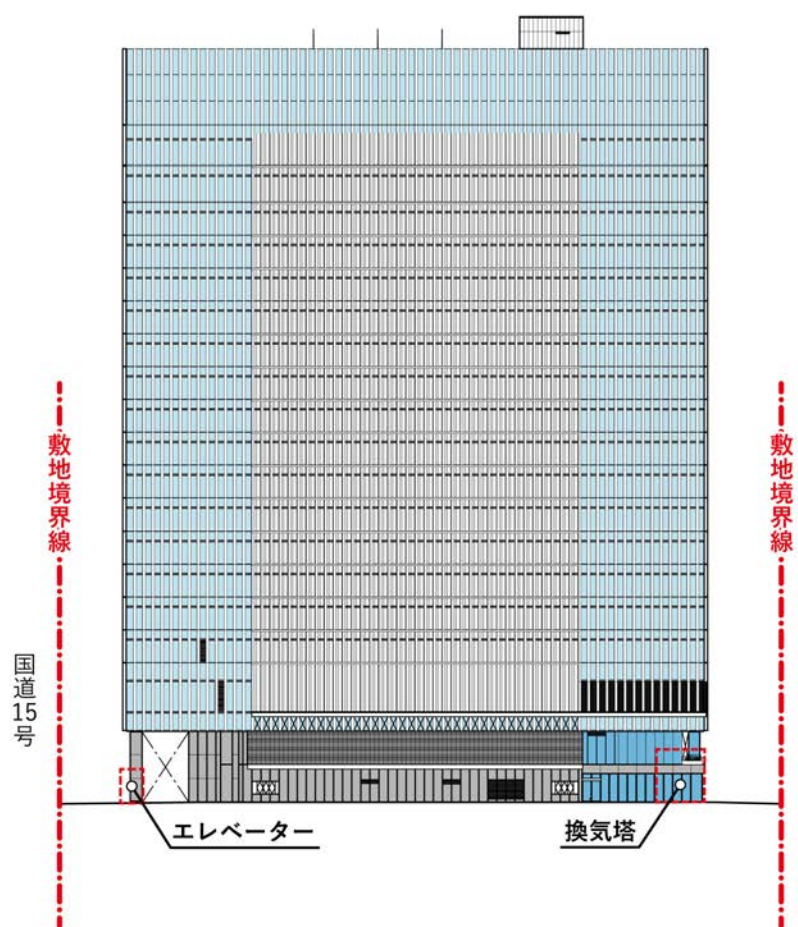


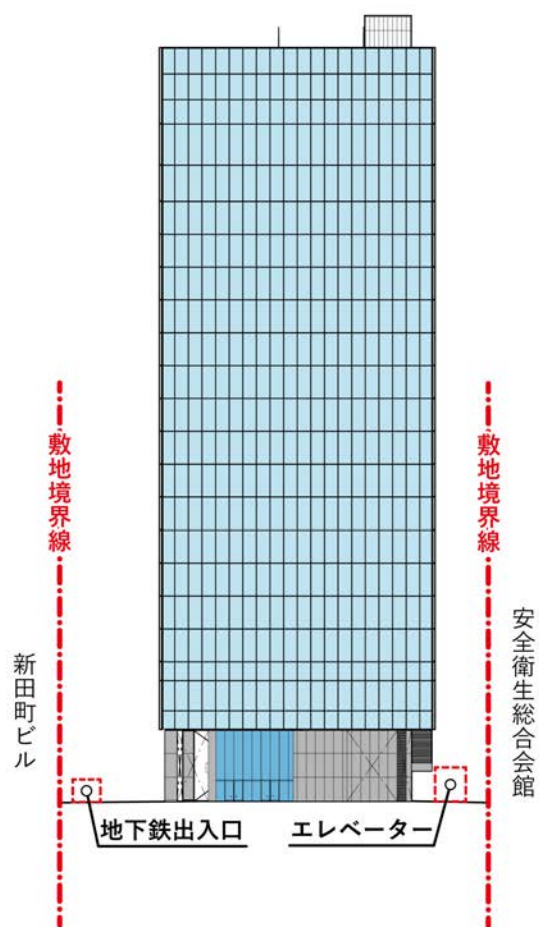
図2.3.2-2(2) 計画建築物立面図(南側)



凡 例

0 10 20 50m
1 : 1,000

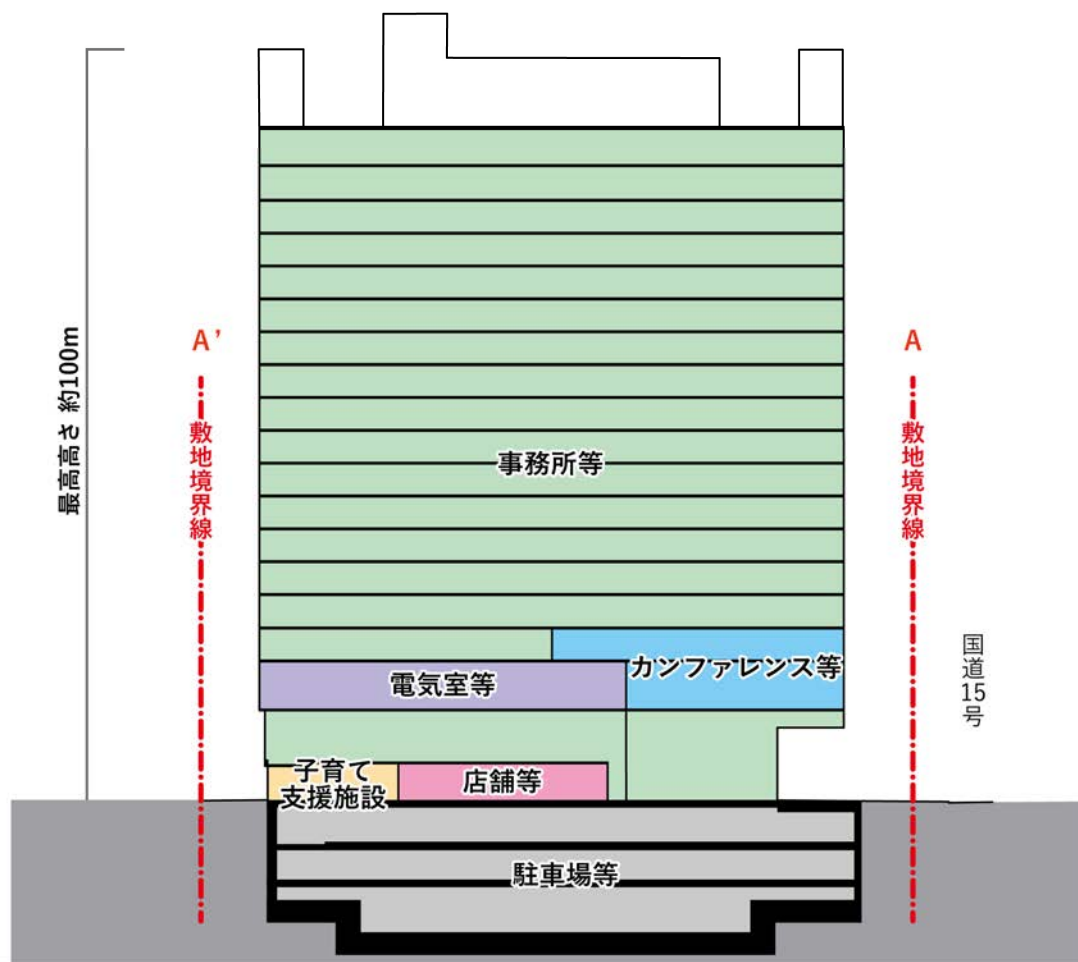
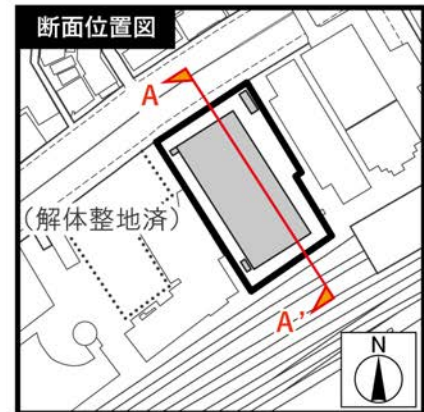
図2.3.2-2(3) 計画建築物立面図(西側)



凡 例

0 10 20 50m
1 : 1,000

図2.3.2-2(4) 計画建築物立面図(北側)



凡 例

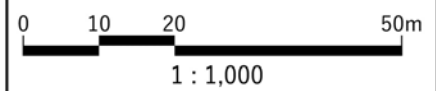


図2.3.2-3 計画建築物断面図(南北断面)

(3) 建物の外観及び景観計画

建物の外観は、色彩、材料等の選択及びデザインに配慮しました。

また、周辺の建築物等との調和に配慮し、風格、潤い、にぎわいのある街並み形成を目指しました。建築物の外観イメージは、図2.3.2-4に示すとおりです。



図2.3.2-4 イメージパース(計画地北側から計画建築物を望みます。)

(4) 動線計画及び駐車場計画

計画地を利用する歩行者及び自動車の主な動線計画は、図2.3.2-5～6に示すとおりです。

歩行者の主な動線は、図2.3.2-5に示すとおり、JR田町駅からは、国道15号の歩道を主に利用し計画建築物にアクセスすると想定し、また都営地下鉄浅草線・三田線三田駅からは、地下道を経由し計画地内に設ける地下鉄出入口から直接アクセスすると想定します。

自動車の主な動線は、図2.3.2-6に示すとおりです。入庫車は、都道409号線から国道15号を通る経路、国道15号を通る経路、国道130号から国道15号を通る経路としました。出庫車両の主な動線は、国道15号を西へ進む経路、国道15号から区道1030号線への経路、国道15号から都道316号線への経路としました。

駐車場及び駐輪場の計画台数は、表2.3.2-3に示すとおりです。

駐車場については、「東京都駐車場条例」等に基づく台数を確保しました。

自転車駐輪場については、「港区自転車等の放置防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」に基づく台数を確保しました。

自動二輪車駐輪場については、付置義務等に係る条例等がないため、「国土交通省による標準駐車場条例」の内容に準拠した台数を確保しました。

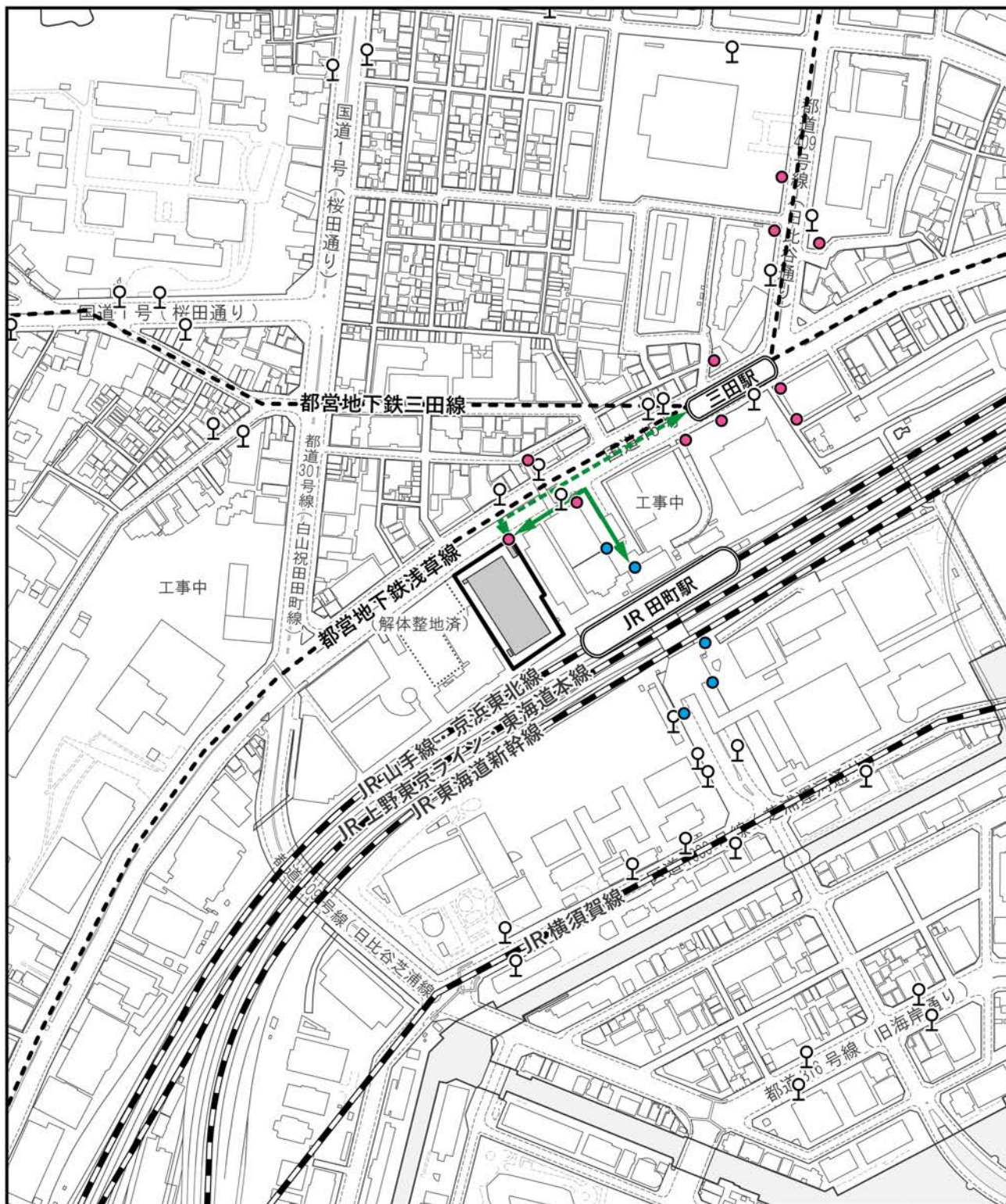
駐車場台数は104台、自転車駐輪場台数は22台、自動二輪車駐輪場台数は8台です。

駐車場は地下部に、平置駐車場及び機械式駐車場を設置する計画であり、換気は機械換気方式により行っています。

駐輪場は、計画建築物南西側の地上部に設置しました。

表2.3.2-3 駐車場・駐輪場計画

区 分	台 数
自動車	104台
自転車	22台
自動二輪車	8 台



凡 例

□ : 計画地

■ : 計画建築物

↔ : JR 利用者動線

↔ : 地下鉄利用者動線

○ : バス停留所

● : JR 出入口

● : 地下鉄出入口

注) 地下鉄出入口は計画地内に直結しています。

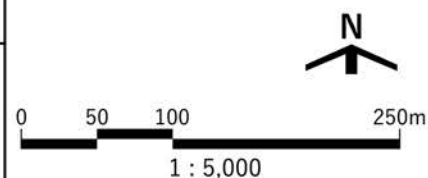
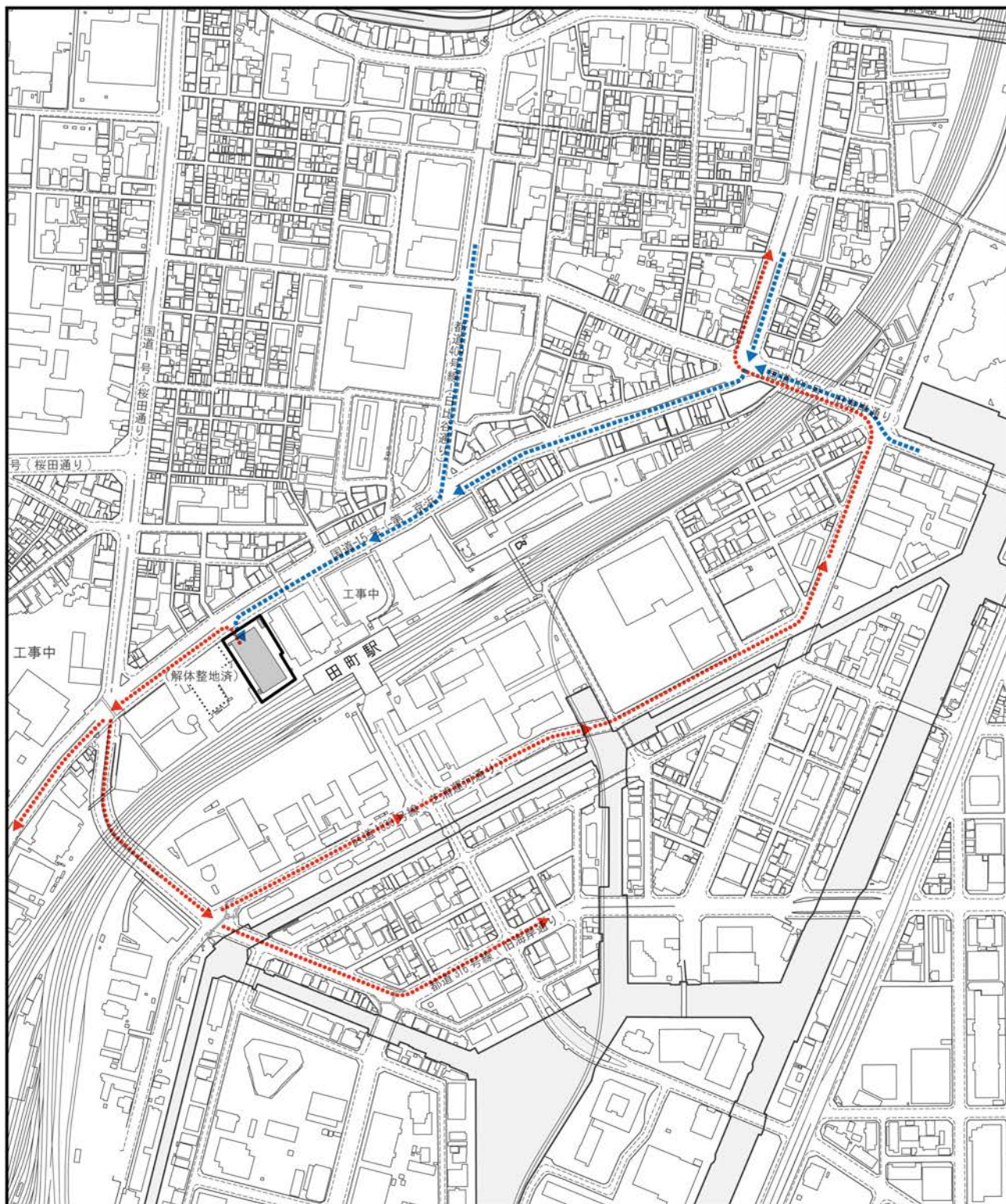


図2.3.2-5 歩行者動線図(想定ルート)



凡 例

- : 計画地
- : 計画建築物
- ⋯→ : 関係車両の主な走行ルート(入)
- ⋯→ : 関係車両の主な走行ルート(出)

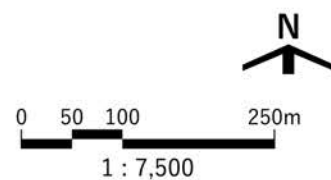


図2.3.2-6 自動車動線図(想定ルート)

(5) 緑化計画

緑化計画は、表2.3.2-4及び図2.3.2-7に示すとおりです。

「港区緑と水に関する基本方針」等を踏まえて、「港区みどりを守る条例」に準拠するとともに、計画地内には積極的な緑化を図りました。

また、緑化に当たっては緑の量の確保のみではなく、緑の質、植生等に配慮して樹種、樹高、配置等を検討し、周辺との調和を図りました。

表2.3.2-4 緑化計画と緑化基準との比較※

項 目	本計画における緑化計画		緑化基準(港区)
緑化面積	地上部	約1,453m ²	約1,798.6m ²
	屋上部	約 507m ²	
	合 計	約1,960m ²	
接道部緑化延長	約 35m		約 34.2m

※:「変更届」(令和7年6月)に基づく変更後の内容です。

(6) 給水計画

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、受水槽及び給水ポンプを経由して給水する加圧給水ポンプ方式です。

給水計画に基づく1日の使用水量は、上水約110m³/日、雨水再生水約160m³/日の合計約270m³/日を予定しています。

節水設備として、節水型トイレ等を採用しました。

(7) 排水計画

計画地からの排水は、汚水、雨水ともに公共下水道に放流する計画です。

汚水は「ビルの新築に伴う地下排水槽(ビルピット)設計の手引き」(東京都)等に準拠し、十分配慮する計画です。

雨水は「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に基づき、雨水流出抑制施設を設置しました。



凡 例

- | | |
|--------------|---------|
| : 計画地 | : 計画建築物 |
| : 車路 | : 屋上緑化 |
| : 植栽(高木) | : 壁面緑化 |
| : 植栽(低木・地被類) | : 防風植栽 |

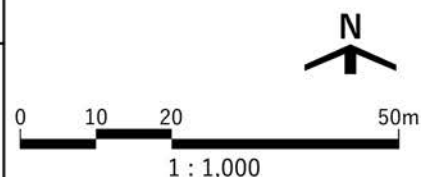


図2.3.2-7 緑化計画図※

※:「変更届」(令和7年6月)に基づく変更後の内容です。

(8) 熱源・エネルギー計画

空調、給湯等熱源は、電気または都市ガス(13A)を用いています。

室内負荷処理系統は個別熱源方式、外気処理系統は中央熱源方式です。

また、省エネルギー機器の導入等、省エネルギー・CO₂排出抑制対策を行っています。

(9) 防災計画

関係法令に基づく防災、消火設備を設置しました。

大地震に対しての安全性、機能確保を図るため、十分な耐震性が確保されるよう適切な構造としました。

その他、帰宅困難者の一時滞在施設として、2階オフィスエントランスホール及び3・4階のカンファレンスの一部を確保するとともに、計画建築物用だけでなく、港区用の防災備蓄倉庫を整備・物資の貯蔵を行っています。

(10) 廃棄物処理計画

事業系廃棄物の収集、処理、再利用及び保管場所等については、「港区廃棄物の処理及び再利用に関する条例」、「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」等を満足しています。

また、廃棄物の処理は、廃棄物処理業者に委託し、収集・処分しています。

(11) 地域貢献計画

計画地の北側及び東側には、公開空地(広場)を設け、また南側にも多様性に富んだ緑地のある広場を設ける計画です。これらの広場及び緑地は、日常時における緑豊かな憩いの場、地域の活動、交流の場等として利用できるよう整備しました。

また、マンホールトイレを設置し、災害時に配慮しています。

3. 対象事業の工程等※

3.1 工事の計画

本事業では、計画地内において高層建築物を新築しました。

3.1.1 工事工程

本事業に係る工事工程は、表3.1.1-1に示すとおりです。計画地内既存建築物解体後の令和5年10月に新築工事に着手、令和7年8月に竣工しました。

工事は、二段打ち工法(根切工事・基礎工事の完了後、地上1階の床を先に構築し、地下と地上の躯体工事を並行して進める工法)で行いました。

なお、計画地内の既存建築物の解体工事(環境影響調査対象外)は、令和3年12月から開始しており、令和5年11月に完了しています。

表3.1.1-1 工事工程

年	令和5年 (2023年)			令和6年 (2024年)												令和7年 (2025年)							
月	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8
年 数	1 年目												2 年目										
工事着工後の月数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
根切工事																							
基礎工事																							
地下躯体工事																							
地上躯体工事																							
仕上工事																							
外構工事																							
検 査																							

3.1.2 工事管理計画

工事用車両の出入口、走行ルートの設定については、施工計画及び周辺交通状況を考慮し、調整を図りながら計画しました。

工事用車両は可能な限り最新排出ガス規制適合車を使用し、周辺環境に及ぼす影響の低減に努めました。

また、計画地及び周辺道路の歩行者の通行の安全等を図るため、工事用車両出入口周辺には交通誘導員を適切に配置し、走行ルート沿道の交通安全や大気汚染、騒音・振動、交通渋滞の防止に努めるとともに、施工計画の検討に際しては、極力台数を抑え、安全、環境等に配慮しました。

建設機械は原則として低騒音・排出ガス対策型建設機械を使用し、施工計画の検討に際しては、極力集中稼働台数を抑え、周辺環境に及ぼす影響の低減に努めました。

工事に発生する建設廃棄物及び建設発生土は、「東京都建設リサイクル推進計画」(平成28年4月 東京都)等を踏まえ、積極的に建設資源の循環利用に取り組みしました。

※:「変更届」(令和7年6月)に基づく変更後の内容です。

3.1.3 施工方法の概要

(1) 根切工事

計画建築物の地下躯体部分の土は、切梁を架設しながら、バックホウ、クラムシェル等を使用して、掘削・搬出を行いました。

(2) 基礎工事

基礎工事では、鉄筋材と型枠材を構台上のラフタークレーンにて荷降ろしを行い、配筋・型枠組を行い、マットスラブ(基礎型式の一つです。)のコンクリートを打設しました。

(3) 地下躯体工事

地下躯体工事では、マットスラブ打設後に地下鉄骨工事に着手し、各階の柱・梁鉄骨を取り付けました。その後に1階床スラブを先行打設しました。

1階先行床コンクリート打設が完了した後に、地上躯体工事と地下躯体工事を同時に施工しました。地下躯体は、B2階→B1階の順で打設しました。

(4) 地上躯体工事

地上躯体工事では、タワークレーン等を使用して、鉄骨工事・鉄筋工事・型枠工事・コンクリート工事等を施工しました。

(5) 仕上工事

地下部については、地下躯体工事が概ね完了した後、建具工事・間仕切工事・内装工事等を施工しました。地上部については、地上部躯体が完了した階から順次、外装工事・建具工事・間仕切工事・ユニット工事・内装工事等を施工しました。外部から搬入する資材等の荷揚げには、仮設エレベーターを使用しました。

(6) 外構工事

計画建築物周辺の植栽や舗装等の外構工事は、躯体工事完了後にバックホウ、アスファルトフィニッシャー等を用いて施工しました。

(7) 検査

引き渡しの1.5ヶ月前頃から各種引き渡し検査を行いました。

3.1.4 工事用車両及び建設機械

(1) 工事用車両

主な工事用車両は、建設廃棄物及び建設発生土搬出車両、建設資材搬入車両です。工事用車両の主な走行ルートは、図3.1.4-1に示すとおりです。

各工事月における工事用車両台数等の詳細は、表3.1.4-2に示すとおりです。

(2) 建設機械

工事で使用した主な建設機械は、表3.1.4-1に示すとおりです。

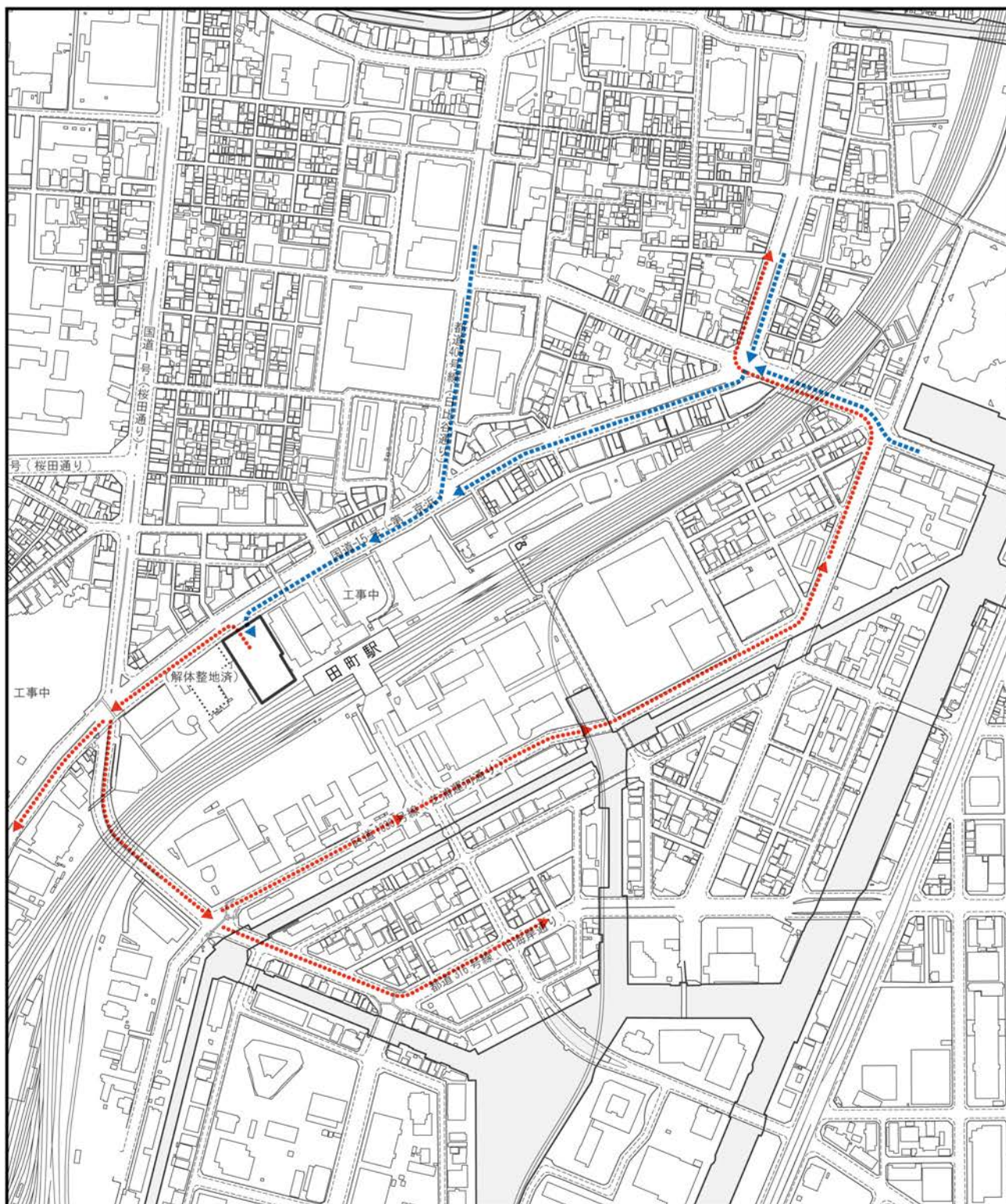
各工事月における建設機械の稼働台数等の詳細は、表3.1.4-2に示すとおりです。

表3.1.4-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械	
根切工事	・ バックホウ	・ クラムシェル
基礎工事	・ コンクリートポンプ車	・ ラフタークレーン
地下躯体工事	・ コンクリートポンプ車	・ ラフタークレーン
地上躯体工事	・ コンクリートポンプ車 ・ タワークレーン	・ ラフタークレーン
仕上工事	・ タワークレーン	・ 仮設エレベーター
外構工事	・ バックホウ ・ 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
検 査	—	

3.2 供用の計画

本事業は、令和7年8月に供用を開始しました。



凡 例

□ : 計画地

● : 工事用車両の主な走行ルート(入)

● : 工事用車両の主な走行ルート(出)



0 50 100 250m
1 : 7,500

図3.1.4-1 工事用車両の主な走行ルート

表3.1.4-2 工事工程及び工事用車両台数・建設機械稼働台数

工事着工後の月数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
根切工事																							
基礎工事																							
地下躯体工事																							
地上躯体工事																							
仕上工事																							
外構工事																							
検査																							
工事用車両 大型車 (台/日・片道)	160	160	160	80	80	50	80	80	90	100	100	100	60	60	30	30	30	30	30	30	30	30	30
工事用車両 小型車 (台/日・片道)	10	10	10	10	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
合計 (台/日・片道)	170	170	170	90	100	70	100	100	110	120	120	120	80	80	50	50	50	50	50	50	50	50	50
工事用車両の走行に伴う交通、大気質、騒音・振動予測時点																							
バックホウ	4	4	4												1	1	1	1	1	1	1	1	1
クラムシエル	2	2	2																				
コンクリートポンプ車			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2											
ラフタークレーン			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2											
クローラクレーン			1	2	2	2																	
ロードローラー																				1			
タイヤローラー																				1			
アスファルトフィニッシャー																				1			
日稼働台数 (小計) (台/日)	6	6	11	6	6	6	4	4	4	4	4	4			1	1	1	1	1	4	1		
(電動式)																							
タワークレーン						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
タワークレーン							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
仮設エレベーター								2	2	2	2	2	2	2	2	2	1						
日稼働台数 (小計) (台/日)						1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1						
日稼働台数 (合計) (台/日)	6	6	11	6	6	7	6	8	8	8	8	8	4	4	5	5	2	1	1	4	1		
建設機械の稼働に伴う大気質予測時点																							
建設機械の稼働に伴う騒音・振動予測時点																							

(余白ページ)

4. 事後調査の結果

事後調査の進捗状況及び今後の予定は、表4-1～2に示すとおりです。

今回の報告は、表4-1に示す1項目(リサイクル)について、令和5年10月(新築工事着工)～令和7年8月(竣工)までを対象に報告します。

表4-1 事後調査の進捗状況及び今後の予定(工事中)※

[illegible][illegible]

※:「変更届」(令和7年6月)に基づく変更後の内容です。

表4-2 事後調査の進捗状況及び今後の予定(供用後)※

年月	年		2025年(令和7年)				2026年(令和8年)								2027年							
	月		9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
項目	年数		1年目								2年目											
	供用開始後の月数		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
環境要素	環境調査項目	事後調査の調査項目	調査時期及び提出時期																			
1. 交通	自動車交通量	自動車の発生集中交通量																				
		環境保全のための措置																				
		交差点需要率等																				
	歩行者通行量	環境保全のための措置																				
		歩行者の発生集中交通量																				
		歩行者サービス水準																				
	駐車場	環境保全のための措置																				
		駐車場設置台数																				
	自転車・自動二輪車駐輪場	環境保全のための措置																				
		駐輪場設置台数																				
交通安全	交通安全対策の実施状況																					
	環境保全のための措置																					
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																				
		環境保全のための措置																				
	地球温暖化の防止・エネルギー利用	エネルギー利用量																				
		計画建築物の環境性能																				
		地球温暖化防止のための対策																				
		環境保全のための措置																				
	ヒートアイランド現象の緩和	ヒートアイランド現象緩和への配慮事項																				
		環境保全のための措置																				
	3. 大気	大気質	関係車両の走行に伴う大気質																			
通過交通量																						
環境保全のための措置																						
駐車場の供用に伴う大気質																						
関係車両台数																						
駐車場の稼働状況																						
環境保全のための措置																						
4. 水・土	水利用	水利用量の状況																				
		節水設備の設置状況																				
		環境保全のための措置																				
	排水	排水量の状況																				
		排水の処理状況																				
		環境保全のための措置																				
	雨水	雨水流出抑制量																				
		環境保全のための措置																				
	地形・地質	地盤沈下の有無																				
		雨水浸透量																				
地下水の流動阻害の有無																						
環境保全のための措置																						
5. 静穏	音	関係車両の走行に伴う道路交通騒音																				
		通過交通量																				
		環境保全のための措置																				
	振動	関係車両の走行に伴う道路交通振動																				
		通過交通量																				
6. 構造物影響	電波受信状態	テレビ受信の状況																				
		計画建築物の立地状況																				
		環境保全のための措置																				
	風	敷地境界付近における風の状況																				
		計画建築物の立地状況																				
		環境保全のための措置																				
	日照	計画建築物による冬至日の日影																				
		計画建築物の立地状況																				
		環境保全のための措置																				
	光	計画建築物による反射光・夜間光																				
計画建築物の外装状況																						
環境保全のための措置																						
7. 植物・動物	緑	緑化量																				
		計画地の緑化計画平面図																				
		環境保全のための措置																				
8. 景観	都市景観	地域の景観の特性の変化																				
		眺望地点からの眺望景観の変化																				
		計画建築物と周辺の景観への配慮																				
		環境保全のための措置																				
9. 地域貢献等	公開空地等、防災・防犯	公開空地及び一時受け入れ場所の整備状況																				
		環境保全のための措置																				
報告書の提出時期																					供用後	

※:「変更届」(令和7年6月)に基づく変更後の内容です。

4.1 資源・エネルギー・地球環境

4.1.1 リサイクル

環境の目標を「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及び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」としているため、リサイクル(建設廃棄物の種類及び発生量、再利用率及び建設廃棄物の収集・処理方法)について調査しました。

(1) 環境の調査

A. 調査項目

調査項目は、「建設廃棄物の種類及び発生量」、「再利用率」及び「建設廃棄物の収集・処理方法」としました。

B. 調査の内容

a. 調査地点

調査地域は、計画地内としました。

b. 調査時期・調査期間

調査時期は、新築工事着工から竣工までとし、下記の期間で調査を実施しました。

・調査期間：令和5年10月～令和7年8月

c. 調査方法

調査方法は、工事関連資料の整理による方法としました。

C. 調査結果

a. 建設廃棄物の種類及び発生量

工事によって発生した建設廃棄物(廃材)の種類及び発生量は表4.1.1-1(1)に、建設発生土の発生量は表4.1.1-1(2)に示すとおりです。

建設廃棄物(廃材)の発生量は、新築工事全体で約2,152 tでした。また、建設廃棄物(建設発生土)の発生量は、約24,209m³でした。

表4.1.1-1(1) 建設廃棄物(廃材)の種類及び発生量の調査結果

種 類	発生量(t)
コンクリートがら	約 625
アスファルト・コンクリート	約 327
ガラス 陶磁器	約 127
廃プラスチック類	約 136
金属くず	約 511
木くず	約 88
紙くず	約 7
石膏ボード	約 23
その他	約 58
混合廃棄物	約 250
合 計	約2,152

表4.1.1-1(2) 建設廃棄物(建設発生土)の発生量の調査結果

種 類	発生量(m ³)
建設発生土	約 24,209

b.再利用率

工事によって発生した建設廃棄物(廃材)の再利用率は表4.1.1-2(1)に、建設廃棄物(建設発生土)の再利用率は表4.1.1-2(2)に示すとおりです。

建設廃棄物(廃材)の再利用率は、新築工事全体で約2,104 t (再利用率：約98%)でした。
また、建設廃棄物(建設発生土)の再利用率は、約15,970m³ (再利用率：約66%) でした。

表4.1.1-2(1) 建設廃棄物(廃材)の再利用状況

種 類	再利用率(t)	再利用率(%)
コンクリートがら	約 625	100
アスファルト・コンクリート	約 327	100
ガラス 陶磁器	約 112	約 88
廃プラスチック類	約 128	約 94
金属くず	約 511	100
木くず	約 88	100
紙くず	約 7	100
石膏ボード	約 22	約 96
その他	約 56	約 97
混合廃棄物	約 228	約 91
合 計	約2,104	約 98

表4.1.1-2(2) 建設廃棄物(建設発生土)の再利用状況

種 類	再利用率(m ³)	再利用率(%)
建設発生土	約15,970	約 66

c. 建設廃棄物の収集・処理方法

建設廃棄物は収集の上、許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託し、表4.1.1-3(1)～(2)に示すとおり適切に処理を行いました。

表4.1.1-3(1) 建設廃棄物(廃材)の収集・処理状況

種 類	主な収集・処理方法	
コンクリートがら	破砕処理後、再資源化(再生砕石)	許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託
アスファルト・コンクリート	破砕処理後、再資源化(路盤材)	
ガラス陶磁器	破砕処理後、再資源化(路盤材、フォーミング材)、一部埋立	
廃プラスチック	破砕及び圧縮梱包処理後、再資源化(RPF固形燃料、プラスチック原料)、一部埋立	
金属くず	破砕処理後、再資源化(金属原料)	
木くず	破砕及び圧縮梱包処理後、再資源化(チップ原料、一部RPF固形燃料)	
紙くず	破砕及び圧縮梱包処理後、再資源化(製紙原料・一部RPF固形燃料)	
石膏ボード	破砕処理後、再資源化(製紙原料、石膏ボード原料)、一部埋立	
その他	破砕及び圧縮梱包処理後、再資源化(セメント原料、ボイラー燃料)、一部埋立	
混合廃棄物	破砕及び圧縮梱包処理後、再資源化(セメント原料、ボイラー燃料)、一部埋立	

表4.1.1-3(2) 建設廃棄物(建設発生土)の収集・処理状況

種 類	主な収集・処理方法
建設発生土	可能な限り他の工事現場での再利用を図り、他の工事現場での受入れが難しい分は、関係法令等を遵守して許可を受けた処分地において適正に処理・処分

(2) 対象事業の調査

A. 調査項目

調査項目は、「リサイクルに係る環境保全のための措置の実施状況」としました。

B. 調査の内容

a. 調査地域

調査地域は、計画地内としました。

b. 調査時期・調査期間

調査時期は、「4.1.1 (1)環境の調査 B.調査の内容 b.調査時期・調査期間」と同様としました。

c. 調査方法

調査方法は、工事関連資料の整理による方法としました。

C. 調査結果

環境保全のための措置の実施状況は、表4.1.1-4(1)～(2)及び写真4.1.1-1～4に示すとおりです。

表4.1.1-4(1) リサイクルに係る環境保全のための措置の実施状況

	環境保全のための措置の実施内容		写 真
	調査書時点の記載内容	実施状況	
建設廃棄物(廃材)	① 建設資材等の搬入に際しては、過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図ります。	① 関係者に対して、過剰な梱包を控えるよう周知・検討・調整を行い、廃棄物の発生抑制に努めました。	—
	② 関係法令等に基づき再生利用可能な廃棄物については積極的にリサイクルに努め、産業廃棄物処理業の許可を受けた処理業者に委託し、適正に処理・処分を行います。	② エコステーション(分別収集場所)を設け、分別・管理の上、産業廃棄物処理業の許可を受けた処理業者に委託し、適切に処理・処分を行いました。また、週に1度、職長会の環境委員によるパトロールを行い、関係者会議時等を通じて分別・管理等に関する周知を行いました。	写真4.1.1-1、 写真4.1.1-2 (1)～(2)
	③ 搬出運搬にあたっては、荷崩れや飛散等が生じないように、必要に応じて荷台カバーの使用等を行います。	③ 搬出運搬にあたっては、荷台カバーの使用やフレキシブルコンテナバッグの上部を縛る等、荷崩れや飛散等を防止しました。	写真4.1.1-3 (1)～(2)

表4.1.1-4(2) リサイクルに係る環境保全のための措置の実施状況

	環境保全のための措置の実施内容		写 真
	調査書時点の記載内容	実施状況	
建設廃棄物(建設発生土)	① 再利用が困難な場合は、許可を受けた処分地において適正に処理・処分を行います。	① 可能な限り他の工事現場での再利用を図り、他の工事現場での受入れが難しい分は、関係法令等を遵守して許可を受けた処分地において適正に処理・処分を行いました。	—
	② 搬出運搬にあたっては、計画地から道路への搬出前にタイヤ清掃を十分に行うとともに、飛散等が生じないように、必要に応じて荷台カバーの使用等を行います。	② 搬出運搬前にタイヤ清掃を十分に行い、飛散防止のため、荷台カバーを使用するなどして、搬出運搬を行いました。	写真4.1.1-3(1)、 写真4.1.1-4

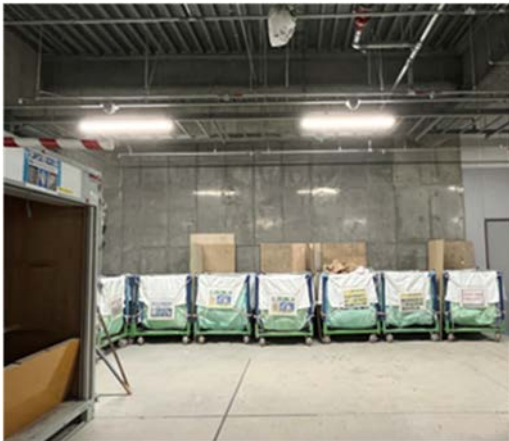


写真4.1.1-1 分別収集の状況



写真4.1.1-2(1) 朝礼実施状況



写真4.1.1-2(2) 特別安全協議会実施状況



写真4.1.1-3(1) 荷台カバー



写真4.1.1-3(2) フレキシブルコンテナバッグ
搬出前の状況



写真4.1.1-4 タイヤ洗浄状況

(3) 予測結果と事後調査結果との比較

A. 建設廃棄物の種類及び発生量

建設廃棄物の種類及び発生量に関する予測結果及び事後調査結果の比較は、表4.1.1-5(1)～(2)に示すとおりです。

建設廃棄物(廃材)の発生量は合計約2,152 tであり、予測結果(約1,821 t)を約331 t上回りました。上回った要因としては、当初予定していなかった工事作業による影響が考えられます。アスファルト・コンクリートに関しては、計画建築物外周に仮設構内車路として敷設したアスファルト舗装及びその撤去等が挙げられます。また、金属くずに関しては、仮設構台の設置・撤去や、外構工事に伴った一部山留め上部の切断・撤去等が挙げられます。

また、建設廃棄物(建設発生土)の発生量は合計24,209m³であり、予測結果(約21,500m³)を約2,709m³上回りました。上回った要因としては、根切り以外に外構での土の入れ替え等が挙げられます。

表4.1.1-5(1) 建設廃棄物(廃材)の種類及び発生量の予測結果と事後調査結果の比較

種 類	発生量(t)		予測結果との差
	予測結果	事後調査結果	
コンクリートがら	約 548	約 625	約 +77
アスファルト ・コンクリート	約 159	約 327	約 +168
ガラス 陶磁器	約 105	約 127	約 +22
廃プラスチック類	約 83	約 136	約 +53
金属くず	約 100	約 511	約 +411
木くず	約 111	約 88	約 -23
紙くず	約 46	約 7	約 -39
石膏ボード	約 101	約 23	約 -78
その他	約 226	約 58	約 -168
混合廃棄物	約 342	約 250	約 -92
合 計	約 1,821	約 2,152	約 +331

表4.1.1-5(2) 建設廃棄物(建設発生土)の発生量の予測結果と事後調査結果の比較

種 類	発生量(m ³)		予測結果との差
	予測結果	事後調査結果	
建設発生土	約 21,500	約 24,209	約 +2,709

B. 再利用率

建設廃棄物の再利用率に関する予測結果及び事後調査結果の比較は、表4.1.1-6(1)～(2)に示すとおりです。

建設廃棄物(廃材)の再利用率(合計)は約2,104 t であり、予測結果(約1,655 t)を約449 t 上回りました。また、再利用率(合計)は約98%であり、予測結果(約91%)を約7 ポイント上回りました。

建設廃棄物(建設発生土)の再利用率は約15,970m³であり、予測結果(約18,920m³)を約2,950m³下回りました。また、再利用率は約66%であり、予測結果(約88%)を下回りました。下回った要因としては、可能な限り他の工事現場での再利用を図ったものの、根切り搬出時に建設発生土の搬入が可能な他の工事現場が少なく、最終処分場へ搬出した経緯が挙げられます。

表4.1.1-6(1) 建設廃棄物(廃材)の再利用率の予測結果と事後調査結果の比較

種 類	再利用率(t) [再利用率(%)]		予測結果との差
	予測結果	事後調査結果	
コンクリートがら	約 543 [99]	約 625 [100]	約 +82
アスファルト ・コンクリート	約 157 [99]	約 327 [100]	約 +170
ガラス 陶磁器	約 103 [98]	約 112 [約 88]	約 +9
廃プラスチック類	約 81 [98]	約 128 [約 94]	約 +47
金属くず	約 98 [98]	約 511 [100]	約 +413
木くず	約 110 [99]	約 88 [100]	約 -22
紙くず	約 45 [98]	約 7 [100]	約 -38
石膏ボード	約 99 [98]	約 22 [約 96]	約 -77
その他	約 221 [98]	約 56 [約 97]	約 -165
混合廃棄物	約 198 [58]	約 228 [約 91]	約 +30
合 計	約 1,655 [約 91]	約 2,104 [約 98]	約 +449

表4.1.1-6(2) 建設廃棄物(建設発生土)の再利用率の予測結果と事後調査結果の比較

種 類	再利用率(m ³) [再利用率(%)]		予測結果との差
	予測結果	事後調査結果	
建設発生土	約 18,920 [約 88]	約 15,970 [約 66]	約 -2,950

C. 建設廃棄物の収集・処理方法

建設廃棄物の収集・処理方法に関する予測結果及び事後調査結果の比較は、表4.1.1-7(1)～(2)に示すとおりです。建設廃棄物の再資源化の内容及び処理方法については、予測結果と概ね同じ方法により、適切に処理しました。

表4.1.1-7(1) 建設廃棄物(廃材)の収集・処理方法の予測結果と事後調査結果の比較

	主な収集・処理方法			
	予測結果		事後調査結果	
コンクリート がら	建設工事に係る資源の再資源化に関する法律の特定建設資材として再資源化	許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託	破碎処理後、再資源化(再生砕石)	許可を受けた産業廃棄物処理業者に委託
アスファルト・コンクリート	建設工事に係る資源の再資源化に関する法律の特定建設資材として再資源化		破碎処理後、再資源化(路盤材)	
ガラス陶磁器	再資源化又は安定型処分場に埋立		破碎処理後、再資源化(路盤材、フォーミング材)、一部埋立	
廃プラスチック	再資源化、焼却又は安定型処分場に埋立		破碎及び圧縮梱包処理後、再資源化(RPF固形燃料、プラスチック原料)、一部埋立	
金属くず	溶解して原材料として再資源化		破碎処理後、再資源化(金属原料)	
木くず	建設工事に係る資源の再資源化に関する法律の特定建設資材として再資源化又は焼却		破碎及び圧縮梱包処理後、再資源化(チップ原料、一部RPF固形燃料)	
紙くず	再資源化又は焼却		破碎及び圧縮梱包処理後、再資源化(製紙原料・一部RPF固形燃料)	
石膏ボード	原材料として再資源化		破碎処理後、再資源化(製紙原料、石膏ボード原料)、一部埋立	
その他	再資源化、焼却、安定型処分場又は管理型処分場に埋立		破碎及び圧縮梱包処理後、再資源化(セメント原料、ボイラー燃料)、一部埋立	
混合廃棄物	混合廃棄物として再資源化、焼却、安定型処分場又は管理型処分場に埋立		破碎及び圧縮梱包処理後、再資源化(セメント原料、ボイラー燃料)、一部埋立	

表4.1.1-7(2) 建設廃棄物(建設発生土)の収集・処理方法の予測結果と事後調査結果の比較

	主な収集・処理方法	
	予測結果	事後調査結果
建設発生土	関係法令等を遵守して適正に処理し、再利用が困難な場合には許可を受けた処分地において適正に処理・処分	可能な限り他の工事現場での再利用を図り、他の工事現場での受入れが難しい分は、関係法令等を遵守して許可を受けた処分地において適正に処理・処分

(4) 環境の目標との比較

工事期間中の建設廃棄物(廃材)の発生量及び処理状況について、発生量は予測を上回りましたが、関係法令等に基づき再資源化・再利用等に努め、発生量が多くなった主な種類(コンクリートがら・アスファルト・コンクリート、金属くず)については、再利用率100%であり、全体の再利用率は予測を上回りました。

建設廃棄物(建設発生土)の発生量及び処理状況について、発生量は予測を上回り、再利用率は予測を下回りましたが、再利用できないものについては関係法令等に基づき適正に処分しました。

したがって、「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及び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」とした環境の目標を満足するものと考えます。

5. その他

5.1 実施者

【事後調査を実施した者】

名 称 中央日本土地建物株式会社
代表者 代表取締役社長 三宅 潔
住 所 東京都千代田区霞が関一丁目4番1号 日土地ビル

【事後調査の受託者】

名 称 株式会社日本設計
代表者 代表取締役 篠崎 淳
住 所 東京都港区虎ノ門一丁目23番1号

5.2 問い合わせ先

中央日本土地建物株式会社 都市開発事業第二部
〒100-0013 東京都千代田区霞が関一丁目4番1号 日土地ビル
Tel : 03-3501-6183 (9:00～11:30、13:00～17:00／土・日曜、祝日は除く)

