

(仮称)東京科学大学田町キャンパス
土地活用事業

環境影響調査書案

令和 7 年 7 月

NTT都市開発株式会社
鹿島建設株式会社
東日本旅客鉄道株式会社
東急不動産株式会社

目 次

第 1 章 事業者の氏名及び住所	1
第 2 章 対象事業の名称、目的及び内容	3
2.1 対象事業の名称	3
2.2 対象事業の目的	3
2.3 対象事業の内容	4
2.3.1 事業の位置	4
2.3.2 事業計画の概要	7
2.3.3 工事の概要	19
2.3.4 対象事業のスケジュール	23
第 3 章 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	25
3.1 縦覧期間	25
3.2 意見の概要及び事業者の見解	25
第 4 章 事前協議における指摘事項及びそれに対する見解	27
第 5 章 地域の概況	31
5.1 一般項目	31
5.1.1 人口	31
5.1.2 交通	33
5.1.3 土地利用	42
5.1.4 関係法令の指定・規制など	48
5.1.5 環境保全に関する計画など	50
5.2 環境項目	58
5.2.1 大気汚染	58
5.2.2 臭気	62
5.2.3 静穏	63
5.2.4 土壌汚染	66
5.2.5 地形・地質	66
5.2.6 水循環	72
5.2.7 緑	74
5.2.8 日影	77
5.2.9 電波障害	77
5.2.10 風環境	77
5.2.11 景観	79
5.2.12 史跡・文化財	81
第 6 章 環境調査項目の選定	85
6.1 選定した項目	85
6.2 選定しなかった項目及びその理由	86
第 7 章 事業の実施による環境影響のまとめ	87

第 8 章 現況調査及び供用後の予測等	95
8.1 交通	96
8.2 資源・エネルギー・地球環境	106
8.3 大気	112
8.4 水・土	114
8.5 静穏	124
8.6 建造物影響	128
8.7 植物・動物	136
8.8 景観	138
8.9 地域貢献等	142
第 9 章 工事中の予測等	145
9.1 交通	146
9.2 資源・エネルギー・地球環境	148
9.3 大気	150
9.4 水・土	152
9.5 静穏	155
第 10 章 その他	157
10.1 実施者	157
10.2 主な参考資料目録	157
10.3 問い合わせ先	158

第1章 事業者の氏名及び住所

名 称 (代表会社) NTT都市開発株式会社 ※
代表者 代表取締役社長 池田 康
住 所 東京都千代田区外神田四丁目14番1号

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

名 称 東日本旅客鉄道株式会社
代表者 代表取締役社長 喜勢 陽一
住 所 東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

名 称 東急不動産株式会社
代表者 代表取締役社長 星野 浩明
住 所 東京都渋谷区道玄坂一丁目21番1号

※令和7年7月1日に、エヌ・ティ・ティ都市開発株式会社からNTT都市開発株式会社に社名を変更しました。それに伴い、港区環境影響調査実施要綱に基づき手続を実施した、環境影響調査計画書（令和5年2月）及び環境影響調査計画書変更届（令和6年10月）における事業者の名称「エヌ・ティ・ティ都市開発株式会社」から変更しております。

空白

第2章 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) 東京科学大学田町キャンパス土地活用事業 ※

種類：建築物の新築

※令和6年10月1日に、国立大学法人東京医科歯科大学と国立大学法人東京工業大学が統合し、「国立大学法人東京科学大学」が設立されました。それに伴い、港区環境影響調査実施要綱に基づき手続を実施した、環境影響調査計画書（令和5年2月）及び環境影響調査計画書変更届（令和6年10月）における対象事業の名称「(仮称) 東京工業大学田町キャンパス土地活用事業」から変更しております。

2.2 対象事業の目的

対象となる本計画は、東京都港区芝浦三丁目の約2.3haの区域における事務所、大学施設、産業連携施設、ホテル、商業施設及び保育所などを新設する計画です。

計画地は、芝浦・港南地域の「玄関口」としてJR田町駅・都営浅草線及び都営三田線三田駅に近接し、国内外や都心拠点への交通利便性が高い地区であるとともに、運河や海など水辺に囲まれた環境豊かな立地特性を有しています。一方、田町駅西口の土地利用転換の進行に伴うJR田町駅の交通結節機能の強化や、JR田町駅の東西自由通路及びJR田町駅と芝浦・港南地域などの周辺市街地間のアクセス性の更なる向上、災害発生時の混雑や混乱の緩和に寄与する、田町駅周辺の滞留スペースの確保や帰宅困難者の受け入れ場所の不足などが課題となっています。

前述した課題への対応方針として、都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針（令和3年8月 都市再生本部）」においては、業務、商業、居住、教育、文化など、多様な都市機能の整備などによる魅力的な複合市街地の形成や、国内外からの来街者が安全で快適に利用できる交通結節点として、東西自由通路及び駅前広場の整備、東西自由通路から連続する歩行者デッキなどによる歩行者ネットワークを充実・強化することとされています。また、「東京ベイ e S G まちづくり戦略2022（令和4年3月 東京都）」では、田町地区における大学を核とした新たなオープンイノベーションの創出など、インキュベーション施設の整備促進を図ることが掲げられています。さらに、「港区まちづくりマスタープラン（平成29年3月 港区）」においては、運河や海など水辺の魅力を向上させていくための賑わい空間の確保、JR田町駅の東西自由通路や芝浦・港南地域と山手線の内側をつなぐ道路及び歩行者ネットワークの形成、田町駅周辺における帰宅困難者の一時滞在施設の確保など地域と事業者が一体となったエリア防災の推進、JR田町駅を起点とした運河沿いの水辺や夜景を楽しめるまち歩きルートや自転車シェアリングを用いた周遊・回遊を楽しめるネットワークの形成、子育て支援・教育関連施設などの公共公益施設の整備・充実を図ることとされています。

このような背景を踏まえ、駅東西と周辺市街地へのアクセス性を向上させる歩行者ネットワークの形成、交通結節機能の強化や新芝運河とまちに開かれた水辺の賑わいの創出を図ります。また、駅前地区にふさわしいみどり豊かな広場空間の創出や建物の総合的な環境性能の向上などによる環境負荷低減及び防災機能の強化とともに、公共公益施設や周辺イノベーション施設との連携による産官学連携拠点を形成することにより、土地の合理的な高度利用と都市機能を更新し、国際性豊かな賑わいある複合市街地となることをめざします。

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、図 2.3-1及び図 2.3-2に示すとおり、東京都港区芝浦三丁目に位置しています。

鉄道の最寄り駅は、計画地の北側に隣接するJR田町駅（JR京浜東北線・山手線）です。また、計画地の北側約300mの徒歩圏内に都営浅草線及び都営三田線三田駅があります。

主要道路は、計画地北側に国道15号（第一京浜）が北東・南西方向に、計画地東側の海岸付近に海岸通りが南北方向に通っています。また、計画地に面して、北東側に特別区道第1029号線（なぎさ通り）、南東側に特別区道第1030号線（芝浦運河通り）が接道しています。

計画地は、特別区道第1030号線（芝浦運河通り）の北側（計画地A）と南側（計画地B）の2か所に分かれており、それぞれをデッキ（以下「運河接続デッキ」といいます。）でつなげる計画です。

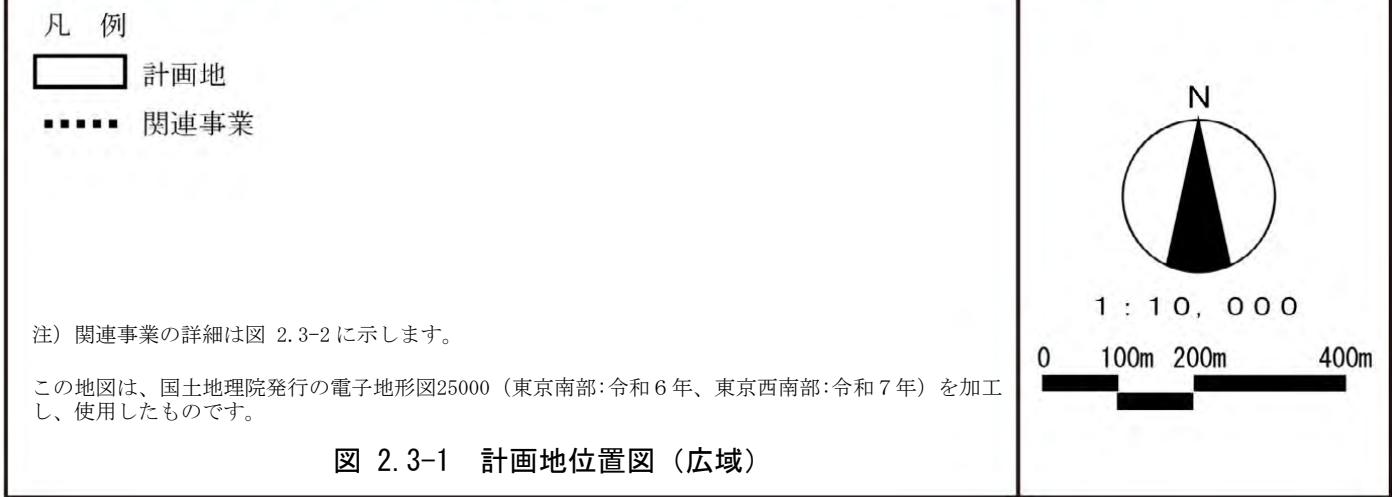
なお、計画地周辺では、「（仮称）春日ビル建替計画」、「三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」、「田町駅西口駅前地区開発事業」などの開発事業が進められています。

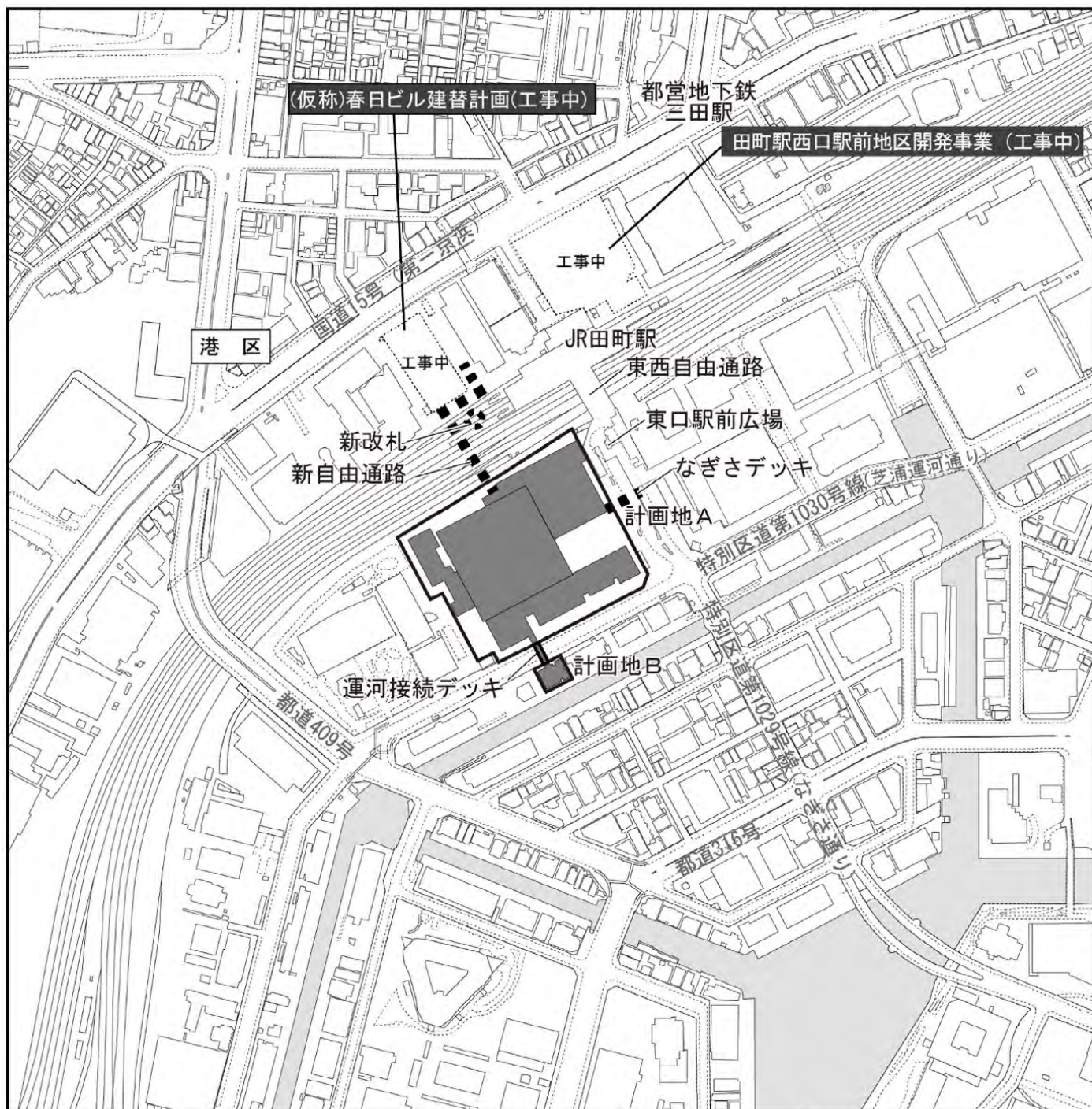
また、本計画に関連して田町駅南側の鉄道敷地上空に新たな自由通路（以下「新自由通路」といいます。）と新自由通路に併せた新改札の整備及び田町駅東口側のmsb Tamachiとつながる既設デッキに計画地と接続するなぎさ通り横断デッキの整備（以下「なぎさデッキ」といいます。）を計画しており、関連事業の施工時期や供用開始時期が本計画と重なることが想定されています。

本環境影響調査では、関連事業による複合影響が生じる可能性があることから、関連事業を含めて実施することとします。関連事業の位置は図 2.3-1及び図 2.3-2に示すとおりです。

表 2.3-1 計画地の所在地など

所在地	東京都港区芝浦三丁目17番1他
区域面積	約2.3ha
用途地域	準工業地域及び商業地域





凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 計画建築物

この地図は、株式会社ミッドマップ東京発行の東京都縮尺1/2,500地形図 令和3年度版を加工し、使用したものです。

図 2.3-2 計画地位置図 (詳細)

2.3.2 事業計画の概要

(1) 上位計画

本計画に関連する主な上位計画は、表 2.3-2(1)、(2)に示すとおり、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」(令和2年3月 東京都)などがあります。本計画はこれらの上位計画などを踏まえて検討しています。

表 2.3-2(1) 本計画に関連する主な上位計画

上位計画	主な計画内容など
都市再生緊急整備地域・特定都市再生緊急整備地域 品川駅・田町駅周辺地域 (令和3年8月)	【整備の目標】 ・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 【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】 ・業務、商業、住居、教育、産業支援、文化、交流などの多様な機能を誘導 ・震災等に対応できる都市防災機能の強化 【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】 ・国内外からの来街者が安全で快適に利用できる交通結節点として、東西自由通路及び駅前広場を整備 ・東西自由通路から連続する歩行者デッキ、緑豊かな歩行者空間の整備等による歩行者ネットワークを充実・強化 ・芝浦公園の拡張・再整備 【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】 ・都市開発事業において、建築物等の高さの制限や配置等の工夫などによる風の道の確保を誘導 ・都市開発事業における敷地内緑化・屋上緑化・壁面緑化などヒートアイランド対策を誘導 ・都市開発事業における建築物等の高断熱化・省エネルギー化等により地球温暖化対策を誘導 ・都市開発事業において、自立・分散型かつ効率的なエネルギーシステムの導入を誘導 ・都市機能が集積しエネルギーを高密度で消費する拠点地区において、複数街区にまたがる面的ネットワークの整備によるエネルギーの自立化・多重化など、地域特性に応じた災害時の業務機能などの継続に資する整備を誘導 ・都市開発事業において、備蓄倉庫の設置や一時滞留可能な空間を確保することにより、帰宅困難者対策を誘導 ・運河、自然、歴史等の特徴を活かした、地域の顔となる魅力的な景観形成に配慮した都市開発事業を誘導 ・田町駅前及び駅周辺の防災機能の確保を誘導 ・札の辻交差点西側の既存斜面緑地の保全、再生により、地域特性を生かした潤いある街並みの誘導 ・地域の特性を生かしたエリアマネジメントにより、地域が主体となって、まちのにぎわいや魅力を創出 ・AI、IoT等の先端技術を活用した都市開発事業を促進 ・都市開発事業において、ゆとりある共用スペースや良質なオープンスペースの充実など、新しい日常に向けた対策を誘導
都市づくりのグランドデザイン (平成29年9月)	【中枢広域拠点域(中心部B)：品川・田町・泉岳寺・芝浦】 ・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。

表 2.3-2(2) 本計画に関連する主な上位計画

上位計画	主な計画内容など
都市づくりのグランドデザイン (平成29年9月) (つづき)	(p.7からつづく) ・国際的な業務機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの多様な機能が高度に集積し、様々な交流とイノベーションが生まれ続ける、国際的な拠点が形成されています。 ・東京湾からの「風の道」の確保、大規模公園、緑地、運河などを活用した水と緑のネットワークの形成、下水熱の有効利用など、環境に関する先端的な取組が進んだまちが形成されています。
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)	【田町駅東口地区】 ・複合開発地区においては、業務・商業・居住機能を主体に、文化や交流、都市余暇機能等を併せ持つ複合市街地とする。 ・住民や就業者の憩いの場となる緑地・広場や快適で安全な歩行者空間を創出する。 ・教育・研究地区においては、既存の教育機能を生かしながら、教育、研究、交流機能を有する地区とする。
港区まちづくり マスタープラン (平成29年3月)	【芝浦港南地区の目標】 ・急激な人口増加に対応した安全・安心で暮らしやすい生活環境の形成を図るとともに、地域コミュニティの活性化を促進します。 ・JR線東西方向、芝浦・港南地域から山手線内、芝浦・港南地域から台場地域などにおいて、道路及び歩行者ネットワークの形成とともに、地域特性をいかした舟運の活性化を図るなど、地域内・地域間交通の利便性を向上させます。 ・津波による浸水や液状化対策とともに、災害時における公共交通機関の運休・遮断による台場地域との交通アクセス確保と帰宅困難者対策を推進します。 ・運河や海などの水質改善や生物多様性への配慮、水辺のにぎわい創出など、水辺空間をいかした活気ある魅力的な市街地の形成と観光地としての魅力の向上を図ります。

(2) 土地利用計画・建築計画

本計画に係る建築計画の概要は表 2.3-3 に示すとおりです。また、計画建築物の配置図は図 2.3-3 に、立面図及び断面図はそれぞれ図 2.3-4 (1)～(4) 及び図 2.3-5(1)、(2) に示すとおりです。

本計画は、「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) などにに基づき、複合施設を建設するとともに、緑地・広場や歩行者空間を創出する計画です。

主な計画用途は事務所、大学施設、産学連携施設、ホテル、商業施設、保育所などです。

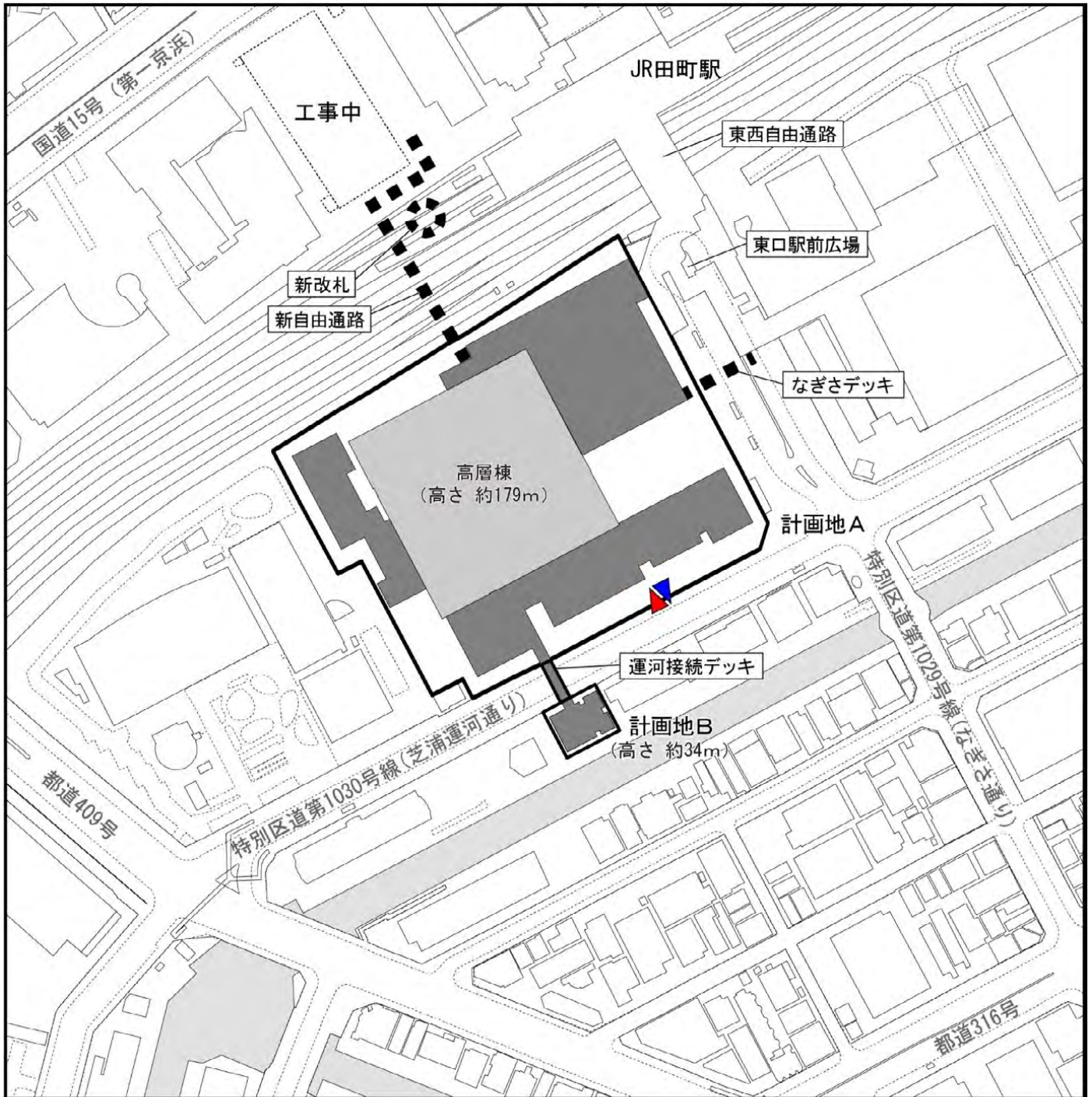
計画地Aは、延床面積が約 289,000m²、最高高さが約 179mの建物を計画しています。

また、計画地Bは、延床面積が約 2,300m²、最高高さが約 34mの建物を計画しています。

表 2.3-3 建築計画の概要

項目	内容	
計画地	計画地A	計画地B
用途	事務所、大学施設、産学連携施設、ホテル、商業施設、保育所 など	商業施設、大学施設 など
敷地面積	約 22,400m ²	約 500m ²
延床面積	約 289,000m ²	約 2,300m ²
最高高さ	約 179m (地上 39 階、地下 2 階)	約 34m (地上 7 階)
駐車場台数	約 415 台	—

注) 建築計画は、都市計画提案時のものであり、今後の関係機関(東京都開発企画課や港区開発指導課など)との協議により変更する可能性があります。



凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 計画建築物 (高層棟)
- 計画建築物
- ▶ 車両入口
- ▶ 車両出口

この地図は、株式会社ミッドマップ東京発行の東京都縮尺1/2,500地形図 令和3年度版を加工し、使用したものです。



1 : 2,500



図 2.3-3 計画建築物配置図



図 2.3-4(1) 計画建築物立面図（南側）（S = 1 : 1,800）

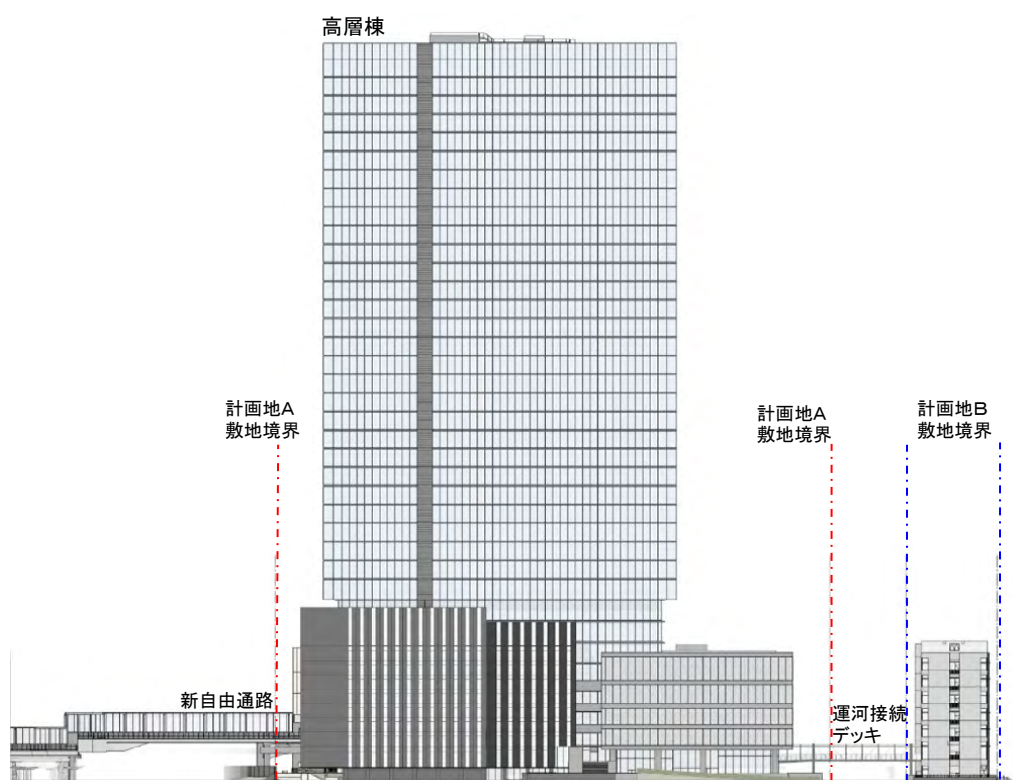


図 2.3-4(2) 計画建築物立面図（西側）（S = 1 : 1,800）

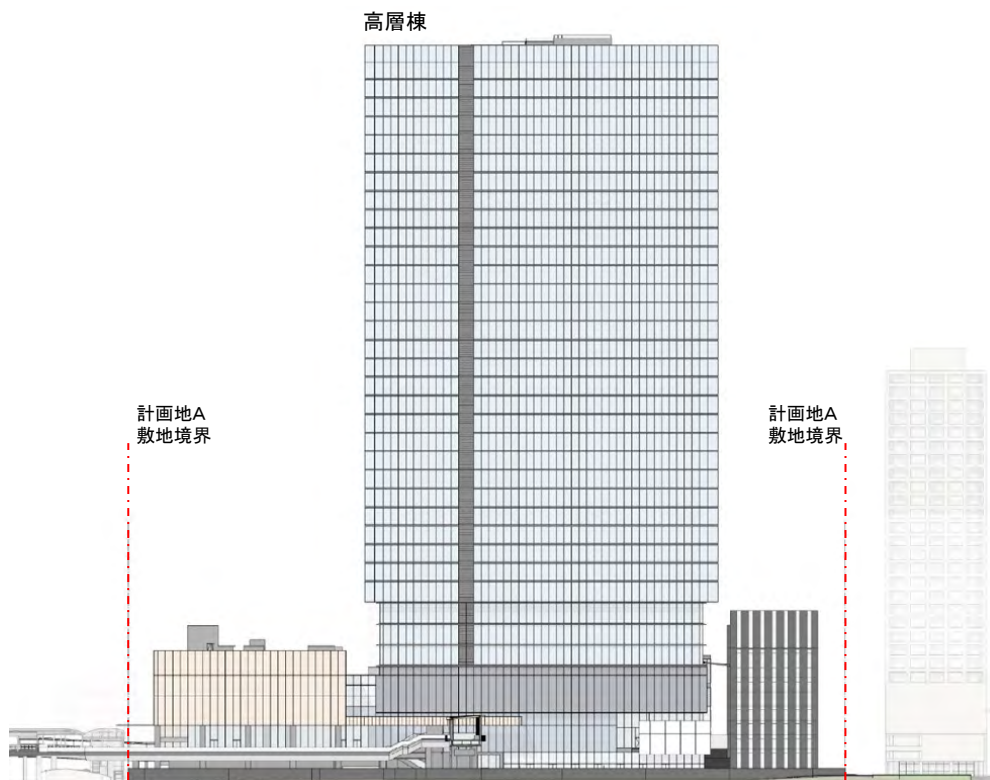


図 2.3-4 (3) 計画建築物立面図（北側）（S = 1 : 1,800）

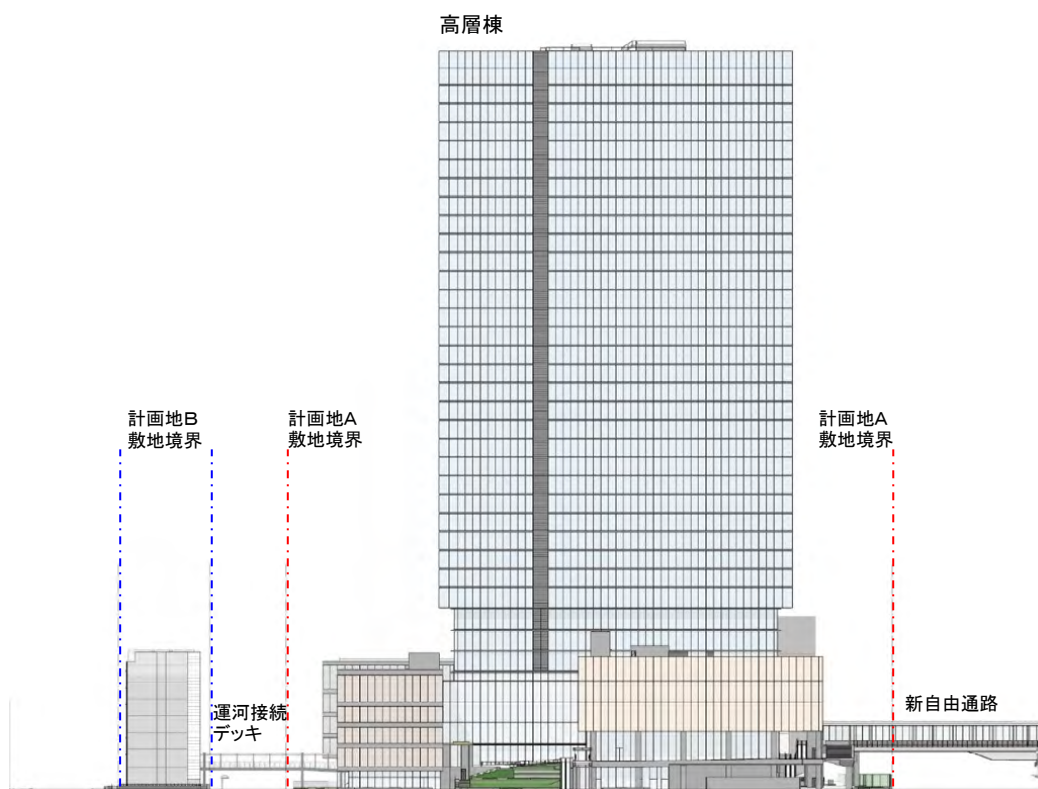


図 2.3-4 (4) 計画建築物立面図（東側）（S = 1 : 1,800）

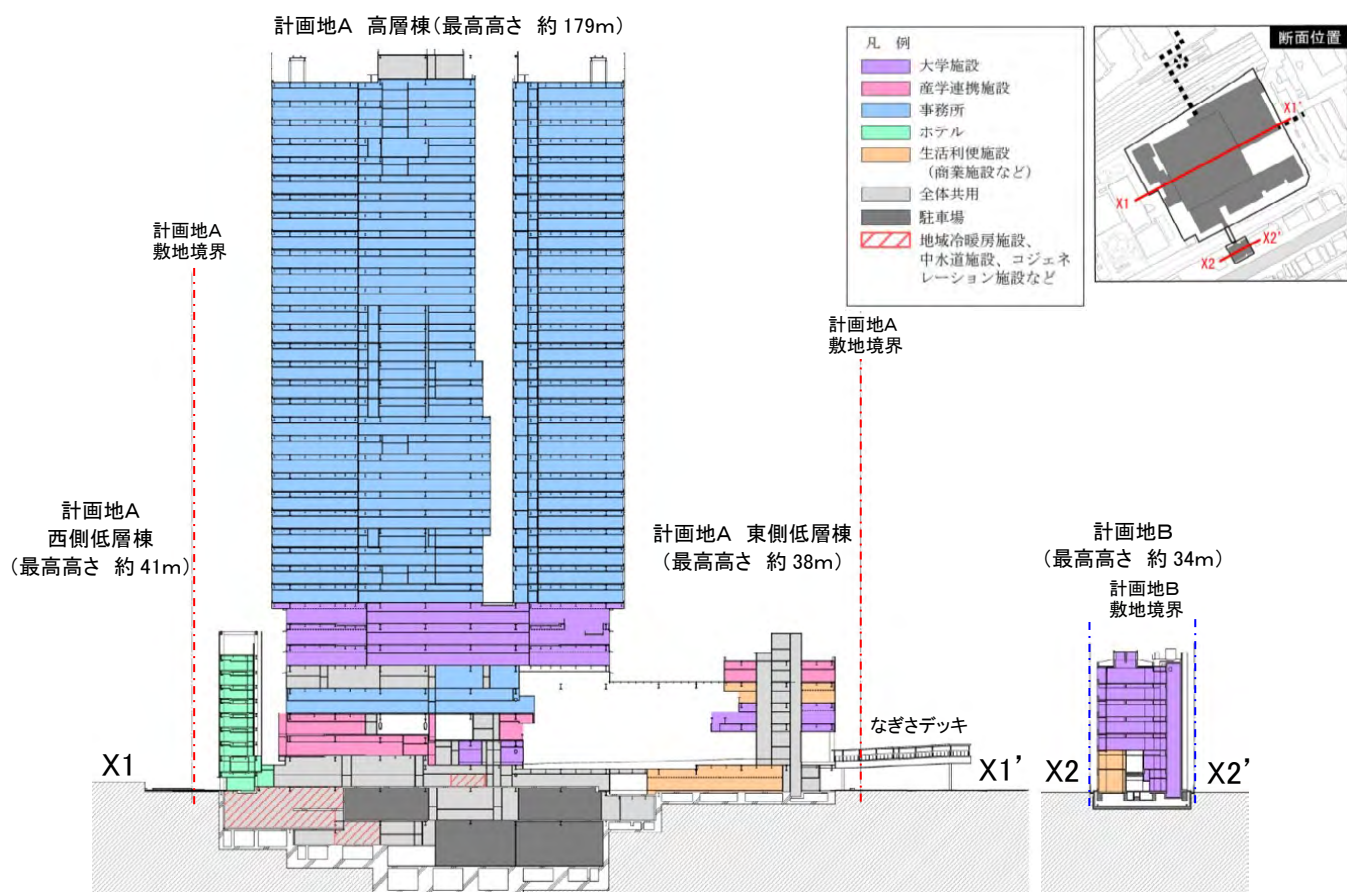


図 2.3-5(1) 計画建築物断面図 (X1-X1'、X2-X2' 断面) (S = 1 : 1,800)

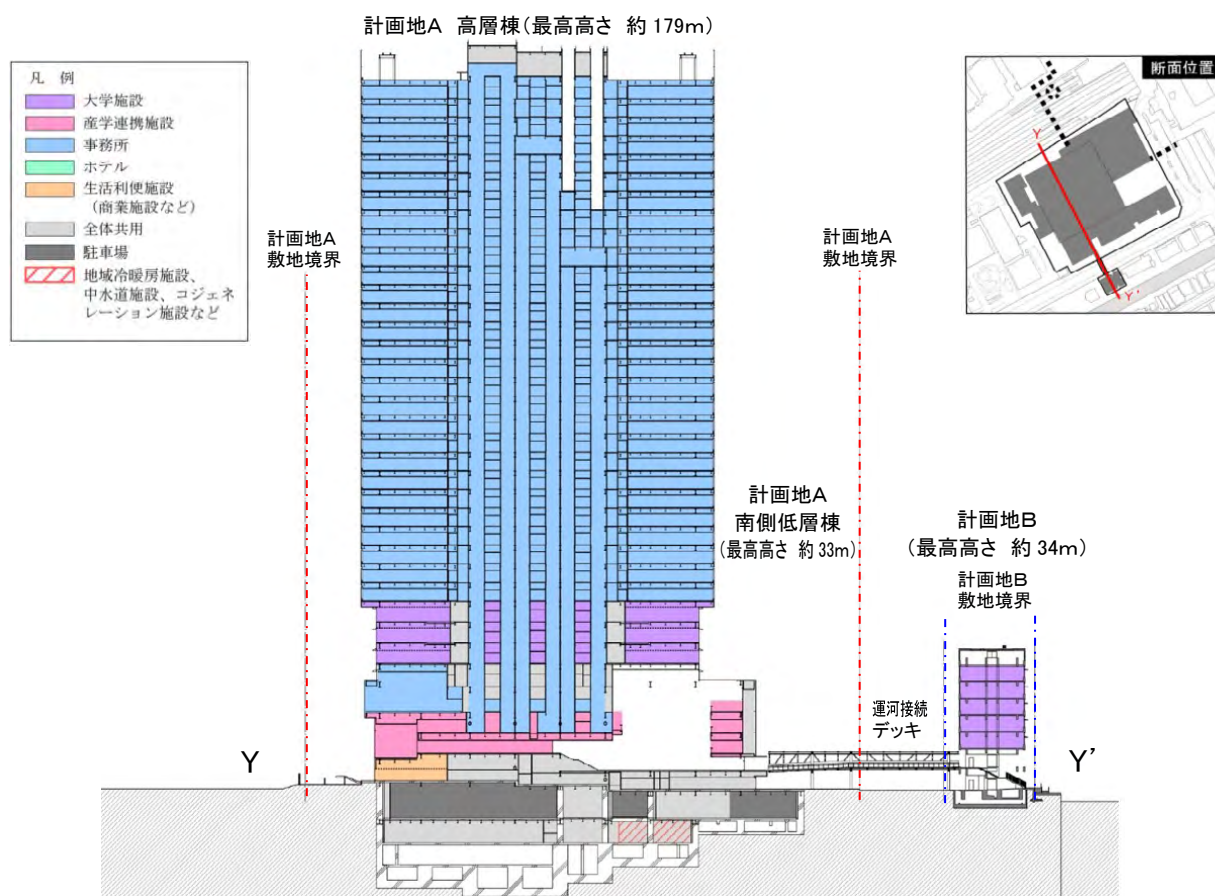


図 2.3-5(2) 計画建築物断面図 (Y-Y' 断面) (S = 1 : 1,800)

(3) 計画建築物の外観及び景観計画

計画建築物の外観は、高層部壁面の分節及びガラス基調の空を映しこむ外装により、周辺への圧迫感低減に配慮しつつ、ほかと調和するシンプルな形態と無彩色の色彩で計画します。また、周辺の建物などとの調和に配慮し、賑わいと魅力ある都市空間の形成をめざします。

なお、詳細な計画は、「景観法」（平成 16 年 6 月 法律第 110 号）や「東京都景観条例」（平成 18 年 10 月 都条例第 136 号）、「港区景観条例」（平成 21 年 3 月 区条例第 9 号）に基づき、関係機関（東京都緑地景観課、港区開発指導課等など）と協議を行いながら検討します。



図 2.3-6(1) イメージパース（msb Tamachi 側から計画地を望む）



図 2.3-6(2) イメージパース（JR田町駅側から計画地を望む）

(4) 動線計画

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 2.3-7 及び図 2.3-8 に示すとおりです。

歩行者の主な動線は、JR 田町駅から既存の歩行者デッキや新自由通路又は東口駅前の地上歩道やなぎさデッキを通る経路、周辺の実バス停から地上歩道を通る経路が想定されます。また、都営浅草線及び都営三田線三田駅からは、田町駅最寄りの地下出入口から JR 田町駅を経由することが想定されます。

自動車の入庫は、国道 15 号（第一京浜）や都道 316 号、都道 409 号から特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）を通る経路を想定します。また、自動車の出庫は、特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）や都道 316 号などを通る経路を想定します。

駐車場の計画は表 2.3-4 に示すとおりです。

駐車場については、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月 都条例第 77 号）を満たす約 415 台の平面駐車場及び機械式駐車場を地下部に設置する計画です。また、地下駐車場の換気は機械換気方式により行う計画です。

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 区条例第 23 号）に基づく台数として、約 100 台を地上部に確保する計画です。

自動二輪車駐車場については、附置義務等に係る条例などがいないため、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠した台数として、約 37 台を確保する計画です。

シェアサイクルポートは、約 30 台を確保する計画です。

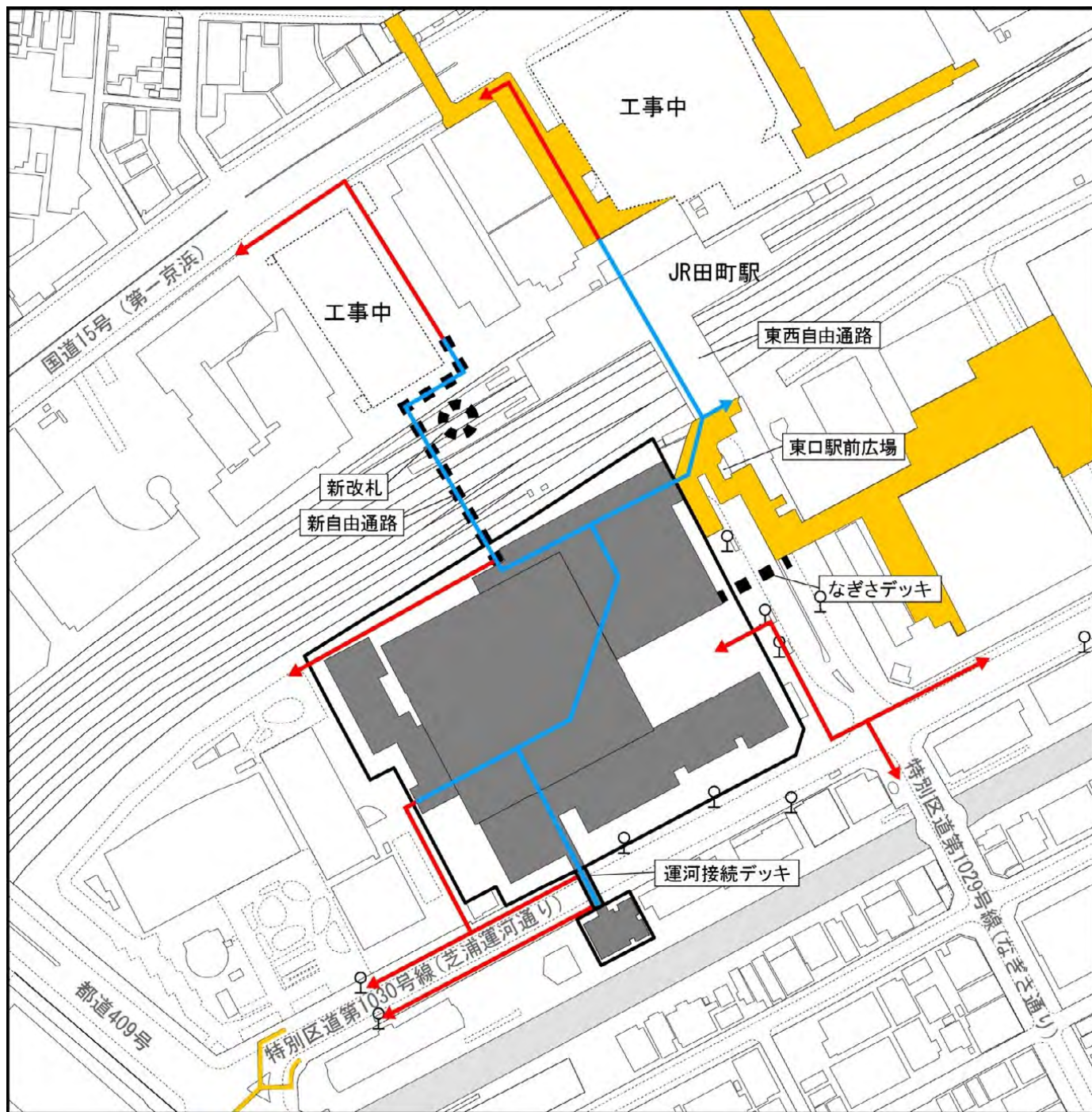
表 2.3-4 駐車場計画

区分	駐車場計画台数
自動車	約 415 台
自転車	約 100 台
自動二輪車	約 37 台
シェアサイクルポート	約 30 台

注 1) 自転車は、計画地 A の合計を示します。

注 2) 調査書案提出時点のものであり、今後の関係機関（港区地域交通課など）との協議などにより変更する可能性があります。

注 3) 「田町駅周辺地区駐車場地域ルール」の適用により、駐車場台数及び配置を適正化する想定です。



凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 計画建築物
- ➡ 歩行者想定動線(地上)
- ➡ 歩行者想定動線(歩行者デッキ)
- バス停
- ペDESTリアンデッキ・歩道橋

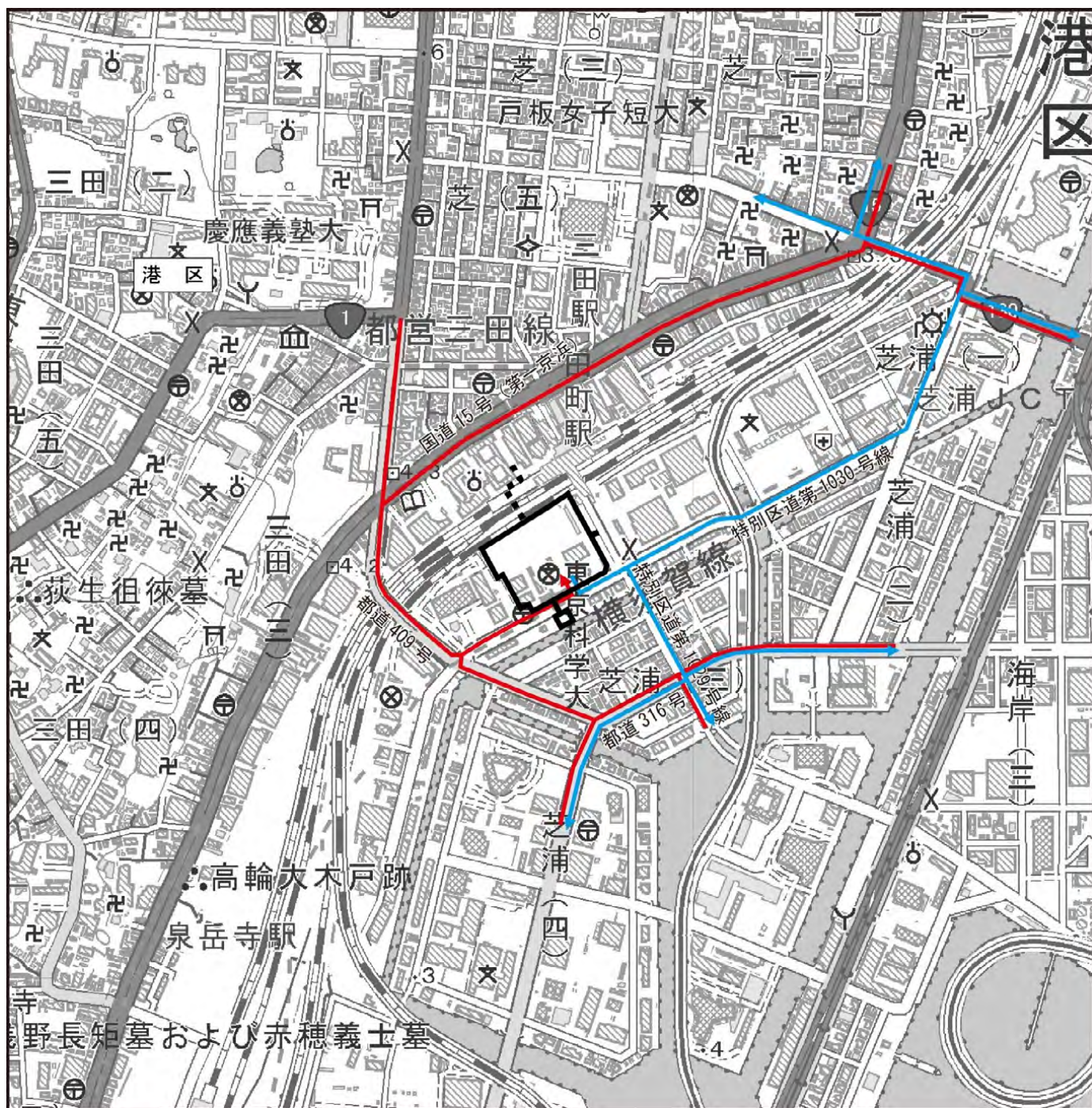
この地図は、株式会社ミッドマップ東京発行の東京都縮尺1/2,500地形図 令和3年度版を加工し、使用したものです。



1 : 2,500



図 2.3-7 主な歩行者動線計画



凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 入庫
- 出庫

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部：令和6年、東京西南部：令和7年）を加工し、使用したものです。



1 : 10, 000

0 100m 200m 400m

図 2.3-8 自動車動線計画

(5) 緑化計画

本計画における緑化計画は、表 2.3-5 に示すとおりです。

緑化計画は、「港区みどりを守る条例」（昭和 49 年 6 月 区条例第 29 号）に基づき、計画地内に積極的な緑化を行う計画です。

緑化にあたっては、みどりの質、植生などに配慮した樹種、樹高、配置などを検討し、地域の景観計画との調和を図ります。

表 2.3-5 緑化計画

区分	緑化面積		接道部緑化延長
計画地 A	地上部緑化	約 5,200m ²	約 210m
	屋上緑化など	約 4,500m ²	
	合計	約 9,700m ²	
計画地 B	地上部緑化	約 55m ²	約 15m
	屋上緑化など	—	
	合計	約 55m ²	

(6) 給水計画

計画地内で使用する上水は、道路に埋設されている水道本管から引き込み、受水槽及び給水ポンプを経由して加圧給水ポンプ方式で給水する計画です。給水計画に基づく使用量は、上水約 1,072m³/日（計画地 A：1,060m³/日、計画地 B：12m³/日）を計画しています。

(7) 排水計画

計画地からの污水及び雨水の排水は、公共下水道へ放流する計画です。

污水排水は、「ビルの新築に伴う地下排水槽（ビルピット）設計の手引き」（平成 31 年 1 月 東京都）に準拠し、十分に配慮する計画です。

雨水排水は、「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）に基づき、雨水貯留槽などの流出抑制施設を設置する計画です。

(8) 熱源・エネルギー計画

熱源・エネルギーは、電気及び都市ガスの供給を受ける計画です。

地域冷暖房（以下「DHC」といいます。）^{注）} 第二プラントを新設し、田町グランパークと連携した自立・分散型エネルギーシステムの構築を計画します。また、BEMS（ビルエネルギーマネジメントシステム）の導入や省エネルギー機器の導入など、省エネルギー・CO₂排出抑制対策を検討します。

注）DHCとは、一定地域内の建物群に熱供給設備（地域冷暖房プラント）を導入し、冷水・温水・蒸気などの熱媒を地域導管を通して供給し、冷房・暖房・給湯などを行うシステムです。

(9) 防災計画

関係法令に基づく防災、消火設備を設置する計画です。

計画建築物は、大地震に対する安全性、機能性に配慮し、十分な耐震性が確保されるよう適切な構造を検討します。また、災害時における帰宅困難者の一時滞在施設や防災備蓄庫などの整備を検討します。

一時滞在施設は、計画地内に約 2,800 人分を確保し、西側に隣接する田町グランパークとも連携し、田町駅周辺で最大規模となる帰宅困難者の受入可能な体制を街区全体での構築に努めます。一時退避場所（一時滞留スペース）は、外構に設ける広場空間に約 2,500 人分を確保する計画とし JR 田町駅への集中を緩和することで、安全性向上に寄与します。また、帰宅困難者の受け入れに対応する備品（3 日分）を備えた防災備蓄倉庫を確保する計画です。

(10) 廃棄物処理計画

廃棄物の保管場所及び保管設備の設置、再利用対象物の保管場所の設置などについては、「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 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 港環清第 329 号）などに準拠する計画とします。また、廃棄物の収集及び処分は、廃棄物処理業者に委託する計画です。

(11) 地域貢献計画

計画地内には、地域住民や就業者の憩いの場となる緑地・広場や快適で安全な歩行者空間を整備する計画です。

(3) 施工方法の概要

① 準備工事

- ・準備工事において、鋼製仮囲い（高さ 3 m）の設置や仮設給排水や電気の引き込み、整地や仮設工事事務所の設置などを行う計画です。

② 山留工事・杭工事

- ・山留工事は遮水性に優れ、かつ剛性のあるソイルセメント柱列壁（以下「SMW」といいます。）工法^{注1)}で止水ラインを確保します。止水ラインで囲われた内部は工程的に有利な親杭横矢板工法^{注2)}を採用する計画としています。また、一部はソイルセメント地中連続壁工法（TRD）工法^{注3)}及び低空頭のSMW重機^{注4)}を使用する計画です。
- ・杭工事は掘削時に排土がでないエコパイル杭工法を採用する計画としています。

③ 土工事

- ・掘削工事において、地盤内に含まれる地下水を排水することにより、工事を円滑に行えるようにディープウェル^{注5)}を設ける計画です。また、掘削工事における湧水の公共桝への排出を極力押さえるため、リチャージウェル^{注6)}を設けて排水量を削減する計画です。

④ 基礎躯体工事

- ・最も低い基礎から順次基礎を構築していく計画です。当該基礎工事は、構台上からクローラークレーン及びラフタークレーンを用いて資材の投入を行う計画です。コンクリート打設はポンプ車と生コン車にて打設する計画です。

⑤ 地下鉄骨・躯体工事

- ・地下鉄骨は構台上からクローラークレーン、ラフタークレーン及び基礎から組立したタワークレーンを用いて鉄骨建て方と躯体工事を施工する計画です。コンクリート打設はポンプ車と生コン車にて打設する計画です。

⑥ 地上鉄骨・躯体工事

- ・構台上においてクローラークレーンとタワークレーンにて鉄骨建て方を実施する計画です。3階レベルに残りのタワークレーンを組立しながら構台を解体撤去します。地上コンクリートはポンプ車にて圧送する計画です。

注1) SMW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懸濁液を混合攪拌した後に、H形鋼などの芯材を挿入し、遮水性の高い壁体を連続して築造する山留め壁の工法です。

注2) 親杭横矢板工法とは、H形鋼などの親杭を一定の間隔で地中に打ち込み、掘削に伴って親杭間に木材などの横矢板を挿入して築造する山留め壁の工法です。

注3) TRD工法とは、カッターチェーンを地中に建て込み、横移動させて溝の掘削を行い、SMW工法と同様に、壁体を連続して築造する山留め壁の工法です。

注4) 低空頭のSMW重機とは、SMW工法の施工機械のひとつであり、一般的なSMW重機と比較して全高を大幅に低く抑える事により、空頭制限のある現場や鉄道近接工事などで影響範囲の制限に入らない施工を行う事が出来る施工機械です。

注5) 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。

注6) リチャージウェルとは、ディープウェルと同様の構造を持つ井戸（ウェル）を用いて排水した地下水を地中に注水するものです。

⑦ 外装・仕上工事

- ・外装取り付けはタワークレーンなどを使用する計画です。また、仕上工事における資材の楊重は工事用エレベーターを用いて行う計画です。工事用エレベーター解体後は非常用エレベーターを用いての楊重を行う計画です。

⑧ 外構工事

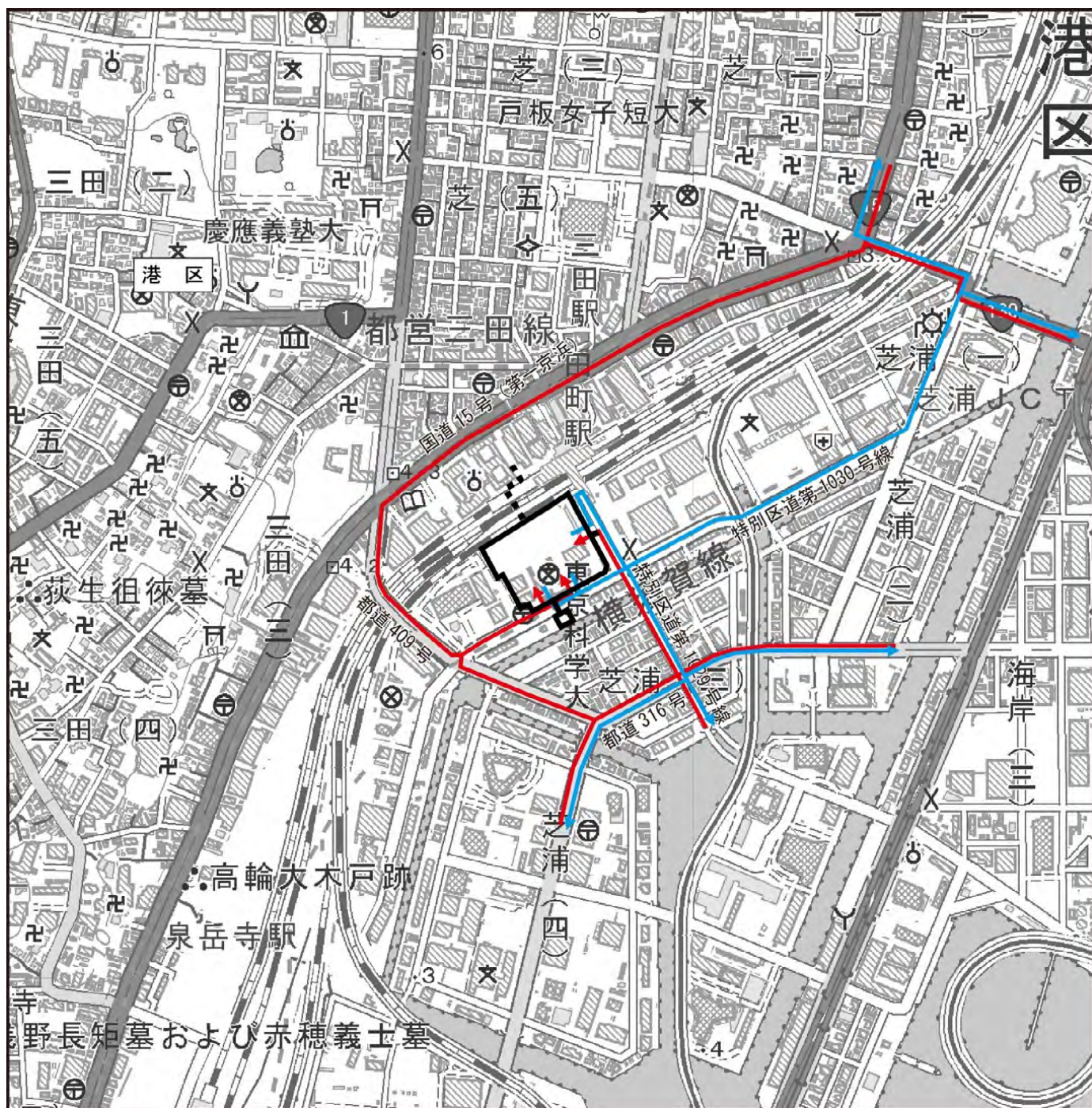
- ・主にポンプ車、生コン車、ラフタークレーン、バックホーなどを用いて外構を構築していく計画です。

(4) 工事用車両及び建設機械

① 工事用車両

工事用車両の主な予定走行ルートは、図 2.3-9 に示すとおりです。

工事用車両の搬出入は、国道 15 号（第一京浜）や都道 316 号、都道 409 号から特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）を通る経路を想定します。なお、工事用車両の経路である特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）や特別区道第 1029 号線（なぎさ通り）などは、計画地の東方向約 300mにある芝浜小学校の通学路と一部重なることから、走行時間の配慮、路上駐車などの防止、交通誘導員の設置などの対策について検討し実施します。



凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 入庫
- 出庫

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部：令和6年、東京西南部：令和7年）を加工し、使用したものです。



1 : 10,000

0 100m 200m 400m

図 2.3-9 工事用車両の主な走行ルート

② 建設機械

工事で使用する主な建設機械は、表 2.3-7 に示すとおり想定しています。

表 2.3-7 使用する主な建設機械

工事内容	主な建設機械
準備工事	転圧ローラー バックホー ラフタークレーン
山留工事	SMW用3軸オーガー ラフタークレーン 杭打機 クローラークレーン
杭工事	杭打機 バックホー クローラークレーン
土工事	バックホー クラムシェル ラフタークレーン
基礎躯体工事	ポンプ車 クローラークレーン ラフタークレーン
地下鉄骨工事	クローラークレーン ラフタークレーン
地下躯体工事	ポンプ車 クローラークレーン ラフタークレーン
地上鉄骨工事	クローラークレーン ラフタークレーン タワークレーン
地上躯体工事	ポンプ車 クローラークレーン ラフタークレーン
外装・仕上・内装工事	クローラークレーン ラフタークレーン タワークレーン 工事用エレベーター
外構工事	バックホー ラフタークレーン

2.3.4 対象事業のスケジュール

本計画は、令和13年度（2031年度）に一部供用を開始（供用開始（第一期））し、令和15年度（2033年度）に全体供用を開始（供用開始（第二期））する予定です。

空白

第3章 調査計画書に対する区民意見概要及びそれに対する見解

3.1 縦覧期間

令和5年2月13日（月）～3月13日（月）

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はありませんでした。

空白

第4章 事前協議における指摘事項及びそれに対する見解

事前協議段階での環境影響調査審査会（令和5年3月16日開催）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

環境影響調査審査会における指摘事項	事業者の見解
【事業の内容】 ・芝浦商店会の方から以下の意見を聞いている。 ▶事業の計画熟度が高くなる前に計画資料を見せてほしい。 ▶自動二輪車の駐車を計画地内で確保してほしい。	・指摘を受け、芝浦商店会に対し令和6年11月20日に事前説明を実施しました。なお、近隣説明会を令和6年12月13日及び14日に実施しております。 ・計画地内に自動二輪車の駐車場約37台分を設置する計画です。
【水】 ・下水排水などの排水能力に留意してほしい。	・計画地からの汚水などの総排水量は、合計で約1,072m³/日（計画地A：1,060m³/日、計画地B：12m³/日）を予定しています。東京都下水道局との協議を行い、下水道本管の排水能力に著しい影響を及ぼすおそれがないことを確認していることから、汚水は下水道本管に放流する計画とします（資料編p.134参照）。
【エネルギー】 ・自立・分散型のエネルギー設備を設けるとのことであるが、計画建築物の用途が多様である。そのため、エネルギーのマッチングに配慮し、環境影響調査書案では、設備機器の大小、運用方法などがわかる整理としてほしい。	・西側に隣接する田町グランパークと連携してDHC第二プラントを新設し、自立・分散型エネルギーとして、熱供給は電気熱源、ガス熱源の併用と、コジェネレーションシステム（以下「CGS」といいます。）^{注）}にて発電と熱利用を計画しています（資料編p.84参照）。 注）CGSとは、熱源から電力と熱を生産し供給するシステムのことです。
【エネルギー】 ・計画施設は、現施設である東京工業大学附属科学技術高等学校と東京工業大学^{注）}田町キャンパスと比較して、使用するエネルギー量が大きくなることが想定され、人工排熱による影響も大きくなると考えられる。そのため、それらを軽減できるエネルギー計画としてほしい。 注）令和6年10月1日より東京工業大学から東京科学大学に名称変更	・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（資料編p.93参照）。 ・ゼロエミッション東京の実現に向けた脱炭素化の推進や省エネルギー化の推進などを実施し、空調システムから排出される人工排熱の低減に努めます。また、地上部・屋上・壁面の緑化などにより地表面温度の上昇を低減することに努めます（資料編p.83参照）。

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

環境影響調査審査会における指摘事項	事業者の見解
【事業の内容】 ・2階デッキは田町駅のデッキとつながるのか、それが災害時の一時滞在スペースとなるのか確認したい。	・2階デッキは、田町駅東口側の既存デッキ(東西自由通路)と同じレベルで接続する計画としています。当該デッキレベルから運河通りに向け不特定多数の方が利用できる屋内型の通路を計画しており、災害時の一時滞在施設として活用する想定です。また、外構には複数の広場を計画しており、一時滞留スペースとしての活用を想定しています。
・計画地Aと計画地Bもデッキでつなげるのか確認したい。	・計画地Aと計画地Bをつなげる計画です(p. 4、10参照)。
【電波障害】 ・計画地北側の(仮称)TTMプロジェクトがスカイツリー方向になることからテレビ電波の複合障害が予想されるので注意すること。	・周辺環境も考慮した調査及び予測地点を設定しました(資料編p. 208参照)。
【風】 ・容積率が高い施設のため、ビル風による影響がないように配慮すること。	・風洞実験の実施による影響予測を行い、必要な環境保全対策を行うことで影響を低減します(資料編p. 285参照)。
・配置計画が変更された場合は、改めて配置計画と風環境予測地点を示すこと。	・最新の配置計画(p. 8参照)に基づいて、風環境予測地点を設けて風洞実験を実施しました(資料編p. 238参照)。
・計画建築物(最高約179m)が高いことから、影響予測範囲に留意すること。	・予測範囲は、半径500mとしました。ただし、予測範囲外の比較的規模の大きい建築物については、半径約625mの範囲内までを見込みました。また、計画地周辺に高層ビルや住宅が存在することを踏まえて、予測地点を213地点設定しました(資料編p. 238参照)。
・周辺環境などに配慮した緑化計画と謳われているので、防風植栽が多くならないように配慮してほしい。	・防風植栽は可能な限り少なくなるように配慮しました(資料編p. 251参照)。

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

環境影響調査審査会における指摘事項	事業者の見解
【その他】 ・計画地北東側に放送記念碑が隣接している。放送開始から100年を迎えることから、注目される可能性がある。NHKなどと事前に協議することが望ましい。	・NHK放送記念碑については東京科学大学が設置場所を提供しています。東京科学大学との協議の上で適切な位置を検討します。
・ヒートアイランド対策を具体的に記載のこと。	・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。また、主な設備機器は2階以上の建物上部に設置し、設備排熱による地上部への影響を低減するよう努めます。計画地内の地上部・屋上・壁面は緑化を行い、地表面の温度上昇や日射の反射抑制に努めます。(資料編p. 94参照)。

空白

第5章 地域の概況

5.1 一般項目

5.1.1 人口

環境要素「地域貢献等」における環境調査項目の選定の基礎資料として、人口について整理しました。

計画地及びその周辺における過去5年間の町丁目別人口の推移は表 5.1-1に、町丁区域は図 5.1-1に示すとおりです。

計画地が位置する芝浦三丁目の令和6年の人口は2,064人であり、港区人口の0.78%を占めています。芝浦三丁目の人口が港区人口に占める割合は、令和2年の0.81%から令和6年の0.78%に推移しており、近年は横ばい傾向にあります。

計画地及びその周辺の人口（表 5.1-1「小計」を参照）は、令和4年まで横ばい傾向だったものの、令和5年以降は増加しています。

表 5.1-1 町丁目別人口の推移

単位：人（%）

区・町丁名 \ 年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
港区	260,379	259,036	257,183	261,615	266,306
芝浦三丁目	2,100 (0.81)	2,080 (0.80)	2,102 (0.82)	2,090 (0.80)	2,064 (0.78)
芝浦一丁目	3,306	3,283	3,333	3,429	3,626
芝浦二丁目	3,607	3,606	3,606	4,467	4,511
芝浦四丁目	16,965	16,987	16,957	16,936	17,805
三田二丁目	4,417	4,388	4,503	4,521	4,470
三田三丁目	1,657	1,639	1,643	1,680	1,694
三田四丁目	3,607	3,591	3,572	3,561	3,687
芝四丁目	2,317	2,309	2,286	2,334	2,446
芝五丁目	2,801	2,786	2,729	2,701	2,772
小計 (計画地及びその周辺)	40,777	40,669	40,731	41,719	43,075

注) () 内は、区全体の人口に占める割合(%)を示します。

■ 計画地は芝浦三丁目に位置しています。

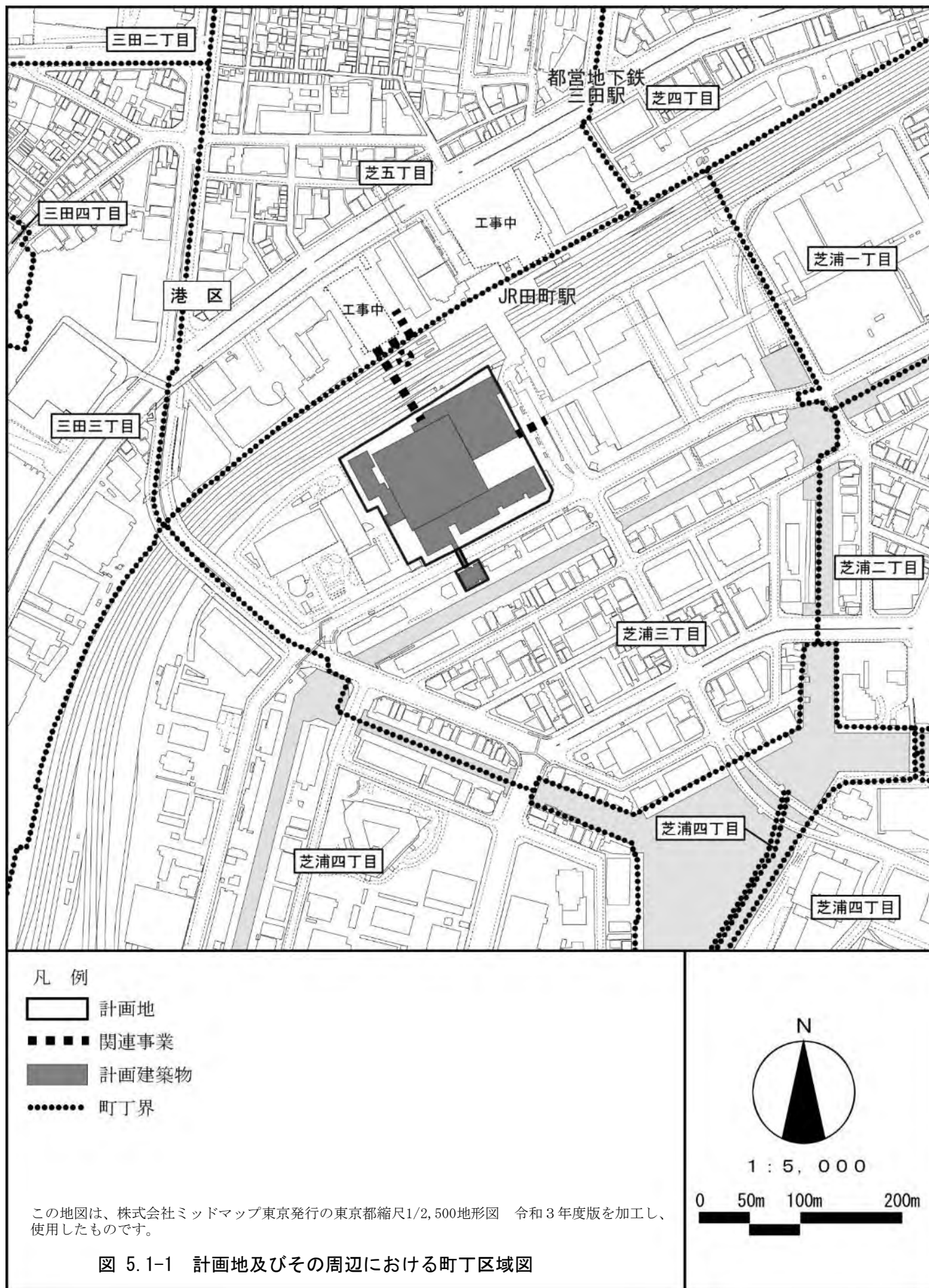
出典：「各年1月1日現在の人口・世帯数（昭和29年～令和6年）」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）

「2020年1月～2024年1月 町丁別人口・世帯数（芝地区総合支所管内）」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）

「2020年1月～2024年1月 町丁別人口・世帯数（高輪地区総合支所管内）」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）

「2020年1月～2024年1月 町丁別人口・世帯数（芝浦港南地区総合支所管内）」

（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）



5.1.2 交通

供用後の施設関連の関係車両の走行や歩行者の往来、工事中の工事用車両の走行により、自動車・歩行者交通量、交通安全（交通）、車両の走行に伴う大気質（大気）及び静穏（騒音・振動）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、計画地周辺の交通条件を整理しました。

(1) 道路網及び自動車交通量

計画地周辺の主要道路は図 5.1-2 に示すとおり、主要道路として、計画地の北側を北東から南西に国道 15 号（第一京浜）、計画地の西側を都道 409 号（都道日比谷芝浦線）が通過しています。

計画地周辺の令和 3 年度道路交通センサス調査結果は表 5.1-2(1)～(2)に、調査路線は図 5.1-2 に示すとおりです。

令和 3 年度における計画地周辺の主要道路の 24 時間交通量（平日）は、首都高速道路で 44,950～122,284 台/24 時間（大型車混入率：5.6～15.2%）となっています。また、都道 409 号（都道日比谷芝浦線）及び都道 316 号（主要地方道日本橋芝浦大森線）では、24 時間交通量は調査されていませんが、12 時間交通量（平日）は、都道 409 号（地点 60530：都道日比谷芝浦線）で 21,183 台/12 時間（大型車混入率：20.8%）、都道 316 号（地点 41960：主要地方道日本橋芝浦大森線）で 14,508 台/12 時間（大型車混入率：26.4%）となっています。

表 5.1-2(1) 道路交通センサス調査結果（平日：令和 3 年度）

注 1) 区間番号	調査路線	注 2) 調査時間	交通量（台）			大型車 混入率 （%）
			大型車	小型車	合計	
05070	首都高速都心環状線 （汐留 JCT～浜崎橋 JCT）	12 時間	9,267	71,959	81,226	11.4
		24 時間	13,512	97,691	111,203	12.2
05220	首都高速都心環状線 （浜崎橋 JCT～芝公園出入口）	12 時間	5,157	67,943	73,100	7.1
		24 時間	9,041	91,874	100,915	9.0
05230	首都高速都心環状線 （芝公園出入口～一ノ橋 JCT）	12 時間	5,866	66,636	72,502	8.1
		24 時間	10,007	90,037	100,044	10.0
05280	首都高速 1 号羽田線 （浜崎橋 JCT～芝浦 JCT）	12 時間	9,810	79,160	88,970	11.0
		24 時間	15,778	106,506	122,284	12.9
05290	首都高速 1 号羽田線 （芝浦 JCT～芝浦出入口）	12 時間	4,734	47,185	51,919	9.1
		24 時間	7,316	63,241	70,557	10.4
05300	首都高速 1 号羽田線 （芝浦出入口～大井 JCT）	12 時間	4,924	41,700	46,624	10.6
		24 時間	7,490	56,057	63,547	11.8
05410	首都高速 2 号目黒線 （一ノ橋 JCT～天現寺出入口）	12 時間	1,722	30,894	32,616	5.3
		24 時間	2,519	42,431	44,950	5.6
06100	首都高速 11 号台場線 （芝浦 JCT～台場出入口）	12 時間	4,586	32,803	37,389	12.3
		24 時間	7,903	44,239	52,142	15.2

注 1）出典資料における地点番号を示します。

注 2）12 時間：7 時～19 時の 12 時間を示します。

24 時間：7 時～翌 7 時 若しくは 0 時～翌 0 時の 24 時間を示します。

出典：「令和 3 年度道路交通センサス一般交通量調査結果」（令和 5 年 6 月 国土交通省）

表 5.1-2(2) 道路交通センサス調査結果（平日：令和３年度）

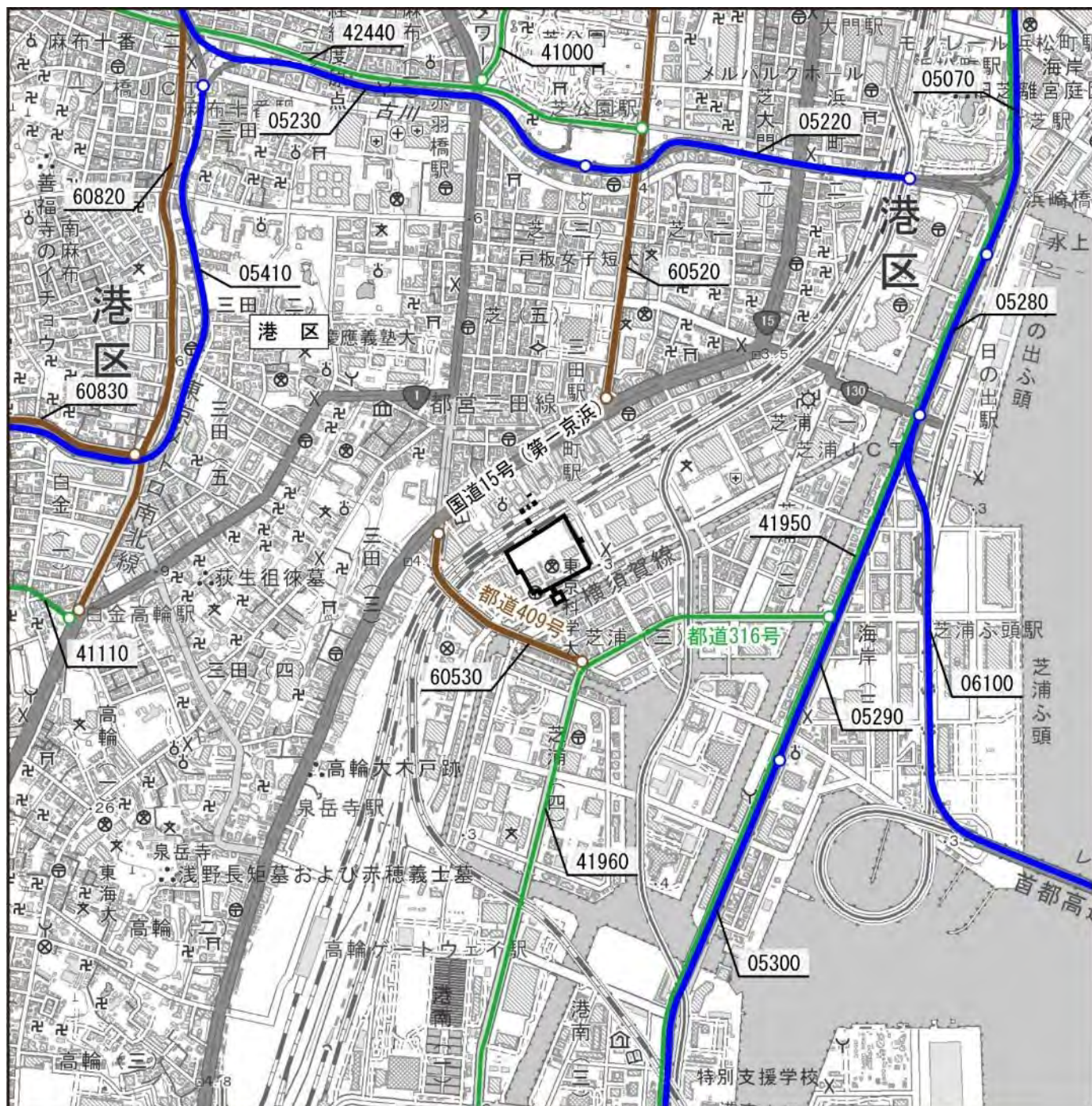
注１） 区間番号	調査路線	注２） 調査時間	交通量（台）			大型車 混入率 （％）
			大型車	小型車	合計	
41000	都道 301 号 （主要地方道白山祝田田町線） （港区愛宕 2-3）	12 時間	1,096	11,480	12,576	8.7
		24 時間	—	—	—	—
41110	都道 305 号 （主要地方道芝新宿王子線） （港区白金 6-1-1）	12 時間	898	5,824	6,722	13.4
		24 時間	—	—	—	—
41950	都道 316 号 （主要地方道日本橋芝浦大森線） （品川区東品川 2-2）	12 時間	3,046	12,374	15,420	19.8
		24 時間	—	—	—	—
41960	都道 316 号 （主要地方道日本橋芝浦大森線） （港区港南 2-10-9）	12 時間	3,827	10,681	14,508	26.4
		24 時間	—	—	—	—
42440	都道 319 号（主要地方道環状 3 号線） （港区東麻布 3-10）	12 時間	2,146	14,738	16,884	12.7
		24 時間	—	—	—	—
60520	都道 409 号（都道日比谷芝浦線） （港区新橋 1-1-1）	12 時間	1,993	20,473	22,446	8.9
		24 時間	—	—	—	—
60530	都道 409 号（都道日比谷芝浦線） （港区芝浦 3-4）	12 時間	4,404	16,779	21,183	20.8
		24 時間	—	—	—	—
60820	都道 415 号（都道高輪麻布線） （港区南麻布 1-6）	12 時間	2,146	23,278	25,424	8.4
		24 時間	—	—	—	—
60830	都道 416 号（都道古川橋二子玉川線） （港区南麻布 4-13-1）	12 時間	2,384	19,771	22,155	10.8
		24 時間	—	—	—	—

注 1）出典資料における地点番号を示します。

注 2）12時間：7 時～19 時の 12 時間を示します。

24 時間：7 時～翌 7 時 若しくは 0 時～翌 0 時の 24 時間を示します。

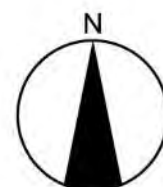
出典：「令和 3 年度道路交通センサス一般交通量調査結果」（令和 5 年 6 月 国土交通省）



凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 高速自動車国道
- 主要地方道（都道府県道・指定市道）
- 一般都道府県道・指定市の一般道
- 印間は調査区間を示します。

注) 調査区間の番号は、表 5.1-2(1)、(2) (p. 33、p. 34参照) の区間番号を示す。
 出典：「令和3年度道路交通センサス一般交通量調査結果」(令和5年6月 国土交通省)
 この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部:令和6年、東京西南部:令和7年）を加工し、使用したものです。



1 : 15, 000

0 150m 300m 600m

図 5.1-2 計画地及びその周辺における
自動車交通量既存資料調査地点図

(2) 鉄道

計画地周辺の鉄道網図は、図 5.1-4 に示すとおりです。計画地の最寄駅は、田町駅（JR 山手線・JR 京浜東北線）です。

令和 4 年度の各駅の乗車人員、降車人員の状況は表 5.1-3 に示すとおりであり、最寄駅である田町駅では JR 各線の乗車人員：39,893 千人/年（降車人員：未公表）となっています。

また、各駅の乗車人員の経年変化は図 5.1-3(1)～(2)に示すとおりであり、令和 2 年度に大幅に減少したものの、以降は増加傾向となっています。

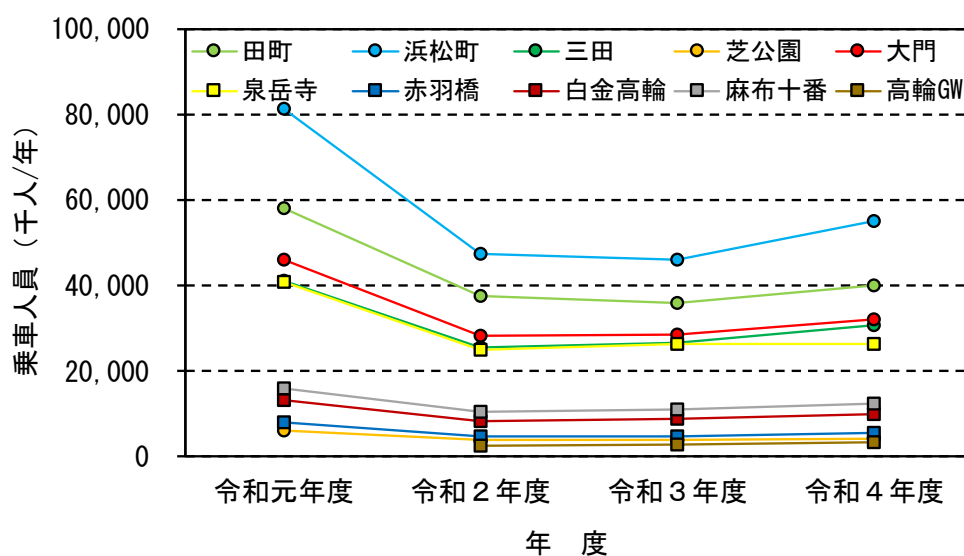
表 5.1-3 各駅の乗車人員、降車人員の状況（令和 4 年度）

単位：千人/年

駅名	路線名	乗車人員	降車人員
田町	JR 山手線/JR 京浜東北線	39,893	(未公表)
浜松町	JR 山手線/JR 京浜東北線	41,197	(未公表)
	東京モノレール	13,982	13,629
高輪ゲートウェイ	JR 山手線/JR 京浜東北線	3,375	(未公表)
三田	都営三田線	15,105	15,161
	都営浅草線	15,663	15,774
芝公園	都営三田線	4,202	4,289
大門	都営大江戸線	17,186	17,195
	都営浅草線	14,932	15,029
泉岳寺 ^{注)}	都営浅草線	31,094	31,201
	京急本線	—	—
赤羽橋	都営大江戸線	5,474	5,438
白金高輪	東京メトロ南北線	6,068	5,802
	都営三田線	3,689	3,806
麻布十番	東京メトロ南北線	7,184	7,097
	都営大江戸線	5,158	5,092
竹芝	新交通ゆりかもめ	731	767
日の出	新交通ゆりかもめ	373	359
芝浦ふ頭	新交通ゆりかもめ	762	806

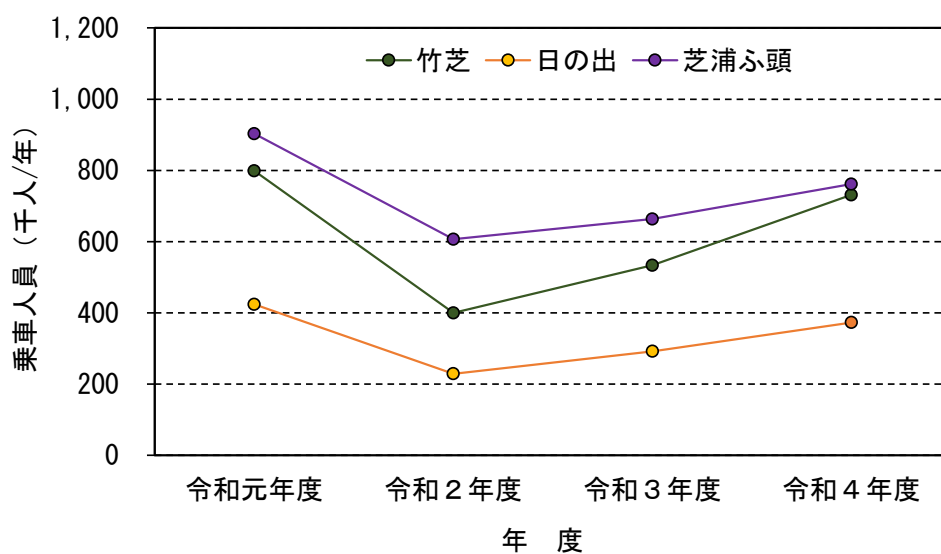
注) 都営浅草線及び京急本線相互乗り入れ運転のため、代表して都営浅草線の乗降車人員数を示しています。

出典：「東京都統計年鑑（令和 4 年版）」（令和 6 年 4 月 東京都総務局統計部）



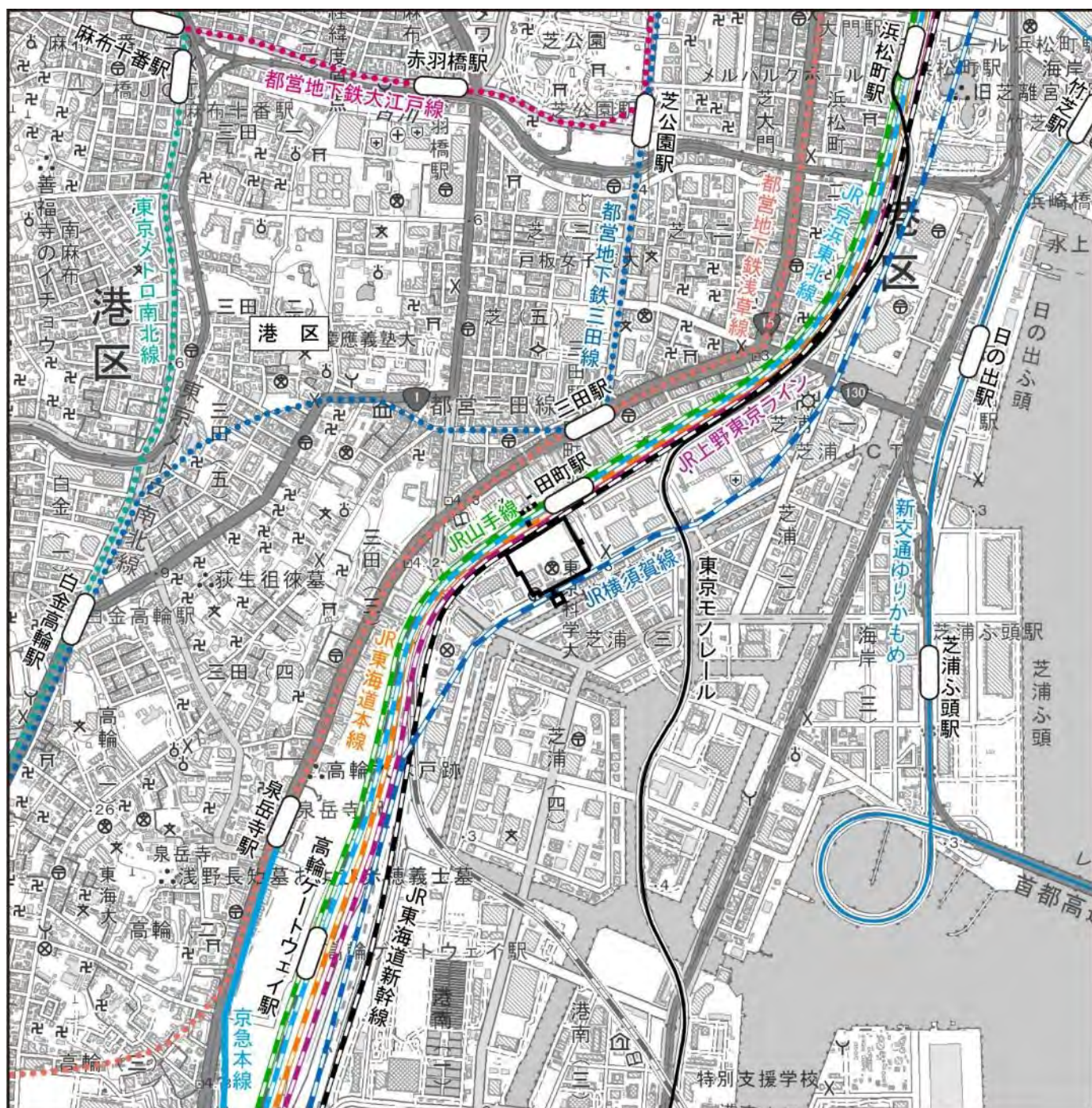
出典：「東京都統計年鑑（令和元年～令和4年版）」（東京都総務局統計部）

図 5.1-3(1) 各駅の乗車人員の経年変化（JR、都営、メトロ）



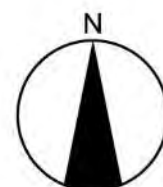
出典：「東京都統計年鑑（令和元年～令和4年版）」（東京都総務局統計部）

図 5.1-3(2) 各駅の乗車人員の経年変化（新交通ゆりかもめ）



凡 例

- | | | | | | |
|--|------|--|----------|--|----------|
| | 計画地 | | 路線 (J R) | | 路線 (地下鉄) |
| | 関連事業 | | | | 路線 (私鉄) |
| | 駅 | | | | |



1 : 15, 000

0 150m 300m 600m

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部：令和6年、東京西南部：令和7年）を加工し、使用したものです。

図 5.1-4 計画地及びその周辺における鉄道網図

(3) バス

《都営バスなど》

計画地周辺のバス路線網は、表 5.1-4(1) 及び図 5.1-5(1) に示すとおりです。

計画地最寄りのバス停は、計画地東側に「都営（田 99・田 92・浜 95）田町駅東口」、計画地南側に「都営（田 92・浜 95）田町駅東口前」などがあります。

表 5.1-4(1) 計画地周辺のバス路線（都営バスなど）

系 統	起 点	主な経由地	終 点
都営（田 87）	渋谷駅	恵比寿駅 ・ 白金高輪駅	田町駅
都営（田 99）	品川駅港南口	芝浦埠頭	田町駅東口
都営（田 92）	品川駅港南口	高浜橋	田町駅東口
都営（浜 95）	品川車庫 ・ 品川駅港南口	田町駅東口前 ・ 浜松町駅	東京タワー
都営（都 06）	渋谷駅	天現寺橋・赤羽橋駅	新橋駅
都営（品 97）	品川駅高輪口	天現寺橋・西麻布・ 四谷三丁目	新宿駅西口
都営（反 96）	五反田駅	品川駅高輪口・ 麻布十番駅	六本木ヒルズ
都営（反 94）	五反田駅	高輪台駅	赤羽橋駅
東急バス（東 98）	等々力操車場	目黒駅前	東京駅南口

出典：「都バス路線図 みんくるガイド」（令和 6 年 4 月 東京都交通局）
「東急バス 全エリアの路線図」（令和 6 年 12 月閲覧 東急バスホームページ）

《港区コミュニティバス「ちいばす」など》

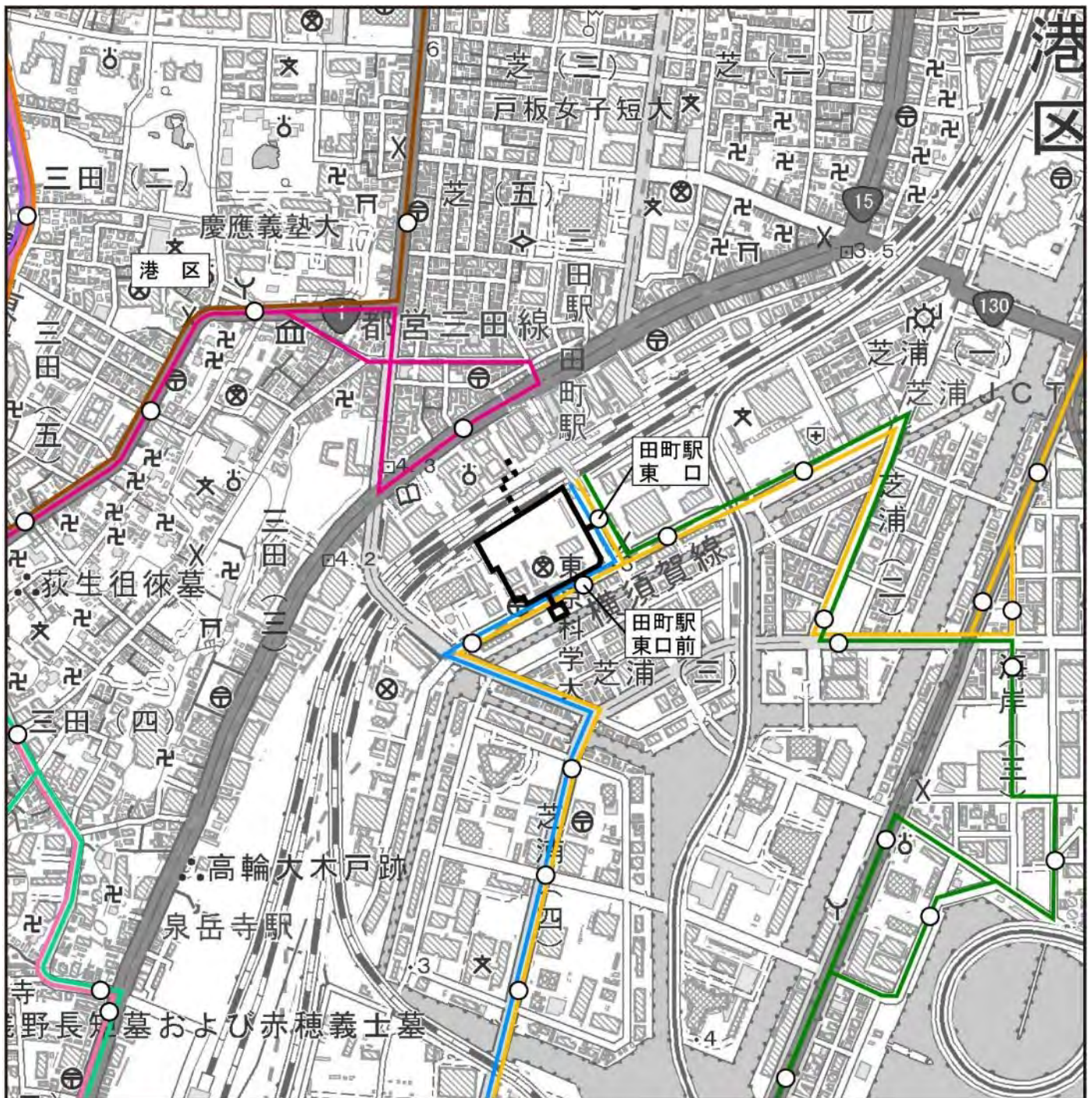
計画地周辺のバス路線網は、表 5.1-4(2) 及び図 5.1-5(2) に示すとおりです。

計画地最寄りのバス停は、計画地東側に「ちいばす（芝ルート・田町ルート・芝浦港南ルート・車庫発着便）田町駅東口」、計画地南側に「お台場レインボーバス（01 系統）田町駅東口」があります。

表 5.1-4(2) 計画地周辺のバス路線（港区コミュニティバスなど）

ル ー ト	主な経由地
ちいばす（芝ルート）	新橋駅～みなとパーク芝浦～新橋駅
ちいばす（田町ルート）	田町駅東口～六本木ヒルズ～田町駅東口
ちいばす（高輪ルート）	品川駅港南口～浅草線三田駅前～品川駅港南口
ちいばす （芝浦港南ルート）	田町駅東口～品川駅港南口～田町駅東口
ちいばす（車庫発着便）	芝浦車庫～田町駅東口～芝浦車庫
お台場レインボーバス （01 系統）	品川駅港南口～田町駅東口～フジテレビ前（アクアシティお台場前） ～田町駅東口～品川駅港南口
お台場レインボーバス （02 系統）	品川駅港南口～芝浦三丁目（田町駅入口）～フジテレビ前 （アクアシティお台場前）～芝浦三丁目（田町駅入口）～品川駅港南口

出典：「ちいばす路線図（詳細版）」（令和 6 年 12 月閲覧 港区ホームページ）
「お台場レインボーバス路線図」（令和 6 年 12 月閲覧 港区ホームページ）



凡 例

計画地
関連事業

都営バス

田 87

田 99

田 92

浜 95

東急バス (東 98)

都 06

品 97

反 96

反 94

出典：「都バス路線図 みんなのガイド」(令和6年4月 東京都交通局)
「東急バス 全エリアの路線図」(令和6年12月閲覧 東急バスホームページ)

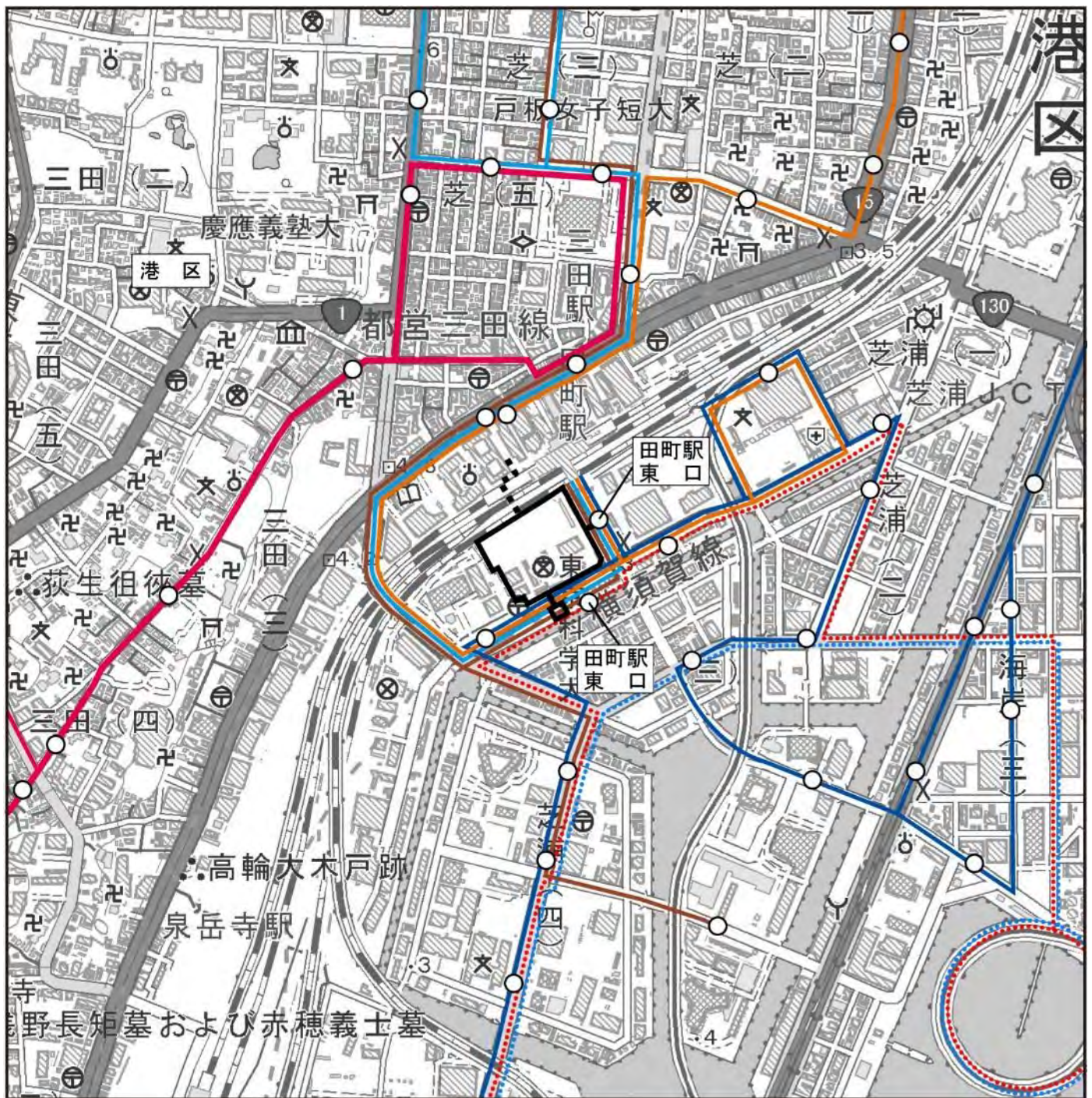
この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000(東京南部:令和6年、東京西南部:令和7年)を加工し、使用したものです。

図 5.1-5(1) 計画地及びその周辺におけるバス路線図
(都営バスなど)



1 : 10, 000

0 100m 200m 400m



凡 例

- 計画地
 関連事業

ちいばす

- 芝ルート
— 高輪ルート
— 芝浦港南ルート
— 田町ルート
— 車庫発着便

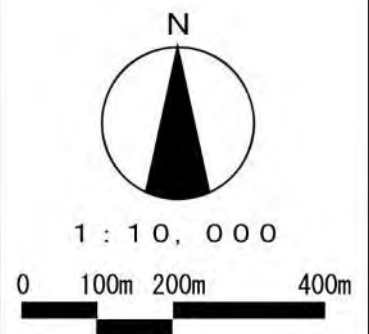
お台場レインボーバス

- ⋯ 01 系統
⋯ 02 系統

出典：「ちいばす路線図（詳細版）」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）
 「お台場レインボーバス路線図」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部：令和6年、東京西南部：令和7年）を加工し、使用したものです。

図 5.1-5 (2) 計画地及びその周辺におけるバス路線図
 （港区コミュニティバスなど）



5.1.3 土地利用

供用後の施設関連の関係車両の走行や計画建築物の供用、工事中の建設機械の稼働や工事用車両の走行に伴い、大気質（大気）、静穏（騒音、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

計画地及びその周辺の土地利用の状況は、図 5.1-6 に示すとおりです。

計画地が位置する田町駅周辺は、事務所建築物の立地割合が高い地域です。

計画地南側や国道 15 号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用地や商業用地が混在する地域となっています。

また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、北東側に「芝浜小学校」、南南西側に「芝浦小学校」などがみられます。

計画地周辺の住宅用途として利用のある建築物の分布は、図 5.1-7 に示すとおりです。

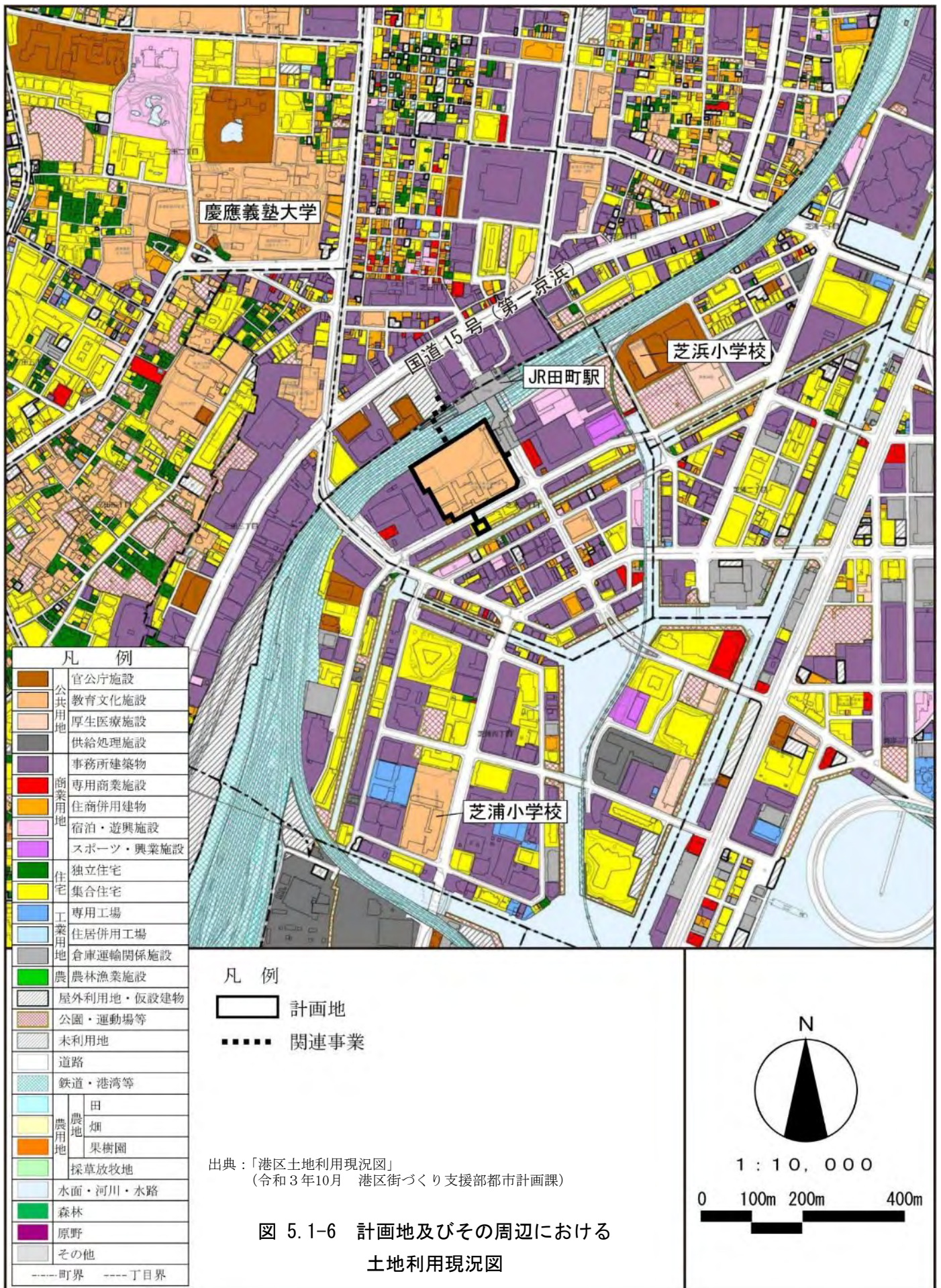
なお、工事用車両及び関係車両が走行すると想定する計画地周辺道路（国道 15 号（第一京浜）、特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り））の沿道には、一部に住宅用途として利用のある建物がみられます。

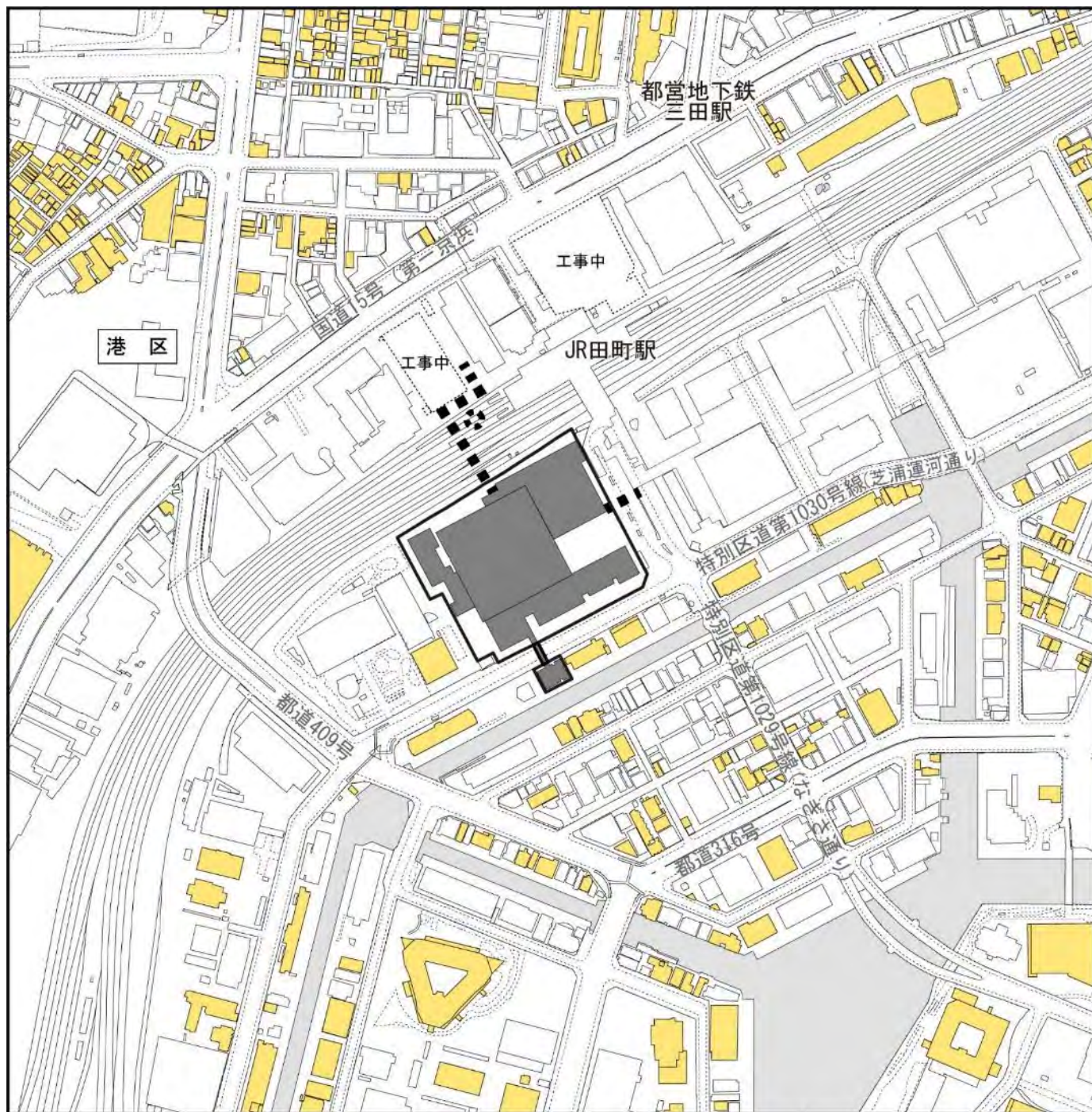
(2) 都市計画区域などの状況

計画地及びその周辺における用途地域の指定状況は、図 5.1-8 に示すとおりです。

計画地は、準工業地域及び商業地域に指定されています。

計画地周辺は、計画地北側が商業地域、東側が商業地域及び準工業地域、南側が商業地域及び準工業地域に指定されています。また、計画地西側は、商業地域を隔てて、第一種住居地域、第一種中高層住居専用地域及び第二種住居地域に指定されています。





凡 例

□ 計画地

■ ■ ■ ■ 関連事業

■ 計画建築物

■ 居住者用建物

(独立住宅、集合住宅、住商併用建物、住居併用工場)

出典：「港区土地利用現況図」(令和3年10月 港区街づくり支援部都市計画課)
「ゼンリン住宅地図(東京都港区)」(令和6年4月 株式会社ゼンリン)

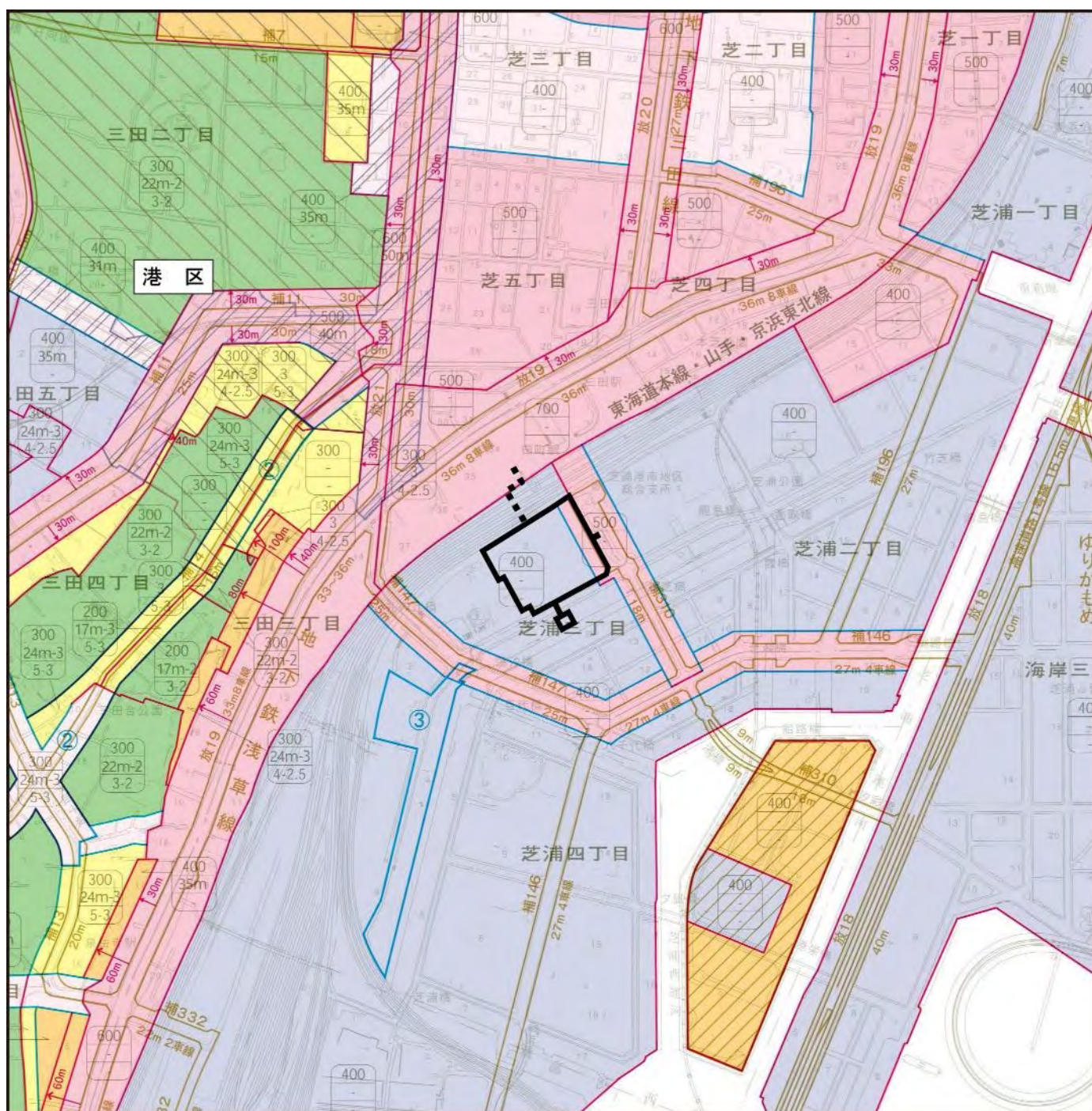
この地図は、株式会社ミッドマップ東京発行の東京都縮尺1/2,500地形図 令和3年度版を加工し、使用したものです。

図 5.1-7 計画地及びその周辺における住宅用途として利用のある建物



1 : 5, 0 0 0

0 50m 100m 200m



凡 例

- 計画地
- 関連事業

出典：「港区用途地域地区等図」
(令和6年4月 港区街づくり
支援部都市計画課)

凡 例	
用 途 地 域 地 区	高 層 住 居 誘 導 地 区
 第一種低層住居専用地域 (絶対高さ制限10m)	 高層住居誘導地区
 第一種中高層住居 専用地域	中 高 層 階 住 居 専 用 地 区
 第二種中高層住居 専用地域	 ② 第二種中高層階 住居専用地区
 第一種住居地域	 ③ 第三種中高層階 住居専用地区
 第二種住居地域	文 教 地 区
 近隣商業地域	 第一種文教地区
 商業地域	 第二種文教地区
 準工業地域	用途地域地区等境界線
 準工業地域特別工業地区	 用途地域等境界線
	 幅20m路線式用途地域等境界線
	 その他の路線式用途地域等境界線



1 : 10, 000



図 5.1-8 計画地及びその周辺における用途地域図

(3) 公共施設などの状況

計画地及びその周辺の公共施設などの状況は、表 5.1-5 及び図 5.1-9 に示すとおりです。

計画地周辺の主な公共施設などは、保育園、福祉施設、公園などが分布しており、計画地には東京科学大学附属科学技術高等学校（以下「附属高校」といいます。）（地点 13）が立地しています。また、計画地近傍の公共施設などは、たまち保育室（港区保育室）（地点 10）、田町駅東口自転車等駐車場（地点 21）、シティハイツ第 2 芝浦（地点 22）、シティハイツ芝浦（地点 23）が位置しています。

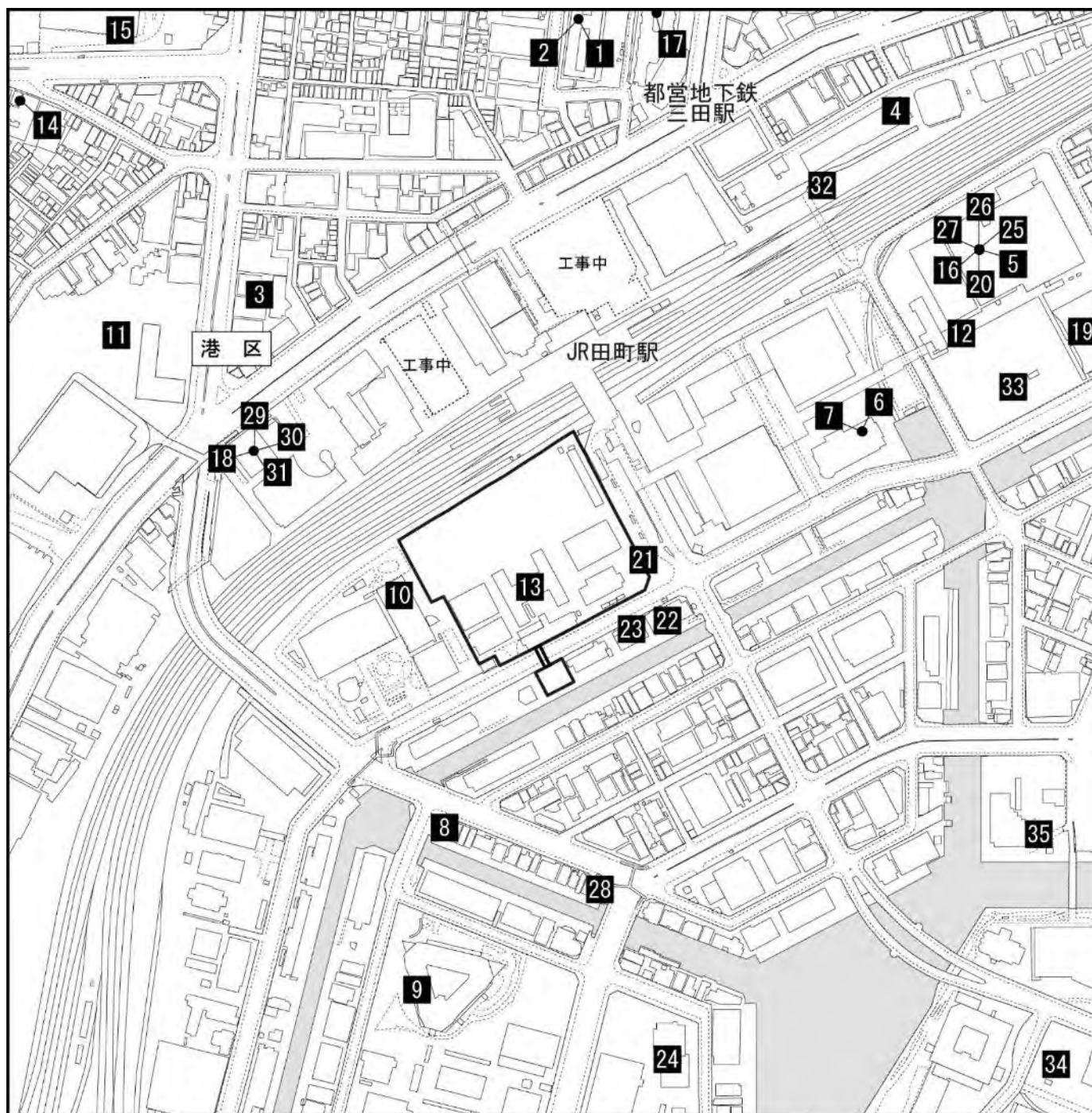
表 5.1-5 主な公共施設など

区分	地点	施設名称	計画地からの方角・距離 ^{注1)}
保育園など	1	みなと子育て応援プラザ Pokke	北 方向・約 500m
	2	芝保育園	北 方向・約 500m
	3	三田プチ・クレイシュ	北西 方向・約 360m
	4	プチナーサリー田町	北東 方向・約 510m
	5	しばうら保育園分園	北東 方向・約 480m
	6	しばうら保育園	東北東 方向・約 310m
	7	子育てひろばあっぱい芝浦	東北東 方向・約 310m
	8	太陽の子芝浦三丁目保育園	南南西 方向・約 190m
	9	ポピンズナーサリースクール芝浦	南南西 方向・約 330m
	10	たまち保育室（港区保育室）	西 方向・約 120m
幼稚園	11	聖徳大学三田幼稚園	西北西 方向・約 420m
小学校	12	芝浜小学校	北東 方向・約 420m
高等学校	13	東京科学大学附属科学技術高等学校 ^{注2)}	計画地内
大学	14	慶應義塾大学アート・センター	北西 方向・約 610m
	15	慶應義塾大学	北西 方向・約 600m
福祉施設	16	介護予防総合センター（ラクっちゃ）	北東 方向・約 480m
	17	東京都障害者福祉会館	北 方向・約 510m
図書館	18	三田図書館	西北西 方向・約 280m
病院	19	社会福祉法人恩賜財団母子愛育会 総合母子保健センター	東北東 方向・約 510m
その他施設	20	港区在宅療養相談センター	北東 方向・約 480m
	21	田町駅東口自転車等駐車場	東北東 方向・約 100m
	22	シティハイツ第 2 芝浦	東 方向・約 100m
	23	シティハイツ芝浦	東 方向・約 70m
	24	芝浦港南区民センター	南南東 方向・約 380m
	25	消費者センター	北東 方向・約 480m
	26	男女平等参画センター（リーブラ）	北東 方向・約 480m
	27	港区スポーツセンター	北東 方向・約 480m
	28	地域安全センター	南南東 方向・約 230m
	29	札ノ辻スクエア駐車場	西北西 方向・約 280m
	30	港区観光インフォメーションセンター	西北西 方向・約 280m
	31	産業振興センター	西北西 方向・約 280m
公園など	32	本芝公園	北北東 方向・約 430m
	33	芝浦公園	東北東 方向・約 440m
	34	プラタナス公園	南東 方向・約 570m
	35	船路橋児童遊園	東南東 方向・約 450m

注 1) 計画地の中央付近からのおおよその方向・距離です。

注 2) 東京科学大学附属科学技術高等学校は、令和 9 年 3 月に大岡山キャンパスへ移転する予定です。

出典：「港区公共施設案内図 らくっとみなと 2023-2024」（令和 6 年 12 月閲覧 港区ホームページ）



凡 例

- 計画地
- 主な公共施設など

出典：「港区公共施設案内図 めるっとみんと 2023-2024」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）

この地図は、株式会社ミッドマップ東京発行の東京都縮尺1/2,500地形図 令和3年度版を加工し、使用したものです。



1 : 5, 0 0 0



図 5.1-9 計画地及びその周辺における主な公共施設など

5.1.4 関係法令の指定・規制など

各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。

本計画に関係する主な法令は表 5.1-6(1)～(2)に示すとおり、「環境基本法」(平成5年11月 法律第91号)、「東京都環境基本条例」(平成6年7月 都条例92号)、「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」といいます。)」(平成12年12月 都条例第215号)、「港区環境基本条例」(平成10年3月 区条例第28号)などがあります。

表 5.1-6(1) 主な関係法令など

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92号)
		都民の健康と安全を確保する環境に関する条例 (平成12年12月22日 都条例第215号)
		港区環境基本条例(平成10年3月30日 区条例第28号)
		港区環境影響調査実施要綱(平成7年3月22日 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 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)

表 5.1-6(2) 主な関係法令など

項目	関係法令一覧
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 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 港環清第327号）
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及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律 （昭和54年6月22日 法律第49号）
	建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律 （平成27年7月8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）
	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）
	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）
	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 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 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）
	港区まちづくり条例（平成19年6月27日 区条例第28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 港住住第12号）

5.1.5 環境保全に関する計画など

各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などについて整理しました。

東京都の環境保全に関する計画などについては表 5.1-7(1)～(4)に示すとおり、「東京都環境基本計画」などが策定されています。また、港区では表 5.1-8(1)～(5)に示すとおり、「港区環境基本計画」などが策定されています。

表 5.1-7(1) 東京都の環境保全に関する計画など

計画などの名称	計画などの概要
都市づくりの グランドデザイン (平成29年9月)	「都市づくりのグランドデザイン」は、平成28(2016)年9月に東京都都市計画審議会から示された答申「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について」を踏まえ、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。 目標時期は、2040年代としています。 計画地が位置する「中枢広域拠点域」「国際ビジネス交流ゾーン」の将来イメージは以下のとおりです。 おおむね環状7号線内側の区域では、高密度な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点が形成され、グローバルな交流によって新たな価値を生み続けています。 「中枢広域拠点域」のうち、特に、国際金融やライフサイエンスといった世界中から人材、資本、情報が集まるグローバルビジネスの業務統括拠点やアジアのヘッドクォーターなど、国際的な中枢業務機能が高度に集積した中核的な拠点が複数形成され、アジアにおけるビジネス・交流の拠点としての地位を確立しています。加えて、高密度な道路・交通ネットワークを生かし、国際的なビジネス・交流機能の強化と、その持続的な更新が図られています。
「未来の東京」 戦略 version up 2024 (令和6年1月)	令和3年3月、明るい未来の東京を切り拓くための都政の新たな羅針盤として、東京都の長期計画である『「未来の東京」戦略』を策定しました。『「未来の東京」戦略』では、「時代や状況の変化に弾力的に対応『アジャイル』」を基本戦略とし、取組の進捗や社会環境の変化により、更に良い方法やより効率的な方法が見つかった場合には内容を見直すこととしています。この基本戦略に基づき、令和4年2月には、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、また、令和5年1月には、これまでの常識が通用しないグローバルな課題や急速な少子化の進行などに先手先手で対応していくため、それぞれのフェーズにおける政策のバージョンアップを行いました。 ポストコロナを迎えた今、先送りしてきた課題に挑み、東京のポテンシャルを最大限活かすことで、持続可能な未来への歩みを加速させるため、更なるバージョンアップとして『「未来の東京」戦略version up 2024』を策定しました。 『「未来の東京」戦略version up 2024』では、直近の社会情勢の変化・変革を踏まえ、新規施策の構築や既存施策の見直し、PDCAによる3か年のアクションプランの更新などがまとめられています。
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)	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(以下、「都市計画区域マスタープラン」といいます。)は、都市計画法第6条の2に基づき、都道府県が広域的見地から都市計画の基本的な方針を定めています。 本都市計画区域マスタープランは、「未来の東京」戦略ビジョンで示した方向性や都市づくりのグランドデザインを踏まえるとともに、社会経済情勢の変化や国の動きなどを反映しつつ、分野を横断する8つの戦略を設定し、先進的な取組を進めるものとしています。 計画地が位置する「田町・三田」の将来像として、以下の内容が示されています。 ・大規模な低未利用地において業務・商業・文化機能が複合した開発や、既存市街地の街区再編・機能更新などにより、計画的な土地利用転換が進むことで、快適な歩行者ネットワークや縦横に巡る運河を生かした水辺の住宅などからなる、魅力的な活力とにぎわいの拠点を形成 ・区部中心部に近接した利便性と、恵まれたみどりや運河の水面を生かし、魅力的なデザインの都市型住宅が立地する居住の拠点を形成
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)	品川駅・田町駅周辺地域の将来像として、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」を掲げ、本地域のまちづくりにあたってのガイドラインを示したものです。 田町駅東口地区のまちづくりの考え方として、以下の内容が示されています。 ・複合開発地区においては、業務・商業・居住機能を主体に、文化や交流、都市余暇機能等を併せ持つ複合市街地とする。住宅は独立したコミュニティを形成するように配置し、業務棟との間に形成させる共用空間を中心に、文化や交流等を目的としたにぎわいと魅力ある都市空間を創出する。 ・住民や事業者の憩いの場となる緑地・広場や快適で安全な歩行者空間を創出する。 ・教育・研究地区においては、既存の教育機能を生かしながら、教育、研究、交流機能を有する地区とする。

表 5.1-7(2) 東京都の環境保全に関する計画など

計画などの名称	計画などの概要
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。 <u>“持続可能な資源利用”を進めるための3つの柱</u> ・資源ロス削減の促進 ・エコマテリアルの利用の促進 ・廃棄物の循環利用のさらなる促進
東京都 環境基本計画 2022 (令和4年9月)	本計画では、社会経済が高度に発展した成熟社会においても持続的な成長を遂げるなど、「成長」と「成熟」が両立した、持続可能で、安全・安心、快適、希望にあふれた東京、すなわち、「未来を拓くグリーンでレジリエントな世界都市・東京」を目指した戦略展開を明らかにしています。 東京が目指す都市の姿を実現するために、脱炭素化、生物多様性、良質な都市環境など持続可能な都市の実現に向けた取組である戦略1～3に加え、直面するエネルギー危機に迅速・的確に対応するための取組である戦略0を展開していきます。 <u>3+1の「戦略」</u> ・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。この中の「都市づくりにおける配慮の指針」は、行政や民間事業者等が都市づくりに当たって、計画策定や事業実施の際に配慮すべき事項を指針として示すもので、都市づくり全般を対象とする「共通配慮事項」、東京の各地域に示す「地域別配慮の指針」、事業の種類別に示す「事業別配慮の指針」で構成されています。 「地域別配慮の指針」においては、東京都全域を4つの地域に区分し、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「中枢広域拠点域」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きます。 ・開発等に当たっては、都市開発による温室効果ガス排出量や自動車交通量の低減を図ります。拠点開発等を効率的に進めることで、エネルギー効率の良い都市構造としていきます。 ・建物の利用に当たって、街内区等で連携した効率的なエネルギーマネジメントができるよう十分配慮します。 ・今後も大規模な都市開発が進行することから、高度に発達した公共交通網や通勤・通学のみならず多様なニーズに対応する自転車を十分生かすことに留意して、自動車交通に過度に依存しないよう計画します。 ・緑化計画の策定に当たっては、地域の在来植物を中心都市、生物多様性に配慮した緑化を検討します。 ・ヒートアイランド現象が顕在化、深刻化している地域であることから、ヒートアイランド対策を積極的に推進します。 ・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ります。

表 5.1-7(3) 東京都の環境保全に関する計画など

計画などの名称	計画などの概要
みどりの新戦略 ガイドライン (平成18年1月)	東京にみどりの拠点と軸を形成し、みどり豊かな風格都市・東京を実現していくため、公共や民間によるみどりづくりを誘導していく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。 ・将来(2025年(令和7年))のみどりの確保目標を示します(区部の目標は現況のみどり率を2割増。) ・東京のみどりの質の向上を図ります。 ・東京にみどりの拠点と軸を構築し、みどりのネットワークの形成をめざします。そのため、新たに「環境軸」の形成を図ります。 なお、計画地は「センター・コア再生ゾーン」に属しており、ゾーン別のみどりづくりとして、「都心部のみどりを生かした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や公開空地等敷地での緑化の推進」などが位置づけられています。
東京が 新たに進める みどりの取組 (令和元年5月)	「都市づくりのグランドデザイン」で示す都市像の実現に向け、今ある貴重な緑を守り、あらゆる場所に新たな緑を創出するため、東京が進めるみどりの取組をまとめたものです。みどりが減少傾向にある区部・多摩部を対象としており、都市計画区域マスタープランや実行プランに位置付け、都の所管局や区市町村との適切な役割分担に基づき、着実に推進していくとしています。 都市づくりのグランドデザインで掲げた「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、以下の4つの方針と主要施策を示しています。 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
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)	「緑の東京10年プロジェクト」の開始から約5年が経過し、生物多様性に関する国際的な危機意識の高まりや、東日本大震災をきっかけとする首都東京のプレゼンスの低下など、緑施策を取り巻く情勢は大きく変化しています。特に、「生物多様性の危機」が、「気候変動の危機」と相まって「地球環境の器」の存続を危うくしている今、首都東京が果たすべき役割は、気候変動対策に続き、生物多様性の分野でも「世界の諸都市の“範”となる持続可能な都市モデル」を示し、実効性のある施策を構築することです。 生物多様性の危機を背景に、生物多様性に関する施策の将来の方向性を示しており、緑施策によって目指すべき東京の将来像と目標を掲げています。 <u>緑施策によって目指すべき東京の将来像</u> ・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。 ・豊かな緑が、人々にう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。 <u>目標(2020年(令和2年))</u> 【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(平成28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(令和2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、具体的な取組として、以下の2つの取組の促進を示しています。 ・生物多様性に配慮した植栽の推進 ・在来動物の生息空間のネットワーク化

表 5.1-7(4) 東京都の環境保全に関する計画など

計画などの名称	計画などの概要
東京都景観計画 (平成 30 年 8 月改定)	「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、これまでの景観施策を再構築し、都民や事業者、区市町村などと連携・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、景観法に定める基本理念に以下の 3 つの事項を加えたものをこの計画の基本理念としています。 ・都民、事業者など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さらなる発展 ・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
東京都資源循環・ 廃棄物処理計画 (令和 3 年 9 月)	「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく法定計画であり、『『未来の東京』戦略』及び「東京都環境基本計画」に掲げる個別分野の計画として、主要な施策を示しています。 計画期間を 2021～2025 年度(令和 3 年～令和 7 年度)の 5 年間とし、2050 年(令和 32 年)を見据えた 2030 年(令和 12 年)のビジョンを示すものです。2030 年度(令和 12 年度)のあるべき姿として、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していくことを示しています。 <u>計画目標</u> 計画目標 1 : 資源ロスの削減 ・一般廃棄物排出量 2025 年度(令和 7 年度): 440 万トン、2030 年度(令和 12 年度): 410 万トン 計画目標 2 : 循環利用の推進と最終処分量の削減 ・一般廃棄物再生利用率 2025 年度(令和 7 年度): 31%、2030 年度(令和 12 年度): 37% ・最終処分量(一般廃棄物・産業廃棄物計)の削減(2012 年度比) 2025 年度(令和 7 年度): 82 万トン、2030 年度(令和 12 年度): 77 万トン 計画目標 3 : 災害廃棄物の処理体制の構築 <u>主要な施策</u> ・施策 1 : 資源ロスの更なる削減 ・施策 2 : 廃棄物の循環利用の更なる促進 ・施策 3 : 廃棄物処理システムの強化 ・施策 4 : 健全で信頼される静脈ビジネスの発展 ・施策 5 : 社会的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)	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全ての関係者が一丸となって、計画的かつ統一的な取組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ために策定しています。 本計画では、東京都が建設副産物実態調査における建設副産物の再資源化率などの実績、その他の調査による将来の建設副産物の発生量の予測の結果や再資源化施設などの立地状況等を勘案し、建設副産物の再資源化などの目標を設定しています。
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 (令和 6 年 4 月 改定)	「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(自動車 NO_x・PM 法)に基づき、自動車排出窒素酸化物及び自動車排出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、事業者及び都民が連携し、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、「令和 8 年度までに対策地域において二酸化窒素に係る大気環境基準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。」を掲げており、目標を達成するために、自動車単体対策の強化等、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。
東京地域 公害防止計画 (第 9 次) (平成 24 年 3 月)	環境基本法第 17 条に基づいて策定された計画で、公害防止及び環境の保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを目的としています。目標年度は平成 23 年度から平成 32 年度までの 10 年間であり、特に重点的に解決を図るべき主要課題として、「東京湾の水質汚濁」、「横十間川のダイオキシン類汚染」の 2 つの項目について、達成目標及び講じる施策を示しています。

表 5.1-8(1) 港区の環境保全に関する計画など

計画などの名称	計画などの概要
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とらえ、計画的に区政運営を進めるにあ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・保険・教育）</u> 1 明日の港区を支える子供たちを育む 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 令和 5 年度改定版 港区実施計画 令和 6 年度 ～令和 8 年度 (令和 6 年 1 月 改定)	「港区基本計画」は、港区の将来像の実現に向けて区が取り組むべき道筋を示したものであり、「分野別計画」と「地区版計画書」で構成されています。なお、基本計画の役割は、区政の目標や課題、施策の概要を体系的に明示することであり、施策や事業の詳細は個別計画等で定めることとしています。 「港区実施計画」は、基本計画の施策に基づき、具体的に実施する事業を明らかにしたものです。 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をもって港区基本計画を構成しています。また、本計画は、「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づけており、「デジタル田園都市国家構想戦略」を踏まえたものとしています。 基本計画が定める具体的なめざすまちの姿「誰もが住みやすく、地域に愛着と誇りを持てるまち・港区」を実現するため、以下に示す 3 つの各分野における区政の方向性を政策として示し、行政サービスを効果的に展開していきます。 <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・保険・教育）</u> 1 明日の港区を支える子供たちを育む 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 芝浦港南地区版 計画書 令和 3 年度 ～令和 8 年度 令和 5 年度改定版 (令和 6 年 1 月 改定)	「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た、独自に取り組む事業を中心とする計画書です。 計画地が位置する「芝浦港南地区」が掲げる「めざすまちの姿」、分野別の「政策」、「施策」は以下のとおりです。 【芝浦港南地区】 めざすまちの姿：誰もが輝くことができる想像力と潤いのあるまち・港区ベイエリア <u>I かがやくまち（街づくり・環境）</u> 政策：1 魅力ある水辺環境を創出し、快適に暮らし続けることができるまちを実現する 施策：(1) 水とみどりのある、魅力的な都市空間を創出する (2) 安全で安心して暮らすことができる快適な都心環境を実現する <u>II にぎわうまち（コミュニティ・産業）</u> 政策：1 多様な主体との連携により、持続可能なコミュニティを創出する 施策：(1) 地域特性を生かし、地域間の持続可能なコミュニティを構築するとともに多様な交流を促進する (2) 地域資源を活用し、地域におけるにぎわいを創出する <u>III はぐくむまち（福祉・保健・教育）</u> 政策：1 人と人とが支え合える、多様性にあふれる地域社会を実現する 施策：(1) 地域における子育ての力の向上と子育て家庭への支援を充実する (2) 誰もが心豊かに生活できる地域社会づくりを進める

表 5.1-8(2) 港区の環境保全に関する計画など

計画などの名称	計画などの概要
港区環境基本計画 令和3年度～ 令和8年度 令和5年度改定版 (令和6年2月 改定)	「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～私たちが築く地球の未来～」というめざす環境像の実現に向け、以下の5つの基本目標を定め、施策・取組を推進します。 <u>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</u> 気候危機とも呼べる気候変動を強く認識し、直面している気候危機に立ち向かう行動を区民、事業者をはじめ、国や東京都とも連携して進め、令和32(2050)年までに区内の温室効果ガス(二酸化炭素)の排出実質ゼロを達成し、「脱炭素社会」の実現に貢献するとともに、更なる激甚化等が予想されている気候変動による影響への適応を進め、安全に安心して快適に暮らし働くことのできるまちの実現をめざします。 <u>基本目標2：ごみを減らして資源が循環するまち</u> 大量生産・大量消費型の経済社会活動は、大量廃棄型の社会を形成し、様々な環境問題を引き起こしています。区民・事業者自身が「ごみの排出者」としてこれらの問題の原因をつくっているという認識を共有し、ごみを減らす、排出ルールを守るという責任ある行動を促していくことで、ごみを減らして資源が循環するまちの実現をめざします。 <u>基本目標3：健康で快適に暮らせるまち</u> 大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、悪臭、土壌汚染、地盤沈下、有害化学物質への対策を適切に行うとともに、開発事業等のまちづくりにおける周辺の生活環境への配慮を促すこと、区民・事業者等と協働して地域の環境美化活動に取り組むことで、誰もが健康で快適に暮らせるまちの実現をめざします。 <u>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</u> 2,000種以上もの多様な生きものがすむ大小様々な緑と水辺をつなぐエコロジカルネットワークを形成しながら、住む人、働く人、訪れる人、生きものがともに快適に過ごすことのできる、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の実現をめざします。 <u>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</u> 現在生じている様々な環境問題による負荷を次世代に残すことなく、良好な環境を引き継いでいくため、環境教育・環境学習を通じて一人ひとりの意識を高め、環境保全に取り組む人がつながり行動を広げるまちの実現をめざします。
港 区 緑と水に関する 基本方針 (平成18年3月)	緑と水に代表される自然環境の保護・保全の強化や創出を多様な主体との協働により進めていくとともに、ヒートアイランド現象、都市型水害等、都市部での新たな環境問題に、緑と水の面から緊急かつ具体的に対応するために定めるものです。目標年次は2026年(令和8年)としますが、「港区みどりの実態調査」結果を踏まえて達成状況を検証し、必要に応じて改訂していくものとします。 以下の3つの視点から9つの基本方針を定めています。 <u>視点① 緑と水の量の拡大</u> ①-1 屋上緑化・壁面緑化・校庭や広場の芝生化等の推進 ①-2 都市計画制度の活用による地域単位での緑量の増強 ①-3 大規模な開発における緑化基準の強化 <u>視点② 緑と水の質の向上</u> ②-1 既存樹木の保護・保全体制の強化 ②-2 自然生態系や水循環系の回復に配慮した緑地保全対策の推進 ②-3 大規模な開発における緑・水・土に関する総合的な指導体制の確立 <u>視点③ 協働による緑と水のまちづくり</u> ③-1 多様な主体による緑化行政への参画推進 ③-2 区民・企業等による自発的な緑化と行政の支援強化 ③-3 土地所有者や企業等と行政との協働による民有緑地の公開運営 また、9つの基本方針の実現の度合いを計る指標として、緑と水の視点から3つの目標値を設定しています。 ①緑被率：2026年(令和8年)に25% ②みどり率：2026年(令和8年)に30% ③雨水の実質浸透域率：2026年(令和8年)に30%

表 5.1-8(3) 港区の環境保全に関する計画など

計画などの名称	計画などの概要
港 区 緑と水の総合計画 (令和3年2月)	「港区緑と水の総合計画」は、都市緑地法第4条に規定される「緑の基本計画」として、「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、地方公共団体の設置に係る都市公園の整備及び管理の方針等を定める、港区の緑とオープンスペースに関する総合的な計画です。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づけられます。 「緑と水と人がはぐくむうまいある国際生活都市」をめざす将来像に掲げ、5つの緑と水によってめざすまちの姿と各施策を示しています。 <u>1 環境負荷の少ないまちが形成されている</u> 1- (1) 二酸化炭素を吸収・固定する緑の育成 1- (2) ヒートアイランド現象を緩和する緑と風の確保 1- (3) 健全な水循環系の回復 1- (4) 生物多様性に配慮した緑化 <u>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</u> 2- (1) 健康増進の場づくり 2- (2) 子どもの遊び・子育て支援・教育・学習の場づくり 2- (3) 楽しく歩ける環境づくり <u>3 安全・安心(防災・減災)が確保されている</u> 3- (1) 避難場所などの防災拠点の形成・延焼防止 3- (2) 都市型水害の軽減 <u>4 人々の交流や地域コミュニティが活性化されている</u> 4- (1) 地域のにぎわいづくり 4- (2) 地域貢献の場づくり <u>5 まちの魅力・風格が向上している</u> 5- (1) 歴史・文化に親しむ場づくり 5- (2) 国際都市にふさわしい魅力的な空間づくり 5- (3) まちの歴史を伝える緑と水を生かした景観の保全・創出
港区まちづくり マスタープラン 【港区都市計画 に関する 基本的な方針】 (平成29年3月)	区の街づくり分野の最上位計画であり、ここに示す方針のもと、まちづくり関連の個別計画や個別の都市計画・事業などを定めます。平成29年度から概ね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】 うまいある国際都市生活 ー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ー 【目指すべきまちの姿】 (1) 住みつづけられるまち (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) 安心・安全なまち (5) 持続可能なまち 【まちづくりの方針】 方針1) 良好な居住環境と国際ビジネス拠点の形成の両立 方針2) 暮らしやすく健康に資する生活環境の形成 方針3) 快適な道路・交通ネットワークの形成 方針4) 水と緑の豊かなうまいの創出 方針5) 災害に強く回復力のあるまちの形成 方針6) 豊富な景観資源と地域の個性が光る、誇りと愛着に満ちた街並みの形成 方針7) 環境負荷の少ない都市の形成 方針8) まちの魅力の維持・向上と活用・発信 ◆地区別まちづくりの方針 計画地が位置する「芝浦港南地区」の地区別のまちづくりの目標は以下のとおりです。 【目標】 1 人口増加に対応する生活環境の形成 2 品川駅及びJR新駅(高輪ゲートウェイ駅)周辺における国際的な新拠点の形成 3 快適で移動しやすい交通環境の整備 4 地域特性を踏まえた防災性の向上 5 水辺空間をいかした魅力的なまちづくり

表 5.1-8(4) 港区の環境保全に関する計画など

計画などの名称	計画などの概要
港区景観計画 (平成 27 年 12 月改定)	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」と連携をはかるものとする、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、賑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 計画では、港区の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・歴史的建造物周辺、交差点・駅周辺、商業地、閑静な住宅地、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区域を区分し、地区ごと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 2 月)	一般廃棄物処理基本計画とは、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、区市町村が長期的・総合的視点に立って、計画的なごみ・生活排水処理の推進を図るための基本的な方針として定めるものであり、ごみ処理基本計画と生活排水処理基本計画から構成されています。 ごみ処理基本計画は、ごみの排出の抑制及びごみの発生から最終処分に至るまでのごみの適正な処理を進めるために必要な基本的事項を定め、生活排水処理基本計画は、区域内の生活排水や汚泥をどのような方法で、どの程度処理していくのか等の生活排水処理に係る基本方針を定めているものです。 本計画では、「環境に配慮した持続可能な社会をめざして、循環型社会・低炭素社会形成への統合的な取組を、区民・事業者とともに推進します」を基本理念として、以下の 3 つの基本方針を示しています。 1 区民の参画と協働による 3 R を推進します 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 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
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を図ることにより、都市の健全な発展に寄与することを目的とし、以下の基本方針と施策を掲げています。 基本方針 1：先進技術の導入による、活発な経済活動と環境配慮の両立 施策 1－1：エネルギーにおける利用効率の向上 施策 1－2：建築物のエネルギー負荷の削減 施策 1－3：未利用・再生可能エネルギーの活用促進 基本方針 2：臨海部から丘陵まで豊かな緑が繋がる、快適で潤いある都心部の形成 施策 2－1：二酸化炭素の吸収源となる緑の更なる創出 施策 2－2：自然を活用した異常気象などへの対応 基本方針 3：利便性の高い公共交通網を活かした、環境負荷の少ない交通環境の実現 施策 3－1：自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進 施策 3－2：環境負荷の少ない移動手段（公共交通等）の環境整備と促進

5.2 環境項目

5.2.1 大気汚染

供用後の施設関連の関係車両の走行や駐車場からの排ガス、工事中の建設機械の稼働や工事用車両の走行に伴う大気質（大気）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、計画地周辺の大気汚染の状況を整理しました。

計画地周辺では表 5.2-1に示す測定局において、東京都及び港区が常時測定を行なっています。

各測定局の位置は、図 5.2-1に示すとおりです。

表 5.2-1 計画地周辺の大気測定局

区分	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	港区高輪	東京都	○	○
	港南	港区	○	○注1)
	麻布	港区	○	○
自動車排出ガス測定局	第一京浜高輪注2)	東京都	○	○
	芝浦	港区	○	○
	一の橋	港区	○	○

注1) 港南測定局は、令和4年度～令和6年度は浮遊粒子状物質の測定を実施していません。

注2) 第一京浜高輪測定局は、令和3年1月上旬から令和5年3月まで休止しています。

出典：「大気汚染常時監視測定局」（令和6年9月 東京都環境局）

「令和6年度（2024年度）版事業概要」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）



凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 区界
- 一般環境大気測定局
- △ 自動車排出ガス測定局

出典：「大気汚染常時監視測定局」（令和6年9月 東京都環境局）

「令和6年度（2024年度）版事業概要」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部：令和6年、東京西南部：令和7年）を加工し、使用したものです。



1 : 25, 000

0 250m 500m 1km

図 5.2-1 計画地及びその周辺における大気測定局位置図

(1) 二酸化窒素

計画地周辺の測定局における令和5年度の二酸化窒素の調査結果は、表5.2-2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0.036～0.038ppm、自動車排出ガス測定局の日平均値の年間98%値は0.035～0.043ppmであり、全ての測定局において、環境基準を達成していました。

また、過去5年間の年平均値の推移は図5.2-2に示すとおりであり、全ての測定局で、減少又は横ばい傾向でした。

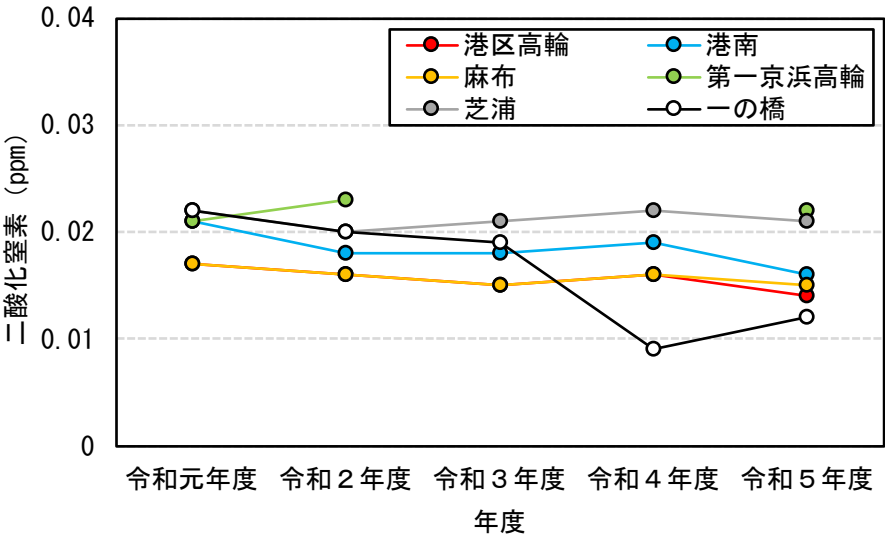
表 5.2-2 二酸化窒素の調査結果（令和5年度）

単位：ppm

区分	測定局	年平均値	日平均値の 年間 98%値	環境基準 達成状況 ^{注)}	環境基準
一般環境大気 測定局	港区高輪	0.014	0.036	○	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。
	港南	0.016	0.036	○	
	麻布	0.015	0.038	○	
自動車排出ガス 測定局	第一京浜高輪	0.022	0.043	○	
	芝浦	0.021	0.042	○	
	一の橋	0.012	0.035	○	

注) 環境基準達成状況：年間にわたる1時間値の1日平均値のうち、低い方から98%目に相当するもの（日平均値の年間98%値）を環境基準と比較して評価を行います（○：環境基準達成 ×：環境基準非達成）。

出典：「東京都一般環境大気測定局の測定結果 令和5年度」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）
「東京都自動車排出ガス測定局の測定結果 令和5年度」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）
「令和6年度（2024年度）版事業概要」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）



注1) 第一京浜高輪測定局は、令和3年1月上旬から令和5年3月まで休止しているため、令和3、4年度データ未記載です。

注2) 令和4年度の一の橋測定局は、有効測定日が4日間のため、参考値とします。

出典：「東京都一般環境大気測定局の測定結果（令和元年度～令和5年度）」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）

「東京都自動車排出ガス測定局の測定結果（令和元年度～令和5年度）」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）

「令和6年度（2024年度）版事業概要」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）

図 5.2-2 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5年度の浮遊粒子状物質の調査結果は、表5.2-3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0.030mg/m³、自動車排出ガス測定局の日平均値の2%除外値は0.035～0.041mg/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年間の年平均値の推移は図5.2-3に示すとおりであり、全ての測定局で、減少又は横ばい傾向でした。

表 5.2-3 浮遊粒子状物質の調査結果（令和5年度）

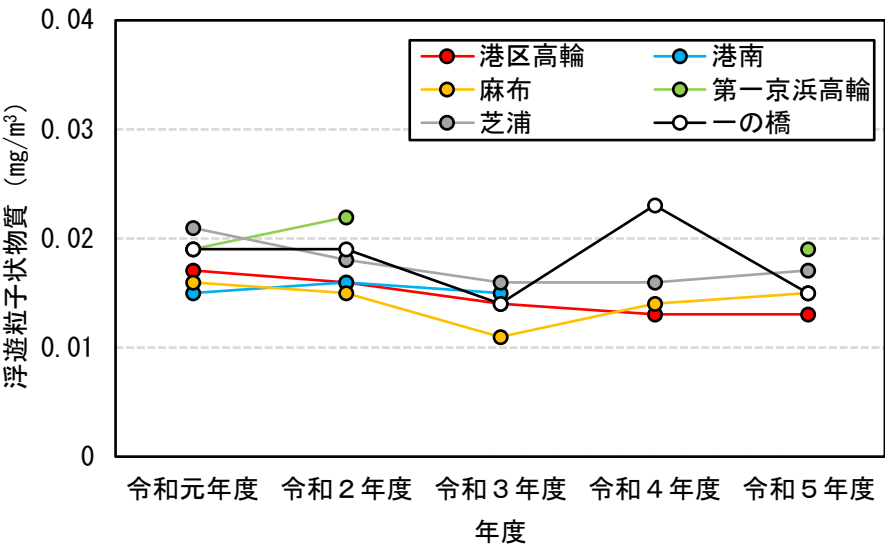
単位：mg/m³

区分	測定局	年平均値	日平均値の 2%除外値	環境基準 達成状況 ^{注1)}	環境基準
一般環境大気 測定局	港区高輪	0.013	0.030	○	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。
	港南 ^{注2)}	—	—	—	
	麻布	0.015	0.030	○	
自動車排出ガス 測定局	第一京浜高輪	0.019	0.041	○	
	芝浦	0.017	0.035	○	
	一の橋	0.015	0.035	○	

注1) 環境基準達成状況：年間にわたる1時間値の1日平均値のうち、高い方から2%の範囲にあるもの（365日分の測定値がある場合は7日分の測定値）を除外した最高値（日平均値の2%除外値）を環境基準と比較して評価を行います。ただし、1時間値の1日平均値が環境基準を超える日が2日以上連続した場合は非達成とします（○：環境基準達成 ×：環境基準非達成）。

注2) 港南測定局は、令和4年度～令和6年度は浮遊粒子状物質の測定を実施していません。

出典：「東京都一般環境大気測定局の測定結果 令和5年度」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）
「東京都自動車排出ガス測定局の測定結果 令和5年度」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）
「令和6年度（2024年度）版事業概要」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）



注1) 港南測定局は、令和4年度～令和6年度は浮遊粒子状物質の測定を実施していないため、令和4、5年度データ未記載です。

注2) 第一京浜高輪測定局は、令和3年1月上旬から令和5年3月まで休止しているため、令和3、4年度データ未記載です。

注3) 令和4年度の一の橋測定局は、有効測定日が4日間のため、参考値とします。

出典：「東京都一般環境大気測定局の測定結果（令和元年度～令和5年度）」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）
「東京都自動車排出ガス測定局の測定結果（令和元年度～令和5年度）」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）
「令和6年度（2024年度）版事業概要」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）

図 5.2-3 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

令和5年度における港区内の大気汚染に係る公害苦情件数は、表 5.2-4 に示すとおり13件あり、総件数の3.6%を占めています。

表 5.2-4 大気汚染に係る公害苦情件数（令和5年度）

総件数	うち大気汚染に係る公害苦情件数	割合
360 件	13 件	3.6%

出典：「港区行政資料集 令和6年度（2024年度）版」（令和6年8月 港区）

5.2.2 臭気

本計画の主要用途は事務所、ホテル、商業施設などであり、供用後及び工事中に、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。

令和5年度における港区内の悪臭に係る公害苦情件数は、表 5.2-5に示すとおり、30件あり、総件数の8.3%を占めています。

表 5.2-5 悪臭に係る公害苦情件数（令和5年度）

総件数	うち悪臭に係る公害苦情件数	割合
360 件	30 件	8.3%

出典：「港区行政資料集 令和6年度（2024年度）版」（令和6年8月 港区）

5.2.3 静穏

供用後の施設関連の関係車両の走行、工事中の建設機械の稼働や工事用車両の走行に伴う静穏（騒音・振動）への影響が考えられるため、計画地周辺の騒音・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令和4年度の道路交通騒音の測定結果は表5.2-6(1)～(2)に、測定地点は図5.2-4に示すとおりです。

すべての測定地点において、昼間、夜間ともに環境基準又は要請限度以下となっています。

表 5.2-6 (1) 道路交通騒音調査結果（令和4年度 常時監視測定）

単位：dB

地点	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	夜間	昼間	夜間
1	港区南麻布3-19	古川橋二子玉川線	6	67[○]	62[○]	70	65
2	港区港南4-3	品川埠頭線	8	65[○]	59[○]		
3	港区芝公園3-2	区道1018号	4	62[○]	57[○]		
4	港区芝浦1-12	区道1026号	4	67[○]	57[○]		

注1) 時間の区分：昼間6時～22時、夜間22時～翌6時

注2) []内は、環境基準の達成状況です（環境基準達成：○、環境基準非達成：×）。

出典：「令和4年度 自動車交通騒音・振動調査結果」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）

表 5.2-6(2) 道路交通騒音調査結果（令和4年度 要請限度測定）

単位：dB

地点	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 ^{注1)}	
				昼間	夜間	昼間	夜間
5	港区白金台1-2	一般国道1号	8	66[○]	63[○]	75	70
6	港区東麻布2-31	都道環状3号線	4	68[○]	64[○]		
7	港区西麻布3-12	都道北品川四谷線	6	70[○]	67[○]		
8	港区港南3-9	都道日本橋芝浦大森線	6	72[○]	69[○]		
9	港区高輪2-13	一般国道15号	8	71[○]	68[○]		
10	港区西麻布3-21	都道霞が関渋谷線	12	71[○]	70[○]		

注1) 要請限度：自動車騒音がその限度を超えていることにより、道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認められるときに、市町村長が県公安委員会に道路交通法の規定による措置を執るよう要請する際の限度のことをいいます。

注2) 時間の区分：昼間6時～22時、夜間22時～翌6時

注3) []内は、要請限度との比較結果です（要請限度以下：○、要請限度を超える：×）。

出典：「令和4年度 自動車交通騒音・振動調査結果」（令和6年12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

令和5年度における港区内の騒音に係る公害苦情件数は、表 5.2-7 に示すとおり、248 件あり、総件数の 68.9%を占めています。

表 5.2-7 騒音に係る公害苦情件数（令和5年度）

総件数	うち騒音に係る公害苦情件数	割合
360 件	248 件	68.9%

出典：「港区行政資料集 令和6年度（2024年度）版」（令和6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 5.2-8 に、測定地点は図 5.2-4 に示すとおりです。

すべての測定地点において、昼間、夜間ともに要請限度以下でした。

表 5.2-8 道路交通振動測定結果（令和4年度 要請限度測定）

単位：dB

地点	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	夜間	昼間	夜間
5	港区白金台1-2	一般国道1号	8	43[○]	38[○]	70	65
6	港区東麻布2-31	都道環状3号線	4	34[○]	32[○]		
7	港区西麻布3-12	都道北品川四谷線	6	39[○]	34[○]		
8	港区港南3-9	都道日本橋芝浦大森線	6	58[○]	53[○]		
9	港区高輪2-13	一般国道15号	8	42[○]	38[○]		
10	港区西麻布3-21	都道霞が関渋谷線	12	46[○]	46[○]		

注1）時間の区分：昼間8時～20時、夜間20時～翌8時

注2）[]内は、要請限度との比較結果です（要請限度以下：○、要請限度を超える：×）。

出典：「令和4年度 自動車交通騒音・振動調査結果」（令和6年12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

令和5年度における港区内の振動に係る公害苦情件数は、表 5.2-9 に示すとおり、40 件あり、総件数の 11.1%を占めています。

表 5.2-9 振動に係る公害苦情発生件数（令和5年度）

総件数	うち振動に係る公害苦情件数	割合
360 件	40 件	11.1%

出典：「港区行政資料集 令和6年度（2024年度）版」（令和6年8月 港区）



凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 区界
- 常時監視測定地点（道路交通騒音）
- 要請限度測定地点（道路交通騒音・振動）

出典：「令和4年度 自動車交通騒音・振動調査結果」
 （令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部：令和6年、東京西南部：令和7年）を加工し、使用したものです。



1 : 25, 000

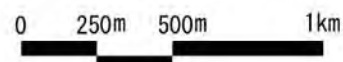


図 5.2-4 計画地及びその周辺における道路交通騒音
及び振動既存調査地点

5.2.4 土壌汚染

工事の実施に際しては、「土壌汚染対策法」（平成14年5月 法律第53号）及び「環境確保条例」（平成12年12月 都条例第215号）に基づき、調査・届出を行います。その結果、土壌汚染が確認された場合には、上述の法令に基づき適正に対策を講じます。

なお、「令和4年度公害苦情統計調査」（東京都環境局）によると、令和4年度における港区内の土壌汚染に係る公害苦情は1件でした。

5.2.5 地形・地質

工事中における掘削及び地下構造物の設置に伴い、地形の変化、地盤の変形、地下水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、計画地周辺の地形・地質の状況を整理しました。

(1) 地形

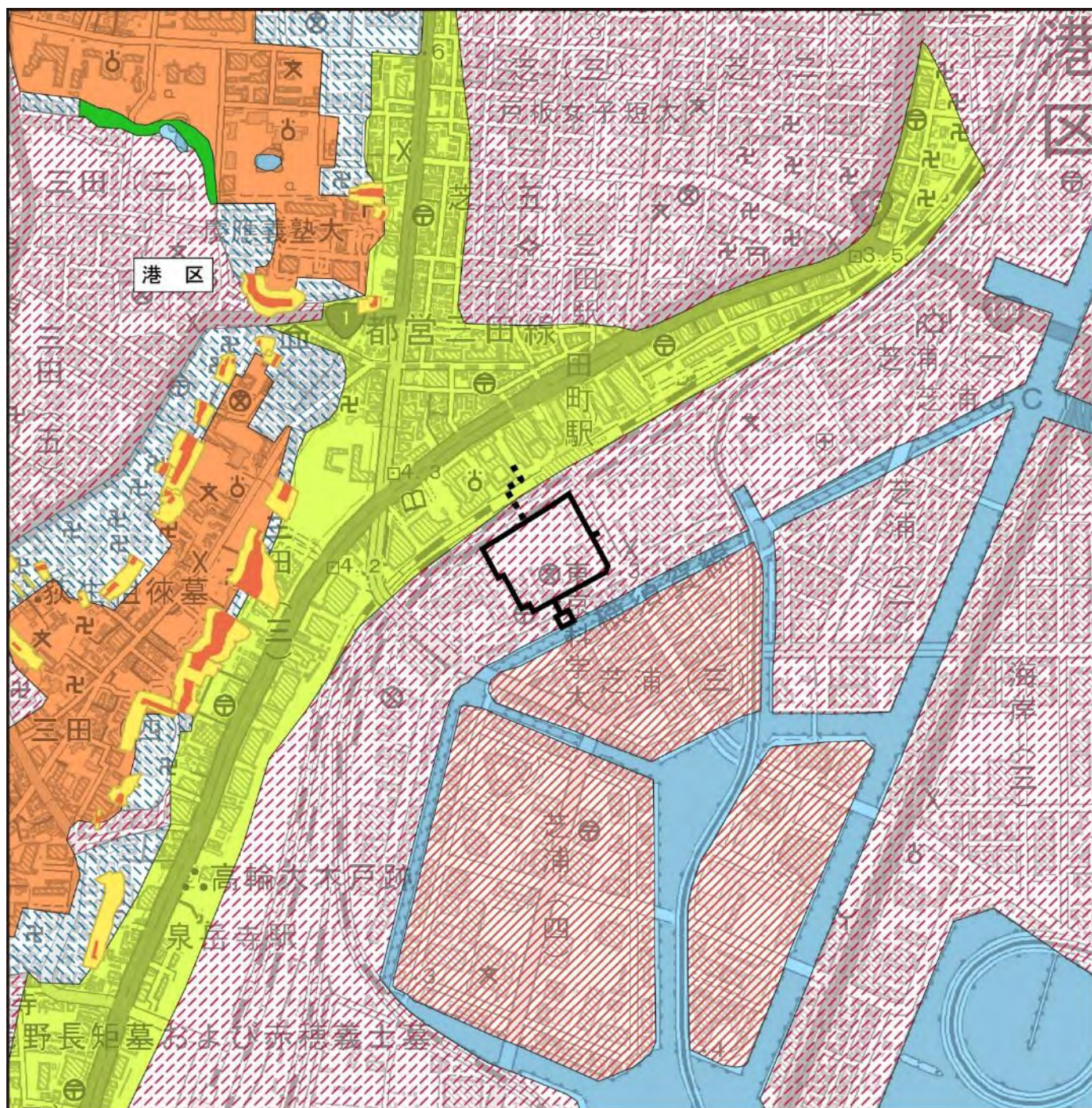
計画地及びその周辺の地形状況は、図 5.2-5 に示すとおりです。

計画地の地形は人工地形（盛土地・埋立地）に分類されています。計画地周辺の地形は、計画地北側が低地の微高地に、計画地南側が人工地形（高い盛土地）に分類されています。

計画地内には土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域はありませんが、国道15号（第一京浜）の北側の斜面などにおいて土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域があります。

また、計画地及びその周辺の標高は図 5.2-6 に示すとおりです。計画地の標高は、概ねT.P. + 3 m^{注)} 程度です。計画地周辺の標高は、計画地から西側の台地にかけて概ねT.P. + 3 m～T.P. + 27 mへと高くなっており、計画地南側の人工地形地は、概ねT.P. + 2 ～ + 5 m程度となっています。

注) T.P. とは、地表面の標高を表す場合の基準となる東京湾の海面の高さのことです。



凡 例

- | | | |
|----------------|----------------------|-------------------|
| 計画地 | 山地斜面等 | 人工地形
(切土地) |
| 関連事業 | 台地・段丘
(更新世段丘) | 人工地形
(高い盛土地) |
| 土砂災害
警戒区域 | 低地の微高地
(砂州・砂堆・砂丘) | 人工地形
(盛土地・埋立地) |
| 土砂災害
特別警戒区域 | 水部
(河川・水涯線及び水面) | |

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部：令和6年、東京西南部：令和7年）を加工し、使用したものです。

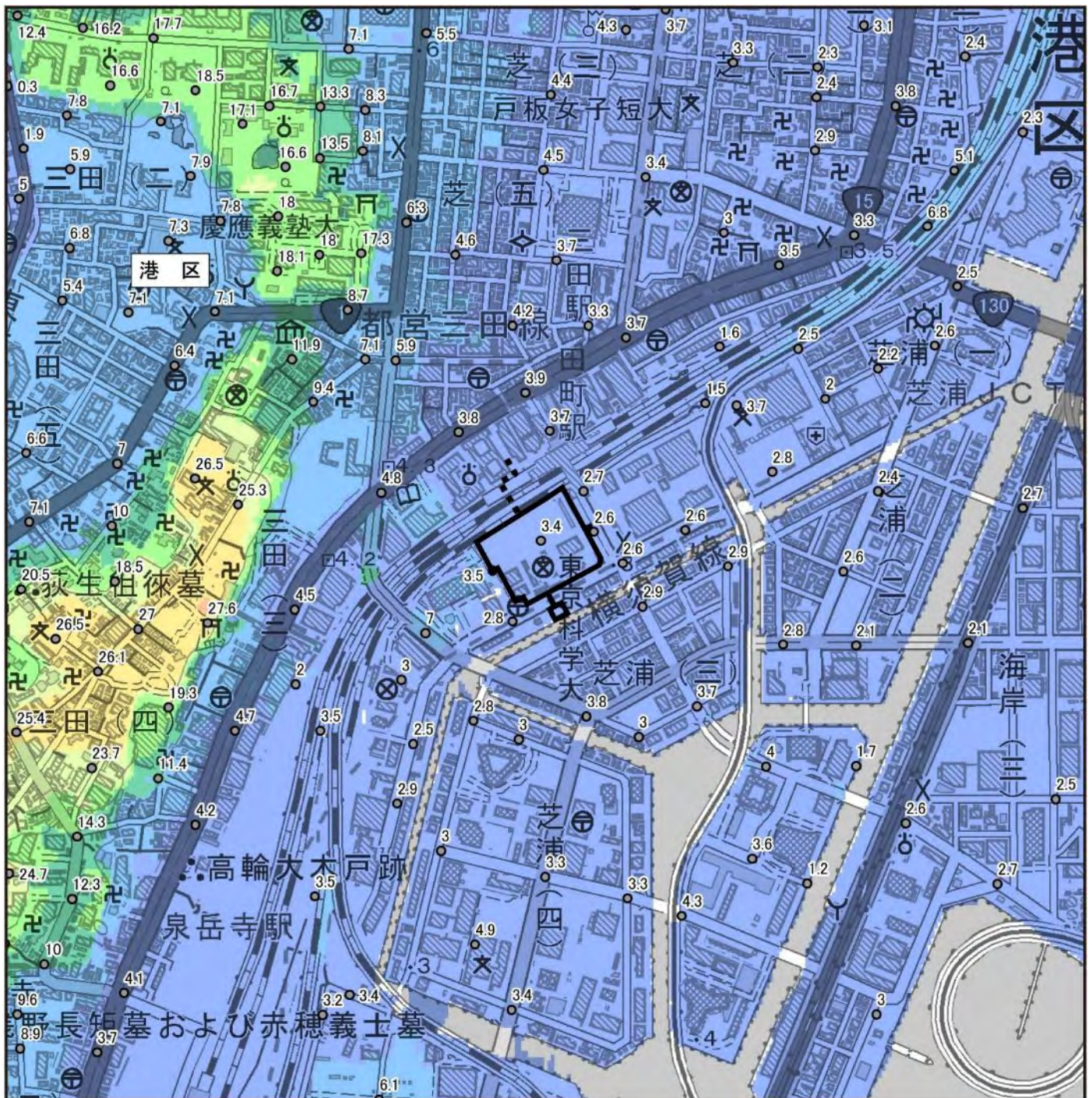
出典：「数値地図25000（土地条件）」（令和6年12月閲覧 国土地理院ホームページ）
「港区土砂災害ハザードマップ」（令和元年9月 港区）

図 5.2-5 計画地及びその周辺における地形状況



1 : 10,000

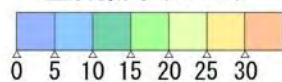
0 100m 200m 400m



凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 標高点

色別標高 (T.P.+m)



出典：「基盤地図情報 数値標高モデル」(令和6年12月閲覧 国土地理院ホームページ)
 この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000(東京南部:令和6年、東京西南部:令和7年)を加工し、使用したものです。



1 : 10,000



図 5.2-6 計画地及びその周辺における標高

(2) 地質

計画地及びその周辺の地質断面図及び地盤種別図は、表 5.2-10 及び図 5.2-7 に示すとおりです。

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が、低地部では沖積層である有楽町層が覆っています。

なお、計画地は地盤種別 A-2 に位置しています。

表 5.2-10 計画地及びその周辺の地盤種別

地盤種別	地層・層序	軟弱土層厚	備 考
A-1	有楽町層上部 (Yu) + 東京層 (To) または、有楽町層上部 (Yu) + 有楽町層下部 (Y1) + 東京層 (To)。	軟弱土層が分布していないか、分布していても 10m 以下。	軟弱土層の判断基準については粘性土が N 値 5 以下、砂質土が N 値 10 以下としています。
A-2	有楽町層上部 (Yu) + 有楽町層下部 (Y1) + 七号地層 (Na)。	軟弱土層が 10~30m の層厚で分布しています。	
A-3	同上	軟弱土層が 30m 以上の層厚で分布しています。	
B-1	関東ローム層 (TM1)、ローム質粘土層 (1c) + 東京層 (To)。	—	—
B-2	関東ローム層 (TM1)、ローム質粘土 (Lc) + 武蔵野層 (Mg)、立川礫層 (Tag)、本郷層 (Ho) のいずれかの地層。	—	—
C	洪積台地を刻む谷部の地形で腐植土、腐植質粘土が分布しています。	—	—

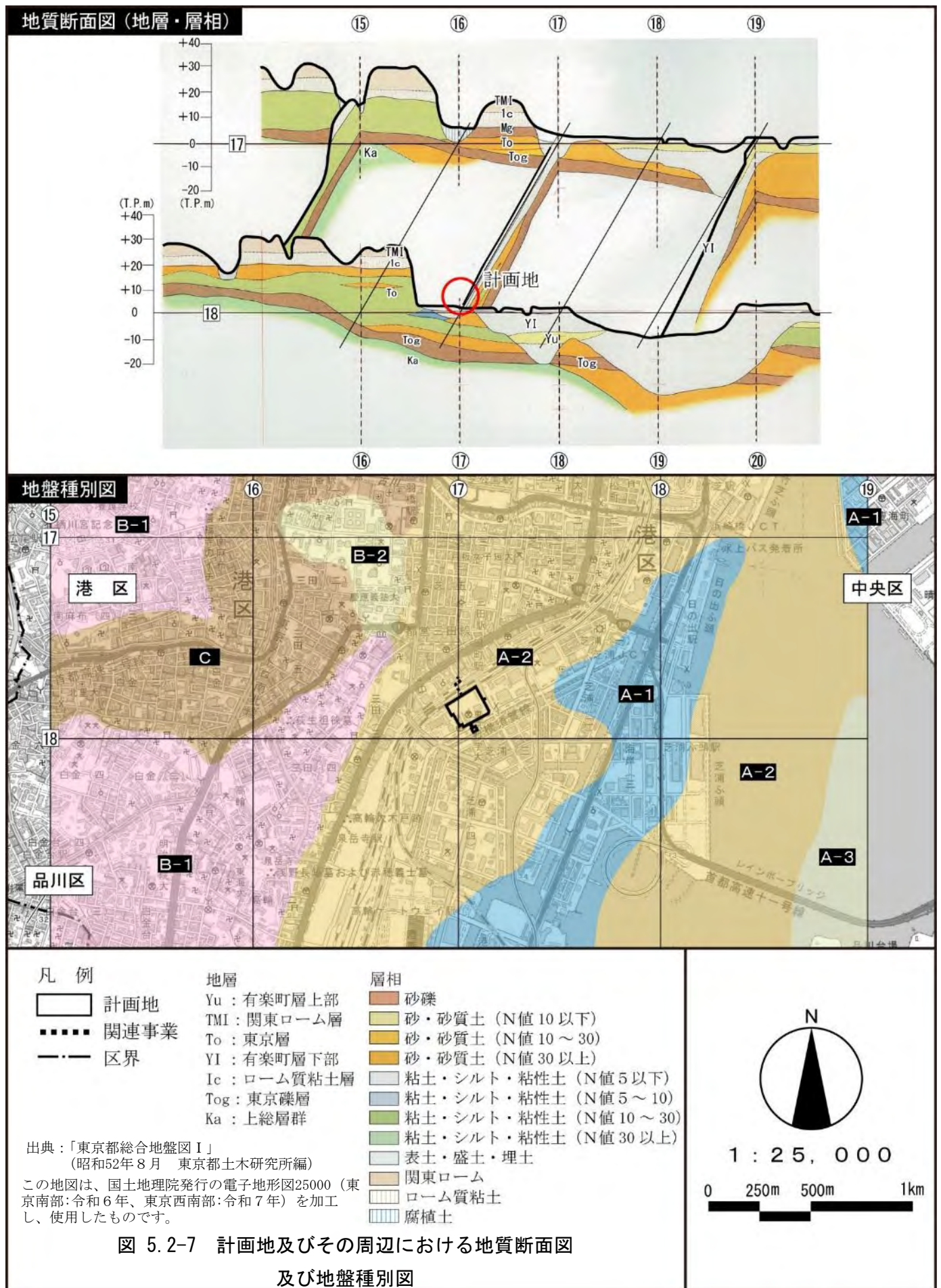
注) : 計画地は地盤種別 A-2 に位置しています。

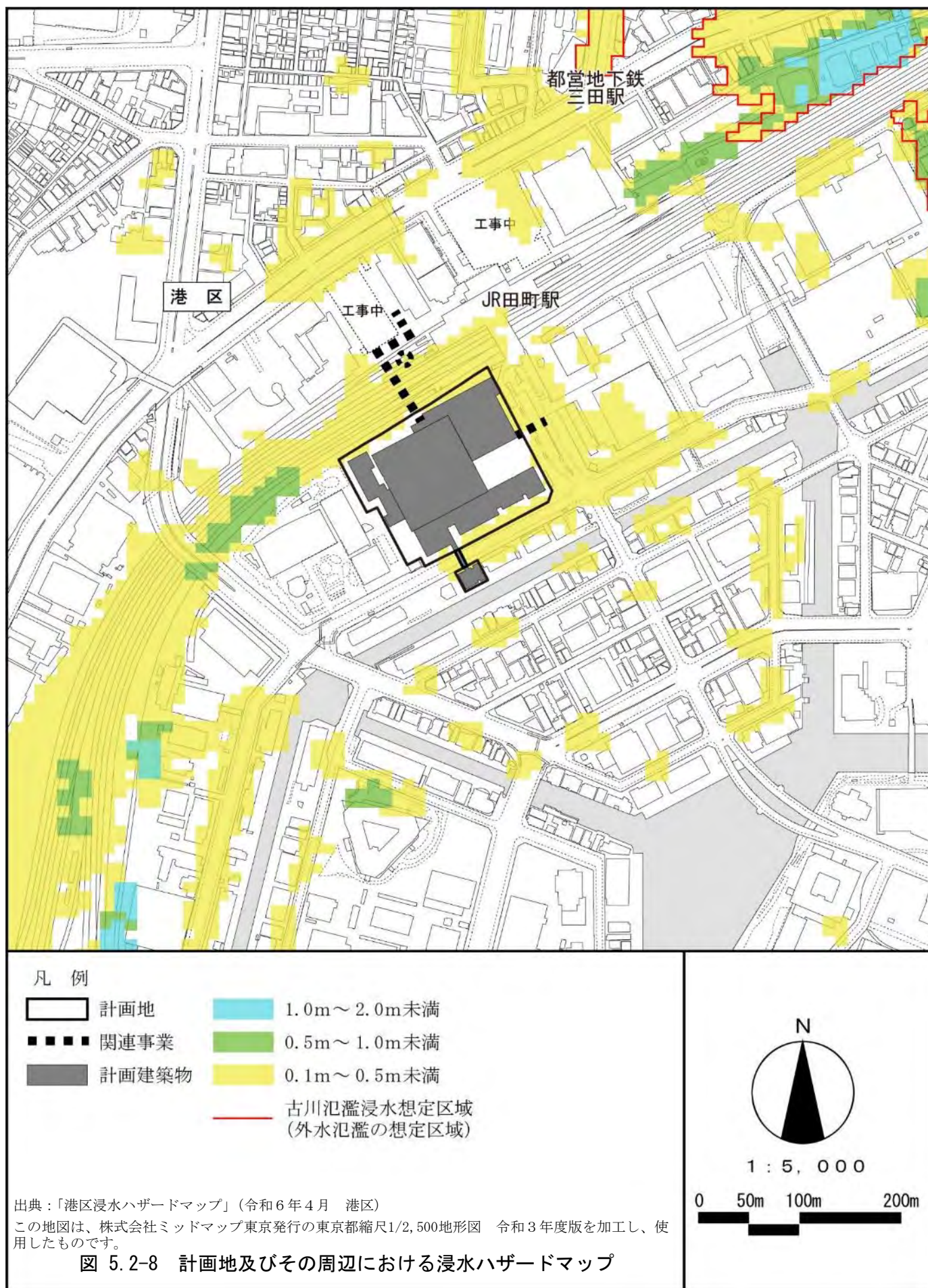
出典:「東京都総合地盤図 I」(昭和52年 8 月 東京都土木研究所編)

(3) 雨水

計画地及びその周辺の浸水ハザードマップは、図 5.2-8 に示すとおりです。

想定し得る最大規模の雨(総雨量 690mm、時間最大雨量 153mm)が降った場合には、計画地内南東側の特別区道第 1030 号線(芝浦運河通り)沿い及び計画地東側の田町駅東口周辺が、0.1m~0.5m未満の浸水想定となっています。





5.2.6 水循環

工事中の掘削及び地下構造物の設置に伴い、地下水位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、計画地周辺の水循環の状況を整理しました。

「事業概要令和6年版」（令和6年12月閲覧 東京都水道局）によると、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・三園・境系、金町・三郷・朝霞・三園・砧・長沢系及び金町・三郷系であり、計画地及びその周辺は金町・三郷・朝霞・三園・東村山・境系から給水を受けている地域です。

「東京都下水道局事業概要（令和6年度）」（令和6年12月閲覧 東京都下水道局）によると、計画地及びその周辺の排水（雨水及び污水）は、芝浦水再生センターにおいて処理され、東京湾へ放流されています。

計画地及びその周辺における湧水及び地下水の状況は、表 5.2-11及び図 5.2-9に示すとおりです。

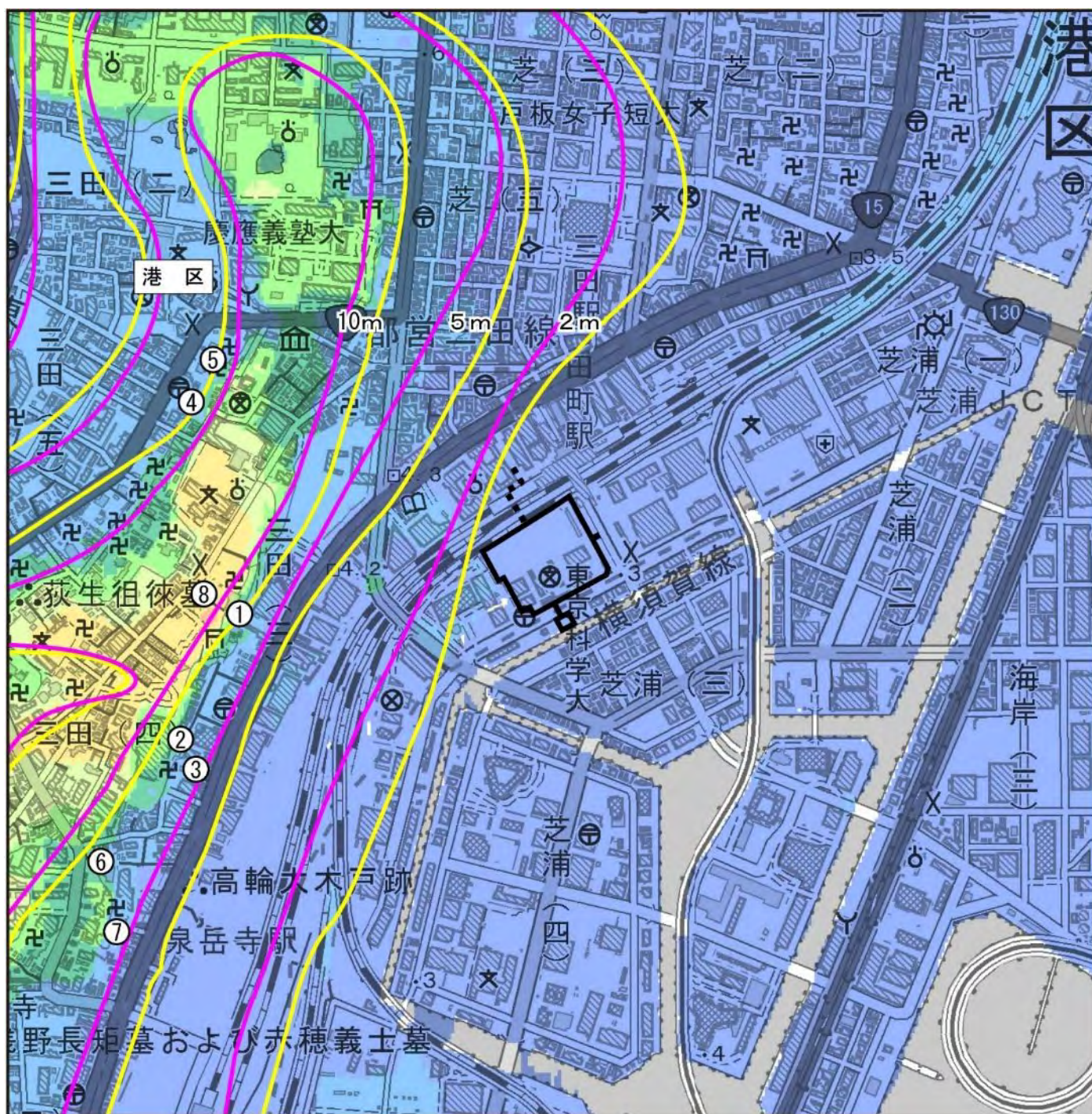
計画地の西側周辺の地域で湧水が確認されており、計画地最寄りの湧水は、計画地西側約430mに位置する「御田八幡神社（地点1）」です。

「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）によると、地下水は「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測定基準点から数mの深度にあることが分かります。井戸深度などから、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位分布を作成すると、地下水位はおおよそ地形に沿う形状を示していることが明らかである。」と記載されています。なお、計画地及びその周辺の地下水位は図 5.2-9に示すとおりです。

表 5.2-11 計画地周辺の湧水の状況

地点 ^{注)}	名称	所在地	湧水状況
1 [1]	御田八幡神社	三田三丁目 7-16	自然湧出
2 [2]	〇氏邸	三田三丁目 9-9	調査不可のため不明
3 [3]	成覚寺	三田三丁目 9-9	自然湧出
4 [16]	宝生院	三田四丁目 1-29	自然湧出
5 [17]	大松寺	三田四丁目 1-38	自然湧出
6 [22]	道往寺	高輪二丁目 16-13	自然湧出
7 [23]	願生寺	高輪二丁目 16-22	自然湧出
8 [28]	亀塚公園	三田四丁目 16-20	自然湧出

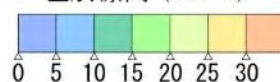
注) []内の数字は、以下出典資料内における地点番号をあらわします。
出典：「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）



凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 湧水調査地点
- 夏季地下水位等値線 (標高m)
- 冬季地下水位等値線 (標高m)

色別標高 (T.P.+m)



1 : 10, 000



出典：「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部：令和6年、東京西南部：令和7年）を加工し、使用したものです。

図 5.2-9 計画地及びその周辺における地下水位図

5.2.7 緑

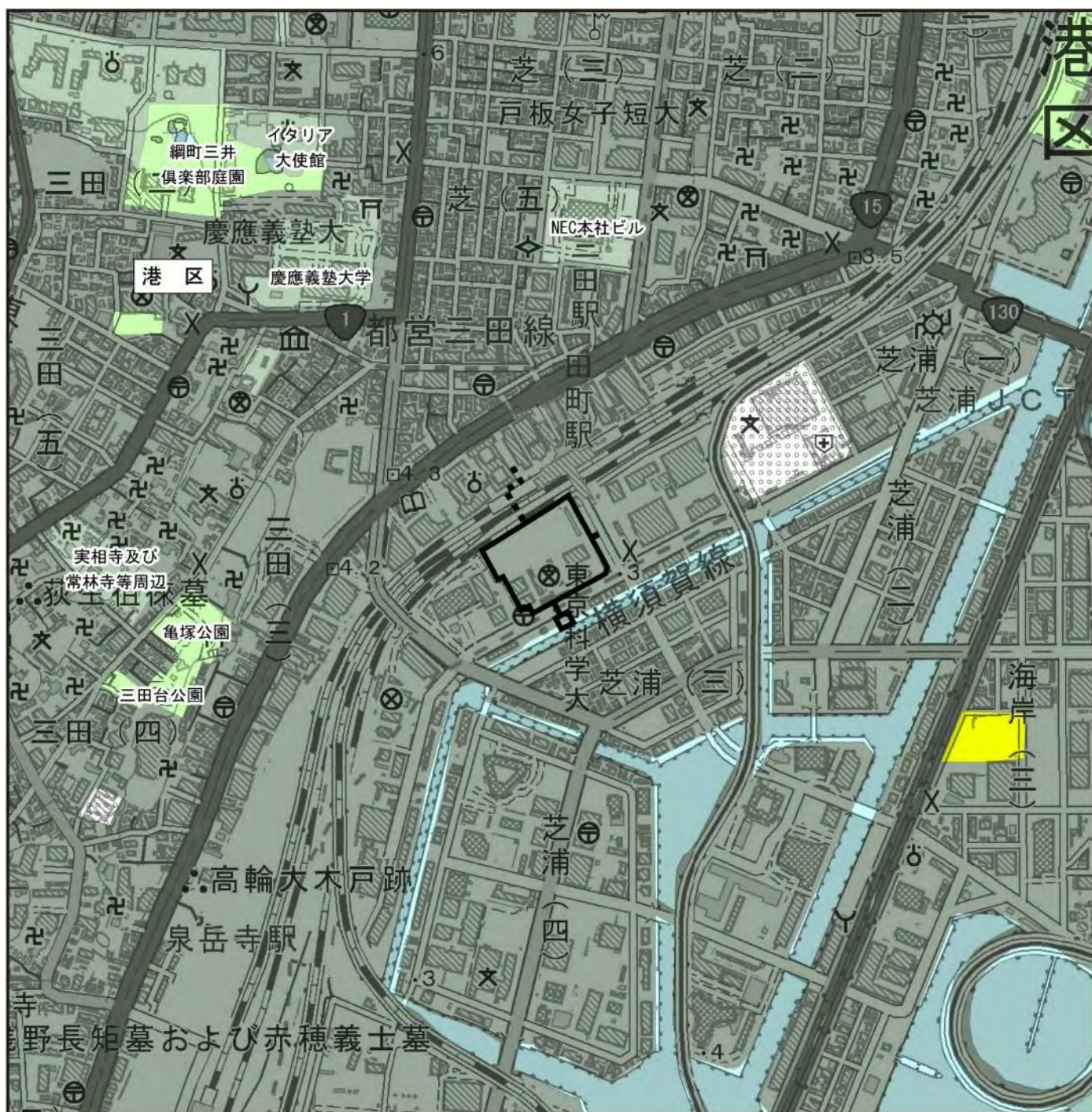
環境調査項目「植物・動物（緑）」の選定の基礎資料として、緑の分布状況について整理しました。

計画地及びその周辺における現存植生図は、図 5.2-10に示すとおりです。

「第6回・第7回自然環境保全基礎調査」（令和6年12月閲覧 環境省生物多様性センターホームページ）によると、計画地及びその周辺のほとんどは「市街地」とされています。そのほか、計画地の西側から北側にかけて「残存・植栽樹群をもった公園、墓地等」や「緑の多い住宅地」が点在しています。

計画地及びその周辺における緑被地の状況は、図 5.2-11に示すとおりです。

「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）によると、主に、北側の慶應義塾大学、NEC本社ビル周辺、イタリア大使館及び綱町三井倶楽部庭園周辺、西側の亀塚公園及び三田台公園周辺、実相寺及び常林寺等周辺にまとまりのある緑地が分布しています。



凡 例

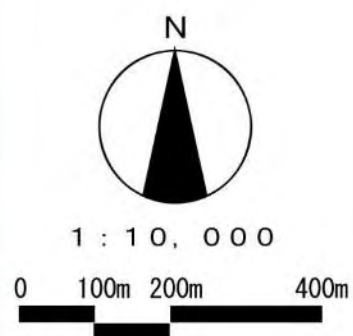
- | | |
|--|--|
| 計画地 | ゴルフ場・芝地 |
| 関連事業 | 市街地 |
| | 緑の多い住宅地 |
| | 残存・植栽樹群をもった公園、墓地等 |
| | 造成地 |
| | 開放水域 |

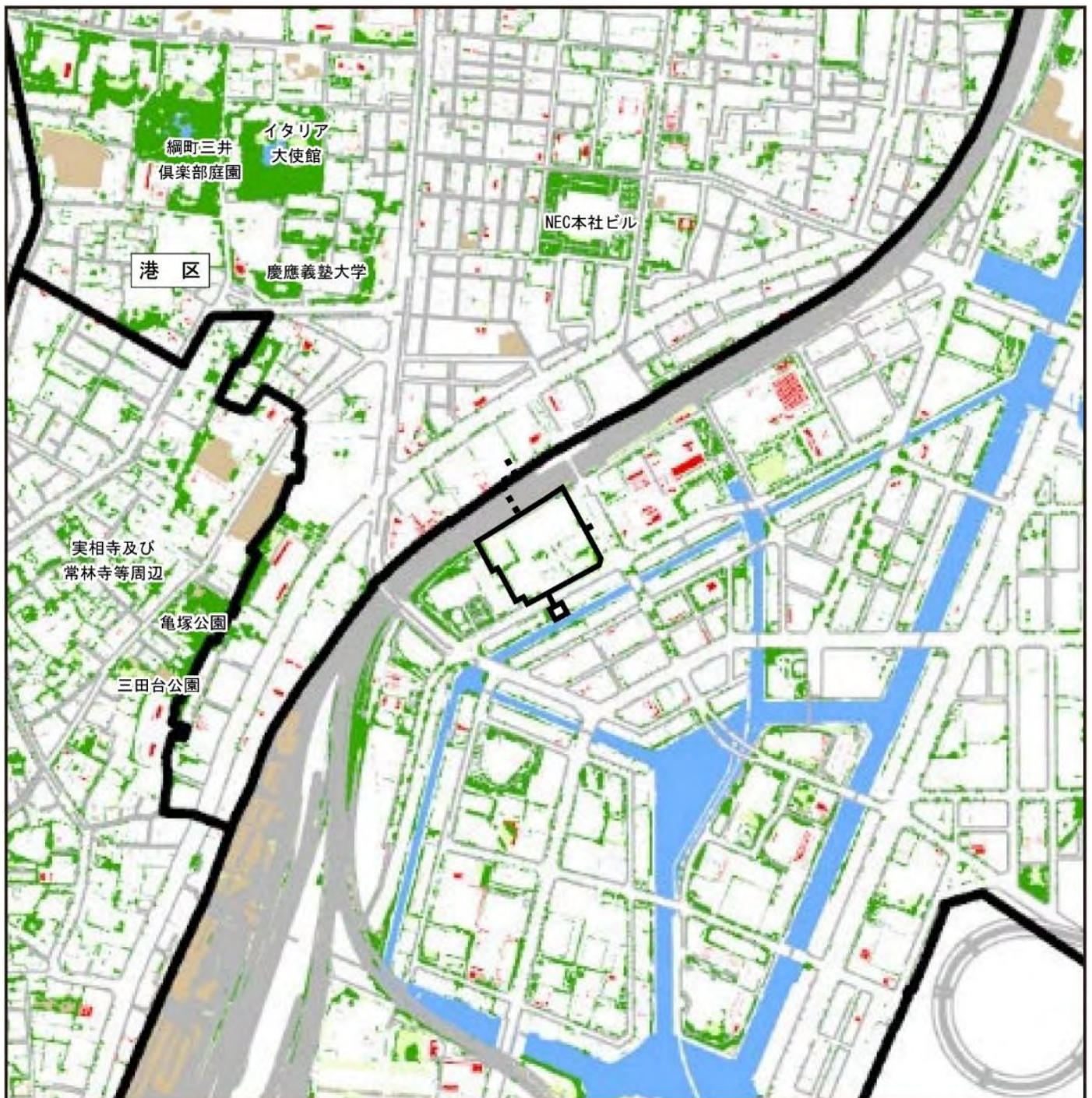
出典：「第6回・第7回自然環境保全基礎調査」

(令和6年12月閲覧 環境省生物多様性センターホームページ)

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部：令和6年、東京西南部：令和7年）を加工し、使用したものです。

図 5.2-10 計画地及びその周辺における現存植生図





凡 例

- | | |
|--|--|
| 計画地 | 樹木被覆地 |
| 関連事業 | 草地 |
| | 屋上緑地 |
| | 裸地 |
| | 水面 |

出典：「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）

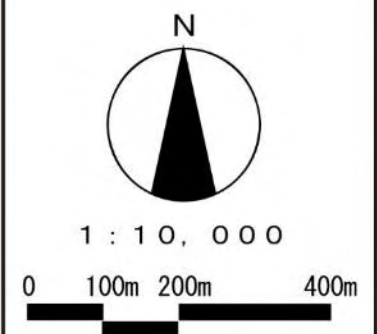


図 5.2-11 計画地及びその周辺における緑被地の状況

5.2.8 日影

環境調査項目「建造物影響（日照）」の選定の基礎資料として、日影に影響を及ぼす地形・地物の状況、日影規制の状況について整理しました。

計画地及び周辺の地形は図 5.2-5に示したとおり、人工地形（盛土地・埋立地）に分類されています。

計画地の標高は図 5.2-6に示したとおり、概ねT. P. + 3 m程度となっています。

計画地が位置する田町駅周辺は、事務所建築物の立地割合が高い地域であり、国道15号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用途（住商併用建物、集合住宅など）が混在する地域となっています。

また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、北東側に「芝浜小学校」、南南西側に「芝浦小学校」などの土地利用がみられます。

計画地周辺の用途地域は、図 5.1-8に示したとおり、計画地西側に第一種中高層住居専用地域、第一種住居地域及び第二種住居地域に指定された地域があり、一部が日影規制の対象地域となっています。

5.2.9 電波障害

環境調査項目「建造物影響（電波受信状態）」の選定の基礎資料として、テレビ電波に影響を及ぼす電波の送信状況について整理しました。

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

5.2.10 風環境

環境調査項目「建造物影響（風）」の選定の基礎資料として、風環境に影響を及ぼす地形・地物の状況、風環境の変化により影響を受ける施設など（人の利用が多い施設など）の状況（公共施設・バス停・歩道・横断歩道）について整理しました。

計画地及び周辺の地形は図 5.2-5に示したとおり、人工地形（盛土地・埋立地）に分類されています。

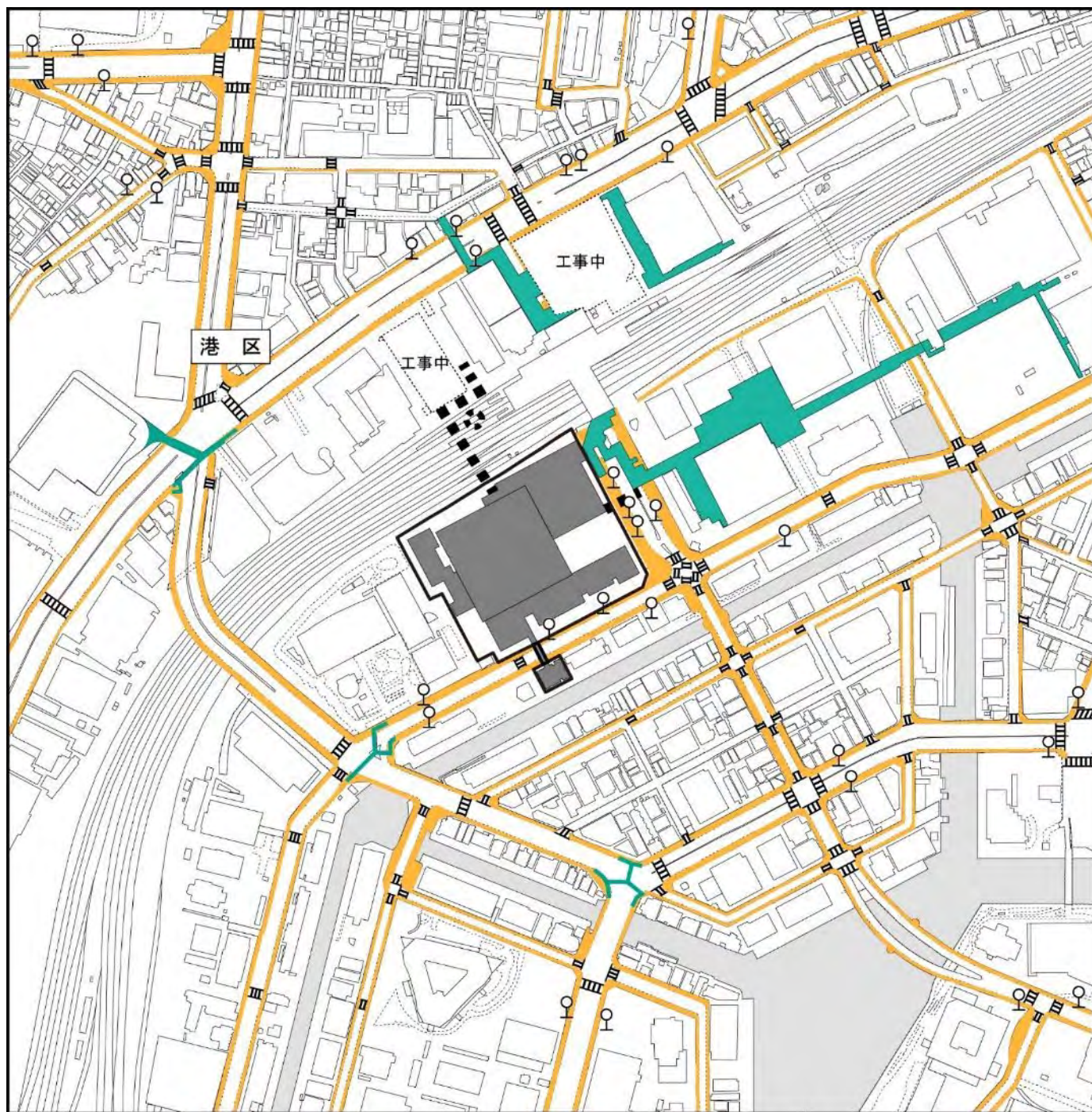
計画地の標高は図 5.2-6に示したとおり、概ねT. P. + 3 m程度となっています。

計画地が位置する田町駅周辺は、事務所建築物の立地割合が高い地域であり、国道15号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用途（住商併用建物、集合住宅など）が混在する地域となっています。

また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、北東側に「芝浜小学校」、南南西側に「芝浦小学校」などの土地利用がみられます。

計画地及びその周辺における風環境の変化により影響を受ける施設などは、図 5.2-12に示すとおりです。

計画地東側の田町駅東口周辺及び計画地南東側の特別区道第1030号線（芝浦運河通り）沿いにはバス停、マウントアップ歩道、横断歩道があります。



凡 例

- | | |
|-------|------------------|
| 計画地 | バス停 |
| 関連事業 | 横断歩道 |
| 計画建築物 | ペDESTロリアンデッキ・歩道橋 |
| | マウントアップ歩道 |

この地図は、株式会社ミッドマップ東京発行の東京都縮尺1/2,500地形図 令和3年度版を加工し、使用したものです。

図 5.2-12 計画地及びその周辺における風環境の変化により
影響を受ける施設など（バス停・歩道・横断歩道）



1 : 5, 000

0 50m 100m 200m

5.2.11 景観

環境調査項目「景観（都市景観）」の選定の基礎資料として、地域景観の特徴、景観計画の状況を整理しました。

計画地が位置する田町駅周辺は、事務所建築物の立地割合が高い地域であり、国道15号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用途（住商併用建物、集合住宅など）が混在する地域となっています。

また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、北東側に「芝浜小学校」、南南西側に「芝浦小学校」などの土地利用がみられます。

港区では、「港区景観計画（平成27年度（2015年度）改定）（平成27年12月 港区）」において、港区における景観形成の基本的な方針と具体的な施策について示されており、一般の景観形成基準（建築物の配置、高さ・規模、形態・意匠・色彩、公開空地・外構等、屋外広告物等、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を設定されています。

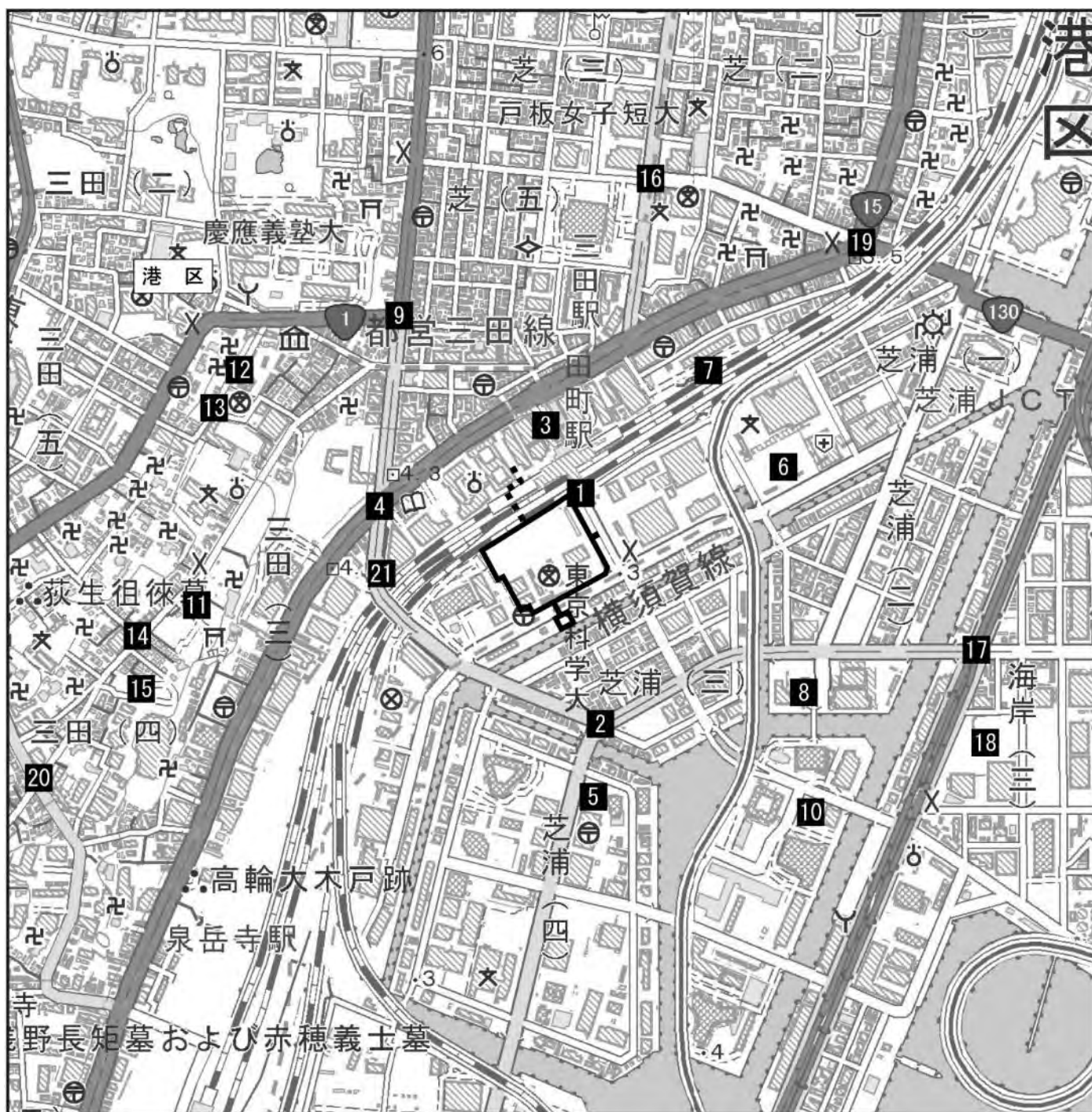
計画地周辺における眺望地点及び日常的な視点場は、表 5.2-12及び図 5.2-13に示すとおりです。

眺望地点及び日常的な視点場は、計画建築物が容易に見渡せると想定される地点、人々が集まりやすい大きな交差点、港区の景観の特徴である坂、港区立の公園などを考慮して設定しました。

表 5.2-12 計画地周辺における眺望地点及び日常的な視点場（眺望地点）

地点	代表的な眺望地点	計画地からの方角・距離 ^{注)}
1	東口歩行者デッキ	計画地北東側・約 160m
2	八千代橋交差点	計画地南南東側・約 240m
3	西口歩行者デッキ	計画地北側・約 280m
4	札の辻交差点	計画地西北西側・約 320m
5	トリニティ芝浦緑地	計画地南南東側・約 350m
6	芝浦公園	計画地東北東側・約 440m
7	本芝公園	計画地北東側・約 450m
8	船路橋児童遊園	計画地東南東側・約 450m
9	三田二丁目交差点	計画地北北西側・約 530m
10	プラタナス公園	計画地南東側・約 570m
11	亀塚公園	計画地西側・約 590m
12	安全寺坂上	計画地北西側・約 640m
13	潮見坂及び蛇坂上	計画地西北西側・約 640m
14	幽霊坂上	計画地西側・約 700m
15	三田台公園	計画地西南西側・約 710m
16	芝3丁目交差点	計画地北北東側・約 710m
17	潮路橋交差点	計画地東側・約 720m
18	埠頭公園	計画地東南東側・約 770m
19	芝四丁目交差点	計画地北東側・約 780m
20	聖坂上	計画地西南西側・約 910m
21	札の辻橋	計画地西側・約 290m

注) 計画地の中央付近からのおおよその方角・距離です。



凡 例

- 計画地
- 関連事業
- 眺望地点及び日常的な視点場

この地図は、国土地理院発行の電子地形図25000（東京南部：令和6年、東京西南部：令和7年）を加工し、使用したものです。

図 5.2-13 計画地及びその周辺における眺望地点
及び日常的な視点場



1 : 10,000

0 100m 200m 400m

5.2.12 史跡・文化財

環境調査項目「史跡・文化財」の選定の基礎資料として、史跡・文化財の状況について整理しました。

(1) 指定文化財などの状況

計画地及びその周辺に分布する国、都及び区の指定文化財などは、表 5.2-13 及び図 5.2-14 に示すとおりです。

計画地には指定文化財などはありません。

計画地に最も近い指定文化財などは、計画地北東側約 400m（計画地中央付近からの距離）に位置する「西郷・勝両氏会見地」（地点 3）です。

表 5.2-13 計画地周辺の国、都及び区の指定文化財など

地点	文化財種別	名称	指定（登録）年月日	所在地	指定区分
1	重要文化財 （建造物）	慶應義塾三田演説館	S 42. 6. 15	三田 2-15-45	国指定
		慶應義塾図書館	S 59. 12. 28		国指定
	有形文化財 （古文書）	反町文書	H 20. 9. 9		区指定
		曲直瀬家文書	R 1. 9. 27		区指定
		中津川家文書	R 5. 10. 12		区指定
2	旧跡	水野監物邸跡	S 30. 3. 28	芝 5-20-20	都指定
3	旧跡	西郷・勝両氏会見地	S 30. 3. 28	芝 5-33-11	都指定
4	旧跡	雑魚場跡	H 5. 3. 23	芝 4-15	区登録

出典：「東京都文化財情報データベース」（令和 6 年 12 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 12 月閲覧 港区立郷土歴史館ホームページ）

(2) 埋蔵文化財包蔵地の状況

計画地及びその周辺に分布する埋蔵文化財包蔵地は、表 5.2-14 及び図 5.2-15 に示すとおりです。

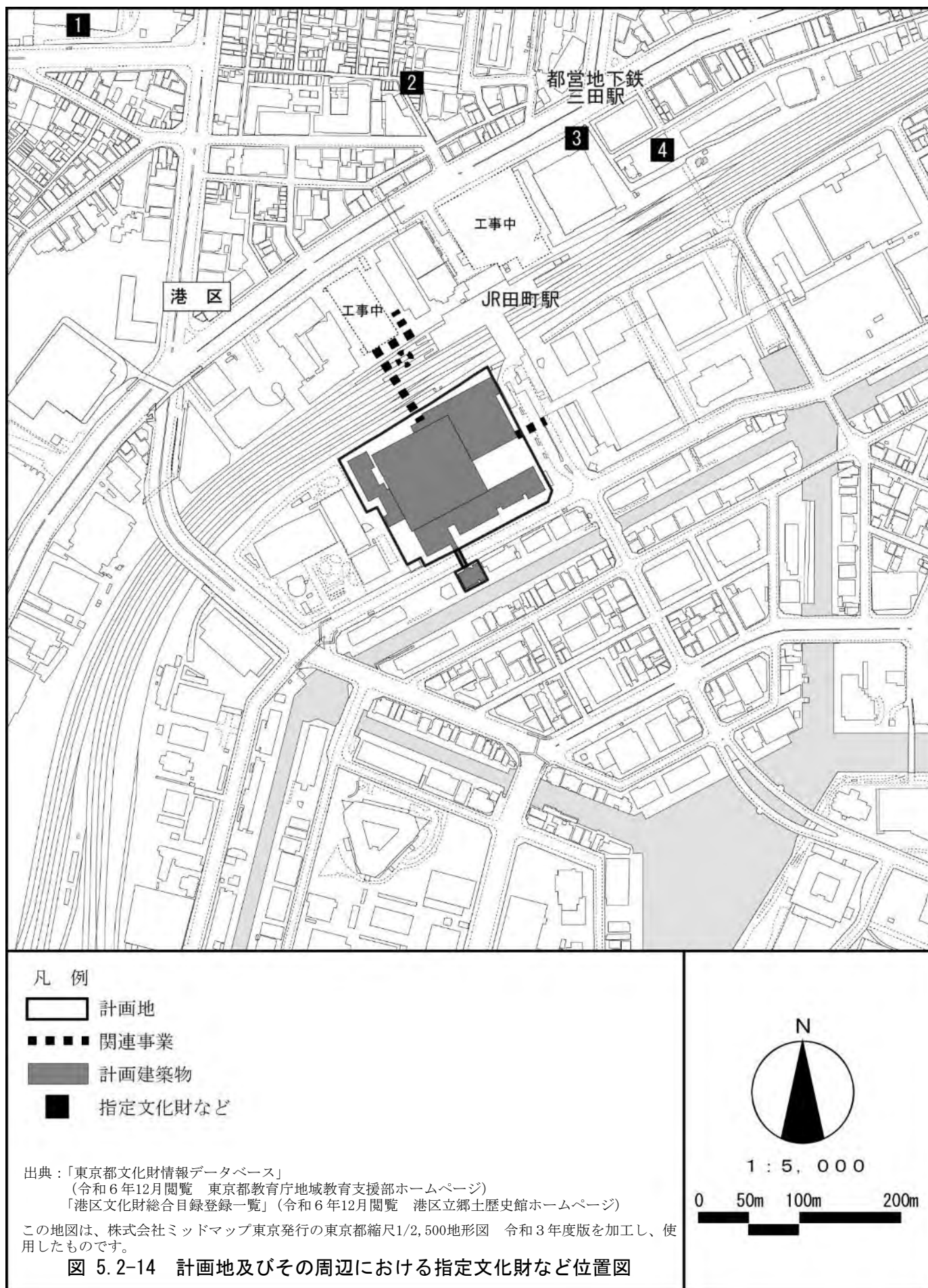
計画地には埋蔵文化財包蔵地はありません。

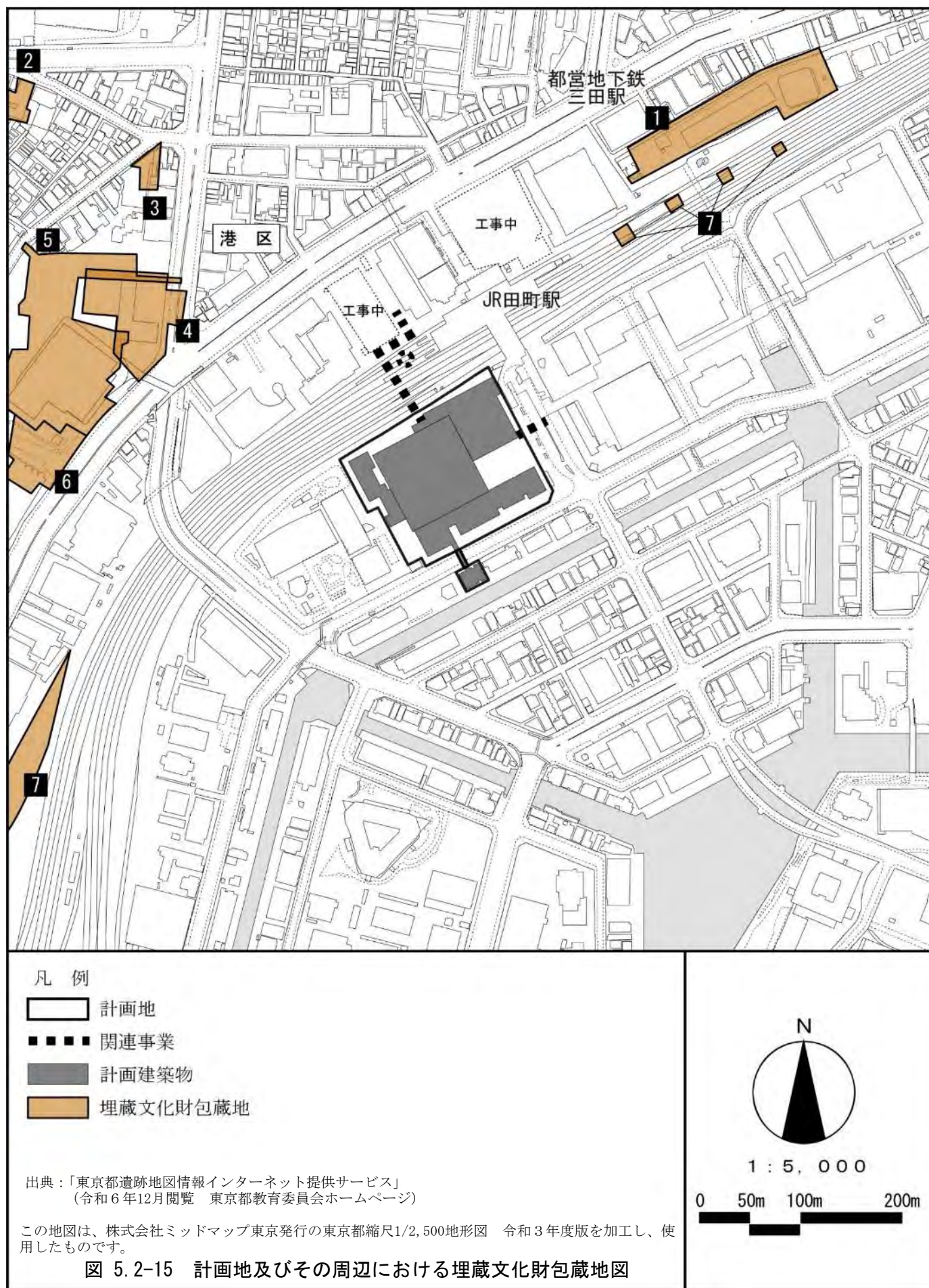
計画地に最も近い埋蔵文化財包蔵地は、計画地北東側約 320m（計画地中央付近からの距離）に位置する「高輪築堤跡（地点 7）」です。

表 5.2-14 計画地周辺の埋蔵文化財包蔵地

地点	遺跡名	時代	種別	所在地
1	雑魚場跡遺跡	近世	貝塚	芝四丁目
2	三田四丁目年貢町屋跡遺跡	近世	その他（町屋）	三田三丁目
3	港区No.94 遺跡	近世	町屋跡	三田三丁目
4	田町四丁目町屋跡遺跡	近世	屋敷・町屋跡	三田三丁目
5	豊後森藩久留島家・ 丹波亀山藩松平家屋敷跡遺跡	近世	屋敷	三田三丁目
6	芝田町五丁目町屋跡・ 丹波亀山藩松平家屋敷跡遺跡	近世	屋敷	三田三丁目
7	高輪築堤跡	近代	その他 （鉄道築堤及び関連施設）	三田三丁目 高輪二丁目

出典：「東京都遺跡地図情報インターネット提供サービス」（令和 6 年 12 月閲覧 東京都教育委員会ホームページ）





空 白

第6章 環境調査項目の選定

6.1 選定した項目

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

表 6.1-1 環境調査項目選定表

環境要素	環境調査項目	供用後			工事中	
		建物の存在	関連車両の走行	駐車場などの利用	建物の建設	工事用車両の走行
1. 交通	自動車交通量		●			●
	歩行者通行量	●				
	駐車場			●		
	自転車・自動二輪車駐車場			●		
	交通安全		●			●
2. 資源 ・エネルギー ・地球環境	リサイクル	●			●	
	地球温暖化の防止・エネルギー利用	●				
	ヒートアイランド現象の緩和	●				
3. 大気	大気質		●	●	●	●
	臭気					
4. 水・土	水利用	●				
	排水	●			●	
	雨水	●				
	地形・地質	●			●	
	土壌汚染				●	
5. 静穏	音		●		●	●
	振動		●		●	●
	低周波音					
6. 建造物影響	電波受信状態	●				
	風	●				
	日照	●				
	光	●				
7. 植物・動物	緑	●				
	生物・生態系					
8. 景観	都市景観	●				
9. 史跡・文化財	史跡・文化財					
10. 地域貢献等	地域活動・コミュニティ					
	公開空地等	●				
	防災・防犯	●				
	住民への説明					
	有害生物への対応					
	その他(放置自転車等への配慮事項)					

注) ●印：選定した環境調査項目、灰色の網掛け箇所：選定しなかった環境調査項目

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、臭気、低周波音、生物・生態系及び史跡・文化財の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	工事中は、周辺に影響を及ぼす程度の悪臭を発生させる工種はないと考えます。 供用後は、周辺に影響を及ぼす程度の悪臭を発生させる計画設備や行為はないと考えます。以上のことから、環境調査項目として選定していません。
5. 静音	低周波音	工事中は、市街地で一般的に使用される建設機械を使用することから、低周波音を発生させる工種はないと考えます。 供用後は、周辺に影響を及ぼす程度の低周波音を発生させる計画設備や行為はないと考えます。以上のことから、環境調査項目として選定していません。
7. 植物・動物	生物・生態系	計画地は現在建築物などが立地しています。また、計画地及びその周辺の環境は総じて人工的な環境であり、生物の生息・生育環境への影響は少ないと考えます。 供用後は、主に事務所や商業施設、大学施設の建築物などが建設される計画であり、生物の生息・生育環境への影響は少ないと考えます。以上のことから、環境調査項目として選定していません。
9. 史跡・文化財	史跡・文化財	計画地は現在建築物などが立地しており既に改変された土地です。また、計画地内には周知の史跡・文化財及び埋蔵文化財包蔵地が存在していません。以上のことから、環境調査項目として選定していません。 なお、本計画の進捗に応じて周知されていない埋蔵文化財が確認された場合は、港区図書文化財課などの関係機関と協議を行い、関係法令などにに基づき適切に対応します。
10. 地域貢献等	地域活動・コミュニティ	本計画では、田町駅周辺の施設や事業者、地元町会、商店会等と連携したエリアマネジメント活動を行い、地域活動の活性化を図る計画です。以上のことから、環境調査項目として選定していません。
	住民への説明	工事が開始された際には工事施工者、供用後には管理会社が主体となり、住民への対応を実施します。以上のことから、環境調査項目として選定していません。
	有害生物への対応	現況の計画地内には建築物が立地しており、計画地周辺も同様に建築物や人工地盤で被覆された環境です。また、供用後の建築物の主な用途は事務所等であり、適切な管理に努めることから、有害生物（鼠、害虫等）の影響は少ないものと考えます。以上のことから、環境調査項目として選定していません。
	その他（放置自転車等への配慮事項）	本計画における自転車駐車場台数は基準を満たしているため、計画地周辺の路上駐車台数の軽減につながるものと考えます。以上のことから、環境調査項目として選定していません。

第7章 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判定区分は、表 7-1に示すとおりです。

本計画の実施による環境改善に配慮した対策、改善度及び環境影響に対する総合見解については、供用後は表 7-2(1)～(5)に、工事中は表 7-3(1)～(3)に示すとおりです。

表 7-1 改善度判定区分

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 ・環境負荷を低減させた ・区の行政目標に対して貢献した ・計画地周辺の生活環境をより良好にした など	A
現況と変わらない ・環境負荷に変化がない ・区の行政目標に特に関与していない ・計画地周辺の生活環境に影響を及ぼさない など	B
現況に比べて悪化した ・環境負荷を増加させた ・区の行政目標から遠ざかった ・計画地周辺の生活環境を悪化させた など	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作成の手引き」
(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) 本計画の実施による環境改善に配慮した対策、改善度など（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	1. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、張り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。	B
	歩行者通行量	1. 芝浦四丁目方面の歩行者ネットワークを強化するために、JR 田町駅から計画地 A を斜めに貫く動線兼広場（大規模屋内広場）を整備します。 2. 特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）沿道は、計画建築物の壁面を道路から離すことにより、現行の道路幅員から約 2 m 拡幅して整備します。	A
	駐車場	1. 自動車駐車場については、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月都条例第 77 号）の基準を満たす台数を確保します。	B
	自転車・自動二輪車駐車場	1. 自転車・自動二輪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 区条例第 23 号）及び「国土交通省による標準駐車場条例」の基準を満たす台数を確保します。 2. 港区地域交通課と協議を行い、田町駅東口エリアにおける利便性向上のため、シェアサイクルポートを設置する計画とします。	B
	交通安全	1. 駐車場出入口は歩行者交通量が多く、路線バスなどの駅前空間となっているなぎさ通り側を避け、比較的交通量の少ない芝浦運河通り側に設けます。 2. 出入口は 1 か所に集約し、歩道歩行者の安全性に配慮します。 3. 歩道沿いに設ける歩道状空地（幅 2 m）手前に停止線を設け、視距の範囲に植栽などの障害物を設置しない計画とします。 4. 駐車場出入口には出庫警報機器の設置や誘導員の配置などを検討し、歩行者への安全の確保に努めます。 5. 広場側から歩行者が車路を横断しないよう植栽帯などを設置する計画とします。	B

表 7-2(2) 本計画の実施による環境改善に配慮した対策、改善度など（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	1. 廃棄物の保管場所は、「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 港環清第329号）に準拠した保管施設などを確保します。 2. 事業系廃棄物は、廃棄物処理許可業者に委託して適正に処理・処分を行います。 3. 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	1. 本計画では、以下の配慮措置の検討を行い、エネルギーの効率的利用を図ります。 ・DHC第二プラントの設置 ・高効率LED照明 ・人感センサーによる照明制御 ・CO ₂ センサーによる外気導入量の最適制御 ・外気冷房 ・太陽光発電設備の設置 ・昼光利用 ・自然換気の利用 ・高遮熱・高断熱な性能を有する外装計画 ・地上・屋上緑化 ・冷却塔による潜熱利用	B
	ヒートアイランド現象の緩和	1. 本計画では、省エネルギーに係る配慮措置を検討することにより、エネルギーの効率的利用を図ります。 2. 主な設備機器は2階以上の建物上部に設置し、設備排熱による地上部への影響を低減するよう努めます。 3. 周辺建物との間隔を十分に確保します。 4. 地上部・屋上・壁面の緑化を行い、地表面の温度上昇や日射の反射抑制に努めます。 5. 冷却塔による潜熱の利用を図ります。	B
3. 大気	大気質	1. テナント関係者や事務所などに対して、掲示板、張り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。 2. テナント関係者や施設利用者などに対して、掲示板、張り紙などによって、アイドリングストップなどのエコドライブの協力を促します。	B
4. 水・土	水利用	1. 雨水再利用水を共用部トイレ洗浄水などに利用します。 2. 衛生器具は節水性と機能性に配慮した器具の選定に努めます。 3. 大便器仕様は温水洗浄便座付きの超節水型のフラッシュ弁（中水仕様）にする計画とします。 4. 小便器は、節水性に優れた個別感知フラッシュ弁（中水仕様）とし、清掃が容易な壁掛式低リップ型自動洗浄方式にする計画とします。 5. 洗面器は、節水を図るために自動混合水栓にする計画とします。 6. 事務所・店舗などでの事業活動の関係者などに対し「節水」を働きかけ、水利用量の発生量削減に努めます。	B
	排水	1. 排水槽の悪臭対策は「ビルの新築に伴う地下排水槽（ビルピット）設計の手引き」（平成31年1月 東京都）に準拠し、ビルピットタイマーの設置など排水の長時間貯留を避けた計画を検討します。 2. 事務所・店舗などでの事業活動の関係者などに対し「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めます。 3. 蚊の発生を防止するため、排水槽（雨水ます）は、定期的に清掃し、必要に応じて薬剤投入などを実施する計画とします。	B
	雨水	1. 「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。 2. 地上部に可能な限り緑地を整備し、雨水浸透量を確保するように努めます。 3. 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する計画とします。 4. 雨水貯留槽から下水道への放流量は、計画地に適用される計画放流量以下に抑制する計画です。	B
	地形・地質	1. 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。 2. 遮水性が高く剛性のあるSMWなどの山留壁を難透水性の上総層群粘性土層（Ka-c）付近（約T.P.-34m～約T.P.-24m）まで構築して、周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。	B

表 7-2(3) 本計画の実施による環境改善に配慮した対策、改善度など（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
5. 静穏	音	1. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、張り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。 2. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、張り紙などによって、アイドリングストップなどのエコドライブの協力を促します。	B
	振動	1. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、張り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。 2. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、張り紙などによって、アイドリングストップなどのエコドライブの協力を促します。	B
6. 建造物影響	電波受信状態	1. 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。 2. 電波障害の予測地域以外において、計画建築物に起因して新たな電波障害が生じた場合には、適切な対策を講じます。 3. 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	1. 計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、敷地境界から計画建築物までの離隔距離をできる限り確保するとともに、計画地内周縁に緑地帯を確保する計画とします。また、計画地中心側に高層棟を配置し、東西南側を囲うように低層棟を設けることで、歩行者レベルにおいて高層棟から吹き降ろす風の影響を低減する計画とします。 2. 防風植栽を配置します。 3. 防風植栽の防風効果を維持するため、十分な灌水・施肥などを行い、適切な維持管理を行います。 4. 風による道路への障害物の侵入を予防するために、強風時には、計画地内の屋外に転倒・飛散しやすいものを極力設置しないよう、事務所及びテナント関係者などに対して協力を働きかけます。	B
	日照	1. 敷地境界から計画建築物までの離隔距離をできる限り確保することにより、周辺への日影の影響を可能な限り小さくするよう配慮する計画とします。	B
	光	1. 計画建築物の外装は、大きな反射光を発生させるような材質のものは可能な限り使用しない計画とします。 2. 計画建築物の室内照明は、適切な照明計画を検討し、外部への室内照明の漏れの低減を図ります。 3. 公開空地などの外部照明については、以下の事項を検討します。 ・照明目的に応じた適切な照明機器の設置や適切な運用などを行う計画を検討します。 ・時間帯に応じた明るさの調整などの計画を検討します。 ・周辺からの見え方に配慮した照明計画を検討します。	B

表 7-2(4) 本計画の実施による環境改善に配慮した対策、改善度など（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
7. 植物・動物	緑	1. 植栽基盤には、礫などの異物が極力残らないように努めます。 2. 適切に剪定、刈込み、施肥、病虫害防除、草刈・除草清掃、灌水を実施することにより、樹木などの健全な育成に努めます。 3. 緑化は、在来種の植栽植樹などを選定するように努めます。 4. 緑化は、周辺樹種を調査したうえで、周辺環境とつながる植栽樹種などを選定するとともに、根上がりや生育不良を未然に防ぐことを目的とした根茎誘導基盤（根が生育できる隙間のある特殊な土壌）を用いて樹木などの健全な育成に努めます。	A
8. 景観	都市景観	1. 周辺建物と調和し、田町駅周辺の高層建物群として一体となったスカイラインの形成を図ります。 2. 高層部壁面の分節及びガラス基調の空を映しこむ外装により、周辺への圧迫感低減に配慮しつつ、ほかと調和するシンプルな形態と無彩色の色彩で計画します。 3. 板状を避けたタワー型の形状により隣棟間隔を確保するとともに、田町駅前を挟んだ msb Tamachi と合わせ、芝浦・港南地域の玄関口にふさわしいゲート性のある景観の形成を図ります。 4. 低層部1階に商業施設を配置し、なぎさ通り対岸のなぎさテラスと合わせて、通り沿いに連続した賑わいの形成を図ります。 5. 低層部のボリュームを周辺建物と同程度の規模に分節し、周辺のまち並みとの調和を図ります。 6. 高層部及び低層部をそれぞれ道路からセットバックさせることで、芝浦運河通りに対するヒューマンスケール ^{注1)} なまち並み形成を図ります。 7. 低層部の壁面位置及び高さにメリハリをつけて、単調さを避けた抑揚のある景観形成を図ります。 8. 周辺ネットワークとの接続部に溜まり空間となる公開空地を整備することで、人の流れを整え、まちにひらかれた広場空間の形成を図ります。 9. なぎさ通り沿いは連続した空地を設け、ストリートファニチャー ^{注2)} やベンチを設けた店舗と連動する賑わいのある駅前の表情と、ゆとりある歩行者空間の形成を図ります。 10. 芝浦運河通り沿いは地被及び高木を中心として環境軸に沿った緑量のある植栽により、新芝運河沿いは水辺の特性を生かすことにより、環境に配慮したみどり豊かな景観の形成を図ります。 11. 線路沿いは、新改札から田町グランパークへ至る歩行経路として、みどりの感じられる潤いある歩行者空間の形成を図ります。 注1) ヒューマンスケールとは、建築物や都市の空間において、人間らしさが感じられ、人間の活動にふさわしい空間のスケール、または尺度のことです。 注2) ストリートファニチャーとは、街灯やサイン、ベンチなどを含めた、道路や広場などの公共空間に設置される備品の総称です。	A

表 7-2 (5) 本計画の実施による環境改善に配慮した対策、改善度など（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
9. 地域貢献等	公開空地等	1. 地上レベルにおける公開空地の整備方針 ・ 田町駅東口にこれまではなかった歩行者が滞留できる空間として、交通機関を利用する人々の待合いなど、駅前のみどり豊かな憩いの場として整備する計画とします。災害時はかまどベンチやソーラー照明などを配備した防災広場として活用できる計画とします。 ・ 商業施設の前面に高木や芝生など多種多様な植栽やベンチ・テーブルなどを配置し、木陰の中で飲食や散歩、ワークスペース活用など、多様な人々の様々なニーズに対応した賑わいと憩いの空間として整備する計画とします。 ・ 高木や芝生、大規模な壁面緑化など豊かなみどりや遊具としても活用できるモニュメントなどを配置し、住民や子どもたちをはじめ学生やオフィスワーカーなどの行き交う人々の憩いの場を整備する計画とします。 ・ 屋内イベントスペースと連携したイベントの開催やインキュベーション施設利用者との実証実験など、アクティブな活動の場としても活用するとともに、災害時の一時滞留スペースとして活用し、炊出しの実施なども想定します。 ・ 子どもの遊び場や環境教育の場として、また、来街者の癒しの場として、季節感を感じられる植栽や芝生、レインガーデンなどを配置した生物多様性に触れられる森のような魅力ある空間を線路沿いに整備する計画とします。 2. デッキレベルにおける公開空地の整備方針 ・ 田町駅東口から芝浦四丁目方面に向かって敷地を斜めに貫く動線上に大規模屋内広場を設け、同広場に面して、本計画の主要な用途であるオフィス、大学、インキュベーション施設のエントランスを設けることにより、周辺市街地から来訪する地域住民をはじめ、オフィスワーカー、学生、研究者、来街者など多様な人々が行き交う空間を整備する計画とします。 ・ 大規模屋内広場を取り囲むようにインキュベーション施設を配置し、互いの活動を“見る・見られる”の関係を作り出すことにより、多様な人々との偶発的な出会いや交流などを通じ、イノベーションへ進展するプロセスが促進されることを企図します。 ・ 大規模屋内広場空間を生かし、スタートアップによるピッチイベントや地域交流イベントなど様々なイベント活動の場として、日常時には人々の憩い・交流の場として、災害時には帰宅困難者の一時滞在施設として、多面的な機能を備えた広場空間として整備する計画とします。 3. 地上～デッキレベルにおける公開空地の整備方針 ・ なぎさ通り沿いの地上広場と中央のデッキレベルの大規模屋内広場をつなぐ位置に、東京科学大学大岡山キャンパスの芝生の丘を模したみどり豊かな段丘状の広場として整備し、来街者などへ憩いの場を提供するとともに、立体的なみどりが広がる印象的な駅前空間を創出する計画とします。 ・ 田町駅東口の顔となる象徴的な空間として、人々を自然に計画建築物内へ誘引するよう、エスカレーターやエレベーターなどの昇降機を併設する計画とします。	A
	防災・防犯	1. 帰宅困難者の一時滞在施設及び一時退避場所の整備方針 ・ 計画地内に帰宅困難者の一時滞在施設を整備する計画とします。 ・ 西側に隣接する田町グランパークとも連携し、田町駅周辺で最大規模となる帰宅困難者の受入可能な体制を街区全体での構築に努めます。 ・ 外構に設ける広場空間は、発災時の一時滞留者用スペースとして活用する計画とし、JR 田町駅の混雑を緩和することで、安全性向上に寄与します。 2. 防災備蓄倉庫の整備方針 ・ 帰宅困難者用の防災備蓄品（3日分）を備えた防災備蓄倉庫を整備する計画とします。 ・ 港区の防災備蓄倉庫を別途整備する計画とします。	A
【環境影響に対する総合見解】 本計画の実施に伴う周辺環境への影響は、供用後の環境改善に配慮した対策を講ずることにより、都市環境保全上支障はなく、良好な環境の創出に寄与できるものと考えます。			

表 7-3(1) 本計画の実施による環境改善に配慮した対策、改善度など（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	1. 工事用車両による交通への影響を軽減するため、作業員の自動車使用の抑制、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に努めます。 2. 工事用車両出入口には、適宜交通誘導員などを配置します。	B
	交通安全	1. 工事用車両出入口には、適宜交通誘導員などを配置し、歩行者の安全確保に努めます。 2. 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、交通のラッシュ時やバスの運行時間を避けるよう配慮します。また、工事用車両が集中しないよう、無線機などを利用し、状況に応じた工事用車両の運行に努めます。 3. 施工計画の深度化や実際の施工状況に応じて、可能な限り工事用車両台数の削減に努めます。 4. 工事用車両出入口について、工事用車両の通行による付近の交通への支障が生じないように適切な規模などを検討します。 5. 工事用車両による交通安全対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。 ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。 6. 工事の際には、田町駅東口周辺の開発状況を確認するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺の交通安全に努めます。	B
2. 資源・エネルギー・地球環境	リサイクル	<建設廃棄物（廃材）> 1. 建設資材などの搬入に際しては、過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図ります。 2. 関係法令など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。 3. 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、必要に応じて荷台カバーの使用などを行います。 <建設廃棄物（建設汚泥、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。 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、飛散などが生じないように、必要に応じて荷台カバーの使用などを行います。	B

表 7-3(2) 本計画の実施による環境改善に配慮した対策、改善度など（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
3. 大気	大気質	- 最新の排出ガス規制適合車をできる限り使用することにより、汚染物質排出量の低減を図ります。 - 資材の搬入、建設発生土などの搬出に際しては工事用車両が集中しないように努めます。 - 可能な限り車両台数の削減を図り、大気質への影響の低減に努めます。 - 工事用車両による大気質への影響の軽減対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。 - 規制速度を厳守します。 - 急発進、急加速を避けます。 - 積載量を厳守します。 - 待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要なふかしの禁止します。 - 作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。 - 土砂運搬車など粉じんの飛散が起こりやすい工事用車両には、荷台カバーなどを使用します。 - 土砂や資機材の搬出入車両のタイヤに付着した泥土の水洗いをを行うため、洗車設備などを出入口付近に設置し、土砂により計画地周辺道路を汚損しないよう配慮します。 - 工事用車両の出入口付近には、適宜清掃員を配置するなど、清掃に努めます。 - 鋼製仮囲い（高さ 3 m）を設置します。 - 建設機械のアイドリングストップを遵守し、不必要なふかしの防止に努めます。 - 最新の排出ガス対策型建設機械をできる限り使用することにより、汚染物質排出量の低減を図ります。	B
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」（昭和 34 年 12 月 都条例第 89 号）に基づく水質の基準（水素イオン濃度：5 を超え 9 未満、浮遊物質 600mg/L 未満）以下にして公共下水道に排水します。	B
	地形・地質	- 工事中（土工事、基礎躯体工事）には、計画地敷地境界の地盤及び地下水位の変位を計測・管理します。 - 工事中に計画地敷地境界の地盤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。 - レベル測量による地盤変位モニタリングを行い、山留壁頭部の変位を計測・管理します。 - 傾斜計又は下げ振りにより、山留壁の鉛直変位を計測・管理します。	B
	土壌汚染	土壌汚染状況調査の結果を踏まえ、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 法律第 53 号）及び「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づき土壌汚染の掘削除去、現位置での浄化、不溶化、封じ込めなど、汚染の状況、計画地及び周辺の立地環境に即した適切な処理方法により汚染土壌を処理します。	B

表 7-3(3) 本計画の実施による環境改善に配慮した対策、改善度など（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
5. 静穏	音	1. 工事工程の平準化を図り、工事用車両が集中しないように努めます。 2. 可能な限り車両台数の削減を図り、騒音の低減に努めます。 3. 工事用車両による道路交通の騒音への影響の軽減対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。 ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 ・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要なふかきを禁止します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。 4. 建設機械は、可能な限り低騒音型を使用するなど、騒音の低減に努めます。 5. 工事区域には、鋼製仮囲い（高さ約3m）を設置します。 6. 建設機械の配置については、1か所で集中稼働することのないよう計画します。	B
	振動	1. 工事工程の平準化を図り、工事用車両が集中しないように努めます。 2. 可能な限り車両台数の削減を図り、振動の低減に努めます。 3. 工事用車両による道路交通の振動への影響の軽減対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。 ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 ・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要なふかきを禁止します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。 4. 建設工事には、可能な限り低振動の工法を採用するなど、振動の低減に努めます。 5. 建設機械の配置については、1か所で集中稼働することのないよう計画します。	B
【環境影響に対する総合見解】 本計画の実施に伴う周辺環境への影響は、工事中の影響改善に配慮した対策を講ずることにより、都市環境保全上支障はなく、良好な環境の保全に寄与できるものと考えます。			

第8章 現況調査及び供用後の予測等

現況調査結果及び供用後の予測結果などの概要は、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) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 7～25 参照	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) 自動車交通の状況（周辺道路の自動車交通量） (4) 公共交通の状況（バス） 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として、計画地の北側を北東から南西に国道 15 号（第一京浜）、計画地の西側を都道 409 号（都道日比谷芝浦線）が通過しています。 (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 24 時間交通量（平日）は、首都高速道路で 44,950～122,284 台/24 時間（大型車混入率：5.6～15.2%）、都道 409 号（都道日比谷芝浦線）及び都道 316 号（主要地方道日本橋芝浦大森線）では、24 時間交通量は調査されていませんが、12 時間交通量（平日）は、都道 409 号（地点 60530：都道日比谷芝浦線）で 21,183 台/12 時間（大型車混入率：20.8%）、都道 316 号（地点 41960：主要地方道日本橋芝浦大森線）で 14,508 台/12 時間（大型車混入率：26.4%）となっています。 (3) 自動車交通の状況（周辺道路の自動車交通量） 現地調査による計画地周辺の自動車交通量などの状況は、調査の結果、地点①で 1,975～19,420 台/12 時間、地点②で 1,878～3,157 台/12 時間、地点③で 1,808～3,905 台/12 時間、地点④で 2,426～11,480 台/12 時間の交通量が観測されました。 (4) 公共交通の状況（バス） 《都バスなど》 計画地最寄りのバス停は、計画地東側に「都営（田 99・田 92・浜 95）田町駅東口」、計画地南側に「都営（田 92・浜 95）田町駅東口前」などがあります。 《港区コミュニティバス「ちいばす」など》 計画地最寄りのバス停は、計画地東側に「ちいばす（芝ルート・田町ルート・芝浦港南ルート・車庫発着便）田町駅東口」、計画地南側に「お台場レインボーバス（01 系統）田町駅東口」があります。	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）

表 8. 1-1 (2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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 本計画により発生集中する自動車交通量は、「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。）を基に推計を行いました。 発生集中交通量は、73,894 人 T.E. /日^注と予測します。 算出した結果、本計画による供用後の発生集中交通量は、2,154 台 T.E. /日、ピーク時で 252 台 T.E. /時と予測します。 (2) 交差点需要率 将来基礎交通量は、新型コロナウイルス感染症による交通量減少の影響及び周辺開発の発生集中交通量を考慮して、現地調査結果からの増加分を推定して算定しました。 交差点需要率は、地点①（三田警察署前）において、現況が 0.338、供用後が 0.404、地点②（田町駅東口）において、現況が 0.176、供用後が 0.295、地点③（竹芝橋北側）において、現況が 0.114、供用後が 0.158、地点④（芝浦三丁目）において、現況が 0.287、供用後が 0.290 と予測します。 3) 環境の目標との比較 供用後の交差点需要率は 0.158～0.404 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 以下を目安」を満たします。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、張り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。	—	—
注) T.E.（トリップエンド）とは、発生集中量（ある地域から出発するトリップの数（発生量）と、その地域に到着するトリップの数（集中量）の合計）を表す単位です。			

表 8.1-2(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 26～41 参照	1) 調査事項 (1) 歩行者交通量の状況 (2) 公共交通の状況 2) 調査結果 (1) 歩行者交通量の状況 現地調査による計画地周辺の歩行者交通量などの状況は、計画地周辺の歩道などで 2,178～109,291 人/12h でした。また、ピーク時間帯の歩行者交通量は、全ての地点において 8 時台で 391～20,701 人/h でした。 現況の歩行者サービス水準は「水準 A（自由歩行）」です。 (2) 公共交通の状況 《バス》 計画地周辺のバス路線網の状況は、「2.2.1. 自動車交通量」に示したとおりです。 《鉄道》 計画地の最寄駅は、田町駅（JR 山手線・JR 京浜東北線）です。令和 4 年度の各駅の乗車人員、降車人員の状況は最寄駅である田町駅では JR 各線の乗車人員：39,893 千人/年（降車人員：未公表）となっています。また、各駅の乗車人員の経年変化は令和 2 年度に大幅に減少したものの、以降は増加傾向となっています。	新たな建物利用者及び従来の周辺住民などが計画地周辺を快適で安全に歩行できる空間を確保すること （「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改定版」（平成 26 年 6 月 国土交通省都市局）の基準）

表 8.1-2(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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 本計画により発生集中する歩行者交通量は、「大規模開発マニュアル」を基に推計を行いました。 算出した結果、本計画による供用後の歩行者発生集中交通量はピーク時において合計 6,670 人 T.E./時と予測します。 (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（現況交通量）に予測時点の周辺開発からの歩行者発生集中交通量を加えて将来基礎交通量を推計し、さらに計画地からの歩行者発生集中交通量を加えて供用後交通量を推計して算定しました。 現況の歩行者サービス水準は、地点 1、地点 2、地点 4～8 が「水準 A（自由歩行）」、地点 3 が「水準 B（やや制約）」と推計します。 供用後の歩行者サービス水準は、地点 1～7 が「水準 A（自由歩行）」、地点 8 が「水準 B（やや制約）」と予測します。なお、地点 8 における本計画に係るピーク時交通量は、10 人/時です。 3) 環境の目標との比較 供用後の歩行者サービス水準は、地点 1～7 が「水準 A（自由歩行）」、地点 8 が「水準 B（やや制約）」と予測します。なお、地点 8 における本計画に係るピーク時交通量は、10 人/時であることから影響は小さいものと考えます。 また、地点 8 については、現状で（仮称）春日ビル建替計画に係る工事の仮囲いが設置され、公共歩道部のみ通行可能となつていますが、計画されている施設が整備された後、仮囲いが撤去され、通行可能な空地が整備されると想定されることから、歩行者空間が改善されると考えられます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 芝浦四丁目方面の歩行者ネットワークを強化するために、JR 田町駅から計画地 A を斜めに貫く動線兼広場（大規模屋内広場）を整備します。 2. 特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）沿道は、計画建築物の壁面を道路から離すことにより、現行の道路幅員から約 2 m 拡幅して整備します。	—	—

表 8.1-3(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 42～49 参照	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 調査範囲内には、473 台の時間貸駐車場が設置されています。 (2) 路上駐車状況 既存資料調査などによると、計画地を含む調査範囲内には駐車場整備地区には該当しません。 現地調査による計画地周辺の路上駐車調査の結果、12 時間で 259 台の路上駐車が観測されました。 また、1 時間で最も路上駐車が多かったピーク時間は 14 時台で、29 台の路上駐車が観測されました。	計画地を訪れる自動車のための駐車場を十分に確保すること

表 8.1-3(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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 (1) 駐車場設置台数 本計画で設置する自動車駐車場は、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月 都条例第 77 号）に基づく必要計画台数（415 台）以上を確保します。 自動車駐車場設置台数は、合計約 415 台を設置する計画です。 なお、現在、「田町駅周辺地区」駐車地域域ルールの策定を進めており、策定された場合は、当該地域ルールを適用した自動車駐車場の設置台数に変更する予定です。 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 12 時間で 259 台、ピーク 1 時間で 29 台確認されましたが、調査範囲内に時間貸駐車場が約 473 台設置されており、十分な駐車場収容能力を有している地域と考えます。 また、本計画で設置する自動車駐車場は、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月 都条例第 77 号）の基準を満たす台数である合計約 415 台を設置する計画です。なお、現在、「田町駅周辺地区」駐車地域域ルールの策定を進めており、策定された場合は、当該地域ルールを適用した自動車駐車場設置台数に変更する予定です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 自動車駐車場については、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月 都条例第 77 号）の基準を満たす台数を確保します。	—	—

表 8.1-4(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 50～59 参照	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 調査範囲内には、1,593 台の自転車駐車場及び、82 台の自動二輪車駐車場が設置されています。 (2) 路上駐車状況 既存資料調査などによると、計画地周辺の多くの道路が、「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）に基づく自転車等放置禁止区域になっています。 現地調査による計画地周辺の路上駐車調査の結果、自転車は昼間 12 時間で 1,175 台の路上駐車を観測されました。1 時間で最も路上駐車が多かったピーク時間は 17 時台で、146 台の路上駐車を観測されました。 また、自動二輪車（原付含む）は昼間 12 時間で 46 台の路上駐車を観測されました。1 時間で最も路上駐車が多かったピーク時間は 14 時台で、7 台の路上駐車を観測されました。	計画地を訪れる自転車・自動二輪車のための駐車場を十分に確保すること

表 8.1-4(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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の駐車場設置台数 2) 予測結果 (1) 自転車及び自動二輪車の駐車場設置台数 本計画で設置する自転車・自動二輪車駐車場は、「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」（平成 11 年 9 月 区条例第 23 号）及び「国土交通省による標準駐車場条例」に基づく必要計画台数（自転車駐車場：85 台、自動二輪車駐車場：36 台）以上を確保します。 自転車駐車場は合計約 100 台、自動二輪車駐車場は合計約 37 台を設置する計画です。そのほか、シェアサイクルポートを約 30 台設置する計画です。 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 12 時間で自転車 1,175 台、自動二輪車 46 台、ピーク 1 時間で自転車 146 台、自動二輪車 7 台確認されましたが、調査範囲内に自転車駐車場が約 1,593 台、自動二輪車駐車場が約 82 台設置されており、十分な駐車場収容能力を有している地域と考えます。 また、本計画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」（平成 11 年 9 月 区条例第 23 号）の基準を満たす台数である合計約 100 台を設置する計画です。 自動二輪車駐車場は、「国土交通省による標準駐車場条例」の基準を満たす台数である合計約 37 台を設置する計画です。そのほか、シェアサイクルポートを約 30 台設置する計画です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 自転車・自動二輪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 区条例第 23 号）及び「国土交通省による標準駐車場条例」の基準を満たす台数を確保します。 2. 港区地域交通課と協議を行い、田町駅東口エリアにおける利便性向上のため、シェアサイクルポートを設置する計画とします。	—	—

表 8.1-5(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 60～64 参照	1) 調査事項 (1) 通学路の状況 (2) 歩行者及び自動車動線の状況 (3) 交通安全施設の設置状況 2) 調査結果 (1) 通学路の状況 計画地が属する学校区は、芝浜小学校区及び港南中学校区になります。 また、小学校区には指定通学路が定められています。なお、中学校区には通学路の指定はありません。 (2) 歩行者及び自動車動線の状況 供用後の歩行者動線は、「2.1.2 歩行者通行量」に示したとおりです。また、供用後の自動車動線は、「2.1.1 自動車交通量」に示したとおりです。 (3) 交通安全施設の設置状況 計画地周辺においては、一部の道路を除き、マウントアップされた歩道や横断施設として横断歩道、歩道橋が設置されています。	駐車場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関係車両の運行経路・運行計画となっていること

表 8.1-5(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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 (1) 関係車両の走行に伴う交通安全への影響 2) 予測結果 (1) 関係車両の走行に伴う交通安全への影響 計画地が属する学校区は、芝浜小学校区及び港南中学校区であり、芝浜小学校区には指定通学路がありますが、本計画の実施により発生集中する関係車両の主な動線に当たる区間は、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います。 また、そのほかの関係車両の主要な動線にも、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 本計画の駐車場出入口の前面は、歩道状空地の整備により歩車分離を図る計画であるとともに、駐車場出入口には出庫警報機器の設置や誘導員の配置を検討するなど、歩行者の安全を確保できると考えます。 また、本計画の実施により発生集中する関係車両の主要な動線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。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 駐車場出入口は歩行者交通量が多く、路線バスなどの駅前空間となっているなごさ通り側を避け、比較的交通量の少ない芝浦運河通り側に設けます。 2. 出入口は1か所に集約し、歩道歩行者の安全性に配慮します。 3. 歩道沿いに設ける歩道状空地（幅2m）手前に停止線を設け、視距の範囲に植栽などの障害物を設置しない計画とします。 4. 駐車場出入口には出庫警報機器の設置や誘導員の配置などを検討し、歩行者への安全の確保に努めます。 5. 広場側から歩行者が車路を横断しないよう植栽帯などを設置する計画とします。	—	—

8.2 資源・エネルギー・地球環境

表 8.2-1(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（リサイクル）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
2. 資源・エネルギー・地球環境	リサイクル 資料編 p. 65～75 参照	1) 調査事項 (1) 港区における一般廃棄物の収集、処理量 (2) 港区におけるリサイクルの状況（資源回収量・再利用率） (3) 港区におけるリサイクル・廃棄物処理の行政目標・施策など 2) 調査結果 (1) 港区における一般廃棄物の収集、処理量 令和元年度から令和5年度にかけての一般廃棄物の収集量（合計）は、約52,400～55,100t/年であり、概ね横ばい傾向にあります。 (2) 港区におけるリサイクルの状況（資源回収量・再利用率） 港区は資源の有効利用を図るため、資源ごみの集団回収、集積所回収、拠点回収などを行っています。 港区における令和元年度から令和5年度にかけての資源ごみの回収量は、約21,400～23,100t/年であり、年度による増減はありますが、概ね横ばいの傾向を示しています。回収された資源ごみの内訳は大部分が古紙（令和5年度では、総回収量の約54%）になります。 「港区一般廃棄物処理基本計画（第3次）【令和3（2021）年度～令和14（2032）年度】」（令和3年2月 港区）によると、令和元年度におけるごみの再資源化量（資源回収量）は22,353t、再生利用率は12.5%でした。 また、「区内事業所の廃棄物排出実態調査」（平成22年3月 港区）によると、事業用大規模建築物（延床面積5,000㎡以上）における廃棄物発生量の可燃物と不燃物の組成割合は、67.5%：32.5%であり、可燃物では紙類が46.1%、生ごみが16.3%、木・草・繊維等が5.1%です。不燃物では、びんが2.5%、缶が2.4%、ペットボトルが2.7%、食用油が0.4%、弁当がらが2.6%です。 再利用率は、可燃物では紙類が高く、不燃物ではびん、缶、ペットボトル、食用油が高い状況にあります。 (3) 港区におけるリサイクル・廃棄物処理の行政目標・施策など ①「港区一般廃棄物処理基本計画（第3次）【令和3（2021）年度～令和14（2032）年度】」（令和3年2月 港区） <基本理念> 環境に配慮した持続可能な社会をめざして、循環型社会・低炭素社会形成への統合的な取組を、区民・事業者とともに推進します。 <数値目標> ・総排出量：令和8年度までに164,500t/年、令和14年度までに151,800t/年にするをめざします。 ・持込ごみ量：令和8年度までに90,100t/年、令和14年度までに79,000t/年にするをめざします。 ・再利用計画書上の再利用率：令和8年度までに紙類66%、厨芥類20%、令和14年度までに紙類72%、厨芥類25%にするをめざします。	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

表 8.2-1(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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) 廃棄物の発生量 (2) 再利用率 2) 予測結果 (1) 廃棄物の発生量 本計画による廃棄物発生量は、約 16,267.2kg/日と予測します。 (2) 再利用率 廃棄物の再利用率は、合計で約 9,370.3kg/日であり、発生量の約 57.6%と予測します。 3) 環境の目標との比較 本計画による廃棄物の発生量は約 16,267.2kg/日、再利用率は約 9,370.3kg/日と予測され、再利用率は約 57.6%です。 廃棄物の保管場所は、「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 港環清第 329 号）により算定される面積に準拠した保管施設などを確保します。 また、事業系廃棄物は、施設内にて分別収集を行い、廃棄物処理許可業者に委託して搬出し、適正に処理・処分する計画です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 廃棄物の保管場所は、「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 港環清第 329 号）に準拠した保管施設などを確保します。 2. 事業系廃棄物は、廃棄物処理許可業者に委託して適正に処理・処分を行います。 3. 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) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要
(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. 76～84 参照	1) 調査事項 (1) 地球温暖化の防止に係る施策などの状況 2) 調査結果 (1) 地球温暖化の防止に係る施策などの状況 地球温暖化の防止に係る国の施策などとしては、「地球温暖化対策の推進に関する法律」(平成 10 年 10 月 法律第 117 号)、「エネルギー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(省エネ法)」(昭和 54 年 6 月 法律第 49 号)、「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律(建築物省エネ法)」(平成 27 年 7 月 法律第 53 号)などがあります。 東京都の施策などとしては、「環境確保条例」(平成 12 年 12 月 都条例第 215 号)、「温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度」(東京都環境局)、「東京都建築物環境配慮指針」(平成 21 年 9 月 都告示第 1336 号)などがあります。 また、港区の施策などとしては、「港区環境基本条例」(平成 10 年 3 月 区条例第 28 号)、「港区環境基本計画令和 3 年度～令和 8 年度 令和 5 年度改定版」(令和 6 年 2 月 港区)、「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 区条例第 9 号)、「港区建築物低炭素化促進制度」(令和 6 年 4 月 港区)、「港区低炭素まちづくり計画」(令和 3 年 6 月 港区)などがあります。	地球温暖化の防止のための対策を図っていること

表 8.2-2(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要
(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 (1) エネルギー利用量（エネルギー利用の合理化）、地球温暖化防止のための対策 (2) 計画建築物の環境性能 2) 予測結果 本計画では、エネルギー利用量、地球温暖化防止のための対策、計画建築物の環境性能として、以下の環境配慮を行う計画です。 (1) エネルギー利用量（エネルギー利用の合理化）、地球温暖化防止のための対策 ①ゼロエミッション東京の実現に向けた脱炭素化の推進 ・事務所用途部分のCO₂排出原単位について、48kg-CO₂/m²・年以下をめざすとともに、実質的に100%再生可能エネルギー由来の電力とすること等により、2030年（令和12年）を目標とするカーボンハーフの実現に向けて、CO₂の更なる削減を図ります。 ②駐車場地域ルールの導入 ・「田町駅周辺地区」駐車場地域ルールを導入し、低炭素まちづくりに資する取り組みの検討を進めます。 ③風の道を考慮した配棟計画 ・品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドラインの基準を遵守し、JR線西側後背地への風の道を確保した配棟計画とします。 ④西側に隣接する田町グランパークと連携した自立・分散型エネルギーシステムの構築 ・DHC第二プラントを新設し、自立・分散型エネルギーとして、熱供給は電気熱源、ガス熱源の併用と、CGSにて発電と熱利用を計画しています。また、インフラ途絶の状況により、供給エリアやレベルを分け、ガス途絶時には電気熱源を、電気途絶時にはガス熱源とCGSを稼働する運用により、需要に合った供給を可能にします。 ・DHC第一・第二プラントを交互に機器更新することにより、街区全体のエネルギー効率をスパイラルアップします。 ・CEMS/BEMS^{注1)}などを活用したエネルギーマネジメントを通じ、街区全体の省エネ性能を継続的にアップデートします。 (2) 計画建築物の環境性能 ・事務所部分でZEB Ready^{注2)}を達成します。また、全体でZEB Oriented^{注3)}相当をめざします。 ・CASBEE Sランク相当の環境性能を有する施設計画をめざします。 ・ERR22%以上（都市開発諸制度を活用）^{注4)}をめざします。 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られると考えます。 3) 環境の目標との比較 本計画では、エネルギー利用の合理化、地球温暖化防止のための対策、計画建築物の環境性能の向上などの環境配慮を行う計画であり、エネルギー利用量の低減及び温室効果ガスの排出量の抑制を図ります。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 本計画では、以下の配慮措置の検討を行い、エネルギーの効率的利用を図ります。 ・DHC第二プラントの設置 ・高効率LED照明 ・人感センサーによる照明制御 ・CO₂センサーによる外気導入量の最適制御 ・外気冷房 ・太陽光発電設備の設置 ・昼光利用 ・自然換気の利用 ・高遮熱・高断熱な性能を有する外装計画 ・地上・屋上緑化 ・冷却塔による潜熱利用	—	—
注1) エネルギー管理システム（EMS：Energy Management System）とは、消費電力量等の電力データの見える化に加え、設備機器の制御機能を追加したシステムであり、管理対象の違いにより、CEMS（Cluster/Community EMS）やBEMS（Building EMS）といった名称が付けられています。			
注2) ZEB Readyとは、ZEB ^{注5)} を見据えた先進建築物として、外皮の高断熱化及び高効率な省エネルギー設備を備えた建築物のことで。			
注3) ZEB Orientedとは、ZEB Readyを見据えた建築物として、外皮の高性能化及び高効率な省エネルギー設備に加え、更なる省エネルギーの実現に向けた措置を講じた建築物のことで。			
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。			
注5) ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）とは、年間の一次エネルギー消費量が正味ゼロかマイナスの建築物のことで。			

表 8.2-3(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 85～94 参照	1) 調査事項 (1) ヒートアイランド現象緩和に係る施策などの状況 2) 調査結果 (1) ヒートアイランド現象緩和に係る施策などの状況 ヒートアイランド現象緩和に係る国の施策などとしては、「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成 10 年 10 月 法律第 117 号）、「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律（省エネ法）」（昭和 54 年 6 月 法律第 49 号）、「ヒートアイランド現象緩和のための建築設計ガイドライン」（平成 16 年 7 月 国土交通省）などがあります。 東京都の施策などとしては、「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）、「東京都建築物環境配慮指針」（平成 21 年 9 月 都告示第 1336 号）などがあります。 また、港区の施策などとしては、「港区環境基本条例」（平成 10 年 3 月 区条例第 28 号）、「港区環境基本計画 令和 3 年度～令和 8 年度 令和 5 年度改定版」（令和 6 年 2 月 港区）、「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 区条例第 15 号）、「港区建築物低炭素化促進制度」（令和 6 年 4 月 港区）、「港区低炭素まちづくり計画」（令和 3 年 6 月 港区）などがあります。	ヒートアイランド現象の緩和のための対策を図っていること

表 8.2-3(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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 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。また、計画地内の地上部・屋上・壁面の緑化を行い、地表面の温度上昇や日射の反射抑制に努めます。 以上の環境配慮を行うことにより、ヒートアイランド現象の緩和が図られると考えます。 3) 環境の目標との比較 本計画では、人工排熱の低減を行うとともに、地上部・屋上・壁面の緑化を行う計画であり、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。	1. 本計画では、省エネルギーに係る配慮措置（「地球温暖化の防止・エネルギー利用」参照）を検討することにより、エネルギーの効率的利用を図ります。 2. 主な設備機器は2階以上の建物上部に設置し、設備排熱による地上部への影響を低減するよう努めます。 3. 周辺建物との間隔を十分に確保します。 4. 地上部・屋上・壁面の緑化を行い、地表面の温度上昇や日射の反射抑制に努めます。 5. 冷却塔による潜熱の利用を図ります。	—	—

8.3 大気

表 8.3-1(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 95～127 参照	1) 調査事項 (1) 大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） (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（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） ①二酸化窒素 計画地周辺の測定局における令和5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0.036～0.038ppm、自動車排出ガス測定局の日平均値の年間98%値は0.035～0.043ppmであり、全ての測定局において、環境基準を達成していました。 また、過去5年間の年平均値の推移は、全ての測定局で、減少又は横ばい傾向でした。 ②浮遊粒子状物質 計画地周辺の測定局における令和5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0.030mg/m³、自動車排出ガス測定局の日平均値の2%除外値は0.035～0.041mg/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年間の年平均値の推移は、全ての測定局で、減少又は横ばい傾向でした。 (2) 気象の状況（風向・風速） 令和4年度の東京管区気象台（東京都千代田区北の丸公園、風向・風速計設置高さ＝地上35.3m）における風向・風速の状況は、風向は北西からの風の出現率が高く、年間13.5%を占めています。 年間平均風速は2.7m/s、最大風速は10.7m/s、無風（風速0.4m/s以下）の出現率は1.3%です。 (3) 大気汚染物質排出源の状況 計画地及び周辺は、事務所建築物、住商併用建築物及び集合住宅などが多く分布しており、大規模な固定発生源はありません。移動発生源としては、計画地北側の国道15号（第一京浜）、西側の都道409号などの主要幹線道路を走行する自動車があります。 (4) 自動車交通量の状況 自動車交通量の状況は、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」（平成5年11月 法律第91号）に基づく二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準があります。 ＜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 ＜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	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」に定める基準） （「大気の汚染に係る環境基準について」に定める基準）

表 8.3-1 (2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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) 関係車両の走行に伴う大気質 (NO₂・SPM) (2) 駐車場の供用に伴う大気質 (NO₂・SPM) 2) 予測結果 (1) 関係車両の走行に伴う大気質 (NO₂・SPM) バックグラウンド濃度に将来基礎交通量及び関係車両による付加濃度を加えた将来環境濃度は、二酸化窒素については、0.016088～0.016900ppm と予測され、関係車両による寄与率は最大で0.10%です。 また、浮遊粒子状物質の将来環境濃度は、0.015005～0.015059mg/m³と予測され、関係車両による寄与率は最大で0.01%です。 (2) 駐車場の供用に伴う大気質 (NO₂・SPM) バックグラウンド濃度に駐車場の供用による付加濃度を加えた将来環境濃度は、二酸化窒素については最大0.016070ppm と予測され、駐車場の供用による寄与率は0.4%です。また、浮遊粒子状物質の将来環境濃度は、最大0.015011mg/m³と予測され、駐車場の供用による寄与率は0.1%です。 3) 環境の目標との比較 (1) 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、0.036～0.037ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回ります。 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下回ります。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。 (2) 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下回ります。 浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、最大0.036mg/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回ります。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. テナント関係者や事務所などに対して、掲示板、張り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。 2. テナント関係者や施設利用者などに対して、掲示板、張り紙などによって、アイドリングストップなどのエコドライブの協力を促します。	—	—

8.4 水・土

表 8.4-1(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 128～131 参照	1) 調査事項 (1) 水利用の状況 2) 調査結果 (1) 水利用の状況 ①上水道 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・三園・境系、金町・三郷・朝霞・三園・砧・長沢系及び金町・三郷系であり、計画地及びその周辺は金町・三郷・朝霞・三園・東村山・境系から給水を受けている地域です。 東京 23 区における上水道給水量は、概ね減少傾向です。 なお、東京 23 区における上水道普及率は、100%です。 ②再生水 再生水とは、通常の下水处理に加え、ろ過処理やオゾン処理など更に高度な処理を行った水で、芝浦、有明、落合の各水再生センターで造られています。 東京都下水道局では、7 地区において再生水の供給を行っており、令和 5 年度実績で、供給面積は 1,160ha、供給件数は 200 件、供給実績は 8,118m³/日です。 なお、計画地は、上述の再生水の供給区域に含まれていません。	水利用量の抑制を図っていること

表 8.4-1(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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） 計画地Aでは、上水は道路に埋設されている水道本管から引き込み、上水受水槽、上水高置水槽、給水ポンプを経由して給水する計画です。雑用水（トイレ洗浄水など）は上水、中水再利用水及び雨水再利用水を水源とし、雑用水高置水槽及び給水ポンプを経由して各所に給水する計画です。また、計画地Bも同様に、上水は道路に埋設されている水道本管から引き込み、上水高置水槽を経由及び直結直圧方式にて給水する計画です。 給水計画に基づく1日の使用水量は、上水約 1,072m³/日（計画地A：1,060m³/日、計画地B：12m³/日）を予定しており、DHC設備は別引き込みとして約 650m³/日を予定しております。 (2) 節水設備の設置状況 本計画では、節水設備として、以下の事項について検討を行う計画です。 ・雨水（雨水再利用槽）の利用 ・節水型トイレの導入 ・自動混合水栓の導入 3) 環境の目標との比較 水利用については、雨水再利用水を利用することにより、上水の利用量の削減を図ります。 また、節水設備として、雨水再利用水利用のための設備検討を進めるとともに、節水型トイレの採用などの検討を行います。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 雨水再利用水を共用部トイレ洗浄水などに利用します。 2. 衛生器具は節水性と機能性に配慮した器具の選定に努めます。 3. 大便器仕様は温水洗浄便座付きの超節水型のフラッシュ弁（中水仕様）にする計画とします。 4. 小便器は、節水性に優れた個別感知フラッシュ弁（中水仕様）とし、清掃が容易な壁掛式低リップ型自動洗浄方式にする計画とします。 5. 洗面器は、節水を図るために自動混合水栓にする計画とします。 6. 事務所・店舗などでの事業活動の関係者などに対し「節水」を働きかけ、水利用量の発生量削減に努めます。	—	—

表 8.4-2(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 132～134 参照	1) 調査事項 (1) 既設下水道管の状況 2) 調査結果 (1) 既設下水道管の状況 計画地及び周辺には公共下水道（合流式）が整備されており、排水（雨水及び汚水）は、芝浦水再生センターにおいて処理され、東京湾へ放流されています。 計画地隣接道路などには、直径 30cm～300cm の下水道管が埋設されています。	既存下水道管の排水能力との整合性を確認し、既設下水道管に著しい影響を及ぼさないこと 排水槽などにおける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

表 8.4-2(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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) 排水の処理状況（臭気対策、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、合計で約1,072m³/日を予定しています。 東京都下水道局との協議を行い、下水道本管の排水能力に著しい影響を及ぼすおそれがないことを確認していることから、汚水は下水道本管に放流する計画とします。 (2) 排水の処理状況（臭気対策、有害生物発生防止対策） 排水槽の悪臭対策は「ビルの新築に伴う地下排水槽（ビルピット）設計の手引き」（平成31年1月 東京都）に準拠し、ビルピットタイマーの設置、通気設備、換気設備などを十分に検討して配慮する計画であり、悪臭による影響を及ぼすことはないと予測します。 また、有害生物発生対策としては、蚊の発生を防止するため、排水槽（雨水ます）を定期的に清掃し、必要に応じて薬剤投入などを実施する計画であり、有害生物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 汚水は、東京都下水道局との協議を行い、下水道本管の排水能力に著しい影響を及ぼすおそれがないことを確認したうえで排水します。 また、排水槽の悪臭対策として、「ビルの新築に伴う地下排水槽（ビルピット）設計の手引き」（平成31年1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。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 排水槽の悪臭対策は「ビルの新築に伴う地下排水槽（ビルピット）設計の手引き」（平成31年1月 東京都）に準拠し、ビルピットタイマーの設置など排水の長時間貯留を避けた計画を検討します。 2. 事務所・店舗などでの事業活動の関係者などに対し「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めます。 3. 蚊の発生を防止するため、排水槽（雨水ます）は、定期的に清掃し、必要に応じて薬剤投入などを実施する計画とします。	—	—

表 8.4-3(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 135～140 参照	1) 調査事項 (1) 地表被覆状況 (2) 周辺の雨水の排水・流出状況 (3) 周辺の水害の発生状況 2) 調査結果 (1) 地表被覆状況 現況では、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、緑地はほとんどない状況にあります。 (2) 周辺の雨水の排水・流出状況 計画地及び周辺の雨水は、地表面流出した後、道路側溝などから公共下水道（合流式）に放流されています。 (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、過去の浸水被害の実績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 22 年（2010 年）の内水による浸水の発生以降、浸水実績はありません。 なお、港区浸水ハザードマップによると、計画地及び周辺は、想定し得る最大規模の降雨（総雨量 690mm、時間最大雨量 153mm）が降った場合には、計画地内南東側の特別区道第 1030 号線（芝浦運河通）沿い、計画地北東側の田町駅東口周辺及び計画地北西側の鉄道敷地沿いが、0.1m～0.5m未満の浸水想定となっています。	雨水の浸透及び流出抑制を図り、集中豪雨など非常時においても公共下水道へ著しい影響を及ぼさないこと 集中豪雨時に周辺建物への浸水などの影響が発生しないようにすること

表 8.4-3(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要(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) (2) 雨水流出抑制量(雨水貯留量) 2) 予測結果 (1) 雨水流出抑制量(雨水浸透量) 現況調査によると、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、地表面流出水の地下浸透はほとんどなく、地表面流出水は下水道に放流されています。 現在の緑化計画における浸透域の面積として、約1,698m²(植栽・芝生:約1,506m²、草地・透水性舗装:約192m²)の浸透域を確保するものとして雨水浸透量を予測しました。 雨水浸透量は、約79m³と予測します。 (2) 雨水流出抑制量(雨水貯留量) 本計画の計画にあたっては、「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)などに準拠した雨水流出抑制対策を行います。 同要綱に基づく雨水流出抑制対策量は、約1,378m³です。 本計画では、同要綱に基づく雨水流出抑制対策量の目標値(約1,378m³)から雨水浸透量(約79m³)を差し引いた約1,299m³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 本計画では、「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とともに、下水道への放流量は計画放流量以下に抑制する計画であり、周辺建物の浸水などの防止及び下水道への影響の軽減を図ります。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 「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。 2. 地上部に可能な限り緑地を整備し、雨水浸透量を確保するように努めます。 3. 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する計画とします。 4. 雨水貯留槽から下水道への放流量は、計画地に適用される計画放流量以下に抑制する計画です。	—	—

表 8.4-4(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 141～158 参照	1) 調査事項 (1) 地形、地質・地盤の状況 (2) 地下水の存在の状況（不圧・被圧） (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・地盤の状況 ①地形の状況 計画地及び周辺は、砂洲及び埋立地の境界部に位置しています。計画地の標高は、概ねT. P. + 3 m程度です。計画地周辺の標高は、計画地から西側の台地にかけて概ねT. P. + 3 m～T. P. + 27mへと高くなっており、計画地南側の人工地形地は、概ねT. P. + 2～+ 5 m程度となっています。 また、土地条件図によると、計画地の地形は人工地形（盛土地・埋立地）に分類されています。 ②地質・地盤の状況 ア．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が、低地部では沖積層である有楽町層が覆っています。 イ．現地調査 計画地内におけるボーリング調査の結果より、計画地の地層構成は、上位から埋土層（F）、第四紀完新世の沖積層（Ac, As）と続き、その下位は第四紀更新世洪積層の東京層（To-s1, To-c1, To-sg, To-c2, To-s2）、東京礫層（Tog）、上総層群（Ka-s, Ka-g, Ka-c）となっていることが分かります。 (2) 地下水の存在の状況（不圧・被圧） ア．既存資料調査 <不圧地下水> 「東京都総合地盤図Ⅰ」（昭和 52 年 8 月 東京都土木技術研究所）によると、地下水面は、地形の標高に類似しており、広域の状況として西から東に向かって順次低下しています。 <被圧地下水> 「令和 5 年 地盤沈下調査報告書」（令和 6 年 9 月 東京都土木技術支援・人材育成センター）における地下水位等高線図によると、文京区以東に広がる T. P. 0 m以下の地域を中心に、西部へと次第に高くなっている状況にあります。計画地が位置する港区は、概ね 0～+10mの地下水位にあります。 イ．現地調査 自然水位（孔内水位）はG. L. -1.25～-2.22m（T. P. +2.09～+1.12m）であり、確認された地層区分は概ね埋土層（F）です。 (p. 122 へつづく)	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 雨水浸透による地下水涵養などに努めること 地下水の流動を阻害しないこと

表 8.4-4(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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 新築工事にあたっては、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SMWなどの山留壁を計画建築物周囲に構築し、周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。 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と予測します。 (2) 雨水浸透量 雨水浸透量は、「雨水」に示したとおり、約79m³と予測します。 (3) 地下水の流動阻害の有無 本計画では、新築工事にあたり、遮水性が高く剛性のあるSMWなどの山留壁を、難透水性の上総層群粘性土層（Ka-c）付近（約T.P.-34m～約T.P.-24m）まで構築することから、上総層群粘性土層（Ka-c）上部の地下水を遮断することになると考えられます。 しかし、地下水は地形の勾配に沿って、西側から東側に向かって広範囲に流れていると考えられ、これに対し山留壁が占める範囲は、地下水全体の分布において限定的なものであることから、地下水はこの周囲を迂回すると考えられます。 したがって、地下水流動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 本計画では、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SMWなどの山留壁を計画建築物周囲に構築し、周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。 計画地周辺には地下水が西側から東側に向かって広範囲に流れていると考えられ、これに対し山留壁が占める範囲は、地下水全体の分布において限定的なものであることから、地下水はこの周囲を迂回すると考えられます。また、地下水の涵養のため、できる限り雨水浸透量を確保するよう努めます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 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。 2. 遮水性が高く剛性のあるSMWなどの山留壁を難透水性の上総層群粘性土層（Ka-c）付近（約T.P.-34m～約T.P.-24m）まで構築して、周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。	—	—

表 8.4-4(3) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 141～158 参照	(p. 120 からつづく) (3) 地下水の利用状況 港区内などの地下水揚水量の状況は、「令和4年都内の地下水揚水の実態（地下水揚水量調査報告書）」（令和6年3月 東京都環境局）によると、「上水道等」の利用が多い状況にあります。 港区の揚水量の合計は、区部合計の約3.3%、都合計の約0.3%です。 (4) 湧水、地盤沈下の状況 ＜湧水の状況＞ 「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、計画地の西側周辺の地域で湧水が確認されており、計画地最寄りの湧水は、計画地西側約430mに位置する「御田八幡神社」です。 ＜地盤沈下の状況＞ 「令和4年地盤沈下調査報告書」（令和5年7月 東京都土木技術支援・人材育成センター）における令和5年の地盤変動量図によると、計画地周辺は±1cm未満の隆起範囲にあります。	

表 8.4-4(4) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 159～189 参照	1) 調査事項 (1) 計画地及び周辺道路沿道の騒音の状況 (2) 自動車交通量の状況 (3) 法令による基準 2) 調査結果 (1) 計画地及び周辺道路沿道の騒音の状況 ①既存資料調査 計画地周辺の道路沿道において、既存資料による測定が実施されています。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、すべての測定地点において、昼間、夜間ともに環境基準又は要請限度以下となっています。 ②現地調査 計画地敷地境界で実施した現地調査による環境騒音レベル (L_{Aeq}) は、地点 1 及び地点 2 で昼間が 59dB、夜間が 53dB でした。各地点における夜間の環境騒音は、環境基準値を超えていました。 計画地周辺の道路沿道で実施した現地調査による道路交通騒音レベル (L_{Aeq}) は、各地点で昼間が 61～70dB、夜間が 57～67dB でした。地点⑤における夜間の道路交通騒音は、環境基準値を超えていました。 (2) 自動車交通量の状況 ①既存資料調査 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 24 時間交通量（平日）は、首都高速道路で 44,950～122,284 台/24 時間（大型車混入率：5.6～15.2%）となっています。また、都道 409 号（都道日比谷芝浦線）及び都道 316 号（主要地方道日本橋芝浦大森線）では、24 時間交通量は調査されていませんが、12 時間交通量（平日）は、計画地周辺の都道 409 号（地点 60530：都道日比谷芝浦線）で 21,183 台/12 時間（大型車混入率：20.8%）、都道 316 号（地点 41960：主要地方道日本橋芝浦大森線）で 14,508 台/12 時間（大型車混入率：26.4%）となっています。 ②現地調査 現地調査による計画地周辺の交通量は、3,115～24,059 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」（平成 5 年 11 月法律第 91 号）に基づく「騒音に係る環境基準」、「騒音規制法」（昭和 43 年 6 月 法律第 98 号）に基づく「自動車騒音に係る要請限度」があります。	事業の実施により発生する音により、計画地周辺及び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」（平成 5 年 11 月 法律第 91 号）に基づく「騒音に係る環境基準」に定める基準）

表 8.5-1(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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道路交通騒音（等価騒音レベル（L_{Aeq}））は、昼間が 61～70dB、夜間が 59～67dB と予測され、関係車両による騒音レベルの増加分は 0.1dB 未満～1.0dB です。 3) 環境の目標との比較 関係車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル（L_{Aeq}））は、昼間が 61～70dB、夜間が 59～67dB と予測されました。「環境基本法」（平成 5 年 11 月 法律第 91 号）に基づく環境基準と比較すると、地点⑤の夜間で同基準を超えていましたが、現況で環境基準を超えていること、本計画の関連車両による騒音レベルの増加分は 0.1dB 未満であることから、本計画の関連車両の走行に伴う周辺環境に与える影響は小さいと考えます。 以上のことから、環境の目標を満たすと考えます。	1. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、張り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。 2. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、張り紙などによって、アイドリングストップなどのエコドライブの協力を促します。	—	—

表 8.5-2(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 190～207 参照	1) 調査事項 (1) 計画地及び周辺道路沿道の振動の状況 (2) 自動車交通量の状況 (3) 法令による基準 2) 調査結果 (1) 計画地及び周辺道路沿道の振動の状況 ①既存資料調査 計画地周辺の道路沿道において、既存資料による測定が実施されています。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、すべての測定地点において、昼間、夜間ともに要請限度以下でした。 ②現地調査 計画地敷地境界で実施した現地調査による環境振動レベル（L_{10}）は、昼間が 37～47dB、夜間が 30～36dB でした。「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づく「日常生活等に適用する規制基準」と比較すると、すべての地点で規制基準以下でした。 計画地周辺の道路沿道で実施した現地調査による道路交通振動レベルは、各地点で昼間が 44～55dB、夜間が 35～49dB でした。各地点における道路交通振動は、規制基準以下でした。 (2) 自動車交通量の状況 自動車交通量の状況は、「音」に示したとおりです。 (3) 法令による基準 法令による基準として、「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づく「日常生活等に適用する規制基準」、「振動規制法」（昭和 51 年 6 月 法律第 64 号）に基づく「道路交通振動に係る要請限度」があります。	事業の実施により発生する振動により、計画地周辺及び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」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づく「日常生活等に適用する規制基準」に定める基準）

表 8.5-2(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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道路交通振動（振動レベル（L_{10}））は、昼間が 47～58dB、夜間が 45～57dB と予測され、関係車両による振動レベルの増加分は 0.1 未満～0.4dB です。 3) 環境の目標との比較 関係車両の走行に伴う道路交通振動（振動レベル（L_{10}））は、昼間が 47～58dB、夜間が 45～57dB と予測され、「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づく日常生活等に適用する規制基準に対して、全地点で同基準以下です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、張り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。 2. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、張り紙などによって、アイドリングストップなどのエコドライブの協力を促します。	—	—

8.6 建造物影響

表 8.6-1(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 208～226 参照	1) 調査事項 (1) テレビ電波の到来状況 (2) 計画地周辺市街地の状況 (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 9.3km 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) 計画地周辺市街地の状況 ①土地利用の状況 計画地が位置する田町駅周辺は、事務所建築物の立地割合が高い地域です。 計画地南側や国道 15 号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用地や商業用地が混在する地域となっています。 また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、北東側に「芝浜小学校」、南南西側に「芝浦小学校」などがみられます。 計画地に隣接する住宅等建築物としては、計画地南側にシティハイツ芝浦やシティハイツ第 2 芝浦、南西側にベイコート芝浦、西側にグランパークハイツなどの集合住宅が立地しています。 ②市街地の状況 計画地周辺は、上述のとおり事務所建築物の立地割合が高く、計画地南側や国道 15 号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用地や商業用地が混在した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 ①テレビ受信の状況 調査地点における各放送局の画像評価は、広域局のほとんどの放送局がほとんどの地点で正常に受信（○）でしたが、県域局が 9 地点で受信不能（×）でした。 品質評価は、広域局のほとんどの放送局がほとんどの地点でおおむね良好（C）以上に受信されていましたが、県域局が 19 地点で不良（D）又は受信不能（E）でした。 ②受信障害対策の状況 調査地域においては、ケーブルテレビなどの加入によるテレビ受信形態の地域がみられます。	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

表 8.6-1 (2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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) 計画建築物による地上デジタル放送の遮へい障害及び反射障害、並びに衛星放送の遮へい障害 2) 予測結果 (1) 計画建築物による地上デジタル放送の遮へい障害及び反射障害、並びに衛星放送の遮へい障害 ＜地上デジタル放送＞ ・広域局 遮へい障害：南西方向、 障害距離 920m、障害幅 190m ・県域局 遮へい障害：南西方向、 障害距離 3,330m、障害幅 190m 注) 反射障害は予測されません（障害として図示するまでに至りません）。 ＜衛星放送＞ ・BSAT-3b, 3c (B S)、N-SAT-110 (C S) 遮へい障害：北東方向、 障害距離 230m、障害幅 150m ・JCSAT-4B (C S) 遮へい障害：北北東方向、 障害距離 180m、障害幅 190m ・JCSAT-3A (C S) 遮へい障害：北北東方向、 障害距離 200m、障害幅 190m 3) 環境の目標との比較 計画建築物により、地上デジタル放送については計画地の南西方向の一部の地域において遮へい障害が、衛星放送については計画地の北北東～北東方向の一部の地域において遮へい障害が生じると考えられます。 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、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。	1. 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。 2. 電波障害の予測地域以外において、計画建築物に起因して新たな電波障害が生じた場合には、適切な対策を講じます。 3. 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) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要(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. 227～285 参照	1) 調査事項 (1) 周辺地域及び周辺建物の状況 (2) 周辺の風の状況 2) 調査結果 (1) 周辺地域及び周辺建物の状況 ①土地利用の状況 計画地が位置する田町駅周辺は、事務所建築物の立地割合が高い地域です。 計画地南側や国道15号(第一京浜)北側は、事務所建築物のほか、住宅用地や商業用地が混在する地域となっています。 また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、北東側に「芝浜小学校」、南南西側に「芝浦小学校」などがみられます。 計画地に隣接する住宅等建築物としては、計画地南側にシティハイツ芝浦やシティハイツ第2芝浦、南西側にベイコート芝浦、西側にグランパークハイツなどの集合住宅が立地しています。 ②地形の状況 計画地及び周辺は、砂洲及び埋立地の境界部に位置しています。 計画地の標高は、概ねT. P. + 3 m程度です。計画地周辺の標高は、計画地から西側の台地にかけて概ねT. P. + 3 m～T. P. + 27 mへと高くなっており、計画地南側の人工地形地は、概ねT. P. + 2 ～ + 5 m程度となっています。 また、計画地の地形は人工地形(盛土地・埋立地)に分類されています。 ③周辺建物の状況 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、「グランパークタワー」、「田町ステーションタワーS棟」、「(仮称)春日ビル建替計画」などがあります。 ④風環境の変化により影響を受ける施設などの状況 計画地周辺の主な公共施設などは、保育園、福祉施設、公園などが分布しています。現在の計画地には附属高校が立地しています。また、計画地近傍の公共施設などは、たまち保育室(港区保育室)、田町駅東口自転車等駐車場、シティハイツ第2芝浦、シティハイツ芝浦が位置しています。 (2) 周辺の風の状況 ①上空風の状況 東京管区気象台の風速1 m/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%)の順になっています。これら3風向で全体の約40%以上を占めています。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。 平均風速の出現頻度は、年間、各季節ともに平均風速2.0～2.9 m/sの区分が高くなっています。平均風速5 m/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にあります。	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) 快適な歩行空間を確保すること (「ビル風対策に係る手引き」(平成25年4月 港区環境リサイクル支援部環境課)に示されている風環境に係る評価指標) 風による道路への障害物の進入を予防すること

表 8.6-2(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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 (1) 計画建築物による風環境の変化 ①計画建築物建設前（現況） 計画建築物建設前の風環境は、領域Aが 113 地点、領域Bが 64 地点です。なお、領域C、領域Dの地点は存在しません。 ②計画建築物建設後 計画建築物建設後の風環境は、全体で領域Aが 117 地点、領域Bが 95 地点、領域Cが 1 地点です。 計画地外で領域Aから領域Bに変化する地点が 23 地点、領域Aから領域Cに変化する地点が 1 地点あります。一方、計画地外で領域Bから領域Aに変化する地点が 8 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。 また、計画地内では、すべて領域A又は領域Bでした。 ③計画建築物建設後（防風対策後） 計画建築物建設の影響で領域Cへと変化した計画地外の 1 地点は、防風対策を施すことによって、領域Bの風環境に改善されました。 3) 環境の目標との比較 風環境については、計画建築物の建設後も、住宅地や低中層市街地相当の風環境が確保されると予測され、風環境が変化する地点もありますが、計画地周辺の風環境に大きな影響を与えることはなく、快適な歩行空間が確保され则认为します。 また、風による道路への障害物の侵入を予防するために、強風時には、計画地内の屋外に転倒・飛散しやすいものを極力設置しないよう、事務所及びテナント関係者などに対して協力を働きかけます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、敷地境界から計画建築物までの離隔距離をできる限り確保するとともに、計画地内周縁に緑地帯を確保する計画とします。また、計画地中心側に高層棟を配置し、東西南側を囲うように低層棟を設けることで、歩行者レベルにおいて高層棟から吹き降ろす風の影響を低減する計画とします。 2. 防風植栽を配置します。 3. 防風植栽の防風効果を維持するため、十分な灌水・施肥などを行い、適切な維持管理を行います。 4. 風による道路への障害物の侵入を予防するために、強風時には、計画地内の屋外に転倒・飛散しやすいものを極力設置しないよう、事務所及びテナント関係者などに対して協力を働きかけます。	—	—

表 8.6-3(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 286～294 参照	1) 調査事項 (1) 周辺地域及び建物の状況 (2) 周辺の日照の状況 (3) 法令による基準 2) 調査結果 (1) 周辺地域及び建物の状況 ①土地利用の状況 計画地が位置する田町駅周辺は、事務所建築物の立地割合が高い地域です。 計画地南側や国道15号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用地や商業用地が混在する地域となっています。 また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、北東側に「芝浜小学校」、南南西側に「芝浦小学校」などがみられます。 計画地に隣接する住宅等建築物としては、計画地南側にシティハイツ芝浦やシティハイツ第2芝浦、南西側にベイコート芝浦、西側にグランパークハイツなどの集合住宅が立地しています。 ②地形の状況 計画地及び周辺は、砂洲及び埋立地の境界部に位置しています。 計画地の標高は、概ねT. P. + 3 m程度です。計画地周辺の標高は、計画地から西側の台地にかけて概ねT. P. + 3 m～T. P. + 27 mへと高くなっており、計画地南側の人工地形地は、概ねT. P. + 2 ～ + 5 m程度となっています。 また、計画地の地形は人工地形（盛土地・埋立地）に分類されています。 ③周辺建物の状況 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、「グランパークタワー」、「田町ステーションタワーS棟」、「(仮称) 春日ビル建替計画」などがあります。 (2) 周辺の日照の状況 計画地周辺には、グランパークタワー、田町ステーションタワーなどの高さ100mを超える高層建築物が立地しており、これらの建物による日影が生じています。 (3) 法令による基準 法令による基準として、「建築基準法」（昭和25年5月法律第201号）及び「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」（昭和53年7月 都条例第63号）があります。	計画建築物に起因する日影により、計画地周辺の日照の状況に著しい影響を及ぼさないこと （「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」（昭和53年7月 都条例第63号）に基づく日影規制の基準）

表 8.6-3(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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（時刻別日影及び等時間日影） 計画建築物による冬至日における時刻別日影図は、計画建築物により 8時から 16 時（真太陽時）に生じる日影は、計画地敷地境界から北西方向約 1,200mから北東方向約 1,200mの範囲です。 また、計画建築物による冬至日における等時間日影図は、計画地周辺の日影規制の規制対象区域において、計画建築物による冬至日の日影時間は 2 時間未満です。 3) 環境の目標との比較 計画地周辺の日影規制の規制対象区域において、計画建築物による冬至日の日影時間は 2 時間未満であり、規制される日影時間内に収まっており、日影規制を満足しています。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 敷地境界から計画建築物までの離隔距離をできる限り確保することにより、周辺への日影の影響を可能な限り小さくするよう配慮する計画とします。	—	—

表 8.6-4(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 295～297 参照	1) 調査事項 (1) 周辺地域及び周辺建物の状況 2) 調査結果 (1) 周辺地域及び周辺建物の状況 計画地周辺の特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）などの沿道には事務所建築物、住商併用建築物及び集合住宅などが建ち並んでおり、時刻によっては、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。 計画地周辺の特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）などの沿道には事務所建築物、住商併用建築物及び集合住宅などが建ち並んでおり、事務所内及び住宅内の照明や道路街灯による夜間光が発生している状況にあり、その影響を受けている建築物があると考えます。	計画建築物に起因する反射光や夜間光により、計画地周辺に著しい影響を及ぼさないこと

表 8.6-4(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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の状況 (2) 計画建築物による夜間光の状況 2) 予測結果 (1) 計画建築物による反射光の状況 計画建築物の外装は、大きな反射光を発生させるような材質のものは可能な限り使用しない計画であり、著しい反射光による影響は発生しないものと予測します。 (2) 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、適切な照明計画を検討し、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。 計画地内における公開空地などの外部照明については、照明目的に応じた適切な照明機器の設置や適切な運用などを行う計画を検討します。また、時間帯に応じた照明の明るさ調整などの計画を検討します。 したがって、著しい夜間光による影響は発生しないものと予測します。 3) 環境の目標との比較 計画建築物の外装は、大きな反射光を発生させるような材質のものは可能な限り使用しない計画とし、著しい反射光による影響の低減を図ります。 計画建築物の夜間照明については、計画建築物の室内照明は、適切な照明計画を検討し、外部への室内照明の漏れの低減を図るとともに、公開空地などの外部照明については、照明目的に応じた適切な照明機器の設置や適切な運用などを行う計画を検討するなど、夜間光による影響の低減を図ります。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 計画建築物の外装は、大きな反射光を発生させるような材質のものは可能な限り使用しない計画とします。 2. 計画建築物の室内照明は、適切な照明計画を検討し、外部への室内照明の漏れの低減を図ります。 3. 公開空地などの外部照明については、以下の事項を検討します。 ・照明目的に応じた適切な照明機器の設置や適切な運用などを行う計画を検討します。 ・時間帯に応じた明るさの調整などの計画を検討します。 ・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) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 298～310 参照	1) 調査事項 (1) 緑被の状況 (2) 植生の状況 (3) 特筆すべき樹木などの状況 (4) 緑化基準 2) 調査結果 (1) 緑被の状況 計画地及びその周辺の緑被地の状況としては、主に、北西側から北側の慶應義塾大学、NEC 本社ビル周辺、イタリア大使館及び綱町三井倶楽部庭園周辺、西側の亀塚公園及び三田台公園周辺、実相寺及び常林寺等周辺にまとまりのある緑地が分布しています。 (2) 植生の状況 計画地は「市街地」とされています。計画地周辺では、北西側から北側の慶應義塾大学及び NEC 本社ビル周辺が「緑の多い住宅地」、イタリア大使館及び綱町三井倶楽部庭園周辺が「緑の多い住宅地」、「残存・植栽樹群をもった公園、墓地等」とされています。 また、西側の亀塚公園及び三田台公園周辺が「残存・植栽樹群をもった公園、墓地等」、実相寺及び常林寺周辺が「緑の多い住宅地」とされています。 これら以外は、ほとんどが「市街地」とされています。 (3) 特筆すべき樹木などの状況 計画地が位置する芝浦港南地区において、「港区みどりを守る条例」（昭和 49 年 6 月 港区条例第 29 号）に基づく保護樹木が 16 本、保護樹林が 1 か所指定されています（令和 3 年 3 月 31 日時点）。 計画地内には上述した特筆すべき樹木などは確認されていません。 (4) 緑化基準 本計画に係る緑化基準としては、「港区みどりを守る条例」（昭和 49 年 6 月 区条例第 29 号）に基づく基準があります。	計画地及びその周辺においてみどり豊かな生活環境を形成するために樹木の保全・育成を図っていること（「港区みどりを守る条例」（昭和 49 年 6 月 区条例第 29 号）による緑化基準）

表 8.7-1 (2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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) 緑化量（植栽本数、面積） (2) 計画地の緑化計画平面図 2) 予測結果 (1) 緑化量（植栽本数、面積） 本計画では計画地Aで高木約 204 本の樹木を、計画地Bで高木約 5 本の樹木を植栽する計画です。 また、計画地A及び計画地Bのいずれも港区緑化基準を上回る緑化面積と接道部緑化延長を確保する計画であり、基準緑化面積の 1/2 以上を地上部緑化で確保することから、緑化基準を満足します。 (2) 計画地の緑化計画平面図 計画地内には人々が滞留できる開放的な広場空間（緑地など）を整備し、賑わい、交流や憩いを創出します。 3) 環境の目標との比較 本計画では計画地Aで高木約 204 本の樹木を、計画地Bで高木約 5 本の樹木を植栽する計画です。 計画地A及び計画地Bのいずれも港区緑化基準を上回る緑化面積と接道部緑化延長を確保する計画であり、基準緑化面積の 1/2 以上を地上部緑化で確保することから、緑化基準を満足します。 また、計画地内には人々が滞留できる開放的な広場空間（緑地など）を整備し、賑わい、交流や憩いを創出することにより、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供するとともに、適切に剪定、刈込み、施肥などを実施することによる樹木などの健全な育成に努めます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	1. 植栽基盤には、礫などの異物が極力残らないように努めます。 2. 適切に剪定、刈込み、施肥、病害虫防除、草刈・除草清掃、灌水を実施することにより、樹木などの健全な育成に努めます。 3. 緑化は、在来種の植栽植樹などを選定するように努めます。 4. 緑化は、周辺樹種を調査したうえで、周辺環境とつながる植栽樹種などを選定するとともに、根上がりや生育不良を未然に防ぐことを目的とした根茎誘導基盤（根が生育できる隙間のある特殊な土壌）を用いて樹木などの健全な育成に努めます。	—	—

8.8 景観

表 8.8-1(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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. 311～333 参照	1) 調査事項 (1) 地域の景観の特性 (2) 代表的な眺望地点からの眺望の状況 (3) 景観に係る指針など 2) 調査結果 (1) 地域の景観の特性 計画地内は、教育文化施設からなる景観構成要素です。計画地近傍については、北西側は隣接して北東から南西方向に鉄道区域の景観構成要素、南東側は隣接した特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）沿いに事務所建築物を主体とした景観構成要素です。 広域的にみると、事務所建築物の立地割合が高い地域であり、国道 15 号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用途（住商併用建物、集合住宅など）が混在する地域となっています。また、教育文化施設として、計画地北西側に「慶應義塾大学」、北東側に「芝浜小学校」、南南西側に「芝浦小学校」などの土地利用がみられます。 (2) 代表的な眺望地点からの眺望の状況 <歩行者デッキ> 計画地北東側約 160m に位置し、JR 田町駅を利用する人など、不特定多数の人々が往来する地点です。 <トリニティ芝浦緑地> 計画地南南東側約 350m に位置する公園であり、不特定多数の人々が利用する地点です。 <芝浦公園> 計画地東北東側約 440m に位置する公園であり、不特定多数の人々が利用する地点です。 <本芝公園> 計画地北東側約 450m に位置する公園であり、不特定多数の人々が利用する地点です。 <三田二丁目交差点> 計画地北北西側約 530m に位置し、国道 1 号と都道 301 号が交差する交差点であり、不特定多数の人々が往来する地点です。 <亀塚公園> 計画地西側約 590m に位置する公園であり、不特定多数の人々が利用する地点です。 <芝 3 丁目交差点> 計画地北北東側約 710m、都道 409 号沿いに位置する交差点であり、不特定多数の人々が往来する地点です。 <札の辻橋> 計画地西側約 290m に位置する橋りょうであり、不特定多数の人々が往来する地点です。 (3) 景観に係る指針など 景観に係る指針などとしては、「東京都景観計画」（平成 30 年 8 月改定 東京都）、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」（令和 2 年 3 月 東京都）、「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 年度改定）」（平成 27 年 12 月 港区）などがあります。	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 （計画地周辺の景観形成の方針、港区の都市景観形成に関する景観形成基準）

表 8.8-1 (2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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) 代表的な眺望地点からの眺望景観の変化 (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 計画地が位置する田町駅周辺は、事務所建築物の立地割合が高い地域であり、計画地南側や国道 15 号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用地や商業用地が混在する地域となっています。また、計画地周辺は中高層建築物が多く立地し、特に高層建築物は、計画地北西側の鉄道路線沿いに多く立地しています。 計画建築物の用途としては、大学施設、事務所、ホテル、商業施設、保育所、産学連携施設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ものと予測します。 計画建築物（最高高さ約 179m）は、高層部壁面の分節及びガラス基調の空を映しこむ外装により、周辺への圧迫感低減に配慮しながら、周辺建物と調和するシンプルな形態と無彩色の色彩で計画することにより、田町駅周辺の高層建物群として一体となったスカイラインが形成されると予測します。 また、計画建築物は板状を避けたタワー型の形状により隣棟間隔を確保するとともに、田町駅前を挟んだ msb Tamachi と合わせ、芝浦・港南地域の玄関口にふさわしいゲート性のある景観が形成されると予測します。 よって、本計画においては、周辺建物と調和した駅前拠点にふさわしい都市景観が形成されると予測します。 (2) 代表的な眺望地点からの眺望景観の変化 計画建築物は、全ての代表的な眺望地点から新たな景観要素として視認されます。 計画地北東側の地点 1：歩行者デッキ及び計画地西側の地点 8：札の辻橋からは計画建築物全体を望むことができますが、地点 3：芝浦公園からは低層部のみ、そのほかの眺望地点からは高層部のみ望むことができると予測します。 (3) 計画建築物と周辺の景観への配慮 本計画における計画建築物と周辺の景観への配慮事項は以下のとおりです。 ■遠景 駅前拠点にふさわしい都市景観の形成 ・周辺建物と調和し、田町駅周辺の高層建物群として一体となったスカイラインの形成を図ります。 ・高層部壁面の分節及びガラス基調の空を映しこむ外装により、周辺への圧迫感低減に配慮しつつ、ほかに調和するシンプルな形態と無彩色の色彩で計画します。 ・板状を避けたタワー型の形状により隣棟間隔を確保するとともに、田町駅前を挟んだ msb Tamachi と合わせ、芝浦・港南地域の玄関口にふさわしいゲート性のある景観の形成を図ります。 (p. 141 につづく)	環境改善に配慮した対策の内容は、予測結果（計画建築物と周辺の景観への配慮）に示したとおりです。	—	—

表 8.8-1 (3) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（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 (つづき) 資料編 p. 311～333 参照	—	—

表 8.8-1(4) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（都市景観）

供用後の予測	予測結果に基づく対策	区民の要望と事業者の対応	環境改善策
(p. 139 からつづく) ■中景 周辺のまち並みや賑わいとの連続性・調和 ・低層部1階に商業施設を配置し、なぎさ通り対岸のなぎさテラスと合わせて、通り沿いに連続した賑わいの形成を図ります。 ・低層部のボリュームを周辺建物と同程度の規模に分節し、周辺のまち並みとの調和を図ります。 ・高層部及び低層部をそれぞれ道路からセットバックさせることで、芝浦運河通りに対するヒューマンスケール^{注1)} なまち並み形成を図ります。 ・低層部の壁面位置及び高さにメリハリをつけて、単調さを避けた抑揚のある景観形成を図ります。 ■近景 場所の特性や個性を生かした魅力ある景観の形成 ・周辺ネットワークとの接続部に溜まり空間となる公開空地を整備することで、人の流れを整え、まちにひらかれた広場空間の形成を図ります。 ・なぎさ通り沿いは連続した空地を設け、ストリートファニチャー^{注2)}やベンチを設けた店舗と連動する賑わいのある駅前表情と、ゆとりある歩行者空間の形成を図ります。 ・芝浦運河通り沿いは地被及び高木を中心として環境軸に沿った緑量のある植栽により、新芝運河沿いは水辺の特性を生かすことにより、環境に配慮したみどり豊かな景観の形成を図ります。 ・線路沿いは、新改札から田町グランパークへ至る歩行経路として、みどりの感じられる潤いある歩行者空間の形成を図ります。 3) 環境の目標との比較 計画建築物の用途としては、大学施設、事務所、ホテル、商業施設、保育所、産学連携施設などが複合されており、多様な機能を持つ都市拠点形成され、印象的で賑わいのある景観が形成され则认为します。 計画建築物は、田町駅周辺の高層建物群と調和する高層部のデザインにするとともに、隣棟間隔への配慮と芝浦・港南地域の玄関口としての景観形成により、駅前拠点にふさわしい都市景観が形成されると予測します。 また、低層部の壁面位置や高さ及びボリュームを工夫することで周辺のまち並みや賑わいとの連続性・調和を図るとともに、周辺ネットワークとの接続部に場所の特性や個性を生かした公開空地を整備することで、魅力ある景観が形成されると予測します。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	—	—	—
注1) ヒューマンスケールとは、建築物や都市の空間において、人間らしさが感じられ、人間の活動にふさわしい空間のスケール、または尺度のことです。 注2) ストリートファニチャーとは、街灯やサイン、ベンチなどを含めた、道路や広場などの公共空間に設置される備品の総称です。			

8.9 地域貢献等

表 8.9-1(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（公開空地等、防災・防犯）

環境要素	環境調査項目	地域の現況	環境の目標
9. 地域貢献等	公開空地等、 防災・防犯 資料編 p. 334～346 参照	1) 調査事項 (1) 計画地周辺のオープンスペース（緑地や広場など）の状況 (2) 計画地周辺の広域防災計画（防災拠点や避難路）の状況 2) 調査結果 (1) 計画地周辺のオープンスペース（緑地や広場など）の状況 オープンスペース（広場・緑地など）については、「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。 計画地周辺の主なオープンスペースなどとしては、計画地北東側に「本芝公園」、東側に「芝浦公園」、南東から南西側の運河沿いに「新芝運河沿緑地」及び「新芝南運河沿緑地」があります。 また、「港区緑と水の総合計画」（令和3年2月 港区）における緑と水のまちづくりの方針として、計画地北側及び南側の幹線道路を中心に「道路を生かした緑の軸」が位置付けられているほか、計画地の東側には「緑の拠点」、南西側には「水の拠点」が位置付けられています。 (2) 計画地周辺の広域防災計画（防災拠点や避難路）の状況 災害から一時的に避難する場所として、都が指定している広域避難場所は、計画地周辺では、「芝公園・慶應大学一帯」が指定されています。 また、災害時に区民の一時的な生活場所を提供するために開設される区民避難所（地域防災拠点）として、計画地周辺では、「札の辻スクエア（産業振興センター）」及び「芝浜小学校」が指定されています。 このほか、防災などについては、「港区地域防災計画」（令和6年3月修正 港区）から、計画地周辺地区の課題を整理しました。 計画建築物が位置する芝浦・港南地域の課題は以下に示すとおりです。 ・地震発生時には、田町駅周辺や品川駅周辺を中心に、大量の帰宅困難者が発生する可能性があります。 ・高層建築物が多く存在しており、地震発生時には上層階の揺れの増幅やエレベーター停止による上下移動の支障等の高層建築物特有の被害が発生する可能性があります。 ・広い範囲に液状化の可能性が高い地域が存在しており、杭基礎でない建築物（戸建て住宅等）や地中に埋設されているライフライン、防潮施設等が被害を受ける可能性があります。また、液状化によるマンホールの浮上りや段差の発生により道路の通行に支障をきたす可能性があります。 ・運河に架かる橋りょうが多く存在しており、老朽化した橋が地震発生時に通行不能となる可能性があり、避難路が確保できなくなる可能性があります。 ・建築物の耐震性能が十分でない場合には、倒壊による道路閉塞が発生し、災害時の輸送等に支障をきたす可能性があります。	計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供する空間を創出すること 計画地及びその周辺における防災に配慮すること

表 8.9-1 (2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（公開空地等、防災・防犯）

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) 帰宅困難者の一時滞在施設、一時滞留スペースの確保状況 2) 予測結果 (1) 公開空地の整備状況 地上レベルの歩行者ネットワークの接続部及び沿道部には、人々が滞留できる開放的な広場空間を整備し、賑わい、交流や憩いを創出します。また、新たに整備する歩行者動線が交わる位置に屋内外の公開空地を整備し、地域の居住者・就業者・来街者など、様々な人々が行きかう活気にあふれた広場空間を形成します。 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します。 (2) 帰宅困難者の一時滞在施設、一時滞留スペースの確保状況 本計画における帰宅困難者の一時受け入れ場所などの整備方針は、以下のとおりです。 ■一時滞在施設（約 2,800 人） ・計画地内に帰宅困難者の一時滞在施設を整備する計画とします。 ・西側に隣接する田町グランパークとも連携し、田町駅周辺で最大規模となる帰宅困難者の受入可能な体制を街区全体での構築に努めます。 ■一時退避場所（一時滞留スペース）（約 2,500m²） ・外構に設ける広場空間は、発災時の一時滞留者用スペースとして活用する計画とし、JR 田町駅の混雑を緩和することで、安全性向上に寄与します。 ■防災備蓄倉庫 ・帰宅困難者用の防災備蓄品（3 日分）を備えた防災備蓄倉庫を整備する計画とします。 ・港区の防災備蓄倉庫を別途整備する計画とします。 3) 環境の目標との比較 地上レベルの歩行者ネットワークの接続部及び沿道部には、人々が滞留できる開放的な広場空間を整備し、賑わい、交流や憩いを創出するとともに、歩行者動線が交わる位置に屋内外の公開空地を整備し、地域の居住者・就業者・来街者など、様々な人々が行きかう活気にあふれた広場空間が形成することで、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します。 また、計画建築物内に、帰宅困難者の一時滞在施設の確保・防災備蓄倉庫の整備に加え、港区の防災備蓄倉庫も整備することにより、計画地及びその周辺における防災に配慮できると予測します。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	環境改善に配慮した対策の内容は、予測結果（公開空地の整備状況及び帰宅困難者の一時滞在施設、一時滞留スペースの確保状況）に示したとおりです。	—	—

空 白

第9章 工事中の予測等

工事中の予測結果などの概要は、表 9.1-1～表 9.5-2に示すとおりです。

9.1 交通

表 9.1-1 工事中の予測結果などの概要

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. 347～357 参照	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)	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（工事用車両台数） 工事計画に基づく工事用車両のピーク時（新築工事着工後 35 か月目）の工事用車両台数（片道）は、大型車 373 台/日、小型車 0 台/日、合計 373 台/日と計画します。 (2) 交差点需要率 交差点需要率は、現況交通量に予測時点の周辺開発交通量及び本計画の工事用車両台数を加えて将来交通量を推計して算定しました。交差点需要率は、地点①において、現況が 0.338、工事中が 0.398、地点②において、現況が 0.176、工事中が 0.256、地点③において、現況が 0.114、工事中が 0.157、地点④において、現況が 0.287、工事中が 0.302 と予測します。 3) 予測結果に基づく対策 1. 工事用車両による交通への影響を軽減するため、作業員の自動車使用の抑制、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に努めます。 2. 工事用車両出入口には、適宜交通誘導員などを配置します。 4) 環境の目標との比較 工事中の交差点需要率は 0.157～0.398 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 以下を目安」を満たします。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	—

表 9.1-2 工事中の予測結果などの概要

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. 358～359 参照	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の運行経路・運行計画となっていること	1) 予測事項 (1) 工事用車両の走行に伴う交通安全への影響 2) 予測結果 (1) 工事用車両の走行に伴う交通安全への影響 計画地が属する学校区は、芝浜小学校区及び港南中学校区であり、芝浜小学校区には指定通学路がありますが、工事用車両の主な動線に当たる区間は、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います。 また、そのほかの工事用車両の主要な動線にも、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 1. 工事用車両出入口には、適宜交通誘導員などを配置し、歩行者の安全確保に努めます。 2. 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、交通のラッシュ時やバスの運行時間を避けるよう配慮します。また、工事用車両が集中しないよう、無線機などを利用し、状況に応じた工事用車両の運行に努めます。 3. 施工計画の深度化や実際の施工状況に応じて、可能な限り工事用車両台数の削減に努めます。 4. 工事用車両出入口について、工事用車両の通行による付近の交通への支障が生じないように適切な規模などを検討します。 5. 工事用車両による交通安全対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。 ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。 6. 工事の際には、田町駅東口周辺の開発状況を確認するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺の交通安全に努めます。 4) 環境の目標との比較 工事用車両出入口には、適宜交通誘導員などを配置し、歩行者の安全確保に努める計画です。また、工事用車両の走行が予想される国道 15 号（第一京浜）、都道 316 号、都道 409 号、特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）などには、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。 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(1) 工事中の予測結果などの概要

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. 360～367 参照	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	1) 予測事項 (1) 建設廃棄物（建設発生土を含む）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（建設発生土を含む）の種類及び発生量 建設廃棄物の種類は、廃材（コンクリートがら、アスファルト・コンクリート、ガラス陶磁器、廃プラスチック類、金属くず、木くず、紙くず、石膏ボード、その他、混合廃棄物）、建設汚泥及び建設発生土です。 廃材の発生量は約 9,475.6 t、建設汚泥の発生量は約 4,206.2m³、建設発生土の発生量は約 224,000m³と予測します。 (2) 再利用率 廃材の再利用率は約 8,578.5 t（再利用率：約 91%）、建設汚泥の再利用率は約 4,038.0m³（再利用率：約 96%）、建設発生土の再利用率は約 197,120m³（再利用率：約 88%）と予測します。 (3) 建設廃棄物の収集・処理方法 工事中の建設廃棄物（廃材）については、関係法令などに基づき再生可能な廃棄物について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・処分する計画です。 また、建設廃棄物（建設汚泥、建設発生土）については、関係法令など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・処分する計画です。 3) 予測結果に基づく対策 <建設廃棄物（廃材）> 1. 建設資材などの搬入に際しては、過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図ります。 2. 関係法令など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。 3. 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、必要に応じて荷台カバーの使用などを行います。 <建設廃棄物（建設汚泥、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。 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、飛散などが生じないように、必要に応じて荷台カバーの使用などを行います。 (p. 149へつづく)	—

表 9.2-1(2) 工事中の予測結果などの概要

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 (つづき) 資料編 p. 360～367 参照	—	(p. 148 からつづく) 4) 環境の目標との比較 <建設廃棄物（廃材）> 計画建築物の建設に伴い発生する建設廃棄物（廃材）の発生量及び再利用量は、発生量が約 9,475.6 t、再利用量が約 8,578.5 t と予測され、再利用率は約 91%です。 これらの建設廃棄物の収集・処理については、産業廃棄物処理業の許可を受けた処理業者に委託し、関係法令などにに基づき再利用可能な廃棄物は積極的にリサイクルに努め、適正に処理・処分する計画です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。 <建設廃棄物（建設汚泥、建設発生土）> 計画建築物の建設に伴い発生する建設廃棄物（建設汚泥、建設発生土）の発生量及び再利用量は、建設汚泥の発生量が約 4,206.2m³、再利用量が約 4,038.0m³ と予測され、再利用率は約 96%です。また、建設発生土について、発生量が約 224,000m³、再利用量が約 197,120m³ と予測され、再利用率は約 88%です。 建設汚泥及び建設発生土については、関係法令などを遵守して適正に処理し、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。	—

9.3 大気

表 9.3-1(1) 工事中の予測結果などの概要

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. 368～390 参照	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」に定める基準) (「大気の汚染に係る環境基準について」に定める基準)	1) 予測事項 (1) 工事用車両の走行に伴う大気質 (NO₂・SPM) (2) 建設機械の稼働に伴う大気質 (NO₂・SPM) 2) 予測結果 (1) 工事用車両の走行に伴う大気質 (NO₂・SPM) バックグラウンド濃度に将来基礎交通量及び工事用車両の増加による付加濃度を加えた将来環境濃度は、二酸化窒素については、0.016247～0.018122ppmと予測され、工事用車両による寄与率は最大で0.63%です。 また、浮遊粒子状物質の将来環境濃度は、0.015007～0.015045mg/m³と予測され、工事用車両による寄与率は最大で0.01%です。 (2) 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環境濃度は、最大0.02903ppmと予測され、建設機械の稼働による寄与率は44.9%です。 また、浮遊粒子状物質の将来環境濃度は、最大0.02028mg/m³と予測され、建設機械の稼働による寄与率は26.0%です。 3) 予測結果に基づく対策 - 最新の排出ガス規制適合車をできる限り使用することにより、汚染物質排出量の低減を図ります。 - 資材の搬入、建設発生土などの搬出に際しては工事用車両が集中しないように努めます。 - 可能な限り車両台数の削減を図り、大気質への影響の低減に努めます。 - 工事用車両による大気質への影響の軽減対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。 - 規制速度を厳守します。 - 急発進、急加速を避けます。 - 積載量を厳守します。 - 待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要なふかきを禁止します。 - 作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。 - 土砂運搬車など粉じんの飛散が起りやすい工事用車両には、荷台カバーなどを使用します。 - 土砂や資機材の搬出入車両のタイヤに付着した泥土の水洗いをを行うため、洗車設備などを出入口付近に設置し、土砂により計画地周辺道路を汚損しないよう配慮します。 - 工事用車両の出入口付近には、適宜清掃員を配置するなど、清掃に努めます。 - 鋼製仮囲い（高さ3m）を設置します。 - 建設機械のアイドリングストップを遵守し、不必要なふかきの防止に努めます。 - 最新の排出ガス対策型建設機械をできる限り使用することにより、汚染物質排出量の低減を図ります。 (p. 151へつづく)	—

表 9.3-1 (2) 工事中の予測結果などの概要

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. 368～390 参照	—	(p. 150 からつづく) 4) 環境の目標との比較 (1) 工事用車両の走行に伴う大気質 (NO₂・SPM) 新築工事における工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は、0.036～0.038ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回ります。 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値を下回ります。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。 (2) 建設機械の稼働に伴う大気質 (NO₂・SPM) 新築工事における建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は、最大 0.050ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回ります。 浮遊粒子状物質の日平均値の 2 %除外値は、最大 0.052mg/m³ と予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回ります。 予測は、全ての建設機械が同時に稼働する場合を想定したものであり、実際の稼働台数はこの状況を下回るものと考えます。また、工事の実施に際しては、建設機械の稼働台数の低減及び建設機械の集中稼働を避けるなど効率的な稼働に努めるとともに、最新の排出ガス対策型建設機械をできる限り用いることなどにより、建設機械の稼働による影響の低減に努めます。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	—

9.4 水・土

表 9.4-1 工事中の予測結果などの概要

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. 391～392 参照	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	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 工事中に計画地から発生する湧水・雨水及び洗車排水などは、必要に応じて沈砂槽などの適切な処理装置により排水中に含まれる土砂などを沈降除去するなど、「東京都下水道条例」（昭和 34 年 12 月 都条例第 89 号）に基づく水質の基準（水素イオン濃度：5 を超え 9 未満、浮遊物質質量 600mg/L 未満）以下にして公共下水道に排水する計画です。 (2) 排水の水質 工事中の排水の水質は、上述のとおり「東京都下水道条例」（昭和 34 年 12 月 都条例第 89 号）に基づく水質の基準である「水素イオン濃度：5 を超え 9 未満、浮遊物質質量 600mg/L 未満」以下になるように、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 1. 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」（昭和 34 年 12 月 都条例第 89 号）に基づく水質の基準（水素イオン濃度：5 を超え 9 未満、浮遊物質質量 600mg/L 未満）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 工事中に計画地から発生する湧水・雨水及び洗車排水などは、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」（昭和 34 年 12 月 都条例第 89 号）に基づく水質の基準（水素イオン濃度：5 を超え 9 未満、浮遊物質質量 600mg/L 未満）以下にして公共下水道に排水する計画です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	—

表 9.4-2 工事中の予測結果などの概要

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. 393～396 参照	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	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 新築工事にあたっては、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SMWなどの山留壁を計画建築物周囲に構築し、周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。 また、新築工事の土工事に伴う掘削は、構築する山留壁に囲まれた範囲の内側で行うとともに、床付け深度は山留壁よりも浅い（短い）計画です。 そのほか、山留壁は、掘削深度に応じた切梁やアンカーによる補強を施すなど、周辺への影響を及ぼさないように配慮するとともに、工事中（土工事、基礎躯体工事）には、計画地敷地境界の地盤及び地下水位の変位を計測管理します。 したがって、地盤沈下が生じる可能性は小さいと予測します。 (2) 地盤の変形の状況 上述のとおり、計画建築物周囲には、解体工事時において、SMWなどの山留壁を構築し、山留壁で囲まれた範囲の内側で新築工事を行うことで、周辺地盤の変形が生じないよう計画します。 また、工事中（土工事、基礎躯体工事）には、計画地敷地境界の地盤及び地下水位の変位を計測・管理します。 したがって、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 1. 工事中（土工事、基礎躯体工事）には、計画地敷地境界の地盤及び地下水位の変位を計測・管理します。 2. 工事中に計画地敷地境界の地盤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。 3. レベル測量による地盤変位モニタリングを行い、山留壁頭部の変位を計測・管理します。 4. 傾斜計又は下げ振りにより、山留壁の鉛直変位を計測・管理します。 4) 環境の目標との比較 本計画では、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SMWなどの山留壁を計画建築物周囲に構築し、山留壁で囲われた範囲の内側で新築工事を行うことで、周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制する計画です。 また、工事中（土工事、基礎躯体工事）には、計画地敷地境界の地盤及び地下水位の変位を計測・管理します。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	—

表 9.4-3 工事中の予測結果などの概要

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	土壌汚染 資料編 p. 397～401 参照	調査の結果、計画地内において土壌汚染が確認された場合は法令に基づき適切な対策を講じ、計画地及びその周辺に影響を及ぼさないこと	1) 予測事項 (1) 土壌汚染の状況 2) 予測結果 (1) 土壌汚染の状況 計画地内における土壌汚染状況調査は、工事着工までに、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 法律第 53 号）及び「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づく土壌汚染状況調査を行い、調査の結果を踏まえ、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 法律第 53 号）及び「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づき汚染の状況、計画地及びその周辺の立地環境に即した適切な処理方法により汚染土壌を処理します。 3) 予測結果に基づく対策 1. 土壌汚染状況調査の結果を踏まえ、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 法律第 53 号）及び「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づき土壌汚染の掘削除去、現位置での浄化、不溶化、封じ込めなど、汚染の状況、計画地及び周辺の立地環境に即した適切な処理方法により汚染土壌を処理します。 4) 環境の目標との比較 土地の改変においては、工事着工までに、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 法律第 53 号）及び「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づく土壌汚染状況調査を行い、調査の結果を踏まえ、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 法律第 53 号）及び「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づき汚染の状況、計画地及びその周辺の立地環境に即した適切な処理方法により汚染土壌を処理します。 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 工事中の予測結果などの概要

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. 402～416 参照	工事に伴って発生する音により、計画地周辺及び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」（平成5年11月法律第91号）に基づく「騒音に係る環境基準」に定める基準） （「環境確保条例」（平成12年12月都条例第215号）に基づく「指定建設作業に適用する勧告基準」に定める基準）	1) 予測事項 (1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 (2) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 2) 予測結果 (1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 新築工事における工事用車両の走行に伴う道路交通騒音レベル（等価騒音レベル（L_{Aeq}））は、62～71dB と予測され、工事用車両による騒音レベルの増加分は最大で 1.1dB です。 (2) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 新築工事における建設機械の稼働による騒音レベルは、鉄道敷地側を除く計画地敷地境界のうち西側で最大 64dB（予測高さ 1.2m）と予測します。 3) 予測結果に基づく対策 1. 工事工程の平準化を図り、工事用車両が集中しないように努めます。 2. 可能な限り車両台数の削減を図り、騒音の低減に努めます。 3. 工事用車両による道路交通の騒音への影響の軽減対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。 ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 ・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要なふかきを禁止します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。 4. 建設機械は、可能な限り低騒音型を使用するなど、騒音の低減に努めます。 5. 工事区域には、鋼製仮囲い（高さ約 3 m）を設置します。 6. 建設機械の配置については、1 か所で集中稼働することのないよう計画します。 4) 環境の目標との比較 (1) 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道路交通騒音レベル（等価騒音レベル（L_{Aeq}））は、62～71dB と予測されました。「環境基本法」（平成5年11月法律第91号）に基づく環境基準と比較すると、地点⑤で同基準を超えましたが、本計画の工事用車両による騒音レベルの増加分は 0.2dB であることから、本計画の工事用車両の走行に伴う周辺環境に与える影響は小さいと考えます。 以上のことから、環境の目標を満たすと考えます。 (2) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械の稼働による騒音レベルは、鉄道敷地側を除く計画地敷地境界のうち西側で最大64dB（予測高さ1.2m）と予測され、「環境確保条例」（平成12年12月都条例第215号）に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準以下です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	—

表 9.5-2 工事中の予測結果などの概要

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. 417～426 参照	工事に伴って発生する振動により、計画地周辺及び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」（平成12年12月都条例第215号）に基づく「日常生活等に適用する規制基準」に定める基準） （「環境確保条例」（平成12年12月都条例第215号）に基づく「指定建設作業に適用する勧告基準」に定める基準）	1) 予測事項 (1) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動 (2) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 2) 予測結果 (1) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動 新築工事における工事用車両の走行に伴う道路交通振動レベル（振動レベル（L_{10}））は、48～58dBと予測され、工事用車両による振動レベルの増加分は最大で2.5dBです。 (2) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 新築工事における建設機械の稼働による建設作業振動レベル（振動レベル（L_{10}））は、計画地西側敷地境界において最大63dBと予測します。 3) 予測結果に基づく対策 1. 工事工程の平準化を図り、工事用車両が集中しないように努めます。 2. 可能な限り車両台数の削減を図り、振動の低減に努めます。 3. 工事用車両による道路交通の振動への影響の軽減対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。 ・規制速度を厳守します。 ・急発進、急加速を避けます。 ・積載量を厳守します。 ・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要なふかきを禁止します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。 4. 建設工事には、可能な限り低振動の工法を採用するなど、振動の低減に努めます。 5. 建設機械の配置については、1か所で集中稼働することのないよう計画します。 4) 環境の目標との比較 (1) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動 新築工事における工事用車両の走行に伴う道路交通振動レベル（振動レベル（L_{10}））は、48～58dBと予測され、「環境確保条例」（平成12年12月都条例第215号）に基づく日常生活等に適用する規制基準に対して、全地点で同基準以下です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。 (2) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 新築工事における建設機械の稼働に伴う建設作業振動レベル（振動レベル（L_{10}））は、計画地西側敷地境界において最大63dBと予測され、「環境確保条例」（平成12年12月都条例第215号）に基づく指定建設作業に適用する振動の勧告基準以下です。 したがって、環境の目標を満たすと考えます。	—

第10章 その他

10.1 実施者

【環境影響調査を実施する者】

名 称 (代表会社) NTT都市開発株式会社
代表者 代表取締役社長 池田 康
住 所 東京都千代田区外神田四丁目14番1号

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

名 称 東日本旅客鉄道株式会社
代表者 代表取締役社長 喜勢 陽一
住 所 東京都渋谷区代々木二丁目2番2号

名 称 東急不動産株式会社
代表者 代表取締役社長 星野 浩明
住 所 東京都渋谷区道玄坂一丁目21番1号

【調査書案作成業務の受託者】

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

名 称 八千代エンジニアリング株式会社
代表者 代表取締役社長 高橋 努
住 所 東京都台東区浅草橋五丁目20番8号

10.2 主な参考資料目録

- ・「各年1月1日現在の人口・世帯数（昭和29年～令和6年）」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）
- ・「令和3年度道路交通センサス一般交通量調査結果」（令和5年6月 国土交通省）
- ・「東京都統計年鑑（令和4年版）」（令和6年4月 東京都総務局統計部）
- ・「都バス路線図 みんなのガイド」（令和6年4月 東京都交通局）
- ・「東急バス 全エリアの路線図」（令和6年12月閲覧 東急バスホームページ）
- ・「ちいばす路線図（詳細版）」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）
- ・「お台場レインボーバス路線図」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）
- ・「港区土地利用現況図」（令和3年10月 港区街づくり支援部都市計画課）

- ・「ゼンリン住宅地図（東京都港区）」（令和6年4月 株式会社ゼンリン）
- ・「港区用途地域地区等図」（令和6年4月 港区街づくり支援部都市計画課）
- ・「港区公共施設案内図 めるっとみなと 2023-2024」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）
- ・「大気汚染常時監視測定局」（令和6年9月 東京都環境局）
- ・「令和6年度（2024年度）版事業概要」（令和6年12月閲覧 港区ホームページ）
- ・「東京都一般環境大気測定局の測定結果 令和5年度」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）
- ・「東京都自動車排出ガス測定局の測定結果 令和5年度」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）
- ・「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4年度 自動車交通騒音・振動調査結果」（令和6年12月閲覧 東京都環境局ホームページ）
- ・「港区土砂災害ハザードマップ」（令和元年9月 港区）
- ・「東京都総合地盤図Ⅰ」（昭和52年8月 東京都土木研究所編）
- ・「港区浸水ハザードマップ」（令和6年4月 港区）
- ・「港区みどりの実態調査（第10次）報告書」（令和4年3月 港区）
- ・「第6回・第7回自然環境保全基礎調査」（令和6年12月閲覧 環境省生物多様性センターホームページ）
- ・「東京都文化財情報データベース」（令和6年12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12月閲覧 港区立郷土歴史館ホームページ）
- ・「東京都遺跡地図情報インターネット提供サービス」（令和6年12月閲覧 東京都教育委員会ホームページ）

10.3 問い合わせ先

（名称） （代表会社）NTT都市開発株式会社 開発本部
 （住所） 東京都千代田区外神田四丁目14番1号
 （電話番号） 03-6811-6400（10時から12時、13時から17時まで/土・日曜、祝日を除く。）