

三田五丁目西地区市街地再開発事業

環境影響調査書

資料編

令和 7 年 11 月

三田五丁目西地区市街地再開発組合

目 次

1. 対象事業の内容	1
1.1 計画の概要	1
1.2 工事計画の概要	3
1.2.1 施工計画	3
1.2.2 全体工事工程、工事用車両台数及び建設機械台数	3
2. 現況調査及び供用後の予測等	7
2.1 交通	7
2.1.1 自動車交通量	7
2.1.2 歩行者通行量	21
2.1.3 駐車場	33
2.1.4 自転車・自動二輪車駐車場	41
2.1.5 交通安全	49
2.2 資源・エネルギー・地球環境	53
2.2.1 リサイクル	53
2.2.2 地球温暖化の防止・エネルギー利用	61
2.2.3 ヒートアイランド現象の緩和	71
2.3 大気	81
2.3.1 大気質	81
2.3.2 臭気	119
2.4 水・土	123
2.4.1 水利用	123
2.4.2 排水	127
2.4.3 雨水	131
2.4.4 地形・地質	139
2.5 静穏	157
2.5.1 音	157
2.5.2 振動	185
2.6 建造物影響	203
2.6.1 電波受信状態	203
2.6.2 風	221
2.6.3 日照	265
2.6.4 光	273
2.7 植物・動物（緑）	275
2.8 景観（都市景観）	287
2.9 地域貢献等（地域活動・コミュニティ、公開空地等、防災・防犯）	305

3. 工事中の予測等	315
3.1 交通	315
3.1.1 自動車交通量	315
3.1.2 交通安全	321
3.2 資源・エネルギー・地球環境（リサイクル）	323
3.3 大気（大気質）	329
3.4 水・土	347
3.4.1 排水	347
3.4.2 地形・地質	349
3.4.3 土壌汚染	355
3.5 静穏	361
3.5.1 音	361
3.5.2 振動	375

1. 対象事業の内容

1.1 計画の概要

計画の概要は、表 1.1-1 に、配置計画図は、図 1.1-1 に示すとおりです。

計画地の南西に計画建築物を配置し、東側に児童遊園（敷地境界線外）、北側にまとまった規模の公開空地进行を配置する計画です。

表 1.1-1 計画の概要

項 目		内 容
計 画 地		東京都港区三田五丁目 14 番・16 番、白金一丁目 3 番・12 番、高輪一丁目 1 番
用 途 地 域		商業地域、準工業地域
規模・構造	規 模	地上 45 階 地下 2 階
	構 造	鉄筋コンクリート造（一部鉄骨造）
	最高高さ	167.5m
敷 地 面 積		約 7,820m ²
建 築 面 積		約 4,600m ²
延 床 面 積		約 82,500m ²
容 積 対 象 面 積		約 49,700m ²
計 画 容 積 率		約 636%
用 途		住宅、事務所、SOHO※1、店舗、工場、駐車場
戸 数		約 600 戸※2
自 動 車 駐 車 場		394 台（うち、荷捌き 5 台）
駐 輪 場		643 台（うち、営業者用 10 台、来街者用 37 台）
自動二輪車駐車場		18 台（うち、来街者用 3 台）

※1 SOHO : Small Office Home Office の略。情報通信技術を活用した小規模な事務所。

※2 概要のため約 600 戸としています。



1.2 工事計画の概要

1.2.1 施工計画

本事業では、地下2階の計画建築物を計画しており、最大深さ約T.P. -11.75m程度まで掘削を行う計画です。地下掘削に先立って、掘削部の周囲に山留壁を設置し、掘削工事へと進める計画です。

山留壁には、掘削に伴う周辺地盤の変形を防止するため、ソイルセメント柱列壁工法を採用し、山留壁を約T.P. -18.75mの深さまで根入れし、掘削範囲内への地下水の流入を防止する計画です。

深部の掘削は、バックホウを使用し、発生土はクラムシェルを用いて、ダンプトラックにて搬出する計画です。

地上躯体工事は、タワークレーンを建物内部に配置し、クローラクレーンを建物外周部に配置して、施工します。

内装工事及び外装工事を、躯体工事の完了後に順次実施します。

外構工事では、計画建築物周辺の植栽、舗装等を実施します。

1.2.2 全体工事工程、工事用車両台数及び建設機械台数

新築工事における全体工事工程、工事用車両台数及び建設機械稼働台数は、表1.2.2-1に示すとおりであり、総工期は40ヶ月を予定しています。

工事計画において、建設機械が大気質に与える影響が最大となる時期は、工事開始後3～14ヶ月目の1年間、建設機械が騒音・振動に与える影響が最大となる時期は、騒音は工事開始後34ヶ月目の仕上工事、外構工事等の実施時期、振動は工事開始後9ヶ月目の掘削工事、地下躯体工事、地上躯体工事の実施時期になります。また、工事用車両の走行台数が最大となり、大気質・騒音・振動に与える影響が最大となる時期は、工事開始後7ヶ月目の掘削工事、地下躯体工事の実施時期になります。

(空白のページ)

表 1.2.2-1 工事用車両の発生台数及び建設機械稼働台数

新築工事開始後の年数				1年目												2年目												3年目												4年目							
新築工事開始後の月数		-	-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40				
工 事 種	準備工事	■																																													
	山留工事			■																																											
	掘削工事							■																																							
	地下躯体工事							■																																							
	地上躯体工事																■																														
	仕上工事・内装工事																																														
	外構工事等																																														

新築工事開始後の年数					1年目												2年目												3年目												4年目					
新築工事開始後の月数			-	-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40		
主要建設機械稼働台数（台／日）	アースドリル掘削機						4																																							
	3軸掘削機			2	2	2																																								
	アボロンGV330					1																																								
	発電機	450kVA			2	2	2	8											2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	1	1	1												
	バックホウ	0.45m ³							5	7	7	7	7	6	6	5	5																													
	バックホウ	0.8m ³	1	1	2	2	3	4	6																									1		1	2	1	1	1	1					
	クラムシェル	70t								4	4	4	4	4	4	4	4																													
	クローラクレーン	70t																																												
	クローラクレーン	90t			2	2	2	4												2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2														
	クレーン車	20～60t	1	1				1	2	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2			1				1			1			2	2	3	2	3	5	7	2	1	4	1				
	コンクリートポンプ車									1	2	2	2	2	2	2	2	2	2					1	1								1	1	2	2	3									
	コンクリートミキサー車										1	2	2	2	2	2	2	2	2					1	1								1	1	2	2	3									
	日稼働台数（小計）		（台／日）	2	2	8	8	10	21	8	12	16	16	17	16	16	16	15	15	6	4	4	5	4	6	6	5	4	4	5	4	4	8	8	7	9	8	13	10	4	3	5	2	0	0	
	（電動式機械）																																													
	タワークレーン	400tm																	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2													
タワークレーン	解体用																															2	2													
仮設E V																					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1									
日稼働台数（小計）		（台／日）	2	2	8	8	10	21	8	12	16	16	17	16	16	16	15	15	8	6	6	8	7	9	9	8	7	7	8	7	7	11	13	12	10	9	14	11	4	3	5	2	0	0		

工事用車両	大型車	（台/日）	5	5	34	34	44	110	181	207	318	315	306	303	305	305	305	305	123	12	47	8	12	47	54	50	51	51	54	52	52	68	66	66	75	84	86	111	98	128	64	48	34	36
	小型車	（台/日）	13	13	9	9	11	17	8	19	20	20	21	20	20	20	20	20	13	13	13	8	13	13	14	13	13	13	15	14	14	20	19	22	29	29	29	27	32	39	46	30	23	22
	合 計	（台/日）	18	18	43	43	55	127	189	226	338	335	327	323	325	325	325	325	136	25	60	16	25	60	68	63	64	64	69	66	66	88	85	88	104	113	115	138	130	167	110	78	57	58

建設機械の稼働による影響	窒素酸化物量	（t/年）	-	-	10.0	10.3	10.6	10.4	8.9	8.9	8.6	8.2	7.8	7.3	6.9	6.4	5.9	5.5	5.0	5.1	5.4	5.5	5.7	5.9	5.9	6.2	6.4	6.2	5.9	5.8	5.5	5.1	4.3	3.8	3.3	2.6	2.1	1.3	0.7	0.5	0.4	0.1	0.0	0.0
	浮遊粒子状物質量	（kg/年）	-	-	307	317	326	318	274	271	264	249	238	225	211	195	179	166	151	151	160	164	166	173	172	180	184	179	172	168	160	148	128	112	97	78	64	40	23	17	12	4	0	0
	騒音レベルの合成値	（dB）	-	-	85.4	85.4	86.4	92.3	92.9	94.4	94.2	94.2	95.4	94.2	95.3	95.3	95.2	95.2	93.7	86.7	86.7	91.3	86.7	89.1	89.1	91.3	86.7	86.7	89.3	78.1	78.1	92.3	93.0	94.4	93.8	94.9	97.1	97.6	92.2	89.4	95.1	89.3	0.0	0.0
	振動レベルの合成値	（dB）	-	-	70.0	70.0	71.3	74.5	73.2	73.5	74.5	74.5	74.6	74.5	74.4	74.4	74.3	74.3	69.4	63.4	63.4	63.4	63.4	68.1	68.1	63.4	63.4	63.4	63.4	63.4	63.4	65.2	67.4	67.4	71.2	69.4	72.2	68.5	65.4	65.4	65.5	65.4	0.0	0.0

※1 網掛けは、建設機械、工事用車両台数、建設機械の稼働による影響のピークを示します。
※2 建設機械の稼働による影響の窒素酸化物量及び浮遊粒子状物質量の各月の記載値は、その月から12ヶ月の合計排出量を示しています。よって、窒素酸化物量及び浮遊粒子状物質量の12ヶ月のピークは、3～14ヶ月となります。
なお、窒素酸化物量及び浮遊粒子状物質量のピーク月は、4ヶ月目となります。

(空白のページ)

2. 現況調査及び供用後の予測等

2.1 交通

2.1.1 自動車交通量

供用後における自動車の発生集中交通量及び交差点需要率について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア. 計画地周辺の道路状況

イ. 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）

ウ. 公共交通の状況（バス）

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

なお、調査範囲は、本事業の実施が自動車交通に影響を及ぼすと予想される計画地及びその周辺、並びに関連車両の主な走行ルートとしました。

ア. 計画地周辺の道路状況

調査は、既存資料（住宅地図、国土地理院発行の地形図）等の整理による方法としました。

イ. 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）

主要地点の通過交通量の調査は、表 2.1.1-1 及び図 2.1.1-1 に示す計画地周辺の 3 地点における自動車交通量について、既存資料（「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査結果」（令和 6 年 11 月閲覧 東京都建設局ホームページ））の整理・解析による方法としました。

現地調査は、表 2.1.1-2 及び図 2.1.1-2 に示す計画地周辺の主要な交差点において、方向別車種別自動車交通量を、ハンドカウンターを用いてカウントしました。

また、観測員により信号の現示パターンと長さの調査も行いました。

ウ. 公共交通の状況（バス）

公共交通であるバス路線の状況について、既存資料（「都バス運行情報サービス」（令和 6 年 11 月閲覧 東京都交通局ホームページ）等）により整理しました。

表 2.1.1-1 交通量調査地点及び調査期間（既存資料調査）

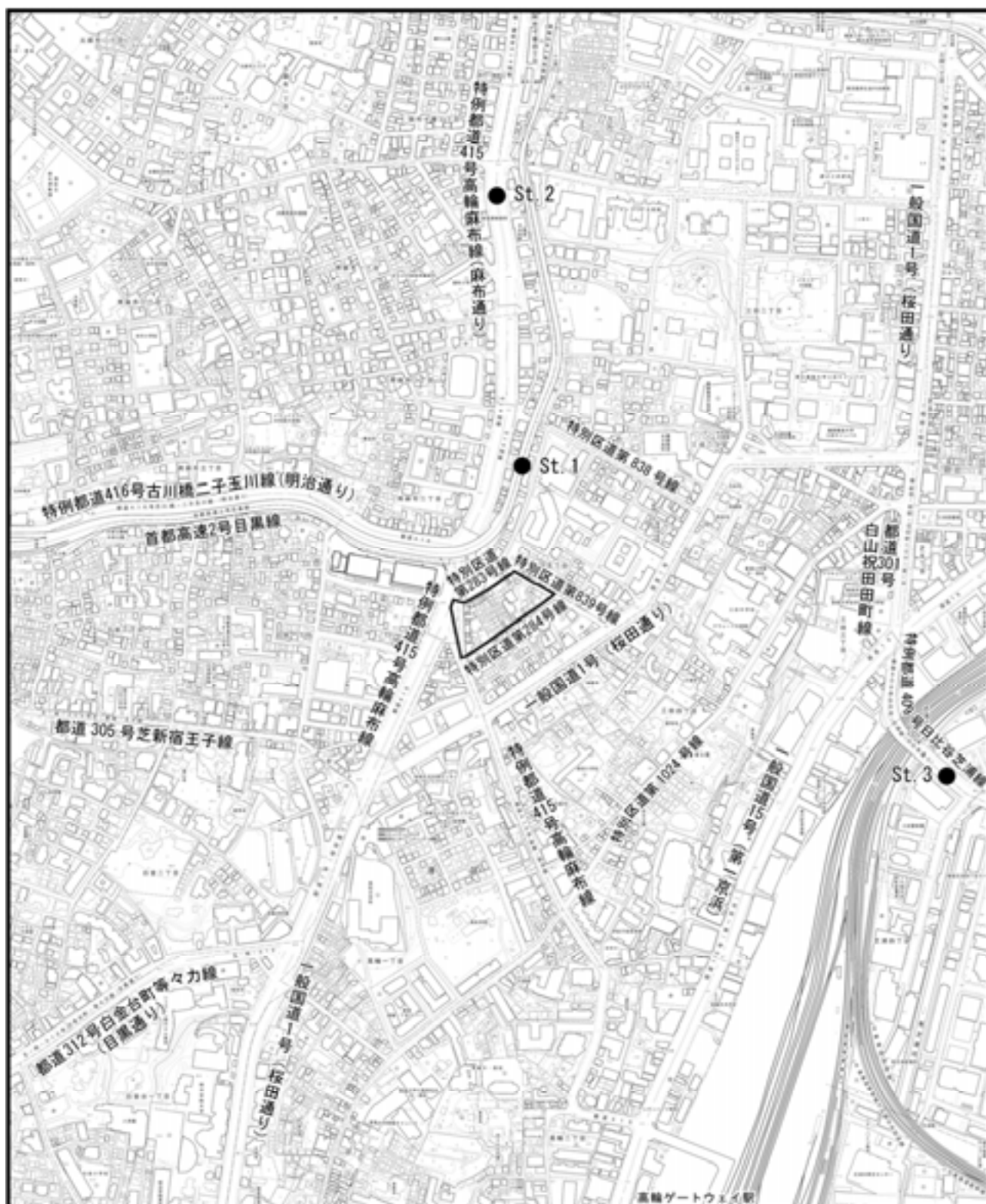
区 分	既存調査地点		調査年度
12 時間 調査	St. 1	首都高速 2 号目黒線	令和 3 年度
	St. 2	特例都道 415 号高輪麻布線	
	St. 3	特例都道 409 号日比谷芝浦線	

注）表中の地点番号は、図 2.1.1-1 の番号に対応します。

表 2.1.1-2 交通量及び信号現示調査地点・調査期間（現地調査）

区 分	調査地点		調査期間
自動車交通量調査 信号現示調査	No. 1	古川橋交差点	平成 29 年 11 月 28 日 (火) 7:00 ~ 19:00
	No. 2	魚籃坂下交差点	
	No. 3	計画地南東側の交差点	

注）表中の地点番号は、図 2.1.1-2 の番号に対応します。



凡 例



計画地



道路交通センサス調査地点 (St. 1~St. 3)

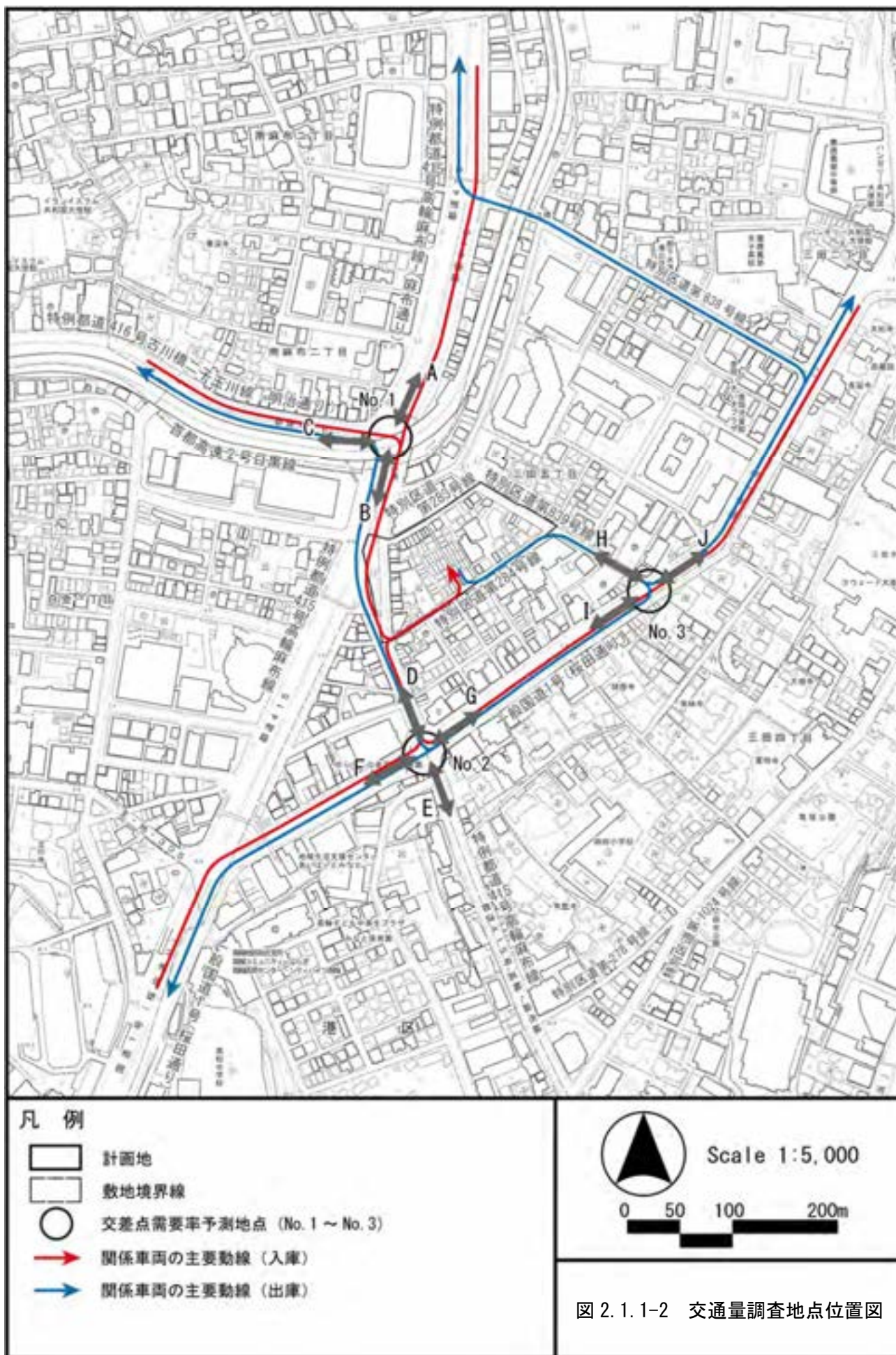


Scale 1:10,000

0 100 200 400m

資料：「令和3年度道路交通センサス一般交通量調査結果」
(東京都建設局ホームページ)

図 2.1.1-1
自動車交通量既存資料調査地点



3) 調査結果

ア. 計画地周辺の道路状況

計画地周辺の主要道路は、図 2.1.1-1 (p.8) に示したとおりであり、計画地の北側に首都高速 2 号目黒線、西側に特例都道 415 号高輪麻布線、南側に一般国道 1 号(桜田通り)が通過しています。

イ. 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）

(7) 既存資料調査

計画地周辺の主要地点における令和 3 年度道路交通センサス調査結果は、表 2.1.1-3(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 12 時間交通量（平日昼間）は、St.1 で 32,616 台（大型車混入率：5.3%）、St.2 で 25,424 台（大型車混入率：8.4%）、St.3 で 21,183 台（大型車混入率：20.8%）です。

また、平成 22 年度から令和 3 年度の自動車交通量の推移について、全ての地点において、減少傾向を示しています。

表 2.1.1-3(1) 道路交通センサス調査結果（平日：令和 3 年度）

地点番号	路線名	観測地点名	交通量(台/12h)			大型車混入率(%)
			大型車	小型車	合計	
St.1	首都高速 2 号目黒線	一ノ橋 JCT～天現寺出入口	1,722	30,894	32,616	5.3
St.2	特例都道 415 号高輪麻布線	港区南麻布 1-6	2,146	23,278	25,424	8.4
St.3	特例都道 409 号日比谷芝浦線	港区芝浦 3-4	4,404	16,779	21,183	20.8

注) 表中の地点番号は、図 2.1.1-1 (p.8) の番号に対応します。

資料：「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査結果」（令和 6 年 11 月閲覧 東京都建設局ホームページ）

表 2.1.1-3(2) 自動車交通量の推移（道路交通センサス：平日）

地点番号	路線名	自動車交通量(台/12h)		
		平成 22 年度	平成 27 年度	令和 3 年度
St.1	首都高速 2 号目黒線	〈37,137〉	34,390	32,616
St.2	特例都道 415 号高輪麻布線	33,743	30,234	25,424
St.3	特例都道 409 号日比谷芝浦線	23,298	21,987	21,183

注 1) 表中の地点番号は、図 2.1.1-1 (p.8) の番号に対応します。

注 2) St.1 について、平成 22 年度の観測場所は、平成 27 年度および令和 3 年度と異なるため、〈 〉で示しました。

なお、平成 22 年度の観測場所は港区南麻布 3 丁目です。

資料：「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査結果」（令和 6 年 11 月閲覧 東京都建設局ホームページ）

(イ) 現地調査

現地調査結果は、表 2.1.1-4 及び図 2.1.1-3 に示すとおりです。

交差点に出入りする各断面の自動車交通量は、No.1 古川橋交差点で 18,962～30,370 台/12 時間、No.2 魚籃坂下交差点で 9,007～18,345 台/12 時間、No.3 計画地南東側の交差点で 1,262～18,915 台/12 時間でした。

表 2.1.1-4 計画地周辺の主要交差点における自動車交通量（断面）

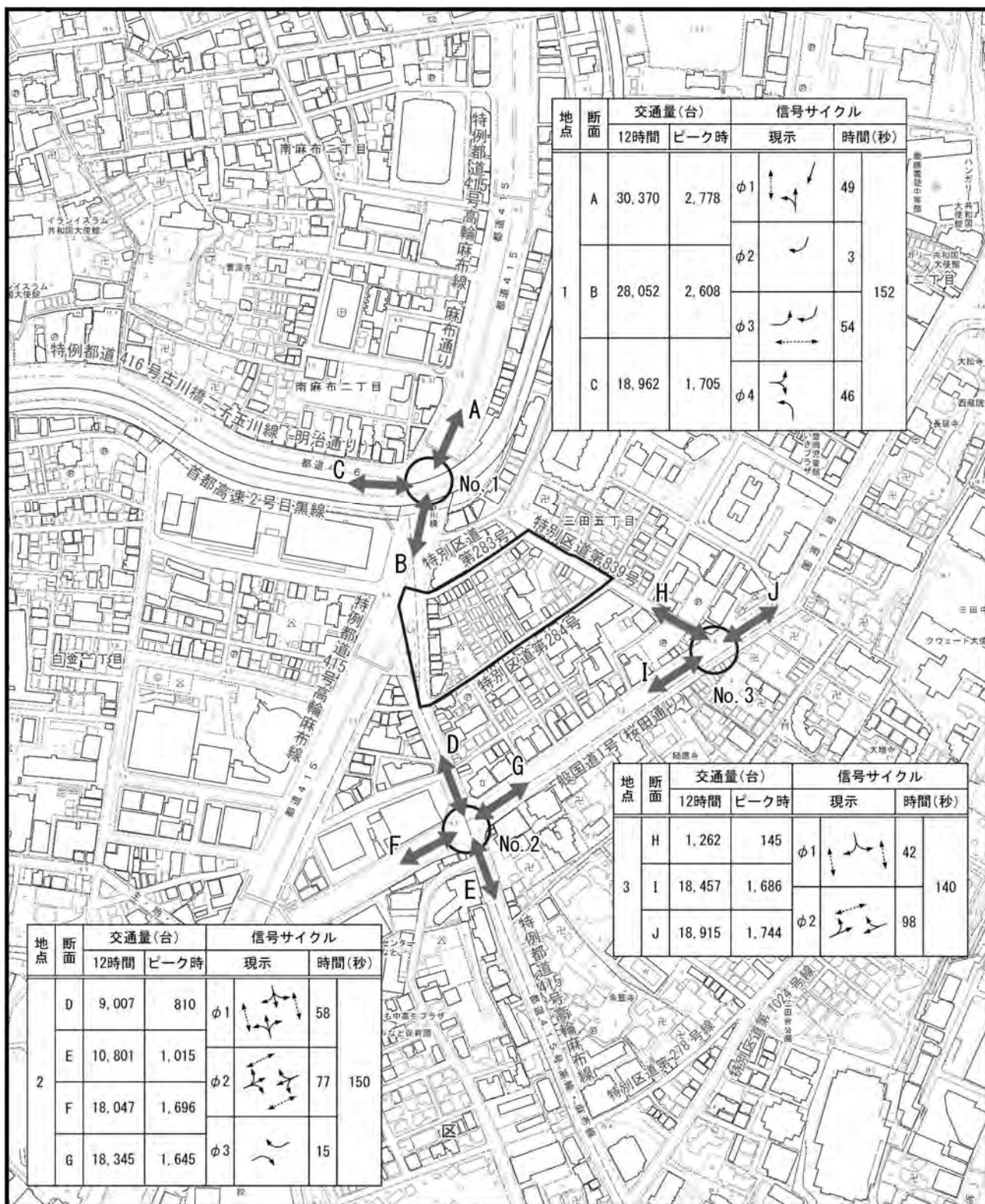
調査地点	断面	路 線	断面交通量 (台)		ピーク率 (%)	ピーク 時間帯	大型車混入率 (%)	
			12時間	ピーク時			12時間	ピーク時
No. 1	古川橋 交差点	A 特例都道415号 高輪麻布線 (麻布通り)	30,370	2,778	9.1	10:00～ 11:00	8.4	9.5
		B 特例都道415号 高輪麻布線	28,052	2,608	9.3	9:00～ 10:00	10.1	12.0
		C 特例都道416号 古川橋二子玉川線 (明治通り)	18,962	1,705	9.0	16:00～ 17:00	12.0	9.7
No. 2	魚籃坂下 交差点	D 特例都道415号 高輪麻布線	9,007	810	9.0	14:00～ 15:00	16.7	16.3
		E 特例都道415号 高輪麻布線	10,801	1,015	9.4	16:00～ 17:00	14.4	9.7
		F 一般国道1号 (桜田通り)	18,047	1,696	9.4	17:00～ 18:00	12.8	6.7
		G 一般国道1号 (桜田通り)	18,345	1,645	9.0	17:00～ 18:00	13.4	6.6
No. 3	計画地南 東側の交 差点	H 特別区道第839号線	1,262	145	11.5	13:00～ 14:00	16.4	17.9
		I 一般国道1号 (桜田通り)	18,457	1,686	9.1	17:00～ 18:00	13.4	6.6
		J 一般国道1号 (桜田通り)	18,915	1,744	9.2	17:00～ 18:00	13.9	7.1

注 1) 表中の地点番号及び断面記号は、図 2.1.1-3 の番号・記号に対応します。

注 2) 交通量の値は、二輪車を含まない値を示しました。

各交差点の信号制御は、No.1 古川橋交差点は 4 現示制御、No.2 魚籃坂下交差点は 3 現示制御、No.3 計画地南東側の交差点は 2 現示制御でした。

また、交通量ピーク時の信号の 1 サイクル長は、No.1 古川橋交差点は 152 秒、No.2 魚籃坂下交差点は 150 秒、No.3 計画地南東側の交差点は 140 秒でした。



凡 例



計画地



道路交通量調査地点 (No. 1 ~ No. 3)



Scale 1:5,000

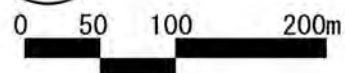


図 2.1.1-3
主要交差点における自動車交通量の現地調査結果

ウ. 公共交通の状況（バス）

計画地周辺の主なバス路線は、表 2. 1. 1-5 及び図 2. 1. 1-4 に示すとおりです。

計画地周辺には、都バス 9 路線、港区コミュニティバス（ちいばす）5 路線、東急バス 1 路線があります。

都バスの計画地最寄りのバス停は、計画地西側を走行する品 97、反 94、反 96、計画地南側を走行する田 87 の「魚籃坂下」バス停です。

港区コミュニティバス（ちいばす）の計画地最寄りのバス停は、計画地南側を走行する高輪ルート「魚籃坂下」バス停です。

表 2. 1. 1-5 計画地周辺のバス路線

系統	起点	主な経由地	終点
都バス	都 06	渋谷駅	天現寺橋・赤羽橋駅
	橋 86	目黒駅前	赤羽橋駅・東京タワー ※（平日・土 朝・夕のみ）新橋駅
	田 87	渋谷駅	恵比寿駅・白金高輪駅
	田 92	品川駅港南口	高浜橋
	品 93	大井競馬場前	鮫洲運転免許試験場前・品川駅高輪口
	反 94	五反田駅	高輪台駅
	浜 95	品川車庫・品川駅港南口	田町駅東口前・浜松町駅
	反 96	五反田駅	品川駅高輪口・麻布十番駅前
	品 97	品川駅高輪口	天現寺橋・西麻布・四谷三丁目
港区コミュニティバス （ちいばす）	田町ルート	田町駅東口～六本木ヒルズ（循環）	浅草線三田駅・赤羽橋駅前・麻布十番・六本木駅前・麻布地区総合支所前
	田町ルート （車庫発着便）	芝浦車庫	芝浦四丁目・八千代橋
	麻布西ルート	広尾駅～六本木けやき坂（循環）	麻布十番駅前（一の橋）・六本木けやき坂・麻布地区総合支所前
	高輪ルート	品川駅港南口	高輪警察署前・魚籃坂下・三田三丁目
	芝ルート	新橋駅	港区役所
東急バス	東 98	等々力操車所	白金高輪駅・魚籃坂下・三田五丁目
			東京駅南口

資料：「都バス運行情報サービス」（令和 6 年 11 月閲覧 東京都交通局ホームページ）

「ちいばす路線図」（令和 6 年 11 月閲覧 港区ホームページ）

「東急バス路線図」（令和 6 年 11 月閲覧 東急バス（株）ホームページ）



図 2.1.1-4
計画地周辺の主なバス路線

(2) 環境の目標

環境の目標は、「新たに発生する自動車交通により、計画地周辺へ著しい影響を及ぼさないこと（交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下を目安）」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 自動車の発生集中交通量

イ. 交差点需要率

2) 予測地域・予測地点

ア. 自動車の発生集中交通量

予測地域・予測地点は、関連車両の走行が予想される調査地点（周辺道路）としました。

イ. 交差点需要率

予測地域・予測地点は、表 2.1.1-6 及び図 2.1.1-5 に示すとおり、本事業による影響が大きい信号交差点 3 地点としました。

表 2.1.1-6 交通量予測地点（供用後）

予測地点		予測項目
No. 1	古川橋交差点	交差点需要率
No. 2	魚籃坂下交差点	
No. 3	計画地南東側の交差点	

注) 表中の地点番号は、図 2.1.1-5 の番号に対応します。

3) 予測方法・予測条件

ア. 自動車の発生集中交通量

(ア) 予測手法

予測は、事業計画等から発生集中交通量を整理し、そのルート配分を行う方法としました。

(イ) 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和 12 年度）としました。

イ. 交差点需要率

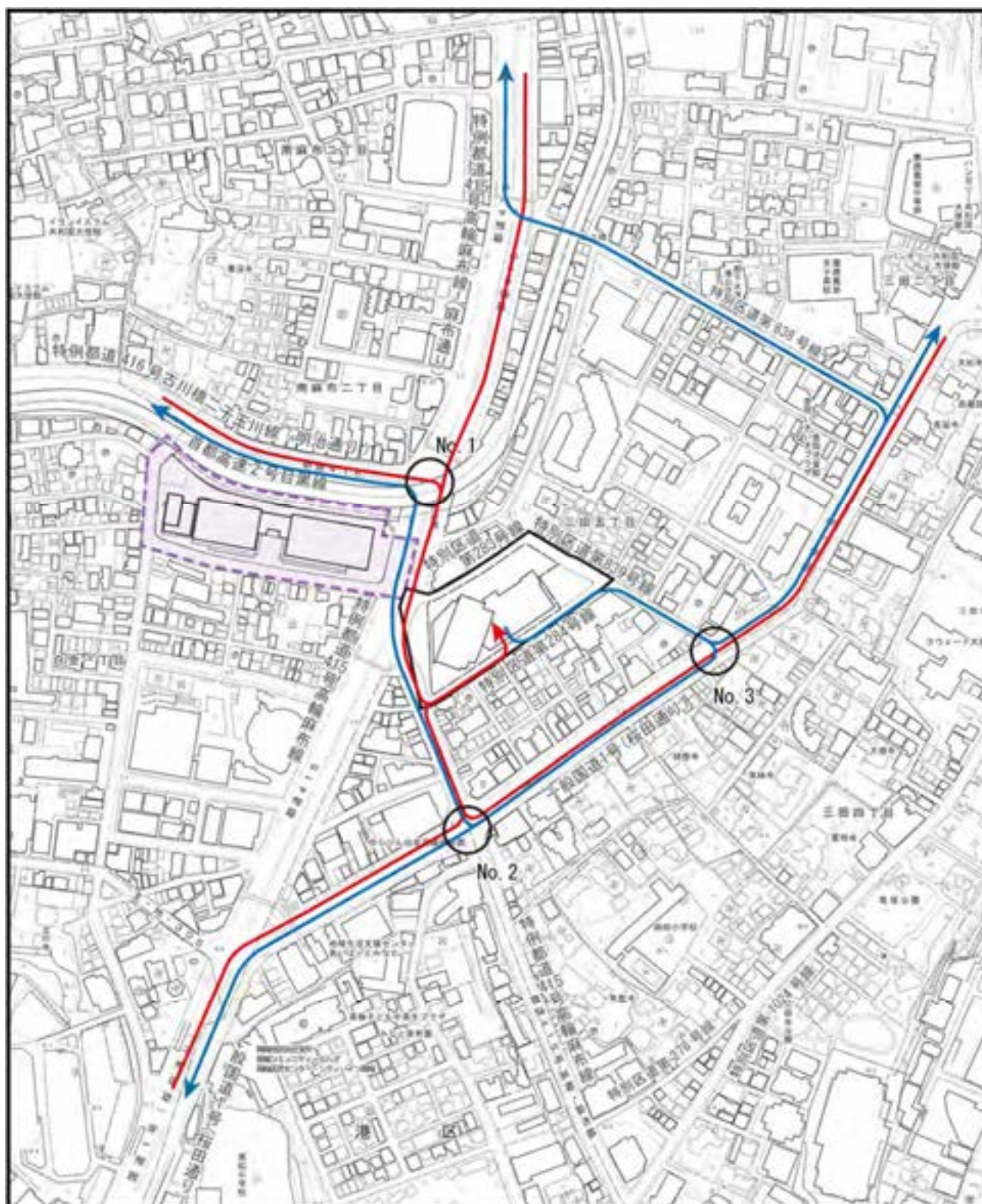
(ア) 予測手法

予測は、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第 3 版」（平成 19 年 7 月 社団法人交通工学研究会）に基づき予測する方法としました。

将来基礎交通量については、既存資料より、周辺における近年の交通量が横ばいもしくは減少傾向であることから、現況の交通量に、周辺開発（白金一丁目東部北地区第一種市街地再開発事業（白金ザ・スカイ）等）による増加交通量を加算しました。

(イ) 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和 12 年度）としました。



凡 例

- 計画地
- 敷地境界線
- 交差点需要率予測地点 (No. 1 ~ No. 3)
- 関係車両の主要動線 (入庫)
- 関係車両の主要動線 (出庫)
- 主な周辺開発事業



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 2.1.1-5
自動車交通量 (交差点需要率)
の予測地点位置

4) 予測結果

ア. 自動車の発生集中交通量

(7) 発生集中交通量

本事業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。)をもとに推計しました。

本事業の計画建築物の用途別に発生集中交通量原単位及び自動車台換算係数を参考とし、自動車分担率は「平成 30 年度 東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)から設定しました。

その結果は、表 2.1.1-7 に示すとおりです。

表 2.1.1-7 発生集中交通量

計画用途	計画床面積 (ha)	住戸数 (戸)	発生集中原単位		自動車 分担率 (%)	台換算 係数 (人/台)	供用後の発生 集中交通量 (台 TE/日)
			(人 TE ¹ /戸・日)	(人 TE/ha・日)			
住 宅	—	600	7	—	6.3	1.4	200
事務所	0.30	—	—	2,500	2.2	1.3	10
合 計	0.30	600	—	—	—	—	210

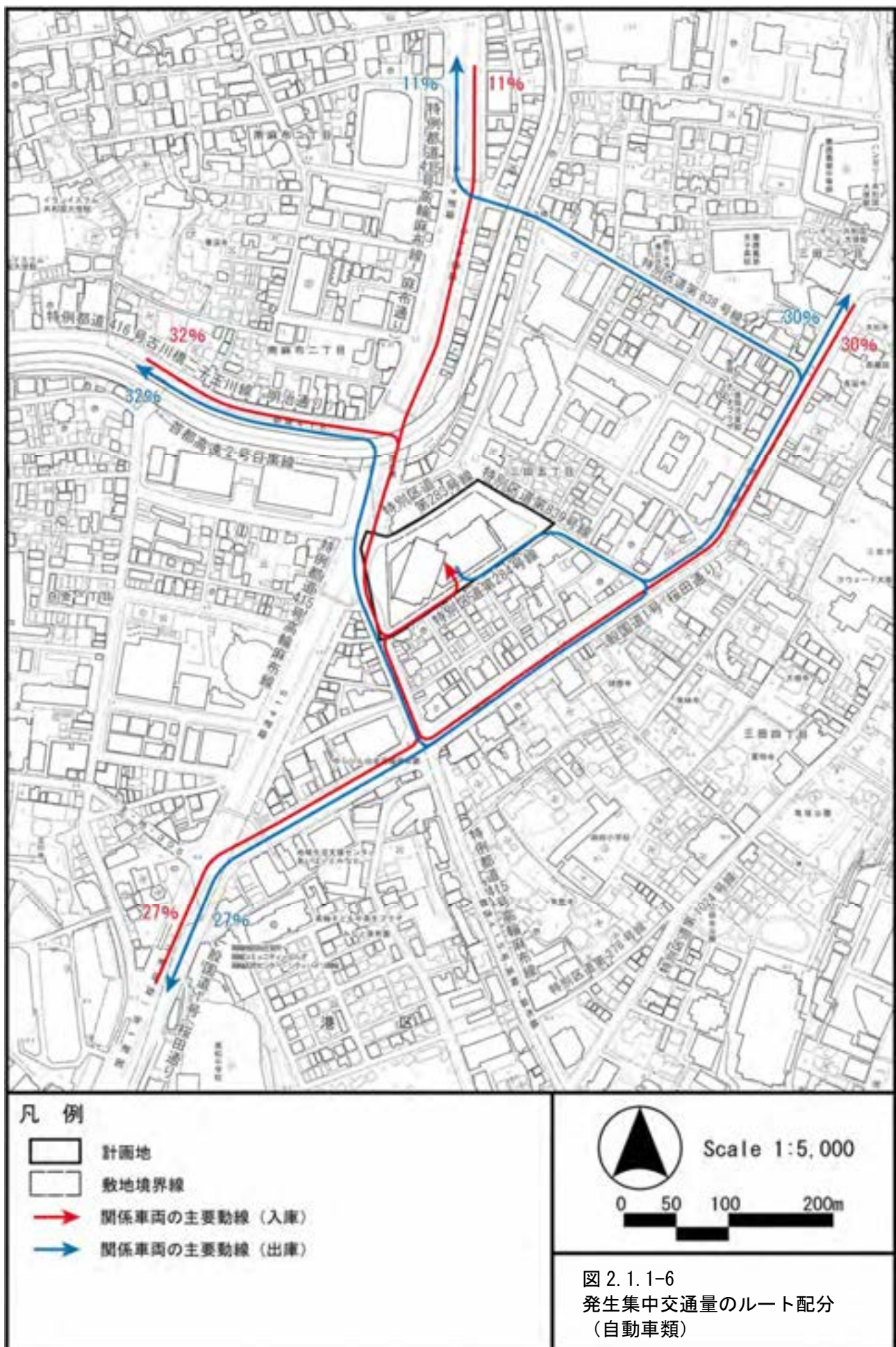
注) SOHO は住宅とし、店舗、工場は事務所として取り扱っています。

(イ) 発生集中交通量の方向別配分

自動車交通の供用時における動線別の発生集中交通量は、駐車場の出入口位置及び周辺道路網を考慮した上で、「平成 30 年度 東京都市圏パーソントリップ調査」(東京都市圏交通計画協議会)等をもとに推計を行いました。

本事業により増加する発生集中交通量の予想走行ルート(入庫、出庫)及びルート配分は、図 2.1.1-6 に示すとおりです。

¹ TE: トリップエンドの略であり、発生集中交通量(出発・到着する交通量を合わせた値)を示します。



イ. 交差点需要率

(7) ピーク時の発生集中交通量

供用後の自動車ピーク率は、大規模開発マニュアルを参考に、以下のとおり設定しました。

- ・住 宅：7.0%（平日）
- ・事務所：12.0%（平日）

(4) 交差点需要率

予測に用いた主要交差点の断面流入交通量は、表 2.1.1-8 に、供用後の交差点需要率の予測結果は、表 2.1.1-9 に示すとおりです。

供用後の交差点需要率は 0.318～0.672 と予測され、いずれも 0.9 を下回っており、交差点における自動車交通の処理は可能と考えます。

なお、本事業により発生集中交通量による交差点需要率への影響度は 0.000～0.006 です。

表 2.1.1-8 予測に用いた将来の断面流入交通量（ピーク時）

単位：台/時

交 差 点		流入断面	現況交通量	将来基礎交通量	発生集中交通量	将 来交通量
No. 1	古川橋交差点	北	1,206	1,233	2	1,235
		南	1,513	1,603	2	1,605
		西	802	813	2	815
No. 2	魚籃坂下交差点	北	419	419	0	419
		南	455	462	0	462
		西	932	1,036	2	1,038
		東	754	784	6	790
No. 3	計画地南東側の交差点	北	88	88	7	95
		西	893	923	0	923
		東	790	820	2	822

注1) 表中の地点番号は、図 2.1.1-5 (p.16) の番号に対応します。

注2) 表中の数字は、大型車混入率による補正を行う前の値です。

注3) 予測の対象としたピーク時刻は、各交差点の将来交通量（流入交通量）が最も多くなる時間帯としました。

- ・ピーク時刻 No.1 9時～10時
- No.2、3 17時～18時

表 2.1.1-9 交差点需要率の予測結果（供用後）

交 差 点		現況交通量による 交差点需要率	将来基礎交通量に よる交差点 需要率 (①)	将来交通量によ る交差点 需要率 (②)	影響度 (②－①)
No. 1	古川橋交差点	0.652	0.671	0.672	0.001
No. 2	魚籃坂下交差点	0.433	0.463	0.463	0.000
No. 3	計画地南東側の 交差点	0.305	0.312	0.318	0.006

注 1) 各交差点のピーク時の予測結果です。

注 2) 表中の地点番号は、図 2.1.1-5 (p.16) の番号に対応します。

(4) 予測結果に基づく対策

- 事務所、店舗、工場関係者に対して、掲示板、貼り紙等によって公共交通機関の利用を促します。
- 周辺道路の状況を考慮し、車両出入口の位置を計画地の南側に設けることにより、周辺の自動車交通の円滑化に寄与します。

(5) 環境の目標との比較

供用後の主要交差点における交差点需要率の予測結果と環境の目標との比較は、表 2.1.1-10 に示すとおりです。

供用後の将来交通量による交差点需要率は、0.318～0.672 と予測され、「交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9」に対して、全ての交差点でこれを下回ります。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

表 2.1.1-10 供用後の交差点需要率の予測結果と環境の目標との比較

交 差 点		交差点需要率			環境の目標
		現 況 (平成 29 年度) (2017 年度)	供 用 後 (令和 12 年度) (2030 年度)		
			将来基礎 交通量	将来交通量	
No. 1	古川橋交差点	0.652	0.671	0.672	交通の処理が可能 とされる交差点需 要率 0.9 以下
No. 2	魚籃坂下交差点	0.433	0.466	0.463	
No. 3	計画地南東側の 交差点	0.305	0.313	0.318	

2.1.2 歩行者通行量

供用後における歩行者の発生集中通行量及び歩行者サービス水準について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．歩行者通行量の状況

イ．公共交通の状況（鉄道、バス）

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

なお、調査範囲は、本事業の実施が歩行者交通に影響を及ぼすと予想される計画地及びその周辺としました。

ア．歩行者通行量の状況

歩行者通行量は、現地調査による方法とし、表 2.1.2-1 及び図 2.1.2-1 に示す 2 地点（断面）において、歩行者及び自転車の交通量を、方向別・時間帯別にハンドカウンターでカウントしました。

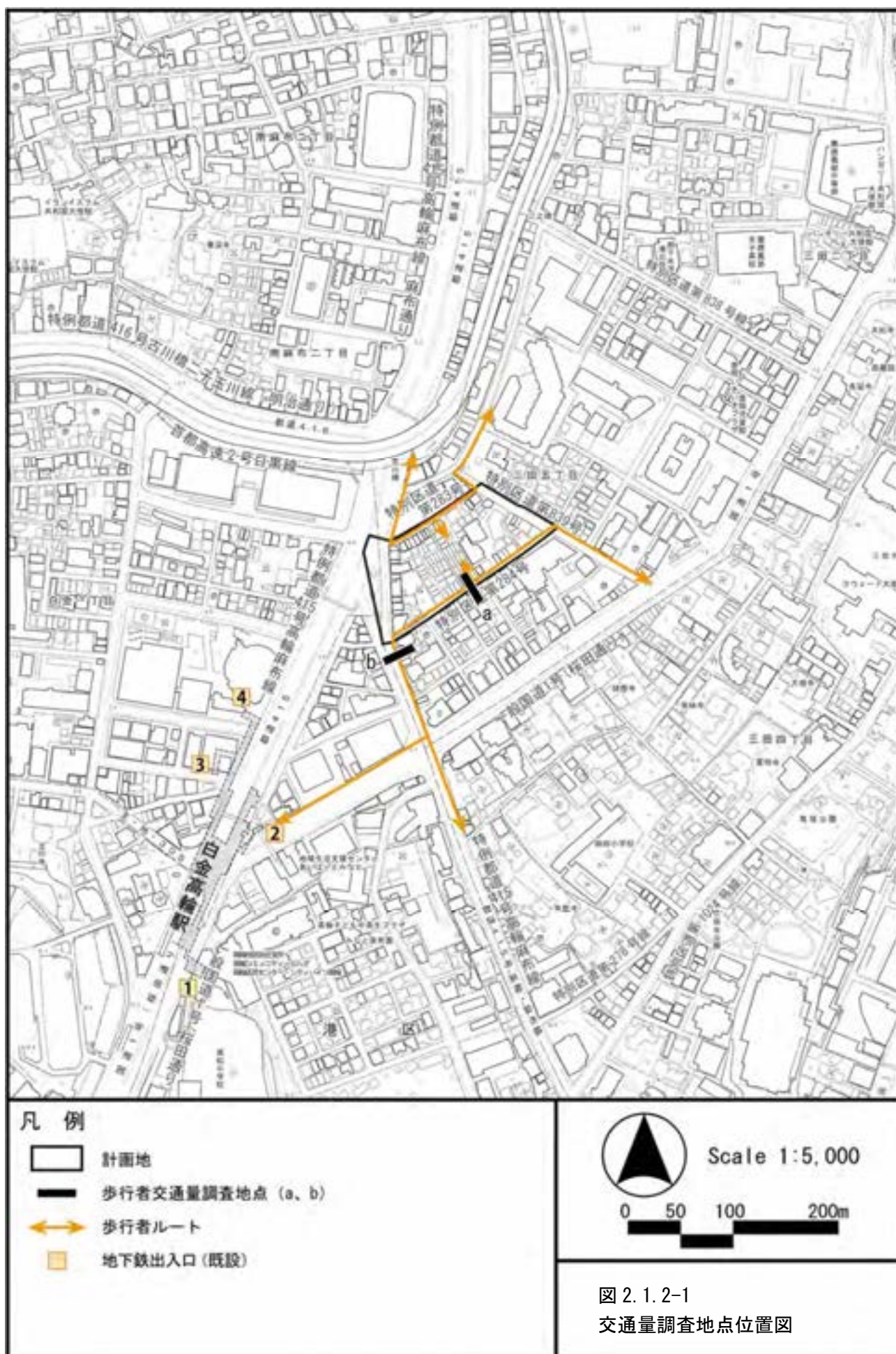
表 2.1.2-1 歩行者通行量調査の調査地点・調査期間（現地調査）

調査項目	調査地点		調査期間
歩行者 通行量調査	a	計画地南側 特別区道第 284 号線 路側帯	<平日> 平成 29 年 11 月 28 日（火） 7 時 ～ 19 時
	b	計画地南西側 特例都道 415 号高輪麻布線 東側歩道	

注）表中の地点記号は、図 2.1.2-1 の記号に対応します。

イ．公共交通の状況（鉄道、バス）

公共交通であるバス路線の状況、地下鉄の利用状況等について、既存資料（「都バス路線案内 みんなのガイド」（令和 6 年 11 月閲覧 東京都交通局ホームページ）、「東京都統計年鑑（令和 2 ～4 年度）」（令和 6 年 11 月閲覧 東京都総務局ホームページ））等により整理しました。



3) 調査結果

ア. 歩行者通行量の状況

現地調査結果は、表 2. 1. 2-2 及び図 2. 1. 2-2 に示すとおりです。

歩行者通行量は、計画地南西側の特例都道 415 号高輪麻布線の東側歩道地点 b が多く、歩行者 1, 151 人/12 時間、自転車 460 台/12 時間でした。地点 a は、歩行者 928 人/12 時間でした。

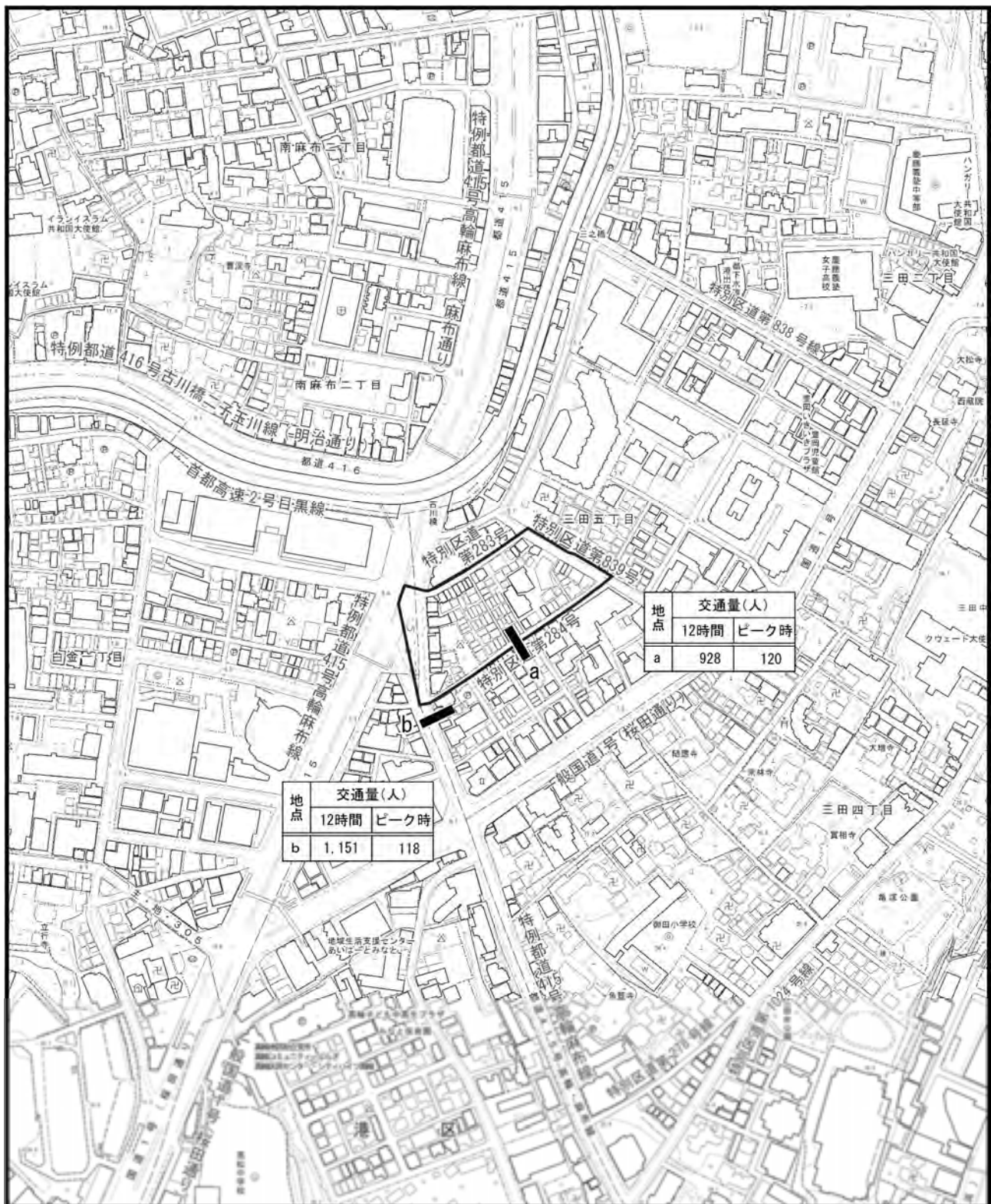
歩行者通行量のピークは、地点 a で 8 時～9 時、地点 b で 16 時～17 時でした。

表 2. 1. 2-2 計画地及びその周辺の歩行者通行量

調査期間：平成 29 年 11 月 28 日（火）7 時 ～ 19 時

調査地点			歩行者通行量 (12 時間)		ピーク時歩行者 通行量 (1 時間)		ピーク 時間帯
			歩行者(人)	自転車(台)	歩行者(人)	自転車(台)	
a	計画地南側 特別区道第 284 号線	路側帯	928	187	120	24	8 時 ～9 時
b	計画地南西側 特例都道 415 号高輪 麻布線	東側歩道	1, 151	460	118	51	16 時 ～17 時

注) 表中の地点記号は、図 2. 1. 2-2 の記号に対応します。



凡 例



計画地



歩行者交通量調査地点 (a, b)



Scale 1:5,000



図 2.1.2-2
歩行者通行量の現地調査結果

イ. 公共交通の状況（鉄道、バス）

(7) 鉄道

計画地周辺の駅の年間乗降車人員の状況は、表 5.1.2-2 に、年間乗車人員の経年変化は、図 5.1.2-2 に、鉄道網図は、図 5.1.2-3 に示すとおりです。

計画地周辺の駅は、白金高輪駅（東京メトロ南北線、都営三田線）、麻布十番駅（東京メトロ南北線、都営大江戸線）、泉岳寺駅（都営浅草線、京浜急行電鉄）です。また、高輪ゲートウェイ駅（JR 山手線、JR 京浜東北線）が令和 2 年 3 月 14 日に開業しています。

令和 4 年度の年間乗降車人員は、最寄り駅である白金高輪駅（東京メトロ南北線）で乗車人員 6,068 千人/年、降車人員 5,802 千人/年、白金高輪駅（都営三田線）で乗車人員 3,689 千人/年、降車人員 3,806 千人/年でした。

また、年間乗車人員の経年変化は、すべての駅において増加傾向にあります。

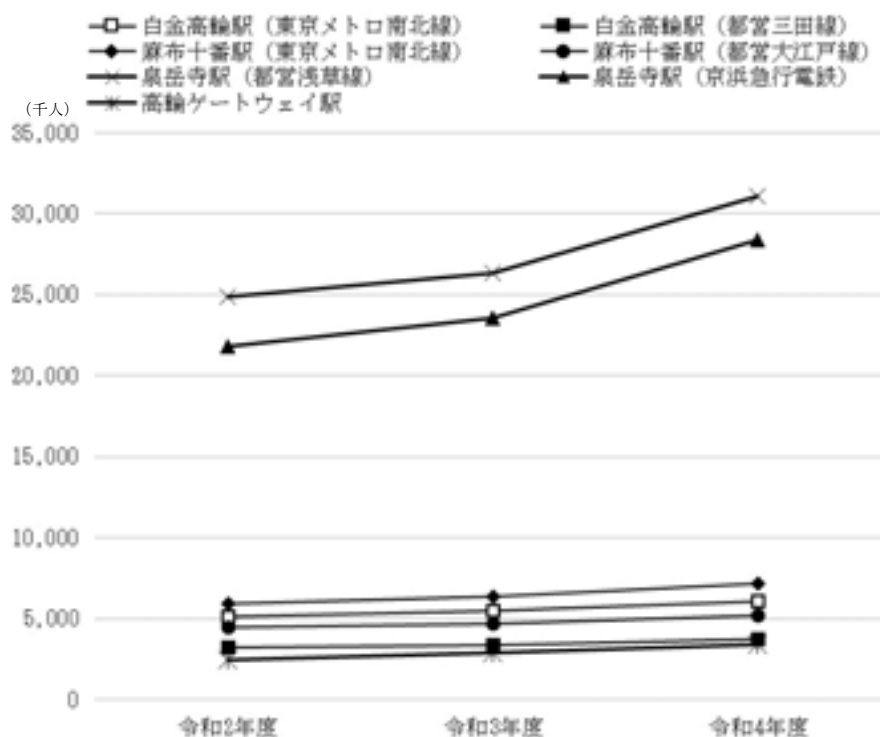
表 5.1.2-2 各駅の乗車人員、降車人員の状況

単位：千人

駅名	路線名	令和 2 年度		令和 3 年度		令和 4 年度	
		乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員
白金高輪駅	東京メトロ南北線	5,082	4,864	5,497	5,245	6,068	5,802
	都営三田線	3,205	3,290	3,375	3,483	3,689	3,806
麻布十番駅	東京メトロ南北線	5,944	5,880	6,391	6,320	7,184	7,097
	都営大江戸線	4,443	4,403	4,661	4,623	5,158	5,092
泉岳寺駅	都営浅草線	24,886	25,023	26,361	26,486	31,094	31,201
	京浜急行電鉄	21,815	21,644	23,553	23,430	28,394	28,354
高輪ゲートウェイ駅※	JR 山手線 JR 京浜東北線	2,477	-	2,871	-	3,375	-

資料：「東京都統計年鑑（令和 2～4 年度）」（令和 6 年 11 月閲覧 東京都ホームページ）

※「高輪ゲートウェイ駅」については、乗車人員のデータのみが公表されています。

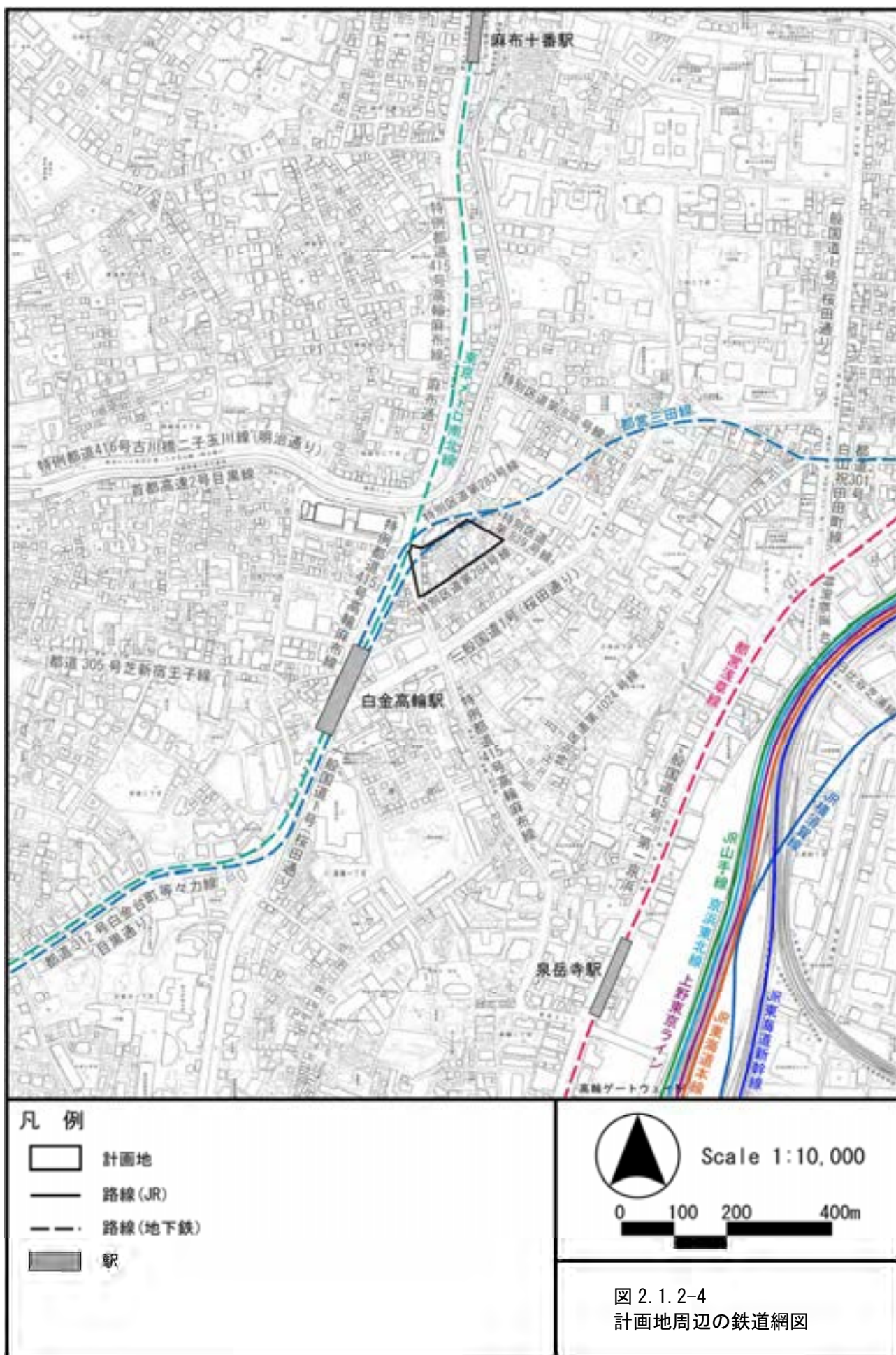


資料：「東京都統計年鑑（令和 2～4 年度）」（令和 6 年 11 月閲覧 東京都ホームページ）

図 2.1.2-3 各駅の乗車人員の経年変化

(イ) バス

計画地及びその周辺の主なバス路線の状況は、「2.1.1 自動車交通量 (1) 3) ウ. 公共交通の状況 (バス)」(p. 13) に示すとおりです。



(2) 環境の目標

環境の目標は、「新たな建物利用者及び従来の周辺住民等が計画地周辺を安全で快適に歩行できる空間を確保すること（大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（平成 26 年 6 月 国土交通省）（以下、「大規模開発マニュアル」といいます。）の基準）」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 歩行者の発生集中交通量

イ. 歩行者サービス水準

2) 予測地域・予測地点

ア. 歩行者の発生集中交通量

予測地域・予測地点は、歩道等の通行が予想される調査地点としました。

イ. 歩行者サービス水準

予測地域・予測地点は、白金高輪駅からの歩行者の主な動線としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 歩行者の発生集中交通量

(ア) 予測手法

予測は、事業計画等から歩行者の発生集中交通量を整理し、そのルート配分を行う方法としました。

(イ) 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和 12 年度）としました。

(ウ) 予測条件

予測は、大規模開発マニュアルに基づき推計する方法としました。

イ. 歩行者サービス水準

(ア) 予測手法

予測は、大規模開発マニュアルに基づき推計する方法としました。

なお、歩行者サービス水準は、大規模開発マニュアルに基づき、表 2.1.2-4 に示す 5 段階で評価しました。

表 2.1.2-4 サービス水準の区分

サービス水準	歩行状態	歩行者流量
A	自由歩行	～ 27 人/m・分
B	やや制約	27～ 51 人/m・分
C	やや困難	51～ 71 人/m・分
D	困難	71～ 87 人/m・分
E	ほとんど不可能	87～100 人/m・分

出典：「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)

4) 予測結果

ア. 歩行者の発生集中交通量

(7) 発生集中交通量

本事業の発生集中交通量は、計画建築物の用途別計画延床面積に発生集中原単位を乗じて算出しました。

本事業における発生集中交通量は、表 2.1.2-5 に示すとおりです。

表 2.1.2-5 本事業における発生集中交通量

用 途	計画延床面積 (ha)	住戸数 (戸)	発生集中原単位		交通手段分担率 (%)	発生集中交通量 (人 TE/日)
			(人 TE/ha・日)	(人 TE/戸・日)		
住宅	-	600	-	7	93.7	4,100
事務所	0.30	-	2,500	-	97.8	656
合計	0.30	600	-	-	-	4,756

注 1) 発生集中交通量 = 鉄道+バス+徒歩・その他

注 2) 発生集中交通量に示す数値は、表 2.1.2-6 及び表 2.1.2-7 に示す各交通手段別に算出した発生集中交通量の合計を示していることから、交通手段分担率に示す数値（住宅 93.7%、事務所 97.8%）を用いて算出した発生集中交通量とは一致しません。

(イ) 交通動線別発生集中交通量の配分

交通手段分担率は、「第 6 回東京都市圏 PT 調査（平成 30 年実施）」（東京都市圏交通計画協議会）より、計画地を含む小ゾーンの交通手段分担率より設定しました。

計画建築物の用途別の発生集中交通量に、この交通手段分担率を乗じることによって、交通手段別の発生集中交通量を算出しました。

交通手段分担率は、表 2.1.2-6 に、交通手段別発生集中交通量（自動車利用を除きます。以下、同様です。）の算出結果は、表 2.1.2-7 に示すとおりです。

表 2.1.2-6 交通手段分担率

用途	交通手段分担率の設定 (%)			
	鉄道	バス	徒歩・自転車・その他	合計
住宅	54.1	6.0	33.6	93.7
事務所	90.2	0.8	6.8	97.8

表 2.1.2-7 本事業における交通手段別発生集中交通量

用途	交通手段別の発生集中交通量 (人 TE/日)			
	鉄道	バス	徒歩・自転車・その他	合計
住宅	2,400	200	1,500	4,100
事務所	600	6	50	656

(ウ) 交通動線別発生集中交通量の配分

ピーク時交通量のピーク率は、交通手段別に表 2.1.2-8 に示すとおり設定しました。

表 2.1.2-8 ピーク率

用途		ピーク率の設定 (%)		
		鉄道	バス	徒歩・自転車・その他
住宅	朝	13.3	10	10
	昼	1.2	5	5
	午後	11.5	7	7
事務所	朝	26.7	10	10
	昼	2.3	11	11
	午後	14.1	8	8

注 1) 鉄道は、「第 6 回東京都市圏 PT 調査 (平成 30 年実施)」(東京都市圏交通計画協議会)を、バス・徒歩・自転車・その他は、「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)を用いました。

ピーク時の交通手段別開発増交通量は、交通手段別開発交通量にピーク率を乗じて算出しました。ピーク時の交通手段別開発増交通量は、表 2.1.2-9 に示すとおりです。

表 2.1.2-9 ピーク時の交通手段別開発増交通量

単位：人 TE/時

用途		交通手段別の開発交通量			開発交通量 (左記合計)
		鉄道	バス	徒歩・自転車・その他	
住宅	朝	319	20	150	489
	昼	29	10	75	114
	午後	276	14	105	395
事務所	朝	160	1	5	166
	昼	14	1	6	21
	午後	85	0	4	89

(エ) 交通動線別発生集中交通量の配分

歩行者の発生集中交通量のルート配分は、歩道の整備状況や歩行者の向かう先が周辺の駅等であると想定し、図 2.1.2-5 に示すとおり想定しました。

配分割合は、鉄道利用者については、全ての歩行者が白金高輪駅を利用するものとし、バス利用者については、最寄りのバス停(魚籃坂下停留所)を利用するものとししました。

また、徒歩については、5 方向からの移動を想定し、その比率は、図 2.1.2-5 に示すとおり、北方面 20%、北東方面 20%、南東方面 20%、南方面 20%、南西方向 20%と設定しました。

(オ) ピーク時 15 分間断面交通量

現況交通量は現地調査結果とし、本事業による発生集中交通量のピーク比率は、各地点におけるピーク時の 15 分間率を用いて算出しました。



凡 例

- 計画地
- 敷地境界線
- ↔ 鉄道利用者
- ↔ バス利用者
- ↔ その他徒歩等



Scale 1:5,000

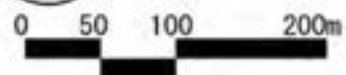


図 2.1.2-5
発生集中交通量（歩行者）

イ. 歩行者サービス水準

歩行者サービス水準は、計画地及びその周辺の現況歩行者通行量に計画地からの開発増交通量を加えて、将来歩行者通行量を推計して予測及び評価を行いました。

主要なアクセスルート上における供用後の歩行者サービス水準の予測地点は図 2.1.2-2 (p. 24)、予測結果は、表 2.1.2-10 に示すとおりです。

各地点の現況交通量による歩行者流量は、地点 a は路側帯が設置されていないため算出不可、地点 b は 2.6 人/㎡・分で、サービス水準 A（自由歩行）にあります。

また、供用後の将来交通量は、全ての予測地点でサービス水準 A（自由歩行）と予測します。

表 2.1.2-10 歩行者サービス水準

地点	現況			供用後		
	歩道幅員 (m)	歩行者流量 (人/㎡・分)	サービス 水準	歩道幅員 (m)	歩行者流量 (人/㎡・分)	サービス 水準
a	—	—	—	2.0	7.5	A
b	1.3	2.6	A	1.3	11.3	A

注 1) 交通量はピーク時を想定した値です。

注 2) 表中の地点記号は、図 2.1.2-2 (p. 24) の記号に対応します。

注 3) 地点 a の有効幅員（供用後）は、歩道状空地 3.0m のうち、植栽等を除いた有効幅員として、2.0m と設定しています。

注 4) サービス水準 A とは、「歩行状態：自由歩行」、「歩行者流量：～27 人/㎡・分」です。

(4) 予測結果に基づく対策

○計画地外周部に歩道状空地を整備します。

(5) 環境の目標との比較

供用後の歩行者サービス水準の予測結果と環境の目標との比較は、表 2.1.2-11 に示すとおりです。

供用後の歩行者サービス水準は、予測評価の対象とした全ての地点で「サービス水準 A（自由歩行）」と予測され、周辺地域に著しい影響を及ぼすことはないと考えます。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

表 2.1.2-11 歩行者サービス水準

地点	歩行者サービス水準	
	現況	供用後
a	—	A
b	A	A

注 1) 表中の地点記号は、図 2.1.2-2 (p. 24) の記号に対応します。

注 2) サービス水準 A とは、「歩行状態：自由歩行」、「歩行者流量：～27 人/㎡・分」です。

2.1.3 駐車場

供用後の駐車場設置台数について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．周辺の駐車場の状況

イ．路上駐車状況

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

調査範囲は、本事業の実施が交通に影響を及ぼすと予想される計画地及びその周辺としました。

ア．周辺の駐車場の状況

調査は、既存資料調査による駐車場の位置、名称及び収容台数の把握と現地踏査による目視確認による方法としました。

イ．路上駐車状況

路上駐車状況の調査は、現地調査による方法としました。

現地調査は、図 2.1.3-1 に示す計画地周辺の主な道路区間を対象とし、令和 4 年 12 月 1 日（木）7 時～19 時の 12 時間について、1 時間毎に各調査区間に駐車する路上駐車台数を時刻別・車種別にカウントしました。



凡 例



計画地



路上駐車状況調査区間



Scale 1:2,500

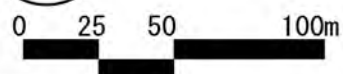


図 2. 1. 3-1
路上駐車状況現地調査対象区間

3) 調査結果

ア. 周辺の駐車場の状況

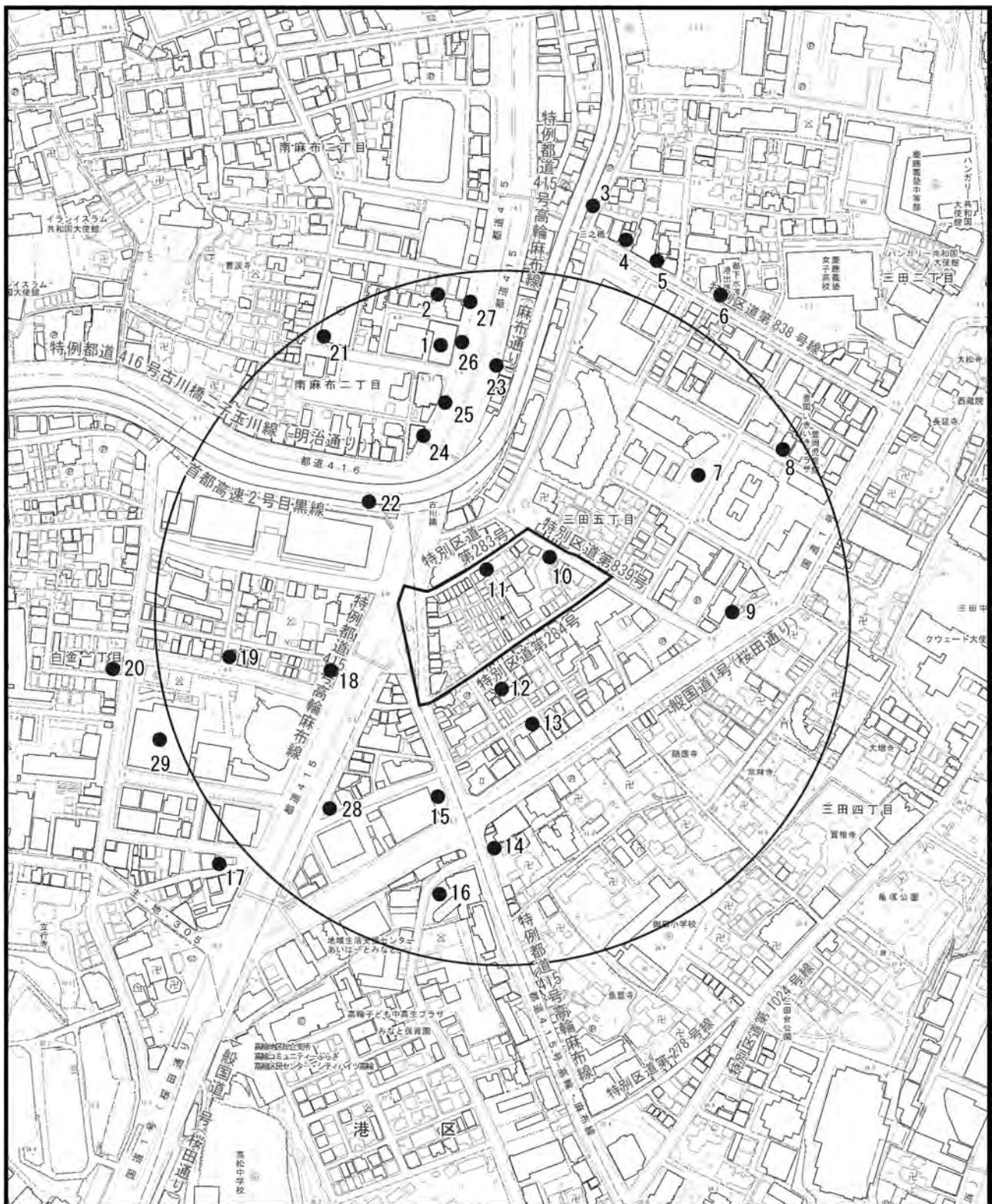
計画地周辺における時間貸し駐車場の状況は、表 2.1.3-1 及び図 2.1.3-2 に示すとおりです。

調査範囲（計画建築物から約 300m）内に 29 ヶ所の時間貸し駐車場があり、156 台の駐車収容能力を有しています。

表 2.1.3-1 計画地周辺における時間貸し駐車場状況の調査結果

調査日：令和 4 年 12 月 1 日

番号	駐車場名	駐車場収容台数
1	タイムズ南麻布第 13	12
2	三井のリパーク南麻布 2 丁目第 9	5
3	パークマックス三田第 1	1
4	リピートパーク三田第 2	6
5	パークジャパン三田第 12	2
6	エコロパーク三田スカイハイツ	1
7	D パーキング三田 5 丁目第 1	15
8	パラカ港区三田第 9	2
9	エコロパークライオンズシティ白金高輪	1
10	タイムズ三田 5 丁目	2
11	コインパーク A-815 三田 5 丁目	2
12	名鉄協商パーキング三田 5 丁目	3
13	三井のリパーク三田 5 丁目第 6	2
14	タイムズ三田 4 丁目第 2	3
15	NB パーキングマツモトキヨシ白金高輪店	6
16	コインズ PC 高輪時間貸駐車場	7
17	タイムスペース白金第 1	4
18	クレアスパーク菱和パレス白金高輪駅前	1
19	タイムズ白金第 4	9
20	三井のリパーク港区白金 1 丁目第 3	3
21	タイムズ古川橋病院	6
22	パーキング・チケット麻布 T030	5
23	パーキング・メーター麻布 I45	1
24	パーキング・メーター麻布 I47	1
25	パーキング・メーター麻布 I48	2
26	パーキング・メーター麻布 I49	4
27	パーキング・メーター麻布 I53	3
28	NPC24H【6161】高輪 1 丁目	6
29	三井のリパーク白金タワー駐車場	41
合計収容台数（台）		156



凡 例

- 計画地
- 駐車場 (1 ~ 29)
- 調査範囲



Scale 1:5,000

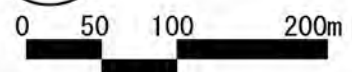


図 2.1.3-2
駐車場調査結果 (時間貸し駐車場)

注) 駐車場名は表2.1.3-1に示すとおりです。

イ. 路上駐車状況

既存資料及び現地調査確認による計画地周辺における路上駐車状況の調査結果は、表 2.1.3-2 及び図 2.1.3-3 に示すとおりです。

調査の結果、調査範囲において 12 時間で 137 台の路上駐車がありました。また、1 時間で最も路上駐車が多かったピーク時刻は 15 時台で、17 台の路上駐車が確認されました。

なお、計画地は、駐車機能集約区域ではありません。

表 2.1.3-2 路上駐車状況の調査結果

調査日：令和 4 年 12 月 1 日

時 刻	路上駐車台数（台）		
	小型車	大型車	合 計
7 時～8 時	5	6	11
8 時～9 時	7	6	13
9 時～10 時	8	3	11
10 時～11 時	4	9	13
11 時～12 時	11	2	13
12 時～13 時	8	5	13
13 時～14 時	7	3	10
14 時～15 時	11	1	12
15 時～16 時	15	2	17
16 時～17 時	9	1	10
17 時～18 時	8	0	8
18 時～19 時	5	1	6
12 時間合計	98	39	137



凡 例



計画地



路上駐車状況調査区間

00(0) 12 時間合計 (各区間のピーク時間) [台]



Scale 1:2,500

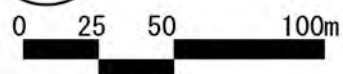


図 2. 1. 3-3 路上駐車調査結果

(2) 環境の目標

環境の目標は、「計画地に必要な駐車場を十分確保すること」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測対象事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア．駐車場設置台数

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、計画地内としました。

3) 予測方法・予測条件

ア．予測手法

予測は、事業計画に基づき、計画駐車場の自動車収容台数及び駐車場整備の考え方を整理する方法としました。

イ．予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和12年度）としました。

4) 予測結果

本事業で設置する自動車駐車場は、「東京都駐車場条例」（昭和33年10月 東京都条例第77号）、「東京都集合住宅駐車施設附置要綱」（平成4年7月）を満たす収容台数を確保する計画です。

自動車駐車場設置台数は、表2.1.3-3に示すとおり、394台（うち荷捌き用5台）の設備を設置する計画です。

表 2.1.3-3 自動車駐車場の設置計画

階 層	自動車駐車場収容台数	
	一般用	荷捌き用
地上1階	5台	1台
地下1階	37台	4台
機械式駐車場	347台	—
合 計	394台	

注1) 地下1階の荷捌き用には、郵便用を1台含みます。

注2) 今後、関係者との協議等により変更する可能性があります。

(4) 予測結果に基づく対策

○全ての駐車枠について、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月 東京都条例第 77 号）、「東京都集合住宅駐車施設附置要綱」（平成 4 年 7 月）の基準を満たす大きさを確保します。

(5) 環境の目標との比較

令和 4 年 12 月 1 日の現地調査の結果、計画地周辺における路上駐車が 12 時間で 137 台、ピーク 1 時間で 17 台確認されましたが、時間貸し駐車場が計画地から約 300m の範囲内に 156 台分設置されており、十分な駐車能力を有する地域であることから、問題となるような路上駐車を招くことはないと考えます。

また、本事業で設置する自動車駐車場は、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月 東京都条例第 77 号）、「東京都集合住宅駐車施設附置要綱」（平成 4 年 7 月）を満たす台数を確保する計画であり、一般用 389 台、荷捌き用 5 台、合計 394 台の自動車駐車場を設置します。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

2.1.4 自転車・自動二輪車駐車場

供用後の駐輪場及び自動二輪車駐車場設置台数について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．周辺の駐輪場及び自動二輪車駐車場の状況

イ．路上駐輪及び路上駐車の状況

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

調査範囲は、本事業の実施が道路交通に影響を及ぼすと予想される計画地及びその周辺としました。

ア．周辺の駐輪場の状況

調査は、既存資料調査（「住宅地図」）等・聞き取り調査及び現地調査による方法としました。

既存資料調査等により概ねの駐輪場及び自動二輪車駐車場の位置を把握し、現地調査により確認を行いました。

調査は、令和4年12月1日（木）に実施しました。

イ．路上駐輪及び路上駐車の状況

調査は、既存資料調査及び現地調査による方法としました。

現地調査は、図 2.1.4-1 に示す計画地及びその周辺の主な道路を対象としました。

調査は、令和4年12月1日（木）の7時～19時の12時間について、1時間毎に各調査区間に駐輪・駐車する路上駐輪及び路上駐車台数を時刻別及び自転車、自動二輪車別にカウントしました。

3) 調査結果

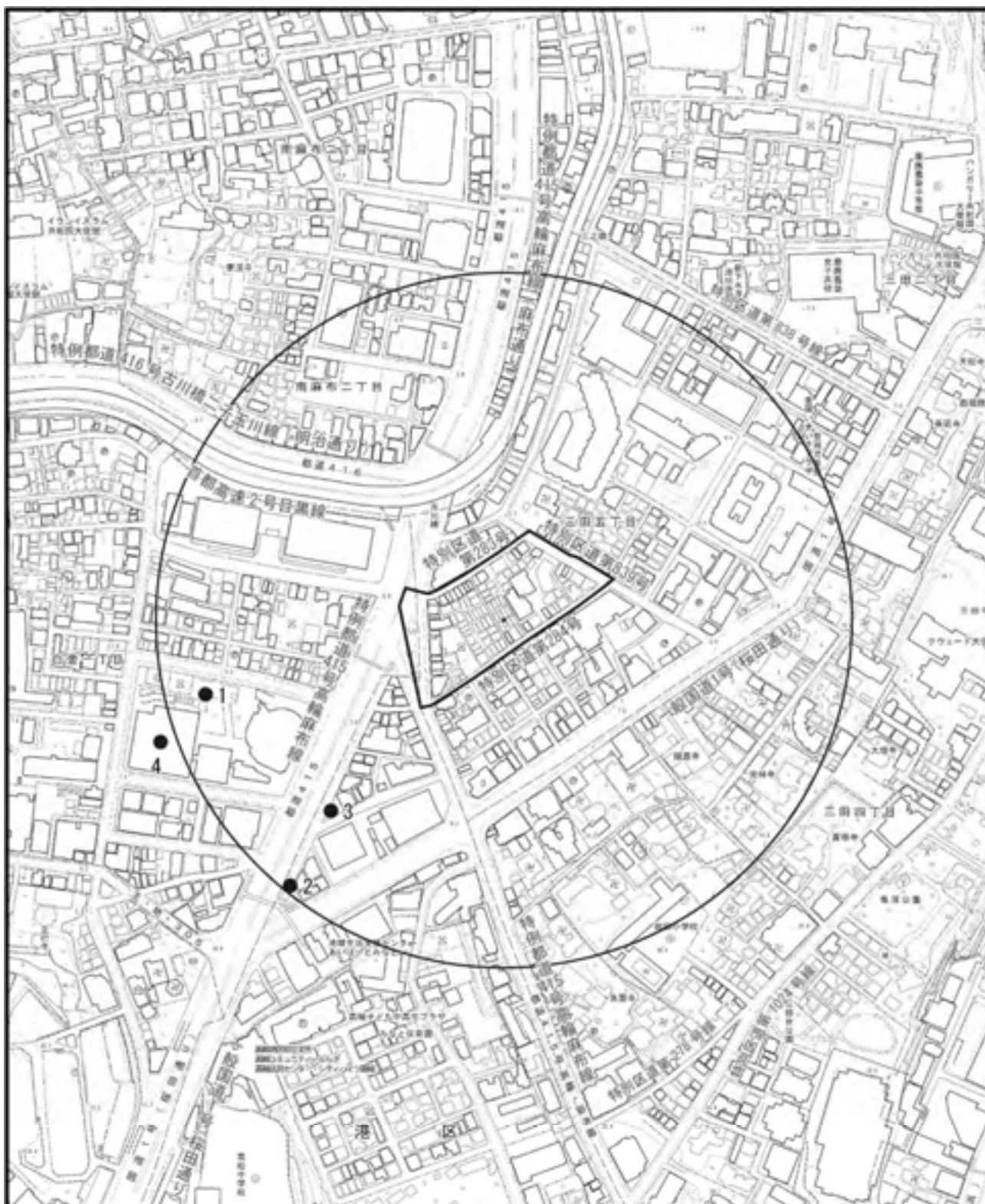
ア．周辺の駐輪場及び自動二輪車駐車場の状況

現地調査による計画地及びその周辺における駐輪場及び自動二輪車駐車場の状況は、表 2.1.4-1 及び図 2.1.4-1 に示すとおりです。

調査の結果、調査範囲において、約 349 台の駐輪場及び約 12 台の自動二輪車駐車場が設置されています。

表 2.1.4-1 計画地周辺における時間貸し駐輪場及び自動二輪車駐車場状況の調査結果

番号	名称	収容台数	
		自転車	自動二輪車
1	エコステーション 21 白金タワー駐輪場	79	—
2	白金高輪駅自転車駐車場	270	—
3	NPC24H 【6161】 高輪 1 丁目	—	5
4	三井のリパーク 白金タワー駐車場	—	7
合計収容台数（台）		349	12



凡 例

- 計画地
- 駐輪場 (1 ~ 4)
- 調査範囲



Scale 1:5,000



図 2.1.4-1
駐輪場及び自動二輪車駐車場
調査結果（時間貸し駐輪場）

注) 駐車場名は表2.1.3-1に示すとおりです。

イ. 路上駐輪及び路上駐車状況

現地調査による計画地及びその周辺における自転車の路上駐輪及び自動二輪車の路上駐車状況の調査結果は、表 2.1.4-2 及び図 2.1.4-2(1)、(2)に示すとおりです。

調査の結果、調査範囲において 12 時間で自転車 262 台、自動二輪車 59 台の路上駐輪及び路上駐車がありました。

1 時間で最も自転車路上駐輪が多かったピーク時刻は 14 時台の 30 台でした。また、自動二輪車の路上駐車ピーク時刻は 18 時台の 9 台でした。自転車及び自動二輪車を合計した路上駐輪及び路上駐車台数のピーク時刻は 14 時台の 36 台でした。

なお、既存資料によると、計画地及びその周辺は、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」（平成 11 年 9 月 港区条例第 23 号）に基づく放置禁止区域に指定されています。

表 2.1.4-2 計画地及びその周辺における自転車の路上駐輪及び自動二輪車の路上駐車状況の調査結果

時 刻	路上駐輪・路上駐車台数（台）		
	自転車	自動二輪車	合 計
7 時～8 時	15	2	17
8 時～9 時	15	2	17
9 時～10 時	17	1	18
10 時～11 時	22	3	25
11 時～12 時	20	5	25
12 時～13 時	23	6	29
13 時～14 時	26	4	30
14 時～15 時	30	6	36
15 時～16 時	28	5	33
16 時～17 時	20	8	28
17 時～18 時	22	8	30
18 時～19 時	24	9	33
12 時間合計	262	59	321



凡 例



計画地



路上駐輪状況調査区間

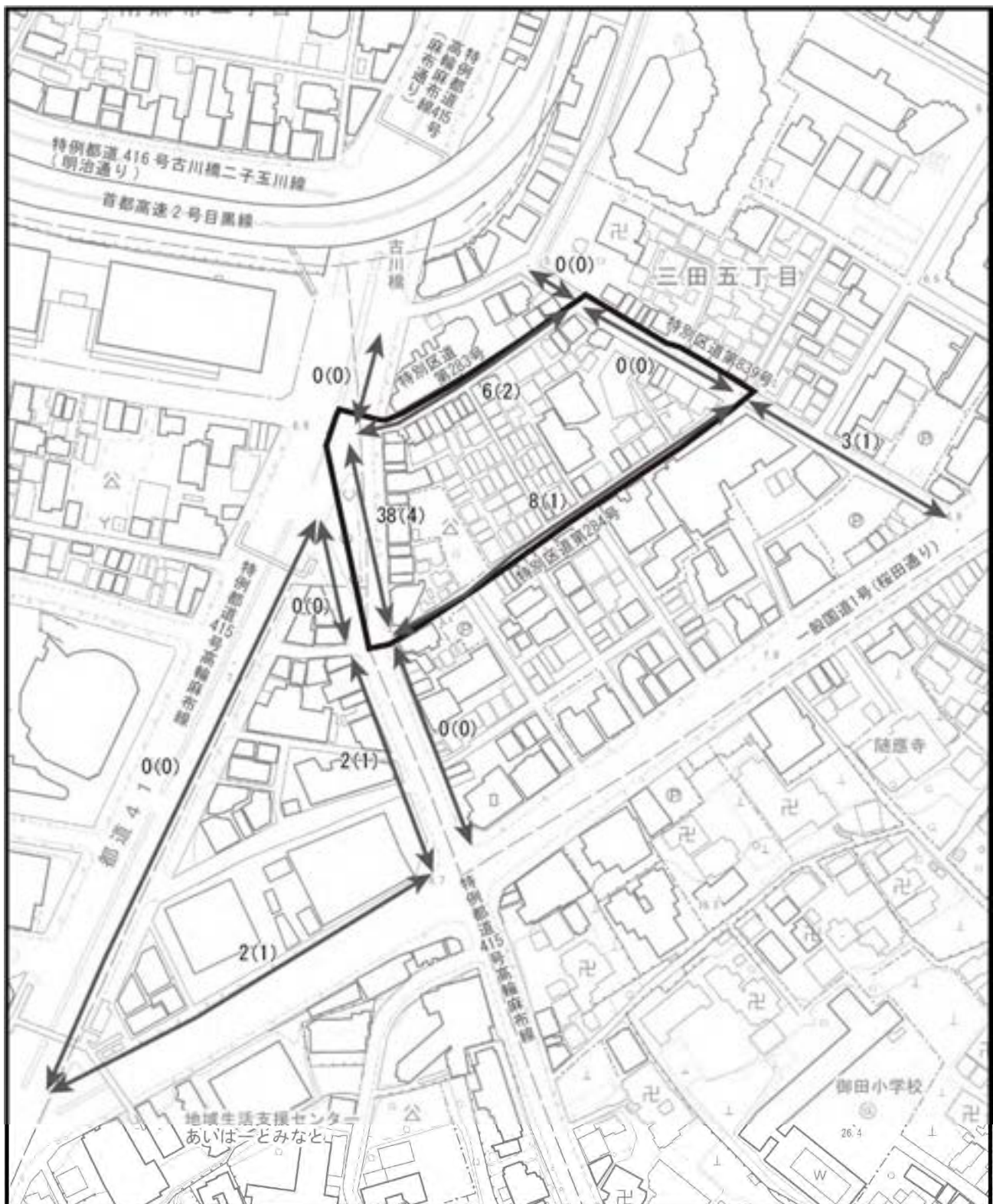
00(0) 12 時間合計 (各区間のピーク時間) [台]



Scale 1:2,500



図 2.1.4-2(1)
自転車路上駐輪状況の調査範囲
及び調査結果



凡 例



計画地



路上駐車状況調査区間

00(0) 12 時間合計 (各区間のピーク時間) [台]



Scale 1:2,500

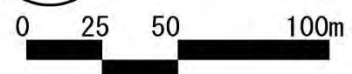


図 2.1.4-2(2)
自動二輪車路上駐車状況の調査範囲
及び調査結果

(2) 環境の目標

環境の目標は、「計画地に必要な駐輪場及び自動二輪車駐車を十分確保すること」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測対象事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 駐輪場及び自動二輪車駐車場設置台数

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、計画地内としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 予測手法

予測は、事業計画に基づき、自転車の計画駐輪場及び自動二輪車の計画駐車場の収容台数及び駐輪場及び自動二輪車駐車場整備の考え方を整理する方法としました。

イ. 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和12年度）としました。

4) 予測結果

本事業で設置する駐輪場及び自動二輪車駐車場設置計画は、表 2.1.4-3 に示すとおりです。駐輪場は 643 台、自動二輪車駐車場は 18 台を設置する計画です。

表 2.1.4-3 駐輪場及び自動二輪車の駐車場設置計画

区 分	自転車	自動二輪車	合 計
駐輪・駐車台数	643 台	18 台	661 台

注) 今後、関係機関との協議等により変更する可能性があります。

(4) 予測結果に基づく対策

○駐輪場については「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」に基づき算出された附置義務駐輪台数、自動二輪車駐車場については「標準駐車場条例」に基づき算出された基準台数を上回る台数を確保する計画とすることにより、路上駐輪及び路上駐車が発生しないように努めます。

(5) 環境の目標との比較

現地調査の結果、計画地周辺における路上駐輪が 12 時間で自転車 262 台、自動二輪車の路上駐車が 59 台、各区間のピーク 1 時間で自転車 30 台、自動二輪車 9 台、自転車及び自動二輪車を合計した路上駐輪及び路上駐車台数のピーク時刻は 14 時台の 36 台でした。

本事業では、営業者用 10 台、来街者用 40 台の駐輪場及び自動二輪車駐車場の設置を計画しており、時間貸し駐輪場及び自動二輪車駐車場が計画地から約 300m の範囲内に自転車で 349 台、自動二輪車で 12 台分設置されています。そのため、十分な駐車能力を有する地域であることから、問題となるような路上駐輪及び路上駐車を招くことはないと考えます。

また、本事業で設置する駐輪場は、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」に基づき算出された基準台数以上の 643 台、自動二輪車駐車場は、「標準駐車場条例」に基づき算出された基準台数以上の 18 台を設置する計画であり、計画地周辺の路上駐輪及び路上駐車台数の軽減にも寄与するものと考えます。このほかに、自転車シェアリングポートの設置、電動マイクロモビリティ等のスペースの確保を検討する計画です。なお、設置場所、台数等については、関係機関と協議のうえ計画します。歩道状空地等には必要に応じて「駐輪禁止」、「自転車走行禁止」等の掲示を行うとともに、管理者による定期的な巡回等により、違法駐輪等の解消に努めます。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

(空白のページ)

2.1.5 交通安全

供用後における関連車両の走行による交通安全への影響について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．通学路の状況

イ．歩行者・自動車動線の状況

ウ．交通安全施設の設置状況

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

調査範囲は、本事業の実施が交通に影響を及ぼすと予想される計画地及びその周辺としました。

ア．通学路の状況

調査は、既存資料（令和5年6月閲覧 港区ホームページ）及び港区資料の整理による方法としました。

イ．歩行者・自動車動線の状況

調査は、事業計画等の整理による方法としました。

ウ．交通安全施設の設置状況

調査は、既存資料調査（都市計画図、航空写真等）の整理としました。

3) 調査結果

ア．通学路の状況

既存資料より、計画地が位置する学校区は御田小学校区及び三田中学校区です。港区資料より、御田小学校は、図2.1.5-1に示すとおり、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。

イ．歩行者・自動車動線の状況

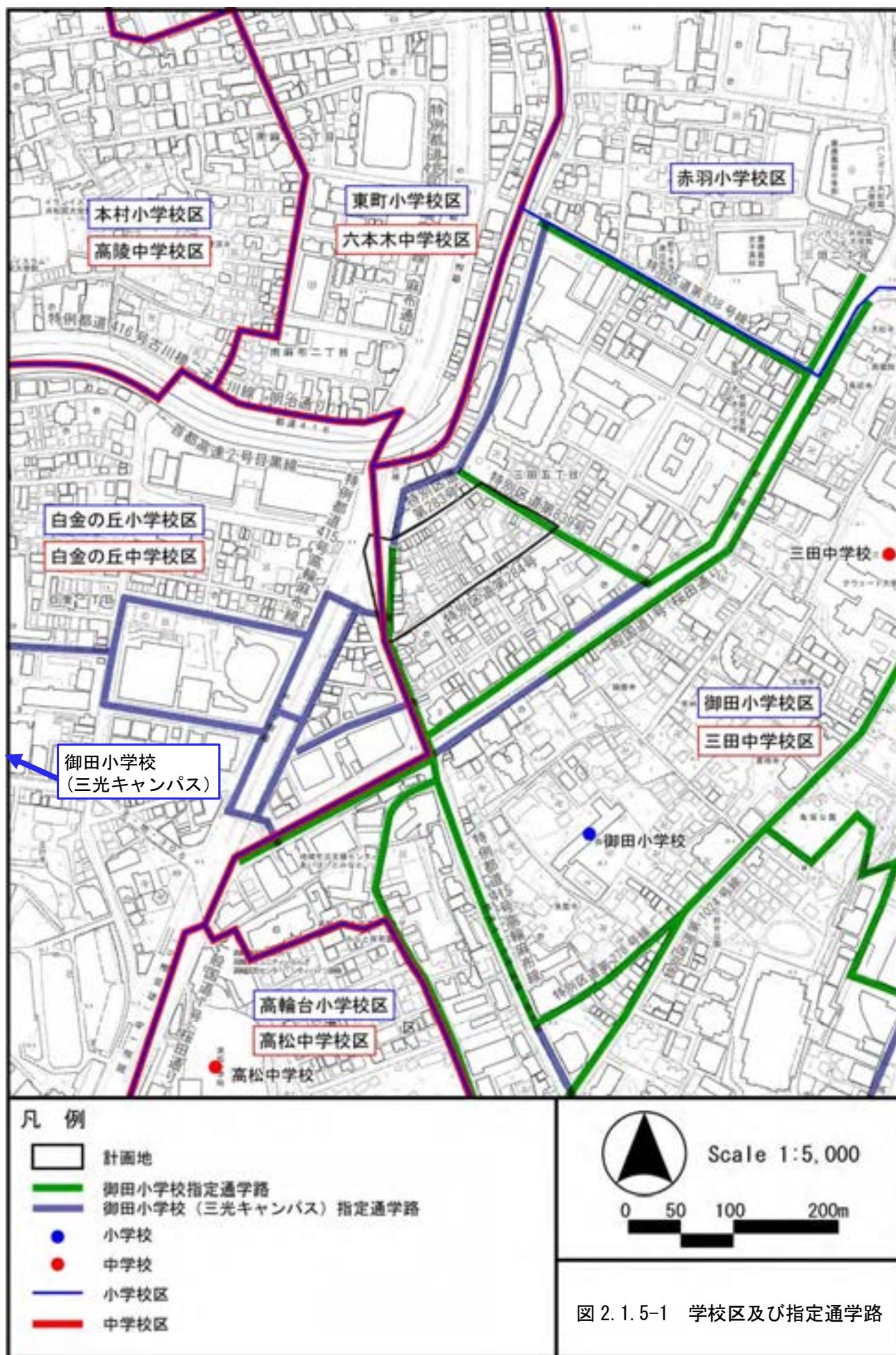
供用後の歩行者動線は、「2.1.2 歩行者交通量 図2.1.2-5」（p.31）に示したとおりです。

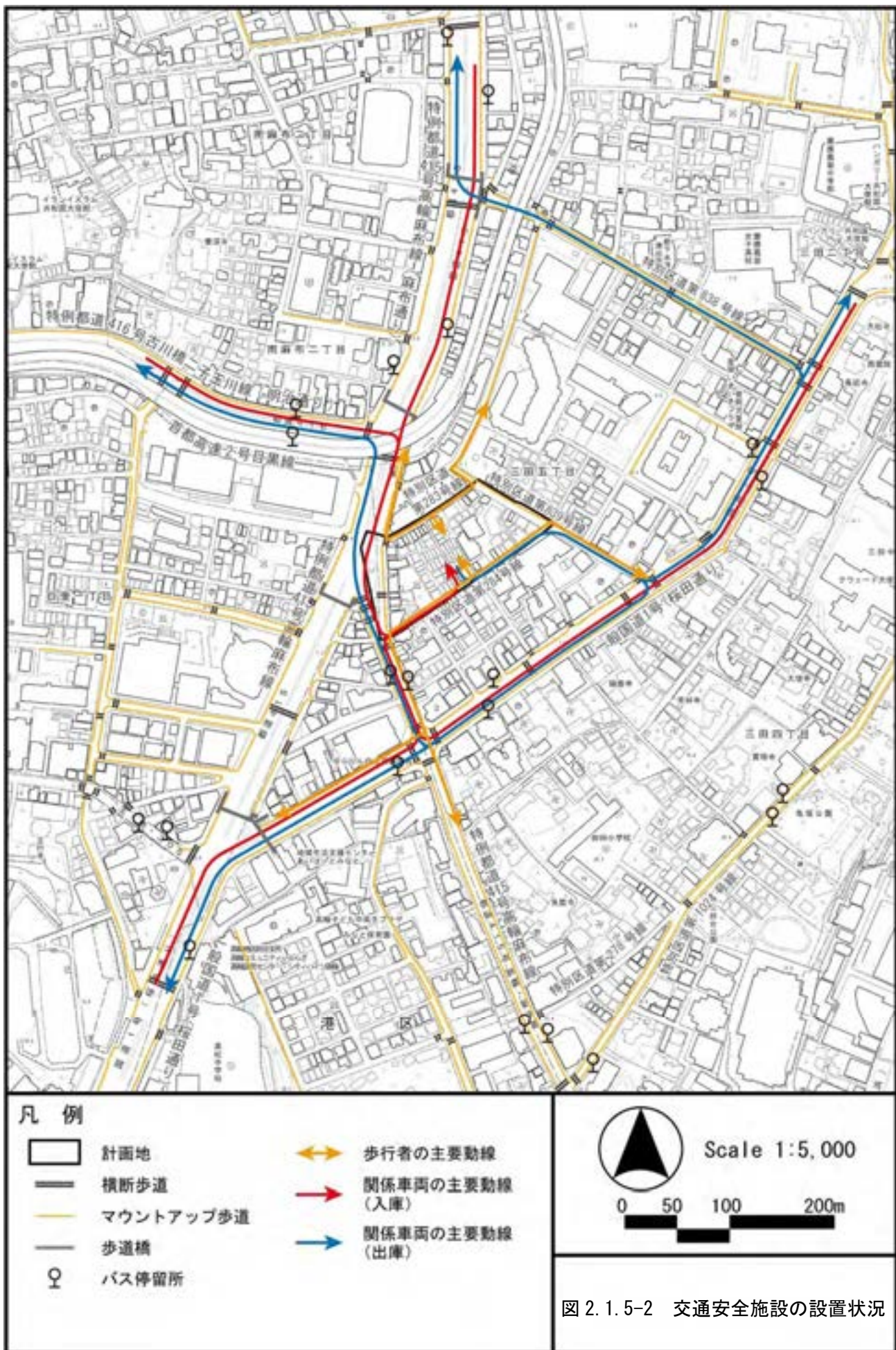
また、供用後の自動車動線は、「2.1.1 自動車交通量 図2.1.1-6」（p.18）に示したとおりです。

ウ．交通安全施設の設置状況

計画地及びその周辺の交通安全施設の設置状況は、図2.1.5-2に示すとおりです。

計画地及びその周辺においては、主な道路にマウントアップされた歩道や横断歩道が設置されています。





(2) 環境の目標

環境の目標は、「駐車場出入口の位置等が歩行者の安全に適切に配慮していること及び交通安全に配慮した関連車両の運行経路・運行計画となっていること」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア．関連車両の走行による交通安全への影響

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、本事業の関連車両の走行が交通安全に影響を及ぼすと予想される計画地及びその周辺並びに関連車両の主な走行ルートとしました。

3) 予測方法・予測条件

ア．予測手法

予測は、「(1) 地域の現況」の調査結果を基に、通学路の状況、交通安全施設の設置状況を把握し、事業計画の内容を整理する方法としました。

イ．予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和12年度）としました。

4) 予測結果

本事業の実施により発生集中する関連車両の主な動線（走行ルート）には、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。

なお、計画地が属する御田小学校区の指定通学路についても、関連車両の主な動線（走行ルート）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、本事業の実施により、敷地沿いに歩道状空地を設置し、南側道路については新たに歩道が設置されることから、より交通に係る安全性が向上するものと考えます。

(4) 予測結果に基づく対策

○駐車場出入り口には、一時停止の路面標示や標識、回転灯の設置を検討し、歩行者の安全の確保に努めます。

○計画地の外周に歩道状空地を整備し、歩行者への安全の確保に努めます。

(5) 環境の目標との比較

本事業の実施により発生集中する関連車両の動線（走行ルート）には、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。

また、駐車場出入口には回転灯等の設置を検討するとともに、計画地の外周に歩道状空地を整備することにより、歩行者の安全は確保できると考えます。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

2.2 資源・エネルギー・地球環境

2.2.1 リサイクル

供用後における一般廃棄物の発生量及び再利用率について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．港区におけるリサイクル・廃棄物処理の行政目標・施策等

イ．港区における一般廃棄物の収集、処理量

ウ．港区におけるリサイクルの状況（資源ごみ回収量・再利用率）

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

調査範囲は、本事業の実施がリサイクル・廃棄物処理に影響を及ぼすと予想される港区としました。

ア．港区におけるリサイクル・廃棄物処理の行政目標・施策等

調査は、既存資料（「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3月 港区））の整理による方法としました。

イ．港区における一般廃棄物の収集、処理量

調査は、既存資料（「港区行政資料集 令和6年度（2024年度）版」（令和6年11月 港区））の整理による方法としました。

ウ．港区におけるリサイクルの状況（資源ごみ回収量・再利用率）

調査は、既存資料（「港区行政資料集 令和6年度（2024年度）版」（令和6年11月 港区）及び「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3月 港区））の整理による方法としました。

3) 調査結果

ア．港区におけるリサイクル・廃棄物処理の行政目標・施策等

一般廃棄物処理基本計画は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和45年12月 法律第137号）第6条第1項の規定に基づき、区市町村が一般廃棄物処理に係る長期的視点に立った基本方針を明確にするものであり、区民や事業者がともに推進する計画として策定されています。

港区は、令和3年度から令和14年度までの10年間を計画期間とし、「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】」を策定しています。

本事業に係る基本理念、基本方針及び循環型社会の形成に係る数値目標は、表2.2.1-1に示すとおりです。

表 2.2.1-1 「港区一般廃棄物処理基本計画（第3次）」における基本理念等

項目	内容
基本理念	環境に配慮した持続可能な社会を目指して、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。
基本方針	1) 区民の参画と協働による 3R 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
数値目標	①総排出量 中間年度（令和 8 年度）：164,500t/年 最終年度（令和 14 年度）：151,800t/年 ②区収集可燃ごみ量 中間年度（令和 8 年度）：41,300t/年 最終年度（令和 14 年度）：33,200t/年 ③可燃ごみへの資源混入割合 中間年度（令和 8 年度）：24% 最終年度（令和 14 年度）：21% ④食品ロス発生量 中間年度（令和 8 年度）：3,800t/年 最終年度（令和 14 年度）：2,600t/年 ⑤プラスチック排出量 中間年度（令和 8 年度）：12,100t/年 最終年度（令和 14 年度）：11,600t/年 ⑥資源化率 中間年度（令和 8 年度）：40% 最終年度（令和 14 年度）：50% ⑦資源回収量 中間年度（令和 8 年度）：30,100t/年 最終年度（令和 14 年度）：36,700t/年 ⑧集団回収による資源回収量 中間年度（令和 8 年度）：6,800t/年 最終年度（令和 14 年度）：7,700t/年 ⑨ごみと資源の分別状況 中間年度（令和 8 年度）：53% 最終年度（令和 14 年度）：65% ⑩持込ごみ量 中間年度（令和 8 年度）：90,100t/年 最終年度（令和 14 年度）：79,000t/年 ⑪再利用計画書上の再利用率 【紙 類】 中間年度（令和 8 年度）：66% 最終年度（令和 14 年度）：72% 【厨芥類】 中間年度（令和 8 年度）：20% 最終年度（令和 14 年度）：25% ⑫温室効果ガスの排出量 中間年度（令和 8 年度）：18,300t-CO ₂ /年 最終年度（令和 14 年度）：14,900t-CO ₂ /年

資料：「港区一般廃棄物処理基本計画（第3次）」（令和 3 年 3 月 港区）

イ. 港区における一般廃棄物の収集・処理量

港区において収集している一般廃棄物量は、表 2.2.1-2 に示すとおりです。

令和 5 年度の一般廃棄物の収集量は約 52,422t で令和元年度の約 95%となっており、令和元年度からの推移をみると減少傾向にあります。

表 2.2.1-2 港区における一般廃棄物収集量の推移

単位：t

年度 種別	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
可燃ごみ	48,406.78	48,948.32	47,594.65	46,640.99	45,952.06
不燃ごみ	2,077.36	1,949.98	1,862.44	1,768.49	1,740.76
粗大ごみ	2,381.07	2,641.05	2,760.00	2,866.71	2,800.56
管路収集	2,258.14	1,502.79	1,556.45	1,774.96	1,928.38
計	55,123.35	55,042.14	53,773.54	53,051.15	52,421.76

注 1) 「管路収集」とは、可燃、不燃ごみの一部で清掃車による収集方法でなく、パイプ内を空気の流れによって輸送されたものを指します。

注 2) 不燃ごみ及び粗大ごみは、資源化量を含みます。

注 3) 表中に示す可燃ごみ等の数値は、港区による収集量を示します。

資料：「港区行政資料集 令和 6 年度（2024 年度）版」（令和 6 年 11 月 港区）

ウ. 港区におけるリサイクルの状況（資源ごみ回収量・再利用率）

港区における資源ごみ回収量は、表 2.2.1-3 に示すとおりであり、港区の資源ごみ回収量は、概ね横ばいで推移しており、令和 5 年度の資源の総回収量は約 21,414t です。港区における資源ごみ回収には、集団回収、集積所回収、拠点回収、イベント回収及びピックアップ回収があり、港区では、集団回収を実施している団体に対して、回収実績に応じた奨励金の支給等の支援が行われています。

表 2. 2. 1-3 資源ごみ回収量の推移

単位：kg

年度 区分		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
集団 回収	紙類	5,078,454	4,784,188	4,616,197	4,571,375	7,276,090
	布類	43,737	19,014	19,366	22,996	25,210
	金属類	238,162	278,420	236,605	211,806	200,676
	びん類	75,566	182,155	175,506	166,002	152,828
	その他	206,715	159,327	155,536	153,735	142,379
	小計	5,642,634	5,423,104	5,203,210	5,125,914	4,909,037
集積所 回収	資源プラスチック	2,650,760	2,844,660	2,705,720	2,650,510	2,561,880
	古紙	7,139,110	7,642,550	7,659,930	7,661,790	7,276,090
	びん・缶	4,307,892	4,667,768	4,501,511	4,214,297	4,077,289
	ペットボトル	1,255,860	1,358,480	1,366,210	1,330,010	1,447,890
	小計	15,353,622	16,513,458	16,233,371	15,856,607	15,363,149
拠点 回収	使用済み乾電池	7,620	7,792	5,751	7,783	7,237
	使用済み 小型家電製品	1,847	2,114	2,183	1,664	1,367
	古着	70,518	61,699	89,006	91,249	87,536
	使用済み 蛍光灯	172	108	131	55	37
	ペットボトル キャップ	798	604	686	844	2,748
	廃食用油	0	295	150	135	128
	陶磁器類	/	/	659	1,713	1,652
	ガラス類	/	/	187	901	677
	おもちゃ	/	/	/	508	1,063
	小計	80,955	72,612	98,753	104,852	102,445
イベント 回収	古着	341	-	-	-	-
	廃食用油	16	-	-	20	19
	使用済み 小型家電製品	30	-	-	2	8
	ふとん	144	-	-	25	30
	小計	531	0	0	47	57
ピック アップ 回収	金属製品等 (不燃ごみから回収)	535,780	466,010	426,330	398,660	417,340
	コード類 (不燃ごみから回収)	29,295	25,282	17,393	12,146	10,479
	使用済み蛍光灯 (不燃ごみから回収)	27,783	27,273	25,248	20,783	19,236
	使用済み小型家電製品 (不燃ごみから回収)	/	/	3,037	2,883	2,426
	陶磁器類 (不燃ごみから回収)	/	/	/	8,990	6,250
	ガラス類 (不燃ごみから回収)	/	/	/	4,850	3,440
	おもちゃ(金属複合物) (不燃ごみから回収)	/	/	/	1,097	1,890
	金属製品等 (粗大ごみから回収)	325,160	259,490	246,990	110,300	160,020
	羽毛ふとん (粗大ごみから回収)	65	541	445	300	587
	ふとん (粗大ごみから回収)	30	0	0	0	0
	廃木材 (粗大ごみから回収)	357,420	324,620	379,720	427,360	417,910
	小計	1,275,533	1,103,216	1,099,163	987,369	1,039,578
合計(総回収量)		22,353,275	23,112,390	22,634,497	22,074,789	21,414,266

注) /は、回収実施開始前のもの。

-は、新型コロナウイルス感染症防止対策により、イベント中止等の理由で回収量実績がないもの。

資料：「港区行政資料集 令和6年度(2024年度)版」(令和6年11月 港区)

令和元年度における一般廃棄物のごみの再資源化量（資源ごみ回収量）は、表 2.2.1-4 に示すとおりです。令和元年度におけるごみの再資源化量（資源ごみ回収量）は 22,353t、再生利用率は 12.5%でした。

表 2.2.1-4 一般廃棄物のごみの再資源化量

発生源	令和元年度
総排出量	179,221t
資源回収量	22,353t
再生利用率	12.5%

注 1) 総排出量：事業系及び家庭系廃棄物排出量の総和

注 2) 再生利用率：資源回収量/総排出量（%）

資料：「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】第 2 章ごみ処理計画」（令和 3 年 2 月 港区）

(2) 環境の目標

環境の目標は、「廃棄物の収集処理が円滑に実施され、かつリサイクルのための措置を適切に講じていること」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は以下のとおりです。

ア．一般廃棄物の発生量

イ．再利用率

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、計画地内としました。

3) 予測方法・予測条件

ア．予測手法

事業計画（廃棄物処理計画）に基づき、「港区大規模建築物の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱」（平成 12 年 3 月 11 港環清第 329 号）等を用いて、ごみの発生量を算出しました。

また、廃棄物の種類毎の発生量に廃棄物の種類毎の再利用率を乗じ、再利用率を算出しました。

イ．予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和 12 年度）としました。

ウ. 予測条件

事業計画及び「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」に基づいて、表 2.2.1-5～7 に示す排出基準等を設定しました。

表 2.2.1-5 排出基準

項目	用途	排出基準
施設用途別 廃棄物排出基準 (1 日あたり)	住宅	1 kg/人
	事務所	0.04 kg/m ²
	店舗・工場	0.08 kg/m ²
	駐車場	0.005 kg/m ²

資料：「港区大規模建築物の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱」

(平成 12 年 3 月 11 港環清第 329 号)

表 2.2.1-6 住宅占有面積別人員数

住宅占有面積	人員数
～20m ²	1.0 人
～30m ²	1.5 人
～40m ²	2.0 人
～50m ²	2.5 人
～60m ²	3.0 人
60m ² 超	4.0 人

資料：「港区大規模建築物の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱」

(平成 12 年 3 月 11 港環清第 329 号)

表 2.2.1-7 可燃ごみ・不燃ごみ等のごみ組成比率及び予備率

廃棄物の種類	家庭廃棄物		事業系廃棄物	
	組成比率	予備率	組成比率	予備率
可燃ごみ	69.0%	40.0%	75.0%	40.0%
不燃ごみ	2.5%	40.0%	25.0%	40.0%
びん	3.0%	40.0%	－	－
缶	1.5%	40.0%	－	－
古紙	11.0%	40.0%	－	－
ペットボトル	1.0%	40.0%	－	－
資源プラスチック	12.0%	40.0%	－	－

資料：「港区大規模建築物の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱」

(平成 12 年 3 月 11 港環清第 329 号)

4) 予測結果

ア. 一般廃棄物の発生量

廃棄物発生量の予測結果は、表 2.2.1-8～10 に示すとおりです。

住宅における発生量は 2,828.0kg/日、事務所における発生量は 117.1kg/日、店舗・工場における発生量は 131.4kg/日、駐車場における発生量は 86.0kg/日、全体で 3,162.5kg/日と予測します。

表 2.2.1-8 1日あたりの廃棄物発生量（住宅）

用 途	住宅占有面積 による人員数 (人/戸)	計画戸数 (戸)	人員数 (人)	廃棄物 排出基準 (kg/人/日)	予備率 (%)	廃棄物 発生量 (kg/日)
住宅（～30m ² ）	1.5	6	9	1	40	12.6
住宅（～40m ² ）	2.0	20	40			56.0
住宅（～50m ² ）	2.5	16	40			56.0
住宅（～60m ² ）	3.0	273	819			1,146.6
住宅（60m ² 超）	4.0	278	1,112			1,556.8
合計	—	593	—	—	—	2,828.0

注）廃棄物排出基準は、「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」の排出基準を用いました。

表 2.2.1-9 1日あたりの廃棄物発生量（事務所・店舗・工場・駐車場）

用 途	計画延床面積 (m ²)	廃棄物排出基準 (kg/m ²)	予備率 (%)	廃棄物発生量 (kg/日)
事務所	2,091	0.04	40	117.1
店舗・工場	1,173	0.08		131.4
駐車場	12,283	0.005		86.0
合計	—	—	—	334.5

注）廃棄物排出基準及び予備率は、「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」の排出基準及び予備率を用いました。

表 2.2.1-10 1日あたりの廃棄物発生量（種類別）

廃棄物の種類		組成比率 (%)	廃棄物発生量(kg/日)	
			発生区分別	種類別
家庭廃棄物 (住宅)	可燃ごみ	69.0	2,828.0	1,951.3
	不燃ごみ	2.5		70.7
	びん	3.0		84.8
	缶	1.5		42.4
	古紙	11.0		311.1
	ペットボトル	1.0		28.3
	資源プラスチック	12.0		339.4
事業系廃棄物 (事務所・店舗・ 工場・駐車場)	可燃ごみ	75.0	334.5	250.9
	不燃ごみ	25.0		83.6
合 計		—	3,162.5	

注 1) 廃棄物発生量は、四捨五入を行っているため各項目の合計が合わないことがあります。

注 2) 組成比率は、「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」の組成比率を用いました。

イ. 再利用率

廃棄物発生量及び再利用率の予測結果は、表 2. 2. 1-11 に示すとおりです。

家庭廃棄物（住宅）における再利用率は 1,058.7kg/日、事業系廃棄物（事務所、店舗・工場、駐車場）における再利用率は 41.9kg/日、全体で 1,100.6kg/日と予測します。

表 2. 2. 1-11 廃棄物の種類ごとの再利用率

廃棄物の種類		廃棄物発生量 (kg/日)	廃棄物再利用率 (%)	廃棄物再利用率 (kg/日)
家庭廃棄物 (住宅)	可燃ごみ	1,951.3	12.5	243.9
	不燃ごみ	70.7		8.8
	びん	84.8	100.0	84.8
	缶	42.4		42.4
	古紙	311.1		311.1
	ペットボトル	28.3		28.3
	資源プラスチック	339.4		339.4
	小計	2,828.0	—	1,058.7 (発生量の 37.4%)
事業系廃棄物 (事務所・店舗・ 工場・駐車場)	可燃ごみ	250.9	12.5	31.4
	不燃ごみ	83.6		10.5
	小計	334.5	—	41.9 (発生量の 12.5%)
合 計		3,162.5	—	1,100.6 (発生量の 34.8%)

注 1) 廃棄物発生量は、四捨五入を行っているため各項目の合計と小計が合わないことがあります。

注 2) 廃棄物再利用率について、可燃ごみ及び不燃ごみは「ウ. 港区におけるリサイクルの状況（資源ごみ回収量・再利用率）」で示された令和元年度の港区における再生利用率を用いました。

可燃ごみ及び不燃ごみ以外の家庭廃棄物は、「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】」に示されるごみ・資源の処理フローより、発生した廃棄物の全てが再生利用されていると想定しました。

(4) 予測結果に基づく対策

○廃棄物の発生抑制、分別の徹底を関係者に働きかけます。

(5) 環境の目標との比較

本事業による廃棄物発生量は 3,162.5kg/日、再利用率は 1,100.6kg/日と予測され、再利用率は 34.8%となります。

廃棄物の保管場所については、「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」を遵守した十分なスペースを確保し、適正かつ円滑な廃棄物処理及び資源回収を行うほか、廃棄物の発生抑制等を働きかける計画としています。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

2.2.2 地球温暖化の防止・エネルギー利用

供用後におけるエネルギー利用量、地球温暖化防止のための対策及び計画建築物の環境性能について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．地球温暖化の防止に係る施策等の状況

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

調査範囲は、本事業の実施が地球温暖化の防止に係る施策等に影響を及ぼすと予想される港区及び東京都としました。

ア．地球温暖化の防止に係る施策等の状況

調査は、「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」（昭和 54 年 6 月 法律第 49 号）（以下「改正省エネ法」といいます。）、「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 東京都条例第 215 号）（以下「環境確保条例」といいます。）、「港区環境基本計画 令和 3 年度～令和 8 年度（2021 年度～2026 年度）」（令和 3 年 2 月 港区）等の地球温暖化の防止における関係法令等を整理しました。

3) 調査結果

ア．地球温暖化の防止に係る施策等の状況

(ア) 地球温暖化対策の推進に関する法律

「地球温暖化対策の推進に関する法律」は、地球温暖化対策に関する基本方針を定めること等により、地球温暖化対策の推進を図り、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するとともに人類の福祉に貢献することを目的としています。

なお、「地球温暖化対策の推進に関する法律」では事業者の責務が定められており、その責務は、表 2.2.2-1 に示すとおりです。

表 2.2.2-1 「地球温暖化対策の推進に関する法律」に示される事業者の責務等

項目	内容
事業者の責務	【第 5 条】 事業者は、その事業活動に関し、温室効果ガスの排出の抑制等のための措置（他の者の温室効果ガスの排出の抑制等に寄与するための措置を含む。）を講ずるよう努めるとともに、国及び地方公共団体が実施する温室効果ガスの排出の抑制等のための施策に協力しなければならない。
事業者の事業活動に関する計画等	【第 22 条】 事業者は、その事業活動に関し、京都議定書目標達成計画の定めるところに留意しつつ、単独に又は共同して、温室効果ガスの排出の抑制等のための措置（他の者の温室効果ガスの排出の抑制等に寄与するための措置を含む。）に関する計画を作成し、これを公表するように努めなければならない。 2 前項の計画の作成及び公表を行った事業者は、京都議定書目標達成計画の定めるところに留意しつつ、単独に又は共同して、同項の計画に係る措置の実施の状況を公表するように努めなければならない。

(イ) 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（改正省エネ法）

「改正省エネ法」は、エネルギーの使用の合理化に関する所要の措置等を講ずることで、国民経済の健全な発展に寄与することを目的としたもので、令和5年4月の改正では、これまでエネルギーの使用の合理化の対象とされていた燃料、熱及び電気に、非化石エネルギーが加えられています。

なお、「改正省エネ法」では建築物に係る措置として電気の需要の最適化に資するよう努めることが義務付けられており、その義務は、表 2.2.2-2 に示すとおりです。

表 2.2.2-2 「改正省エネ法」に示される建築物に係る措置

項目	内容
建築物に係る措置	<p>【第 147 条】</p> <p>次に掲げる者は、基本方針の定めるところに留意して、建築物の外壁、窓等を通しての熱の損失の防止及び建築物に設ける空気調和設備その他の政令で定める建築設備（第四号において「空気調和設備等」という。）に係るエネルギーの効率的利用のための措置及び建築物において消費されるエネルギーの量に占める非化石エネルギーの割合を増加させるための措置を適確に実施することにより、建築物に係る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に資するよう努めるとともに、建築物に設ける電気を消費する機械器具に係る電気の需要の最適化に資する電気の利用のための措置を適確に実施することにより、電気の需要の最適化に資するよう努めなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none">一 建築物の建築をしようとする者二 建築物の所有者（所有者と管理者が異なる場合にあっては、管理者）三 建築物の直接外気に接する屋根、壁又は床（これらに設ける窓その他の開口部を含む。）の修繕又は模様替をしようとする者四 建築物への空気調和設備等の設置又は建築物に設けた空気調和設備等の改修をしようとする者

(ウ) 都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（環境確保条例）及び東京都建築物環境配慮指針

「環境確保条例」は、他の法令と相まって、環境への負荷を低減するための措置を定めるとともに、公害の発生源について必要な規制及び緊急時の措置を定めること等により、現在及び将来の都民が健康で安全かつ快適な生活を営む上で必要な環境を確保することを目的としています。

なお、「環境確保条例」では建築主の責務が定められており、その責務は、表 2.2.2-3 に示すとおりです。

また、「東京都建築物環境配慮指針」で定める、建築物環境計画書制度では一定規模以上の建築物の建築主に建築物環境計画書の提出等を義務付け、建築主に環境に対する自主的な取組を求め、環境に配慮した質の高い建築物が評価される市場の形成を図ること等を目的としています。

表 2.2.2-3 「環境確保条例」に示される建築主の責務

項目	内容
地球温暖化対策の推進	<p>【第 5 条の 5】</p> <p>温室効果ガス排出事業者は、地球温暖化対策指針に基づき、地球温暖化の対策を推進しなければならない。</p> <p>2 温室効果ガス排出事業者は、地球温暖化の対策を推進するため、地球温暖化対策指針に定める組織体制の整備及び温室効果ガスの排出の量の把握に努めなければならない。</p> <p>3 温室効果ガス排出事業者は、地球温暖化対策指針に基づき、その事業活動に係る他の温室効果ガス排出事業者が実施する前二項の措置について、協力するよう努めなければならない。</p>
建築主の責務	<p>【第 18 条】</p> <p>建築物の新築等をしようとする者は、当該建築物及びその敷地に係るエネルギーの使用の合理化、資源の適正利用、自然環境の保全、ヒートアイランド現象の緩和及び再生可能エネルギーの利用について必要な措置を講じ、環境への負荷の低減に努めなければならない。</p>

(I) 港区環境基本条例

「港区環境基本条例」は、環境の保全について基本理念を定め、区、区民及び事業者の責務を明らかにするとともに、環境の保全に関する施策の基本的な事項を定めることにより、その施策を総合的かつ計画的に推進し、もって区民が健康で安全かつ快適な生活を営む上で必要とする良好な環境を実現することを目的としています。

なお、「港区環境基本条例」では事業者の責務が定められており、その責務は、表 2.2.2-4 に示すとおりです。

表 2.2.2-4 「港区環境基本条例」に示される事業者の責務

項目	内容
事業者の責務	<p>【第六条】</p> <p>事業者は、事業活動を行うときは、環境への負荷の低減に努めるとともに、その事業活動に伴って生ずる公害を防止し、又は自然環境を適正に保全するため、その責任において必要な措置を行う責務を有する。</p> <p>2 事業者は、物の製造、加工又は販売その他の事業活動を行うときは、その事業活動に係る製品その他の物が使用され、又は廃棄されることによる環境への負荷の低減に資するために必要な措置を行うよう努めなければならない。</p> <p>3 前二項に定めるもののほか、事業者は、その事業活動に関し、環境の保全に自ら努めるとともに、区が実施する環境の保全に関する施策に協力する責務を有する。</p>

(オ) 港区環境基本計画 令和 3 年度～令和 8 年度（2021 年度～2026 年度）及び港区環境行動指針

「港区環境基本計画 令和 3 年度～令和 8 年度（2021 年度～2026 年度）」は、区の総合計画である「港区基本計画」の基本政策の実現を図るための環境分野の計画であり、環境関連計画の総合的な計画として、区の環境に関する取組の基本的な方向性を示すものです。計画の期間は、令和 3 年度から令和 8 年度までの 6 年間としています。「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」をめざして、その実現に向けて 5 つの基本目標「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」「ごみを減らして資源が循環するまち」「健康で快適に暮らせるまち」「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」「環境保全に取り組む人がつながり行動を広げるまち」を掲げ基本目標ごとの環境行動指針を示しています。その中で「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」における施策である「脱炭素まちづくりの推進」「広域的な連携による地球温暖化対策の推進」「ビジネス・ライフスタイルの改革」では、表 2.2.2-5 に示す取組が挙げられています。

表 2.2.2-5 「港区環境基本計画」における地球温暖化対策の推進の施策と取り組み

項目	内容
脱炭素まちづくりの推進	<p>《取組》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物の省エネルギー化とエネルギー利用の最適化 ・再生可能エネルギーの導入拡大 ・多様な交通手段による移動の分散化 ・緑化による二酸化炭素の吸収 ・区有施設におけるゼロエミッション化の推進 <p>《環境行動指針》</p> <p>○事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギーにつながる働き方を実践します ・エネルギーを効率よく使います ・脱炭素型のエネルギーの利用を進めます ・二酸化炭素排出量の少ない交通手段を利用します ・国産木材の活用を通じて森林による二酸化炭素の吸収・固定に貢献します
広域的な連携による地球温暖化対策の推進	<p>《取組》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国産木材の活用促進 ・森林整備による二酸化炭素の吸収 ・全国連携による再生可能エネルギー導入 <p>《環境行動指針》</p> <p>○事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国産木材の活用を通じて森林による二酸化炭素の吸収・固定に貢献します
ビジネス・ライフスタイルの改革	<p>《取組》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・職場や家庭における省エネルギー行動の促進 ・創エネルギー・省エネルギー機器等導入促進 ・水素エネルギーの普及促進 ・ごみの排出抑制と資源化の促進 <p>《環境行動指針》</p> <p>○事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギーにつながる働き方を実践します ・エネルギーを効率よく使います ・脱炭素型のエネルギーの利用を進めます ・気候変動の影響、ヒートアイランド現象を理解し、備えます

(カ) 都市の低炭素化の促進に関する法律

「都市の低炭素化の促進に関する法律」は社会経済活動その他の活動に伴って発生する二酸化炭素の相当部分が都市において発生しているものであることに鑑み、都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針の策定について定めるとともに、市町村による低炭素まちづくり計画の作成及びこれに基づく特別の措置等を講ずることにより都市の低炭素化の促進を図り、もって都市の健全な発展に寄与することを目的としています。

本法律に基づき、港区では、平成 27（2015）年 10 月に「港区低炭素まちづくり計画」を策定し、都市の低炭素化に向けた取組を進めています。

(キ) 港区低炭素まちづくり計画

気候変動との関連性が指摘されている自然災害の強大化等に伴い、「脱炭素社会」の実現に向けた動きが活発化しています。また、国連サミットでの SDGs の採択や、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした働き方の多様化によるライフスタイルの変化等、社会状況を踏まえた対応も求められています。

こうした状況から、港区は、令和 3（2021）年度から令和 12（2030）年度までを計画期間とする新たな「港区低炭素まちづくり計画」（令和 3 年 6 月 港区）を策定しました。

本事業では、「快適で安心なうるおいある持続可能な環境都心 みなと」を実現するために、低炭素まちづくりにおける、表 2.2.2-6 に示す基本方針と施策を掲げています。

表 2.2.2-6 「港区低炭素まちづくり計画」における地球温暖化対策の推進の基本方針と施策

項目	内容
計画の基本方針	<p>(1) エネルギーが最適利用され、自立性の高いまちづくり</p> <p>【施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ エリアにおけるエネルギー利用効率の向上 ・ 建築物のエネルギー負荷の削減 ・ 未利用・再生可能エネルギーの活用促進 <p>(2) 都市と自然が共生するまちづくり</p> <p>【施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 二酸化炭素の吸収源となる緑のさらなる創出 ・ 自然を活用した異常気象等への対応 <p>(3) 多様な交通手段が利用しやすく、環境負荷の少ない交通まちづくり</p> <p>【施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進 ・ 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

(ク) 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及び港区建築物低炭素化促進制度

「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」は建築物の低炭素化の促進に関し必要な事項を定め、建築物に起因する地球温暖化を防止し、及びヒートアイランド現象を緩和することにより、環境への負荷の低減を図り、もって区民が安全で安心できる快適な生活を営む上で必要な環境を保全することを目的としています。

また、令和 3 年 4 月 1 日から本条例に基づく「港区建築物低炭素化促進制度」として、環境配慮の目標基準の達成及び届出を義務化し、区内の二酸化炭素排出削減とヒートアイランド現象緩和をより強く推進していくこととしています。

本条例では、新築の建築主及び既存建築物の所有者に対し、表 2.2.2-7 に示す低炭素化を促進する届出等を義務付けています。また、本制度では、区内に延べ面積 2,000 平方メートル以上の建築物を新築、増築又は改築する建築主（住宅用途の建築物、公共建築物も含めます。）に対し、表 2.2.2-8 に示す環境配慮の目標基準の達成、建築物への環境性能表示、各種届出を義務付けています。

表 2.2.2-7 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の概要

項目	内容
新築対策	<p>建築物の新築等をする建築主は、次の 1.～4. を義務とし、5. を努力義務とします。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新築等をする延べ面積に応じ、環境性能の引き上げを促進する省エネルギー性能基準の遵守 2. 人工排熱基準の遵守 3. 建築計画及び工事完了の届出 4. 届け出た建築物の省エネルギー性能を工事中及び工事の完了後において建築物の内外に表示 5. 環境性能の引き上げを更に促進する優秀水準の達成

表 2.2.2-8 港区建築物低炭素化促進制度に関する環境配慮の目標基準

制度の対象		届出	目標基準 (義務)	優秀水準※2	環境性能の 表示
用途	延べ面積等				
非住宅	300m ² 以上、2,000m ² 未満	任意	－	1. 事務所等※3 ERR40%以上 2. ホテル等※4 ERR30%以上	任意
	2,000m ² 以上 5,000m ² 以下	義務	ERR※15%以上		義務
	5,000m ² 超 10,000m ² 以下	義務	ERR5%以上		
	10,000m ² 超		ERR10%以上		
	10,000m ² 超で 都市開発諸制度を活用		ERR22%以上		
住宅	300m ² 以上、2,000m ² 未満	任意	－	ERR20%以上 ＋強化外皮基準適合	任意
	2,000m ² 以上	義務	－		義務

※1 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。

※2 ERR の算定式から非住宅は太陽光発電等の再エネ、住宅は再エネ等の数値を除きます。

※3 事務所のほか、学校、工場等を含みます。

※4 ホテルのほか、病院、百貨店、飲食店、集会所等を含みます。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「地球温暖化の防止のための対策を図っていること」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 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

イ. 計画建築物の環境性能（PAL*¹値・ERR 値）

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、計画地内としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 予測手法

予測手法は、事業計画に基づき、エネルギー利用量、地球温暖化防止のための対策及び計画建築物の環境性能を整理しました。

イ. 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和12年度）としました。

4) 予測結果

ア. 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

○エネルギー利用量の低減

- ・高効率 LED 照明機器を採用します。
- ・人感センサーによる照明制御を行い、適正な点灯を行います。
- ・高効率機器を採用します。
- ・トッランナー変圧器を採用します。
- ・Low-E ガラスの採用、外壁、屋根の高断熱化を行うことにより暖房効率等の向上を図ります。

○太陽光発電

- ・太陽光発電パネルを設置し、太陽光発電を行います。

イ. 計画建築物の環境性能（PAL*値・ERR 値）

- ・住宅は、全住戸の外皮平均熱貫流率 ≤ 0.75 (W/m²・K)、ERR ≥ 5 (%)、非住宅は PAL*低減率 ≥ 11 (%)、ERR ≥ 29 (%) 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れるものと考えます。

¹ PAL* : 建築物エネルギー消費性能基準等を定める省令別表第1において、定められている評価基準に比べ、当該建築物がどれだけ低減できているかを示す値で、次の式により算出します。
建築物の熱負荷の低減率 $=100 \times \{1 - (\text{PAL*の値} \div \text{PAL*の基準値})\}$
PAL*が小さい（PAL*低減率が大きい）ほど、建物の断熱性が高いと評価できます。

(4) 予測結果に基づく対策

○下記の配慮事項の検討を行い、エネルギーの効率的利用を図ります。

- ・高効率 LED 照明機器の採用
- ・人感センサーによる照明制御
- ・高効率機器の採用
- ・トッランナー変圧器の採用
- ・Low-E ガラスの採用、外壁、屋根の高断熱化
- ・太陽光発電設置

○緑豊かなオープンスペースを整備し、積極的な緑化を図ります。

(5) 環境の目標との比較

本事業では、エネルギー効率を高める設備の導入等、各種の省エネルギー対策を実施することにより、エネルギー使用量の低減に努めています。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

(空白のページ)

2.2.3 ヒートアイランド現象の緩和

供用後におけるヒートアイランド現象への緩和について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア. ヒートアイランド現象の緩和に係る施策等の状況

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

調査範囲は、本事業の実施がヒートアイランド現象緩和に係る施策等の状況に影響を及ぼすと予想される港区及び東京都としました。

ア. ヒートアイランド現象の緩和に係る施策等の状況

調査は、「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）等のヒートアイランド現象緩和における関係法令等を整理しました。

3) 調査結果

ア. ヒートアイランド現象の緩和に係る施策等の状況

(ア) 地球温暖化対策の推進に関する法律

「地球温暖化対策の推進に関する法律」は、地球温暖化対策に関する基本方針を定めること等により、地球温暖化対策の推進を図り、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するとともに人類の福祉に貢献することを目的としています。

なお、「地球温暖化対策の推進に関する法律」では事業者の責務等が定められており、その責務は、表 2.2.3-1 に示すとおりです。

表 2.2.3-1 「地球温暖化対策の推進に関する法律」に示される事業者の責務等

項目	内容
事業者の責務	<p>【第 5 条】</p> <p>事業者は、その事業活動に関し、温室効果ガスの排出の抑制等のための措置（他の者の温室効果ガスの排出の抑制等に寄与するための措置を含む。）を講ずるように努めるとともに、国及び地方公共団体が実施する温室効果ガスの排出の抑制等のための施策に協力しなければならない。</p>
事業者の事業活動に関する計画等	<p>【第 22 条】</p> <p>事業者は、その事業活動に関し、京都議定書目標達成計画の定めるところに留意しつつ、単独に又は共同して、温室効果ガスの排出の抑制等のための措置（他の者の温室効果ガスの排出の抑制等に寄与するための措置を含む。）に関する計画を作成し、これを公表するように努めなければならない。</p> <p>2 前項の計画の作成及び公表を行った事業者は、京都議定書目標達成計画の定めるところに留意しつつ、単独に又は共同して、同項の計画に係る措置の実施の状況を公表するように努めなければならない。</p>

(イ) 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（改正省エネ法）

「改正省エネ法」は、エネルギーの使用の合理化に関する所要の措置等を講ずることで、国民経済の健全な発展に寄与することを目的としたもので、令和 5 年 4 月の改正では、これまでエネルギーの使用の合理化の対象とされていた燃料、熱及び電気、非化石エネルギーが加えられています。

なお、「改正省エネ法」では建築物に係る措置として電気の需要の最適化に資するよう努めることが義務付けられており、その義務は、表 2.2.3-2 に示すとおりです。

表 2.2.3-2 「改正省エネ法」に示される建築物に係る措置

項目	内容
建築物に係る措置	<p>【第 147 条】</p> <p>次に掲げる者は、基本方針の定めるところに留意して、建築物の外壁、窓等を通しての熱の損失の防止及び建築物に設ける空気調和設備その他の政令で定める建築設備（第四号において「空気調和設備等」という。）に係るエネルギーの効率的利用のための措置及び建築物において消費されるエネルギーの量に占める非化石エネルギーの割合を増加させるための措置を適確に実施することにより、建築物に係る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に資するよう努めるとともに、建築物に設ける電気を消費する機械器具に係る電気の需要の最適化に資する電気の利用のための措置を適確に実施することにより、電気の需要の最適化に資するよう努めなければならない。</p> <ol style="list-style-type: none"> 一 建築物の建築をしようとする者 二 建築物の所有者（所有者と管理者が異なる場合にあっては、管理者） 三 建築物の直接外気に接する屋根、壁又は床（これらに設ける窓その他の開口部を含む。）の修繕又は模様替をしようとする者 四 建築物への空気調和設備等の設置又は建築物に設けた空気調和設備等の改修をしようとする者

(ウ) 都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（環境確保条例）

環境確保条例は、他の法令と相まって、環境への負荷を低減するための措置を定めるとともに、公害の発生源について必要な規制及び緊急時の措置を定めること等により、現在及び将来の都民が健康で安全かつ快適な生活を営む上で必要な環境を確保することを目的としています。

なお、「環境確保条例」では建築主の責務が定められており、その責務は、表 2.2.3-3 に示すとおりです。

表 2.2.3-3 「環境確保条例」に示される建築主の責務

項目	内容
地球温暖化対策の推進	【第 5 条の 5】 温室効果ガス排出事業者は、地球温暖化対策指針に基づき、地球温暖化の対策を推進しなければならない。 2 温室効果ガス排出事業者は、地球温暖化の対策を推進するため、地球温暖化対策指針に定める組織体制の整備及び温室効果ガスの排出の量の把握に努めなければならない。 3 温室効果ガス排出事業者は、地球温暖化対策指針に基づき、その事業活動に係る他の温室効果ガス排出事業者が実施する前二項の措置について、協力するよう努めなければならない。
建築主の責務	【第 18 条】 建築物の新築等をしようとする者は、当該建築物及びその敷地に係るエネルギーの使用の合理化、資源の適正利用、自然環境の保全、ヒートアイランド現象の緩和及び再生可能エネルギーの利用について必要な措置を講じ、環境への負荷の低減に努めなければならない。

(イ) 港区環境基本条例

「港区環境基本条例」は、環境の保全について基本理念を定め、区、区民及び事業者の責務を明らかにするとともに、環境の保全に関する施策の基本的な事項を定めることにより、その施策を総合的かつ計画的に推進し、もって区民が健康で安全かつ快適な生活を営む上で必要とする良好な環境を実現することを目的としています。

なお、「港区環境基本条例」では事業者の責務が定められており、その責務は、表 2.2.3-4 に示すとおりです。

表 2.2.3-4 「港区環境基本条例」に示される事業者の責務

項目	内容
事業者の責務	【第 6 条】 事業者は、事業活動を行うときは、環境への負荷の低減に努めるとともに、その事業活動に伴って生ずる公害を防止し、又は自然環境を適正に保全するため、その責任において必要な措置を行う責務を有する。 2 事業者は、物の製造、加工又は販売その他の事業活動を行うときは、その事業活動に係る製品その他の物が使用され、又は廃棄されることによる環境への負荷の低減に資するために必要な措置を行うよう努めなければならない。 3 前二項に定めるもののほか、事業者は、その事業活動に関し、環境の保全に自ら努めるとともに、区が実施する環境の保全に関する施策に協力する責務を有する。

(オ) 港区環境基本計画 令和 3 年度～令和 8 年度（2021 年度～2026 年度）

「港区環境基本計画 令和 3 年度～令和 8 年度（2021 年度～2026 年度）」は、区の総合計画である「港区基本計画」の基本政策の実現を図るための環境分野の計画であり、環境関連計画の総合的な計画として、区の環境に関する取組の基本的な方向性を示すものです。計画の期間は、令和 3 年度から令和 8 年度までの 6 年間としています。「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」をめざして、その実現に向けて 5 つの基本目標「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」「ごみを減らして資源が循環するまち」「健康で快適に暮らせるまち」「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」「環境保全に取り組む人がつながり行動を広げるまち」を掲げています。その中で「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」における施策である「気候変動に適応したまちづくりの推進」では、取組の一つとして「暑熱対策・ヒートアイランド対策の推進」が挙げられています。取組の内容は、表 2.2.3-5 に示すとおりです。

表 2.2.3-5 「港区環境基本計画」におけるヒートアイランド対策の推進の施策等

項目	内容
気候変動に適応したまちづくりの推進	《取組》 ・暑熱対策・ヒートアイランド対策の推進 遮熱性舗装等の推進、高反射率塗料等材料費助成、 開発事業等におけるヒートアイランド現象緩和への誘導、 ヒートアイランド対策貢献ビル及びエリアの P R、 打ち水の普及促進 《環境行動指針》 ○事業者 ・気候変動の影響、ヒートアイランド現象を理解し、備えます

(カ) 都市の低炭素化の促進に関する法律

「都市の低炭素化の促進に関する法律」は、社会経済活動その他の活動に伴って発生する二酸化炭素の相当部分が都市において発生しているものであることに鑑み、都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針の策定について定めるとともに、市町村による低炭素まちづくり計画の作成及びこれに基づく特別の措置等を講ずることにより都市の低炭素化の促進を図り、もって都市の健全な発展に寄与することを目的としています。

本法律に基づき、港区では、平成 27（2015）年 10 月に「港区低炭素まちづくり計画」を策定し、都市の低炭素化に向けた取組を進めています。

(キ) 港区低炭素まちづくり計画

気候変動との関連性が指摘されている自然災害の強大化等に伴い、「脱炭素社会」の実現に向けた動きが活発化しています。また、国連サミットでの SDGs の採択や、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした働き方の多様化によるライフスタイルの変化等、社会状況を踏まえた対応も求められています。

こうした状況から、港区は、令和 3（2021）年度から令和 12（2030）年度までを計画期間とする新たな「港区低炭素まちづくり計画」（令和 3 年 6 月 港区）を策定しました。

本事業では、「快適で安心なうるおいある持続可能な環境都心 みなと」を実現するための基本方針として「都市と自然が共生するまちづくり」を掲げ、表 2.2.3-6 に示すヒートアイランド現象の緩和の施策を掲げています。

表 2.2.3-6 「港区低炭素まちづくり計画」におけるヒートアイランド現象の緩和の施策

基本方針	内容
都市と自然が 共生する まちづくり	(1) エネルギーが最適利用され、自立性の高いまちづくり 【施策】 <ul style="list-style-type: none">・緑のネットワーク形成の誘導・屋上緑化・壁面緑化の推進 (2) 自然を活用した異常気象等への対応 【施策】 <ul style="list-style-type: none">・風の道に配慮した都市づくり・ヒートアイランド対策・暑熱対策の推進・都市型水害に対応した開発事業等による雨水利用の促進

(ク) 港区民の生活環境を守る建築物の低炭素化の促進に関する条例

「港区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」は建築物の低炭素化の促進に関し必要な事項を定め、建築物に起因する地球温暖化を防止し、及びヒートアイランド現象を緩和することにより、環境への負荷の低減を図り、もって区民が安全で安心できる快適な生活を営む上で必要な環境を保全することを目的としています。

また、令和 3 年 4 月 1 日から本条例に基づく「港区建築物低炭素化促進制度」として、環境配慮の目標基準の達成及び届出を義務化し、区内の二酸化炭素排出削減とヒートアイランド現象緩和をより強く推進していくこととしています。

本条例では、新築の建築主及び既存建築物の所有者に対し、表 2.2.3-7 に示す低炭素化を促進する届出等を義務付けています。

表 2.2.3-7 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の概要

項目	内容
新築対策	<p>建築物の新築等をする建築主は、次の 1. ～4. を義務とし、5. を努力義務とします。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新築等をする延べ面積に応じ、環境性能の引き上げを促進する省エネルギー性能基準の遵守 2. 人工排熱基準の遵守 3. 建築計画及び工事完了の届出 4. 届け出た建築物の省エネルギー性能を工事中及び工事の完了後において建築物の内外に表示 5. 環境性能の引き上げを更に促進する優秀水準の達成

(ケ) 東京都建築物環境配慮指針

「東京都建築物環境配慮指針」は、「環境確保条例」第 19 条第 1 項に規定する特定建築主が、特定建築物に起因する環境への負荷の低減を図るため、エネルギーの使用の合理化、資源の適正利用、自然環境の保全及びヒートアイランド現象の緩和に係る措置について配慮すべき事項、環境への配慮のための措置についての取組状況の評価、エネルギーの使用の合理化に関する性能の基準に適合するための措置及び再生可能エネルギーを利用するための設備の導入に係る措置の検討方法等について定めることを目的としています。なお、「東京都建築物環境配慮指針」で示される環境配慮措置の一覧は、表 2.2.3-8 に示すとおりです。

表 2.2.3-8 「東京都建築物環境配慮指針」に示される環境配慮措置の一覧

項目	内容
エネルギーの使用の合理化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建築物の熱負荷の低減 ・ 再生可能エネルギーの利用 ・ 省エネルギーシステム ・ 地域における省エネルギー ・ 効率的な運用の仕組み
資源の適正利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ リサイクル材 ・ オゾン層の保護及び地球温暖化の抑制 ・ 長寿命化等 ・ 水循環
自然環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水循環 ・ 緑化
ヒートアイランド現象の緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・ ヒートアイランド現象の緩和

(3) 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

「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」は、「ヒートアイランド対策大綱」（平成 16 年 3 月 30 日 ヒートアイランド対策関係府省連絡会議決定）に基づき、建築物の建築主等がヒートアイランド現象緩和のための自主的な取組を行うための設計ガイドラインとして作成し、公表されたものです。

基本的な考え方は、以下に示すとおりです。

- 建築物の設計にあたってのガイドラインとして、敷地周辺の状況を踏まえた建築物におけるヒートアイランド現象の緩和に向けた適切な対応のための配慮事項について定めています。
- 設計におけるヒートアイランド対策の視点から、配慮事項は、建築敷地外の気温上昇等に係る熱的影響を低減するとともに、敷地内の温熱環境を良好な状態に保つ観点から、科学的知見に基づき有効であり、かつ、客観的評価が可能なものを定めています。
- 本ガイドラインに示す配慮事項は、ヒートアイランド対策に特化したものであり、建築物の総合的な環境性能を向上させる観点からは、建築物総合環境性能システム（CASBEE）を併せ活用して、総合的な評価を行うことが適切としています。

建築物の設計にあたって配慮すべき事項は、表 2.2.3-9 に示すとおりです。なお、配慮事項については、地域特性や敷地条件等を踏まえて、必要に応じて選択するものです。

表 2.2.3-9 建築物の設計に当たって配慮すべき事項

項目	配慮すべき事項
風通し	建築物の配置・形態計画に当たっては、敷地周辺の風の状況を十分に把握して、敷地内の歩行者空間等へ風を導くとともに、風下となる地域への風の通り道を遮らないよう、次の項目に配慮します。
	<ul style="list-style-type: none"> ・芝生・草地・低木等の緑地や通路等の空地を設けることにより、風の通り道を確保すること。 ・夏の常風向に対する建築物の見付け面積を小さくする等、建築物の高さ、形状、建築物間の隣棟間隔等を勘案することにより、風の通り道を遮らないように努めること。
日陰	外構計画に当たっては、夏期における日陰を形成し、敷地内の歩行者空間等での暑熱環境を緩和するよう、次の項目に配慮します。
	<ul style="list-style-type: none"> ・中・高木の緑地を確保することにより、日陰の形成に努めること。特に、建築物の南側や西側等の日射の影響が強い場所における日陰の形成に努めること。 ・ピロティ、庇、パーゴラ等を設けることにより、歩行者空間等の暑熱環境の緩和に努めること。
外構の地表面被覆	外構計画に当たっては、敷地内に緑地や水面等を確保することにより、歩行者空間等の地表面等の温度の上昇を抑制するよう、次の項目に配慮します。
	<ul style="list-style-type: none"> ・芝生・草地・低木等の緑地や水面等を確保することにより、地表面温度や地表面近傍の気温等の上昇を抑制すること。 ・敷地内の舗装面積は小さくするよう努めること。特に、建築物の南側や西側等の日射の影響が強い場所においては、広い舗装面（駐車場等）を避けるように努めること。 ・舗装する場所には、保水性・透水性の高い被覆材を選定するよう努めること。
建築外装材料	建築物の外装計画に当たっては、建築物の空気調和設備等の負荷を低減するとともに、歩行者空間等での暑熱環境の緩和や隣地等への熱放射を抑制するよう、次の項目に配慮します。
	<ul style="list-style-type: none"> ・日射反射率の高い屋根材を選定することにより、建築物への入熱量を抑制すること。 ・屋根面や外壁面の緑化に努めること。特に、低層部の屋根面、建築物の南側や西側の壁面等の日射の影響が強い部位の緑化に努めること。
建築設備からの排熱	設備計画に当たっては、歩行者空間や隣地等への排熱を抑制するよう、次の項目に配慮します。
	<ul style="list-style-type: none"> ・建築物の外壁、窓等を通じての熱損失の防止及び空気調和設備等に係るエネルギーの効率的利用のための措置を講ずることにより、大気への排熱量を低減すること。特に、設備要領が大きい建築物、長時間使用が想定される建築物においては、一層の排熱量の低減に努めること。 ・建築設備に伴う排熱は、建築物の高い位置からの放出に努めること。 ・建築設備に伴う排熱は、低温排熱にすること等により、気温上昇の抑制に努めること。

出典：「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 国土交通省住宅局）

(サ) 白金高輪駅東部地区まちづくり構想

「白金高輪駅東部地区まちづくり構想」は、白金高輪駅東部地区のまちの将来像とイメージとして、「地域の個性を生かし、活発でにぎわいがあり、安全・安心で快適な都心生活を育むまち」を掲げ、本地区のまちづくりを計画的に誘導していくため、まちづくり構想を策定したものです。

また、まちの将来像を実現する方針の一つとして、低炭素化を掲げ、公共交通の利便性の工場やまちに不足している緑を誘導することなどを通じて、ヒートアイランド現象の緩和をめざしています。

低炭素化の方策は、下記に示すとおりです。

- 緑豊かなオープンスペースの整備や遮熱性舗装の推進など、ヒートアイランド現象を緩和する取組を推進します。
- 白金高輪駅のアクセス性の向上や自転車利用環境の整備により、環境に配慮した交通環境を形成します。
- 建築物の低炭素化を促進します。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「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」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. ヒートアイランド現象緩和への配慮事項

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、計画地内としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 予測手法

予測方法は、事業計画（エネルギー計画、建築計画他）に基づき、ヒートアイランド現象緩和への配慮事項を整理しました。

イ. 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和12年度）としました。

4) 予測結果

ア. ヒートアイランド現象緩和への配慮事項

本事業では、ヒートアイランド現象緩和への配慮として、下記の事項を行う計画です。

○計画建築物の熱負荷軽減の配慮

- ・Low-E ガラスを採用します。
- ・外壁、屋根の高断熱化を行います。

○人工排熱の低減

- ・エネルギー利用の合理化（「2.2.2 地球温暖化の防止・エネルギー利用（3）4）ア. 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」（p.68））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。

○計画区域全体での配慮事項

- ・敷地内広場等の緑化を行います。
- ・保水透水性舗装等を実施します。

更に、計画の深度化の中で、再生可能エネルギーの導入など、更なる二酸化炭素排出量の削減に向けた取組を検討します。

以上の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ものと考えます。

(4) 予測結果に基づく対策

○ヒートアイランド現象の緩和を図るため、「(3) 4) 予測結果」に示す対策を実施します。

(5) 環境の目標との比較

本事業では、計画建築物の熱負荷軽減の配慮や人工排熱の低減といった環境配慮を行う計画であり、ヒートアイランド現象の緩和を図ります。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。