

## 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	<p>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。</p> <p>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。</p>
5. 静音	低周波音	<p>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。</p> <p>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。</p>
7. 植物・動物	生物・生態系	<p>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。</p> <p>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。</p>
9. 史跡・文化財	史跡・文化財	<p>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。</p> <p>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。</p>
10. 地域貢献等	地域活動・コミュニティ	<p>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。</p>
	住民への説明	<p>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。</p>
	有害生物への対応	<p>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。</p>
	その他（放置自転車等への配慮事項）	<p>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。</p>

## 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。 3. 自転車駐車場の設置台数及び配置は、今後さらに検討を行い、適切に整備するように努めます。	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	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	B
	地球温暖化の防止・エネルギー利用	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・DHC第二プラントの設置</li> <li>・高効率LED照明</li> <li>・CO<sub>2</sub>センサーによる外気導入量の最適制御</li> <li>・太陽光発電設備の設置</li> <li>・高遮熱・高断熱な性能を有する外装計画</li> <li>・地上・屋上緑化</li> </ul> </li> <li>・人感センサーによる照明制御</li> <li>・外気冷房</li> <li>・昼光利用</li> <li>・自然換気の利用</li> <li>・冷却塔による潜熱利用</li> </ol>	B
	ヒートアイランド現象の緩和	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>3. 周辺建物との間隔を十分に確保します。</li> <li>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。</li> <li>5. 冷却塔による潜熱の利用を図ります。</li> </ol>	B
3. 大気	大気質	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	B
4. 水・土	水利用	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	B
	排水	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	B
	雨水	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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努めます。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	B
	地形・地質	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	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	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	A
8. 景観	都市景観	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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、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します。</li> <li>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景観の形成を図ります。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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<sup>注1)</sup>なまち並み形成を図ります。</li> <li>7. 低層部の壁面位置及び高さにメリハリをつけて、単調さを避けた景観形成を図ります。</li> <li>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。</li> <li>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<sup>注2)</sup>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol> <p>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。</p> <p>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。</p>	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	<p>1. 地上レベルにおける公開空地の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>2. デッキレベルにおける公開空地の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>3. 地上～デッキレベルにおける公開空地の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	A
	防災・防犯	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>2. 防災備蓄倉庫の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 港区の防災備蓄倉庫を別途整備する計画とします。</li> </ul>	A
<p>【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。</p>			

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	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 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。</li> <li>2. 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。</li> <li>3. 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。</li> <li>4. 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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・規制速度を厳守します。</li> <li>・急発進、急加速を避けます。</li> <li>・積載量を厳守します。</li> <li>・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。</li> <li>・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。</li> </ul> </li> <li>5. 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。</li> <li>6. 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。</li> <li>7. 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。</li> <li>8. 鋼製仮囲い（高さ3m）を設置します。</li> <li>9. 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。</li> <li>10. 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。</li> </ol>	B
4. 水・土	排水	<ol style="list-style-type: none"> <li>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、浮遊物質量600mg/L未満）以下にして公共下水道に排水します。</li> </ol>	B
	地形・地質	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	B
	土壌汚染	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ol>	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
<p><b>【環境影響に対する総合見解】</b>                      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。</p>			

## 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	<p>1) 調査事項</p> <p>(1) 計画地周辺の道路状況</p> <p>(2) 主要地点の通過交通量（幹線道路主要地点の自動車交通量）</p> <p>(3) 自動車交通の状況（周辺道路の自動車交通量）</p> <p>(4) 公共交通の状況（バス）</p> <p>2) 調査結果</p> <p>(1) 計画地周辺の道路状況 計画地周辺の主要道路として、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。</p> <p>(2) 主要地点の通過交通量（幹線道路主要地点の自動車交通量） 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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>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</p> <p>（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）</p>

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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 自動車の発生集中交通量</p> <p>(2) 交差点需要率</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 自動車の発生集中交通量 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<sup>注)</sup> 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。</p> <p>(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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>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。</p>			

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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 歩行者の発生集中交通量</p> <p>(2) 歩行者サービス水準</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 歩行者の発生集中交通量 本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。</p> <p>(2) 歩行者サービス水準 歩行者サービス水準は、計画地周辺の現況歩行者交通量（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 における本計画により増加する交通量は、ピーク時で 10 人/時です。</p> <p>3) 環境の目標との比較 供用後の歩行者サービス水準は、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 における本計画により増加する交通量は、ピーク時で 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、現状は地上レベルのみ通行可能ですが、「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」（平成 25 年 2 月 港区）において、国道 15 号（第一京浜）南側にデッキ、地上及び地下の 3 層レベルの歩行者ネットワークを整備し、歩行者の分散化をめざす方針が示されており、整備された場合は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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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) 路上駐車の状態 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) 路上駐車の状態 既存資料調査などによると、計画地を含む調査範囲内は駐車場整備地区に該当しません。 現地調査による計画地周辺の路上駐車の状態の結果、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
<p>1) 予測事項            (1) 駐車場設置台数</p> <p>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、令和 7 年 10 月に「田町駅周辺地区駐車場地域ルール」が策定されたことから、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。</p> <p>3) 環境の目標との比較            現地調査の結果、路上駐車が調査範囲内において 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、令和 7 年 10 月に「田町駅周辺地区駐車場地域ルール」が策定されたことから、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。</p>	<p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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 台の路上駐車が観測されました。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 台の路上駐車が観測されました。 また、自動二輪車（原付含む）は昼間 12 時間で 46 台の路上駐車が観測されました。1 時間で最も路上駐車がかったピーク時間は 14 時台で、7 台の路上駐車が観測されました。	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
<p>1) 予測事項                      (1) 自転車及び自動二輪車の駐車場設置台数</p> <p>2) 予測結果                      (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。</p> <p>3) 環境の目標との比較                      現地調査の結果、路上駐車が調査範囲内において 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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>3. 自転車駐車場の設置台数及び配置は、今後さらに検討を行い、適切に整備するように努めます。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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
<p>1) 予測事項            (1) 関係車両の走行に伴う交通安全への影響</p> <p>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。</p> <p>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とするとともに、歩行者の安全確保のため、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します。            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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

## 8.2 資源・エネルギー・地球環境

表 8.2-1(1) 現況調査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	<p>1) 調査事項</p> <p>(1) 港区における一般廃棄物の収集、処理量</p> <p>(2) 港区におけるリサイクルの状況（資源回収量・再利用率）</p> <p>(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</p> <p>2) 調査結果</p> <p>(1) 港区における一般廃棄物の収集、処理量 令和元年度から令和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。</p> <p>(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。</p> <p>(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</p> <p>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）</p> <p>&lt;基本理念&gt; 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。</p> <p>&lt;数値目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<p>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</p>

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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 廃棄物の発生量</p> <p>(2) 再利用量</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(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。</p> <p>(2) 再利用量 廃棄物の再利用量は、合計で約 9,370.3kg/日であり、発生量の約 57.6%と予測します。</p> <p>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、再利用量は約 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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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
<p>1) 予測事項</p> <p>(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</p> <p>(2) 計画建築物の環境性能</p> <p>2) 予測結果</p> <p>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。</p> <p>(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</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事務所用途部分のCO<sub>2</sub>排出原単位について、48kg-CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>・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、CO<sub>2</sub>の更なる削減を図ります。</li> </ul> <p>②駐車場地域ルールの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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。</li> </ul> <p>③風の道を考慮した配棟計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・CEMS/BEMS<sup>注1)</sup>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。</li> </ul> <p>(2) 計画建築物の環境性能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事務所部分でZEB Ready<sup>注2)</sup>を達成します。また、全体でZEB Oriented<sup>注3)</sup>相当をめざします。</li> <li>・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。</li> <li>・ERR22%以上（都市開発諸制度を活用）<sup>注4)</sup>をめざします。</li> </ul> <p>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。</p> <p>3) 環境の目標との比較</p> <p>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。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・DHC第二プラントの設置</li> <li>・高効率LED照明</li> <li>・人感センサーによる照明制御</li> <li>・CO<sub>2</sub>センサーによる外気導入量の最適制御</li> <li>・外気冷房</li> <li>・太陽光発電設備の設置</li> <li>・昼光利用</li> <li>・自然換気の利用</li> <li>・高遮熱・高断熱な性能を有する外装計画</li> <li>・地上・屋上緑化</li> <li>・冷却塔による潜熱利用</li> </ul>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>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。</p> <p>注2) ZEB Readyとは、ZEB<sup>注5)</sup>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>			

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
<p>1) 予測事項            (1) ヒートアイランド現象緩和への配慮事項</p> <p>2) 予測結果            (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。</p> <p>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したが、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>3. 周辺建物との間隔を十分に確保します。</p> <p>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。</p> <p>5. 冷却塔による潜熱の利用を図ります。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

### 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	<p>1) 調査事項</p> <p>(1) 大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <p>(2) 気象の状況（風向・風速）</p> <p>(3) 大気汚染物質排出源の状況</p> <p>(4) 自動車交通量の状況</p> <p>(5) 法令による基準</p> <p>2) 調査結果</p> <p>(1) 大気質の状況（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <p>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。</p> <p>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/m<sup>3</sup>、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/m<sup>3</sup>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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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」（p.124参照）に示すとおりです。</p> <p>(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。 &lt;二酸化窒素&gt; 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 &lt;浮遊粒子状物質&gt; 1時間値の1日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m<sup>3</sup>以下であること</p>	<p>現況の大気質の状況を著しく悪化させないこと</p> <p>（「二酸化窒素に係る環境基準について」に定める基準）</p> <p>（「大気の汚染に係る環境基準について」に定める基準）</p>

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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 関係車両の走行に伴う大気質 (NO<sub>2</sub>・SPM)</p> <p>(2) 駐車場の供用に伴う大気質 (NO<sub>2</sub>・SPM)</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 関係車両の走行に伴う大気質 (NO<sub>2</sub>・SPM)</p> <p>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。</p> <p>また、浮遊粒子状物質の将来環境濃度は、0.015005～0.015059mg/m<sup>3</sup>と予測され、関係車両による寄与率は最大で0.01%です。</p> <p>(2) 駐車場の供用に伴う大気質 (NO<sub>2</sub>・SPM)</p> <p>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/m<sup>3</sup>と予測され、駐車場の供用による寄与率は0.1%です。</p> <p>3) 環境の目標との比較</p> <p>(1) 関係車両の走行に伴う大気質 (NO<sub>2</sub>・SPM)</p> <p>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。</p> <p>浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、0.036mg/m<sup>3</sup>と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回ります。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p> <p>(2) 駐車場の供用に伴う大気質 (NO<sub>2</sub>・SPM)</p> <p>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。</p> <p>浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、最大0.036mg/m<sup>3</sup>と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回ります。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

## 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 8,118m <sup>3</sup> /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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 水利用量（上水・中水・雨水）</p> <p>(2) 節水設備の設置状況</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 水利用量（上水・中水・雨水）</p> <p>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。</p> <p>給水計画に基づく1日の使用水量は、上水約 1,072m<sup>3</sup>/日（計画地A：1,060m<sup>3</sup>/日、計画地B：12m<sup>3</sup>/日）を予定しており、DHC設備は別引き込みとして約 650m<sup>3</sup>/日を予定しております。</p> <p>(2) 節水設備の設置状況</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・雨水（雨水再利用槽）の利用</li> <li>・節水型トイレの導入</li> <li>・自動混合水栓の導入</li> </ul> <p>3) 環境の目標との比較</p> <p>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。</p> <p>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、節水型トイレ等を採用する計画とします。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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	<p>1) 調査事項 (1) 既設下水道管の状況</p> <p>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。</p>	<p>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</p> <p>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</p>

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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 排水量</p> <p>(2) 排水の処理状況（臭気対策、有害生物発生防止対策）</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 排水量 排水計画に基づく1日の総排水量は、合計で約1,072m<sup>3</sup>/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。</p> <p>(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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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（芝浦運河通り）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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 雨水流出抑制量（雨水浸透量）</p> <p>(2) 雨水流出抑制量（雨水貯留量）</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 雨水流出抑制量（雨水浸透量）                      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 1,698m<sup>2</sup>（植栽・芝生：約 1,506m<sup>2</sup>、草地・透水性舗装：約 192m<sup>2</sup>）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 79m<sup>3</sup>と予測します。</p> <p>(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 1,378m<sup>3</sup>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 1,378m<sup>3</sup>）から雨水浸透量（約 79m<sup>3</sup>）を差し引いた約 1,299m<sup>3</sup>以上の雨水貯留量を確保する計画です。</p> <p>3) 環境の目標との比較                      本計画では、「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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 地盤沈下の有無</p> <p>(2) 雨水浸透量</p> <p>(3) 地下水の流動阻害の有無</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 地盤沈下の有無            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予測します。</p> <p>(2) 雨水浸透量            雨水浸透量は、「雨水」(p.119 参照)に示したとおり、約79m<sup>3</sup>と予測します。</p> <p>(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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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	<p>1) 調査事項</p> <p>(1) 計画地及び周辺道路沿道の騒音の状況</p> <p>(2) 自動車交通量の状況</p> <p>(3) 法令による基準</p> <p>2) 調査結果</p> <p>(1) 計画地及び周辺道路沿道の騒音の状況</p> <p>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。</p> <p>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 (<math>L_{Aeq}</math>) 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 (<math>L_{Aeq}</math>) 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。</p> <p>(2) 自動車交通量の状況</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(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。</p>	<p>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</p> <p>(「環境基本法」(平成5年11月法律第91号)に基づく「騒音に係る環境基準」に定める基準)</p>

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
<p>1) 予測事項            (1) 関係車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <p>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（<math>L_{Aeq}</math>））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。</p> <p>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（<math>L_{Aeq}</math>））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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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 <sub>10</sub> )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」(p. 124 参照)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
<p>1) 予測事項            (1) 関係車両の走行に伴う道路交通振動</p> <p>2) 予測結果            (1) 関係車両の走行に伴う道路交通振動            関係車両の走行に伴う道路交通振動（振動レベル（<math>L_{10}</math>））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。</p> <p>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（<math>L_{10}</math>））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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

## 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	<p>1) 調査事項</p> <p>(1) テレビ電波の到来状況</p> <p>(2) 計画地周辺市街地の状況</p> <p>(3) テレビ受信の状況及び受信障害対策の状況</p> <p>2) 調査結果</p> <p>(1) テレビ電波の到来状況 調査地域では、計画地の北東側約 9.3km 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。</p> <p>(2) 計画地周辺市街地の状況</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(3) テレビ受信の状況及び受信障害対策の状況</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	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
<p>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</p> <p>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            &lt;地上デジタル放送&gt;            ・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）。</p> <p>&lt;衛星放送&gt;            ・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</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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. + 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、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」、「ミタマチテラス」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、シティハイツ芝浦、シティハイツ第2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1m/s以上の年間の風向出現頻度は、北北西（19.1%）が最も多く、次いで北（12.5%）、南西（11.3%）の順になっています。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2.0～2.9m/sの区分が高くなっています。平均風速5m/s以上の比較的強い風は、春季及び冬季に頻度が高い傾向にあります。	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
<p>1) 予測事項                      (1) 計画建築物による風環境の変化</p> <p>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ると予測されました。</p> <p>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ます。なお、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なく、快適な歩行空間が確保されると考えます。                          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。</p>	<p>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。</p> <p>2. 防風植栽を配置します。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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	<p>1) 調査事項</p> <p>(1) 周辺地域及び建物の状況</p> <p>(2) 周辺の日照の状況</p> <p>(3) 法令による基準</p> <p>2) 調査結果</p> <p>(1) 周辺地域及び建物の状況</p> <p>①土地利用の状況</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>②地形の状況</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>③周辺建物の状況</p> <p>計画地近傍において考慮すべき主な高層建築物としては、「グランパークタワー」、「田町ステーションタワーS棟」、「ミタマチテラス」などがあります。</p> <p>(2) 周辺の日照の状況</p> <p>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。</p> <p>(3) 法令による基準</p> <p>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。</p>	<p>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</p> <p>（「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）</p>

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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 計画建築物による冬至日の日影の状況（時刻別日影及び等時間日影）</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 計画建築物による冬至日の日影の状況（時刻別日影及び等時間日影）</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>3) 環境の目標との比較</p> <p>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。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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	<p>1) 調査事項 (1) 周辺地域及び周辺建物の状況</p> <p>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。</p>	<p>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</p>

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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 計画建築物による反射光の状況</p> <p>(2) 計画建築物による夜間光の状況</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・時間帯に応じた明るさの調整などの計画を検討します。</li> <li>・周辺からの見え方に配慮した照明計画を検討します。</li> </ul>	<p>—</p>	<p>—</p>

## 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	<p>1) 調査事項</p> <p>(1) 緑被の状況</p> <p>(2) 植生の状況</p> <p>(3) 特筆すべき樹木などの状況</p> <p>(4) 緑化基準</p> <p>2) 調査結果</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>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）</p>

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
<p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

## 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 計画地内の景観は、教育文化施設などから構成されています。計画地近傍の景観については、北西側は隣接して北東から南西方向に広がる鉄道敷地、南東側は隣接した特別区道第 1030 号線（芝浦運河通り）沿いの事務所建築物が主体となっています。 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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 地域の景観の特性の変化</p> <p>(2) 代表的な眺望地点からの眺望景観の変化</p> <p>(3) 計画建築物と周辺の景観への配慮</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 地域の景観の特性の変化</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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景観が形成されると予測します。</p> <p>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。</p> <p>(2) 代表的な眺望地点からの眺望景観の変化</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(3) 計画建築物と周辺の景観への配慮</p> <p>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。</p> <p>■遠景 駅前拠点にふさわしい都市景観の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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、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します。</li> <li>・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景観の形成を図ります。</li> </ul> <p>(p. 141 につづく)</p>	<p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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>(p. 139 からつづく)</p> <p>■中景 周辺のまち並みや賑わいとの連続性・調和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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<sup>注1)</sup>なまち並み形成を図ります。</li> <li>・低層部の壁面位置及び高さにメリハリをつけて、単調さを避けた景観形成を図ります。</li> </ul> <p>■近景 場所の特性や個性を生かした魅力ある景観の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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<sup>注2)</sup>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。</li> <li>・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。</li> <li>・線路沿いは、田町駅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。</li> </ul> <p>3) 環境の目標との比較</p> <p>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ると考えます。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>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。</p> <p>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。</p>			

## 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ます。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
<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 公開空地の整備状況</p> <p>(2) 帰宅困難者の一時滞在施設、一時滞留スペースの確保状況</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 公開空地の整備状況</p> <p>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。</p> <p>これらの空間を整備することにより、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供できると予測します。</p> <p>(2) 帰宅困難者の一時滞在施設、一時滞留スペースの確保状況</p> <p>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。</p> <p>■一時滞在施設（約2,800人）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>■一時退避場所（一時滞留スペース）（約2,500m<sup>2</sup>）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>■防災備蓄倉庫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・港区の防災備蓄倉庫を別途整備する計画とします。</li> </ul> <p>3) 環境の目標との比較</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>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。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

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	<p>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</p> <p>(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)</p>	<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 自動車の発生集中交通量</p> <p>(2) 交差点需要率</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 自動車の発生集中交通量 (工事用車両台数) 工事計画に基づく工事用車両のピーク時 (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。</p> <p>(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。</p> <p>3) 予測結果に基づく対策</p> <p>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。</p> <p>2. 工事用車両出入口には、適宜交通誘導員を配置します。</p> <p>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。</p>	-

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	<p>交通安全</p> <p>資料編 p. 358～359 参照</p>	<p>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</p>	<p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>—</p>

## 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	<p>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</p>	<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 建設廃棄物（建設発生土を含む）の種類及び発生量</p> <p>(2) 再利用率</p> <p>(3) 建設廃棄物の収集・処理方法</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 建設廃棄物（建設発生土を含む）の種類及び発生量</p> <p>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。</p> <p>廃材の発生量は約 9,475.6 t、建設汚泥の発生量は約 4,206.2m<sup>3</sup>、建設発生土の発生量は約 224,000m<sup>3</sup>と予測します。</p> <p>(2) 再利用率</p> <p>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 4,038.0m<sup>3</sup>（再利用率：約 96%）、建設発生土の再利用率は約 197,120m<sup>3</sup>（再利用率：約 88%）と予測します。</p> <p>(3) 建設廃棄物の収集・処理方法</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>3) 予測結果に基づく対策</p> <p>&lt;建設廃棄物（廃材）&gt;</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>&lt;建設廃棄物（建設汚泥、建設発生土）&gt;</p> <p>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。</p> <p>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> <p>(p. 149へつづく)</p>	-

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>(p. 148 からつづく)</p> <p>4) 環境の目標との比較</p> <p>&lt;建設廃棄物(廃材)&gt;</p> <p>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9,475.6t、再利用量が約8,578.5tと予測され、再利用率は約91%です。</p> <p>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。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p> <p>&lt;建設廃棄物(建設汚泥、建設発生土)&gt;</p> <p>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4,206.2m<sup>3</sup>、再利用量が約4,038.0m<sup>3</sup>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224,000m<sup>3</sup>、再利用量が約197,120m<sup>3</sup>と予測され、再利用率は約88%です。</p> <p>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。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	-

### 9.3 大気

表 9.3-1(1) 工事中の予測結果などの概要

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 (NO <sub>2</sub> ・SPM) (2) 建設機械の稼働に伴う大気質 (NO <sub>2</sub> ・SPM)  2) 予測結果 (1) 工事用車両の走行に伴う大気質 (NO <sub>2</sub> ・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/m <sup>3</sup> 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 (NO <sub>2</sub> ・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/m <sup>3</sup> 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 1. 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。 2. 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。 3. 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。 4. 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。 5. 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。 6. 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。 7. 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。 8. 鋼製仮囲い(高さ3m)を設置します。 9. 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。 10. 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 (NO <sub>2</sub> ・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/m <sup>3</sup> 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 (NO <sub>2</sub> ・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/m <sup>3</sup> 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	<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 排水方法</p> <p>(2) 排水の水質</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(1) 排水方法 工事中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、浮遊物質量600mg/L未満)以下にして公共下水道に排水する計画です。</p> <p>(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。</p> <p>3) 予測結果に基づく対策</p> <p>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、浮遊物質量600mg/L未満)以下にして公共下水道に排水します。</p> <p>4) 環境の目標との比較 工事中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。</p>	-

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に計画します。 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	<p>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</p> <p>（「環境基本法」（平成5年11月法律第91号）に基づく「騒音に係る環境基準」に定める基準）</p> <p>（「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）</p>	<p>1) 予測事項</p> <p>(1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <p>(2) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音</p> <p>2) 予測結果</p> <p>(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（<math>L_{Aeq}</math>））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。</p> <p>(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。</p> <p>3) 予測結果に基づく対策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・規制速度を厳守します。</li> <li>・急発進、急加速を避けます。</li> <li>・積載量を厳守します。</li> <li>・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。</li> <li>・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。</li> </ul> </li> <li>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。</li> <li>5. 工事区域には、鋼製仮囲い（高さ約3m）を設置します。</li> <li>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。</li> </ol> <p>4) 環境の目標との比較</p> <p>(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（<math>L_{Aeq}</math>））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。</p> <p>(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。</p>	—

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 <sub>10</sub> ))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 <sub>10</sub> ))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 <sub>10</sub> ))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 <sub>10</sub> ))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 修正された環境影響調査書案及びその修正の過程

環境影響調査書の作成にあたっては、区民及び区長の意見などを勘案し、理解しやすいものとなるよう努めました。

環境影響調査書案の記述内容を修正した箇所及びその概要は、表 10-1(1)、(2)に示すとおりです。

表 10-1(1) 環境影響調査書案の修正箇所及びその概要

修正箇所		修正事項	修正内容及び修正理由
調査書全般		表記、表現、誤字の修正	区長意見を踏まえ、調査書の内容が理解しやすいものとなるよう表記、表現、誤字を修正しました。
		周辺開発の竣工に伴う修正	「(仮称)春日ビル建替計画」の竣工に伴い、表記、表現を修正しました。
本編	第2章 対象事業の名称、目的及び内容	2.3.2 事業計画の概要 (3) 計画建築物の外観及び景観計画	イメージパースを1枚追加するとともに、計画建築物の外観及び景観計画について追記しました。
		2.3.2 事業計画の概要 (4) 動線計画	区長意見を踏まえ、自転車駐車場の適切な設置台数及び配置について検討を行い、整備するように努める旨を追記しました。
	第7章 事業の実施による環境影響のまとめ	表 7-2(1)	区長意見を踏まえ、自転車駐車場の環境改善に配慮した対策を追記しました。
	第8章 現況調査及び供用後の予測等	表 8.1-2(2)	「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」(平成25年2月 港区)における歩行者ネットワークの整備方針を踏まえ、記述を訂正しました。
		表 8.1-3(2)	令和7年10月に「田町駅周辺地区駐車場地域ルール」が策定されたため、記述を訂正しました。
		表 8.1-4(2)	区長意見を踏まえ、自転車駐車場の適切な設置台数及び配置について検討を行い、整備するように努める旨を追記しました。

表 10-1(2) 環境影響調査書案の修正箇所及びその概要

	修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
資料編	第2章 現況調査及び供用後の予測等	2.1 交通 2.1.2 歩行者通行量 (3) 供用後の予測 (5) 環境の目標との比較	「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」(平成25年2月 港区)における歩行者ネットワークの整備方針を踏まえ、記述を訂正しました。
		2.1 交通 2.1.3 駐車場 (3) 供用後の予測 (5) 環境の目標との比較	令和7年10月に「田町駅周辺地区駐車場地域ルール」が策定されたため、記述を訂正しました。
		2.1 交通 2.1.4 自転車・自動二輪車駐車場 (4) 予測結果に基づく対策 (5) 環境の目標との比較	区長意見を踏まえ、自転車駐車場の適切な設置台数及び配置について検討を行い、整備するように努める旨を追記しました。
		2.7 植物・動物 2.7.1 緑 (3) 供用後の予測 表 2.7.1-4(1)、(2) 図 2.7.1-3(2)	区長意見を踏まえ、地上部・高層棟屋上・低層棟屋上を分けて計画樹種を記載しました。
		2.7 植物・動物 2.7.1 緑 (3) 供用後の予測 図 2.7.1-3(3)、(6)	広場1号のパス図の影の向き及び広場4号のパス図の芝生の表現を修正しました。
		2.9 地域貢献等 2.9.1 公開空地等、防災・防犯 (3) 供用後の予測 図 2.9.1-3(1)、(4)	

# 第11章 説明会の実施状況

## 11.1 説明会の周知方法

説明会の周知方法は、以下のとおりです。

### (1) 新聞折込

- ・折込時期：令和7年7月22日（火）
- ・周知範囲：港区芝地区・芝浦港南地区
- ・折込部数：約31,500部

### (2) 各戸配布

- ・配布時期：令和7年7月15日（火）～18日（金）
- ・配布範囲：計画地から計画建築物の高さの2倍（約360m）の範囲を包括するエリアの各世帯、事業所及び店舗
- ・配布部数：約12,720部

## 11.2 説明会の実施状況

説明会の実施状況は、以下のとおりです。

### (1) 実施時期

- ・令和7年8月1日（金） 午後7時～午後8時10分
- ・令和7年8月2日（土） 午前10時～午前11時10分

### (2) 実施場所

- ・TKP田町駅前カンファレンスセンター ホール11B

### (3) 出席人数

- ・令和7年8月1日（金） 46名
- ・令和7年8月2日（土） 29名

### (4) 配布資料

- ・（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」のあらまし  
(A4版、31頁)

### (5) 説明内容

環境影響調査書案に記載した事業の概要及び環境影響調査の概要等を説明しました。式次第は以下のとおりです。

- ・開会
- ・出席者紹介
- ・事業者挨拶
- ・環境影響調査書案の概要説明
- ・質疑応答
- ・閉会

### 11.3 環境影響調査に関する質疑内容の概要

環境影響調査に関する質疑内容の概要は、表 11-1(1)～(3)に示すとおりです。

表 11-1(1) 環境影響調査に関する質疑内容の概要（令和7年8月1日（金））

項目	質問・意見	回答
事業計画	本計画に伴い増加する昼間人口ほどの程度ですか。	事務所を利用する昼間人口は 14,000～15,000 人程度と試算していますが、テナントが決定していないため今後変わる可能性もあります。
	新自由通路はいつ完成しますか。	令和 13 年度を予定しています。
	新自由通路から芝浦運河通りまで建物を迂回せずに通り抜ける歩行者動線に計画できませんか。資料を見ると、大規模屋内広場内を蛇行した迂回ルートのように見えます。	資料上では、歩行者動線を模式的に示しており、蛇行しているように見えますが、実際の計画では自由通路が鉄道上空を通るための高さがあり、計画建築物側との段差を解消するにあたりエレベーターや階段を設けているため、迂回するようなルートとしては計画しておりません。
工事計画	工事の時間帯はいつですか、また土日は工事を実施しますか。	原則、時間帯は通常の工事現場と同様に朝 8 時から夕方 17 時～18 時頃を想定しています。また、平日及び土曜日の工事を予定しております。詳細は、今後具体化する施工計画において検討します。
	トラックの出入り口はどこですか。田町駅周辺における朝の時間帯は歩行者が多く、混雑しているため気になっています。	芝浦運河通り側となぎさ通り側に計 3 か所を予定しています。出入り口には交通誘導員を配置し、スムーズに出入りできるようにする計画です。 具体的な施工計画は、東京都及び港区中高層紛争予防条例に基づく説明会で説明します。
光	夜間の照明はどのように考えていますか。	計画建築物全体の照明計画は過度なライトアップは行わないよう配慮しつつ、周辺と調和した照明計画を検討しています。
その他	環境調査項目から「史跡・文化財」を外していますが、敷地内の NHK の放送開始記念碑はどのような取扱いになりますか。 移転する場合、目立たない場所に移転しないでほしいです。	現状、東京科学大学が NHK に設置場所を貸しているものですが、計画地内に移転する方針です。具体的な設置場所は今後検討します。
	東西自由通路を拡幅することで、JR 田町駅の混雑は緩和されますか。	東西自由通路の拡幅は他事業にて実施しているものですが、駅混雑は緩和されると考えています。

表 11-1(2) 環境影響調査に関する質疑内容の概要（令和7年8月2日（土））

項目	質問・意見	回答
事業計画	資料上、デッキレベルの動線である広場5号及び広場6号は建物内に通じているように見えますが、この通路は24時間開放しますか。	計画建築物内の歩行者通路は原則24時間開放する方針で検討しています。なお、具体的な通路の形状などは今後検討を進めます。
工事計画	（他事業の）工事用車両が時間調整で海岸通りに停車していることがありますが、本計画ではどのような対策を検討していますか。	工事用車両の待機によりご迷惑をお掛けすることがないように検討を進めます。 現時点では施工計画が定まっていないため、具体的な対策などは東京都及び港区中高層紛争予防条例に基づく説明会で説明します。
自動車交通量	工事用車両が1日当たり最大で373台ということですが、計画地周辺は通学路・通勤路でもあり、企業バスも走行するなど、朝晩は非常に混雑しています。そのような状況下で更に工事車両が入り出すことで大混乱になることが想定されますが、どのような対策を実施しますか。 工事期間が長いので、説明会で話した対策が守られないケースがあります。しっかりと守っていただきたいです。	朝夕のなぎさ通りが非常に混雑していることは承知しており、それらの時間帯は工事用車両台数の制限や、誘導員の配置などの対策を検討しています。 現時点では施工計画が定まっていないため、具体的な対策などは東京都及び港区中高層紛争予防条例に基づく説明会で説明します。
歩行者通行量	歩行者の動線・混雑状況について、発生集中交通量は約6,670人とのことですが、建物の全体竣工は令和15年度のため、新自由通路は先に完成されていて、本計画建築物により新たな混雑が発生することはないということですか。	新自由通路を設けることで東西自由通路との歩行者の分散を図ります。 新自由通路は計画建築物と同時並行で整備を進め、同時期に完成予定です。そのため本計画建築物の利用者が増えることで東西自由通路に更なる負荷をかけることがないように計画しています。
自転車・自動二輪車駐車場	駐輪場について、東口駅前に公開空地・緑地が増えることで、放置自転車が增多ることが考えられますが、対策はどのように考えていますか。	本計画では低層部に商業施設を設けることから、放置自転車対策として駐輪場を計画建築物の中に引き込む形で計画しています。地上レベルからアクセスできる駐輪場は附置義務以上の100台を設置する計画です。 また、保育所専用の駐輪場も設ける計画です。
	開業後、囲いを設置して駐輪をさせないようにするケースがありますが、見苦しくなってしまいます。開業後の放置自転車対策についてはどのように考えていますか。	開業後は、管理者等による巡回などにより放置自転車や駐車禁止場所への駐車に対する対策を実施します。
電波受信状態	電波障害が発生した場合どこに連絡したらよいでしょうか。	電波障害は工事が開始され、構造物が高くなるにつれて生じる可能性が発生するものと考えています。 そのため、工事中の問い合わせ先は施工会社になると考えていますが、東京都及び港区中高層紛争予防条例に基づく説明会で改めて問合せ先を周知します。

表 11-1(3) 環境影響調査に関する質疑内容の概要（令和7年8月2日（土））

項目	質問・意見	回答
風	<p>防風植栽はあくまで地上部の対策だと思いますが、建物形状の工夫などによる上空での風の対策については行われますか。</p> <p>居住しているマンションの前面に30階のマンションができ、居住している11階レベルでも非常に風が強くなりました。地上部のみならず高層部における風の対策も行っていたきたいです。</p> <p>品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドラインに基づく風の道を確認した配棟計画とありますが、具体的な計画について教えてください。</p>	<p>本計画では高層建築物をセットバックさせるとともに、低層部を基壇状にするなど、吹きおろしの風が地面に降りる前に拡散するような建物の配置・形状を工夫しています。</p> <p>また、計画地周辺には緑化を行うことから、実際の風環境は予測結果と比較して良好になると想定しています。</p> <p>本計画地は当該ガイドラインに記載されている主要な風の道には該当しませんが、検証すべきエリアには入っているため、基準を満たしているか検証しています。</p> <p>具体的には建物の後背地にどの程度風が通るかについて基準が定められており、基準値が50%のところ、本計画地では70%程度後背地に風が通るという結果が得られており、これらを行政に報告しながら計画を進めています。</p>
緑	<p>緑化計画について、現状の敷地内及び周辺に緑地・樹木がありますが、これらの木はすべて伐採するのでしょうか。それとも残すものもありますか。</p>	<p>計画地内には現状、移植可能な高木が60本程度ありますが、樹木医による調査を実施しており、既に弱っている木などを除いた30本程度は可能な限り再活用することを検討しています。</p>
その他	<p>NHKの放送記念碑の扱いはどうしますか。</p>	<p>現状、東京科学大学がNHKに設置場所を貸しているものですが、計画地内に移転する方針です。具体的な設置場所は今後検討します。</p>

# 第12章 環境影響調査書案に対する 区民の意見書の概要と事業者の見解

## 12.1 縦覧期間

令和7年7月22日（火）～8月22日（金）

## 12.2 意見の概要及び事業者の見解

環境影響調査書案に対して、区民から提出された意見書は1通でした。

提出された区民の意見の概要と、それに対する事業者の見解は、表 12-1に示すとおりです。

表 12-1 区民の意見概要と事業者の見解

項目	区民の意見	事業者の見解
景観	<p>私の住戸からは、東京タワーを一望でき、私がこの物件を購入した理由のひとつです。多くの居住者にとっても、東京の象徴的な景観は大切な存在です。</p> <p>このたび新たな建築計画が進行中であると同っておりますが、その建物によって東京タワーの眺望が遮られてしまうのではないかと強く懸念しております。現時点では、建設後の景観を明確にイメージすることができず、不安を感じています。</p> <p>この眺望は単なる個人の贅沢ではなく、東京のアイデンティティそのものであり、物件価値にも大きく関わる重要な要素です。眺望が損なわれることで、多くの住民の資産価値にも影響が及ぶ可能性があります。</p> <p>そこで、以下の点についてご検討・ご回答いただけますと幸いです。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 私の住む建物各階からの本件建物完成後の眺望をシミュレーションした画像や資料をご提供いただくことは可能でしょうか。</li> <li>2 新しい建物の設計や配置を工夫し、既存住民の東京タワーの眺望が可能な限り確保されるよう配慮していただくことは可能でしょうか。</li> <li>3 眺望への影響に関する調査や検討は、既に実施または予定されていますか。</li> </ol> <p>この象徴的な景観を守ることは、既存住民の資産と暮らしの価値を守るだけでなく、貴プロジェクトが地域社会との共存に配慮した開発として評価されることにもつながると信じています。</p> <p>どうかご理解とご配慮を賜れますよう、お願い申し上げます。</p>	<p>本計画による景観の変化については行政と協議の上、計画地から半径800mの範囲のうち眺望地点及び日常的に人が集まる代表的な地点を選定し、モンタージュを作成することで代表的な眺望地点からの眺望景観の変化について予測・評価を行っております。</p> <p>景観に限らず環境影響評価は公的な地域・地点等を対象として実施することを主眼としており、特定の建物や各階ごとの眺望を想定したシミュレーション画像や資料につきましては個別の立地条件等による影響が大きく、公平性の観点からも個別資料の作成・提供は行っておりません。</p> <p>また、本計画地は上位計画において高度利用が謳われている田町駅前に立地しており、本計画につきましてもこれら上位計画に即して検討・計画しております。加えて本計画地周辺は高層建築物が集積する都心部であることから、眺望への影響につきましては、補償や計画内容の変更には応じかねることをご理解賜りますようお願い申し上げます。</p> <p>なお、本計画ではモンタージュによる予測・評価だけでなく、事後調査計画書に基づき竣工後に予測地点と同様の地点からの眺望景観の変化について調査を実施する予定です。事後調査結果は事後調査報告書として港区へ報告いたしますので、事後調査結果及び環境保全対策の実施状況等を閲覧いただくことができます。</p>

空 白

# 第13章 環境影響調査書案に対する区長の意見と事業者の見解

環境影響調査書案に対して、令和8年5月28日付けで事業者に提出された区長の意見と、それに対する事業者の見解は、表 13-1(1)～(5)に示すとおりです。

表 13-1(1) 区長の意見概要と事業者の見解

項目	区長の意見	事業者の見解
総論	環境影響調査書を作成する際は、調査方法、評価基準等について、内容や表現を更に工夫し、本計画が周辺の生活環境にどのような影響を与え、どのように配慮するのかを誰もが理解しやすいように示してください。	環境影響調査書の作成にあたっては、区長の意見などを踏まえて、本事業による影響や環境保全対策の内容を理解しやすい表現となるように努めました。
	計画地周辺の住民及び関係者に対して、計画や工事に関する情報提供を適切に行い、意見・要望等があった場合には、真摯に対応してください。	工事着手前に周辺住民などの関係者に対して説明会などを実施し、計画内容や工事計画、環境保全対策などについて丁寧な情報提供に努めます。また、工事期間中を含め、ご意見やご要望に対する連絡窓口を設置し、誠意をもって対応します。
	工事中や供用後において、周辺状況も踏まえ、可能な限り影響を低減するよう努めるとともに、周辺地域での工事計画により計画地周辺の状況が変化した場合にも影響の低減に努めてください。	工事中及び供用後において、周辺の生活環境への影響が最小限となるよう適切な保全対策を実施します。また、周辺地域における他の開発計画などの進捗により状況に変化が生じた場合には、必要に応じて関係機関などと協議を行い、影響の低減に努めます。
交通について	計画地周辺地域において工事車両が公道上で待機することがないように、事業用地内での車両整理、工程管理、工事車両運転手への指導を徹底してください。	工事用車両の運行にあたっては、適切な工程計画や運行管理を行います。また、交通誘導員を配置し、公道上での待機が生じないように関係者への指導・運行管理を徹底します。
	田町駅東口ロータリー周辺は、企業バスが多数乗り入れるなど、現況においても混雑や渋滞が課題となっています。今後、工事車両や計画建築物の完成後の関係車両の出入りにより、周辺道路の更なる混雑が懸念されます。このため、関係車両及び歩行者動線を確認した上で、交通管理者や近接事業の工事事業者等と調整をし、工事中、計画建築物完成後の各段階において、道路交通の円滑化が図られるよう適切な対応を行ってください。	田町駅東口周辺の交通状況を踏まえ、関係車両及び歩行者の動線を確認した上で、事前に三田警察署などの関係機関と十分な協議を行うほか、必要に応じて近接事業の工事事業者等とも調整を図り、工事用車両の走行ルートや時間帯を適切に計画します。供用後においても、施設関係者と協議を行い、施設関係車両や荷捌き車両の計画的な運行管理に努め、周辺道路の交通円滑化に配慮します。

表 13-1(2) 区長の意見概要と事業者の見解

項目	区長の意見	事業者の見解
交通について	<p>田町駅東口は、周辺地域の急速な開発により、駅利用者等が増加し、駅へ向かう人と駅から出る人、双方向の歩行環境の確保が課題となっています。今後、新自由通路や新改札口が開設されるなど、歩行者の流れが変化することが想定されます。このため、工事中、計画建築物完成後の各段階における歩行者の流れを検討し、双方向の円滑な歩行者通行が可能となるよう適切な対策を講じてください。</p>	<p>工事中においては、既存の歩行者動線と同様であり、誘導員の配置などにより安全対策、混雑緩和に努めます。供用後においては、新自由通路や新改札口の整備に伴い歩行者の流れが変化することが想定されることから、現況の歩行者通行量や将来の歩行者サービス水準の予測結果に基づいて、計画地内を斜めに貫く動線の整備や道路幅員の拡幅などを行い、双方向の円滑な歩行者通行が可能となるよう努めます。</p>
	<p>計画建築物の完成後の車両出入口は1か所であり、関係車両や企業バスが頻繁に出入りすることが想定されます。歩行者が多い場所であり、誘導員の配置等、交通安全対策を徹底してください。</p>	<p>計画建築物の供用後の車両出入口には、出庫警報機器などの設置を検討し、歩行者の安全対策を図ります。企業バスの出入りもあるため、必要に応じて誘導員を配置するなど、歩行者の安全確保に努めます。</p>
	<p>計画建築物の完成に伴い、歩道上を自転車や電動マイクロモビリティが走行したり、違法駐車が増えたりする可能性があります。想定される危険性を踏まえ、歩行者や来街者の安全対策に努めてください。</p>	<p>本計画では低層部に商業施設を設けることから、放置自転車対策として自転車駐車場は計画建築物の中に引き込む配置にする計画です。また、自転車などの押し歩きや徐行を促す注意喚起の貼り紙掲示や巡回監視など、効果的な対応を今後検討します。</p>
	<p>計画建築物の完成に伴い、電動マイクロモビリティ等の需要の増加が想定される場合には、置き場を設置するなどの対応に努めてください。</p>	<p>供用後の電動マイクロモビリティなどに関する社会的な利用動向や周辺地域の需要に留意し、必要に応じて、計画地内における適切な置き場スペースの確保などについて検討します。</p>
	<p>保育園や商業施設利用者の自転車駐車場について、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駐車台数を十分確保するとともに、計画地内の押し歩き等のルールが守られるよう指導を徹底してください。</p>	<p>自転車駐車場は、港区の関連条例に基づき、関係機関と協議したうえで、十分な駐車台数の確保と効果的な配置を検討します。また、計画地内の押し歩きなどのルールが守られるよう案内方法などを今後検討します。</p>
資源・エネルギー・地球環境について	<p>「港区建築物低炭素化促進制度」に基づき、建築物のエネルギー使用の合理化に関する措置及び建築物のヒートアイランド現象の緩和に関する措置を講じてください。</p>	<p>「港区建築物低炭素化促進制度」を踏まえ、建築物の熱負荷の低減や再生可能エネルギーの利用などによる建築物のエネルギー使用の合理化に関する措置及び地上部や屋上、壁面の緑化などによる建築物のヒートアイランド現象の緩和に関する対策を講ずる計画です。</p>
	<p>工事期間中を含め、計画建物においては、再生可能エネルギー由来の電力の使用に努めるとともに、より高い再生可能エネルギー割合の確保に努めてください。</p>	<p>再生可能エネルギー由来の電力の使用を検討し、より高い再生可能エネルギー割合の確保に努めます。</p>

表 13-1(3) 区長の意見概要と事業者の見解

項目	区長の意見	事業者の見解
資源・エネルギー・地球環境について	「みなとモデル二酸化炭素固定認証制度」に基づき、港区と協定を締結した自治体から産出される協定木材等の国産材の使用に努めてください。	「みなとモデル二酸化炭素固定認証制度」を踏まえ、協定木材や合法木材など国産材の使用を検討します。
	地球温暖化の防止に向け、CO <sub>2</sub> の吸収を促進するため、樹木を増やすよう努めてください。	計画地内の地上、低層棟屋上において、地域の植生に配慮した高中木を中心とする植栽を積極的に配置し、CO <sub>2</sub> 吸収量の増加に努めます。
	計画地内の各施設の熱需要を十分に把握し、無駄のない熱供給が図られるように努めてください。	施設全体の用途や規模に応じた熱需要を把握し、地域冷暖房システムなどを含めた効率的かつ最適なエネルギーシステムの導入を検討し、供給側と需要側が連携した無駄のない熱供給を図るよう努めます。
大気について	建設機械の導入や工事方法等の検討に際しては、大気汚染対策も十分に考慮し、決定してください。	工事の実施にあたっては、最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努めるとともに、最新の排出ガス規制適合車の使用やアイドリングストップの遵守などにより、大気汚染物質の排出抑制に努めます。
水・土について	計画地内で地下水位のモニタリングを実施し、周辺地域において地盤沈下や井戸の水位への影響が発生しないよう注意してください。	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付近まで構築し、周辺の地下水位低下や地盤沈下を抑制します。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。なお、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。
	土壌汚染調査を丁寧に行い、汚染物質が確認された場合の対応について検討してください。	計画地内における土壌汚染状況調査は、工事着工までに、土壌汚染対策法及び環境確保条例に基づく土壌汚染状況調査を行い、調査の結果を踏まえ、土壌汚染対策法及び環境確保条例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。

表 13-1(4) 区長の意見概要と事業者の見解

項目	区長の意見	事業者の見解
<p>静穏について</p>	<p>近隣住民への影響が最小限となるよう、「騒音規制法」、「振動規制法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」の基準を遵守するとともに、建設機械の導入や工事方法、車両計画に配慮してください。</p>	<p>工事にあたっては、関連法令などの規制基準を遵守いたします。また、低騒音型建設機械の採用や適切な工法の選定などを行うとともに、工事用車両の運行計画にも配慮し、近隣住民への影響が最小限となるよう努めます。</p>
	<p>鉄道騒音の軽減に配慮した設計となるよう検討してください。</p>	<p>本計画地が多数の鉄道路線に近接している特性を踏まえ、施設内の用途に応じた適切な室内環境が確保できるよう、遮音性能を有する外装材や建具(サッシなど)の採用など、鉄道騒音の影響軽減に配慮した設計となるよう検討します。</p>
<p>建造物影響について</p>	<p>(電波受信状態)</p>	
	<p>地上デジタル波については、周辺の高層ビルの影響を考慮すると、計画地から約3km以上離れている地域でも電波障害が発生する可能性があります。予測地域以外でも計画建築物等により電波障害が生じる場合には、速やかに適切な対応をしてください。</p>	<p>計画建築物に起因して新たな電波障害が生じることが明らかになった場合は、電波障害を受ける方々に障害内容の情報を速やかに提供した上で、個別の状況に応じて適切な障害対策を講じます。</p> <p>また、電波障害の発生が予測される地域以外においても、計画建築物に起因して新たな障害が生じたことが明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な対応を行います。</p>
	<p>(風)</p>	
	<p>建築物等の設計段階から工夫をし、風環境に配慮した計画としてください。</p>	<p>設計段階において建築物等の風環境に配慮した施設計画を検討します。</p>
	<p>防風植栽については、防風機能を十分に満足する成長した樹木を選定するほか、「港区ビル風対策要綱」に基づく適切な維持管理を行ってください。</p>	<p>防風植栽に適した樹木を選定・植栽するとともに、事業の実施に際しては、「港区ビル風対策要綱」に準じた整備及び維持管理を適切に実施します。</p>
<p>竣工後の風環境を丁寧に観測し、状況に応じて対策を実施してください。</p>	<p>建設後に事後調査を行い、想定以上の風速が確認された場合には、適切な対策を講じます。</p>	
<p>田町駅東口周辺のデッキ上については、計画建築物完成後に建築物による影響が生じないように十分な防風対策の検討を行ってください。</p>	<p>風洞実験などの結果を踏まえ、歩行環境に配慮した防風対策を講じます。</p>	

表 13-1(5) 区長の意見概要と事業者の見解

項目	区長の意見	事業者の見解
植物・動物について	<p>計画地内の植栽については、「港区みどりを守る条例」に基づく基準等を遵守するとともに、今後の生育も考慮した計画とし、計画建築物完成後も保全に努めてください。</p>	<p>「港区みどりを守る条例」に基づく基準などを遵守し、適切な緑地配置を計画します。また、供用後も剪定や施肥など適切な維持管理を行い、良好な生育に努めます。</p>
	<p>植栽については、地上、低層棟屋上、高層棟屋上など異なる生育環境に配慮した保全計画を検討してください。</p>	<p>地上部や屋上などの各所における植栽においては、日照、風、土壌厚などの異なる生育環境条件を考慮し、それぞれの生育環境に適した樹種・地被類の選定を行います。</p>
史跡・文化財について	<p>建築計画面積が1,000m<sup>2</sup>以上であることから、港区埋蔵文化財取扱要綱第3条第1項(3)に該当します。試掘調査等について港区図書文化財課に確認してください。</p>	<p>港区埋蔵文化財取扱要綱に基づき、港区図書文化財課と協議を行い、計画地が埋蔵文化財包蔵地に該当していないことを確認しております。今後も埋蔵文化財の取扱いに適切に対応します。</p>
地域貢献等について	<p>災害時に発生する帰宅困難者の一時滞留施設となるよう公開空地を整備し、地域の防災対策に資する計画としてください。</p>	<p>災害時における帰宅困難者の受入れを想定し、敷地内の公開空地などを一時滞留スペースとして活用できるよう計画します。また、防災備蓄倉庫の設置などを通じ、地域の防災対策に資する計画としてまいります。</p>

空 白

## 第14章 その他

### 14.1 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 代表取締役会長兼社長 押味 至一  
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 田中 辰明  
住 所 東京都渋谷区道玄坂一丁目21番1号

#### 【調査書作成業務の受託者】

名 称 鹿島建設株式会社  
代表者 代表取締役会長兼社長 押味 至一  
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

### 14.2 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 ぐるっとみなと 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）

### 14.3 問い合わせ先

（名称） 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（午前10時から正午、午後1時から午後5時まで

/土・日曜、祝日を除く。）

## 参考資料：環境影響調査書の修正内容

手続きの進捗による環境影響調査書案からの修正箇所を整理しました。なお、環境影響調査書案の修正概要は、「第10章 修正された環境影響調査書案及びその修正の過程」に示したとおりです。

### 1. 本編

#### 1.1 対象事業の内容の修正（第2章）

##### 1.1.1 計画建築物の外観及び景観計画

イメージパースを1枚追加するとともに、計画建築物の外観及び景観計画について追記しました。修正内容は、表 1.1-1(1)、(2)及び図 1.1-1に示すとおりです。

表 1.1-1(1) 計画建築物の外観及び景観計画【修正前（調査書案p.13 本文）】

#### (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）と協議を行いながら検討します。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 1.1-1(2) 計画建築物の外観及び景観計画【修正後（調査書p.13 本文）】

#### (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、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。加えて、低層部1階には商業施設及び広場を配置し、なぎさ通り沿いに連続した賑わいを形成します。

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）と協議を行いながら検討します。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。



※本図は、追加した内容です。

図 1.1-1 イメージパース（なぎさ通り側から計画地を望む）

【修正後（調査書p.14 図 2.3-6(3)）】

### 1.1.2 動線計画

区長意見を踏まえ、自転車駐車場の適切な設置台数及び配置について検討を行い、整備するように努める旨を追記しました。修正内容は、表 1.1-2(1)、(2)に示すとおりです。

表 1.1-2(1) 動線計画【修正前（調査書案p.14 本文）】

<p>(4) 動線計画</p> <p>(前略)</p> <p>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。</p> <p>(後略)</p>
--

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 1.1-2(2) 動線計画【修正後（調査書p.15 本文）】

<p>(4) 動線計画</p> <p>(前略)</p> <p>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。<u>なお、自転車駐車場の設置台数及び配置は、今後さらに検討を行い、適切に整備するように努めます。</u></p> <p>(後略)</p>
---

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

## 1.2 事業の実施による環境影響のまとめ（第7章）

区長意見を踏まえ、自転車駐車場の環境改善に配慮した対策を追記しました。修正内容は、表 1.2-1(1)、(2)に示すとおりです。

表 1.2-1(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）  
【修正前（調査書案p.87 表 7-2(1)）】

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	(前略)		
	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
	(後略)		

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 1.2-1(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）  
【修正後（調査書p.87 表 7-2(1)）】

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	(前略)		
	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。 3. <u>自転車駐車場の設置台数及び配置は、今後さらに検討を行い、適切に整備するように努めます。</u>	B
	(後略)		

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

### 1.3 現況調査及び供用後の予測等（第8章）

#### 1.3.1 交通（歩行者通行量）

「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」（平成25年2月 港区）における歩行者ネットワークの整備方針を踏まえ、記述を訂正しました。修正内容は、表1.3-1(1)、(2)に示すとおりです。

表 1.3-1(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）  
【修正前（調査書案p.99 表 8.1-2(2)）】

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
(前略)	(略)		
<p>3) 環境の目標との比較</p> <p>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。</p> <p>また、地点8については、<u>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っており、計画されている施設が整備された後、仮囲いが撤去され、通行可能な空気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。</u></p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>		—	—

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 1.3-1(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）  
【修正後（調査書p.99 表 8.1-2(2)）】

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
(前略)	(略)		
<p>3) 環境の目標との比較</p> <p>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における本計画により増加する交通量は、ピーク時で10人/時であることから影響は小さいものと考えます。</p> <p>また、地点8については、<u>現状は地上レベルのみ通行可能ですが、「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」（平成25年2月 港区）において、国道15号（第一京浜）南側にデッキ、地上及び地下の3層レベルの歩行者ネットワークを整備し、歩行者の分散化をめざす方針が示されており、整備された場合は歩行者空間が改善されると考えられます。</u></p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>		—	—

注) 下線箇所は、修正又は追加した内容です。

### 1.3.2 交通（駐車場）

令和7年10月に「田町駅周辺地区」駐車場地域ルールが策定されたため、記述を訂正しました。修正内容は、表 1.3-2(1)、(2)に示すとおりです。

表 1.3-2(1) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（駐車場）  
【修正前（調査書案p.101 表 8.1-3(2)）】

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
(前略) 2) 予測結果 (1) 駐車場設置台数 (中略) 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、 <u>現在、「田町駅周辺地区」駐車場地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。</u> 3) 環境の目標との比較 (中略) 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、 <u>現在、「田町駅周辺地区」駐車場地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。</u> したがって、環境の目標を満たすと考えます。	(略)	—	—

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 1.3-2(2) 現況調査及び供用後の予測結果などの概要（駐車場）  
【修正後（調査書p.101 表 8.1-3(2)）】

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
(前略) 2) 予測結果 (1) 駐車場設置台数 (中略) 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、 <u>令和7年10月に「田町駅周辺地区駐車場地域ルール」が策定されたことから、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。</u> 3) 環境の目標との比較 (中略) 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、 <u>令和7年10月に「田町駅周辺地区駐車場地域ルール」が策定されたことから、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。</u> したがって、環境の目標を満たすと考えます。	(略)	—	—

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

### 1.3.3 交通（自転車・自動二輪車駐車場）

区長意見を踏まえ、自転車駐車場の適切な設置台数及び配置について検討を行い、整備するように努める旨を追記しました。修正内容は、表 1.3-3(1)、(2)に示すとおりです。

表 1.3-3(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）  
【修正前（調査書案p.103 表 8.1-4(2)）】

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>(前略)</p> <p>3) 環境の目標との比較</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	-	-

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 1.3-3(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）  
【修正後（調査書p.103 表 8.1-4(2)）】

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>(前略)</p> <p>3) 環境の目標との比較</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>したがって、環境の目標を満たすと考えます。</p>	<p>(前略)</p> <p>3. <u>自転車駐車場の設置台数及び配置は、今後さらに検討を行い、適切に整備するように努めます。</u></p>	-	-

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

## 2. 資料編

### 2.1 現況調査及び供用後の予測等（第2章）

#### 2.1.1 交通（歩行者通行量）

「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」（平成25年2月 港区）における歩行者ネットワークの整備方針を踏まえ、記述を訂正しました。修正内容は、表 2.1-1(1)、(2)及び表 2.1-2(1)、(2)に示すとおりです。

表 2.1-1(1) 交通（歩行者通行量）における環境の目標との比較  
【修正前（調査書案（資料編）p.40 本文）】

##### (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 2.1.2-10に示すとおりです。

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（図 2.1.2-1参照）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っていますが、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。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 2.1-1(2) 交通（歩行者通行量）における環境の目標との比較  
【修正後（調査書（資料編）p.40 本文）】

##### (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 2.1.2-10に示すとおりです。

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における本計画により増加する交通量は、ピーク時で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、現状は地上レベルのみ通行可能ですが、「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」（平成25年2月 港区）において、国道15号（第一京浜）南側にデッキ、地上及び地下の3層レベルの歩行者ネットワークを整備し、歩行者の分散化をめざす方針が示されており、整備された場合は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。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 2.1-2(1) 歩行者サービス水準の予測結果と環境の目標との比較  
【修正前（調査書案（資料編）p.40 表 2.1.2-10）】

位置 (断面)	歩行者サービス水準			環境の目標
	現況交通量	将来基礎交通量	供用後交通量	
1 田町駅東口自由通路 (東側)	A	A	A	「大規模開発 マニュアル」 の基準
2 なぎさ通り西側歩道	A	A	A	
3 芝浦運河通り (計画地A側歩道東)	B	A	A	
4 芝浦運河通り (計画地B側歩道東)	A	A	A	
5 芝浦運河通り (計画地B側歩道西)	A	A	A	
6 芝浦運河通り (計画地A側歩道西)	A	A	A	
7 田町駅東口自由通路 (西側)	A	A	A	
8 国道 15 号 (春日ビル西側歩道)	A	B <sup>注1)</sup>	B <sup>注1)</sup>	

注1) 地点8は、現状で仮囲いが設置され、公共歩道部のみ通行可能となっています。今後、近隣施設が整備されれば、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ます。そのため、歩行者空間が改善されると考えられます。

注2) 大規模開発マニュアルの基準のサービス水準

- A：自由歩行      ～ 27人/m・分
- B：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

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 2.1-2(2) 歩行者サービス水準の予測結果と環境の目標との比較  
【修正後（調査書（資料編）p.40 表 2.1.2-10）】

位置 (断面)	歩行者サービス水準			環境の目標
	現況交通量	将来基礎交通量	供用後交通量	
1 田町駅東口自由通路 (東側)	A	A	A	「大規模開発 マニュアル」 の基準
2 なぎさ通り西側歩道	A	A	A	
3 芝浦運河通り (計画地A側歩道東)	B	A	A	
4 芝浦運河通り (計画地B側歩道東)	A	A	A	
5 芝浦運河通り (計画地B側歩道西)	A	A	A	
6 芝浦運河通り (計画地A側歩道西)	A	A	A	
7 田町駅東口自由通路 (西側)	A	A	A	
8 国道 15 号 (ミタマチテラス西側歩道)	A	B <sup>注1)</sup>	B <sup>注1)</sup>	

注1) 地点8は、現状は地上レベルのみ通行可能ですが、「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」(平成25年2月 港区)において、国道15号(第一京浜)南側にデッキ、地上及び地下の3層レベルの歩行者ネットワークを整備し、歩行者の分散化をめざす方針が示されており、整備された場合は歩行者空間が改善されると考えられます。

注2) 大規模開発マニュアルの基準のサービス水準

- A：自由歩行      ～ 27人/m・分
- B：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

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

## 2.1.2 交通（駐車場）

令和7年10月に「田町駅周辺地区」駐車場地域ルールが策定されたため、記述を訂正しました。修正内容は、表 2.1-3(1)、(2)及び表 2.1-4(1)、(2)に示すとおりです。

表 2.1-3(1) 交通（駐車場）における予測結果  
【修正前（調査書案（資料編）p.48 本文）】

### ④ 予測結果

本計画で設置する自動車駐車場には、表 2.1.3-4(1)に示す「東京都駐車場条例」（昭和33年10月 都条例第77号）に基づく附置義務台数（415台）以上を確保する方針とし、表 2.1.3-4(2)に示すとおり、自動車駐車場設置台数は合計415台を設置する計画です。

なお、現在、「田町駅周辺地区」駐車場地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。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 2.1-3(2) 交通（駐車場）における予測結果  
【修正後（調査書（資料編）p.48 本文）】

### ④ 予測結果

本計画で設置する自動車駐車場には、表 2.1.3-4(1)に示す「東京都駐車場条例」（昭和33年10月 都条例第77号）に基づく附置義務台数（415台）以上を確保する方針とし、表 2.1.3-4(2)に示すとおり、自動車駐車場設置台数は合計415台を設置する計画です。

なお、令和7年10月に「田町駅周辺地区駐車場地域ルール」が策定されたことから、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。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 2.1-4(1) 交通（駐車場）における環境の目標との比較  
【修正前（調査書案（資料編）p.49 本文）】

(5)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時間で延べ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」駐車場地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。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 2.1-4(2) 交通（駐車場）における環境の目標との比較  
【修正後（調査書（資料編）p.49 本文）】

(5)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時間で延べ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、令和7年10月に「田町駅周辺地区駐車場地域ルール」が策定されたことから、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。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

### 2.1.3 交通（自転車・自動二輪車駐車場）

区長意見を踏まえ、自転車駐車場の適切な設置台数及び配置について検討を行い、整備するように努める旨を追記しました。修正内容は、表 2.1-5(1)、(2)に示すとおりです。

表 2.1-5(1) 交通（自転車・自動二輪車駐車場）における予測結果に基づく対策  
【修正前（調査書案（資料編）p.59 本文）】

(4) 予測結果に基づく対策

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。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 2.1-5(2) 交通（自転車・自動二輪車駐車場）における予測結果に基づく対策  
【修正後（調査書（資料編）p.59 本文）】

(4) 予測結果に基づく対策

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。
3. 自転車駐車場の設置台数及び配置は、今後さらに検討を行い、適切に整備するように努めます。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

## 2.1.4 植物・動物（緑）

区長意見を踏まえ、地上部・高層棟屋上・低層棟屋上を分けて計画樹種を記載しました。

また、広場1号のペース図の影の向き及び広場4号のペース図の芝生の表現を修正しました。修正内容は、表2.1-6(1)～(4)、図2.1-1(1)、(2)及び図2.1-2(1)、(2)に示すとおりです。

表 2.1-6(1) 緑化量に係る本計画内容  
【修正前（調査書案（資料編）p.304 表 2.7.1-4(1)（高木）】

区分		分類		主な樹種	樹高	数量
計画地A	地上部緑化	高木	常緑	アカマツ、シラカシ <sup>注</sup> 、スダジイ <sup>注</sup> など	約4～10m	約106本
			落葉	アキニレ、イイギリ、イヌシデ <sup>注</sup> など	約5～10m	約98本
計画地B		高木		オリーブ、ヤブニッケイ <sup>注</sup> 、オオシマザクラ	約3～5m	約5本

注)「生物多様性緑化ガイド」（平成28年2月更新 港区）や「港区緑化計画書の手引き」（平成30年3月 港区）に記載の在来種などをあらわします。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 2.1-6(2) 緑化量に係る本計画内容  
【修正前（調査書案（資料編）p.304 表 2.7.1-4(2)（中木・低木・地被類）】

区分		分類		主な樹種
計画地A	地上部緑化	中木		サカキ、ヤブツバキ <sup>注</sup> 、シロダモ <sup>注</sup> 、ヤブニッケイ <sup>注</sup> 、ハナカイドウなど
		低木		アオキ、ガマズミ、ヒサカキ <sup>注</sup> 、ヤマアジサイ、ヤマツツジなど
		地被類		イタチシダ <sup>注</sup> 、オオイタビ、マンリョウ <sup>注</sup> 、ヤブコウジ <sup>注</sup> など
	屋上緑化など	中木	常緑	<u>アラカシ<sup>注</sup>、シラカシ<sup>注</sup>、ソヨゴ、ヤブニッケイ<sup>注</sup></u>
低木		イヌツゲ、ネズミモチ <sup>注</sup> 、ヒサカキ <sup>注</sup> 、モッコク、ヤブツバキ <sup>注</sup> など		
<u>低木（添景木）</u>		<u>アオキ、シャリンバイ</u>		
		地被類		イノデ <sup>注</sup> 、イタチシダ <sup>注</sup> 、キチジョウソウ <sup>注</sup> 、ヤブラン <sup>注</sup> など
計画地B	中木	常緑	ウバメガシ、ウラジロガシ、ゴモジュ	
		落葉	ハナカイドウ、ムクゲ	
	低木		ウバメガシ、シロダモ <sup>注</sup> 、トベラ <sup>注</sup> 、マサキ <sup>注</sup> 、ヒメシャリンバイ	
	地被類		オニヤブソテツ <sup>注</sup> 、ツワブキ <sup>注</sup> 、カンスゲ、フィリフェラオーレアなど	

注)「生物多様性緑化ガイド」（平成28年2月更新 港区）や「港区緑化計画書の手引き」（平成30年3月 港区）に記載の在来種などをあらわします。

※下線箇所は、修正又は追加、削除した内容です。

表 2.1-6(3) 緑化量に係る本計画内容  
【修正後（調査書（資料編）p.304 表 2.7.1-4(1)（地上部緑化））】

区分	分類		主な樹種	樹高	数量
計画地A	高木	常緑	アカマツ、シラカシ <sup>注</sup> 、スダジイ <sup>注</sup> など	約4～10m	約106本
		落葉	アキニレ、イイギリ、イヌシデ <sup>注</sup> など	約5～10m	約98本
	中木		サカキ、ヤブツバキ <sup>注</sup> 、シロダモ <sup>注</sup> 、ヤブニッケイ <sup>注</sup> 、ハナカイドウなど	—	—
	低木		アオキ、ガマズミ、ヒサカキ <sup>注</sup> 、ヤマアジサイ、ヤマツツジなど	—	—
	地被類		イタチシダ <sup>注</sup> 、オオイタビ、マンリョウ <sup>注</sup> 、ヤブコウジ <sup>注</sup> など	—	—
計画地B	高木		オリーブ、ヤブニッケイ <sup>注</sup> 、オオシマザクラ	約3～5m	約5本
	中木	常緑	ウバメガシ、ウラジロガシ、ゴモジュ	—	—
		落葉	ハナカイドウ、ムクゲ		
	低木		ウバメガシ、シロダモ <sup>注</sup> 、トベラ <sup>注</sup> 、マサキ <sup>注</sup> 、ヒメシャリンバイ	—	—
	地被類		オニヤブソテツ <sup>注</sup> 、ツワブキ <sup>注</sup> 、カンスゲ、フィリフェラオーレアなど	—	—

注)「生物多様性緑化ガイド」(平成28年2月更新 港区)や「港区緑化計画書の手引き」(平成30年3月 港区)に記載の在来種などをあらわします。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。

表 2.1-6(4) 緑化量に係る本計画内容  
【修正後（調査書（資料編）p.305 表 2.7.1-4(2)（屋上緑化））】

区分	分類		主な樹種	
計画地A	高層棟	地被類		<u>ノシバ</u>
		中木	常緑	ソヨゴ、ヤブニッケイ <sup>注</sup> など
	低層棟	低木		<u>アオキ、シャリンバイ、イヌツゲ、ネズミモチ<sup>注</sup>、ヒサカキ<sup>注</sup>、モッコク、ヤブツバキ<sup>注</sup> など</u>
		地被類		<u>ノシバ、イノデ<sup>注</sup>、イタチシダ<sup>注</sup>、キチジョウソウ<sup>注</sup>、ヤブラン<sup>注</sup> など</u>

注)「生物多様性緑化ガイド」(平成28年2月更新 港区)や「港区緑化計画書の手引き」(平成30年3月 港区)に記載の在来種などをあらわします。

※下線箇所は、修正又は追加した内容です。



図 2.1-1(1) 緑化パース図 (広場1号)  
【修正前 (調査書案 (資料編) p. 308 図 2.7.1-3(3))】



図 2.1-1(2) 緑化パース図 (広場1号)  
【修正後 (調査書 (資料編) p. 308 図 2.7.1-3(3))】



図 2.1-2(1) 緑化パース図 (広場4号)  
【修正前 (調査書案 (資料編) p. 309 図 2.7.1-3(6))】



図 2.1-2(2) 緑化パース図 (広場4号)  
【修正後 (調査書 (資料編) p. 309 図 2.7.1-3(6))】

### 2.1.5 地域貢献等（公開空地等、防災・防犯）

広場1号のパース図の影の向き及び広場4号のパース図の芝生の表現を修正しました。修正内容は、図 2.1-3(1)、(2)及び図 2.1-4(1)、(2)に示すとおりです。



図 2.1-3(1) 広場 1 号のイメージパース  
【修正前（調査書案（資料編）p. 342 図 2.9.1-3(1)】



図 2.1-3(2) 広場 1 号のイメージパース  
【修正後（調査書（資料編）p. 342 図 2.9.1-3(1)】



図 2.1-4(1) 広場4号のイメージパース  
【修正前（調査書案（資料編）p.343 図 2.9.1-3(4)）】



図 2.1-4(2) 広場4号のイメージパース  
【修正後（調査書（資料編）p.343 図 2.9.1-3(4)）】