

# 東京都市計画事業

## 泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業

### 環境影響調査書案のあらまし

本資料は、令和2年3月の説明会用に作成したものに加筆しています。  
(加筆部分は、赤枠で囲んだ箇所になります。)

令和2年3月



東京都

## 1. 事業の目的

計画地には、国家戦略都市計画建築物等整備事業に位置づけられている、第一京浜と JR 山手線・京浜東北線の新駅（高輪ゲートウェイ駅）の駅前広場を結ぶ都市計画道路補助線街路第 332 号線の一部が含まれています。計画地と隣接する泉岳寺駅は、現状ホームがラッシュ時に混雑し、駅利用者の安全性・利便性の向上が課題となっており、第一京浜の地下部のみではなく計画地の地下部を含めてのホーム拡幅整備が必要な状況です。また、計画地内の既存建築物は、特定緊急輸送道路（第一京浜）沿道に位置し、耐震診断を実施しており、計画地内に耐震不適格となっている建築物が複数見受けられています。さらに、空地、駐車場等の低未利用地が散見される一方で、人々の溜まり場となるオープンスペースが十分に確保されていない状況です。第一京浜沿道の耐震性の向上とともに、駅利用者や地域住民が気軽に利用できる憩いの空間整備が課題となっています。

本事業は、国・東京都・港区の上位計画を踏まえるとともに、まちづくりの課題を改善するために、泉岳寺駅の改良と沿道市街地との一体的な整備を行い、駅機能の強化や防災機能の強化などを図ります。

## 2. 事業者の氏名及び住所、事業の名称

### ◆ 事業者の氏名及び住所

名称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

住所：東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

### ◆ 事業の名称

名称：東京都市計画事業

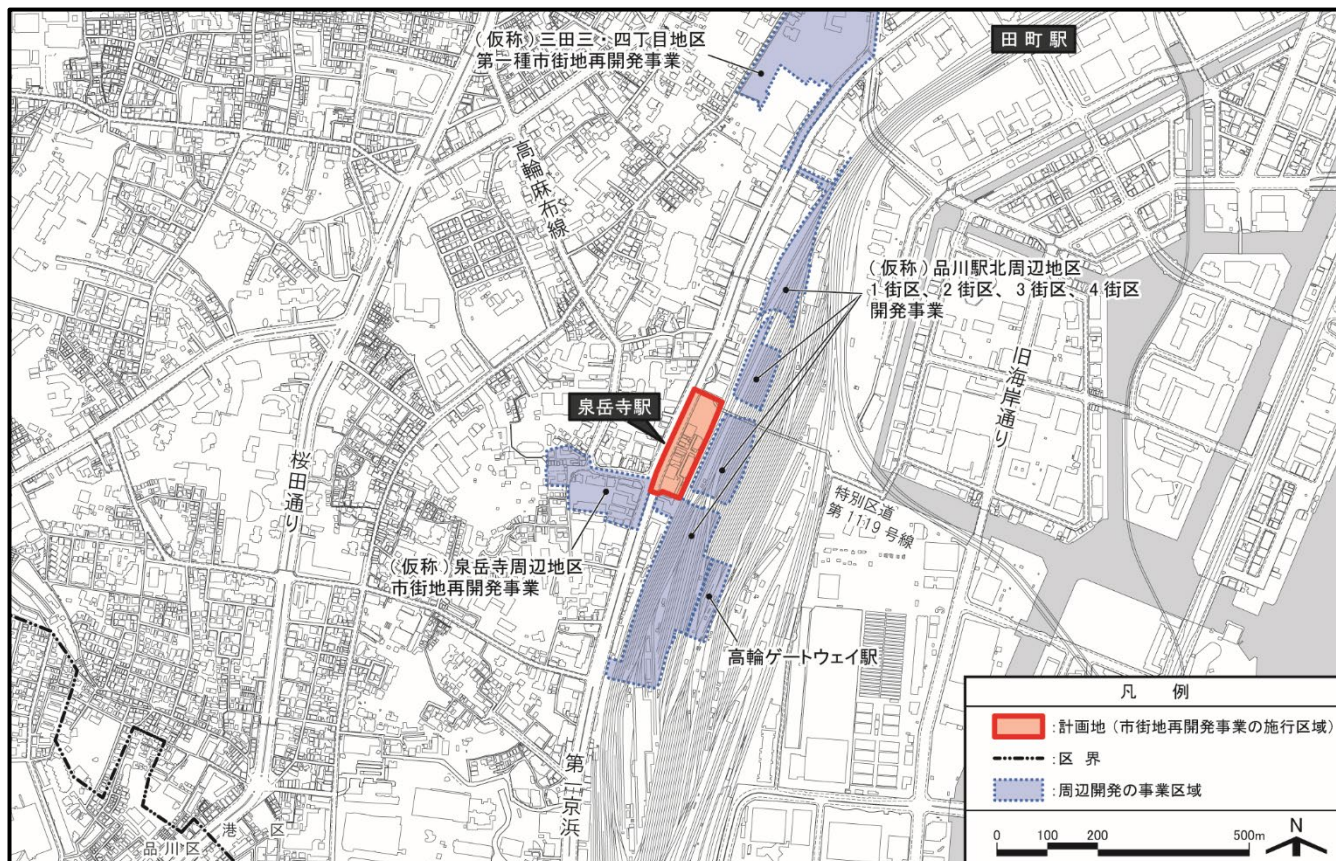
泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業

種類：建築物の新築

## 3. 計画地の位置

計画地は、港区高輪二丁目に位置する約 1.3ha の区域です。計画地西側が泉岳寺駅に隣接しており、駅と直結する場所に位置しています。また、計画地東側では、「(仮称)品川駅北周辺地区 1 街区、2 街区、3 街区、4 街区開発事業」が計画されています。

### ◆ 計画地位置図



## 4. 事業計画の概要

計画地には、最高高さ約 145mの建築物と広場及び道路等を整備する計画です。敷地面積は約 8,490m<sup>2</sup>、延床面積は約 111,200m<sup>2</sup>、主な用途は住宅、業務、商業、駐車場、地下鉄施設等を計画しています。

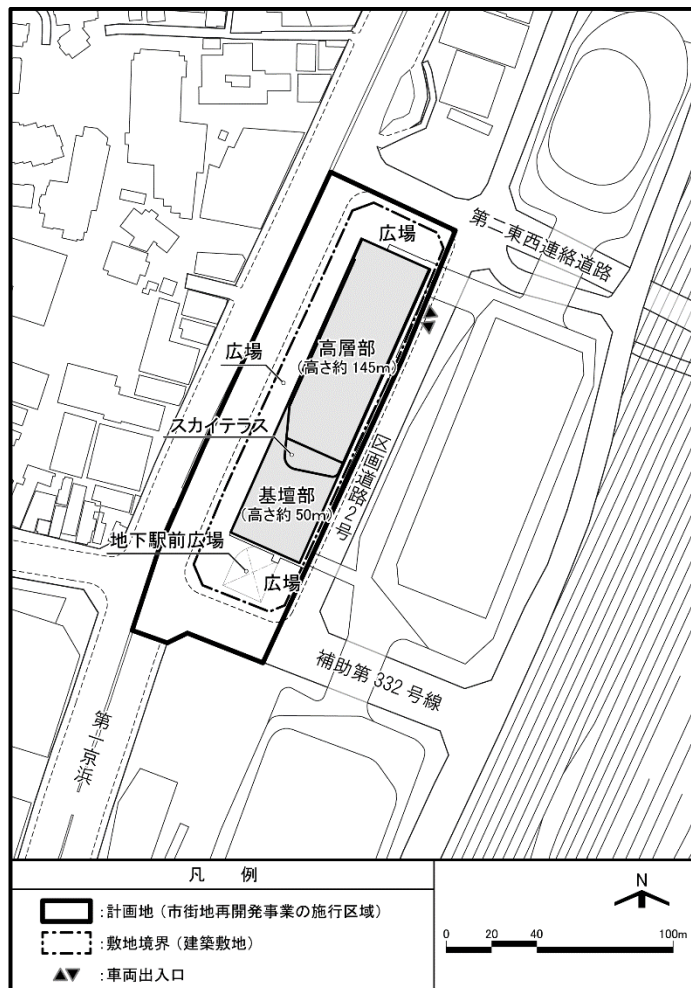
### ◆ イメージパース



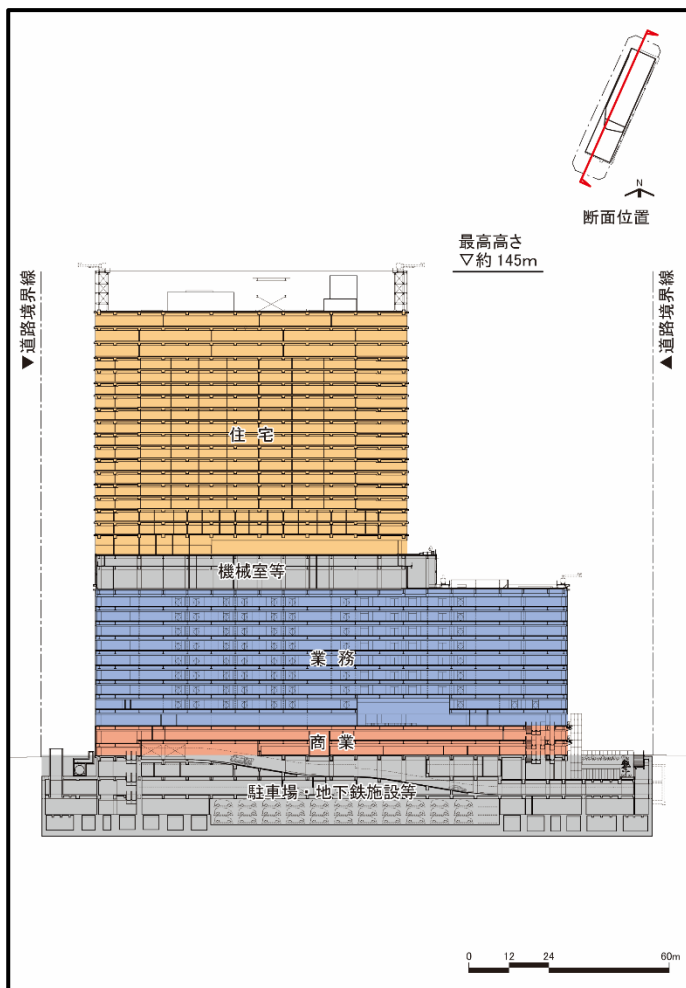
### ◆ 建築計画の概要

項目	内容
敷地面積	約 8,490 m <sup>2</sup>
建築面積	約 4,900 m <sup>2</sup>
延床面積	約 111,200 m <sup>2</sup>
容積率	約 1,000%
階数	地下3階、地上30階、塔屋2階
構造	鉄筋コンクリート造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造、鉄骨造
最高高さ	約 145 m
主な用途	住宅、業務、商業、駐車場、地下鉄施設等
住宅戸数	約 350 戸

### ◆ 施設配置図



### ◆ 断面図 (南北方向)





## 5. 工事の概要

本事業は、令和3年度(2021年度)に新築工事に着手し、令和6年度(2024年度)に竣工する予定です。  
 工事期間は、約48ヶ月を予定しています。

令和2年11月の事業計画の変更にに基づき、  
 新築工事着手が令和5年度(2023年度)、  
 竣工が令和9年度(2027年度)に変更されています。

### ◆ 工事工程

延月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48							
山留工事	■	■	■	■	■	■	■	■																																															
土工事									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■																																				
基礎躯体工事																		■	■																																				
地下鉄骨工事																				■	■																																		
地下躯体工事																					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
地上鉄骨工事																								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
地上躯体工事																																																							
外装工事																																																							
内装工事																																																							
外構工事																																																							

## 6. 環境調査項目の選定

環境調査項目は、本事業の内容から行為・要因を抽出し、地域の環境特性等を考慮して選定しました。

### ◆ 選定した環境調査項目

環境要素	行為・要因 環境調査項目	供用後			工事中	
		建物の存在	関係車両の走行	駐車場の供用	建設工事	工事用車両の走行
交通	自動車交通量		●			●
	歩行者交通量	●				
	駐車場			●		
	自転車・自動二輪車駐輪場			●		
	交通安全			●		●
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	●				
大気	大気質		●	●	●	●
水・土	水利用	●				
	排水	●			●	
	雨水	●				
	地形・地質	●			●	
静穏	音		●		●	●
	振動		●		●	●
建造物影響	電波受信状態	●				
	風	●				
	日照	●				
	光	●				
植物・動物	緑	●				
景観	都市景観	●				
史跡・文化財	史跡・文化財				●	
地域貢献等	公開空地等	●				

## 7. 環境影響調査の概要（供用後）

### ■ 交通

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
自動車交通量	<p>将来交通量による交差点需要率は 0.614～0.639 であり、全ての交差点で交通の処理が可能とされる目安である 0.9 を下回ります。</p> <p>したがって、環境の目標とした「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」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地内に掲示板、張り紙等を設置し、公共交通機関の利用を促します。</li> </ul>
歩行者交通量	<p>供用後の歩行者サービス水準は、全ての地点で歩行者サービス水準 A（自由歩行）となります。</p> <p>したがって、環境の目標とした「新たな建物利用者及び従来の周辺住民等が計画地周辺を快適で安全に歩行できる空間を確保すること」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリーに配慮した歩行者ネットワークを整備します。</li> <li>・計画地内に広場等のオープンスペースや道路と一体となった歩行者空間を整備します。</li> </ul>
駐車場	<p>駐車場の設置台数は約 264 台を計画しており、「東京都駐車場条例」に基づく附置義務台数以上の設置台数を確保します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「計画建築物に出入庫する自動車のための十分な駐車場を確保していること」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場は、「東京都駐車場条例」に基づく附置義務台数以上の設置台数を確保し、路上駐車が発生しないように努めます。</li> <li>・駐車枠は、「東京都駐車場条例」の基準を満たす大きさを確保します。</li> </ul>
自転車・自動二輪車駐輪場	<p>自転車駐輪場の設置台数は約 653 台を計画しており、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」に基づく附置義務台数及び想定需要量以上の設置台数を確保します。</p> <p>自動二輪車駐輪場の設置台数は約 73 台を計画しており、「標準駐車場条例」に準じた台数及び想定需要量以上の設置台数を確保します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「計画建築物に出入庫する自転車及び自動二輪車のための十分な駐輪場を確保していること」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車駐輪場は、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」に基づく附置義務台数及び想定需要量以上の設置台数を確保し、路上駐輪が発生しないように努めます。</li> <li>・自動二輪車駐輪場は、「標準駐車場条例」に準じた台数及び想定需要量以上の設置台数を確保し、路上駐輪が発生しないように努めます。</li> </ul>
交通安全	<p>関係車両は新たに整備される区画道路 2 号から出入りすることから、駐車場出口に出库ブザーや回転灯等の設置を検討する等の対策を行うことで、出入口付近を通行する歩行者の安全の確保に努めます。</p> <p>また、関係車両の主な走行ルートである第一京浜及び高輪麻布線は、マウントアップされた歩道、横断歩道、歩道橋が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保されると予測します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「駐車場出入口の位置等が歩行者の安全に適切に配慮していること及び交通安全に配慮した関係車両の運行経路・運行計画となっていること」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場出口には、出库ブザーや回転灯等の設置を検討します。</li> <li>・駐車場出口には、一時停止の路面標示の設置を検討します。</li> <li>・駐車場入口位置を明瞭に示す案内看板の設置を検討します。</li> </ul>

■ 資源・エネルギー・地球環境

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
リサイクル	<p>本事業では、「港区大規模建築物等の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱」に遵守した廃棄物保管場所を設置し、適正かつ円滑な廃棄物処理及び資源回収を行うほか、住宅、事務所ビル、店舗等の入居者に対し、廃棄物の発生抑制、分別の徹底を働きかける計画としています。</p> <p>したがって、環境の目標とした「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」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 廃棄物の保管場所は、港区の要綱を遵守した十分なスペースを確保し、適正かつ円滑な廃棄物処理及び資源回収を行います。</li> <li>・ 住宅、事務所ビル、店舗等の入居者に対し、廃棄物の発生抑制、分別の徹底を働きかけます。</li> </ul>
地球温暖化の防止・エネルギー利用	<p>本事業では、地域冷暖房施設からの熱供給、太陽光発電設備の導入等のエネルギー利用の合理化、地球温暖化防止のための対策を行うことで、エネルギー利用量の低減及び温室効果ガス排出量の抑制に努めます。</p> <p>また、計画建築物は、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」で定められている誘導水準以上の環境性能を目指します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「地球温暖化の防止のための対策を図っていること」を満たすと考えます。</p>	<p>&lt;面的エネルギー利用&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隣接街区に新設される地域冷暖房施設からの熱供給</li> </ul> <p>&lt;再生可能エネルギー利用&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 太陽光発電設備の導入</li> </ul> <p>&lt;エネルギーの効率化・最適化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全熱交換器の採用(潜熱・顕熱分離空調方式の採用)</li> <li>・ LED 照明設備の採用</li> <li>・ 人感センサーの採用</li> <li>・ 給湯・温水暖房一体型給湯設備の採用</li> <li>・ BEMS の導入</li> </ul>
ヒートアイランド現象の緩和	<p>本事業では、風通し、日陰、外構の地表面被覆、建築外装材料、建築設備からの排熱に対して配慮を行うことで、ヒートアイランド現象の緩和に努めます。</p> <p>したがって、環境の目標とした「ヒートアイランド現象の緩和のための配慮を図っていること」を満たすと考えます。</p>	<p>&lt;風通し&gt;</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 2014」によると、当地区の上空概ね 50m 超には、海から主風向（南南東）に幾筋かの風の道が形成されていることから、基壇部高さを約 50m に抑えるとともに、高層部ボリュームを北寄りに配置し、南側隣接街区からの高層部の離隔を 60m 以上確保することにより、風の抜けに配慮します。</li> <li>・ 南側及び西側に緑化した広場を設けることにより、風通しに配慮します。</li> </ul> <p>&lt;日陰&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南側及び西側の広場に高木を適宜配置することにより、日陰の形成に努めます。</li> <li>・ 第一京浜側にピロティを設けることにより、歩行者空間等の暑熱環境の緩和に努めます。</li> </ul> <p>&lt;外構の地表面被覆&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広場は緑に溢れた設えとし、高木だけでなく、低木・地被植物等の緑地を確保することにより、地表面温度や地表面近傍の気温等の上昇を抑制します。</li> </ul> <p>&lt;建築外装材料&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日射を効果的に遮るルーバー等を採用することにより、熱負荷の低減に努めます。</li> <li>・ 建築物上に緑化を行います。</li> </ul> <p>&lt;建築設備からの排熱&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 排熱に該当する空調設備（室外機等）は、高さ 5 m 以上に設置する計画とします。</li> </ul>

## ■ 大気

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
大気質	<p>&lt; 関係車両の走行に伴う大気質 &gt;            二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.040～0.042ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.044mg/m<sup>3</sup> であり、全ての地点で環境基準を下回ります。            したがって、環境の目標とした「現況の大気質の状況を著しく悪化させないこと」を満たすと考えます。</p> <p>&lt; 駐車場の供用に伴う大気質 &gt;            二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は最大 0.041ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は最大 0.045mg/m<sup>3</sup> であり、環境基準を下回ります。            したがって、環境の目標とした「現況の大気質の状況を著しく悪化させないこと」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地内に掲示板、張り紙等を設置し、公共交通機関の利用を促します。</li> <li>・アイドリングストップの遵守、不要な空ふかし及び急加速等を行わないよう周知するため、計画地内に看板等を設置し、関係車両の運転者に対して協力を促します。</li> </ul>

## ■ 水・土

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
水利用	<p>本事業では、雨水貯留槽、雨水ろ過装置、雑用水槽を設置し、雨水の利用を図る計画です。            また、節水型トイレ等の節水型衛生器具を採用することで、水利用量の抑制に努めます。            したがって、環境の目標とした「水利用量の抑制を図っていること」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・節水型トイレを採用します。</li> <li>・雨水は雨水貯留槽で貯留し、業務及び商業の雑用水として利用します。</li> </ul>
排水	<p>排水は、既設下水道管の排水能力に合わせて適切に分散させて放流することで、既設下水道管への負荷の低減に努めます。            汚水調整槽及び雑排水調整槽は、「ビルピット臭気対策マニュアル」に準拠した計画とすることから、排水からの臭気による影響はないと予測します。また、有害生物の発生を防止するため、雨水浸透ますにすることや防虫網の設置等の対策を検討します。            したがって、環境の目標とした「既設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」及び「排水槽等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」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雨水は雨水貯留槽で貯留し、業務及び商業の雑用水として利用します。</li> <li>・事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、排水量の削減に努めます。</li> <li>・業務及び商業からの汚水・雑排水は、調整槽に貯留後、夜間放流することで、既設下水道管への負荷の低減を図ります。</li> <li>・汚水調整槽及び雑排水調整槽は、「ビルピット臭気対策マニュアル」に準拠した計画とします。</li> <li>・蚊の発生を防止するため、雨水浸透ますにすることや防虫網の設置等の対策を検討します。</li> </ul>
雨水	<p>本事業では、計画地内に芝生や植栽等の自然浸透域を確保することで、雨水の自然浸透を図ります。            また、雨水貯留槽を設置し、雨水を一旦貯留してから公共下水道に放流することで、下水処理施設への負担の低減に努めます。            したがって、環境の目標とした「雨水の浸透及び流出抑制を図り、集中豪雨等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」及び「集中豪雨時に周辺建物への浸水等の影響が発生しないようにすること」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上部に現況より広い自然浸透域（芝生及び植栽面）を確保し、雨水の自然浸透を図ります。</li> <li>・雨水貯留槽を設置し、雨水を一旦貯留してから公共下水道に放流することで、下水処理施設への負担の低減を図ります。</li> </ul>

■ 水・土（つづき）

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
地形・地質	<p>本事業では、地下水を揚水して利用する計画はないことから、地下水位の変化による地盤沈下及び地盤の変形は生じないと予測します。</p> <p>供用後の雨水浸透量は、現況の雨水浸透量から増加することから、計画地及びその周辺の地下水涵養に寄与すると予測します。</p> <p>計画建築物の地下躯体により、東京礫層の被圧地下水の流動阻害が生じる可能性があります。東京礫層は計画地周辺の広範囲に分布しており、地下躯体の範囲は帯水層の分布範囲と比較して小さいことから、地下水は計画建築物の地下躯体の周囲を迂回して流れると考えられ、地下水の流動阻害が生じる可能性は小さいと予測します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「計画地及びその周辺に地盤沈下及び地盤の変形等の影響を及ぼさないこと」、「雨水浸透による地下水涵養等に努めること」及び「地下水の流動を阻害しないこと」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地上部に現況より広い自然浸透域（芝生及び植栽面）を確保し、雨水の自然浸透を図ります。</li> </ul>

■ 静穏

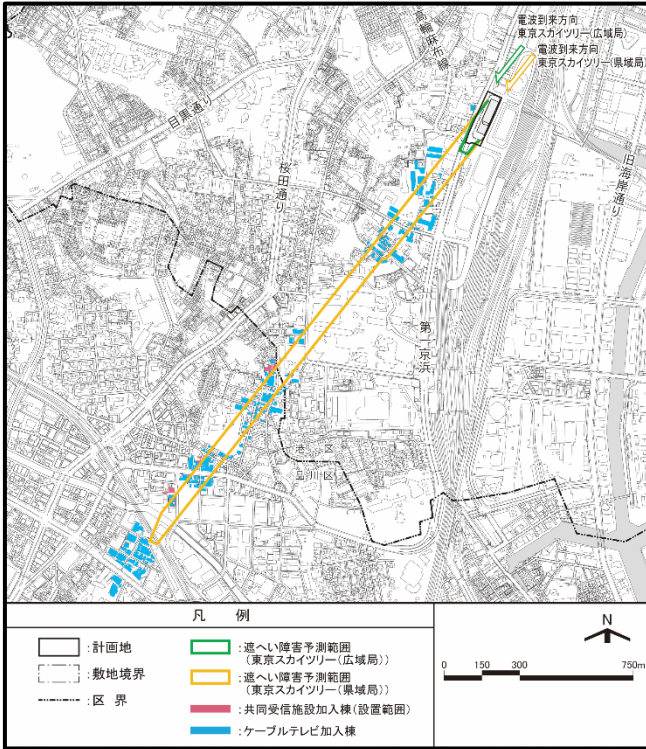
	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
音	<p>将来交通量による騒音レベルは昼間で 56～70dB、夜間で 51～68dB であり、第一京浜の地点の夜間で環境基準を上回ります。高輪麻布線及び特別区道第 1119 号線の地点では、昼間、夜間ともに環境基準を下回ります。なお、第一京浜の地点の夜間は環境基準を上回りますが、現況の調査結果において環境基準を上回っており、本事業の関係車両の走行に伴う増加分は 1 dB 未満です。</p> <p>したがって、環境の目標とした「事業の実施により発生する音により計画地周辺あるいは計画地周辺道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画地内に掲示板、張り紙等を設置し、公共交通機関の利用を促します。</li> <li>・ アイドリングストップの遵守、不要な空ふかし及び急加速等を行わないよう周知するため、計画地内に看板等を設置し、関係車両の運転者に対して協力を促します。</li> </ul>
振動	<p>将来交通量による振動レベルは、昼間で 36～48dB、夜間で 37～46dB であり、全ての地点で昼間、夜間ともに「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」（以下「環境確保条例」といいます。）に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準を下回ります。</p> <p>したがって、環境の目標とした「事業の実施により発生する振動により計画地周辺あるいは計画地周辺道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと」を満たすと考えます。</p>	



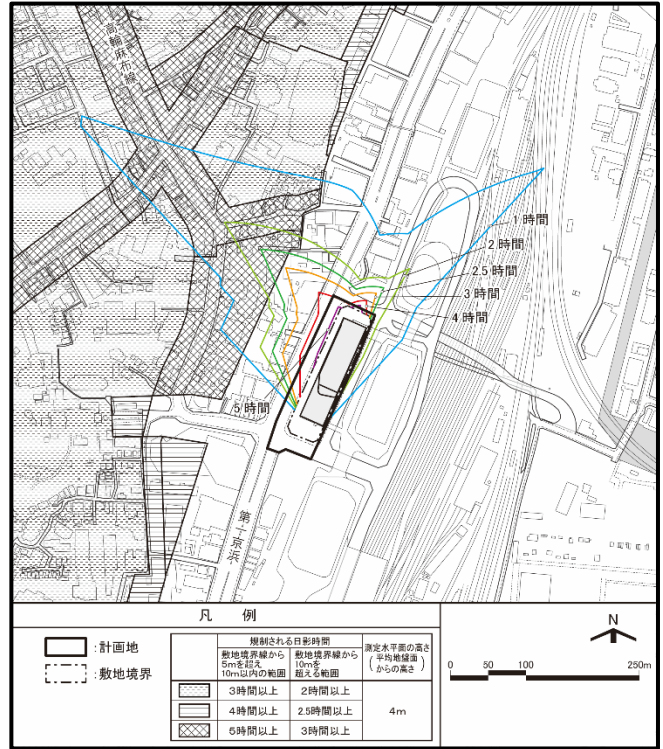
## ■ 建造物影響

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
電波受信状態	<p>地上デジタル放送の広域局の遮へい障害は南西方向に最大距離約 80mの範囲に、県域局の遮へい障害は南西方向に最大距離約 2,060mの範囲に、衛星放送の遮へい障害は北北東方向及び北東方向に最大距離約 180mの範囲に生じると予測します。</p> <p>本事業では、計画建築物に起因して新たなテレビ電波の受信障害が生じた場合には、適切な障害対策を講じます。</p> <p>したがって、環境の目標とした「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」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建築物に起因して新たなテレビ電波の受信障害が生じた場合には、適切な障害対策を講じます。</li> <li>・テレビ電波の受信障害に関する住民からの問合せに対し、迅速かつ適切な対応を行います。</li> </ul>
風	<p>計画建築物の建設後は、主に計画建築物の近傍で風環境が変化し、領域C（中高層市街地相当）の風環境になる地点がありますが、防風植栽を施すことにより風環境の改善がみられ、建設後に領域Cであった地点は領域B（低中層市街地相当）に変化し、全ての地点が領域A（住宅地相当）及び領域Bとなることから、計画地及びその周辺の街並みとして許容される風環境になると予測します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「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」、「快適な歩行空間を確保すること」及び「風による道路への障害物の侵入を予防すること」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地内に防風植栽を適切に配置します。</li> <li>・植栽樹木は十分に生長した木とし、良好な生育が可能となるよう、十分な根入れ深さを確保するとともに、樹木支柱による倒木を防ぐ対策を実施します。</li> <li>・防風植栽の維持管理を適切に行います。</li> </ul>
日照	<p>計画建築物による日影は、日影規制の対象区域にも生じますが、日影規制を満足すると予測します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「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」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・敷地境界から計画建築物をセットバックした配置とし、離隔距離をできる限り確保するよう配慮します。</li> <li>・計画建築物を高層化することで平面形状のスリム化を図り、計画地周辺への日影の影響を小さくするように配慮します。</li> </ul>
光	<p>計画建築物の高層部はバルコニーがある住宅であり、凹凸がある外観になる計画であること、低中層部の外壁にルーバー等を設置することから、著しい反射光は発生せず、反射光による影響は小さいと予測します。</p> <p>計画建築物の低中層部の店舗・事務所等の施設照明（室内照明等）は、時間帯に応じた照明の明るさ調節や外部への室内照明の透過を低減する設備設置の働きかけを行うこと、計画建築物の高層部はバルコニーのある住宅であることから、著しい夜間光は発生しないと予測します。また、広場等の外部の照明は、照明目的に応じた適切な照明機器の設置や運用等を行う計画であることから、著しい夜間光は発生せず、夜間光による影響は小さいと予測します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「反射光・夜間光により、計画地周辺に著しい影響を及ぼさないこと」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建築物の高層部は凹凸がある外観とし、反射光及び夜間光の低減を図ります。</li> <li>・低中層部の外壁にルーバー等を設置し、反射光の低減を図るとともに、店舗・事務所等の施設照明（室内照明等）は、時間帯に応じた照明の明るさ調節や外部への室内照明の透過を低減する設備の設置を働きかけ、夜間光の抑制を図ります。</li> <li>・広場等の外部の照明は、照明目的に応じた適切な照明機器の設置や運用等を行い、夜間光の抑制を図ります。</li> </ul>

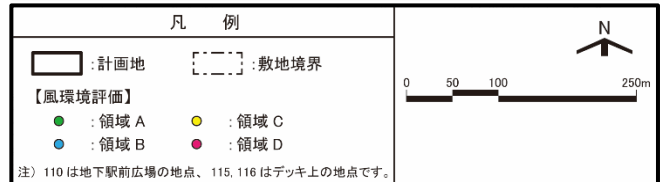
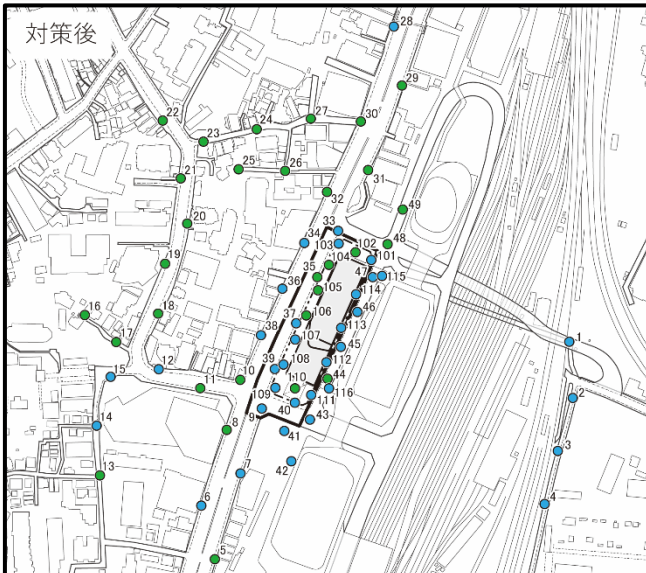
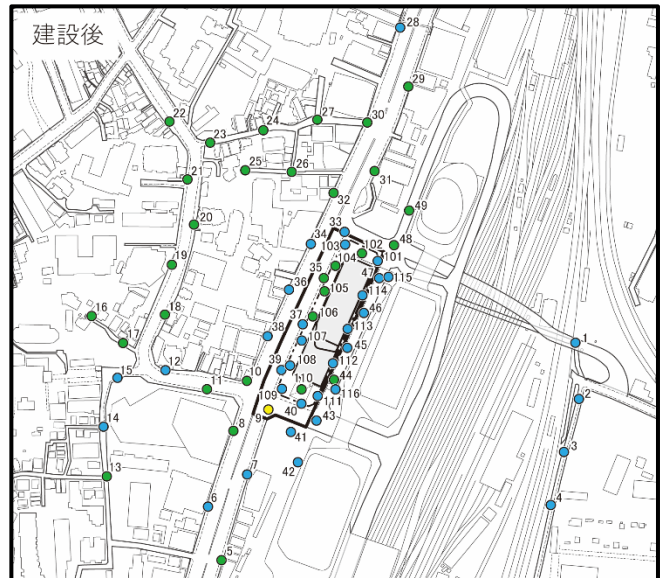
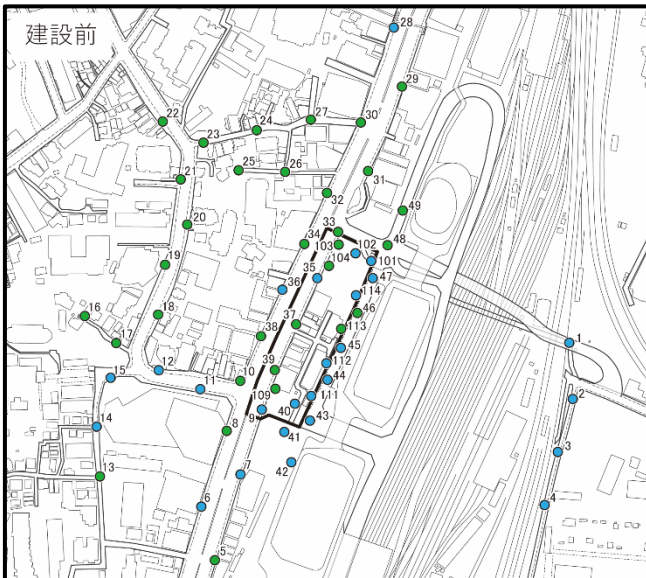
◆ テレビ電波の受信障害予測範囲（地上デジタル放送）



◆ 等時間日影図



◆ 風環境評価



【風環境評価指標】

領域区分	累積頻度別風速値	
	累積頻度 55%	累積頻度 95%
● 領域 A 住宅地相当	≦1.2m/s	≦2.9m/s
● 領域 B 低中層市街地相当	≦1.8m/s	≦4.3m/s
● 領域 C 中高層市街地相当	≦2.3m/s	≦5.6m/s
● 領域 D 強風地域相当	>2.3m/s	>5.6m/s



■ 植物・動物

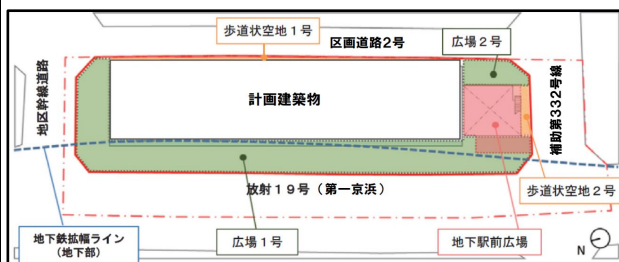
	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
緑	<p>本事業では、港区及び東京都の緑化基準を上回る緑化面積を確保する計画です。</p> <p>建築敷地内はできるだけ多くの緑化を図り、沿道空間には連続的な緑の空間を計画します。また、計画地は低地部と台地部の境にあたるため、低地部と台地部の在来種を主に環境に適した樹木を植栽し、台地部から低地部への連続的な緑の創出に努めるなど、緑のネットワーク形成に寄与する計画です。</p> <p>したがって、環境の目標とした「計画地及びその周辺において緑豊かな生活環境を形成するために樹木の保全・育成を図っていくこと」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑化に当たっては、在来種の植生を考慮した樹種を選定するように努めます。</li> <li>・植栽後は、灌水、施肥、草刈・除草、剪定・刈込み、病害虫駆除等を適切に行い、整備した緑地の維持管理に努めます。</li> </ul>

■ 景観

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
都市景観	<p>代表的な眺望地点からの眺望景観は、西側近景からの眺望では、計画建築物は周辺開発の建築物群とともに眺望を変化させる要素となりますが、高度利用が進んだ新たな都市景観として認識されると予測します。北側及び南側からの眺望では、計画建築物は周辺開発の建築物群と並んで眺望でき、南北の連なりが象徴的な都市景観を形成すると予測します。</p> <p>本事業では、隣接する周辺開発と連携し、品川駅北周辺地区全体として調和した景観形成を図るとともに、地域の拠点としての役割に配慮した配置、形態、意匠とする計画です。</p> <p>したがって、環境の目標とした「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」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建築物は、基壇部と高層部に分節し、高層部は周辺開発との調和に配慮した高さ（約 145 m）、基壇部は第一京浜沿道に立地する既存建築物との調和に配慮した高さ（約 50m）の高さとします。</li> <li>・高層部の南北の見付幅を抑制することにより、隣棟間隔を確保します。</li> <li>・圧迫感の軽減や周辺の高層建築物等と調和した景観形成に配慮しながら、国際交流拠点にふさわしい存在感を持つ建築物となるよう、適切な色調や素材の選択に配慮します。</li> <li>・歩行者空間と広場の一体的な整備により、にぎわいのある歩行者空間を形成します。</li> <li>・広場や歩道状空地进行を積極的に緑化することで、歩行者が緑を感じられる空間を整備します。</li> </ul>

■ 地域貢献等

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
公開空地等	<p>計画地内には、「広場 1号」、「広場 2号」、「地下駅前広場」、「歩道状空地 1号」、「歩道状空地 2号」を整備する計画であり、泉岳寺駅に接続する安全で快適な歩行者空間を確保することで、ネットワークの強化による利便性や回遊性の向上が図られると予測します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「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」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南側に駅前広場を配置し、地下駅前広場を泉岳寺駅と直結させるとともに、周辺開発で整備される広場やデッキと合わせて、泉岳寺駅と街をスムーズにつなぐ統一感のある広場を形成します。</li> <li>・第一京浜沿いでは、地下鉄施設の地上部の敷地を活用し、道路と敷地が一体となった歩行者空間や緑豊かなゆとりのある広場を整備することにより、駅前であることのわかりやすさと変化の感じられる街並みを実現します。</li> <li>・東側の地区幹線道路、南側の補助第 332 号線の道路に面して、安全で快適な歩行者ネットワークの形成に資する幅員約 2 m の歩道状空地进行を設けます。</li> </ul>



◆ 代表的な眺望地点からの眺望景観

<伊皿子坂保育園前からの眺望の変化>



現況



供用後

<高輪二丁目交差点からの眺望の変化>



現況

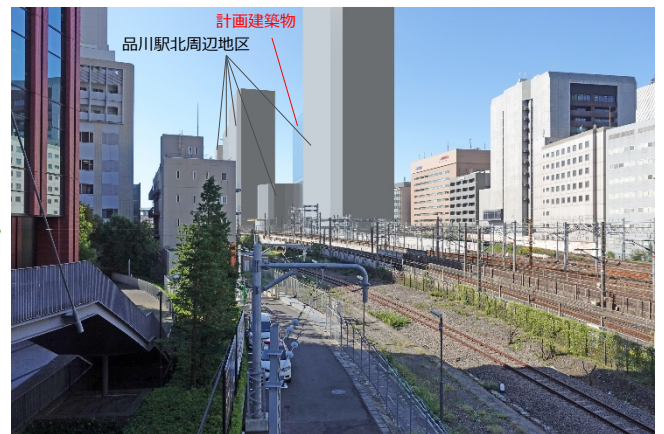


供用後

<札の辻橋からの眺望の変化>



現況



供用後



## 8. 環境影響調査の概要（工事中）

### ■ 交通

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
自動車交通量	<p>将来交通量による交差点需要率は 0.713～0.737 であり、全ての交差点で交通の処理が可能とされる目安である 0.9 を下回ります。</p> <p>したがって、環境の目標とした「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」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事用車両の走行経路や工事用車両の増加については、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞の防止に努めること等により、影響の低減を図ります。</li> <li>・ 工事用車両の走行が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めます。</li> <li>・ 工事用車両の出入口には、交通整理員を配置し、歩行者や自動車の安全な通行を確保します。</li> </ul>
交通安全	<p>工事用車両の出入口に交通整理員を配置する等の対策を行うことで、歩行者や自動車の安全な通行を確保します。</p> <p>また、工事用車両の主な走行ルートである第一京浜及び高輪麻布線は、マウントアップされた歩道、横断歩道、歩道橋が設置されており、歩車分離が図られていることから、歩行者の安全は確保されると予測します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「工事用車両出入口の位置等が歩行者の安全に適切に配慮していること及び交通安全に配慮した工事用車両の運行経路・運行計画となっていること」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事用車両の出入口に交通整理員を配置し、歩行者や自動車の安全な通行を確保します。</li> <li>・ 資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては、周辺道路の通勤・通学時間帯や交通混雑時を避けるよう配慮します。</li> <li>・ 工事用車両の走行に対する安全対策として、工事関係者に対し、下記の事項を周知・徹底します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 規制速度を遵守します。</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>○ 工事用車両の走行経路及び走行時間帯を限定します。</li> <li>○ 公共交通機関の利用を促します。</li> </ul> </li> </ul>

### ■ 資源・エネルギー・地球環境

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
リサイクル	<p>本事業では、建設廃棄物の発生抑制に努めるとともに、分別管理を徹底し、品目に応じて処理することにより、可能な限り再資源化を図ります。</p> <p>また、建設発生土は発生抑制、現場内利用、工事間利用、指定処分により土壌改良プラントや建設発生土受入地に搬出する等、可能な限り有効利用し、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・処分します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「廃棄物等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等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」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 残材等の発生が生じないよう極力プレカット部材を使用します。</li> <li>・ 建設廃棄物は発生抑制に努めるとともに、分別管理を徹底し、品目に応じて処理することにより、可能な限り再資源化を図ります。</li> <li>・ 産業廃棄物の許可を受けた業者等に委託し、適正に処理します。</li> <li>・ 建設発生土は発生抑制、現場内利用、工事間利用、指定処分により土壌改良プラントや建設発生土受入地に搬出する等、可能な限り有効利用し、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・処分します。</li> <li>・ 建設廃棄物及び建設発生土の搬出時は、荷崩れや飛散等が生じないよう積載方法に留意し、積載量の遵守等を徹底します。</li> <li>・ 工事において、有害物質等が発生した場合は、周辺環境に影響を及ぼすことがないよう関係法令等に基づき適切に対応します。</li> </ul>

■ 大気

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
大気質	<p>&lt; 工事用車両の走行に伴う大気質 &gt;                      二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.042～0.045ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2 % 除外値は 0.044mg/m<sup>3</sup> であり、全ての地点で環境基準を下回ります。                      したがって、環境の目標とした「現況の大気質の状況を著しく悪化させないこと」を満たすと考えます。</p> <p>&lt; 建設機械の稼働に伴う大気質 &gt;                      二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は最大 0.052ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2 % 除外値は最大 0.055mg/m<sup>3</sup> であり、環境基準を下回ります。                      したがって、環境の目標とした「現況の大気質の状況を著しく悪化させないこと」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事用車両は、最新の排出ガス規制適合車の使用に努めます。</li> <li>・ 工事用車両に対してアイドリングストップを周知・徹底するため、工事区域内にはアイドリングストップの看板を設置します。</li> <li>・ 工事用車両の走行経路や工事用車両の増加については、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞の防止に努めること等により、影響の低減を図ります。</li> <li>・ 最新の排出ガス対策型の建設機械の使用に努めます。</li> <li>・ 建設機械の集中稼働を行わないよう、工事工程の平準化及び建設機械の効率的な稼働に努めます。</li> <li>・ 建設機械のアイドリングストップを励行し、周知・徹底します。</li> <li>・ 建設機械の配置への配慮等の適切な工事方法を検討します。</li> <li>・ 作業時間及び作業手順は、周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程を十分に検討します。</li> </ul>

■ 水・土

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
排水	<p>工事中に発生する濁水は、沈砂槽に一旦貯留し、浮遊物質（SS）を「東京都下水道条例」に基づく下水排除基準以下に処理した後、公共下水道に放流する計画です。                      したがって、環境の目標とした「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」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事中に発生する濁水は、沈砂槽に一旦貯留し、浮遊物質（SS）を「東京都下水道条例」に基づく下水排除基準を満足するように処理した後、公共下水道に放流します。</li> </ul>
地形・地質	<p>計画建築物の地下躯体周辺に山留壁として遮水性及び剛性の高いソイルセメント壁（SMW）及び地中連続壁（RC 連壁）を下位に広く分布する難透水層（上総層群）まで根入れするため、山留壁に囲まれた範囲への周辺からの地下水の流入はほとんど無く、周辺の地下水位の低下は抑えられることから、地下水位の変化による地盤沈下は生じないと予測します。                      また、工事中は傾斜計等により山留壁頭部の変位及び周辺地盤の変位を計測し、必要に応じて追加の対策を講じる計画であることから、山留壁の変形による地盤の変形は生じないと予測します。                      したがって、環境の目標とした「計画地及びその周辺に地盤沈下及び地盤の変形等の影響を及ぼさないこと」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 山留壁として遮水性及び剛性の高いソイルセメント壁（SMW）及び地中連続壁（RC 連壁）を下位に広く分布する難透水層（上総層群）まで根入れし、地下水の流入を防止するとともに、周辺地盤の変形が生じないように努めます。</li> <li>・ 山留壁頭部の変位及び周辺地盤の変位を計測し、必要に応じて追加の対策を講じます。</li> </ul>

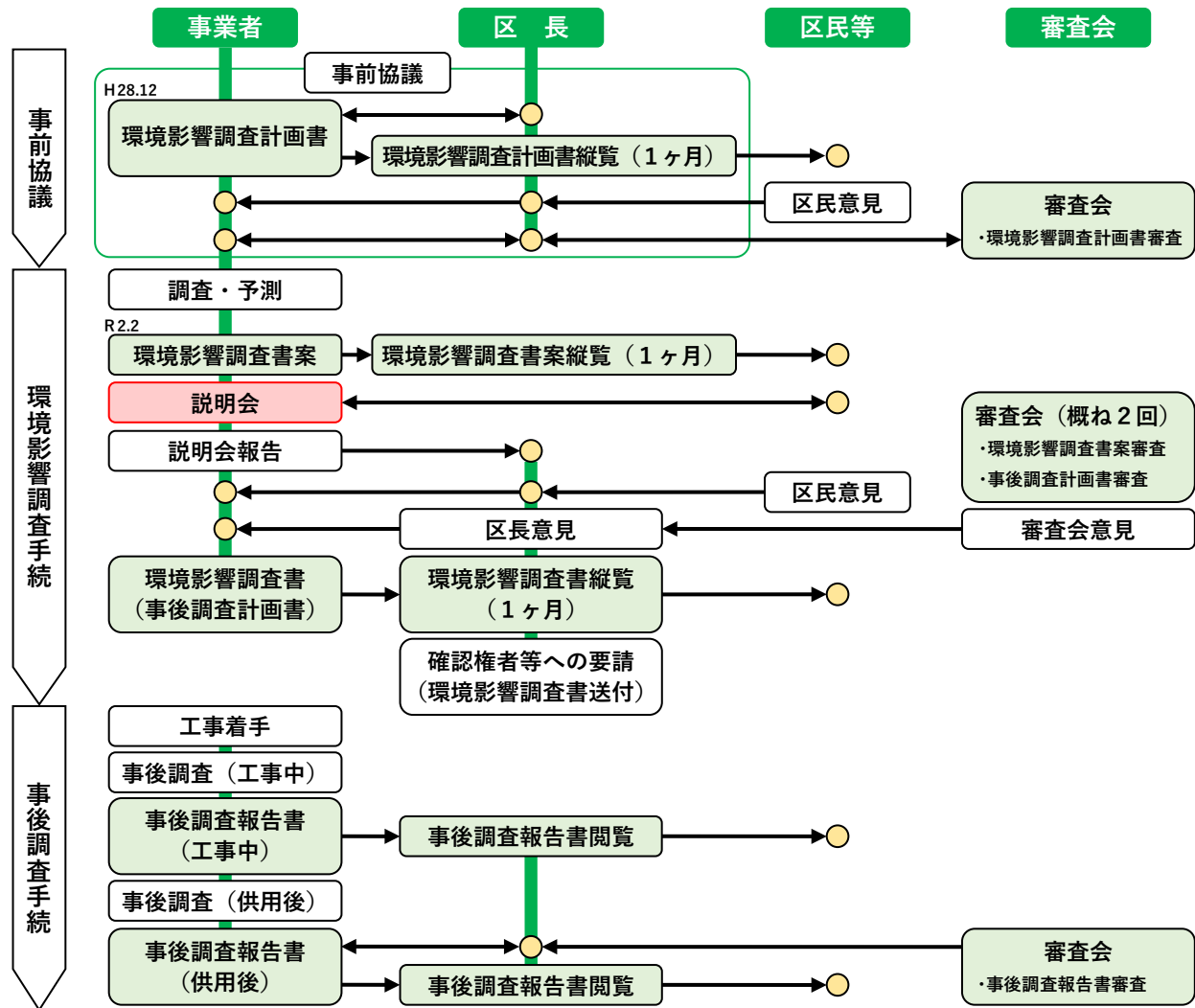
## ■ 静穏

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
音	<p>&lt; 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 &gt;  将来交通量による騒音レベルは 65～70dB であり、全ての地点で環境基準を下回ります。  したがって、環境の目標とした「事業の実施により発生する音により計画地周辺あるいは計画地周辺道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと」を満たすと考えます。</p> <p>&lt; 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 &gt;  騒音レベルは工事開始 11 ヶ月目で最大 78dB であり、「環境確保条例」に基づく指定建設作業に係る騒音の勧告基準を下回ります。  したがって、環境の目標とした「事業の実施により発生する音により計画地周辺あるいは計画地周辺道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事用車両に対してアイドリングストップを周知・徹底するため、工事区域内にはアイドリングストップの看板を設置します。</li> <li>・ 工事用車両の過積載を防止し、影響の低減を図ります。</li> <li>・ 工事用車両の走行経路や工事用車両の増加については、関係機関と十分協議し、周辺の交通渋滞の防止に努めること等により、影響の低減を図ります。</li> <li>・ 低騒音型の建設機械の使用に努めます。</li> <li>・ 敷地外周に高さ 3 m の鋼製仮囲いを設置します。</li> <li>・ 建設機械の集中稼働を行わないよう、工事工程の平準化及び建設機械の効率的な稼働に努めます。</li> <li>・ 低騒音工法及び低振動の選択、建設機械の配置への配慮等の適切な工事方法を検討します。</li> <li>・ 建設機械のアイドリングストップを励行し、周知・徹底します。</li> </ul>
振動	<p>&lt; 工事用車両の走行に伴う道路交通振動 &gt;  将来交通量による振動レベルは 44～51dB であり、全ての地点で「環境確保条例」に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準を下回ります。  したがって、環境の目標とした「事業の実施により発生する振動により計画地周辺あるいは計画地周辺道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと」を満たすと考えます。</p> <p>&lt; 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 &gt;  振動レベルは、工事開始 11 ヶ月目で最大 63dB であり、「環境確保条例」に基づく指定建設作業に係る振動の勧告基準を下回ります。  したがって、環境の目標とした「事業の実施により発生する振動により計画地周辺あるいは計画地周辺道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設機械の配置への配慮等の適切な工事方法を検討します。</li> <li>・ 作業時間及び作業手順は、周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程を十分に検討します。</li> </ul>

## ■ 史跡・文化財

	環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
史跡・文化財	<p>計画地内に周知の埋蔵文化財包蔵地が存在するため、調査の方法、範囲について港区教育委員会から指導を受けたうえで試掘・確認調査を実施します。</p> <p>また、計画地周辺に高輪大木戸跡が存在し、計画地内に当時の遺構が残存している可能性が考えられるため、事前に港区教育委員会と協議を行い、必要に応じて試掘・確認調査を実施します。</p> <p>さらに、工事中に新たな埋蔵文化財等を確認した場合には、港区教育委員会に遅滞なく報告し、必要な指導及び助言を受けたうえで適切に対処します。</p> <p>したがって、環境の目標とした「計画地内に存在する史跡・文化財に対して適切な対応を図ること」を満たすと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画地内に周知の埋蔵文化財包蔵地が存在するため、調査の方法、範囲について港区教育委員会から指導を受けたうえで試掘・確認調査を実施します。</li> <li>・ 計画地周辺に高輪大木戸跡が存在し、計画地内に当時の遺構が残存している可能性が考えられるため、事前に港区教育委員会等と協議を行い、必要に応じて試掘・確認調査を実施します。</li> <li>・ 試掘・確認調査の結果等、あるいは工事中に新たな埋蔵文化財等を確認した場合には、港区教育委員会に遅滞なく報告し、必要な指導及び助言を受けます。</li> </ul>

## 9. 手続きの流れ



## 10. 環境影響調査書案の縦覧

現在は終了しています。

縦覧場所：港区環境リサイクル支援部環境課（区役所8階）、各総合支所、みなと図書館  
縦覧期間：令和2年2月25日（火）～3月24日（火）（閉庁時は除きます。）

※上記期間中、港区ホームページにて環境影響調査書案の内容をご覧になれます。  
(<https://www.city.minato.tokyo.jp/kankyousesu/kankyo-machi/kankyo/shisaku/index.html>)

## 11. 意見書の提出

現在は終了しています。

縦覧中の環境影響調査書案について、都市の生活環境の保全及び創造の見地からご意見のある方は、以下の期間中に意見書を提出することができます。詳しくは港区環境リサイクル支援部環境課にお問い合わせください。

提出期間：令和2年2月25日（火）～3月24日（火・消印有効）

提出方法：直接又は郵送

提出先：〒105-8511 港区芝公園一丁目5番25号

港区環境リサイクル支援部環境課環境指導・環境アセスメント担当（03-3578-2490）

## 12. お問い合わせ先

東京都都市整備局 第二市街地整備事務所 事業課

所在地：〒164-0001 東京都中野区中野一丁目2番5号

電話：03-5389-5169（9:00～17:00／土曜日、日曜日、祝日は除きます。）