

環境課

虎ノ門一丁目東地区第一種市街地再開発事業 環境影響調査書案について

本環境影響調査書案は、港区環境影響調査実施要綱第5条に基づき、当該事業の実施が環境に及ぼす影響について調査等を実施し、その調査結果及び環境に与える影響の評価をもって、区民の健康で快適な生活の確保に資することを目的として事業者により作成されたものです。

1 事業者

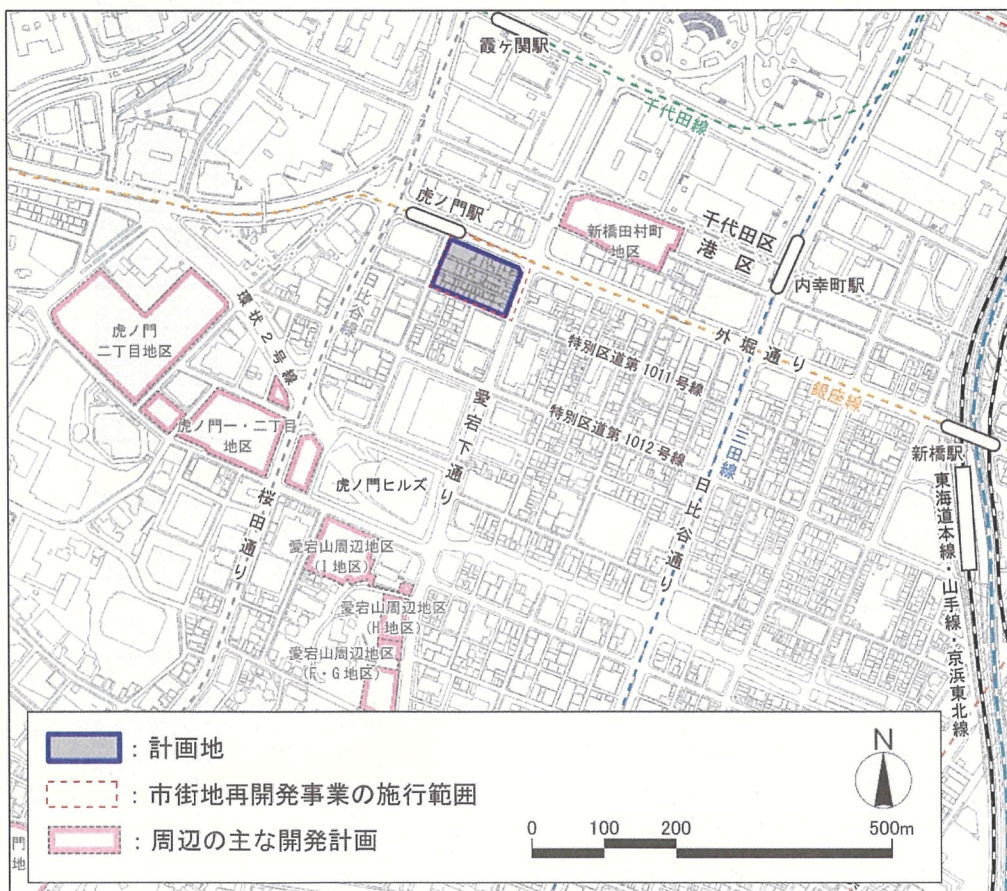
虎ノ門一丁目東地区市街地再開発準備組合

2 計画地の位置

計画地は、東京都港区虎ノ門一丁目に位置しています。

鉄道の最寄り駅として、計画地北側に東京メトロ銀座線虎ノ門駅があります。主要道路として、計画地北側に都道405号線(外堀通り)が東西方向に通過しており、計画地西側は隣接する虎ノ門駅前地区(東京虎ノ門グローバルスクエア)を挟んで、一般国道1号(桜田通り)が南北方向に通過しています。計画地東側に都道301号線(愛宕下通り)が南北方向に通過しており、計画地南側は約300mの所に環状第2号線が東西方向に通過しています。

計画地位置図



3 事業の概要

計画地には低層部が店舗・ビジネス支援施設等、高層部が事務所等からなる複合施設を配置して、東京メトロ銀座線虎ノ門駅等と一体となった地上・地下駅前広場を、計画地の南西側には屋外広場を設ける計画です。

敷地面積は約6,400m²、用途は事務所、店舗、ビジネス支援施設、駐車場等であり、延床面積は合計約120,700m²、建物最高高さは約180mの規模を想定して検討しています。

(1) 建築計画の概要

項目	内容
主要用途	事務所、店舗、ビジネス支援施設、駐車場等
敷地面積 ^{※1}	約6,400m ²
延床面積	約120,700m ²
階数	地上29階、地下4階
建物最高高さ ^{※2}	約180m
計画容積率	約1,500%

項目	内容
自動車駐車台数	約95台（うち10台は荷捌き台数）
二輪車駐輪台数	約23台
自転車駐輪台数	約250台

注) 建築計画の概要等は、調査書案提出時点のものであり、今後の関係機関との協議等により変更する可能性があります。

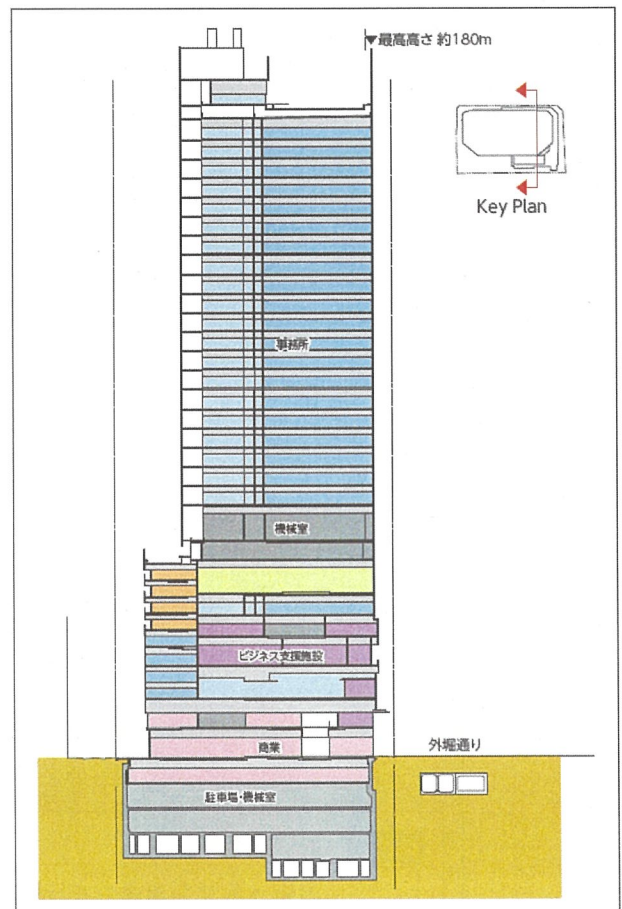
※1：敷地面積は、計画建築物の建築敷地面積です。

※2：T.P.+6.1mからの高さ

(2) 施設配置図



(3) 建物断面図



4 環境調査項目

環境調査項目の選定は、対象事業の内容から行為・要因を抽出し、さらに地域の環境特性等を考慮して選定しました。

環境要素	環境調査項目	主 な 調査事項	区 分		供 用 後		工 事 中	
			行 為 ・ 要 因	在 存	建 物 の 存 在	関 係 車 両 の 走 行	駐 車 場	建 設 工 事
1. 交 通	自動車交通量	自動車交通量	-	●	-	-	-	●
	歩行者交通量	歩行者交通量	●	-	-	-	-	-
	駐 車 場	駐車場設置台数	-	-	●	-	-	-
	自転車・自動二輪車駐輪場	駐輪場設置台数	-	-	●	-	-	-
	交 通 安 全	交通安全に配慮した内容	-	●	-	-	-	●
2. 資 源・ エ ネ ル ギ ー・地 球 環 境	リサイクル	廃棄物発生量、再利用量	●	-	-	-	●	-
	地球温暖化の防止・エネルギー利用	エネルギー使用量、二酸化炭素排出量	●	-	-	-	-	-
	ヒートアイランド現象の緩和	ヒートアイランド現象の緩和への配慮事項	●	-	-	-	-	-
3. 大 気	大 気 質	大気汚染物質の排出量	●	●	●	●	●	●
	臭 気	臭気の発生状況	-	-	-	-	-	-
4. 水 ・ 土	水 利 用	水利用量	●	-	-	-	-	-
	排 水	排水量	●	-	-	●	-	-
	雨 水	雨水流出抑制量	●	-	-	-	-	-
	地形・地質	地形の変化、地盤沈下発生の有無、雨水浸透量	●	-	-	●	-	-
	土 壌 汚 染	汚染状況	※1					
5. 静 穏	音	関係車両交通騒音	-	●	-	●	●	●
	振 動	関係車両交通振動	-	●	-	●	●	●
	低 周 波 音	被害の発生状況	-	-	-	-	-	-
6. 建 造 物 影 響	電波受信状態	テレビ電波受信障害の発生状況	●	-	-	-	-	-
	風	風 況	●	-	-	-	-	-
	日 照	日影の状況	●	-	-	-	-	-
	光	反射光、夜間光の状況	●	-	-	-	-	-
7. 植物・動物	緑	緑の量	●	-	-	-	-	-
	生物・生態系	生物の生息環境、生育状況	-	-	-	-	-	-
8. 景 観	都市景観	眺望の変化	●	-	-	-	-	-
9. 史跡・文化財	史跡・文化財	分布、保存方法	-	-	-	-	-	-
10. 地域貢献等	地域活動・コミュニティ	住民組織や商店街との関わり	●	-	-	-	-	-
	公開空地等	公開空地の設置状況						
	防災・防犯	防災・防犯への配慮事項						
	住民への説明	相談窓口の設置状況						
	有害生物への対応	有害生物への対応						
そ の 他	放置自転車等への配慮事項							

注1) ●：選定した環境調査項目

※1：土壌汚染については、土壌汚染対策法及び環境確保条例に基づき調査・届出を行い、その結果、汚染が確認された場合には土壌汚染対策を実施します。法令に基づく調査・届出の状況については、環境影響調査書あるいは事後調査報告書にて報告します。

5 評価等の結果の概要

(1) 交通（供用後）

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
自動車交通量	<p>○自動車の発生集中交通量 供用後における自動車の発生集中交通量は、2,710台TE/日と予測します。</p> <p>○交差点需要率等 供用後の交差点需要率は、0.311~0.620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」に対して、全ての交差点で下回ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> テナント関係者等に対して、掲示板、張り紙等によって、公共交通機関の利用を促します。 計画地南側の特別区道 1011 号については、幅員を 8m から 10m に拡幅整備します。
歩行者交通量	<p>○歩行者の発生集中交通量 供用後の歩行者発生集中交通量は、41,539人TE/日と予測します。</p> <p>○歩行者サービス水準 供用後の歩行者サービス水準は、予測評価の対象とした全ての地点で「水準A（自由歩行）」と予測され、周辺地域に著しい影響を及ぼすことはないと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 虎ノ門ヒルズ駅から虎ノ門駅につながる地下歩行者空間に直接アクセスできるように整備するとともに、外堀通りの対岸へ接続する地下歩行者空間を整備します。 計画地東側の愛宕下通り沿いは、現況約22mの幅員を約26mに拡幅し計画地側の歩道を拡幅するとともに、壁面後退によるさらなる歩行者空間を整備します。 計画地北東側には歩道と連続する地上駅前広場を、南西側には広場を整備します。 計画敷地南側の特別区道1011号については、幅員を約8mから約10mに拡幅整備するとともに、対岸の歩道約2.5m及び計画地側歩道約2mを整備します。また北側は約2mの壁面後退に加えて広場を整備することで安全な歩行者空間を整備します。
駐車場	<p>本事業で設置する自動車駐車場は、「港区低炭素まちづくり計画の駐車機能集約区域内における建築物の駐車施設の附置等に関する条例」に基づく「環状2号線周辺地区駐車場地域ルール」の適用を受け、一般用約85台、荷捌き用約10台を設置します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> テナント関係者等に対して、掲示板、張り紙等によって、公共交通機関の利用を促します。
自転車・自動二輪車駐輪場	<p>本事業で設置する自転車駐輪場は、「港区自転車等の放置防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」に基づく十分な台数を確保する計画であり、約250台を設置します。</p> <p>自動二輪車駐輪場は、「国土交通省による標準駐輪場条例」の内容に準拠して算定される台数以上を確保する計画であり、約23台を設置します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> テナント関係者等に対して、掲示板、張り紙等によって、公共交通機関の利用を促します。

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">交通安全</p>	<p>御成門小学校の指定通学路となっている愛宕下通りのうち、計画地が接する区間については、計画地側の歩道を拡幅するとともに、壁面後退によるさらなる歩行者空間を整備することにより、交通安全に配慮します。</p> <p>また、本事業の駐車場出入口の前面は、歩道状空地の整備により歩行者空間を広げる計画であるとともに、駐車場出口には出庫警報の設置等を検討する計画であり、歩行者の安全は確保できると考えます。</p> <p>本事業の実施により発生集中する関係車両の主要な動線には歩道や横断施設として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>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場出口には出庫警報の設置等を検討し、安全の確保に努めます。 ・ 駐車場出口には一時停止の路面標示や標識の設置を検討し、歩行者への安全の確保に努めます。 ・ 計画地東側の愛宕下通り沿いは約4m拡幅整備し、安全性の高い交通空間を確保します。また、計画地側の歩道を拡幅するとともに、壁面後退によるさらなる歩行者空間を整備します。 ・ 計画地南側の特別区道1011号線沿いは1mの歩道状空地及び広場を整備し、安全性の高い交通空間を確保します。 ・ 計画地西側の特別区道1166号線沿いは0.5mの歩道状空地と2mの壁面後退及び広場並びに地上駅前広場を整備し、安全性の高い交通空間を確保します。 ・ 計画地北側の外堀沿いは地上駅前広場を整備し、安全性の高い交通空間を確保します。
---	--	---

(2) 資源・エネルギー・地球環境（供用後）

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">リサイクル</p>	<p>○廃棄物の発生量 家庭廃棄物の廃棄物発生量は約56.0kg/日、事業系廃棄物の廃棄物発生量は約7,047.4kg/日であり、合計約7,103.4kg/日と予測します。</p> <p>○再利用量 家庭廃棄物の再利用率は約20.9kg/日、事業系廃棄物の再利用率は約4,059.4kg/日であり、合計で約4,080.3kg/日であり、発生量の約57.4%と予測します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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」により算定される面積を満足する保管施設を確保します。 ・ 家庭廃棄物については、保管場所の管理を徹底します。 ・ 事業系廃棄物の発生抑制、分別の徹底をテナント関係者等へ働きかけます。また、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>地球温暖化の防止・エネルギー利用</p>	<p>○エネルギー利用量(エネルギー利用の合理化)、地球温暖化防止のための対策 エネルギー利用量(エネルギー利用の合理化)、計画建築物の環境性能、地球温暖化防止のための対策として、下記の環境配慮を行う計画です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物における新たな先進的な技術を積極的に導入します。 ・DHCプラント施設を整備し、虎ノ門駅と合わせたエネルギーの面的利用によって省エネルギー性能を高める計画とします。 ・効率的なエネルギー利用や災害時の電力確保などの見地から、コージェネレーションシステム(CGS)を導入し、排熱吸収機器等を活用するなど排熱利用を最大限利用したCGS運用を計画します。 ・BEMS※を導入し、運用による節電・省エネルギーを支援するシステムを整備します。 ・熱負荷を低減させるため、南側へのコアの配置、窓面へのルーバー等の設置により日射を抑制や断熱性向上を図ります。 ・テナント向けエネルギー消費量の見える化システムの採用により、エネルギー消費データを提供するとともに、テナントの自主的な省エネ・省CO₂活動を引き出す仕組みの構築を図ります。 ・屋上を利用した太陽光発電を行うほか、雨水再利用、節水機器の導入を図ります。 <p>○計画建築物の環境性能 計画建築物の環境性能について、下記の配慮措置の検討を行う計画です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模建築物として環境へ与える負荷の低減を図るため、先進的な環境技術の導入によりエネルギーの効率的な利用と熱負荷の低減への取り組みを進めます。 ・東京都建築物環境計画書評価制度における段階3(PAL*低減率20%以上、ERR(事務所棟)30%以上)を目指します。 ・環境性能の向上及びエネルギーの効率的な運用により、CASBEE(建築物総合環境性能評価システム)においてSランク相当を目指します。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>※ビルの室内環境(温度等)・エネルギー使用量を把握し、状況に応じた機器や設備の運転管理を行うことで、ビル全体の省エネルギー化を図るためのシステム</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、下記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"> ・LED照明 ・昼光利用照明制御 ・CO₂濃度による外気量制御 ・人感センサー照明制御 ・地域冷暖房(DHC)の導入 ・細分計量したBEMSの導入 ・テナント向けエネルギー消費の見える化 ・高効率なコージェネレーションシステム(CGS)の導入 ・大温度差送水システムによる搬送エネルギー低減 ・CGS排熱利用熱源機
<p>ヒートアイランド現象の緩和</p>	<p>ヒートアイランド現象の緩和として、エネルギー利用の合理化・地球温暖化防止のための対策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。</p> <p>計画地南側に区道沿いの広場のほか敷地内に緑環境を創出し、屋上緑化、壁面緑化も含め都市緑化による地表面被覆の改善を図ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業では、省エネルギーに係る配慮措置(地球温暖化の防止・エネルギー利用に係る環境保全のための措置)の検討を行い、エネルギーの効率的利用を図ります。

(3) 大気 (供用後)

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
大気質	<p>○関係車両の走行に伴う大気質(NO₂・SPM) 関係車両の走行に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、0.045~0.046ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を下回っています。 浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、各予測地点とも0.045mg/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回っています。</p> <p>○駐車場の供用に伴う大気質(NO₂・SPM) 駐車場の供用に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、最大0.044ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を下回っています。 浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、最大0.045mg/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回っています。</p> <p>○施設の稼働に伴う大気質(NO₂) 熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、最大0.044ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を下回っています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> テナント関係者等に対して、掲示板、張り紙等によって、公共交通機関の利用を促します。 テナント関係者等に対して、掲示板、張り紙等によって、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促します。

(4) 水・土 (供用後)

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
水利用	<p>給水計画に基づく1日の使用水量は、上水約335m³/日、雑用水(雨水・冷却塔補給水等)約379m³/日の合計約714m³/日を予定しています。水利用については、雨水等の雑用水利用することにより、上水の利用量の削減を図ります。 また、節水設備として、雨水等の雑用水利用のための設備検討を進めるとともに、節水型金具の採用等の検討を行います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 節水をテナント関係者等に働きかけます。
排水	<p>○排水量 排水計画に基づく1日の総排水量は、合計で約686m³/日を予定しています。 汚水は、汚水貯留槽に一時貯留し、負荷調整を行いながら排水する計画であり、公共下水道への負荷の低減を図るため、既設下水道管に著しい影響を及ぼすことはないと予測します。</p> <p>○排水の処理状況(悪臭対策・有害生物発生防止対策) 汚水貯留槽の悪臭対策は、「ビルの新築に伴う地下排水槽(ビルピット)設計の手引き」に準拠し、曝気方式の採用、通気設備、換気設備等を十分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、有害生物発生防止対策としては、蚊の発生を防止するため計画地内の雨水ますは、雨水浸透ますの設置を検討し、設置できない場合には防虫網を設置するなどの対策を検討する計画であり、有害生物の発生を防止できると予測します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 節水をテナント関係者等に働きかけ、排水量の削減に努めます。

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
雨水	<p>○雨水浸透量・雨水貯留量 計画地内に植栽を配置しますが、雨水流出抑制施設とはみなさず、全量が雨水貯留槽に入り、雑用水として利用するとともに余剰分は下水道へ放流する計画です。</p> <p>○雨水流出抑制量 雨水貯留施設の容量(雨水貯留量)は、約384m³以上を確保する計画であり、「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に準拠した雨水流出抑制対策量以上の雨水流出抑制量を確保します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 雨水貯留施設から下水道への放流量は、計画放流量(0.024m³/s・ha)以下に抑制する計画です。
地形・地質	<p>○地盤沈下の有無 計画建築物周囲には、剛性のあるソイルセメント柱列壁(山留壁)を構築し、周辺地盤の変形が生じないように計画します。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。</p> <p>○雨水浸透量 計画地内に植栽を配置しますが、雨水流出抑制施設とはみなさず、全量が雨水貯留槽に入り、雑用水として利用するとともに余剰分は下水道へ放流する計画です。</p> <p>○地下水の流動阻害の有無 遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁(山留壁)を、難透水性の上総層群砂泥層まで構築する計画であり、被圧地下水を遮断することになると考えられます。 しかし、被圧地下水が存在する沖積層砂質土層、上総層群砂質土層は計画地周辺に広く分布していることから、地下水は山留壁を回り込むと予測します。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、地下構造物による地下水の水位変化、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>	<ul style="list-style-type: none"> 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。

(5) 静穏 (供用後)

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置						
音	<p>関係車両の走行に伴う道路交通騒音(等価騒音レベル(L_{Aeq})は、昼間が65~70dB、夜間が60~66dBと予測され、環境基本法に基づく環境基準に対しては、地点1の夜間で同基準を上回っており、騒音規制法に基づく要請限度に対しては、全地点で同基準を下回っています。ただし、環境基準を上回る地点については、関係車両による騒音レベルの増加分は0.1dB以下です。</p> <p>○関係車両の走行に伴う騒音予測結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時間区分</th> <th>等価騒音レベル(L_{Aeq})</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>昼間</td> <td>65~70dB</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>60~66dB</td> </tr> </tbody> </table>	時間区分	等価騒音レベル(L _{Aeq})	昼間	65~70dB	夜間	60~66dB	<ul style="list-style-type: none"> テナント関係者等に対して、掲示板、張り紙等によって、公共交通機関の利用を促します。 テナント関係者等に対して、掲示板、張り紙等によって、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促します。
時間区分	等価騒音レベル(L _{Aeq})							
昼間	65~70dB							
夜間	60~66dB							

振動	<p>関係車両の走行に伴う道路交通振動(振動レベル(L₁₀))は、昼間が34.6~50.3dB、夜間が30.6~45.7dBと予測され、環境確保条例に基づく日常生活等に適用する規制基準に対して、全地点で同基準を大きく下回っています。</p> <p>◎関係車両の走行に伴う振動予測結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時間区分</th> <th>振動レベル(L₁₀)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>昼間</td> <td>34.6~50.3dB</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>30.6~45.7dB</td> </tr> </tbody> </table>		時間区分	振動レベル(L ₁₀)	昼間	34.6~50.3dB	夜間	30.6~45.7dB
	時間区分	振動レベル(L ₁₀)						
	昼間	34.6~50.3dB						
夜間	30.6~45.7dB							

(6) 建造物影響 (供用後)

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置																										
電波受信状態	<p>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。</p> <p>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、「高層建築物による受信障害解消についての指導要領」(昭和51年 郵政省電波監理局長通達)等に基づき、CATVの活用等の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。</p> <p>◎障害予測範囲の予測結果(地上デジタル放送)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>方向</th> <th>障害距離</th> <th>障害幅</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域局</td> <td>南西</td> <td>約100m</td> <td>約115m</td> </tr> <tr> <td>県域局</td> <td>南西</td> <td>約650m</td> <td>約115m</td> </tr> </tbody> </table> <p>◎障害予測範囲の予測結果(衛星放送)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>方向</th> <th>障害距離</th> <th>障害幅</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BS</td> <td rowspan="2">北東</td> <td rowspan="2">約230m</td> <td rowspan="2">約100m</td> </tr> <tr> <td>110° CS</td> </tr> <tr> <td>JCSAT-4(CS)</td> <td rowspan="2">北北東</td> <td rowspan="2">約175m</td> <td rowspan="2">約100m</td> </tr> <tr> <td>JCSAT-3(CS)</td> </tr> </tbody> </table>	区分	方向	障害距離	障害幅	広域局	南西	約100m	約115m	県域局	南西	約650m	約115m	区分	方向	障害距離	障害幅	BS	北東	約230m	約100m	110° CS	JCSAT-4(CS)	北北東	約175m	約100m	JCSAT-3(CS)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事中に、高所に設置されるタワークレーン等については、極力テレビ電波に影響を与えないように配慮します。 ・ 地上躯体工事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。 ・ 地上躯体が立ち上がる前には、電波障害に関する相談窓口を設置し、迅速かつ適切な対応を図ります。 ・ 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、速やかにCATVの活用等適切な障害対策を講じます。 ・ 既設の共同受信施設に対して、新たな電波障害が生じた場合には、「高層建築物による受信障害解消についての指導要領」(昭和51年 郵政省電波監理局長通達)等に基づき、CATVの活用等の適切な対策を講じます。 ・ 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、CATVの活用等適切な対策を講じます。 ・ 周辺開発事業との複合影響についても把握し、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、速やかにCATVの活用等適切な障害対策を講じます。
	区分	方向	障害距離	障害幅																								
	広域局	南西	約100m	約115m																								
県域局	南西	約650m	約115m																									
区分	方向	障害距離	障害幅																									
BS	北東	約230m	約100m																									
110° CS																												
JCSAT-4(CS)	北北東	約175m	約100m																									
JCSAT-3(CS)																												
風	<p>風環境については、計画建築物の建設後も、地周辺は住宅地や低中層市街地相当の風環境が確保されると予測され、風環境が変化する地点もありますが、計画地周辺の風環境に大きな影響を与えることはないと考えます。</p> <p>◎風環境の予測結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>建設前</th> <th>建設後</th> <th>対策後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>領域A 住宅地相当</td> <td>29地点</td> <td>39地点</td> <td>40地点</td> </tr> <tr> <td>領域B 低中層市街地相当</td> <td>81地点</td> <td>94地点</td> <td>97地点</td> </tr> <tr> <td>領域C 中高層市街地相当</td> <td>13地点</td> <td>17地点</td> <td>13地点</td> </tr> <tr> <td>領域D 強風地域相当</td> <td>0地点</td> <td>0地点</td> <td>0地点</td> </tr> </tbody> </table> <p>注)建設後、対策後は計画地内の予測点を追加したため、建設前と予測地点数が異なります。</p>	区分	建設前	建設後	対策後	領域A 住宅地相当	29地点	39地点	40地点	領域B 低中層市街地相当	81地点	94地点	97地点	領域C 中高層市街地相当	13地点	17地点	13地点	領域D 強風地域相当	0地点	0地点	0地点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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します。 ・ 高層部による剥離流の影響を低減するよう、高層部の隅を丸くします。 ・ 防風植栽を配置します。 ・ 防風植栽の防風効果を維持するため、十分な灌水・施肥等を行い、適切な維持管理を行います。 ・ 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、敷地内の屋外に転倒・飛散しやすいものを極力設置しないよう、テナント関係者等に対して協力を働きかけます。 						
区分	建設前	建設後	対策後																									
領域A 住宅地相当	29地点	39地点	40地点																									
領域B 低中層市街地相当	81地点	94地点	97地点																									
領域C 中高層市街地相当	13地点	17地点	13地点																									
領域D 強風地域相当	0地点	0地点	0地点																									

日照	<p>計画建築物による冬至日における日影は、計画地周辺の日影規制の規制対象区域において、2時間未満であり、規制を満足します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な範囲で敷地境界から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しています。
光	<p>○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極力使用しない計画としているため、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>○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、ブラインド等を設け、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。</p> <p>計画地内における公開空地等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等を行う計画です。また、時間帯に応じた照明の明るさ調整等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>	<ul style="list-style-type: none"> ・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極力使用しない計画とします。 ・公開空地等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等を行う計画とします。 ・時間帯に応じた照明の明るさ調整等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とします。

(7) 植物・動物（供用後）

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
緑	<p>○緑化量（植栽本数・面積） 緑化計画では、高木約200本、中木約200本、低木緑被率50%以上の樹木を植栽する計画です。また、緑化基準を上回る緑化面積約2,685㎡、接道部緑化延長は約215mを確保する計画です。</p> <p>○計画地の緑化計画平面図 計画地内には、「広場」及び「歩道状空地」のオープンスペースを整備し、周辺開発等と連携した緑の軸の形成に貢献する緑を整備し、地域のにぎわいの核となる緑あふれる広場空間の形成、壁面後退と街路樹等の整備による歩行者空間の形成を図る計画であり、各空間に特性を持たせた緑化を図るとともに、適切に剪定、刈込み、施肥等を実施することによる樹木等の健全な育成に努めます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・植栽基盤には、礫等異物が極力残らないように、十分に配慮します。 ・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、樹木等の健全な育成に努めます。

(8) 景観（供用後）

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
都市景観	<p>○地域の景観の特性の変化 計画建築物の最高高さ（約180m）を考慮すると、供用後には、周辺の高層建築物と虎ノ門エリアとして一体感のある、東京の新しい国際ビジネス拠点にふさわしい都市空間の形成と、良質な都市景観が創出されると予測します。</p> <p>○代表的な眺望地点からの眺望景観の変化 高層部は、全ての代表的な眺望地点から新たな景観要素として認識されます。低層部は近接交差点を除き、代表的な眺望地点からは望むことはできないと予測します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地周辺では、様々な機能が複合した市街地が形成されており、それらと連携した良好な市街地形成を図るとともに、東京の新しい国際的ビジネス拠点にふさわしい都市景観の形成と、魅力と活力のある良質な都市空間の形成を図ります。

(9) 地域貢献等 (供用後)

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
公開空地等	<p>計画敷地内にオープンスペース (広場・緑地、防災機能) 等の整備を行とともに、虎ノ門駅の機能強化による駅からまちへの歩行者交通を円滑な歩行者ネットワークの拡充とバリアフリー動線の整備、緑のネットワークへの寄与と憩いの場の整備、防災機能の強化を図る計画です。</p> <p>また、本事業の実施に併せ、計画地の一部である計画地南西側に整備する広場は港区へ移管する計画です。</p> <p>以上のことから、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・虎ノ門駅利用者の円滑な移動と安全性を担保する「地下駅前広場」を整備します。また、外堀通り対岸(霞が関側)へつながる地下歩行者通路と空間的な連続性を有した広がりのある空間構成に配慮することで、銀座線虎ノ門駅の機能拡充を実現します。 ・地下駅前広場からバリアフリー動線によって接続できる「地上駅前広場」を整備します。従前の地元民や来訪者も含めた多種多様な人々が往来する街界隈性の高いにぎわいを継承し、新橋方面への貫通動線の確保と歩行者の滞留機能を併せ持つ空間として整備します。 ・計画地の南西側に、虎ノ門駅周辺に不足するオープンスペースの課題を克服する広場を整備し、虎ノ門ヒルズの緑や周辺の愛宕山等の広域的な緑との空間的連続性に留意することで、緑のネットワーク軸の形成に寄与します。 ・計画地沿道については、拡幅等を行い、歩行者環境を改善し、安心して快適な歩行者ネットワークの形成を図ります。

(10) 交通 (工事中)

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
自動車交通量	<p>○工事中の発生集中交通量 (工事用車両台数) 予測時点(工事用車両台数が最大となる時点)の工事用車両台数(片道)は、大型車40台/日、小型車73台/日で、工事作業時間(8時~18時)の間に概ね均等に走行する計画です。</p> <p>○交差点需要率等 工事中の交差点需要率は0.383~0.617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」を下回ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・工事用車両の出入口付近には、適宜交通誘導員を配置します。
交通安全	<p>工事用車両の走行が予定される周辺道路は、マウントアップされた歩道や横断施設として横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。また、特別区道第1178号線はマウントアップされていませんが、適宜交通誘導員を配置し、規制速度の遵守などの交通安全対策について、運転者への指示・教育を徹底する計画であり、歩行者の安全は確保できると考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては、周辺道路の通学時間帯やラッシュ時を避けるよう配慮するとともに、工事用車両が集中しないように努めます。 ・可能な限り車両台数の削減を図ります。 ・工事用車両による交通安全対策として、下記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"> ・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。 ・工事用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、可能な限り現場への車両台数を削減します。

(11) 資源・エネルギー・地球環境（工事中）

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
リ サ イ ク ル	<p>○建設廃棄物の種類及び発生量 建設廃棄物（廃材及び建設発生土）の種類及び発生量は、廃材で約3,854 t、建設発生土で約166,000m³と予測します。</p> <p>○再利用率 建設廃棄物（廃材及び建設発生土）の再利用率は、廃材の再利用率は約3,365 t（再利用率：約87%）、建設発生土の再利用率は約146,080m³（再利用率：約88%）と予測します。</p> <p>○建設廃棄物の収集・処理方法 工事中の建設廃棄物（廃材）については、関係法令等に基づき再生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・処分する計画です。 建設廃棄物（建設発生土）については、関係法令等を遵守して適正に処理し、再利用が困難な場合には許可を受けた処分地において適正に処理・処分する計画です。</p>	<p>【建設廃棄物（廃材）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設資材等の搬入に際しては、過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図ります。 ・関係法令等に基づき再生利用可能な廃棄物については積極的にリサイクルに努め、産業廃棄物処理業の許可を受けた処理業者に委託し、適正に処理・処分を行います。 ・搬出運搬にあたっては、荷崩れや飛散等が生じないように、荷台カバーの使用等を行います。 <p>【建設廃棄物（建設発生土）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再利用が困難な場合は、許可を得た処分地において適正に処理・処分を行います。 ・他の建設工事の工事期間や利用状況から再利用が可能と判断した場合には、可能な限り工事間利用を図ります。 ・搬出運搬にあたっては、計画地から道路への搬出前にタイヤ清掃を十分に行うとともに、飛散等が生じないように、荷台カバーの使用等を行います。

(12) 大気 (工事中)

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
大気質	<p style="text-align: center;">環境影響調査の結果</p> <p>○工事用車両の走行に伴う大気質(NO₂・SPM) 新築工事における工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、0.045～0.046ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を下回っています。 浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、各予測地点とも0.045mg/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回っています。</p> <p>○建設機械の稼働に伴う大気質(NO₂・SPM) 新築工事における建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、最大0.058ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を下回り、建設機械の稼働による寄与率は35.4%以下です。 浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、最大0.054mg/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回り、建設機械の稼働による寄与率は19.8%以下です。</p>	<p style="text-align: center;">環境保全のための措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最新排出ガス規制適合車をできる限り使用することにより、汚染物質排出量の低減を図ります。 ・資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては、周辺道路の通学時間帯やラッシュ時を避けるよう配慮するとともに、工事用車両が集中しないように努めます。 ・可能な限り車両台数の削減を図り、大気質への影響の低減に努めます。 ・工事用車両による大気質への影響の軽減対策として、下記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"> ・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。 ・工事用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。 <ul style="list-style-type: none"> ・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不要なふかしの禁止します。 ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、可能な限り現場への車両台数を削減します。 ・土砂運搬車など粉じんの飛散が起りやすい工事用車両には、荷台カバーを使用します。 ・土砂や資機材の搬出入車両のタイヤに付着した泥土の水洗いを行うため、洗車設備等を出入口付近に設置し、土砂により計画地周辺道路を汚損しないよう配慮します。 ・工事用車両の出入口付近には、適宜清掃員を配置し、清掃に努めます。 ・仮囲い(高さ3m)を設置し、排出ガス対策型建設機械(第2次基準値適合)の使用に努めます。 ・工事現場内では必要に応じて散水、粉じん防止用のネットシート、仮囲いを設置するなど、粉じんの発生を防止します。 ・建設機械の稼働に伴う排出ガスによる影響の予測は、寄与率が最大となる状況を想定し、建設機械が全台数同時に稼働するものとして予測を行いました。したがって、工事の実施に際しては、事前に施工計画の詳細検討を行い、その結果を工事作業計画に反映させ、建設機械の稼働台数の低減・平準化及び建設機械の集中稼働を避けるなど効率的な稼働を図り、影響の低減に努めます。 ・建設機械のアイドリングストップを遵守し、不必要なふかしの防止に努めます。 ・最新の排出ガス対策型建設機械(第3次基準値適合相当の建設機械)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。

(13) 水・土 (工事中)

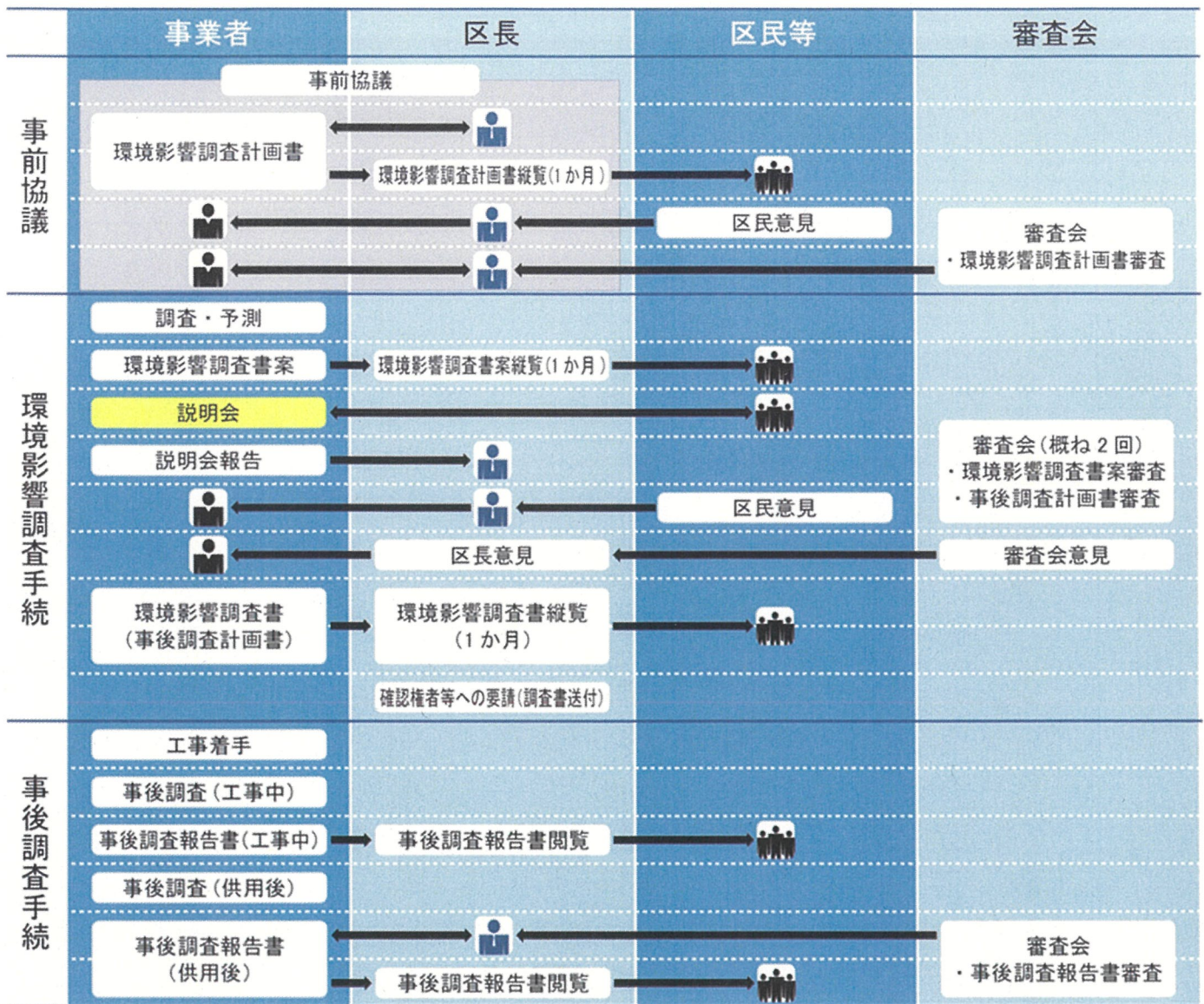
	環境影響調査の結果	環境保全のための措置
排水	<p>○排水方法／排水の水質</p> <p>工事中に計画地から発生する湧水・雨水及び洗車排水等は、必要に応じて沈砂槽等の適切な処理装置により排水中に含まれる土砂等を沈降除去するなど、東京都下水道条例に基づく水質の基準(水素イオン濃度：5を超え9未満、浮遊物質質量600mg/L未満)以下にして公共下水道に排水する計画です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事中の排水は、必要に応じて沈砂槽等の適切な処理装置により、東京都下水道条例に基づく水質の基準(水素イオン濃度：5を超え9未満、浮遊物質質量 600mg/L 未満)以下にして公共下水道に排水します。
地形・地質	<p>○地盤沈下の有無／地盤の変形の状況</p> <p>本事業では、計画建築物周囲に遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁(山留壁)を構築し、掘削に伴う周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制する計画です。</p> <p>また、工事中には、山留壁の変位を計測・管理します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 山留壁の変位を計測・管理します。 ・ 掘削工事中に山留壁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。

(14) 静穏 (工事中)

	環境影響調査の結果	環境保全のための措置						
音	<p>○工事用車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <p>新築工事における工事用車両の走行による等価騒音レベル(L_{Aeq})は、昼間が64～69dBと予測され、工事用車両による騒音レベルの増加分は1dB未満です。全地点において、環境基本法に基づく環境基準及び騒音規制法に基づく要請限度を下回っています。</p> <p>◎工事用車両の走行に伴う騒音予測結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時間区分</th> <th>等価騒音レベル(L_{Aeq})</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>昼間</td> <td>64～69dB</td> </tr> </tbody> </table> <p>○建設機械の稼働に伴う建設作業騒音</p> <p>新築工事における建設機械の稼働による騒音レベル(L_{A5})は、計画地境界において最大73dBと予測され、環境確保条例に基づく勧告基準を下回っています。</p>	時間区分	等価騒音レベル(L_{Aeq})	昼間	64～69dB	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては、周辺道路の通学時間帯やラッシュ時を避けるよう配慮するとともに、工事用車両が集中しないように努めます。 ・ 可能な限り車両台数の削減を図り、騒音及び振動の低減に努めます。 ・ 工事用車両による道路交通の騒音及び振動への影響の軽減対策として、下記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"> ・ 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。 ・ 工事用車両の走行ルート及び走行時間を限定します。 ・ 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、通勤車両の相乗り等を奨励し、可能な限り現場への車両台数を削減します。 		
時間区分	等価騒音レベル(L_{Aeq})							
昼間	64～69dB							
振動	<p>○工事用車両の走行に伴う道路交通振動</p> <p>新築工事における工事用車両の走行による振動レベル(L_{10})は、昼間が34.5～50.0dB、夜間が30.5～45.6dBと予測され、環境確保条例に基づく日常生活等に適用する規制基準に対して、全地点で同基準を大きく下回っています。</p> <p>◎工事用車両の走行に伴う振動予測結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時間区分</th> <th>振動レベル(L_{10})</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>昼間</td> <td>34.5～50.0dB</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>30.5～45.6dB</td> </tr> </tbody> </table> <p>○建設機械の稼働に伴う建設作業振動</p> <p>新築工事における建設機械の稼働による振動レベル(L_{10})は、計画地境界において最大65dBと予測され、環境確保条例に基づく勧告基準を下回っています。</p>	時間区分	振動レベル(L_{10})	昼間	34.5～50.0dB	夜間	30.5～45.6dB	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設工事には、可能な限り低騒音型の建設機械を使用するなど、騒音の低減に努めます。 ・ 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。 ・ 工事区域には、鋼製仮囲い(高さ約3m)を設置します。 ・ 建設機械の配置については、1ヶ所で集中稼働することのないよう計画します。
時間区分	振動レベル(L_{10})							
昼間	34.5～50.0dB							
夜間	30.5～45.6dB							

6 環境影響評価の手続き

(1) 手続きの流れ



(2) 説明会開催

第1回 令和3年11月19日(金) 午後6時30分～8時

第2回 令和3年11月20日(土) 午前10時～11時30分

(3) 環境影響調査書案の縦覧

令和3年11月11日(木)～12月10日(金)

(4) 意見書提出期間

令和3年11月11日(木)～12月10日(金)

環境課

港区環境影響調査実施要綱に基づく環境影響調査書案に対する区長意見について
[虎ノ門一丁目東地区第一種市街地再開発事業 環境影響調査書案]

1 総論

- | |
|---|
| (1) 環境影響調査書を作成する際は、調査の方法、評価の基準などについて、内容及び表現をさらに工夫し、本計画の特徴が適切に表記されるなど、区民が理解しやすいものとなるようにしてください。 |
| (2) 計画地周辺の住民及び関係者等からの街づくりを含めた意見・要望等については、真摯に対応してください。 |

2 各論

(1) 工事計画について
<ul style="list-style-type: none">「港区建築物の解体工事等の事前周知等に関する要綱」（以下「区要綱」という。）の内容を踏まえ、近隣紛争の未然防止、地域における生活環境の保全に努めてください。解体建物にアスベストが使用されている場合は、吹き付け材、保温材等のほか、アスベスト含有成形板の使用状況についても十分な事前調査を行い、調査内容を書面で記録し、保管してください。区要綱や大気汚染防止法等の法令に基づく報告や届出及び飛散防止対策を講ずるとともに、適切な廃棄物処理を行ってください。また、周辺住民からの問い合わせがあった場合は、調査及び処理方法を丁寧に説明してください。建設作業実施届出など必要な事前届出をするとともに、十分な近隣説明を行ってください。建設作業にあたっては、大気、騒音、振動、粉塵等、周辺環境に与える影響を低減するよう適切な対策を講じてください。工事車両について、騒音、振動、交通集中による渋滞など周辺への影響を考慮し、車両の出入りする動線や時間帯等さらなる工夫をしてください。工事車両の通行が想定されている特別区道第1011号線、1166号線、1178号線について、徐行を含めた交通安全の徹底を図るとともに沿道住民等への丁寧な説明に努めてください。
(2) 防災対策について
<ul style="list-style-type: none">事務所、店舗及び駐車場等が整備されるほか、大規模超高層という点を踏まえ、勤務者や来訪者等のための一時滞留場所や備蓄物資の確保、備蓄倉庫の整備など、震災対策に配慮した計画としてください。
(3) 交通について
<ul style="list-style-type: none">本事業に伴い生じる交通量や流れの変化による周辺環境の変化について、予測評価を分かり易く記載してください。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 供用後、騒音等が環境基準を上回ることはないよう、より一層の低減に努めてください。 ・ 周辺の交通渋滞と放置自転車の解消、二酸化炭素排出量削減に寄与するため、敷地内に自転車シェアリングのサイクルポートを設置してください。
(4)電波障害について	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画建物等により電波障害が生じることが明らかになった場合には、その障害と具体的な対策等について、速やかに受信障害を受ける人に情報提供するとともに適切な対策を講じてください。また、電波障害等の問い合わせに対しては、丁寧に対応してください。
(5) 風環境について	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 敷地周辺の歩道等を通行する者の安全が確保されるとともに、敷地内の広場・緑地の利用者が快適に過ごし憩えるよう、十分な風対策を着実にを行い、できる限りビル風の低減に努めてください。 ・ ビル風軽減策の検討にあたり、防風植栽以外にもフェンスや防風スクリーン、庇、建物形状、隅角部の切除や円形化、低層部分を設ける等、総合的に検討し、更に工夫してください。 ・ 防風機能を満足するような成長した樹木等の選定を行うとともに、設置後も「ビル風対策要綱」に基づいた、適切な植栽の維持管理を行ってください。 ・ 工事期間中の風の測定等について、近隣住民等からの要望が出た場合は対応するとともに、ビル風の陳情・苦情には丁寧に対応し、必要に応じ対策を講じてください。 ・ 建設後、事後調査を行い、評価を上回る風環境である場合には、確実に追加の対策を講じてください。
(6)水・土について	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 雨水流出抑制については、「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に基づき、雨水浸透ます、浸透トレンチ、浸透側溝を整備するなど、浸透による流出抑制量の確保、拡大に努めてください。
(7)資源、エネルギー、地球環境	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ エネルギーを利用する機器については高効率なものを採用してください。 ・ 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てください。 ・ 建物周囲の公開空地等の被覆については、可能な限り緑地や保水性舗装を設けるほか、ビル風対策とのバランスを図りながら風の通り道を確保する検討など、ヒートアイランド現象にも配慮した計画としてください。 ・ 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。

虎ノ門一丁目東地区第一種市街地再開発事業 環境影響調査書案
住民説明会開催結果

1 説明会の概要

(1) 実施時期

- ① 令和3年11月19日(金) 午後6時30分～8時
- ② 令和3年11月20日(土) 午前10時～11時30分

(2) 実施場所

TKP 新橋カンファレンスセンター (ホール15E)

(東京都千代田区内幸町1-3-1 幸ビルディング (15F))

(3) 出席人数

- ① 令和3年11月19日(金) 15名
- ② 令和3年11月20日(土) 8名

(4) 次第

- ① 開会、② 出席者紹介、③ 事業者挨拶、④ 環境影響評価書案の概要説明、⑤ 質疑応答
- ⑥ 閉会

(5) 説明者

虎ノ門一丁目東地区市街地再開発準備組合、株式会社日本設計

(6) 配付資料

虎ノ門一丁目東地区第一種市街地再開発事業 環境影響調査書案のあらまし

2 質疑応答

(1)令和3年11月19日(金)開催分

項目	質問・意見	回答
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車できる自動車の高さの想定(1.5m程度なのか2m程度なのか)を教えてください。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、対応できる車の高さは2m5cm程度です。基本的にはハイルーフ車に対応できるものと考えております。
交通関連	<ul style="list-style-type: none"> ・区道1012号線(烏森通り)と区道1166号線(計画地西側の区道)との交差点(調査地点②と調査地点⑦の間にある交差点)では、交差点需要率の調査は実施されたのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係車両、工事用車両の通行を想定していますが、直進で通行することを想定していることから、大きな影響はないと考えており、調査をしていません。
	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両は区道1166号線(計画地西側の区道)を通らないということでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点で、区道1012号線(烏森通り)を左折し区道1166号線(計画地西側の区道)を走行して計画地へ向かう工事用車両ルートは想定しておりません。
	<ul style="list-style-type: none"> ・解体するときもダンプ等は通らないのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の「環境影響調査書案」は、解体工事については対象となっております。 ・ただし、解体工事に当たっては、施工者等が決まりましたら、事前に改めてご説明をさせていただく予定です。よろしく願いいたします。
	<ul style="list-style-type: none"> ・このビルができたときに、区道1011号線(計画地南側の区道)は一方通行のままなのか、拡幅して対面通行にするのか、教えてください。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在8mぐらいの道路を、本事業により10mに拡幅整備します。現時点において、道路の所有者である港区、交通管理者である警視庁とは、今の一方通行のままで交通処理をすることで、協議・調整を進めております。

(2)令和3年11月20日(土)開催分

項目	質問・意見	回答
電波障害	<ul style="list-style-type: none"> 電波障害の図面は東京タワーから発信している状況の説明ではないのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 地上デジタル放送(東京スカイツリーから送信)と衛星放送の障害予測範囲図を再度お示しして説明。
工事	<ul style="list-style-type: none"> 以前の周辺の工事で、家の前の道路が機材の搬入口になり、大型のトレーラーなどが出入したことから、道路の路面が下がってしまい、雨が降ると水溜まりになる。そういったことが発生した場合の復元はどこが責任を持つのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 本事業に起因して、道路がそのようなことになってしまったということであれば、本事業の事業者が対応させていただきます。
地球温暖化	<ul style="list-style-type: none"> 港区では、特に汐留から始まった高層ビルが非常に多くなり、海風が来ないために体感として夏場の気温が上がっている。子どものときは、窓を開けておけばそれなりに過ごせたんですが、どのように考えているのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 本事業では、地球温暖化防止という観点から、極力先進的な技術を取り入れて効率的なエネルギー利用などを行うよう、設計していく考えです。また、地域冷暖房施設を整備し、虎ノ門駅にも供給する面的利用をして、省エネルギーの性能を高め、CO2の削減にも寄与していく計画です。
風環境	<ul style="list-style-type: none"> 秋から冬にかけては、朝、落ち葉掃きを行います。建物があった状態と、解体された状態、新しい建物ができた状態では落ち葉の寄り場所が変わる。それは建物の影響があると思うのですが、生活レベルでの風ということを考えていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 落ち葉の寄り場所が変わることについては、新しい建物が建ちますので、風の吹く方向が変わってくることはあると思います。ただし、風環境の評価におきましては、計画地周辺については、現況と同様に「領域B：低中層市街地相当」までの風環境を確保するという点で検討しております。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 周辺の再開発事業において、夜、ネズミの大群がほかのほうに渡っていた。店舗の方が退去するときに、中のものをそのまま置いていく。置いていくなかにネズミの食べるようなものがあると、ネズミの巣ができて繁殖する。それで解体のときに初めてネズミが逃げ出して、他の地区へ移動する。解体までに処理できるものは処理してもらおうとか、チェックをしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ネズミの移動などについては、「港区建築物の解体工事等の事前周知等に関する要綱」があり、その中に、解体工事に際してはネズミも含めて適切に対応するようにとの項目があります。解体工事に際しましては事業者が適切に対応すべく、解体を行う会社と事前に打ち合わせ等を行い、対応していきます。 空き店舗に備品等が残されていて、ネズミが巣を作ったり繁殖したりするといったことですが、備品等を残す残さないというのは、テナント様とオーナー様との関係や契約もあり、一部残していく場合もございます。また、次の店舗さんを探すうえでそのまま残

		<p>したほうがいいと考えるオーナー様もあり、備品等をすべて撤去することはなかなか難しい状況ではございます。ただし、例えば食品など繁殖に関係してしまうようなものは極力きちんと取っていただくとか、定期的に殺虫剤等を散布していただくとか、オーナー様とお会いする際にお話をさせていただいて、少しでも対応できればと考えております。本日は貴重なご意見としていただきます。</p>
--	--	--