

(仮称) 愛宕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

独立行政法人都市再生機構

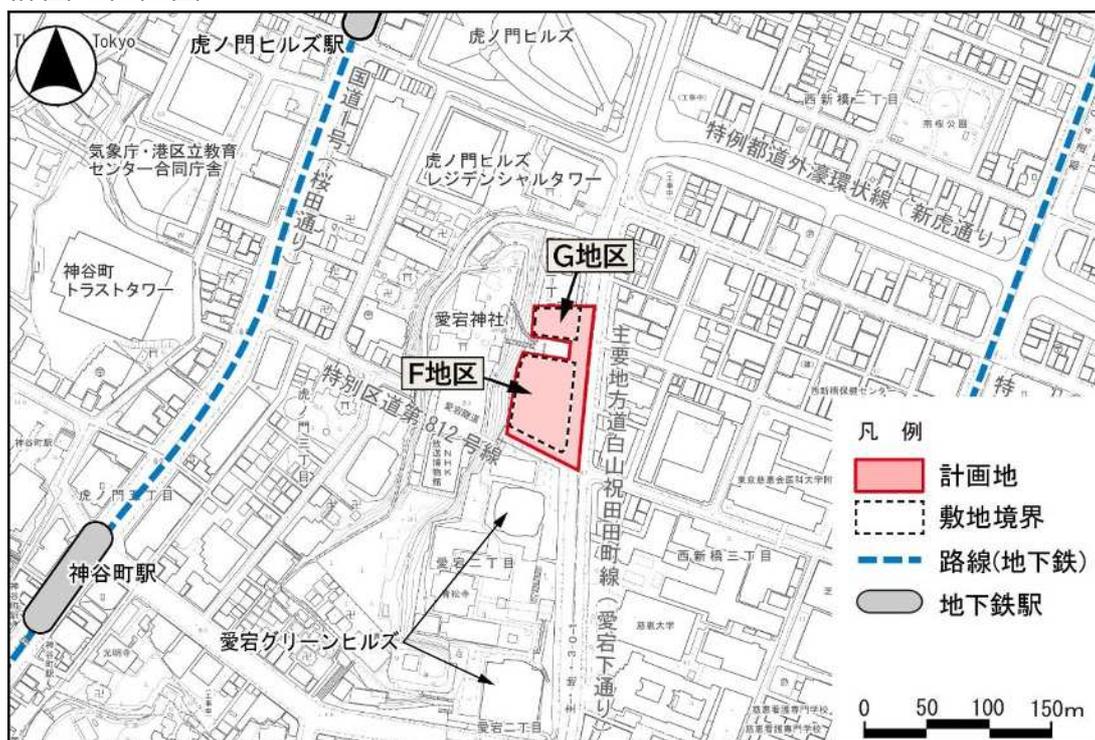
2 計画地の位置

計画地は、東京都港区愛宕一丁目に位置し、現在、更地、事務所ビル等が立地する区域です。

計画地の北側を東西に特例都道外濠環状線(新虎通り)、東側を南北に主要地方道白山祝田町線(愛宕下通り)、西側を南北に国道1号(桜田通り)が整備されています。

鉄道の最寄り駅としては、虎ノ門ヒルズ駅(東京メトロ日比谷線)、神谷町駅(東京メトロ日比谷線)があります。

計画地位置図



### 3 事業の概要

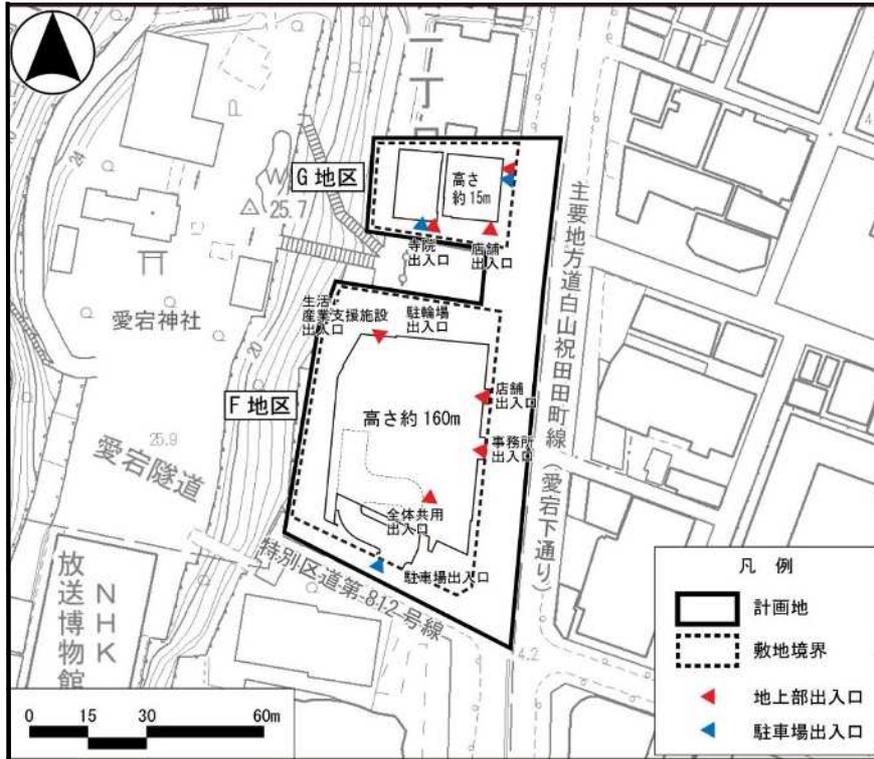
計画地は、「特定都市再生緊急整備地域」においては「本社機能の高度な集積や国内外へのアクセス機能」「国際競争力向上に資する先進的なビジネス支援機能の導入促進」「外国人が住みやすい居住環境の充実」等、「都市づくりのグランドデザイン」においては、「国際色豊かな業務、商業・エンターテインメント、文化、宿泊、居住、教育などの多様な機能が、連担する開発により高度に集積し、外国人にとっても暮らしやすく、交流の生まれる複合拠点の形成」「地域の防災性を向上させる緑豊かなゆとりある空間の創出」等、「港区まちづくりマスタープラン」においては「外国人も含めた多様な人々がともに住みやすい居住機能及び生活基盤を支える施設の整備・誘導を促進」「緑の拠点と併せて連続性のある緑のネットワークを形成するため、斜面緑地を保全」等、「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」においては、「国際的なビジネス・交流拠点を支える生活環境の形成」「寺社やゆかりある緑など歴史・文化を感じさせる環境をいかした景観の形成」「愛宕山周辺の安全性の向上」等が目標として掲げられている地域に位置付けられています。

これらを踏まえて、本事業では、既定地区計画により、土地利用の転換、地域の都市防災機能の向上に資する拠点形成、自然環境・歴史的資産等と調和した良質な都市景観の形成、緑豊かな環境（愛宕山）と共生した複合市街地の形成を行うことを計画しています。

#### (1) 建築計画の概要

項目	F 地区	G 地区
主要用途	共同住宅、事務所、生活・産業支援施設、店舗、駐車場	店舗、寺院 等
敷地面積	約 2,910m <sup>2</sup>	約 790m <sup>2</sup>
建築面積	約 1,500m <sup>2</sup>	約 400m <sup>2</sup>
延床面積	約 55,000m <sup>2</sup>	約 950m <sup>2</sup>
容積率	約 1,300%	約 110%
階数	地上 43 階 地下 2 階	地上 3 階
最高高さ	約 160m	約 15m
駐車場	自動車 147 台 荷捌き 1 台	自動車 1 台 荷捌き 1 台
駐輪場	自転車 432 台 自動二輪車 7 台	自転車 1 台

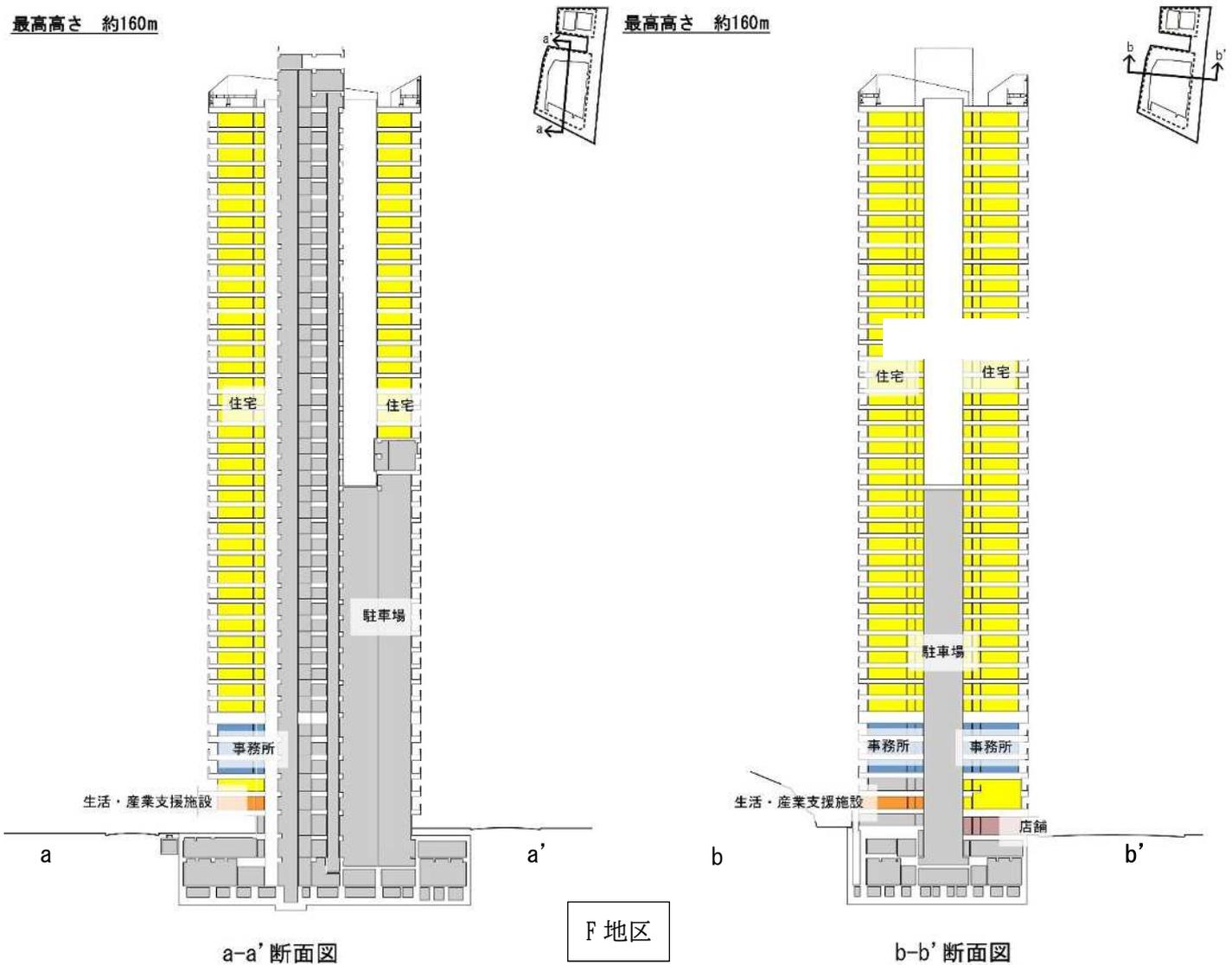
## (2) 配置計画図

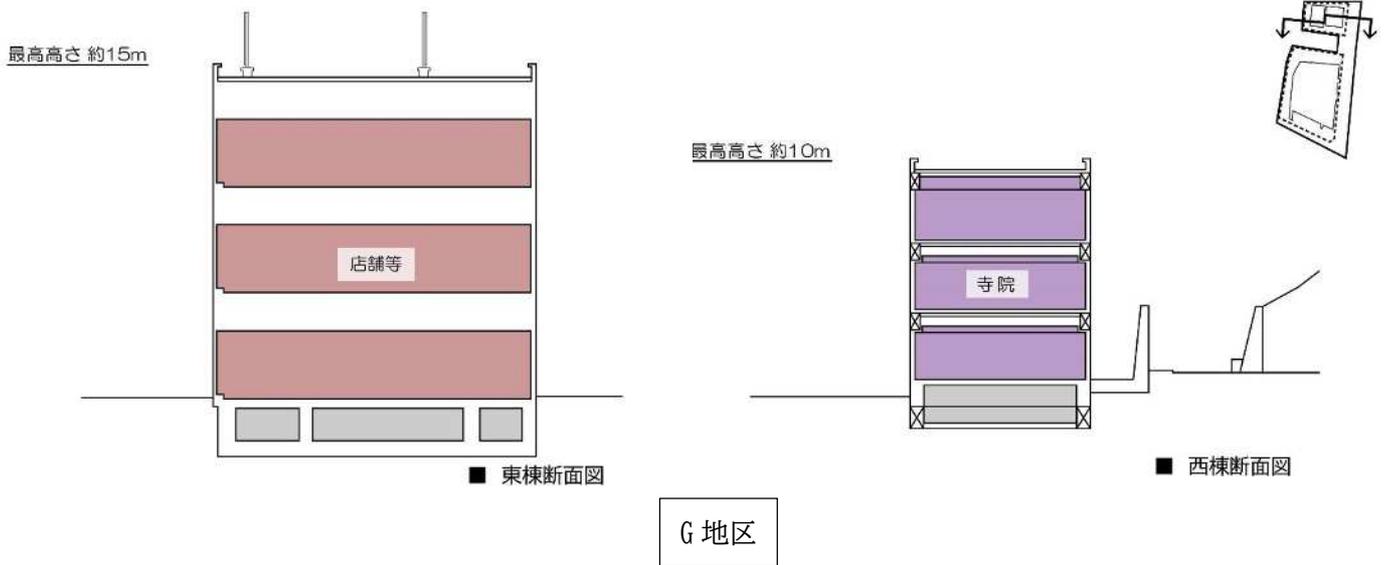


## (3) 建物断面図

最高高さ 約160m

最高高さ 約160m





#### 4 環境調査項目

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

環境要素	供用後			工事中	
	建物の存在	関係車両の走行	駐車場等の利用	建物の建設	工事用車両の走行
交通	●	●	●		●
資源・エネルギー・地球環境	●			●	
大気		●		●	●
水・土	●			●	
静穏		●		●	●
建造物影響	●				
植物・動物	●				
景観	●				
史跡・文化財	●			●	
地域貢献等（公開空地等）	●				

## 5 予測等の結果の概要（供用後）

予測等の結果（供用後）	環境保全のための措置（供用後）
<b>(1)交通</b>	
<b>■自動車交通量</b>	
<p>①自動車の発生集中交通量 本事業により発生集中する自動車交通量は、F地区 450 台/日、G地区 85 台/日、合計 535 台/日と予測します。</p> <p>②交差点需要率 供用後の交差点需要率は 0.338～0.502 と予測され、いずれも 0.9 を下回っており、交差点における自動車交通の処理は可能と考えます。</p>	<p>○周辺道路の状況を考慮し、車両出入口の位置を計画地の南側、東側に分散して設けることにより、周辺の自動車交通の円滑化に寄与します。</p>
<b>■歩行者交通量</b>	
<p>①歩行者の発生集中交通量 本事業により発生集中する歩行者交通量は、F地区 4,800 人/日、G地区 800 人/日、合計 5,600 人/日と予測します。</p> <p>②歩行者のサービス水準 供用後の将来交通量による歩行者のサービス水準は、自由歩行ができるサービス水準 A と予測します。</p>	<p>○計画地の一部を歩道状空地として整備し、現況より広い幅員の歩道を整備します。</p>
<b>■駐車場</b>	
<p>①駐車場設置台数 本事業で設置する自動車駐車場は、「東京都駐車場条例」を満たす収容台数を確保する計画です。 自動車駐車場設置台数は、一般用 148 台、荷捌き用 2 台を設置する計画です。</p>	<p>○全ての駐車枠について、「東京都駐車場条例」の基準を満たす大きさを確保します。</p>
<b>■自転車・自動二輪車駐輪場</b>	
<p>①自転車及び自動二輪車駐輪場設置台数 本事業では、自転車用駐輪 433 台、自動二輪車用駐輪 7 台を設置する計画です。</p>	<p>○自転車駐輪場については、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」及び当計画と同等規模の類似事例に基づいた台数、また、自動二輪車の駐輪場については、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠した台数を確保する計画とすることにより、路上駐輪が発生しないように努めます。</p>
<b>■交通安全</b>	
<p>①関係車両の走行による交通安全の状況 計画地が属する学区は、御成門小学校区及び御成門中学校区であり、御成門小学校は指定通学路を定めています。 本事業の実施により発生集中する関係車両の主な動線（走行ルート）には、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。</p>	<p>○駐車場出口には、回転灯の設置を検討し、歩行者の安全の確保に努めます。</p> <p>○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、歩行者の安全の確保に努めます。</p>
<b>(2)資源・エネルギー・地球環境</b>	
<b>■リサイクル</b>	
<p>①一般廃棄物の発生量、再利用率 一般廃棄物の発生量は、全体で約 2,017kg/日と予測されます。また、再利用率は、全体で約 635kg/日と予測され、再利用率は約 31.5%となります。</p>	<p>○全住戸にディスプレイを設け、排水処理棟にて処理後、排水します。</p> <p>○「下水道のためのディスプレイ排水処理システム性能基準（案）」の規格適合評価及び製品認証を受けた設備の設置を検討します。</p> <p>○住戸以外についても、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>

予測等の結果（供用後）	環境保全のための措置（供用後）
<b>■地球温暖化の防止・エネルギー利用</b>	
<p>①エネルギー利用量・地球温暖化防止のための対策</p> <p>○エネルギー利用量の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・LED 照明器具を採用します。</li> <li>・照明制御（スケジュール制御、人感センサー）を行い、適正な点灯を行います。</li> <li>・全熱交換器を採用します。</li> </ul> <p>○太陽光発電</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・屋上には太陽光パネルを設置し、太陽光発電を行います。</li> </ul> <p>②計画建築物の環境性能（PAL*値・ERR 値）</p> <p>○住宅においては、断熱等性能は等級4（設計）程度、ERR 値5%の確保を目指します。</p> <p>○非住宅用途では、PAL*の低減率11%、ERR 値21%の確保を目指します。</p>	<p>○下記の配慮事項の検討を行い、エネルギーの効率的利用を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・LED 照明器具</li> <li>・照明制御（スケジュール制御、人感センサー）</li> <li>・全熱交換器</li> <li>・屋上に太陽光パネルを設置</li> </ul> <p>○広場の緑化等の積極的な緑化を図ります。</p>
<b>■ヒートアイランド現象の緩和</b>	
<p>①ヒートアイランド現象緩和への配慮事項</p> <p>○計画建築物形状及び配棟等の配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・F地区の建物を高層化することで平面形状をスリム化し、周辺建物との間隔を十分に確保します。</li> </ul> <p>○人工排熱の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<p>○ヒートアイランド現象の緩和を図るため、予測結果に示す配慮を実施します。</p>
<b>(3)大気</b>	
<b>■大気質</b>	
<p>①関係車両の走行に伴う大気質</p> <p>関係車両の走行に伴う二酸化窒素の将来濃度は、0.037～0.038ppmと予測され、環境基準を下回ります。</p> <p>また、関係車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は、0.039mg/m<sup>3</sup>と予測され、環境基準を下回ります。</p>	<p>○住宅居住者、事務所及び店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップの実施や不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。</p>
<b>(4)水・土</b>	
<b>■水利用</b>	
<p>①水利用量（上水）</p> <p>本事業では、上水は道路に埋設されている水道本管より引き込み、受水槽及び加圧給水ポンプにて各所に供給する計画です。</p> <p>給水計画における1日使用水量は、上水で約435m<sup>3</sup>/日を予定しています。</p> <p>②節水設備の設置状況</p> <p>○節水型衛生器具の採用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・節水型の大便秘器などを採用し、水の浪費を抑えます。</li> </ul>	<p>○節水型トイレを採用します。</p> <p>○事務所・店舗等での事業活動の関係者等、住宅居住者に対し「節水」を働きかけ、水利用量削減に努めます。</p>
<b>■排水</b>	
<p>①排水量</p> <p>排水計画に基づく1日の総排水量は、約221m<sup>3</sup>/日を予定しています。</p> <p>関係者との協議を行い、既設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、汚水は原則自然放流にて下水道本管に放流する計画とします。</p>	<p>○事務所・店舗等での事業活動の関係者等、住宅居住者に対し「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めます。</p> <p>○排水や汚水の貯留水槽等に「ビルピット臭気対策マニュアル」に準拠した仕組みや設備等を採用します。</p>

予測等の結果（供用後）	環境保全のための措置（供用後）
<p>②排水処理の状況</p> <p>汚水貯留槽の悪臭対策は、「ビルピット臭気対策マニュアル」に準拠し、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、排水や汚水からの悪臭ガス発生による影響を及ぼすことはないと予測します。</p> <p>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する計画であり、有害物質の発生を防止できると予測します。</p>	
<p>■雨水</p>	
<p>①雨水流出抑制量（雨水浸透量・雨水貯留量）</p> <p>雨水浸透量は、<math>28.2\text{m}^3</math>を計画しています。現況では、緑地はほぼ無い状況ですが、本計画では緑地（芝生・樹木植栽面）を<math>475.0\text{m}^2</math>確保し、歩行者通路等は透水性舗装等を行う計画です。また、<math>193.5\text{m}^3</math>以上の雨水貯留量を確保する計画です。</p>	<p>○地上部に緑地（芝生・樹木植栽面）を確保するとともに、歩行者通路等に雨水浸透量を確保するように努めます。</p> <p>○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します。</p> <p>○ゲリラ豪雨等による建物への浸水を防ぐため、1F床レベルを道路接道部の最下点より高く計画するとともに、F地区の駐車場出入口には、止水板を設置します。</p>
<p>■地形・地質</p>	
<p>①地盤沈下の有無</p> <p>計画建築物地下躯体周辺には、剛性の高いソイルセメント柱列壁（山留壁）等を構築し、周辺地盤の変形が生じないように計画します。</p> <p>また、供用後においては、地下水を利用する計画はないことから、地盤沈下に影響を及ぼすことはないと予測します。</p> <p>したがって、地盤沈下及び地盤の変形が生じることはないと予測します。</p> <p>②雨水浸透量</p> <p>雨水浸透量を<math>28.2\text{m}^3</math>と算定しました。また、<math>193.5\text{m}^3</math>以上の雨水貯留量を確保するように努めます。</p> <p>③地下水の流動阻害の有無</p> <p>遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁（山留壁）等をT.P.約<math>21.4\text{m}</math>まで構築する計画ですが、地下水帯水層は、計画地周辺に十分な層厚をもって広く分布していることから、地下水は山留壁を回り込み、地下構造物による地下水位の変化や地下水の流動阻害が生じるおそれは小さいと予測します。</p> <p>④土砂災害警戒区域の保全</p> <p>計画地西側の隣接する愛宕山既存擁壁については、鉄筋打込み、受圧板で補強し、コンクリート吹付による擁壁補強工事を行います。また、愛宕山斜面地については、鉄筋打込み、支圧版、防護ネット（ユニットネット）を組み合わせた斜面補強工法により斜面地の安全性を保全し、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）の指定解除を図ります。</p>	<p>○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>(5) 静穏</p>	
<p>■音</p>	
<p>①関係車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <p>関係車両の走行に伴う等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) は、昼間が<math>61\sim 66\text{dB}</math>、夜間が<math>56\sim 63\text{dB}</math>と予測され、環境基準を下回ります。</p>	<p>○住宅居住者、事務所及び店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップの実施や不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。</p>

※下線部については、環境影響調査書案に誤りがあったため、正しい情報に修正しています。

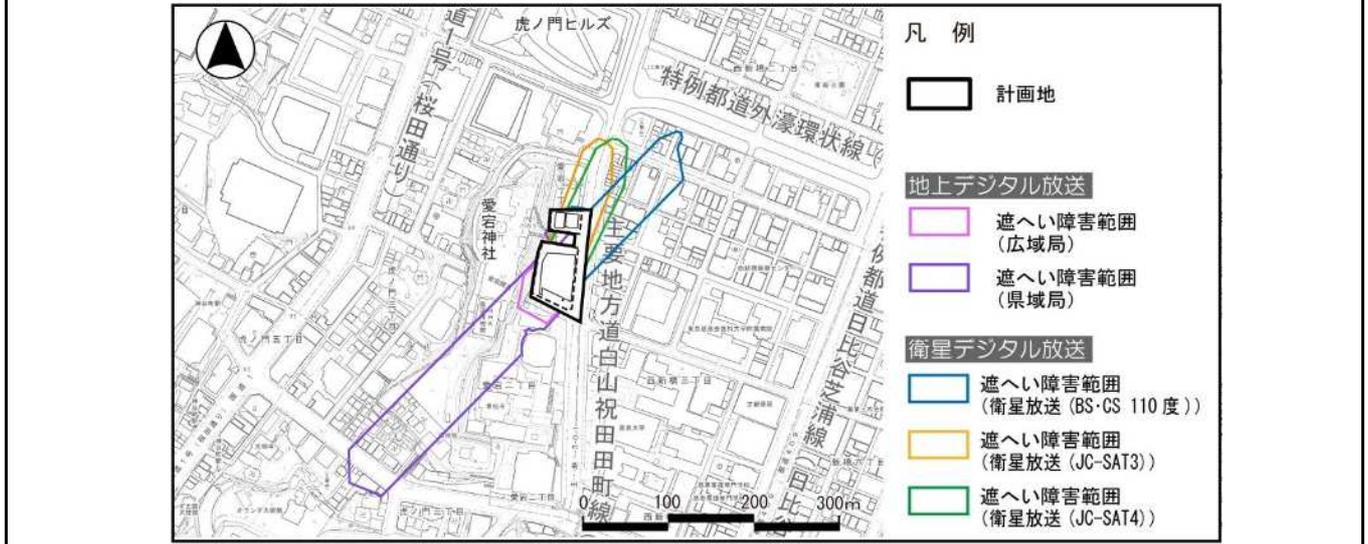
予測等の結果（供用後）	環境保全のための措置（供用後）
-------------	-----------------

<p><b>■振動</b></p> <p>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振動レベル（<math>L_{10}</math>）は、昼間が 23～42dB、夜間が 22～42dB と予測され、「環境確保条例」に基づく規制基準を下回ります。</p>		<p>○住宅居住者、事務所及び店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップの実施や不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。</p>
---	--	---

**(6)建造物影響**

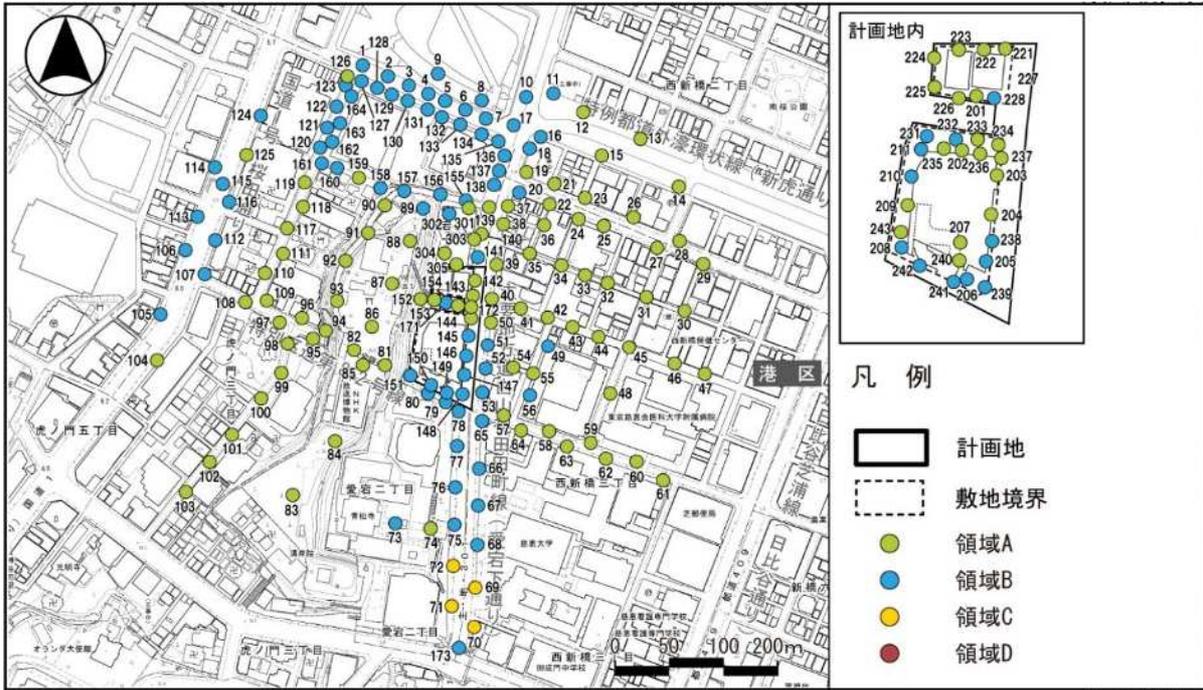
<p><b>■電波受信状態</b></p> <p>①計画建築物による地上デジタル放送（東京スカイツリー）、衛星デジタル放送の遮へい障害          計画建築物による地上デジタル放送の遮へい障害の予測結果は、計画地から広域局で南西方向に最大距離約 20m で、県域局で南西方向に最大距離約 310m でテレビ電波の障害が生じると予測されます。          また、衛星デジタル放送の遮へい障害の予測結果は、計画地から北北東から北東方向に最大距離約 170m でテレビ電波の障害が生じると予測されます。</p>		<p>○計画建築物に起因して新たな電波障害が生じることが明らかになった場合には、適切な障害対策を講じます。</p> <p>○電波障害が発生すると予測した地域以外において、計画建築物による電波障害が明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な対策を講じます。</p> <p>○テレビ電波障害に関する住民からの問い合わせに対し迅速かつ適切な対応を行います。</p>
--	--	---

◀電波受信障害予測範囲▶



<p><b>■風</b></p> <p>①計画建築物による風環境の変化          計画建築物建設前では、計画地及びその周辺は、領域 A（住宅地相当の風環境）及び領域 B（低中層市街地相当の風環境）が大部分を占める風環境ですが、複数の高層建築物が建っているため、一部で強い風の発生頻度の高い領域 C（中高層市街地相当の風環境）が存在しています。          計画建築物建設後（対策後）では、防風対策を施すことにより、現況と同様の風環境を確保できると予測されます。また、計画地内においても、領域 A 及び領域 B の風環境と予測されます。</p>		<p>○計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、隣棟間隔をできる限り確保します。</p> <p>○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、住宅居住者、事務所及び店舗関係者等に対して協力を働きかけます。</p> <p>○バルコニーについて、強風時に飛ばされる危険のある椅子、テーブル等には落下対策を講じるよう、住宅居住者等に協力を促します。また、洗濯物、布団等を掛け又は吊るす等、落下のおそれのある行為はしないよう住宅居住者等に協力を促します。</p> <p>○防風植栽の防風効果を維持するため、季節に応じた灌水、十分な施肥を行う等、適切な維持管理を行います</p>
--	--	--

≪計画建築物建設後（対策後）の風環境≫



※区との協議により、環境影響調査書案作成後に、より詳細な風洞実験を実施したため、その結果を掲載しています。

■日照

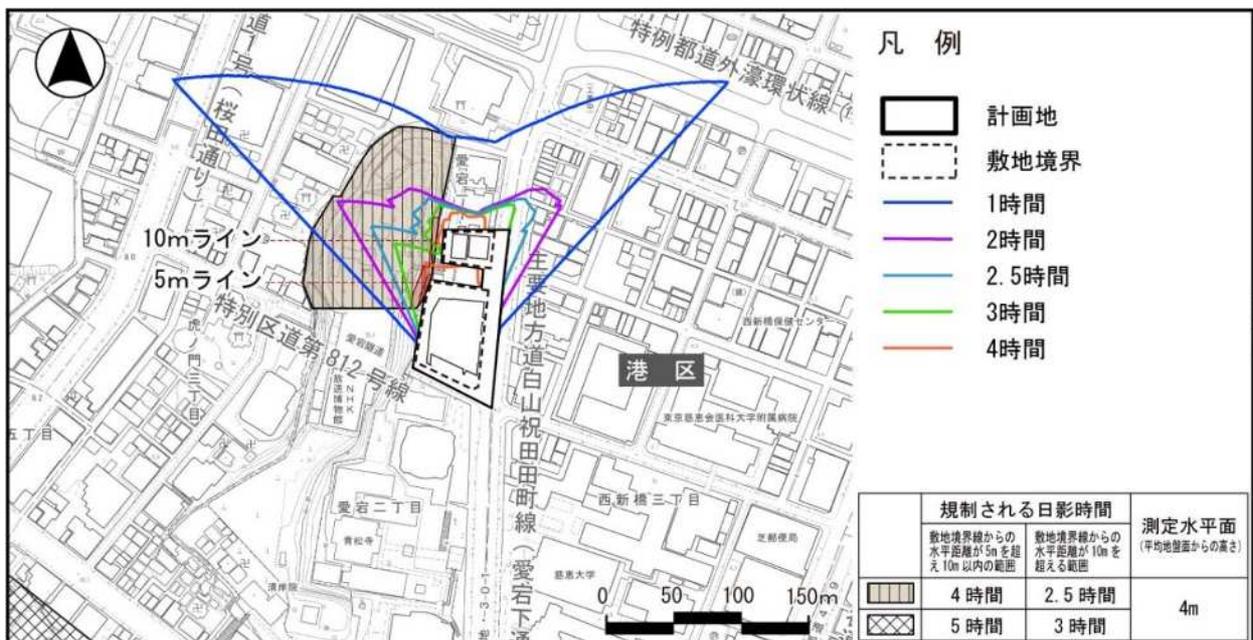
①計画建築物による冬至日の日影の状況

計画地西側の日影規制区域には、10mを超える範囲内で計画建築物による2.5時間以上の日影が生じますが、「東京都日影による中高層建築物の高さの条例」の対象外の区域に該当するため、規制は適用除外となります。また、4時間以上の日影が及ぶ範囲は、計画地西側の教育文化施設（愛宕神社）、北側の宿泊・遊興施設の敷地内と予測されます。

○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に配慮します。

○F地区の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、周辺への日影の影響を小さくするように配慮します。

≪等時間日影図≫



■光

①計画建築物による反射光の状況

計画建築物には、バルコニーにより彫りの深い外壁を設ける計画であり、著しい反射光による影響は発生しないものと考えます。

○計画建築物には、バルコニーによる彫りの深い外壁を設けること等により、反射光を緩和させるよう配慮します。

○ブラインドやカーテンにより、室内照明の外部漏洩の低減を図ります。

予測等の結果（供用後）	環境保全のための措置（供用後）
<p>②計画建築物による夜間光の状況</p> <p>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>○計画建築物の足元回り空間等に間接照明等を用い、安全で落ち着いた空間の創出に努めます。</p> <p>○計画地周辺からの見え方に配慮した照明計画を検討します。</p>
<b>(7)植物・動物</b>	
<b>■緑</b>	
<p>① 緑化量（植生本数・面積）</p> <p>本事業は、港区の緑化基準を上回る接道部緑化延長 F 地区約 112.2m 及び G 地区約 24.6m、緑地面積 F 地区約 1,032.5m<sup>2</sup> 及び G 地区 156.9m<sup>2</sup> を緑化する計画です。また、接道部やオープンスペースには、樹木を適切に配置し、人々が安らげる親緑空間を創出し、街並みとの調和を図る計画です。</p> <p>②計画地の緑化計画</p> <p>計画地の地上部には、「広場」、「歩道状空地」等のオープンスペースを整備し、それぞれに特性を持たせた緑化を図り、うまいのある都市空間を創造する計画です。</p> <p>なお、現状において、愛宕山斜面の緑と計画地の間には、擁壁等が設けられており、計画地内とは緑のつながりはありませんが、敷地内空地は、愛宕山から繋がる連続的な緑のネットワーク化を図る緑地空間を形成する計画です。</p>	<p>○計画地における植栽樹種の選定の際には、調査結果をもとに愛宕山に生育する樹種の生育状況を参考に、愛宕山の樹林との連続性に配慮します。</p> <p>○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。</p> <p>○計画建築物の建設後に、愛宕山に生育する樹木について、生育状況の調査を実施します。</p>
<b>(8)景観</b>	
<b>■都市景観</b>	
<p>①地域景観の特性の変化</p> <p>F 地区の建築物（最高高さ：約 160m）は、北側に計画されている愛宕山周辺 I 地区、虎ノ門ヒルズ及び虎ノ門 1 丁目地区とともに、周辺において主要な景観要素となり、周辺エリアとの調和に配慮した一体感のある都市景観が形成されるものと予測されます。</p> <p>計画地西側に存在する愛宕山の豊かな自然や社寺等に配慮した落ち着いた色彩、透過性が高く圧迫感の少ない建物形態であるとともに、緑化を行うことで、愛宕山から虎ノ門ヒルズ、虎ノ門 1 丁目計画へと緑のネットワーク化が図られています。よって、緑の景観を軸とした潤いのある街並みが形成されると予測されます。</p> <p>②代表的な眺望地点の眺望景観の変化</p> <p>F 地区の高層部は、眺望地点から新たな景観要素として認識されます。</p>	<p>○虎ノ門～愛宕エリアの建築群として一体感のある都市景観の形成を目指します。</p> <p>○魅力と活力のある連続的な街並み景観の形成を目指します。</p> <p>○愛宕山の緑が身近に感じられる潤いと賑わいに満ちた景観の形成を目指します。</p> <div data-bbox="930 1173 1453 1518" data-label="Image"> </div> <p>芝給水所公園からの将来眺望</p>
<b>(9)史跡・文化財</b>	
<b>■史跡・文化財</b>	
<p>①史跡・文化財等の保存方法</p> <p>計画地に隣接して、「港区文化財保護条例」に基づく保護措置の対象となる史跡「愛宕山参道及び男坂・女坂」が存在しています。</p> <p>なお、今後は、港区教育委員会に必要な指導及び助言を受けたうえで適正に対処します。</p>	<p>○計画地に隣接して、港区文化財保護条例に基づく保護措置の対象となる史跡「愛宕山参道及び男坂・女坂」が存在するため、事業の実施にあたっては、「文化財保護法」、「東京都文化財保護条例」及び「港区文化財保護条例」に基づき関係機関と協議し適切に対応します。</p>
<b>(10)地域貢献等</b>	
<b>■公開空地等</b>	
<p>①公開空地の整備状況</p> <p>計画地内にはオープンスペースとして、「広場」、「歩道状空地」及び「歩行者通路」等を整備する計画です。</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されます。</p>	<p>○計画地内にはオープンスペースとして、「広場」、「歩道状空地」等を整備する計画であり、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供します。</p>

## 6 予測等の結果の概要（工事中）

予測等の結果（工事中）	環境保全のための措置（工事中）
<b>(1)交通</b>	
<b>■自動車交通量</b>	
<p>①自動車の発生集中交通量            工事計画に基づくピーク時の工事用車両台数（片道）は、大型車 251 台/日、小型車 13 台/日、合計 264 台/日と計画します。</p> <p>②交差点需要率            工事中の交差点需要率は 0.334～0.494 と予測され、いずれも 0.9 を下回っており、交差点における自動車交通の処理は可能と考えます。</p>	<p>○工事用車両による交通への影響を軽減するために、作業員の通勤時には、公共交通機関の利用や通勤自動車での相乗りを奨励し、現場への通勤車両の抑制に努めます。</p> <p>○工事工程の調整及び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努めます。また、周辺道路上での入場待ち車両が発生しないよう、工事従事関係者への教育を徹底します。</p> <p>○工事用車両の出入口付近には、適宜交通整理員を配置します。</p>
<b>■交通安全</b>	
<p>①工事用車両の走行による交通安全の状況            計画地が属する学校区は、御成門小学校区及び御成門中学校区であり、御成門小学校は指定通学路を定めています            工事用車両の動線（走行ルート）には、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。</p>	<p>○工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、歩行者の安全確保に努めます。</p> <p>○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交通の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。</p> <p>○工事計画の策定にあたっては、可能な限り工事用車両台数の削減に努めます。</p> <p>○工事用車両による交通安全対策として、工事従事関係者に指示し、工事用車両運行への指導・教育を徹底します。</p>
<b>(2)資源・エネルギー・地球環境</b>	
<b>■リサイクル</b>	
<p>①工事中の廃棄物の種類及び発生量、再利用率            工事に伴って発生する建設廃棄物等の発生量は、合計約 1,758t と予測されます。再利用率は、合計約 1,523t と予測されます。</p> <p>②建設廃棄物の収集・処理方法            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ます。また、廃棄物の搬出時は、荷崩れや飛散等が生じないよう積載方法に留意し、積載量の厳守を徹底するほか、工事中に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。</p>	<p>○建設資材等の過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図ります。</p> <p>○再生利用可能な廃棄物については、関係法令等に基づき積極的にリサイクルに努めます。</p> <p>○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>

(3)大気

■大気質

①建設機械の稼働に伴う大気質

建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の将来濃度は最大0.072ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を上回ります。なお、将来濃度に対する建設機械の稼働による寄与率は59.7%です。

また、建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は最大0.043mg/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。

なお、建設機械の稼働に伴う大気質の予測は、建設機械が全て同時に稼働した場合を想定したものであり、工事の実施に際しては、右記記載の環境保全のための措置を実施することにより、大気質への影響の低減に努めます。

②工事用車両の走行に伴う大気質

工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の将来濃度は0.038～0.039ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を下回ります。

また、工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は0.039mg/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。

○可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努めます。

○建設機械の効率的稼働に努めます。

○建設機械には、良質な燃料を使用します。

○アイドリングストップの掲示等を行い、不要なアイドリングの防止を徹底させます。

○建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ふかし、急加速等の禁止を徹底させます。また、建設機械の能力以上の負荷をかけないように徹底させます。

○低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、不要なアイドリングの防止を徹底させます。

○土砂、資材等の搬入出に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。

○工事用車両の走行ルートの限定、安全走行等により、大気質への影響の低減に努めます。

○工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う大気質への影響の低減に努めます。

(4)水・土

■排水

①排水方法

工事中の排水に含まれる浮遊物質（SS）は、杭打設や地下掘削時の排出水の放流に際して、沈砂槽に一旦貯留し、放流先の公共下水道の水質基準以下にして、放流する計画です。

②排水の水質

工事における排水の水質は、「東京都下水道条例」に基づく下水における浮遊物質（SS）の排除基準を満足するように、必要に応じて沈砂槽等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。

○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以下にして公共下水道に排水します。

■地形・地質

①地形、地質・地盤の状況

計画建築物周囲に、遮水性が高く剛性のあるソールセメント柱列壁（山留壁）等を構築し、掘削に伴う周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。掘削中は、掘削深さに応じた切梁等の補強を施すなど、周辺への影響を及ぼさないように配慮するとともに、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。

また、地盤変位モニタリングを行いながら施工を進めることで、地盤沈下や地盤変位の発生を未然に防止します。

○レベル測量による地盤変位モニタリングを行い、計画地周辺の地点における変位を計測・管理します。

○傾斜計または下げ振りにより、山留壁の鉛直変位を計測・管理します。

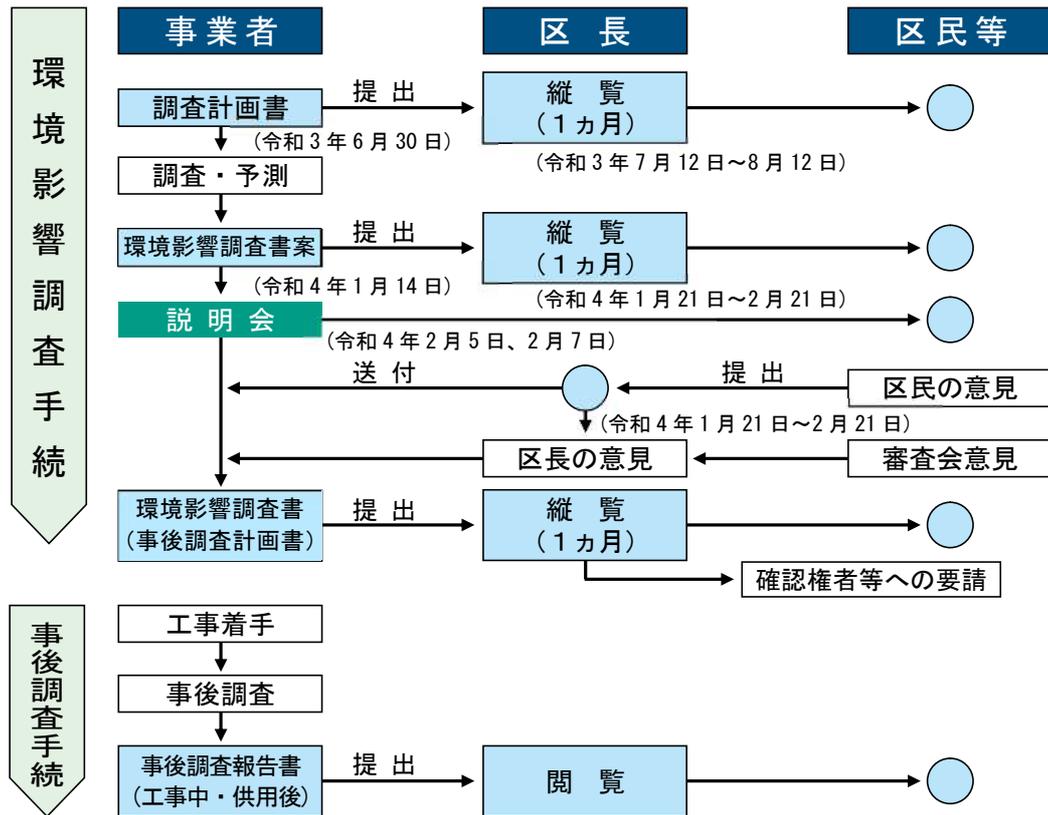
○地下水位低下工法等を採用する場合には、掘削底面に地盤改良を施す、揚水した地下水をリチャージウェルにより地中に戻す工法を採用するなど、周辺の地下水位の著しい低下が生じないように検討します。

○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。

予測等の結果（工事中）	環境保全のための措置（工事中）
<p>②地下水の存在の状況</p> <p>計画建築物周囲では、ソイルセメント柱列壁（山留壁）等の適切な根入れ深度となる深度には難透水層が分布していません。そのため、ディープウェル工法を稼働させた際には、周辺地下水位の低下をまねくおそれがありますが、掘削底面に地盤改良を施す等の対策を講じることで、周辺地下水位への影響を小さく抑制できると考えます。</p> <p>また、揚水した地下水をリチャージウェルにより地中に戻す工法を採用するなど、周辺の地下水位の著しい低下が生じないように検討します。</p>	
<p>■土壤汚染</p>	
<p>①土壤汚染の状況</p> <p>土地の改変においては、「土壤汚染対策法」及び「東京都環境確保条例」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。</p>	<p>○土壤汚染状況調査の結果を踏まえ、「土壤汚染対策法」及び「東京都環境確保条例」に基づき土壤汚染の掘削除去、現位置での浄化、不溶化、封じ込め等から、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。</p> <p>○止水性の高いソイルセメント柱列壁（山留壁）を構築することにより、計画地及びその周辺の汚染した地下水による影響を防止します。</p> <p>○土壤汚染対策工事に実施に際しては、汚染土壌飛散防止等の環境保全対策を実施します。</p> <p>○G地区においては、現在、既存建物が存在することから、解体工事実施時期に合わせて、「土壤汚染対策法」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壤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、事後調査報告書にて報告します</p>
<p>(5) 静穏</p>	
<p>■音</p>	
<p>①建設機械の稼働に伴う建設作業騒音</p> <p>建設機械の稼働に伴う騒音レベル（<math>L_5</math>）は、計画地敷地境界において最大 66dB と予測され、「東京都環境確保条例」に基づく勧告基準を下回ります。</p> <p>②工事用車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <p>工事用車両の走行に伴う等価騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）は 61～66dB と予測され、環境基準を下回ります。</p>	<p>○建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努めます。</p> <p>○作業時間及び作業手順については、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検討します。</p> <p>○可能な限り最新の低騒音型建設機械の使用及び低騒音な施工方法の採用に努めます。</p> <p>○仮囲い（高さ 3m）を設置し、騒音の低減を図ります。</p> <p>○建設機械の稼働にあたっては、不要な空ぶかし、急加速等の禁止を徹底させます。</p> <p>○建設機械は、定期的な整備点検を行い、故障や異常の早期発見を行います。</p> <p>○土砂、資材等の搬入出に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。</p> <p>○工事用車両の走行ルートを限定し、安全走行等により騒音の低減に努めます。</p> <p>○工事用車両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。</p> <p>○工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う騒音の低減に努めます。</p> <p>○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、通勤車両台数の削減に努めます。</p>

予測等の結果（工事中）	環境保全のための措置（工事中）
<b>■振動</b>	
<p>①建設機械の稼働に伴う建設作業振動 建設機械の稼働に伴う振動レベル（L<sub>10</sub>）は、計画地敷地境界において最大 68dB と予測され、「東京都環境確保条例」に基づく勧告基準を下回ります。</p> <p>②工事用車両の走行に伴う道路交通振動 工事用車両の走行に伴う振動レベル（L<sub>10</sub>）は 42～43dB と予測され、「東京都環境確保条例」に基づく規制基準を下回ります。</p>	<p>○建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努めます。</p> <p>○作業時間及び作業手順については、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検討します。</p> <p>○可能な限り低振動な施工方法の採用に努めます。</p> <p>○建設機械は、定期的な整備点検を行い、故障や異常の早期発見を行います。</p> <p>○土砂、資材等の搬入出に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。</p> <p>○工事用車両の走行ルートを限定し、安全走行等により振動の低減に努めます。</p> <p>○工事用車両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。</p> <p>○工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、歩行者の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う振動の低減に努めます。</p> <p>○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、通勤車両台数の削減に努めます。</p>
<b>(6)史跡・文化財</b>	
<b>■史跡・文化財</b>	
<p>①史跡・文化財等の保存方法 計画地内に文化財保護法に基づく保護措置の対象となる近世（江戸時代）の埋蔵文化財が残存していること、また、計画地に隣接して、「港区文化財保護条例」に基づく保護措置の対象となる史跡「愛宕山参道及び男坂・女坂」が存在しているため、「文化財保護法」、「東京都文化財保護条例」及び「港区文化財保護条例」に基づき関係機関と協議を行い適切に対応します。</p> <p>なお、現在、埋蔵文化財の有無等について、発掘調査を実施しています。</p> <p>今後は、港区教育委員会に必要な指導及び助言を受けたいえで適正に対処します。</p>	<p>○計画地内に文化財保護法に基づく保護措置の対象となる近世（江戸時代）の埋蔵文化財が残存していること。また、計画地に隣接して、「港区文化財保護条例」に基づく保護措置の対象となる史跡「愛宕山参道及び男坂・女坂」が存在しているため、事業の実施にあたっては、「文化財保護法」、「東京都文化財保護条例」、「港区文化財保護条例」及び「港区埋蔵文化財取扱要綱」に基づき関係機関と協議し適切に対応します。</p>

## 7 環境影響調査手続きの流れ



### ○ 説明会開催

第1回 令和4年2月5日(土) 10:00~11:30

第2回 令和4年2月7日(月) 18:30~20:00

### ○ 調査書案縦覧期間

令和4年1月21日(金)~2月21日(月)

### ○ 意見書提出期間

令和4年1月21日(金)~2月21日(月)

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  
〔（仮称）愛宕地区第一種市街地再開発事業〕

1 総論

- |   |
|---|
| (1) 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、本計画が周辺的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。 |
| (2) 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。                                 |

2 各論

(1) 交通について
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 計画地周辺の道路は、区立御成門小学校の通学路に指定されています。工事中及び供用後の交通安全対策を徹底してください。</li><li>・ 周辺の交通渋滞や放置自転車の解消、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。</li></ul>
(2) 資源・エネルギー・地球環境について
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 「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。</li><li>・ 可能な限り太陽光発電システム等の創エネルギー機器の導入に努めてください。</li><li>・ 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。</li><li>・ 可能な限り建築物の省エネルギー性能を高め、ZEB・ZEH-Mの水準の達成を検討してください。</li><li>・ 「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。</li></ul>
(3) 大気について
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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。</li></ul>
(4) 水・土について
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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、浸透による流出抑制量の確保、拡大に努めてください。</li><li>・ 汚水の排水については、東京都下水道局と協議し、既存下水道の排水能力に著しい影響を及ぼすことがないよう必要に応じて対策を講じてください。</li></ul>

(5) 静穏について	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「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」の基準を遵守した上で、近隣住民への影響が最小限となるよう建設機械の導入や工事方法等を検討してください。</li> <li>・ 愛宕山に隣接していることを踏まえ、擁壁の改良工事や大きな振動を伴う工事を施工する際は、十分な安全対策を講じてください。</li> <li>・ 供用後、自動車交通等による騒音・振動が最小限となるよう、管理面においても対策を講じてください。</li> </ul>
(6) 建造物影響について	
	<p>(電波受信状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画建築物等により電波障害が生じる場合には、障害内容と具体的な対策等について、速やかに電波障害を受ける人に情報を提供してください。</li> <li>・ 相談窓口を明確にし、迅速かつ丁寧に対応してください。</li> </ul> <p>(風)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、可能な限りビル風の低減に努めてください。</li> <li>・ ビル風軽減策の検討においては、防風植栽だけでなく、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、低層部分の張り出し等、総合的に検討し、更に工夫してください。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 工事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、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。</li> <li>・ 建設後、事後調査を行い、予測結果を上回る風環境であった場合には、確実に追加の対策を講じてください。</li> </ul>
(7) 植物・動物について	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「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、供用後も保全に努めてください。</li> <li>・ 植栽計画については、愛宕山の生態系や周辺樹木の生育状況、街並みを十分に配慮してください。</li> </ul>
(8) 景観について	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本計画地は、愛宕山、愛宕神社に隣接しており、風致地区内に位置していません。「東京都景観条例」及び「港区景観条例」に基づく協議・相談に真摯に対応し、地域の景観がより一層良好なものとなるように努めてください。</li> </ul>
(9) 地域貢献等について	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 愛宕山の擁壁改良工事や愛宕神社の参道再整備に際しては、愛宕山、愛宕神社の歴史性を十分に考慮してください。</li> </ul>

(仮称)愛宕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4年2月5日(土) 午前10時00分～11時30分
- ② 令和4年2月7日(月) 午後6時30分～8時00分

### (2) 実施場所 AP虎ノ門 会議室A

### (3) 出席人数

- ① 令和4年2月5日(土) 10名
- ② 令和4年2月7日(月) 8名

### (4) 次第

- ① 開会、② 事業者挨拶、③ 環境影響調査の説明、④ 質疑応答、⑤ 閉会

### (5) 説明者(事業者) 独立行政法人都市再生機構

(基本設計) 株式会社入江三宅設計

(都市計画) 株式会社日本設計

(環境アセス) 日本工営株式会社

### (6) 配付資料

(仮称)愛宕地区第一種市街地再開発事業 「環境影響調査書案」あらかし

## 2 質疑応答

(1)令和4年2月5日(土)開催分

項目	質問・意見	回答
交通	・駐車場の出入口はどこに位置するのか。	・F地区は南側の区道に位置し、G地区は愛宕下通りに位置している。F地区南側出入口の区道は、愛宕下通りより国道1号方面への一方通行であることから、右折イン、右折アウトになり、G地区出入口の愛宕下通りでは、左折イン、左折アウトとなる。
交通	・駐車場への入場方法は、1階からなのか、地下階からなのか。	・立体駐車場の入出庫方法は、地下1階から入出庫する方式である。
交通	・入出庫において、車が交差すると考えるが、安全面はどう考えているのか。	・施設への入出庫に関しては、警察からの指導により、安全面を考え、入庫車を優先とする。
大気 静穏	・駐車場への出入、愛宕下通り交差点での大気質、騒音、振動の影響はどうか。	・道路交通における影響としては、現況と大きな変化はないと予測している。交差点及び出入口における発進、加速に伴う影響については、施設利用者に対し、急発進、急加速を行わないよう通知を出す等、軽減策を講じ低減に努める。
静穏	・機械式駐車場からの騒音について、心配である。	・立体駐車場への入出庫は、地下1階であることから、周辺には著しい影響は及ぼさないものと考えている。
その他	・本日説明にあったオープンスペース等の図面に関しては、港区における縦覧場所において、確認することはできるのか。	・本日も説明した内容は、環境影響調査書案に記載してあることから、港区における縦覧場所で閲覧、確認することは可能である。

(2)令和4年2月7日(月)開催分

項目	質問・意見	回答
交通	・工事車両は愛宕下通りを北上し工事現場に入り、出る際は愛宕下通りに出たのち北上するのか。右折入場はしない予定であるのか。	・愛宕下通り側では、南方向から入庫し、北方向へ出庫するという左折イン左折アウトを計画している。なお、計画地南側の区道では、愛宕下通りから国道1号方面への一方通行であるため、右折イン右折アウトを予定している。
交通	・計画地南側には、小中学校が存在する。以前桜田通りで小学生が交通事故で亡くなるという事故が発生しているため、子供が通る道路では気を付けて頂きたい。	・今後、施工業者が決まった際には、交通安全を第一とした走行ルート等を設定することを申し伝える。
建造物影響	・風環境については、広域な範囲で予測を行っているのか。	・風の予測に関しては、計画建築物高さの1.2倍程度を影響範囲と設定しており、周辺の高層ビルも反映し風洞実験を行い、風環境の変化を予測している。
その他	・F地区の住宅は、分譲なのか、賃貸なのか。	・販売方式は、今後選定する民間業者より決定するものであることから、現時点では未定であるが、立地の特性上、大半が分譲になると想定している。
その他	・民間業者選定は、具体的にはいつ頃になるのか。	・現在選定中であり、本年4月には決定する予定である。
その他	・F地区の工事期間、竣工時期はいつなのか。	・F地区は令和6年から工事開始し、令和10年の竣工を予定している。