

(仮称) 三田一丁目計画 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

三井不動産レジデンシャル株式会社  
三菱地所レジデンス株式会社

2 計画地の位置

計画地の所在地は、港区三田一丁目4-60に位置し、西側約250m～300mには首都高速2号目黒線と都道415号（麻布通り）が、北側約150～200mには首都高速都心環状線と都道319号が、それぞれ古川と並行して走り、また、計画地の東側約250mには南北に国道1号（桜田通り）が走っています。

鉄道の最寄り駅としては、計画地の北西側約350mに麻布十番駅（東京メトロ南北線、都営地下鉄大江戸線）が、北東側約250mに赤羽橋駅（都営地下鉄大江戸線）があります。

○ 計画地位置図



### 3 事業の概要

計画地を含む三田一丁目地区は、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」(平成27年3月、東京都)(平成30年3月改定)において「職住近接ゾーン」と位置付けられており、業務商業の高度な集積地に近接し、良好な居住環境を育成整備する「職住近接ゾーン」とすることが求められています。

本計画では、整備方針を受けて、安全で緑豊かな質の高い共同住宅等を新築する計画です。

#### ○ 建築計画等の概要

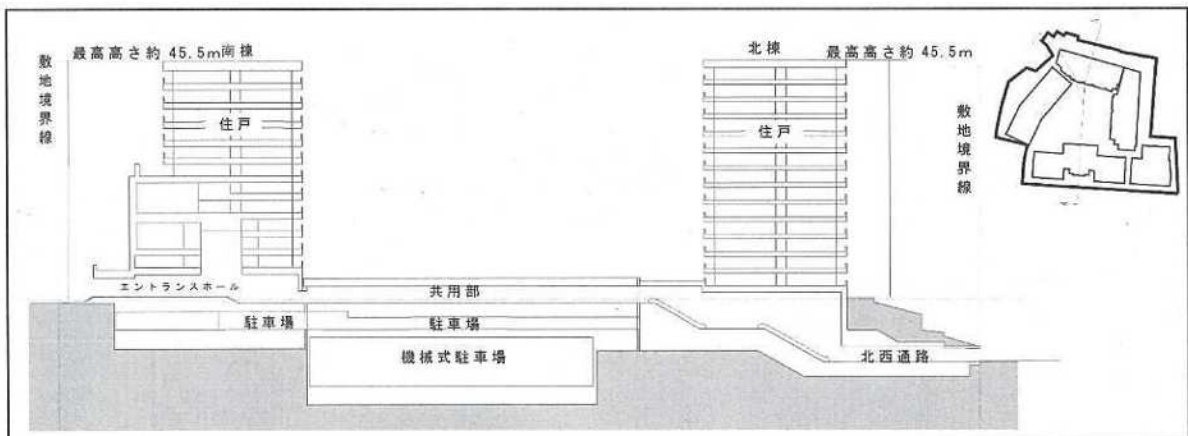
項目	内容
敷地面積	約 25,200m <sup>2</sup>
主要用途	共同住宅、駐車場等
延床面積	約 145,000m <sup>2</sup>
建物最高高さ	約 45.5m (地上14階、地下2階)
住宅戸数	約 1,100戸
駐車場台数	約 510台

※建築計画等の概要は、調査書案作成時点のものであり、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。

#### ○ 配置計画図



#### ○ 断面図



#### 4 環境影響調査項目の選定

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

環境要素	供用後			工事中	
	建築物の存在・供用	関連車両の走行	駐車場等	建築物の建設	工事用車両の走行
1 交通	●	●	●		●
2 資源・エネルギー・地球環境	●			●	
3 大気		●	●	●	●
4 水・土	●			●	
5 静穏		●		●	●
6 建造物影響	●				
7 植物・動物	●				
8 景観	●				
9 史跡・文化財				●	
10 地域貢献等	●				

#### 5 環境影響調査結果の概要（供用後）

##### (1) 交通（供用後）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【自動車交通量】</b>            日自動車発生集中交通量は 800 台 T.E./日であり、ピーク時自動車発生集中交通量は 56 台 T.E./時※です。            交差点需要率は 0.387～0.587 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>・車両出入口は左折 IN 左折 OUT の計画とし、地区内交通を円滑に処理します。</p>
<p><b>【歩行者通行量】</b>            日歩行者発生集中交通量 8,800 人 T.E./日であり、ピーク時歩行者発生集中交通量は、880 人 T.E./時※です。            将来交通量による歩行者交通流量は、0.6～10.2 人/m・分で、全ての予測地点でサービス水準 A（自由歩行）となります。</p>	<p>・歩行者出入口を、計画地南側の特別区道第 1023 号線側だけでなく、計画地北側の特別区道第 823 号線側にも設けることにより、居住者の利便性向上を図るとともに、神明坂及び特別区道第 1023 号線の歩行者交通量の増加を軽減させます。</p>
<p><b>【駐車場】</b>            自動車駐車場設置台数は、平置き約 70 台、機械式約 440 台合計約 510 台を設置する計画です。</p>	<p>・全ての駐車枠について、「東京都集合住宅駐車施設付置要綱」の基準を満たす大きさを確保します。</p>

<p><b>【自転車・自動二輪車駐車場】</b>          自転車及び自動二輪車駐輪場は、自転車用駐輪約 550 台、自動二輪車用駐輪約 10 台、合計 560 台を設置する計画です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・類似実績に基づき必要な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。</li> </ul>
<p><b>【交通安全】</b>          本事業の実施により発生集中する関連車両の主な動線（走行ルート）には、マウントアップやガードレールの設置された歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。また、駐車場出口には、一時停止の路面標示や標識の設置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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

※T.Eとは、トリップエンド（発生集中交通量）をいいます。

T.Eで表示される交通量は、出発（発生）と到着（集中）をあわせた交通量です。

## (2) 資源・エネルギー・地球環境（供用後）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【リサイクル】</b>          一般廃棄物の発生量は約 6,160 kg/日、再利用率は約 6,052kg/日と予測されます。廃棄物の保管場所については、港区の要綱を遵守した十分なスペースを確保し、適切かつ円滑な廃棄物処理及び資源回収を行い、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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅に対し、廃棄物の発生抑制、分別の徹底を働きかけます。</li> </ul>
<p><b>【地球温暖化の防止・エネルギー利用】</b>          本事業では、省エネルギー建材の導入、エネルギー効率を高める設備の導入等、各種の省エネルギー対策を実施することにより、エネルギー使用量の低減に努めています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。(供用部のLED照明、住宅外皮開口部のLow-Eガラス、潜熱回収型ガス給湯器を採用、積極的な緑化等)</li> <li>・共同住宅(住宅)の断熱等性能等級が等級4、一次エネルギー消費量等級が等級4を目指します。</li> </ul>
<p><b>【ヒートアイランド現象の緩和】</b>          本事業では、ヒートアイランド現象緩和への配慮として、下記の事項を行う計画です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地上緑化等によるヒートアイランド対策への積極的な取組み等による環境負荷低減。</li> <li>・緑地や水面等の確保による地表面温度や地表面近傍の気温等の上昇抑制</li> <li>・エネルギー利用の合理化による省エネルギー化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上緑化、低蓄熱型舗装等によるヒートアイランド対策への積極的な取組等により環境負荷低減を図ります。</li> <li>・緑地や水面等を確保することにより、地表面温度や地表面近傍の気温等の上昇の抑制を図ります。</li> <li>・エネルギー利用の合理化による省エネルギー化を推進します。</li> </ul>

(3) 大気（供用後）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【大気質】</b>  <b>〔関連車両の走行に伴う大気質〕</b>            二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値は 0.040~0.041ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回っています。また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2% 除外値は 0.041 mg/m<sup>3</sup> と予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回っています。</p> <p><b>〔駐車場の供用に伴う大気質〕</b>            二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値は最大 0.041ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回っています。            また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2% 除外値は最大 0.043 mg/m<sup>3</sup> と予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回っています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下に機械式駐車場を導入することで、駐車場内での走行距離を少なくし、排気ガス量の抑制に努めます。</li> <li>・アイドリングストップの掲示等を行います。</li> </ul>

(4) 水・土（供用後）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【水利用】</b>            本事業では、上水は計画地の南側前面道路の既設給水本管より敷地内に引き込み、受水槽及び加圧給水ポンプにて供給する計画です。            上水に関して、衛生器具は、共用部、専用部ともに、節水型器具の採用し、上水の利用量の削減を図ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・共用部、専用部ともに、衛生器具は節水器具を採用します。</li> <li>・「節水」を働きかけ、水利用量の削減に努めます。</li> </ul>
<p><b>【排水】</b>            排水の方法は、汚水・雑排水と雨水は敷地内分流とし、最終柵にて合流し、計画地東及び南側前面道路の既設下水道本管へ排水する計画とします。            排水は、下水道への負荷を平準化するため、既設下水道管の排水能力を詳細に確認した上で、関係者と協議・調整を行い、排水流量調整のため排水調整槽や雨水貯留槽を設置するなど、適切に対処する計画です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・汚水・雑排水は下水道への負荷を平準化するため、既設下水道本管の排水能力を確認し、排水流量を調整して下水道本管に放流する計画とします。</li> <li>・雨水は雨水貯留槽を設置し、一旦貯留してから公共下水道に放流することにより、下水処理施設への負荷の軽減を図ります。</li> <li>・汚水・雑排水の貯留水槽には曝気装置を設け、通気管にて屋上まで立ち上げ、臭気対策を検討します。</li> </ul>

<p><b>【雨水】</b></p> <p>本事業では、植栽地などによる雨水浸透と、雨水貯留槽の設置により「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に基づく雨水流出抑制対策量を確保する計画です。また、雨水貯留槽を設置し、一旦貯留してから公共下水道に放流することにより、下水処理施設への負荷を軽減する計画です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雨水は雨水貯留槽を設置し、一旦貯留してから公共下水道に放流することにより、下水処理施設への負荷の軽減を図ります。</li> <li>・地上緑地等による自然浸透域を確保します。</li> <li>・浸透トレンチ等の雨水流出抑制施設の設置を検討し、雨水の流出抑制を図ります。</li> </ul>
<p><b>【地形・地質】</b></p> <p>本事業では、計画建築物地下躯体周囲には、地盤の変形が生じないように遮水性が高く、剛性のある山留壁等を構築します。供用時に揚水の計画はなく、雨水浸透量を確保して地下水涵養に努めます。また、計画建築物の地下構造物が存在する深度の範囲には、地下水は確認されておらず、計画建築物の地下構造物が地下水流動に影響を与える可能性は小さいと考えられます。このため、本事業により計画地及びその周辺の地下水位に大きな影響を与えることはなく、地下水位の低下を起因とする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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上緑地の確保等により雨水浸透を図ります。</li> <li>・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> </ul>

(5) 静穏（供用後）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【音】</b></p> <p>関連車両の走行に伴う等価騒音レベル（LAeq）は、No.1（計画地西側特別区第1023号線沿い）の昼間で65dB、夜間で61dBであり、環境基準（昼間：60dB以下、夜間：55dB以下）を上回ると予測しますが、現況の騒音レベル（昼間：64dB、夜間：61dB）がすでに環境基準を上回っており、関連車両の走行による騒音レベルの増加分は1dB未満です。</p> <p>また、No.2（計画地東側特別区第1023号線沿い）では、昼間は64dBであり、環境基準（昼間：65dB以下）を下回ると予測します。No.2の夜間は61dBであり、環境基準（夜間：60dB以下）を上回ると予測しますが、現況の騒音レベル（夜間：61dB）がすでに環境基準を上回っており、関連車両の走行による騒音レベルの増加分は1dB未満です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地内に地下駐車場を設けることで、計画地周辺への騒音の影響を小さくするよう努めます。</li> <li>・アイドリングストップの掲示等を行います。</li> </ul>

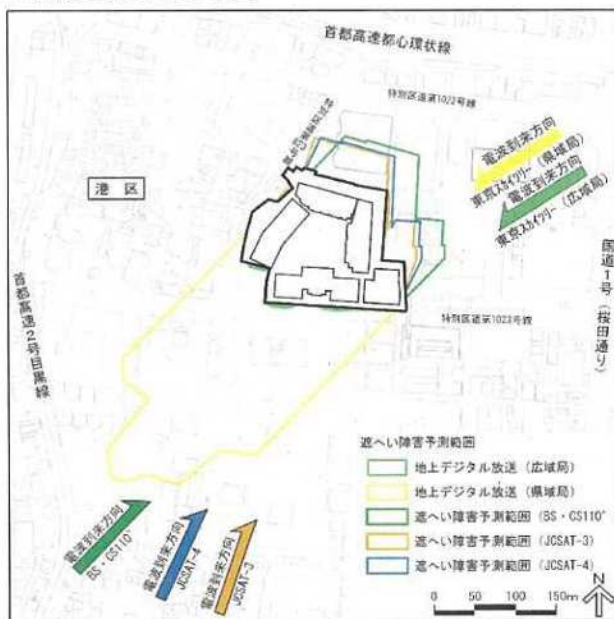
<p><b>【振動】</b>          関連車両の走行に伴う振動レベル（L10）は、No.1（計画地西側特別区第1023号線沿い）で昼間45dB、夜間44dB、No.2（計画地東側特別区第1023号線沿い）で昼間50dB、夜間48dBであり、「日常生活等に適用する規制基準」に定める規制基準値（No.1 昼間：60dB以下、夜間：55dB以下、No.2 昼間：55dB以下、夜間：50dB以下）を下回ると予測します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地内に地下駐車場を設けることで、計画地周辺への振動の影響を小さくするよう努めます。</li> <li>・アイドリングストップの掲示等を行います。</li> </ul>
--	---

(6) 建造物影響（供用後）

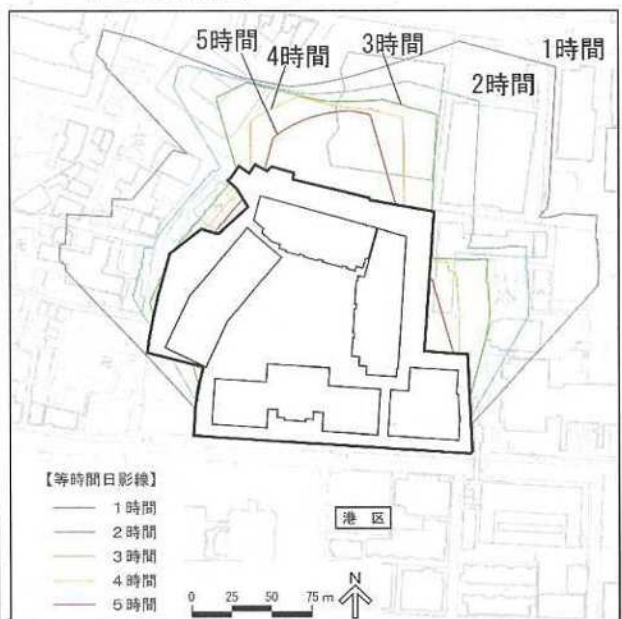
環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【電波受信状態】</b>          計画建築物によるテレビ電波の障害範囲は、地上デジタル放送については、南西方向に最大約290m、衛星デジタル放送については、北東方向に最大約70m生じると予測されます。          計画建築物に起因して新たな電波障害が生じた場合には、「高層建築物による受信障害解消についての指導要綱等」に基づき、適切な障害対策を講じます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建築に起因して新たな電波障害が生じることが明らかになった場合には、適切な障害対策を講じます。</li> <li>・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、電波受信状況に応じた適切な対策を講じます。</li> <li>・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、適切な対応を行います。</li> </ul>
<p><b>【風】</b>          建設前の風環境では、領域Aが50地点、領域Bが10地点であり、領域A及びBで大部分を占める風環境ですが、計画地周辺及び計画地北側は、複数の高層建物が立ち並ぶため、計画建築物建設前の状況においても、強い風の発生頻度が高い領域Cが3地点示されています。          建設後の風環境では、計画地南側の近傍の地点において、1地点で領域AからBに変化しています。さらに、計画地北側の地点において、1地点で領域BからAに変化しています。なお、領域Dとなる地点はありません。          防風対策を施した状況での風環境では、防風対策を施すことにより、計画地南側の近傍において、計画建築物建設の影響で領域Bへと変化した1地点が領域Aの風環境に改善されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・風環境を改善するため防風植栽を行います。</li> <li>・計画地周辺の植栽帯には防風植栽以外にも、高中木の樹木を配置し風環境の低減に努めます。</li> <li>・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、港区ビル風対策要綱に基づく適切な維持管理を行います。</li> <li>・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ベランダ等の屋外に転倒・飛散しやすいものを極力設置しないよう、建物管理者を通じて周知します。</li> </ul> <div data-bbox="826 1771 1189 1935" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>風環境評価指標            領域A：住宅地相当            領域B：低中層市街地相当            領域C：中高層市街地相当            領域D：強風地域相当</p> </div>

<p><b>【日照】</b> 計画建築物により日影は、日影規制対象区域に対して規制時間を下回ります。</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、離隔距離を確保しました。</li> </ul>
<p><b>【光】</b> 計画建築物には大きな反射光を発生させるような反射性能の高い外装材の使用を控え、夜間照明による光害が周辺住宅などに及ばないように、屋外照明などの配置や向きなど、計画地の見え方に配慮した照明計画を検討することから、計画建築物などによる著しい反射光や夜間光が周辺に及ぶ可能性はないと予測されます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画建築物の園路等の空間などには間接照明などを用い、安全で安心な歩行者空間の創出に努めます。</li> <li>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。</li> </ul>

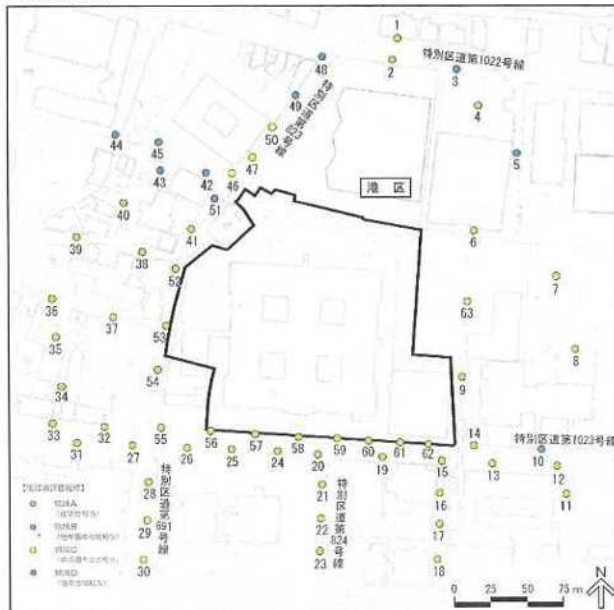
■電波受信障害範囲



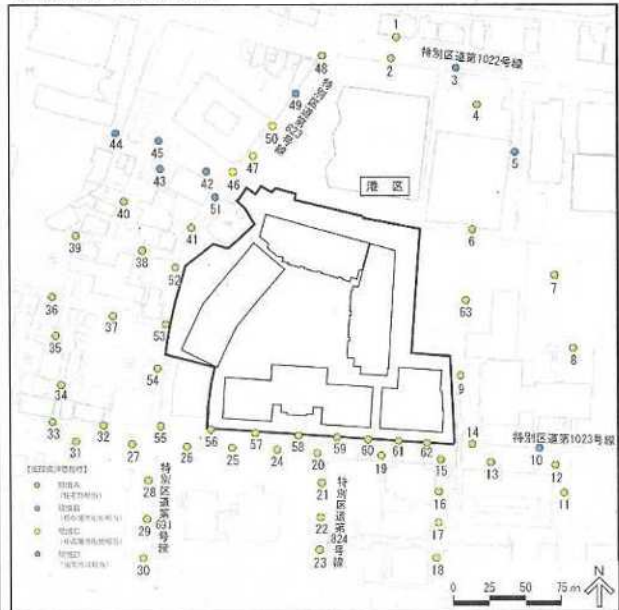
■等時間日影図



■風環境評価図  
建設前



建設後(対策後)





と予測されます。  
 建設廃棄物の処理方法は、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に積載方法に留意し、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に関係法令等に基づき適切に対応します。

(3) 大気（工事中）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【大気質】</b>  <b>〔建設機械の稼働に伴う大気質〕</b>            二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は最大 0.083ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準値を上回り、環境の目標である「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）」を満たしていません。            浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は最大 0.064 mg/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、環境の目標である「現況の大気質の状況を著しく悪化させないこと（「大気の汚染に係る環境基準について」に定める基準）」を満たします。            なお、二酸化窒素の予測結果は環境基準値(0.06ppm)を上回りますが、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、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るとともに、建設機械の効率的な稼働、不要なアイドリングや空ふかしの防止、定期的な整備点検の実施等により、排出ガスの低減に努め、現況の大気質の状況を著しく悪化させないように努めます。  <b>〔工事用車両の走行に伴う大気質〕</b>            二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.041ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回ります。            また、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は 0.041 mg/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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・可能な限り排出ガス対策型建設機械の使用に努めます。</li> <li>・建設機械の効率的稼働に努めます。</li> <li>・建設機械には、良質な燃料を使用します。</li> <li>・不要なアイドリングの防止に努めます。</li> <li>・建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ぶかし、急発進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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・工事用車両の走行ルートの変更、安全走行等により、大気質への影響の低減に努めます。</li> <li>・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。</li> <li>・工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用を奨励します。</li> </ul>

(7) 植物・動物（供用後）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【緑】</b> 本事業の緑化計画では、港区の緑化基準を上回るとともに、高木、中木の植栽及び低木地被混植、地被混植を適切に組み合わせた緑を創出する計画です。</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・港区の緑化基準を上回るとともに、高木、中木の植栽及び低木地被混植、地被混植を適切に組み合わせた緑を創出します。</li><li>・北側斜面は、台地部の在来種等により緑化します。</li><li>・樹木による緑化だけでなく、草地も計画し、多様性のある緑を創出します。</li><li>・植栽後は、灌水、剪定等を適切に行い、整備した緑地の維持管理に努めます。</li></ul>

(8) 景観（供用後）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【都市景観】</b> 本計画の建築物は、計画地内の既存建築物を一部保存・再生することにより、街並みを保存継承し、色彩やデザイン要素を保存部分との調和を意識しながら選定します。また、周辺の街並みに対応した配棟・外観計画により、周辺景観と調和のとれた計画を行います。</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・既存建築物のエントランス付近のファサードを一部保存・再生することにより、綱町三井倶楽部と対をなす街並みを保存継承し、色彩やデザイン要素を保存部分との調和を意識しながら選定します。</li><li>・周辺の街並みに対応した配棟・外観計画により、周辺景観と調和のとれた計画を行います。</li></ul>

(9) 地域貢献等（供用後）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【その他】</b> 計画地内の緑地は、在来種による緑化や、生き物呼び込むための緑化、緑とのふれあいや景観の保全に配慮した計画とすることにより、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供することができると考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・北側斜面は、台地部の在来種等により緑化します。</li><li>・隣接する小学校の緑と一体化する緑地を計画します。</li><li>・季節感をもたらす樹種により緑化し、緑とのふれあいに注目した緑地を計画します。</li></ul>

## 6 環境影響調査結果の概要（工事中）

### (1) 交通（工事中）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【自動車交通量】</b>                      工事中の将来交通量による交差点需要率は0.418～0.628と予測され、「交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9」に対して、全ての交差点でこれを下回ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工所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を奨励し、現場への通勤車両の抑制に努めます。</li> <li>・工事工程の調整及び適切な車両の運行管理により、工所用車両の集中化を避けるよう努めます。</li> <li>・工所用車両の出入口付近には、適宜交通整理員を配置します。</li> </ul>
<p><b>【交通安全】</b>                      工所用車両の動線（運行ルート）には、マウントアップやガードレールの設置された歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。                      また、工所用車両出入口には、適宜交通整理員を配置する計画であることから、歩行者の安全は確保できると考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工所用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、歩行者の安全確保に努めます。</li> <li>・資材の搬入、建設発生土の運搬に際しては、工所用車両が集中しないように努めます。</li> <li>・工所用車両による交通安全対策として、下記の事項を工事従事関係者に指示し、工所用車両運行への指導・教育を徹底します。                         <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>○工所用車両の運行経路及び運行時間を限定します。</li> <li>○作業員の通勤には、公共交通機関の利用を奨励し、現場への通勤車両の抑制に努めます。</li> </ul> </li> </ul>

### (2) 資源・エネルギー・地球環境（工事中）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【リサイクル】</b>                      工事に伴って発生する廃棄物等の発生量は、約 4,510t と予測されます。                      建設汚泥の発生量については、約 2,088t と予測されます。                      建設発生土の発生量は施工計画より、約 244,800m<sup>3</sup> と予測されます。                      建設廃棄物の再利用量は、約 3,923t と予測されます。                      建設汚泥の再利用量は、約 1,879 t と予測されます。                      建設発生土の再利用率は、約 215,424m<sup>3</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設資材等の過剰な梱包を控える等、廃棄物の発生抑制を図ります。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

(4) 水・土（工事中）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p><b>【排水】</b>            工事中の排水に含まれる浮遊物質量（SS）は、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。            工事中における排水の水質は、「東京都下水道条例」（昭和34年12月東京都条例第89号）に基づく下水における浮遊物質量（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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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」（昭和34年12月東京都条例第89号）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。</li> </ul>
<p><b>【地形・地質】</b>            掘削範囲の周囲に、遮水性が高く剛性のある山留壁等を構築し、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等を行い、山留壁の変位を計測・管理します。            また、遮水性の高い山留壁を構築することから、掘削範囲内への地下水の流入を抑制するため、計画地及びその周辺の地下水位に大きな影響を与えることはなく、地下水位の低下に起因する地盤沈下を生じることはないと予測します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建築物の周囲に、遮水性及び剛性の高い山留壁を設置し、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>・レベル測量による地盤変位モニタリングを行い、山留の変位等を管理します。</li> <li>・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、影響を程度、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> </ul>
<p><b>【土壌汚染】</b>            土壌汚染対策工事は、行政指導を遵守し、基準値を超過した土壌は所定の対策範囲及び深度まで掘削・除去し、汚染のない清浄土で埋戻しを行う計画です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土壌汚染状況調査の結果、汚染が確認されたことから、土壌汚染対策工事を実施しています。</li> <li>・土壌汚染対策工事は、行政指導を遵守し、基準値を超過した土壌は所定の対策範囲及び深度まで掘削・除去し、汚染のない清浄土で埋戻しを行う計画です。</li> </ul>

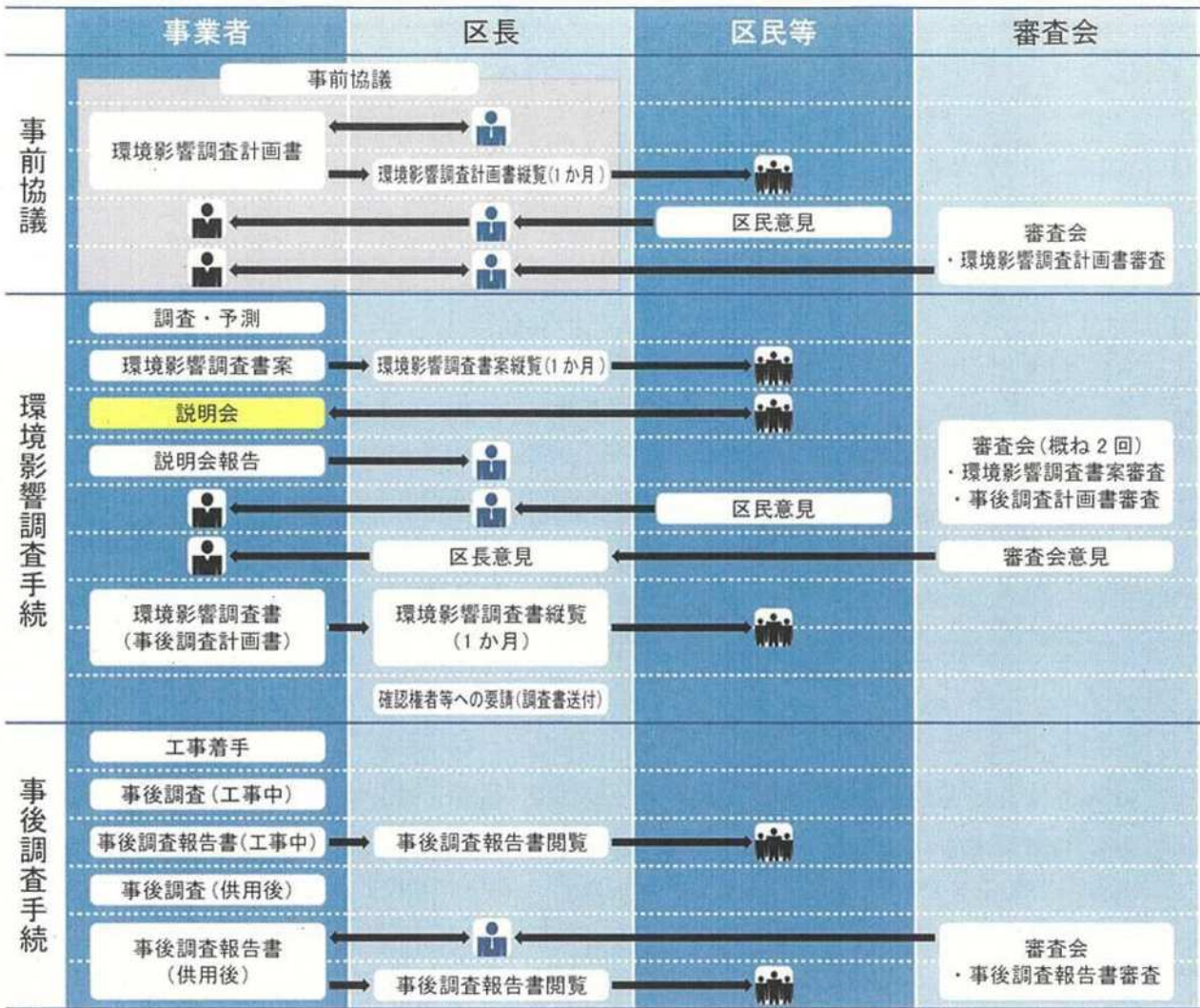
(5) 静穏（工事中）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p>【音】</p> <p>〔建設機械の稼働に伴う建設作業騒音〕 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル（LA5）は、最大 73dB（計画地南側敷地境界）と予測され、「環境確保条例」に基づく勧告基準値を下回っています。</p> <p>〔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等価騒音レベル（LAeq）は 65dB と予測され、環境基準（60dB 以下）を上回ると予測しますが、現況の騒音レベル（64dB）がすでに環境基準を上回っており、関連車両の走行による騒音レベルの増加分は 1 dB です。工事にあたっては、安全走行等により騒音の低減に努めます。</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・仮囲いを設置し、騒音の低減を図ります。</li><li>・不必要な空ふかし、急発進等の禁止を徹底させます。</li><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を奨励し、通勤車両台数の削減に努めます。</li></ul>
<p>【振動】</p> <p>〔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は、最大 70dB と予測され、「環境確保条例」に基づく勧告基準値以下となっています。</p> <p>〔工事用車両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は 47～53dB と予測され、「環境確保条例」に基づく規制基準値を下回っています。</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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に検討します。</li><li>・建設機械は、定期的な設備点検を行い故障や異常の早期発見を行います。</li><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・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。</li><li>・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を奨励し、通勤車両台数の削減に努めます。</li></ul>

(6) 史跡・文化財（工事中）

環境影響調査の結果	環境改善に配慮した対策
<p>【史跡・文化財】</p> <p>計画地内にある周知の埋蔵文化財である「港区 No.214 遺跡（埋蔵文化財包蔵地）」については、2020年7月現在、「文化財保護法」に基づく発掘調査（記録保存）を行っております。</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 計画地内の周知の埋蔵文化財については、「文化財保護法」に基づく発掘調査を行い、適切に記録保存などの措置を行います。</li></ul>

## 7 環境影響調査手続の流れ



- 説明会開催  
第1回 令和2年8月21日(金) 19:00~20:30  
第2回 令和2年8月22日(土) 10:00~11:30
- 調査書案縦覧期間  
令和2年8月11日(火)~令和2年9月10日(木)
- 意見書提出期間  
令和2年8月11日(火)~令和2年9月10日(木)