

西麻布三丁目北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

1 事業の目的

計画地は、「東京の都市づくりビジョン（改定）」（平成21年7月）において、「センターコア再生ゾーン」に位置づけられており、居住機能を始め、多様な機能の集積により、魅力とにぎわいのある都市空間の形成に向けた機能更新を積極的に促進することとされています。また、「港区まちづくりマスタープラン」（平成29年3月）においては、「国際色豊かで多彩な文化をいかしたまちづくり」等がまちづくりの方針として謳われている地区になります。

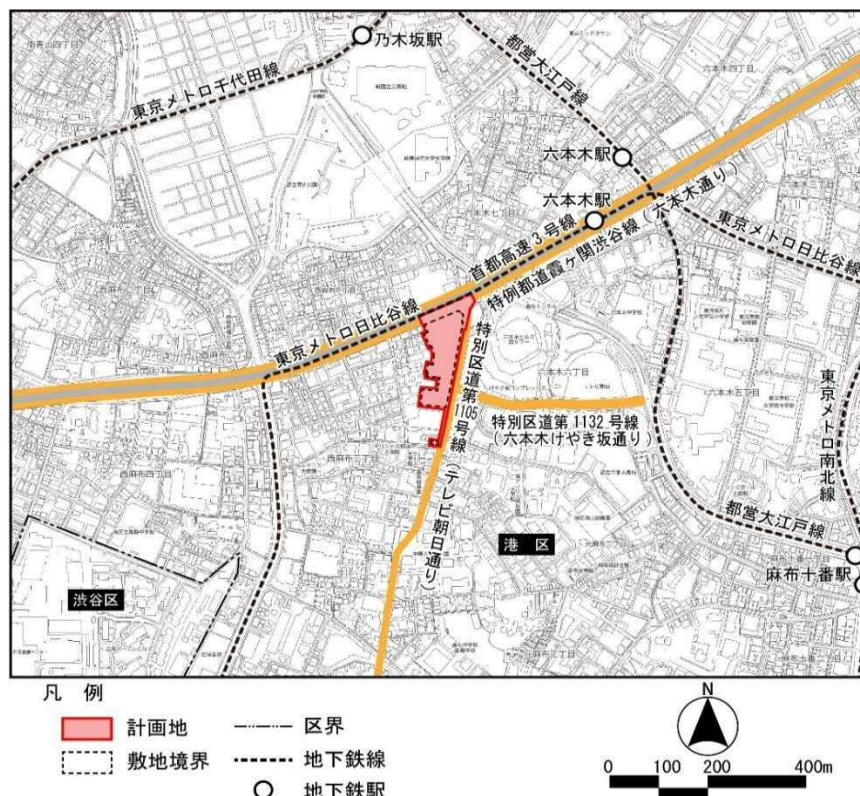
本事業は、土地利用の再編を行い、近接する街路整備を含めて歩行者利用空間の連続性に配慮したまちづくりを行います。地域の都市防災機能の向上に資する拠点形成として、地域の避難場所として機能するオープンスペース等を整備し、建物の不燃化・耐震化を推進します。既存のまち並みを維持しつつ、緑とにぎわいのある魅力的で良質な業務・商業・居住機能を中心とした拠点形成を行う計画です。

2 計画地の位置

計画地は、東京都港区西麻布三丁目に位置し、現在、複数のオフィスビル、住宅、寺院、神社等が立地する区域です。

鉄道の最寄り駅としては、計画地の北東約350mに東京メトロ日比谷線六本木駅、北東約500mに都営大江戸線六本木駅があります。主要道路としては、北側には東西方向に特例都道霞ヶ関渋谷線（六本木通り）及び首都高速3号線があり、東側には南北方向に特別区道第1105号線（テレビ朝日通り）が整備されています。

■ 計画地位置図



3 事業の概要

本事業は、東京都港区西麻布三丁目の約1.6haの区域における住宅、事務所、商業及びホテル等を新築する事業です。計画地内の北側に高層の建物を予定し、その周囲に一定規模の空地や緑地を配置する計画です。南側には、既存の寺社を再配置し、特別区道第1105号線（テレビ朝日通り）に面した位置に、まとまった規模の緑地広場を設ける計画です。また、計画地北東側の特例都道霞ヶ関渋谷線（六本木通り）沿いには、六本木ヒルズ方面からの歩行者の安全で快適な移動を確保するよう歩行者デッキを整備することを検討しています。

■ 建築計画の概要

項 目		計 画
用 途		住宅、事務所、商業、ホテル（宿泊施設）、寺社、駐車場
敷地面積		約10,250m ²
建築面積		約5,090m ²
延床面積		約99,700m ²
階 数		地上55階 地下2階
最高高さ		約200m
駐車場	機械式・自走式	一般車309台・荷捌き車6台
駐輪場	自転車	650台
	自動二輪車	34台
工 期		2021年度(平成33年度)～2025年度(平成37年度)竣工

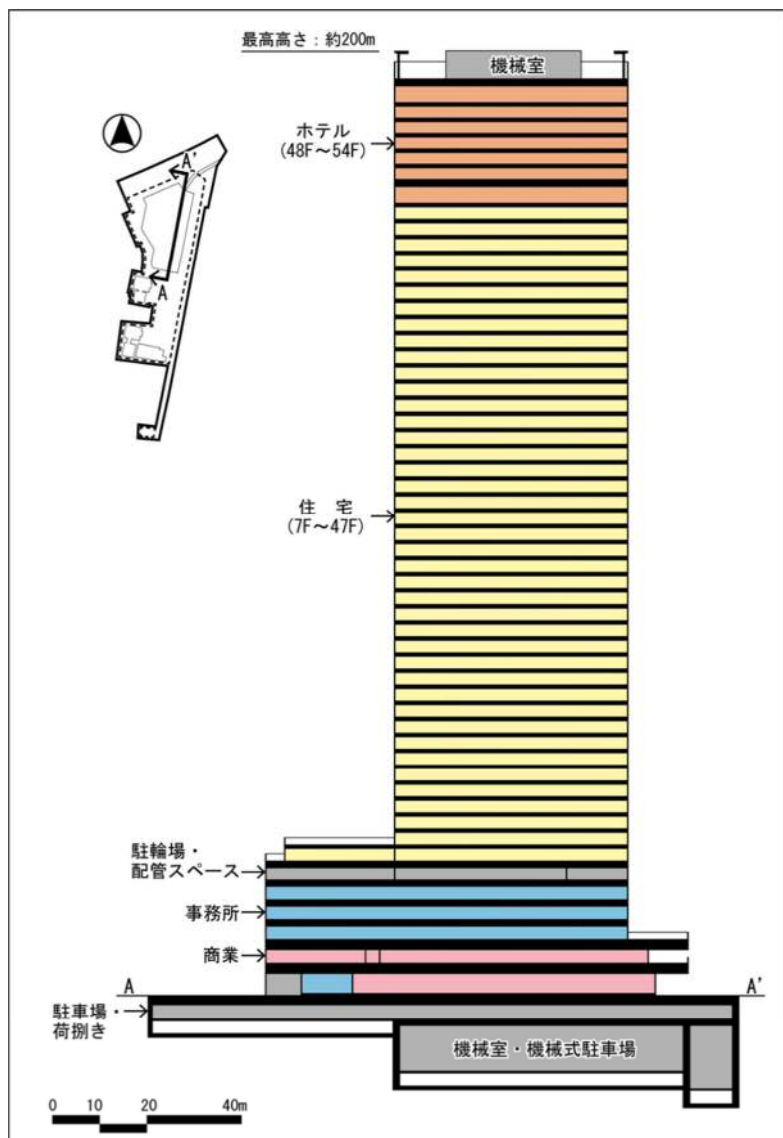
■ 配置計画図



■ 完成予想図（計画地北東側より）



■ 断面図



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	○				
地域貢献等	○*				

※：地域貢献等については、環境調査項目の中から公開空地等を選定しました。

5 予測等の結果の概要

(1) 交通

予測等の結果		環境保全のための措置																																																													
<p>■自動車交通量</p> <p>【供用後】</p> <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、下表に示すとおりです。</p> <p style="text-align: center;">表 発生集中交通量</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画用途</th> <th>計画延床面積 (ha)</th> <th>発生集中原単位 (人TE/ha・日)</th> <th>自動車分担率 (%)</th> <th>台換算係数 (人/台)</th> <th>供用後の発生集中交通量 (台TE/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住宅</td> <td>7.41</td> <td>700</td> <td>16.5</td> <td>1.4</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>商業</td> <td>0.33</td> <td>20,600</td> <td>18.1</td> <td>1.5</td> <td>700</td> </tr> <tr> <td>事務所</td> <td>0.61</td> <td>1,900</td> <td>13.8</td> <td>1.3</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>ホテル</td> <td>1.35</td> <td>1,900</td> <td>22.9</td> <td>1.5</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>9.70</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>1,700</td> </tr> </tbody> </table> <p>②交差点需要率 供用後の交差点需要率は0.225～0.686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>【工事中】</p> <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245台、小型車26台、合計271台と計画します。</p> <p>②交差点需要率 工事中の交差点需要率は0.226～0.676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>■歩行者交通量</p> <p>【供用後】</p> <p>①歩行者の発生集中交通量 本事業の発生集中交通量は、下表に示すとおりです。</p> <p style="text-align: center;">表 発生集中交通量</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画用途</th> <th>計画延床面積 (ha)</th> <th>発生集中原単位 (人TE/ha・日)</th> <th>歩行者類 (人TE/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住宅</td> <td>7.41</td> <td>700</td> <td>5,187</td> </tr> <tr> <td>商業</td> <td>0.33</td> <td>20,600</td> <td>6,599</td> </tr> <tr> <td>事務所</td> <td>0.61</td> <td>1,900</td> <td>960</td> </tr> <tr> <td>ホテル</td> <td>1.35</td> <td>1,900</td> <td>2,565</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>9.70</td> <td>-</td> <td>15,311</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 歩行者類 = 鉄道+バス+徒歩</p>		計画用途	計画延床面積 (ha)	発生集中原単位 (人TE/ha・日)	自動車分担率 (%)	台換算係数 (人/台)	供用後の発生集中交通量 (台TE/日)	住宅	7.41	700	16.5	1.4	600	商業	0.33	20,600	18.1	1.5	700	事務所	0.61	1,900	13.8	1.3	100	ホテル	1.35	1,900	22.9	1.5	300	合計	9.70	-	-	-	1,700	計画用途	計画延床面積 (ha)	発生集中原単位 (人TE/ha・日)	歩行者類 (人TE/日)	住宅	7.41	700	5,187	商業	0.33	20,600	6,599	事務所	0.61	1,900	960	ホテル	1.35	1,900	2,565	合計	9.70	-	15,311	<p>■自動車交通量</p> <p>【供用後】</p> <p>○居住者や事務所、店舗、ホテル関係者に対して、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> <p>【工事中】</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> <p>■歩行者交通量</p> <p>【供用後】</p> <p>○計画地東側道路沿いには、歩道状空を整備します。</p> <p>○計画地内には、歩行空間機能を持つデッキを整備します。</p>	
計画用途	計画延床面積 (ha)	発生集中原単位 (人TE/ha・日)	自動車分担率 (%)	台換算係数 (人/台)	供用後の発生集中交通量 (台TE/日)																																																										
住宅	7.41	700	16.5	1.4	600																																																										
商業	0.33	20,600	18.1	1.5	700																																																										
事務所	0.61	1,900	13.8	1.3	100																																																										
ホテル	1.35	1,900	22.9	1.5	300																																																										
合計	9.70	-	-	-	1,700																																																										
計画用途	計画延床面積 (ha)	発生集中原単位 (人TE/ha・日)	歩行者類 (人TE/日)																																																												
住宅	7.41	700	5,187																																																												
商業	0.33	20,600	6,599																																																												
事務所	0.61	1,900	960																																																												
ホテル	1.35	1,900	2,565																																																												
合計	9.70	-	15,311																																																												

予測等の結果	環境保全のための措置
<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>■駐車場 【供用後】</p> <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」（昭和33年10月東京都条例第77号）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309台、荷捌き用6台の設備を設置する計画です。</p> <p>■自転車・自動二輪車駐輪場 【供用後】</p> <p>①自転車及び自動二輪車駐輪場設置台数 本事業で設置する自転車及び自動二輪車駐輪場は、自転車用駐輪650台、自動二輪車用駐輪34台を設置します。</p> <p>■交通安全 【供用後・工事中】</p> <p>①関係車両及び工事用車両の走行による交通安全の状況 本事業の実施により発生集中する関係車両の動線（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>■駐車場 【供用後】</p> <p>○全ての駐車枠について、「東京都駐車場条例」（昭和33年10月東京都条例第77号）の基準を満たす大きさを確保します。</p> <p>■自転車・自動二輪車駐輪場 【供用後】</p> <p>○自転車駐輪場については、現状の利用実績及び「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月港区条例第23号）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> <p>■交通安全 【供用後】</p> <p>○駐車場出口には、出庫ブザーや回転灯等の設置を検討し、歩行者への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。 ○駐車場への入庫に際し、周辺道路へのうろつき車両が生じないように、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。</p> <p>【工事中】</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。 ○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に、工事用車両が集中しないように努めます。 ○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。 ○工事用車両による交通安全対策として、工事従事関係者に工事車両運行への指導・教育を徹底します。</p>

(2) 資源・エネルギー・地球環境

予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■リサイクル</p> <p>【供用後】</p> <p>①一般廃棄物の発生量 住宅における発生量は約1,903kg/日、事務所における発生量は約342kg/日、商業における発生量は約924kg/日、ホテルにおける発生量は約1,134kg/日、駐車場における発生量は約109kg/日、合計約4,412kg/日と予測されます。</p> <p>②再利用率 家庭系廃棄物（住宅）における再利用率は約714kg/日、事業系廃棄物（事務所、商業、ホテル及び駐車場）における再利用率は約316kg/日、全体で約1,030kg/日と予測され、再利用率は約23.3%となります。</p> <p>【工事中】</p> <p>①工事中の廃棄物の種類及び発生量 工事に伴って発生する建設廃棄物等の発生量は、住宅で約2,305t、商業等で約119t、事務所で約213t、ホテルで約451t、その他（駐車場）で約347t、合計約3,435tと予測されます。</p> <p>②再利用率 建設廃棄物の再利用率は、住宅で約2,116t、商業等で約106t、事務所で約196t、ホテルで約417t、その他（駐車場）で約319t、合計3,155tと予測されます。</p> <p>③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。</p>	<p>■リサイクル</p> <p>【供用後】</p> <p>○全住戸に生ごみ用ディスポーザーを設け、地下ピットにて処理後、排水します。</p> <p>○「下水道のためのディスポーザー排水処理システム性能基準（案）」（平成25年3月（公社）日本下水道協会）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> <p>【工事中】</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>

予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■地球温暖化の防止・エネルギー利用</p> <p>【供用後】</p> <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"> ・建物外周部、低層部屋上を極力緑化し、熱負荷を軽減し、省エネルギー化を図ります。 ・住宅外皮開口部にLow-Eガラス（遮熱低放射複層ガラス）等を採用することや外壁部に庇を装備して日射の遮へい効果を向上させることにより、熱負荷を低減し、省エネルギー化を図ります。 <p>○太陽光発電</p> <ul style="list-style-type: none"> ・屋上には太陽光パネルを設置し、太陽光発電を行います。 <p>②計画建築物の環境性能(PAL*値・ERR値)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅用途では、断熱性能は等級4、一次エネルギー消費量はERR 5%以上を目指します。 ・非住宅用途では、PAL*低減率11%以上、ERR 21%以上を目指します。 <p>■ヒートアイランド現象の緩和</p> <p>【供用後】</p> <p>①ヒートアイランド現象緩和への配慮事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・計画地外周部や低層部の屋上を緑化し、地表面被覆の改善を図ります。 ・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。 	<p>■地球温暖化の防止・エネルギー利用</p> <p>【供用後】</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"> ・LED照明 ・照明制御（スケジュール制御、人感センサー） <p>○広場の緑化・屋上緑化等の積極的な緑化を図ります。</p> <p>■ヒートアイランド現象の緩和</p> <p>【供用後】</p> <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>

(3) 大気

予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■大気質</p> <p>【供用後】</p> <p>①関係車両の走行に伴う大気質 関係車両の走行に伴う二酸化窒素の将来濃度は、0.041ppmと予測され、環境基準値（0.04から0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下）を下回り、将来濃度に対する関係車両の走行による寄与率は0.1未満～0.2%です。 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、0.036mg/m³と予測され、環境基準値（0.10mg/m³以下）を下回り、将来濃度に対する関係車両の走行による寄与率は0.1%未満です。</p> <p>②駐車場の供用に伴う大気質 駐車場の供用に伴う二酸化窒素の将来濃度は、最大0.042ppmと予測され、環境基準値を下回り、将来濃度に対する駐車場の供用による寄与率は0.3%です。 また、駐車場の供用に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は、最大0.039mg/m³と予測され、環境基準値を下回り、将来濃度に対する駐車場の供用による寄与率は0.1%未満です。</p> <p>【工事中】</p> <p>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0.064ppmと予測され、環境基準値を上回り、将来濃度に対する建設機械の稼働による寄与率は44.8%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0.050mg/m³と予測され、環境基準値を下回り、将来濃度に対する建設機械の稼働による寄与率は16.7%です。 工事の実施にあたっては、右欄に示す環境保全のための措置を行うことにより、建設機械の稼働による影響の低減に努めます。</p> <p>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、0.041ppmと予測され、環境基準値を下回り、将来濃度に対する工事用車両の走行による寄与率は0.1未満～0.5%です。 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、0.036mg/m³と予測され、環境基準値を下回り、将来濃度に対する工事用車両の走行による寄与率は0.1%未満です。</p>	<p>■大気質</p> <p>【供用後】</p> <p>○居住者や事務所、店舗、ホテル関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、公共交通機関の利用、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。</p> <p>【工事中】</p> <p>○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。</p> <p>○建設機械の効率的稼働に努め、良質な燃料を使用します。</p> <p>○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。</p> <p>○建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ふかし、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>○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>○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。</p> <p>○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。</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大気質への影響の低減に努めます。</p> <p>○工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や通勤車両の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努めます。</p>

(4) 水・土

予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■水利用 【供用後】 ①水利用量（上水・中水・雨水） 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、飲料水等に利用する計画です。中水（再生水）は雨水を貯留し、再生水としてトイレ洗浄水、植栽散水に利用する計画です。1日使用水量は、上水で約753 m³/日、中水で約37 m³/日、合計約790 m³/日を予定しています。</p> <p>②節水設備の設置状況 ○雨水の再利用 ・屋根の雨水を貯留し、一部を共用部トイレの洗浄水と植栽の自動灌水に利用します。 ○節水型衛生器具の採用 ・節水型トイレを採用し水の浪費を抑える計画です。</p> <p>■排水 【供用後】 ①排水量 本事業による1日の総排水量は、約753m³/日を予定しています。排水は建物内住宅系統、事務所系統、ホテル系統、商業系統に分け排水する計画としており、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>②排水処理の状況（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、「ビルピット臭気対策マニュアル」（平成21年3月 東京都）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、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。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し、有害生物の発生を防止できると予測します。</p> <p>【工事中】 ①排水方法 工事中の排水に含まれる浮遊物質量（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。</p> <p>②排水の水質 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）の排除基準以下（600mg/L未満）となるように、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>	<p>■水利用 【供用後】 ○節水型トイレを採用します。 ○雨水は、雨水貯留槽で貯留して共用部トイレ洗浄や緑地等の散水に再利用します。 ○計画建築物の住民や事務所、店舗、ホテル等の事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、水利用量の削減に努めます。</p> <p>■排水 【供用後】 ○下水道放流基準を超えた雨水等は、トイレ洗浄や緑地等の散水に再利用します。 ○計画建築物の住民や事務所、店舗、ホテル等での事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めます。 ○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」（平成21年3月 東京都）に準拠した仕組みや設備等を採用します。 ○蚊の発生を防止するため、雨水ますは、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。</p> <p>【工事中】 ○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。</p>

予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■雨水 【供用後】</p> <p>①雨水流出抑制量（雨水浸透量・雨水貯留量） 雨水浸透量は、約163m³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）は約1,967m²確保し、歩行者通路等はインターロッキング舗装（透水性舗装）を行う計画です。 雨水流出抑制対策量の目標値（約611m³）から雨水浸透量（約163m³）を差し引いた約448m³以上の雨水貯留量を確保する計画です。</p> <p>■地形・地質 【供用後】</p> <p>①地盤沈下の有無 計画建築物高層棟地下躯体周辺には、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>②雨水浸透量 緑地等による雨水浸透量を約163m³と算出しました。雨水流出抑制対策量の目標値（約611m³）から雨水浸透量（約163m³）を差し引いた約448m³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 遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁（山留壁）等を構築する計画ですが、帯水層が存在する東京層（Tos層）および東京礫層（Tog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>【工事中】</p> <p>①地形、地質・地盤の状況 計画建築物高層棟地下躯体周辺に、遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁（山留壁）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等、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、地盤の変位を計測します。</p> <p>②地下水の存在の状況 計画建築物周囲では、ソイルセメント柱列壁（SMW）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。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>■雨水 【供用後】</p> <p>○地上部に緑地（芝生・樹木植栽面）を確保するとともに、歩行者通路等に透水性舗装を行い、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するほか、一部を中水としてトイレの洗浄水、緑地等の散水に再利用します。</p> <p>■地形・地質 【供用後】</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>【工事中】</p> <p>○レベル測量による地盤変位モニタリングを行い、地盤の変位を計測・管理します。</p> <p>○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。</p> <p>○地下水位低下工法等を採用する場合には、掘削底面の地盤改良を施したり、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>○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。</p>

(5) 静穏

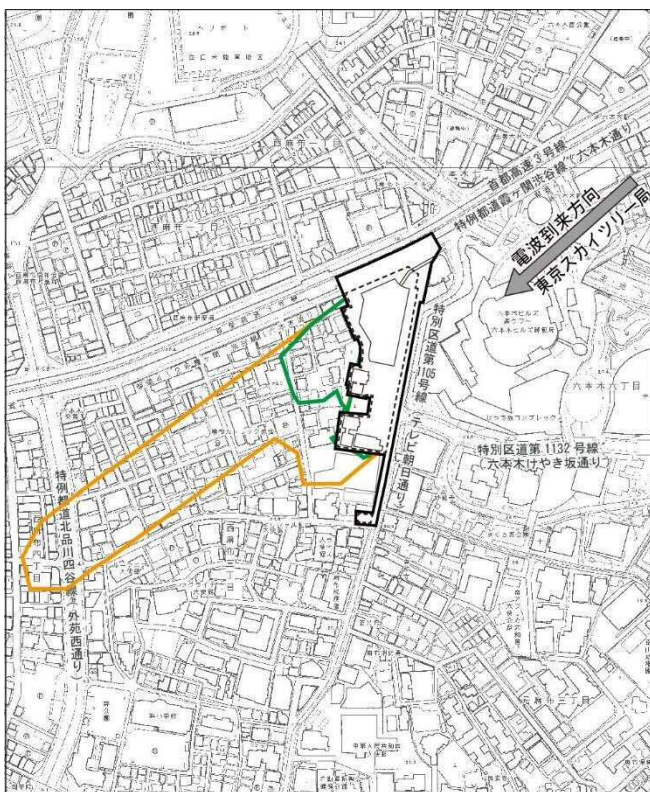
予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■音 【供用後】 ①関係車両の走行に伴う道路交通騒音 関係車両の走行に伴う等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、昼間が63～66dB、夜間が62～64dBと予測され、環境基準値（昼間65dB以下、夜間60dB以下）を上回る地点がありますが、関係車両による騒音レベルの増加分は1dB未満です。</p> <p>【工事中】 ①建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械の稼働に伴う騒音レベル (L_5) は、計画地東側において最大71dBと予測され、東京都環境確保条例に基づく勧告基準値（80dB）を下回ります。</p> <p>②工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 工事用車両の走行に伴う等価騒音レベル (L_{Aeq}) は63～66dBと予測され、環境基準値（昼間65dB以下）を上回る地点がありますが、工事用車両による騒音レベルの増加分は1dB未満です。</p>	<p>■音 【供用後】 ○居住者や事務所、店舗、ホテル関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、公共交通機関の利用、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。</p> <p>【工事中】 ○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。 ○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。 ○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。 ○仮囲い（高さ3m）を設置し、騒音の低減を図ります。 ○建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ふかし、急発進等の禁止を徹底させます。 ○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。 ○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。 ○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。 ○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。 ○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。 ○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	環境保全のための措置
<p>■振動</p> <p>【供用後】</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（L_{10}）は、昼間が43～50dB、夜間が41～51dBと予測され、東京都環境確保条例に基づく規制基準値（昼間60～65dB以下、夜間55～60dB以下）を下回り、関係車両による振動レベルの増加分は1未満～1dBです。</p> <p>【工事中】</p> <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_{10}）は、計画地敷地境界東側において最大67dBと予測され、東京都環境確保条例に基づく勧告基準値（70dB）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_{10}）は43～50dBと予測され、東京都環境確保条例に基づく規制基準値（昼間60～65dB）を下回り、工事用車両による振動レベルの増加分は1未満～2dBです。</p>	<p>■振動</p> <p>【供用後】</p> <p>○居住者や事務所、店舗、ホテル関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、公共交通機関の利用、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。</p> <p>【工事中】</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、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>

(6) 建造物影響

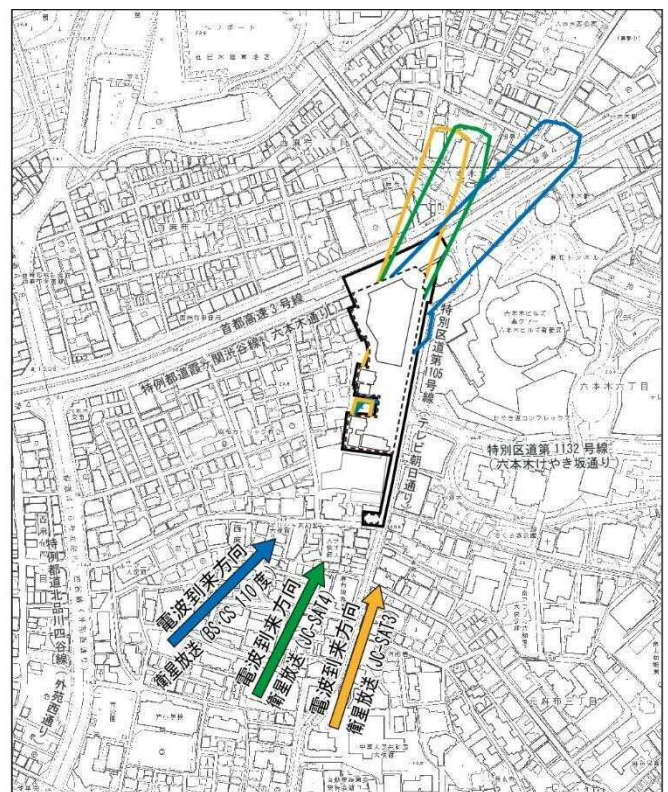
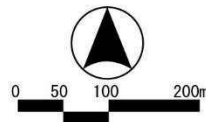
予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■電波受信状態 【供用後】</p> <p>①計画建築物による地上デジタル放送（東京スカイツリー）、衛星デジタル放送の遮へい障害 計画建築物による地上デジタル放送の遮へい障害の予測結果は、計画建築物から広域局で南西方向に最大距離約80m、県域局で南西方向に最大距離約450mでテレビ電波の障害が生じると予測されます。また、衛星デジタル放送の遮へい障害の予測結果は、計画建築物から北北東から北東方向に最大距離約230mでテレビ電波の障害が生じると予測されます。</p>	<p>■電波受信状態 【供用後】</p> <p>○計画建築物に起因して新たな電波障害が生じる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て、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（左：地上デジタル放送 右：衛星デジタル放送）



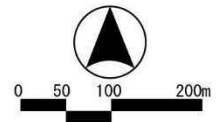
凡例

- 計画地
- 敷地境界
- 遮へい障害範囲（広域局）
- 遮へい障害範囲（県域局）



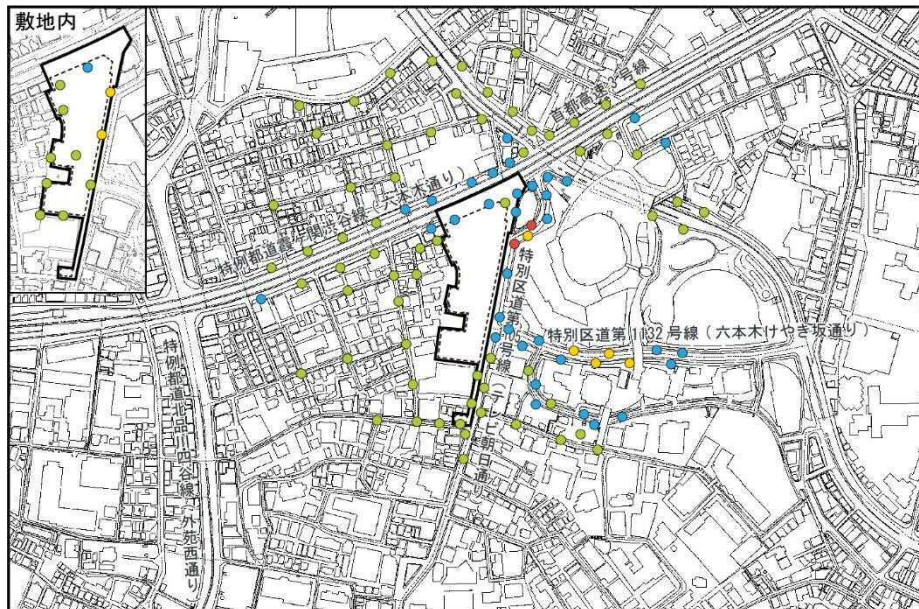
凡例

- 計画地
- 敷地境界
- 遮へい障害範囲（衛星放送 (BS・CS 110度)）
- 遮へい障害範囲（衛星放送 (JC-SAT3)）
- 遮へい障害範囲（衛星放送 (JC-SAT4)）

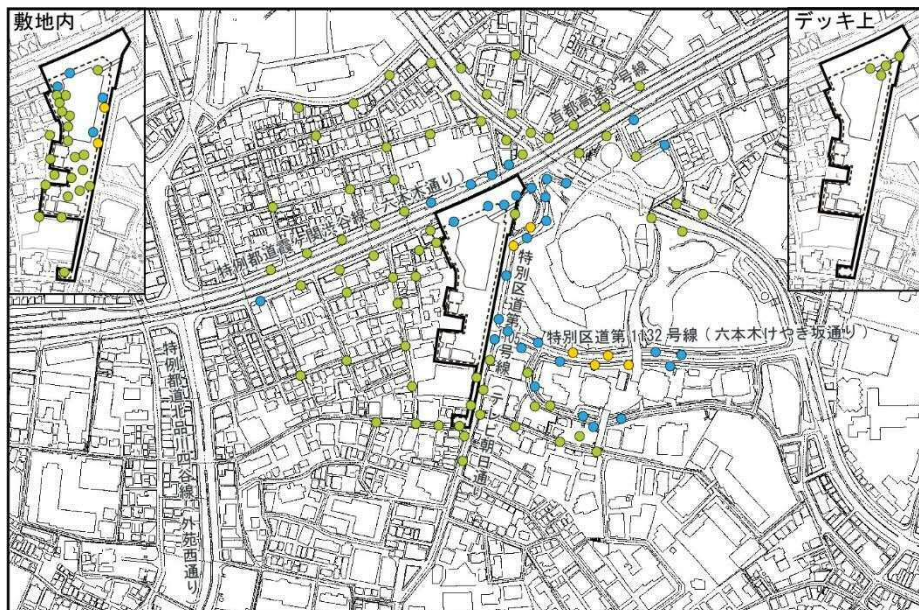


予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■風</p> <p>【供用後】</p> <p>①計画建築物による風環境の変化</p> <p>風洞実験によると、計画建築物建設後、敷地外において領域B（低中層市街地相当の風環境）からC（中高層市街地相当の風環境）に変化する地点はありますが、敷地内に防風植栽等を施すことにより、領域BからCになった地点は、領域Bに改善されると予測されることから、計画建築物建設後の計画地及びその周辺地域の風環境は、領域A（住宅地相当の風環境）及びBが大部分を占める風環境が確保されるものと考えられます。</p>	<p>■風</p> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、隣棟間隔をできる限り確保します。 ○高層部による地上付近への吹き降ろしの影響を低減するよう、基壇部を設けます。 ○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、居住者や事務所、店舗、ホテル関係者等に対して協力を働きかけます。 ○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、居住者等に協力を促します。また、洗濯物、布団等を掛けまたは吊るす等、落下のおそれのある行為はしないよう居住者等に協力を促します。

■建設前の風環境



■建設後（防風対策後）の風環境



予測等の結果

環境保全のための措置

■日照

【供用後】

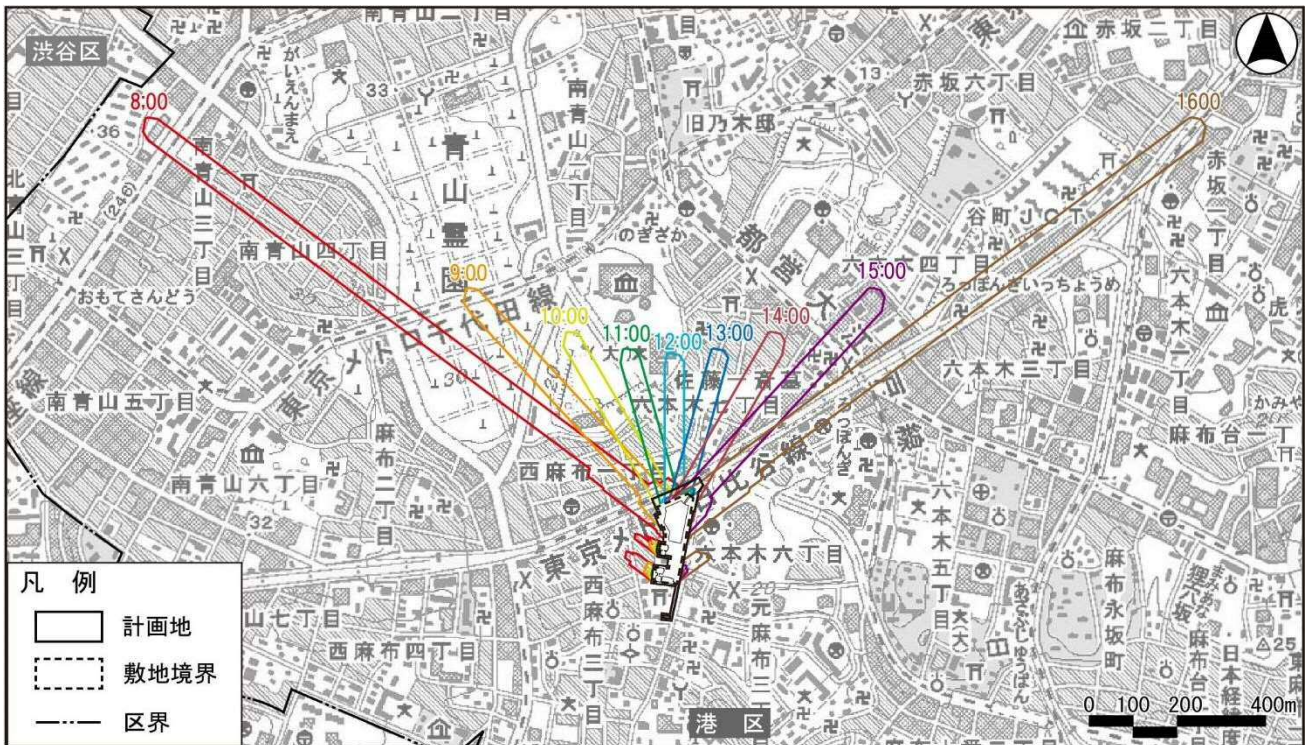
①計画建築物による冬至日の日影の状況
 計画地北側及び西側の日影規制区域には、敷地境界から10mを超える範囲内に2時間以上の日影は及ばないことから、日影規制を満足するものと予測されます。また、3時間以上の日影が及ぶ範囲は、計画地北側の道路と予測されます。

■日照

【供用後】

○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。
 ○計画建築物（高層棟）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。

■時刻別日影図



■等時間日影図



予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■光 【供用後】</p> <p>①計画建築物による反射光の状況 高層棟は、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。</p> <p>②計画建築物による夜間光の状況 高層棟の室内照明は、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>■光 【供用後】</p> <p>○高層棟の外壁は、バルコニー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。</p> <p>○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。</p> <p>○高層棟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>○事務所、店舗、ホテル関係者等へ「ブラインド・カーテン等の使用、照明の節電」を働きかけ、光害の発生の抑制に努めます。</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>

(7) 植物・動物

予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■緑 【供用後】</p> <p>①緑化量（植生本数・面積） 地上部には高木、中木合わせて356本の樹木を植栽する計画です。 本事業は、港区及び東京都の緑化基準を上回る接道部緑化延長約230m、緑地面積約2,801m²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 計画地の地上部には、「広場」、「貫通通路」及び「歩道状空地（特例都道霞ヶ関渋谷線（六本木通り）、特別区道第1105号線（テレビ朝日通り）沿い）」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、うるおいのある都市空間を創造する計画です。</p>	<p>■緑 【供用後】</p> <p>○緑化にあたっては、在来種を考慮した植栽樹種等を選定するように努めます。</p> <p>○植栽後は、灌水、施肥、草刈・除草、剪定・刈込み、病虫害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>

(8) 景観

予測等の結果	環境保全のための措置
<p>■都市景観 【供用後】</p> <p>①地域景観の特性の変化 計画建築物（最高高さ：約200m）は、近隣の六本木ヒルズ森タワー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。 また、敷地内地上部や計画建築物（高層棟）の低層部屋上への緑化を行うことで、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 計画地周辺の代表的な眺望地点からは、計画建築物の高層部の一部が視認され、新たな景観要素として認識されます。</p> <p>③計画建築物と周辺の景観への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・六本木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。 ・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>■都市景観 【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○周辺の既存建築物と協調させ、一体的な都市景観の形成を目指します。 ○高木植栽を中心とした豊かな緑量を確保し、緑のネットワーク形成を先導する拠点的な緑化空間として整備します。

■代表的な眺望地点からの眺望
(青山墓地中央交差点)



現 況



将 来

(けやき坂通り交差点)



現 況



将 来

(麻布税務署前)



現 況

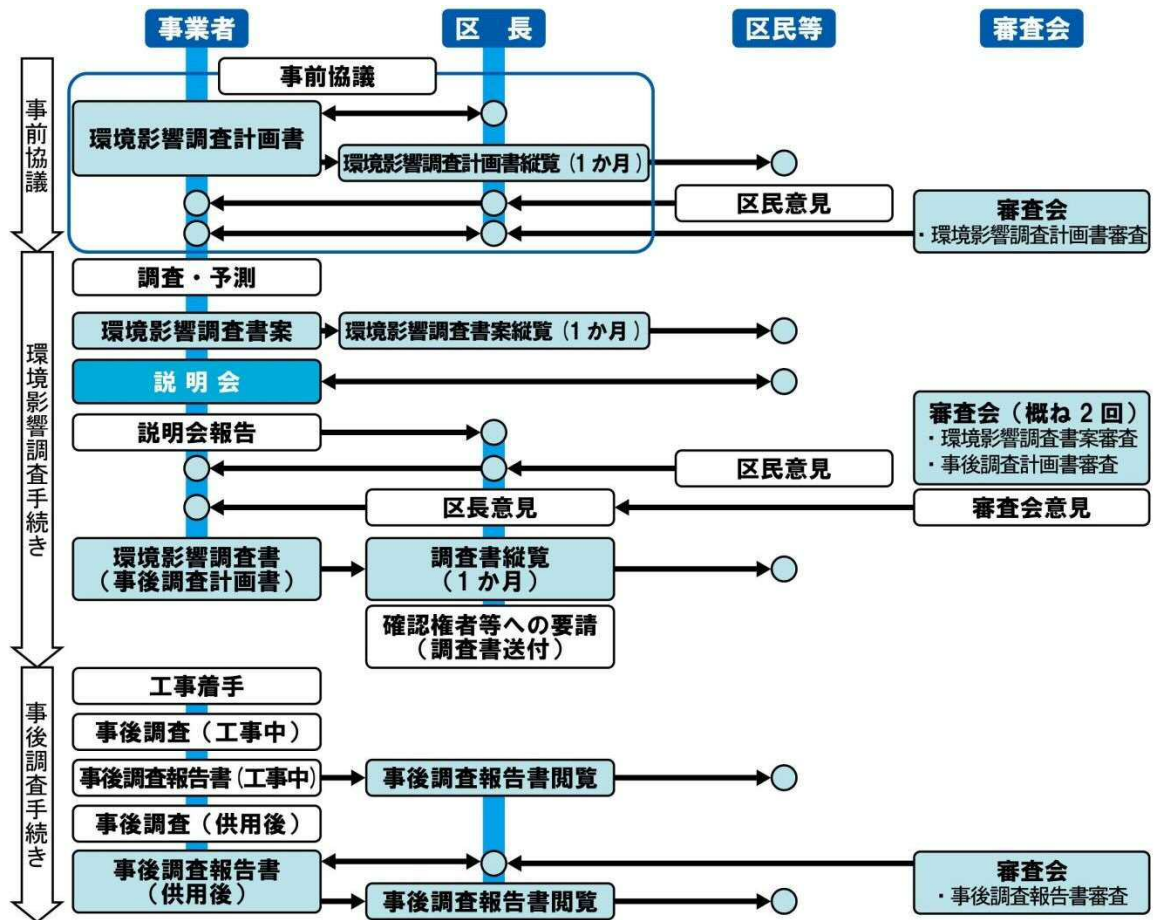


将 来

(9) 地域貢献等

評価の結果	環境保全のための措置
<p>■公開空地等 【供用後】 ①公開空地の整備状況 計画地内にはオープンスペースとして、広場等を整備する計画です。 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>■公開空地等 【供用後】 ○まちに賑わいや憩いの空間を提供します。 ○彩りのある緑を整備し、散策が楽しめる空間を提供します。 ○周辺住宅地や寺社仏閣に配慮するとともに、六本木ヒルズとの調和を図るよう整備し、落ち着いた潤いある歩行者空間や、特例都道霞ヶ関渋谷線（六本木通り）からの賑わいを繋ぐ歩行者空間を提供します。</p>

6 環境影響評価手続きの流れ



・ 説明会開催

第1回目 平成31年2月28日 (木) 19:00~20:10

第2回目 平成31年3月 2日 (土) 10:00~10:50

・ 調査書案公示

平成31年2月11日 (月)

・ 調査書案縦覧期間

平成31年2月11日 (月) ~平成31年3月10日 (日)

・ 意見書提出期間

平成31年2月11日 (月) ~平成31年3月10日 (日)