

## (仮称)品川駅西側地区A地区新築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に基づき、当該開発計画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 事業者名称

京浜急行電鉄株式会社

### 2 計画地の位置

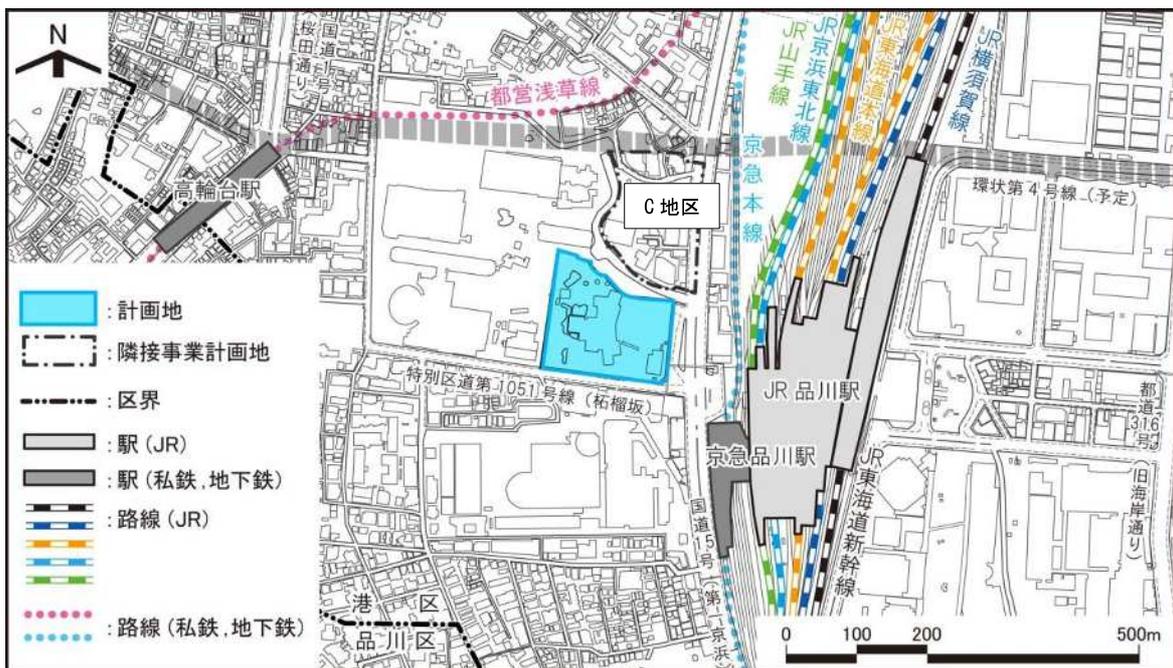
計画地は、品川駅西側の東京都港区高輪三丁目に位置しています。

鉄道の最寄り駅としては、計画地東側に品川駅（京急本線、JR山手線・JR京浜東北線・JR東海道本線・JR横須賀線・JR東海道新幹線）があります。

主要道路としては、計画地東側に国道15号（第一京浜）が南北方向に縦断しており、また計画地南側に特別区道第1051号線（柘榴坂）が東西方向に横断しています。

計画地北東側においては、別事業である「(仮称)高輪三丁目品川駅前地区（品川駅西側地区C地区）第一種市街地再開発事業」が計画されています。なお、本事業が先行してしゅん工する計画です。

### ■ 計画地位置図



### 3 事業の概要

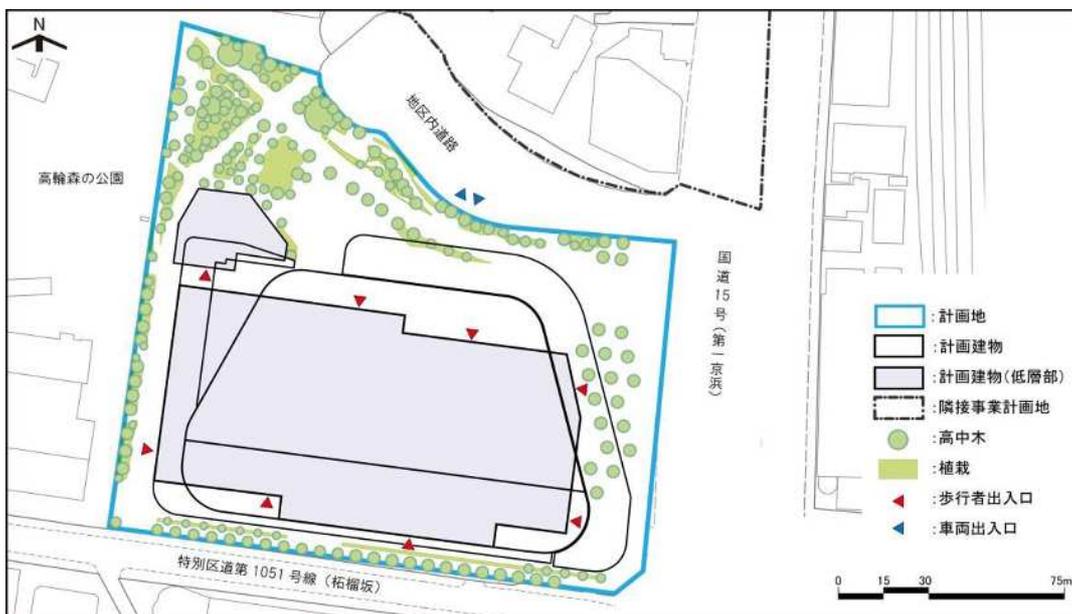
計画地は、都市再生緊急整備地域・特定都市再生緊急整備地域（品川駅・田町駅周辺地域）において、「東京と国内外を結ぶサウスゲートにふさわしい交通結節点を形成」、「多様な機能が集積する魅力ある新拠点を形成」等が、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020においては「既存の崖線・緑などを活かしつつ既存コンベンション・交流機能の更新・強化」、「アメニティの高い宿泊機能の更新・強化（国際水準化及び迎賓）」、「MICE機能と連携した新たな機能の導入」等が、また、港区まちづくりマスタープランにおいては「広域的な交通結節拠点となる品川駅及びJR新駅（現 高輪ゲートウェイ駅）周辺における基盤整備と多様な都市機能の集積の誘導による、東京の南の玄関口としてふさわしい世界に開かれた国際的なまちづくりの推進」等が目標として掲げられている地域に位置づけられています。

これらの上位計画を踏まえ、本事業の基本方針としては、東京のサウスゲートを支える交通結節機能の強化、歴史ある既存の地形や緑を生かした豊かな都市環境の形成、業務・商業・宿泊・MICE等が融合した複合市街地の形成に資するまちづくりを目指します。

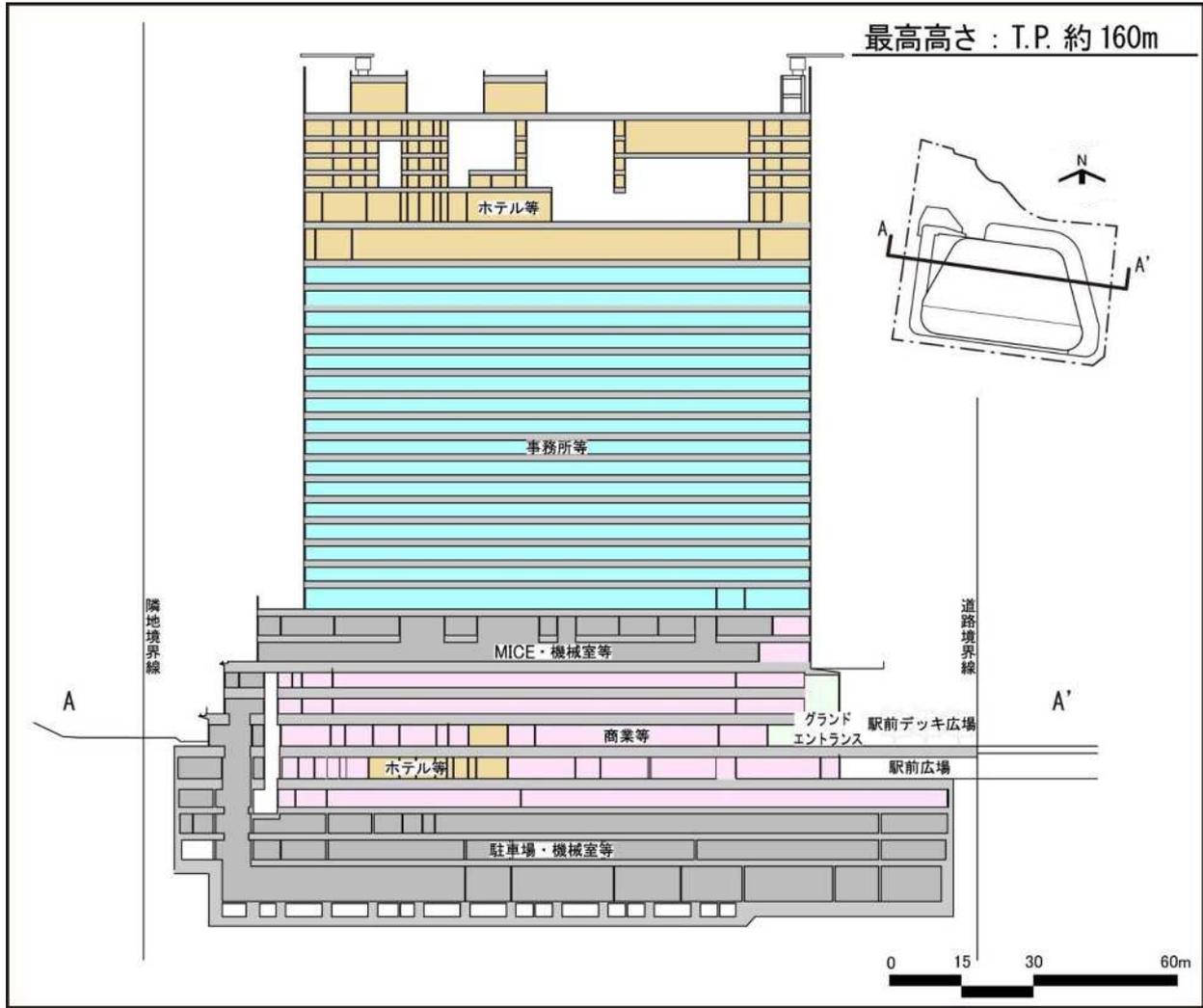
#### ■ 建築計画の概要

項目	内容
主要用途	事務所、商業、ホテル、MICE（カンファレンス、多目的ホール）等
敷地面積	約 23,600m <sup>2</sup>
延床面積	約 313,100m <sup>2</sup>
最高高さ	T.P.約 160m
駐車場台数	約 854 台
工期	約 30 ヶ月（令和 5 年度着工予定、令和 8 年度しゅん工予定）
注）建築計画の概要等は、環境影響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。	

#### ■ 配置計画図



■ 断面図



4 環境調査項目

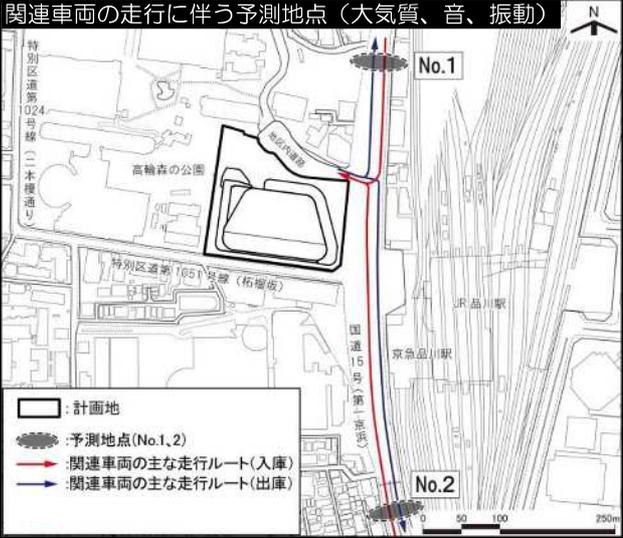
環境調査項目は、対象事業の内容から行為・要因を抽出し、更に地域の環境特性を配慮して選定しました。

環境要素	供用後			工事中	
	計画建物の存在・供用	関連車両の走行	駐車場等	計画建物の建設	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	○				

## 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）等													
(1)交通														
■自動車交通量														
<p><b>① 自動車の発生集中交通量</b> 本事業により発生集中する自動車交通量は、6,696 台 TE/日と予測します。</p> <p><b>② 交差点需要率</b>（交差点の混雑度を示す指標） 供用後の交差点需要率は 0.444～0.487 と予測され、いずれも「交通の処理が可能とされる交差点需要率 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>●交差点需要率の予測結果</p> <table border="1" data-bbox="177 584 762 815"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">交差点需要率</th> <th rowspan="2">環境の目標</th> </tr> <tr> <th>将来基礎交通量</th> <th>将来交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No.1</td> <td>0.481</td> <td>0.487</td> <td rowspan="2">交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下</td> </tr> <tr> <td>No.2</td> <td>0.341</td> <td>0.444</td> </tr> </tbody> </table> <p>注）発生集中交通量の単位（TE）について（TE）はトリップエンドの略であり、（台 TE）は自動車の台ベースの発生集中交通量（出発・到着する自動車の台数を合わせた数値）を示します。</p>	予測地点	交差点需要率		環境の目標	将来基礎交通量	将来交通量	No.1	0.481	0.487	交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下	No.2	0.341	0.444	<p><b>環境保全のための措置</b> ○事務所関係者に対して、掲示板、貼り紙等によって公共交通機関の利用を促します。</p> 
予測地点		交差点需要率			環境の目標									
	将来基礎交通量	将来交通量												
No.1	0.481	0.487	交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下											
No.2	0.341	0.444												
■歩行者通行量														
<p><b>① 歩行者の発生集中交通量</b> 本事業の発生集中交通量は、115,600 人 TE/日と予測します。</p> <p><b>② 歩行者のサービス水準</b>（歩道の歩行環境を示す指標） 予測地点の位置する国道 15 号（第一京浜）は、国土交通省により国道上空デッキ等の横断機能が整備される予定です。現時点では、当該デッキは計画のため詳細は未定ですが、品川駅西口地区の将来開発を想定した歩行者幅員の確保を前提とし、官民連携で調整しております。そのため、本事業の供用時には、サービス水準 A（自由歩行）の必要幅員となる 11.8m（歩行者流量：27.0 人/m・分）を上回る歩行者空間を確保する計画としていきます。</p> <p>注）発生集中交通量の単位（TE）について（TE）はトリップエンドの略であり、（人 TE）は人ベースの発生集中交通量（出発・到着する人を合わせた数値）を示します。</p>	<p><b>環境保全のための措置</b> ○計画地北側や西側、及び南側の道路沿いに歩行者空間を整備します。</p> 													
■駐車場														
<p>本事業で設置する自動車駐車場は、「東京都駐車場条例」に基づき算出された附置義務台数（一般用 613 台、荷捌き用 10 台）を上回る一般用約 830 台、荷捌き用約 24 台を設置する計画です。</p>	<p><b>環境保全のための措置</b> ○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>													
■自転車・自動二輪車駐車場														
<p>本事業で設置する自転車駐車場は、「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」に基づき算出された設置義務台数（261 台）を上回る約 430 台を設置する計画です。</p> <p>また、自動二輪車駐車場は、「標準駐車場条例」に基づき算出された基準台数（35 台）を上回る約 100 台を設置する計画です。</p>	<p><b>環境保全のための措置</b> ○自転車駐車場については、「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」に基づき算出された設置義務台数、また、自動二輪車の駐車場については、「標準駐車場条例」に基づき算出された基準台数、それぞれを上回る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>													

予測等の結果（供用後）	環境保全のための措置（供用後）等
<b>■交通安全</b>	
<p>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>また、駐車場出口には、出庫警告用の回転灯等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>	<p><b>環境保全のための措置</b></p> <p>○駐車場出口には、出庫警告用の回転灯の設置を検討し、歩行者へ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、歩行者へ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><b>① 一般廃棄物の発生量</b> 本事業における一般廃棄物の発生量は、約 21,059.5 kg/日と予測します。</p> <p><b>② 再利用率</b> 一般廃棄物の再利用率は、約 2,632.4kg/日（発生量の 12.5%）と予測します。</p>	<p><b>環境保全のための措置</b></p> <p>○廃棄物の発生抑制、分別の徹底を関係者に働きかけます。</p>
<b>■地球温暖化の防止・エネルギー利用</b>	
<p><b>① エネルギー利用量・地球温暖化防止のための対策</b></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>・コージェネレーションシステムを採用します。</li> <li>・熱供給事業者により DHC（地域冷暖房）プラント施設を計画建物の地下に整備し、隣接する別事業（C 地区）の計画地に熱供給する計画です。周辺開発建物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化を図ります。</li> </ul> <p>○太陽光発電</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・太陽光発電パネルを設置し、太陽光発電を行います。</li> </ul> <p><b>② 計画建物の環境性能（PAL*値・ERR 値）</b></p> <p>○PAL*低減率 11%以上、ERR 値 28%の確保を目指します。</p>	<p><b>環境保全のための措置</b></p> <p>○エネルギーの効率的利用を図るための、予測結果（左記）に示す対策を実施します。</p> <p>○緑豊かなオープンスペースを整備し、積極的な緑化を図ります。</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コージェネレーションシステム ：熱源より発電と同時に発生した排熱も利用して給湯・暖房などを行う、エネルギーを効率的に活用する仕組みのことです。</li> <li>・DHC（地域冷暖房） ：一定地域内の建物群に対して、蒸気、温水、冷水などを集中的に供給するシステムのことです。</li> <li>・PAL*低減率 ：建物の省エネ基準に関わる外皮基準の指標で、各階の屋内周囲空間（ペリメータゾーン）の年間熱負荷をペリメータゾーンの床面積の合計で除して得た数字です。PAL*が小さい（PAL*低減率が大きい）ほど、建物の断熱性が高いと評価されます。</li> <li>・ERR 値 ：設備システムのエネルギー利用の低減率を示す指標で、数値が大きいほど省エネルギー性能が高いことを意味します。</li> </ul> </div>
<b>■ヒートアイランド現象の緩和</b>	
<p>計画建物の用途及び床面積から想定された二酸化炭素排出量は、約 23,270t-CO<sub>2</sub>と予測します。</p> <p>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> <p>○計画建物形状及び配棟等の配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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>更に、建物供用開始時までに、事業者が最大限に努力しながら再生可能エネルギー由来の電力利用に取り組むことなどにより、実際の二酸化炭素排出量は、この試算より削減する見込みです。</p> <p>以上の配慮を行うことにより、ヒートアイランド現象の緩和が図られるものと考えます。</p>	<p><b>環境保全のための措置</b></p> <p>○ヒートアイランド現象の緩和を図るため、予測結果（左記）に示す対策を実施します。</p>

予測等の結果（供用後）	環境保全のための措置（供用後）等																
(3)大気																	
<b>■大気質</b>																	
<p><b>① 関連車両の走行に伴う大気質</b>            関連車両の走行に伴う二酸化窒素の年平均値の年間98%値は0.039～0.040ppmと予測され、環境基準（0.06ppm）を下回ります。            また、関連車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の年平均値の2%除外値は0.039mg/m<sup>3</sup>と予測され、環境基準（0.10mg/m<sup>3</sup>）を下回ります。</p> <p><b>●関連車両の走行に伴う大気質の予測結果</b></p> <table border="1" data-bbox="172 510 683 743"> <thead> <tr> <th>予測項目</th> <th>予測地点</th> <th>将来濃度 (日平均値)</th> <th>環境の目標 (環境基準)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">二酸化窒素 (ppm)</td> <td>No.1</td> <td>0.039</td> <td rowspan="2">0.06 以下</td> </tr> <tr> <td>No.2</td> <td>0.040</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">浮遊粒子状 物質 (mg/m<sup>3</sup>)</td> <td>No.1</td> <td>0.039</td> <td rowspan="2">0.10 以下</td> </tr> <tr> <td>No.2</td> <td>0.039</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>② 駐車場の供用に伴う大気質</b>            駐車場の供用に伴う二酸化窒素の年平均値の年間98%値は最大0.044ppmと予測され、環境基準（0.06ppm）を下回ります。            また、駐車場の供用に伴う浮遊粒子状物質の年平均値の2%除外値は最大0.040mg/m<sup>3</sup>と予測され、環境基準（0.10mg/m<sup>3</sup>）を下回ります。</p> <p><b>③ 施設の稼働に伴う大気質</b>            施設の稼働に伴う二酸化窒素の年平均値の年間98%値は最大0.037ppmと予測され、環境基準（0.06ppm）を下回ります。</p>	予測項目	予測地点	将来濃度 (日平均値)	環境の目標 (環境基準)	二酸化窒素 (ppm)	No.1	0.039	0.06 以下	No.2	0.040	浮遊粒子状 物質 (mg/m <sup>3</sup> )	No.1	0.039	0.10 以下	No.2	0.039	<p><b>環境保全のための措置</b></p> <p>○事務所、店舗関係者に対して、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>関連車両の走行に伴う予測地点（大気質、音、振動）</p>
予測項目	予測地点	将来濃度 (日平均値)	環境の目標 (環境基準)														
二酸化窒素 (ppm)	No.1	0.039	0.06 以下														
	No.2	0.040															
浮遊粒子状 物質 (mg/m <sup>3</sup> )	No.1	0.039	0.10 以下														
	No.2	0.039															
(4)水・土																	
<b>■水利用</b>																	
<p><b>① 水利用量（上水・雑用水）</b>            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、複数の受水槽より加圧給水ポンプ及び重力式にて各所に供給する計画です。            給水計画における1日使用水量は、上水が約1,131m<sup>3</sup>/日、中水処理や雨水等の雑用水が約831m<sup>3</sup>/日の合計約1,962m<sup>3</sup>/日を予定しています。</p> <p><b>② 節水設備の設置状況</b>            ○節水型衛生器具の採用            節水型の大便器などを採用し、水の浪費を抑えます。</p>	<p><b>環境保全のための措置</b></p> <p>○節水型トイレを採用します。            ○事務所・店舗等での事業活動の関係者等に対し「節水」を働きかけ、水利用量の削減に努めます。            ○雨水の中水利用により、上水使用量を節約します。</p>																
<b>■排水</b>																	
<p><b>① 排水量</b>            排水計画に基づく1日の総排水量は、約869m<sup>3</sup>/日を予定しています。            関係者との協議を行い、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><b>② 排水の処理状況</b>            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」（東京都、平成24年3月）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。            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><b>環境保全のための措置</b></p> <p>○事務所・店舗等での事業活動の関係者等に対し「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」（東京都、平成24年3月）に準拠した仕組みや設備等を採用します。</p>																

**■雨水**

雨水浸透量は、40m<sup>3</sup>を計画しています。本事業では緑地（芝生・樹木植栽面）は800m<sup>2</sup>確保する計画です。  
 雨水貯留量は、「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の目標値（1,416m<sup>3</sup>）から雨水浸透量（40m<sup>3</sup>）を差し引いた1,376m<sup>3</sup>以上を確保する計画です。

●計画地での雨水貯留量

雨水流出抑制対策量 (m <sup>3</sup> ) 目標値 (①)	雨水浸透量 (m <sup>3</sup> ) (②)	雨水貯留量 (m <sup>3</sup> ) (③=①-②)
1,416	40	1,376

**環境保全のための措置**

- 地上部に緑地（芝生・樹木植栽面）を確保するとともに、地下躯体が無い所に雨水浸透量を確保するように努めます。
- 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。
- 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、1Fの地下駐車場出入口を始め、1・2Fの縦動線部分には、止水板を設置します。

**■地形・地質**

① 地盤沈下の有無、地下水の流動阻害の有無

計画建物周囲に遮水性が高く剛性のある等厚式ソイルセメント地中連続壁：TRD（山留壁）を難透水層（Ka：上総層群土丹）の深度T.P.約-40.0mまで構築し、掘削に伴う周辺地盤の変形および地盤沈下を抑制します。掘削中は、地盤アンカー等の補強を施すなど周辺への影響を及ぼさないように計画します。

帯水層が存在する東京層は連続的かつ広く分布していること、また、地下水は、地形の勾配に沿って、西側から東側に向かって広範囲に流れており、これに対し、山留壁が占める範囲は、地下水の全体の分布において限定的なものであることから、地下水はこの周囲を迂回するものと想定されます。このことから、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。

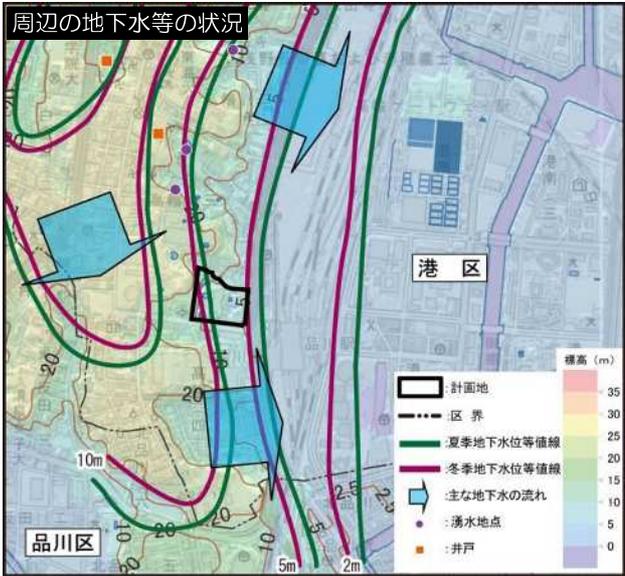
なお、計画地は、湧水や井戸地点よりも下流側に位置しており、工事においては濁水対策等を実施し、地下水の水質にも配慮する計画です。

② 雨水浸透量

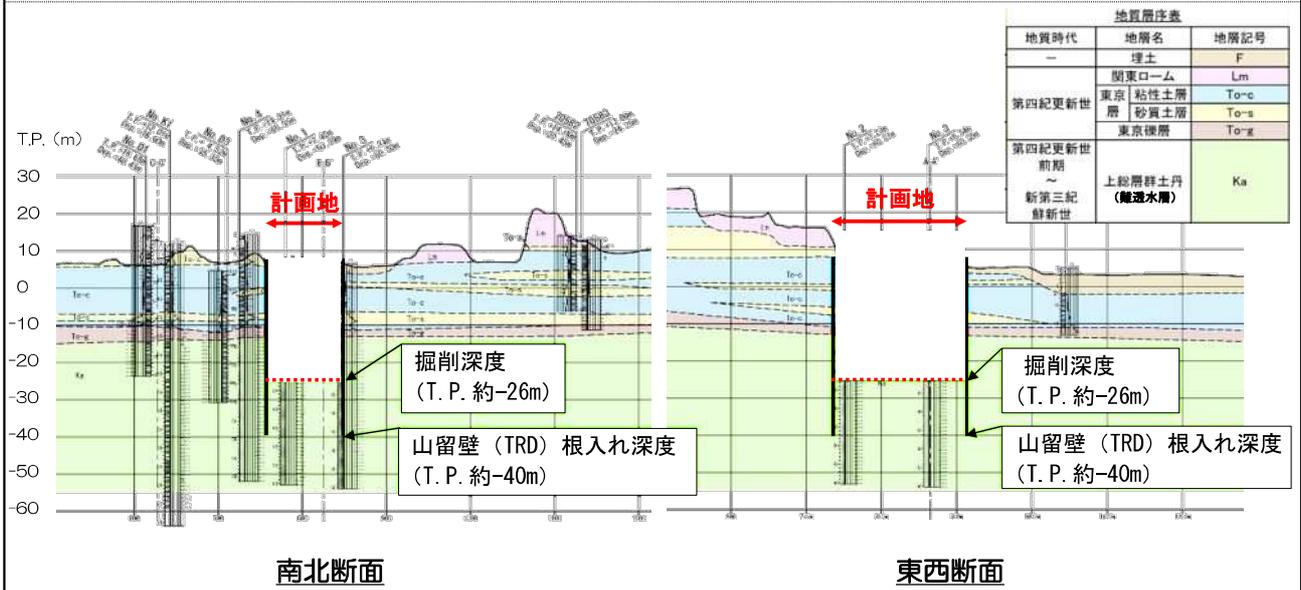
雨水浸透量は、約40m<sup>3</sup>を計画しています。雨水貯留量は、「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に基づく雨水流出抑制対策量の目標値（1,416m<sup>3</sup>）から雨水浸透量（約40m<sup>3</sup>）を差し引いた約1,376m<sup>3</sup>以上を確保する計画です。

**環境保全のための措置**

- 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。



≪山留壁等の範囲・深度≫



注：柱状図は「東京の地盤（GIS版）」（東京都）によります。

予測等の結果（供用後）			環境保全のための措置（供用後）等												
<b>(5) 静穏</b>															
<b>■音</b>															
<p>関連車両の走行に伴う等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) は、昼間が 69~75dB、夜間が 66~72dB と予測します。</p> <p>環境基本法に基づく環境基準に対しては、No.1 の夜間及び No.2 の昼間・夜間では環境基準を超過しますが、No.1 の夜間は将来基礎交通量の時点、No.2 の昼間・夜間は現況で環境基準を超過しており、関連車両による騒音レベルの増加分は各地点ともに 1dB 未満であることから、関連車両の走行に伴う周辺環境に与える影響は小さいと考えます。</p> <p>なお、No.2 の現況で環境基準を超過している理由としては、走行速度が比較的速いことや路面の凹凸等の影響が考えられます。</p>			<p><b>環境保全のための措置</b></p> <p>○事務所、店舗関係者に対して、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><b>●関連車両の走行に伴う等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) の予測結果</b> (予測地点は、p.6 大気質参照)</p>															
予測地点	時間区分	現況 (dB)	将来 (dB)		環境の目標 (環境基準) (dB)										
			将来基礎交通量	将来交通量											
No.1	昼間	67	69	69 (+1 未満)	70 以下										
	夜間	65	66	66 (+1 未満)	65 以下										
No.2	昼間	74	75	75 (+1 未満)	70 以下										
	夜間	71	72	72 (+1 未満)	65 以下										
注 1) ( ) は、本事業による影響の程度 (増加分) です。															
<p><b>■振動</b></p> <p>関連車両の走行に伴う振動レベル (<math>L_{10}</math>) は、昼間が 46~55dB、夜間が 47~55dB と予測します。</p> <p>関連車両による振動レベルの増加分は 1dB 以下であり、また、「環境確保条例」に基づく規制基準に対して、全地点で同基準を下回ります。</p>						<p><b>環境保全のための措置</b></p> <p>○事務所、店舗関係者に対して、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><b>●関連車両の走行に伴う振動レベル (<math>L_{10}</math>) の予測結果</b> (予測地点は、p.6 大気質参照)</p>															
予測地点	時間区分	現況 (dB)	将来 (dB)		環境の目標 (規制基準) (dB)										
			将来基礎交通量	将来交通量											
No.1	昼間	44	45	46 (+1)	65 以下										
	夜間	45	47	47 (+1 未満)	60 以下										
No.2	昼間	54	55	55 (+1 未満)	65 以下										
	夜間	54	55	55 (+1 未満)	60 以下										
注 1) ( ) は、本事業による影響の程度 (増加分) です。															
<p>・騒音の大きさの目安</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>騒音レベル</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>80dB</td> <td>・地下鉄の車内 ・ピアノの音</td> </tr> <tr> <td>70dB</td> <td>・掃除機 ・騒々しい街頭</td> </tr> <tr> <td>60dB</td> <td>・普通の会話 ・チャイム</td> </tr> <tr> <td>50dB</td> <td>・静かな事務所 ・エアコン室外機</td> </tr> </tbody> </table>						騒音レベル	内容	80dB	・地下鉄の車内 ・ピアノの音	70dB	・掃除機 ・騒々しい街頭	60dB	・普通の会話 ・チャイム	50dB	・静かな事務所 ・エアコン室外機
騒音レベル	内容														
80dB	・地下鉄の車内 ・ピアノの音														
70dB	・掃除機 ・騒々しい街頭														
60dB	・普通の会話 ・チャイム														
50dB	・静かな事務所 ・エアコン室外機														
<p>・振動の大きさの目安</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>振動レベル</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>65~75dB</td> <td>・電灯などの吊り下げ物がわずかに揺れる。</td> </tr> <tr> <td>55~65dB</td> <td>・屋内に居る人の一部がわずかな揺れを感じる。</td> </tr> <tr> <td>55dB 以下</td> <td>・無感</td> </tr> </tbody> </table>						振動レベル	内容	65~75dB	・電灯などの吊り下げ物がわずかに揺れる。	55~65dB	・屋内に居る人の一部がわずかな揺れを感じる。	55dB 以下	・無感		
振動レベル	内容														
65~75dB	・電灯などの吊り下げ物がわずかに揺れる。														
55~65dB	・屋内に居る人の一部がわずかな揺れを感じる。														
55dB 以下	・無感														

(6)建造物影響

■電波受信状態

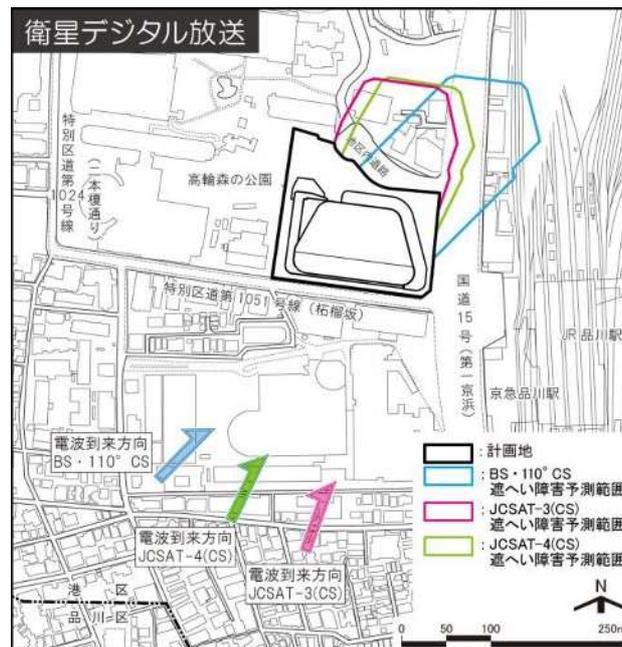
計画建物により、地上デジタル放送については計画地南西方向の一部の地域において遮へい障害（広域局：最大距離約300m、県域局：最大距離約2,700m）が、衛星デジタル放送については計画地北北東～北東方向の一部の地域（最大距離約180m）において遮へい障害が生じると予測します。

計画建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」（昭和51年3月 郵政省電波監理局長通達）等に基づき、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。

環境保全のための措置

- 計画建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。
- 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。
- 周辺開発事業との複合影響についても把握し、計画建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、周辺開発事業者と協議の上、受信状況に応じた適切な対策を講じます。
- 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。

≪電波受信障害範囲の予測結果≫



■風

新たに計画建物が建設されることにより、風環境が変化する地点が生じますが、計画地内に植栽等による防風対策を講じることにより、計画地及びその周辺では、建設前と同様に領域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）の風環境になると予測します。

●風環境の予測結果

風環境の区分		風環境の予測結果	
		建設前	建設後（対策後）
領域A	住宅地相当	81 地点 (周辺74、計画地内7)	72 地点 (周辺64、計画地内8)
領域B	低中層市街地相当	17 地点 (周辺17、計画地内0)	58 地点 (周辺37、計画地内21)
領域C	中高層市街地相当	0 地点	0 地点
領域D	強風地域相当	0 地点	0 地点

注1) 建設後は計画地内の予測地点を追加したため、建設前後で予測地点の数が異なります。

2) 風環境の評価基準

- 領域A：住宅地としての風環境、または比較的穏やかな風環境が必要な場所
- 領域B：住宅地・市街地としての風環境、一般的風環境
- 領域C：事務所街としての風環境、又は比較的強い風が吹いても我慢できる場所
- 領域D：超高層建物の足元でみられる風環境、一般には好ましくない風環境

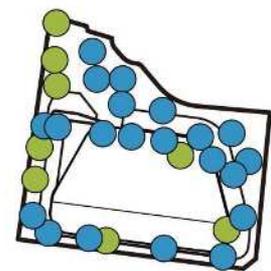
環境保全のための措置

- 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。
- 防風植栽は高輪森の公園等、周辺地域に確認される樹種（スダジイ、アカガシ等）を用いる計画とします。
- 防風植栽の防風効果を維持するため、基盤整備及び維持管理を行います。
- 防風植栽以外にも高木等を植栽することで、計画地内及び周辺地域への風の影響低減に努めます。なお、それらの植栽についても、適切な維持管理を行う計画とします。
- 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。
- 事業実施の際には、品川駅西口周辺の開発状況を把握するとともに、周辺開発事業者と供用の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺環境への影響の低減に努めます。

＜建設後(対策後)の風環境の予測結果＞



[地上レベル]



[計画地内 2 階レベル]

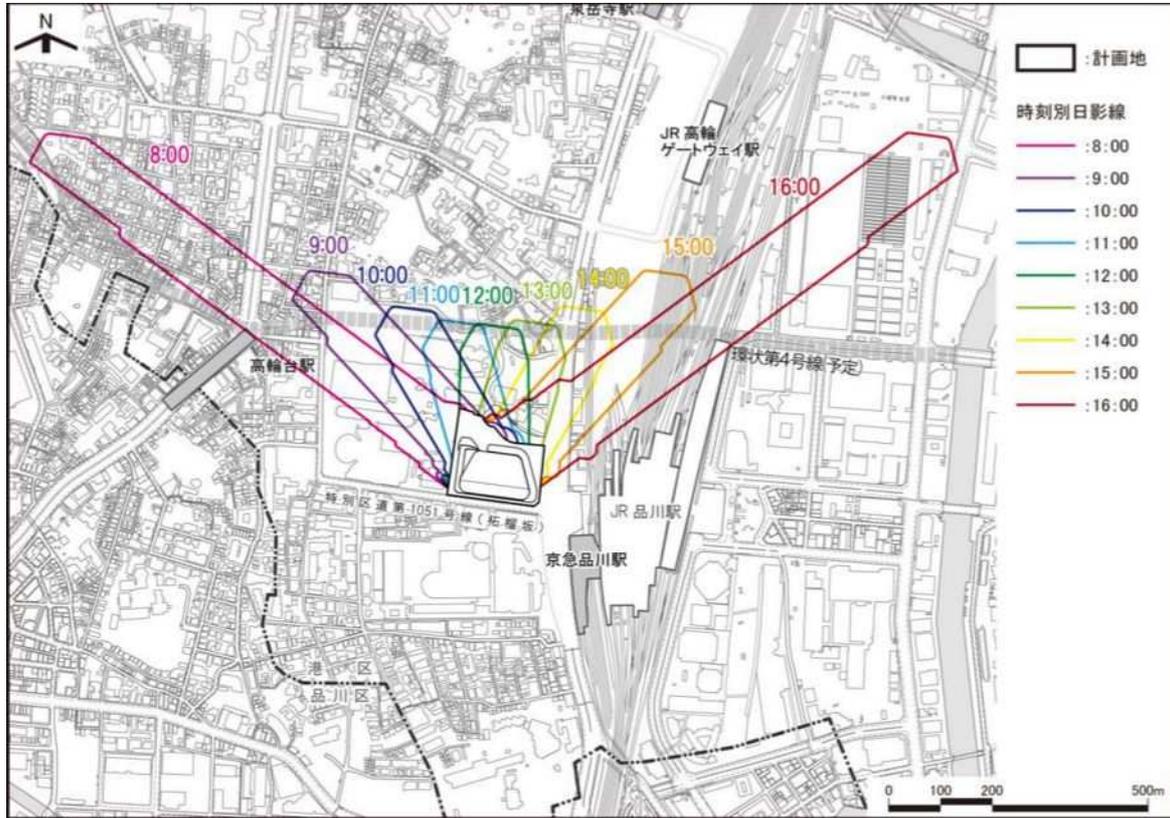
■日照

計画地周辺の日影規制区域には、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します。また、4 時間以上の日影が及ぶ範囲は、計画地北側の道路及び別事業（C 地区）計画地内と予測します。

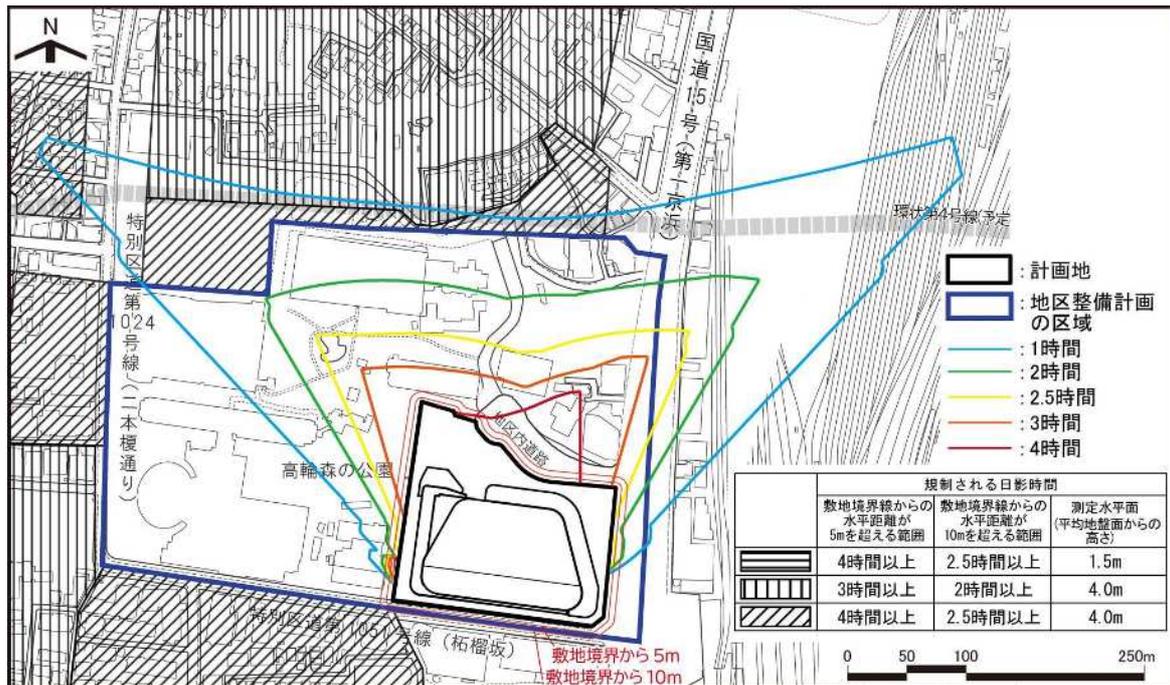
環境保全のための措置

○敷地境界から計画建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。

≪時刻別日影の予測結果(予測時期:冬至)≫



≪等時間日影の予測結果(予測時期:冬至)≫



注)「地区整備計画の区域」の範囲内は、「都市計画法」第十二条の五第三項の規定により定められた再開発等促進区にあたるため、「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」の対象区域からは除外されます。

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

■光

① 計画建物による反射光・夜間光の状況

ア.計画建物による反射光の状況

計画建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ように配慮する計画であり、著しい反射光による影響は発生しないものと考えます。

イ.計画建物による夜間光の状況

計画建物は、ブラインド等を設ける計画であり、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。  
計画地内における広場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。

環境保全のための措置

○事務所関係者等へ「ブラインド等の使用、照明の節電」を働きかけ、光害の発生の抑制に努めます。

(7)植物・動物

■緑

① 緑化量

計画地内には、高木約 190 本、中木約 40 本、低木約 10,500 株の樹木を植栽する計画です。

また、港区及び東京都の緑化基準を上回る緑化面積と接道部緑化延長を確保する計画であり、緑化基準を満足します。

② 計画地の緑化計画

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」に基づき、地区内に公園等を適切に整備し積極的な緑化を行うことで、環状第 4 号線沿いの東西の緑の軸や、泉岳寺、高輪公園、高輪 4 丁目緑地等の南北の緑の軸との空間的な連続性を形成することが求められています。それを踏まえ、計画地の地上部には、広域的で緑豊かなオープンスペースを整備し、うるおいのある都市空間を創出する計画です。また、地域の潜在植生（自然植生）を保全・再生すること、近隣の高輪森の公園や斜面緑地との調和を図ることを想定した樹種を主に植栽します。

環境保全のための措置

○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。

○植栽にあたっては、適切な基盤整備を行います。

○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。

≪緑化計画図≫



●緑化面積と基準との比較

港区基準	本計画における緑化計画	緑化基準
接道部緑化延長	約 332m	約 300m
緑化面積	約 10,200m <sup>2</sup>	約 10,190m <sup>2</sup>

東京都基準	本計画における緑化計画	緑化基準
緑化面積	約 8,130m <sup>2</sup>	約 8,120m <sup>2</sup>

(8)景観

■都市景観

① 地域景観の特性の変化

計画地及びその周辺は、計画地東側に倉庫運輸関係施設等（JR 鉄道区域）が広がるほか、宿泊・遊興施設、事務所建築物、集合住宅、独立住宅及び教育文化施設の立地割合が高く、その他には官公庁施設（税務署等）、スポーツ・興業施設（水族館等）、住商併用建物等が立地しています。また、計画地の東側を南北に国道 15 号（第一京浜）が縦断しています。

計画建物（最高高さ：T.P.約 160m）は、品川駅東口の品川インターシティ、グランドcommonsや品川シーズンテラス等の周辺の超高層ビル群から突出した高さではなく、計画地北側には高輪ゲートウェイ駅周辺開発が予定されており、複数の超高層建築物が建設されるものと予測されることから、これらと統一感のある都市景観が形成されるものと予測します。

計画建物の用途は、事務所、商業、ホテル、MICE 等が複合されており、多様な機能を持つ都市拠点形成されるものと予測します。

敷地内地上部や計画建物の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します。

② 代表的な眺望地点からの眺望景観の変化

代表的な眺望地点のうち、No.1（品川駅西口駅前広場）及びNo.4（高輪公園）からのフォトモンタージュ写真は、次ページに示すとおりです。

品川駅西口駅前広場の地点及び国道 15 号（第一京浜）沿いの品川駅前郵便局付近の地点は、計画建物が大きく視認され、都市景観の新たなシンボリックな存在として認識されると予測します。その他の地点は、既存建築物の背後に位置し、計画建物の壁面の一部や上層階部分しか視認できないため、眺望景観の変化は小さいと予測します。

③ 計画建物と周辺の景観への配慮

- ・東京の新しい国際ビジネス拠点に相応しい都市景観の形成と良質な都市空間の形成を目指します。
- ・周辺市街地との調和を図るとともに、隣接開発と呼応し、品川駅西口ゾーンの活性化に資する立体・重層的なにぎわい活動が表出する都市景観を創出します。

環境保全のための措置

- 東京の新しい国際ビジネス拠点に相応しい都市景観の形成と良質な都市空間の形成を目指します。
- 周辺市街地との調和を図るとともに、隣接開発と呼応し、品川駅西口ゾーンの活性化に資する立体・重層的なにぎわい活動が表出する都市景観を創出します。
- 周辺建物と調和したファサードデザインとし、一体感のある街並みの形成を目指します。
- 壁面のボリュームを分割し、透明感のある軽やかなガラスを使用した外装の意匠として、圧迫感の軽減を目指します。
- コーナーカットにより、隣接公園や沿道空間に対する圧迫感や良好な風環境に配慮します。



≪代表的な眺望地点からの眺望の予測結果≫

品川駅西口駅前広場

調査地点の状況

計画地南東側の地点で、品川駅西口駅前に位置する広場です。周辺住民等が利用する地点です。



（現況）



品川7° リンスタルアネクスター-

品川7° リンスタルNタワー

計画建物  
(A地区)

別事業  
(C地区)



（供用後）

**環境保全のための措置**

○ボリューム感を抑えた透過性のある素材により  
圧迫感の軽減を図り、周辺と一体となった都市  
的な景観を形成します。

高輪公園

調査地点の状況

計画地北側の地点で、区立公園であり、周辺住民等  
が利用する地点です。



（現況）



別事業  
(C地区)

計画建物  
(A地区)



（供用後）

**環境保全のための措置**

○ガラスを主体とした透明感のある外装とすること  
で、空に溶け込むデザインとし、圧迫感の低減  
を図ります。

(9)地域貢献等

■公開空地等、防災・防犯

① 公開空地の整備状況

計画地内には公開空地等のオープンスペースとして歩道状空地及び駅前広場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します。

●オープンスペースの整備の考え方

名称	整備の考え方
駅前デッキ広場	・ 国道上空デッキと連続する駅前のエントランス広場として、目通りが良く、奥への視線・動線に配慮した高木植栽により、駅側に豊かな緑景観を創出し、多数の来街者の止まり木となる心地よい緑陰を創出します。
シンボル広場	・ 各種イベントに対応した規模、設えを計画し、にぎわい形成に寄与する広場空間を整備します。
テラス広場	・ 当地区の特徴である緑と一体となったオープンスペースとして整備するとともに、広場に面した建物側には崖線地形をモチーフとしたテラスや植栽を計画することで、立体・重層的な緑やにぎわい活動が表出したシンボル性のある街並み景観を整備します。
高輪森の公園と隣接する緑地	・ 高輪森の公園に隣接する平場を中心とした広場とし、公園の限られた平場を拡張し、公園と連続したまとまりある一団の緑地としての広場を整備します。

環境保全のための措置

○予測結果に基づく対策は、左記の表（オープンスペースの整備の考え方）に示すとおりです。



② 帰宅困難者の一時滞在施設・一時滞留スペースの確保状況

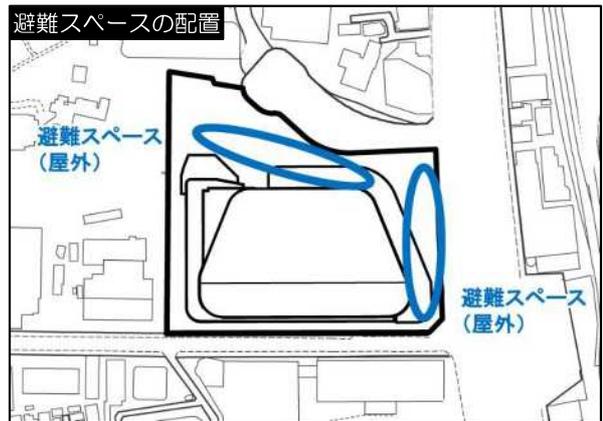
計画地内には、広域避難場所への位置づけと、大規模ターミナル駅（品川駅）直近という特性を踏まえ、避難スペース、帰宅困難者一時滞在施設及び防災備蓄倉庫等を設け防災への取り組みを行います。

●防災機能導入の考え方

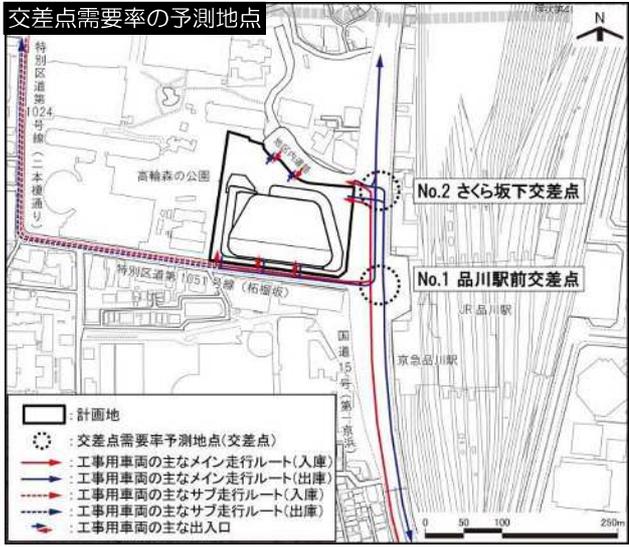
項目	内容
避難スペース	・ 地震や水害等の災害発生直後に品川駅や周辺住宅市街地からの避難者を受け入れる避難スペース（テラス広場、シンボル広場、駅前デッキ広場等のオープンスペース）として、合計約 4,000 m <sup>2</sup> を確保します。 ・ 避難スペースは、災害発生直後の避難者への災害情報発信・アナウンス、怪我人対応を行う場所として活用します。
帰宅困難者一時滞在施設	・ 計画建物内（地下 1、2 階、地上 6、7 階）に、帰宅困難者約 1,440 人分のスペースとして、約 2,400 m <sup>2</sup> 確保します。
防災備蓄倉庫等	・ 当該施設滞在者のための防災備蓄倉庫として、収容人数×3 日分備蓄できる倉庫約 40 m <sup>2</sup> を確保します。 ・ 一時滞在時に、施設内トイレが使用できるよう対応します。

環境保全のための措置

○予測結果に基づく対策は、左記の表（防災機能導入の考え方）に示すとおりです。



## 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）等													
(1)交通														
■自動車交通量														
<p>① <b>自動車の発生集中交通量（工事用車両台数）</b></p> <p><b>A.工事用車両台数（片道）</b>            工事用車両のピーク時の工事用車両台数（片道）は、大型車 590 台/日、小型車 60 台/日、合計 650 台/日と計画します。</p> <p><b>イ.工事用車両のアクセスルート配分</b>            工事用車両のアクセスルート配分は、工事計画等をもとに推計を行いました。工事用車両は、国道 15 号（第一京浜）沿いを主に利用すると想定しています。</p> <p>② <b>交差点需要率</b>            工事中の交差点需要率は 0.506~0.637 と予測され、いずれも「交通の処理が可能とされる交差点需要率 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>●<b>交差点需要率の予測結果</b></p> <table border="1" data-bbox="177 815 762 1061"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th colspan="2">交差点需要率</th> <th rowspan="2">環境の目標</th> </tr> <tr> <th>A地区 工事前</th> <th>A地区 工事中</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No.1</td> <td>0.612</td> <td>0.637</td> <td rowspan="2">交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下</td> </tr> <tr> <td>No.2</td> <td>0.421</td> <td>0.506</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	交差点需要率		環境の目標	A地区 工事前	A地区 工事中	No.1	0.612	0.637	交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下	No.2	0.421	0.506	<p><b>環境保全のための措置</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</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。</li> <li>○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。</li> <li>○工事の際には、品川駅西口周辺の開発状況を把握するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺環境への影響の低減に努めます。</li> </ul> <p><b>交差点需要率の予測地点</b></p>  <p> <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 計画地  <span style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 交差点需要率予測地点(交差点)  <span style="color: red;">→</span> 工事用車両の主なメイン走行ルート(入庫)  <span style="color: blue;">→</span> 工事用車両の主なメイン走行ルート(出庫)  <span style="color: red;">→</span> 工事用車両の主なサブ走行ルート(入庫)  <span style="color: blue;">→</span> 工事用車両の主なサブ走行ルート(出庫)  <span style="color: red;">→</span> 工事用車両の主な出入口         </p>
予測地点		交差点需要率			環境の目標									
	A地区 工事前	A地区 工事中												
No.1	0.612	0.637	交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下											
No.2	0.421	0.506												
■交通安全														
<p>本事業の実施により発生集中する工事用車両の動線（運行ルート）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>また、工事用車両出入口には、適宜交通誘導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>	<p><b>環境保全のための措置</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</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。</li> <li>○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。</li> <li>○工事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、工事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>・工事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、現場への通勤車両台数を抑制します。</li> </ul> </li> <li>○工事の際には、品川駅西口周辺の開発状況を把握するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺の交通安全に努めます。</li> </ul>													

(2)資源・エネルギー・地球環境

■リサイクル

① 建設廃棄物の種類及び発生量

建設廃棄物の種類は、廃材（コンクリートから、アスファルト・コンクリート、ガラス陶磁器、廃プラスチック、金属くず、木くず、紙くず、石膏ボード、混合廃棄物等）、建設発生土及び汚泥です。

建設廃棄物の発生量は、廃材で約 9,296t、建設発生土が約 340,000m<sup>3</sup>、汚泥が約 17,000m<sup>3</sup>と予測します。

② 再利用率

建設廃棄物の再利用率は、廃材で約 8,277t、建設発生土で約 299,200m<sup>3</sup>、汚泥で約 16,320m<sup>3</sup>と予測します。

●建設廃棄物、建設発生土及び汚泥の発生量・再利用率

種別	発生量	再利用率
建設廃棄物（廃材）	約 9,296 t	約 8,277 t
建設発生土	約 340,000 m <sup>3</sup>	約 299,200 m <sup>3</sup>
汚泥	約 17,000 m <sup>3</sup>	約 16,320 m <sup>3</sup>

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。

建設廃棄物（建設発生土等）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。

環境保全のための措置

- 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。
- 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。
- 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。

(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日平均値の年間 98%値は最大 0.056ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準（0.06ppm）を下回ります。

また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は最大 0.045mg/m<sup>3</sup> と予測され、大気汚染に係る環境基準（0.10mg/m<sup>3</sup>）を下回ります。

環境保全のための措置

- 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します。
- 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します。また、建設機械の能力以上の負荷をかけないように徹底します。
- 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。
- 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。

予測等の結果（工事中）

環境保全のための措置（工事中）等

② 工事用車両の走行に伴う大気質

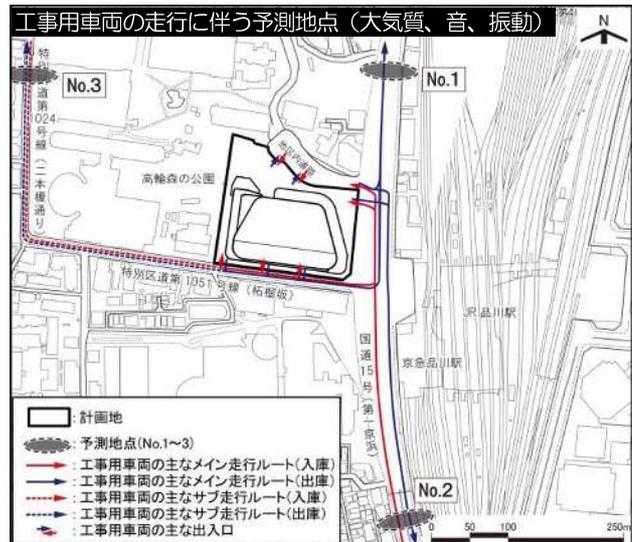
工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.037~0.039ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準(0.06ppm)を下回ります。  
また、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は0.039mg/m<sup>3</sup>と予測され、大気汚染に係る環境基準(0.10mg/m<sup>3</sup>)を下回ります。

● 道路交通の大気質の予測結果

予測項目	予測地点	将来濃度 (日平均値)	環境の目標 (環境基準)
二酸化窒素 (ppm)	No.1	0.038	0.06 以下
	No.2	0.039	
	No.3	0.037	
浮遊粒子状 物質 (mg/m <sup>3</sup> )	No.1	0.039	0.10 以下
	No.2	0.039	
	No.3	0.039	

環境保全のための措置（つづき）

- 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します。
- 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への限定、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誘導員を配置して、歩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。
- 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。
- 工事の際には、品川駅西口周辺の開発状況を把握するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺環境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。

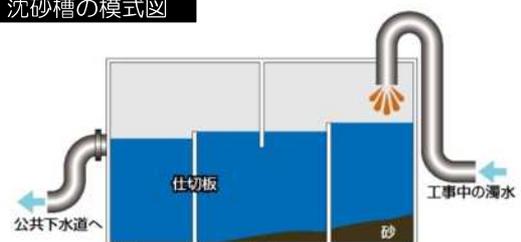
② 排水の水質

工事における排水の水質は、「東京都下水道条例」(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（SS）の排除基準（600mg/L 未満）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。

環境保全のための措置

- 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。

沈砂槽の模式図



■地形・地質

① 地形、地質・地盤の状況

計画建物周囲に遮水性が高く剛性のある等厚式ソイルセメント地中連続壁(山留壁)を構築(範囲・深度は、P.7 地形・地質参照)し、山留壁の先端深度T.P 約-40.0m(G.L.約-45.0m)まで根入れし、掘削に伴う周辺地盤の変形および地盤沈下を抑制します。掘削中は、地盤アンカー等の補強を施すなど周辺への影響を及ぼさないようにするとともに、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。

なお、地下水位低下工法としてディープウェル工法等を計画していますが、難透水層まで山留壁を根入れすることで、地盤沈下や地盤の変形が生じる可能性は小さいと予測します。

② 地下水の存在の状況

難透水層まで山留壁を根入れするため、地下水位の著しい低下が生じる可能性は小さいと予測します。また、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、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。

環境保全のための措置

- 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。
- 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、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。

(5) 静穏

■音

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<sub>5</sub>)は、計画地北側において最大 67dB と予測され、「環境確保条例」に基づく勧告基準(80dB)を下回ります。

② 工所用車両の走行に伴う道路交通騒音

工所用車両の走行に伴う等価騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>)は 64~74dB と予測します。

環境基本法に基づく環境基準に対しては、No.2 地点では環境基準を超過しますが、現況で環境基準を超過しており、工所用車両による騒音レベルの増加分は各地点ともに 1dB 未満であることから、工所用車両の走行に伴う周辺環境に与える影響は小さいと考えます。

なお、No.2 の現況で環境基準を超過している理由としては、走行速度が比較的速いことや路面の凹凸等の影響が考えられます。

● 道路交通騒音の予測結果

(予測地点は、p.18 大気質参照)

予測地点	時間区分	現況(dB)	将来(dB)		環境の目標(環境基準)(dB)
			将来基礎交通量	将来交通量	
No.1	昼間	67	67	67(+1 未満)	70 以下
No.2	昼間	74	74	74(+1 未満)	70 以下
No.3	昼間	64	64	64(+1 未満)	65 以下

注) ( ) は、本事業による影響の程度(増加分)です。

・騒音の大きさの目安

騒音レベル	内容
80dB	・地下鉄の車内 ・ピアノの音
70dB	・掃除機 ・騒々しい街頭
60dB	・普通の会話 ・チャイム
50dB	・静かな事務所 ・エアコン室外機

環境保全のための措置

- 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。
- 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します。
- 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、さらに工所用車両の走行台数を減らすよう努めます。
- 工所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。
- 工所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。
- 工所用車両の出入口には適宜交通誘導員を配置して、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。
- 工事の際には、品川駅西口周辺の開発状況を把握するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺環境への影響の低減に努めます。

■振動

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、計画地敷地境界北側において最大66dBと予測され、「環境確保条例」に基づく勧告基準（70dB）を下回ります。

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44～55dBと予測します。

工事用車両による振動レベルの増加分は1dB以下であり、また、「環境確保条例」に基づく規制基準に対して、全地点で同基準を下回ります。

●道路交通振動の予測結果

（予測地点は、p.18 大気質参照）

予測地点	時間区分	現況 (dB)	将来 (dB)		環境の目標 (規制基準) (dB)
			将来基礎交通量	将来交通量	
No.1	昼間	44	44	44 (+1 未満)	65 以下
No.2	昼間	54	54	55 (+1)	65 以下
No.3	昼間	50	50	50 (+1 未満)	60 以下

注) ( ) は、本事業による影響の程度（増加分）です。

・振動の大きさの目安

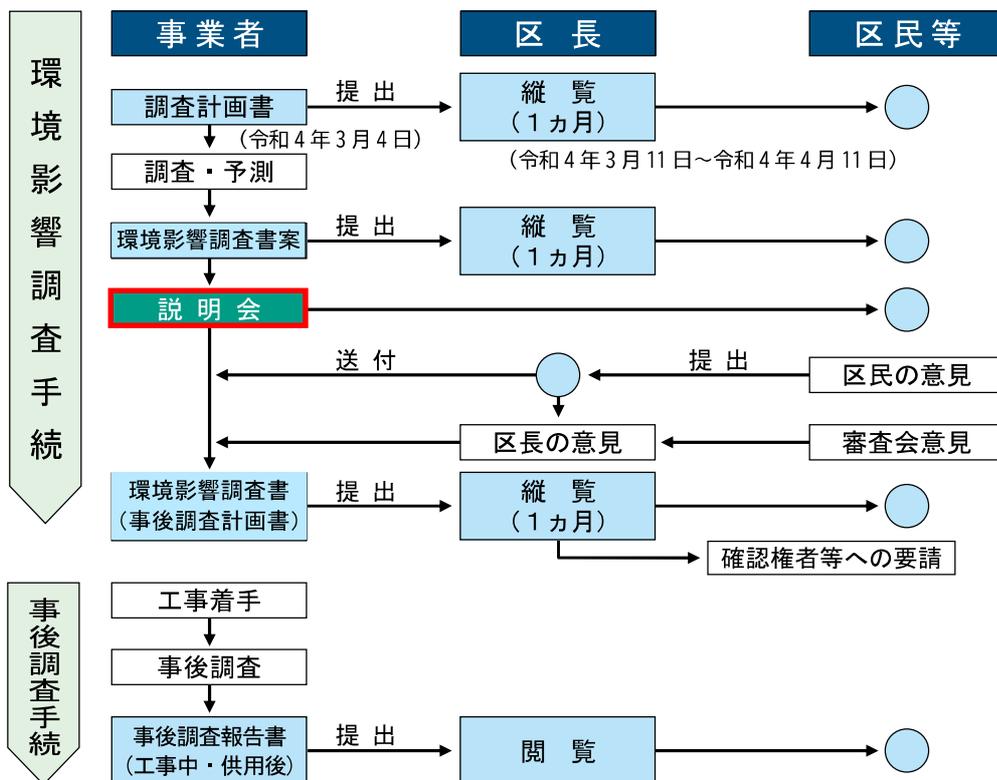
振動レベル	内容
65～75dB	・電灯などの吊り下げ物がわずかに揺れる。
55～65dB	・屋内に居る人の一部がわずかな揺れを感じる。
55dB 以下	・無感

環境保全のための措置

- 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。
- 可能な限り低振動な施工方法の採用に努めます。
- 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、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を限定し、安全走行等により振動の低減に努めます。
- 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誘導員を配置して、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。
- 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。
- 工事の際には、品川駅西口周辺の開発状況を把握するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺環境への影響の低減に努めます。

## 7 環境影響調査手続きの流れ

### (1) 手続きの流れ



### (2) 説明会開催

#### 第1回

令和5年3月11日(土) 午前10時00分～12時00分

#### 第2回

令和5年3月13日(月) 午後6時00分～8時00分

### (3) 調査書案公示

令和5年2月21日(火)

### (4) 調査書案縦覧期間

令和5年2月21日(火)～令和5年3月23日(木)

### (5) 意見書提出期間

令和5年2月21日(火)～令和5年3月23日(木)

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）品川駅西口地区A地区新築計画〕

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>・ 計画地周辺で、複数の工事計画が進行しています。工事中は、この状況も踏まえ、交通渋滞等による通行上の支障が発生しないように計画してください。</li><li>・ 計画地は、品川駅に近接しており、歩行者、自動車等の交通量が非常に多い地域です。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>・ 計画地周辺で、他の工事計画が進行していることも踏まえ、建設機械及び工事車両が集中しないように、工事工程を工夫してください。</li><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> <li>・ 計画地を含め、大規模な地下施設を設ける計画が密集しています。地下水のモニタリングを実施し、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>・ 近隣住民への影響が最小限となるよう、「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」の基準を遵守するとともに、建設機械の導入や工事方法、車両計画に配慮してください。</li> </ul>
(6) 建造物影響について	
	<p>(電波受信状態)</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、今後整備される駅前デッキ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>・ 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>・ 樹種については、周辺の生育状況や街並みを考慮し、選定してください。</li> <li>・ 計画地の内外に、地域に親しまれている樹木等が多くあります。保護、移植等を積極的に検討するほか、供用後の生育状況についても配慮してください。</li> </ul>

(8) 景観について	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本計画地は、「港区景観計画」において、品川駅・新駅周辺景観形成特別地区に指定されています。「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、区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>・ 公開空地については、適切に管理を行い、快適な歩行者空間等の維持に努めてください。</li> </ul>

「(仮称)品川駅西口地区A地区新築計画」及び  
「(仮称)高輪三丁目品川駅前地区(品川駅西口地区C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5年3月11日(土) 午前10時00分～12時00分
- ② 令和5年3月13日(月) 午後6時00分～8時00分

### (2) 実施場所 TKP 品川カンファレンスセンター 9A～9D

### (3) 出席人数

- ① 令和5年3月11日(土) 87名
- ② 令和5年3月13日(月) 60名

### (4) 次第

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

### (5) 説明者

#### 〔事業者〕

A地区：京浜急行電鉄株式会社

C地区：高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発準備組合

#### 〔調査者〕

A地区：大成建設株式会社

C地区：日本工営株式会社

### (6) 配付資料

(仮称)品川駅西口地区A地区新築計画「環境影響調査書案」あらし

(仮称)高輪三丁目品川駅前地区(品川駅西口地区C地区)

第一種市街地再開発事業「環境影響調査書案」あらし

## 2 質疑応答

(1)令和5年3月11日（土）開催分

項目	質問・意見	回答
事業計画	環状第4号線の横断歩行者デッキの接続先が崖線になっているが、環状第4号線整備後に残る北側の崖線の緑は保全してほしい。	崖線の存在や重要性は事業者としても認識している。環状第4号線北側の崖線の緑やデッキの接続先は沿道地権者と東京都・港区とで調整していることも聞いており、C地区としてはその方針に応じて、歩行者デッキの整備を行う予定である。
交通	二本榎通りから国道15号に抜ける路線はいつも混雑する。工事用車両ルートとなっているが、配慮してほしい。	工事用車両ルートは、基本的に国道15号を使用する計画である。二本榎通りは西側からのアクセスのサブルートとして若干量の走行を想定している。今後、施工会社が確定した段階で、できる限りの配慮を行っていくよう調整する。 なお、供用後は環状第4号線が開通する予定であることから、基本的には、二本榎通りから侵入する関連車両は想定していない。
地球温暖化の防止・エネルギー利用	湾岸の方の事業で高層建築物が温暖化に及ぼす影響が問題になっていると聞いたことがある。本事業では、温暖化・ヒートアイランドに関して調査・予測を行わないのか。	東京都の風の道ガイドラインを踏まえた検討を行っている。C地区は、風の道確保の対象範囲に当たるため、高層棟の配棟・形状に配慮した計画としている。
日照	高層建築物が建設されるが、高輪森の公園緑地帯への日影の影響はどのように検討されているのか。	品川駅西口地区としては、高輪森の公園の南側に高層建物を配置せず、公園を拡充するよう配慮した。公園の拡充は別事業で行う。 A地区としては、高輪森の公園から離隔をとるなどの配慮を行っている。
公開空地等	高輪森の公園をよく利用している。プレーパークも実施されている。隣接するA地区計画地の緑地帯とのつながりはどのようになるのか教えてほしい。合わせて壁面緑化はどのようなものを計画しているのか。	高輪森の公園と隣接するA地区計画地内に、広場空間を計画している。プリンスホテルの緑地も含め一体的に使えるよう整備し、広い公共的な公園緑地を整備する方針である。プレーパーク事業者や港区とも協議し、プレーパークが継続できるよう検討する。 壁面緑化は、駅側・高輪森の公園側を含め計画している。
その他	本事業の計画地内には、史跡や文化財に該当するものはあるか。	港区資料を用いた文献調査にて、計画地内に史跡や埋蔵文化財包蔵地は存在しないことを確認している。A地区では解体工事を実施しており、埋蔵文化財は確認されていない。C地区は今後解体工事等に着手していく予定だが、埋蔵文化財が確認された場合、港区関係部局との調整の上、適切に対応を行う。

(2)令和5年3月13日(月)開催分

項目	質問・意見	回答
事業計画	C地区計画建物各棟の階数は。	高層棟については30階建て、低層棟については8階建てを計画している。
	A地区計画建物の階数は。	地上29階建てを計画している。なお、A地区・C地区とも、航空法の制限高さ範囲内の設計となっている。
	A地区の解体工事により、柘榴坂から高輪森の公園への通路の幅が、狭くなっている。通行に危険な状況であると思うが、工事完了後はどのような形になるのか。	別事業において、将来、高輪森の公園の南側に公園を拡充する計画であり、柘榴坂に公園がつながっていくことになる。 A地区工事中についても、公園や駐輪場等利用される皆様の利便に配慮し、工事計画との調整を図っていきたいと考えている。
	C地区の居住棟は、どこにどういう形で設置され、地権者の誰が入居するのか。	住宅は低層棟に計画している。誰が入居するかは個人情報のため、回答は差し控える。
	A地区とC地区の間の地区内道路について、図面上では途中で止まるような表現となっているが、そのまま道路は継続するのか。	今のさくら坂の南側を地区内の転回路として整備する計画である。この転回路を介して今後民間主体で駐車場車路ネットワークを繋げる計画となっており、周辺交通に負荷をかけないような計画としている。
	地区の回遊道路として整備されるネットワークについて環境調査は行わないのか。	環境影響評価は、事業単位で環境に関する調査、予測を行うものであり、本説明会ではA地区及びC地区の建物に関する調査、予測を行っている。
交通	事業単体では環境基準を下回っているとの説明だったが、周辺の開発と工事期間が重なれば、交通量・騒音等の工事影響が大きくなると思う。	周辺工事についての懸念は十分承知している。今回は条例に基づく調査として、A地区及びC地区の影響を示しているが、実際には関係事業者間で協議し、周辺道路等にできるだけ負荷がかからないよう調整を行っていく。
	工事車両走行のメインは国道15号とのことで、柘榴坂がサブルートとして設定されている。柘榴坂は、現状でも渋滞が発生しているが、どのような時に利用するのか。	工事中は環状第4号線が整備されていないため、迂回するルートとして設定している。基本的には国道15号からの出入りを想定し、サブルートへの負荷はできる限り低減していきたい。施工会社が決まったら調整を行う。
	工事車両台数の「(片道)」というのはどういう意味か。	「(片道)」は入ってくる台数、出ていく台数というところを表現している。
	竣工後、駐車場の出入口は、柘榴坂側にもできるのか。	完成後の駐車場出入口については、今のさくら坂に相当する部分に地区内道路を作り、当該道路から出入りする計画である。
土壌汚染	C地区については、土壌調査は実施しないのか。	C地区解体工事前に、法・条例の手続きを行い、土壌汚染が確認された場合は適切な対策を行う。
日照	日照について、スライドの説明ではA地区及びC地区の単独日影と複合日影について解説があった。環状第4号線の北側はどのような形になるのか。	環状第4号線の北側の第二種住居地域においても、規制の範囲内に収まる計画としている。なお、日影規制は建築敷地単位での対応となるため、C地区単独日影での回答である。
光	光害について配慮を教えてください。	外装は、主にガラス張りとなっている。外装のデザインについては今後調整をしていくが、太陽光の反射率の高くないものを選定するなど、設計の段階で検討する。