

「(仮称)品川駅街区地区北街区新築計画」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

東日本旅客鉄道株式会社

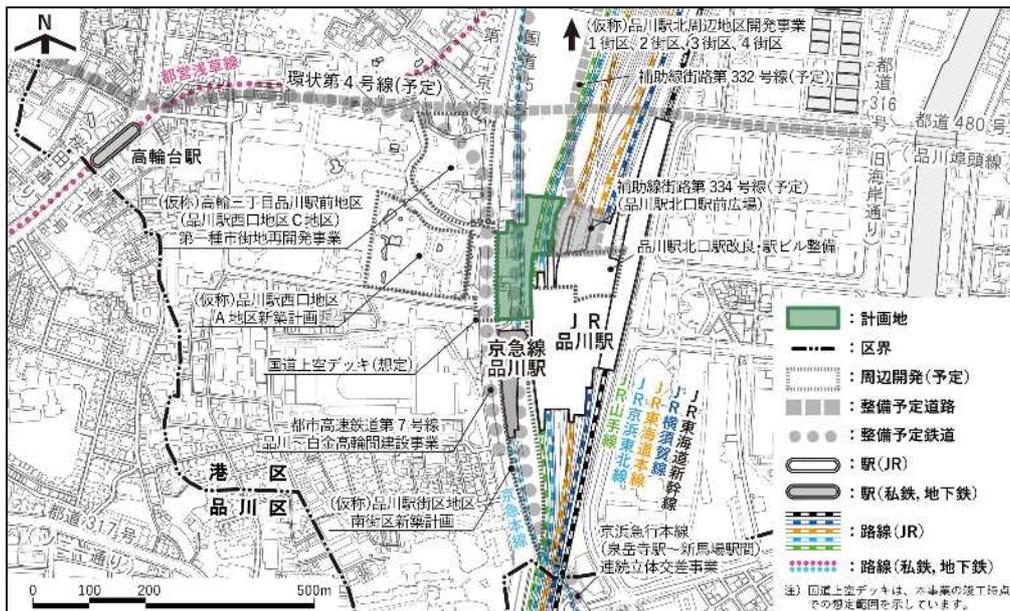
2 計画地の位置

計画地は、東京都港区高輪三丁目及び港南二丁目に位置しています。鉄道の最寄り駅は、JR品川駅及び京急線品川駅です。主要道路としては、計画地西側に隣接して国道15号（第一京浜）が南北方向に通過しています。

現在、計画地東側において「品川駅北口駅改良・駅ビル整備」、計画地西側において「(仮称)品川駅西口地区A地区新築計画」、「(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」、計画地北側において「(仮称)品川駅北周辺地区開発事業1街区、2街区、3街区、4街区」、「環状第4号線」、「補助線街路第332号線」、「補助線街路第334号線(品川駅北口駅前広場)」等の計画が進められており、一体の開発機運が高いエリアです。

計画地南側においては、別事業である「(仮称)品川駅街区地区南街区新築計画」が計画されており、本事業(北街区)が先行してしゅん工する計画です。

また、鉄道関連事業として、計画地内を含めた南北方向で「京浜急行本線(泉岳寺駅～新馬場駅間)連続立体交差事業」に係る京急線品川駅の地平化工事や、計画地西側において「都市高速鉄道第7号線品川～白金高輪間建設事業」が推進されています。



### 3 事業計画の概要

本事業に関連する主な上位計画としては、「特定都市再生緊急整備地域 品川駅・田町駅周辺地域」（平成24年1月）、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」（令和2年3月 東京都）、「品川駅 えきまちガイドライン」（令和3年3月 東京都）等があります。

本事業は、これらの上位計画等を踏まえ、えきとまちをつなぐ一体的な都市基盤整備（東西・南北方向の歩行者ネットワーク強化等）や、国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入（新たな価値・文化を創出・発信する空間の構築等）、防災機能強化と先導的な環境都市づくりにより、国際交流拠点・品川の形成に寄与していくことを目的としています。

#### ■ 建築計画の概要

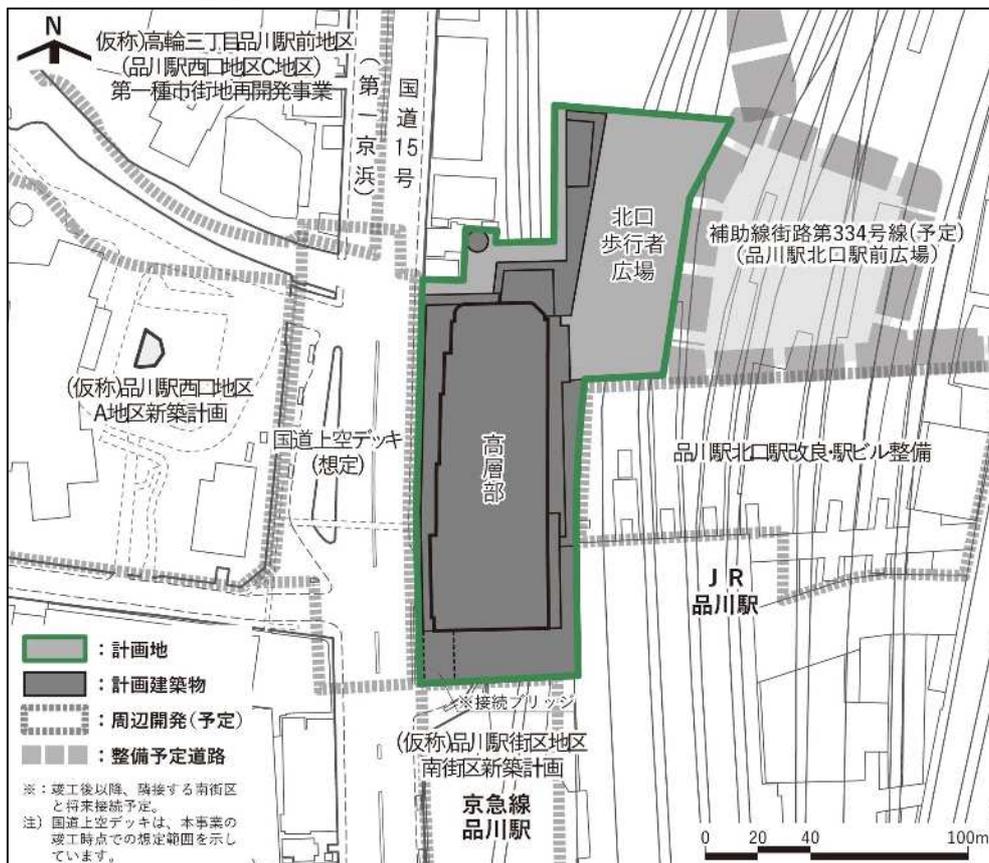
項目	内容
主要用途	事務所、店舗、駅施設、駐車場等
敷地面積	約14,700㎡
延床面積	約165,000㎡
建物最高高さ※1	約150m
駐車場台数※2	約57台
工期	令和7年度着工予定、令和12年度しゅん工予定

※1：T.P.+4.9m（建設地標高）からの高さ。（T.P.とは東京湾平均海面のことをいいます。）

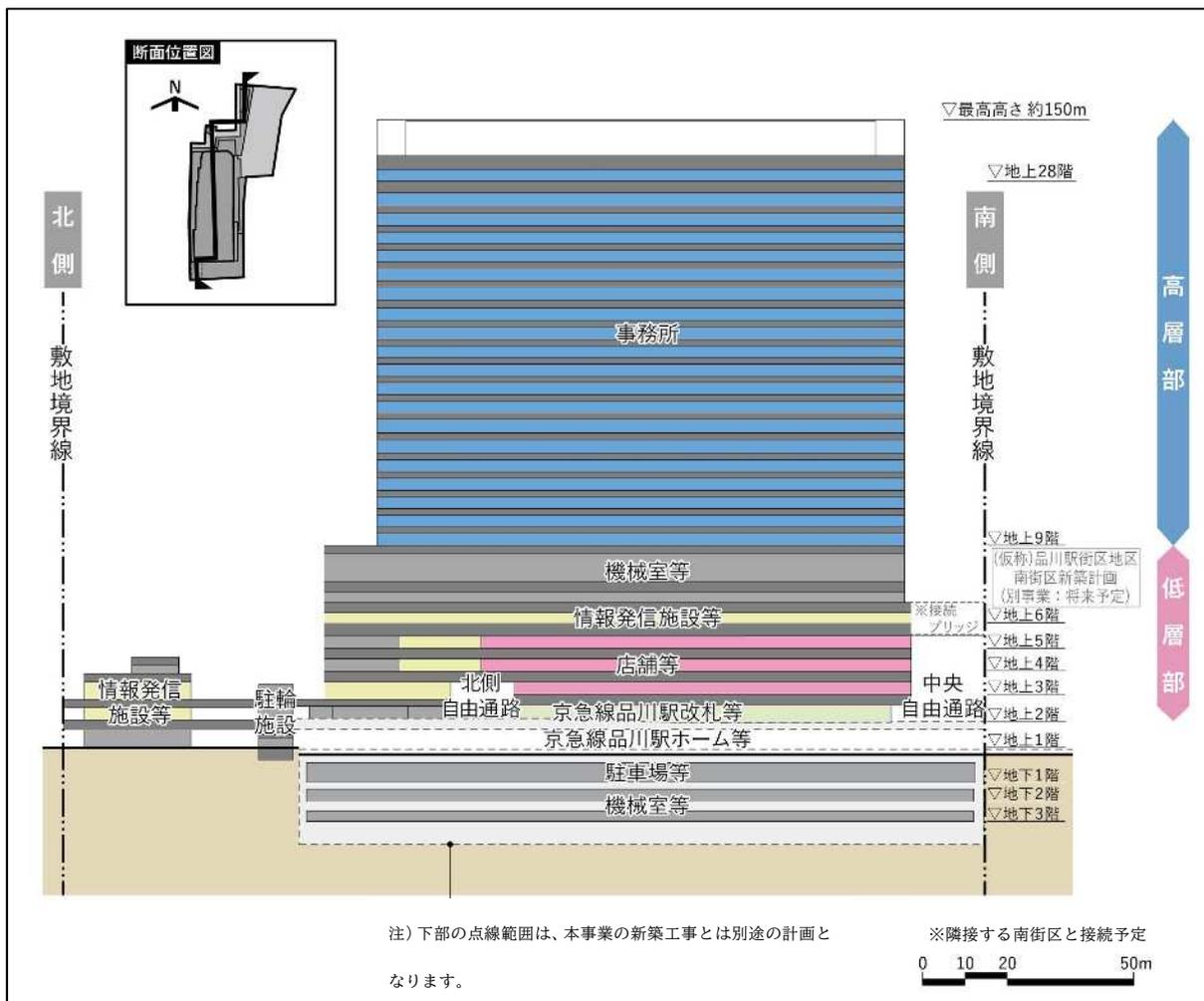
※2：この他に、附置台数の適正化・集約化等を定めた「品川駅北周辺地区駐車場地域ルール」（港区）の方針に基づき、集約駐車施設が予定されている「（仮称）品川駅北周辺地区開発事業」の4街区に集約（一般車）することを想定。

注）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。

#### ■ 計画建築物配置図



## ■ 計画建築物断面図（南北断面）

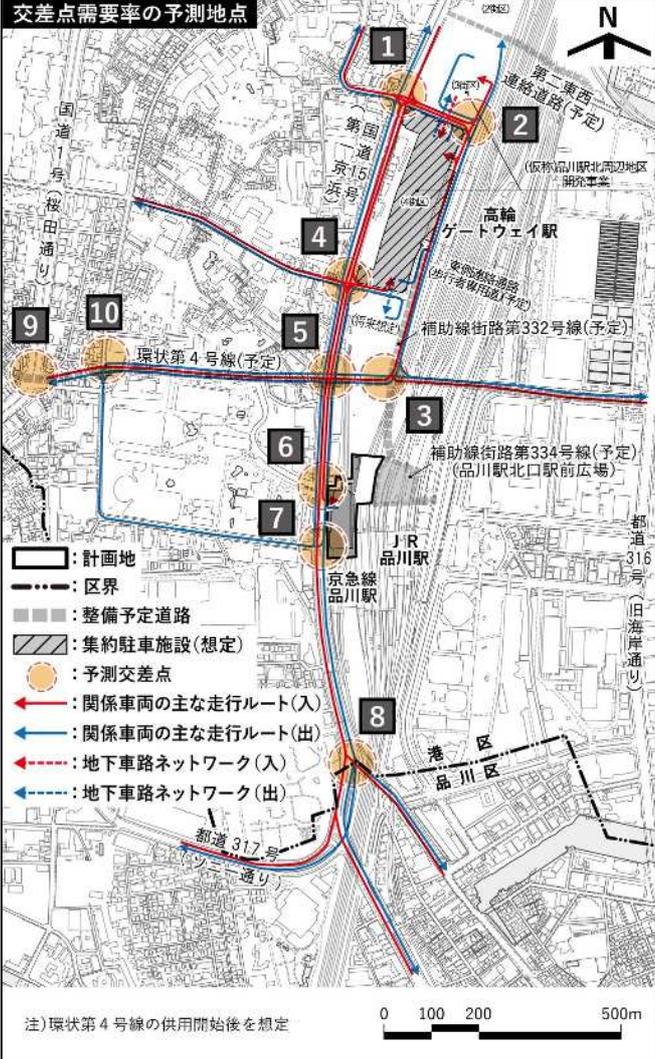


## 4 環境調査項目

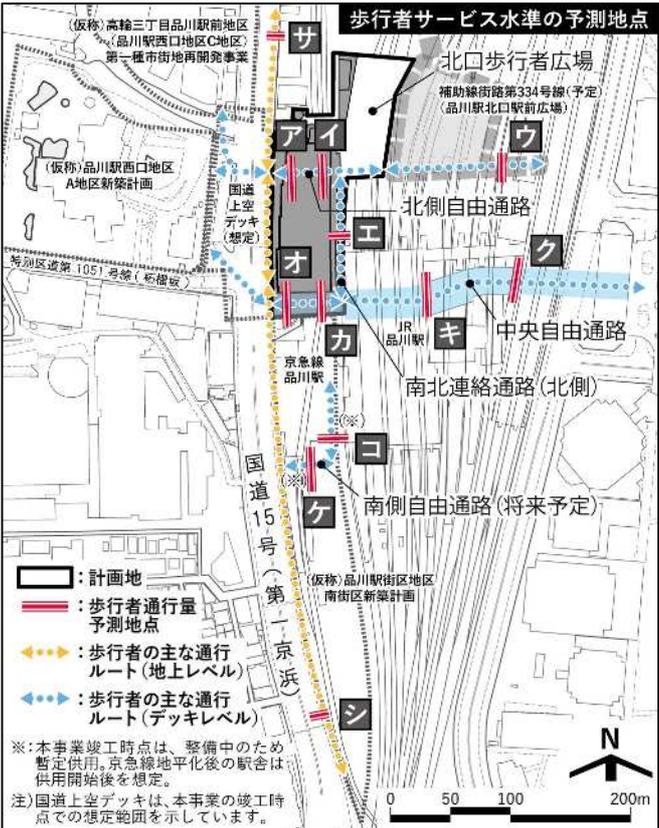
環境調査項目は、対象事業の内容から行為・要因を抽出し、さらに地域の環境特性等を考慮して選定しました。

環境要素	供用後			工事中	
	計画建築物の存在・供用	関係車両の走行	駐車場等	計画建築物の建設	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	○				

## 5 予測等の結果の概要（供用後）

予測等の結果（供用後）	予測結果に基づく対策等*（供用後）																																					
(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、1,279台 T.E./日と予測します。</p> <p>注) 発生集中交通量の単位（T.E.）について （T.E.）はトリップエンドの略であり、（台 T.E.）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> <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（将来交通量）の交差点需要率は 0.293～0.727 と予測され、「交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下」を満足します。</p> <p>●交差点需要率の予測結果</p> <table border="1" data-bbox="129 840 778 1317"> <thead> <tr> <th rowspan="2">交差点</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>1</td><td>0.588</td><td>0.596</td><td rowspan="10">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>2</td><td>0.285</td><td>0.293</td></tr> <tr><td>3</td><td>0.571</td><td>0.582</td></tr> <tr><td>4</td><td>0.551</td><td>0.564</td></tr> <tr><td>5</td><td>0.513</td><td>0.523</td></tr> <tr><td>6</td><td>0.423</td><td>0.427</td></tr> <tr><td>7</td><td>0.538</td><td>0.541</td></tr> <tr><td>8</td><td>0.470</td><td>0.474</td></tr> <tr><td>9</td><td>0.721</td><td>0.727</td></tr> <tr><td>10</td><td>0.533</td><td>0.541</td></tr> </tbody> </table>	交差点	交差点需要率		環境の目標	将来基礎交通量	将来交通量	1	0.588	0.596	交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下	2	0.285	0.293	3	0.571	0.582	4	0.551	0.564	5	0.513	0.523	6	0.423	0.427	7	0.538	0.541	8	0.470	0.474	9	0.721	0.727	10	0.533	0.541	<p><b>予測結果に基づく対策等</b> ○テナント関係者等に対して、公共交通機関の利用を促すための周知を行います。</p> 
交差点		交差点需要率			環境の目標																																	
	将来基礎交通量	将来交通量																																				
1	0.588	0.596	交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下																																			
2	0.285	0.293																																				
3	0.571	0.582																																				
4	0.551	0.564																																				
5	0.513	0.523																																				
6	0.423	0.427																																				
7	0.538	0.541																																				
8	0.470	0.474																																				
9	0.721	0.727																																				
10	0.533	0.541																																				
■歩行者通行量																																						
<p><b>① 歩行者の発生集中交通量</b> 本事業により発生集中する歩行者交通量は、52,400人 T.E./日と予測します。</p> <p>注) 発生集中交通量の単位（T.E.）について （T.E.）はトリップエンドの略であり、（人 T.E.）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>予測結果に基づく対策等</b> ○先行して実施される京急線品川駅地平化や国道上空デッキの整備にあわせて、既存の中央自由通路を延伸するとともに、北側自由通路や南北連絡通路（北側）を新設し、東西南北方向の歩行者ネットワークの強化と駅利用者等の利便性、回遊性を向上させます。 ○計画地内北東側に、北口歩行者広場を設け、品川駅北口から周辺地域につながる歩行者ネットワークの要となる交通結節機能を備えつつ、国際交流拠点・品川の新たな顔にふさわしい駅前空間を創出します。 ○施設計画にあたっては、人の動線が交差する改札前や建物出入口付近において、歩行者の視線の確保や溜まり空間を適切に設けることで、自由通路等の主要な歩行者動線への流動性に配慮します。</p>																																					

\*：環境改善に配慮した対策として実施する内容

予測等の結果（供用後）	予測結果に基づく対策等（供用後）
<p><b>② 歩行者サービス水準</b>（歩行者の歩行環境を示す指標）</p> <p>供用後の歩行者サービス水準は、全ての評価断面において「サービス水準 A（自由歩行）」と予測します。また本事業により、東西南北方向の歩行者ネットワークの強化と駅利用者等の利便性、回遊性を向上させます。</p>	<p><b>歩行者サービス水準の予測地点</b></p>  <p>※：本事業竣工時点は、整備中のため暫定供用。京急線地平化後の駅舎は供用開始後を想定。 注）国道上空デッキは、本事業の竣工時点での想定範囲を示しています。</p>
<p><b>■ 駐車場</b></p> <p>本事業で設置する自動車駐車場は、「港区低炭素まちづくり計画の駐車機能集約区域内における建築物の駐車施設の附置等に関する条例」に基づき、「品川駅北周辺地区駐車場地域ルール」の適用を想定し、必要台数を満たす台数を確保する計画です。</p> <p>自動車駐車場設置台数は、計画地内で約 57 台を設置し、集約駐車施設と合わせて約 147～211 台とする計画です。なお、「品川駅北周辺地区駐車場地域ルール」の適用にあたっては、今後の実態調査を踏まえて計画台数及び集約台数の調整を行います。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策等</b></p> <p>○自動車駐車場については、「品川駅北周辺地区駐車場地域ルール」に基づく必要台数を満たす台数を確保します。</p>
<p><b>■ 自転車・自動二輪車駐車場</b></p> <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」に基づく必要計画台数（自転車駐車場：201 台）以上を確保します。自動二輪車等駐車場は、附置義務に係る法令がありませんが、駐車場を確保します。</p> <p>自転車駐車場は合計約 240 台、自動二輪車等駐車場は合計約 7 台を設置する計画です。その他、自転車シェアリング用の駐輪スペース（サイクルポート）を約 10 台分確保する計画です。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策等</b></p> <p>○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」の基準を満たす台数を確保します。</p> <p>○自転車シェアリング用の駐輪スペース（サイクルポート）を確保する計画です。</p>
<p><b>■ 交通安全</b></p> <p>計画地周辺の学校区は、高輪台小学校区、白金小学校区、港南小学校区、芝浦小学校区、高松中学校区及び港南中学校区であり、高輪台小学校区、白金小学校区、港南小学校区及び芝浦小学校区には指定通学路がありますが、本事業の実施により発生集中する関係車両の主な動線に当たる区間は、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います。</p> <p>また、その他の関係車両の主要な動線にも、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><b>予測結果に基づく対策等</b></p> <p>○駐車場出口には、案内表示または出庫の際に注意喚起する設備の設置等を検討し、歩行者に対する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等を検討し、歩行者に対する安全の確保に努めます。</p> <p>○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、駐車場入り口位置を明瞭に示す案内表示の設置を検討します。</p>

予測等の結果（供用後）	予測結果に基づく対策等（供用後）
(2) 資源・エネルギー・地球環境	
<b>■リサイクル</b>	
<p><b>① 廃棄物の発生量</b> 本事業における廃棄物発生量は、約 12,999kg/日と予測します。</p> <p><b>② 再利用率</b> 廃棄物の再利用率は、約 1,625kg/日と予測され、再利用率は約 12.5%となります。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○廃棄物の保管場所は、「港区大規模建築物の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱」を満足する保管施設、粗大ごみ集積所等を確保します。</li> <li>○事業系廃棄物は、廃棄物処理許可業者に委託して適正に処理・処分を行います。</li> <li>○テナント関係者等に対して、廃棄物の発生抑制、分別の徹底を働きかけます。</li> </ul>
<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（エネルギー利用の合理化）、地球温暖化防止のための対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・省エネルギー機器(最新の高効率設備機器、LED 照明器具等)の導入を図ります。</li> <li>・熱負荷を低減させるため、low-e ペアガラスの採用等のカーテンウォールの工夫等により日射遮蔽や断熱性向上を図ります。</li> <li>・総合的なエネルギー利用効率を高め、節電・省エネルギーを支援する BEMS (Building Energy Management System) を導入する計画です。</li> <li>・屋上に設置する太陽光発電設備により節電を図ります。</li> <li>・計画地南側に隣接する「(仮称)品川駅街区地区南街区新築計画」(別事業)の計画地内に設けられる地域冷暖房熱源施設(DHC)から供給される熱(空調熱源のための冷水・温水)を受け入れる予定です。</li> <li>・駐車場には、電気自動車の充電設備を設置する計画です。</li> </ul> <p><b>②計画建築物の環境性能(PAL*低減率・ERR)</b></p> <p>○東京都建築物環境計画書制度による評価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模建築物としての環境負荷の低減を図るため、先進的な環境技術導入等により、エネルギーの効率的利用と熱負荷の低減への取組を進め、令和6年度に施行される東京都建築物環境計画書制度における複合用途建築物での段階3を達成します。(PAL*低減率：複合用途建築物全体で20%以上、ERR：複合用途建築物全体で段階3の基準値とします。)</li> </ul> <p>○ZEB (Net Zero Energy Building) による評価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建物全体の一次エネルギー消費量について、ZEB Oriented<sup>※1</sup>の基準で用途毎に算出した一次エネルギー消費量の合計以下を達成します。また、事務所用途部分で ZEB Ready<sup>※2</sup>の基準を達成します。</li> </ul> <p>○CASBEE による評価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境性能の向上及びエネルギーの効率的な運用により、CASBEE (建築物総合環境性能評価システム)において、A ランクを達成するとともにS ランクを目指します。</li> </ul>	<p><b>予測結果に基づく対策等</b></p> <p>○環境改善に配慮した対策として実施する内容は、「①エネルギー利用量(エネルギー利用の合理化)・地球温暖化防止のための対策」に示したとおりです。</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> <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> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p>※1：延べ面積10,000 m<sup>2</sup>以上で、事務所の場合は40%以上、ホテル・商業施設等の場合は30%以上の一次エネルギー消費量を削減し、更なる省エネルギーの実現に向けて未評価技術(WEBPROにおいて現時点で評価されていない技術)を導入している建築物</p> <p>※2：再生可能エネルギーを除き、基準一次エネルギー消費量から50%以上の一次エネルギー消費量削減に適合した建築物</p> </div>

■ヒートアイランド現象の緩和

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。

- 人工排熱の低減
  - ・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、空調機器から排出される人工排熱を低減します。
- 計画建築物の形状等の配慮
  - ・計画地内北側には広場を確保し、計画建築物の基壇部は高さ約 50m 以下に抑えるとともに、高層部は北東角を隅切り形状とすることにより、南南東側からの風を後背地にスムーズに流すよう配慮します。
- 地表面被覆の改善
  - ・計画地内北東側に設ける北口歩行者広場等を中心に緑化を施し、地表面被覆の改善を図るとともに、高反射塗装、保水性・遮熱性舗装等を採用することにより、地表面の温度上昇や日射の反射抑制に努めます。

以上の環境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。

予測結果に基づく対策等

- 本事業では、省エネルギー化を推進することにより、空調機器から排出される人工排熱を低減します。
- 計画地内北側には広場を確保し、計画建築物の基壇部は高さを抑えるとともに、高層部は北東角を隅切り形状とすることにより、南南東側からの風を後背地にスムーズに流すよう配慮します。
- 緑化による地表面被覆の改善を図るとともに、高反射塗装、保水性・遮熱性舗装等を採用することにより、地表面の温度上昇や日射の反射抑制に努めます。

(3) 大気

■大気質

① 関係車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

関係車両の走行に伴う二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.039~0.042ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準を満たしています。

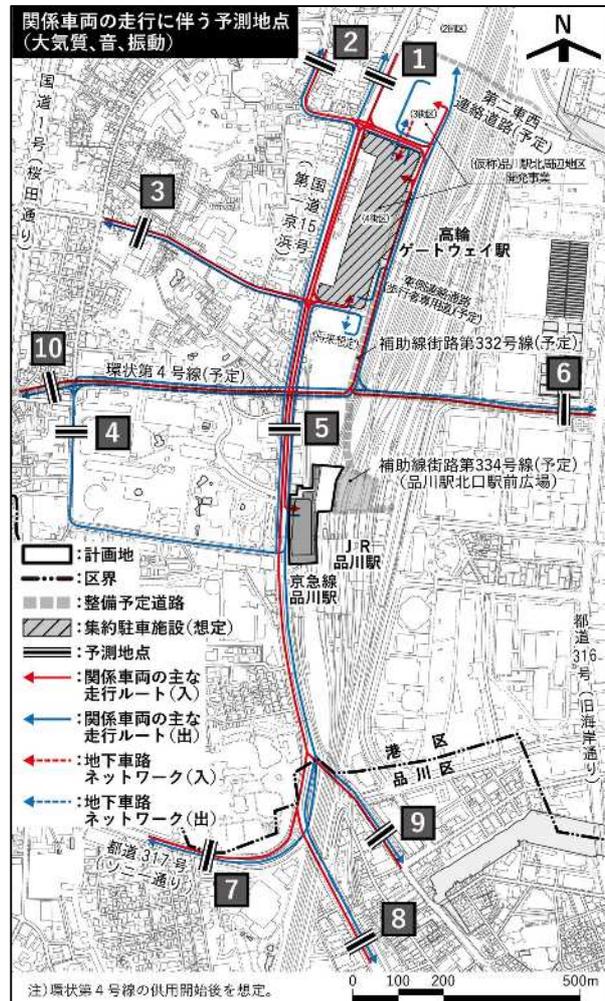
また、関係車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.037mg/m<sup>3</sup> と予測され、大気汚染に係る環境基準を満たしています。

●関係車両の走行に伴う大気質の予測結果（1）

予測項目	予測地点	将来濃度 (日平均値の 年間98%値)	環境の目標 (環境基準)	
二酸化窒素 (ppm)	地点 1	東側	0.041	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン 内又はそれ以下 であること
		西側	0.041	
	地点 2	東側	0.040	
		西側	0.040	
	地点 3	南側	0.040	
		北側	0.040	
	地点 4	東側	0.040	
		西側	0.040	
	地点 5	東側	0.041	
		西側	0.042	
地点 6	南側	0.041		
	北側	0.041		
地点 7	南側	0.040		
	北側	0.040		
地点 8	東側	0.041		
	西側	0.042		
地点 9	東側	0.039		
	西側	0.039		
地点 10	南側	0.042		
	北側	0.042		

予測結果に基づく対策等

- テナント関係者等に対して、公共交通機関の利用や、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促します。



予測等の結果（供用後）

●関係車両の走行に伴う大気質の予測結果（2）

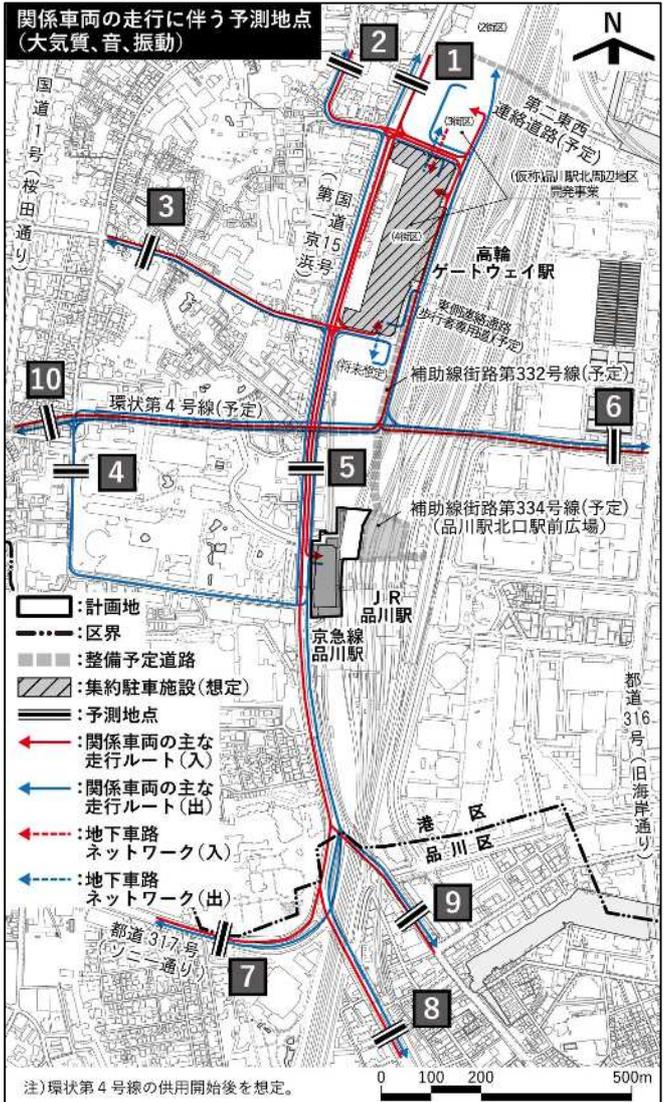
予測項目	予測地点		将来濃度 (日平均値の 2%除外値)	環境の目標 (環境基準)
浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	地点 1	東側	0.037	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であること
		西側	0.037	
	地点 2	東側	0.037	
		西側	0.037	
	地点 3	南側	0.037	
		北側	0.037	
	地点 4	東側	0.037	
		西側	0.037	
	地点 5	東側	0.037	
		西側	0.037	
地点 6	南側	0.037		
	北側	0.037		
地点 7	南側	0.037		
	北側	0.037		
地点 8	東側	0.037		
	西側	0.037		
地点 9	東側	0.037		
	西側	0.037		
地点 10	南側	0.037		
	北側	0.037		

② 駐車場の供用に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

駐車場の供用に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、最大0.042ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を満たしています。

また、駐車場の供用に伴う浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、最大0.037mg/m<sup>3</sup>と予測され、大気汚染に係る環境基準を満たしています。

予測結果に基づく対策等（供用後）



(4) 水・土

■水利用

① 水利用量（上水・中水・雨水等）

本事業では、上水は計画地西側の国道15号（第一京浜）の歩道内に埋設されている東京都水道局の水道本管より引込み、受水槽を介し、低層階（店舗階）は給水圧力ポンプユニットで圧送方式、高層階（事務所階）は高架水槽による重力給水方式で、各所に給水を行う計画です。

雑用水（トイレ洗浄水）は、建物の雑排水、厨房排水、雨水を源水とする中水処理施設により処理生成された雑用水を雑用水槽に貯留し、低層階（店舗階）は給水圧力ポンプユニットによる圧送方式、また高層階（事務所階）は高架水槽による重力給水方式で、各所に給水を行う計画です。

給水計画に基づく1日の使用水量は、上水約830m<sup>3</sup>/日を予定しています。

② 節水設備の設置状況

本事業では、節水設備として、下記の事項について検討を行う計画です。

- ・節水型水栓
- ・節水型トイレ

予測結果に基づく対策等

- 雨水をトイレ洗浄水等に利用します。
- 衛生器具は節水性と機能性に配慮した器具を選定します。

予測等の結果（供用後）	予測結果に基づく対策等（供用後）
<p><b>■排水</b></p> <p><b>① 排水量</b>  排水計画に基づく1日の総排水量は、約940m<sup>3</sup>/日を予定しています。  汚水は排水調整槽に一時貯留し、東京都下水道局との協議により負荷調整しながら放流(夜間放流等)を行う計画です。  また、排水量については、既設下水道管の排水能力を詳細に確認した上で、東京都下水道局と協議・調整を行い、適切に対処する計画であり、既設下水道本管に著しい影響を及ぼすことはないと予測します。</p> <p><b>②排水処理の状況（臭気対策・有害生物発生防止対策）</b>  排水調整槽の臭気対策は、「ビルの新築に伴う地下排水槽（ビルピット）設計の手引」（平成31年1月、東京都ビルピット問題連絡協議会）に準拠し、曝気方式の採用、通気配管設備、換気設備等を十分に検討して配慮する計画であり、臭気による影響を及ぼすことはないと予測します。  また、有害生物発生防止対策としては、蚊の発生を防止するため計画地内の雨水ますは雨水浸透ますの設置を検討し、設置できない場合には防虫網を設置するなどの対策を検討する計画であり、有害生物の発生を防止できると予測します。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○汚水は排水調整槽に一時貯留し、負荷調整を行いながら排水します。</li> <li>○排水調整槽の臭気対策は、「ビルの新築に伴う地下排水槽（ビルピット）設計の手引」に準拠し、曝気方式の採用、通気設備、換気設備等を十分に検討して配慮します。</li> <li>○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ます。</li> </ul>
<p><b>■雨水</b></p> <p>現在の計画地は、建物や舗装等により人工被覆されており、地表面流出水の地下浸透はほとんどなく、地表面流出水の多くは公共下水道に放流されています。  供用後の計画地内も、建築物または人工地盤であることから、雨水の地下浸透はほとんどなく、雨水は雨水貯留槽に入り、雑用水として利用するとともに余剰分は下水道へ放流する計画です。  「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は、約882m<sup>3</sup>です。  本事業では、今後、関係機関と協議・調整の上、雨水貯留による雨水流出抑制対策を行うことにより、計画地からの雨水の流出は軽減され、集中豪雨時の周辺建物への浸水被害の防止が図られると考えます。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○雨水貯留槽を設けることで、公共下水道への一時的な負荷の低減を図ります。</li> <li>○雨水貯留槽から公共下水道への放流量は、計画地に適用される計画放流量以下に抑制する計画です。</li> </ul>

(5) 静穏

■音

関係車両の走行に伴う等価騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>)は、昼間が63~73dB、夜間が58~69dBと予測され、関係車両による騒音レベルの増加分は1dB未滿です。

「環境基本法」に基づく環境基準に対して、地点1・3の昼間で、地点1・3・5・7・8の夜間で同基準を超過しますが、「騒音規制法」に基づく要請限度に対しては、全地点で同基準を満たします。

なお、環境基準を超過する地点・時間区分については、現況で既に環境基準を超過しており、関係車両による騒音レベルの増加分は1dB未滿です。

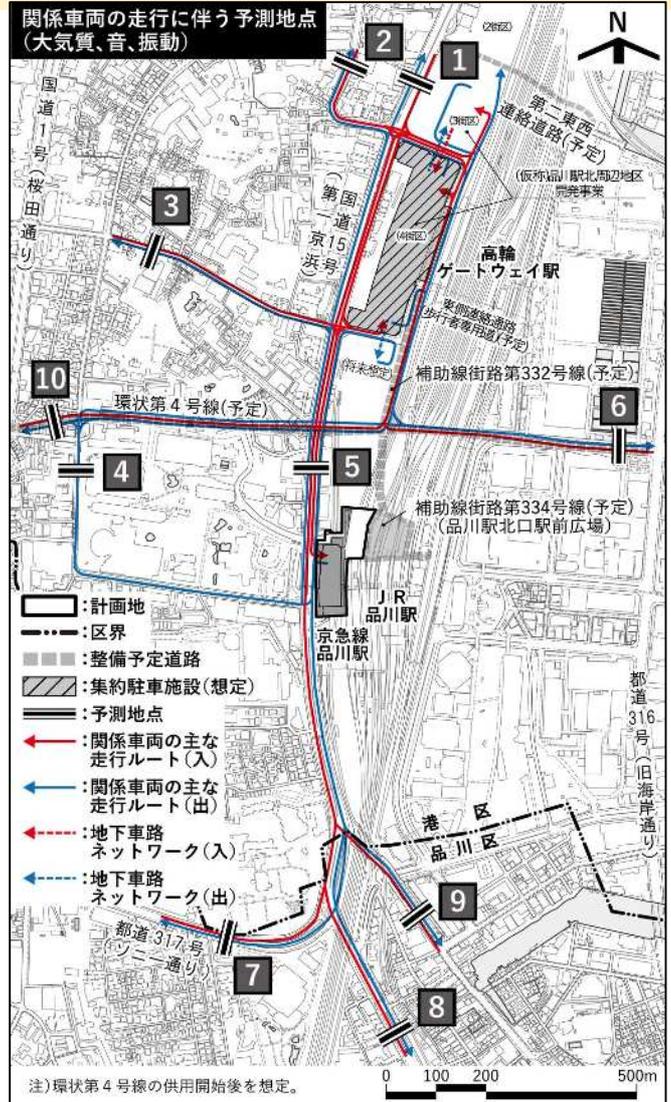
●関係車両の走行に伴う等価騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>)の予測結果

L<sub>Aeq</sub>: ある時間のうちで、変動する騒音レベルをエネルギー的な平均値として表したもの

予測地点	時間区分	将来(dB)		環境の目標(dB)	
		将来基礎交通量	将来交通量	環境基準	要請限度
地点1	昼間	73	73 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	69	69 (+1未滿)	65 以下	70
地点2	昼間	67	67 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	61	61 (+1未滿)	65 以下	70
地点3	昼間	66	66 (+1未滿)	65 以下	75
	夜間	63	63 (+1未滿)	60 以下	70
地点4	昼間	64	64 (+1未滿)	65 以下	75
	夜間	59	59 (+1未滿)	60 以下	70
地点5	昼間	69	69 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	66	66 (+1未滿)	65 以下	70
地点6	昼間	66	66 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	63	63 (+1未滿)	65 以下	70
地点7	昼間	70	70 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	66	66 (+1未滿)	65 以下	70
地点8	昼間	70	70 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	67	67 (+1未滿)	65 以下	70
地点9	昼間	63	63 (+1未滿)	65 以下	75
	夜間	58	58 (+1未滿)	60 以下	70
地点10	昼間	69	69 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	63	63 (+1未滿)	65 以下	70

予測結果に基づく対策等

○テナント関係者等に対して、公共交通機関の利用や、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促します。



注) ( ) は本事業による影響の程度(増加分)です。

・騒音レベルの目安

騒音レベル	目安
70~80dB	主要幹線道路路周辺(昼間) ~地下鉄の車内
60~70dB	ファミリーレストランの店内 ~バスの車内
50~60dB	高層住宅地域(昼間) ~銀行の窓口周辺
40~50dB	戸建住宅地(昼間) ~美術館の館内

予測等の結果（供用後）

予測結果に基づく対策等（供用後）

■振動

関係車両の走行に伴う振動レベル（L<sub>10</sub>）は、昼間が36～54dB、夜間が34～55dBと予測され、「環境確保条例」に基づく規制基準に対して、全地点で同基準を満たします。

●関係車両の走行に伴う道路振動レベル（L<sub>10</sub>）の予測結果

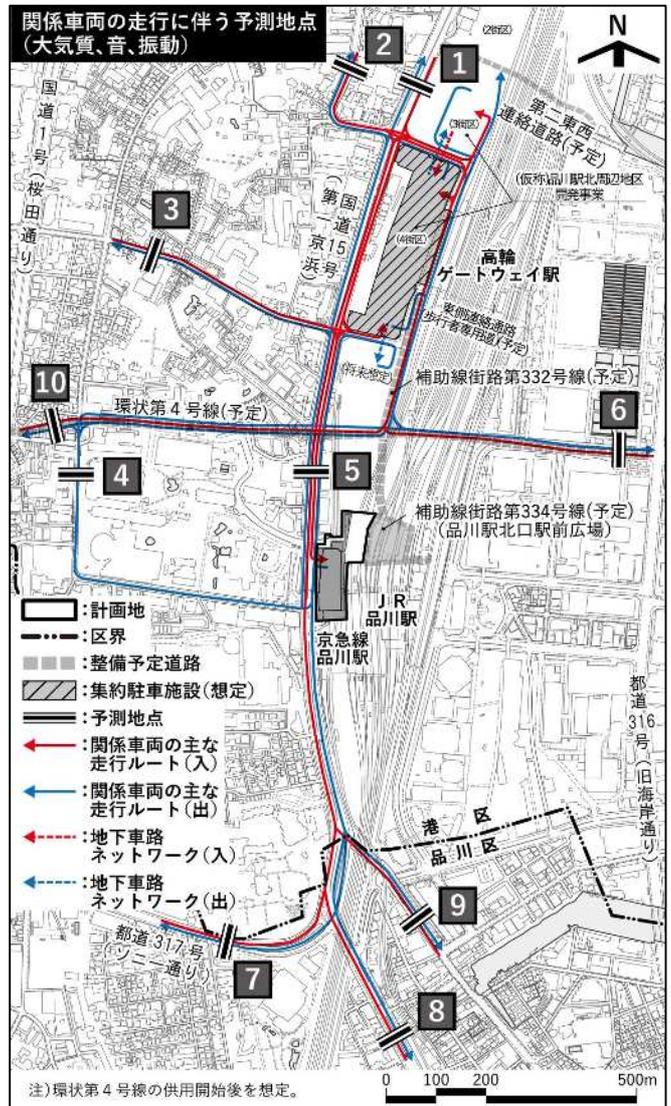
L<sub>10</sub>：振動値を大きい順に並べ最高値と最低値の側からそれぞれ10%ずつ除外し残った値のうち上端の値。

予測地点	時間区分	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	
地点1	昼間	42	42 (+1未満)	65
	夜間	42	42 (+1未満)	60
地点2	昼間	54	54 (+1未満)	60
	夜間	47	47 (+1未満)	55
地点3	昼間	36	36 (+1未満)	60
	夜間	33	34 (+1)	55
地点4	昼間	51	51 (+1未満)	60
	夜間	51	51 (+1未満)	55
地点5	昼間	46	46 (+1未満)	65
	夜間	45	46 (+1)	60
地点6	昼間	54	54 (+1未満)	65
	夜間	55	55 (+1未満)	60
地点7	昼間	54	54 (+1未満)	60
	夜間	55	55 (+1未満)	55
地点8	昼間	45	45 (+1未満)	65
	夜間	44	44 (+1未満)	60
地点9	昼間	38	38 (+1未満)	65
	夜間	35	35 (+1未満)	60
地点10	昼間	54	54 (+1未満)	60
	夜間	53	53 (+1未満)	55

注（ ）は本事業による影響の程度（増加分）です。

予測結果に基づく対策等

○テナント関係者等に対して、公共交通機関の利用や、アイドリングストップ等のエコドライブの協力を促します。



・振動レベルの目安

振動レベル	目安
65～75dB	（震度2相当） 屋内にいる人の多くが揺れを感じる
55～65dB	（震度1相当） 屋内にいる人の一部がわずかに揺れを感じる
55dB以下	（震度0相当） 人は揺れを感じない

(6) 建造物影響

■電波受信状態

計画建築物により、地上デジタル放送については計画地の南西方向の一部の地域において遮へい障害が、衛星放送については計画地の北北東～北東方向の一部の地域において遮へい障害が生じると考えられます。

計画建築物に起因して新たな電波障害が生じたことが明らかになった場合には、「高層建築物による受信障害解消についての指導要領」（昭和51年郵政省電波監理局長通達）等に基づき、適切な障害対策（アンテナ設備の改善、CATVの導入、共同受信施設の導入等）を講じます。また、電波障害の発生が予測される地域以外において、計画建築物に起因して新たな電波障害が生じたことが明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な障害対策を講じます。

予測結果に基づく対策等

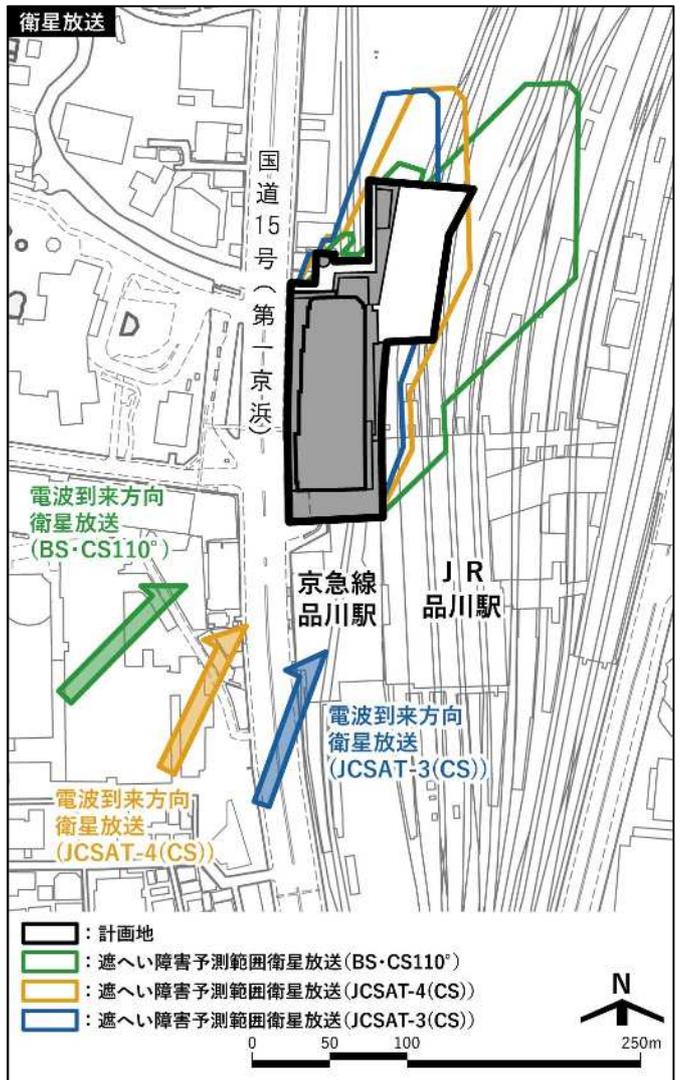
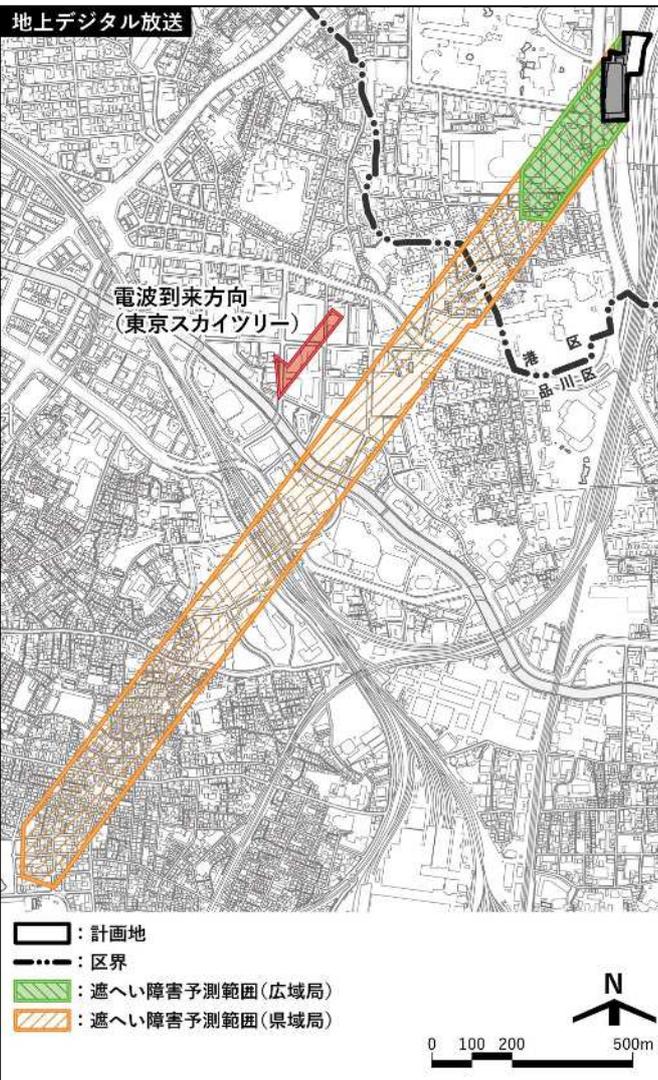
【工事中】

- 地上躯体工事に起因して新たな電波障害が生じた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。
- 地上躯体が立ち上がる前には、電波障害に関する相談窓口を設置し、隣接街区と連携して迅速かつ適切な対応を図ります。

【供用後】

- 計画建築物に起因して新たな電波障害が生じた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。
- 電波障害の発生が予測される地域以外において、計画建築物に起因して新たな電波障害が生じたことが明らかになった場合には、受信状況に応じた適切な対策を講じます。
- 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、隣接街区と連携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

計画建築物の建設により風環境は変化しますが、計画建築物の建設後も、住宅地や低中層市街地相当の風環境が確保されると予測され、計画地周辺の風環境に著しい影響を及ぼさないと考えます。

また、風による道路への障害物の進入を予防するために、強風時には、計画地内の屋外に転倒・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。

●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
領域 A	住宅地相当	93 地点 (計画地外 90、 計画地内 3)	119 地点 (計画地外 107、 計画地内 12)
領域 B	低中層市街地相当	67 地点 (計画地外 67)	64 地点 (計画地外 63、 計画地内 1)
領域 C	中高層市街地相当	1 地点 (計画地外 1)	0 地点
領域 D	強風地域相当	0 地点	0 地点

注) 建設後は予測地点を追加したため、建設前後で予測地点の数異なります。

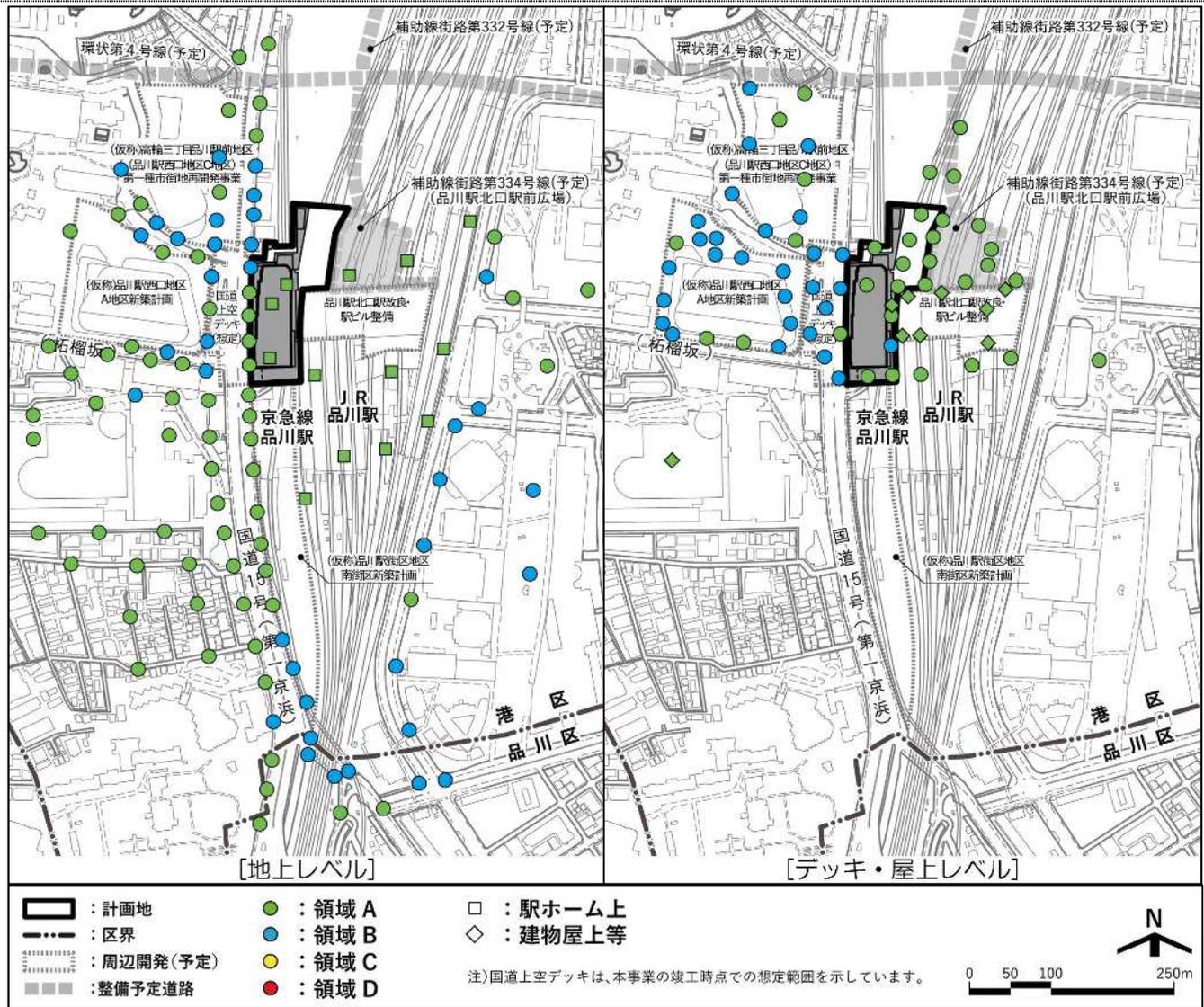
予測結果に基づく対策等

- 計画地周辺地域の風環境への影響を低減するため、敷地境界から高層部壁面までの離隔距離をできる限り確保しています。
- 主風向である北寄りあるいは南寄りの風の影響を低減するため、計画建築物の東西方向の見附幅を小さくしています。
- 風による道路への障害物の進入を予防するために、強風時には、計画地内の屋外に転倒・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。

・風環境評価指標

- 領域 A：住宅地相当  
(住宅地で見られる風環境)
- 領域 B：低中層市街地相当  
(領域 A と領域 C の中間的な街区で見られる風環境)
- 領域 C：中高層市街地相当  
(オフィス街で見られる風環境)
- 領域 D：強風地域相当  
(好ましくない風環境)

《建設後の風環境の予測結果》



予測等の結果（供用後）

予測結果に基づく対策等（供用後）

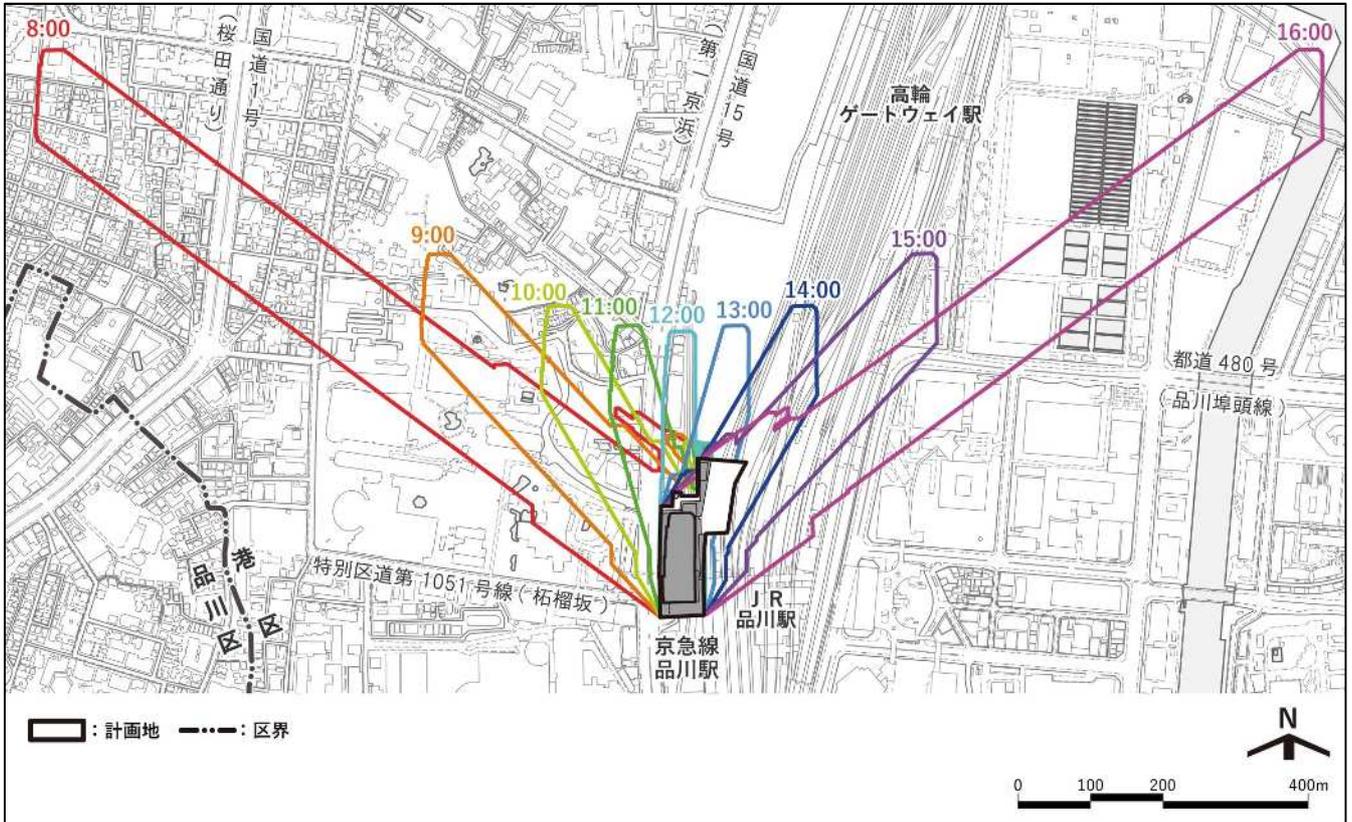
■日照

計画地周辺の日影規制の規制対象区域において、計画建築物による冬至日の日影時間は2時間未満であり、規制される日影時間内に収まっており、日影規制を満たします。

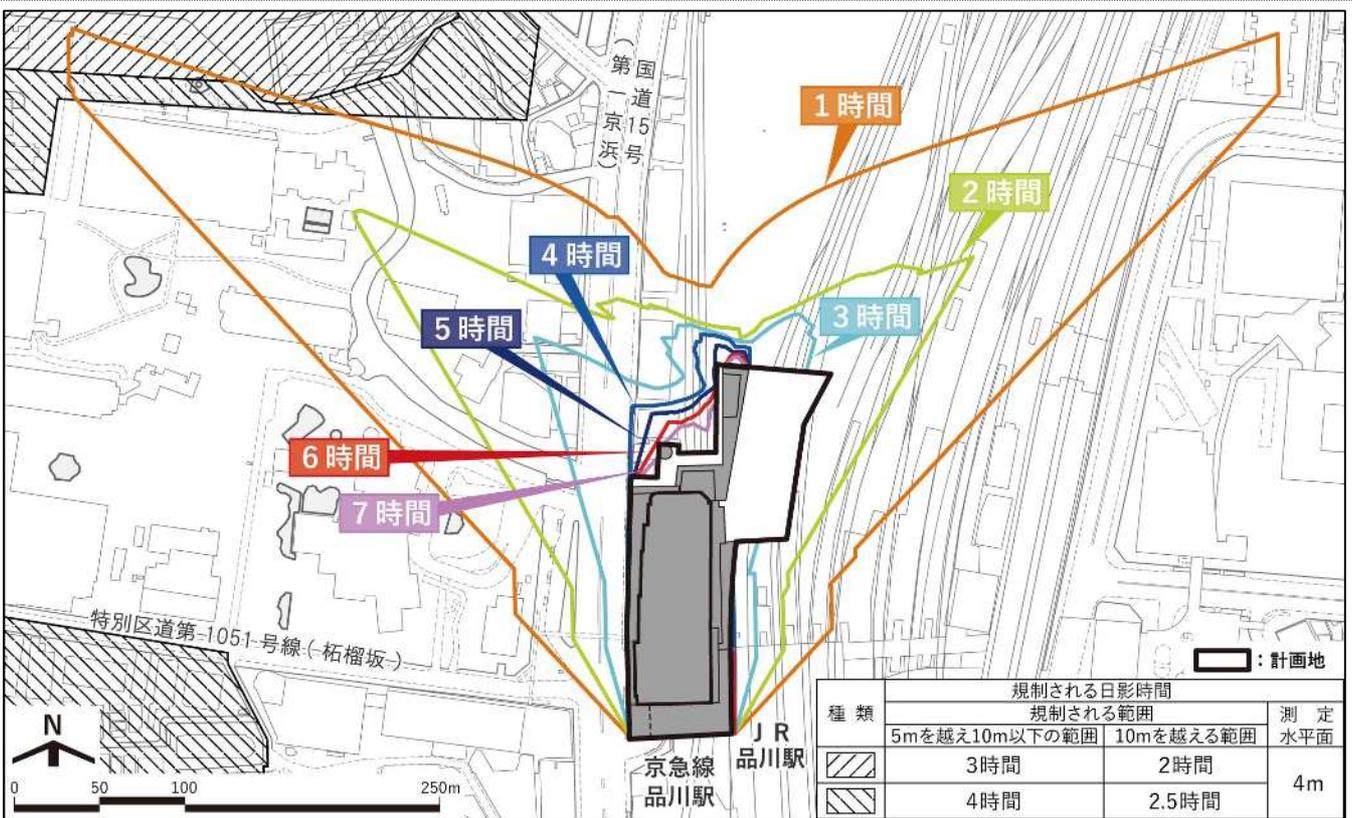
予測結果に基づく対策等

○敷地境界から高層部壁面までの離隔距離をできる限り確保することにより、周辺への日影の影響を可能な限り小さくするよう配慮しています。

《時刻別日影の予測結果（予測時期：冬至）（計画地の地盤面からの高さ4m）》



《等時間日影の予測結果（予測時期：冬至）（計画地の地盤面からの高さ4m）》



■光

① 計画建築物による反射光・夜間光の状況

ア. 計画建築物による反射光の状況

計画建築物の外装は、大きな反射光を発生させるような材質は極力使用しない計画であり、著しい反射光による影響は発生しないものと予測します。

イ. 計画建築物による夜間光の状況

計画建築物の室内照明は、ブラインド等を設ける計画であり、外部への室内照明の漏れの低減を図ることから、著しい夜間光による影響は発生しないものと考えます。

計画地内の広場等における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を検討します。

したがって、著しい夜間光による影響は発生しないものと予測します。

予測結果に基づく対策等

- 計画建築物の外装は、大きな反射光を発生させるような材質のものは極力使用しない計画とします。
- 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ります。
- 広場等における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を検討します。

(7) 植物・動物

■緑

① 緑化量（植栽本数・面積）

計画地内には、高木、中木、低木、地被類等による緑化を形成し、その植栽本数は高木約 10 本、中木約 150 本、低木約 4,100 株を計画しています。

また、港区緑化基準に基づく緑化面積は約 4,261m<sup>2</sup>、接道部緑化延長は約 96m を確保する計画であり、港区の緑化基準を満たします。

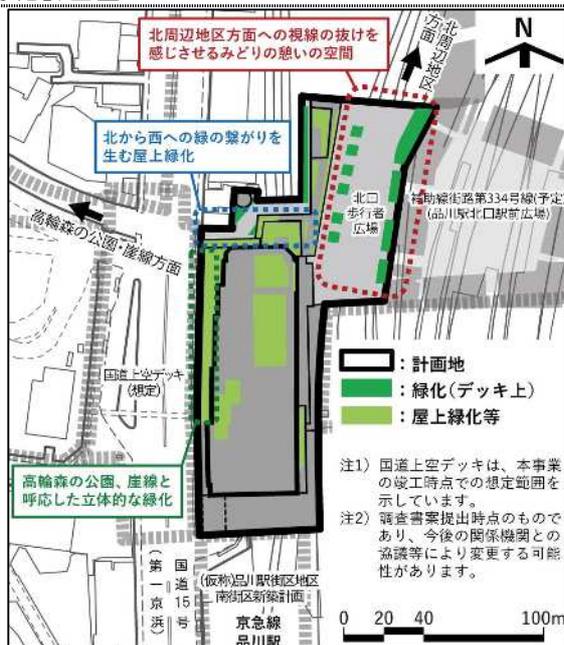
② 計画地の緑化計画平面図

計画地内北東側の北口歩行者広場や、計画建築物の西側や屋上を活用して、立体的な緑化に努めます。北口歩行者広場においては、北周辺地区方面への大きな動線の流れや空間の広がり、視線の抜けを感じさせるみどりの憩いの空間を計画します。計画建築物の西側は、周辺の豊かな緑（高輪森の公園、崖線）と呼応するように、また計画建築物内外からの緑化の視認性を上げるため、計画建築物中層部西側に設ける施設利用者動線等に沿って、緑化プランター積層による緑化を施すなど、立体的な緑化を計画します。

予測結果に基づく対策等

- 植栽種は「植栽時における在来種選定ガイドライン」（平成 26 年 5 月 東京都環境局）の考え方を基本とし、地域の在来種等、既存の周辺環境に合った樹種を選定します。
- 植栽の健全な生長を促すため、樹種に応じて適切な土壌厚を確保するとともに、極力礫等の異物がない植栽基盤とするよう十分に配慮します。
- 中木以上の樹木を植栽する際は、必要に応じて支柱やワイヤー等を用いる等、樹木が強風で倒れないように配慮します。
- 土壌はマルチング材を施す等、飛散・乾燥に配慮するとともに、自動灌水設備等を設置します。
- 緑化プランターは自動灌水設備に加え、日照条件に適した樹種を選定する等、健全な育成が保たれるよう配慮します。
- 適切に剪定、刈込み、施肥、病害虫防除、草刈・除草清掃、灌水を実施することにより、樹木等の健全な育成に努めます。

＜緑化計画図＞



●緑化面積と基準との比較

項目	本計画における緑化計画	港区緑化基準
緑化面積	約 4,261m <sup>2</sup>	約 4,241m <sup>2</sup>
接道部緑化延長	約 96m	約 62.5m

(8) 景観

■都市景観

① 地域の景観の特性の変化

計画地及び周辺の地域景観の現況は、計画地内は事務所建築物及び専用商業施設からなる景観構成要素であり、計画地近傍は、事務所建築物、宿泊・遊興施設、集合住宅等を主体とする景観構成要素もみられます。

計画建築物の用途としては、事務所、店舗、駅施設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。

計画建築物の最高高さ（約 150m）を考慮すると、供用後には、計画建築物を含む周辺の建築物とともに、品川駅周辺の高度利用が進んだ建築物群としてまとまりを持った都市景観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

代表的な眺望点のうち、「柘榴坂上」及び「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。

計画建築物は、ほとんどの代表的な眺望地点から新たな景観要素として視認され、周辺の建築物等と一体となり、都市的な景観を形成します。

③ 計画建築物と周辺の景観への配慮

本事業においては、賑わいとみどりが周辺市街地へと連続し、品川駅らしさ・新しさを感じられる国際交流拠点に相応しい都市景観の形成を図ります。

●計画建築物と周辺の景観への配慮（景観形成の方針）

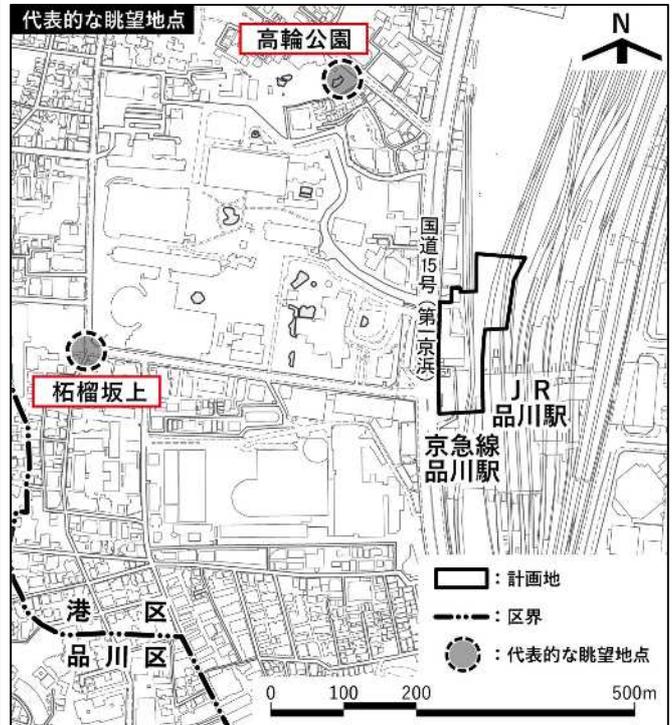
全般	本事業においては、賑わいとみどりが周辺市街地へと連続し、品川駅らしさ・新しさを感じられる国際交流拠点に相応しい都市景観の形成を図ります。
遠景	①品川駅の拠点性を感じさせる、南北一体 <sup>※1</sup> の建物配置 ②南北一体 <sup>※1</sup> で双をなす高層部により駅中心を印象付ける顔づくり（西側） ③国際交流拠点に相応しい、世界に発信する顔づくり
中景	①歩行者目線で変化に富む、西側の顔づくり ②わかりやすさに配慮した自由通路周りの設え
近景	①地域資源やまちの機能をつなぐ、南北方向の骨格的なネットワーク ②駅や周辺のまちから利用者を誘引する立体的な動線 ③駅に快適性や交流の機会をもたらすダイバーシティプラットフォーム <sup>※2</sup>
夜景	①周辺市街地に配慮した落ち着いた照明 ②駅としての拠点性とわかりやすさを演出 ③低層部のみどりを柔らかく照らし、広がり演出

※1：本計画建築物と南側に隣接して計画されている「(仮称)品川駅街区地区南街区新築計画」の計画建築物

※2：ダイバーシティプラットフォーム：国内外の多様な人々による新たな交流・協働を促進し、新たな価値・文化の創出・発信に取り組む空間のことです。

予測結果に基づく対策等

○環境改善に配慮した対策として実施する内容は、「計画建築物と周辺の景観への配慮（景観形成の方針）」に示すとおりです。



《代表的な眺望地点からの眺望の予測結果》

柘榴坂上

高輪公園



(現況)

(現況)



別事業  
((仮称)品川駅西口地区  
A地区新築計画)

計画建築物

計画建築物

別事業  
((仮称)品川駅西口地区  
C地区新築計画)



別事業  
((仮称)品川駅西口地区  
C地区新築計画)

別事業  
((仮称)品川駅街区地区  
南街区新築計画)

別事業  
((仮称)品川駅西口地区  
A地区新築計画)

(供用後)

(供用後)

供用後の状況

供用後の状況

供用後には、既存建築物等の背後に、計画建築物が新たな高層建築物として視認されます。  
計画建築物は、品川駅周辺の建築物群と一体となり都市的な景観を形成します。

供用後には、既存建築物等の背後に、計画建築物が新たな高層建築物として視認されます。  
計画建築物は、品川駅西口周辺の建築物群と一体となり都市的な景観を形成します。

(9) 地域貢献等

■公開空地等、防犯・防災

① 広場空間等の整備状況

計画地内にはオープンスペースとして、歩行者ネットワーク、北口歩行者広場及び北口テラス（屋上広場）を整備する計画です。これらの空間等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します。

●広場空間等のオープンスペースの整備の考え方

名称	整備の考え方
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>京急線品川駅地平化や国道上空デッキの整備にあわせて、既存の中央自由通路を延伸するとともに、北側自由通路や南北連絡通路（北側）を新設し、東西南北方向の歩行者ネットワークの強化と駅利用者等の利便性、回遊性を向上させます。</li> </ul>
北口歩行者広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>品川駅北口から周辺地域につながる歩行者ネットワークの要となる交通結節機能を備えつつ、国際交流拠点・品川の新たな顔にふさわしい駅前空間を創出します。</li> <li>JR品川駅北口駅改良によって新設される北口改札に面した2階デッキレベルにおいて、隣接する補助線街路第334号線（品川駅北口駅前広場）と一体的に機能するようにします。</li> <li>災害時には、発災直後に駅周辺の屋外滞留者が一時避難できる一時退避場所となるようにします。</li> </ul>
北口テラス（屋上広場）	<ul style="list-style-type: none"> <li>屋外のパブリック空間として、6階に北口テラス（屋上広場）を設け、隣接した施設内の情報発信施設等と一体的に活用することにより、多様な人々が混じりあうきっかけをつくります。</li> </ul>

② 帰宅困難者の一時退避場所・一時滞在施設の確保状況

帰宅困難者の一時退避場所・一時滞在施設等を整備することにより、計画地及びその周辺の利用者における防災に配慮できると予測します。

●帰宅困難者の一時退避場所・一時滞在施設の整備方針

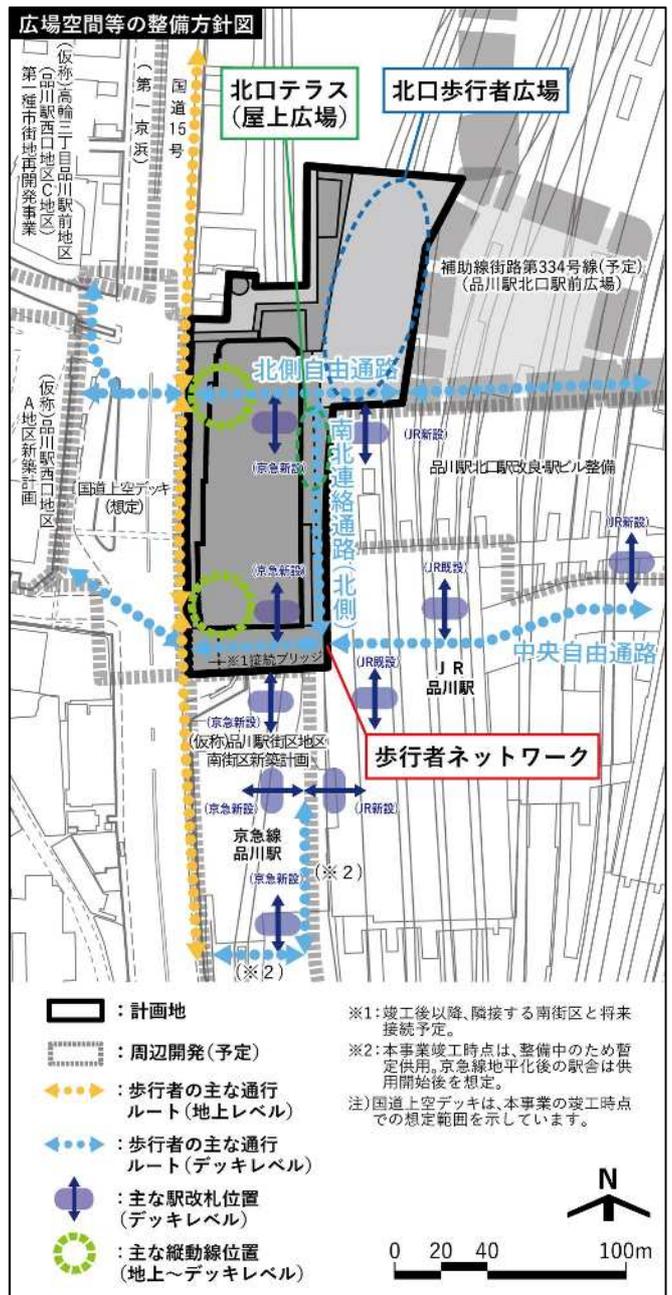
施設	整備方針
一時退避場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>デッキレベルを活かした安全な退避経路を確保します。</li> <li>発災直後に発生する屋外滞留者に対しては、北口歩行者広場や自由通路等の屋外空間を活用し、一時退避場所として約4,700m<sup>2</sup>（約4,700人相当）※1の空間を確保します。</li> </ul>
一時滞在施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画地内で発生する帰宅困難者に対しては、施設内の共用部を活用し、一時滞在施設として約2,100m<sup>2</sup>（約1,200人相当）※2の空間を確保します。</li> <li>一時滞在施設では、帰宅困難者を3日間受け入れ可能な災害備蓄品を備えることができる防災備蓄倉庫や、非常時にも利用可能なトイレを整備するとともに、72時間の電力供給が可能な計画とします。</li> </ul>

※1：百未満切り捨て（1.0m<sup>2</sup>/人）

※2：百未満切り捨て（3.3m<sup>2</sup>/2人）

予測結果に基づく対策等

○広場空間等の整備状況について、環境改善に配慮した対策として実施する内容は、「広場空間等のオープンスペースの整備の考え方」に示すとおりです。  
○帰宅困難者の一時退避場所・一時滞在施設の確保状況について、環境改善に配慮した対策として実施する内容は、「帰宅困難者の一時退避場所・一時滞在施設の整備方針」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）		予測結果に基づく対策等（工事中）																						
(1) 交通																								
■自動車交通量																								
<p><b>① 自動車の発生集中交通量（工事用車両台数）</b>                      予測時点（工事用車両台数が最大となる時点）の工事用車両台数(片道)は、240台/日(大型車：200、小型車：40)と計画します。</p> <p><b>② 交差点需要率</b>                      工事中の交差点需要率は0.459～0.760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以下を目安」を満たしており、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" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">交差点</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>1</td> <td>0.713</td> <td>0.715</td> <td rowspan="5">交通の処理が可能とされる交差点需要率0.9以下を目安</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>0.760</td> <td>0.760</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>0.459</td> <td>0.459</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>0.683</td> <td>0.683</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>0.547</td> <td>0.547</td> </tr> </tbody> </table>		交差点	交差点需要率		環境の目標	将来基礎交通量	将来交通量	1	0.713	0.715	交通の処理が可能とされる交差点需要率0.9以下を目安	4	0.760	0.760	6	0.459	0.459	7	0.683	0.683	8	0.547	0.547	<p><b>予測結果に基づく対策等</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、工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用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。</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、近接する周辺工事の事業者等と工事に係る情報共有を図り、必要に応じて調整する等、工事中の配慮や周辺環境への影響の低減に努めます。</li> </ul>
交差点	交差点需要率		環境の目標																					
	将来基礎交通量	将来交通量																						
1	0.713	0.715	交通の処理が可能とされる交差点需要率0.9以下を目安																					
4	0.760	0.760																						
6	0.459	0.459																						
7	0.683	0.683																						
8	0.547	0.547																						
<p><b>交差点需要率の予測地点</b></p> <p>注) 出入口は想定であり、工事時点や仮設切り回し等の状況により、ゲート数・位置等が変わることが想定されます。今後の施工計画及び周辺交通状況等を考慮し、歩行者の安全・通行に留意の上、調整を図りながら計画します。</p>																								

**■交通安全**

計画地周辺の学校区は、高輪台小学校区、白金小学校区、港南小学校区、芝浦小学校区、高松中学校区及び港南中学校区であり、高輪台小学校区、白金小学校区、港南小学校区及び芝浦小学校区には指定通学路がありますが、工事用車両の主な動線に当たる区間は、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います。

また、その他の工事用車両の主要な動線にも、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。

**予測結果に基づく対策等**

- 工事用車両の出入口については、交差点からの距離、歩行者交通量、ゲート幅、工事区域内の転回スペース等に配慮の上、施工計画及び周辺交通状況を考慮し、調整を図りながら計画します。
- 工事用車両の出入口周辺には、適宜交通誘導員を配置するとともに、適切な車両運行管理により、交通安全や交通渋滞の防止に努めてまいります。
- 資材の搬入、建設発生土等の搬出に際しては、計画地周辺道路の通学時間帯や交通のラッシュ時の配慮を検討するとともに、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、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。
  - ・規制速度を遵守します。
  - ・急発進、急加速を避けます。
  - ・積載量を厳守します。
  - ・作業員の通勤時には、公共交通機関の利用を推進し、現場への通勤車両台数を抑制します。
- 工事の際には、近接する周辺工事の事業者等と工事に係る情報共有を図り、必要に応じて調整する等、工事中の配慮や周辺環境への影響の低減に努めます。

**(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）及び建設発生土です。

建設廃棄物の発生量は、廃材で約5,260t、建設発生土で約13,000m<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、約4,805t（再利用率：約91%）、建設発生土の再利用率は約11,440m<sup>3</sup>（再利用率：約88%）と予測します。

**●建設廃棄物及び建設発生土の発生量・再利用率**

種別	発生量	再利用率
建設廃棄物（廃材）	約 5,260t	約 4,805t
建設発生土	約13,000m <sup>3</sup>	約11,440m <sup>3</sup>

**③ 建設廃棄物の収集・処理方法**

工事中の建設廃棄物（廃材）については、分別を行い関係法令等に基づき再生可能な廃棄物について積極的にリサイクルに努め、産業廃棄物処理業の許可を受けた処理業者に委託し、適正に処理・処分する計画です。

建設廃棄物（建設発生土）については、関係法令等を遵守して適正に処理し、再利用が困難な場合には許可を受けた処分地において適正に処理・処分する計画です。

**予測結果に基づく対策等**

- 【建設廃棄物（廃材）】
- 建設資材等の搬入に際しては、過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図ります。
- 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、必要に応じて荷台カバーの使用等を行います。
- 関係法令等に基づき再生利用可能な廃棄物については積極的にリサイクルに努め、産業廃棄物処理業の許可を受けた処理業者に委託し、適正に処理・処分を行います。
- 【建設廃棄物（建設発生土）】
- 搬出運搬にあたっては、計画地から道路への搬出前にタイヤ洗浄を十分に行うとともに、飛散等が生じないように、必要に応じて荷台カバーの使用等を行います。
- 再利用が困難な場合は、許可を受けた処分地において適正に処理・処分を行います。



予測等の結果（工事中）	予測結果に基づく対策等（工事中）
<p><b>②建設機械の稼働に伴う大気質</b>（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）</p> <p>建設機械の稼働に伴う大気質の予測は、二酸化窒素の日平均値の年間98%値は最大0.049ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を満たします。</p> <p>また、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は最大0.042mg/m<sup>3</sup>と予測され、大気汚染に係る環境基準を満たします。</p> <p>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、大気質への影響を極力少なくするために、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ます。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策等（つづき）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</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、良質な燃料を使用するとともに、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。</li> <li>○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。</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>○工事の際には、近接する周辺工事の事業者等と工事に係る情報共有を図り、必要に応じて調整する等、工事中の配慮や周辺環境への影響の低減に努めます。</li> </ul>

**(4) 水・土**

**■排水**

**① 排水方法**

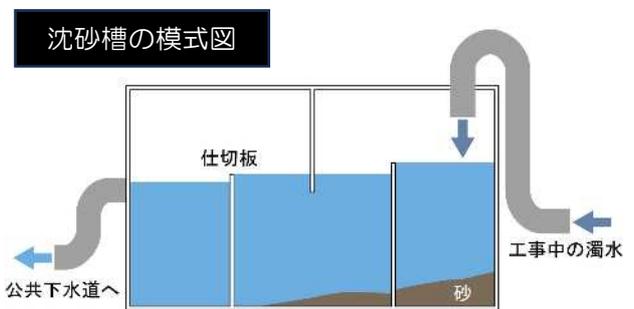
工事中の排水に含まれる浮遊物質（SS）は、基礎工事時の排水の放流に際して、沈砂槽に一旦貯留し、放流先の公共下水道の水質基準（600mg/L未満）に適合させて放流する計画です。また、水素イオン濃度（pH）についても水質処理により水質基準（5を超え9未満）に適合させて放流する計画です。

**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）及び水素イオン濃度（pH）の排除基準を満たすように、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。

**予測結果に基づく対策等**

○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に適合させて公共下水道に排水します。



**■土壌汚染**

計画地内において、有害物質を取り扱っていた可能性のある事業場が確認されたことから、一部の範囲においては土壌汚染の可能性は否定できないものと考えます。

本事業の工事においては、計画地内の一部において、比較的規模の小さい建物基礎（計画地内北側における情報発信施設や駐輪施設の建物基礎（地下階無し）等）を施工します。

本事業の工事にあたっては、関係法令等に基づく土壌汚染調査を行い、汚染が確認された場合には、関係法令等に基づき汚染土壌の拡散防止を図り、適切に処理・処分します。

**予測結果に基づく対策等**

○本事業の工事にあたっては、関係法令等に基づく土壌汚染調査を行い、汚染が確認された場合には、関係法令等に基づき汚染土壌の拡散防止を図り、適切に処理・処分します。

(5) 静穏

■音

① 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、昼間が63～73dB、夜間が58～69dBと予測され、工事用車両による騒音レベルの増加分は1dB以下です。

「環境基本法」に基づく環境基準に対して、地点1の昼間で、地点1・5・7・8の夜間で同基準を超過しますが、「騒音規制法」に基づく要請限度に対しては、全地点で同基準を満たします。

なお、環境基準を超過する地点・時間区分については、現況で既に環境基準を超過しており、工事用車両による騒音レベルの増加分は1dB以下です。

●道路交通騒音の予測結果

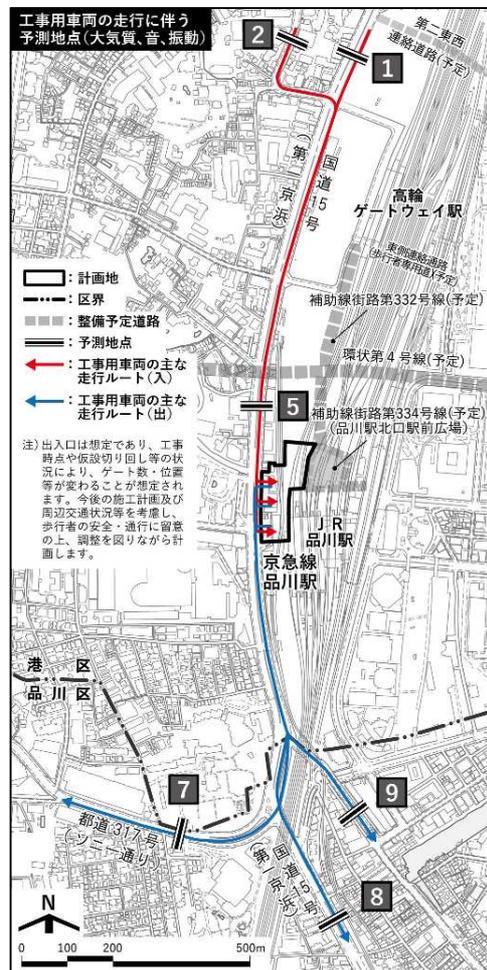
予測地点	時間区分	将来（dB）		環境の目標（dB）	
		将来基礎交通量	将来交通量	環境基準	要請限度
地点1	昼間	72	73 (+1)	70 以下	75
	夜間	69	69 (+1未滿)	65 以下	70
地点2	昼間	66	66 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	60	60 (+1未滿)	65 以下	70
地点5	昼間	69	69 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	66	66 (+1未滿)	65 以下	70
地点7	昼間	70	70 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	66	66 (+1未滿)	65 以下	70
地点8	昼間	70	70 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	67	67 (+1未滿)	65 以下	70
地点9	昼間	63	63 (+1未滿)	70 以下	75
	夜間	58	58 (+1未滿)	65 以下	70

② 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（ $L_{A5}$ ）の最大値は76dBと予測され、「環境確保条例」に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準を満たします。

予測結果に基づく対策等

- 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。
- 工事用車両を安全走行すること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騒音の低減に努めます。
- 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。
- 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。
- 工事の際には、近接する周辺工事の事業者等と工事に係る情報共有を図り、必要に応じて調整する等、工事中の配慮や周辺環境への影響の低減に努めます。



■振動

① 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、昼間が38～54dB、夜間が35～55dBと予測され、「環境確保条例」に基づく規制基準に対して、全地点で同基準を満たします。

●道路交通振動の予測結果

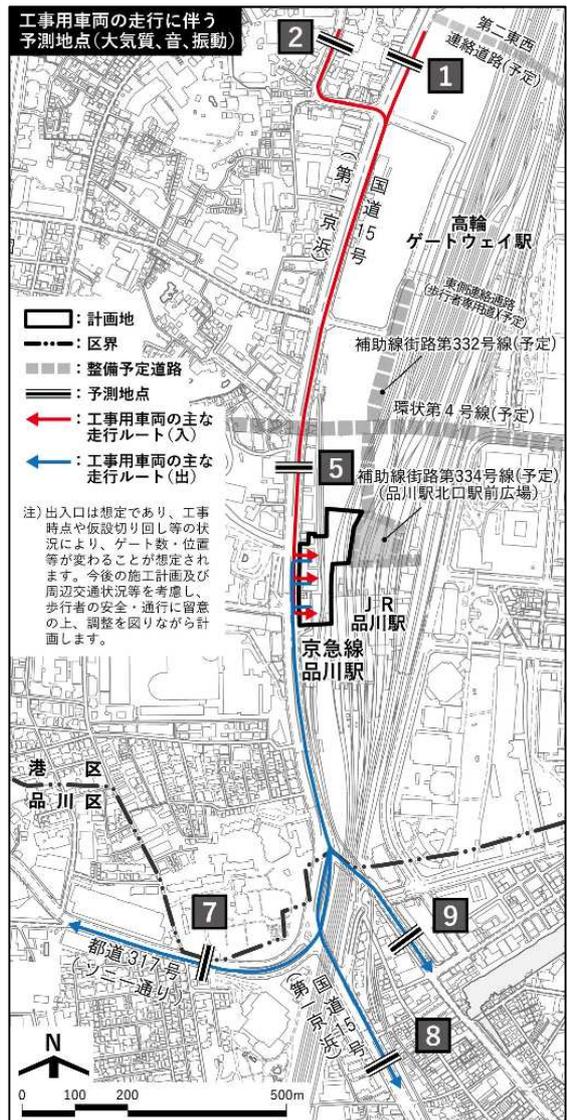
予測地点	時間区分	将来（dB）		環境の目標（規制基準）（dB）
		将来基礎交通量	将来交通量	
地点1	昼間	42	42 (+1未満)	65
	夜間	42	42 (+1未満)	60
地点2	昼間	53	53 (+1未満)	60
	夜間	47	47 (+1未満)	55
地点5	昼間	45	45 (+1未満)	65
	夜間	45	46 (+1)	60
地点7	昼間	54	54 (+1未満)	60
	夜間	55	55 (+1未満)	55
地点8	昼間	45	45 (+1未満)	65
	夜間	44	44 (+1未満)	60
地点9	昼間	37	38 (+1)	65
	夜間	35	35 (+1未満)	60

② 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、計画地西側敷地境界において最大69dBと予測され、「環境確保条例」に基づく指定建設作業に適用する振動の勧告基準を満たします。

予測結果に基づく対策等

- 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。
- 工事用車両を安全走行すること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。
- 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用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。
- 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。
- 工事の際には、近接する周辺工事の事業者等と工事に係る情報共有を図り、必要に応じて調整する等、工事中の配慮や周辺環境への影響の低減に努めます。

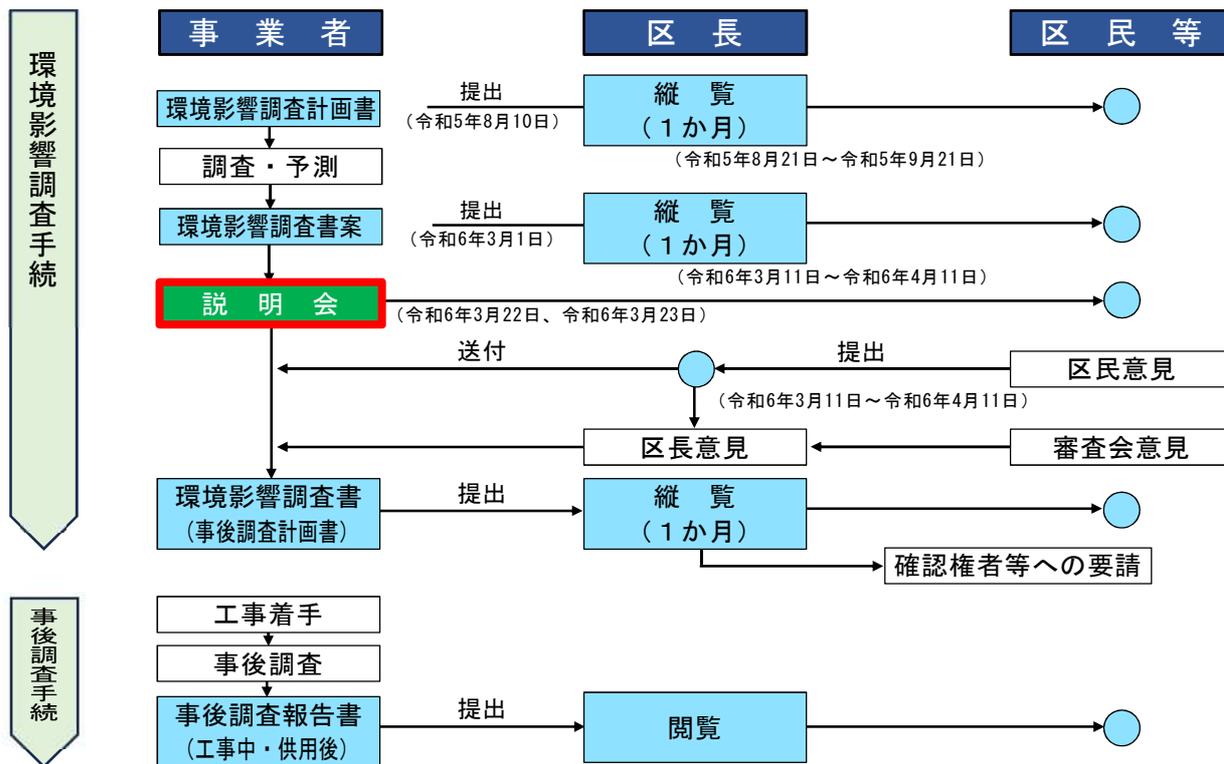


注) 出入口は想定であり、工事時点や仮設切り回し等の状況により、ゲート数・位置等が変わることが想定されます。今後の施工計画及び周辺交通状況等を考慮し、歩行者の安全・通行に留意の上、調整を図りながら計画します。

予測等の結果（工事中）	予測結果に基づく対策等（工事中）
<b>（6） 史跡・文化財</b>	
<p>埋蔵文化財については、これまでも調査を実施してきましたが、今後も、文化財行政等のご指導をいただきながら、丁寧に文化財調査等を行っていく予定です。調査の結果、埋蔵文化財が出土した場合は、文化財保護法等関連法令に則り適切に対応するとともに、埋蔵文化財の出土状況に応じ、その取扱いを整理するためのスケジュールを確保したうえで、有識者及び文化財行政を交えた会議体等でのご助言・ご意見を真摯に受け止め、適切な保存方法を検討し、対応していきます。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○今後の調査においても、文化財行政等のご指導をいただきながら調査等を行い、文化財保護法等関連法令に則り適切な対応を図ります。</li> <li>○計画地内においては、国内外の来街者に向け、日本各地の魅力と高輪築堤や品川駅周辺の歴史・文化の魅力伝える情報発信施設等を整備します。</li> </ul>

## 7 環境影響評価手続の流れ

### (1) 手続の流れ



### (2) 説明会開催

#### 第1回

令和6年3月22日(金) 午後6時30分～8時50分

#### 第2回

令和6年3月23日(土) 午後3時～5時

### (3) 調査書案公示

令和6年3月1日(金)

### (4) 調査書案縦覧期間

令和6年3月11日(月)～令和6年4月11日(木)

### (5) 意見書提出期間

令和6年3月11日(月)～令和6年4月11日(木)