

「(仮称)品川駅街区地区南街区新築計画」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

京浜急行電鉄株式会社

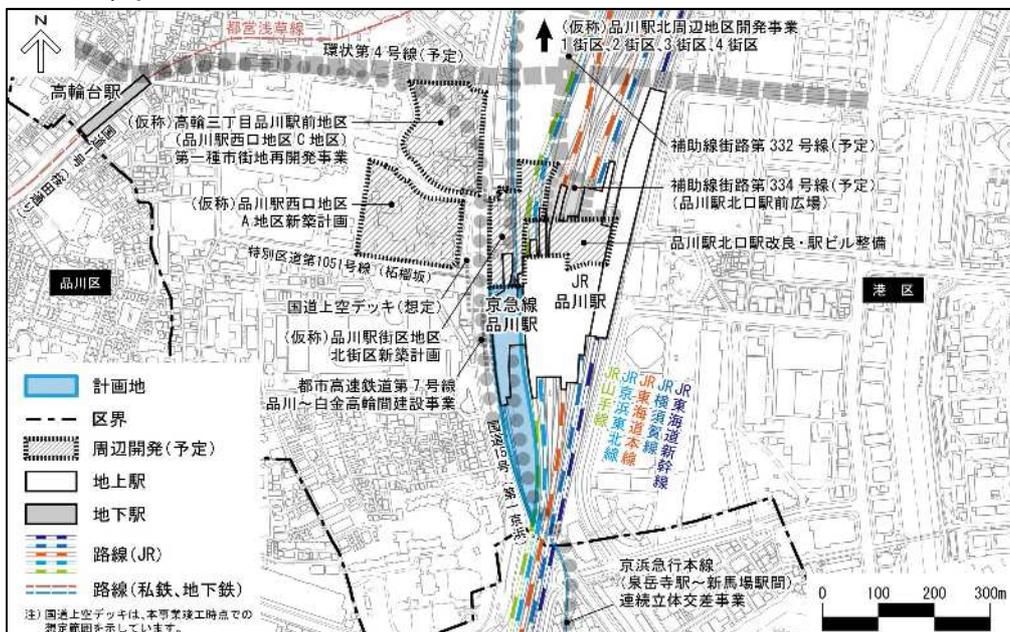
2 計画地の位置

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、京急線品川駅及びJR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）」、計画地北西側において「(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」、計画地北東側において「品川駅北口駅改良・駅ビル整備」等の計画が進められており、一帯の開発機運が高いエリアです。

計画地北側においては、別事業である「(仮称)品川駅街区地区北街区新築計画」が計画されており、別事業（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

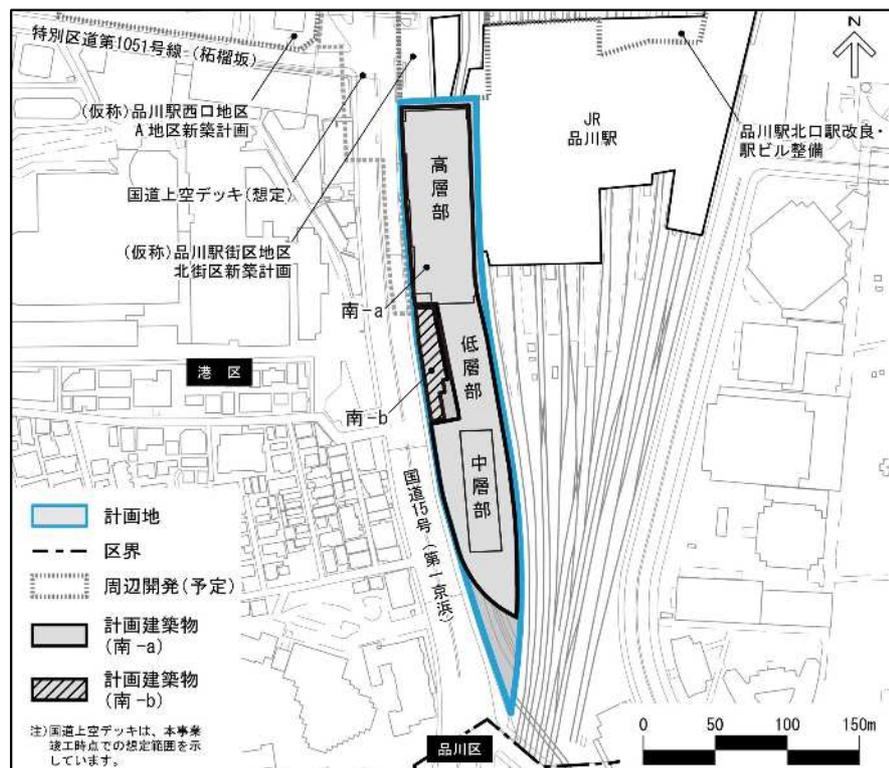
項目	内容	
	南-a	南-b
主要用途	事務所、店舗、宿泊施設、集会場、駅施設、駐車場、駐輪場等	事務所、店舗、駐車場、駐輪場等
敷地面積	約17,300m ²	約1,500m ²
延床面積	約201,000m ²	約8,300m ²
建物最高高さ※ ¹	約150m	約47m
駐車場台数※ ²	約95台	約3台
工期	令和7年度着工予定、 令和18年度しゅん工予定	令和12年度着工予定、 令和14年度しゅん工予定

※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。）

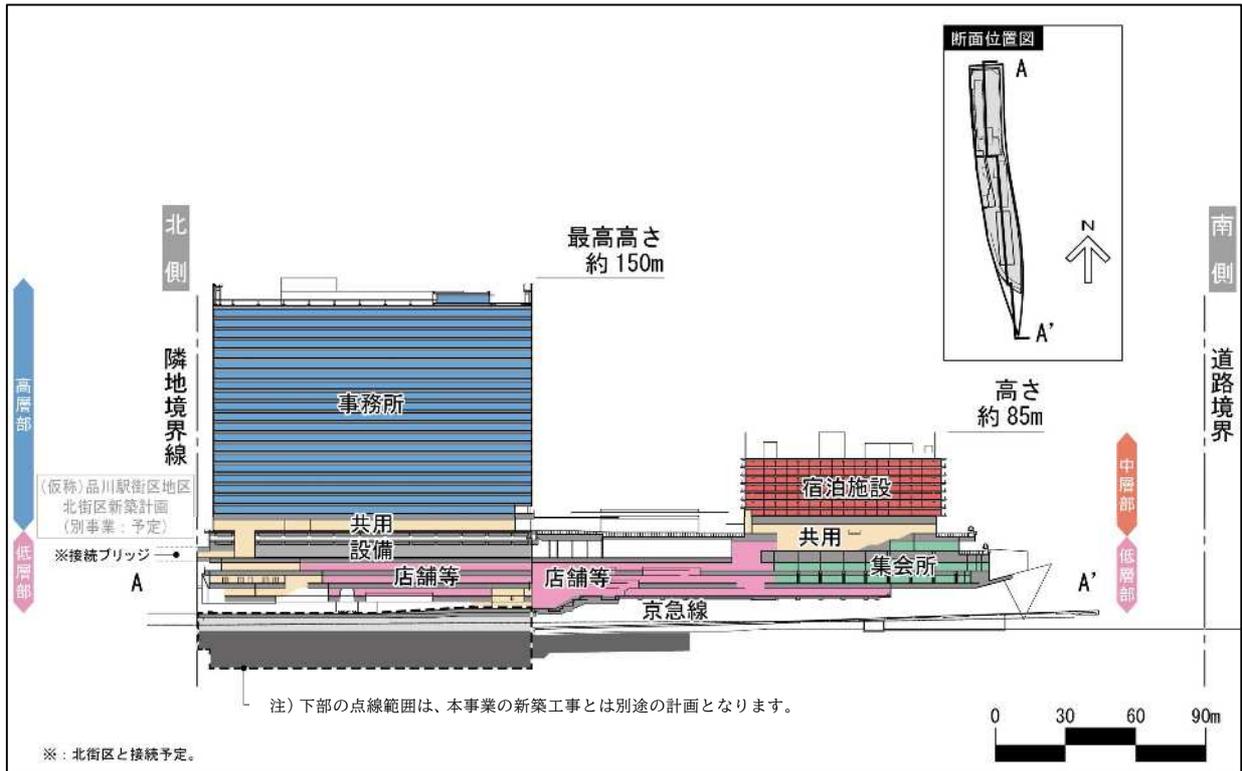
※2：この他に、附置台数の適正化・集約化等を定めた「品川駅北口周辺地区駐車場地域ルール」（港区）の方針に基づき、集約駐車施設が予定されている「（仮称）品川駅西口地区A地区新築計画」に集約（一般車）することを想定。

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）

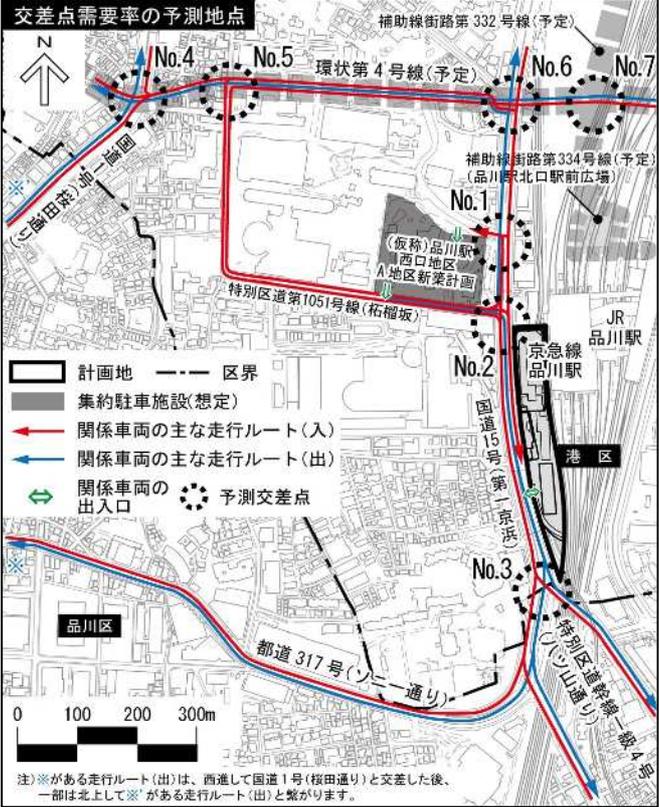


4 環境調査項目

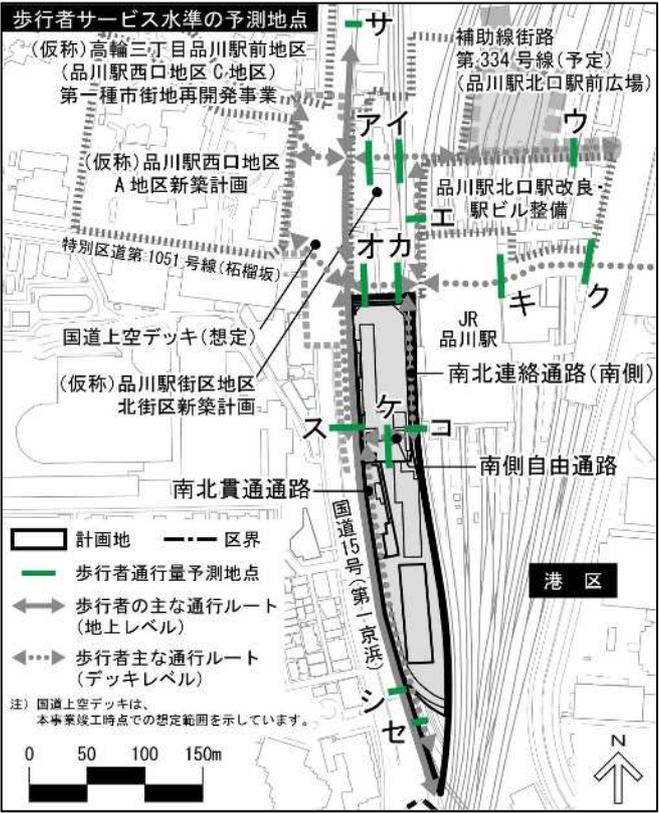
環境調査項目は、対象事業の内容から行為・要因を抽出し、更に地域の環境特性を配慮して選定しました。

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																															
<p>■自動車交通量</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、2,004 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>② 交差点需要率（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 0.465～0.738 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"> <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>0.422</td> <td>0.465</td> <td rowspan="7">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>0.539</td> <td>0.559</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>0.474</td> <td>0.480</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>0.724</td> <td>0.738</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>0.539</td> <td>0.547</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>0.520</td> <td>0.553</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>0.582</td> <td>0.589</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	0.422	0.465	交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下	2	0.539	0.559	3	0.474	0.480	4	0.724	0.738	5	0.539	0.547	6	0.520	0.553	7	0.582	0.589	<p>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を促すための周知を行います。</p>  <p>注)※がある走行ルート（出）は、西進して国道1号（桜田通り）と交差した後、一部は北上して※がある走行ルート（出）と繋がります。</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	0.422	0.465	交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下																												
2	0.539	0.559																													
3	0.474	0.480																													
4	0.724	0.738																													
5	0.539	0.547																													
6	0.520	0.553																													
7	0.582	0.589																													
<p>■歩行者通行量</p> <p>① 歩行者の発生集中交通量 本事業により発生集中する歩行者交通量は、77,800 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>予測結果に基づく対策等 ○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、計画地内に南側自由通路、南北連絡通路（南側）及び南北貫通通路を新設し、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。 ○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>② 歩行者サービス水準（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>■ 駐車場</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 98 台を設置し、集約駐車施設と合わせて約 198～287 台とする計画です。なお、「品川駅北周辺地区駐車地域ルール」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精査を行います。</p>	<p>予測結果に基づく対策等</p> <p>○自動車駐車場については、「品川駅北周辺地区駐車地域ルール」に基づく必要台数を満たす台数を確保します。</p>
<p>■ 自転車・自動二輪車駐車場</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：379 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 495 台、自動二輪車等駐車場は合計約 25 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>予測結果に基づく対策等</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>■ 交通安全</p> <p>計画地周辺の学校区は、高輪台小学校区、港南小学校区、高松中学校区及び港南中学校区であり、高輪台小学校区及び港南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あたる区間は、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>予測結果に基づく対策等</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	
■リサイクル	
<p>① 廃棄物の発生量 本事業における廃棄物発生量は、約 13,398kg/日と予測します。</p> <p>② 再利用率 廃棄物の再利用率は、約 1,675kg/日と予測され、再利用率は 12.5%となります。</p>	<p>予測結果に基づく対策等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 ○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。
■地球温暖化の防止・エネルギー利用	
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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築物の南-a の低層部に整備し、隣接する別事業（北街区地区）の計画地に熱供給する計画です。 ・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。 ・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。 ・屋上に設置する太陽光発電設備により節電を図ります。 ・駐車場には、電気自動車の充電設備を設置する計画です。 <p>②計画建築物の環境性能（PAL*低減率・ERR）</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"> ・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、計画地内全体で「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。） <p>○ZEB（Net Zero Energy Building）による評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物全体の一次エネルギー消費量について、計画地内全体で ZEB Oriented^{※1}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、事務用途部分で ZEB Ready^{※2}の基準を達成します。 <p>○CASBEE による評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南-a では、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。南-b では、A ランクを達成します。 	<p>予測結果に基づく対策等</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 black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>※1：延べ面積10,000 m²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>

予測等の結果（供用後）	予測結果に基づく対策等（供用後）
<p>■ヒートアイランド現象の緩和</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> <ul style="list-style-type: none"> ○人工排熱の低減 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・南-a の高層部と中層部の間に最高高さ 50m 未満の南-a 低層部及び南-b を配置し、隣棟間を設けることにより、風の道を確保します。 ・南-a 高層部の南西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 <ul style="list-style-type: none"> ・敷地内緑化、低層部の壁面緑化、屋上緑化を施し、地表面被覆の改善を図るとともに、屋上広場等に高反射性塗装、保水性・遮熱性塗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。 <p>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。</p>	<p>予測結果に基づく対策等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○南-a の高層部と中層部の間に最高高さ 50m 未満の南-a 低層部及び南-b を配置し、隣棟間を設けることにより、風の道を確保します。 ○南-a 高層部の南西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年平均値の年間 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年平均値の 2%除外値は 0.037mg/m³ 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)	No.1	東側	0.040	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	0.040	
	No.2	東側	0.041	
		西側	0.042	
	No.3	南側	0.041	
		北側	0.041	
	No.4	南側	0.040	
		北側	0.040	
	No.5	東側	0.041	
		西側	0.042	
	No.6	東側	0.039	
		西側	0.039	
	No.7	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 ³)	No.1	東側	0.037	1時間値の 1日平均値が 0.10mg/m ³ 以下である こと
		西側	0.037	
	No.2	東側	0.037	
		西側	0.037	
	No.3	南側	0.037	
		北側	0.037	
	No.4	南側	0.037	
		北側	0.037	
	No.5	東側	0.037	
		西側	0.037	
	No.6	東側	0.037	
		西側	0.037	
	No.7	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/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準を満たしています。

③ 施設の稼働に伴う大気質（二酸化窒素）

施設の稼働に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値は最大0.041ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を満たしています。

(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き込み、複数の受水槽より加圧給水ポンプ及び重力にて各所に供給する計画です。雨水は、雨水槽に貯留したのち、ろ過滅菌設備により処理を行い、雑用水槽を経由してトイレ洗浄水等に供給する計画です。

給水計画に基づく1日の使用水量は、上水約1,900m³/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（供用後）

（前ページに掲載）



注)※がある走行ルート(出)は、西進して国道1号(横田通り)と交差した後、一部は北上して※がある走行ルート(出)と繋がります。

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）
■排水	
<p>① 排水量</p> <p>排水計画に基づく 1 日の総排水量は、約 1,000m³/日を予定しています。</p> <p>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。</p> <p>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>② 排水処理の状況（臭気対策・有害生物発生防止対策）</p> <p>排水調整槽の悪臭対策は、「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、換気設備等を十分検討して配慮する計画であり、悪臭による影響を及ぼすことはないと予測します。</p> <p>また、有害生物発生防止対策としては、蚊の発生を防止するため計画地内の雨水ますは雨水浸透ますの設置を検討し、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>予測結果に基づく対策等</p> <p>○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。</p> <p>○排水調整槽の悪臭対策は、「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。</p> <p>○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。</p>
■雨水	
<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。</p> <p>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。</p> <p>「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、南-a が約 1,038m³、南-b が約 90m³、合計約 1,128m³です。</p> <p>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>予測結果に基づく対策等</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>
■地形・地質	
<p>① 地盤沈下の有無</p> <p>計画建築物周囲に遮水性が高く剛性のあるソイルセメント地中連続壁：SMW 等（山留壁）を構築し、山留壁の先端深度 T.P.約-23m まで根入れして、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。</p> <p>なお、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。</p>	<p>予測結果に基づく対策等</p> <p>○計画建築物周囲に遮水性が高く剛性のあるソイルセメント地中連続壁：SMW 等（山留壁）を構築し、山留壁の先端深度 T.P.約-23m まで根入れして、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。</p>

予測等の結果（供用後）

② 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地中連続壁：SMW等（山留壁）をT.P.約-23mまで構築する計画であり、地下水の流動を遮断するおそれが考えられます。

しかし、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。

③ 雨水浸透量

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。

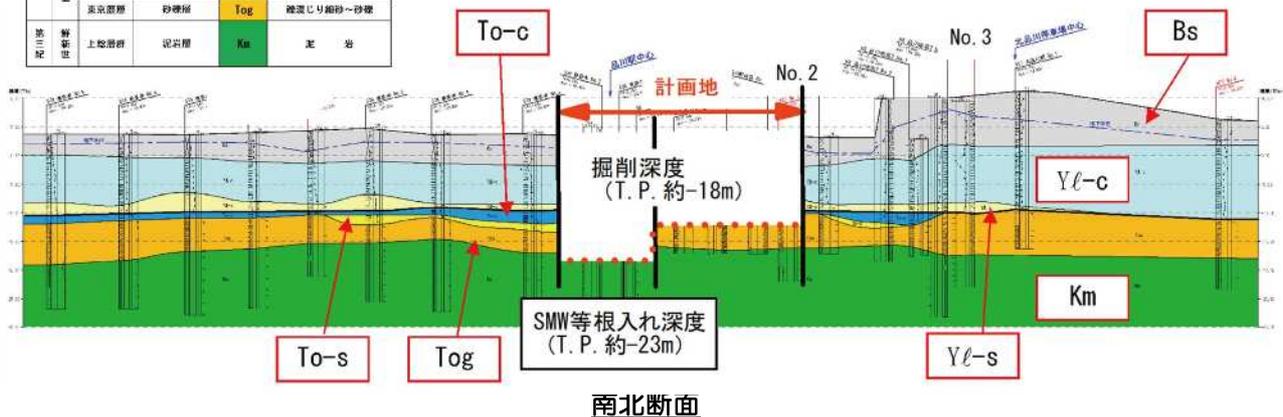
雨水貯留量は、「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」（平成5年11月5港土計第333号）に基づき雨水流出抑制対策を図る計画であり、雨水流出抑制対策量は、南-aが約1,038m³、南-bが約90m³、合計約1,128m³です。

予測結果に基づく対策等（供用後）



《山留壁等の範囲・深度》

地質時代	地層名	記号	土質名	
—	礫土層	Bs	7/10砂、砕石、土留コンクリート、装性土、砂質土、ローム質土	
第四紀	更新世	礫性土層	Yl-c	砂質シルト～シルト 風成ロームシルト
		砂質土層	Yl-s	シルト質細砂～細砂 礫混じり細砂
	沖積層	軟性土層	To-c	砂混じりシルト
第三紀	鮮新世	砂質土層	To-s	細 砂
		風成層	Tog	礫混じり細砂～砂礫
第三紀	上総層群	Km	泥 岩	



南北断面

(5) 静穏

■音

関係車両の走行に伴う等価騒音レベル(L_{Aeq})は、昼間が63~70dB、夜間が58~67dBと予測され、関係車両による騒音レベルの増加分は1dB未満です。

「環境基本法」に基づく環境基準に対して、No.2、No.4、No.5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未満です。

●関係車両の走行に伴う等価騒音レベル(L_{Aeq})の予測結果

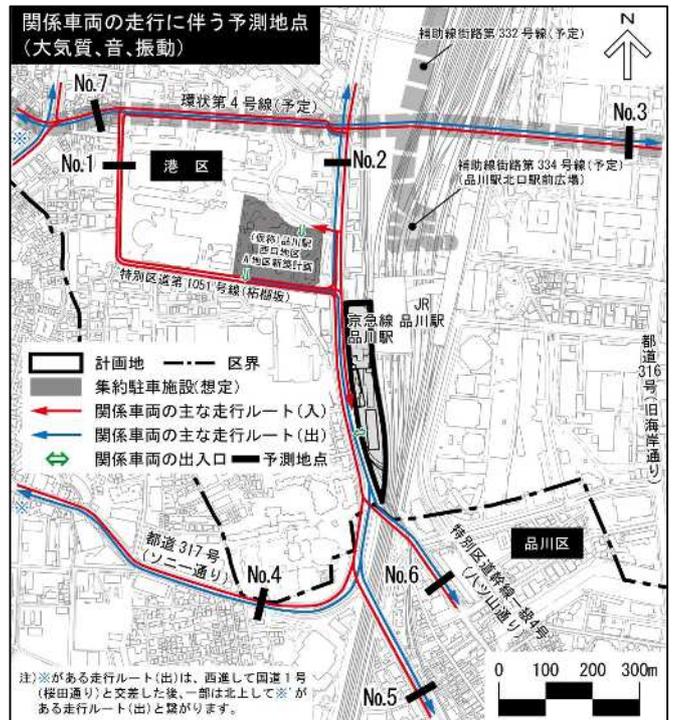
L_{Aeq}：ある時間のうちで、変動する騒音レベルをエネルギー的な平均値として表したもの

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
No.1	昼間	64	64 (+1未満)	65 以下	75
	夜間	59	59 (+1未満)	60 以下	70
No.2	昼間	69	69 (+1未満)	70 以下	75
	夜間	66	66 (+1未満)	65 以下	70
No.3	昼間	66	66 (+1未満)	70 以下	75
	夜間	63	63 (+1未満)	65 以下	70
No.4	昼間	70	70 (+1未満)	70 以下	75
	夜間	66	66 (+1未満)	65 以下	70
No.5	昼間	70	70 (+1未満)	70 以下	75
	夜間	67	67 (+1未満)	65 以下	70
No.6	昼間	63	63 (+1未満)	70 以下	75
	夜間	58	58 (+1未満)	65 以下	70
No.7	昼間	69	69 (+1未満)	70 以下	75
	夜間	63	63 (+1未満)	65 以下	70

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。



注)※がある走行ルート(出)は、西進して国道1号(桜田通り)と交差した後、一部は北上して※がある走行ルート(出)と繋がります。

・騒音レベルの目安

騒音レベル	目安
70~80dB	主要幹線道路周辺(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（L₁₀）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。

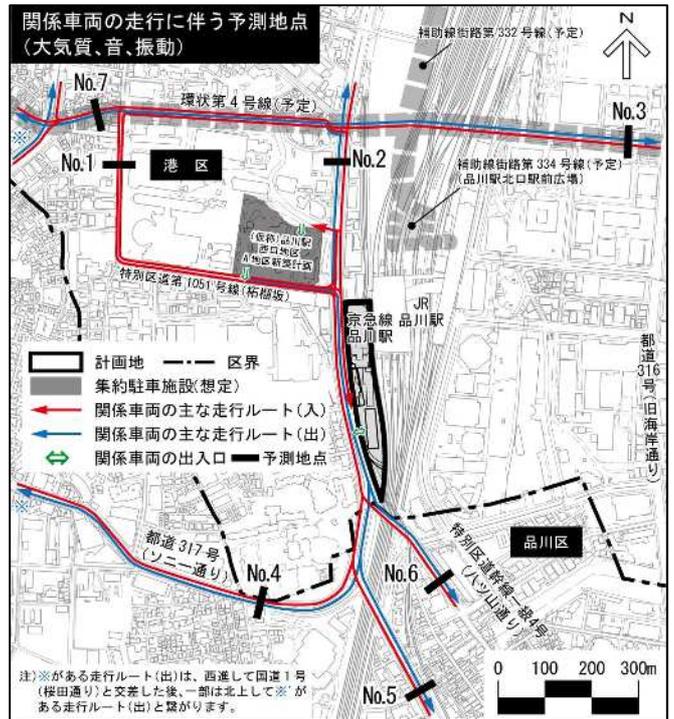
●関係車両の走行に伴う道路振動レベル（L₁₀）の予測結果

L₁₀: 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	
No.1	昼間	51	51 (+1未滿)	60
	夜間	51	51 (+1未滿)	55
No.2	昼間	46	46 (+1未滿)	65
	夜間	46	46 (+1未滿)	60
No.3	昼間	54	54 (+1未滿)	65
	夜間	55	55 (+1未滿)	60
No.4	昼間	54	54 (+1未滿)	60
	夜間	55	55 (+1未滿)	55
No.5	昼間	45	46 (+1)	65
	夜間	44	44 (+1未滿)	60
No.6	昼間	38	38 (+1未滿)	65
	夜間	35	36 (+1)	60
No.7	昼間	54	54 (+1未滿)	65
	夜間	53	53 (+1未滿)	60

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

注)※()は本事業による影響の程度(増加分)です。

(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。

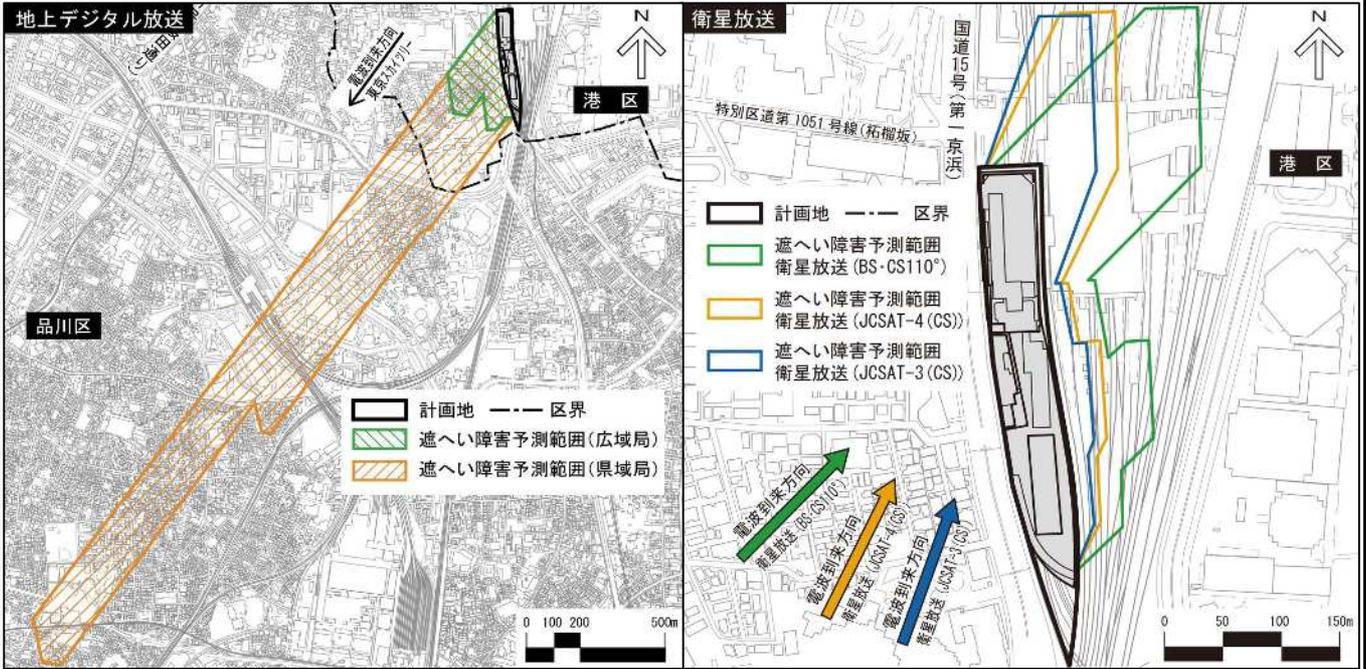
【供用後】

○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、防風対策（防風対策パネル及び防風植栽）を施すことにより、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侵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	89 地点 (計画地外 89)	140 地点 (計画地外 128、 計画地内 12)
領域B	低中層市街地相当	71 地点 (計画地外 71)	68 地点 (計画地外 59、 計画地内 9)
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。

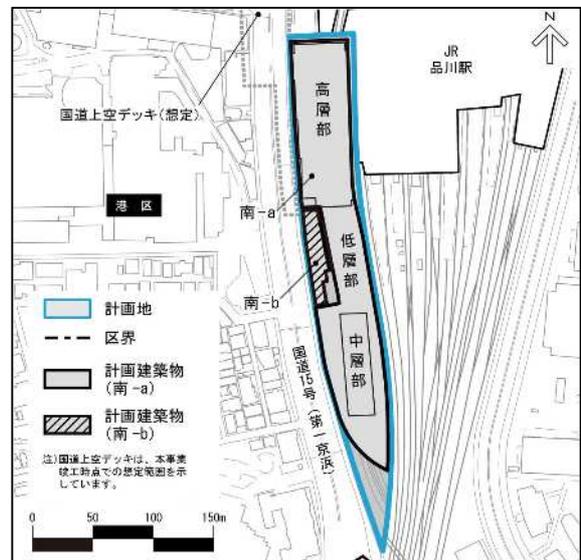
・ 風環境評価指標

- 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)

予測結果に基づく対策等

- 中層部については計画地西側の国道15号（第一京浜）からセットバックさせるとともに、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（低層部）を設けます。
- 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。
- 防風対策として、計画建築物低層部の屋上に防風パネル及び防風植栽を施します。
- 植栽が強風で倒れないよう、支柱やワイヤーを用いて固定します。
- 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、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。

(参考)



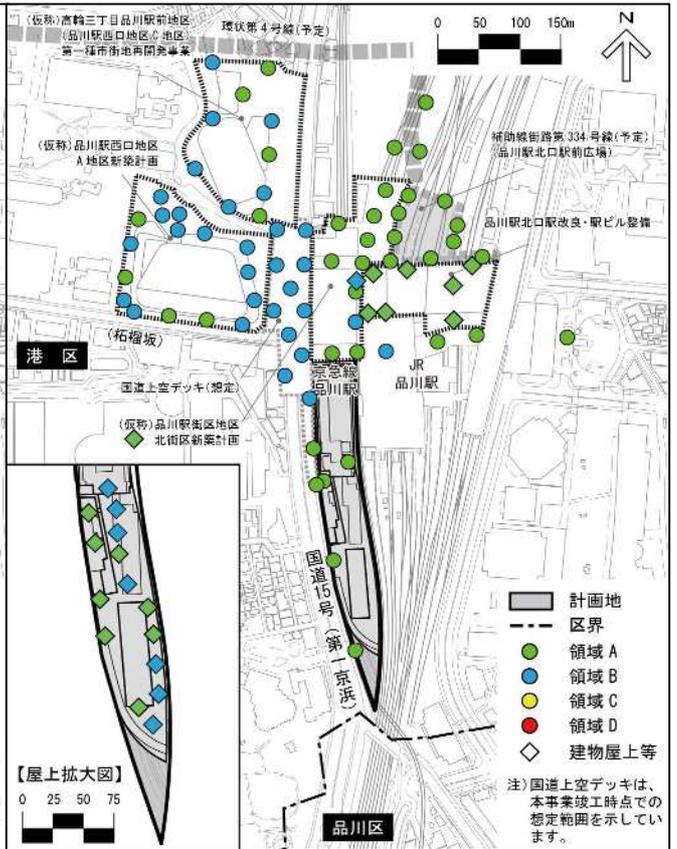
予測等の結果（供用後）

予測結果に基づく対策等（供用後）

《建設後の風環境の予測結果》



[地上レベル]



[デッキ・屋上レベル]

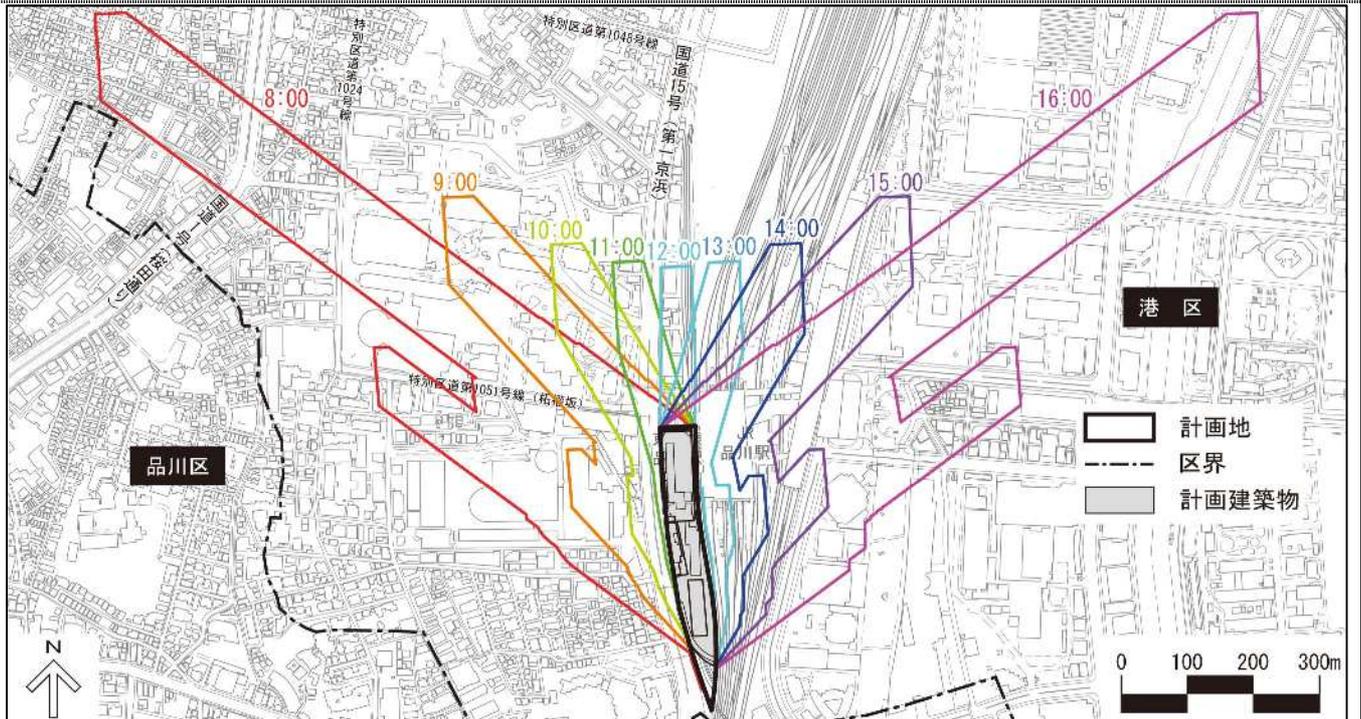
■日照

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。

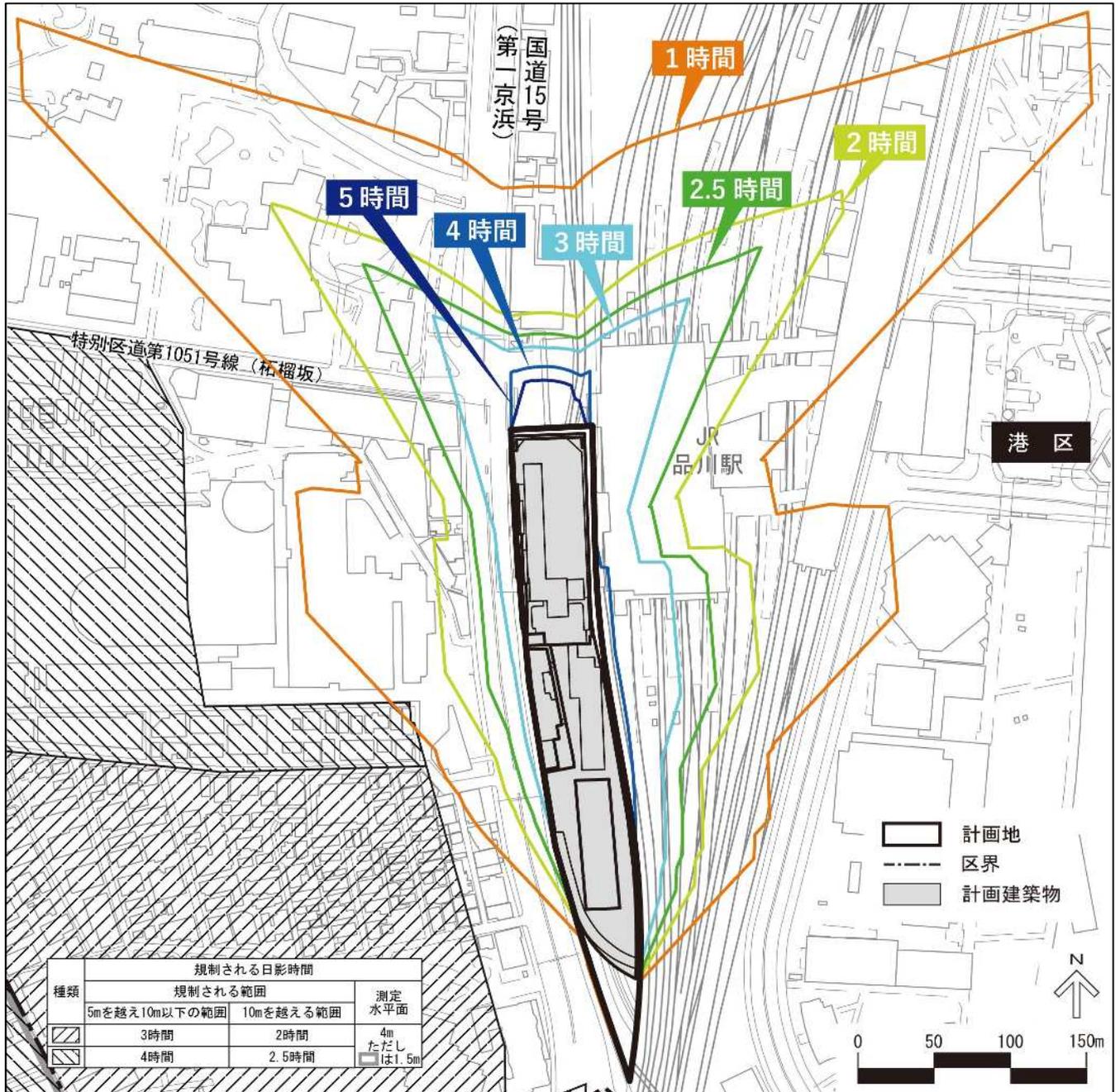
予測結果に基づく対策等

○中層部については計画地西側の国道15号（第一京浜）からセットバックさせ、敷地境界から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 88 本、中木約 250 本、低木約 9,200 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、南-a は約 5,890m²、南-b は約 399m²、接道部緑化延長は、南-a は約 225m、南-b は約 42m 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

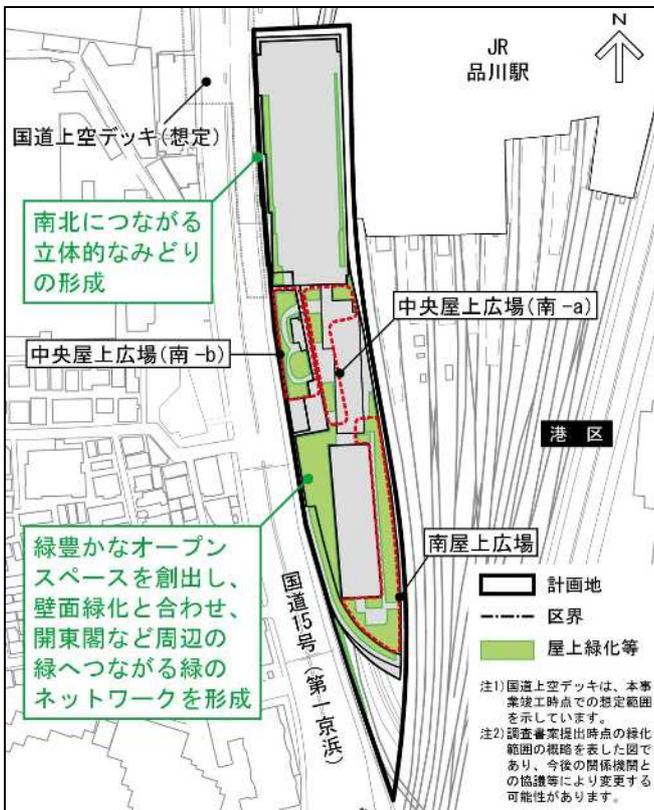
南屋上広場や中央屋上広場は、様々な使われ方に対応できるよう高木・中木・芝生などの配置を工夫し、多様な緑環境を整備します。

計画建築物の西側、国道に面するファサードに外部からの視認性に配慮した緑の面としての壁面緑化を施すなど、立体的な緑化を計画し年間を通じたみどりの景観を形成します。

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。
- 屋上広場等の植栽については、様々な使われ方に対応できるよう高木、中低木、芝生などの配置を工夫し、適切な土層厚を確保します。また、樹木の配置と合わせて草丈の高い植栽配置による草地環境など多様な緑環境を整備します。
- 線路に面する部分には、枝葉の落下に配慮して、常緑の中低木を中心に植栽を配置します。
- 中木以上の樹木を植栽する場合は、必要に応じて支柱やワイヤーを用いる等、樹木が強風で倒れないよう配慮します。
- 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。
- 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（南-a 地区）

項目	本計画における緑化計画	港区緑化基準
緑化面積	約 5,890m ²	約 5,740m ²
接道部緑化延長	約 225m	約 213m

●緑化面積と基準との比較（南-b 地区）

項目	本計画における緑化計画	港区緑化基準
緑化面積	約 399m ²	約 268m ²
接道部緑化延長	約 42m	約 41.5m

(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、計画地内は専用商業施設及び倉庫運輸関係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、宿泊施設等が複合されており、多様な機能を持つ都市拠点が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「ハツ山橋交差点」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。

ハツ山橋交差点の地点からは計画建築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、約 500～1,200m 離れているため、計画建築物の上部しか視認できず、あるいは、既存の建築物や今後建設が予定される高層ビルの背後に隠れるため、眺望景観の変化は小さいと予測します。

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*の建物配置 ②南北一体* ¹ 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* ²
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、広がりを出す

※1：本計画建築物と北側に隣接して計画されている「(仮称)品川駅街区地区北街区新築計画」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



（現況）



別事業
（（仮称）品川駅西口地区
A地区新築計画）

別事業
（（仮称）品川駅街区地区
北街区新築計画）



別事業
（（仮称）品川駅西口地区
C地区新築計画）

計画建築物

（供用後）

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。

八ツ山橋交差点



（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



（供用後）

供用後の状況

供用後には、正面に計画建築物が視認されます。
壁面緑化や屋上緑化により圧迫感が低減されています。

(9) 地域貢献等

■公開空地等、防災・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、中央屋上広場及び南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することが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"> 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、南側自由通路、南北連絡通路（南側）及び南北貫通通路を新設し、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。
屋上広場	<p>【中央屋上広場】</p> <ul style="list-style-type: none"> 緑豊かなオープンスペースを創出し、壁面緑化と合わせ、開東閣など周辺の緑へつながる緑のネットワークを形成します。 「南-a」と「南-b」については、ダイバーシティプラットフォームを構成する空間として、事務所、宿泊施設、ビジネス交流機能と連携した一体利用を図ります。 高低差のある「南-b」と中央屋上広場「南-a」の特徴を活かし、イベントを行う広場と観客席となる芝生広場等を整備するなど、広場同士の相乗効果を生み出します。 <p>【南屋上広場】</p> <ul style="list-style-type: none"> 南屋上広場がダイバーシティプラットフォームとつなぐパブリックな空間として、緑の散策路を形成します。 木立の間を散策できる遊歩道を整備します。 前面が広範な鉄道軌道敷きという立地を活かし、軌道敷きの眺望と空の広がりを楽しめる眺望スペースを整備します。

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することが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

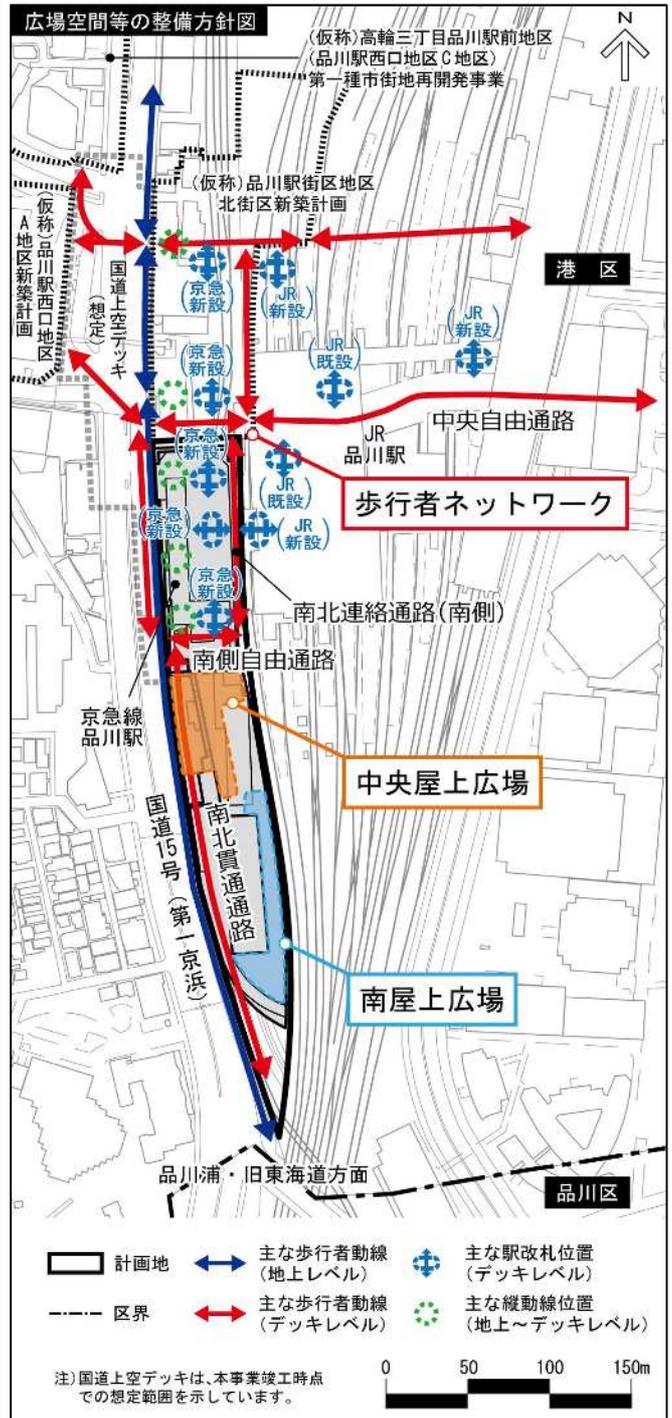
施設	整備方針
一時退避場所	<ul style="list-style-type: none"> 南側自由通路、南北貫通通路並びに隣接する「(仮称)品川駅街区地区北街区新築計画」で整備する中央自由通路を活用し、発災直後に駅周辺の屋外滞留者が一時避難できる場所として、一時退避場所を確保します。 本計画地内には、一時退避場所として約700m²（約700人相当）※1の空間を確保します。
一時滞在施設	<ul style="list-style-type: none"> 計画地内で発生する帰宅困難者に対しては、施設内の供用部を活用し、一時滞在施設として約3,700m²（約2,200人相当）※2の空間を確保します。 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。

※1：百未満切り捨て（1.0m²/人）

※2：百未満切り捨て（3.3m²/2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>① 自動車の発生集中交通量（工事用車両台数）</p> <p>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、360台/日（大型車：310、小型車：50）と計画します。</p> <p>② 交差点需要率</p> <p>工事中の交差点需要率は0.427～0.540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>●交差点需要率の予測結果</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <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>0.427</td> <td>0.427</td> <td rowspan="3">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>2</td> <td>0.540</td> <td>0.540</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>0.474</td> <td>0.474</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	0.427	0.427	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	2	0.540	0.540	3	0.474	0.474	<p>予測結果に基づく対策等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 ○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。 ○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。
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	0.427	0.427	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														
2	0.540	0.540															
3	0.474	0.474															
<p>注1) サブ走行ルートは工事用車両台数に配慮したルートとします。</p> <p>注2) 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、港南小学校区、高松中学校区及び港南中学校区であり、高輪台小学校区及び港南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、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 6,211t、建設発生土で約 139,000m³と予測します。

② 再利用率

建設廃棄物の再利用率は、約 5,641t（再利用率：約 91%）、建設発生土の再利用率は約 122,000m³（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 6,211t	約 5,641t
建設発生土	約 139,000m ³	約 122,000m ³

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。

(3) 大気

■大気質

①工事車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

工事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ます。

また、工事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/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準を満たします。

●工事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)	No.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	0.042	
	No.2	南側	0.040	
		北側	0.040	
	No.3	東側	0.041	
		西側	0.042	
	No.4	東側	0.039	
		西側	0.039	
	No.5	東側	0.040	
		西側	0.040	

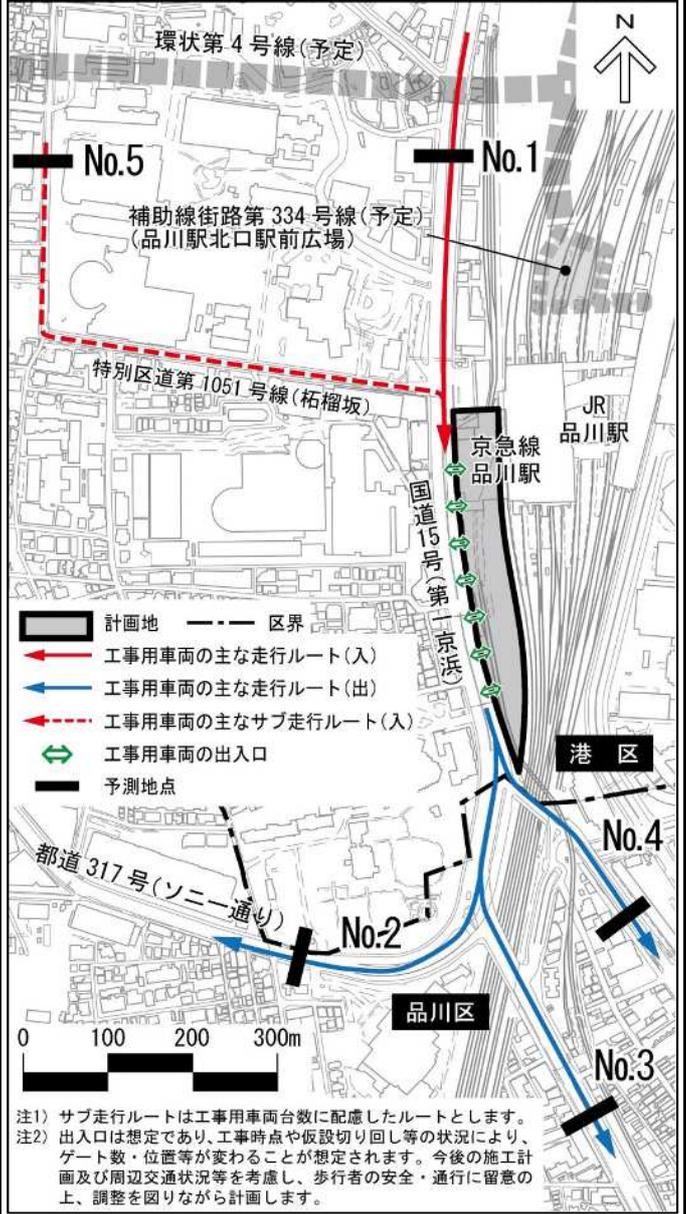
●工事車両の走行に伴う大気質の予測結果（2）

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 ³)	No.1	東側	0.037	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること
		西側	0.037	
	No.2	南側	0.037	
		北側	0.037	
	No.3	東側	0.037	
		西側	0.037	
	No.4	東側	0.037	
		西側	0.037	
	No.5	東側	0.037	
		西側	0.037	

予測結果に基づく対策等

- 低公害型の工事車両を極力採用し、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、さらに工事車両の走行台数を減らすよう努めます。
- 工事車両を安全走行することにより、大気質への影響の低減に努めます。
- 工事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。

工事車両の走行に伴う予測地点（大気質、音、振動）



予測等の結果（工事中）	予測結果に基づく対策等（工事中）
<p>②建設機械の稼働に伴う大気質（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、二酸化窒素の年平均値の年間98%値は最大0.043ppm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、浮遊粒子状物質の年平均値の2%除外値は最大0.037mg/m³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>予測結果に基づく対策等（つづき）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 ○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。

(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（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。

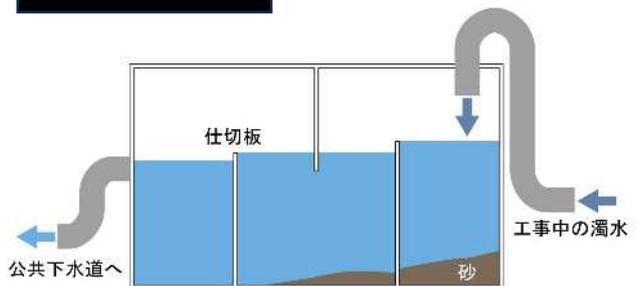
② 排水の水質

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（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。

沈砂槽の模式図



■地形・地質

① 地盤沈下の有無

計画建築物周囲に遮水性が高く剛性のあるソイルセメント地中連続壁：SMW等（山留壁）を構築し、山留壁の先端深度T.P.-23mまで根入れして、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 地盤の変形の状況

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、揚水量を必要最小限とするなど、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。

予測結果に基づく対策等

- 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。
- 地下水位低下工法としてディープウェル工法を採用する場合には、掘削底面以浅の地下水を揚水して減圧し、揚水量を必要最小限とするなど、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 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64～70dB、夜間が58～67dB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、No.1、No.2、No.3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未満です。

●道路交通騒音の予測結果

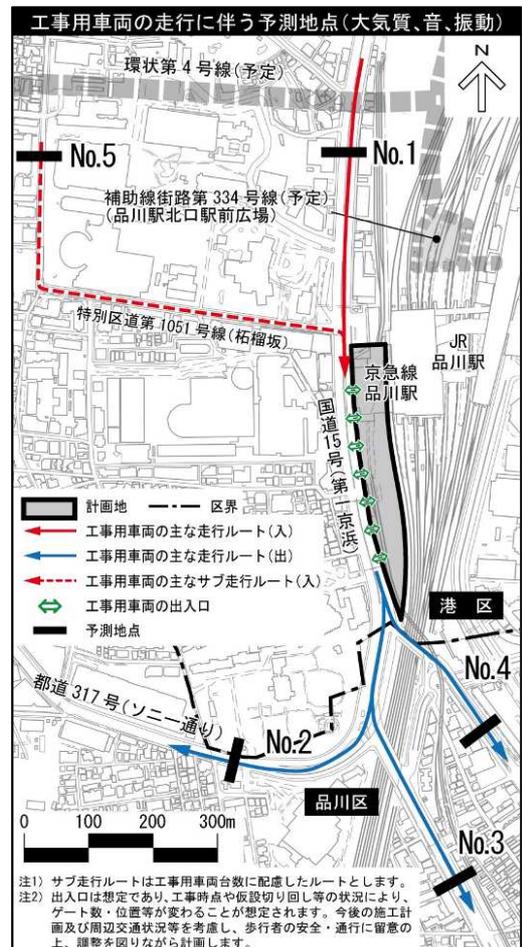
予測地点	時間区分	将来（dB）		環境の目標（dB）	
		将来基礎交通量	将来交通量	環境基準	要請限度
No.1	昼間	69	69 (+1未満)	70 以下	75
	夜間	66	66 (+1未満)	65 以下	70
No.2	昼間	70	70 (+1未満)	70 以下	75
	夜間	66	66 (+1未満)	65 以下	70
No.3	昼間	70	70 (+1未満)	70 以下	75
	夜間	67	67 (+1未満)	65 以下	70
No.4	昼間	63	64 (+1)	70 以下	75
	夜間	58	58 (+1未満)	65 以下	70
No.5	昼間	64	64 (+1未満)	65 以下	75
	夜間	59	59 (+1未満)	60 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73dB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るとともに、サブ走行ルートについては可能な限り走行を制限する計画とします。
- 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(L₁₀)は、昼間が38~54dB、夜間が36~55dB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	
No.1	昼間	46	46 (+1 未満)	65
	夜間	46	46 (+1 未満)	60
No.2	昼間	54	54 (+1 未満)	60
	夜間	55	55 (+1 未満)	55
No.3	昼間	45	46 (+1 未満)	65
	夜間	44	44 (+1 未満)	60
No.4	昼間	38	38 (+1 未満)	65
	夜間	35	36 (+1 未満)	60
No.5	昼間	51	51 (+1 未満)	65
	夜間	51	51 (+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(L₁₀)は、計画地西側敷地境界において最大 67dB 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。

(6) 史跡・文化財

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。

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るとともに、サブ走行ルートについては可能な限り走行を制限する計画とします。
- 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。



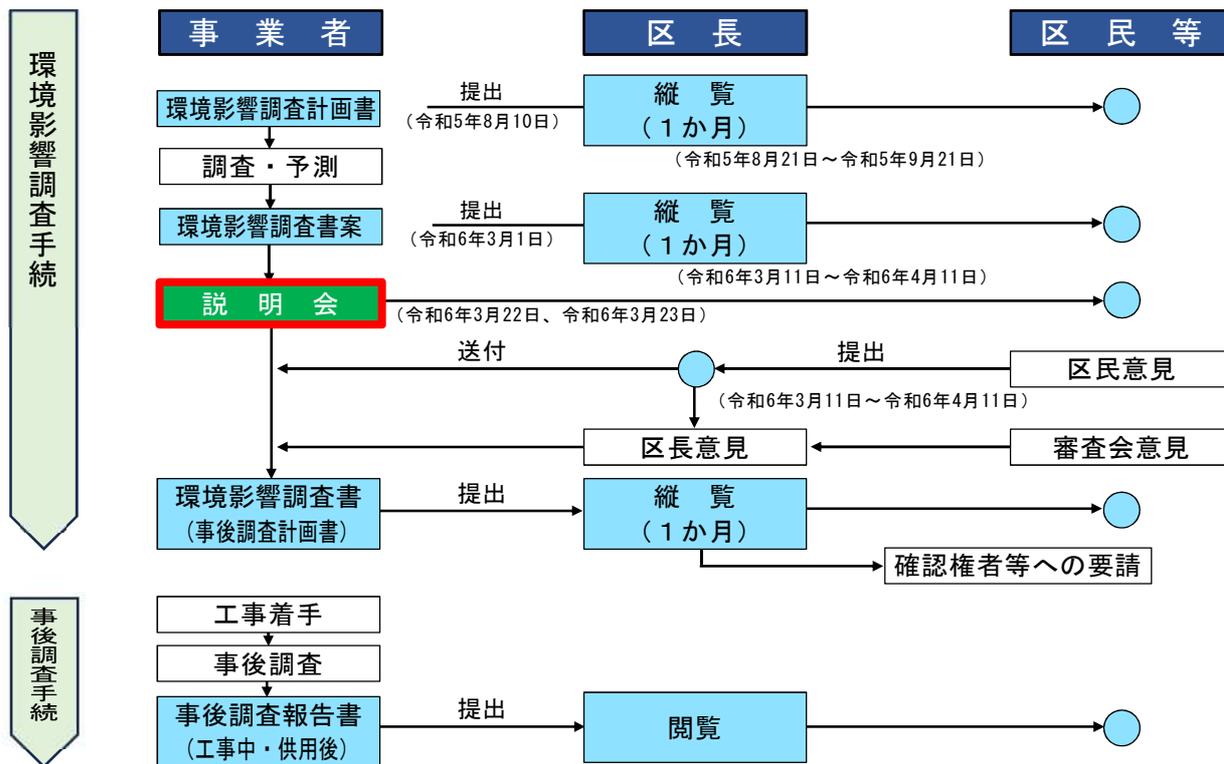
注1) サブ走行ルートは工事用車両台数に配慮したルートとします。
注2) 出入口は想定であり、工事時点や仮設切り直し等の状況により、ゲート数・位置等が変わることが想定されます。今後の施工計画及び周辺交通状況等を考慮し、歩行者の安全・通行に留意の上、調整を図りながら計画します。

予測結果に基づく対策等

- 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。

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)

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)品川駅街区地区北街区新築計画」及び「(仮称)品川駅街区地区南街区新築計画」

1 総論（両街区共通）

(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、本計画が周辺の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。
(3) 計画地周辺で、複数の工事計画が進行しています。工事中や供用後において、周辺状況も踏まえ、可能な限り影響を低減するよう努めるとともに、計画地周辺の状況が変化した場合にも影響の低減に努めてください。

2 各論（両街区共通）

(1) 交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地は、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。 ・供用後の運用面も考慮したうえで自動二輪車の駐車台数を確保するとともに、電動キックボードの駐車場所を検討してください。
(2) 資源・エネルギー・地球環境について	<ul style="list-style-type: none"> ・「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。 ・ヒートアイランド現象の緩和について、風の流れと建物形状の配慮（建物の隅切等）との関係性を住民等に分かりやすく示してください。 ・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。 ・「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。 ・次世代に向けた更なる高効率の熱源システムの採用について、検討を進め提案してください。
(3) 大気について	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

(4) 水・土について	
	<ul style="list-style-type: none"> ・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、流出抑制量の確保、拡大に努めてください。 ・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。
(5) 静穏について	
	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
(6) 建造物影響について	
	<p>(電波受信状態)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・相談窓口を明確にし、迅速かつ丁寧に対応してください。 ・計画地周辺において計画されている開発が完了すると、品川駅西口地区の計画建物と本計画建物との干渉により障害範囲が伸びる可能性があるため、留意してください。 <p>(風)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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すごせるよう、十分な風対策を着実にいき、可能な限りビル風の低減に努めてください。 ・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。
(7) 植物・動物について	
	<ul style="list-style-type: none"> ・「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。 ・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。
(8) 景観について	
	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

3 各論（北街区）

(4) 水・土について	
	・本工事にあって土壤汚染が確認された場合を想定し、周辺住民等の理解を得るため、搬出等の具体的な対策や、管理票による運用を行うことを示してください。
(9) 地域貢献等について	
	・北街区に設置する情報発信施設等については、本事業の竣工時期までに、技術の発達や時代の変化により、必要な規模等が変わる可能性があると思われるため、時代に即した計画を進めてください。

4 各論（南街区）

(1) 交通について	
	・八ツ山橋方面への歩行者交通の流れが多くなると予想されるため、支障が生じないように留意してください。
(6) 建造物影響について	
	・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、隅角部の切除等、総合的に検討し、更に工夫してください。 ・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。また、南街区の低層棟屋上部分では強い風に備えて、樹種を選定や施工方法などを検討し、緑の生育状況が良好となるように対策を講じてください。
(7) 植物・動物について	
	・南街区低層棟の屋上部分において、躯体を1m下げて土厚を確保する計画を採用することを評価します。植生状況が良好となるため、引き続きこの内容で計画を進めてください。

「(仮称)品川駅街区地区北街区新築計画」及び「(仮称)品川駅街区地区南街区新築計画」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

ア 令和6年3月22日(金) 午後6時30分～8時50分

イ 令和6年3月23日(土) 午後3時～5時

(2) 実施場所 TKPガーデンシティPREMIUM品川高輪口 ホール3C

(3) 出席人数

ア 令和6年3月22日(金) 97名

イ 令和6年3月23日(土) 83名

(4) 次第

ア 開会

イ 事業者挨拶

ウ 調査書案の概要説明

エ 質疑応答

オ 閉会

(5) 説明者

〔事業者〕

北街区：東日本旅客鉄道株式会社

南街区：京浜急行電鉄株式会社

〔調査者〕

北街区：品川駅街区地区北棟都市計画関連業務共同企業体

南街区：株式会社日建設計

(6) 配布資料

・(仮称)品川駅街区地区北街区新築計画「環境影響調査書案」のあらまし

・(仮称)品川駅街区地区南街区新築計画「環境影響調査書案」のあらまし

注)「(仮称)品川駅街区地区北街区新築計画」及び「(仮称)品川駅街区地区南街区新築計画」の環境影響調査(予測・評価)の結果について、同時期に計画している近接した事業であるため、合同で説明会を実施しました。

2 質疑応答の概要

本事業に係る質疑応答の概要は以下のとおりです。

(1) 令和6年3月22日（金）開催分

項目	質問・意見	回答
事業計画	現在の京急線品川駅は改札口が1つしかなく乗降客が集中してしまうため、南街区に新たな改札口を作っていただきたいです。 また、建物低層部に商業施設も設けていただきたいです。	中央自由通路に加えて、南側自由通路、北側自由通路を新たに整備し、それぞれに面して京急線の改札口を新設する計画であり、利用者が分散する計画です。 また、建物低層部に商業施設を設ける計画です。
工事計画	建設工事にあたりコンクリートを使うと思いますが、その際の砂はどのくらいの量で、どこから供給されるか、教えてください。	今回は工事に伴う建設廃棄物の量を示していますが、砂の量までは算出していません。砂をどこから供給するのか等は、今後、施工会社が決まってから、適正に工事計画の検討を進めてまいります。
歩行者通行量	品川駅港南口側に居住していますが、現在の中央自由通路は、朝の通勤時間帯だけはテープで区切って歩く方向を区分するようになって改善されたものの、その後の時間帯は歩く人とぶつかりそうで安心して歩けません。左側通行・右側通行といったような案内指示を作るなども考えてほしい、安全に安心して歩ける歩道・歩行者ネットワークとしていただきたいです。北品川の方で再開発の計画があるようで、さらに通行する人数が増えると思われれます。	本事業においては、品川駅高輪口側に新たに北側自由通路・南側自由通路を計画しています。計画にあたっては、東京都・港区と相談して、周辺開発により歩行者流動が増えることを考慮して推計を行い、必要な通路幅員を確保した計画としています。安全対策のソフト面は、本事業の完成時に状況を踏まえて対応策を考えてまいります。
ヒートアイランド現象の緩和	ヒートアイランド現象の緩和として、今回の建物の対策を述べていますが、街全体で見れば、高輪ゲートウェイ駅から高層建物が連なり、海からの風の通り道がふさがれ、街全体のヒートアイランド現象に繋がるのではないのでしょうか。風の通り道を妨げないような対策をやってもらいたいと要望します。	東京都により策定された「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」において風の道の確保が掲げられており、これに沿った計画としています。具体的には、建物高さを一部50m以下にしたり、建物の隣棟間隔を空けたり、主風向に対して建物の見附幅を出来るだけ小さくするなどの配慮を行っています。

項 目	質 問 ・ 意 見	回 答
風	<p>風環境の予測結果では、建設前後で風の変化が無いように見受けられますが、この程度の風で済むのか疑問に感じます。こういった建物が林立する中で、個別だけではなく、将来全体のまちが変わったときにどう変わるのでしょうか。</p>	<p>風環境の予測評価では、個別の事業ごとに予測評価を行うことになっています。予測を行う際には、その時点で既に計画が決定・公表されている周辺開発等を考慮し、予測評価を行っています。例えば本事業の場合、先に完成する北街区の予測にあたっては、既に明らかになっている周辺開発等を考慮して予測評価を行っています。また、南街区の予測にあたっては、供用時には完成している予定の北街区の計画を考慮して予測評価を行っています。</p>
	<p>風環境の予測結果が実態と合っていない気がします。港南二丁目の区界付近に居住していますが、そのちいばすのバス停では、風が強い日は雨が降ると傘をさしてもびしょびしょになります。風が起こるのであればそれを示すよう、実測や実態にあった実験に基づいて示していただきたいです。</p>	<p>風環境の予測は、模型で周辺の建物や地形を再現して、風向ごとに風を流す風洞実験を採用しており、実績が多く確立された手法とされています。評価にあたっては、東京都内における100地点程度の風の実測結果等に基づく評価指標を用いています。</p>
史跡・文化財	<p>高輪築堤は確実に出土すると考えられます。高輪築堤を残すべきと有識者からの助言・意見がある中、この建物をつくるということと、高輪築堤を残すことは両立しないのでしょうか。</p>	<p>調査資料・歴史資料により、高輪築堤本体は、本事業の計画建築物から離れていると考えられます。埋蔵文化財包蔵地の指定有無に関わらず、文化財行政の指導を受けながら丁寧に試掘調査を進めていますが、現時点で高輪築堤本体は出土していません。文化財行政や有識者のご意見を聞きながら、丁寧にしっかりと対応してまいります。</p>
	<p>説明にあった、調査により確認されたものとは何でしょうか。</p>	<p>江戸時代に整備されたいわゆる「東海道」の海と陸の境の石積み護岸と思われる物が出ました。</p>
その他	<p>災害が発生した時だけに稼働する携帯電話の大ゾーン基地局が近くにありますが、今回の計画によりこの災害時の携帯電話の電波がどうなるか確認いただきたいです。</p>	<p>環境影響調査における電波障害予測ではテレビ電波だけを対象としているため、災害時の携帯電話の電波については現在不明ですが、ご意見として賜ります。</p>

(2) 令和6年3月23日(土)開催分

項目	質問・意見	回答
工事計画	<p>南街区の工事用車両について、柘榴坂を通行する車両台数・運行時間と、柘榴坂に工事用車両が滞留することがあるかを教えていただきたいです。</p> <p>周辺の工事関係と思われる工事用車両が、八ツ山通り・産業道路・品川シーズンテラス前の道路に路上駐車・待機し、自転車専用通行帯がふさがれるなどして、困ることがあります。今後、施工会社が決まったら施工者に対し、違法駐車をしないよう指導監督を徹底していただきたいです。</p> <p>複数の事業が同時に進んでいることから、どこに問い合わせをしたらよいか特定しにくいと考えています。周辺で連絡協議会のようなものを作っていると聞いていますが、ワンストップで対応する窓口を設けるなどの手段を講じていただけると助かります。</p>	<p>工事用車両のメインの走行ルートは国道15号で、柘榴坂は南街区の工事でのサブルートとしていません。騒音振動等の影響予測結果は、あくまでも予め影響の程度を把握するために、仮設定した工事計画に基づいた結果となっています。具体的な工事計画は施工会社の決定後に検討していきますが、柘榴坂への影響ができるだけ小さくなるよう配慮してまいります。</p> <p>施工会社の決定後、施工者に対し、周辺の皆様にご迷惑をかけないよう指導してまいります。</p> <p>個別事業者では把握しきれないことも想定されるため、今後、行政とも連携・調整してまいります。ご質問等ございましたら、担当関係者をお伝えするなど調整を図ります。</p>
環境調査項目全般	<p>品川駅周辺には様々な開発計画があります。それぞれの計画は丁寧に説明されていますが、複合的な影響が総合的にどうなるのかがわかりにくい状況です。例えば景観など、周辺開発を考慮した影響予測を示していただくと理解しやすいと思います。</p>	<p>今回、北街区及び南街区の2つの建物の影響について一体的にご説明させていただきました。複合的な影響については、現時点で明らかになっている品川駅西口地区の開発計画等について、考慮して予測しています。</p>
自動車交通量	<p>現在、工事によって品川駅前への一般車の進入ができなくなり、またタクシー乗り場も移転し、不便に感じています。以前のように、品川駅前に一般車・タクシーは進入できるのでしょうか、現在の計画内容を教えてくださいたいです。</p> <p>これら一般車やタクシーを考慮した交差点の交通計算をしているのでしょうか。</p> <p>また、タクシー乗り場等が整備さ</p>	<p>将来の駅前広場は、国土交通省の公表資料によると、国道15号の拡幅とともに一般車・タクシーの乗降場が国道内に整備される計画が示されています。</p> <p>調査書案における自動車交通量の予測計算では、この駅前への車両進入を考慮して行っています。</p> <p>駅前広場は、本事業の計画地の外側に整備される計画であり、本事業とは別個の工事計画であるこ</p>

項目	質問・意見	回答
	れるまでの工事期間が長いと感じています。	とから、本事業の工事期間とは必ずしも一致しません。
電波受信状態	建物により電波障害が発生し、テレビの映りが悪くなった場合は、何らかに対応いただけるということでしょうか。	テレビ電波障害は、建物が立ち上がっていく工事中に発生する可能性があり、影響が生じた場合、早急にご連絡いただければ、当地区に起因するものか確認のうえで必要に応じて対応を行います。工事中の連絡窓口は、改めてご案内します。
土壌汚染	南街区については、既に関係法令等の手続きが終了しているため、土壌汚染を項目選定していないとのことですが、具体的に教えていただきたいです。	南街区については、これまでに行った土壌汚染調査の結果、基準不適合であったため平成30年に形質変更時要届出区域に指定されました。その後、汚染土壌の掘削除去と、汚染の無い土による埋戻しを行っており、調査の結果、基準適合が確認され、令和4年5月に区域指定が解除されています。このため、南街区では調査項目として選定しておりません。
その他	品川駅上空を航空機が、羽田空港に向けてかなり高度を下げて飛んでいます。今回の高層建物ができた際に影響はないのでしょうか。	航空法に基づく高さ制限にかからない高さとして、計画建築物を計画しています。
	緑化やヒートアイランド現象に興味がありますが、最近の人件費や建材費の高騰が続き、工事費が予想以上に超過した場合に、計画変更にあたっての優先順位はあるでしょうか。もしその場合に、区民等の関係者へ変更通知はされるのでしょうか。	本事業は長期間の工事となるため、コストと効果を見極め、緑化やヒートアイランド対策などについても工夫しながらしっかりと取り組んでまいります。 大きな計画変更が必要となった場合で、周辺環境への影響が大きくなると考えられる場合には、改めてご説明します。