

## 「(仮称)六本木一丁目北地区計画」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

鹿島建設株式会社

土地の所有者：ゆうき先生

### 2 計画地の位置

計画地は、東京都港区六本木一丁目に位置しています。

鉄道の最寄り駅として、計画地の西約300mに六本木一丁目駅（東京メトロ南北線）、南東約300mに神谷町駅（東京メトロ日比谷線）、計画地の北西約500mに溜池山王駅（東京メトロ南北線・銀座線）、北東約350mに虎ノ門ヒルズ駅（東京メトロ日比谷線）があります。

主要道路として、計画地の北側を東西に都道405号線（外堀通り）、東側を南北に国道1号（桜田通り）、南側を東西に都道319号線（外苑東通り）、西側を南北に首都高速都心環状線と都道412号線（六本木通り）が通っています。

#### ■ 計画地位置図



### 3 事業の概要

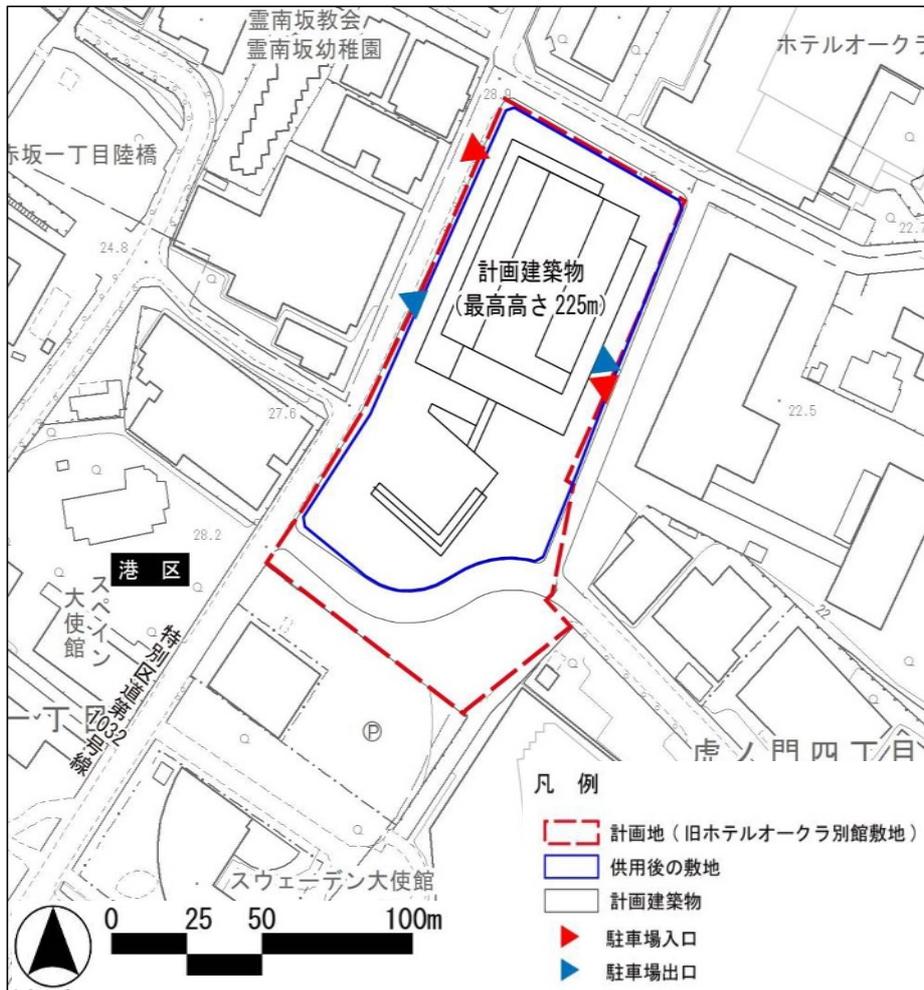
東京圏国家戦略特別区域に関する区域方針、特定都市再生緊急整備地域の整備方針、港区まちづくりマスタープランなどの上位計画を踏まえ、本事業では、業務・都心居住・商業機能が複合する地域にふさわしい国際的な職住近接拠点の形成を図ると共に、地区幹線道路の整備や歩行者空間の充実等、地区の道路・歩行者ネットワークの向上を図ることを検討しています。

#### ■ 建築計画の概要

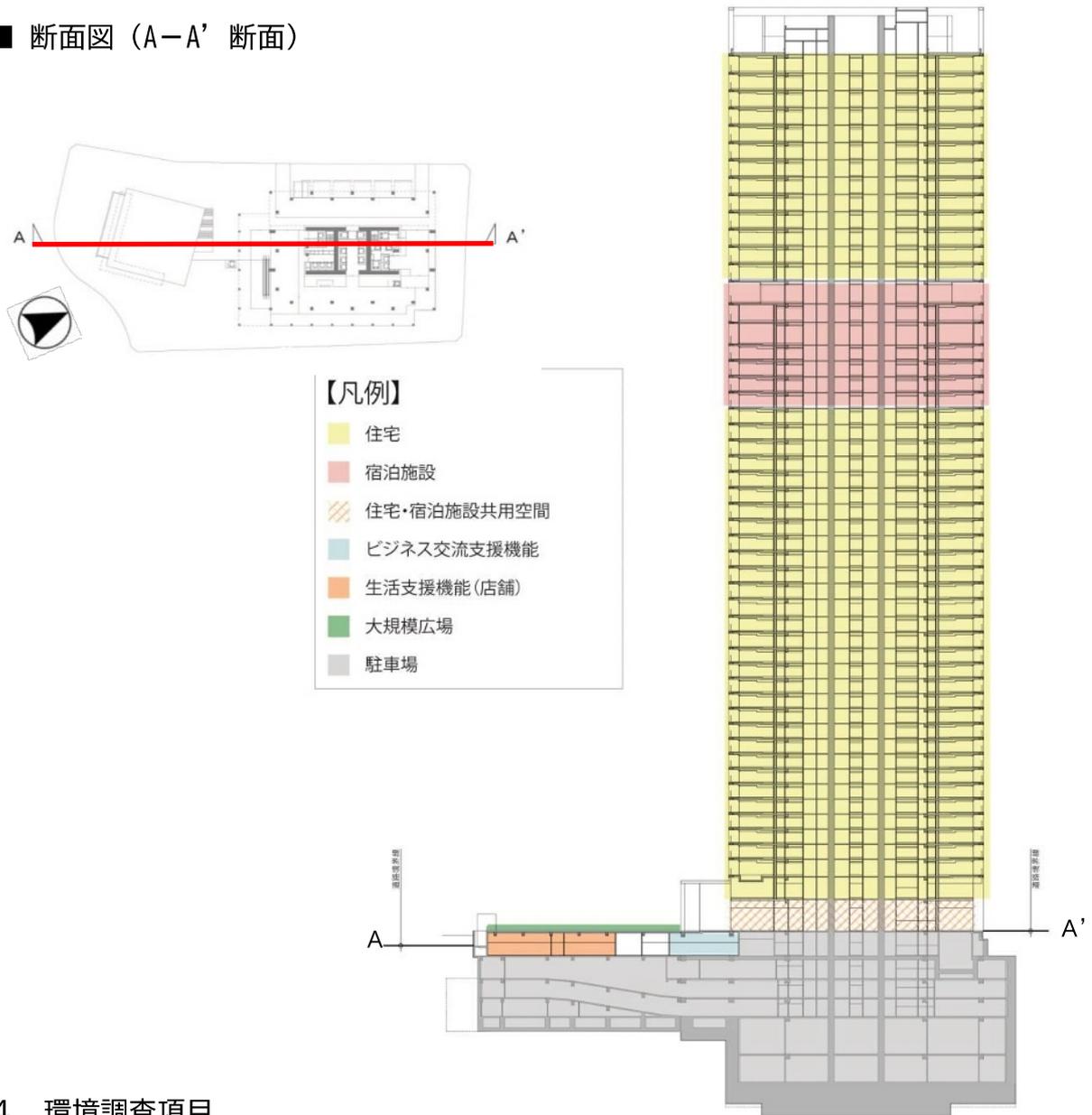
項目	内容
主要用途	住宅・宿泊施設・店舗・駐車場
敷地面積	約9,940m <sup>2</sup>
延床面積	合計 約147,500m <sup>2</sup>
建物高さ	約225m (基準 (T.P.+29.3m) より)
駐車場台数	約450台
工期	約67ヶ月 (令和7 (2025) 年度新築着工予定、令和12 (2030) 年度全体しゅん工予定)

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。  
T.P.: 東京湾平均海面

#### ■ 配置計画図



■ 断面図 (A-A' 断面)

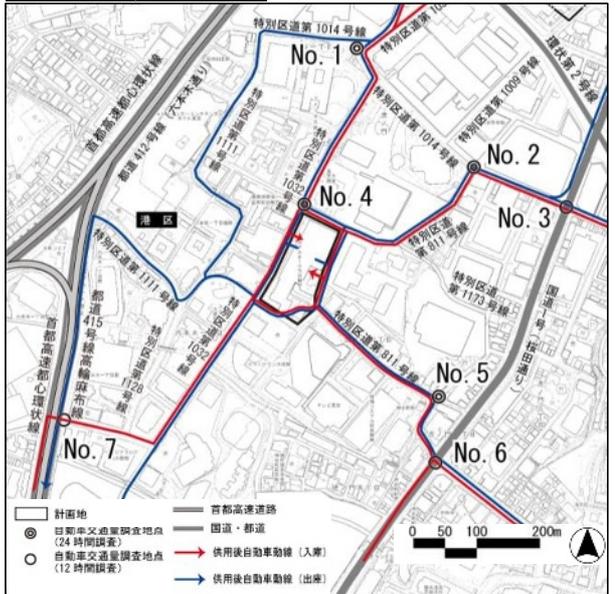


4 環境調査項目

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	
	建物の存在	関係車両の走行	駐車場等の利用	建物の建設	工事用車両の走行
交通		○			○
資源・エネルギー・地球環境	○			○	
大気		○	○	○	○
水・土	○			○	
静穏		○		○	○
建造物影響	○				
植物・動物	○				
景観	○				
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><b>■自動車交通量</b></p>																				
<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、1,120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0.442～0.611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="167 694 766 1019"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th>交差点需要率</th> <th rowspan="2">環境の目標</th> </tr> <tr> <th>将来交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>No. 1</td><td>0.535</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>No. 2</td><td>0.611</td></tr> <tr><td>No. 3</td><td>0.484</td></tr> <tr><td>No. 4</td><td>0.442</td></tr> <tr><td>No. 5</td><td>0.497</td></tr> <tr><td>No. 6</td><td>0.602</td></tr> <tr><td>No. 7</td><td>0.527</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	将来交通量	No. 1	0.535	交通の処理が可能とされる交差点需要率0.9以下	No. 2	0.611	No. 3	0.484	No. 4	0.442	No. 5	0.497	No. 6	0.602	No. 7	0.527	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <p>○駐車場への入庫に際し、周辺道路においてうろつき車両が生じないように、駐車場入口位置を明瞭に示す案内看板の設置を検討します。</p> <p><b>交差点需要率の予測地</b></p> 
予測地点		交差点需要率		環境の目標																
	将来交通量																			
No. 1	0.535	交通の処理が可能とされる交差点需要率0.9以下																		
No. 2	0.611																			
No. 3	0.484																			
No. 4	0.442																			
No. 5	0.497																			
No. 6	0.602																			
No. 7	0.527																			
<p><b>■歩行者通行量</b></p> <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、13,750人TE/日と予測します。</p> <p><b>② 歩行者サービス水準</b>（歩道の歩行環境を示す指標） 各地点の現況交通量による歩行者流量は、0.1～5.4人/㎡・分で、サービス水準A（自由歩行）にあります。</p> <p>また、供用後の将来交通量による予測では、0.1～15.1人/㎡・分で、全ての予測地点でサービス水準A（自由歩行）と予測され、周辺地域に著しい影響を及ぼすことはないと考えます。</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>予測結果に基づく対策</b></p> <p>○駐車場出口には出庫ブザーや回転灯の設置を検討し、歩行者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、歩行者の安全の確保に努めます。</p> <p><b>歩行者サービス水準の予測地点</b></p> 																			
<p><b>■駐車場</b></p> <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を満たす収容台数を確保し、約450台を設置する計画です。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <p>○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>																			

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>■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及び自動二輪車駐車場は、自転車用駐輪約 284 台（店舗用約 25 台、居住者用約 259 台）、自動二輪車用駐車約 20 台を設置する計画です。</p> <p>なお、シェアサイクルポートの整備も計画しています。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策</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」に基づいた台数、また、自動二輪車の駐車場については、計画内容に即した台数を確保する計画とすることにより、路上駐車が発生しないように努めます。</p>
<p><b>■交通安全</b></p>	
<p>本事業の実施により発生集中する関係車両の主な動線（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、出庫ブザー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>予測結果に基づく対策</b></p> <p>○駐車場出口には、出庫ブザーや回転灯の設置を検討し、歩行者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、歩行者の安全の確保に努めます。</p> <p>○駐車場への入庫に際し、周辺道路においてうろつき車両が生じないように、駐車場入口位置を明瞭に示す案内看板の設置を検討します。</p>
<p>(2)資源・エネルギー・地球環境</p>	
<p><b>■リサイクル</b></p>	
<p><b>① 一般廃棄物の発生量</b></p> <p>本事業における廃棄物の発生量は、約 3,593.2 kg/日と予測します。</p> <p><b>② 再利用率</b></p> <p>再利用率は、約 1,376.4kg/日（発生量の 38.3%）と予測します。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <p>○全住戸にディスポーザーを設け、排水処理槽にて処理後、排水します。</p> <p>○「下水道のためのディスポーザー排水処理システム性能基準(案)」の規格適合評価及び製品認証を受けた設備の設置を検討します。</p> <p>○住戸以外についても、廃棄物の発生抑制、分別の徹底をテナント関係者に働きかけます。</p>
<p><b>■地球温暖化の防止・エネルギー利用</b></p>	
<p><b>① エネルギー利用状況</b></p> <p>○設備システムの省エネルギーに係る取組（BEI 低減に寄与）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・LED 照明の採用</li> <li>・熱交換型換気設備の採用</li> <li>・ガスコージェネレーションシステムの採用</li> </ul> <p><b>② 地球温暖化防止のための対策</b></p> <p>○建築物の熱負荷低減のための取組（BPI 低減に寄与）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高断熱外装の計画</li> <li>・Low-E ガラスの採用</li> </ul> <p>以上の環境配慮を行うことにより、エネルギー利用量及び温室効果ガスの排出量の抑制が図れるものと考えます。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <p>○住宅においては、UA 値：全住戸 0.6 (W/(m<sup>2</sup>・K)) 以下、ERR5%以上、非住宅においては PAL* 低減率 11%以上、ERR22%以上) を目標数値とします。</p> <p>○詳細設計による各室の熱負荷積上げでの熱源容量低減を検討し、環境性能の向上に努めます。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・BEI：一次エネルギー消費性能で、値が小さいほど省エネルギー性能が高いことを意味します。</li> <li>・ガスコージェネレーションシステム：ガスを燃料として、発電と同時に発生する熱を冷房・暖房・給湯・蒸気などに利用するシステムのことです。</li> <li>・BPI：年間熱負荷の基準のことです。</li> <li>・UA 値：外皮平均熱貫流率で、値が小さいほど熱が出入りしにくく、断熱性能が高いことを意味します。</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、数値が大きいくほど省エネルギー性能が高いことを意味します。</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> </ul> </div>

予測等の結果（供用後）	予測結果に基づく対策等（供用後）
-------------	------------------

**■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、以下の事項を行う計画です。

- 計画建築物形状及び配棟等の配慮
  - ・建物を高層化することで平面形状をスリム化し、周辺建物との間隔を十分に確保します。
- 地表面被覆の改善
  - ・計画地外周部等を緑化し、地表面被覆の改善を図ります。
- 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、空調システムから排出される人工排熱を低減します。

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。

**予測結果に基づく対策**

○ヒートアイランド現象の緩和を図るため、予測結果（左記）に示す配慮を実施します。

**(3)大気**

**■大気質**

**① 関係車両の走行に伴う大気質**

関係車両の走行に伴う二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.036ppm と予測され、環境基準 (0.06ppm) を下回ります。

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 0.036mg/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。

**●関係車両の走行に伴う大気質の予測結果**

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.A	0.036	0.06 以下
	No.B	0.036	
	No.C	0.036	
	No.D	0.036	
浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	No.A	0.036	0.10 以下
	No.B	0.036	
	No.C	0.036	
	No.D	0.036	

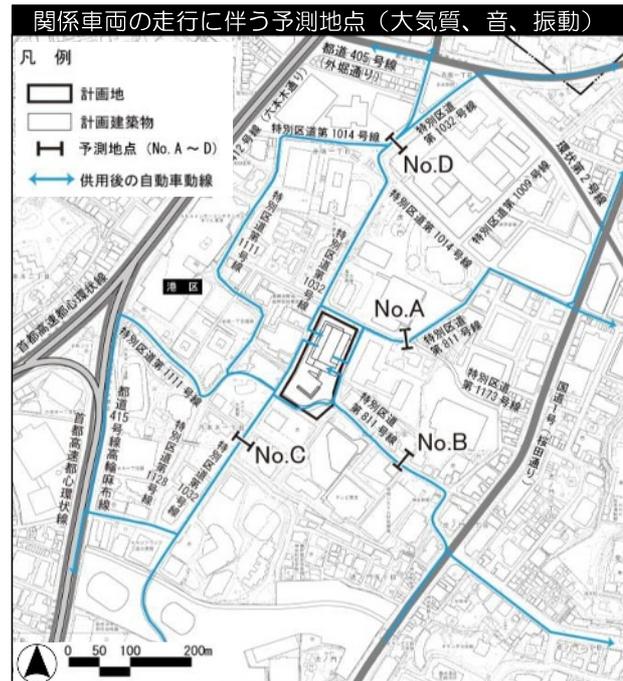
**② 駐車場の供用に伴う大気質**

駐車場の供用に伴う二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.036ppm 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日平均値の 2%除外値は 0.037mg/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。

**予測結果に基づく対策**

○関係車両に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、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。



予測等の結果（供用後）	予測結果に基づく対策等（供用後）									
<b>(4)水・土</b>										
<b>■水利用</b>										
<p>本事業では、節水設備として以下の事項について検討を行う計画です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○中水利用 給水源は上水を利用しますが、節水を目的とし雨水を中水処理して、ホテルと住宅（住戸）以外の便所洗浄水として再利用します。</li> <li>○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。</li> </ul> <p>以上の検討を行うことにより、上水の利用量の削減が図られると考えます。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○可能な限り節水型トイレを採用します。</li> </ul>									
<b>■排水</b>										
<p><b>① 排水量</b></p> <p>排水計画に基づく1日の総排水量は、約1,088 m<sup>3</sup>/日を予定しています。（給水同量として想定）</p> <p>関係者との協議を行い、敷地の中で排水区域が分かれており、既設下水道管の排水能力に制限があることから、一定量超過分については一時貯留とし、夜間、ポンプアップにて放流する計画としています。</p> <p><b>② 排水の処理状況</b></p> <p>汚水貯留槽の悪臭対策は、「ビルピット臭気対策マニュアル」（平成21年3月 東京都）に準拠し、曝気方式の採用、通気設備、換気設備等を十分検討して配慮する計画であり、排水や汚水からの悪臭ガス発生による影響を及ぼすことはないと予測します。</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>	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○雨水等は、中水処理を行い、トイレ洗浄等に利用します。</li> <li>○店舗等の事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めます。</li> <li>○排水や汚水の貯留水槽等に「ビルピット臭気対策マニュアル」（平成21年3月 東京都）に準拠した仕組みや設備等を採用します。</li> <li>○蚊の発生を防止するため、雨水ますは、雨水浸透ますにすることや防虫網の設置等の対策を検討します。</li> </ul>									
<b>■雨水</b>										
<p>雨水浸透量は、34m<sup>3</sup>を計画しています。本事業では緑地（地上部）は664m<sup>2</sup>確保する計画です。</p> <p>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（596m<sup>3</sup>）から雨水浸透量（34m<sup>3</sup>）を差し引いた562m<sup>3</sup>以上を確保する計画です。</p> <p>●計画地での雨水貯留量</p> <table border="1" data-bbox="181 1688 762 1818"> <thead> <tr> <th>雨水流出抑制対策量 (m<sup>3</sup>)</th> <th>雨水浸透量 (m<sup>3</sup>)</th> <th>雨水貯留量 (m<sup>3</sup>)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>目標値 (①)</td> <td>(②)</td> <td>(③=①-②)</td> </tr> <tr> <td>596</td> <td>34</td> <td>562</td> </tr> </tbody> </table>	雨水流出抑制対策量 (m <sup>3</sup> )	雨水浸透量 (m <sup>3</sup> )	雨水貯留量 (m <sup>3</sup> )	目標値 (①)	(②)	(③=①-②)	596	34	562	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地上部に緑地（芝生・樹木植栽面）を確保し、雨水浸透量を確保するように努めます。</li> <li>○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。</li> </ul>
雨水流出抑制対策量 (m <sup>3</sup> )	雨水浸透量 (m <sup>3</sup> )	雨水貯留量 (m <sup>3</sup> )								
目標値 (①)	(②)	(③=①-②)								
596	34	562								

■地形・地質

① 地盤沈下の有無、地下水の流動阻害の有無

本事業では、新築工事に先行して、計画地内の既存建築物の解体工事を行う計画です。既存建築物の解体にあたっては、周辺の地盤に影響を及ぼさないよう、遮水性が高く剛性のあるソイルセメント柱列壁（山留壁）を構築し、周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。

また、供用後において、常時地下水を揚水して利用する計画はないことから、地盤沈下及び地盤の変形が生じることはないと予測します。

計画地において被圧地下水が存在すると推定される東京礫層は、計画地周辺に広く分布していることから、地下水は山留壁を回り込むと予測します。また、供用後において、常時地下水を揚水して利用する計画はありません。

したがって、地下構造物による地下水の水位変化、地下水流動阻害による影響が生じることは小さいと予測します。

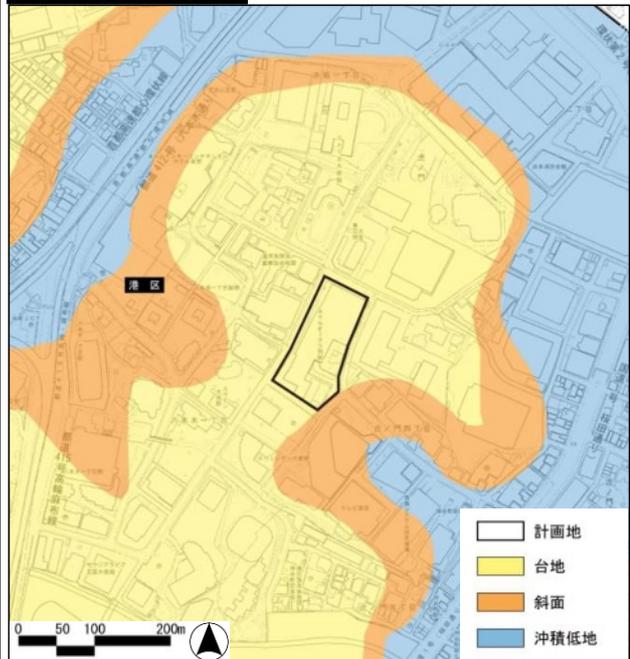
② 雨水浸透量

雨水浸透量については、「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に基づき、雨水流出抑制施設等を設置することにより雨水流出抑制対策量の目標値（596m<sup>3</sup>）を達成するように努めます。

予測結果に基づく対策

○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。

周辺の地形の状況



**(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 63~65dB、夜間が 56~59dB と予測され、「環境基本法」に基づく環境基準に対して、全ての地点で同基準を下回ります。

**予測結果に基づく対策**

○関係車両に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、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。

**●関係車両の走行に伴う等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) の予測結果（単位：dB）**

（予測地点は、p.6 大気質参照）

予測地点	時間区分	将来基礎交通量	将来		環境の目標（環境基準）
			将来交通量	増加分	
No.A	昼間	63	63	0 (0.2)	65
	夜間	56	56	0 (0.1)	60
No.B	昼間	63	64	1 (0.2)	65
	夜間	58	58	0 (0.0)	60
No.C	昼間	65	65	0 (0.1)	65
	夜間	59	59	0 (0.0)	60
No.D	昼間	65	65	0 (0.1)	70
	夜間	59	59	0 (0.0)	65

$L_{Aeq}$ :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の

・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

**■振動**

関係車両の走行に伴う振動レベル ( $L_{10}$ ) は、昼間が 39~49dB、夜間が 34~45dB と予測され、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（以下「環境確保条例」といいます。）に基づく規制基準に対して、全ての地点で同基準を下回ります。

**予測結果に基づく対策**

○関係車両に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、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。

**●関係車両の走行に伴う振動レベル ( $L_{10}$ ) の予測結果（単位：dB）**

（予測地点は、p.6 大気質参照）

予測地点	時間区分	将来基礎交通量	将来		環境の目標（規制基準）
			将来交通量	増加分	
No.A	昼間	39	39	0 (0.2)	65
	夜間	34	34	0 (0.1)	60
No.B	昼間	46	46	0 (0.2)	65
	夜間	41	42	1 (0.1)	60
No.C	昼間	47	47	0 (0.1)	60
	夜間	45	45	0 (0.0)	55
No.D	昼間	48	49	1 (0.1)	65
	夜間	43	43	0 (0.1)	60

$L_{10}$ :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。

・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

(6) 建造物影響

■ 電波受信状態

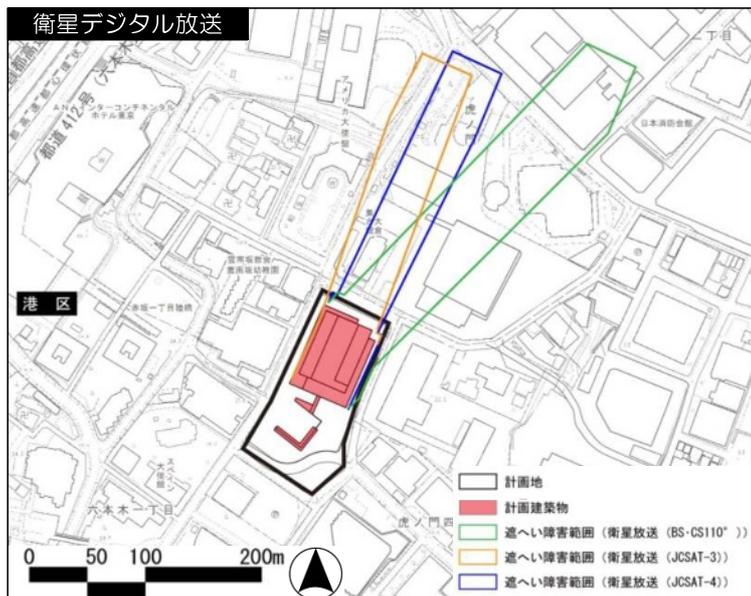
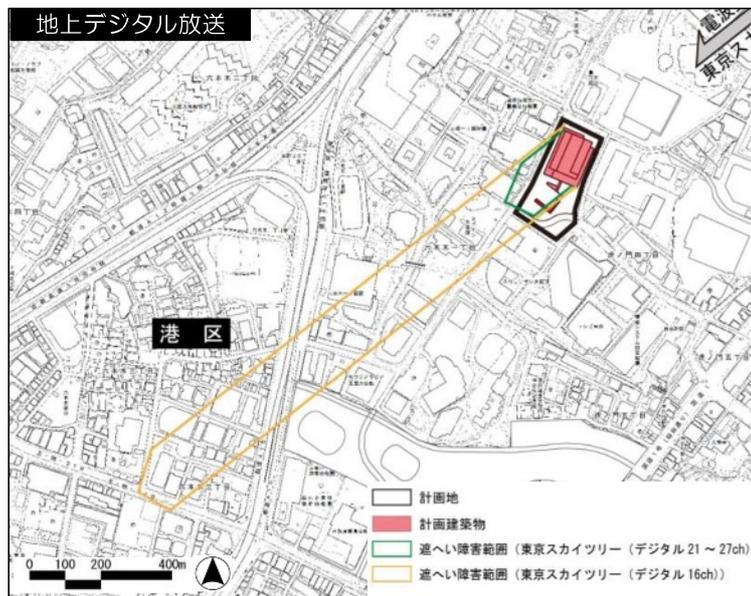
計画建築物により、地上デジタル放送については計画地南西方向の一部の地域において遮へい障害（広域局：最大約 70m、県域局：最大約 770m）が、衛星デジタル放送については計画地北北東～北東方向の一部の地域（最大約 320m）において遮へい障害が生じると予測します。

計画建築物に起因して新たな電波障害が生じた場合には、「高層建築物による受信障害解消についての指導要綱」（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、計画建築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。

予測結果に基づく対策

- 計画建築物に起因して新たな電波障害が生じることが明らかになった場合には、適切な障害対策を講じます。
- 電波障害が発生すると予測した地域以外において、計画建築物による電波障害が明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な対策を講じます。
- 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 》



注）遮へい障害範囲は、障害が発生する可能性がある範囲を示しています。

**■風**

新たに計画建築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ずることにより、計画地及びその周辺では、建設前と同程度の風環境が確保されるものと考えます。

**●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	110 地点	105 地点
領域B	低中層市街地相当	51 地点	79 地点
領域C	中高層市街地相当	5 地点	5 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。

注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

**予測結果に基づく対策**

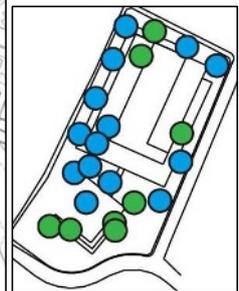
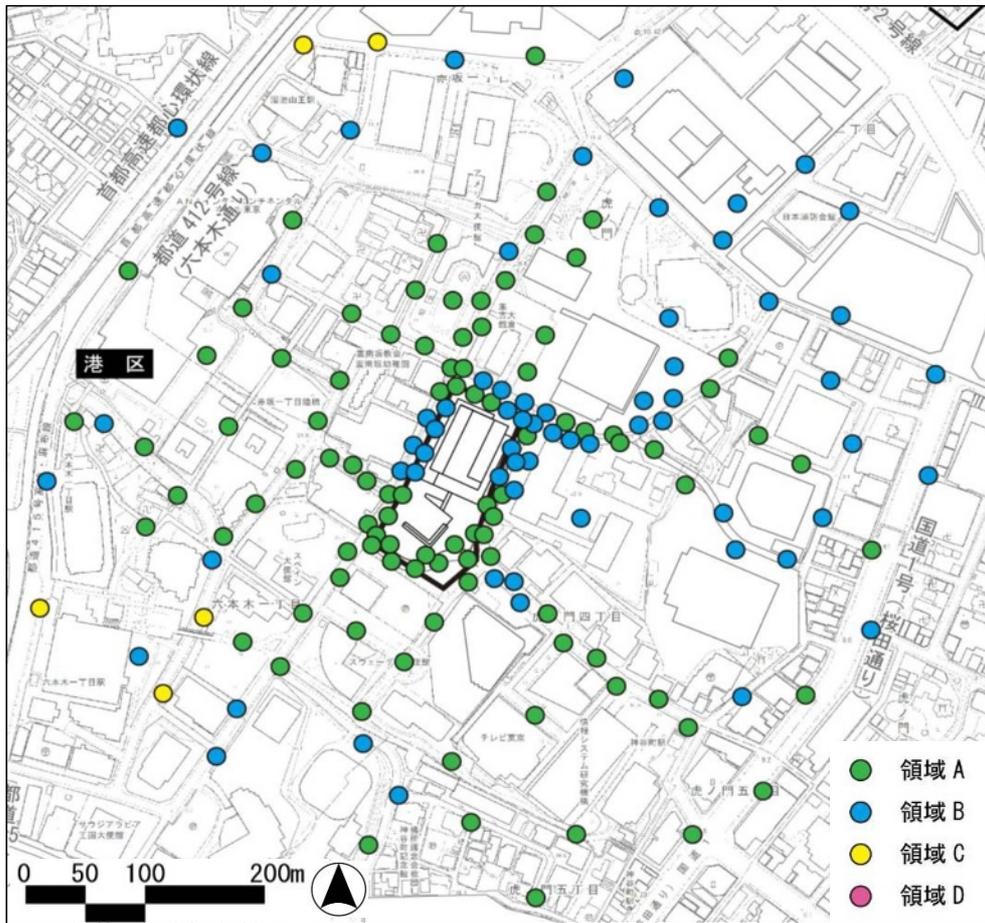
○計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、建物形状を検討するとともに隣棟間隔をできる限り確保します。

○風が強くなる地点が増えることから、ビル風の影響を軽減するために、建物形状の工夫として、敷地に対して建築面積を小さくし、細い建物形状としました。また、剥離流の影響を軽減するため、卓越風の影響の大きい方位について、高層建物隅角部の一部に面的なバルコニーを設けました。加えて、高層部からの風の吹き下ろしを低減するため、低層部に一部庇状の屋根を設けています。

○高層部による地上付近への吹き降ろしや剥離流の影響を低減するよう、防風植栽を適切に配置します。

○バルコニーについて、強風時に飛ばされる危険のある椅子、テーブル等には落下対策を講ずるよう、建物運営管理者等及び店舗関係者等に協力を促します。

**《建設後（対策後）の風環境の予測結果》**



[計画地内]

[地上レベル]

予測等の結果（供用後）	予測結果に基づく対策等（供用後）
-------------	------------------

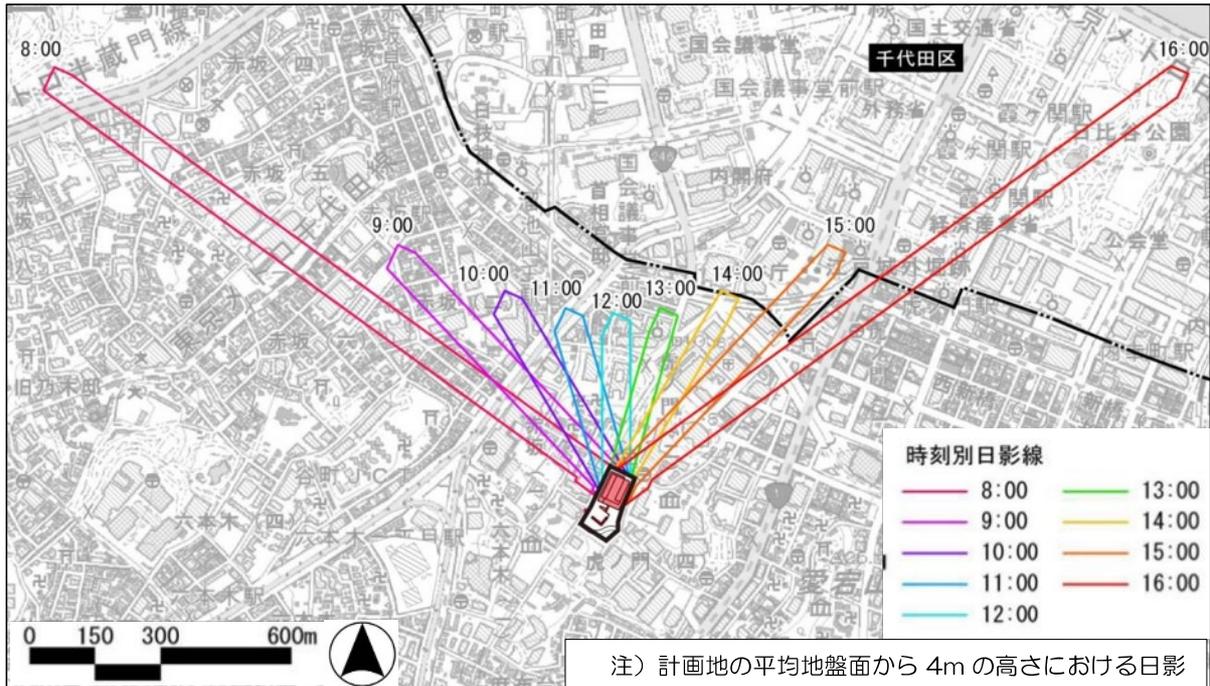
■日照

計画建築物による1時間以上の日影が及び範囲は、計画地北側の限られた範囲内に収まり、日影規制区域には及ばないことから日影規制を満足します。

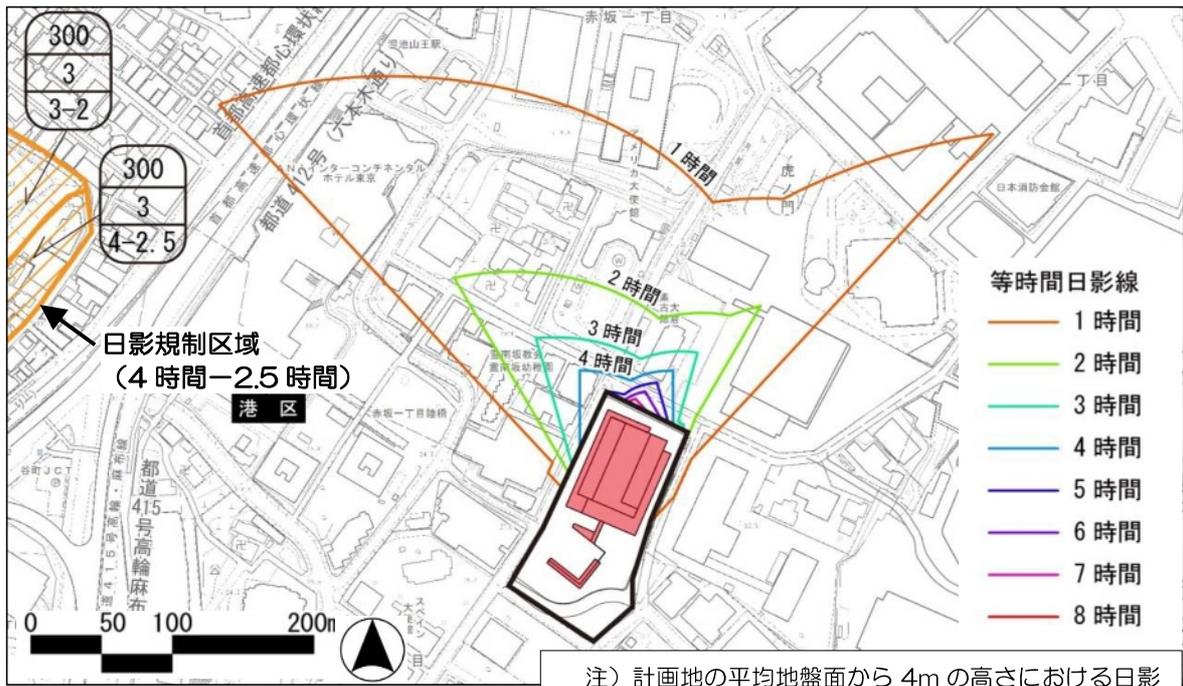
予測結果に基づく対策

- 敷地境界から計画建築物をセットバックした配置とし、離隔距離をできる限り確保するよう配慮します。
- 計画建築物を高層化することで平面形状のスリム化を図り、周辺への日影の影響を小さくするように配慮します。

《時刻別日影の予測結果（予測時期：冬至）》



《等時間日影の予測結果（予測時期：冬至）》



予測等の結果（供用後）	予測結果に基づく対策等（供用後）
-------------	------------------

■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

計画建築物の各階には柱・梁による凹凸を設ける計画であり、著しい反射光による影響は発生しないものと考えます。

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、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。

予測結果に基づく対策

- 計画建築物の外壁は、各階に柱・梁による凹凸を設けること等により、反射光を緩和させるよう配慮します。
- ブラインド等により、室内照明の外部漏洩の低減を図ります。
- 計画地周辺からの見え方に配慮した照明計画を検討します。

7)植物・動物

■緑

① 緑化量

計画地内には、地上部に高木約 123 本、中木約 315 本を植栽する計画です。

また、港区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

本計画では、「港区緑と水に関する基本方針」等を踏まえて、敷地内はできるだけ多くの緑化を図り、特別区道第 1032 号線の沿道緑化等の整備を行うことで、周辺の開発事業で整備された緑とつながる「緑のネットワーク」を形成し、周辺の緑との連続性の強化に努めます。また、敷地の高低差を活かし、坂道空間と潤いのある立体的で豊かな緑化空間を一体的に整備します。

緑化にあたっては、地域特性に基づき、可能な限り自然植生による地域の風土に根付いた植物を選定し、季節ごとに景観を楽しむことができるような彩り豊かな植栽を選定します。

予測結果に基づく対策

- 緑化にあたっては、周辺環境とつながる植栽樹種等を選定するように努めます。
- 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≫



項目	本計画における緑化計画	港区緑化基準
接道部 緑化延長	333.80m	252.43m
緑化面積	3,337.25m <sup>2</sup>	3,235.21m <sup>2</sup>

予測等の結果（供用後）	予測結果に基づく対策等（供用後）
<b>(8) 景観</b>	
<b>■ 都市景観</b>	
<p><b>① 地域の景観の特性の変化</b></p> <p>計画地は、西側を特別区道第 1032 号線、北側及び東側を特別区道第 811 号線に面した約 1.0ha の敷地で、周辺の地域は、大使館や博物館等の文化施設が建ち並び、個性と魅力ある景観になっています。</p> <p>計画地を含む六本木・虎ノ門地区は 100m を超える大規模建築物が建ち並んでいますが、今後、さらににぎわいのある活気ある街として大規模な再開発が進む予定です。</p> <p>本計画では、主要な建物は、敷地境界から適切な離隔を確保するなどにより、周辺へ与える圧迫感を軽減します。また、計画地周辺の緑豊かな環境からの連続性を意識し、街路樹の充実や歩道の拡幅を行い、快適なオープンスペースを形成します。</p> <p>また、敷地内はできるだけ多くの緑化を図り、特別区道第 1032 号線の沿道緑化等の整備を行うことで、周辺の開発事業で整備された緑とつながる「緑のネットワーク」を形成し、周辺の緑との連続性の強化に努めます。また、敷地の高低差を活かし、坂道空間と潤いのある立体的で豊かな緑化空間を一体的に整備します。</p> <p>よって、本計画においては、計画建築物の周辺への圧迫感に配慮するとともに、周辺街区や街並みと連続するみどりが形成されると予測されます。</p> <p><b>② 代表的な眺望地点からの眺望景観の変化</b></p> <p>代表的な眺望地点のうち、六本木二丁目交差点及び芝公園広場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。</p> <p>計画建築物の高層部はすべての代表的な眺望地点から新たな景観要素として認識されます。また低層部は一部の眺望地点から望むことはできませんが、ボリューム感を抑える透過性のある素材や壁面の分節化により、圧迫感が軽減されるものと予測されます。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○敷地は日本でも有数の格調の高いエリアであり、周辺高層建築物も非常に抑制の効いたデザインで、品よくまとまった都市景観を形成しています。</li> <li>○本建物の外観も、端正で品格ある表情をデザインすることで、エリアの景観形成に寄与することを目指します。</li> <li>○具体的には、単色のフレームデザインでまとめながら、素材やスケール感に強弱をつけ、全体ファサードを分割することと、奥行きのある繊細なデザインを共存させる工夫を施します。</li> </ul>

《代表的な眺望地点からの眺望の予測結果》

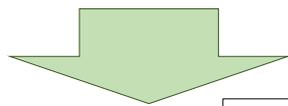
六本木二丁目交差点

調査地点の状況

計画地西側の地点で、目前を首都高速都心環状線が通過しており、不特定多数の人々が利用する地点です。



（現況）



（供用後）

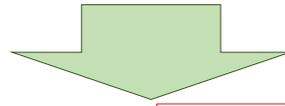
芝公園 広場

調査地点の状況

計画地南南東側に位置する交差点です。芝公園内の広場の地点です。不特定多数の人々が憩いの場として利用する地点です。



（現況）



（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）
-------------	------------------

(9)地域貢献等

■公開空地等

計画地内にはオープンスペースとして「アーバングリーンテラス」を整備する計画です。にぎわいの中心となる「プラザ」、既存の緑の風景を継承する「プラザガーデン」、また、生活支援施設として「スクエア下部(B1F)」、緑地として「逍遙の森」等を整備するとともに、計画地を東西に通り返り出来る「バリアフリー動線」を整備する計画です。その整備の考え方は、以下に示す通りです。

**アーバングリーンテラス（計画地全体）**

- ・広場としてだけでなく、交差する動線群の結節点として整備し、ウォークアブルな街の骨格を担うことでエリア全体の回遊性を高める。

**プラザ**

- ・にぎわいの中心となる多目的スペースとして整備する。
- ・大使館や文化施設が集積する大街区エリアの中心で、文化が交わり賑わうイベントを開催する。

**プラザガーデン**

- ・既存の緑の風景を継承する。

**スクエア**

- ・城山通りからのアイストップとして整備する。
- ・ランドスケープ、オブジェ等で構成されたアートを醸す空間として整備する。

**逍遙の森**

- ・大地に根差した都市の植林帯として整備する。
- ・高低差を活かした人が憩える大規模な緑地・広場を整備する。
- ・常緑、落葉による混交林とする。
- ・生物多様性に配慮し、多様な樹林と流れなどの水辺空間を創出する。
- ・ピオトープや自然豊かな場所で、親子で参加できるようなバードウォッチング・昆虫採集などの体験型イベントを開催する。

**バリアフリー動線**

- ・計画地を東西に通り返り出来るバリアフリー動線を整備する。

これらの空間を整備することにより、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供できると予測されます。

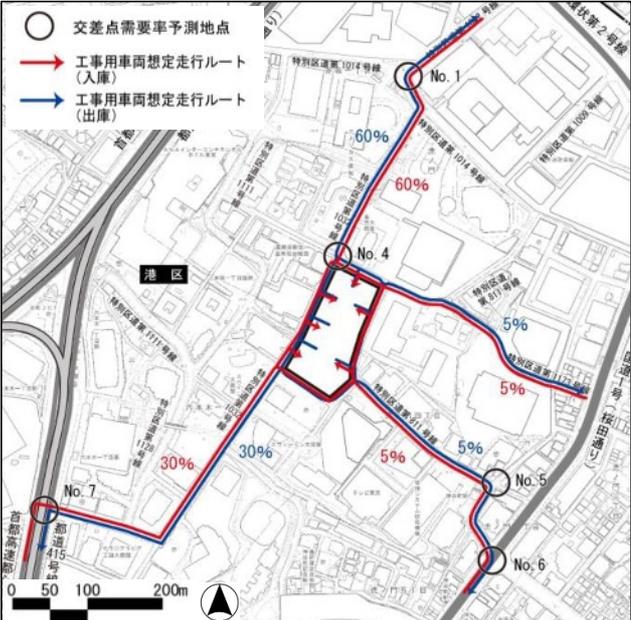
**予測結果に基づく対策**

○予測結果（左記）に示した整備の考え方及び以下の「公開空地の整備イメージ」に示した通りです。

公開空地の整備イメージ



## 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																							
<b>■自動車交通量</b>																							
<p>① 自動車の発生集中交通量（工事用車両台数）</p> <p><b>ア.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 255 台/日、小型車 35 台/日、合計 290 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。 工事用車両のアクセスルート別の工事用車両台数配分は、「交差点需要率の予測地点」の図（右記）に示すとおりです。</p> <p>② 交差点需要率</p> <p>工事中の交差点需要率は 0.451～0.602 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="172 958 774 1265"> <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>将来交通量</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No. 1</td> <td>0.560</td> <td></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</td> </tr> <tr> <td>No. 4</td> <td>0.451</td> <td></td> </tr> <tr> <td>No. 5</td> <td>0.484</td> <td></td> </tr> <tr> <td>No. 6</td> <td>0.602</td> <td></td> </tr> <tr> <td>No. 7</td> <td>0.538</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	交差点需要率		環境の目標	将来交通量		No. 1	0.560		交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下	No. 4	0.451		No. 5	0.484		No. 6	0.602		No. 7	0.538		<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <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>○工事用車両については、極力場内待機させるよう努めます。</li> <li>○工事用車両の出入口付近には、適宜交通整理員を配置します。</li> </ul> <p><b>交差点需要率の予測地点</b></p> 
予測地点		交差点需要率			環境の目標																		
	将来交通量																						
No. 1	0.560		交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下																				
No. 4	0.451																						
No. 5	0.484																						
No. 6	0.602																						
No. 7	0.538																						
<b>■交通安全</b>																							
<p>計画地が属する学校区は、麻布小学校区及び六本木中学校区であり、計画地西側に隣接する特別区道第1032号線は麻布小学校の通学路に指定されています。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><b>予測結果に基づく対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○工事用車両出入口には、適宜交通整理員を配置し、歩行者の安全確保に努めます。</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、以下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> </ul> </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（コンクリートがら、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）、建設汚泥及び建設発生土です。  
建設廃棄物の発生量は、廃材が約 4,469t、建設汚泥が約 2,124m<sup>3</sup>、建設発生土が約 114,000m<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、廃材が約 4,025t、建設汚泥が約 2,018m<sup>3</sup>、建設発生土が約 91,200 m<sup>3</sup>と予測します。

●建設廃棄物、建設汚泥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 4,469 t	約 4,025 t
建設汚泥	約 2,124 m <sup>3</sup>	約 2,018 m <sup>3</sup>
建設発生土	約 114,000 m <sup>3</sup>	約 91,200 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関係法令等に基づき適切に対応します。

予測結果に基づく対策

- 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0.061ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準（0.06ppm）を超過します。

また、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は最大0.044mg/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。

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、建設機械の効率的稼働、不要なアイドリングや空ぶかしの防止、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。

予測結果に基づく対策

- 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させます。
- 建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ぶかし、急発進等の禁止を徹底させます。また、建設機械の能力以上の負荷をかけないように徹底させます。
- 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。
- 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させます。
- 土砂、資材等の搬出入に際しては、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。
- 工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う大気質への影響の低減に努めます。

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0.036~0.037ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準（0.06ppm）を下回ります。

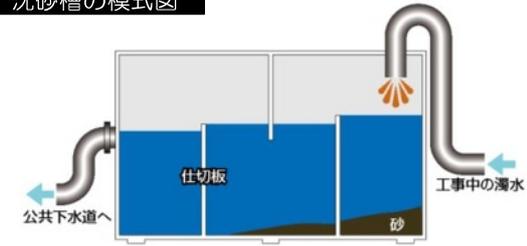
また、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は0.036mg/m<sup>3</sup>と予測され、大気汚染に係る環境基準（0.10mg/m<sup>3</sup>）を下回ります。

●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.A	0.036	0.06 以下
	No.B	0.036	
	No.C	0.037	
	No.D	0.037	
浮遊粒子状 物質 (mg/m <sup>3</sup> )	No.A	0.036	0.10 以下
	No.B	0.036	
	No.C	0.036	
	No.D	0.036	



(4)水・土

<b>■排水</b>	
<p><b>① 排水方法</b>                  工事中の排水に含まれる浮遊物質量（SS）は、杭打設や地下掘削時の排出水の放流に際して、沈砂槽に一旦貯留し、放流先の公共下水道の水質基準以下にして、放流する計画です。</p> <p><b>② 排水の水質</b>                  工事中における排水の水質は、「東京都下水道条例」に基づく下水における浮遊物質量（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。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <p>○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以下にして公共下水道に排水します。</p> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p style="background-color: black; color: white; padding: 2px; display: inline-block;">沈砂槽の模式図</p> </div> 

**■地形・地質**

<p><b>①地盤沈下の有無</b>                  掘削深度が深い箇所における掘削工事にあたっては、遮水性の高い山留壁等を採用し、透水性の低い地層まで打設することで地下水の湧出の防止に努め、地盤沈下の要因となる地下水位の低下防止を図ります。</p> <p><b>②地盤の変形の状況</b>                  計画建築物周囲に、遮水性が高く剛性のある山留壁等を構築し、適切な深さまで根入れすることで、掘削に伴う周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。掘削中は、掘削深さに応じた切梁等の補強を施すなど、周辺への影響を及ぼさないように配慮するとともに、レベル測量等による地盤変位モニタリングを行いながら施工を進めることで、地盤沈下や地盤変位の発生を未然に防止します。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <p>○レベル測量等による地盤変位モニタリングを行います。</p> <p>○掘削工事中に、山留壁の変位や地下水位の低下により周辺地盤に影響が生じた場合には、影響の程度、原因の調査を行うとともに、必要な保全対策を実施します。</p>
--	--

(5) 静穏

■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>A5</sub>)は、計画地東側において最大69dB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<sub>Aeq</sub>)は63~65dBと予測され、「環境基本法」に基づく環境基準を下回ります。

●道路交通騒音の予測結果（単位：dB）

（予測地点は、p.19大気質参照）

予測地点	時間区分	将来基礎交通量	将来		環境の目標 (環境基準)
			将来交通量	増加分	
No.1	昼間	63	63	0(0.1)	65以下
No.2	昼間	63	63	0(0.1)	65以下
No.3	昼間	65	65	0(0.3)	65以下
No.4	昼間	65	65	0(0.5)	70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

予測結果に基づく対策

- 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。
- 可能な限り低騒音型建設機械の使用及び低騒音な施工方法の採用に努めます。
- 仮囲い（高さ3m）を設置し、騒音の低減を図ります。
- 建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ふかし、急発進等の禁止を徹底させます。
- 土砂、資材等の搬出入に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。
- 工事用車両が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めます。
- 工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う騒音の低減に努めます。

■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、計画地敷地境界北東側において最大58dB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34~50dBと予測され、「環境確保条例」に基づく規制基準を下回ります。

●道路交通振動の予測結果（単位：dB）

（予測地点は、p.19大気質参照）

予測地点	時間区分	将来基礎交通量	将来		環境の目標 (規制基準)
			将来交通量	増加分	
No.A	昼間	39	39	0(0.2)	65以下
	夜間	34	34	0(0.0)	60以下
No.B	昼間	46	46	0(0.2)	65以下
	夜間	41	41	0(0.0)	60以下
No.C	昼間	47	47	0(0.6)	60以下
	夜間	45	45	0(0.0)	55以下
No.D	昼間	48	50	2(1.1)	65以下
	夜間	43	43	0(0.1)	60以下

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

- 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振動な施工方法の採用に努めます。
- 土砂、資材等の搬出入に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。
- 工事用車両が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めます。
- 工事用車両の出入口には適宜交通整理員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う振動の低減に努めます。

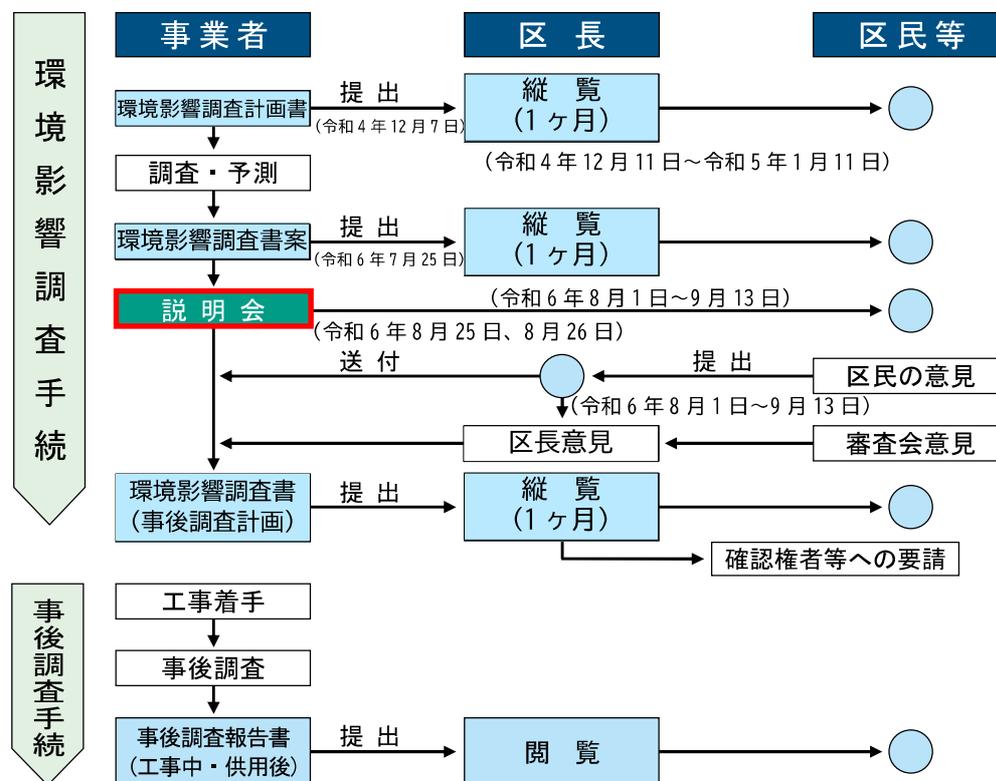
・振動の大きさの目安

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

予測等の結果（工事中）	予測結果に基づく対策等（工事中）
<p>■史跡・文化財</p> <p>計画地の南東部に既知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡番号 100）の一部が含まれていますが、工事内容は既存建物の建替えであり、教育委員会との協議の際に調査は不要との回答をいただいております。</p> <p>なお、工事の施行中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には、「文化財保護法」に基づき、適正に対処します。</p>	<p><b>予測結果に基づく対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○計画地内の指定文化財及び埋蔵文化財包蔵地については、「文化財保護法」、「東京都文化財保護条例」、「港区文化財保護条例」に基づき、保存及び確認等適正に対処します。</li> <li>○工事の施行中に新たな埋蔵文化財を発見した場合には、「文化財保護法」に基づき、適正に対処します。</li> </ul>

## 7 環境影響調査手続の流れ

### (1) 手続の流れ



### (2) 説明会開催

#### 第1回

令和6年8月25日(日) 午前10時~11時30分

#### 第2回

令和6年8月26日(月) 午後7時~8時30分

### (3) 調査書案提出

令和6年8月1日(木)

### (4) 調査書案縦覧期間

令和6年8月1日(木)~9月13日(金)

### (5) 意見書提出期間

令和6年8月1日(木)~9月13日(金)

・新区長の特色

・↳ しくになし

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）六本木一丁目北地区計画〕

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

(1) 交通について
<ul style="list-style-type: none"><li>・計画地周辺は道路が狭く、歩行者や自動車等の交通量が多い地域です。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>・計画地における駐車場等の台数が不足しないよう、検討を進めてください。</li><li>・シェアサイクルポート等の整備を実施してください。</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>・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>・「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><li>・計画地周辺の気温が上がらないよう、排熱量の低減に加えて、排熱の仕組についても検討を行ってください。</li></ul>
(3) 大気について
<ul style="list-style-type: none"><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、流出抑制量の確保に努めてください。</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「市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>・受信状況の調査結果でC、D評価の地域では、建物から反射して回り込んでくる電波と干渉を起こし、影響が生じる可能性があるため、配慮してください。</li> </ul> <p>(風)</p> <ul style="list-style-type: none"> <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>・高層階のバルコニーにおいては、強風時における安全確保を図り風対策に配慮した計画とするとともに、管理組合等で利用ルールを定め安全対策を徹底してください。</li> <li>・風環境評価地点によっては植栽による対策で防風効果を高めていますが、実際には樹木の樹勢や位置のずれにより風が強くなることも予想されるため、事後観測を行いながら必要に応じて対策を検討してください。</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、常緑樹と落葉樹を適切な割合で配置するとともに、周辺の生育状況や街並みを考慮して選定してください。</li> <li>・人工土壌は吸水性に優れているが透水性も高いことから、逍遙の森については可能な限り在来の土壌を使用するとともに、浸食対策を講じてください。</li> </ul>

(仮称)六本木一丁目北地区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

- ① 令和6年8月25日(日) 午前10時～11時30分
- ② 令和6年8月26日(月) 午後7時～8時30分

(2) 実施場所 ベルサール六本木 グランドコンファレンスセンターRoom H

(3) 出席人数

- ① 令和6年8月25日(日) 43名
- ② 令和6年8月26日(月) 46名

(4) 次第

- ① 開会
- ② 出席者の紹介
- ③ 事業者挨拶
- ④ 環境影響調査の説明
- ⑤ 質疑応答
- ⑥ 閉会

(5) 説明者

〔事業者〕 鹿島建設株式会社

〔調査者〕 日本工営株式会社

〔司会〕 ユーエスアイ・エンジニアリング

(6) 配布資料

(仮称)六本木一丁目北地区計画 「環境影響調査書案」のあらまし(A4判、  
23頁)

## 2 質疑応答

令和6年8月25日（日）

項目	質問・意見	回答
環境影響調査手続	本調査書案を検索すると港区のホームページで閲覧することができるが、どのような位置付けで閲覧に供されているのか。	本調査書案は港区環境影響調査実施要綱に基づき港区へ提出したものであり、同要綱に基づき閲覧に供されている。
事業計画	駐車場の台数が決まったということは、住戸数やホテルの部屋数も決まったのか。	住宅は300戸から400戸の間で考えているが、引き続き検討中である。ホテルの客室数についても未定である。
	駐車場には電気自動車等の充電設備を導入するのか。	一部駐車場に設置する予定であるが、具体的な台数等は未定である
	計画地南西側にある駐車場はどのようなになるか。	この敷地は本計画範囲には含まれていないため、把握していない。
	計画地南側の緑化部分の地盤高さはどのくらいか。	計画地南東側が一番低い場所となり、海拔で約21mである。一方、西側尾根道の中央あたりは約28m強、尾根道北側が最も高く29m強となり、地下1階と1階レベルの差になる。
	計画地南側の未利用地部分は鹿島建設が保有していく予定か。	敷地南側に法基準に沿って区道を整備していくため、飛び地となった南側の一部については、今後検討を行うこととしている。
	容積率の算定に未利用地は含まれていないのか。	敷地面積は未利用地を含めない9,940m <sup>2</sup> であり、容積率は870%を前提として手続を進めている。
	今後、未利用地を本計画の容積対象に変更し、本計画が大きく変わる可能性はあるか。	その可能性はない。
	未利用地も計画地に含めた理由は何か。	道路を整備する関連範囲を含めて計画地の範囲としている。
	未利用地は延床面積に含まれているのか。今後、未利用地を売却することはあるか。	未利用地は計画建物の延床面積の根拠となる敷地に含めていない。また、売却については未定である。
	2030年度にはしゅん工予定とのことだが、事業全体の完了時期を指しているという認識で良いか。それとも建物のみの完成ということか。	現段階における予定であり今後変更になる可能性はあるが、事業全体の完了を令和12年（2030年）度と考えている。

交通	<p>神谷町駅から計画地西側エリアまで、計画地地下を通るような直線地下通路の構想があることを聞いたが、そのようにはならないという認識でよいか。</p>	<p>現時点で、ご質問いただいた通路を設ける計画は把握していない。 本計画でそのような通路整備は予定していない。</p>
	<p>隣接する地区が工事中の際は本計画地西側の歩道が広く確保されていたが、現在は仮囲いで狭くなっており、歩き辛い状況である。工事中は現状のままか。</p>	<p>以前存在した歩道状の部分は敷地の一部であった。 工事中は電線類の地中化等の作業もあり、仮囲いをかけ続ける必要がある為、工事期間中は現状のままご理解頂きたい。 供用後は従前の歩道状部分と同等幅員の正式な歩道に加え、歩道状空地为約4m設ける予定であり、以前より快適に歩行が出来るようになると考えている。</p>
	<p>計画地西側の近接地区も今後工事が始まるようだが、5年間もの間、互いの工事の仮囲いの影響で道が狭くなり、通行出来なくなるのは困る。</p>	<p>今後施工計画がある程度決まってきた段階で、隣接地区の事業関係者や行政とも相談をしながら対応策を検討する。</p>
	<p>住宅用の駐輪場が約259台とのことだが、住戸が300戸以上であれば1世帯1台もない。適正な台数なのか。</p>	<p>周辺マンションの状況も鑑みて、住戸数の7割程度の駐輪台数で計画している。 住戸数は検討中のため370戸と想定した。</p>

令和6年8月26日（月）

項目	質問・意見	回答
事業計画	建物計画の詳細はまだ決まっていないのか。	まだ決まっていないため、計画については改めて紛争予防条例に基づく説明会を開く予定である。
	工期が67ヶ月と長く感じるが、何故そこまでかかるのか。	建設業界の休みの取り方や残業時間の規制等、労働環境に変化が生じているため、以前より長く工期を設定している。詳細については年度内に再度、港区中高層建築物等の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例に基づく説明会を開く予定である。
交通	計画地西側の近接地区と工期が重複することが考えられるが、交通量は説明内容よりも多くなるという認識で合っているか。	工期は重なると思われるが、今後工事計画が纏まっていく段階で、事業者同士で打ち合わせを行い、周辺への影響が少なくなるよう調整する計画である。
	計画地西側の近接地区と同時に工事が行われるため、かなり多くの作業員が来ることが予想されるが、周辺道路の通行人が増え、一般の方々歩きづらくなるか心配である。	周辺道路に負荷がかかることは想定されるため、極力、迷惑にならないよう調整する。