

「(仮称) 東京科学大学田町キャンパス土地活用事業」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

NTT 都市開発株式会社、鹿島建設株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東急不動産株式会社

2 計画地の位置

計画地は港区芝浦三丁目に位置しています。鉄道の最寄り駅は、計画地北側に隣接する JR 田町駅 (JR 京浜東北線・山手線)、計画地の北側約 300m に都営浅草線及び都営三田線三田駅となり、さらに、地下を JR 横須賀線が通過しています。

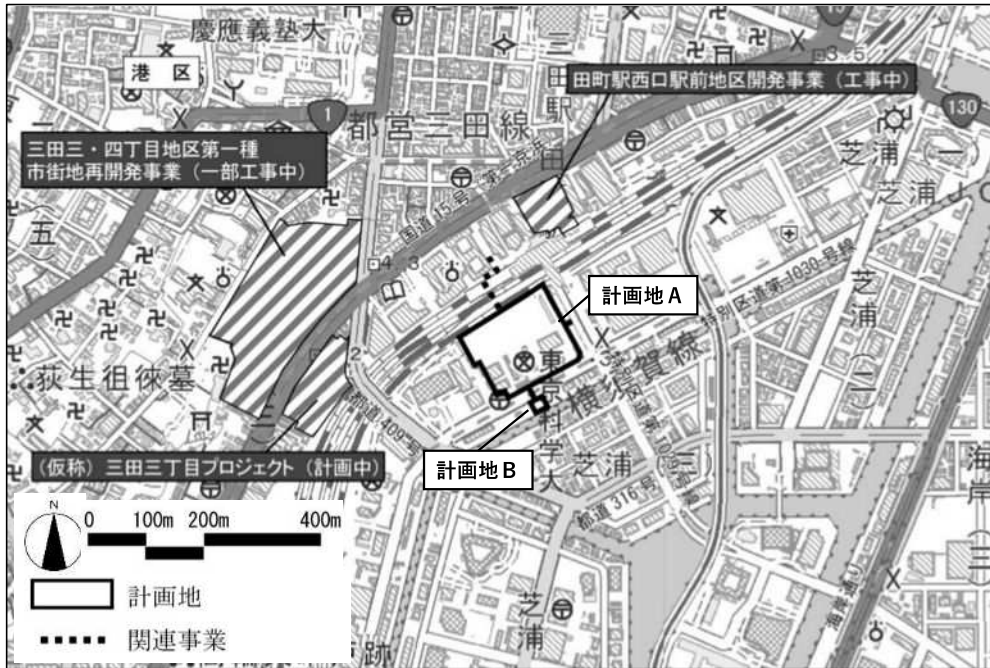
また、計画地北側約 150m に国道 15 号 (第一京浜) が走り、計画地南側に都道第 316 号線 (旧海岸通り) が走っています。さらに、北東側約 50m に特別区道第 1,029 号線 (なぎさ通り)、南東側に特別区道第 1,030 号線 (芝浦運河通り) が接道しています。

なお、計画地周辺では、「三田三・四丁目地区第一種市街地再開発事業」、「田町駅西口駅前地区開発事業」などの開発事業が進められているほか、本計画により①田町駅南側の鉄道敷地上空に新たな自由通路(以下、「新自由通路」といいます。)と②新自由通路に併せた新改札の整備及び③田町駅東口側の msb Tamachi とつながる既設デッキに計画地と接続するなぎさ通り横断デッキの整備 (以下、この整備によってできるデッキを「なぎさデッキ」といい、新自由通路、新改札及びなぎさデッキの3件の整備をあわせて「関連事業」といいます。)が計画されており、関連事業の施工時期や供用開始時期が本計画と重なることが想定されます。

また、現東西自由通路の拡幅、田町駅東口デッキの改修及び駅前広場の整備に伴い、段階的に歩行者動線が変更されることが予定されています。

本環境影響調査では、関連事業による複合影響が生じる可能性があることから、関連事業を含めて実施することとします。

■ 計画地位置図



3 事業の目的

特定都市再生緊急整備地域の整備方針、都市づくりのグランドデザインなどの上位計画を踏まえ、本計画では、田町駅東西と周辺市街地へのアクセス性を向上させる歩行者ネットワークの形成、交通結節機能の強化や新芝運河とまちに開かれた水辺の賑わいの創出を図ります。また、駅前地区にふさわしいみどり豊かな広場空間の創出や建物の総合的な環境性能の向上などによる環境負荷低減及び防災機能の強化とともに、公共公益施設や周辺イノベーション施設との連携による産官学連携拠点を形成することにより、土地の合理的な高度利用と都市機能を更新し、国際性豊かな賑わいある複合市街地となることをめざします。

4 事業の概要

計画地は、特別区道第1,030号線（芝浦運河通り）の北側（計画地A）と南側（計画地B）の2か所に分かれており、それぞれをデッキでつなげる計画です。

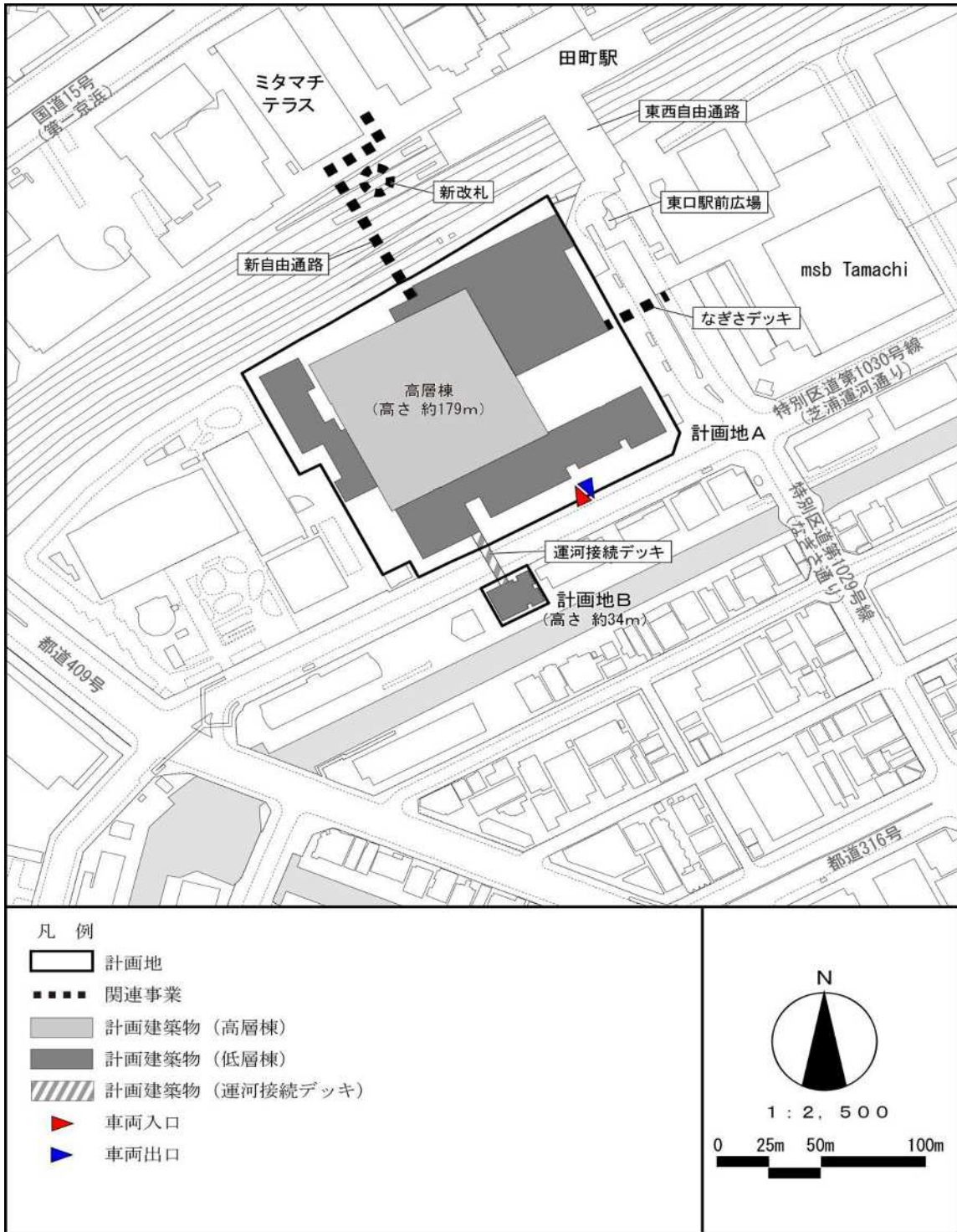
本計画は令和9年度に工事着工し、令和13年度に供用開始（第一期）、令和15年度に全体竣工し、供用開始（第二期）予定です。

■ 建築計画の概要

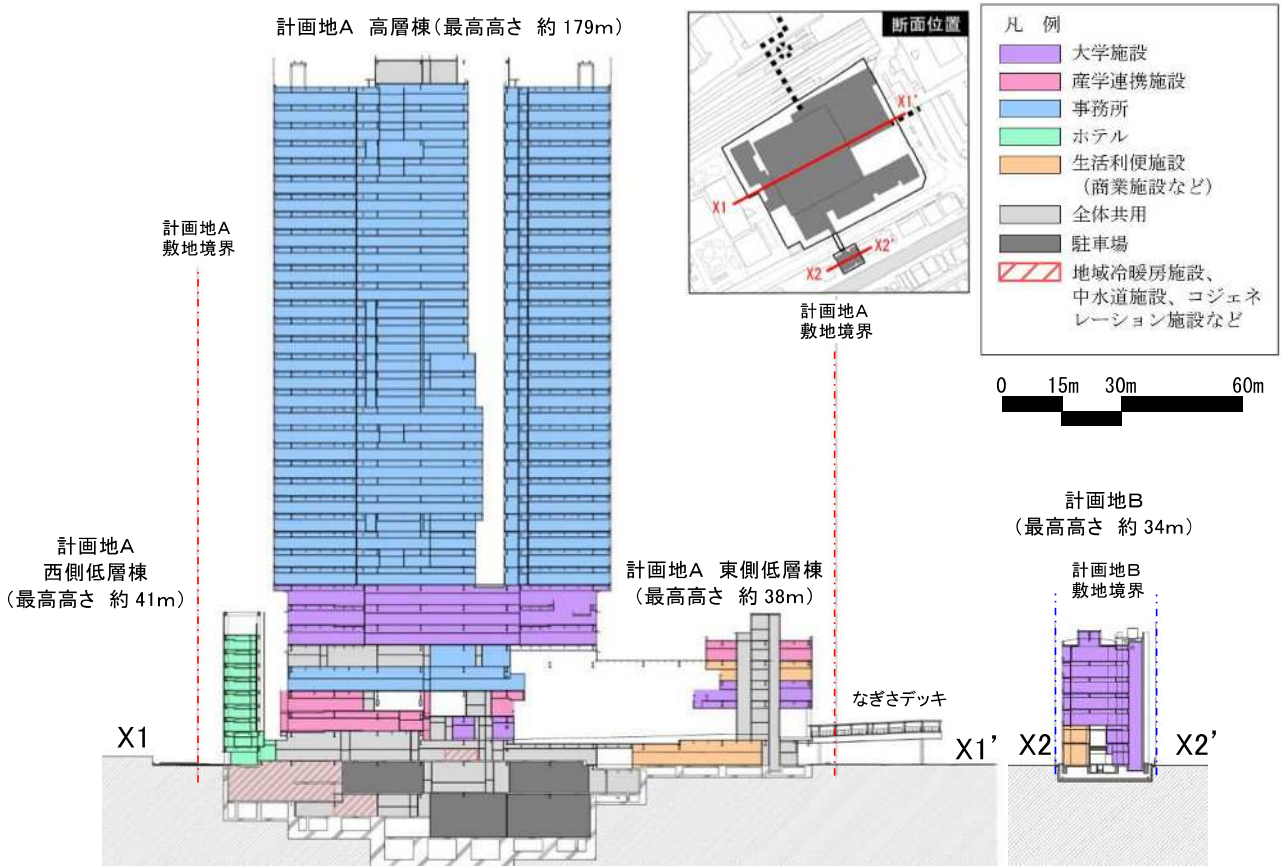
項目	内容	
計画地	計画地A	計画地B
主要用途	事務所、大学施設、産学連携施設、ホテル、商業施設、保育所 など	商業施設、大学施設 など
敷地面積	約 22,400m ²	約 500m ²
延床面積	約 289,000m ²	約 2,300m ²
最高高さ	約 179m（地上 39 階、地下 2 階）	約 34m（地上 7 階）
駐車場台数	約 415 台	—
駐輪場台数	自転車（約 100 台）、自動二輪車（約 37 台）、シェアサイクルポート（約 30 台）	

注）建築計画は、都市計画提案時のものであり、今後の関係機関（東京都開発企画課や港区開発指導課など）との協議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 (X1-X1'、X2-X2' 断面) (S = 1 : 1,800)



■ 計画建築物のイメージパース（msb Tamachi 側から計画地を望む）



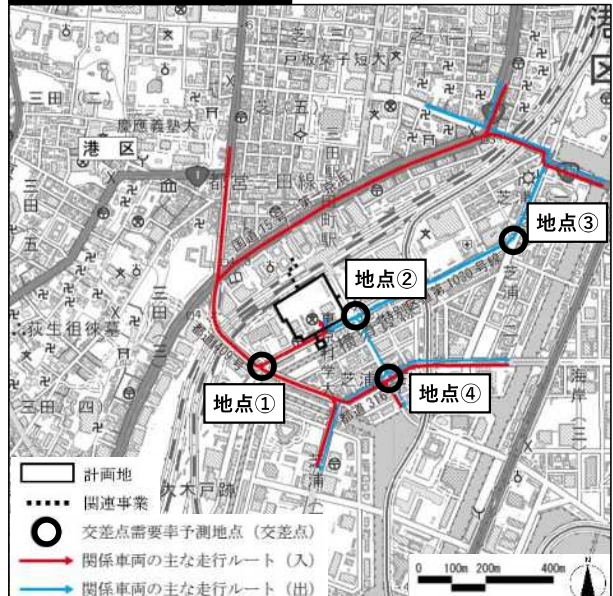
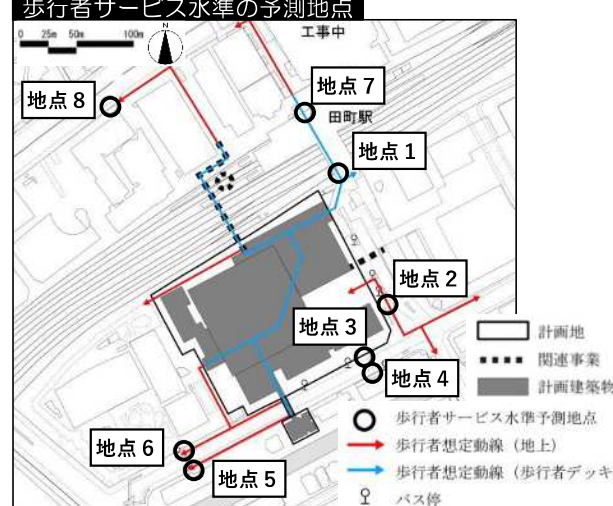
5 環境調査項目

環境調査項目は、本計画の内容から行為・要因を抽出し、さらに地域の環境特性などを考慮して選定しました。

環境要素	供用後			工事中	
	建物の存在	関係車両の走行	駐車場などの利用	建物の建設	工事用車両の走行
交通	○	○	○		○
資源・エネルギー・地球環境	○			○	
大気		○	○	○	○
水・土	○			○	
静穏		○		○	○
建造物影響	○				
植物・動物	○				
景観	○				
地域貢献等	○				

※環境影響調査書案（令和7年7月）時点の評価となります。

6 予測などの結果の概要（供用後）

予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）												
(1)交通													
■自動車交通量													
<p>① 自動車の発生集中交通量 本計画による供用後の発生集中交通量は、1日 で2,154台 T.E.^{注)}/日、ピーク時で252台 T.E./ 時と予測します。</p> <p>② 交差点需要率（交差点の混雑度を示す指標） 供用後の交差点需要率は0.158～0.404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以下を目安」を満たします。</p> <p>●交差点需要率の予測結果</p> <table border="1" data-bbox="167 672 766 884"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>交差点需要率 将来交通量</th> <th>環境の目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点①</td> <td>0.404</td> <td rowspan="4">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>地点②</td> <td>0.295</td> </tr> <tr> <td>地点③</td> <td>0.158</td> </tr> <tr> <td>地点④</td> <td>0.290</td> </tr> </tbody> </table> <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>	予測地点	交差点需要率 将来交通量	環境の目標	地点①	0.404	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	地点②	0.295	地点③	0.158	地点④	0.290	<p>予測結果に基づく対策</p> <p>1.事務所及びテナント関係者などに対して、掲示 板、貼り紙などによって、公共交通機関の利用を 促します。</p> <p>交差点需要率の予測地点</p> 
予測地点	交差点需要率 将来交通量	環境の目標											
地点①	0.404	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											
地点②	0.295												
地点③	0.158												
地点④	0.290												
■歩行者通行量													
<p>① 歩行者の発生集中交通量 本計画による供用後の歩行者発生集中交通量は ピーク時において合計6,670人 T.E.^{注)}/時と予測 します。</p> <p>② 歩行者サービス水準（歩道の歩行環境を示す指標） 現況の歩行者サービス水準は、地点1、地点2、 地点4～8が「水準A（自由歩行）」、地点3が「水 準B（やや制約）」と推計します。</p> <p>供用後の歩行者サービス水準は、地点1～7が 「水準A（自由歩行）」、地点8が「水準B（やや 制約）」と予測します。なお、本計画により地点8 で増加する交通量はピーク時で10人/時である ことから、影響は小さいものと考えます。</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</p> <p>1.芝浦四丁目方面の歩行者ネットワークを強化する ために、田町駅から計画地Aを斜めに貫く動線兼広 場（大規模屋内広場）を整備します。</p> <p>2.特別区道第1,030号線（芝浦運河通り）沿道は、 計画建築物の壁面を道路から離すことにより、現 行の道路幅員から約2m拡幅して整備します。</p> <p>歩行者サービス水準の予測地点</p> 												

予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）
<p>■ 駐車場</p>	
<p>本計画で設置する自動車駐車場は、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月 都条例第 77 号）の基準を満たす台数である合計約 415 台を設置する計画です。なお、現在、「田町駅周辺地区」駐車場地域ルールの方策を進めており、策定された場合は、当該地域ルールを適用した自動車駐車場設置台数に変更する予定です。</p>	<p>予測結果に基づく対策</p> <p>1.自動車駐車場については、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月 都条例第 77 号）の基準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>本計画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」（平成 11 年 9 月 区条例第 23 号）の基準を満たす台数である合計約 100 台を設置する計画です。</p> <p>自動二輪車駐車場は、「国土交通省による標準駐車場条例」の基準を満たす台数である合計約 37 台を設置する計画です。そのほか、シェアサイクルポートを約 30 台設置する計画です。</p>	<p>予測結果に基づく対策</p> <p>1.自転車・自動二輪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」（平成 11 年 9 月 区条例第 23 号）及び「国土交通省による標準駐車場条例」の基準を満たす台数を確保します。</p> <p>2.港区地域交通課と協議を行い、田町駅東口エリアにおける利便性向上のため、シェアサイクルポートを設置する計画とします。</p>
<p>■ 交通安全</p>	
<p>本計画の駐車場出入口の前面は、歩道状空地の整備により歩車分離を図る計画であるとともに、駐車場出入口には出庫警報機器の設置や誘導員の配置を検討するなど、歩行者の安全を確保できると考えます。</p> <p>また、本計画の実施により発生集中する関係車両の主要な動線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>予測結果に基づく対策</p> <p>1.駐車場出入口は歩行者交通量が多く、路線バスなどの駅前空間となっているなぎさ通り側を避け、比較的交通量の少ない芝浦運河通り側に設けます。</p> <p>2.出入口は 1 か所に集約し、歩道歩行者の安全性に配慮します。</p> <p>3.歩道沿いに設ける歩道状空地（幅 2 m）手前に停止線を設け、視距の範囲に植栽などの障害物を設置しない計画とします。</p> <p>4.駐車場出入口には出庫警報機器の設置や誘導員の配置などを検討し、歩行者への安全の確保に努めます。</p> <p>5.広場側から歩行者が車路を横断しないよう植栽帯などを設置する計画とします。</p>
<p>(2) 資源・エネルギー・地球環境</p>	
<p>■ リサイクル</p>	
<p>① 廃棄物の発生量</p> <p>本計画による廃棄物発生量は、約 16,267.2kg/日と予測します。</p> <p>② 再利用率</p> <p>廃棄物の再利用率は、合計で約 9,370.3kg/日であり、発生量の約 57.6%と予測します。</p>	<p>予測結果に基づく対策</p> <p>1.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」（平成 12 年 3 月 港環清第 329 号）に準拠した保管施設などを確保します。</p> <p>2.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。</p> <p>3.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>

予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）
<p>■地球温暖化の防止・エネルギー利用</p>	
<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"> ○ゼロエミッション東京の実現に向けた脱炭素化の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・事務用途部分のCO₂排出原単位について、48kg-CO₂/m²・年以下をめざすとともに、実質的に100%再生可能エネルギー由来の電力とすること等により、2030年（令和12年）を目標とするカーボンハーフの実現に向けて、CO₂の更なる削減を図ります。 ○駐車場地域ルールへの導入 <ul style="list-style-type: none"> ・「田町駅周辺地区」駐車場地域ルールを導入し、低炭素まちづくりに資する取り組みの検討を進めます。 ○風の道を考慮した配棟計画 <ul style="list-style-type: none"> ・品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドラインの基準を遵守し、JR線西側後背地への風の道を確保した配棟計画とします。 ○西側に隣接する田町グランパークと連携した自立・分散型エネルギーシステムの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・DHC^{注1)}第二プラントを新設し、自立・分散型エネルギーとして、熱供給は電気熱源、ガス熱源の併用と、CGS^{注2)}にて発電と熱利用を計画しています。また、インフラ途絶の状況により、供給エリアやレベルを分け、ガス途絶時には電気熱源を、電気途絶時にはガス熱源とCGSを稼働する運用により、需要に合った供給を可能にします。 ・DHC第一・第二プラントを交互に機器更新することにより、街区全体のエネルギー効率を段階的に向上させます。 ・CEMS/BEMS^{注3)}などを活用したエネルギーマネジメントを通じ、街区全体の省エネ性能を継続的に更新します。 <p>② 計画建築物の環境性能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務所部分でZEB Ready^{注4)}を達成します。また、全体でZEB Oriented^{注5)}相当をめざします。 ・CASBEE^{注6)}Sランク相当の環境性能を有する施設計画をめざします。 ・ERR^{注7)}22%以上（都市開発諸制度を活用）をめざします。 <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られると考えます。</p>	<p>予測結果に基づく対策</p> <p>1.本計画では、以下の配慮措置の検討を行い、エネルギーの効率的利用を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・DHC第二プラントの設置 ・高効率LED照明 ・人感センサーによる照明制御 ・CO₂センサーによる外気導入量の最適制御 ・外気冷房 ・太陽光発電設備の設置 ・屋光利用 ・自然換気の利用 ・高遮熱・高断熱な性能を有する外装計画 ・地上・屋上緑化 ・冷却塔による潜熱利用 <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>注1) DHC：District Heating and Cooling とは、一定地域内の建物群に熱供給設備（地域冷暖房プラント）を導入し、冷水・温水・蒸気などの熱媒を地域導管を通して供給し、冷房・暖房・給湯などを行うシステムです。</p> <p>注2) CGS：Co-Generation System とは、熱源から電力と熱を生産し供給するシステムのことで、</p> <p>注3) エネルギー管理システム（EMS：Energy Management System）とは、消費電力量等の電力データの見える化に加え、設備機器の制御機能を追加したシステムであり、管理対象の違いにより、CEMS（Cluster/Community EMS）やBEMS（Building EMS）といった名称が付けられています。</p> <p>注4) ZEB Ready とは、ZEB^{注8)}を見据えた先進建築物として、外皮の高断熱化及び高効率な省エネルギー設備を備えた建築物のことで、</p> <p>注5) ZEB Oriented とは、ZEB Ready を見据えた建築物として、外皮の高性能化及び高効率な省エネルギー設備に加え、更なる省エネルギーの実現に向けた措置を講じた建築物のことで、</p> <p>注6) CASBEE（建築環境総合性能評価システム）とは、省エネルギーや環境負荷の少ない資機材の使用といった環境配慮はもとより、室内の快適性や景観への配慮なども含めた建物の品質を総合的に評価するシステムのことで、</p> <p>注7) ERR：Energy Reduction Rate とは、設備機器の省エネルギー率を表す指標で、基準値からの低減率によりエネルギーの効率性を示し、数値が大きいほど設備の省エネルギー性能が高くなります。</p> <p>注8) ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）とは、年間の一次エネルギー消費量が正味ゼロかマイナスの建築物のことで、</p> </div>

予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）
--------------	-------------------

■ヒートアイランド現象の緩和

エネルギー利用の合理化（「地球温暖化の防止・エネルギー利用」参照）による省エネルギー化を推進し、空調システムから排出される人工排熱を低減します。また、計画地内の地上部・屋上・壁面の緑化を行い、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と考えます。

予測結果に基づく対策

- 1.本計画では、省エネルギーに係る配慮措置（「地球温暖化の防止・エネルギー利用」参照）を検討することにより、エネルギーの効率的利用を図ります。
- 2.主な設備機器は2階以上の建物上部に設置し、設備排熱による地上部への影響を低減するよう努めます。
- 3.周辺建物との間隔を十分に確保します。
- 4.地上部・屋上・壁面の緑化を行い、地表面の温度上昇や日射の反射抑制に努めます。
- 5.冷却塔による潜熱の利用を図ります。

(3)大気

■大気質

① 関係車両の走行に伴う大気質（NO₂・SPM）

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

浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、0.036mg/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回ります。

●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)	地点①	0.036	0.06 以下
	地点②	0.036	
	地点③	0.036	
	地点④	0.036	
	地点⑤	0.037	
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	地点①	0.036	0.10 以下
	地点②	0.036	
	地点③	0.036	
	地点④	0.036	
	地点⑤	0.036	

② 駐車場の供用に伴う大気質（NO₂・SPM）

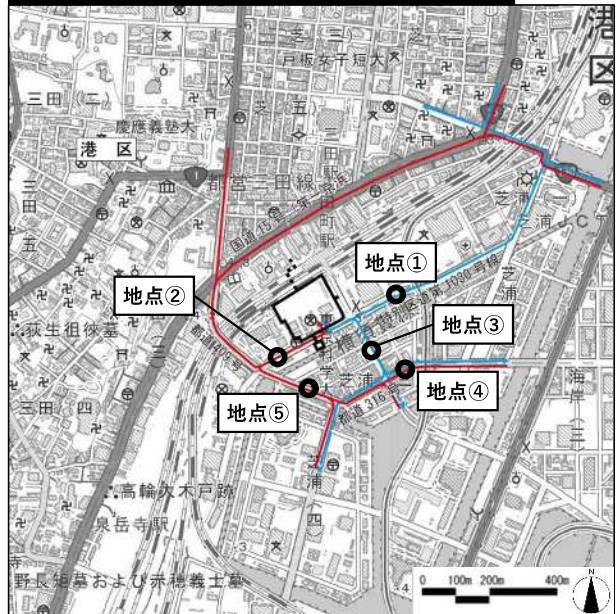
駐車場の供用に伴う二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、最大0.036ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準を下回ります。

浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、最大0.036mg/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回ります。

予測結果に基づく対策

- 1.テナント関係者や事務所などに対して、掲示板、貼り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。
- 2.テナント関係者や施設利用者などに対して、掲示板、貼り紙などによって、アイドリングストップなどのエコドライブの協力を促します。

関係車両の走行に伴う予測地点（大気質）



- 計画地
- 関連事業
- 関係車両の走行に伴う予測地点
- 関係車両の主な走行ルート（入）
- ← 関係車両の主な走行ルート（出）

予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）
(4)水・土	
■水利用	
<p>① 水利用量（上水・中水・雨水）</p> <p>計画地Aでは、上水は道路に埋設されている水道本管から引き込み、上水受水槽、上水高置水槽、給水ポンプを経由して給水する計画です。雑用水（トイレ洗浄水など）は上水、中水再利用水及び雨水再利用水を水源とし、雑用水高置水槽及び給水ポンプを経由して各所に給水する計画です。また、計画地Bも同様に、上水は道路に埋設されている水道本管から引き込み、上水高置水槽を経由及び直結直圧方式にて給水する計画です。</p> <p>給水計画に基づく1日の使用水量は、上水約1,072m³/日（計画地A：1,060m³/日、計画地B：12m³/日）を予定しており、DHC設備は別引き込みとして約650m³/日を予定しております。</p> <p>② 節水設備の設置状況</p> <p>本計画では、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"> ・雨水（雨水再利用槽）の利用 ・節水型トイレの導入 ・自動混合水栓の導入 	<p>予測結果に基づく対策</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 雨水再利用水を共用部トイレ洗浄水などに利用します。 2. 衛生器具は節水性と機能性に配慮した器具の選定に努めます。 3. 大便器仕様は温水洗浄便座付きの超節水型のフラッシュ弁（中水仕様）にする計画とします。 4. 小便器は、節水性に優れた個別感知フラッシュ弁（中水仕様）とし、清掃が容易な壁掛式低リップ型自動洗浄方式にする計画とします。 5. 洗面器は、節水を図るために自動混合水栓にする計画とします。 6. 事務所・店舗などでの事業活動の関係者などに対し「節水」を働きかけ、水利用量の発生量削減に努めます。
■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、合計で約1,072m³/日を予定しています。</p> <p>東京都下水道局との協議を行い、下水道本管の排水能力に著しい影響を及ぼすおそれがないことを確認していることから、汚水は下水道本管に放流する計画とします。</p> <p>② 排水の処理状況（臭気対策、有害生物発生防止対策）</p> <p>排水槽の悪臭対策は「ビルの新築に伴う地下排水槽（ビルピット）設計の手引き」（平成31年1月 東京都）に準拠し、ビルピットタイマーの設置、通気設備、換気設備などを十分に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、有害生物発生対策としては、蚊の発生を防止するため、排水槽（雨水ます）を定期的に清掃し、必要に応じて薬剤投入などを実施する計画であり、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</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 排水槽の悪臭対策は「ビルの新築に伴う地下排水槽（ビルピット）設計の手引き」（平成31年1月 東京都）に準拠し、ビルピットタイマーの設置など排水の長時間貯留を避けた計画を検討します。 2. 事務所・店舗などでの事業活動の関係者などに対し「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めます。 3. 蚊の発生を防止するため、排水槽（雨水ます）は、定期的に清掃し、必要に応じて薬剤投入などを実施する計画とします。

予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）
--------------	-------------------

■雨水

① 雨水流出抑制量（雨水浸透量）

現在の緑化計画における浸透域の面積として、約 1,698m²（植栽・芝生：約 1,506m²、草地・透水性舗装：約 192m²）の浸透域を確保するものとして雨水浸透量を予測しました。

雨水浸透量は、約 79m³と予測します。

② 雨水流出抑制量（雨水貯留量）

本計画では、「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」（平成5年 11月 港土計第 333号）などに準拠した雨水流出抑制対策を行います。

同要綱に基づく雨水流出抑制対策量は、約 1,378m³です。

本計画では、同要綱に基づく雨水流出抑制対策量の目標値（約 1,378m³）から雨水浸透量（約 79m³）を差し引いた約 1,299m³以上の雨水貯留量を確保する計画です。

予測結果に基づく対策

1. 「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」（平成5年 11月 港土計第 333号）に基づく雨水流出抑制対策量の目標値から雨水浸透量を差し引いた量以上の雨水貯留量を確保する計画です。
2. 地上部に可能な限り緑地を整備し、雨水浸透量を確保するように努めます。
3. 雨水貯留槽を設け、一時的な負荷の低減を図り公共下水道へ放流する計画とします。
4. 雨水貯留槽から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。

●計画地での雨水貯留量

雨水流出抑制対策量 (m ³)	雨水浸透量 (m ³)	雨水貯留量 (m ³)
目標値 (①)	(②)	(③=①-②)
1,378	79	1,299

■地形・地質

① 地盤沈下の有無

新築工事にあたっては、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SMW^{注1)}などの山留壁を計画建築物周囲に構築し、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ありません。

したがって、地盤沈下及び地盤の変形が生じることはない予測します。

② 雨水浸透量

雨水浸透量は、「雨水」に示したとおり、約 79m³と予測します。

③ 地下水の流動阻害の有無

本計画では、新築工事にあたり、遮水性が高く剛性のあるSMWなどの山留壁を、難透水性の上総層群粘性土層（Ka-c）付近（約 T.P.^{注2)}-34m～約 T.P.-24m）まで構築することから、上総層群粘性土層（Ka-c）上部の地下水を遮断することになると考えられます。

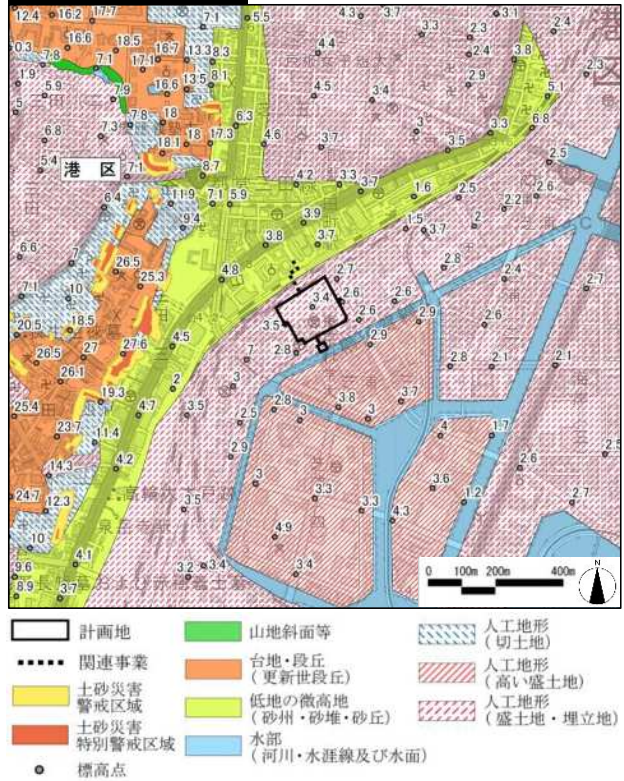
しかし、地下水は地形の勾配に沿って、西側から東側に向かって広範囲に流れていると考えられ、これに対し山留壁が占める範囲は、地下水全体の分布において限定的なものであることから、地下水はこの周囲を迂回すると考えられます。

したがって、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。

予測結果に基づく対策

1. 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。
2. 遮水性が高く剛性のあるSMWなどの山留壁を難透水性の上総層群粘性土層（Ka-c）付近（約 T.P.-34m～約 T.P.-24m）まで構築して、周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。

周辺の地形の状況



注1) SMW（工法）とは、掘削攪拌機などを用いて原位置土（Soil）とセメント系懸濁液を混合攪拌（Mixing）した後に、H形鋼などの芯材を挿入し、遮水性の高い壁体（Wall）を連続して築造する山留壁の工法です。

注2) T.P.とは、地表面の標高を表す場合の基準となる東京湾の海面の高さのことです。

(5) 静穏

■音

関係車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））は、昼間が 61~70dB、夜間が 59~67dB と予測されます。「環境基本法」（平成5年11月 法律第91号）に基づく環境基準と比較すると、地点⑤の夜間で同基準を超えています。現況で環境基準を超えていること、本計画の関連車両による騒音レベルの増加分は 0.1dB 未満であることから、本計画の関連車両の走行に伴う周辺環境に与える影響は小さいと考えます。

●関係車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））の予測結果（単位：dB）

予測地点	時間区分	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）			環境の目標（環境基準）
		将来基礎交通量	将来交通量	増加分	
地点①	昼間	63	64	1未満 (0.7)	65以下
	夜間	58	59	1 (1.0)	60以下
地点②	昼間	64	64	1未満 (0.7)	65以下
	夜間	58	59	1未満 (0.2)	60以下
地点③	昼間	61	61	1未満 (0.2)	65以下
	夜間	58	59	1未満 (0.1)	60以下
地点④	昼間	68	68	1未満 (<0.1)	70以下
	夜間	64	64	1未満 (<0.1)	65以下
地点⑤	昼間	70	70	1未満 (0.1)	70以下
	夜間	67	67	1未満 (<0.1)	65以下

注) L_{Aeq} とは、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。

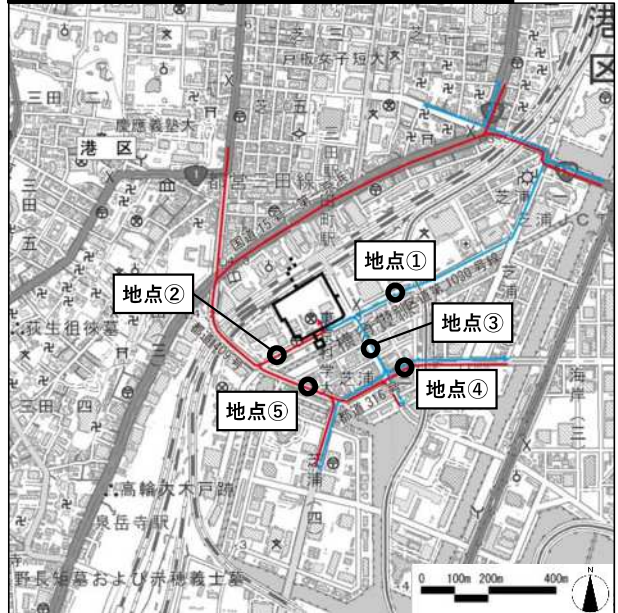
予測結果に基づく対策

1. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、貼り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。
2. 事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、貼り紙などによって、アイドリングストップなどのエコドライブの協力を促します。

・騒音の大きさの目安

騒音レベル	内容
70~80dB	・地下鉄の車内 ・在来鉄道の車内
60~70dB	・ファミレスの店内 ・喫茶店の店内
50~60dB	・役所の窓口周辺 ・書店の店内
50dB以下	・美術館の館内 ・図書館の館内

関係車両の走行に伴う予測地点（音、振動）



- 計画地
- 関連事業
- 関係車両の走行に伴う予測地点
- 関係車両の主な走行ルート（入）
- 関係車両の主な走行ルート（出）

予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）
--------------	-------------------

■振動

関係車両の走行に伴う道路交通振動（振動レベル（L₁₀））は、昼間が47～58dB、夜間が45～57dBと予測され、「環境確保条例」（平成12年12月都条例第215号）に基づく日常生活等に適用する規制基準に対して、全地点で同基準以下です。

●関係車両の走行に伴う道路交通振動（振動レベル（L₁₀））の予測結果（単位：dB）

（予測地点は、p.11音参照）

予測地点	時間区分	振動レベル（L ₁₀ ）			環境の目標（規制基準）
		将来基礎交通量	将来交通量	増加分	
地点①	昼間	46	47	1未満（0.4）	60以下
	夜間	45	45	1未満（0.1）	55以下
地点②	昼間	55	55	1未満（0.2）	65以下
	夜間	51	51	1未満（0.4）	60以下
地点③	昼間	50	50	1未満（0.3）	65以下
	夜間	49	49	1未満（<0.1）	60以下
地点④	昼間	55	55	1未満（<0.1）	65以下
	夜間	52	52	1未満（<0.1）	60以下
地点⑤	昼間	58	58	1未満（<0.1）	65以下
	夜間	57	57	1未満（0.1）	60以下

注）L₁₀とは、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。

予測結果に基づく対策

- 1.事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、貼り紙などによって、公共交通機関の利用を促します。
- 2.事務所及びテナント関係者などに対して、掲示板、貼り紙などによって、アイドリングストップなどのエコドライブの協力を促します。

・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。

予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）
--------------	-------------------

(6) 建造物影響

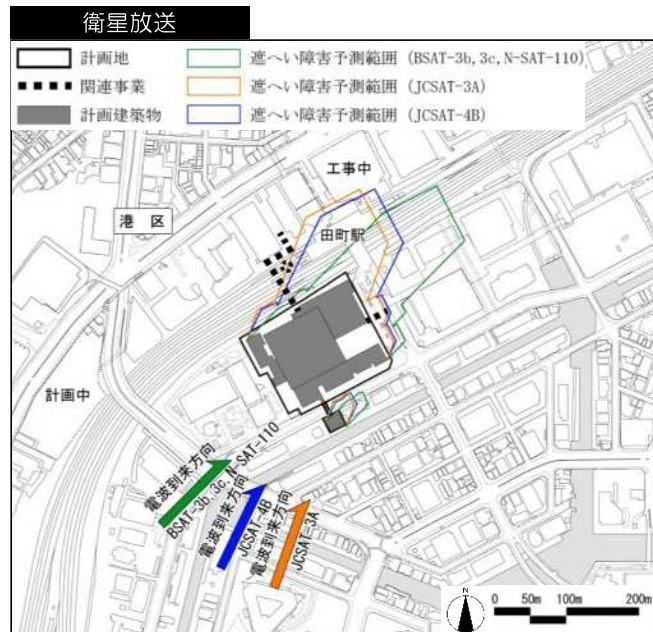
■ 電波受信状態

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（広域局：最大約920m、県域局：最大約3,330m）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（最大約230m）が生じると考えられます。

予測結果に基づく対策

1. 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。
2. 電波障害の予測地域以外において、計画建築物に起因して新たな電波障害が生じた場合には、適切な対策を講じます。
3. 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》



予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）
--------------	-------------------

■風

風環境が変化する地点もありますが、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大きな影響を与えることはなく、快適な歩行空間が確保され则认为ます。

●風環境の予測結果

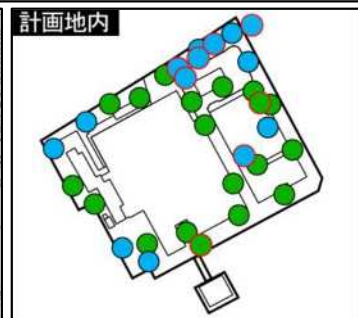
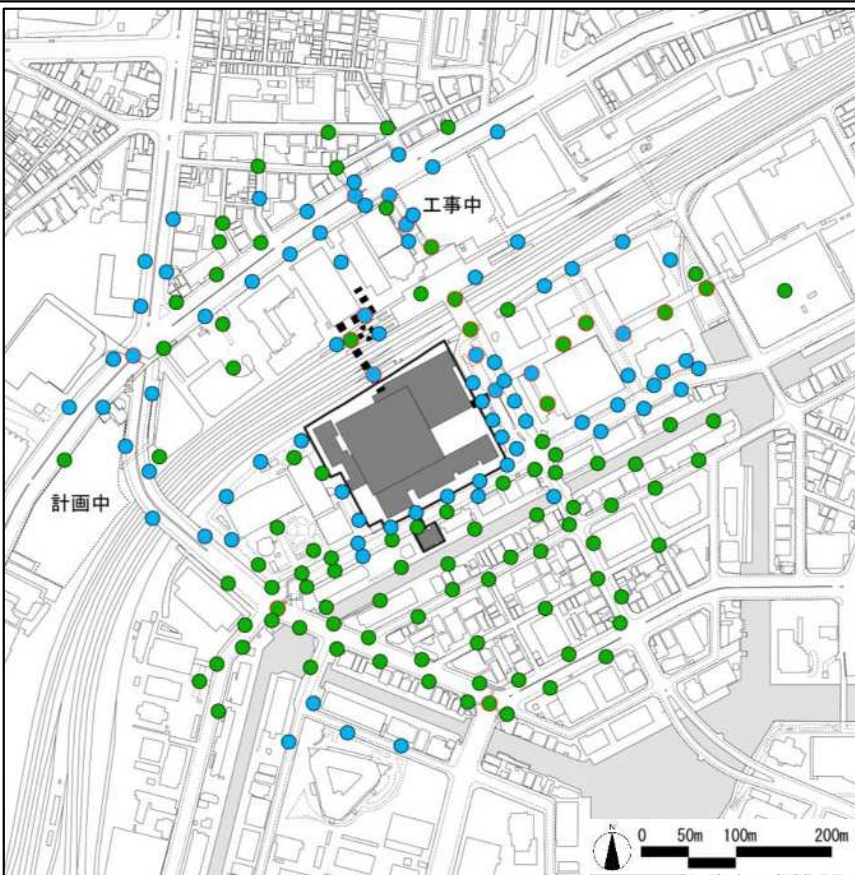
風環境の区分		風環境の予測結果	
		建設前	建設後（対策後）
領域A	住宅地相当	113地点	117地点
領域B	低中層市街地相当	64地点	96地点
領域C	中高層市街地相当	0地点	0地点
領域D	強風地域相当	0地点	0地点

注）建設後は計画地内及び関連事業上に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。

予測結果に基づく対策

1. 計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、敷地境界から計画建築物までの離隔距離をできる限り確保するとともに、計画地内周縁に緑地帯を確保する計画とします。また、計画地中心側に高層棟を配置し、東西南側を囲うように低層棟を設けることで、歩行者レベルにおいて高層棟から吹き降ろす風の影響を低減する計画とします。
2. 防風植栽を配置します。
3. 防風植栽の防風効果を維持するため、十分な灌水・施肥などを行い、適切な維持管理を行います。
4. 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、事務所及びテナント関係者などに対して協力を働きかけます。

《建設後（対策後）の風環境の予測結果》



- 計画地
- ■ ■ ■ 関連事業
- 計画建築物
- 予測地点
- 領域A（117地点）
- 領域B（96地点）
- 領域C（0地点）
- 領域D（0地点）

注）赤縁（○）で示す地点は、歩行者デッキなどの地上以外の地点です。

予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）
--------------	-------------------

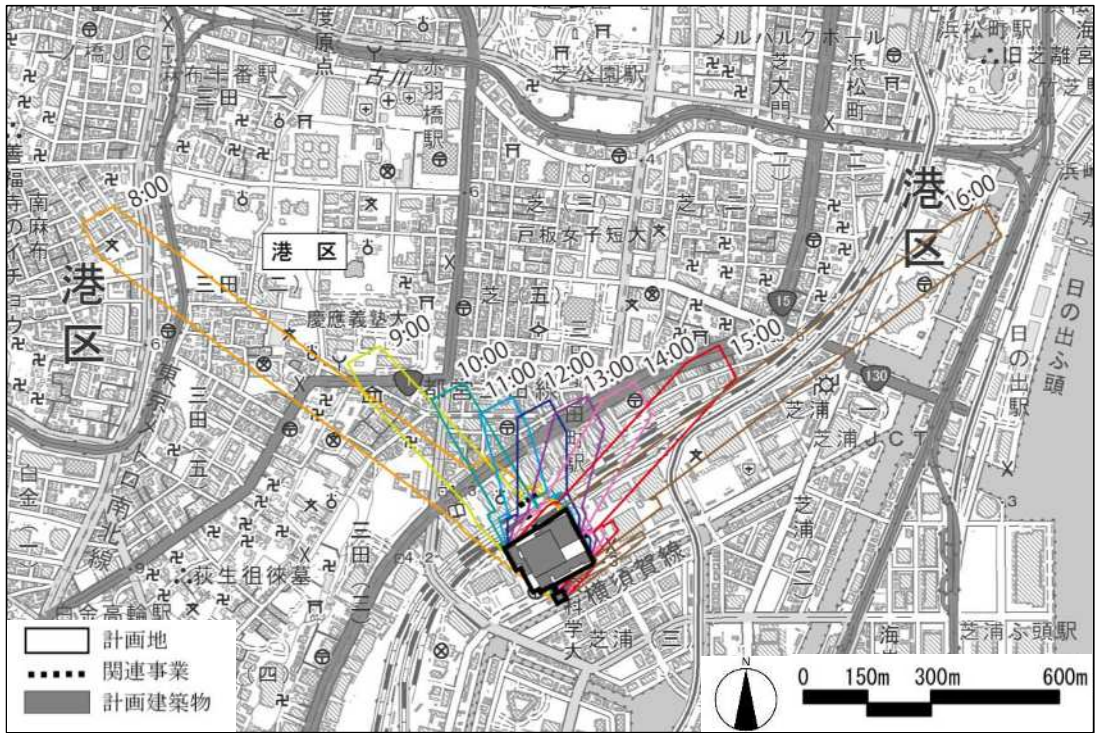
■日照

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、日影規制を満足しています。

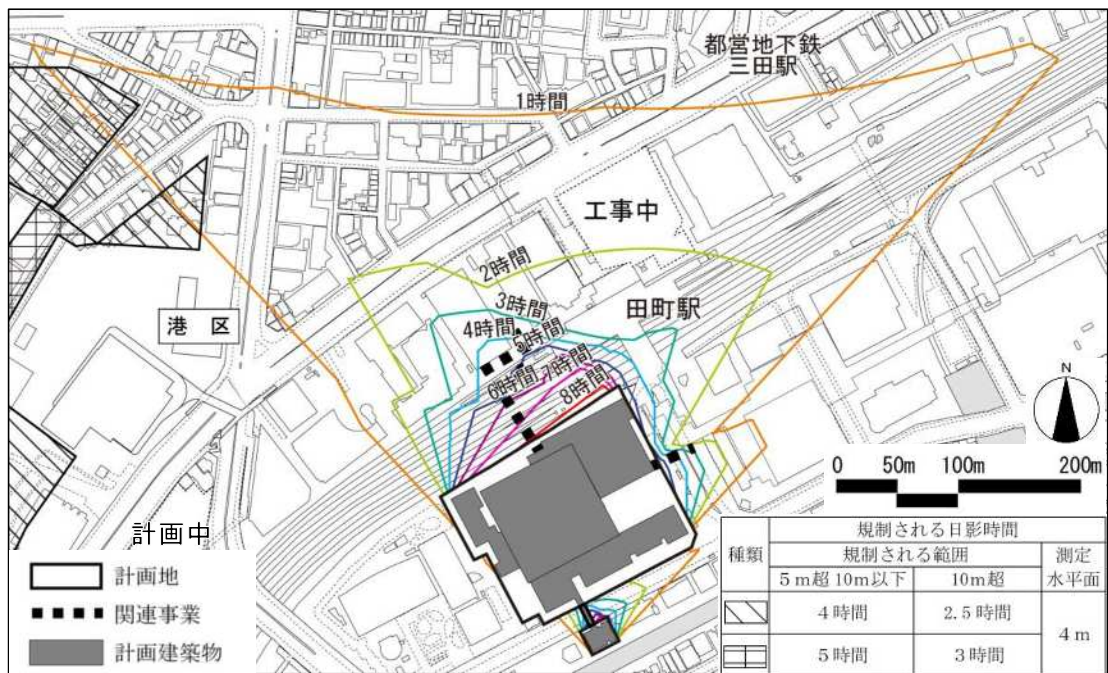
予測結果に基づく対策

- 敷地境界から計画建築物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する計画とします。

《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）》



予測などの結果（供用後）	予測結果に基づく対策など（供用後）
--------------	-------------------

■光

① 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のものは可能な限り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。

② 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、適切な照明計画を検討し、外部への室内照明の漏れの低減を図ることから、著しい光害による影響は発生しないものと考えます。

計画地内における公開空地などの外部照明については、照明目的に応じた適切な照明機器の設置や適切な運用などを行う計画を検討します。また、時間帯に応じた照明の明るさ調整などの計画を検討します。

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

1. 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可能な限り使用しない計画とします。
2. 計画建築物の室内照明は、適切な照明計画を検討し、外部への室内照明の漏れの低減を図ります。
3. 公開空地などの外部照明については、以下の事項を検討します。
 - ・照明目的に応じた適切な照明機器の設置や適切な運用などを行う計画を検討します。
 - ・時間帯に応じた明るさの調整などの計画を検討します。
 - ・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（植栽本数、面積）

本計画では計画地Aで高木約 204 本の樹木を、計画地Bで高木約5本の樹木を植栽する計画です。また、計画地A及び計画地Bのいずれも港区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、基準緑化面積の 1/2 以上を地上部緑化で確保することから、緑化基準を満足します。

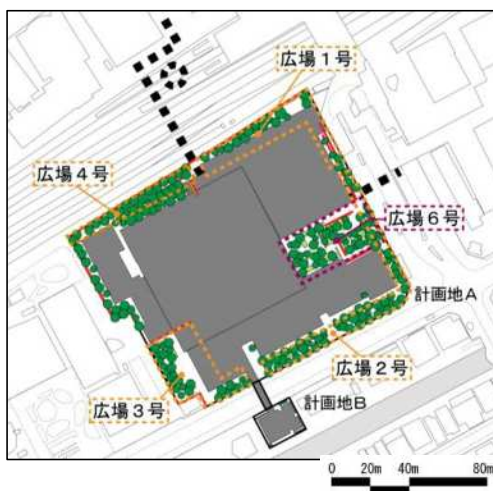
② 計画地の緑化計画

計画地内には人々が滞留できる開放的な広場空間（緑地など）を整備し、賑わい、交流や憩いを創出します。

予測結果に基づく対策

1. 植栽基盤には、礫などの異物が極力残らないように努めます。
2. 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、樹木などの健全な育成に努めます。
3. 緑化は、在来種の植栽植樹などを選定するように努めます。
4. 緑化は、周辺樹種を調査したうえで、周辺環境とつながる植栽樹種などを選定するとともに、根上がりや生育不良を未然に防ぐことを目的とした根茎誘導基盤（根が生育できる隙間のある特殊な土壌）を用いて樹木などの健全な育成に努めます。

◀緑化計画図▶



区分	項目	本計画における緑化計画	港区緑化基準
計画地 A	接道部 緑化延長	約 210m	約 199.1m
	緑化面積	約 9,700m ²	約 9,413m ²
計画地 B	接道部 緑化延長	約 15m	約 14.9m
	緑化面積	約 55m ²	約 49m ²

- 計画地
- 関連事業
- 計画建築物
- 地上部緑化（高木：高さ3m以上）
- 地上部緑化（中木・低木・地被類など）
- 壁面緑化
- 広場（地上レベル）
- 広場（地上～デッキレベル）

注）緑地（公開空地）の整備方針は、p.21 公開空地等参照。

(8) 景観

■ 都市景観

① 地域の景観の特性の変化

計画地が位置する田町駅周辺は、事務所建築物の立地割合が高い地域であり、計画地南側や国道15号（第一京浜）北側は、事務所建築物のほか、住宅用地や商業用地が混在する地域となっています。また、計画地周辺は中高層建築物が多く立地し、特に高層建築物は、計画地北西側の鉄道路線沿いに多く立地しています。

計画建築物の用途としては、大学施設、事務所、ホテル、商業施設、保育所、産学連携施設などが複合されており、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（最高高さ約179m）は、高層部壁面の分節及びガラス基調の空を映しこむ外装により、周辺への圧迫感低減に配慮しながら、周辺建物と調和するシンプルな形態と無彩色の色彩で計画することにより、田町駅周辺の高層建物群として一体となったスカイラインが形成されると予測します。

また、計画建築物は板状を避けたタワー型の形状により隣棟間隔を確保するとともに、なぎさ通りを挟んだ msb Tamachi と合わせ、芝浦・港南地域の玄関口にふさわしいゲート性のある景観が形成されると予測します。

よって、本計画においては、周辺建物と調和した駅前拠点にふさわしい都市景観が形成されると予測します。

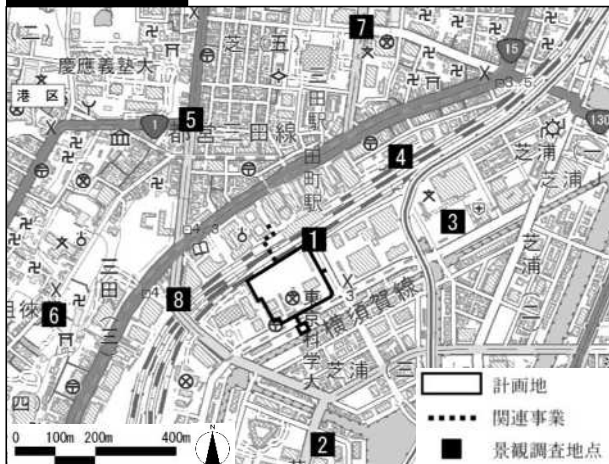
② 代表的な眺望地点からの眺望景観の変化

計画建築物は、全て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ます。

計画地北東側の地点1：歩行者デッキ及び計画地西側の地点8：札の辻橋からは計画建築物全体を望むことができますが、地点3：芝浦公園からは低層部のみ、そのほかの眺望地点からは高層部のみ望むことができると予測します。

代表的な眺望地点のうち、地点1：歩行者デッキ、地点4：本芝公園及び地点8：札の辻橋からのフォトモンタージュ写真は、p.20～p.22に示すとおりです。

景観調査地点



③ 計画建築物と周辺の景観への配慮

本計画における計画建築物と周辺への配慮事項は、右に示すとおりです。

予測結果に基づく対策

環境改善に配慮した対策の内容は、予測結果（計画建築物と周辺の景観への配慮）に示すとおりです。

● 計画建築物と周辺の景観への配慮

遠景	<p>■ 駅前拠点にふさわしい都市景観の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> • 周辺建物と調和し、田町駅周辺の高層建物群として一体となったスカイラインの形成を図ります。 • 高層部壁面の分節及びガラス基調の空を映しこむ外装により、周辺への圧迫感低減に配慮しつつ、ほかと調和するシンプルな形態と無彩色の色彩で計画します。 • 板状を避けたタワー型の形状により隣棟間隔を確保するとともに、なぎさ通りを挟んだ msb Tamachi と合わせ、芝浦・港南地域の玄関口にふさわしいゲート性のある景観の形成を図ります。
中景	<p>■ 周辺のまち並みや賑わいとの連続性・調和</p> <ul style="list-style-type: none"> • 低層部1階に商業施設を配置し、なぎさ通り対岸のなぎさテラスと合わせて、通り沿いに連続した賑わいの形成を図ります。 • 低層部のボリュームを周辺建物と同程度の規模に分節し、周辺のまち並みとの調和を図ります。 • 高層部及び低層部をそれぞれ道路からセットバックさせることで、芝浦運河通りに対するヒューマンスケール^{注1)}なまち並み形成を図ります。 • 低層部の壁面位置及び高さにメリハリをつけて、单调さを避けた抑揚のある景観形成を図ります。
近景	<p>■ 場所の特性や個性を生かした魅力ある景観の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> • 周辺ネットワークとの接続部に溜まり空間となるオープンスペースを整備することで、人の流れを整え、まちにひらかれた広場空間の形成を図ります。 • なぎさ通り沿いは連続した空地を設け、ストリートファニチャー^{注2)}やベンチを設けた店舗と連動する賑わいのある駅前の表情と、ゆとりある歩行者空間の形成を図ります。 • 芝浦運河通り沿いは地被及び高木を中心として環境軸に沿った緑量のある植栽により、新芝運河沿いは水辺の特性を生かすことにより、環境に配慮したみどり豊かな景観の形成を図ります。 • 線路沿いは、新改札から田町グランパークへ至る歩行経路として、みどりの感じられる潤いある歩行者空間の形成を図ります。

注1) ヒューマンスケールとは、建築物や都市の空間において、人間らしさが感じられ、人間の活動にふさわしい空間のスケール、または尺度のことです。

注2) ストリートファニチャーとは、街灯やサイン、ベンチなどを含めた、道路や広場などの公共空間に設置される備品の総称です。

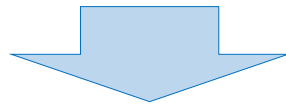
《代表的な眺望地点からの眺望の予測結果（地点1：歩行者デッキ）》

調査地点の状況

計画地北東側に位置し、田町駅を利用する人など、不特定多数の人々が往来する地点です。



（現況）



計画建築物

歩行者デッキ



（供用後）

《代表的な眺望地点からの眺望の予測結果（地点4：本芝公園）》

調査地点の状況

計画地北東側に位置する公園であり、不特定多数の人々が利用する地点です。



（現況）



計画建築物



（供用後）

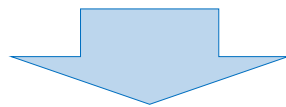
《代表的な眺望地点からの眺望の予測結果（地点8：札の辻橋）》

調査地点の状況

計画地西側に位置する橋りょうであり、不特定多数の人々が往来する地点です。

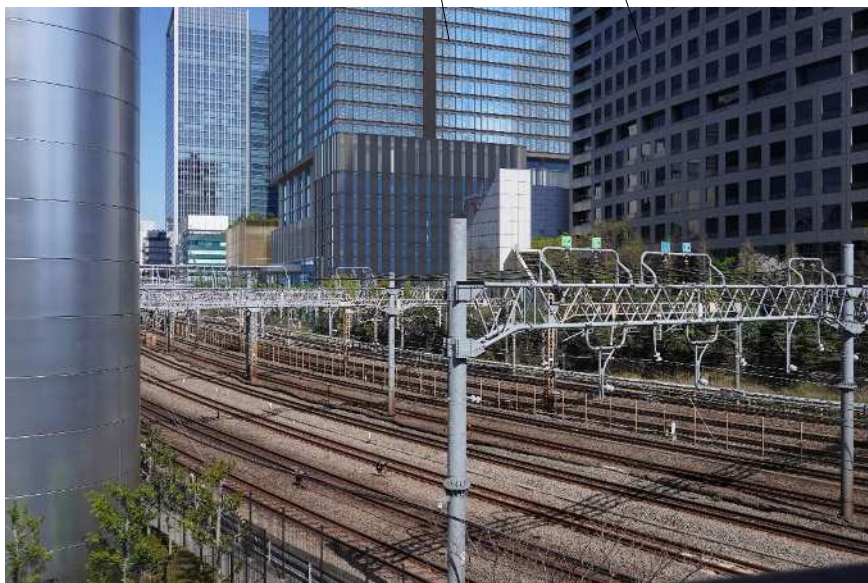


（現況）



計画建築物

田町グランパーク



（供用後）

(9) 地域貢献等

■ 公開空地等

① 公開空地の整備状況

地上レベルの歩行者ネットワークの接続部及び沿道部には、人々が滞留できる開放的な広場空間を整備し、賑わい、交流や憩いを創出します。また、新たに整備する歩行者動線が交わる位置に屋内外のオープンスペースを整備し、地域の居住者・就業者・来街者など、様々な人々が行きかう活気にあふれた広場空間を形成します。

これらの空間を整備することにより、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供することができるかと予測します。

● 公開空地の整備方針

	位置	整備方針
地上	広場1号	歩行者が滞留できる空間として、交通機関を利用する人々の待合いなど、駅前のみどり豊かな憩いの場として整備します。
	広場2号	多種多様な植栽やベンチ・テーブルなどを配置し、多様な人々の様々なニーズに対応した賑わいと憩いの空間として整備します。
	広場3号	豊かなみどりや、遊具としても活用できるモニュメントなどを配置し、行きかう人々の憩いの場として整備します。
	広場4号	生物多様性に触れられるような空間として設け、子どもたちのあそび場や環境教育の場、来街者の癒しの場として整備します。
デッキ	広場5号	賑わい、交流や憩いの中心的な役割を担う大規模屋内広場空間として整備します。
地上 ↑ デッキ	広場6号	みどり豊かな段丘上の広場として整備し、来訪者へ憩いの場を提供すると共に、立体的なみどりが広がる駅前空間を創出します。

② 帰宅困難者の一時滞在施設、一時滞留スペースの確保状況

本計画における帰宅困難者の一時受け入れ場所などの整備方針は、以下のとおりです。

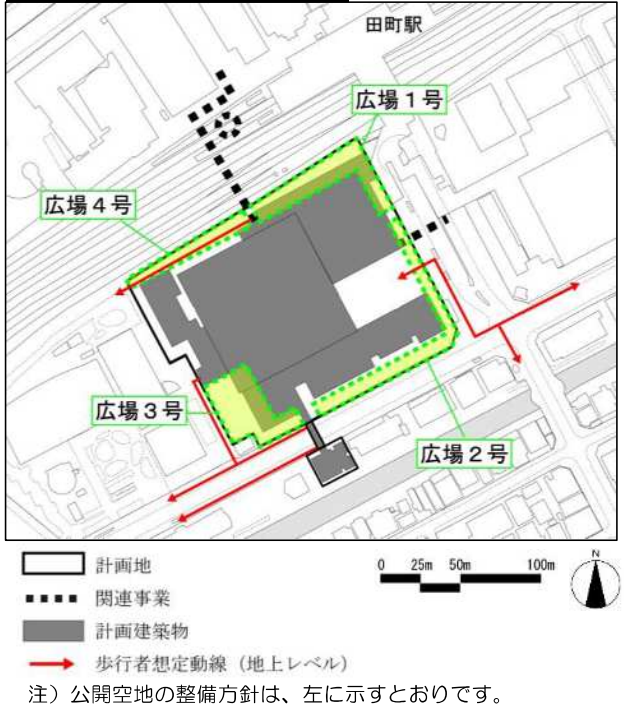
● 帰宅困難者の一時受け入れ場所などの整備方針

施設	整備方針
一時滞在施設 (約2,800人)	<ul style="list-style-type: none"> 計画地内に帰宅困難者の一時滞在施設を整備する計画とします。 西側に隣接する田町グランパークとも連携し、田町駅周辺で大規模な帰宅困難者の受入体制を街区全体で構築していきます。
一時退避場所 (一時滞留スペース) (約2,500m ²)	<ul style="list-style-type: none"> 外構に設ける広場空間は、発災時の一時滞留者用スペースとして活用する計画とし、田町駅の混雑を緩和することで、安全性向上に寄与します。
防災備蓄倉庫	<ul style="list-style-type: none"> 帰宅困難者用の防災備蓄品（3日分）を備えた防災備蓄倉庫を整備する計画とします。 港区の防災備蓄倉庫を別途整備する計画とします。

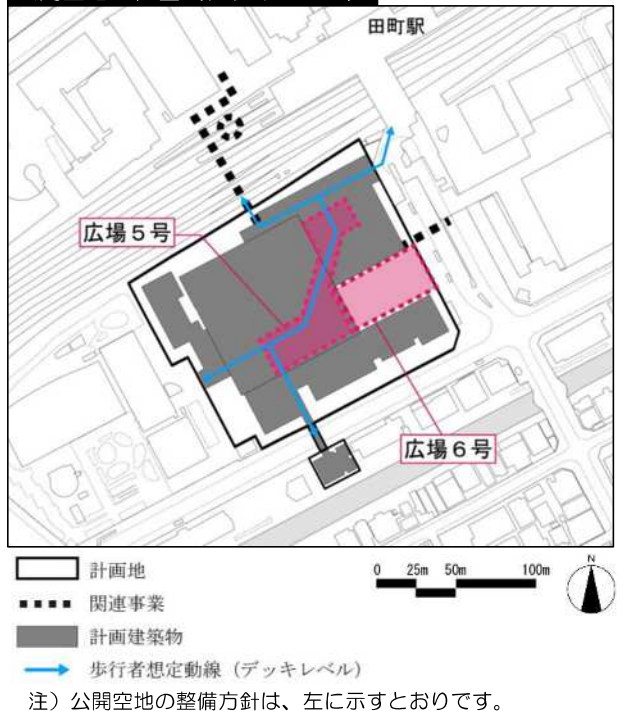
予測結果に基づく対策

環境改善に配慮した対策の内容は、予測結果（公開空地の整備状況及び帰宅困難者の一時滞在施設、一時滞留スペースの確保状況）に示したとおりです。

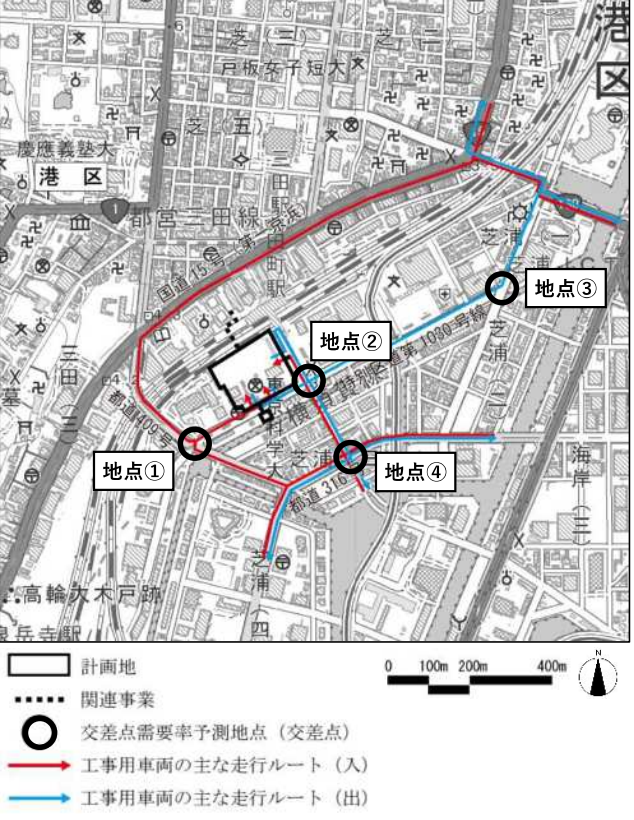
公開空地の位置（地上レベル）



公開空地の位置（デッキレベル）



7 予測などの結果の概要（工事中）

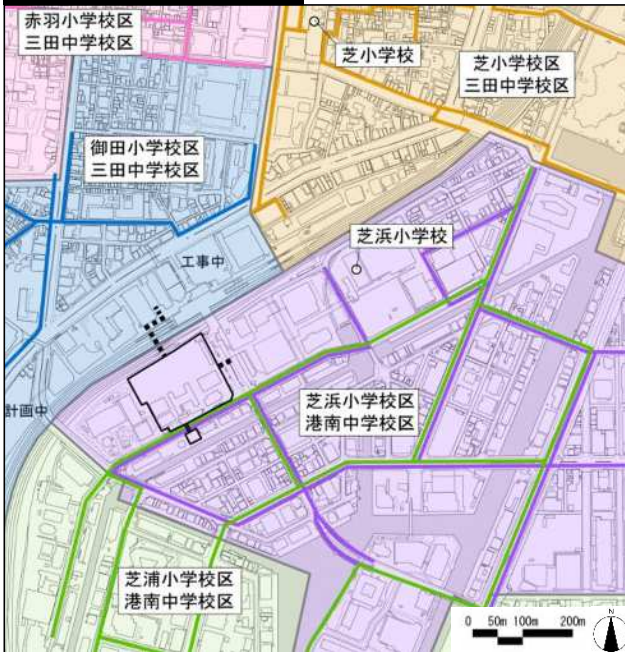
予測などの結果（工事中）	予測結果に基づく対策など（工事中）												
(1)交通													
■自動車交通量													
<p>① 自動車の発生集中交通量（工事用車両台数） 工事計画に基づく工事用車両のピーク時（新築工事着工後 35 か月目）の工事用車両台数（片道）は、大型車 373 台/日、小型車 0 台/日、合計 373 台/日と計画します。</p> <p>② 交差点需要率 工事中の交差点需要率は 0.157～0.398 と予測され、「交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下を目安」を満たします。</p> <p>● 交差点需要率の予測結果</p>	<p>予測結果に基づく対策</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 工事用車両による交通への影響を軽減するため、作業員の自動車使用の抑制、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に努めます。 2. 工事用車両出入口には、適宜交通誘導員などを配置します。 												
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="178 734 320 815">予測地点</th> <th data-bbox="322 734 518 815">交差点需要率 将来交通量</th> <th data-bbox="520 734 767 815">環境の目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="178 817 320 853">地点①</td> <td data-bbox="322 817 518 853">0.398</td> <td data-bbox="520 817 767 958" rowspan="4">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 data-bbox="178 855 320 891">地点②</td> <td data-bbox="322 855 518 891">0.256</td> </tr> <tr> <td data-bbox="178 893 320 929">地点③</td> <td data-bbox="322 893 518 929">0.157</td> </tr> <tr> <td data-bbox="178 931 320 967">地点④</td> <td data-bbox="322 931 518 967">0.302</td> </tr> </tbody> </table>	予測地点	交差点需要率 将来交通量	環境の目標	地点①	0.398	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	地点②	0.256	地点③	0.157	地点④	0.302	<p style="text-align: center;">交差点需要率の予測地点</p> 
予測地点	交差点需要率 将来交通量	環境の目標											
地点①	0.398	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											
地点②	0.256												
地点③	0.157												
地点④	0.302												

■交通安全

計画地が属する学校区は、芝浜小学校区及び港南中学校区であり、芝浜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。

学校区及び指定通学路



予測結果に基づく対策

1. 工事用車両出入口には、適宜交通誘導員などを配置し、歩行者の安全確保に努めます。
2. 資材の搬入、建設発生土などの搬出に際しては、周辺道路の通学時間帯、交通のラッシュ時やバスの運行時間を避けるよう配慮します。また、工事用車両が集中しないよう、無線機などを利用し、状況に応じた工事用車両の運行に努めます。
3. 施工計画の深度化や実際の施工状況に応じて、可能な限り工事用車両台数の削減に努めます。
4. 工事用車両出入口について、工事用車両の通行による付近の交通への支障が生じないように適切な規模などを検討します。
5. 工事用車両による交通安全対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。
 - ・規制速度を厳守します。
 - ・急発進、急加速を避けます。
 - ・積載量を厳守します。
 - ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。
6. 工事の際には、田町駅東口周辺の開発状況を確認するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺の交通安全に努めます。

(2)資源・エネルギー・地球環境

■リサイクル

① 建設廃棄物（建設発生土を含む）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、廃プラスチック類、金属くず、木くず、紙くず、石膏ボード、その他、混合廃棄物）、建設汚泥及び建設発生土です。

廃材の発生量は約 9,475.6 t、建設汚泥の発生量は約 4,206.2m³、建設発生土の発生量は約 224,000m³と予測します。

② 再利用率

廃材の再利用率は約 8,578.5 t（再利用率：約 91%）、建設汚泥の再利用率は約 4,038.0m³（再利用率：約 96%）、建設発生土の再利用率は約 197,120m³（再利用率：約 88%）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 9,475.6 t	約 8,578.5 t
建設汚泥	約 4,206.2 m ³	約 4,038.0 m ³
建設発生土	約 224,000 m ³	約 197,120 m 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、関係法令など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。

また、建設汚泥、建設発生土については、関係法令など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

＜建設廃棄物（廃材）＞

- 1.建設資材などの搬入に際しては、過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図ります。
- 2.関係法令など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。
- 3.搬出運搬にあたっては、荷崩れや飛散などが生じないように、必要に応じて荷台カバーの使用などを行います。

＜建設汚泥、建設発生土＞

- 4.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。
- 5.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清掃を十分に行うとともに、飛散などが生じないように、必要に応じて荷台カバーの使用などを行います。

(3)大気

■大気質

① 工事用車両の走行に伴う大気質（NO₂・SPM）

新築工事における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、0.036～0.038ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回ります。

浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、0.036mg/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回ります。

●工事用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)	地点①	0.036	0.06 以下
	地点②	0.036	
	地点③	0.036	
	地点④	0.037	
	地点⑤	0.038	
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	地点①	0.036	0.10 以下
	地点②	0.036	
	地点③	0.036	
	地点④	0.036	
	地点⑤	0.036	

② 建設機械の稼働に伴う大気質（NO₂・SPM）

新築工事における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0.050ppmと予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回ります。

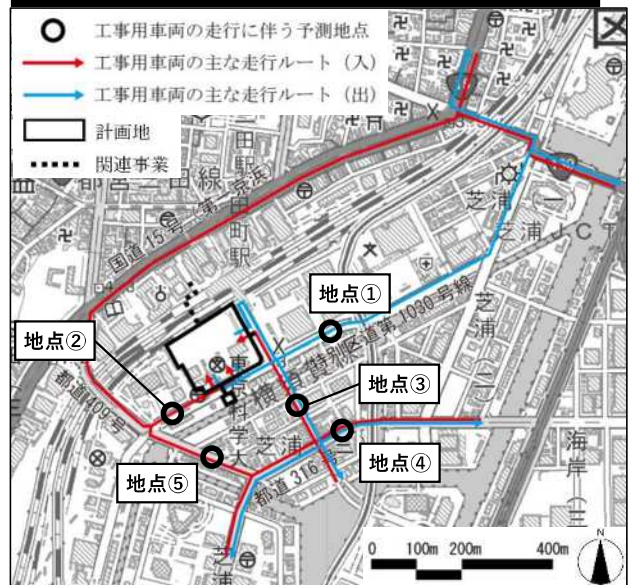
浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は、最大0.052mg/m³と予測され、大気汚染に係る環境基準値を下回ります。

予測は、全ての建設機械が同時に稼働する場合を想定したものであり、実際の稼働台数はこの状況を下回るものと考えます。また、工事の実施に際しては、建設機械の稼働台数の低減及び建設機械の集中稼働を避けるなど効率的な稼働に努めるとともに、最新の排出ガス対策型建設機械をできる限り用いることなどにより、建設機械の稼働による影響の低減に努めます。

予測結果に基づく対策

- 最新の排出ガス規制適合車をできる限り使用することにより、汚染物質排出量の低減を図ります。
- 資材の搬入、建設発生土などの搬出に際しては工事用車両が集中しないように努めます。
- 可能な限り車両台数の削減を図り、大気質への影響の低減に努めます。
- 工事用車両による大気質への影響の軽減対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。
 - 規制速度を厳守します。
 - 急発進、急加速を避けます。
 - 積載量を厳守します。
 - 待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要なふかきを禁止します。
 - 作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。
- 土砂運搬車など粉じんの飛散が起こりやすい工事用車両には、荷台カバーなどを使用します。
- 土砂や資機材の搬出入車両のタイヤに付着した泥土の水洗いを行うため、洗車設備などを出入口付近に設置し、土砂により計画地周辺道路を汚損しないよう配慮します。
- 工事用車両の出入口付近には、適宜清掃員を配置するなど、清掃に努めます。
- 鋼製仮囲い（高さ3m）を設置します。
- 建設機械のアイドリングストップを遵守し、不必要なふかきの防止に努めます。
- 最新の排出ガス対策型建設機械をできる限り使用することにより、汚染物質排出量の低減を図ります。

工事用車両の走行に伴う予測地点（大気質）



予測などの結果（工事中）	予測結果に基づく対策など（工事中）
(4)水・土	
■排水	
<p>① 排水方法</p> <p>工事中に計画地から発生する湧水・雨水及び洗車排水などは、必要に応じて沈砂槽などの適切な処理装置により排水中に含まれる土砂などを沈降除去するなど、「東京都下水道条例」（昭和34年12月都条例第89号）に基づく水質の基準（水素イオン濃度：5を超え9未満、浮遊物質量600mg/L未満）以下にして公共下水道に排水する計画です。</p> <p>② 排水の水質</p> <p>工事中の排水の水質は、上述のとおり「東京都下水道条例」（昭和34年12月都条例第89号）に基づく水質の基準である「水素イオン濃度：5を超え9未満、浮遊物質量600mg/L未満」以下になるように、必要に応じて沈砂槽など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>予測結果に基づく対策</p> <p>1. 工事中の排水は、必要に応じて沈砂槽などの適切な処理装置により、「東京都下水道条例」（昭和34年12月都条例第89号）に基づく水質の基準（水素イオン濃度：5を超え9未満、浮遊物質量600mg/L未満）以下にして公共下水道に排水します。</p> <p style="text-align: center;">沈砂槽の模式図</p>
■地形・地質	
<p>①地盤沈下の有無</p> <p>新築工事にあたっては、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SMWなどの山留壁を計画建築物周囲に構築し、周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。</p> <p>また、新築工事の土工事に伴う掘削は、構築する山留壁に囲まれた範囲の内側で行うとともに、床付け深度は山留壁よりも浅い（短い）計画です。</p> <p>そのほか、山留壁は、掘削深度に応じた切梁やアンカーによる補強を施すなど、周辺への影響を及ぼさないように配慮するとともに、工事中（土工事、基礎躯体工事）には、計画地敷地境界の地盤及び地下水位の変位を計測管理します。</p> <p>②地盤の変形の状況</p> <p>計画建築物周囲には、既存建物の解体工事時において、SMWなどの山留壁を構築し、山留壁で囲まれた範囲の内側で新築工事を行うことで、周辺地盤の変形が生じないように計画します。</p> <p>また、工事中（土工事、基礎躯体工事）には、計画地敷地境界の地盤及び地下水位の変位を計測・管理します。</p>	<p>予測結果に基づく対策</p> <p>1. 工事中（土工事、基礎躯体工事）には、計画地敷地境界の地盤及び地下水位の変位を計測・管理します。</p> <p>2. 工事中に計画地敷地境界の地盤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> <p>3. 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。</p> <p>4. 傾斜計又は下げ振りにより、山留壁の鉛直変位を計測・管理します。</p>
■土壌汚染	
<p>計画地内における土壌汚染状況調査は、工事着工までに、「土壌汚染対策法」（平成14年5月法律第53号）及び「環境確保条例」（平成12年12月都条例第215号）に基づく土壌汚染状況調査を行い、調査の結果を踏まえ、「土壌汚染対策法」（平成14年5月法律第53号）及び「環境確保条例」（平成12年12月都条例第215号）に基づき汚染の状況、計画地及びその周辺の立地環境に即した適切な処理方法により汚染土壌を処理します。</p>	<p>予測結果に基づく対策</p> <p>1. 土壌汚染状況調査の結果を踏まえ、「土壌汚染対策法」（平成14年5月法律第53号）及び「環境確保条例」（平成12年12月都条例第215号）に基づき土壌汚染の掘削除去、現位置での浄化、不溶化、封じ込めなど、汚染の状況、計画地及び周辺の立地環境に即した適切な処理方法により汚染土壌を処理します。</p>

(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道路交通騒音レベル（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））は、62～71dBと予測されます。「環境基本法」（平成5年11月 法律第91号）に基づく環境基準と比較すると、地点⑤で同基準を超えましたが、本計画の工事用車両による騒音レベルの増加分は0.2dBであることから、本計画の工事用車両の走行に伴う周辺環境に与える影響は小さいと考えます。

● 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））の予測結果（単位：dB）

予測地点	時間区分	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）			環境の目標（環境基準）
		将来基礎交通量	将来交通量	増加分	
地点①	昼間	63	64	1未満(0.6)	65以下
地点②	昼間	64	64	1未満(0.8)	65以下
地点③	昼間	61	62	1(1.1)	65以下
地点④	昼間	68	68	1未満(0.2)	70以下
地点⑤	昼間	70	71	1未満(0.2)	70以下

注) L_{Aeq} とは、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です。

② 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音

建設機械の稼働による騒音レベル（ L_{A5} ）は、鉄道敷地側を除く計画地敷地境界のうち西側で最大64dB（予測高さ1.2m）と予測され、「環境確保条例」（平成12年12月 都条例第215号）に基づく指定建設作業に適用する騒音の勧告基準（80dB）以下です。

注) L_{A5} とは、騒音値を大きい順に並べ、最高値と最低値の側からそれぞれ5%ずつ除外し残った値のうち上端の値。

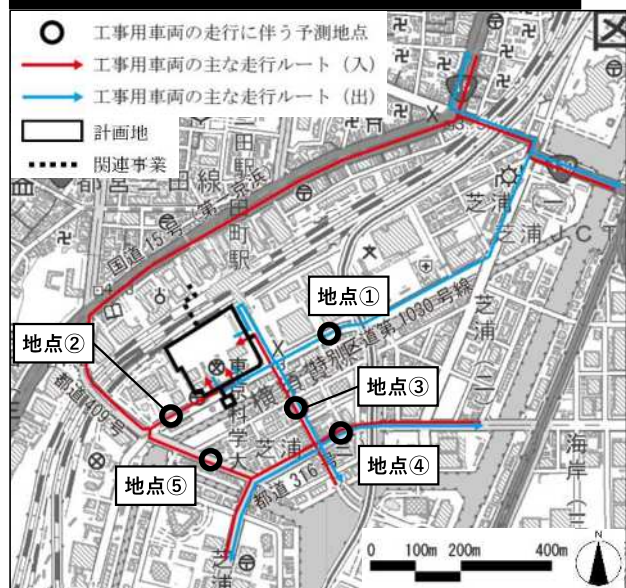
予測結果に基づく対策

1. 工事工程の平準化を図り、工事用車両が集中しないように努めます。
2. 可能な限り車両台数の削減を図り、騒音の低減に努めます。
3. 工事用車両による道路交通の騒音への影響の軽減対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。
 - ・規制速度を厳守します。
 - ・急発進、急加速を避けます。
 - ・積載量を厳守します。
4. 建設機械は、可能な限り低騒音型を使用するなど、騒音の低減に努めます。
5. 工事区域には、鋼製仮囲い（高さ約3m）を設置します。
6. 建設機械の配置については、1か所で集中稼働することのないよう計画します。

・ 騒音の大きさの目安

騒音レベル	内容
70～80dB	・ 地下鉄の車内 ・ 在来鉄道の車内
60～70dB	・ ファミレスの店内 ・ 喫茶店の店内
50～60dB	・ 役所の窓口周辺 ・ 書店の店内
50dB以下	・ 美術館の館内 ・ 図書館の館内

工事用車両の走行に伴う予測地点（音、振動）



■振動

① 工事用車両の走行に伴う道路交通振動

新築工事における工事用車両の走行に伴う道路交通振動レベル（L₁₀）は、48～58dB と予測され、「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づく日常生活等に適用する規制基準に対して、全地点で同基準以下です。

●工事用車両の走行に伴う道路交通振動（振動レベル（L₁₀））の予測結果（単位：dB）

（予測地点は、p.27 音参照）

予測地点	時間区分	振動レベル（L ₁₀ ）			環境の目標（規制基準）
		将来基礎交通量	将来交通量	増加分	
地点①	昼間	46	48	1 (1.4)	60 以下
地点②	昼間	55	56	1 (1.2)	65 以下
地点③	昼間	50	53	3 (2.5)	65 以下
地点④	昼間	55	55	1 未満 (0.2)	65 以下
地点⑤	昼間	58	58	1 未満 (0.2)	65 以下

注）L₁₀とは、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。

② 建設機械の稼働に伴う建設作業振動

新築工事における建設機械の稼働に伴う建設作業振動レベル（L₁₀）は、計画地西側敷地境界において最大 63dB と予測され、「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 都条例第 215 号）に基づく指定建設作業に適用する振動の勧告基準（70dB）以下です。

予測結果に基づく対策

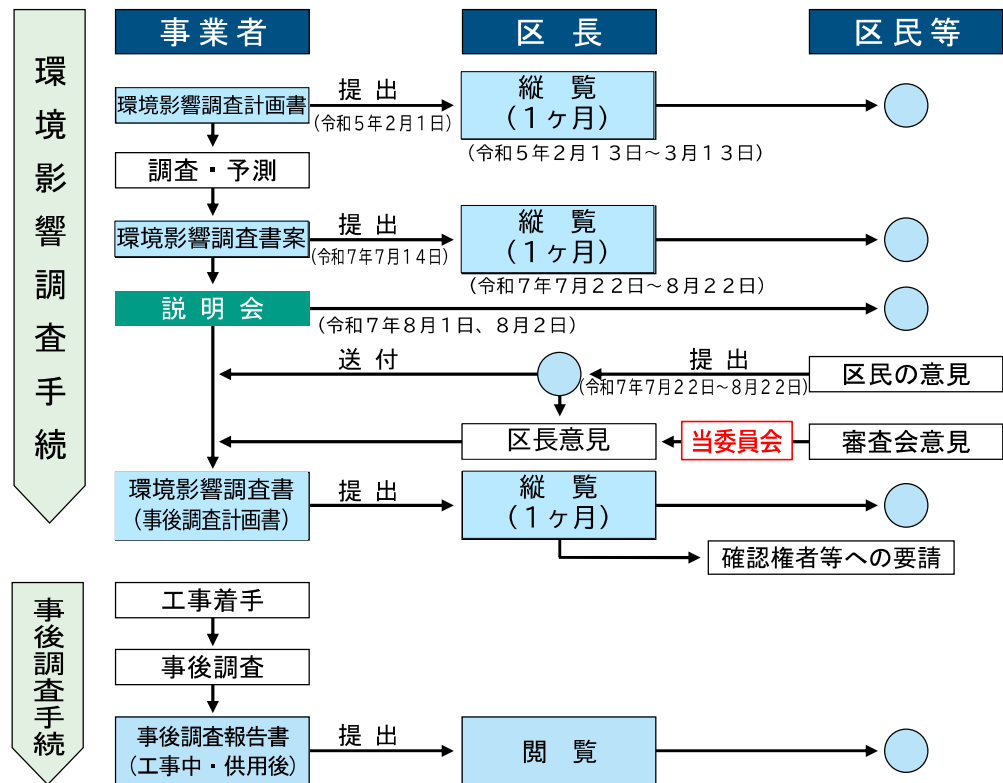
1. 工事工程の平準化を図り、工事用車両が集中しないように努めます。
2. 可能な限り車両台数の削減を図り、振動の低減に努めます。
3. 工事用車両による道路交通の振動への影響の軽減対策として、以下の事項を施工者に指示し、運転者への指導・教育を徹底します。
 - ・規制速度を厳守します。
 - ・急発進、急加速を避けます。
 - ・積載量を厳守します。
 - ・待機中の工事用車両はアイドリングストップを遵守し、不必要なふかきを禁止します。
 - ・作業員の通勤には、公共交通機関の利用を基本とします。
4. 建設工事には、可能な限り低振動の工法を採用するなど、振動の低減に努めます。
5. 建設機械の配置については、1 か所で集中稼働することのないよう計画します。

・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。

8 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7年8月1日(金) 午後7時~8時10分

第2回

令和7年8月2日(土) 午前10時~11時10分

(3) 調査書案提出

令和7年7月14日(月)

(4) 調査書案縦覧期間

令和7年7月22日(火)~8月22日(金)

(5) 意見書提出期間

令和7年7月22日(火)~8月22日(金)

(仮称) 東京科学大学田町キャンパス土地活用事業環境影響調査書案
住民説明会開催結果

1 説明会の概要

(1) 実施時期

- ① 令和7年8月1日(金) 午後 7時～ 8時10分
- ② 令和7年8月2日(月) 午前10時～11時10分

(2) 実施場所 TKP 田町駅前カンファレンスセンター ホール11B

(3) 出席人数

- ① 令和7年8月1日(金) 46名
- ② 令和7年8月2日(月) 29名

(4) 次第

- ① 開会
- ② 出席者紹介
- ③ 事業者挨拶
- ④ 環境影響調査書案の概要説明
- ⑤ 質疑応答
- ⑥ 閉会

(5) 説明者

〔事業者〕 NTT 都市開発株式会社、鹿島建設株式会社、
東日本旅客鉄道株式会社、東急不動産株式会社

〔調査者〕 八千代エンジニアリング株式会社

〔司 会〕 株式会社ユーエスアイ・エンジニアリング

(6) 配布資料

(仮称) 東京科学大学田町キャンパス土地活用事業
「環境影響調査書案」のあらまし (A4版、31頁)

2 環境影響調査に関する質疑応答

令和7年8月1日（金）

項目	質問・意見	回答
事業計画	本計画に伴い増加する昼間人口はどの程度ですか。	事務所を利用する昼間人口は 14,000～15,000 人程度と試算していますが、テナントが決定していないため今後変わる可能性もあります。
	本計画により増加する JR 田町駅の利用者は新改札を利用してくれるのですか。また、歩行者動線はどのような想定ですか。	将来的には東西自由通路の拡幅（10 m）と新改札及び新自由通路（6 m）の整備により、昼間人口が増加した場合でも混雑が緩和されると想定しています。計画建築物の利用者は新自由通路からも入ってくることも想定しており、東西自由通路と新自由通路で歩行者が分散される予定です。本計画を通して田町駅混雑の緩和に貢献したいと考えています。
	新自由通路はいつ完成しますか。	令和 13 年度を予定しています。
	新自由通路から芝浦運河通りまで建物を迂回せずに通り抜ける歩行者動線でしょうか。	資料上では、歩行者動線を模式的に示しており、蛇行しているように見えますが、実際の計画では自由通路が鉄道上空を通るための高さがあり、計画建築物側との段差を解消するにあたりエレベーター・階段を設けているため、迂回するようなルートとしては計画しておりません。
工事計画	工事の時間帯はいつですか、また土日祝は工事を実施しますか。	原則、時間帯は通常の工事現場と同様に朝 8 時から夕方 17 時～18 時頃を想定しています。また、平日及び土曜日の工事を予定しております。詳細は、今後具体化する施工計画において検討します。
	工事用車両の出入り口はどこですか。田町駅周辺における朝の時間帯は歩行者が多く、混雑しているため気になっています。	芝浦運河通り側となぎさ通り側に計 3 か所を予定しています。出入り口には交通誘導員を配置し、スムーズに出入りできるようにする計画です。 具体的な施工計画は、東京都及び港区中高層紛争予防条例に基づく説明会で説明します。

項目	質問・意見	回答
光	夜間の照明はどのように考えていますか。	計画建築物全体の照明計画は過度なライトアップは行わないよう配慮しつつ、周辺と調和した照明計画を検討しています。
その他	<p>環境調査項目から「史跡・文化財」を外していますが、敷地内の NHK の放送開始記念碑はどのような取扱いになりますか。</p> <p>移転する場合、目立たない場所に移転しないでしょうか。</p>	現状、東京科学大学が NHK に設置場所を貸しているものですが、計画地内に移転する方針です。具体的な設置場所は今後検討します。
	東西自由通路を拡幅することで、JR 田町駅の混雑は緩和されますか。	東西自由通路の拡幅は他事業にて実施されているものですが、駅混雑は緩和されると考えています。

令和7年8月2日（月）

項目	質問・意見	回答
事業計画	資料上、デッキレベルの動線である広場5号及び広場6号は建物内に通じているように見えますが、この通路は24時間開放しますか。	計画建築物内の歩行者通路は原則24時間開放する方針で検討しています。なお、具体的な通路の形状などは今後検討を進めます。
工事計画	他事業の工事用車両が時間調整で海岸通りに停車していることがあります。本計画ではどのような対策を検討していますか。	工事用車両の待機によりご迷惑をお掛けすることがないように検討を進めます。 現時点では施工計画が定まっていないため、具体的な対策などは東京都及び港区中高層紛争予防条例に基づく説明会で説明します。
自動車交通量	工事用車両が1日当たり最大で373台ということですが、計画地周辺は通学路・通勤路でもあり、企業バスも走行するなど、朝晩は非常に混雑しています。どのような対策を実施しますか。	朝夕のなぎさ通りが非常に混雑していることは承知しており、それらの時間帯は工事用車両台数の制限や、誘導員の配置などの対策を検討しています。 現時点では施工計画が定まっていないため、具体的な対策などは東京都及び港区中高層紛争予防条例に基づく説明会で説明します。
歩行者通行量	歩行者の動線・混雑状況について、発生集中交通量は約6,670人とのことですが、建物の全体竣工は令和15年度のため、新自由通路は先に完成されていて、本計画建築物により新たな混雑が発生することはないということですか。	新自由通路を設けることで東西自由通路との歩行者の分散を図ります。 新自由通路は計画建築物と同時並行で整備を進め、同時期に完成予定です。そのため本計画建築物の利用者が増えることで東西自由通路に更なる負荷をかけることがないように計画しています。
自転車・自動二輪車駐車場	駐輪場について、東口駅前公開空地・緑地が増えることで、放置自転車が増えることが考えられますが、どのような対策を考えていますか。	本計画では低層部に商業施設を設けることから、放置自転車対策として駐輪場を計画建築物の中に引き込む形で計画しています。地上レベルからアクセスできる駐輪場は附置義務以上の100台を設置する計画です。 また、保育所専用の駐輪場も設ける計画です。
	開業後の放置自転車対策についてはどのように考えていますか。	開業後は、管理者等による巡回などにより放置自転車や駐車禁止場所への駐車に対する対策を実施します。

項目	質問・意見	回答
電波受信状態	電波障害が発生した場合はどこに連絡したらよいでしょうか。	工事中の問い合わせ先は施工会社になると考えていますが、東京都及び港区中高層紛争予防条例に基づく説明会で改めて問合せ先を周知します。
風	建物形状の工夫などによる上空での風の対策については行われますか。	<p>本計画では高層建築物をセットバックさせるとともに、低層部を基壇状にするなど、吹きおろしの風が地面に降りる前に拡散するような建物の配置・形状を工夫しています。</p> <p>また、計画地周辺には緑化を行うことから、実際の風環境は予測結果と比較して良好になると想定しています。</p>
緑	緑化計画について、現状の敷地内及び周辺に緑地・樹木がありますが、これらの木はすべて伐採するのでしょうか。それとも残すものもありますか。	樹木医による調査を実施しており、既に弱っている木などを除いた 30 本程度は可能な限り再活用することを検討しています。
その他	NHK の放送記念碑の扱いはどうしますか。	現状、東京科学大学が NHK に設置場所を貸しているものですが、計画地内に移転する方針です。具体的な設置場所は今後検討します。

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（案）
〔（仮称）東京科学大学田町キャンパス土地活用事業〕

1 総論

- | |
|--|
| <p>(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。</p> |
| <p>(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。</p> |
| <p>(3) 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、周辺地域での工事計画により計画地周辺の状況が変化した際にも影響の低減に努めてください。</p> |

2 各論

(1) 交通について

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・計画地周辺地域において工事車両が公道上で待機することがないように、事業用地内での車両整理、工程管理、工事車両運転手への指導を徹底してください。・田町駅東口ロータリー周辺は、企業バスが多数乗り入れるなど、現況においても混雑や渋滞が課題となっています。今後、工事車両や計画建築物の完成後の関係車両の出入りにより、周辺道路の更なる混雑が懸念されます。このため、関係車両及び歩行者動線を確認した上で、交通管理者や近接事業の工事事業者等と調整をし、工事中、供用後の各段階において、道路交通の円滑化が図られるよう適切な対応を行ってください。・田町駅東口は、周辺地域の急速な開発により、駅利用者等が増加し、歩行環境の確保が課題となっています。今後、新自由通路や新改札口が開設されるなど、歩行者の流れが変化することが想定されます。このため、工事中、計画建築物完成後の各段階における歩行者の流れを検討し、円滑な歩行者通行が可能となるよう適切な対策を講じてください。・計画建築物の供用後の車両出入口は1か所であり、関係車両や企業バスが頻繁に出入りすることが想定されます。歩行者が多い場所であり、誘導員の配置等、交通安全対策を徹底してください。・計画建築物の供用に伴い、歩道上を自転車や電動マイクロモビリティが走行したり、違法駐車が増えたりする可能性があります。想定される危険性を踏まえ、歩行者や来街者の安全対策に努めてください。・計画建築物の供用に伴い、電動マイクロモビリティ等の需要の増加が想定される場合には、置き場を設置するなどの対応に努めてください。・保育園や商業施設利用者の自転車駐車場について、港区自転車等の放置防止及び |
|--|

	<p>自転車等駐車場の整備に関する条例に基づき駐車台数を十分確保するとともに、計画地内の押し歩き等のルールが守られるよう指導を徹底してください。</p>
<p>(2) 資源・エネルギー・地球環境について</p>	
	<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。 ・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。 ・地球温暖化の防止に向け、CO2の吸収を促進するため、樹木を増やすよう努めてください。 ・計画地内の各施設の熱需要を十分に把握し、無駄のない熱供給が図られるように努めてください。
<p>(3) 大気について</p>	
	<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。
<p>(4) 水・土について</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地内で地下水位のモニタリングを実施し、周辺地域において地盤沈下や井戸の水位への影響が発生しないよう注意してください。 ・土壌汚染調査を丁寧に行い、汚染物質が確認された場合の対応について検討してください。
<p>(5) 静穏について</p>	
	<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。 ・鉄道騒音の軽減に配慮した設計となるよう検討してください。
<p>(6) 建造物影響について</p>	
	<p>(電波受信状態)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地上デジタル波については、周辺の高層ビルの影響を考慮すると、計画地から約3km以上離れている地域でも電波障害が発生する可能性があります。予測地域以外でも計画建築物等により電波障害が生じる場合には、速やかに適切な対応をしてください。 <p>(風)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物等の設計段階から工夫をし、風環境に配慮した計画としてください。 ・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。 ・竣工後の風環境を丁寧に観測し、状況に応じて対策を実施してください。 ・田町駅東口周辺のデッキ上については、計画建築物完成後に建築物による影響が生じないよう十分な防風対策の検討を行ってください。

(7) 植物・動物について	
	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地内の植栽については、「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、計画建築物完成後も保全に努めてください。 ・植栽については、地上、低層棟屋上、高層棟屋上など異なる生育環境に配慮した保全計画を検討してください。
(8) 史跡・文化財	
	<ul style="list-style-type: none"> ・建築計画面積が1,000㎡以上であることから、港区埋蔵文化財取扱要綱第3条第1項(3)に該当します。試掘調査等について港区図書文化財課に確認してください。
(9) 地域貢献等	
	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時に発生する帰宅困難者の一時滞留施設となるよう公開空地を整備し、地域の防災対策に資する計画としてください。