

見 解 書

— (仮称) 汐留A街区、B街区、C街区開発事業—

平成11年4月

[A街区] 株 式 会 社 電 通

[B街区] 三 井 不 動 産 株 式 会 社

アルダニー・インベストメンツ・ピーティーイー・リミテッド

松 下 電 工 株 式 会 社

[C街区] 日 本 テ レ ビ 放 送 網 株 式 会 社

鹿 島 建 設 株 式 会 社

第1章 総括

1.1 事業者の氏名及び住所

[A 街区開発事業者]

- ・氏名 株式会社電通 代表取締役社長 成田豊
- 住所 東京都中央区築地一丁目11番10号

[B 街区開発事業者]

- ・氏名 三井不動産株式会社 代表取締役社長 岩沙弘道
- 住所 東京都中央区日本橋室町二丁目1番1号
- ・氏名 アルダニー・インベストメンツ・ピーティイー・リミテッド
- 日本における代表者 ジャック・チャ・セン・ヒー
- 住所 東京都千代田区霞ヶ関三丁目2番5号
- ・氏名 松下電工株式会社 代表取締役 今井清輔
- 住所 大阪府門真市大字門真1048番地

[C 街区開発事業者]

- ・氏名 日本テレビ放送網株式会社 代表取締役社長 氏家齊一郎
- 住所 東京都千代田区二番町14番地
- ・氏名 鹿島建設株式会社 代表取締役社長 梅田貞夫
- 住所 東京都港区元赤坂一丁目2番7号

1.2 代表者の氏名及び住所

- ・氏名 三井不動産株式会社 代表取締役社長 岩沙弘道
- 住所 東京都中央区日本橋室町二丁目1番1号

1.3 対象事業の名称及び種類

- 名称 (仮称) 汐留A街区、B街区、C街区開発事業
- 種類 高層建築物の新築

1.4 対象事業の内容の概略

本事業は港区東新橋1丁目5番地所在の隣接する3街区（A街区、B街区及びC街区の敷地面積合計約5.3ha）に、A街区は（株）電通の本社ビル、B街区は賃貸オフィスビル及び松下電工（株）の本社ビル、C街区は日本テレビ放送網（株）本社ビル及び事務所・ホテルを建設するものである。

なお、本事業の計画地は、東京都施行の汐留土地区画整理事業の施行区域内にあり、また、再開発地区計画の都市計画決定を受けている。

事業内容の概略は表1.4-1に示すとおりである。

表 1.4-1 事業内容の概略

項目	内容		
	A街区	B街区	C街区
計画地	東京都港区東新橋1丁目5番地		
主要用途及び施設内容等	業務・商業・文化施設、 地域冷暖房施設（メインテナント）、 コージェネレーション施設	業務・商業施設	放送局、業務・商業施設、 ホテル、 地域冷暖房施設（サブテナント）、 コージェネレーション施設
敷地面積	17,244m ²	19,706m ²	15,658m ²
	3街区合計 52,608m ²		
建築面積	約12,700m ²	約11,300m ²	約11,600m ²
	3街区合計 約35,600m ²		
延床面積	約241,000m ²	約269,000m ²	約215,000m ²
	3街区合計 約725,000m ²		
階数	地下5階～地上50階	地下4階～地上43階	地下4階～地上41階
建物最高高さ ^{（注）}	約T.P.+219m	約T.P.+221m	約T.P.+219m
駐車台数	約490台	約540台	約500台
用途地域	商業地域		
工事予定期間	平成11年9月～ 平成14年11月	平成11年10月～ 平成15年3月	平成11年11月～ 平成15年4月

注) T.P.は東京湾平均海面をいう。なお、平均地盤面は約T.P.+4mである。

1.5 評価書案についての主な意見及び事業者の見解の概略

評価書案について、都民からの意見書5通及び関係区長として、千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、大田区、豊島区、北区、荒川区、足立区の各区長からの意見、川崎市民からの意見書1通及び埼玉県知事、川口市長、草加市長、川崎市長から意見が提出された。また、公聴会においては2名の公述人より意見が述べられた。

都民及び川崎市民からの意見のうち、主な意見の概要とそれに対する事業者の見解の概略は、表1.5-1に示すとおりである。

表 1.5-1 評価書案についての主な意見の概要と事業者の見解の概略

意見の概要	事業者の見解の概略
<p>予測・評価項目の選定</p> <p>水文環境が、建物の建設と建物の存在により影響を受ける可能性があるにもかかわらず、選定されていないことは問題である。選定しなかった理由として、「東京層の分布範囲は広いと、地下水が地下躯体を回り込んで流れると考える」との記述があるが、理屈通りうまくはっていない地下開発の事例も多い。「更地は踏み固め等により地表面の透水性が小さくなっている」ともあるが、今の更地には雑草も相当生えていて、透水性は多少ともあると見なせる。何よりも、選定しなかった理由を長々と述べていること自体が、本来選定しなければならない項目であることを示すよい証拠である。更地の地表をコンクリートで固め、雨水は下水道へ排出し、地下5階まで掘削するほどの事業計画で、水文環境の予測・評価を行っていない環境アセスメントは私の知る限りこれが初めてであり、水文環境の予測・評価は行うべきである。</p>	<p>水文環境は広域の河川、湖沼、海域等の水域または地下水の水循環を対象としています。</p> <p>東京都環境影響評価技術指針解説によれば、本事業が周辺の水循環に影響を及ぼすものとしては、地下水の水位・流動、湧水量の変化が考えられます。</p> <p>本事業では、地下水の水位については、地盤沈下の項目で予測・評価を行っています。</p> <p>また、工事中及び供用後に発生する汚水、雨水は公共下水道へ放流すること、地下掘削工事及び地下躯体により影響を受けるような河川、湖沼、海域や湧水は周囲に分布しないこと、供用後の地下水の汲み上げは行わないことなどから、地下水の流動および湧水量に及ぼす影響は小さいと判断し、水文環境は予測・評価項目として選定しませんでした。</p>
<p>大気汚染</p> <p>①</p> <p>現況調査によれば、事業計画地より2 km以内にある千代田区丸の内、港区虎ノ門、中央区役所、千代田区日比谷及び港区芝浦の一般環境大気測定局と自動車排出ガス測定局のすべてで二酸化窒素の環境基準をオーバーしている。この地域はこのように二酸化窒素汚染の激甚地域である。</p> <p>東京都は、自動車公害防止計画を定めて、2000年度までに環境基準を概ね達成するように努力しているところである。本計画によれば、この地域に新たに1日22,540台の自動車交通を呼び込むことになれば、この地域には人が住めないし、勤務することも不都合になるであろう。しかもこの予測自体が過小推計なのである。したがって、事業者たちは</p>	<p>①</p> <p>計画地周辺の一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局では、二酸化窒素濃度が現況で既に環境基準を上回っていること、発生源として自動車が高い要因となっていることは事業者としても認識しています。</p> <p>本事業の工事の実施にあたっては、工事用車両に対して規制速度の遵守、過積載の禁止及びアイドリング防止等の指導を徹底するとともに、建設廃棄物の削減や資機材の効率的な搬入等による工事用車両台数の削減に努めます。建設機械に対しては、事前に工事作業計画を十分に検討し、効率的な稼働を行うとともに、アイドリング防止や、できる限り排出ガス対策型建設機械を採用する等の対策を講ずることにより、大気質への負荷の</p>

意見の概要	事業者の見解の概略
<p>東京都の環境保全計画に逆らってこの地域を一層激しい大気汚染の増場にしようとしていることになる。21世紀は環境保全・持続可能な社会の時代と言われていることを考えれば、このような無謀な計画は見直すべきである。</p>	<p>低減に努めます。</p> <p>供用後は、地域冷暖房施設で用いる蒸気ボイラーでの低NOxバーナーの採用と強制排ガス再循環燃焼との組み合わせ、コージェネレーション施設で用いるガスタービン発電機での水噴射と脱硝装置との組み合わせにより、大気質への負荷の低減に努めます。</p> <p>また、計画地周辺にはJR、地下鉄、ゆりかもめ等が運行しており、通勤者・来訪者はこれら公共交通機関の利用が中心になるものと考えられます。事業者としては、さらに自動車利用の抑制及び効率化による交通量削減、本社ビルでの低公害車の導入等、関係諸機関が今後実施する各種の排出ガス削減対策に協力し、大気質への負荷の低減に努めます。駐車場内では、アイドリング防止や、適切な案内表示等の設置により最短のルートに誘導して走行距離を短くする等、排出ガスの低減に努めます。</p> <p>本事業による発生集中交通量の算定は、「大規模開発地区関連交通計画検討マニュアル(案)」(建設省都市局都市交通調査室、平成6年10月)に基づく建物用途別の基準原単位及び本事業の建物用途別床面積をもとに行っております。この算定方法は、業務・商業系複合施設を主体とした高層建築物の新築に係る環境影響評価で、現在最も多く採用されております。</p> <p>なお、C街区の日本テレビ本社棟の発生集中交通量は、建設省マニュアルに放送局という建物用途の基準原単位がないため、日本テレビ放送網(株)現社屋での実態調査結果及び延床面積より算定しました。</p>
<p>② 大気汚染の予測の90%以上はバックグラウンド濃度で決まるが、環境影響評価書案では、現況濃度が将来変わらないとして、千代田区丸の内、港区虎ノ門、中央区役所の1996年度の年平均値の3ヶ所の平均をバックグラウンド濃度として用いている。本事業や臨海副都心開発計画などに伴う幹線道路建設事業などを考慮すれば、5年後のこの地域の大気汚染濃度が不変であるとは考えられず、この予測方法は極めて杜撰と言わねばならない。</p> <p>バックグラウンド濃度は、二酸化窒素による大気汚染予測の大きな部分を占めているので、東京全域の、本事業計画がない場合の23区内の将来自動車交通量と排出係数から全域の二酸化窒素濃度を予測する必要がある。その場合、排出係数は、今までの環境影</p>	<p>② 将来のバックグラウンド濃度は、関係諸機関が今後実施する各種の排出ガス削減対策により下がることが期待されますが、今後の道路整備や他の開発事業の状況を考慮して、事業者が予測することは困難です。計画地に近い一般環境大気測定局である千代田区丸の内、港区虎ノ門、中央区役所では、ここ数年二酸化窒素濃度が概ね横ばいの傾向にあることから、上記3局の平成8年度の年平均値を将来のバックグラウンド濃度として設定しました。</p> <p>また、本事業では、東京都環境影響評価技術指針により、評価の指標として環境基準を採用しておりますが、バックグラウンド濃度が既に環境基準を上回っているため、寄与濃度が将来濃度に占める割合を付加率として記載しました。</p>

意見の概要	事業者の見解の概略
<p>響評価がすべて失敗しているような将来の排出削減計画などを折り込まないよう注意して欲しい。</p>	
<p>騒音・振動</p> <p>騒音及び振動の予測の基礎となる自動車の台数や建設機械の台数の設定根拠が明らかでないので、それが少なすぎる設定になっているのではないかとの疑問がある。その点を、普通の住民が判断できるような根拠を明らかにすべきであり、それがなされない以上、手続きを進行させるべきではない。</p>	<p>工事中の騒音及び振動の予測は、3街区の工程を重ね合わせ、工事期間のうちで台数が最大となる時期で行っています。</p> <p>将来基礎交通量の予測は「汐留地区道路構造検討補足調査委託報告書」(平成9年12月、東京都第三区画整理事務所)を基礎データとしました。上記報告書では、汐留土地地区画整理事業施行区域及びその周辺の道路整備が平成18年度に概ね完了するものとし、周辺地域における開発事業の進捗を考慮したうえで、同年度の交通量予測を行っています。本事業では、上記データに、(仮称)汐留D南街区開発事業及び(仮称)汐留H街区住宅開発事業によって増加する交通量を加算したものを将来基礎交通量としました。</p> <p>また、本事業による発生集中交通量の算定は、「大規模開発地区関連交通計画検討マニュアル(案)」(建設省都市局都市交通調査室、平成6年10月)に基づく建物用途別の基準原単位及び本事業の建物用途別床面積をもとに行っております。この算定方法は、業務・商業系複合施設を主体とした高層建築物の新築に係る環境影響評価で、現在最も多く採用されております。</p> <p>なお、C街区の日本テレビ本社棟の発生集中交通量は、建設省マニュアルに放送局という建物用途の基準原単位がないため、日本テレビ放送網(株)現社屋での実態調査結果及び延床面積より算定しました。</p>
<p>地盤沈下、地形・地質</p> <p>① 地盤沈下及び地形・地質において「地下工事完了後に地下水位は回復する」と予測したものの、実際は回復するどころか、工事完了後に地盤沈下が進行した例は多い。特に計画地は、地下水位が潮汐の影響を受ける、軟弱地盤の場所である。</p> <p>② 地下水位の低下が局所的に生じると予測</p>	<p>①② 計画地が位置する下町低地は、一般には軟質な沖積層が分布しますが、計画地では厚さ3.0～5.2mの埋土の下位に、埋没台地を構成する締まった地層である洪積層が分布しています。</p> <p>本事業の掘削工事では、掘削範囲内(山留壁内)の土層中の地下水を排水しますが、透水性の高い山留壁を地盤の透水性の低い層まで掘入れするため、山留壁周辺の地下水位</p>

意見の概要	事業者の見解の概略
<p>しながら、それが回復するという根拠は明らかでない。その根拠を検証するには、類似の例の検討が不可欠である。</p>	<p>低下は局所的であると考えます。また、供用後は地下水の汲み上げを行わないため、地下水位は地下掘削工事中に一時的に低下しても、その後回復し、長期的な地下水位の低下は生じないと考えます。</p>
<p>日照障害</p> <p>冬至日は、日影の長さは最も長くなるものの、日影のできる方角は西北西～東北東の狭い範囲に留まる。逆に夏至日は、日影のできる方角が西南西～東南東の範囲に及び、日中の日影の長さは短いものの、朝夕は長くなる。春と秋は東西方向に長い日影が生じる。従って、冬至日を対象とした予測だけでは不十分であり、夏至日、春分・秋分日の日の出から日の入り時刻までの日影図を示して欲しい。</p>	<p>東京都環境影響評価技術指針解説によれば、冬至日以外の日影範囲等の予測が必要とされるのは、「開発区域の周辺地域が密集した住宅街である場合又は開発区域に近接して学校、病院、指定文化財等が存在する場合で、かつ、年間を通じての日照を考慮する必要があると認められる場合」及び「開発区域の周辺地域に既存の中高層建築物が多数存在し、これらと複合して著しい日照障害を生じるおそれがある場合」といわれています。</p> <p>環境影響評価書案では、一年のうちで日影が最も長くなる冬至日の時刻別、等時間日影の予測を行いました。</p> <p>また、夏至日、春秋分については、計画建築物の影響を受けると考えられる計画地から約100mの新橋交差点及び約200mの銀座中学校の現況天空写真に、計画建築物群の完成予想図を透写した合成写真を作成し、これに夏至日、春秋分の時刻点及び太陽軌道を記入する方法により予測を行っています。</p>
<p>電波障害</p> <p>電波障害の予測によるとUHFの反射障害が川崎市川崎区の臨海部にまで及ぶようであるが、これは異常である。</p> <p>計画建築物の構造を抜本的に見直し、電波障害を生じると予測される地域を最長でも2km以内程度とすべきである。</p>	<p>本事業では3街区の複合予測であるため、障害予測範囲が広く出ていると考えますが、本計画建築物は以下のような対策を講じることにより反射障害の軽減に努めます。</p> <p>各街区ともテレビ電波の反射の少ないガラス(フロートガラス、熱線吸収ガラス等)を採用するとともに、A街区の電通本社棟は、電波到来方向に対して見付け面積を出来るだけ小さくするような配置及び形状とし、B街区の賃貸オフィス棟、C街区の日本テレビ本社棟及び鹿島棟の高層部外壁には電波吸収材等の採用により、反射障害の軽減に努めます。なお、電波吸収材等は、財団法人NHKエンジニアリングサービスの指導のもと、テレビ電波があたる部分で効果が高いと考えられる範囲に採用する計画です。</p>

意見の概要	事業者の見解の概略
<p>風害</p> <p>①</p> <p>計画地の場合は現状更地であり、そこにこれだけの高層建築物を造れば、風環境が大きく変わることは当然予想できる。中高層ビル街では、本事業より低い高さでも、日常的に風の被害が現れている。既に開発の終わった類似事例を調査・観測し、その場所を再現した風洞実験も行った上で、風洞実験結果と実際の風観測結果の誤差を補正するという手続きが抜け落ちている。風洞実験で現実を再現することは不可能で、実験結果は誤差が非常に大きいこと、事例を直視する必要があることを認識すべきである。</p> <p>今回の風害の予測評価は、風洞実験と気象台のデータ解析だけで行ってしまい、現地での風観測を一切やらなかったことは大変問題である。</p> <p>②</p> <p>風洞実験の正確さを検証するためには、やはり類似の例を収集すべきである。風洞実験の結果と実際に建築した後の計測結果を対比してみなければ、住民が風洞実験の正確性を判断することはできない。</p>	<p>①②</p> <p>風洞実験は、風環境を予測する最も有効な、信頼性が高い手段と考えております。</p> <p>東京都環境影響評価技術指針関係資料集によれば、港区三田や新宿副都心の高層ビル群において、風洞実験結果と現地測定結果を比較検討し、風洞実験の精度を検証した事例があります。これらの中で、「建物周辺気流に関する実験的研究(VI)」(日本建築学会論文報告集、第232号、昭和50年)によると、実測と風洞実験結果は近い値となることが示されています。</p> <p>地域の風の状況は、数年間の観測値により代表的な風の状況を把握することが必要であるため、計画地に近く、長期的に観測を行っている東京管区気象台の観測データを使用しました。</p> <p>また、予測・評価が適正に行われたことを確認するために、供用後は、東京都環境影響評価条例に基づく事後調査として、1年間連続して計画地周辺において風向・風速の観測を行う予定です。</p>

意見の概要	事業者の見解の概略
<p>景観</p> <p>① 市民が最も危惧するのは、本事業を契機として、今後汐留地区周辺への高層ビル建設が次々に進行し、付近の景観が一変するのではないかということである。汐留にはまだ、D・北・E・F・G・I街区が残っており、これらの街区にも同じような高層建築物ができれば、壁のように連なることになる。旧浜離宮庭園の景観に対しては致命的なダメージとなる。とにかく、あまりに高いことが問題である。</p> <p>なぜこれだけ高い建築物をつくらなければならないのか、根拠がわからない。</p> <p>② 本事業の環境影響評価書案における景観についての評価は、極めて不当なものである。</p> <p>汐留と称するこの新橋地区は、中高層建物が立ち並ぶ都心においても整然とした街並みを有している地域であり、この地域に突如として26Fないし50Fの超高層の建造物5棟が屹立するということは、景観上許されざることである。</p>	<p>①② 計画地を含む区域は再開発地区計画が都市計画決定されており、「A、B、C街区は業務・商業系複合ゾーンとして、東京の国際化に寄与する業務機能、中心的な商業機能等を主体とした高度利用を図る。」との土地利用の基本方針が定められています。また、「汐留地区の建築物群によるスカイラインは、銀座側と浜松町駅側街区群を高くし、中央部の浜離宮庭園沿い街区を低くして建築物を配置する。」と述べられています。本事業は、これらの方針に基づき計画しております。</p> <p>計画地は永く更地状態にあり、市街地の眺望の要素として認識される地点ではありませんでした。本事業は、上記の方針に沿い、高層建築物を計画地に複数建設し、既成市街地に新しい景観構成要素を加えることにより、地域にふさわしい眺望を創出すると考えます。</p> <p>その中で旧浜離宮庭園に最も近いA街区は、電通本社棟を柔らかい曲面にするとともに、南東側敷地境界から約35mセットバックし、圧迫感の軽減を図るなど景観に配慮した計画としています。</p>
<p>③ 評価のまとめでは、「地域にふさわしい景観を創出する」とされているが、果たして高層ビル街が本当にこの地域にふさわしい景観なのだろうか。地域にふさわしい景観と認識するかどうかは、人それぞれではないか。</p> <p>汐留付近の高層建築物は、現在世界貿易センターぐらいしかなく、新たに高さ200mを超える建築物を何棟も建設すれば、景観破壊と考える人の方が、はるかに多いのではないか。</p> <p>環境影響評価書案のモニタージュ写真を市民に公開して、アンケートを採るなどの手法をとらないと、景観に関する正しい評価はできないと思う。</p> <p>④ 今回の事業は、オープンスペースが極めて少なく、しかも超高層であるので、その圧迫感や景観破壊は著しい。人々の日常生活や勤労の場からの合成写真を多数公開し、住民の意見を聞くべきである。</p>	<p>③④ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、東京都環境影響評価技術指針解説を参考に、計画地を含む周辺地域の景観構成要素を眺望することが可能な地点、多数の人が集まる地点で公共の場所の中から計画建築物の建設により景観の変化が予想される12地点を選定し、予測・評価を行いました。</p> <p>計画地近傍では、計画建築物が比較的目立ちますが、計画地から離れた地点では、既存の中高層建築物と一体化した都心的な景観としてとらえられ、違和感はないものと考えます。</p> <p>圧迫感については、計画地直近3地点における計画建築物の形態率は、「周辺建築物が主に高層である場合の中心的な高層建築物の圧迫感許容限界値(11%)」を下回ります。</p> <p>眺望地点からの現況写真と計画建築物を描き込んだ合成写真(フォトモニタージュ)は環境影響評価書案に掲載し、東京都環境影響評価条例に基づき、東京都及び関係区において縦覧されました。また、東京都が決定した関係地域の皆様を対象に実施した環境影響評価書案の説明会においても、住民の方々に説明を行っております。</p>

意見の概要	事業者の見解の概略
<p>史跡・文化財</p> <p>①</p> <p>汐留駅跡地は旧新橋駅があったところで、わが国の鉄道発祥の地としてきわめて重要な場所である。</p> <p>また、ここは江戸初期より幕末に至るまで各藩の上屋敷、中屋敷があり、調査により大量の遺構、遺物が出土した。</p> <p>さらに、ここは黒船来航のおりの大砲練習場として、都指定の旧跡「江川氏調練場跡」となっている。</p> <p>いま、江戸・東京学が盛んであり、江戸時代や明治時代といえども考古学の対象となってきた。文書ではわからない、さまざまな情報を埋蔵文化財が教えてくれるからである。</p> <p>当時の交通、産業、文化、技術、生活の歴史を解き明かすうえで、汐留の遺跡は歴史的な文化財としてきわめて高い価値をもったものであり、国民の共有財産として、また、歴史研究・歴史学習の素材として現状のまま保存することが求められている。</p> <p>また、往時の駅舎や屋敷を復元し、鉄道の資料や江戸期の資料、調査で収集された遺物などを保存するなど、歴史的・文化的な空間として整備し、人々の憩いの場として活用することが求められている。</p> <p>遺跡は一度破壊したら二度と復元することはできない。先祖たちが地下に残した歴史的な文化遺産を未来の世代に伝えることは今を生きる私たちのひとつの責務であろう。</p> <p>以上のような観点からすると、指定文化財を保存すれば足りるという考え方は誤りである。埋蔵文化財全体について全面的な学術調査を実施し、その調査を広く国民に公開し、国民の参加を保障して、調査自体が国民の歴史研究・歴史学習の場となるようにすべきである。その調査をふまえて、遺跡の歴史的・文化的価値について広く国民的な研究・討議を行い、保存計画を立案する。シンポジウムや公聴会を実施し、広く国民の意見表明の機会を保障し、国民的な合意形成の場とする。以上の保存計画をふまえて事業計画を練り直すべきである。</p> <p>②</p> <p>旧新橋停車場の駅舎を復元することになっているが、それが高層ビルに埋もれては様にならない。</p>	<p>①②</p> <p>計画地を含む汐留土地区画整理事業施行区域では、平成3年度に日本国有鉄道清算事業団、東京都建設局及び東京都地下鉄建設株式会社の委託を受けた汐留地区遺跡調査会が調査を実施しました。平成4年度からは財団法人東京都教育文化財団（東京都埋蔵文化財センター）に委託され、引き続き調査が行われ、計画地内の調査は終了しています。</p> <p>調査の結果、江戸時代の大名屋敷の遺物、遺構の他、明治時代の鉄道施設に由来するプラットホームや駅舎の一部等が発見されており、文化財保護法等の規定に基づき、記録保存がされています。また、東京都埋蔵文化財センターでは出土物や発掘調査の記録映像をもとに製作した映画を一般公開しています。</p> <p>事業者としましても汐留遺跡が貴重な存在である事は十分認識しており、計画地内にある「旧新橋停車場跡(史跡・国指定)」については、本事業の実施に際し、文化財保護法第80条に基づき関係機関と協議し、現状保存に影響のないよう努めます。</p> <p>また、計画地内では本事業とほぼ同時期に東日本鉄道文化財団により旧新橋停車場の駅舎が復元される予定で、そこでは出土物などの展示施設を計画していると聞いております。</p> <p>本事業では、復元駅舎の周りに広場空間を設け、銀座側の市街地に対して広く開いた建物配置とし、低層部の外壁材に配慮する等、復元駅舎を尊重した空間イメージの創出を図ります。</p>

意見の概要	事業者の見解の概略
<p>その他・環境一般</p> <p>高層建築物は、景観破壊、日照障害、電波障害、風害などの環境破壊の原因になることはもちろんだが、エレベーターの設置や上水のポンプアップ等で、構造的にエネルギー多消費型にならざるを得ない。エネルギー消費量について、計画を示すべきである。また、都心域のアルベドの増加や地表面摩擦による卓越風の滞留にも大きく寄与するため、ヒートアイランドと呼ばれる都市の温暖化、ひいては地球温暖化の原因ともなる。</p>	<p>本事業では、省エネルギー対策として、外気冷房方式^{※1}、全熱交換機換気方式^{※2}、冷温水の大温度差送水方式^{※3}及び省電力型照明等を計画しております。</p> <p>また、地球温暖化の原因となる二酸化炭素発生抑制のため、地域冷暖房施設の設置による効率的な熱供給、コージェネレーション施設の設置による地域冷暖房施設への廃熱供給を計画しております。</p> <p>※1 外気冷房方式： 室内の発熱が多く、夏期以外にも冷房が必要な場合、低温の外気をそのまま利用して冷房する方法。</p> <p>※2 全熱交換機換気方式： 空調された室内からの汚れた空気（排気）と、室内に導入される新鮮空気（外気）を熱交換する換気方法。</p> <p>※3 冷温水の大温度差送水方式： 冷暖房に使用する冷温水の温度差を大きくとり搬送ポンプの動力低減を図る方法。</p>
<p>その他・事業</p> <p>①</p> <p>本事業の計画地には、江戸時代の武家屋敷跡や明治初期の鉄道発祥を記念する旧新橋停車場のプラットフォームなど貴重な埋蔵文化財がある。これは、歴史的遺産として後世に伝えなければならない文化遺産であり、事業者は、旧新橋ステーションとプラットフォームを復元する義務を負っている。</p> <p>事業計画によれば、高さ200m前後の超超高層ビルが5棟も林立することになる。わずか約5haの土地にこのようなビルがひしめきあって建つことは、ただでさえ息苦しい都心部の景観を一層悪化させるもの以外の何物でもない。首都高速道路を隔てて東側に、東京港に向かって広がっている旧浜離宮庭園の景観とまったくマッチしない、圧迫感で息がつまるような都市景観が出現してしまう。いかに事業者の都合とはいえ、このような都市計画には私は強く反対するものである。</p> <p>事業計画を取り止め、緑に囲まれた文化遺跡公園に提供すべきである。</p>	<p>①</p> <p>計画地を含む区域は、再開発地区計画の中で、「A、B、C街区は業務・商業系複合ゾーンとして、東京の国際化に寄与する業務機能、中心的な商業機能等を主体とした高度利用を図る。」との土地利用の基本方針が定められております。</p> <p>本事業は、この方針に基づき計画しており、世界都市東京にふさわしい、業務、商業、文化、宿泊などの複合機能をもった施設の建設、交通結節空間並びに多機能都市空間の形成を目指した土地の高度利用と都市機能の更新に貢献することを目的としております。</p> <p>新たに創出される都市機能が新しい景観構成要素として加わり、地域にふさわしい景観を創出すると考えます。</p> <p>なお、旧新橋停車場の復元駅舎及びプラットフォームは本事業とほぼ同時期に東日本鉄道文化財団により復元される予定になっております。</p>
<p>②</p> <p>猿江恩賜公園沿いの新大橋通りは、現状でも工事車両等の待機場所になっており、交通渋滞、違反車両の排気ガスによる大気汚染等、大変な迷惑を被っている。</p> <p>加えて今回の工事により、1日あたり1,000台を超える工事車両が走行し、新大橋</p>	<p>②</p> <p>工事の実施にあたっては、工事用車両が指定時間に現場到着すること、場外で待機しないことを基本に運行管理するよう、工事業者に徹底いたします。なお、交通事情等により指定時間外に到着した車両は速やかに場内に取り込むこととします。</p>

意見の概要	事業者の見解の概略
<p>通りがその重要な交通路となると、いっそう深刻な影響が生ずるのではないかと危惧される。工事車両の出入方法、待機場所等につき詳細を明示して頂きたい。</p> <p>また、当該工事関係車両の駐車違反の対策として、以下について提案する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 当該工事の関係車両には、明解に判別可能な工事現場への入場証をフロントガラス他に常時貼付け、一般市民が関係車両であることを容易に識別できるようにすること。 2. 違反車に関する苦情処理窓口を設置し、電話番号等を広報すること。 3. 違反車が多い場合、交通整理員を派遣する等、違反防止体制を強化すること。 <p>(なお、意見書に添付された1/16. 7:30頃の工事用車両待機場所の現状写真は、省略させていただきました。)</p>	<p>また、本事業の工事用車両は、ステッカー等により、識別できるようにいたします。</p> <p>住民の皆様への窓口としては、既に建設相談室を設けており、苦情等に対応いたします。</p>
<p>その他・交通</p> <p>将来交通量は、将来基礎交通量と発生集中交通量から構成されている。さらに、将来基礎交通量は、通過交通量と周辺開発交通量から推計されている。将来基礎交通量は、「汐留地区道路構造検討補足調査委託報告書」(平成9年12月、東京都第三区画整理事務所)によって予測しており、本計画が実施されない場合の将来交通量の推計結果をそのまま使っているが、この報告書がどういう方法でどういう資料に基づいて予測したのかについては全く記述されず、その資料は公開されなかった。</p> <p>大気汚染や騒音の予測に重大な影響を及ぼす将来基礎交通量の予測がブラックボックスに収められているのでは交通量予測は信頼性に乏しく、環境影響評価には不適當である。</p> <p>A, B, C街区は臨海副都心へつながる環状2号線に隣接して立地している。「臨海部幹線道路建設事業及び臨海部開発土地区画整理事業」に係わる環境影響評価書によれば、環状2号線の交通量予測は2000年時点で、約22,000台/日となっている。この交通量が将来基礎交通量に組み入れられているかどうか疑問が残る。</p>	<p>将来基礎交通量の予測は「汐留地区道路構造検討補足調査委託報告書」(平成9年12月、東京都第三区画整理事務所)を基礎データとしました。上記報告書では、汐留土地区画整理事業施行区域及びその周辺の道路整備が平成18年度に概ね完了するものとし、周辺地域における開発事業の進捗を考慮したうえで、同年度の交通量予測を行っています。本事業では、上記基礎データに、(仮称)汐留D南街区開発事業及び(仮称)汐留H街区住宅開発事業によって増加する交通量を加算したものを将来基礎交通量としました。</p> <p>なお、上記報告書では、環状2号線の平成18年度(2006年度)の交通量は、C街区に面した部分で約22,000台/日、A街区に面した部分で約31,200台/日と予測しています。将来基礎交通量は、それらを通過交通量として組み入れ、予測を行いました。</p>

意見の概要	事業者の見解の概略
<p data-bbox="196 219 470 248">その他・アセス制度</p> <p data-bbox="196 286 804 952">環境影響を予測・評価する際は、対象事業計画地の周辺で計画されている他の事業との相互影響、複合影響を評価しなければ、正しい評価とはならない。高層建築物が一定の範囲内に林立した場合には、とりわけ、日照障害、電波障害、風害、景観に予想し得ない甚大な影響が出る恐れがある。正確な影響評価のためには、虎ノ門の「環状第2号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業」や丸の内「丸の内二丁目2-1他街区開発事業」も考慮した「複合アセスメント」を行うべきである。少なくとも今回、汐留A・B・C街区とD南街区を分離して環境影響評価を行ったことは大変不当であり、もう一度両事業を分離せずにやり直すべきである。東京都環境影響評価条例では、対象事業に係る環境影響を評価することになっているのであって、対象事業それぞれを分離して行うことを求めているのではない。</p>	<p data-bbox="826 286 1431 398">東京都環境影響評価条例では、環境影響評価は対象事業の実施が環境に及ぼす影響について明らかにするものとされています。</p> <p data-bbox="826 398 1431 683">A、B、C3街区は本来別々の事業であり、それぞれが東京都環境影響評価条例に基づく高層建築物の新築に該当する対象要件を満たしています。しかし、事業時期がほぼ同時であること、事業区域が近接していることから、3街区一体で対象事業の実施が周辺環境に及ぼす影響について予測・評価を行い、環境影響評価手続きを進めてまいりました。</p> <p data-bbox="826 683 1431 862">また、供用後の予測・評価を行うにあたっては、汐留土地区画整理事業施行区域内の他街区（D南・H街区）の発生集中交通量を予測条件に取り込むことにより、他事業の影響についても考慮しました。</p>

第2章 対象事業の目的及び内容

2.1 事業の目的

本事業の計画地は、大規模遊休地の旧国鉄汐留貨物駅跡地及び周辺地域を含めた、東京都施行の汐留土地区画整理事業によって整備される区域内のA街区、B街区及びC街区である。また、計画地には再開発地区計画が都市計画決定されており、業務・商業系複合ゾーンとして位置づけられている。

本事業はこの再開発地区計画の基本方針を受け、世界都市東京にふさわしい業務、商業、文化等の施設を建設し、交通結節空間並びに多機能都市空間の形成を目指した土地の高度利用と都市機能の更新に貢献することを目的とする。

2.2 事業の内容

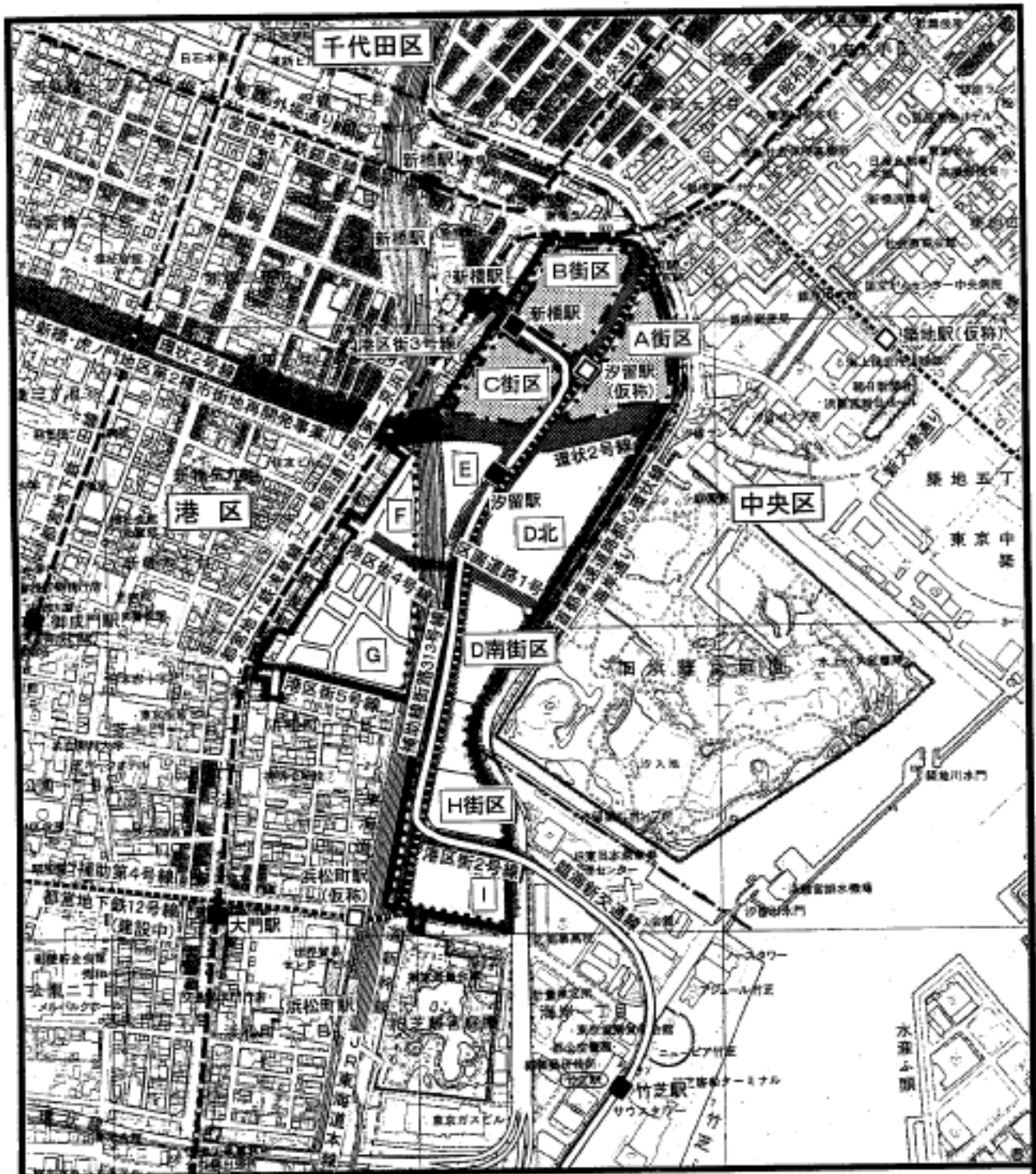
2.2.1 位置及び区域

計画地は東京都港区東新橋1丁目5番地にあり、図2.2-1に示すとおりJR東海道本線、首都高速道路、幹線道路等に囲まれた交通結節点に位置し、A街区は約1.7ha、B街区は約2.0ha、C街区は約1.6haの区域である。計画地は現在、鉄道施設跡の更地となっており、周辺の土地利用は大半が業務・商業施設である。また、計画地南東側には道路を挟んで浜離宮恩賜庭園（以下、旧浜離宮庭園という）がある。

計画地への最寄り駅として、JR新橋駅（計画地北西側、約200m）、営団地下鉄銀座線新橋駅（計画地北西側、約100m）、都営地下鉄浅草線新橋駅（計画地西側、約50m）及び臨海新交通線新橋駅（計画地に隣接）がある。今後新たに臨海新交通線汐留駅が開業予定の他、計画地に隣接して都営地下鉄12号線汐留駅（仮称）が平成12年開業を目指し現在工事中である。

計画地に隣接する幹線道路は、首都高速道路都心環状線、海岸通り、昭和通りがある。今後、汐留土地区画整理事業により環状2号線（地上部）、補助線街路313号線、港区街3号線等が整備される予定である。なお、環状2号線（地上部）は、一般国道15号（第一京浜）より西側の部分においては、新橋・虎ノ門地区第2種市街地再開発事業と同時に整備される予定である。

また、汐留土地区画整理事業施行区域内ではD南街区で高層集合住宅の計画が本事業とほぼ同時期に進められている他、H街区の計画がある。



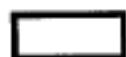
凡 例



計画地



区 境



汐留土地地区画整理事業施行区域



再開発地区計画区域



主な計画道路



地下鉄



地下鉄12号線(建設中)



臨海新交通線

図2.2-1 計画地位置図



2.2.2 事業の基本構想

(1) 都市計画

計画地を含む区域は、東京都により平成4年8月に再開発地区計画の基本方針が都市計画決定され、まちづくりの目標、土地利用の基本方針等が定められている。その後、平成8年8月に再開発地区整備計画が都市計画決定され、用途制限、壁面位置の制限等が定められ、さらに再開発地区計画の区域及び再開発地区整備計画の一部変更の手続きが進められ、平成10年12月に都市計画決定されている。

(2) 計画の基本方針

本事業の計画にあたり、再開発地区計画の基本方針の他、「生活都市東京構想」（平成9年、東京都）、「港区基本計画」（平成7年、港区）等の上位計画をもとに、以下の方針を設定した。

ア. 公共施設の整備

高度な都市基盤が土地区画整理事業で整備されるのにあわせ、サンクン広場*並びに歩行者デッキを整備し、快適な歩行者空間の創出を図る。

イ. 土地利用の方針

業務・商業複合ゾーンとして、東京の国際化に寄与する業務機能、中心的な商業機能、文化機能等を主体とした高度利用を図る。

ウ. 建築物の整備

- ・本社ビルを主体とした事務所機能、にぎわい施設としての商業・サービス機能、放送施設等の文化機能を導入するとともに、街区の特性に応じた都市空間の形成を図る。
- ・広場、歩行者通路を適切に配置し、街路環境の開放性や街路沿いの環境の快適性を確保し、円滑な歩行者ネットワークの形成を図る。
- ・旧浜離宮庭園と調和した都市景観の形成を図る。

エ. 安全性

- ・オープンスペースや歩行者空間を確保し、安全で快適な環境を創出する。
- ・災害に強いまちづくりを行う。

* サンクン広場

建物周囲の地盤面より一段下げてつくった広場。

2.2.3 事業の基本計画

(1) 土地利用計画及び配置計画

本事業の土地利用計画及び計画建築物の配置計画は図 2.2-2 に示すとおりである。各街区とも業務施設・商業施設を中心に土地の高度利用を図るとともに、建物周囲にオープンスペースを確保し、その中に広場、歩行者通路及び緑地を設ける。

補助線街路 313 号線及び港区街 3 号線を中心に、2 階レベルでは歩行者デッキを、地下レベルでは公共地下歩道に面してサンクン広場を配置することにより、街区間のネットワークを形成し、来訪者の利便性の向上を図る。

また、旧浜離宮庭園や既存市街地に対する景観ならびに圧迫感低減に配慮する計画とする。

3 街区各々の配置計画は以下のとおりである。

ア. A 街区

高層棟を街区の南側に、既存市街地に近い北側には既存市街地との街並みの連続性を図るため中層のオフィス別棟（地下は地域冷暖房施設）を配置する。また、高層棟南面を柔らかい曲面とし、さらに環状 2 号線、海岸通りからセットバックすることにより、旧浜離宮庭園への景観に配慮する。

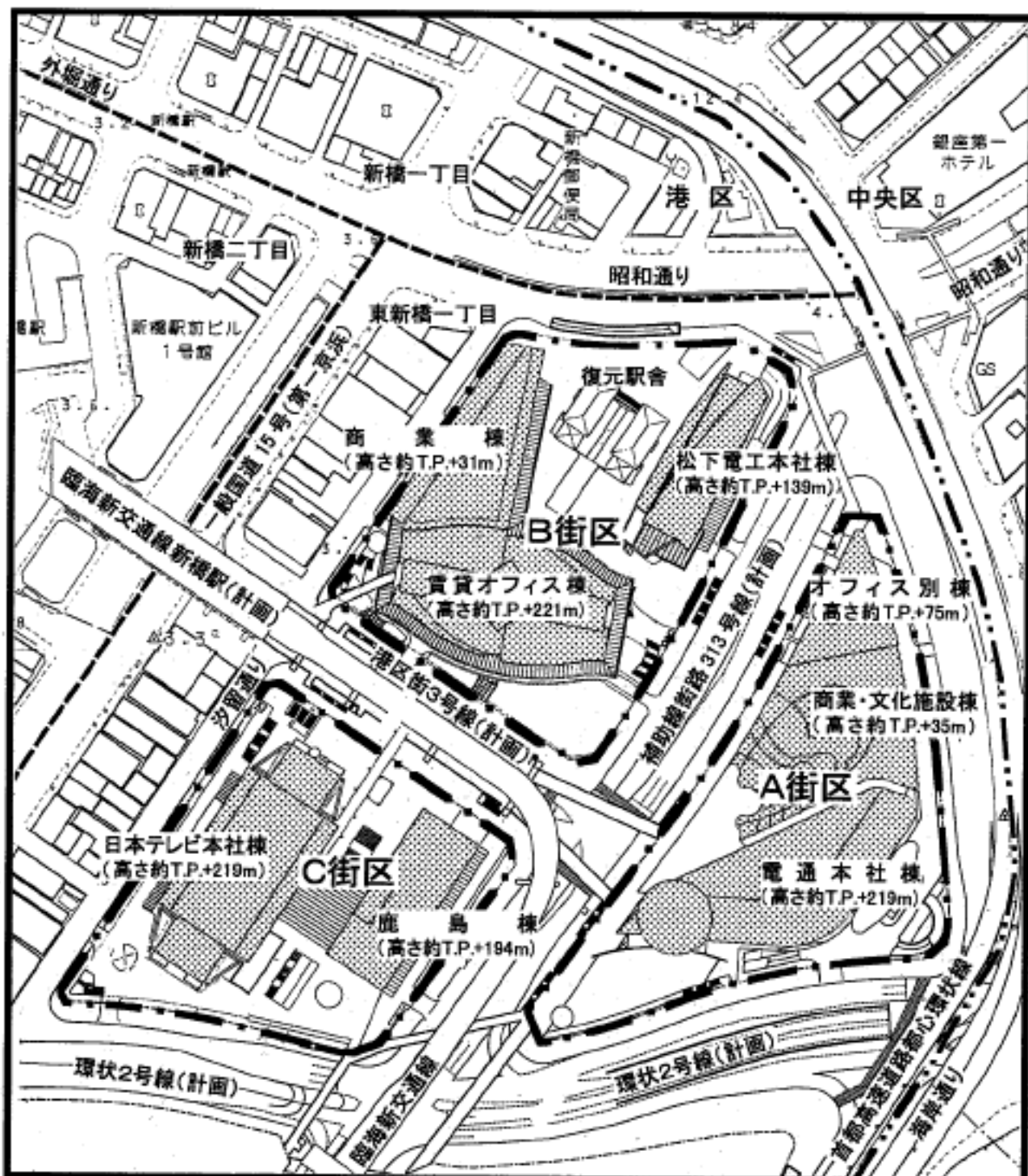
イ. B 街区

旧新橋停車場の復元駅舎を囲むように、高層棟 2 棟と低層棟を配置し、北側既存市街地に対して広く開いた建物配置とするとともに、高層の賃貸オフィス棟を既存市街地から離れた敷地南側に配置し、汐留通り側は低層棟を配置することにより、圧迫感の低減を図る。

なお、旧新橋停車場の復元駅舎は、B 街区内において本事業とほぼ同時期に（財）東日本鉄道文化財団により復元される予定となっており、本事業とは別事業として整備される。

ウ. C 街区

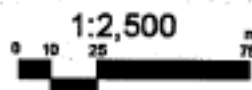
汐留通り及び幹線道路である補助線街路 313 号線にほぼ平行して 2 棟の高層棟を配置し、両棟の間にはサンクン広場と歩行者デッキによる歩行者ネットワークの形成に資する空間を計画する。また、汐留通り沿いは道路からセットバックして歩行者デッキを整備し、さらにセットバックして高層棟を配置すること（図 2.2-3(4) 参照）、デッキ上を含め緑化を行うこと等により圧迫感の低減を図る。

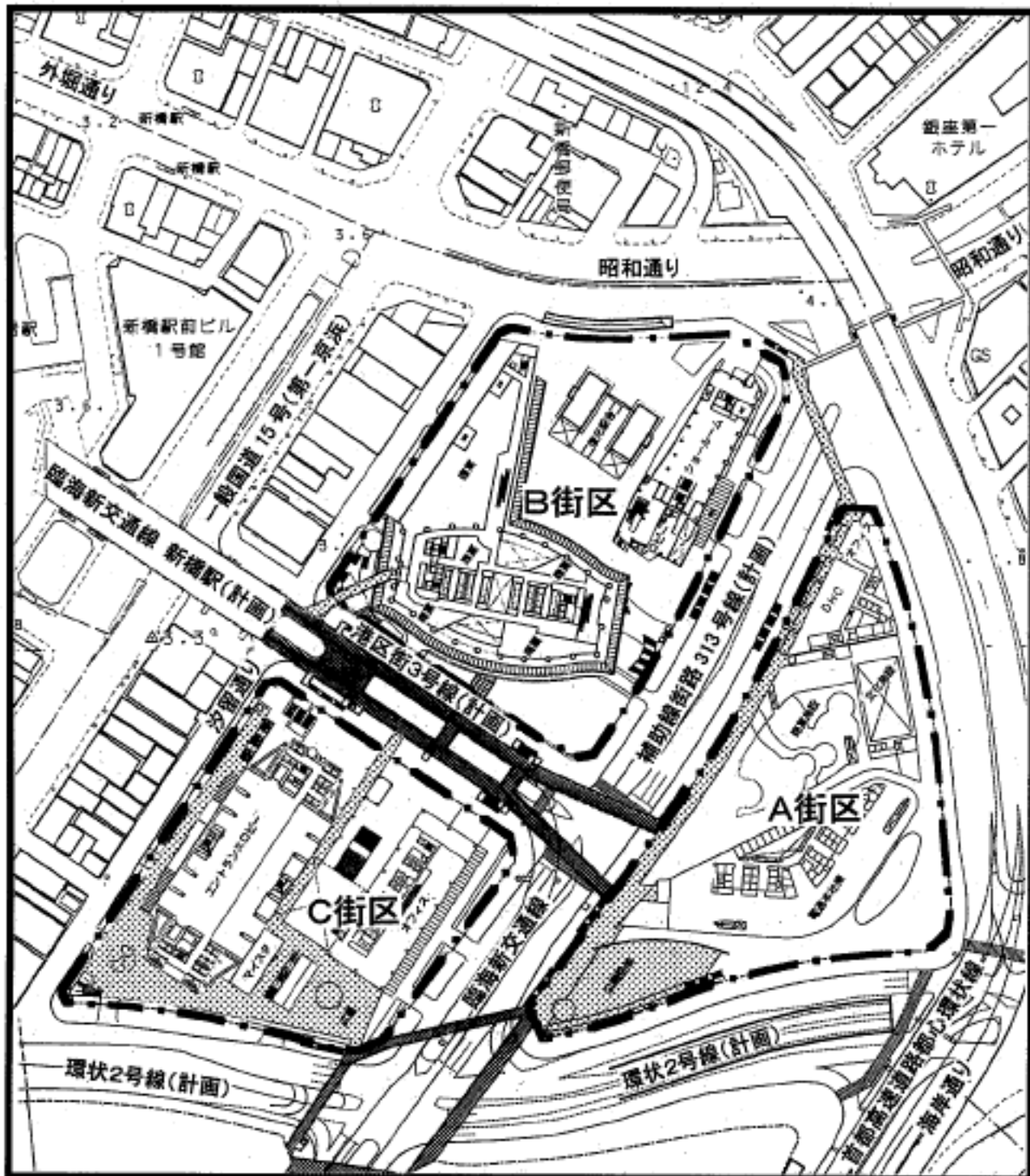


凡 例

- 計画地
- 計画建築物
- 区 境
- - - - - 町丁境

図2.2-2(1) 計画建築物配置図 (地上レベル)





凡 例



計画地



歩行者デッキ

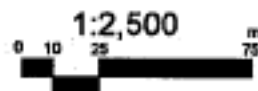


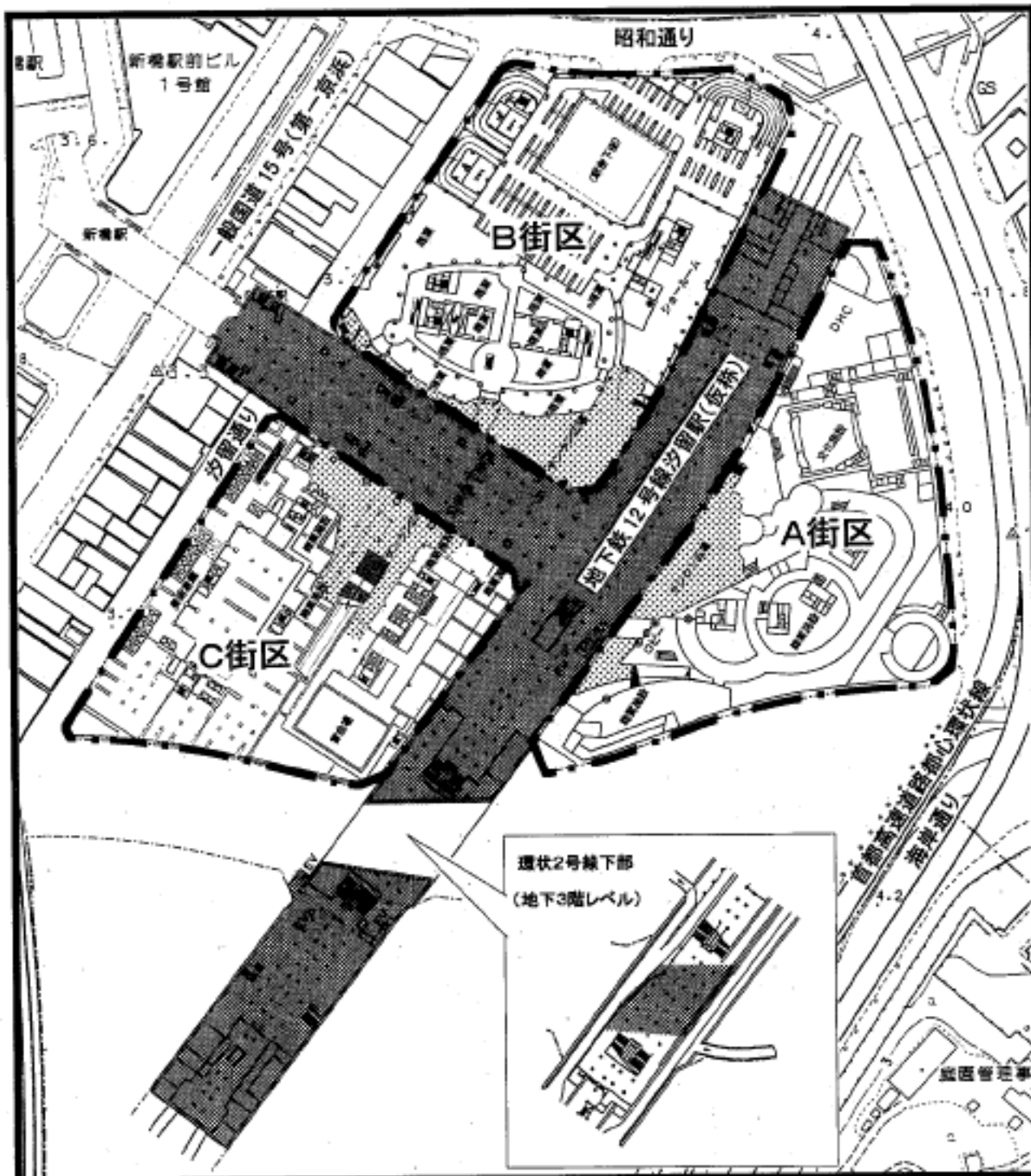
公共歩行者デッキ

注1) 歩行者デッキレベルは約GL+8m

注2) 公共歩行者デッキは本事業とは別に土地区画整理事業により整備される。

図2.2-2(2) 計画建築物配置図(2階レベル)





凡 例



計画地



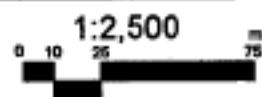
サンクン広場



公共地下歩道

注) 公共地下歩道は本事業とは別に土地区画整理事業により整備される。

図2.2-2(3) 計画建築物配置図 (地下2階レベル)



(2) 建築計画

計画建築物の概要は前掲の図 2.2-2 ならびに表 2.2-1 及び図 2.2-3～2.2-4 に示すとおりである。

A 街区は、(株)電通の本社ビルとなる業務施設を中心に、低層階には物販、レストラン等の商業施設、都区民の文化鑑賞ニーズに応える文化施設を設ける(図 2.2-3(1)参照)。また、A、B、C 3 街区及び地下鉄 12 号線汐留駅(仮称)への効率的な熱供給を目的とした地域冷暖房施設のメインプラントも設ける計画である。

B 街区は、賃貸オフィスビル及び松下電工(株)の本社ビルとなる業務施設を中心に低層階には、物販、レストラン、ショールーム等の商業施設を設ける(図 2.2-3(2)(3)参照)。

C 街区は、日本テレビ放送網(株)の本社ビルとなるテレビ番組の制作・放送施設、事務所ならびに宴会施設等も備えたホテルを中心に、低層階には、物販、レストラン等の商業施設を設ける(図 2.2-3(4)参照)。また、効率的な熱供給を行うため地域冷暖房施設のサブプラントも設ける計画である。

なお、各街区の高層棟上部には、緊急救助用スペース(ヘリコプターにより救助活動が行えるような屋上スペース)を計画している。

表 2.2-1 建築概要

項目	内 容		
	A街区	B街区	C街区
主要用途及び施設内容等	業務・商業・文化施設、 地域冷暖房施設(メインプラント)、 コグニティブ施設	業務・商業施設	放送局、業務・商業施設、ホテル、 地域冷暖房施設(サブプラント)、 コグニティブ施設
敷地面積	17,244m ²	19,706m ²	15,658m ²
	3街区合計 52,608m ²		
建築面積	約12,700m ²	約11,300m ²	約11,600m ²
	3街区合計 約35,600m ²		
延床面積	約241,000m ²	約269,000m ²	約215,000m ²
	3街区合計 約725,000m ²		
容積対象床面積 ^(注)	約207,000m ²	約236,000m ²	約188,000m ²
	3街区合計 約631,000m ²		
階 数	電通本社棟 地下5階、地上50階 オフィス別棟 地下3階、地上9階 商業・文化施設棟 地下5階、地上6階	賃貸オフィス棟 地下4階、地上43階 松下電工本社棟 地下4階、地上26階 商業棟 地下4階、地上4階	日本テレビ本社棟 地下4階、地上34階 鹿島棟 地下4階、地上41階
建 物 高 さ	電通本社棟 約T.P.+219m オフィス別棟 約T.P.+75m 商業・文化施設棟 約T.P.+35m	賃貸オフィス棟 約T.P.+221m 松下電工本社棟 約T.P.+139m 商業棟 約T.P.+31m	日本テレビ本社棟 約T.P.+219m 鹿島棟 約T.P.+194m
構 造	鉄骨造、鉄骨鉄筋コンクリート造、鉄筋コンクリート造		
駐 車 台 数	約490台	約540台	約500台
工事予定期間	平成11年9月～ 平成14年11月	平成11年10月～ 平成15年3月	平成11年11月～ 平成15年4月

注) 駐車場などを除く、容積率の対象となる床面積のことをいう。

A 街区

電通本社棟
(高さ約 T.P. +219m)

約 42 m

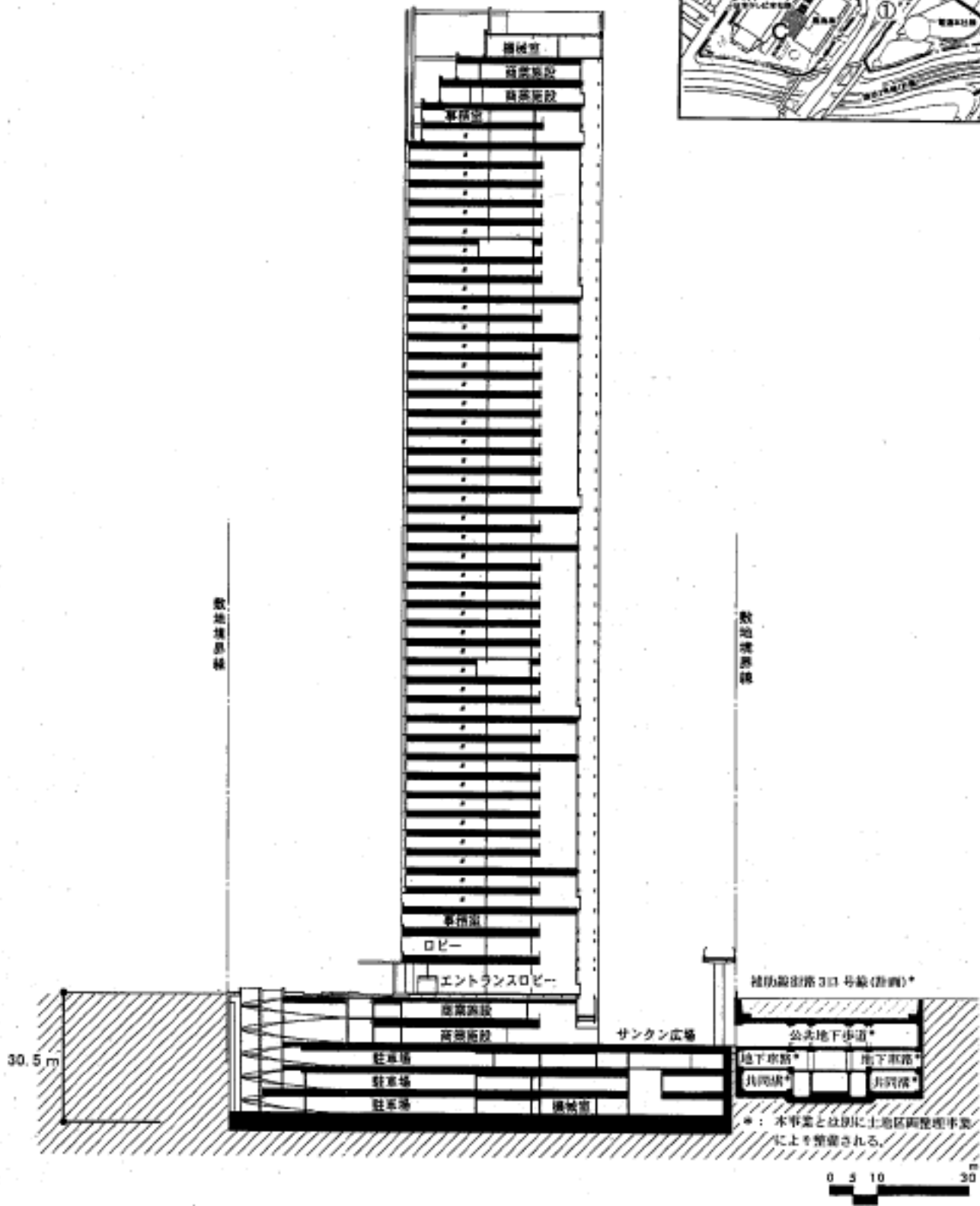
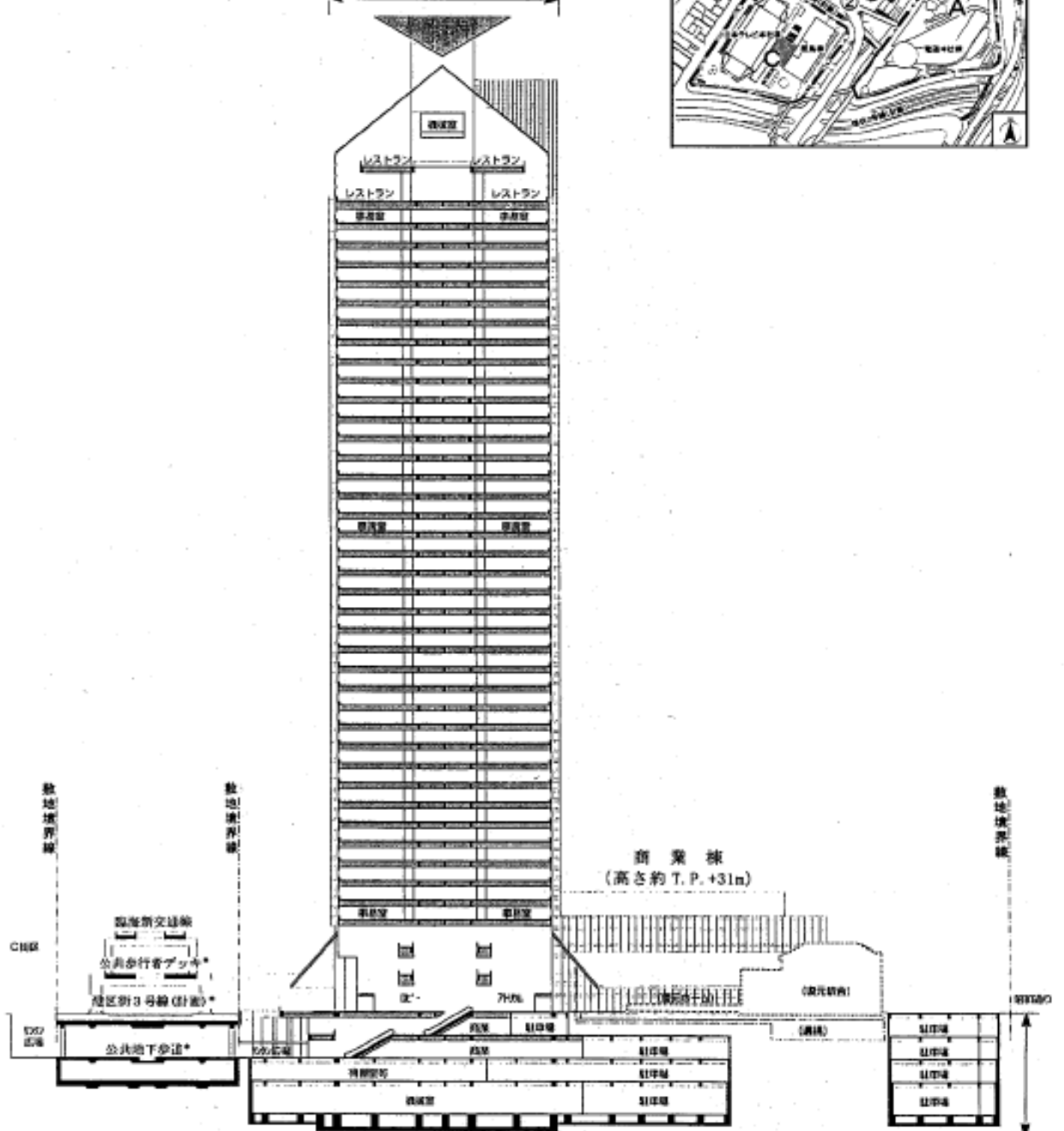
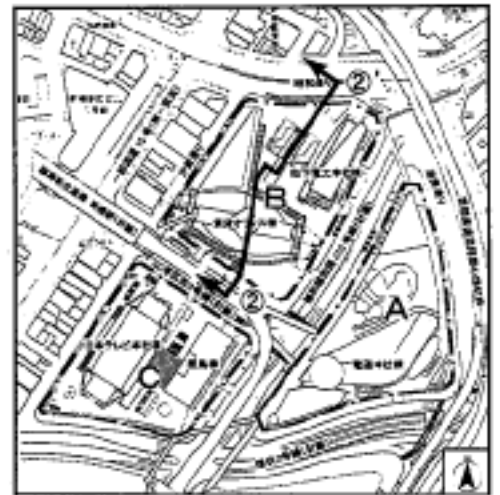


図 2.2-3(1) 計画建築物断面図(①-①'断面)

B 街区

賃貸オフィス棟
(高さ約 T. P. +221m)

約 50 m



* : 本事業とは別に土地改良事業
により整備される。



図 2.2-3(2) 計画建築物断面図(②-②'断面)

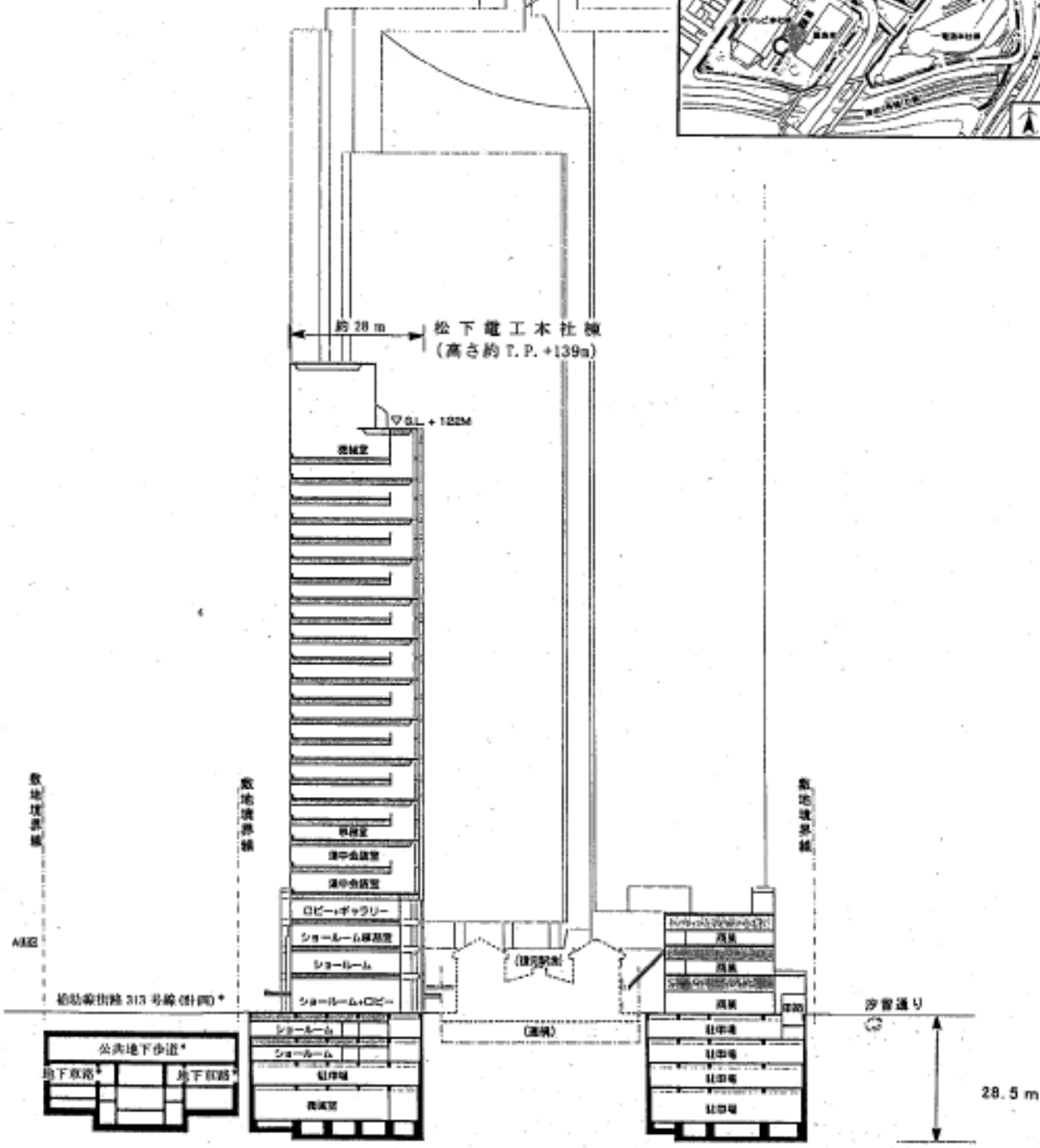


B街区

賃貸オフィス棟
(高さ約 T.P. +221m)

約 28 m 松下電工本社棟
(高さ約 T.P. +139m)

▽ S.L. + 122M



28.5 m

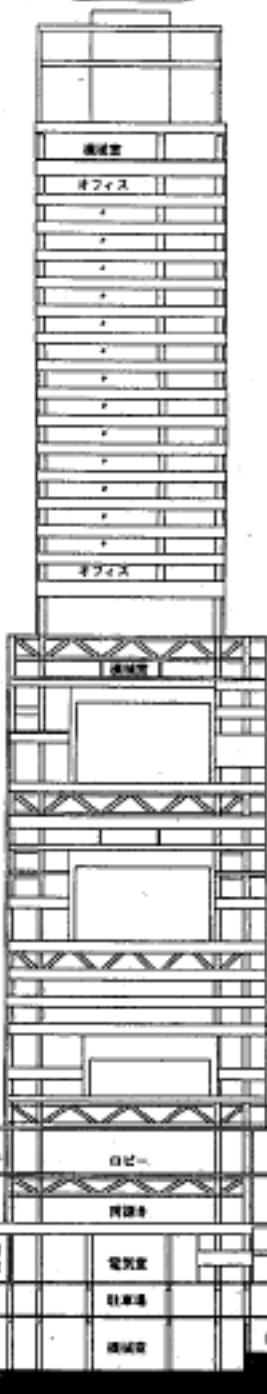
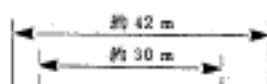


* : 本事業とは別に土地区別敷地計画により整備される。

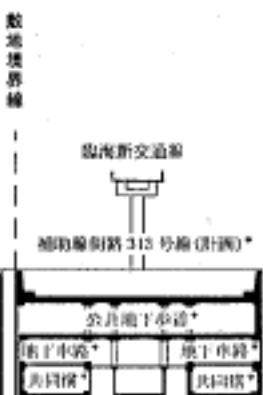
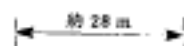
図 2.2-3(3) 計画建築物断面図(③-③'断面)

C街区

日本テレビ本社棟
(高さ約 T.P.+219m)



鹿島棟
(高さ約 T.P.+194m)



* : 本事業と別別に土地区域劃定申請に基づき整備される。



図 2.2-3(4) 計画建築物断面図(④-④'断面)

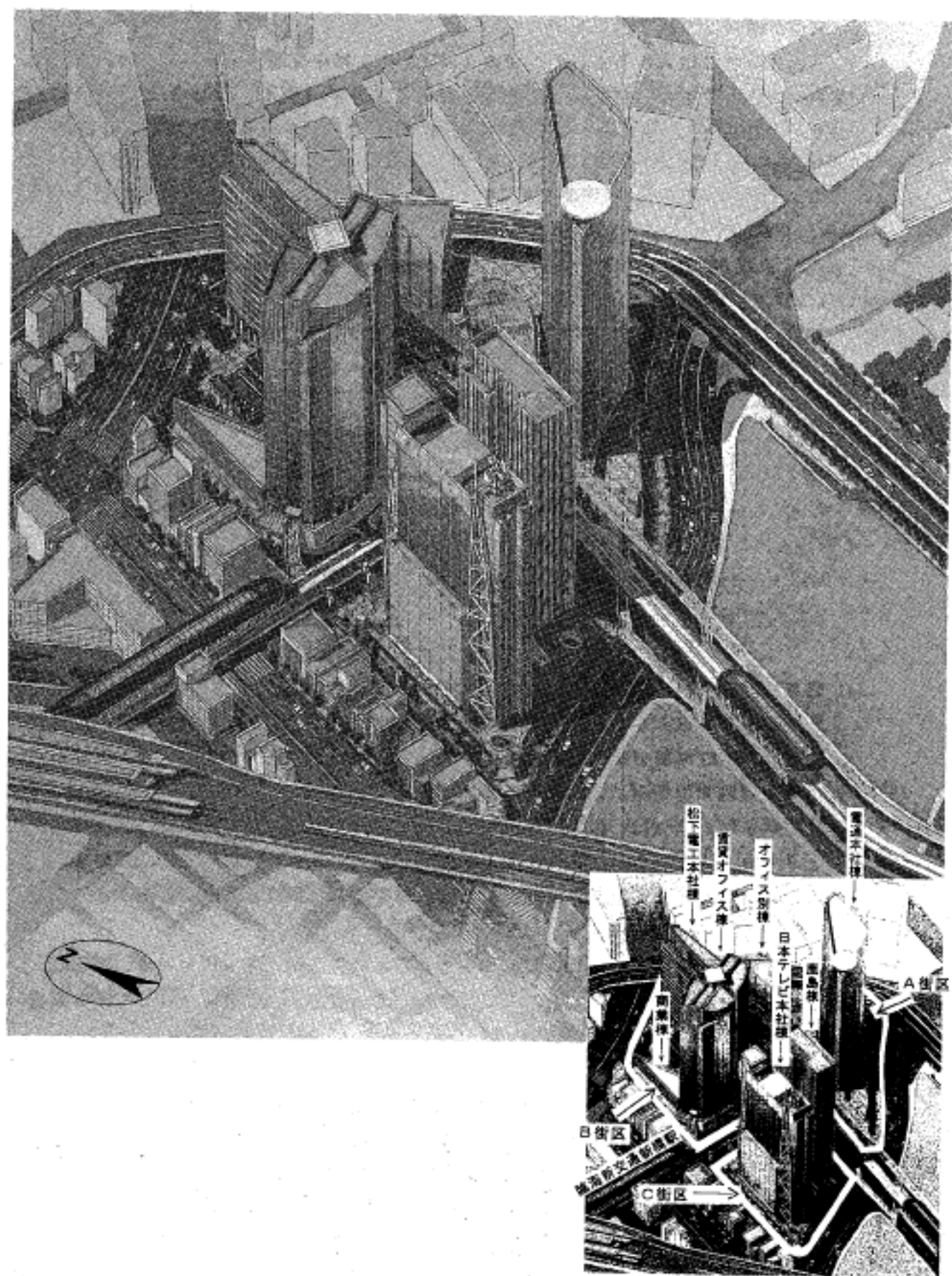


图2.2-4 完成予想图

(3) 交通計画

計画建築物に出入りする自動車台数（以下、発生集中交通量という。なお、計画建築物に出入りする自動車を指す場合は発生集中交通という。）は、表 2.2-2 に示すとおり、1日あたり、A、B、C街区合計、約 22,540 台（A街区：6,780 台、B街区：8,072 台、C街区：7,688 台）となる。

表 2.2-2 1日あたりの発生集中交通量

		発生集中交通量 (台/日)	
A街区	業務		4,190
	商業		2,590
		計	6,780
B街区	松下電工 本社棟	業務	1,008
		商業	596
	賃貸 オフィス棟	業務	3,996
		商業	2,472
		計	8,072
C街区	日本テレビ本社棟		5,394
	鹿島棟	業務	1,382
		ホテル	912
		計	7,688
A、B、C街区合計			22,540

(4) 駐車場計画

駐車場は各街区とも地下に設ける。駐車方式は主に自走式とするが一部機械式を併用する。地下駐車場面積及び駐車台数は表 2.2-3 に示すとおりである。なお、駐車台数は東京都駐車場条例に定める付置義務駐車台数を確保している。

地下駐車場の換気は、機械による強制給排気方式とし、排気口高さは地上レベルから 2.0～26.0 m である。なお、排気方向は全て上方排気とし、大気汚染物質の着地濃度の低減に努める。また、排気口付近に植栽等を施し、歩行者への影響が少なくなるよう配慮する。

また、地下駐車場には自動火災報知機、非常用放送設備、非常用照明灯、誘導灯、排煙設備、泡消火設備等の設置による災害防止対策を講じ、安全面に対して十分配慮する。

表 2.2-3 地下駐車場面積及び駐車台数

項目	A街区	B街区	C街区
地下駐車場階数	地下3階～5階	地下1階～4階	地下3階～4階
地下駐車場面積	約26,000m ²	約33,000m ²	約24,500m ²
駐車台数	約490台	約540台	約500台

(5) 動線計画

ア. 自動車動線計画

計画地は既存道路である海岸通り、昭和通り及び汐留通りの他、汐留土地区画整理事業により整備される環状2号線、補助線街路313号線及び港区街3号線に面している。各街区ともこれらの街路に面して出入口を設け、自動車の出入りにあたっては周辺交通への影響を少なくするため、全て左折IN、左折OUTを原則とする。また、地表部の交通負荷を低減するため、ゴミ収集車などのサービス用自動車は、補助線街路313号線地下車路を利用して、各街区の地下駐車場に出入する。

自動車動線としては最短ルートで主要幹線道路に至る計画とし、広域の走行ルートは、上記の計画地が面する道路の他に、中央通り、新大橋通り、補助第3号線、補助第4号線を走行する計画である。

イ. 歩行者動線計画

地下2階レベルの公共地下歩道、地上レベル、2階レベルの歩行者デッキ、という3層構造の立体的な歩行者通路を利用することにより、公共交通機関の乗り換え、計画建築物の就業者・来訪者・計画地外への通り抜け等の利便性の向上を図る。また、歩車道が分離された通路を確保することにより、安全性に寄与する計画である。なお、各レベルともにJR新橋駅と計画地を結ぶルートをメインルートとして計画している。

(6) 熱源計画

計画建築物への熱供給は、大気質への環境保全に配慮し、地域冷暖房施設により行う計画である。A街区オフィス別棟地下にメインプラント、C街区日本テレビ本社棟地下にサブプラントを設置し、冷水、蒸気を各街区の計画建築物へ供給することにより、冷暖房、加湿、加熱を行う。エネルギー源は電気及び都市ガス（種類13A：発熱量 $11,000\text{kcal/m}^3$ ）を利用する。

また、エネルギーの有効利用を図るため、A街区商業・文化施設棟地下及びC街区日本テレビ本社棟地下にコージェネレーション施設*（エネルギー源は都市ガス）を設置し、廃熱を地域冷暖房プラントに利用する。

熱源の窒素酸化物（以下、本章では NO_x とする）低減対策として、蒸気ボイラーは低 NO_x バーナーの採用と強制排ガス再循環燃焼との組み合わせ、ガスタービン発電機は水噴射及び脱硝装置との組み合わせにより、 NO_x の発生の抑制を図る（ NO_x 排出目標濃度 40ppm 、 $\text{O}_2=0\%$ 換算）。

* コージェネレーション施設

熱電併給発電とも呼ばれガスタービンを用いて発電し、その廃熱を蒸気として利用する省エネルギー性の高いシステムである。

(7) 空調換気計画

計画建築物の空調方式は、各街区とも、業務施設は各階個別空調方式（空調機＋単一ダクト方式）、商業・文化施設、ホテルは用途別専用空調方式（空調機＋ダクト方式＋ファンコイルユニット）を採用する。

計画建築物の地上部分の換気は、各街区とも、施設毎に給排気を行う。

計画建築物の地下部分の換気は、給排気口を計画建築物周辺に配置し、機械換気を行う。地下駐車場の排気は「(4) 駐車場計画」で述べたとおりである。

なお、外部に規制値以上の騒音、振動の発生することのないよう、各街区とも、空調換気機器は極力室内に設置する。

(8) 給排水計画

ア. 給水計画

上水は各街区とも公共用水道を利用するが、節水への配慮から芝浦下水終末処理場の処理水の中水として引き込み、便所洗浄水に利用する。

上水及び中水は、高架タンク方式及び加圧式を採用する。

イ. 排水計画

生活排水と雨水排水は、各街区とも公共下水道へ排出する。計画地からの雨水排水は、雨水貯留槽に貯留することで、公共下水道に過度な負荷がかからないように排出水量を一時的に抑制する。また、本計画では雨水の再利用は行わない。

なお、公共下水道本管は土地区画整理事業により、環状2号線及び補助線街路313号線に新たに敷設される予定である。

(9) 緑化計画

緑化計画の基本的な考え方は以下のとおりである。

- ・敷地境界沿いに緑化スペースを確保するとともに、圧迫感の低減を図る。
- ・高層棟周辺に重点的に植栽を行う等、風環境の改善に努め、歩行者環境の向上を図る。
- ・周辺環境との調和を図り、都市空間の中に憩いとやすらぎの場を創出する。

3街区各々の緑化計画は以下のとおりである。

A街区は、海岸通り、環状2号線側を中心にデッキ上を含め緑化を行い、風環境の改善に努めるとともに、地上レベル、デッキレベルの歩行者環境の向上を図る。

B街区は、緑の少ない既存市街地に面した昭和通り側を中心に緑化を行い、都市空間の中に新たに憩いとやすらぎの場を創出するとともに、歩行者環境の向上を図る。

また、賃貸オフィス棟と松下電工本社棟との間に、緑化を行い風環境の改善を図る。

C街区は、汐留通り側、環状2号線側を中心にデッキ上を含め緑化を行い、圧迫感の解消、風環境の改善に努めるとともにデッキ上の歩行者環境の向上を図る。

なお、緑化にあたっては、「再開発地区計画運用基準」及び「東京における自然の保護と回復に関する条例」等に基づき、接道部緑化及び敷地内での緑化を行うことと

し、具体的には今後、関係機関との協議を行ったうえで、樹種、樹高、植栽密度等を含めて検討する予定である。

(10) 廃棄物処理計画

計画建築物内で発生するゴミは、各街区とも、可燃ゴミ、不燃ゴミ、資源ゴミの分別回収を徹底し、紙ゴミ、廃プラスチック、缶・ビン、段ボールのリサイクルに努める。また、資源の有効利用と廃棄物の減量化を図るよう、ビル利用者に協力を要請する。リサイクル可能な廃棄物はリサイクル業者が、リサイクル対象外廃棄物は、廃棄物処理業者が計画地より搬出を行い、適切な処分を行う。

事務所で発生するゴミは、各階でとりまとめ、貨物用エレベーターにより地下に運搬し、種類別に一時保管する。店舗等で発生するゴミは、各テナント毎に貨物用エレベーターにて直接地下に運搬する。可燃ゴミはコンパクター等にて処理し、ゴミの減容化を図る。厨芥は、臭気対策として、計画地外に運搬するまでの間地下の冷蔵庫にて保管し、衛生上の配慮を行う。

収集したゴミは「東京都廃棄物の処理及び再生利用に関する条例」(平成5年4月)に基づき、事業者の責任により適正に処理を行う。

2.2.4 工事計画

(1) 工事工程

本事業の全体工事工程は、表 2.2-4 に示すとおりである。

各街区とも準備・仮設工事から外構工事まで、同一の工種を計画しているが、工種毎の時期は街区毎に異なっている。全体工事期間は、44ヶ月の予定である。

- ・A街区：3街区のうち最初に着工、工事開始後 39ヶ月で完成
- ・B街区：A街区工事開始後 2ヶ月目で着工、43ヶ月目で完成（工事期間は 42ヶ月）
- ・C街区：A街区工事開始後 3ヶ月目で着工、44ヶ月目で完成（工事期間は 42ヶ月）

表 2.2-4 全体工事工程表

着工後年数 着工後月数		1 年 目												2 年 目											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A 街 区	準備・仮設工事																								
	山留工事																								
	杭工事																								
	根切工事																								
	地下躯体工事																								
	地上躯体工事																								
B 街 区	準備・仮設工事																								
	山留工事																								
	杭工事																								
	根切工事																								
	地下躯体工事																								
	地上躯体工事																								
C 街 区	準備・仮設工事																								
	山留工事																								
	杭工事																								
	根切工事																								
	地下躯体工事																								
	地上躯体工事																								

着工後年数 着工後月数		3 年 目												4 年 目											
		25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44				
A 街 区	準備・仮設工事																								
	山留工事																								
	杭工事																								
	根切工事																								
	地下躯体工事																								
	地上躯体工事																								
B 街 区	準備・仮設工事																								
	山留工事																								
	杭工事																								
	根切工事																								
	地下躯体工事																								
	地上躯体工事																								
C 街 区	準備・仮設工事																								
	山留工事																								
	杭工事																								
	根切工事																								
	地下躯体工事																								
	地上躯体工事																								

(2) 施工方法の概要

ア. 準備・仮設工事

A、B、C街区とも、計画地の外周に高さ 3m の鋼製仮囲いを設け、整地、仮設事務所の設置等を行う。

イ. 山留工事・杭工事・根切工事

(ア) A街区

山留工事は、街区の全周に遮水性、剛性の高い地中連続壁を透水性の低い層（江

戸川層)まで根入れする(根入れ深さ約 G.L. -35~41m)。

計画地及び周辺への影響を最小限にするため、高層棟では逆打工法(1階床から順次、地下1階、地下2階、地下3階へと施工していく方法)を採用する。1階の先行床を構築するため、バックホウによる直接掘りで2~3mの一次根切りを行う。以後は、先行床上からクラムシェルで順次掘削する。

低層棟では順打工法を採用し、水平鋼製切梁を仮設しながら掘削する。一次根切りはバックホウによる直接掘り、2次根切り以後は栈橋上からクラムシェルで掘削する。掘削深さは最深で約 G.L. -36mである。

杭工事は逆打工法に伴う地下躯体を支持するための支柱となる構真柱工事であり、アースドリル、クローラクレーンにより構真柱を打設する。

なお、掘削工事を安全かつ円滑に行うため、掘削範囲内(山留壁内)の土層中の地下水を、ディープウェル工法によって排水し、沈砂槽等により下水道法に定める水質基準値(浮遊物質濃度 600mg/l)以下に処理した後、公共下水道に放流する。根切量は約 490,000m³である。

(イ) B街区

A街区に同じ。

山留根入れ深さは約 G.L. -35m(江戸川層)、掘削深さは最深で約 G.L. -28.5mである。根切量は約 480,000m³である。

なお、国史跡である「旧新橋停車場跡」の保護のため、関係機関と協議のうえ、仮設鋼材等でこの範囲を支持かつ保護する工法で根切工事を行う。

(ウ) C街区

A街区に同じ。

ただし、順打工法は採用しない。

山留根入れ深さは約 G.L. -35~38m(江戸川層)、掘削深さは最深で約 G.L. -29mである。根切量は約 435,000m³である。

ウ. 地下躯体工事

高層棟では逆打工法の採用により、構真柱の打設後、1階の先行床を施工し、以後は根切りを進めながら順次地下1階から下階へ、鉄筋コンクリート工事、鉄骨工事を施工する。

低層棟では順打工法を採用し、根切工事終了後、最下階より順次地下躯体を施工する。

鉄骨、鉄筋等建設資材は、クローラクレーン、トラッククレーンを使用して揚重を行う。

エ. 地上躯体工事・仕上工事

地下階の施工と並行して、地上階の鉄骨建方及び仕上工事を行う。

鉄骨、外装材は、タワークレーンを、その他は工事用エレベータ等を使用して揚重する。

オ. 外構工事

建物周辺の植栽、舗装等の外構工事は、躯体工事完了後、適宜施工する。

(3) 工事用車両及び建設機械

ア. 工事用車両

(ア) 工事用車両の走行台数

A、B、C街区の工事用車両の走行により周辺への影響が最大となる時期は、各街区の工事用車両合計台数により算定した結果、工事開始後11ヶ月目と23ヶ月目である。

一日あたりの工事用車両台数は、表2.2-5に示すとおり、工事開始後11ヶ月目1,612台、23ヶ月目1,977台である。

なお、工事開始後11ヶ月目はA街区及びB街区は根切工事及び地下躯体工事、C街区は杭工事及び根切工事の期間であり、工事開始後23ヶ月目はA街区は地下躯体工事、地上躯体工事及び仕上工事、B街区及びC街区は根切工事、地下躯体工事、地上躯体工事及び仕上工事の期間である。

表 2.2-5 工事用車両台数

単位：台/日

	工事開始後11ヶ月目				工事開始後23ヶ月目			
	大型車	小型車	計	大型車混入率	大型車	小型車	計	大型車混入率
A街区	470	30	500	94%	290	75	365	79%
B街区	640	43	683	94%	691	259	950	73%
C街区	389	40	429	91%	543	119	662	82%
計	1,499	113	1,612	93%	1,524	453	1,977	77%

(イ) ルート配分

工事用車両の出入口、計画地周辺での走行ルート及びルート配分は、図2.2-5に示すとおりである。主に幹線道路である海岸通り、新大橋通り、昭和通り、外堀通り及び第一京浜を走行する計画である。

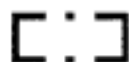
なお、本事業の施工にあたっては、汐留土地区画整理事業施行区域内に確保される工事用仮設道路を使用する。工事用仮設道路には粉じん飛散防止対策として散水を行う。

また、工事用車両のルート配分の考え方は以下のとおりである。

- ・残土運搬は主に神奈川、埼玉、千葉方面とする。
- ・コンクリートプラントは主に東京湾岸沿いの施設を利用する。
- ・その他は各主要幹線道路を平均的に利用する。



凡 例



計画地



主要走行ルート



区 境



仮設道路走行ルート



走行方向

図 2.2-5 工事用車両走行ルート



イ. 建設機械

工事中に使用する主な建設機械は表 2.2-6 に示すとおりである。

表 2.2-6 主な建設機械

工事内容	主要建設機械
山留工事 杭工事	バックホウ、SMW掘削機、アースドリル、 クローラクレーン等
根切工事	バックホウ、ブルドーザ、クラムシエル、 トラッククレーン等
躯体工事 仕上工事	クローラクレーン、タワークレーン、ポンプ車等
外構工事	バックホウ、トラッククレーン等

A, B, C 街区の建設機械の稼働により周辺への影響が最大となる時期は、各街区の建設機械合計台数により算定した結果、工事開始後 11 ヶ月目と 21 ヶ月目である。

一日あたりの建設機械台数は、表 2.2-7 に示すとおり、工事開始後 11 ヶ月目 117 台、21 ヶ月目 127 台である。低騒音型指定のある種類の建設機械は、低騒音型機械を使用する。

なお、工事開始後 11 ヶ月目は A 街区及び B 街区は根切工事及び地下躯体工事、C 街区は杭工事及び根切工事の期間であり、工事開始後 21 ヶ月目は A 街区は地下躯体工事、地上躯体工事及び仕上工事、B 街区は根切工事、地下躯体工事、地上躯体工事及び仕上工事、C 街区は根切工事、地下躯体工事及び地上躯体工事の期間である。

表 2.2-7 建設機械台数

単位：台/日

建設機械	規格	定格出力	工事開始後11ヶ月目				工事開始後21ヶ月目			
			A街区	B街区	C街区	計	A街区	B街区	C街区	計
バックホウ	0.4~0.8m ³	87~169PS	22	18	17	57		9	18	27
ブルドーザ	11t	106PS		7	4	11		6	4	10
クラムシエル	0.6~1.0m ³	148~153PS	9		4	13		11	9	20
クローラクレーン	50~300t	180~344PS	1	5	13	19	3	24	6	33
トラッククレーン	25~50t	274~338PS	5	3	1	9	7	12	5	24
アースドリル	1700mm	133PS			8	8				
タワークレーン	200~800tm	22~150kW					3	4	6	13
合 計			37	33	47	117	13	66	48	127

(4) 建設廃材等の処分

本事業の工事に伴う建設廃材及び残土の総量は表 2.2-8 に示すとおりである。

建設廃材及び残土は、廃棄物処理業の許可を得た処理業者に委託して、適切な処理を行うとともに、許可を得た処理場等にて処分する。搬出残土は、残土受入自治体の指導に基づいて事業者により土壌の汚染状況の検査を実施し、適切に処分を行う。

また、掘削した残土は速やかに場外への搬出を行い、原則として仮置は行わない。

表 2.2-8 建設廃材等の総量

種類	A 街区	B 街区	C 街区	合計
廃材	約 6,900t	約 10,000t	約 6,200t	約 23,100t
残土	約 490,000m ³	約 480,000m ³	約 435,000m ³	約 1,405,000m ³

2.2.5 環境保全に関する計画等の配慮

東京都では、基本計画として「生活都市東京構想」(平成 9 年 2 月)が策定されており、また、「東京都環境基本計画」(平成 9 年 3 月)、「'91 東京都緑の倍增計画」(平成 3 年 12 月)、「東京都自動車公害防止計画」(平成 9 年 6 月)、「環境保全型都市づくりガイド」(平成 7 年 3 月)等の環境保全に関する計画が策定されている。

さらに、計画地の位置する港区では、「港区基本計画」(平成 7 年 2 月)、「港区環境基本計画」(平成 7 年 2 月)などの計画が策定されている。

本事業では、計画段階において表 2.2-5 に示すとおり、環境保全上の配慮を行った。

表 2.2-5(1) 環境保全に関する計画等への配慮

計 画 等	内 容	配慮した事項
生活都市東京構想 (平成9年、東京都)	<p>[区部中心部エリア]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市構造の再編 ・水と緑、美しいまちなみ 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務・商業複合ゾーンとして、東京の国際化に寄与する業務機能、中心的な商業機能、文化機能等を主体とした高度利用を図る。 ・周辺環境との調和を図り、都市空間の中に、憩いとやすらぎの場を創出する。
東京都環境基本計画 (事業別配慮の指針) (平成9年、東京都)	<p>[共通事項]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺土地利用との整合を図り、環境への影響を小さくなるよう配慮 ・周辺景観に配慮 ・工事に伴う大気汚染、騒音等の防止 ・緑地等のネットワーク化に配慮 <p>[建設系事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物と周辺景観との調和 ・施設緑化による緑豊かな空間の創造 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺の街並みや旧浜離宮庭園との調和を図るとともに、安全で快適なオープンスペースならびに歩行者空間を確保し、良好な都市景観と質の高い環境形成を図る。 ・建設機械の集中化を避け、大気汚染、騒音、振動の発生を抑える。 ・工事中は、外周に鋼製仮囲いを設ける。 ・散水を行い粉じんの発生防止に努める。 ・低騒音、低振動の工法及び建設機械を採用する。 ・場内の排水は沈澱処理等を行ったうえで、公共下水道に放流する。 ・歩行者ネットワークと連携した緑地・植栽等を計画し、周辺の緑とのつながりにも配慮する。 ・周辺の街並みや旧浜離宮庭園との調和を図るとともに、安全で快適なオープンスペースならびに歩行者空間を確保し、良好な都市景観と質の高い環境形成を図る。 ・旧浜離宮庭園からの景観に配慮し、電通本社棟の南面を柔らかい曲面とする。 ・計画地周辺の接道部ならびに高層棟周辺に緑化スペースを設け、適切な植栽を行い、緑豊かな空間を創出する。 ・地上レベルに加えデッキレベルも緑化を行い、歩行者環境の向上を図る。
'91 東京都緑の倍増計画 (平成3年、東京都)	<p>[区部第1ブロック-都心地域]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公園用地の確保、道路緑化等による、うるおいのある快適な都市の実現 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地周囲の接道部は緑化を行い、歩行者環境の向上を図る。 ・周辺環境との調和を図り、都市空間の中に、憩いとやすらぎの場を創出する。

表 2.2-5(2) 環境保全に関する計画等への配慮

計 画 等	内 容	配慮した事項
東京都自動車公害防止計画 (平成9年、東京都)	[交通流対策] ・交通混雑を招く違法駐車車両等の路上駐車対策	・自動車出入口は左折IN、左折OUTを原則とする。 ・適正な荷さばき施設の設置を行う。
環境保全型都市づくりガイド (平成7年、東京都)	[周辺環境形成] ・緑の創出 [土地利用] ・土地の有効利用と複合的な機能の導入 [エネルギーの有効利用] ・地域冷暖房システム ・コージェネレーションシステム	・計画地周辺の接道部ならびに高層棟周辺に緑化スペースを設け、適切な植栽を行い、緑豊かな空間を創出する。 ・地上レベルに加えデッキレベルも緑化を行い、歩行者環境の向上を図る。 ・業務・商業複合ゾーンとして、東京の国際化に寄与する業務機能、中心的な商業機能、文化機能等を主体とした高度利用を図る。 ・計画建築物への熱供給は地域冷暖房施設により行う。また、A街区及びC街区にはコージェネレーション施設を設置し、発電を行うとともに、廃熱は地域冷暖房プラントに利用する。
港区基本計画 (平成7年、東京都)	[住みつけられるまち] ・魅力ある景観の保全	・周辺の街並みや旧浜離宮庭園との調和を図るとともに、安全で快適なオープンスペースならびに歩行者空間を確保し、良好な都市景観と質の高い環境形成を図る。 ・旧浜離宮庭園からの景観に配慮し、電通本社棟の南面を柔らかい曲面とする。
港区環境基本計画 (平成7年、東京都)	[恵み豊かな自然の「創造」] ・緑と水のネットワークの形成	・歩行者ネットワークと連携した緑地・植栽等を計画し、周辺の緑とのつながりにも配慮する。
港区街づくりマスタープラン (平成8年、港区)	[芝浦・港南周辺ゾーン] ・公園、緑地、広場等の創出	・計画地周辺の接道部ならびに高層棟周辺に緑化スペースを設け、適切な植栽を行い、緑豊かな空間を創出する。 ・地上レベルに加えデッキレベルも緑化を行い、歩行者環境の向上を図る。
港区景観マスタープラン (平成9年、港区)	[新橋・芝地区] ・良好な景観形成	・周辺の街並みや旧浜離宮庭園との調和を図るとともに、安全で快適なオープンスペースならびに歩行者空間を確保し、良好な都市景観と質の高い環境形成を図る。 ・旧浜離宮庭園からの景観に配慮し、電通本社棟の南面を柔らかい曲面とする。