

## 見 解 書

— (仮称) 汐留D南街区開発事業 —

平成11年3月

三	井	不	動	産	株	式	会	社
三	菱	地	所	株	式	会	社	社
住	友	不	動	産	株	式	会	社
東	京	建	物	株	式	会	社	社
才	リ	ッ	ク	ス	株	式	会	社
住	友	商	事	株	式	会	社	社
三	井	物	産	株	式	会	社	社
平	和	不	動	産	株	式	会	社

## 第1章 総 括

### 1.1 事業者の氏名及び住所

- ・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
- ・氏 名 三菱地所株式会社 専務取締役 馬場 浩  
住 所 東京都千代田区丸の内二丁目7番3号
- ・氏 名 住友不動産株式会社 代表取締役 高島 準司  
住 所 東京都新宿区西新宿二丁目4番1号
- ・氏 名 東京建物株式会社 代表取締役社長 南 敏介  
住 所 東京都中央区八重洲一丁目9番9号
- ・氏 名 オリックス株式会社 代表取締役 宮内 義彦  
住 所 東京都港区浜松町二丁目4番1号
- ・氏 名 住友商事株式会社 代表取締役 富原 賢次  
住 所 大阪府大阪市中央区北浜4丁目5番33号
- ・氏 名 三井物産株式会社 代表取締役社長 上島 重二  
住 所 東京都千代田区大手町一丁目2番1号
- ・氏 名 平和不動産株式会社 代表取締役 新谷 勝  
住 所 東京都中央区日本橋兜町1番10号

### 1.2 事業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D南街区開発事業
- 種 類 住宅団地の新設

#### 1.4 対象事業の内容の概略

本事業は港区東新橋1丁目所在の地区に約1,070戸の共同住宅を建設するものであり、高層住宅部分（N棟及びS棟）と併せ生活利便施設（店舗等）を設ける計画である。

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
建設地	東京都 港区 東新橋 1丁目5番49号他
主要用途	共同住宅（約1,070戸）
敷地面積	15,561 m <sup>2</sup>
建築面積	約 8,300 m <sup>2</sup>
延床面積	約 140,000 m <sup>2</sup>
容積対象床面積 <sup>注1)</sup>	約 93,300 m <sup>2</sup>
階数	N棟 地下2階、地上45階、塔屋2階 S棟 地下2階、地上45階、塔屋2階
建物高さ <sup>注2)</sup>	N棟 T.P. +170 m (GL+約165m) S棟 T.P. +170 m (GL+約165m)
駐車台数	約640台
用途地域	準工業地域
工事予定期間	平成11年9月～平成14年11月

注 1) 駐車場などを除く、容積率の対象となる延床面積のことをいう。

注 2) T.P. は、東京湾平均海面をいう。

### 1.5 評価書案について提出された都民からの主な意見の概要と事業者の見解

評価書案について、都民からの意見が1件及び関係区長の意見が3件（港区、千代田区、中央区）提出された。なお、公述の申し出がなかったため、公聴会は開催されなかった。

都民からの主な意見の概要とそれらに対する事業者の見解は、表1.5-1に示すとおりである。

表1.5-1 評価書案について提出された都民からの主な意見の概要と事業者の見解

	意見の概要	見 解
<p>予測・評価項目の選定</p>	<p>項目「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。理由として、「地下水は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、現実には異なる事例が多い。「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、雑草も相当生えていることから、透水性は多少はあると考えられる。更地の地表をコンクリートで固め、雨水を下水道へ排出し、地下5階まで掘削するほどの事業計画なので、水文環境の予測・評価は行うべきである。</p>	<p>東京都環境影響評価技術指針によると、予測・評価項目は事業の実施により著しく環境が変化を及ぼすかどうかを検討した上で選定することとされています。今回検討した結果、周囲に影響を与えるような河川や湧水は分布せず、帯水層の分布の広さなどから地下水の流動に大きな影響を与えないと判断したため、予測・評価項目として選定しませんでした。</p> <p>計画地の地盤表層部は、山地や丘陵地のように自然に形成された地盤ではなく、江戸時代初期に埋め立てられ（約3～5m）、大名屋敷が立ち並び多くの人の往来があった地域です。さらに明治～昭和にかけては鉄道施設として長年利用された場所でもあります。また、平成に入ってから埋蔵文化財調査、地下鉄12号線工事等の車両や人が数多く出入りしております。従って、一時的に一部に雑草類が生えても透水性は小さいと考えられます。</p> <p>また、計画地における地下水位の変動は、年間ではほぼ一定しており、雨水による地下水涵養域としての機能は小さいものとするため予測・評価は行いませんでした。</p> <p>なお、本事業による計画建築物の掘削深さは、最大13m程度で、地下2階を計画しています。</p>
<p>大気汚染 騒音 振動</p>	<p>① 本地区周辺へのNO<sub>2</sub>濃度及び騒音が現状で既に環境基準を上回っているのであれば、ここでの大規模工事は行わないべきではないか。</p>	<p>二酸化窒素に関しては、計画地周辺の一般環境大気測定局（千代田区丸の内、港区虎ノ門及び中央区役所）において、環境基準が達成されていません。また、自動車排出ガス測定局（国設霞ヶ関、日比谷及び港区芝浦）においては、国設霞ヶ関を除いて、環境基準が達成されていない状況です。</p> <p>道路交通騒音に関しては、計画地周辺の道路交通騒音測定場所（前布通り、中央通り、昭和通り及び第一京浜）において、環境基準が達成されていません。</p> <p>このような状況や発生源が自動車に起因することが大きいことは事業者としても認識しています。</p> <p>そのため、事業の実施に際しては、工事用車両について、規制速度の遵守、過積載の防止及びアイドリング防止等大気汚染や騒音の負荷の低減に努めます。</p> <p>また、建設機械に対しては、効率的な稼働、排出ガス対策型建設機械の採用、アイドリング防止等により大気質への影響の低減に努めるとともに、騒音については工事区域への高さ3mの工事用仮囲いの設置、低騒音型建設機械及び騒音の少ない工法の採用を行う等、適切な工事管理を行います。</p>

	意見の概要	見 解
	<p>② 駐車場の建設は、現状で環境基準を上回っている NO<sub>2</sub> 濃度及び騒音をさらに悪化させ、周辺の交通混雑に拍車をかけるものである。公共交通機関の利用を中心とした交通計画を考えるべきである。</p>	<p>本事業の主な用途は住宅であるため、駐車場は居住者及び来客者のみの使用であり、不特定多数の車両が頻繁に出入りすることはありません。</p> <p>なお、駐車場は周辺道路への路上駐車による環境悪化を防ぐため東京都集合住宅駐車施設附置要項を策定し、附置義務台数（住宅戸数の 30%以上：321 台）の約 2 倍の約 640 台を設定しました。</p> <p>また、計画地周辺は、JR 新橋駅、JR 浜松町駅、営団地下鉄有楽町線新橋駅、都営地下鉄浅草線新橋駅及び臨海新交通線新橋駅があり、さらに今後、都営地下鉄 12 号線沙留駅（仮称）、臨海新交通線沙留駅等が開業することから、公共交通機関の十分な利用が見込まれる地域であると考えております。</p>
<p>地盤沈下及び地形 ・地質</p>	<p>評価書案において「地下工事完了後に地下水位は回復する」と予測しているが、工事完了後に地盤沈下が進行した例は多い。特に沙留地区は、地下水位が潮汐の影響を受ける軟弱地盤の場所であるので、項目「地盤沈下」において「供用後の建物の存在が地盤に及ぼす影響」について予測・評価すべきである。</p>	<p>計画地付近は「丸の内谷」と呼ばれる埋没谷上に位置しており、地質の最上位は江戸期初期に埋め立てられた埋土で、その下位には沖積世の有楽町層、洪積層の上総層群が分布しています。</p> <p>また、計画地及びその周辺の基盤である上総層群は有楽町層より古い時代に形成され、細砂、団結シルトを主体とする非常に締まった地層です。従って、本計画は、上総層群に杭を打ち、計画建築物の支持地盤にします。</p> <p>掘削工事に際しては、掘削区域への地下水の流入を防ぐため、山留として透水性・剛性の高いソイルセメント柱列壁を用いて、透水性の低い有楽町層下部に深まで根入れします。</p> <p>また、地下工事に際しては、釜場排水工法によって掘削範囲内のみの排水を行い、これより深からの揚水は行いません。工事に当たっては、以上の工法を安全かつ適切な管理で行ないます。</p> <p>供用後においても地下水の揚水は行わないことから、建物の存在による地盤沈下は小さいものと考えます。</p>
<p>日照障害</p>	<p>夏至日は、日中の日影の長さは短いが、朝夕は長くなる。また、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・秋分日の日影も予測すべきである。</p>	<p>環境影響評価書案では、最も日影が長くなり、日影規制が設定されている冬至日における、時刻別、等時間日影の予測を行いました。</p> <p>また、夏至日、春秋分は計画建築物の日影の影響を受けると考えられる計画地直近の東新橋 JR 高架線下及び旧浜離宮公園内において、現況の天空写真の撮影を行い、計画建築物の完成予想図を透写した合成写真に冬至日、夏至日、春秋分の時刻線及び太陽軌道を記入する方法により予測を行いました。</p>

	意見の概要	見 解
風害	<p>① 植栽樹木は高さ5m程度の常緑樹と3m程度の落葉樹となっているが、具体的な樹種は何なのか、樹種により防風効果は異なるため、「植栽により事務所街で許容される風環境になる」かどうかは樹種を示して説明すべきである。様々な充足率の樹木の防風効果に関する実験の結果、風速減速の大きさと風下方向へ効果の及ぶ範囲は、充足率によってばらつきが生じるという報告があり、充足率は樹種により決まる。また、同じ樹種でも、配列様式や植栽時樹齢等の詳細な植栽計画、植栽後の生長具合により、防風効果は大きく変化し、効果が全く出ない場合もある。</p> <p>② 風洞実験の模型で、再現が最も難しいのが植栽樹木である。600分の1の模型では、高さ5mの樹木は8mm程度の大きさとなるが、この大きさでは枝葉部分の正確な表現は通常不可能で、特に今回の場合は樹種が特定されていない以上、いっしょな模型になっていることは明らかである。模型の樹木は、一般に枝葉部分の空隙が少なめになり、充足率が実際の樹木より大きくなる傾向にあるため、風洞実験による樹木の防風効果は実際よりも大きめの結果が出ることが多い。従って、「植栽により事務所街等で許容される風環境になる」という評価は全く説得力がなく、今回の実験結果は植栽の防風効果が最大の場合を評価したものと考えるべきである。</p>	<p>植栽計画では、常緑・落葉の中高木及び低木を計画していますが、風洞実験では、その中の高さ5mの常緑樹のみを再現して実施しています。</p> <p>今後詳細な設計を進める中で、中高木をさらに増やす方向で検討しており、実際には今回の実験結果以上の防風効果が得られると考えられます。</p> <p>なお、植栽の生育が不良な場合は、植替え等を行い適切な対応を行います。</p> <p>今回の実験で使用した樹木模型は風洞実験で一般的に用いられているもので、実際に防風植栽に用いられる樹木と比較して充足率<sup>※1</sup>が大きく変わらないように、幹部(高さ、広がり)、通風性を考慮して作成されています。従って、実際の防風植栽と同様の効果を生じるものと考えます。</p> <p>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、風速計等を用いて風向・風速の観測を一定期間行う予定です。</p> <p>※1 充足率：樹木の枝葉の部分が、外形の面積に対して占める割合。</p>
景観	<p>① 評価書案では、「新たな都市的景観が創出される」という評価だが、人によって、認識が異なる。計画地付近の高層建築物は世界貿易センタービル程度しかなく、新たに高層建築物を何棟も建設すれば、景観破壊と考える人が多いのではないかと、モニター写真を公開して市民にアンケートをとるなどの手法でなければ、景観に関する評価はできない。</p>	<p>環境影響評価書案の景観の予測・評価は、東京都環境影響評価技術指針に準拠して実施しております。</p> <p>この技術指針の解説によれば、景観の評価方法は「現況調査及び予測の結果に基づき、対象事業の実施による景観の変化を明らかにする。」「景観は客観的な指標の設定が困難となる面はあるが、建築物等の色彩、形状、樹木の植栽等の措置をふまえて評価を行うものとする。」とされています。</p> <p>事業者としては、現況と予測結果を説明した上で、事業計画をもとに、建築物等の形状、樹木の植栽等の措置をふまえて評価を行っています。</p> <p>環境影響評価書案には、代表的な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)を掲載しており、この評価書案は、東京都及び関係区において縦覧されました。また、東京都で決定された関係地域内で実施した環境影響評価書案の説明会においてもフォトモニターの一部を用いて住民の方々に説明を行っております。</p>

意見の概要	見 解
<p>② 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。汐留地区は、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。浜離宮庭園の景観に対しては致命的なダメージとなる。</p>	<p>「東京都都市景観マスタープラン」(平成8年、東京都)における景観形成基本方針は、「東京の新しい顔を生み出す大規模開発による景観形成として、臨海副都心及びその対岸の新橋・芝浦地区などにおいて、東京の新しいシンボルとなる魅力的な都市景観をつくりだしていく」とされています。計画建築物は中高層建築物が建ち並ぶ既成市街地と水と緑の空間を結ぶ、新たな景観構成要素となり、東京の新しいシンボルとして景観形成方針に沿ったものになると考えております。</p> <p>また、「港区景観マスタープラン」(平成9年3月、港区)においても、「汐留地区は開発の中で、地形や緑や歴史性を活かした景観形成を進めていく」とされています。事業者としては、上記マスタープランに沿って、以下の計画的配慮を行っております。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建物が板状にならないよう住棟を2棟に分け、隣棟間隔を約36m確保します。</li> <li>・高層棟については、海岸通り沿いにおいて敷地境界から10mのセットバックを行い、圧迫感の軽減を図ります。</li> <li>・海岸通り沿いに緑道を整備し、旧浜離宮庭園との緑の連担性に配慮します。</li> <li>・計画地の南側に予定されている公園との一体化を図ることを目的に、計画地内の南部分に広場を設けます。</li> </ul> <p>一方、平成4年8月に都市計画決定された汐留地区の再開発地区計画の「建築物等の整備方針」において、「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」とされており、本事業は、その主旨をふまえた計画を行っております。</p> <p>以上に述べたような配慮を行っており、旧浜離宮庭園の価値を低下させることはないものと考えております。</p>
<p>史跡・文化財 浜離宮庭園については、核心の景観が破壊される以上、特別名勝・特別史跡としての価値は著しく下がることになる。</p>	<p>特別名勝・特別史跡としての価値を形成する要素は、景観以外に、庭園の存在及び樹木があるものと考えます。</p> <p>旧浜離宮庭園からの景観については、東京都、港区のマスタープランに沿った計画的配慮を行っており、東京の新しいシンボルとなる魅力的な都市景観をつくりだしていくものと考えております。</p> <p>また、本事業の実施により、旧浜離宮庭園の樹木や池を直接改変することはありません。</p> <p>旧浜離宮庭園における日影は、北側境界付近で1時間程度であり、庭園内の風環境測定地点7点では、計画建築物建設後においても現況と同等な風環境になるものと予測されます。</p> <p>以上により、旧浜離宮庭園の価値を低下させることはないものと考えております。</p>

	意見の概要	見 解
<p>その他 (事業 計画)</p>	<p>① 生活都市東京構想や区部中心部整備指針には、事業計画地の汐留地区について、「業務機能の無秩序な拡大を防止する」と記されているが、大規模な業務棟を都心に隣接した外側に開発する本事業自体が現在の都心の膨張につながることは明らかである。市民が最も危惧するのは、本事業と同等以上の高層建築物が周辺に次々に建設され、都心域が現在の大手町・丸の内・有楽町地区を超えて膨張し、その都心には西新宿のような高層ビル街が出現するのではないかということである。汐留には本事業の計画の他、H街区の高層住宅の計画がある。計画地近傍では、「環状2号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業」「丸の内二丁目2-1他街区開発事業」等の高層建築物の建設計画が同時期に進められている。秋葉原にも詳細未定の開発計画があり、これらが全部予定通り進められれば、複合的かつ甚大な環境破壊につながる恐れがある。</p>	<p>東京都では、秩序ある都市づくりを実現するための方針として、生活都市東京構想(平成9年2月)を策定しております。生活都市東京構想において港区は、「都心居住の推進と業務機能の再編を目指す地域」とされています。また、区部中心部整備指針(平成9年4月)において、計画地は、都市基盤の整備、街区の再編による業務機能の育成(周辺への無秩序な外延化抑制)、特色ある都市機能の育成と更新、都心との連携強化等が示されております。</p> <p>汐留地区は、上位計画の他、再開発地区計画の基本方針等に則り、業務、商業、文化、居住等の施設建設を誘導する視点とされております。本事業は、汐留地区の中であって、多機能都市空間の形成をめざした土地の高度利用と都市機能の更新を図り、都市型住宅による都心部の居住機能の維持、回復に貢献することを目的としており、「業務機能の無秩序な拡大」につながるような開発にはならないものと考えております。</p>
	<p>② 環境影響を予測・評価する際には、事業計画地近傍の他の事業計画との相互影響・複合影響を無視できない。高層建築物が一定の範囲内に林立した場合には、日照阻害、電波障害、風害、景観に予想し得ない甚大な影響が出るおそれがある。正確な影響評価のためには、他の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南街区を分離してアセスメント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アセスメントをやり直すべきである。</p> <p>都の環境影響評価条例では、対象事業それぞれにアセスを課しているが、対象事業以外の複合影響を評価することを禁止していない。</p>	<p>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」とされており、手続きは対象事業ごとに行うことになっております。</p> <p>また、本事業と(仮称)汐留A街区、B街区、C街区開発事業は事業の内容が異なることや事業区域の距離が離れていることなどから、手続きは単独で行いました。</p> <p>なお、供用後における他事業との影響については、それらの供用後のデータを可能な限り影響要因として、大気汚染、騒音、振動では、(仮称)汐留A街区、B街区、C街区開発事業等の発生集中交通量を考慮し、景観、風害では計画建築物の存在を考慮しています。</p>



意見の概要	見 解
<p>③            汐留地区は、住民はほとんどいないが、多くの在勤者がおり、ビジネス訪問客も多い地区である。このままアセスの手続きを進めてしまえば、そのような幅広い人の意見がほとんど反映されず、事業が進むにつれて多くの非難を浴びることになる。都心の一等地で大規模な開発を実施する場合は、全国民への十分な情報提供と、賛否や要望の調査が必要である。</p>	<p>事業者は東京都で決定された関係地域に対し、住民の方々に周知を行い、平成11年1月上旬に環境影響評価書案の説明会を4回（港区：2回、千代田区、中央区：各1回）行いました。周知の方法は、新聞6紙（朝日、産経、読売、毎日、東京、日経）に平成10年12月25日に約145,000枚を折込チラシにて配布し、住民の皆様方及び在勤者の皆様にお知らせいたしました。</p> <p>なお、東京都では東京都公報、関係区の区報（港区：「広報みなと」、千代田区：「広報千代田」、中央区：「区のお知らせ」）を通じて周知が行われております。</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沙留貨物駅跡地及び周辺地域を含め、東京都施行の沙留土地区画整理事業によって整備される区域内のD南街区である。

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、都心居住を推進する居住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、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や歩行者空間を確保し、良質な都市景観と質の高い環境整備地区の形成を図り、都市型住宅による居住機能の維持、回復に貢献することを目的とする。

### 2.2 事業の内容

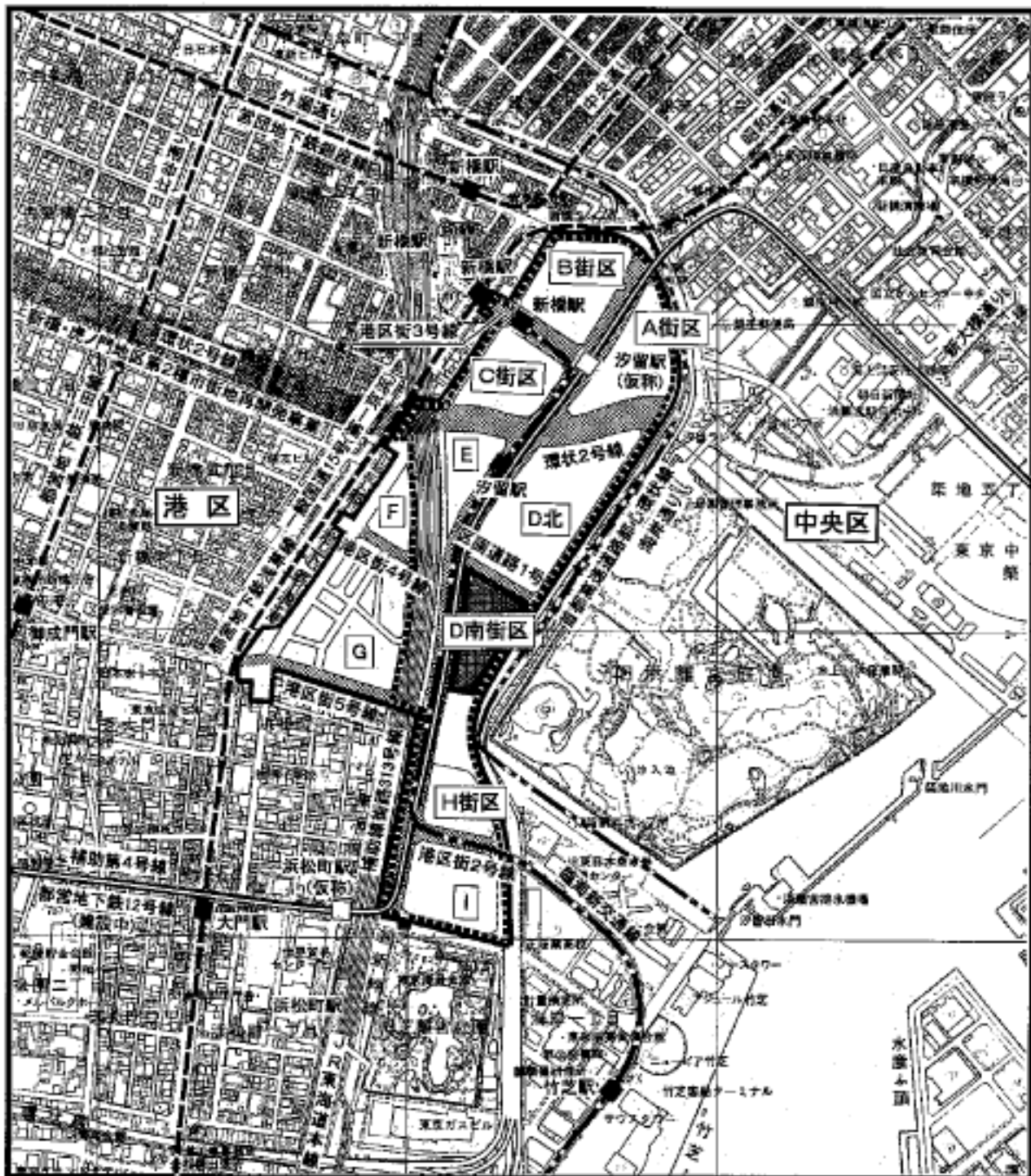
#### 2.2.1 位置及び区域

計画地は東京都港区東新橋1丁目5番49号他にあり、図2.2-1に示すとおりJR東海道本線と首都高速道路都心環状線の間位置した、敷地面積約1.6haの区域である。計画地及び隣接地は現在、鉄道施設跡の更地となっており、その周辺の土地利用は大半が業務・商業施設である。また、計画地東側には首都高速道路都心環状線及び海岸通りを挟んで旧浜離宮庭園がある。

最寄り駅としてはJR浜松町駅(約500m)、JR新橋駅(約500m)、臨海新交通線新橋駅(約400m)がある。今後新たに臨海新交通線沙留駅が開業予定の他、都営地下鉄12号線沙留駅(仮称)が平成12年開業を目指し現在工事中である。

隣接する幹線道路としては、首都高速道路都心環状線、海岸通りがあり、今後、沙留土地区画整理事業により環状2号線(地上部:沙留土地区画整理事業施行区域内)、補助線街路313号線、区画道路1号等が整備される予定である。なお、環状2号線(地上部:新橋～虎ノ門間)については、一般国道15号(第一京浜)より西側の区間が、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、沙留土地区画整理事業施行区域内ではA街区、B街区、C街区において業務・商業施設等の計画が本事業とほぼ同時期に進められている他、H街区においては住宅施設等の計画がある。



凡 例



計画地



主な計画道路



区境



地下鉄



汐留土地地区画整理事業施行区域



地下鉄12号線(建設中)

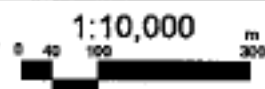


再開発地区計画区域



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

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方針を設定した。

### (1) 計画の基本方針

計画地における基本方針は以下のとおりである。

- ア. 良質で多様な分譲住宅と高齢者及び障害者にも配慮した住戸計画を行うとともに、居住者の生活に必要な店舗、クリニック等の利便施設を適切に配置し、都心立地にふさわしい職住近接のゆとりのある生活空間を目指す。
- イ. 土地の高度利用を促進するとともに、旧浜離宮庭園からの景観に配慮した住棟配置とする。
- ウ. 駐車場、駐輪場の適切な配置、自動車と居住者の動線を分離することによって、安全で快適な歩行者空間の創造をはかる。
- エ. 豊かなオープンスペースを確保することにより、広域的な防災面にも貢献するとともに、火災時における周辺地域への貢献と安全性の確保を目指す。

### (2) 開発手法

本事業では、「都市再開発法」第7条の8の2に基づく再開発地区計画制度を採用し、整備及び開発に関する方針、建築物等の用途の制限、容積及び壁面位置の制限等、都市計画で定められた内容に従い、建築物を建設する。

## 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。土地利用計画にあたっては、以下の配慮を行った。

- ・海岸通り沿いにおいては、計画建築物の圧迫感と旧浜離宮庭園との連担性に配慮し、緑道を整備する計画とした。
- ・計画地の南側には公園の整備が予定されており、公園との一体化を図ることを目的に、計画地内の南部分に広場を設けた。
- ・計画地及び周辺の歩行者動線を考慮し、計画地西側の補助線街路 313 号線沿いに歩行者専用通路を設けた。

また、計画建築物の配置計画にあたっては、景観上の配慮から、建物が板状にならないよう住宅部分を N 棟及び S 棟の 2 棟に分け、隣棟間隔を可能な限り確保し、N 棟と S 棟の間に生活利便施設及び駐車場棟を配置した。なお、計画建築物は、補助線街路 313 号線、海岸通りから可能な限りセットバックする計画とした。

区画道路 1 号沿いにおいては、道路からの圧迫感の軽減を図るために、N 棟の低層部を高層部の壁面線の前面に配置した。

### (2) 建築計画

計画建築物の概要は表 2.2-1 及び図 2.2-2～2.2-5 に示すとおりである。

本事業は、約 1,070 戸の共同住宅を建設するものであり、高さ TP+170 m の高層住宅部分（N 棟及び S 棟）に併せ生活利便施設（店舗等）を設けた。

なお、住宅部分の上部には、緊急救助用スペース（ヘリコプターのホバリングにより救助活動等を行えるような屋上スペース）を計画した。

表 2.2-1 建築概要

項目	内容
主要用途	共同住宅(約1,070戸、N棟；約610戸、S棟；約460戸) 生活利便施設(店舗等) 駐車場
敷地面積	15,561m <sup>2</sup>
建築面積	約 8,300m <sup>2</sup>
延床面積	約 140,000m <sup>2</sup>
容積対象床面積 <sup>注1)</sup>	約 93,300m <sup>2</sup>
階数	N棟 地下2階、地上45階、塔屋2階 S棟 地下2階、地上45階、塔屋2階
建物高さ	N棟 T.P. +170m (GL+約165m) S棟 T.P. +170m (GL+約165m)
構造	鉄筋コンクリート造、鉄骨造
駐車台数 (駐輪台数)	約640台 (約1,070台)
工事予定期間	平成11年9月～平成14年11月

注 1) 駐車場などを除く、容積率の対象となる延床面積のことをいう。

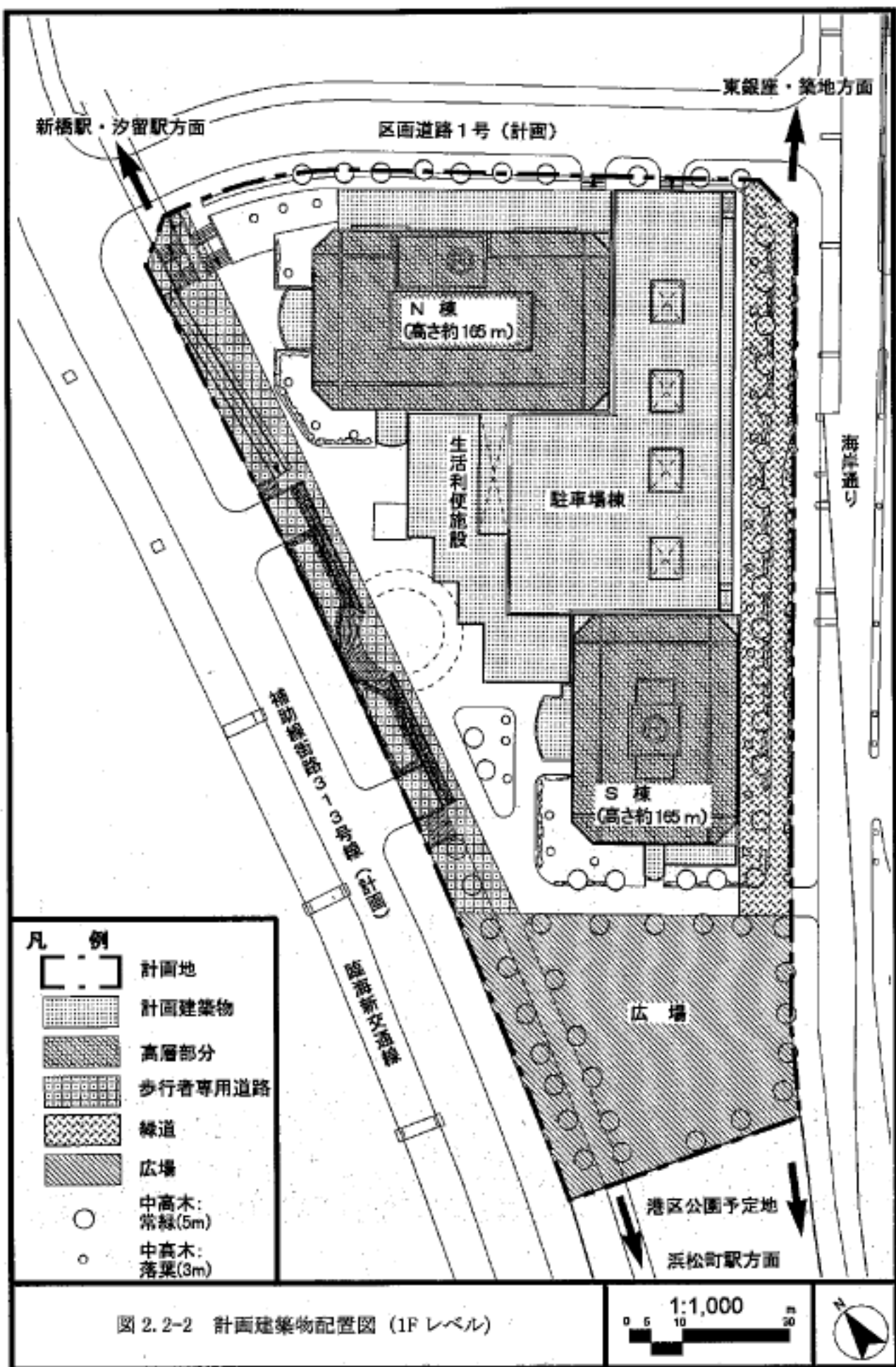


図 2.2-2 計画建築物配置図 (1F レベル)

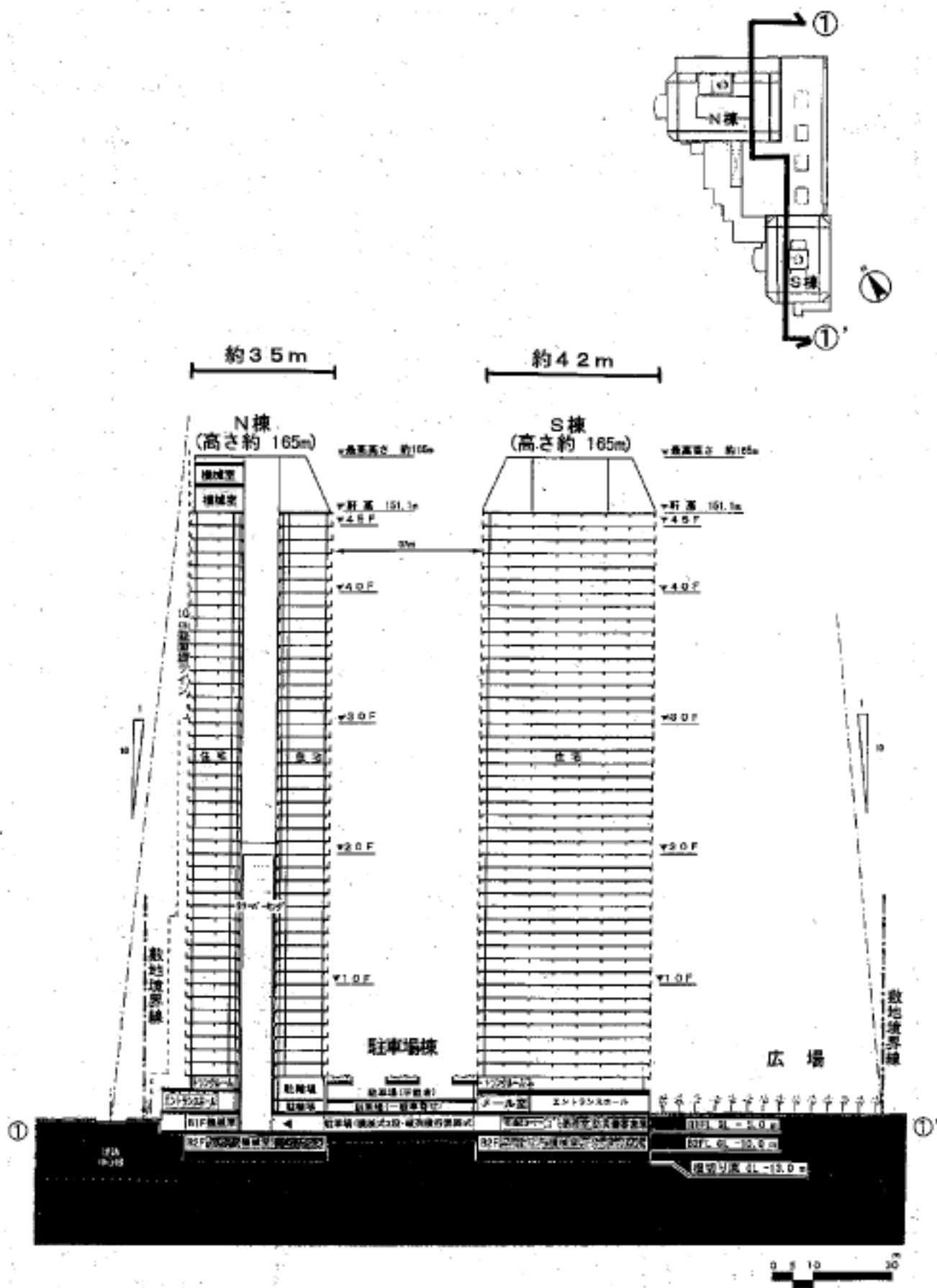


図 2.2-3 (1) 計画建築物断面図 (①-①'断面)



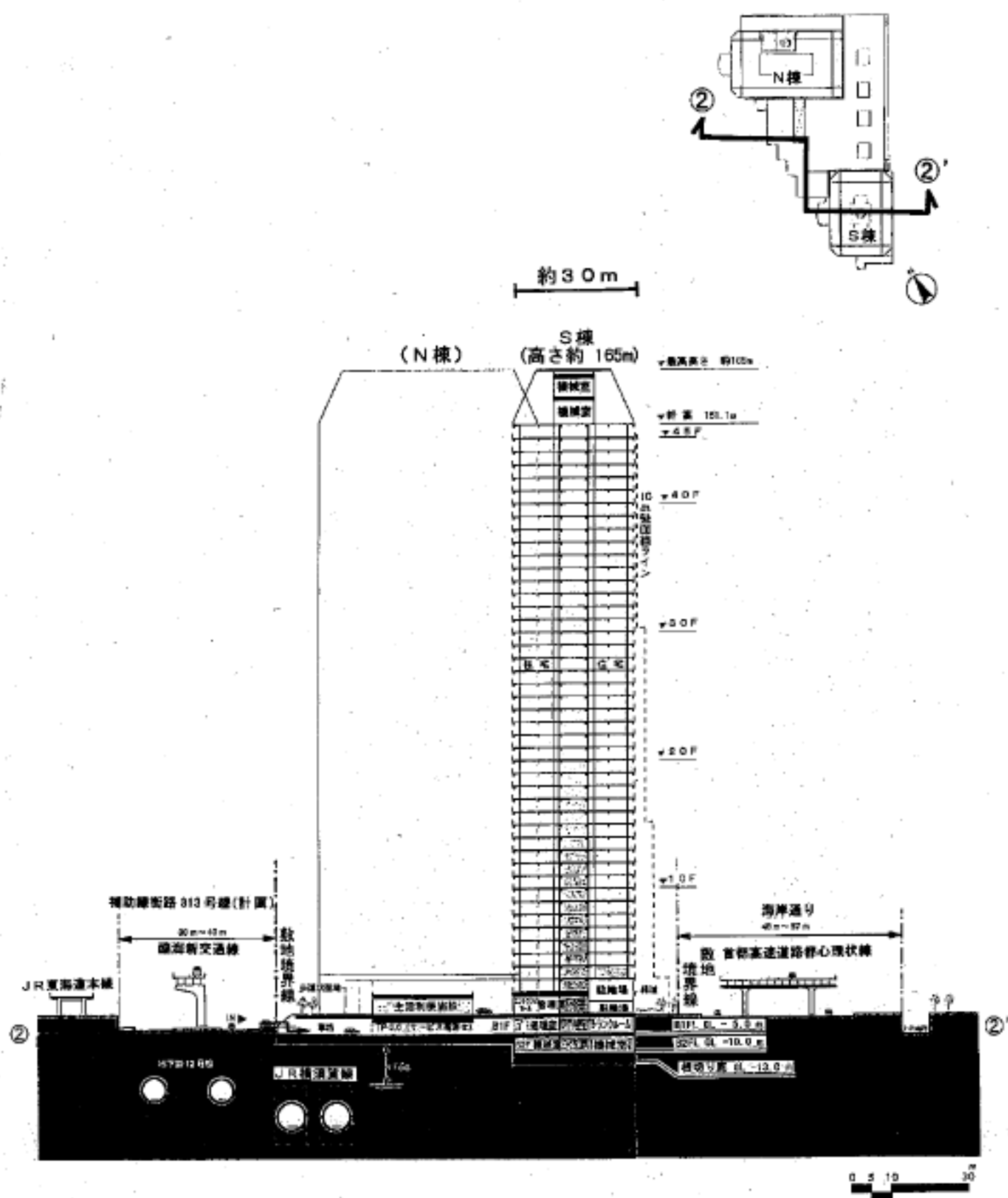


图 2.2-3 (2) 計画建築物断面图 (②-②'断面)



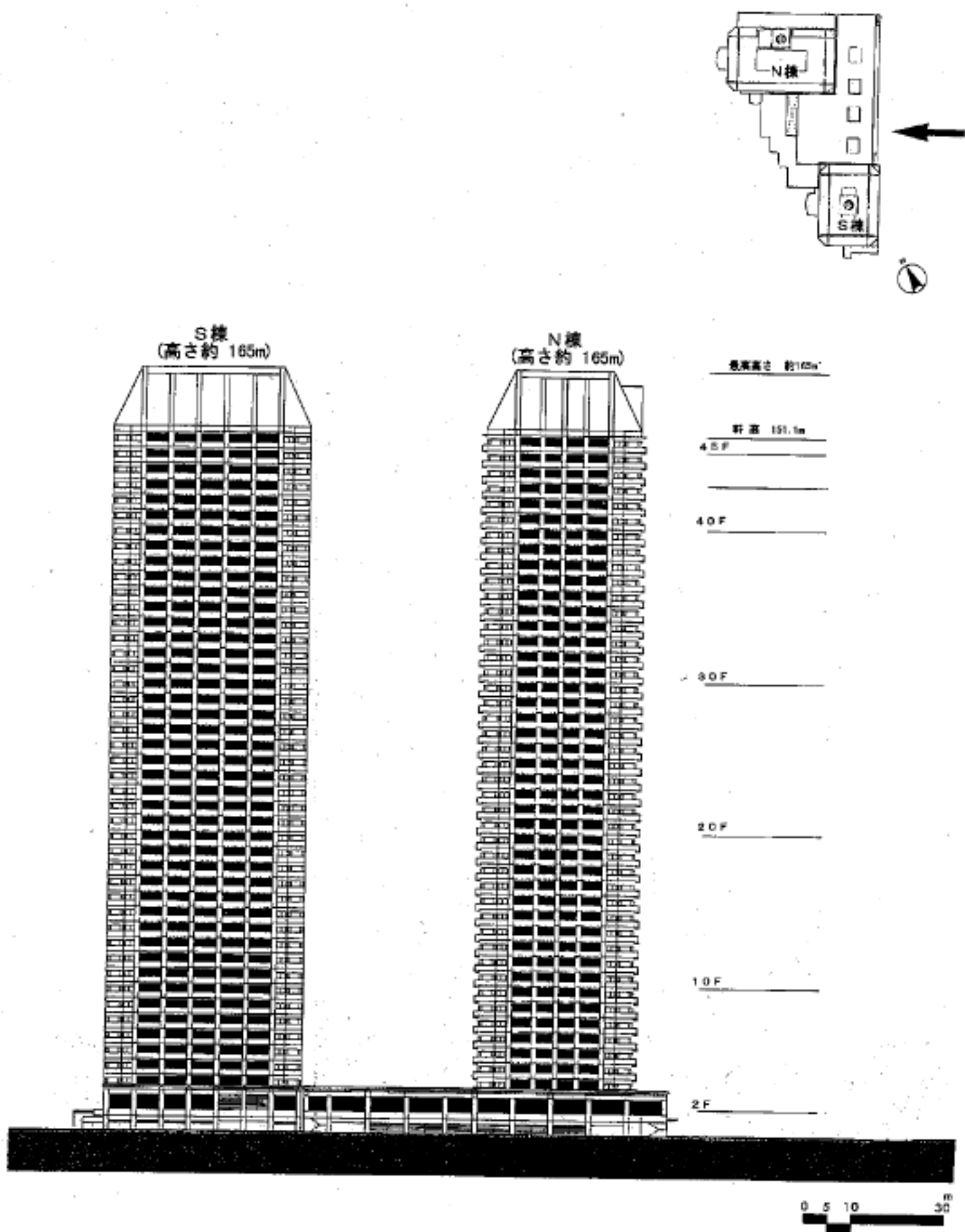


图 2.2-4 計画建築物立面图

(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）は、居住人口より1日あたり約2,000台となる。

(4) 駐車場計画

駐車場は、平面駐車場と機械式駐車場があり、それぞれの地下駐車場面積及び駐車台数は表2.2-2に示すとおりである。なお、駐車台数については、「東京都集合住宅駐車施設附置要綱」による付置義務台数（住宅戸数の30%以上：321台以上）の約2倍の640台を確保する。

駐車場の主な排気口は、平面駐車場（地下1階駐車場）からのもので、高さ約3mに3カ所設置する。これらの駐車場の換気については機械による強制給排気方式とする。

排気口の位置は図2.2-6(1)に示すとおりである。

なお、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。また、高さGL+約3mの位置に設置する駐車場からの排気口は、歩行者への影響を配慮し、歩道との間に高木、中木を植栽する（植栽については図2.2-8参照）。

表2.2-2 駐車場面積及び駐車台数

項目	平面駐車場 <sup>注1)</sup>	機械式駐車場 <sup>注2)</sup>
駐車場階数	地下1階～地上2階	地下1階
駐車場面積	約16,200 m <sup>2</sup>	約2,660 m <sup>2</sup>
駐車台数	約390台	約250台
	合計 約640台	

注1) 多段式駐車場を含む

注2) スライドパーキング（約40台）及びタワーパーキング（約210台）

なお、タワーパーキングには、地下1階より入る

## (5) 動線計画

### ア. 自動車

計画地に入出入りする車両の出入口及び出入り方向は図 2.2-6(1)に、想定される主な走行ルートは、図 2.2-6(2)に示すとおりである。

周辺道路への負荷を軽減するため、出入口は、補助線街路 313 号線及び区画道路 1 号沿いの 2カ所とした。

広域的な動線計画としては、昭和 63 年パーソントリップ調査<sup>4)</sup>の OD 表（起点・終点集計表）を基に東西南北 4 方面・10 幹線道路（環状 2 号線、昭和通り等）に配分した。周辺幹線道路（補助線街路 313 号線）と計画地を結ぶルートは周辺交通の妨げにならないよう、計画地出入口に対し左折 I N・左折 O U T となるように設定した。

### イ. 歩行者

歩行者の出入口、出入り方向及び想定される計画地周辺の歩行者動線は図 2.2-7(1)、(2)に示すとおりである。

計画地への歩行者の主な流れは、新橋駅・汐留駅方面及び浜松町駅方面からが考えられる。

補助線街路 313 号線沿いの歩行者動線については、歩行者専用通路を補助線街路 313 号線より高い宅壁に設け、補助線街路 313 号線から計画地に入出入りする車両が歩行者動線を妨げることがないように、立体的な歩車分離を計画している。

## (6) 熱源計画

給湯暖房設備として、それぞれの建物地下に熱源プラントを設置し、各住宅に給湯暖房用の熱媒水（85℃）を供給する。各住宅では戸別に設置した熱交換器ユニットにより熱交換を行い、給湯暖房を行う。なお、熱源プラントのエネルギー源は、都市ガス（種類 13A：発熱量 11,000Kcal/m<sup>3</sup>N）を利用する。

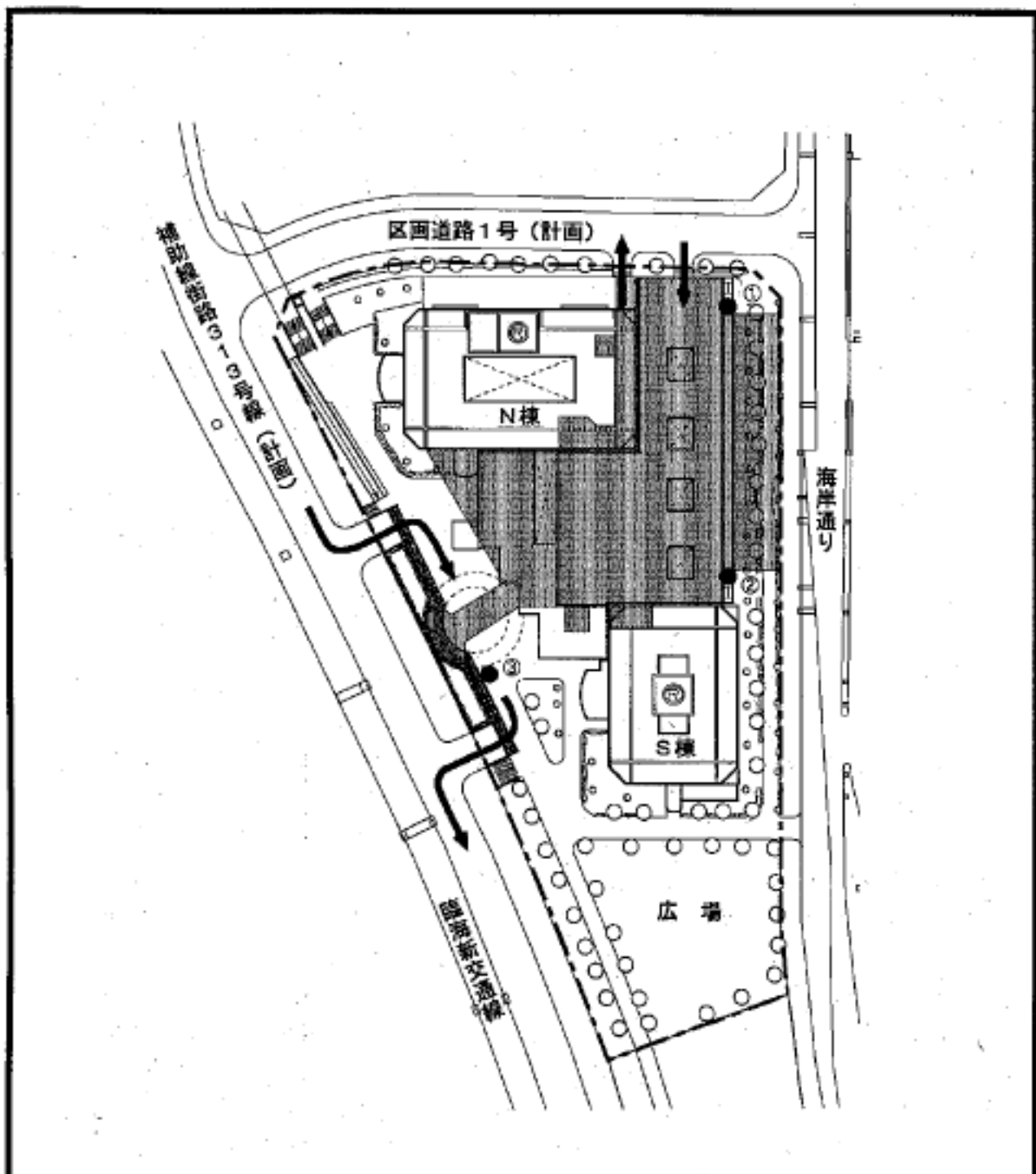
## (7) 空調換気計画

計画建築物の主用途は共同住宅であり、各共同住宅ごとの各居室個別方式（空冷ヒートポンプパッケージ）とする。換気は自然換気方式とする。ただし、厨房、地下機械室及び共用室については、機械換気による第一種換気（強制給排気）とする。

店舗部分については、ビルマルチ空冷ヒートポンプパッケージ及び全熱交換器方式とする。

駐車場については、地下部分は機械換気による第一種換気、地上部分は自然換気とする。

注) パーソントリップ調査とは、人（パーソン）の動き（トリップ）を把握することを目的として行われる調査であり、どのような人が、いつ、何の目的で、どこから、どこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査することにより、1日のすべての動きをとらえるものである。



凡 例



計画地



地下駐車場部分

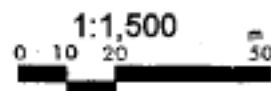


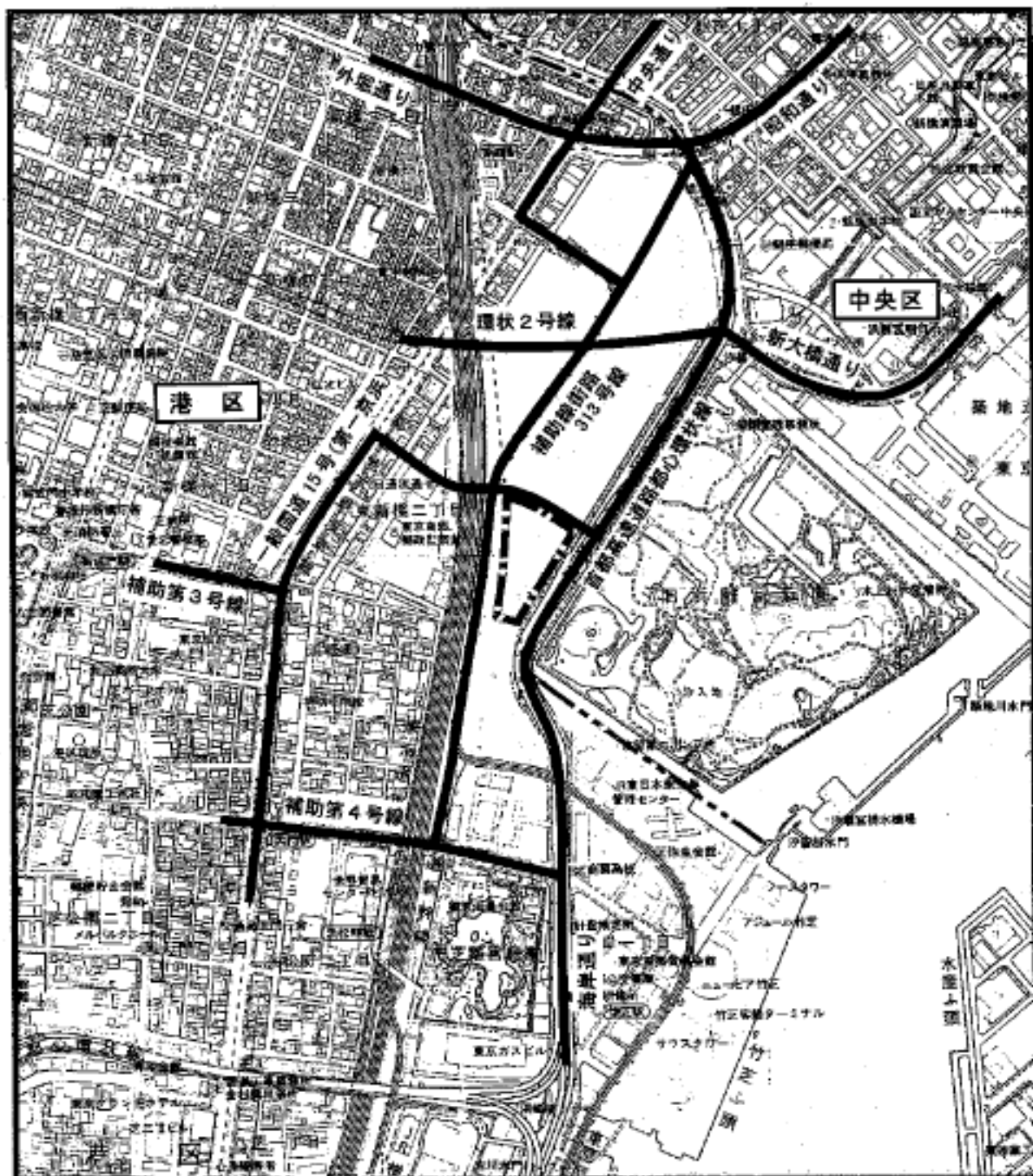
排気口 (高さ : GL+3.1m、3ヶ所)



車道線

図 2.2-6(1) 自動車道線計画及び駐車場排気口位置





凡 例



計画地

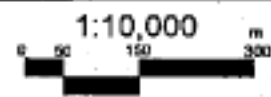


区 境



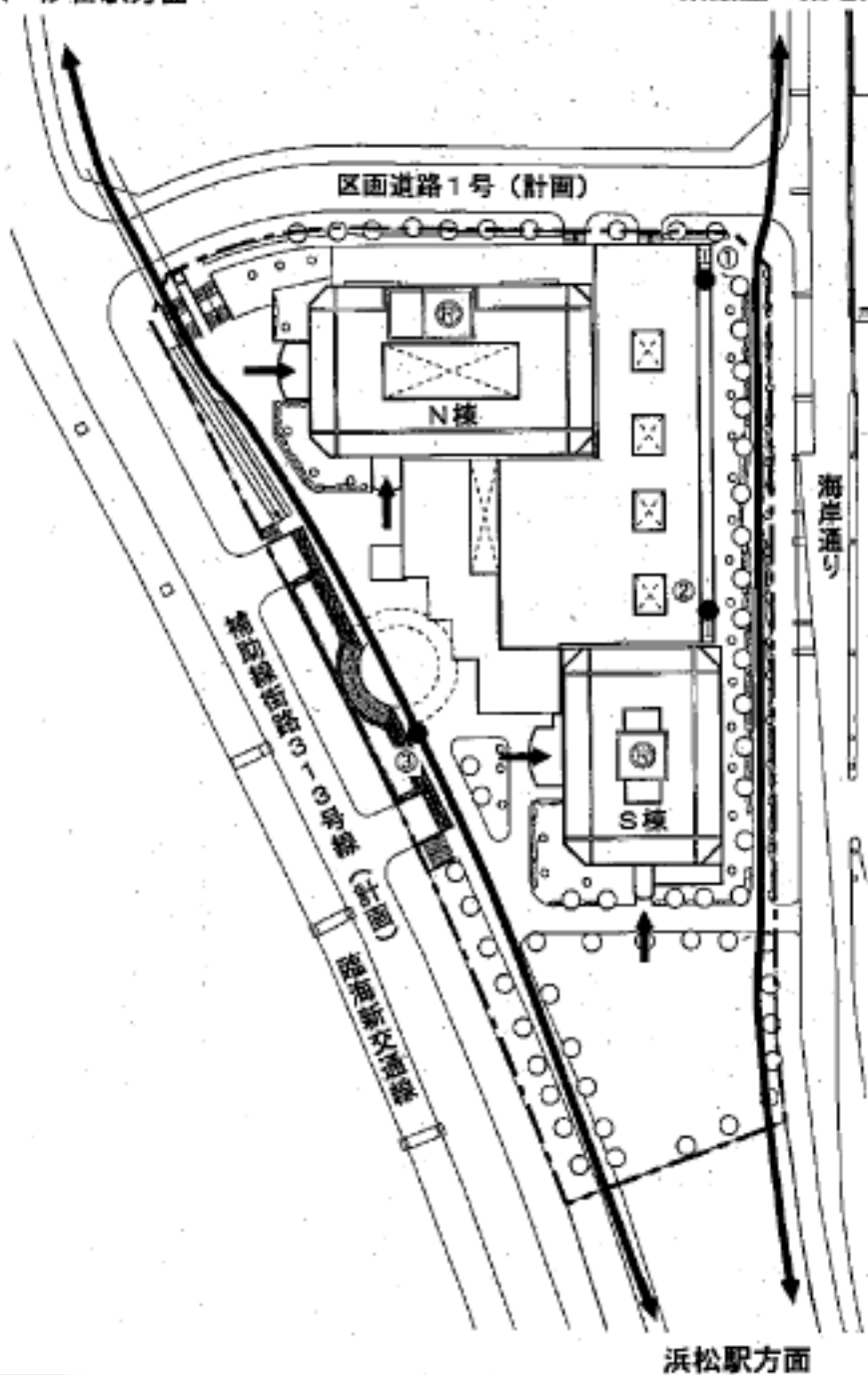
主要な走行ルート

図 2.2-6(2) 自動車動線計画



新橋駅・汐留駅方面

東銀座・築地方面



凡 例



計画地



出入口



排気口 (高さ : QL+3.1m、3ヶ所)



歩行者動線

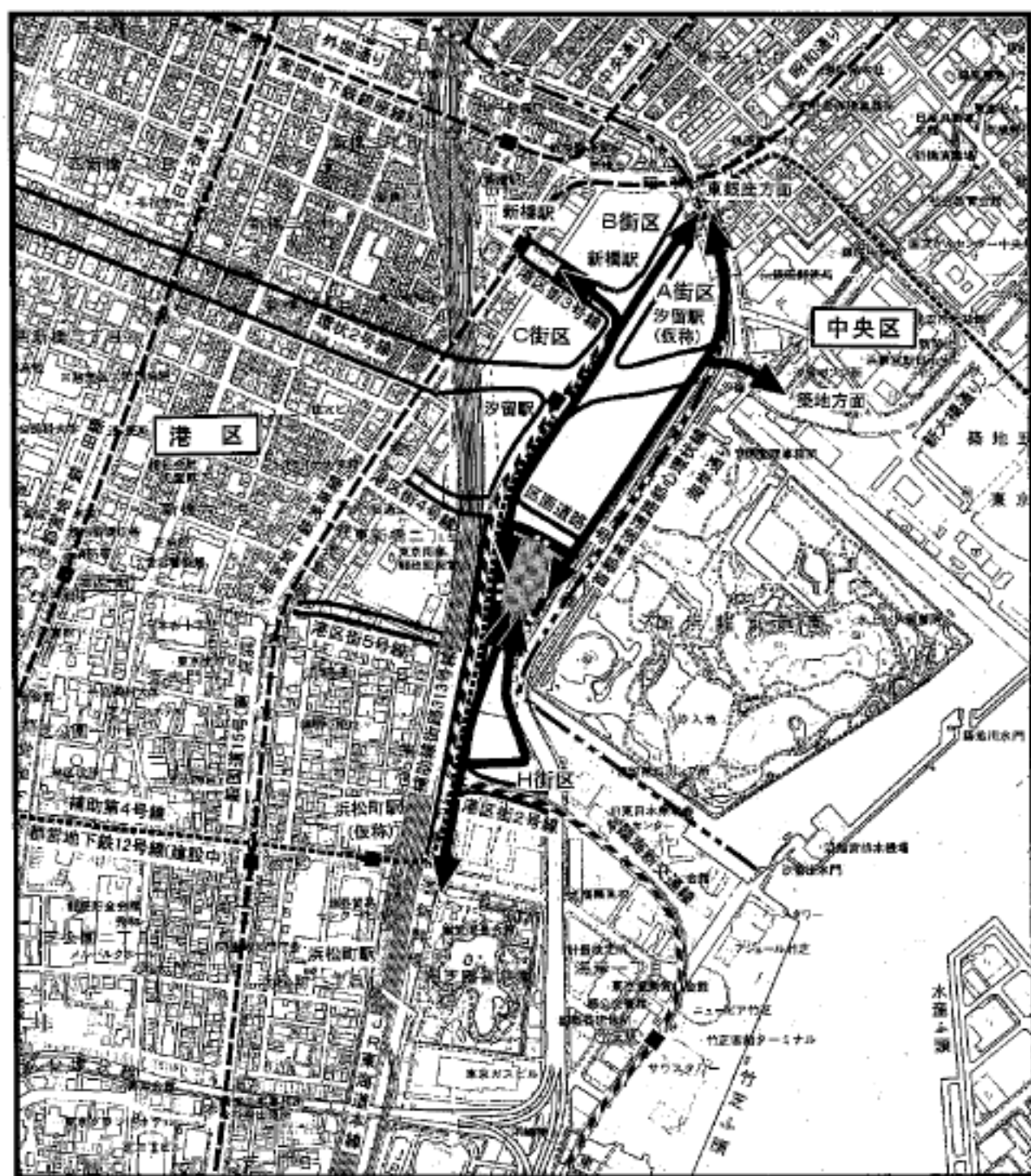
図 2.2-7(1) 歩行者動線計画

1:1,500

0 10 20 50 m







凡 例


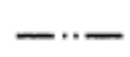



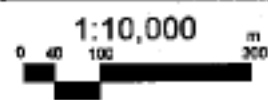
-  計画地
-  区 境
-  主な歩行者動線
-  地下鉄
-  臨海新交通線

図 2.2-7(2) 歩行者動線計画



(8) 給排水計画

ア. 給水計画

上水は公共用水道を利用する。給水方式としては、受水槽及び加圧給水ポンプ方式とする。ただし、共用部における給水方式は、直結引込を主とする。

イ. 排水計画

排水は生活排水と雨水排水を合流して公共下水道に放流する。

なお、本事業では、雨水の再利用は行わない。

また、計画地周辺では、東京都施行による土地区画整理事業により補助線街路313号線地下に新たに公共下水道本管が敷設される予定である。

(9) 緑化計画

緑化にあたっては、「東京における自然の保護と回復に関する条例」及びこれに基づく「東京都緑化指導指針」に準拠し、表 2.2-3 及び図 2.2-8 に示すとおり、全体として空地面積\*の 40%を上回る合計約 3,000㎡に植栽を行う。

また、接道部の緑化については、「東京都緑化指導指針」に基づき、約 70%の接道部緑化率を確保する。植栽計画の考え方は以下のとおりである。

ア. 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を創出する。

イ. 風対策を考慮してクスノキ、タブノキ等の常緑樹を主体に建物周りに植栽を行い、同時にアクセントとしてサクラ類等の花木（落葉樹）を用いることにより、四季の彩りをテーマとした花風景を創出する。

ウ. とくに近接する旧浜離宮庭園との緑の連担性を考慮して、計画地内の旧浜離宮庭園側に高木・低木の植栽を行い、緑道として整備する。

エ. 計画地内南側に広場を設け、隣接する公園と一体化を図る。

表 2.2-3 緑化計画面積表

接道部緑化延長	緑地面積	空地面積
約 380 m	約 3,000㎡	約 7,300㎡

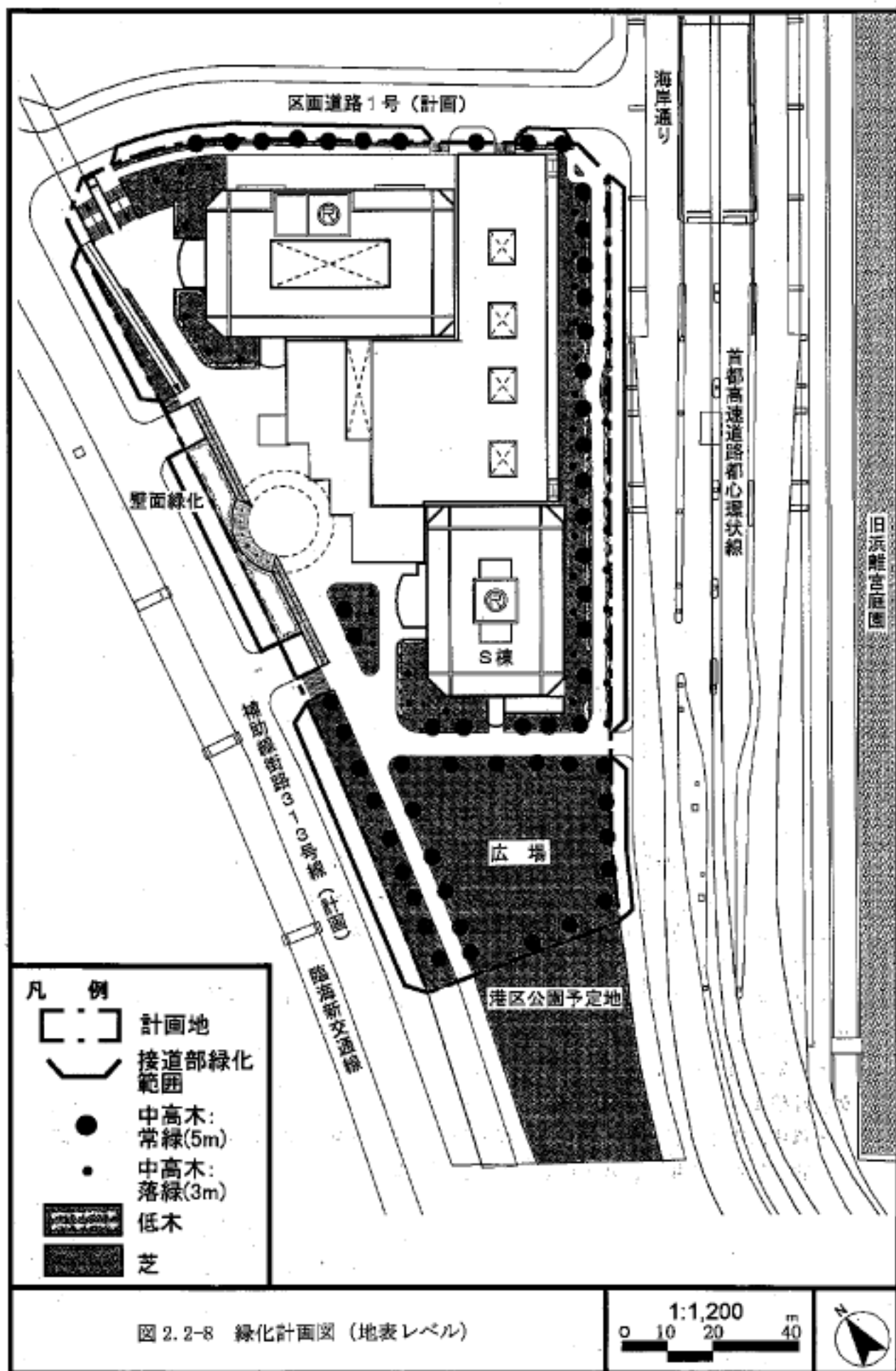
(10) 廃棄物処理計画

供用後、建物内で発生するゴミは、「東京都廃棄物の処理及び再利用に関する条例」(平成 5 年 4 月)に基づき、減量化を図ることを目的として分別収集を徹底する。

発生するゴミの収集については、可燃ゴミ・不燃ゴミに分類し、N棟・S棟共各階の一時集積室に居住者が排出し、係員(もしくは機械)により各棟の地下1階にある廃棄物保管場所へ運搬する。

\*：空地面積とは、敷地面積から建築面積を差し引いた面積のことである。





## 2.2.4 工事計画

### (1) 工事工程

本事業に係わる全体工事工程は、表 2.2-4 に示すとおりである。

全体の工事期間は 39 ヶ月の予定である。

### (2) 施工方法の概要

#### ア. 準備・仮設工事

- ・計画地の外周に高さ 3m の鋼製仮囲いを設置し、作業エリアの区画を実施する。

#### イ. 地盤改良工事

- ・周辺地盤及び施設への影響を最小限にするため、部分的に地盤改良工事を実施する。なお、土壌汚染を発生させるような薬剤等は使用しない。

#### ウ. 山留工事 (図 2.2-9 参照)

- ・山留工事は、透水性の高い地中連続壁 (SMW) を透水性の低い層 (有楽町層下部) 以深まで根入れする。

#### エ. 杭工事

- ・杭工事は、低騒音・低振動である場所打ちコンクリート杭とする。

#### オ. 根切工事 (図 2.2-9 参照)

- ・低層部分 (生活利便施設及び駐車場棟等) は、バックホウにより一次根切りを行い、1 階の床を先行して構築する。以後、先行して構築した 1 階の床からクラムシェルで二次根切りを行い、掘削に伴い切梁を架設する。
- ・高層部分 (N 棟及び S 棟等) は、バックホウによる一次根切りを行い、二次根切り以後はクラムシェルで掘削する。掘削に伴い切梁を架設する。
- ・工事中に発生する湧出水、雨水については、掘削範囲内 (山留壁内) の土層中の地下水のみを、釜場排水工法によって排水し、沈砂槽等により処理した後、公共下水道に排水する。

#### カ. 地下躯体工事

- ・低層部分は、山留壁施工後、1 階床を先行して構築する。以後、先行して構築した 1 階床上から床付まで根切りし、基礎躯体から順次地下躯体を施工する。
- ・高層部分は、根切り完了後、基礎躯体から順次地下躯体を施工する。

#### キ. 地上躯体工事

- ・プレキャスト部材の鉄骨建方を行う。その後、コンクリート打設を実施する。

#### ク. 仕上工事

- ・外壁の施工及び内装作業を実施する。

#### ケ. 外構工事

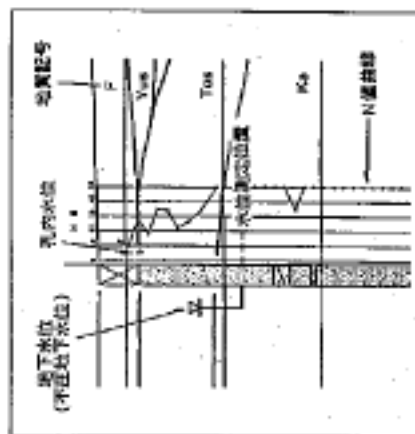
- ・躯体工事完了後、建物周辺の舗装等の外構工事を実施する。また、建物周辺の植栽、緑道・広場の植栽・整備を適宜実施する。

表2.2-4 全体工事工程

年 月	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
準備・仮設工事	—																							
地盤改良工事	—	—																						
山留工事	—	—	—	—	—																			
杭工事			—	—	—																			
根切工事				—	—	—	—	—	—	—	—	—												
地下躯体工事					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
地上躯体工事												—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
仕上工事																								
外構工事																								

年 月	3 年 目												4 年 目												
	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39										
準備・仮設工事																									
地盤改良工事																									
山留工事																									
杭工事																									
根切工事																									
地下躯体工事												—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
地上躯体工事																									
仕上工事																									
外構工事																									

<地質図記号凡例>



<土質記号凡例>



<地質記号凡例>

地質時代	地質名	記号
第四紀	埋土	F
		Yus
	沖積世	有桑町層
下部粘性土		Y1c
洪積世	上総層群	Ka

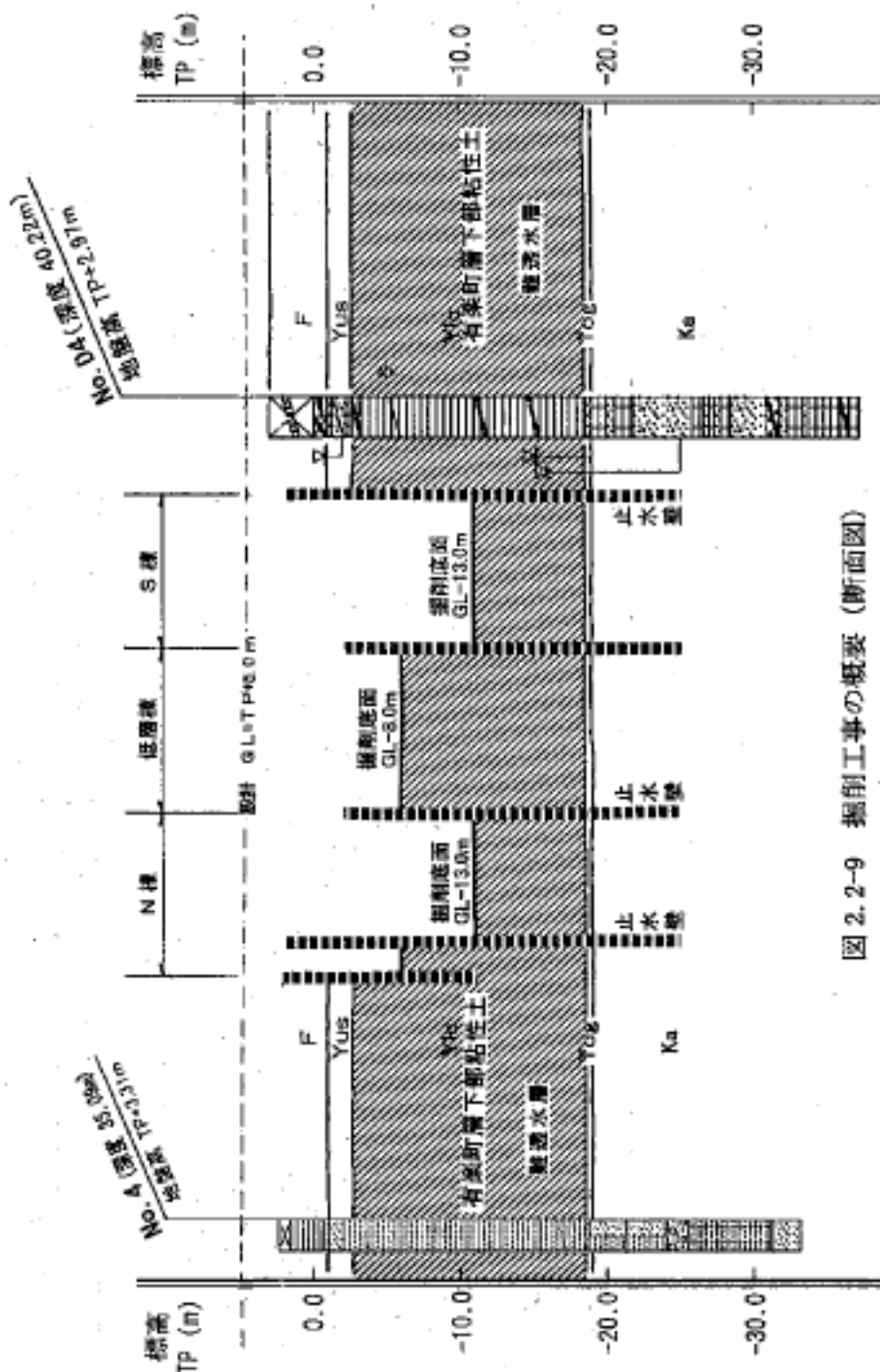
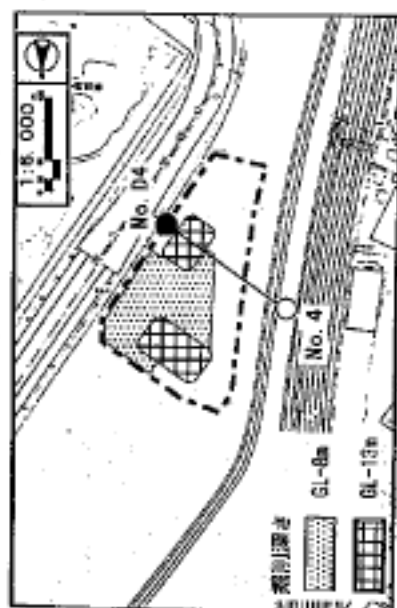


図 2.2-9 掘削工事の概要 (断面図)

(3) 工事用車両及び建設機械

ア. 工事用車両

工事用車両の走行が最大となるのは、工事開始後10ヶ月目（根切工事）においてであり、ピーク日において1日あたり大型車398台、小型車60台、計458台を予定している。

計画地周辺でのピーク時における工事用車両の走行ルートは、主に幹線道路である一般国道15号（第一京浜）、中央通り、昭和通り、外堀通り、海岸通り、新大橋通りを利用する計画である。

イ. 建設機械

主な建設機械は表2.2-5に示すとおりである。

建設機械の稼働が最大となるのは、工事開始後10ヶ月目（根切工事）においてであり、ピーク日における一日当たりの建設機械台数は、63台である。なお、低騒音指定のある種類の建設機械については、低騒音型機械を使用する計画である。

表 2.2-5 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、アースドリル杭打機 クローラクレーン等
根切工事	バックホウ、クラムシェル、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

(4) 建設廃材等の処分

本事業の実施に伴う建設廃材及び残土の総量は表2.2-6に示すとおりである。

これらについては、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、これらは、許可を得た処理場にて処分する。

なお、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。

表 2.2-6 建設廃材等の総量

種類	総量
廃材	約4,200t
残土	約84,000m <sup>3</sup>

## 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8年3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(1)～(3)に示すような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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・[区部中心部エリア]</li> <li>・都市構造の再編</li>   <li>・水と緑、美しいまちなみ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複合的な街づくりを目指す汐留地区において、良質で多様な住宅の供給により都心立地にふさわしい居住地区の形成を図る。</li> <li>・旧浜離宮庭園などの周辺環境との調和を計り、都市空間の中に、憩いの空間や緑道を整備する。</li> </ul>
東京都環境基本計画 (事業別配慮の指針) (平成9年、東京都)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・[共通事項]</li> <li>・周辺土地利用との整合を図り、環境への影響が小さくなるよう配慮</li> <li>・周辺景観に配慮</li>   <li>・工事に伴う大気汚染、騒音等の防止</li>   <li>・緑地等のネットワーク化に配慮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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整備地区の形成を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・工事中は、外周に鋼製仮囲いを設ける。</li> <li>・散水を行い粉じんの発生防止に努める。</li> <li>・低騒音、低振動の工法及び建設機械を採用する。</li> <li>・濁水は沈澱処理等を行ったうえで、公共下水道に放流する。</li> <li>・計画地南側に広場を設け、隣接する公園との一体化を図る。</li> <li>・計画地東側に緑道を設け、旧浜離宮庭園との緑の連担性を確保する。</li> </ul>

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
東京都環境基本計画 (事業別配慮の指針) (平成9年、東京都)	<p>[建設系事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物と周辺景観との調和</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧浜離宮庭園からの景観に配慮し、高層部分を2棟に分け、隣棟間隔を可能な限り確保する。</li> <li>・計画地内には、可能な限り植栽を行い、旧浜離宮庭園及び隣接する公園等、周辺景観との調和を図る。</li> <li>・計画地南側に広場を設け、隣接する公園との一体化を図る。</li> <li>・計画地東側に緑道を設け、旧浜離宮庭園との緑の連担性を確保するとともに、計画地周囲の接道部は可能な限り緑化し、緑豊かな憩いの空間を整備する。</li> </ul>
'91 東京都緑の倍增計画 (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"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地南側に広場を設け、隣接する公園との一体化を図る。</li> <li>・計画地東側に緑道を設け、旧浜離宮庭園との緑の連担性を確保するとともに、計画地周囲の接道部は可能な限り緑化し、緑豊かな憩いの空間を整備する。</li> </ul>
東京都自動車公害防止計画 (平成9年、東京都)	<p>[交通流対策]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通渋滞を招く違法駐車車両等の路上駐車対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・付置義務駐車台数以上の駐車台数の確保(附置率30%以上に対し、約60%を確保)</li> </ul>
環境保全型都市づくりガイド (平成7年、東京都)	<p>[周辺環境形成]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緑の創出</li> </ul> <p>[土地利用]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地の有効利用と複合的な機能の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地南側に広場を設け、隣接する公園との一体化を図る。</li> <li>・計画地東側に緑道を設け、旧浜離宮庭園との緑の連担性を確保するとともに、計画地周囲の接道部は可能な限り緑化し、緑豊かな憩いの空間を整備する。</li> <li>・住宅と共に生活利便施設を整備する。</li> <li>・土地の高度利用を図り、確保した空地を広場とすることにより、緑豊かな憩いの場を整備する。</li> </ul>
港区基本計画 (平成7年、東京都)	<p>[住みつづけられるまち]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・魅力ある景観の保全</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧浜離宮庭園からの景観に配慮し、高層部分を2棟に分け、隣棟間隔を可能な限り確保する。</li> <li>・計画地内には、可能な限り植栽を行い、旧浜離宮庭園及び隣接する公園等、周辺景観との調和を図る。</li> </ul>

表 2.2-5(3) 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
<p>港区環境基本計画 (平成8年、港区)</p>	<p>[志み豊かな自然の「創造」] ・緑と水のネットワークの形成</p> <p>[気配りとゆとりの「生活」] ・魅力あるまちなみの実現</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地南側に広場を設け、隣接する公園との一体化を図る。</li> <li>・計画地東側に緑道を設け、旧浜離宮庭園との緑の連担性を確保するとともに、計画地周囲の接道部は可能な限り緑化し、緑豊かな憩いの空間を整備する。</li> <li>・旧浜離宮庭園からの景観に配慮した住棟配置とし、居住者のプライバシーを考慮した隣棟間隔を確保する。</li> <li>・高齢者・障害者にも配慮した人に優しい街づくり。</li> <li>・歩車分離の実現による安全の確保。</li> <li>・生活利便施設の適切な配置。</li> </ul>
<p>港区街づくりマスタープラン (平成8年、港区)</p>	<p>[芝浦・港南周辺ゾーン] ・公園、緑地、広場等の創出</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画地南側に広場を設け、隣接する公園との一体化を図る。</li> <li>・計画地東側に緑道を設け、旧浜離宮庭園との緑の連担性を確保するとともに、計画地周囲の接道部は可能な限り緑化し、緑豊かな憩いの空間を整備する。</li> </ul>
<p>港区景観マスタープラン (平成9年、港区)</p>	<p>[新橋・芝地区] ・良好な景観形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧浜離宮庭園からの景観に配慮し、高層部分を2棟に分け、隣棟間隔を可能な限り確保する。</li> <li>・計画地内には、可能な限り植栽を行い、旧浜離宮庭園及び隣接する公園等、周辺景観との調和を図る。</li> </ul>



## 2.2.6 環境保全のための措置

### (1) 大気汚染

- ア. 工事中は、工事区域外周に仮囲いを設け、粉じんの発生防止に努める。  
また、土砂を仮置きする場合には、シート等で覆い、粉じんの飛散防止に努める。
- イ. 工事用車両等に付着した泥土等が場外に飛散しないよう、洗車施設を設け洗車を行う。
- ウ. 土砂の運搬に際しては、車両走行ルート上の限定、走行速度の制限、荷台のシートカバーの装着等により、土砂・粉じん飛散防止に努める。

### (2) 騒音・振動

- ア. 計画建築物に設置する設備機器類は極力室内に設置する。
- イ. 工事中は低騒音の建設機械及び騒音・振動の少ない工法を採用するとともに、作業中は建設機械に過大な負担をかけないよう適切な管理を行い、騒音、振動の低減に努める。
- ウ. 工事区域は高さ3mの工事用仮囲いを設置するとともに建設機械が1ヶ所で集中稼働しないよう、配置、作業工程、作業時間等を事前に十分検討する。
- エ. 工事用車両の走行に当たっては、過積載の防止を指導し、騒音・振動の低減に努める。
- オ. 工事用車両の走行に当たっては、走行ルートの限定、規制速度の遵守を指導し安全な走行を徹底する。

### (3) 水質汚濁

- ア. 工事中に発生する湧水及び車両洗車汚水は、沈砂層等により、下水道法に定める水質基準値以下に処理し公共下水道に放流する。

### (4) 土壌汚染

- ア. 工事中に発生する搬出残土は、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。
- イ. 地盤改良はセメント系硬化剤注入による工法を採用し、土壌汚染を発生するような薬剤等は使用しない。

### (5) 地盤沈下、地形・地質

- ア. 本事業では山留工事及び根切工事において、山留壁は透水性の高いソイルセメント柱列壁(SMW)とし、根切底より十分な根入れをとる。  
また、周辺地盤及び施設への影響を最小限とするため、山留壁内の根切底より下部の地盤において、部分的に地盤改良工事を実施する。
- イ. 低層部分は、2～3mの1次根切を行ったあと、1階床を先行して構築することで、山留壁頭部の変位を最低に押さえる。

(6) 電波障害

- ア. シャーピー障害については、受信障害が予測される地域において、共同受信施設の設置、アンテナの改善等の措置を講ずる。
- イ. 反射障害については、本事業の原因による影響が明らかになった場合には、共同受信施設の設置、アンテナの改善等の措置を講ずる。
- ウ. 予測範囲以外の地域についても、本事業の原因による受信障害が生じた場合には、同様に適切な措置を講ずる。
- エ. 工事中においても、高所に配置されるタワークレーンについて、未使用時にはブームを電波到来方向に向けるなどして、障害が生じないように配慮するが、本事業の原因による障害が生じた場合には速やかに適切な措置を講ずる。
- オ. 共同受信施設が設置された後、新たに受信障害地域に家屋等を建築した住民についても、自己負担にて、共同受信施設の利用が可能なものとする。

(7) 風害

- ア. 計画地及びその周辺の有効空地を吹き抜ける風や、計画建築物からの吹き下ろしや回り込みを防止するため、高木・低木を効果的に植栽する。

(8) 景観

- ア. 建築物の外壁若しくはこれに代わる柱の色彩は、原色を避けるなど周辺環境との調和に配慮し、落ち着いた色調のものとする
- イ. 旧浜離宮庭園からの景観に配慮し、計画建築物を2棟に分けて隣棟間隔を可能な限り確保する。
- ウ. 計画建築物については補助313号線及び海岸通り沿いにおいて、可能な限り敷地境界からセットバックする。
- エ. 海岸通り沿いは、緑道として整備し、旧浜離宮庭園からの緑の連担性に配慮するとともに、高層棟の圧迫感を感じさせないものとする。

(9) 史跡・文化財

- ア. 史跡・文化財に関しては、万一、工事中に埋蔵文化財を発見した場合には、文化財保護法に基づき、関係機関と協議の上、適切に処理する。

(10) その他

- ア. 本事業における諸問題に対しては、窓口を設け、速やかに対処する。