

# 環境影響評価書案

—(仮称)太平四丁目錦糸町開発計画—

平成12年10月

東京建物株式会社  
三井物産株式会社

## 1. 事業者の名称及び所在地

### 1.1 事業者の名称及び所在地

名 称：東京建物株式会社  
代表者：代表取締役社長 南 敬介  
所在地：東京都中央区八重洲一丁目9番9号

名 称：三井物産株式会社  
代表者：代表取締役社長 清水 慎次郎  
所在地：東京都千代田区大手町一丁目2番1号

### 1.2 代表者の名称及び所在地

名 称：東京建物株式会社  
代表者：代表取締役社長 南 敬介  
所在地：東京都中央区八重洲一丁目9番9号

## 2. 対象事業の名称及び種類

名 称：(仮称)太平四丁目錦糸町開発計画  
種 類：高層建築物の新築、自動車駐車場の設置

## 3. 対象事業の内容の概略

本事業は墨田区太平四丁目地内に業務棟、住宅棟、商業棟を新築するとともに、自動車駐車場を設置するものである。

事業の内容の概略は、表3-1に示すとおりである。

表3-1 事業の内容の概略

| 項 目     | 内 容                               |
|---------|-----------------------------------|
| 所 在 地   | 東京都墨田区太平四丁目地内                     |
| 敷 地 面 積 | 約2.7ha                            |
| 延 床 面 積 | 約263,000㎡                         |
| 主要な建築物  | 業務棟、住宅棟、商業棟                       |
| 高 さ     | 業務棟約140m、住宅棟約159m、商業棟約47m         |
| 住 宅 戸 数 | 約700戸                             |
| 駐 車 場   | 約1,400台（業務棟及び商業棟約1,000台、住宅棟約400台） |
| 主 要 用 途 | 事務所、共同住宅、店舗、駐車場等                  |
| 工事予定期間  | 平成13年度～平成17年度（約49ヵ月）              |

#### 4. 環境に及ぼす影響の評価の結論

対象事業の実施による環境に及ぼす影響について、事業計画の内容及び計画地とその周辺地域の状況を考慮のうえ予測・評価項目を選定し、現況調査を実施して予測・評価を行った。

環境に及ぼす影響の評価の結論は、表4-1(1)~(3)に示すとおりである。

表4-1(1) 環境に及ぼす影響の評価の結論

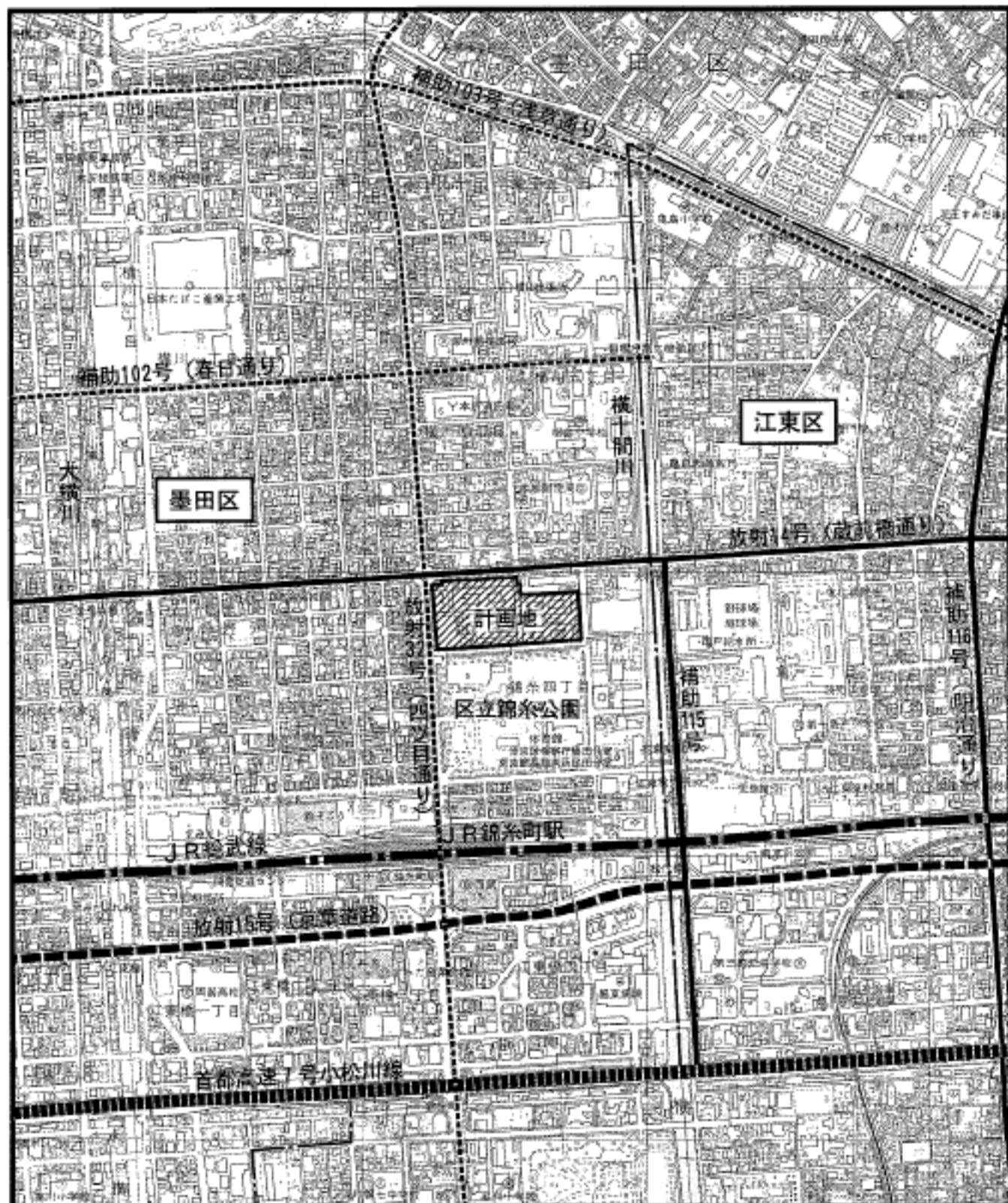
| 予測・評価項目 | 評 価 の 結 論  |
|---------|--|
| 1. 大気汚染 | <p>工事の施行中における工事用車両の走行による大気質濃度（一酸化炭素は日平均値の2%除外値、二酸化窒素は日平均値の年間98%値）は、一酸化炭素で最大2.0ppmであり環境基準値を下回る。二酸化窒素は最大0.072ppmであり環境基準値を上回るが、現状においても環境基準値を上回っている。また、その付加率は最大で0.7%程度である。</p> <p>建設機械の稼働による大気質濃度は、一酸化炭素で最大2.2ppmであり環境基準値を下回る。二酸化窒素は最大0.081ppmであり環境基準値を上回るが、現状においても環境基準値を上回っている。また、その付加率は最大で31.4%程度であるが、建設機械の稼働による大気質への影響については、影響を及ぼす範囲が計画地近傍の狭い地域に限られ、かつ工事期間中の一時的な状況である。また、建設機械の集中稼働を避けるよう事前に作業計画を十分に検討し、建設機械の効率的稼働に努めるとともに、排出ガス対策型の建設機械を極力使用し、周辺地域への影響の低減に努める。</p> <p>工事の完了後における関連車両の走行による大気質濃度は、一酸化炭素で最大2.0ppmであり環境基準値を下回る。二酸化窒素は最大0.071ppmであり環境基準値を上回るが、現状においても環境基準値を上回っている。また、その付加率は最大で2.6%程度である。駐車場からの排気による大気質濃度は、一酸化炭素で最大1.8ppmであり環境基準値を下回る。二酸化窒素は最大0.063ppmであり環境基準値を上回るが、現状においても環境基準値を上回っている。また、その付加率は最大で0.4%程度である。熱源施設の稼働による大気質濃度は、二酸化窒素で最大0.063ppmであり環境基準値を上回るが、現状においても環境基準値を上回っている。また、その付加率は最大で0.2%程度である。</p> |
| 2. 騒音   | <p>工事の施行中における工事用車両を含めた将来交通量による道路交通騒音レベルは、最大75dBであり、全ての地点で環境基準値を上回るが、現状においても環境基準値を上回っている。また、工事用車両による増加分は1dB以下であるが、工事用車両に関しては走行道路を限定し、安全走行等の指導を徹底することにより、騒音の低減を図る。</p> <p>建設機械の稼働による騒音レベルは、敷地境界付近で最大78dB以下とすべての予測地域で「東京都公害防止条例」に基づく指定建設作業に係る勧告基準値を下回る。</p> <p>工事の完了後における関連車両を含めた将来交通量による道路交通騒音レベルは、最大75dBであり、ほとんどの地点で環境基準値を上回るが、現状においてもそのほとんどが環境基準値を上回っている。また、関連車両による増加分は5dB以下であるが、増加分が5dBとなる地点については、事業実施に際し、道路管理者と協議の上、可能な限り透水性舗装を採用し、騒音の低減を図る。</p>   |

表4-1(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論








| 予測・評価項目  | 評 価 の 結 論   |
|----------|---|
| 3. 振 動   | <p>工事の施行中における工事用車両を含めた将来交通量による道路交通振動レベルは、最大58dBとすべての地点で「振動規制法」に基づく特定工場等に係る規制基準値を下回る。</p> <p>建設機械の稼働による振動レベルは、敷地境界付近で最大70dB以下と、すべての予測地域で「東京都公害防止条例」に基づく指定建設作業に係る勧告基準値を下回る。</p> <p>工事の完了後における関連車両を含めた将来交通量による道路交通振動レベルは、最大58dBとすべての地域で「振動規制法」に基づく特定工場等に係る規制基準値を下回る。</p>     |
| 4. 土壌汚染  | <p>計画地内で確認された処理対策を要する汚染土壌は、「汚染土壌処理基準」（東京都環境保全局）に基づき、管理型処分場等への搬出処理または計画地内における封じ込め処理により適切に処理する。また、工事の施行中は土壌の飛散防止対策、公共用水域及び地下水への汚染防止等の対策を行うことから、周辺地域へ影響を及ぼすことはないと考えられる。</p>  |
| 5. 地形・地質 | <p>本事業の実施による地下水の排水に伴う地下水位の低下は、最大0.2m程度であり、また工事期間中の一時的なものである。さらに、掘削工事に際しては、剛性の高いソイルセメント柱列壁等を十分な根入れ深度まで構築するとともに、安定性の高い逆打工法を採用するため、山留壁の変位は小さいと考えられる。</p> <p>以上のことから、本事業の実施に伴い、計画地周辺の地盤に影響を及ぼすことはないと考えられる。</p>  |
| 6. 日照障害  | <p>冬至日において計画建築物によって4時間以上日影となる範囲は、計画地北側の道路から最大約70m離れた地域までとなるが、「建築基準法」及び「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」に基づく日影規制の対象区域において生じる日影は最大1時間未満であり、日影規制値を下回る。</p> <p>また、主要な地点における日影の状況の変化は、計画建築物を高層化し、建物幅を狭くすることにより、長時間日影の影響をうける地域をできる限り小さくなるよう配慮した結果、冬至日の日影時間で最大約1時間40分程度の増加となった。</p>   |
| 7. 電波障害  | <p>計画建築物により、計画地北東側の一部の地域において、テレビ電波の遮へい障害（VHF、UHF、SHF（BS放送））が予測されるが、地上躯体工事の進捗状況にあわせて共同受信施設の設置等の適切な対策を講じることにより影響は解消される。また、建築物の電波入射面外壁に電波吸収材（フェライト）等の使用による障害防止対策を講じることにより、反射障害範囲及び程度を極力小さくする。</p> <p>なお、本事業に起因することが明らかな障害が発生した場合は、速やかに共同受信施設の設置等の適切な対策を講じることにより影響は解消される。</p> |
| 8. 風 害   | <p>計画建築物の建築により周辺の風環境には変化が生じると予測されるが、適切な植栽による防風対策を講じることにより、一部の地点で領域C（中高層市街地相当）となるが、その他の地点は領域B（低中層市街地相当）の範囲内であることから、高層建築物が一部混在した低中層市街地の風環境として、概ね許容されると考えられる。</p>  |

表4-1(3) 環境に及ぼす影響の評価の結論

| 予測・評価項目   | 評 価 の 結 論  |
|-----------|--|
| 9. 景 観    | <p>地域景観の特性の変化の程度については、計画地内に高層建築物を含む近代的な建物が建設されることで、地域景観の状況が変貌するが、JR錦糸町駅周辺とあわせ都市的かつ魅力と賑わいのある新しい街並み景観が形成されると考える。</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度については、近景域では視野に占める計画建築物の割合が大きな地点もあり、眺望の変化が予想されるが、地域のシンボリックな存在として新たな景観を形成するものとする。中景域及び遠景域では計画建築物によりスカイラインに一部変化が見られるが、周辺建築物等から突出する程ではなく、全体景観に大きな変化はないと考える。</p> <p>圧迫感の変化の程度については、計画建築物を敷地境界から可能な限り離すことにより、計画建築物による形態等への寄与率は4.3～13.9%となる。また、低層部を設け高木を中心とした植栽を計画地の周辺に施し、さらに、計画建築物を周辺と調和のとれた色彩及びデザインにすることで、圧迫感は軽減されると考える。</p> |
| 10. 廃 棄 物 | <p>解体・建設工事に伴う建設廃棄物・建設発生土に関しては、関係法令に示される事業者の責務を果たすことから、適正な廃棄物処理及び廃棄物排出量の抑制に寄与するものとする。</p> <p>工事の完了後における計画建築物の供用により計画地から排出される廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「再生資源の利用の促進に関する法律」、「東京都廃棄物条例」、「墨田区廃棄物の減量及び処理に関する条例」等の法令・規則を遵守し、関係法令に示される事業者の責務を果たすことから、適正な廃棄物処理及び廃棄物排出量の軽減に寄与するものとする。</p>   |



凡 例

-  計画地 (対象事業区域)
-  首都高速道路
-  一般国道
-  主要地方道
-  一般都道
-  区 界
-  鉄 道



Scale 1:10,000



図5.2-1

計画地の位置

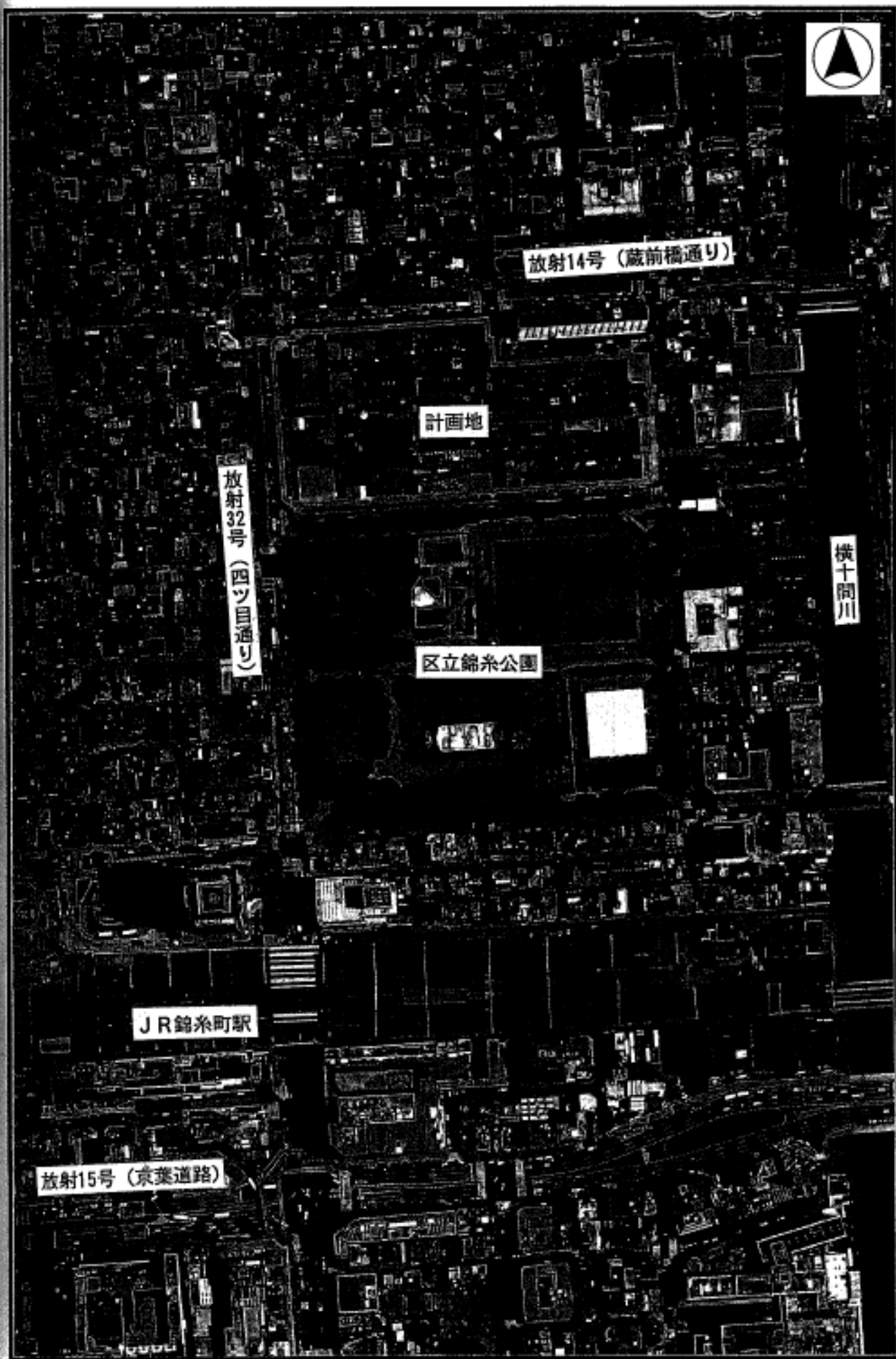


写真 5. 2 - 1 計画地周辺の航空写真