

### 1 事業者の名称、代表者の氏名及び所在地

名 称：富士見二丁目 10 番地区市街地再開発準備組合

代表者：理事長 佐藤 匡哉

所在地：東京都千代田区富士見二丁目 10 番 26 号

### 2 対象事業の名称及び種類

名 称：富士見二丁目 10 番地区市街地再開発ビル建設事業

種 類：高層建築物の新築

### 3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京都千代田区富士見二丁目及び飯田橋四丁目に位置する事業区域面積約 2.48ha において業務・商業棟、住宅棟を新築し、複合的な市街地を形成するものである。

本事業区域（以下、「計画地」という）は、千代田区の上位計画において、飯田橋駅前側が「市街地再開発事業等により土地利用を大規模に転換し、土地の適正な有効活用・複合利用を進めるゾーン」として位置づけられており、まちづくりの核として期待されている土地である。

対象事業の概略は表 3-1 に示すとおりである。

表 3-1 対象事業の概略

項 目	内 容
所 在 地	東京都千代田区富士見二丁目及び飯田橋四丁目
事業区域面積 <sup>注 1)</sup>	約2.48ha
敷地面積 <sup>注 2)</sup>	約1.67ha
建 築 面 積	約10,000m <sup>2</sup>
延 床 面 積	約186,000m <sup>2</sup>
主 要 な 建 築 物	業務・商業棟、住宅棟
最 高 高 さ	業務・商業棟：約160m 住宅棟：約160m
主 要 な 用 途	オフィス、住宅、教会、商業、駐車場等
駐 車 場	約430台
工 事 予 定期間	平成20年度～平成24年度（工期 約49ヶ月）
供 用 開 始 予 定	平成24年度

注 1) 敷地周囲の道路（区道 255、261、262、270 号）の拡幅・整備ならびに区有地の駅前広場の整備をするため、事業区域は敷地周囲の道路等を含めて約 2.48ha としている。

注 2) 計画地内現民有地約 1.87ha から公有地移管分を除いた残り約 1.67ha が計画建築物の敷地面積となる。

#### 4 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況及び対象事業における行為・要因を考慮し、選定した項目について現況調査を行い、対象事業の実施が及ぼす環境への影響について予測及び評価を行った。

環境に及ぼす影響の評価の結論は表 4-1(1)～(6)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

項 目	評 価 の 結 論
1. 大気汚染	<p>①工事の施行中</p> <p>【建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】          予測した二酸化窒素の将来濃度（年平均値）を日平均値（年間 98%値）に変換した値は 0.061ppm であり、環境基準値（0.06ppm）を上回る。建設機械の稼働に伴う付加率は 21.5%である。</p> <p>また、予測した浮遊粒子状物質の将来濃度（年平均値）を日平均値（年間 2%除外値）に変換した値は 0.064mg/m<sup>3</sup> であり、環境基準値（0.10mg/m<sup>3</sup>）を下回る。建設機械の稼働に伴う付加率は 8.4%である。</p> <p>なお、工事の実施にあたっては建設機械による付加率を極力少なくするため、事前に工事作業計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を避け効率的な稼働に努めるとともに、アイドリングの防止等の措置を講じることにより、周辺的生活環境への影響の低減に努める。</p> <p>【工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】          予測した二酸化窒素の将来濃度（年平均値）を日平均値（年間 98%値）に変換した値は 0.051～0.053ppm であり、環境基準値（0.06ppm）を下回る。工事用車両の走行に伴う付加率は 0.03～1.64%である。</p> <p>また、予測した浮遊粒子状物質の将来濃度（年平均値）を日平均値（年間 2%除外値）に変換した値は 0.059mg/m<sup>3</sup> であり、環境基準値（0.10mg/m<sup>3</sup>）を下回る。工事用車両の走行に伴う付加率は 0.01 未満～0.16%である。</p>
	<p>②工事の完了後</p> <p>【関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】          予測した二酸化窒素の将来濃度（年平均値）を日平均値（年間 98%値）に変換した値は、平日で 0.051～0.052ppm、休日で 0.051ppm であり、環境基準値（0.06ppm）を下回る。関連車両の走行による付加率は平日で 0.10～0.75%、休日で 0.07～0.38%である。</p> <p>また、予測した浮遊粒子状物質の将来濃度（年平均値）を日平均値（年間 2%除外値）に変換した値は、平日で 0.059mg/m<sup>3</sup>、休日で 0.059mg/m<sup>3</sup> であり、環境基準値（0.10mg/m<sup>3</sup>）を下回る。関連車両の走行による付加率は平日で 0.04～0.08%、休日で 0.01 未満～0.04%である。</p> <p>【地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】          予測した二酸化窒素の将来濃度（年平均値）を日平均値（年間 98%値）に変換した値は 0.053ppm であり、環境基準値（0.06ppm）を下回る。地下駐車場の供用に伴う付加率は 0.06%である。</p> <p>また、予測した浮遊粒子状物質の将来濃度（年平均値）を日平均値（年間 2%除外値）に変換した値は 0.062mg/m<sup>3</sup> であり、環境基準値（0.10mg/m<sup>3</sup>）を下回る。地下駐車場の供用に伴う付加率は 0.01%である。</p> <p>【熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度】          予測した二酸化窒素の将来濃度（年平均値）を日平均値（年間 98%値）に変換した値は 0.053ppm であり、環境基準値（0.06ppm）を下回る。熱源施設の稼働に伴う付加率は 0.01%未満である。</p> <p>【地下駐車場の供用及び熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度】          予測した二酸化窒素の将来濃度（年平均値）を日平均値（年間 98%値）に変換した値は 0.053ppm であり、環境基準値（0.06ppm）を下回る。地下駐車場の供用及び熱源施設の稼働に伴う付加率は 0.06%である。</p>

表 4-1(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評 価 の 結 論
2. 騒音 ・振動	<p>①工事の施行中</p> <p><b>【建設機械の稼働に伴う騒音・振動】</b>  建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベルは、敷地境界において工事開始後11～12ヶ月目（山留工事・杭工事）で最大76dB（計画地南西側）、工事開始後15ヶ月目（杭工事・掘削工事）で最大82dB（計画地北側）であり、評価の指標とした「騒音規制法」の規制基準値及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」（以下「環境確保条例」という）の勧告基準値（11～12ヶ月目：80dB、15ヶ月目：85dB）を下回る。</p> <p>建設機械の稼働に伴う建設作業振動レベルは、敷地境界において工事開始後11～12ヶ月目（山留工事・杭工事）で最大69dB（計画地南側）、工事開始後15ヶ月目（杭工事・掘削工事）で最大71dB（計画地北側）であり、評価の指標とした「振動規制法」の規制基準値及び「環境確保条例」の勧告基準値（11～12ヶ月目：70dB、15ヶ月目：75dB）を下回る。</p> <p><b>【工事用車両の走行に伴う騒音・振動】</b>  工事用車両の走行に伴う道路交通騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）は、昼間で55～64dBであり、すべての地点において環境基準値を下回っている。なお、工事用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は、昼間で1dB未満～1.6dBである。</p> <p>工事用車両の走行に伴う道路交通振動レベル（<math>L_{10}</math>）は、昼間で37～56dB、夜間で35～48dBであり、すべての地点において「環境確保条例」の規制基準値を下回る。なお、工事用車両の走行に伴う振動レベルの増加分は昼間1dB未満～5.5dB、夜間で1dB未満である。</p> <p>②工事の完了後</p> <p><b>【関連車両の走行に伴う騒音・振動】</b>  関連車両の走行に伴う道路交通騒音レベル（<math>L_{Aeq}</math>）は、平日の昼間で61～65dB、夜間で55～60dB、休日の昼間で59～62dB、夜間で49～56dBである。</p> <p>区道270号（早稲田通り）の地点では、平日・休日のすべての時間区分において現状で環境基準値を上回っているため、環境基準値を上回るが、騒音レベルの増加分は1dB未満～1.1dBである。その他の地点は全て環境基準値を下回り、騒音レベルの増加分は、区道255号（外濠公園通り）の地点が1dB未満～1.7dBで、現況交通量の少ない計画地南側前面道路の区道262号の地点が4.8～7.7dBである。</p> <p>関連車両の走行に伴う道路交通振動レベル（<math>L_{10}</math>）は、平日の昼間で44～53dB、夜間で37～50dB、休日の昼間で36～51dB、夜間で34～48dBであり、すべての地点において「環境確保条例」の規制基準値を下回る。なお、関連車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は、平日の昼間で1dB未満～5.2dB、夜間1dB未満～2.2dB、休日の昼間で1dB未満～2.0dB、休日の夜間で1dB未満である。</p> <p><b>【地下駐車場の供用及び熱源施設の稼働に伴う騒音】</b>  地下駐車場の供用及び熱源施設の稼働に伴う騒音レベルは、敷地境界において最大41dB（計画地南側）であり、評価の指標とした「環境確保条例」の規制基準値を下回る。</p>

表 4-1 (3) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評 価 の 結 論
3. 土壌汚染	<p>①工事の施行中</p> <p>計画地内には「水質汚濁防止法」及び「下水道法」に基づく有害物質使用特定施設、「環境確保条例」に基づく指定作業場（有害物質の取り扱いがあるもの）が存在していたこと、特別管理産業廃棄物は適切に処理・処分されているが、過去の有害物質の取扱状況に汚染が生じる可能性が残されることから、土壌汚染の可能性を否定することはできない。一方、「ダイオキシン類対策特別措置法」に基づく特定施設、「環境確保条例」に基づく指定作業場については、設置、使用ならびに解体・除却の状況から、ダイオキシンに関する土壌汚染の可能性はほとんどないと考えられる。</p> <p>また、その他の土地については、地歴調査の結果、有害物質を取り扱った可能性のある事業所が過去に存在し、土壌汚染の可能性を否定できない。</p> <p>今後は、有害物質使用特定施設及び指定作業場の廃止時に必要な「土壌汚染対策法」第3条及び「環境確保条例」第116条の手続きに関連して、土壌汚染状況の調査を再開発事業の進捗により調査が可能となる時期に実施することとし、また、計画地内のその他の土地についても、土地の改変時に必要な「環境確保条例」第117条に基づく調査を、再開発事業の進捗により調査が可能となる時期に実施することにより、手続きの進捗状況に応じ、土壌汚染の状況について明らかにしていくものとする。なお、土壌調査の結果、評価の指標に照らし、土壌汚染が確認された場合は、「汚染拡散防止計画書」を策定し、計画書に基づく汚染拡散防止措置を講じるものとするため、土壌汚染が周辺環境に及ぼす影響は少ないと考える。</p>
4. 地盤	<p>①工事の施行中</p> <p>本事業における掘削工事では地下水の湧出を抑制するため、掘削が第一帯水層（不圧帯水層）である東京層砂質土層（Tos）またはそれに近い深さまで及ぶ場合は、遮水性の高い山留壁（SMW）を透水性の低い東京層第二粘性土層（Toc2）まで、掘削が第二帯水層（被圧帯水層）である東京礫層（Tog）に近い深さまで及ぶ場合は、遮水性の高い山留壁（SMW）を透水性の低い江戸川層（Ed）のシルト層まで根入れすることから、周辺の地下水位に及ぼす影響は小さく、地盤沈下が生じることはないと予測する。</p> <p>また、採用する山留壁（SMW）は剛性が高い上に、地下躯体が構築されるまでは剛性切梁支保工を実施し、山留壁の変形を防止することから、地盤の変形もほとんどないものと予測する。</p> <p>以上のことから、地盤沈下または地盤の変形により周辺に影響が及ぶことはないと考えられる。</p>
5. 日影	<p>①工事の完了後</p> <p>計画建築物により冬至日に1時間以上の日影が及ぶ範囲は、計画地敷地境界の北西側約350mから北東側約250mの範囲である。一部、計画地西側の日影規制対象区域に計画建築物による日影が生じると予測されるが、日影規制対象区域に生じる日影時間は最大でも2時間未満であり、日影規制を満足すると考えられる。</p> <p>以上のことから、計画建築物による日影が周囲に及ぼす影響は小さく抑えられるものと考えられる。</p> <p>なお、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等における日影の状況の変化は、天空写真による検討の結果、計画建築物による日影増加時間は、冬至日において0時間から約1時間40分の間である。</p>
6. 電波障害	<p>①工事の完了後</p> <p>計画建築物により、計画地北側の地域にテレビ電波（地上アナログテレビジョン放送、地上デジタルテレビジョン放送、衛星放送）の遮へい障害が、計画地の東西方向に反射障害が発生すると考えられるが、環境保全のための措置を講じることにより、テレビ電波の受信障害の影響は解消するものと考えられる。</p>

表 4-1(4) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評 価 の 結 論
7. 風環境	<p>①工事の完了後</p> <p>計画地内及び周辺地域の歩行者に対しては、高木（常緑＋落葉）の植栽を施すとともに、さらに、計画地内の業務・商業棟と住宅棟の間の歩行者空間に対しては、フェンスやルーバーを設ける等、風の影響を低減させるための防風対策を講じることにより、計画地内及び計画地周辺の風環境は、領域A（住宅地相当）～領域B（低中層市街地相当）の風環境に収まるものと考えられる。また、本事業の緑化計画では、予測に反映した防風植栽よりも多くの高木を植栽する計画であることから、風の影響は予測結果よりさらに低減できると考えられる。</p> <p>なお、外堀通り、飯田橋駅西口側の牛込橋、外堀、J R軌道敷では領域Cの風環境になると予測される地点があるが、建設前からの領域の変化は見られないことから大きな変化はないと考えられる。</p> <p>したがって、計画建築物の建設後の風環境は、計画地周辺の街並みとして許容される風環境であると考えられる。</p>
8. 景 観	<p>①工事の完了後</p> <p>【主要な景観構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度】</p> <p>計画地周辺の現況の地域景観は、商業・業務施設、住宅、教育施設、病院等で構成される低層～中高層の住居系の複合市街地景観を呈している。</p> <p>本事業では、2棟の高層棟（業務・商業棟、住宅棟）の建設、駅前広場の整備や歩行空間の拡幅、広場及び歩行空間に積極的な緑化を行うことで、空間的ゆとりと緑豊かな市街地の形成に寄与するものと考えられる。また、周辺地域の高層建築物と連続性のあるスカイラインを形成するよう高層棟の高さを設定したことにより、周辺地域に調和した街並みが創出されると考えられる。</p> <p>【代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度】</p> <p>計画地周辺の眺望の変化は、近景域においては、計画建築物が比較的大きく見えるが、2棟の高層棟が新しいシンボリックな建築物として認識され、広場や歩行空間の整備と緑化により、空間的ゆとりと緑豊かな市街地の形成に寄与するものと考えられる。中景域においては、周辺地域の高層建築物と連続性のあるスカイラインが形成され、新しい市街地景観として、周辺地域に調和した街並みが創出されると考えられる。</p> <p>さらに、計画建築物の外装デザインについては、周辺との調和を図るよう配慮するため、地域のまとまった街並み形成に寄与できるものと考えられる。</p> <p>【圧迫感の変化の程度】</p> <p>J R飯田橋駅前及び東京通信病院前においては、工事の完了後、計画地内の建築物による形態率は増加するものの、許容限界値（14%）を下回っており、圧迫感の影響は比較的小さいと考えられる。</p> <p>計画地南側前面道路においては、工事の完了後、計画建築物による形態率が許容限界値（14%）を上回り、圧迫感が生じることが予測されるが、環境保全のための措置として、敷地外周部にシラカシ等の樹高6～8mの常緑高木を植栽し、道路及び計画地周辺の利用者からの計画建築物壁面の見え方を小さくするとともに印象を和らげることから、圧迫感は軽減されるものと考えられる。</p>

表 4-1 (5) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評 価 の 結 論
9. 史跡・文化財	<p>①工事の施行中</p> <p>国指定史跡「江戸城外堀跡」に該当する計画地北端部については、飯田橋・富士見地域まちづくり協議会が策定した駅周辺整備構想に基づき、駅前広場の一部として整備し、文化財（石垣、土塁）を保全・展示するなど、文化財の価値を周知・PRすることに貢献できると予測する。</p> <p>また、掘削が帯水層（東京層砂質土層、東京礫層）またはそれに近い深さまで及ぶ場合は、地下水の湧出を抑制するため、遮水性の高い山留壁（SMW）を透水性の低い層（東京層第二粘性土層または江戸川層のシルト層）まで根入れすることから、周辺の地下水位に及ぼす影響は小さく、地盤沈下が生じることはないと予測する。また、掘削範囲は「江戸城外堀跡」から16～22m程度離れており、採用する山留壁（SMW）は剛性が高い上に、地下躯体が構築されるまでは剛性切梁支保工を実施し、山留壁の変形を防止することから、地盤の変形もほとんどなく、計画地に隣接する「江戸城外堀跡」に影響が及ぶことはないと予測する。</p> <p>以上のことから、本事業の実施により、文化財等の保存及び管理に支障が生じることはないと考える。</p>
10. 自然との触れ合い活動の場	<p>①工事の完了後</p> <p><b>【自然との触れ合い活動の場が持つ機能の変化の程度】</b></p> <p>外濠公園にはソメイヨシノ、ヤマザクラ、クロマツ等を中心とした植栽が行われているが、計画建築物の建設による環境（日照、気温、日長、風環境等）の変化は、外濠公園の植物の生育に影響のないレベルの変化であると予測される。また、本事業における掘削工事では事前に遮水性の高い山留壁（SMW）を透水性の低い層まで根入れして地下水の湧出を抑制するため、周辺の地下水位に及ぼす影響は小さく、牛込濠の水位や水質に影響が及ぶことはないと予測される。</p> <p>また、本事業の実施により公園内遊歩道の歩車分離による安全性の状況が変化することはないと予測される。</p> <p>以上のことから、本事業の実施により、自然との触れ合い活動の場が持つ機能が低下することはないと考える。</p> <p><b>【自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える変化の程度】</b></p> <p>本事業では、区道255号（外濠公園通り）に歩道と歩道状空地及び横断歩道を整備することにより、自然との触れ合い活動の場までの利用経路の状況を交通安全の観点から改善し、より利用しやすい経路とする。またJR飯田橋駅から東京通信病院に至る全区間を、安全で快適な歩行者空間として整備するため、通勤・通学等の際にバイパス的に外濠公園を通行する利用者が少なくなり、公園本来の意味での利用性が高まるものと考えられる。</p> <p>以上のことから、本事業の実施により、自然との触れ合い活動の場までの利用経路の状況を悪化させることはなく、また、公園本来の意味での利用性も高まると考える。</p>

表 4-1 (6) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評 価 の 結 論
11. 廃棄物	<p>①工事の施行中</p> <p><b>【建設発生土の排出量】</b> 建設発生土の発生量は約 166,200m<sup>3</sup>と予測され、場外に搬出し場外での他事業による造成や建設現場での埋戻し等に使用し、有効利用率を90%とする計画であり、「東京都建設リサイクル推進計画」に示される目標値を満足するものと考ええる。</p> <p><b>【建設廃棄物の排出量（撤去建造物を含む）】</b> 建設廃棄物の発生量は、建設汚泥を除く発生量が約 79,790 t、建設汚泥が約 4,800m<sup>3</sup>と予測される。建設廃棄物及び建設汚泥は分別を徹底し、種類に応じて保管、排出、再利用、再資源化を図るものとし、アスファルト・コンクリート塊は再資源化率99%以上、コンクリート塊は再資源化率99%以上、建設発生木材は再資源化・縮減率95%、建設汚泥は再資源化・縮減率85%を計画している。以上のことから、「東京都建設リサイクル推進計画」に示される目標値を満足するものと考ええる。</p> <p>②工事の完了後</p> <p><b>【施設の稼働に伴う廃棄物の排出量】</b> 工事の完了後における計画地からの廃棄物発生量は、約 5,840kg/日であると予測されるが、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「東京都廃棄物条例」、「東京都建設リサイクル推進計画」、「千代田区一般廃棄物の処理及び再利用に関する条例」等の法令・規則を遵守し、廃棄物を適正分別して保管場所の管理を徹底するなど関係法令に示される事業者の責務を果たすことから、適正な廃棄物処理の実施及び廃棄物排出量の削減に寄与するものと考ええる。</p>
12. 温室効果ガス	<p>①工事の完了後</p> <p>計画建築物からの二酸化炭素排出量は約 12,100tCO<sub>2</sub>/年であり、二酸化炭素排出量の削減量は約 3,700tCO<sub>2</sub>/年、削減率は23.4%と予測する。</p> <p>住宅用途、住宅以外の用途とも、建築的手法による省エネルギー措置、設備システムの省エネルギー措置、省資源化対策により温室効果ガスの発生量の削減に努め、温室効果ガスを使用する設備機器については、取り扱いに十分留意するなど温室効果ガスの排出抑制対策を講じる計画である。</p> <p>また、東京都建築物環境配慮指針に基づく設備システムの評価によると、計画建築物の住宅以外の用途の CEC 計算値は、いずれも「エネルギー使用の合理化に関する法律」に基づく「建築主の判断基準」を下回っており、エネルギー利用の低減率 (ERR) は、オフィス 25.7、商業 25.5 であることから、段階 2（環境への負荷の低減に高い効果を有するもの）に相当すると考えられる。</p> <p>以上のことから、「地球温暖化対策の推進に関する法律」及び「環境確保条例」に示される「事業者の責務」を遵守しており、評価の指標を満たすと考える。</p>