

## 1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

事業者の名称：目黒駅前地区市街地再開発準備組合

代表者の氏名：理事長 青柳 明伯

主たる事務所の所在地：東京都品川区上大崎三丁目1番6号  
目黒STビル3階

## 2. 対象事業の名称及び種類

対象事業の名称：(仮称)目黒駅前地区第一種市街地再開発事業

対象事業の種類：高層建築物の新築

## 3. 対象事業の内容の概略

本事業は、都市再開発法に基づく市街地再開発事業として、業務・商業・住居等の機能を持った高層建築物による複合施設を建設するものである。

事業計画の概要は表3-1に示すとおりである。

表3-1 対象事業の内容の概略

項目	内容
計画地	東京都品川区上大崎三丁目
計画地面積 <sup>注1)</sup>	約 2.3ha
敷地面積 <sup>注2)</sup>	約 1.7ha
建築面積	約 6,300m <sup>2</sup>
延床面積	約 169,000m <sup>2</sup>
最高建物高さ	G L+約 150m (地上43階、地下3階)
主要用途	業務施設・商業施設・共同住宅・駐車場等
住宅戸数	約 700戸
駐車場台数	約 630台
工事予定期間	平成24年度～平成27年度
供用開始予定	平成27年度

注1) 計画地面積は、拡幅・整備を行う都市計画道路補助159号線(花房山通り)及び都道312号(目黒通り)を含む再開発事業施行区域面積約2.3haとする。

注2) 敷地面積は、計画建物の建築敷地面積約1.7haとする。

## 4. 対象事業の目的及び内容

### 4.1 対象事業の目的

本事業の計画地は、品川区北部の JR 目黒駅東側に隣接しており、図 4.1-1 に示すとおり、「品川区市街地整備基本方針<sup>注1)</sup>」(平成 13 年 3 月)の中で、「地域生活拠点」及び「居住推進ゾーン」に位置づけられている。

また、目黒駅周辺地域は、文化教育施設、商業業務施設と広場等が一体となり、市民の文化的活動を創出する空間として整備等を行う品川区による整備構想「トライスクエア構想<sup>注2)</sup>」(昭和 63 年 9 月)が策定されており、さらに、計画地は、東京都による都有地を活用しながら民間プロジェクトを推進する「先行まちづくりプロジェクト<sup>注3)</sup>」(平成 15 年 9 月)の実施地区に指定されるなど、まちづくりの拠点としての整備が期待される地域である。

このような背景を受け、計画地においては地権者による再開発準備組合が設立され、本事業を組合施行の第一種市街地再開発事業として実施することを目指している。

本事業は、「樹齢と共に生きる街」を計画コンセプトとし、都心にあって地域に開かれた「本物の森」を創出し、高品質のタワー型住宅、ターミナル駅の利便性を活かした大規模業務施設、目黒駅周辺の商業施設との共存共栄を図る商業施設を整備し、また、目黒駅周辺に求められる人々が集う空間、ゆとりの空間を提供することを目的としている。創出される「森」は、地域にうるおいを提供するとともに、駅前の商業地と後背住宅地との緩衝帯となる。そして、ゆとりとにぎわいのつながりが目黒駅前の個性となり、新たな都市活動の拠点を形成することを目的としている。

---

注1) 市街地整備基本方針は、第三次品川区長期基本計画の個別計画として、新時代にふさわしいまちづくりの基本的な方向性を示す指針として策定された市街地整備基本方針

注2) ターミナル機能の強化、居住機能の強化、高次都市サービスの強化を柱に、周辺地区の3つの広場(トライスクエア)を中心とした各機能の一体化をめざすために策定された目黒駅周辺地区整備構想

注3) 都有地を活用しながら民間プロジェクトの実施によりまちづくりを推進していく取組



出典：「品川市街地整備基本方針」  
(平成 13 年 3 月) 品川区



図 4.1-1 品川区市街地整備基本方針

## 4.2 対象事業の内容

### (1) 対象事業位置及び概況

計画地は、品川区の北部、上大崎三丁目に位置しており、計画地西側は JR 山手線、都営三田線、東京メトロ南北線、東急目黒線が目黒駅が隣接しており、北側は都道 312 号(目黒通り)が東西方向に、東側には首都高速道路 2 号目黒線が南北方向に通っている。

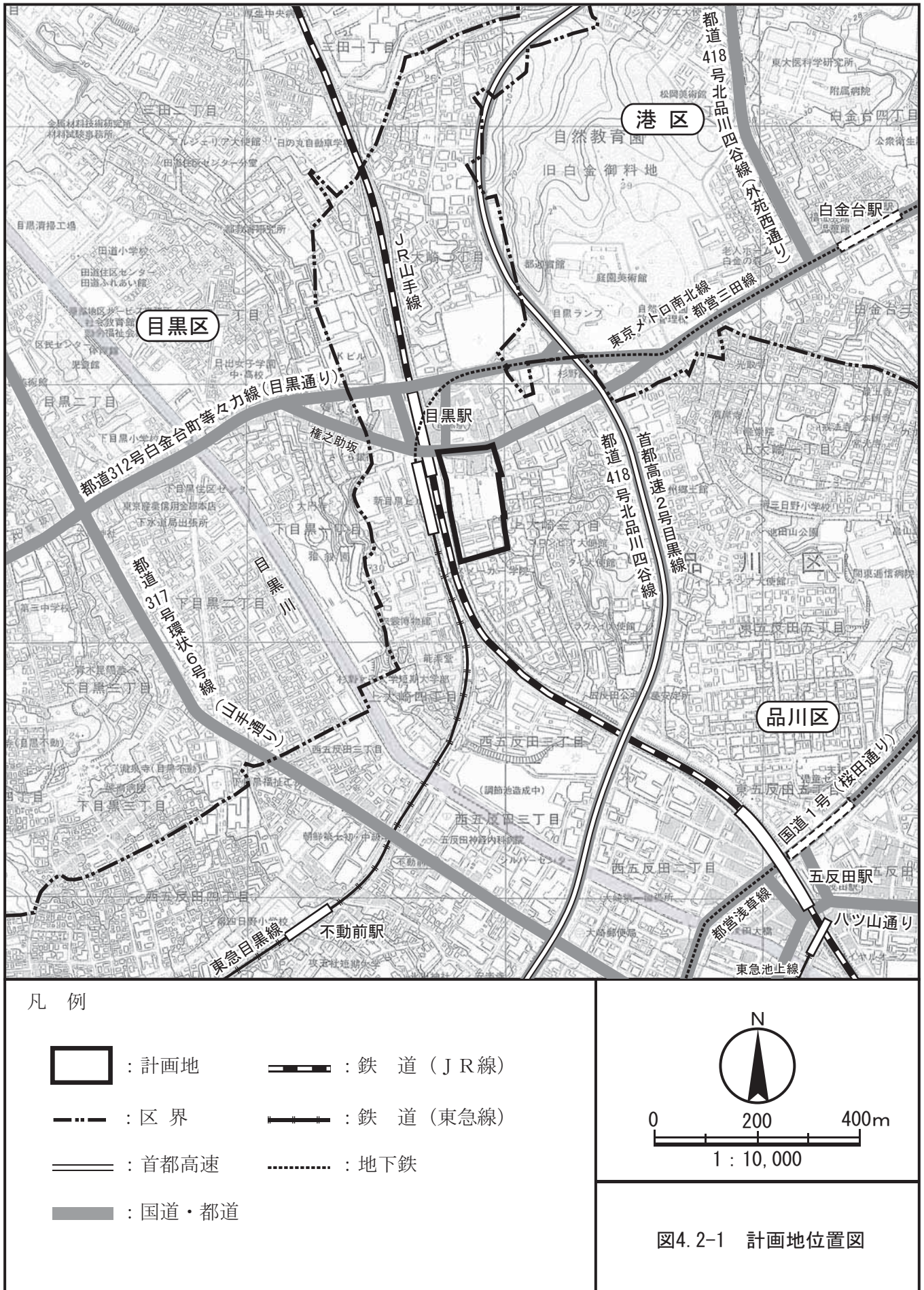
計画地周辺は、現在、商業地域、第一種住居地域、第一種中高層住居専用地域等に指定されている。計画地北側、西側には多くの店舗等が立地し、東側から南側にかけては住宅が立地するほか、各国の大使館等が分布している。また、計画地北東約 300m の位置には、広大な敷地の国立自然教育園がある。

なお、都営バスの営業所跡地内については、東京都交通局により、老朽化した建物の除去及び土壌処理を目的に、平成 21 年 3 月を目処に工事が行われている。

また、その他の計画地内の既存建物については、本事業の工事において解体撤去を行う計画である。

計画地の位置は図 4.2-1 に、周辺の空中写真は写真 4.2-1 に、計画地の現況は図 4.2-2 に示すとおりである。










凡 例

 : 計画地

 : 区 界

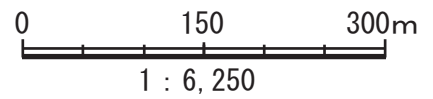


写真4.2-1 空中写真

撮影年月日：平成19年4月29日





## (2) 対象事業の基本構想

### ① 事業の基本方針

本事業においては、土に根ざした「本物の森」をつくることで、計画地周辺地域「花房山」の持つ魅力を未来へと継承することをコンセプトとし、以下を基本方針とする。

#### ア. 駅前の個性と都市活動の拠点づくり

駅前ににじみだして感じられる『森』やオープンスペースを整備することにより、目黒駅前の個性をつくる。また、駅直近に住宅、オフィス、商業・サービス施設を整備することで、豊かな都市活動の場をつくる。

#### イ. 「森」の潤いで地域を活性化

地域への『森』の開放や、『森』と連携した各施設の導入により、地域への貢献と活性化をはかる。駅前エリアの歩行者ネットワークの充実をはかる。

#### ウ. 歴史の継承と文化の発信の場

計画地周辺の地勢や土地の歴史を感じさせる施設計画とし、また、地域文化の発信の場をつくる。

### ② 整備方針

本事業における整備方針は、以下に示すとおりである。

#### ア. 「森」の創造

- ・都心の駅前に、本物の土に根ざした「森」を創出
- ・駅利用者や近隣住民などに広く利用される地域コミュニティの核を形成
- ・広域的な緑のネットワークを作り、都市のヒートアイランド対策にも貢献

#### イ. 駅前ににぎわいづくり

- ・駅利用客と歩行者のゆとりと溜まりの空間となる「駅前広場」を整備
- ・駅前広場から「森」に続く低層部にカフェやレストラン、物販店等の商業施設を展開
- ・区域内に東西および南北の歩行者通路を整備、駅前の歩行者ネットワークを形成

#### ウ. いきいきとした都市活動のステージづくり

- ・住宅：緑豊かな環境と高い利便性を備え、多様な都市居住のニーズに対応
- ・業務：多様なワークスタイルに対応する、高品質なクリエイティブオフィスを提供
- ・商業等：「森」と共に日常生活のゆとりを楽しむ飲食店や物販店・サービス店を展開  
都心居住を支える子育て支援施設を導入

#### エ. 3棟のスリムなタワー

- ・業務棟と二つの住宅棟による3棟構成
- ・スリムなタワーで地域への圧迫感を抑え、周辺環境に配慮
- ・用途毎に建物を明確に区分し、スムーズな管理運営を実現



## (3) 対象事業の基本計画

## ① 施設配置計画

施設配置計画は、図 4.2-3 に示すとおりである。

計画建物は、計画地北側に事務所及び店舗を有するオフィス棟、店舗、住宅を有するノースレジデンス棟、計画地南側に住宅専用のサウスレジデンス棟を建築する計画である。

オフィス棟とノースレジデンス棟は低層部でつながる構造（建築基準法上 1 建物）とする計画である。

また、計画地内には、「森」を創出し、緑豊かな空間を整備し、ゆとりとにぎわいの空間を創出する計画である。

## ② 建築計画

建築計画の概要は表 4.2-1 に、建物断面図は図 4.2-4 に示すとおりである。

なお、オフィス棟とノースレジデンス棟は、建築基準法上は 1 建物となる。

表 4.2-1 建築計画の概要

区 分		オフィス棟 ノースレジデンス棟	サウスレジデンス棟	合 計
敷地面積		約 12,000m <sup>2</sup>	約 5,000m <sup>2</sup>	約 17,000m <sup>2</sup>
建築面積		約 5,000m <sup>2</sup>	約 1,300m <sup>2</sup>	約 6,300m <sup>2</sup>
延床面積	業務施設	約 61,000m <sup>2</sup>	—	約 61,000m <sup>2</sup>
	商業施設	約 9,000m <sup>2</sup>	—	約 9,000m <sup>2</sup>
	共同住宅	約 45,000m <sup>2</sup>	約 36,000m <sup>2</sup>	約 81,000m <sup>2</sup>
	駐車場	約 13,000m <sup>2</sup>	約 5,000m <sup>2</sup>	約 18,000m <sup>2</sup>
	計	約 128,000m <sup>2</sup>	約 41,000m <sup>2</sup>	約 169,000m <sup>2</sup>
建物最高高さ		オフィス棟 G L+約 150m (地上 33 階、地下 3 階) ノースレジデンス棟 G L+約 150m (地上 42 階、地下 3 階)	G L+約 150m (地上 43 階、地下 2 階)	

## ③ 駐車場計画

駐車場はオフィス棟・ノースレジデンス棟については、地下 1～3 階、サウスレジデンス棟は地下 1～2 階に設置し、駐車台数は合計約 630 台を計画している。

また、駐車場の出入口については、都市計画道路補助 159 号線（花房山通り）に面して複数箇所設置する予定であるが、一部、都道 312 号（目黒通り）についても出入口の設置の検討を行っていく予定である。

なお、車両の交通処理に係る出入口等の詳細については、今後、交通管理者及び道路管理者等の関係機関との協議を行い決定する。

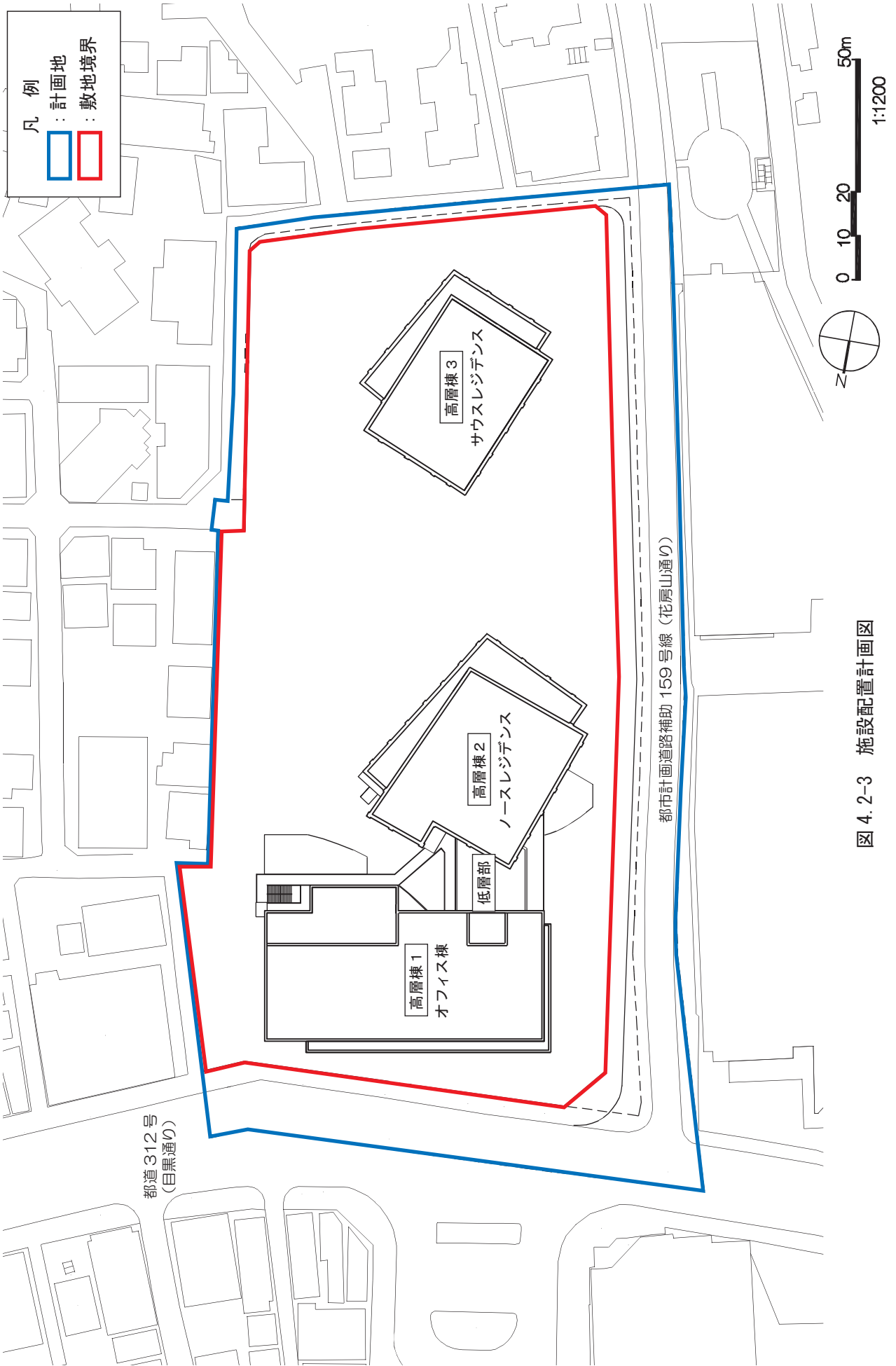


図 4.2-3 施設配置計画図

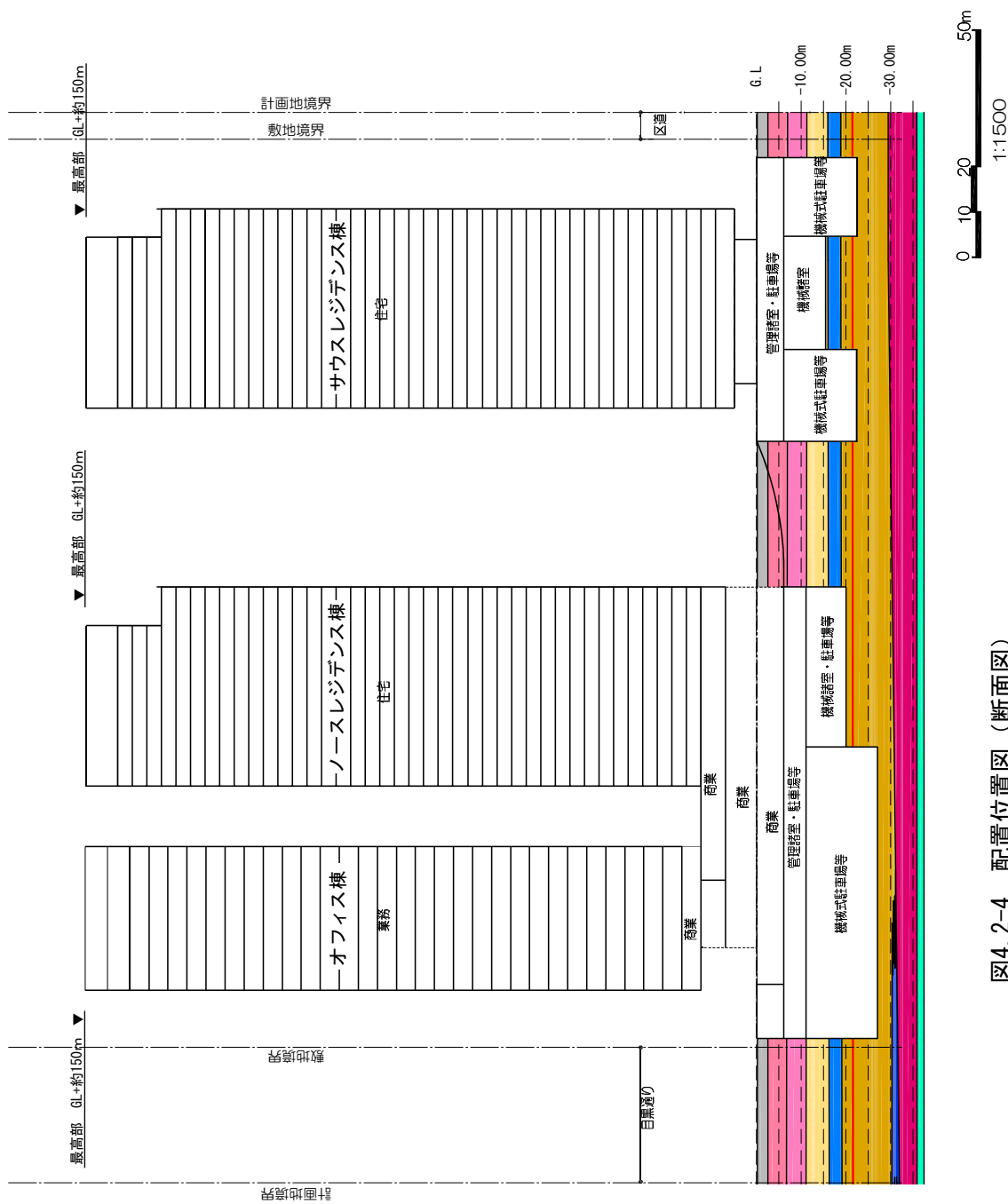
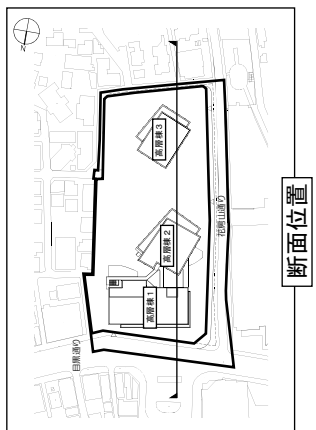


図4.2-4 配置位置図(断面図)



凡例

時代	地層名	記号	主な土質名	N値 (平均値)
現世	埋土層	B	粘性土	2~12 (4.8)
	新規ローム層	Lm	ローム	3~6 (5.1)
第四紀新世	下末古ローム層	Lc	凝灰質粘土 凝灰質シルト 砂質粘土	0.6~19 (7.0)
	第1砂質土層	Tos1	細砂	7~58 (26)
	挟在粘性土層	Tos1-c	粘土	6
	粘性土層	Tos2	粘土 シルト 粘土質シルト	3~20 (6.5)
	第2砂質土層	Tos2	シルト質微砂 細砂 砂質シルト	8~48 (22)
	挟在粘性土層	Tos2-c	シルト	8~20 (16)
第四紀旧世	東京礫層	Tog	砂礫	49~60以上 (59)
	泥岩層	Kam	泥岩	60以上



#### ④ 熱源計画、空気換気計画

本事業の施設で使用するエネルギーは、電気及び都市ガスを計画しており、熱源は集中化を図り、効率的なエネルギーシステムを採用する計画である。

また、空調・換気設備に関しては、業務施設、商業施設については、エリア毎に設置し、共同住宅については、個別方式を予定している。

なお、今後、熱源施設・空調換気設備に関しては、省エネルギーを考慮した設計を施していく予定である。

#### ⑤ 給排水計画

給水については、東京都水道局から供給を受ける計画である。また、汚水排水、雨水排水については、公共下水道に放流する計画である。

雨水排水の一部については、灌水やトイレ洗浄水等として中水利用を行い、給排水量の抑制を図るとともに、雨水排水については、緑地や透水性舗装等の確保により、地下水涵養に努めていく計画である。

#### ⑥ 緑化計画

本事業の緑化計画は、「東京における自然の保護と回復に関する条例」及び「品川区みどりの条例」を満たし、また「公開空地等のみどりづくり指針」に沿うとともに、本事業の基本方針である“樹齢と共に生きる街”のために、多様性を持った植栽により、水循環、ヒートアイランドの緩和等に寄与する緑化を施していく計画である。

また、計画地内の通り抜け歩行者路に緑地を配することにより、地域の人々が日常的に自然に触れる場を積極的に設けていく方針である。

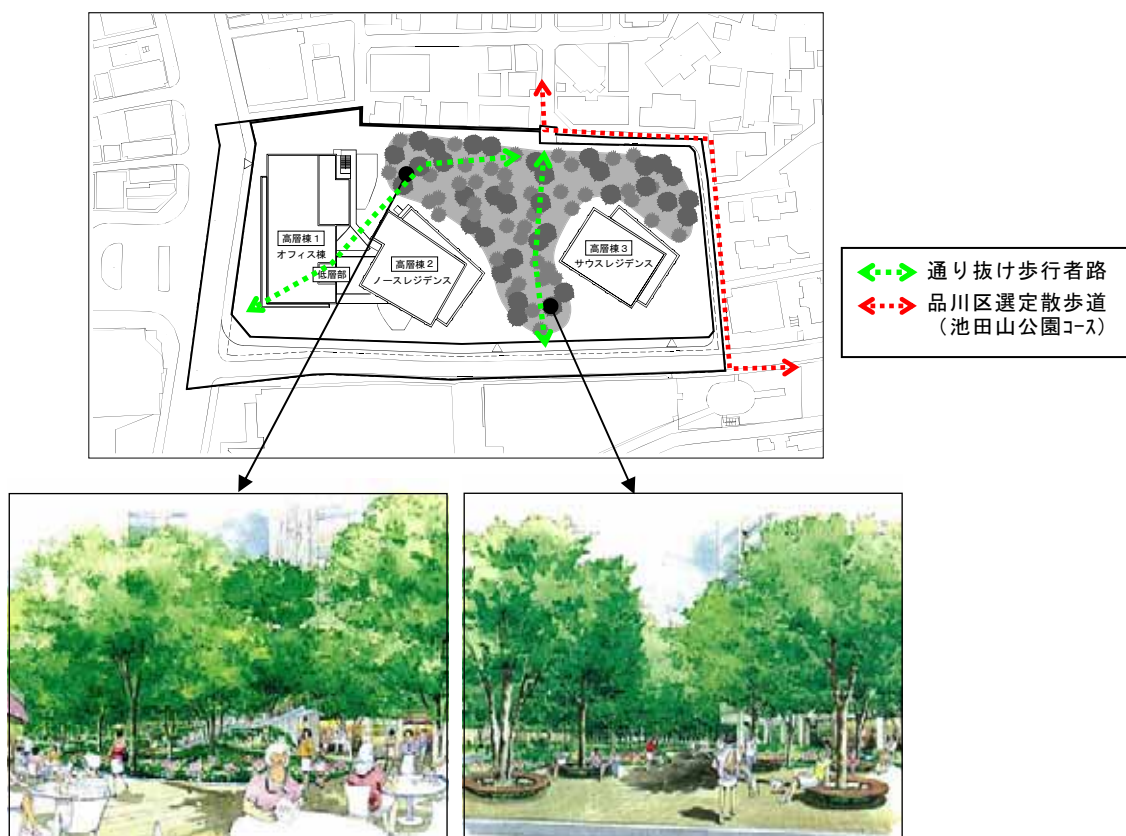


図 4.2-5 緑化イメージ

### ⑦ 廃棄物処理計画

建設工事に伴う建設廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「資源の有効な利用の促進に関する法律」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等に基づき、発生抑制を図るとともに、廃棄物及び掘削土の再資源化及び再利用等の促進を図っていく。

また、工事の完了時に発生する事業系一般廃棄物については「東京都廃棄物条例」等に基づき、分別回収を行い、再資源化及び再利用等の促進を図っていく。

### ⑧ 発生集中交通量及び車両動線計画

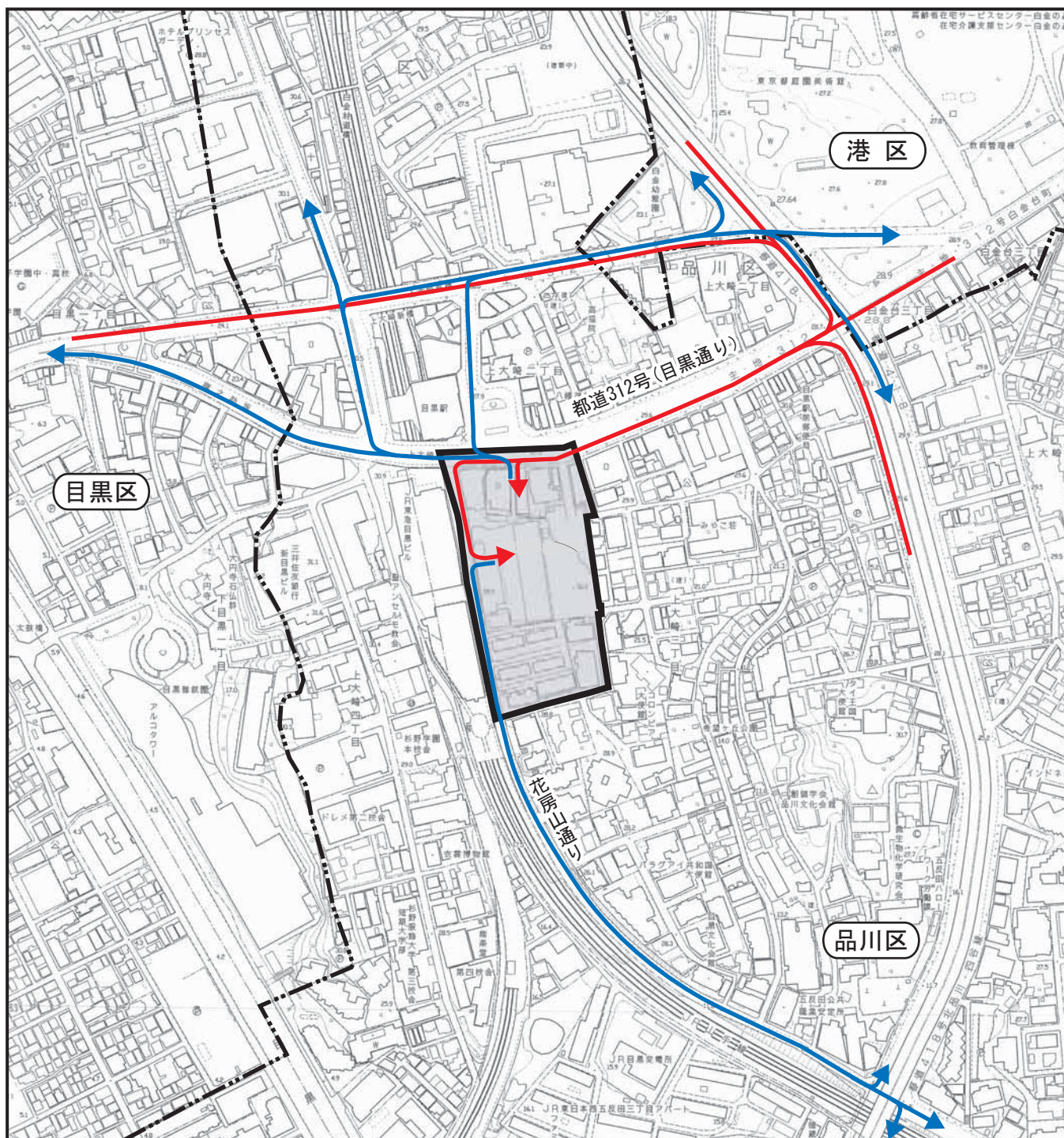
工事の完了後における関連車両の主な走行経路は、図 4.2-6 に示すとおりである。

発生集中交通量については、「大規模開発地区関連交通計画検討マニュアル改訂版」(平成 19 年 3 月 国土交通省)及び平成 10 年度東京都パーソントリップ調査(東京都市圏交通計画協議会)に基づき、算出した。

本事業における発生集中交通量は、平日は約 4,600 台/日、休日は、約 1,200 台/日を計画している。

なお、車両の交通処理に係る出入口、経路等の詳細については、今後、交通管理者及び道路管理者等の関係機関との協議を行い決定するものとする。





凡 例

- : 計画地
- : 区 界
- : 主な走行ルート (流入)
- : 主な走行ルート (流出)

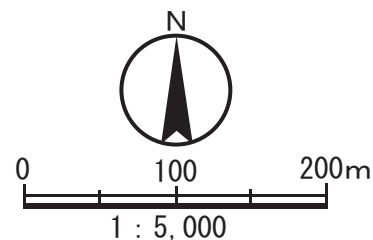


図4.2-6 関連車両の走行経路 (工事の完了後)



## ⑨ 工事計画

### ア. 工事工程

工事工程の概略工程は、表 4.2-2 に示すとおりであり、平成 24 年度に工事着工し、平成 27 年度に竣工の約 42 ヶ月（既存建物解体工事を含む）を予定している。なお、施工計画の詳細は、今後、決定する。

表 4.2-2 概略工事工程

	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
仮設工事、解体工事	■■■■■			
土工事		■■■■■■■■■■		
地下躯体工事			■■■■■■■■■■	
地上躯体工事			■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
設備工事・仕上げ工事・外構工事			■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■

### イ. 施工方法

#### (ア) 仮設工事

計画地の外周部に遮音壁を兼ねた高さ約 3 m の鋼製仮囲いを設け、作業エリアとの分離を行う。

#### (イ) 解体工事

既存建築物の解体工事は、必要に応じて周囲を防音パネル等で囲み、低騒音型の油圧破碎機及びバックホウ等の建設機械を使用して行う。

また、防塵対策として必要に応じて防塵ネットの設置や高圧散水等を行う。

#### (ウ) 土工事

土工事では地下掘削部分の周囲に山留め壁を設置して掘削を行う。計画建築物の地下掘削深さは約 30m 程度であり、山留め壁は剛性が高く遮水性の高い地中連続壁等を用いて、事前にボーリング調査等で透水性の低い層の位置を確認した上で十分な深さまで根入れを行うこととする。掘削は山留め壁内側をバックホウ及びクラムシェル等を用いて行う。

掘削工事等における濁水は、沈砂槽等処理施設で処理した後、公共下水道に放出する。

#### (エ) 躯体工事

躯体工事では、タワークレーン、クローラクレーン、トラッククレーン等により建方及び建設資材の揚重を行い、鉄筋・鉄骨工事及び外部から搬入した生コンクリートのコンクリートポンプ車による打設を行う。

なお、型枠については、「東京都の建設事業における熱帯材等使用削減方針」（平成 5 年東京都）に準拠し、可能な限り熱帯材を用いた型枠の使用削減のために鉄筋コンクリート部材の二次製品や非木材系材料（鋼製あるいはガラス繊維強化プラスチック製）による型枠の使用に努める。

#### (オ) 設備工事、仕上げ工事

躯体施工後、逐次、給排水工事・空調工事・電気工事等の設備工事、内装・外装等の仕上げ工事を行う。外部から搬入する資材の揚重は工事用人荷エレベーター等により行う。

#### (カ) 外構工事

建築物周辺の植栽、塗装等の外構工事は、躯体工事完了後にトラッククレーン、バックホウ等を用いて適宜実施する。

## ウ. 建設機械及び工事用車両

## (7) 建設機械

工事で使用予定の主な建設機械は、表 4.2-3 に示すとおりである。使用する建設機械は低騒音型、排出ガス対策型等の低公害型のものを極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、効率的な施工計画により不要なアイドリングの防止に努める。

表 4.2-3 主な建設機械

工事内容	建設機械
解体工事	油圧破碎機 バックホウ トラクターショベル ブルドーザー
土工事	山留杭打機 クローラクレーン バックホウ クラムシェル コンクリートポンプ車
躯体工事	タワークレーン クローラクレーン トラッククレーン コンクリートポンプ車
設備工事 仕上げ工事	工事用人荷エレベーター コンクリートポンプ車
外構工事	トラッククレーン バックホウ ブルドーザー ロードローラー アスファルトフィニッシャー

#### (4) 工事用車両

計画地周辺の道路網の状況を踏まえ、都道 312 号（目黒通り）を主要な走行経路とし、都市計画道路補助 159 号線（花房山通り）からの車両は極力抑える。

工事用車両台数は、土工事における残土の排出量が最大となると想定される掘削範囲及び掘削土量から 1 日あたり最大約 400 台と見込まれている<sup>注)</sup>。

工事用車両の走行にあたっては、通学時間帯等に集中しないよう適正な運行計画、管理を行うとともに、歩行者等の安全確保のために出入口付近に交通整理員を適切に配置する。

また、工事用車両に付着した泥土等が場外に飛散しないよう出口付近に洗車施設を設け、残土搬送の際には荷台のシートカバーを装着する等の粉じん飛散防止に努める。さらに、低公害型の工事用車両を極力採用するとともに、不要なアイドリングの防止に努める。

---

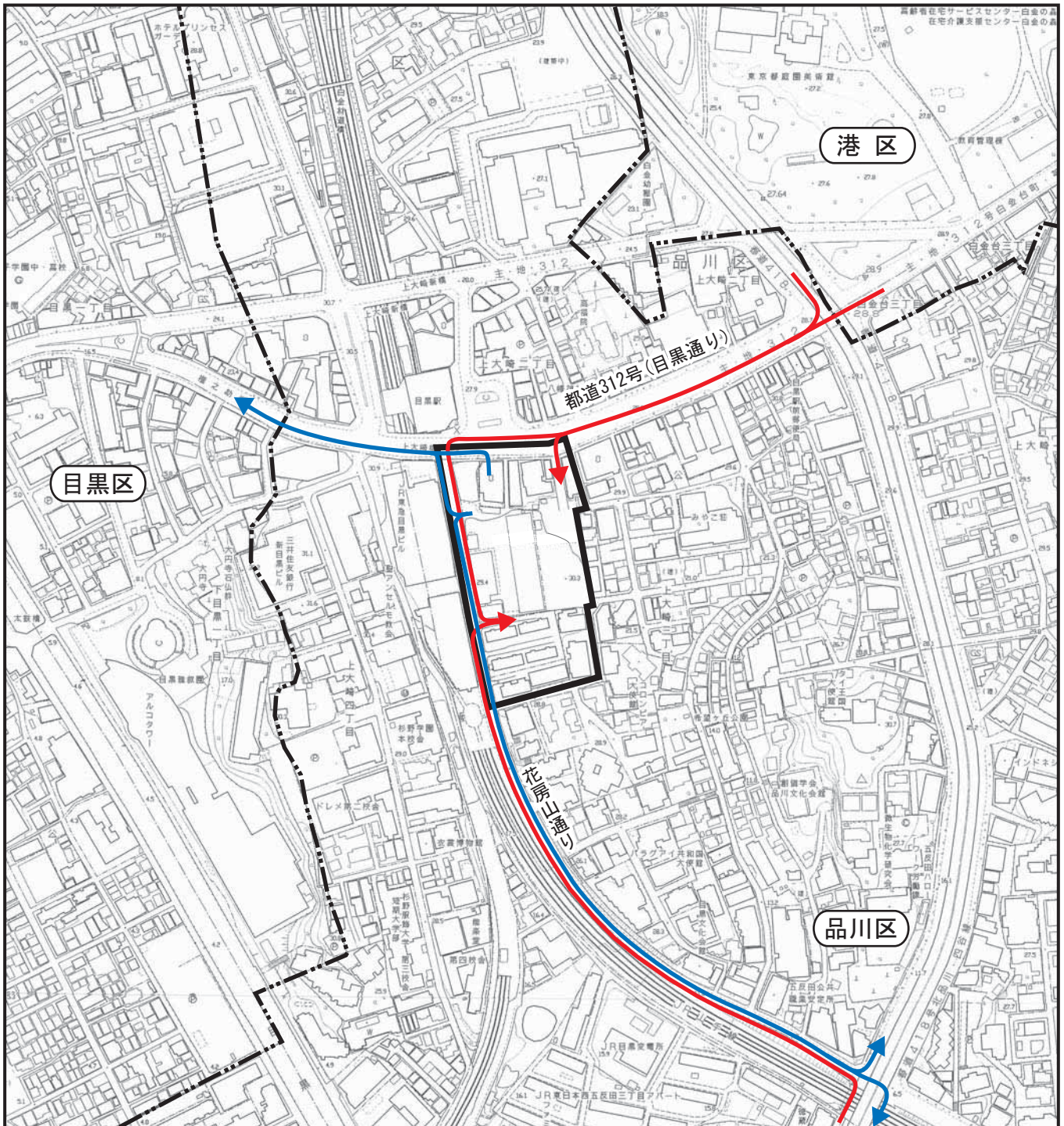
注) 掘削範囲(約 12,000m<sup>2</sup>)及び一次根切りの一般的な掘削工法を考慮すると、バックホウ（掘削土量約 500m<sup>3</sup>/日）は 4 台程度が配置可能であることから 1 日あたり最大で約 2,000m<sup>3</sup>の残土搬出を想定している。

・ダンプトラック 1 台あたりの積載量：5.5m<sup>3</sup>

・ダンプトラック台数：2,000m<sup>3</sup>÷5.5m<sup>3</sup>/台=364 台

・その他、資材搬送や通勤車両等を考慮すると工事用車両台数は 1 日あたり最大で 400 台と見込まれる。





凡 例

- : 計画地
- : 区 界
- ➔ : 主な走行ルート (流入)
- ➔ : 主な走行ルート (流出)

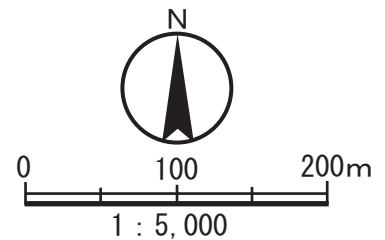


図4.2-7 工事用車両の走行経路 (工事の施行中)

## 5. 事業計画の策定に至った経緯

当事業区域を含む目黒駅周辺については、昭和63年に、将来の東急目黒駅地下化、東急線と東京メトロ南北線・都営三田線の相互直通運転を前提に、昭和63年、品川区による整備構想「トライスクエア構想」が策定された。

また、当事業区域内の都営バス営業所の機能の縮小に伴い、平成15年には、東京都により、都営地を活用して民間プロジェクトを推進する「先行まちづくりプロジェクト」実施地区に指定された。

このような背景を受けて、平成17年には「先行まちづくりプロジェクト」実施地区及び周辺地権者も加え、まちづくり協議会が発足し、翌平成18年には、現在の事業区域範囲内の地権者により組合施行の第一種市街地再開発事業を目指した再開発準備組合が設立された。さらに、平成19年7月には、企画提案型の公募により、事業協力者が選定され、その後、この企画提案を基本コンセプトとして、事業計画が策定された。

今後、平成21年度末の都市計画決定（地区計画、用途地域の変更、高度利用地区、市街地再開発事業）を経て、平成22年度に再開発組合設立、平成23年度に権利変換計画認可、平成24年度に工事着工し、平成27年度に竣工し、施設供用開始することを予定している。

表 5-1 事業計画の策定に至った経過等の概略

時 期	主な経緯
昭和 63 年 9 月	品川区により、目黒駅周辺地区整備構想「トライスクエア構想」が策定される。
平成 15 年 10 月	本地区が東京都の「先行まちづくりプロジェクト実施地区」（上大崎三丁目地区）に指定される。
平成 16 年 4 月	東京都都市整備局が都市再開発方針を策定し、2号地区に指定（目黒駅前地区）。
平成 17 年 5 月	上大崎三丁目地区まちづくり懇談会を設置。
平成 17 年 7 月	上大崎三丁目地区まちづくり協議会を設置。
平成 18 年 10 月	目黒駅前地区市街地再開発準備組合を設立。
平成 19 年 1 月	準備組合より、事業協力者を募集。（4、5月 企画提案書の応募受付）
平成 19 年 7 月	準備組合総会にて、事業協力者を決定。

## 7. 環境影響評価の項目

### 7.1 選定した項目及びその理由

環境影響評価の項目は、図 7.1-1 に示す手順に従い、対象事業の内容をもとに環境に影響を及ぼすおそれのある環境影響要因を抽出し、地域の概況等を勘案して環境影響評価の項目を選定した。

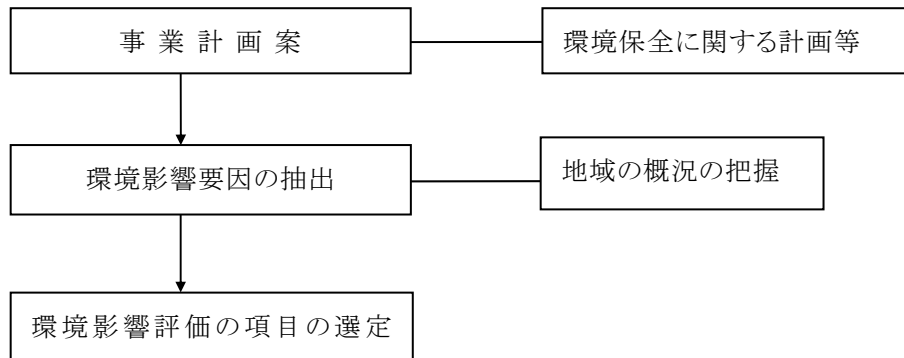


図 7.1-1 環境影響評価の項目の選定手順

選定した項目は、表 7.1-1 に示すように、大気汚染、騒音・振動、地盤、水循環、日影、電波障害、風環境、景観、廃棄物及び温室効果ガスの 10 項目である。

選定した項目及びその理由は表 7.1-2(1)～(2)に示すとおりである。



表 7.1-1 環境影響要因と環境影響評価の項目との関連表

環境影響評価の項目	区分 環境影響要因 予測する事項	工事の施行中		工事の完了後				
		建設工事	工事用車両の走行	建物の存在	建物の供用	設備機器の稼働	地下駐車場の利用	関連車両の走行
大気汚染	建設機械の稼働に伴う大気質	●						
	工事用車両の走行に伴う大気質		●					
	施設の稼働に伴う大気質					●		
	駐車場利用車両の走行に伴う大気質						●	
	関連車両の走行に伴う大気質							●
悪臭	—							
騒音・振動	建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音・振動	●						
	工事用車両の走行に伴う騒音・振動		●					
	施設の稼働に伴う騒音					●		
	関連車両の走行に伴う騒音・振動							●
水質汚濁	—							
土壌汚染	—							
地盤	地盤の変形の範囲及び変形の程度	●						
地形・地質	—							
水循環	地下水の水位、流況の変化の程度	●						
生物・生態系	—							
日影	冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度			●				
	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となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度			●				
電波障害	計画建物の設置に伴うテレビ電波の遮へい障害及び反射障害			●				
風環境	平均風向、平均風速及び最大風速等の突風の状況並びにそれらの変化する地域の範囲及び変化の程度			●				
	年間における強風の出現頻度			●				
景観	主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度			●				
	代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度			●				
	圧迫感の変化の程度			●				
史跡・文化財	—							
自然との触れ合い活動の場	—							
廃棄物	建設廃棄物の排出量(撤去構造物、残土、建設汚泥含む)	●						
	施設の稼働に伴う廃棄物の発生				●			
温室効果ガス	施設の稼働に伴う温室効果ガスの排出量またはエネルギー使用量の程度及びそれらの削減の程度				●			

注) ●印は、予測・評価を行う必要があると認められる環境影響評価の項目を示す。

表 7.1-2(1) 選定した項目及びその理由

項 目	選定した理由
大気汚染	<p>本事業の実施により周辺の大気質に影響を及ぼす要因は、工事の施行中には建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う排出ガス、また、工事の完了後には施設の稼働、地下駐車場の利用及び関連車両の走行に伴う排出ガスの発生による大気質への影響が考えられる。</p> <p>したがって、予測する事項は、「建設機械の稼働に伴う大気質」、「工事用車両の走行に伴う大気質」、「施設の稼働に伴う大気質」、「駐車場利用車両の走行に伴う大気質」及び「関連車両の走行に伴う大気質」とし、予測項目は、二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) 及び浮遊粒子状物質 (SPM) を選定する。</p> <p>なお、浮遊粒子状物質については、建設機械及び車両の排気管からの排出のみを予測対象とする。反応二次生成物やタイヤの磨耗による粉塵、砂埃等の巻き上げ粉じんは対象外とする。</p> <p>また、二酸化硫黄及び一酸化炭素については、周辺地域における現況の環境濃度が環境基準を大きく下回っており、本事業により環境基準達成を悪化させることはないと考えられることから、予測・評価項目として選定しない。</p>
騒音・振動	<p>本事業の実施により周辺に騒音及び振動の影響を及ぼす要因は、工事の施行中には建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う周辺道路の騒音及び振動の発生、また、工事の完了後には、冷却塔、地下駐車場の換気施設等による施設の稼働に伴う騒音及び関連車両の走行に伴う騒音・振動の発生による影響が考えられる。</p> <p>したがって、予測する事項は、「建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音・振動」、「工事用車両の走行に伴う騒音・振動」、「施設の稼働に伴う騒音」、「関連車両の走行に伴う騒音・振動」とする。</p> <p>なお、「施設の稼働に伴う振動」については、各設備機器については、堅固な基礎に固定させ、振動の伝搬を防止すること、また基本的には地盤面に接して設置は行わないことなどから、予測・評価項目として選定しない。</p> <p>また、工事の完了後における冷却塔や駐車場換気設備等による低周波音の影響については、今後事業計画を決定していく中で、選定・非選定について決定していく。</p>
地 盤	<p>工事の施行中には、建設工事に伴う地盤の変形及び沈下による地盤への影響が考えられる。したがって、予測する事項は、「地盤の変形の範囲及び変化の程度」とする。</p>
水循環	<p>工事の施行中には、建設工事に伴う地下水脈の分断による地下水への影響が考えられる。したがって、予測する項目は、「地下水の水位、流況の変化の程度」する。</p> <p>なお、「地下水涵養量の変化の程度」については、計画地の現況は、アスファルト、コンクリートで被覆されており、地下水涵養面積はほとんどない。工事の完了においては、緑化により現況より地下水涵養面積は増加することから、予測・評価項目として、選定しない。</p>

表 7.1-2(2) 選定した項目及びその理由

項 目	選定した理由
日 影	<p>工事の完了後には、計画建物による周辺地域への日影が日照に影響を及ぼすおそれが考えられる。したがって、予測する事項は、「冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度」及び「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となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度」とする。</p>
電波障害	<p>工事の完了後には、計画建物により周辺地域のテレビ電波の受信に影響を及ぼすおそれが考えられる。したがって、予測する事項は、「計画建築物等の設置に伴う電波の遮へい障害及び反射障害」とする。</p> <p>なお、地上デジタル放送用の電波塔となる新電波塔については、2011年12月竣工、2012年春の開業予定であり、本事業の工事着工は、平成24年度(2012年)であるため、テレビ電波に影響を及ぼす計画建物の建築工事(躯体工事)は、新電波塔への完全移行後の着工となる。</p> <p>したがって、本事業における電波障害については、新電波塔のテレビ電波の送信条件が明らかになった時点で予測・評価を行い、本事業による受信障害が発生した場合には、速やかに対応するとともに、これらの予測・評価及び対策内容については、事後調査報告書等で明らかにしていく予定である。</p>
風環境	<p>工事の完了後には、計画建物により周辺地域の風環境に変化が生じるおそれが考えられる。したがって、予測する事項は、「平均風向、平均風速及び最大風速等の突風の状況並びにそれらの変化する地域の範囲及び変化の程度」及び「年間における強風の出現頻度」とする。</p>
景 観	<p>工事の完了後には、計画建物による主要な景観構成要素の改変、及びその改変による地域景観の特性の変化、代表的な眺望地点からの眺望の変化が景観に影響を及ぼすおそれが考えられる。したがって、予測する事項は、「主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度」、「代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度」及び「圧迫感の変化の程度」とする。</p>
廃棄物	<p>工事の施行中には建設廃棄物及び建設発生土の発生、工事の完了後には施設の稼働に伴う廃棄物の発生が考えられる。したがって、予測する事項は、「建設工事に伴う廃棄物排出量」(撤去構造物部含む)、「建設発生土及び建設汚泥の排出量」及び「施設の稼働に伴う廃棄物の発生」とする。</p>
温室効果ガス	<p>工事の完了後には、施設の稼働に伴うエネルギー等の使用により、温室効果ガスの発生が考えられる。したがって、予測する事項は、「施設の稼働に伴う温室効果ガスの排出量またはエネルギー使用量の程度及びそれらの削減の程度」とする。</p>



## 7.2 選定しなかった項目及びその理由

選定しなかった項目は、悪臭、水質汚濁、土壤汚染、地形・地質、生物・生態系、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場の7項目であり、選定しなかった理由は表7.2-1に示すとおりである。

表 7.2-1 選定しなかった項目及びその理由

項 目	選定しなかった理由
悪 臭	工事の施行中には、著しい悪臭を発生させる建設機械等の使用はない。また、工事の完了後には、計画建物の主な用途が事務所、商業及び住宅であることから、著しい悪臭を発生させる施設等はない。
水質汚濁	工事の施行中には、掘削工事に伴う排水及び雨水等は、沈砂槽等により処理し、「下水道法」に定める下水排除基準以下にした上で、公共下水道へ放流する。また、工事の完了後には、建物の供用に伴う生活排水及び雨水は、「東京都下水道条例」に基づき、適正に公共下水道へ放流する。
土壤汚染	計画地には現在、都営バスの営業所跡地、住宅、駐車場等となっている。 計画地内の都営バスの営業所跡地内については、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」の工場に該当するため、同条例第116条に基づく調査が平成18年度から行われており、一部の区域で鉛の処理基準値超過が確認されている。基準値超過が確認された区域については、平成21年3月を目処に同条例第116条に基づき、適切に処理が行われる。また、第117条に基づく手続きも同時に行われている。 なお、営業所跡地以外の地域については、住宅等であり土壤汚染の可能性はないものと考えられるが、今後、工事着手前までに同条例の第117条に基づきその結果を届出る予定である。
地形・地質	計画地周辺には、都営バスの営業所跡地、住宅、駐車場等であり、特異な地形・地質はない。また、工事中の掘削時には剛性の高い山留工法を採用するため、地形・地質を著しく不安定にさせるおそれはないものと考えられる。
生物・生態系	計画地は現在、大部分はアスファルト及びコンクリートで覆われた人工改変地である。緑は駐車場外周部等のわずかな植栽程度であり、計画地及び周辺地域における植物・動物への影響はないものと考えられる。
史跡・文化財	計画地には法令等により指定を受けた史跡・文化財及び埋蔵文化財包蔵地は存在しない。なお、工事の施行中に埋蔵文化財が発見された場合には、「文化財保護法」等に基づき関係機関と協議の上、適正に対応する。
自然との触れ合い活動の場	計画地には現在、都営バスの営業所跡地、住宅、駐車場等であり、自然との触れ合い活動の場はない。 また、計画地南側から東側に沿って散歩道(池田山公園コース)が通っているが、計画地に隣接する箇所における利用は、主として生活道路としての利用であり、自然との触れ合い活動の場としての利用はみられず、また、計画地周辺には、計画地を自然との触れ合い活動の場として利用する施設は分布しない。