

# 見 解 書

—— 臨海副都心台場地区住宅建設事業 ——

平成3年3月

東京都

東京都住宅供給公社

住宅・都市整備公団東京支社

# 1 総括

## 1. 1 事業者の氏名及び住所

東京都 代表者 東京都知事 鈴木俊一  
 東京都千代田区丸の内三丁目5番1号  
 東京都住宅供給公社 代表者 理事長 續 訓弘  
 東京都渋谷区渋谷一丁目16番14号  
 住宅・都市整備公団東京支社 代表者 理事支社長 山根 林  
 東京都千代田区九段南一丁目6番17号

## 1. 2 対象事業の名称及び種類

名称：臨海副都心台場地区住宅建設事業  
 種類：住宅団地の新設、高層建築物の新築及び自動車駐車場の設置

## 1. 3 対象事業の内容の概略

対象事業の内容の概略は、表1-3-1に示すとおりである。

表1-3-1 事業の内容の概略

	I 街区	K 街区	L 街区	IKL合計
所在地	東京都港区台場			-
敷地面積	約1.65ha	約2.3ha	約1.3ha	約5.25ha
延床面積	約81,600㎡	約103,500㎡	約25,000㎡	約210,100㎡
階数及び 高さ	超高層棟（地上33階） 約113m-2棟 中層棟（地上5階） 約16.5m-1棟	超高層棟（地上33階） 約113m-2棟 高層棟（地上14階） 約55m-1棟 中層棟（地上5階） 約16.5m-2棟	高層棟（地上14階） 約55m-1棟 中層棟（地上5階） 約16.5m-2棟	-
主要用途	住宅（約600戸）	住宅（約360戸）	住宅（約240戸）	約1,700戸
駐車台数	約600台	約665台	約200台	約1,465台
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・J街区（敷地面積約1.0ha）に教育施設を建設予定。</li> <li>・J街区・K街区の間に近隣公園（敷地面積約1.0ha）を整備する予定。</li> <li>・L街区には公益施設等（延床面積約20,000㎡）を建設予定。</li> </ul>			

#### 1. 4 意見及び事業者の見解の概略

評価書案について、都民からの意見書の提出はなく、関係区長の意見として、港区長、江東区長及び品川区長からの意見が提出された。また、公聴会においては公述人6人から意見が述べられた。これらの主な意見の要旨と、それに対する事業者の見解の要旨の概略は、次に示すとおりである。

主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
<p>1 予測・評価項目の選定</p> <p>(1) 水質汚濁について、汚水は公共下水道に放流するから問題ないとしているが、現在下水処理場では高度な処理がされておらず、東京港の水域にもたらす汚濁負荷量は増えざるを得ない。それにもかかわらず、評価書案内で水質についてまったく問題にしていなことに疑問を感じる。</p>	<p>現在、東京都区部において、高度処理を行う下水処理場は、稼動中が1ヶ所、工事中が3ヶ所、計画中が2ヶ所あります。</p> <p>臨海副都心開発では、汚水の地域内処理、処理水の雑用水や地域冷暖房への循環利用の観点から、有明北地区に高度処理を行う下水処理場を設ける計画です。また、本事業の一部が供用開始する平成6年度には、下水処理場も稼動する予定で進められており、本事業から発生する汚水は公共下水道に放流し、水質汚濁の影響がないため、予測・評価項目として選定していません。</p>
<p>2 交通量</p> <p>(1) 資材の海上輸送や残土の臨海副都心開発地区内での処理等の方策によって、工事車両の発生交通量を極力抑制されたい。</p>	<p>工事に伴う既成市街地の自動車交通量の低減対策として、砂利、鋼材等の資材については、仮設の揚陸施設を建設し、可能な限り海上輸送により運搬する計画です。また、建設工事に伴い発生する残土については、「副都心地域での残土受入処理要綱(案)」に基づき、適正に処分する計画である。これらの方策によって、工事車両の発生交通量を極力抑制する計画です。</p>

主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
<p>3. 大気汚染</p> <p>(1) 評価基準を環境基準として いるにもかかわらず、「予測 結果は環境基準値を超えるも の、本事業による寄与率が 小さい」から影響が小さいと するのは暴論である。</p> <p>超えるという予測値が出て いるなら、計画をやめるか、 直す等再検討すべきである。</p>	<p>環境影響評価は、対象事業が環境に及ぼす 影響を予測・評価をするものであり、予測結 果は環境基準値を超えるものの、環境基準を 超える要因として本事業以外の寄与が大き く、本事業による寄与は小さいため、影響は 少ないと考えます。</p> <p>また、平成元年12月22日の中央公害対策審 議会で答申された「今後の自動車排出ガス低 減対策のあり方について」において、ディー ゼル車等の窒素酸化物排出レベルの3～6割 の大幅な低減を図ること等の大気汚染対策が 示されるなど、今後大気汚染対策が進むもの と考えられます。これらの規制及び対策につ いては、事業者としても積極的に協力・対応 を図り、環境保全に努めていきます。</p>
<p>(2) 二酸化窒素の環境基準達成 が厳しい状況をふまえ、現状 に即したバックグラウンド濃 度を設定し、予測・評価され たい。</p>	<p>二酸化窒素のバックグラウンド濃度は、本 事業地域を含む東京港の港湾計画策定にあたり、環境影響について検討された資料に準じて設定しました。</p> <p>また、平成元年12月22日の中央公害対策審 議会で答申された、「今後の自動車排出ガス 低減対策のあり方について」において、ディー ゼル車等の窒素酸化物排出レベルの3～6 割の大幅な低減を図ること等の大気汚染対策 が示されるなど、今後大気汚染対策が進むもの と考えられ、港湾計画の目標年である平成 7年度の予測結果が平成12年度においても変 わらないものと考えられます。</p>

主な意見の要旨	見 解 の 要 旨																																																	
<p>4 騒音・振動</p> <p>(1) 道路交通騒音の予測については、首都高速12号線、東京港連絡橋等の周辺幹線道路などの自動車の影響が取り入られていない。</p>	<p>東京港連絡橋の騒音については「都市高速道路12号線・東京港連絡橋（臨港道路）建設事業環境影響評価書」（昭和61年2月・東京都）によれば、供用後の道路交通騒音の影響は少ないと評価されていますので、道路交通騒音の影響については、本事業に伴う発生・集中交通による影響を予測・評価しました。</p>																																																	
<p>(2) 供用後の道路交通騒音は、暗騒音等の影響を考慮して、予測・評価されたい。</p>	<p>本事業による道路交通騒音が加えられても、暗騒音を増加させることはほとんどないと考えられることから、供用後における本事業関連の発生集中交通による道路交通騒音の影響は少ないと考えます。</p> <p style="text-align: right;">単位：dB(A)</p> <table border="1" data-bbox="687 1061 1374 1514"> <thead> <tr> <th>時間区分</th> <th>予測結果 ①</th> <th>暗騒音 (現況) ②</th> <th>合成騒音 ① + ②</th> <th>評価指標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">平 日</td> <td>朝</td> <td>49</td> <td>54</td> <td>55</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>昼</td> <td>52</td> <td>60</td> <td>61</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夕</td> <td>42</td> <td>51</td> <td>52</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>日 休 日</td> <td>夜間</td> <td>37</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">休 日</td> <td>朝</td> <td>41</td> <td>51</td> <td>51</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>昼</td> <td>58</td> <td>56</td> <td>60</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>夕</td> <td>48</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>日 休 日</td> <td>夜間</td> <td>43</td> <td>51</td> <td>52</td> <td>55</td> </tr> </tbody> </table>	時間区分	予測結果 ①	暗騒音 (現況) ②	合成騒音 ① + ②	評価指標	平 日	朝	49	54	55	60	昼	52	60	61	65	夕	42	51	52	60	日 休 日	夜間	37	50	50	55	休 日	朝	41	51	51	60	昼	58	56	60	65	夕	48	60	60	60	日 休 日	夜間	43	51	52	55
時間区分	予測結果 ①	暗騒音 (現況) ②	合成騒音 ① + ②	評価指標																																														
平 日	朝	49	54	55	60																																													
	昼	52	60	61	65																																													
	夕	42	51	52	60																																													
日 休 日	夜間	37	50	50	55																																													
休 日	朝	41	51	51	60																																													
	昼	58	56	60	65																																													
	夕	48	60	60	60																																													
日 休 日	夜間	43	51	52	55																																													
<p>(3) 振動については、東京港連絡橋もあり、事業区域以外からの環境の悪化も考慮すべきだ。</p>	<p>東京港連絡橋の振動については「都市高速道路12号線・東京港連絡橋（臨港道路）建設事業環境影響評価書」（昭和61年2月・東京都）によれば供用後の道路交通振動の影響は少ないと評価されています。</p>																																																	

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>5 地盤沈下</p> <p>(1) 地盤沈下の原因は地下水位の低下だけではない。建物の杭をしっかりさせても周辺地盤の沈下は防げず、上下水道、電気、ガス等の引き込みには影響が多いようです。臨海水族館、竹芝周辺の地盤沈下、江東区の道路等の沈下をどう考えているのか。</p>	<p>計画地周辺においては、昭和60年以降は地盤沈下が鈍化し、沈下量は非常に小さいため圧密沈下の可能性は少ないと考えられます。</p> <p>なお、電気、ガス、水道等の供給処理施設は、共同溝に収容し、安全で安定した整備を図ります。</p>
<p>6 地形・地質</p> <p>(1) 地震時の液状化対策について「適時、有効な対策を検討・実施する」というような曖昧な表現でなく、具体的に示してほしい。</p>	<p>地盤の液状化については万全を期す所存です。液状化対策としては、「東京湾埋立地における液状化対策手引書」（平成2年3月、東京都港湾局）に基づく対策工法を基本的内容とします。採用する具体的工法については計画を進めていく段階において詳細なボーリング調査を実施の上、有効な対策工法を検討実施します。</p> <p>なお、K街区においては、詳細なボーリング調査を実施した結果、住宅棟などに対しては「地中連続壁工法」、「杭基礎」を採用・実施します。これらの対策工法により、地盤の側方流動防止及び浮上がり・沈下等の防止が図られるため、計画建物及び構造物の安全性は確保できます。</p>

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>7 日照阻害</p> <p>(1) 事業による住宅の棟相互の日照阻害と住戸自身の日照の確保について示してほしい。</p>	<p>原則として2時間以上の日照を確保し、相当割合の住戸は4時間の日照を確保します。</p>
<p>8 電波障害</p> <p>(1) 電波障害に対する対策は速やかに実施し、障害発生を待つことなく事前に対策を講ずるよう努めるとともに、電波障害対策窓口を関係地域及び周辺住民に明らかにされたい。</p> <p>また、電波障害対策施設完成後の維持管理方式については、協定書等で明確にされたい。</p>	<p>事業の進捗に合わせて障害の発生が明らかに予測される地域から、対策を講じるよう努めます。</p> <p>工事の着工に先だって工事中の相談受付窓口を関係住民に明らかにします。</p> <p>電波障害施設完成後の維持管理方式については、関係住民と協議し、協定書等を締結いたします。</p>
<p>9 風害</p> <p>(1) 風洞実験の模型の縮尺は、1/750 ということだか、これは実際の高さ1.5 mがわずか2mmに相当するものである。空気の粘性等を考えるなら、結果は信頼できない。</p> <p>仮に、実験結果を信頼しても、強風域が32ヶ所あり、広場緑地及び子供の遊び場を整備し、豊かな居住環境の形成を図るには、ほど遠い結果となっている。</p> <p>また、予測はまわりの環境とも緊密な関係にあるにもか</p>	<p>風害の予測については、模型による風洞実験が最も信頼できる手法として確立しており採用しました。</p> <p>計画地はもともと風の強い地域ですが、建物の効果的配置により風環境は改善され、近隣公園、教育用施設用地は、低中層市街地相当の領域となっています強風域の大半は、新交通システム、首都高速道路上空であり、また区画街路沿い及び建物敷地内の強風域については、植栽等の十分な防風対策を実施します。</p> <p>周辺環境については、半径750 mの範囲とし、風環境に影響を与える周辺の建築物・構造物を考慮して、風洞実験を行っています。</p>

主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
<p>かわらず、少しも触れられていない。これではデータそのものよりも、設定条件がおかしいのではないか</p>	
<p>10 景観 (1) 景観について「圧迫感は許容限界内」とあるが、この「許容限界」とは何かを明確にすべきである。</p>	<p>圧迫感については、圧迫感を計測する指標の1つである形態率を用いて予測評価しています。形態率とは、魚眼レンズで天空写真を撮影したときに写真内で対象建物が占める面積比(%)として表されます。形態率が4%から圧迫感が生じ8%を超えるとかなりの圧迫感を感じるとされています。すなわち8%が圧迫感の許容限界値であり、予測結果では4%以上の地点がありますが8%以下であり圧迫感の許容限界内にあると予測しています。</p>
<p>11 関係地域 (1) どこまでが影響を及ぼす範囲とするのかを事業者当事者となっている都が決定しているのはおかしい。別の組織に判断を委ねるべきである。</p>	<p>知事の職務は、事業者としての知事の立場と、「東京都環境影響評価条例」を所管している知事の立場など多面性を有しています。審査に当たっては、学識経験者等からなる「東京都環境影響評価審議会」が、東京都知事の付属機関としておかれており、環境影響評価等を客観的に審議しています。同条例では、関係地域決定は、環境に影響を及ぼす地域(評価書案245～248ページ)を管轄する特別区の区長に評価書案を送付し、意見を聴いた上で、条例を所管する知事により行われることとなっています。また、縦覧等の案内は東京都公報及び関係区の広報紙等により行われています。</p>



## 2 対象事業の目的及び内容

### 2. 1 事業の目的

対象事業は、東京都の臨海副都心開発事業化計画、臨海副都心住宅マスタープラン等に基づき、臨海副都心開発の一環として新たな副都心にふさわしい良好な住環境と利便性を備えた住宅地を整備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、図2-2-1に示すように東京都港区台場にあり、国道357号線（湾岸道路）及び首都高速湾岸線の北側に位置し、西側は、お台場海浜公園に面している。

#### 2. 2. 2 事業の基本構想

##### (1) 開発基本方針

本事業計画の立案にあたっては、上記目的を踏まえ、次のような基本方針を設定した。

- 水辺の環境を生かした活動的なまちづくり
- 都市型住宅と生活関連施設の整備
- 未来型都市にふさわしい景観の形成

##### (2) 開発手法

土地の高度利用及び良好な居住環境を達成するため、再開発地区計画制度（都市再開発法第7条の8の第2項）を採用する。

#### 2. 2. 3 事業の基本計画

##### (1) 土地利用計画

本計画は東京都の臨海副都心開発地区別実施計画に基づき、図2-2-2に示すとおり、I、K、L街区に住宅等を、J街区に教育施設を、J街区とK街区の間に近隣公園を配置し、豊かなオープンスペースを含めた環境形成を図っている。

##### (2) 建築計画

計画建物の概要は表2-2-1に、断面図は図2-2-3に示すとおりである。

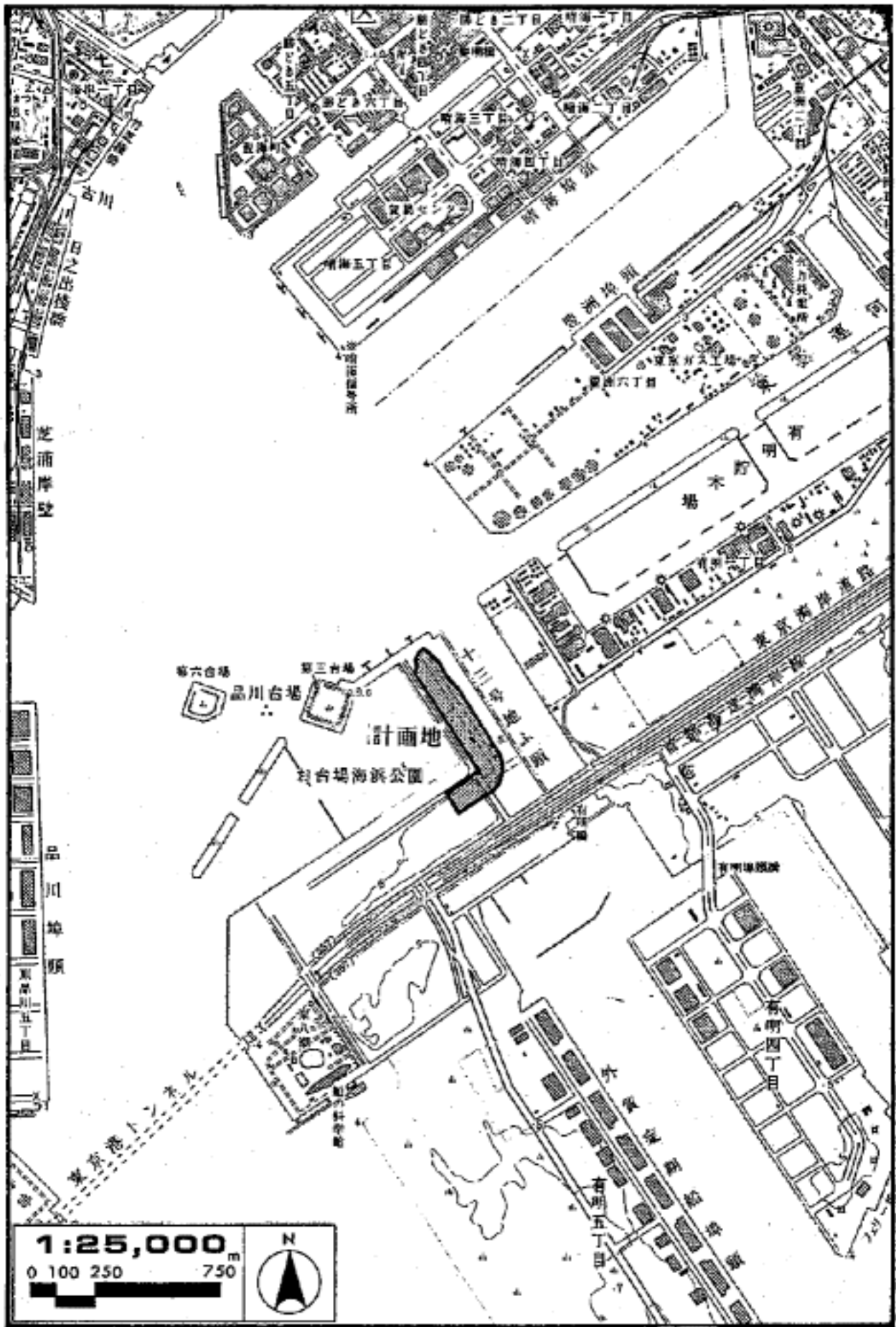


图 2-2-1 事業区域位置图

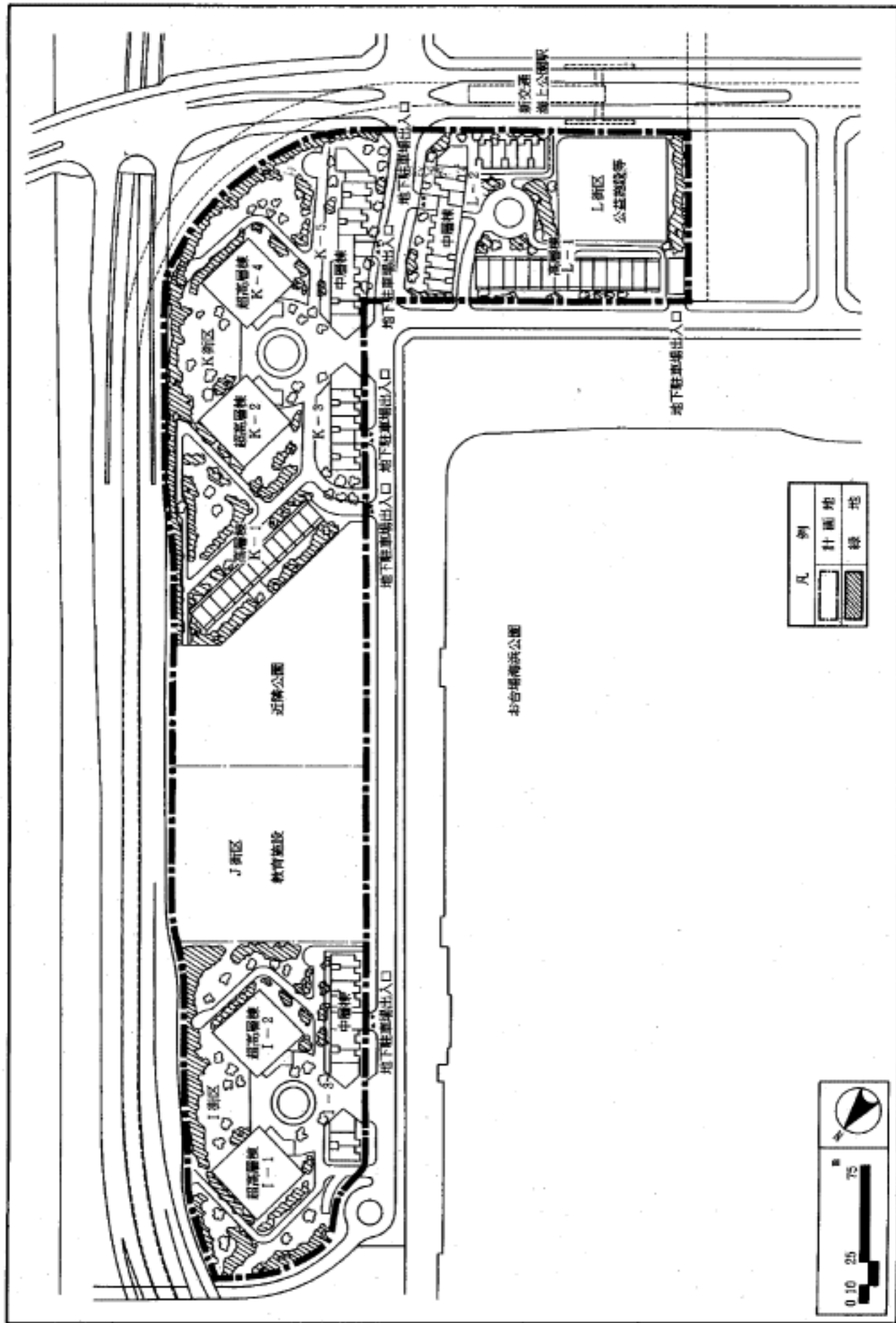


图2-2-2 配置計画图

表 2-2-1 施設計画の概要

街 区	敷地面積 約 ha	住 居 棟 等					施 設		延床面積 合計 約 m <sup>2</sup>	容積率 約 %	駐車台数 約 台		
		事業者	棟名称	階数	高さ 約 m	戸数 約 戸	延床面積 約 m <sup>2</sup>	階数				延床面積 約 m <sup>2</sup>	
I 街区	1.7	未定 (民間)	I-1	88	113.0	600	88,900	1	2,000	83,600	492	600	
			I-2	83	113.0		88,900						
			I-3	5	16.5		8,800						
		計	-	-	-	600	81,600						
J 街区	1.0		教 育 施 設	未定	未定	-	6,000	-	-	6,000	-	-	
近隣公園	1.0		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
K 街区	2.3	都住宅局	K-1	14	55.0	140	13,100	1	1,500	105,000	457	865	
			都公社	K-2	33	113.0	350						46,200
				K-3	5	16.5							
		住都公園	K-4	33	113.0	370	44,200						
			K-5	5	16.5								
		計	-	-	-	860	103,500						
L 街区	1.3	都住宅局	L-1	14	55.0	170	18,900	5	20,000	45,000	348	200	
			都公社										
		住都公園	L-2	5	16.5	70	6,700						
		計	-	-	-	240	25,000						
I K L 合計	6.8	-	-	-	-	1,700	210,100	-	23,500	238,600	441	1,455	

### (3) 冷暖房施設計画

計画地には、臨海副都心全域に導入する地域冷暖房システムによる温水（80℃）と冷水（7℃）の供給がある。これを熱源水とし、共同溝に収容される熱供給導管を通じ、各戸へ供給される。

### (4) 給水計画

計画地内で使用する水は、上水及び中水の2系統とし、両系統共に共同溝に収容される公共水道から受水する。

### (5) 排水計画

計画地区内で発生する雨水及び汚水の排水は、敷地前面区画街路に整備される公共下水道に放流する計画である。なお、下水排水方式は分流式（雨水と汚水を別々の管渠で排水）とする。

### (6) 廃棄物処理計画

計画地には、建物から清掃工場まで搬送する真空集塵方式の管路（管路収集システム）が敷地前の共同溝に敷設されるため、生活ゴミ等はこれを使用する。また、粗大ゴミは別途収集車により適宜搬出する計画である。

### (7) 駐車場計画

駐車場は各街区内の地下部に設ける計画であり、駐車台数はI街区約600台、K街区約665台、L街区約200台、合計約1465台の計画である。

### (8) 緑化計画

図2-2-2に示すとおり、各街区のオープンスペースには、東京都の緑化指導指針等に整合した緑化を行い、それぞれの緑化区域は連続した配置とする。これにより、既存の公園等周辺の緑と調和した、緑豊かな街づくりをめざす。

### (9) 共同溝計画

計画地内への各種供給管は、敷地前面区画街路に整備される供給管共同溝取り出し部より引き込む計画とし、敷地境界より施設建築物までは、宅地内洞道を設置して各種供給管を収容し、原則として直埋は行わない。



## 2. 2. 4 工事概要

### (1) 工事工程

本事業の全体工事工程は表2-2-2に示すとおりである。

表2-2-2 全体工事工程

街区	建物等	平成3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
I	I-1					—	—	—
	I-2					—	—	—
	I-3						—	—
J	教育施設			—	—			
近隣公園				—	—			
K	K-1		—	—	—			
	K-2	—	—	—	—			
	K-3		—	—	—			
	K-4	—	—	—	—			
	K-5		—	—	—			
L	L-1			—	—	—		
	L-2			—	—	—		
	公益施設等			—	—	—		

### (2) 施工方法の概略

#### ア 総合仮設、山留め工事

計画地区の周囲には、第三者への危険防止と遮音を兼ねた安全鋼板（高さ3m程度）の仮囲いを設ける。

地下部分の工事に先立ち、工事中の地下水の流入や土砂の崩壊を防止（山留め）するため、予定建築物の周囲に止水性の高いソイルセメント柱列山留壁と鉄筋コンクリート連続地中壁等を設ける。



## イ 土工事

### (ア) 掘削

掘削工事は1次掘削から3次掘削まであり、1次掘削は地表面の浅い部分の工事であり、掘削及びダンプトラックへの積み込みをバックホウで行う。

2次、3次掘削は深い部分の工事であり、山留崩壊防止用の切梁を仮設しながら掘削、押土をバックホウ及びブルドーザで行い、ダンプトラックへの積み込みは仮設の構台（作業台）上のクラムシェル等で行う。

### (イ) 杭工事

機械掘りによる場所打ちコンクリート杭工法にて施工する。

### (ウ) 鉄骨工事

タワークレーン等にて地下より鉄骨を組み立てていく。

### (エ) 鉄筋及びコンクリート工事

掘削、床付完了後、最下部より順次施工する。

### (オ) その他

鉄骨以外の主体工事である外壁PC版、PC梁、床半PC版等は、タワークレーンを主に使用して揚重する。

中層棟に関しては、トラッククレーン等を主要揚重機として使用する。

## ウ 工事用車両及び建設機械台数

### (ア) 工事用車両

工事用車両は大別すると、残土搬出車両と資材搬入車両である。ピーク月は、着工後25～30か月目の時期であり、1日当たり約600台～700台程度が走行する予定である。また、工事用車両の走行ルートは首都高速湾岸線及び国道357号（東京湾岸道路）とする計画である。

### (イ) 建設機械

主な建設機械は、クローラクレーン、バックホウ、ブルドーザ等である。ピーク月はK街区及びI街区超高層棟の山留め・杭・土工事時に当たる着工後1～6か月目及び49～54ヶ月目の期間である。



## 2. 2. 5 環境管理に関する計画等の配慮

### (1) 計画上の措置

- 建物の配置、形状を検討し、日照阻害、電波障害、風害等環境への影響を極力少なくなるようにした。
- 各街区内の地下部分に駐車場を設け、土地の高度利用をはかるとともに、周辺の公園等の緑と調和するよう、豊かな緑地空間を計画した。
- 計画建築物は、臨海副都心事業化計画の景観計画に整合したデザインとした。

### (2) 工事中の措置

- 本事業の施工にあたっては、保安・安全管理の徹底、低騒音・低振動の機械及び低減工法の採用、適正な運搬手段の選択、工事車両等の安全走行及び粉じんの発生防止措置を講じて、周辺地域の環境保全に配慮する。
- 計画地は、地震時における地盤の液状化が発生する可能性のある場所であり、十分な液状化対策を講じる。