

4.5 大気質

本事業が、周辺地域の大气質に著しい影響を及ぼしていないことを確認するため調査を実施しました。

4.5.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、出入自動車台数及び通過交通量の状況（時間帯別、車種別）並びに駐車場の状況（利用状況、排気口位置等）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

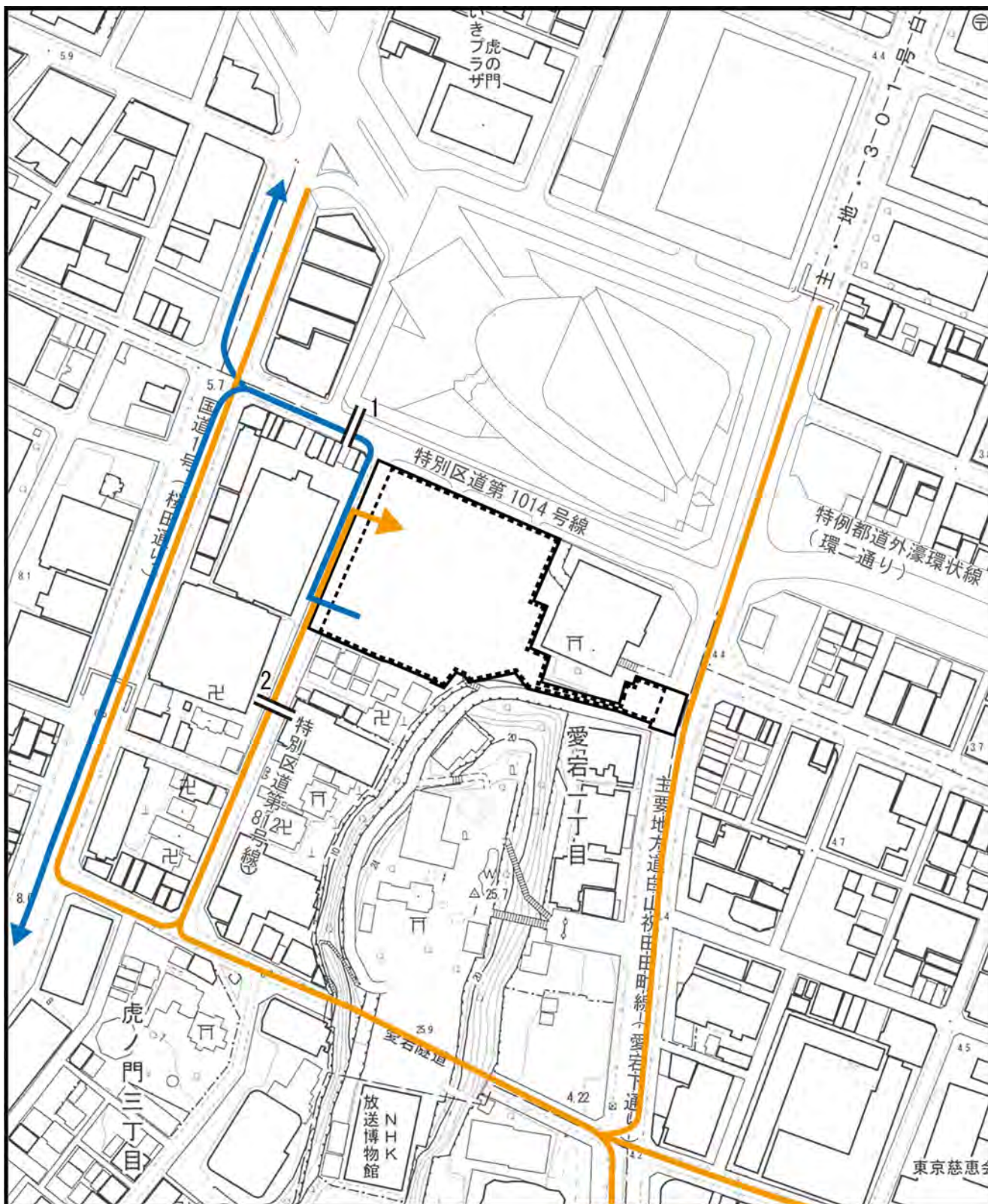
調査範囲は、図 4.5.1-1 に示すとおり、自動車交通に伴う大気質の予測地点とした計画地周辺の 2 断面で実施しました。

イ. 調査時期

調査時期は供用開始後とし、出入自動車の状況及び通過交通量の状況は、令和 4 年 11 月 17 日（木）7 時～令和 4 年 11 月 18 日（金）7 時の 24 時間調査としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料の整理によりました。



凡例

- 計画地
- 敷地境界
- 関係車両の走行に係る調査地点（供用後：1～2）
- 入庫
- 出庫



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 4.5.1-1 大気質調査地点

(3) 調査結果

ア. 出入自動車台数及び通過交通量の状況（時間帯別、車種別）

出入自動車台数の調査結果は、「4.1.1 自動車交通量 A (3) イ. 出入り交通量の状況」(p. 38～39) に示したとおりです。出入自動車台数は、794 台/日でした。

断面交通量の調査結果は、表 4.5.1-1～表 4.5.1-2 に示す通りです。事後調査結果は断面 No.1 では、5,652 台/日、断面 No.2 では 977 台/日でした。

表 4.5.1-1 断面交通量調査結果（合計）

調査年月日：令和4年11月17日（木）7時～11月18日（金）

時間帯	断面No.1			断面No.2		
	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)
7:00- 8:00	115	34	149	39	5	44
8:00- 9:00	267	53	320	59	8	67
9:00-10:00	332	58	390	68	21	89
10:00-11:00	409	58	467	58	6	64
11:00-12:00	366	46	412	63	7	70
12:00-13:00	243	23	266	36	3	39
13:00-14:00	311	44	355	57	7	64
14:00-15:00	354	42	396	57	3	60
15:00-16:00	385	32	417	50	4	54
16:00-17:00	381	32	413	40	0	40
17:00-18:00	307	18	325	63	0	63
18:00-19:00	194	5	199	50	3	53
19:00～20:00	160	13	173	58	6	64
20:00～21:00	231	13	244	32	1	33
21:00～22:00	188	4	192	22	4	26
22:00～23:00	167	5	172	11	4	15
23:00～24:00	126	2	128	27	1	28
00:00～01:00	91	7	98	9	3	12
01:00～02:00	78	4	82	12	1	13
02:00～03:00	95	11	106	6	2	8
03:00～04:00	87	11	98	11	2	13
04:00～05:00	49	11	60	12	0	12
05:00～06:00	50	22	72	15	0	15
06:00～07:00	91	27	118	22	9	31
昼12時間計	3,664	445	4,109	640	67	707
夜12時間計	1,413	130	1,543	237	33	270
24時間合計	5,077	575	5,652	877	100	977

表 4.5.1-2(1) 通過交通量調査結果 (断面 No.1)

【調査地点】断面No.1

【調査期間】令和4年11月17日(木)7時~11月18日(金)7時

【天 候】晴



方向 分類 時間帯	東					西				
	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
07:00~08:00	19	48	67	28.4	9	15	67	82	18.3	11
08:00~09:00	31	96	127	24.4	4	22	171	193	11.4	11
09:00~10:00	29	125	154	18.8	9	29	207	236	12.3	6
10:00~11:00	28	185	213	13.1	6	30	224	254	11.8	14
11:00~12:00	21	142	163	12.9	14	25	224	249	10.0	20
12:00~13:00	15	103	118	12.7	6	8	140	148	5.4	5
13:00~14:00	20	114	134	14.9	8	24	197	221	10.9	6
14:00~15:00	19	147	166	11.4	16	23	207	230	10.0	16
15:00~16:00	16	136	152	10.5	6	16	249	265	6.0	10
16:00~17:00	14	146	160	8.8	13	18	235	253	7.1	30
17:00~18:00	11	111	122	9.0	5	7	196	203	3.4	17
18:00~19:00	4	68	72	5.6	4	1	126	127	0.8	8
19:00~20:00	7	55	62	11.3	2	6	105	111	5.4	8
20:00~21:00	8	72	80	10.0	8	5	159	164	3.0	10
21:00~22:00	3	59	62	4.8	3	1	129	130	0.8	11
22:00~23:00	1	65	66	1.5	5	4	102	106	3.8	14
23:00~24:00	2	49	51	3.9	2	0	77	77	0.0	5
00:00~01:00	3	32	35	8.6	1	4	59	63	6.3	5
01:00~02:00	1	24	25	4.0	3	3	54	57	5.3	3
02:00~03:00	5	29	34	14.7	0	6	66	72	8.3	0
03:00~04:00	4	20	24	16.7	1	7	67	74	9.5	4
04:00~05:00	6	15	21	28.6	1	5	34	39	12.8	2
05:00~06:00	11	17	28	39.3	2	11	33	44	25.0	5
06:00~07:00	16	27	43	37.2	3	11	64	75	14.7	3
昼12時間計	227	1,421	1,648	13.8	100	218	2,243	2,461	8.9	154
夜12時間計	67	464	531	12.6	31	63	949	1,012	6.2	70
24時間合計	294	1,885	2,179	13.5	131	281	3,192	3,473	8.1	224
方向	合計(東+西)									
分類 時間帯	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
07:00~08:00						34	115	149	22.8	20
08:00~09:00						53	267	320	16.6	15
09:00~10:00						58	332	390	14.9	15
10:00~11:00						58	409	467	12.4	20
11:00~12:00						46	366	412	11.2	34
12:00~13:00						23	243	266	8.6	11
13:00~14:00						44	311	355	12.4	14
14:00~15:00						42	354	396	10.6	32
15:00~16:00						32	385	417	7.7	16
16:00~17:00						32	381	413	7.7	43
17:00~18:00						18	307	325	5.5	22
18:00~19:00						5	194	199	2.5	12
19:00~20:00						13	160	173	7.5	10
20:00~21:00						13	231	244	5.3	18
21:00~22:00						4	188	192	2.1	14
22:00~23:00						5	167	172	2.9	19
23:00~24:00						2	126	128	1.6	7
00:00~01:00						7	91	98	7.1	6
01:00~02:00						4	78	82	4.9	6
02:00~03:00						11	95	106	10.4	0
03:00~04:00						11	87	98	11.2	5
04:00~05:00						11	49	60	18.3	3
05:00~06:00						22	50	72	30.6	7
06:00~07:00						27	91	118	22.9	6
昼12時間計						445	3,664	4,109	10.8	254
夜12時間計						130	1,413	1,543	8.4	101
24時間合計						575	5,077	5,652	10.2	355

表 4.5.1-2(2) 通過交通量調査結果 (断面 No. 2)

【調査地点】断面No.2

【調査期間】令和4年11月17日(木)7時~11月18日(金)7時

【天 候】晴



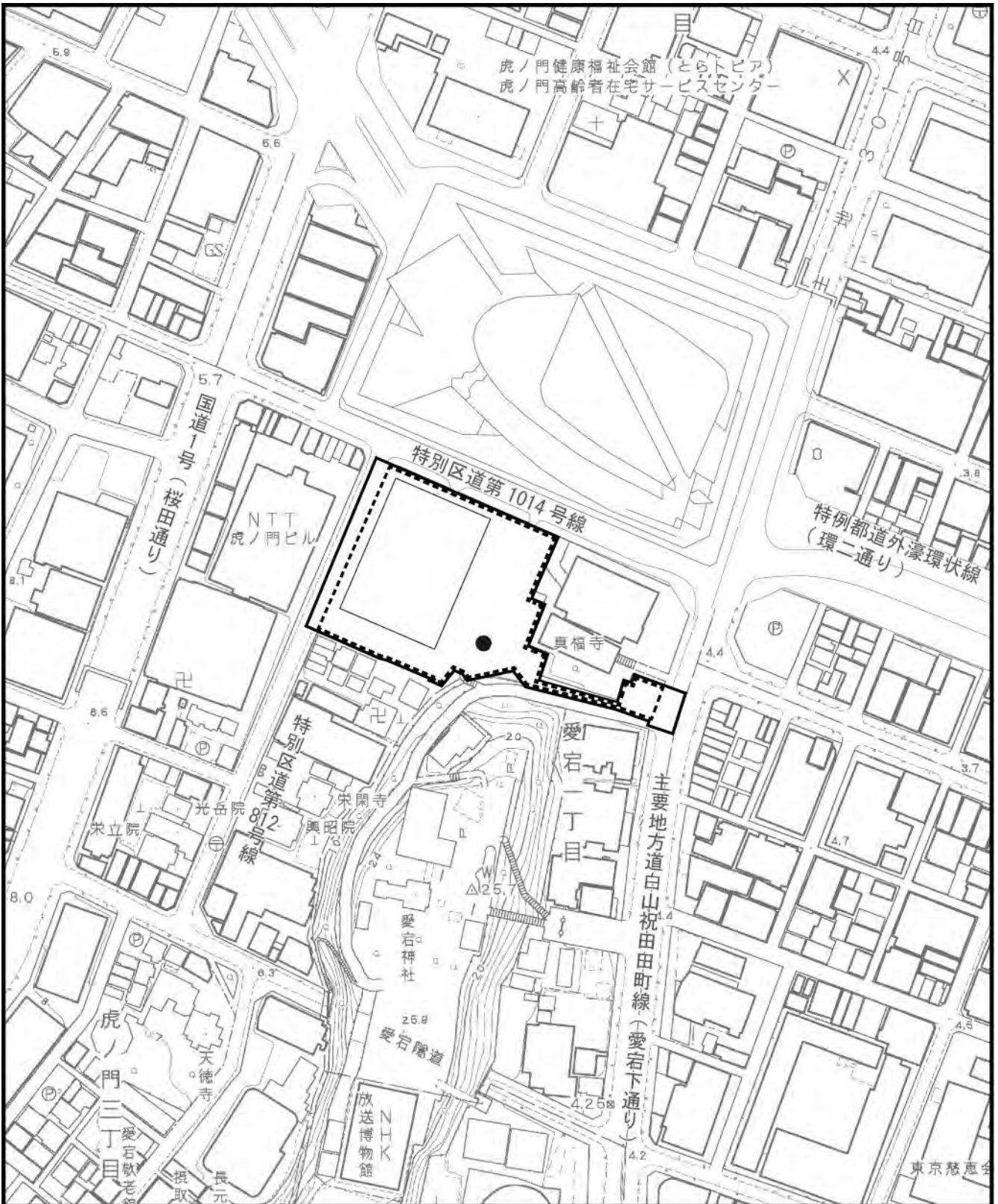
方向 分類 時間帯	北					合計(北)				
	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
07:00~08:00	5	39	44	11.4	3					
08:00~09:00	8	59	67	11.9	1					
09:00~10:00	21	68	89	23.6	2					
10:00~11:00	6	58	64	9.4	0					
11:00~12:00	7	63	70	10.0	3					
12:00~13:00	3	36	39	7.7	0					
13:00~14:00	7	57	64	10.9	2					
14:00~15:00	3	57	60	5.0	5					
15:00~16:00	4	50	54	7.4	3					
16:00~17:00	0	40	40	0.0	7					
17:00~18:00	0	63	63	0.0	6					
18:00~19:00	3	50	53	5.7	4					
19:00~20:00	6	58	64	9.4	8					
20:00~21:00	1	32	33	3.0	4					
21:00~22:00	4	22	26	15.4	2					
22:00~23:00	4	11	15	26.7	2					
23:00~24:00	1	27	28	3.6	1					
00:00~01:00	3	9	12	25.0	1					
01:00~02:00	1	12	13	7.7	1					
02:00~03:00	2	6	8	25.0	0					
03:00~04:00	2	11	13	15.4	0					
04:00~05:00	0	12	12	0.0	2					
05:00~06:00	0	15	15	0.0	0					
06:00~07:00	9	22	31	29.0	1					
昼12時間計	67	640	707	9.5	36					
夜12時間計	33	237	270	12.2	22					
24時間合計	100	877	977	10.2	58					
方向 分類 時間帯						合計(北)				
分類 時間帯	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
07:00~08:00						5	39	44	11.4	3
08:00~09:00						8	59	67	11.9	1
09:00~10:00						21	68	89	23.6	2
10:00~11:00						6	58	64	9.4	0
11:00~12:00						7	63	70	10.0	3
12:00~13:00						3	36	39	7.7	0
13:00~14:00						7	57	64	10.9	2
14:00~15:00						3	57	60	5.0	5
15:00~16:00						4	50	54	7.4	3
16:00~17:00						0	40	40	0.0	7
17:00~18:00						0	63	63	0.0	6
18:00~19:00						3	50	53	5.7	4
19:00~20:00						6	58	64	9.4	8
20:00~21:00						1	32	33	3.0	4
21:00~22:00						4	22	26	15.4	2
22:00~23:00						4	11	15	26.7	2
23:00~24:00						1	27	28	3.6	1
00:00~01:00						3	9	12	25.0	1
01:00~02:00						1	12	13	7.7	1
02:00~03:00						2	6	8	25.0	0
03:00~04:00						2	11	13	15.4	0
04:00~05:00						0	12	12	0.0	2
05:00~06:00						0	15	15	0.0	0
06:00~07:00						9	22	31	29.0	1
昼12時間計						67	640	707	9.5	36
夜12時間計						33	237	270	12.2	22
24時間合計						100	877	977	10.2	58

イ. 駐車場の状況（利用状況、排気口位置等）

駐車場の状況は表 4.5.1-3 に示すとおり、計画どおりの駐車場が整備されました。

表 4.5.1-3 駐車場の状況

項目	整備状況
台数	自動車 312 台・荷捌き 4 台
位置	地下 1 階～3 階
排気口位置	予測条件より変更なし（図 4.5.1-2）



凡 例

- 計画地
- 敷地境界
- 駐車場排気位置 (G. L. +2m)



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 4.5.1-2

駐車場の排出源位置

4.5.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.5.2-1 に示すとおりです。

表 4.5.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
居住者及び店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。	居住者及び店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促しています。(写真 4.5.2-1)



写真 4.5.2-1 アイドリングストップに関する掲示

4.5.3 予測結果との比較

(1) 関係車両の走行に伴う大気質 (NO₂、SPM)

出入自動車台数及び通過交通量の状況は、「4.1.1 自動車交通量 A (3) イ. 出入り交通量の状況」(p. 38~39) に示したとおり、出入自動車台数は、予測結果の 1,200 台/日に対し、事後調査結果は 794 台/日と下回っていました。

断面交通量の調査結果は、表 4.5.3-1 に示すとおりです。予測結果の断面 No. 1、14,692 台/日及び断面 No. 2、999 台/日に対し、事後調査結果は断面 No. 1 では 5,652 台/日、断面 No. 2 では 977 台/日であり、下回っていました。

このことから、関係車両の走行に伴う大気質への影響は予測結果に対して少ないと考えます。

表 4.5.3-1 予測結果と事後調査結果との比較 (断面交通量)

断面	方向	予測結果 (台/日)	事後調査結果 (台/日)	増減 (台)
No. 1	東	6,655	2,179	-4,476
	西	8,037	3,473	-4,564
	合計	14,692	5,652	-9,040
No. 2	北	999	977	-22
	合計	999	977	-22

(2) 駐車場の供用に伴う大気質 (NO₂、SPM)

出入自動車台数の事後調査結果は、「4.1.1 自動車交通量 A (3) イ. 出入り交通量の状況」(p. 38~39) に示したとおり、794 台/日であり、予測条件の1,200 台/日を下回っていました。駐車場の整備状況も予測条件から変更はありませんでした。このことから、駐車場の供用に伴う大気質への影響は予測結果に対して少ないと考えます。

4.5.4 環境の目標との比較

出入自動車台数及び通過交通量の事後調査結果は予測結果や予測条件を下回っており、駐車場の供用に伴う大気質及び関係車両の走行に伴う大気質への影響は予測結果に対して少ないと考えられます。

したがって、周辺地域に著しい影響を及ぼすことはなく、環境の目標の「現況の大気質の状況を著しく悪化させないこと（「二酸化窒素に係る環境基準について」に定める基準、「大気の汚染に係る環境基準について」に定める基準）」を満たすと考えます。

4.6 水利用

本事業により利用する上水の量について低減を図っていることを確認するため調査を実施しました。

4.6.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、節水設備の設置状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

本事業では、節水設備として節水型トイレを採用しています。

4.6.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.6.2-1 に示すとおりです。

表 4.6.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

項目	予測結果に基づく対策	実施状況
雨水の再利用	・屋根の雨水を貯留し、一部を共用部トイレの洗浄水と植栽の自動灌水に利用する。	・雨水貯留槽で貯留した雨水を共用部トイレ洗浄や緑地等の散水に使用しています。
節水型衛生器具の採用	・節水型の大便秘器などを採用し、水の浪費を抑える。	・節水設備として節水型トイレを採用しています。

4.6.3 予測結果との比較

本事業では、予測結果と同様に、節水設備として節水型トイレを採用し、上水利用量の低減を図っています。

4.6.4 環境の目標との比較

節水設備として節水型トイレを採用することにより、上水利用量の低減を図っています。したがって、環境の目標の「水利用量の抑制を図っていること」を満たすと考えます。

4.7 排水

本事業による排水の量について、公共下水道への負荷の低減を図っていることを確認するため調査を実施しました。

4.7.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物からの排水量の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

計画建築物からの排水量は、約 343.1m³/日でした。

雨水については「4.8 雨水」(p.83~84)に示すとおり、「東京都港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に従って 257.5m³の雨水貯留槽を設け、降雨時の公共下水道への一時的な負荷の低減を図っています。

4.7.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.7.2-1 に示すとおりです。

表 4.7.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
下水道放流基準を超えた雨水等は、トイレ洗浄や緑地等の散水に再利用します。	雨水貯留槽で貯留した雨水を共用部トイレ洗浄や緑地等の散水に再利用しています。
住戸・店舗等での事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めます。	住戸・店舗等での事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めています。
排水や汚水の貯留水槽等に「ビルピット臭気対策マニュアル」(平成 21 年 3 月 東京都)に準拠した仕組みや設備等を採用します。	排水や汚水の貯留水槽等に「ビルピット臭気対策マニュアル」(平成 21 年 3 月 東京都)に準拠した仕組みや設備等を採用しました。
蚊の発生を防止するため、雨水ますは、雨水浸透ますにすることや防虫網の設置等の対策を検討します。	排水槽について、薬剤散布等を実施(年 4 回)及び排水槽清掃を実施(年 3 回)しています。

4.7.3 予測結果との比較

計画建築物からの排水量は、予測結果の約 348m³/日に対して、事後調査結果では約 343.1m³/日であり、事後調査結果が予測結果を下回りました。また、雨水については雨水貯留槽を設け、公共下水道への一時的な負荷の低減を図っています。

4.7.4 環境の目標との比較

計画建築物からの排水量は、予測結果の約 348m³/日に対して、事後調査結果では約 343.1m³/日であり、事後調査結果が予測結果を下回りました。また、雨水については雨水貯留槽を設け、一時的な負荷の低減を図り公共下水道へ放流しています。

したがって、環境の目標の「既存下水道管の排水能力との整合性を確認し、既存下水道管に著しい影響を及ぼさないこと」及び「排水槽等における有害生物の発生防止のための適切な措置を講じていること」を満たすと考えます。

4.8 雨水

計画地内に降った雨について、雨水の直接流出の軽減を図っていることを確認するため調査を実施しました。

4.8.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、雨水流出抑制の状況（緑地面積、雨水貯留施設）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

ア. 緑地面積

緑地面積については「4.16 植物・動物（緑）」(p.122～125)に示すとおりであり、計画地内に約2,443.3m²の緑地面積を確保しており、港区緑化基準を満足しています。

イ. 雨水貯留施設の設置状況

雨水貯留施設については、「東京都港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に従い、計画地地下部に257.5m³の雨水貯留槽を整備しており、時間的に排水が集中することのないように負荷の調整を行いながら公共下水道へ放流しています。また、歩行者通路に136.4m³の透水性舗装を行っており、合計で393.9m³の雨水流出抑制対策量を確保しています。

4.8.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表4.8.2-1に示すとおりです。

表 4.8.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
地上部に緑地（芝生・樹木植栽面）を確保するとともに、歩行者通路等に透水性舗装を行い、雨水浸透量を確保するように努めます。	歩行者通路に136.4m ³ の透水性舗装を行っており、雨水流出抑制対策量を確保しています。
雨水貯留槽を設け、一時的な負荷の低減を図り公共下水道へ放流するほか、一部を中水として緑地等の散水に再利用します。	「東京都港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に従い、計画地地下部に257.5m ³ の雨水貯留槽を整備しており、時間的に排水が集中することのないように負荷の調整を行いながら公共下水道へ放流しています。

4.8.3 予測結果との比較

緑地面積については、港区緑化基準を満足するように整備しており、雨水の保水の促進に努めています。

雨水流出抑制施設については、予測結果と同様に、港区の「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に従って雨水流出抑制施設を設置しています。

また、雨水流出抑制対策量は、予測結果の約 390m³に対して、事後調査結果では合計で 393.9m³を確保しており、予測結果を上回る雨水流出抑制対策量を確保しています。

4.8.4 環境の目標との比較

計画地に降った雨は、雨水流出抑制施設の設置及び計画地内の緑化による雨水の保水の促進により、直接流出の軽減が図られています。

したがって、環境の目標の「雨水の浸透及び流出抑制を図り、集中豪雨等非常時においても公共下水道管へ著しい影響を及ぼさないこと」及び「集中豪雨時に建物への浸水等の影響が発生しないようにすること」を満たすと考えます。

4.9 地形・地質

計画地内に降った雨について、雨水の直接流出の軽減及び地下涵養を図っていることを確認するため調査を実施しました。

4.9.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、雨水貯留施設の設置状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

雨水貯留施設については、「4.8 雨水」(p. 83～84) に示とおり、計画地地下部に 257.5m³ の雨水貯留槽を整備しています。

また、歩行者通路に 136.4m³ の透水性舗装を行っており、合計で 393.9m³ の雨水流出抑制対策量を確保しています。

4.9.2 予測結果に基づく対策の実施状況は

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.9.2-1 に示すとおりです。

表 4.9.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
今後の詳細検討の中で、できる限り雨水浸透量を確保するよう努めます。	雨水貯留施設については、「4.8 雨水」(p. 83～84) に示すとおり、計画地地下部に 257.5m ³ の雨水貯留槽を整備しています。 また、歩行者通路に 136.4m ³ の透水性舗装を行っており、合計で 393.9m ³ の雨水流出抑制対策量を確保しています。

4.9.3 予測結果との比較

雨水流出抑制施設については、予測結果と同様に、港区の「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に従って雨水流出抑制施設を設置しています。

また、緑地面積については、港区緑化基準を満足するように整備しており、雨水の保水の促進に努めています。

4.9.4 環境の目標との比較

計画地に降った雨は、雨水流出抑制施設の設置及び雨水流出抑制施設による雨水の保水の促進により、直接流出の軽減が図られています。

したがって、環境の目標の「計画地及びその周辺に地盤沈下及び地盤の変形等の影響を及ぼさないこと」、「雨水浸透による地下涵養等に努めること」及び「地下水の流動を阻害しないこと」を満たすと考えます。

4.10 音

本事業の関連車両の走行による道路交通騒音が、周辺地域に著しい影響を及ぼしていないことを確認するため調査を実施しました。

4.10.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、自動車交通による道路交通騒音としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

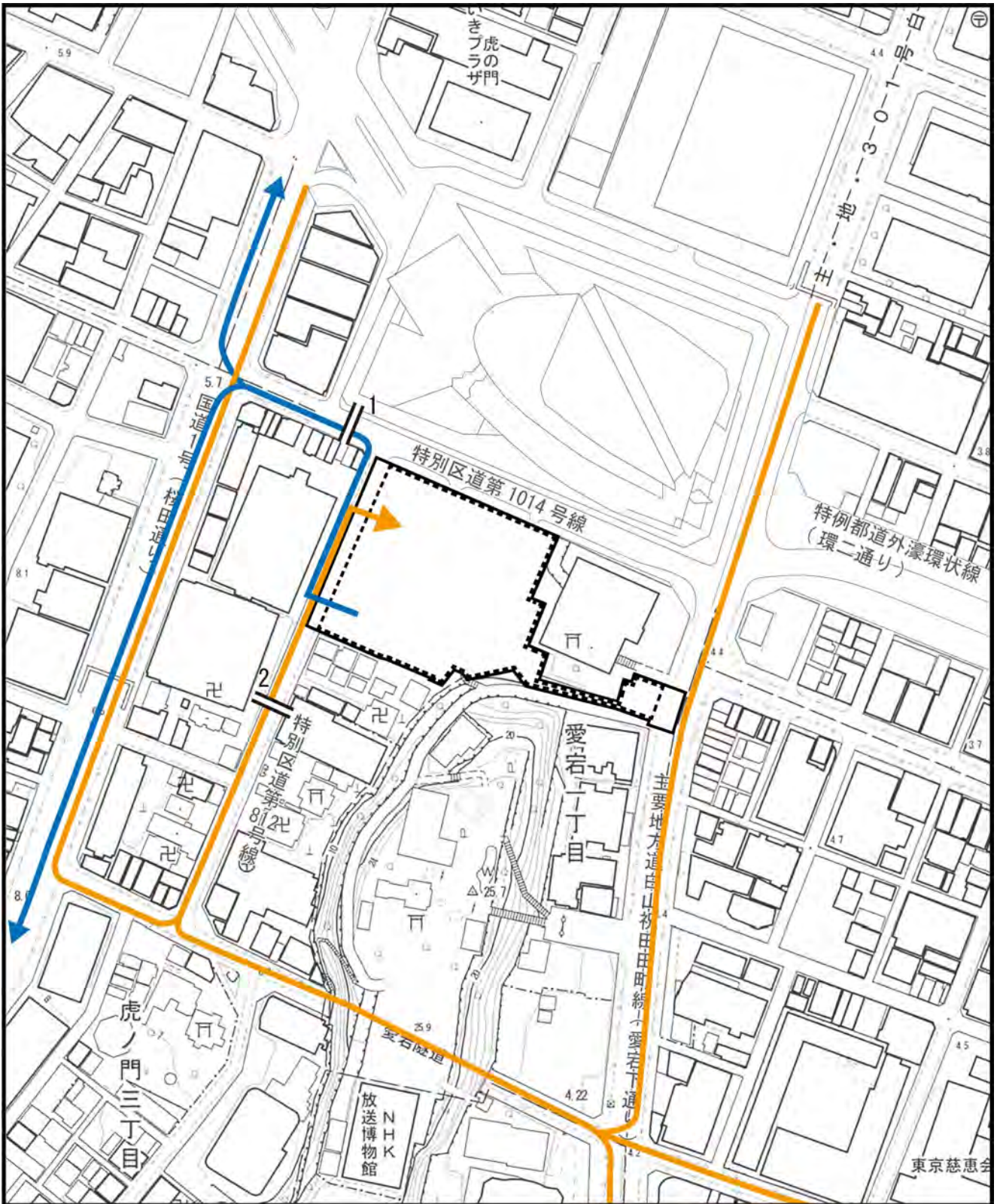
調査範囲は、図 4.10.1-1 に示すとおり、自動車交通に伴う道路交通騒音の予測地点とした計画地周辺の 2 断面で実施しました。

イ. 調査時期

調査時期は供用開始後とし、調査期間は、令和 4 年 11 月 17 日（木）7 時～11 月 18 日 7 時の 24 時間としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査とし、測定方法は、JIS Z 8731「騒音レベルの表示・測定方法」に準拠し、測定した。



凡例

- 計画地
敷地境界
- 関係車両の走行に係る調査地点（供用後：1～2）
- 入庫
- 出庫



Scale 1:2,500

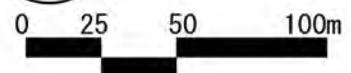


図 4.10.1-1 騒音調査地点

(3) 調査結果

道路交通騒音の調査結果は、表 4.10.1-1 に示すとおりです。

関係車両の走行に伴う等価騒音レベル (L_{Aeq}) は昼間 58~64dB、夜間 52~58dB でした。

表 4.10.1-1 道路交通騒音の調査地点

単位：dB

地点	時間区分	等価騒音レベル (L_{Aeq})	環境基準	
No. 1	昼間	64	65	○
	夜間	58	60	○
No. 2	昼間	58	65	○
	夜間	52	60	○

注) 時間区分について、昼間は 6 時~22 時、夜間は 22 時~翌 6 時です。

表 4.10.1-3(1) 道路交通騒音調査結果 (No. 1)

【地点】 No.1

【年月日】 令和4年11月17日(木) ~ 11月18日(金)

単位: dB

区分	時間	L Aeq	L A5	L A50	L A95	L Amax	L Amin	
昼間	7:00 ~ 8:00	62.4	67	60	56	78	52	
	↓	8:00 ~ 9:00	65.9	70	65	61	82	59
	↓	9:00 ~ 10:00	67.0	70	66	63	79	60
	↓	10:00 ~ 11:00	66.3	70	65	61	79	59
	↓	11:00 ~ 12:00	66.9	71	66	61	82	58
	↓	12:00 ~ 13:00	62.8	67	61	58	79	55
	↓	13:00 ~ 14:00	66.7	71	66	61	84	58
	↓	14:00 ~ 15:00	66.0	70	65	61	80	58
	↓	15:00 ~ 16:00	65.6	69	65	61	80	59
	↓	16:00 ~ 17:00	64.1	68	63	59	81	56
	↓	17:00 ~ 18:00	62.0	67	60	56	76	54
	↓	18:00 ~ 19:00	60.9	65	59	55	77	53
	↓	19:00 ~ 20:00	60.1	65	58	54	77	52
	↓	20:00 ~ 21:00	60.9	66	59	55	77	53
↓	21:00 ~ 22:00	60.0	65	58	55	78	53	
夜間	22:00 ~ 23:00	59.2	65	57	52	75	50	
	↓	23:00 ~ 0:00	58.1	63	55	51	75	48
	↓	0:00 ~ 1:00	59.4	64	55	50	83	47
	↓	1:00 ~ 2:00	57.2	63	54	48	75	47
	↓	2:00 ~ 3:00	57.4	63	52	48	78	46
	↓	3:00 ~ 4:00	56.3	62	52	48	75	46
昼間	4:00 ~ 5:00	56.5	62	52	48	77	46	
	↓	5:00 ~ 6:00	58.7	64	54	49	82	48
	↓	6:00 ~ 7:00	60.7	66	57	52	82	49
	昼間 (6時~22時)	平均	64	68	62	58	79	56
	最大	67.0	71	66	63	84	60	
最小	60.0	65	57	52	76	49		
夜間 (22時~翌6時)	平均	58	63	54	49	78	47	
	最大	59.4	65	57	52	83	50	
	最小	56.3	62	52	48	75	46	
全時間	平均	63	66	59	55	79	53	
	最大	67.0	71	66	63	84	60	
	最小	56.3	62	52	48	75	46	

レベル[dB]

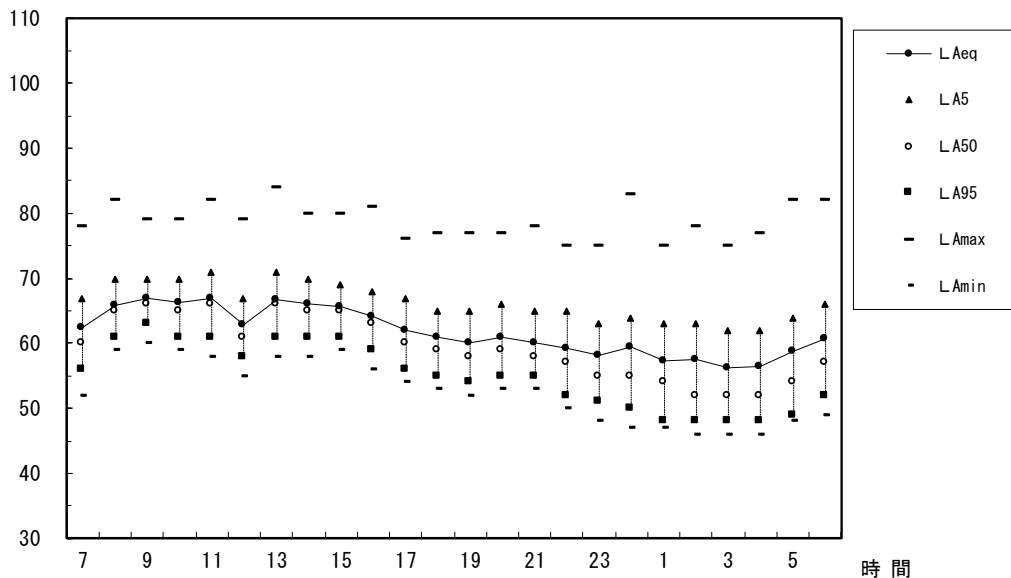


表 4.10.1-3(2) 道路交通騒音調査結果 (No. 2)

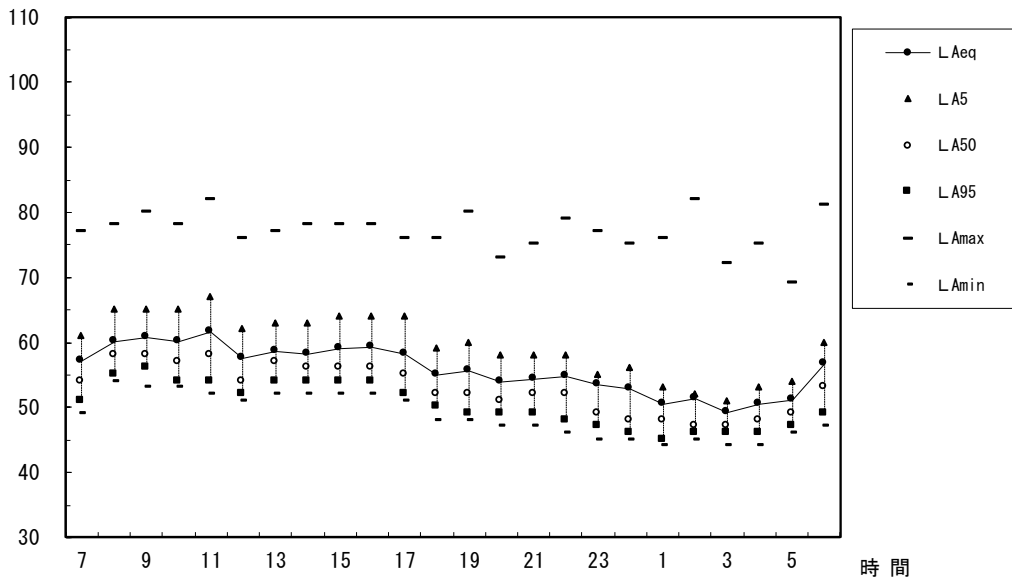
【地点】 No.2

【年月日】 令和4年11月17日(木) ~ 11月18日(金)

単位: dB

区分	時間	L Aeq	L A5	L A50	L A95	L Amax	L Amin		
昼間	7:00 ~ 8:00	57.1	61	54	51	77	49		
	↓	8:00 ~ 9:00	60.2	65	58	55	78	54	
	↓	9:00 ~ 10:00	60.8	65	58	56	80	53	
	↓	10:00 ~ 11:00	60.2	65	57	54	78	53	
	↓	11:00 ~ 12:00	61.7	67	58	54	82	52	
	↓	12:00 ~ 13:00	57.6	62	54	52	76	51	
	↓	13:00 ~ 14:00	58.6	63	57	54	77	52	
	↓	14:00 ~ 15:00	58.2	63	56	54	78	52	
	↓	15:00 ~ 16:00	59.0	64	56	54	78	52	
	↓	16:00 ~ 17:00	59.3	64	56	54	78	52	
	↓	17:00 ~ 18:00	58.3	64	55	52	76	51	
	↓	18:00 ~ 19:00	55.0	59	52	50	76	48	
	↓	19:00 ~ 20:00	55.6	60	52	49	80	48	
	↓	20:00 ~ 21:00	53.9	58	51	49	73	47	
	↓	21:00 ~ 22:00	54.4	58	52	49	75	47	
	夜間	22:00 ~ 23:00	54.8	58	52	48	79	46	
		↓	23:00 ~ 0:00	53.4	55	49	47	77	45
		↓	0:00 ~ 1:00	52.8	56	48	46	75	45
		↓	1:00 ~ 2:00	50.6	53	48	45	76	44
		↓	2:00 ~ 3:00	51.4	52	47	46	82	45
		↓	3:00 ~ 4:00	49.3	51	47	46	72	44
↓		4:00 ~ 5:00	50.6	53	48	46	75	44	
↓	5:00 ~ 6:00	51.1	54	49	47	69	46		
昼間	6:00 ~ 7:00	56.6	60	53	49	81	47		
昼間 (6時~22時)	平均	58	62	55	52	78	51		
	最大	61.7	67	58	56	82	54		
	最小	53.9	58	51	49	73	47		
夜間 (22時~翌6時)	平均	52	54	49	46	76	45		
	最大	54.8	58	52	48	82	46		
	最小	49.3	51	47	45	69	44		
全時間	平均	57	60	53	50	77	49		
	最大	61.7	67	58	56	82	54		
	最小	49.3	51	47	45	69	44		

レベル[dB]



4.10.2 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、出入自動車台数及び通過交通量の状況（時間帯別、車種別）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査範囲は、「4.1.1 自動車交通量 A (2) ア. 調査地点」(p. 25)及び「4.5 大気質 4.5.1 (1) ア. 調査範囲」(p. 71)と同様としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

出入自動車台数及び通過交通量の状況は、「4.1.1 自動車交通量 A (3) イ. 出入り交通量の状況」(p. 38～39)及び「4.5 大気質 4.5.1 (1) ア. 調査範囲」(p. 71)に示したとおりです。出入自動車台数は、794 台/日でした。また、通過交通量の調査結果は、事後調査結果は断面 No. 1 では、5,652 台/日、断面 No. 2 では977 台/日でした。

4.10.3 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.10.3-1 に示すとおりです。

表 4.10.3-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
居住者及び店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。	居住者及び店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促しています。(写真 4.10.3-1)



写真 4.10.3-1 アイドリングストップ掲示

4.10.4 予測結果との比較

(1) 自動車交通による道路交通騒音

道路交通騒音の予測結果と事後調査結果との比較は、表 4.10.4-1 に示すとおりです。昼間及び夜間の事後調査結果はすべての地点で予測結果を下回っていました。

図 4.10.4-1 道路交通騒音の予測結果と事後調査結果との比較

単位：dB

地点	時間区分	等価騒音レベル (L _{Aeq})		環境基準
		予測結果	事後調査結果	
No. 1	昼間	66 (×)	64 (○)	65
	夜間	61 (×)	58 (○)	60
No. 2	昼間	60 (○)	58 (○)	65
	夜間	55 (○)	52 (○)	60

注) 時間区分について、昼間は 6 時～22 時、夜間は 22 時～翌 6 時です。

(2) 出入自動車台数及び通過交通量の状況 (時間帯別、車種別)

出入自動車台数及び通過交通量の状況は、「4.1.1 自動車交通量 A (3) イ. 出入り交通量の状況」(p. 38～39) 及び「4.5 大気質 4.5.1 (1) ア. 調査範囲」(p. 71) に示したとおりです。出入自動車台数は、予測結果の 1,200 台/日に対し、事後調査結果は 794 台/日と下回っていました。通過交通量は、予測結果の断面 No. 1、14,692 台/日及び断面 No. 2、999 台/日に対し、事後調査結果は断面 No. 1 では 5,652 台/日、断面 No. 2 では 977 台/日であり、下回っていました。

4.10.5 環境の目標との比較

本事業により生じる道路交通騒音は、予測結果及び環境基準を下回っており、計画地周辺地域へ著しい影響を及ぼしていないものと考えられます。

したがって、環境の目標の「事業の実施により発生する音により、計画地周辺の道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと（「環境基本法」(平成 5 年 11 月法律第 91 号) に基づく「騒音に係る環境基準」に定める基準）」を満たすと考えます。

4.11 振動

本事業の関連車両の走行による道路交通振動が、周辺地域に著しい影響を及ぼしていないことを確認するため調査を実施しました。

4.11.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、自動車交通による道路交通振動としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査範囲は、「4.10 音 4.10.1 (2) ア. 調査範囲・地点」(p.87) に示したとおり、関係車両の走行に伴う道路交通振動の予測地点とした計画地周辺の2断面で実施しました。

イ. 調査時期

「4.10 音 4.10.1 (2) イ. 調査時期」(p.87) の状況と同様としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査とし、測定方法は、JIS Z 8735「振動レベル測定方法」に準拠、測定した。

(3) 調査結果

道路交通振動の調査結果は、表 4.11.1-1 に示すとおりです。

関係車両の走行に伴う振動レベル (L_{10}) は昼間 37~40dB、夜間 32~34dB でした。

図 4.11.1-1 道路交通振動の調査地点

単位：dB

地点	時間区分	最大値の時間帯	振動レベル (L_{10})	規制基準	
No. 1	昼間	12~13 時 18~19 時	37	65	○
	夜間	20~21 時 21~22 時 7~8 時	32	60	○
No. 2	昼間	16~17 時	40	65	○
	夜間	20~21 時 7~8 時	34	60	○

注1) 時間区分について、昼間は8時~20時、夜間は20時~翌8時です。

注2) 最大値の時間は、振動レベルが最大となる時間帯です。

表 4.11.1-2(1) 道路交通振動調査結果 (No. 1)

【地点】 No.1

【年月日】 令和4年11月17日(木) ~ 11月18日(金)

単位 : dB

区分	時間	L10	L50	L90	Lmax	Lmin
夜間	7:00 ~ 7:10	32	25	22	53	19
昼間	8:00 ~ 8:10	34	29	25	53	23
↓	9:00 ~ 9:10	35	29	26	54	22
↓	10:00 ~ 10:10	34	29	26	54	24
↓	11:00 ~ 11:10	32	28	26	44	24
↓	12:00 ~ 12:10	37	29	25	56	22
↓	13:00 ~ 13:10	36	30	26	58	23
↓	14:00 ~ 14:10	34	28	24	55	21
↓	15:00 ~ 15:10	33	28	25	55	21
↓	16:00 ~ 16:10	34	27	24	55	21
↓	17:00 ~ 17:10	36	29	25	55	21
↓	18:00 ~ 18:10	37	28	23	54	20
↓	19:00 ~ 19:10	34	26	22	54	19
夜間	20:00 ~ 20:10	32	26	22	53	19
↓	21:00 ~ 21:10	32	24	20	56	17
↓	22:00 ~ 22:10	29	22	20	52	17
↓	23:00 ~ 23:10	27	21	18	55	16
↓	0:00 ~ 0:10	24	19	16	48	14
↓	1:00 ~ 1:10	25	19	17	41	14
↓	2:00 ~ 2:10	22	18	16	31	13
↓	3:00 ~ 3:10	22	17	15	37	13
↓	4:00 ~ 4:10	23	18	16	39	14
↓	5:00 ~ 5:10	24	19	16	36	14
↓	6:00 ~ 6:10	26	21	18	40	15
昼間 (8時~20時)	平均	35	28	25	54	22
	最大	37	30	26	58	24
	最小	32	26	22	44	19
夜間 (20時~翌8時)	平均	27	21	18	45	15
	最大	32	26	22	56	19
	最小	22	17	15	31	13
全時間	平均	31	25	21	50	19
	最大	37	30	26	58	24
	最小	22	17	15	31	13

レベル[dB]

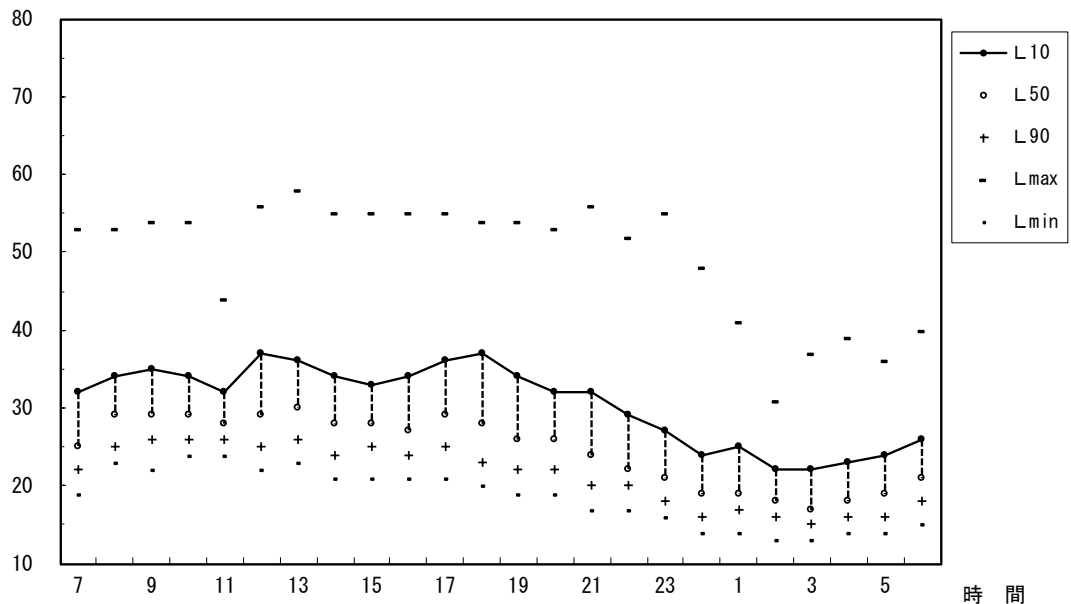


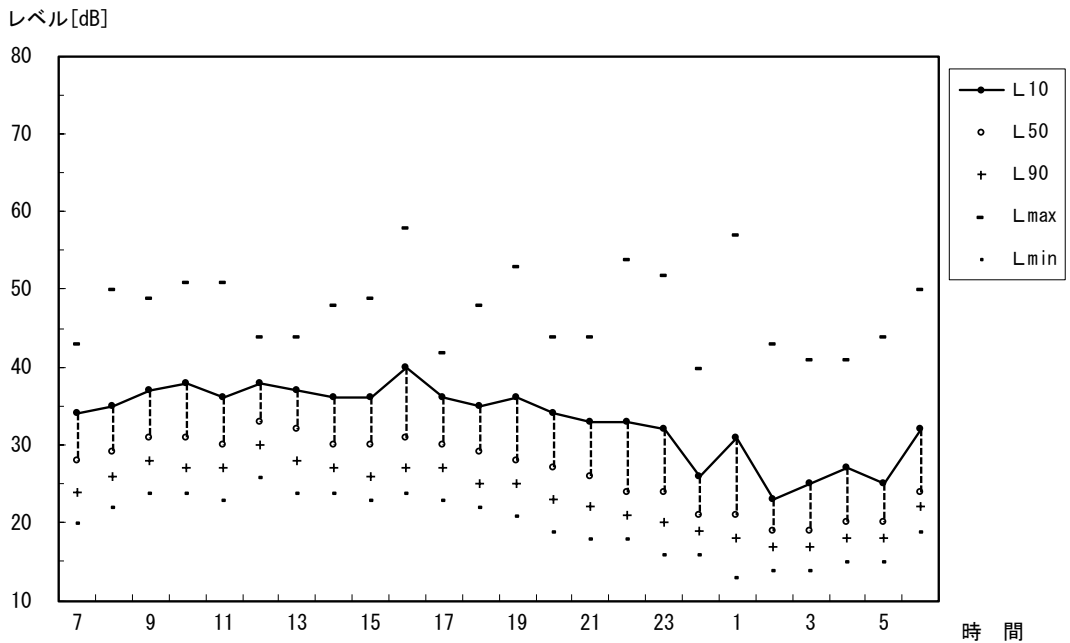
表 4.11.1-2(2) 道路交通振動調査結果 (No. 2)

【地 点】 No.2

【年月日】 令和4年11月17日(木) ~ 11月18日(金)

単位 : dB

区分	時 間	L10	L50	L90	Lmax	Lmin
夜間	7 : 00 ~ 7 : 10	34	28	24	43	20
昼間	8 : 00 ~ 8 : 10	35	29	26	50	22
↓	9 : 00 ~ 9 : 10	37	31	28	49	24
↓	10 : 00 ~ 10 : 10	38	31	27	51	24
↓	11 : 00 ~ 11 : 10	36	30	27	51	23
↓	12 : 00 ~ 12 : 10	38	33	30	44	26
↓	13 : 00 ~ 13 : 10	37	32	28	44	24
↓	14 : 00 ~ 14 : 10	36	30	27	48	24
↓	15 : 00 ~ 15 : 10	36	30	26	49	23
↓	16 : 00 ~ 16 : 10	40	31	27	58	24
↓	17 : 00 ~ 17 : 10	36	30	27	42	23
↓	18 : 00 ~ 18 : 10	35	29	25	48	22
↓	19 : 00 ~ 19 : 10	36	28	25	53	21
夜間	20 : 00 ~ 20 : 10	34	27	23	44	19
↓	21 : 00 ~ 21 : 10	33	26	22	44	18
↓	22 : 00 ~ 22 : 10	33	24	21	54	18
↓	23 : 00 ~ 23 : 10	32	24	20	52	16
↓	0 : 00 ~ 0 : 10	26	21	19	40	16
↓	1 : 00 ~ 1 : 10	31	21	18	57	13
↓	2 : 00 ~ 2 : 10	23	19	17	43	14
↓	3 : 00 ~ 3 : 10	25	19	17	41	14
↓	4 : 00 ~ 4 : 10	27	20	18	41	15
↓	5 : 00 ~ 5 : 10	25	20	18	44	15
↓	6 : 00 ~ 6 : 10	32	24	22	50	19
昼 間 (8時~20時)	平均	37	30	27	49	23
	最大	40	33	30	58	26
	最小	35	28	25	42	21
夜 間 (20時~翌8時)	平均	30	23	20	46	16
	最大	34	28	24	57	20
	最小	23	19	17	40	13
全 時 間	平均	33	27	23	48	20
	最大	40	33	30	58	26
	最小	23	19	17	40	13



4.11.2 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、出入自動車台数及び通過交通量の状況（時間帯別、車種別）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

(3) 調査範囲は、「4.1.1 自動車交通量 A (2) ア. 調査地点」(p. 25) 及び「4.5 大気質 4.5.1

(1) ア. 調査範囲」(p. 71) 同様としました。

ア. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

イ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料の整理によりました。

(4) 調査結果

出入自動車台数及び通過交通量の状況は、「4.1.1 自動車交通量 A (3) イ. 出入り交通量の状況」(p. 38～39) 及び「4.5 大気質 4.5.1 (1) ア. 調査範囲」(p. 71) に示したとおりです。出入自動車台数は、794 台/日でした。また、通過交通量の調査結果は、事後調査結果は断面 No. 1 では、5,652 台/日、断面 No. 2 では 977 台/日でした。

4.11.3 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.11.3-1 に示すとおりです。

表 4.11.3-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
居住者及び店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。	居住者及び店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促しています。(写真 4.11.3-1)



写真 4.11.3-1 アイドリングストップ掲示

4.11.4 予測結果との比較

(1) 自動車交通による道路交通振動

道路交通振動の予測結果と事後調査結果との比較は、表 4.11.4-1 に示すとおりです。昼間及び夜間の事後調査結果はすべての地点で予測結果を下回っていました。

図 4.11.4-1 道路交通振動の予測結果と事後調査結果との比較

単位：dB

地点	時間区分	振動レベル (L ₁₀)		環境基準
		予測結果	事後調査結果	
No. 1	昼間	44 (○)	37 (○)	65
	夜間	42 (○)	32 (○)	60
No. 2	昼間	40 (○)	40 (○)	65
	夜間	35 (○)	34 (○)	60

注) 時間区分について、昼間は 6 時～22 時、夜間は 22 時～翌 6 時です。

(2) 出入自動車台数及び通過交通量の状況 (時間帯別、車種別)

出入自動車台数及び通過交通量の状況は、「4.1.1 自動車交通量 A (3) イ. 出入り交通量の状況」(p. 38～39) 及び「4.5 大気質 4.5.1 (1) ア. 調査範囲」(p. 71) に示したとおりです。出入自動車台数は、予測結果の 1,200 台/日に対し、事後調査結果は 794 台/日と下回っていました。通過交通量は、予測結果の断面 No. 1、14,692 台/日及び断面 No. 2、999 台/日に対し、事後調査結果は断面 No. 1 では 5,652 台/日、断面 No. 2 では 977 台/日であり、下回っていました。

4.11.5 環境の目標との比較

本事業により生じる道路交通振動は、予測結果及び規制基準を下回っており、計画地周辺地域へ著しい影響を及ぼしていないものと考えられます。

したがって、環境の目標の「事業の実施により発生する振動により、計画地周辺の道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと (「環境確保条例」に定める「日常生活等に適用する規制基準」に定める基準)」を満たすと考えます。

4.12 電波受信状態

本事業の計画建築物により、周辺地域にテレビ受信障害の影響が発生していないことを確認するため調査を実施しました。

4.12.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物によるテレビ電波受信障害が及ぶ地域の受信状況としました。

(2) 調査方法

(3) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査範囲は、図 4.12.1-2 に示すとおり、計画地周辺の 24 地点としました。

イ. 調査時期

調査時期は、計画建築物の建設後の令和 4 年 11 月 9 日（水）としました。

ウ. 調査方法

調査方法は現地調査とし、表 4.12.1-1 に示す調査用機材及び図 4.12.1-1 に示す電波測定車(電波受信高さ 10m)にて、電波の強さの測定とテレビ画質評価を行いました。画像評価及び品質評価については、表 4.12.1-2 に示す評価基準に基づいて行いました。

表 4.12.1-1 調査用機材

機器名	種別	メーカー名	型名
受信アンテナ	UHF14 素子	日本アンテナ (株)	AU-14
地上デジタル受信機	20 型	DX アンテナ	LVW-192(K)
受信特性測定器	スペクトラムアナライザー	(株)アドバンテスト	U3741N
測定器	BER 測定用	マスプロ電工 (株)	LCV2
増幅器	-	日本アンテナ (株)	VB-33UE

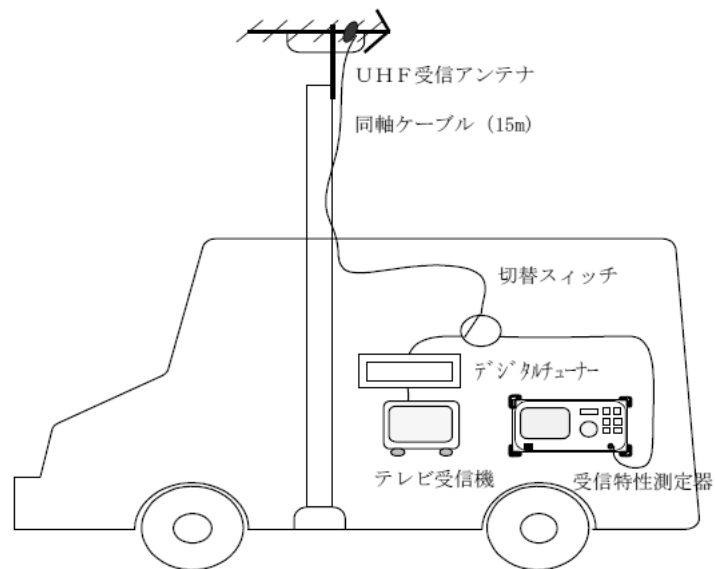


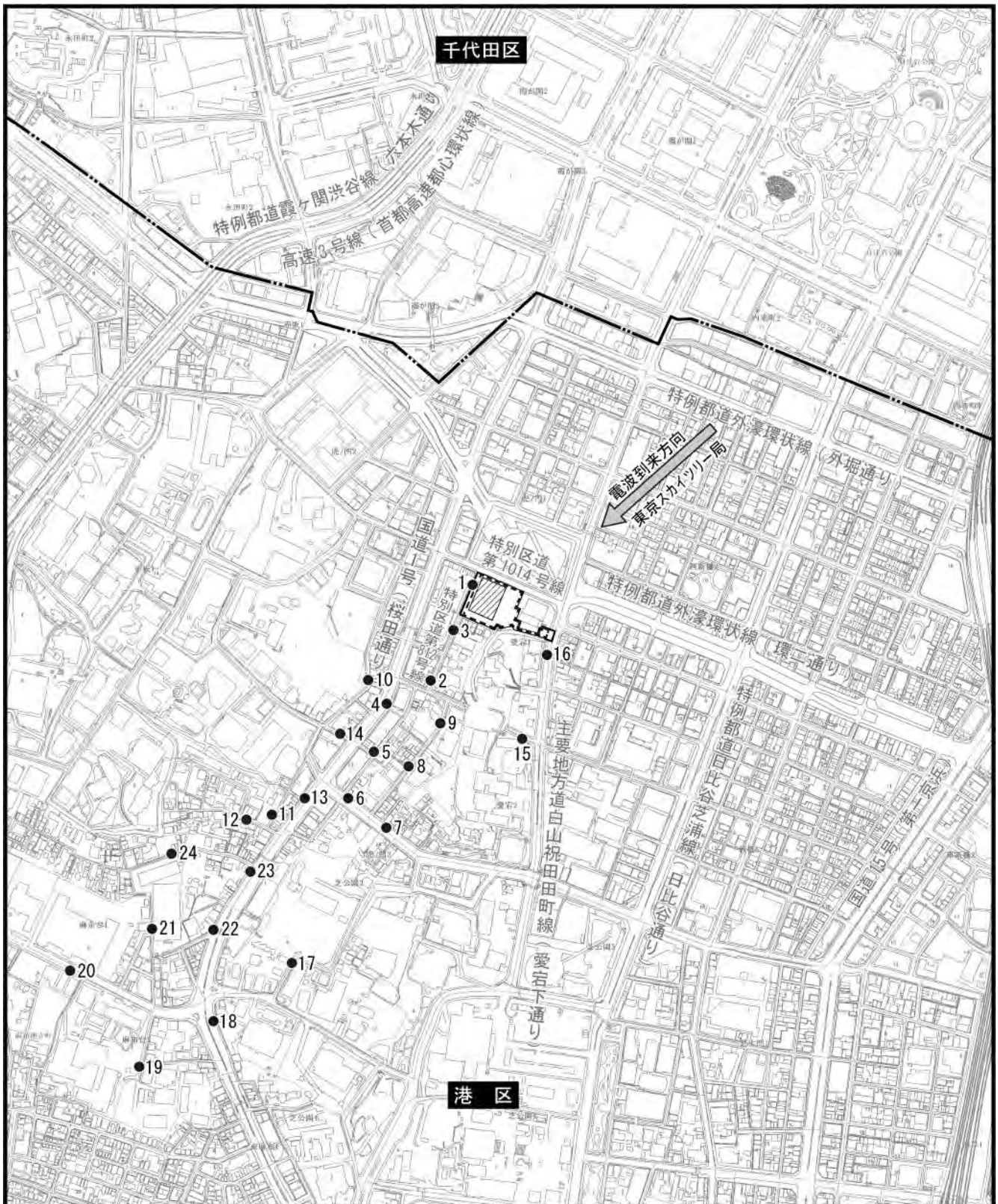
図 4.12.1-1 電波測定車

表 4.12.1-2 受信画像の評価基準






区分	評価	評価基準	
画像評価基準	○	正常に受信	
	△	ブロックノイズや画面フリーズあり	
	×	受信不能	
品質評価基準	A	きわめて良好	画像評価○で、 $BER \leq 1E-8$
	B	良好	画像評価○で、 $1E-8 < BER < 1E-5$
	C	おおむね良好	画像評価○で、 $1E-5 \leq BER \leq 2E-4$
	D	不良	画像評価○ではあるが、 $BER > 2E-4$ 、 または画像評価△
	E	受信不能	画像評価×

資料：「建造物によるテレビ受信障害調査要領（地上デジタル放送）改訂版」

（平成 22 年 3 月 （社）日本 CATV 技術協会）



凡例

-  計画地
-  敷地境界
-  計画建築物
-  区界
-  調査地点 (供用後: 1 ~ 24)



Scale 1:10,000

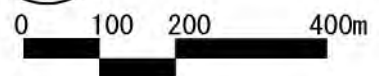


図 4.12.1-2

テレビ受信障害調査地点

(4) 調査結果

建設建物によるテレビ電波受信障害が及ぶ地域のテレビ電波の受信状況調査結果は、表 4.12.1-3(1)～(2)及び表 4.12.1-4(1)～(4)に示すとおりです。

調査結果は、環境影響調査書時の調査結果及び事後調査結果(供用後)を併せて示しました。

調査地点における各放送局の画像評価は、環境影響調査書時と同様に事後調査時も MXTV を除いて、全て「○(正常に受信)」でした。

品質評価については、環境影響調査書時に比べて事後調査結果は殆どの地点で「A(きわめて良好)」、「B(良好)」及び「C(概ね良好)」であることを確認しました。一部、「D(不良)」及び「E(受信不能)」となる地点を確認しましたが、事後調査報告書提出時点で電波障害に対する問い合わせはなく、障害が明らかになった場合には、適切な障害対策を講じる方針としています。

表 4.12.1-3(1) テレビ受信の状況の調査結果(事後調査時)

単位:地点

調査項目		受信局							
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK E テレ	NHK 総合
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch
画像 評価	○	23	24	24	24	24	24	24	24
	△	0	0	0	0	0	0	0	0
	×	1	0	0	0	0	0	0	0
品質 評価	A	5	7	5	4	3	5	8	2
	B	10	11	16	12	15	17	13	17
	C	5	6	3	8	6	1	3	4
	D	3	0	0	0	0	0	0	1
	E	1	0	0	0	0	0	0	0

表 4.12.1-3(2) テレビ受信の状況の調査結果(環境影響調査書時)

単位:地点

調査項目		受信局							
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK E テレ	NHK 総合
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch
画像 評価	○	23	24	24	24	24	24	24	24
	△	1	0	0	0	0	0	0	0
	×	0	0	0	0	0	0	0	0
品質 評価	A	2	2	4	3	5	2	3	6
	B	4	4	9	11	10	12	13	9
	C	6	6	10	9	8	6	4	7
	D	12	12	1	1	1	4	4	2
	E	0	0	0	0	0	0	0	0

表 4.12.1-4(1) テレビ電波の受信状況調査結果

調査地点	調査項目	受信局名 (東京スカイツリー局)								備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジテレビ	TBSテレビ	テレビ東京	テレビ朝日	日本テレビ	NHK Eテレ	NHK総合	
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch	
001	端子電圧	46.6	61.3	58.1	57.4	58.2	57.5	58.1	56	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	0.0E+0	0.0E+0	4.4E-6	1.6E-5	2.4E-6	0.0E+0	2.0E-6	7.0E-5	
	品質評価	A	A	B	C	B	A	B	C	
002	端子電圧	44.7	64.9	62.4	58.8	60.6	58.7	58.9	58.3	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	3.6E-5	3.3E-6	3.6E-6	3.1E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	5.9E-7	
	品質評価	C	B	B	B	A	A	A	B	
003	端子電圧	44.7	61.2	60.3	58.9	59.3	59.4	60.3	57.5	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	3.1E-5	7.1E-7	1.8E-5	2.7E-5	2.7E-6	0.0E+0	0.0E+0	2.0E-5	
	品質評価	C	B	C	C	B	A	A	C	
004	端子電圧	43.8	55.3	53.1	50	53.1	50.5	50.7	48.1	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	4.7E-7	2.4E-6	1.5E-6	0.0E+0	4.5E-6	2.4E-6	6.9E-6	4.7E-6	
	品質評価	B	B	B	A	B	B	B	B	
005	端子電圧	43.5	64.3	62.6	58.9	60.4	60.9	62.2	60.3	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	1.4E-4	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	3.6E-7	3.6E-7	0.0E+0	0.0E+0	
	品質評価	C	A	A	A	B	B	A	A	
006	端子電圧	38.9	53	52.1	52.5	53.9	51.3	52.1	51.2	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	3.8E-4	1.2E-5	5.1E-6	4.7E-7	1.1E-6	2.4E-7	1.6E-5	7.0E-6	
	品質評価	D	C	B	B	B	B	C	B	
参考事項										
デジタル波の端子電圧 (受信レベル) は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○: 良好に受信 △: ブロックノイズや画面フリーズあり ×: 受信不能						品質評価は次の基準による評価です。 A: 画像評価○で、BER≤1E-8 B: 画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C: 画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D: 画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E: 画像評価×				

表 4.12.1-4(2) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受信局名 (東京スカイツリー局)									備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK Eテレ	NHK 総合		
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch		
007	端子電圧	41.8	59	58	52.4	54.3	55	54.8	55.8		10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	8.3E-7	3.6E-7	7.1E-7	3.6E-7	3.2E-5	6.2E-6	0.0E+0	5.9E-7		
	品質評価	B	B	B	B	C	B	A	B		
008	端子電圧	41.8	56.8	57.2	55.1	56.4	55	54.3	52.3		10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	7.0E-6	9.5E-7	5.9E-7	1.4E-6	2.4E-7	0.0E+0	0.0E+0	1.4E-5		
	品質評価	B	B	B	B	B	A	A	C		
009	端子電圧	40.9	56.1	57	55.2	55.7	53	52.9	52		10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	3.1E-6	0.0E+0	4.7E-6	0.0E+0	6.9E-6	8.3E-7	0.0E+0	0.0E+0		
	品質評価	B	A	B	A	B	B	A	A		
010	端子電圧	34.6	48.4	47.3	45.5	45.3	44.5	45.2	43.5		10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	1.1E-2	1.8E-6	9.5E-7	2.4E-6	3.1E-5	7.2E-6	1.9E-6	2.7E-5		
	品質評価	D	B	B	B	C	B	B	C		
011	端子電圧	42.5	60.9	58.4	56	57.6	55.1	56	55.1		10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	9.8E-6	0.0E+0	9.5E-7	3.1E-6	1.8E-5	3.1E-5	3.9E-6	3.1E-6		
	品質評価	B	A	B	B	C	C	B	B		
012	端子電圧	45.9	59.5	59.3	55.9	56.4	56	54.3	54.5		10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○		
	BER	0.0E+0	6.3E-5	2.5E-6	3.8E-6	0.0E+0	1.8E-6	2.6E-6	6.4E-6		
	品質評価	A	C	B	B	A	B	B	B		
参考事項											
デジタル波の端子電圧 (受信レベル) は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○: 良好に受信 △: ブロックノイズや画面フリーズあり ×: 受信不能						品質評価は次の基準による評価です。 A: 画像評価○で、BER≤1E-8 B: 画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C: 画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D: 画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E: 画像評価×					

表 4.12.1-4(3) テレビ電波の受信状況調査結果

調査地点	調査項目	受信局名 (東京スカイツリー局)								備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジテレビ	TBS テレビ	テレビ東京	テレビ朝日	日本テレビ	NHK Eテレ	NHK 総合	
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch	
013	端子電圧	41.4	59.3	57.1	54.9	54.8	54.1	54.5	54.4	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	5.2E-4	1.1E-6	8.3E-7	3.6E-7	2.4E-7	3.6E-7	5.9E-7	5.9E-7	
	品質評価	D	B	B	B	B	B	B	B	
014	端子電圧	30.3	44.4	43.3	40.4	44.4	44.9	43.2	41	10m
	画像評価	×	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	7.8E-2	5.4E-6	4.9E-5	1.1E-4	1.4E-5	7.1E-7	1.4E-5	1.1E-3	
	品質評価	E	B	C	C	C	B	C	D	
015	端子電圧	45.1	60.4	60.8	59.1	59.2	58.7	59.5	58.2	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	4.3E-6	3.2E-5	0.0E+0	1.5E-5	2.5E-6	8.3E-7	1.8E-6	9.1E-6	
	品質評価	B	C	A	C	B	B	B	B	
016	端子電圧	44.6	62.1	58.9	56.7	57.4	57.9	56.8	56	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	8.3E-7	3.6E-6	3.5E-5	1.3E-5	0.0E+0	1.9E-5	2.8E-6	4.7E-7	
	品質評価	B	B	C	C	A	C	B	B	
017	端子電圧	53.4	66.3	65.9	61.8	61.9	62.3	62.1	64.7	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	0.0E+0	2.9E-5	3.6E-7	2.0E-4	3.4E-6	5.9E-7	0.0E+0	2.4E-7	
	品質評価	A	C	B	C	B	B	A	B	
018	端子電圧	46.7	60.2	59.2	58.8	59.9	61.4	59.7	59.4	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	9.7E-7	2.6E-6	1.7E-6	1.2E-4	7.1E-7	7.0E-6	2.4E-7	4.6E-6	
	品質評価	B	B	B	C	B	B	B	B	
参考事項										
デジタル波の端子電圧 (受信レベル) は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○:良好に受信 △:ブロックノイズや画面フリーズあり ×:受信不能						品質評価は次の基準による評価です。 A:画像評価○で、BER≤1E-8 B:画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C:画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D:画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E:画像評価×				

表 4.12.1-4(4) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受信局名 (東京スカイツリー局)								備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK Eテレ	NHK 総合	
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch	
019	端子電圧	47.1	61.3	63.1	61.7	61.9	58.4	56.1	53.7	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	3.6E-7	0.0E+0	0.0E+0	5.9E-7	1.7E-6	2.4E-7	1.8E-6	7.1E-7	
	品質評価	B	A	A	B	B	B	B	B	
020	端子電圧	47.2	61.4	61.9	57.3	58.9	54.8	54.9	53.8	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	0.0E+0	1.1E-5	2.4E-6	3.2E-6	1.9E-5	2.4E-7	8.4E-6	1.2E-6	
	品質評価	A	C	B	B	C	B	B	B	
021	端子電圧	50.3	60.8	58.8	59.1	57.4	58	58.6	56.2	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	3.6E-5	3.0E-5	0.0E+0	2.1E-5	3.3E-6	8.4E-6	0.0E+0	8.3E-7	
	品質評価	C	C	A	C	B	B	A	B	
022	端子電圧	44.1	57.8	58.8	55.4	54.8	55.2	55.7	53.7	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	1.5E-6	0.0E+0	0.0E+0	8.3E-7	3.2E-6	0.0E+0	7.7E-5	5.9E-7	
	品質評価	B	A	A	B	B	A	C	B	
023	端子電圧	46.7	63.6	63.8	56.3	62.6	58.1	58.3	59.9	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	1.9E-5	0.0E+0	1.1E-6	2.0E-6	5.9E-5	9.5E-7	3.0E-6	9.5E-7	
	品質評価	C	A	B	B	C	B	B	B	
024	端子電圧	48	62.8	61.6	59.1	61	59.9	59.4	58.1	10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○	
	BER	0.0E+0	3.6E-7	3.6E-7	0.0E+0	7.1E-7	4.7E-7	1.7E-6	5.4E-6	
	品質評価	A	B	B	A	B	B	B	B	
参考事項										
デジタル波の端子電圧 (受信レベル) は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○: 良好に受信 △: ブロックノイズや画面フリーズあり ×: 受信不能						品質評価は次の基準による評価です。 A: 画像評価○で、BER≤1E-8 B: 画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C: 画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D: 画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E: 画像評価×				

4.12.2 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）については、「2.3 対象事業の内容」（p.2～20）に示すとおりであり、計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さについては計画時よりも5m低い220mとなっています。

4.12.3 予測結果との比較

計画建築物の立地状況については、電波受信に影響するような計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さについては計画時よりも5m低い220mとなっています。

4.12.4 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.12.4-1 に示すとおりです。

表 4.12.4-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
計画建築物に起因して新たな電波障害が生じることが明らかになった場合には、適切な障害対策を講じます。	地上デジタル放送及び衛星デジタル放送の電波障害に対する問い合わせは発生しませんでした。
電波障害が発生すると予測した地域以外において、計画建築物による電波障害が明らかとなった場合には、受信状況に応じた適切な対策を講じます。	
テレビ電波障害に関する住民からの問い合わせに対して、迅速かつ適切な対応を行います。	

4.12.5 環境の目標との比較

本事業において、地上デジタル放送及び衛星デジタル放送の電波障害に対する問い合わせは発生しなかったことから、周辺施設等におけるテレビ電波の受信状況に支障をきたしていないと考えます。

したがって、環境の目標の「計画建築物に起因するテレビ受信障害を発生させないこと」を満たすと考えます。

4.13 風

本事業の計画建築物によるビル風が、周辺地域に著しい影響を及ぼしていないことを確認するため調査を実施しました。

4.13.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物建設による計画地境界付近における風の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査地点は、図 4.13.1-1 に示すとおり 2 地点としました。

イ. 調査時期・時期

調査時点・時期は、令和 4 年 9 月 1 日（木）から令和 5 年 8 月 31 日（木）です。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査としました。観測高さは、風洞実験での観測高さと同様に防風植栽による防風効果が確認できる高さとして、地上約 3.0m としました。

風向風速計は、矢羽式風向計及び三杯型風速計からの出力(パルス信号)を、記録部で風向風速値に変更後、メモ리카ードに収録しました。

風向風速計の設置状況は写真 4.13.1-1(1)～(2)のとおりです。

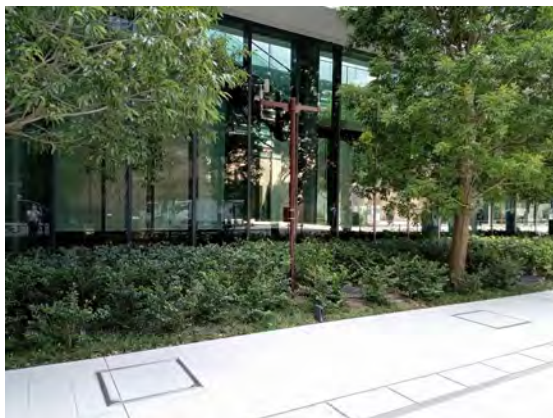
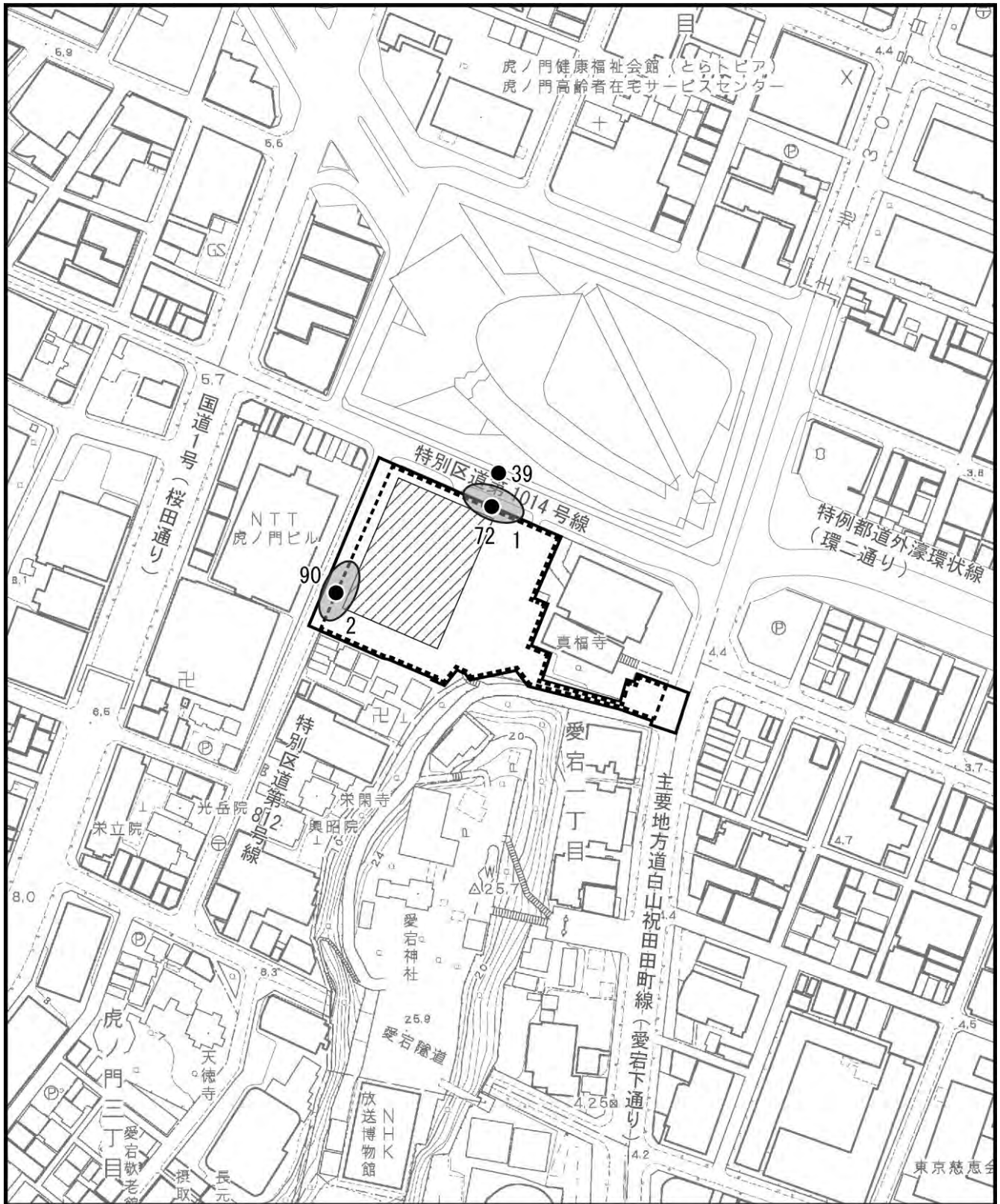







写真 4.13.1-1(1) 風観測地点 1



写真 4.13.1-1(2) 風観測地点 2



凡例

-  計画地
-  敷地境界
-  計画建築物
-  風観測地点（供用後：1～2）
-  特に風環境が変化すると予測された風洞実験測定点（39, 72, 90）



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 4.13.1-1 風調査地点

(3) 調査結果

調査地点における風向別風速階級別出現頻度は、表 4.13.1-1(1)～(2) 及び図 4.13.1-2(1)～(2)に示すとおりです。

地点1の平均風向出現頻度は、西の風が最も多く、平均風速は、0.3～1.0m/sの範囲が最多でした。

地点2の平均風向出現頻度は、北の風が最も多く、平均風速は、1.0～2.0m/sの範囲が最多でした。

表 4.13.1-1(1) 風向別風速階級別出現頻度 (平均風速) (地点1)

単位：%

風速[m/s]	北北東	北東	東北東	東	東南東	南東	南南東	南	南南西	南西	西南西	西	西北西	北西	北北西	北	静穏	合計
0.0～0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	15.1	15.1
0.3～1.0	1.6	1.4	2.0	1.7	1.8	1.0	0.2	0.3	0.2	0.7	2.9	24.3	9.2	3.9	1.1	4.0	0.0	56.3
1.0～2.0	2.0	1.6	1.7	0.9	0.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	1.5	9.3	1.6	1.8	0.7	5.6	0.0	27.2
2.0～3.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	0.0	1.1
3.0～4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3
4.0～5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
5.0～6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6.0～7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7.0～8.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8.0～9.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9.0～10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10.0～11.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
11.0～12.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12.0～13.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13.0～14.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
14.0～15.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15.0～16.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16.0～17.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17.0～18.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18.0～19.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19.0～20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
20.0～	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	3.8	3.1	3.7	2.6	2.2	1.0	0.3	0.3	0.2	0.8	4.6	33.6	10.9	5.8	2.0	9.9	15.1	100.0

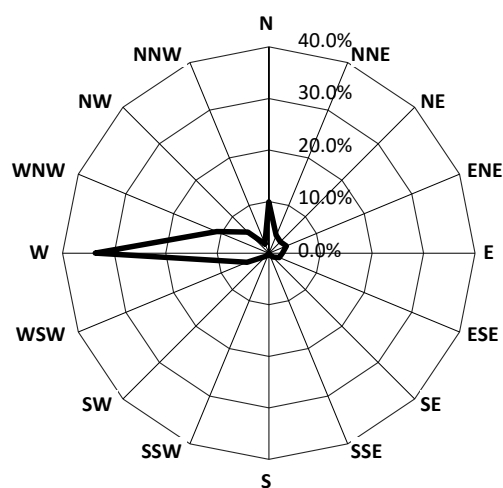


図 4.13.1-2(1) 風向出現頻度 (平均風速) (地点1)

表 4.13.1-1(2) 風向別風速階級別出現頻度 (平均風速) (地点 2)

單位：%

風速[m/s]	北北東	北東	東北東	東	東南東	南東	南南東	南	南南西	南西	西南西	西	西北西	北西	北北西	北	靜穩	合計
0.0~0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.7	3.7
0.3~1.0	1.5	0.3	0.1	0.1	0.1	0.0	0.2	1.0	1.9	2.6	0.3	0.1	0.1	0.4	4.7	17.4	0.0	30.9
1.0~2.0	0.7	0.2	0.2	0.1	0.2	0.5	9.5	17.9	3.9	0.8	0.0	0.0	0.0	0.1	1.6	21.7	0.0	57.3
2.0~3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	2.6	3.8	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.4	0.0	7.6
3.0~4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
4.0~5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
5.0~6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6.0~7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7.0~8.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8.0~9.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9.0~10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10.0~11.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
11.0~12.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12.0~13.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13.0~14.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
14.0~15.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15.0~16.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16.0~17.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17.0~18.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18.0~19.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19.0~20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
20.0~	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	2.1	0.5	0.3	0.1	0.4	0.8	12.6	22.8	6.2	3.5	0.4	0.1	0.2	0.4	6.4	39.4	3.7	100.0

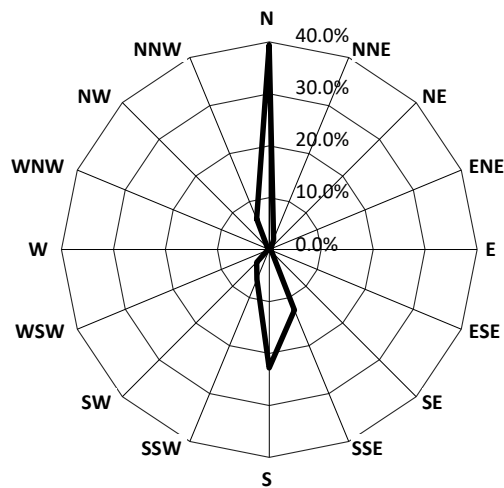


圖 4.13.1-2(2) 風向出現頻度 (平均風速) (地点 2)

(4) 調査結果の考察

風環境評価尺度は、表 4.13.1-2 に示すとおりです。

調査結果に対する風環境の評価ランクは、表 4.13.1-3 に示すとおりです。風環境評価は、地点 1 については領域 A (住宅地相当)、地点 2 については領域 B (低中層市街地相当) でした。

表 4.13.1-2 風環境の評価尺度 ((株)風工学研究所の提案による風環境評価基準)

区 分	評価基準	平均風速 (累積頻度 55%の風速)	日最大平均風速 (累積頻度 95%の風速)
領域 A	住宅地相当 住宅地としての風環境、または比較的穏やかな風環境が必要な場所	≤1.2 m/秒	≤2.9 m/秒
領域 B	低中層市街地相当 住宅地・市街地としての風環境、一般的風環境	≤1.8 m/秒	≤4.3 m/秒
領域 C	中高層市街地相当 事務所街としての風環境、又は比較的強い風が吹いても我慢できる場所	≤2.3 m/秒	≤5.6 m/秒
領域 D	強風地域相当 超高層建物の足元でみられる風環境、一般には好ましくない風環境	>2.3 m/秒	>5.6 m/秒

資料：「市街地の風の性状」(昭和 61 年第 9 回風工学シンポジウム論文 (株)風工学研究所)

表 4.13.1-3 風環境調査結果

		累積頻度 55%	累積頻度 95%	総合評価
地点 1 (北東側)	平均風速	0.9	1.8	A
	風環境評価	A	A	
地点 2 (南西側)	平均風速	1.3	2.4	B
	風環境評価	B	A	

注) 総合評価とは、累積頻度 55%と 95%の評価のうち、厳しい評価結果を採用するものです。

4.13.2 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、下記に示すとおりです。

- ①計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）
- ②防風植栽等の整備状況

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期・時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

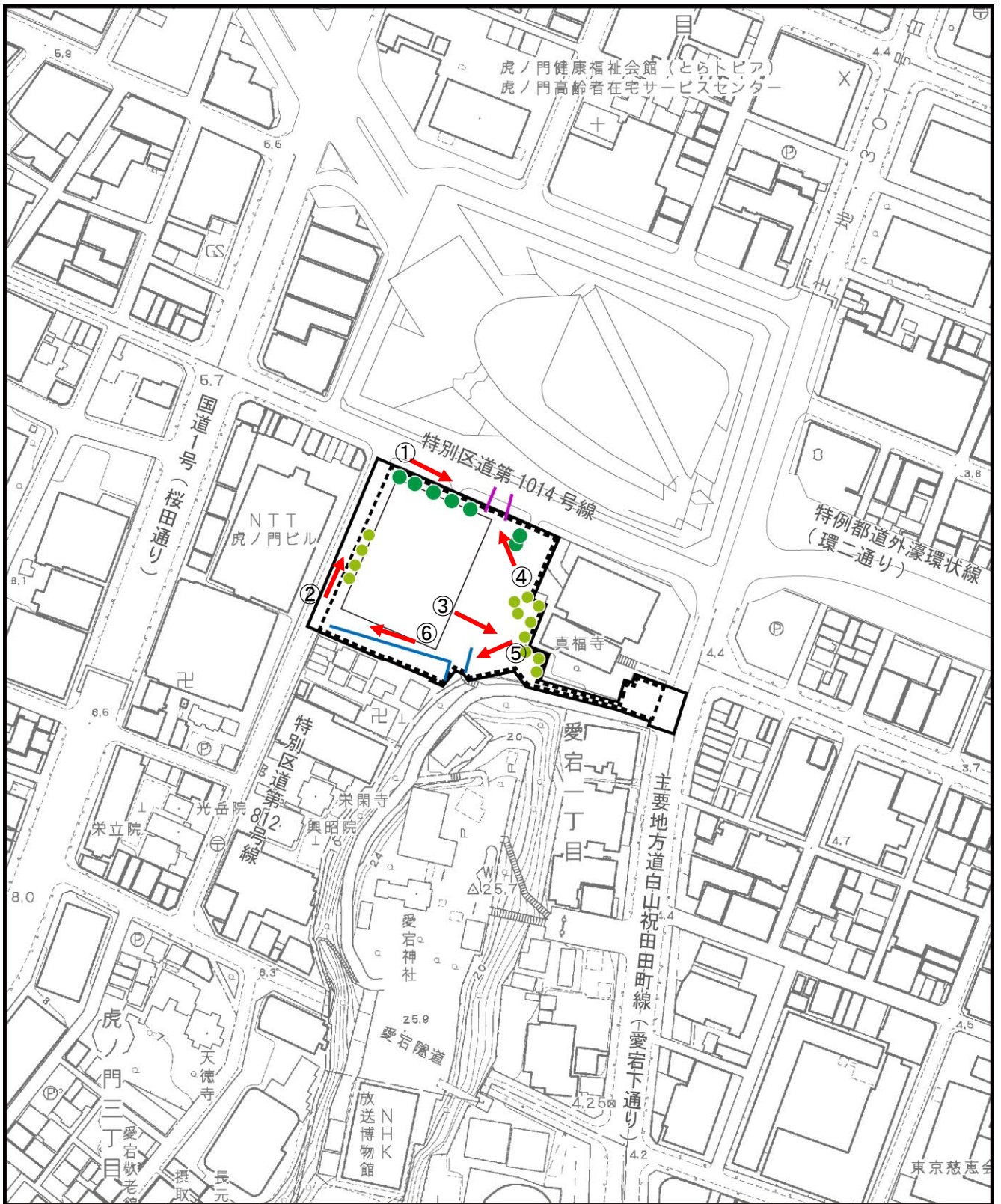
(3) 調査結果

ア. 計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）

計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）については、「2.3 対象事業の内容」(p. 2~20)に示すとおりであり、計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さについては計画時よりも5m低い220mとなっています。

イ. 防風植栽の整備状況

防風植栽の整備状況については、図 4.13.2-1 及び写真 4.13.2-1~3 に示すとおりです。



凡 例

- 計画地
- 敷地境界
- 植栽 (7 ~ 8m)
- 植栽 (9 ~ 10m)
- 壁 (H=1.5m)
- 壁 (H=2m)
(虎ノ門ヒルズと接続するデッキ上)
- 撮影位置・方向



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 4.13.2-1 防風対策



① 防風植栽(北側)



② 防風植栽(西側)



③ 防風植栽(東側)



④ デッキ上防風壁(北側)



⑤ デッキ上防風壁(南側)



⑥ 防風壁(南側)

写真 4.13.2-1 防風対策の実施状況

4.13.3 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.13.3-1 に示すとおりです。

表 4.13.3-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、隣棟間隔をできる限り確保します。	計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、隣棟間隔をできる限り確保しました。
高層部による地上付近への吹き降ろしの影響を低減するよう、低層部には壁や庇の設置を行います。	低層部には壁や庇の設置を行いました。 (写真 4.13.3-1)
風による道路への障害物の侵入を予防するために、強風時には敷地内の屋外に転倒・飛散しやすいものを極力設置しないよう、居住者及び店舗関係者等に対して協力を働きかけます。	風による道路への障害物の侵入を予防するために、強風時には敷地内の屋外に転倒・飛散しやすいものを極力設置しないよう、居住者及び店舗関係者等に対して協力を働きかけました。
バルコニーについて、強風時に飛ばされる危険のある椅子、テーブル等には落下対策を講じるよう、居住者等に協力を促します。また、洗濯物、布団等を掛け又は吊るす等、落下のおそれのある行為はしないよう居住者等に協力を促します。	バルコニーについて、強風時に飛ばされる危険のある椅子、テーブル等には落下対策を講じるよう、居住者等に協力を促しました。また、洗濯物、布団等を掛け又は吊るす等、落下のおそれのある行為はしないよう居住者等に協力を促しました。
防風植栽の防風効果を維持するため、季節に応じた灌水、十分な施肥を行う等、適切な維持管理を行います。	剪定(年6回)、施肥(年1回)、防虫対策(年3回)を実施し、灌水は季節に応じて回数を変更して実施しています。



写真 4.13.3-1 低層部の壁や庇の設置状況

4.13.4 予測結果との比較

計画建築物建設後（植栽あり）の予測結果を確認するため、計画建築物及び防風植栽の施工完了後の1年間を対象として調査を行いました。

予測結果と事後調査結果との比較は、表 4.13.4-1 に示すとおりです。

地点1、地点2の両地点において、予測結果は領域B（低中層市街地相当）であるのに対し、事後調査結果は地点1では領域A（住宅地相当）、地点2では領域B（低中層市街地相当）でした。

表 4.13.4-1 予測結果と事後調査結果との比較

事後調査 地点	総合評価ランク	
	予測結果	事後調査結果
地点1 (風洞実験測定地点72付近)	領域B	領域A
地点2 (風洞実験測定地点90付近)	領域B	領域B

4.13.5 環境の目標との比較

事後調査の結果、地点1において領域A（住宅地相当）であり、予測結果である領域B（低中層市街地相当）を下回りました。地点2においては領域B（低中層市街地相当）であり、予測結果である領域B（低中層市街地相当）と同等でした。地点1及び地点2の両地点では住宅地・市街地としての一般的風環境と評価されるため、計画地周辺の風環境に著しい影響は与えていないと考えます。また、建物の周囲には防風植栽を含む緑化整備を実施し、維持・管理を行うことで、風による影響の低減に努めています。

また、風による道路への障害物の侵入を予防するための対応策について、居住者及び店舗関係者に呼びかけています。

したがって、環境の目標の「計画建築物に起因するビル風により、計画地及びその周辺の風環境に著しい影響を及ぼさないこと、快適な歩行空間を確保すること（(株)風工学研究所の提案による風環境評価基準等）」及び「風による道路への障害物の侵入を予防すること」を満たすと考えます。

4.14 日照

本事業により建設した計画建築物の存在が、日影規制の基準を遵守するとともに、日影の影響が及ぶ範囲を最小限に抑えていることを確認するため調査を実施しました。

4.14.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）については、「2.3 対象事業の内容」(p.2～20)に示すとおりであり、計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さについては計画時よりも5m低い220mとなっています。

4.14.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.14.2-1 に示すとおりです。

表 4.14.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
敷地境界から計画建築物をセットバックした配置とし、離隔距離をできる限り確保するよう配慮します。	敷地境界から計画建築物をセットバックした配置とし、離隔距離をできる限り確保しました。
計画建築物を高層化することで平面形状のスリム化を図り、周辺への日影の影響を小さくするように配慮します。	最高高さについては計画時より5m低い220mとなっているため、周辺への日影の影響が小さくなっています。

4.14.3 予測結果との比較

計画時に対して、日照に影響するような計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さについては計画時より5m低い220mとなっています。このため計画建築物による日影は、予測結果より短くなり、計画建築物により日影が生じると予測される範囲は、日影規制地域に該当しません。また、4時間以上の日影の範囲は、計画地西側、北側の限られた範囲に収まっています。

4.14.4 環境の目標との比較

計画建築物による日影は、日影規制を満足するとともに、4時間以上日影が及ぶ範囲は、計画地西側、北側の限られた範囲に収まっています。

したがって、環境の目標の「計画建築物に起因する日影により、計画地周辺の日照の状況に著しい影響を及ぼさないこと（「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」（昭和53年7月東京都条例第63号）に基づく日影規制の基準）」を満たすと考えます。

4.15 光

本事業により建設した計画建築物等により、反射光や夜間照明による障害光が周辺住宅等に及んでいないことを確認するため調査を実施しました。

4.15.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の外装状況及び夜間照明の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

ア. 計画建築物の外装状況

計画建築物の各階には庇を設けるとともに、バルコニーにより彫りの深い外壁を設けたことから、著しい反射光による影響は発生しませんでした。

イ. 夜間照明の状況

「ア. 計画建築物の外装状況」に記載したとおり、計画建築物の各階には庇を設けるとともに、バルコニーにより彫りの深い外壁を設けたほか、計画建築物の室内照明は、ブラインドやデッキ部にはオーニング等を設け、外部への室内照明の漏れの低減を図ったことから、著しい光害による影響は発生しませんでした。

4.15.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.15.2-1 に示すとおりです。

表 4.15.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
計画建築物の外壁は、各階に庇を設けること等により、反射光を緩和させるよう配慮します。	バルコニーにより彫りの深い外壁を設置し、各階に庇を設けることで、反射光を緩和させるよう配慮しました。
ブラインドやカーテンにより、室内照明の外部漏洩の低減を図ります。	ブラインドやカーテンの設置により、室内照明の外部漏洩の低減を図っています。
計画建築物の足元回り空間等に間接照明等を用い、安全で落ち着いた空間の創出に努めます。	計画建築物の足元回り空間等に間接照明等を用いて、安全で落ち着いた空間の創出に努めました。
店舗関係者等へ「ブラインド・カーテン・オーニング等の使用、照明の節電」を働きかけ、光害の発生の抑制に努めます。	店舗関係者等へ「ブラインド・カーテン・オーニング等の使用、照明の節電」を働きかけ、光害の発生抑制に努めました。
計画地周辺からの見え方に配慮した照明計画を検討します。	計画地周辺からの見え方に配慮した照明計画としました。



写真 4. 15. 1-1 計画建築物の外装の状況（バルコニーの設置及び彫りの深い外壁）



写真 4. 15. 1-2 光の外部漏洩の低減の状況

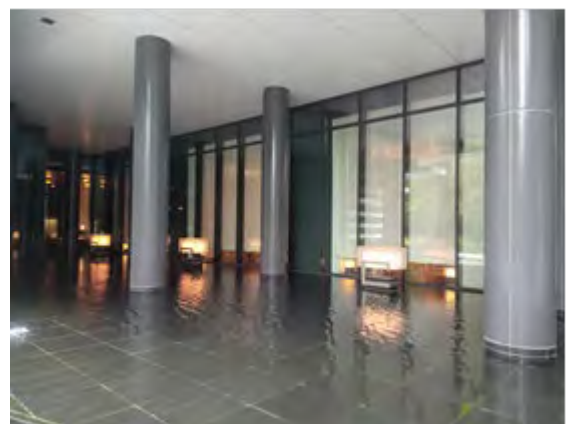


写真 4. 15. 1-3 照明の状況
（計画地内の間接照明）

4. 15. 3 予測結果との比較

計画建築物の各階には庇を設けるとともに、バルコニーにより彫りの深い外壁を設けるほか、計画建築物の室内照明は、ブラインドやデッキ部にはオーニング等を設け、外部への室内照明の漏れの低減を図ることから、著しい光害による影響は発生しないものと考えられます。

4. 15. 4 環境の目標との比較

本事業においては、夜間照明による障害光が周辺住宅等に及ばないように、環境庁「光害対策ガイドライン(改訂版)」(平成 19 年 12 月)等を参考に屋外照明などの配置や向き等に配慮しており、計画建築物による著しい反射光や夜間の障害光が周辺に及ぶ可能性はないと考えられます。

したがって、本事業は光害に関わる環境の目標を満たすと考えられます。

4.16 植物・動物（緑）

本事業の緑化が港区及び東京都の緑化基準を満たしていることを確認するとともに、人々が安らげる緑豊かな潤いのある街並みが創出されていることを確認するため調査を実施しました。

4.16.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、緑の整備量及び整備内容の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

緑化の実施状況は、表 4.16.1-1 及び写真 4.16.1-1 に、撮影位置は、図 4.16.1-1 に示すとおりです。

植栽樹木については高木が 125 本、中木が 464 本、低木が被覆率 50%以上植栽されています。また、緑地面積は 2,443.31m²であり、接道部緑化延長は 171.20m です。表 4.16.1-2 に示すとおり、港区及び東京都の緑化基準と比較すると、緑地面積及び接道部緑化延長ともに基準を満たしています。

表 4.16.1-1 緑化の状況

区分	樹種名	本数(換算後)
高木	アラカシ、シラカシ等	125 本
中木	シロダモ、エゴノキ等	464 本
低木	トベラ、シャリンバイ等	被覆率 50%以上
接道部緑化延長(m)		171.20m
緑地面積(m ²)		2,443.31m ²

表 4.16.1-2 緑化の状況と基準との比較

項目	緑化の状況	緑化基準	
		港区	東京都
接道部緑化延長	171.20m	149.09m	—
緑地面積	地上	1,398.34m ²	—
	屋上	1,044.97m ²	—
	合計	2,443.31m ²	1,776.00m ²

注) 東京都の基準は、本事業の対象外ですが、参考に記載しました。



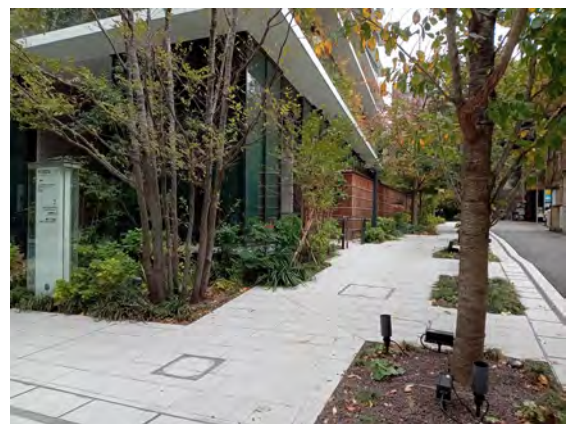
①計画地内



②計画地西側



③計画地東側



④計画地南側

写真 4. 16. 1-1 緑化の状況



凡 例

-  計画地
-  敷地境界
-  高木
-  植栽



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 4.16.1-1 撮影位置

4.16.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.16.2-1 に示すとおりです。

表 4.16.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
緑化にあたっては、在来種や愛宕山の植生を考慮した植栽樹種等を選定するように努めます。	緑化にあたり、在来種や愛宕山の植生を考慮した植栽樹種等を選定しました。
植栽後は、灌水、施肥、草刈・除草、剪定・刈込み、病害虫駆除等を適切に行い、整備した緑地の維持管理に努めます。	剪定（年6回）、施肥（年1回）、防虫対策（年3回）を実施し、灌水は季節に応じて回数を変更して実施しています。

4.16.3 予測結果との比較

緑の量及び樹種等の状況の予測結果と事後調査結果との比較は、表 4.16.3-1 に示すとおりです。

緑地面積は 2,443.31m² であり、予測結果の計画約 2,426.30m² を上回っています。接道部緑化長さは 171.20m であり、予測結果の計画約 162m を上回っています。

表 4.16.3-1 予測結果と事後調査結果との比較

項目		予測結果	事後調査結果
接道部緑化延長		161.6m	171.20m
緑地面積	地上	1,304.41m ²	1,398.34m ²
	屋上	1,122.89m ²	1,044.97m ²
	合計	2,426.30m ²	2,443.31m ²

4.16.4 環境の目標との比較

本事業においては、緑地面積、接続部緑化長さともに港区及び東京都の緑化基準を満足しており、「広場状空地」及び「歩道状空地」等のオープンスペースを整備し、人々が安らげる緑豊かな潤いのある街並みを創出しています。

したがって、環境の目標の「計画地及びその周辺において緑豊かな生活環境を形成するために樹木の保全・育成を図っていること（「東京における自然の保護と回復に関する条例」（平成12年12月東京都条例第216号）、「港区みどりを守る条例」（昭和49年6月港区条例第29号）による緑化基準）に示されている緑化基準」を満たすと考えます。

4.17 都市景観

本事業が、港区の都市景観に関する方針等を踏まえ、周辺都市環境との調和を図り、良好な都市景観の創出に寄与していることを確認するため調査を実施しました。

4.17.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、主要な眺望地点からの景観の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査地点は、表 4.17.1-1 及び図 4.17.1-1 に示す 9 地点としました。

表 4.17.1-1 景観調査地点

調査地点	所在地	備考
1	西新橋二丁目交差点	図 4.17.1-1 参照
2	霞が関二丁目交差点	
3	虎ノ門二丁目交差点	
4	神谷町交差点	
5	南桜公園	
6	芝給水所公園	
7	手まり坂緑地	
8	汐見坂	
9	NHK 放送博物館	

注) 調査地点 3 については工事の仮囲いにより視認できなかったため、事後調査地点を予測地点より西側へ移動した。

イ. 調査時期

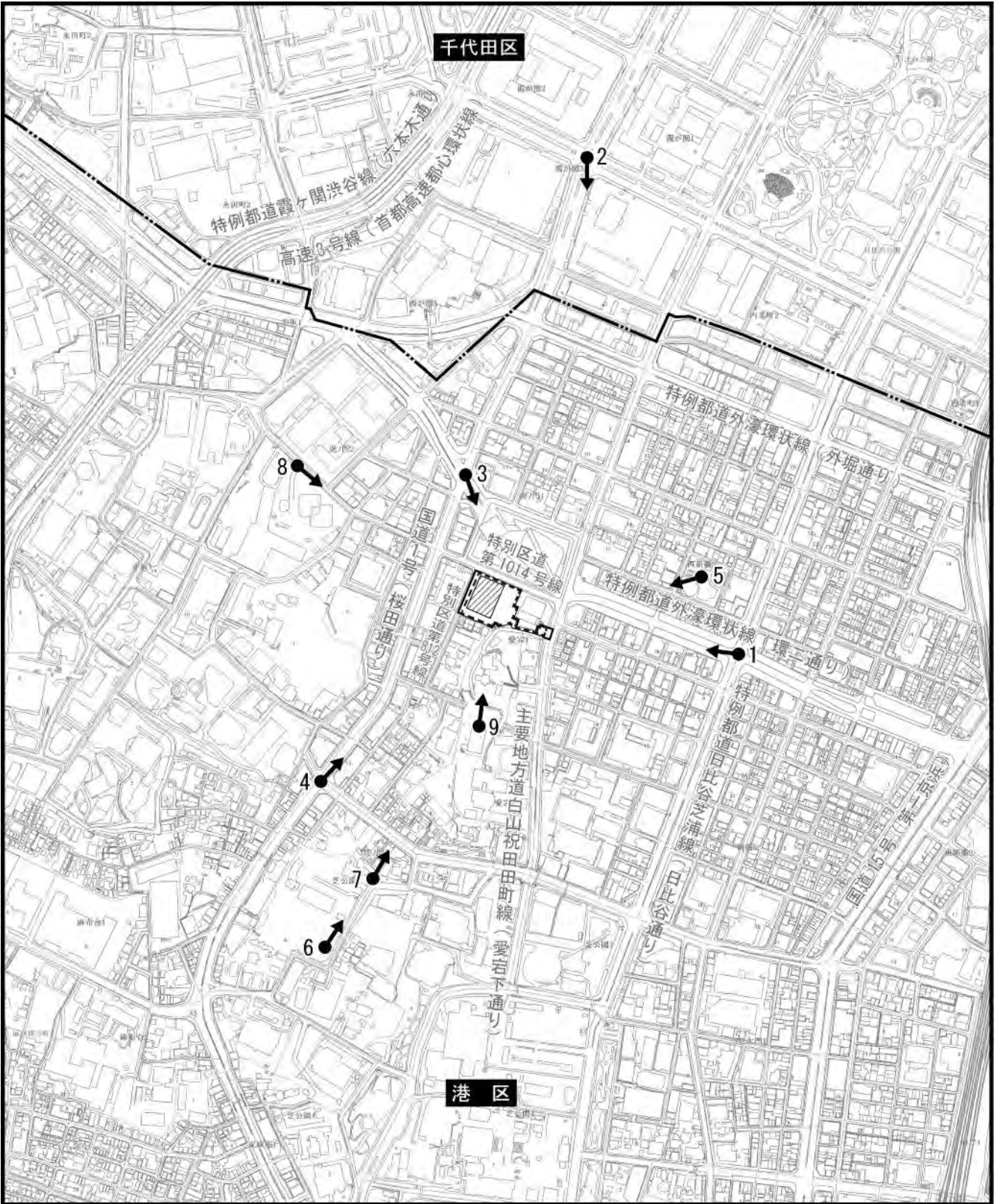
調査時期は、供用開始後としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）によりました。


(3) 調査結果

予測結果と比較した主要な眺望地点からの景観の状況は、写真 4.17.1-1～4.17.1-9 に示すとおりです。



凡例

-  計画地
-  敷地境界
-  計画建築物
-  区界

 景観調査地点（供用後：1～9）



Scale 1:10,000

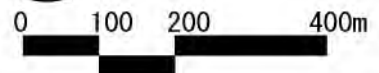


図 4.17.1-1 都市景観調査地点



写真 4.17.1-1 地点 1：西新橋二丁目交差点（上：予測結果 下：事後調査結果）



写真 4.17.1-2 地点 2 : 霞が関二丁目交差点 (上 : 予測結果 下 : 事後調査結果)



写真 4.17.1-3 地点 3：虎ノ門二丁目交差点（上：予測結果 下：事後調査結果）



写真 4.17.1-4 地点 4：神谷町交差点（上：予測結果 下：事後調査結果）



写真 4.17.1-5 地点 5：南桜公園（上：予測結果 下：事後調査結果）



写真 4.17.1-6 地点 6：芝給水所公園（上：予測結果 下：事後調査結果）



写真 4.17.1-7 地点 7：手まり坂緑地（上：予測結果 下：事後調査結果）



写真 4.17.1-8 地点 8 : 汐見坂 (上 : 予測結果 下 : 事後調査結果)



写真 4.17.1-9 地点 9 : NHK 放送博物館 (上 : 予測結果 下 : 事後調査結果)

4.17.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.17.2-1(1)～(2)に示すとおりです。

表 4.17.2-1(1) 予測結果に基づく対策の実施状況

項目	予測結果に基づく対策	実施状況
配置	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺エリアにおいて、計画地の北東側には、港区公園と一体的な広場を整備するとともに、幅員の狭い特別区道第 812 号線や敷地南側 42 条 2 項道路側は、歩道状空地の確保と緩やかなセットバックにより、それぞれの通り毎に隣棟間隔を確保します。また、立体的な緑化などの環境整備をすることで、周辺市街地との調和・圧迫感の軽減を図ります。 ・建物周辺の視界の抜けを確保し、周辺市街地への圧迫感の軽減を図ります。 ・緑豊かでまとまりのある広場空間（約 1,500㎡／港区公園の整備含む）や歩道状空地を適切に配置することで、芝公園から日比谷公園に至る「緑の南北軸」の形成及び特例都道外濠環状線（環二通り）の開放的な街路空間から成る「緑の東西軸」の形成、この双方の実現に貢献し、新しい拠点に相応しい、潤い・安らぎに満ちた街並み形成を創出します。 ・隣接する愛宕山・愛宕神社への圧迫感の緩和や、見通しの確保に配慮した建築物の形状・配置とします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺エリアにおいて、計画地の北東側には、港区公園と一体的な広場を整備するとともに、幅員の狭い特別区道第 812 号線や敷地南側 42 条 2 項道路側は、歩道状空地の確保と緩やかなセットバックにより、それぞれの通り毎に隣棟間隔を確保しました。また、立体的な緑化などの環境整備をすることで、周辺市街地との調和・圧迫感の軽減を図りました。（写真 4.17.2-1） ・建物周辺の視界の抜けを確保し、周辺市街地への圧迫感の軽減を図りました。 ・緑豊かでまとまりのある広場空間（約 1,500㎡／港区公園の整備含む）や歩道状空地を適切に配置することで、芝公園から日比谷公園に至る「緑の南北軸」の形成及び特例都道外濠環状線（環二通り）の開放的な街路空間から成る「緑の東西軸」の形成、この双方の実現に貢献し、新しい拠点に相応しい、潤い・安らぎに満ちた街並み形成を創出しました。 ・隣接する愛宕山・愛宕神社への圧迫感の緩和や、見通しの確保に配慮した建築物の形状・配置としました。
高さ ・規模	<ul style="list-style-type: none"> ・超高層タワーの高さ設定や外形・ファサードデザイン等は、周辺開発（虎ノ門地区）と協調して取り組むことで、計画的な都市景観の形成の実現を目指します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・超高層タワーの高さ設定や外形・ファサードデザイン等は、周辺開発（虎ノ門地区）と協調して取り組むことで、計画的な都市景観の形成の実現をしました。
形態 ・意匠 ・色彩	<ul style="list-style-type: none"> ・都市軸に配慮した配置及び隣棟間隔のバランスに配慮した計画とし、虎ノ門・愛宕地区の新しい拠点に相応しい、計画的な群造形を創出します。 ・建物形状を矩形ではなく緩やかなカーブでセットバックさせ、低層部を徐々に周辺街区の街並みになじませることにより、ボリューム感の軽減を図ります。 ・超高層タワーの外形・ファサードデザインは、虎ノ門ヒルズ及び虎ノ門一丁目計画の計画建築物も含めた 3 棟のタワーデザインと呼応するデザインとし、一体感を創出する計画とします。また、壁面は透明感あるガラスと奥行き感のある庇とすることで、高層化に伴う圧迫感軽減に配慮します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市軸に配慮した配置及び隣棟間隔のバランスに配慮し、虎ノ門・愛宕地区の新しい拠点に相応しい、計画的な群造形を創出しました。 ・建物形状を矩形ではなく緩やかなカーブでセットバックさせ、低層部を徐々に周辺街区の街並みになじませることにより、ボリューム感の軽減を図りました。 ・超高層タワーの外形・ファサードデザインは、虎ノ門ヒルズ及び虎ノ門一丁目計画の計画建築物も含めた 3 棟のタワーデザインと呼応するデザインとし、一体感を創出しました。また、壁面は透明感あるガラスと奥行き感のある庇とすることで、高層化に伴う圧迫感軽減に配慮しました。

表 4. 17. 2-1 (2) 予測結果に基づく対策の実施状況

項目	予測結果に基づく対策	実施状況
<p>形態</p> <p>・意匠</p> <p>・色彩</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・低層部は、来街者を迎え入れる空間を構成するとともに、主要なエントランスについては、通りの交点など視認性の高いデザインとして計画します。 ・虎ノ門ヒルズ低層部の賑わい機能と呼応する商業施設を歩行者デッキレベルに導入し、ブリッジで繋ぐことで隣接開発と連携する回遊性を創出します。 ・建築物のデッキ・庇上部に積極的な緑化を行い、立体的・広域的な緑のネットワーク化を図り、愛宕山に溶け込む都市景観を創出します。 ・愛宕山の自然環境や、愛宕神社をはじめとする当地区周辺の神社・仏閣等の街並みに配慮して、落ち着いた色彩や透過性が高く圧迫感の少ない建物形態により、周辺市街地の雰囲気と配慮した形態・意匠とします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・低層部は、来街者を迎え入れる空間を構成するとともに、主要なエントランスについては、通りの交点など視認性の高いデザインとしました。 ・虎ノ門ヒルズ低層部の賑わい機能と呼応する商業施設を歩行者デッキレベルに導入し、ブリッジで繋ぐことで隣接開発と連携する回遊性を創出しました。(写真 4. 17. 2-2) ・建築物のデッキ・庇上部に積極的な緑化を行い、立体的・広域的な緑のネットワーク化を図り、愛宕山に溶け込む都市景観を創出しました。(写真 4. 17. 2-3) ・愛宕山の自然環境や、愛宕神社をはじめとする当地区周辺の神社・仏閣等の街並みに配慮して、落ち着いた色彩や透過性が高く圧迫感の少ない建物形態により、周辺市街地の雰囲気と配慮した形態・意匠としました。
<p>公開空地</p> <p>・外構等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「東西・南北の緑の軸」の形成に資するべく、虎ノ門ヒルズと愛宕山をつなぐ部分に緑豊かでまとまりのある広場空間（約 1,500m²/港区公園の整備含む）を整備します。このことで、愛宕山の自然環境や虎ノ門ヒルズの 2 号施設広場（約 6,000m²）と視覚的・空間的に連続した、緑に包まれた空間を創出します。 ・広場整備においては、愛宕山の緑豊かな稜線を連続させることで、「愛宕山からの都市への緑の拡張」を実現します。 ・その他の敷地外周部における歩道状空地は、大径木により緑環境の充実を図るとともに、ピロティー空間等を整備することで、歩行者に対して親密なスケール感を演出します。 ・グランドレベルの緑豊かなオープンスペースと歩行者デッキレベルのテラス空間を、緑のステップガーデンや大階段などのオープンスペース、環境施設（ファニチャー・照明等）で立体的につなぐことで、連続した潤いのある空間を創出します。 ・虎ノ門ヒルズの 2 号施設広場(約 6,000m²)との連携を図ることで、居住エリアの開かれた「コミュニティ形成の核」とします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「東西・南北の緑の軸」の形成に資するべく、虎ノ門ヒルズと愛宕山をつなぐ部分に緑豊かでまとまりのある広場空間（約 1,500m²/港区公園の整備含む）を整備しました。このことで、愛宕山の自然環境や虎ノ門ヒルズの 2 号施設広場（約 6,000m²）と視覚的・空間的に連続した、緑に包まれた空間を創出しました。(写真 4. 17. 2-4) ・広場整備においては、愛宕山の緑豊かな稜線を連続させることで、「愛宕山からの都市への緑の拡張」を実現しました。 ・その他の敷地外周部における歩道状空地は、大径木により緑環境の充実を図るとともに、ピロティー空間等を整備することで、歩行者に対して親密なスケール感を演出しました。 ・グランドレベルの緑豊かなオープンスペースと歩行者デッキレベルのテラス空間を、緑のステップガーデンや大階段などのオープンスペース、環境施設（ファニチャー・照明等）で立体的につなぐことで、連続した潤いのある空間を創出しました。(写真 4. 17. 2-4) ・虎ノ門ヒルズの 2 号施設広場(約 6,000m²)との連携を図ることで、居住エリアの開かれた「コミュニティ形成の核」としました。



写真 4. 17. 2-1 商業施設と繋ぐ歩行者デッキ



写真 4. 17. 2-2 歩行者デッキ及び庇上部の緑化



写真 4. 17. 2-3 広場空間



写真 4. 17. 2-4 オープンスペース

4.17.3 予測結果との比較

計画建築物の配置、形状及び高さに大きな変更はないことから、事後調査結果は予測結果と概ね一致しました。なお、計画地周辺の開発により予測結果と比較し、計画建築物が視認できない地点もありました。計画建築物は、近接する虎ノ門ヒルズ及び虎ノ門1丁目地区とともに周辺において主要な景観要素となり、周辺エリアとの調和に配慮した一体感のある都市景観が形成されています。

4.17.4 環境の目標との比較

事後調査結果は予測結果と概ね一致しており、計画建築物は、周辺の中高層建築物（業務ビル、住宅）と一体的で都市的な景観要素となっています。

また、本事業により、オープンスペースが整備されるとともに、それぞれに特性を持たせた緑化を図るほか、計画地内空地では、広域的な緑地のネットワーク化を図る緑地空間が形成され、計画建築物とあいまって、潤いや賑わいのある街並みが形成されているものとなっています。

したがって、環境の目標の「計画地周辺の眺望地点及び日常的な視点場からの眺望との調和を図り、良好な都市景観の創出に寄与すること（計画地周辺の景観形成の方針、港区の都市景観形成に関する景観形成基準）」を満たすと考えます。

4.18 地域貢献等（公開空地等）

計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供する空間を創出していることを確認するため調査を実施しました。

4.18.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、新たに創出される空地の整備状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

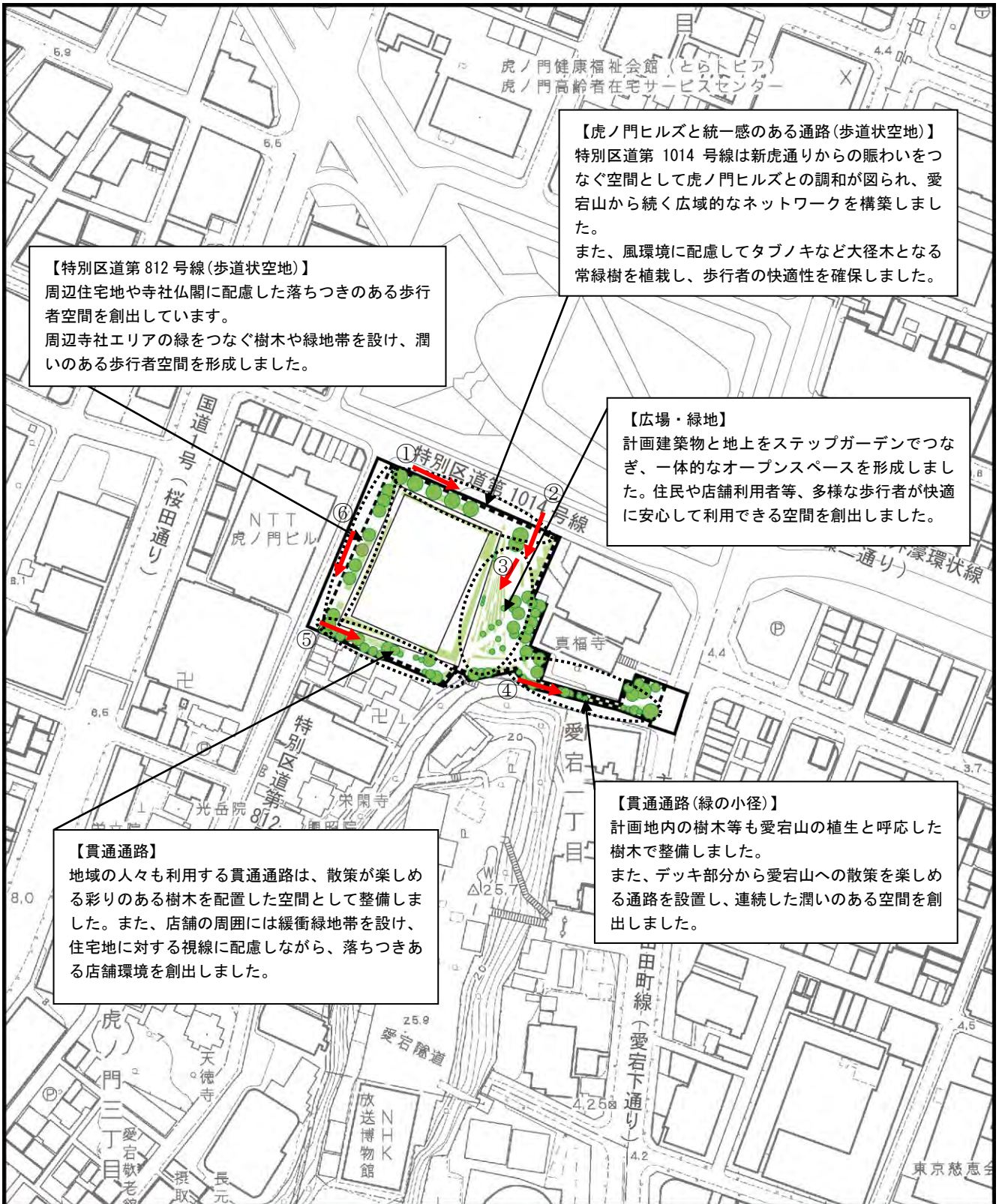
ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

計画地内には図 4.18.1-1 に示すとおり、オープンスペースとして「広場・緑地」、「貫通通路」及び「歩道状空地（特別区道第 812 号線・第 1014 号線沿い）」等が整備されており、地域住民に開放されています。

公開空地等のオープンスペースの整備状況は、写真 4.18.1-1 に示すとおりです。これらの空間については、定期的に剪定、施肥、病害虫防除及び灌水が行われています。



【虎ノ門ヒルズと統一感のある通路(歩道状空地)】
 特別区道第 1014 号線は新虎通りからの賑わいをつなぐ空間として虎ノ門ヒルズとの調和が図られ、愛宕山から続く広域的なネットワークを構築しました。
 また、風環境に配慮してタブノキなど大径木となる常緑樹を植栽し、歩行者の快適性を確保しました。

【特別区道第 812 号線(歩道状空地)】
 周辺住宅地や寺社仏閣に配慮した落ちつきのある歩行者空間を創出しています。
 周辺寺社エリアの緑をつなぐ樹木や緑地帯を設け、潤いのある歩行者空間を形成しました。

【広場・緑地】
 計画建築物と地上をステップガーデンでつなぎ、一体的なオープンスペースを形成しました。住民や店舗利用者等、多様な歩行者が快適に安心して利用できる空間を創出しました。

【貫通路路】
 地域の人々も利用する貫通路路は、散歩が楽しめる彩りのある樹木を配置した空間として整備しました。また、店舗の周囲には緩衝緑地帯を設け、住宅地に対する視線に配慮しながら、落ちつきある店舗環境を創出しました。

【貫通路路(緑の小径)】
 計画地内の樹木等も愛宕山の植生と呼応した樹木で整備しました。
 また、デッキ部分から愛宕山への散歩を楽しめる通路を設置し、連続した潤いのある空間を創出しました。

凡 例		Scale 1:2,500	
	計画地		撮影位置・方向
	敷地境界		
	高木		
	植栽		
<p>図 4.18. 1-1 オープンスペースの整備状況</p>			



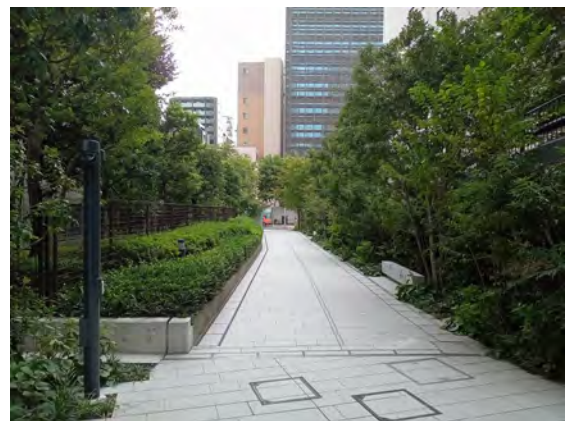
①歩道状空地（計画地北側）



②広場・緑地（計画地東側）



③広場・緑地（計画地東側）



④貫通通路（計画地東側）



⑤貫通通路（計画地南側）



⑥歩道状空地（計画地西側）

写真 4.18.1-1 空地の整備状況（広場）

4.18.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.18.2-1 に示すとおりです。

表 4.18.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

項目	予測結果に基づく対策	実施状況
広場・緑地	公園と一体的に整備し、まちに賑わいや憩いの空間を提供します。	計画建築物と地上をステップガーデンでつなぎ、一体的なオープンスペースを形成し、住民や店舗利用者等、多様な歩行者が快適に安心して利用できる空間を創出しました。(写真 4.18.2-1)
貫通道路	愛宕山の緑の輪郭を拡張しながら彩のある緑を整備し、散策が楽しめる空間を提供します。	計画地内の樹木等も愛宕山の植生と呼応した樹木で整備しました。 また、デッキ部分から愛宕山への散策を楽しめる通路を設置し、連続した潤いのある空間を創出しました。(写真 4.18.2-2)
歩道状空地 (特別区道第 812 号線・第 1014 号線沿い)	周辺住宅地や寺社仏閣に配慮するとともに、虎ノ門ヒルズとの調和を図るよう整備し、落ち着いた潤いある歩行者空間や、特例都道外濠環状線(環二通り)からの賑わいを繋ぐ歩行者空間を提供します。	周辺住宅地や寺社仏閣に配慮した落ちつきのある歩行者空間を創出しました。 また、特別区道第 1014 号線は新虎通りからの賑わいをつなぐ空間として虎ノ門ヒルズとの調和を図るとともに、愛宕山から続く広域的な歩行者ネットワークを構築しました。

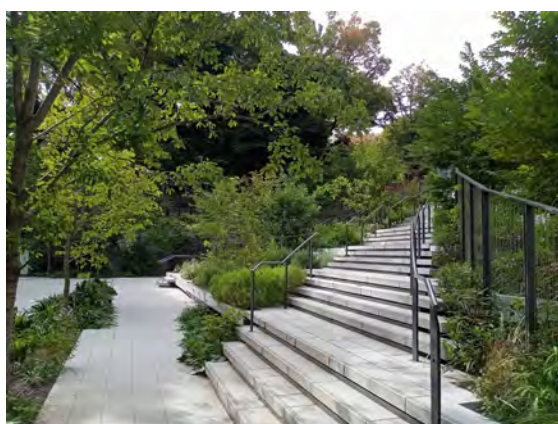


写真 4.18.2-1 ステップガーデンの状況



写真 4.18.2-2 愛宕山への通路の状況

4.18.3 予測結果との比較

本事業では、オープンスペースとして「広場・緑地」、「貫通通路」及び「歩道状空地（特別区道第 812 号線・第 1014 号線沿い）」等を整備することにより、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供しています。

4.18.4 環境の目標との比較

本事業では、計画建築物と地上をステップガーデンで繋ぎ、一体的なオープンスペースをつくります。また、計画地内にはオープンスペースとして「広場・緑地」、「貫通通路」及び「歩道状空地（特別区道第 812 号線・第 1014 号線沿い）」等を整備することにより、計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供し、周辺街区とつながる緑の景観軸を構成します。

したがって、環境の目標の「計画地及びその周辺の利用者に快適性を提供する空間を創出すること」を満たすと考えます。

5. その他

5.1 事後調査を実施した者の名称及び住所

- ・事業者

名 称：森ビル株式会社

代表者：代表取締役社長 辻 慎吾

住 所：東京都港区六本木 6 丁目 10 番 1 号 六本木ヒルズ森タワー

- ・調査受託者

名 称：日本工営株式会社

代表者：代表取締役社長 金井 晴彦

住 所：東京都千代田区麴町五丁目 4 番地

