

(仮称) 愛宕山周辺地区 (I 地区) 開発事業

事後調査報告書
(供用後)

令和6年3月

森ビル株式会社

目 次

1. 事業者の氏名及び住所	1
2. 対象事業の名称、目的及び内容	1
2.1 対象事業の名称	1
2.2 対象事業の目的	1
2.3 対象事業の内容	2
2.3.1 対象事業の位置	2
2.3.2 事業計画の概要	5
3. 対象事業の工事等	21
3.1 工事の計画	21
3.1.1 工事工程	21
3.2 事後調査の進捗状況	22
4. 事後調査の結果	25
4.1 交通	25
4.1.1 自動車交通量	25
4.1.2 歩行者交通量	43
4.1.3 駐車場	54
4.1.4 自転車・自動二輪車駐車場	56
4.1.5 交通安全	58
4.2 リサイクル	60
4.3 地球温暖化の防止・エネルギー利用	65
4.4 ヒートアイランド現象の緩和	68
4.5 大気質	71
4.6 水利用	80
4.7 排水	81
4.8 雨水	83
4.9 地形・地質	85
4.10 音	87
4.11 振動	94
4.12 電波受信状態	99
4.13 風	108
4.14 日照	118
4.15 光	120
4.16 植物・動物（緑）	122

4.17	都市景観	126
4.18	地域貢献等（公開空地等）	141
5.	その他	146
5.1	事後調査を実施した者の名称及び住所	146

1. 事業者の名称及び住所

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

2. 対象事業の名称、目的及び内容

2.1 対象事業の名称

(仮称) 愛宕山周辺地区 (I 地区) 開発事業

2.2 対象事業の目的

対象となる事業は、東京都港区愛宕一丁目の約 0.7ha の区域における住宅及び商業施設の新築事業です。

計画地は、「都市再生特別措置法」(平成 14 年 4 月法律第 22 号)に基づく特定都市再生緊急整備地域「東京都心・臨海地域(平成 24 年 1 月指定)」及び都市再生緊急整備地域「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域(平成 14 年 7 月指定)」に位置付けられており、「東京の都市づくりビジョン(改定)」(平成 21 年 7 月)、「港区まちづくりマスタープラン」(平成 19 年 4 月)、「環状 2 号線周辺地区まちづくりガイドライン」(平成 24 年 3 月)等の上位計画等の中で「国際性、複合空間・市街地、居住環境の質の向上、風格のある緑のネットワーク」等が方針として謳われています。

また、「都市計画法」(昭和 43 年 6 月法律第 100 号)に基づく東京都市計画再開発地区計画「愛宕地区再開発地区計画(平成 10 年 2 月決定)」及び「環状二号線新橋・虎ノ門地区地区計画(平成 10 年 12 月決定)」に隣接しており、現在「愛宕地区再開発地区計画」の区域延伸により、本事業は、開発諸制度として「再開発等促進区を定める地区計画」を用いて計画しました。

本事業では、周辺(愛宕山等)及び周辺開発(環状二号線Ⅲ街区等)と連担する緑豊かな複合市街地の形成を目指します。そのための方針として、愛宕地区再開発地区計画を延伸し、土地利用の転換を目指し、風致環境との共生、愛宕山・環状二号線Ⅲ街区等との歩行者の連続性に配慮したまちづくりを行います。地域の都市防災機能の向上に資する拠点形成として、地域の避難場所として機能するオープンスペース等を整備し、建物の不燃化・耐震化を推進します。自然環境・歴史的資産等と調和した良質な都市景観として、愛宕山の既存緑地の保全、広域的な緑のネットワークの形成を行います。また、緑豊かな環境(愛宕山)と共生した複合市街地として、愛宕山の高低差を活かした立体的な歩行者ネットワークを整備し、良質な居住機能を中心とした拠点形成を行います。

2.3 対象事業の内容

2.3.1 事業の位置

計画地の所在地は、図 2.3.1-1～2 に示すとおり、東京都港区愛宕一丁目に位置し、現在、ジャマイカ大使館、虎ノ門9森ビル等が立地する区域です。

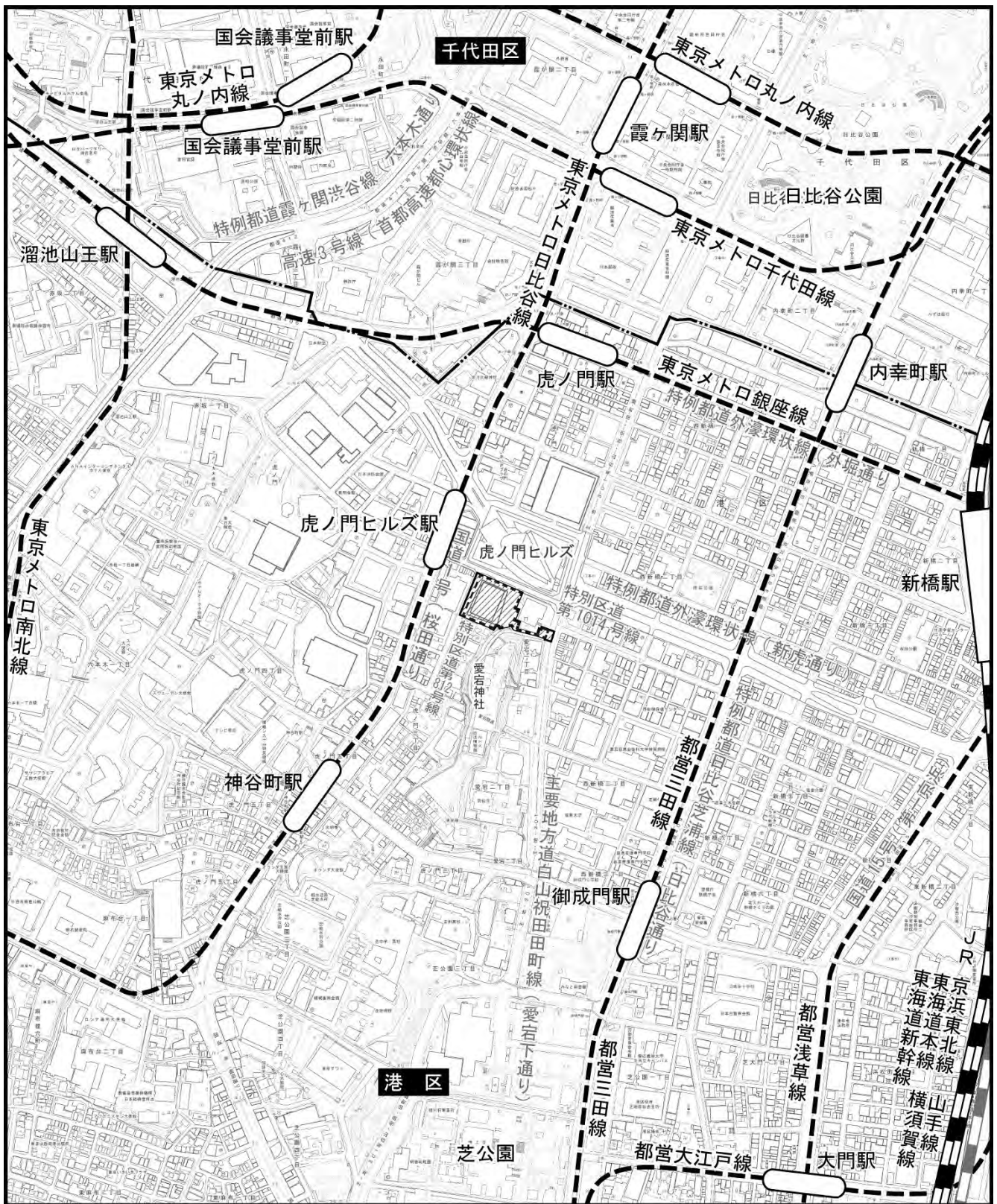
鉄道の最寄り駅として、計画地の北西側約 100m に東京メトロ日比谷線虎ノ門ヒルズ駅、南西約 400m に神谷町駅、北約 500m に東京メトロ銀座線虎ノ門駅及び南東約 500m に都営三田線御成門駅があります。

主要道路として、計画地の北側を東西に特例都道外濠環状線（新虎通り）、東側を南北に主要地方道白山祝田町線（愛宕下通り）、西側を南北に国道 1 号（桜田通り）が整備されています。

所在地及び用途地域等は、表 2.3.1-1 に示すとおりです。

表 2.3.1-1 計画地の所在地等

所在地	東京都港区愛宕一丁目 他
区域面積	約 0.7ha
用途地域等	商業地域／第二種住居地域 都市再生緊急整備地域（環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域） 特定都市再生緊急整備地域（東京都心・臨海地域） 愛宕地区再開発等促進区を定める地区計画
指定容積率	400%、500%、600%、700%



凡例



計画地



敷地境界



区界



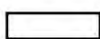
JR線



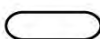
新幹線



地下鉄線



JR駅



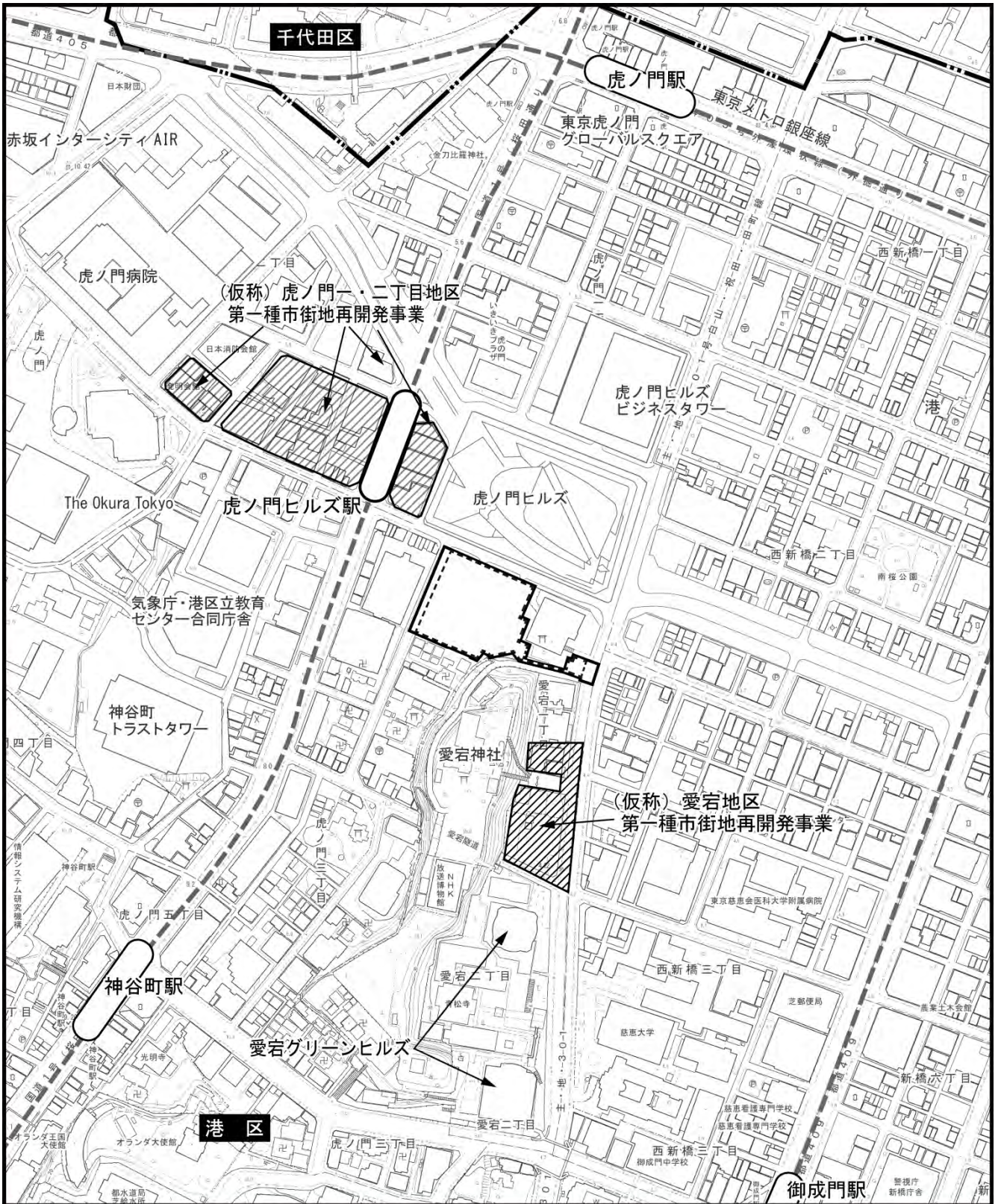
地下鉄駅





Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 2.3.1-1 計画地位置図



凡例

- | | | | |
|---|------|---|----------|
|  | 計画地 |  | 地下鉄 |
|  | 敷地境界 |  | 地下鉄駅 |
|  | 区界 |  | 主な再開発事業等 |



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 2.3.1-2 計画地位置図（詳細図）

2.3.2 事業計画の概要

(1) 土地利用計画・建築計画

計画地内の中心に計画建物、建物東側にまとまった規模の広場を配置しました。また、愛宕山・計画建物・環状二号線Ⅲ街区を連結する歩行者デッキを設置し、周辺を含めた歩行者ネットワークを形成しました。

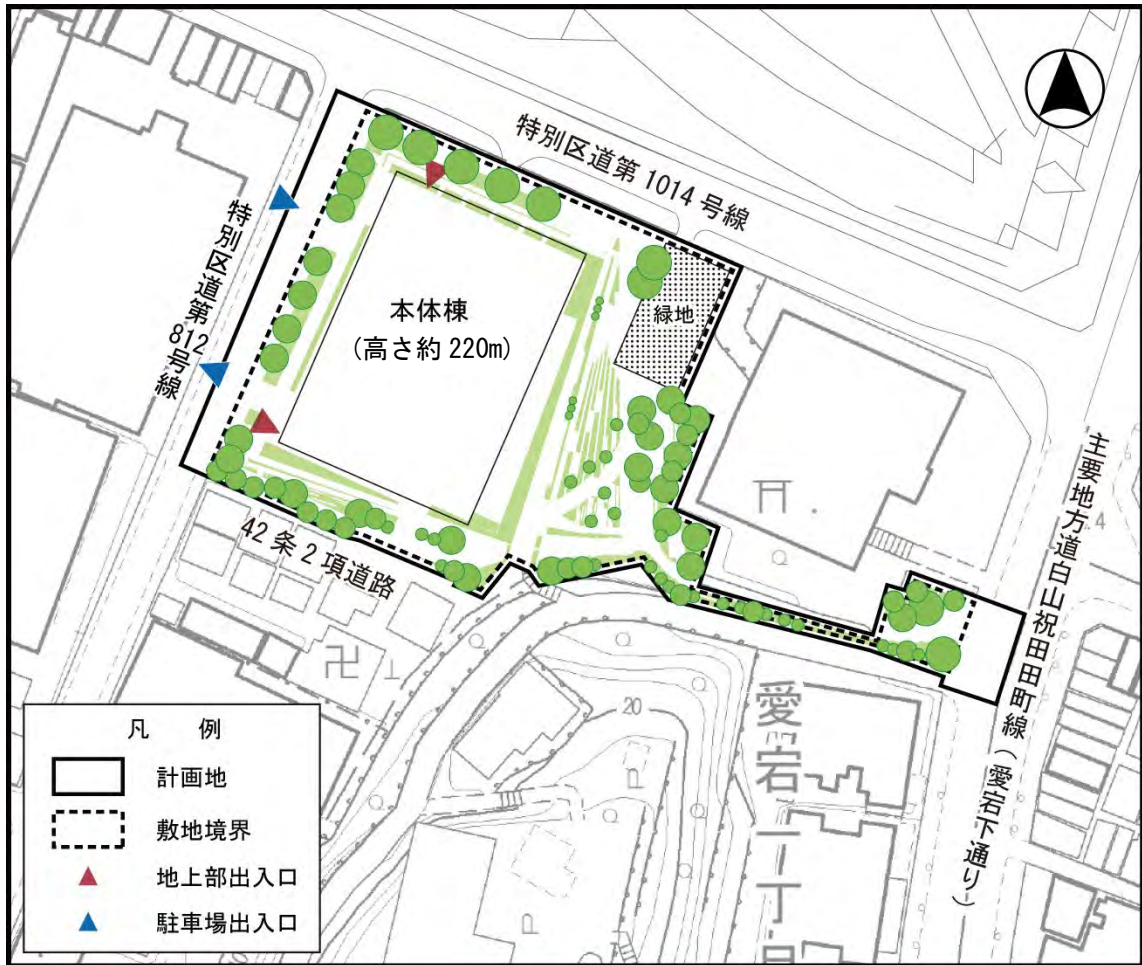
建築計画の概要は、表 2.3.2-1 に示すとおりです。敷地面積は 6,535.76m²、用途は住宅、商業、駐車場等であり、延床面積 121,000m²、高さ 220m になり、住戸数は 547 戸です。

なお、特別区道第 1014 号線に面した計画地北側の緑地は本事業において整備しますが、供用後に公共施設となるため、敷地面積には含めていません。

計画建築物の配置計画図、立面図及び断面図は、図 2.3.2-1～3 に示すとおりです。

表 2.3.2-1 建築計画の概要

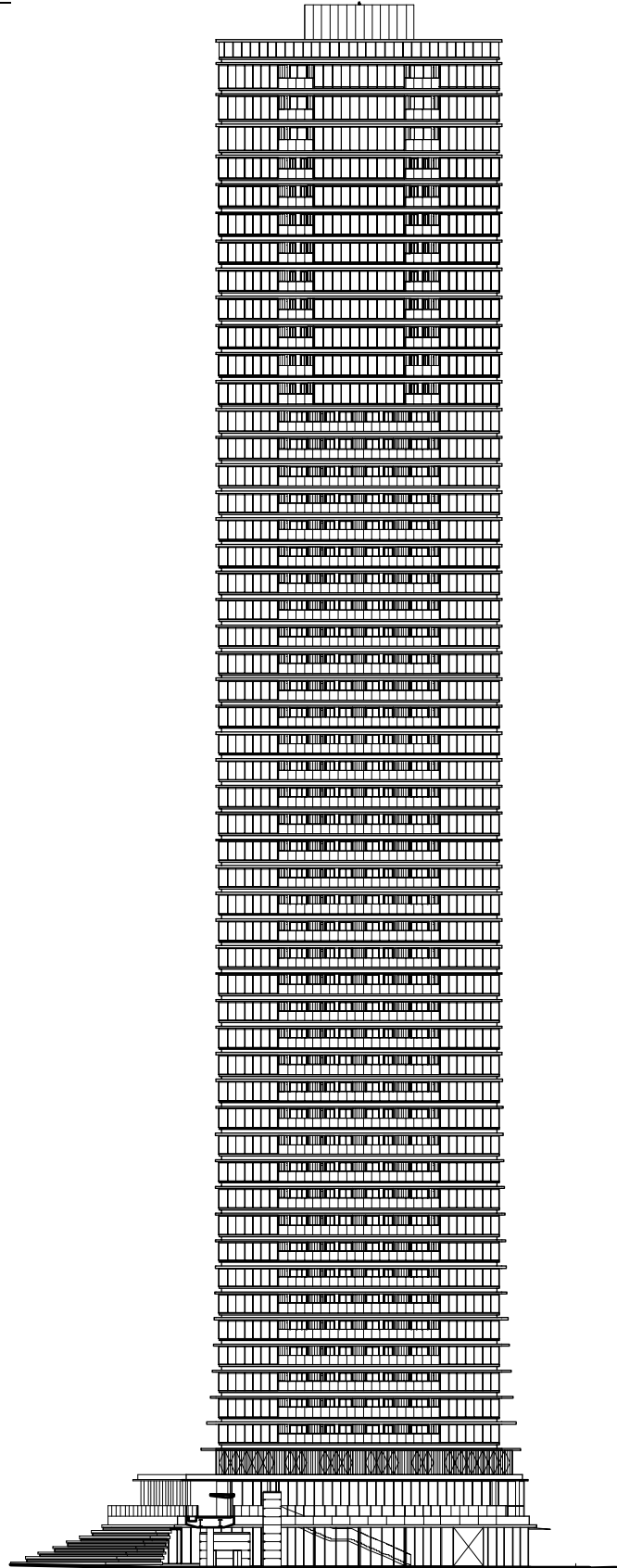
項 目		計 画
用 途		住宅、商業、駐車場 等
敷地面積		6,535.76m ²
建築面積		4,000m ²
延床面積		121,000m ²
容 積 率		1,199.86%
階 数		地上 54 階 地下 4 階
最高高さ		220m
住 戸 数		547 戸
駐車場	機械式・自走式	自動車 312 台・荷捌き 4 台
駐輪場	自転車	549 台
	自動二輪車	30 台



注) 「42 条 2 項道路」とは、「建築基準法」(昭和 25 年法律第 201 号) 第 42 条第 2 項の規定により、建築物が立ち並んでいる幅員 4m 未満の道においても、特定行政庁の指定により、建築基準法上における道路とみなされる道をいいます。

図 2.3.2-1 配置計画図

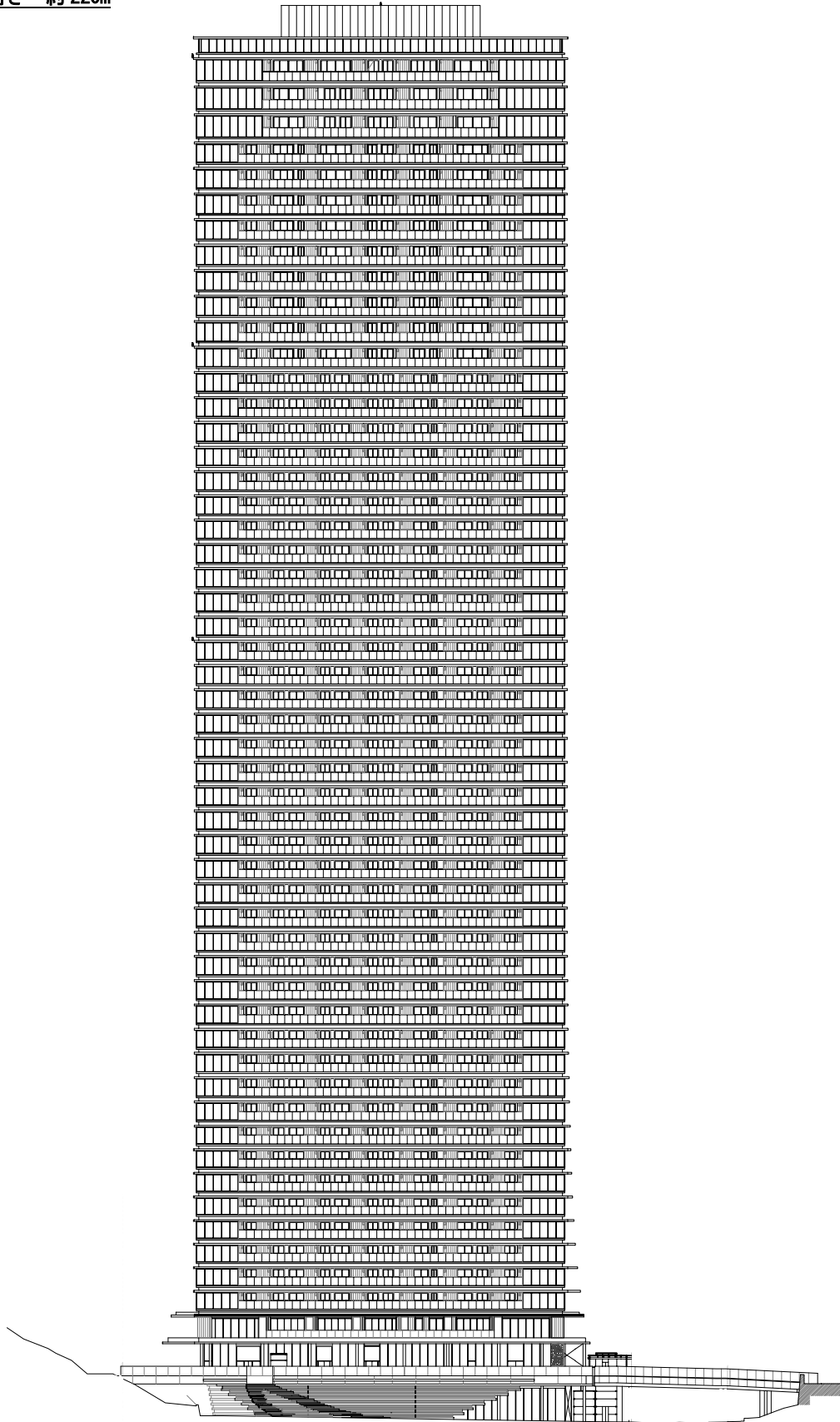
最高高さ 約 220m



■北側立面図 S=1/1,000

图 2.3.2-2(1) 立面图 (北立面图)

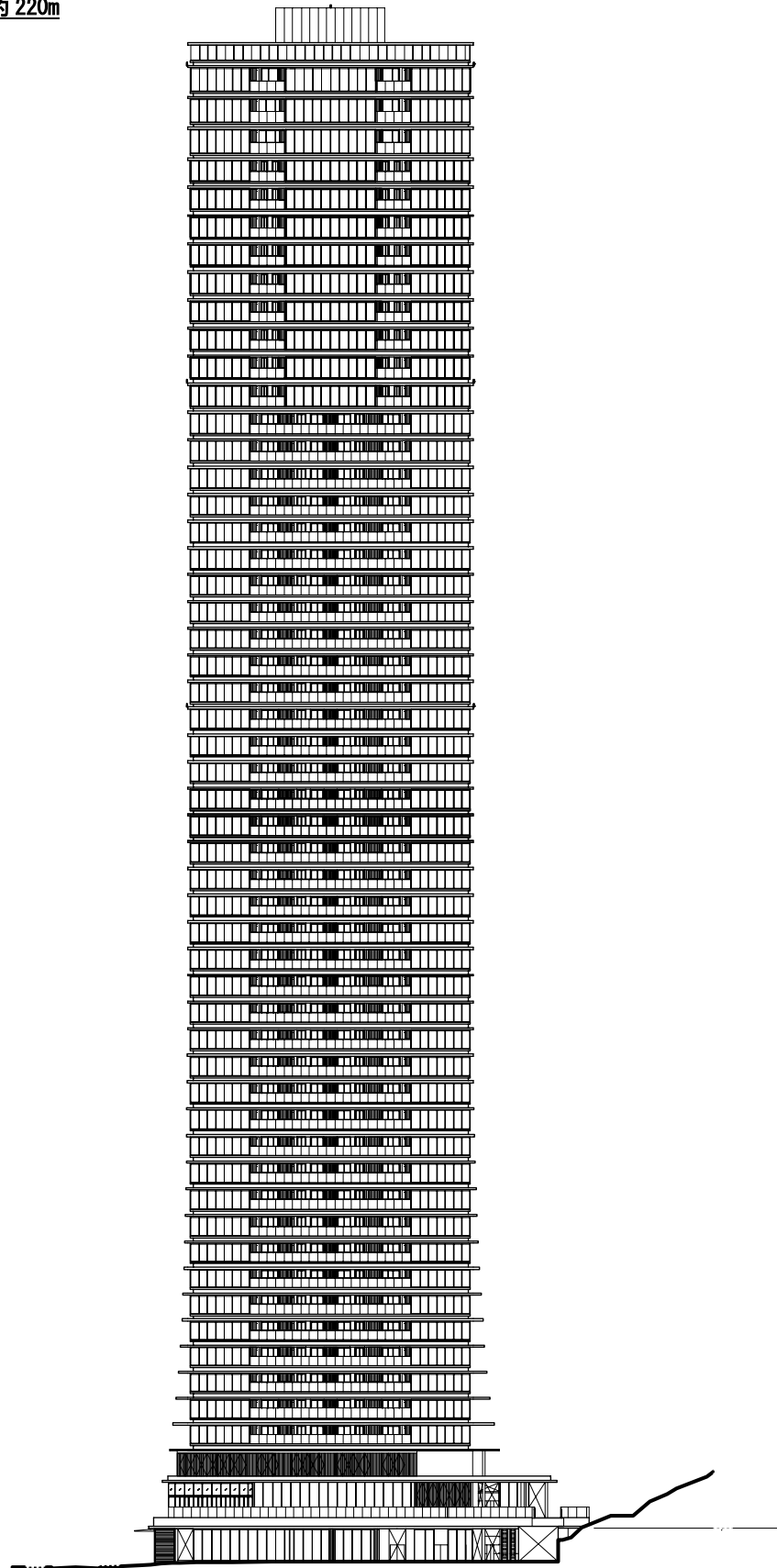
最高高さ 約 220m



■東側立面図 S=1/1,000

图 2.3.2-2(2) 立面图 (東立面图)

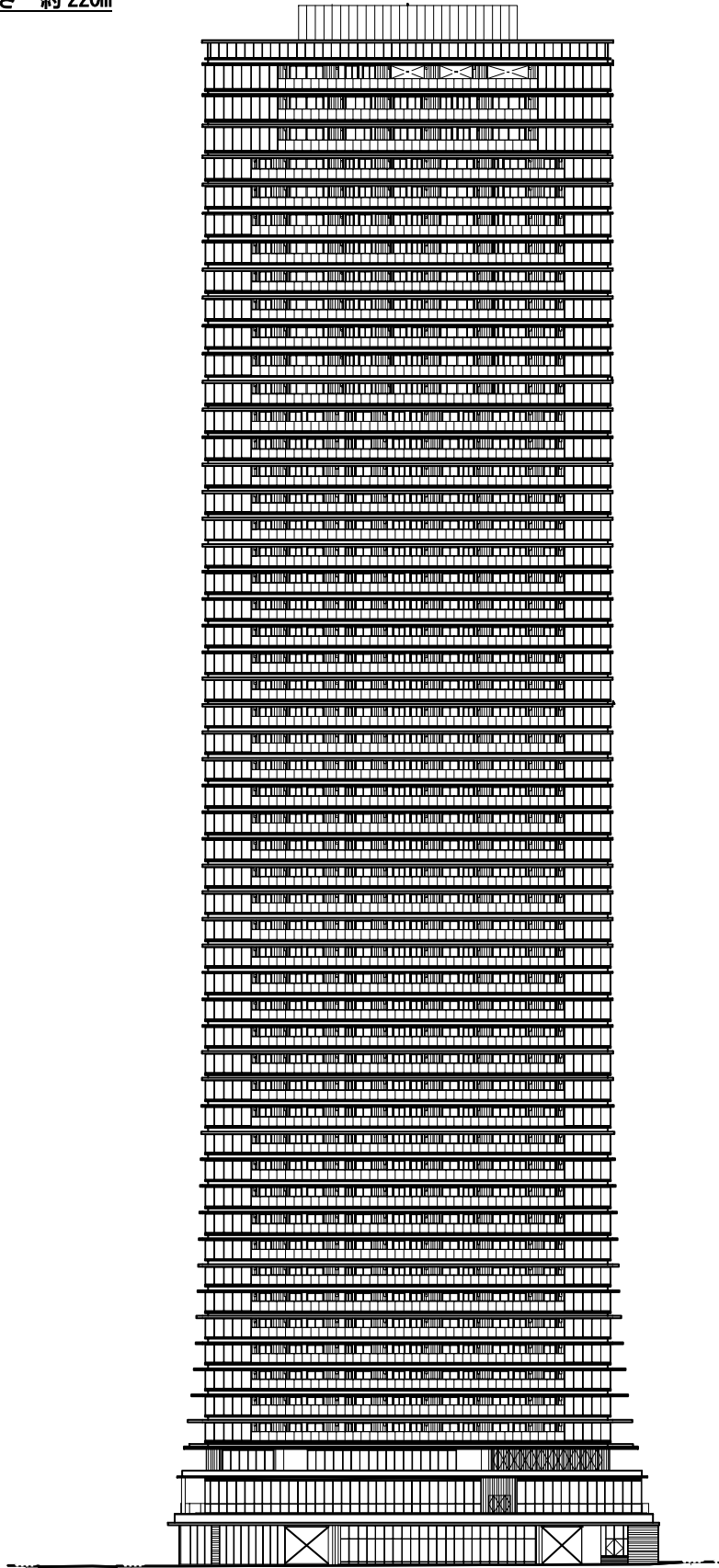
最高高さ 約 220m



■南側立面图 S=1/1,000

图 2.3.2-2(3) 立面图 (南立面图)

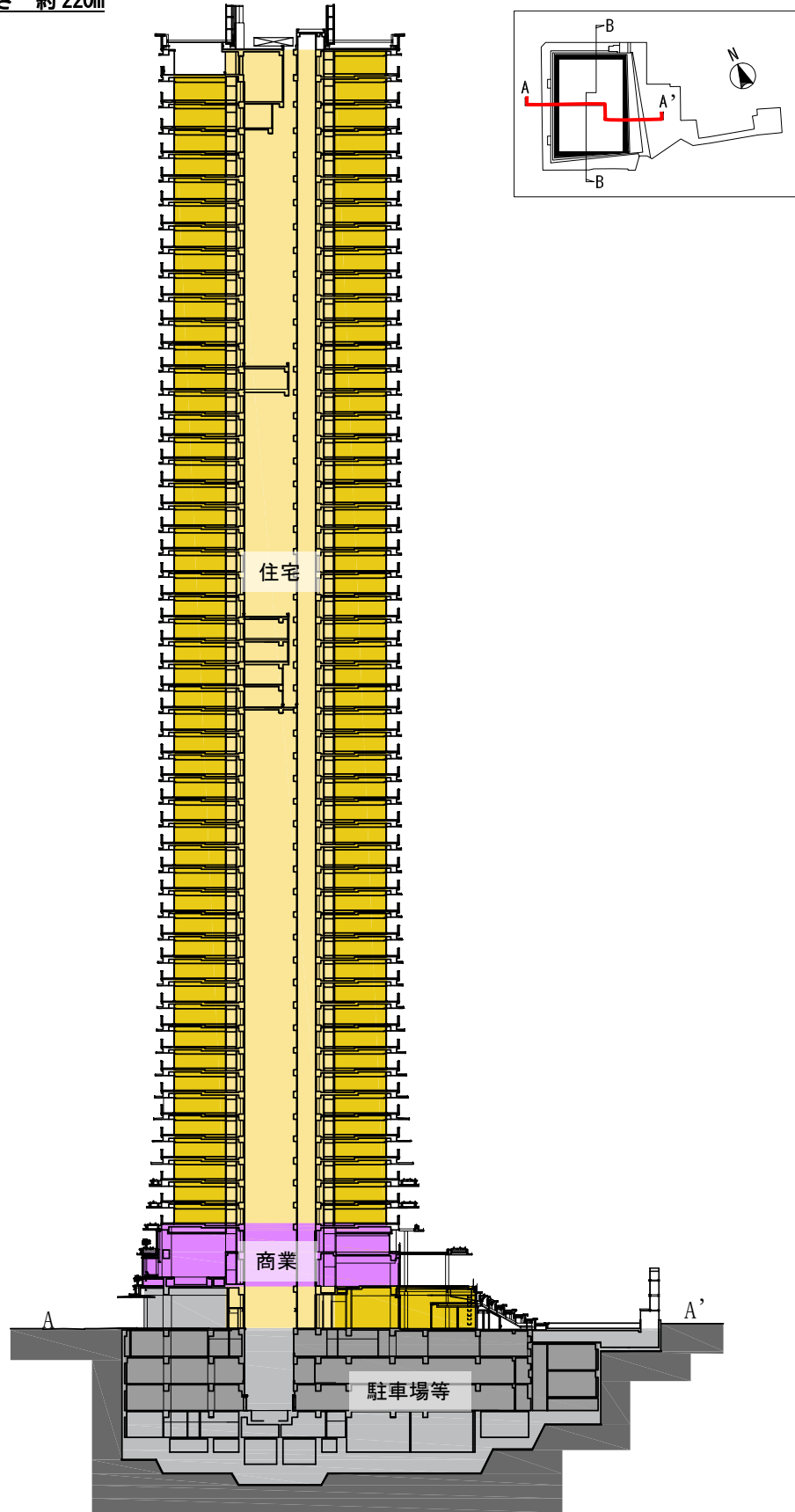
最高高さ 約 220m



■西側立面図 S=1/1,000

图 2.3.2-2(4) 立面图 (西立面图)

最高高さ 約 220m



■ A 断面図 S=1:1,100

图 2.3.2-3(1) 断面图(A 断面)

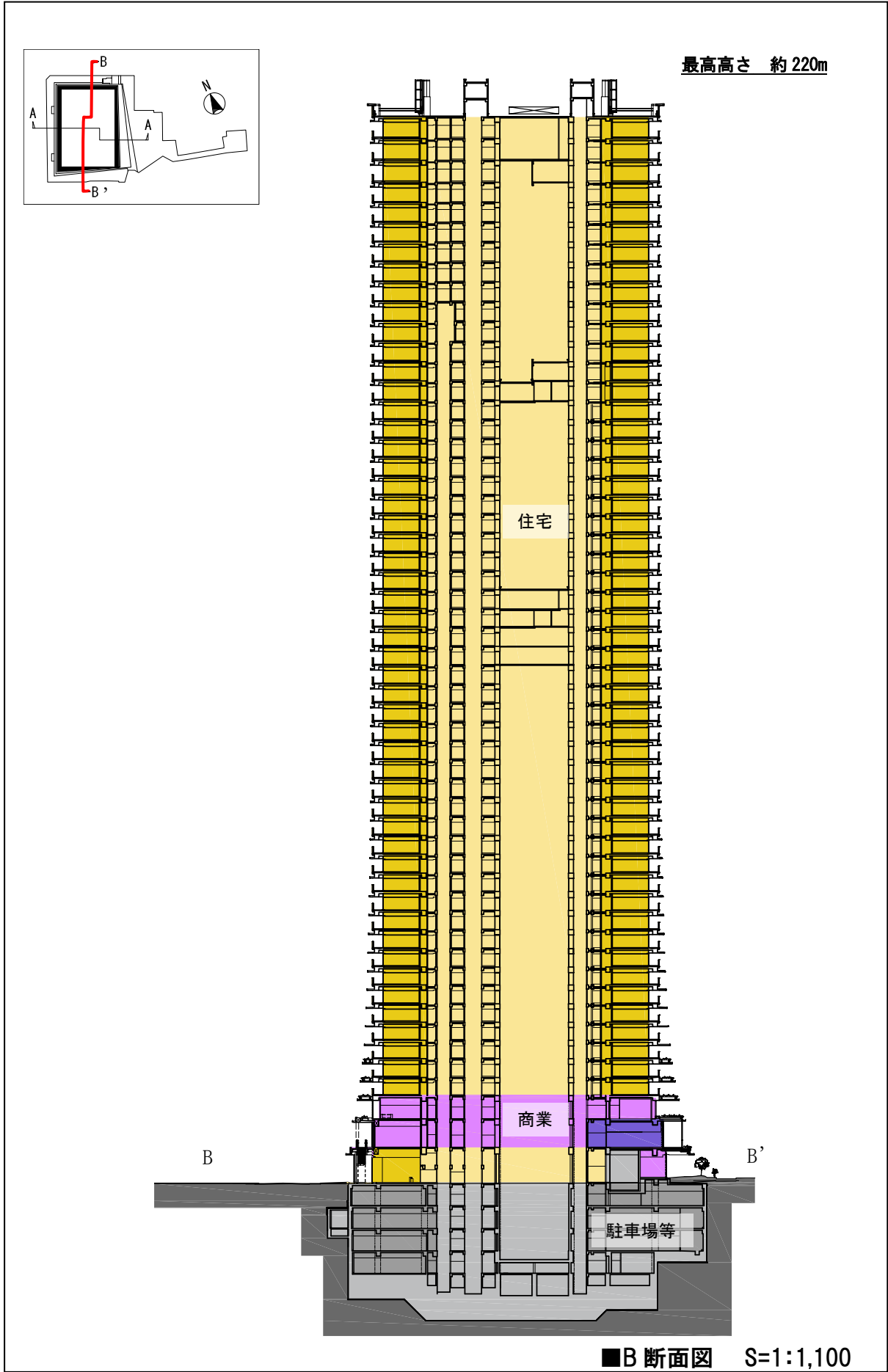


图 2.3.2-3(2) 断面图(B断面)

(2) 建築物の外観及び景観計画

計画建築物の外観は、色彩、材料等の選択及びデザインに配慮しました。

また、周辺の既存市街地や自然環境・歴史的資産等と調和した景観形成を図りました。

計画建築物の外観イメージは、図 2.3.2-4 に示すとおりです。



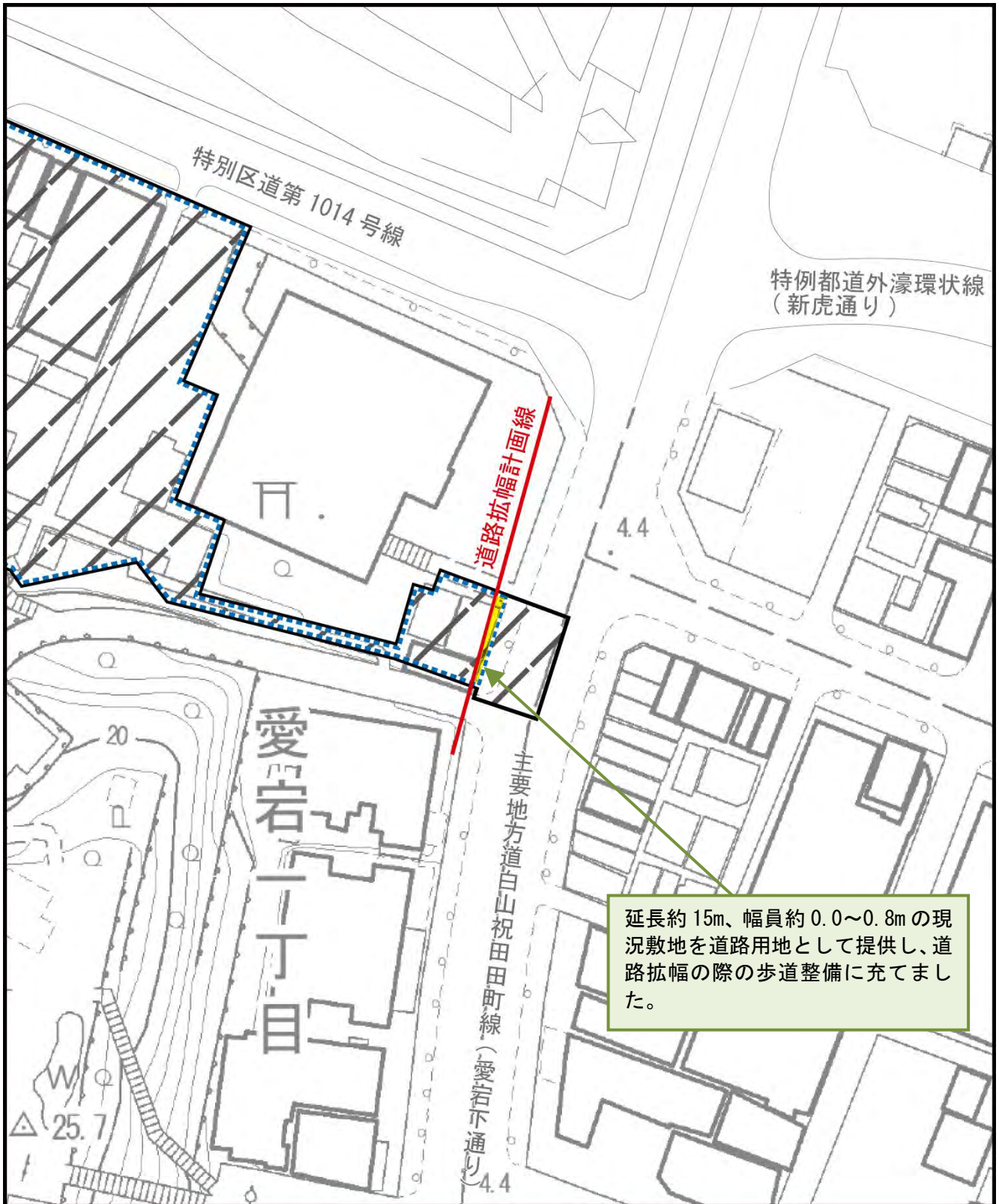
図2.3.2-4 俯瞰写真(計画地を南西側より望む)

(3) 道路計画

本事業の東側を通る主要地方道白山祝田町線（愛宕下通り）は、道路幅員拡張の計画があります。

これに対応し、計画地内東側の現況敷地の一部を道路用地として提供し、主要地方道白山祝田町線（愛宕下通り）の歩道を拡幅しました。

道路拡幅計画と本計画地との関係は、図 2.3.2-5 に示すとおりです。



凡例

-  計画地
-  敷地境界
-  道路拡幅計画線
-  道路用地となる部分



Scale 1:1,000



図 2.3.2-5 道路計画

(4) 動線計画及び駐車場計画

計画地への歩行者動線は、図 2.3.2-6 に示すとおりです。

歩行者動線としては、虎ノ門ヒルズ駅からは、特別区道第 1014 号線を通る経路、神谷町駅方面から特別区道第 123 号線を経て特別区道第 812 号線を通る経路、虎ノ門駅方面から国道 1 号（桜田通り）を経て特別区道第 1014 号線を通る経路若しくは御成門駅方面から特別区道第 1018 号線を経て主要地方道白山祝田町線（愛宕下通り）を通る経路です。

計画地への関係車両の動線は、図 2.3.2-7 に示すとおりです。

自動車の入庫は、国道 1 号（桜田通り）及び主要地方道白山祝田町線（愛宕下通り）から特別区道第 812 号線を通る経路を想定しています。出庫は、特別区道第 812 号線から特別区道第 1014 号線を通り、国道 1 号（桜田通り）へ向かう経路を想定しています。

駐車場及び駐輪場の計画台数は、表 2.3.2-2 に示すとおりです。

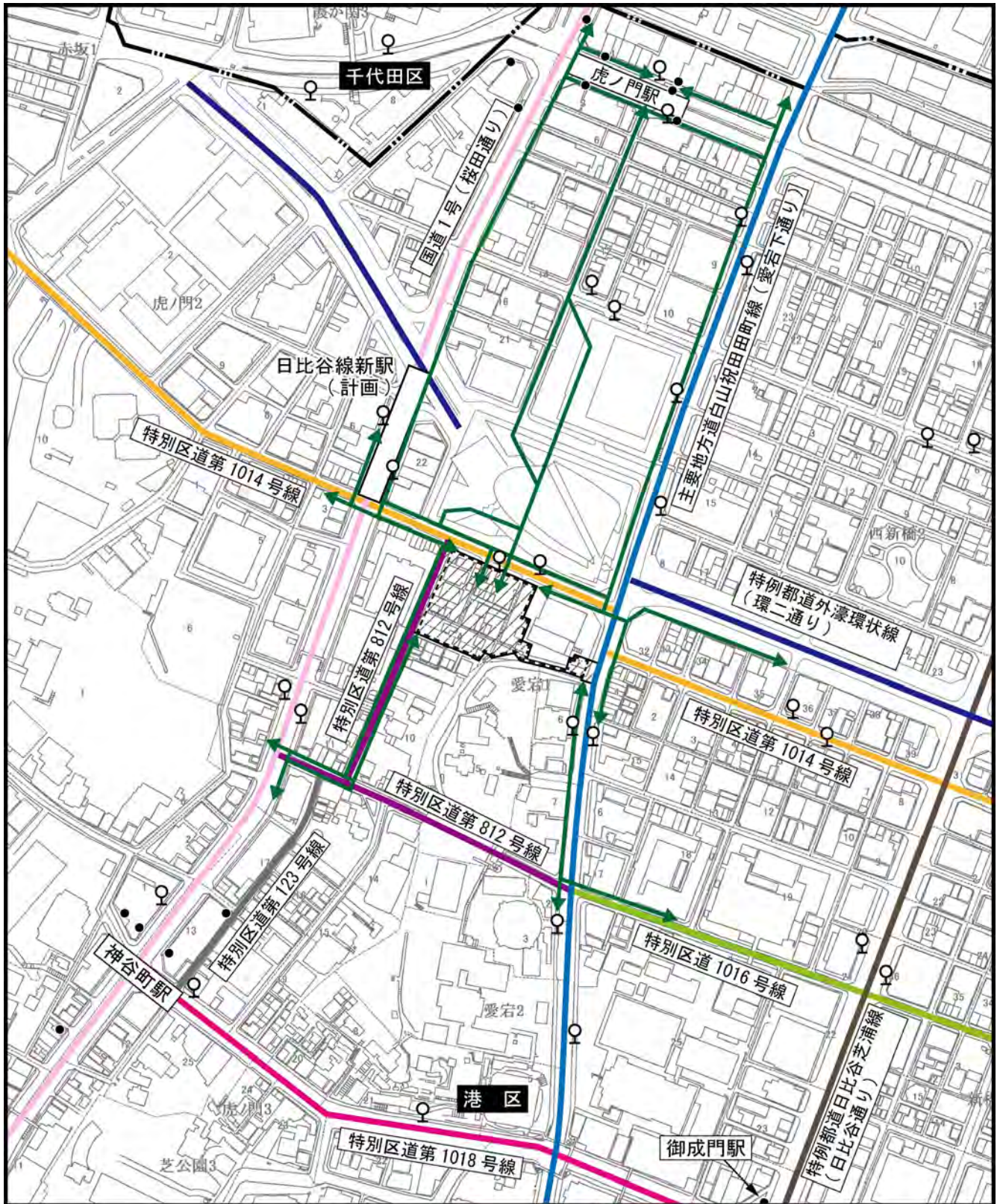
駐車場については、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）を満たす台数として、316 台を確保しました。

自転車駐輪場については、現状の利用実績及び「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」（平成 11 年 9 月港区条例第 23 号）に基づく台数として、549 台を確保しました。







自動二輪車駐輪場については、付置義務等に係る条例等がないため、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠した台数として、30 台を確保しました。

表 2.3.2-2 駐車場・駐輪場計画

区 分	台 数	方 式
駐車場	316 台(内荷捌き 4 台)	自走式及び機械式
自転車駐輪場	549 台	自走式(一部 EV 利用)
自動二輪車駐輪場	30 台	自走式



凡例

- | | | | |
|---|------|---|---------|
|  | 計画地 |  | 歩行者想定動線 |
|  | 敷地境界 |  | バス停留所 |
|  | 区界 |  | 地下鉄出入口 |



Scale 1:5,000

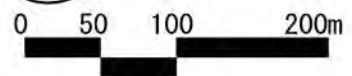
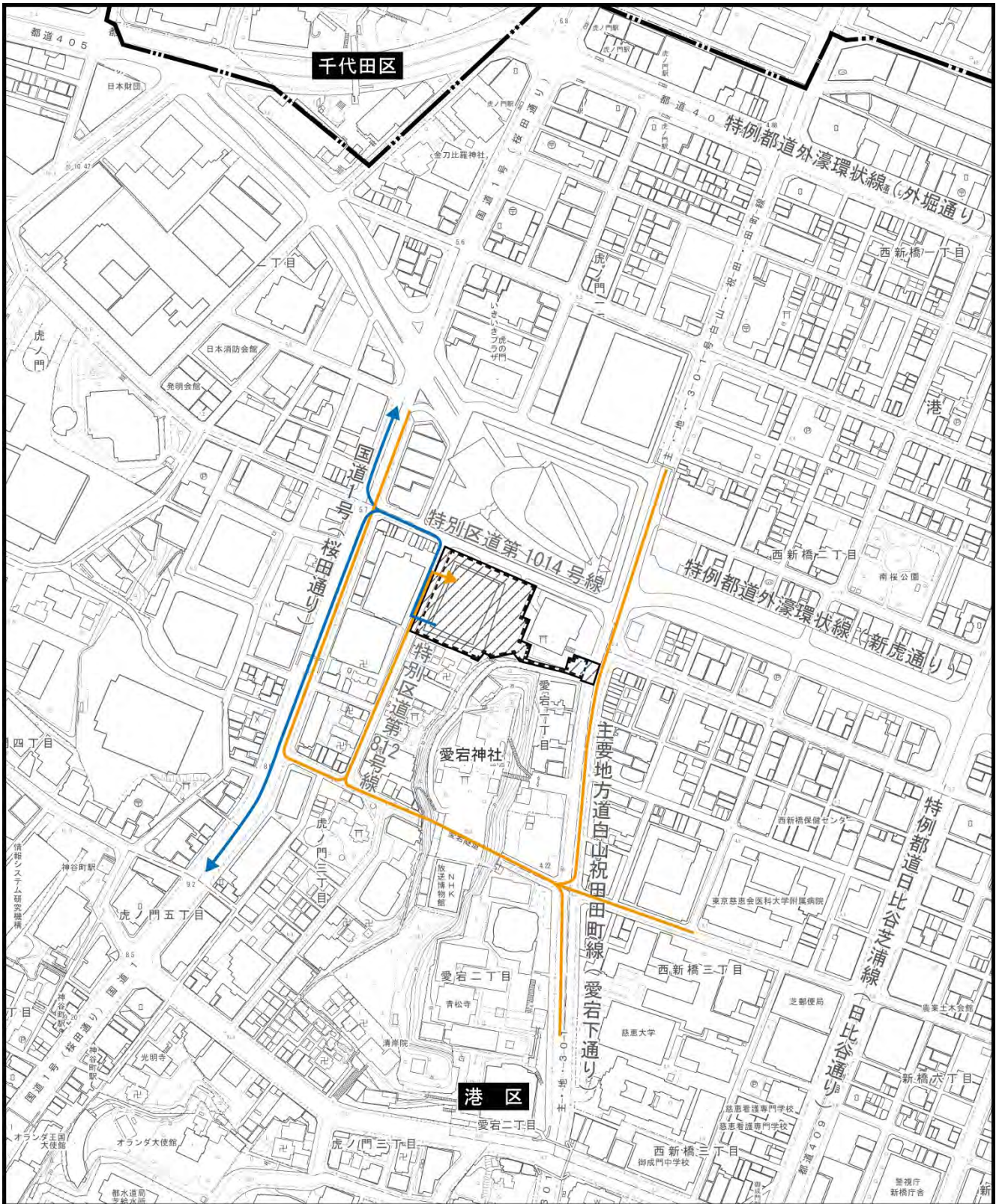







図 2.3.2-6 主な歩行者動線図



凡例

-  計画地
-  敷地境界
-  区界
-  入庫
-  出庫



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 2.3.2-7

主な関係車両動線図

(5) 緑化計画

本事業における緑化計画は、表 2.3.2-3 及び図 2.3.2-8 に示すとおりです。

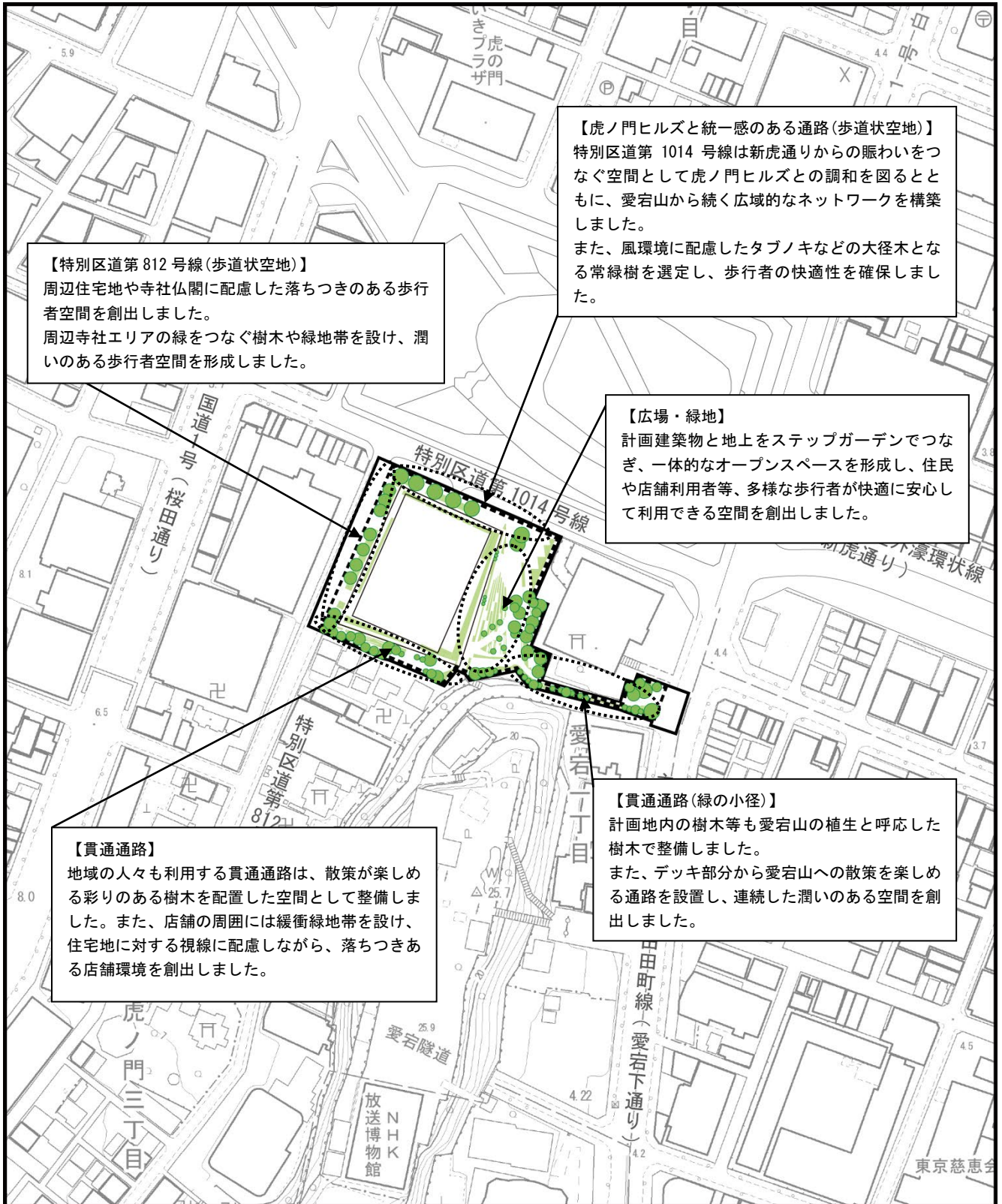
計画地は、日比谷公園から愛宕山・芝公園に続く緑の軸に連なる地区であることから、「港区緑と水に関する基本方針」（平成 18 年 3 月）等を踏まえて、広場の緑化・屋上緑化等の積極的な緑化を図りました。本事業によって創出されるオープンスペースと愛宕山の既存緑地との連携を図ることによって、広域的な緑のネットワーク形成に努めました。

また、緑化にあたっては、生物多様性等に十分配慮しました。

表 2.3.2-3 緑化計画と基準との比較

項 目		本計画における緑化計画	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	2,425.51m ²	1,776.00m ²

注) 東京都の基準は、本事業対象外ですが、参考に記載しました。



【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ました。
 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。

【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を図るとともに、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、風環境に配慮したタブノキなどの大径木となる常緑樹を選定し、歩行者の快適性を確保しました。

【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、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。

【貫通通路】
 地域の人々も利用する貫通通路は、散策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。

【貫通通路(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。

凡 例

-  計画地
-  敷地境界
-  高木
-  植栽



Scale 1:2,500



図 2.3.2-8 緑化計画図

(6) 給水計画

計画地内で使用する上水は、東京都の公共上水道より給水を受けています。なお、節水型機器の導入により水使用量の節約を図っています。

(7) 排水計画

計画地からの排水は、汚水、雨水ともに公共下水道に放流しています。なお、雨水排水は「港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」（平成5年5月港土計第333号）に基づき、雨水貯留槽等の流出抑制施設を設置しました。

(8) 熱源計画・エネルギー計画

熱源・動力源として電気・ガスの供給を受けます。なお、LED照明、その他省エネルギー機器の導入等、積極的な省エネルギー・CO₂排出抑制対策を図っています。

(9) 防災計画

防災備蓄倉庫の整備等、地域住民の生活を支える機能を導入しました。

(10) 廃棄物処理計画

商業施設から排出される事業系廃棄物は、廃棄物処理業者に委託し、収集・処分しております。

一般廃棄物の保管場所等については、「港区廃棄物の処理及び再利用に関する条例」（平成11年12月港区条例第33号）、「港区大規模建築物の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱」（平成12年11月港環清第329号）、「港区事業用大規模建築物の再利用対象物保管場所の設置に関する要綱」（平成12年11月港環清第328号）等を満足する保管場所を確保しました。

(11) 地域貢献計画

現況敷地の一部を道路用地として提供し、主要地方道白山祝田田町線（愛宕下通り）の歩道の拡幅を図りました。

3. 対象事業の工事等

3.1 工事の計画

3.1.1 工事工程

本事業は、平成29年1月に工事着工し、令和2年12月に竣工する予定でしたが、令和2年11月に発生した火災による復旧工事により、令和4年1月に竣工しました。

工事期間は、当初約47ヶ月を予定していましたが、約61ヶ月になりました。

工事工程は、表3.1.1-1に示すとおりです。

表 3.1.1-1 全体工事工程

年・月	平成29年（2017年）												平成30年（2018年）												令和元年（2019年）											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
工事着手後の年・月数	1年目												2年目												3年目											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
準備工事																																				
障害削孔工事																																				
山留工事																																				
杭・構真柱工事																																				
掘削工事																																				
1F先行床工事																																				
地下躯体工事																																				
地上躯体工事																																				
外装工事																																				
内装工事																																				
立体駐車場工事																																				
外構工事、仕上げ工事																																				
検査等																																				

年・月	令和2年（2020年）												令和3年（2021年）												令和4年（2022年）		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
工事着手後の年・月数	4年目												5年目												6年目		
	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
準備工事																											
障害削孔工事																											
山留工事																											
杭・構真柱工事																											
掘削工事																											
1F先行床工事																											
地下躯体工事																											
地上躯体工事																											
外装工事																											
内装工事																											
立体駐車場工事																											
外構工事、仕上げ工事																											
検査等																											

3.2 事後調査の進捗状況

本事業に係わる事後調査の進捗状況は、表 3.2.1-1 に示すとおりです。

今回の調査及び報告は、供用後の報告として、供用開始後の自動車交通量、歩行者交通量、駐車場、自転車・自動二輪車駐車場、交通安全、リサイクル、地球温暖化の防止・エネルギー利用、ヒートアイランド現象の緩和、大気質、水利用、排水、雨水、地形・地質、音、振動、電波受信状態、風、日照、光、緑、都市景観、公開空地等についてです。

表 3.2.1-1 事後調査の工程及び事後調査報告書の提出時期

年・月			平成29年(2017年)												平成30年(2018年)												令和元年(2019年)												令和2年(2020年)												令和3年(2021年)												令和4年(2022年)												令和5年(2023年)												令和6年		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
工事及び調査内容			着工からの月数																																																																																						
工事概略工程			<ul style="list-style-type: none"> ・準備工事 ・障害削孔工事 ・山留工事 ・杭・構真柱工事 ・掘削工事 ・1F先行床工事 ・地下躯体工事 ・地上躯体工事 ・外装工事 ・内装工事 ・立体駐車場工事 ・外構工事、仕上げ工事 ・検査等 																																																																																						
			交 通	1. 自動車交通量	工事中	○																																																																																			
					供用後	○																																																																																			
				2. 歩行者交通量	供用後	○																																																																																			
				3. 駐車場	供用後	○																																																																																			
				4. 自転車・自動二輪車駐車場	供用後	○																																																																																			
			5. 交通安全	工事中	○																																																																																				
				供用後	○																																																																																				
			エ ネ ル 資 源 ・ 環 境	6. リサイクル	供用後	○																																																																																			
				7. 地球温暖化の防止・エネルギー利用	供用後	○																																																																																			
				8. ヒートアイランド現象の緩和	供用後	○																																																																																			
				9. 大気質	工事中	○																																																																																			
			水 ・ 土	10. 水利用	供用後	○																																																																																			
11. 排水	工事中	○																																																																																							
12. 雨水	供用後	○																																																																																							
13. 地形・地質	工事中	○																																																																																							
	供用後	○																																																																																							
静 態	14. 音	工事中	○																																																																																						
		供用後	○																																																																																						
	15. 振動	工事中	○																																																																																						
		供用後	○																																																																																						
建 造 物 影 響	16. 電波受信状態	供用後	○																																																																																						
	17. 風	供用後	○																																																																																						
	18. 日照	供用後	○																																																																																						
	19. 光	供用後	○																																																																																						
動物・植物	20. 緑	供用後	○																																																																																						
景観	21. 都市景観	供用後	○																																																																																						
地域貢献等	22. 公開空地等	供用後	○																																																																																						
事後調査報告書			<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> ①工事中 (その1) ②工事中 (その2) ③供用後 <今回報告> </div>																																																																																						

注) ○：事後調査の実施時期、○—○：連続調査を実施するもの、——：調査結果のとりまとめ

4. 事後調査の結果

4.1 交通

4.1.1 自動車交通量

本事業による発生集中交通量（自動車）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。

A. 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、出入自動車の状況、通過交通量（自動車交通量）の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査地点

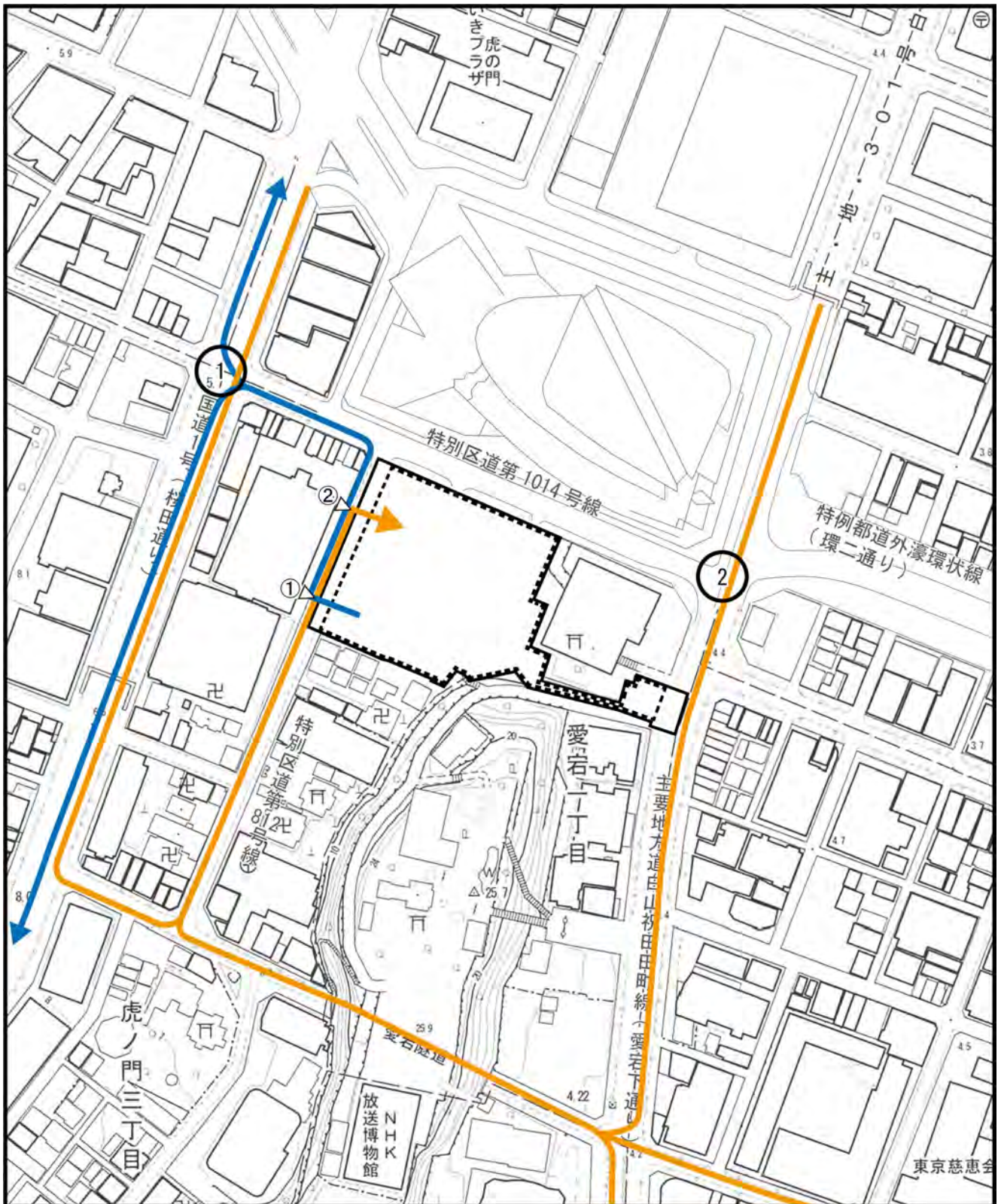
調査地点は図 4.1.1-1 に示すとおり、出入自動車の状況は駐車場出入口 2 地点、通過交通量の状況は交差点 2 地点（虎の門三丁目交差点、愛宕一丁目交差点）としました。

イ. 調査時期・調査時間

調査時期・調査時間については、出入自動車の状況は、令和 4 年 11 月 17 日（木）7 時～11 月 18 日（金）7 時の 24 時間調査、通過交通量の状況は、令和 4 年 11 月 17 日（木）7～19 時の 12 時間調査としました。

ウ. 調査方法

出入自動車及び通過交通量の状況については、時間帯別・車両別、方向別に行いました。車種区分は、大型車、小型車、二輪車の 3 車種区分としました。



凡例

- 計画地
- 敷地境界
- 交差点交通量調査地点 (供用後: 1~2)
- 出入交通量調査地点 (供用後: ①~②)
- ← 入庫
- ← 出庫



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 4.1.1-1
自動車交通量調査地点

(3) 調査結果

ア. 交差点交通量の状況

交差点交通量の調査結果は、表 4.1.1-1～表 4.1.1-4 に示すとおりです。

a. No.1 交差点 (虎の門三丁目交差点)

12 時間の断面流入交通量は 1,107～7,920 台、大型車混入率が 9.5～17.2%でした。交差点流入交通量ピーク時の断面流入交通量は 113～736 台、大型車混入率が 10.8～21.0%でした。

b. No.2 交差点 (愛宕一丁目交差点)

12 時間の断面流入交通量は 2,191～6,490 台、大型車混入率が 7.8～11.4%でした。交差点流入交通量ピーク時の断面流入交通量は 175～663 台、大型車混入率が 3.8～7.4%でした。

表 4.1.1-1 交差点の断面流入交通量調査結果

調査年月日：令和 4 年 11 月 17 日 (木) 7 時～19 時

交 差 点		断面	断面流入交通量 (台)		大型車混入率 (%)			
			12 時間	ピーク時	12 時間	ピーク時		
No. 1	虎の門三丁目 交差点	北(A)	7,920	10:00 ～ 11:00	736	11.5	10:00 ～ 11:00	11.4
		東(B)	2,535		231	9.5		10.8
		南(C)	7,551		723	17.2		21.0
		西(D)	1,107		113	15.2		17.7
		合計	19,113	—	1,803	—	—	—
No. 2	愛宕一丁目 交差点	北(A)	6,490	17:00 ～ 18:00	576	8.5	17:00 ～ 18:00	5.7
		東(B)	3,201		372	9.0		5.6
		南(C)	5,549		663	7.8		3.8
		西(D)	2,191		175	11.4		7.4
		合計	17,431	—	1,786	—	—	—

注) ピーク時間帯は、各交差点の全流入交通量の合計がピークとなる時間帯としています。

表 4.1.1-2(1) 虎の門三丁目交差点交通量 (流入交通量の合計)

時間帯	A断面			B断面			C断面			D断面			合計		
	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	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	419	66	485	82	19	101	338	80	418	32	15	47	871	180	1,051
8:00-9:00	499	106	605	159	25	184	438	146	584	55	14	69	1,151	291	1,442
9:00-10:00	694	100	794	195	29	224	418	152	570	68	14	82	1,375	295	1,670
10:00-11:00	652	84	736	206	25	231	571	152	723	93	20	113	1,522	281	1,803
11:00-12:00	532	105	637	206	27	233	588	137	725	86	20	106	1,412	289	1,701
12:00-13:00	547	65	612	206	17	223	512	87	599	88	17	105	1,353	186	1,539
13:00-14:00	598	73	671	212	29	241	523	132	655	87	17	104	1,420	251	1,671
14:00-15:00	657	88	745	190	22	212	514	139	653	100	10	110	1,461	259	1,720
15:00-16:00	638	54	692	221	17	238	519	117	636	92	10	102	1,470	198	1,668
16:00-17:00	594	83	677	207	15	222	610	65	675	78	13	91	1,489	176	1,665
17:00-18:00	628	39	667	199	10	209	647	52	699	86	10	96	1,560	111	1,671
18:00-19:00	555	44	599	210	7	217	578	36	614	74	8	82	1,417	95	1,512
合計	7,013	907	7,920	2,293	242	2,535	6,256	1,295	7,551	939	168	1,107	16,501	2,612	19,113

注) 網掛けは交差点の全流入交通量の合計がピークとなる時間帯の台数を示します。

表 4.1.1-2(2) 愛宕一丁目交差点交通量（流入交通量の合計）

時間帯	A断面			B断面			C断面			D断面			合計		
	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	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	341	51	392	119	20	139	234	37	271	81	14	95	775	122
8:00-9:00	495	69	564	171	30	201	351	39	390	135	27	162	1,152	165	1,317
9:00-10:00	516	56	572	193	33	226	413	57	470	159	32	191	1,281	178	1,459
10:00-11:00	484	61	545	212	34	246	410	50	460	189	24	213	1,295	169	1,464
11:00-12:00	497	50	547	252	25	277	404	38	442	180	39	219	1,333	152	1,485
12:00-13:00	509	47	556	235	24	259	423	35	458	163	21	184	1,330	127	1,457
13:00-14:00	562	44	606	277	30	307	412	37	449	206	20	226	1,457	131	1,588
14:00-15:00	554	48	602	264	28	292	409	29	438	197	14	211	1,424	119	1,543
15:00-16:00	493	46	539	281	18	299	406	37	443	178	15	193	1,358	116	1,474
16:00-17:00	503	28	531	302	17	319	623	31	654	171	18	189	1,599	94	1,693
17:00-18:00	543	33	576	351	21	372	638	25	663	162	13	175	1,694	92	1,786
18:00-19:00	441	19	460	255	9	264	391	20	411	120	13	133	1,207	61	1,268
合計	5,938	552	6,490	2,912	289	3,201	5,114	435	5,549	1,941	250	2,191	15,905	1,526	17,431

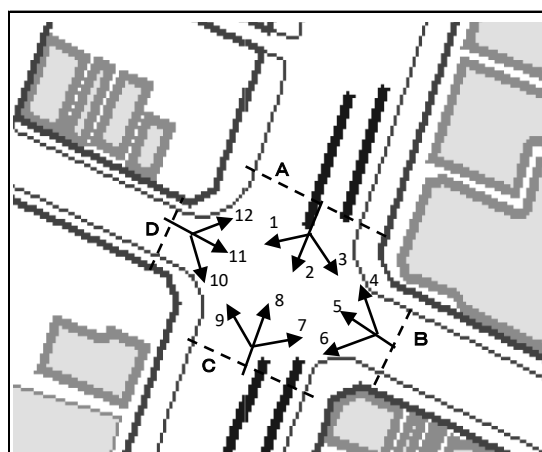
注) 網掛けは交差点の全流入交通量の合計がピークとなる時間帯の台数を示します。

表 4.1.1-3(1) 交差点交通量調査結果（交差点1（虎の門三丁目交差点））

【調査地点】 No.1 虎ノ門三丁目交差点

【調査期間】 令和4年11月17日（木）7時～19時

【天 候】 晴



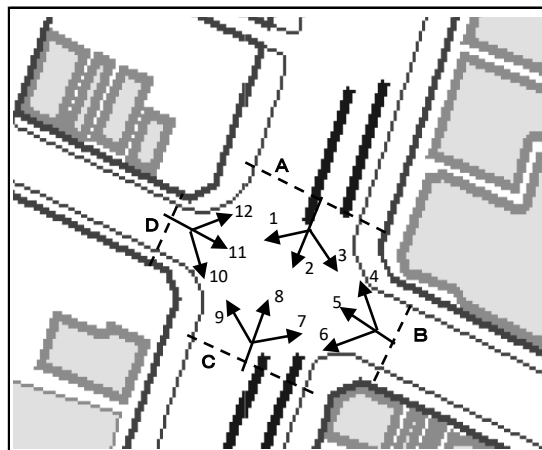
方向 分類 時間帯	1					2				
	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
07:00～08:00	7	43	50	14.0	2	53	354	407	13.0	44
08:00～09:00	9	79	88	10.2	1	89	388	477	18.7	31
09:00～10:00	8	104	112	7.1	1	81	545	626	12.9	22
10:00～11:00	8	84	92	8.7	1	63	510	573	11.0	29
11:00～12:00	8	83	91	8.8	2	90	420	510	17.6	27
12:00～13:00	5	77	82	6.1	0	55	416	471	11.7	31
13:00～14:00	4	85	89	4.5	1	58	466	524	11.1	27
14:00～15:00	5	60	65	7.7	3	75	553	628	11.9	19
15:00～16:00	2	70	72	2.8	1	47	518	565	8.3	27
16:00～17:00	1	53	54	1.9	0	79	496	575	13.7	24
17:00～18:00	1	49	50	2.0	0	32	539	571	5.6	29
18:00～19:00	1	52	53	1.9	0	36	465	501	7.2	16
昼12時間計	59	839	898	6.6	12	758	5,670	6,428	11.8	326
方向 分類 時間帯	3					合計 (1+2+3)				
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	6	22	28	21.4	4	66	419	485	13.6	50
08:00～09:00	8	32	40	20.0	2	106	499	605	17.5	34
09:00～10:00	11	45	56	19.6	0	100	694	794	12.6	23
10:00～11:00	13	58	71	18.3	6	84	652	736	11.4	36
11:00～12:00	7	29	36	19.4	5	105	532	637	16.5	34
12:00～13:00	5	54	59	8.5	1	65	547	612	10.6	32
13:00～14:00	11	47	58	19.0	1	73	598	671	10.9	29
14:00～15:00	8	44	52	15.4	6	88	657	745	11.8	28
15:00～16:00	5	50	55	9.1	2	54	638	692	7.8	30
16:00～17:00	3	45	48	6.3	6	83	594	677	12.3	30
17:00～18:00	6	40	46	13.0	1	39	628	667	5.8	30
18:00～19:00	7	38	45	15.6	0	44	555	599	7.3	16
昼12時間計	90	504	594	15.2	34	907	7,013	7,920	11.5	372

表 4.1.1-3(2) 交差点交通量調査結果 (交差点1 (虎の門三丁目交差点))

【調査地点】 No.1 虎ノ門三丁目交差点

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時～19時

【天 候】 晴



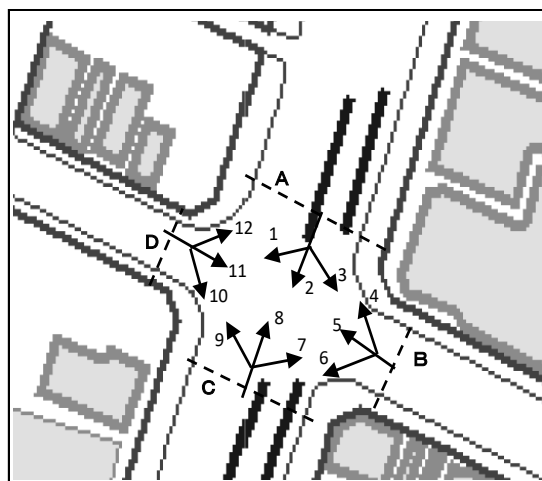
方向 分類	4					5				
	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
時間帯										
07:00～08:00	3	19	22	13.6	2	10	39	49	20.4	4
08:00～09:00	9	33	42	21.4	0	13	73	86	15.1	4
09:00～10:00	9	36	45	20.0	0	14	105	119	11.8	4
10:00～11:00	7	55	62	11.3	2	10	95	105	9.5	9
11:00～12:00	16	46	62	25.8	3	7	102	109	6.4	9
12:00～13:00	7	55	62	11.3	3	5	93	98	5.1	5
13:00～14:00	10	61	71	14.1	1	13	91	104	12.5	5
14:00～15:00	11	44	55	20.0	0	7	97	104	6.7	6
15:00～16:00	9	59	68	13.2	1	2	105	107	1.9	7
16:00～17:00	6	52	58	10.3	5	6	97	103	5.8	13
17:00～18:00	4	48	52	7.7	0	2	97	99	2.0	11
18:00～19:00	5	52	57	8.8	4	0	101	101	0.0	12
昼12時間計	96	560	656	14.6	21	89	1,095	1,184	7.5	89
方向 分類	6					合計 (4+5+6)				
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	6	24	30	20.0	4	19	82	101	18.8	10
08:00～09:00	3	53	56	5.4	3	25	159	184	13.6	7
09:00～10:00	6	54	60	10.0	1	29	195	224	12.9	5
10:00～11:00	8	56	64	12.5	1	25	206	231	10.8	12
11:00～12:00	4	58	62	6.5	4	27	206	233	11.6	16
12:00～13:00	5	58	63	7.9	1	17	206	223	7.6	9
13:00～14:00	6	60	66	9.1	4	29	212	241	12.0	10
14:00～15:00	4	49	53	7.5	6	22	190	212	10.4	12
15:00～16:00	6	57	63	9.5	1	17	221	238	7.1	9
16:00～17:00	3	58	61	4.9	2	15	207	222	6.8	20
17:00～18:00	4	54	58	6.9	3	10	199	209	4.8	14
18:00～19:00	2	57	59	3.4	2	7	210	217	3.2	18
昼12時間計	57	638	695	8.2	32	242	2,293	2,535	9.5	142

表 4.1.1-3(3) 交差点交通量調査結果 (交差点1 (虎の門三丁目交差点))

【調査地点】 No.1 虎ノ門三丁目交差点

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時～19時

【天 候】 晴



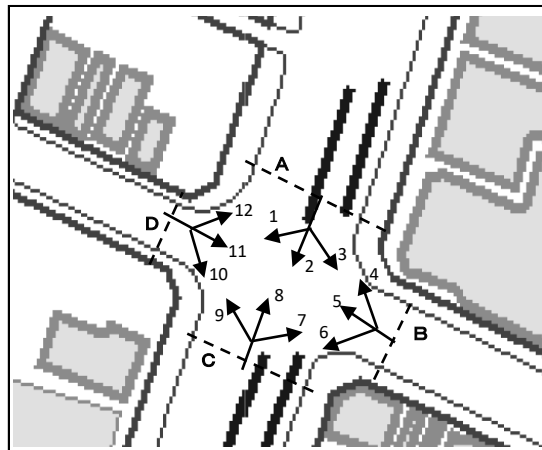
方向 分類 時間帯	7					8				
	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
07:00～08:00	9	25	34	26.5	1	68	291	359	18.9	14
08:00～09:00	16	28	44	36.4	0	126	379	505	25.0	17
09:00～10:00	11	44	55	20.0	3	138	345	483	28.6	17
10:00～11:00	12	68	80	15.0	0	139	469	608	22.9	24
11:00～12:00	7	48	55	12.7	5	126	513	639	19.7	17
12:00～13:00	7	41	48	14.6	0	75	448	523	14.3	28
13:00～14:00	3	66	69	4.3	1	127	427	554	22.9	16
14:00～15:00	12	49	61	19.7	3	126	429	555	22.7	54
15:00～16:00	4	54	58	6.9	3	108	436	544	19.9	35
16:00～17:00	2	54	56	3.6	2	63	544	607	10.4	31
17:00～18:00	2	53	55	3.6	0	50	571	621	8.1	51
18:00～19:00	1	41	42	2.4	1	35	518	553	6.3	32
昼12時間計	86	571	657	13.1	19	1,181	5,370	6,551	18.0	336
方向 分類 時間帯	9					合計 (7+8+9)				
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	3	22	25	12.0	1	80	338	418	19.1	16
08:00～09:00	4	31	35	11.4	1	146	438	584	25.0	18
09:00～10:00	3	29	32	9.4	2	152	418	570	26.7	22
10:00～11:00	1	34	35	2.9	1	152	571	723	21.0	25
11:00～12:00	4	27	31	12.9	2	137	588	725	18.9	24
12:00～13:00	5	23	28	17.9	3	87	512	599	14.5	31
13:00～14:00	2	30	32	6.3	2	132	523	655	20.2	19
14:00～15:00	1	36	37	2.7	0	139	514	653	21.3	57
15:00～16:00	5	29	34	14.7	2	117	519	636	18.4	40
16:00～17:00	0	12	12	0.0	1	65	610	675	9.6	34
17:00～18:00	0	23	23	0.0	5	52	647	699	7.4	56
18:00～19:00	0	19	19	0.0	1	36	578	614	5.9	34
昼12時間計	28	315	343	8.2	21	1,295	6,256	7,551	17.2	376

表 4.1.1-3(4) 交差点交通量調査結果 (交差点1 (虎の門三丁目交差点))

【調査地点】 No.1 虎ノ門三丁目交差点

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時～19時

【天 候】 晴



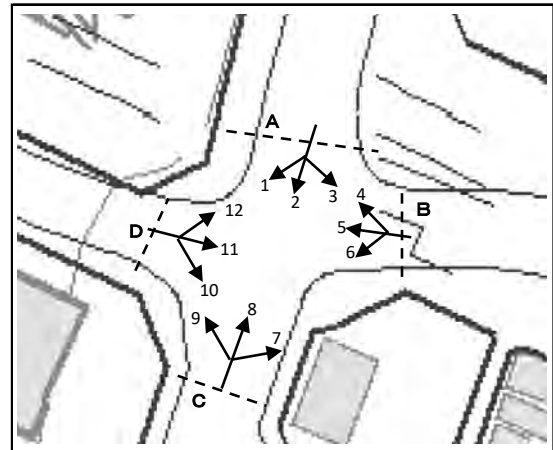
方向 分類 時間帯	10					11				
	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
07:00～08:00	10	12	22	45.5	1	4	12	16	25.0	2
08:00～09:00	4	12	16	25.0	0	7	30	37	18.9	2
09:00～10:00	4	19	23	17.4	0	5	24	29	17.2	4
10:00～11:00	9	23	32	28.1	0	7	47	54	13.0	1
11:00～12:00	6	27	33	18.2	0	11	45	56	19.6	2
12:00～13:00	5	24	29	17.2	2	10	38	48	20.8	3
13:00～14:00	6	22	28	21.4	2	10	37	47	21.3	1
14:00～15:00	2	30	32	6.3	0	2	38	40	5.0	3
15:00～16:00	1	28	29	3.4	5	4	37	41	9.8	3
16:00～17:00	7	29	36	19.4	4	4	26	30	13.3	1
17:00～18:00	5	24	29	17.2	3	4	39	43	9.3	3
18:00～19:00	4	32	36	11.1	0	3	24	27	11.1	1
昼12時間計	63	282	345	18.3	17	71	397	468	15.2	26
方向 分類 時間帯	12					合計 (10+11+12)				
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	1	8	9	11.1	1	15	32	47	31.9	4
08:00～09:00	3	13	16	18.8	0	14	55	69	20.3	2
09:00～10:00	5	25	30	16.7	2	14	68	82	17.1	6
10:00～11:00	4	23	27	14.8	0	20	93	113	17.7	1
11:00～12:00	3	14	17	17.6	0	20	86	106	18.9	2
12:00～13:00	2	26	28	7.1	0	17	88	105	16.2	5
13:00～14:00	1	28	29	3.4	1	17	87	104	16.3	4
14:00～15:00	6	32	38	15.8	0	10	100	110	9.1	3
15:00～16:00	5	27	32	15.6	1	10	92	102	9.8	9
16:00～17:00	2	23	25	8.0	1	13	78	91	14.3	6
17:00～18:00	1	23	24	4.2	0	10	86	96	10.4	6
18:00～19:00	1	18	19	5.3	1	8	74	82	9.8	2
昼12時間計	34	260	294	11.6	7	168	939	1,107	15.2	50

表 4.1.1-4(1) 交差点交通量調査結果 (交差点 2 (愛宕一丁目交差点))

【調査地点】 No.2 愛宕一丁目交差点

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時～19時

【天 候】 晴



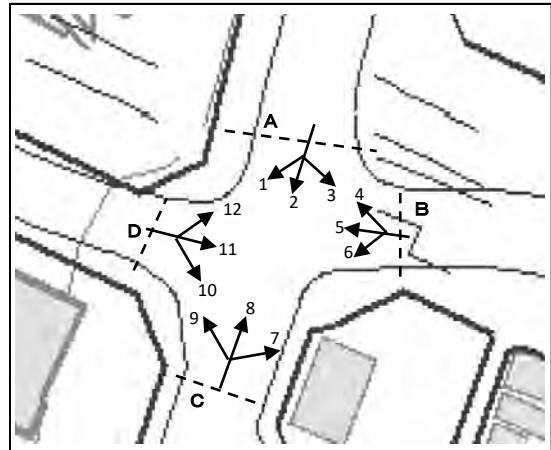
方向 分類 時間帯	1					2				
	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
07:00～08:00	2	11	13	15.4	1	40	284	324	12.3	26
08:00～09:00	3	24	27	11.1	2	48	415	463	10.4	19
09:00～10:00	3	41	44	6.8	1	40	408	448	8.9	22
10:00～11:00	3	24	27	11.1	1	42	412	454	9.3	16
11:00～12:00	6	25	31	19.4	4	30	386	416	7.2	16
12:00～13:00	1	37	38	2.6	0	35	394	429	8.2	18
13:00～14:00	4	19	23	17.4	0	27	434	461	5.9	15
14:00～15:00	5	18	23	21.7	0	34	448	482	7.1	15
15:00～16:00	1	27	28	3.6	0	35	411	446	7.8	17
16:00～17:00	5	33	38	13.2	0	16	383	399	4.0	21
17:00～18:00	1	32	33	3.0	3	20	456	476	4.2	22
18:00～19:00	0	42	42	0.0	7	13	373	386	3.4	27
昼12時間計	34	333	367	9.3	19	380	4,804	5,184	7.3	234
方向 分類 時間帯	3					合計 (1+2+3)				
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	9	46	55	16.4	2	51	341	392	13.0	29
08:00～09:00	18	56	74	24.3	2	69	495	564	12.2	23
09:00～10:00	13	67	80	16.3	1	56	516	572	9.8	24
10:00～11:00	16	48	64	25.0	6	61	484	545	11.2	23
11:00～12:00	14	86	100	14.0	6	50	497	547	9.1	26
12:00～13:00	11	78	89	12.4	7	47	509	556	8.5	25
13:00～14:00	13	109	122	10.7	4	44	562	606	7.3	19
14:00～15:00	9	88	97	9.3	3	48	554	602	8.0	18
15:00～16:00	10	55	65	15.4	3	46	493	539	8.5	20
16:00～17:00	7	87	94	7.4	4	28	503	531	5.3	25
17:00～18:00	12	55	67	17.9	3	33	543	576	5.7	28
18:00～19:00	6	26	32	18.8	2	19	441	460	4.1	36
昼12時間計	138	801	939	14.7	43	552	5,938	6,490	8.5	296

表 4.1.1-4(2) 交差点交通量調査結果 (交差点 2 (愛宕一丁目交差点))

【調査地点】 No.2 愛宕一丁目交差点

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時～19時

【天 候】 晴



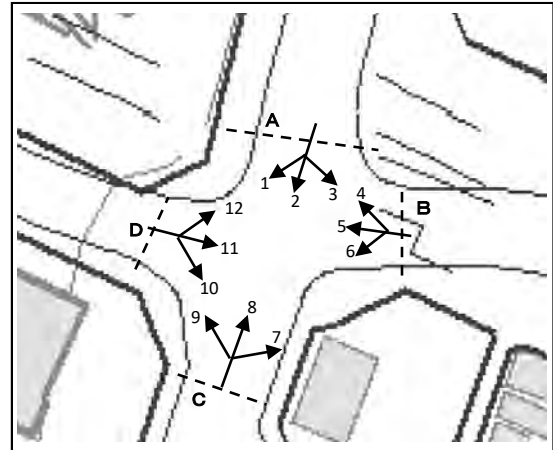
方向 分類 時間帯	4					5				
	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
07:00～08:00	6	33	39	15.4	1	12	59	71	16.9	5
08:00～09:00	13	67	80	16.3	2	10	69	79	12.7	1
09:00～10:00	12	58	70	17.1	4	15	89	104	14.4	5
10:00～11:00	17	64	81	21.0	6	13	95	108	12.0	3
11:00～12:00	9	74	83	10.8	3	13	124	137	9.5	11
12:00～13:00	9	66	75	12.0	2	12	111	123	9.8	6
13:00～14:00	7	71	78	9.0	6	22	139	161	13.7	10
14:00～15:00	10	75	85	11.8	6	10	130	140	7.1	6
15:00～16:00	6	70	76	7.9	3	9	140	149	6.0	6
16:00～17:00	6	96	102	5.9	2	8	149	157	5.1	10
17:00～18:00	9	112	121	7.4	6	10	185	195	5.1	13
18:00～19:00	4	86	90	4.4	3	5	120	125	4.0	14
昼12時間計	108	872	980	11.0	44	139	1,410	1,549	9.0	90
方向 分類 時間帯	6					合計 (4+5+6)				
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	2	27	29	6.9	1	20	119	139	14.4	7
08:00～09:00	7	35	42	16.7	0	30	171	201	14.9	3
09:00～10:00	6	46	52	11.5	0	33	193	226	14.6	9
10:00～11:00	4	53	57	7.0	0	34	212	246	13.8	9
11:00～12:00	3	54	57	5.3	0	25	252	277	9.0	14
12:00～13:00	3	58	61	4.9	0	24	235	259	9.3	8
13:00～14:00	1	67	68	1.5	0	30	277	307	9.8	16
14:00～15:00	8	59	67	11.9	1	28	264	292	9.6	13
15:00～16:00	3	71	74	4.1	0	18	281	299	6.0	9
16:00～17:00	3	57	60	5.0	3	17	302	319	5.3	15
17:00～18:00	2	54	56	3.6	1	21	351	372	5.6	20
18:00～19:00	0	49	49	0.0	4	9	255	264	3.4	21
昼12時間計	42	630	672	6.3	10	289	2,912	3,201	9.0	144

表 4.1.1-4(3) 交差点交通量調査結果 (交差点 2 (愛宕一丁目交差点))

【調査地点】 No.2 愛宕一丁目交差点

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時～19時

【天 候】 晴



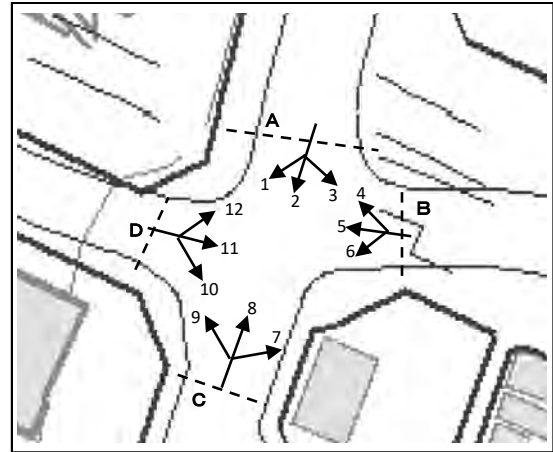
方向 分類	7					8				
	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
07:00～08:00	3	30	33	9.1	3	31	195	226	13.7	12
08:00～09:00	1	45	46	2.2	3	36	286	322	11.2	26
09:00～10:00	6	45	51	11.8	4	48	350	398	12.1	13
10:00～11:00	3	53	56	5.4	4	45	342	387	11.6	15
11:00～12:00	2	34	36	5.6	1	35	359	394	8.9	25
12:00～13:00	7	67	74	9.5	3	27	331	358	7.5	9
13:00～14:00	3	63	66	4.5	2	31	329	360	8.6	13
14:00～15:00	7	68	75	9.3	5	20	321	341	5.9	21
15:00～16:00	3	47	50	6.0	3	33	339	372	8.9	21
16:00～17:00	3	48	51	5.9	2	27	557	584	4.6	23
17:00～18:00	2	43	45	4.4	2	22	584	606	3.6	29
18:00～19:00	4	44	48	8.3	0	14	325	339	4.1	24
昼12時間計	44	587	631	7.0	32	369	4,318	4,687	7.9	231
方向 分類	9					合計 (7+8+9)				
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	3	9	12	25.0	1	37	234	271	13.7	16
08:00～09:00	2	20	22	9.1	0	39	351	390	10.0	29
09:00～10:00	3	18	21	14.3	0	57	413	470	12.1	17
10:00～11:00	2	15	17	11.8	1	50	410	460	10.9	20
11:00～12:00	1	11	12	8.3	0	38	404	442	8.6	26
12:00～13:00	1	25	26	3.8	2	35	423	458	7.6	14
13:00～14:00	3	20	23	13.0	1	37	412	449	8.2	16
14:00～15:00	2	20	22	9.1	2	29	409	438	6.6	28
15:00～16:00	1	20	21	4.8	1	37	406	443	8.4	25
16:00～17:00	1	18	19	5.3	1	31	623	654	4.7	26
17:00～18:00	1	11	12	8.3	1	25	638	663	3.8	32
18:00～19:00	2	22	24	8.3	0	20	391	411	4.9	24
昼12時間計	22	209	231	9.5	10	435	5,114	5,549	7.8	273

表 4.1.1-4 (4) 交差点交通量調査結果 (交差点 2 (愛宕一丁目交差点))

【調査地点】 No.2 愛宕一丁目交差点

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時～19時

【天 候】 晴



方向 分類 時間帯	10					11				
	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	3	28	31	9.7	2	9	29	38	23.7	8
08:00～09:00	7	45	52	13.5	2	10	50	60	16.7	5
09:00～10:00	6	39	45	13.3	1	17	80	97	17.5	6
10:00～11:00	6	49	55	10.9	1	13	108	121	10.7	5
11:00～12:00	9	51	60	15.0	2	14	84	98	14.3	11
12:00～13:00	8	46	54	14.8	0	9	75	84	10.7	8
13:00～14:00	5	56	61	8.2	3	11	78	89	12.4	3
14:00～15:00	2	53	55	3.6	2	7	93	100	7.0	3
15:00～16:00	5	70	75	6.7	5	7	75	82	8.5	1
16:00～17:00	4	47	51	7.8	1	11	79	90	12.2	7
17:00～18:00	3	36	39	7.7	3	7	98	105	6.7	8
18:00～19:00	3	29	32	9.4	1	7	62	69	10.1	6
昼12時間計	61	549	610	10.0	23	122	911	1,033	11.8	71
方向 分類 時間帯	12					合計 (10+11+12)				
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	2	24	26	7.7	1	14	81	95	14.7	11
08:00～09:00	10	40	50	20.0	4	27	135	162	16.7	11
09:00～10:00	9	40	49	18.4	5	32	159	191	16.8	12
10:00～11:00	5	32	37	13.5	1	24	189	213	11.3	7
11:00～12:00	16	45	61	26.2	0	39	180	219	17.8	13
12:00～13:00	4	42	46	8.7	2	21	163	184	11.4	10
13:00～14:00	4	72	76	5.3	2	20	206	226	8.8	8
14:00～15:00	5	51	56	8.9	9	14	197	211	6.6	14
15:00～16:00	3	33	36	8.3	4	15	178	193	7.8	10
16:00～17:00	3	45	48	6.3	2	18	171	189	9.5	10
17:00～18:00	3	28	31	9.7	1	13	162	175	7.4	12
18:00～19:00	3	29	32	9.4	0	13	120	133	9.8	7
昼12時間計	67	481	548	12.2	31	250	1,941	2,191	11.4	125

イ. 出入交通量の状況

出入交通量の調査結果は、表 4.1.1-5～6 に示すとおりです。

計画地に入入りした車両台数は、入庫 403 台/日、出庫 391 台/日、合計 794 台/日でした。

表 4.1.1-5 出入り車両調査結果

調査年月日：令和 4 年 11 月 17 日（木）7 時～11 月 18 日（金）7 時

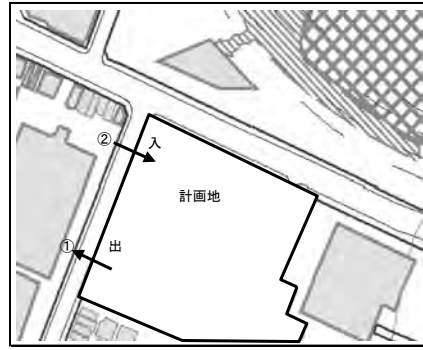
方向 分類 時間帯	入場			退場			合計		
	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)
07:00～08:00	1	21	22	0	16	16	1	37	38
08:00～09:00	1	26	27	1	37	38	2	63	65
09:00～10:00	6	26	32	4	29	33	10	55	65
10:00～11:00	3	25	28	3	22	25	6	47	53
11:00～12:00	0	13	13	1	16	17	1	29	30
12:00～13:00	0	16	16	0	23	23	0	39	39
13:00～14:00	1	17	18	0	27	27	1	44	45
14:00～15:00	1	28	29	2	28	30	3	56	59
15:00～16:00	3	31	34	0	29	29	3	60	63
16:00～17:00	3	29	32	5	35	40	8	64	72
17:00～18:00	0	27	27	0	28	28	0	55	55
18:00～19:00	0	28	28	0	17	17	0	45	45
19:00～20:00	0	25	25	0	11	11	0	36	36
20:00～21:00	0	13	13	0	12	12	0	25	25
21:00～22:00	0	11	11	0	9	9	0	20	20
22:00～23:00	0	8	8	0	8	8	0	16	16
23:00～24:00	0	14	14	0	7	7	0	21	21
00:00～01:00	1	3	4	1	2	3	2	5	7
01:00～02:00	1	3	4	1	3	4	2	6	8
02:00～03:00	1	2	3	1	2	3	2	4	6
03:00～04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00～05:00	1	2	3	1	3	4	2	5	7
05:00～06:00	0	2	2	0	3	3	0	5	5
06:00～07:00	3	7	10	1	3	4	4	10	14
昼 12 時間計	19	287	306	16	307	323	35	594	629
夜 12 時間計	7	90	97	5	63	68	12	153	165
24 時間合計	26	377	403	21	370	391	47	747	794

表 4.1.1-6 出入交通量調査結果（合計）

【調査地点】 出入口①,②

【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	①					②				
	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	0	16	16	0.0	1	1	21	22	4.5	0
08:00~09:00	1	37	38	2.6	0	1	26	27	3.7	0
09:00~10:00	4	29	33	12.1	1	6	26	32	18.8	0
10:00~11:00	3	22	25	12.0	0	3	25	28	10.7	0
11:00~12:00	1	16	17	5.9	0	0	13	13	0.0	0
12:00~13:00	0	23	23	0.0	0	0	16	16	0.0	0
13:00~14:00	0	27	27	0.0	1	1	17	18	5.6	1
14:00~15:00	2	28	30	6.7	1	1	28	29	3.4	1
15:00~16:00	0	29	29	0.0	0	3	31	34	8.8	2
16:00~17:00	5	35	40	12.5	2	3	29	32	9.4	1
17:00~18:00	0	28	28	0.0	1	0	27	27	0.0	1
18:00~19:00	0	17	17	0.0	0	0	28	28	0.0	0
19:00~20:00	0	11	11	0.0	1	0	25	25	0.0	0
20:00~21:00	0	12	12	0.0	1	0	13	13	0.0	2
21:00~22:00	0	9	9	0.0	1	0	11	11	0.0	0
22:00~23:00	0	8	8	0.0	0	0	8	8	0.0	0
23:00~24:00	0	7	7	0.0	0	0	14	14	0.0	0
00:00~01:00	1	2	3	33.3	1	1	3	4	25.0	1
01:00~02:00	1	3	4	25.0	0	1	3	4	25.0	0
02:00~03:00	1	2	3	33.3	0	1	2	3	33.3	0
03:00~04:00	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0	0
04:00~05:00	1	3	4	25.0	3	1	2	3	33.3	3
05:00~06:00	0	3	3	0.0	0	0	2	2	0.0	0
06:00~07:00	1	3	4	25.0	0	3	7	10	30.0	0
昼12時間計	16	307	323	5.0	7	19	287	306	6.2	6
夜12時間計	5	63	68	7.4	7	7	90	97	7.2	6
24時間合計	21	370	391	5.4	14	26	377	403	6.5	12
方向 分類 時間帯	合計（出+入）									
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						1	37	38	2.6	1
08:00~09:00						2	63	65	3.1	0
09:00~10:00						10	55	65	15.4	1
10:00~11:00						6	47	53	11.3	0
11:00~12:00						1	29	30	3.3	0
12:00~13:00						0	39	39	0.0	0
13:00~14:00						1	44	45	2.2	2
14:00~15:00						3	56	59	5.1	2
15:00~16:00						3	60	63	4.8	2
16:00~17:00						8	64	72	11.1	3
17:00~18:00						0	55	55	0.0	2
18:00~19:00						0	45	45	0.0	0
19:00~20:00						0	36	36	0.0	1
20:00~21:00						0	25	25	0.0	3
21:00~22:00						0	20	20	0.0	1
22:00~23:00						0	16	16	0.0	0
23:00~24:00						0	21	21	0.0	0
00:00~01:00						2	5	7	28.6	2
01:00~02:00						2	6	8	25.0	0
02:00~03:00						2	4	6	33.3	0
03:00~04:00						0	0	0	0.0	0
04:00~05:00						2	5	7	28.6	6
05:00~06:00						0	5	5	0.0	0
06:00~07:00						4	10	14	28.6	0
昼12時間計						35	594	629	5.6	13
夜12時間計						12	153	165	7.3	13
24時間合計						47	747	794	5.9	26

B. 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の竣工状況（延床面積）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

計画建築物の延床面積は、表 4. 1. 1-7 に示すとおり約 121, 000m²です。

表 4. 1. 1-7 計画建築物の竣工状況

項目	事後調査結果
延床面積	約 121, 000m ²

C. 環境改善策の実施状況

環境改善策の実施状況は、表 4. 1. 1-8 に示すとおりです。

表 4. 1. 1-8 環境改善策の実施状況

環境改善策	実施状況
計画地東側の主要地方道白山祝田田町線（愛宕下通り）の道路改良（幅員拡幅）に対して、現況敷地の一部を道路用地として提供し、歩行者交通の円滑化に寄与します。	計画地東側の敷地の一部を道路用地として提供し、歩行者交通の円滑化に寄与しました。（写真 4. 1. 1-1）



写真 4. 1. 1-1 道路用地の提供状況

D. 予測結果との比較

(1) 自動車発生集中交通量

自動車発生集中交通量の予測結果と事後調査結果との比較は、表 4.1.1-9 に示すとおりです。自動車発生集中交通量の1日の台数は、予測結果の1,200台に対し、事後調査結果は794台と下回っていました。

表 4.1.1-9 予測結果と事後調査結果との比較（自動車発生集中交通量）

項目	予測結果	事後調査結果
発生集中交通量	1,200台 TE/日	794台 TE/日

(2) 交差点交通量

交差点交通量の予測結果と事後調査結果との比較は、表 4.1.1-10 に示すとおりです。各交差点のピーク時の断面流入交通量の合計は、No.2 断面交差点の東 (B) 断面を除き、事後調査結果が予測結果を下回っていました。

表 4.1.1-10 予測結果と事後調査結果との比較（ピーク時断面流入交通量）

交差点		断面	予測結果 (台/時)	事後調査結果 (台/時)	増減 (台)
No. 1	虎の門三丁目 交差点	北(A)	1,171	736	-435
		東(B)	538	231	-307
		南(C)	1,064	723	-341
		西(D)	310	113	-197
		合計	3,083	1,803	-1,280
No. 2	愛宕一丁目 交差点	北(A)	868	576	-292
		東(B)	237	372	135
		南(C)	750	663	-87
		西(D)	427	175	-252
		合計	2,282	1,786	-496

注 1) 表中の地点番号は図 4.1.1-1 の番号に対応します。

注 2) 予測の対象としたピーク時刻は、各交差点の流入交通量が最も多くなる時間帯としました。

注 3) 事後調査結果のピーク時刻は、各交差点の流入交通量が最も多くなる時間帯としました。

(3) 交差点需要率の状況

交差点需要率の予測結果と事後調査結果の比較は、表 4.1.1-11 に示すとおりです。

事後調査結果の交差点需要率は 0.419～0.560 であり、いずれも 0.9 を下回っており、交差点における自動車交通の処理は可能と考えます。

表 4.1.1-11 交差点需要率の予測結果との比較

交 差 点		予測結果	事後調査結果
No. 1	虎の門三丁目交差点	0.511	0.560
No. 2	愛宕一丁目交差点	0.488	0.419

注 1) 表中の地点番号は図 4.1.1-1 の番号に対応します。

注 2) 予測の対象としたピーク時刻は、各交差点の流入交通量が最も多くなる時間帯としました。

注 3) 対象としたピーク時刻は、各交差点の流入交通量が最も多くなる時間帯としました。

E. 環境の目標との比較

交差点のピーク時の断面流入交通量の合計が、一部の断面で予測結果を上回っていましたが、本事業の自動車の発生集中交通量は予測結果を下回り、交差点需要率が交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回っていることから、本事業による影響は小さく、計画地周辺地域の交通環境に著しい影響は及ぼしていないものと考えられます。

したがって、環境の目標である「新たに発生する自動車交通により、計画地周辺の自動車の流動に著しい影響を及ぼさないこと（交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 以下を目安）」を満たすと考えます。

4.1.2 歩行者交通量

本事業による歩行者交通量が、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。

A. 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、通過交通量（歩行者交通量）の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査地点

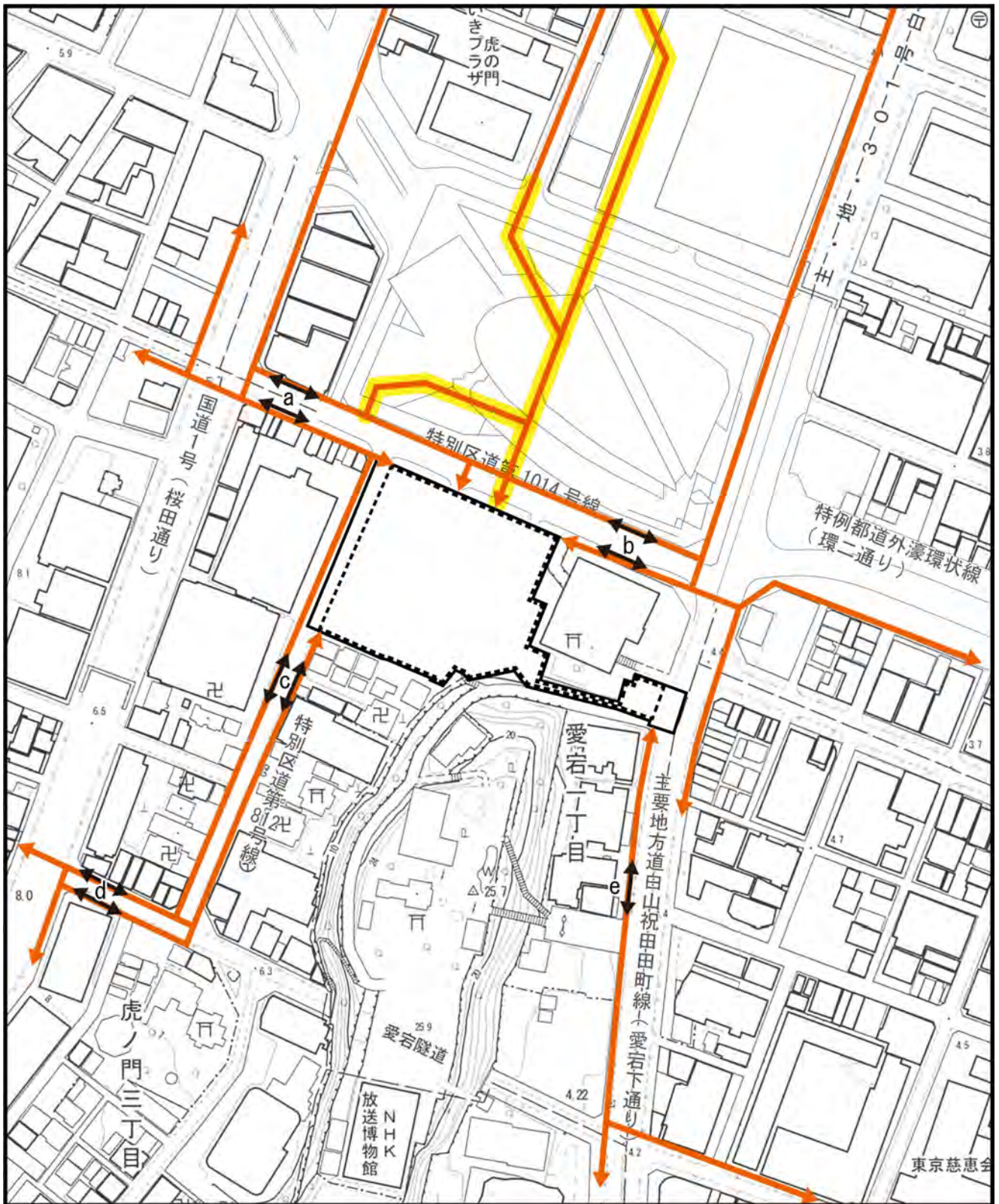
調査地点は図 4.1.2-1 に示すとおり、計画地周辺の歩道上 5 地点としました。

イ. 調査時期・調査時間

調査時期・調査時間については、令和 4 年 11 月 17 日（木）7～19 時の 12 時間調査としました。

ウ. 調査方法

調査地点の歩道上において、方向別の交通量をカウントしました。区分は歩行者と自転車としました。



凡例

- 計画地
敷地境界
- 歩行者交通量調査地点 (供用後: a ~ e)
- 歩行者想定動線 (▬▬ : 建物内通路・デッキ)



Scale 1:2,500

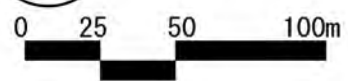


図 4.1.2-1
歩行者交通量調査地点

(2) 調査結果

歩行者交通量の調査結果は、表 4.1.2-1～表 4.1.2-2 に示すとおりです。

ア. 地点 a

12 時間の歩行者・自転車交通量が 3,963～6,129 人・台、ピーク時が 516～938 人・台でした。また、自転車交通量を歩行者交通量に換算した場合の歩行者・自転車交通量（歩行者換算交通量）は、ピークとなる 1 時間で 529～950 台、1 分間あたり 8.8～15.8 台でした。

イ. 地点 b

12 時間の歩行者・自転車交通量が 3,357～3,502 人・台、ピーク時が 527～542 人・台でした。また、自転車交通量を歩行者交通量に換算した場合の歩行者・自転車交通量（歩行者換算交通量）は、ピークとなる 1 時間で 549～560 台、1 分間あたり 9.2～9.3 台でした。

ウ. 地点 c

12 時間の歩行者・自転車交通量が 802～1,606 人・台、ピーク時が 187～284 人・台でした。また、自転車交通量を歩行者交通量に換算した場合の歩行者・自転車交通量（歩行者換算交通量）は、ピークとなる 1 時間で 191～288 台、1 分間あたり 3.2～4.8 台でした。

エ. 地点 d

12 時間の歩行者・自転車交通量が 851～2,382 人・台、ピーク時が 112～338 人・台でした。また、自転車交通量を歩行者交通量に換算した場合の歩行者・自転車交通量（歩行者換算交通量）は、ピークとなる 1 時間で 113～346 台、1 分間あたり 1.9～5.8 台でした。

オ. 地点 e

12 時間の歩行者・自転車交通量が 3,296 人・台、ピーク時が 543 人・台でした。また、自転車交通量を歩行者交通量に換算した場合の歩行者・自転車交通量（歩行者換算交通量）は、ピークとなる 1 時間で 558 台、1 分間あたり 9.3 台でした。

表 4.1.2-1 歩行者交通量調査結果

調査年月日：令和4年11月17日（木）7時～19時

地点		12時間	ピーク時		
		① 歩行者・自転車 (人・台/12時間)	② 歩行者・自転車 (人・台/時)	③ 歩行者換算人数 (人/時)	④=③÷60 歩行者換算人数 (人/分)
地点 a	北側	6,129	938	950	15.8
	南側	3,963	516	529	8.8
地点 b	北側	3,502	527	549	9.2
	南側	3,357	542	560	9.3
地点 c	東側	1,606	284	288	4.8
	西側	802	187	191	3.2
地点 d	北側	851	112	113	1.9
	南側	2,382	338	346	5.8
地点 e	西側	3,296	543	558	9.3

注 1) ピーク時は、それぞれの地点におけるピーク時（地点 a 北側：12～13 時、地点 a 南側：8～9 時、地点 b 北側：18～19 時、地点 b 南側：8～9 時、地点 c 東側及び西側：12～13 時、地点 d 北側及び南側：12～13 時、地点 e 西側：12～13 時）の値です。

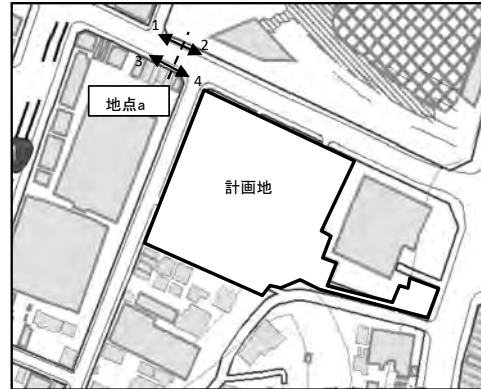
注 2) 「歩行者換算人数」：換算係数（1.0m/0.75m）によって自転車交通量を歩行者交通量に換算した場合の合計値を示す。

表 4.1.2-2(1) 歩行者交通量調査結果 (地点 a)

【調査地点】 地点a

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時～19時

【天 候】 晴



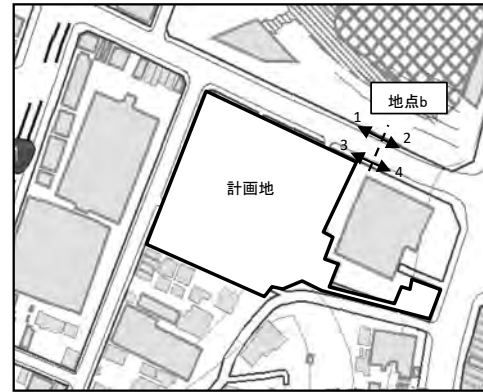
方向 分類	1			2			合計 (1+2)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00～08:00	229	6	235	119	19	138	348	25	373
08:00～09:00	185	18	203	277	25	302	462	43	505
09:00～10:00	178	14	192	246	25	271	424	39	463
10:00～11:00	96	11	107	190	14	204	286	25	311
11:00～12:00	134	2	136	272	25	297	406	27	433
12:00～13:00	405	7	412	496	30	526	901	37	938
13:00～14:00	248	5	253	233	31	264	481	36	517
14:00～15:00	183	7	190	160	19	179	343	26	369
15:00～16:00	186	7	193	171	19	190	357	26	383
16:00～17:00	189	8	197	206	30	236	395	38	433
17:00～18:00	346	5	351	321	29	350	667	34	701
18:00～19:00	317	8	325	341	37	378	658	45	703
昼12時間計	2,696	98	2,794	3,032	303	3,335	5,728	401	6,129
方向 分類	3			4			合計 (3+4)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00～08:00	221	29	250	103	5	108	324	34	358
08:00～09:00	280	35	315	198	3	201	478	38	516
09:00～10:00	238	48	286	182	5	187	420	53	473
10:00～11:00	88	21	109	111	2	113	199	23	222
11:00～12:00	93	23	116	122	6	128	215	29	244
12:00～13:00	237	27	264	197	8	205	434	35	469
13:00～14:00	104	14	118	103	7	110	207	21	228
14:00～15:00	129	35	164	91	11	102	220	46	266
15:00～16:00	117	25	142	123	4	127	240	29	269
16:00～17:00	85	8	93	129	8	137	214	16	230
17:00～18:00	111	31	142	156	8	164	267	39	306
18:00～19:00	108	23	131	241	10	251	349	33	382
昼12時間計	1,811	319	2,130	1,756	77	1,833	3,567	396	3,963
方向 分類	合計 (1+2+3+4)			合計 (1+2+3+4)			合計 (1+2+3+4)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00～08:00							672	59	731
08:00～09:00							940	81	1,021
09:00～10:00							844	92	936
10:00～11:00							485	48	533
11:00～12:00							621	56	677
12:00～13:00							1,335	72	1,407
13:00～14:00							688	57	745
14:00～15:00							563	72	635
15:00～16:00							597	55	652
16:00～17:00							609	54	663
17:00～18:00							934	73	1,007
18:00～19:00							1,007	78	1,085
昼12時間計							9,295	797	10,092

表 4.1.2-2(2) 歩行者交通量調査結果 (地点b)

【調査地点】 地点b

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時～19時

【天 候】 晴



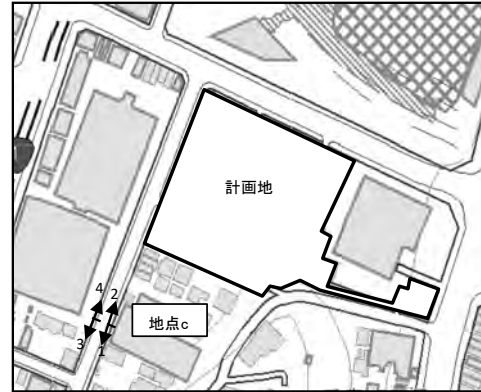
方向 分類	1			2			合計 (1+2)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00～08:00	164	10	174	33	22	55	197	32	229
08:00～09:00	111	33	144	74	37	111	185	70	255
09:00～10:00	105	27	132	86	35	121	191	62	253
10:00～11:00	59	17	76	88	13	101	147	30	177
11:00～12:00	62	15	77	135	35	170	197	50	247
12:00～13:00	125	22	147	194	45	239	319	67	386
13:00～14:00	105	16	121	116	27	143	221	43	264
14:00～15:00	64	18	82	73	26	99	137	44	181
15:00～16:00	74	10	84	107	19	126	181	29	210
16:00～17:00	71	12	83	167	32	199	238	44	282
17:00～18:00	147	14	161	293	37	330	440	51	491
18:00～19:00	129	21	150	331	46	377	460	67	527
昼12時間計	1,216	215	1,431	1,697	374	2,071	2,913	589	3,502
方向 分類	3			4			合計 (3+4)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00～08:00	189	24	213	115	8	123	304	32	336
08:00～09:00	290	45	335	199	8	207	489	53	542
09:00～10:00	191	68	259	170	10	180	361	78	439
10:00～11:00	69	28	97	82	3	85	151	31	182
11:00～12:00	74	25	99	86	14	100	160	39	199
12:00～13:00	142	32	174	126	9	135	268	41	309
13:00～14:00	75	26	101	80	22	102	155	48	203
14:00～15:00	113	34	147	83	20	103	196	54	250
15:00～16:00	72	26	98	89	10	99	161	36	197
16:00～17:00	106	14	120	96	10	106	202	24	226
17:00～18:00	88	30	118	116	12	128	204	42	246
18:00～19:00	92	24	116	96	16	112	188	40	228
昼12時間計	1,501	376	1,877	1,338	142	1,480	2,839	518	3,357
方向 分類	合計 (1+2+3+4)								
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00～08:00							501	64	565
08:00～09:00							674	123	797
09:00～10:00							552	140	692
10:00～11:00							298	61	359
11:00～12:00							357	89	446
12:00～13:00							587	108	695
13:00～14:00							376	91	467
14:00～15:00							333	98	431
15:00～16:00							342	65	407
16:00～17:00							440	68	508
17:00～18:00							644	93	737
18:00～19:00							648	107	755
昼12時間計							5,752	1,107	6,859

表 4.1.2-2(3) 歩行者交通量調査結果 (地点c)

【調査地点】 地点c

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時~19時

【天 候】 晴



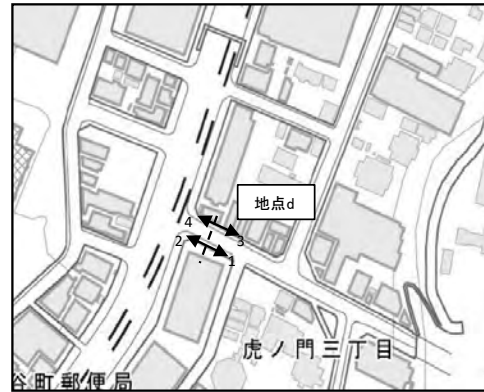
方向 分類	1			2			合計 (1+2)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00~08:00	40	2	42	28	10	38	68	12	80
08:00~09:00	113	11	124	57	12	69	170	23	193
09:00~10:00	26	10	36	50	10	60	76	20	96
10:00~11:00	36	9	45	69	6	75	105	15	120
11:00~12:00	63	10	73	74	9	83	137	19	156
12:00~13:00	108	9	117	163	4	167	271	13	284
13:00~14:00	47	13	60	63	7	70	110	20	130
14:00~15:00	33	7	40	67	3	70	100	10	110
15:00~16:00	24	7	31	33	2	35	57	9	66
16:00~17:00	17	7	24	29	3	32	46	10	56
17:00~18:00	41	11	52	109	7	116	150	18	168
18:00~19:00	37	9	46	97	4	101	134	13	147
昼12時間計	585	105	690	839	77	916	1,424	182	1,606
方向 分類	3			4			合計 (3+4)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00~08:00	34	4	38	15	2	17	49	6	55
08:00~09:00	40	1	41	38	9	47	78	10	88
09:00~10:00	29	3	32	12	8	20	41	11	52
10:00~11:00	25	2	27	16	0	16	41	2	43
11:00~12:00	39	1	40	36	9	45	75	10	85
12:00~13:00	102	1	103	72	12	84	174	13	187
13:00~14:00	33	5	38	31	4	35	64	9	73
14:00~15:00	16	3	19	18	3	21	34	6	40
15:00~16:00	25	4	29	16	2	18	41	6	47
16:00~17:00	20	0	20	7	3	10	27	3	30
17:00~18:00	21	2	23	11	7	18	32	9	41
18:00~19:00	27	5	32	21	8	29	48	13	61
昼12時間計	411	31	442	293	67	360	704	98	802
方向 分類	合計 (1+2+3+4)			合計 (1+2+3+4)			合計 (1+2+3+4)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00~08:00							117	18	135
08:00~09:00							248	33	281
09:00~10:00							117	31	148
10:00~11:00							146	17	163
11:00~12:00							212	29	241
12:00~13:00							445	26	471
13:00~14:00							174	29	203
14:00~15:00							134	16	150
15:00~16:00							98	15	113
16:00~17:00							73	13	86
17:00~18:00							182	27	209
18:00~19:00							182	26	208
昼12時間計							2,128	280	2,408

表 4.1.2-2(4) 歩行者交通量調査結果 (地点 d)

【調査地点】 地点d

【調査期間】 令和4年11月17日 (木) 7時~19時

【天 候】 晴



方向 分類	1			2			合計 (1+2)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00~08:00	6	1	7	13	5	18	19	6	25
08:00~09:00	35	3	38	34	20	54	69	23	92
09:00~10:00	30	1	31	36	14	50	66	15	81
10:00~11:00	24	4	28	42	12	54	66	16	82
11:00~12:00	33	3	36	39	8	47	72	11	83
12:00~13:00	66	2	68	42	2	44	108	4	112
13:00~14:00	24	3	27	10	10	20	34	13	47
14:00~15:00	35	3	38	36	13	49	71	16	87
15:00~16:00	22	8	30	32	21	53	54	29	83
16:00~17:00	21	1	22	25	12	37	46	13	59
17:00~18:00	25	4	29	33	13	46	58	17	75
18:00~19:00	9	2	11	11	3	14	20	5	25
昼12時間計	330	35	365	353	133	486	683	168	851
方向 分類	3			4			合計 (3+4)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00~08:00	26	12	38	108	15	123	134	27	161
08:00~09:00	65	16	81	147	17	164	212	33	245
09:00~10:00	52	24	76	111	17	128	163	41	204
10:00~11:00	49	15	64	95	3	98	144	18	162
11:00~12:00	86	21	107	72	5	77	158	26	184
12:00~13:00	201	19	220	113	5	118	314	24	338
13:00~14:00	86	16	102	94	8	102	180	24	204
14:00~15:00	64	8	72	76	12	88	140	20	160
15:00~16:00	79	12	91	69	8	77	148	20	168
16:00~17:00	87	21	108	53	5	58	140	26	166
17:00~18:00	111	33	144	46	5	51	157	38	195
18:00~19:00	132	18	150	43	2	45	175	20	195
昼12時間計	1,038	215	1,253	1,027	102	1,129	2,065	317	2,382
方向 分類	合計 (1+2+3+4)								
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
時間帯									
07:00~08:00							153	33	186
08:00~09:00							281	56	337
09:00~10:00							229	56	285
10:00~11:00							210	34	244
11:00~12:00							230	37	267
12:00~13:00							422	28	450
13:00~14:00							214	37	251
14:00~15:00							211	36	247
15:00~16:00							202	49	251
16:00~17:00							186	39	225
17:00~18:00							215	55	270
18:00~19:00							195	25	220
昼12時間計							2,748	485	3,233

表 4.1.2-2(5) 歩行者交通量調査結果（地点 e）

【調査地点】 地点e

【調査期間】 令和4年11月17日（木）7時～19時

【天 候】 晴



方向 分類 時間帯	1			2			合計 (1+2)		
	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]	歩行者 [人]	自転車 [台]	合計 [人・台]
07:00～08:00	44	12	56	49	2	51	93	14	107
08:00～09:00	78	60	138	123	8	131	201	68	269
09:00～10:00	91	21	112	125	6	131	216	27	243
10:00～11:00	74	25	99	117	8	125	191	33	224
11:00～12:00	138	30	168	101	8	109	239	38	277
12:00～13:00	248	34	282	249	12	261	497	46	543
13:00～14:00	160	18	178	177	18	195	337	36	373
14:00～15:00	134	28	162	168	13	181	302	41	343
15:00～16:00	76	19	95	65	4	69	141	23	164
16:00～17:00	97	12	109	88	12	100	185	24	209
17:00～18:00	128	41	169	83	18	101	211	59	270
18:00～19:00	122	28	150	102	22	124	224	50	274
昼12時間計	1,390	328	1,718	1,447	131	1,578	2,837	459	3,296
方向									
方向 分類 時間帯	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計
	[人]	[台]	[人・台]	[人]	[台]	[人・台]	[人]	[台]	[人・台]
07:00～08:00									
08:00～09:00									
09:00～10:00									
10:00～11:00									
11:00～12:00									
12:00～13:00									
13:00～14:00									
14:00～15:00									
15:00～16:00									
16:00～17:00									
17:00～18:00									
18:00～19:00									
昼12時間計									
方向									
方向 分類 時間帯	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計	歩行者	自転車	合計
	[人]	[台]	[人・台]	[人]	[台]	[人・台]	[人]	[台]	[人・台]
07:00～08:00									
08:00～09:00									
09:00～10:00									
10:00～11:00									
11:00～12:00									
12:00～13:00									
13:00～14:00									
14:00～15:00									
15:00～16:00									
16:00～17:00									
17:00～18:00									
18:00～19:00									
昼12時間計									

B. 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の竣工状況（延床面積）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、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

計画建築物の延床面積は、表 4.1.2-3 に示すとおり約 121,000m²です。

表 4.1.2-3 計画建築物の竣工状況

項目	事後調査結果
延床面積	約 121,000m ²

C. 環境改善策の実施状況

環境改善策の実施状況は、表 4.1.2-4 に示すとおりです。

表 4.1.2-4 環境改善策の実施状況

環境改善策	実施状況
計画地東側の主要地方道白山祝田町線（愛宕下通り）の道路改良（幅員拡幅）に対して、現況敷地の一部を道路用地として提供し、現況より広い幅員の歩道を整備します。	計画地東側の敷地の一部を道路用地として提供し、現況より広い幅員の歩道を整備しました。（写真 4.1.2-1）
本計画地と北側の環状二号線Ⅲ街区（虎ノ門ヒルズ）との歩行者連絡通路として、歩行者デッキを整備します。	本計画地と北側の虎ノ門ヒルズとの間に、歩行者連絡通路として、歩行者デッキを整備しました。（写真 4.1.2-2）



写真 4.1.2-1 道路用地の提供状況



写真 4.1.2-2 歩行者デッキの整備状況

D. 予測結果との比較

(1) 歩行者のサービス水準

表 4.1.2-5 に示す「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に基づく歩行者サービスに準じて予測結果と事後調査結果とを比較したところ、表 4.1.2-6 に示すとおりであり、サービス水準は予測結果と同様に自由歩行可能な A でした。

表 4.1.2-5 歩行者のサービス水準

サービス水準		
A	自由歩行	(~27 人/m・分)
B	やや制約	(27~51 人/m・分)
C	やや困難	(51~71 人/m・分)
D	困難	(71~87 人/m・分)
E	ほとんど不可能	(87~100 人/m・分)

出典：『大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版』（平成 19 年 3 月 国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室）

表 4.1.2-6 予測結果と事後調査結果との比較（歩行者のサービス水準）

地点	有効幅員 (m)	予測結果		事後調査結果		
		歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準	歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準	
a	北側	2.62	15.9	A	6.0	A
	南側	2.64	8.8	A	3.3	A
b	北側	2.80	3.2	A	3.3	A
	南側	2.56	8.7	A	3.6	A
c	東側	2.08	3.0	A	2.3	A
	西側	1.96	4.2	A	1.6	A
d	北側	1.44	8.5	A	1.3	A
	南側	1.35	4.8	A	4.3	A
e	西側	3.67	5.2	A	2.5	A

E. 環境の目標との比較

事後調査の結果、歩行者交通量のサービス水準は予測結果と同様に自由歩行可能な A であるため、本事業による影響は小さく、計画地周辺地域に著しい影響は及ぼしていないものと考えます。

したがって、環境の目標である「新たな建物利用者及び従来の周辺住民等が計画地周辺を快適で安全に歩行できる空間を確保すること（大規模開発マニュアルの基準）」を満たすと考えます。

4.1.3 駐車場

本事業による駐車場の設置状況が、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。

A. 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、駐車場の設置状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査地点

調査地点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によりました。

(3) 調査結果

駐車場は、表 4.1.3-1 に示すとおり、東京都駐車場条例（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）を満たす一般用 312 台、荷捌き用 4 台、合計 316 台を設置しています。

表 4.1.3-1 駐車場の設置状況

区分	自動車駐車場収容台数	
	一般用	荷捌き用
駐車場	312 台	4 台

B. 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 4.1.3-2 に示すとおりです。

表 4.1.3-2 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	実施状況
全ての駐車枠について、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）の基準を満たす大きさを確保します。	「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）の基準を満たす駐車場を確保しました。

C. 予測結果との比較

(1) 駐車場の設置状況

駐車場の予測結果と事後調査結果の比較は、表 4.1.3-3 に示すとおりです。駐車場の設置状況については、環境影響調査書の予測結果である一般用 308 台、荷捌き用 4 台、合計 312 台に対して、事後調査結果では一般用 312 台、荷捌き用 4 台、合計 316 台を設置しており、事後調査結果が予測結果より 4 台多く整備した。なお、東京都駐車場条例（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）を満たしています。

表 4.1.3-3 予測結果と事後調査結果との比較（駐車場）

区分	自動車駐車場収容台数			
	環境影響調査書の予測結果		事後調査結果	
	一般用	荷捌き用	一般用	荷捌き用
駐車場	308 台	4 台	312 台	4 台

D. 環境の目標との比較

駐車場の設置状況は、環境影響調査書の予測結果より 4 台多い一般用 312 台、荷捌き用 4 台、合計 316 台を設置しているため、本事業による影響は小さく、計画地周辺地域に著しい影響は及ぼしていないものと考えられます。

したがって、環境の目標である「計画建築物に入出庫する自動車のための十分な駐車場を確保していること」を満たすと考えます。

4.1.4 自転車・自動二輪車駐車場

本事業による自転車及び自動二輪車駐車場の設置状況が、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。

A. 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、自転車及び自動二輪車駐車場の設置状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査地点

調査地点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によりました。

(3) 調査結果

自転車及び自動二輪車駐車場は、表 4.1.4-1 に示すとおり、自転車用駐輪場 549 台、自動二輪車用駐輪場 30 台を設置しています。

表 4.1.4-1 自転車及び自動二輪車駐輪場の設置状況

区 分	自転車	自動二輪車
駐輪台数	549 台	30 台

B. 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 4.1.4-2 に示すとおりです。

表 4.1.4-2 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	実施状況
自転車駐輪場については、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」(平成 11 年 9 月港区条例第 23 号)に基づいた台数、また、自動二輪車の駐輪場については、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠した台数を確保する計画とすることにより、路上駐輪が発生しないように努めます。	自転車駐輪場については、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」(平成 11 年 9 月港区条例第 23 号)に基づいた台数(549 台)、自動二輪車の駐輪場については、国土交通省による「標準駐車場条例」の内容に準拠した台数(30 台)を確保し、路上駐輪が発生しないように努めています。

C. 予測結果との比較

(1) 自転車及び自動二輪車駐車場の設置状況

自転車及び自動二輪車駐車場の予測結果と事後調査結果の比較は、表 4.1.4-3 に示すとおりです。自転車駐車場は、環境影響調査書の予測結果 570 台に対して、事後調査結果では 21 台少ない 549 台を設置しています。また、自動二輪車駐車場は、環境影響調査書の予測結果 30 台に対して、事後調査結果では同数の 30 台を設置しています。

表 4.1.4-3 予測結果と事後調査結果との比較（自転車及び自動二輪車駐車場）

区 分		環境影響調査書の予測結果	事後調査結果
駐輪台数	自転車	570 台	549 台
	自動二輪車	30 台	30 台
合 計		600 台	579 台

D. 環境の目標との比較

自転車駐輪場の設置状況は、環境影響調査書の予測結果より 21 台少ない 549 台を設置しましたが、現状の利用実績及び「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」（平成 11 年 9 月港区条例第 23 号）に基づく台数を設置しているため、本事業による影響は小さく、計画地周辺地域に著しい影響は及ぼしていないものと考えられます。

自動二輪駐車場の設置状況は、環境影響調査書の予測結果と同数の 30 台を設置しているため、本事業による影響は小さく、計画地周辺地域に著しい影響は及ぼしていないものと考えられます。

したがって、環境の目標である「計画建築物に入出庫する自転車及び自動二輪車のための十分な駐車場を確保していること」を満たすと考えます。

4.1.5 交通安全

本事業による交通安全が、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。

A. 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、交通安全対策の実施状況としました。

(2) 調査項目

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

本事業では、交通安全対策として駐車場出口に出庫ブザー、回転灯、一時停止の路面標示や標識を設置し、歩行者の安全確保に努めています。また、周辺道路にうろつき車両が生じないように、案内看板を設置しています。

B. 予測結果に基づく対策

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.1.5-2 に示すとおりです。

表 4.1.5-2 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	実施状況
駐車場出口には、出庫ブザーや回転灯の設置を検討し、歩行者の安全の確保に努めます。	駐車場出口には、出庫ブザーや回転灯の設置し、歩行者の安全の確保に努めています。(写真 4.1.5-1)
駐車場出口には、一時停止の路面標示や標識の設置を検討し、歩行者の安全の確保に努めます。	駐車場出口には、一時停止の路面標示や標識を設置し、歩行者の安全の確保に努めています。(写真 4.1.5-1)
駐車場への入庫に際し、周辺道路においてうろつき車両が生じないように、駐車場入口位置を明瞭に示す案内看板の設置を検討します。	駐車場への入庫に際し、周辺道路においてうろつき車両が生じないように、駐車場入口位置を明瞭に示す案内看板を設置しました。(写真 4.1.5-2)



写真 4.1.5-1 駐車場出口の状況
(出庫ブザー、回転灯、路面標示)



写真 4.1.5-2 駐車場入口案内看板の設置状況

C. 予測結果との比較

本事業では、予測結果と同様に、出庫ブザー等を設置し、歩行者の安全確保に努めています。また、周辺道路にうろつき車両が生じないように、案内看板を設置しています。

D. 環境の目標との比較

駐車場出口には、出庫ブザー等の設置をしており、歩行者の安全は確保できるものと考えます。また、周辺道路にうろつき車両が生じないように、案内看板を設置しています。

したがって、環境の目標である「駐車場出入口の位置等が歩行者に安全に適切に配慮していること及び交通安全に配慮した関係車両の運行経路・運行計画となっていること」を満たすと考えます。

4.2 リサイクル

本事業により発生する廃棄物について、分別収集することにより再利用が図られるとともに、廃棄物の適切な保管施設を確保していることを確認するため調査を実施しました。

4.2.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、廃棄物の再利用状況、廃棄物保管施設等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（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. 廃棄物の再利用状況

本事業による廃棄物の再利用状況は、表 4.2.1-1(1)～(3)に示すとおりです。

住宅における発生量は約 470.3kg/日、再利用率は約 189.6kg/日、商業・駐車場における発生量は約 52.5kg/日、再利用率は約 21.3kg/日、合計で発生量は約 522.8kg/日、再利用率は約 210.9kg/日でした。

表 4.2.1-1(1) 本事業による廃棄物の再利用状況（住宅）

種 類		事後調査結果		
		①発生量 (kg/日)	②再利用率 (kg/日)	①－② (kg/日)
可燃ごみ		269.9	0	269.9
不燃ごみ		10.8	0	10.8
資源ごみ	びん	52.7	52.7	0
	缶	6.1	6.1	0
	古紙	112.2	112.2	0
	ペットボトル	13.8	13.8	0
	資源プラスチック	4.8	4.8	0
合計		470.3	189.6	280.7

表 4. 2. 1-1 (2) 本事業による廃棄物の再利用状況（商業・駐車場）

種 類		事後調査結果		
		①発生量 (kg/日)	②再利用量 (kg/日)	①－② (kg/日)
可燃ごみ		31.1	0	31.1
不燃ごみ		0.1	0	0.1
資源ごみ	びん	5.4	5.4	0
	缶	0.4	0.4	0
	古紙	7.9	7.9	0
	ペットボトル	1.6	1.6	0
	資源プラスチック	6.0	6.0	0
合計		52.5	21.3	31.2

表 4. 2. 1-1 (3) 本事業による廃棄物の再利用状況（合計）

種 類		事後調査結果		
		①発生量 (kg/日)	②再利用量 (kg/日)	①－② (kg/日)
可燃ごみ	住宅	269.9	0	269.9
	商業・駐車場	31.1	0	31.1
不燃ごみ	住宅	10.8	0	10.8
	商業・駐車場	0.1	0	0.1
資源ごみ	住宅	189.6	189.6	0
	商業・駐車場	21.3	21.3	0
合計		522.8	210.9	311.9

4.2.2 予測結果に基づく対策の状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.2.2-1 に示すとおりです。

表 4.2.2-1 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
全住戸にごみ用ディスプレイを設け、地下ピットにて処理後、排水します。	全住戸にごみ用ディスプレイを設け、地下ピットにて処理後、排水しています。
「下水道のためのディスプレイ排水処理システム性能基準（案）」（平成 25 年 3 月（公社）日本下水道協会）の規格適合評価及び製品認証を受けた設備の設置を検討します。	「下水道のためのディスプレイ排水処理システム性能基準（案）」（平成 25 年 3 月（公社）日本下水道協会）の規格適合評価及び製品認証を受けた設備を設置しました。
住戸以外についても、廃棄物の発生抑制、分別の徹底をテナント関係者に働きかけます。	ごみ置き場利用規定等により、住民やテナント関係者に廃棄物の分別の徹底、発生抑制を働きかけました。 廃棄物の種類ごとに保管箱・場所を設定しました。（写真 4.2.1-1～写真 4.2.1-4）



写真 4.2.2-1 廃棄物保管場所の設置状況 1

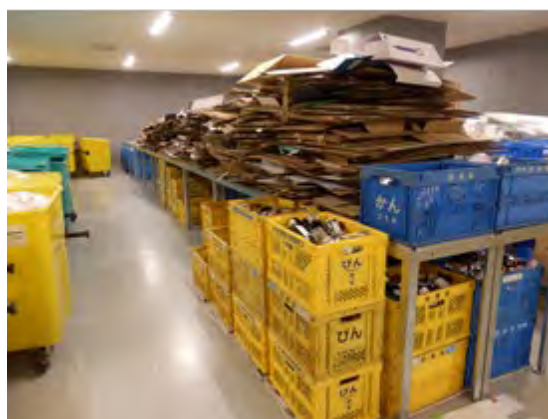


写真 4.2.2-2 廃棄物保管場所の設置状況 2

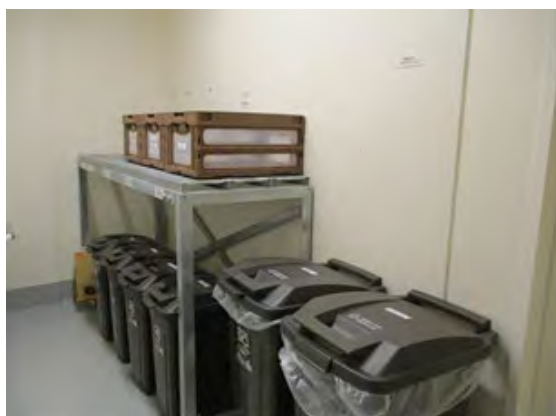


写真 4.2.2-3 種類ごとの分別状況



写真 4.2.2-4 ごみ置き場利用規定

4.2.3 予測結果との比較

(1) 廃棄物の再利用状況

本事業から発生する廃棄物の発生・再利用の状況について、調査書の予測結果と事後調査結果を比較したものは、表 4.2.3-1(1)～(2)に示すとおりです。予測結果との比較では、廃棄物の発生量は予測結果を下回っています。また、発生量から再利用量を差し引いた量（純粋に廃棄する量）についても、予測結果を下回っています。

表 4.2.3-1(1) 廃棄物の再利用状況に係る予測結果と事後調査結果との比較（住宅）

種 類	予測結果			事後調査結果		
	①発生量 (kg/日)	②再利用量 (kg/日)	①－② (kg/日)	①発生量 (kg/日)	②再利用量 (kg/日)	①－② (kg/日)
可燃ごみ	1,571.8	176.0	1,395.8	269.9	0	269.9
不燃ごみ	57.0	6.4	50.6	10.8	0	10.8
びん	68.3	68.3	0.0	52.7	52.7	0
缶	34.2	34.2	0.0	6.1	6.1	0
古紙	250.6	250.6	0.0	112.2	112.2	0
ペットボトル	22.8	22.8	0.0	13.8	13.8	0
資源プラスチック	273.4	273.4	0.0	4.8	4.8	0
合計	2,278.1	831.7	1,446.4	470.3	189.6	280.7

表 4.2.3-1(2) 廃棄物の再利用状況に係る予測結果と事後調査結果との比較（商業・駐車場）

種 類	予測結果			事後調査結果		
	①発生量 (kg/日)	②再利用量 (kg/日)	①－② (kg/日)	①発生量 (kg/日)	②再利用量 (kg/日)	①－② (kg/日)
可燃ごみ	324.5	36.3	288.2	31.1	0	31.1
不燃ごみ	108.2	12.1	96.1	0.1	0	0.1
合計	432.7	48.4	384.3	31.2	0	31.2

注) 資源ごみは、環境影響調査書にて予測をしていないため記載していません。

(2) 廃棄物保管施設の整備状況

廃棄物保管施設の保管スペースについては、港区の要綱で定められた基準面積（住居系 78.33m²、事業系 7.84m²）を順守した十分なスペースとして、住居系 244.53m²、事業系 33.22m²を確保しています。

4.2.4 環境の目標との比較

廃棄物の発生量は予測結果を下回っており、再利用については各廃棄物の種類ごとに分別のうえ、廃棄物保管施設にて収集・廃棄を行っています。

また、廃棄物保管場所については港区による基準を満たしています。

したがって、環境の目標である「廃棄物の収集処理が円滑に実施され、かつリサイクルのための措置を適切に講じていること」を満たすと考えます。

4.3 地球温暖化の防止・エネルギー利用

本事業におけるエネルギー使用量をできる限り低減していることを確認するため調査を実施しました。

4.3.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、エネルギー利用の状況、省エネルギー対策の実施状況としました。

(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. エネルギーの利用状況

給湯及び冷暖房等には、都市ガス及び電気を併用しています。

イ. 省エネルギー対策の実施状況

本事業では、以下に示すような省エネルギー対策を行い、省エネルギー化に取り組んでいます。

① エネルギー利用量・地球温暖化防止のための対策

○エネルギー利用量の低減

・建物外周部、低層部の庇及びデッキ上部を緑化し、熱負荷を軽減し、省エネルギー化を図っています。

・住宅外皮開口部に Low-E ガラス（遮熱低放射複層ガラス）等を採用することや外壁部に庇を装備して日射の遮へい効果を向上させることにより、熱負荷を低減し、省エネルギー化を図っています。

○太陽光発電

・屋上には太陽光パネル（10kW）を設置し、太陽光発電を行っています。

② 計画建築物の環境性能

○住宅用途では、断熱性能は等級 4（外皮平均熱貫流率 $UA \leq 0.87\text{W/m}^2 \cdot \text{K}$ ）を達成しています。

○非住宅用途では、PAL*低減率 10%以上、ERR \geq 10%以上を達成しています。

4.3.2 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 4.3.2-1 に示すとおりです。

表 4.3.2-1 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
<p>下記の配慮事項の検討を行い、エネルギーの効率的利用を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ LED 照明 ・ 照明制御（スケジュール制御、人感センサー） ・ 屋上に太陽光パネルを設置 	<p>下記の設備を導入し、省エネルギー化を図っています。（写真 4.3.2-1、写真 4.3.2-2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ LED 照明 ・ 照明制御（スケジュール制御、人感センサー） ・ 太陽光パネル（10kW）を設置
<p>広場の緑化・屋上緑化等の積極的な緑化を図ります。</p>	<p>建物外周部、低層部の庇及びデッキ上部を緑化し、熱負荷を軽減し、省エネルギー化に取り組んでいます。（写真 4.3.2-3）</p>



写真 4.3.2-1 LED 照明・照明制御の設置状況



写真 4.3.2-2 太陽光パネルの設置状況



写真 4.3.2-3 外壁部の庇及びデッキ上部の緑化状況

4.3.3 予測結果との比較

省エネルギー対策の実施状況について、予測結果と事後調査結果を比較したものは、表 4.3.3-1 に示すとおりです。

予測結果と同様 LED 照明及び照明制御（スケジュール制御、人感センサー）等の採用によるエネルギーの効率的利用のほか、建物外周部、低層部の庇及びデッキ上部の緑化を図っています。

表 4.3.3-1 予測結果と事後調査結果との比較（省エネルギー対策）

予測結果	事後調査結果
<p>① エネルギー利用量・地球温暖化防止のための対策</p> <p>○エネルギー利用量の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物外周部、低層部の庇及びデッキ上部を緑化し、熱負荷を軽減し、省エネルギー化を図ります。 ・住宅外皮開口部に Low-E ガラス（遮熱低放射複層ガラス）等を採用することや外壁部に庇を装備して日射の遮へい効果を向上させることにより、熱負荷を低減し、省エネルギー化を図ります。 <p>○太陽光発電</p> <ul style="list-style-type: none"> ・屋上には太陽光パネルを設置し、太陽光発電を行います。 <p>② 計画建築物の環境性能</p> <p>○住宅用途では、断熱性能は等級 4（外皮平均熱貫流率 $UA \leq 0.87W/m^2 \cdot K$）、一次エネルギー消費量は等級 4（$ERR \geq 0$）を目指します。</p> <p>○非住宅用途では、PAL*低減率 10%以上、$ERR \geq 10\%$以上を目指します。</p>	<p>① エネルギー利用量・地球温暖化防止のための対策</p> <p>○エネルギー利用量の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物外周部、低層部の庇及びデッキ上部を緑化し、熱負荷を軽減し、省エネルギー化を図っています。 ・住宅外皮開口部に Low-E ガラス（遮熱低放射複層ガラス）等を採用することや外壁部に庇を装備して日射の遮へい効果を向上させることにより、熱負荷を低減し、省エネルギー化を図っています。 <p>○太陽光発電</p> <ul style="list-style-type: none"> ・屋上には太陽光パネル（10kW）を設置し、太陽光発電を行っています。 <p>② 計画建築物の環境性能</p> <p>○住宅用途では、断熱性能は等級 4（外皮平均熱貫流率 $UA \leq 0.87W/m^2 \cdot K$）、一次エネルギー消費量は等級 4（$ERR \geq 0$）を達成しています。</p> <p>○非住宅用途では、PAL*低減率 10%以上、$ERR \geq 10\%$以上を達成しています。</p>

4.3.4 環境の目標との比較

本事業では、省エネルギー建材の導入、エネルギー効率を高める設備の導入等、各種の省エネルギー対策を実施することにより、エネルギー使用量の低減を図っていると同時に、計画建築物の環境性能（PAL*値・ERR 値）も目標を達成しています。

したがって、環境の目標の「地球温暖化の防止のための対策を測っていること（計画建築物の環境性能 PAL*値・ERR 値）」を満たすと考えます。

4.4 ヒートアイランド現象の緩和

本事業が、地球温暖化の防止の観点から、二酸化炭素（CO₂）の発生を抑制していることを確認するため調査を実施しました。

4.4.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物におけるヒートアイランド現象の緩和への配慮状況としました。

(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

本事業では、以下に示すような対策を行い、ヒートアイランド現象緩和に取り組んでいます。

①計画建築物形状および配棟等の配慮

- ・ 建物を高層化することで平面形状をスリム化し、周辺建物との間隔を十分に確保しました。
- ・ 建物外周部に水盤を設置し、気化熱の利用による気温上昇の緩和を図っています。

②地表面被覆の改善

- ・ 計画地外周部や低層部の庇及びデッキ上部を緑化し、地表面等の温度の上昇抑制を図っています。

③人工排熱の低減

- ・ 「4.3 地球温暖化の防止・エネルギー利用」(p. 65～67) に示す省エネルギー対策を実施し、空調システムから排出される人工排熱の低減を図っています。

4.4.2 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 4.4.2-1 に示すとおりです。

表 4.4.2-1 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
計画建築物形状及び配棟等の配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・建物を高層化することで平面形状をスリム化し、周辺建物との間隔を十分に確保します。 ・建物外周部に水盤を設置し、気化熱の利用による気温上昇の緩和を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建物を高層化することで平面形状をスリム化し、周辺建物との間隔を十分に確保しました。 ・建物外周部に水盤を設置し、気化熱の利用による気温上昇の緩和を図っています。(写真 4.4.2-1)
地表面被覆の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地外周部や低層部の庇及びデッキ上部を緑化し、地表面被覆の改善を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画地外周部や低層部の庇及びデッキ上部を緑化し、地表面等の温度の上昇抑制を図っています。(写真 4.1.2-2)
人工排熱の低減	<ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー利用の合理化による省エネルギー化を推進し、空調システムから排出される人工排熱を低減します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「4.3 地球温暖化の防止・エネルギー利用」(p.65～67) に示す省エネルギー対策を実施し、空調システムから排出される人工排熱の低減を図っています。

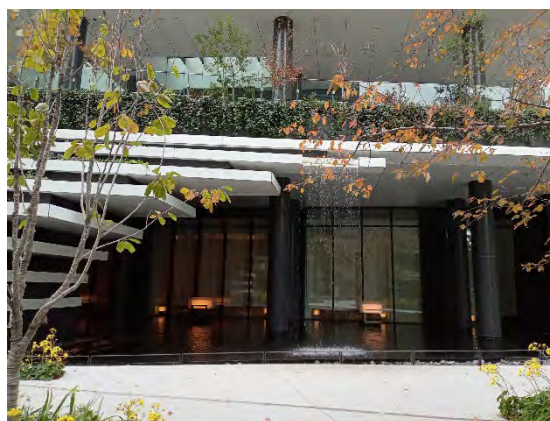


写真 4.4.2-1 建物外周部の水盤設置状況

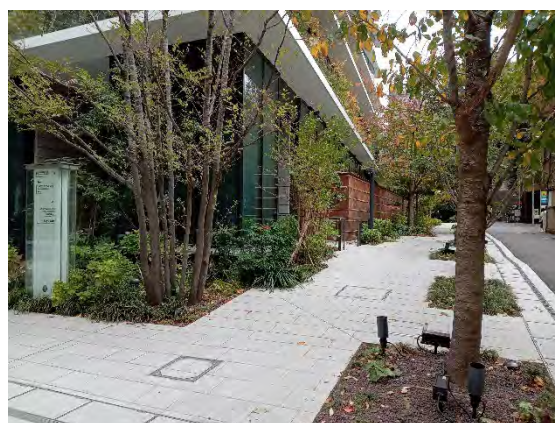


写真 4.4.2-2 建物外周部や低層部の緑化状況

4.4.3 予測結果との比較

事業では予測結果と同様に、建物を高層化することで平面形状をスリム化し、周辺建物との間隔を十分に確保したほか、LED照明及び照明制御（スケジュール制御、人感センサー）の採用によるエネルギーの効率的利用のほか、太陽光パネル（10kW）による太陽光発電を行っています。（「4.3 地球温暖化の防止・エネルギー利用」（p.65～67）参照）更に、地表面被覆の改善のため、港区の緑化基準を上回る2,443.3m²を緑化しています。（「4.16 緑」（p.122～126）参照）

4.4.4 環境の目標との比較

本事業では、「計画建築物形状及び配棟等の配慮、地表面被覆の改善、人工排熱の低減」の環境配慮を行い、ヒートアイランド現象の緩和を図っています。また、省エネルギー対策により二酸化炭素の発生を抑制するとともに、緑化面積の確保を行っていることから、地球温暖化の防止に配慮したものとなっています。

したがって、環境の目標である「ヒートアイランド現象の緩和のための配慮を図っていること」を満たしていると考えられます。

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

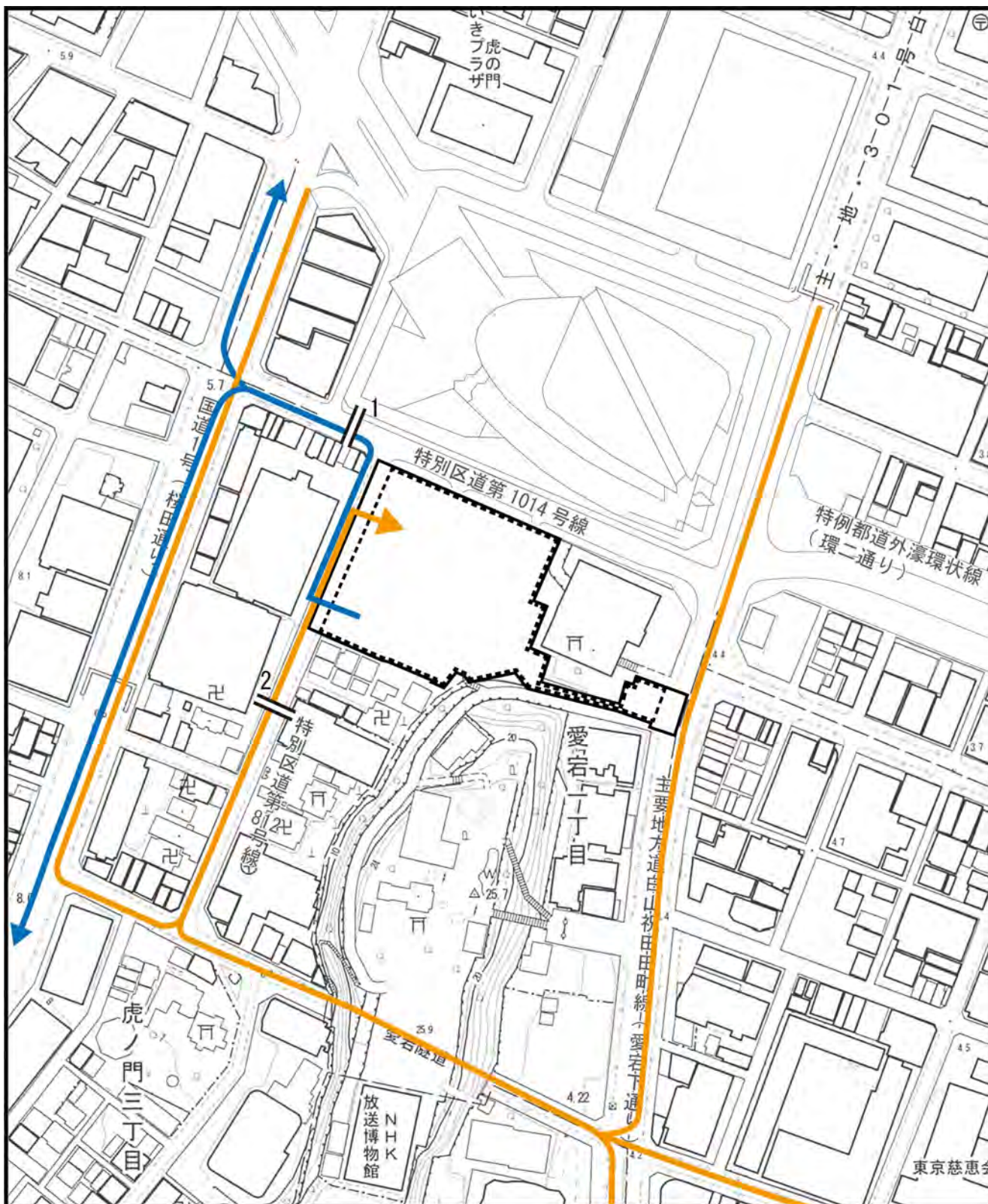
調査範囲は、図 4.5.1-1 に示すとおり、自動車交通に伴う大気質の予測地点とした計画地周辺の 2 断面で実施しました。

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

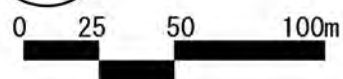


図 4.5.1-1 大気質調査地点

(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



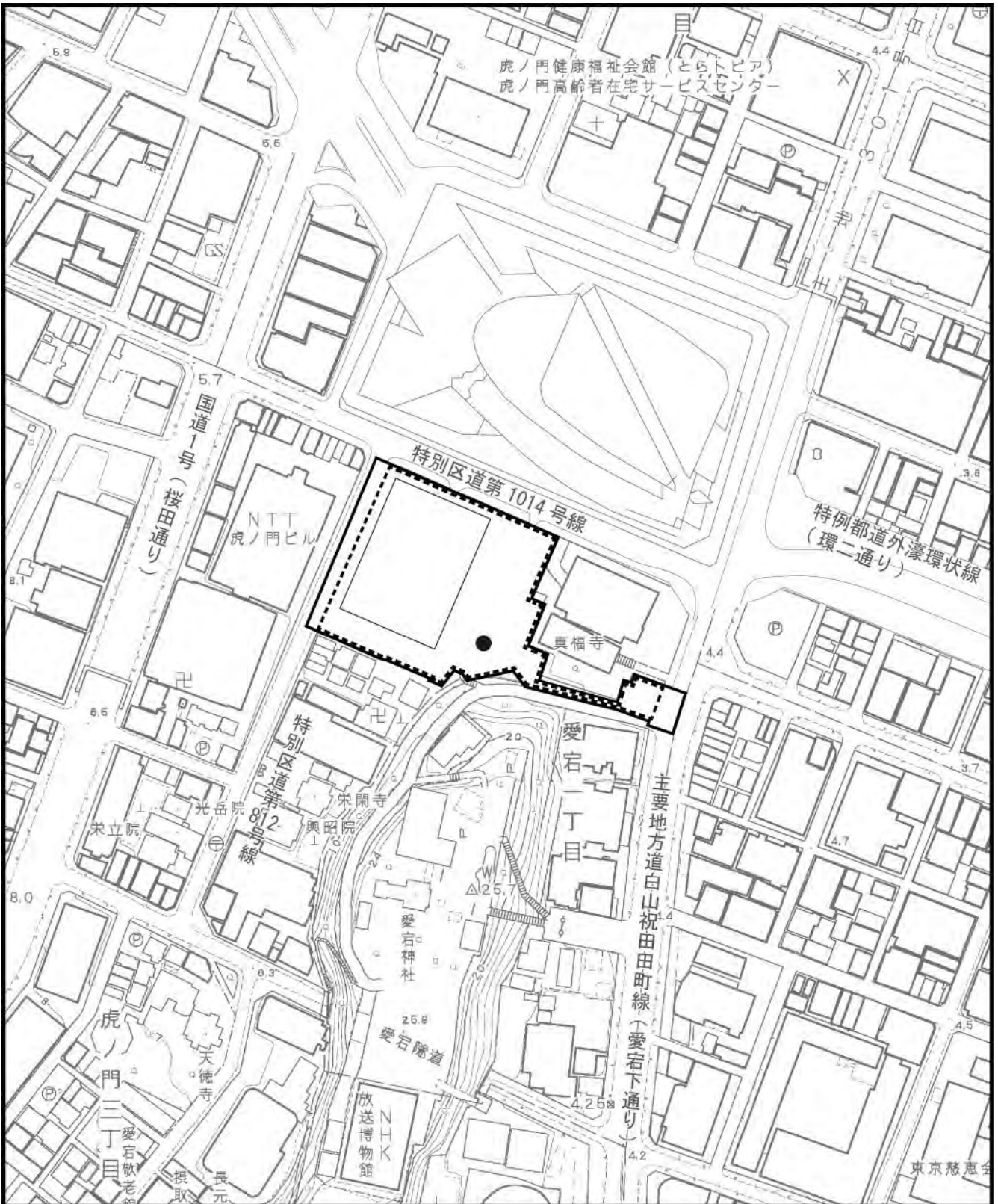
方向 分類	北					合計(北)				
	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]	大型車 [台]	小型車 [台]	自動車 類合計 [台]	大型車 混入率 [%]	二輪車 [台]
時間帯										
07:00~08:00	5	39	44	11.4	3					
08:00~09:00	8	59	67	11.9	1					
09:00~10:00	21	68	89	23.6	2					
10:00~11:00	6	58	64	9.4	0					
11:00~12:00	7	63	70	10.0	3					
12:00~13:00	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					
時間帯										
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

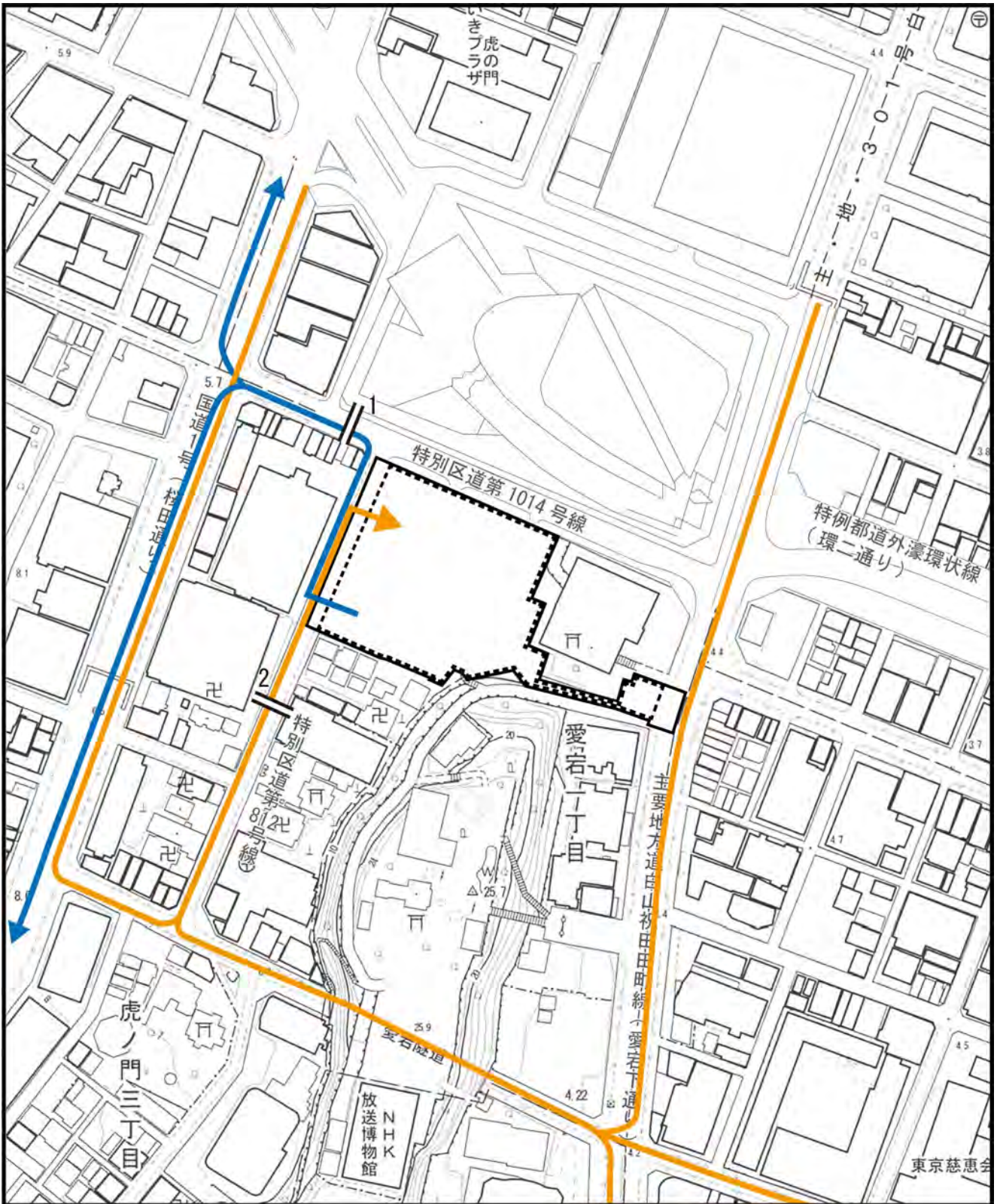
調査範囲は、図 4.10.1-1 に示すとおり、自動車交通に伴う道路交通騒音の予測地点とした計画地周辺の2断面で実施しました。

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

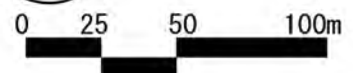


図 4.10.1-1 騒音調査地点

(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]

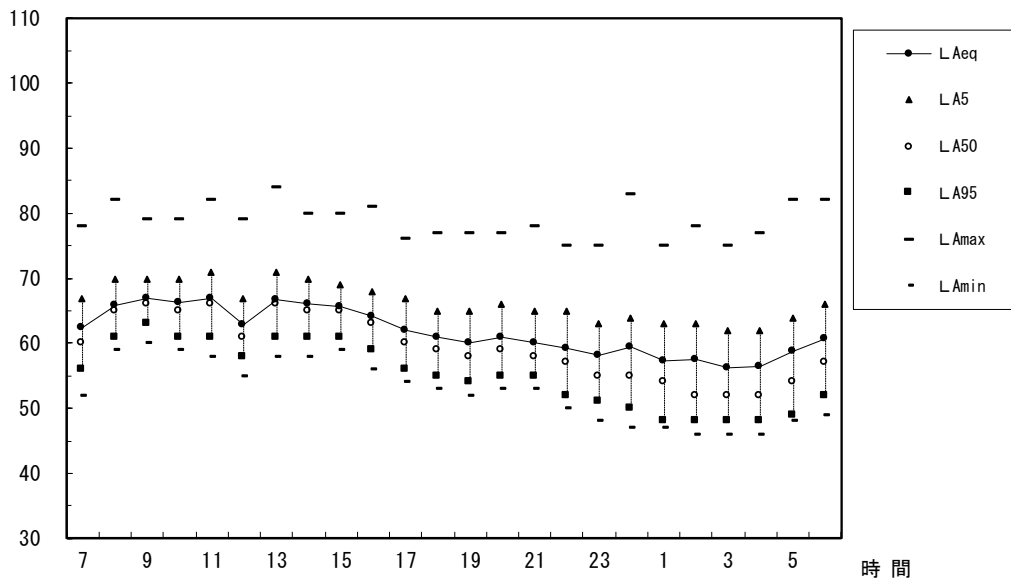


表 4.10.1-3(2) 道路交通騒音調査結果 (No. 2)

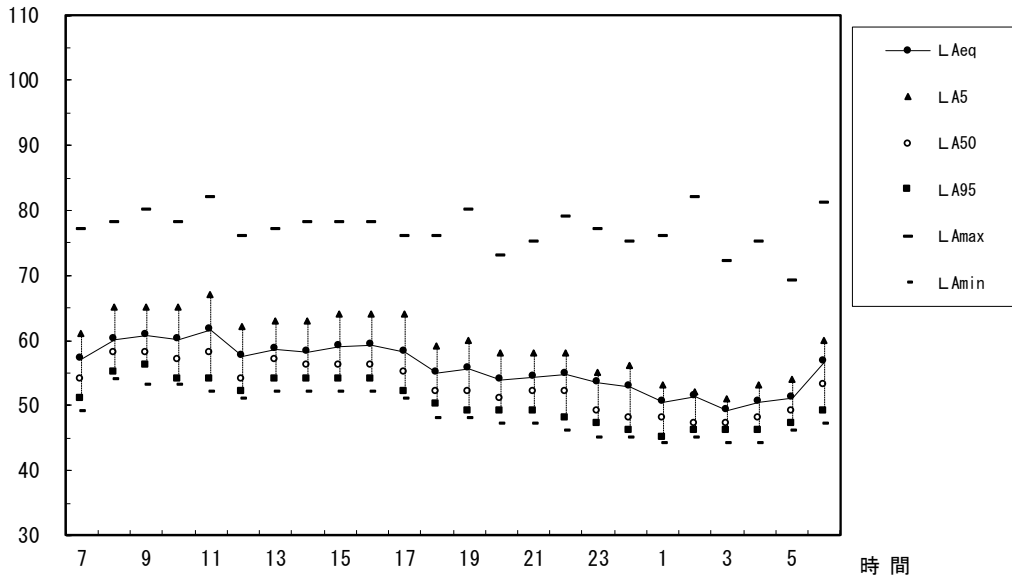
【地点】 No.2

【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]

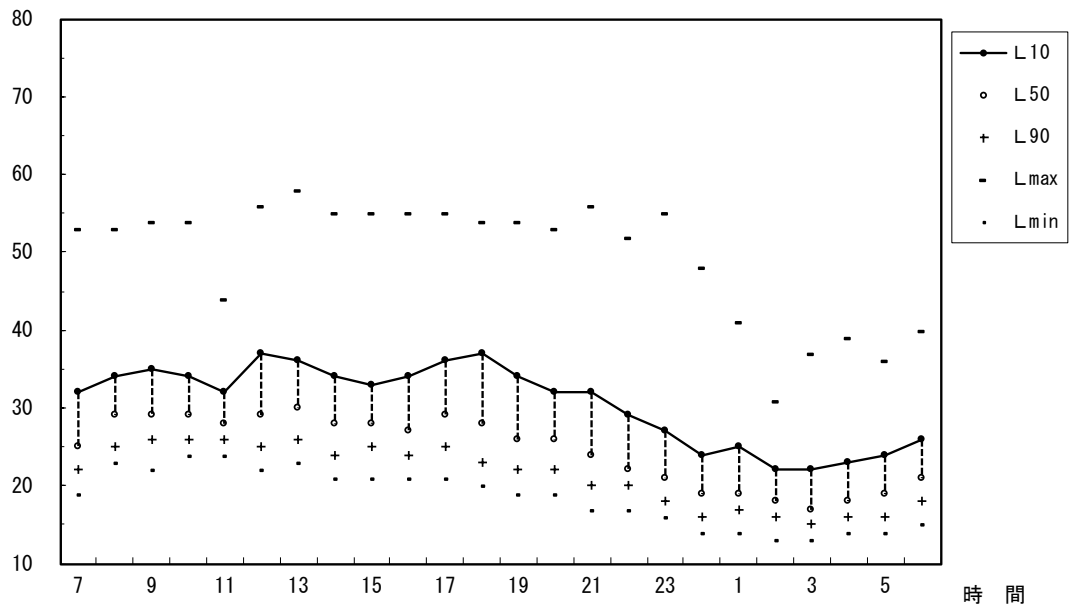


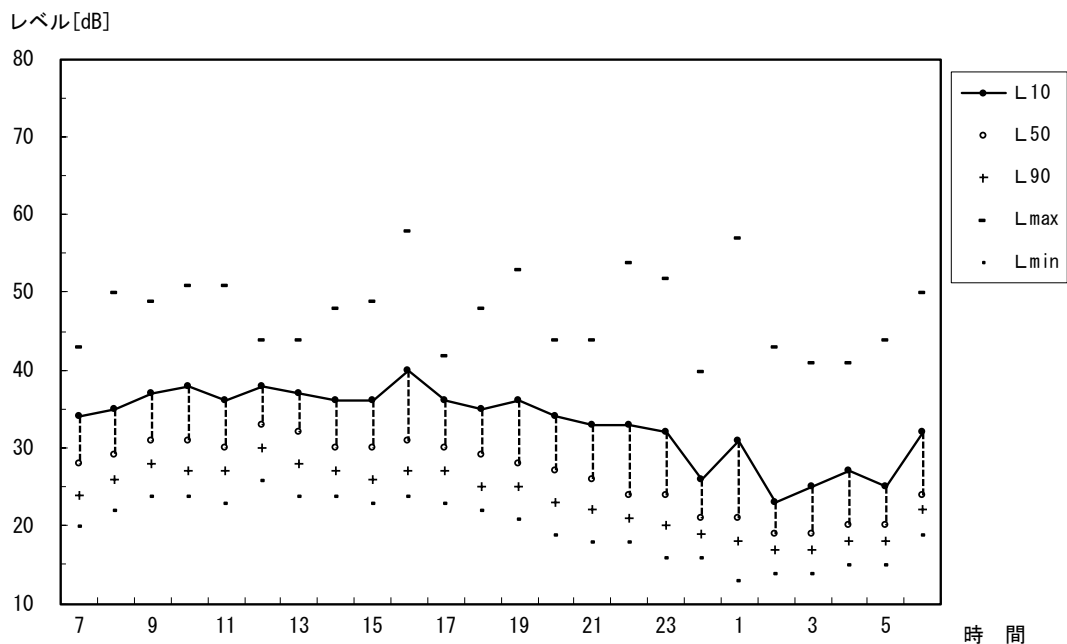
表 4.11.1-2(2) 道路交通振動調査結果 (No. 2)

【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

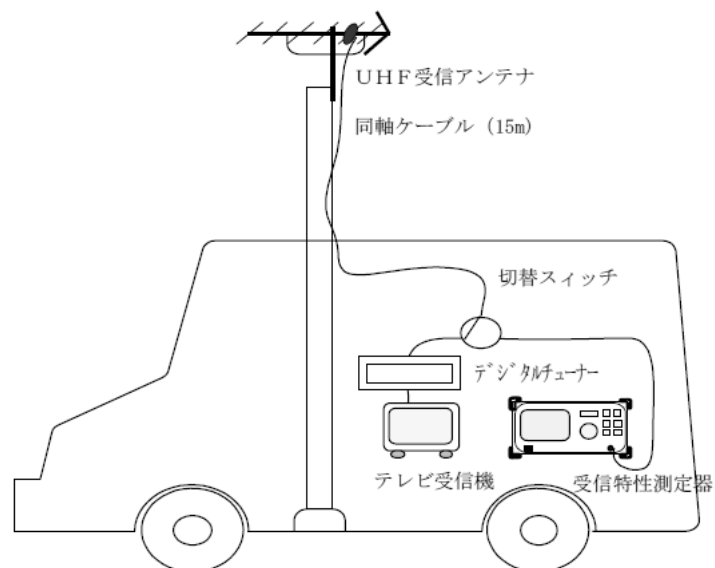


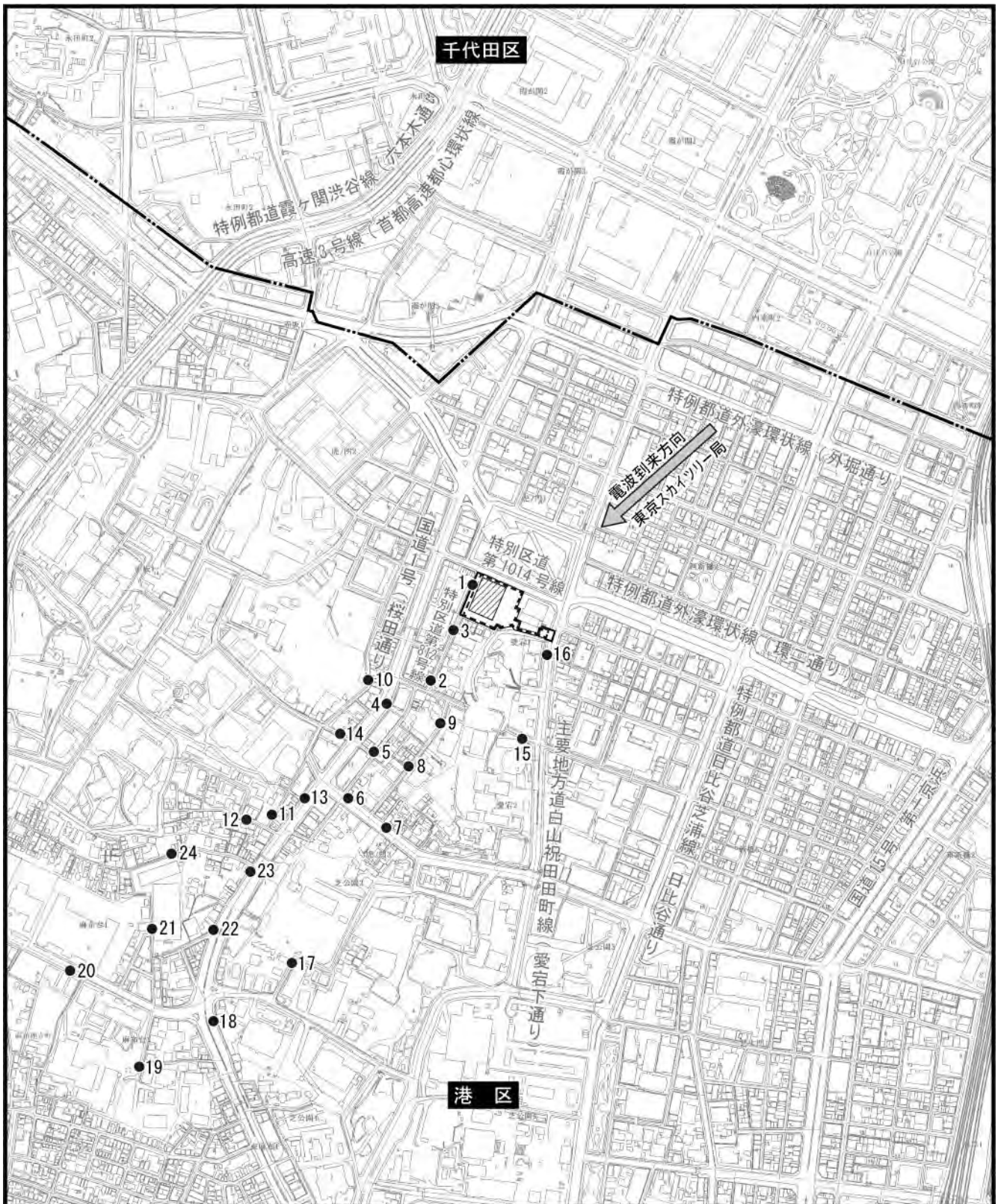
図 4.12.1-1 電波測定車

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

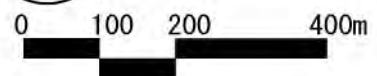


図 4.12.1-2

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。

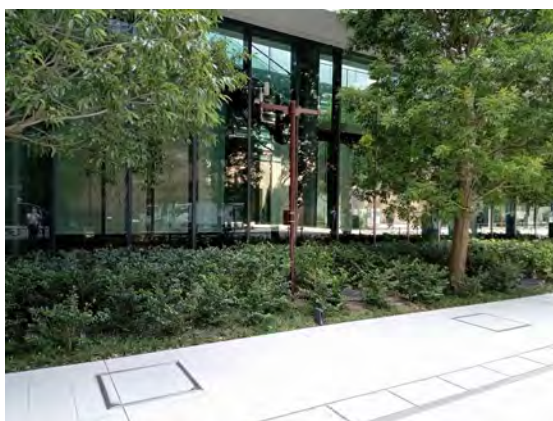
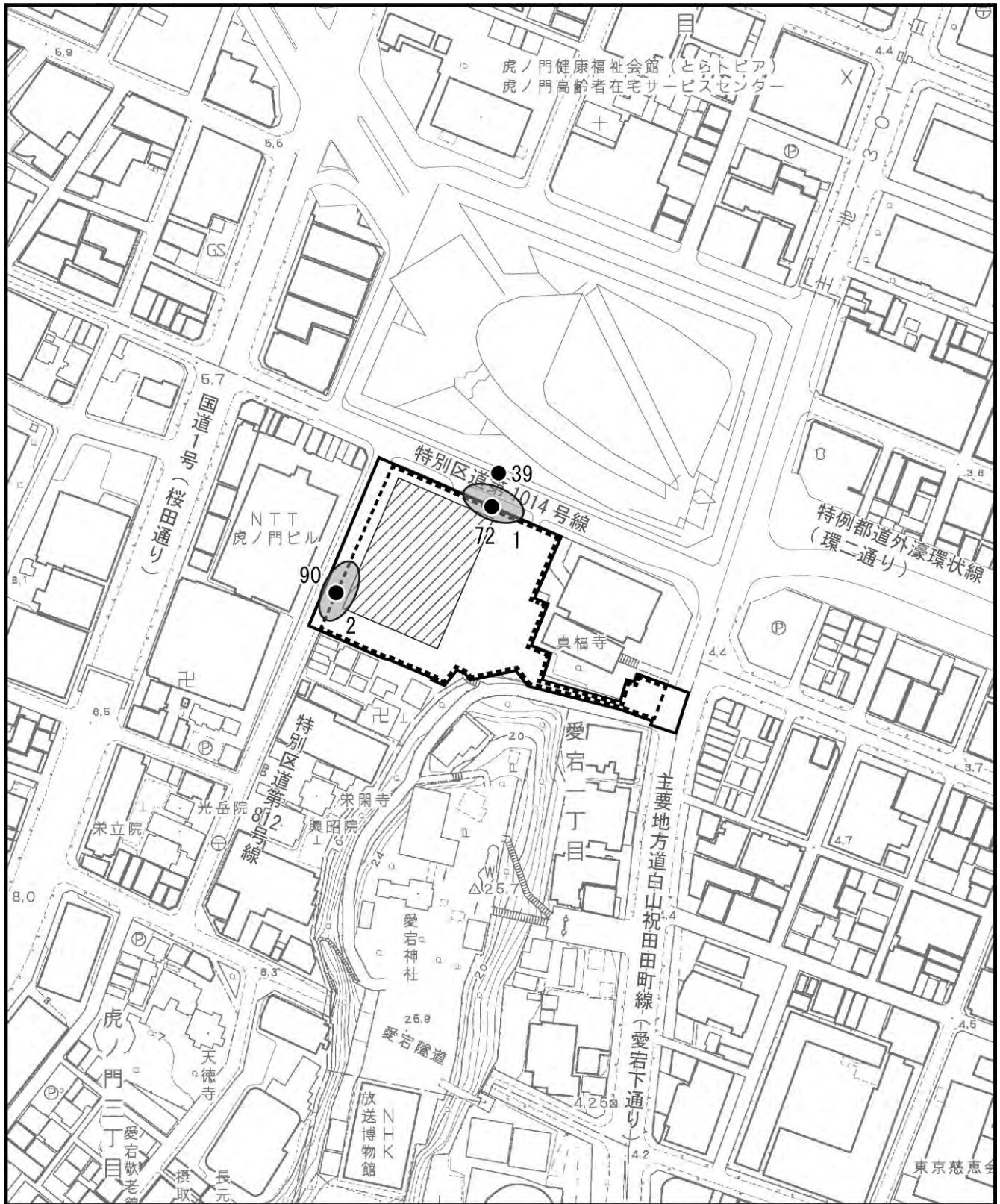







写真 4.13.1-1(1) 風観測地点 1



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

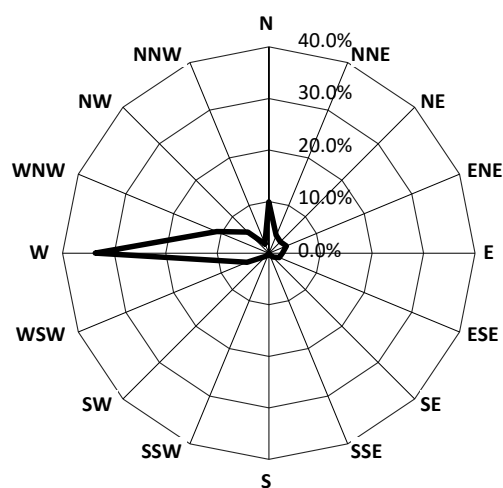


図 4.13.1-2(1) 風向出現頻度 (平均風速) (地点1)

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

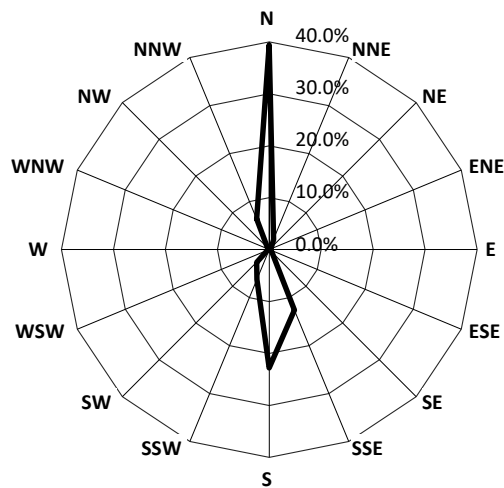


圖 4.13.1-2(2) 風向出現頻度 (平均風速) (地点 2)

(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。

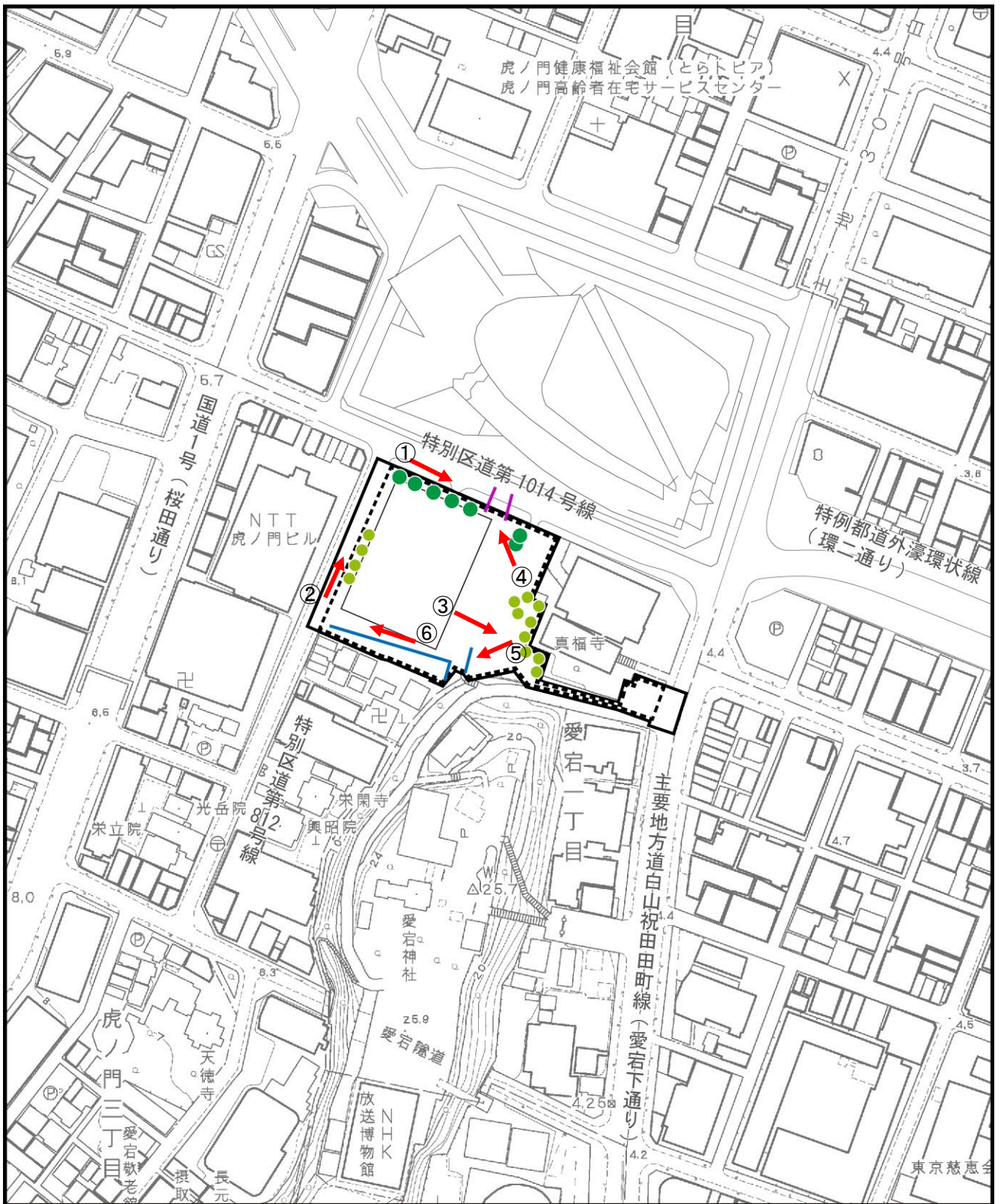
(3) 調査結果

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



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。



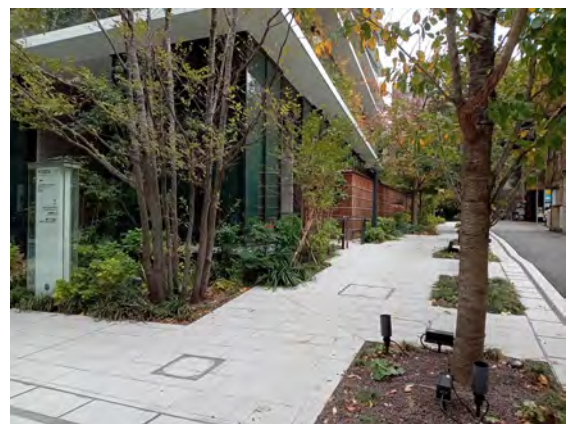
①計画地内



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

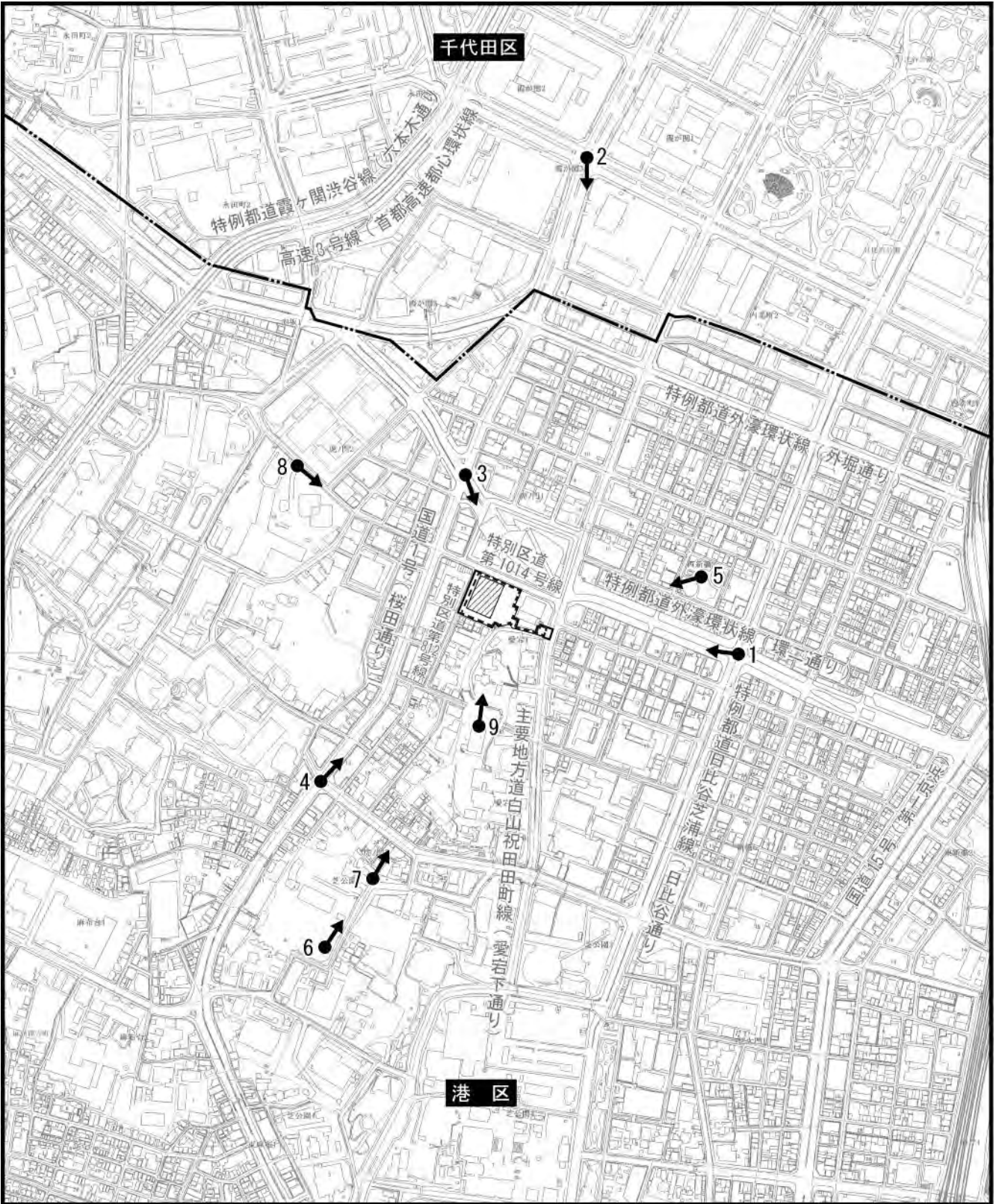
調査時期は、供用開始後としました。

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

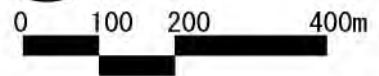


図 4.17.1-1 都市景観調査地点



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）



計画建築物



計画建築物

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1,500㎡/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6,000㎡)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6,000㎡)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1,500㎡/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6,000㎡)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6,000㎡)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。

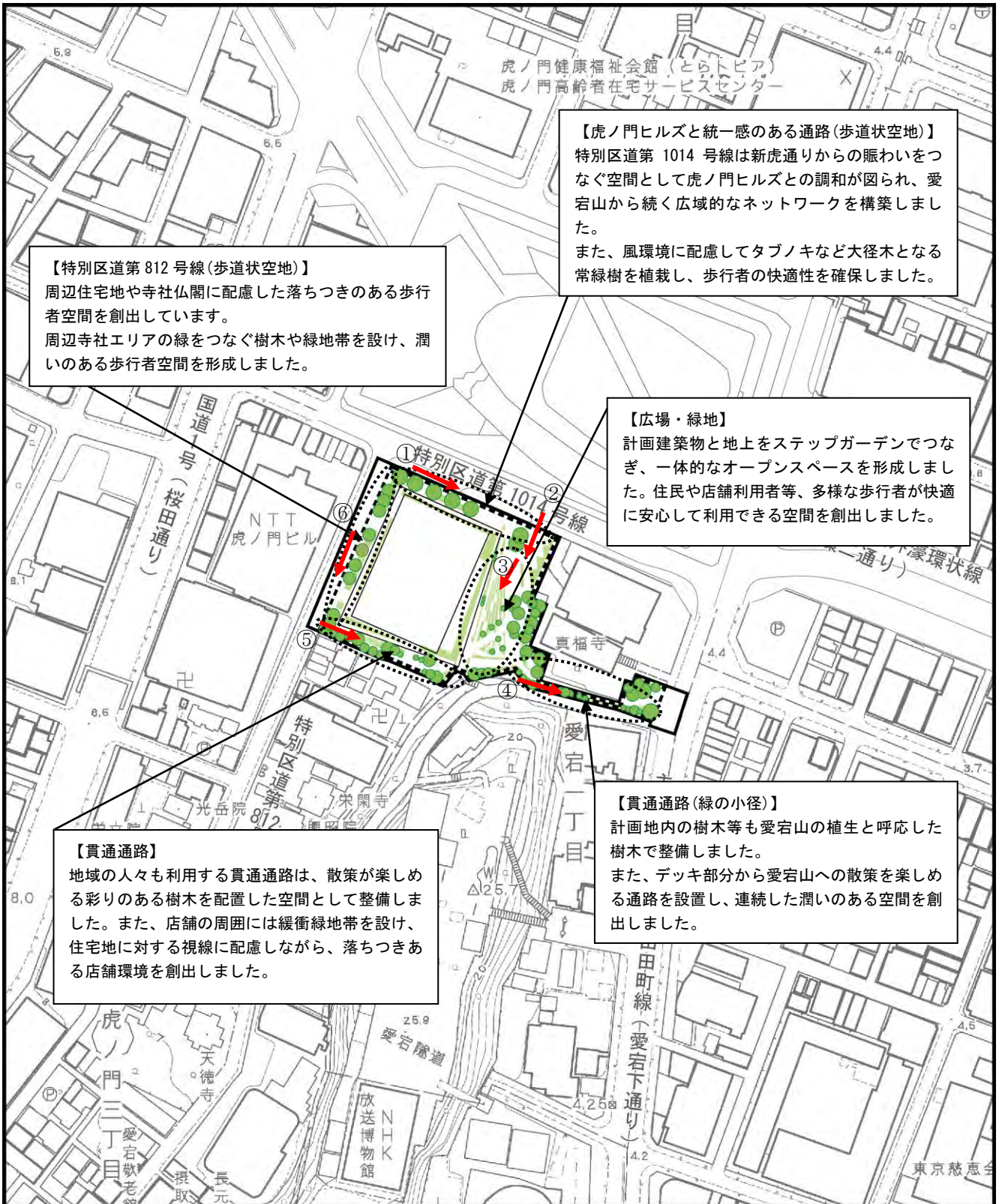
ウ. 調査方法

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】
 地域の人々も利用する貫通路は、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(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

-  計画地
-  撮影位置・方向
-  敷地境界
-  高木
-  植栽



Scale 1:2,500

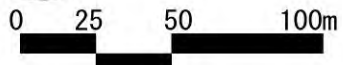


図 4.18. 1-1

オープンスペースの整備状況



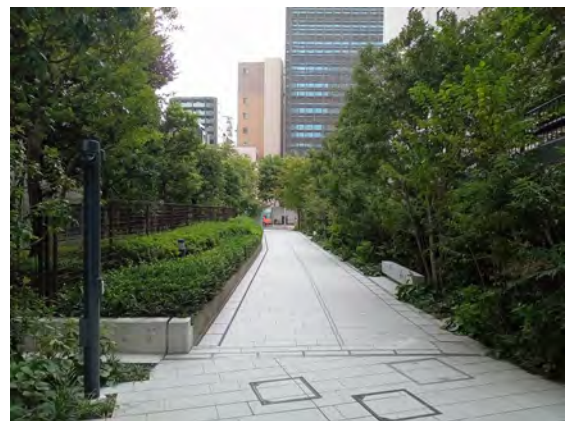
①歩道状空地（計画地北側）



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。

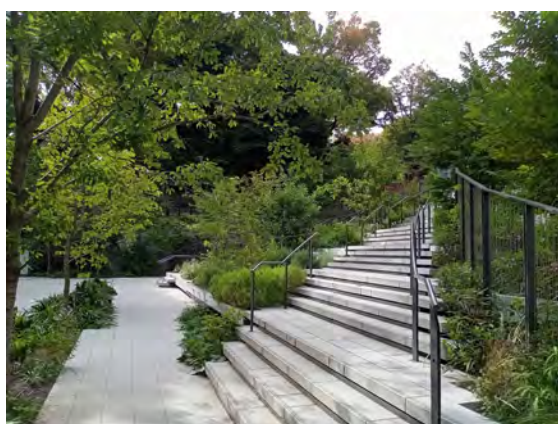


写真 4.18.2-1 ステップガーデンの状況



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

