

表 2.6.2-7(1) 風向別風速比一覧

測定地点	ケース	風速比															
		N	NNW	NW	WNW	W	WSW	SW	SSW	S	SSE	SE	ESE	E	ENE	NE	NNE
1	建設前	0.41	0.52	0.28	0.23	0.30	0.30	0.19	0.19	0.22	0.31	0.30	0.17	0.24	0.44	0.44	0.38
	建設後(対策前)	0.43	0.51	0.27	0.29	0.32	0.32	0.21	0.20	0.26	0.30	0.30	0.14	0.27	0.45	0.46	0.37
	建設後(対策後)	0.41	0.50	0.27	0.28	0.32	0.33	0.22	0.19	0.25	0.30	0.30	0.14	0.26	0.45	0.45	0.37
2	建設前	0.44	0.38	0.24	0.21	0.19	0.20	0.18	0.14	0.13	0.15	0.19	0.21	0.16	0.19	0.19	0.31
	建設後(対策前)	0.45	0.36	0.24	0.20	0.18	0.20	0.16	0.14	0.12	0.17	0.21	0.21	0.16	0.17	0.18	0.29
	建設後(対策後)	0.42	0.35	0.24	0.20	0.18	0.20	0.16	0.14	0.12	0.17	0.21	0.21	0.16	0.18	0.18	0.29
3	建設前	0.27	0.23	0.27	0.34	0.26	0.24	0.25	0.26	0.21	0.20	0.22	0.18	0.19	0.14	0.28	0.28
	建設後(対策前)	0.27	0.25	0.31	0.35	0.28	0.29	0.25	0.26	0.13	0.17	0.21	0.32	0.25	0.18	0.27	0.27
	建設後(対策後)	0.27	0.24	0.31	0.35	0.29	0.29	0.26	0.27	0.13	0.18	0.20	0.33	0.25	0.18	0.27	0.26
4	建設前	0.33	0.40	0.50	0.47	0.35	0.39	0.41	0.41	0.29	0.24	0.23	0.25	0.23	0.16	0.22	0.36
	建設後(対策前)	0.34	0.44	0.54	0.46	0.38	0.45	0.42	0.43	0.23	0.24	0.27	0.27	0.34	0.25	0.24	0.38
	建設後(対策後)	0.33	0.45	0.56	0.47	0.37	0.45	0.42	0.42	0.26	0.24	0.26	0.27	0.34	0.25	0.23	0.38
5	建設前	0.29	0.29	0.27	0.27	0.23	0.25	0.35	0.35	0.33	0.31	0.29	0.24	0.27	0.17	0.35	0.33
	建設後(対策前)	0.29	0.30	0.27	0.31	0.38	0.29	0.31	0.36	0.24	0.25	0.30	0.38	0.36	0.22	0.34	0.34
	建設後(対策後)	0.29	0.29	0.27	0.32	0.37	0.28	0.31	0.34	0.25	0.23	0.28	0.39	0.36	0.22	0.35	0.34
6	建設前	0.27	0.39	0.37	0.30	0.25	0.24	0.16	0.29	0.35	0.36	0.32	0.31	0.32	0.19	0.30	0.20
	建設後(対策前)	0.27	0.40	0.38	0.32	0.26	0.24	0.15	0.29	0.24	0.26	0.43	0.32	0.33	0.21	0.32	0.20
	建設後(対策後)	0.27	0.40	0.38	0.32	0.27	0.24	0.16	0.30	0.25	0.28	0.43	0.32	0.33	0.21	0.32	0.21
7	建設前	0.30	0.21	0.21	0.27	0.33	0.40	0.24	0.25	0.32	0.35	0.30	0.39	0.30	0.46	0.46	0.38
	建設後(対策前)	0.30	0.21	0.23	0.33	0.39	0.43	0.24	0.25	0.22	0.29	0.40	0.38	0.32	0.44	0.47	0.38
	建設後(対策後)	0.29	0.20	0.23	0.32	0.40	0.43	0.26	0.25	0.22	0.30	0.40	0.38	0.32	0.44	0.47	0.39
8	建設前	0.24	0.30	0.30	0.26	0.25	0.29	0.31	0.15	0.18	0.31	0.33	0.41	0.24	0.26	0.34	0.16
	建設後(対策前)	0.24	0.30	0.30	0.26	0.26	0.29	0.31	0.15	0.18	0.32	0.40	0.37	0.24	0.26	0.37	0.16
	建設後(対策後)	0.24	0.30	0.31	0.25	0.26	0.29	0.32	0.15	0.18	0.32	0.40	0.37	0.25	0.26	0.36	0.17
9	建設前	0.36	0.28	0.25	0.23	0.30	0.29	0.23	0.31	0.39	0.44	0.43	0.32	0.53	0.16	0.16	0.31
	建設後(対策前)	0.35	0.30	0.27	0.31	0.44	0.33	0.22	0.32	0.34	0.33	0.32	0.53	0.65	0.21	0.15	0.27
	建設後(対策後)	0.34	0.30	0.28	0.31	0.44	0.32	0.21	0.31	0.35	0.32	0.31	0.55	0.65	0.21	0.15	0.27
10	建設前	0.22	0.25	0.28	0.35	0.56	0.55	0.39	0.29	0.42	0.67	0.80	0.48	0.37	0.27	0.37	0.23
	建設後(対策前)	0.22	0.24	0.28	0.35	0.54	0.55	0.37	0.31	0.37	0.62	0.42	0.22	0.39	0.32	0.38	0.26
	建設後(対策後)	0.22	0.25	0.28	0.36	0.54	0.55	0.38	0.31	0.37	0.64	0.42	0.22	0.39	0.33	0.37	0.27
11	建設前	0.29	0.29	0.36	0.43	0.41	0.38	0.28	0.24	0.32	0.68	0.78	0.30	0.25	0.21	0.22	0.24
	建設後(対策前)	0.29	0.28	0.35	0.41	0.39	0.36	0.28	0.24	0.24	0.47	0.29	0.19	0.37	0.27	0.23	0.23
	建設後(対策後)	0.30	0.27	0.34	0.42	0.39	0.37	0.29	0.24	0.25	0.48	0.30	0.20	0.37	0.28	0.23	0.23
12	建設前	0.53	0.54	0.46	0.45	0.52	0.49	0.41	0.36	0.46	0.68	0.75	0.35	0.27	0.34	0.50	0.55
	建設後(対策前)	0.54	0.54	0.46	0.42	0.43	0.47	0.39	0.37	0.42	0.53	0.41	0.17	0.43	0.38	0.52	0.53
	建設後(対策後)	0.54	0.53	0.47	0.42	0.43	0.47	0.39	0.38	0.42	0.54	0.41	0.17	0.42	0.39	0.51	0.53
13	建設前	0.69	0.56	0.32	0.28	0.34	0.40	0.31	0.26	0.27	0.33	0.41	0.40	0.27	0.33	0.45	0.63
	建設後(対策前)	0.68	0.56	0.32	0.26	0.24	0.37	0.29	0.28	0.25	0.32	0.42	0.25	0.33	0.31	0.40	0.58
	建設後(対策後)	0.66	0.56	0.33	0.26	0.24	0.36	0.28	0.26	0.27	0.30	0.40	0.27	0.33	0.32	0.40	0.58
14	建設前	0.42	0.55	0.59	0.42	0.30	0.32	0.39	0.32	0.23	0.31	0.43	0.43	0.40	0.35	0.36	0.43
	建設後(対策前)	0.42	0.52	0.55	0.32	0.56	0.35	0.30	0.31	0.19	0.26	0.33	0.22	0.58	0.54	0.40	0.43
	建設後(対策後)	0.42	0.55	0.55	0.33	0.56	0.35	0.30	0.31	0.20	0.28	0.35	0.23	0.59	0.55	0.39	0.42
15	建設前	0.69	0.63	0.36	0.20	0.13	0.12	0.12	0.15	0.29	0.16	0.17	0.19	0.19	0.19	0.22	0.23
	建設後(対策前)	0.63	0.55	0.33	0.32	0.39	0.14	0.13	0.16	0.35	0.26	0.41	0.46	0.39	0.34	0.23	0.24
	建設後(対策後)	0.67	0.58	0.33	0.33	0.40	0.15	0.14	0.18	0.37	0.26	0.42	0.52	0.46	0.35	0.25	0.24
16	建設前	0.39	0.49	0.42	0.59	0.27	0.26	0.29	0.36	0.28	0.39	0.41	0.44	0.58	0.62	0.39	0.42
	建設後(対策前)	0.39	0.48	0.40	0.54	0.22	0.23	0.29	0.36	0.28	0.38	0.38	0.17	0.64	0.75	0.38	0.42
	建設後(対策後)	0.40	0.48	0.41	0.56	0.21	0.23	0.30	0.36	0.28	0.39	0.37	0.16	0.65	0.74	0.38	0.41
17	建設前	0.69	0.70	0.65	0.56	0.42	0.36	0.42	0.40	0.54	0.41	0.42	0.27	0.20	0.21	0.47	0.64
	建設後(対策前)	0.69	0.66	0.65	0.54	0.40	0.34	0.44	0.40	0.55	0.42	0.34	0.16	0.18	0.22	0.55	0.65
	建設後(対策後)	0.69	0.66	0.64	0.55	0.40	0.34	0.45	0.40	0.56	0.43	0.34	0.16	0.19	0.23	0.55	0.64
18	建設前	0.20	0.26	0.22	0.19	0.17	0.25	0.27	0.27	0.28	0.27	0.33	0.17	0.15	0.19	0.28	0.22
	建設後(対策前)	0.20	0.24	0.22	0.21	0.17	0.23	0.27	0.28	0.27	0.28	0.24	0.16	0.14	0.29	0.34	0.22
	建設後(対策後)	0.20	0.24	0.22	0.21	0.17	0.23	0.27	0.27	0.27	0.30	0.24	0.16	0.14	0.30	0.34	0.22
19	建設前	0.28	0.33	0.31	0.27	0.21	0.37	0.30	0.33	0.23	0.23	0.26	0.28	0.27	0.25	0.22	0.35
	建設後(対策前)	0.28	0.31	0.32	0.24	0.22	0.34	0.29	0.34	0.22	0.21	0.22	0.25	0.26	0.36	0.25	0.36
	建設後(対策後)	0.29	0.31	0.32	0.24	0.21	0.34	0.29	0.34	0.22	0.21	0.22	0.25	0.26	0.35	0.25	0.36
20	建設前	0.22	0.24	0.27	0.26	0.24	0.17	0.19	0.23	0.16	0.17	0.20	0.23	0.30	0.36	0.34	0.32
	建設後(対策前)	0.23	0.22	0.28	0.28	0.23	0.15	0.19	0.23	0.16	0.17	0.16	0.29	0.21	0.30	0.42	0.31
	建設後(対策後)	0.23	0.22	0.27	0.29	0.22	0.15	0.20	0.24	0.16	0.17	0.15	0.28	0.22	0.31	0.43	0.31
21	建設前	0.43	0.40	0.32	0.24	0.22	0.16	0.20	0.25	0.45	0.22	0.27	0.28	0.25	0.30	0.44	0.44
	建設後(対策前)	0.43	0.34	0.28	0.24	0.29	0.17	0.19	0.27	0.47	0.29	0.34	0.46	0.38	0.69	0.55	0.44
	建設後(対策後)	0.45	0.32	0.25	0.23	0.30	0.16	0.18	0.28	0.48	0.29	0.33	0.45	0.39	0.71	0.61	0.46
22	建設前	0.53	0.50	0.34	0.23	0.21	0.55	0.79	0.55	0.38	0.38	0.29	0.32	0.27	0.24	0.46	0.40
	建設後(対策前)	0.52	0.48	0.31	0.23	0.22	0.55	0.78	0.54	0.38	0.40	0.29	0.32	0.28	0.37	0.48	0.43
	建設後(対策後)	0.51	0.49	0.32	0.23	0.21	0.54										

表 2.6.2-7(2) 風向別風速比一覧

測定地点	ケース	風速比															
		N	NNW	NW	WNW	W	WSW	SW	SSW	S	SSE	SE	ESE	E	ENE	NE	NNE
27	建設前	0.41	0.35	0.34	0.10	0.23	0.42	0.38	0.26	0.17	0.14	0.17	0.15	0.30	0.37	0.34	0.20
	建設後(対策前)	0.38	0.35	0.31	0.12	0.19	0.42	0.37	0.25	0.16	0.15	0.18	0.15	0.28	0.25	0.31	0.19
	建設後(対策後)	0.39	0.34	0.31	0.12	0.20	0.41	0.38	0.26	0.17	0.15	0.18	0.15	0.28	0.25	0.31	0.19
28	建設前	0.33	0.46	0.17	0.25	0.41	0.38	0.35	0.36	0.30	0.24	0.14	0.12	0.24	0.26	0.22	0.31
	建設後(対策前)	0.35	0.44	0.19	0.24	0.42	0.37	0.35	0.35	0.30	0.24	0.15	0.12	0.23	0.28	0.21	0.34
	建設後(対策後)	0.35	0.44	0.19	0.23	0.39	0.37	0.36	0.35	0.30	0.24	0.15	0.12	0.23	0.29	0.21	0.32
29	建設前	0.42	0.45	0.47	0.19	0.26	0.33	0.33	0.27	0.21	0.15	0.26	0.59	0.60	0.64	0.60	0.45
	建設後(対策前)	0.41	0.44	0.46	0.21	0.26	0.33	0.33	0.25	0.19	0.15	0.30	0.60	0.58	0.50	0.55	0.41
	建設後(対策後)	0.42	0.44	0.46	0.21	0.25	0.34	0.34	0.25	0.20	0.16	0.29	0.58	0.58	0.50	0.56	0.43
30	建設前	0.41	0.40	0.34	0.29	0.44	0.57	0.59	0.61	0.52	0.35	0.43	0.43	0.66	0.69	0.64	0.53
	建設後(対策前)	0.46	0.39	0.34	0.25	0.39	0.57	0.58	0.60	0.50	0.33	0.45	0.47	0.61	0.56	0.59	0.51
	建設後(対策後)	0.47	0.39	0.33	0.25	0.41	0.57	0.59	0.60	0.51	0.33	0.45	0.48	0.62	0.57	0.60	0.51
31	建設前	0.35	0.41	0.35	0.25	0.35	0.43	0.44	0.41	0.36	0.23	0.28	0.40	0.41	0.28	0.36	0.48
	建設後(対策前)	0.42	0.42	0.36	0.22	0.30	0.42	0.43	0.40	0.35	0.21	0.30	0.41	0.40	0.26	0.28	0.48
	建設後(対策後)	0.42	0.42	0.36	0.21	0.32	0.42	0.44	0.39	0.35	0.21	0.29	0.41	0.40	0.25	0.28	0.47
32	建設前	0.42	0.62	0.69	0.35	0.46	0.51	0.57	0.53	0.35	0.22	0.49	0.58	0.55	0.36	0.30	0.31
	建設後(対策前)	0.41	0.56	0.65	0.37	0.41	0.49	0.54	0.54	0.34	0.21	0.52	0.60	0.57	0.33	0.25	0.30
	建設後(対策後)	0.41	0.57	0.65	0.36	0.41	0.50	0.55	0.53	0.34	0.20	0.53	0.59	0.57	0.34	0.27	0.29
33	建設前	0.48	0.48	0.56	0.29	0.42	0.56	0.63	0.56	0.42	0.24	0.33	0.47	0.42	0.25	0.28	0.38
	建設後(対策前)	0.50	0.47	0.47	0.46	0.40	0.57	0.62	0.55	0.40	0.20	0.33	0.40	0.39	0.28	0.22	0.33
	建設後(対策後)	0.49	0.47	0.49	0.48	0.39	0.56	0.63	0.55	0.40	0.21	0.33	0.38	0.38	0.28	0.25	0.32
34	建設前	0.46	0.36	0.41	0.35	0.33	0.44	0.50	0.42	0.33	0.26	0.19	0.25	0.22	0.17	0.29	0.33
	建設後(対策前)	0.46	0.37	0.34	0.44	0.35	0.46	0.51	0.42	0.28	0.16	0.22	0.25	0.26	0.40	0.27	0.27
	建設後(対策後)	0.45	0.37	0.34	0.44	0.34	0.45	0.51	0.41	0.29	0.16	0.22	0.24	0.27	0.39	0.29	0.26
35	建設前	0.63	0.76	0.60	0.26	0.32	0.41	0.41	0.31	0.27	0.18	0.16	0.18	0.15	0.22	0.30	0.32
	建設後(対策前)	0.56	0.76	0.65	0.52	0.65	0.37	0.41	0.29	0.26	0.21	0.29	0.37	0.38	0.44	0.28	0.37
	建設後(対策後)	0.58	0.76	0.65	0.54	0.66	0.37	0.40	0.30	0.27	0.18	0.24	0.31	0.42	0.45	0.27	0.32
36	建設前	0.85	0.78	0.58	0.32	0.31	0.27	0.32	0.41	0.51	0.27	0.25	0.23	0.22	0.35	0.48	0.52
	建設後(対策前)	0.80	0.71	0.56	0.47	0.38	0.27	0.31	0.41	0.54	0.34	0.38	0.61	0.64	0.68	0.53	0.55
	建設後(対策後)	0.84	0.71	0.58	0.47	0.38	0.24	0.26	0.36	0.46	0.26	0.31	0.53	0.62	0.68	0.55	0.53
37	建設前	0.65	0.81	0.67	0.33	0.22	0.24	0.22	0.19	0.21	0.21	0.19	0.21	0.22	0.28	0.29	0.33
	建設後(対策前)	0.61	0.80	0.80	0.65	0.70	0.36	0.28	0.26	0.55	0.79	0.75	0.59	0.52	0.53	0.27	0.36
	建設後(対策後)	0.61	0.79	0.73	0.66	0.71	0.34	0.28	0.24	0.52	0.79	0.75	0.59	0.43	0.44	0.25	0.27
38	建設前	0.57	0.68	0.53	0.21	0.17	0.21	0.20	0.16	0.18	0.15	0.31	0.30	0.26	0.26	0.25	0.27
	建設後(対策前)	0.58	0.68	0.56	0.52	0.66	0.30	0.24	0.16	0.31	0.35	0.37	0.31	0.34	0.39	0.26	0.28
	建設後(対策後)	0.61	0.70	0.55	0.50	0.63	0.29	0.24	0.15	0.27	0.33	0.34	0.30	0.35	0.35	0.26	0.27
39	建設前	0.55	0.71	0.56	0.29	0.21	0.22	0.18	0.12	0.18	0.20	0.33	0.34	0.29	0.27	0.23	0.25
	建設後(対策前)	0.62	0.76	0.63	0.56	0.68	0.39	0.30	0.14	0.24	0.32	0.39	0.40	0.45	0.44	0.30	0.26
	建設後(対策後)	0.63	0.76	0.61	0.56	0.68	0.36	0.30	0.12	0.21	0.30	0.38	0.41	0.39	0.35	0.28	0.25
40	建設前	0.52	0.60	0.36	0.17	0.14	0.21	0.14	0.15	0.28	0.29	0.36	0.42	0.36	0.23	0.29	0.39
	建設後(対策前)	0.47	0.62	0.50	0.40	0.53	0.20	0.16	0.13	0.22	0.31	0.43	0.48	0.41	0.39	0.38	0.30
	建設後(対策後)	0.51	0.67	0.51	0.45	0.59	0.22	0.18	0.13	0.23	0.28	0.40	0.47	0.36	0.37	0.40	0.30
41	建設前	0.48	0.49	0.30	0.17	0.15	0.24	0.19	0.23	0.36	0.35	0.45	0.43	0.32	0.21	0.27	0.46
	建設後(対策前)	0.45	0.59	0.41	0.33	0.40	0.25	0.18	0.20	0.33	0.36	0.44	0.45	0.38	0.28	0.32	0.36
	建設後(対策後)	0.44	0.58	0.39	0.34	0.42	0.26	0.19	0.20	0.33	0.36	0.45	0.46	0.38	0.28	0.30	0.35
42	建設前	0.29	0.25	0.22	0.23	0.29	0.29	0.36	0.33	0.30	0.39	0.42	0.38	0.39	0.28	0.19	0.29
	建設後(対策前)	0.34	0.32	0.24	0.22	0.25	0.28	0.34	0.34	0.30	0.42	0.44	0.42	0.42	0.32	0.27	0.25
	建設後(対策後)	0.34	0.32	0.24	0.22	0.25	0.28	0.35	0.33	0.30	0.42	0.44	0.40	0.41	0.32	0.27	0.25
43	建設前	0.39	0.23	0.44	0.60	0.77	0.72	0.54	0.47	0.42	0.38	0.50	0.49	0.47	0.53	0.63	0.72
	建設後(対策前)	0.55	0.23	0.45	0.61	0.82	0.76	0.55	0.46	0.40	0.38	0.53	0.47	0.48	0.53	0.56	0.67
	建設後(対策後)	0.56	0.23	0.46	0.62	0.82	0.75	0.57	0.45	0.41	0.38	0.52	0.47	0.48	0.53	0.57	0.67
44	建設前	0.17	0.17	0.30	0.43	0.32	0.31	0.29	0.37	0.34	0.40	0.41	0.43	0.36	0.27	0.18	0.20
	建設後(対策前)	0.23	0.18	0.33	0.48	0.35	0.33	0.29	0.36	0.32	0.42	0.43	0.46	0.41	0.30	0.17	0.18
	建設後(対策後)	0.22	0.19	0.33	0.47	0.37	0.34	0.30	0.35	0.33	0.42	0.43	0.45	0.42	0.31	0.18	0.19
45	建設前	0.39	0.27	0.17	0.17	0.25	0.22	0.20	0.34	0.40	0.44	0.33	0.36	0.30	0.22	0.34	0.35
	建設後(対策前)	0.36	0.29	0.21	0.18	0.21	0.21	0.16	0.30	0.38	0.38	0.29	0.37	0.32	0.29	0.31	0.35
	建設後(対策後)	0.37	0.30	0.21	0.17	0.21	0.21	0.17	0.30	0.37	0.38	0.29	0.36	0.31	0.28	0.32	0.36
46	建設前	0.40	0.31	0.47	0.76	0.82	0.71	0.62	0.49	0.31	0.27	0.35	0.35	0.29	0.30	0.41	0.56
	建設後(対策前)	0.51	0.29	0.48	0.77	0.85	0.74	0.62	0.49	0.28	0.28	0.36	0.37	0.31	0.30	0.35	0.54
	建設後(対策後)	0.50	0.30	0.48	0.76	0.86	0.74	0.64	0.48	0.29	0.28	0.36	0.36	0.31	0.30	0.35	0.54
47	建設前	0.31	0.22	0.18	0.35	0.41	0.33	0.18	0.17	0.23	0.29	0.29	0.31	0.34	0.24	0.27	0.25
	建設後(対策前)	0.29	0.28	0.18	0.36	0.43	0.35	0.21	0.16	0.23	0.29	0.33	0.34	0.34	0.26	0.25	0.29
	建設後(対策後)	0.30	0.28	0.18	0.35	0.44	0.35	0.21	0.16	0.22	0.29	0.33	0.34	0.35	0.26	0.27	0.29
48	建設前	0.23	0.13	0.12	0.17	0.12	0.11	0.17	0.20	0.23	0.18	0.21	0.31	0.33	0.39	0.40	0.29
	建設後(対策前)	0.22	0.22	0.13	0.13	0.13	0.11	0.15	0.20	0.22	0.17	0.21	0.31	0.33	0.37	0.39	0.30
	建設後(対策後)	0.23	0.21	0.13	0.13	0.13	0.12	0.15	0.19	0.22							

表 2.6.2-7(3) 風向別風速比一覧

測定地点	ケース	風速比															
		N	NNW	NW	WNW	W	WSW	SW	SSW	S	SSE	SE	ESE	E	ENE	NE	NNE
53	建設前	0.31	0.22	0.16	0.23	0.26	0.23	0.16	0.26	0.20	0.26	0.30	0.29	0.28	0.19	0.23	0.24
	建設後(対策前)	0.30	0.18	0.12	0.19	0.33	0.27	0.22	0.27	0.21	0.24	0.29	0.31	0.31	0.26	0.26	0.29
	建設後(対策後)	0.30	0.19	0.11	0.19	0.33	0.27	0.22	0.26	0.21	0.25	0.28	0.31	0.32	0.26	0.26	0.30
54	建設前	0.21	0.18	0.23	0.20	0.20	0.18	0.14	0.20	0.22	0.26	0.29	0.33	0.33	0.25	0.15	0.21
	建設後(対策前)	0.23	0.20	0.23	0.11	0.12	0.14	0.14	0.21	0.20	0.26	0.26	0.30	0.31	0.25	0.16	0.22
	建設後(対策後)	0.23	0.20	0.23	0.11	0.12	0.14	0.15	0.21	0.21	0.25	0.27	0.31	0.32	0.25	0.16	0.22
55	建設前	0.34	0.29	0.17	0.25	0.25	0.17	0.22	0.35	0.37	0.36	0.27	0.25	0.30	0.31	0.27	0.29
	建設後(対策前)	0.30	0.31	0.18	0.18	0.12	0.11	0.22	0.33	0.37	0.39	0.29	0.24	0.28	0.31	0.27	0.29
	建設後(対策後)	0.32	0.31	0.18	0.19	0.11	0.11	0.22	0.34	0.39	0.39	0.29	0.25	0.29	0.31	0.28	0.28
56	建設前	0.24	0.27	0.21	0.15	0.18	0.12	0.21	0.26	0.27	0.25	0.25	0.27	0.30	0.34	0.27	0.29
	建設後(対策前)	0.26	0.28	0.22	0.15	0.14	0.12	0.21	0.25	0.27	0.26	0.24	0.26	0.29	0.34	0.26	0.30
	建設後(対策後)	0.26	0.28	0.22	0.15	0.14	0.11	0.21	0.26	0.28	0.26	0.25	0.26	0.30	0.34	0.27	0.31
57	建設前	0.15	0.17	0.20	0.13	0.17	0.12	0.20	0.32	0.41	0.38	0.26	0.24	0.30	0.40	0.27	0.21
	建設後(対策前)	0.14	0.21	0.21	0.12	0.09	0.09	0.19	0.31	0.41	0.41	0.27	0.23	0.27	0.38	0.26	0.20
	建設後(対策後)	0.14	0.21	0.21	0.12	0.09	0.09	0.19	0.31	0.44	0.41	0.27	0.24	0.28	0.38	0.25	0.20
58	建設前	0.61	0.52	0.32	0.34	0.33	0.16	0.23	0.37	0.47	0.45	0.44	0.43	0.34	0.32	0.47	0.61
	建設後(対策前)	0.65	0.53	0.36	0.25	0.16	0.13	0.24	0.38	0.46	0.46	0.43	0.41	0.31	0.32	0.46	0.61
	建設後(対策後)	0.66	0.51	0.37	0.26	0.15	0.13	0.24	0.38	0.48	0.46	0.43	0.43	0.33	0.31	0.47	0.61
59	建設前	0.22	0.20	0.22	0.19	0.16	0.10	0.13	0.35	0.45	0.47	0.42	0.41	0.35	0.18	0.13	0.31
	建設後(対策前)	0.26	0.24	0.25	0.10	0.12	0.10	0.16	0.38	0.43	0.47	0.41	0.40	0.32	0.16	0.13	0.32
	建設後(対策後)	0.25	0.24	0.25	0.10	0.12	0.11	0.17	0.37	0.44	0.47	0.41	0.40	0.34	0.17	0.14	0.33
60	建設前	0.23	0.18	0.21	0.17	0.17	0.12	0.16	0.24	0.29	0.34	0.35	0.40	0.35	0.38	0.28	0.24
	建設後(対策前)	0.30	0.24	0.24	0.13	0.12	0.12	0.21	0.26	0.30	0.35	0.33	0.35	0.31	0.35	0.26	0.26
	建設後(対策後)	0.29	0.24	0.25	0.14	0.12	0.12	0.21	0.27	0.31	0.35	0.32	0.35	0.30	0.35	0.26	0.26
61	建設前	0.16	0.19	0.23	0.16	0.15	0.18	0.19	0.41	0.39	0.38	0.37	0.46	0.49	0.36	0.17	0.20
	建設後(対策前)	0.22	0.24	0.21	0.14	0.18	0.18	0.22	0.41	0.37	0.37	0.35	0.43	0.50	0.30	0.19	0.21
	建設後(対策後)	0.21	0.23	0.21	0.14	0.17	0.17	0.21	0.41	0.38	0.37	0.34	0.42	0.48	0.31	0.19	0.20
62	建設前	0.23	0.22	0.17	0.13	0.16	0.17	0.13	0.18	0.27	0.35	0.33	0.38	0.26	0.16	0.16	0.19
	建設後(対策前)	0.24	0.29	0.18	0.13	0.17	0.18	0.16	0.19	0.21	0.28	0.25	0.32	0.21	0.16	0.14	0.22
	建設後(対策後)	0.26	0.33	0.19	0.14	0.18	0.20	0.17	0.20	0.23	0.28	0.28	0.33	0.22	0.17	0.16	0.24
63	建設前	0.15	0.21	0.17	0.12	0.16	0.18	0.13	0.15	0.19	0.27	0.24	0.30	0.18	0.12	0.10	0.11
	建設後(対策前)	0.26	0.30	0.18	0.14	0.15	0.26	0.14	0.19	0.20	0.24	0.29	0.32	0.34	0.34	0.18	0.20
	建設後(対策後)	0.29	0.36	0.20	0.14	0.16	0.28	0.16	0.21	0.21	0.24	0.28	0.33	0.35	0.34	0.18	0.21
64	建設前	0.13	0.14	0.11	0.11	0.12	0.14	0.16	0.38	0.33	0.37	0.33	0.37	0.41	0.28	0.18	0.12
	建設後(対策前)	0.15	0.18	0.15	0.14	0.20	0.20	0.18	0.37	0.33	0.34	0.32	0.36	0.42	0.19	0.20	0.15
	建設後(対策後)	0.15	0.19	0.16	0.15	0.19	0.19	0.18	0.37	0.33	0.34	0.31	0.35	0.40	0.20	0.20	0.15
65	建設前	0.28	0.28	0.22	0.15	0.14	0.16	0.14	0.22	0.24	0.30	0.35	0.32	0.28	0.21	0.19	0.22
	建設後(対策前)	0.36	0.38	0.16	0.16	0.16	0.18	0.15	0.21	0.24	0.27	0.33	0.33	0.36	0.22	0.23	0.29
	建設後(対策後)	0.34	0.42	0.17	0.16	0.17	0.19	0.16	0.23	0.24	0.28	0.34	0.34	0.36	0.22	0.23	0.29
66	建設前	0.19	0.17	0.16	0.14	0.13	0.14	0.13	0.15	0.16	0.17	0.21	0.20	0.20	0.15	0.11	0.09
	建設後(対策前)	0.26	0.18	0.12	0.12	0.13	0.16	0.13	0.18	0.19	0.32	0.44	0.48	0.49	0.33	0.16	0.27
	建設後(対策後)	0.29	0.17	0.14	0.14	0.16	0.18	0.14	0.19	0.19	0.31	0.40	0.46	0.48	0.34	0.18	0.27
67	建設前	0.17	0.15	0.13	0.15	0.17	0.17	0.22	0.37	0.39	0.47	0.45	0.44	0.40	0.28	0.19	0.18
	建設後(対策前)	0.19	0.13	0.14	0.18	0.27	0.23	0.24	0.36	0.39	0.44	0.45	0.45	0.46	0.27	0.22	0.18
	建設後(対策後)	0.19	0.14	0.15	0.19	0.26	0.22	0.23	0.36	0.37	0.44	0.42	0.44	0.45	0.28	0.21	0.17
68	建設前	0.44	0.34	0.27	0.20	0.18	0.21	0.18	0.25	0.24	0.28	0.45	0.44	0.29	0.19	0.23	0.30
	建設後(対策前)	0.51	0.32	0.18	0.25	0.34	0.25	0.21	0.26	0.27	0.26	0.41	0.41	0.28	0.23	0.29	0.43
	建設後(対策後)	0.49	0.38	0.17	0.21	0.26	0.23	0.18	0.24	0.26	0.25	0.39	0.41	0.27	0.22	0.27	0.42
69	建設前	0.22	0.18	0.15	0.11	0.10	0.12	0.16	0.31	0.29	0.23	0.27	0.33	0.22	0.23	0.24	0.30
	建設後(対策前)	0.29	0.26	0.16	0.41	0.54	0.27	0.39	0.27	0.37	0.28	0.27	0.29	0.28	0.38	0.35	0.34
	建設後(対策後)	0.33	0.29	0.17	0.41	0.53	0.23	0.37	0.27	0.39	0.30	0.27	0.29	0.29	0.37	0.36	0.34
70	建設前	0.31	0.24	0.26	0.29	0.41	0.34	0.22	0.31	0.33	0.50	0.53	0.56	0.51	0.24	0.19	0.24
	建設後(対策前)	0.35	0.38	0.34	0.41	0.55	0.43	0.23	0.28	0.33	0.47	0.52	0.58	0.53	0.25	0.19	0.29
	建設後(対策後)	0.35	0.38	0.33	0.40	0.54	0.43	0.24	0.27	0.32	0.47	0.51	0.57	0.53	0.26	0.19	0.29
71	建設前	0.27	0.29	0.21	0.16	0.23	0.25	0.16	0.17	0.35	0.37	0.43	0.34	0.30	0.16	0.14	0.26
	建設後(対策前)	0.33	0.44	0.28	0.21	0.25	0.26	0.18	0.17	0.31	0.37	0.41	0.37	0.31	0.17	0.17	0.20
	建設後(対策後)	0.30	0.44	0.27	0.19	0.22	0.25	0.18	0.16	0.30	0.36	0.41	0.36	0.31	0.17	0.16	0.19
72	建設前	0.33	0.34	0.24	0.18	0.17	0.25	0.14	0.13	0.28	0.27	0.33	0.31	0.26	0.14	0.19	0.28
	建設後(対策前)	0.41	0.41	0.34	0.21	0.26	0.22	0.16	0.12	0.24	0.28	0.32	0.30	0.29	0.20	0.22	0.28
	建設後(対策後)	0.44	0.46	0.35	0.22	0.25	0.22	0.18	0.13	0.23	0.24	0.29	0.31	0.27	0.21	0.23	0.28
73	建設前	0.36	0.41	0.32	0.20	0.19	0.20	0.17	0.15	0.27	0.26	0.28	0.25	0.22	0.19	0.30	0.35
	建設後(対策前)	0.65	0.73	0.58	0.66	0.84	0.39	0.29	0.17	0.21	0.22	0.27	0.29	0.27	0.29	0.28	0.26
	建設後(対策後)	0.64	0.67	0.49	0.54	0.67	0.29	0.25	0.16	0.20	0.20	0.23	0.25	0.27	0.35	0.34	0.25
74	建設前	0.37	0.47	0.37	0.19	0.26	0.27	0.22	0.17	0.24	0.24	0.27	0.25	0.19	0.13	0.13	0.15
	建設後(対策前)	0.63	0.69	0.56	0.59	0.72	0.38	0.32	0.24	0.46	0.50	0.63	0.60	0.70	0.65	0.40	0.37
	建設後(対策後)	0.67	0.70	0.48	0.49	0.63	0.32	0.23	0.16	0.30							

表 2.6.2-7(4) 風向別風速比一覧

測定地点	ケース	風速比															
		N	NNW	NW	WNW	W	WSW	SW	SSW	S	SSE	SE	ESE	E	ENE	NE	NNE
79	建設前	0.45	0.46	0.39	0.44	0.36	0.43	0.38	0.42	0.28	0.24	0.26	0.21	0.23	0.18	0.28	0.44
	建設後(対策前)	0.40	0.42	0.40	0.37	0.49	0.42	0.42	0.45	0.35	0.37	0.67	0.53	0.42	0.42	0.35	0.47
	建設後(対策後)	0.41	0.45	0.39	0.36	0.49	0.41	0.41	0.46	0.36	0.35	0.67	0.56	0.43	0.42	0.34	0.46
80	建設前	0.33	0.56	0.70	0.62	0.40	0.42	0.34	0.31	0.28	0.36	0.41	0.36	0.44	0.27	0.16	0.27
	建設後(対策前)	0.32	0.56	0.71	0.62	0.53	0.46	0.38	0.37	0.24	0.47	0.71	0.66	0.57	0.51	0.26	0.28
	建設後(対策後)	0.31	0.55	0.71	0.61	0.54	0.46	0.38	0.36	0.23	0.52	0.71	0.67	0.57	0.50	0.27	0.26
81	建設前	0.39	0.49	0.62	0.59	0.37	0.37	0.19	0.19	0.20	0.27	0.31	0.27	0.26	0.20	0.19	0.27
	建設後(対策前)	0.37	0.51	0.67	0.58	0.49	0.43	0.26	0.23	0.25	0.34	0.39	0.39	0.29	0.31	0.17	0.27
	建設後(対策後)	0.36	0.51	0.69	0.59	0.49	0.43	0.25	0.22	0.25	0.35	0.37	0.38	0.29	0.32	0.17	0.27
82	建設前	0.47	0.45	0.28	0.26	0.21	0.29	0.20	0.29	0.34	0.39	0.38	0.36	0.39	0.18	0.25	0.42
	建設後(対策前)	0.44	0.44	0.28	0.29	0.23	0.26	0.14	0.19	0.37	0.43	0.45	0.37	0.43	0.25	0.22	0.39
	建設後(対策後)	0.44	0.43	0.28	0.29	0.22	0.26	0.14	0.19	0.36	0.43	0.46	0.37	0.43	0.25	0.20	0.40
83	建設前	0.47	0.40	0.30	0.31	0.41	0.42	0.25	0.33	0.35	0.41	0.34	0.21	0.41	0.49	0.49	0.50
	建設後(対策前)	0.44	0.39	0.28	0.36	0.44	0.39	0.23	0.24	0.35	0.41	0.35	0.22	0.37	0.48	0.48	0.48
	建設後(対策後)	0.45	0.38	0.28	0.36	0.45	0.40	0.23	0.23	0.34	0.41	0.36	0.22	0.36	0.48	0.47	0.49
84	建設前	0.44	0.38	0.25	0.20	0.37	0.18	0.24	0.25	0.33	0.43	0.28	0.21	0.27	0.29	0.47	0.53
	建設後(対策前)	0.44	0.38	0.25	0.26	0.35	0.15	0.14	0.22	0.33	0.43	0.35	0.20	0.27	0.29	0.48	0.52
	建設後(対策後)	0.44	0.39	0.25	0.25	0.36	0.15	0.15	0.21	0.33	0.43	0.35	0.22	0.26	0.29	0.47	0.53
85	建設前	0.21	0.23	0.24	0.28	0.23	0.16	0.17	0.25	0.28	0.31	0.35	0.26	0.29	0.20	0.26	0.27
	建設後(対策前)	0.25	0.23	0.27	0.32	0.27	0.18	0.12	0.17	0.24	0.31	0.31	0.22	0.29	0.19	0.26	0.29
	建設後(対策後)	0.26	0.23	0.26	0.32	0.27	0.18	0.11	0.17	0.25	0.31	0.32	0.23	0.28	0.19	0.25	0.30
86	建設前	0.29	0.34	0.30	0.33	0.34	0.19	0.22	0.25	0.35	0.35	0.34	0.29	0.29	0.17	0.18	0.30
	建設後(対策前)	0.30	0.36	0.31	0.25	0.32	0.17	0.18	0.27	0.36	0.36	0.36	0.27	0.28	0.16	0.18	0.31
	建設後(対策後)	0.30	0.35	0.32	0.25	0.33	0.18	0.18	0.27	0.37	0.37	0.36	0.27	0.28	0.16	0.18	0.32
87	建設前	0.27	0.39	0.30	0.30	0.35	0.15	0.27	0.47	0.56	0.58	0.58	0.51	0.44	0.42	0.36	0.22
	建設後(対策前)	0.30	0.42	0.30	0.22	0.32	0.12	0.28	0.47	0.55	0.59	0.58	0.49	0.42	0.41	0.32	0.24
	建設後(対策後)	0.30	0.41	0.30	0.23	0.32	0.12	0.28	0.49	0.57	0.58	0.58	0.51	0.42	0.41	0.34	0.24
88	建設前	0.58	0.44	0.27	0.32	0.30	0.13	0.29	0.56	0.72	0.72	0.67	0.57	0.39	0.32	0.52	0.64
	建設後(対策前)	0.61	0.42	0.30	0.23	0.16	0.14	0.32	0.57	0.72	0.73	0.65	0.56	0.35	0.33	0.49	0.65
	建設後(対策後)	0.61	0.41	0.30	0.24	0.16	0.14	0.32	0.58	0.75	0.73	0.66	0.56	0.36	0.32	0.51	0.65
89	建設前	0.37	0.32	0.20	0.25	0.32	0.22	0.26	0.36	0.51	0.53	0.48	0.45	0.40	0.36	0.44	0.48
	建設後(対策前)	0.38	0.32	0.22	0.16	0.14	0.13	0.29	0.38	0.50	0.53	0.45	0.41	0.35	0.35	0.41	0.48
	建設後(対策後)	0.39	0.31	0.22	0.17	0.13	0.13	0.31	0.38	0.52	0.52	0.46	0.42	0.36	0.34	0.42	0.48
90	建設前	0.33	0.31	0.18	0.20	0.21	0.14	0.17	0.29	0.46	0.47	0.46	0.42	0.40	0.44	0.47	0.46
	建設後(対策前)	0.32	0.31	0.21	0.19	0.21	0.12	0.19	0.32	0.44	0.48	0.44	0.41	0.38	0.43	0.41	0.44
	建設後(対策後)	0.31	0.29	0.21	0.19	0.22	0.11	0.16	0.30	0.44	0.47	0.45	0.42	0.40	0.43	0.41	0.41
91	建設前	0.26	0.27	0.14	0.16	0.21	0.12	0.22	0.29	0.25	0.20	0.20	0.22	0.27	0.32	0.29	0.28
	建設後(対策前)	0.24	0.22	0.18	0.19	0.30	0.11	0.14	0.25	0.30	0.29	0.24	0.19	0.24	0.28	0.26	0.23
	建設後(対策後)	0.24	0.23	0.18	0.19	0.29	0.11	0.14	0.24	0.30	0.29	0.22	0.19	0.24	0.28	0.26	0.23
92	建設前	0.21	0.22	0.23	0.24	0.26	0.17	0.25	0.29	0.28	0.24	0.25	0.30	0.37	0.34	0.29	0.23
	建設後(対策前)	0.30	0.29	0.26	0.27	0.44	0.13	0.18	0.26	0.29	0.29	0.27	0.24	0.29	0.26	0.22	0.24
	建設後(対策後)	0.30	0.29	0.27	0.27	0.44	0.13	0.18	0.26	0.30	0.29	0.25	0.24	0.29	0.26	0.22	0.24
93	建設前	0.13	0.13	0.15	0.14	0.15	0.10	0.23	0.28	0.28	0.25	0.24	0.21	0.17	0.19	0.14	0.13
	建設後(対策前)	0.18	0.18	0.18	0.20	0.44	0.11	0.18	0.25	0.30	0.27	0.25	0.24	0.19	0.19	0.13	0.15
	建設後(対策後)	0.17	0.18	0.18	0.19	0.43	0.10	0.17	0.25	0.30	0.27	0.24	0.23	0.19	0.19	0.12	0.15
94	建設前	0.24	0.33	0.26	0.24	0.18	0.12	0.24	0.29	0.27	0.24	0.23	0.19	0.17	0.20	0.13	0.18
	建設後(対策前)	0.27	0.37	0.37	0.28	0.50	0.19	0.22	0.26	0.27	0.27	0.26	0.25	0.19	0.22	0.14	0.18
	建設後(対策後)	0.26	0.38	0.38	0.27	0.50	0.18	0.22	0.25	0.28	0.28	0.25	0.24	0.19	0.23	0.15	0.18
95	建設前	0.24	0.19	0.19	0.14	0.11	0.10	0.18	0.25	0.28	0.27	0.24	0.22	0.15	0.20	0.13	0.23
	建設後(対策前)	0.23	0.19	0.22	0.24	0.40	0.23	0.22	0.26	0.31	0.37	0.33	0.28	0.22	0.22	0.15	0.22
	建設後(対策後)	0.22	0.19	0.22	0.22	0.42	0.21	0.22	0.26	0.32	0.38	0.32	0.27	0.22	0.23	0.15	0.22
96	建設前	0.34	0.33	0.41	0.38	0.16	0.16	0.16	0.21	0.26	0.26	0.27	0.23	0.21	0.22	0.17	0.28
	建設後(対策前)	0.42	0.45	0.49	0.37	0.25	0.22	0.17	0.23	0.44	0.47	0.50	0.43	0.37	0.37	0.16	0.30
	建設後(対策後)	0.41	0.44	0.50	0.37	0.25	0.23	0.17	0.22	0.45	0.46	0.48	0.42	0.37	0.38	0.16	0.30
97	建設前	0.27	0.37	0.34	0.29	0.14	0.13	0.11	0.13	0.17	0.15	0.14	0.14	0.17	0.15	0.15	0.21
	建設後(対策前)	0.28	0.40	0.36	0.30	0.22	0.17	0.11	0.11	0.15	0.18	0.18	0.17	0.16	0.19	0.14	0.25
	建設後(対策後)	0.28	0.41	0.37	0.30	0.22	0.18	0.10	0.11	0.15	0.19	0.17	0.16	0.16	0.18	0.14	0.26
98	建設前	0.37	0.35	0.31	0.22	0.11	0.11	0.11	0.14	0.22	0.34	0.41	0.33	0.24	0.24	0.15	0.29
	建設後(対策前)	0.25	0.30	0.35	0.57	0.76	0.39	0.42	0.39	0.36	0.47	0.56	0.50	0.40	0.33	0.24	0.27
	建設後(対策後)	0.24	0.29	0.34	0.57	0.76	0.38	0.43	0.39	0.36	0.49	0.55	0.50	0.39	0.33	0.27	0.27
99	建設前	0.31	0.50	0.53	0.39	0.20	0.20	0.18	0.23	0.32	0.38	0.40	0.29	0.24	0.24	0.16	0.17
	建設後(対策前)	0.42	0.49	0.48	0.75	0.98	0.53	0.54	0.50	0.40	0.52	0.50	0.43	0.42	0.35	0.33	0.50
	建設後(対策後)	0.42	0.48	0.47	0.77	0.98	0.53	0.55	0.51	0.39	0.56	0.52	0.44	0.41	0.36	0.36	0.51
100	建設前	0.24	0.34	0.35	0.30	0.29	0.36	0.22	0.19	0.20	0.26	0.30	0.25	0.30	0.29	0.12	0.12
	建設後(対策前)	0.37	0.46	0.40	0.65	0.86	0.50	0.51	0.48	0.47	0.57	0.93	0.81	0.68	0.69	0.59	0.54
	建設後(対策後)	0.35	0.41	0.36	0.64	0.83	0.49	0.50	0.48	0.45							

表 2.6.2-7(5) 風向別風速比一覧

測定地点	ケース	風速比															
		N	NNW	NW	WNW	W	WSW	SW	SSW	S	SSE	SE	ESE	E	ENE	NE	NNE
105	建設前	0.27	0.24	0.16	0.12	0.12	0.10	0.13	0.13	0.11	0.13	0.16	0.14	0.11	0.21	0.18	0.20
	建設後(対策前)	0.41	0.28	0.12	0.25	0.44	0.14	0.34	0.34	0.52	0.61	0.61	0.57	0.43	0.33	0.29	0.33
	建設後(対策後)	0.44	0.34	0.11	0.22	0.36	0.15	0.34	0.34	0.54	0.62	0.61	0.59	0.42	0.33	0.29	0.34
106	建設前	0.28	0.28	0.15	0.13	0.14	0.09	0.15	0.20	0.20	0.21	0.17	0.15	0.10	0.22	0.22	0.17
	建設後(対策前)	0.46	0.40	0.18	0.19	0.37	0.13	0.26	0.32	0.50	0.57	0.55	0.51	0.36	0.29	0.28	0.42
	建設後(対策後)	0.45	0.39	0.14	0.17	0.24	0.16	0.23	0.29	0.50	0.57	0.54	0.50	0.35	0.30	0.29	0.40
107	建設前	0.29	0.34	0.20	0.14	0.14	0.09	0.12	0.14	0.13	0.15	0.13	0.14	0.11	0.15	0.18	0.15
	建設後(対策前)	0.55	0.53	0.38	0.30	0.32	0.24	0.17	0.21	0.40	0.49	0.53	0.47	0.29	0.23	0.24	0.45
	建設後(対策後)	0.58	0.55	0.36	0.34	0.36	0.24	0.15	0.19	0.42	0.51	0.53	0.48	0.31	0.24	0.25	0.46
108	建設前	0.23	0.27	0.20	0.13	0.15	0.09	0.12	0.14	0.13	0.14	0.10	0.10	0.13	0.18	0.18	0.14
	建設後(対策前)	0.34	0.41	0.36	0.24	0.42	0.16	0.12	0.15	0.35	0.45	0.48	0.43	0.27	0.21	0.18	0.21
	建設後(対策後)	0.33	0.41	0.38	0.24	0.43	0.15	0.12	0.15	0.36	0.45	0.47	0.41	0.27	0.21	0.17	0.22
109	建設前	0.17	0.20	0.24	0.16	0.18	0.11	0.11	0.12	0.16	0.13	0.16	0.18	0.24	0.22	0.17	0.12
	建設後(対策前)	0.29	0.30	0.27	0.23	0.33	0.13	0.12	0.13	0.22	0.31	0.34	0.27	0.17	0.16	0.15	0.23
	建設後(対策後)	0.28	0.30	0.28	0.22	0.34	0.12	0.13	0.14	0.23	0.32	0.32	0.26	0.17	0.16	0.15	0.24
200	建設前																
	建設後(対策前)	0.63	0.63	0.41	0.63	0.85	0.47	0.43	0.33	0.48	0.57	0.75	0.83	0.86	0.78	0.53	0.36
	建設後(対策後)	0.60	0.70	0.39	0.59	0.81	0.37	0.40	0.33	0.49	0.51	0.56	0.57	0.64	0.65	0.47	0.30
201	建設前																
	建設後(対策前)	0.31	0.40	0.30	0.61	0.89	0.40	0.54	0.39	0.37	0.57	0.66	0.79	0.84	0.68	0.36	0.19
	建設後(対策後)	0.28	0.33	0.26	0.52	0.71	0.36	0.50	0.37	0.37	0.52	0.62	0.78	0.84	0.70	0.40	0.19
202	建設前																
	建設後(対策前)	0.16	0.21	0.19	0.47	0.75	0.28	0.43	0.38	0.46	0.50	0.47	0.49	0.53	0.41	0.20	0.14
	建設後(対策後)	0.15	0.17	0.15	0.40	0.66	0.23	0.42	0.36	0.46	0.49	0.46	0.48	0.52	0.41	0.21	0.14
203	建設前																
	建設後(対策前)	0.30	0.21	0.17	0.29	0.51	0.17	0.33	0.36	0.50	0.52	0.49	0.53	0.47	0.31	0.27	0.35
	建設後(対策後)	0.35	0.26	0.17	0.25	0.47	0.18	0.32	0.35	0.51	0.51	0.49	0.52	0.46	0.31	0.27	0.35
204	建設前																
	建設後(対策前)	0.40	0.33	0.18	0.15	0.22	0.13	0.22	0.33	0.50	0.54	0.54	0.52	0.35	0.24	0.24	0.38
	建設後(対策後)	0.41	0.37	0.20	0.16	0.20	0.15	0.21	0.33	0.51	0.54	0.53	0.51	0.34	0.24	0.25	0.39
205	建設前																
	建設後(対策前)	0.36	0.44	0.35	0.20	0.24	0.18	0.14	0.24	0.40	0.50	0.52	0.47	0.29	0.20	0.21	0.30
	建設後(対策後)	0.38	0.47	0.36	0.23	0.25	0.18	0.14	0.24	0.42	0.50	0.51	0.47	0.28	0.19	0.22	0.30
206	建設前																
	建設後(対策前)	0.29	0.36	0.34	0.26	0.43	0.18	0.13	0.18	0.35	0.45	0.45	0.43	0.26	0.22	0.17	0.23
	建設後(対策後)	0.30	0.37	0.33	0.26	0.43	0.16	0.13	0.18	0.36	0.45	0.45	0.43	0.26	0.22	0.18	0.23
207	建設前																
	建設後(対策前)	0.30	0.30	0.28	0.29	0.46	0.14	0.17	0.22	0.26	0.31	0.34	0.31	0.22	0.20	0.17	0.21
	建設後(対策後)	0.29	0.29	0.28	0.29	0.46	0.13	0.17	0.22	0.26	0.32	0.33	0.29	0.22	0.20	0.16	0.21
208	建設前																
	建設後(対策前)	0.36	0.44	0.40	0.38	0.62	0.27	0.19	0.23	0.26	0.28	0.28	0.30	0.23	0.23	0.16	0.26
	建設後(対策後)	0.35	0.44	0.40	0.37	0.61	0.25	0.20	0.23	0.27	0.30	0.28	0.29	0.23	0.23	0.16	0.26
209	建設前																
	建設後(対策前)	0.32	0.25	0.27	0.37	0.72	0.30	0.28	0.25	0.27	0.30	0.29	0.25	0.25	0.30	0.20	0.29
	建設後(対策後)	0.31	0.25	0.27	0.35	0.73	0.28	0.27	0.25	0.27	0.30	0.28	0.24	0.25	0.31	0.21	0.29
210	建設前																
	建設後(対策前)	0.44	0.44	0.43	0.33	0.59	0.26	0.31	0.36	0.40	0.43	0.49	0.51	0.39	0.39	0.19	0.31
	建設後(対策後)	0.42	0.44	0.44	0.31	0.60	0.26	0.30	0.35	0.41	0.40	0.46	0.48	0.38	0.40	0.20	0.30
211	建設前																
	建設後(対策前)	0.19	0.24	0.26	0.45	0.75	0.36	0.41	0.39	0.34	0.38	0.44	0.50	0.38	0.33	0.22	0.24
	建設後(対策後)	0.18	0.24	0.25	0.47	0.75	0.35	0.42	0.40	0.33	0.37	0.43	0.49	0.37	0.33	0.25	0.24
212	建設前																
	建設後(対策前)	0.35	0.47	0.59	0.72	0.96	0.52	0.54	0.48	0.39	0.50	0.58	0.53	0.45	0.36	0.30	0.41
	建設後(対策後)	0.35	0.47	0.59	0.73	0.95	0.52	0.54	0.47	0.38	0.52	0.58	0.52	0.43	0.35	0.32	0.41
213	建設前																
	建設後(対策前)	0.46	0.49	0.47	0.79	1.03	0.58	0.57	0.54	0.48	0.61	0.74	0.59	0.47	0.45	0.46	0.54
	建設後(対策後)	0.44	0.48	0.45	0.80	1.02	0.56	0.56	0.53	0.47	0.65	0.75	0.62	0.48	0.45	0.46	0.54
214	建設前																
	建設後(対策前)	0.37	0.45	0.37	0.59	0.71	0.44	0.42	0.39	0.39	0.54	0.99	0.93	0.87	0.92	0.78	0.76
	建設後(対策後)	0.30	0.41	0.31	0.51	0.61	0.38	0.35	0.33	0.29	0.52	0.94	0.89	0.79	0.74	0.51	0.50
250	建設前																
	建設後(対策前)	0.73	0.83	0.67	0.68	0.79	0.47	0.36	0.29	0.58	0.64	0.73	0.69	0.70	0.52	0.32	0.42
	建設後(対策後)	0.74	0.82	0.59	0.67	0.80	0.44	0.33	0.25	0.52	0.64	0.73	0.69	0.60	0.31	0.22	0.38
251	建設前																
	建設後(対策前)	0.67	0.89	0.87	0.56	0.59	0.30	0.26	0.26	0.54	0.81	0.72	0.71	0.72	0.74	0.49	0.58
	建設後(対策後)	0.65	0.86	0.81	0.53	0.58	0.28	0.25	0.24	0.49	0.78	0.75	0.57	0.52	0.61	0.36	0.36
252	建設前																
	建設後(対策前)	0.76	0.82	0.53	0.64	0.82	0.47	0.38	0.32	0.55	0.63	0.76	0.78	0.82	0.68	0.42	0.35
	建設後(対策後)	0.60	0.65	0.37	0.52	0.68	0.32	0.33	0.30	0.54	0.55	0.58	0.53	0.50	0.47	0.33	0.30
253	建設前	0.50	0.15	0.12	0.15	0.13	0.13	0.12	0.11	0.23	0.23	0.29	0.39	0.24	0.22	0.39	0.56
	建設後(対策前)	0.57	0.75	0.69	0.62	0.81	0.42	0.29	0.26	0.65	0.80	0.55	0.44	0.38	0.44	0.25	0.30
	建設後(対策後)	0.54	0.62	0.51	0.56	0.68	0.38	0.26	0.25	0.50	0.62	0.42	0.31	0.32	0.33	0.20	0.23
254	建設前																
	建設後(対策前)	0.31	0.44	0.45	0.46	0.54	0.25	0.23	0.20	0.19	0.45	0.78	0.91	0.80	0.81	0.61	0.68
	建設後(対策後)	0.24	0.34	0.38	0.36	0.39	0.21	0.18	0.18	0.13	0.34	0.47	0.47	0.41	0.35	0.26	0.43
255	建設前																
	建設後(対策前)	0.46	0.52	0.45	0.80	1.08	0.63	0.59	0.54	0.49	0.50	0.89	0.80	0.72	0.76	0.71	0.75
	建設後(対策後)	0.43	0.47	0.40	0.78	0.95	0.51	0.51	0.46	0.46	0.52	0.84	0.77	0.67	0.70	0.67	0.69

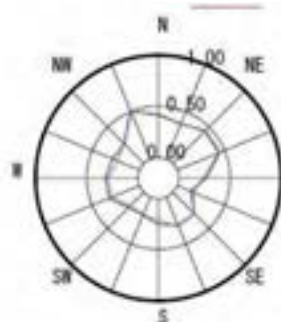
表 2.6.2-7(6) 風向別風速比一覧

測定地点	ケース	風速比															
		N	NNW	NW	WNW	W	WSW	SW	SSW	S	SSE	SE	ESE	E	ENE	NE	NNE
256	建設前																
	建設後(対策前)	0.34	0.23	0.19	0.34	0.40	0.12	0.17	0.21	0.27	0.32	0.51	0.49	0.40	0.50	0.52	0.63
	建設後(対策後)	0.34	0.23	0.18	0.32	0.28	0.12	0.16	0.20	0.28	0.36	0.53	0.53	0.41	0.50	0.53	0.61
257	建設前																
	建設後(対策前)	0.48	0.24	0.12	0.19	0.26	0.14	0.16	0.13	0.08	0.12	0.18	0.16	0.16	0.33	0.47	0.65
	建設後(対策後)	0.50	0.29	0.14	0.20	0.28	0.15	0.16	0.12	0.08	0.12	0.18	0.17	0.16	0.34	0.46	0.64
258	建設前																
	建設後(対策前)	0.09	0.05	0.05	0.08	0.10	0.06	0.06	0.03	0.05	0.07	0.08	0.08	0.08	0.11	0.09	0.13
	建設後(対策後)	0.09	0.07	0.07	0.08	0.09	0.07	0.06	0.04	0.05	0.07	0.08	0.08	0.08	0.11	0.10	0.13
259	建設前																
	建設後(対策前)	0.33	0.42	0.25	0.39	0.54	0.28	0.42	0.28	0.26	0.51	0.74	0.83	0.71	0.37	0.19	0.16
	建設後(対策後)	0.20	0.26	0.16	0.35	0.51	0.25	0.41	0.29	0.27	0.50	0.73	0.89	0.82	0.42	0.20	0.13
260	建設前																
	建設後(対策前)	0.38	0.49	0.25	0.28	0.42	0.15	0.36	0.25	0.37	0.34	0.40	0.34	0.21	0.23	0.18	0.20
	建設後(対策後)	0.30	0.41	0.21	0.33	0.47	0.15	0.35	0.27	0.39	0.33	0.39	0.39	0.24	0.22	0.17	0.18
261	建設前																
	建設後(対策前)	0.26	0.12	0.11	0.13	0.15	0.10	0.09	0.10	0.25	0.46	0.59	0.54	0.34	0.20	0.22	0.31
	建設後(対策後)	0.27	0.17	0.12	0.13	0.17	0.11	0.09	0.10	0.25	0.47	0.58	0.53	0.34	0.20	0.22	0.31
262	建設前																
	建設後(対策前)	0.10	0.05	0.03	0.20	0.47	0.09	0.09	0.08	0.23	0.25	0.21	0.22	0.12	0.10	0.15	0.15
	建設後(対策後)	0.12	0.07	0.03	0.20	0.46	0.08	0.09	0.08	0.24	0.25	0.21	0.21	0.12	0.11	0.15	0.14
263	建設前																
	建設後(対策前)	0.18	0.09	0.06	0.33	0.64	0.16	0.18	0.14	0.30	0.35	0.34	0.33	0.21	0.16	0.26	0.27
	建設後(対策後)	0.21	0.12	0.05	0.33	0.63	0.16	0.17	0.14	0.31	0.36	0.34	0.33	0.21	0.18	0.25	0.25
264	建設前																
	建設後(対策前)	0.35	0.28	0.23	0.41	0.61	0.29	0.28	0.23	0.32	0.42	0.41	0.47	0.39	0.30	0.25	0.34
	建設後(対策後)	0.35	0.29	0.24	0.42	0.61	0.29	0.28	0.23	0.33	0.40	0.40	0.45	0.38	0.32	0.26	0.34
265	建設前																
	建設後(対策前)	0.27	0.21	0.23	0.40	0.74	0.28	0.27	0.23	0.20	0.21	0.21	0.21	0.18	0.21	0.17	0.20
	建設後(対策後)	0.28	0.21	0.23	0.40	0.75	0.27	0.27	0.22	0.21	0.20	0.21	0.20	0.17	0.23	0.17	0.19
266	建設前																
	建設後(対策前)	0.34	0.32	0.33	0.37	0.63	0.28	0.21	0.22	0.32	0.32	0.34	0.34	0.32	0.28	0.20	0.26
	建設後(対策後)	0.34	0.33	0.33	0.37	0.64	0.29	0.21	0.21	0.32	0.30	0.33	0.33	0.31	0.29	0.21	0.26
267	建設前																
	建設後(対策前)	0.31	0.32	0.27	0.41	0.67	0.32	0.24	0.24	0.38	0.39	0.36	0.40	0.36	0.30	0.24	0.26
	建設後(対策後)	0.32	0.33	0.28	0.42	0.68	0.33	0.24	0.24	0.38	0.37	0.35	0.38	0.36	0.31	0.24	0.26
268	建設前																
	建設後(対策前)	0.26	0.23	0.26	0.35	0.73	0.29	0.23	0.22	0.24	0.27	0.26	0.24	0.23	0.28	0.17	0.30
	建設後(対策後)	0.26	0.24	0.26	0.35	0.75	0.27	0.24	0.22	0.25	0.28	0.26	0.23	0.22	0.28	0.18	0.29
269	建設前																
	建設後(対策前)	0.27	0.22	0.23	0.28	0.48	0.24	0.13	0.15	0.20	0.24	0.24	0.20	0.21	0.25	0.16	0.26
	建設後(対策後)	0.27	0.22	0.23	0.29	0.52	0.23	0.14	0.15	0.20	0.24	0.24	0.20	0.20	0.25	0.17	0.26
270	建設前																
	建設後(対策前)	0.30	0.25	0.24	0.30	0.48	0.24	0.12	0.15	0.19	0.24	0.23	0.23	0.21	0.25	0.16	0.31
	建設後(対策後)	0.30	0.25	0.24	0.30	0.53	0.23	0.13	0.15	0.20	0.24	0.23	0.22	0.20	0.26	0.17	0.31
271	建設前																
	建設後(対策前)	0.31	0.38	0.37	0.33	0.60	0.26	0.15	0.18	0.22	0.25	0.23	0.24	0.22	0.25	0.15	0.28
	建設後(対策後)	0.31	0.39	0.37	0.33	0.62	0.25	0.16	0.18	0.22	0.25	0.23	0.23	0.21	0.25	0.17	0.28
272	建設前																
	建設後(対策前)	0.32	0.27	0.23	0.28	0.39	0.20	0.11	0.13	0.13	0.14	0.15	0.15	0.17	0.23	0.17	0.33
	建設後(対策後)	0.32	0.28	0.24	0.28	0.44	0.18	0.12	0.13	0.13	0.15	0.14	0.15	0.16	0.23	0.18	0.33
273	建設前																
	建設後(対策前)	0.33	0.37	0.34	0.31	0.55	0.25	0.14	0.17	0.19	0.23	0.22	0.23	0.22	0.24	0.16	0.29
	建設後(対策後)	0.32	0.38	0.35	0.31	0.58	0.23	0.15	0.17	0.19	0.23	0.22	0.23	0.21	0.25	0.17	0.30
274	建設前																
	建設後(対策前)	0.35	0.43	0.38	0.33	0.55	0.24	0.15	0.17	0.23	0.30	0.29	0.32	0.24	0.23	0.16	0.27
	建設後(対策後)	0.35	0.44	0.39	0.33	0.57	0.23	0.15	0.17	0.23	0.30	0.29	0.32	0.23	0.23	0.17	0.27
275	建設前																
	建設後(対策前)	0.33	0.38	0.34	0.33	0.51	0.19	0.15	0.18	0.25	0.34	0.34	0.35	0.23	0.20	0.16	0.25
	建設後(対策後)	0.34	0.38	0.33	0.34	0.51	0.18	0.16	0.19	0.25	0.34	0.34	0.35	0.22	0.20	0.17	0.25
276	建設前																
	建設後(対策前)	0.36	0.28	0.35	0.37	0.68	0.33	0.33	0.32	0.31	0.32	0.33	0.31	0.27	0.33	0.21	0.28
	建設後(対策後)	0.36	0.29	0.34	0.38	0.70	0.32	0.34	0.31	0.31	0.31	0.32	0.30	0.26	0.34	0.22	0.28
277	建設前																
	建設後(対策前)	0.23	0.27	0.28	0.46	0.78	0.38	0.41	0.38	0.34	0.35	0.38	0.37	0.29	0.31	0.22	0.25
	建設後(対策後)	0.23	0.27	0.28	0.47	0.79	0.38	0.41	0.37	0.34	0.33	0.37	0.36	0.28	0.33	0.23	0.24
278	建設前																
	建設後(対策前)	0.25	0.29	0.33	0.61	0.89	0.46	0.47	0.41	0.34	0.40	0.45	0.42	0.35	0.32	0.26	0.31
	建設後(対策後)	0.25	0.29	0.34	0.63	0.90	0.45	0.48	0.42	0.34	0.41	0.46	0.43	0.36	0.33	0.30	0.32
279	建設前																
	建設後(対策前)	0.43	0.41	0.40	0.70	0.95	0.53	0.52	0.47	0.38	0.50	0.58	0.52	0.44	0.36	0.33	0.47
	建設後(対策後)	0.44	0.42	0.40	0.74	0.97	0.53	0.53	0.48	0.39	0.54	0.59	0.53	0.44	0.37	0.36	0.49

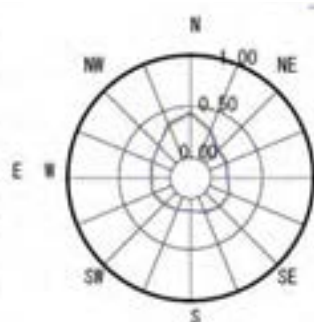
建設前

建設後（対策前）

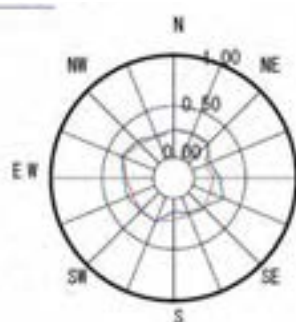
建設後（対策後）



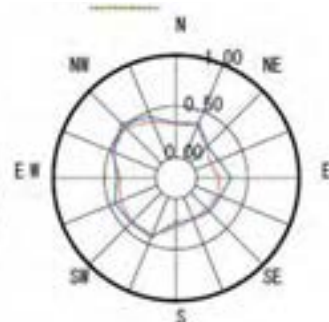
No. 001



No. 002



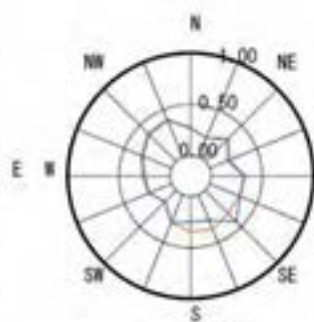
No. 003



No. 004



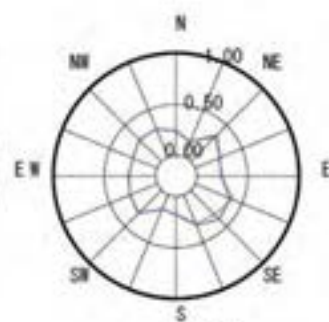
No. 005



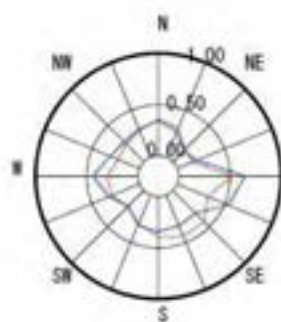
No. 006



No. 007



No. 008



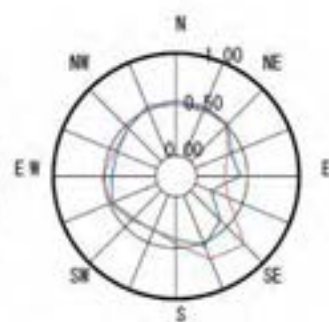
No. 009



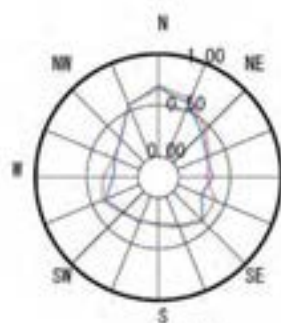
No. 010



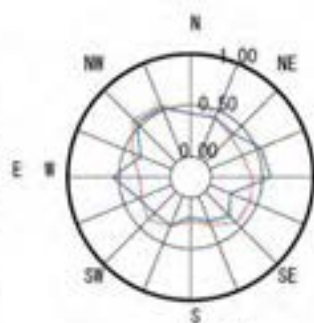
No. 011



No. 012



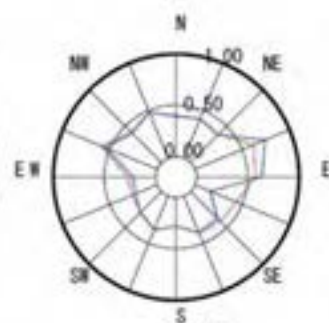
No. 013



No. 014



No. 015



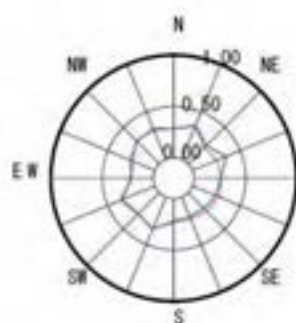
No. 016



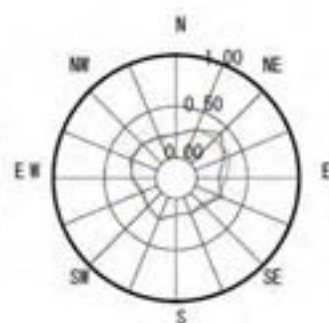
No. 017



No. 018



No. 019



No. 020

図 2.6.2-10(1) 風向別風速比

建設前

建設後（対策前）

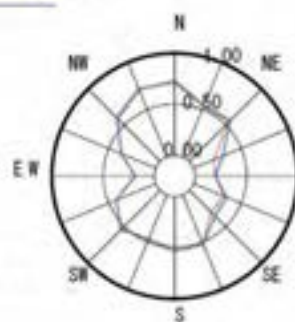
建設後（対策後）



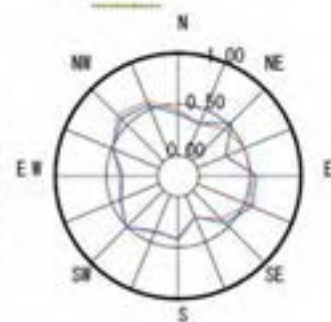
No. 021



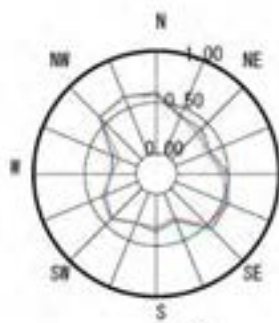
No. 022



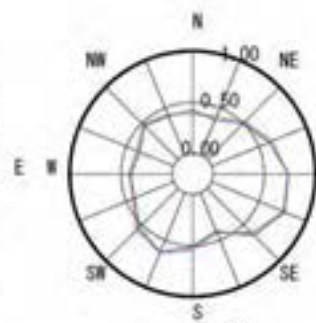
No. 023



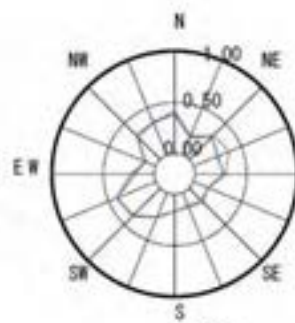
No. 024



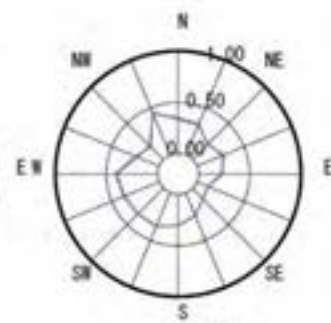
No. 025



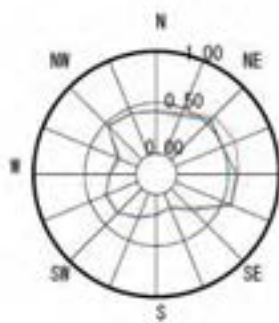
No. 026



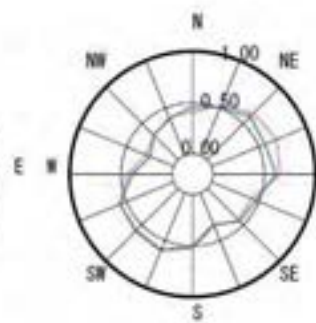
No. 027



No. 028



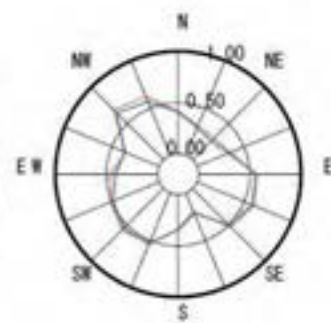
No. 029



No. 030



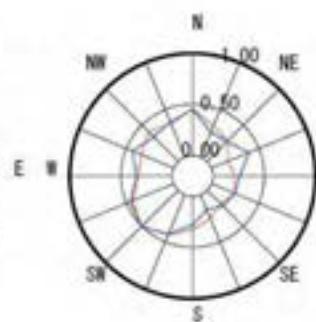
No. 031



No. 032



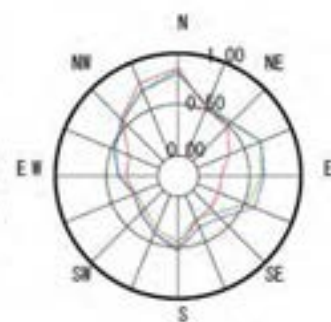
No. 033



No. 034



No. 035



No. 036



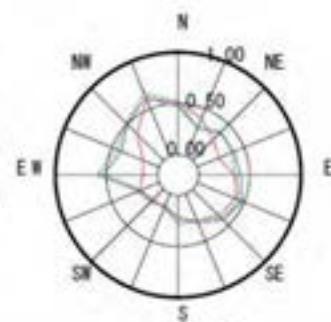
No. 037



No. 038



No. 039



No. 040

図 2.6.2-10(2) 風向別風速比

建設前

建設後（対策前）

建設後（対策後）



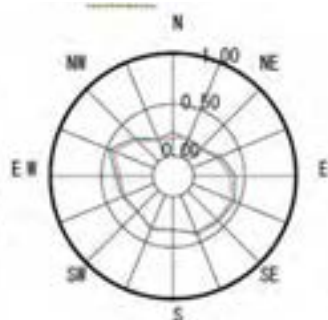
No. 041



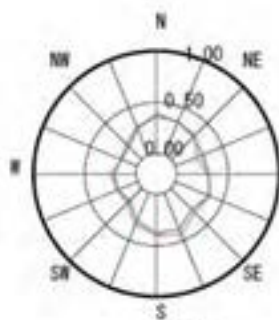
No. 042



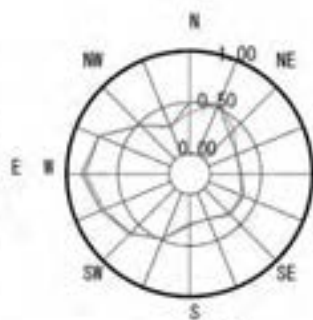
No. 043



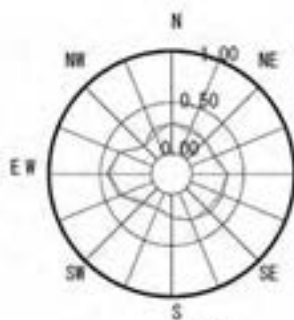
No. 044



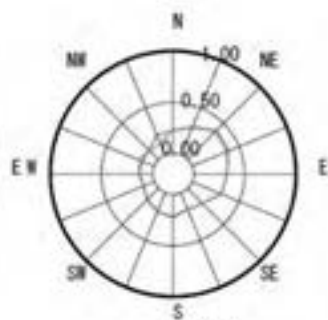
No. 045



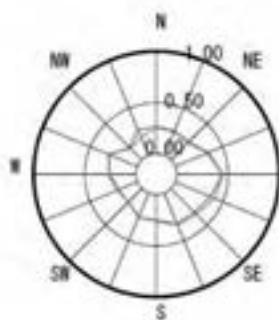
No. 046



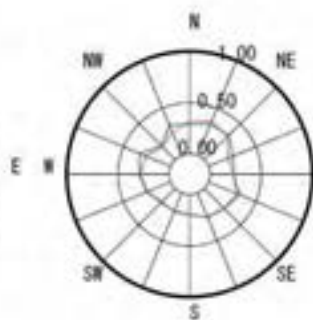
No. 047



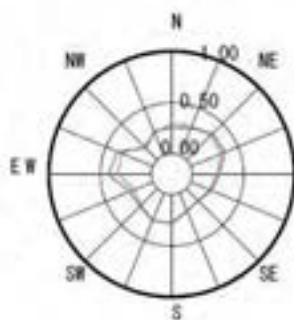
No. 048



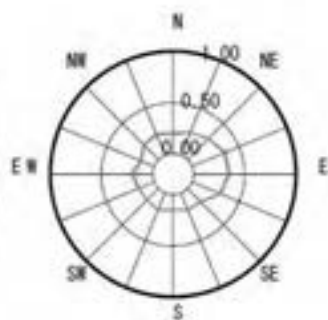
No. 049



No. 050



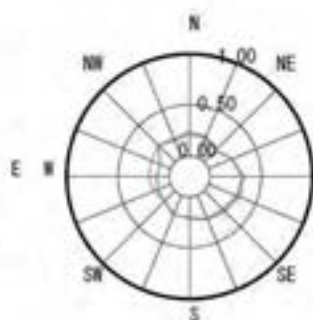
No. 051



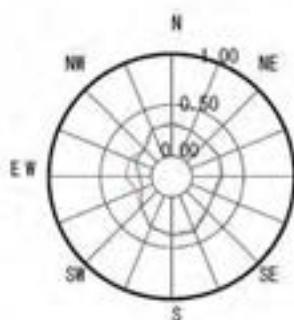
No. 052



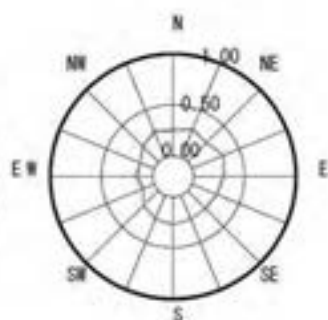
No. 053



No. 054



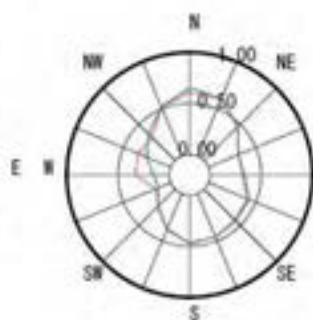
No. 055



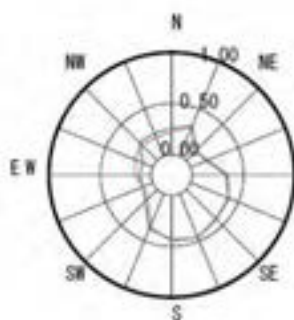
No. 056



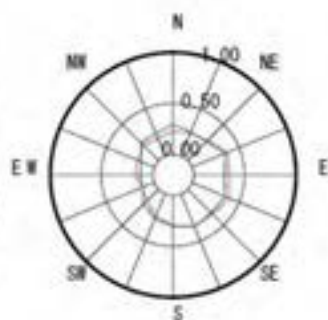
No. 057



No. 058



No. 059



No. 060

図 2.6.2-10(3) 風向別風速比

建設前

建設後（対策前）

建設後（対策後）



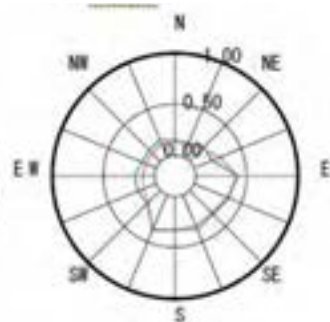
No. 061



No. 062



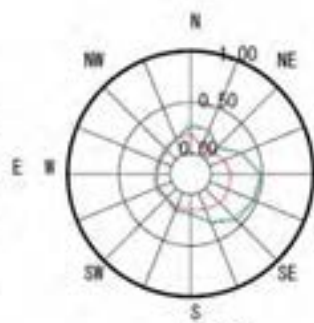
No. 063



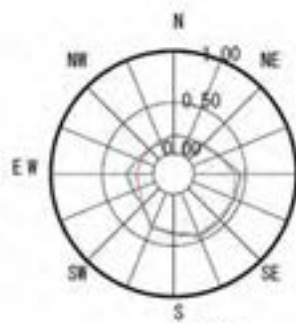
No. 064



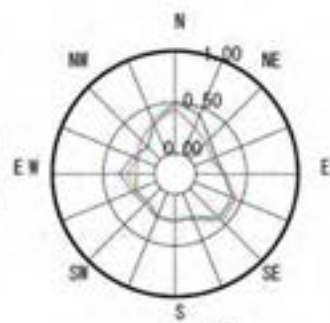
No. 065



No. 066



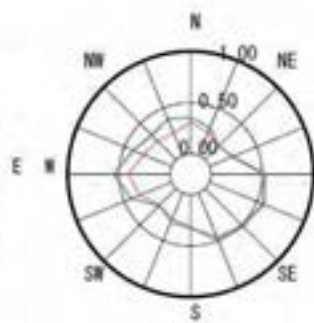
No. 067



No. 068



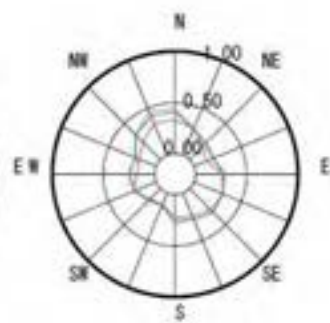
No. 069



No. 070



No. 071



No. 072



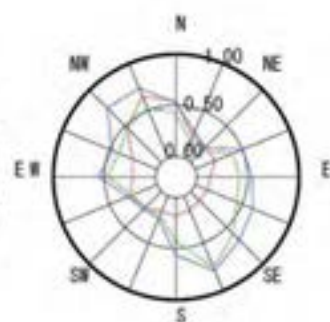
No. 073



No. 074



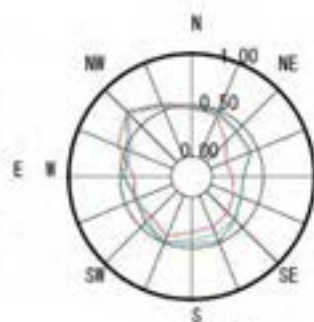
No. 075



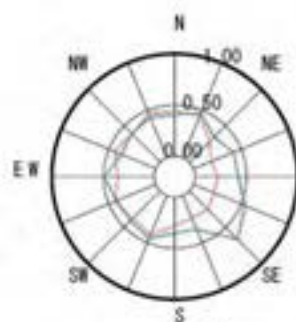
No. 076



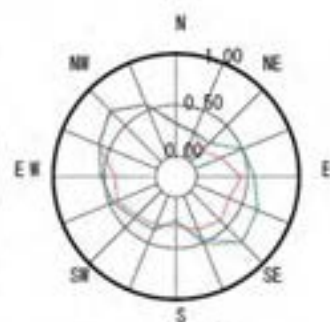
No. 077



No. 078



No. 079



No. 080

図 2.6.2-10(4) 風向別風速比

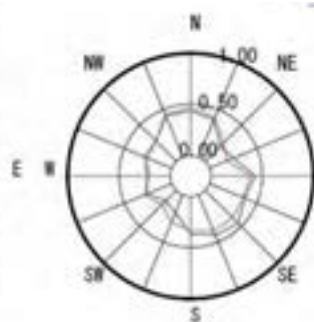
建設前

建設後（対策前）

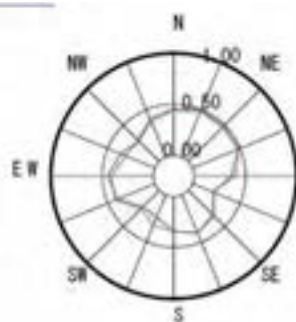
建設後（対策後）



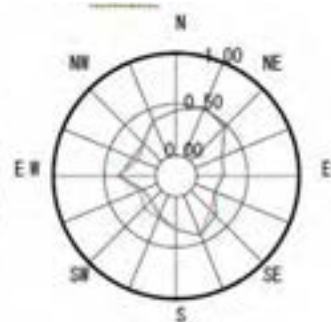
No. 081



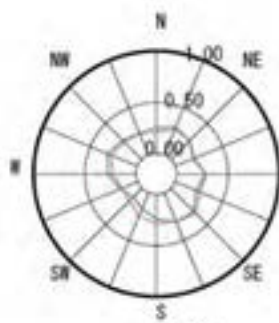
No. 082



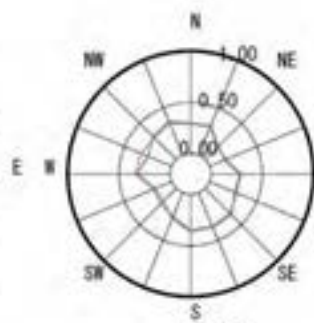
No. 083



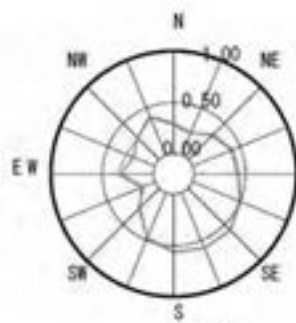
No. 084



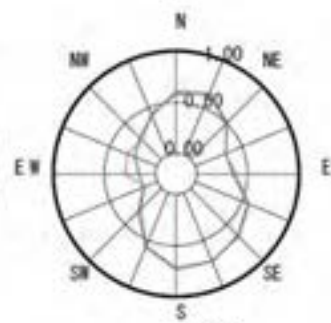
No. 085



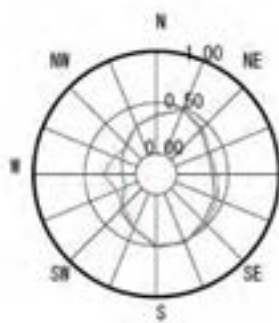
No. 086



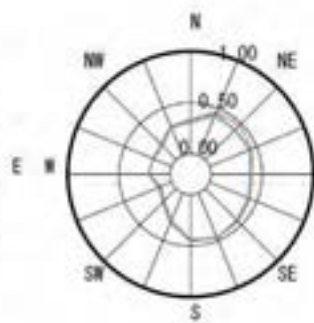
No. 087



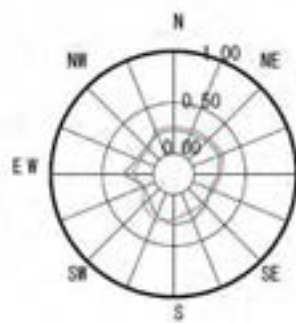
No. 088



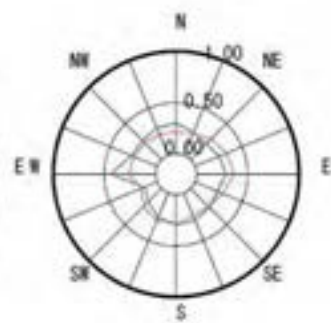
No. 089



No. 090



No. 091



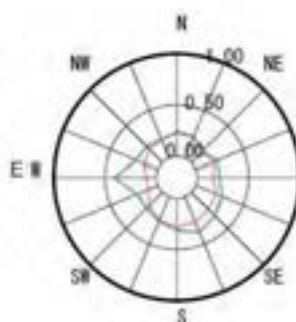
No. 092



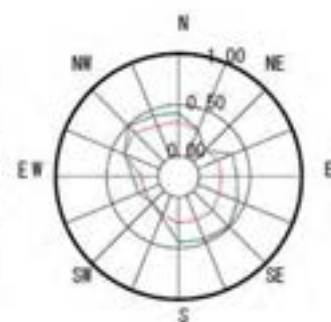
No. 093



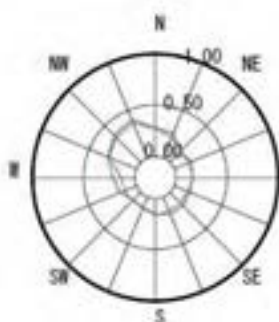
No. 094



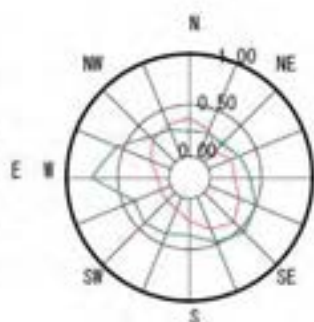
No. 095



No. 096



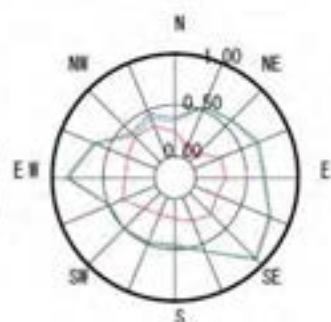
No. 097



No. 098



No. 099



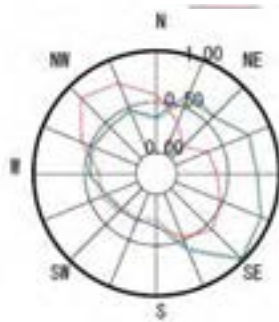
No. 100

図 2.6.2-10(5) 風向別風速比

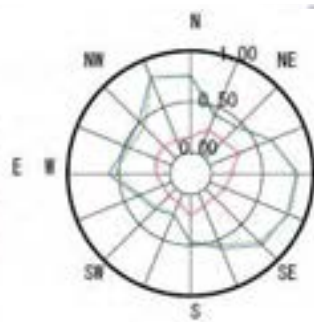
建設前

建設後（対策前）

建設後（対策後）



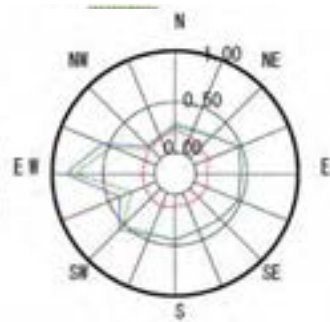
No. 101



No. 102



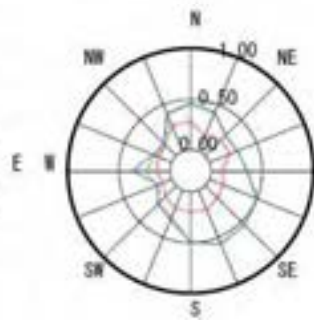
No. 103



No. 104



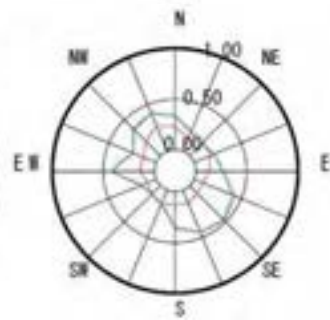
No. 105



No. 106



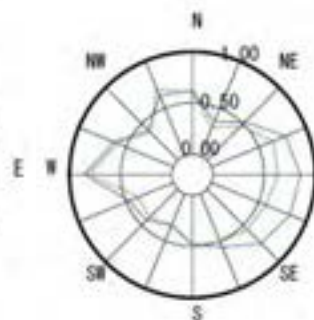
No. 107



No. 108



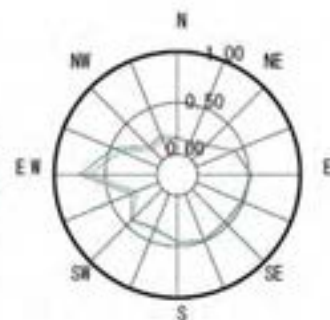
No. 109



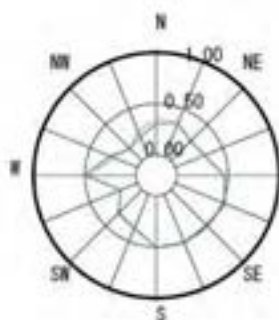
No. 200



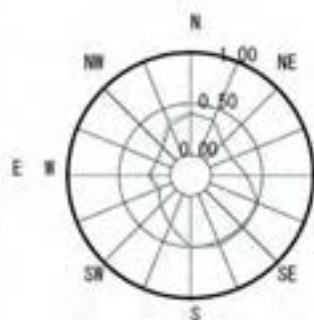
No. 201



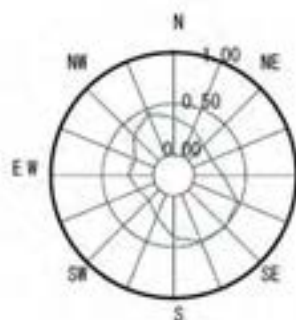
No. 202



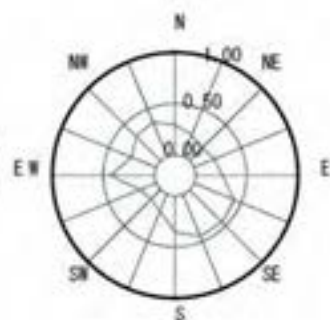
No. 203



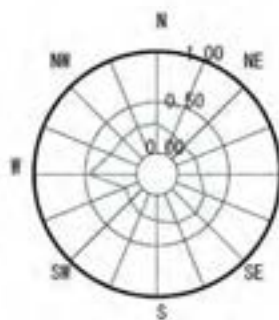
No. 204



No. 205



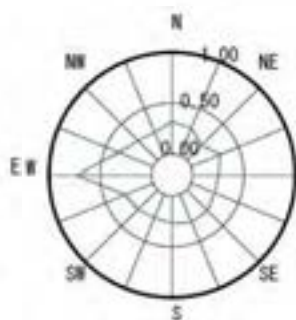
No. 206



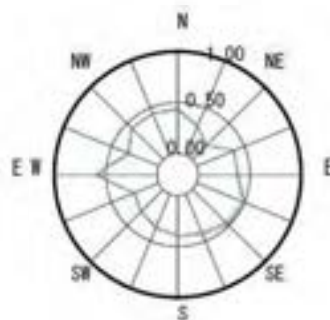
No. 207



No. 208



No. 209



No. 210

図 2.6.2-10(6) 風向別風速比

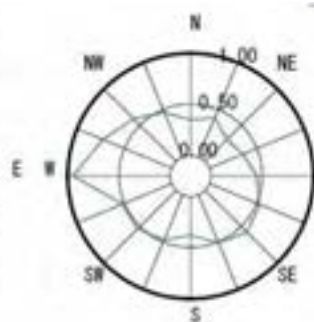
建設前

建設後（対策前）

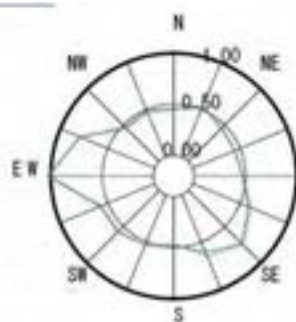
建設後（対策後）



No. 211



No. 212



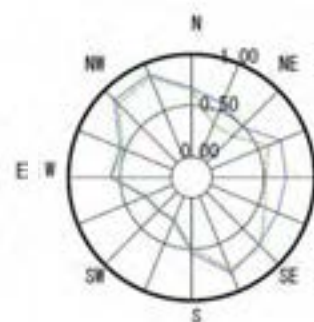
No. 213



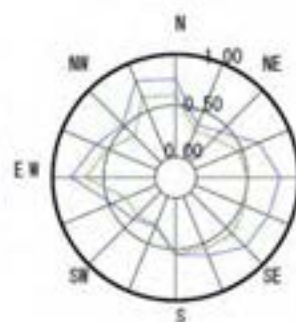
No. 214



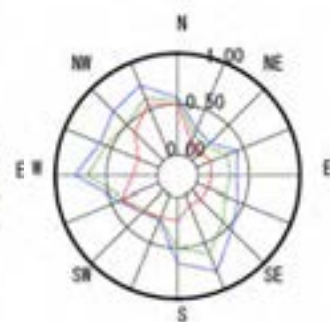
No. 250



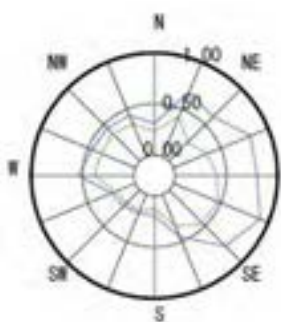
No. 251



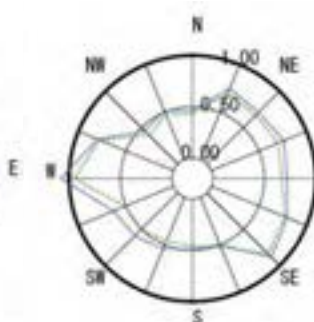
No. 252



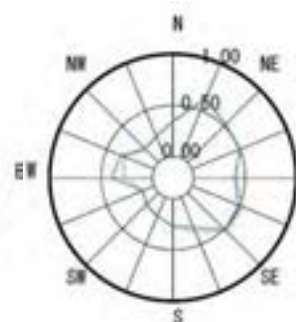
No. 253



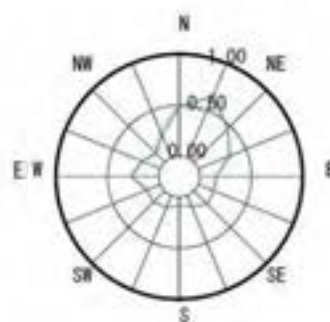
No. 254



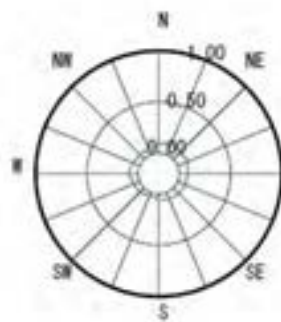
No. 255



No. 256



No. 257



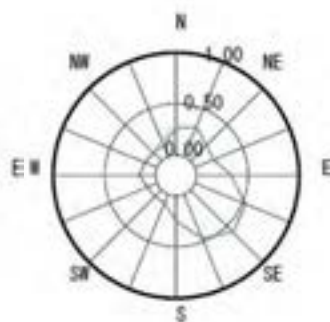
No. 258



No. 259



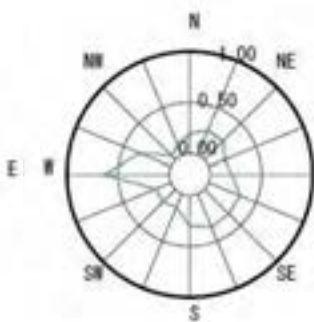
No. 260



No. 261



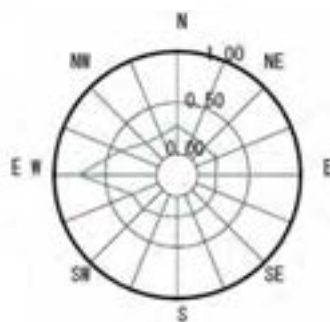
No. 262



No. 263



No. 264



No. 265

図 2.6.2-10(7) 風向別風速比

建設前

建設後（対策前）

建設後（対策後）



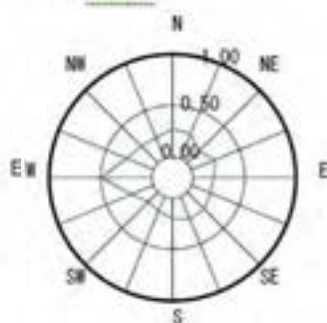
No. 266



No. 267



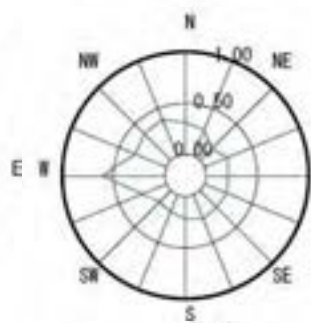
No. 268



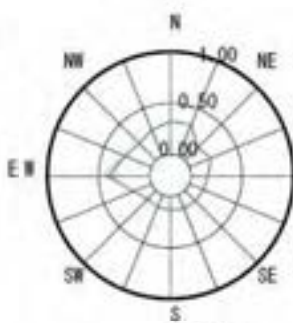
No. 269



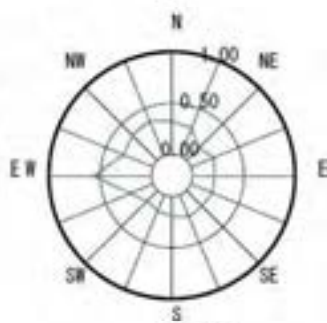
No. 270



No. 271



No. 272



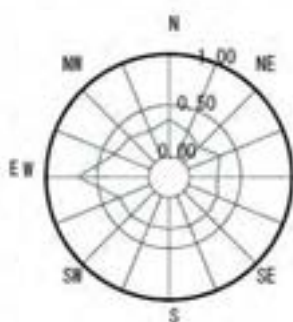
No. 273



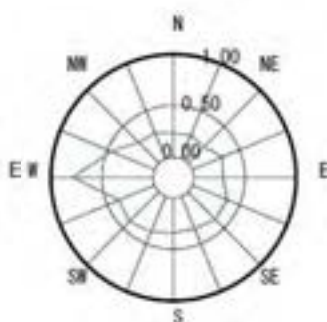
No. 274



No. 275



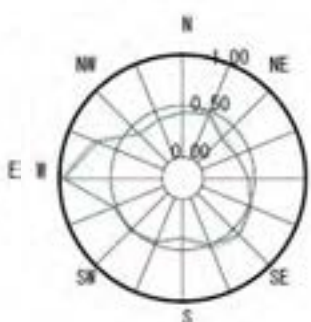
No. 276



No. 277

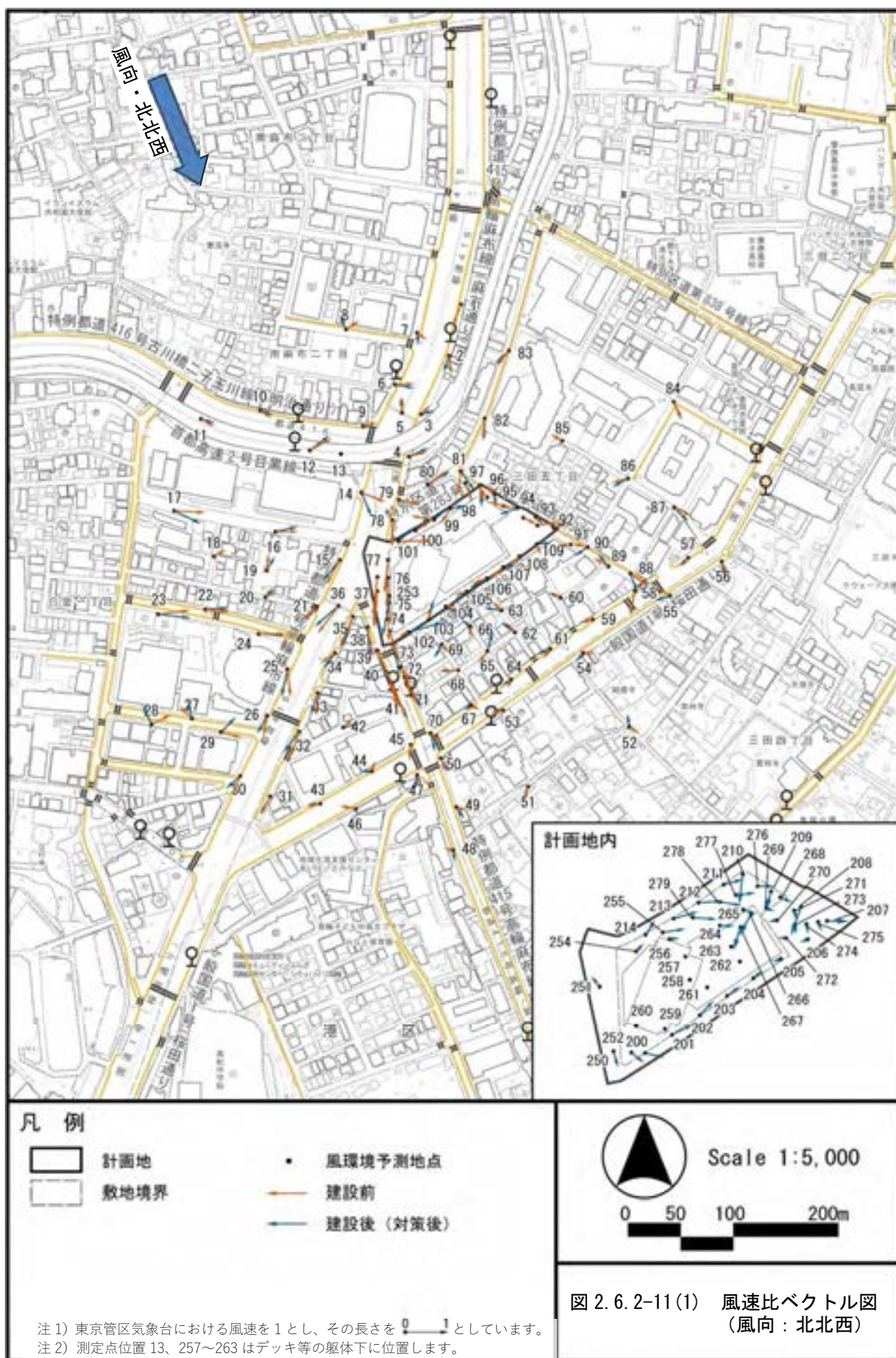


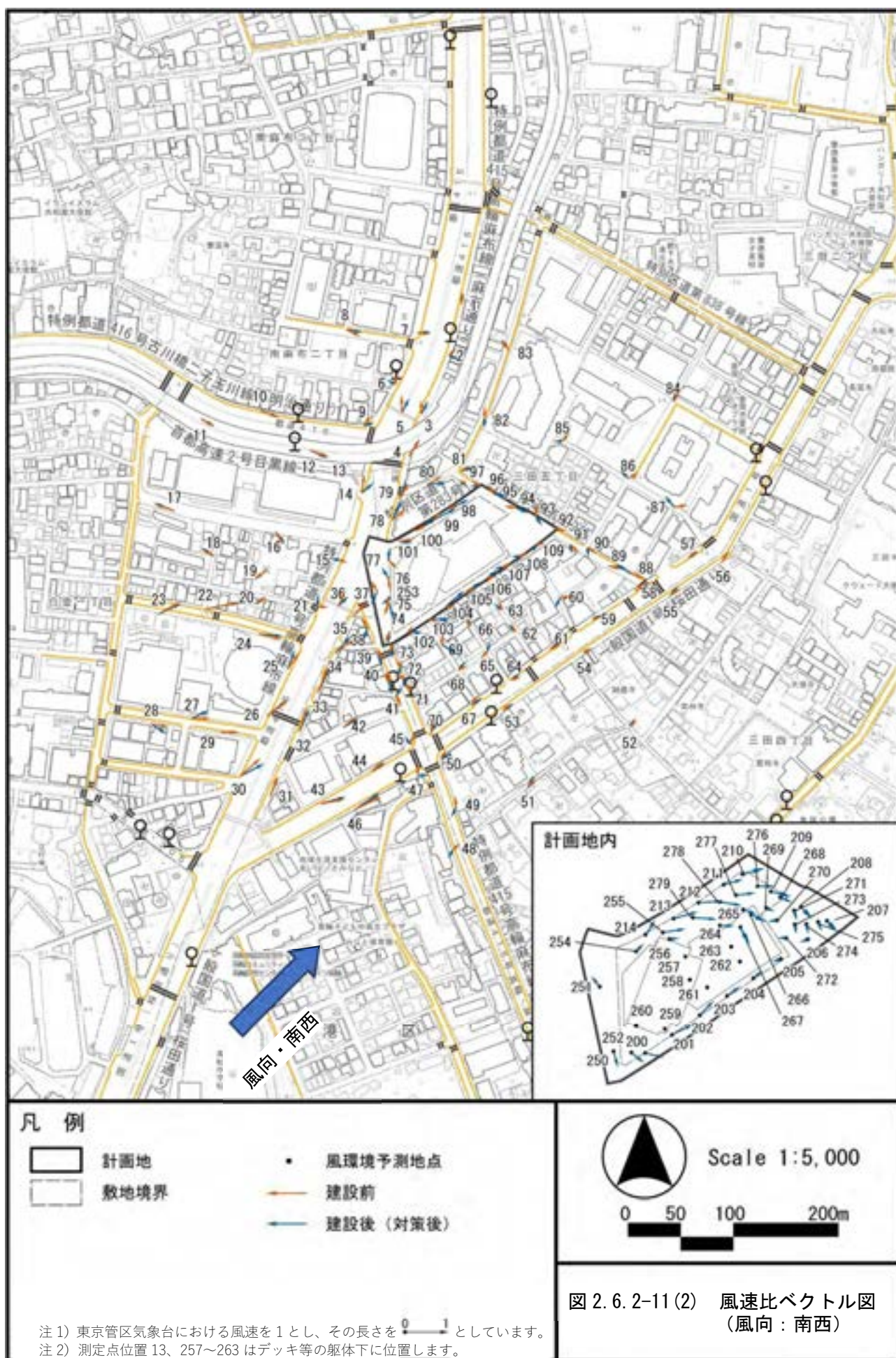
No. 278



No. 279

図 2.6.2-10(8) 風向別風速比





(4) 予測結果に基づく対策

- 計画地周辺地域の風環境への影響を低減するよう、敷地境界から計画建築物までの離隔距離をできる限り確保します。
- 防風植栽を配置します。
- 防風植栽は、在来種を考慮した植栽樹種等を選定するように努めます。また、防風機能を満足する成長した樹木を選定し、必要に応じて、支柱による補助を行います。
- 防風植栽の管理については、「ビル風対策に係る手引き」に基づく適切な維持管理を行います。
- 敷地内には、「2.7 植物・動物（緑） 図 2.7-4 (p. 285)」に示す植栽を計画しています。防風植栽以外にも高木等を植栽することで、敷地内及び周辺地域への風の影響低減に努めます。なお、それらの植栽についても、適切な維持管理を行う計画とします。
- 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、テナント関係者等に対して協力を働きかけます。
- 事業実施の際には、計画地及びその周辺の開発状況を把握するとともに、周辺開発事業者と供用の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺環境への影響の低減に努めます。
- 供用後には事後調査計画書に基づき風環境の観測を行います。観測結果により、追加の対策が必要と判断された場合は、適切な対策を講じます。
- 北東広場には常緑高木を植栽することにより、広場内への風の影響低減に努めます。

(5) 環境の目標との比較

風洞実験によると、計画建築物建設前から計画建築物建設後（対策前）では、敷地外において領域 A から領域 B に変化する地点（平均風速が大きくなる）が 10 地点、領域 B から領域 C に変化する地点（平均風速が大きくなる）が 2 地点生じます。また、計画建築物建設前で計測していない地点で領域 C が 1 地点生じます。

敷地内においては、計画建築物建設後（対策前）では、領域 C が 2 地点出現しますが、その他は領域 A 及び領域 B の風環境となっています。

防風対策を実施した計画建築物建設後（対策後）の風環境では、敷地外及び敷地内に出現した領域 C が、領域 B に改善されることから、計画地及びその周辺は、建設前と同様、領域 A 及び領域 B の風環境になると予測します。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

(空白のページ)

2.6.3 日照

供用後の計画建築物による冬至日の日影の状況について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は以下のとおりです。

ア．周辺地域及び周辺建築物の状況

イ．周辺の日照状況

ウ．法令による基準

2) 調査方法

調査方法は、以下に示すとおりです。

なお、調査範囲は、計画建築物により日影が生じると予想される地域としました。

ア．周辺地域及び周辺建築物の状況

周辺地域の状況及び周辺建築物の状況は、既存資料（「港区土地利用現況図（用途別）」（平成 28 年 10 月 港区）等）の整理による方法としました。

イ．周辺の日照状況

周辺の日照状況は、既存資料（「港区土地利用現況図（用途別）」（平成 28 年 10 月 港区）等）の整理による方法としました。

ウ．法令による基準

日影に関する法令基準については、既存資料（「建築基準法」（昭和 25 年 5 月 法律第 201 号）及び「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））の整理による方法としました。

3) 調査結果

ア．周辺地域及び周辺建築物の状況

(ア) 土地利用の状況

土地の利用状況は、「2.6.1 電波受信状態 (1) 3) イ．(ア) 土地利用の状況」(p. 206) に示したとおりです。

計画地には、独立住宅の立地割合が多く、その他に事務所建築物、住商併用建物、集合住宅、専用工場、住居併用工場及び公園が立地しています。

計画地近隣の住居用途として利用のある建築物の分布は、「2.6.1 電波受信状態 図 2.6.1-4」(p. 208) に示すとおりです。

計画地に近接する住居等建築物としては、道路を挟み、独立住宅及び集合住宅が立地しています。

(イ) 地形の状況

地形の状況は、「2.4.4 地形・地質 (1) 3) ア．(ア) a．地形の状況」(p. 140) に示したとおりです。

計画地は、台地・段丘の盛土地・埋立地に位置しています。その周辺の地形も、台地・段丘の盛土地・埋立地で形成されています。標高は、概ね T. P. +5m～T. P. +20m です。

(ウ) 周辺建築物の状況

周辺建築物の状況は、「2.6.2 風 (1) 3) ア. (ウ) 周辺建築物の状況」(p.223) に示したとおりです。計画地近傍には、白金アエルシティ（白金タワー、NBFプラチナタワービル）、白金ザ・スカイ、プレミストタワー白金高輪など高さ100m以上の高層建築物が立地しています。

イ. 周辺の日照の状況

上記「(ウ) 周辺建築物の状況」に示したとおり、計画地近傍には、白金アエルシティ（白金タワー、NBFプラチナタワービル）、白金ザ・スカイ、プレミストタワー白金高輪など高さ100m以上の高層建築物が立地しているため、これらの建築物による日影が生じています。

ウ. 日影に係る法令基準

「建築基準法」（昭和25年5月 法律第201号）及び「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、日影規制値及び日影規制の状況は、表2.6.3-1及び図2.6.3-1に示すとおりです。

計画地周辺は、東側が準工業地域、西側が商業地域に指定されています。日影規制については、計画地の北側から東側及び南側の隣接地域（準工業地域）に対象範囲が分布しています。

表 2.6.3-1 日影規制の種別

種別 注1)	用途地域	規制される建築物	規制される日影時間 ^{注2)}		
			規制される範囲 (敷地境界線からの水平距離)		測定水平面 (平均地盤面からの高さ)
			5mを超える範囲	10mを超える範囲	
(一)	第一種低層住居専用地域 又は 第二種低層住居専用地域	軒高が7mを超えるか、または地上3階以上の建築物	3時間以上	2時間以上	1.5m
	第一種中高層住居専用地域 又は 第二種中高層住居専用地域	高さが10mを超える建築物	3時間以上	2時間以上	4.0m
	第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域又は準工業地域	高さが10mを超える建築物	4時間以上	2.5時間以上	4.0m
(二)	第一種低層住居専用地域 又は 第二種低層住居専用地域	軒高が7mを超えるか、または地上3階以上の建築物	4時間以上	2.5時間以上	1.5m
	第一種中高層住居専用地域 又は 第二種中高層住居専用地域	高さが10mを超える建築物	4時間以上	2.5時間以上	4.0m
	第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域又は準工業地域	高さが10mを超える建築物	5時間以上	3時間以上	4.0m
(三)	第一種低層住居専用地域 又は 第二種低層住居専用地域	軒高が7mを超えるか、または地上3階以上の建築物	5時間以上	3時間以上	1.5m
	第一種中高層住居専用地域 又は 第二種中高層住居専用地域	高さが10mを超える建築物	5時間以上	3時間以上	4.0m

注1) 種別とは、「建築基準法」（昭和25年5月 法律第201号）別表第4における(に)欄の(一)、(二)、(三)をいいます。

注2) 規制される日影時間とは、冬至日における真太陽時の8～16時を示します。

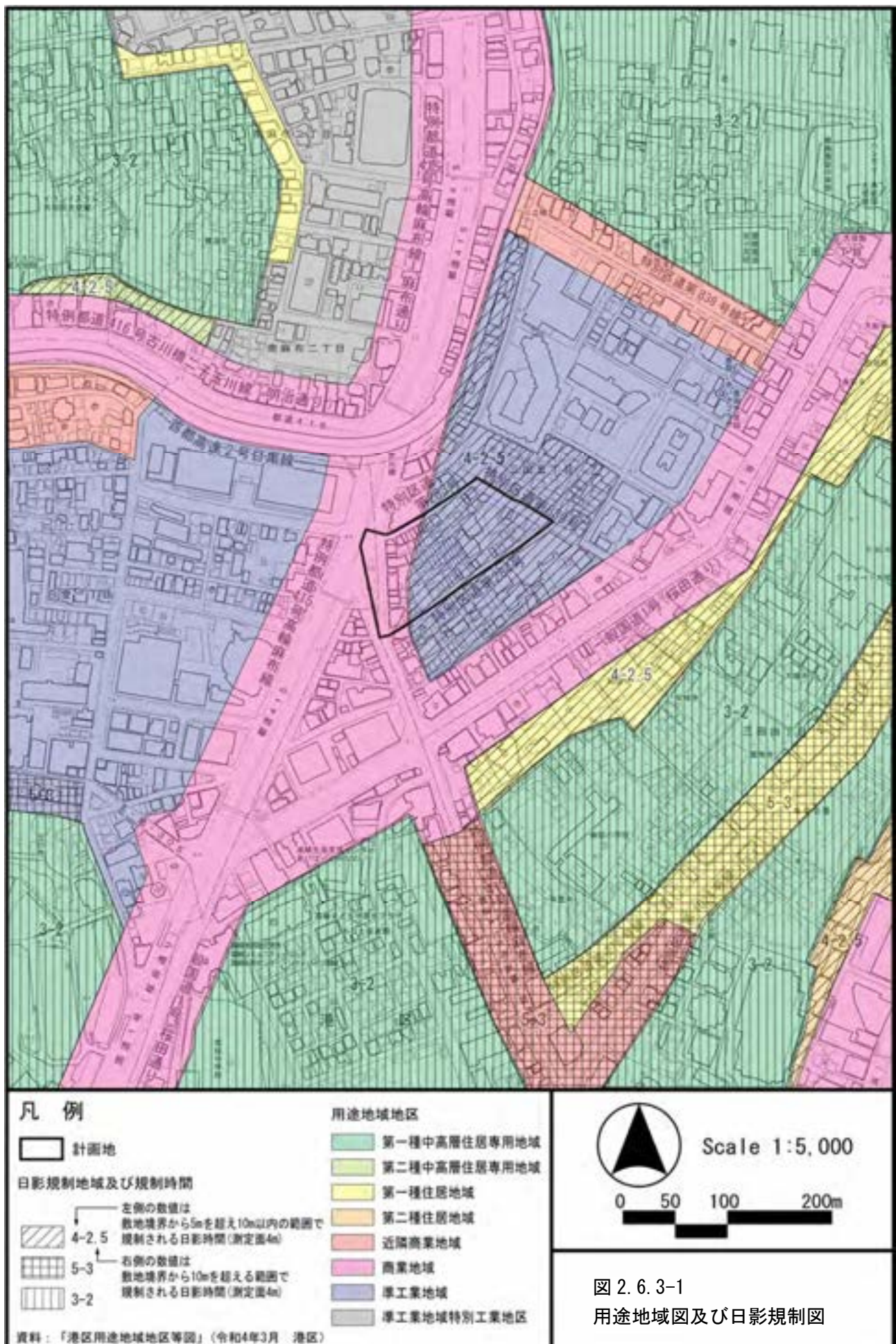


図 2.6.3-1
用途地域図及び日影規制図

(2) 環境の目標

環境の目標は、「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）」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 計画建築物による冬至日の日影の状況（時刻別日影及び等時間日影）

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、計画建築物により日影が生じると予想される地域としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 予測手法

供用後の計画建築物による冬至日の 8～16 時（真太陽時）における時刻別日影、等時間日影の範囲及び変化の程度をコンピューターによって計算、作図する方法としました。

イ. 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事が完了した時点としました。

ウ. 予測条件

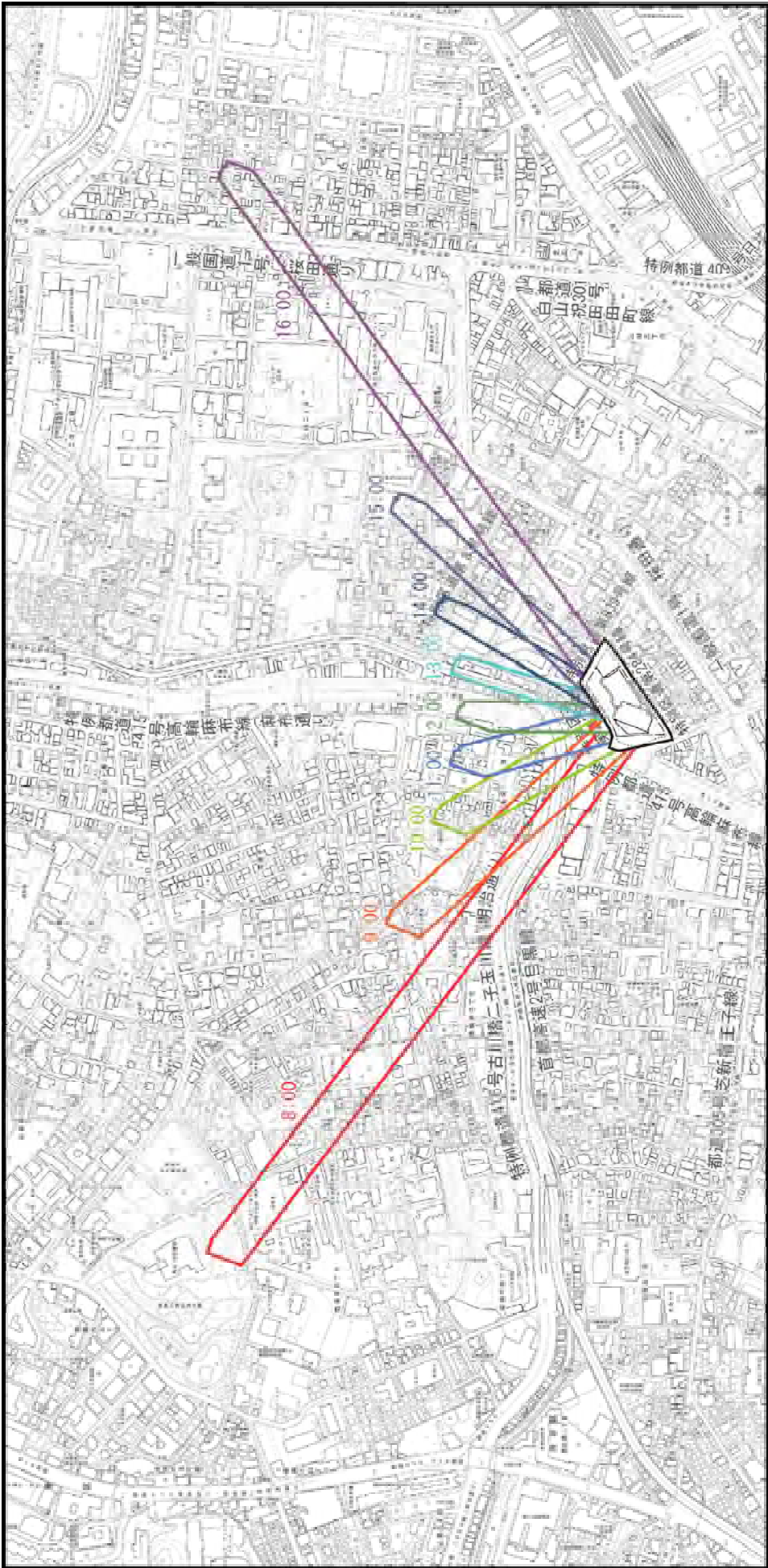
予測条件は、表 2.6.3-2 に示すとおりです。

表 2.6.3-2 予測条件

項目	条件
緯度	北緯 36 度 00 分
経度	東経 139 度 39 分
日影測定面の位置	計画地の平均地盤面（G.L.）+4m
予測時期	冬至日
予測の時間帯	真太陽時（太陽がその地点の真南に位置した時点を正午とする時刻の定め方）の 8～16 時

4) 予測結果

計画建築物による時刻別日影図は、図 2.6.3-2 に、計画建築物による等時間日影図は、図 2.6.3-3 に示すとおりです。計画地北東側の日影規制区域には、10m を超える範囲内に 2.5 時間以上の日影は及ばないことから、「東京都日影による中高層建築物の高さの条例」（第 2 条第 1 項第 4 号）における日影規制を満足するものと予測します。また、4 時間以上の日影が及ぶ範囲は、計画地北東側の日影規制の対象外の区域に生じると予測されます。



凡例

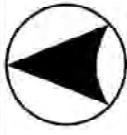
- 計圖地
- 敷地境界線

時刻別日影線

- 8 : 00
- 9 : 00
- 10 : 00

- 11 : 00
- 12 : 00
- 13 : 00

- 14 : 00
- 15 : 00
- 16 : 00



Scale 1:10,000



図 2. 6. 3-2 時刻別日影図



凡 例

- 1 時間
- 2 時間
- 2.5 時間
- 3 時間
- 4 時間
- 5m ライン
- 10m ライン

計画地 敷地境界線

日影規制地域及び規制時間

- 4-2.5 左側の敷地は敷地境界から5mを超え10m以内の範囲で規制される日影時間(測定値4m)
- 5-3 右側の敷地は敷地境界から10mを超える範囲で規制される日影時間(測定値4m)
- 3-2



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 2.6.3-3 等時間日影図

資料：「港区用途地域地区等図」(令和4年3月 港区)

(4) 予測結果に基づく対策

○敷地境界から計画建築物を南側に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。

(5) 環境の目標との比較

日影規制区域には、10m を超える範囲内において、計画建築物による 2.5 時間以上の日影は及ばないことから、「東京都日影による中高層建築物の高さの条例」における日影規制は満足します。
したがって、環境の目標を満たすと考えます。

(空白のページ)

2.6.4 光

供用後の計画建築物による反射光・夜間光の状況について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．周辺地域及び周辺建築物の状況

2) 調査方法

調査方法は、既存資料（「港区土地利用現況図（用途別）」（平成 28 年 10 月 港区）等）の整理による方法としました。

なお、調査範囲は、本事業の実施により光害の影響が予想される地域としました。

3) 調査結果

ア．周辺地域及び周辺建築物の状況

(ア) 反射光の影響を受ける建物の状況

計画地及びその周辺の特例都道 415 号高輪麻布線、一般国道 1 号（桜田通り）等の沿道には、集合住宅、事務所建築物及び商業施設等が建ち並んでおり、建物外壁による昼光の反射光が発生している状況にあります。

(イ) 夜間光の影響を受ける建物の状況

計画地及びその周辺の特例都道 415 号高輪麻布線、一般国道 1 号（桜田通り）等の沿道には、集合住宅、事務所建築物及び商業施設等が建ち並んでおり、事務所内の照明や道路街灯による夜間光が存在している状況にあります。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「反射光・夜間光により、計画地周辺に著しい影響を及ぼさないこと」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 計画建築物による反射光・夜間光の状況

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、本事業の実施により光害の影響が予想される地域としました。

3) 予測方法・予測時点

ア. 予測手法

建物の状況を考慮の上、事業計画（建築計画・施設配置計画）に基づき、計画地より発生する夜間光、計画建築物による反射光の状況を整理しました。

イ. 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和12年）としました。

4) 予測結果

ア. 反射光及び夜間光の影響を受ける建物の状況

(7) 計画建築物による反射光の状況

計画建築物は、壁面の位置又は外壁の後退距離を確保する計画であり、著しい反射光による影響は発生しないものと考えます。

(イ) 計画建築物による夜間光の状況

計画建築物の室内照明は、ブラインドやカーテン等を設け、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ます。

(4) 予測結果に基づく対策

○計画建築物は、壁面の位置又は外壁の後退距離を確保する計画であり、反射光を緩和させるよう配慮します。

○ブラインドやカーテン等により、室内照明の外部漏洩の低減を図ります。

○計画建築物の足元回り空間等に庭園灯や街路灯等を用い、安全で落ち着いた空間の創出に努めます。

○事務所、店舗関係者等へ「ブラインド・カーテン等の使用、照明の節電」を働きかけ、光害の発生抑制に努めます。

○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。

(5) 環境の目標との比較

供用後は、夜間照明による光害が周辺住宅等に及ばないように、「光害対策ガイドライン」（令和3年3月改訂版 環境省）等を参考に、ブラインド等、屋外照明等の配置や向き等に配慮する計画としており、計画建築物等による著しい反射光や夜間の光害が周辺に及ぶ可能性はないと予測します。したがって、環境の目標を満たすと考えます。

2.7 植物・動物（緑）

供用後における緑化量及び計画地の緑化計画について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．緑被の状況

イ．植生の状況

ウ．特筆すべき樹木等の状況

エ．緑化基準

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

調査範囲は、本事業の実施が緑に影響を及ぼすと想定される地域としました。

ア．緑被の状況

調査は、既存資料（「港区みどりの実態調査（第 10 次）報告書」（令和 4 年 3 月 港区）及び「第 6 回、第 7 回自然環境保全基礎調査 植生調査」（令和 6 年 10 月閲覧 環境省ホームページ）の整理による方法としました。

イ．植生の状況

調査は、既存資料（「第 6 回、第 7 回自然環境保全基礎調査 植生調査」（令和 6 年 10 月閲覧 環境省ホームページ）の整理による方法としました。

ウ．特筆すべき樹木等の状況

調査は、既存資料（「港区みどりの実態調査（第 10 次）報告書」（令和 4 年 3 月 港区）等）の整理による方法としました。

エ．緑化基準

調査は、「港区みどりを守る条例」（昭和 49 年 6 月 港区条例第 29 号）及び「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）の整理による方法としました。

3) 調査結果

ア．緑被の状況

計画地及びその周辺の高輪地区における緑被地等の状況は、表 2.7-1 及び図 2.7-1 に示すとおりです。港区における緑被地＋オープンスペースの面積は約 534ha で、港区全体面積の約 26%にあたります。これに対し、計画地及びその周辺の高輪地区では、緑被地＋オープンスペースの面積は約 102ha で、高輪地区全体面積の約 30%にあたります。また、緑被率は港区全体では約 23%に対し、高輪地区全体では約 28%であり、港区全体と比較すると、計画地及びその周辺の高輪地区の緑被地＋オープンスペースや緑被地の比率は、高い割合となっています。

なお、計画地が位置する三田五丁目に限ると、緑被地＋オープンスペース率は約 11%、緑被率は約 10%であり、港区全体に比べ低い割合となっています。

表 2.7-1 港区及び高輪地区の緑被地等の状況

区 分	港区全域		高輪地区		三田五丁目	
	面積 (ha)	比率 (%)	面積 (ha)	比率 (%)	面積 (ha)	比率 (%)
緑被地＋オープンスペース	534.03	25.72	101.71	29.55	1.23	10.68
緑 被 地	469.59	22.62	96.29	27.98	1.20	10.42
樹木被覆地	394.40	19.00	87.87	25.53	1.16	10.07
草 地	53.03	2.55	6.24	1.81	0.01	0.09
屋 上 緑 地	22.16	1.07	2.19	0.64	0.03	0.26
裸 地	27.58	1.33	4.90	1.42	0.03	0.26
水 面	36.87	1.78	0.51	0.15	0.00	0.00
構造物被覆地	1,541.96	74.28	242.45	70.45	10.29	89.32
調査区域面積	2,075.99	100.00	344.16	100.00	11.52	100.00

注 1) 高輪地区：三田四丁目～五丁目、高輪一丁目～四丁目、白金一丁目～六丁目、白金台一丁目～五丁目

注 2) 表中の表記は、小数第 3 位で四捨五入しているため、表記の集計値が各項目の計算結果と合わない場合があります。

資料：「港区みどりの実態調査(第 10 次)報告書」(令和 4 年 3 月 港区)

イ. 植生の状況

(ア) 既存資料調査

計画地及びその周辺の現存植生の状況は、図 2.7-1 及び図 2.7-2 に示すとおりです。

既存資料によると、ほとんどが「市街地」であり、「緑が多い住宅地」や「残存・植栽樹群をもった公園、墓地等」等が散在しています(高輪皇族邸、旧服部金太郎邸、八芳園等)。計画地は「市街地」であり、計画地南東側や南側には、「緑の多い住宅地」があります。

ウ. 特筆すべき樹木等の状況








計画地及びその周辺の特筆すべき樹木の状況は、図 2.7-1 及び図 2.7-2 に示すとおりです。

「第 6 回・第 7 回自然環境保全基礎調査 植生調査」(環境省自然環境局 生物多様性センター)によると、計画地及びその周辺は、ほとんどが「市街地」であり、「緑が多い住宅地」や「残存・植栽樹群をもった公園、墓地等」等が散在しています。

「港区みどりの実態調査(第 10 次)報告書」によると、主に、高輪皇族邸、旧服部金太郎邸、八芳園等にまとまりのある緑地が分布しています。計画地が位置する高輪地区においては、保護樹木が 271 本、保護樹林が 18 ヶ所指定されています(令和 3 年 3 月 31 日時点)。

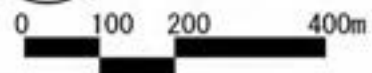


凡 例

	計画地		路傍・空地雑草群落		残存・植栽樹群をもった公園、墓地等
	市街地		造成地		緑の多い住宅地
	解放水域				



Scale 1:10,000

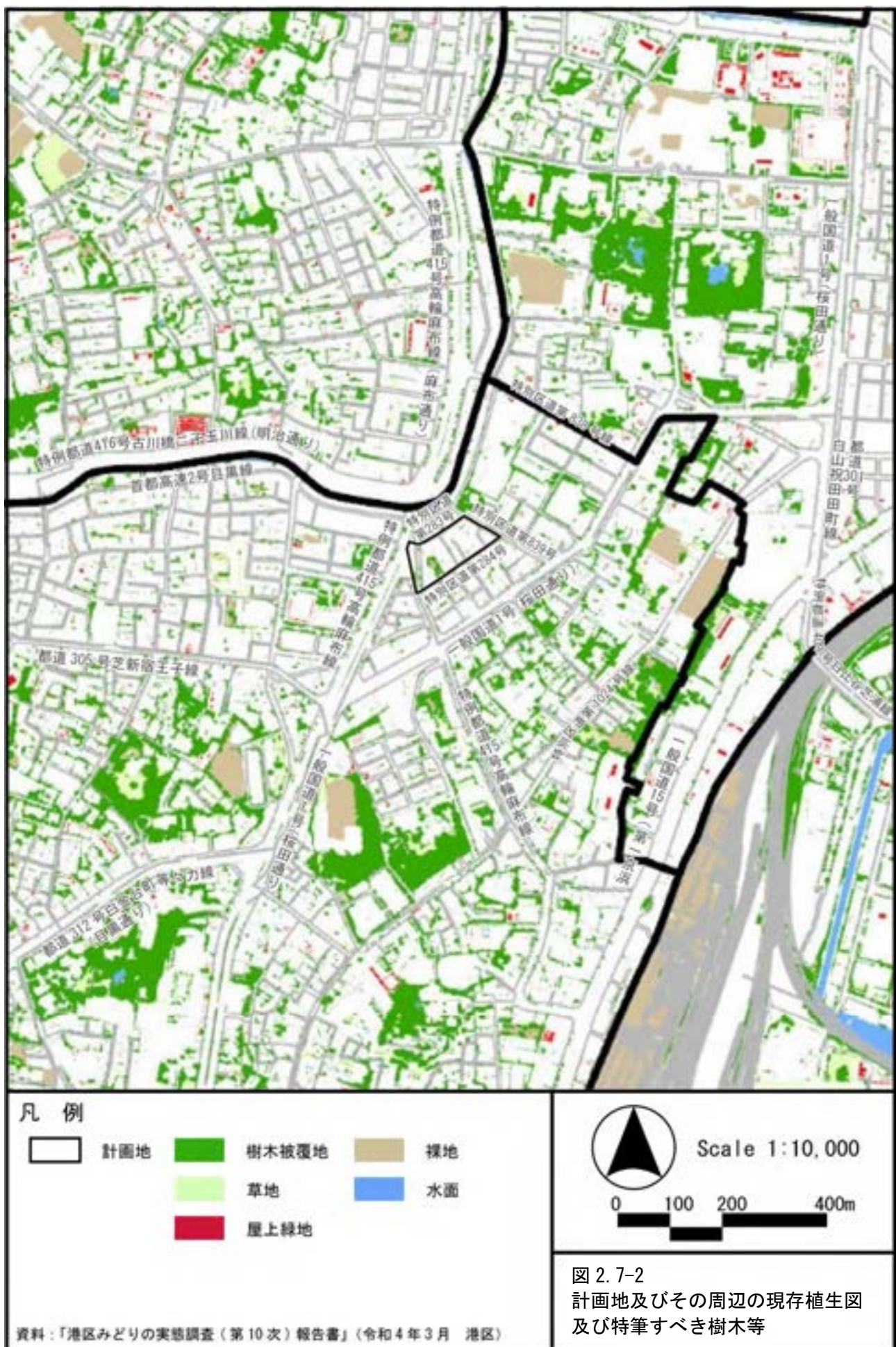


注) 環境省自然環境局生物多様性センターウェブサイトのコンテンツを使用して作成したものです。

資料:「第6回・第7回自然環境保全基礎調査 植生調査」
(環境省自然環境局 生物多様性センター)

図 2.7-1

計画地及びその周辺の現存植生図



エ. 緑化基準

港区では、「港区みどりを守る条例」により、新築・改築の計画等は敷地面積 250m² 以上を対象に緑化指導を行っています。港区における緑化基準は、表 2.7-2(1)、(2)に示すとおりです。

東京都では、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」により、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準」において、緑化基準値 35%以上を定めています。緑化面積の算定式は、表 2.7-3 に示すとおりです。

表 2.7-2(1) 港区の緑化基準（基準接道部緑化延長）

敷地面積（㎡） 施設別					
	1,000 未満	1,000 以上 3,000 未満	3,000 以上 10,000 未満	10,000 以上 30,000 未満	30,000 以上
住宅	6/10		7/10		8/10
事務所、店舗、工場	3/10	5/10	6/10	7/10	
学校、庁舎等	6/10	7/10		8/10	
屋外運動競技施設、処理場	7/10			8/10	
上記以外の施設	3/10	6/10		7/10	

注 1) 基準接道部緑化延長＝接道部長さ×接道部緑化率

注 2) 施設には下記も含まれています。

事務所、店舗：ホテル等宿泊施設、病院、福祉関係、集会施設（教会、結婚式場）

学校、庁舎：研修施設

屋外運動競技施設：墓地、屋外娯楽施設

注 3) 太枠は本事業の適用基準を示します。

資料：「港区みどりを守る条例」（昭和 49 年 6 月 港区条例第 29 号）

表 2.7-2(2) 港区の緑化基準（基準緑化面積）

敷地面積 (m ²)	緑化率 a	建物用途	緑化率 b
1,000 未満	3%	敷地面積 1,000m ² 以上の事務所、 店舗、工場、学校、庁舎等、 その他業務系施設	2.5%
1,000 以上 3,000 未満	4%		
3,000 以上 5,000 未満	6%		
5,000 以上 10,000 未満	8%	敷地面積 1,000m ² 未満の業務系施設	1.5%
10,000 以上 30,000 未満	10%		
30,000 以上	12%	住宅、その他住宅系施設	

注 1) 基準緑化面積＝敷地面積×緑化率 a＋延床面積×緑化率 b

注 2) 延床面積とは、容積対象外を含む各床面積のことです。

注 3) 太枠は本事業の適用基準を示します。

資料：「港区みどりを守る条例」（昭和 49 年 6 月 港区条例第 29 号）

表 2.7-3 東京都の緑化面積の算定式

緑化面積	(敷地面積－建築面積＋屋上利用可能面積) × 35%
------	----------------------------

資料：「東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準」（令和 3 年 3 月）

(2) 環境の目標

環境の目標は、「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」「港区みどりを守る条例」による緑化基準）」としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 緑化量（植栽本数・面積）

イ. 計画地の緑化計画

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、計画地内としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 予測手法

事業計画（緑化計画）に基づき緑化量、緑化計画を整理しました。

イ. 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事の完了後とし、事業活動が通常の状態に達した時点（令和12年度）としました。

ウ. 予測条件

(7) 緑化基準

本事業における港区の緑化基準に基づく必要緑化量は、表 2.7-4(1)、(2)に示すとおりです。

表 2.7-4(1) 港区の緑化基準による必要緑化量（緑化面積）

敷地	敷地面積 (A)	緑化率 a (B)	延床面積 (C)	緑化率 b (D)	基準緑化面積 (E) = (A) × (B) + (C) × (D)
地上部	約 7,818m ²	8%	約 82,500m ²	1.54%	約 1,896m ²

注) 屋上、ベランダ、壁面等に緑化する場合は、基準緑化面積の 1/2 以上を地上部の緑化で確保。

表 2.7-4(2) 港区の緑化基準による必要緑化量（接道緑化）

敷地	接道部長さ (F)	接道部緑化率 (G)	基準接道部 緑化延長 (H) = (F) × (G)
接道部	343.53m	60%	約 207m

表 2.7-5 東京都の緑化基準による必要緑化量（緑化面積）

敷地面積 (A)	建築面積 (B)	屋上利用可能面積 (C)	基準緑化面積 (D) = ((A) - (B) + (C)) × 35%
約 7,818m ²	約 4,524m ²	約 1,616m ²	約 1,719m ²

4) 予測結果

ア. 緑化量

緑化量に係る計画内容は、表 2.7-6 及び表 2.7-7(1)、(2)に示すとおりです。

本事業では高木約 155 本、中木約 340 本、低木約 313 本の樹木を植栽する計画です。

また、計画地は、港区及び東京都の緑化基準を上回る緑化面積と接道部緑化延長を確保する計画であり、緑化基準を満足します。

表 2.7-6 緑化計画に係る計画内容

樹高分類		主な樹種	高さ	本数
高木	常緑樹	シラカシ、タブノキ、クロガネモチ等	3m 以上	約 155 本
	落葉樹	ケヤキ、カツラ、エノキ等		
中木	常緑樹	ヤブツバキ、シロダモ、キンモクセイ等	1.5～3.0m 未満	約 340 本
	落葉樹	マユミ、ニシキギ、イロハモミジ等		
低木	常緑樹	アオキ、ヤマツツジ、ヒサカキ等	1.5m 未満	約 313 本
	落葉樹	ヤマブキ、クロモジ、イボタノキ等		

表 2.7-7(1) 緑化計画と港区基準との比較

項 目		本事業における緑化計画	緑化基準 港区
緑化 面積	地上部	約 1,366 m ²	約 1,896 m ²
	屋上緑化・壁面緑化	約 798 m ²	
	合 計	約 2,164 m ²	約 1,896 m ²
接道部緑化延長		約 216 m	約 207 m

注 1) 端数処理の関係で、表記値の計算結果と表記が合わない場合があります。

表 2.7-7(2) 緑化計画と東京都基準との比較

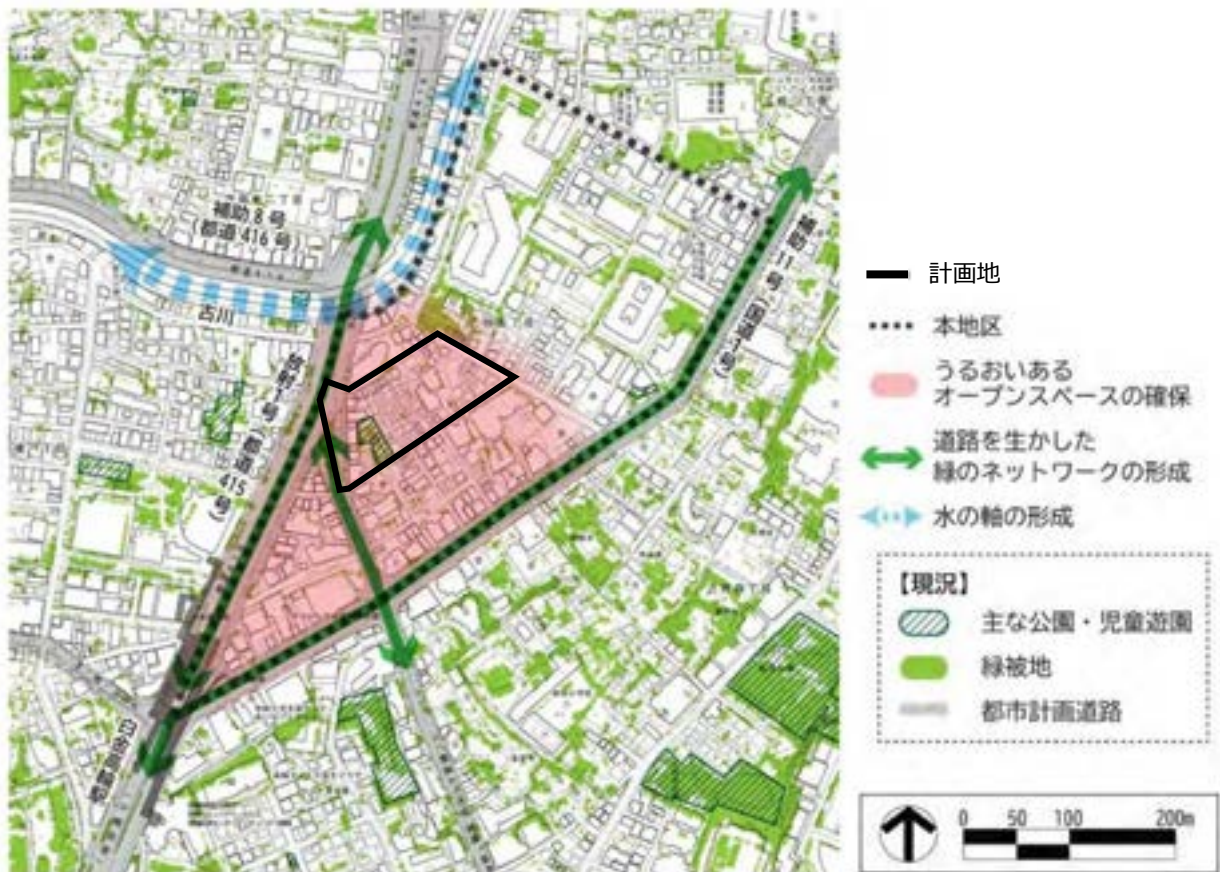
項 目		本事業における緑化計画	緑化基準 東京都
緑化 面積	地上部	約 1,366 m ²	約 1,153 m ²
	接道部	約 216 m	約 207 m
	建築物上	約 747 m ²	約 566 m ²

イ. 計画地の緑化計画

「白金高輪駅東部地区 まちづくり構想」(令和3年7月 港区)では、「白金高輪駅東部地区」のまちの将来像として、「地域の個性を生かし、活発でにぎわいがあり、安全・安心で快適な都心席圧を育むまち」を掲げています。「白金高輪駅東部地区」の将来イメージは図 2.7-3 に示すとおりです。なお、計画地は黒線で囲った箇所です。

当地区は、「緑やオープンスペースの確保の推進」に取り組むことで、三田五丁目地域に不足している緑やオープンスペースを整備し、うるおいある都市空間の形成をめざしています。

計画地の緑化計画平面図は、図 2.7-4 に、整備イメージは、図 2.7-5 に示すとおりです。



資料：「白金高輪駅東部地区 まちづくり構想」（令和3年7月 東京都）

図 2.7-3 「白金高輪駅東部地区」の将来イメージ





図 2. 7-5 計画地北東側からの整備イメージ

(4) 予測結果に基づく対策

- 緑化にあたっては、在来種を考慮した植栽樹種等を選定するように努めます。
- 植栽にあたっては、「2.6.2 風 (4) 予測結果に基づく対策 (p. 263)」に示す適切な基盤整備を行います。
- 植栽後は、灌水、施肥、草刈・除草、剪定・刈込み、病虫害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。なお、計画地内には、「2.6.2 風 (4) 予測結果に基づく対策 (p. 263)」に示す植栽を計画します。

(5) 環境の目標との比較

本事業の緑化計画では、港区及び東京都の緑化基準を満たすとともに、緑豊かなオープンスペースを整備し、地域景観を形成する「核」となるオープンスペースを形成するとともに、地域の特性を活かしたみどりのネットワークを形成する計画です。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

2.8 景観（都市景観）

供用後における地域の景観特性の変化、代表的な眺望地点からの眺望景観の変化及び計画建築物と周辺の景観への配慮について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．地域の景観の特性

イ．代表的な眺望地点からの眺望の状況

ウ．景観に係る指針等

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

調査範囲は、計画建築物が中景域となる計画地を中心とする半径 1,000m 程度としました。

ア．地域景観の特性

調査は、既存資料（「地形図」（国土地理院）等）の整理による方法としました。

イ．代表的な眺望地点からの眺望の状況

調査は、現地踏査による方法としました。

代表的な眺望地点は、地域住民の利用度、滞留度、公共性、眺望性を踏まえて選定しました。選定した代表的な眺望地点は、表 2.8-1 及び図 2.8-1 に示すとおりです。なお、景観の状況は、各眺望地点から計画地方向の状況を写真撮影することにより調査しました。

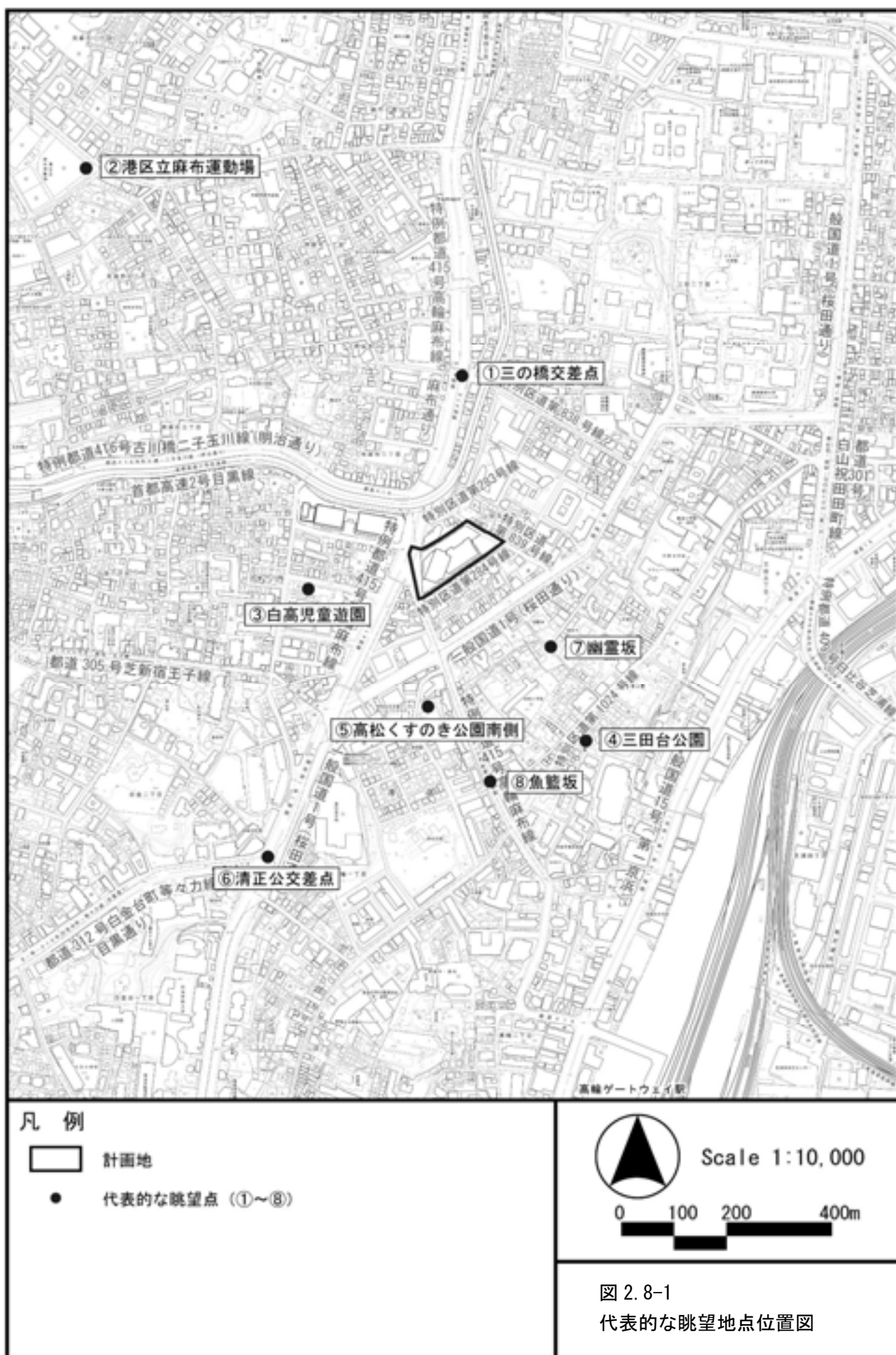
表 2.8-1 代表的な眺望地点

No.	名称	計画地からの方向	計画地までの距離
1	三の橋交差点	北 方向	約 280 m
2	麻布運動場	北西 方向	約 980 m
3	白高児童遊園	西 方向	約 290 m
4	三田台公園	南東 方向	約 430 m
5	高松くすのき公園南側	南 方向	約 290 m
6	清正公前交差点	南西 方向	約 650 m
7	幽霊坂	東南東 方向	約 260 m
8	魚籃坂	南南東 方向	約 450 m

注 1) 表中の地点番号は、図 2.8-1 (p. 288) の番号に対応します。

注 2) 距離は、計画地中心からの距離（概数）です。

注 3) 写真は、令和 4 年 2 月 17 日、令和 4 年 4 月 26 日（No. 3 のみ）の撮影です。



ウ. 景観に係る指針等

調査は、既存資料（「東京都景観計画」（平成 30 年 8 月 東京都）、「港区まちづくりマスタープラン」（平成 29 年 3 月 港区）、「港区景観計画 平成 27 年度（2015 年度）改定」（平成 27 年 12 月 港区））の整理による方法としました。

3) 調査結果

ア. 地域の景観の特性

計画地周辺には、幹線道路沿いを中心に比較的大規模な集合住宅が多く立地しており、計画地内や南側では独立住宅も多くみられます。一部では、業務・事業所や工場等も立地する地域となっています。また、計画地西側には、特例都道 415 号高輪麻布線が、南側約 100m には一般国道 1 号（桜田通り）が、北側約 100m には首都高速 2 号目黒線が通過しています。

イ. 代表的な眺望地点からの眺望の状況

代表的な眺望地点の状況は、表 2.8-2 に示すとおりです。

代表的な眺望地点から撮影した現地写真等は、写真 2.8-1～写真 2.8-8 に示すとおりです。

表 2.8-2 調査地点の状況

No.	名 称	調査地点の状況	計画地からの 方向・距離
1	三の橋交差点	計画地北側に位置し、特例都道 415 号高輪麻布線（麻布通り）と特別区道第 838 号線が接する交差点です。	北方向・ 約 280m
2	麻布運動場	計画地北西側に位置し、麻布運動場にアクセスする不特定多数の人々に利用される地点です。	北西方向・ 約 980m
3	白高児童遊園	計画地西側に位置し、白金一丁目地区の再開発にともない設置された新しい児童遊園であり、不特定多数の人々に利用される地点です。	西方向・ 約 290m
4	三田台公園	計画地南東側に位置し、区で唯一の遺跡公園であり、不特定多数の人々に利用される地点です。	南東方向・ 約 430m
5	高松くすのき公園南側	計画地南側に位置し、園内には健康遊具等があるので不特定多数の人々に利用される地点です。	南方向・ 約 290m
6	清正公前交差点	計画地南西側に位置し、一般国道 1 号（桜田通り）と都道 312 号白金台町等々力線が接する交差点です。	南西方向・ 約 650m
7	幽霊坂	計画地東南東側に位置し、周辺住民等が利用する地点です。	東南東方向・ 約 260m
8	魚籃坂	計画地南南東側に位置し、特例都道 415 号高輪麻布線にあり、周辺住民等が利用する地点です。	南南東方向・ 約 450m

注) 表中の地点番号は、図 2.8-1 (p.288) の番号に対応します。

ウ. 景観に係る指針等

(7) 「東京都景観計画」

「景観法」(平成 16 年 6 月 法律第 110 号)の施行及び東京都景観審議会の答申「東京における今後の景観施策のあり方について」(平成 18 年 1 月)を踏まえ、「都市計画法」(昭和 43 年 6 月 法律第 100 号)や「建築基準法」(昭和 25 年 5 月 法律第 201 号)に基づく諸制度、「東京都屋外広告物条例」(昭和 24 年 8 月 東京都条例第 100 号)の活用も図り、都民や事業者、区市町村等と連携・協力しながら、美しく風格のある首都東京を実現するための具体的な施策を示しています。

東京では、街並みが区市町村の区域を越えて連担しており、また、首都としての景観形成が重要であることから、「景観法」に定める基本理念に以下の事項を加えたものを、この計画の基本理念としています。

- ・都民、事業者等との連携による首都にふさわしい景観の形成
- ・交流の活発化・新たな産業の創出による東京のさらなる発展
- ・歴史・文化の継承と新たな魅力の創出による東京の価値の向上

(4) 「港区景観計画」

「港区景観計画 平成 27 年度(2015 年度)改定」は、「景観法」第 8 条第 1 項に基づき策定された景観計画で、港区における景観形成の取り組みの基本的な方向性を示すとともに、「景観法」に基づく諸制度を活用した具体的な施策を示した景観形成に関する総合的な計画として位置づけられています。

また、上位計画となる「港区基本構想」(平成 14 年 12 月 港区)や「港区まちづくりマスタープラン」に即すとともに、関連する分野別計画や「東京都景観計画」と連携を図るものとしてされています。

景観形成の基本方針は、以下のとおりです。

基本方針 1：水と緑のネットワークを強化し、潤いある景観形成を進める

基本方針 2：歴史や文化を伝える景観を守り・生かす

基本方針 3：誰もが楽しく歩ける、にぎわいや風格のある通りを創る

基本方針 4：地域の個性を生かした魅力ある街並みを育む

基本方針 5：区民・企業等・行政の協働で景観形成を推進する

また、計画では、港区の全域を港区景観計画の対象区域としており、その中で港区全域の景観形成基準(一般)、港区の景観特性がよく表れる坂道沿い、寺社が数多く立地する地域、交差点・駅周辺、商業地、閑静な住宅地、斜面緑地及び古川沿いのそれぞれの場所に応じた景観形成基準に加え、港区の骨格となる景観を形成する地区については、景観形成特別地区として別途地区を区分し、地区毎に景観形成基準を定めています。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「計画地及びその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（計画地及びその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）」を目標としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 地域景観の特性の変化

イ. 代表的な眺望地点の眺望景観の変化

ウ. 計画建築物と周辺の景観への配慮

2) 予測地域・予測地点

ア. 地域景観の特性の変化

地域の概況と同様の範囲としました。

イ. 代表的な眺望地点の眺望景観の変化

現地調査を行った地点から方向・距離、計画建築物が視認できるかを把握した上で、8 地点を選定することとしました。

ウ. 計画建築物と周辺の景観への配慮

計画地内としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 予測手法

上位計画における計画地及びその周辺の景観形成の方針や景観協議における要望を整理するとともに、フォトモンタージュを作成し、現況写真と比較する方法としました。

イ. 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事が完了した時点としました。

ウ. 予測条件

港区との景観協議における港区の意見（助言）及び事業者の回答（見解）は、表 2.8-3 に示すとおりです。

表 2.8-3 港区との景観協議における港区の意見（助言）及び事業者の回答（見解）

港区の意見（助言）	事業者の回答（見解）
(1) 都道側のボリュームを抑えて計画しているが、都道側の低層店舗の軒下の空間が長大な壁になっている印象を感じている。ヒューマンスケールでの視点で工夫があってもよい。	・西側店舗外観については、ヒューマンスケールに配慮した計画となるよう検討を行い、検討結果については、協議調整いたします。
(2) 以前指摘があった高層棟2階の柱については、黒い塊が並んでいた箇所を細く見せるような形で変更していることで改善されている。低層部（3階以下）と高層部（4階以上）の切り替えについては少し柱の素材を変えるなどで、存在感をなくすことも工夫として考えられる。	・低層部（3階以下）と高層部（4階以上）の切り替え部の見せ方について検討を行い、検討結果については、協議調整いたします。
(3) 都道の歩行者空間については、敷地外の計画を考慮しながら、ストリートファニチャーやランドスケープを連動することも考えられるのではないかな。	・都道の歩行者空間は、東京都の所有管理となりますので、敷地内の計画と連携を図れるよう、東京都建設局と協議調整いたします。
(4) 南側道路の歩行者空間について、低層棟のデザインが統一されていることで、長大な一面に見える可能性がある。歩行者空間に植栽やパブリックスペースを設けるなどで、メリハリをつける工夫などを、低層棟に対しての設計の中で、注意して進めてください。	・歩行者空間に植栽やパブリックスペースを設ける検討を行い、検討結果については、協議調整いたします。
(5) 低層棟が前回よりも低くなったこともあり、高層棟がより強調されて見える可能性がある。ボリュームの配置について、水平基調のデザインに対して、何か変化を加えるなど、作り方に注意して進めてください。	・東面、南東面から、低層棟越しの高層棟の見え方について、注意して検討いたします。
(6) 変更前と変更後で、南側道路の低木がなくなっているなど、全体的に緑が薄くなっているように感じる。今後更に具体化した際には、考えについて教えてください。	・南側道路の低木については、変更前程度の緑を確保するように検討を行い、検討結果については、協議調整いたします。
(7) 建物と緑の関係が分かるパース（北東側の鳥瞰パース）を示してください。	・左記のパースを作成いたします。
(8) パースでは緑量を増やそうとしている意思が感じられる。樹種の選定に関しては、近隣の公園や周辺の緑地帯等の樹種を見ていただき、次回、考え方について教えてください。	・樹種の選定に関しては、近隣の公園や周辺の緑地帯等の樹種を参考に検討を行い、検討結果については、協議調整いたします。
(9) 立面上では無彩色が多く冷たさを感じる。今後の検討の中で、周辺住宅地に配慮し、少し黄赤系を用いても良いのではないかな。	・周辺住宅地に配慮した、素材、色味の検討を行い、検討結果については、協議調整いたします。
(10) 都道沿道の賑わいについて、人の行動などで、居場所は賑わいを感じられると思います。例えば、居場所としてオープンカフェがあるなど、ハード部分を整備していく中で、どのような使い勝手が考えられるとよい。	・建物と外構・広場等のしつらえ、使い方を検討し、検討結果については、協議調整いたします。
(11) 昨今の温暖化により、夏場に子どもが遊ぶことが難しくなっている。児童遊園に日陰となる空間を作るなど、5年後、10年後を見据えて計画が望まれる。	・児童遊園に日陰をつくるしつらえを検討し、検討結果については、協議調整いたします。

4) 予測結果

ア. 地域景観の特性の変化

計画地周辺には、幹線道路沿いを中心に比較的大規模な集合住宅が多く立地しており、計画地内や南側では独立住宅も多くみられます。一部では、業務・事業所や工場等も立地する地域となっています。また、計画地西側には、特例都道 415 号高輪麻布線が、南側約 100m には一般国道 1 号（桜田通り）が、北側約 100m には首都高速 2 号目黒線が通過しています。

計画建築物（最高高さ：167.5m）は、近隣の白金アエルシティ（白金タワー、NBF プラチナタワー）、白金ザ・スカイ、プレミストタワー白金高輪等の周辺の超高層ビル群から突出した高さではなく、統一感のある都市景観が形成されるものと予測されます。

計画建築物の用途は、住宅、事務所、SOHO、店舗、工場、駐車場が複合されており、多様な機能を持つ都市拠点が形成されるものと予測されます。

敷地内のオープンスペースに対し積極的な緑化を行うことで、潤いのある街並みが形成されると予測されます。

イ. 代表的な眺望地点の眺望景観の変化

計画建築物建設後における眺望の変化の状況は、写真 2.8.1～写真 2.8-8 に示すとおりです。

計画建築物は、予測地点としたほとんどの眺望地点から視認され、都市景観と調和した存在として認識されると予測されます。一方、麻布運動場及び清正公前交差点の地点からは、既存の建築物に隠れるため、ほとんど視認できず眺望景観の変化は小さいと予測されます。

現況	
供用後	
<p>【現況】</p> <p>計画地北側約 280m に位置し、特例都道 415 号高輪麻布線（麻布通り）と特別区道第 838 号線が接する交差点です。</p> <p>【供用後】</p> <p>供用後には、正面に計画建築物が視認されます。計画建築物は、空に溶け込むデザインを検討しており、圧迫感の低減を図ります。</p>	<p>プレミストタワー白金高輪</p> <p>計画建築物</p> 

写真 2. 8-1 代表的な眺望地点からの眺望（No. 1：三の橋交差点）




現況	
供用後	
<p>【現況】</p> <p>計画地北西側約 980m に位置し、麻布運動場にアクセスする不特定多数の人々に利用される地点です。正面奥には白金ザ・スカイが視認できます。</p> <p>【供用後】</p> <p>供用後には、白金ザ・スカイの左側に計画建築物が視認されます。現況時に視認された白金ザ・スカイの隣に連続して視認されます。</p>	

写真 2.8-2 代表的な眺望地点からの眺望（No.2：麻布運動場）




現況	
供用後	
<p>【現況】</p> <p>計画地西側約 290m に位置し、白金一丁目地区の再開発にともない設置された新しい児童遊園であり、不特定多数の人々に利用される地点です。中高層建築物が視認されます。</p> <p>【供用後】</p> <p>供用後には、正面奥に計画建築物が視認されます。樹木により一部、計画建築物が遮られるため、構造物としての認識は弱まります。</p>	

写真 2. 8-3 代表的な眺望地点からの眺望 (No. 3 : 白高児童遊園)

現況	
供用後	
<p>【現況】</p> <p>計画地南東側約 430m に位置し、区で唯一の遺跡公園であり、不特定多数の人々に利用される地点です。正面に白金ザ・スカイ、左側にNBF プラチナタワー、プレミストタワー白金高輪が視認されます。</p> <p>【供用後】</p> <p>供用後には、正面に計画建築物が視認されます。周辺高層建築物から突出しない高さであり、調和したスカイラインが形成されているため、周辺と一体となった都市的な景観を形成します。</p>	<p>プレミストタワー白金高輪 NBF プラチナタワー 白金ザ・スカイ 計画建築物</p> 

写真 2. 8-4 代表的な眺望地点からの眺望 (No. 4 : 三田台公園)




現況	
供用後	
<p>【現況】</p> <p>計画地南側約 290m に位置し、園内には健康遊具等があり、不特定多数の人々に利用される地点です。白金ザ・スカイが視認されます。</p> <p>【供用後】</p> <p>供用後の計画建築物は、正面奥に計画建築物が視認されます。計画建築物は、空に溶け込むデザインを検討しており、圧迫感の低減を図ります。</p>	<p>白金ザ・スカイ</p> <p>計画建築物</p> 

写真 2. 8-5 代表的な眺望地点からの眺望（No. 5：高松くすのき公園南側）

現況	
供用後	
<p>【現況】</p> <p>計画地南西側約 650m に位置し、一般国道 1 号（桜田通り）と主要地方道 312 号白金等々力線が接する交差点です。正面にはプレミストタワー白金高輪が視認されます。</p> <p>【供用後】</p> <p>供用後の計画建築物は、正面に僅かに視認されます。しかし、プレミストタワー白金高輪によりほとんど視認ができない程度です。</p>	<p>プレミストタワー白金高輪</p> <p>計画建築物</p> 

写真 2.8-6 代表的な眺望地点からの眺望（No.6：清正公前交差点）


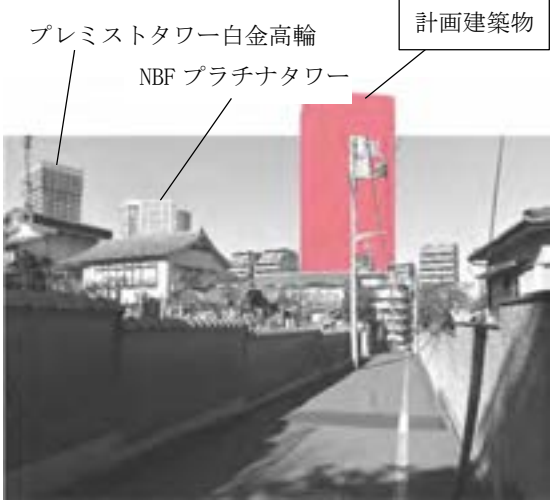
現況	
供用後	
<p>【現況】</p> <p>計画地東南東側約 260m に位置し、周辺住民等が利用する地点です。正面奥には白金ザ・スカイ、左側にはNBF プラチナタワー、プレミストタワー白金高輪が視認されます。</p> <p>【供用後】</p> <p>供用後の計画建築物は、周辺の低中層建築物の越しに視認されます。現況時に視認された白金ザ・スカイは視認できなくなります。周辺高層建築物と同様の色彩を検討しており、周辺と調和した景観を形成します。</p>	

写真 2.8-7 代表的な眺望地点からの眺望（No.7：幽霊坂）




現況	
供用後	
<p>【現況】</p> <p>計画地南南東側約 450m に位置し、特例都道 415 号高輪麻布線にあり、周辺住民等が利用する地点です。正面には白金ザ・スカイが視認されます。</p> <p>【供用後】</p> <p>供用後の計画建築物は、特例都道 415 号高輪麻布線沿い及び低中層建築物の越しに視認されます。計画建築物は、空に溶け込むデザインを検討しており、圧迫感の低減を図ります。</p>	<div data-bbox="917 1429 1085 1462">白金ザ・スカイ</div> <div data-bbox="1173 1429 1316 1473">計画建築物</div> 

写真 2.8-8 代表的な眺望地点からの眺望（No.8：魚籃坂）

ウ. 計画建築物と周辺の景観への配慮

本事業における景観形成に関する考え方は、以下のとおりです。

都道415号側（再開発事業や大規模開発による都道沿道を中心とした都市化が進み、超高層建築物が立ち並ぶ街並み）

- ・スカイラインやデザイン要素の踏襲による周辺高層建物との調和を図ります。
- ・長大な印象と圧迫感の軽減を図る高層棟の外観デザインとします。
- ・高層棟基壇部と都道沿道の歩行者空間による開放的な街並みの創出を図ります。
- ・豊かな緑が重層的に連なる都道沿道の歩行者空間の形成を図ります。
- ・都道沿道への賑わいの創出を図ります。

住宅市街地側（狹隘道路とともに中低層の住宅地等が密集し、中低層建築物が主体となって形成されている街並み）

- ・周辺中低層建物との調和と三田五丁目のみどりの核の形成を図ります。
- ・住宅市街地の街並みとの調和を図る低層棟の外観デザインとします。
- ・児童遊園や広場、屋上庭園によるみどりが連なる街並みの演出を図ります。
- ・歩行者目線の設えから奥行と広がりを感じられる歩行者空間の形成を図ります。
- ・季節感とうるおいを感じられる住宅市街地の創出を図ります。

また、計画建築物と周辺の景観への配慮事項は、表 2.8-4(1)、(2)に示すとおりです。

表 2.8-4(1) 計画建築物と周辺の景観への配慮事項

項目	計画建築物と周辺の景観への配慮事項
配置	<ul style="list-style-type: none">・道路拡幅と歩道状空地に加え、さらなる壁面後退により、隣棟間隔(12m 以上)を確保します。・高層棟が近接する南側道路に対しては、開放的な吹抜けのピロティ空間を高層棟壁面に配し、色調を低層棟と統一し、低層棟との調和と圧迫感の低減を図ります。・1階店舗を高層棟外壁面よりも張り出して配置するとともに、1階店舗の壁面をガラス張りとする事で、建物内外の賑わいが感じられるようにします。・店舗の賑わいを妨げない植栽配置とします。・幹線道路に面する西側の高層棟に対して、東側・北側には住宅市街地との緩衝帯として緑豊かな広場と児童遊園を配置します。・壁面緑化や屋上緑化により、立体的な緑を創出し、圧迫感の軽減を図ります。・植栽の配置、高低差、色による「かさねあわせ」の植栽デザインにより、四季と奥行きを感じられる緑豊かな空間を演出し、圧迫感の軽減を図ります。
高さ・規模	<ul style="list-style-type: none">・建物高さは周辺建物から突出しない高さとし、調和したスカイラインを形成します。・再開発ビル等とのスカイラインを意識し同等程度の高さ（167.5m）とすることで、都道沿いの景観の調和を図ります。・低層棟については、従来から形成されてきた密集住宅市街地による都市景観に配慮して、同等以下の高さ（約 26m）とすることで、住宅市街地との景観の調和を図ります。・低層棟は段階的に建物高さを抑えることで、住宅市街地の街並みとの調和を図ります。
形態・意匠 ・色彩	<ul style="list-style-type: none">・周辺高層建物は白い線的要素によって構成された外観が多数あるため、同じ白い線的要素によって外観を構成することで周辺と調和した外観デザインとします。・ガラスに空が映り込むことで、建物が空へと溶け込んでいくような軽やかな印象のデザインとします。

表 2.8-4(2) 計画建築物と周辺の景観への配慮事項

項目	計画建築物と周辺の景観への配慮事項
形態・意匠 ・色彩 (つづき)	<ul style="list-style-type: none"> ・高層棟全体の色調と素材を統一することで、建物全体に統一感のある外観デザインとします。 ・高層棟コーナー部は、細い白のスラブラインとガラス手すりの意匠による軽快なデザインとし、圧迫感の低減を図ります。 ・統一された要素のデザインを、色味の違うガラス手すり、壁面サッシ等の様々なガラス意匠でそれぞれの面にアクセントを加えると共に、ボリュームの分節を行い、より軽やかな印象のデザインとします。 ・高層棟は垂直性を強調した太目の白い縦リブを各面に効果的に配置し、外壁面を分節し長大な壁面の印象を軽減します。 ・高層棟基壇部の壁面は、植栽デザイン・壁面素材・壁面分節の視点から歩行者の目線に配慮した設えとすることで、奥行きと広がりを感じられる歩行者空間を形成し、南側道路における圧迫感を軽減する方針で検討します。 ・低層棟は住宅市街地に馴染む水平基調のデザインとします。 ・低層棟基壇部壁面は、住宅街になじみ、かつ、単調な壁面とならないよう、落ち着いた自然な風合いの素材を選定します。 ・歩行者目線に配慮するため、出入り口部は縦リブを連続に配し外壁を分節し、ヒューマンスケールな空間とします。 ・自然な風合いのレンガ調タイルを歩行者の目線に近い外壁面に効果的に用いることで、自然素材特有の豊かな表情と風合い、質感により、落ち着きのある歩行者空間を形成します。
公開空地 ・外構等	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地南西角部は広場空間を整備し、高木を配置することで、木漏れ日空間を創出し、高層棟 1 階や計画地周辺の店舗とともに賑わいのある幹線道路沿いの街並みを創出します。 ・低層店舗を商店会の玄関口としてふさわしい様相とし、都道に張り出すことで、商店会との連続性を確保し、都道沿道の歩行者空間とともに一体的な賑わいのある空間を整備します。 ・街区の出入り口となる敷地南西角部は広大の広場空間の創出に加え、高層棟 1 階を部分的にピロティ形状とすることで、開放的な空間を演出します。 ・都道改良、歩道状空地整備によりゆとりある歩行者空間を確保します。 ・歩道状空地の高木や 1 階店舗のガラス壁面の緑の映り込みによる、緑豊かな歩行者空間の演出を行います。 ・オープンスペースを積極的に緑化することで、密集住宅市街地の中央に龍源寺等周囲の緑とともに三田五丁目に不足するまとまった緑を創出します。 ・低層棟沿いに児童遊園や広場、店舗へとつながる街路空間を豊かな緑による緑陰やベンチとともに整備することで、周辺住民に居心地の良い空間を提供します。 ・広場と連続して歩道状空地 3m と歩道 1m を整備し、ゆとりある歩行空間を確保します。 ・歩道状空地を連なる緑陰と歩行者の滞留を促すベンチの設置により、植栽に彩られた快適で居心地の良い空間を形成します。 ・広場内に通路を整備し、四季折々の自然に親しみ、季節の移ろいを感じられる外構空間を整備します。 ・地域にゆかりのある樹種や在来種を選定し、地域特性に見合う緑の空間を創出します。

(4) 予測結果に基づく対策

予測結果に基づく対策は、「(3) 4) ウ. 計画建築物と周辺の景観への配慮」に示したとおりです。

(5) 環境の目標との比較

計画建築物の最高高さを考慮し、近隣の白金アエルシティ（白金タワー、NBFプラチナタワー）、白金ザ・スカイ、プレミストタワー白金高輪等の周辺の超高層建築物とともに、新しい都市景観、当該地域の特徴的な都市景観が形成され则认为します。

計画建築物の用途としては、住宅、事務所、SOHO、店舗、工場、駐車場等が複合されており、多様な機能を持つ都市拠点が形成され、にぎわいや潤いのある街並みが形成され则认为します。

また、本事業により、計画地の北側のオープンスペースを積極的に緑化し、三田五丁目地域に不足する緑を創出するとともに、龍源寺等周囲の緑と連続するみどりのネットワークの形成に貢献する则认为します。

したがって、環境の目標を満たすもの则认为します。

2.9 地域貢献等（地域活動・コミュニティ、公開空地等、防災・防犯）

供用後における地域活動等の状況、公開空地の整備状況及び帰宅困難者の一時滞在施設・一時滞留スペースの確保状況について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．計画地及びその周辺の店舗の配置状況

イ．計画地及びその周辺のオープンスペース（緑地・広場等）の状況

ウ．計画地及びその周辺の広域防災計画（防災拠点・避難路）の状況

2) 調査方法

調査方法は、以下のとおりです。

調査範囲は、計画建築物の供用が計画地及びその周辺の利用者に影響を及ぼすと予想される地域としました。

ア．計画地及びその周辺の店舗の配置状況

調査は、既存資料（「商店会ガイドマップ」（令和6年10月閲覧 魚らん商店会ホームページ））の整理及び現地踏査による方法としました。

イ．計画地及びその周辺のオープンスペース（緑地・広場等）の状況

調査は、既存資料（「港区緑と水の総合計画」（令和3年2月 港区））等の整理による方法としました。

ウ．計画地及びその周辺の広域防災計画（防災拠点・避難路）の状況

調査は、既存資料（「港区高輪地区防災マップ」（令和元年9月 港区））の整理による方法としました。

3) 調査結果

ア. 計画地及びその周辺の店舗の配置状況

計画地については、主に周辺道路沿いに店舗が分布していますが、特に計画地西側を含む白金高輪駅に近接したエリアでは「魚らん商店会」が形成されており、飲食店、物品販売店、サービス業その他が多く分布しています（図 2.9-1 参照）。



資料：「商店会ガイドマップ」（令和 6 年 10 月閲覧 魚らん商店会ホームページ）

図 2.9-1 魚らん商店会の状況

イ. 計画地及びその周辺のオープンスペース（緑地・広場等）の状況

主なオープンスペース等の位置は、図 2.9-2 に示すとおりです。

計画地から一般国道 1 号（桜田通り）を越えた南側には、「三田台公園」や「亀塚公園」等の公園が整備されていますが、古川と一般国道 1 号（桜田通り）に挟まれた範囲には、児童遊園が点在する状況となっています。

ウ. 計画地及びその周辺の広域防災計画（防災拠点・避難路）の状況

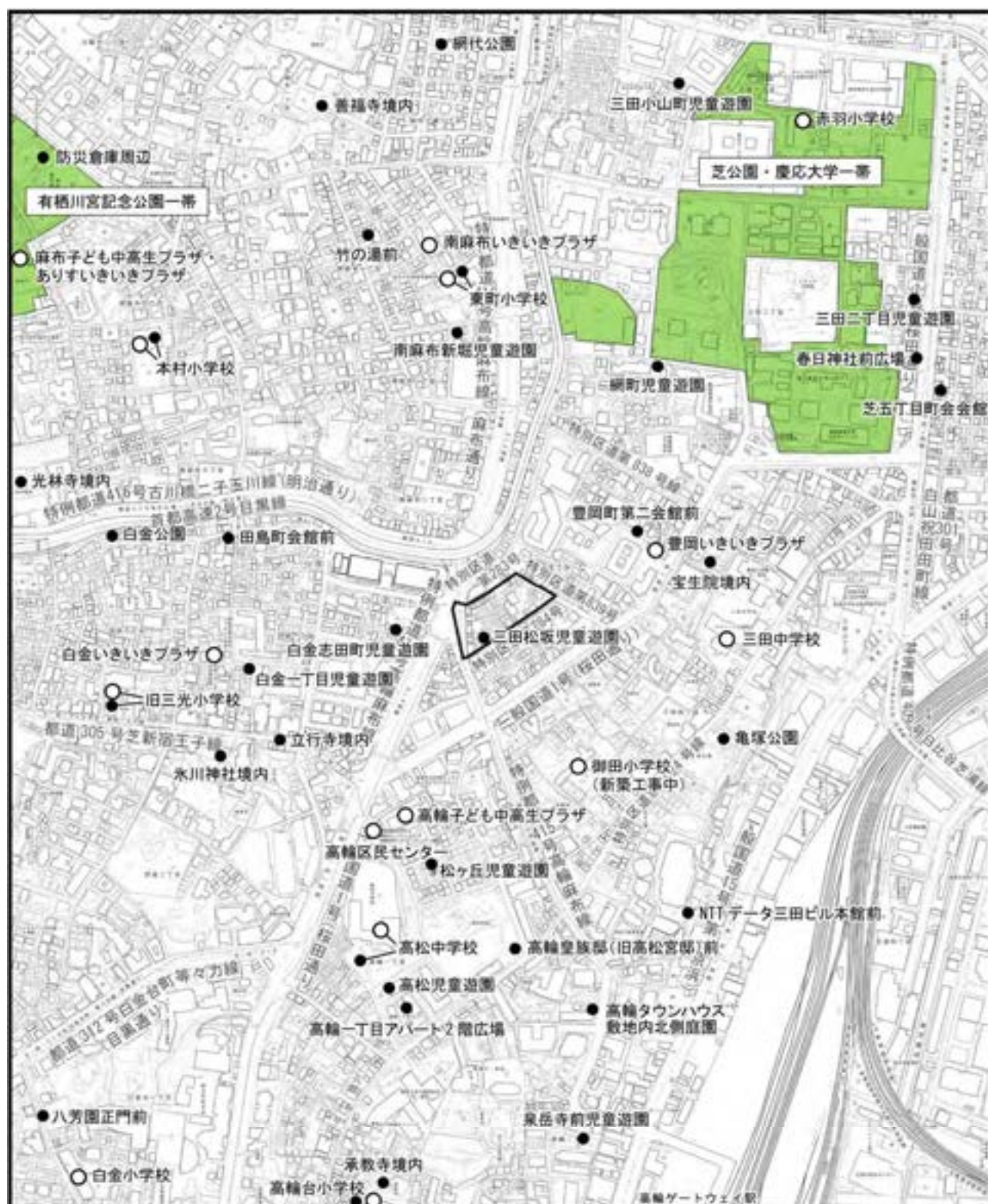
計画地周辺の避難所等の位置は、図 2.9-3 に示すとおりです。

既存資料によると、計画地を含む「芝公園・慶応大学一帯地区」が広域避難所に指定されています。また、区民避難所として、計画地東側約 180m の豊岡いきいきプラザ、南側約 230m の御田小学校（令和 6 年 4 月～令和 10 年 12 月まで校舎改築工事予定）、計画地南東側 260m の三田中学校、南西側 250m の高輪子ども中高生プラザ等が指定されています。



資料：「港区緑と水の総合計画」（令和3年2月 港区）

図 2.9-2 計画地周辺の緑の状況



凡 例

- 計画地
- 広域避難場所
- 区民避難場所(地域防災拠点)
- 地域集合場所



Scale 1:10,000

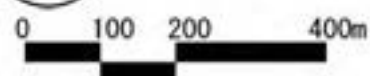


図 2.9-3 計画地周辺の避難所等

資料:「港区防災地図」「各地区防災マップ」(令和6年10月閲覧 港区ホームページ)

(2) 環境の目標

環境の目標は、下記のとおりとしました。

ア. 店舗の配置状況

「計画地及びその周辺において店舗利用が継続・活性化するために商店会の連続性を維持すること」

イ. 公開空地の整備状況

「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」

ウ. 防災上の配慮事項の整備状況

「計画地及びその周辺の利用者に対して、災害時の影響を緩和する備えをすること」

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 店舗の配置状況

イ. 公開空地の整備状況

ウ. 防災上の配慮事項の整備状況

2) 予測地域・予測地点

ア. 店舗の設置状況

計画地内及び計画地に連続する店舗の分布範囲としました。

イ. 公開空地の整備状況

予測地域・予測地点は、計画地内としました。

ウ. 防災上の配慮事項の整備状況

予測地域・予測地点は、計画地内としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 店舗の配置状況

(ア) 予測手法

事業計画（都市機能更新）に基づき、店舗の整備の考えを整理しました。

(イ) 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事が完了した時点としました。

イ. 公開空地の整備状況

(ア) 予測手法

事業計画（緑化計画等）に基づき、公開空地の整備の考えを整理しました。

(イ) 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事が完了した時点としました。

ウ. 防犯上の配慮事項の整備状況

(ア) 予測手法

事業計画（都市基盤整備等）及び地域防災計画に基づき、防犯上の配慮事項について整備の考えを整理しました。

(イ) 予測時点

予測時点は、計画建築物の建設工事が完了した時点としました。

4) 予測結果

ア. 店舗の配置状況

本事業における店舗の配置位置は、図 2.9-4 に示すとおりです。

本事業の実施においては、現状と同様に、計画地北西の特例都道 415 号高輪麻布線沿いの 1 階に店舗を多く配置します。このことで、「魚らん商店会」の連続性が維持されると予測されます。

また、計画地内にオープンスペースが整備されることで、オープンスペース利用者が計画地内の店舗や「魚らん商店会」の店舗を利用し、白金高輪駅周辺地域が活性化すると予測されます。

イ. 公開空地の整備状況

本事業における公開空地等のオープンスペースの整備位置は、「2.7 植物・動物（緑）（3）4）

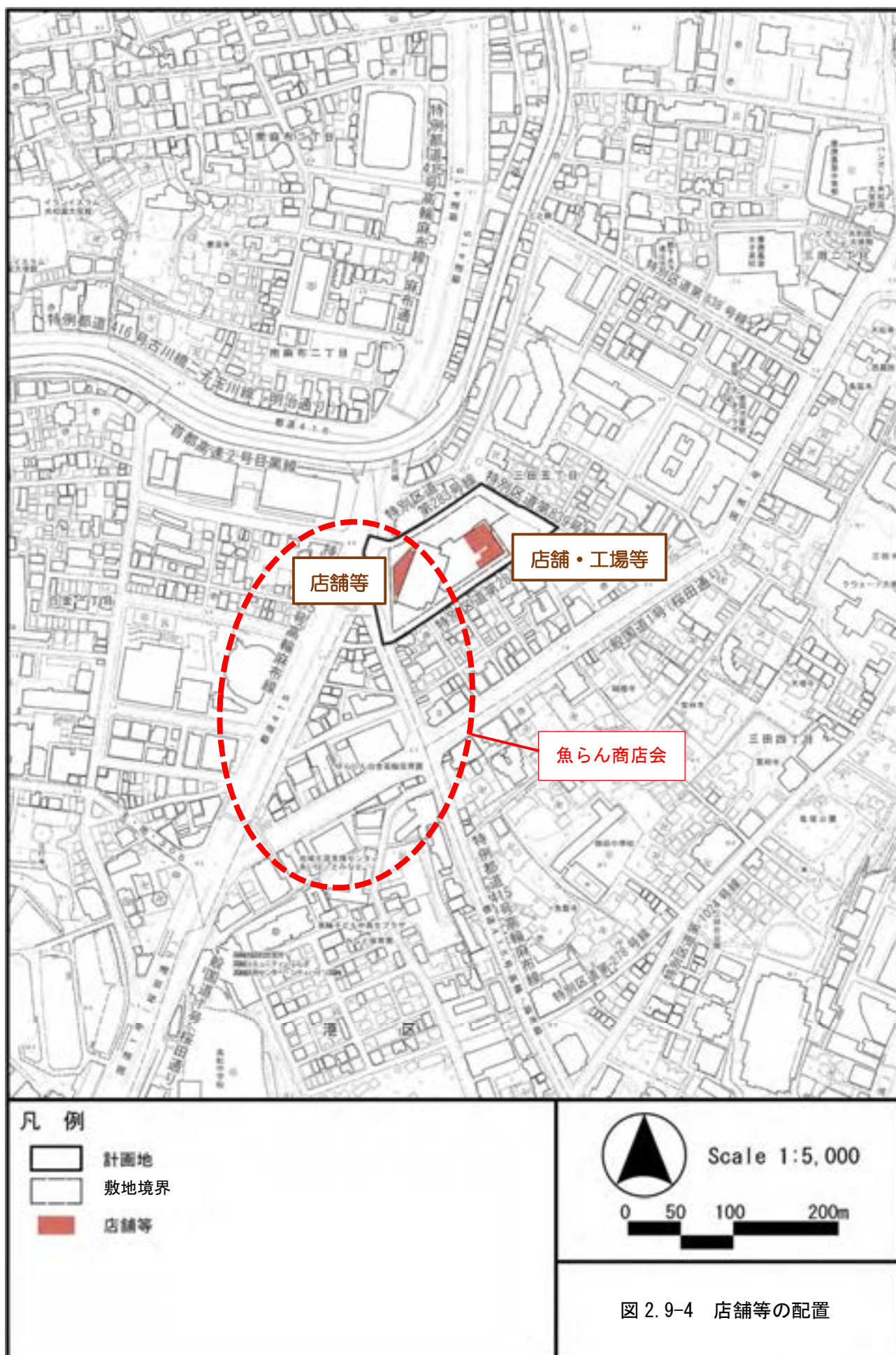
イ. 計画地の緑化計画 図 2.7-4」（p.285）に示したとおりです。

計画地内にはオープンスペースとして、北東広場、南西広場、屋上緑地及び歩道状空地を整備する計画であり、その整備の考え方は、表 2.9-1 に示すとおりです。

表 2.9-1 公開空地等のオープンスペースの整備の考え方

名称	整備の考え方
北東広場	・北東広場には、まとまった緑を配置し、豊かな緑の中を散策できる園路を設け、自然に触れられる空間を創出します。 ・北東広場にステージを設置し、町会の祭り等で活用できる人溜まり空間を確保します。
南西広場	・街区の玄関口として、高木を植栽し、人溜まり空間となる緑陰を確保します。
屋上緑地	・屋上広場を緑化し、立体的な緑を創出します。
つながり緑（歩道状空地）	・高木を配置し、広場をつながり緑のネットワークを形成するとともに、十分な有効幅員を確保し、ゆとりある歩行者空間を創出します。

これらの広場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することができると予測します。



ウ. 防災上の配慮事項の整備状況

本事業では、白金高輪駅直近という特性を踏まえ、表 2.9-2 に示すような防災への取り組みを行います。

なお、避難スペースは、計画地東側に再整備する児童遊園を利用します。

防災上の配慮事項の予定位置は、図 2.9-5 に示すとおりです。

表 2.9-2 防災機能導入の考え方

項 目	内 容
帰宅困難者一時滞在施設	・平常時はエントランス等として使用しているスペースを、災害時に一時滞在施設として開放し、帰宅困難者の受入れを行います。
防災備蓄倉庫等	・業務施設や住宅等において、階数及び用途別に地域用防災倉庫を整備します。
無電柱化の実施	・都市防災機能の強化のため、計画地北側の特別区道第 283 号線、南側の特別区道第 284 号線、東側の特別区道第 839 号線では、道路拡幅整備にあわせて無電柱化を実施します。 ・あわせて、区域外の特別区道第 839 号線についても、無電柱化の実施を検討します。

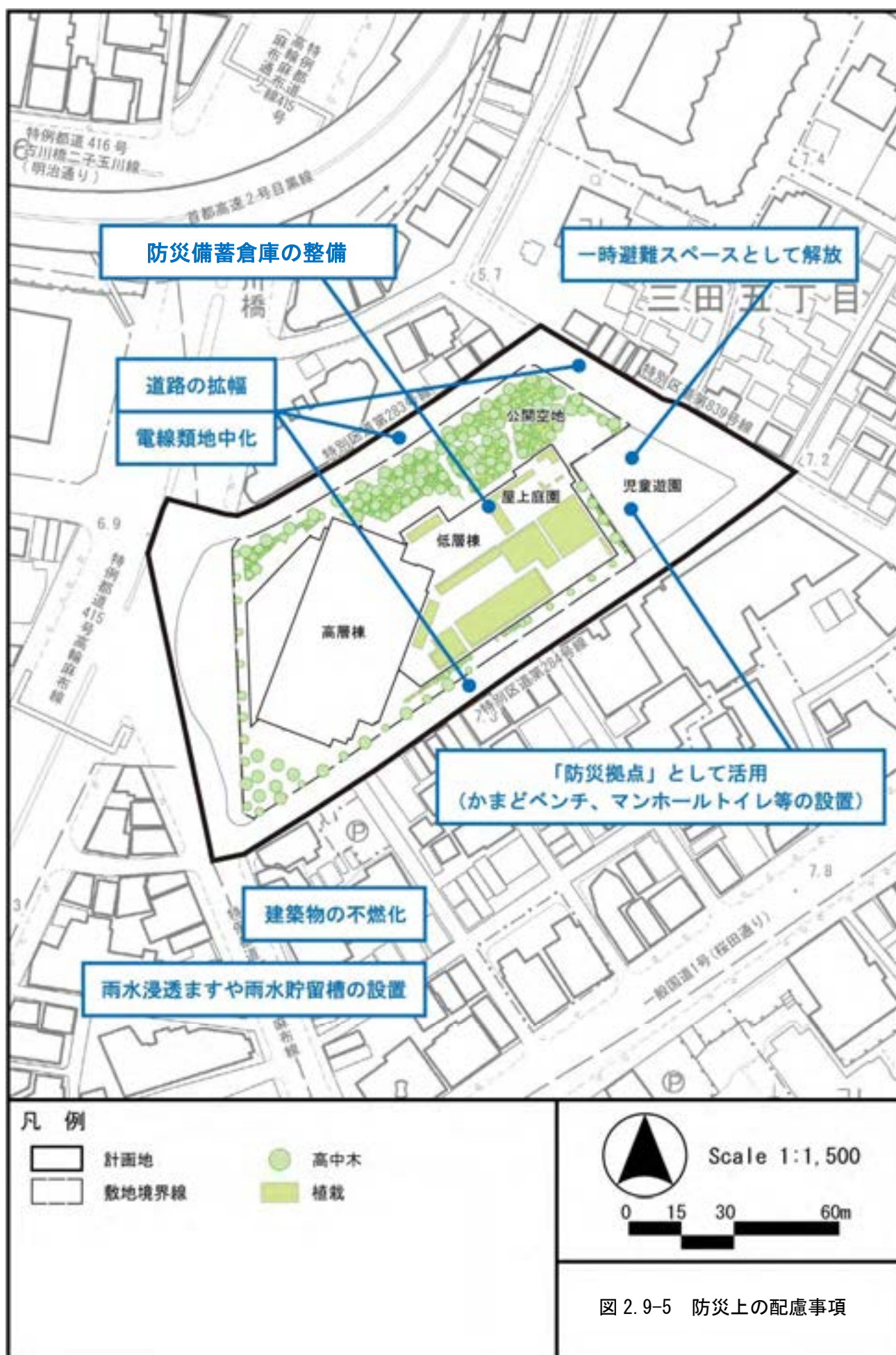


図 2.9-5 防災上の配慮事項

(4) 予測結果に基づく対策

- 商業（商店会）の連続性を承継する店舗配置とします。
- 商店会の賑わい創出に寄与する広場整備を行います。
- 表 2.9-1 (p. 310) 及び表 2.9-2 (p. 312) に示す整備の考え方により、公開空地及び防災上の配慮事項を整備します。

(5) 環境の目標との比較

1) 店舗の配置状況

特例都道 415 号高輪麻布線沿いに店舗を配置することで、「魚らん商店会」の連続性が維持されるとともに、オープンスペースの整備により、オープンスペースの利用者が計画地内の店舗や隣接する「魚らん商店会」を利用することで、白金高輪駅周辺地域が活性化します。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

2) 公開空地の整備状況

計画地内には公開空地等のオープンスペースとして広場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ます。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

3) 防災上の配慮事項の整備状況

計画地内には、白金高輪駅直近という特性を踏まえ、帰宅困難者一時滞在施設及び地域用防災倉庫を設け防災への取り組みを行います。また、避難スペースは、計画地東側に再整備される児童遊園を利用します。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

3. 工事中の予測等

3.1 交通

3.1.1 自動車交通量

工事中における自動車の発生集中交通量（工事用車両台数）及び交差点需要率について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

地域の現況は、「2.1.1 自動車交通量（1）地域の現況」（p.7～14）に示したとおりです。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「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）」としました。

(3) 工事中の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア．自動車の発生集中交通量（工事用車両台数）

イ．交差点需要率

2) 予測地域・予測地点 A

ア．自動車の発生集中交通量

予測地域・予測地点は、工事用車両の走行が想定される調査地点（周辺道路）としました。

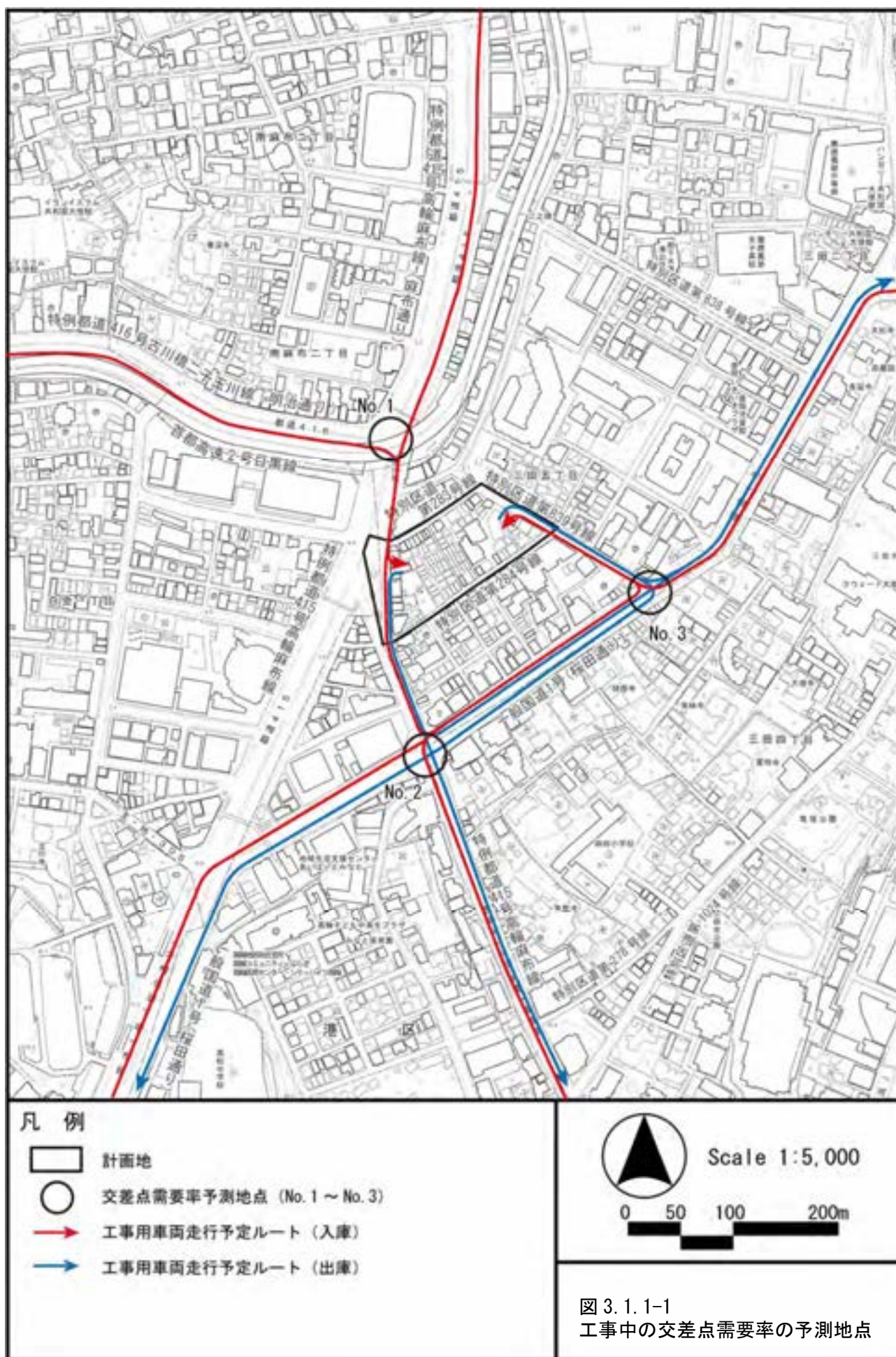
イ．交差点需要率

予測地域・予測地点は、表3.1.1-1及び図3.1.1-1に示すとおり、本事業による影響が大きい信号のある交差点3地点としました。

表 3.1.1-1 交通量予測地点（供用後）

予測地点		予測項目
No. 1	古川橋交差点	交差点需要率
No. 2	魚籃坂下交差点	
No. 3	計画地南東側の交差点	

注）表中の地点番号は、図3.1.1-1の番号に対応します。



3) 予測方法・予測条件

ア. 自動車の発生集中交通量（工事用車両台数）

(7) 予測手法

予測は、工事計画等から工事用車両台数を整理し、そのルート配分を行う方法としました。

(イ) 予測時点

予測時点は、工事用車両の走行台数が最大となる時点としました。

○掘削工事及び地下躯体工事：工事開始後 7 ヶ月目

イ. 交差点需要率

(7) 予測手法

予測は、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（平成 19 年 7 月 一般社団法人交通工学研究会）に基づき予測する方法としました。

将来基礎交通量については、現況交通量を用いました。

(イ) 予測時点

予測時点は、工事用車両の走行台数が最大となる時点としました。

○掘削工事及び地下躯体工事：工事開始後 7 ヶ月目

4) 予測結果

ア. 自動車の発生集中交通量（工事用車両台数）

(7) 工事用車両台数（片道）

工事計画に基づく工事用車両のピーク時（工事開始後 7 ヶ月目）の工事用車両台数（片道）は、表 3.1.1-2 に示すとおりです。

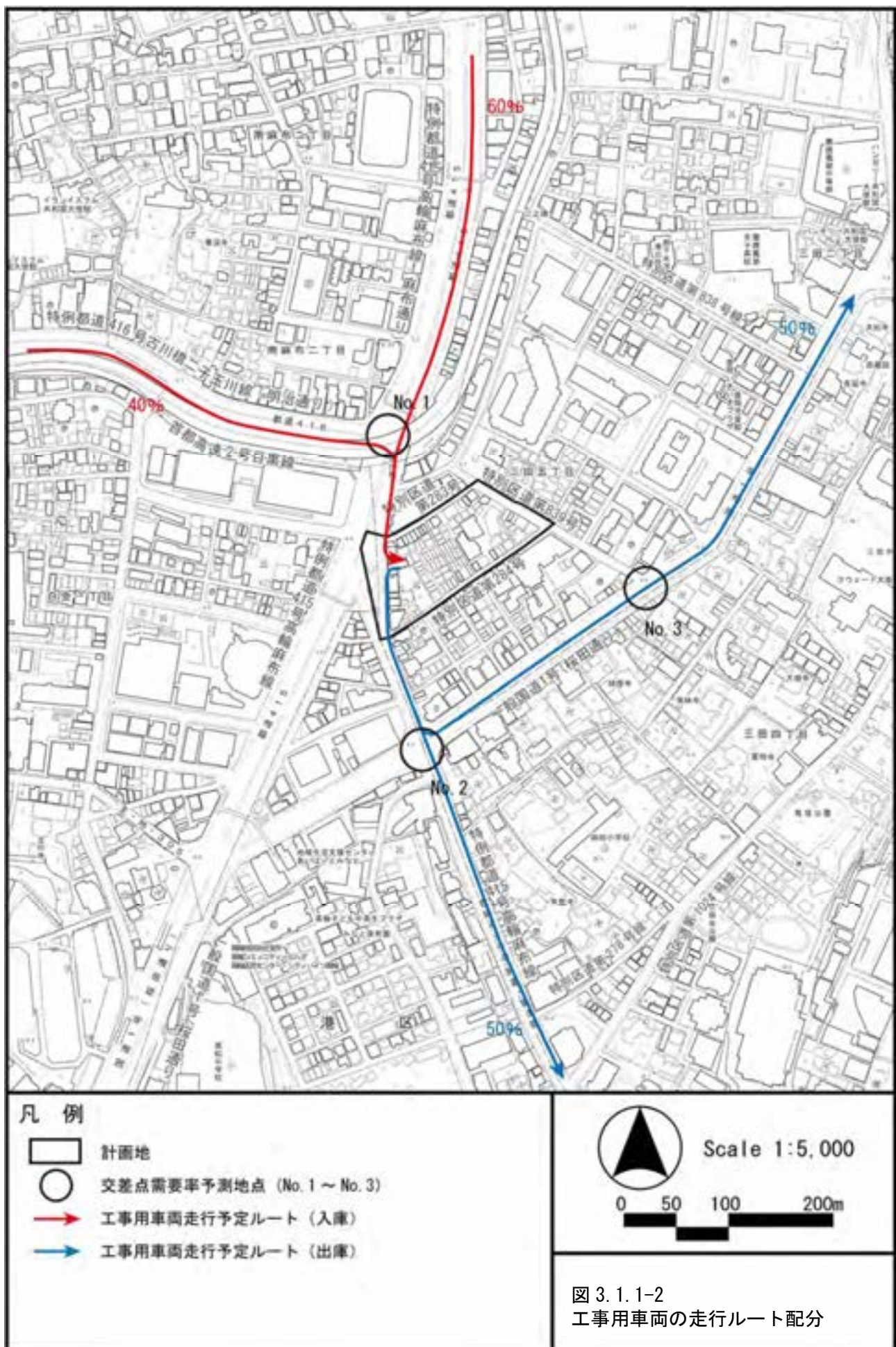
表 3.1.1-2 工事計画に基づくピーク時の工事用車両台数

工 種	工事用車両台数（台/日）		
	大型車	小型車	合 計
掘削工事及び地下躯体工事：工事開始後 7 ヶ月目	318	20	338

(イ) 工事用車両のアクセスルート配分

工事用車両のアクセスルート配分は、工事計画等をもとに推計を行いました。

工事用車両のアクセスルート別の工事用車両台数配分は、図 3.1.1-2 に示すとおりです。



イ. 交差点需要率

予測に用いた主要交差点の断面流入交通量は、表 3.1.1-3 に、交差点需要率の予測結果は、表 3.1.1-4 に示すとおりです。

工事中の交差点需要率は、0.351～0.503 と予測され、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。

なお、工事用車両による交差点需要率への影響度は 0.000～0.017 です。

表 3.1.1-3 予測に用いた工事中の断面流入交通量（ピーク時）

単位：台/時

交 差 点		流入断面	将来基礎交通量 (現況交通量)	発生集中交通量	将 来 交通量
No. 1	古川橋交差点	北	1,206	24	1,230
		南	1,513	0	1,513
		西	802	16	818
No. 2	魚籃坂下交差点	北	351	40	391
		南	539	0	539
		西	866	0	866
		東	689	0	689
No. 3	計画地南東側の 交差点	北	83	0	83
		西	989	20	1,009
		東	645	0	645

注1) 表中の地点番号は、図 3.1.1-1 (p. 316) の番号に対応します。

注2) 表中の数字は、大型車の乗用車換算を行う前の値です。

注3) 予測の対象としたピーク時刻は、工事用車両が走行する時間帯のうち、各交差点の将来交通量（流入交通量）が最も多くなる時間帯としました。

- ・ピーク時刻 No.1、2 9時～10時
- No.3 10時～11時

表 3.1.1-4 交差点需要率の予測結果（工事中）

交 差 点		将来基礎交通量 (現況交通量) による交差点 需要率 (①)	将来交通量による 交差点 需要率 (②)	影響度 (②－①)
No. 1	古川橋交差点	0.503	0.503	0.000
No. 2	魚籃坂下交差点	0.450	0.467	0.017
No. 3	計画地南東側の交差点	0.343	0.351	0.008

注1) 各交差点のピーク時の予測結果です。

注2) 表中の地点番号は、図 3.1.1-1 (p. 316) の番号に対応します。

(4) 予測結果に基づく対策

- 工事用車両による交通への影響を軽減するために、作業員の通勤時には、公共交通機関の利用や通勤自動車での相乗りを奨励し、現場への通勤車両の抑制に努めます。
- 工事工程の調整及び適切な車両の運行管理により、工事用車両の集中化を避けるよう努めます。
また、周辺道路上での入場待ち車両が発生しないよう、工事従事関係者への教育を徹底します。
- 工事用車両の出入口付近には、適宜交通整理員を配置します。

(5) 環境の目標との比較

工事中の主要交差点における交差点需要率の予測結果と環境の目標との比較は、表 3. 1. 1-5 に示すとおりです。

工事中の将来交通量による交差点需要率は、0. 351～0. 503 と予測され、「交通の処理が可能とされる交差点需要率 0. 9」に対して、全ての交差点でこれを下回ります。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

表 3. 1. 1-5 工事中の交差点需要率の予測結果と環境の目標との比較

交 差 点		交差点需要率	環境の目標
No. 1	古川橋交差点	0. 503	交通の処理が可能と される交差点需要率 0. 9 以下
No. 2	魚籃坂下交差点	0. 467	
No. 3	計画地南東側の交差点	0. 351	

3.1.2 交通安全

工事中における工事用車両の走行による交通安全への影響について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

地域の現況は、「2.1.5 交通安全 (1) 地域の現況」(p. 49～51) に示すとおりです。

なお、工事用車両の主な動線（運行ルート）は、「3.1.1 自動車交通量 図 3.1.1-2」(p. 318) に示すとおりです。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「工事用車両出入口の位置等が歩行者の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工事用車両の運行経路・運行計画となっていること」としました。

(3) 工事中の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 工事用車両の走行による交通安全への影響

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、本事業の実施が交通安全に影響を及ぼすと予想される計画地及びその周辺、並びに工事用車両の主な走行ルートとしました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 予測手法

予測は、「2.1.5 交通安全 (1) 3) 調査結果」(p. 49～51) をもとに、通学路の状況、交通安全施設の設置状況を把握し、事業計画の内容を整理する方法としました。

イ. 予測時点

予測時点は、工事中としました。

4) 予測結果

本事業の実施により発生集中する工事用車両の動線（運行ルート）には、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。

なお、計画地が属する御田小学校区の指定通学路についても、工事用車両の主な動線（走行ルート）に当たる区間は、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされています。

(4) 予測結果に基づく対策

- 工事用車両出入口には、適宜交通誘導員を配置し、歩行者の安全確保に努めます。
- 工事計画の策定にあたっては、可能な限り工事用車両台数の削減に努めます。
- 工事用車両による交通安全対策として、下記の事項を工事従事関係者に指示し、工事用車両運行への指導・教育を徹底します。
 - ・規制速度を遵守します。
 - ・急発進、急加速を避けます。
 - ・積載量を厳守します。
 - ・計画地周辺地域での路上待機の厳禁を徹底します。
 - ・工事用車両の運行経路及び運行時間を限定します。
 - ・作業員の通勤時には、公共交通機関の利用や通勤自動車での相乗りを奨励し、現場への通勤車両台数を抑制します。
- 工事の際には、周辺の開発計画等の工事計画について情報を共有することにより、工事用車両が集中しないように努めます。

(5) 環境の目標との比較

本事業の実施により発生集中する工事用車両の動線（走行ルート）には、マウントアップされた歩道や横断歩道の設置がなされており、交通安全に配慮した走行ルートとなっています。

また、工事用車両出入口には、適宜交通誘導員を配置する計画であることから、歩行者の安全は確保できると考えます。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

3.2 資源・エネルギー・地球環境（リサイクル）

工事中における建設廃棄物の種類及び発生量、再利用率、建設廃棄物の収集・処理方法について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

地域の現況は、「2.2.1 リサイクル（1）地域の現況」（p.53～57）に示すとおりです。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「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及び工事中の廃棄物が法令に基づき適正に処分され、かつ資源保護への適切な措置を実施していること」としました。

(3) 工事中の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア．建設廃棄物の種類及び発生量

イ．再利用率

ウ．建設廃棄物の収集・処理方法

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、計画地内としました。

3) 予測方法・予測条件

ア．建設廃棄物の種類及び発生量

(ア) 予測手法

工事計画に基づき、建設廃棄物（廃材及び建設発生土）の発生量、再利用率、建設廃棄物の収集・処理方法を整理しました。

(イ) 予測時点

予測時点は、工事中としました。

(ウ) 予測条件

計画建築物の用途別延床面積、は表 3.2-1、建設廃棄物の品目別原単位は、表 3.2-2 に示すとおりです。

建設廃棄物の発生量は、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（平成 24 年 11 月 （社）日本建設業連合会環境委員会建築副産物専門部会）に示される品目別原単位に、計画建築物の用途別延床面積を乗じて算出しました。

表 3.2-1 計画建築物の用途別延床面積

施設用途	延床面積（㎡）
住宅	66,950
事務所	2,091
店舗・工場	1,173
その他（駐車場等）	12,283
合計	82,497

表 3.2-2 建設廃棄物の品目別原単位

単位：kg/m²

用途	延床面積	コンクリートがら	アスファルト・コンクリート	ガラス・陶磁器	廃プラスチック類	金属くず	木くず	紙くず	石膏ボード	その他	混合廃棄物	合計
集合住宅	10,000m ² 以上	6.9	1.0	0.8	1.9	2.0	4.5	1.7	2.4	2.8	7.1	31.1
事務所	3,000m ² 未満	7.9	0.5	1.3	1.5	1.3	2.8	1.9	2.7	2.1	14.5	36.5
店舗	3,000m ² 未満	9.0	1.1	2.3	1.3	1.3	2.3	1.2	2.7	2.7	15.1	39.0
その他	10,000m ² 以上	5.7	1.3	2.6	1.4	0.6	1.8	0.8	1.5	1.4	5.3	22.4

注) 本予測では、計画建築物に設ける工場については「店舗」、駐車場については「その他」の原単位を用いました。

資料：「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」

(平成 24 年 11 月 (社)日本建設業連合会環境委員会建築副産物専門部会)

イ. 再利用率

(ア) 予測手法

工事計画に基づき、建設廃棄物（廃材及び建設発生土）の再利用率を整理しました。

(イ) 予測時点

予測時点は、工事中としました。

(ウ) 予測条件

都内では、①社会資本等の整備、更新等に伴う副産物、②社会資本等の維持管理に伴う副産物、③都民生活や産業活動等に伴う副産物、などが毎年度大量に発生しています。

これらを廃棄すると、環境に多大な負荷を与えるとともに、最終処分場の残余容量を圧迫することとなります。

一方、都内においては、今後、新たに最終処分場を確保することは極めて困難な状況となっています。これらの副産物については、廃棄せずに建設資材等として活用することで、環境への負荷を減らすことができます。この結果として、最終処分場の延命化にもつながります。

都内では、高度経済成長期に建設された建築物、橋梁や道路などの社会資本の更新時期が到来することにより、建設副産物が大量に発生することが見込まれます。このため、建設副産物の発生抑制、再使用、再資源化・縮減、再生建設資材の利用促進及び建設発生土の有効活用について、計画的かつ組織的に推進していく必要があります。

東京都では、都内における建設資源循環の仕組みを構築するとともに、本事業に基づき、都内の建設資源循環に係る全ての関係者が一丸となって、計画的かつ統一的な取組を推進することにより、環境に与える負荷の軽減とともに、東京の持続ある発展を目指すため、「東京都建設リサイクル推進計画」（令和 4 年 4 月 東京都）が策定されています。東京都建設リサイクル推進計画の達成基準値は、表 3.2-3 に示すとおりです。

表 3.2-3 東京都建設リサイクル推進計画の達成基準値

対象品目			実績値	令和 6 年度目標値
建設廃棄物			98.2%	98%
コンクリート塊	再資源化率	アスファルト・コンクリート塊	99.6%	99%
			99.9%	99%
建設発生木材	再資源化・縮減率		99.0%	99%
建設泥土			99.8%	96%
建設混合廃棄物	排出率		5.7%	3.0%以下
建設発生土	建設発生土有効利用率		70.0%	88%

資料：「東京都建設リサイクル推進計画」（令和 4 年 4 月 東京都）

ウ. 建設廃棄物の収集・処理方法

(7) 予測手法

工事計画に基づき、建設廃棄物（廃材及び建設発生土）の収集・処理方法を整理しました。

(イ) 予測時点

予測時点は、工事中としました。

4) 予測結果

ア. 建設廃棄物の種類及び発生量

工事に伴って発生する建設廃棄物の種類及び発生量は、表 3.2-4(1)～(3)に示すとおりです。

建設廃棄物（廃材）の発生量は、住宅で約 2,082t、事務所で約 76t、店舗・工場で約 46t、駐車場で約 275t、合計約 2,479t と予測します。

建設廃棄物（建設発生土等）の発生量は、建設発生土が約 96,000m³、汚泥が約 13,900m³ と予測します。

表 3.2-4(1) 建設廃棄物（廃材）の排出量

種別	住宅			事務所		
	延床面積 (m ²)	発生原 単位 (kg/m ²)	発生量 (t)	延床面積 (m ²)	発生原 単位 (kg/m ²)	発生量 (t)
	①	②	③=①×② /1000	①	②	③=①×② /1000
コンクリートがら	66,950	6.9	462.0	2,091	7.9	16.5
アスファルト・ コンクリート		1.0	67.0		0.5	1.0
ガラス陶磁器		0.8	53.6		1.3	2.7
廃プラスチック		1.9	127.2		1.5	3.1
金属くず		2.0	133.9		1.3	2.7
木くず		4.5	301.3		2.8	5.9
紙くず		1.7	113.8		1.9	4.0
石膏ボード		2.4	160.7		2.7	5.6
その他		2.8	187.5		2.1	4.4
混合廃棄物		7.1	475.3		14.5	30.3
合計	—	—	2,082.3	—	—	76.2

表 3.2-4(2) 建設廃棄物（廃材）の排出量

種別	店舗・工場			駐車場		
	延床面積 (m ²)	発生原 単位 (kg/m ²)	発生量 (t)	延床面積 (m ²)	発生原 単位 (kg/m ²)	発生量 (t)
	①	②	③=①×② /1000	①	②	③=①×② /1000
コンクリートがら	1,173	9.0	10.6	12,283	5.7	70.0
アスファルト・ コンクリート		1.1	1.3		1.3	16.0
ガラス陶磁器		2.3	2.7		2.6	31.9
廃プラスチック		1.3	1.5		1.4	17.2
金属くず		1.3	1.5		0.6	7.4
木くず		2.3	2.7		1.8	22.1
紙くず		1.2	1.4		0.8	9.8
石膏ボード		2.7	3.2		1.5	18.4
その他		2.7	3.2		1.4	17.2
混合廃棄物		15.1	17.7		5.3	65.1
合計	—	—	45.8	—	—	275.1

表 3.2-4(3) 建設廃棄物（建設発生土）の排出量

種別	発生量(m ³)
建設発生土	約 96,000
汚泥	約 13,900

イ. 再利用率

建設廃棄物の再利用率は、表 3.2-5(1)～(3)に示すとおりです。

建設廃棄物（廃材）の再利用率は、住宅で約 1,816t、事務所で約 60t、店舗で約 36t、駐車場で約 239t、合計約 2,151t と予測します。

建設廃棄物（建設発生土等）の再利用率は、建設発生土で約 84,500m³、汚泥で約 13,300m³ と予測します。

表 3.2-5(1) 建設廃棄物（廃材）の再利用率

種別	住宅			事務所		
	発生量 (t)	再利用率 (%)	再利用率 (t)	発生量 (t)	再利用率 (%)	再利用率 (t)
コンクリートがら	462.0	99	457.4	16.5	99	16.3
アスファルト・コンクリート	67.0	99	66.3	1.0	99	1.0
ガラス陶磁器	53.6	98	52.5	2.7	98	2.6
廃プラスチック	127.2	98	124.7	3.1	98	3.0
金属くず	133.9	98	131.2	2.7	98	2.6
木くず	301.3	99	298.3	5.9	99	5.8
紙くず	113.8	98	111.5	4.0	98	3.9
石膏ボード	160.7	98	157.5	5.6	98	5.5
その他	187.5	98	183.8	4.4	98	4.3
混合廃棄物	475.3	49	232.9	30.3	49	14.8
合計	2,082.3	—	1,816.1	76.2	—	59.8

表 3.2-5(2) 建設廃棄物（廃材）の再利用率

種別	店舗・工場			駐車場		
	発生量 (t)	再利用率 (%)	再利用率 (t)	発生量 (t)	再利用率 (%)	再利用率 (t)
コンクリートがら	10.6	99	10.5	70.0	99	69.3
アスファルト・コンクリート	1.3	99	1.3	16.0	99	15.8
ガラス陶磁器	2.7	98	2.6	31.9	98	31.3
廃プラスチック	1.5	98	1.5	17.2	98	16.9
金属くず	1.5	98	1.5	7.4	98	7.3
木くず	2.7	99	2.7	22.1	99	21.9
紙くず	1.4	98	1.4	9.8	98	9.6
石膏ボード	3.2	98	3.1	18.4	98	18.0
その他	3.2	98	3.1	17.2	98	16.9
混合廃棄物	17.7	49	8.7	65.1	49	31.9
合計	45.8	—	36.4	275.1	—	238.9

注) コンクリートがら、アスファルト・コンクリートがら、木くずは99%、ガラス陶磁器・廃プラスチック・金属くず・紙くず・石膏ボード・その他は建設廃棄物全体に係る目標である 98%としました。また、「建設系混合廃棄物の徹底比較 解体・新築」（令和 5 年 2 月閲覧 関東建設廃棄物協同組合ホームページ）によると、混合廃棄物は重量の約 5 割が再利用されていることから、混合廃棄物の再利用率を建設廃棄物全体に係る目標の半分である 49%としました。

表 3.2-5(3) 建設廃棄物（建設発生土等）の再利用率

種別	発生量 (m ³)	再利用率 (%)	再利用率 (m ³)
建設発生土	約 96,000	88	約 84,500
汚泥	約 13,900	96	約 13,300

注) 建設発生土及び汚泥の再利用率は、それぞれ「東京都建設リサイクル推進計画」（令和 4 年 4 月 東京都）の建設発生土及び建設泥土の目標値である 88%及び 96%としました。

ウ. 建設廃棄物の収集・処理方法

建設廃棄物の処理方法は、表 3.2-6(1)、(2)に示すとおりです。

工事中の建設廃棄物（廃材）については、関係法令等に基づき再生可能な廃棄物については、積極的なリサイクルに努めます。また、廃棄物の搬出時は、荷崩れや飛散等が生じないように積載方法に留意し、積載量の厳守を徹底するほか、工事中に有害物質等が発生した場合は、周辺環境に影響を及ぼすことがないように関係法令等に基づき適切に対応します。

建設廃棄物（建設発生土等）については、関係法令等を遵守して適正に処理し、再利用が困難な場合には許可を受けた処分地において適正に処理・処分する計画です。

表 3.2-6(1) 建設廃棄物（廃材）の処理方法

種別	処理方法
コンクリートがら	路盤混入材・再生砕石等として利用または埋立処分
アスファルト・コンクリート	路盤混入材・再生砕石等として利用または埋立処分
ガラス陶磁器	路盤混入材・再生砕石等として利用または埋立処分
廃プラスチック	燃料または路盤材等として利用
金属くず	製鉄原料（スクラップ）として再利用
木くず	燃料として利用、チップ材等として利用
紙くず	再生紙原料として再利用または焼却処分
石膏ボード	再生石膏ボードとして再生利用
繊維くず	燃料として再利用または焼却処分
その他廃材	一部再生利用その他埋立処分

表 3.2-6(2) 建設廃棄物（建設発生土等）の処理方法

種別	処理方法
建設発生土・汚泥	関係法令等を遵守して適正に処理し、再利用が困難な場合には許可を受けた処分地において適正に処理・処分

(4) 予測結果に基づく対策

- 建設資材等の過剰な梱包を控え、廃棄物の発生抑制を図ります。
- 再生利用可能な廃棄物については、関係法令等に基づき積極的にリサイクルに努めます。
- 搬出運搬にあたっては、荷崩れや飛散等が生じないように、荷台カバーの使用等を行います。

(5) 環境の目標との比較

工事中の廃棄物については、分別を行い可能な限り再資源化を図ることにより、排出量の低減に努めるとともに、再資源化が困難なものについては、許可を受けた業者に依頼して適正に処理します。

さらに、廃棄物の搬送時においては、荷崩れや飛散が生じないように適切な対策を講ずる等周辺の環境に配慮します。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

3.3 大気（大気質）

工事中における建設機械の稼働に伴う大気質及び工事用車両の走行に伴う大気質について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

地域の現況は、「2.3.1 大気質（1）地域の現況」（p. 81～91）に示すとおりです。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「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」（昭和53年7月 環境庁告示第38号）に定める基準、「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月 環境庁告示第25号）に定める基準）」としました。

(3) 工事中の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア．建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

イ．工事用車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

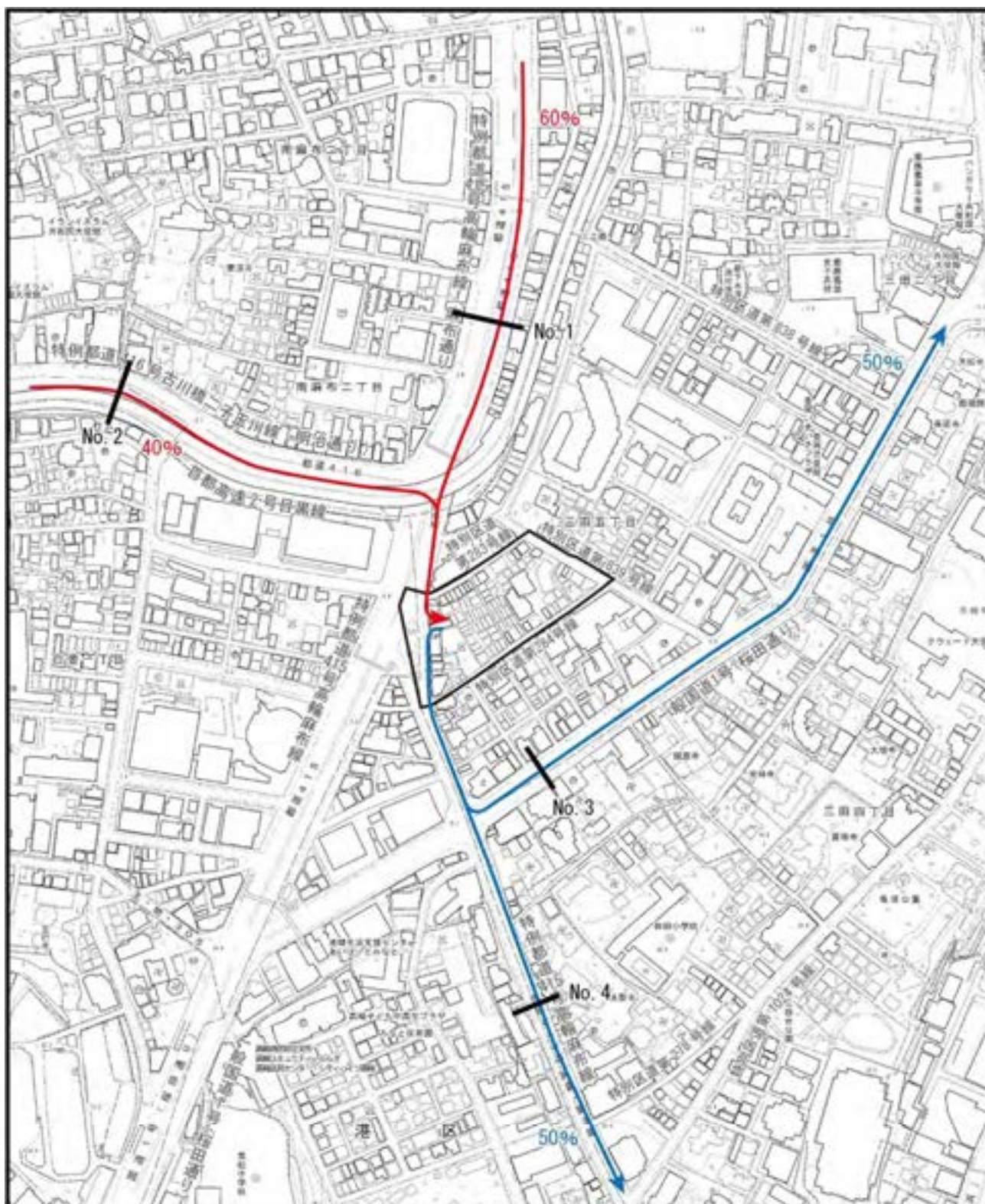
2) 予測地域・予測地点

ア．建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

予測地域・予測地点は、排出源高さ（約3m）を考慮して、予想される最大着地濃度が出現する地点を含む範囲（計画地を中心とした600m四方の範囲）としました。

イ．工事用車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

予測地域・予測地点は、工事用車両の主な走行ルートを対象とし、周辺の土地利用状況等を考慮して、図3.3-1に示す計画地周辺の4地点としました。



凡 例

- 計画地
- 工事用車両走行予定ルート（入庫）
- 工事用車両走行予定ルート（出庫）
- 予測地点（No. 1～No. 4）



Scale 1:5,000



図 3. 3-1 工事用車両の走行に伴う大気質の予測地点

3) 予測方法・予測条件

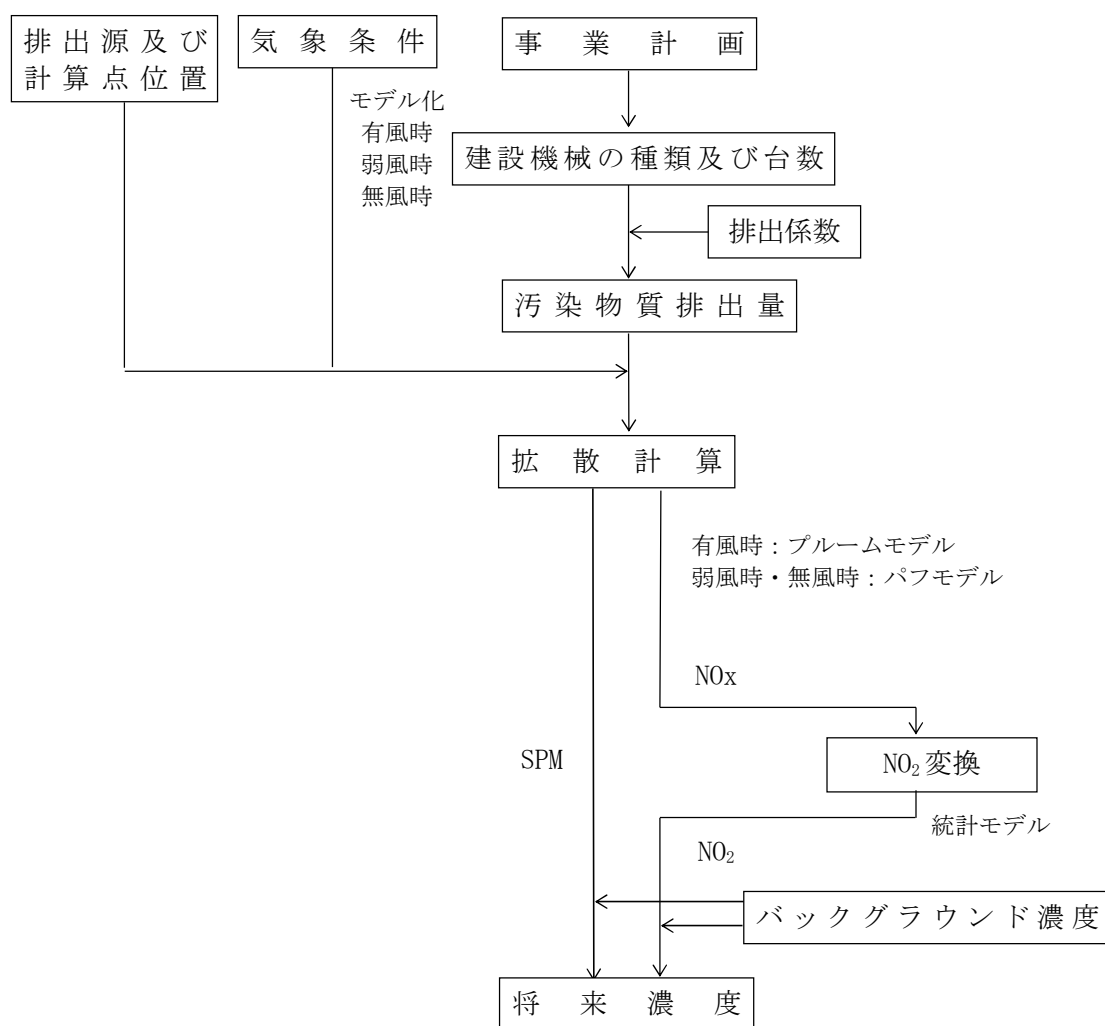
ア. 建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

(7) 予測手法

予測は、大気拡散式による長期（年間）平均濃度を算出する方法としました。

a. 予測手順

建設機械の稼働に伴う大気質の予測は、図 3.3-2 に示すフローに従って行いました。



注) NOx：窒素酸化物
NO₂：二酸化窒素
SPM：浮遊粒子状物質

図 3.3-2 建設機械の稼働に伴う大気質の予測フロー

b. 予測式

予測式は、「2.3.1 大気質(3) 3) ア. (7) b. 予測式」(p.95、96)と同様としました。

(イ) 予測時点

予測時点は、建設機械の稼働による汚染物質排出量が最大となる時期とし、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに工事開始後 3～14 ヶ月目の 1 年間の 1 年間としました。

(ウ) 予測条件

a. 建設機械の種類及び台数

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測時点となる工事開始後 3～14 ヶ月目の建設機械の種類及び台数は、表 3.3-1 に示すとおりです。

表 3.3-1 建設機械の種類、出力及び年間稼働台数

建設機械	出力 (kW)	年間稼働台数 (台/年)
アースドリル掘削機	209	100
3 軸掘削機	159	50
アボロン GV330	132	25
発電機	427	250
バックホウ (0.45m ³)	60	1,375
バックホウ (0.8 m ³)	104	325
クラムシェル	212	900
90t クローラークレーン	184	150
20t～60t クレーン車	271	425
コンクリートポンプ車	265	425
コンクリートミキサー車	213	425
合 計		4,450

b. 気象条件

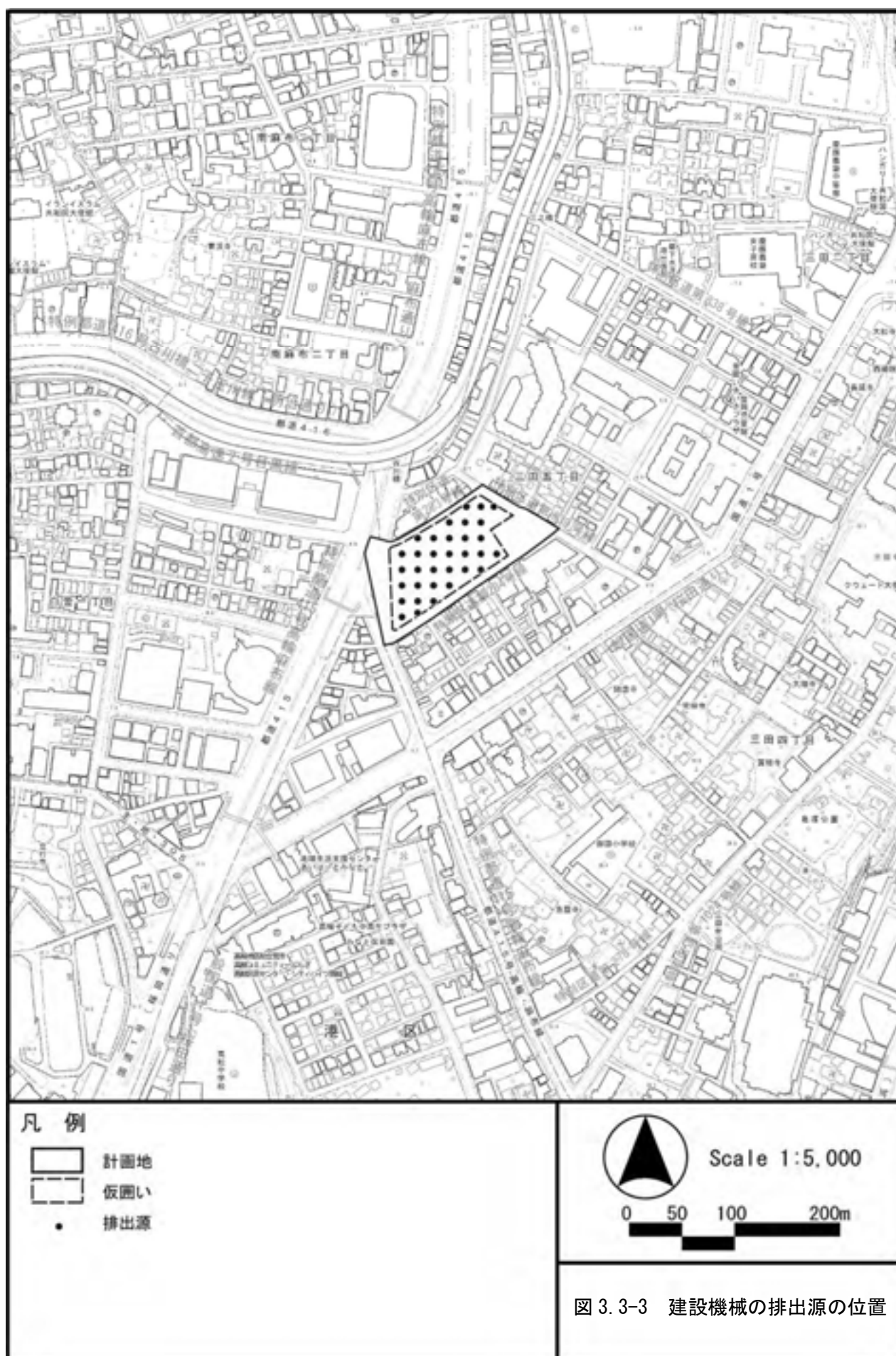
気象条件は、「2.3.1 大気質) (3) 3 イ. (ウ) b. 気象条件」(p. 107、108) と同様としました。

なお、予測に用いたデータは、工事の作業時間を考慮して、8 時から 18 時まで (12 時から 13 時までを除く) のデータを対象としました。

c. 排出源及び予測地点位置

建設機械は、移動性のものであることから、排出源を固定することは困難なため、施工区域全体から均等に発生するものとし、排出源の位置を図 3.3-3 に示す 33 ヶ所に設定しました。また、排出源の高さは、仮囲い高さを考慮し、地上 3m としました。

予測高さは、地上 1.5m としました。



d. 汚染物質排出量

建設機械から排出される大気汚染物質排出量は、表 3.3-2(1)、(2)に示すとおりであり、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月 国土交通省、独立行政法人土木研究所）に基づき、次式を用いて大気汚染物質（窒素酸化物、粒子状物質）毎に算出しました。

$$Q_i = (P_i \cdot \overline{NO_x}) \cdot Br/b$$

$$Q_i = (P_i \cdot \overline{PM}) \cdot Br/b$$

Q_i : 建設機械(i)の排出係数原単位 (g/h)

P_i : 定格出力

$\overline{NO_x}$: 窒素酸化物のエンジン排出係数原単位 (g/kWh)

\overline{PM} : 粒子状物質のエンジン排出係数原単位 (g/kWh)

Br : 燃料消費量 (g/kWh) (=原動機燃料消費量/1.2)

b : ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率 (g/kWh)

表 3.3-2(1) 建設機械の稼働に伴う汚染物質排出量（窒素酸化物）

建設機械	定格出力	エンジン 排出係数 原単位	建設機械の 燃料消費率	平均燃料 消費率	建設機械の 排出係数 原単位	日稼働 時間	年間 稼働台数	窒素酸化物 排出量
	P_i	$\overline{NO_x}$	Br	b	Q_i			
	kW	g/kWh	g/kWh	g/kWh	kg/h	時/日	台/年	kg/年
アースドリル掘削機	209	5.3	67.9	229	0.33	9	100	207
3 軸掘削機	159	5.3	62.1	229	0.23	9	50	72
アボロン GV330	132	5.3	55.5	229	0.17	9	25	27
発電機	427	5.3	105.9	229	1.05	9	250	1,648
バックホウ (0.45m ³)	60	5.4	111.7	234	0.15	9	1,375	1,340
バックホウ (0.8 m ³)	104	5.4	111.7	234	0.27	9	325	549
クラムシェル	212	5.3	111.7	229	0.55	9	900	3,108
90t クローラークレーン	184	5.3	55.5	229	0.24	9	150	223
20t～60t クレーン車	271	5.3	64.3	229	0.40	9	425	1,079
コンクリートポンプ車	265	5.3	57.0	229	0.35	9	425	935
コンクリートミキサー車	213	14	43.1	237	0.54	9	425	1,451
合 計								10,639

表 3.3-2(2) 建設機械の稼働に伴う汚染物質排出量（浮遊粒子状物質）

建設機械	定格出力	エンジン 排出係数 原単位	建設機械の 燃料消費率	平均燃料 消費率	建設機械の 排出係数 原単位	日稼働 時間	年間 稼働台数	浮遊粒子状物質 排出量
	P_i	\overline{PM}	Br	B	Q_i			
	kW	g/kWh	g/kWh	g/kWh	kg/h	時/日	台/年	kg/年
アースドリル掘削機	209	0.15	67.9	229	0.009	9	100	5.9
3 軸掘削機	159	0.15	62.1	229	0.006	9	50	2.0
アボロン GV330	132	0.15	55.5	229	0.005	9	25	0.8
発電機	427	0.15	105.9	229	0.030	9	250	46.6
バックホウ (0.45m ³)	60	0.22	111.7	234	0.006	9	1,375	54.6
バックホウ (0.8 m ³)	104	0.22	111.7	234	0.011	9	325	22.4
クラムシェル	212	0.15	111.7	229	0.016	9	900	88.0
90t クローラークレーン	184	0.15	55.5	229	0.007	9	150	6.3
20t～60t クレーン車	271	0.15	64.3	229	0.011	9	425	30.5
コンクリートポンプ車	265	0.15	57.0	229	0.010	9	425	26.5
コンクリートミキサー車	213	0.41	43.1	237	0.016	9	425	42.5
合 計								326.0

e. その他の条件

二酸化窒素変換式及びバックグラウンド濃度は、「2.3.1 大気質 (3) 3) イ. (ウ) 予測条件」(p.107～110)と同様としました。

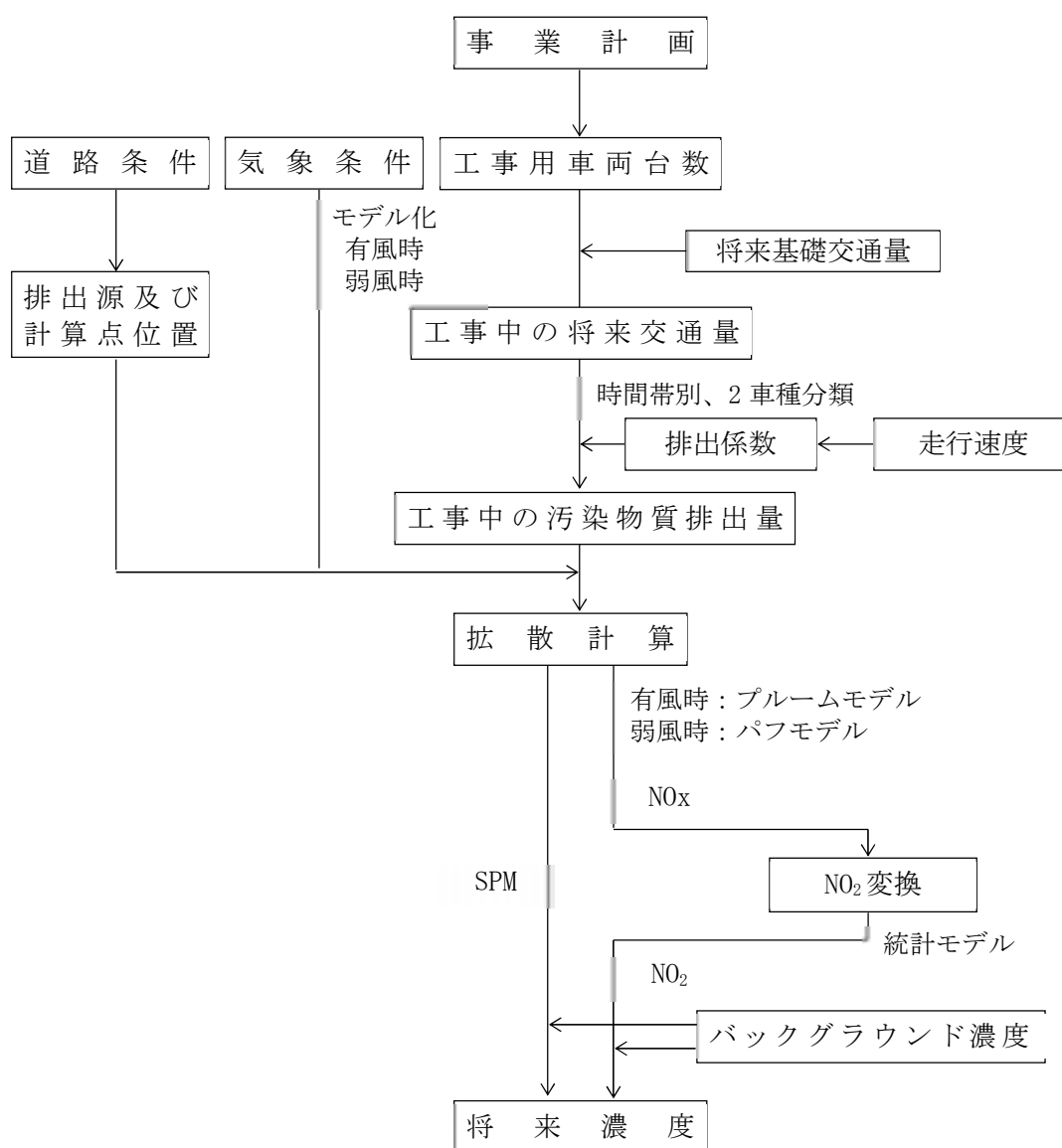
イ. 工事用車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

(7) 予測手法

予測は、大気拡散式による長期（年間）平均濃度を算出する方法としました。

a. 予測手順

工事用車両の走行による大気質の予測は、図 3.3-4 に示すフローに従って行いました。



注) NO_x : 窒素酸化物
NO₂ : 二酸化窒素
SPM : 浮遊粒子状物質

図 3.3-4 工事用車両の走行に伴う大気質の予測フロー

b. 予測式

予測式は、「2.3.1 大気質 (3) 3) ア. (ア) b. 予測式」(p.95、96)と同様としました。

(イ) 予測時点

予測時点は、工事用車両が大気質に与える影響が最大となる工事開始後7ヶ月目とし、これが1年間続くものとししました。

(ウ) 予測条件

a. 将来交通量

現況交通量については、現地調査による自動車交通量調査結果とししました。

将来基礎交通量は、現況交通量と同様とししました。また、工事中の将来交通量は、将来基礎交通量に本事業の工事用車両台数を付加して算定しました。

各予測地点における将来基礎交通量及び工事中の将来交通量は、表 3.3-3(1)～(4)に示すとおりです。

表 3.3-3(1) 工事中の将来交通量 (No. 1)

時間帯	将来基礎交通量 (台)						将来交通量 (台)					
	北行き		南行き		断面合計		北行き		南行き		断面合計	
	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車
00:00～01:00	12	518	10	479	22	997	12	518	10	479	22	997
01:00～02:00	12	472	15	398	27	870	12	472	15	398	27	870
02:00～03:00	16	352	17	324	33	676	16	352	17	324	33	676
03:00～04:00	18	266	12	221	30	487	18	266	12	221	30	487
04:00～05:00	21	216	28	202	49	418	21	216	28	202	49	418
05:00～06:00	36	270	52	209	88	479	36	270	52	209	88	479
06:00～07:00	71	448	72	312	143	760	71	448	72	312	143	760
07:00～08:00	112	789	107	579	219	1,368	112	789	107	595	219	1,384
08:00～09:00	109	1,155	118	757	227	1,912	109	1,155	143	757	252	1,912
09:00～10:00	140	1,095	132	903	272	1,998	140	1,095	156	903	296	1,998
10:00～11:00	139	1,069	105	1,007	244	2,076	139	1,069	129	1,007	268	2,076
11:00～12:00	93	976	100	915	193	1,891	93	976	124	915	217	1,891
12:00～13:00	74	926	96	944	170	1,870	74	926	96	944	170	1,870
13:00～14:00	73	908	75	983	148	1,891	73	908	100	983	173	1,891
14:00～15:00	87	1,006	65	1,022	152	2,028	87	1,006	89	1,022	176	2,028
15:00～16:00	88	1,056	76	1,123	164	2,179	88	1,056	100	1,123	188	2,179
16:00～17:00	67	1,069	64	1,124	131	2,193	67	1,069	88	1,124	155	2,193
17:00～18:00	47	1,059	66	1,270	113	2,329	47	1,059	90	1,270	137	2,329
18:00～19:00	37	870	48	1,175	85	2,045	37	870	48	1,175	85	2,045
19:00～20:00	28	775	33	888	61	1,663	28	775	33	888	61	1,663
20:00～21:00	22	678	25	794	47	1,472	22	678	25	794	47	1,472
21:00～22:00	29	693	23	657	52	1,350	29	693	23	657	52	1,350
22:00～23:00	16	691	21	657	37	1,348	16	691	21	657	37	1,348
23:00～00:00	10	587	12	521	22	1,108	10	587	12	521	22	1,108
合 計	1,357	17,944	1,372	17,464	2,729	35,408	1,357	17,944	1,590	17,480	2,947	35,424

表 3.3-3(2) 工事中の将来交通量 (No. 2)

時間帯	将来基礎交通量 (台)						将来交通量 (台)					
	東行き		西行き		断面合計		東行き		西行き		断面合計	
	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車
00:00～01:00	9	282	6	205	15	487	9	282	6	205	15	487
01:00～02:00	14	213	10	169	24	382	14	213	10	169	24	382
02:00～03:00	15	154	11	132	26	286	15	154	11	132	26	286
03:00～04:00	9	142	12	84	21	226	9	142	12	84	21	226
04:00～05:00	20	113	22	153	42	266	20	113	22	153	42	266
05:00～06:00	30	147	35	97	65	244	30	147	35	97	65	244
06:00～07:00	37	258	55	235	92	493	37	258	55	235	92	493
07:00～08:00	74	410	108	344	182	754	74	420	108	344	182	764
08:00～09:00	85	553	129	494	214	1,047	101	553	129	494	230	1,047
09:00～10:00	140	590	70	510	210	1,100	156	590	70	510	226	1,100
10:00～11:00	122	608	111	591	233	1,199	138	608	111	591	249	1,199
11:00～12:00	116	580	133	534	249	1,114	132	580	133	534	265	1,114
12:00～13:00	108	584	86	512	194	1,096	108	584	86	512	194	1,096
13:00～14:00	94	625	77	528	171	1,153	110	625	77	528	187	1,153
14:00～15:00	118	632	83	600	201	1,232	134	632	83	600	217	1,232
15:00～16:00	94	694	54	540	148	1,234	110	694	54	540	164	1,234
16:00～17:00	100	703	44	638	144	1,341	116	703	44	638	160	1,341
17:00～18:00	88	724	47	711	135	1,435	104	724	47	711	151	1,435
18:00～19:00	66	668	37	710	103	1,378	66	668	37	710	103	1,378
19:00～20:00	46	644	17	517	63	1,161	46	644	17	517	63	1,161
20:00～21:00	25	438	14	413	39	851	25	438	14	413	39	851
21:00～22:00	21	417	21	332	42	749	21	417	21	332	42	749
22:00～23:00	9	425	21	323	30	748	9	425	21	323	30	748
23:00～00:00	10	339	7	256	17	595	10	339	7	256	17	595
合 計	1,450	10,943	1,210	9,628	2,660	20,571	1,594	10,953	1,210	9,628	2,804	20,581

表 3.3-3(3) 工事中の将来交通量 (No. 3)

時間帯	将来基礎交通量 (台)						将来交通量 (台)					
	東行き		西行き		断面合計		東行き		西行き		断面合計	
	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車
00:00～01:00	14	230	8	260	22	490	14	230	8	260	22	490
01:00～02:00	15	193	19	265	34	458	15	193	19	265	34	458
02:00～03:00	14	165	18	191	32	356	14	165	18	191	32	356
03:00～04:00	13	118	18	122	31	240	13	118	18	122	31	240
04:00～05:00	34	117	28	87	62	204	34	117	28	87	62	204
05:00～06:00	54	180	25	118	79	298	54	180	25	118	79	298
06:00～07:00	60	382	45	240	105	622	60	382	45	240	105	622
07:00～08:00	83	603	144	374	227	977	83	603	144	374	227	977
08:00～09:00	91	755	129	510	220	1,265	111	755	129	510	240	1,265
09:00～10:00	117	647	113	515	230	1,162	137	647	113	515	250	1,162
10:00～11:00	168	639	107	547	275	1,186	188	639	107	547	295	1,186
11:00～12:00	146	661	155	538	301	1,199	166	661	155	538	321	1,199
12:00～13:00	68	592	58	526	126	1,118	68	592	58	526	126	1,118
13:00～14:00	87	583	99	560	186	1,143	107	583	99	560	206	1,143
14:00～15:00	105	615	105	615	210	1,230	125	615	105	615	230	1,230
15:00～16:00	84	640	72	605	156	1,245	104	640	72	605	176	1,245
16:00～17:00	91	661	60	651	151	1,312	111	661	60	651	171	1,312
17:00～18:00	96	686	40	766	136	1,452	117	686	40	766	157	1,452
18:00～19:00	24	504	35	710	59	1,214	24	517	35	710	59	1,227
19:00～20:00	31	419	22	513	53	932	31	419	22	513	53	932
20:00～21:00	25	342	21	427	46	769	25	342	21	427	46	769
21:00～22:00	22	337	18	339	40	676	22	337	18	339	40	676
22:00～23:00	22	324	18	345	40	669	22	324	18	345	40	669
23:00～00:00	9	262	12	302	21	564	9	262	12	302	21	564
合 計	1,473	10,655	1,369	10,126	2,842	20,781	1,654	10,668	1,369	10,126	3,023	20,794

表 3.3-3(4) 工事中の将来交通量 (No. 4)

時間帯	将来基礎交通量 (台)						将来交通量 (台)					
	北行き		南行き		断面合計		北行き		南行き		断面合計	
	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車
00:00～01:00	1	105	3	109	4	214	1	105	3	109	4	214
01:00～02:00	3	76	1	118	4	194	3	76	1	118	4	194
02:00～03:00	6	55	6	70	12	125	6	55	6	70	12	125
03:00～04:00	7	46	4	81	11	127	7	46	4	81	11	127
04:00～05:00	12	52	12	62	24	114	12	52	12	62	24	114
05:00～06:00	14	55	16	88	30	143	14	55	16	88	30	143
06:00～07:00	22	107	17	155	39	262	22	107	17	155	39	262
07:00～08:00	57	209	32	214	89	423	57	209	32	214	89	423
08:00～09:00	83	304	51	279	134	583	83	304	71	279	154	583
09:00～10:00	118	329	66	303	184	632	118	329	86	303	204	632
10:00～11:00	87	296	54	308	141	604	87	296	74	308	161	604
11:00～12:00	62	283	64	271	126	554	62	283	84	271	146	554
12:00～13:00	42	272	53	272	95	544	42	272	53	272	95	544
13:00～14:00	59	303	47	319	106	622	59	303	67	319	126	622
14:00～15:00	55	321	47	302	102	623	55	321	67	302	122	623
15:00～16:00	31	316	47	345	78	661	31	316	67	345	98	661
16:00～17:00	30	349	41	353	71	702	30	349	61	353	91	702
17:00～18:00	28	311	45	358	73	669	28	311	66	358	94	669
18:00～19:00	16	273	39	308	55	581	16	273	39	321	55	594
19:00～20:00	19	206	15	256	34	462	19	206	15	256	34	462
20:00～21:00	13	185	10	231	23	416	13	185	10	231	23	416
21:00～22:00	15	157	14	195	29	352	15	157	14	195	29	352
22:00～23:00	6	154	5	197	11	351	6	154	5	197	11	351
23:00～00:00	4	126	3	168	7	294	4	126	3	168	7	294
合 計	790	4,890	692	5,362	1,482	10,252	790	4,890	873	5,375	1,663	10,265

b. 走行速度

「平成 27 年度都内自動車排出ガス量等算出調査委託報告書」（平成 29 年 11 月 東京都環境局）に示されている車速分布のうち、一般幹線道路の車速分布の割合が最も多い 20～30km を参考に 20km/h としました。

c. 排出係数

排出係数は、「平成 27 年度都内自動車排出ガス量等算出調査委託報告書」に示された車種別回帰式より求めた車種別排出係数及び車種別走行量を用いて、2 車種（大型車、小型車）に分類し、表 3.3-4 に示すとおり設定しました。なお、予測時点は令和 8 年度ですが、「平成 27 年度都内自動車排出ガス量等算出調査委託報告書」に示された排出係数等から、ここでは、令和 6 年度の排出係数等の条件が令和 8 年度も同等と仮定し、排出係数は令和 6 年度のものを用いました。

表 3.3-4 排出係数

項 目	予測地点	道路分類	排出係数 (g/km・台)	
			大型車	小型車
窒素酸化物 (NO _x)	No. 1	一般幹線道路	1.101	0.026
	No. 2			
	No. 3			
	No. 4			
浮遊粒子状物質 (SPM)	No. 1	一般幹線道路	0.004	0.0005
	No. 2			
	No. 3			
	No. 4			

d. その他の条件

気象条件、道路条件、排出源及び予測地点位置、汚染物質排出量、二酸化窒素変換式及びバックグラウンド濃度は、「2.3.1 大気質 (3) 3) ア. (ウ) 予測条件」(p.97～103)と同様としました。

4) 予測結果

ア. 建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

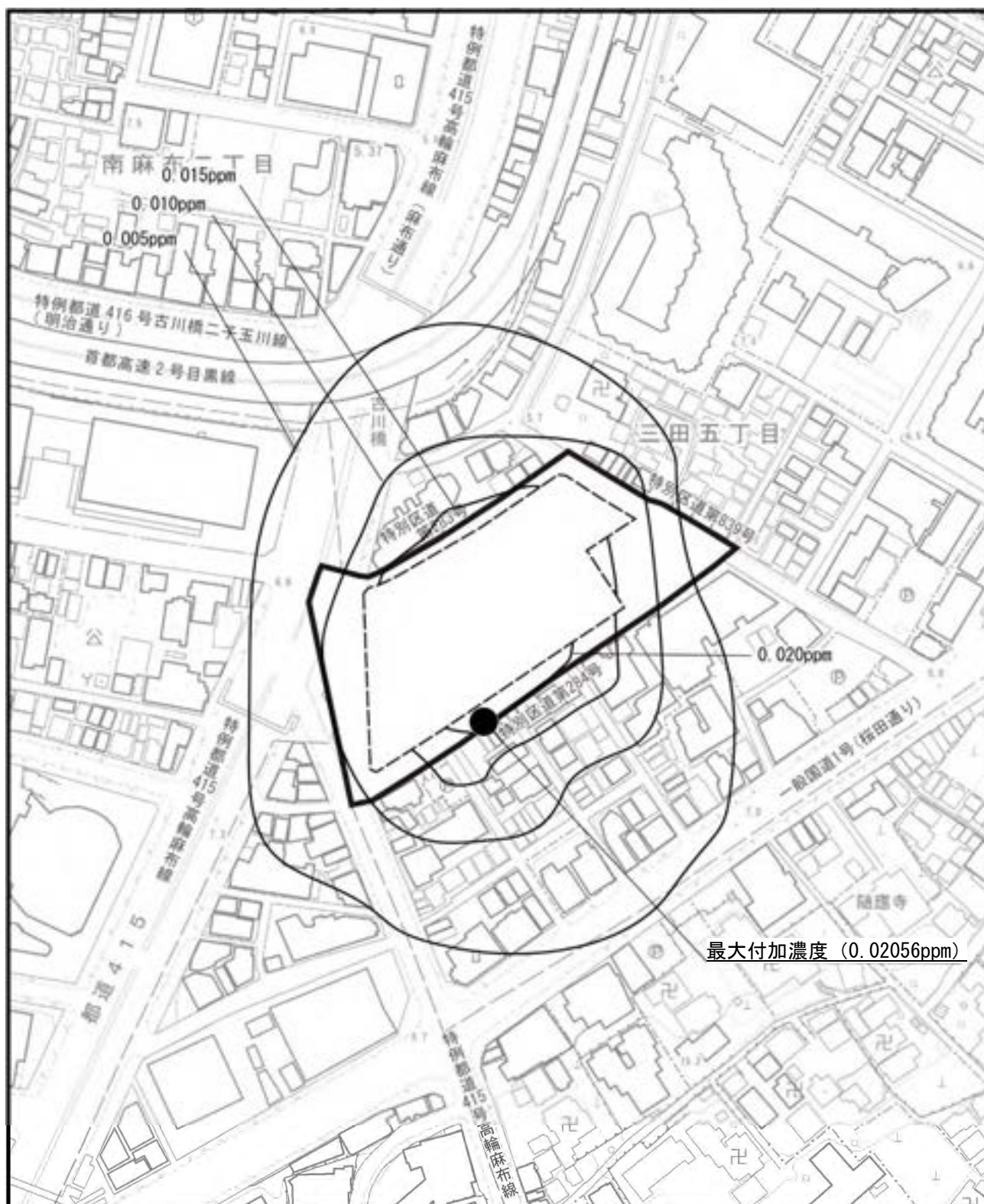
建設機械の稼働に伴う大気質の予測結果は、表 3. 3-5 及び図 3. 3-5(1)、(2)に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の将来濃度は、最大 0.03656ppm と予測され、将来濃度に対する建設機械の稼働による寄与率は 56.2%です。

また、建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は、最大 0.01844mg/m³ と予測され、将来濃度に対する建設機械の稼働による寄与率は 18.7%です。

表 3. 3-5 建設機械の稼働に伴う大気質の予測結果

予測地点	項 目	バック グラウンド 濃度 ①	建設機械の 稼働による 付加濃度 ②	将来濃度 ③=①+②	寄与率 (%) ②/③×100
最大濃度 着地地点 (計画地境界 南側)	二酸化窒素 (ppm)	0.016	0.02056	0.03656	56.2
	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.015	0.00344	0.01844	18.7



凡 例

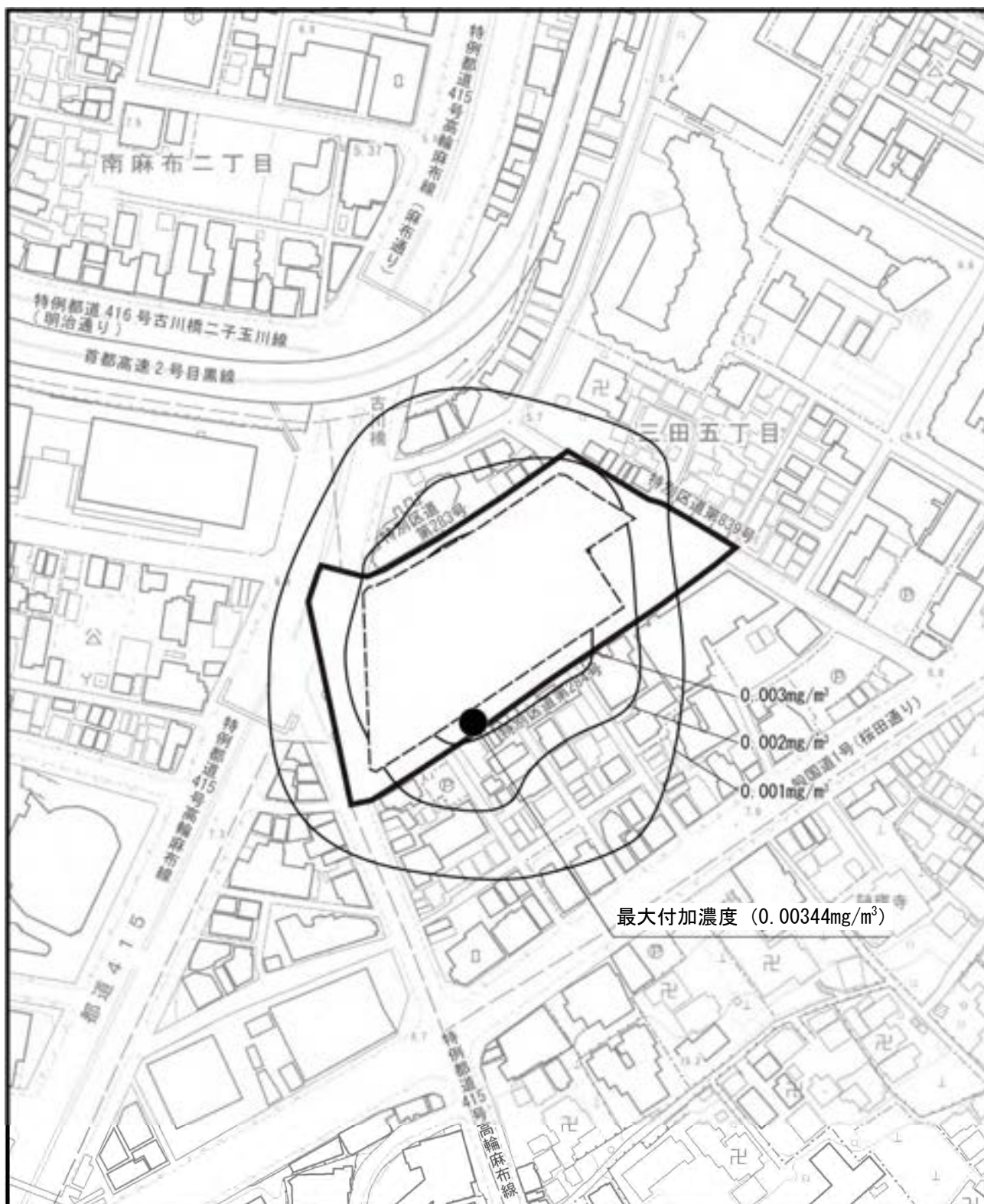
- 計画地
- 仮囲い
- 二酸化窒素の付加濃度
- 最大付加濃度 (0.02056ppm)



Scale 1:2,500



図 3.3-5(1)
建設機械の稼働に伴う
大気質予測結果 (二酸化窒素)



凡 例

- 計画地
- 仮囲い
- 浮遊粒子状物質の付加濃度
- 最大付加濃度 (0.00344mg/m³)



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 3.3-5 (2)
建設機械の稼働に伴う
大気質予測結果 (浮遊粒子状物質)

イ. 工事用車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

工事用車両の走行に伴う大気質の予測結果は、表 3.3-6(1)、(2)に示すとおりです。

工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の将来濃度は、0.01725～0.01749ppm と予測され、将来濃度に対する工事用車両の走行による寄与率は0.6%以下です。

また、工事用車両の走行に伴う浮遊粒子状物質の将来濃度は、0.01502～0.01503mg/m³ と予測され、将来濃度に対する工事用車両の走行による寄与率は0.1%未満です。

表 3.3-6(1) 工事用車両の走行に伴う大気質の予測結果（二酸化窒素）

単位：ppm

予測地点		バック グラウンド 濃度 ①	将来基礎 交通量による 付加濃度 ②	工事用車両 による 付加濃度 ③	将来濃度 ④=①+②+③	寄与率 (%) ③/④×100
No. 1	東側	0.016	0.00126	0.00005	0.01731	0.3
	西側	0.016	0.00130	0.00006	0.01736	0.3
No. 2	北側	0.016	0.00135	0.00005	0.01740	0.3
	南側	0.016	0.00133	0.00004	0.01737	0.2
No. 3	北側	0.016	0.00141	0.00006	0.01747	0.3
	南側	0.016	0.00144	0.00005	0.01749	0.3
No. 4	東側	0.016	0.00118	0.00010	0.01728	0.6
	西側	0.016	0.00115	0.00010	0.01725	0.6

注) 表中の地点番号は、図 3.3-1 (p. 330) の番号に対応します。

表 3.3-6(2) 工事用車両の走行に伴う大気質の予測結果（浮遊粒子状物質）

単位：mg/m³

予測地点		バック グラウンド 濃度 ①	将来基礎 交通量による 付加濃度 ②	工事用車両 による 付加濃度 ③	将来濃度 ④=①+②+③	寄与率 (%) ③/④×100
No. 1	東側	0.015	0.00003	0.00001 未満	0.01503	0.1 未満
	西側	0.015	0.00003	0.00001 未満	0.01503	0.1 未満
No. 2	北側	0.015	0.00003	0.00001 未満	0.01503	0.1 未満
	南側	0.015	0.00003	0.00001 未満	0.01503	0.1 未満
No. 3	北側	0.015	0.00003	0.00001 未満	0.01503	0.1 未満
	南側	0.015	0.00003	0.00001 未満	0.01503	0.1 未満
No. 4	東側	0.015	0.00002	0.00001 未満	0.01502	0.1 未満
	西側	0.015	0.00002	0.00001 未満	0.01502	0.1 未満

注) 表中の地点番号は、図 3.3-1 (p. 330) の番号に対応します。

(4) 予測結果に基づく対策

- 可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努めます。
- 建設機械の効率的稼働に努めます。
- 建設機械には、良質な燃料を使用します。
- アイドリングストップの掲示等を行い、不要なアイドリングの防止を徹底します。
- 建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ふかし、急発進等の禁止を徹底します。また、建設機械の能力以上の負荷をかけないように徹底します。
- 建設機械は、定期的な整備点検を行い、故障や異常の早期発見を行います。
- 作業時間及び作業手順については、周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程を十分検討します。
- 低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、不要なアイドリングの防止を徹底します。
- 土砂、資材等の搬入出に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。
- 工事用車両の走行ルート限定、安全走行等により、大気質への影響の低減に努めます。
- 工事用車両の出入口には適宜交通誘導員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う大気質への影響の低減に努めます。
- 工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や通勤車両の相乗りを推進することにより、通勤車両の走行台数を減らすよう努めます。
- 工事の際には、白金高輪駅周辺の開発状況を把握するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺環境への影響の低減に努めます。

(5) 環境の目標との比較

1) 日平均値への換算

日平均値への換算は、「2.3.1 大気質 (5) 1) 日平均値への換算」(p.115)と同様としました。

2) 環境の目標との比較

ア. 建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

建設機械の稼働に伴う大気質の予測結果と環境の目標との比較は、表 3.3-7 に示すとおりです。

二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は最大 0.058ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準を満たします。

また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は最大 0.046mg/m³ と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回ります。

建設機械の稼働に伴う大気質の予測は、建設機械が全て同時に稼働した場合を想定したものであり、工事の実施に際しては、大気質への影響を極力少なくするために、可能な限り最新の排出ガス対策型建設機械の使用に努めるとともに、建設機械の効率的な稼働、不要なアイドリングや空ふかしの防止、定期的な整備点検の実施等により、排出ガスの低減に努めます。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

表 3.3-7 建設機械の稼働に伴う大気質の予測結果と環境の目標との比較

予測地点	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m ³)		環境の目標	
	予測結果 (年平均値)	日平均値の 年間 98%値	予測結果 (年平均値)	日平均値の 2%除外値	二酸化窒素	浮遊粒子状 物質
最大濃度 着地地点 (計画地境界 南側)	0.03656	0.058 [○]	0.01844	0.046 [○]	1時間値の1日 平均値が 0.04ppm から 0.06ppm まで のゾーン内又 はそれ以下で あること	1時間値の1日 平均値が 0.10mg/m ³ 以下 であること

注) [] 内は環境基準との比較を表します。 ○：環境基準以下 ×：環境基準超過

イ. 工事用車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

工事用車両の走行に伴う大気質の予測結果と環境の目標との比較は、表 3.3-8 に示すとおりです。

二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.037ppm と予測され、大気汚染に係る環境基準を満たします。

また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.035mg/m³ と予測され、大気汚染に係る環境基準を下回ります。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

表 3.3-8 工事用車両の走行に伴う大気質の予測結果と環境の目標との比較

予測地点		二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m ³)		環境の目標	
		予測結果 (年平均値)	日平均値の 年間 98%値	予測結果 (年平均値)	日平均値の 2%除外値	二酸化窒素	浮遊粒子状 物質
No. 1	東側	0.01731	0.037 [○]	0.01503	0.035 [○]	1 時間値の 1 日 平均値が 0.04ppm か ら 0.06ppm までのゾー ン内又はそ れ以下であ ること	1 時間値の 1 日 平均値が 0.10mg/m ³ 以 下であること
	西側	0.01736	0.037 [○]	0.01503	0.035 [○]		
No. 2	北側	0.01740	0.037 [○]	0.01503	0.035 [○]		
	南側	0.01737	0.037 [○]	0.01503	0.035 [○]		
No. 3	北側	0.01747	0.037 [○]	0.01503	0.035 [○]		
	南側	0.01749	0.037 [○]	0.01503	0.035 [○]		
No. 4	東側	0.01728	0.037 [○]	0.01502	0.035 [○]		
	西側	0.01725	0.037 [○]	0.01502	0.035 [○]		

注) 表中の地点番号は、図 3.3-1 (p.330) の番号に対応します。

3.4 水・土

3.4.1 排水

工事中における排水方法及び排水の水質について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

地域の現況は、「2.4.2 排水 (1) 地域の現況」(p.127、128) に示すとおりです。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「工事中の排水が放流先の公共下水道へ著しい影響を及ぼさないこと」としました。

(3) 工事中の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 排水方法

イ. 排水の水質

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、計画地内としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 予測手法

予測手法は、工事計画に基づき、工事中の排水処理方法及び排水方法、排水中の浮遊物質質量(SS)を整理しました。

イ. 予測時点

予測時期は、工事中としました。

4) 予測結果

ア. 排水方法

工事中の排水に含まれる浮遊物質質量(SS)は、杭打設や地下掘削時の排出水の放流に際して、沈砂槽に一旦貯留し、放流先の公共下水道の水質基準以下にして、放流する計画です。沈砂槽の模式図は、図3.4.1-1に示すとおりです。

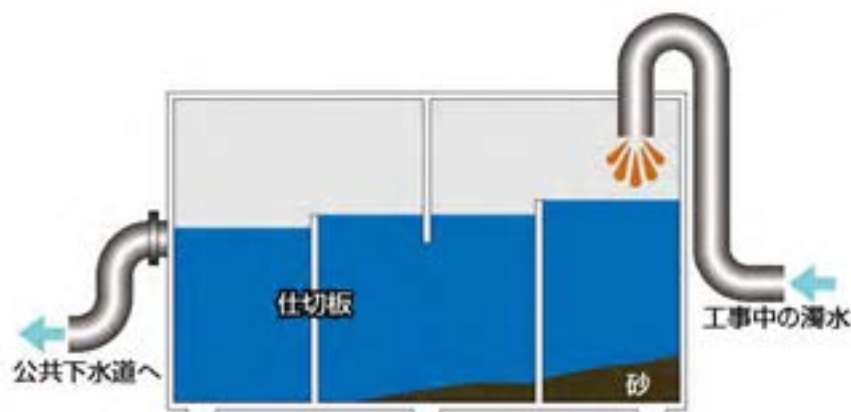


図 3.4.1-1 沈砂槽の模式図

イ. 排水の水質

工事中における排水の水質は、表 3.4.1-1 に示す「東京都下水道条例」（昭和 34 年 12 月 東京都条例第 89 号）に基づく下水における浮遊物質量（SS）の排除基準を満足するように、必要に応じて沈砂槽等の適切な処理装置により処理した後、公共下水道に排水する計画です。

表 3.4.1-1 浮遊物質量の排除基準

項 目	基準値
	平均排水量 50m ³ /日以上
浮遊物質量	600mg/L 未満

(4) 予測結果に基づく対策

○工事中の排水は、必要に応じて沈砂槽等の適切な処理装置により、「東京都下水道条例」（昭和 34 年 12 月 東京都条例第 89 号）に基づく水質の基準以下にして公共下水道に排水します。

(5) 環境の目標との比較

工事中の排水は、排除基準を満足するまで低減してから放流先に放流するため、公共下水道に影響を及ぼさないと考えます。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

3.4.2 地形・地質

工事中における計画地周辺における地形、地質・地盤の状況及び地下水の存在について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

地域の現況は、「2.4.4 地形・地質 (1) 地域の現況」(p.139～150) に示すとおりです。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「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」としました。

(3) 工事中の予測

1) 予測事項

予測事項は以下のとおりです。

ア. 地形、地質・地盤の状況

イ. 地下水の存在の状況

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、本事業の実施により、地盤沈下及び地盤の変形が生じると想定される地域としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 予測手法

予測手法は、工事計画に基づき、地盤沈下の発生の有無及び地盤変形の状況を予測しました。

イ. 予測時点

予測時点は、工事中の地下掘削工事実施時としました。

4) 予測結果

ア. 地形、地質・地盤の状況

既計画建物周囲に遮水性が高く剛性のあるソイルセメント地中連続壁を構築し、山留壁の先端深度 T.P. -18.75m まで根入れし、掘削に伴う周辺地盤の変形及び地盤沈下を抑制します。掘削中は、地盤アンカー等の補強を施すなど周辺への影響を及ぼさないようにするとともに、レベル測量による地盤変位モニタリングを行います。ソイルセメント地中連続壁の施工計画図を重ねた計画地及びその周辺の地質想定断面図は、図 3.4.2-1(1)、(2)に示すとおりです。

なお、地下水位低下工法としてディープウェル工法¹等を計画していますが、難透水層まで山留壁を根入れすることで、地盤沈下や地盤の変形が生じる可能性は小さいと予測します。

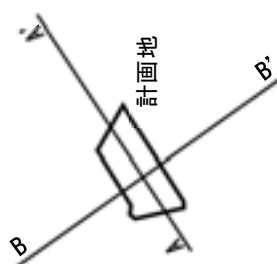
イ. 地下水の存在の状況

難透水層まで山留壁を根入れするため、地下水位の著しい低下が生じる可能性は小さいと予測します。また、ディープウェル工法を稼働させた際には、周辺地下水位の低下をまねくおそれがありますが、揚水した地下水をリチャージウェル²により地中に戻す工法を採用する等、周辺の地下水位の著しい低下が生じないように検討します。

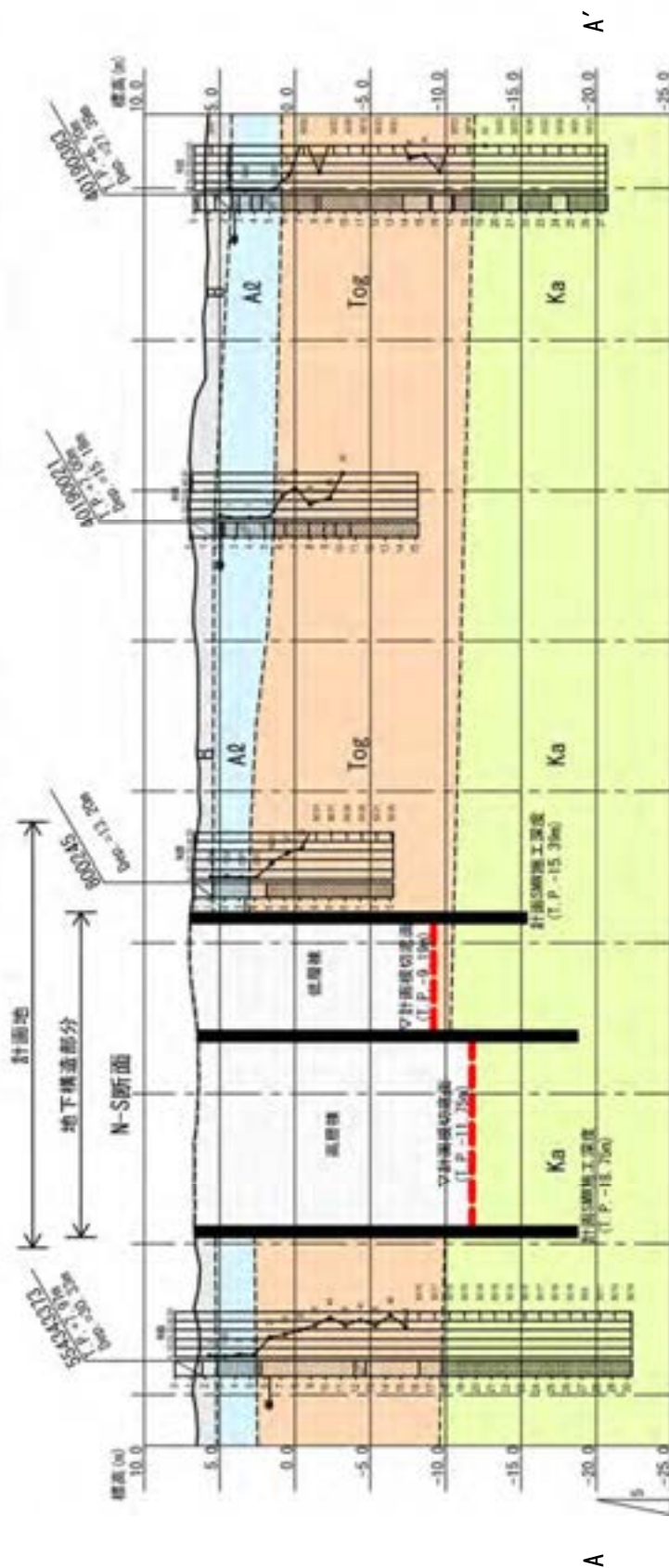
¹ ディープウェル工法：深井戸を工事用に改良した工法で、地下水位低下・被圧水の減圧・軟弱地盤の改良などに最適で、現在建設工事の基礎工事に広く普及されています。(令和6年11月閲覧 一般社団法人 日本ウェルポイント協会ホームページ)

² リチャージウェル：地下水の揚水に伴う地下水位の低下によって生ずる地盤沈下、井戸の水位低下や枯渇などの被害を軽減、若しくは防止することを目的として、地盤内に注水して水位の回復を図ること、及び揚水した地下水の処理を目的とし、地盤内に復水する工法がリチャージウェル工法です。(令和6年11月閲覧 一般社団法人 日本ウェルポイント協会ホームページ)

地質年代	地層名	層 相	地質記号
第四紀層	盛土・埋土	粘性土、礫混り砂質土	B
	沖積層	シルト、有機質シルト、粘土	A0
	東京磯層	砂礫	Tog
更新世	上総層群	固結シルト	Ka



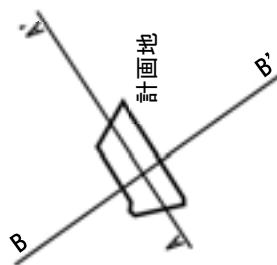
A-A' 断面図



注：柱状図は「東京の地盤（GIS版・東京都）」「G-space（アサヒ地水探査株式会社）」「白金一丁目東部北地区第一種市街地再開発事業に係る東京都環境影響評価条例に基づく事後調査業務（近隣アセス業務）」によります。

図 3.4.2-1(1) 計画地及びその周辺の地質想定断面図（南北断面：A-A' 測線）

地質年代	地層名	層 相	地質記号
第四紀	完新世	盛土・埋土	B
	沖積層	粘性土、硬泥り砂質土	Aa
		シルト、有機質シルト、粘土	
更新世	東京礫層	粘土	Tog
		砂礫	
	上総層群	固結シルト	Ka



B-B' 断面図



注：柱状図は「東京の地盤（GIS版・東京都）」「G-space（アサヒ地水探査株式会社）」「白金一丁目東部北地区第一種市街地再開発事業に係る東京都環境影響評価条例に基づく事後調査業務（近隣アセス業務）」により得られています。

図 3.4.2-1 (2) 計画地及びその周辺の地質想定断面図（南北断面：B-B' 測線）

(4) 予測結果に基づく対策

- レベル測量による地盤変位モニタリングを行い、山留壁頭部の変位を計測・管理します。
- 傾斜計または下げ振りにより、山留壁の鉛直変位を計測・管理します。
- 地下水位低下工法等を採用する場合には、揚水した地下水をリチャージウェルにより地中に戻す工法を採用するなど、周辺の地下水位の著しい低下が生じないように検討します。
- 掘削工事中に、山留壁の変位や地下水位の低下により周辺地盤に影響が生じた場合には、影響の程度、原因の調査を行うとともに、必要な保全対策を実施します。

(5) 環境の目標との比較

工事にあたっては、周囲に遮水性の高い山留壁を採用するとともに、難透水層まで山留壁を根入れすることで、周辺からの地下水流入を防ぐ計画です。あわせて、十分な排水管理を行うことにより、周辺の地下水位の低下防止に努めます。

掘削工事に際しては、掘削深度に応じた適切な山留壁を採用し、剛性が十分に保たれる深度まで打設します。また、剛性の高い山留支保工により、山留壁の変形を防止する計画です。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

(空白のページ)

3.4.3 土壌汚染

工事中における土壌汚染の状況について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

1) 調査事項

調査事項は、以下のとおりです。

ア．土地利用の履歴

イ．届出等の状況

ウ．法令による基準

2) 調査方法

ア．土地利用の履歴

調査方法は、既存資料（「住宅地図」、「建物登記簿」「航空写真」等）を用いた既存資料調査による方法としました。なお、調査範囲は、本事業の実施が土壌汚染に影響を及ぼすと予想される計画地としました。

イ．届出等の状況

調査方法は、「環境確保条例」における要措置区域等の指定状況の整理による方法としました。なお、調査範囲は、本事業の実施が土壌汚染に影響を及ぼすと予想される計画地及びその周辺としました。

ウ．法令による基準

調査方法は、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 法令第 53 号）、「環境確保条例」等の土壌汚染の防止における関係法令等を整理しました。なお、調査範囲は、本事業の実施が土壌汚染の防止に係る施策等に影響を及ぼすと予想される港区及び東京都としました。

3) 調査結果

ア．土地利用の履歴

既存資料調査の結果、計画地内で有害物質を取り扱っていた可能性のある事業場は 16 事業場でした。

イ．届出等の状況

計画地及びその周辺は、「環境確保条例」に基づく要措置区域及び形質変更時要届出区域に指定されていません。

ウ．法令による基準

(7) 環境基本法

「環境基本法」（平成 5 年 11 月 法律第 91 号）に基づく土壌汚染に係る環境基準は、表 3.4.3-1 に示すとおりです。

表 3.4.3-1 土壤汚染に係る環境基準

項 目	基準値
カドミウム	検液 1L につき 0.003mg 以下であり、かつ、農用地においては、米 1kg につき 0.4mg 以下であること。
全シアン	検液中に検出されないこと。
有機燐（りん）	検液中に検出されないこと。
鉛	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
六価クロム	検液 1L につき 0.05mg 以下であること。
砒（ひ）素	検液 1L につき 0.01mg 以下であり、かつ、農用地（田に限る。）においては、土壌 1kg につき 15mg 未満であること。
総水銀	検液 1L につき 0.0005mg 以下であること。
アルキル水銀	検液中に検出されないこと。
PCB	検液中に検出されないこと。
銅	農用地（田に限る。）において、土壌 1kg につき 125mg 未満であること。
ジクロロメタン	検液 1L につき 0.02mg 以下であること。
四塩化炭素	検液 1L につき 0.002mg 以下であること。
クロロエチレン	検液 1L につき 0.002mg 以下であること。
1,2-ジクロロエタン	検液 1L につき 0.004mg 以下であること。
1,1-ジクロロエチレン	検液 1L につき 0.1mg 以下であること。
1,2-ジクロロエチレン	検液 1L につき 0.04mg 以下であること。
1,1,1-トリクロロエタン	検液 1L につき 1mg 以下であること。
1,1,2-トリクロロエタン	検液 1L につき 0.006mg 以下であること。
トリクロロエチレン	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
テトラクロロエチレン	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
1,3-ジクロロプロペン	検液 1L につき 0.002mg 以下であること。
チウラム	検液 1L につき 0.006mg 以下であること。
シマジン	検液 1L につき 0.003mg 以下であること。
チオベンカルブ	検液 1L につき 0.02mg 以下であること。
ベンゼン	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
セレン	検液 1L につき 0.01mg 以下であること。
ふっ素	検液 1L につき 0.8mg 以下であること。
ほう素	検液 1L につき 1mg 以下であること。
1,4-ジオキサン	検液 1L につき 0.05mg 以下であること。

注 1) カドミウム、鉛、六価クロム、砒（ひ）素、総水銀、セレン、ふっ素及びほう素に係る環境上の条件のうち、検液中濃度に係る値にあっては、汚染土壌が地下水面から離れており、かつ、原状において当該地下水中のこれらの物質の濃度がそれぞれ地下水 1L につき 0.003mg、0.01mg、0.05mg、0.01mg、0.0005mg、0.01mg、0.8mg 及び 1mg を超えていない場合には、それぞれ検液 1L につき 0.009mg、0.03mg、0.15mg、0.03mg、0.0015mg、0.03mg、2.4mg 及び 3mg とします。

注 2) 「検出されないこと」とは、測定結果が定量限界を下回ることをいいます。

注 3) 有機燐（りん）とは、パラチオン、メチルパラチオン、メチルジメトン及び EPN をいいます。

注 4) 1,2-ジクロロエチレンの濃度は、日本産業規格 K0125 の 5.1、5.2 又は 5.3.2 より測定されたシス体の濃度と日本産業規格 K0125 の 5.1、5.2 又は 5.3.1 により測定されたトランス体の濃度の和とします。

(イ) ダイオキシン類対策特別措置法

「ダイオキシン類対策特別措置法」（平成 12 年 1 月 法律第 105 号）に基づく土壤汚染に係る環境基準は、表 3. 4. 3-2 に示すとおりです。

表 3. 4. 3-2 土壤汚染に係る環境基準

物 質	基準値
ダイオキシン類	1, 000pg-TEQ

注 1) 環境基準は、廃棄物の埋め立て地その他の場所であって、外部から適切に区分されている施設に係る土壤については適用しません。

注 2) 基準値は、2, 3, 7, 8-四塩化ジベンゾ-パラ-ジオキシンの毒性に換算した値とします。

注 3) 環境基準が達成されている場合であって、土壤中のダイオキシン類の量が 250pg-TEQ/g 以上の場合には、必要な調査を実施することとします。

(ウ) 土壤汚染対策法

「土壤汚染対策法」に基づき要措置区域の指定に係る基準のうち、汚染状態に関する基準は、地下水経由の観点からの土壤汚染に係る「土壤溶出量基準」、直接摂取の観点からの土壤汚染に係る「土壤含有基準」が表 3. 4. 3-3 に示すとおり定められています。

このほか、汚染の除去等の措置を選択する際に使用する土壤溶出量の程度を表す指標として、「第二溶出量基準」が表 3. 4. 3-3 に示すとおり定められています。

表 3. 4. 3-3 要措置区域の指定に係る基準（汚染状態に関する基準）及び第二溶出量基準

項 目		汚染状態に関する基準		第二溶出量基準 (mg/L)
		土壤溶出量基準 (mg/L)	土壤含む含有量基準 (mg/kg)	
第 1 種 有害物質 特定	クロロエチレン	0.002 以下	—	0.02 以下
	四塩化炭素	0.002 以下	—	0.02 以下
	1, 2-ジクロロエタン	0.004 以下	—	0.04 以下
	1, 1-ジクロロエチレン	0.1 以下	—	1 以下
	1, 2-ジクロロエチレン	0.04 以下	—	0.4 以下
	1, 3-ジクロロプロペン	0.002 以下	—	0.02 以下
	ジクロロメタン	0.02 以下	—	0.2 以下
	テトラクロロエチレン	0.01 以下	—	0.1 以下
	1, 1, 1-トリクロロエチレン	1 以下	—	3 以下
	1, 1, 2-トリクロロエチレン	0.006 以下	—	0.06 以下
	トリクロロエチレン	0.01 以下	—	0.1 以下
	ベンゼン	0.01 以下	—	0.1 以下
第 2 種 有害物質 特定	カドミウム及びその化合物	0.003 以下	45 以下	0.09 以下
	六価クロム及びその化合物	0.05 以下	250 以下	1.5 以下
	シアン化合物	検出されないこと	50 以下 (遊離シアンとして)	1.0 以下
	水銀及びその他化合物	水銀が 0.0005 以下、 かつアルキル水銀が 検出されないこと	15 以下	水銀が 0.0005 以下、 かつアルキル水銀が 検出されないこと
	セレン及びその化合物	0.01 以下	150 以下	0.3 以下
	鉛及びその化合物	0.01 以下	150 以下	0.3 以下
	砒素及びその化合物	0.01 以下	150 以下	0.3 以下
	ふっ素及びその化合物	0.8 以下	4, 000 以下	24 以下
第 3 種 有害物質 特定	ほう素及びその化合物	1 以下	4, 000 以下	30 以下
	シマジン	0.003 以下	—	0.03 以下
	チウラム	0.006 以下	—	0.06 以下
	チオベンカルブ	0.02 以下	—	0.2 以下
	PCB	検出されないこと	—	0.003 以下
	有機りん化合物	検出されないこと	—	1 以下

(イ) 都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（環境確保条例）

「環境確保条例」に基づき汚染土壌を処理することを命ずることができる汚染土壌処理基準は、表 3.4.3-4 に示すとおりです。

表 3.4.3-4 「環境確保条例」に定める汚染土壌処理基準

項 目	溶出量 (mg/L)	含有量 (mg/kg)
クロロエチレン	0.002 以下	—
四塩化炭素	0.002 以下	—
1,2-ジクロロエタン	0.004 以下	—
1,1-ジクロロエチレン	0.1 以下	—
1,2-ジクロロエチレン	0.04 以下	—
1,3-ジクロロプロペン	0.002 以下	—
ジクロロメタン	0.02 以下	—
テトラクロロエチレン	0.01 以下	—
1,1,1-トリクロロエチレン	1 以下	—
1,1,2-トリクロロエチレン	0.006 以下	—
トリクロロエチレン	0.01 以下	—
ベンゼン	0.01 以下	—
カドミウム及びその化合物	0.003 以下	45 以下
六価クロム及びその化合物	0.05 以下	250 以下
シアン化合物	検出されないこと	50 以下（遊離シアンとして）
水銀及びアルキル水銀及びその他の水銀化合物	0.0005 以下	15 以下
アルキル水銀化合物	検出されないこと	—
セレン及びその化合物	0.01 以下	150 以下
鉛及びその化合物	0.01 以下	150 以下
砒素及びその化合物	0.01 以下	150 以下
ふっ素及びその化合物	0.8 以下	4,000 以下
ほう素及びその化合物	1 以下	4,000 以下
シマジン	0.003 以下	—
チウラム	0.006 以下	—
チオベンカルブ	0.02 以下	—
PCB	検出されないこと	—
有機りん化合物	検出されないこと	—

注 1) 溶出量とは、土壌に水を加えた場合に溶出する有害物質の量をいい、含有量とは、土壌に含まれる有害物質の量をいいます。

注 2) 基準値は、溶出量にあつては、「土壌汚染対策法施行規則」（平成 14 年 12 月 環境省令第 29 号）第 6 条第 3 項第 4 号、含有量にあつては、同条第 4 項第 2 号に規定する環境大臣が定める方法により測定した場合における測定値によるものとします。

注 3) 「検出されないこと」とは、注 2) に掲げる方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいいます。

注 4) 有機りん化合物とはパラチオン、メチルパラチオン、メチルジメトン及びエチルパラニトロフェニルチオノベンゼンホスホネイト（別名 EPN）をいいます。

(2) 環境の目標

環境の目標は、「調査の結果、計画地内において土壤汚染が確認された場合は法令に基づき適切な対策を講じ、計画地及びその周辺に影響を及ぼさないこと」を目標としました。

(3) 供用後の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

ア. 土壤汚染の状況

2) 予測地域・予測地点

予測地域・予測地点は、土壤汚染の存在が想定される計画地及びその周辺としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 予測手法

計画地内の土壤汚染状況調査結果及び工事計画の内容を整理する方法としました。

イ. 予測時点

予測時点は、工事中の地下掘削工事実施時としました。

4) 予測結果

ア. 土壤汚染状況調査結果

計画地内で有害物質を取り扱っていた可能性のある事業場が存在することから、現在供用中の工場等の廃止時に、環境確保条例第 116 条に基づく手続きが行われます。

また、事業実施に伴う土地改変にあたっては、土壤汚染対策法第 4 条及び環境確保条例第 117 条に基づく手続きを行います。

土壤汚染状況調査の結果、汚染土壤の存在が確認された場合には、「土壤汚染対策法」及び「環境確保条例」に基づき「汚染拡散防止計画書」を作成し、関係機関と調整を行ったうえで適切な飛散・拡散の防止策をとった汚染拡散防止措置を実施するとともに、その内容を事後調査において明らかにします。

イ. 工事計画の内容

本事業では、地下 2 階の計画建築物を計画しており、最大深さ T.P. -11.75m 程度まで掘削を行う計画です。地下掘削に先立って、掘削部の周囲に山留壁を設置し、掘削工事へと進める計画です。また、山留壁には、止水性の高い工法を採用し、山留壁を T.P. -18.75m の深さまで根入れし、掘削範囲内への地下水の流入を防止する計画です。

(4) 予測結果に基づく対策

- 土壤汚染状況調査の結果を踏まえ、「土壤汚染対策法」及び「環境確保条例」に基づき土壤汚染の掘削除去、現位置での浄化、不溶化、封じ込め等から、汚染の状況、計画地及び周辺の立地環境に即した適切な処理方法により汚染土壌を処理します。
- 止水性の高い工法を採用し、山留壁を構築することにより、計画地及びその周辺の汚染した地下水による影響を防止します。

(5) 環境の目標との比較

土地の改変においては、工事着工までに、「環境確保条例」第 117 条に基づく土壤汚染状況調査を行い、調査の結果を踏まえ、「土壤汚染対策法」及び「環境確保条例」に基づき汚染の状況、計画地及びその周辺の立地環境に即した適切な処理方法により汚染土壌を処理します。また、止水性の高い工法を採用し、山留壁を構築することにより、計画地周辺の汚染した地下水による影響を防止します。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

3.5 静穏

3.5.1 音

工事中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び工事用車両の走行に伴う道路交通騒音について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

地域の現況は、「2.5.1 音 (1) 地域の現況」(p.157～171) に示すとおりです。

なお、「騒音規制法」(昭和43年6月 法律第98号) に基づく「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年11月 厚生省・建設省告示第1号) 及び「環境確保条例」に基づく指定建設作業に係る勧告基準は、表3.5.1-1及び表3.5.1-2に示すとおりです。

表 3.5.1-1 特定建設作業騒音に関する規制基準 (特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準)

作 業 区 分 (特定建設作業)	敷地境界 における 騒音レベル (dB)	作業時間		1日にお ける延べ 作業時間		同一場所 における 連続作業 期間	日曜・休 日にお ける作 業
		1 号 区 域	2 号 区 域	1 号 区 域	2 号 区 域		
1. くい打機（もんけんを除く）、くい抜機又はくい 打くい抜機（圧入式くい打くい抜機を除く）を 使用する作業（くい打機をアースオーガーと併用 する作業を除く）	85	午 前 7 時 ～ 午 後 7 時	午 前 6 時 ～ 午 後 10 時	10 時 間 以 内	14 時 間 以 内	6 日 以 内	禁 止
2. びょう打機を使用する作業							
3. さく岩機を使用する作業（作業地点が連続的に 移動する作業にあつては、1日における当該作業 に係る2地点の最大距離が50mを超えない作業に 限る）							
4. 空気圧縮機（電動機以外の原動機を用いるもの であつて、その原動機の定格出力が15kw以上の ものに限る）を使用する作業（さく岩機の動力と して使用する作業を除く）							
5. コンクリートプラント（混練機の混練容量0.45 m³以上のものに限る）又はアスファルトプラント （混練機の混練重量が200kg以上のものに限る） を設けて行う作業（モルタルを製造するために コンクリートプラントを設けて行う作業を除く）							
6. バックホウ（一定の限度を超える大きさの騒音 を発生しないものとして環境庁長官が指定するもの を除き、原動機の定格出力が80kw以上のものに 限る）を使用する作業							
7. トラクターショベル（一定の限度を超える大き さの騒音を発生しないものとして環境庁長官が指 定するものを除き、原動機の定格出力が70kw以 上のものに限る）を使用する作業							
8. ブルドーザー（一定の限度を超える大きさの騒 音を発生しないものとして環境庁長官が指定する ものを除き、原動機の定格出力が40kw以上のもの に限る）を使用する作業							
1号区域 第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、商業地域、近隣商業地域、準工業地域、用途地域として定められていない地域、工業地域のうち学校、病院等の周囲おおむね80m以内の区域							
2号区域 工業地域のうち学校、病院等の周囲おおむね80m以外の区域							

表 3.5.1-2 指定建設作業に係る勧告基準（環境確保条例）

作 業 区 分 (指定建設作業)	敷地境界 における 騒音レベル (dB)	作業時間		1日にお ける延べ 作業時間		同一場所 における 連続作業 期間	日曜・休 日におけ る作業
		1 号 区 域	2 号 区 域	1 号 区 域	2 号 区 域		
1. くい打機（もんけんを除く）、くい抜機若しくは くい打くい抜機（加圧式くい打くい抜機を除く） を使用する作業又は穿（せん）孔機を使用するく い打設作業	80	午 前 7 時 ～ 午 後 7 時 ※1	午 前 6 時 ～ 午 後 10 時 ※2	10 時 間 以 内	14 時 間 以 内	6 日 以 内	禁 止
2. 鉋（びょう）打機又はインパクトレンチを使用する作業							
3. さく岩機又はコンクリートカッターを使用する 作業（作業地点が連続的に移動する作業にあつて は、1日における当該作業に係る2地点間の最大距 離が50mを超えない作業に限る）							
4. ブルドーザー、パワーショベル、バックホウその他これらに類 する掘削機械を使用する作業（作業地点が連続的 に移動する作業にあつては、1日における当該作 業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作 業に限る）							
5. 振動ローラー、タイヤローラー、ロードローラー、振動プレート、振動 ランマその他これらに類する締固め機械を使用 する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあ つては、1日における当該作業に係る2地点間の最 大距離が50mを超えない作業に限る）							
6. コンクリートプラント（混練機の混練容量が0.45m ³ 以上のもの に限る）又はアスファルトプラント（混練機の混練重量が 200kg以上のものに限る）を設けて行う作業（モル タルを製造するためにコンクリートプラントを設けて行う 作業を除く）又はコンクリートミキサー車を使用するコンクリ ートの搬入作業							
7. 原動機を使用するはつり作業及びコンクリート仕上げ 作業（さく岩機を使用する作業は除く）	85						
8. 動力、火薬又は鋼球を使用して建築物その他の工 作物を解体し、又は破壊する作業（作業地点が連 続的に移動する作業にあつては、1日における最 大距離が50mを超えない作業に限り、さく岩機、コ ンクリートカッター又は掘削機械を使用する作業を除く）							
1号区域 第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居 地域、商業地域、近隣商業地域、準工業地域、用途地域として定められていない地域、工業地域のうち学校、 病院等の周囲おおむね80m以内の区域 2号区域 工業地域のうち学校、病院等の周囲おおむね80m以外の区域 ※1 道路交通法に規定する交通規制が行われている場合の6. の作業にあたっては午後9時まで ※2 道路交通法に規定する交通規制が行われている場合の6. の作業にあたっては午後11時まで							

(2) 環境の目標

環境の目標は、「工事に伴って発生する音により、計画地周辺あるいは計画地周辺道路沿道に著しい影響を及ぼさないこと（「環境確保条例」に基づく「指定建設作業に適用する騒音の勧告基準」に定める基準、「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）」としました。

(3) 工事中の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

- ア．建設機械の稼働に伴う建設作業騒音
- イ．工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

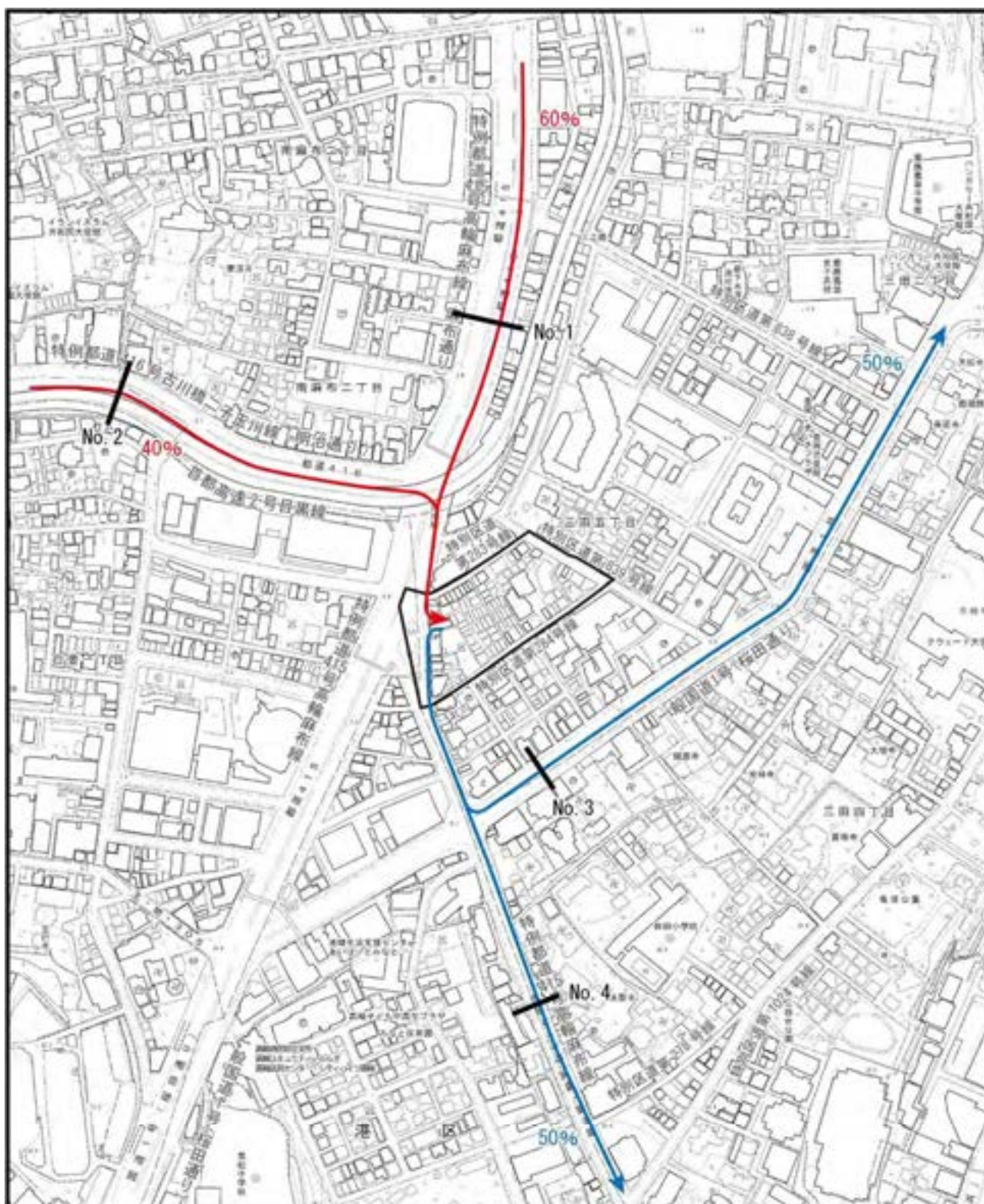
2) 予測地域・予測地点

ア．建設機械の稼働に伴う建設作業騒音

予測地域・予測地点は、計画地周辺としました。

イ．工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

予測地域・予測地点は、工事用車両の主な走行ルートを対象とし、周辺の土地利用状況等を考慮して、図 3.5.1-1 に示す計画地周辺の 4 地点としました。



凡 例

- 計画地
- 工事用車両走行予定ルート（入庫）
- 工事用車両走行予定ルート（出庫）
- 予測地点（No. 1～No. 4）



Scale 1:5,000

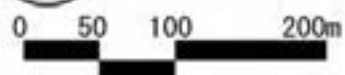


図 3.5.1-1
工事用車両の走行に伴う
騒音・振動の予測地点

3) 予測方法・予測条件

ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音

(7) 予測手法

予測は、伝搬理論式により、騒音レベル「90%レンジの上端値（ L_5 ）」を算出する方法としました。

a. 予測手順

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測は、図 3. 5. 1-2 に示すフローに従って行いました。

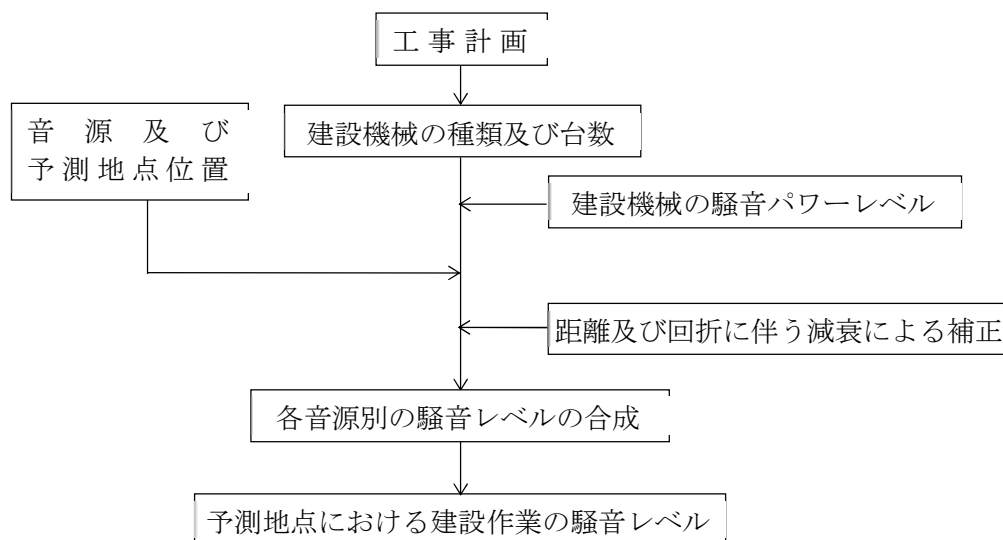


図 3. 5. 1-2 建設機械の稼働による建設作業騒音の予測フロー

b. 予測式

予測は、「建設工事騒音の予測モデル（ASJ CN-Model 2007）」（平成 20 年 日本音響学会誌 64 巻 4 号）の機械別予測法により、個々の騒音発生源（建設機械）から受音点における騒音レベルを、伝搬理論式を用いて算出し、これらを騒音レベルの合成式により合成する方法としました。

○伝搬理論式

$$L_i = L_w - 20 \log_{10} r - 8 - \Delta L_d$$

$$\text{ここで、 } L = 10 \log_{10} (10^{L_1/10} + 10^{L_2/10})$$

L_i : 予測地点における建設機械（ i ）毎の騒音レベル（dB）

L_w : 騒音パワーレベル（dB）

r : 音源から受音点までの距離（m）

ΔL_d : 回折による補正量（dB）

○回折減衰式

[予測地点から音源が見えない場合]

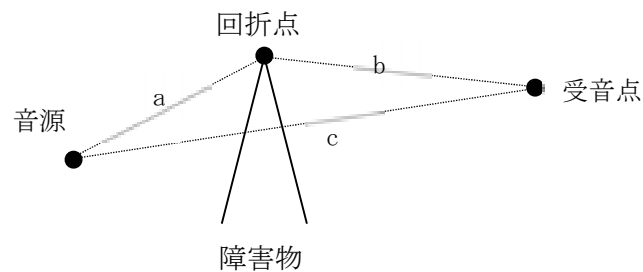
$$\Delta L_d = \begin{cases} -10 \log_{10} \delta - 18.4 & \delta \geq 1 \\ -5 - 15.2 \sinh^{-1} \left(|\delta|^{0.42} \right) & 0 \leq \delta < 1 \end{cases}$$

[予測地点から音源が見える場合]

$$\Delta L_d = \begin{cases} -5 + 15.2 \sinh^{-1} \left(|\delta|^{0.42} \right) & 0 < \delta \leq 0.073 \\ 0 & 0.073 < \delta \end{cases}$$

ここで、

δ : 行路差 (= a + b - c)



○騒音レベルの合成式

$$L = 10 \log_{10} \left(\sum_{i=1}^n 10^{\frac{L_i}{10}} \right)$$

ここで、

L : 合成騒音レベル (dB)

L_i : 建設機械 (i) 毎の騒音レベル (dB)

n : 音源とした建設機械台数

(イ) 予測時点

予測時点は、建設機械の稼働による騒音の影響が最大となる時点（工事開始後 34 ヶ月目）としました。

(ウ) 予測条件

a. 建設機械の種類、台数及び騒音パワーレベル

建設機械の種類、台数及び騒音パワーレベルは、表 3.5.1-3 に示すとおりです。

表 3.5.1-3 建設機械の種類、稼働台数及び騒音パワーレベル

建設機械	稼働台数 (台)	騒音パワーレベル (dB)
バックホウ (0.8m³)	2	89
70t クローラークレーン	1	73
クレーン車 20～60t	7	78

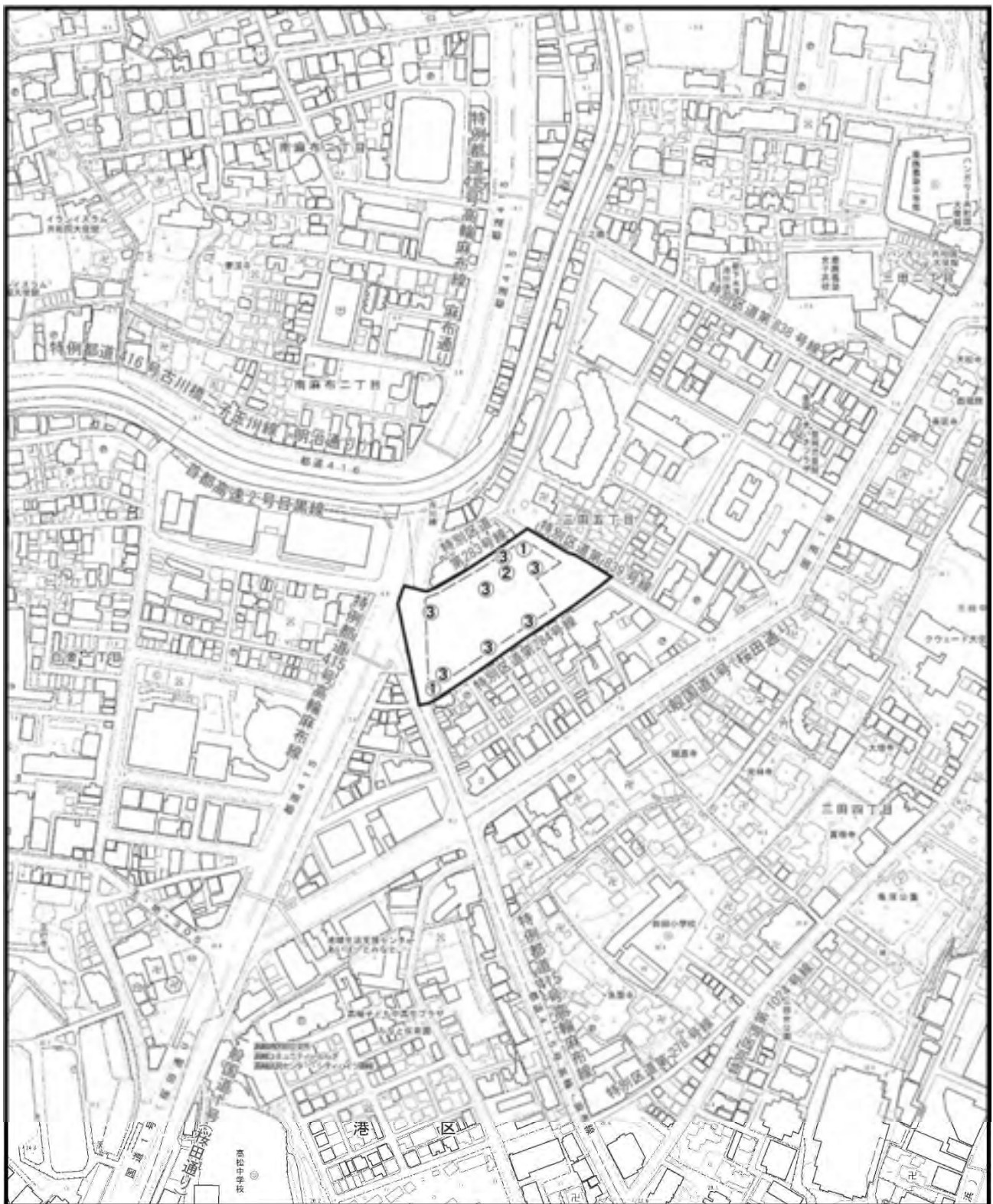
資料：「建設工事騒音の予測モデル ASJ CN-Model 2007」（平成 20 年 一般社団法人日本音響学会）

b. 音源及び予測地点位置

音源（建設機械）の配置は、図 3.5.1-3 に示すとおりです。なお、これらの建設機械が全て同時に稼働することは少ないと考えられますが、予測は全て同時に稼働した場合を設定しました。

また、計画地には高さ 3m の仮囲いを設置する計画であり、これによる回折減衰を考慮しました。

予測高さは、地上 1.2m としました。



凡 例



計画地

仮囲い

① バックホウ (0.8m³)

② 70t クローラークレーン

③ クレーン車 20 ~ 60t



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 3.5.1-3 建設機械の配置図

イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

(7) 予測手法

予測は、日本音響学会式（ASJ RTN-Model 2018）により、等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）を算出する方法としました。

a. 予測手順

工事用車両の走行に伴う騒音の予測は、図 3.5.1-4 に示すフローに従って行いました。

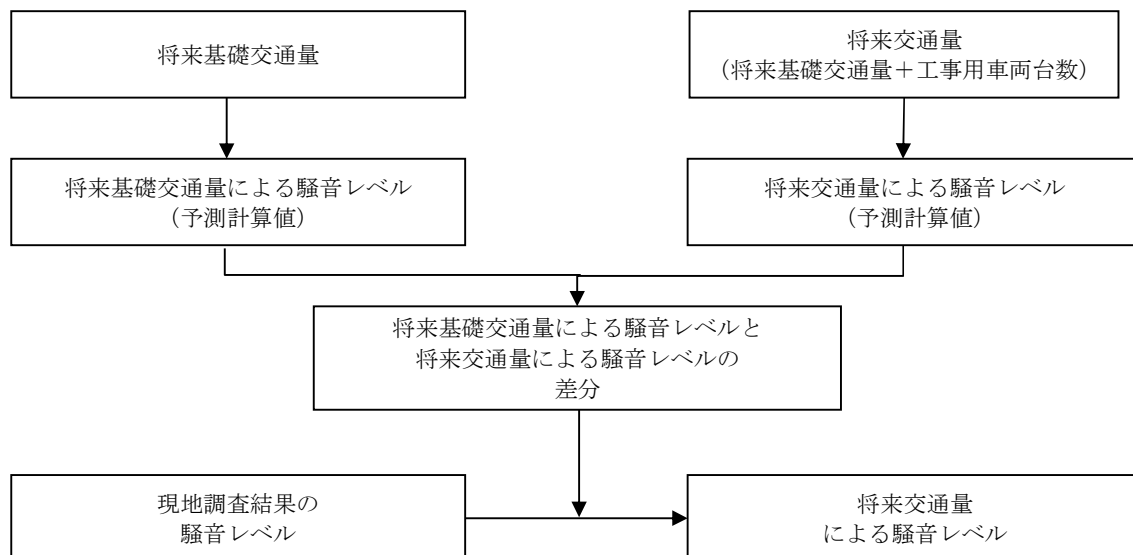


図 3.5.1-4 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測フロー

b. 予測式

予測は、「2.5.1 音 (3) 3) ア. (7) b. 予測式」(p.173、174)と同様としました。

(4) 予測時点

予測時点は、工事用車両が騒音に与える影響が最大となる時点（工事開始後7ヶ月目）としました。

(7) 予測条件

a. 将来交通量

将来基礎交通量及び将来交通量は、「3.3 大気（大気質）(3) 3) イ. (7) a. 将来交通量」(p.336～338)に示すとおりです。

b. その他の条件

道路条件、音源及び予測地点位置、走行速度は、「2.5.1 音 (3) 3) イ. (7) d. 走行速度」(p.179)と同様としました。

4) 予測結果

ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果は、図 3.5.1-5 に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う騒音レベル (L_5) は、計画地南側において最大 77dB と予測されます。

イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

工事用車両の走行に伴う予測結果は、表 3.5.1-4 に示すとおりです。

工事用車両の走行に伴う等価騒音レベル (L_{Aeq}) は 67～70dB と予測され、工事用車両による騒音レベルの増加分は 1dB 未満です。

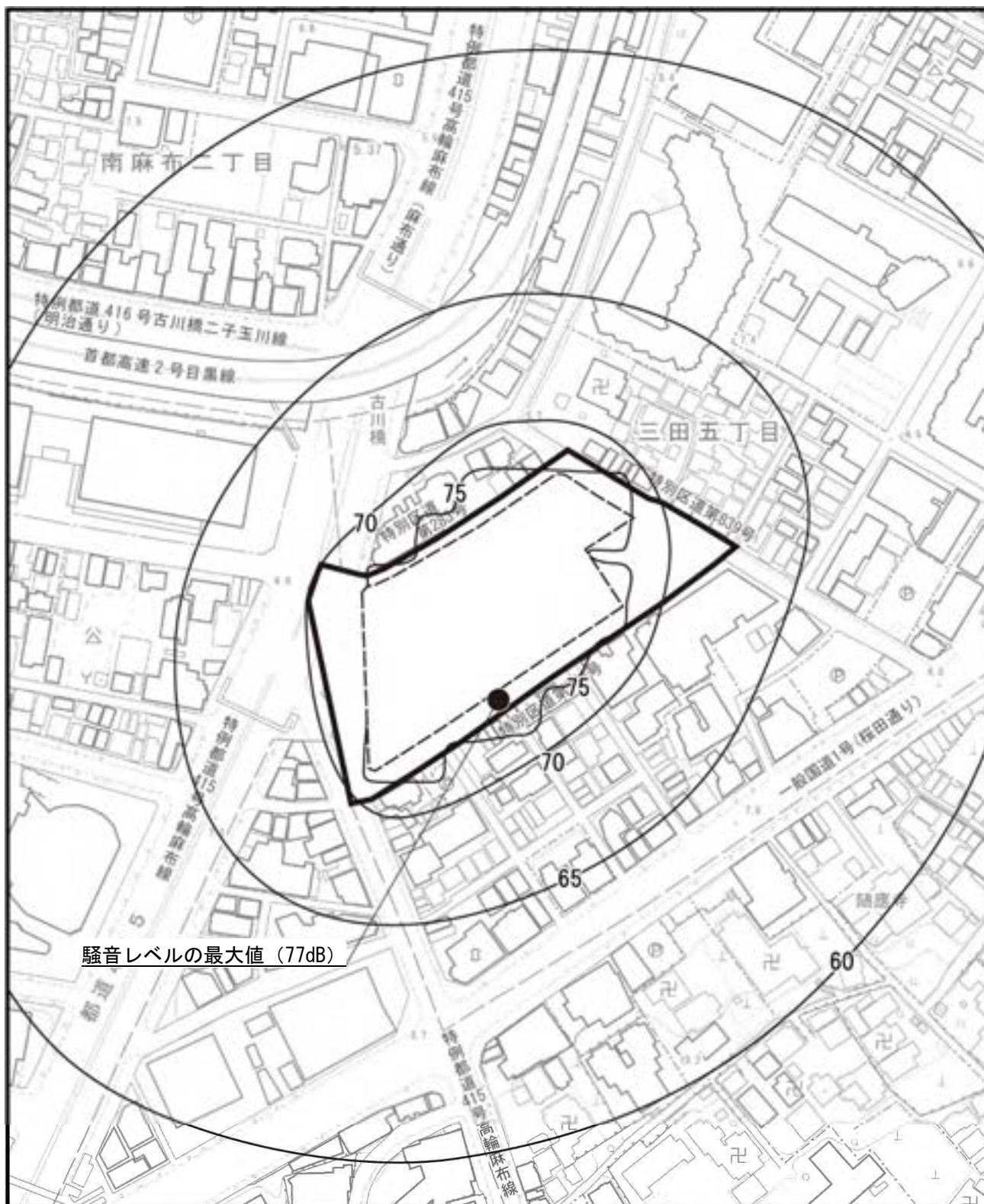
表 3.5.1-4 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果

単位：dB

予測地点	時間区分	等価騒音レベル (L_{Aeq})			工事用車両による増加分 (A-B)
		現地調査結果の騒音レベル	将来基礎交通量による騒音レベル (A)	将来交通量による騒音レベル (B)	
No. 1	昼間	70	70 (70.0)	70 (70.1)	1 未満 (0.1)
No. 2	昼間	68	68 (68.0)	68 (68.1)	1 未満 (0.1)
No. 3	昼間	67	67 (67.0)	67 (67.2)	1 未満 (0.2)
No. 4	昼間	70	70 (70.0)	70 (70.3)	1 未満 (0.3)

注 1) 表中の地点番号は、図 3.5.1-1 (p.364) の番号に対応します。

注 2) 時間区分は、昼間：6 時～22 時です。



凡 例

- 計画地
- 仮囲い
- 建設機械の稼働に伴う騒音レベル
- 騒音レベルの最大値 (77dB)



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図 3.5.1-5 建設機械の稼働に伴う
建設作業騒音の予測結果

単位 : dB

(4) 予測結果に基づく対策

- 建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努めます。
- 作業時間及び作業手順については、周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程を十分検討します。
- 可能な限り最新の低騒音型建設機械の使用及び低騒音な施工方法の採用に努めます。
- 建設機械の稼働にあたっては、アイドリングストップの実施、不必要な空ふかし、急発進・急停止等の禁止を徹底します。
- 建設機械は、定期的な整備点検を行い、故障や異常の早期発見を行います。
- 土砂、資材等の搬入出に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。
- 工事用車両の走行ルートを限定し、安全走行等により騒音の低減に努めます。
- 工事用車両が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めます。
- 工事用車両の出入口には適宜交通誘導員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う騒音の低減に努めます。
- 作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、通勤車両台数の削減に努めます。
- 工事の際には、白金高輪駅周辺の開発状況を把握するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺環境への影響の低減に努めます。

(5) 環境の目標との比較

1) 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果と環境の目標との比較は、表 3. 5. 1-5 に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う騒音レベル (L_5) の最大値は 77dB と予測され、「環境確保条例」に基づく勧告基準を下回っています。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

表 3. 5. 1-5 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果と環境の目標との比較

予測地点	騒音レベル (L_5)	環境の目標
騒音レベルが最大値となる 計画地南側	77 dB	80 dB 以下

2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果と環境の目標との比較は、表 3. 5. 1-6 に示すとおりです。

工事用車両の走行に伴う等価騒音レベル (L_{Aeq}) は 67～70dB と予測され、「環境基本法」に基づく環境基準に対して、全ての地点で満足しました。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

表 3. 5. 1-6 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果と環境の目標との比較

単位：dB

予測地点	時間区分	等価騒音レベル (L_{Aeq})				環境の目標 (環境基準)
		現地調査結果 の騒音レベル	将来基礎 交通量による 騒音レベル (A)	将来交通量 による 騒音レベル (B)	増加分 (A-B)	
No. 1	昼間	70[○]	70[○]	70[○]	1 未満 (0. 1)	70
No. 2	昼間	68[○]	68[○]	68[○]	1 未満 (0. 1)	70
No. 3	昼間	67[○]	67[○]	67[○]	1 未満 (0. 2)	70
No. 4	昼間	70[○]	70[○]	70[○]	1 未満 (0. 3)	70

注 1) 表中の地点番号は、図 3. 5. 1-1 (p. 364) の番号に対応します。

注 2) 時間区分は、昼間：6 時～22 時です。

注 3) [] 内は環境基準との比較を表します。 ○：環境基準以下 ×：環境基準超過

(空白のページ)

3.5.2 振動

工事中における建設機械の稼働に伴う建設作業振動及び工事用車両の走行に伴う道路交通振動について予測、評価を行いました。

(1) 地域の現況

地域の現況は、「2.5.2 振動 (1)地域の現況」(p.185～197)に示すとおりです。

なお、「振動規制法」(昭和51年6月 法律第64号)に基づく特定建設作業の振動に関する規制基準及び「環境確保条例」に基づく指定建設作業に係る勧告基準は、表3.5.2-1及び表3.5.2-2に示すとおりです。

表 3.5.2-1 「振動規制法」による特定建設作業振動に関する規制基準

作 業 区 分 (特定建設作業)	敷地境界に おける振動 レベル (dB)	作 業 間		1 日にお ける延べ 作業時間		同一場所 における 連続作業 期間	日曜・休 日にお ける作 業
		1号区 域	2号区 域	1号区 域	2号区 域		
1. くい打機（もんけん及び圧入式くい打機を除く）、くい抜機（油圧式くい抜機を除く）又はくい打くい抜機（圧入式くい打くい抜機を除く）を使用する作業	75	午前 7時 ～ 午後 7時	午前 6時 ～ 午後 10時	10 時 間 以 内	14 時 間 以 内	6 日 以 内	禁 止
2. 鋼球を使用して建築物その他の工作物を破壊する作業							
3. 舗装版破碎機を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあつては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る）							
4. ブレーカー（手持式のものを除く）を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあつては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る）							
1号区域	第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、商業地域、近隣商業地域、準工業地域、用途地域として定められていない地域、工業地域のうち学校、病院等の周囲おおむね80m以内の区域						
2号区域	工業地域のうち学校、病院等の周囲おおむね80m 以外の区域						

表 3.5. 2-2 「環境確保条例」による指定建設作業に係る勧告基準

作 業 区 分 (指定建設作業)	敷地境界 における 振動レベル (dB)	作 業 時 間		1日における延 べ作業時間		同一場所 における 連続作業 期間	日曜・休 日におけ る作業
		1 号 区 域	2 号 区 域	1 号 区 域	2 号 区 域		
1. くい打機（もんけんを除く）、くい抜機若しくはくい打くい抜機（加圧式くい打くい抜機を除く）を使用する作業又は穿（せん）孔機を使用するくい打設作業	70	午前 7 時 ～ 午後 7 時	午前 6 時 ～ 午後 10 時	10 時 間 以 内	14 時 間 以 内	6 日 以 内	禁 止
2. さく岩機又はコンクリートカッターを使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る。）							
3. ブルトナー、パワーショベル、バックホウ、その他これら類する掘削機械を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る）							
4. 空気圧縮機（電動機以外の原動機を用いるものであって、その原動機の定格出力が15kw以上のものに限る）を使用する作業（さく岩機の動力として使用する作業を除く）	65						
5. 振動ローラー、タイヤローラー、ロードローラー、振動プレート、振動ハンマ、その他これらに類する締め固め機械を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る）	70						
6. 動力、火薬を使用して建築物その他の工作物を解体し、又は破壊する作業（作業地点が連続的に移動する当該作業にあっては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限りさく岩機、コンクリートカッター又は掘削機械を使用する作業を除く）	75						
1号区域	第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、商業地域、近隣商業地域、準工業地域、用途地域として定められていない地域、工業地域のうち学校、病院等の周囲おおむね80m以内の区域						
2号区域	工業地域のうち学校、病院等の周囲おおむね80m以外の区域						

(2) 環境の目標

環境の目標は、「工事に伴って発生する振動により、計画地周辺あるいは計画地周辺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「指定建設作業に適用する振動の勧告基準」に定める基準、「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）」としました。

(3) 工事中の予測

1) 予測事項

予測事項は、以下のとおりです。

- ア．建設機械の稼働に伴う建設作業振動
- イ．工事用車両の走行に伴う道路交通振動

2) 予測地域・予測地点

ア．建設機械の稼働に伴う建設作業振動

予測地域・予測地点は、計画地周辺としました。

イ．工事用車両の走行に伴う道路交通振動

予測地域・予測地点は、工事用車両の主な走行ルートを対象とし、周辺の土地利用状況等を考慮して、「3.5.1 音 (3) 2) イ．工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 図 3.5.1-1」(p. 364) に示す3地点としました。

3) 予測方法・予測条件

ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業振動

(7) 予測手法

予測は、伝搬理論式により、振動レベル「80%レンジの上端値 (L_{10})」を算出する方法としました。

a. 予測手順

建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測は、図 3. 5. 2-1 に示すフローに従って行いました。

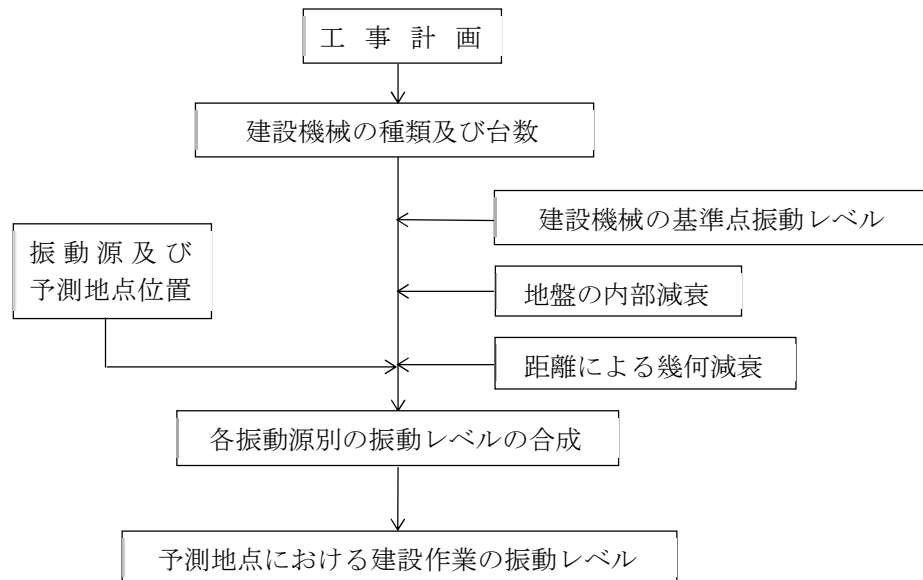


図 3. 5. 2-1 建設機械の稼働による建設作業振動の予測フロー

b. 予測式

予測は、「建設作業振動対策マニュアル」((社)日本建設機械化協会、平成6年4月)による個々の振動発生源(建設機械)からの受振点における振動レベルを、距離減衰式を用いて算出し、これらを振動レベル合成式により合成する方法としました。

○距離減衰式

$$L_r = L_0 - 20 \cdot \log_{10} (r / r_0)^n - 8.68 \lambda (r - r_0)$$

ここで、

L_r : 振動源から r (m) 離れた点の振動レベル (dB)

L_0 : 振動源から r_0 (m) 離れた点の振動レベル (dB)

λ : 地盤の内部減衰定数

粘土層を想定し、0.01としました。

n : 振動波の種類によって決まる定数

実体波と表面波の複合した波として、 $n=0.75$ としました。

○振動レベルの合成式

$$L = 10 \cdot \log_{10} \left(\sum_{i=1}^n 10^{(L_{ri}/10)} \right)$$

ここで、

L : 合成振動レベル (dB)

L_{ri} : 各建設機械からの振動レベル (dB)

(イ) 予測時点

予測時点は、建設機械の稼働による振動の影響が最大となる時点（工事開始後 9 ヶ月目）としました。

(ウ) 予測条件

a. 建設機械の種類、台数及び基準点振動レベル

建設機械の種類、台数及び基準点振動レベルは、表 3.5.2-3 に示すとおりです。

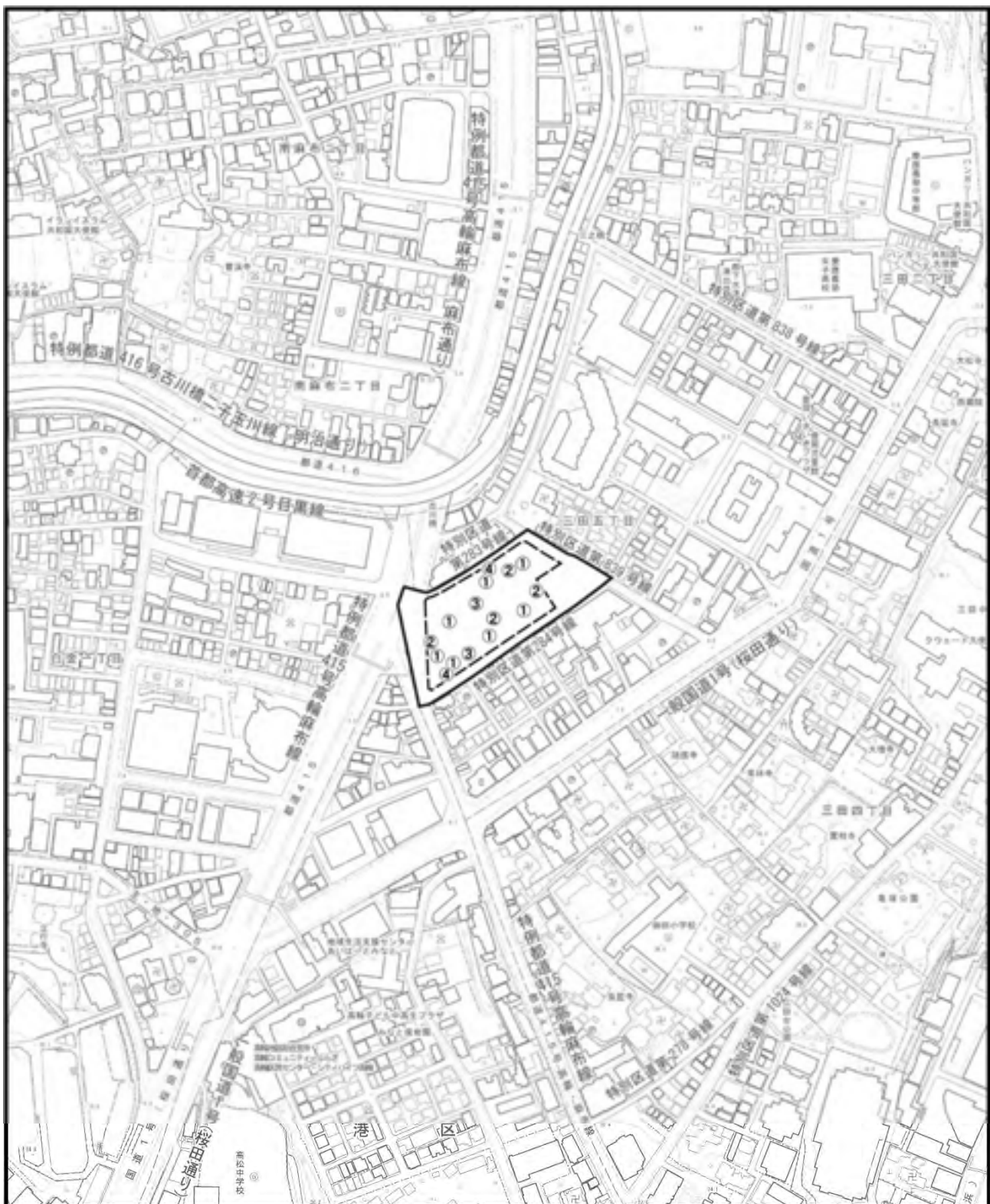
表 3.5.2-3 建設機械の種類、台数及び基準点振動レベル

建設機械	稼働台数 (台)	基準点振動レベル (dB)	基準点距離 (m)
バックホウ (0.45m ³)	7	57	7
クラムシェル	4	63	7
クレーン車 20～60t	2	40	7
コンクリートポンプ車	2	56	20
コンクリートミキサー車	2	46	5

資料：「建設機械の騒音・振動データブック」（平成 2 年 建設省土木研究機械研究室）
「土木研究所資料第 1739 号 建設騒音振動の予測評価手法に関する研究第 1 報」（昭和 56 年 11 月 建設省土木研究機械研究室）

b. 振動源及び予測地点位置

振動源（建設機械）の配置は、図 3.5.2-2 に示すとおりです。なお、これらの建設機械が全て同時に稼働することは少ないと考えられますが、予測は全て同時に稼働した場合を設定しました。また、予測高さは、地盤面上としました。



凡 例



計画地

仮囲い

- ① バックホウ (0.45m³)
- ② クラムシェル
- ③ クレーン車 20 ~ 60t
- ④ コンクリートポンプ車、生コンクリート車



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

図 3.5.2-2 建設機械の配置図

イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通振動

(7) 予測手法

予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月 国土交通省、独立行政法人 土木研究所）に示される予測式により、振動レベル（ L_{10} ）を算出する方法としました。

ア. 予測手順

工事用車両の走行に伴う振動の予測は、図 3.5.2-3 に示すフローに従って行いました。

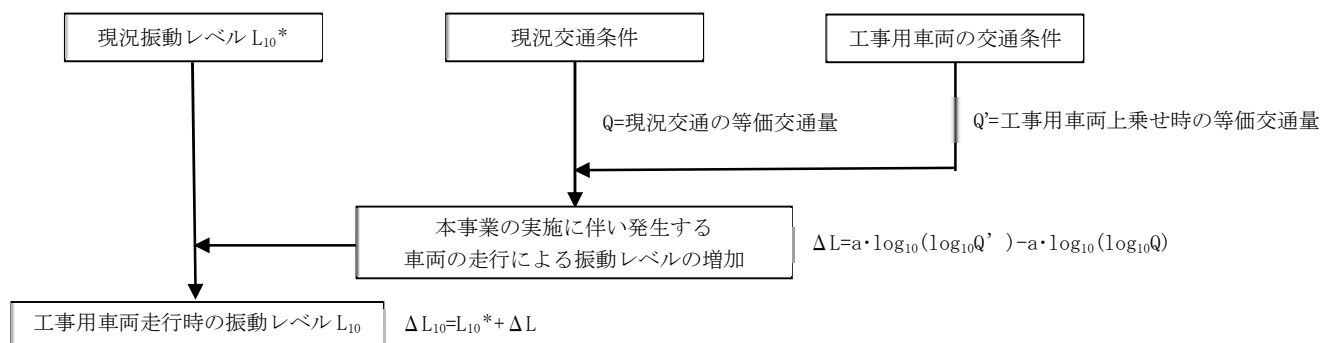


図 3.5.2-3 工事用車両の走行に伴う道路交通振動レベルの予測フロー

イ. 予測式

予測は、「2.5.2 振動（3）3）イ. b. 予測式」（p.199）と同様としました。

(イ) 予測時点

予測時点は、工事用車両走行による振動の影響が最大となる時点（工事開始後 7 ヶ月目）としました。

(ロ) 予測条件

ア. 将来交通量

将来基礎交通量及び将来交通量は、「3.3 大気質（3）3）イ ウ）ア. 将来交通量」（p.336～338）に示すとおりです。

イ. その他の条件

道路条件、走行速度、地盤卓越振動数は、「2.5.2 振動（3）3）（ウ）. 予測条件」（p.200）と同様としました。

4) 予測結果

(7) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動

建設機械の稼働に伴う予測結果は、図 3.5.2-4 に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う振動レベル (L_{10}) は、計画地敷地境界西側において最大 63dB と予測されます。

(イ) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動

工事用車両の走行に伴う予測結果は、表 3.5.2-4 に示すとおりです。

工事用車両の走行に伴う振動レベル (L_{10}) は、昼間で 40～46dB、夜間で 39～45dB と予測され、工事用車両による振動レベルの増加分は 1dB 以下です。

表 3.5.2-4 工事用車両の走行に伴う道路交通振動レベルの予測結果

単位：dB

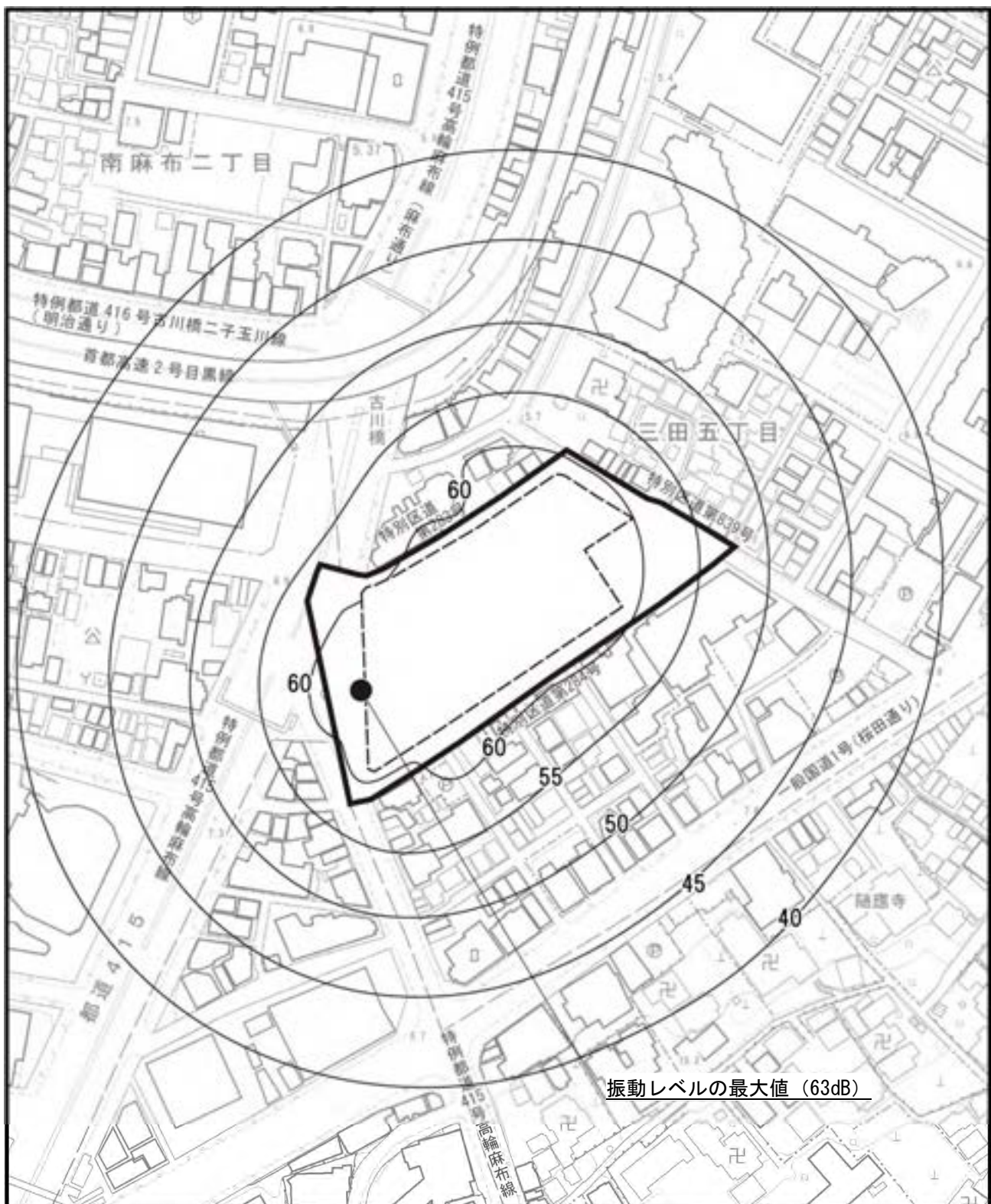
予測地点	時間区分	最大値の時間帯	振動レベル (L_{10})			工事用車両による増加分 (A-B)
			現地調査結果の振動レベル	将来基礎交通量による振動レベル (A)	将来交通量による振動レベル (B)	
No. 1	昼間	8時～9時	46	46	46	1 未満
	夜間	7時～8時	45	45	45	1 未満
No. 2	昼間	9時～10時	40	40	40	1 未満
	夜間	7時～8時	39	39	39	1 未満
No. 3	昼間	9時～10時	46	46	46	1 未満
	夜間	—	—	—	—	—
No. 4	昼間	11時～12時	45	45	46	1
	夜間	—	—	—	—	—

注 1) 表中の地点番号は、図 3.5.1-1 (p. 364) の番号に対応します。

注 2) 時間の区分は、昼間：8 時～20 時、夜間：20 時～翌 8 時です。

注 3) 最大値の時間帯は、将来交通量による振動レベルが最大となる時間帯です。

注 4) No. 3 及び No. 4 の夜間は、工事用車両の走行はないため「—」で示しました。



凡 例

- 計画地
- 仮囲い
- 建設機械の稼働に伴う振動レベル
- 振動レベルの最大値 (63dB)



Scale 1:2,500

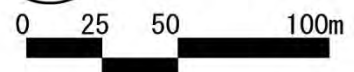


図 3.5.2-4 建設機械の稼働に伴う
建設作業振動の予測結果

単位 : dB

(4) 予測結果に基づく対策

- 建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努めます。
- 作業時間及び作業手順については、周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程を十分検討します。
- 可能な限り低振動な施工方法の採用に努めます。
- 建設機械は、定期的な整備点検を行い、故障や異常の早期発見を行います。
- 土砂、資材等の搬入出に際しては、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事用車両の走行台数を減らすよう努めます。
- 工事用車両の走行ルートを限定し、安全走行等により振動の低減に努めます。
- 工事用車両が一時的に集中しないよう、工事工程の平準化に努めます。
- 工事用車両の出入口には適宜交通誘導員を配置して、通行人の安全の確保に努めるとともに、交通渋滞とそれに伴う振動の低減に努めます。
- 作業員の通勤には、公共交通機関の利用、通勤車両の相乗り等を奨励し、通勤車両台数の削減に努めます。
- 工事の際には、白金高輪駅周辺の開発状況を把握するとともに、周辺開発事業者と工事の状況について情報を共有することなどを検討し、周辺環境への影響の低減に努めます。

(5) 環境の目標との比較

1) 建設機械の稼働に伴う建設作業振動

建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果と環境の目標との比較は、表 3.5.2-5 に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う振動レベル (L_{10}) の最大値は 63dB と予測され、「環境確保条例」に基づく勧告基準を下回っています。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

表 3.5.2-5 建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果と環境の目標との比較

予測地点	振動レベル (L_{10})	環境の目標
振動レベルが最大値となる 計画地敷地境界南西側	63 dB	70 dB 以下

2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動

工事用車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果と環境の目標との比較は、表 3.5.2-6 に示すとおりです。

工事用車両の走行に伴う振動レベル (L_{10}) は、昼間で 40～56dB、夜間で 39～45dB と予測され、「環境確保条例」に基づく規制基準に対して、全地点で同基準を下回っています。

したがって、環境の目標を満たすと考えます。

表 3.5.2-6 工事用車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果と環境の目標との比較

単位：dB

予測地点	時間区分	最大値の時間帯	振動レベル (L_{10})				環境の目標 (規制基準)
			現地調査 結果の 振動レベル	将来基礎交通 量による 振動レベル (A)	将来交通量 による 振動レベル (B)	増加分 (A-B)	
No. 1	昼間	8 時～9 時	46 [○]	46 [○]	46 [○]	1 未満	65
	夜間	7 時～8 時	45 [○]	45 [○]	45 [○]	1 未満	60
No. 2	昼間	9 時～10 時	40 [○]	40 [○]	40 [○]	1 未満	65
	夜間	7 時～8 時	39 [○]	39 [○]	39 [○]	1 未満	60
No. 3	昼間	9 時～10 時	46 [○]	46 [○]	46 [○]	1 未満	65
	夜間	—	—	—	—	—	—
No. 4	昼間	11 時～12 時	45 [○]	45 [○]	46 [○]	1	65
	夜間	—	—	—	—	—	—

注 1) 表中の地点番号は、図 3.5.1-1 (p.364) の番号に対応します。

注 2) 時間の区分は、No. 1、No. 2 については昼間：8 時～20 時、夜間：20 時～翌 8 時、No. 3 については昼間：8 時～19 時、夜間：19 時～翌 8 時です。

注 3) 最大値の時間帯は、将来交通量による振動レベルが最大となる時間帯です。

注 4) [] 内は、規制基準との比較を表します。 ○：規制基準以下 ×：規制基準超過

注 5) No. 3 及び No. 4 の夜間は、工事用車両の走行はないため「—」で示しました。

(空白のページ)