

4. 事後調査の結果

4.1 交通

4.1.1 自動車交通量

本事業による発生集中交通量（自動車）が、周辺地域に著しい影響を及ぼしていないことを確認するため調査を実施しました。

A. 環境の調査

（１）調査項目

調査項目は、出入自動車の状況、通過交通量の状況としました。

（２）調査方法

ア. 調査地点

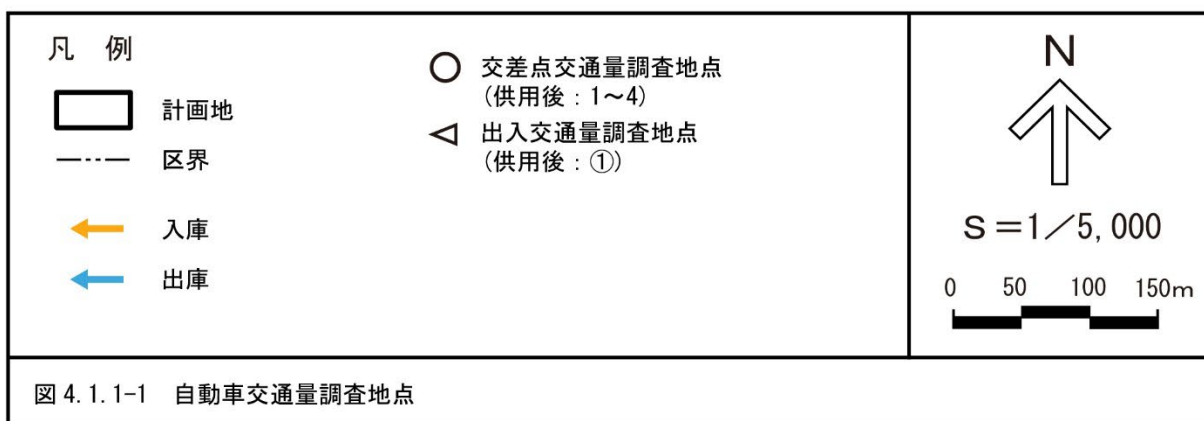
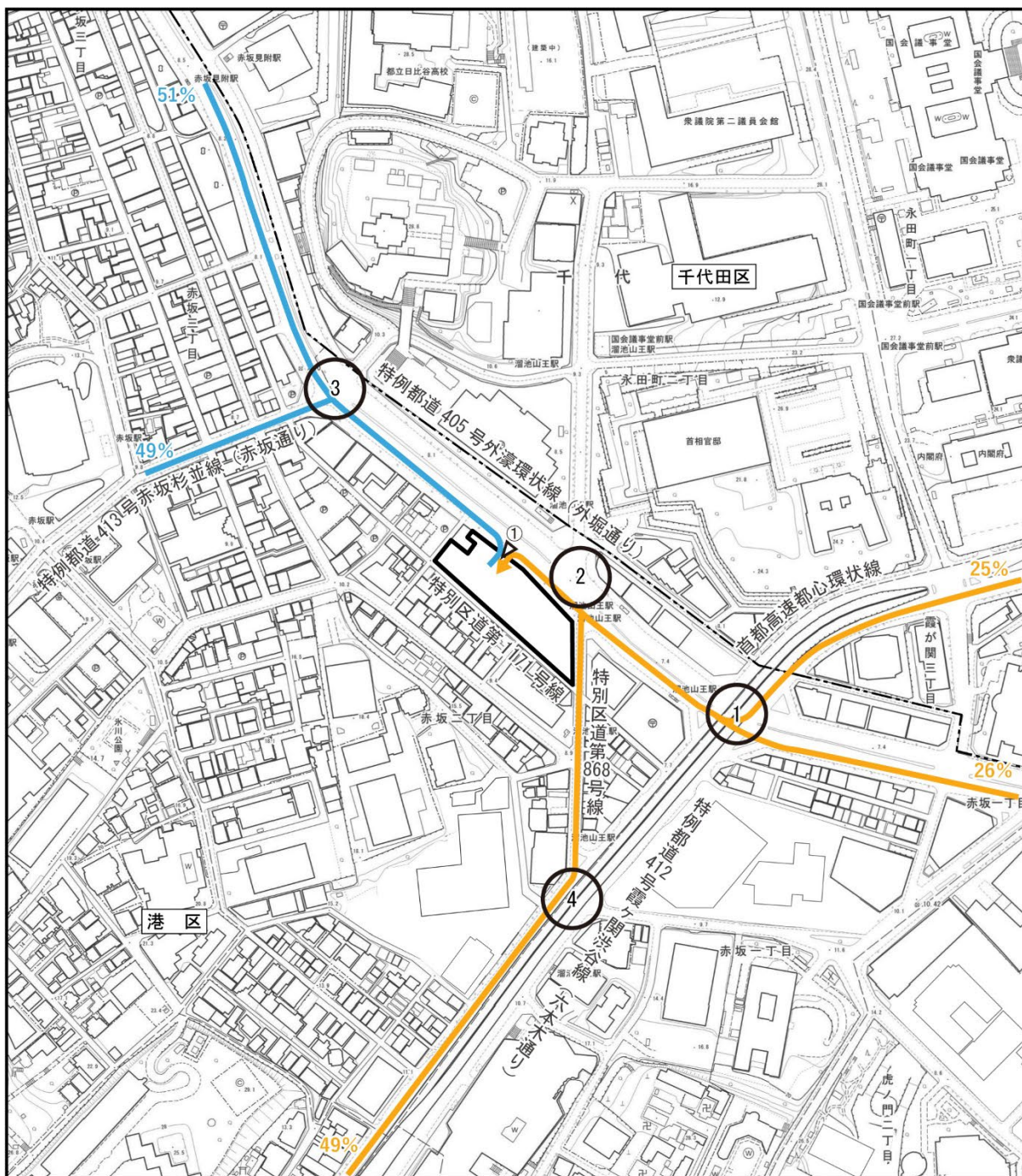
調査地点は図 4.1.1-1 に示すとおり、出入自動車の状況は駐車場出入口 1 地点、通過交通量の状況は交差点 4 地点としました。

イ. 調査時期・調査時間

調査時期・調査時間については、出入自動車の状況は、令和 8 年 2 月 12 日（木）7 時～2 月 13 日（金）7 時の 24 時間調査、通過交通量の状況は、令和 8 年 2 月 12 日（木）7 時～19 時の 12 時間調査としました。

ウ. 調査方法

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



(3) 調査結果

ア. 出入自動車の状況

出入交通量の調査結果は、表 4.1.1-1 に示すとおりです。(資料編 p.1～2 参照)

計画地に出入りした車両台数は、入庫 234 台/日、出庫 238 台/日、合計 472 台/日でした。

表 4.1.1-1 出入交通量の調査結果

調査年月日：令和 8 年 2 月 12 日（木）7 時～2 月 13 日（金）7 時

方向 種別 時間帯	入庫			出庫			合計		
	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)
07:00～08:00	38	2	40	1	1	2	39	3	42
08:00～09:00	26	1	27	5	0	5	31	1	32
09:00～10:00	28	2	30	12	2	14	40	4	44
10:00～11:00	13	5	18	11	5	16	24	10	34
11:00～12:00	14	0	14	13	0	13	27	0	27
12:00～13:00	9	3	12	13	3	16	22	6	28
13:00～14:00	20	1	21	19	0	19	39	1	40
14:00～15:00	10	1	11	11	2	13	21	3	24
15:00～16:00	17	2	19	20	2	22	37	4	41
16:00～17:00	15	0	15	32	2	34	47	2	49
17:00～18:00	10	0	10	37	0	37	47	0	47
18:00～19:00	5	0	5	19	0	19	24	0	24
昼 12 時間計	205	17	222	193	17	210	398	34	432
19:00～20:00	2	0	2	12	0	12	14	0	14
20:00～21:00	2	0	2	6	0	6	8	0	8
21:00～22:00	2	0	2	5	0	5	7	0	7
22:00～23:00	1	0	1	0	0	0	1	0	1
23:00～24:00	1	1	2	0	0	0	1	1	2
00:00～01:00	0	0	0	1	1	2	1	1	2
01:00～02:00	0	1	1	0	1	1	0	2	2
02:00～03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00～04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00～05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00～06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00～07:00	2	0	2	2	0	2	4	0	4
夜 12 時間計	10	2	12	26	2	28	36	4	40
全時間合計	215	19	234	219	19	238	434	38	472

イ. 通過交通量の状況

通過交通量の調査結果は、表 4.1.1-2～表 4.1.1-3 に示すとおりです。(資料編 p.3～21 参照)

a. No.1 交差点 (溜池交差点)

12 時間の断面流入交通量は 10,889～17,463 台、大型車混入率が 6.0～11.1%でした。ピーク時の断面流入交通量は 998～1,660 台、大型車混入率が 8.8～17.6%でした。

b. No.2 交差点 (首相官邸南側交差点)

12 時間の断面流入交通量は 1,287～13,512 台、大型車混入率が 6.7～16.1%でした。ピーク時の断面流入交通量は 144～1,230 台、大型車混入率が 13.1～17.9%でした。

c. No.3 交差点 (山王下交差点)

12 時間の断面流入交通量は 1,204～13,179 台、大型車混入率が 7.5～9.5%でした。ピーク時の断面流入交通量は 91～1,173 台、大型車混入率が 13.0～17.7%でした。

d. No.4 交差点 (赤坂 2 丁目 11 付近交差点)

12 時間の断面流入交通量は 487～16,717 台、大型車混入率が 4.5～11.3%でした。ピーク時の断面流入交通量は 49～1,556 台、大型車混入率が 8.7～22.2%でした。

表 4.1.1-2 交差点の通過交通量調査結果

調査年月日：令和 8 年 2 月 12 日（木）7 時～19 時

交 差 点		断面	断面流入交通量（台）			大型車混入率（％）		
			12 時間	ピーク時		12 時間	ピーク時	
No. 1	溜池交差点	北 (A)	10,889	9:00 ～ 10:00	988	6.0	7:00 ～ 8:00	10.6
		西 (B)	12,663		1,113	11.1		14.8
		南 (C)	14,992		1,198	7.0		8.8
		東 (D)	17,463		1,660	9.8		17.6
		合計	56,007	—	4,959	8.6	—	13.3
No. 2	首相官邸 南側交差点	北 (A)	1,287	9:00 ～ 10:00	144	16.1	7:00 ～ 8:00	13.1
		西 (B)	13,512		1,153	9.7		14.4
		南 (C)	2,488		234	6.7		13.6
		東 (D)	12,942		1,230	9.2		17.9
		合計	30,229	—	2,761	9.5	—	15.8
No. 3	山王下交差点	北 (A)	1,204	18:00 ～ 19:00	91	7.5	7:00 ～ 8:00	13.0
		西 (B)	11,995		1,109	9.5		13.5
		南 (C)	3,087		300	8.9		16.2
		東 (D)	13,179		1,173	8.8		17.7
		合計	29,465	—	2,673	9.1	—	15.6
No. 4	赤坂 2 丁目 11 付近交差点	北 (A)	16,556	10:00 ～ 11:00	1,556	7.0	7:00 ～ 8:00	12.4
		西 (B)	2,657		262	5.8		12.0
		南 (C)	16,717		1,427	6.8		8.7
		東 (D)	1,786		164	4.5		15.0
		西 (E)	487		49	11.3		22.2
		合計	38,203	—	3,458	6.8	—	10.8

注 1) ピーク時間帯は、各交差点の全流入交通量の合計が最大となる時間帯としています。

注 2) 地点 4 の E 断面は、方向 6 のみ計上しています。

表 4.1.1-3(1) No.1 溜池交差点交通量（流入交通量の合計）

時間帯	A断面			B断面			C断面			D断面			合計	
	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	合 計 (台)
7:00- 8:00	618	73	691	633	110	743	896	86	982	1,018	217	1,235	3,165	3,651
8:00- 9:00	782	84	866	806	120	926	1,083	93	1,176	1,259	203	1,462	3,930	4,430
9:00-10:00	912	76	988	952	161	1,113	1,100	98	1,198	1,443	217	1,660	4,407	4,959
10:00-11:00	865	79	944	876	161	1,037	1,156	126	1,282	1,402	222	1,624	4,299	4,887
11:00-12:00	833	68	901	981	133	1,114	1,074	110	1,184	1,273	168	1,441	4,161	4,640
12:00-13:00	859	69	928	1,020	110	1,130	1,127	104	1,231	1,273	134	1,407	4,279	4,696
13:00-14:00	860	64	924	928	126	1,054	1,179	93	1,272	1,268	147	1,415	4,235	4,665
14:00-15:00	911	41	952	970	112	1,082	1,218	96	1,314	1,375	120	1,495	4,474	4,843
15:00-16:00	868	34	902	944	115	1,059	1,260	93	1,353	1,467	133	1,600	4,539	4,914
16:00-17:00	878	20	898	968	103	1,071	1,205	71	1,276	1,411	64	1,475	4,462	4,720
17:00-18:00	903	25	928	1,115	78	1,193	1,328	42	1,370	1,307	51	1,358	4,653	4,849
18:00-19:00	950	17	967	1,066	75	1,141	1,323	31	1,354	1,256	35	1,291	4,595	4,753
合計	10,239	650	10,889	11,259	1,404	12,663	13,949	1,043	14,992	15,752	1,711	17,463	51,199	56,007

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

表 4.1.1-3(2) No.2 首相官邸南側交差点交通量（流入交通量の合計）

時間帯	A断面			B断面			C断面			D断面			合計		
	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)
7:00- 8:00	53	8	61	668	112	780	108	17	125	615	134	749	1,444	271	1,715
8:00- 9:00	64	16	80	852	120	972	184	17	201	893	132	1,025	1,993	285	2,278
9:00-10:00	107	37	144	1,031	122	1,153	217	17	234	1,094	136	1,230	2,449	312	2,761
10:00-11:00	86	26	112	978	153	1,131	207	21	228	973	145	1,118	2,244	345	2,589
11:00-12:00	106	13	119	1,053	127	1,180	171	11	182	912	127	1,039	2,242	278	2,520
12:00-13:00	82	18	100	1,107	108	1,215	187	15	202	983	98	1,081	2,359	239	2,598
13:00-14:00	81	17	98	1,040	115	1,155	171	12	183	943	113	1,056	2,235	257	2,492
14:00-15:00	107	17	124	1,037	110	1,147	182	14	196	998	88	1,086	2,324	229	2,553
15:00-16:00	83	23	106	1,006	104	1,110	222	17	239	1,100	92	1,192	2,411	236	2,647
16:00-17:00	103	13	116	1,059	105	1,164	221	11	232	1,082	52	1,134	2,465	181	2,646
17:00-18:00	85	11	96	1,210	70	1,280	214	8	222	1,099	45	1,144	2,608	134	2,742
18:00-19:00	123	8	131	1,158	67	1,225	238	6	244	1,059	29	1,088	2,578	110	2,688
合計	1,080	207	1,287	12,199	1,313	13,512	2,322	166	2,488	11,751	1,191	12,942	27,352	2,877	30,229

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

表 4. 1. 1-3(3) No. 3 山王下（日枝神社入口）交差点交通量（流入交通量の合計）

時間帯	A断面			B断面			C断面			D断面			合計		
	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)
7:00- 8:00	47	7	54	603	94	697	124	24	148	617	133	750	1,391	258	1,649
8:00- 9:00	61	5	66	776	114	890	150	36	186	918	135	1,053	1,905	290	2,195
9:00-10:00	101	10	111	948	114	1,062	213	36	249	1,075	132	1,207	2,337	292	2,629
10:00-11:00	112	10	122	889	133	1,022	230	32	262	990	147	1,137	2,221	322	2,543
11:00-12:00	106	11	117	904	112	1,016	254	18	272	921	112	1,033	2,185	253	2,438
12:00-13:00	114	5	119	989	84	1,073	246	18	264	985	94	1,079	2,334	201	2,535
13:00-14:00	108	12	120	945	96	1,041	228	23	251	973	99	1,072	2,254	230	2,484
14:00-15:00	109	13	122	884	94	978	255	27	282	1,036	84	1,120	2,284	218	2,502
15:00-16:00	89	8	97	904	88	992	266	22	288	1,084	86	1,170	2,343	204	2,547
16:00-17:00	99	4	103	908	89	997	290	23	313	1,134	64	1,198	2,431	180	2,611
17:00-18:00	78	4	82	1,056	62	1,118	263	9	272	1,138	49	1,187	2,535	124	2,659
18:00-19:00	90	1	91	1,047	62	1,109	294	6	300	1,142	31	1,173	2,573	100	2,673
合計	1,114	90	1,204	10,853	1,142	11,995	2,813	274	3,087	12,013	1,166	13,179	26,793	2,672	29,465

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

表 4.1.1-3(4) No. 4 赤坂 2 丁目 11 交差点交差点交通量 (流入交通量の合計)

時間帯	A断面			B断面			C断面			D断面			E断面			合計		
	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合 計 (台)
7:00- 8:00	1,054	149	1,203	110	15	125	1,013	97	1,110	51	9	60	7	2	9	2,235	272	2,507
8:00- 9:00	1,283	140	1,423	155	15	170	1,251	112	1,363	130	8	138	12	5	17	2,831	280	3,111
9:00-10:00	1,379	169	1,548	223	12	235	1,230	109	1,339	149	14	163	42	9	51	3,023	313	3,336
10:00-11:00	1,399	157	1,556	245	17	262	1,280	147	1,427	155	9	164	41	8	49	3,120	338	3,458
11:00-12:00	1,277	106	1,383	215	21	236	1,203	117	1,320	131	8	139	48	10	58	2,874	262	3,136
12:00-13:00	1,251	95	1,346	228	11	239	1,235	119	1,354	138	8	146	43	7	50	2,895	240	3,135
13:00-14:00	1,280	92	1,372	178	16	194	1,242	98	1,340	159	3	162	49	6	55	2,908	215	3,123
14:00-15:00	1,371	72	1,443	236	12	248	1,350	105	1,455	162	7	169	31	2	33	3,150	198	3,348
15:00-16:00	1,263	54	1,317	206	14	220	1,416	87	1,503	153	8	161	40	3	43	3,078	166	3,244
16:00-17:00	1,246	42	1,288	218	10	228	1,391	76	1,467	140	6	146	45	1	46	3,040	135	3,175
17:00-18:00	1,247	42	1,289	238	8	246	1,461	45	1,506	173	1	174	44	1	45	3,163	97	3,260
18:00-19:00	1,348	40	1,388	250	4	254	1,503	30	1,533	164	0	164	30	1	31	3,295	75	3,370
合計	15,398	1,158	16,556	2,502	155	2,657	15,575	1,142	16,717	1,705	81	1,786	432	55	487	35,612	2,591	38,203

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

B. 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の竣工状況（延床面積等）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

計画建築物の延床面積は、表 4. 1. 1-4 に示すとおり 73, 453. 14m²です。

表 4. 1. 1-4 計画建築物の竣工状況

項目	事後調査結果
延床面積	73, 453. 14m ²

C. 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4. 1. 1-5 に示すとおりです。

表 4. 1. 1-5 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
事務所関係者に対して、掲示板、貼り紙等によって公共交通機関の利用を促します。	事務所関係者に対して、公共交通機関の利用を働きかけました。

D. 予測結果との比較

(1) 出入自動車の状況

出入自動車台数（発生集中交通量）の予測結果と事後調査結果との比較は、表 4.1.1-6 に示すとおりです。1 日の台数は、予測結果の 1,500 台に対し、事後調査結果は 472 台と下回っていました。

表 4.1.1-6 予測結果と事後調査結果との比較（出入自動車台数）

項 目	予測結果	事後調査結果
出入自動車台数	1,500 台/日	472 台/日

(2) 通過交通量の状況

通過交通量の予測結果と事後調査結果との比較は、表 4.1.1-7 に示すとおりです。各交差点のピーク時の断面流入交通量は、一部の断面を除き、事後調査結果は予測結果を下回っていました。No.2 交差点の北（A）断面と No.4 交差点の北（A）、東（D）、西（E）断面では、事後調査結果が予測結果を上回りましたが、関連車両が走行しない流入断面であり、本事業の影響は小さいと考えます。

表 4.1.1-7 予測結果と事後調査結果との比較（ピーク時断面流入交通量）

交 差 点		断面	予測結果 (台/時)	事後調査結果 (台/時)	増減 (台)
No. 1	溜池交差点	北 (A)	1,087	988	-99
		西 (B)	1,248	1,113	-135
		南 (C)	1,570	1,198	-372
		東 (D)	1,673	1,660	-13
		合計	5,578	4,959	-619
No. 2	首相官邸南側 交差点	北 (A)	137	144	7
		西 (B)	1,455	1,153	-302
		南 (C)	430	234	-196
		東 (D)	1,291	1,230	-61
		合計	3,313	2,761	-552
No. 3	山王下交差点	北 (A)	127	91	-36
		西 (B)	1,212	1,109	-103
		南 (C)	411	300	-111
		東 (D)	1,488	1,173	-315
		合計	3,238	2,673	-565
No. 4	赤坂 2 丁目 11 付近 交差点	北 (A)	1,371	1,556	185
		西 (B)	360	262	-98
		南 (C)	2,201	1,427	-774
		東 (D)	148	164	16
		西 (E)	31	49	18
		合計	4,111	3,458	-653

注 1) 表中の地点番号は図 4.1.1-1 (p. 30 参照) の番号に対応します。

注 2) 対象としたピーク時刻は、各交差点の流入交通量が最大となる時間帯としました。

(3) 交差点需要率の状況

交差点需要率の予測結果と事後調査結果の比較は、表 4.1.1-8 に示すとおりです。

各地点の交差点需要率は、No. 1 を除き、事後調査結果は予測結果を下回っていました。No. 1 では、事後調査結果が予測結果を上回りましたが、「(1) 出入自動車の状況」に示すとおり、出入自動車台数の事後調査結果は予測結果を下回っていることから、本事業の影響は小さいと考えます。

なお、事後調査結果の交差点需要率は 0.341～0.742 であり、いずれも 0.9 を下回っていることから、交差点における自動車交通の処理は可能と考えます。

表 4.1.1-8 交差点需要率の予測結果との比較

交 差 点		予測結果	事後調査結果
No. 1	溜池交差点	0.725	0.742
No. 2	首相官邸南側交差点	0.776	0.438
No. 3	山王下交差点	0.519	0.341
No. 4	赤坂 2 丁目 11 付近交差点	0.665	0.442

注 1) 表中の地点番号は図 4.1.1-1 (p. 30 参照) の番号に対応します。

注 2) 対象としたピーク時刻は、各交差点の流入交通量が最大となる時間帯としました。

E. 環境の目標との比較

交差点のピーク時の断面流入交通量については、No. 1 交差点の交差点需要率が予測結果を上回っていましたが、本事業の出入自動車台数の事後調査結果は予測結果を下回り、交差点需要率が交通の処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回っていることから、本事業による影響は小さく、計画地周辺地域の交通環境に著しい影響は及ぼしていないものと考えます。

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

(白紙のページ)

4.1.2 歩行者交通量

本事業による歩行者交通量が、周辺地域に著しい影響を及ぼしていないことを確認するため調査を実施しました。

A. 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、通過交通量（歩行者交通量）の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査地点

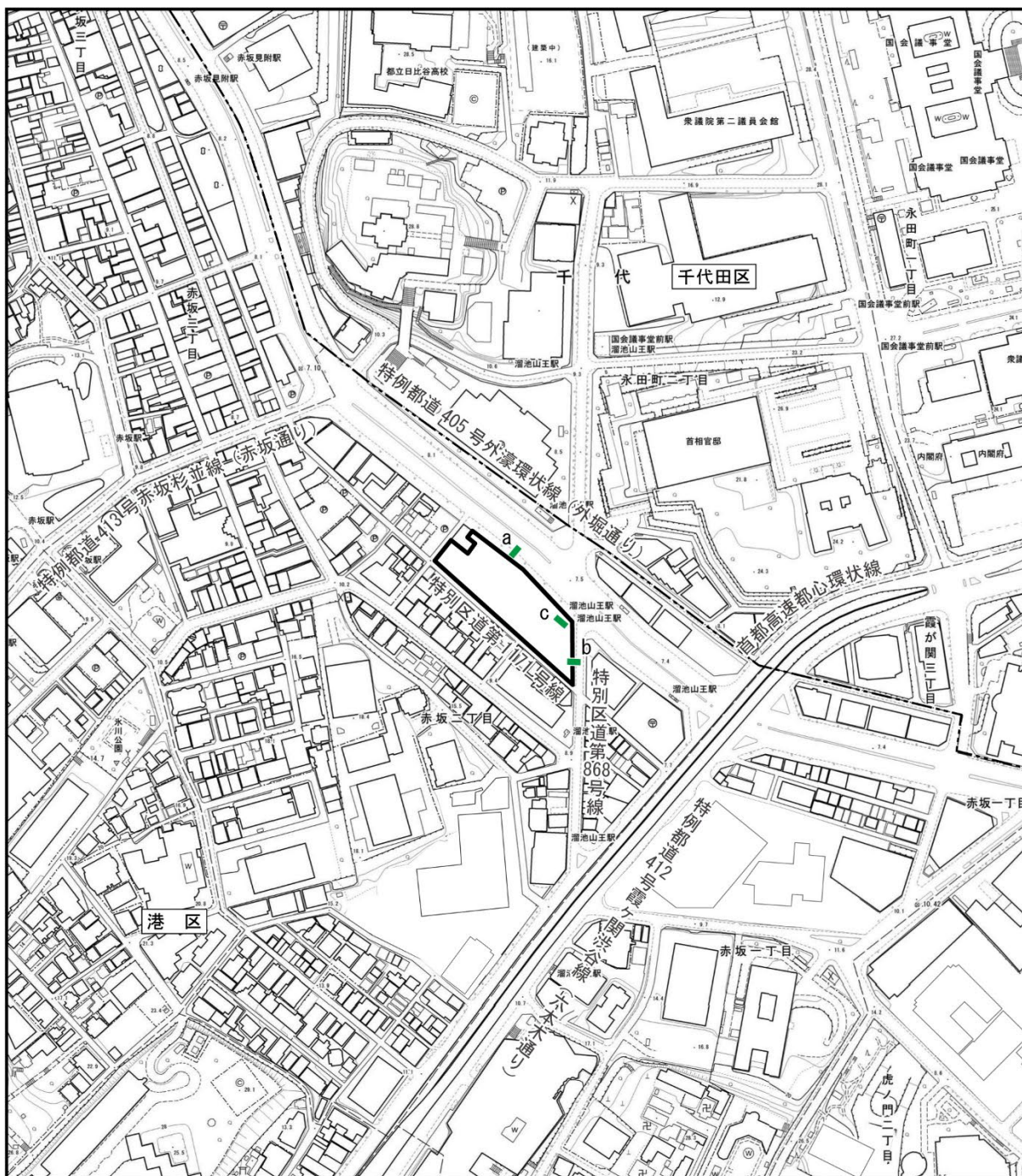
調査地点は図 4.1.2-1 に示すとおり、計画地周辺の歩道上 3 地点としました。

イ. 調査時期・調査時間

調査時期・調査時間については、令和 8 年 2 月 12 日（木）7 時～19 時の 12 時間調査としました。

ウ. 調査方法

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



凡 例

- 計画地
- 区界
- 歩行者類交通量調査地点
(供用後：a、b(歩道部)、c(地下鉄出入口))



S = 1/5,000

0 50 100 150m

図 4.1.2-1 歩行者交通量調査地点

(2) 調査結果

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

ア. 地点 a

12 時間の歩行者・自転車交通量は 5,711 人・台、ピーク時が 733 人・台/時でした。
また、自転車交通量を歩行者交通量に換算した場合の歩行者・自転車交通量（歩行者換算人数交通量）は、ピークとなる 1 時間で 758 人/時、1 分間あたり 12.6 人/分でした。

イ. 地点 b

12 時間の歩行者・自転車交通量は 3,046 人・台、ピーク時が 459 人・台/時でした。
また、自転車交通量を歩行者交通量に換算した場合の歩行者・自転車交通量（歩行者換算人数交通量）は、ピークとなる 1 時間で 465 人/時、1 分間あたり 7.7 人/分でした。

ウ. 地点 c

12 時間の歩行者・自転車交通量は 2,037 人・台、ピーク時が 225 人・台/時でした。
また、自転車交通量を歩行者交通量に換算した場合の歩行者・自転車交通量（歩行者換算人数交通量）は、ピークとなる 1 時間で 225 人/時、1 分間あたり 3.8 人/分でした。

表 4.1.2-1 歩行者交通量調査結果

調査年月日：令和 8 年 2 月 12 日（木）7 時～19 時

地点	12 時間	ピーク時		
	① 歩行者・自転車 (人・台/12 時間)	② 歩行者・自転車 (人・台/時)	③ 歩行者換算人数 (人/時)	④=③÷60 歩行者換算人数 (人/分)
地点 a (歩道部)	5,711	733	758	12.6
地点 b (歩道部)	3,046	459	465	7.7
地点 c (地下鉄出入口)	2,037	225	225	3.8

注 1) ピーク時は、それぞれの地点におけるピーク時（地点 a：18～19 時、地点 b：18～19 時、地点 c：17～18 時）の値です。

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

表 4.1.2-2(1) 歩行者交通量調査結果（地点 a）

調査地点：歩行者a

調査年月日：令和 8年 2月12日（木）

天候：晴れ



方向 種別	ア（西）			イ（東）			合計		
時間帯	歩行者 (人)	自転車 (台)	合 計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	合 計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	合 計 (人・台)
7:00- 8:00	85	12	97	86	13	99	171	25	196
8:00- 9:00	223	41	264	131	18	149	354	59	413
9:00-10:00	248	39	287	111	24	135	359	63	422
10:00-11:00	209	42	251	140	14	154	349	56	405
11:00-12:00	192	19	211	162	18	180	354	37	391
12:00-13:00	298	36	334	282	25	307	580	61	641
13:00-14:00	231	39	270	207	17	224	438	56	494
14:00-15:00	195	34	229	242	12	254	437	46	483
15:00-16:00	196	43	239	198	21	219	394	64	458
16:00-17:00	253	42	295	203	20	223	456	62	518
17:00-18:00	260	55	315	216	26	242	476	81	557
18:00-19:00	410	54	464	249	20	269	659	74	733
全時間合計	2800	456	3256	2227	228	2455	5027	684	5711

表 4.1.2-2(2) 歩行者交通量調査結果（地点 b）

調査地点：歩行者b

調査年月日：令和 8年 2月12日（木）

天候：晴れ



方向 種別	ウ（北）			エ（南）			合計		
時間帯	歩行者 (人)	自転車 (台)	合 計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	合 計 (人・台)	歩行者 (人)	自転車 (台)	合 計 (人・台)
7:00- 8:00	28	2	30	113	5	118	141	7	148
8:00- 9:00	56	19	75	170	3	173	226	22	248
9:00-10:00	59	17	76	138	8	146	197	25	222
10:00-11:00	62	16	78	63	4	67	125	20	145
11:00-12:00	93	8	101	124	13	137	217	21	238
12:00-13:00	232	14	246	205	6	211	437	20	457
13:00-14:00	157	9	166	105	9	114	262	18	280
14:00-15:00	100	12	112	63	2	65	163	14	177
15:00-16:00	110	6	116	52	5	57	162	11	173
16:00-17:00	132	6	138	71	7	78	203	13	216
17:00-18:00	164	18	182	89	12	101	253	30	283
18:00-19:00	228	10	238	214	7	221	442	17	459
全時間合計	1421	137	1558	1407	81	1488	2828	218	3046

表 4.1.2-2(3) 歩行者交通量調査結果（地点 c）

調査地点：歩行者c

調査年月日：令和 8年 2月12日（木）

天候：晴れ



方向 種別	オ（南）			カ（北）			合計		
時間帯	歩行者 （人）	自転車 （台）	合 計 （人・台）	歩行者 （人）	自転車 （台）	合 計 （人・台）	歩行者 （人）	自転車 （台）	合 計 （人・台）
7:00- 8:00	8	0	8	86	0	86	94	0	94
8:00- 9:00	26	0	26	148	0	148	174	0	174
9:00-10:00	46	0	46	170	0	170	216	0	216
10:00-11:00	92	0	92	68	0	68	160	0	160
11:00-12:00	87	0	87	71	0	71	158	0	158
12:00-13:00	109	0	109	99	0	99	208	0	208
13:00-14:00	76	0	76	70	0	70	146	0	146
14:00-15:00	77	0	77	68	0	68	145	0	145
15:00-16:00	106	0	106	50	0	50	156	0	156
16:00-17:00	137	0	137	63	0	63	200	0	200
17:00-18:00	136	0	136	89	0	89	225	0	225
18:00-19:00	134	0	134	57	0	57	191	0	191
全時間合計	1034	0	1034	1039	0	1039	2073	0	2073

B. 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の竣工状況（延床面積等）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

計画建築物の延床面積は、表 4.1.2-3 に示すとおり 73,453.14m²です。

表 4.1.2-3 計画建築物の竣工状況

項目	事後調査結果
延床面積	73,453.14m ²

C. 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.1.2-4 に示すとおりです。

表 4.1.2-4 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
計画地北側及び南側道路沿いに歩道状空地を整備するとともに、計画地東側に駅前広場を整備します。	計画地北側及び南側道路沿いに歩道状空地を整備するとともに、計画地東側に駅前広場を整備しました。（写真 4.1.2-1～4）



写真 4. 1. 2-1 歩道状空地の状況
(①計画地北側)

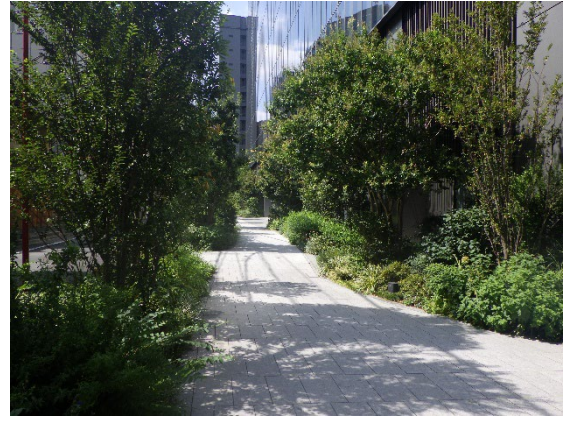


写真 4. 1. 2-2 歩道状空地の状況
(②計画地南側)



写真 4. 1. 2-3 駅前広場の状況
(③計画地東側)



写真 4. 1. 2-4 駅前広場の状況
(④計画地東側)



凡 例

□ 計画地

--- 区界

● 中高木

■ 植栽

■ 植栽 (屋上緑化)

→ 撮影位置・方向



S = 1/1,500

0 15 30 45m

図 4.1.2-2 予測結果に基づく対策の実施状況撮影地点

D. 予測結果との比較

(1) 歩行者サービス水準

表 4.1.2-5 に示す「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版(平成 26 年 6 月 国土交通省)(以下、「大規模開発マニュアル」といいます。)」に基づく歩行者サービスに準じて予測結果と事後調査結果を比較した結果は、表 4.1.2-6 に示すとおりであり、サービス水準は予測結果と同様に自由歩行可能な A でした。歩行者流量が予測結果を下回った要因としては、本事業及び駅との連絡通路整備に伴う歩行者動線の変化により、歩行者交通量が分散したことによるものと考えます。

なお、地下鉄出入口部(地点 c)の現況調査結果と事後調査結果を比較した結果は、表 4.1.2-7 に示すとおりであり、ピーク時歩行者交通量は、調査書の現況調査結果を下回っています。

表 4.1.2-5 歩行者サービス水準

サービス水準		
A	自由歩行	(~27 人/㎡・分)
B	やや制約	(27~51 人/㎡・分)
C	やや困難	(51~71 人/㎡・分)
D	困難	(71~87 人/㎡・分)
E	ほとんど不可能	(87~100 人/㎡・分)

出典：『大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版』
(平成 26 年 6 月 国土交通省都市計画課)

表 4.1.2-6 予測結果と事後調査結果との比較(歩行者サービス水準)

地点	有効幅員 (m)	予測結果		事後調査結果	
		歩行者流量 (人/㎡・分)	サービス 水準	歩行者流量 (人/㎡・分)	サービス 水準
a	5.0	14.8	A	2.5	A
b	2.0	9.4	A	3.9	A

注 1) 表中の地点番号は図 4.1.2-1 (p. 44 参照) の番号に対応します。

注 2) 対象としたピーク時刻は、各断面の交通量が最も多くなる時間帯としました。

表 4.1.2-7 現況調査結果と事後調査結果との比較(地点 c ピーク時歩行者交通量)

地点	現況調査結果		事後調査結果	
	ピーク時 歩行者交通量 (人)	ピーク 時間帯	ピーク時 歩行者交通量 (人)	ピーク 時間帯
c	1,220	18~19 時	225	17~18 時

注 1) 表中の地点番号は図 4.1.2-1 (p. 44 参照) の番号に対応します。

注 2) 現況調査の調査期間は、平成 31 年 4 月 24 日(水) 7~19 時です。

E. 環境の目標との比較

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

したがって、環境の目標である「新たな建物利用者及び従来の周辺住民等が計画地及びその周辺を安全で快適に歩行できる空間を確保すること（大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（平成 26 年 6 月 国土交通省）の基準）」を満たすと考えます。

(白紙のページ)

4.1.3 駐車場

本事業による駐車場の設置状況が、周辺地域に著しい影響を及ぼしていないことを確認するため調査を実施しました。

A. 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、駐車場の設置状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査地点

調査地点は計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料によりました。

(3) 調査結果

駐車場は、表 4.1.3-1 に示すとおり、東京都駐車場条例（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）を満たす一般用 138 台、荷捌き用 10 台、合計 148 台を設置しています。

表 4.1.3-1 駐車場の設置状況

階 層	自動車駐車場収容台数	
	一般用	荷捌き用
地上 1 階	－	－
地下 1 階	－	10 台
地下 2 階	35 台	－
機械駐車	103 台	－
合 計	138 台	10 台

B. 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.1.3-2 に示すとおりです。

表 4.1.3-2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
全ての駐車枠について、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）の基準を満たす大きさを確保します。	全ての駐車枠について、「東京都駐車場条例」（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）の基準を満たす大きさを確保しました。 (写真 4.1.3-1～2)



写真 4.1.3-1 駐車場の状況（地下 2 階）



写真 4.1.3-2 駐車場の状況（機械駐車）

C. 予測結果との比較

（1）駐車場の設置状況

駐車場の予測結果と事後調査結果の比較は、表 4.1.3-3 に示すとおりです。駐車場の設置状況については、予測結果では一般用 140 台、荷捌き用 10 台、合計 150 台に対して、事後調査結果では一般用 138 台、荷捌き用 10 台、合計 148 台を設置しており、事後調査結果は予測結果とほぼ同様の設置台数となりました。なお、東京都駐車場条例（昭和 33 年 10 月東京都条例第 77 号）を満たしています。

表 4.1.3-3 予測結果と事後調査結果との比較（駐車場）

階 層	自動車駐車場収容台数			
	予測結果		事後調査結果	
	一般用	荷捌き用	一般用	荷捌き用
地上 1 階	3 台	－	－	－
地下 1 階	－	10 台	－	10 台
地下 2 階	23 台	－	35 台	－
機械駐車	114 台	－	103 台	－
合 計	140 台	10 台	138 台	10 台

D. 環境の目標との比較

駐車場の設置状況は、予測結果とほぼ同様の設置台数であり、東京都駐車場条例を満たしています。

したがって、環境の目標である「計画地に必要な駐車場を十分確保すること」を満たすと考えます。

4.1.4 自転車・自動二輪車駐車場

本事業による自転車及び自動二輪車駐車場の設置状況が、周辺地域に著しい影響を及ぼしていないことを確認するため調査を実施しました。

A. 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、自転車及び自動二輪車駐車場の設置状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査地点

調査地点は計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料によりました。

(3) 調査結果

自転車及び自動二輪車駐車場は、表 4.1.4-1 に示すとおり、自転車用駐輪場 110 台、自動二輪車用駐車場 10 台を設置しています。

表 4.1.4-1 自転車及び自動二輪車駐車場の設置状況

区 分	自転車	自動二輪車
駐車台数	110 台	10 台

B. 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.1.4-2 に示すとおりです。

表 4.1.4-2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
自転車駐輪場については、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」(平成 11 年 9 月港区条例第 23 号)に基づいた台数、また、自動二輪車の駐車場については、当計画と同等規模の類似実績に基づいた台数を確保する計画とすることにより、路上駐輪が発生しないように努めます。	自転車駐輪場については、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」(平成 11 年 9 月港区条例第 23 号)に基づいた台数(110 台)、自動二輪車の駐車場については当事業と同等規模の類似実績に基づいた台数(10 台)を確保し、路上駐輪が発生しないように努めています。(写真 4.1.4-1～2)

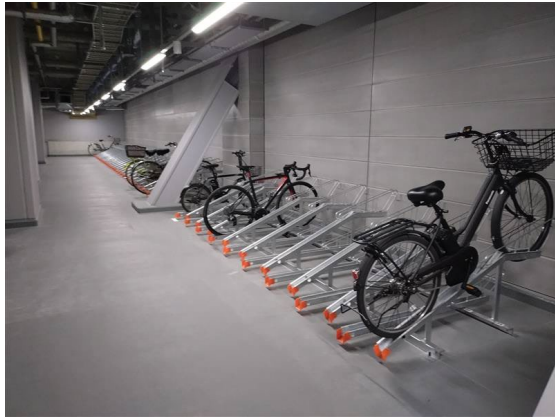


写真 4. 1. 4-1 自転車駐輪場の状況

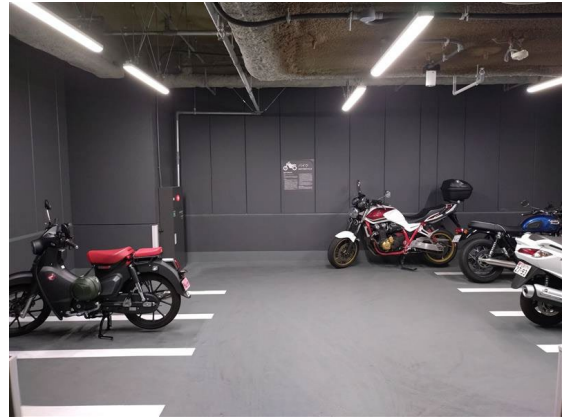


写真 4. 1. 4-2 自動二輪車駐車場の状況

C. 予測結果との比較

(1) 自転車及び自動二輪車駐車場の設置状況

自転車及び自動二輪車駐車場の予測結果と事後調査結果の比較は、表 4. 1. 4-3 に示すとおりです。自転車駐車場は、予測結果 110 台に対して、事後調査結果では同数の 110 台を設置しています。また、自動二輪車駐車場は、予測結果 9 台に対して、事後調査結果では 1 台多い 10 台を設置しています。

表 4. 1. 4-3 予測結果と事後調査結果との比較（自転車及び自動二輪車駐車場）

区 分		予測結果	事後調査結果
駐車台数	自転車	110 台	110 台
	自動二輪車	9 台	10 台
合 計		119 台	120 台

D. 環境の目標との比較

自転車駐輪場の設置状況は、予測結果と同数の 110 台を設置しており、現状の利用実績及び「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」（平成 11 年 9 月港区条例第 23 号）に基づく台数を設置しています。

また、自動二輪駐車場の設置状況は、予測結果より 1 台多い 10 台を設置しています。

したがって、環境の目標である「計画地に必要な駐車場を十分確保すること」を満たすと考えます。

4.1.5 交通安全

本事業の関連車両の走行による交通安全への影響について確認するため、調査を実施しました。

A. 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、交通安全対策の実施状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点とし、令和 8 年 3 月 27 日（金）としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

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

B. 予測結果に基づく対策

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.1.5-1 に示すとおりです。

表 4.1.5-1 予測結果に基づく対策の実施状況

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



写真 4.1.5-1 駐車場出口の状況
(出庫ブザー、回転灯、路面標示、誘導員)



写真 4.1.5-2 駐車場出入口の状況
(一時停止の路面標示)

C. 予測結果との比較

予測結果と同様に、本事業の実施により発生集中する関連車両の主な動線（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。

なお、事業地が属する赤坂小学校区の指定通学路についても、関連車両の主な動線（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。

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

D. 環境の目標との比較

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

したがって、環境の目標である「駐車場出入口の位置等が歩行者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関連車両の運行経路・運行計画となっていること」を満たすと考えます。

(白紙のページ)

4.2 リサイクル

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

4.2.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、廃棄物の再利用状況、廃棄物保管施設等の整備状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点とし、令和7年4月1日（月）から令和8年3月31日（火）の1年間としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

ア. 廃棄物の再利用状況

本事業による廃棄物の再利用状況は、表 4.2.1-1 に示すとおりです。

発生量は約 286.3kg/日、再利用量は約 194.8kg/日、発生量から再利用量を差し引いた量（廃棄する量）は約 91.5kg/日でした。

なお、廃棄物保管場所は、地下1階に設置しました。

表 4.2.1-1 本事業による事業系廃棄物の再利用状況

調査年月日：令和 7 年 4 月 1 日～令和 8 年 3 月 31 日

種 類		事後調査結果		
		①発生量 (kg/日)	②再利用量 (kg/日)	①－② (kg/日)
可燃ごみ		216.4	124.9	91.5
	紙類	160.5	124.9	35.6
	生ごみ	48.2	0.0	48.2
	木・草・繊維等	7.7	0.0	7.7
不燃ごみ		69.9	69.9	0.0
	びん	4.4	4.4	0.0
	缶	6.8	6.8	0.0
	ペットボトル	24.9	24.9	0.0
	食用油	0.3	0.3	0.0
	プラスチック容器・ビニール等	33.4	33.4	0.0
合計（可燃ごみ＋不燃ごみ）		286.3	194.8	91.5

注）事後調査結果は四捨五入しているため、合計が各項目の計算結果と合わない場合があります。

4.2.2 予測結果に基づく対策の状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.2.2-1 に示すとおりです。

表 4.2.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
廃棄物の発生抑制、分別の徹底を関係者に働きかけます。	貼り紙やピクトグラム等により、廃棄物の発生抑制、分別の徹底を関係者に働きかけました。(写真 4.2.2-1～4)



写真 4.2.2-1 廃棄物保管場所の設置状況



写真 4.2.2-2 廃棄物保管場所の設置状況

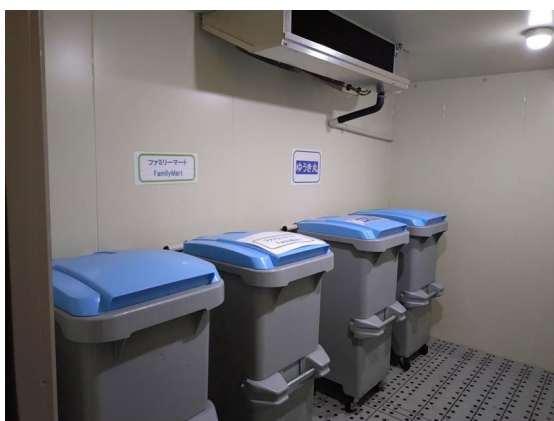


写真 4.2.2-3 廃棄物保管場所の設置状況

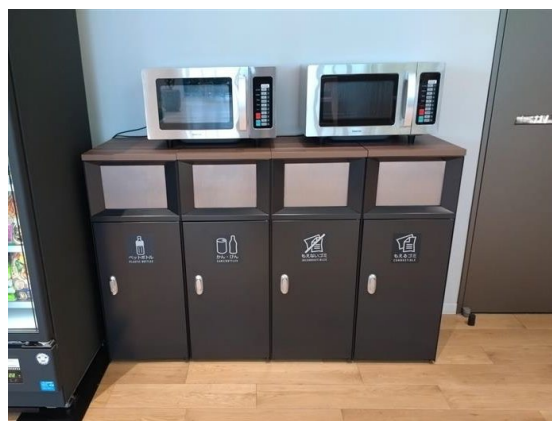


写真 4.2.2-4 ごみの分別状況

4.2.3 予測結果との比較

(1) 廃棄物の再利用状況

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

これは、予測時には将来の施設利用状況の変動を考慮した安全側の条件を設定していたことに加え、施設利用が安定化する過程における調査であったことから、予測結果との間に差が生じたためと考えます。

表 4.2.3-1 廃棄物の再利用状況に係る予測結果と事後調査結果との比較

種 類		予測結果			事後調査結果		
		①発生量 (kg/日)	②再利用率 (kg/日)	①－② (kg/日)	①発生量 (kg/日)	②再利用率 (kg/日)	①－② (kg/日)
事務系廃棄物	可燃ごみ	3,781.6	476.5	3,305.1	216.4	124.9	91.5
	不燃ごみ	1,260.5	158.8	1,101.7	69.9	69.9	0.0
	合計	5,042.1	635.3	4,406.8	286.3	194.8	91.5

(2) 廃棄物保管施設の整備状況

廃棄物保管施設の保管スペースについては、「港区大規模建築物の廃棄物保管場所等の設置に関する要綱」で定められた基準面積（15.60m²）を順守したスペースとして、15.63m²を確保しています。

4.2.4 環境の目標との比較

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

また、廃棄物保管場所については港区による基準を満たしています。

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

4.3 地球温暖化の防止・エネルギー利用

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

4.3.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、エネルギー利用の状況、省エネルギー対策の実施状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点とし、令和8年3月27日（金）としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

ア. エネルギー利用の状況

給湯及び冷暖房等には、都市ガス及び電気を併用しています。

イ. 省エネルギー対策の実施状況

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

① エネルギー利用量・地球温暖化防止のための対策

- ・都市部におけるエネルギー有効活用のため地域冷暖房(DHC)を受け入れています。受け入れ熱媒は、冷水と蒸気としています。
- ・建物低層部の商業施設、育成用途（店舗、インキュベート施設(シェアオフィス)、貸会議室、診療所）部分においては、効率良く外気処理を行える空調機のセントラル熱源として、DHCを活用しています。
- ・建物高層部のオフィス部分においては、機械室スペースを最小限に抑え、個別制御性の良い電気式空気熱源マルチパッケージ方式（冷暖フリー型・天井隠蔽ダクト方式）を採用しています。

② 計画建築物の環境性能（PAL*値・ERR 値）

- ・PAL*低減率 16.0%、ERR 36.0%を達成しています。

4.3.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.3.2-1 に示すとおりです。

表 4.3.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
下記の配慮事項の検討を行い、エネルギーの効率的利用を図ります。 ・ LED 照明 ・ 照明制御（スケジュール制御、人感センサー）	下記の設備を導入し、省エネルギー化を図っています。 ・ LED 照明（写真 4.3.2-1） ・ 照明制御（スケジュール制御、人感センサー）（写真 4.3.2-2）
公開空地の緑化・屋上緑化等の積極的な緑化を図ります。	公開空地の緑化・屋上緑化等の積極的な緑化を図っています。（写真 4.3.2-3～4）



写真 4.3.2-1 LED 照明の設置状況



写真 4.3.2-2 照明制御の設置状況
（人感センサー）



写真 4.3.2-3 公開空地の緑化状況

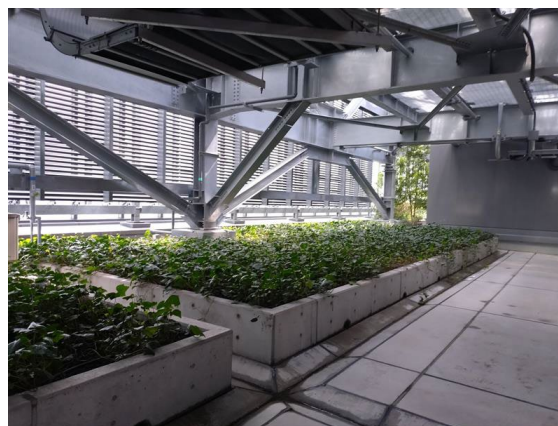


写真 4.3.2-4 屋上緑化の状況

4.3.3 予測結果との比較

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

予測結果と同様、省エネルギー建材の導入、エネルギー効率を高める設備の導入等、各種の省エネルギー対策を実施することにより、エネルギー利用量の低減を図っています。

表 4.3.3-1 予測結果と事後調査結果との比較（省エネルギー対策）

予測結果	事後調査結果
① エネルギー利用量・地球温暖化防止のための対策 ・都市部におけるエネルギー有効活用のため地域冷暖房(DHC)を受け入れます。受け入れ熱媒は、冷水と蒸気とします。 ・建物低層部の商業施設、育成用途部分においては、効率良く外気処理を行える空調機のセントラル熱源として、DHC を活用します。 ・建物高層部のオフィス部分においては、機械室スペースを最小限に抑え、個別制御性の良い電気式空気熱源マルチパッケージ方式（冷暖フリー型・天井隠蔽ダクト方式）を採用します。 ②計画建築物の環境性能（PAL*値・ERR 値） ・PAL*低減率 15%以上、ERR 25%以上を目指します。	① エネルギー利用量・地球温暖化防止のための対策 ・都市部におけるエネルギー有効活用のため地域冷暖房(DHC)を受け入れています。受け入れ熱媒は、冷水と蒸気としています。 ・建物低層部の商業施設、育成用途（店舗、インキュベート施設(シェアオフィス)、貸会議室、診療所）部分においては、効率良く外気処理を行える空調機のセントラル熱源として、DHC を活用しています。 ・建物高層部のオフィス部分においては、機械室スペースを最小限に抑え、個別制御性の良い電気式空気熱源マルチパッケージ方式（冷暖フリー型・天井隠蔽ダクト方式）を採用しています。 ② 計画建築物の環境性能（PAL*値・ERR 値） ・PAL*低減率 16%、ERR 36%を達成しています。

4.3.4 環境の目標との比較

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

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

(白紙のページ)

4.4 ヒートアイランド現象の緩和

本事業が、ヒートアイランド現象の緩和に対する対策を図っていることを確認するため調査を実施しました。

4.4.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、ヒートアイランド現象の緩和への配慮状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点とし、令和8年3月27日（金）としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

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

○地表面被覆の改善

- ・計画地外周部を緑化し、地表面被覆の改善を図っています。（「4.16 植物・動物（緑）」（p.129～132 参照））

4.4.2 予測結果に基づく対策の実施状況

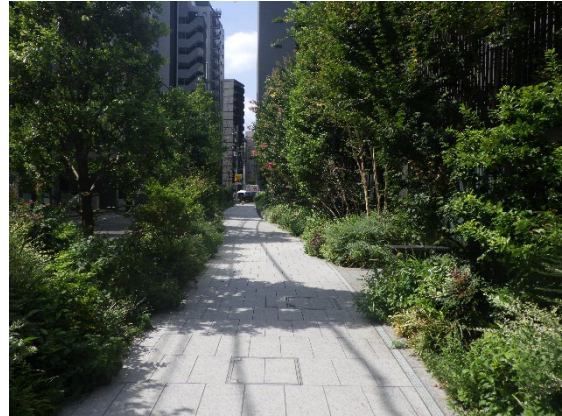
予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.4.2-1 に示すとおりです。

表 4.4.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

項目	予測結果に基づく対策	実施状況
地表面被覆の改善	計画地外周部を緑化し、地表面被覆の改善を図ります。	計画地外周部を緑化し、地表面被覆の改善を図っています。 (写真 4.4.2-1)



①計画地東側



②計画地南側



写真 4. 4. 2-1 建物外周部の緑化状況

4. 4. 3 予測結果との比較

本事業では、予測結果と同様に計画地外周部を緑化し、地表面被覆の改善を図っているほか、LED 照明及び照明制御（スケジュール制御、人感センサー）の採用によるエネルギーの効率的利用（「4. 3 地球温暖化の防止・エネルギー利用」（p. 67～69 参照））を行っています。

4. 4. 4 環境の目標との比較

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

したがって、環境の目標である「ヒートアイランド現象の緩和のための対策を図っていること」を満たすと考えます。

4.5 大気質

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

なお、供用後の関係車両の走行、地下駐車場の供用による大気質の状況については、影響が軽微であると予測したため、予測条件として設定した出入自動車台数、通過交通量及び駐車場の利用状況等について、事後調査を実施しました。

4.5.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

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

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、出入自動車台数及び通過交通量の状況については、図 4.5.1-1 に示すとおり、駐車場出入口 1 地点及び自動車交通に伴う大気質の予測地点とした計画地周辺の 2 断面で実施しました。駐車場の状況については、計画地内としました。

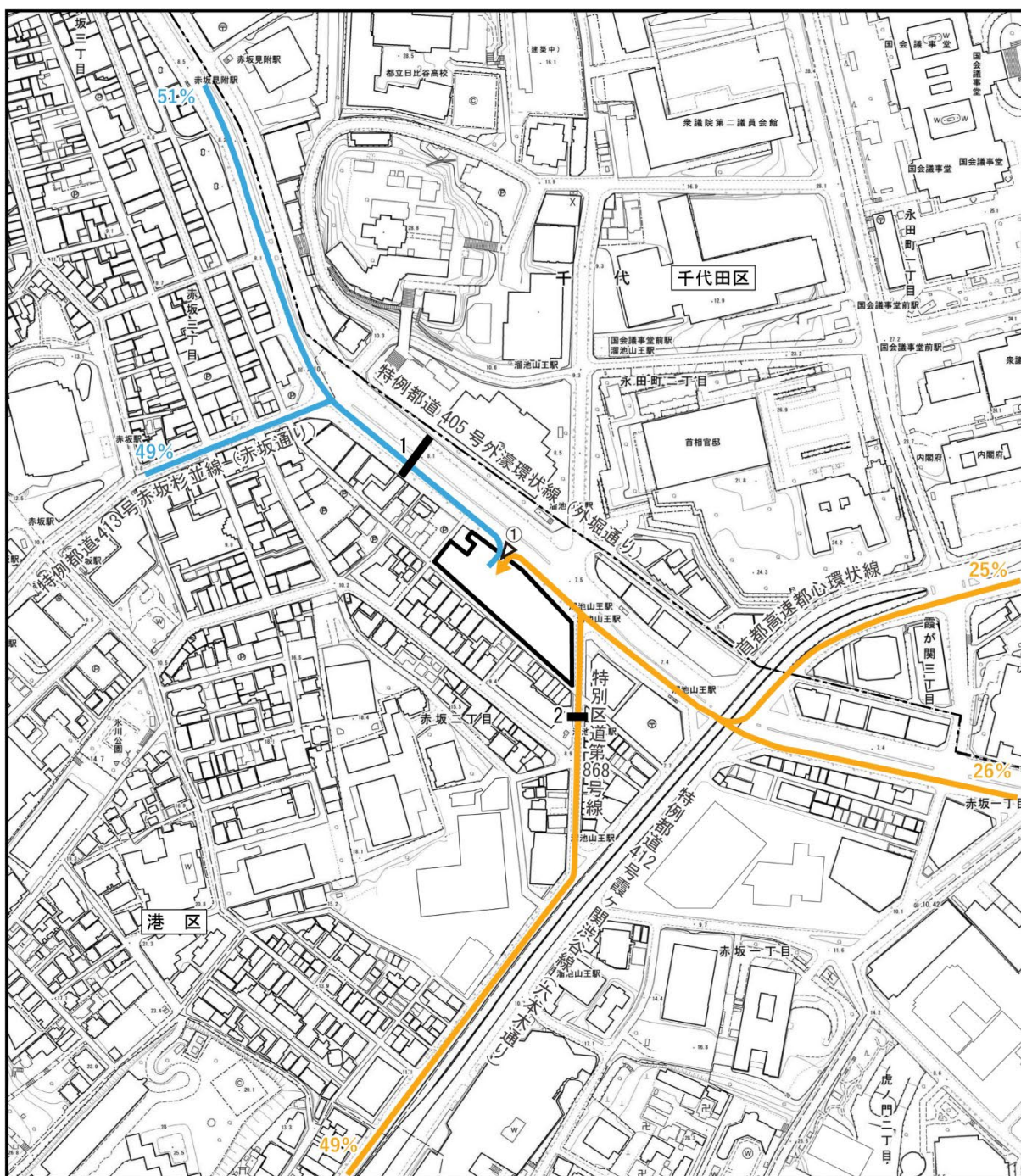
イ. 調査時期

調査時期は供用開始後とし、出入自動車の状況及び通過交通量の状況については、令和 8 年 2 月 12 日（木）7 時～令和 8 年 2 月 13 日（金）7 時の 24 時間調査としました。

駐車場の利用状況については、出入自動車の状況と同様とし、駐車場の排気口位置等については、代表的な 1 日としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、出入自動車の状況及び通過交通量の状況については現地調査とし、時間帯別、車両別、方向別に行いました。駐車場の状況については、現地調査及び関連資料の整理によりました。



(3) 調査結果

ア. 出入自動車台数及び通過交通量の状況（時間帯別、車種別）

出入自動車台数の調査結果は、「4.1.1 自動車交通量 A (3) ア. 出入自動車の状況」(p. 31 参照) に示したとおりです。出入自動車台数は、472 台/日でした。

通過交通量の調査結果は、表 4.5.1-1～表 4.5.1-2 に示すとおりです。事後調査結果は断面 No.1 では、43,367 台/日、断面 No.2 では 9,267 台/日でした。

表 4.5.1-1 通過交通量調査結果（合計）

調査年月日：令和 8 年 2 月 12 日（木）7 時～2 月 13 日（金）7 時

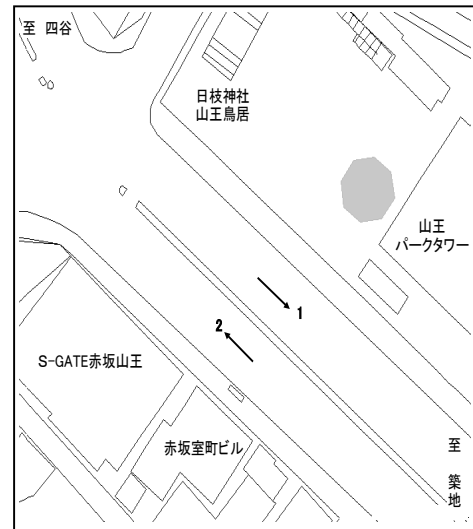
方向 種別 時間帯	断面 No.1			断面 No.2		
	小型車(台)	大型車(台)	合 計(台)	小型車(台)	大型車(台)	合 計(台)
7:00- 8:00	1,282	242	1,524	247	31	278
8:00- 9:00	1,766	254	2,020	348	38	386
9:00-10:00	2,125	256	2,381	413	38	451
10:00-11:00	1,989	296	2,285	412	45	457
11:00-12:00	1,961	239	2,200	387	25	412
12:00-13:00	2,082	195	2,277	401	30	431
13:00-14:00	2,026	215	2,241	379	40	419
14:00-15:00	2,051	204	2,255	402	40	442
15:00-16:00	2,106	188	2,294	430	31	461
16:00-17:00	2,190	167	2,357	472	19	491
17:00-18:00	2,326	121	2,447	491	20	511
18:00-19:00	2,313	99	2,412	490	8	498
19:00-20:00	2,050	37	2,087	442	5	447
20:00-21:00	1,861	32	1,893	432	5	437
21:00-22:00	1,709	35	1,744	468	5	473
22:00-23:00	1,632	35	1,667	497	2	499
23:00-24:00	1,622	41	1,663	489	4	493
0:00- 1:00	1,387	46	1,433	429	10	439
1:00- 2:00	1,321	68	1,389	347	15	362
2:00- 3:00	1,127	74	1,201	245	16	261
3:00- 4:00	848	82	930	178	16	194
4:00- 5:00	624	143	767	114	25	139
5:00- 6:00	630	160	790	82	30	112
6:00- 7:00	868	242	1,110	149	25	174
昼12時間計	24,217	2,476	26,693	4,872	365	5,237
夜12時間計	15,679	995	16,674	3,872	158	4,030
24時間合計	39,896	3,471	43,367	8,744	523	9,267

表 4.5.1-2(1) 通過交通量調査結果 (断面 No. 1)

調査地点 : 断面1

調査年月日 : 令和8年2月12日(木)7時 ~ 2月13日(金)7時

天候 : 晴れ



方向 種別 時間帯	1					2					合計 (1+ 2)				
	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率 (%)	二輪車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率 (%)	二輪車 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	大型車混入率 (%)	二輪車 (台)
7:00- 8:00	665	109	774	14.1	57	617	133	750	17.7	28	1282	242	1524	15.9	85
8:00- 9:00	848	119	967	12.3	45	918	135	1053	12.8	21	1766	254	2020	12.6	66
9:00-10:00	1050	124	1174	10.6	59	1075	132	1207	10.9	36	2125	256	2381	10.8	95
10:00-11:00	999	149	1148	13.0	44	990	147	1137	12.9	60	1989	296	2285	13.0	104
11:00-12:00	1040	127	1167	10.9	43	921	112	1033	10.8	55	1961	239	2200	10.9	98
12:00-13:00	1097	101	1198	8.4	36	985	94	1079	8.7	37	2082	195	2277	8.6	73
13:00-14:00	1053	116	1169	9.9	45	973	99	1072	9.2	55	2026	215	2241	9.6	100
14:00-15:00	1015	120	1135	10.6	42	1036	84	1120	7.5	50	2051	204	2255	9.0	92
15:00-16:00	1022	102	1124	9.1	46	1084	86	1170	7.4	47	2106	188	2294	8.2	93
16:00-17:00	1056	103	1159	8.9	38	1134	64	1198	5.3	55	2190	167	2357	7.1	93
17:00-18:00	1188	72	1260	5.7	43	1138	49	1187	4.1	52	2326	121	2447	4.9	95
18:00-19:00	1171	68	1239	5.5	36	1142	31	1173	2.6	47	2313	99	2412	4.1	83
昼12時間計	12204	1310	13514	9.7	534	12013	1166	13179	8.8	543	24217	2476	26693	9.3	1077
19:00-20:00	1069	20	1089	1.8	51	981	17	998	1.7	72	2050	37	2087	1.8	123
20:00-21:00	1080	15	1095	1.4	28	781	17	798	2.1	42	1861	32	1893	1.7	70
21:00-22:00	919	20	939	2.1	30	790	15	805	1.9	40	1709	35	1744	2.0	70
22:00-23:00	817	18	835	2.2	26	815	17	832	2.0	25	1632	35	1667	2.1	51
23:00-24:00	841	18	859	2.1	27	781	23	804	2.9	26	1622	41	1663	2.5	53
0:00- 1:00	756	20	776	2.6	17	631	26	657	4.0	19	1387	46	1433	3.2	36
1:00- 2:00	779	40	819	4.9	12	542	28	570	4.9	15	1321	68	1389	4.9	27
2:00- 3:00	673	40	713	5.6	14	454	34	488	7.0	19	1127	74	1201	6.2	33
3:00- 4:00	460	51	511	10.0	10	388	31	419	7.4	7	848	82	930	8.8	17
4:00- 5:00	327	74	401	18.5	18	297	69	366	18.9	10	624	143	767	18.6	28
5:00- 6:00	322	83	405	20.5	18	308	77	385	20.0	13	630	160	790	20.3	31
6:00- 7:00	483	104	587	17.7	42	385	138	523	26.4	16	868	242	1110	21.8	58
夜12時間計	8526	503	9029	5.6	293	7153	492	7645	6.4	304	15679	995	16674	6.0	597
全時間合計	20730	1813	22543	8.0	827	19166	1658	20824	8.0	847	39896	3471	43367	8.0	1674
昼 夜 率	1.70	1.38	1.67	-	1.55	1.60	1.42	1.58	-	1.56	1.65	1.40	1.62	-	1.55

表 4.5.1-2(2) 通過交通量調査結果 (断面 No. 2)

調査地点 : 断面2

調査年月日 : 令和8年2月12日(木)7時 ~ 2月13日(金)7時

天候 : 晴れ



方向 種別 時間帯	1					2					合計 (1+ 2)				
	小型 車 (台)	大型 車 (台)	合計 (台)	大型 車混 入率 (%)	二輪 車 (台)	小型 車 (台)	大型 車 (台)	合計 (台)	大型 車混 入率 (%)	二輪 車 (台)	小型 車 (台)	大型 車 (台)	合計 (台)	大型 車混 入率 (%)	二輪車 (台)
7:00- 8:00	129	11	140	7.9	9	118	20	138	14.5	7	247	31	278	11.2	16
8:00- 9:00	143	18	161	11.2	4	205	20	225	8.9	8	348	38	386	9.8	12
9:00-10:00	204	19	223	8.5	14	209	19	228	8.3	11	413	38	451	8.4	25
10:00-11:00	207	17	224	7.6	6	205	28	233	12.0	8	412	45	457	9.8	14
11:00-12:00	209	13	222	5.9	5	178	12	190	6.3	7	387	25	412	6.1	12
12:00-13:00	209	11	220	5.0	3	192	19	211	9.0	5	401	30	431	7.0	8
13:00-14:00	193	25	218	11.5	8	186	15	201	7.5	7	379	40	419	9.5	15
14:00-15:00	199	19	218	8.7	6	203	21	224	9.4	4	402	40	442	9.0	10
15:00-16:00	194	16	210	7.6	4	236	15	251	6.0	12	430	31	461	6.7	16
16:00-17:00	219	6	225	2.7	10	253	13	266	4.9	11	472	19	491	3.9	21
17:00-18:00	252	5	257	1.9	4	239	15	254	5.9	4	491	20	511	3.9	8
18:00-19:00	242	2	244	0.8	10	248	6	254	2.4	7	490	8	498	1.6	17
昼12時間計	2400	162	2562	6.3	83	2472	203	2675	7.6	91	4872	365	5237	7.0	174
19:00-20:00	198	1	199	0.5	9	244	4	248	1.6	16	442	5	447	1.1	25
20:00-21:00	202	1	203	0.5	3	230	4	234	1.7	6	432	5	437	1.1	9
21:00-22:00	236	3	239	1.3	5	232	2	234	0.9	15	468	5	473	1.1	20
22:00-23:00	235	1	236	0.4	1	262	1	263	0.4	3	497	2	499	0.4	4
23:00-24:00	230	3	233	1.3	1	259	1	260	0.4	6	489	4	493	0.8	7
0:00- 1:00	214	5	219	2.3	0	215	5	220	2.3	6	429	10	439	2.3	6
1:00- 2:00	176	5	181	2.8	0	171	10	181	5.5	1	347	15	362	4.1	1
2:00- 3:00	141	11	152	7.2	1	104	5	109	4.6	1	245	16	261	6.1	2
3:00- 4:00	96	11	107	10.3	1	82	5	87	5.7	4	178	16	194	8.2	5
4:00- 5:00	57	15	72	20.8	2	57	10	67	14.9	1	114	25	139	18.0	3
5:00- 6:00	43	18	61	29.5	1	39	12	51	23.5	5	82	30	112	26.8	6
6:00- 7:00	76	8	84	9.5	2	73	17	90	18.9	6	149	25	174	14.4	8
夜12時間計	1904	82	1986	4.1	26	1968	76	2044	3.7	70	3872	158	4030	3.9	96
全時間合計	4304	244	4548	5.4	109	4440	279	4719	5.9	161	8744	523	9267	5.6	270
昼 夜 率	1.79	1.51	1.78	-	1.31	1.80	1.37	1.76	-	1.77	1.79	1.43	1.77	-	1.55

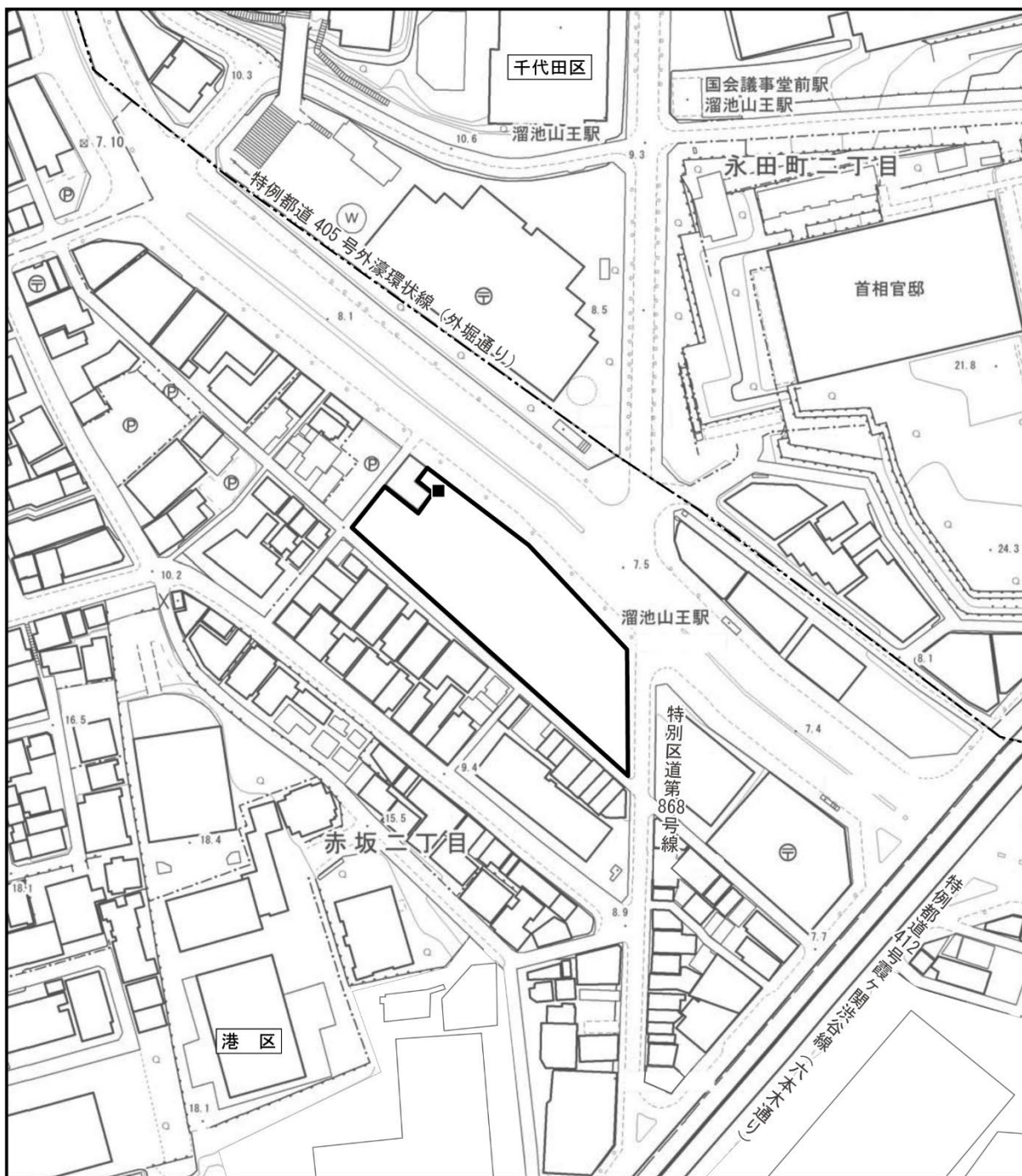
イ．駐車場の状況（利用状況、排気口位置等）

駐車場の利用状況は表 4.5.1-3 に示すとおり 236 台/日であり、「4.1.1 自動車交通量 A (3) ア. 出入自動車の状況」(p.31 参照) に示した出入自動車台数の半分の台数を利用台数とみなしました。

また、排気口位置は図 4.5.1-2 に示すとおりで、予測条件と同一となっています。

表 4.5.1-3 駐車場の状況

項目	事後調査結果
利用台数	236 台（大型車 19 台、小型車 217 台）
位置	地下 1 階～3 階



4.5.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.5.2-1 に示すとおりです。

表 4.5.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
事務所、店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、公共交通機関の利用、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。	事務所、店舗関係者に対して、公共交通機関の利用を働きかけました。また、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促しています。(写真 4.5.2-1～2)



写真 4.5.2-1 アイドリングストップに関する掲示



写真 4.5.2-2 アイドリングストップに関する掲示

4.5.3 予測結果との比較

(1) 関係車両の走行に伴う大気質 (NO₂、SPM)

出入自動車台数は、表 4.5.3-1 に示すとおり、出入自動車台数は、予測結果の 1,500 台/日に対し、事後調査結果は 472 台/日と下回っていました。

通過交通量の状況は、表 4.5.3-2 に示すとおりです。予測結果の断面 No. 1、39,677 台/日及び断面 No. 2、7,955 台/日に対し、事後調査結果は断面 No. 1 では 43,367 台/日、断面 No. 2 では 9,267 台/日であり、事後調査結果が予測結果を上回りましたが、出入自動車台数は予測結果を下回っていることから、本事業の影響は小さいと考えます。

表 4.5.3-1 予測結果と事後調査結果との比較（出入自動車台数）

項 目	予測結果	事後調査結果
出入自動車台数	1,500 台/日	472 台/日

表 4.5.3-2 予測結果と事後調査結果との比較（通過交通量）

断面	方向	予測結果 (台/日)	事後調査結果 (台/日)	増減 (台)
No. 1 (特例都道 405 号外濠環状線 (外堀通り))	東行き	20,068	22,543	2,475
	西行き	19,609	20,824	1,215
	合計	39,677	43,367	3,690
No. 2 (特別区道第 868 号線)	北行き	4,341	4,719	378
	南行き	3,614	4,548	934
	合計	7,955	9,267	1,312

(2) 駐車場の供用に伴う大気質 (NO₂、SPM)

駐車場の利用台数は、出入自動車台数の半分とみなした 236 台/日（大型車 19 台、小型車 217 台）であり、予測条件の 700 台/日（大型車 47 台、小型車 653 台）を下回りました。また、排気口位置については予測条件と同様となっています。

このことから、駐車場の供用に伴う大気質の状況は、予測結果と同程度以下と考えます。

4.5.4 環境の目標との比較

通過交通量が予測結果を上回っていましたが、本事業の出入自動車台数は予測条件を下回っています。また、駐車場の利用状況は予測条件を下回っており、排気口位置は予測条件と同様となっています。このことから、関係車両の走行及び駐車場の供用に伴う大気質の状況は、予測結果と同程度以下と推測され、予測結果と同様に環境基準を満たすと考えます。

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

4.6 水利用

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

4.6.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、節水設備の設置状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

本事業では、以下に示すような対策を行い、水利用量の削減を図っています。

○雨水の再利用

- ・屋根の雨水を貯留し、一部を共用部トイレの洗浄水と植栽の自動灌水に利用しています。

○節水型衛生器具の採用

- ・節水型の大便器などを採用し、水の浪費を抑えています。

4.6.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.6.2-1 に示すとおりです。

表 4.6.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
節水型トイレを採用します。	節水設備として節水型トイレを採用しています。(写真 4.6.2-1)
雨水は、雨水貯留槽で貯留して共用部トイレ洗浄や緑地等の散水に再利用します。	雨水貯留槽で貯留した雨水を共用部トイレ洗浄や緑地等の散水に使用しています。(写真 4.6.2-2～3)
計画建築物の事業活動の関係者へ「節水」を働きかけ、水利用量の削減に努めます。	建築物の事業活動の関係者へ、「節水」を働きかけ、水利用量の削減に努めています。

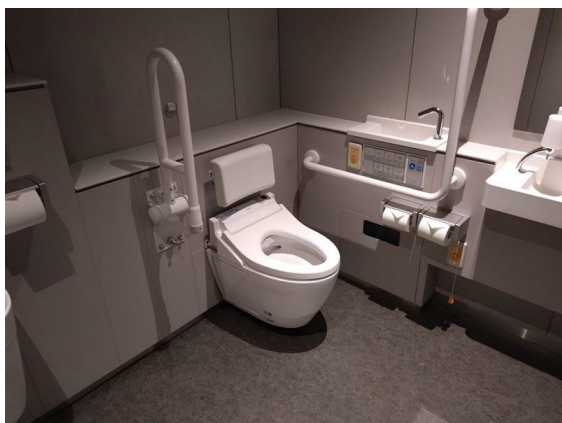


写真 4.6.2-1 節水型トイレの設置状況

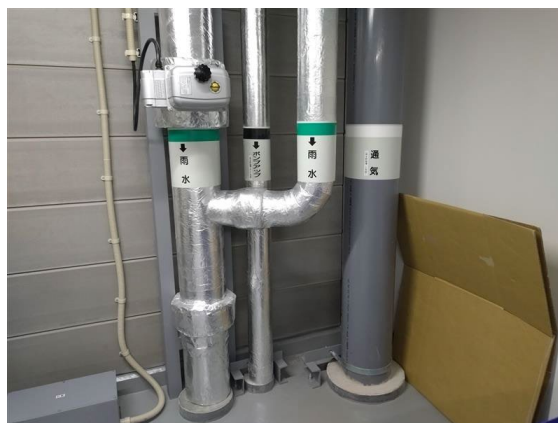


写真 4.6.2-2 雨水利用設備（雨水管）



写真 4.6.2-3 外構部の散水装置（チューブ）

4.6.3 予測結果との比較

本事業では、予測結果と同様に、雨水の再利用や節水型衛生器具の採用を行い、上水利用量の低減を図っています。

4.6.4 環境の目標との比較

雨水の再利用や節水型衛生器具の採用を行い、上水利用量の低減を図っています。

したがって、環境の目標の「水利用量の抑制を図っていること」を満たすと考えます。

4.7 排水

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

4.7.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物からの排水量の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点とし、令和8年3月1日（日）から3月31日（火）の1ヶ月間としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

計画建築物からの排水量は、69.52m³/日でした。

雨水については「4.8 雨水」（p.87～88 参照）に示すとおり、「東京都港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に従って748.9m³の雨水貯留槽を設け、降雨時の公共下水道への一時的な負荷の低減を図っています。

4.7.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表4.7.2-1に示すとおりです。

表 4.7.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
下水道放流基準を超えた雨水等は、トイレ洗浄や緑地等の散水に再利用します。	下水道放流基準を超えた雨水等は、トイレ洗浄や緑地等の散水に再利用しています。
計画建築物の事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めます。	計画建築物の事業活動の関係者等へ「節水」を働きかけ、排水の発生量削減に努めています。

4.7.3 予測結果との比較

計画建築物からの排水量は、予測結果の約 345.7m³/日に対して、事後調査結果では約 69.52m³/日であり、事後調査結果が予測結果を下回りました。これは、予測時には将来の施設利用状況の変動を考慮した安全側の条件を設定していたことに加え、施設利用が安定化する過程における調査であったことから、予測結果との間に差が生じたためと考えます。

また、雨水については雨水貯留槽を設け、公共下水道への一時的な負荷の低減を図っています。

4.7.4 環境の目標との比較

計画建築物からの排水量は、予測結果の約 345.7m³/日に対して、事後調査結果では約 69.52m³/日であり、事後調査結果が予測結果を下回りました。また、雨水については雨水貯留槽を設け、一時的な負荷の低減を図り公共下水道へ放流しています。

したがって、環境の目標の「既存下水道管の排水能力との整合性を確認し、既存下水道管に著しい影響を及ぼさないこと」を満たすと考えます。

4.8 雨水

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

4.8.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、雨水流出抑制の状況（緑地面積、雨水貯留施設）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

ア. 緑地面積

緑地面積については「4.16 植物・動物（緑）」(p.129～132 参照)に示すとおりです。計画地地上部で港区緑化基準を満たす1,792.68m²の緑地面積を確保しています。このうち、浸透能を有する緑地面積は271.82m²となっており、13.54m³の浸透量を確保しています。

イ. 雨水貯留施設の設置状況

雨水貯留施設については、「東京都港区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に従い、計画地地下部に374.45m³の雨水貯留槽を整備しており、時間的に排水が集中することのないように負荷の調整を行いながら公共下水道へ放流しています。

4.8.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表4.8.2-1に示すとおりです。

表 4.8.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
地上部に緑地（芝生・樹木植栽面）を確保することにより、雨水浸透量を確保するよう努めます。	地上部に緑地（地被類・樹木植栽面）を確保することにより、雨水浸透量を確保するよう努めました。
雨水貯留槽を設け、一時的な負荷の低減を図り公共下水道へ放流するほか、一部を中水としてトイレの洗浄水、緑地等の散水に再利用します。	雨水貯留槽を設け、一時的な負荷の低減を図り公共下水道へ放流するほか、一部を中水としてトイレの洗浄水、緑地等の散水に再利用しています。

4.8.3 予測結果との比較

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

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

また、雨水流出抑制対策量は、予測結果の雨水流出抑制対策量約 360m³ に対して、事後調査結果では緑地による浸透量 13.54m³ 及び雨水貯留槽 374.45m³ の合計 387.99m³ を確保しており、予測結果を上回る雨水流出抑制対策量を確保しています。

4.8.4 環境の目標との比較

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

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

4.9 地形・地質

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

4.9.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、雨水貯留施設の設置状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料の整理によりしました。

(3) 調査結果

雨水貯留施設については、「4.8 雨水」(p.87～88 参照)に示すとおり、計画地地下部に 374.45m³の雨水貯留槽を整備しています。

また、計画地地上部で港区緑化基準を満たす 1,792.68m²の緑地面積を確保しています。このうち、浸透能を有する 271.82m²の緑地(地被類・樹木植栽面)を設けることにより、雨水浸透量を確保しています。

4.9.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.9.2-1 に示すとおりです。

表 4.9.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
今後の詳細検討の中で、できる限り雨水浸透量を確保するよう努めます。	地上部に緑地(地被類・樹木植栽面)を確保することにより、雨水浸透量を確保するよう努めました。

4.9.3 予測結果との比較

地盤沈下及び地下水の流動阻害については、「事後調査報告書（工事中その1）」、「事後調査報告書（工事中その2）」で報告したとおり、既存建物の地下躯体外壁を残置、利用するとともに、計画建築物地下躯体周辺には、剛性の高いソイルセメント柱列壁（山留壁）をT.P.^{※1}約-11m（G.L.^{※2}約-18m）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した。したがって、予測結果と同様に、計画地周辺の地盤レベルに大きな変動はなく、今後についても本事業による地盤面レベルの著しい変動は生じないと考えます。

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

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

4.9.4 環境の目標との比較

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

したがって、環境の目標の「雨水浸透による地下涵養等に努めること」を満たすと考えます。

※1 T.P.（Tokyo Peil）は東京湾の平均海水面からの高さを示します。

※2 G.L.（Ground Level）は地盤面からの高さを示します。

4.10 音

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

なお、供用後の関係車両の走行による道路交通騒音の状況については、影響が軽微であると予測したため、予測条件として設定した出入自動車台数、通過交通量の状況について、事後調査を実施しました。

4.10.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

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

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査範囲は、「4.5 大気質 4.5.1 (2) ア. 調査範囲」(p.73 参照)と同様としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

出入自動車台数及び通過交通量の状況は、「4.1.1 自動車交通量 A (3) ア. 出入自動車の状況」(p.31 参照) 及び「4.5 大気質 4.5.1 (3) ア. 出入自動車台数及び通過交通量の状況（時間帯別、車種別）」(p.75 参照) に示したとおりです。出入自動車台数は、472 台/日でした。また、通過交通量の事後調査結果は、断面 No.1 では、43,367 台/日、断面 No.2 では9,267 台/日でした。

4.10.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.10.2-1 に示すとおりです。

表 4.10.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
事務所、店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、公共交通機関の利用、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。	事務所、店舗関係者に対して、公共交通機関の利用を働きかけました。また、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促しています。(写真 4.10.2-1～2)



写真 4. 10. 2-1 アイドリングストップに関する掲示



写真 4. 10. 2-2 アイドリングストップに関する掲示

4. 10. 3 予測結果との比較

出入自動車台数は、表 4. 10. 3-1 に示すとおり、予測結果の 1, 500 台/日に対し、事後調査結果は 472 台/日と下回っていました。

通過交通量の状況は、表 4. 10. 3-2 に示すとおりです。予測結果の断面 No. 1、39, 677 台/日及び断面 No. 2、7, 955 台/日に対し、事後調査結果は断面 No. 1 で 43, 367 台/日、断面 No. 2 では 9, 267 台/日であり、事後調査結果が予測結果を上回りましたが、出入自動車台数は予測結果を下回っていることから、本事業の影響は小さいと考えます。

表 4. 10. 3-1 予測結果と事後調査結果との比較（出入自動車台数）

項 目	予測結果	事後調査結果
出入自動車台数	1, 500 台/日	472 台/日

表 4. 10. 3-2 予測結果と事後調査結果との比較（通過交通量）

断面	方向	予測結果 (台/日)	事後調査結果 (台/日)	増減 (台)
No. 1 (特例都道 405 号外濠環 状線(外堀通り))	東行き	20, 068	22, 543	2, 475
	西行き	19, 609	20, 824	1, 215
	合計	39, 677	43, 367	3, 690
No. 2 (特別区道第 868 号線)	北行き	4, 341	4, 719	378
	南行き	3, 614	4, 548	934
	合計	7, 955	9, 267	1, 312

4.10.4 環境の目標との比較

通過交通量が予測結果を上回っていましたが、本事業の出入自動車台数は予測条件を下回っていることから、本事業による影響は小さく、関係車両の走行に伴う道路交通騒音は計画地周辺の道路沿道に著しい影響は及ぼしていないものと考えます。

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

(白紙のページ)

4.11 振動

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

なお、供用後の関係車両の走行による道路交通振動の状況については、影響が軽微であると予測したため、予測条件として設定した出入自動車台数、通過交通量の状況について、事後調査を実施しました。

4.11.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

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

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査範囲は、「4.5 大気質 4.5.1 (2) ア. 調査範囲」(p.73 参照)と同様としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

出入自動車台数及び通過交通量の状況は、「4.1.1 自動車交通量 A (3) ア. 出入自動車の状況」(p.31 参照) 及び「4.5 大気質 4.5.1 (3) ア. 出入自動車台数及び通過交通量の状況（時間帯別、車種別）」(p.75 参照) に示したとおりです。出入自動車台数は、472 台/日でした。また、通過交通量の事後調査結果は、断面 No.1 では、43,367 台/日、断面 No.2 では9,267 台/日でした。

4.11.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.11.2-1 に示すとおりです。

表 4.11.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
事務所、店舗関係者に対して、掲示板、貼り紙等を用いて、公共交通機関の利用、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促します。	事務所、店舗関係者に対して、公共交通機関の利用を働きかけました。また、掲示板、貼り紙等を用いて、アイドリングストップや不要な空ふかし、急加速等を行わないよう協力を促しています。(写真 4.11.2-1～2)



写真 4. 11. 2-1 アイドリングストップに関する掲示



写真 4. 11. 2-2 アイドリングストップに関する掲示

4. 11. 3 予測結果との比較

出入自動車台数は、表 4. 11. 3-1 に示すとおり、予測結果の 1, 500 台/日に対し、事後調査結果は 472 台/日と下回っていました。

通過交通量の状況は、表 4. 11. 3-2 に示すとおりです。予測結果の断面 No. 1、39, 677 台/日及び断面 No. 2、7, 955 台/日に対し、事後調査結果は断面 No. 1 で 43, 367 台/日、断面 No. 2 では 9, 267 台/日であり、事後調査結果が予測結果を上回りましたが、出入自動車台数は予測結果を下回っていることから、本事業の影響は小さいと考えます。

表 4. 11. 3-1 予測結果と事後調査結果との比較（出入自動車台数）

項 目	予測結果	事後調査結果
出入自動車台数	1, 500 台/日	472 台/日

表 4. 11. 3-2 予測結果と事後調査結果との比較（通過交通量）

断面	方向	予測結果 (台/日)	事後調査結果 (台/日)	増減 (台)
No. 1 (特例都道 405 号外濠環 状線(外堀通り))	東行き	20, 068	22, 543	2, 475
	西行き	19, 609	20, 824	1, 215
	合計	39, 677	43, 367	3, 690
No. 2 (特別区道第 868 号線)	北行き	4, 341	4, 719	378
	南行き	3, 614	4, 548	934
	合計	7, 955	9, 267	1, 312

4.11.4 環境の目標との比較

通過交通量が予測結果を上回っていましたが、本事業の出入自動車台数は予測条件を下回っていることから、本事業による影響は小さく、関係車両の走行に伴う道路交通振動は計画地周辺の道路沿道に著しい影響は及ぼしていないものと考えます。

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

(白紙のページ)

4.12 電波受信状態

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

4.12.1 環境の調査

(1) 調査項目

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

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査範囲は、図 4.12.1-2 に示すとおり、計画地周辺の 64 地点としました。

イ. 調査時期

調査時期は、計画建築物の供用後の令和 7 年 8 月 13 日（水）～8 月 14 日（木）としました。

ウ. 調査方法

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

表 4.12.1-1 調査用機材

機 器 名	種 別	メーカー名	型 名
受信アンテナ (UHF)	14 素子	日本アンテナ (株)	AU-14
地上デジタル受信機	20 型	SHARP (株)	LC-20D50
受信特性測定器	スペクトラム・アナライザー	(株)アドバンテスト	U3741N
地上デジタル放送用測定器	BER 測定用	日本アンテナ (株)	HDLC1
増幅器	－	日本アンテナ (株)	VB-33UE

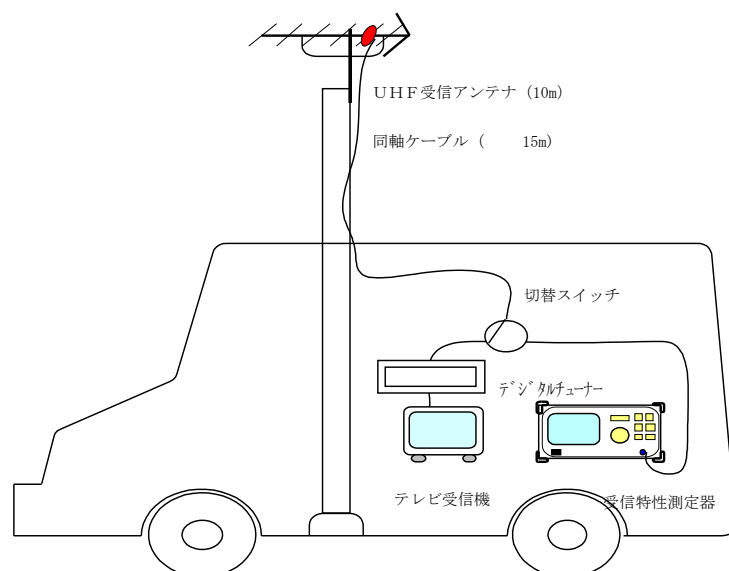


図 4.12.1-1 電波測定車

表 4.12.1-2 受信画像の評価基準

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

資料：「建造物によるテレビ受信障害調査要領（地上デジタル放送）改訂版」

（平成 22 年 3 月 （社）日本 CATV 技術協会）



凡 例

□ 計画地

--- 区界

● 電波受信障害調査地点（供用後：1～64）



S=1/25,000

0 250 500 750m



図 4.12.1-2 テレビ受信障害調査地点

(3) 調査結果

計画建築物によるテレビ電波受信障害が及ぶ地域のテレビ電波の受信状況調査結果は、表 4. 12. 1-3 及び表 4. 12. 1-4 に示すとおりです。調査結果は、環境影響調査書時の調査結果を併せて示しました。

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

品質評価については、事後調査結果はほとんどの地点で「A（きわめて良好）」、「B（良好）」及び「C（概ね良好）」であることを確認しました。一部、「D（不良）」となる地点を確認しましたが、令和 8 年 7 月時点で電波障害に対する問い合わせはなく、障害が明らかになった場合には、適切な障害対策を講ずる方針としています。

表 4. 12. 1-3(1) テレビ受信の状況の調査結果(事後調査時)

単位: 地点

調査項目		受信局							
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK E テレ	NHK 総合
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch
画像 評価	○	64	64	64	64	64	64	64	64
	△	0	0	0	0	0	0	0	0
	×	0	0	0	0	0	0	0	0
品質 評価	A	44	57	60	59	58	60	58	59
	B	9	4	4	2	4	4	4	4
	C	7	3	0	3	2	0	2	1
	D	4	0	0	0	0	0	0	0
	E	0	0	0	0	0	0	0	0

表 4. 12. 1-3(2) テレビ受信の状況の調査結果(環境影響調査書時)

単位: 地点

調査項目		受信局							
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK E テレ	NHK 総合
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch
画像 評価	○	64	64	64	64	64	64	64	64
	△	0	0	0	0	0	0	0	0
	×	0	0	0	0	0	0	0	0
品質 評価	A	27	37	39	31	38	35	35	40
	B	28	23	20	29	18	24	25	22
	C	8	4	3	4	7	5	4	2
	D	1	0	2	0	1	0	0	0
	E	0	0	0	0	0	0	0	0

表 4. 12. 1-4(1) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合			
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch			
001	端子電圧	48.1	58.8	58.3	58.9	54.0	59.4	55.1	54.8			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
002	端子電圧	47.1	55.7	55.9	55.1	51.2	53.2	52.3	53.5			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	3.2E-6			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	B			
003	端子電圧	43.3	53.6	55.3	52.9	48.3	50.9	49.4	49.7			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	2.4E-5	0.0E+0	0.0E+0	4.3E-5	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	C	A	A	C	A			
004	端子電圧	48.3	58.1	57.7	62.1	56.9	55.2	58.8	59			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
005	端子電圧	43.2	51.3	50.2	51.3	49.7	49.7	49.3	49.8			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	5.6E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	B	A	A	A	A			
006	端子電圧	44.1	50.9	54.5	50.8	50.7	49.4	49.5	48.8			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
参考事項												
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω 終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×					

表 4.12.1-4(2) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合			
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch			
007	端子電圧	50.3	53.6	56.5	56.9	53.7	58.5	55.9	50.7			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	2.1E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	C	A	A	A	A	A	A			
008	端子電圧	50	58.3	60.4	61.2	56.5	59.8	58	57.1			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
009	端子電圧	38.4	45.3	45.6	45.7	42.5	43.2	41.7	41.2			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	1.3E-4	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	5.6E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	C	A	A	A	B	A	A	A			
010	端子電圧	42.1	47.5	49.8	50.3	47	45.7	46.7	45.1			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	5.2E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	B	A	A	A	A	A	A	A			
011	端子電圧	39.2	50.4	48	48.4	49.5	52.7	49.7	47.2			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	6.6E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	B	A	A	A			
012	端子電圧	37.9	47.8	45.3	48.2	48	45.3	42.7	44.1			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	4.1E-8	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	B	A	A			
参考事項												
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×					

表 4.12.1-4(3) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合			
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch			
013	端子電圧	38.4	47.3	47.6	47.6	45.4	46.7	45.0	46.4			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	1.9E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	C	A	A	A	A	A	A	A			
014	端子電圧	43.2	50.3	51.4	52.5	48.5	49.2	48.5	48.8			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	2.0E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	C	A	A	A			
015	端子電圧	44.4	56.8	55.9	60.4	53.8	56.1	55	52.7			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
016	端子電圧	42.9	53	53.5	53.6	50.8	51.2	50.3	51			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
017	端子電圧	42.9	50.2	50.9	51.2	48	51.8	51.3	48.6			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	4.0E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	C	A	A	A	A	A	A	A			
018	端子電圧	44.5	52.6	55.4	56.6	52.4	51.6	50	50.8			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	1.1E-6	9.4E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	B	B	A	A	A	A	A	A			
参考事項												
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×					

表 4.12.1-4(4) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合			
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch			
019	端子電圧	34.9	48.8	46.9	46.4	45.8	45.5	43.5	43.4			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	5.2E-5	0.0E+0	0.0E+0	1.8E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	C	A	A	C	A	A	A	A			
020	端子電圧	48.5	57.7	54.3	58.3	57.7	56.6	53.3	50			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
021	端子電圧	41.9	49.7	50.8	51.2	54.7	53.3	48.3	48.4			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
022	端子電圧	50.4	54.1	52.8	53.4	51.4	54.5	50.5	50.1			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
023	端子電圧	38.7	50.7	50.8	51	47.8	48.1	46	47			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
024	端子電圧	38.5	47.9	50.4	51.9	49.6	50.5	49.2	47.6			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	9.4E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	B	A	A	A	A	A	A	A			
参考事項												
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×					

表 4.12.1-4(5) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合			
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch			
025	端子電圧	44.0	48.8	48.2	50.7	49.3	51.9	50.3	49.0			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	6.6E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	C	A	A	A	A	A	A			
026	端子電圧	44.1	55.6	56.5	56.9	53.6	54.8	52.1	49			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	9.4E-7	6.1E-6			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	B	B			
027	端子電圧	39.3	47.6	49.7	51	49.8	46.2	45.7	44.3			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	2.3E-6	4.2E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	B	C	A	A	A	A	A	A			
028	端子電圧	37.3	49.6	48.5	49.7	47	49.3	49.1	47.9			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	7.3E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	6.9E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	C	A	A	A	C	A	A	A			
029	端子電圧	46.4	50.9	55	55.9	51.9	52.8	52	50.8			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	3.3E-6	1.4E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	B	B	A	A	A	A	A			
030	端子電圧	41.6	53.4	55	56.1	51.8	51.6	51.3	49.6			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	6.6E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	1.8E-6	0.0E+0	0.0E+0	3.7E-5			
	品質評価	B	A	A	A	B	A	A	C			
参考事項												
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×					

表 4. 12. 1-4(6) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合			
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch			
031	端子電圧	48.9	55.1	56.3	55.8	55.0	56.4	55.1	52.9			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	5.2E-6	0.0E+0	2.8E-6			
	品質評価	A	A	A	A	A	B	A	B			
032	端子電圧	42.4	52.8	53.4	51.4	50.9	52.9	50.4	51			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	3.3E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	B	A	A	A	A			
033	端子電圧	46.5	54.8	53.4	55.4	53	53.7	53.8	53.1			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
034	端子電圧	42.5	52.2	53.3	50.8	50.9	52.6	50.5	51.3			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
035	端子電圧	50.1	56.7	62.7	61.3	59.5	60.6	55.8	59.5			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	2.8E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	B	A	A	A	A	A	A	A			
036	端子電圧	41.9	52.8	54.4	52.3	50.3	51.7	50.2	51.6			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	3.7E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	2.3E-6	0.0E+0			
	品質評価	A	B	A	A	A	A	B	A			
参考事項												
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×					

表 4.12.1-4(7) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合			
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch			
037	端子電圧	65.5	77.1	75.5	77.4	75.0	77.7	74.3	75.4			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
038	端子電圧	42.2	55.3	56.4	53.2	51.7	48.4	47.1	50.4			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	3.3E-6	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	B	A			
039	端子電圧	48.5	53.7	52.5	55.8	50.3	52.8	50.5	48.2			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	1.9E-5	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	C	A			
040	端子電圧	47.5	60	58.9	61.7	56.8	58.1	58.6	57.3			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
041	端子電圧	38.6	50.2	50.3	49.3	46.5	49.6	44.6	48.3			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	2.3E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	B	A	A	A	A	A	A	A			
042	端子電圧	41.3	52.5	52.6	53.5	52.2	50.7	50.3	53.7			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	1.4E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	B	A	A	A	A	A	A	A			
参考事項												
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×					

表 4. 12. 1-4(8) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合			
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch			
043	端子電圧	34.6	44.6	45.9	44.5	41.2	44.4	42.6	42.6			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	1.6E-3	0.0E+0	8.0E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	D	A	B	A	A	A	A	A			
044	端子電圧	36.1	45.6	45.1	45.7	43.3	45.6	44.5	43.6			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	3.7E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	B	A	A	A			
045	端子電圧	34.8	48.6	49.5	45.1	46.8	48.5	44.1	45.6			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	1.4E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	C	A	A	A	A	A	A	A			
046	端子電圧	31	43.1	43.4	42.5	40.6	41.3	41.2	38.6			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	3.3E-3	1.8E-6	2.8E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	D	B	B	A	A	A	A	A			
047	端子電圧	56.4	64.5	60.7	60.5	58.5	60.3	62.5	62			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
048	端子電圧	59.1	66.6	64.2	70	67.3	68.9	67.1	66.2			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
参考事項												
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×					

表 4.12.1-4(9) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合			
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch			
049	端子電圧	48.3	51.0	48.4	49.8	49.7	57.0	58.3	53.8			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
050	端子電圧	32.9	44.2	44.5	44.9	41.8	43.5	42	42.1			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	3.6E-4	0.0E+0	9.4E-7	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	D	A	B	A	A	A	A	A			
051	端子電圧	37.6	45.9	50.2	47.8	48.6	49	46.4	42.4			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	1.3E-5	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	1.8E-6	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	C	A	A	A	A	B	A	A			
052	端子電圧	55.3	69.4	66.7	66.9	64.4	69.3	69.4	68.4			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
053	端子電圧	44.5	65	61	65.9	59.9	64.4	66.3	64.4			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
054	端子電圧	72	80.9	81.1	83.3	79.7	82.5	82.9	80.5			10m 増幅器なし
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
参考事項												
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×					

表 4. 12. 1-4(10) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など	
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合				
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch				
055	端子電圧	70.2	79.1	78.7	79.9	76.9	79.8	79.5	77.7			10m 増幅器なし	
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○				
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0				
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A				
056	端子電圧	59.3	66.5	65.7	66.5	63.7	66.2	66.7	65.1			10m 増幅器なし	
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○				
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0				
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A				
057	端子電圧	55	65.3	64.8	66.8	64	65.2	65.8	63.9			10m 増幅器なし	
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○				
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0				
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A				
058	端子電圧	39.5	50.9	45.9	52.7	47.5	48.4	48.9	49.2			10m	
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○				
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0				
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A				
059	端子電圧	40.4	53.5	49.4	51.9	50	49	48.2	49.6			10m	
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○				
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0				
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A				
060	端子電圧	38.5	48	47.7	47.5	47.1	45.8	45.2	45.9			10m	
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○				
	BER	3.3E-6	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	2.8E-6			
	品質評価	B	A	A	A	A	A	A	A	B			
参考事項													
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×						

表 4.12.1-4(11) テレビ電波の受信状況調査結果

調査 地点	調査 項目	受 信 局 名 （東京スカイツリー局）										備考 アンテナ高 (m) など
		MX TV	フジ テレビ	TBS テレビ	テレビ 東京	テレビ 朝日	日本 テレビ	NHK 教育	NHK 総合			
		16ch	21ch	22ch	23ch	24ch	25ch	26ch	27ch			
061	端子電圧	66.2	77.8	77.1	79.6	75.7	79.3	79.4	75.9			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	A	A	A			
062	端子電圧	47.6	55.7	52.9	58.1	55.5	57.7	57.3	56.7			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	1.7E-4	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	C	A	A	A	A			
063	端子電圧	51.7	60.1	60.2	62.6	57.2	60.3	56.9	53.2			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	5.6E-6	4.7E-6	0.0E+0			
	品質評価	A	A	A	A	A	B	B	A			
064	端子電圧	34.2	49	49.4	48.2	47.7	48.6	47.3	49.4			10m
	画像評価	○	○	○	○	○	○	○	○			
	BER	5.3E-3	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0	0.0E+0			
	品質評価	D	A	A	A	A	A	A	A			
	端子電圧											
	画像評価											
	BER											
	品質評価											
	端子電圧											
	画像評価											
	BER											
	品質評価											
参考事項												
デジタル波の端子電圧（受信レベル）は75Ω終端値[dB(μV)]で表示しました。 画像評価は次の基準による評価です。 ○：良好に受信 △：ブロックノイズや画面フリーズあり ×：受信不能							品質評価は次の基準による評価です。 A：画像評価○で、BER≤1E-8 B：画像評価○で、1E-8<BER<1E-5 C：画像評価○で、1E-5≤BER≤2E-4 D：画像評価○で、BER>2E-4 または画像評価△ E：画像評価×					

4.12.2 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）については、「2.3 対象事業の内容」（p.3 参照）に示すとおりであり、計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さについては計画時よりも約 2m 低い 147.98m となっています。

4.12.3 予測結果との比較

計画建築物の立地状況については、電波受信に影響するような計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さについては計画時よりも約 2m 低い 147.98m となっています。

また、地上デジタル放送及び衛星デジタル放送の電波障害に対する問い合わせもなかったことから、テレビ電波障害は発生していないと考えられ、対策の実施実績もありません。

4.12.4 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.12.4-1 に示すとおりです。

表 4.12.4-1 予測結果に基づく対策の実施状況

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

4.12.5 環境の目標との比較

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

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

(白紙のページ)

4.13 風

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

4.13.1 環境の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物建設による計画地境界付近における風の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査地点は、図 4.13.1-1 に示すとおり 2 地点としました。

イ. 調査時点・時期

調査時点・時期は、令和 6 年 12 月 1 日（日）から令和 7 年 11 月 30 日（日）です。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査としました。観測高さは、地上約 3.0m としました。（風洞実験時の観測高さ 地上約 2.0m）

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

風向風速計の設置状況は写真 4.13.1-1 (1)～(2)のとおりです。



写真 4.13.1-1 (1) 風観測地点 1

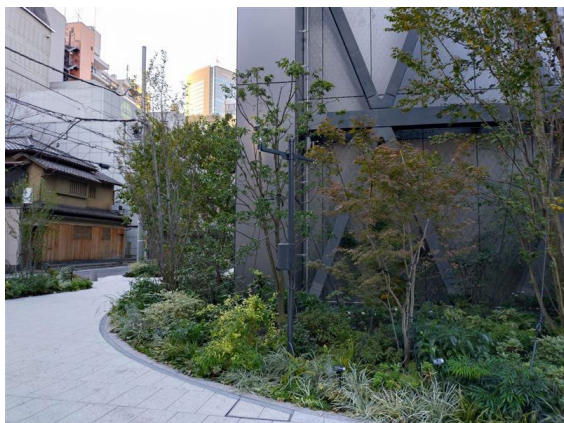
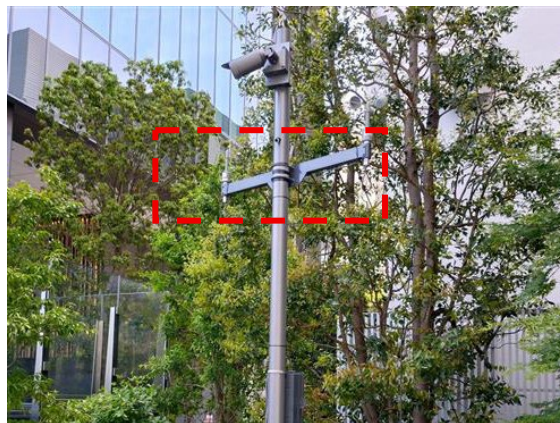
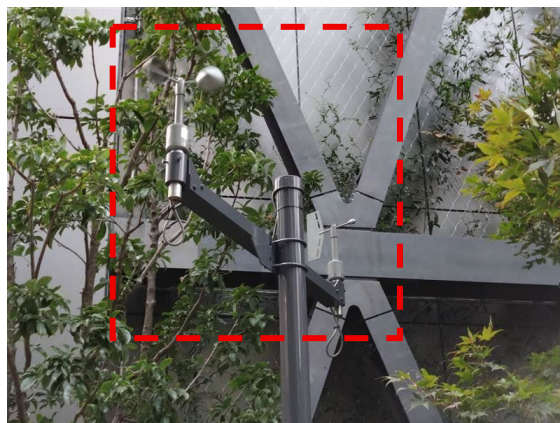
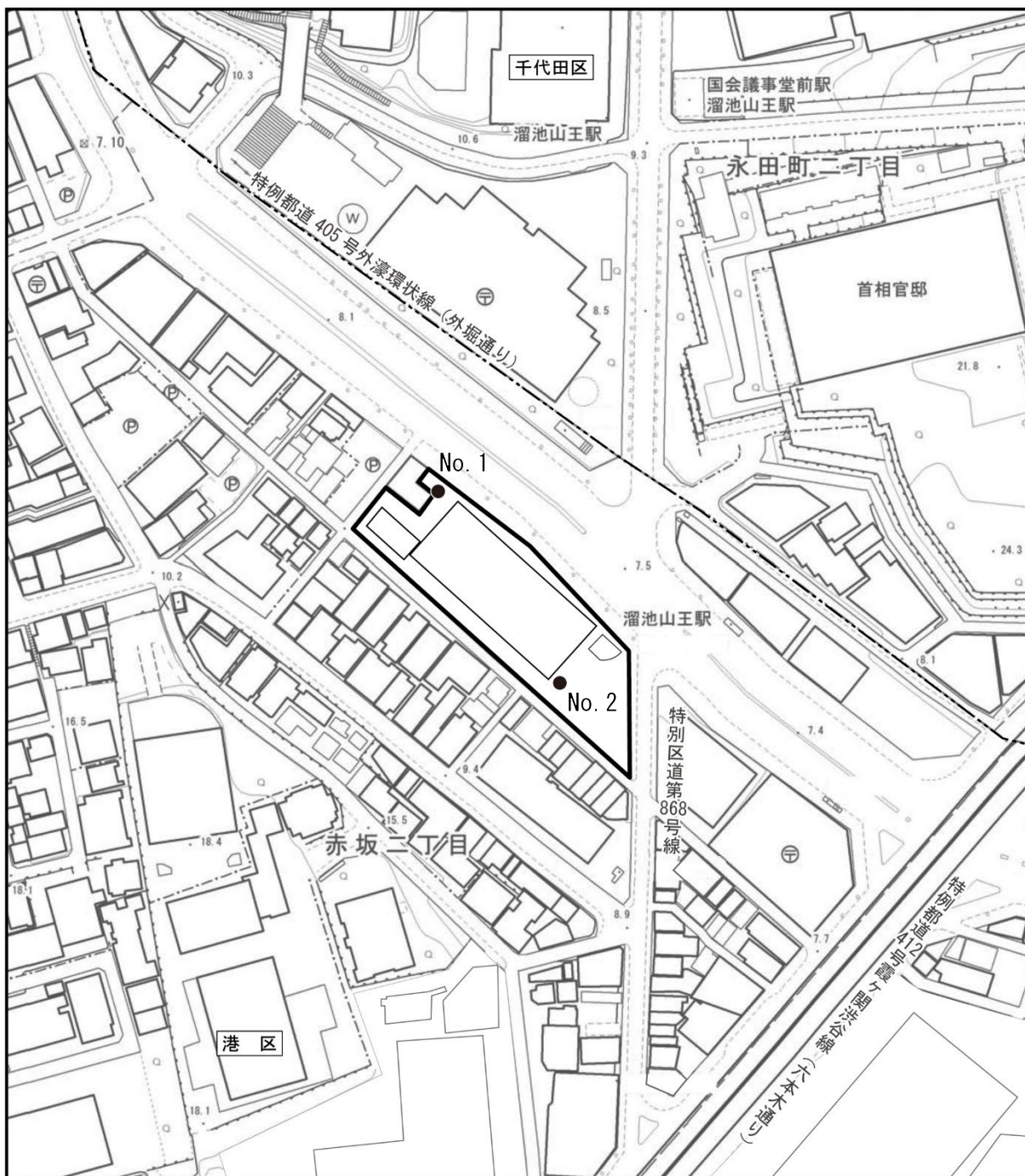


写真 4.13.1-1 (2) 風観測地点 2





凡 例

- 計画地
- 区界
- 風調査地点



S = 1/2,500

0 25 50 75m

図 4.13.1-1 風調査地点

(3) 調査結果

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

地点 1 の平均風向出現頻度は、北の風が最も多く、平均風速は、1.0～2.0m/s の範囲が最多でした。

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

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

単位：％

風速[m/s]	北北東 (NNE)	北東 (NE)	東北東 (ENE)	東 (E)	東南東 (ESE)	南東 (SE)	南南東 (SSE)	南 (S)	南南西 (SSW)	南西 (SW)	西南西 (WSW)	西 (W)	西北西 (WNW)	北西 (NW)	北北西 (NNW)	北 (N)	静穏	合計
0.0～0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	2.3
0.3～1.0	1.2	1.9	3.4	0.9	0.3	0.3	1.5	1.0	0.4	0.3	1.2	1.8	0.9	0.4	1.6	1.9	0.0	19.0
1.0～2.0	1.6	2.9	14.9	6.0	0.1	0.4	7.2	1.5	0.5	0.2	1.0	3.2	1.4	0.3	3.2	10.2	0.0	54.5
2.0～3.0	0.1	0.1	3.8	2.7	0.0	0.1	3.8	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	5.8	0.0	17.6
3.0～4.0	0.0	0.0	0.3	0.2	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	2.7	0.0	4.2
4.0～5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	1.4	0.0	1.6
5.0～6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.5	0.0	0.6
6.0～7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
7.0～8.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8.0～9.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9.0～10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10.0～11.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
11.0～12.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12.0～13.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13.0～14.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
14.0～15.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15.0～16.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16.0～17.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17.0～18.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18.0～19.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19.0～20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
20.0～	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合 計	2.9	4.9	22.4	9.8	0.4	0.7	13.0	2.7	0.9	0.5	2.2	5.1	2.3	0.7	6.5	22.6	2.3	100.0

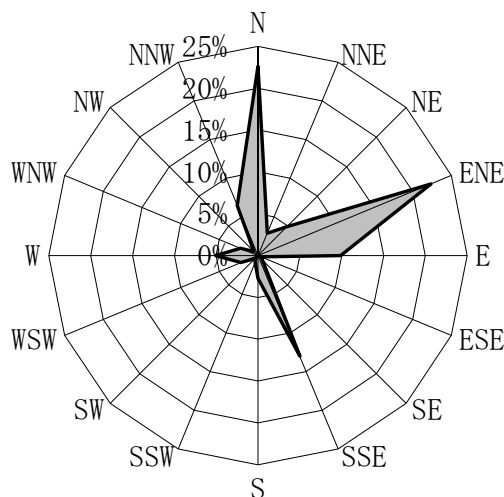


図 4.13.1-2(1) 風向出現頻度（平均風速）（地点 1）

表 4. 13. 1-1 (2) 風向別風速階級別出現頻度 (平均風速) (地点 2)

単位：％

風速[m/s]	北北東 (NNE)	北東 (NE)	東北東 (ENE)	東 (E)	東南東 (ESE)	南東 (SE)	南南東 (SSE)	南 (S)	南南西 (SSW)	南西 (SW)	西南西 (WSW)	西 (W)	西北西 (WNW)	北西 (NW)	北北西 (NNW)	北 (N)	静穏	合計
0.0～0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.0	9.0
0.3～1.0	2.6	2.5	1.5	1.2	0.8	1.0	0.4	0.5	1.2	1.0	2.5	9.8	0.5	0.9	1.0	1.5	0.0	28.9
1.0～2.0	1.2	6.4	6.7	7.9	2.1	1.5	0.2	0.3	1.7	1.6	6.0	8.1	0.2	0.3	0.4	0.3	0.0	44.7
2.0～3.0	0.0	1.4	3.4	5.3	1.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	1.1	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.6
3.0～4.0	0.0	0.1	0.7	1.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4
4.0～5.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
5.0～6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
6.0～7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7.0～8.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8.0～9.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9.0～10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10.0～11.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
11.0～12.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12.0～13.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13.0～14.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
14.0～15.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15.0～16.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16.0～17.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17.0～18.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
18.0～19.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19.0～20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
20.0～	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合 計	3.8	10.4	12.3	15.6	4.6	2.7	0.5	0.8	3.0	2.7	9.7	20.0	0.6	1.2	1.3	1.9	9.0	100.0

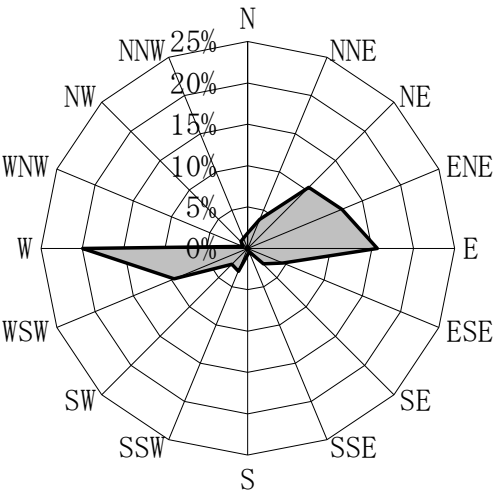


図 4. 13. 1-2 (2) 風向出現頻度 (平均風速) (地点 2)

(4) 調査結果の考察

風環境評価尺度は、表 4.13.1-2 に示すとおりです。

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

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

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

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

表 4.13.1-3 風環境調査結果

		累積頻度 55%	累積頻度 95%	総合評価
地点 1 (北西側)	平均風速	1.6	3.3	領域 B
	風環境評価	領域 B	領域 B	
地点 2 (南東側)	平均風速	1.4	2.7	領域 B
	風環境評価	領域 B	領域 A	

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

4.13.2 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲・地点

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

ア. 計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）

計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）については、「2.3 対象事業の内容」(p.3 参照)に示すとおりであり、計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さについては計画時よりも約 2m 低い 147.98m となっています。

4. 13. 3 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4. 13. 3-1 に示すとおりです。

表 4. 13. 3-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
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、事務所関係者等に対して協力を働きかけます。	風による道路への障害物の侵入を予防するために、強風時には敷地内の屋外に転倒・飛散しやすいものを極力設置しないよう、管理会社から事務所関係者・店舗関係者等に対して協力を働きかけています。
計画地内に植栽する樹木は、十分成長した樹木とし、良好な育成が可能となるように十分な根入れ深さを確保するとともに、倒木を防ぐ対策を実施します。	計画地内に植栽する樹木は、十分成長した樹木とし、良好な育成が可能となるように十分な根入れ深さを確保するとともに、倒木を防ぐ対策を実施しました。(写真 4. 13. 3-1～2)



写真 4. 13. 3-1 植栽樹木の状況



写真 4. 13. 3-2 倒木対策（ワイヤー）の状況

4.13.4 予測結果との比較

計画建築物建設後の予測結果を確認するため、計画建築物の施工完了後の1年間を対象として調査を行いました。

予測結果と事後調査結果との比較は、表4.13.4-1に示すとおりです。

地点1の予測結果（風洞実験測定地点124、201）は領域B（低中層市街地相当）であるのに対し、事後調査結果も同様に領域B（低中層市街地相当）でした。

地点2の予測結果（風洞実験測定地点116、211）は領域B（低中層市街地相当）であるのに対し、事後調査結果も同様に領域B（低中層市街地相当）でした。

表 4.13.4-1 予測結果と事後調査結果との比較

事後調査 地点	風洞実験における 近傍の測定地点	予測結果			事後調査結果		
		累積頻度 55%	累積頻度 95%	総合評価	累積頻度 55%	累積頻度 95%	総合評価
地点 1	124	領域 B (1.7m/s)	領域 B (4.0m/s)	領域 B	領域 B (1.6m/s)	領域 B (3.3m/s)	領域 B
	201	領域 B (1.6m/s)	領域 B (3.5m/s)	領域 B			
地点 2	116	領域 B (1.3m/s)	領域 B (3.9m/s)	領域 B	領域 B (1.4m/s)	領域 A (2.7m/s)	領域 B
	211	領域 B (1.5m/s)	領域 B (3.9m/s)	領域 B			

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

4.13.5 環境の目標との比較

事後調査の結果、地点1において領域B（低中層市街地相当）であり、予測結果である領域B（低中層市街地相当）と同等でした。地点2においても領域B（低中層市街地相当）であり、予測結果である領域B（低中層市街地相当）と同等でした。地点1及び地点2の両地点では住宅地・市街地としての一般的風環境と評価されるため、計画地周辺の風環境に著しい影響は与えていないと考えます。

また、風による道路への障害物の侵入を予防するための対応策について、事務所関係者等に呼びかけています。

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

なお、本事業では、防風植栽等の対策を実施することなく領域Bを満たすと予測されていたことから、防風植栽等の整備は行っておらず、港区ビル風対策要綱実施要領（港区、平成25年3月）に基づく「防風植栽の設置の届出」及び「防風植栽の生育状況の届出」は行っていない。

4.14 日照

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

4.14.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）については、「2.3 対象事業の内容」（p.3 参照）に示すとおりであり、計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さについては計画時よりも約2m低い147.98mとなっています。

4.14.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.14.2-1 に示すとおりです。

表 4.14.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
特例都道 405 号外濠環状線（外堀通り）に面する敷地境界では、計画建築物を可能な限りセットバックした配置計画とし、北側と南側の街並みにも考慮して離隔距離をできる限り確保するよう配慮します。	敷地境界から計画建築物をセットバックした配置とし、離隔距離をできる限り確保しました。

4.14.3 予測結果との比較

計画時に対して、日照に影響するような計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さは147.98mとなっています。このため、計画建築物による日影は、予測結果と同様であると考えます。

4.14.4 環境の目標との比較

計画建築物の建設状況（位置・高さ・形状等）については、「2.3 対象事業の内容」（p.3 参照）に示すとおりであり、計画建築物の位置についての変更はなく、最高高さについては計画時よりも約 2m 低い 147.98m となっています。このため、計画建築物による日影は、予測結果と同様であると考えます。

したがって、環境の目標の「計画建築物に起因する日影により、計画地及びその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」に基づく日影規制の基準）」を満たすと考えます。

4.15 光

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

4.15.1 対象事業の調査

(1) 調査項目

調査項目は、計画建築物の外装状況（外壁等）、夜間照明の状況としました。

(2) 調査方法

ア. 調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ. 調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ. 調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

(3) 調査結果

ア. 計画建築物の外装状況（外壁等）

計画建築物の南面等の外装材に配慮することで、著しい反射光による影響は発生しませんでした。

イ. 夜間照明の状況

計画建築物の室内照明は、ブラインド等を設け、外部への室内照明の漏れの低減を図ったことから、著しい光害による影響は発生しませんでした。

4.15.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.15.2-1 に示すとおりです。

表 4.15.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
ブラインド等を設けることにより、室内照明の外部漏洩の低減を図ります。	ブラインド等の設置により、室内照明の外部漏洩の低減を図っています。 (写真 4.15.2-1～2)
計画建築物の足元回り空間等に間接照明等を用い、安全で落ち着いた空間の創出に努めます。	計画建築物の足元回り空間等に間接照明等を用い、安全で落ち着いた空間の創出に努めました。(写真 4.15.2-3～4)
事務所関係者等へ「ブラインド等の使用、照明の節電」を働きかけ、光害の発生の抑制に努めます。	事務所関係者等へ「ブラインド等の使用、照明の節電」を働きかけ、光害の発生抑制に努めました。



写真 4. 15. 2-1 ブラインドの設置状況



写真 4. 15. 2-2 ブラインドの設置状況

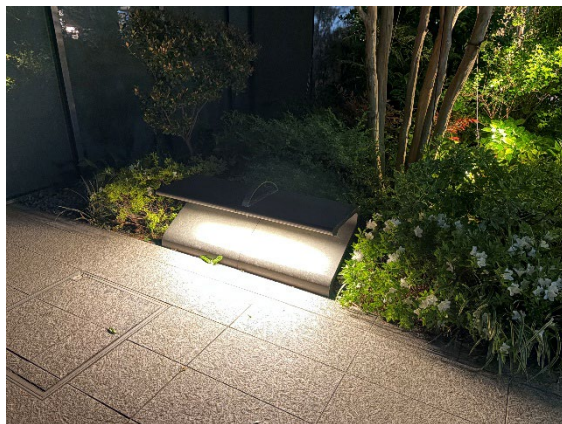


写真 4. 15. 2-3 照明の状況
(外構部の足元回り空間)

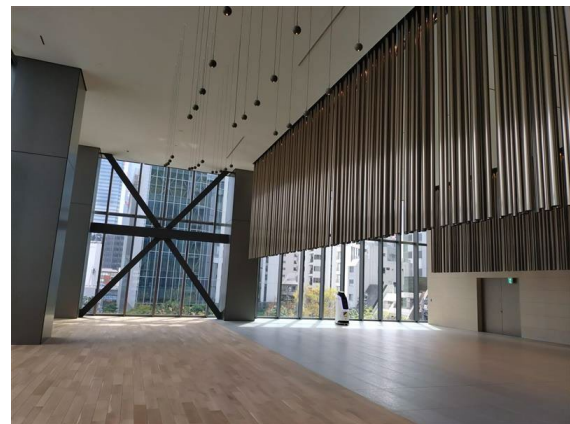


写真 4. 15. 2-4 照明の状況
(計画地内 3F オフィスロビーの間接照明)

4. 15. 3 予測結果との比較

予測結果と同様に、計画建築物の南面等の外装材に配慮するとともに、計画建築物の室内照明は、ブラインド等を設け、外部への室内照明の漏れの低減を図っており、著しい光害による影響は発生しないものと考えます。

4. 15. 4 環境の目標との比較

本事業においては、夜間照明による光害が周辺住宅等に及ばないよう、「光害対策ガイドライン」（平成 18 年 12 月改訂版 環境省）等を参考に、ブラインド、屋外照明等の配置や向き等に配慮しており、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小さいと考えます。

したがって、環境の目標の「反射光・夜間光により、計画地及びその周辺に著しい影響を及ぼさないこと」を満たすと考えます。

4.16 植物・動物（緑）

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

4.16.1 環境の調査

（１）調査項目

調査項目は、緑の整備量及び整備内容の状況としました。

（２）調査方法

ア．調査範囲

調査範囲は、計画地内としました。

イ．調査時期

調査時期は、供用開始後の事業活動が通常の状態に達した時点としました。

ウ．調査方法

調査方法は、現地調査（写真撮影）及び関連資料の整理によりました。

（３）調査結果

緑化の状況は表 4.16.1-1～2 に、緑化の実施状況は写真 4.16.1-1 に、緑化完了図は図 4.16.1-1 に示すとおりです。

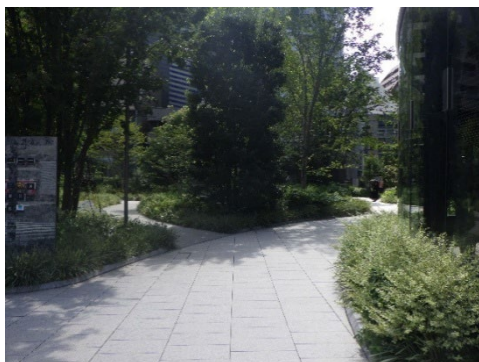
植栽樹木については高木が 130 本、中木が 73 本、低木が 5,723 株植栽されています。また、緑地面積は 2,363.32m² であり、接道部緑化延長は 280.79m です。表 4.16.1-2 に示すとおり、港区及び東京都の緑化基準と比較すると、緑地面積及び接道部緑化延長ともに基準を満たしています。

表 4.16.1-1 緑化の状況

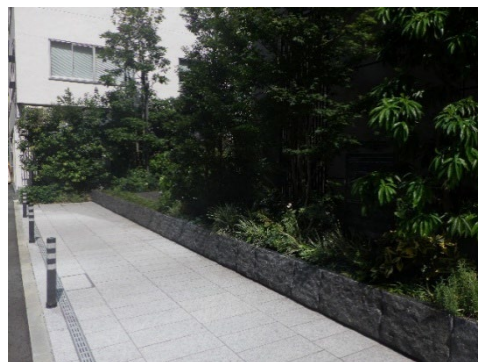
区 分	樹種名	本数(換算後)
高木	(常緑樹) タブノキ、シラカシ、アラカシ等 (落葉樹) ケヤキ、カツラ、イロハモミジ等	130 本
中木	(常緑樹) ヒメシャリンバイ、ハクサンボク等 (落葉樹) ドウダンツツジ、クロモジ等	73 本
低木	(常緑樹) シャリンバイ、サツキツツジ等 (落葉樹) ヤマブキ、ヤマアジサイ等	5,723 株
接道部緑化延長(m)		280.79m
緑地面積(m ²)		2,363.32m ²

表 4.16.1-2 緑化の状況と基準との比較

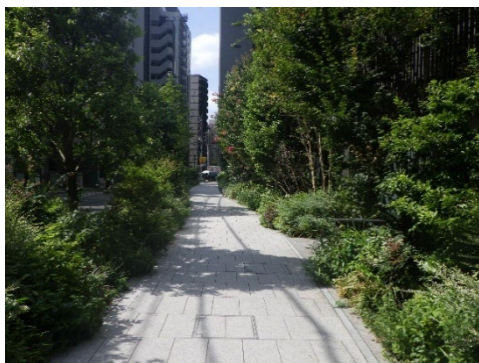
項 目		本計画における緑化計画	緑化基準（港区）
接道部緑化延長		280.79m	204.53m
緑地面積	地 上	1,792.68m ²	2,315.21m ² (内地上部 1,157.61m ² 以上)
	屋 上	570.64m ²	
	合 計	2,363.32m ²	2,315.21m ²



①計画地東側



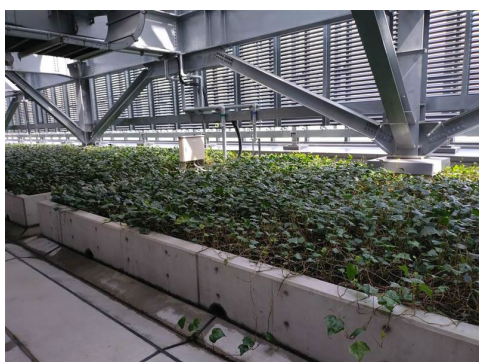
②計画地西側



③計画地南側



④計画地北側



⑤屋上緑化



⑥屋上緑化

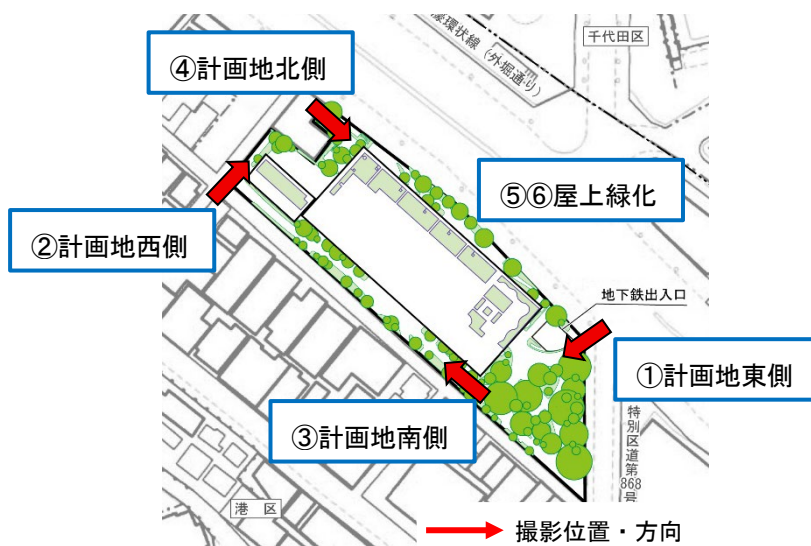


写真 4. 16. 1-1 緑化の実施状況



凡 例

- 計画地
- 区界
- 中高木
- 植栽
- 植栽 (屋上緑化)



S = 1 / 1,500



図 4.16.1-1 緑化図

4.16.2 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策の実施状況は、表 4.16.2-1 に示すとおりです。

表 4.16.2-1 予測結果に基づく対策の実施状況

予測結果に基づく対策	実施状況
緑化にあたっては、在来種を考慮した植栽樹種等を選定するように努めます。	緑化にあたり、在来種の植生を考慮した植栽樹種等を選定しました。
植栽後は、灌水、施肥、草刈・除草、剪定・刈込み、病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。	中高木剪定（年 1 回）、低木地被類手入れ（年 2 回）、施肥（年 1 回）、病虫害防除対策（年 3 回）を実施し、灌水は季節に応じて回数を変更して実施しています。

4.16.3 予測結果との比較

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

緑地面積は 2,363.32m² であり、予測結果の計画約 2,355m² を上回っています。接道部緑化長さは 280.79m であり、予測結果の計画約 300m を下回っていますが、緑化基準を満足しています。

表 4.16.3-1 予測結果と事後調査結果との比較

項 目		予測結果	事後調査結果	緑化基準（港区）
接道部緑化延長		300m	280.79m	204.53m
緑地面積	地 上	1,545m ²	1,792.68m ²	2,315.21m ² （内地上部 1,157.61m ² 以上）
	屋 上	810m ²	570.64m ²	
	合 計	2,355m ²	2,363.32m ²	

4.16.4 環境の目標との比較

本事業においては、緑地面積、接続部緑化長さともに港区及び東京都の緑化基準を満足しており、緑豊かなオープンスペースを整備し、人々が安らげる緑豊かな街並みや広域に広がる緑のネットワークを創出しています。

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