

### 1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

名称 : 日本郵政株式会社  
 代表者 : 取締役兼代表執行役社長 西川 善文  
 所在地 : 東京都千代田区霞が関一丁目3番2号

### 2. 対象事業の名称及び種類

名称 : (仮称)丸の内2丁目7番計画建設事業  
 種類 : 高層建築物の新築

### 3. 対象事業の内容の概略

本事業は計画敷地(約 1.2ha)内に存在する東京中央郵便局(昭和6年竣工)を高さ約 200 m の高層建築物に建替え、国際化、高度情報化に対応した質の高いオフィスを供給するものである。

対象事業の内容の概略は表 3-1 に示すとおりである。

表 3-1 対象事業の内容の概略

計画地 <sup>注1)</sup>	東京都千代田区丸の内二丁目7番2号
用途地域	商業地域
敷地面積	約 11,630m <sup>2</sup>
建築面積	約 8,500m <sup>2</sup>
延床面積 <sup>注2)</sup>	約 215,000m <sup>2</sup>
最高高さ	約 200m
駐車台数	約 360台(協議中)
主要用途	事務所、店舗、駐車場
工事予定期間	平成21年度～平成23年度 (工期約33ヵ月)
供用予定年度	平成23年度

注1) 本計画は現計画における予定のものであり、今後変更する可能性がある。

注2) 延床面積は建築物の各階の床面積の合計であり、容積対象ではない駐車場等の床面積も含む。

#### 4. 環境に及ぼす影響の評価の結論

対象事業の実施に伴い発生する環境に影響を及ぼすおそれのある要因(以下「環境影響要因」という。)及び地域の概況を考慮し、選定した環境影響評価の項目について現況調査を行い、対象事業の実施が及ぼす環境への影響について予測及び評価を行った。

環境に及ぼす影響の評価の結論は表 4-1(1) ~ (3)に示すとおりである。

表 4-1(1) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	評価の結論
1.大気汚染	<p>[ 工事用車両の走行 ]</p> <p>二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値(換算値)は、0.059 ~ 0.062ppm であり、一部の地点では環境基準(0.06ppm 以下)を上回るが、工事用車両の走行に伴う付加率は 1.30%以下である。</p> <p>浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値(換算値)は 0.070mg/m<sup>3</sup> であり、環境基準(0.10mg/m<sup>3</sup> 以下)を満足する。工事用車両の走行に伴う付加率は 0.13%以下である。</p> <p>[ 建設機械の稼働 ]</p> <p>二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値(換算値)は、最大 0.076ppm であり、環境基準(0.06ppm 以下)を上回る。建設機械の稼働に伴う付加率は最大 30.4 %である。</p> <p>浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値(換算値)は、最大 0.083mg/m<sup>3</sup> であり、環境基準(0.10mg/m<sup>3</sup> 以下)を満足する。建設機械の稼働に伴う付加率は最大 14.7%である。</p> <p>予測は建設機械が全台数同時に稼働するものとして行ったが、実際の稼働はこの状況を下回るものと考えられる。従って、工事の実施に際しては、事前に施工計画の詳細検討を行い、その結果を工事作業計画に反映させ、建設機械の設置台数の低減及び建設機械の集中稼働を避けるなど効率的な稼働に努める。また、出来る限り最新の排出ガス対策型建設機械を用いること等により、建設機械の稼働に伴う付加濃度の低減に努める。</p>
	<p>[ 関連車両の走行 ]</p> <p>二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値(換算値)は、0.059 ~ 0.062ppm であり、一部の地点では環境基準(0.06ppm 以下)を上回るが、関連車両の走行に伴う付加率は 1.30%以下である。</p> <p>浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値(換算値)は、0.070mg/m<sup>3</sup> であり、環境基準(0.10mg/m<sup>3</sup> 以下)を満足する。関連車両の走行に伴う付加率は 0.13%以下である。</p> <p>[ 駐車場の供用 ]</p> <p>二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値(換算値)は最大 0.059ppm であり、環境基準(0.06ppm 以下)を満足する。駐車場の供用に伴う付加率は 3.1%以下である。</p> <p>浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値(換算値)は最大 0.073mg/m<sup>3</sup> であり、環境基準(0.10mg/m<sup>3</sup> 以下)を満足する。駐車場の供用に伴う付加率は 1.0%以下である。</p>

表 4-1(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	評価の結論
2. 騒音・振動	<p>[ 工事用車両の走行 ]  工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音レベル(<math>L_{Aeq}</math>)は 65 ~ 69dB であり、全ての地点で「騒音に係る環境基準」(70dB)を下回っており、工事用車両の走行による増加騒音レベルは、すべての地点で 1dB 未満である。  工事用車両の走行に伴う道路交通の振動レベル(<math>L_{10}</math>)は昼間 31 ~ 40dB、夜間 28 ~ 37dB であり、全ての地点で環境確保条例に基づく「日常生活等に適用する規制基準」(昼間 60dB または 65dB、夜間 55dB または 60dB)を下回る。</p> <p>[ 建設機械の稼働 ]  工種別の敷地境界における建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベル(<math>L_5</math>)は 51 ~ 71dB であり、「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」(85dB)及び「指定建設作業に適用する騒音の勧告基準」(80 又は 85dB)を下回る。  工種別の敷地境界における建設機械の稼働に伴う建設作業の振動レベル(<math>L_{10}</math>)は 37 ~ 75dB であり、「特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準」(75dB)及び「指定建設作業に適用する振動の勧告基準」(70dB 又は 75dB)を下回る。</p>
3. 日 影	<p>計画建築物により、4 時間以上の日影が生じる地域は、計画地北側で最大約 70m 程度の範囲である。計画地及びその周辺は日影規制の指定のない区域であり、定住者はほとんどいない。また、計画地西方向の日影規制指定区域(第一種住居地域)においては、計画建築物により生じる日影は概ね 2 時間以下であり、日影規制値を下回る。</p>
4. 電波障害	<p>計画建築物により、一部地域においてテレビ電波のしゃへい障害(地上アナログ放送及び衛星放送)及び反射障害(地上アナログ放送)が予測されるが、環境保全のための措置を講じることにより、テレビ電波障害の影響は解消されるものとする。</p>
5. 風 環 境	<p>計画建築物の建設による計画地周辺地域の風環境の変化の程度は、ほとんどの地点で現況と同程度の風環境を維持すると考えられる。一部の地点で、風環境が悪化する傾向が見られるが、風環境の変化は低中層市街地相当に対応する領域 B、又は中高層市街地相当に対応する領域 C であり、風環境として好ましくないとされる領域 D は見られなかった。</p>

表 4-1(3) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	評価の結論
6. 景 観 工事の完了後	<p>[ 地域景観の特性の変化の程度 ]            計画建築物の建設は、都心業務市街地である当該地域のオフィス街の景観に新たな景観構成要素として加わり、地域に調和した都市景観の特性を創出すると考える。</p> <p>[ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度 ]            計画建築物は、高層ビルという都市景観として認識されるが、周辺の中高層建築物や近年増加している高層ビルが形成するスカイラインとの調和が図られているため、代表的な眺望地点からの眺望の状況に変化を与えることはないと考え。</p> <p>[ 圧迫感の変化の程度 ]            計画地至近の一部地域で圧迫感が生じるが、計画地を含む丸の内地区は、既に建築物により視野が遮られる地域が多い。本事業における計画建築物については、高層部をセットバックさせることにより圧迫感の変化の低減に努めることから、計画地至近の一部地域についても圧迫感は軽減されるものと考え。</p>