

環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況及び対象事業における行為・要因を考慮し、選定した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に示すとおりである。

表 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>工事の施行中</p> <p>【建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】 二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.077ppm であり、環境基準 (0.06ppm 以下) を上回る。また、建設機械の稼働に伴う付加率は 46.3% である。 浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.080mg/m³ であり、環境基準 (0.10mg/m³ 以下) を下回る。また、建設機械の稼働に伴う付加率は 17.6% である。 なお、工事の施行中は、建設機械の稼働による付加率を極力少なくするため、建設機械の集中稼働を行わないよう、工事工程の平準化及び建設機械の効率化に努めるとともに、建設機械の不必要なアイドリングの防止や適性燃料の使用を徹底する。また、最新の排出ガス対策型の建設機械の採用を検討する。</p> <p>【工事用車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】 二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.048ppm ~ 0.054ppm であり、環境基準 (0.06ppm 以下) を下回る。また、工事用車両の走行に伴う付加率は 0.1%未満 ~ 1.0% である。 浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.068mg/m³ ~ 0.069mg/m³ であり、環境基準 (0.10mg/m³ 以下) を下回る。また、工事用車両の走行に伴う付加率は 0.1%未満 ~ 0.1% である。</p>
	<p>工事の完了後</p> <p>【関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】 二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.049ppm ~ 0.054ppm であり、環境基準 (0.06ppm 以下) を下回る。また、関連車両の走行に伴う付加率は 0.1%未満 ~ 0.1% である。 浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.068mg/m³ ~ 0.069mg/m³ であり、環境基準 (0.10mg/m³ 以下) を下回る。また、関連車両の走行に伴う付加率はすべて 0.1%未満である。</p> <p>【地下駐車場の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】 二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.050ppm であり、環境基準 (0.06ppm 以下) を下回る。また、地下駐車場の供用に伴う付加率は 10.1% (窒素酸化物として) である。 浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.071mg/m³ であり、環境基準 (0.10mg/m³ 以下) を下回る。また、地下駐車場の供用に伴う付加率は 0.5% である。</p> <p>【熱源施設の稼働に伴う二酸化窒素の大気中における濃度】 二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.048ppm であり、環境基準 (0.06ppm 以下) を下回る。また、熱源施設の稼働に伴う付加率は 0.9% (窒素酸化物として) である。</p>

表 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>工事の施行中</p> <p>【建設機械の稼働に伴う騒音・振動】 敷地境界における建設作業騒音レベル(L_{A5})は、最大76dB(計画地南側敷地境界)であり、評価の指標とした「騒音規制法」の規制基準(85dB)を下回る。 敷地境界における建設作業振動レベル(L_{10})は、最大70dB(計画地南側敷地境界)であり、評価の指標とした「振動規制法」の規制基準(75dB)を下回る。</p> <p>【工事用車両の走行に伴う騒音・振動】 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音レベル(L_{Aeq})は、昼間で63dB～69dBであり、2、3、5～7地点の昼間においては、評価の指標とした環境基準(2:昼間65dB、3・5～7:昼間70dB)を下回る。工事用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は、1dB未満である。 1地点では、本事業により環境基準を上回ることが予想されるが、現況の等価騒音レベルにおいて既に環境基準と同値であり、本事業における工事用車両の走行に伴う増加分は1dB(1.1dB)である。 工事用車両の走行に伴う道路交通振動レベル(L_{10})は、昼間で32dB～44dB、夜間で24dB～40dBであり、すべての地点において、評価の指標とした「環境確保条例」の規制基準(第1種区域:昼間60dB・夜間55dB、第2種区域:昼間65dB・夜間60dB)を下回る。工事用車両の走行に伴う振動レベルの増加分は、1dB未満～3dBである。</p>
3.日影	<p>工事の完了後</p> <p>冬至日の日影時間の増加は、計画地近傍の主要な地点において、最大で1時間である。 敷地境界線からの水平距離が10mをこえる日影規制対象区域に計画建築物により生じる日影は3時間未満であり、「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」に定める日影規制値を下回る。</p>
4.電波障害	<p>工事の完了後</p> <p>衛星放送の遮へい障害は、計画地北北東から北東方向に計画地境界から最大距離約240mの範囲に生じると予想されるが、工事の進捗により障害が発生した場合、受信状況に応じてケーブルテレビの活用等による適切な対策を実施する。 また、地上デジタル放送については、東京スカイツリーから送信が開始された時点で現況調査及び予測を行い、環境保全のための措置を講じる予定である。</p>
5.風環境	<p>工事の完了後</p> <p>防風植栽を考慮しない場合、計画建築物の建設後には領域B(低中層市街地相当)及び領域C(中高層市街地相当)の地点が増えるが、防風植栽を適切に配置することにより、領域Cの地点は減少し、ほとんどの地点は領域A(住宅地相当)または領域Bにおさまる。なお、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。 計画地及び計画地周辺は中高層建築物の建ち並ぶオフィス街であり、工事の完了後の風環境は許容される範囲にあると考える。</p>

表 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評 価 の 結 論
6.景 観	<p>工事の完了後</p> <p>【主要な景観構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度】 計画地周辺の主な景観構成要素は、建築物、道路、濠、公園・緑地等であり、計画建築物の建設により、景観構成要素を大きく変化させることはない。</p> <p>また、歩行者の多い区道 136 号沿いに地域の核となる広場を整備し、それに沿って商業施設を配置することにより、有楽町・日比谷一帯の多様な賑わいの一角を担うものになり、風格と賑わいをあわせもつ景観を維持・保全し、更なる魅力を高めることに寄与できると考える。</p> <p>【代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度】 工事の完了後は、近景域では計画建築物が眺望を変化させる要素となるが、都市景観の新たなシンボリックな存在として認識され、高層部が眺望される中景域及び遠景域では、周辺の中高層建築物群が形成する都市景観の一部を構成するようになり、眺望の変化は小さいことから、風格と賑わいをあわせもつ景観を維持・保全するとともに、更なる魅力を高めることに寄与できると考える。</p> <p>【圧迫感の変化の程度】 工事の完了後の計画地近傍における地域全体の形態率は、現況（10.6%～78.9%）と比較して3.0%～11.3%の増加となるが、計画建築物の高層部をセットバックさせ、圧迫感の軽減を図っている。</p>