

2026 年 1 月 15 日

千代田区 環境まちづくり部 地域まちづくり課
麹町地域まちづくり担当課長
様

第 3 回次世代シンポジウムで参加者に日テレによる環境影響調査（抜粋）の
配布をお願いする要望書

要望者氏名 千代田区民の声を届ける会

区のまちづくりにつきまして、日ごろご尽力いただきありがとうございます。
また第 3 回番町次世代シンポジウムをご企画くださり、感謝申し上げます。

【第 3 回番町次世代シンポジウムでの要望】

日本テレビ社が都市計画案の段階で行った「80m のビルを建てた場合の環境調査について、区の
「日本テレビ沿道のまちづくり」サイト

<https://www.city.chiyoda.lg.jp/koho/machizukuri/toshi/kekaku/guidelines/nihontvdori.html> に、
「二番町再開発計画（日本テレビホームページ）（外部サイトヘリンク）」リンクの設定、ありがとう
ございます。 <https://www.bancho-forest.com/future/>

しかし日本テレビホームページの資料は事業概要が中心で、読み進めても環境影響調査の項目があり
ません。実際は同資料中の「[開発に関する Q & A](#)」ボタンを押せば見られますがそれもわからず、ま
たページを相当進めないとなどり着けません。

住民の方々からは、「環境への影響調査資料は見たことがない」、「ぜひ詳しく見たい」、「ひとりで見
てもよくわからない」、「シンポジウムのような場所で皆さんに配布するべきではないか」との声が
出ています。

懸念や期待を漠然と語り合うのではなく、よりよい方向に進めるために、二番町再開発計画案の基礎
情報（ベース）を住民等の間で共有することがまず必要と思います。調査全体は量が多いため、生活
に影響が大きい一部、以下【配布希望資料】だけでも配布下さるよう、要望いたします。

【配布希望資料】

上記「二番町再開発計画」「開発に関する Q & A」「6.よくあるご質問と回答」

「環境への影響について」<https://www.bancho-forest.com/pdf/future6.pdf> の一部（次ページ以降
に添付）:

- | | | | | |
|-----|-----------|------|--------|-----------|
| 1 1 | ビル風 | 別紙 7 | 凡例 | (pdf p27) |
| 1 1 | ビル風 | 別紙 7 | 現行との比較 | (pdf p28) |
| 1 8 | 交通量（車） | 60m | との比較 | (pdf p40) |
| 1 9 | 交通量（歩行者数） | 60m | との比較 | (pdf p41) |

以上、どうぞよろしくお願い申し上げます。

風環境の評価方法と評価尺度

- ・「A：現状」と「B：計画案」の風環境の変化について、数値シミュレーションにより概略把握した。
- ・評価は、元東京大学生産技術研究所村上教授らが作成した【風環境評価尺度】を採用。
- ・解析モデル化範囲は、1280m×1120m、高さ方向は700mとし、高低差は国土地理院の標高データを参照し、解析高さは地上2mと設定した。

【風環境評価尺度】

	ランク1 ●	ランク2 ●	ランク3 ●
強風による 影響の程度	最も風の影響を受け 易い用途の場所に 許容される基準	風の影響を受け易い 用途の場所に許容さ れる基準	比較的風の影響を受け にくい用途の場所に許容される 基準
許容される 超過頻度	日最大瞬間風速*1が10m/s(日最大平均風速*2では10/6、 $F^{*3}m/s$)を超える頻度 1.0%(年間37日) 以下	2.2%(年間80日) 以下	3.5%(年間128日) 以下
対応する空間 用途の例	住宅地の 商店街 野外レクリエーション	住宅街 公園	事務所街

ランク3を超える場合は、ランク外と称する。

- *1 日最大瞬間風速：評価時間2～3秒（ここで示す風速値は地上1.5mで定義）
地上高さ2mでもほぼ同じと考えられる。

1.0m/s： ぐみが舞い上がる。主し物が飛ぶ。

1.5m/s： 立て看板、自転車等が倒れる。歩行困難。

2.0m/s： 風に吹き飛ばされそうになる。

等の現象が確実に発生する。

- *2 日最大平均風速：10分間平均風速

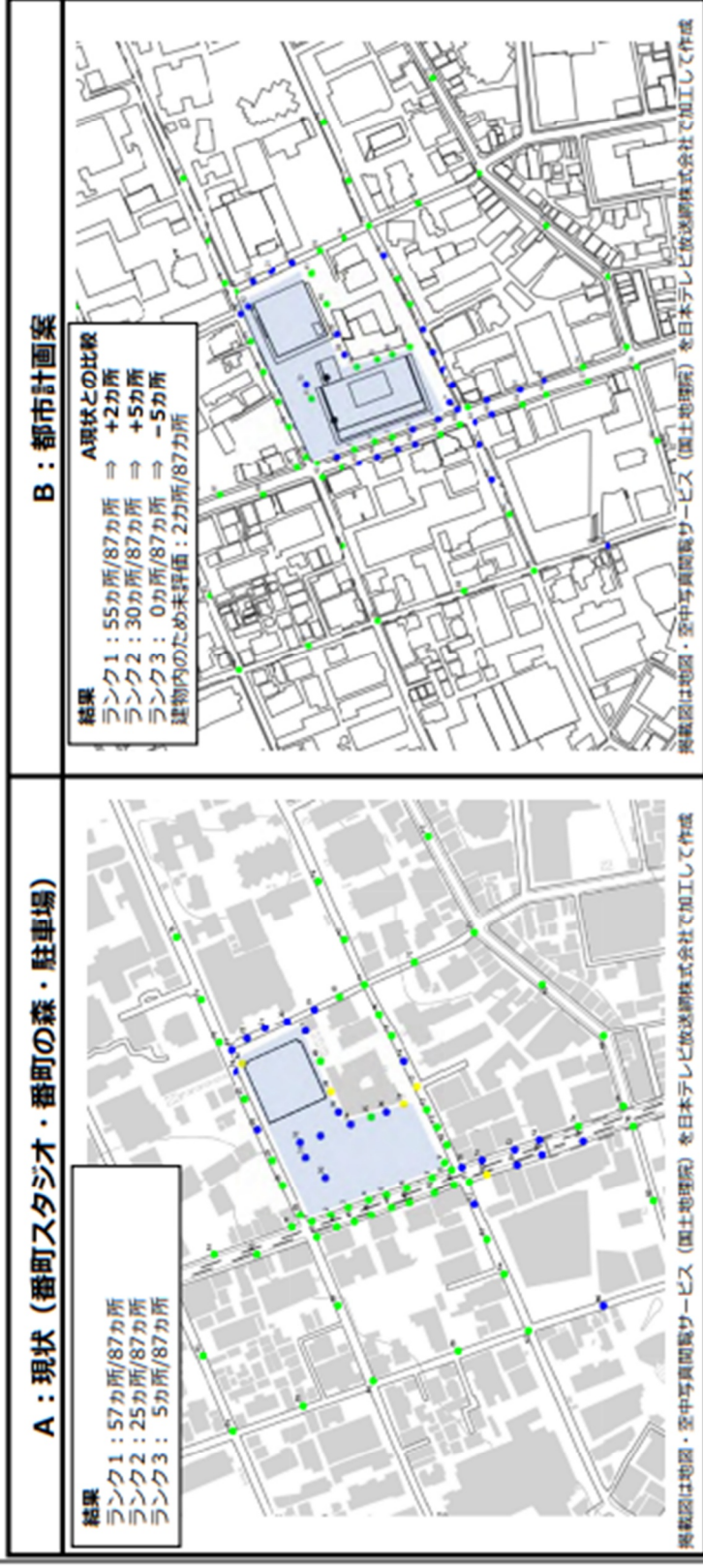
- *3 G.F：ガストファクター(評価時間2～3秒)

突風率とも呼ばれ、最大瞬間風速の平均風速に対する比を表す。

G.F = (最大瞬間風速 / 平均風速)

別紙 7

風環境のコンピュータシミュレーション結果（敷地内を含めた概略把握）



現状と比較して、都市計画案はランク3が無くなる一方で、ランク2が5カ所増加する結果であり、風環境が良くなる場所と悪くなる場所が発生します。

今後、具体的な設計を進める中で影響の低減に努めます。さらに建設後には事後調査を実施する予定です。

18. 交通量(車)の比較

Q.

現行地区計画における計画と今回の都市計画案の自動車交通量の変化について示してください。

A.

現行地区計画における計画(高さ60m)と、今回の提案の比較をお示します。
国土交通省の大規模開発地区関連交通計画マニュアルに基づいて算出した結果です。
ピーク時における車両台数の比較では、1時間あたり約20台増加する見込みです。
この台数で交差点処理が問題ないことを確認しております。

現行地区計画における計画（高さ60m）	地域課題を解決するために現行地区計画を変更した場合の計画（高さ80m以下）
ピーク時車両台数は 約 44 台	ピーク時車両台数は 約 64 台

19. 交通量(歩行者)の比較

Q.

現行地区計画における計画と今回の都市計画案の歩行者交通量の変化について示してください。

A.

現行地区計画における計画(高さ60m)と、今回の都市計画案の比較をお示します。
国土交通省の大規模開発地区関連交通計画マニュアルに基づいて算出した結果です。
ピーク時における歩行者数の比較では、1時間当たり約840人増加する見込みです。
この差異は、主に商業施設(スーパーなど)面積が多いこと、すなわち地域の皆さまにご利用いただける施設の多さによるものです。
歩行者数は、麴町駅や周辺駅などから再開発ビルに來る歩行者の合計値となります。

現行地区計画における計画（高さ60m）	地域課題を解決するために現行地区計画を 変更した場合の計画（高さ80m以下）
ピーク時歩行者数は 約 1,260 人	ピーク時歩行者数は 約 2,100 人