

## 環境に及ぼす影響の評価の結論

対象事業の実施が環境に及ぼす影響について、事業計画の内容と計画地及び周辺の状況を考慮した上で環境影響評価の項目を選定し、現況調査並びに予測・評価を行った。環境に及ぼす影響の評価の結論は、表 1(1)～(13)に示すとおりである。

表 1(1) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
大気汚染	<p><b>①工事の施行中</b></p> <p><b>&lt;建設機械の稼働に伴い発生する大気質&gt;</b></p> <p>建設機械の稼働に伴い発生する二酸化窒素の将来予測濃度（日平均値の年間 98%値）は、0.03873ppm であり、評価の指標として設定した 0.06ppm 以下である。また、浮遊粒子状物質の将来予測濃度（日平均値の 2%除外値）は、0.05158mg/m<sup>3</sup> であり、評価の指標として設定した 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下である。なお、将来予測濃度（年平均値）に対する建設機械の稼働による寄与率は二酸化窒素で 17.9%、浮遊粒子状物質で 3.8%である。</p> <p>工事の実施にあたっては、計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避けるように努めること、建設機械のアイドリングストップの実施や整備・点検を徹底することにより、建設機械の稼働に伴う影響の低減に努める。</p> <p>以上のことから、建設機械の稼働に伴い発生する大気質が環境に及ぼす影響の程度は小さいものとする。</p> <p><b>&lt;工事用車両の走行に伴い発生する大気質&gt;</b></p> <p>工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素の将来予測濃度（日平均値の年間 98%値）は、0.032706～0.033718ppm であり、評価の指標として設定した 0.06ppm 以下である。また、浮遊粒子状物質の将来予測濃度（日平均値の 2%除外値）は、0.052339～0.052388 mg/m<sup>3</sup> であり、評価の指標として設定した 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下である。</p> <p>なお、将来予測濃度（年平均値）に対する工事用車両の走行による寄与率は二酸化窒素で 0.43～1.19%、浮遊粒子状物質で 0.01～0.02%である。</p> <p>以上のことから、工事用車両の走行に伴い発生する大気質が環境に及ぼす影響の程度は小さいものとする。</p>

表 1(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
大気汚染	<p><b>②工事の完了後</b></p> <p><b>&lt;駐車場の供用に伴い発生する大気質&gt;</b></p> <p>駐車場の供用に伴い発生する二酸化窒素の将来予測濃度（日平均値の年間 98%値）は、0.03306ppm であり、評価の指標として設定した 0.06ppm 以下である。また、浮遊粒子状物質の将来予測濃度（日平均値の 2%除外値）は、0.050225mg/m<sup>3</sup> であり、評価の指標として設定した 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下である。</p> <p>なお、将来予測濃度（年平均値）に対する駐車場利用車両の走行による寄与率は、二酸化窒素で 1.40%、浮遊粒子状物質で 0.03% である。</p> <p>駐車場の供用後の大気質濃度の低減対策としては、場内でのアイドリングストップの呼びかけを行い、駐車場の供用に伴う二酸化窒素・浮遊粒子状物質の排出の低減に努める。</p> <p>以上のことから、駐車場の供用に伴い発生する大気質が環境に及ぼす影響の程度は小さいものとする。</p> <p><b>&lt;関連車両の走行に伴い発生する大気質&gt;</b></p> <p>関連車両の走行に伴い発生する二酸化窒素の将来予測濃度（日平均値の年間 98%値）は、0.032263～0.032518ppm であり、評価の指標として設定した 0.06ppm 以下である。また、浮遊粒子状物質の将来予測濃度（日平均値の 2%除外値）は、0.052323～0.052333 mg/m<sup>3</sup> であり、評価の指標として設定した 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下である。</p> <p>なお、将来予測濃度（年平均値）に対する関連車両の走行による寄与率は二酸化窒素で 0.31～1.46%、浮遊粒子状物質で 0.01～0.03% である。</p> <p>以上のことから、関連車両の走行に伴い発生する大気質が環境に及ぼす影響の程度は小さいものとする。</p>

表 1(3) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
騒音・振動	<p>①工事の施行中</p> <p>&lt;建設機械の稼働に伴う騒音・振動&gt;</p> <p>建設機械の稼働に伴う敷地境界における騒音レベル (<math>L_{A5}</math>) の予測結果は、67dB であり、評価の指標として設定した「環境確保条例」に基づく「指定建設作業騒音の勧告基準」(80dB) 以下である。</p> <p>また、建設機械の稼働に伴う敷地境界における振動レベル (<math>L_{10}</math>) の予測結果は、55dB であり、評価の指標として設定した「環境確保条例」に基づく「指定建設作業振動の勧告基準」(70dB) 以下である。</p> <p>以上のことから、建設機械の稼働に伴う騒音・振動が環境に及ぼす影響の程度は小さいものとする。</p> <p>&lt;工事用車両の走行に伴う騒音・振動&gt;</p> <p>工事用車両の走行に伴う騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) の予測結果は、65～68dB である。予測地点 No.5、6 の東側、7、9 において評価の指標として設定した「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」を上回ると予測する。なお、工事用車両の走行に伴い増加する騒音レベルは 0.1～0.6dB である。</p> <p>また、工事用車両の走行に伴う振動レベル (<math>L_{10}</math>) の予測結果は、23～40dB であり、評価の指標として設定した「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する振動の規制基準」以下である。なお、工事用車両の走行に伴い増加する振動レベルは 0.3～1.3dB である。</p> <p>工事用車両による搬出入が一時的に集中しないよう、効率的な運行計画を策定し、運行計画に基づいた工事用車両の搬出入管理に努める等の措置を講じることにより、工事用車両の走行に伴う騒音の低減に努める。</p> <p>以上のことから、工事用車両の走行に伴う騒音・振動が環境に及ぼす影響の程度は小さいものとする。</p>

表 1(4) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
騒音・振動	<p>②工事の完了後</p> <p>＜駐車場利用車両の走行に伴う駐車場の騒音＞</p> <p>駐車場利用車両の走行に伴う等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) の予測結果は、予測地点 A～G において、昼間 36.4～52.3dB、夜間 21.8～39.0dB である。暗騒音レベルを加えた騒音レベルは、昼間 48～66dB、夜間 44～60dB であり、予測地点 A の昼間及び夜間において評価の指標として設定した「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」を上回るが、駐車場利用車両の走行に伴う寄与はほとんどなく、現況の騒音レベル（暗騒音レベル）を悪化させるものではない。</p> <p>集合住宅を考慮した予測地点 a～d における等価騒音レベルは、昼間 42.0～49.5dB、夜間 16.1～36.1dB である。暗騒音レベルを加えた騒音レベルは、昼間 49～52dB、夜間 44～45dB であり、評価の指標として設定した「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」以下である。</p> <p>駐車場利用車両の走行に伴う騒音低減対策としては、適宜・適切に、交通誘導員等を配置する等により、円滑な交通流の確保及び車両の集中を避ける。また、来店者の車両については、駐車場における走行速度制限やアイドリングストップの周知徹底を図る等の措置を講じることにより、駐車場利用車両の走行に伴う駐車場の騒音の低減に努める。</p> <p>以上のことから、駐車場利用車両の走行に伴う騒音が環境に及ぼす影響は小さいものとする。</p>

表 1(5) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
騒音・振動	<p><b>&lt;関連車両の走行に伴う道路交通騒音&gt;</b></p> <p>関連車両の走行に伴う騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) の予測結果は、昼間 59～68dB、夜間 52～63dB である。昼間に予測地点 No. 5、6、7、12 の西側、夜間に予測地点 No. 6、7、9 において評価の指標として設定した「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」を上回る。なお、関連車両の走行に伴い増加する騒音レベルは、昼間 0.5～6.0dB、夜間 0.1～3.3dB である。</p> <p>工事完了後の関連車両の走行に対する騒音低減対策としては、チラシや店内表示、ホームページ等を用いて、来店者に誘導経路等を案内し、円滑な交通流の確保及び車両の集中が発生しないように周知を図る。また、搬出入が一時的に集中しないよう、効率的な運行計画を策定し、運行計画に基づいた搬出入車両の搬出入管理に努める。特に、No. 5 における運行計画には配慮する。これらの措置を講じることにより、関連車両の走行に伴う道路沿道の騒音の低減に努める。</p> <p>なお、No.11 の市道第 3022 号線については、計画建築物への入出庫車両の影響が大きく西側の騒音レベルで昼間 6.0dB 増加するが、当該予測地点の西側は計画地である。</p> <p>以上のことから、関連車両の走行に伴う騒音が環境に及ぼす影響の程度は小さいものとする。</p> <p><b>&lt;関連車両の走行に伴う道路交通振動&gt;</b></p> <p>関連車両の走行に伴う振動レベル (<math>L_{10}</math>) の予測結果は、昼間 19～45dB、夜間 22～36dB であり、評価の指標として設定した「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する振動の規制基準」以下である。なお、関連車両の走行に伴い増加する振動レベルは、昼間 0.1～5.6dB、夜間 1.6～5.5dB である。</p> <p>以上のことから、関連車両の走行に伴う振動が環境に及ぼす影響の程度は小さいものとする。</p>

表 1(6) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
騒音・振動	<p>＜施設の稼働に伴う騒音＞</p> <p>施設の稼働に伴う等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) の予測結果は、予測地点 A～G において、昼間 42.0～50.3dB、夜間 35.9～44.3dB である。暗騒音レベルを加えた騒音レベルは、昼間 49～65dB、夜間 45～60dB であり、予測地点 A の昼間及び夜間において評価の指標として設定した「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」を上回るが、施設の稼働に伴う寄与はほとんどなく、現況の騒音レベル（暗騒音レベル）を悪化させるものではない。</p> <p>集合住宅を考慮した予測地点 a～d における等価騒音レベルは、昼間 41.6～54.6dB、夜間 35.7～48.6dB であり、暗騒音レベルを加えた騒音レベルは、昼間 49～55dB、夜間 45～50dB であり、評価の指標として設定した「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」以下である。</p> <p>施設の稼働に伴う騒音レベルの最大値 (<math>L_{Amax}</math>) は、42～50dB であり、評価の指標として設定した「環境確保条例」に基づく「工場・指定作業場に係る騒音の規制基準」以下である。</p> <p>また、駐車場利用車両の走行及び施設の稼働に伴う等価騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) の予測結果は、予測地点 A～G において、昼間 44.4～52.9dB、夜間 36.6～44.3dB である。暗騒音レベルを加えた騒音レベルは、昼間 49～66dB、夜間 45～60dB であり、予測地点 A の昼間及び夜間において評価の指標として設定した「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」を上回るが、暗騒音が既に評価の指標を上回っており、駐車場利用車両の走行及び施設の稼働に伴う寄与はほとんどなく、現況の騒音レベル（暗騒音レベル）を悪化させるものではない。</p> <p>集合住宅を考慮した予測地点 a～d における等価騒音レベルは、昼間 45.1～55.6dB、夜間 35.7～48.8dB であり、暗騒音レベルを加えた騒音レベルは、昼間 49～56dB、夜間 45～50dB であり、評価の指標として設定した「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」以下である。</p> <p>駐車場利用車両の走行及び施設の稼働に伴う騒音低減対策としては、適宜・適切に、交通誘導員等を配置する等により、円滑な交通流の確保及び車両の集中を避ける。また、来店者の車両については、駐車場における走行速度制限やアイドリングストップの周知徹底を図る等の措置を講じる。なお、設備機器等の選定には低騒音型の機器の使用に努めるとともに、定期点検及び清掃を適宜実施し、異常音の発生防止に努める。また、設備機器が集中する箇所や隣接マンション側には遮音壁等を設置し、駐車場利用車両の走行及び施設の稼働に伴う騒音の低減に努める。</p> <p>以上のことから、施設の稼働に伴う騒音が環境に及ぼす影響の程度は小さいものとする。</p>

表 1(7) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
水循環	<p><b>①工事の施行中</b></p> <p>掘削時の雨水は、防災小堤（土による堤防のようなもの）等により、敷地外への流出を防ぎ、敷地内で浸透させるため、地下水涵養能力は低下しない。</p> <p>以上のことから、評価の指標（工事施工中の雨水浸透量が現況の雨水浸透量を下回らないこと）に適合するものと考える。</p> <p><b>②工事の完了後</b></p> <p>本事業では、計画地内に雨水浸透枿および地下式雨水浸透貯留槽の浸透施設を設置することにより、雨水浸透量は、現況と比較して2,006.0 m<sup>3</sup>/hr増加する。</p> <p>計画地全体の抑制対策量（3,062.08m<sup>3</sup>）は、流域対策量（2,925.00m<sup>3</sup>）以上である。また、各流域における抑制対策量も流域対策量を上回っている。</p> <p>以上のことから、評価の指標（工事完了後の雨水浸透量が現況の雨水浸透量を下回らないこと、及び「東京都雨水貯留・浸透施設技術指針」に示される流域対策量以上の抑制対策量を確保すること）に適合するものと考える。</p>
日影	<p><b>①工事の完了後</b></p> <p>冬至日における計画建築物における2時間以上の日影は、計画建築物の北西側に発生するが、「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10m規制ラインを超える範囲には2時間以上の日影は発生しない。</p> <p>したがって、計画建築物による日影は、「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）に基づく日影規制を満足するものと予測する。</p> <p>また、計画地周辺における日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等として、社会福祉施設（幼稚園、保育園等）が複数存在するが、これらの施設には、計画建築物の日影が及ぶことはないと予測する。</p> <p>以上のことから、評価の指標（日影規制）に適合するものと考える。</p>

表 1(8) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
景観	<p>①工事の完了後</p> <p>&lt;主要な景観構成要素の改変の程度及び地域景観の特性の変化の程度&gt;</p> <p>計画地周辺の景観構成要素は、ほぼ平坦な地形とみなせる台地上に位置する市街地等の人工的な景観構成要素が広く存在するとともに、部分的に水木公園の高木植栽などの自然的な景観構成要素が存在する形で構成されている。</p> <p>計画建築物は大型の中層建築物であり、工事の完了後には、新たに人工的な景観構成要素が出現する。しかし、計画地の周辺は、既に住宅地や工場等が広く存在する地域であることに加え、都道 249 号（福生羽村線）の沿道には郊外型の大型店舗等が存在することから、地域の景観構成要素との間の不整合は生じないと考える。</p> <p>以上のことから、評価の指標（統一感のあるまち並みの形成が図られていること）に適合するものと考ええる。</p>



表 1(9) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
景観	<p><b>&lt;代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度&gt;</b></p> <p>代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度についての予測は、中景域 9 地点、近景域 4 地点の 13 地点について実施した。</p> <p>中景域の地点では、市街地景観の中に計画建築物の一部が視認される形で出現するが、スカイライン等の大きな変化は生じず、景観形成基準に示された周辺の建築物群と統一感のあるスカイラインの形成が図られる。また、計画建築物は周辺の市街地景観の中に溶け込むと考えられ、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は小さいと予測される。したがって、評価の指標として設定した「東京都景観計画」（平成 23 年 4 月、東京都）や「羽村市都市計画マスタープラン」（平成 20 年 3 月、羽村市）に従い、統一感のあるまち並みの形成が図られていると考える。</p> <p>近景域の地点については、計画建築物の出現により眺望が変化するが、建物の壁面は圧迫感の解消も考慮して、可能な限りセットバックしている。また、建築物や敷地境界部との間には、緩衝帯として地域種による緑化を行う計画であり、近接する水木公園との間においても緑の連続性が確保できている。したがって、評価の指標として設定した計画地と水木公園との間には、「緑の連続性が確保されている」と考える。</p> <p>以上のことから、評価の指標に適合するものと考えます。</p> <p><b>&lt;計画建築物の存在による圧迫感の変化の程度&gt;</b></p> <p>計画建築物の存在による圧迫感の変化の程度は、2 地点について予測を行った。</p> <p>予測地点における形態率は、No. 1 地点が現況の 16.8%から 1.7 ポイント上昇して 18.5%、No. 2 地点が現況の 15.5%から 5.2 ポイント上昇して 20.7%になると予測する。両地点ともに、工事の完了後の形態率の変化は 10 ポイント未満に抑えられており、現況に比して圧迫感の変化に与える影響は最小限であると予測する。</p> <p>また、本事業においては、「圧迫感の軽減に配慮した壁面後退や地下車路スロープの設置」、「壁面形状の分節」等の検討により、さらに圧迫感への影響は軽減され则认为。</p> <p>以上のことから、評価の指標（形態率の変化を最小限とする）に適合するものと考えます。</p>

表 1(10) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
<p>自然との触れ合い活動の場</p>	<p><b>①工事の施行中</b></p> <p>計画地に近接する自然との触れ合い活動の場である「水木公園」は、現況の利用形態から、自然的な景観の観賞や散策の場としての機能を持つと考えられる。工事の施行中、躯体工事の実施に伴う建築物等の構造物の出現や、建設機械の稼働等による騒音の発生等の影響が生じると考えられるが、本事業において水木公園は改変されない。また、計画地は仮囲いで空間的に分断されることから、事業の実施に伴い、自然との触れ合い活動の場の機能に著しい影響は与えないと予測する。</p> <p>また、現況で自然との触れ合い活動の場への利用経路となる道路には歩道が整備されているとともに、交差点は信号が設置され、歩行者の安全性が確保されている。本事業ではこれらの道路の分断などの影響を与えないことから、工事用車両の走行に伴い、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に、著しい影響を与えないと予測する。さらに、工事用車両の出入口には、交通誘導員を配置して歩行者の動線と安全性を確保する等の対策を講じることから、工事用車両の走行に伴い、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響は軽微であると予測する。</p> <p>以上のことから、評価の指標（「自然との触れ合い活動の場の機能に著しい影響を与えないこと」及び「自然との触れ合い活動の場までの利用経路に著しい影響を与えないこと」）に適合するものと考えられる。</p>

表 1(11) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
<p>自然との触れ合い活動の場</p>	<p><b>②工事の完了後</b></p> <p>計画地に近接する自然との触れ合い活動の場である「水木公園」は、現況の利用形態から、自然的な景観の観賞や散策の場としての機能を持つと考えられる。工事の完了後、計画地は未利用地から商業施設となり、土地の利用形態が大幅に変更されるが、本事業において水木公園は改変されない。なお、計画地内の緑地は、地域種による植栽により、周辺の緑地との連続性にも配慮することから、事業の実施による自然との触れ合い活動の場の持つ機能に与える影響は小さいものと予測する。</p> <p>また、現況で自然との触れ合い活動の場への利用経路となる道路には歩道が整備されているとともに、交差点は信号が設置され、歩行者の安全性が確保されている。本事業ではこれらの道路の分断などの影響を与えないことから、関連車両の走行に伴い、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に、著しい影響を与えないと予測する。さらに、駐車場の出入口周辺には運転手の視界を妨げない適切な植栽配置や、一時停止や歩行者優先を呼び掛ける標識の設置を行う等の対策を講じることから、関連車両の走行に伴う自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響は軽微であると予測する。</p> <p>以上のことから、評価の指標（「自然との触れ合い活動の場の機能に著しい影響を与えないこと」及び「自然との触れ合い活動の場までの利用経路に著しい影響を与えないこと」）に適合するものとする。</p>

表 1(12) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
廃棄物	<p><b>①工事の施行中</b></p> <p><b>ア.建設工事に伴う建設廃材の発生量、リサイクル量、最終処分量及び各処理方法等</b></p> <p>建設工事に伴う建設廃材の発生量の予測結果は2,068tであり、その内訳は資源物量が424t、その他の産業廃棄物が1,645tである。また、建設廃材2,068tのうち、リサイクル量は1,965t、最終処分量は103t、リサイクル率は95%である。</p> <p>廃棄物の処理方法等は、可能な限りリサイクルすることを基本とし、リサイクルが困難なものは産業廃棄物の運搬・処分の業の許可を得た業者に委託し、マニフェストシステムに基づいて適正に処分する。</p> <p>なお、工事の施行にあたっては、建設資材に可能な限り再生資材を使用することや木材系型枠材の使用量を低減するなどの保全措置を徹底し、建設廃材の発生抑制に努める。</p> <p>以上のことから、評価の指標（関係法令等に定める事業者の責務及び「東京都建設リサイクル推進計画」に示す基本の方針を遵守すること）に適合するものとする。</p> <p><b>イ.掘削工事に伴う建設発生土の発生量、場内埋戻し・敷き均し量、搬出量及び各処理方法等</b></p> <p>掘削工事に伴う建設発生土の発生量は、114,541 m<sup>3</sup>と予測する。建設発生土は、可能な限り場内埋戻しや敷き均しに使用するものとし、14,134 m<sup>3</sup>は場内で利用する計画であり、場外搬出量は100,407 m<sup>3</sup>であると予測する。場外へ搬出する建設発生土は、全て埋立て用材として再利用する計画である。</p> <p>なお、建設工事に伴う建設汚泥は発生しない予定である。</p> <p>以上のことから、評価の指標（関係法令等に定める事業者の責務及び「東京都建設リサイクル推進計画」に示す基本の方針を遵守すること）に適合するものとする。</p>

表 1(13) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	内 容
廃棄物	<p><b>②工事の完了後</b></p> <p>施設の供用に伴う廃棄物の排出量予測結果は約 2,485t/年、リサイクル量は約 2,485t/年とリサイクル率はほぼ 100.0%となっており、最終的な処理・処分量は約 0.1t/年である。</p> <p>廃棄物の処理方法等は、可能な限り資源化することを基本とし、リサイクルが困難な一部の材料については、産業廃棄物の運搬・処分の業の許可を得た業者に委託し適正に処分する。</p> <p>以上のことから、評価の指標（関係法令等に定める事業者の責務を遵守すること）に適合するものとする。</p>
温室効果ガス	<p><b>①工事の完了後</b></p> <p>本事業の計画建築物における温室効果ガス（二酸化炭素）排出量は、8,568t-CO<sub>2</sub>/年と予測され、同規模の基準建築物における平均的な温室効果ガス（二酸化炭素）排出量である 14,074 t-CO<sub>2</sub>/年と比べ、5,506t-CO<sub>2</sub>/年の削減（削減率 39.1%）が見込まれると予測する。</p> <p>本事業での具体的に導入する削減対策は今後の検討とするが、当該類似店舗と同等に温室効果ガスを削減できる施設とする。今後、温室効果ガス対策に係る最新技術の情報等を積極的に収集するとともに、本事業において導入が可能な対策については積極的に導入を検討し、一層の温室効果ガスの削減に努める。また、緑地形成により、二酸化炭素の吸収に寄与していく。</p> <p>以上のことから、評価の指標（「東京都内の大規模商業施設と比較して 25%の削減率を満足する」こと）に適合するものとする。</p>