

## 第2章 対象事業の計画内容



## 第2章 対象事業の計画内容

### 2.1 対象事業の計画概要

対象事業の計画概要は、表 2.1-1 に示すとおりです。

また、対象事業実施区域は、図 2.1-1 に示すとおりです。

表 2.1-1 対象事業の計画概要

事業者の氏名及び住所	横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発準備組合 理事長 中山 久招 神奈川県横浜市西区南幸二丁目1番22号
対象事業の名称	(仮称)横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業
対象事業の種類、規模	高層建築物の建設（第1分類事業） 建築物の高さ：約180m 延べ面積：約80,000 m <sup>2</sup>
対象事業実施区域	横浜市神奈川区鶴屋町一丁目の一部
対象事業の計画に係る許可等の内容	【建築物の確認】 建築基準法第6条第1項  【地区計画等の区域内における建築物等の届出等】 都市計画法第58条の2第1項  【建築基準法第52条第1項の規定の緩和】 国家戦略特別区域法第16条  【一定の規模以上の土地の形質の変更届出】 土壤汚染対策法第4条第1項
環境影響評価の受託者	株式会社松田平田設計・株式会社UG都市建築・株式会社東急設計コンサルタント 総合コンサルタント共同企業体 代表者 株式会社松田平田設計 代表取締役 中園 正樹 東京都港区元赤坂一丁目5番17号



## 2.2 対象事業の目的

対象事業実施区域は、1日に延べ約200万人の乗降客数がある首都圏有数のターミナルである横浜駅の北側に位置し、横浜都心の核にあたる地区である「鶴屋町地区」の一部を担っています。

横浜駅周辺は、交通結節機能の強化・質の向上、自然災害に対する脆弱性の克服と合わせて、立地環境や機能の集積など横浜駅周辺の持つ資源を活用するとともに、新たな魅力や価値を創出するための機能の更新や再生、魅力ある都市空間づくりなどにより、街全体の価値を高めていく必要があることから、平成21年12月に学識、民間、横浜市によって、「エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）」が策定されました。

この「エキサイトよこはま22」（まちづくりガイドラインが平成24年度に改訂）では、図2.2-1に示す対象事業実施区域が属する「鶴屋町地区」を、地域の事業者や居住者の利便性を高め、にぎわい機能を誘導するとともに、多世代の活動や交流を支援する機能や安全・安心をサポートする機能の集積、さらに横浜駅西口のセンターゾーン\*1との連携を図るべき地区として位置づけています。

そのため、本事業では、計画建物を高層化させて土地の有効利用を図り、低層部に複合施設、中層部に宿泊施設を配置した段階的な建物構成を形成させることで、横浜駅からつながる街のにぎわいを継承させるとともに、活動の拠点としても機能させていく計画としています。

さらに、本事業では、対象事業実施区域南側に位置する横浜駅西口・きた西口から延びるペDESTリアンデッキを延伸させて主要地方道青木浅間線（環状1号線）を挟んで対象事業実施区域北側に延びている東横フラワー緑道へつながる歩行者空間としていくことで、横浜駅周辺への利便性の向上にも寄与していく考えです。

このように、本事業では、高度かつ立体的な土地利用により横浜駅周辺地区の都市機能の更新を図るとともに、新たなまちづくりを進める先導的役割を担う開発事業となることを目的として事業検討を進めています。

なお、横浜市は、「世界からのビジネス、人材、情報、物流、交流人口を惹きつける都心臨海部の再生」と「地域資源を活かした首都圏郊外部の再生」を謳った国家戦略特別地区に関する提案\*2を平成25年9月に国に対して行っており、平成26年4月には、横浜市を含む東京圏は「国家戦略特別区域」として閣議決定されました。この指定を受け、都市再生・まちづくり分野の取組として本事業が「東京圏国家戦略特別区域計画（素案）」（平成26年10月）に盛り込まれています。今後は、正式な東京圏国家戦略特別区域計画の認定とともに、高規格な住宅とその付帯施設を整備し、グローバル企業等の家族向けの居住環境を整えた国家戦略住宅整備事業の大臣認定を受けるために、環境影響評価手続などと並行して、横浜市とともに手続を進めていきます。

---

\*1：センターゾーンとは、交通施設整備や商業・業務施設の集積を中心に、高度利用を図るエリアのことで、重点的かつ戦略的に取り組んでいくエキサイトよこはま22の中核となるエリアです。

\*2：国家戦略特別区域とは、平成25年6月に閣議決定された「日本再興戦略」において、国家戦略としてふさわしいプロジェクトを推進することにより、「民間投資の喚起により日本経済を停滞から再生へ」導くことを目的とした区域のことで、特別区域の指定を受けるために、横浜市は、神奈川県と川崎市との3県市共同提案と横浜市独自の提案をしています。



資料：「エキサイトよこはま 22（横浜駅周辺大改造計画）」（横浜市、平成 21 年 12 月）

図 2.2-1 将来市街地像

## 2.3 対象事業の内容

### 2.3.1 対象事業実施区域の位置及び面積等

対象事業の概要は、表 2.3-1 に示すとおりです。また、対象事業実施区域の位置は、図 2.1-1 に示すとおりです。

表 2.3-1 対象事業の概要<sup>注1)</sup>

対象事業実施区域	横浜市神奈川区鶴屋町一丁目の一部
主要用途	住宅施設、複合施設 <sup>注6)</sup> 、宿泊施設
地区計画	「エキサイトよこはま 22 横浜駅西口駅前・鶴屋町地区地区計画」の一部を変更（予定）
用途地域	商業地域（防火地域）
指定容積率/建ぺい率	500%/80%
計画容積率 <sup>注2)</sup> /建ぺい率	約 850%/75%
敷地面積	約 6,650 m <sup>2</sup>
建築面積	約 4,980 m <sup>2</sup>
延べ面積 <sup>注3)</sup>	約 80,000 m <sup>2</sup>
容積対象床面積	約 55,000 m <sup>2</sup>
建築物の最高高さ <sup>注4)</sup>	約 190m
建築物の高さ <sup>注5)</sup>	約 180m
階数	地下 2 階、地上 44 階、塔屋 2 階
工事予定期間	平成 30 年度～平成 33 年度
供用予定時期	平成 34 年春

注 1) 今後の関係機関協議により、数値等は変更になる可能性があります。

注 2) 本事業の容積率については、「国家戦略住宅整備事業」の認定を受けることで基準容積率 500% から 850% への特例措置を受ける予定です。

注 3) 延べ面積は、建築物の各階の床面積の合計であり、駐車場等の床面積を含みます。

注 4) 建築物の最高高さは、塔屋（屋上の機械室等）の部分を含む高さです。

注 5) 建築物の高さは、建築基準法施行令第 2 条第 6 号の規定による高さです。

注 6) 複合施設は、商業・サービスなどの機能を有した施設構成を指します。

## 2.3.2 施設配置計画

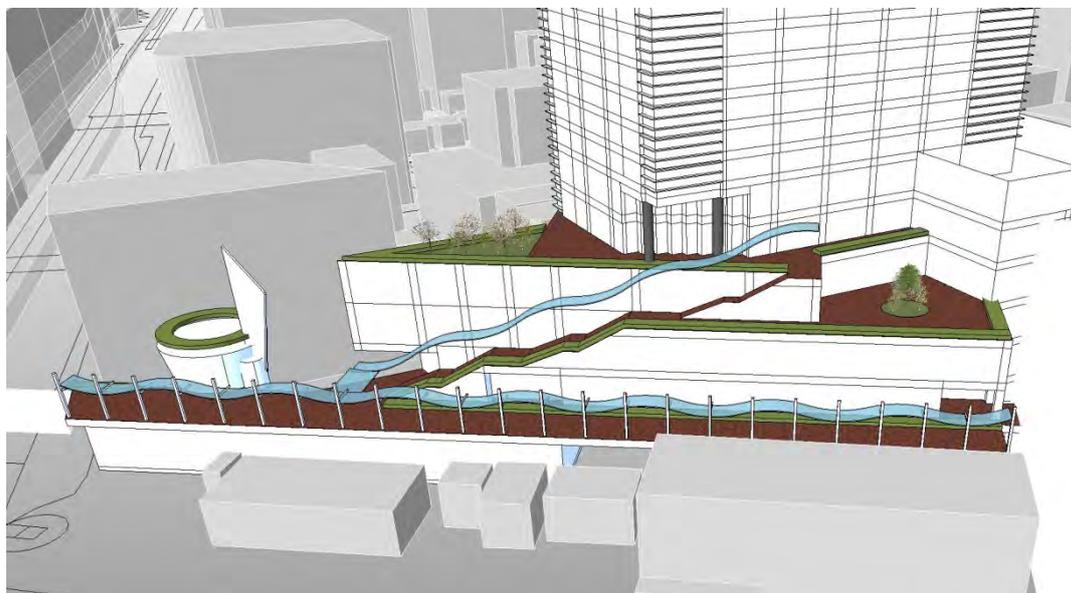
施設配置計画の平面図は図 2.3-2、断面図は図 2.3-3 に示すとおりです。

対象事業実施区域が属する「鶴屋町地区」は、「エキサイトよこはま 22（横浜駅周辺大改造計画）」（横浜市、平成 21 年 12 月(まちづくりガイドライン：平成 24 年度改定)）において、地域の就業者や居住者の利便性を高め、にぎわい機能を誘導するとともに、多世代の活動や交流を支援する機能や安全・安心をサポートする機能の集積、横浜駅西口のセンターゾーンとの連携を図るべき地区として位置づけられています。そのため、対象事業実施区域の中央に建物低層部、その上部に高層部を整備し、低層部には主に複合施設、高層部には下層に宿泊施設、中・上層に住宅施設を配置する計画としています。

対象事業実施区域北側と西側は、本事業において敷地の一部を交通広場や道路として整備することで交通利便性の向上に寄与していきます。なお、これら施設は横浜市に移管していく計画です。

また、本事業で整備する計画建物東側の歩行者デッキ（以下、「ペDESTリアンデッキ」といいます。）は、その両側を「（仮称）横浜駅西口駅ビル計画」（以下、「隣接事業」といいます。）\*によって整備されるペDESTリアンデッキに接続させることで、横浜駅西口・きた西口から環状 1 号線（一般国道 1 号）までの区間を歩車分離させ、かつ、安全で快適な歩行者空間として整備し、横浜駅周辺の利便性の向上に寄与していく計画としています（本事業で整備するペDESTリアンデッキと「（仮称）横浜駅西口駅ビル計画」との位置関係等については、「2.3.6 歩行者動線計画」（p.2-12）を参照願います。）。

ペDESTリアンデッキは計画建物の 2 階レベルに接続させますが、図 2.3-1 に示すとおり、2 階から上階へつながる階段を整備し、住宅施設、宿泊施設、複合施設へのアプローチを極力分散させる計画としています。



注)イメージであるため、今後、変更になる可能性があります。

図 2.3-1 各施設利用者の分散化を目的とした階段、並びに緑地配置のイメージ  
（計画建物の南東側からの俯瞰イメージ）

\*「（仮称）横浜駅西口駅ビル計画」は、平成 23 年 12 月 22 日に環境影響評価報告書が公告され、平成 24 年 1 月に工事着手しています。

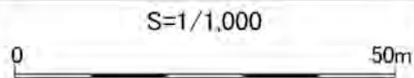


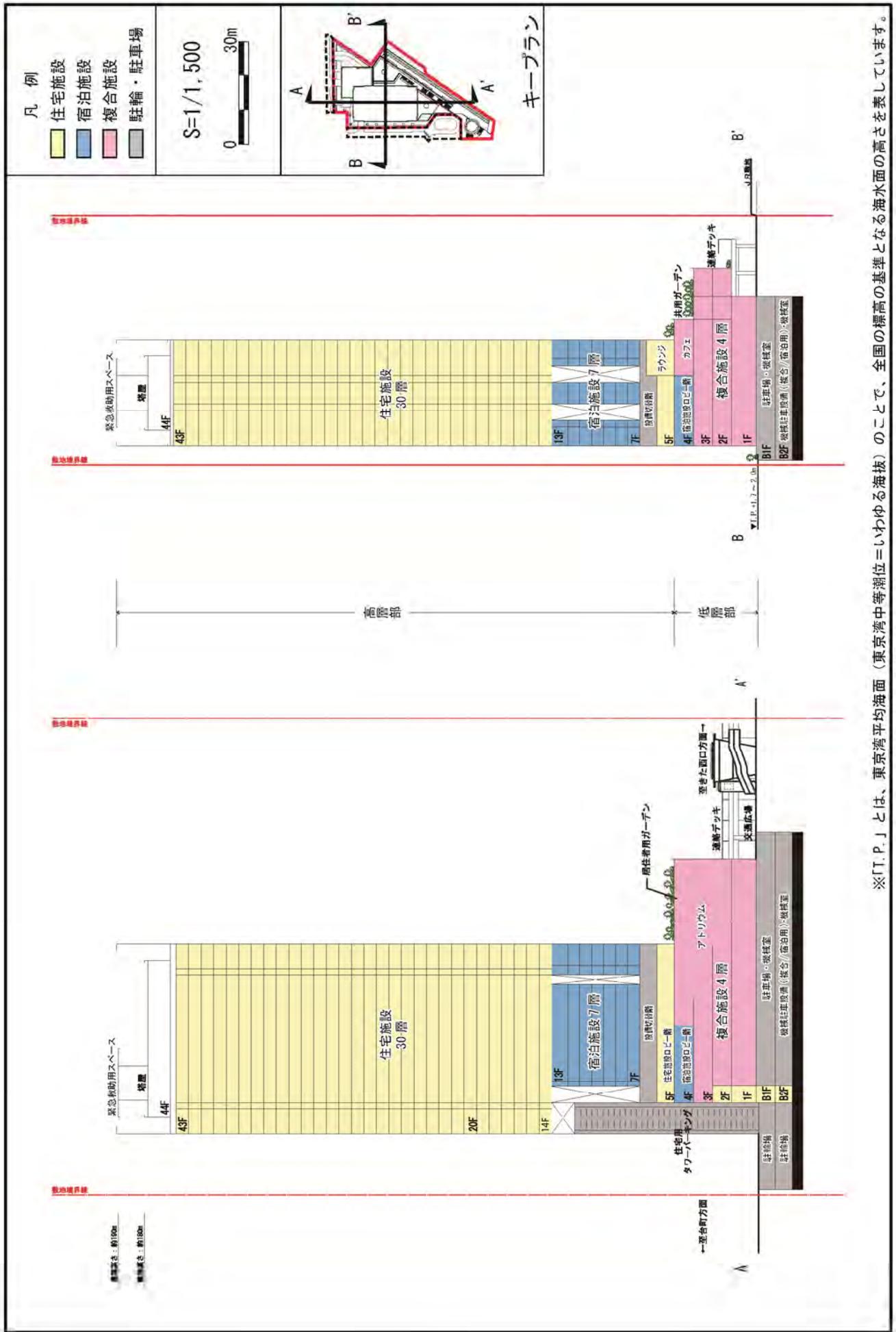
凡例

- 対象事業実施区域
- 関連事業区域

- 計画建物（高層部）
- 計画建物（低層部）
- 歩行者デッキ（ペDESTリアンデッキ）
- 緑地（地上部）
- 緑地（人工基盤部）
- 道路用地（整備後、横浜市に移管）

図2.3-2 施設配置図





※「T.P.」とは、東京湾平均海面（東京湾中等潮位＝いわゆる海抜）のことで、全国の標高の基準となる海水面の高さを表しています。

図 2.3-3 施設断面図

### 2.3.3 交通計画

供用時に想定している関連車両の走行ルートは、図 2.3-4 に示すとおりです。

計画建物には、複合施設や宿泊施設、住宅施設を利用する車両（以下、「一般車両」といいます。）及び荷捌き車両が出入することになります。

供用時の発生集中交通量を「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」（平成 19 年 3 月、国土交通省）及び「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（平成 19 年 2 月、経済産業省）に基づき算出すると、表 2.3-2 に示すとおり、本事業に係る一般車両及び荷捌き車両の台数の合計は、平日 1,372 台/日、休日 1,546 台/日を想定しています。

これら一般車両及び荷捌き車両の入庫ルートは、対象事業実施区域西側に接する市道高島台 106 号線から、出庫は対象事業実施区域北側から市道高島台 116 号線を経て主要地方道青木浅間線（環状 1 号線）にアクセスさせる計画としています（市道高島台 116 号線は、現在、主要地方道青木浅間線から対象事業実施区域に向かう一方通行規制となっていますが、警察協議等を経て、逆向きの規制変更を受ける計画としています。）。関連車両の入庫口は、複合施設や宿泊施設を利用する一般車両は建物西側、居住者は建物北側に分散させ、出庫口は全て建物北側とする計画としています。

計画建物内を含む対象事業実施区域内の通路については、歩車分離したバリアフリー通路を整備していくことで、周辺利用者や施設利用者の安全に配慮していきます。

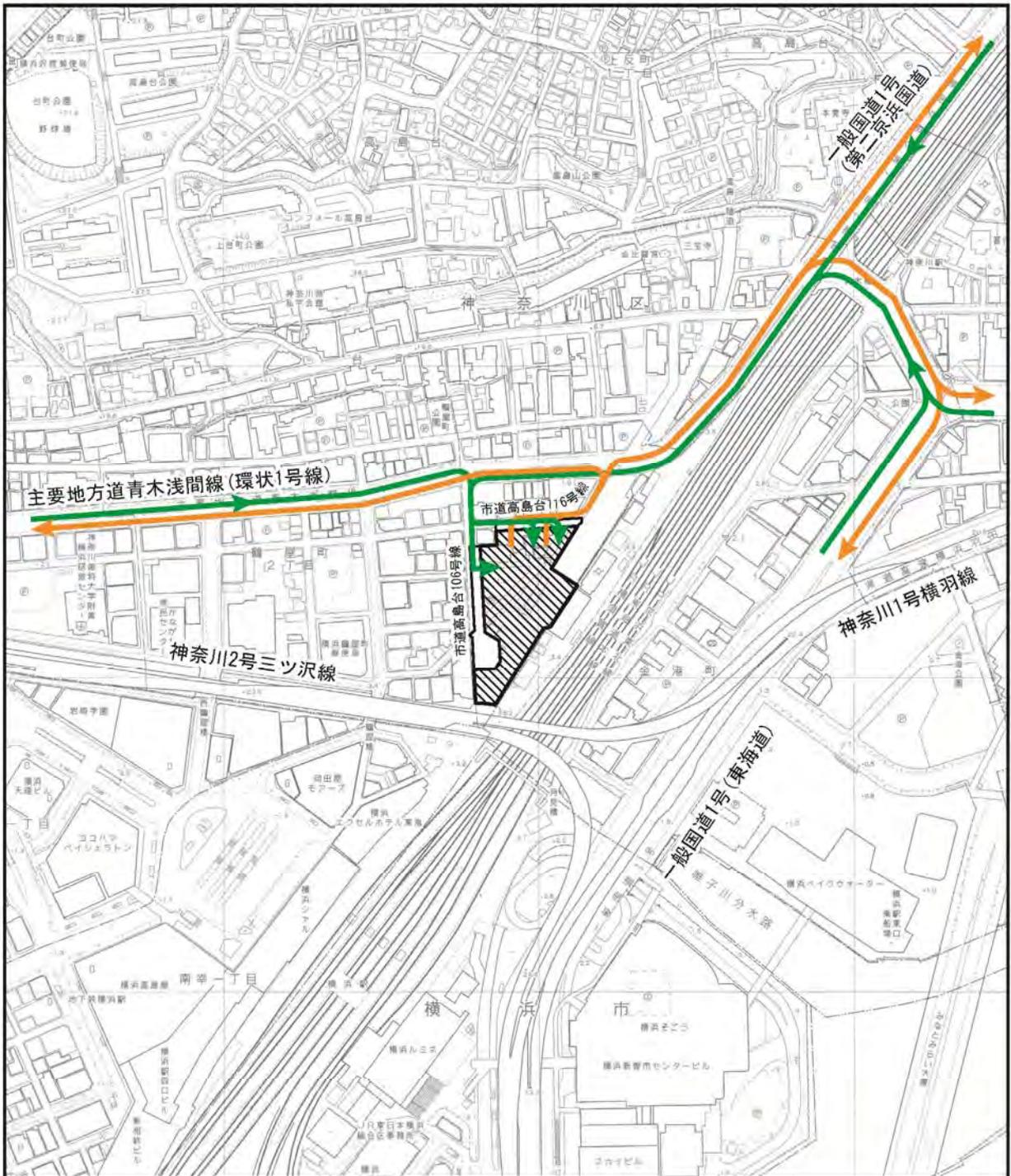
また、対象事業実施区域南西端には、タクシーの乗降場となる交通広場を整備し（整備後は横浜市に移管いたします。）、横浜駅西口周辺の交通集中の分散化を担っていきます。

表 2.3-2 供用時の想定発生集中交通量

単位：台/日

		平日			休日		
		一般車両 (小型)	荷捌き車両 (小型)	小計	一般車両 (小型)	荷捌き車両 (小型)	小計
本事業	住宅施設	500	0	500	500	0	500
	複合施設	612	78	690	786	78	864
	宿泊施設	100	82	182	100	82	182
	合計	1,212	160	1,372	1,386	160	1,546
横浜駅西口 より配分	交通広場	1,594	0	1,594	1,149	0	1,149

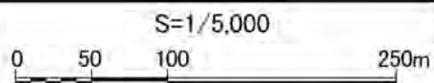
※現時点での想定台数です。



凡例

- |   |          |   |                         |
|---|----------|---|-------------------------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 関連車両等の走行ルート(入) (荷捌き車含む) |
|  | 関連事業区域   |  | 関連車両等の走行ルート(出) (荷捌き車含む) |

図2.3-4 関連車両等の主な走行ルート図



この地図の作成にあたっては、横浜市発行の1/2,500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9104号)

### 2.3.4 駐車場計画

本事業の駐車場は、対象事業実施区域内に横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数を整備していくこととし、住宅施設用の駐車場については、計画建物の北側1階に直接アプローチできるタワーパーキングに約130台分、宿泊施設及び複合施設用の駐車場については、計画建物の地下に機械駐車車を約90台分と2段式駐車車を約25台分整備していきます。

特に、宿泊施設及び複合施設用の駐車場は、駐車場入口から駐車場内の待機場所までの距離を、図2.3-5に示すとおり、約150mの滞留長さを確保することで、一次的な一般車両の集中に対応できるように配慮しています。荷捌き車両については、1階に整備する荷捌き場の駐車場に誘導していきます。このように、各用途の施設利用車を分散化させる計画としています。

また、関連車両用の地下階の駐車場内には、電気自動車の充電設備などの設置を検討していくことで、低炭素型のまちづくりに寄与した計画としています。

なお、計画建物が供用され、運用が開始される際には、「エキサイトよこはま22」の駐車場ルールに基づき、周辺地区の駐車場と連携していきます。

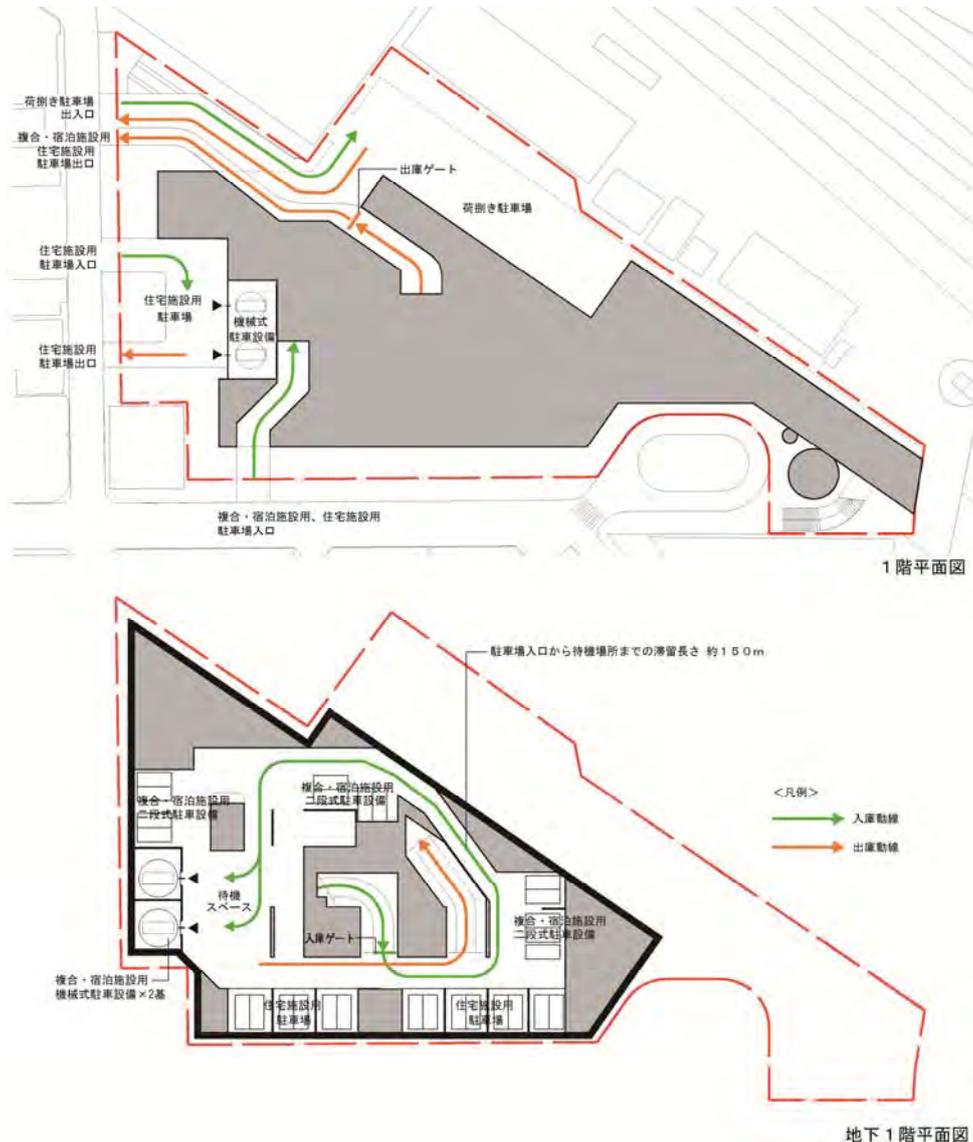


図 2.3-5 地下駐車場までのアプローチ動線

### 2.3.5 自動二輪・自転車駐輪場計画

自動二輪駐輪場及び自転車駐輪場は、住宅施設用として約 450 台、複合施設・宿泊施設用として約 140 台を計画建物の地下階に整備する計画としています。

### 2.3.6 歩行者動線計画

対象事業実施区域と隣接事業である「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画」とのペデストリアンデッキの接続関係を示した図は図 2.3-6、本事業の歩行者の動線計画は図 2.3-7 に示すとおりです。

計画建物の施設利用者の主な動線は、横浜駅西口・きた西口からの往來を想定しています。本事業で整備する計画建物東側のペデストリアンデッキは、その両側を「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画」によって整備されるペデストリアンデッキに接続させることで、横浜駅西口・きた西口から主要地方道青木浅間線(環状1号線)までの区間を歩車分離させた安全で快適な歩行者空間を整備していきます。なお、地上部からのアクセスとしては、対象事業実施区域南西部に架かる鶴屋橋を経て対象事業実施区域に向かう動線が主になると想定しています。

車両出入口付近の歩行者の安全性を確保するため、本事業では歩行者空間を充実させて車両の視認性に配慮していくほか、出庫灯の設置により注意喚起を促していきます。

なお、本事業では、市道高島台 111 号線及び、高島台 118 号線の一部を廃道とする計画としています。これら道路の迂回路となる市道高島台 116 号線及び市道高島台 106 号線は、本事業において拡幅整備し、十分な歩行者空間を確保していきます。加えて、前述のとおり、対象事業実施区域と横浜駅とをつなぐペデストリアンデッキも新設整備していくことから、地域の歩行者ネットワークは向上するものと考えています。

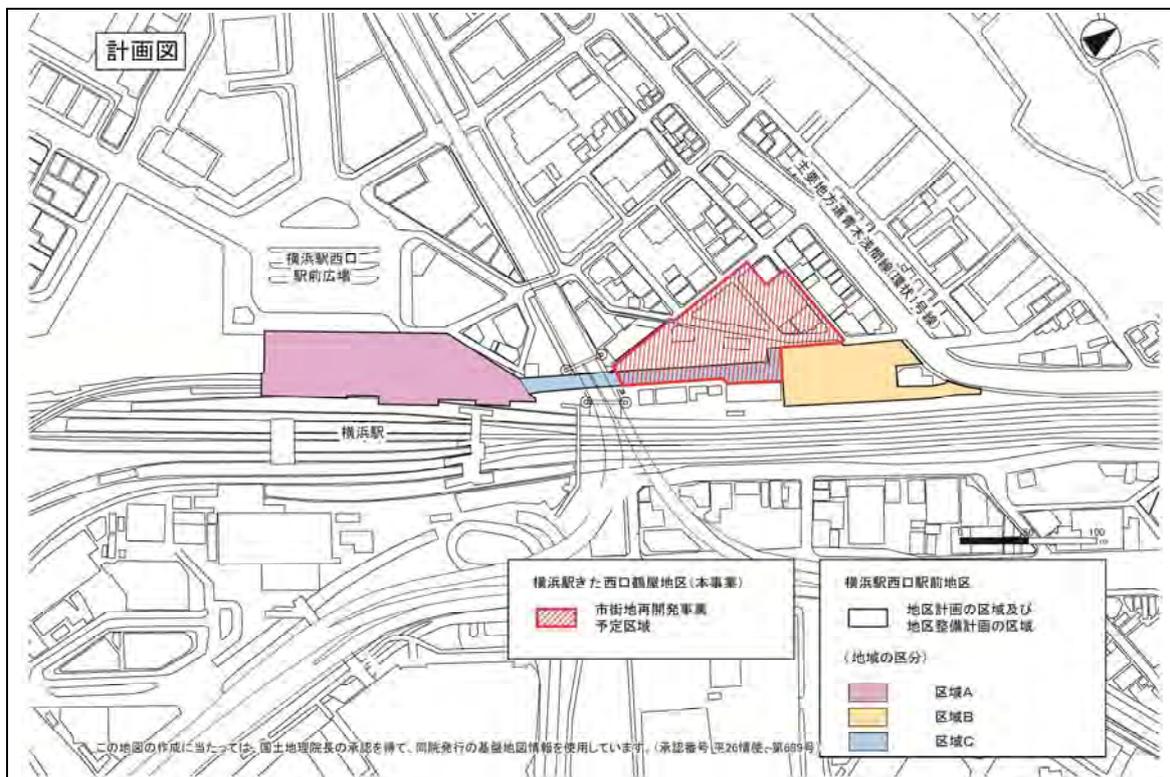


図 2.3-6 対象事業実施区域と「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画」との位置関係



この地図の作成にあたっては、横浜市発行の1/2,500の地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9104号)

### 2.3.7 熱源計画

計画建物の熱源は、電気及びガスの併用方式とし、表 2.3-3 に示す熱源施設を導入することで、ばいじんや硫黄酸化物を発生させないほか、地球温暖化の大きな原因といわれる二酸化炭素の排出量の削減に努めていきます。

また、低層部の屋上の一部に太陽光発電パネルを設置し、施設の熱源として積極的に活用していきます。

表 2.3-3 熱源施設

熱源施設名称	設置階	設置台数
ガス焚冷温水発生機	3階	4台
排熱投入型ガス焚冷温水発生機	3階	1台
コージェネレーションガスエンジン	3階	1台
マイクロコージェネレーションガスエンジン	6階	3台
温水ヒータ	3階	4台

### 2.3.8 給排水・供給施設計画

上水は公営上水道、下水は公共下水道を利用します。その他、電力や都市ガスの供給を受ける計画としています。

また、省資源の観点から、厨房排水や雑排水、空調ドレン水などを処理した中水を冷却水等として利用する設備システムの導入や、雨水を植栽の灌水やトイレ洗浄水として利用するなどの検討を進めていきます。

### 2.3.9 排気・換気計画

計画建物からの排気に関しては、ガス熱源からの排気と非常時の発電機の排気を屋外に排出する計画としています。

計画建物の換気に関しては、複合施設や宿泊施設、住宅施設の共用部などにおいて自然換気システムを取り入れ、自然の風を効率よく建物内に取り込むことで、中間季の空調負荷を低減させ、建物の省エネルギー性を高めていきます。

### 2.3.10 廃棄物処理計画

計画建物から発生する廃棄物は、分別回収し、ごみ保管所で一時保管し、ごみ収集車により回収する計画としています。

### 2.3.11 防災等に関する計画

鶴屋町地区は、現在、大学や専門学校などの教育施設や飲食店などが集積しています。

「エキサイトよこはま 22」では、この現状と東日本大震災時の教訓を踏まえ、『民間と行政が連携した地震や水害などの災害に強い防災・減災まちづくり』として、地域住民の生命を守るとともに、横浜駅周辺を訪れる来街者やそこで働く従業員等の生命についても守ることを最優先とし、経済的・物的な被害を最小化する災害に強い「防災・減災まちづくり」を民間と行政で連携して進めることとされています。

『災害時における滞留者や帰宅困難者への対策』としては、滞留者、帰宅困難者の発生による避難の際の混乱防止や救急・救援活動の阻害などを回避することを含め、帰宅困難者一時滞在施設や、帰宅支援ステーションの拡充、滞留者・帰宅困難者の発生抑制対策を行う等の滞留者・帰宅困難者対策の強化を図ることとされています。

本事業では、有事の際は、災害等の状況の速やかな把握を行うとともに、施設利用者・居住者に対してその情報や、避難情報の提供に努めていきます。

#### (1) 地震対策

本事業では、建物の構造設計において、制震構造の採用や長周期地震動に対する検証を行い、大地震時における耐震安全性を確保します。併せて外装材や天井などの非構造部材についても耐震性に配慮し、落下を防止します。

また、災害発生時には、ガスコージェネレーションシステム及び非常用自家発電機、太陽光発電システムを利用し、非常用の電源を確保します。

#### (2) 津波対策

本事業では、整備するペDESTリアンデッキを避難経路・退避スペースとして機能させていくことで、横浜駅周辺から台町地区や、高島台地区等の高台に向かって、安全で速やかな避難誘導ができる歩行者ネットワークの形成等に努めていきます。

#### (3) 浸水対策

横浜駅周辺は、地盤面と水面との高低差が少ないため、大雨や高潮による浸水被害を受けやすい地域とされており、そのため、河川、下水道、まちづくりが連携した浸水対応が必要とされています。

そのため、本事業の計画地盤面の高さは、フロアレベルで T.P.+2.3m以上を確保し、必要に応じて適宜、防潮板等の設置を行い、計画建物への浸水防止対策を図っていきます。

#### (4) 帰宅困難者等への対策

滞留者・帰宅困難者を受け入れるために、ペDESTリアンデッキやオープンスペースを、受け入れ場所として活用できるよう、検討を進めていきます。

あわせて、備蓄の準備、非常用トイレの整備や、災害情報を提供できる設備の設置など、滞留者・帰宅困難者を支援する施設整備にも努めていきます。

## 2.4 地球温暖化対策

本事業は、「横浜市地球温暖化対策実行計画」（横浜市、平成26年3月）に則り、緑化の推進や太陽光発電設備の導入など、温室効果ガス削減に配慮します。

具体的には、以下の省エネルギー計画に示す内容や「横浜市建築物環境配慮制度」の検討により、住宅施設、複合施設や宿泊施設の共用部などで温室効果ガス削減に寄与していく計画です。

省エネルギー型機器や再生可能エネルギー設備の採用にあたっては、導入時点で環境性と経済性を両立した最も合理的な技術や製品を採用していく計画です。機器・設備等の導入後も、内容の見直しを行い、設備等のシステムの更新ができる仕組・体制の検討を行っていきます。

なお、建設資材や設備等の確保に際しては、可能な範囲でグリーン購入を推進していきます。

### (1) 省エネルギー計画

本事業では、以下の環境制御技術や、建築技術を採用していくことで、運用エネルギーの低減を図っていきます。

- ・太陽光発電等による再生可能エネルギーの利用
- ・自然採光や自然換気の活用
- ・高断熱な開口部の採用等による熱負荷の低減
- ・外気冷房等による空調負荷の低減
- ・冷水・温水の大温度差送水による搬送動力の低減
- ・高効率熱源システムや高効率照明器具等によるエネルギーの効率化
- ・BEMS・HEMSの採用によるエネルギーの効率的な運用
- ・見える化による環境意識の啓発

### (2) ヒートアイランド現象の抑制計画

本事業では、「横浜市ヒートアイランド対策取組方針」（横浜市、平成18年3月）を参考とした積極的なヒートアイランド対策の検討を行います。

- ・建物配置や形状の工夫、道路幅の拡幅と適切な緑地確保により、風の道の確保に努めていきます。
- ・低層部に緑化を施し、建物温度上昇の軽減を行うとともに、上記の「(1) 省エネルギー計画」による建物からの排熱抑制に努めていきます。
- ・車路や歩行空間では、環境配慮型舗装である保水性舗装等の導入や緑陰を与える高木の配植等を検討していきます。
- ・貯留雨水を活用した打ち水や、ミスト冷却装置の設置等を検討します。

### (3) 「横浜市建築物環境配慮制度」の活用

本事業では「横浜市建築物環境配慮制度」に基づき、建築物の建設から供用期間、供用後に至るまでの長期にわたり、建築物が環境に与える負荷を低減するため、さまざまな環境配慮事項に取り組むことで、建築物総合環境評価システム（CASBEE 横浜）において、Sランクとなるよう努めます。

## 2.5 生物多様性の保全

対象事業実施区域内及び周辺には、まとまった緑地は分布していません。また、横浜駅西口の繁華街に隣接しているため、現状で対象事業実施区域周辺においてみられる生物は、横浜駅周辺の市街地で一般的にみられる鳥等に限定されています。

本事業では、計画建物の配置等により成立する植物にとっての生育環境と、それら環境に植栽していく樹種の性質を十分考慮しつつ、「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画」により新たに創出される緑地と、対象事業実施区域の北側へ続く東横フラワー緑道との緑の連続性にも配慮しながら、線的な緑地でありながらも、層を重ねることで立体的な緑地(生物の生育・生息環境)を整備していきます(図2.5-1参照)。

植栽予定樹種の選定にあたっては、郷土種や、鳥や蝶などの生き物を誘える誘鳥木や食草などの選定に配慮しながら、「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画」において整備される緑地の整備方針を踏まえ、ヒヨドリ、メジロ、ハクセキレイなどの市街地でみられる鳥等の羽休めや移動の中継地点となるような環境づくりを検討していきます。

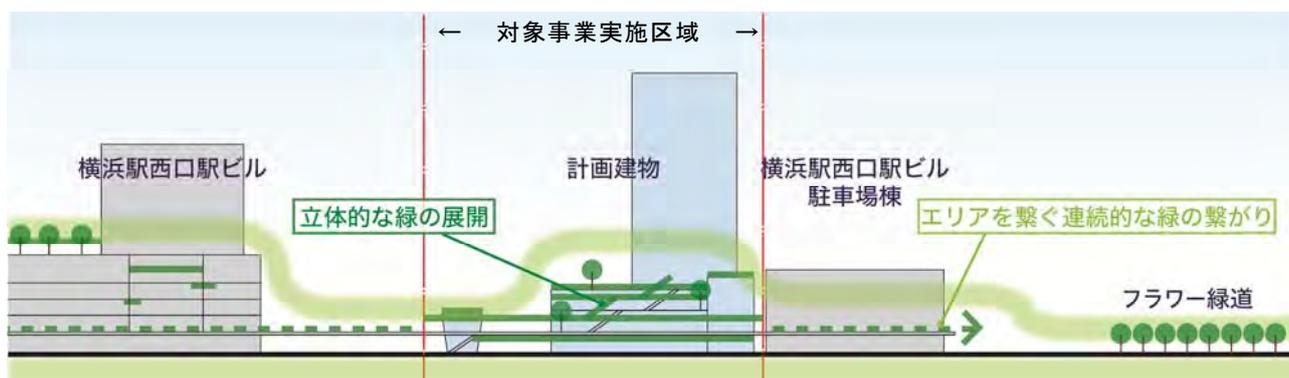


図 2.5-1 緑の連続性イメージ図

## 2.6 緑の保全と創造

### (1) 緑化方針

対象事業実施区域内の緑化にあたっては、法令等の基準以上の緑化面積を確保していくとともに、「横浜みどりアップ計画（計画期間：平成 26-30 年度）」（横浜市、平成 25 年 12 月）で求められている『地域特性に応じた緑の保全・創出・維持管理の充実により緑の質を高める』や「生物多様性横浜行動計画（ヨコハマ b プラン）」（横浜市、平成 27 年 1 月改定）で市街化区域に求められている『身近に自然や生き物を感じるここののできる場所の整備』などを踏まえた緑化計画を検討します。

### (2) 緑化面積

本事業の実施により創造する緑地の面積は、表 2.6-1 に示すとおりです。

本事業では、「緑の環境をつくり育てる条例」に基づく緑化面積を確保しつつ、更なる緑化を行う計画としています。

表 2.6-1 緑化面積

対象事業実施区域面積	約 6,650 m <sup>2</sup>
緑化面積	約 670 m <sup>2</sup>
割合	約 10%

注) 本事業で法的に必要とされる緑化率は、「緑の環境をつくり育てる条例」により算定される緑化率約 5.5%に、「横浜市市街地環境設計制度」の適用による倍率 1.5 倍を乗じた約 8.3%となります。

本事業では、この前提を踏まえつつ、横浜駅周辺地区の新たなまちづくりを進める先導的役割を担う開発事業として、約 2%を上乗せし、対象事業実施区域面積に対して、約 10%の緑化率を確保していきます。

緑化にあっては、図 2.3-1（p.2-6 参照）に示したとおり、多くの人の目に触れる計画建物東側のペDESTリアンデッキ上と低層部の屋上、並びに計画建物周囲の空地に階段状の質の高い緑地を可能な限り確保し、JR 横浜駅に隣接する地区としての街の魅力向上につなげるとともに、多くの人が緑に親しめ、身近に生き物を感じる事ができる多様な緑地空間の創出を目指しています。

なお、緑地は、図 2.6-1 に示すとおり、高中木や低木を適切に配置することにより、人間の目線で緑量を感じられる緑地としていきます。

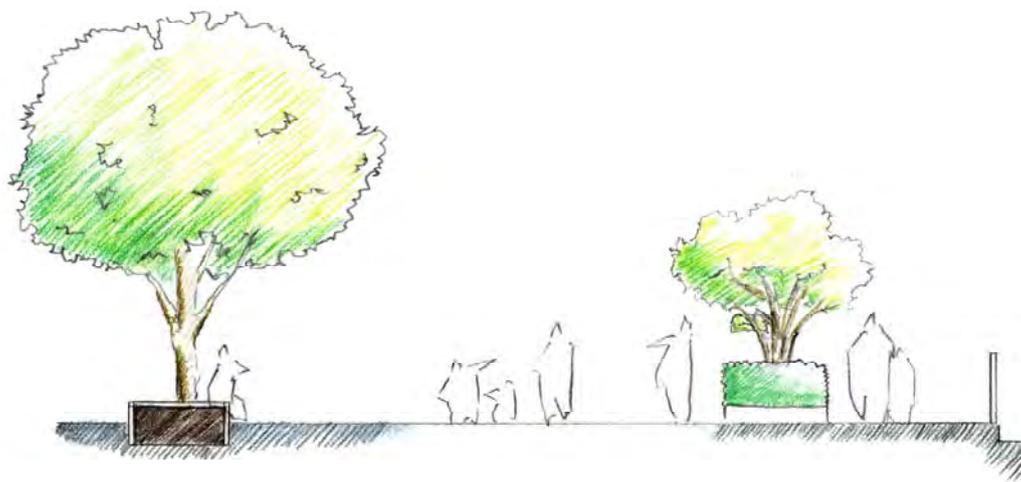


図 2.6-1 植栽パターンイメージ

なお、屋上やデッキ上の人工地盤に整備する植栽基盤については、樹木等の生育や風に対する強度に配慮し、植栽する樹木等の樹種、樹高に応じて土壌の厚さを確保していきます。あわせて図 2.6-2 に示すとおり、高木・中木には樹種、樹高に応じた地下支柱を施し、風による倒木を防いでいきます。

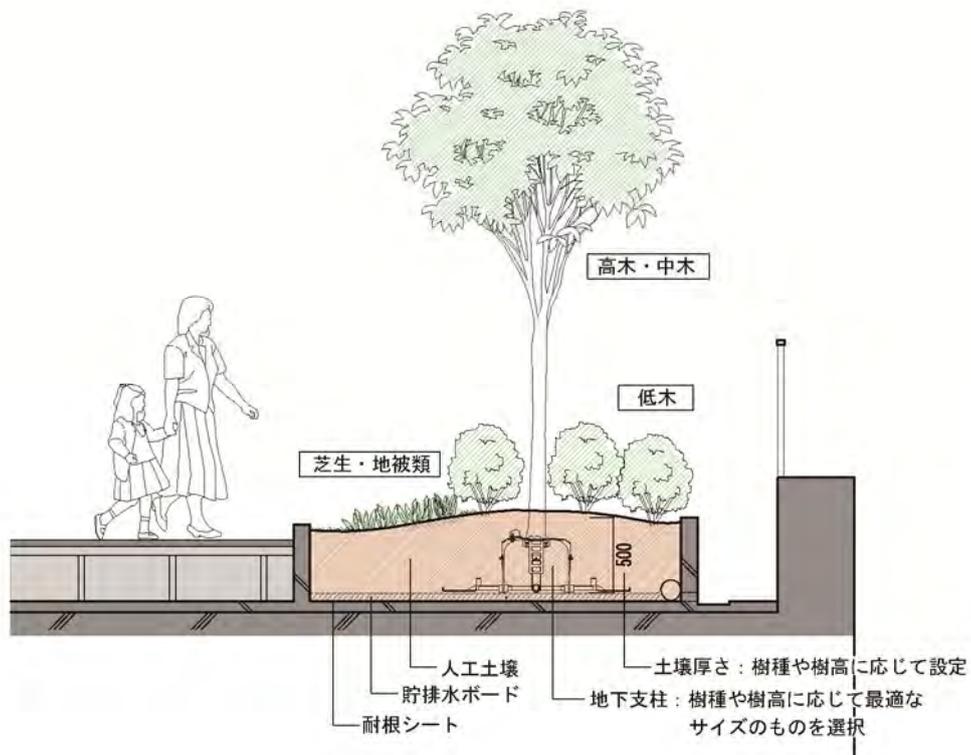


図 2.6-2 植栽整備イメージ

## 2.7 施工計画

### (1) 工事概要

本事業の工事概要は表 2.7-1、現時点で想定している工事中の歩行者動線は図 2.7-1 に示すとおりです。

工事の実施にあたっては、対象事業実施区域の外周を仮囲いで囲い、車両出入口には適宜、交通誘導員を配置し、周辺利用者や一般歩行者の安全に配慮していきます。

施工手順としては、対象事業実施区域の北側に接する市道高島台 116 号線及び西側に接する市道高島台 106 号線沿いに仮囲いを設置し、対象事業実施区域内の既存建物及び構造物を解体していきます。この際、解体前に石綿含有建材の使用の有無に関する調査を実施し、使用が確認された場合には、法令等に基づき、飛散等が生じない適切な対策を施した上で解体を進めることになります。

解体が終了すると、地下躯体工事を進めるために掘削工事に入ります。この際、地下躯体を整備する範囲に止水性の高い山留壁を構築して、地下水の湧出抑制を図っていくとともに、施工上の安全性についても確保していきます。

平行して、支持層に十分届くよう、入念な検証・確認の上、杭打ちを行い、その後、掘削を進めます。掘削が予定の深さまで完了した後は、コンクリート打設により地下躯体の床構築を進めていきます。

その後は順次階数を重ねて計画建物を構築し、内装工事等も実施していきます。

概ね計画建物が完成し、タワークレーン等の大型の建設機械が撤去されてから外構工事を行い、修景を図ります。

表 2.7-1 工事概要

工種	主な工事内容
準備工事	工事の実施に先立ち、工事区域の外周に仮囲い、仮設ゲート、仮設事務所等を設置します。
解体工事	解体騒音の抑制や安全性の確保のため、既存建物の外周を防音パネルや防音シート等で囲い、解体を行います。 その際、アスベスト等の有害物質に関する事前調査を行い、その存在が認められた場合には、法令等に従い、適正に処理・処分します。
山留工事	帷子川分水路に隣接していることを踏まえ、止水性の高い山留壁を構築していくことで、山留工事による地下水位等への影響を回避していきます。 また、JR 線及び東急線に隣接した地区での工事であるため、関係者と十分協議の上、山留壁の構築時には十分注意していきます。
土工事	計画建物の基礎深さまで掘削します。
躯体工事(地下)	鉄筋コンクリート工事、鉄骨工事により、建物を構築していきます。
躯体工事(地上)	
仕上工事	躯体工事がある程度進捗した時点で順次、外装、内装、設備工事を実施します。
外構工事	敷地内の舗装や植栽の工事です。計画建物の工事に平行して順次実施します。
その他	引き渡し検査等が該当します。

なお、本事業では、市道高島台 111 号線及び、高島台 118 号線の一部を廃道とする計画（p.2-13 参照）としています。そのため、工事中は、対象事業実施区域の外周を迂回路（市道高島台 106 号線及び高島台 116 号線の利用）の利用を掲示板等により案内していきます。工事中の歩行者の安全性は、誘導員の設置や仮設歩道を整備する等の対応によって確保していきます。

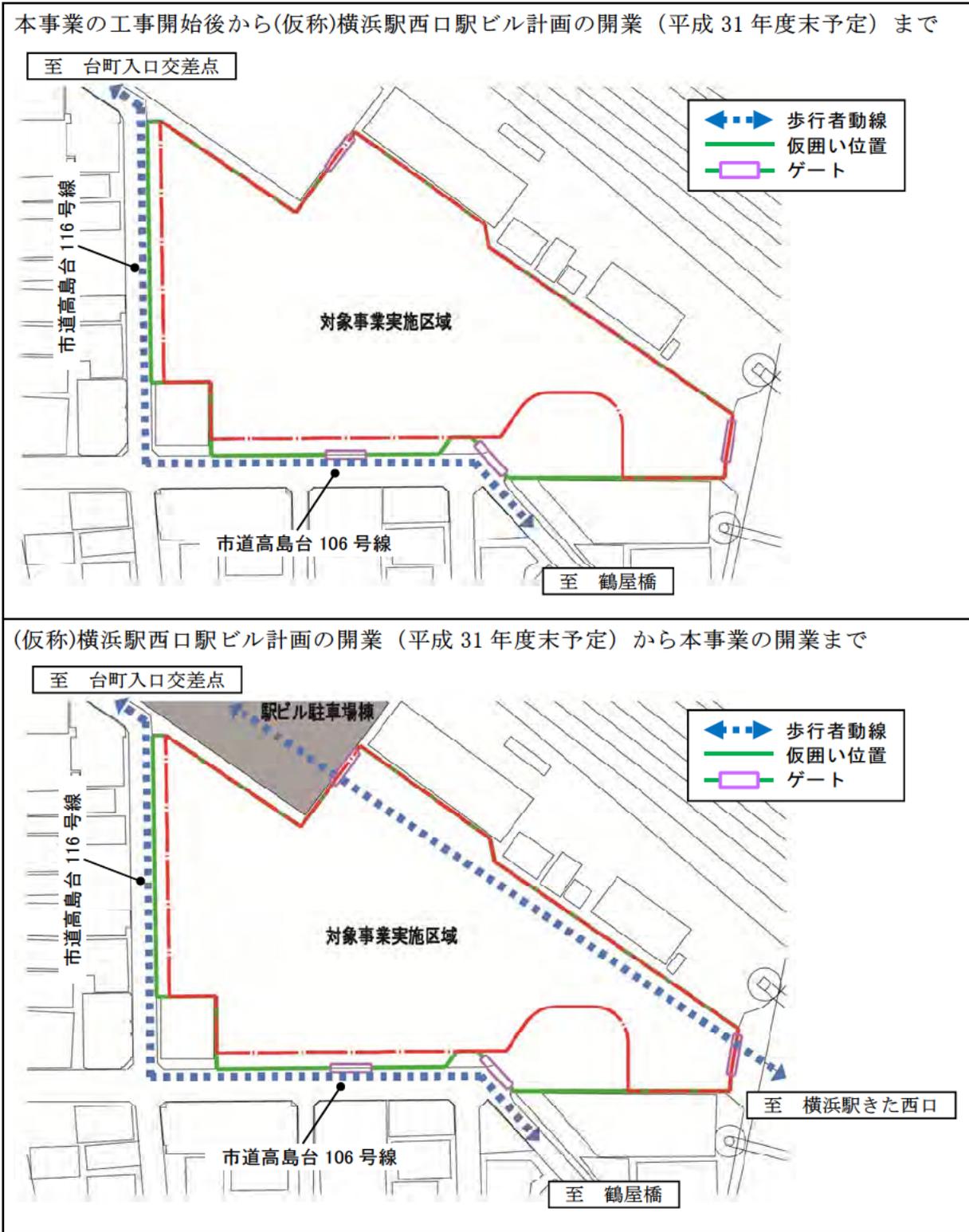


図 2.7-1 工事中の想定歩行者動線図

(2) 工事工程表

本事業は、平成 30 年度から平成 33 年度までの約 4 年の工事期間を予定しています。  
工事工程は、表 2.7-2 に示すとおりです。

I 工区は新設工事、II 工区はペDESTリアンデッキの工事と工区を分け、施工を実施していく予定です。





### (3) 工事用車両ルート

本事業の工事に伴い、工事関係者の通勤車両や資機材の運搬、土砂、建設廃材等の建設副産物の搬出を行う車両（以下、「工事用車両」といいます。）が対象事業実施区域周辺を走行します。

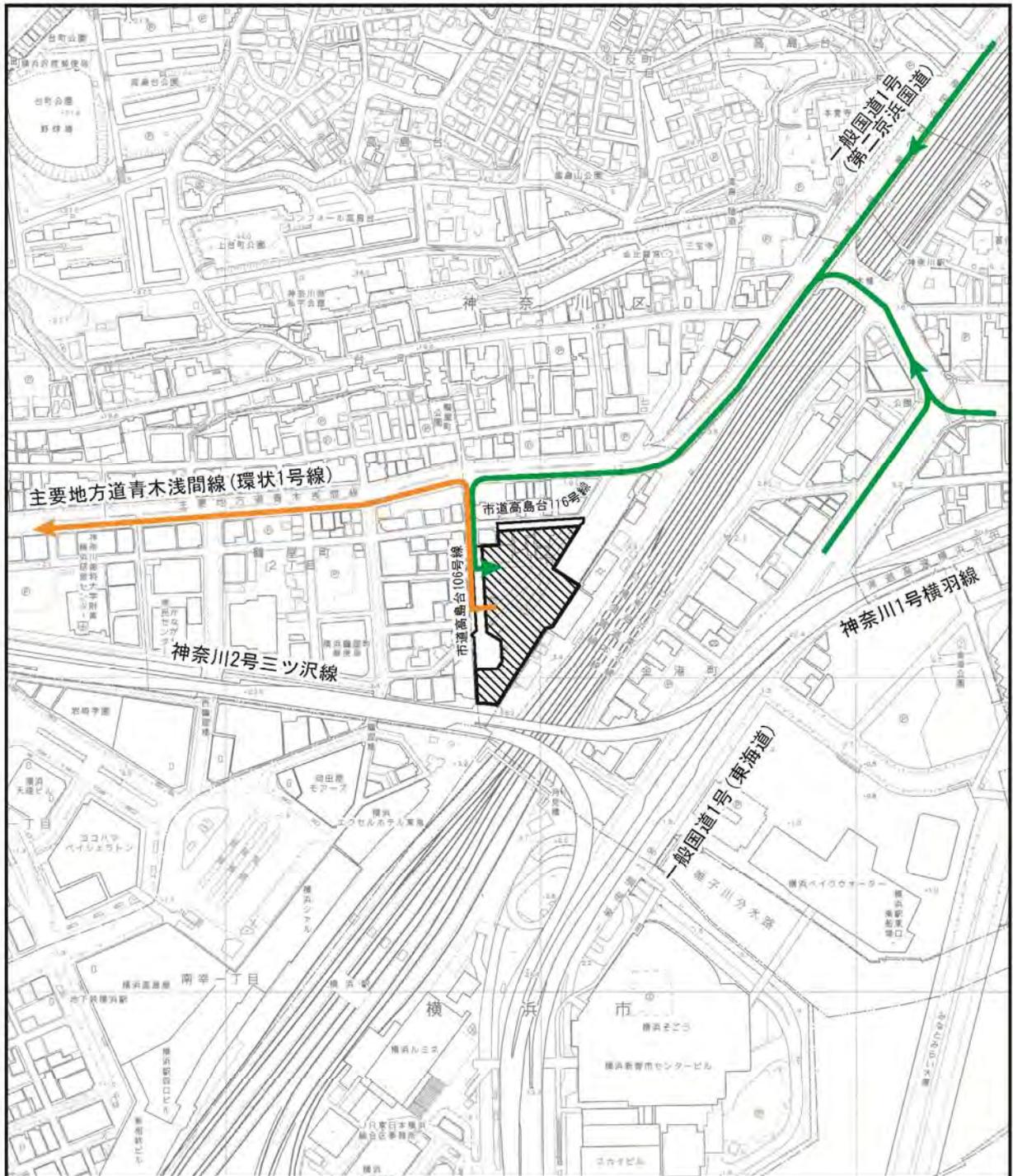
この工事用車両の主な走行ルートは、図 2.7-2 に示すルートを予定しており、主要地方道青木浅間線（環状 1 号線）に対しては、左折イン左折アウトとし、対象事業実施区域西側に接する市道高島台 106 号線を経て、工事用車両を出入庫させる計画です。

なお、工事の状況に応じて必要なルート以外のルートを走行せざるを得ない可能性を考慮し、工事用車両ルートについては、今後、近隣や、隣接事業である「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画」の関係者、その他関係機関等と協議、調整を実施していく予定です。

### (4) 工事時間帯

工事時間は、原則、午前 8 時から午後 6 時までを予定しています。

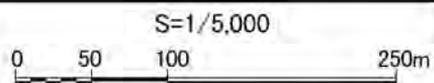
ただし、隣接事業である「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画」との調整により、ペDESTリアンデッキの工事については、工事の進捗等に応じて夜間に工事を行う場合があります。



凡例

- |   |          |   |                  |
|---|----------|---|------------------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 工事用車両の主な走行ルート(入) |
|  | 関連事業区域   |  | 工事用車両の主な走行ルート(出) |

図2.7-2 工事用車両の主な走行ルート図



この地図の作成にあたっては、横浜市発行の1/2,500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9104号)

## 2.8 計画を策定した経緯

### 2.8.1 開発計画の策定経緯

横浜駅周辺は、「エキサイトよこはま 22」において、羽田空港の国際化などを契機としつつ、世界に開かれたゲートにふさわしい機能・魅力を発揮し、アジアを中心とした国際的な交流促進をする拠点の形成を目指しています。その実現に向けた方策の一つに『多様な都市活動を支え、まちの魅力を高める機能の強化』があげられ、具体的には市民の生活・文化創造をサポートする機能の導入や、快適な広場や歩行者空間の確保による土地利用の高度化が求められています。

さらに、本事業が属する鶴屋町地区は、同書において、『明日をにやう人材を育てる、交流・賑わいのまち』を地区別の将来市街地イメージとされています。

現時点で、鶴屋町地区は、土地の高度利用などがまだ図られていない状況です。隣接事業である「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画」では、検討が進められ、その具現化が進められてきています。本事業も、それに合わせ、地元権利者によるまちづくり勉強会を平成 21 年 5 月に立ち上げ、どのような手法で当該地区の開発を行うべきか、意見交換を行ってきました。平成 22 年 5 月には、事業手法を市街地再開発事業とすることが勉強会での総意となり、「横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発準備組合」の設立とともに、事業化に向けての具体的な検討を開始しています。

国、県、市で策定されている上位計画を踏まえたこれまでの検討により、本事業では商業・サービス・ホテル・都市型住宅などの複合施設を建設することで、周辺地区の新たな開発を誘発させつつ、現在建設計画が進められている「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画」と連携しながら、新たな歩行者動線としてのペDESTリアンデッキを整備する計画としています。また、新たな歩行者空間に沿って緑化空間を設けるなど、鶴屋町から台町・フラワー緑道方面に向かう環境に配慮しながら、利便性を向上させる動線を整備し、地域社会に貢献できる計画としていく考えです。

また、本事業は、平成 26 年に制定された国家戦略特別地域法に基づく「国家戦略住宅整備事業」の特定事業に位置づけられています。本事業では横浜駅周辺地区、みなとみらい 21 地区などで展開されているグローバル企業等の企業誘致に伴う、就業者の受け入れを目的とした高規格な住宅の整備を目指しています。

### 2.8.2 環境配慮検討の経緯

#### (1) 対象事業実施区域の範囲の確定経緯

対象事業実施区域内の権利者と市街地再開発事業への参加を検討した結果、現在の対象事業実施区域範囲で事業化の意向がまとまったことから、第一種市街地再開発事業の対象事業実施区域として範囲が確定しました。

#### (2) 施設規模・構造等の検討経緯

施設規模については、本事業が「国家戦略特別区域法」第 16 条に定められる「国家戦略住宅整備事業」の大臣認定を受け、横浜駅周辺地区で求められている、グローバル企業等の誘致の受皿となる高規格な住宅とその付帯施設の整備に寄与する施設規模を定めています。

また、計画建物の配置及び形状の検討にあたっては、敷地形状と対象事業実施区域北側に居住区が分布する地域特性を踏まえ、計画建物を高層化させて土地の有効利用を図るとともに、高層部を南北に長い形状とし、板状の建物や低層の敷地一杯の建物よりも圧迫感や日照障害を軽減できるよう配慮しました。さらに、計画建物の高層部の東側をセットバックさせることで、低層部において高層部からの下降流や風速増加領域が低減できるよう配慮しました。

なお、都市防災の機能強化の観点から、制震構造の採用や、防災性能の充実を図っていきます。

### (3) 環境影響低減等の経緯

横浜駅周辺地区は、「エキサイトよこはま 22」において、環境という側面で世界をリードする『環境創生型のまちづくり』を目指すとされています。同書のまちづくりガイドラインでは、表 2.8-1 に示す 4 点の基本方針を立ち上げ、それぞれ基本ルールや検討事項が定められています。

本事業では、それら基本方針にあげられている事項を事業計画に確実に組み込んでいきます。

表 2.8-1 環境分野における基本方針

①環境未来都市にふさわしい環境価値創造の拠点づくり
②省エネルギー化推進や災害安全性を高める自立・分散型エネルギーマネジメントシステムの構築などによる低炭素まちづくり
③水・緑・風を活用した快適な環境形成
④公共交通利用転換と低環境負荷車両利用促進による環境負荷の低減

資料：「エキサイトよこはま 22 まちづくりガイドライン（平成 24 年度改訂）」  
(エキサイトよこはま 22 ガイドライン検討会)

また、工事中は大気汚染、騒音・振動、廃棄物の発生などの環境負荷を極力低減させるために、工事の平準化、建設機械の稼働や車両の走行の時間集中の回避など、施工計画の検討を行っていきます。

さらに、供用後においては、駐車場に出入りする自動車に対し、法定速度の遵守とアイドリングストップの実施、空ぶかしの禁止を呼びかけ、騒音等の発生を極力抑える施策を講じていきます。

なお、本事業では、配慮市長意見書等による指摘を踏まえ、建築物総合環境評価システム（CASBEE 横浜）において、S ランクになるよう努めていきます。

## 2.8.3 事業スケジュール案

本事業は、平成 27 年度から平成 29 年度に基本設計、実施設計、関係行政協議を行い、組合設立、権利変換計画の認可を経て平成 30 年度から平成 33 年度まで建設工事を行い、平成 34 年春からの供用開始を目標としています。