

横浜市現市庁舎街区活用事業  
環境影響評価書

令和3年7月

三井不動産株式会社



## はじめに

横浜市では、令和2年6月の市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、また、民間活力により市庁舎移転後の敷地（以下、「現市庁舎街区」といいます。）の有効活用を図るため、これまで地元・市民・企業・専門家等より多くの知見を集め、市民意見募集やサウンディング型市場調査により、横浜市現市庁舎街区等活用事業審査委員会での検討が行われてきました。

検討を経ていく中で、平成29年3月には、現市庁舎街区、港町民間街区及び教育文化センター跡地について、関内駅周辺地区の一体的なまちづくりの推進に向けて、事業の目的や考え方を定めた「横浜市現市庁舎街区等活用事業実施方針」（平成29年3月、横浜市）が、平成31年1月には、望ましいまちづくりを進めるため、また、地区の新たな方向性を示すため、「関内駅周辺地区エリアコンセプトブック」（平成31年1月、横浜市）が策定されました。現在は、エリアコンセプトブックを踏まえてまちづくりの方針を示した「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」（令和2年1月、横浜市）が策定されています。

また、平成30年10月には、横浜駅周辺やみなとみらい地区等の地域を包含していた「横浜都心・臨海地域」の都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の指定の拡大に伴い、対象事業実施区域を含む「関内駅周辺地区」等が属することになりました。

このような背景を経て、現市庁舎街区は、平成31年1月に横浜市により、市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、公募型プロポーザル方式により事業者公募が行われました。

公募では、上位計画である「横浜市現市庁舎街区等活用事業実施方針」、「関内駅周辺地区エリアコンセプトブック」等に沿った土地の活用を行い、産学連携による起業促進やその効果の波及による業務機能の再生、ここに来たくなる新たな魅力の創出による観光・集客の拠点形成等により、関内・関外地区の賑わいの創出が図られることを目指した複合施設（業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設等）の新設提案を行った三井不動産株式会社、鹿島建設株式会社、京浜急行電鉄株式会社、第一生命保険株式会社、株式会社竹中工務店、株式会社ディー・エヌ・エー、東急株式会社、株式会社関内ホテルマネジメントの8社で構成するグループが令和元年9月に事業予定者として選定されました。

本書は、計画建築物が「横浜市環境影響評価条例」の第1分類事業に該当する高層建築物の計画であることから、同条例に基づき「横浜市現市庁舎街区活用事業 環境影響評価書」（以下、「評価書」といいます。）として取りまとめたものです。

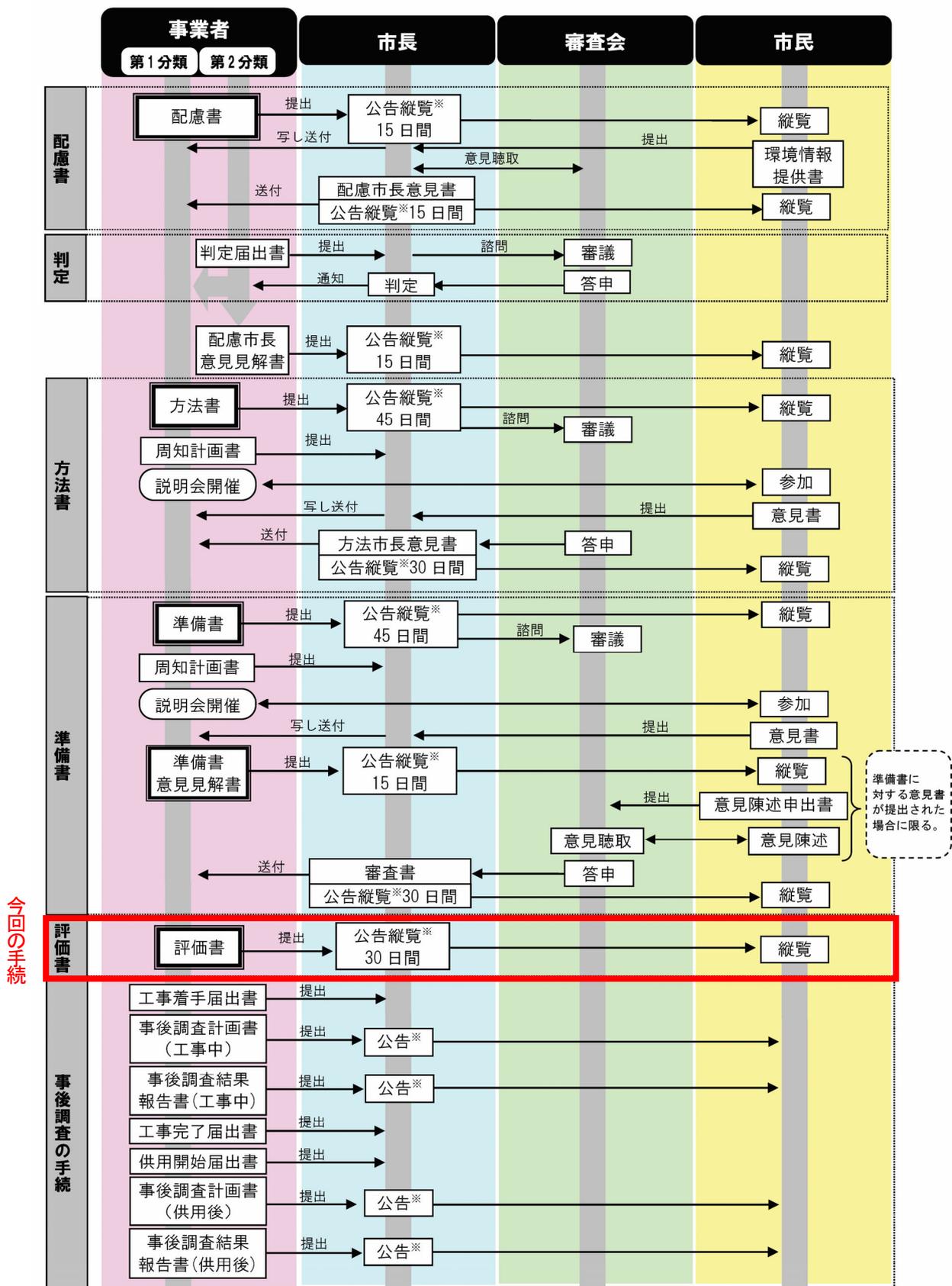
横浜市役所は、令和2年4月から北仲通南地区の新市庁舎へ順次移転し、6月29日から全面供用開始となりました。横浜市現市庁舎街区活用事業（以下、「本事業」といいます。）の対象事業実施区域には、旧横浜市庁舎の建物（以下、「旧横浜市庁舎」といいます。）が残置されています。本事業では、令和3年後半から解体、建設工事を順次行い、令和7年下期の供用開始を目指しています。

今後、事業検討を進めていく中で、先般、横浜市から送付された配慮市長意見書及び方法市長意見書及び審査書等の内容を踏まえつつ、環境に配慮したより良い計画を進めていきたいと考えています。

本書提出までの横浜市環境影響評価条例に基づく手続経緯一覧

	項目	日付	備考
計画段階 配慮書 手続	提出	令和元年12月23日	
	公告	令和2年1月15日	
	縦覧	令和2年1月15日～1月29日	縦覧期間：15日間
	環境情報提供書の受付	令和2年1月15日～1月29日	環境情報提供書：0通
	環境影響評価審査会（1回目）	令和2年1月16日	会場：関内中央ビル
	環境影響評価審査会（2回目）	令和2年2月10日	会場：関内中央ビル
	配慮市長意見書の送付	令和2年2月19日	
	配慮市長意見書の公告	令和2年3月5日	
	配慮市長意見書の縦覧	令和2年3月5日～3月19日	縦覧期間：15日間
環境影響 評価 方法書 手続	提出	令和2年4月20日	
	公告	令和2年5月15日	
	縦覧	令和2年5月15日～6月29日	縦覧期間：46日間
	意見書の受付	令和2年5月15日～6月29日	意見書：3通
	環境影響評価審査会（1回目）	令和2年6月2日	会場： 横浜市環境科学研究所
	説明会の開催	令和2年6月12日(平日) 令和2年6月13日(休日)	会場： 横浜市技能文化会館
	環境影響評価審査会（2回目）	令和2年6月16日	会場：横浜市庁舎
	環境影響評価審査会（3回目）	令和2年6月30日	会場：横浜市庁舎
	環境影響評価審査会（4回目）	令和2年7月13日	会場：横浜市庁舎
	方法市長意見書の送付	令和2年8月3日	
	方法市長意見書の公告	令和2年8月25日	
		方法市長意見書の縦覧	令和2年8月25日～9月23日
環境影響 評価 準備書 手続	提出	令和2年12月21日	
	公告	令和3年1月25日	
	縦覧	令和3年1月25日～3月10日	縦覧期間：45日間
	意見書の受付	令和3年1月25日～3月10日	意見書：1通
	環境影響評価審査会(1回目)	令和3年1月26日	会場：横浜市庁舎
	説明会の開催	令和3年2月12日（平日） 令和3年2月14日（休日） ※新型コロナウイルス感染症に関する緊急事態宣言中となったため開催中止。	令和3年2月1日～令和3年2月14日に説明動画のインターネット配信及び事業者への質問書の受付を実施
	環境影響評価審査会（2回目）	令和3年3月2日	会場：横浜市庁舎
	環境影響評価審査会（3回目）	令和3年3月30日	会場：横浜市庁舎
	環境影響評価審査会（4回目）	令和3年4月22日	会場：横浜市庁舎
	準備書意見見解書の提出	令和3年4月9日	
	公告	令和3年4月23日	
	縦覧	令和3年4月23日～5月7日	15日間
	意見陳述の申出	令和3年4月23日～5月7日	0通
	環境影響評価審査会（5回目）	令和3年6月2日	会場：横浜市庁舎
	環境影響評価審査会（6回目）	令和3年6月14日	会場：横浜市庁舎
審査書の送付	令和3年6月30日		
審査書の公告	令和3年7月15日		
	審査書の縦覧	令和3年7月15日～8月13日	30日間

## 横浜市環境影響評価条例の手の続の流れと評価書の段階



※併せて、インターネット等での公表も行います。

(平成 25 年 7 月 1 日施行)

資料：「横浜市環境影響評価条例の手続の流れ【フロー図】」

(横浜市環境創造局政策調整部環境影響評価課ホームページ、令和3年7月調べ)

## 目 次

第1章 審査書等を総合的に検討して準備書の内容を変更した事項.....	1-1
第2章 対象事業の計画内容.....	2-1
2.1 対象事業の計画概要.....	2-1
2.2 対象事業の目的及び必要性.....	2-3
2.3 対象事業の内容.....	2-7
2.3.1 対象事業実施区域の位置及び面積等.....	2-7
2.3.2 施設配置計画.....	2-8
2.3.3 交通計画.....	2-14
2.3.4 駐車場計画.....	2-14
2.3.5 自動二輪・自転車駐車場計画.....	2-14
2.3.6 歩行者動線計画.....	2-16
2.3.7 熱源計画.....	2-18
2.3.8 給排水・供給施設計画.....	2-18
2.3.9 排気・換気計画.....	2-18
2.3.10 廃棄物処理計画.....	2-18
2.3.11 防災等に関する計画.....	2-19
2.4 地球温暖化対策.....	2-19
2.5 生物多様性の保全.....	2-21
2.6 緑の保全と創造.....	2-21
2.7 施工計画.....	2-25
2.8 計画を策定した経緯.....	2-31
2.8.1 開発計画の策定経緯.....	2-31
2.8.2 環境配慮検討の経緯.....	2-32
2.8.3 事業スケジュール案.....	2-32
第3章 地域の概況及び地域特性.....	3-1
3.1 調査対象地域等の設定.....	3-1
3.2 地域の概況.....	3-2
3.2.1 気象の状況.....	3-2
3.2.2 地形、地質、地盤の状況.....	3-3
3.2.3 水循環の状況.....	3-10
3.2.4 植物、動物の状況.....	3-12
3.2.5 人口、産業の状況.....	3-18
3.2.6 土地利用の状況.....	3-21
3.2.7 交通、運輸の状況.....	3-23
3.2.8 公共施設等の状況.....	3-30
3.2.9 文化財等の状況.....	3-45
3.2.10 公害等の状況.....	3-50
3.2.11 災害の状況.....	3-65
3.2.12 廃棄物の状況.....	3-81
3.2.13 法令等の状況.....	3-84
3.3 調査対象地域等の地域特性.....	3-88
第4章 配慮指針に基づいて行った配慮の内容.....	4-1
4.1 環境情報提供書及び配慮市長意見を総合的に検討して変更した配慮の内容.....	4-1
4.2 環境情報提供書の概要.....	4-10
4.2.1 配慮書の縦覧等.....	4-10
4.2.2 環境情報提供書の概要.....	4-10
4.3 配慮市長意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解.....	4-11

第 5 章	環境影響要因の抽出及び環境影響評価項目の選定	5-1
5.1	環境影響要因の抽出	5-1
5.2	環境影響評価項目の選定	5-1
第 6 章	環境影響評価の予測及び評価	6.1-1
6.1	温室効果ガス	6.1-1
6.2	生物多様性（動物）	6.2-1
6.3	廃棄物・建設発生土	6.3-1
6.4	大気質	6.4-1
6.5	騒音	6.5-1
6.6	振動	6.6-1
6.7	地盤（地盤沈下）	6.7-1
6.8	電波障害	6.8-1
6.9	日影（日照障害）	6.9-1
6.10	風害	6.10-1
6.11	安全（浸水）	6.11-1
6.12	地域社会（交通混雑・歩行者の安全）	6.12-1
6.13	景観	6.13-1
6.14	文化財等	6.14-1
第 7 章	環境影響の総合的な評価	7-1
第 8 章	事後調査の実施に関する事項	8-1
8.1	事後調査の考え方	8-1
8.2	事後調査項目の選定	8-1
8.3	事後調査の内容	8-4
第 9 章	対象地域	9-1
第 10 章	準備書に対する意見、見解等	10-1
10.1	説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の見解	10-1
10.2	準備書に対する意見書の概要及び事業者の見解	10-5
10.3	審査書に記載された市長の意見及び事業者の見解	10-8
10.4	審査会に提出した資料	10-10
第 11 章	方法市長意見書等を総合的に検討して方法書の内容を変更した事項	11-1
第 12 章	方法書に対する意見、見解等	12-1
12.1	説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の見解	12-1
12.2	方法書に対する意見書の概要及び事業者の見解	12-5
12.3	方法市長意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解	12-7



**第 1 章 審査書等を総合的に検討して  
準備書の内容を変更した事項**



## 第1章 審査書等を総合的に検討して準備書の内容を変更した事項

令和2年12月に提出した環境影響評価準備書（以下、「準備書」といいます。）に対する意見書、審査書等を総合的に検討し、準備書の内容を変更した事項は、表1-1に示すとおりです。

表 1-1(1) 準備書の内容を変更した事項

準備書の項目	準備書からの変更点	評価書での記載概要	評価書該当頁
2.3.1 対象事業実施区域の位置及び面積等	設計の進捗を踏まえた修正	設計の進捗を踏まえ、タワー棟低層部の階高を変更したため、計画建築物の階数を地上33階に修正しました。	p.2-7
2.3.2 施設配置計画	設計の進捗を踏まえた修正	設計の進捗を踏まえ、表2.3-2において主なフロア構成等を修正しました。 また、図2.3-3及び図2.3-4(1)～(2)において、施設配置図及び施設断面図を修正しました。	p.2-10～13
2.3.3 交通計画 2.3.4 駐車場計画 2.3.5 自動二輪・自転車駐車場計画	審査会における指摘及び設計の進捗を踏まえた修正	設計の進捗を踏まえ、計画建築物の用途別延べ面積を変更したため、発生集中交通量、必要となる自動車、自動二輪車及び自転車の駐車台数及びタワー棟における駐車場設置階を修正しました。 また、審査会での指摘を踏まえ、電気自動車用駐車場の整備について加筆しました。	p.2-14
2.3.7 熱源計画	設計の進捗を踏まえた修正	タワー棟低層部の階高を変更したため、タワー棟における熱源機器の設置階を修正しました。	p.2-18
2.7 施工計画	審査書の内容を踏まえた工事中の安全対策の加筆	審査書の内容を踏まえ、工事用車両出入口の使用に関する工事中の安全対策を加筆しました。	p.2-28
2.8.2 環境配慮検討の経緯	設計の進捗を踏まえた修正	タワー棟低層部の階高を変更したため、タワー棟における主な設備機械の設置階を修正しました。	p.2-32
3.1 調査対象地域等の設定	第3章でまとめたデータの位置づけの加筆	第3章のデータ整理時点を加筆しました。	p.3-1
3.2.9 文化財等の状況 3.3 調査対象地域等の地域特性	環境影響評価項目の選定に関連するデータの更新	対象事業実施区域が埋蔵文化財包蔵地として周知されたため、表3.2-23及び図3.2-20のデータを更新しました。	p.3-48～49、 p.3-88、 p.3-90
5.2 環境影響評価項目の選定	文化財等の追加選定	対象事業実施区域が埋蔵文化財包蔵地として周知されたため、工事中の環境影響評価項目として追加選定しました。 供用後の環境影響評価項目として文化財等を選定しない理由を修正しました。	p.5-2、 p.5-6、 p.5-9

表 1-1(2) 準備書の内容を変更した事項

準備書の項目	準備書からの変更点	評価書での記載概要	評価書該当頁
6.1 温室効果ガス	審査会における指摘及び設計の進捗を踏まえた予測結果及び評価の修正	設計の進捗を踏まえ、計画建築物の用途別延べ面積を変更したため、予測結果を修正しました。 また、審査会での指摘を踏まえ、評価に加筆しました。	p.6.1-1、 p.6.1-11～13
6.3 廃棄物 ・建設発生土	審査会における指摘を踏まえた予測条件及び予測結果の修正	既存構造物の石綿（アスベスト）含有建材についての考え方や法令に基づく処理を行うことを加筆しました。	p.6.3-17、 p.6.3-20
	設計の進捗を踏まえた用途別延べ面積の修正	設計の進捗を踏まえ、表 6.3-8 及び表 6.3-16 の用途別延べ面積ならびに工事中及び供用後の予測結果及び評価を修正しました。	p.6.3-1～2 p.6.3-17、 p.6.3-21、 p.6.3-23、 p.6.3-25、 p.6.3-26～28
6.4 大気質	審査会における指摘を踏まえた環境保全目標の訂正	審査会での指摘を踏まえ、二酸化窒素の日平均値の環境保全目標を日平均値の年間 98% 値が 0.004ppm を超えないことと訂正しました。	p.6.4-1～2、 p.6.4-4～5、 p.6.4-19、 p.6.4-37、 p.6.4-50～51、 p.6.4-63、 p.6.4-68、 p.6.4-74
	環境の保全のための措置の修正	工事計画の策定にあたっての環境の保全のための措置について、騒音及び振動の項目と整合を図るため、表現を改めました。 また、審査書の内容を踏まえて、アスベストの使用状況の調査結果について、解体工事着手前にできる限り速やかに公表し、除去作業の結果について事後調査報告書において報告する旨を加筆しました。	p.6.4-1、 p.6.4-3、 p.6.4-40、 p.6.4-56
	審査会における指摘を踏まえた評価の修正	環境保全目標の訂正に伴い、工事中の建設機械の稼働に伴う二酸化窒素濃度の日平均値が環境保全目標を上回ると予測したため、現地調査の結果も踏まえ、環境の保全のための措置を徹底することを加筆しました。	p.6.4-1、 p.6.4-40
	設計の進捗を踏まえた駐車場の利用に伴う大気環境への影響の予測条件及び予測結果の修正	設計の進捗を踏まえ、表 6.4-45 の地下駐車場の走行台数、地下駐車場の利用及び計画建築物の供用に伴う大気環境への影響の予測結果並びに評価を修正しました。	p.6.4-61、 p.6.4-64～67
	設計の進捗を踏まえた関連車両の走行に伴う大気環境への影響の予測条件及び予測結果の修正	設計の進捗を踏まえ、発生集中交通量を変更したため、表 6.4-53 の予測交通量、関連車両の走行に伴う大気環境への影響の予測結果を修正しました。	p.6.4-70～73

表 1-1(3) 準備書の内容を変更した事項

準備書の項目	準備書からの変更点	評価書での記載概要	評価書該当頁
6.5 騒音	環境の保全のための措置の訂正	工事計画の策定にあたっての環境の保全のための措置について、大気質及び振動の項目と整合を図るため、表現を改めました。	p.6.5-1、 p.6.5-20
	設計の進捗を踏まえた関連車両の走行に伴う道路交通騒音への影響の予測条件の修正	設計の進捗を踏まえ、発生集中交通量を変更したため、表 6.5-23 の予測交通量を修正しました。 なお、この予測条件の変更に伴う予測結果の修正はありません。	6.5-39
6.6 振動	環境の保全のための措置の訂正	工事計画の策定にあたっての環境の保全のための措置について、大気質及び騒音の項目と整合を図るため、表現を改めました。	p.6.6-1、 p.6.6-17
	設計の進捗を踏まえた関連車両の走行に伴う道路交通振動への影響の予測条件及び予測結果の修正	設計の進捗を踏まえ、発生集中交通量を変更したため、表 6.6-21 の予測交通量及び表 6.6-22 の予測結果を修正しました。	p.6.6-27、 p.6.6-29
6.7 地盤（地盤沈下）	審査会における指摘を踏まえた予測結果、環境保全のための措置及び評価の記述の訂正	審査会での指摘を踏まえ、予測結果、環境の保全のための措置及び評価の記述を適切な表現に改めました。	p.6.7-1、 p.6.7-16～17
6.10 風害	審査会における指摘を踏まえた評価の加筆	審査会での指摘を踏まえ、防風対策後にも1地点でランク3が出現する予測結果についての事業者の考え方を加筆し、防風植栽の他にも植栽を行い、予測結果以上の風環境の改善効果を得られるよう努めることを加筆しました。	p.6.10-23
6.11 安全（浸水）	設計の進捗を踏まえた修正	タワー棟低層部の階高を変更したため、タワー棟における主な設備機械の設置階を修正しました。	p.6.11-2、 p.6.11-10～12
6.12 地域社会 （交通混雑 ・歩行者の安全）	設計の進捗を踏まえた予測条件、予測結果の修正	設計の進捗を踏まえ、関連車両の発生集中交通量を変更したため、表 6.12-19 の予測時期の関連車両台数、表 6.12-21 の交差点需要率予測結果及び表 6.12-22 の車線混雑度予測結果を修正しました。	p.6.12-3、 p.6.12-40、 p.6.12-42～44
	審査書の内容を踏まえた環境の保全のための措置の加筆	審査書の内容を踏まえ、工事用車両出入口の使用に関する環境の保全のための措置を加筆しました。	p.6.12-2、 p.6.12-37
	審査会における指摘を踏まえた環境の保全のための措置及び評価の加筆	審査会での指摘を踏まえ、車線混雑度が大きくなると予測した交差点断面について環境の保全のための措置を追加し、それを踏まえて評価に加筆しました。	p.6.12-4、 p.6.12-45～46

表 1-1(4) 準備書の内容を変更した事項

準備書の項目	準備書からの変更点	評価書での記載概要	評価書該当頁
6.12 地域社会 (交通混雑 ・歩行者の安全)	審査書の内容を踏まえた環境の保全のための措置の加筆	審査書の内容を踏まえ、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時、また、本事業の LVA 棟でのイベント開催と周辺施設でのイベント開催が重複する場合の環境の保全のための措置を加筆しました。	p.6.12-4～5、 p.6.12-45、 p.6.12-51
	設計の進捗を踏まえた予測条件及び予測結果の修正	設計の進捗を踏まえ、歩行者量の発生集中交通量を変更したため、表 6.12-25 の将来歩行者量及び表 6.12-26 の歩行者サービス水準の予測結果を修正しました。	p.6.12-49～50
6.14 文化財等	環境影響評価項目の追加選定に伴う環境影響予測評価の加筆	対象事業実施区域が埋蔵文化財包蔵地として周知されたため、文化財等を環境影響評価項目として追加選定し、予測評価を行い加筆しました。	p.6.14-1～5
第 7 章 環境影響の総合的な評価	環境影響評価項目の追加選定に伴う修正	文化財等を環境影響評価項目として追加選定したため、総合的な評価を修正しました。	p.7-1
8.2 事後調査項目の選定 8.3 事後調査の内容	環境影響評価項目の追加選定に伴う事後調査項目の追加	文化財等を事後調査項目として追加選定し、事後調査の内容を加筆しました。	p.8-2、 p.8-4

## 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

本事業の事業計画の概要は、表 2.1-1 に示すとおりです。

また、本事業の対象事業が実施されるべき区域(以下、「対象事業実施区域」といいます。)は横浜市中区港町1丁目1番地に位置しており、写真 2.1-1 及び図 2.1-1 に示すとおり、JR 根岸線関内駅に面した旧横浜市庁舎(令和2年6月移転)敷地の約 16,520 m<sup>2</sup>です。

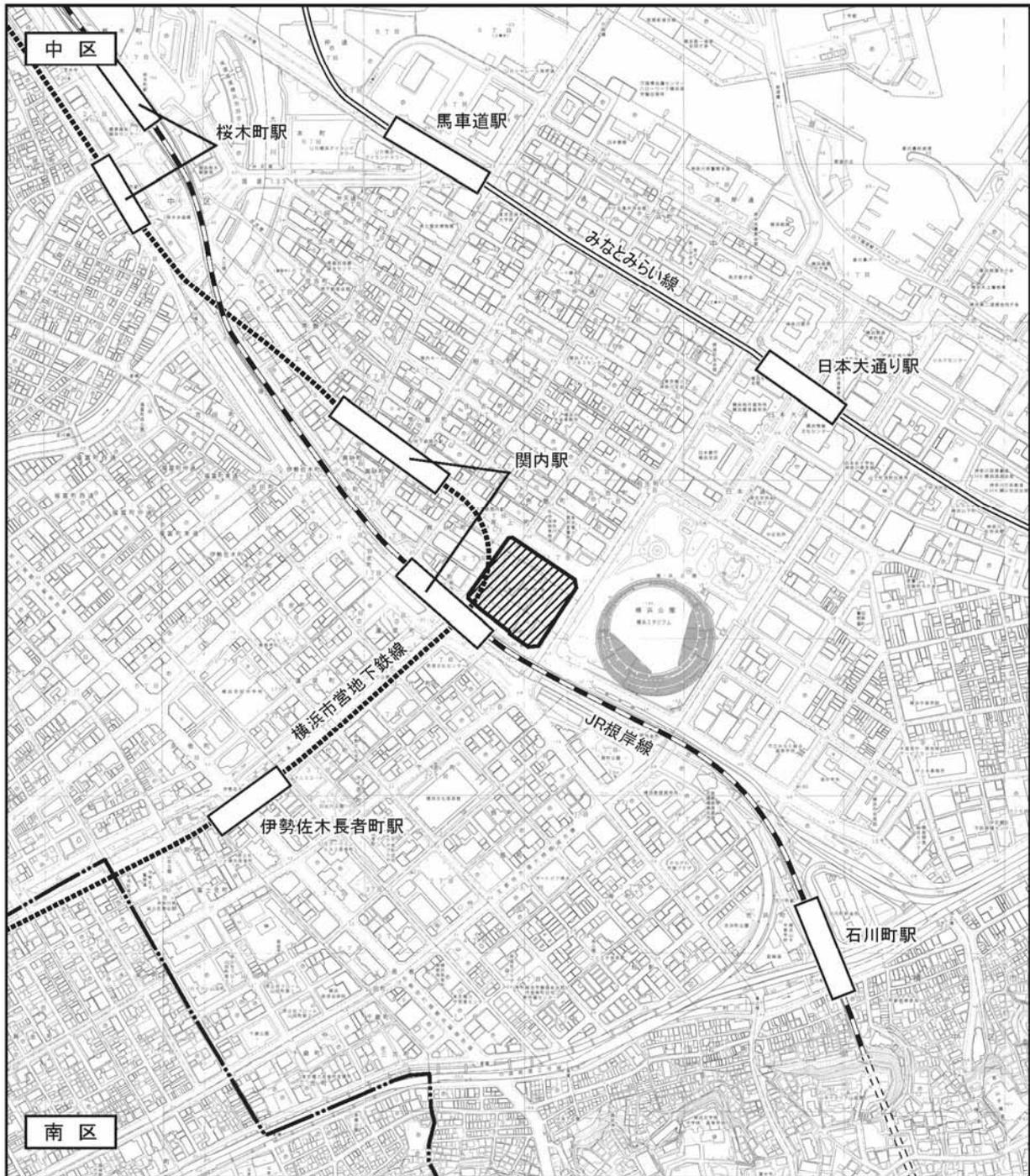
表 2.1-1 事業計画の概要

事業者 <sup>注)</sup> の氏名及び住所	三井不動産株式会社 代表取締役社長 菰田 正信 東京都中央区日本橋室町二丁目1番1号
対象事業の名称	横浜市現市庁舎街区活用事業
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170m 延べ面積:約130,200m <sup>2</sup>
対象事業実施区域	横浜市中区港町1丁目1番地
対象事業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 【特定建築物の建築主の基準適合義務】 建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律第11条
環境影響評価の受託者	鹿島建設株式会社横浜支店 専務執行役員支店長 野村 高男 神奈川県横浜市中区太田町四丁目51番地

注) 事業者は、三井不動産株式会社(代表事業者)、鹿島建設株式会社、京浜急行電鉄株式会社、第一生命保険株式会社、株式会社竹中工務店、株式会社ディー・エヌ・エー、東急株式会社、株式会社関内ホテルマネジメントの8社であり、代表事業者である三井不動産株式会社は、横浜市環境影響評価条例に基づく手続について他7社から委任を受けています。



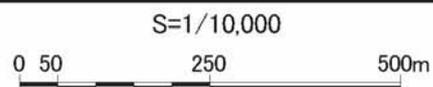
写真 2.1-1 対象事業実施区域(旧横浜市庁舎敷地)



凡例

- |   |          |   |          |
|---|----------|---|----------|
|  | 対象事業実施区域 |  | JR根岸線    |
|  | 区界       |  | みなとみらい線  |
|   |          |  | 横浜市営地下鉄線 |

図2.1-1 対象事業実施区域位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## 2.2 対象事業の目的及び必要性

横浜市では、令和2年6月の市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、また、民間活力により現市庁舎街区の有効活用を図るため、これまで地元・市民・企業・専門家等より多くの知見を集め、市民意見募集やサウンディング型市場調査<sup>注)</sup>結果をもとに、横浜市現市庁舎街区等活用事業審査委員会での検討が行われてきました。

平成29年3月には、現市庁舎街区、港町民間街区及び教育文化センター跡地について、関内駅周辺地区の一体的なまちづくりの推進に向けて、事業の目的や考え方を定めた「横浜市現市庁舎街区等活用事業実施方針」（平成29年3月、横浜市）（以下、「実施方針」といいます。）が策定されています。その中で、土地活用の目的については、以下のとおり定められています。

- ① 「国際的な産学連携」「観光・集客」をテーマに地区の賑わいと活性化の核づくりを行います。

関内駅前の交通結節点機能を強化することで、都心臨海部各地区の連携と回遊性を高めます。

横浜らしい街並み景観を誘導します。

その後、この土地活用の目的を継承した形で関内駅周辺地区の新たな方向性を示した「関内駅周辺地区エリアコンセプトブック」（平成31年1月、横浜市）（以下、「コンセプトブック」といいます。）が策定され、公募を通じて機能の誘導が進められてきました。

さらに、今後も、大規模土地利用転換を通じて、関内駅周辺地区全体に「国際的な産学連携」、「観光・集客」機能が集積し、賑わいにあふれる地区となることを目指し、同地区のまちづくりの方針を示した「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」（令和2年1月、横浜市）（以下、「コンセプトプラン」といいます。）が策定されています（図2.2-1(1)～(2)参照）。関内・関外地区の結節点である関内駅周辺地区では、図2.2-1(3)に示す連鎖的に行われる大規模な土地利用転換を通じて、新たな風を吹き込み、人が集まる魅力を高めることで、関内・関外地区の再生及び横浜都心臨海部の活性化につなげていくとされており、対象事業もそのひとつとして掲げられています。

また、「横浜市都市計画マスタープラン・中区プラン 中区まちづくり方針（令和2年3月、横浜市中区・都市整備局）」（以下、「中区まちづくり方針」といいます。）には、中区のまちづくりの目標として、「住む人、働く人、訪れる人、誰もが居心地のよいみなとまち文化が根付いたまち・中区」が掲げられています。

なお、対象事業の実施や令和2年の市庁舎移転のほかにも、関内・関外地区内外で様々な事業が展開されており、こうした地区の大きな変化を踏まえて地域・事業者・行政等が市庁舎移転後の関内・関外地区の活性化に取り組むにあたり共有すべき方向性として、「関内・関外地区活性化ビジョン」（令和2年3月、横浜市、関内・関外地区活性化協議会）が取りまとめられました。

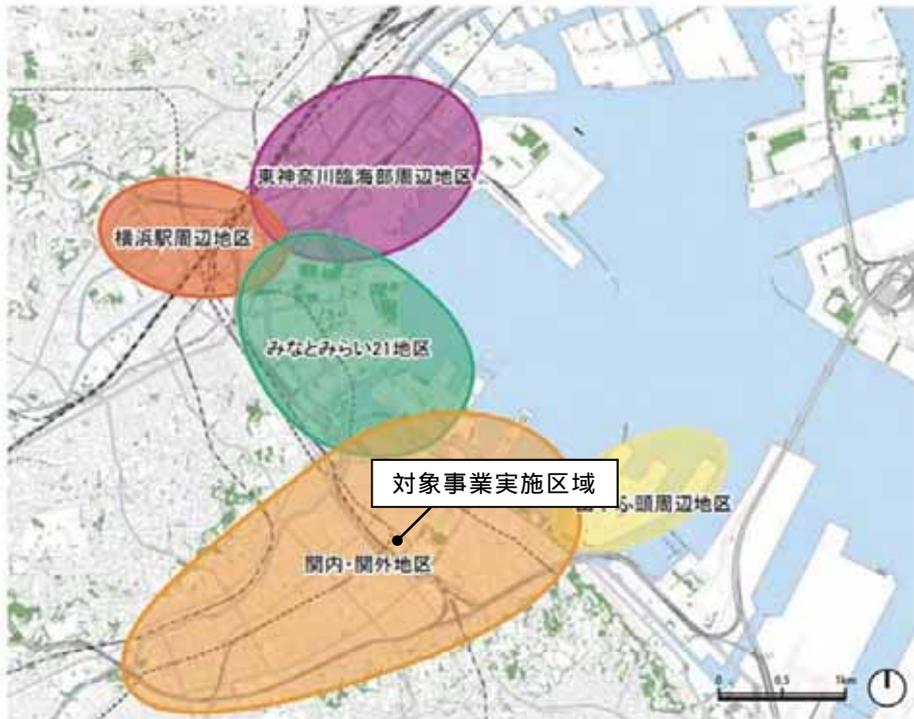
---

### 注) サウンディング型市場調査

公有地等の有効活用に向けた基礎調査として、行政が民間事業者の参入意向や事業内容等に対する考えを把握するため、アンケートやヒアリング（対話）を通してアイデアや意見等を調査することです。

「サウンディング（sounding）」とは、「打診する」「ある事に対する相手の意向や意見を確かめるために、前もって相手に働きかけ、様子をうかがう」という意味があります。

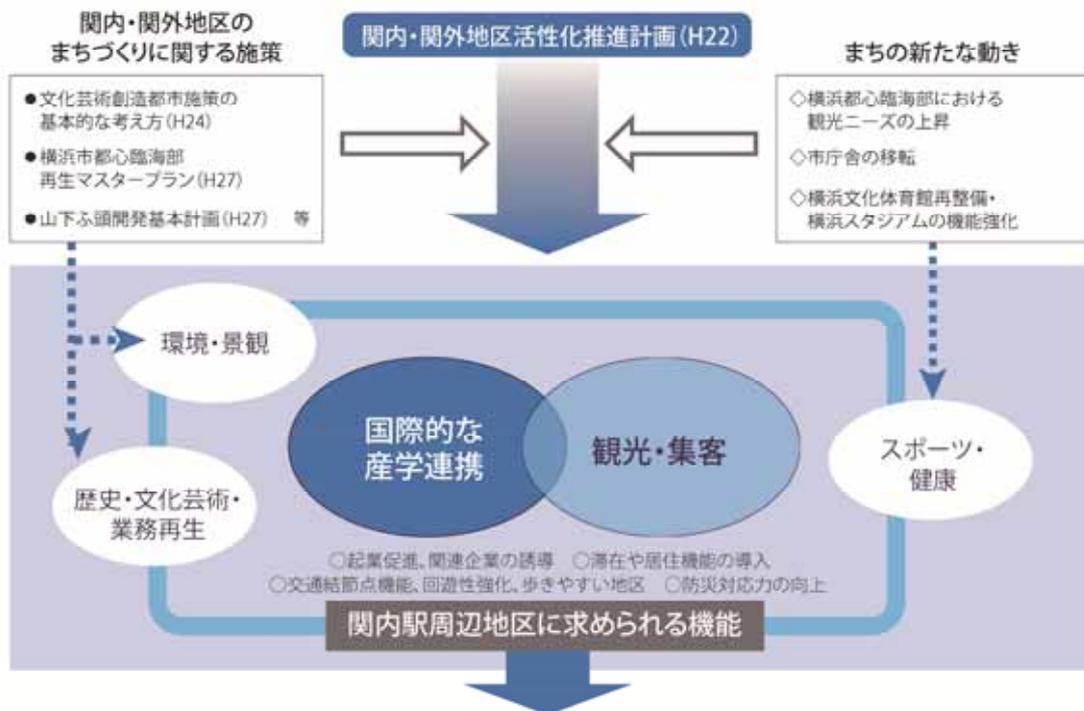
## 都心臨海部における関内・関外地区の位置付け



資料：「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」

(横浜市都市整備局都心再生課ホームページ、令和2年10月調べ)

図 2.2-1(1) 都心臨海部における関内・関外地区の位置付け



## 関内駅周辺地区を核とした関内・関外地区の活性化

資料：「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」

(横浜市都市整備局都心再生課ホームページ、令和2年10月調べ)

図 2.2-1(2) 関内駅周辺地区の新たなまちづくり



資料：「関内駅周辺地区のまちづくり」（横浜市都市整備局都心再生課ホームページ、令和 2 年 10 調べ）

図 2.2-1(3) 関内駅周辺地区における事業

本事業の事業者としては、図 2.2-2 に示すとおり、「コンセプトプラン」及び「中区まちづくり方針」といった上位計画等の内容を踏まえて、下記の事業コンセプトを提案することで、関内駅周辺地区の新たな方向性やまちづくりの方針に沿った土地の活用を行い、産学連携による起業促進やその効果の波及による業務機能の再生、ここに来たくなる新たな魅力の創出による観光・集客の拠点形成等によって、関内・関外地区の賑わいの創出を図りたいと考えています。

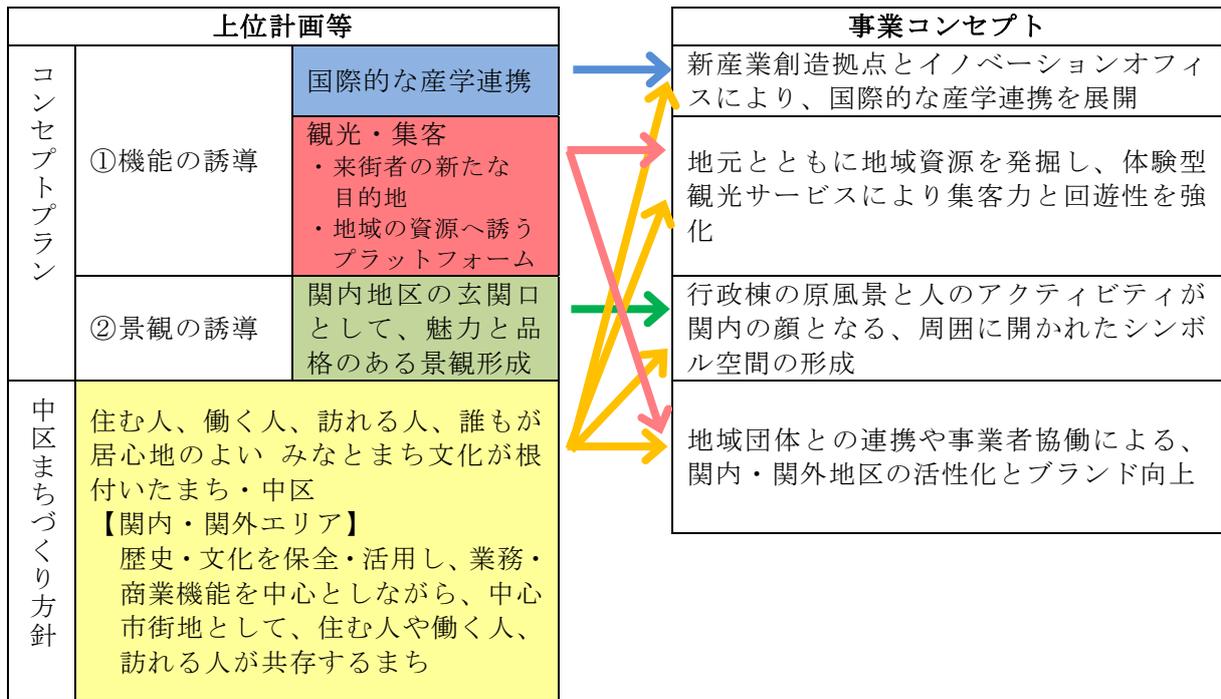


図 2.2-2 上位計画等を踏まえた事業コンセプト

## 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	横浜市中区港町1丁目1番地
主要用途	業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設ほか
用途地域	商業地域（防火地域）
指定容積率/建ぺい率	800% / 80% <sup>注2)</sup> （防火地域内の耐火建築物）
計画容積率/建ぺい率	約 726% / 約 67%
敷地面積	約 16,520 m <sup>2</sup>
建築面積	約 11,100 m <sup>2</sup>
延べ面積 <sup>注3)</sup>	約 130,200 m <sup>2</sup>
容積対象床面積	約 120,000 m <sup>2</sup>
建築物の最高高さ <sup>注4)</sup>	約 170m
建築物の高さ <sup>注5)</sup>	約 170m
階数 <sup>注6)</sup>	地下1階、地上33階、塔屋2階
工事予定期間	令和3年～令和7年
供用予定時期	令和7年下期

注1) 数値等は本書作成時点のものであり、令和元年9月の発表時と異なる部分があります。また、今後、関係機関協議により変更になる可能性があります。

注2) 建ぺい率の限度が80%とされている地域内で、かつ、防火地域内にある耐火建築物は、建ぺい率の規定が適用除外となります（建築基準法第53条第5項第1号）。計画建築物は、耐火建築物とするため、建ぺい率の規定が適用除外となります。

注3) 延べ面積は、建築物の各階（地下駐車場・機械室含む）の床面積の合計です。

注4) 建築物の最高高さは、塔屋（屋上の機械室等）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1項第6号の規定による高さです。

なお、本事業の建築物の高さは、今後策定される地区計画に規定されることを前提としたものです。

注6) 建築物の階数は、建築基準法施行令第2条第1項第8号の規定による階数です。同規定により、機械式駐車場ピットは階数に算入されません。

## 2.3.2 施設配置計画

完成イメージ図は図 2.3-1 に、施設概要図は図 2.3-2 に、施設配置図は図 2.3-3 に、施設断面図は図 2.3-4(1)～(2)に示すとおりです。

### 1)施設配置計画

施設配置の検討にあたっては、実施方針、コンセプトブック及びコンセプトプランのほか、「横浜市景観ビジョン」（平成 31 年 3 月、横浜市都市整備局）、対象事業実施区域が属する関内・関外地区において定められている「関内・関外地区活性化ビジョン」等の上位計画を踏まえ、本事業では、以下に示す「継承」、「再生」、「創造」の 3 つの視点により、計画建築物が、街並みと調和した賑わいの源泉となる関内・関外地区の新たなシンボルとなるよう、また、関内地区の玄関口として風格のある景観形成に寄与できるよう計画しています。

「継承」	60 年間横浜の発展と中枢機能を担ってきた「行政棟」の歴史的価値、景観的価値を未来に継承します。
「再生」	長年親しまれてきた「市民広間」の精神を、活気ある街の広がり的印象付ける「関内フロント」、くすのき広場を交流拠点「くすのきモール」として再生します。
「創造」	これからの関内・関外地区の業務再生をけん引する、上昇感と品格のある「シンボルタワー」を創造します。

具体的には、本事業では、図 2.3-2 に示すとおり、横浜の戦後建築を代表し歴史的景観を形成する「行政棟」を現位置で保全し、ホテル及び商業施設として活用します。

また、JR 根岸線関内駅に近接し、大規模イベントの開催も可能とする「LVA 棟 (Live Viewing Arena)」、関内・関外地区の業務再生のシンボルとなる「タワー棟」の計 3 つの計画建築物<sup>注)</sup>を整備していきます。

特に「タワー棟」については、図 2.3-1 のように、JR 根岸線関内駅側の敷地境界から約 50m 後退した配置とするなどにより、駅前から全貌を視認できるシンボル性をもたせながらも歩行者の視点からの圧迫感の軽減に配慮した形態意匠としていきます。

また、3 つの計画建築物の周囲は、「関内フロント」と称する広場空間や、交流拠点「くすのきモール」を整備します。

「関内フロント」は、JR 根岸線関内駅に面した対象事業実施区域の南西側の駅前広場、LVA 棟内の屋内広場及び屋外広場で構成する開放感のある広場空間として整備し、「くすのきモール」は、現市庁舎街区において緑の軸線を構成している「くすのき広場」のコンセプトを継承し、緑豊かな回遊動線とすると同時に、くすのきモール A 棟、B 棟を整備して、交通結節拠点、来街者の交流拠点等として機能更新します。



公募時の完成イメージ図であり、現計画とは異なります。

図 2.3-1 完成イメージ図

注) 本事業の計画建築物は、建築基準法施行令第 1 条第 1 項の用語の定義に基づき、一敷地一建物として計画しています。

本事業では、「関内フロント」、「くすのきモール」の他にも、北東側に「海側ゲート広場」、南東側に「陸側ゲート広場」と、広場空間を多く配置する計画としており、想定する利用者数に対して十分な面積を確保するとともに、密閉されないオープンな広場空間での様々な賑わいのあり方を検討していきます。

また、旧横浜市庁舎1階ロビーにあった市民広間の階段等の建物資産について、状態を把握したうえで対象事業実施区域内での移設、復元または記録保存を検討するなど、地域の歴史や文化の継承に配慮していきます。

これら全体で関内地区の玄関口としての風格や、活気と賑わいのある、周囲に開かれたシンボル空間としていきます。

## 2)施設利用計画

本事業の現時点での施設概要計画及びそのフロア構成は、図 2.3-2 及び表 2.3-2 に示すとおりです。

本事業では、JR 根岸線及び横浜市営地下鉄線の関内駅と近接する立地条件を活かし、国際的な産学連携の展開を図るため、タワー棟には、イノベーションオフィス、新産業創造拠点、ウェルネスセンター、大学を配置していく計画としています。

観光・集客の観点では、JR 根岸線関内駅に面して配置する LVA 棟に駅前広場と一体化できるライブビューイングアリーナを配し、タワー棟低層階に配置するエデュテインメント施設とも連携していきます。また、行政棟にはホテルを配置し、低層部に店舗や飲食施設を整備していく計画とし、地元とともに地域資源を発掘し、体験型観光サービスにより集客力と回遊性を強化する、地域団体との連携や事業者協働による、関内・関外地区の活性化とブランド向上といった事業コンセプトを実現していきます。

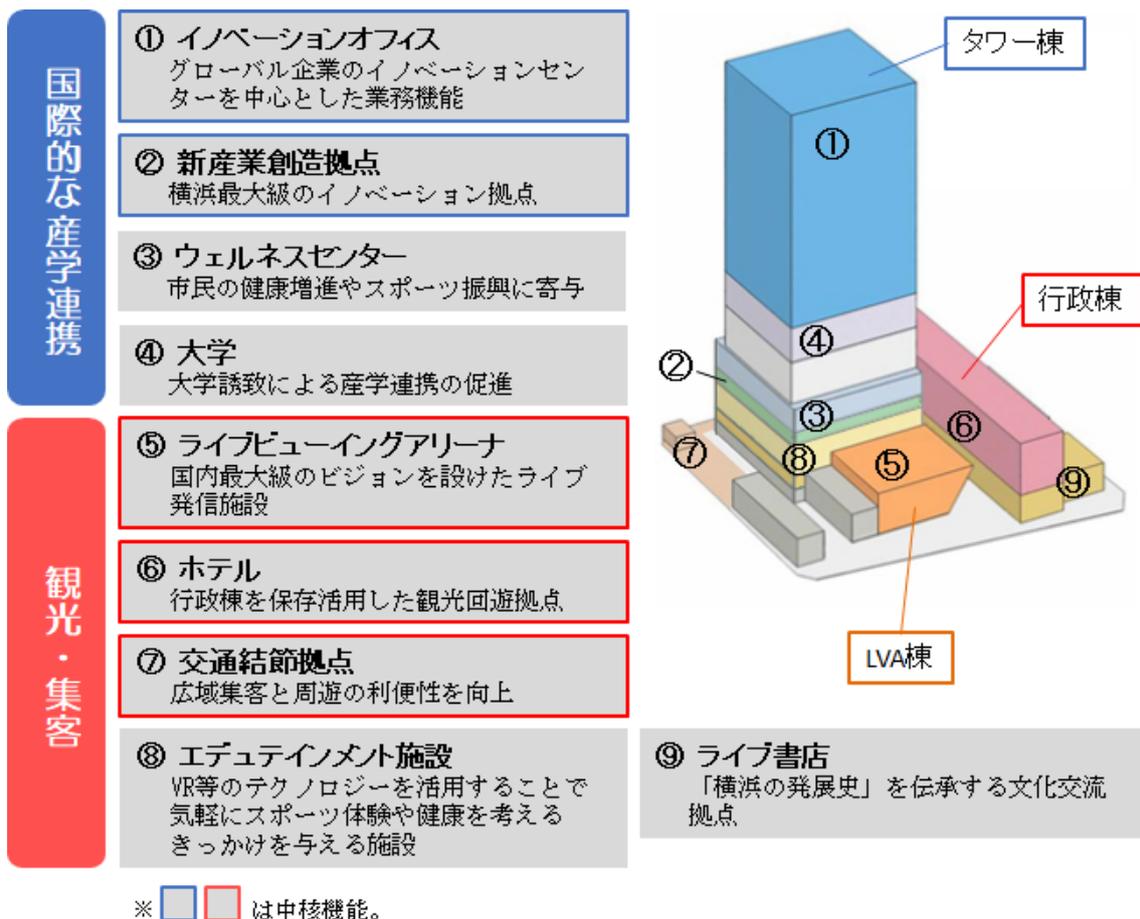
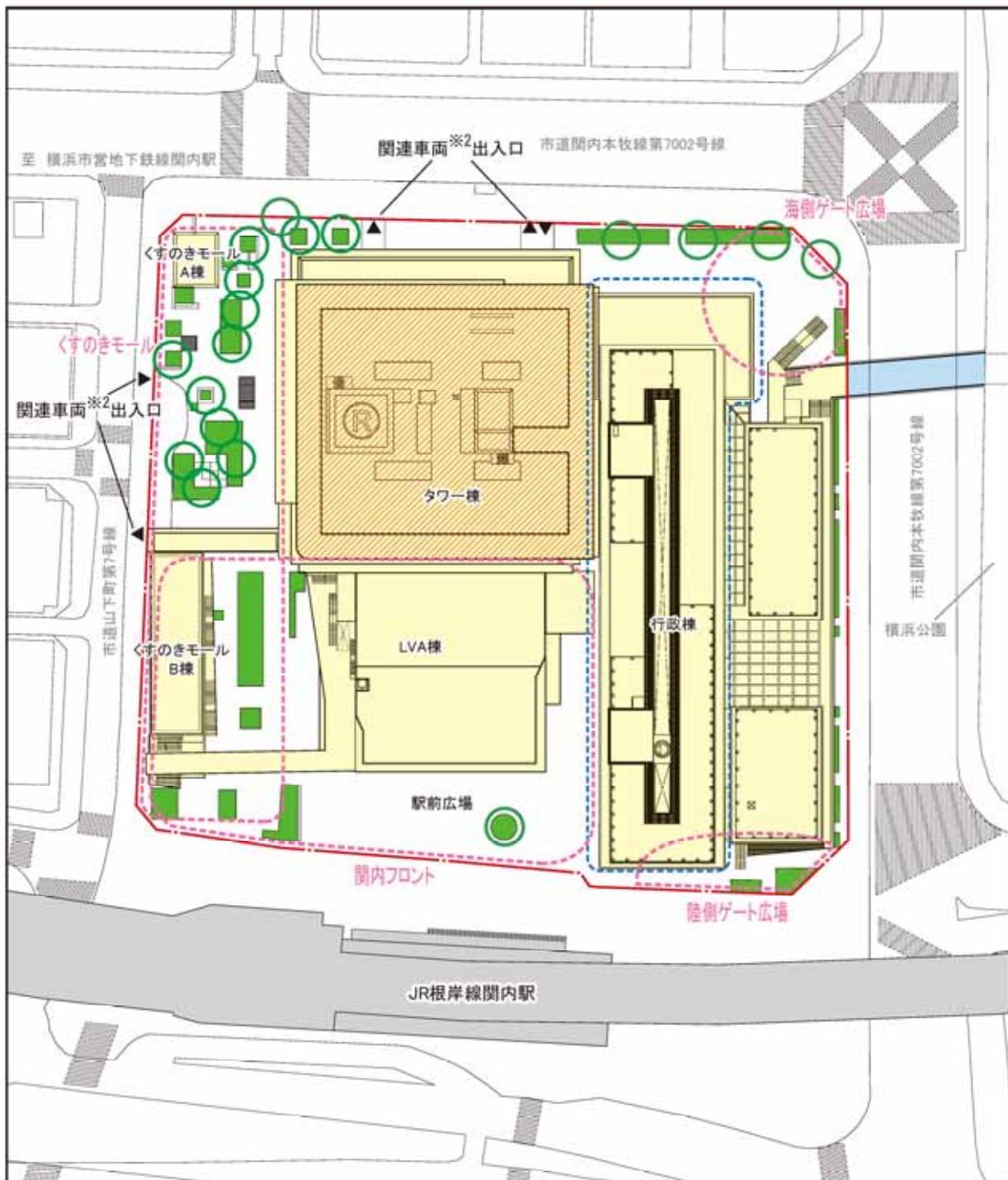


図 2.3-2 施設概要図

表 2.3-2 主なフロア構成等

	タワー棟	LVA 棟	行政棟
<b>観光・集客</b>	1階 車路 2階 商業施設 3～5階 ⑧エデュテインメント施設	1～3階 ⑤ライブビューイングアリーナ、商業施設	1、2階 商業施設(⑨ライブ書店等) 3～8階 ⑥ホテル
<b>国際的な産学連携</b>	2、6階 ②新産業創造拠点 7、8階 ③ウェルネスセンター 11階 オフィスロビー等 12～15階 ④大学 16～33階 ①オフィス		

※現段階ではタワー棟の9、10階に設備機械室を配置する計画としています。



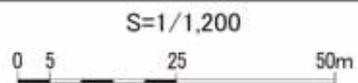
凡例

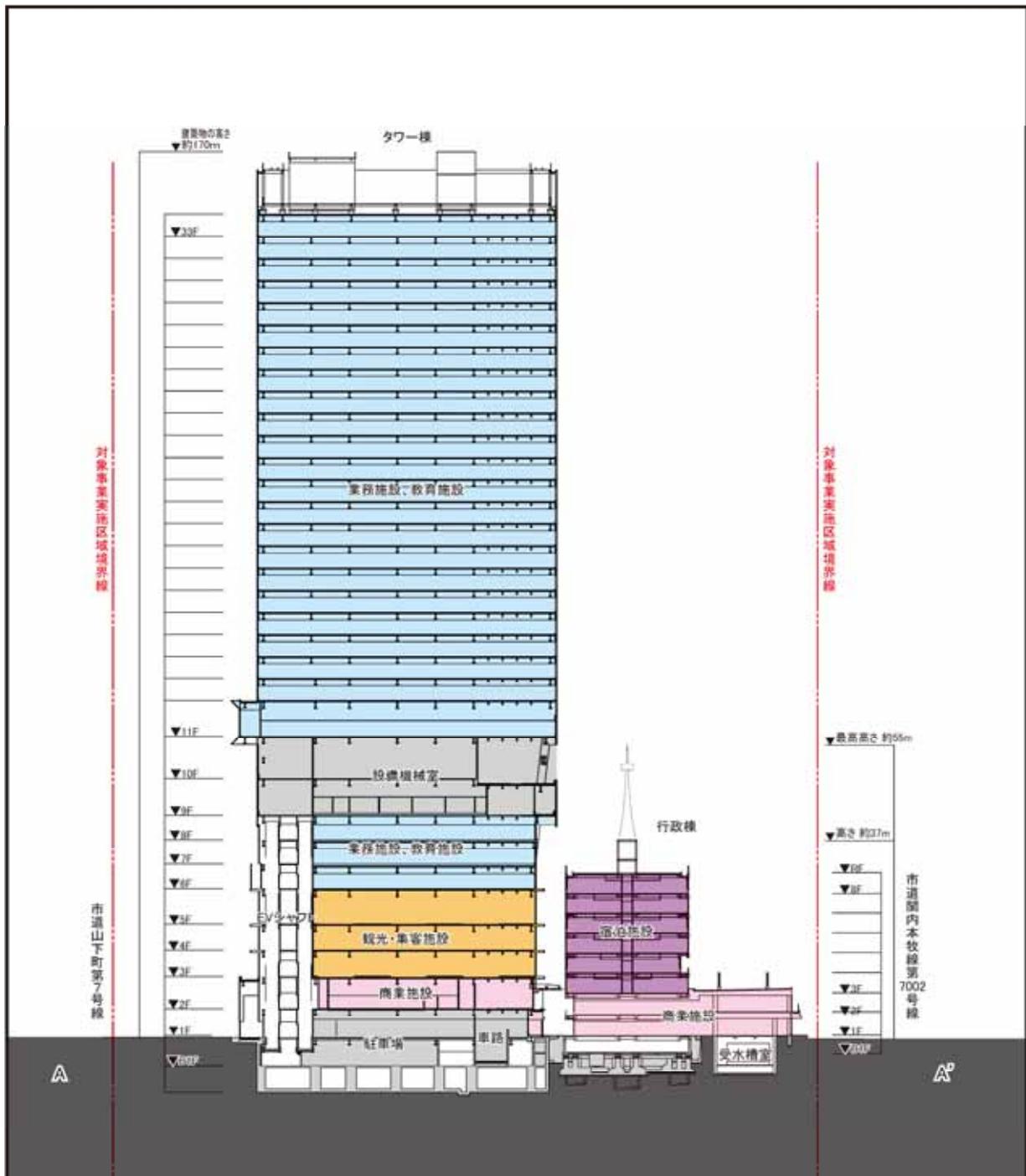
- |   |             |   |                                   |
|---|-------------|---|-----------------------------------|
|  | 対象事業実施区域※1  |  | 道路構造物<br>(横浜公園 (横浜スタジアム) との接続デッキ) |
|  | 計画建築物 (低層部) |  | 歴史的建造物の保全部                        |
|  | 計画建築物 (高層部) |  | 広場                                |
|  | 緑地 (地上部)    |  | 樹木 (高木)                           |

※1 対象事業実施区域境界線は、「現市庁舎街区活用事業募集要項」(平成31年1月、横浜市都市整備局)の添付資料(現市庁舎街区公募敷地求積図)によるものです。

※2 関連車両:各種施設を利用する車両のこと。

図2.3-3 施設配置図





**凡例**

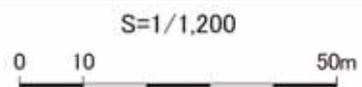
- 業務施設、教育施設 (①、②、③、④)
- 観光・集客施設 (⑧)
- 商業施設 (⑨)
- 宿泊施設 (⑥)
- 駐車場等

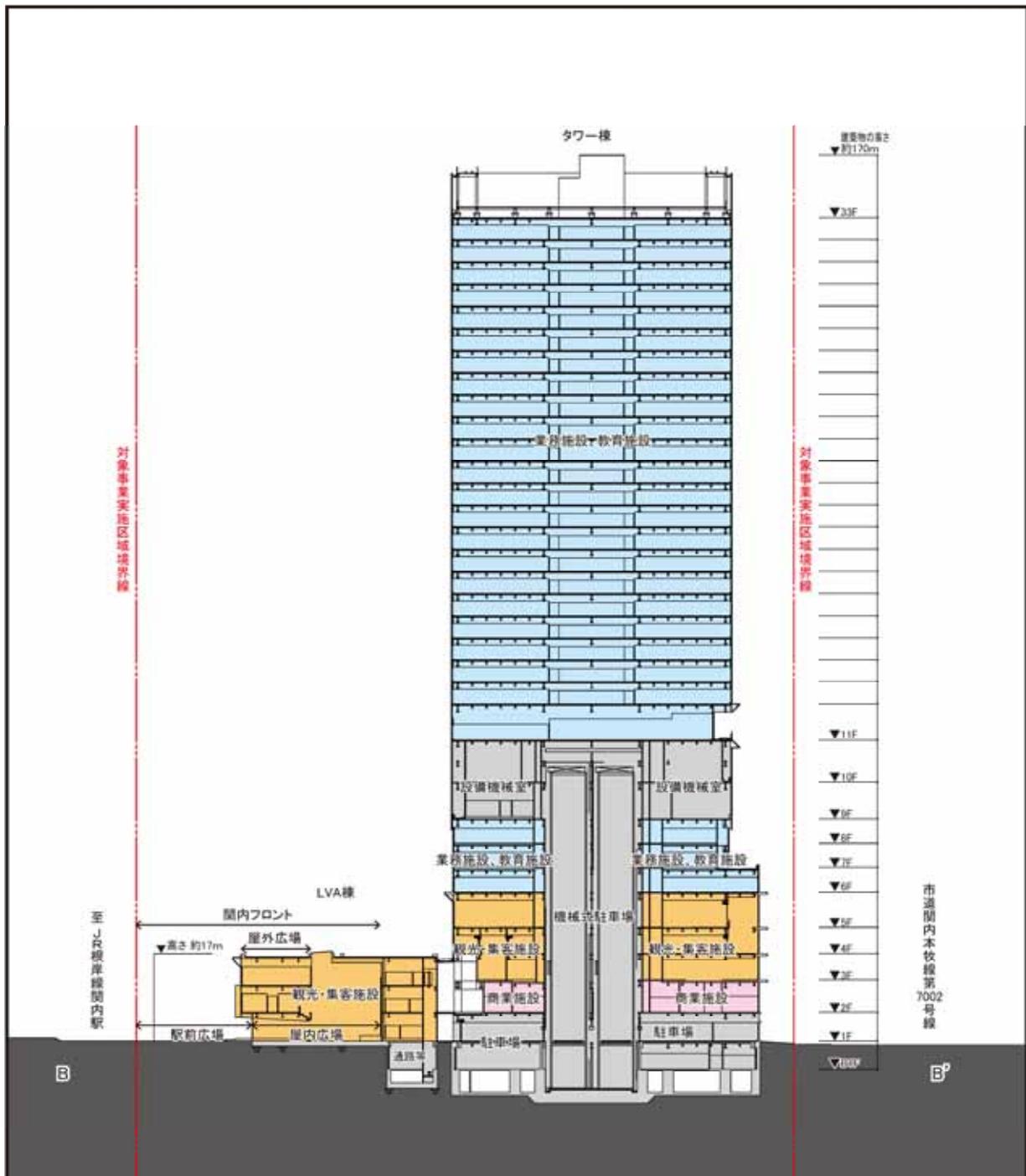


※1 凡例の丸囲み数字は図2.3-2に対応します。  
 ※2 対象事業実施区域境界線は、「現市庁舎街区活用事業募集要項」(平成31年1月、横浜市都市整備局)の添付資料(現市庁舎街区公募敷地求積図)によるものです。

断面位置

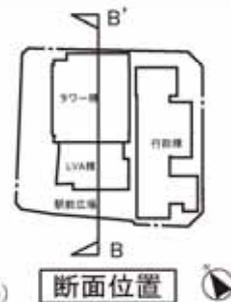
図2.3-4(1) 施設断面図





**凡例**

- 業務施設、教育施設 (①、②、③、④)
- 観光・集客施設 (⑤、⑧)
- 商業施設
- 駐車場等



※1 凡例の丸囲み数字は図2.3-2に対応します。  
 ※2 対象事業実施区域境界線は、「現市庁舎街区活用事業募集要項」(平成31年1月、横浜市都市整備局)の添付資料(現市庁舎街区公募敷地求積図)によるものです。

図2.3-4(2) 施設断面図

S=1/1,200



### 2.3.3 交通計画

計画建築物供用後の交通計画は、図2.3-5に示すとおりです。

計画建築物には、各種施設を利用する車両（以下、「関連車両」といいます。）が出入りすることになります。関連車両の発生集中交通量は、平日で約2,900台/日、休日で約2,600台/日であり、休日と比較して平日の発生集中交通量が多くなる想定です。

関連車両の出入口は、対象事業実施区域北東面で接する市道関内本牧線第7002号線沿いに整備します。なお、施設案内等による施設利用者への周知により、計画建築物の駐車場へは左折イン左折アウトで入出庫させる計画としていきます。

また、交通結節拠点として、広域集客と周遊の利便性向上の為、羽田空港等からの高速バス、オープントップバス等の導入を検討しており、現時点では対象事業実施区域北西面で接する市道山下町第7号線沿いに車両出入口を整備する計画としています。

### 2.3.4 駐車場計画

駐車場は、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月、横浜市条例第33号）及び「関内駅周辺地区駐車場整備ルール」（令和元年6月、横浜市都市整備局）に基づき、必要となる台数（405台（荷捌きのための駐車施設及び隔地駐車場含む））を確保します。

具体的には、対象事業実施区域内（タワー棟の1～10階及び地下駐車場）に約240台を整備し、対象事業実施区域から概ね300m以内の場所に約160台の隔地駐車場を賃借契約等により確保することを検討しています。

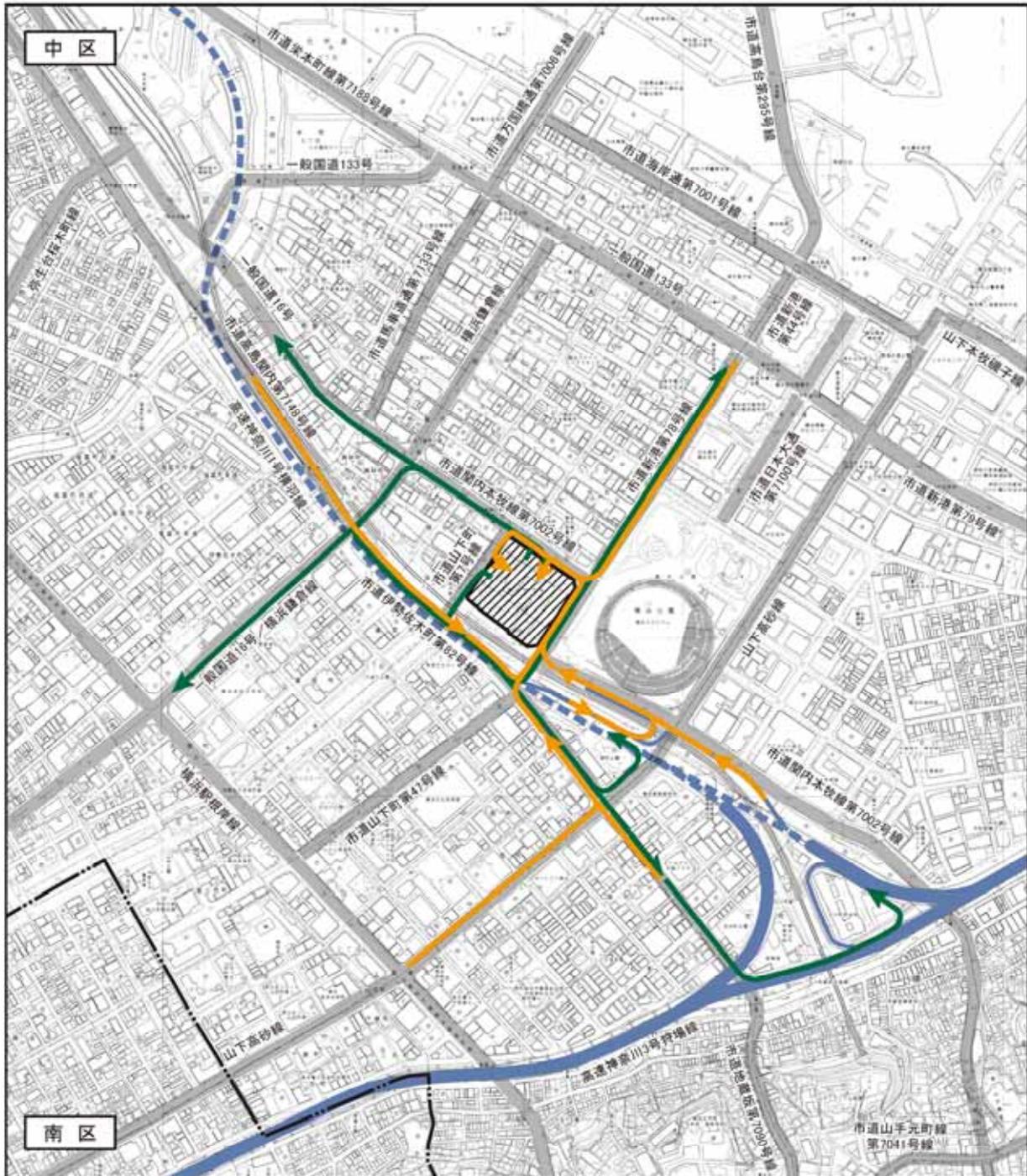
また、対象事業実施区域内（タワー棟1階）には電気自動車の急速充電設備を備えた駐車場（1台分）を整備する計画です。電気自動車については、今後の需要増大等の状況に応じて、さらなる充電設備の拡充等を検討していきます。

なお、関内駅周辺地区への自動車交通の集中を低減させるために、施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけていく計画としています。

### 2.3.5 自動二輪・自転車駐車場計画

自動二輪駐車場は、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月、横浜市条例第33号）の附置義務に基づき、必要となる台数（27台）をタワー棟1階に確保する計画としています。

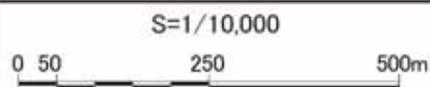
また、自転車駐車場は、「横浜市大規模小売店舗立地法運用基準」（平成30年4月、横浜市経済局）に基づき、必要となる台数（296台）を行政棟の地下に確保する計画としています。



凡例

- |   |             |   |         |
|---|-------------|---|---------|
|  | 対象事業実施区域    |  | 主な入庫ルート |
|  | 区界          |  | 主な出庫ルート |
|  | 都市高速道路      |   |         |
|  | 都市高速道路（地下部） |   |         |
|  | 一般道路        |   |         |

図2.3-5 関連車両の主な走行ルート図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）

### 2.3.6 歩行者動線計画

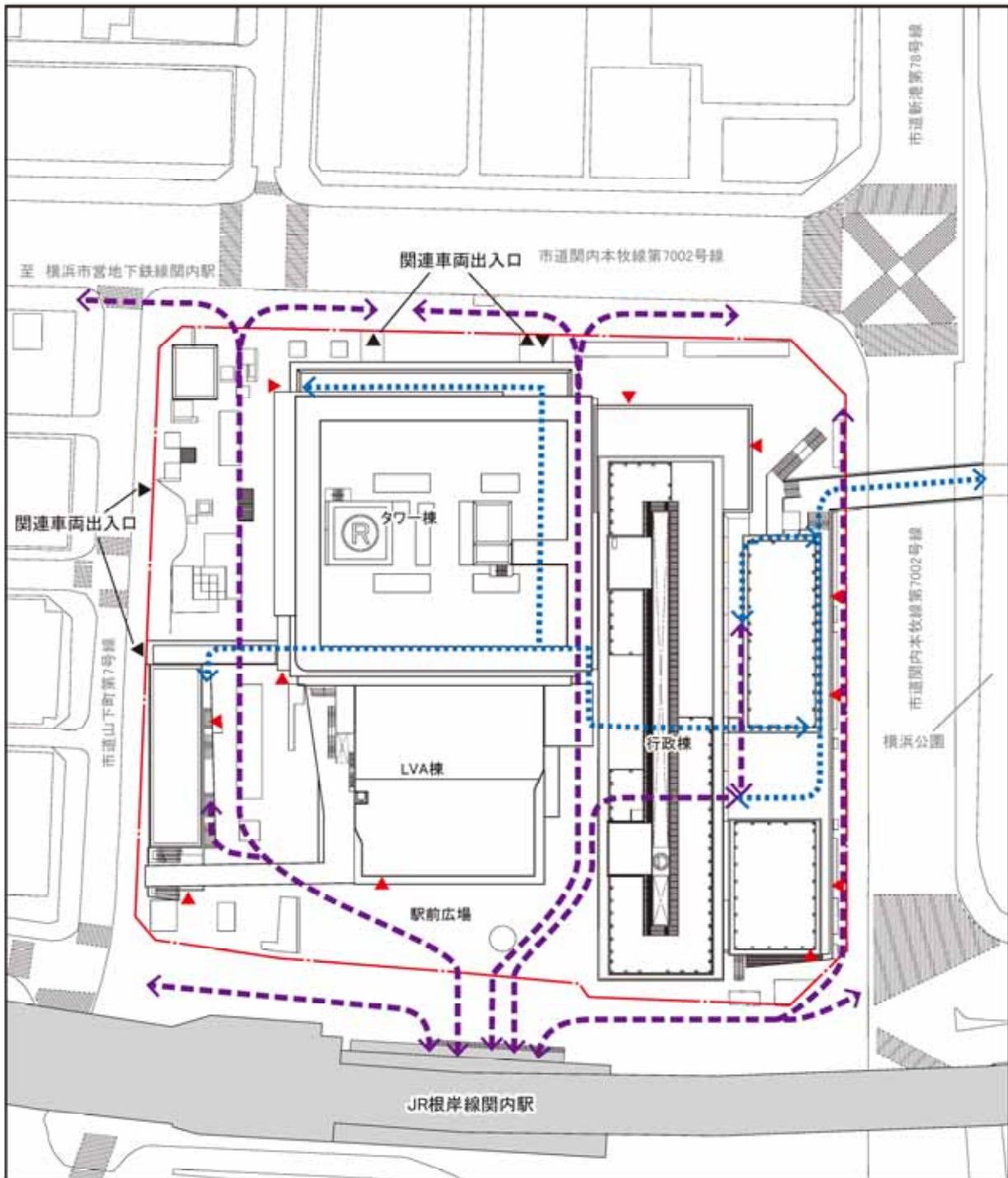
歩行者の動線計画は、図2.3-6に示すとおりです。

計画建築物への歩行者動線は、主にJR根岸線及び横浜市営地下鉄線の関内駅からの利用を想定しています。

1階レベルの歩行者動線として、駅前広場等の広場空間や計画建築物（行政棟）の東側1階レベル外周に歩道状空地（幅員1.5m）を整備するなどにより、市道関内本牧線第7002号線及び市道新港第78号線と対象事業実施区域内の各種施設をつなぐ主動線を連携させ、交通結節拠点としての空間の整備に努めていきます。

なお、対象事業実施区域の関連車両出入口と歩行者動線が交錯するため、関連車両出入口には必要に応じて交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。

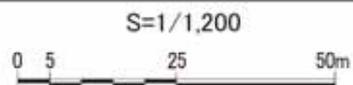
また、関内地区の回遊性の向上に寄与するため、2階レベルの歩行者動線として、計画建築物を介して横浜公園（横浜スタジアム）や隣接街区を接続させていきます。横浜公園（横浜スタジアム）へは、計画建築物2階の東側を、本事業に合わせて横浜市によって整備されるデッキに接続し、アクセスを確保します。



凡例

- 対象事業実施区域
- ▲ 関連車両出入口
- ▲ 計画建築物の主な出入口(1階)
- ➡ (purple dashed) 1階レベルの主な歩行者動線
- ➡ (blue dotted) 2階レベルの主な歩行者動線

図2.3-6 施設利用者の主な歩行者動線図



### 2.3.7 熱源計画

計画建築物で使用する予定の熱源機器の内容は、表 2.3-3 に示すとおりです。タワー棟に冷温水発生器 3 台、ターボ冷凍機 1 台、行政棟にボイラー 2 台、空冷ヒートポンプチラー 6 台、LVA 棟に空冷ヒートポンプチラー 4 台を設置する計画としています。

計画建築物の熱源は、高効率の熱源機器を採用していきます。

表 2.3-3 熱源機器の内容

設置位置	熱源機器の種類	能力	燃料	台数
タワー棟 (9 階)	冷温水発生器	冷凍能力：2,461kW 暖房能力：2,059kW	都市ガス 13A	3
	ターボ冷凍機	冷却能力：1250RT	電気	1
行政棟 (屋上)	ボイラー	最大連続出力：930kW	都市ガス 13A	2
	空冷ヒートポンプチラー	冷却能力：180kW	電気	6
LVA 棟 (屋上)	空冷ヒートポンプチラー	冷却能力：150kW	電気	4

### 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。地下水の揚水及びその使用の計画はありません。その他、電力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、節水型衛生器具の導入も計画していきます。

なお、対象事業実施区域は雨水流出抑制施設設置解除区域であるため、雨水貯留槽を設置する予定はありません。

### 2.3.9 排気・換気計画

居室部分に関しては想定される在館人数、駐車場に関しては自走距離や駐車台数に対して十分な換気量を確保したうえで、省エネルギーに配慮したシステムを採用していきます。

また、通常使用する熱源機器の煙突及び BCP に寄与することを目的として設置する非常用発電機の煙突は、タワー棟、LVA 棟及び行政棟の屋上あるいは中間階に設置して排気することを検討しています。

### 2.3.10 廃棄物処理計画

計画建築物から発生する事業系廃棄物は分別して回収し、廃棄物保管場所で一時保管のうえ、廃棄物の種類に応じた許可を有する廃棄物処理業者に委託し、適正に処理する計画とします。

### 2.3.11 防災等に関する計画

「神奈川県津波浸水想定図」(平成27年3月、神奈川県)によると、関内地区は、地震時の津波による浸水深が1.0m以上2.0m未満の浸水が生じる可能性があると言われております。そのため、本事業では、電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の9、10階や行政棟等の屋上に設置する計画としています。

また、計画建築物の地下に駐車場等を整備するため、浸水対策として防潮板や高機能シャッターの設置を検討します。

建築物の長寿命化も兼ねた地震対策としては、計画建築物の耐久性の向上や高強度コンクリートの採用、制振構造等の採用等により、地域全体の防災性の強化に貢献していきます。

災害時には、地域防災機能の強化として、施設の一部に本事業の各種施設の利用者・来訪者、周辺からの流入者などを誘導し、一時待機場所として活用していきます。災害に強いインフラの整備としては、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備していきます。非常用発電機及び備蓄倉庫は浸水の被害を受けない高さに配置し、非常用発電機の燃料タンクは、地表及び地中の土壌に直接触れないように設置する計画としています。

施設運営にあたっては、災害時の避難・誘導マニュアルを検討・策定し、防災イベントや防災訓練を定期的に行うことで、避難・誘導手順、滞留者や帰宅困難者への対応手順等の情報共有をしていきます。さらに、津波避難施設の指定に関して、検討していきます。

これら防災等に関する計画は、横浜市を始め、関内駅周辺地区の開発事業者や公共交通事業者等と情報を共有していくことで、地区の防災機能の強化に寄与していきます。

また、ウイルス感染症発生時には、保健所と連携し、広場等に検査を行うスペースを提供するなど、状況に応じて対応していきます。

## 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」(平成30年10月、横浜市)に則り、温室効果ガス削減に配慮していきます。

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、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み・体制作り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。

また、電気自動車用の急速充電設備を備えた駐車場の整備等、環境に配慮した施設とします。

### 1)省エネルギー計画

横浜市では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」（平成 31 年 4 月、横浜市環境創造局）に基づき、「再生可能エネルギー導入検討報告制度」（平成 22 年 4 月制度開始、横浜市）を設け、再生可能エネルギーの普及促進のため、床面積の合計が 2,000 m<sup>2</sup>以上の建築物を建築する建築主に対し、建築計画時に再生可能エネルギーの導入を検討し、検討結果を横浜市に報告することを義務付けています。本事業では、制度に基づき、太陽光エネルギーの導入について検討を進めます。

また、本事業では、省エネルギー機器の導入検討とともに、以下の環境制御技術や、建築技術等の採用を検討し、運用エネルギーの低減を図ります。

- ・自然採光の活用、LED 照明の採用
- ・Low-E ガラスの採用等による熱負荷低減
- ・高効率電気機器等の新技術の採用
- ・BEMS 等によるエネルギーの効率的運用
- ・エネルギー利用量の削減に配慮した外気冷房システム、可変風量/可変流量システム等の採用
- ・外構照明等への太陽光パネル付き照明の採用

### 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」（平成 18 年 3 月、横浜市）や「横浜市ヒートアイランド対策の手引き」（平成 19 年 2 月、横浜市）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。

- ・風の通り道を確保するために、タワー棟の配置を考慮することで、隣接街区との隣棟間隔を確保します。
- ・Low-E ガラスの採用等、様々な省エネルギー対策による建築物からの排熱抑制に努めていきます。
- ・対象事業実施区域には、環境配慮型舗装である透水性、保水性舗装等の導入を検討します。
- ・緑陰を効果的に形成させる樹木の適切な配植を検討します。

### 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、計画建築物の建設工事から供用後に至るまでの長期にわたり、計画建築物が環境に与える負荷を低減するため、「1)省エネルギー計画」や「2)ヒートアイランド現象の抑制計画」に示した内容を含む様々な環境配慮事項に取り組み、建築環境総合性能評価システム（CASBEE 横浜）の A ランク以上の取得を目指します。

## 2.5 生物多様性の保全

対象事業実施区域及び周辺には、東側に隣接する横浜公園のクスノキ植林を除いて、まとまった樹林地はほとんどありません。また、明治時代以降に市街地化が進んできた地域であることから、現状で対象事業実施区域周辺においてみられる生物は、市街地に適応した種が中心と考えられます。

本事業における植栽予定樹種の選定にあたっては、地域の潜在自然植生のほか、「環境エコアップマスタープラン」（平成10年2月、横浜市環境保全局）に示される「ふるさと生物候補」等を参考に、できる限り郷土種を採用していくほか、生物多様性の観点から、単一種や同一規格による大規模な植栽を避けつつ、もともと地域に生息している鳥や蝶等の生き物を誘う誘鳥木や食草の配植に配慮した計画としていきます。また、市道日本大通第7100号線（日本大通り）及びくすのき広場周辺に街路樹として横浜市の「市民の木」の1種であるイチヨウが植栽されていることから、イチヨウをはじめとした周辺の緑との連続性及び親和性にも配慮した計画としていきます。

## 2.6 緑の保全と創造

### 1) 緑化方針

横浜市では、「横浜みどりアップ計画 [2019-2023]」（平成30年11月、横浜市環境創造局）において、5か年の目標の一つに『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、「横浜市環境管理計画」（平成30年11月、横浜市環境創造局）において、2025年度までの環境目標の一つに『市民が、身近な自然や生き物にふれあい、楽しむ機会の増加』を掲げており、生物多様性の向上に寄与できる公園等の公共施設での緑の創出・維持管理、街路樹の再生と良好な維持管理等が取組の内容として示されています。

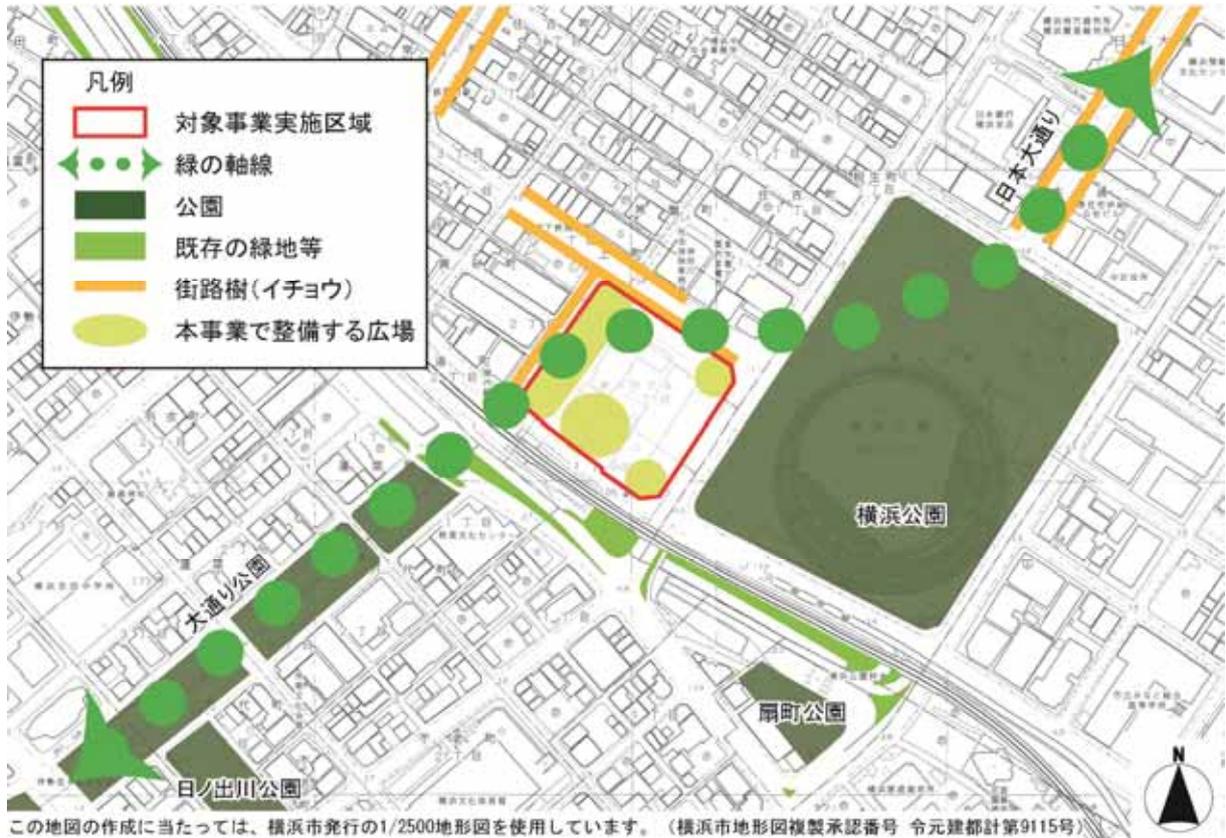
これらを踏まえ、本事業の緑化にあたっては、歩行空間の快適性や広場空間での滞留・賑わい機能を持たせつつ、生物多様性にも配慮した緑の配置計画を検討していきます。

緑化方針のイメージは図2.6-1に、植栽予定樹種は表2.6-1に示すとおりです。

大通り公園から対象事業実施区域を経て、横浜公園、さらに海沿いへとつながる緑の軸線を構成している「くすのき広場」の機能更新においては、樹木による緑量感と四季折々の魅力を表現していくことでリズム感のある「くすのきモール」として再生していきます。

また、JR根岸線関内駅に面した対象事業実施区域の南西側の駅前広場、LVA棟内の屋内広場及び屋外広場で構成する開放感のある「関内フロント」と称する広場空間並びに海側ゲート広場及び陸側ゲート広場にも質の高い緑を創出することで、関内地区の玄関口としての風格や、活気と賑わいのある、周囲に開かれたシンボル空間としていきます。

なお、「関内フロント」の駅前広場において、市庁舎移転前からの既存樹木（クスノキ）をシンボルツリーとして保存する計画としています。また、対象事業実施区域境界に接して植栽されている市道の街路樹については、本事業の工事の支障となるため、横浜市と取り扱いを協議していきませんが、くすのきモール北側及び海側ゲート広場の境界に接して植栽されている街路樹（クスノキ）は、既存樹木として保存する計画です。その他の既存樹木についても生育状況を確認したうえで、保存、移植の可能性について関係機関と協議、検討していきます。



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)  
 資料：「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」(令和2年1月、横浜市)  
 「横浜市公園緑地配置図(平成29年7月1日現在)」  
 (平成30年6月、横浜市環境創造局みどりアップ推進部)

図 2.6-1 緑化方針イメージ図

表 2.6-1 植栽予定樹種

区分		植栽予定樹種
高木	常緑	シラカシ、タブノキ、ヒメユズリハ、クスノキ、ヤブニッケイ、ヤマモモ
	落葉	オオシマザクラ、アキニレ、エゴノキ、エノキ
中木	常緑	ヤブツバキ、サザンカ、ソヨゴ、モチノキ、モッコク
低木	常緑	シャリンバイ、ハマヒサカキ、トベラ、ヤツデ、アオキ、ハイカンツバキ、マンリョウ、ヤブコウジ、イヌツゲ、センリョウ、ナワシログミ、マサキ、ガクアジサイ
	落葉	ユキヤナギ、アキグミ、ノリウツギ
地被、つる	針葉	ハイビヤクシン
	常緑	ツワブキ、ヤブラン、ジャノヒゲ、スイカズラ

※植栽予定樹種の特性(郷土性、花期、熟果期、誘引性等)については、表 6.2-17(1)~(2) (p.6.2-22~p.6.2-23 参照) に示します。

## 2)緑化面積

緑化面積は表 2.6-2 に、緑化計画図は図 2.6-2 に示すとおりです。

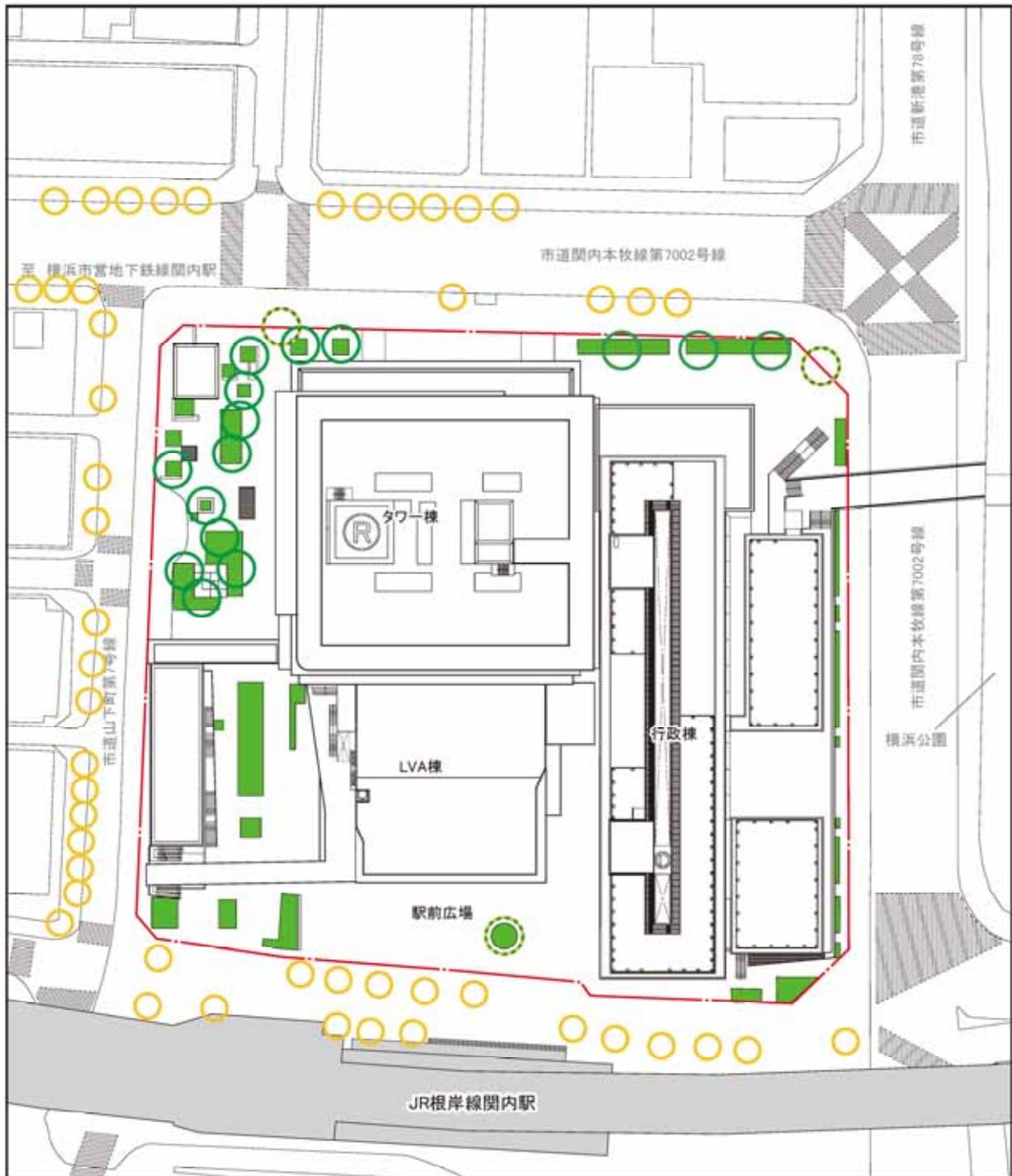
対象事業実施区域内の緑化に関しては、「緑の環境をつくり育てる条例」（昭和 48 年 6 月、横浜市条例第 47 号）で必要とされる緑化率（5.0%）以上となる 7.5%の緑化面積を確保する予定とし、質の高い緑を十分に創出し、環境形成を図ります。

なお、図 2.6-2 に示した地上部の緑化及び高木植栽のほか、建築物上（屋上等）の緑化も検討していきます。

表 2.6-2 緑化面積

対象事業実施区域面積	約 16,520 m <sup>2</sup>
「緑の環境をつくり育てる条例」で必要とされる緑化率	5.0%
対象事業で計画している緑化率*	7.5%
対象事業で計画している緑化面積	約 1,239 m <sup>2</sup>

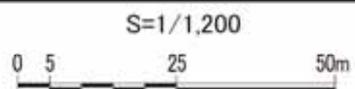
※今後策定される地区計画により規定される予定の緑化率の最低限度を前提としたものです。



凡例

- 対象事業実施区域
- 緑地
- 樹木 (高木)
- 樹木 (既存樹木 (クスノキ))
- 街路樹 (対象事業実施区域外)

図2.6-2 緑化計画図



## 2.7 施工計画

### 1) 工事概要

本事業の工事概要は、表 2.7-1 に示すとおりです。

施工計画の策定及び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（高さ 3.0m）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。

対象事業実施区域の東側に横浜公園（横浜スタジアム）が隣接していますが、対象事業実施区域内東側で行う工事は、旧横浜市庁舎の一部である行政棟を利用したリニューアル工事となるため、この工事の実施が周辺環境へ与える影響は比較的小さいものと考えます。また、恒常的な夜間工事は想定していないことから、対象事業実施区域周辺における歩行者が特に集中すると考えられるプロ野球公式戦（ナイター）終了時においても影響は小さいものと考えられます。

しかしながら、デーゲームの開催やナイターの試合開始前等、工事時間帯と歩行者の集中する時間帯が重なる場合も考えられることから、必要に応じて、交通誘導員の増員や歩行者通路幅の確保、工事用車両の搬出入時間調整等の対策を検討します。

表 2.7-1 工事概要

工種	主な工事内容
準備工事	対象事業実施区域の外周に防音壁と防護壁を兼ねた鋼製仮囲いを設置し、工事を行うための整地及び仮設事務所の設置、仮設給排水・電気設備の引込み等を行います。
解体工事	対象事業実施区域内の既存建築物（議会棟）及び舗装等を解体します。行政棟は、現位置で保全し、ホテルに用途転換するため、既存の内装等を解体します。
山留工事	山留壁として、剛性が高く、遮水性に優れたソイルセメント柱列壁の構築、または親杭横矢板を構築し、掘削に伴う周辺地盤の変形を防止していきます。
掘削工事	油圧ショベル（バックホウ）を用い、表層より順次掘削を行います。2次掘削以降は、根徹底から掘削した土を、構台上のクラムシェル、またはバックホウにて揚土し、搬出用のダンプに積載・搬出します。
基礎躯体工事	掘削工事完了後、構台上より主に移動式クレーンを使用して鉄筋及び型枠の組立工事を行い、組立の完了した部分から順次コンクリートポンプ車を用いてコンクリートの打設工事を行います。
地下鉄骨工事 地下躯体工事	基礎躯体工事完了後、基礎躯体工事と同様に、主に構台上のクローラクレーンを使用して、鉄筋・型枠の組立工事を行い、順次コンクリートを打設します。 地下鉄骨の建方工事については、タワークレーン、または移動式クレーンを用います。
地上鉄骨工事 地上躯体工事 外装工事	タワークレーン、または移動式クレーンを用いて、地上鉄骨の建方工事、鉄筋コンクリート工事、外装材の取付工事を行います。
内装・設備工事	地上躯体工事・外装工事が完了した部分から、内装仕上工事・設備工事を行います。 行政棟は、内装等のリニューアル工事を行います。
外構工事	地上躯体工事及び外装工事が完了した後、植栽工事や舗装工事等、建屋周辺の外構工事を進めます。

2) 工事工程

本事業は、令和3年後半から令和7年までの約5年間の工事期間を予定しています。  
 工事工程表は、表2.7-2に示すとおりです。

表 2.7-2 工事工程表

	工種	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
外構	解体工事	■				
タワー棟	解体工事	■	■			
	準備工事	■				
	山留工事		■	■	■	■
	杭工事		■			
	土工事		■	■		
	基礎躯体工事			■		
	地下鉄骨工事				■	
	地下躯体工事				■	
	地上鉄骨工事				■	■
	地上躯体工事				■	■
	外装工事				■	■
	内装工事				■	■
	外構工事					■
	検査					
LVA棟	解体工事		■			
	山留工事		■			
	杭工事		■			
	土工事				■	
	基礎躯体工事				■	
	地上鉄骨工事				■	
	地上躯体工事				■	■
	外装工事				■	■
	内装工事				■	■
	外構工事					■
	検査					
行政棟	解体工事		■	■		
	準備工事		■			
	山留工事		■	■		
	杭工事		■			
	土工事		■	■		
	基礎躯体工事		■	■		
	地下躯体工事			■		
	地上鉄骨工事				■	
	地上躯体工事			■	■	
	外装工事			■	■	
	内装工事			■	■	
	外構工事				■	
	検査					

### 3) 工事用車両の主な走行ルート

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。

本事業の工事用車両の主な走行ルートは、図 2.7-1 に示すルートを予定しており、工事用車両の出入口は、対象事業実施区域に接する市道関内本牧線第 7002 号線及び市道山下町第 7 号線沿いに計 6 箇所整備し、それぞれ左折イン左折アウトで入出庫させる計画としています。

なお、工事用車両の出入口は、工事の進捗、作業内容、施工範囲等に応じて、必要な箇所のみ使用します。

### 4) 工事時間帯

工事時間は、原則として 8 時から 18 時までとしますが、作業の都合上やむを得ない場合（コンクリート打設工事等）、時間外に作業を実施する場合があります。

なお、日曜日は原則休工とします。

### 5) 工事中の環境対策

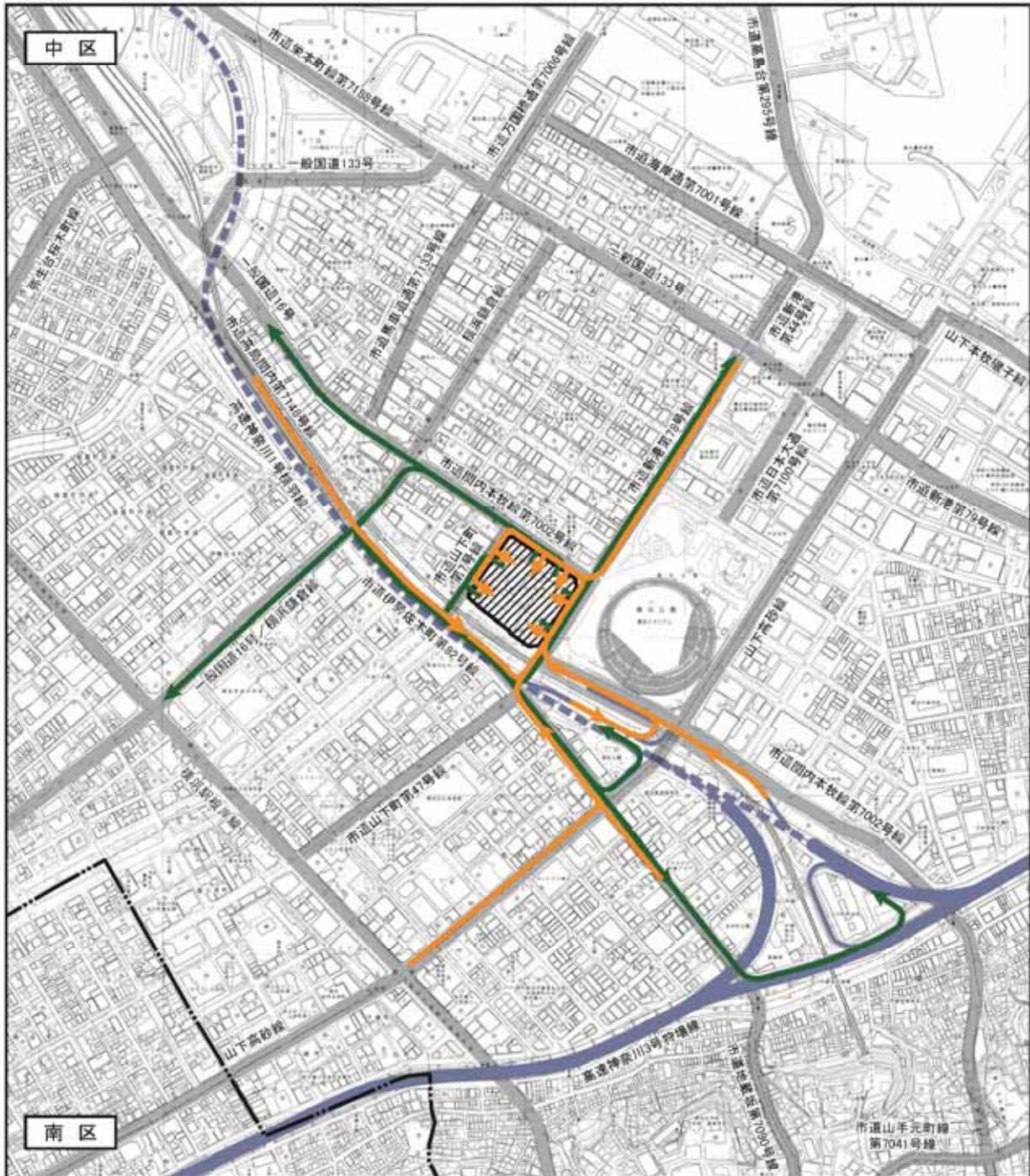
本事業の工事にあたっては、以下のような環境対策を講じていきます。

- ・ 工事区域境界には仮囲いを設置します（図 2.7-2 参照）。
- ・ 最新の排出ガス対策型、低騒音型建設機械を極力採用するとともに、正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。
- ・ 工事計画の策定にあたっては、工事の平準化、建設機械の効率的稼働に努めます。
- ・ 工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。
- ・ 建設機械の省燃費運転を推進します。
- ・ 「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託し、産業廃棄物管理票を交付して運搬・処分先を明確にし、適正に処理します。
- ・ 建設発生土は、搬出運搬時に飛散等が生じないように荷台カバー等を使用するなど適切な対策を講じ、適切な処分場等の受入先へ搬出していきます。
- ・ 既存建物の解体にあたっては、事前にアスベスト含有建材の調査を行い、アスベスト含有建材が存在していた場合には、関係官庁と協議し、アスベストの飛散防止措置を実施します。アスベストの収集、運搬及び処分にあたっては、法令等に基づき、梱包による飛散防止の対策を実施するなど適切な処理・処分を行います。

## 6) 工事中の安全対策（事故防止等）

本事業の工事にあたっては、以下のような安全対策を講じていきます。

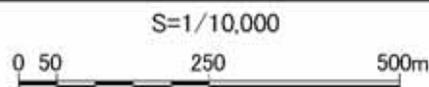
- ・各工程の工事着手前に、工事作業員参加によるリスクアセスメントを実施し、危険作業を排除します。
- ・朝礼、災害防止協議会等での事故事例の周知や、転落・墜落防止対策等の安全教育を徹底し、工事中の類似災害の防止に努めます。
- ・工事敷地内の作業ルートを適確に定め、工事作業員に周知することで接触災害を防ぎます。
- ・車両出入口には適宜、交通誘導員を配置して歩行者や一般通行車両の安全に配慮します。
- ・使用する工事用車両出入口の箇所数は、工事の進捗、作業内容、施工範囲等に応じて、必要最小限となるように調整します。
- ・工事中は必要に応じて仮設歩道を設け、「工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン」（平成 17 年 6 月、横浜市）を参考にして、安全で円滑な歩行空間の確保に努めます。
- ・荒天の予報がある場合は、資材の飛散等が発生しないよう、養生等の対策を実施します。



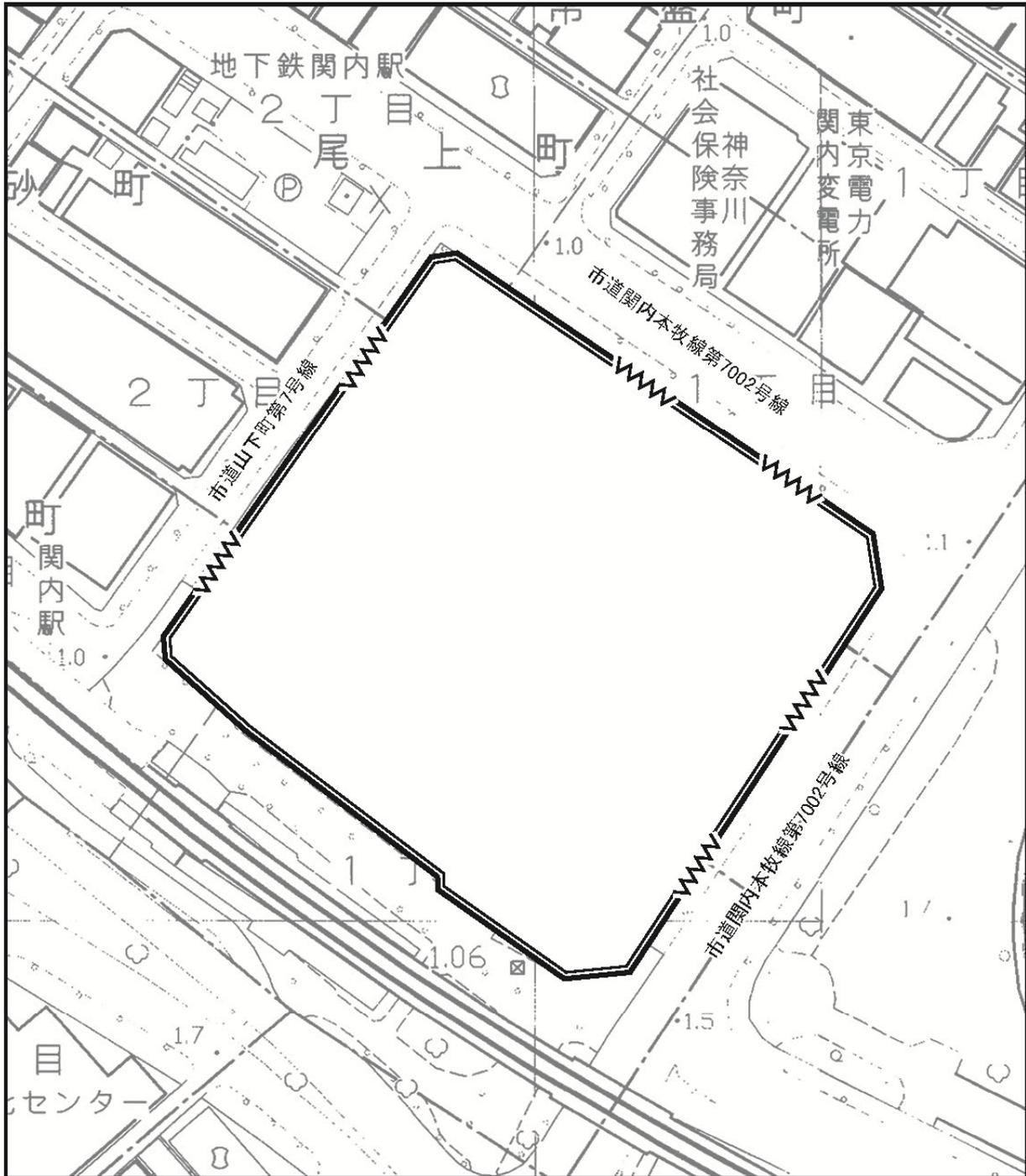
凡例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 都市高速道路
- 都市高速道路（地下部）
- 一般道路
- 主な入庫ルート
- 主な出庫ルート

図2.7-1 工事用車両の主な走行ルート図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）



凡例

-  対象事業実施区域
-  仮囲い (H=3.0m)
-  車両出入口

※仮囲いの位置等は、今後の協議により変更する可能性があります。

図2.7-2 仮設配置図

S=1/1,500



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## 2.8 計画を策定した経緯

### 2.8.1 開発計画の策定経緯

新市庁舎整備事業と本事業の経緯と今後の予定は、表 2.8-1 に示すとおりです。

横浜市では、施設や設備の老朽化、執務室の分散化、市民対応スペースの不足、社会状況への対応、災害対策といった面の改善のため、横浜市中区本町六丁目において新市庁舎の整備が進められ、令和 2 年 6 月から供用開始しています。

現市庁舎街区（対象事業実施区域）については、平成 31 年 1 月に横浜市により、市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、公募型プロポーザル方式により開発事業者公募が行われ、令和元年 9 月に、複合施設（業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設等）の新設を提案した三井不動産株式会社を代表事業者とした 8 社で構成するグループが、事業予定者に選定されました。

なお、対象事業実施区域を含む「関内駅前地区」の地区計画については、コンセプトプラン等の上位計画を踏まえたまちづくりを目指すために、都市計画手続（地区計画の決定及び特別用途地区の変更）が進められており、令和 2 年 10～11 月に横浜市素案説明会、同 12 月に公聴会（横浜市ホームページ上での書面による意見の公開）が開催されました。

表 2.8-1 新市庁舎整備事業と本事業の経緯と今後の予定

	新市庁舎整備事業	本事業
平成 19 年 12 月	新市庁舎整備構想案公表	——
平成 24 年 12 月	新市庁舎整備基本構想（案）公表・市民に意見の募集	——
平成 25 年 3 月	新市庁舎整備基本構想策定	——
平成 26 年 3 月	新市庁舎整備基本計画策定	——
平成 28 年 3 月	横浜市新市庁舎管理基本方針策定	——
平成 28 年 11 月	——	実施方針（素案）公表・市民に意見の募集・サウンディング型市場調査の実施
平成 29 年 3 月	——	実施方針策定
平成 29 年 6 月	横浜市新市庁舎管理計画策定	——
平成 29 年 8 月	工事着手	——
平成 30 年 10 月	——	コンセプトブック（案）公表・市民に意見の募集・サウンディング型市場調査の実施
平成 31 年 1 月	——	コンセプトブック策定・開発事業者公募開始
令和元年 9 月	——	事業予定者決定
令和元年 12 月	——	コンセプトプラン（案）公表・市民に意見の募集
令和 2 年 1 月	本体工事完了	コンセプトプラン策定
令和 2 年 3 月	——	関内・関外地区活性化ビジョン策定
令和 2 年 6 月	新市庁舎供用開始	——
令和 3 年（予定）	——	解体・建設工事着手
令和 7 年下期（予定）	——	供用開始

資料：横浜市ホームページ（令和 2 年 10 月調べ）

横浜市新市庁舎整備パンフレット（平成 29 年 7 月、横浜市）

## 2.8.2 環境配慮検討の経緯

対象事業実施区域は、コンセプトプラン等の上位計画や今後横浜市により策定される「関内駅前地区」の地区計画の内容に基づいて事業計画の検討を行っています。

### 1)建物の規模・構造等の検討経緯

本事業の建築物の高さは、「関内駅前地区」の地区計画に規定されることを前提として、約170mと計画しています。

タワー棟については、建物の幅をスリムにし、JR根岸線関内駅や横浜スタジアム側からセットバックさせるとともに、外壁デザインの工夫により地区の景観との調和に配慮しつつもシンボル性を持たせ、歩行者の視点からの圧迫感の軽減に配慮しています。

また、60年間横浜の発展と中枢機能を担ってきた行政棟は、その歴史的・景観的価値を踏まえ、現状の位置においてホテル機能に転換させることで、景観資源として保全活用していく計画としています。JR根岸線関内駅に面して配置するLVA棟は、ともに計画建築物の低層部を構成する行政棟の格子フレームに調和したデザインとすることで街並みの連続性に配慮していきます。

さらに、計画建築物には、制震構造等の採用等を検討し、地震時の建築物本体の損傷をできるだけ小さくするようにしていきます。

### 2)環境影響低減等の検討経緯

本事業では、コンセプトプラン等の上位計画を踏まえ、省エネルギー機器の導入検討、環境制御技術等の採用により運用エネルギーの低減を図ります。

緑地については、「関内駅前地区」の地区計画に規定されることを前提として、緑化率7.5%を確保する予定としています。

また、工事中は大気汚染、騒音・振動、廃棄物の発生等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走行の時間集中の回避等、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、従業員は原則として、公共交通機関による通勤を推奨し、施設利用者に対しては公共交通機関の利用を呼びかけるなど、交通集中の回避に努め、自動車交通の円滑化や大気汚染、騒音等の発生を極力抑える施策を講じていく計画です。

なお、本事業では、令和2年2月19日の配慮市長意見書の送付を受け、植栽樹種の選定にあたっての生物多様性に対する配慮や、電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の9、10階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置するなど、事業計画の検討を進めています。

## 2.8.3 事業スケジュール案

本事業は、令和元年度に基本設計、令和2年度から実施設計を行い、並行して関係機関協議を実施していきます。令和3年後半から解体、建設工事を順次行い、令和7年下期の供用開始を目指しています。

## 第 3 章 地域の概況及び地域特性



### 第3章 地域の概況及び地域特性

#### 3.1 調査対象地域等の設定

対象事業実施区域及びその周辺地域における自然的社会的状況に関する情報等を収集し、当該地域の地域特性の把握に努めました。自然的社会的状況に関する情報等の収集は、図3.1-1に示すとおり、対象事業実施区域を中心とした約3.5km四方の区域（以下、「調査区域」といいます。）を対象として行うことを基本としました。なお、統計データの情報収集に関しては、中区、西区及び南区の合計3区（以下、「調査対象地域」といいます。）を対象としました。

なお、本章でまとめている地域の概況及び地域特性は、準備書作成時点（令和2年10月頃）の既存文献等の収集・整理によるものです。ただし、文化財等の状況については、準備書提出後に対象事業実施区域が埋蔵文化財包蔵地として周知されたことにより、環境影響評価項目の選定を見直すこととなったため、関連資料を更新しています（p.3-48～p.3-49参照）。

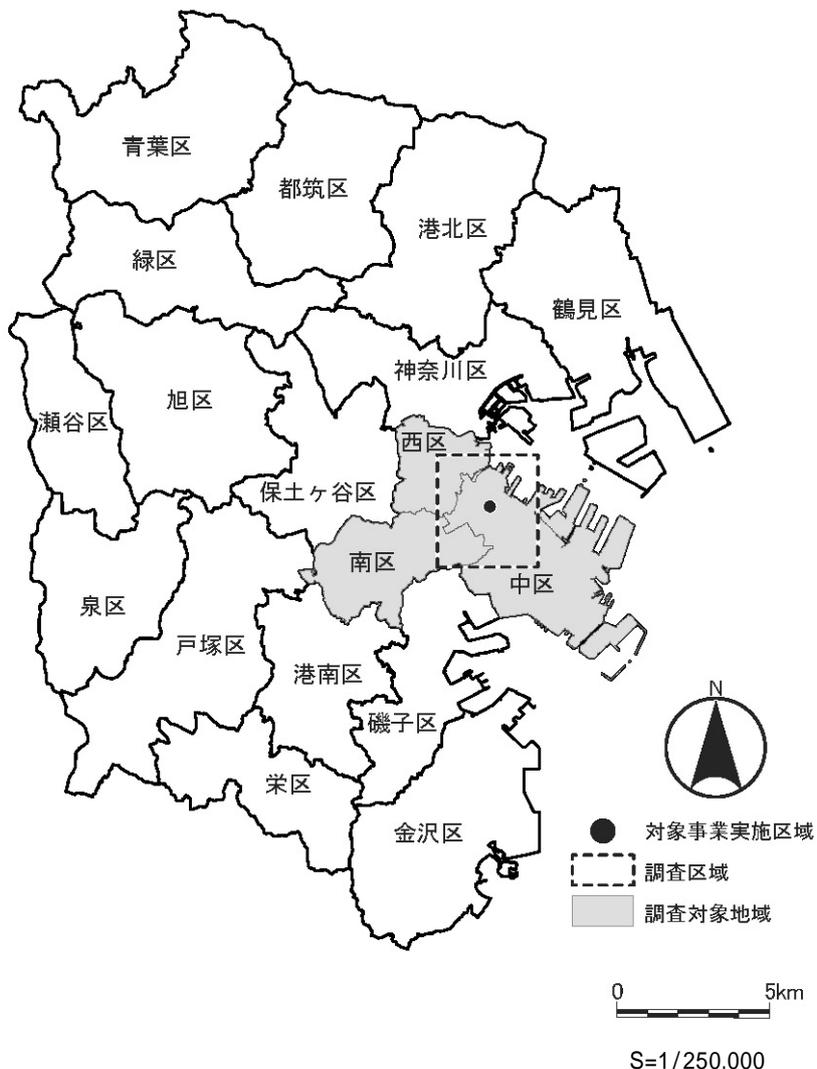


図 3.1-1 調査対象地域等の位置

## 3.2 地域の概況

### 3.2.1 気象の状況

横浜地方気象台（横浜市中区山手町：地上高 19.8m）で観測された令和元年度の気象状況は、表 3.2-1 に示すとおりです。

令和元年度の年平均気温は 17.1 、年平均風速 3.5m/s、最多風向は北、年間降水総量 2096.5mm となっています。

表 3.2-1 気象の状況（令和元年度）

項目	全年	令和元年度											
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平均気温 ( )	17.1	13.9	19.8	21.9	24.3	28.4	25.3	19.9	14.0	9.4	7.8	8.9	11.2
最高気温 ( )	35.6	24.7	31.3	31.1	33.8	35.6	34.2	30.6	23.5	20.3	18.9	18.5	23.8
最低気温 ( )	0.0	3.6	9.7	15.2	17.8	22.6	19.2	12.8	3.9	3.6	1.3	0.0	0.7
平均相対湿度 (%)	69.2	61	66	79	86	77	75	76	65	64	63	54	64
平均風速 (m/s)	3.5	3.7	3.5	3.4	3.1	3.7	3.1	3.7	3.5	3.4	3.4	3.7	4.1
最多風向	北	北	南南東	北	北	南西	北	北	北	北	北	北	北
日照時間 (h)	2031.5	194.3	234.5	151.9	97.2	219.5	166.4	116.5	176.5	141.6	157.9	203.2	172.0
日照率 (%)	46.6	50	54	35	22	53	45	33	57	47	51	65	47
降水総量 (mm)	2096.5	93.5	152.5	271.0	175.0	86.5	282.0	464.5	114.0	134.0	124.5	32.5	166.5

資料：「横浜地方気象台」（気象庁ホームページ、令和2年10月調べ）

### 3.2.2 地形、地質、地盤の状況

#### 1)地形

調査区域の地形の状況は、図 3.2-1 に示すとおりです。

対象事業実施区域は旧水面上の埋立地に位置し、周辺地域には平坦化地、盛土地及び砂堆・砂州が見られます。

また、横浜港沿岸部の埋立の変遷は、図 3.2-2(1)～(2)に示すとおりです。

対象事業実施区域のある関内駅周辺は、1859 年以前から 1889 年にかけて埋立、整地されました。

#### 2)地質

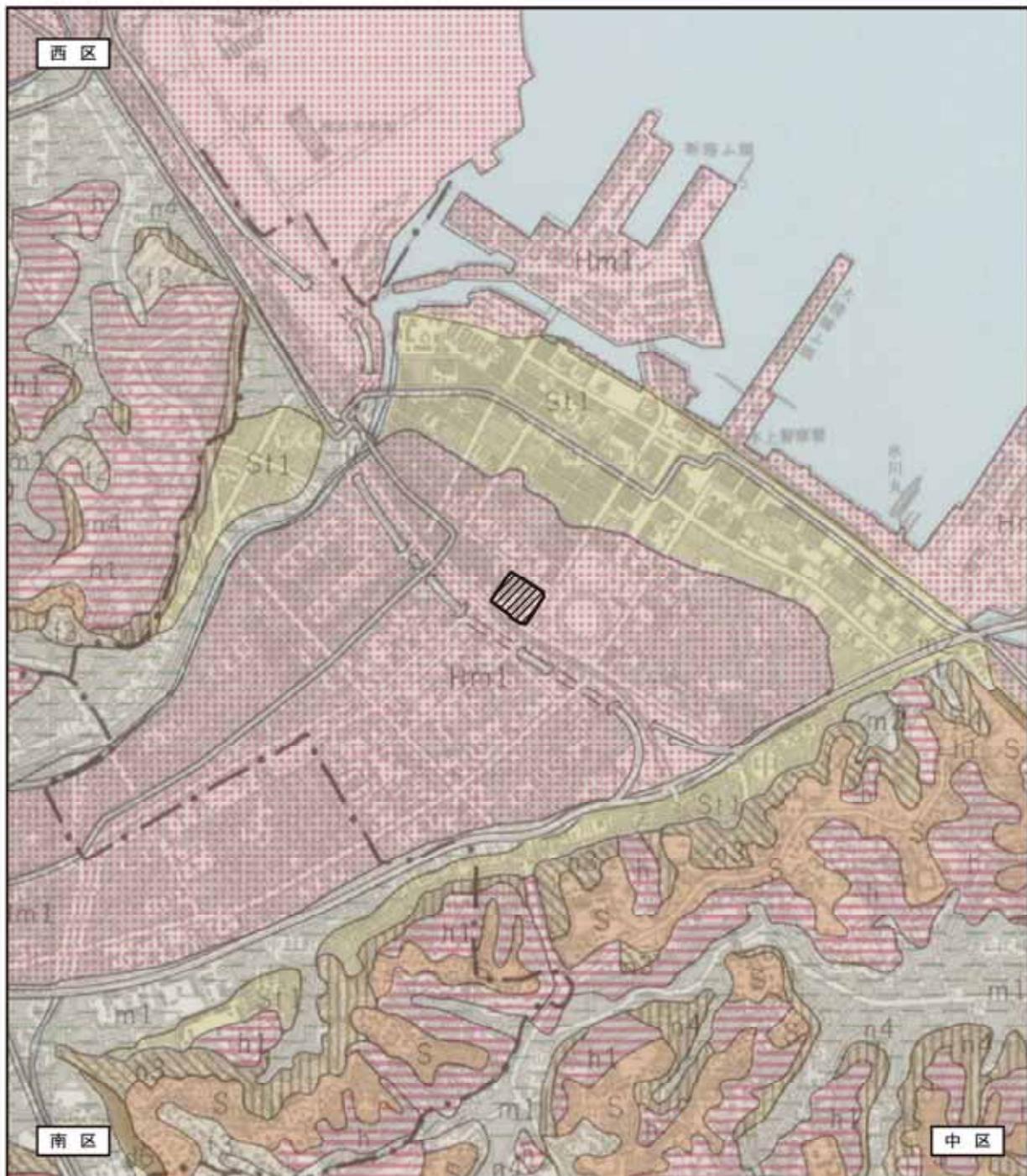
調査区域の表層地質の状況は、図 3.2-3 に示すとおりです。

対象事業実施区域の位置する場所の地質は、埋土となっています。

#### 3)地盤・土壌

調査区域の土壌の状況は図 3.2-4、軟弱地盤の分布状況は図 3.2-5 に示すとおりです。

対象事業実施区域は市街地に位置づけられており、層厚 30～40m 程度の軟弱地盤が存在するとされています。



凡例

-  対象事業実施区域
-  区界

一般山地

-  f2 山麓緩斜面 (3~8°)
-  f3 山麓緩斜面 (8~15°)
-  n3 一般斜面 (8~15°)
-  n4 一般斜面 (15~30°)

段丘地形

-  S 下末吉段丘面群

低地の微高地

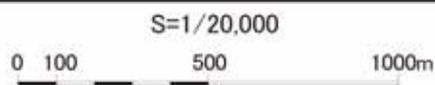
-  St1 砂堆・砂州

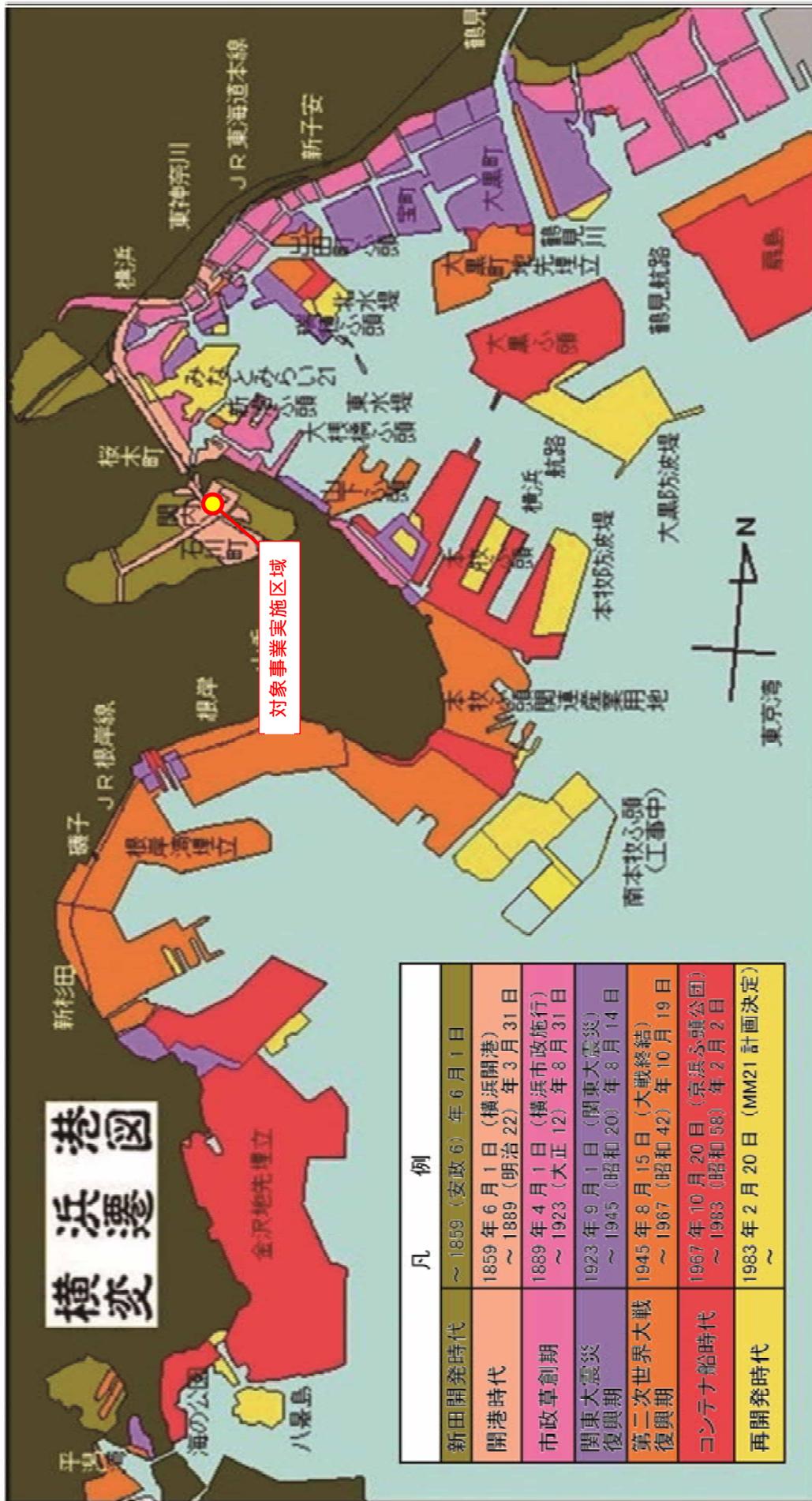
人工地形

-  h1 平坦化地
-  Hm1 旧水面上の埋立地
-  m1 盛土地 (0~3°)
-  m2 盛土地 (3~8°)

資料:「土地分類基本調査図(地形分類図)横浜・東京西南部・東京東南部・木更津」(平成3年3月、神奈川県)

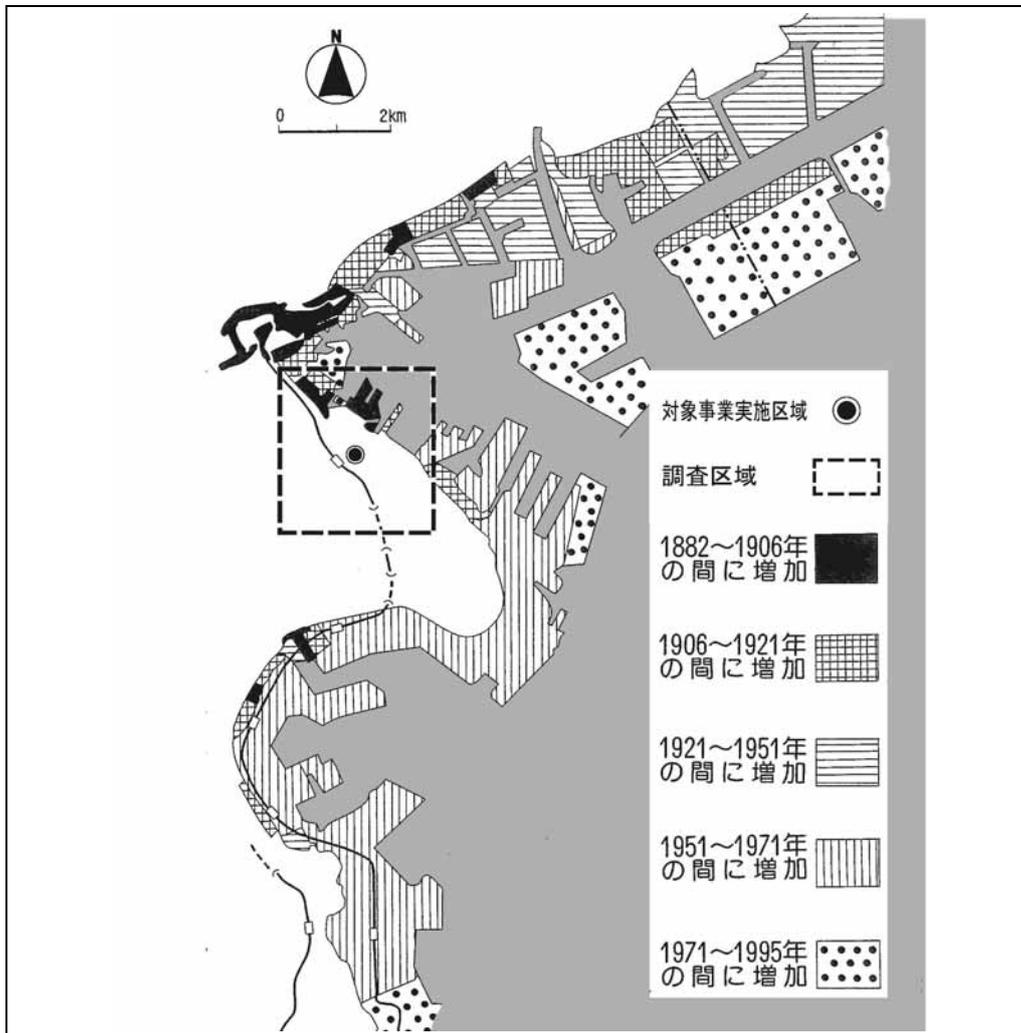
図3.2-1 地形分類図





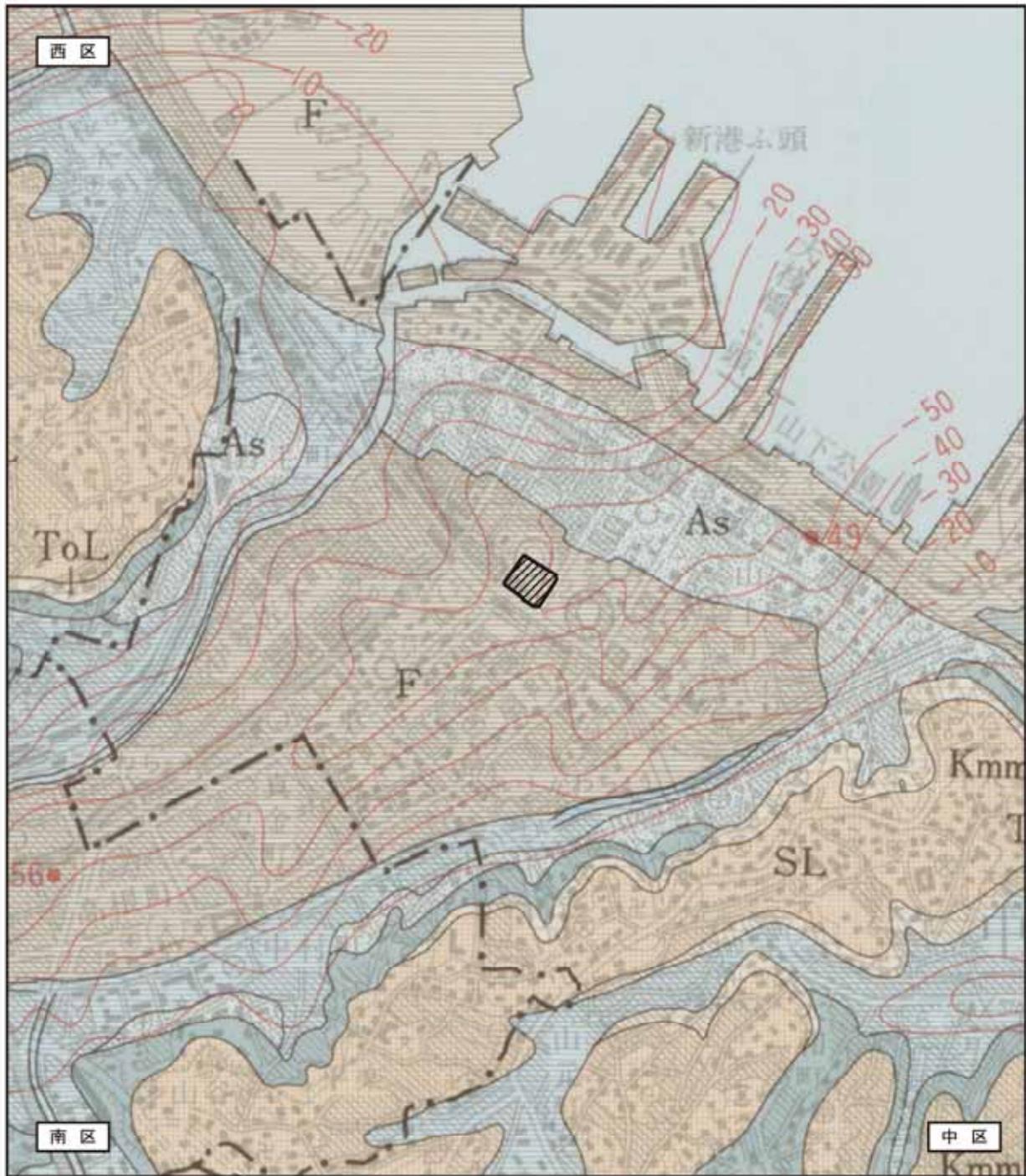
資料：「横浜港変遷図」（横浜市港湾局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

図 3.2-2(1) 対象事業実施区域周辺（横浜港沿岸部）の埋立の変遷



資料：「地図で見る横浜の変遷 解説」（平成8年7月、財団法人日本地図センター）

図 3.2-2(2) 対象事業実施区域周辺（横浜港沿岸部）の埋立の変遷

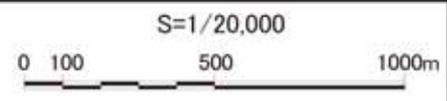


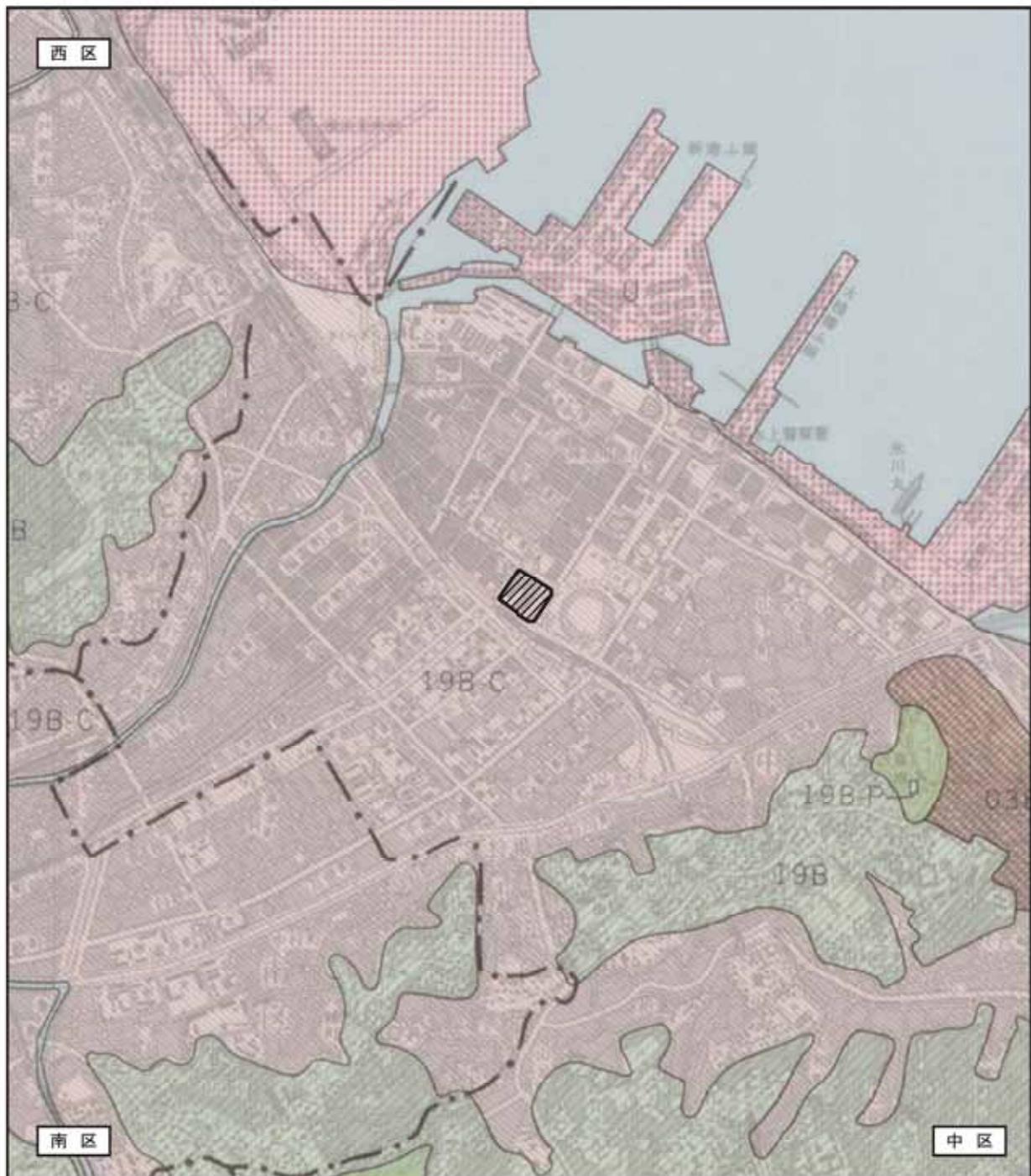
凡例

- |   |          |   |                   |
|---|----------|---|-------------------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 埋土                |
|  | 区界       |  | 自然堤防及び砂州堆積物       |
|   |          |  | 下末吉口一ム層・下末吉層      |
|   |          |  | 土橋・土屋口一ム層・戸塚層、寺尾層 |
|   |          |  | 上星川層              |

資料:「土地分類基本調査図(表層地質図)横浜・東京西南部・東京東南部・木更津」(平成3年3月、神奈川県)

図3.2-3 表層地質図



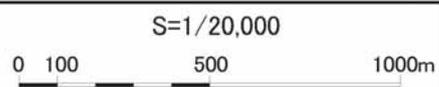


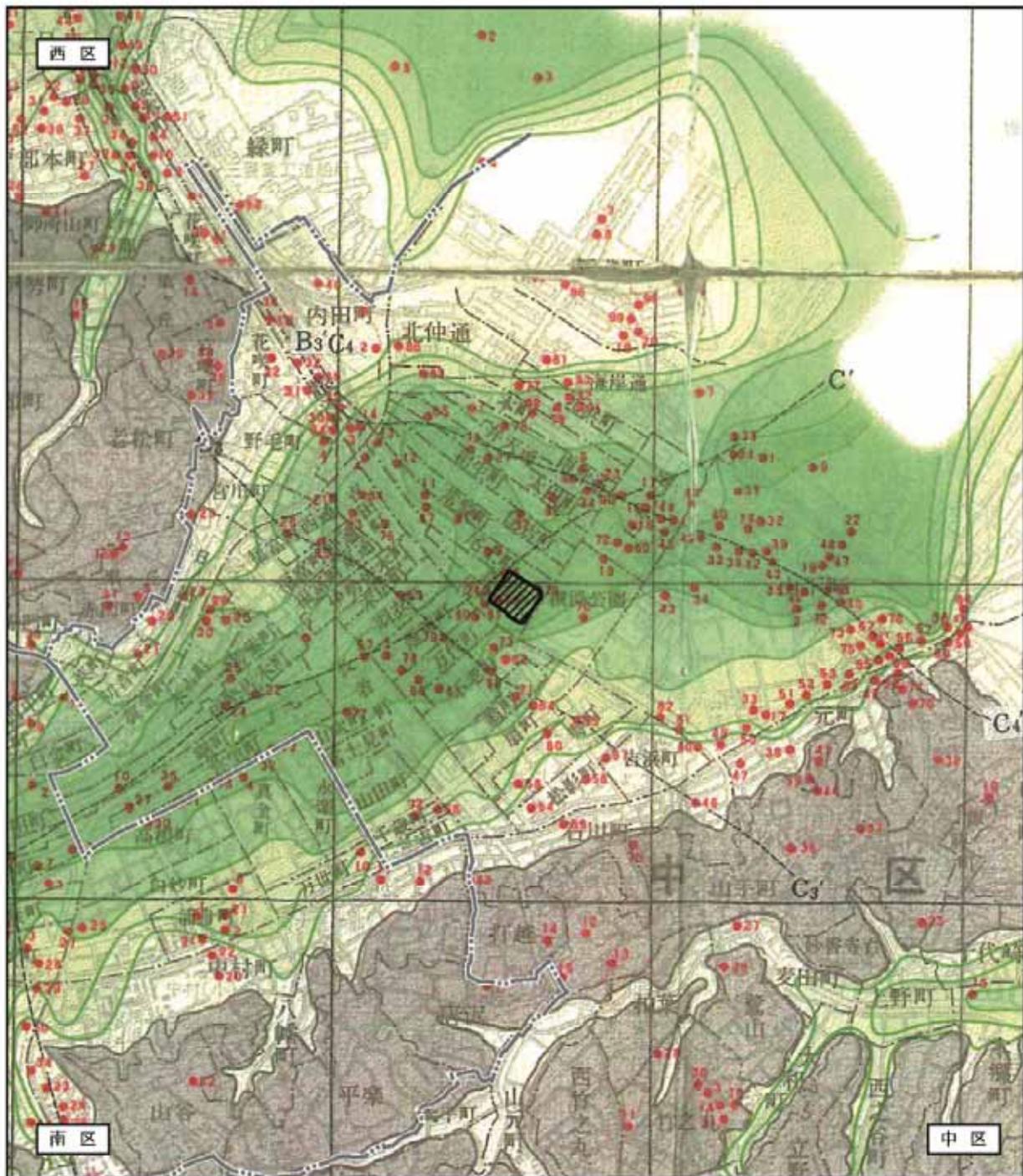
凡例

- |   |          |   |                 |
|---|----------|---|-----------------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 03B 厚層腐植質黒ボク土   |
|  | 区界       |  | 19B-C 市街地       |
|   |          |  | 19B-P 公園等       |
|   |          |  | 19B その他の人工改変低地土 |
|   |          |  | U 埋立地           |

資料:「土地分類基本調査図(土壤図)横浜・東京西南部・東京東南部・木更津」(平成3年3月、神奈川県)

図3.2-4 土壤図





凡例

対象事業実施区域

ボーリング地点

0~5m

区界

地質断面線

5~10m

丘陵地および台地面

10~20m

20~30m

30~40m

資料:「横浜市地盤図集」(平成8年、横浜市)

図3.2-5 軟弱地盤分布図

S=1/20,000

0 100 500 1000m



### 3.2.3 水循環の状況

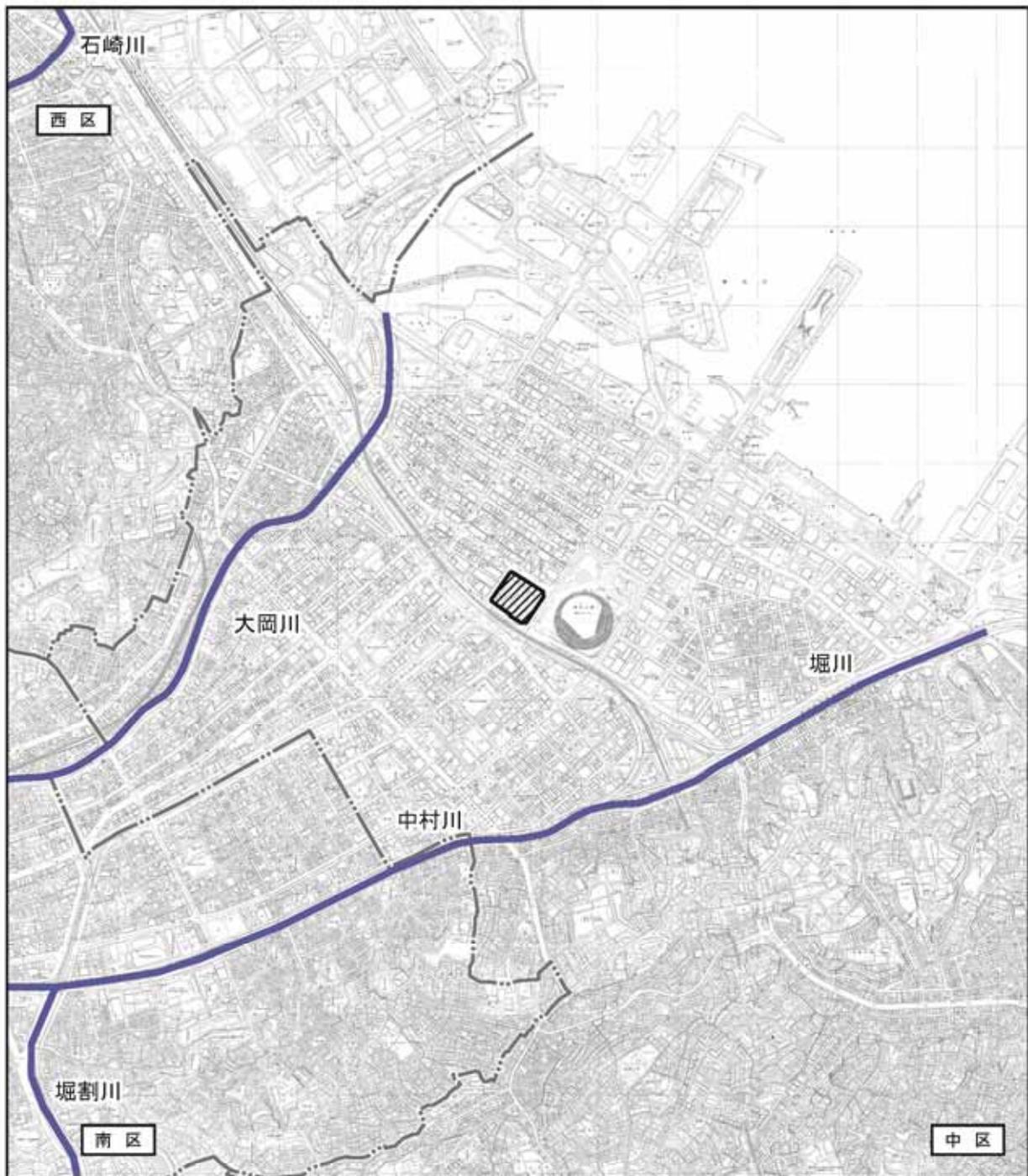
調査区域における主な河川の状況は、表 3.2-2 及び図 3.2-6 に示すとおりです。

対象事業実施区域北西側に二級河川の大岡川の河口があります。そのほか、対象事業実施区域の南側には、二級河川の大岡川の支流である中村川、堀川が横浜港に向かって流れています。

表 3.2-2 河川の状況

河川区分	水系名	河川名	延長 (m)
二級河川	帷子川	石崎川	1,600
	大岡川	大岡川	10,540
		中村川	3,000
		堀川	900
		堀割川	2,700

資料：「横浜市河川の概要」（横浜市道路局河川計画課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

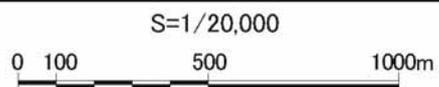


凡例

-  対象事業実施区域
-  二級河川
-  区界

資料:「国土数値情報」(平成25年12月、国土交通省)

図3.2-6 河川図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

### 3.2.4 植物、動物の状況

#### 1)植物

調査区域における現存植生図は図 3.2-7、潜在自然植生図は図 3.2-8 に示すとおりです。

調査区域は、明治時代以降に市街化が進んできた地域であること、さらに埋立、整地がなされてきた地域であることから、まとまった樹林地はほとんどありません。対象事業実施区域及びその周辺に現存する植生は、対象事業実施区域東側の横浜公園におけるクスノキ植林であり、人工的に植栽された植生区分になります。

潜在自然植生は、開放水面以外の範囲は、概ね常緑樹林が成立するとされており、その中でも対象事業実施区域及びその周辺は、イノデ・タブ群集・典型亜群集が成立するとされています。

なお、対象事業実施区域の北東側に位置する山下公園の前面道路から市道日本大通第 7100 号線、対象事業実施区域周囲の市道関内本牧線第 7002 号線及びくすのき広場にかけて、街路樹として横浜市民の木の一つであるイチョウが植栽されています。

調査区域には、「神奈川県レッドデータ生物調査報告書 2006」（平成 18 年 7 月、神奈川県立生命の星・地球博物館）に記載された神奈川県のレッドデータ植物群落（群落複合）のほか、「自然環境保全基礎調査」（環境省）により選定された「特定植物群落」は存在しません。

調査区域における「自然環境保全基礎調査（第 4 回及び第 6 回）」により選定された「巨樹・巨木」並びに横浜市指定の名木古木等の分布状況は、表 3.2-3～4 及び図 3.2-9 に示すとおりです。

#### 2)動物

調査区域には、「神奈川県レッドデータ生物調査報告書 2006」（平成 18 年 7 月、神奈川県立生命の星・地球博物館）に記載された絶滅の恐れのある地域個体群はありません。

調査区域は、明治時代以降に市街化が進んできた地域であること、さらに埋立、整地がなされてきた地域であることから、まとまった樹林地はほとんどありません。

そのため、対象事業実施区域及びその周辺に生息する動物は、市街地に適応した種が中心と考えられます。

#### 3)農地

対象事業実施区域及びその周辺に農地はありません。

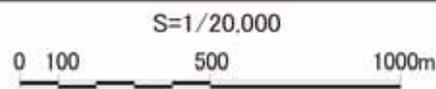


凡例

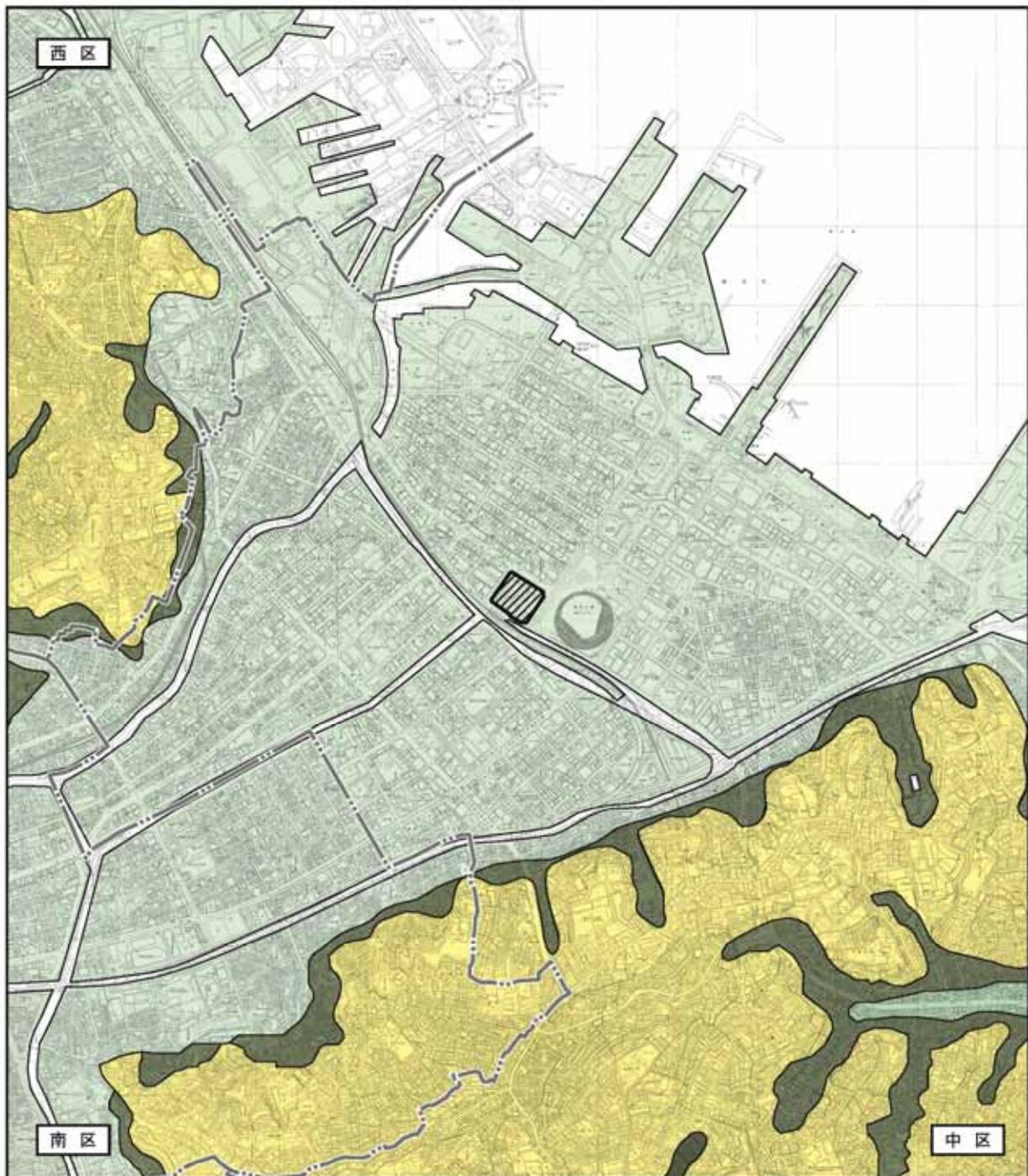
- |   |          |   |         |   |                   |
|---|----------|---|---------|---|-------------------|
|  | 対象事業実施区域 |  | その他植林   |  | オニシバリ-コナラ群集       |
|  | 区界       |  | クスノキ植林  |  | アカメガシワ-カラスザンショウ群落 |
|  | 市街地      |  | ゴルフ場・芝地 |  | 残存・植栽樹群をもった公園、墓地等 |
|  | 緑の多い住宅地  |  | 工場地帯    |   |                   |

資料:「1/25,000植生図 横浜東部・横浜西部」(平成17年、環境省生物多様性センター)

図3.2-7 現存植生図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

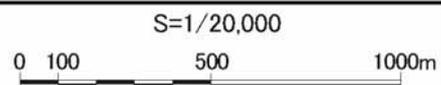


凡例

- |   |          |   |                    |
|---|----------|---|--------------------|
|  | 対象事業実施区域 |  | ヤブコウジ・スダジイ群集・典型亜群集 |
|  | 区界       |  | イノデ・タブ群集・典型亜群集     |
|   |          |  | イノデ・タブ群集・ケヤキ亜群集    |
|   |          |  | 開放水面               |

資料:「潜在自然植生図」(昭和50年、神奈川県教育委員会)

図3.2-8 潜在自然植生図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

表 3.2-3 巨樹・巨木一覧表

行政区分	No.	所在地	樹種	樹高 (m)	幹周 (cm)	自然環境保全基礎調査調査回
西区	A	西区紅葉ヶ丘	クスノキ	10	362	第6回
	B	西区紅葉ヶ丘	クスノキ	15	305	第6回
	C	西区紅葉ヶ丘	ケヤキ	20	329	第6回
中区	D	中区横浜公園	クスノキ	15	400	第4回
	E	中区横浜公園	クスノキ	15	400	第6回
	F	中区山下町	ヒマラヤスギ	30	310	第6回
	G	中区山手町	ヒマラヤスギ	25	401	第6回

※表中の No. は図 3.2-9 に対応します。

資料:「自然環境調査 Web-GIS」(環境省自然環境局生物多様性センターホームページ、令和2年10月調べ)

表 3.2-4(1) 名木古木等一覧表

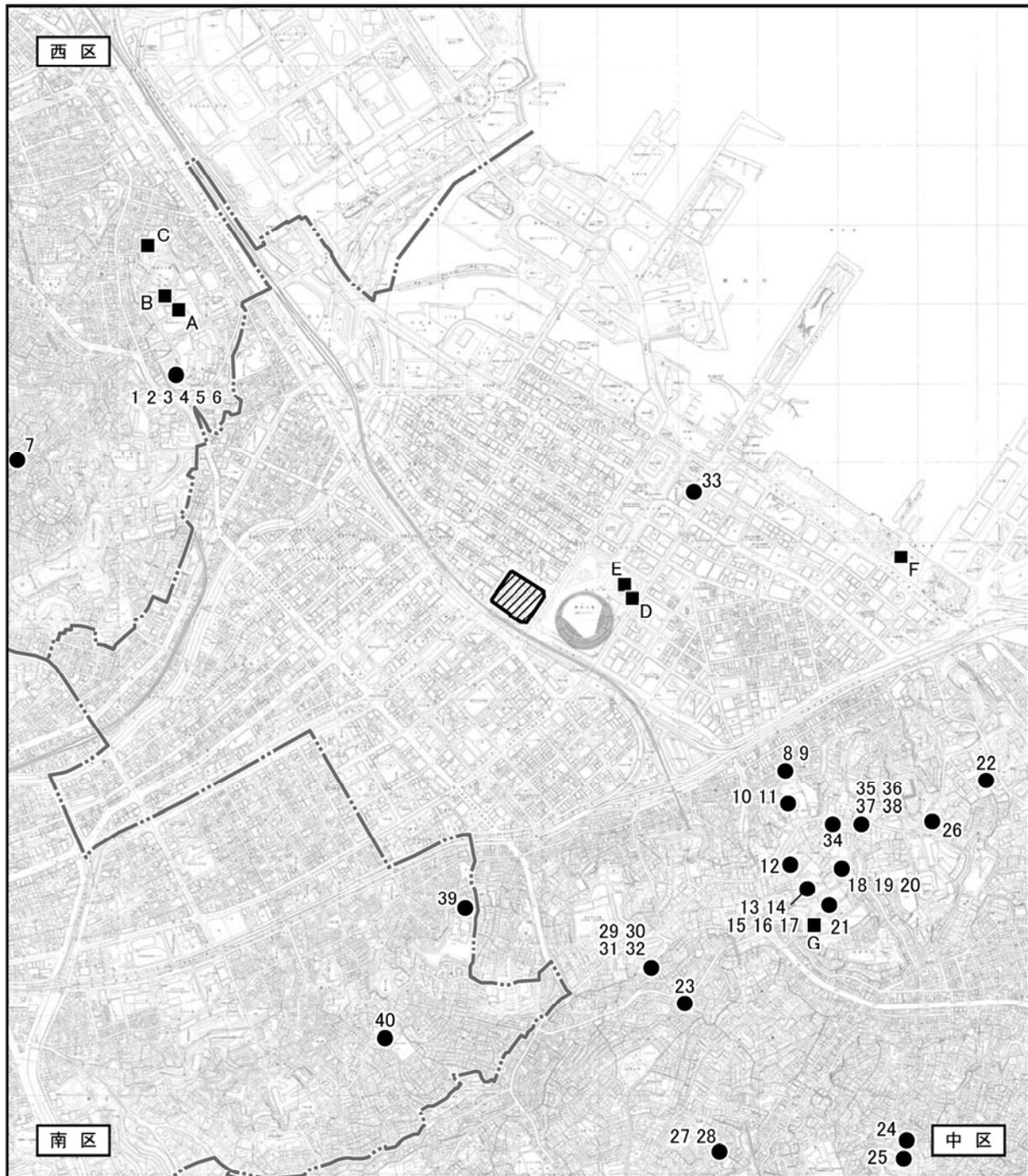
行政区分	No.	所在地	目標	樹種	樹齢 (年)	樹高 (m)	目通周 (m)
西区	1	宮崎町 64	伊勢山皇大神宮	クスノキ	180	13.0	5.1
	2			ソメイヨシノ	100	9.0	2.9
	3			スダジイ	100	11.0	2.0
	4			ソメイヨシノ	100	7.5	2.9
	5			クスノキ	180	19.0	3.7
	6			タブノキ	100	13.0	2.2
	7	西戸部町 1 丁目	羽沢稲荷	イチョウ	150	20.5	2.8
中区	8	元町 4 丁目	巖島神社	ソメイヨシノ	90	9.0	2.5
	9	211-36		イチョウ	100	13.0	2.0
	10	山手町 49-2	フェリス女学院中学・高校	ヒマラヤスギ	130	25.0	3.5
	11	山手町 48-7		アメリカデイゴ	200	9.0	1.9
	12	山手町 44-2	フェリス女学院大学	タブノキ	400	18.0	5.2
	13	山手町 37-1		ヒマラヤスギ	130	25.0	2.7
	14			ヒマラヤスギ	130	22.0	3.3
	15			タブノキ	200	18.0	6.2
	16			山手町 37-2	ヒマラヤスギ	100	20.0
	17	山手町 38-1		サザンカ	90	3.5	0.7
	18	山手町 36	元街小学校校庭内	コルクガシ	139	11.0	1.8
	19			ヒマラヤスギ	139	20.0	3.6
	20	山手町 42-2	元街小学校西側	カキノキ	139	9.0	1.5
	21	山手町 230	山手公園	ヒマラヤスギ	100~120	15~20	2~3
	22	山手町 258-4	港の見える丘公園西側	タイサンボク	100	11.0	1.6
	23	柏葉 75-2	—	ムクノキ	200	13.0	2.4
24	西之谷町 32	善行寺付近	タブノキ	250	19.0	3.51	
25	西之谷町 20	善行寺	タブノキ	250	15.0	2.7	
26	山手町 89-6	山手本通り沿い	エノキ	100	13.5	2.5	

表 3.2-4(2) 名木古木等一覧表

行政区分	No.	所在地	目標	樹種	樹齡 (年)	樹高 (m)	目通周 (m)
中区	27	竹之丸 71	妙晃寺	クスノキ	150	20.0	3.6
	28			クスノキ	150	20.0	3.5
	29	山手町 225	地蔵坂公園	スダジイ	100	12.3	1.86
	30			シラカシ	100	15.0	1.56
	31			スダジイ	100	12.3	2.39
	32			スダジイ	100	10.0	2.05
	33	日本大通 8	開港広場公園南側	サクラ	80	8.5	3.40
	34	山手町 60-12	山手本通り沿い	イロハモミジ	100	6.0	1.6
	35	山手町 66-2	横浜ユニオン教会	スダジイ	100	12.0	1.71
	36			スダジイ	100	9.0	1.71
	37			スダジイ	100	12.0	2.05
	38			ヒマラヤスギ	100	17.0	2.17
南区	39	中村町 1-37	浄光寺	スダジイ	280	12.0	2.6
	40	平楽 1	平楽中学校	ユリノキ	100	10.0	1.5

※表中の No. は図 3.2-9 に対応します。

資料:「名木古木指定樹木一覧(平成 31 年 3 月 13 日現在)」(横浜市環境創造局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)



凡例

- |  |   |
|--|---|
|  対象事業実施区域 |  巨樹・巨木 |
|  区界       |  名木古木  |

※図中のNo.は表3.2-3~4に対応します。

資料:「自然環境調査Web-GIS」(環境省自然環境局生物多様性センターホームページ、令和2年10月調べ)

「第4回自然環境保全基礎調査 日本の巨樹・巨木林 関東版(II)」(環境庁、平成3年)

「名木古木指定樹木一覧」(横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ)

図3.2-9 巨樹・巨木及び名木古木位置図

S=1/20,000



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

### 3.2.5 人口、産業の状況

#### 1)人口

調査対象地域における人口の状況は、表 3.2-5 及び表 3.2-6 に示すとおりです。

令和 2 年の横浜市の人口は約 376 万人、一世帯あたりの人員は 2.17 人、人口密度は 8,628 人/km<sup>2</sup>となっています。

対象事業実施区域のある中区の令和 2 年の人口は 151,165 人、一世帯あたりの人員は 1.82 人、人口密度は 7,151 人/km<sup>2</sup>であり、中区の隣接区である西区、南区と比べると、人口密度が比較的低い区となっています。

平成 28 年から令和 2 年の人口等の推移を見ると、横浜市では、人口、世帯数ともに増加の傾向がみられます。対象事業実施区域のある中区では、人口、世帯数ともに微増の傾向がみられます。

表 3.2-5 人口等の現況

行政区分	面積 (km <sup>2</sup> )	世帯数 (戸)	人口 (人)	1 世帯あたり 人員(人)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )
横浜市	435.50	1,731,071	3,757,630	2.17	8,628
中区	21.14	82,891	151,165	1.82	7,151
西区	6.98	56,341	104,327	1.85	14,947
南区	12.63	100,945	195,602	1.94	15,487

※令和 2 年 9 月 1 日現在

資料：「横浜市人口ニュース」(横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)

表 3.2-6 人口等の推移

行政区分		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年
横浜市	人口	3,731,471	3,733,791	3,740,367	3,748,322	3,757,630
	世帯数	1,659,808	1,673,422	1,690,463	1,710,077	1,731,071
中区	人口	148,882	149,280	149,012	149,467	151,165
	世帯数	79,381	79,927	80,233	81,146	82,891
西区	人口	98,802	99,867	101,991	103,720	104,327
	世帯数	52,166	52,963	54,399	55,696	56,341
南区	人口	194,789	194,862	195,344	195,756	195,602
	世帯数	96,201	97,235	98,550	99,868	100,945

※各年 9 月 1 日現在

資料：「横浜市人口ニュース」(横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)

## 2)産業

調査対象地域の産業大分類別事業所数及び従業者数は、表 3.2-7 に示すとおりです。  
また、農業、工業、商業の生産状況は表 3.2-8～表 3.2-10 に示すとおりです。

対象事業実施区域のある中区において、事業所数及び従業員数が最も多いのは「卸売業、小売業」となっています。

表 3.2-7 産業大分類別事業所数及び従業者数

分類	横浜市				
		中区	西区	南区	
全産業	事業所数	114,930	13,878	8,447	5,349
	従業員数	1,475,974	171,774	181,391	43,014
農業、林業	事業所数	163	5	2	3
	従業員数	1,403	51	7	15
漁業	事業所数	—	—	—	—
	従業員数	—	—	—	—
鉱業、採石業、 砂利採取業	事業所数	—	—	—	—
	従業員数	—	—	—	—
建設業	事業所数	10,713	609	455	566
	従業員数	89,498	7,027	7,042	4,101
製造業	事業所数	6,271	246	210	294
	従業員数	131,338	4,194	7,433	2,060
電気・ガス・熱供給・ 水道業	事業所数	49	9	8	—
	従業員数	3,234	610	822	—
情報通信業	事業所数	1,979	349	278	41
	従業員数	65,952	10,811	19,384	245
運輸業、郵便業	事業所数	3,212	849	117	67
	従業員数	90,846	17,693	5,023	1,790
卸売業、小売業	事業所数	26,784	2,997	2,573	1,269
	従業員数	294,029	29,191	30,852	8,624
金融業、保険業	事業所数	1,694	328	245	48
	従業員数	33,663	7,447	8,178	452
不動産業、物品賃貸業	事業所数	10,285	1,182	757	508
	従業員数	51,368	7,369	8,572	1,347
学術研究、 専門・技術サービス業	事業所数	6,116	1,353	566	205
	従業員数	67,125	9,039	15,054	1,134
宿泊業、 飲食サービス業	事業所数	14,426	2,773	1,179	750
	従業員数	147,486	25,561	23,068	4,073
生活関連サービス業、 娯楽業	事業所数	9,481	891	612	517
	従業員数	62,414	7,193	6,589	1,924
教育、学習支援業	事業所数	4,549	296	244	156
	従業員数	61,771	5,629	3,075	1,560
医療、福祉	事業所数	12,151	908	502	593
	従業員数	220,968	13,725	8,821	11,368
複合サービス事業	事業所数	379	33	16	12
	従業員数	5,097	243	133	94
サービス業 (他に分類されないもの)	事業所数	6,678	1,050	683	320
	従業員数	149,782	25,991	37,338	4,227

※平成 28 年 6 月 1 日現在

資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

また、中区の農業生産は、自給的農家が1戸のみとなっています。

工業については、隣接する南区と比較すると、事業所数は少ないのに対して、製造品出荷額等は多くなっています。

商業については、中区は事業所数が西区よりも多いものの、年間商品販売額や売場面積は少ないという特徴があります。

表 3.2-8 農業の状況

行政区分	農家数(戸)			経営耕作地面積(ha)
	総数	販売農家	自給的農家	総面積
横浜市	3,451	2,029	1,422	187,754
中 区	1	—	1	X
西 区	—	—	—	—
南 区	5	4	1	X

※平成 27 年 2 月 1 日現在

X：該当数値はあるが、発表は差し控えたもの

資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

表 3.2-9 工業の状況

行政区分	事業所数 (事業所)	従業員数 (人)	製造品出荷額等 (万円)	付加価値額 (万円)
横浜市	2,331	90,938	399,752,163	96,368,104
中 区	44	1,440	13,335,185	1,659,187
西 区	36	995	1,792,145	970,967
南 区	78	1,190	1,699,126	878,895

※平成 30 年 6 月 1 日現在、経理事項については平成 29 年 1 月から 12 月の実績

資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

表 3.2-10 商業の状況

行政区分	事業所数 (事業所)	従業員数 (人)	年間商品販売額 (万円)	売場面積 (㎡)
横浜市	18,925	203,816	857,963,002	2,585,562
中 区	1,971	17,045	95,744,396	186,600
西 区	1,653	19,893	139,960,497	340,138
南 区	969	6,638	13,930,230	69,166

※平成 26 年 7 月 1 日現在

資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

### 3.2.6 土地利用の状況

都市計画区域及び用途地域について、調査対象地域の指定状況は表 3.2-11 及び図 3.2-10 に示すとおりです。

横浜市の総面積は約 436.5km<sup>2</sup>であり、市街化区域は約 337.4km<sup>2</sup>、市街化調整区域が約 99.1km<sup>2</sup>となっています。用途地域は住居系が約 249.6km<sup>2</sup>、商業系が約 33.5km<sup>2</sup>、工業系が約 53.9km<sup>2</sup>となっています。

対象事業実施区域のある中区は、総面積約 21.5km<sup>2</sup>すべてが市街化区域となっており、用途地域は住居系が約 7.3km<sup>2</sup>、商業系が約 7.4km<sup>2</sup>、工業系が約 6.8km<sup>2</sup>となっています。

対象事業実施区域及びその周辺は、商業地域となっています。

表 3.2-11 都市計画区域及び用途地域

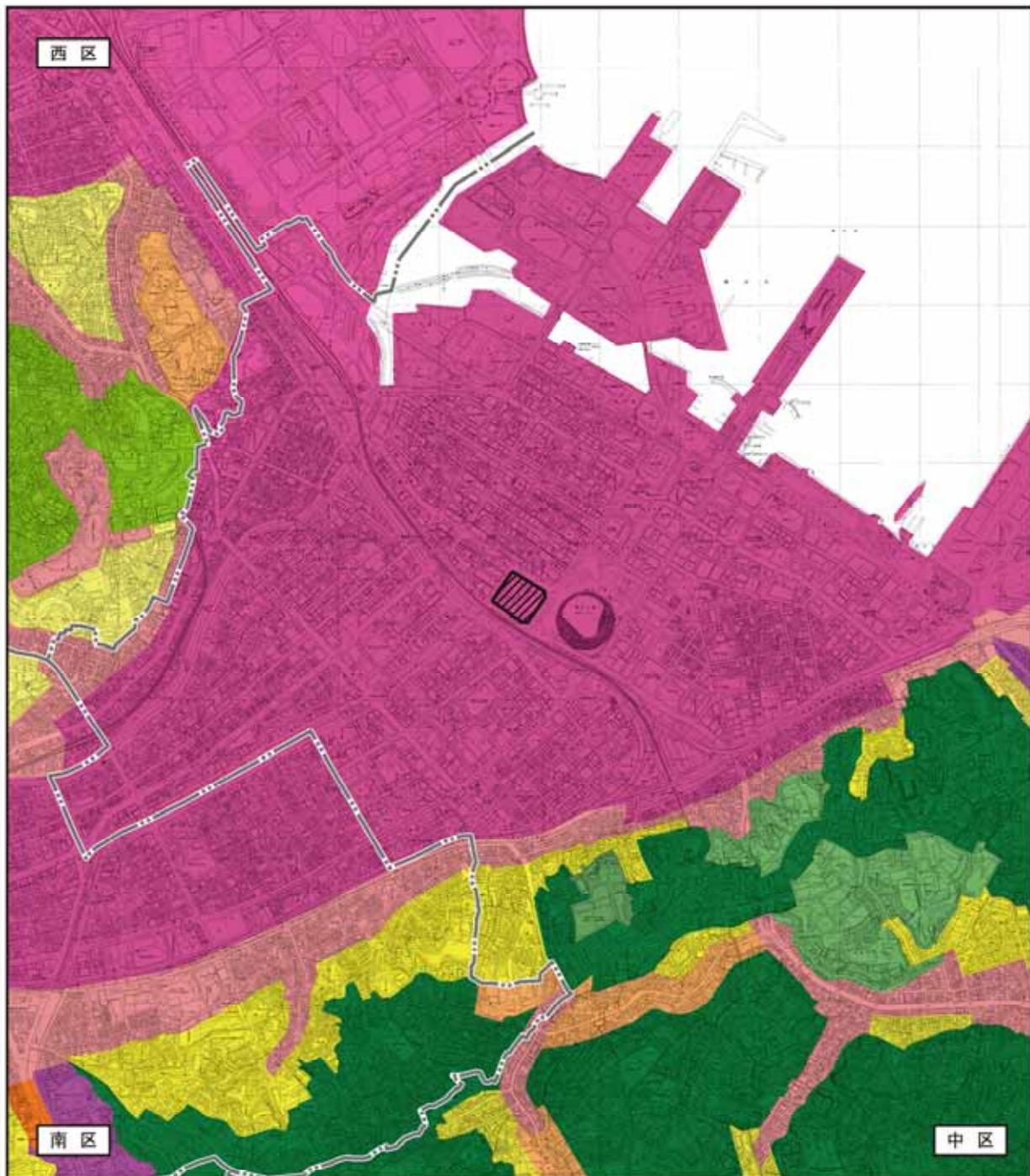
単位：km<sup>2</sup>

行政区分		横浜市				
		中区	西区	南区		
都市計画区域	総面積	436.5	21.5	7.0	12.7	
	市街化区域	337.4	21.5	7.0	12.6	
	市街化調整区域	99.1	-	-	0.1	
用途地域	総面積	337.1	21.3	6.9	12.6	
	住居系	第一種低層住居専用地域	137.0	4.6	0.2	4.2
		第二種低層住居専用地域	1.7	-	-	0.1
		第一種中高層住居専用地域	26.8	0.5	0.1	0.4
		第二種中高層住居専用地域	17.7	0.1	1.5	0.9
		第一種住居地域	46.2	1.4	0.9	3.7
		第二種住居地域	5.3	0.2	0.2	0.3
		準住居地域	14.9	0.5	0.1	0.1
		小計	249.6	7.3	3.0	9.7
	商業系	近隣商業地域	14.3	0.7	0.9	1.5
		商業地域	19.3	6.7	3.0	1.1
		小計	33.5	7.4	3.9	2.6
	工業系	準工業地域	18.4	3.2	0.1	0.4
		工業地域	17.0	-	0.2	-
		工業専用地域	18.5	3.6	-	-
		小計	53.9	6.8	0.3	0.4

※1 令和元年度末現在

※2 表中の数字は小数点以下第一位で表示をしているため、それぞれの数値を合計した場合、一致しないことがあります。

資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和2年10月調べ）

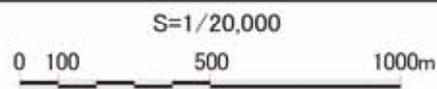


凡例

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  対象事業実施区域     |  第二種中高層住居専用地域 |  近隣商業地域 |
|  区界           |  第一種住居地域      |  商業地域   |
|  第一種低層住居専用地域  |  第二種住居地域      |  準工業地域  |
|  第一種中高層住居専用地域 |  準住居地域        |  |

資料: まちづくり地図情報i-マッピー(横浜市行政地図情報提供システムホームページ、令和2年10月調べ)

図3.2-10 用途地域図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

### 3.2.7 交通、運輸の状況

#### 1) 道路交通

調査区域内の主要道路の状況は、図3.2-11に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺の道路網としては、対象事業実施区域北側から東側に市道関内本牧線第7002号線、南側に高速神奈川1号横羽線（地下部）、北東側に市道新港第78号線が幹線道路として整備されています。対象事業実施区域への主なアクセス道路は、これらの道路になります。

各主要道路の平日12時間の交通量の状況は、表3.2-12に示すとおりです。一部の路線で増加傾向にあるものの、概ね横ばいまたは減少傾向がみられます。

対象事業実施区域周辺のバス路線は、図3.2-12に示すとおりです。対象事業実施区域周辺では、横浜市営バスのほか、相鉄バス、京急バス等の路線バスが運行しています。また、対象事業実施区域の北側に面して「港町」バス停があります。

表 3.2-12 交通量の状況（平日 12 時間）注)

No.	路線名	観測地点名	平成17年度		平成22年度		平成27年度	
			交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	交通量 (台)	大型車 混入率 (%)	交通量 (台)	大型車 混入率 (%)
1	高速神奈川 1号横羽線	中区桜木町1丁目	49,232	19.1	43,402	11.6	—	—
2		西区みなとみらい四丁目	—	—	46,313	10.3	—	—
3		横浜駅東口出入口～金港 JCT	—	—	—	—	41,698	9.4
4		西区みなとみらい三丁目	—	—	48,083	10.9	—	—
5		みなとみらい出入口～横浜駅東口出入口	—	—	—	—	43,965	9.2
6		横浜公園出入口～みなとみらい 出入口	—	—	—	—	37,763	9.5
7		中区吉浜町	—	—	34,818	15.6	—	—
8		横浜公園出入口～石川町 JCT	—	—	—	—	29,362	18.5
9#	高速神奈川 3号狩場線	保土ヶ谷区瀬戸ヶ谷町	49,174	35.1	—	—	—	—
10		山下町出口～新山下出入口	—	—	52,687	26.6	51,002	29.9
11		石川町 JCT～山下町 出口	—	—	53,080	22.7	51,367	29.9
12		南区中村町1丁目	—	—	44,958	37.5	—	—
13		阪東橋出入口～石川町 JCT	—	—	—	—	41,382	32.5
14	一般国道16号	中区曙町5	19,014	8.9	—	—	—	—
15		南区吉野町2丁目4-2	—	—	17,132	8.4	17,173	13.4
16		西区桜木町4	22,898	14.1	—	—	—	—
17		西区高島二丁目1	—	—	18,788	14.8	9,124	15.0
18	横浜駅根岸線	西区伊勢町1丁目63	12,650	7.9	—	—	—	—
19		西区老松町2914	—	—	10,902	8.1	—	—
20		中区日ノ出町	—	—	—	—	11,083	12.6
21#	藤棚伊勢佐木線	西区中央二丁目7	19,161	11.0	—	—	—	—
22		南区西中町1	—	—	17,583	11.0	23,253	11.0
23		中区末吉町3	—	—	17,736	10.4	23,498	10.4
24#	弥生台 桜木町線	南区南太田二丁目2	19,234	9.4	—	—	—	—
25		中区初音町3-47	—	—	14,352	9.3	18,464	9.3
26		中区野毛町2丁目86	15,115	14.2	—	—	—	—
27		中区花咲町2丁目	—	—	13,115	9.4	10,647	10.4
28	市道栄本町線 第7188号線	西区高島一丁目	20,006	13.3	—	—	—	—
29		西区みなとみらい二丁目2	—	—	30,672	10.3	30,748	10.3
30	市道高島関内線 第7148号線	西区花咲町4丁目107	18,833	9.8	—	—	—	—
31		西区花咲町4-1107	—	—	18,850	9.9	—	—
32		中区花咲町2丁目	—	—	—	—	15,706	9.1

注) 12 時間は 7:00～19:00 の時間帯を指します。

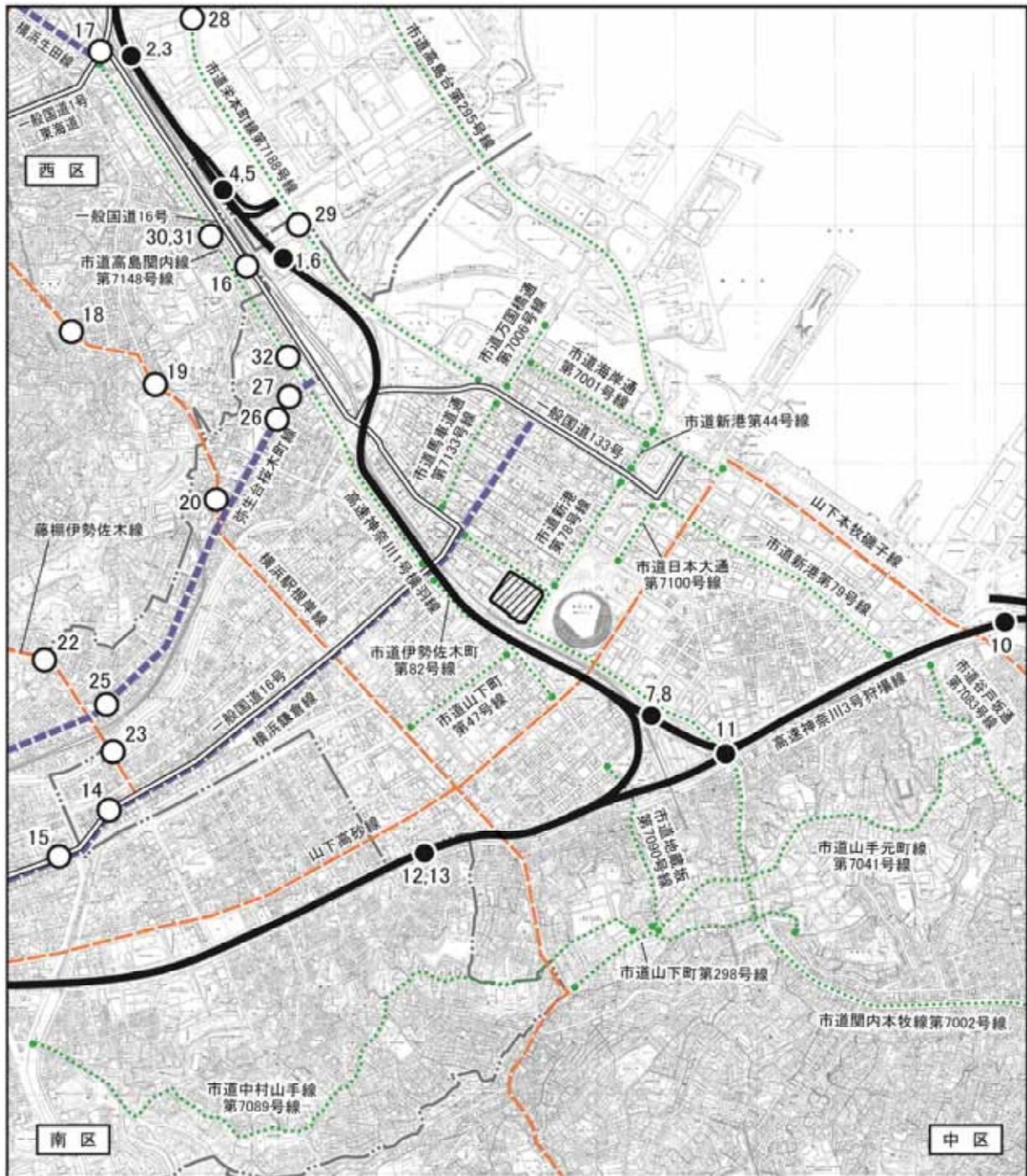
※表中の No. は図 3.2-11 に対応します。なお、「#」がついている No.9、21 及び 24 は、調査区域外の調査地点です。

資料：「平成 17 年度道路交通センサス一般交通量調査結果」（平成 18 年 6 月、国土交通省道路局）

「平成 22 年度道路交通センサス」（平成 23 年 9 月、国土交通省道路局）

「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査集計表」

（国土交通省道路局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

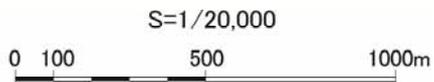


凡例

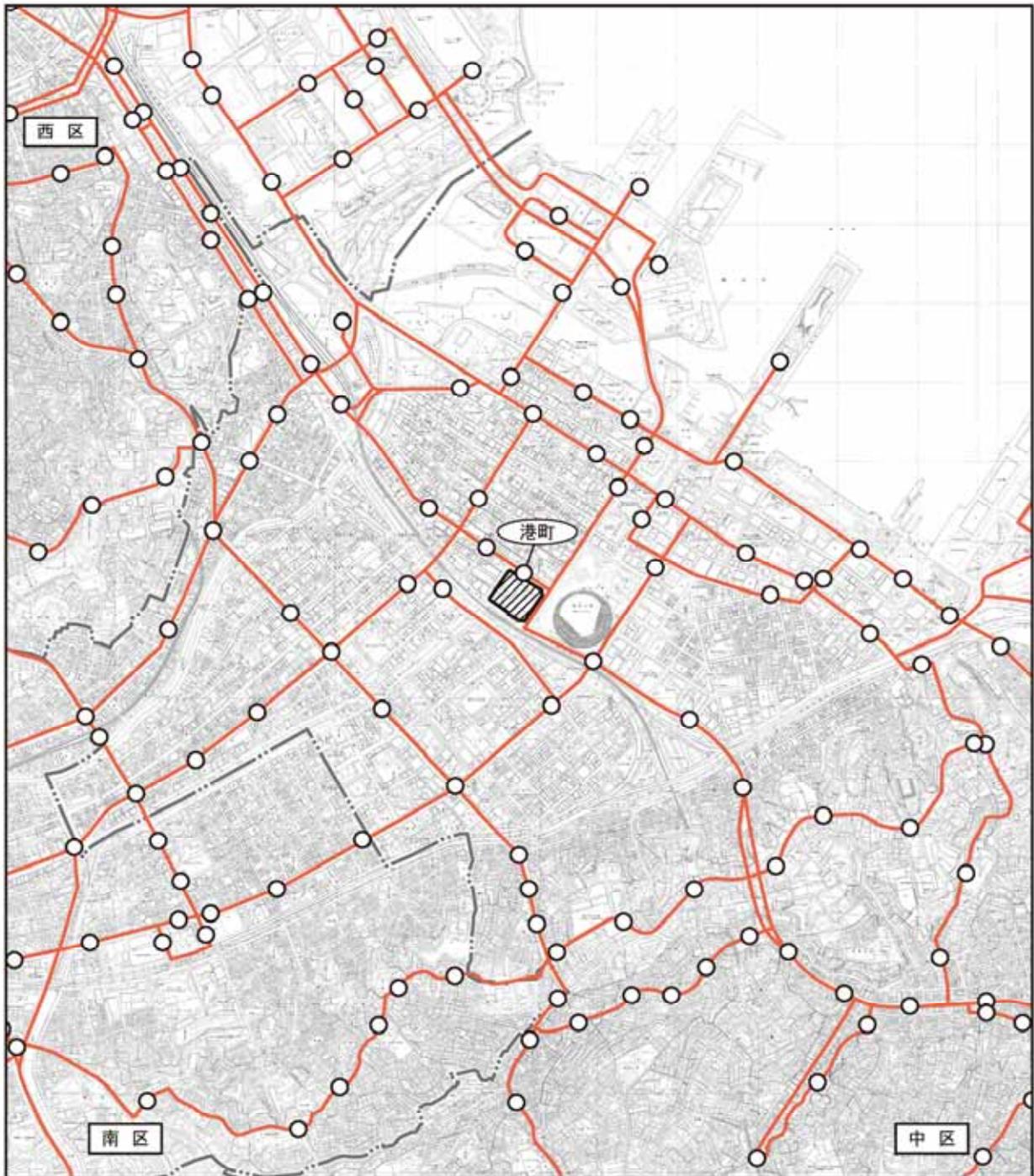
- |   |               |   |           |   |           |
|---|---------------|---|-----------|---|-----------|
|  | 対象事業実施区域      |  | 都市高速道路    |  | 市道        |
|  | 区界            |  | 一般国道      |    | 主要地方道(県道) |
|  | 交通量調査地点(高速道路) |  | 主要地方道(市道) |   |           |
|  | 交通量調査地点(一般道路) |   |           |   |           |

※図中のNo.は表3.2-12に対応します。なお、No.9、21及び24は、調査区域外の調査地点です。  
 資料:「道路台帳図情報 よこはまのみち」(横浜市行政地図情報提供システムホームページ、令和2年10月調べ)  
 「平成17年度道路交通センサス一般交通量調査結果」(平成18年6月、国土交通省道路局)  
 「平成22年度道路交通センサス」(平成23年9月、国土交通省道路局)  
 「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査集計表」(国土交通省道路局ホームページ、令和2年10月調べ)

図3.2-11 主要道路網及び交通量調査地点位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

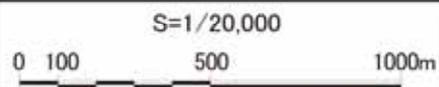


凡例

- 対象事業実施区域
- 市営・民営バス路線
- バス停
- 区界

資料:「横浜市営バス路線マップ2020年7月版」(横浜市交通局ホームページ、令和2年10月調べ)  
 「横浜ベイシティ交通マップ(2020年度版)」(横浜ベイシティ交通マップホームページ、令和2年10月調べ)  
 「時刻表・経路・運賃検索」(京浜急行バスホームページ、令和2年10月調べ)  
 「相鉄バス路線図(2019年10月1日現在)」(相鉄グループホームページ、令和2年10月調べ)  
 「横浜営業所路線図」「舞岡営業所路線図」(神奈川中央交通株式会社ホームページ、令和2年10月調べ)

図3.2-12 バス路線網



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## 2)鉄道

調査区域の鉄道網の状況は、図 3.2-13 に示すとおりです。

調査区域の旅客用鉄道は、JR 根岸線、京浜急行電鉄線、横浜市営地下鉄線、みなとみらい線があります。

調査区域の鉄道駅の乗降車人員（JR 根岸線は乗車人員）は、表 3.2-13 に示すとおりです。対象事業実施区域の近傍の駅は、JR 根岸線及び横浜市営地下鉄線の関内駅、みなとみらい線の日本大通り駅等があげられます。

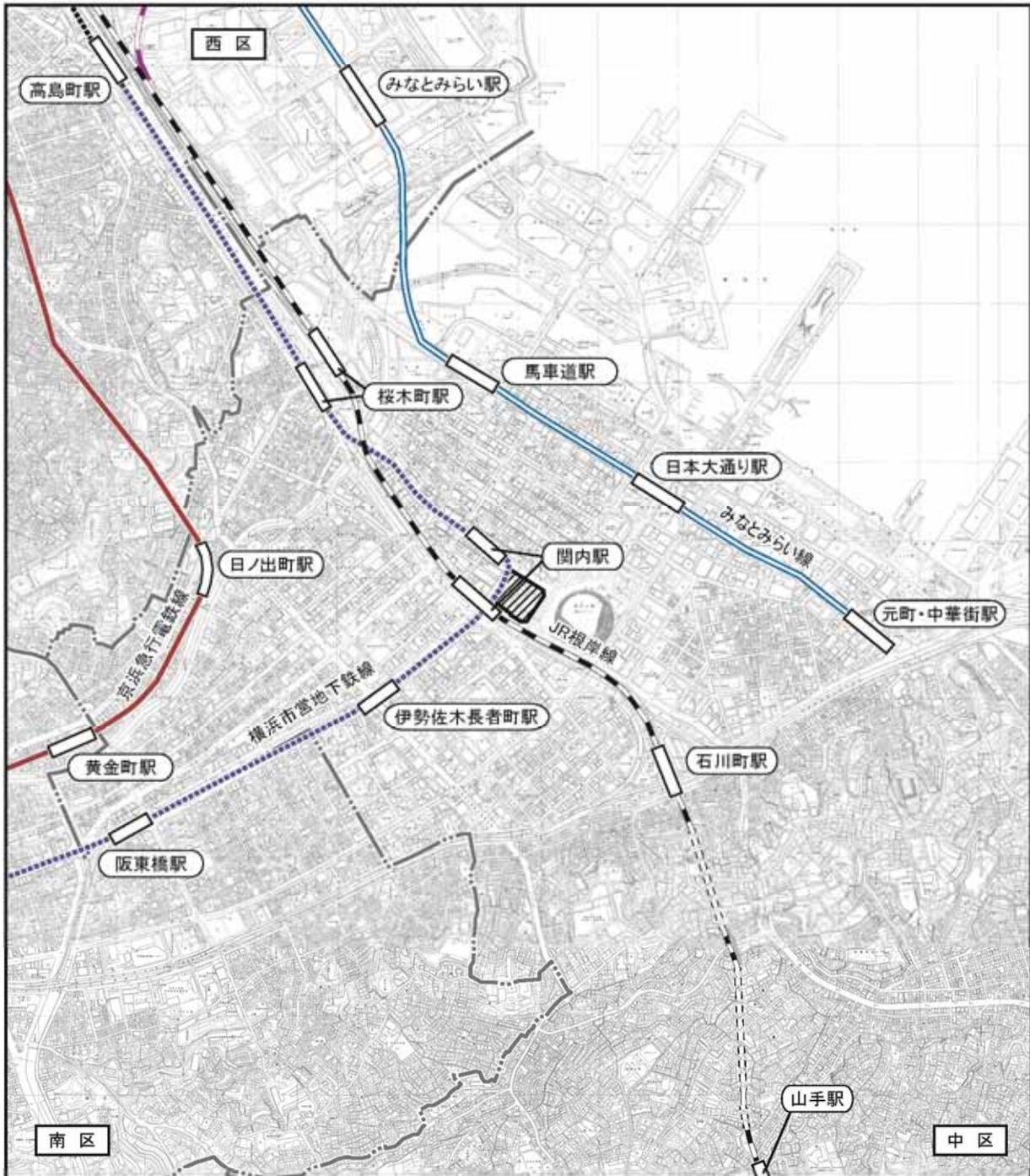
乗降車人員については、JR 根岸線の桜木町駅、横浜市営地下鉄線の高島町駅、桜木町駅、阪東橋駅、みなとみらい線の各駅では増加傾向が見られますが、その他の駅では概ね横ばいの推移となっています。

表 3.2-13 鉄道駅の乗降車人員（1日平均）

単位：人

路線	駅名	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度
JR 根岸線	桜木町	68,546	70,286	70,676	71,160	70,797
	関内	54,975	55,064	55,586	55,592	55,299
	石川町	32,639	32,572	32,899	32,702	31,994
	山手	17,193	17,341	17,459	17,592	17,545
京浜急行電鉄線	日ノ出町	27,489	27,872	28,270	28,688	28,330
	黄金町	21,819	22,065	22,391	22,769	22,758
横浜市営地下鉄線	高島町	8,727	9,054	9,662	10,612	10,680
	桜木町	36,768	37,311	37,824	38,924	39,232
	関内	46,429	44,928	45,044	46,156	46,816
	伊勢佐木長者町	17,051	16,694	16,374	16,951	16,734
	阪東橋	18,960	19,800	20,551	21,442	21,344
みなとみらい線	みなとみらい	80,044	80,887	82,390	84,887	90,678
	馬車道	35,231	36,421	37,434	39,016	41,627
	日本大通り	23,254	24,862	25,632	25,938	27,025
	元町・中華街	59,148	60,326	61,361	62,659	63,292

※JR 根岸線を除く乗降者人員は、年間の乗車人員と降車人員の和をその年の日数で除した人数を示しています。  
資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和2年10月調べ）

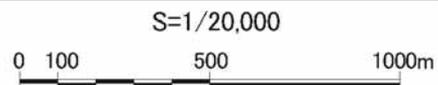


凡例

- |  |   |   |
|--|---|---|
|  対象事業実施区域 |  JR根岸線   |  みなとみらい線  |
|  区界       |  JR貨物線   |  横浜市営地下鉄線 |
|  |  京浜急行電鉄線 |   |

資料:「国土数値情報」(平成30年12月、国土交通省)

図3.2-13 鉄道路線図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

### 3)船舶

横浜港の入港船舶数は表 3.2-14 に、海上出入貨物量は表 3.2-15 に示すとおりです。

平成 27 年から令和元年の入港船舶総数は 32,503～35,979 隻、総海上出入貨物量は約 1 億 9 百万トン～1 億 1 千 4 百万トンで推移しています。

表 3.2-14 横浜港の入港船舶数

区分	単位	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年
総数	隻	35,979	35,677	35,941	34,324	32,503
	千総トン	284,555	291,795	291,816	296,656	299,304
外航船	隻	9,865	9,849	9,864	9,709	9,455
	千総トン	241,660	248,067	247,754	254,483	259,085
うち フルコンテナ船	隻	4,636	4,731	4,792	4,584	4,833
	千総トン	125,247	122,645	125,592	114,692	129,535
内航船	隻	26,114	25,828	26,077	24,615	23,048
	千総トン	42,895	43,728	44,062	42,173	40,220

資料：各年「横浜港の統計」（横浜市港湾局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

表 3.2-15 横浜港の海上出入貨物量

単位：トン

区分		平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年
総計		114,741,049	109,123,653	113,499,857	113,958,079	110,745,249
外国貿易	計	74,488,202	68,932,510	74,102,398	78,478,316	79,952,761
	輸出	31,591,035	30,624,773	31,581,853	32,851,464	29,657,740
	輸入	42,897,167	38,307,737	42,520,545	45,626,852	50,295,021
うち コンテナ貨物	計	36,833,692	36,371,632	38,560,308	40,477,869	40,152,273
	輸出	15,031,741	14,779,329	16,125,605	17,124,965	16,152,768
	輸入	21,801,951	21,592,303	22,434,703	23,352,904	23,999,505
内国貿易	計	40,252,847	40,191,143	39,397,459	35,479,763	30,792,488
	移出	16,307,751	14,627,836	15,447,144	14,685,434	14,596,290
	移入	23,945,096	25,563,307	23,950,315	20,794,329	16,196,198
うち コンテナ貨物	計	2,524,658	2,573,095	2,798,748	2,789,200	2,641,663
	移出	1,407,596	1,441,279	1,372,936	1,417,472	1,394,225
	移入	1,117,062	1,131,816	1,425,812	1,371,728	1,247,438

資料：各年「横浜港の統計」（横浜市港湾局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

### 3.2.8 公共施設等の状況

#### 1)教育機関等

調査区域における教育機関等は、表 3.2-16(1)～(2)及び図 3.2-14 に示すとおりです。

対象事業実施区域は、本町小学校（No.53）及び横浜吉田中学校（No.65）の通学区域に指定されています。

表 3.2-16(1) 教育機関等

種類	区	No.	名 称
幼稚園 保育園	西 区	1	アミー保育園高島園
		2	おはよう保育園花咲町
		3	みなとみらいくばがさ保育園
		4	ポピンズナーサリースクール横浜
		5	ポピンズナーサリースクールみなとみらい
		6	グリーンポート桜木町保育園
		7	キャリー保育園桜木町
		8	マイ・ハート紅葉ヶ丘保育園
		9	MonarchInternationalPreschool
		10	にじいろ保育園みなとみらい
		11	イマジン・インターナショナル・プリスクール
		12	戸部幼稚園
		13	野毛山幼稚園
	中 区	14	にじいろ保育園関内
		15	うちゅう保育園やました
		16	保育園小紅
		17	伊勢佐木町保育園
		18	ポピンズナーサリースクール馬車道
		19	アスク馬車道保育園
		20	聖母幼稚園
		21	横浜中華保育園
		22	木下の保育園山下町
		23	さくら幼稚園
		24	アスク山下町保育園
		25	寿福祉センター保育所
		26	ことぶき保育園
		27	熊猫幼稚園
		28	ラフ・クルー元町保育園
		29	キディ石川町・横浜
		30	横浜学園付属元町幼稚園
		31	ヨコハマきぼう保育園
		32	保育園ばんびーな
		33	横浜学院幼稚園
		34	横浜三育幼稚園
		35	横浜みこころ幼稚園
		36	横浜市山手保育園
		37	アメリカ山徳育こども園
		38	うみの風保育園
		39	うちゅう保育園やまて
		40	横浜市立竹之丸保育園
		41	打越保育園
		42	クラウン保育園

表 3.2-16(2) 教育機関等

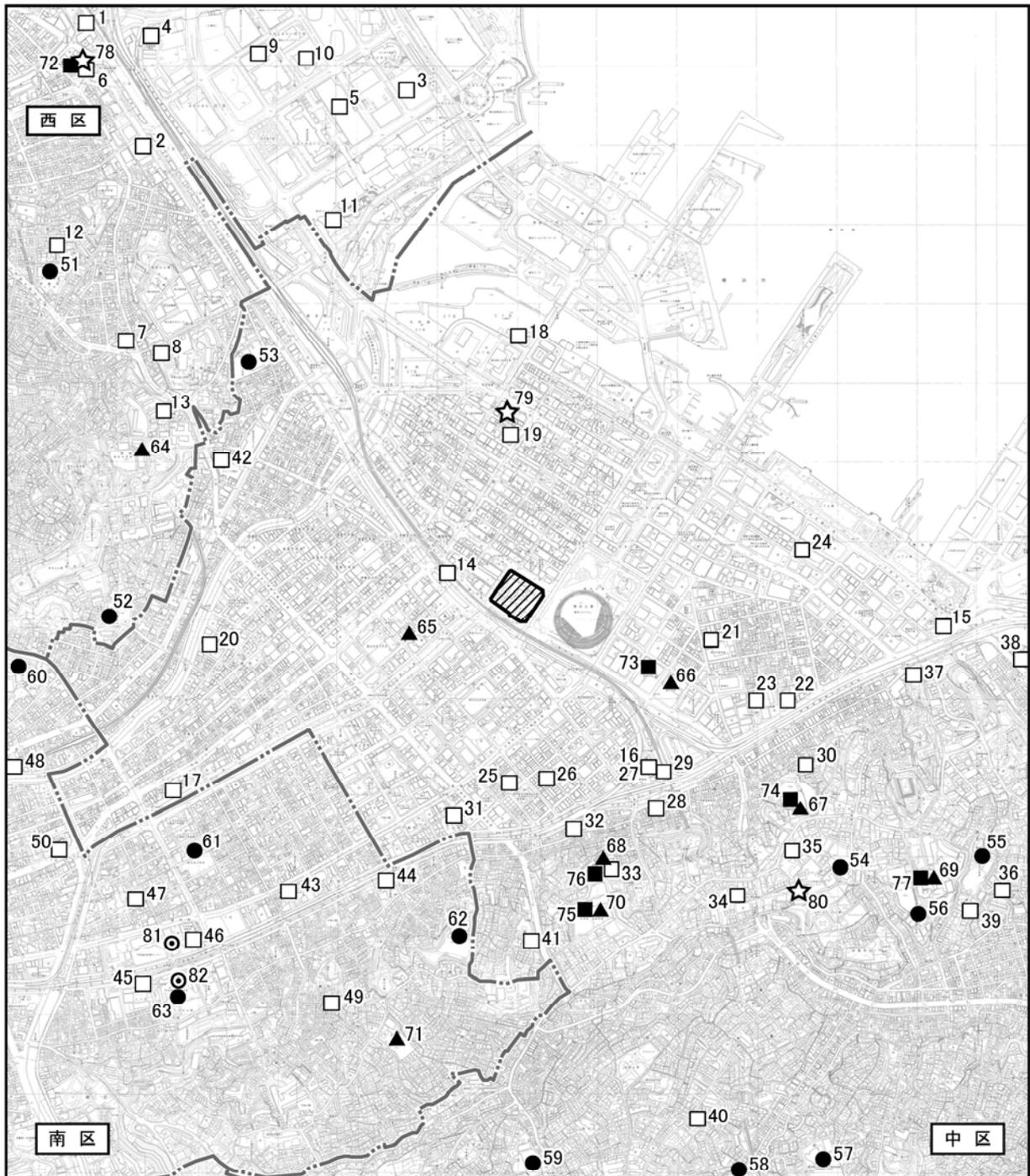
種類	区	No.	名 称
幼稚園 保育園	南 区	43	やすらぎ保育園
		44	玉泉寺幼稚園
		45	横浜市しろばら保育園
		46	みなみマーノ保育園
		47	P-kaboo 保育園
		48	東急キッズランド黄金町保育園
		49	中村愛児園
		50	クラ・ゼミ保育園吉野町
小学校	西 区	51	戸部小学校
		52	東小学校
	中 区	53	本町小学校
		54	元街小学校
		55	北方小学校
		56	横浜雙葉小学校
		57	横浜国立大学附属横浜小学校
		58	立野小学校
		59	山元小学校
	南 区	60	関東学院小学校
		61	南吉田小学校
		62	石川小学校
63		中村小学校	
中学校	西 区	64	老松中学校
	中 区	65	横浜吉田中学校
		66	港中学校
		67	フェリス女学院中学校
		68	横浜女学院中学校
		69	横浜雙葉中学校
		70	横浜共立学園中学校
	南 区	71	平楽中学校
高等学校	西 区	72	八洲学園高等学校横浜分校
	中 区	73	みなと総合高等学校
		74	フェリス女学院高等学校
		75	横浜共立学園高等学校
		76	横浜女学院高等学校
		77	横浜雙葉高等学校
大学	西 区	78	八洲学園大学
	中 区	79	東京芸術大学大学院
		80	フェリス女学院大学
特別支援 学校	南 区	81	浦舟特別支援学校
		82	中村特別支援学校

※表中の No. は図 3.2-14 に対応します。

資料：「国土数値情報」（平成 26 年 3 月、国土交通省）

「GIS 版区民生活マップ（西区、中区、南区）」（横浜市政策局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

「保育所・保育施設検索（保育所（公立、私立）」（横浜市ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）



凡例

- |  |   |  |
|--|---|--|
|  対象事業実施区域 |  幼稚園・保育園 |  高等学校   |
|  区界       |  小学校     |  大学     |
|  |  中学校     |  特別支援学校 |

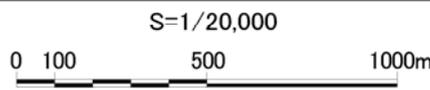
※図中のNo.は表3.2-16(1)~(2)に対応します。

資料:「国土数値情報」(平成26年3月、国土交通省)

「GIS版区民生活マップ(西区、中区、南区)」(横浜市政策局ホームページ、令和2年10月調べ)

「保育所・保育施設検索(保育所(公立、私立))」(横浜市ホームページ、令和2年10月調べ)

図3.2-14 教育機関等の位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## 2)医療機関

調査区域における主な医療機関は、表 3.2-17 及び図 3.2-15 に示すとおりです。

対象事業実施区域の南西約 200mにはふれあい横浜ホスピタル (No.4)、南東約 600mには横浜中央病院 (No.5) があります。

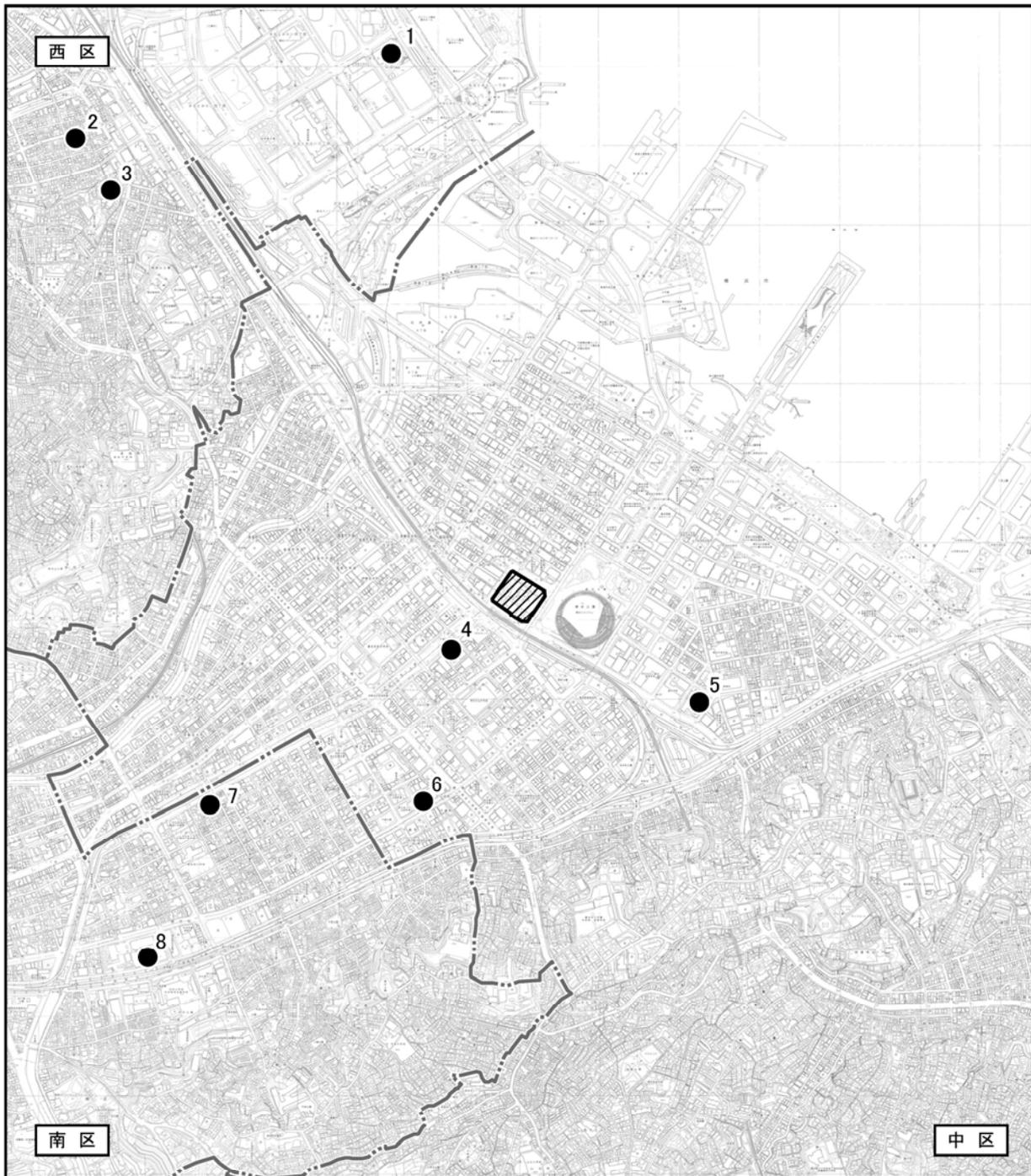
表 3.2-17 主な医療機関

区	No.	名称
西 区	1	けいゆう病院
	2	松島病院
	3	亀田病院
中 区	4	ふれあい横浜ホスピタル
	5	横浜中央病院
	6	横浜掖済会病院
南 区	7	野村病院
	8	横浜市立大学附属市民総合医療センター

※表中の No.は図 3.2-15 に対応します。

資料：「横浜市内の病院・一般診療所・歯科診療所名簿」

(横浜市健康福祉局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)



凡例

-  対象事業実施区域
-  区界
-  主な医療機関

※図中のNo.は表3.2-17に対応します。  
 資料:「横浜市内の病院・一般診療所・歯科診療所名簿」(横浜市健康福祉局ホームページ、令和2年10月調べ)

図3.2-15 主な医療機関の分布図

S=1/20,000  
 0 100 500 1000m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

### 3)官公庁、郵便局

調査区域における主な官公庁、郵便局は、表 3.2-18 及び図 3.2-16 に示すとおりです。

対象事業実施区域の東北東約 400mには中区役所 (No.4)、北東約 600mには神奈川県庁 (No.1)、北北東約 750mには神奈川県警察本部 (No.8) があります。

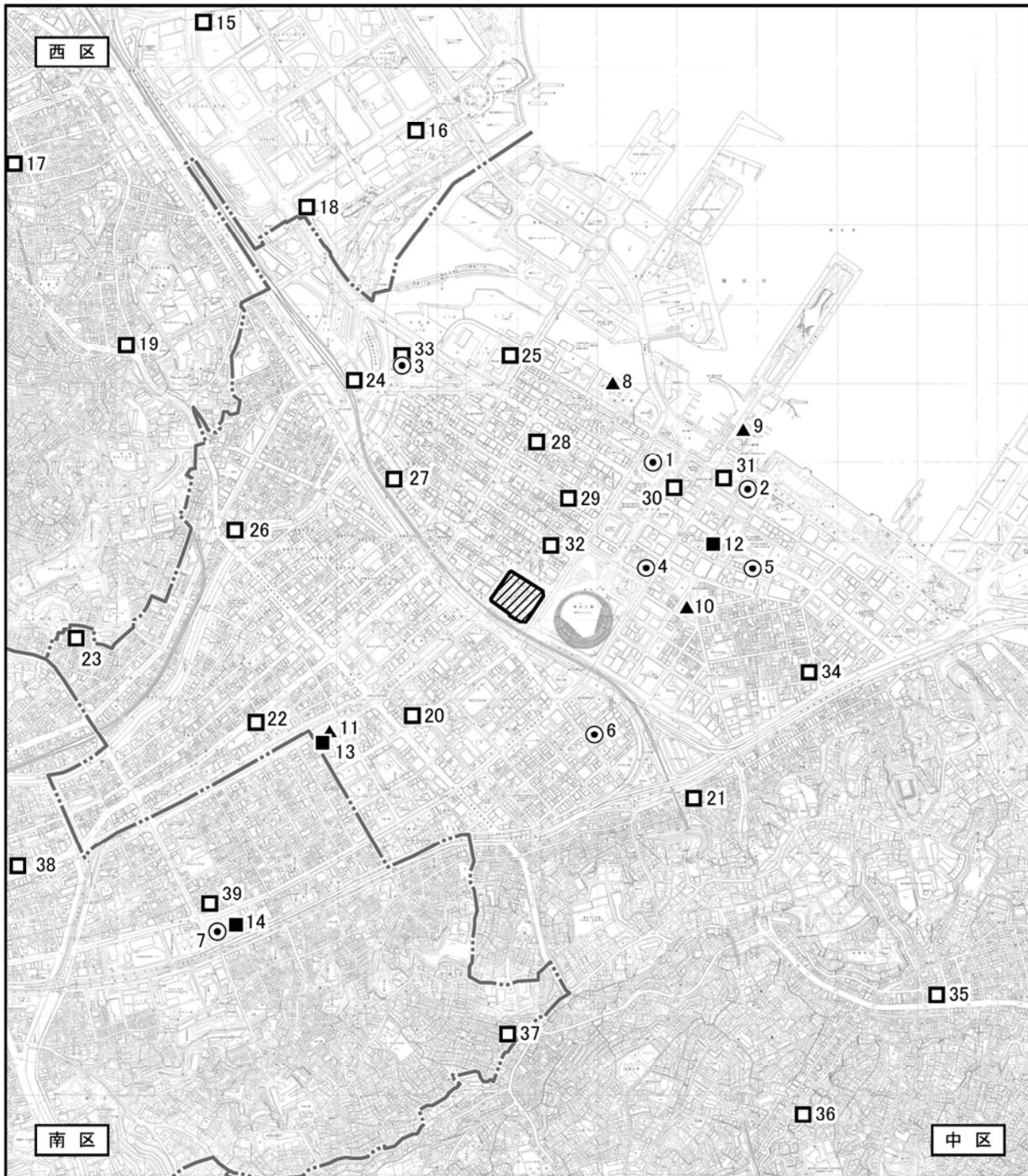
表 3.2-18 主な官公庁、郵便局

施設	区	No.	名 称
県・市行政機関	中 区	1	神奈川県庁
		2	神奈川県パスポートセンター
		3	横浜市役所
		4	中区役所
		5	神奈川県横浜県税事務所
		6	かながわ労働センター
	南 区	7	南区役所
警察署等	中 区	8	神奈川県警察本部
		9	横浜水上警察署
		10	加賀町警察署
		11	伊勢佐木警察署
消防署等	中 区	12	中消防署山下町消防出張所
		13	中消防署
	南 区	14	南消防署
郵便局	西 区	15	みなとみらい四郵便局
		16	クイーンズスクエア横浜郵便局
		17	横浜戸部本町郵便局
		18	横浜ランドマークタワー郵便局
		19	横浜戸部郵便局
	中 区	20	横浜長者町郵便局
		21	石川町駅前郵便局
		22	横浜中郵便局
		23	横浜赤門郵便局
		24	横浜桜木郵便局
		25	横浜第二合同庁舎内郵便局
		26	横浜日之出町郵便局
		27	神奈川中小企業センター内郵便局
		28	横浜本町郵便局
		29	横浜太田町郵便局
		30	横浜港郵便局
		31	シルクセンター内郵便局
		32	横浜住吉町郵便局
		33	横浜市役所内郵便局
34	横浜中華街郵便局		
35	横浜北方郵便局		
36	横浜大和郵便局		
南 区	37	横浜山元町郵便局	
	38	横浜吉野町郵便局	
	39	横浜浦舟郵便局	

※表中の No.は図 3.2-16 に対応します。

資料:「2020 年度版横浜市暮らしのガイド」(令和 2 年 4 月、横浜市)

「郵便局・ATM を探す」(日本郵政ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)

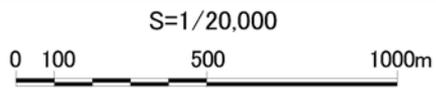


凡例

- |  |  |   |
|--|--|---|
|  対象事業実施区域 |  庁舎等  |  消防署等 |
|  区界       |  警察署等 |  郵便局  |

※図中のNo.は表3.2-18に対応します。  
 資料:「国土数値情報」(平成25年3月、国土交通省)  
 資料:「郵便局・ATMを探す」(日本郵政ホームページ、令和2年10月調べ)  
 資料:「2020年度版横浜市暮らしのガイド」(令和2年4月、横浜市)

図3.2-16 主な官公庁、郵便局の位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

#### 4)福祉施設等

調査区域における主な福祉施設等は、表 3.2-19 及び図 3.2-17 に示すとおりです。

対象事業実施区域の南南西約 400mには不老町地域ケアプラザ (No.5)、南約 500mには寿福祉プラザ (No.6) があります。

表 3.2-19 主な福祉施設等

区	No.	名称
西 区	1	宮崎地域ケアプラザ
	2	野毛山荘
中 区	3	横浜市社会福祉協議会
	4	中区社会福祉協議会
	5	不老町地域ケアプラザ
	6	寿福祉プラザ
	7	麦田地域ケアプラザ
	8	横浜市職能開発総合センター
南 区	9	南区社会福祉協議会
	10	浦舟地域ケアプラザ
	11	中村地域ケアプラザ

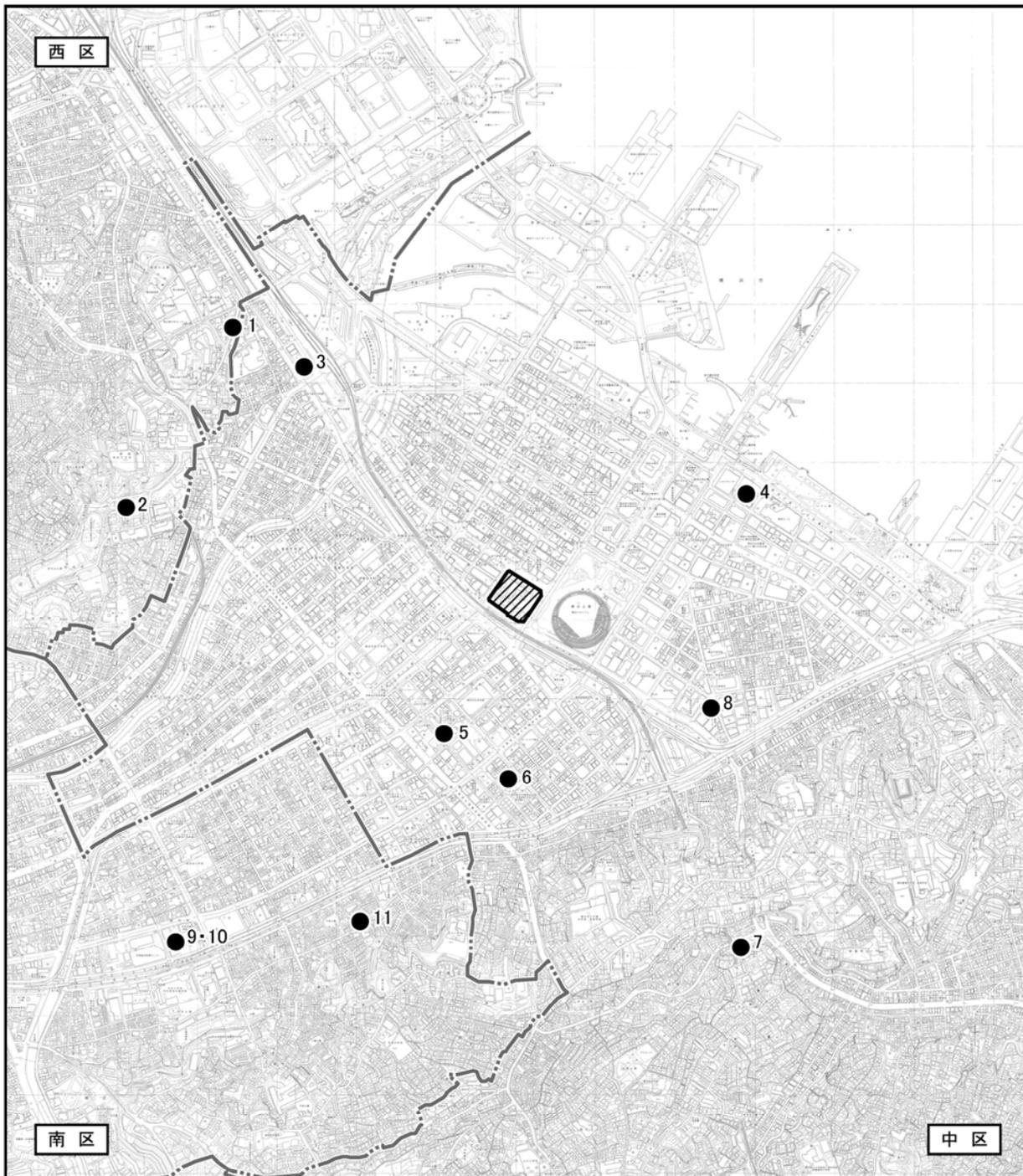
※表中の No.は図 3.2-17 に対応します。

資料:「国土数値情報」(平成 28 年 3 月、国土交通省)

「2020 年度版横浜市暮らしのガイド」(令和 2 年 4 月、横浜市)

「GIS 版区民生活マップ(西区、中区、南区)」

(横浜市政策局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)



凡例

- 対象事業実施区域
- 福祉施設等
- 区界

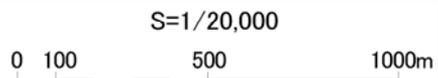
※図中のNo.は表3.2-19に対応します。

資料:「国土数値情報」(平成28年3月、国土交通省)

「2020年度版横浜市暮らしのガイド」(令和2年4月、横浜市)

「GIS版区民生活マップ(西区、中区、南区)」(横浜市政策局ホームページ、令和2年10月調べ)

図3.2-17 主な福祉施設等の位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

5)その他の市民利用施設

調査区域におけるその他の市民利用施設は、表 3.2-20(1)～(2)及び図 3.2-18 に示すとおりです。

対象事業実施区域の東側に隣接して横浜スタジアム（No.7）があるほか、対象事業実施区域周辺に多数の市民利用施設があります。

表 3.2-20(1) その他の市民利用施設

施設	区	No.	名称
図書館	西 区	1	神奈川県立図書館
		2	横浜市立中央図書館
	中 区	3	放送ライブラリー
地区センター	中 区	4	野毛地区センター
		5	竹之丸地区センター
	南 区	6	中村地区センター
スポーツ施設	中 区	7	横浜スタジアム
		8	日ノ出川公園テニスコート
		9	横浜武道館
		10	元町公園弓道場
		11	山手公園テニスコート
コミュニティハウス	西 区	12	戸部コミュニティハウス
		13	東小学校コミュニティハウス
	中 区	14	横浜吉田中学校コミュニティハウス
		15	山元小学校コミュニティハウス
	南 区	16	浦舟コミュニティハウス
	文化施設	西 区	17
18			横浜美術館レクチャーホール
19			横浜みなとみらいホール
20			横浜能楽堂
21			県立音楽堂
22			県立青少年センター
23			横浜市教育会館
24			野毛山動物園
25			ランドマークホール
26			はまぎんホールヴィアマーレ
27			横浜市民ギャラリー
28			神奈川婦人会館
29			パシフィコ横浜
30			帆船日本丸・横浜みなと博物館
中 区		31	カップヌードルミュージアム
		32	海外移住資料館
		33	横浜市市民協働推進センター
		34	万国橋会議センター
		35	神奈川県中小企業共済会館
		36	波止場会館
		37	横浜市青少年育成センター
	38	関内ホール	
	39	横浜市開港記念会館	
	40	横浜情報文化センター(ニュースパーク)	
	41	産業貿易センター	

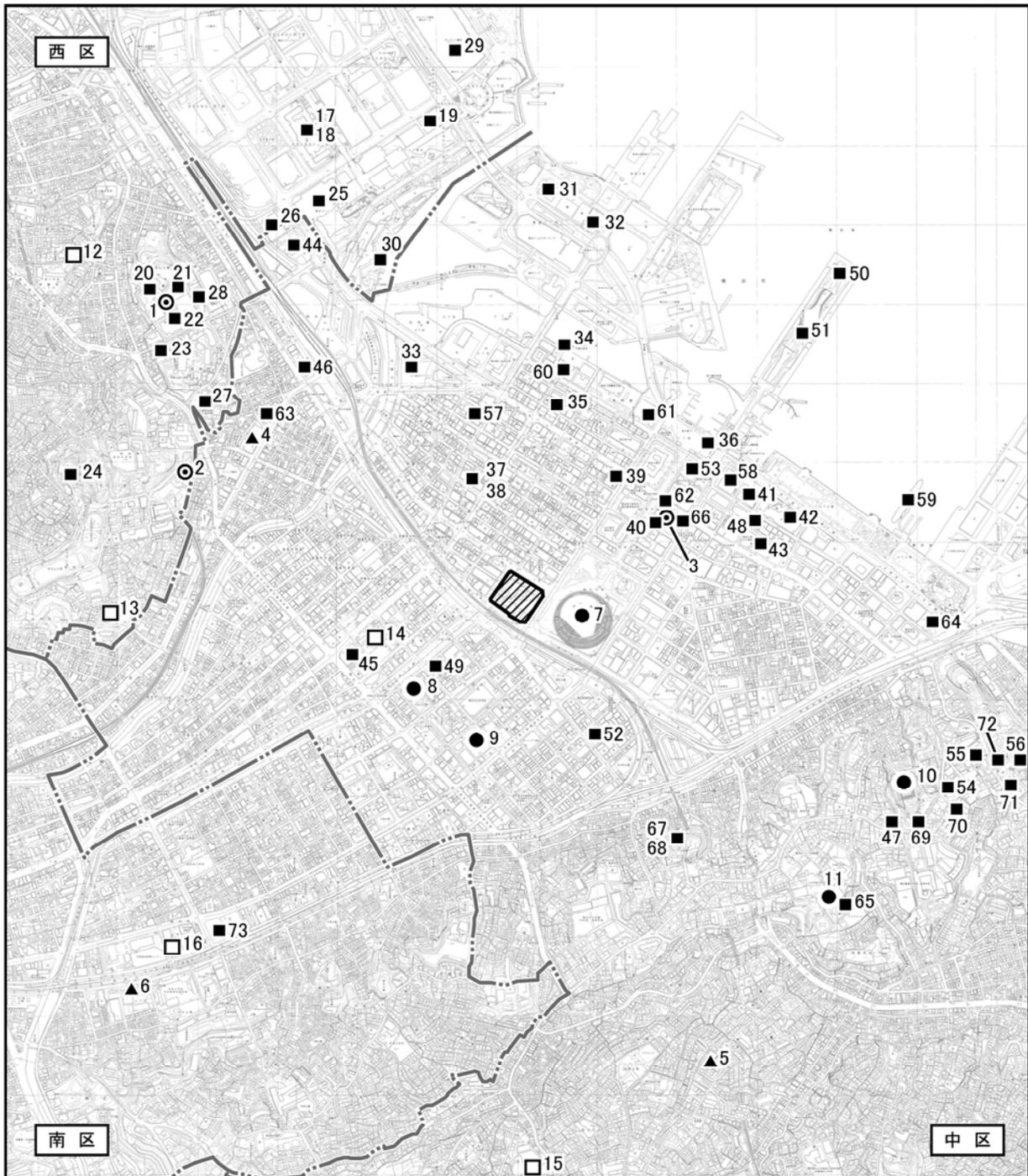
表 3.2-20(2) その他の市民利用施設

施設	区	No.	名称
文化施設	中 区	42	県民ホール
		43	KAAT 神奈川芸術劇場
		44	日石横浜ホール
		45	ラジアントホール
		46	横浜市社会福祉センター
		47	ベーリック・ホール
		48	ワークピア横浜
		49	横浜市技能文化会館
		50	大さん橋ホール
		51	横浜港大さん橋国際客船ターミナル
		52	かながわ労働プラザ
		53	横浜開港資料館
		54	山手資料館
		55	岩崎博物館
		56	大佛次郎記念館
		57	県立歴史博物館
		58	シルク博物館
		59	日本郵船氷川丸
		60	日本郵船歴史博物館
		61	横浜税関資料展示室
		62	横浜都市発展記念館
		63	横浜にぎわい座
		64	横浜人形の家
	65	横浜山手テニス発祥記念館	
66	横浜ユーラシア文化館		
67	外交官の家		
68	ブラフ 18 番館		
69	エリスマン邸		
70	山手 234 番館		
71	山手 111 番館		
72	横浜市イギリス館		
	南 区	73	南公会堂

※表中の No. は図 3.2-18 に対応します。

資料：「国土数値情報」（平成 26 年 3 月、国土交通省）

「2020 年度版横浜市暮らしのガイド」（令和 2 年 4 月、横浜市）

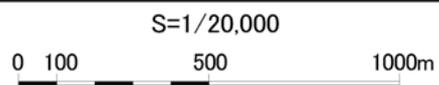


凡例

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  対象事業実施区域 |  図書館    |  スポーツ施設    |
|  区界       |  地区センター |  コミュニティハウス |
|  |  |  文化施設      |

※図中のNo.は表3.2-20(1)~(2)に対応します。  
 資料:「国土数値情報」(平成26年3月、国土交通省)  
 「2020年度版横浜市暮らしのガイド」(令和2年4月、横浜市)

図3.2-18 その他の市民利用施設の位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## 6)公園・緑地

調査区域における主な公園・緑地は、表 3.2-21(1)～(2)及び図 3.2-19 に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺には、東側に横浜公園 (No.25) が隣接しているほか、南西約 100 mには大通り公園 (No.26)、南東約 150mには扇町公園 (No.39) 等が分布しています。

表 3.2-21(1) 主な公園・緑地

区	No.	種別名称	公園名	面積 (㎡)
西 区	1	近隣公園	グランモール公園	23,102
	2		掃部山公園	24,727
	3	港湾緑地	臨港パーク	79,471
	4		国際交流ゾーン	50,342
	5		日本丸メモリアルパーク	53,331
	6	総合公園	野毛山公園	90,793
	7	街区公園	御所山公園	2,557
	8		御所山第二公園	687
	9		紅葉ヶ丘公園	805
	10		宮崎町公園	554
中 区	11	近隣公園	山手イタリア山庭園	13,286
	12		元町公園	23,389
	13		山手公園	27,753
	14		柏葉公園	8,471
	15	港湾緑地	新港パーク	21,602
	16		汽車道	9,554
	17		運河パーク	10,707
	18		新港中央公園	10,811
	19		赤レンガパーク	57,009
	20		象の鼻パーク	33,684
	21		山下臨港線プロムナード	2,760
	22		山下埠頭 B 緑地	3,087
	23		山下埠頭 A 緑地	
	24		山下埠頭 C 緑地	
	25	総合公園	横浜公園	63,787
	26	地区公園	大通り公園	35,718
	27	風致公園	山下公園	74,121
	28		アメリカ山公園	5,519
	29		港の見える丘公園	59,470
	30	街区公園	北仲通北第一公園	534
	31		北仲通北第二公園	1,262
	32		北仲通北第三公園	518
	33		野毛三丁目公園	355
	34		福富町西公園	2,634
	35		開港広場公園	2,479
	36		子の前公園	278
	37		山吹公園	2,713
	38		日ノ出川公園	4,654
	39		扇町公園	3,140
	40	千歳公園	2,310	

表 3.2-21(2) 主な公園・緑地

地区名称	No.	種別名称	公園名	面積 (m <sup>2</sup> )
中 区	41	街区公園	寿公園	763
	42		吉浜町公園	3,066
	43		山下町風の広場公園	126
	44		山下町公園	1,331
	45		元町百段公園	750
	46		石川町五丁目公園	484
	47		牛坂下公園	1,006
	48		キリン園	1,061
	49		富士見川公園	2,498
	50		地藏坂公園	1,058
	51		鷺山さくら公園	1,214
	52		鷺山公園	310
	53		竹の丸公園	308
	54		大芝台公園	2,314
南 区	55	近隣公園	阪東橋公園	11,203
	56		唐沢公園	9,461
	57	街区公園	真金町公園	999
	58		中居公園	1,696
	59		東橋公園	673
	60		中村東公園	1,584
	61		山ノ下公園	893
	62		池下橋公園	861
	63		中村公園	6,351
	64		双葉公園	495
	65		中村稲荷公園	412
	66		山谷公園	1,246
	67		八幡第二公園	226
	68		八幡公園	1,187
	69		中村町五丁目公園	885
	70		中村冒険パーク	2,896
	71		平楽公園	2,086
	72		睦町二丁目公園	252

※表中の No.は図 3.2-19 に対応します。

資料：「横浜市公園緑地配置図（平成29年7月1日現在）」

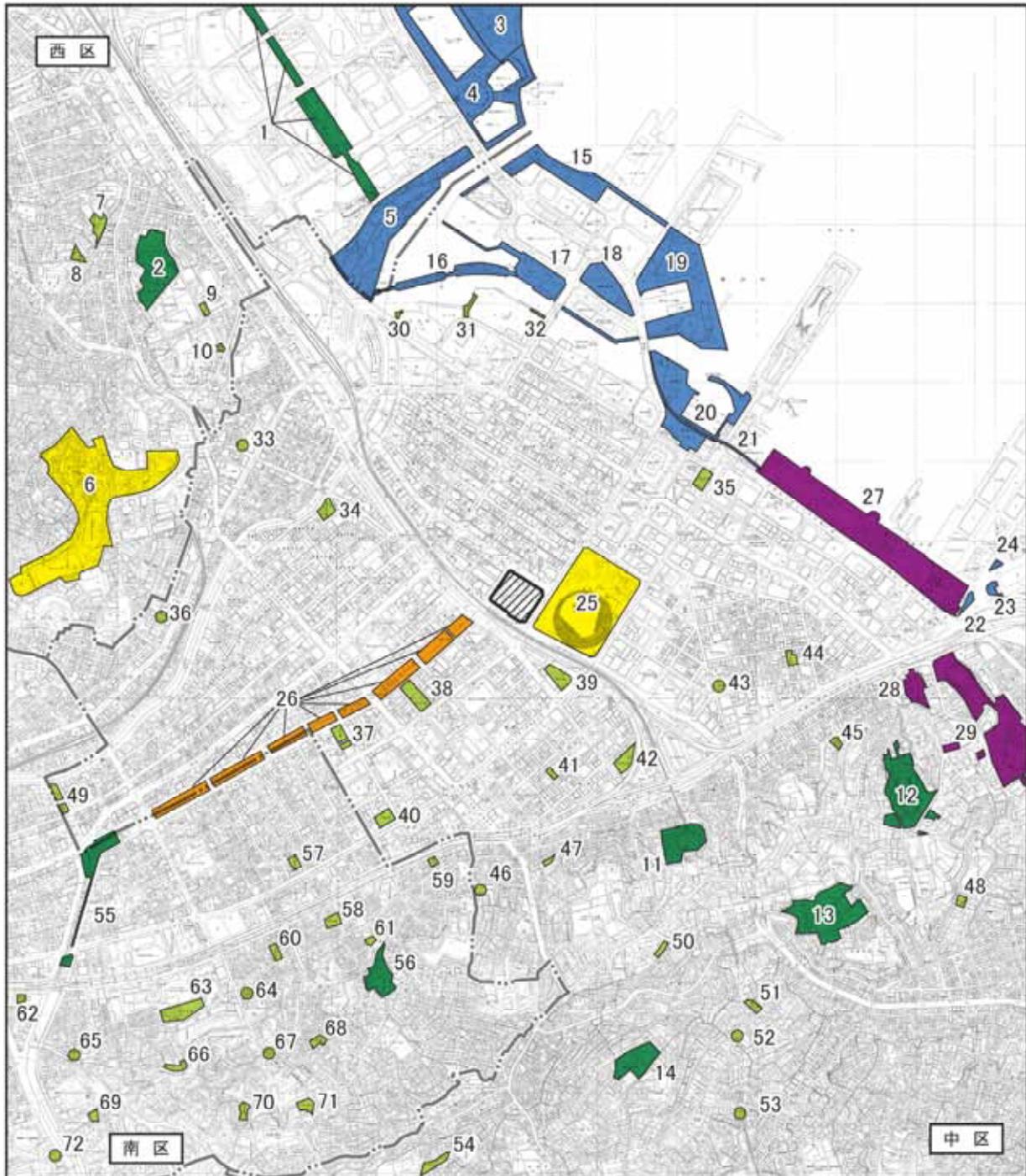
（平成30年6月、横浜市環境創造局みどりアップ推進部）

「横浜市港湾施設条例第2条第2項の規定に基づく港湾施設の告示（平成31年2月25日）」

（横浜市総務局ホームページ、令和2年10月調べ）

「横浜市の都市公園データ集（平成31年3月31日現在）」

（横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ）



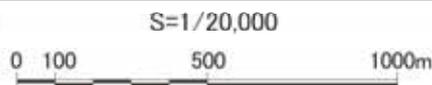
凡例

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  対象事業実施区域 |  近隣公園 |  地区公園 |
|  区界       |  港湾緑地 |  風致公園 |
|  |  総合公園 |  街区公園 |

※図中のNo.は表3.2-21(1)～(2)に対応します。

資料:「横浜市公園緑地配置図(平成29年7月1日現在)」(平成30年6月、横浜市環境創造局みどりアップ推進部)  
 「横浜市港湾施設条例第2条第2項の規定に基づく港湾施設の告示(平成31年2月25日)」  
 (横浜市港湾局ホームページ、令和2年10月調べ)  
 「横浜市の都市公園データ集」(横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ)

図3.2-19 公園・緑地の位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

### 3.2.9 文化財等の状況

#### 1) 指定・登録文化財

調査区域の指定・登録文化財の分布状況は、表 3.2-22(1)～(3)及び図 3.2-20 に示すとおりです。

対象事業実施区域の東側に隣接して横浜公園（No.69）があるほか、対象事業実施区域周辺に多数の歴史資料、史跡、建造物等が分布しています。

表 3.2-22(1) 指定・登録文化財の状況

No.	所在地	種類	名称	備考 (指定・登録・年月日)
1	みなとみらい 二丁目 2-1	建造物	旧横浜船渠株式会社 第 2 号船渠(ドック)	平成 9 年国指定 平成元年認定
2	みなとみらい 二丁目 7-10	建造物	旧横浜船渠株式会社 第 1 号船渠(ドック)	平成 12 年国指定
3	紅葉ヶ丘 27-2	建造物	旧染井能舞台	平成 8 年市指定
4	紅葉ヶ丘 57	史跡	井伊掃部頭ゆかりの地	平成 5 年市地域文化財
5	紅葉ヶ丘 9-1	史跡	神奈川奉行所跡 (戸部役所)	平成 6 年市地域文化財
6	老松町 20-1	史跡	近代水道発祥の地 (日本最初の貯水場跡)	平成 9 年市地域文化財
7	みなとみらい 二丁目～ 新港二丁目	建造物	港一号橋梁	平成 9 年認定
8	新港二丁目	建造物	港二号橋梁	平成 9 年認定
9	新港二丁目	建造物	港三号橋梁 (旧大岡川橋梁)	平成 9 年認定
10	新港二丁目	建造物	旧臨港線護岸	平成 9 年認定
11	花咲町 3 丁目 86-1	史跡	日本最初のガス会社跡	平成 8 年市地域文化財
12	新港一丁目 1	建造物	赤レンガ倉庫	平成 14 年認定
13	新港一丁目～ 海岸通 1 丁目	建造物	新港橋梁	平成 14 年認定
14	海岸通 1-1	建造物	横浜税関本館庁舎	平成 13 年認定
15	北仲通 5-57	建造物	横浜第 2 合同庁舎 (旧横浜生糸検査所附属倉庫事務所)	平成 2 年認定 平成 19 年市指定
16	南仲通 5-60 (県立歴史博物館)	建造物	旧横浜正金銀行本店本館	昭和 44 年国指定
		美術 工芸品	二十八間四万白星兜鉢	昭和 31 年国指定
			二十四間四万白星兜鉢	昭和 32 年国指定
			色々威腹巻壺袖付	昭和 37 年国指定
			絹本著色十王図	昭和 38 年国指定
			太刀 銘 備前国長船住左近将監長光造 正 応二年巳丑六月日	昭和 35 年県指定
			絹本著色石清水八幡宮図、紙本墨画淡彩一 遍上人像	昭和 7 年県指定
			紙本著色花鳥図 賢江祥啓筆	昭和 10 年県指定
			木造菩薩半跏像、金銅装笠、椿彫木朱漆笈、 源頼朝袖判下文、源頼家袖判下文、清拙正 澄墨蹟、石室善玖墨蹟	昭和 11 年県指定
		史跡	旧横浜正金銀行本店	平成 7 年国指定
有形民俗	「神奈川の職人の道具」コレクション	平成 11 年国指定		
考古資料	三浦市間口洞窟遺跡出土品	平成 13 年県指定		
17	弁天通 5-70	建造物	日本興亜馬車道ビル	平成元年認定
18	尾上町 6-85	建造物	横浜指路教会	平成元年認定
19	伊勢佐木町 1-12-1	史跡	吉田橋関門跡	平成 5 年市地域文化財
20	本町 1-3	建造物	綜通横浜ビル (旧本町旭ビル)	平成 5 年認定
21	日本大通 1	建造物	神奈川県庁本庁舎	令和元年国指定
22	日本大通 3	建造物	横浜開港資料館及び旧門番所	平成 12 年市指定
		史跡	玉楠 (日米和親条約締結の地に残るタブノキ)	昭和 63 年市地域文化財

表 3.2-22(2) 指定・登録文化財の状況

No.	所在地	種類	名称	備考 (指定・登録・年月日)
23	日本大通 3	建造物	旧横浜居留地煉瓦造下水道マンホール	平成 10 年国登録
24	山下町 1	史跡	英 1 番館跡	平成 7 年市地域文化財
25	本町 1-6	建造物	横浜市開港記念会館	平成元年国指定
		史跡	横浜町会所跡	平成 12 年市地域文化財
26	日本大通 2	史跡	神奈川運上所跡	平成 6 年市地域文化財
27	日本大通 9	建造物	横浜地方・簡易裁判所(旧横浜地方裁判所)	平成 11 年認定
28	日本大通 11	建造物	横浜情報文化センター (旧横浜商工奨励館)	平成 11 年認定
29	日本大通 12	建造物	旧横浜市外電話局	平成 12 年認定
30	日本大通 8	建造物	横浜海岸教会	平成元年認定
31	山下町 54	建造物	旧横浜居留地 48 番館	平成 13 年県指定
32	山下町 91	建造物	旧横浜居留地 91 番地塀	平成 13 年市地域文化財
33	山下町 7-1	建造物	旧英国 7 番館(戸田平和記念館)	平成 13 年認定
34	山下町 10	建造物	ホテルニューグランド本館	平成 4 年認定
35	山下町 80	史跡	横浜天主堂跡	平成 13 年市地域文化財
36	山下町 37-7	史跡	へボン邸跡	平成 8 年市地域文化財
37	山下町 241	建造物	市立港中学校門柱(旧花園橋親柱)	平成 11 年国登録
38	元町 1-77-4	建造物	ジェラルム水屋敷地下貯水槽	平成 13 年国登録
39	山手町 236	建造物	山手資料館	平成 11 年認定
40	山手町 115-3	建造物	横浜市イギリス館	平成 2 年市指定
41	山手町 76	建造物	山手 76 番館	平成 13 年認定
42	山手町 72-5	建造物	岡田邸	平成 11 年認定
43	山手町 72 元町公園内	建造物	ベーリック・ホール	平成 13 年認定
44	元町 1 元町公園内	建造物	エリスマン邸	平成 6 年認定
45	山手町 234-1	建造物	山手 234 番館	平成 11 年認定
46	山手町 235	建造物	横浜山手聖公会	平成 2 年認定
47	諏訪町 31	史跡	ビール製造発祥の地	平成 9 年市地域文化財
48	山手町 68-D	建造物	BEATTY 邸	平成 6 年認定
49	山手町 69	建造物	宇田川邸	平成 6 年認定
50	山手町 69-8	建造物	石橋邸	平成 3 年認定
51	山手町 69-10	建造物	松原邸	平成 6 年認定
52	山手町 45-2	建造物	カトリック横浜司教館別館	平成 7 年認定
53	山手町 44	建造物	カトリック横浜司教館	平成 7 年認定
54	山手町 44	建造物	カトリック山手教会聖堂	平成元年認定
55	山手町 230 の一部	史跡	日本最初の洋式公園(山手公園)	平成 8 年市地域文化財
		名勝	山手公園	平成 16 年国指定
56	麦田町 1-17~ 石川町 1-39	建造物	山手隧道	平成 13 年認定
57	山手町 16 山手イタ リア山庭園内	建造物	ブラフ 18 番館	平成 6 年認定
58	山手町 16	建造物	旧内田家住宅	平成 9 年国指定
59	山手町 214	建造物	山手 214 番館	平成 6 年市指定
60	山手町 211-1	建造物	横浜共立学園本校舎	昭和 63 年市指定
61	真金町 1-3 大鷲神社	無形民俗	酉の市	平成 3 年市地域文化財
62	山手町 111-2	建造物	山手 111 番館	平成 11 年市指定
63	本町 1-6	史跡	日米和親条約締結の地	平成 21 年市地域文化財
64	日本大通	名勝地	日本大通り	平成 19 年国登録
65	山下町山下公園先	歴史資料	氷川丸	平成 28 年国指定
66	山下町	名勝地	山下公園	平成 19 年国登録
67	山下町 51-2	建造物	旧露亜銀行横浜支店	平成 18 年市指定
68	日本大通 34	建造物	旧神奈川労働基準局(元日本綿花横浜支店 事務所棟)	平成 25 年市指定

表 3.2-22(3) 指定・登録文化財の状況

No.	所在地	種類	名称	備考 (指定・登録・年月日)
69	横浜公園 1	名勝地	横浜公園(平成 19 年：国登録)	平成 19 年国登録
70	みなとみらい三丁目 4-1 (横浜美術館)	歴史資料	鉄板写真	平成 18 年国指定
71	御所山町 24-2	史跡	伝御所五郎丸墓	昭和 63 年市地域文化財
72	大芝台 7(地藏王廟)	建造物	建造物	平成 2 年市指定
		美術 工芸品	脱活乾漆造地藏王菩薩坐像、地藏王厨子 前机	平成 6 年市指定
73	中区柏葉	建造物	岩田健夫邸	平成元年認定
74	南区浦舟町 2-33～中 村町 3-191 地先	建造物	浦船水道橋	平成 12 年認定
75	中区南仲通 4-43	建造物	馬車道大津ビル (旧東京海上火災保険ビル)	平成 12 年認定
76	中区本町 4-41	建造物	旧東京三菱銀行横浜中央支店	平成 15 年認定
77	中区本町 4-44	建造物	旧富士銀行横浜支店 (元安田銀行横浜支店)	平成 15 年認定
78	中区本町 6-50-1	建造物	旧横浜銀行本店別館 (元第一銀行横浜支店)	平成 15 年認定
79	中区打越 26～ 山手町 223	建造物	打越橋	平成 15 年認定
80	中区伊勢佐木町 1-7-1	建造物	旧横浜松坂屋西館	平成 16 年認定
81	中区山手町 28～ 麦田町 1-17	建造物	桜道橋	平成 16 年認定
82	中区山下町 279 山下公園内	建造物	インド水塔	平成 17 年認定
83	中区山下町 69～ 元町 1-13	建造物	谷戸橋	平成 17 年認定
84	中区山下町 277～ 石川町 2-1	建造物	西之橋	平成 17 年認定
85	山手 89-8 番館	建造物	山手 89-8 番館	平成 18 年認定
86	西区老松町 29 番地	建造物	旧平沼専蔵別邸亀甲積擁壁及び煉瓦塀	平成 18 年認定
87	西区高島二丁目 1-1	建造物	二代目横浜駅基礎等遺構 (第二代横浜駅駅舎基礎遺構および横浜 共同電燈会社裏高島発電所遺構)	平成 18 年認定
88	中区日本大通 13	建造物	旧居留地消防隊地下貯水槽	平成 15 年認定
89	中区山手町	建造物	フェリス女学院 10 号館 (旧ライジングサン石油会社社宅)	平成 19 年認定
90	中区山下町 204 番地	建造物	ストロングビル	平成 19 年認定
91	中区北仲通 6 丁目	建造物	旧灯台寮護岸	平成 20 年認定
92	中区海岸通 1 丁目 (象の鼻パーク内)	建造物	横浜税関遺構 鉄軌道及び転車台	平成 21 年認定
93	中区山下町 25	建造物	インペリアルビル	平成 22 年認定
94	西区紅葉ヶ丘掃部山 公園内	建造物	井伊直弼像台座及び水泉	平成 23 年認定
95	中区山手町	建造物	フェリス女学院 6 号館別館	平成 24 年認定
96	中区海岸通 1-2-2	建造物	旧神奈川県産業組合館	平成 24 年認定
97	中区山手町 26	建造物	山手 26 番館	平成 25 年認定
98	みなとみらい二丁目	歴史資料	日本丸	平成 29 年国指定

※表中の No.は図 3.2-20 に対応します。

資料：「文化財ハマ Site」(横浜市行政地図情報提供システムホームページ、令和 2 年 10 月調べ)

「国・神奈川県および横浜市指定・登録文化財目録(令和元年 11 月 5 日現在)」

(横浜市教育委員会ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)

「横浜市記者発表資料 神奈川県庁が国の重要文化財に指定されます！」

(令和元年 10 月、横浜市教育委員会事務局)

「横浜市認定歴史的建造物 一覧(令和元年 9 月 19 日現在)」

(横浜市都市整備局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)

2)周知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡）

調査区域内の周知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡）の分布状況は、表 3.2-23 及び図 3.2-20 に示すとおりです。

本事業の対象事業実施区域内には二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在しており、令和 2 年 12 月に埋蔵文化財包蔵地（遺跡）として周知されています。

対象事業実施区域周辺では、対象事業実施区域の西約 1.0km に 1 箇所、北西約 1.3km 周辺に 2 箇所、西北西約 1.3km に 1 箇所、東南東約 1.4km 周辺に 3 箇所、南西約 2.0km に 1 箇所の埋蔵文化財包蔵地（貝塚、古墳、散布地、城跡、集落跡）が分布しています。そのほか、中区に 11 箇所の近代遺跡が分布しています。

表 3.2-23 埋蔵文化財包蔵地（遺跡）の状況

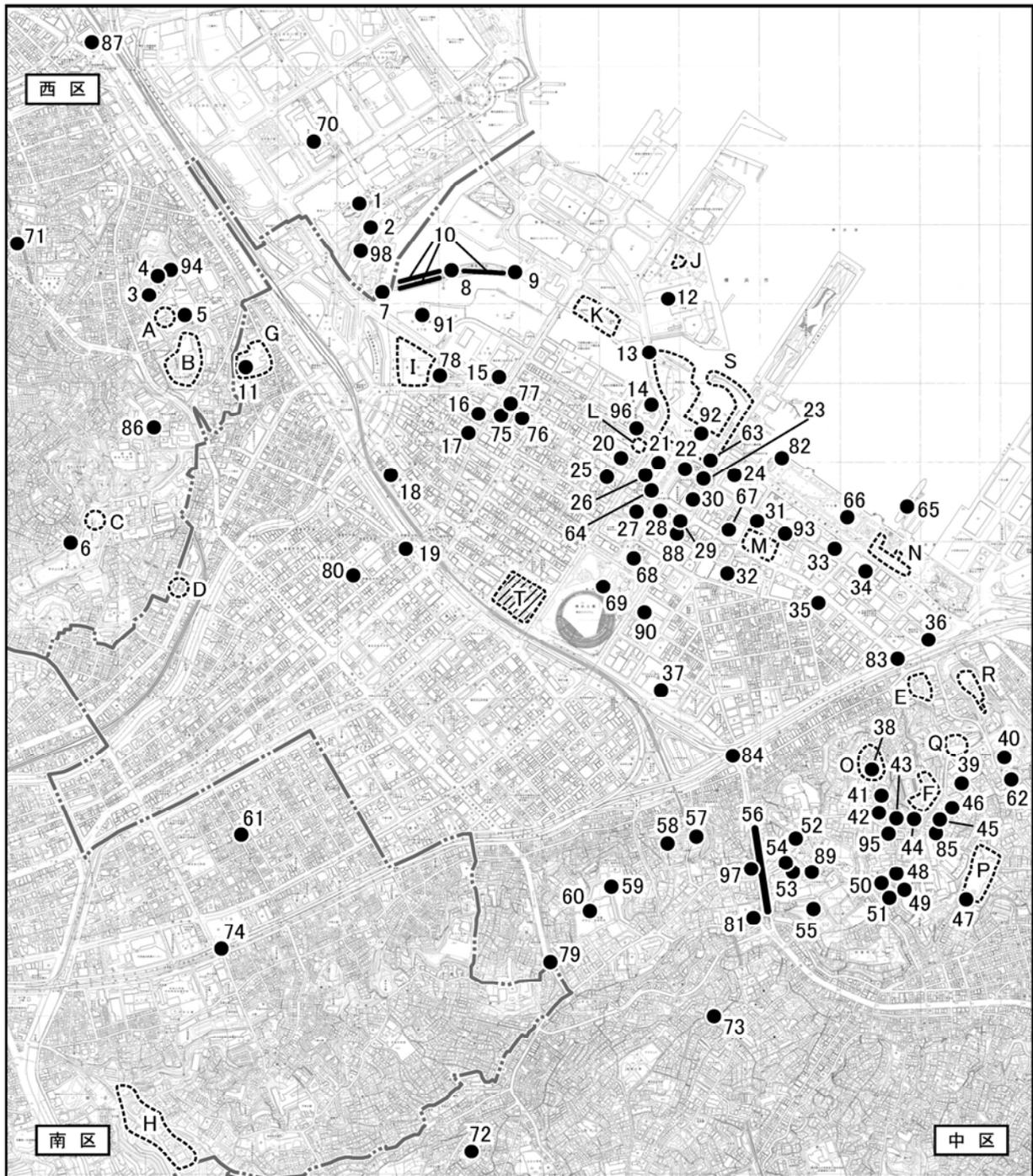
No.	所在地	種類	地目	立地	時代・時期	遺跡名・内容
A	紅葉ヶ丘 9-1 付近	集落跡	宅地	台地上	縄文・弥生	横浜市西区 No-15 遺跡、平成 15 年調査、住居跡(弥生)
B	宮崎町 64 付近	貝塚	神社	台地斜面	縄文(後期)	伊勢山貝塚、伊勢山皇大神宮裏、大部分破壊
C	老松町 21 付近	散布地	宅地	台地上	縄文	横浜市水道局野毛山配水池付近、破壊
D	日ノ出町 1 丁目 83 付近	古墳	宅地	斜面	古墳	横浜太田古墳、破壊
E	山手町 97 付近	貝塚	荒地・崖	台地上・斜面	縄文(中期)	元町貝塚
F	山手町 77 付近	貝塚	墓地・公園	台地上・斜面	縄文(中・後期)	山手貝塚、外国人墓地及び元町公園敷地内
G	中区花咲町 3-36	工場跡(ガス製造所)	学校	砂州上	近代(明治初期～大正末期)	横浜瓦斯会社跡(横浜瓦斯局跡)
H	山谷 23 付近	集落跡 貝塚	宅地	台地上	縄文(後期)	稲荷山貝塚、平成 12 年調査、貝塚・住居跡(縄文)、根岸米軍施設屋敷内、大部分破壊
I	本町 6 丁目 61 番 1 外	近代建物跡	宅地	埋立低地	近代	
J	中区新港一丁目	港湾施設(税関事務所)跡	公園	砂州上	近代(大正期)	新港埠頭旧横浜税関事務所跡
K	新港一丁目 6-2 付近	港湾施設	新港分関敷地等	埋立地	近代(明治・大正)	新港埠頭旧横浜税関発電所跡 第一号上屋跡・道路跡・物揚場付帯階段跡
L	北仲通 1 丁目	都市遺跡	県庁敷地	砂州上	近世・近代	
M	山手町48・53・55番地 49番地の一部	都市遺跡 近代建物跡	宅地	砂州上	近代・近世	山下居留地遺跡
N	中区山下町 279	港湾施設(波止場)跡	公園	砂州上	近世・近代(幕末期～大正末期)	フランス波止場跡
O	中区元町 1 丁目 77-4 他 1	工場(船舶給水関連施設)跡	公園	台地上	近代(明治期)	ジェラルール水屋敷地下貯水槽跡
P	中区諏訪町 29	工場(醸造関連利水施設)跡	学校	台地上	近代(明治期～大正末期)	ビール醸造所地下貯水槽跡
Q	山手町 99	散布地 近代建物跡	宅地	台地上	縄文 古墳・近代	アメリカ海軍病院跡 現：横浜地方気象台
R	中区山手町 186	外国公邸跡	公園	台地上	近代(明治中期～大正末期)	フランス領事官邸跡
S	中区海岸通 1 丁目他	港湾施設(税関施設、防波堤)跡	公園	砂州上	近代(明治中期～大正末期)	旧横浜税関・象の鼻跡 現：象の鼻パーク
T	中区港町 1 丁目 1 番地	近代煉瓦造建物跡・外構	宅地	埋立地	近代(明治期)	港町一丁目遺跡(二代目旧横浜市役所跡)

※表中の No.は図 3.2-20 に対応します。

資料：「文化財ハマ Site」（横浜市行政地図情報提供システムホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

「神奈川県埋蔵文化財包蔵地台帳」及び「神奈川県遺跡分布地図」の変更増補について（通知）

（令和 2 年 12 月 24 日、文遺第 2260 号）



凡例

- 対象事業実施区域
- 指定・登録文化財
- 区界
- 埋蔵文化財包蔵地（遺跡）

※図中のNo.は表3.2-22～23に対応します。

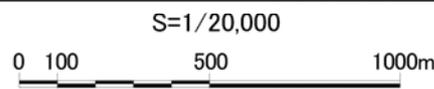
資料:「文化財ハマSite」(横浜市行政地図情報提供システムホームページ、令和2年10月調べ)

「国・神奈川県および横浜市指定・登録文化財目録(令和元年11月5日現在)」(横浜市教育委員会ホームページ、令和2年10月調べ)

「横浜市認定歴史的建造物 一覧(令和元年9月19日現在)」(横浜市都市整備局ホームページ、令和2年10月調べ)

「神奈川県埋蔵文化財包蔵地台帳」及び「神奈川県遺跡分布地図」の変更増補について(通知)  
(令和2年12月24日、文遺第2260号)

図3.2-20 文化財等の位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

### 3.2.10 公害等の状況

#### 1)公害苦情の発生状況

調査対象地域における令和元年度の公害苦情の発生状況は、表 3.2-24 に示すとおりです。

横浜市における公害苦情総数は 1,165 件であり、公害苦情の多い項目としては騒音の 387 件、悪臭の 307 件、大気汚染の 291 件となっています。

対象事業実施区域のある中区における公害苦情総数は 75 件であり、公害苦情の多い項目としては騒音の 43 件となっています。隣接区である西区、南区においても、騒音に関する苦情が多くなっています。

表 3.2-24 公害苦情の発生状況件数（令和元年度）

行政区分	総数	大気汚染	水質汚濁	土壌汚染	騒音	振動	地盤沈下	悪臭	その他
横浜市	1,165	291	63	1	387	108	—	307	8
中 区	75	9	3	—	43	5	—	14	1
西 区	30	5	1	—	15	2	—	6	1
南 区	54	12	—	—	22	6	—	14	—

資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

## 2)大気汚染の状況

対象事業実施区域周辺に位置する一般環境大気測定局（西区平沼小学校、南区横浜商業高校）及び自動車排出ガス測定局（西区浅間下交差点）の位置は、図 3.2-21 に示すとおりです。各測定局の平成 27 年度から令和元年度までの測定結果は、表 3.2-25(1)～(3) に示すとおりです。なお、対象事業実施区域に最も近い一般環境大気測定局は、対象事業実施区域北西側約 2.5km の西区平沼小学校となります。

二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質は上記 3 局で測定されており、二酸化窒素、浮遊粒子状物質はすべての年度で環境基準に適合、微小粒子状物質については、平成 28 年度以降はすべての測定局で適合していました。

二酸化硫黄、光化学オキシダント、ダイオキシン類（毎年の測定ではありません。）は一般環境大気測定局の 2 局で測定されており、二酸化硫黄とダイオキシン類は測定されているすべての対象年度で環境基準に適合、光化学オキシダントはすべての年度で環境基準に適合していませんでした。なお、光化学オキシダントは、全国的に見ても環境基準に適合している測定局が極めて少ない状況です。

一酸化炭素は自動車排出ガス測定局のみで測定されています。すべての年度で環境基準に適合していました。

### ※環境基準の適合条件について

測定局の大気汚染物質の測定結果が環境基準に適合しているかどうかについては、対象となる年度内に得られたすべての測定値を用いて、以下に示す条件で評価されています。

大気汚染物質	評価方法	環境基準に適合するための条件
二酸化硫黄 (SO <sub>2</sub> )	短期的評価	1 時間値が 0.1ppm 以下であり、かつ、日平均値が 0.04ppm 以下であること。
	長期的評価	日平均値が 0.04ppm を超えた日数が 1 年間で 2% (7 日 <sup>注1)</sup> )以内であり、かつ、日平均値が 0.04ppm を超えた日が 2 日以上連続しないこと。
浮遊粒子状物質 (SPM)	短期的評価	1 時間値が 0.20mg/m <sup>3</sup> 以下であり、かつ、日平均値が 0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であること。
	長期的評価	日平均値が 0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日数が 1 年間で 2% (7 日 <sup>注1)</sup> )以内であり、かつ、日平均値が 0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日が 2 日以上連続しないこと。
一酸化炭素 (CO)	短期的評価	8 時間平均値が 20ppm 以下であり、かつ、日平均値が 10ppm 以下であること。
	長期的評価	日平均値が 10ppm を超えた日数が 1 年間で 2% (7 日 <sup>注1)</sup> )以内であり、かつ、日平均値が 10ppm を超えた日が 2 日以上連続しないこと。
二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> )	98% 値評価	日平均値が 0.06ppm を超えた日数が 1 年間で 2% (7 日 <sup>注2)</sup> )以内であること。
微小粒子状物質 (PM2.5)	年平均値の評価と 98% 値評価の併用	年平均値が 15µg/m <sup>3</sup> 以下であり、かつ、日平均値が 35µg/m <sup>3</sup> を超えた日数が 1 年間で 2% (7 日 <sup>注2)</sup> )以内であること。
光化学オキシダント (O <sub>x</sub> )	—	1 年間の昼間 (5 時～20 時) のすべての 1 時間値が 0.06ppm 以下であること。
ダイオキシン類	—	複数回の測定値の年平均値で 0.6pg-TEQ/m <sup>3</sup> 以下であること。

注 1) 2%除外値で評価する二酸化硫黄、浮遊粒子状物質及び一酸化炭素は、有効測定日数が 325 日以上ある場合、許容日数は 7 日となります。

注 2) 98% 値で評価する二酸化窒素及び微小粒子状物質は、有効測定日数が 326 日以上ある場合、許容日数は 7 日となります。

資料：環境基準適合状況（横浜市環境監視センターホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

表 3.2-25(1) 一般環境大気測定局（西区平沼小学校）の経年変化

項目		測定年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	
二酸化窒素	年平均値	ppm	0.019	0.018	0.018	0.017	0.017	
	日平均値の年間98%値	ppm	0.041	0.039	0.039	0.042	0.038	
	日平均値が0.06ppmを超えた日数	日	0	0	0	0	0	
	98%値評価	98%値評価による日平均値が0.06ppmを超えた日数	日	0	0	0	0	0
		適合：○ 不適合：×	—	○	○	○	○	○
浮遊粒子状物質	年平均値	mg/m <sup>3</sup>	0.026	0.025	0.023	0.019	0.017	
	日平均値の2%除外値	mg/m <sup>3</sup>	0.056	0.050	0.046	0.046	0.046	
	短期的評価	1時間値が0.20mg/m <sup>3</sup> を超えた時間数	時間	0	0	0	0	0
		日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日数	日	1	0	0	0	0
	長期的評価	日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日が2日以上連続したことの有無	—	無	無	無	無	無
		長期的評価による0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日数	日	0	0	0	0	0
適合：○ 不適合：×		—	○	○	○	○	○	
微小粒子状物質	年平均値	μg/m <sup>3</sup>	13.6	12.4	11.8	12.0	10.1	
	日平均値の年間98%値	μg/m <sup>3</sup>	31.2	29.5	27.8	28.4	23.8	
	日平均値が35μg/m <sup>3</sup> を超えた日数	日	3	2	1	1	0	
	適合：○ 不適合：×	—	○	○	○	○	○	
二酸化硫黄	年平均値	ppm	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	
	日平均値の2%除外値	ppm	0.004	0.005	0.004	0.005	0.004	
	短期的評価	1時間値が0.1ppmを超えた時間数	時間	0	1	0	0	0
		日平均値が0.04ppmを超えた日数	日	0	0	0	0	0
	長期的評価	日平均値が0.04ppmを超えた日が2日以上連続したことの有無	—	無	無	無	無	無
長期的評価による0.04ppmを超えた日数		日	0	0	0	0	0	
適合：○ 不適合：×		—	○	○	○	○	○	
オキシダント	昼間の年平均値	ppm	0.029	0.029	0.031	0.030	0.028	
	昼間の1時間値が0.06ppmを超えた時間数	時間	359	317	372	327	239	
	昼間の1時間値が0.12ppm以上の日数	日	2	0	1	2	3	
	適合：○ 不適合：×	—	×	×	×	×	×	
ダイオキシン類	年平均値(複数回の測定値の平均値)	pg-TEQ/m <sup>3</sup>	0.016	—	—	0.012	—	
	適合：○ 不適合：×	—	○	—	—	○	—	

資料：「横浜市大気汚染調査報告書 第54～58報」（平成27年3月～平成31年3月、横浜市環境創造局）  
「令和元年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」（令和2年7月、横浜市環境創造局）

表 3.2-25(2) 一般環境大気測定局（南区横浜商業高校）の経年変化

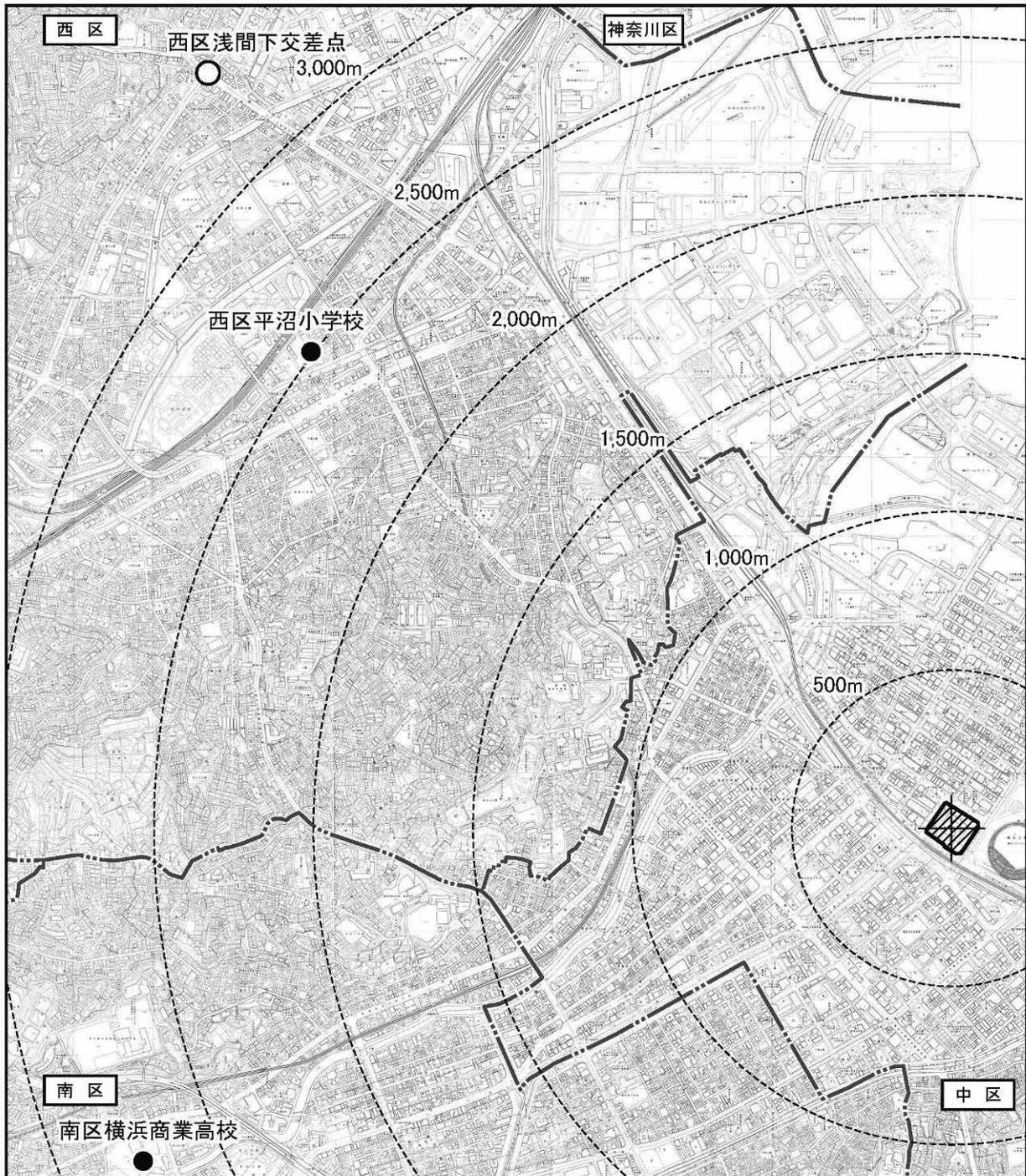
項目		測定年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度	
二酸化窒素	年平均値	ppm	0.017	0.017	0.017	0.016	0.015	
	日平均値の年間 98% 値	ppm	0.037	0.038	0.039	0.041	0.033	
	日平均値が 0.06ppm を超えた日数	日	0	0	0	0	0	
	98% 値 評価	98% 値評価による日平均値が 0.06ppm を超えた日数	日	0	0	0	0	0
		適 合 : ○ 不適合 : ×	—	○	○	○	○	○
浮遊粒子状物質	年平均値	mg/m <sup>3</sup>	0.025	0.022	0.021	0.018	0.017	
	日平均値の 2% 除外値	mg/m <sup>3</sup>	0.058	0.049	0.049	0.045	0.050	
	短期的 評価	1 時間値が 0.20mg/m <sup>3</sup> を超えた時間数	時間	0	0	0	0	0
		日平均値が 0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日数	日	1	0	0	0	0
	長期的 評価	日平均値が 0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日が 2 日以上連続したことの有無	—	無	無	無	無	無
		長期的評価による 0.10mg/m <sup>3</sup> を 超えた日数	日	0	0	0	0	0
適 合 : ○ 不適合 : ×		—	○	○	○	○	○	
微小粒子状物質	年平均値	μg/m <sup>3</sup>	13.4	11.6	9.8	9.9	8.9	
	日平均値の年間 98% 値	μg/m <sup>3</sup>	32.3	26.2	21.7	23.4	21.0	
	日平均値が 35 μg/m <sup>3</sup> を超えた日数	日	4	0	0	0	0	
	適 合 : ○ 不適合 : ×	—	○	○	○	○	○	
二酸化硫黄	年平均値	ppm	0.002	0.003	0.003	0.002	0.002	
	日平均値の 2% 除外値	ppm	0.005	0.005	0.005	0.005	0.005	
	短期的 評価	1 時間値が 0.1ppm を超えた時間数	時間	0	1	0	0	0
		日平均値が 0.04ppm を超えた日数	日	0	0	0	0	0
	長期的 評価	日平均値が 0.04ppm を超えた日が 2 日以上連続したことの有無	—	無	無	無	無	無
長期的評価による 0.04ppm を 超えた日数		日	0	0	0	0	0	
適 合 : ○ 不適合 : ×		—	○	○	○	○	○	
オキシダント	昼間の年平均値	ppm	0.031	0.028	0.032	0.031	0.029	
	昼間の 1 時間値が 0.06ppm を超えた時間数	時間	435	381	497	415	267	
	昼間の 1 時間値が 0.12ppm 以上の日数	日	4	1	1	3	2	
	適 合 : ○ 不適合 : ×	—	×	×	×	×	×	
キシノオ類	年平均値(複数回の測定値の平均値)	pg-TEQ/m <sup>3</sup>	—	0.013	—	—	0.013	
	適 合 : ○ 不適合 : ×	—	—	○	—	—	○	

資料：「横浜市大気汚染調査報告書 第 54～58 報」（平成 27 年 3 月～平成 31 年 3 月、横浜市環境創造局）  
「令和元年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」（令和 2 年 7 月、横浜市環境創造局）

表 3.2-25(3) 自動車排出ガス測定局（西区浅間下交差点）の経年変化

項目		測定年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	
二酸化窒素	年平均値		ppm	0.025	0.026	0.024	0.024	0.023
	日平均値の年間98%値		ppm	0.042	0.044	0.042	0.048	0.042
	日平均値が0.06ppmを超えた日数		日	0	0	0	0	0
	98%値 評価	98%値評価による日平均値が 0.06ppmを超えた日数	日	0	0	0	0	0
		適合：○ 不適合：×	—	○	○	○	○	○
浮遊粒子 状物質	年平均値		mg/m <sup>3</sup>	0.025	0.022	0.021	0.019	0.016
	日平均値の2%除外値		mg/m <sup>3</sup>	0.055	0.045	0.042	0.054	0.047
	短期的 評価	1時間値が0.20mg/m <sup>3</sup> を超えた時間数	時間	0	0	0	0	1
		日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日数	日	1	0	0	0	0
	長期的 評価	日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日が 2日以上連続したことの有無	—	無	無	無	無	無
		長期的評価による0.10mg/m <sup>3</sup> を 超えた日数	日	0	0	0	0	0
		適合：○ 不適合：×	—	○	○	○	○	○
微小粒子 状物質	年平均値		μg/m <sup>3</sup>	15.2	14.0	13.1	13.3	11.8
	日平均値の年間98%値		μg/m <sup>3</sup>	34.6	30.7	28.5	32.1	26.7
	日平均値が35μg/m <sup>3</sup> を超えた日数		日	5	2	2	4	1
	適合：○ 不適合：×		—	×	○	○	○	○
一酸化炭素	年平均値		ppm	0.8	0.7	0.5	0.5	0.5
	日平均値の2%除外値		ppm	1.3	1.1	1.0	0.9	0.8
	短期的 評価	8時間値が20ppmを超えた回数	回	0	0	0	0	0
		日平均値が10ppmを超えた日数	日	0	0	0	0	0
	長期的 評価	日平均値が10ppmを超えた日が 2日以上連続したことの有無	—	無	無	無	無	無
		長期的評価による10ppmを 超えた日数	日	0	0	0	0	0
適合：○ 不適合：×		—	○	○	○	○	○	

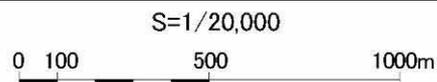
資料：「横浜市大気汚染調査報告書 第54～58報」（平成27年3月～平成31年3月、横浜市環境創造局）  
「令和元年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」（令和2年7月、横浜市環境創造局）



凡例

- |  |  |
|--|--|
|  対象事業実施区域 |  一般環境大気測定局  |
|  区界       |  自動車排出ガス測定局 |

図3.2-21 大気汚染測定局位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

### 3)水質汚濁の状況

対象事業実施区域周辺では、大岡川の清水橋と東京湾横浜港内で水質調査が行われています。測定結果及び測定地点は、表 3.2-26 及び図 3.2-22 に示すとおりです。

平成 26 年度から平成 30 年度の期間において、河川はすべての項目で環境基準に適合しています（大岡川は、神奈川県告示により、大腸菌群数に係る基準値は、当分の間適用しないとされています。）。海域は平成 26 年度における水素イオン濃度指数のみ環境基準に適合していませんでしたが、その他の項目は環境基準に適合しています。

表 3.2-26 公共用水域水質測定結果

	項目	単位		平成	平成	平成	平成	平成	環境基準
				26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	30 年度	
河川： 大岡川 清水橋	水素イオン 濃度指数 (pH)	—	結果	8.1	8.0	8.0	8.1	8.1	6.5 以上 8.5 以下
			判定	○	○	○	○	○	
	生物化学的 酸素要求量 (BOD)[75%値]	mg/L	結果	1.9	1.5	1.6	1.9	1.4	3mg/L 以下
			判定	○	○	○	○	○	
	浮遊物質 (SS)	mg/L	結果	3	3	3	3	2	25mg/L 以下
			判定	○	○	○	○	○	
	溶存酸素 (DO)	mg/L	結果	7.8	7.3	7.9	8.4	7.7	5mg/L 以上
			判定	○	○	○	○	○	
	大腸菌群数	MPN /100mL	結果	$9.0 \times 10^3$	$7.7 \times 10^3$	$2.5 \times 10^4$	$3.0 \times 10^4$	$2.8 \times 10^4$	5,000MPN /100mL 以下
			判定	—注)	—注)	—注)	—注)	—注)	
海域： 東京湾 横浜港内 上層	水素イオン 濃度指数 (pH)	—	結果	8.4	8.3	8.3	8.2	8.2	7.0 以上 8.3 以下
			判定	×	○	○	○	○	
	化学的 酸素要求量 (COD)[75%値]	mg/L	結果	4.2	3.3	3.7	4.2	3.7	8mg/L 以下
			判定	○	○	○	○	○	
	溶存酸素 (DO)	mg/L	結果	11.2	9.0	9.8	7.5	9.8	2mg/L 以上
			判定	○	○	○	○	○	
	全窒素	mg/L	結果	0.82	0.81	0.88	0.70	0.83	1mg/L 以下
			判定	○	○	○	○	○	
	全磷	mg/L	結果	0.082	0.081	0.086	0.082	0.081	0.09mg/L 以下
			判定	○	○	○	○	○	

注) 大岡川では、大腸菌群数に係る基準値を超過していますが、神奈川県告示により、当分の間適用しないとされています。（平成 12 年 10 月 31 日神奈川県告示第 702 号）

※1 大岡川清水橋の環境基準は B 類型の値です。東京湾横浜港内の環境基準は、水素イオン濃度指数、化学的酸素要求量、溶存酸素は C 類型、全窒素、全磷は IV 類型です。

※2 各項目の結果は平均値を示します。

BOD は 75%値が環境基準値以下の場合に、環境基準に適合していると評価します。

COD は全層の年間 75%値を記載しています。COD は 75%値が環境基準値以下の場合に、環境基準に適合していると評価します。

全窒素及び全磷については、上層水質の年平均値が環境基準値以下の場合に、環境基準に適合していると評価します。

※3 環境基準適合状況 ○：適合 ×：不適合

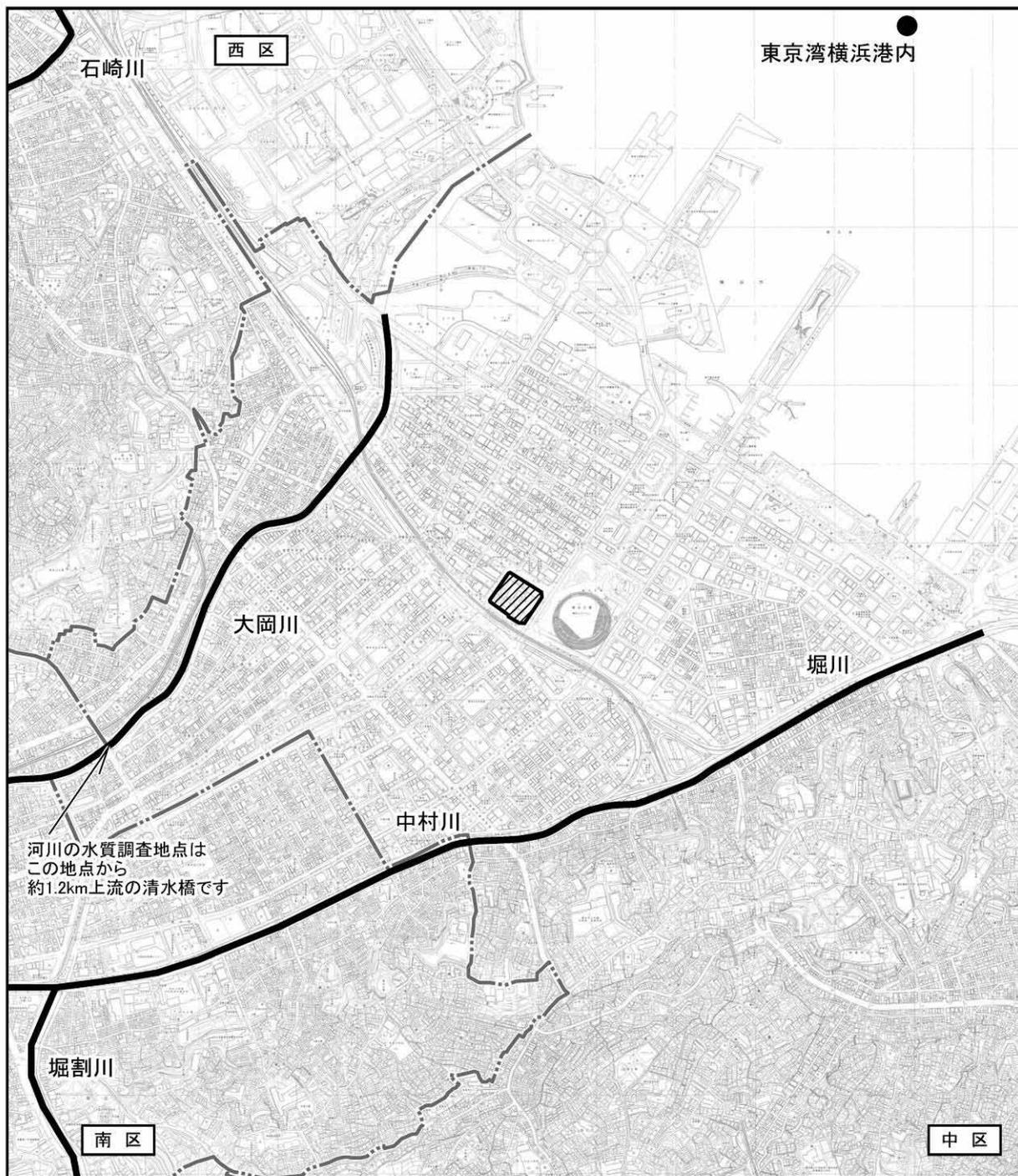
資料：「平成 26 年度神奈川県公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」（平成 27 年 10 月、神奈川県）

「平成 27 年度神奈川県公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」（平成 28 年 11 月、神奈川県）

「平成 28 年度神奈川県公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」（平成 29 年 12 月、神奈川県）

「平成 29 年度神奈川県公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」（平成 31 年 3 月、神奈川県）

「平成 30 年度神奈川県公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」（令和 2 年 3 月、神奈川県）



凡例

- 対象事業実施区域
- 二級河川
- 区界
- 公共用水域水質調査地点

資料:「平成30年度神奈川県公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」(令和2年3月、神奈川県)

図3.2-22 公共用水域水質調査地点位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

#### 4)騒音の状況

調査区域内では、横浜市によって道路交通騒音の測定が行われています。

横浜市における平成 29 年度から令和元年度の道路交通騒音測定地点は図 3.2-23 に、各測定地点の測定結果は表 3.2-27 に示すとおりです。

対象事業実施区域に最も近い道路交通騒音（等価騒音レベル）の測定地点は、平成 30 年度の一般国道 16 号（No.2：中区尾上町 5 丁目）であり、昼間 68dB、夜間 64dB と、昼間、夜間ともに環境基準を満足していました。

なお、対象事業実施区域付近の騒音の主な発生源としては、高速神奈川 1 号横羽線、一般国道 16 号等の主要道路での自動車走行音や、JR 根岸線の鉄道走行音等があげられます。

表 3.2-27 道路交通騒音の状況（平成 29～令和元年度）

調査年度	No.	道路名	測定場所	用途地域	注1) 地域の 類型	注2) 特例 適用	等価騒音レベル( $L_{Aeq}$ ) <sup>注3)</sup> (dB)			
							測定結果		環境基準	
							昼間 (6-22時)	夜間 (22-6時)	昼間 (6-22時)	夜間 (22-6時)
令和 元年度	1	山下本牧磯子線	中区 新山下1丁目	準工業	C	○	70	66	70以下	65以下
平成 30年度	2	一般国道16号	中区 尾上町5丁目	商業	C	○	68	64		
	3		中区曙町2丁目	商業	C	○	66	64		
平成 29年度	4	山下高砂線	中区翁町2丁目	商業	C	○	69	64		
	5		南区 浦舟町4丁目	商業	C	○	71	67		
	6	市道高島関内線 第7148号線	西区 桜木町5丁目	商業	C	○	71	69		
	7	市道栄本町線 第7188号線	西区 みなとみらい三丁目	商業	C	○	64	60		
	8	市道関内本牧線 第7002号線	中区 上野町2丁目	近商	C	○	70	66		

注1) 地域の類型Cは、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域であることを示します。

注2) 「幹線交通を担う道路に近接する空間」は、特例適用として、通常の「道路に面する地域」とは別の環境基準が設定されています。この場合の環境基準は以下のとおりです。

・幹線交通を担う道路に係る基準値(特例適用)：昼間 70dB、夜間 65dB

注3)  $L_{Aeq}$ (等価騒音レベル)：騒音レベルが時間とともに不規則かつ大幅に変化している場合に、ある時間内で変動する騒音レベルのエネルギーに着目して時間平均値を算出したものです。

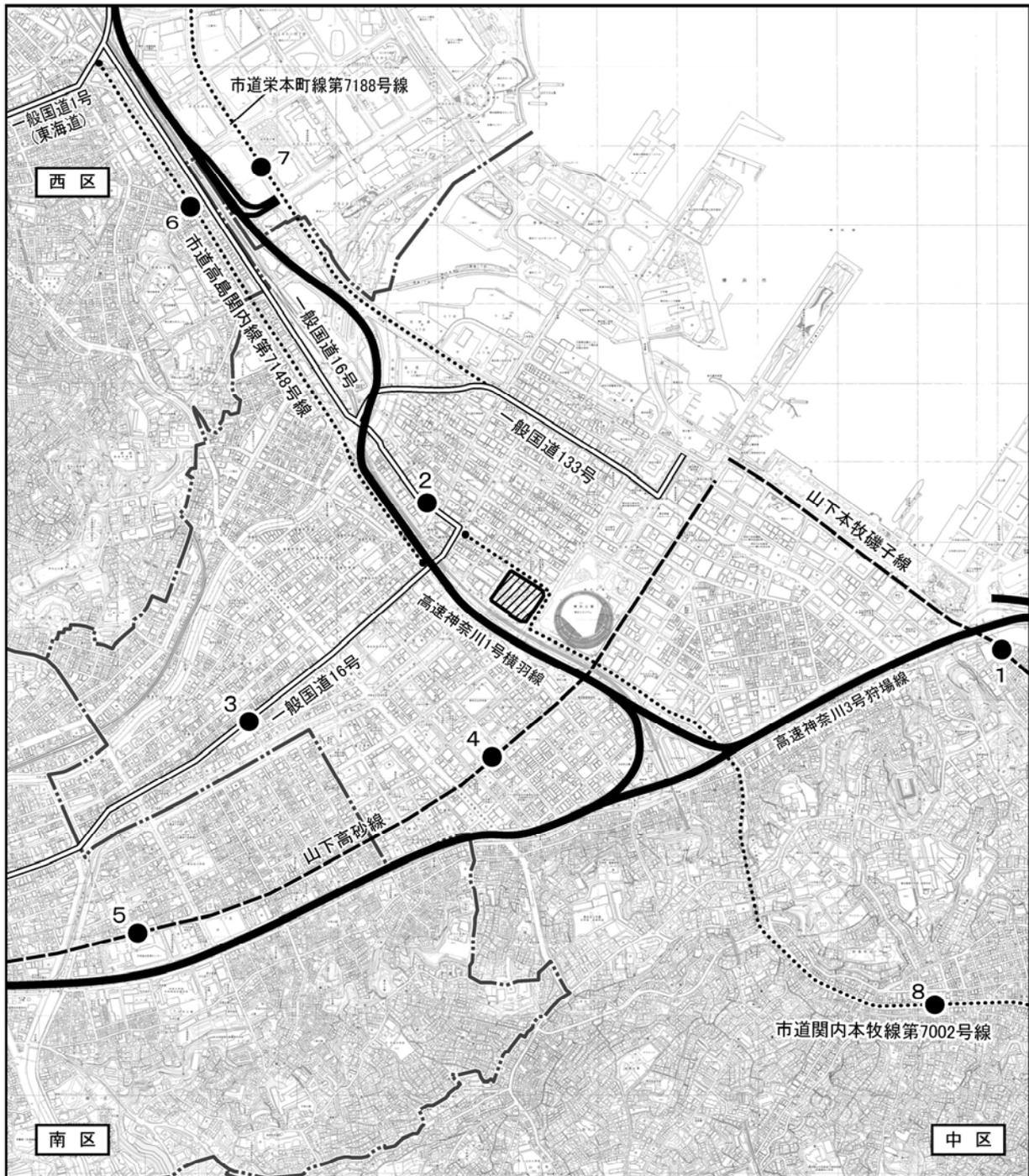
※1 表中のNo.は図 3.2-23 に対応します。

※2 表中の網掛けは環境基準の超過を示します。

資料：「令和元年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」(令和2年7月、横浜市環境創造局)

「平成30年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」(令和元年7月、横浜市環境創造局)

「平成29年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」(平成30年8月、横浜市環境創造局)



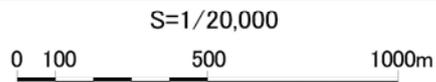
凡例

- |   |            |   |           |
|---|------------|---|-----------|
|  | 対象事業実施区域   |  | 都市高速道路    |
|  | 区界         |  | 一般国道      |
|  | 道路交通騒音測定地点 |  | 主要地方道(市道) |
|   |            |  | 市道        |

※図中のNo.は表3.2-27に対応します。

資料：「令和元年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」(令和2年7月、横浜市環境創造局)  
 「平成30年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」(令和元年7月、横浜市環境創造局)  
 「平成29年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」(平成30年8月、横浜市環境創造局)

図3.2-23 道路交通騒音測定地点図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## 5)振動の状況

調査区域内では、横浜市による道路交通振動の測定点はありません。

対象事業実施区域付近の振動の主な発生源としては、一般国道 16 号等の主要道路での自動車走行及び JR 根岸線の鉄道走行による影響があげられます。

## 6)土壌汚染の状況

調査区域内における令和 2 年 10 月現在の土壌汚染対策法に基づき指定された汚染された土地の分布は図 3.2-24 に、指定状況は表 3.2-28(1)～(2)に示すとおりです。

調査区域内には、横浜市から指定を受けた要措置区域が 1 箇所、形質変更時要届出区域が 12 箇所あります。詳細は、資料編「第 2 章 地域概況関連 2.1 調査区域内の要措置区域及び形質変更時要届出区域」(p.資 2-1 参照)に示すとおりです。

対象事業実施区域のある関内駅周辺は、1859 年以前から 1889 年にかけて埋立、整地されました。その後、対象事業実施区域を含む一帯は業務・商業地域として市街化が進んでいますが、対象事業実施区域内で土壌を汚染させる土地の利用は行われていません。

なお、対象事業実施区域では、平成 29 年度に開発事業予定者の公募に伴い、横浜市によって土壌汚染対策法に準じた自主的な調査が実施されていますが、第一種、第二種及び第三種特定有害物質について同法の指定基準を超えた値は検出されませんでした。詳細は、資料編「第 2 章 地域概況関連 2.2 対象事業実施区域における土壌汚染概況調査結果」(p.資 2-15 参照)に示すとおりです。

表 3.2-28(1) 調査区域内の要措置区域の指定概要

指定番号	所在地（地番）	指定年月日	面積（㎡）	指定基準に適合しない特定有害物質	土地の形質の変更の実施状況	
					土壌搬出の有無	汚染土壌の処理方法
指-168	西区みなとみらい 三丁目3番1、3番2及び3番4の各一部	R1.7.12	2,590.67	鉛及びその化合物	有	分別等

※表中の指定番号は図 3.2-24 に対応します。

資料：「土壌汚染対策法に基づく汚染された土地の区域の指定」

（横浜市環境創造局環境保全部水・土壌環境課ホームページ、令和2年10月調べ）

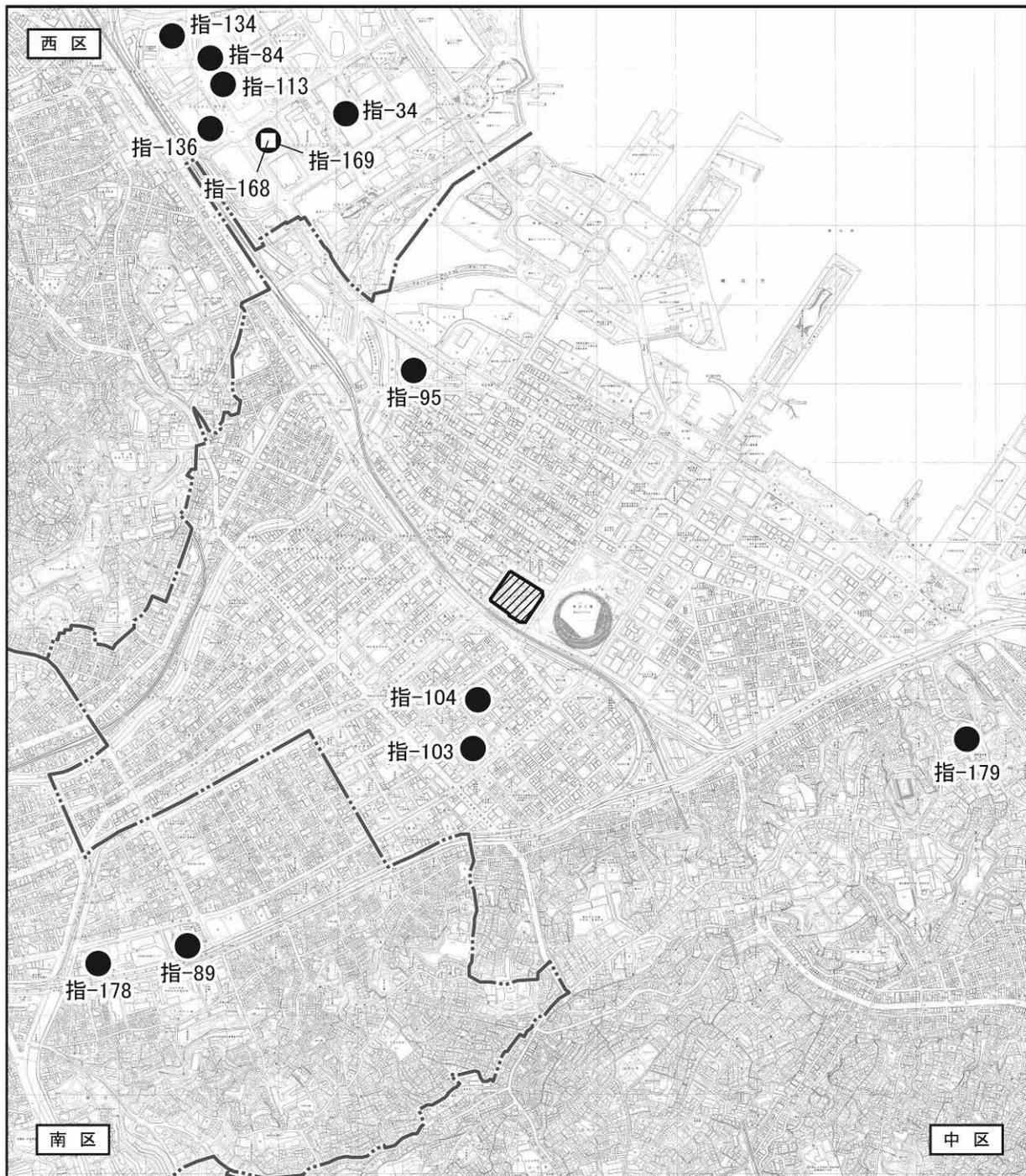
表 3.2-28(2) 調査区域内の形質変更時要届出区域の指定概要

指定番号	所在地（地番）	指定年月日	面積（㎡）	指定基準に適合しない特定有害物質	土地の形質の変更の実施状況	
					土壌搬出の有無	汚染土壌の処理方法
指-179	中区山手町 99番4、99番7、99番8の各一部	R2.4.3	503.2	鉛及びその化合物		
指-178	南区浦舟町 5丁目77番3、77番4の各一部	R2.3.13	297.9	鉛及びその化合物		
指-169	西区みなとみらい 三丁目3番1、3番2の各一部	R1.7.12	827.67	砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物	有	分別等
指-136	西区みなとみらい 四丁目2番1及び2番4の各一部	H29.12.5 H30.11.15 R1.12.13	3,906.27	水銀及びその化合物 砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物	有	浄化(抽出-洗浄)等
指-134	西区みなとみらい 四丁目3番の2の一部	H29.10.5	290.4	水銀及びその化合物 砒素及びその化合物	有	浄化(抽出-洗浄)等
指-113	西区みなとみらい 四丁目5番1、5番2及び5番5の各一部	H28.12.22 H30.6.15 H30.7.13	1,104.2	水銀及びその化合物 鉛及びその化合物 砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物	有	浄化(抽出-洗浄) 埋立処理
指-104	中区不老町 2丁目7番の一部	H28.5.2	261.77	鉛及びその化合物 砒素及びその化合物		
指-103	中区翁町 2丁目9-10の一部	H28.5.2	1,162.82	砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物	有	浄化(抽出-洗浄)
指-95	中区本町 6丁目61番1、63番及び67番1の各一部	H27.7.24 H29.4.5	399.60	砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物 鉛及びその化合物	有	浄化(抽出-洗浄)
指-89	南区浦舟町 3丁目44番4及び45番3の各一部並びに45番4	H27.2.13	830	鉛及びその化合物 砒素及びその化合物	有	浄化(不溶化) 分別等
指-84	西区みなとみらい 四丁目4-11の一部	H26.11.14	26	ふっ素及びその化合物	有	セメント製造
指-34	西区みなとみらい 三丁目5番1の一部	H23.4.25	2,126.2	鉛及びその化合物 砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物	有	浄化(抽出-洗浄)等

※表中の指定番号は図 3.2-24 に対応します。

資料：「土壌汚染対策法に基づく汚染された土地の区域の指定」

（横浜市環境創造局環境保全部水・土壌環境課ホームページ、令和2年10月調べ）



凡例

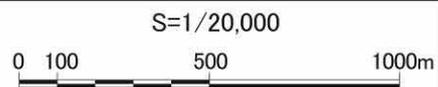
- |  |  |
|--|--|
|  対象事業実施区域 |  形質変更時要届出区域の指定を受けている土地の位置 |
|  区界       |  要措置区域の指定を受けている土地の位置      |

※図中の指定番号は表3.2-28に対応します。

資料:「横浜市内の形質変更時要届出区域について」

(横浜市環境創造局環境保全部水・土壌環境課ホームページ、令和2年10月調べ)

図3.2-24 土壤汚染対策法に基づく  
汚染された土地の分布図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## 7)悪臭の状況

対象事業実施区域周辺には、著しい悪臭の発生源はみられません。

## 8)地盤沈下の状況

調査対象地域における区別地盤沈下状況は表 3.2-29、対象事業実施区域のある中区、隣接する西区及び南区の地盤沈下の経年変化は表 3.2-30(1)～(3)に示すとおりです。

平成 30 年度及び令和元年度において中区では地盤沈下の観測は行われていません。令和元年度において、隣接する西区及び南区で観測が行われている水準点についても、地盤沈下の観測は行われていません。

表 3.2-29 区別地盤沈下状況（令和元年度）

行政区分	水準点数	沈下点数	沈下量(mm)			
			10 未満	10～19	20～29	30 以上
横浜市	98	1	1	—	—	—
中 区	—	—	—	—	—	—
西 区	7	—	—	—	—	—
南 区	4	—	—	—	—	—

資料：「令和元年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」（令和 2 年 7 月、横浜市環境創造局）

表 3.2-30(1) 中区の地盤沈下の経年変化

観測基準：各年 1 月

整理年度	水準 点数	沈下 点数	沈下内訳（地点）					前年比 最大変動量 (mm)
			10mm 未満	10.0～ 19.9mm	20.0～ 29.9mm	30.0～ 39.9mm	40mm 以上	
平成 27 年度	9	1	1	—	—	—	—	-0.4
平成 28 年度	9	—	—	—	—	—	—	0.9
平成 29 年度	9	8	8	—	—	—	—	-1.5
平成 30 年度	—	—	—	—	—	—	—	—
令和元年度	—	—	—	—	—	—	—	—

資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

「令和元年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」（令和 2 年 7 月、横浜市環境創造局）

表 3.2-30(2) 西区の地盤沈下の経年変化

観測基準：各年 1 月

整理年度	水準 点数	沈下 点数	沈下内訳（地点）					前年比 最大変動量 (mm)
			10mm 未満	10.0～ 19.9mm	20.0～ 29.9mm	30.0～ 39.9mm	40mm 以上	
平成 27 年度	12	1	1	—	—	—	—	-1.3
平成 28 年度	12	2	2	—	—	—	—	-0.9
平成 29 年度	11	11	11	—	—	—	—	-2.4
平成 30 年度	9	8	8	—	—	—	—	-2.5
令和元年度	7	—	—	—	—	—	—	—

資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

「令和元年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」（令和 2 年 7 月、横浜市環境創造局）

表 3.2-30(3) 南区の地盤沈下の経年変化

観測基準：各年1月

整理年度	水準 点数	沈下 点数	沈下内訳（地点）					前年比 最大変動量 (mm)
			10mm 未満	10.0～ 19.9mm	20.0～ 29.9mm	30.0～ 39.9mm	40mm 以上	
平成 27 年度	4	—	—	—	—	—	—	0.7
平成 28 年度	4	4	4	—	—	—	—	-4.4
平成 29 年度	4	1	1	—	—	—	—	-0.1
平成 30 年度	4	4	4	—	—	—	—	-3.3
令和元年度	4	—	—	—	—	—	—	—

資料：「横浜市統計書」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和2年10月調べ）

「令和元年度大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況」（令和2年7月、横浜市環境創造局）

### 3.2.11 災害の状況

#### 1)災害による被害の発生状況

調査対象地域における平成 30 年の災害による被害の発生状況は表 3.2-31 に、対象事業実施区域のある中区の平成 26 年から平成 30 年までの災害による被害の発生状況の推移は表 3.2-32 に示すとおりです。

平成 30 年において、横浜市内で最も被害が多い項目は、住宅被害では一部破損で 503 件、非住宅被害でも一部破損で 76 件でした。同年の中区における被害総数は 62 件でした。

中区では、その他の被害に区分される被害が毎年発生しています。平成 26 年以降は風水害が原因のがけ崩れが発生しており、平成 26 年には台風 18 号による土砂流出が原因の死者が発生していました。また、平成 27 年以前は、風水害が原因の一般車両の通行が不能となる道路被害が発生していました。

表 3.2-31 災害による被害の発生状況件数（平成 30 年）

集計年	人的被害				住宅被害						非住宅被害						その他の被害												
	死	行方不明者	負傷者		全壊	大規模半壊	一部破損	床上浸水	床下浸水	公共建物				その他		文教施設（学校など）	道路	港湾	清掃施設	がけ崩れ	水道	ガス	プロック塀等	その他					
			重傷	軽傷						全	半	一	浸	そ	全										半	一	浸	そ	
	者	者	者	者	壊	壊	壊	損	水	水	壊	壊	損	水	水	件	箇所	箇所	戸	箇所									
横浜市			1	12			13	503	2	2			10			5		76	3			15			9			13	795
中区				1				8					1					6										1	45
西区				2				15					3					6											16
南区								4										1									1	17	

※その他の被害の「その他」は、道路冠水で、一時的に交通機能障害となったものや、単なる土砂流出で、がけ崩れに計上されないもの、軽度の住家被害で他に該当しないもの等を示しています。

資料：「平成 30 年 横浜市の災害」（令和元年 5 月、横浜市総務局危機管理部緊急対策課）

表 3.2-32 災害による被害の発生状況件数の推移（中区）

集計年	人的被害				住宅被害						非住宅被害						その他の被害												
	死	行方不明者	負傷者		全壊	大規模半壊	一部破損	床上浸水	床下浸水	公共建物				その他		文教施設（学校など）	道路	港湾	清掃施設	がけ崩れ	水道	ガス	プロック塀等	その他					
			重傷	軽傷						全	半	一	浸	そ	全										半	一	浸	そ	
	者	者	者	者	壊	壊	壊	損	水	水	壊	壊	損	水	水	件	箇所	箇所	戸	箇所									
平成26年	1			1				5		1					1	1		1				1				3		1	22
平成27年				1													1									1			9
平成28年								1	3																	2			7
平成29年				1								1				3					1		2	1	1	1	1	1	5
平成30年				1				8				1				6												1	45

※その他の被害の「その他」は、道路冠水で、一時的に交通機能障害となったものや、単なる土砂流出で、がけ崩れに計上されないもの、軽度の住家被害で他に該当しないもの等を示しています。

資料：「平成 26～30 年 横浜市の災害」（平成 27 年 5 月～令和元年 5 月、横浜市総務局危機管理部緊急対策課）

## 2)地震マップ

横浜市では、横浜市内に影響を及ぼすと考えられる想定地震が発生した場合の市内各地の揺れを予測した「地震マップ」がまとめられています。最新の地震マップは「横浜市地震被害想定調査報告書」（平成 24 年 10 月、横浜市）で公表されており、横浜市にとって影響が大きいと想定される想定地震として、元禄型関東地震、東京湾北部地震、南海トラフ巨大地震の 3 地震<sup>注)</sup>が選定されています。対象事業実施区域の周辺地域の地震マップは、図 3.2-25(1)～(3)に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺では、これら 3 種の想定地震が発生した場合、元禄型関東地震で震度 6 強～7、東京湾北部地震で震度 6 弱～6 強、南海トラフ巨大地震で震度 5 弱～6 弱の揺れが想定されています。対象事業実施区域では、元禄型関東地震で震度 6 強～7、東京湾北部地震で震度 6 弱～6 強、南海トラフ巨大地震で震度 5 強が想定されています。

また、「全国地震動予測地図 2018 年版」（平成 30 年 4 月、地震調査研究推進本部地震調査委員会）によると、横浜市は、今後 30 年以内に 82%の確率で震度 6 弱以上の揺れに見舞われる可能性がある公表されています。

---

注)「横浜市地震被害想定調査報告書」（平成 24 年 10 月、横浜市）では、内閣府中央防災会議（2005）、神奈川県地震被害想定（2009）、神奈川県津波浸水想定（2012）で検討されている各種想定地震について、震源域・種類（タイプ）からグループ化し、そのうち相模トラフ、南海トラフ、首都圏直下を震源とする以下の想定地震を対象に地震マップ（震度分布図）がまとめられています。

### <元禄型関東地震>

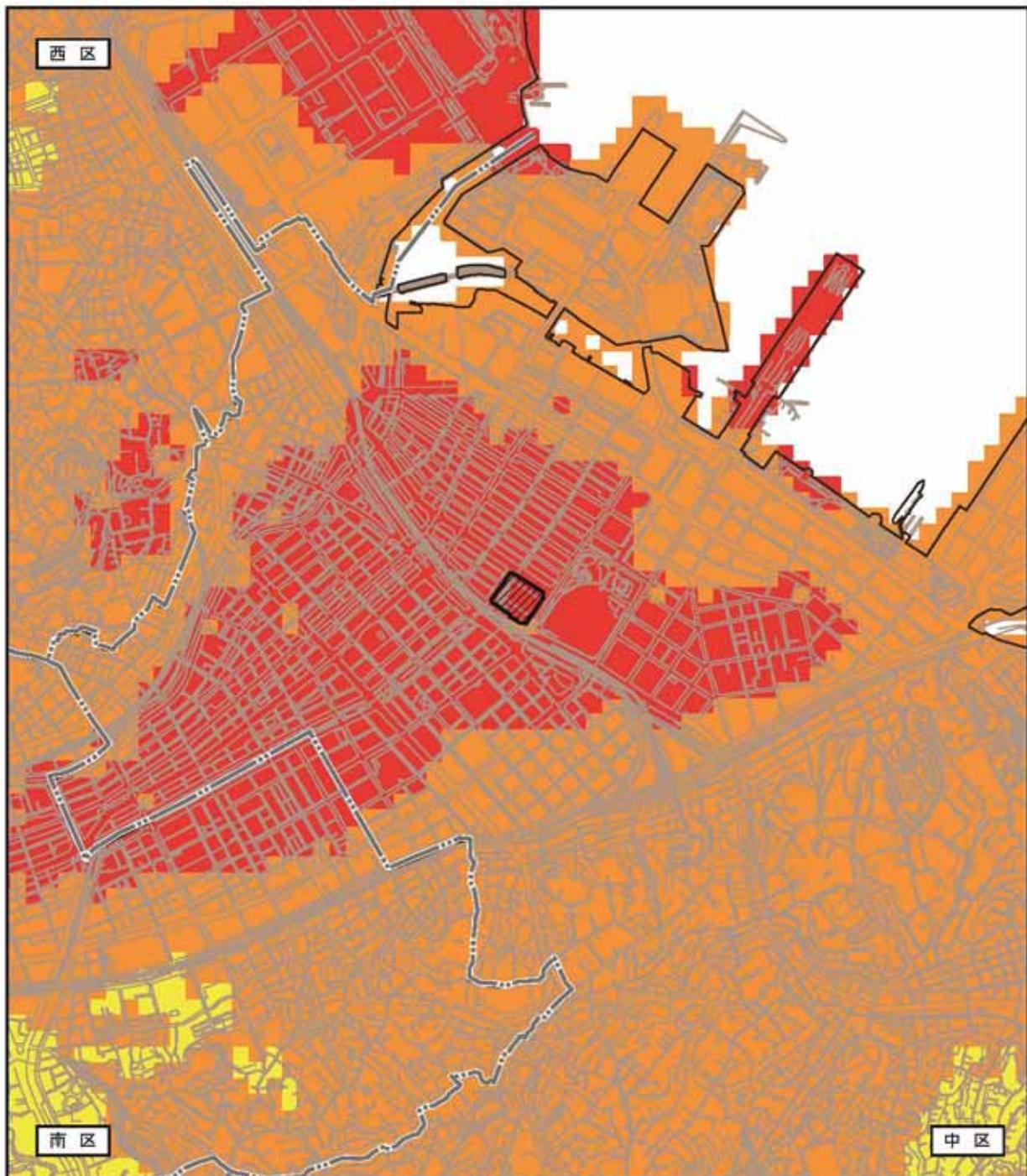
相模トラフを震源とする M8 級の想定地震です。1703 年に発生した元禄型関東地震は、房総半島沖まで連動しており、1923 年に発生した大正型関東地震よりも発生確率は低いものの、津波、強震動が大きくなると想定されています。

### <東京湾北部地震>

首都直下を震源とする M7 級の想定地震です。内閣府中央防災会議において、最も切迫し、横浜市を含めた首都圏への被害やその影響が大きい地震として検討の対象に取り上げられています。

### <南海トラフ巨大地震>

相模湾や紀伊半島付近の南海トラフを震源とする M9 級の想定地震です。内閣府中央防災会議でも東海地震を包括した最大級の地震として検討の対象とされています。

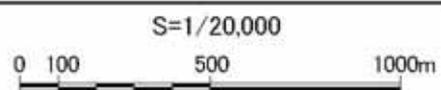


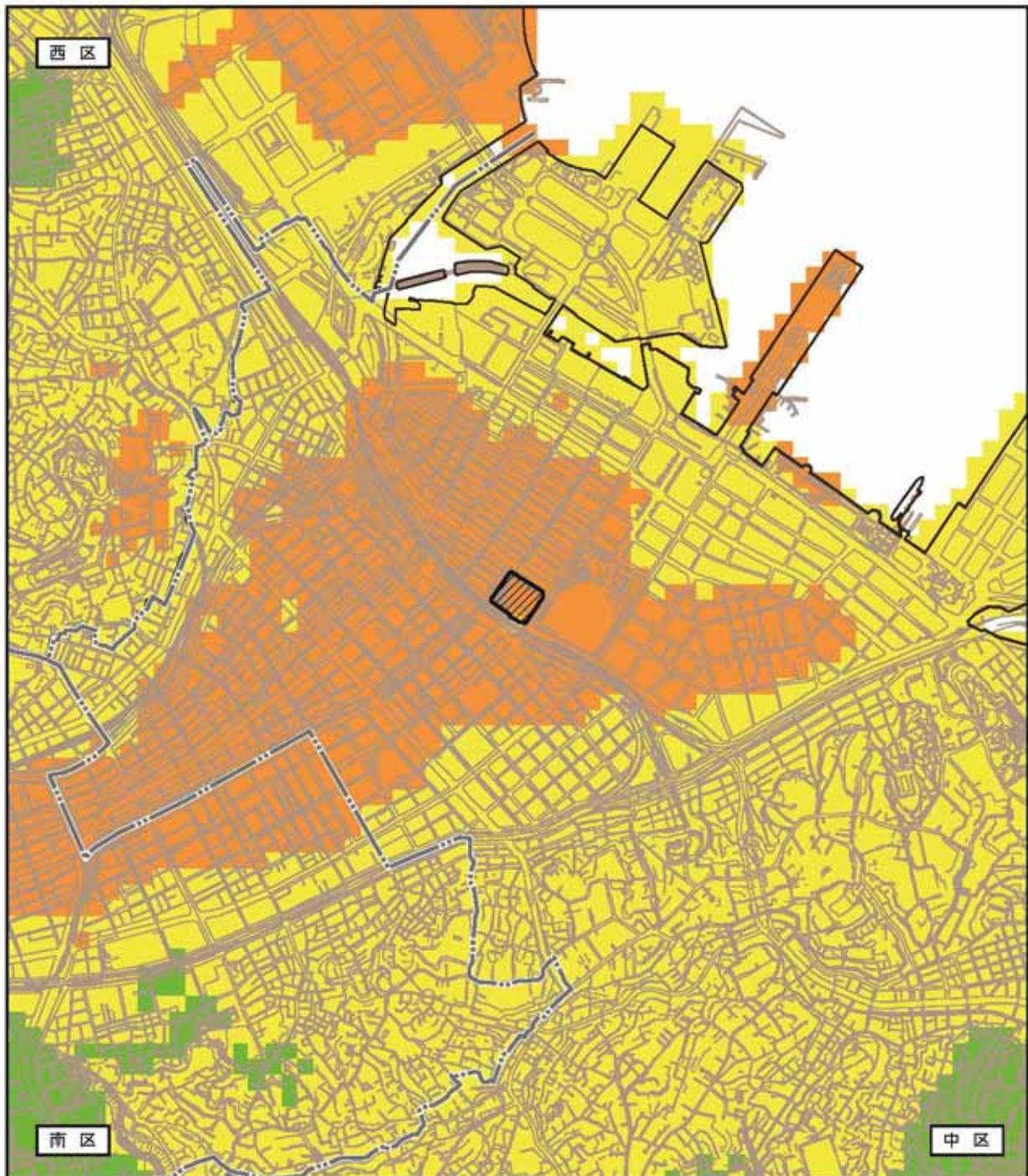
凡例

- |   |          |   |      |
|---|----------|---|------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 震度7  |
|  | 区界       |  | 震度6強 |
|   |          |  | 震度6弱 |

資料:「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成24年10月、横浜市)

図3.2-25(1) 地震マップ (元禄型関東地震)



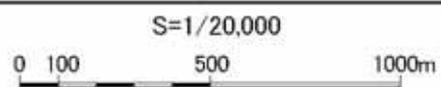


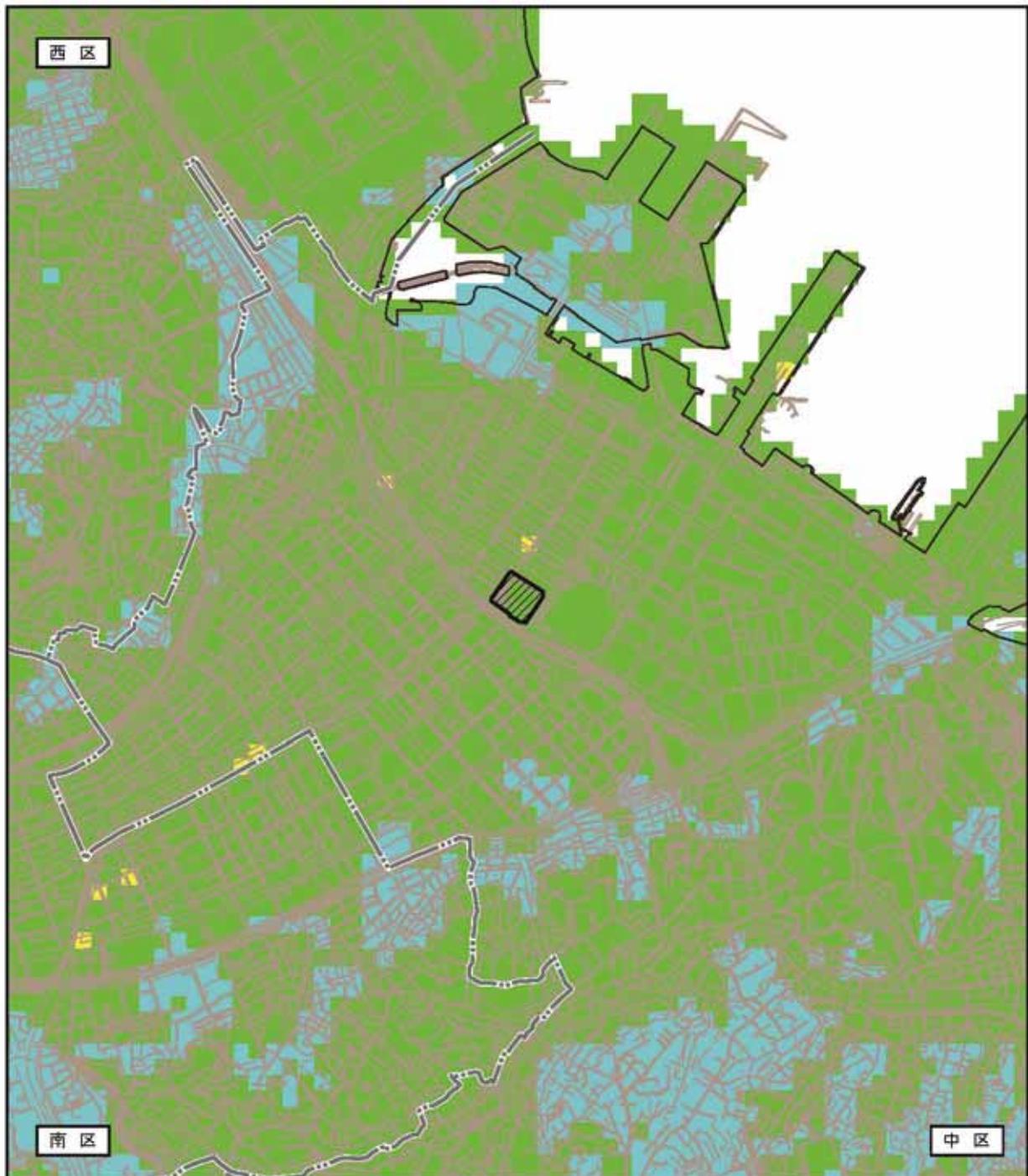
凡例

- |   |          |   |      |
|---|----------|---|------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 震度6強 |
|  | 区界       |  | 震度6弱 |
|   |          |  | 震度5強 |

資料:「横浜地震被害想定調査報告書」(平成24年10月、横浜市)

図3.2-25(2) 地震マップ (東京湾北部地震)



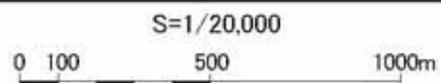


凡例

- |  |  |
|--|--|
|  対象事業実施区域 |  震度6弱 |
|  区界       |  震度5強 |
|  |  震度5弱 |

資料:「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成24年10月、横浜市)

図3.2-25(3) 地震マップ(南海トラフ巨大地震)



### 3)急傾斜地崩壊危険区域

対象事業実施区域の周辺地域における急傾斜地崩壊危険区域<sup>注1)</sup>は、図 3.2-26 に示すとおりです。

対象事業実施区域内及び周辺地域に急傾斜地崩壊危険区域の指定はありません（令和 2 年 10 月調べ）。

### 4)土砂災害警戒区域

対象事業実施区域の周辺地域における土砂災害警戒区域<sup>注2)</sup>は、図 3.2-27 に示すとおりです。

対象事業実施区域内及び周辺地域に土砂災害警戒区域の指定はありません（令和 2 年 10 月調べ）。

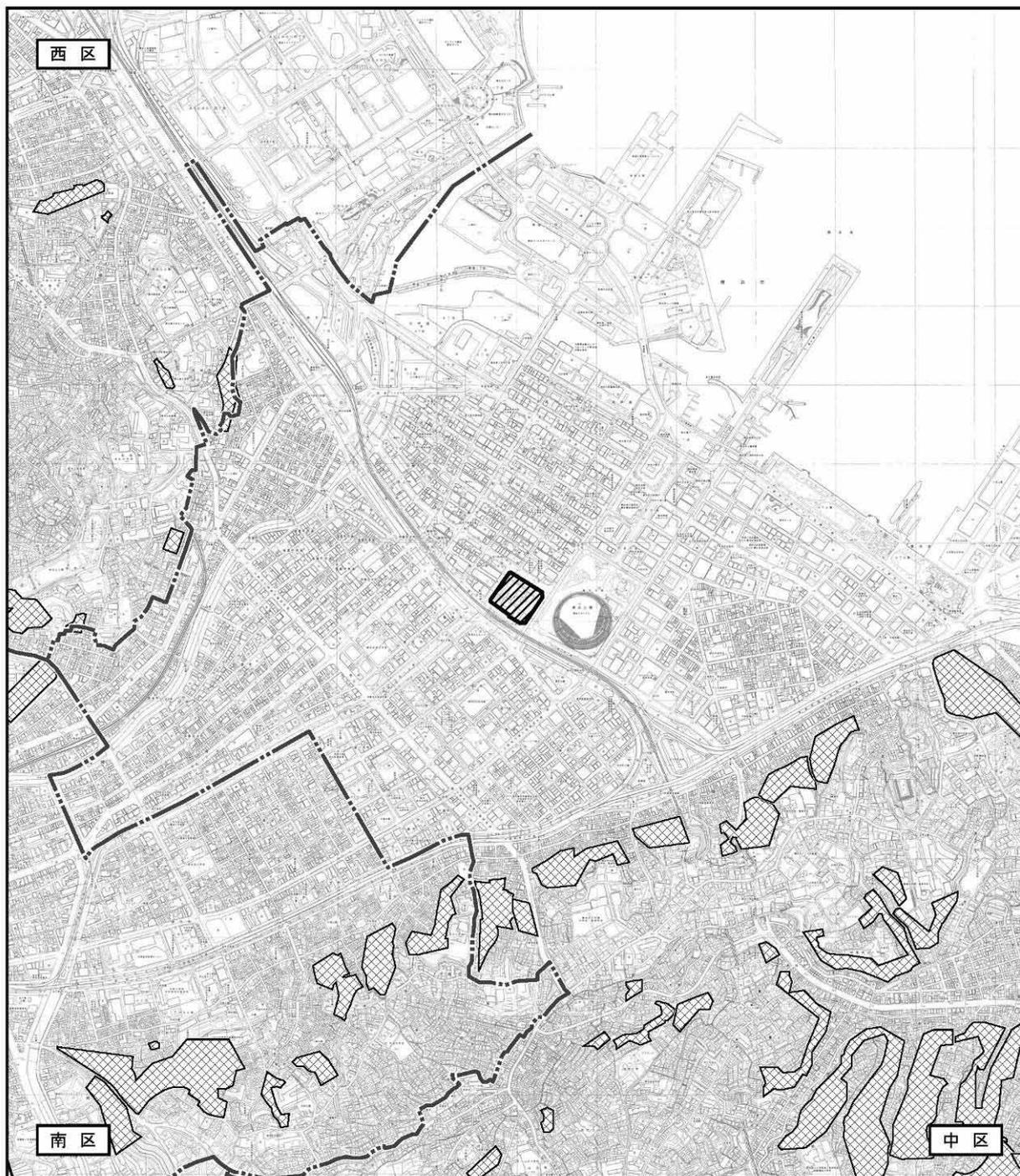
---

注 1) 急傾斜地崩壊危険区域

「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき、傾斜角度が 30 度以上かつ高さが 5m 以上、ならびに急傾斜地の崩壊により危害が生じるおそれがある家が 5 戸以上である（5 戸未満であっても官公署、学校、病院、旅館等に危害が生じるおそれがある）場合に神奈川県が指定する区域です。

注 2) 土砂災害警戒区域

「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づき、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に住民等の生命または身体に危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、土砂災害を防止するために警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域として神奈川県が指定する区域です。

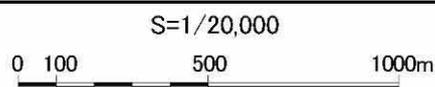


凡例

-  対象事業実施区域
-  区界
-  急傾斜地崩壊危険区域

資料:「中区土砂災害ハザードマップ」(平成26年12月、横浜市)  
 「西区土砂災害ハザードマップ」(平成26年12月、横浜市)  
 「南区土砂災害ハザードマップ」(平成31年4月、横浜市)

図3.2-26 急傾斜地崩壊危険区域



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

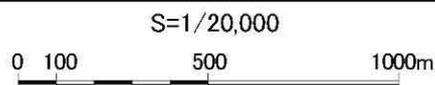


凡例

-  対象事業実施区域
-  区界
-  土砂災害警戒区域

資料:「中区土砂災害ハザードマップ」(平成26年12月、横浜市)  
「西区土砂災害ハザードマップ」(平成26年12月、横浜市)  
「南区土砂災害ハザードマップ」(平成31年4月、横浜市)

図3.2-27 土砂災害警戒区域



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## 5) 浸水のおそれのある区域

対象事業実施区域に近接する大岡川水系河川の洪水浸水想定区域図（想定最大規模）<sup>注1)</sup>は、図 3.2-28(1)に示すとおりです。

想定し得る最大規模の降雨（大岡川流域の 24 時間総雨量が 332mm）時に、対象事業実施区域の一部で 0.0～0.5m未満の浸水が予想され、対象事業実施区域周辺の道路等では最大 3.0m未満の浸水が予想されています。

また、対象事業実施区域の周辺地域における「内水ハザードマップ<sup>注2)</sup>」（平成 26 年 3 月、横浜市環境創造局）は、図 3.2-28(2)に示すとおりです。

30 年間に 1 回降ると想定される降雨（1 時間に 76.5mm）時に、対象事業実施区域の周辺地域では最大 20cm の浸水が予想されています。対象事業実施区域は浸水区域として想定されていません。

対象事業実施区域の周辺地域における「神奈川県津波浸水想定図<sup>注3)</sup>」（平成 27 年 3 月、神奈川県）は、図 3.2-28(3)に示すとおりです。

地震による最大クラスの津波が発生した場合、対象事業実施区域及び周辺では最大 2.0 m未満の浸水が想定されています。

---

注 1) 洪水浸水想定区域図（想定最大規模）

「水防法」に基づき、想定し得る最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域と水深を表示した図のことです。

「大岡川水系洪水浸水想定区域図（想定最大規模）」（平成 30 年 3 月、神奈川県）では、大岡川流域の 24 時間総雨量が 332mm となる降雨を「想定し得る最大規模の降雨」としています。

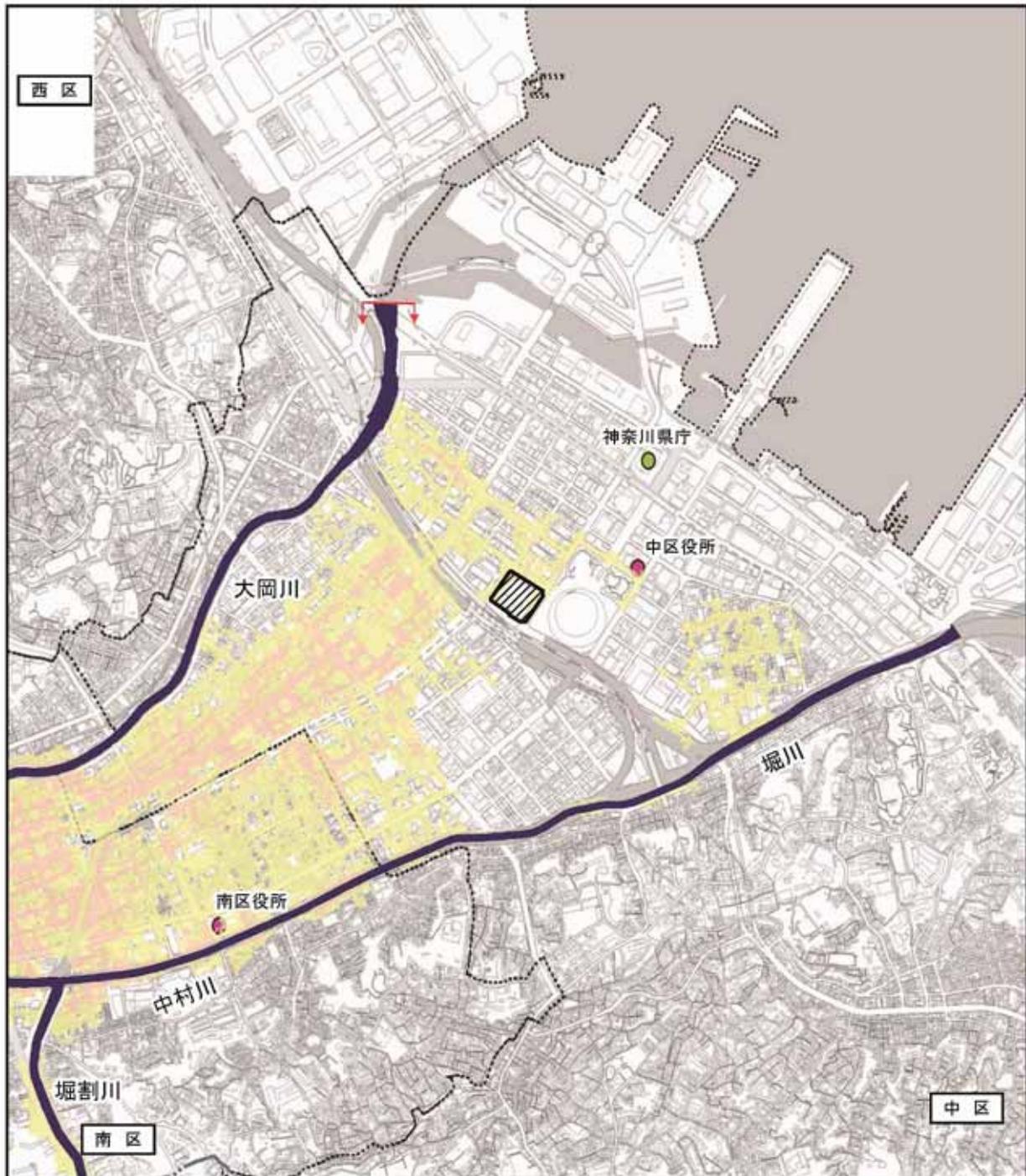
注 2) 内水ハザードマップ

大雨時に下水道や水路等が溢れた場合に想定される浸水区域と水深を整理したマップのことです。

横浜市で近年最も被害の大きかった平成 16 年 10 月 9 日（台風 22 号）の実績降雨を対象降雨として、1 時間に 76.5mm の降雨が発生した場合の浸水を想定しています。

注 3) 神奈川県津波浸水想定図

「津波防災地域づくりに関する法律」に基づき、神奈川県の沿岸地域における「津波高さ」または「浸水深」が最大となる 5 つの地震による津波浸水予測図を基に、浸水域と浸水深が最大となるように重ね合わせた図面のことです。詳細は、資料編「第 2 章 地域概況関連 2.3 津波浸水想定図」（p.資 2-17～p.資 2-18 参照）に示すとおりです。

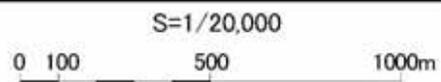


凡例

- |   |          |   |            |
|---|----------|---|------------|
|  | 対象事業実施区域 | (浸水した場合に予想される浸水深)   |            |
|  | 区界       |    | 0.0~0.5m未満 |
|  | 大岡川水系    |    | 0.5~3.0m未満 |
|   |          |  | 県庁         |
|   |          |  | 区役所        |

資料:「大岡川水系洪水浸水想定区域図(想定最大規模)」(平成30年3月、神奈川県)

図3.2-28(1) 浸水のおそれのある区域(洪水)





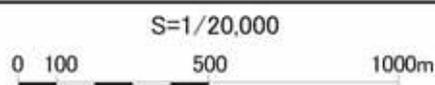
凡例

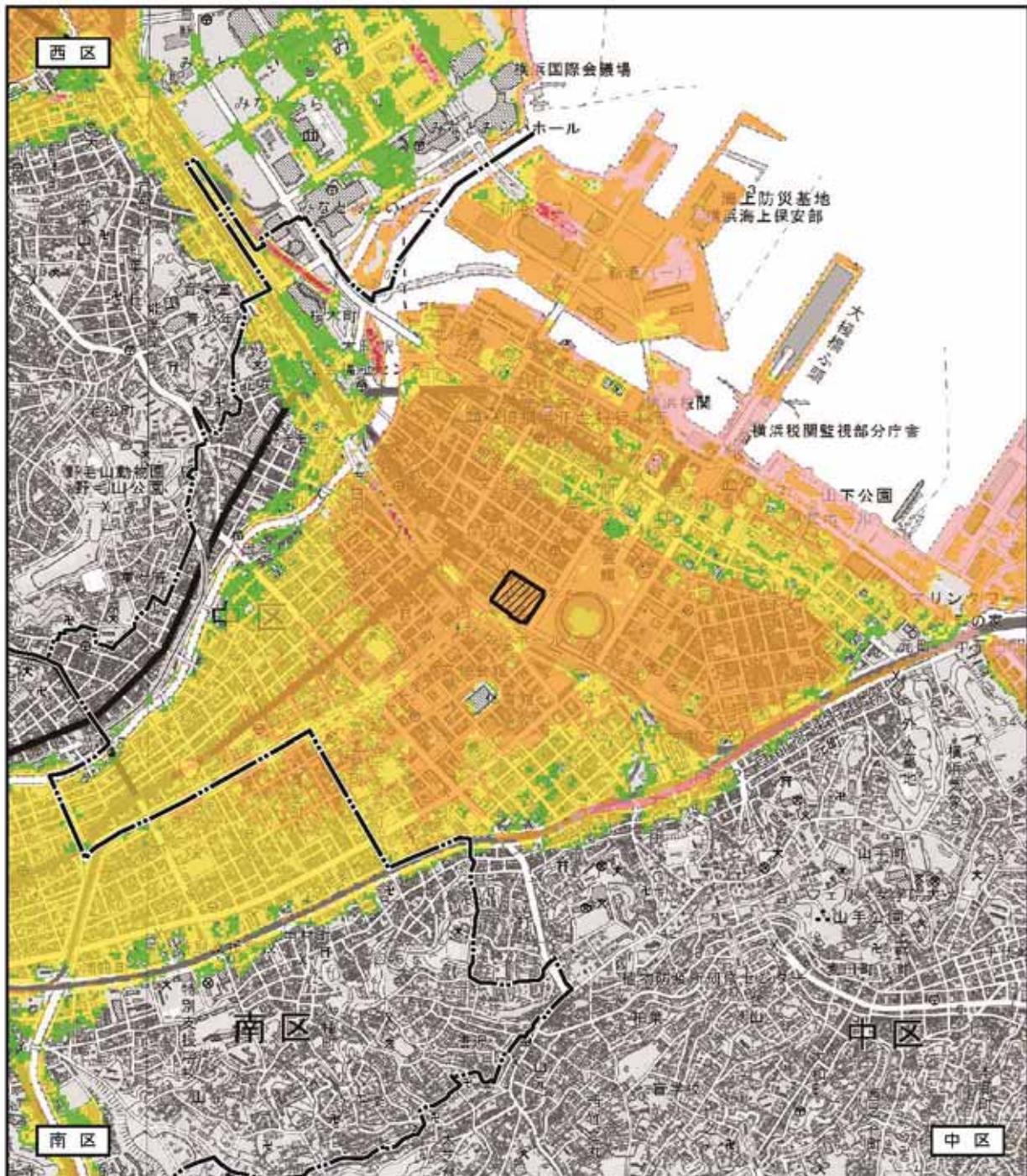
(浸水した場合に予想される浸水深)

- |   |          |   |           |
|---|----------|---|-----------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 2cm未満     |
|  | 区界       |  | 2~20cm    |
|   |          |  | 20~50cm   |
|   |          |  | 50cm~1.0m |

資料:「中区内水ハザードマップ」(平成26年3月、横浜市環境創造局)  
「西区内水ハザードマップ」(平成27年3月、横浜市環境創造局)

図3.2-28(2) 浸水のおそれのある区域(内水)





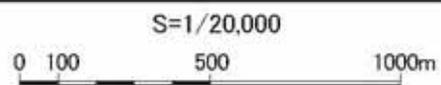
凡例

(浸水した場合に予想される浸水深)

 対象事業実施区域	 0.01m以上0.3m未満	 3.0m以上4.0m未満
 区界	 0.3m以上1.0m未満	 4.0m以上5.0m未満
	 1.0m以上2.0m未満	 5.0m以上6.0m未満
	 2.0m以上3.0m未満	

資料:「神奈川県津波浸水想定図」(平成27年3月、神奈川県)

図3.2-28(3) 浸水のおそれのある区域 (津波)



## 6)液状化の可能性が高いと想定される地域

対象事業実施区域の周辺地域における液状化の可能性が高いと想定される地域<sup>注)</sup>は、  
図 3.2-29(1)～(3)に示すとおりです。

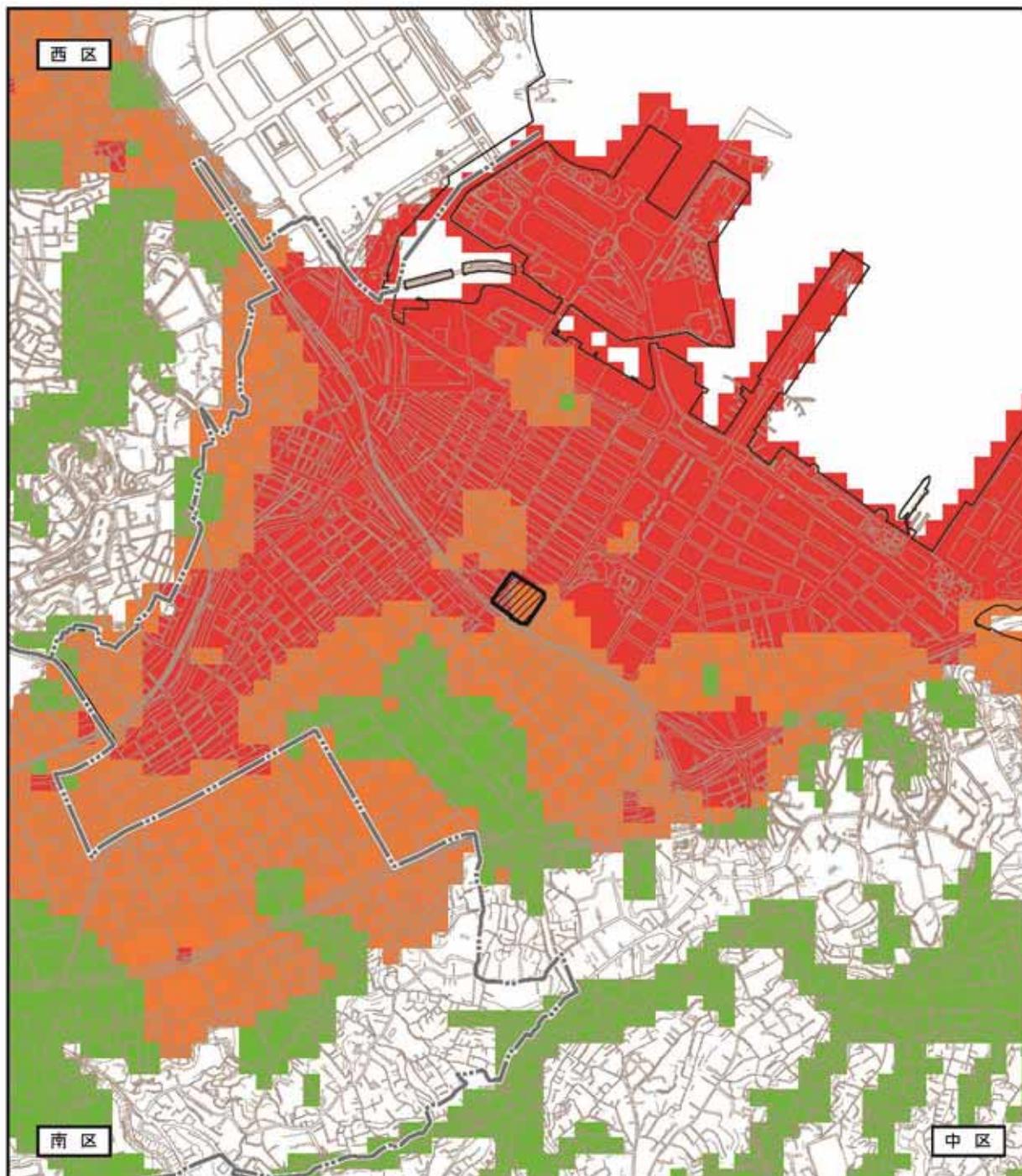
対象事業実施区域の周辺地域では、被害想定の対象となっている 3 地震でほとんどが  
「液状化する可能性がある」～「液状化危険度が高い」区域に想定されています。特に、  
対象事業実施区域の一部は、元禄型関東地震及び東京湾北部地震で「液状化危険度が高い」  
と想定されています。

---

注) 液状化の可能性が高いと想定される地域

その地点での液状化の危険度を示す PL 値 (FL-PL 法 (道路橋示方書・同解説 V 耐震設計編 (平成 8 年 12 月)) による) を用いて液状化危険度の判定を行い、危険度が高いと判定された区域です。

「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成 24 年 10 月、平成 25 年 3 月更新、横浜市) では、元禄型関東地震、東京湾北部地震、南海トラフ巨大地震の 3 地震を被害想定の対象とし、検討が行われています。

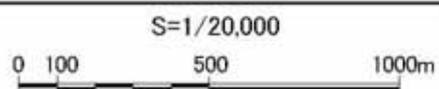


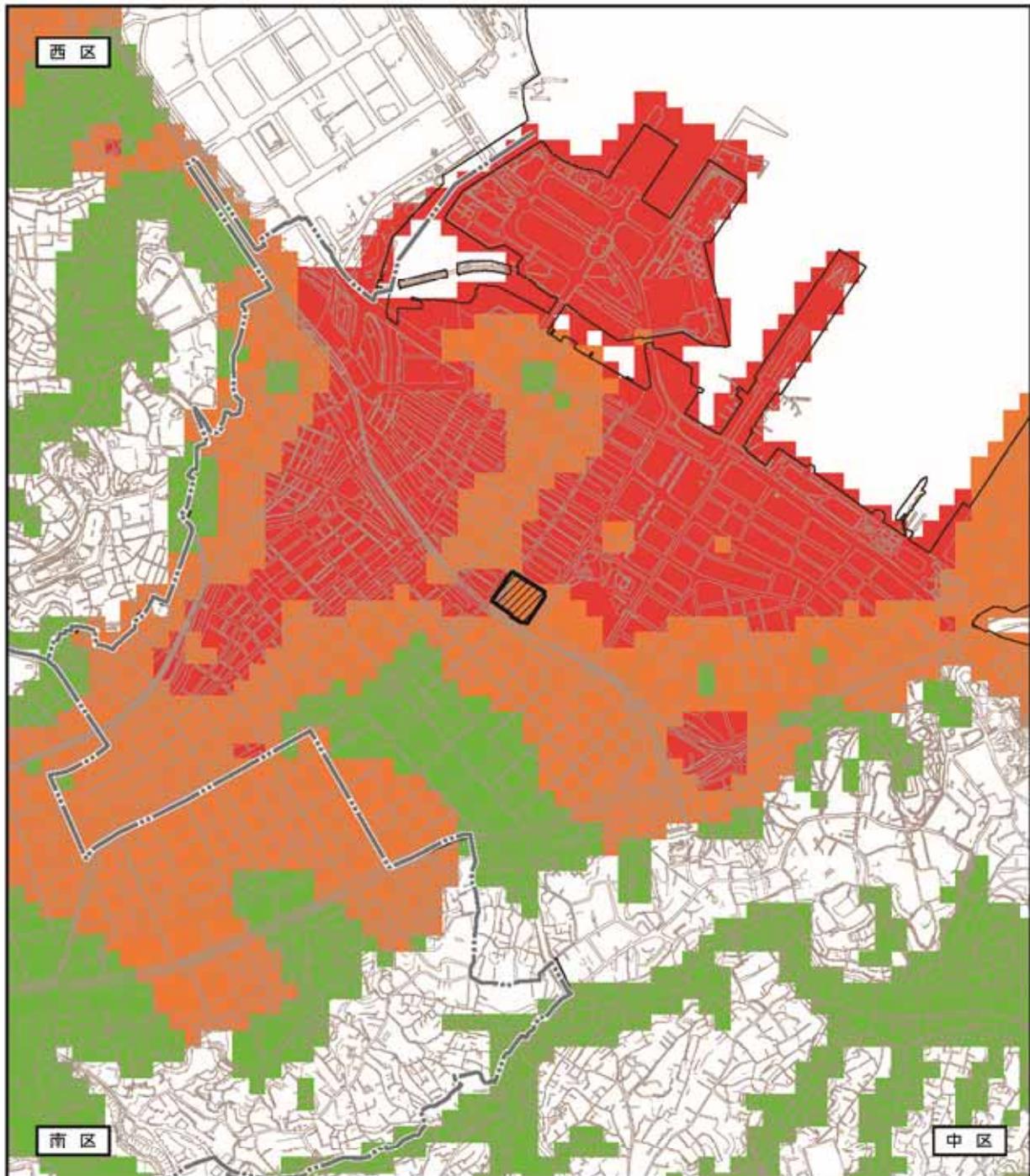
凡例

- |   |          |   |                     |
|---|----------|---|---------------------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 液状化危険度が高い：15<PL     |
|  | 区界       |  | 液状化する可能性がある：5<PL≤15 |
|   |          |  | 液状化危険度は低い：0<PL≤5    |
|   |          |  | 液状化危険度はかなり低い：PL=0   |

資料:「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成24年10月、横浜市)

図3.2-29(1)  
液状化の可能性が高いと想定される地域  
(元禄型関東地震)



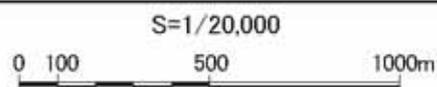


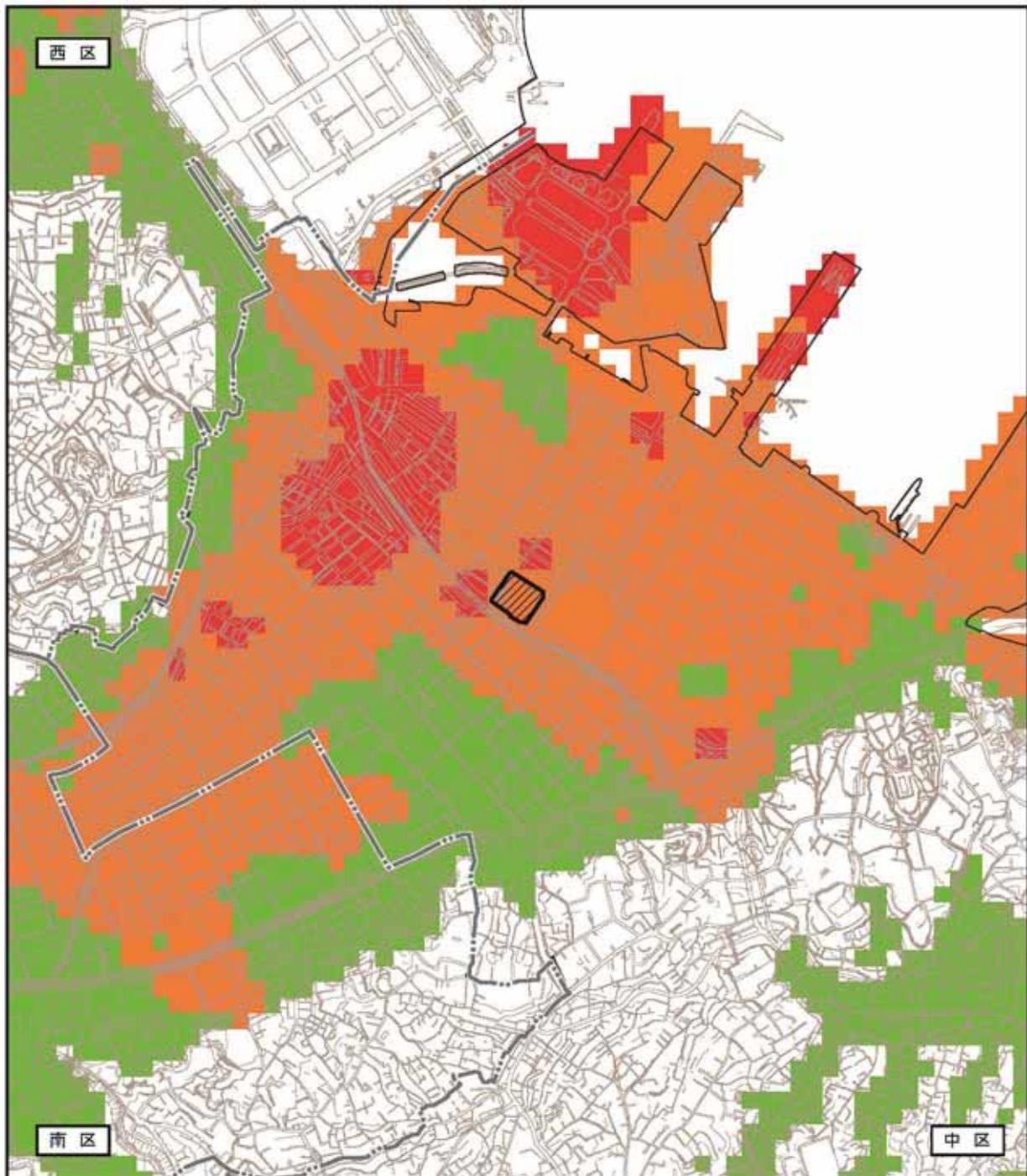
凡例

- |  |   |
|--|---|
|  対象事業実施区域 |  液状化危険度が高い：15<PL     |
|  区界       |  液状化する可能性がある：5<PL≤15 |
|  |  液状化危険度は低い：0<PL≤5    |
|  |  液状化危険度はかなり低い：PL=0   |

資料：「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成24年10月、横浜市)

図3.2-29(2)  
液状化の可能性が高いと想定される地域  
(東京湾北部地震)



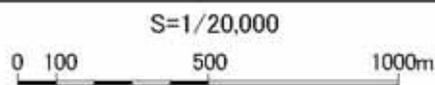


凡例

- |  |   |
|--|---|
|  対象事業実施区域 |  液状化危険度が高い：15 < PL       |
|  区界       |  液状化する可能性がある：5 < PL ≤ 15 |
|  |  液状化危険度は低い：0 < PL ≤ 5    |
|  |  液状化危険度はかなり低い：PL = 0     |

資料：「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成24年10月、横浜市)

図3.2-29(3)  
液状化の可能性が高いと想定される地域  
(南海トラフ巨大地震)



### 3.2.12 廃棄物の状況

#### 1)一般廃棄物

横浜市におけるごみと資源の総量の状況は、表 3.2-33 に示すとおりです。

令和元年度のごみと資源の総量は約 1,221 千トンで、基準年度<sup>注1)</sup>である平成 21 年度 (1,275 千トン) と比較して、約 55 千トンの削減(約-4.3%) となっています。

このうち、家庭系のごみ、資源の量に集団回収された資源の量を加えた総量については約 844 千トンであり、平成 21 年度 (約 933 千トン) と比較して、約 89 千トンの削減 (約-9.5%)、事業系のごみと資源の総量については約 376 千トンであり、平成 21 年度 (約 342 千トン) と比較して、約 34 千トンの増加 (約+9.9%) となっています。

表 3.2-33 横浜市におけるごみと資源の総量

単位：トン

		平成 21 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度 注 5)		
ごみと資源の総量		1,275,444	1,235,203	1,220,905	1,207,537	1,194,725	1,220,597		
処理内訳	ごみ量	家庭系	焼却	608,907	584,356	580,945	577,071	569,112	581,269
		埋立	2,393	2,364	2,113	1,867	182	312	
		小計	611,299	586,719	583,058	578,938	569,295	581,581	
		事業系	焼却	313,097	302,268	301,192	300,635	298,140	305,374
		埋立	5,332	3,212	3,248	3,188	2,914	3,692	
	小計	318,429	305,481	304,440	303,822	301,053	309,066		
	計	929,728	892,200	887,498	882,761	870,348	890,674		
	資源化量	家庭系	缶	10,651	8,973	8,762	8,648	8,547	8,671
			びん	21,604	22,208	21,811	21,323	20,376	19,534
			ペットボトル	12,087	11,410	11,541	11,772	12,858	13,094
			ガラス残さ	5,579	5,098	4,727	4,317	4,213	4,354
			小さな金属類	5,124	4,960	4,632	4,497	4,446	4,648
			プラスチック製容器包装	48,553	48,217	47,736	47,800	47,979	48,817
			スプレー缶	546	642	630	619	593	611
			古紙	25,999	1,463	1,314	1,266	1,190	1,209
			古布	3,473	607	542	533	519	508
			蛍光灯・電球	216	157	138	109	97	82
			乾電池	435	424	403	343	339	321
			粗大金属	6,406	5,798	5,599	5,578	5,792	6,704
			羽毛布団	—	4	21	8	12	10
小型家電			—	10	26	35	56	61	
燃えないごみ その他 <sup>注 2)</sup> <sup>注 3)</sup>			—	—	—	—	1,489	1,333	
小計	140,762	109,971	107,881	106,904	108,693	110,018			
資源集団回収	180,771	180,721	171,363	165,225	157,458	152,637			
事業系 <sup>注 4)</sup>	せん定枝	17,276	43,251	44,605	43,260	46,381	50,197		
	生ごみ	6,907	9,059	9,559	9,387	11,846	17,099		
	小計	24,183	52,310	54,164	52,647	58,227	67,296		
計	345,716	343,003	333,408	324,776	324,377	329,950			

処理内訳	ごみ量	焼却	922,003	886,624	882,136	877,706	867,252	886,643
		直接埋立	7,725	5,576	5,361	5,055	3,096	4,004
		計	929,728	892,200	887,498	882,761	870,348	890,647
焼却残さ	資源化量		345,716	343,003	333,408	324,776	324,377	329,950
	埋立	117,871	114,912	117,005	124,986	124,344	123,686	
	資源化	10,777	15,063	13,649	968	1,009	1,032	

注 1) 横浜市では、「ヨコハマ 3R 夢プラン」に基づき、ごみと資源の総量を令和 7 年度までに平成 21 年度比 10% 以上削減することを目指しています。

注 2) せん定枝リサイクル実証実験及び水銀含有製品の回収事業における資源化量です。

注 3) 生ごみバイオガス化事業の資源化量と、グリーンコンポストの資源化量の合計です。

注 4) 事業系の資源化量には、横浜市外から持ち込まれたものも含んでいます。事業系の資源化量は、学校給食及び許可を受けた事業者が資源化した量です。

注 5) 次の災害等から発生したごみ量は計上していません。

- ・令和元年の台風第 15 号による災害廃棄物
- ・令和元年台風第 19 号による他都市化からの搬入ごみ
- ・新型コロナウイルス対策によるダイヤモンド・プリンセス号からの受入廃棄物

※表中の数値は整数表示をしているため、それぞれの数値を合計した場合、一致しないことがあります。

資料：「令和 2 年度 事業概要」（令和 2 年 9 月、横浜市資源循環局政策調整部政策調整課）

## 2)産業廃棄物

産業廃棄物は、減量やその他適正な処理を促進させることを目的に、一般的に広域的処理がなされます。神奈川県並びに横浜市の産業廃棄物・処分別発生量の排出状況の推移は、表 3.2-34(1)～(2)に示すとおりです。

平成 30 年度の神奈川県における発生量は約 1,869 万トンで、最終処分量は約 34 万トン、横浜市における平成 30 年度の発生量は約 1,060 万トン、最終処分量は約 45 万トンとなっています。平成 30 年度の発生量に対する最終処分量の割合は、平成 29 年度と比較して、神奈川県では減少、横浜市では増加しています。

表 3.2-34(1) 神奈川県の産業廃棄物・処分別発生量の排出状況の推移

単位：万トン

	再生利用量	減量化量	最終処分量	発生量
平成 28 年度	631 (36.2%)	1,000 (57.3%)	113 (6.5%)	1,744 (100.0%)
平成 29 年度	717 (39.1%)	1,046 (56.9%)	74 (4.0%)	1,837 (100.0%)
平成 30 年度	690 (36.9%)	1,145 (61.3%)	34 (1.8%)	1,869 (100.0%)

資料：「神奈川県産業廃棄物実態調査」

(神奈川県環境農政局環境部資源循環推進課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)

表 3.2-34(2) 横浜市の産業廃棄物・処分別発生量の推移

単位：万トン

	再生利用量	減量化量	最終処分量	発生量
平成 28 年度	294.2 (29.4%)	649.5 (64.9%)	56.3 (5.6%)	1,000.0 (100.0%)
平成 29 年度	384 (36.1%)	658 (61.8%)	22 (2.1%)	1,064 (100.0%)
平成 30 年度	245 (23.1%)	770 (72.6%)	45 (4.2%)	1,060 (100.0%)

資料：「第 7 次横浜市産業廃棄物処理指導計画」(平成 28 年 3 月、横浜市資源循環局産業廃棄物対策課)

「令和 2 年度 事業概要」(令和 2 年 9 月、横浜市資源循環局政策調整部政策調整課)

### 3.2.13 法令等の状況

公害防止、自然環境保全及び災害防止等に関する法令（環境関連法令）等と本事業との関係の有無は、表 3.2-35(1)～(4)に示すとおりです。

適用法令は現在の法令の施行状況等より判断したものです。

表 3.2-35(1) 環境関連法令等と本事業との関係

項目	環境関連法令等	本事業との関係	
公害防止	環境基本法	○	
	神奈川県環境基本条例	—	
	神奈川県生活環境の保全等に関する条例	—	
	横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例	○	
	横浜市生活環境の保全等に関する条例	○	
	環境影響評価法	—	
	神奈川県環境影響評価条例	—	
	横浜市環境影響評価条例	○	
	横浜市開発事業の調整等に関する条例	○	
	環境への負荷の低減に関する指針(事業所の配慮すべき事項)(横浜市)	○	
	大気汚染	大気汚染防止法	○
		自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法	○
		神奈川県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画	○
	水質汚濁	水質汚濁防止法	—
		下水道法	○
		横浜市下水道条例	○
	土壌汚染	土壌汚染対策法	○
		農用地の土壌の汚染防止等に関する法律	—
	騒音	騒音規制法	○
	振動	振動規制法	○
地盤沈下	工業用水法	—	
	建築物用地下水の採取の規制に関する法律	—	
悪臭	悪臭防止法	○	
日照障害	建築基準法	○	
	横浜市建築基準条例	○	
	横浜市中高層建築物等の建築及び開発事業に係る住環境の保全等に関する条例	○	
	横浜市地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例	○	

(令和2年10月調べ)

表 3.2-35(2) 環境関連法令等と本事業との関係

項目	環境関連法令等	本事業との関係	
公害防止	循環型社会形成推進基本法	○	
	廃棄物の処理及び清掃に関する法律	○	
	資源の有効な利用の促進に関する法律	○	
	容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律	○	
	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律	○	
	建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律	○	
	神奈川県土砂の適正処理に関する条例	○	
	神奈川県循環型社会づくり計画	○	
	神奈川県ポリ塩化ビフェニル廃棄物処理計画	—	
	アスベスト除去工事に関する指導指針	○	
	神奈川県廃棄物の不適正処理の防止等に関する条例	○	
	横浜市廃棄物等の減量化、資源化及び適正処理等に関する条例	○	
	神奈川県分別収集促進計画	○	
	横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨコハマ 3R 夢プラン～	○	
	第 7 次横浜市産業廃棄物処理指導計画（平成 28 年度-32 年度）	○	
	横浜市空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止等に関する条例	○	
	石綿排出作業による大気汚染の防止に関する指導基準	○	
	ダイオキシン類	ダイオキシン類対策特別措置法	—
	有害化学物質	特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律	—
	グリーン調達	国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律	○
環境計画等	神奈川県地域公害防止計画	○	
	エコツーリズム推進法	—	
	横浜市環境管理計画	○	
	横浜市水と緑の基本計画	○	
	「横浜スマートシティプロジェクト」マスタープラン	—	
	横浜グリーンバレー構想	—	
	生活環境保全推進ガイドライン	○	
自然環境保全	生物多様性基本法	○	
	遺伝子組換え生物等の使用等の規制による生物の多様性の確保に関する法律	—	
	地域における多様な主体の連携による生物の多様性の保全のための活動の促進等に関する法律	○	
	自然環境保全条例（神奈川県）	—	
	かながわ生物多様性計画	○	
	神奈川県里地里山の保全、再生及び活用の促進に関する条例	—	
	横浜市環境エコアップマスタープラン	○	
	横浜市生物多様性保全再生指針	○	
	緑の環境をつくり育てる条例（横浜市）	○	
	横浜みどりアップ計画 [2019-2023]	○	
	緑化地域制度	—	
	横浜自然観察の森条例	—	
	横浜つながりの森構想	—	
	国立公園、県立自然公園、都市公園等	自然公園法	—
都市公園法		—	
神奈川県立自然公園条例		—	
神奈川県都市公園条例		—	
横浜市公園条例		—	

(令和 2 年 10 月調べ)

表 3.2-35(3) 環境関連法令等と本事業との関係

項目	環境関連法令等	本事業との関係	
自然環境保全	自然環境保全地域	自然環境保全法	—
	風致地区	都市計画法	—
		風致地区条例（神奈川県）	—
		横浜市風致地区条例	—
	特別緑地保全地区	都市緑地法	—
	近郊緑地保全区域	首都圏近郊緑地保全法	—
	敷地内緑地、 施設の設置	緑の環境をつくり育てる条例（横浜市）	○
		横浜市緑化地域に関する条例	○
	生産緑地地区	生産緑地法	—
	農用地区域	農業振興地域の整備に関する法律	—
	農業専用地区	横浜市農業専用地区設定要綱	—
	鳥獣保護区	鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律	—
	野生生物	絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律	—
		特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律	—
自然再生	自然再生推進法	—	
	かながわ水源環境保全・再生施策大綱	—	
災害防止	保安林	森林法	—
	砂防指定地	砂防法	—
	海岸保全地域	海岸法	—
	港湾区域	港湾法	—
	宅地造成工事規制区域	宅地造成等規制法	—
	地すべり防止地区	地すべり等防止法	—
	急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律	—
	土砂災害警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律	—
	河川保全区域	河川法	—
	航空障害	航空法	—
	防火・危険物等の 取り扱い	消防法	○
		横浜市火災予防条例	○
		横浜市生活環境の保全等に関する条例	—
化学物質の適正な管理に関する指針		—	
特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律		—	
地球環境保全	温暖化対策	地球温暖化対策の推進に関する法律	○
		横浜市地球温暖化対策実行計画	○
		横浜市地球温暖化対策計画書制度	○
		エネルギー政策基本法	○
		電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法	—
		エネルギーの使用の合理化等に関する法律	○
		建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律	○
		非化石エネルギーの開発及び導入の促進に関する法律	○
		バイオマス活用推進基本法	—
		フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律	○
		横浜市生活環境の保全等に関する条例	○
		新エネルギー利用等の促進に関する特別措置法	—
		環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律	○
		神奈川県地球温暖化対策推進条例	○
		神奈川県循環型社会づくり計画	○
		神奈川県バイオマス活用計画	—
		横浜市ヒートアイランド対策取組方針	○
		横浜市地域冷暖房推進指針	—
		再生可能エネルギー導入検討報告制度（横浜市）	○
		横浜市再生可能エネルギー活用戦略	○

（令和2年10月調べ）

表 3.2-35(4) 環境関連法令等と本事業との関係

項目	環境関連法令等	本事業との関係
景観	景観法	○
	都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律	—
	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法	—
	屋外広告物法	○
	神奈川県屋外広告物条例	—
	横浜市屋外広告物条例	○
	神奈川県景観条例	○
	神奈川景観づくり基本方針	○
	横浜市景観計画	○
	横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例	○
	横浜市景観ビジョン	○
	横浜市公共事業景観ガイドライン	○
	関内地区都市景観協議地区	○
	関内地区都市景観形成ガイドライン	○
	その他 まちづくり方針	横浜市都市計画マスタープラン中区プラン「中区まちづくり方針」
関内・関外地区活性化推進計画		○
横浜市現市庁舎街区等活用事業実施方針		○
関内駅周辺地区エリアコンセプトブック		○
関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン		○
関内・関外地区活性化ビジョン		○
横浜都市交通計画		○
土地区画整理法		—
横浜市駐車場条例		○
関内駅周辺地区駐車場整備ルール		○
横浜市自転車活用推進計画		○
横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例		○
横浜市放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例		○
文化財		文化財保護法
	神奈川県文化財保護条例	—
	横浜市文化財保護条例	—
その他	環境の保全のための意欲の増進及び環境教育の推進に関する法律	○
	横浜市環境教育基本方針	—
	横浜市環境と地域経済の融合推進方針	○
	光害対策ガイドライン	○
	工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン	○

(令和2年10月調べ)

### 3.3 調査対象地域等の地域特性

「3.2 地域の概況」の調査結果から要約される、対象事業実施区域及びその周辺地域における地域特性の概要は、表 3.3-1(1)～(3)に示すとおりです。

対象事業実施区域のある JR 根岸線関内駅周辺は、1859 年以前から 1889 年にかけて埋立、整地されており、現在は市街化が進んでいます。

対象事業実施区域周辺の道路網としては、対象事業実施区域北側から東側に市道関内本牧線第 7002 号線、南側に高速神奈川 1 号横羽線（地下部）、北東側に市道新港第 78 号線が幹線道路として整備されています。対象事業実施区域への主なアクセス道路は、これらの道路になります。

鉄道網としては、JR 根岸線、みなとみらい線、横浜市営地下鉄線等が整備されており、対象事業実施区域の最寄り駅は JR 根岸線及び横浜市営地下鉄線の関内駅です。

また、対象事業実施区域内には二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在しており、準備書提出後（令和 2 年 12 月）に埋蔵文化財包蔵地（遺跡）として周知されています。

表 3.3-1(1) 地域特性の概要

項目	地域特性の概要
気象の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>横浜地方気象台(横浜市中区山手町) で観測された令和元年度の年平均気温は 17.1、年平均風速 3.5m/s、最多風向は北、年間降水総量 2096.5mm となっています。</li> </ul>
地形、地質、地盤の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域は旧水面上の埋立地に位置し、周辺地域には平坦化地、盛土地及び砂堆・砂州が見られます。</li> <li>対象事業実施区域のある関内駅周辺は、1859 年以前から 1889 年にかけて埋立、整地されました。</li> <li>対象事業実施区域の位置する場所の地質は、埋土となっています。</li> <li>対象事業実施区域には、層厚 30~40m 程度の軟弱地盤が存在するとされています。</li> </ul>
水循環の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域北西側に二級河川の大岡川の河口があります。そのほか、対象事業実施区域の南側には、二級河川の大岡川の支流である中村川、堀川が横浜港に向かって流れています。</li> </ul>
植物、動物の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査区域は、明治時代以降に市街化が進んできた地域であること、さらに埋立、整地がなされてきた地域であることから、まとまった樹林地はほとんどありません。</li> <li>対象事業実施区域の北東側に位置する山下公園の前面道路から市道日本大通第 7100 号線、対象事業実施区域周囲の市道関内本牧第 7002 号線及びくすのき広場にかけて、街路樹として横浜市の「市民の木」の 1 種であるイチョウが植栽されています。</li> <li>対象事業実施区域及びその周辺に生息する動物は、市街地に適応した種が中心と考えられます。</li> <li>対象事業実施区域及びその周辺に農地はありません。</li> </ul>
人口、産業の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域のある中区の令和 2 年の人口は 151,165 人、一世帯あたりの人員は 1.82 人、人口密度は 7,151 人/km<sup>2</sup> であり、中区の隣接区である西区、南区と比べると、人口密度が比較的低い区となっています。</li> <li>近年、対象事業実施区域のある中区では、人口、世帯数ともに微増の傾向がみられます。</li> <li>対象事業実施区域のある中区において、事業所数及び従業員数が最も多いのは「卸売業、小売業」となっています。</li> </ul>
土地利用の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域のある中区は、総面積約 21.5km<sup>2</sup> すべてが市街化区域となっており、用途地域は住居系が約 7.3km<sup>2</sup>、商業系が約 7.4km<sup>2</sup>、工業系が約 6.8km<sup>2</sup> となっています。</li> <li>対象事業実施区域及びその周辺は、商業地域となっています。</li> </ul>
交通、運輸の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺の道路網としては、対象事業実施区域北側から東側に市道関内本牧線第 7002 号線、南側に高速神奈川 1 号横羽線(地下部)、北東側に市道新港第 78 号線が幹線道路として整備されています。対象事業実施区域周辺の主要道路の平日 12 時間交通量は一部の路線で増加傾向にあるものの、概ね横ばいまたは減少傾向がみられます。</li> <li>対象事業実施区域周辺では、横浜市営バスのほか、相鉄バス、京急バス等の路線バスが運行しています。また、対象事業実施区域の北側に面して「港町」バス停があります。</li> <li>調査区域の旅客用鉄道は、JR 根岸線、京浜急行電鉄線、横浜市営地下鉄線、みなとみらい線があります。対象事業実施区域の最寄り駅は JR 根岸線及び横浜市営地下鉄線の関内駅です。乗降車人員は、JR 根岸線及び横浜市営地下鉄線の関内駅では概ね横ばいの推移となっています。</li> <li>横浜港の平成 27 年から令和元年の入港船舶総数は 32,503~35,979 隻、総海上出入貨物量は約 1 億 9 百万トン~1 億 1 千 4 百万トンで推移しています。</li> </ul>

表 3.3-1(2) 地域特性の概要

項目	地域特性の概要				
公共施設等の状況	<p>対象事業実施区域の周辺の主な公共施設等は以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域は、本町小学校及び横浜吉田中学校の通学区域に指定されています。</li> <li>主な医療機関は、対象事業実施区域の南西約 200m にふれあい横浜ホスピタルがあります。</li> <li>主な官公庁は、対象事業実施区域の東北東約 400m に中区役所があります。</li> </ul>				
文化財等の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域内には二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在しており、埋蔵文化財包蔵地（遺跡）として周知されています。</li> <li>対象事業実施区域の東側に隣接して横浜公園があるほか、対象事業実施区域周辺に多数の歴史資料、史跡、建造物等が分布しています。</li> <li>対象事業実施区域の西約 1.0km に 1 箇所、北西約 1.3km 周辺に 2 箇所、西北西約 1.3km に 1 箇所、東南東約 1.4km 周辺に 3 箇所、南西約 2.0km に 1 箇所の埋蔵文化財包蔵地（貝塚、古墳、散布地、城跡、集落跡）が分布しています。</li> </ul>				
公害等の状況	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="276 754 395 1305">大気汚染</td> <td data-bbox="403 754 1437 1305"> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺に位置する一般環境大気測定局（西区平沼小学校、南区横浜商業高校）及び自動車排出ガス測定局（西区浅間下交差点）の二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質、二酸化硫黄、光化学オキシダント、ダイオキシン類、一酸化炭素の各対象物質に対する平成 27 年度から令和元年度までの期間の環境基準の適合状況は、以下のとおりです。</li> <li>二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質は上記 3 局で測定されており、二酸化窒素、浮遊粒子状物質はすべての年度で環境基準に適合、微小粒子状物質については、平成 28 年度以降はすべての測定局で適合していました。</li> <li>二酸化硫黄、光化学オキシダント、ダイオキシン類（毎年の測定ではありません。）は一般環境大気測定局の 2 局で測定されており、二酸化硫黄とダイオキシン類は測定されているすべての年度で環境基準に適合、光化学オキシダントはすべての年度で環境基準に適合していませんでした。なお、光化学オキシダントは、全国的に見ても環境基準に適合している測定局が極めて少ない状況です。</li> <li>一酸化炭素は自動車排出ガス測定局のみで測定されています。すべての年度で環境基準に適合していました。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="276 1314 395 1485">水質汚濁</td> <td data-bbox="403 1314 1437 1485"> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺では、大岡川の清水橋と東京湾横浜港内で水質調査が行われており、平成 26 年度から平成 30 年度の期間において、河川はすべての項目で環境基準に適合しています。海域は平成 26 年度における水素イオン濃度指数のみ環境基準に適合していませんでしたが、その他の項目は環境基準に適合しています。</li> </ul> </td> </tr> </table>	大気汚染	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺に位置する一般環境大気測定局（西区平沼小学校、南区横浜商業高校）及び自動車排出ガス測定局（西区浅間下交差点）の二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質、二酸化硫黄、光化学オキシダント、ダイオキシン類、一酸化炭素の各対象物質に対する平成 27 年度から令和元年度までの期間の環境基準の適合状況は、以下のとおりです。</li> <li>二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質は上記 3 局で測定されており、二酸化窒素、浮遊粒子状物質はすべての年度で環境基準に適合、微小粒子状物質については、平成 28 年度以降はすべての測定局で適合していました。</li> <li>二酸化硫黄、光化学オキシダント、ダイオキシン類（毎年の測定ではありません。）は一般環境大気測定局の 2 局で測定されており、二酸化硫黄とダイオキシン類は測定されているすべての年度で環境基準に適合、光化学オキシダントはすべての年度で環境基準に適合していませんでした。なお、光化学オキシダントは、全国的に見ても環境基準に適合している測定局が極めて少ない状況です。</li> <li>一酸化炭素は自動車排出ガス測定局のみで測定されています。すべての年度で環境基準に適合していました。</li> </ul>	水質汚濁	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺では、大岡川の清水橋と東京湾横浜港内で水質調査が行われており、平成 26 年度から平成 30 年度の期間において、河川はすべての項目で環境基準に適合しています。海域は平成 26 年度における水素イオン濃度指数のみ環境基準に適合していませんでしたが、その他の項目は環境基準に適合しています。</li> </ul>
大気汚染	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺に位置する一般環境大気測定局（西区平沼小学校、南区横浜商業高校）及び自動車排出ガス測定局（西区浅間下交差点）の二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質、二酸化硫黄、光化学オキシダント、ダイオキシン類、一酸化炭素の各対象物質に対する平成 27 年度から令和元年度までの期間の環境基準の適合状況は、以下のとおりです。</li> <li>二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質は上記 3 局で測定されており、二酸化窒素、浮遊粒子状物質はすべての年度で環境基準に適合、微小粒子状物質については、平成 28 年度以降はすべての測定局で適合していました。</li> <li>二酸化硫黄、光化学オキシダント、ダイオキシン類（毎年の測定ではありません。）は一般環境大気測定局の 2 局で測定されており、二酸化硫黄とダイオキシン類は測定されているすべての年度で環境基準に適合、光化学オキシダントはすべての年度で環境基準に適合していませんでした。なお、光化学オキシダントは、全国的に見ても環境基準に適合している測定局が極めて少ない状況です。</li> <li>一酸化炭素は自動車排出ガス測定局のみで測定されています。すべての年度で環境基準に適合していました。</li> </ul>				
水質汚濁	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺では、大岡川の清水橋と東京湾横浜港内で水質調査が行われており、平成 26 年度から平成 30 年度の期間において、河川はすべての項目で環境基準に適合しています。海域は平成 26 年度における水素イオン濃度指数のみ環境基準に適合していませんでしたが、その他の項目は環境基準に適合しています。</li> </ul>				
騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存資料に基づく対象事業実施区域に最も近い道路交通騒音（等価騒音レベル）の測定地点は、一般国道 16 号（中区尾上町 5 丁目）であり、昼間 68dB、夜間 64dB と、昼間、夜間ともに環境基準を満足していました。</li> <li>対象事業実施区域付近の騒音の主な発生源としては、高速神奈川 1 号横羽線、一般国道 16 号等の主要道路での自動車走行音や、JR 根岸線の鉄道走行音等があげられます。</li> <li>対象事業実施区域付近の振動の主な発生源としては、一般国道 16 号等の主要道路での自動車走行及び JR 根岸線の鉄道走行による影響があげられます。</li> </ul>				
土壌汚染	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域のある関内駅周辺は、1859 年以前から 1889 年にかけて埋立、整地されました。その後、対象事業実施区域を含む一帯は業務・商業地域として市街化が進んでいますが、対象事業実施区域内で土壌を汚染させる土地の利用は行われていません。</li> <li>対象事業実施区域では、平成 29 年度に開発事業予定者の公募に伴い、横浜市によって土壌汚染対策法に準じた自主的な調査が実施されていますが、第一種、第二種及び第三種特定有害物質について同法の指定基準を超えた値は検出されませんでした。</li> </ul>				

表 3.3-1(3) 地域特性の概要

項目		地域特性の概要
公害等の状況	悪臭	・対象事業実施区域周辺には、著しい悪臭の発生源はみられません。
	地盤沈下	・令和元年度において中区では地盤沈下の観測は行われていません。隣接する西区及び南区で観測が行われている水準点については、地盤沈下はみられません。
災害の状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜市では、横浜市内に影響を及ぼすと考えられる想定地震が発生した場合の市内各地の揺れを予測した「地震マップ」がまとめられています。対象事業実施区域では、想定地震が発生した場合、元禄型関東地震で震度 6 強～7、東京湾北部地震で震度 6 弱～6 強、南海トラフ巨大地震で震度 5 強が想定されています。</li> <li>・対象事業実施区域は、上記 3 地震で「液状化する可能性がある」～「液状化危険度が高い」区域に想定されています。特に、対象事業実施区域の一部は、元禄型関東地震及び東京湾北部地震で「液状化危険度が高い」と想定されています。</li> <li>・対象事業実施区域には、「急傾斜地崩壊危険区域」、「土砂災害警戒区域」の指定はありません。</li> <li>・「大岡川水系洪水浸水想定区域図」によると、想定し得る最大降雨時に対象事業実施区域の一部で 0.0～0.5m 未満の浸水が予想されています。</li> <li>・「内水ハザードマップ」によると、30 年間に 1 回降ると想定される降雨時に対象事業実施区域の周辺地域で最大 20cm の浸水が想定されています。対象事業実施区域は浸水区域として想定されていません。</li> <li>・「神奈川県津波浸水想定図」によると、地震による最大クラスの津波が発生した場合、対象事業実施区域及び周辺では最大 2.0m 未満の浸水が想定されています。</li> </ul>
廃棄物の状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜市における令和元年度のごみと資源の総量は約 1,221 千トンで、基準年度である平成 21 年度（1,275 千トン）と比較して、約 55 千トンの削減(約-4.3%)となっています。</li> <li>・平成 30 年度の神奈川県における発生量は約 1,869 万トンで、最終処分量は約 34 万トン、横浜市における平成 30 年度の発生量は約 1,060 万トン、最終処分量は約 45 万トンとなっています。平成 30 年度の発生量に対する最終処分量の割合は、平成 29 年度と比較して、神奈川県では減少、横浜市では増加しています。</li> </ul>
法令等の状況		・本事業と関連のある環境関連法令等としては、公害防止の観点から「横浜市生活環境の保全等に関する条例」等、地球環境保全の観点から「横浜市ヒートアイランド対策取組方針」等があげられます。



## 第4章 配慮指針に基づいて行った配慮の内容



## 第4章 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

### 4.1 環境情報提供書及び配慮市長意見を総合的に検討して変更した配慮の内容

「横浜市環境配慮指針」（平成28年3月、横浜市）の「別記 事業別の配慮事項 8 高層建築物の建設」に掲げられている各配慮事項から、本事業の事業特性や地域特性を踏まえて配慮すべき事項を選定しました。

また、選定した項目について、本事業で検討した配慮の内容を表 4.1-1(1)～(7)の右欄に記載しました。

なお、配慮の内容については配慮市長意見書等を総合的に検討し、計画段階配慮書（以下、「配慮書」といいます。）に示した配慮の内容を環境影響評価方法書（以下、「方法書」といいます。）作成時に一部見直しております。

表 4.1-1(1) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

	配慮事項	選定	配慮の内容
<p>基本的な配慮事項</p>	<p>(1) 計画地の選定や施設配置等の検討に当たっては、地形や周辺の土地利用状況等を踏まえ、周辺環境への影響を少なくする。 「生物多様性横浜行動計画」等に基づき、生物の生息生育環境の保全や景観機能等を考慮し、まとまりや連続性のある農地・樹林地、源流域、貴重な動植物の営巣・生育地等の分断、改変を避ける。 また、低炭素型まちづくりを進めるため、「横浜市地球温暖化対策実行計画」等に基づき、温室効果ガスの排出削減を事業のあらゆる場面で実施するように計画段階から検討する。</p>	<p>○</p>	<p>対象事業実施区域が属する関内地区は、東京湾に近く、平坦な地形で商業・業務等の様々な機能が高密度に集積したエリアです。「横浜市景観ビジョン」（平成 31 年 3 月、横浜市都市整備局）において関内地区は、街並みの特徴を活かし、ミナト横浜を感じる眺望が楽しめる景観や、歴史や文化の蓄積を生かしながら新しい文化を生み出す景観、多様な都市機能がコンパクトに複合する活力ある景観の形成が求められています。</p> <p>本事業では、行政棟を現位置保全し、関内地区の歴史的な景観に配慮します。対象事業実施区域内の建物は、周囲の道路に対し低層建物を張り出し、親しみやすい街並みを新たに創ります。タワー棟は、建物の幅をスリムにして敷地境界から後退し、品格ある意匠で地域の新たなシンボルタワーとします。</p> <p>対象事業実施区域内の緑化に関しては、法令等で必要となる緑化面積を確保していくとともに、質の高い緑を十分に創出し、環境形成を図ります。対象事業実施区域の北東側に位置する山下公園から対象事業実施区域内のくすのき広場にかけて、街路樹として横浜市民の木の一つであるイチヨウが植栽されています。緑化にあたっては、イチヨウ等の周辺の緑との連続性及び親和性に配慮した計画とします。</p> <p>なお、対象事業実施区域には、まとまりや連続性のある農地・樹林地及び源流域はありません。また、「神奈川県レッドデータ生物調査報告書 2006」（2006 年 7 月、神奈川県立生命の星・地球博物館）に記載されたレッドデータ植物群落（群落複合）及び絶滅の恐れのある地域個体群は存在しません。</p> <p>また、横浜市では、低炭素型まちづくりを進めるため「横浜市地球温暖化対策実行計画」（平成 30 年 10 月、横浜市温暖化対策統括本部）が整備されており、温室効果ガス総排出量（CO<sub>2</sub>換算）を短中期目標年（令和 2(2020)年度及び令和 12(2030)年度）で基準年比 22%及び 30%、長期的な目標（令和 32(2050)年度）で基準年比 80%の削減が示されています（いずれも平成 25(2013)年度比）。</p> <p>本事業では、建築物の長寿命化、地上部の緑化、省エネルギー機器の導入、BEMS 採用によるエネルギーの効率的な運用等、事業の様々な場面で温室効果ガス排出の削減に資するよう配慮した計画としていきます。</p>

表 4.1-1(2) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

	配慮事項	選定	配慮の内容
基本的な配慮事項	(2) 計画地及びその周辺の自然環境、社会文化環境等についての情報を収集し、環境資源等の現況把握を行う。	○	<p>本書の作成を通じて、地域の概況について情報を収集し、現況の把握に努めました。</p> <p>関内地区は、「横浜市景観計画」（令和2年1月、横浜市都市整備局）等において風格ある景観形成が求められていることに加え、都心部における緑の創造・生物多様性への配慮、低炭素化が求められています。本事業では、これらに配慮した計画としていきます。</p>
	(3) 工事計画の策定に当たっては、計画段階から安全な工法や工程等を検討し、市民への情報提供に努める。	○	<p>工事計画の策定にあたっては、安全な工法や工程等を検討するとともに、「横浜市中高層建築物等の建築及び開発事業に係る住環境の保全等に関する条例」（平成5年6月、横浜市条例第35号）に基づき、標識の設置や、近隣住民等への説明等、情報の提供に努めます。特に、JR 根岸線関内駅や横浜スタジアム、隣接街区に対しては、本事業に係る情報をわかりやすく積極的に説明するよう努めていきます。</p> <p>対象事業実施区域の地下には横浜市営地下鉄線が運航しており、下水道本管等のインフラも通っているため、関係官庁及び企業と事前打ち合わせを行い、悪影響を与えない工事計画を立案し、管理していきます。</p> <p>また、工事の実施にあたっては、仮囲いを設置するほか、工事用車両の出入りする時間帯においては原則として車両出入口に交通誘導員を配置することで、歩行者や一般通行車両の安全に配慮する計画とします。必要に応じて仮設歩道を設け、安全で円滑な歩行空間を確保するよう計画するとともに、「工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン」（平成17年6月、横浜市）を参考にして、歩行者に対するバリアフリーの推進に努めます。</p>
	(4) 環境負荷低減や、水とみどりの環境形成に関する法令や条例、指針等を遵守する。	○	<p>本事業では、「横浜市景観計画」（令和2年1月、横浜市都市整備局）等において求められている風格ある景観形成、都心部における緑の創造・生物多様性への配慮、低炭素化に加え、環境関連の法令、条例、指針等に従い環境の創造や環境負荷低減に資する計画とします。</p> <p>また、建築物の長寿命化、地上部の緑化、省エネルギー機器の導入、BEMS 採用によるエネルギーの効率的な運用等、様々な環境配慮事項に取り組み、建築環境総合性能評価システム（CASBEE 横浜）の A ランク以上の取得を目指します。</p>

表 4.1-1(3) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

	配慮事項	選定	配慮の内容
本事業に係る配慮事項	(5) 低層部の屋上や壁面、敷地の緑化を図り、生物の生息生育環境の確保に努める。緑化に際しては、郷土種中心の多様な植物の植栽など、生物多様性の保全と創造に努める。	○	<p>横浜市では、「横浜みどりアップ計画（2019-2023）」（平成30年11月、横浜市）において、5か年の目標の一つに『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、「横浜環境管理計画」（平成30年11月、横浜市環境創造局）において、2025年度までの環境目標の一つに『市民が、身近な自然や生き物にふれあい、楽しむ機会の増加』を掲げており、生物多様性の向上に寄与できる公園等の公共施設での緑の創出・維持管理、街路樹の再生と良好な維持管理等が取組の内容として示されています。</p> <p>これらを踏まえ、本事業の緑化にあたっては、歩行空間の快適性や広場空間での滞留・賑わい機能を持たせつつ、生物多様性にも配慮した緑の配置計画を検討していきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事業実施区域内の緑化に関しては、法令等で必要となる緑化面積を確保していくとともに、質の高い緑を十分に創出し、環境形成を図ります。</li> <li>・現市庁舎街区において緑の軸線を構成している「くすのき広場」の機能更新において樹木による緑量感と四季折々の魅力を表現していきます。</li> <li>・樹種の選定にあたっては、地域の潜在自然植生のほか、「環境エコアップマスタープラン」（平成10年2月、横浜市環境保全局）に示される「ふるさと生物候補」等を参考に、できる限り郷土種を採用する計画としていきます。</li> <li>・生物多様性の観点から、単一種や同一規格による大規模な植栽を避けつつ、<u>もともと地域に生息している鳥や蝶等の生き物を誘う誘鳥木や食草の配植に配慮した計画としていきます。</u></li> </ul>
	(6) 高性能な省エネルギー型機器の導入などによりエネルギー使用の合理化を図る。また、太陽光発電設備などの再生可能エネルギーや、廃熱の有効利用などの未利用エネルギーの積極的な活用を努める。	○	<p>本事業では、省エネルギー機器の導入検討とともに、以下の環境制御技術や、建築技術等の採用を検討し、運用エネルギーの低減を図ります。</p> <p>そのほか、太陽光エネルギーの導入について検討を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然採光の活用、LED 照明の採用</li> <li>・Low-E ガラスの採用等による熱負荷低減</li> <li>・高効率電気機器等の新技術の採用</li> <li>・BEMS 等によるエネルギーの効率的運用</li> <li>・エネルギー利用量の削減に配慮した外気冷房システム、可変風量/可変流量システム等の採用</li> </ul>
	(7) 建設資材や設備等の確保に際してはグリーン購入を図るとともに、調達が可能場合はグリーン電力の導入に努める。	○	<p>建設資材や設備の確保については、グリーン購入に努めます。また、グリーン電力の導入については検討していきます。</p>

※配慮書からの主な変更は、下線部に示すとおりです。

表 4.1-1(4) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

	配慮事項	選定	配慮の内容
本事業に係る配慮事項	(8) 次世代自動車の積極的な導入や公共交通等の利用促進などにより、運輸部門における二酸化炭素の排出抑制に努める。	○	<p>「横浜市環境管理計画」(平成 30 年 11 月改定、横浜市環境創造局)では、2025 年度までの環境目標の一つとして、『徒歩や自転車、公共交通を中心とした、人やモノが移動しやすく環境にやさしい交通・物流環境を形成します。』が掲げられており、具体的には公共交通機関の利用促進や環境に配慮した次世代自動車の普及促進、渋滞緩和につながる交通ネットワークの形成等により、自動車交通における環境負荷の低減を図っていくこと、自転車利用環境の整備等により、徒歩や自転車による快適で楽しい交通環境の整備を進めていくとされています。</p> <p>対象事業実施区域は、JR 根岸線及び横浜市営地下鉄線の関内駅に近接する立地であるため、計画建築物は交通結節拠点として役割を担うこととなります。</p> <p>また、駐車場内に電気自動車の充電設備の設置を検討していきます。</p> <p>なお、従業員は原則として公共交通機関による通勤を推奨していきます。<u>施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけます。</u></p>
	(9) 建設、運用、更新、解体処分など、ライフサイクルを通して、また工作物の長寿命化により、排出される温室効果ガスの低減に努める。	○	<p>「第 7 次横浜市産業廃棄物処理指導計画 (平成 28 年度 -32 年度)」(平成 28 年 3 月、横浜市資源循環局)の取組を推進し、工事中においては、廃棄物の分別徹底、適正な処理・処分、再使用及び再生利用の促進を図るとともに、木材代替型枠やリサイクル材等のエコマテリアルの活用を検討していきます。</p> <p>また、本事業では、既存の行政棟を活用し、建築資源の節約を図るとともに、建築物の耐久性の向上や長寿命化のため、高強度コンクリートの採用、制振構造等の採用等を検討していきます。</p> <p>このほか、BEMS の運用・導入等により、ライフサイクルを通して排出される温室効果ガスの低減に努めていきます。</p>
	(10) 微気候に配慮し、人工排熱の抑制や緑化、保水性舗装、遮熱性舗装などの採用により、ヒートアイランド現象の抑制に努める。	○	<p>本事業では、風環境への配慮として、タワー棟の配置を考慮することで、隣接街区との隣棟間隔を確保します。</p> <p>また、Low-E ガラスを採用するなど、様々な省エネルギー対策による建築物からの排熱抑制にも努めていきます。</p> <p>さらに外構計画では、環境配慮型舗装である透水性、保水性舗装等を導入する、緑陰を効果的に形成させる樹木の適切な配植をするなど、「横浜市ヒートアイランド対策取組方針」(平成 18 年 3 月、横浜市)や「横浜市ヒートアイランド対策の手引き」(平成 19 年 2 月、横浜市)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。</p>

※配慮書からの主な変更は、下線部に示すとおりです。

表 4.1-1(5) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

	配慮事項	選定	配慮の内容
本事業に係る配慮事項	(11)街の個性や街並みの特徴を把握し、建物外観の色彩や材質、建物の形態・高さ等について、周辺建物との連続性や後背地との調和を図る。	○	<p>「横浜市景観計画」(令和2年1月、横浜市都市整備局)、「関内地区都市景観協議地区」(平成19年11月、横浜市)等の横浜市のまちづくり方針を踏まえ、関内地区の玄関口として風格、活気と賑わいのある景観の創出や、くすのき広場につながる潤いとゆとりある街路空間を形成していきます。</p> <p>そのため、JR根岸線関内駅に面して配置するLVA棟では、敷地内通路や一部屋外テラスの整備・活用により、空間の一体性、多様なアクティビティの創出、コミュニティの形成に寄与できる空間づくりに努めていきます。<u>計画建築物の周囲は、「関内フロント」と称する広場空間や、交流拠点「くすのきモール」を整備します。</u></p> <p><u>「関内フロント」は、JR根岸線関内駅に面した対象事業実施区域の南西側の駅前広場、LVA棟内の屋内広場及び屋外広場で構成する開放感のある広場空間として整備し、「くすのきモール」は、現市庁舎街区において緑の軸線を構成している「くすのき広場」のコンセプトを継承し、緑豊かな回遊動線であり、かつ、交通結節拠点、来街者の交流拠点等として機能更新します。</u></p> <p><u>これら全体で関内地区の玄関口としての風格や、活気と賑わいのある、周囲に開かれたシンボル空間としていきます。</u></p> <p>また、60年間横浜の発展と中枢機能を担ってきた行政棟は、その歴史的・景観的価値を踏まえ、現状の位置においてホテル機能に転換させることで、景観資源として保全活用していく計画としています。また、行政棟とともに計画建築物の低層部を構成する、JR根岸線関内駅に面して配置するLVA棟は、保全する行政棟の格子フレームに調和したデザインとすることで街並みの連続性に配慮していきます。</p> <p>さらに、タワー棟については、周辺を利用される歩行者の圧迫感の軽減に配慮するため、建物の幅をスリムにし、JR根岸線関内駅や横浜スタジアム側からセットバックさせるとともに、外壁デザインの工夫により地区の景観との調和に配慮しつつも、シンボル性を持たせていきます。</p> <p>なお、横浜市都市美対策審議会をはじめとした景観協議手続も踏まえ、より良い景観を創出する計画としていきます。</p>

※配慮書からの主な変更は、下線部に示すとおりです。

表 4.1-1(6) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

	配慮事項	選定	配慮の内容
本事業に係る配慮事項	(12)大雨や洪水、高潮等による浸水が想定される区域において建物に地下空間を設ける場合は、地下空間の用途及び規模を考慮し、浸水を可能な限り生じさせない構造や避難設備の採用に努める。	○	<p>「神奈川県津波浸水想定図」(平成27年3月、神奈川県)によると、関内地区は、地震時の津波による浸水深*が1.0m以上2.0m未満の浸水が生じる可能性があるとしてされています。そのため、本事業では、<u>電気・通信等の主な設備機械をタワー棟の8、9階<sup>注)</sup>や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置する計画として</u>います。また、計画建築物の地下に駐車場等を整備するため、浸水対策として防潮板の設置を検討します。</p> <p>なお、「中区内水ハザードマップ」(平成26年3月、横浜市環境創造局)によると、対象事業実施区域は浸水区域として想定されていません。</p> <p>※浸水深：陸上の各地点において、水面が最も深い位置にきたときの地盤から水面までの高さ</p>
	(13)駐車場整備に当たっては、充電器等のインフラ整備に努めるとともに、配置等については極力交通集中の回避や、歩行者の安全及び利便性に配慮する。	○	<p>駐車場の整備にあたっては、「横浜市駐車場条例」(昭和38年10月、横浜市条例第33号)及び「関内駅周辺地区駐車場整備ルール」(令和元年6月、横浜市都市整備局)に基づく必要台数を確保するとともに、駐車場内に電気自動車の充電設備の設置を検討していきます。</p> <p>また、自動車交通の円滑化、路上駐車防止のため、駐車場への適切な経路誘導に努めるほか、交通集中の回避のため、従業員は原則として、公共交通機関による通勤を推奨していきます。<u>施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけます。</u></p> <p>関連車両の駐車場等への出入りについては、施設案内等による施設利用者への周知により、左折イン左折アウトを徹底した設計とすることで歩行者の安全及び利便性に配慮していきます。</p> <p>自動二輪・自転車駐車場は行政棟の地下に設置する計画としており、自動二輪・自転車駐車場入り口までのわかりやすい誘導に努めるなど、地上部の歩行者動線に配慮します。</p> <p>また、施設内のサイン計画において、「ユニバーサルデザイン」に配慮し、ユーザーの知覚やユーザーのおかれる環境に関わりなく効率的に情報を提供していきます。</p> <p>歩行者のための空間としては、計画建築物がJR根岸線関内駅、横浜スタジアムのほか、隣接街区等との交通結節拠点となるよう、回遊性を高められる歩行者ネットワークの形成に寄与していきます。</p>

※配慮書からの主な変更は、下線部に示すとおりです。

注) 方法書作成時点における主な設備機械の設置階であり、評価書作成時点では9、10階への設置を計画しています。

表 4.1-1(7) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

	配慮事項	選定	配慮の内容
本事業に係る配慮事項	(14)風害、光害等の影響を少なくする。	○	<p>風害対策としては、計画建築物の低層階に庇等を設けることで、高層建築物からの吹きおろし風による地上部への直接的な流れ込みを抑制させる効果を得ていきます。また、必要に応じて防風効果のある植栽の適切な配置を検討していきます。</p> <p>光害対策としては、「光害対策ガイドライン」(平成18年12月、環境省)等を踏まえ、人に優しい外構照明の設置や、賑わいを演出し、安全性を確保するために適切な照度設計を計画していきます。</p> <p>テレビ受信障害対策についても、相談、調査、対策の実施等を適切に対応していきます。</p>
	(15)地域の住民に親しまれた施設の移転、文化財の消滅・移転及び地域の分断を避ける。	○	<p>地域の住民に親しまれた施設として、60年間横浜の発展と中枢機能を担ってきた「行政棟」が挙げられますが、本事業では、その歴史的・景観的価値を踏まえ、現状の位置においてホテル機能に転換させることで、景観資源として保全活用していく計画としています。</p> <p>また、旧市庁舎1階ロビーにある市民広間の階段等をホテルロビーに移設し、旧市庁舎の建物資産を移設・復元するなど、文化財の消滅・移転、地域の分断を避ける計画としています。</p>
	(16)廃棄物等の発生抑制、再利用及び再生利用を図るとともに、雨水の有効利用に努める。	○	<p>「第7次横浜市産業廃棄物処理指導計画(平成28年度-32年度)」(平成28年3月、横浜市資源循環局)の取組を推進し、工事中においては、廃棄物の分別徹底、適正な処理・処分、再利用及び再生利用の促進を図るとともに、木材代替型枠やリサイクル材等のエコマテリアルの活用を検討していきます。</p> <p>また、構造計画、施工計画の工夫により掘削土を減らし、土砂搬出に伴う工事用車両の台数を極力減らすことによって環境負荷を低減していきます。</p> <p>既存建物の解体にあたっては、事前にアスベスト含有建材の調査を行い、アスベスト含有建材が存在していた場合には、関係官庁と協議し、アスベストの飛散防止措置を実施します。</p> <p>供用後においては、入居テナント等に対して廃棄物の排出抑制の協力や分別排出の徹底を促していきます。</p>

※配慮書からの主な変更は、下線部に示すとおりです。

「横浜市環境配慮指針」に掲げられた事項のほかに、事業特性及び地域特性を踏まえ追加した配慮事項及び配慮の内容は、表 4.1-1(8)に示すとおりです。

表 4.1-1(8) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

配慮事項	選定	配慮の内容
事業特性及び地域特性を踏まえ追加した配慮事項	○	<p>計画建築物には、制震構造等の採用等を検討し、地震時の建築物本体の損傷をできるだけ小さくするようにしていきます。また、制震装置等による対応が難しい長周期震動を想定した検討も行います。</p> <p>また、既存の行政棟は、「横浜市庁舎耐震補強工事」(2009年4月竣工)により免震レトロフィット工法による免震構造となっており、事務所からホテル等への用途転換を行う際に、必要に応じて、安全性を損なわない改修を実施します。</p> <p>液状化に対する配慮としては、対象事業実施区域内の既存ボーリング調査結果を踏まえ、必要な場合には追加調査も行いながら、地盤状況をしっかり把握したうえで、設計上の適切な対策を検討していきます。</p> <p>災害時には、地域防災機能の強化として、施設の一部を帰宅困難者が利用可能な一時待機場所として活用していきます。災害に強いインフラの整備としては、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備していきます。</p> <p>また、津波避難施設の指定に関して、検討していきます。</p> <p>施設運営にあたっては、災害時の避難・誘導マニュアルを検討・策定し、防災イベントや防災訓練を定期的に行うことで、避難・誘導手順、滞留者や帰宅困難者への対応手順等の情報共有をしていきます。</p> <p>これら防災等に関する計画は、横浜市を始め、<u>関内駅周辺地区の各種開発事業者や公共交通事業者等と情報を共有していくことで、地区の防災機能の強化に寄与していきます。</u></p>

※配慮書からの主な変更は、下線部に示すとおりです。

## 4.2 環境情報提供書の概要

### 4.2.1 配慮書の縦覧等

本事業の配慮書は、令和2年1月15日に公告され、同日から令和2年1月29日までの15日間、縦覧されました。

配慮書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所は、表4.2-1に示すとおりです。

表 4.2-1 配慮書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所

縦覧期間	令和2年1月15日～令和2年1月29日（15日間）
縦覧対象区	中区
縦覧場所	環境創造局 環境影響評価課 中区役所 区政推進課 広報相談係

### 4.2.2 環境情報提供書の概要

配慮書に対し、環境情報提供書の提出はありませんでした。

#### 4.3 配慮市長意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解

本事業の配慮書に対する、横浜市環境影響評価条例第 11 条第 1 項に規定する環境の保全の見地からの配慮市長意見書の送付を、令和 2 年 2 月 19 日に受けました。

配慮市長意見書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所は、表 4.3-1 に示すとおりです。また、配慮市長意見及び事業者の見解は、表 4.3-2(1)～(5)に示すとおりです。

表 4.3-1 配慮市長意見書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所

縦覧期間	令和 2 年 3 月 5 日～令和 2 年 3 月 19 日（15 日間）
縦覧対象区	中区
縦覧場所	環境創造局 環境影響評価課 中区役所 区政推進課 広報相談係

表 4.3-2(1) 配慮市長意見の内容及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
1 全般的事項	(1) 方法書以降の図書の作成に当たっては、分かりやすく丁寧な説明に努めてください。	方法書以降の図書の作成に当たっては、分かりやすく丁寧な説明となるよう努めます。
	(2) 配慮事項に対する配慮の内容について、適切に事業計画に反映させるとともに、検討するとしている事項については、各々の検討状況を方法書に記載してください。	配慮事項に対する配慮の内容について、適切に事業計画に反映していきます。また、現時点での検討状況を方法書に記載しました。方法書の提出後における配慮事項に対する配慮の内容の検討状況は、準備書以降の図書に反映していきます。
	(3) 今後の事業の進展においては、本市の最新の計画等と整合を図るなど、適時、適切な配慮内容となるよう努めてください。	今後の事業の進捗に伴い、横浜市の最新の計画等と整合を図るとともに、適時、適切な配慮内容となるよう努めます。
	(4) 配慮事項に対する配慮の内容については、相互に密接に関連する複数の事項があることから、全体的な視点で引き続き検討してください。特に、緑化計画の策定にあたっては、生物多様性への配慮、ヒートアイランド対策、風害対策、景観への配慮等、可能な限り各環境要素に対し効果的な計画となるよう検討してください。	配慮事項に対する配慮の内容について、相互に密接に関連する複数の事項を網羅した全体的な視点で引き続き検討していきます。緑化計画の策定にあたっては、生物多様性への配慮、ヒートアイランド対策、風害対策、景観への配慮等、可能な限り各環境要素に対し効果的な計画となるよう検討していきます。
	(5) 事業の計画、工事、供用の各段階において、相互に事業者間でコミュニケーションを図り、積極的な情報提供や丁寧な説明に努めてください。	事業の計画、工事、供用の各段階において、相互に事業者間でコミュニケーションを図り、積極的な情報提供や丁寧な説明に努めます。

表 4.3-2(2) 配慮市長意見の内容及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解	
2 配慮指針に掲げられている配慮事項	(1) 周辺環境への影響、生物の生息生育環境の保全や温暖化対策への配慮 【配慮事項 (1)】	近隣に横浜公園や JR 根岸線 関内駅がある計画区域周辺の土地利用状況及び地域社会等を踏まえ、周辺環境への影響も考慮し、施設配置等の検討に努めました。	
	(2) 計画段階からの安全な工法等の検討、市民への情報提供 【配慮事項 (3)】	ア 工事中及び供用時の車両走行ルートや入出庫等の検討にあたっては、歩行者及び一般車両の安全確保に努めてください。特に、隣接する横浜公園でのイベント時における鉄道駅の利用者の安全確保に努めてください。  イ 工事中の建設作業に伴う騒音及び振動について、周辺環境を踏まえ、影響を低減するための対策を検討してください。	工事中については、工事用車両の時間配分や仮囲いの位置等について配慮し、歩行者、一般車両及び横浜公園のイベント時における鉄道駅利用者の安全確保に努めていきます。 供用時については、広場空間や歩道状空地を整備する、計画建築物の 2 階部分を本事業に合わせて横浜市によって整備されるデッキに接続し、横浜公園（横浜スタジアム）へのアクセスを確保するなどにより、地上レベル及び 2 階レベルの歩行者動線の確保に寄与する計画です。 建設機械については、環境配慮型の建設機械の採用に努めるよう指導してまいります。また、低振動工法の検討・採用にも努めてまいります。
	(3) 環境形成に関する法令等の遵守 【配慮事項 (4)】	環境負荷低減技術を積極的に導入する等により、CASBEE 横浜において更なる上位ランクの取得に努めてください。	本計画においては、既存建築物を改築する部分、解体して新築する部分等、条件の異なる部分があります。各部分に適用可能な環境負荷低減技術等の採用を積極的に検討してまいります。
	(4) 緑化等による生物の生息生育空間の確保と生物多様性の保全と創造 【配慮事項 (5)】	ア 緑化による生物の誘致については、生物の種類等の特性を踏まえた生育環境の創出に努めてください。  イ 屋上緑化について、検討してください。  ウ 緑化に際しては、様々な緑化技術や事例、周辺樹木を参考に検討してください。  エ 計画区域内に、水辺環境の創出を検討してください。	対象事業実施区域周辺の特性から、緑化等で誘致できる動物種は、シジュウカラ、ヒヨドリ、メジロといった鳥類やアゲハチョウ類等、都市部で一般的にみられ、移動（飛翔）能力のある鳥類、昆虫類に限定されると考えます。従来、地域に生息している鳥類、昆虫類を誘う誘鳥木や食草の配植に配慮した緑化計画を検討してまいります。 屋上緑化の整備については前向きに検討を進めてまいります。本事業では、質の高い緑を十分に創出し、環境形成をしていきたいと考えています。 ご指摘の内容を踏まえ、周辺環境の調査結果等を勘案し、生物多様性に配慮した緑化を検討してまいります。 ご指摘の内容を踏まえ、周辺環境の調査結果、対象事業実施区域内の利活用計画、管理運営等の条件を勘案して総合的に検討してまいります。

表 4.3-2(3) 配慮市長意見の内容及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>2 配慮指針に掲げられている配慮事項</p>	<p>(5) エネルギー使用の合理化、再生可能エネルギー等の活用 【配慮事項 (6)】</p>	<p>横浜市では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」(平成 14 年 12 月、横浜市条例第 58 号)に基づき、「再生可能エネルギー導入検討報告制度」を設け、再生可能エネルギーの普及促進のため、床面積の合計が 2,000 m<sup>2</sup>以上の建築物を建築する建築主に対し、建築計画時に再生可能エネルギーの導入を検討し、検討結果を横浜市に報告することを義務付けられています。</p> <p>本事業では、制度に準拠し、必要な分析等を行い、以下の環境制御技術や、建築技術等の採用の検討を含めて、運用エネルギーの低減を図ります。また、運用エネルギーの低減策について、定期的の内容を見直すよう努めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・太陽光エネルギーの導入検討</li> <li>・自然採光の活用、LED 照明の採用</li> <li>・Low-E ガラスの採用等による熱負荷低減</li> <li>・高効率電気機器等の新技術の採用</li> <li>・BEMS 等によるエネルギーの効率的運用</li> <li>・エネルギー利用量の削減に配慮した外気冷房システム、可変風量/可変流量システム等の採用</li> </ul>
<p>(6) グリーン購入、グリーン電力の導入 【配慮事項 (7)】</p>	<p>積極的にグリーン購入及びグリーン電力導入に努めてください。</p>	<p>建設資材や設備の確保については、グリーン購入に努めます。また、グリーン電力の導入については検討していきます。</p>
<p>(7) 運輸部門における二酸化炭素の排出抑制 【配慮事項 (8)】</p>	<p>従業員に限らず、施設利用者にも公共交通機関の利用を促すなど、自動車の利用をできるだけ抑えるよう検討してください。</p>	<p>施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけます。</p>
<p>(8) ライフサイクルを通じた温室効果ガスの低減、長寿命化 【配慮事項 (9)】</p>	<p>ア 建設工事に伴う温室効果ガスの排出量を低減するため、低炭素型あるいは低燃費型の工事用車両及び建設機械の使用を検討してください。</p> <p>イ 掘削土等の運搬に伴う温室効果ガスの排出量を低減するため、掘削土等は可能な限り発生を抑制したうえで、近隣の建設工事現場での使用を検討してください。</p>	<p>建設工事にあたっては、可能な範囲で低炭素型の建設機械や低燃費型の工事用車両の使用を指示していきます。</p> <p>掘削にあたっては施工方法の精度を上げることで搬出土の発生量を極力低減していきます。また、施工業者に対して、近隣の建設工事現場で使用できるよう検討の指示をしていきます。</p>

表 4.3-2(4) 配慮市長意見の内容及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解	
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">2 配慮指針に掲げられている配慮事項</p>	<p>(9) 周辺建物との連続性、後背地との調和 【配慮事項 (11)】</p>	<p>今後、対象事業実施区域周辺で開発する事業者も含めた関係者等と十分調整し、景観軸の形成に配慮していきます。</p> <p>タワー棟の外装デザインは、歩行者への圧迫感の低減及び動物への配慮から、上昇感のある縦デザインを意識した分節化等を検討していきます。また、残置させる行政棟の格子状フレームとの調和、周辺街区の既存建築物との連続性に配慮していきます。</p>	
	<p>(10) 地下空間における浸水対策、避難設備の採用 【配慮事項 (12)】</p>	<p>浸水させない構造や避難設備の採用を更に検討してください。</p>	<p>本事業では、電気・通信等の主な設備機械をタワー棟の8、9階<sup>注)</sup>や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置する計画としています。</p> <p>また、計画建築物の地下に駐車場等を整備するため、浸水対策として防潮板の設置を検討します。</p> <p>なお、計画建築物が横浜市から津波避難施設の指定を受けられるよう、関係機関と協議、調整を行い、必要な設備や機能を充実させていきます。</p>
	<p>(11) 交通集中の回避、歩行者の安全・利便性への配慮 【配慮事項 (13)】</p>	<p>ア 工事中及び供用時の車両走行ルートや入出庫等の検討にあたっては、歩行者及び一般車両の安全確保に努めてください。特に、隣接する横浜公園でのイベント時における鉄道駅の利用者の安全確保に努めてください。</p> <p>イ 従業員に限らず、施設利用者にも公共交通機関の利用を促すなど、自動車の利用をできるだけ抑えるよう検討してください。</p>	<p>工事中は、工専用車両の時間配分や仮囲いの位置等に配慮し、歩行者、一般車両及び横浜公園のイベント時における鉄道駅利用者の安全確保に努めていきます。</p> <p>供用時は、計画建築物の2階部分を本事業に合わせて横浜市によって整備されるデッキに接続し、横浜公園（横浜スタジアム）へのアクセスを確保する、広場空間や歩道状空地进行を整備するなどにより、歩行者動線の確保に寄与する計画です。</p> <p>施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけます。</p>
	<p>(12) 風害等への配慮 【配慮事項 (14)】</p>	<p>日照障害についての配慮の内容を検討してください。</p>	<p>対象事業実施区域周辺は商業地域に指定されているため、日影規制がない区域となりますが、周辺に長時間の日影を生じさせない配慮として、本事業では高層部をスリムな形状とするため、タワー化を採用しています。</p> <p>なお、タワー化を採用することにより、地上部には、くすのきモール等の連続するまとまった緑の空間を確保する計画としています。</p>

注) 方法書作成時点における主な設備機械の設置階であり、評価書作成時点では9、10階への設置を計画しています。

表 4.3-2(5) 配慮市長意見の内容及び事業者の見解

	項目	意見の内容	事業者の見解
2 配慮指針に掲げられている配慮事項	(13)廃棄物等の発生抑制、再使用及び再生利用、雨水の有効利用 【配慮事項 (16)】	雨水の有効利用を検討してください。	雨水の有効利用を検討していきます。
	(14)地震、液状化等に対する安全性の検討 【配慮事項 (17)】	ア 計画区域は埋立地であるため、工事計画の検討にあたっては、地盤特性を詳細に把握するとともに、計画区域及びその周辺に影響が生じないよう液状化対策を検討してください。	事業性からも適切な対策をする必要があると認識しています。既存建物部と新設建物部があるので適材適所で対応していきます。 なお、ボーリング調査はこれから実施するため、調査結果を踏まえ、工法や具体的な配慮を検討していきます。
	イ 計画区域周辺と一体的な防災機能の整備に努めてください。	本事業では駅前に約 2,000 m <sup>2</sup> の広場空間を確保していきます。この空間を含め、施設の一部を一時待機場所として活用していくことを検討しています。 また、災害に強いインフラの整備として、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備していきます。 さらに、施設運営にあたっては、災害時の避難・誘導マニュアルを検討・策定し、防災イベントや防災訓練を定期的で開催することで、避難・誘導手順、滞留者や帰宅困難者への対応手順等の情報共有をしていきます。 これら防災等に関する計画は、横浜市を始め、関内駅周辺地区の各種開発事業者や公共交通事業者等と情報を共有していくことで、地区の防災機能の強化に寄与していきます。	



## **第 5 章 環境影響要因の抽出及び 環境影響評価項目の選定**



## 第5章 環境影響要因の抽出及び環境影響評価項目の選定

### 5.1 環境影響要因の抽出

本事業の事業計画の内容をもとに、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」といいます。)を工事中と供用後の各段階で、表 5.1-1 に示すとおり抽出しました。

表 5.1-1 環境影響要因の抽出

項目		抽出の理由
工 事 中	建設機械の稼働	・既存建物や構造物の解体、計画建築物の建設のために、対象事業実施区域内で建設機械が稼働します。
	工事用車両の走行	・既存建物や構造物の解体、計画建築物の建設のために、資機材の運搬や廃棄物等の搬出を行う車両が周辺道路を走行します。
	地下掘削	・計画建築物の建設(地下躯体)のために対象事業実施区域内を掘削します。
	建物の建設	・既存建物や構造物を解体し、計画建築物を新設します。
供 用 後	施設の存在	建物の存在 ・高層建築物が対象事業実施区域内に出現します。
	施設の供用	建物の供用 ・計画建築物に設置する熱源施設や、その他の設備機器が稼働します。 ・従業員や一般の人々が施設を利用します。
		関連車両の走行

### 5.2 環境影響評価項目の選定

環境影響要因の抽出を踏まえ、地域の概況及び周辺地域等の環境特性、地域特性を勘案し、環境影響評価を行う項目(以下、「環境影響評価項目」といいます。)を表 5.2-1 に示すとおり整理しました。

なお、工事中及び供用後の各時期で環境影響評価項目として選定した理由及び選定しない理由は、表 5.2-2(1)～(7)に示すとおりです。

表 5.2-1 環境影響要因と環境影響評価項目の関連表

環境の保全及び創造に向けた基本的な考え方	環境影響評価項目	細目	環境影響要因	区分				供用後			
				工事中				施設の供用			
				建設機械の稼働	工事用車両の走行	地下掘削	建物の建設	施設の使用	施設の供用	関連車両の走行	
地球環境への負荷の低減	温室効果ガス	温室効果ガス									
身近な自然環境の保全・再生・創造	生物多様性	動物	動物								
		植物	植物								
		生態系	生態系								
	水循環	地下水水位及び湧水の流量									
河川の形態、流量											
海域の流況											
安心して快適に生活できる生活環境の保全	廃棄物・建設発生土	一般廃棄物									
		産業廃棄物									
		建設発生土									
	大気質	大気汚染									
	水質・底質	公共用水域の水質									
		公共用水域の底質									
		地下水の水質									
	土壌	土壌汚染									
	騒音	騒音									
	振動	振動									
	地盤	地盤沈下									
	悪臭	悪臭									
	低周波音	低周波音									
	電波障害	テレビジョン電波障害									
	日影	日照障害									
		シャドーフリッカー									
	風害	局地的な風向・風速									
安全	土地の安定性										
	浸水										
	火災・爆発										
	有害物漏洩										
快適な地域環境の確保	地域社会	地域分断									
		交通混雑									
		歩行者の安全									
	景観	景観									
	文化財等	文化財等									

は選定した項目を示します。

表 5.2-2(1) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

環境影響評価項目		選定の 有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
温室効果ガス	温室効果ガス	×	工事にあたっては、可能な範囲で低炭素型の建設機械や低燃費型の工事用車両を使用していくほか、アイドリングストップや省エネ運転を徹底するため、環境影響評価項目として選定しません。
生物多様性	動物	×	対象事業実施区域は、市街化が進んできた地域に属しており、まとまりのある自然環境や緑地はありません。現存する植生は人工的なものであり、生息・生育する種は市街地に適応した種が中心と考えられます。また、まとまった緑地として対象事業実施区域東側には横浜公園が隣接、南西側には大通り公園が近接して存在しており、これらが関内駅周辺地区での生物多様性の核となっています。 本事業の工事によってこれらの公園を直接改変することはないことから、対象事業実施区域周辺に生息・生育する動物・植物・生態系に著しい影響を及ぼすおそれはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。
	植物	×	
	生態系	×	
水循環	地下水位及び湧水の流量	×	本事業では地下に構造物を建設する計画としていますが、工事にあたっては、掘削区域の周囲に止水性の高い山留壁等を不透水層まで設置し、地下水の循環等への影響を軽減していく計画としています。また、対象事業実施区域周辺に湧水地点はありません。 そのため、本事業が地域の水循環に対し、著しい影響を及ぼすことはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。 本事業において、河川並びに海岸線等の改修計画等はありません。また、工事中の排水は、放流先の公共下水道に応じた適正な量を、沈砂槽等により排水基準以下に処理を行った後に放流する計画としています。 そのため、河川の形態、流量、海域の流況に影響を及ぼすことはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。
	河川の形態、流量	×	
	海域の流況	×	
廃棄物・建設発生土	一般廃棄物		本事業の工事中に事業系一般廃棄物の発生が想定されることから、環境影響評価項目として選定します。 本事業の工事中には、既存建築物等の解体・撤去及び計画建築物の建設に伴い、産業廃棄物の発生が想定されることから、環境影響評価項目として選定します。 本事業では地下に構造物を建設する計画としています。 そのため、建設発生土が生じることから、環境影響評価項目として選定します。
	産業廃棄物		
	建設発生土		

表 5.2-2(2) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

環境影響評価項目		選定の 有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
大気質	大気汚染		工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う排出ガスが対象事業実施区域周辺の大気質に影響を及ぼす可能性があること、また、既存建物の解体時にアスベストが発生する可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
水質・底質	公共用水域の水質	×	本事業の工事中に生じる排水は、沈砂槽等により排水基準以下に処理を行ってから公共下水道に放流する計画としています。
	公共用水域の底質	×	また、工事中の排水は、放流先の公共下水道に応じた適正な量を、沈砂槽等により排水基準以下に処理を行った後に放流する計画としています。
	地下水の水質	×	そのため、公共用水域の水質・底質、地下水の水質に著しい影響を及ぼすことはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。
土壌	土壌汚染	×	対象事業実施区域周辺は1859年以前から1889年にかけて埋立・整地されました。その後、対象事業実施区域周辺は業務・商業地区として市街化が進んでおり、対象事業実施区域内での土壌を汚染させる土地利用履歴は確認されていません。 また、対象事業実施区域では、平成29年度に開発事業予定者の公募に伴い、横浜市によって土壌汚染対策法に準じた自主的な調査が実施されていますが、第一種、第二種及び第三種特定有害物質について同法の指定基準を超えた値は検出されませんでした。 本事業では、土壌汚染が生じる工事計画や、資材等の使用の予定はありません。 以上のことから、環境影響評価項目として選定しません。
騒音	騒音		工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う騒音が、対象事業実施区域周辺の生活環境に影響を及ぼす可能性があるため、環境影響評価項目として選定します。
振動	振動		工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う振動が、対象事業実施区域周辺の生活環境に影響を及ぼす可能性があるため、環境影響評価項目として選定します。
地盤	地盤沈下		対象事業実施区域周辺の地盤には、東京湾に向かって徐々に軟弱地盤層が厚く分布しています。 対象事業実施区域においても、層厚30～40m程度の軟弱地盤層が存在するとされています。 地下構造物の建設に伴う地下掘削による周辺地盤への影響を想定し、環境影響評価項目として選定します。
悪臭	悪臭	×	本事業では、著しい悪臭を発生させる工事計画や資材等の使用の予定はないことから、環境影響評価項目として選定しません。

表 5.2-2(3) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

環境影響評価項目		選定の 有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
低周波音	低周波音	×	<p>本事業の工事中では、特殊な工法を用いる計画はなく、使用する建設機械は市街地の建設工事で一般的に使用される建設機械であるため、日常生活に支障となるような低周波音を発生させることはないと考えます。また、コンプレッサー等、低周波音を発生する建設機械を使用する場合には、機種を選定や使用方法に十分配慮します。</p> <p>そのため、対象事業実施区域周辺的生活環境に著しい影響を及ぼすことはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。</p>
電波障害	テレビジョン 電波障害	×	<p>本事業の工事中では、クレーンの未使用時にはブームを電波到来方向に向けるなどの適切な障害防止対策を講じていきます。また、工事中において、本事業に起因するテレビ電波受信障害が、生じた場合には、障害の実態を調査、確認のうえ、必要に応じて適切な対策を講じていきます。</p> <p>そのため、工事中は環境影響評価項目として選定しません。</p> <p>なお、供用後の施設が存在を対象として電波障害に関する予測評価を行います。</p>
日影	日照阻害	×	<p>本事業の工事が、対象事業実施区域周辺に対する日照阻害の要因にはならないと考え、工事中は環境影響評価項目として選定しません。</p> <p>なお、供用後の施設が存在を対象として日照阻害に関する予測評価を行います。</p>
	シャドーフリッカー	×	<p>本事業の工事が、対象事業実施区域周辺に対するシャドーフリッカーの要因にはならないと考え、環境影響評価項目として選定しません。</p>
風害	局地的な風向・風速	×	<p>本事業の工事が対象事業実施区域周辺の風環境を変化させる要因にはならないと考え、工事中は環境影響評価項目として選定しません。</p> <p>工事中においては部材、建設発生土等の飛散が生じないように適切な養生を行います。</p> <p>なお、供用後の施設が存在を対象として風害に関する予測評価を行います。</p>
安全	土地の安定性	×	<p>対象事業実施区域は平坦地であり、工事が斜面崩壊を生じさせることはないことから、環境影響評価項目として選定しません。</p>
	浸水	×	<p>工事中は、日常的に降水予報等の防災情報を確認し、必要に応じて土嚢を設置するなど、十分な浸水対策、排水設備等を設置するとともに、作業員の安全確保にも十分配慮していくことから、環境影響評価項目として選定しません。</p>
	火災・爆発	×	<p>本事業の工事において、可燃物や有害物質を大量に蓄積することはないと、また、関係者以外の立ち入り等はありません。</p>
	有害物漏洩	×	<p>工事の実施にあたり安全管理については徹底していくことから、環境影響評価項目として選定しません。</p>

表 5.2-2(4) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

環境影響評価項目		選定の 有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
地域社会	地域分断	×	<p>本事業の工事に伴い、地域分断するような交通経路の遮断は行いませんので、環境影響評価項目として選定しません。</p> <p>なお、工事中は、適切な位置に交通誘導員を適宜配置し、現状の歩行空間を分断せず、歩行者の安全を確保していきます。また、横浜公園でのイベント開催時については、必要に応じて、交通誘導員の増員や歩行者通路幅の確保、工事用車両の搬出入時間調整等の対策を検討します。</p>
	交通混雑		<p>工事用車両の走行が、周辺道路の交通混雑に影響を生じさせる要因になると想定されるため、環境影響評価項目として選定します。</p>
	歩行者の安全		<p>本事業の工事が、対象事業実施区域外周の歩道等の安全性に影響を生じさせる可能性があるため、横浜公園でのイベント開催時も含めて環境影響評価項目として選定します。</p>
景観	景観	×	<p>本事業の工事において設置する仮設物は、設置期間が一時的であり、また、対象事業実施区域の周辺状況に応じた配置・規模とするように配慮することから、環境影響評価項目として選定しません。</p> <p>対象事業実施区域周辺は、1年を通じて来街者等が多く集まる地域であるため、工事にあたっては、清潔感等に配慮した仮設・養生材等の使用に努めていきます。</p> <p>なお、供用後の施設の存在を対象として景観に関する予測評価を行います。</p>
触れ合い活動の場	触れ合い活動の場	×	<p>対象事業実施区域内に人と自然との触れ合い活動の場はありません。また、対象事業区域周辺の人と自然との触れ合い活動の場へつながる主要なアクセス道路もありません。</p> <p>そのため、環境影響評価項目として選定しません。</p>
文化財等	文化財等		<p>対象事業実施区域は二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在することから埋蔵文化財包蔵地として周知されており、本事業の工事により埋蔵文化財包蔵地を改変する可能性があるため、環境影響評価項目として選定します。</p>

表 5.2-2(5) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（供用後）

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
温室効果ガス	温室効果ガス		施設の稼働に伴い、設備機器等から定常的に温室効果ガスを排出することになるため、環境影響評価項目として選定します。
生物多様性	動物		対象事業実施区域は、市街化が進んできた地域に属しており、まとまりのある自然環境や緑地はありません。現存する植生は人工的なものであり、生息・生育する種は市街地に適応した種が中心と考えられます。なお、対象事業実施区域周辺ではシジュウカラ、ヒヨドリ、メジロといった鳥類やアゲハチョウ類を確認しています。
	植物	×	また、まとまった緑地として対象事業実施区域東側には横浜公園が隣接、南西側には大通り公園が近接して存在しており、これらが関内駅周辺地区での生物多様性の核となっています。
	生態系	×	本事業では、地域の潜在自然植生の構成種や郷土種等を踏まえた樹種を選定し、対象事業実施区域内に可能な範囲で緑地を創出することで関内駅周辺地区の緑の軸の強化に寄与していきます。供用後には、これら緑地が対象事業実施区域周辺に生息している動物の移動経路として、または新たな生息環境となる可能性があります。 そのため、対象事業実施区域内の動物相の回復の程度を対象として「動物」を環境影響評価項目として選定します。
水循環	地下水水位及び湧水の流量	×	本事業の供用後に、地下水及び湧水を利用する施設を配置する計画はなく、地下水水位及び湧水の流量、河川の形態、流量並びに海域の流況に変化を生じさせる要因はないことから、環境影響評価項目として選定しません。
	河川の形態、流量	×	
	海域の流況	×	
廃棄物・建設発生土	一般廃棄物		施設の供用に伴い、事業系一般廃棄物の発生が予想されるため、環境影響評価項目として選定します。
	産業廃棄物		施設の供用に伴い、産業廃棄物の発生が予想されるため、環境影響評価項目として選定します。
	建設発生土	×	供用後に建設発生土は発生しないため、環境影響評価項目として選定しません。
大気質	大気汚染		計画建築物に設置する設備機器の稼働及び関連車両の走行に伴う排出ガスが、対象事業実施区域周辺の大気環境に影響を及ぼす可能性があるため、環境影響評価項目として選定します。
水質・底質	公共用水域の水質	×	降雨、並びに施設の稼働により生じる汚水排水は、公共下水道に放流する計画としています。 そのため、公共用水域の水質・底質、地下水の水質に影響を及ぼすことはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。
	公共用水域の底質	×	
	地下水の水質	×	

表 5.2-2(6) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（供用後）

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
土壌	土壌汚染	×	本事業では、土壌を新たに汚染させるような土地利用は行いません。また、非常用発電機の燃料タンクは、地表及び地中の土壌に直接触れないように設置する計画としていることから、環境影響評価項目として選定しません。
騒音	騒音		計画建築物に設置する設備機器等の稼働及び関連車両の走行に伴う騒音が、対象事業実施区域周辺の生活環境に影響を及ぼす可能性があるため、環境影響評価項目として選定します。
振動	振動		関連車両の走行に伴う振動が、対象事業実施区域周辺の生活環境に影響を及ぼす可能性があるため、環境影響評価項目として選定します。
地盤	地盤沈下	×	本事業では、施設供用後に地盤沈下を招くような地下水の揚水は行わないため、環境影響評価項目として選定しません。
悪臭	悪臭	×	本事業では、対象事業実施区域内において著しい悪臭を発生させるような設備・施設の設置計画はないことから、環境影響評価項目として選定しません。
低周波音	低周波音	×	計画建築物に低周波音を著しく発生させる設備の導入計画はありません。また、設備機器は定期的なメンテナンスを実施することで、機能維持に努めていきます。そのため、環境影響評価項目として選定しません。
電波障害	テレビジョン 電波障害		計画建築物の存在により、対象事業実施区域周辺の電波受信環境を変化させる可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
日影	日照阻害		計画建築物の存在により、対象事業実施区域周辺の日照状況を変化させる可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
	シャドーフリッカー	×	本事業において、シャドーフリッカーを生じさせる施設の設置等はないため、環境影響評価項目として選定しません。
風害	局地的な風向・風速		計画建築物の存在により、対象事業実施区域周辺の風環境を変化させる可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
安全	土地の安定性	×	対象事業実施区域は平坦地であり、事業の実施等により斜面崩壊を生じさせる要因はないため、環境影響評価項目として選定しません。
	浸水		対象事業実施区域は、大岡川水系洪水浸水想定区域図（想定最大規模）（平成 30 年 3 月、神奈川県）及び「神奈川県津波浸水想定図」（平成 27 年 3 月、神奈川県）において浸水のおそれのある区域に指定されているほか、昨今のゲリラ豪雨や大型の台風等による浸水被害が各地で報告されていることを踏まえ、必要な対策を検討していく必要があることから、環境影響評価項目として選定します。

表 5.2-2(7) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（供用後）

環境影響評価項目		選定の 有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
安全	火災・爆発	×	本事業では、対象事業実施区域内において常時燃焼を伴うような設備・施設や有害物質を蓄積するような施設の設置計画はありません。
	有害物漏洩	×	施設の運営にあたっては、安全管理を徹底させていくことから、環境影響評価項目として選定しません。
地域社会	地域分断	×	本事業の実施は、地域を分断するような交通経路の遮断を伴うものではないため、環境影響評価項目として選定しません。
	交通混雑		関連車両の走行及び新たに発生する来街者が、周辺道路及び歩行空間の交通混雑に影響を生じさせる要因になると想定されるため、環境影響評価項目として選定します。
	歩行者の安全		施設供用後において、対象事業実施区域外周の歩道等の安全性を確保する計画としていますが、その内容を明らかにするために、横浜公園でのイベント開催時も含めて環境影響評価項目として選定します。
景観	景観		計画建築物の出現により、対象事業実施区域周辺からの景観を変化させる要因になると考えられることから、環境影響評価項目として選定します。
触れ合い活動の場	触れ合い活動の場	×	施設供用後において対象事業実施区域内に人と自然との触れ合い活動の場はありません。また、対象事業区域周辺の人と自然との触れ合い活動の場へつながる主要なアクセス道路もありません。 そのため、環境影響評価項目として選定しません。
文化財等	文化財等	×	対象事業実施区域は二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在することから埋蔵文化財包蔵地として周知されていますが、施設供用後において埋蔵文化財包蔵地を改変する計画はありません。 そのため、環境影響評価項目として選定しません。 ただし、対象事業実施区域内において新たに文化財及び埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と調査等について協議するなど、法令等に基づき適切に対応します。



## 第 6 章 環境影響評価の予測及び評価



## 6.1 温室効果ガス



## 第6章 環境影響評価の予測及び評価

### 6.1 温室効果ガス

本事業では、供用後において、施設の稼働に伴い、設備機器等から定常的に温室効果ガスを排出することになります。

そのため、供用後を通じて、温室効果ガス排出量の把握と、その排出抑制に向けた本事業の環境配慮の程度を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

#### 【建物の供用に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量等】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>2018年度の横浜市での温室効果ガス総排出量の速報値は、約1,820万t-CO<sub>2</sub>です。二酸化炭素排出量の内訳を見ると、基準年である2013年度と比べ、全ての部門で減少していました。年度毎の温室効果ガス合計排出量、1人あたりの二酸化炭素排出量及び1人あたりの温室効果ガス排出量は、2013年度から減少に転じています。</li> <li>横浜市では、「横浜市地球温暖化対策実行計画」が策定されています。パリ協定採択後の世界の潮流や深刻化する気候変動の影響、科学的な知見等も踏まえ、2050年も見据えて「今世紀後半のできるだけ早い時期における温室効果ガス実質排出ゼロ（脱炭素化）の実現」を横浜市の地球温暖化対策の目指す姿（ゴール）とする「Zero Carbon Yokohama」を掲げ、「持続可能な大都市モデル」の実現を目指しています。</li> </ul>	p.6.1-7、 p.6.1-9
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を可能な限り抑制すること。</li> </ul>	p.6.1-10
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、電力由来の二酸化炭素排出量は約8.4千t-CO<sub>2</sub>/年、都市ガス由来の二酸化炭素排出量は約2.2千t-CO<sub>2</sub>/年と予測します。</li> </ul>	p.6.1-12
環境の保全のための措置の概要	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」の省エネ基準に適合した建物計画とし、建築物エネルギー消費性能確保計画を横浜市または登録建築物エネルギー消費性能判定機関に提出し、省エネ基準に適合していることの適合性判定を受けます。</li> <li>高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用して、消費エネルギーの削減に努めます。</li> <li>LED照明器具や人感センサーの採用等の照明制御により、消費エネルギーの削減に努めます。</li> <li>空調機の外気CO<sub>2</sub>制御や中間期の外気冷房制御等により、空調負荷の低減に努めます。</li> <li>対象事業実施区域内に電気自動車の急速充電設備を備えた駐車場を整備します。</li> <li>グリーン電力の導入について検討していきます。</li> <li>外構照明等に太陽光パネル付きの照明を使うなど、太陽光エネルギーを導入します。</li> <li>建築物の長寿命化、BEMSの採用によるエネルギーの効率的な運用等により、ライフサイクルを通して排出される温室効果ガスの低減に努めていきます。</li> <li>Low-Eガラスを採用するなどの様々な省エネルギー対策により、建物からの温室効果ガス排出量の低減を図ります。</li> </ul> <p>【計画建築物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>従業員は原則として公共交通機関による通勤を推奨していきます。施設利用者に対しては、ホームページや案内看板、パンフレット等で可能な限り公共交通機関の利用を呼びかけます。</li> <li>本事業では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づく地球温暖化対策計画書制度に従い、温室効果ガスの排出量及びその削減の程度等について必要に応じて横浜市に報告します。</li> </ul>	p.6.1-13
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、計画立案時や計画建築物の供用後において、二酸化炭素の排出量の削減・抑制に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を可能な限り抑制すること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.1-13

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 温室効果ガスに係る原単位の把握
- イ 排出抑制対策の実施状況
- ウ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

### (3) 調査時期

入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

### (4) 調査方法

- ア 温室効果ガスに係る原単位の把握

「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」（令和2年6月、環境省・経済産業省）等の既存文献や、各省庁等において公表されている値等を収集・整理しました。

- イ 排出抑制対策の実施状況

既存資料や横浜市ホームページから温室効果ガス排出抑制対策としての取組について収集・整理するとともに、横浜市により集計されている温室効果ガス排出量の推移についても整理しました。

- ウ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「地球温暖化対策の推進に関する法律」
- ・「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」
- ・「神奈川県地球温暖化対策推進条例」
- ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」
- ・「横浜市地球温暖化対策実行計画」
- ・「横浜市再生可能エネルギー活用戦略」

## (5) 調査結果

### ア 温室効果ガスに係る原単位の把握

予測で用いるため、「3 予測及び評価等 (1)建物の供用に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量等 オ 予測条件」（p.6.1-11 参照）に整理しています。

### イ 排出抑制対策の実施状況

#### (ア) 温室効果ガス排出抑制対策

「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成 10 年 10 月、法律第 117 号）において、事業者に対しては「事業活動に伴う温室効果ガスの排出抑制等」及び「日常生活における排出抑制への寄与」という 2 つの努力義務が定められています。これら 2 つの努力義務について、事業者が講ずべき措置を具体的に示したガイドラインとして「温室効果ガス排出抑制等指針」が策定されています。この指針の中で、産業部門（製造業）及び業務部門で概ね共通している温室効果ガスの排出の抑制等に係る措置（設備の選択及び使用方法に関する対策メニュー）として規定されている主な対策は、表 6.1-1 に示すとおりです。

横浜市では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」（平成 14 年 12 月、横浜市条例第 58 号）に基づく「地球温暖化対策計画書制度」が設けられており、一定規模以上の温室効果ガスを排出する事業者（地球温暖化対策事業者）と横浜市が相互に連携を図りながら、市内における温室効果ガスの排出の抑制に向けた取り組みを計画的に進めています。「横浜市地球温暖化対策計画書作成マニュアル」（令和 2 年 5 月、横浜市環境創造局）において、温室効果ガスの排出削減効果が高い対策等として規定されている重点対策は、表 6.1-2(1)～(3)に示すとおりです。

表 6.1-1 産業部門（製造業）及び業務部門における主な対策

対策	対象設備	対策の概要
エネルギー消費効率の高いボイラーの導入	ボイラー	ボイラーの使用状況を確認し、効率の高い機器の導入を検討
電動応用設備における回転数制御装置の導入	コンプレッサ ファン ブロワー ポンプ	ポンプやファン等の回転数を確認し、インバーター等を導入
エネルギー損失の少ない変圧器への更新	変圧器	変圧器の使用年数を確認し、無負荷損の少ない変圧器の導入を検討
LED や高周波点灯形蛍光灯等の高効率照明への更新	照明設備	照明設備の老朽化に伴う設備更新に合わせ、LED や高周波点灯形蛍光灯対応型の照明器具への更新を検討
燃焼設備の空気比の適正化	ボイラー 各種工業炉 加熱装置 燃料焚き冷温水発生器	ボイラー等の空気比を分析し、調整の余地があるかを確認
空調設定温度・湿度の適正化	空調・換気設備 冷凍冷蔵倉庫	各区画で適切な温度や湿度を設定

資料：「温室効果ガス排出抑制等指針について」（平成 28 年 3 月、環境省地球環境局）

表 6.1-2(1) 「横浜市地球温暖化対策計画書作成マニュアル」で掲げられている重点対策【第1号及び第2号該当事業者<sup>注1)</sup>向けの重点対策】

重点対策	管理基準の設定・実施の例
推進体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・温室効果ガス排出量の削減に向けた会議等を実施する。</li> <li>・会議にて決定した事項を従業員へ周知し、事業者全体で温室効果ガス排出量の削減対策を実施する。</li> <li>・PDCA サイクルで、対策状況の評価を定期的実施する。</li> </ul>
エネルギー使用量の把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エネルギー種類別の使用量の記録（記録の頻度、記録方法など）、保管等についての管理基準を設定する。</li> <li>・上記の管理基準を基に、エネルギー種類別の使用量を定量的に把握する。</li> <li>・事業所のエネルギー使用状況の時間変化（時間、日、月単位）を把握し、過年度のエネルギー使用実績と比較検討することで、エネルギー使用量の無駄の把握及び事業者として対応すべき課題を特定する。</li> </ul>
事務用機器の管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事務用機器（パーソナルコンピュータ、プリンタ、コピー機、ファクシミリ等）の待機電力削減に関する管理基準（省エネモードの設定、業務終了時の速やかな停止など）を設定する。</li> <li>・省エネモードの設定方法を整備し、従業員へ周知する。</li> <li>・管理基準が順守されているかを定期的に点検する体制を整備する。</li> </ul>
受変電設備の力率の管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・受電端における力率の管理基準の値及び管理方法を設定する。</li> <li>・最大負荷時、最低負荷時などの機器の運転状況に応じた受電力率を把握し、その記録を管理する。</li> <li>・更新、新設等の機会をとらえて、進相コンデンサの導入などにより、力率の改善を図る。</li> </ul>
照明の適正管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・照明設備は、灯数及び点灯時間、照度等の基準（日本工業規格 Z9110（照度基準）又は Z9125（屋内作業場の照明基準）及びこれらに準ずる規格に規定するもの）についての管理基準を設定する。</li> <li>・過剰又は不要な照明をなくすための運用ルールを設定する。</li> </ul>
空調設備の管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ブラインド管理等による負荷の軽減及び使用状況等に応じた設備の運転時間、室内温度、換気回数、温度等について管理基準を設定する。</li> <li>・温度、湿度その他の空気の状態等の個別の室内条件をきめ細かく把握し、各室ごとに運転時間の見直しを行い、使用頻度の低い部屋の空調停止、空気調和を施す区画の細分化（部分運転）等により空調負荷の軽減を図る。</li> </ul>
空調用冷凍機の適正管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空調用冷凍機の総合的なエネルギー効率を向上させる冷却水温度、冷温水温度、圧力等の管理基準の値を設定する。</li> <li>・空調用冷凍機の効率を維持するため、定期的に効率を把握（実稼働ベース）し、その結果を記録する。</li> <li>・現状の空調用冷凍機の稼働条件を事業所の状況変化（生産設備の変更、テナントの増減等）や季節等に合わせ、省エネルギーの観点から適宜見直す。</li> </ul>
換気設備の管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・夏季、冬季に冷暖房を使用する区画については、外気導入量が抑制されるよう、換気量、運転時間の基準を設定する。</li> <li>・中間期及び冬季に冷房需要がある区画については、積極的に外気を利用することを検討し、管理方法を整備する。</li> <li>・管理基準を基に、夏季冷房期間及び冬季暖房期間に外気導入量を抑制し、外気が有効に活用できる期間に外気を積極的に導入する。</li> </ul>

表 6.1-2(2) 「横浜市地球温暖化対策計画書作成マニュアル」で掲げられている重点対策【第1号及び第2号該当事業者<sup>注1)</sup>向けの重点対策】

重点対策	管理基準の設定・実施の例
フィルター清掃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空調設備、換気設備のフィルター清掃について、室用途により1回/月～2回/年など清掃の基準を定める。</li> <li>・清掃のスケジュール、実施状況を記録する様式を整備する。</li> <li>・上記に基づき、定期的に清掃を実施し、その実施の記録を残す。</li> </ul>
ボイラーの管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・負荷側の蒸気使用状況を把握し、供給する蒸気の温度、圧力、流量の管理基準の値を設定する。</li> <li>・廃ガス温度は、工場等におけるエネルギー使用の合理化に関する事業者の判断の基準に定める基準廃ガス温度未滿となる管理基準の値を設定する。</li> <li>・管理基準に基づき定期的に計測し、その結果を記録する。また、その結果を基に、現状の燃焼設備の稼働条件を省エネルギーの観点から適宜見直す。</li> </ul>
蒸気配管等の管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・蒸気配管は、フランジ部、バルブのグランド部等からの蒸気の漏えいを防止するため、定期的に保守及び点検を行うための管理基準を設定（点検頻度や点検体制の構築など）する。</li> <li>・保温性能が不十分と認められる場合には、保温化の工事について検討を行い、保温強化する。</li> <li>・スチームトラップについては、動作不良による蒸気の漏えい及び閉塞を防止するため、定期的に保守及び点検を実施する。</li> </ul>
燃焼設備の空気比管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃焼設備からの排出ガスにおける空気比の基準を設定する。なお、空気比の値が、工場等におけるエネルギー使用の合理化に関する事業者の判断の基準に定める空気比以下とすることが望ましく、最良な燃焼効率が得られる範囲で可能な限り小さくする。</li> <li>・管理基準に定めた空気比となるように、定期点検時に調整する（又はメーカーに依頼する）。</li> </ul>
ポンプ、ファン、ブロワー及びコンプレッサの負荷に応じた運転管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンプレッサは、生産工程等から要求される使用端圧力を把握して、負荷に応じた適正な圧力による運転を行うよう管理基準を設定し、これに基づき定期的に計測し、その結果を記録する。</li> <li>・ポンプ、ファン、ブロワーは、流体を輸送する配管やダクト等の抵抗を低減するように保守及び点検に関する管理基準を設定し、定期的に保守及び点検を行う。</li> <li>・使用側の負荷に応じて、運転台数の選択、回転数の変更等を検討する。</li> </ul>

表 6.1-2(3) 「横浜市地球温暖化対策計画書作成マニュアル」で掲げられている重点対策【第 3 号該当事業者<sup>注 2)</sup> 向けの重点対策】

重点対策	管理基準の設定・実施の例
推進体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画を推進するにあたり、本社等及び支店等の役割分担、責任、権限等を明確にする。</li> </ul>
自動車の適正な使用管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事前に目的地までの効率的なルートを選定し、運転者に伝える仕組みを整備する。</li> <li>・道路混雑時の走行を見直し、移動及び輸送の円滑化を図る。</li> </ul>
エネルギー使用量等に関するデータの管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車ごとの走行距離、エネルギー消費量等のデータを記録するルールを設定し、従業員へ周知する。</li> <li>・自動車ごとの走行距離、エネルギー消費量等のデータを定期的（月ごと、日ごと）に把握し、記録する。なお、日別管理が難しい場合は、月単位での把握し、記録する。</li> <li>・記録された情報を基に、自動車の利用計画及び更新計画を立案する。</li> </ul>
エコドライブ推進体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコドライブのマニュアル等を整備し、社内で行き組むべきエコドライブの具体的な実践方法を定める。</li> <li>・エコドライブの講習等の開催頻度、エコドライブの実施状況の確認方法を定める。</li> <li>・エコドライブ講習等を実施し、従業員へエコドライブの周知・教育を定期的に行う。</li> <li>・運転日報等にエコドライブに関する項目の設定、エコドライブコンテストへの参加や社内での実施等、従業員のエコドライブの徹底を図る仕組みをつくる。</li> </ul>
自動車の適正な維持管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常の点検・整備に関する責任者の設置、マニュアルの作成等、自動車の適正な維持管理体制を整備する。</li> <li>・点検、整備及び点検・整備に必要な知識や技術を習得するための研修等の開催頻度、点検・整備技術の習得状況の確認方法を定める。</li> <li>・日常及び定期的にメンテナンスを行う事項を定め、かつ実施することにより、自動車の適正な維持管理を行う。</li> </ul>

注 1) 4 月 1 日から翌年の 3 月 31 日までの 1 年間に、横浜市内に設置している全ての事業所に係る原油換算エネルギー使用量の合算が 1,500ki 以上の場合に該当事業者となります。

注 2) 3 月 31 日時点において、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法施行令」（「NOx・PM 法施行令」）第 4 条各号に規定する自動車のうち、市内に使用の本拠を有する自動車の台数が 100 台以上の場合、本制度の対象となります。

資料：「横浜市地球温暖化対策計画書作成マニュアル」（令和 2 年 5 月、横浜市環境創造局）

(イ) 温室効果ガス排出量の推移

横浜市による温室効果ガス排出量の集計は、表6.1-3に示すとおりです。

2018年度の横浜市での温室効果ガス総排出量の速報値は、1,820.8万 t-CO<sub>2</sub>です。二酸化炭素排出量の内訳を見ると、基準年である2013年度と比べ、全ての部門で減少していました。

また、年度毎の温室効果ガス（7ガス）合計排出量、1人あたりの二酸化炭素排出量及び1人あたりの温室効果ガス排出量は、2013年度から減少に転じています。

表 6.1-3 横浜市の温室効果ガス排出量

排出量単位：万 t-CO<sub>2</sub>

項目		年度	1990	2005	2013 (基準年)	2016	2017	2018 (速報値)
二酸化炭素	エネルギー転換部門		306.9	452.2	450.7	390.9	405.4	380.2
	産業部門		326.2	273.7	245.1	212.3	199.9	190.8
	家庭部門		311.1	439.5	500.9	444.9	439.4	442.5
	業務部門		194.6	351.8	486.7	393.7	371.4	361.3
	運輸部門		401.5	413.8	389.5	363.9	370.8	361.3
	工業プロセス		0.0	0.0	0.0	0.0	—	—
	廃棄物部門		47.8	42.4	52.5	47.7	46.6	49.6
	合計		1,588.0 (97.0%)	1,973.4 (97.7%)	2,125.4 (98.5%)	1,853.4 (98.1%)	1,833.5 (98.0%)	1,785.6 (98.1%)
その他ガス	メタン		5.4	2.9	2.5	2.5	2.6	2.4
	一酸化二窒素		13.7	19.2	20.4	23.1	23.2	22.0
	ハイドロフルオロカーボン		4.4	20.4	9.5	9.7	10.2	10.3
	パーフルオロカーボン		0.4	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
	六フッ化硫黄		24.4	4.3	0.8	0.5	0.5	0.5
	三フッ化窒素		—	—	0.0	0.0	0.0	0.0
	合計		48.3 (3.0%)	46.9 (2.3%)	33.2 (1.5%)	35.8 (1.9%)	36.5 (2.0%)	35.2 (1.9%)
温室効果ガス(7ガス)合計			1,636.3 (100%)	2,020.3 (100%)	2,158.7 (100%)	1,889.2 (100%)	1,870.0 (100%)	1,820.8 (100%)
1人あたり二酸化炭素排出量 (t-CO <sub>2</sub> /人)			4.93	5.51	5.74	4.97	4.91	4.77
1人あたり温室効果ガス排出量 (t-CO <sub>2</sub> /人)			5.08	5.64	5.83	5.06	5.01	4.87

表内数値が2段になっている箇所は、上段が排出量、下段が7ガス（二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン、パーフルオロカーボン、六フッ化硫黄、三フッ化窒素）の合計に占めるシェア（%）を示しています。

資料：「横浜市温室効果ガス排出量 2017年度確報値、2018年度速報値 補足説明資料」

（横浜市温暖化対策統括本部企画調整部ホームページ、令和2年10月調べ）

## ウ 関係法令・計画等

### (ア)「地球温暖化対策の推進に関する法律」(平成10年10月、法律第117号)

この法律は、地球温暖化が地球全体の環境に深刻な影響を及ぼすものとして、大気中の温室効果ガスの濃度を安定化させ、地球温暖化を防止することが人類共通の課題であり、全ての者が自主的かつ積極的にこの課題に取り組むことが重要であることを鑑み、地球温暖化対策に関し、地球温暖化対策計画を策定するとともに、社会経済活動その他の活動による温室効果ガスの排出の抑制等を促進するための措置を講ずること等により、地球温暖化対策の推進を図り、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するとともに人類の福祉に貢献することを目的とされています。

この法律では、事業者に対しては事業活動において、国民に対しては日常生活において、温室効果ガスの排出の抑制等に努める必要があるとされています。

### (イ)「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」(昭和54年6月、法律第49号)

この法律は、石油危機を契機として昭和54年に制定された法律であり、内外におけるエネルギーをめぐる経済的社会的環境に応じた燃料資源の有効な利用の確保に資するため、工場等、輸送、建築物及び機械器具等についてのエネルギーの使用の合理化に関する所要の措置、電気の需要の平準化に関する所要の措置、その他エネルギーの使用の合理化等を総合的に進めるために必要な措置を講ずることとし、もって国民経済の健全な発展に寄与することを目的としています。

東日本大震災後の電力需給の逼迫に直面し、従来からのエネルギー合理化の強化に加え、電力需給バランスを意識したエネルギー管理が求められています。また、エネルギー消費量が特に大きく増加している業務・家庭部門において、住宅・建築物や設備機器の省エネ性能の向上といった対策を強化する必要があるとあり、条文の改正が行われてきています。

### (ウ)「神奈川県地球温暖化対策推進条例」(平成21年7月、神奈川県条例第57号)

この条例は、地球温暖化を防止することが人類共通の課題であることに鑑み、県、事業者、県民、建築主等の責務を明らかにするとともに、地球温暖化対策に関する施策の実施について必要な事項を定めることにより、事業者及び県民の自主的な地球温暖化対策の促進を図り、これにより化石燃料に依存したエネルギー多消費型の社会から地球環境への負荷が少ない低炭素社会への転換を促し、もって良好な環境を将来の世代に引き継いでいくことを目的として策定されています。

この条例では、事業者については、その事業活動にあたっては、温室効果ガスの排出の抑制に積極的に取り組むよう努めなければならないとされています。

また、県民については、地球温暖化対策の重要性についての関心と理解を深めるとともに、温室効果ガスの排出の抑制等に積極的に取り組むよう努めなければならないとされています。

(エ)「横浜市生活環境の保全等に関する条例」(平成14年12月、横浜市条例第58号)

「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」(平成7年3月、横浜市条例第17号)の趣旨にのっとり、事業所の設置についての規制、事業活動及び日常生活における環境の保全のための措置その他の環境への負荷の低減を図るために必要な事項を定めることにより、現在及び将来の世代の市民の健康で文化的な生活環境を保全することを目的としています。

上記の目的を達成するため、工場等を原因とする大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、悪臭、地盤沈下、土壌汚染の従来型の公害問題に加え、人の活動に起因する環境に加えられる影響や、地球温暖化問題をはじめとする環境問題についても条例の対象とし、市、事業者及び市民の責務を定めています。

(オ)「横浜市地球温暖化対策実行計画」(平成30年10月、横浜市温暖化対策統括本部)

この実行計画は、平成23年3月に策定し、平成26年3月に改定した実行計画について、パリ協定・SDGs採択後の世界の潮流や、国の地球温暖化対策計画・適応計画の策定等を踏まえ、横浜市の地球温暖化対策(緩和策・適応策)・エネルギー施策の更なる強化を図るため、改定されました。

新たな実行計画では、パリ協定採択後の世界の潮流や深刻化する気候変動の影響、科学的な知見等も踏まえ、2050年も見据えて「今世紀後半のできるだけ早い時期における温室効果ガス実質排出ゼロ(脱炭素化)の実現」を横浜市の地球温暖化対策の目指す姿(ゴール)とする「Zero Carbon Yokohama」を掲げ、「持続可能な大都市モデル」の実現を目指しています。また、短中期目標として、横浜市域から排出される温室効果ガスの総排出量を2020年度までに22%、2030年度までに30%(いずれも2013年度比)削減するとともに、気候変動による影響に対応し、被害を最小化・回避する「適応策」を推進するとしています。

脱炭素化の実現を見据えた取組を進めるため、地球温暖化対策推進法第21条に規定される地方公共団体が取り組むべき施策や、横浜を取り巻く将来の状況を展望し、地球温暖化対策を通じた環境と社会・経済的課題の同時解決の視点も踏まえ、横浜の将来像を描き、「持続可能な大都市モデルが実現しているまち」を目指すこととしています。

(カ)「横浜市再生可能エネルギー活用戦略」

(令和2年5月、横浜市温暖化対策統括本部)

この戦略は、長期的にエネルギー使用量を半減させるとともに、使用するエネルギーを市内外からの再生可能エネルギーで賄うというアプローチで2050年に「Zero Carbon Yokohama」を達成した時のエネルギー消費量や、市内・市街からの再生可能エネルギーの調達量について、現時点の知見を基に試算し、目指すゴールのイメージをより具体的に示しています。そのうえで、更なる省エネルギーの促進や長期的な再生可能エネルギーの導入拡大・確保等について、「横浜市地球温暖化対策実行計画」(平成30年10月、横浜市温暖化対策統括本部)の中期目標である2030年度までの当面の施策を具体化するとともに、2050年を見据え、更なる検討が必要な課題を整理するものです。

## 2 環境保全目標の設定

温室効果ガスに係る環境保全目標は、表 6.1-4 に示すとおり設定しました。

表 6.1-4 環境保全目標（温室効果ガス）

区分	環境保全目標
【供用後】 建物の供用	温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を可能な限り抑制すること。

## 3 予測及び評価等

### (1) 建物の供用に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量等

#### ア 予測項目

建物の供用（設備機器等の稼働）に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量としました。

#### イ 予測地域・地点

予測地域及び予測地点は、対象事業実施区域としました。

#### ウ 予測時期

予測時期は、工事の完了後、事業活動が定常の状態になる時期として、供用開始後の1年間としました。

#### エ 予測方法

##### (ア) 予測方法

本事業で供用後に定常状態で使用するエネルギーの種類は、電気及び都市ガスです。予測にあたっては、導入予定の設備機器による電気及び都市ガスの年間使用量を整理の上、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」（令和2年6月、環境省・経済産業省）に基づく式を用いて算定する方法としました。

##### (イ) 予測式

###### ①電気

電気の使用に伴う二酸化炭素排出量の予測方法は、次式を用いて算定する方法としました。

$$\text{CO}_2\text{排出量(t-CO}_2\text{)} = \text{電気使用量(kWh)} \times \text{単位使用量あたりの排出量(t-CO}_2\text{/kWh)}$$

###### ②都市ガス

都市ガスの使用に伴う二酸化炭素排出量の予測方法は、次式を用いて算定する方法としました。

$$\text{CO}_2\text{排出量(t-CO}_2\text{)} = \text{都市ガス使用量(N m}^3\text{)} \times \text{単位使用量あたりの排出量(t-CO}_2\text{/N m}^3\text{)}$$

オ 予測条件

(ア) 単位使用量あたりの排出量

電気及び都市ガスの単位使用量あたりの排出量は、表 6.1-5 に示すとおりです。

表 6.1-5 単位使用量あたりの排出量

エネルギーの種類	単位使用量あたりの排出量
電気	0.462kg-CO <sub>2</sub> /kWh <sup>注1)</sup>
都市ガス	2.29kg-CO <sub>2</sub> /N m <sup>3</sup> <sup>注2)</sup>

注1) 「電気事業者別排出係数（特定排出者の温室効果ガス排出量算定用）-平成30年度実績-」（令和2年1月、環境省・経済産業省）の東京電力エナジーパートナー(株)の調整後排出係数（事業者全体）を示しています。

注2) 「CO<sub>2</sub>排出量算定方法」（東京ガスホームページ、令和2年10月調べ）に掲載されている標準状態（0、1気圧）の値です。

(イ) 年間電気使用量及び都市ガス使用量

建物の供用（設備機器等の稼働）において、本事業の各施設用途で想定される年間電気使用量は表 6.1-6 に、年間都市ガス使用量は表 6.1-7 に示すとおりです。

表 6.1-6 年間電気使用量

施設用途	延べ面積 (㎡)	電気使用量原単位 <sup>注1)</sup> (kWh/㎡・年)	年間電気使用量 (千 kWh/年)
	①		③=①*②/1,000
業務施設 <sup>注2)</sup>	99,600	128	12,748.80
宿泊施設	17,800	180	3,204.00
商業施設	12,800	174	2,227.20
合計	130,200	-	18,180.00

注1) 「建築物エネルギー消費量調査報告【第42報】ダイジェスト版」（令和2年4月、一般社団法人日本ビルエネルギー総合管理技術協会）において、業務施設は事務所（民間用途）、宿泊施設はホテル、商業施設は店舗・飲食店の値を引用しました。

注2) タワー棟の商業施設を除く施設とライブビューイングアリーナの延べ面積の合計です。

表 6.1-7 年間都市ガス使用量

施設用途	延べ面積 (㎡)	都市ガス使用量原単位 <sup>注1)</sup> (N m <sup>3</sup> /㎡・年)	年間都市ガス使用量 (千 N m <sup>3</sup> /年)
	①		③=①*②/1,000
業務施設 <sup>注2)</sup>	99,600	6.1	607.56
宿泊施設	17,800	14.6	259.88
商業施設	12,800	7.0	89.60
合計	130,200	-	957.04

注1) 「建築物エネルギー消費量調査報告【第42報】ダイジェスト版」（令和2年4月、一般社団法人日本ビルエネルギー総合管理技術協会）において、業務施設は事務所（民間用途）、宿泊施設はホテル、商業施設は店舗・飲食店の値を引用しました。

注2) タワー棟の商業施設を除く施設とライブビューイングアリーナの延べ面積の合計です。

カ 予測結果

建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、発生が想定される年間の二酸化炭素排出量は表6.1-8及び表6.1-9に示すとおりです。

本事業の計画建築物が供用することにより、電力由来の二酸化炭素排出量は約8.4千 t-CO<sub>2</sub>/年、都市ガス由来の二酸化炭素排出量は約2.2千 t-CO<sub>2</sub>/年と予測します。

本事業では、今後、詳細な設備計画を検討するにあたって、法令、行政による温室効果ガス削減対策等の内容を踏まえたうえで、高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用し、照明や空調機を省エネ制御することで、さらなる消費エネルギーならびに二酸化炭素排出量の削減に努めます。

表 6.1-8 電力由来の二酸化炭素排出量

施設用途	本事業の 年間電力使用量 (千 kWh/年)	二酸化炭素排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /kWh)	電力由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)
	①	②	①×②
業務施設	12,748.80	0.462	5,889.95
宿泊施設	3,204.00		1,480.25
商業施設	2,227.20		1,028.97
合計	18,180.00	-	8,399.16

表 6.1-9 都市ガス由来の二酸化炭素排出量

施設用途	本事業の 年間都市ガス使用量 (千 N m <sup>3</sup> /年)	二酸化炭素排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /N m <sup>3</sup> )	都市ガス由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)
	①	②	①×②
業務施設	607.56	2.29	1,391.31
宿泊施設	259.88		595.13
商業施設	89.60		205.18
合計	957.04	-	2,191.62

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、発生が想定される温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量を抑制するため、表6.1-10に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時や計画建築物の供用後に適切に講ずることで、二酸化炭素の排出量を抑制できるものと考えます。

表 6.1-10 環境の保全のための措置（建物の供用に伴う温室効果ガス(二酸化炭素)の排出量等）

区分	環境の保全のための措置
<p>【供用後】 施設の供用</p>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」の省エネ基準に適合した建物計画とし、建築物エネルギー消費性能確保計画を横浜市または登録建築物エネルギー消費性能判定機関に提出し、省エネ基準に適合していることの適合性判定を受けます。</li> <li>・高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用して、消費エネルギーの削減に努めます。</li> <li>・LED 照明器具や人感センサーの採用等の照明制御により、消費エネルギーの削減に努めます。</li> <li>・空調機の外気 CO<sub>2</sub> 制御や中間期の外気冷房制御等により、空調負荷の低減に努めます。</li> <li>・対象事業実施区域内に電気自動車の急速充電設備を備えた駐車場を整備します。</li> <li>・グリーン電力の導入について検討していきます。</li> <li>・外構照明等に太陽光パネル付きの照明を使うなど、太陽光エネルギーを導入します。</li> <li>・建築物の長寿命化、BEMS の採用によるエネルギーの効率的な運用等により、ライフサイクルを通して排出される温室効果ガスの低減に努めていきます。</li> <li>・Low-E ガラスを採用するなどの様々な省エネルギー対策により、建物からの温室効果ガス排出量の低減を図ります。</li> </ul> <p>【計画建築物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員は原則として公共交通機関による通勤を推奨していきます。施設利用者に対しては、ホームページや案内看板、パンフレット等で可能な限り公共交通機関の利用を呼びかけます。</li> <li>・本事業では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づく地球温暖化対策計画書制度に従い、必要に応じて温室効果ガスの排出量及びその削減の程度等について横浜市に報告します。</li> </ul>

## ク 評価

建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、電力由来の二酸化炭素排出量は約8.4千 t-CO<sub>2</sub>/年、都市ガス由来の二酸化炭素排出量は約2.2千 t-CO<sub>2</sub>/年と予測します。

本事業では、今後、詳細な設備計画を検討するにあたって、法令、行政による温室効果ガス削減対策等の内容を踏まえたうえで、高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用し、照明や空調機を省エネ制御することで、さらなる消費エネルギーならびに二酸化炭素排出量の削減に努めます。

また、従業員は原則として公共交通機関による通勤を推奨していくほか、施設利用者に対しては、ホームページや案内看板、パンフレット等で可能な限り公共交通機関の利用を呼びかけます。

このように、計画立案時や計画建築物の供用後において、二酸化炭素の排出量の削減・抑制に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を可能な限り抑制すること。」は達成されるものと考えます。



## 6.2 生物多様性（動物）



## 6.2 生物多様性（動物）

本事業の実施により、供用後には、対象事業実施区域内に動物種の生息環境となる植栽地が創出されます。

そのため、供用後の動物種の生息環境の創出の効果を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【施設の存在に伴う生物多様性（動物）への影響】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及び周辺で生息が確認された種としては、都市部においても比較的よく確認が報告される種が多く、鳥類ではヒヨドリやメジロ等、昆虫類ではアオスジアゲハやシオカラトンボ等が挙げられます。</li> <li>対象事業実施区域及び周辺で生息が確認された注目すべき種としては、鳥類では都市部において比較的よく確認が報告されるツバメとカワラヒワ、両生類ではアズマヒキガエル、は虫類ではニホンイシガメとニホンスッポンが挙げられます。</li> <li>大通り公園から対象事業実施区域を経て、横浜公園、さらに海沿いへとつながる緑の軸線は、連続性のある緑の空間として位置づけられており、都市の中では重要な生き物の生息・生育環境となっています</li> </ul>	p.6.2-7 ～p.6.2-15
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周辺において、鳥類としてヒヨドリやメジロ等、並びに昆虫類としてアオスジアゲハ等の都市に適応した種の生息を確認すること。</li> </ul>	p.6.2-20
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業で計画している植栽予定樹種は、概ね臨海部になじむ樹種であり、かつ、鳥類やチョウを誘引することが可能な樹種に該当します。そのため、対象事業実施区域内に新たに創出する緑地は、これらの樹種を組み合わせた植栽としていくことにより、大通り公園から対象事業実施区域を経て、横浜公園、さらに海沿いへとつながる緑の軸線を強化しつつ、地域に一般的に生息する鳥類（ヒヨドリやメジロ等）や昆虫類（アオスジアゲハ等）といった動物種の新たな生息環境を形成するものと予測します。</li> <li>環境保全目標としたヒヨドリやメジロ等の鳥類の餌が乏しくなる冬季において、その餌の供給源となる花蜜や果実を形成する樹木であるヤブツバキ、モチノキ、マサキ等やアオスジアゲハの幼虫の餌となるクスノキ、タブノキ等の植栽を予定していることから、季節を問わず、多様性を向上させるものと予測します。</li> </ul>	p.6.2-23
環境の保全のための措置の概要	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業性を考慮しながら、目標対象種を誘引しやすい樹木を採用していきます。</li> <li>地上部において、四季折々の魅力を感じられる植栽を行います。</li> <li>単一種や同一規格による大規模な植栽を避けつつ、目標対象種を誘引しやすい樹木の配植に配慮した計画としていきます。</li> <li>ヒヨドリやメジロ等の鳥類の餌が乏しくなる冬季において、その餌の供給源となる花蜜や果実を形成する樹木であるヤブツバキ、モチノキ、マサキ等やアオスジアゲハの幼虫の餌となるクスノキ、タブノキ等、鳥や蝶等の生き物を誘う樹木等を植栽樹木として選定することで、生物多様性の確保に貢献する場の創出を図ります。</li> </ul> <p>【工事着手前まで】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域内に残る既存樹木（常緑樹）は、現市庁舎街区のレガシー（遺産）として、また、地域のシンボルツリー群として供用後も極力現位置保存させることを検討していきます。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現位置保存した既存樹木（常緑樹）を含めた植栽の維持管理を適正に行います。</li> </ul>	P.6.2-24
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、生物が利用しやすい環境を創出・維持していくための環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「対象事業実施区域及びその周辺において、鳥類としてヒヨドリやメジロ等、並びに昆虫類としてアオスジアゲハ等の都市に適応した種の生息を確認すること。」は達成されると考えます。</li> </ul>	p.6.2-24

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 動物の状況
- イ 地形、地質の状況
- ウ 土地利用の状況
- エ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

既存資料調査は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

現地調査の調査地域は、図 6.2-1 に示すとおりです。対象事業実施区域から約 500m の範囲としました。なお、対象事業実施区域は、横浜公園に隣接していることから、調査地域を「横浜公園」と「その他」に分けて調査を実施しました。

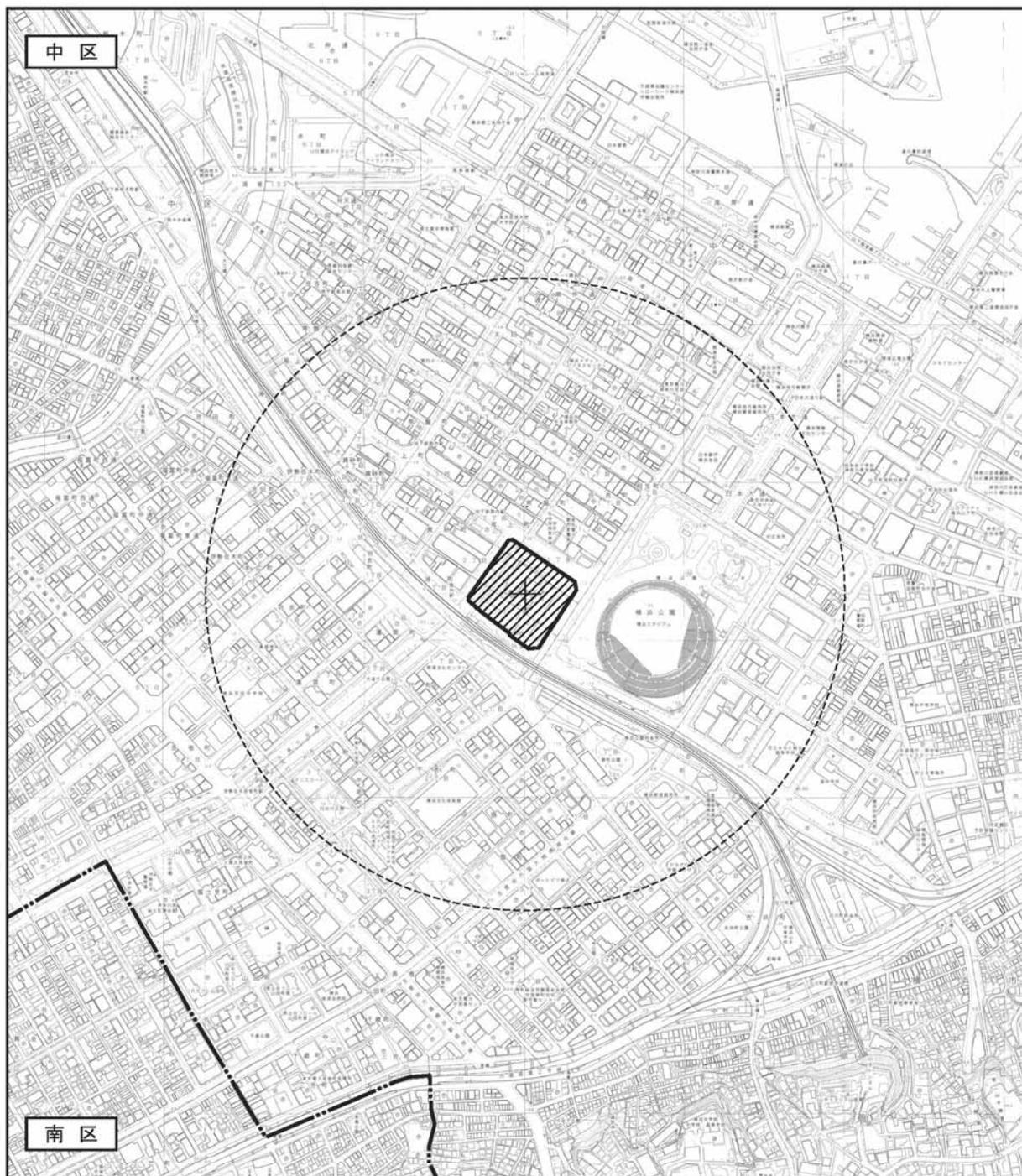
### (3) 調査時期

既存資料調査は、入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

現地調査の調査実施日は、表 6.2-1 に示すとおりです。

表 6.2-1 調査実施日

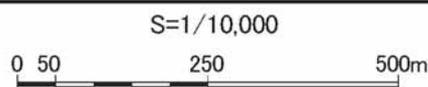
調査時期	調査実施日		
	ほ乳類、 両生類及びは虫類	鳥類	昆虫類
秋季	令和元年 11 月 25 日	令和元年 11 月 26 日	令和元年 12 月 3 日
冬季	—	令和 2 年 1 月 22 日	—
春季	令和 2 年 4 月 16 日	令和 2 年 4 月 16 日	令和 2 年 5 月 15 日
夏季	令和 2 年 6 月 5 日	令和 2 年 6 月 9 日	令和 2 年 7 月 31 日



凡例

-  対象事業実施区域
-  区界
-  調査地域（対象事業実施区域から約500mの範囲）

図6.2-1 生物多様性(動物)調査地域図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）

#### (4) 調査方法

##### ア 動物の状況

##### (ア) 既存資料調査

横浜市において実施されている表 6.2-2 に示す報告書から、主要な動物確認状況等を整理することにより、対象事業実施区域周辺の動物の状況を把握することとしました。

既存資料調査において対象データとした調査地域の位置は、図 6.2-2 に示すとおりです。

表 6.2-2 既存資料

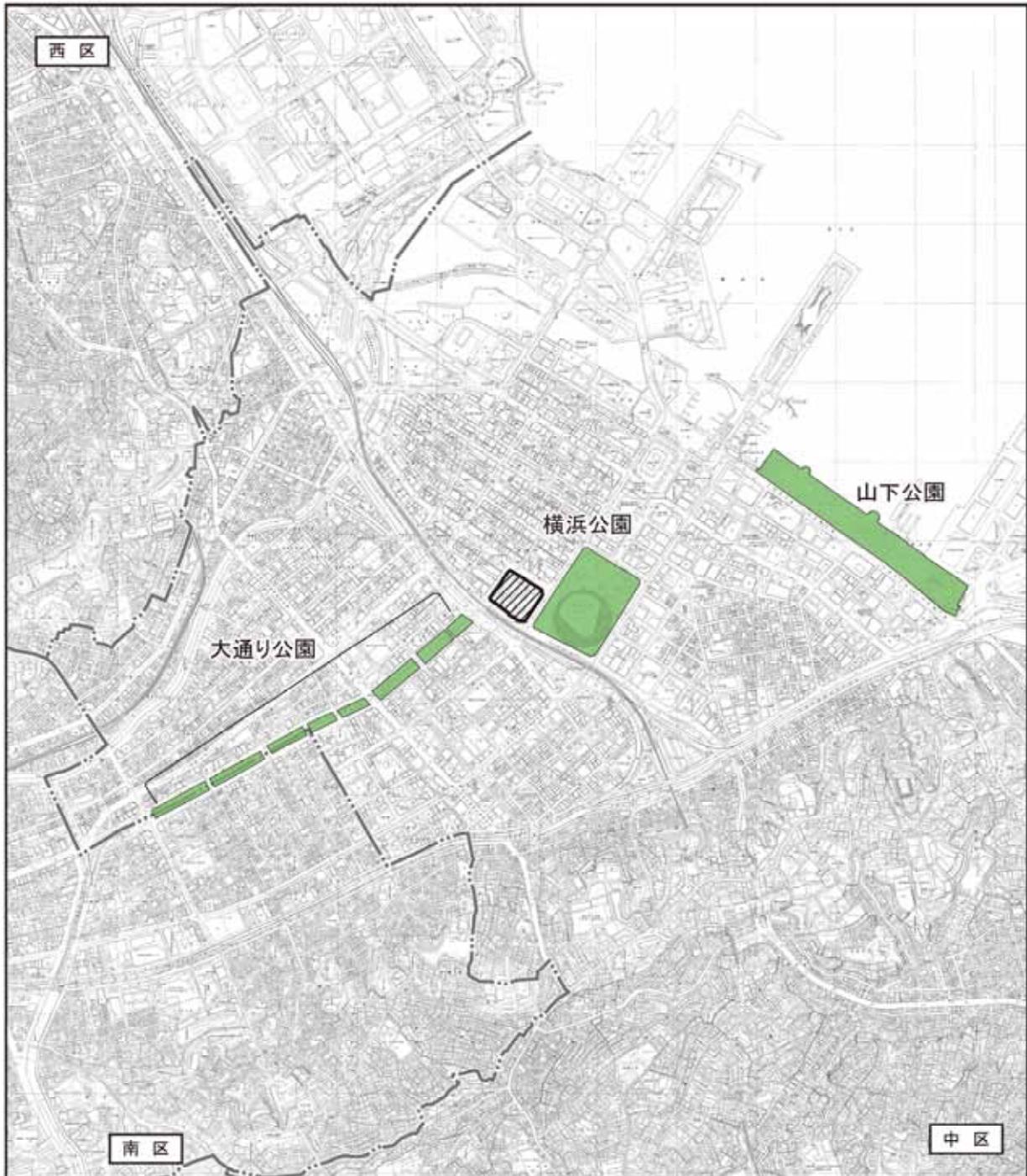
No.	資料名	対象データ
①	「横浜市陸域の生物相・生態系調査（平成 9・10 年度横浜市委託調査）報告書」（平成 11 年 3 月、(株)カーター・アート環境計画）	「大通り公園」に記載されているほ乳類、鳥類、両生類及びは虫類、昆虫類
②	「平成 28 年度 陸域生物多様性に関する調査業務報告書」（平成 29 年 3 月、横浜市環境科学研究所）	「横浜公園および山下公園」に記載されているほ乳類、鳥類、両生類及びは虫類、昆虫類

##### (イ) 現地調査

項目及び調査方法は、表 6.2-3 に示すとおりです。

表 6.2-3 調査方法

調査項目	調査方法
ほ乳類	調査地域を任意に踏査し、目撃、鳴き声及び足跡等のフィールドサインにより確認しました。
鳥類	調査地域を任意に踏査し、目撃及び鳴き声等により確認しました。
両生類及びは虫類	調査地域を任意に踏査し、目撃及び鳴き声等により確認しました。
昆虫類	調査地域を任意に踏査し、目撃及び鳴き声等により確認しました。また、必要に応じて採取によって確認しました。



凡例

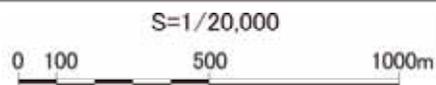
 対象事業実施区域

 既存資料調査における調査地域

 区界

資料:「横浜市公園緑地配置図(平成29年7月1日現在)」(平成30年6月、横浜市環境創造局みどりアップ推進部)

図6.2-2 既存資料調査における調査地域図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

イ 地形、地質の状況

地形図や土地分類基本調査図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

なお、必要に応じて現地踏査を行うことで、情報の補完を行いました。

ウ 土地利用の状況

土地利用現況図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

なお、必要に応じて現地踏査を行うことで、情報の補完を行いました。

エ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「文化財保護法」
- ・「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」
- ・「環境省レッドリスト 2020」
- ・「神奈川県レッドデータ生物調査報告書 2006」
- ・「横浜市環境管理計画」
- ・「横浜市水と緑の基本計画」
- ・「横浜みどりアップ計画 [2019-2023] 」

(5) 調査結果

ア 動物の状況

(ア) 既存資料調査

既存資料調査の結果は、表 6.2-4 に示すとおりです。

なお、昆虫類の調査結果の詳細は、資料編 (p.資 3.1-1~p.資 3.1-5 参照) に示します。

表 6.2-4 動物相の状況 (既存資料調査)

分類	既存資料			確認 種数	確認種
	①	②			
		横浜 公園	山下 公園		
ほ乳類	○	—	—	0 種	—
	—	○	—	1 種	ヒナコウモリ科の一種
	—	—	○	1 種	ヒナコウモリ科の一種
鳥類	○	—	—	12 種	キジバト、ハクセキレイ、ヒヨドリ、ツグミ、シジュウカラ、メジロ、スズメ、ムクドリ、ハシボソガラス、ハシブトガラス、カワラバト、ツバメ
	—	○	—	16 種	カワウ、カルガモ、トビ、カワラバト、キジバト、コゲラ、ツバメ、ハクセキレイ、ヒヨドリ、メジロ、シジュウカラ、カワラヒワ、スズメ、ムクドリ、オナガ、ハシブトガラス
	—	—	○	29 種	ハジロカイツブリ、カワウ、スズガモ、ミサゴ、トビ、オオバン、イソシギ、ユリカモメ、セグロカモメ、オオセグロカモメ、ウミネコ、カワラバト、キジバト、セキセイインコ、コゲラ、ツバメ、ハクセキレイ、ヒヨドリ、イソヒヨドリ、シロハラ、ツグミ、メジロ、シジュウカラ、カワラヒワ、スズメ、ムクドリ、オナガ、ハシボソガラス、ハシブトガラス
両生類	○	—	—	0 種	—
	—	○	—	2 種	アズマヒキガエル、ニホンアマガエル
	—	—	○	0 種	—
は虫類	○	—	—	0 種	—
	—	○	—	8 種	クサガメ、ハナガメ、ミシシッピアカガメ、ミシシッピチズガメ、ミシシッピニオイガメ、ニホンスッポン、ニホンヤモリ、ニホンカナヘビ
	—	—	○	2 種	ニホンヤモリ、ニホンカナヘビ
昆虫類	○	—	—	16 種	クロアゲハ、アオスジアゲハ、モンシロチョウ、ヤマトシジミ、ニイニイゼミ、クマゼミ、アブラゼミ、ミンミンゼミ、ハヤシノウマオイ、アオマツムシ、ナミテントウ、シオヤアブ、ナミハナアブ、アシブトハナアブ、コアシナガバチ、セグロアシナガバチ
	—	○	○	242 種	シオカラトンボ、ホソミオツネントンボ、チョウトンボ、マユタテアカネ、リスアカネ、アキアカネ、オオカマキリ、ショウリョウバッタモドキ、ハネナガイナゴ、アオマツムシ、アブラゼミ、ミンミンゼミ、ツツジゲンバイ、オオアメンボ、オオミノガ、クロアゲハ、アオスジアゲハ、モンシロチョウ、ヤマトシジミ、センチコガネ、ナナホシテントウ、クロオオアリ、オオスズメバチ等

既存資料①：「横浜市陸域の生物相・生態系調査 (平成 9・10 年度横浜市委託調査) 報告書」

(平成 11 年 3 月、(株)カーター・アート環境計画)

既存資料②：「平成 28 年度 陸域生物多様性に関する調査業務報告書」

(平成 29 年 3 月、横浜市環境科学研究所)

既存資料調査において確認された種について、表 6.2-5(1)～(2)に示す選定基準により、注目すべき種及び生息地を選定しました。その結果、表 6.2-6 に示す鳥類 4 種、両生類 1 種、は虫類 1 種、昆虫類 8 種の計 14 種が選定されました。なお、注目すべき生息地は確認されませんでした。

表 6.2-5(1) 注目すべき種の選定基準

選定基準		カテゴリー
①	「文化財保護法」(昭和 25 年 5 月、法律第 214 号) 「神奈川県文化財保護条例」 (昭和 30 年 4 月、神奈川県条例第 13 号) 「横浜市文化財保護条例」 (昭和 62 年 12 月、横浜市条例第 53 号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特別天然記念物(特天)</li> <li>・ 天然記念物(天)</li> <li>・ 神奈川県天然記念物(県天)</li> <li>・ 横浜市天然記念物(市天)</li> </ul>
②	「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」(平成 4 年 6 月、法律第 75 号)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内希少野生動植物種(国内)</li> <li>・ 国際希少野生動植物種(国際)</li> </ul>
③	「環境省レッドリスト 2020」 (令和 2 年 3 月、環境省自然環境局)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 絶滅(EX)</li> <li>・ 野生絶滅(EW)</li> <li>・ 絶滅危惧 I 類(CR+EN)</li> <li>・ 絶滅危惧 I A 類(CR)</li> <li>・ 絶滅危惧 I B 類(EN)</li> <li>・ 絶滅危惧 II 類(VU)</li> <li>・ 準絶滅危惧(NT)</li> <li>・ 情報不足(DD)</li> <li>・ 地域個体群(LP)</li> </ul>
④	「神奈川県レッドデータ生物調査報告書 2006」 (平成 18 年 7 月、神奈川県立生命の星・地球博物館)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 絶滅(EX)</li> <li>・ 野生絶滅(EW)</li> <li>・ 絶滅危惧 I 類(CR+EN)</li> <li>・ 絶滅危惧 I A 類(CR)</li> <li>・ 絶滅危惧 I B 類(EN)</li> <li>・ 絶滅危惧 II 類(VU)</li> <li>・ 準絶滅危惧(NT)</li> <li>・ 減少種</li> <li>・ 希少種</li> <li>・ 要注意種</li> <li>・ 注目種</li> <li>・ 情報不足(DD)</li> <li>・ 不明種</li> <li>・ 絶滅のおそれのある地域個体群(LP)</li> </ul>

表 6.2-5(2) 注目すべき生息地の選定基準

選定基準		カテゴリー
①	「文化財保護法」(昭和 25 年 5 月、法律第 214 号) 「神奈川県文化財保護条例」 (昭和 30 年 4 月、神奈川県条例第 13 号) 「横浜市文化財保護条例」 (昭和 62 年 12 月、横浜市条例第 53 号)	・特別天然記念物(特天) ・天然記念物(天) ・神奈川県天然記念物(県天) ・横浜市天然記念物(市天)
②	「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」(平成 4 年 6 月、法律第 75 号)	・生息地等保護地(生)
③	「自然環境保護法」 (昭和 47 年 6 月、法律第 85 号)	・原生自然環境保全地域 ・自然環境保全地域

表 6.2-6 既存資料で確認された注目すべき動物種

No.	分類	目名	科名	種名	選定基準 <sup>注)</sup>				
					①	②	③	④	
1	鳥類	タカ	タカ	ミサゴ			NT	VU/NT	
2		チドリ	シギ	イソシギ				希/注目	
3		スズメ	ツバメ	ツバメ				減少	
4			アトリ	カワラヒワ				減少	
5	両生類	無尾	ヒキガエル	アズマヒキガエル				要注	
6	は虫類	カメ	スッポン	ニホンスッポン			DD		
7	昆虫類	トンボ	アオイトトンボ	ホソミオツネントンボ				要注	
8			トンボ	チョウトンボ				EN	
9				マユタテアカネ				要注	
10				リスアカネ				要注	
11		バッタ	バッタ	ショウリョウバッタモドキ				要注	
12			イナゴ	ハネナガイナゴ				NT	
13		カメムシ	アメンボ	オオアメンボ				NT	
14		チョウ	ミノガ	オオミノガ				VU	
合計		9 目	12 科	14 種	0 種	0 種	2 種	13 種	

注) 表 6.2-5(1)参照

資料: 「横浜市陸域の生物相・生態系調査(平成 9・10 年度横浜市委託調査)報告書」

(平成 11 年 3 月、(株)カーター・アート環境計画)

「平成 28 年度 陸域生物多様性に関する調査業務報告書」(平成 29 年 3 月、横浜市環境科学研究所)

(イ) 現地調査

①動物相

a. ほ乳類

現地調査の結果、調査地域においてほ乳類は確認されませんでした。

b. 鳥類

現地調査の結果、表 6.2-7 に示す 18 種の鳥類が確認されました。

カワラバトやツバメ、ヒヨドリ等の一般的に街中で見ることのできる種が多く記録されました。

表 6.2-7 確認種（鳥類）

No.	目名	科名	種名	調査時期				調査範囲	
				秋季	冬季	春季	夏季	横浜公園	その他
1	カモ	カモ	カルガモ						
2			ホシハジロ						
3	ハト	ハト	キジバト						
4			カワラバト						
5	カツオドリ	ウ	カワウ						
6	タカ	タカ	トビ						
7	ブッポウソウ	カワセミ	カワセミ						
8	スズメ	カラス	ハシボソガラス						
9			ハシブトガラス						
10		シジュウカラ	シジュウカラ						
11		ツバメ	ツバメ						
12		ヒヨドリ	ヒヨドリ						
13		メジロ	メジロ						
14		ムクドリ	ムクドリ						
15		スズメ	スズメ						
16		セキレイ	ハクセキレイ						
17		アトリ	カワラヒワ						
18	ホオジロ	アオジ							
合計	6 目	15 科	18 種	10 種	12 種	13 種	9 種	15 種	13 種

※分類及び種名は、「日本鳥類目録 改訂第7版」（平成24年9月、日本鳥学会）に準拠しました。

c. 両生類及びは虫類

現地調査の結果、表 6.2-8 に示す両生類 1 種、表 6.2-9 に示すは虫類 4 種の計 5 種が確認されました。

両生類ではアズマヒキガエルが、は虫類ではニホンイシガメ、ニホンスッポンのほか、「侵入生物データベース」（国立研究開発法人国立環境研究所ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）において、外来種とされているミシシippアカガメ及び在来かどうか不明とされているニホンヤモリが記録されました。

表 6.2-8 確認種（両生類）

No.	目名	科名	種名	調査時期			調査範囲	
				秋季	春季	夏季	横浜公園	その他
1	無尾	ヒキガエル	アズマヒキガエル					
合計	1 目	1 科	1 種	0 種	1 種	0 種	1 種	0 種

※分類及び種名は、「日本産爬虫両生類標準和名リスト」（令和 2 年 3 月、日本爬虫両棲類学会）に準拠しました。

表 6.2-9 確認種（は虫類）

No.	目名	科名	種名	調査時期			調査範囲	
				秋季	春季	夏季	横浜公園	その他
1	カメ	イシガメ	ニホンイシガメ	○				
2		ヌマガメ	ミシシippアカミミガメ	○				
3		スッポン	ニホンスッポン	○				
4	有鱗	ヤモリ	ニホンヤモリ					
合計	2 目	4 科	4 種	3 種	1 種	3 種	4 種	2 種

※分類及び種名は、「日本産爬虫両生類標準和名リスト」（令和 2 年 3 月、日本爬虫両棲類学会）に準拠しました。

d. 昆虫類

現地調査の結果、計 65 科 125 種の昆虫類を確認しました。主な確認種は表 6.2-10 に、確認種目録は資料編 (p.資 3.1-6~p.資 3.1-8 参照) に示すとおりです。

表 6.2-10 主な確認種 (昆虫類)

目名	確認種数	主な確認種名	調査時期			調査範囲	
			秋季	春季	夏季	横浜公園	その他
トンボ	1 科 3 種	ショウジョウトンボ、シオカラトンボ、アカネ属の一種	1 科 1 種	—	1 科 2 種	1 科 3 種	—
ゴキブリ	1 科 1 種	ヤマトゴキブリ	1 科 1 種	—	—	1 科 1 種	—
バッタ	4 科 4 種	シバズ、カネタタキ、ハラヒシバッタ、オンブバッタ	—	—	4 科 4 種	4 科 4 種	—
チャタテムシ	1 科 1 種	チャタテ科の一種	1 科 1 種	—	—	1 科 1 種	—
カメムシ	17 科 34 種	タケウンカ、クマゼミ、ミンミンゼミ、アメンボ、ツツジグンバイ等	7 科 7 種	7 科 15 種	10 科 17 種	17 科 33 種	3 科 7 種
アミメカゲロウ	2 科 2 種	ホソバヒメカゲロウ、ニッポンクサカゲロウ	—	2 科 2 種	—	2 科 2 種	—
コウチュウ	10 科 25 種	トウキョウヒメハンミョウ、カナブン、ナミテントウ、スグリゾウムシ等	2 科 2 種	6 科 13 種	6 科 14 種	6 科 25 種	3 科 3 種
ハチ	9 科 20 種	クロヤマアリ、コガタスズメバチ、ニホンミツバチ、セイヨウミツバチ等	2 科 5 種	7 科 11 種	5 科 13 種	8 科 16 種	4 科 10 種
ハエ	11 科 18 種	ハラボソムシヒキ、ミヤマキンバエ等	6 科 6 種	9 科 12 種	2 科 2 種	10 科 15 種	4 科 5 種
チョウ	9 科 14 種	アオスジアゲハ、ナミアゲハ、モンシロチョウ、ヤマトシジミ等	3 科 3 種	4 科 4 種	7 科 9 種	9 科 12 種	4 科 6 種
計	65 科 122 種	—	23 科 26 種	35 科 57 種	35 科 61 種	59 科 112 種	18 科 31 種

※分類及び種名は、原則として「日本産野生生物目録 無脊椎動物編 II」(平成 7 年 12 月、環境庁自然保護局)に準拠しました。

②注目すべき動物種及び生息地の状況

現地調査において確認された種について、表 6.2-5(1)～(2)に示した選定基準により注目すべき動物種及び生息地を選定しました。結果は 6.2-11(1)～(3)に示すとおりです。

現地調査では、注目すべき動物種として、鳥類 2 種、両生類 1 種、は虫類 2 種が確認されました。なお、昆虫類は確認されませんでした。

表 6.2-6 に示した既存資料で確認された注目すべき動物種のうち、鳥類 2 種、両生類 1 種、は虫類 1 種が現地調査でも確認されました。なお、対象事業実施区域及び周辺において、注目すべき生息地は確認されませんでした。

また、現地調査で確認された注目すべき種の生態等は、表 6.2-12(1)～(3)に示すとおりです。

表 6.2-11(1) 現地調査で確認された注目すべき動物種（鳥類）

No.	目名	科名	種名	調査時期				調査範囲		選定基準			
				秋季	冬季	春季	夏季	横浜公園	その他				
1	スズメ	ツバメ	ツバメ			○		○					減少
2		アトリ	カワラヒワ			○	○		○				減少
合計	1 目	2 科	2 種	0 種	0 種	2 種	1 種	1 種	1 種	0 種	0 種	0 種	2 種

※1 分類及び種名は、「日本鳥類目録 改訂第 7 版」（平成 24 年 9 月、日本鳥学会）に準拠しました。

※2 選定基準は、表 6.2-5(1)～(2)参照。

表 6.2-11(2) 現地調査で確認された注目すべき動物種（両生類）

No.	目名	科名	種名	調査時期			調査範囲		選定基準				
				秋季	春季	夏季	横浜公園	その他					
1	無尾	ヒキガエル	アズマヒキガエル		○		○						要注
合計	1 目	1 科	1 種	0 種	1 種	0 種	1 種	0 種	0 種	0 種	0 種	0 種	1 種

※1 分類及び種名は、「日本産爬虫両生類標準和名リスト」（令和 2 年 3 月、日本爬虫両棲類学会）に準拠しました。

※2 選定基準は、表 6.2-5(1)～(2)参照。

表 6.2-11(3) 現地調査で確認された注目すべき動物種（は虫類）

No.	目名	科名	種名	調査時期			調査範囲		選定基準				
				秋季	春季	夏季	横浜公園	その他					
1	カメ	イシガメ	ニホンイシガメ	○		○	○	○				NT	CR+EN
2		スッポン	ニホンスッポン	○			○					DD	
合計	1 目	2 科	2 種	2 種	0 種	1 種	2 種	1 種	0 種	0 種	2 種	1 種	

※1 分類及び種名は、「日本産爬虫両生類標準和名リスト」（令和 2 年 3 月、日本爬虫両棲類学会）に準拠しました。

※2 選定基準は、表 6.2-5(1)～(2)参照。

表 6.2-12(1) 注目すべき種の生態等（鳥類）

種名	調査時撮影写真	生態等
ツバメ	 <p>撮影日：令和2年4月16日</p>	<p>夏鳥として北海道から種子島までの平地から山地の農耕地、牧草地、河川、湖沼等の開けた環境に生息し、市街地から山間部までの人家の軒下等に泥とわら等で営巣します。本州以南では少数が越冬します。飛翔中の昆虫を主食とします。</p>
カワラヒワ	 <p>撮影日：令和2年6月9日</p>	<p>留鳥または漂鳥として全国の平地から山地の林、市街地の林、庭園、農耕地、河川敷等に生息しています。北方のものは冬に暖地に移動します。雑食性で夏は主として動物質、特に昆虫を主食とします。</p>

表 6.2-12(2) 注目すべき種の生態等（両生類）

種名	調査時撮影写真	生態等
アズマヒキガエル	 <p>撮影日：令和2年4月16日</p>	<p>近畿以東の本州、北海道南部に分布しています。なお、伊豆大島、北海道西部のものは人為移入に由来します。海岸付近の低地から高山まで様々な環境で見られます。繁殖期は2月～5月で水たまり、溝、池、湿地、水田等にひも状の卵塊を産卵します。産卵数は1500～1900卵です。繁殖期には水辺で雄が雌を奪い合う「ガマ合戦」を行います。6月より変態、上陸を開始します。都市公園や住宅街の庭でも繁殖環境等の条件が整っていれば生息します。</p>

表 6.2-12(3) 注目すべき種の生態等（は虫類）

種名	調査時撮影写真	生態等
ニホンイシガメ	 <p>撮影日：令和2年6月5日</p>	<p>関東甲信越以西の本州、四国、九州と周辺の島に自然分布しています。平地にも生息しますが、山間部や山麓部の河川、水田、湖沼、水路やその周辺に多く生息しています。水生動物や水草等を食べる雑食性です。夏季に河川の土手や、水田の畔、畑地等の地面に穴を掘って産卵します。産卵回数は1～3回、1回の産卵数は4～10個です。</p>
ニホンスッポン	 <p>撮影日：令和元年11月25日</p>	<p>本州、四国、九州、壱岐、奄美渡島、徳之島、沖縄島、久米島、伊平屋島、南大東島、石垣島、西表島、与那国島に分布しています。流れの緩やかな河川や湖沼等に生息しています。主に魚や甲殻類等を捕食します。6月～8月に8～50個の卵を産みます。</p>

③生息環境の特性

対象事業実施区域及び周辺は市街地であり、まとまった樹林地はほとんどありません。

大通り公園から対象事業実施区域を経て、横浜公園、さらに海沿いへとつながる緑の軸線は、連続性のある緑の空間として位置づけられており、都市の中では数少ない生き物の生息・生育環境となっています。

また、大通り公園及び横浜公園には、池や噴水が整備されており、対象事業実施区域周辺に生息する動物に水場として利用されていると考えられます。

## イ 地形、地質の状況

### (ア) 地形

対象事業実施区域周辺は旧水面上の埋立地に位置しており、平坦な地形です。  
南方の高速神奈川 3 号狩場線以南からは丘陵地形に変化しています。

### (イ) 地質

対象事業実施区域は旧水面上の埋立地に位置し、1859 年以前から 1889 年にかけて埋立、整地されました（「3.2.2 地形、地質、地盤の状況」（p.3-3～p.3-9）参照）。

対象事業実施区域周辺の地質は、図 6.7-4(1)～(2)（p.6.7-8～p.6.7-9 参照）に示す土地分類基本調査（垂直調査）によると、上位より埋立地・盛土（b）、沖積層の砂質土（As）、粘土（Ac）または対象事業実施区域周辺一帯の基盤と考えられる上総層群の泥岩・砂岩・礫岩（Ka）が分布していると考えられます。

## ウ 土地利用の状況

対象事業実施区域は横浜市役所跡地です。

対象事業実施区域周辺は、東側の横浜公園、横浜スタジアムのほか、業務・商業用地及び鉄道用地として利用されています。

## エ 関係法令・計画等

### (ア) 「文化財保護法」（平成 25 年 5 月、法律第 214 号）

この法律では、文化財を「有形文化財」、「無形文化財」、「民俗文化財」、「記念物」、「文化的景観」及び「伝統的建造物群」と定義し、これらの文化財のうち、重要なものを国が指定・選定・登録し、重点的に保護しています。

このうち「記念物」とは、以下の文化財の総称を示しています。

1. 貝塚、古墳、都城跡、城跡旧宅等の遺跡で我が国にとって歴史上または学術上価値の高いもの
2. 庭園、橋梁、峡谷、海浜、山岳等の名勝地で我が国にとって芸術上または鑑賞上価値の高いもの
3. 動物、植物及び地質鉱物で我が国にとって学術上価値の高いもの

国は、これらの記念物のうち重要なものをこの種類に従って、「史跡」、「名勝」、「天然記念物」に指定し、これらの保護を図っています。そのうち特に重要なものについては、それぞれ「特別史跡」、「特別名勝」、「特別天然記念物」に指定しています。

(イ) 「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」

(平成4年6月、法律第75号)

国内外の絶滅のおそれのある野生生物の種を保存するために施行されました。本法では、国内に生息・生育する、または、外国産の希少な野生生物を保全するために必要な措置を定めています。

国内に生息・生育する希少野生生物については、レッドリストに掲載されている絶滅のおそれのある種(絶滅危惧Ⅰ類、Ⅱ類)のうち、人為の影響により生息・生育状況に支障をきたしているものの中から、国内希少野生動植物種を指定し、個体の取り扱い規制、生息地の保護、保護増殖事業の実施等、保全のために必要な措置を講じています。

(ウ) 「環境省レッドリスト 2020」(令和2年3月、環境省自然環境局)

レッドリストとは、絶滅のおそれのある野生生物の種のリストです。国際的には国際自然保護連合(IUCN)が作成しており、国内では環境省のほか、地方公共団体やNGO等が作成しています。

環境省では、日本に生息する野生生物について、生物学的な観点から個々の種の絶滅の危険度を評価し、レッドリストとしてまとめています。動物については、ほ乳類、鳥類、両生類、は虫類、汽水・淡水魚類、昆虫類、陸・淡水産貝類、その他無脊椎動物の分類群ごとに作成されています。

また、環境省のレッドリストでは、種毎に絶滅のおそれの程度に応じて、以下のとおりカテゴリ分けをして評価しています。

<絶滅のおそれのある種のカテゴリ(ランク)>

・絶滅(EX)

我が国ではすでに絶滅したと考えられる種

・野生絶滅(EW)

飼育・栽培下、あるいは自然分布域の明らかに外側で野生化した状態でのみ存続している種

・絶滅危惧Ⅰ類(CR+EN)

絶滅の危機に瀕している種

・絶滅危惧ⅠA類(CR)

ごく近い将来における野生での絶滅の危険性が極めて高いもの

・絶滅危惧ⅠB(EN)

ⅠA類ほどではないが、近い将来における野生での絶滅の危険性が高いもの

・絶滅危惧Ⅱ類(VU)

絶滅の危険が増大している種

・準絶滅危惧(NT)

現時点での絶滅危険度は小さいが、生息条件の変化によっては「絶滅危惧」に移行する可能性のある種

・情報不足(DD)

評価するだけの情報が不足している種

・絶滅のおそれのある地域個体群(LP)

地域的に孤立している個体群で、絶滅のおそれが高いもの

(エ) 「神奈川県レッドデータ生物調査報告書 2006」

(平成 18 年 7 月、神奈川県立生命の星・地球博物館)

本報告書は、神奈川県から絶滅した種や絶滅の危機に瀕している種のリストや、その集計結果を確認することができる報告書です。神奈川県レッドデータにおけるランクは以下に示すとおりです。

<神奈川県レッドデータのランク>

・絶滅 (EX)

すでに絶滅したと考えられる種

・野生絶滅 (EW)

飼育・栽培下でのみ存続している種

・絶滅危惧 I 類 (CR+EN)

絶滅の危機に瀕している種

・絶滅危惧 I A 類 (CR)

ごく近い将来における絶滅の危険性が極めて高い種

・絶滅危惧 I B (EN)

I A 類ほどではないが、近い将来における絶滅の危険性が高い種

・絶滅危惧 II 類 (VU)

絶滅の危険が増大している種

・準絶滅危惧 (NT)

現時点では絶滅危険度は小さいが、生息条件の変化によっては「絶滅危惧」に移行する可能性のある種

・減少種

かつては県内に広く分布していたと考えられる種のうち、生息地あるいは生息個体数が著しく減少している種

・希少種

生息地が狭域であるなど生息環境が脆弱な種のうち、現在は個体数をとくに減少させていないが、生息地での環境悪化によっては絶滅が危惧される種

・要注意種

前回、減少種または希少種と判定され、かつては広く分布していたのに、生息地または生息個体数が明らかに減少傾向にある種

・注目種

生息環境が特殊なものうち、県内における衰退はめだたないが、環境悪化が生じた際には絶滅が危惧される種

・情報不足 (DD)

評価するだけの情報が不足している種

・不明種

過去に不確実な記録だけが残されている種

・絶滅のおそれのある地域個体群 (LP)

地域的に孤立している個体群で、絶滅のおそれが高い個体群

(オ) 「横浜市環境管理計画」 (平成 30 年 11 月、横浜市環境創造局)

この計画は、環境に関する横浜市の計画・指針等を束ねる総合計画として策定されています。様々な面での環境に対する目標や取組等がまとめられていますが、生物多様性に関する取組等としては、表 6.2-13 に示すとおりです。

表 6.2-13 「横浜市環境管理計画」における生物多様性に関する取組等

2025 年度までの環境目標	達成の目安となる環境の状況
<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もが生活の中で自然や生き物に親しむライフスタイルを実践しています。</li> <li>・生き物の重要な生息・生育環境である樹林地や農地が安定的に保全されるとともに、住宅地や都心部で豊かな水・緑環境が増え、生き物のつながりが強まり、市域全体で生物多様性が豊かになっています。</li> <li>・企業の流通過程において、材料調達から生産工程、消費行動にわたり、生物多様性への配慮の視点が盛り込まれ、生物多様性が市場価値として大きな役割を有しています。</li> <li>・「市民や事業者等の主体的な行動が支える豊かな生物多様性」が横浜の都市のイメージとして定着しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な動植物などの生き物の生息・生育環境の保全の推進</li> <li>・市民が、身近な自然や生き物にふれあい、楽しむ機会の増加</li> <li>・生物多様性に配慮した行動を自らとる市民や企業等の増加</li> </ul>

(カ) 「横浜市水と緑の基本計画」 (平成 28 年 6 月、横浜市環境創造局)

この計画は、市内にある河川や水路、樹林地、農地、公園といった水や緑を一体的にとらえ、横浜らしい水・緑環境をまもり、つくり、育てるために、横浜市で行う水・緑環境施策の方向性・考え方を示した総合的な計画として策定されています。

関内・関外地区が位置する都心臨海部においては、豊かな水・緑環境の創出・充実を進めることで、風格があり魅力ある街並みを形成するとともに、都心臨海部の賑わいが創出されるよう、市民や事業者等様々な主体と連携し活用を推進することとされています。都心臨海部に関する取組方針は、表 6.2-14 に示すとおりです。

表 6.2-14 「横浜市水と緑の基本計画」における都心臨海部に関する取組方針

都心臨海部における取組方針
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心臨海部の貴重な空間を効率的に活用し、魅力ある景観形成や臨海部の公園・緑化のネットワーク化など、地区の特性をいかした新たな水・緑環境を整備するとともに、既存施設についても、エリアの魅力向上につながるよう、緑あふれる空間づくりを進めます。</li> <li>・大規模開発や建築計画にあわせ、親水空間の整備や視認性・公開性に配慮した緑化を積極的に推進し、市民に開放された憩いの空間が適切に整備されるよう誘導します。</li> <li>・創出した緑が都心臨海部の魅力向上につながるよう、効果的な維持管理・活用を図り、民間事業者との新たな連携の形を検討します。</li> <li>・街路樹を街のシンボルとして風格ある美しい並木に育て、都市の美観と快適性を高めます。日本大通りのイチョウ並木は、景観法に基づく景観重要樹木として保全します。駅前広場など、多くの来訪者が目にする場所で緑を創出・育成し、街の魅力を高めます。</li> </ul>

等

(キ) 「横浜みどりアップ計画 [2019-2023] 」 (平成 30 年 11 月、横浜市環境創造局)

この計画は、「横浜市水と緑の基本計画」の重点的な取組として、緑の減少に歯止めをかけ、「緑豊かなまち横浜」を次世代に継承するために推進されている計画です。

取組の柱の1つとして「市民が実感できる緑や花をつくる」が掲げられており、街の魅力を高め、賑わいづくりにつながる緑や花、街路樹等の緑の創出に、緑のネットワーク形成も念頭において取り組むこととされています。本取組の柱に関する取組の内容は、表 6.2-15 に示すとおりです。

表 6.2-15 取組の柱「市民が実感できる緑や花をつくる」に関する取組の内容

<p>施策 1 市民が実感できる緑をつくり、育む取組の推進</p>	<p>事業① まちなかでの緑の創出・育成 (1) 公共施設・公有地での緑の創出・育成 (2) 街路樹による良好な景観の創出・育成 (3) シンボリックな緑の創出・育成 (4) 建築物緑化保全契約の締結 (5) 名木古木の保存</p>
<p>施策 2 緑や花に親しむ取組の推進</p>	<p>事業② 市民や企業と連携した緑のまちづくり (1) 地域緑のまちづくり (2) 地域に根差した緑や花の楽しみづくり (3) 人生記念樹の配布</p>
	<p>事業③ 子どもを育む空間での緑の創出・育成 (1) 保育園・幼稚園・小中学校での緑の創出・育成</p>
	<p>事業④ 緑や花による魅力・賑わいの創出・育成 (1) 都心臨海部等の緑花による魅力ある空間づくり</p>

## 2 環境保全目標の設定

生物多様性(動物)に係る環境保全目標は、資料調査及び現地調査で確認された種を参考に、表 6.2-16 に示すとおりとしました。

表 6.2-16 環境保全目標(生物多様性(動物))

区分	環境保全目標
<p>【供用後】 建築物の供用</p>	<p>対象事業実施区域及びその周辺において、鳥類としてヒヨドリやメジロ等、並びに昆虫類としてアオスジアゲハ等の都市に適応した種の生息を確認すること。</p>

### 3 予測

#### (1) 予測項目

予測項目は、建物の存在に伴う動物相の変化の内容及びその程度としました。

#### (2) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域内としました。

#### (3) 予測時期

予測時期は、工事の完了後、動物の生息環境が安定するまでの期間としました。

#### (4) 予測方法

##### ア 予測手順

予測は、調査で把握した動物相と、本事業の緑化計画の内容を重ね合わせるなどにより、対象事業実施区域内の動物種の生息環境の創出の効果を定性的に予測しました。

##### イ 予測条件

対象事業実施区域内に整備する緑地における植栽予定樹種は、表 2.6-1 (p.2-22 参照) に示したとおりです。

これら植栽予定樹種について、表 6.2-17(1)～(2)に示すとおり、神奈川県地域における郷土性や花期、熟果期のほか、地域性を考慮し、日照性、耐風性、耐潮性等に対する該当の有無について整理しました。

また、対象事業実施区域は都心臨海部に位置していますが、地理条件が類似する地域の資料として、同じ臨海部の京浜地区でまとめられている「京浜の森づくり事業 協働緑化の取組」(平成 25 年 3 月、横浜市環境創造局)の「臨海部になじむ景観形成樹種」を参考にしました。

表 6.2-17(1) 植栽予定樹種とその特性

植栽予定樹種			郷土性	花期(月)	熟果期(月)	誘引性	日照性	耐湿性・耐乾性	耐風性	耐高温性	耐潮性	京浜の森
高木	常緑	シラカシ	○				陽			強		○
高木	常緑	タブノキ	○			鳥	陽			強	強	○
高木	常緑	ヒメユズリハ	○				陽	耐湿	やや弱	強	強	○
高木	常緑	クスノキ	○			鳥・ チョウ	陽			強		○
高木	常緑	ヤブニッケイ	○				陽			強		○
高木	常緑	ヤマモモ				鳥	陽	耐湿		強	強	○
高木	落葉	オオシマザクラ		3~4	7	鳥・ チョウ	陽		強	強	強	○
高木	落葉	アキニレ					陽	耐湿		強	強	○
高木	落葉	エゴノキ	○	5~6	10		陽		強			○
高木	落葉	エノキ	○		10	鳥・ チョウ	陽		強	強	強	○
中木	常緑	ヤブツバキ	○	2~3		鳥					強	○
中木	常緑	サザンカ		10~12								○
中木	常緑	ソヨゴ			10~1	鳥						
中木	常緑	モチノキ	○		11~3	鳥		耐湿		強	強	○
中木	常緑	モッコク			10~12	鳥				強	強	○
低木	常緑	シャリンバイ	○	5	10~11			耐乾		強	強	○
低木	常緑	ハマヒサカキ								強	強	○
低木	常緑	トベラ	○	5~6	11~12	チョウ	陽	耐湿		強	強	○
低木	常緑	ヤツデ	○	9~11	3~5	鳥	耐陰	耐湿		強	強	○
低木	常緑	アオキ	○		11~2	鳥	耐陰					○
低木	常緑	ハイカンツバキ		11~2						強		
低木	常緑	マンリョウ			10~3	鳥	耐陰					○
低木	常緑	ヤブコウジ			10~2	鳥	耐陰					
低木	常緑	イヌツゲ				鳥	陽	耐湿			強	○
低木	常緑	センリョウ			11~2	鳥			弱			○
低木	常緑	ナワシログミ		9~11	4~5	鳥		耐湿		強	強	○
低木	常緑	マサキ	○		11~2	鳥		耐湿	強	強	強	○
低木	落葉	ガクアジサイ		6~7		チョウ	陽			強	強	
低木	落葉	ユキヤナギ		3~4		チョウ		耐乾 耐湿				○
低木	落葉	アキグミ		4~5	9~11	鳥・ チョウ	陽			強	強	
低木	落葉	ノリウツギ		6~8		チョウ	陽			強		

資料1: 「京浜の森づくり事業 協働緑化の取組」(平成25年3月、横浜市環境創造局)

2: 「環境エコアップマスタープラン」(平成10年2月、横浜市環境保全局)

3: 「改訂版 緑化樹木ガイドブック」(平成21年11月、財団法人建設物価調査会)

郷土性: ○: 「自然性強調樹種」「横浜の郷土性のある樹種」(資料1)、「ふるさと生物候補」(資料2)とされるもの

誘引性: 鳥: 食餌となるなどにより鳥類が集まる植物、チョウ: 食餌となるなどによりチョウが集まる植物

日照性: 陽: 日向で良く育つ植物、耐陰: 日陰でも良く育つ植物

耐乾・耐湿性: 耐乾: 乾燥に耐える植物、耐湿: 湿った土壤に耐える植物

耐風性: 強: 風当たりが強くても耐える植物

耐高温性: 強: 高温に耐える植物

耐潮性: 強: 潮風に耐える植物

京浜の森: ○: 「臨海部になじむ景観形成樹種」(資料1)とされるもの

表 6.2-17(2) 植栽予定樹種とその特性

植栽予定樹種			郷土性	花期 (月)	熟果期 (月)	誘引性	日照性	耐湿性・ 耐乾性	耐風性	耐高温性	耐潮性	京浜の森
地被	針葉	ハイビヤクシン					陽	やや乾	強	強	強	○
地被	常緑	ツワブキ	○	11~12		チョウ				強	強	
地被	常緑	ヤブラン		8~9		鳥				強		
地被	常緑	ジャノヒゲ				鳥				強		
つる	常緑	スイカズラ		5~6		鳥・ チョウ	陽					

資料 1: 「京浜の森づくり事業 協働緑化の取組」(平成 25 年 3 月、横浜市環境創造局)

2: 「環境エコアップマスタープラン」(平成 10 年 2 月、横浜市環境保全局)

3: 「改訂版 緑化樹木ガイドブック」(平成 21 年 11 月、財団法人建設物価調査会)

郷土性: ○: 「自然性強調樹種」「横浜の郷土性のある樹種」(資料 1)、「ふるさと生物候補」(資料 2)とされるもの

誘引性: 鳥: 食餌となるなどにより鳥類が集まる植物、チョウ: 食餌となるなどによりチョウが集まる植物

日照性: 陽: 日向で良く育つ植物、耐陰: 日陰でも良く育つ植物

耐乾・耐湿性: 耐乾: 乾燥に耐える植物、耐湿: 湿った土壤に耐える植物

耐風性: 強: 風当たりが強くても耐える植物

耐高温性: 強: 高温に耐える植物

耐潮性: 強: 潮風に耐える植物

京浜の森: ○: 「臨海部になじむ景観形成樹種」(資料 1)とされるもの

## (5) 予測結果

表 6.2-17(1)~(2)に示したとおり、本事業で計画している植栽予定樹種は、概ね臨海部になじむ樹種であり、かつ、鳥類やチョウを誘引することが可能な樹種に該当します。そのため、対象事業実施区域内に新たに創出する緑地は、これらの樹種を組み合わせた植栽としていくことにより、大通り公園から対象事業実施区域を経て、横浜公園、さらに海沿いへとつながる緑の軸線を強化しつつ、地域に一般的に生息する鳥類(ヒヨドリやメジロ等)や昆虫類(アオスジアゲハ等)といった動物種の新たな生息環境を形成するものと予測します。

また、環境保全目標としたヒヨドリやメジロ等の鳥類の餌が乏しくなる冬季において、その餌の供給源となる花蜜や果実を形成する樹木であるヤブツバキ、モチノキ、マサキ等やアオスジアゲハの幼虫の餌となるクスノキ、タブノキ等の植栽を予定していることから、季節を問わず、多様性を向上させるものと予測します。

## (6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、対象事業実施区域内において、生物が利用しやすい環境を創出・維持していくために、表 6.2-18 に示す内容を実施します。

表 6.2-18 環境の保全のための措置（生物多様性（動物））

区分	環境の保全のための措置
<b>【供用後】</b> 建築物の供用	<b>【計画立案時】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業性を考慮しながら、目標対象種を誘引しやすい樹木を採用していきます。</li> <li>・地上部において、四季折々の魅力を感じられる植栽を行います。</li> <li>・単一種や同一規格による大規模な植栽を避けつつ、目標対象種を誘引しやすい樹木の配植に配慮した計画としていきます。</li> <li>・ヒヨドリやメジロ等の鳥類の餌が乏しくなる冬季において、その餌の供給源となる花蜜や果実を形成する樹木であるヤブツバキ、モチノキ、マサキ等やアオスジアゲハの幼虫の餌となるクスノキ、タブノキ等、鳥や蝶等の生き物を誘う樹木等を植栽樹木として選定することで、生物多様性の確保に貢献する場の創出を図ります。</li> </ul> <b>【工事着手前まで】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事業実施区域内に残る既存樹木（常緑樹）は、現市庁舎街区のレガシー（遺産）として、また、地域のシンボルツリー群として供用後も極力現位置保存させることを検討していきます。</li> </ul> <b>【供用後】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現位置保存した既存樹木（常緑樹）を含めた植栽の維持管理を適正に行います。</li> </ul>

## (7) 評価

対象事業実施区域内に新たに創出する緑地は、植栽予定樹種の特性を踏まえると、大通り公園から対象事業実施区域を経て、横浜公園、さらに海沿いへとつながる緑の軸線を強化しつつ、地域に一般的に生息する鳥類（ヒヨドリやメジロ等）や昆虫類（アオスジアゲハ等）といった動物種の新たな生息環境を形成するものと予測します。

また、この緑地には、多様な樹種を植栽していく計画であることから、季節を問わず、多様性を向上させるものと予測します。

さらに、対象事業実施区域内に残る既存樹木（常緑種）を極力現位置保存させることで、現状の生息環境としての潜在能力を落とさない配慮を検討していきます。

このような生物が利用しやすい環境を創出・維持していくための環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「対象事業実施区域及びその周辺において、鳥類としてヒヨドリやメジロ等、並びに昆虫類としてアオスジアゲハ等の都市に適応した種の生息を確認すること。」は達成されると考えます。

### 6.3 廃棄物・建設発生土



### 6.3 廃棄物・建設発生土

本事業の実施により、工事中は既存建物の解体、計画建築物の建設及び地下掘削に伴う産業廃棄物及び建設発生土の発生、供用後は建物の供用に伴う一般廃棄物及び産業廃棄物の発生が想定されます。

そのため、工事中及び供用後に発生する廃棄物等の発生・排出量の把握と、その排出抑制に向けた本事業の環境配慮の程度を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

#### 【工事中に発生する廃棄物及び建設発生土】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 30 年度の神奈川県における非木造建築物の解体及び新築・増改築時におけるアスファルト・コンクリート塊（アスコン塊）、コンクリート塊、発生木材、伐木材・除根材、紙くず及び金属くずの搬出量ベースの再資源化等率は 90%以上となっています。</li> <li>平成 29 年度の横浜市における産業廃棄物発生量は、約 10,635 千トンです。そのうち、最終処分量は約 219 千トンで、最終処分率は 2.1%となっています。</li> <li>神奈川県における新築・増改築時（非木造）の工事により発生する建設発生土は、約 70%が他の工事現場等で有効利用されています</li> </ul>	p.6.3-5 ~ p.6.3-6、 p.6.3-8
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事により発生する廃棄物及び建設発生土の発生抑制、再使用及び再生利用、並びにこれらの適正な処理・処分が行われること。</li> </ul>	p.6.3-15
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存構造物の解体により発生する産業廃棄物発生量は3,814.2トン、アスベストは65.3トンと予測します。既存構造物の解体により発生する産業廃棄物量に、各品目の再資源化率を適用した場合、最終処分量は32.2トンと予測します。アスベストについては、法令等に基づき、全量を適正に処理します。</li> <li>計画建築物の建設に伴う産業廃棄物の発生量は、合計で4,356トンと予測します。計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量に、各品目の再資源化率を適用した場合、最終処分量は267.2トンになると予測します。</li> <li>地下掘削により発生する建設発生土量は約35,917m<sup>3</sup>、搬出土量としては約43,100 m<sup>3</sup>と予測します。</li> </ul>	p.6.3-20 ~ p.6.3-22
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設資材等の搬入にあたっては、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図ります。</li> <li>工事現場内に廃棄物保管場所を設置して、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮することで、再利用・再生利用に寄与します。</li> <li>工事関係者に対して、廃棄物の減量化及び分別の徹底を啓発します。</li> <li>特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事現場内で分別を行い、極力資源化に努めます。</li> <li>「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託し、産業廃棄物管理票を交付して運搬・処分先を明確にし、適正に処理します。</li> <li>産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台カバー等を使用するなど適切な対策を講じます。</li> <li>建設発生土は、搬出運搬時に飛散等が生じないように荷台カバー等を使用するなど適切な対策を講じ、適切な処分場等の受入先へ搬出していきます。</li> <li>アスベストの収集、運搬及び処分にあたっては、法令等に基づき、梱包による飛散防止の対策を実施するなど適切な処理・処分を行います。</li> </ul>	p.6.3-23
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、工事中には、産業廃棄物及び建設発生土の発生抑制に向けた環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「工事により発生する廃棄物及び建設発生土の発生抑制、再使用及び再生利用、並びにこれらの適正な処理・処分が行われること。」は達成できるものと考えます。</li> </ul>	p.6.3-23

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【供用後に発生する廃棄物】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 29 年度の横浜市における産業廃棄物発生量は、約 10,635 千トンです。そのうち、最終処分量は約 219 千トンで、最終処分率は 2.1%となっています。</li> <li>横浜市における令和元年度のごみと資源の総量は約 1,221 千トンで、「ヨコハマ 3R 夢プラン」の基準年度である平成 21 年度に比べ、約 55 千トン減少しています。</li> </ul>	p.6.3-6 ~ p.6.3-7
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物の供用に伴い発生する廃棄物の減量化及び適正な処理・処分が行われること。</li> </ul>	p.6.3-15
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画建築物から発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物は、店舗からは 1 日あたり 645.1kg、事務所からは 1 日あたり 3,480.7kg、宿泊施設からは 1 日あたり 1,069.8kg、その他からは 1 日あたり 510.7kg 発生すると予測します。</li> <li>計画建築物から発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物は、計画建築物内に整備する廃棄物保管施設において分別保管、分別排出を図るほか、処理にあたっては、取り扱う廃棄物の種類に応じ、神奈川県知事または横浜市長の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者に委託し、委託先で適正に処理される予定です。</li> </ul>	p.6.3-26 ~ p.6.3-27
環境の保全のための措置の概要	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>計画建築物内に整備する廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な規模の施設とします。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>店舗、事務所等の入居テナントに対して、事業系一般廃棄物及び産業廃棄物の発生抑制及び分別搬出の徹底と、減量化や資源の再利用・再生利用に努めることを重要事項説明書に記載し、協力を促していきます。</li> </ul>	p.6.3-28
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、計画立案時や供用後に廃棄物の発生抑制、資源化及び適正処理に資する環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「建物の供用に伴い発生する廃棄物の適正な処理・処分が行われること。」は達成できるものと考えます</li> </ul>	p.6.3-28

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 廃棄物及び建設発生土の処理処分の状況
- イ 土地利用の状況
- ウ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

調査地域は横浜市とし、必要に応じて神奈川県全域を対象としました。

### (3) 調査時期

入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

### (4) 調査方法

#### ア 廃棄物及び建設発生土の処理処分の状況

横浜市における廃棄物及び建設発生土の処理・処分状況等について、「第7次横浜市産業廃棄物処理指導計画 平成28年度 平成32年度」(平成28年3月、横浜市資源循環局)や「横浜市環境管理計画」(平成30年11月、横浜市環境創造局)、「平成30年度建設副産物実態調査結果」(令和2年1月、国土交通省総合政策局)等を整理しました。

#### イ 土地利用の状況

地形図、住宅地図、土地利用現況図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

なお、対象事業実施区域に近接する地域においては、一部踏査を行うことで、情報の補完を行いました。

## ウ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「循環型社会形成推進基本法」
- ・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」
- ・「資源の有効な利用の促進に関する法律」
- ・「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」
- ・「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」
- ・「神奈川県廃棄物の不適正処理の防止等に関する条例」
- ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」
- ・「横浜市廃棄物等の減量化、資源化及び適正処理等に関する条例」
- ・「横浜市空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止等に関する条例」
- ・「神奈川県循環型社会づくり計画」
- ・「横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨコハマ 3R 夢(スリム)プラン～」
- ・「第 7 次横浜市産業廃棄物処理指導計画 平成 28 年度 平成 32 年度」
- ・「事業用大規模建築物における廃棄物の保管場所及び再生利用等の対象となる  
廃棄物保管場所の設置に関する指導基準」
- ・「横浜市環境管理計画」
- ・「石綿排出作業による大気の汚染の防止に関する指導基準」

(5) 調査結果

ア 廃棄物及び建設発生土の処理処分の状況

廃棄物は、産業廃棄物と一般廃棄物に大別されます。また、資源として再利用される建設副産物で発生量の大きいものとしては建設発生土があります。それぞれを、「(ア)産業廃棄物」、「(イ)一般廃棄物」、「(ウ)建設発生土」として整理しました。

(ア) 産業廃棄物

平成 30 年度の神奈川県における非木造建築物の解体及び新築・増改築時の建設廃棄物の再資源化率は、表 6.3-1 に示すとおりです。

アスファルト・コンクリート塊(アスコン塊)、コンクリート塊、発生木材、伐木材・除根材、紙くず及び金属くずの搬出量ベースの再資源化等率は 90%以上となっています。

表 6.3-1 解体及び新築・増改築時の建設廃棄物の再資源化率(神奈川県、平成 30 年度)

単位：千トン

	発生量	搬出量						搬出量ベース 再資源化等 (縮減を含む)		
		現場内 利用量	現場内 減量化 量	再資源 化	(減 量化 ) (縮減 )	最終 処分	量	率 (%) /		
解体 (非木造)	アスコン塊	19.6	0.0	0.0	19.5	19.5	0.0	0.0	19.5	100.0
	コンクリート塊	500.0	58.6	0.0	441.3	441.3	0.0	0.0	441.3	100.0
	汚泥	33.2	0.1	0.0	33.1	24.3	3.4	5.4	27.7	83.7
	混合廃棄物	14.5	0.0	0.0	14.5	7.1	0.6	6.7	7.8	53.5
	発生木材	3.9	0.0	0.0	3.9	3.9	0.0	0.0	3.9	100.0
	抜木材・除根材	1.5	0.0	0.0	1.5	1.5	0.0	0.0	1.5	100.0
	廃プラスチック	1.2	0.0	0.0	1.2	0.7	0.3	0.2	1.0	81.3
	紙くず	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	97.9
	金属くず	28.1	0.0	0.0	28.1	27.6	0.0	0.6	27.6	98.0
	廃石膏ボード	3.8	0.0	0.0	3.8	2.9	0.0	1.0	2.9	75.0
	廃塩ビ管	0.2	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.1	0.1	58.7
新築・ 増改築 (非木造)	アスコン塊	39.3	1.4	0.0	37.9	37.9	0.0	0.0	37.9	100.0
	コンクリート塊	381.6	143.1	0.0	238.5	238.5	0.0	0.0	238.5	100.0
	汚泥	101.0	4.5	0.4	96.0	81.8	10.8	3.4	92.6	96.4
	混合廃棄物	26.6	0.0	0.0	26.6	20.9	2.4	3.4	23.3	87.4
	発生木材	12.1	0.3	0.0	11.9	11.8	0.0	0.0	11.8	99.7
	抜木材・除根材	4.6	0.0	0.0	4.6	4.3	0.2	0.1	4.5	98.1
	廃プラスチック	6.2	0.0	0.0	6.2	3.6	1.5	1.1	5.2	82.6
	紙くず	1.4	0.0	0.0	1.4	1.1	0.3	0.0	1.3	97.6
	金属くず	8.9	0.0	0.0	8.9	8.7	0.0	0.2	8.7	97.9
	廃石膏ボード	10.1	0.0	0.0	10.1	8.0	0.0	2.1	8.0	79.4
	廃塩ビ管	0.8	0.0	0.0	0.8	0.5	0.0	0.3	0.5	55.4

四捨五入の関係上、合計が合わない場合があります。

資料：「平成 30 年度建設副産物実態調査結果(建設廃棄物の再資源化等率)」

(令和 2 年 1 月、国土交通省総合政策局)

また、「第7次横浜市産業廃棄物処理指導計画 平成28年度 平成32年度」（平成28年3月、横浜市資源循環局）の平成30年度の実績状況によると、横浜市における産業廃棄物の発生量及び処理別発生量は、表6.3-2及び図6.3-1に示すとおりです。

平成30年度の横浜市における産業廃棄物発生量は、約10,600千トンです。そのうち、最終処分量は約450千トンで、最終処分量率は約4.2%となっています。

表 6.3-2 横浜市の産業廃棄物の処理別発生量

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
再生利用量	2,910千トン (28.2%)	3,350千トン (33.5%)	2,942千トン (29.4%)	3,835千トン (36.1%)	2,450千トン (23.1%)
減量化量	6,813千トン (66.0%)	6,218千トン (62.1%)	6,495千トン (64.9%)	6,580千トン (61.9%)	7,700千トン (72.6%)
最終処分量	615千トン (6.0%)	456千トン (4.6%)	563千トン (5.6%)	219千トン (2.1%)	450千トン (4.2%)
産業廃棄物量	10,330千トン (100.0%)	10,012千トン (100.0%)	10,000千トン (100.0%)	10,635千トン (100.0%)	10,600千トン (100.0%)

表示単位未満を端数処理しているため、各項目の数値とその合計が一致しない場合があります。

資料：「第7次横浜市産業廃棄物処理指導計画（平成28年度 平成32年度）」

（平成28年3月、横浜市資源循環局）

「令和2年度 事業概要」（令和2年9月、横浜市資源循環局）

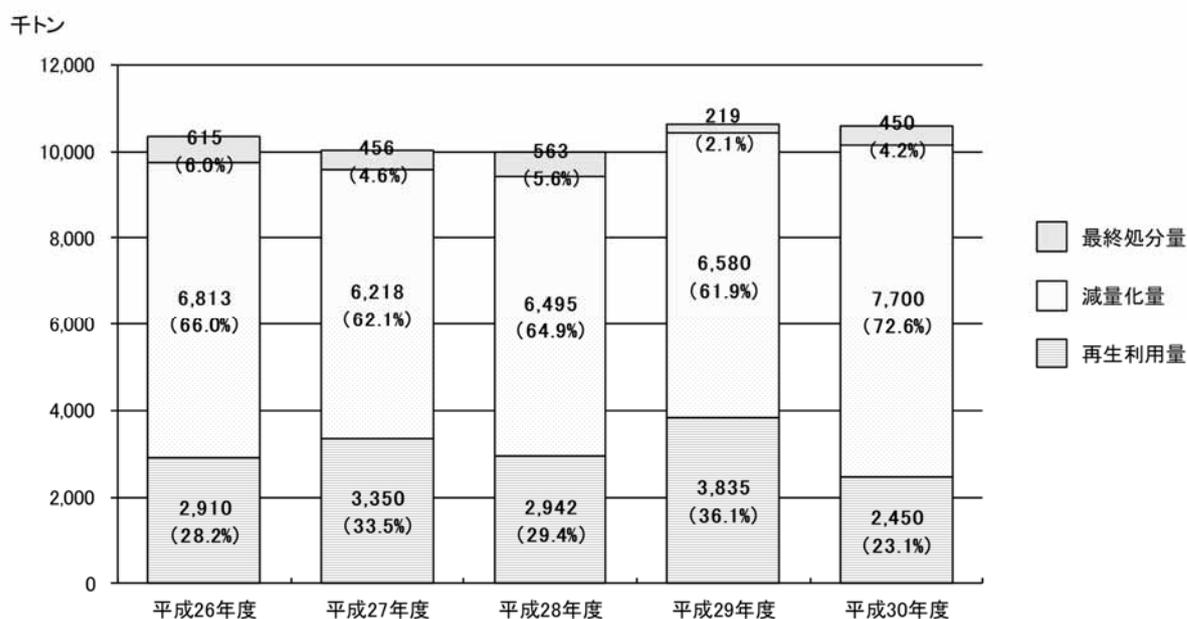


表 6.3-2 より作成

図 6.3-1 横浜市の産業廃棄物の処理別発生量

(イ) 一般廃棄物

横浜市におけるごみと資源の総量及び人口の推移は、表 6.3-3 及び図 6.3-2 に示すとおりです。

令和元年度のごみと資源の総量は約 1,221 千トンで、「ヨコハマ 3R 夢プラン」の基準年度である平成 21 年度に比べ、約 55 千トン減少しています。

表 6.3-3 横浜市のごみと資源の総量の推移

単位：トン

	平成 21 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
総量(a)+(b)	1,275,444	1,235,203 (-40,241)	1,220,905 (-54,538)	1,207,537 (-67,907)	1,194,725 (-80,719)	1,220,597 (-54,847)
総量(資源集団回収除く) (a)+(b)-(c)	1,094,673	1,054,481 (-40,191)	1,049,543 (-45,130)	1,042,312 (-52,360)	1,037,267 (-57,405)	1,067,960 (-26,713)
家庭系(a)	932,833	877,412 (-55,421)	862,301 (-70,531)	851,067 (-81,765)	835,445 (-97,387)	844,236 (-88,597)
ごみ量	611,299	586,719 (-24,580)	583,058 (-28,242)	578,938 (-32,361)	569,295 (-42,005)	581,581 (-29,718)
資源化量						
行政回収	140,762	109,971 (-30,791)	107,881 (-32,881)	106,904 (-33,858)	108,693 (-32,070)	110,018 (-30,744)
資源集団回収(c)	180,771	180,721 (-50)	171,363 (-9,409)	165,225 (-15,547)	157,458 (-23,313)	152,637 (-28,134)
事業系(b)	342,611	357,791 (15,180)	358,604 (15,993)	356,469 (13,858)	359,280 (16,669)	376,335 (33,724)
ごみ量	318,429	305,481 (-12,948)	304,440 (-13,988)	303,822 (-14,606)	301,053 (-17,375)	309,066 (-9,363)
資源化量	24,183	52,310 (28,127)	54,164 (29,981)	52,647 (28,465)	58,227 (34,044)	67,269 (43,086)

1 表示単位未満を端数処理しているため、各項目の数値とその合計が一致しない場合があります。

2 ( ) 中の数値は、平成 21 年度との差を示しています。

資料：「全市のごみと資源の総量（平成 30 年度実績）」（横浜市資源循環局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）  
「令和 2 年度 事業概要」（令和 2 年 9 月、横浜市資源循環局）

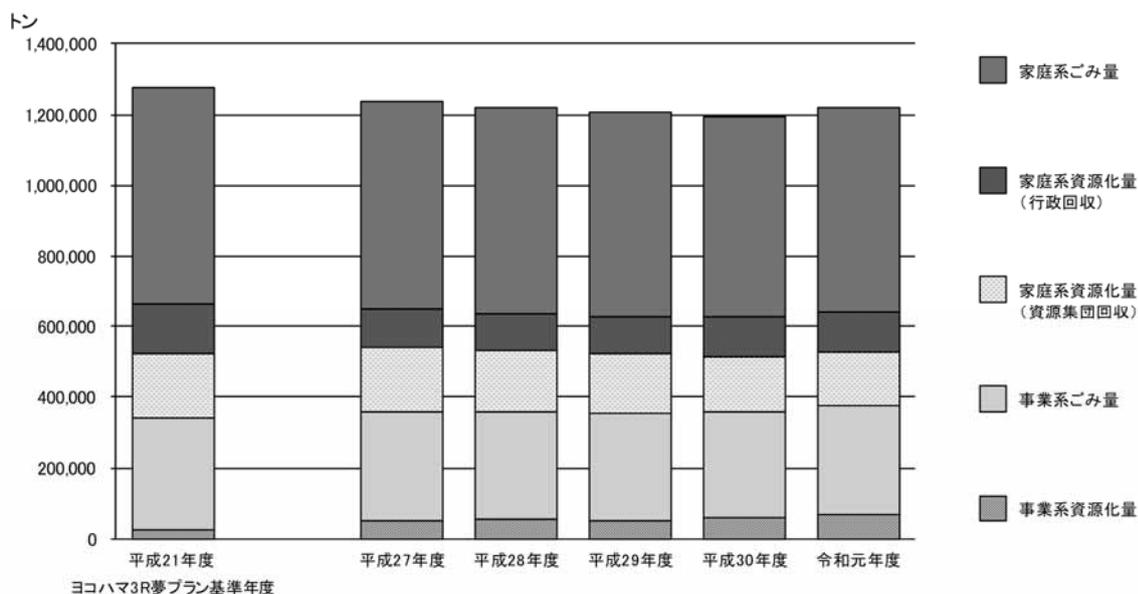


表 6.3-3 より作成

図 6.3-2 横浜市のごみと資源の総量の推移

(ウ) 建設発生土

神奈川県における新築・増改築時（非木造）の建設発生土の搬出先は、表 6.3-4 に示すとおりです。

新築・増改築時（非木造）の工事により発生する建設発生土は、約 70%が他の工事現場等で有効利用されています。

表 6.3-4 神奈川県における建設発生土の搬出先種類

単位：千m<sup>3</sup>

搬出先種類	建設発生土量
有効利用量	517.6
公共工事等での利用	0.3
他の工事現場（内陸）	0.0
ストックヤード等再利用	0.1
土地改良プラント経由の工事現場	0.2
売却	0.0
他の工事現場（海面）	0.0
採石場・砂利採取等跡地復旧	131.0
最終処分場覆土	9.2
公共工事等以外の有効利用	377.1
その他	330.1
廃棄物最終処分場（覆土以外）	0.0
ストックヤード等再利用なし	0.8
土捨場・残土処分場	329.3
場外搬出量	847.7
現場内利用量	254.7
有効利用率（％）	70.1

資料：「平成 30 年度建設副産物実態調査結果」

（令和 2 年 1 月、国土交通省総合政策局）

イ 土地利用の状況

対象事業実施区域は横浜市役所跡地です。

対象事業実施区域周辺は、東側の横浜公園、横浜スタジアムのほか、業務・商業用地及び鉄道用地として利用されています。

## ウ 関係法令・計画等

廃棄物には多種多様なものが含まれるため、関係法令・計画等も多岐にわたります。ここでは主な関係法令・計画等の概要を示します。

### (ア) 「循環型社会形成推進基本法」(平成12年6月、法律第110号)

廃棄物発生量の増大等をはじめとする廃棄物問題の解決のため、「大量生産・大量消費・大量廃棄」型の経済社会から脱却し、生産から流通、消費、廃棄に至るまでの物質の効率的な利用やりサイクルを進めることにより、資源の消費が抑制され、環境への負荷が少ない「循環型社会」を形成することが急務となっています。この法律は、このような状況を踏まえ、「循環型社会の形成」を推進する基本的な枠組みを定めた法律です。

循環型社会を構築するにあたっての国民、事業者、市町村、政府の役割が規定されており、特に、事業者・国民の「排出者責任」明確化や生産者が自ら生産する製品等について使用され廃棄物となった後まで一定の責任を負う「拡大生産者責任」の一般原則を確立しています。また、循環的な利用が行われる物品と処分が行われる物品を「廃棄物等」とし、廃棄物等のうち有用なものを「循環資源」と位置づけ、その循環的な利用を促しています。

また、この法律では処理の優先順位が初めて法定化され、発生抑制、再使用、再生利用、熱回収、適正処分という優先順位となっています。

### (イ) 「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(廃掃法/廃棄物処理法)

(昭和45年12月、法律第137号)

この法律は、廃棄物の排出を抑制するとともに、廃棄物の適正な処理(分別、保管、収集、運搬、再生、処分等)により、生活環境の保全や公衆衛生の向上を図ることを目的としたものです。

この法律の下では、廃棄物は一般廃棄物と産業廃棄物に分類され、それぞれの処理体系が整備されています。

一般廃棄物については、処理責任は市町村にあり、市町村は一般廃棄物処理計画に従って、自ら直営または委託をして、その区域内の一般廃棄物の収集、運搬、処分を行うことを定められています。

産業廃棄物については、排出事業者の自己処理が原則とされており、自ら処理できない場合には、委託基準に従って処理を委託することもできると定められています。排出事業者には、排出事業者と委託先の産業廃棄物処理業者のお互いの役割と責任を明確にした委託契約の締結や、産業廃棄物が適正に運搬、処分されたかの工程を産業廃棄物管理票(マニフェスト)により把握すること等が義務づけられています。

(ウ) 「資源の有効な利用の促進に関する法律」(資源有効利用促進法)

(平成3年4月、法律第48号)

この法律は、循環型社会を形成していくために必要な3R(リデュース・リユース・リサイクル)の取組を総合的に推進するための法律です。

事業者による製品の回収・再利用の実施などリサイクル対策の強化、製品の省資源化・長寿命化等による廃棄物の発生抑制(リデュース)、回収した製品からの部品などの再使用(リユース)のための対策の推進を図ることにより、循環型社会の形成を目指しています。

特に事業者に対して3Rの取組が必要となる業種や製品を指定し、自主的に取り組むべき具体的な内容を定めるもので、現在、10業種・69品目を指定して、製品の製造段階における3R対策、設計段階における3Rの配慮、分別回収のための識別表示、事業者による自主回収・リサイクルシステムの構築等を規定しています。

(エ) 「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(建設リサイクル法)

(平成12年5月、法律第104号)

この法律は、特定建設資材(コンクリート、コンクリート及び鉄から成る建設資材、木材、アスファルト・コンクリートの4品目)を用いた建築物等に係る解体工事またはその施工に特定建設資材を使用する新築工事等であって一定規模以上の建設工事(対象建設工事)について、その受注者等に対し、分別解体等および再資源化等を行うことを義務付けています。

その他にも、発注者による対象建設工事の事前届出の義務付け、解体工事業者の都道府県知事への登録制度が定められています。

(オ) 「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」(平成11年3月、神奈川県条例第3号)

この条例は、土砂の発生から処分に至るまでの各段階(土砂の搬出、搬入、埋立て・盛土等の堆積行為の各段階)において、土砂の適正な処理を推進することにより、県土の秩序ある利用を図るとともに、県民生活の安全を確保することを目的としています。

一定規模以上の土砂を搬出する場合は、事前に処理計画を作成し、知事に届け出る必要があります。また、一定規模以上の埋立て等を行う場合は、知事の許可が必要です。

(カ) 「神奈川県廃棄物の不適正処理の防止等に関する条例」

(平成18年12月、神奈川県条例第67号)

この条例は、一般廃棄物を中心とする小規模な不法投棄を撲滅するための「不法投棄を許さない地域環境づくり」と産業廃棄物の不適正処理に対する早期発見・早期対応のための「産業廃棄物の不適正処理対策」を狙いとして策定されています。

県、事業者、廃棄物処理業者および県民の責務を定め、各主体の連携を明確に示しています。また、土地所有者等(管理者、占有者)についても、所有地等において廃棄物の不法投棄等をされないように適正な管理に努めることとされています。

(キ)「横浜市生活環境の保全等に関する条例」(平成14年12月、横浜市条例第58号)

この条例は、「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」(平成7年3月、横浜市条例第17号)の趣旨にのっとり、事業所の設置についての規制、事業活動及び日常生活における環境の保全のための措置、その他の環境への負荷の低減を図るために必要な事項を定めることにより、現在及び将来の世代の市民の健康で文化的な生活環境を保全することを目的としています。

上記の目的を達成するため、工場等を原因とする大気汚染、水質汚濁、騒音・振動、悪臭、地盤沈下、土壌汚染といった従来型の公害問題に加え、人の活動に起因する環境に加えられる影響や地球温暖化問題をはじめとする環境問題についても条例の対象都市、市、事業者及び市民の責務を定めています。

(ク)「横浜市廃棄物等の減量化、資源化及び適正処理等に関する条例」

(平成4年9月、横浜市条例第44号)

この条例では、資源の有効な利用、快適な生活環境の保全及び公衆衛生の向上を図るため、横浜市、事業者及び市民等の責務を明らかにするとともに、減量化、資源化、廃棄物の適正処理及び地域の清潔の保持を推進するために必要な事項が定められています。

この条例に基づき、事業用大規模建築物の所有者は、廃棄物の減量やリサイクルに取り組み、減量化・資源化等計画書等の各種届出等の義務や各施策に協力するように求められています。

(ケ)「横浜市空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止等に関する条例」

(横浜市ポイ捨て・喫煙禁止条例)(平成7年9月、横浜市条例第46号)

この条例は、清潔で安全な街づくりや資源の有効な利用を促進し、快適な都市環境を確保することを目的として策定されています。

横浜市、事業者及び市民等の責務を明らかにするとともに、空き缶等及び吸い殻等の投棄の禁止、屋外の公共の場所における喫煙の禁止、空き缶等の回収及び資源化、その他の必要な事項が定められています。

(コ) 「神奈川県循環型社会づくり計画」(平成29年3月、神奈川県環境農政局)

この計画は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく廃棄物の減量その他その適正な処理に関する計画であり、同法により定められた「廃棄物の減量その他その適正な処理に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針」に即して定められています。それと同時に、神奈川県における循環型社会の形成に向けて、県民、事業者、市町村、県が適切な役割分担と連携のもと、各主体がそれぞれの役割を果たすとともに、相互に協力しながら取組を進めるための計画です。

この計画では、基本理念として、県民、事業者、市町村と県がともに目指す姿として「廃棄物ゼロ社会」が掲げられ、取組が推進されています。「廃棄物ゼロ社会」を目指し、「資源循環の推進」、「適正処理の推進」、「災害廃棄物対策」を3つの施策の柱として設定し、非常災害時を含め、安全安心な適正処理を前提に、資源循環の推進に取り組むこととしています。

また、廃棄物をめぐる最近の動向を踏まえて、「地球温暖化対策」、「食品廃棄物対策」、「建設汚泥の排出抑制及び再生利用」、「PCB廃棄物の確実な処理」、「建設廃棄物の適正処理」、「災害廃棄物対策」について、施策に盛り込むこととしています。

なお、「家庭から排出される生活系ごみ」と「事業活動による廃棄物(事業系一般廃棄物と産業廃棄物)」については、計画目標の設定及び管理が行われています。

(サ) 「横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨコハマ3R夢(スリム)プラン～」

(平成23年1月、横浜市資源循環局)

この計画は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、横浜市内の一般廃棄物の処理について定めるもので、2010年度から2025年度までを見通した長期的な計画として策定されています。

この計画では、基本理念として、「市民・事業者・行政が更なる協働のもと、3R(廃棄物のリデュース(発生抑制)、リユース(再使用)、リサイクル(再生利用)の3つのR)を推進するとともに、なお残るごみを適正に処理することで、限りある資源・エネルギーの有効活用と確保に努め、環境モデル都市として、環境負荷の低減と健全な財政運営が両立した持続可能な街を目指します。」と掲げられています。

また、「環境学習・普及啓発」、「リデュースの推進」、「家庭系ごみ対策」、「事業系ごみ対策」等に関して、具体的に取り組む施策や事業が示されています。

(シ) 第7次横浜市産業廃棄物処理指導計画(平成28年度 平成32年度)

(平成28年3月、横浜市資源循環局)

この計画は、横浜市内で発生または処理される産業廃棄物の減量化・資源化、適正処理を進めるため、横浜市の産業廃棄物行政の方向性や施策を体系化して策定したものです。

この計画では、基本理念として、「横浜市における産業廃棄物の発生抑制、再利用、再生利用および適正処理を推進するとともに、大規模災害が発生した後の速やかな復興を実現するために災害廃棄物対策に取り組み、横浜市基本構想に掲げた「持続可能な循環型社会の構築」を目指します。」と掲げられています。

「更なる3Rの推進」、「適正処理の徹底」、「大規模災害への備え」という3つの目標が定められており、目標を達成するために26の施策が展開されています。各施策の方向性や具体的な取組事項のほか、計画管理の実施についても整理されています。

(ス) 「横浜市事業用大規模建築物における廃棄物の保管場所及び再利用等の対象となる廃棄物保管場所の設置に関する指導基準」(平成31年4月、横浜市資源循環局)

この指導基準では、事業用大規模建築物および廃棄物を多量に排出する建築物を対象に、廃棄物の保管場所および再生利用等の対象となる廃棄物保管場所の設置および届出に関する事項が定められています。

なお、事業用大規模建築物とは、下記のとおり定められています。

- 1 大規模小売店舗立地法に規定する大規模小売店舗
- 2 小売店舗のうち、小売業を行うための店舗の用に供する部分の延べ床面積が、500m<sup>2</sup>を超え1,000 m<sup>2</sup>以下のもの。
- 3 事業の用に供する部分の延べ床面積が、3,000m<sup>2</sup>以上の建築物

(セ) 「横浜市環境管理計画」(平成30年11月、横浜市環境創造局)

この計画は、「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」(平成7年3月、横浜市条例第17号)に基づき、環境に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画です。昭和61年3月の策定から、環境関連の法整備や多様化・複雑化する環境問題に対応するため、改定が重ねられています。

この計画では、横浜が目指す将来の環境の姿を「あらゆる環境技術の導入やライフスタイルの変革などにより、脱炭素化に向けて温室効果ガスの排出が大きく削減しているまち」、「郊外部だけでなく都心臨海部においても身近に水とみどり豊かな自然環境があり、生物多様性の恵みを受けられる街」と定め、市民や事業者をはじめ多様な主体が連携して、将来の環境の姿の実現とともに、横浜の経済・社会の活性化や、さらなる魅力向上、持続可能な都市づくりにつなげることをとしています。

総合的な視点による基本政策や環境側面からの基本施策が整理されていますが、一般廃棄物及び産業廃棄物に関しては、「基本施策5 資源循環～循環型社会の構築～」の中で目標が設定されています。設定されている目標は、表6.3-5に示すとおりです。

表 6.3-5 「横浜市環境管理計画」における廃棄物に関する目標

項目	2025年度までの環境目標	達成の目安となる環境の状況	目標設定の考え方
一般廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・みんなが協力し合い、誰もが3R行動を実践する環境配慮型のライフスタイル・ビジネススタイルが浸透しています。</li> <li>・より環境負荷の少ないごみ処理システムが構築されています。</li> <li>・清潔できれいなまちが実現しています。</li> <li>・全ての市民がごみのことで困らない住みよいまちが実現しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総排出量(ごみと資源の総量)を2009年度比で10%以上(約13万トン)削減</li> <li>・ごみ処理に伴い排出される温室効果ガスの排出量を2009年度比で50%以上(約14万t-CO<sub>2</sub>)削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「横浜市一般廃棄物処理基本計画(ヨコハマ3R夢プラン)」に基づき、3Rの推進、とりわけ最も環境に優しいリデュース(排出抑制)の取組を進めることで、ごみと資源の総排出量を10%以上削減することを評価目標としました。</li> <li>・市全体で脱炭素化の取組を推進する中で、ごみの処理に伴い発生する温室効果ガスの削減も評価項目としました。</li> </ul>
産業廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜市内で発生又は処理される産業廃棄物の減量化・資源化、適正処理等が進んでいます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・更なる3Rの推進による最終処分量の削減</li> <li>・産業廃棄物の適正処理指導を徹底</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・依然として大量の産業廃棄物が横浜市内から排出される見込みであるため、「第7次横浜市産業廃棄物処理指導計画(2016～2020年度)」に基づく最終処分量のより一層の削減と、指導の徹底を評価項目としました。</li> </ul>

(ソ) 「石綿排出作業による大気汚染の防止に関する指導基準」

(令和2年4月、横浜市環境創造局)

この基準では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」の第90条の規定により、石綿排出作業による大気汚染を防止するため、吹き付け石綿の除去等の処理に管理する遵守事項等について定められています。

## 2 環境保全目標の設定

廃棄物・建設発生土に係る環境保全目標は、表 6.3-6 に示すとおり設定しました。

表 6.3-6 環境保全目標（廃棄物・建設発生土）

区分	環境保全目標
【工事中】 ・建物の建設 ・地下掘削	工事により発生する廃棄物及び建設発生土の発生抑制、再使用及び再生利用、並びにこれらの適正な処理・処分が行われること。
【供用後】 建物の供用	建物の供用に伴い発生する廃棄物の減量化及び適正な処理・処分が行われること。

## 3 予測及び評価等

### (1) 工事の実施により発生する産業廃棄物及び建設発生土

#### ア 予測項目

予測項目は、既存構造物の解体工事と計画建築物の新築工事に伴い発生する産業廃棄物と地下掘削工事により発生する建設発生土としました。

#### イ 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域内としました。

#### ウ 予測時期

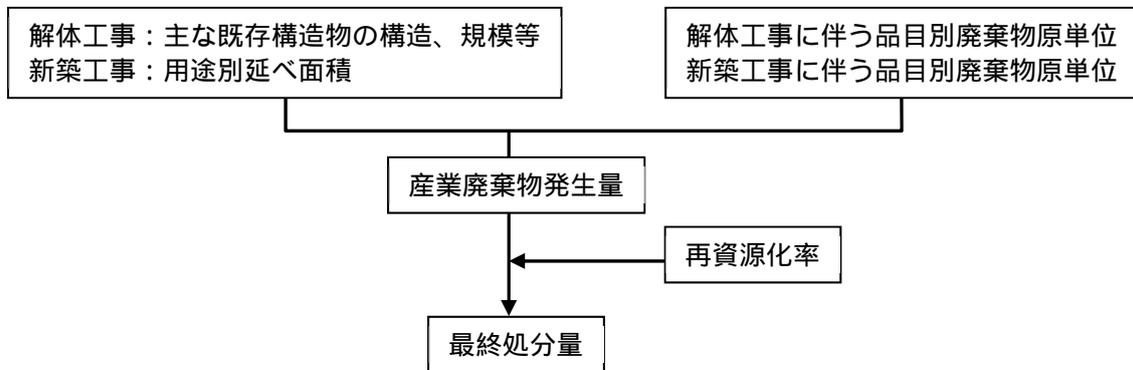
予測時期は、工事期間中としました。

## エ 予測方法

### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.3-3 に示すとおりです。

#### 【産業廃棄物】



#### 【建設発生土】

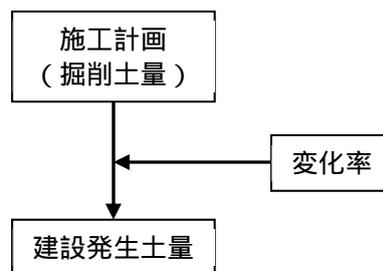


図 6.3-3 予測手順（産業廃棄物、建設発生土）

### (イ) 予測手法

本工事の実施にあたっては、行政棟を除く旧横浜市役所の建物等の解体を行うため、解体・撤去する構造物の構造・規模等から、既存構造物の解体に伴う産業廃棄物発生量を予測しました。

計画建築物の建設に伴う産業廃棄物発生量は、事業計画(計画建築物の構造・規模等)と廃棄物発生原単位から予測しました。建物の新築工事に伴う産業廃棄物の原単位は、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」(平成 24 年 11 月、(社)日本建設業連合会)に基づき、構造等に該当する値を設定しました。

工事に発生する産業廃棄物の最終処分量は、「平成 30 年度建設副産物実態調査」(令和 2 年 1 月、国土交通省総合政策局)等の既存資料を基に設定した最終処分率が適用される場合を想定して発生量に乗ずることで算出しました。

建設発生土量は、施工計画(掘削工事)の内容から掘削量を把握し、土量変化率を考慮して建設発生土量を推定しました。

オ 予測条件

(ア) 既存構造物及び計画建築物の概要

本事業の実施に伴い、解体する対象事業実施区域内の主な既存構造物の構造、規模等は表 6.3-7 に、新たに建設する計画建築物の用途別延べ面積は、表 6.3-8 に示すとおりです。

既存構造物のうち、行政棟は現位置で保全するため、解体は行いません。

また、昭和 50 年代までに建造された既存構造物については、飛散性や非飛散性の石綿（アスベスト）含有建材が使用されている可能性が高いと考えられることから、解体によるアスベストの排出量を予測することとしました。

表 6.3-7 既存構造物の概要

建物等の用途	構造 <sup>注)</sup>	竣工年	規模等	
旧横浜市役所	行政棟	SRC 造	昭和 34 年	地下 1 階、地上 8 階、延べ面積約 20,760 m <sup>2</sup>
	市会棟 1 号	SRC 造	昭和 34 年	地下 1 階、地上 4 階、延べ面積約 5,820 m <sup>2</sup>
	市会棟 2 号	RC 造	昭和 53 年	地上 3 階、延べ面積約 610 m <sup>2</sup>
	市会棟 3 号	RC 造	昭和 41 年	地上 2 階、延べ面積約 1,030 m <sup>2</sup>
	中庭棟	S 造	平成 21 年	地下 1 階、地上 1 階、延べ面積約 1,820 m <sup>2</sup>

注) SRC 造：鉄骨鉄筋コンクリート造、RC 造：鉄筋コンクリート造、S 造：鉄骨造

表 6.3-8 計画建築物の概要

用途	区分	用途別延べ面積
オフィス、大学	事務所	約 78,800 m <sup>2</sup>
ウェルネスセンター	事務所	約 5,000 m <sup>2</sup>
エデュテインメント施設	その他	約 8,900 m <sup>2</sup>
新産業創造拠点	事務所	約 3,000 m <sup>2</sup>
商業施設	店舗	約 12,800 m <sup>2</sup>
ライブビューイングアリーナ	その他	約 3,900 m <sup>2</sup>
ホテル	宿泊施設	約 17,800 m <sup>2</sup>

(イ) 発生原単位

解体工事に伴い発生する産業廃棄物の品目別発生原単位は、表 6.3-9(1)～(2)に示すとおり、「建築物の解体に伴う廃棄物の原単位調査報告書」（平成 16 年 3 月、(社)建築業協会）より整理しました。

また、新築工事に伴い発生する産業廃棄物の品目別発生原単位は、表 6.3-10 に示すとおりです。これらは、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（平成 24 年 11 月、(社)日本建設業連合会）より整理しました。

表 6.3-9(1) 品目別発生原単位（解体工事）

構造 <sup>注)</sup>	廃棄物の品目	発生原単位 (kg/m <sup>2</sup> )
SRC 造 (地下含む)	コンクリート	1.026
	アスファルト	37
	木くず(木材、樹木)	4
	金属くず	82
	混合廃棄物	9
RC 造 (地下含まず)	コンクリート	939
	アスファルト	74
	木くず(木材、樹木)	10
	金属くず	45
	混合廃棄物	21
S 造 (地下含む)	コンクリート	538
	アスファルト	33
	木くず(木材、樹木)	6
	金属くず	87
	混合廃棄物	25

注) SRC 造：鉄骨鉄筋コンクリート造、RC 造：鉄筋コンクリート造、S 造：鉄骨造  
資料：「建築物の解体に伴う廃棄物の原単位調査報告書」（平成 16 年 3 月、(社)建築業協会）

表 6.3-9(2) 品目別発生原単位（解体工事）

構造 <sup>注)</sup>	品目別発生原単位 (kg/m <sup>2</sup> )	
	飛散性アスベスト	非飛散性アスベスト
SRC 造(地下含む)	4.6	1.0
S 造(地下含む)	3.9	12.4
RC 造(地下なし)	1.3	0.5

注) SRC 造：鉄骨鉄筋コンクリート造、RC 造：鉄筋コンクリート造、S 造：鉄骨造  
「建築物の解体に伴う廃棄物の原単位調査報告書」（平成 16 年 3 月、(社)建築業協会）の平成 14 年度調査データより、飛散性アスベスト及び非飛散性アスベスト（スレート、P タイル）の廃棄物量を集計し、平均化しました。

表 6.3-10 品目別発生原単位（新築工事）

廃棄物の種類	発生原単位 (kg/m <sup>2</sup> )					
	事務所		店舗	宿泊施設	その他	
	10,000 m <sup>2</sup> 以上	6,000 m <sup>2</sup> 未満	10,000 m <sup>2</sup> 以上	10,000 m <sup>2</sup> 以上	10,000 m <sup>2</sup> 未満	6,000 m <sup>2</sup> 未満
コンクリートがら	9.8	10.5	7.1	9.2	11.8	9.1
アスファルト・ コンクリートがら	2.9	3.0	4.0	1.7	4.9	1.3
ガラス陶磁器	1.9	1.8	2.3	1.9	1.7	2.3
廃プラスチック	1.5	1.3	1.0	1.6	1.7	2.9
金属くず	1.8	1.4	1.4	3.2	0.6	3.1
木くず	2.0	2.5	1.3	1.5	2.6	5.3
紙くず	0.8	1.4	0.6	1.2	0.6	1.0
石膏ボード	1.8	3.0	1.7	3.7	2.2	3.4
その他	4.1	5.2	3.3	2.1	6.3	1.9
混合廃棄物	6.0	11.1	3.4	7.3	8.8	11.2

資料：「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（平成 24 年 11 月、(社)日本建設業連合会）

(ウ) 再資源化率

工事に発生する産業廃棄物の再資源化率は、表 6.3-11 に示すとおり、「平成 30 年度建設副産物実態調査」(令和 2 年 1 月、国土交通省総合政策局)等を基に設定した再資源化率が適用される場合を想定して、発生量に乗ずることで算出しました。

表 6.3-11 産業廃棄物の再資源化率

廃棄物の種類	再資源化率(%)	資料
コンクリートがら	100.0	1
アスファルト・コンクリートがら	100.0	1
ガラス陶磁器	87.2	2
廃プラスチック	82.6	1
金属くず	97.9	1
木くず	98.8	2
紙くず	97.6	1
石膏ボード	79.4	1
その他	95.5	3
混合廃棄物	87.4	1

資料 1: 「平成 30 年度建設副産物実態調査結果(建設廃棄物の再資源化等率)」(令和 2 年 1 月、国土交通省総合政策局)より、「新築・増改築(非木造)」の神奈川県値を適用しました。

資料 2: 「第 7 次横浜市産業廃棄物処理指導計画 平成 28 年度 平成 32 年度」(平成 28 年 3 月、横浜市資源循環局)より、「建築業における産業廃棄物の最終処分率(平成 32 年予測)」から算出した値を適用しました。

資料 3: 「平成 24 年度建設副産物実態調査結果」(平成 26 年 3 月、国土交通省総合政策局)より、「新築・増改築(非木造)」の神奈川県値を適用しました。

## カ 予測結果

### (ア) 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物

既存構造物の解体により発生する産業廃棄物及びアスベストの発生量の予測結果は、表 6.3-12 に示すとおりです。

既存構造物の解体により発生する産業廃棄物発生量は3,814.2トン、アスベストは65.3トンと予測します。

既存構造物の解体により発生する産業廃棄物発生量に、各品目の再資源化率を適用した場合、既存構造物の解体により発生する産業廃棄物の最終処分量は、32.2トンと予測します。

アスベストについては、「大気汚染防止法」や「横浜市生活環境の保全等に関する条例」等の法令等に基づき、工事着手前に石綿含有建築材料の使用状況を調査し、使用が確認された場合には、飛散等のないよう適切な措置を講じた上で除去し、全量を適正に処理します。

表 6.3-12 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物発生量及び最終処分量

単位：トン

区分	構造	産業廃棄物					アスベスト	
		コンクリート	アスファルト	木くず (木材 樹木)	金属くず	混合 廃棄物	飛散性	非飛散性
市会棟1号	SRC造	6.0	215.3	23.3	477.2	52.4	27.0	5.8
市会棟2号	RC造	572.8	45.1	6.1	27.5	12.8	0.8	0.3
市会棟3号	RC造	967.2	76.2	10.3	46.4	21.6	1.3	0.5
中庭棟	S造	979.2	60.1	10.9	158.3	45.5	7.1	22.5
発生量		2,525.2	396.7	50.6	709.4	132.3	36.2	29.1
		3,814.2					65.3	
再資源化率 <sup>注)</sup> (%)		100.0	100.0	98.8	97.9	87.4		
最終処分量 = -( × /100)		0.0	0.0	0.6	14.9	16.7	36.2	29.1
		32.2					65.3	

注) 再資源化率は、表 6.3-11 に示した再資源化率より設定しました。

(イ) 計画建築物の建設により発生する産業廃棄物

計画建築物の建設により発生する産業廃棄物の種類及び量の予測結果は、表6.3-13に示すとおりです。

計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量は、合計で4,356トンと予測します。

計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量に、各品目の再資源化率を適用した場合、計画建築物の建設により発生する産業廃棄物の最終処分量は、267.2トンになると予測します。

表 6.3-13 計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量及び最終処分量

単位：トン

区分	用途	コンクリート がら	アスコン がら	ガラス 陶磁器	廃プラス チック	金属 くず	木くず	紙くず	石膏 ボード	その他	混合 廃棄物
発生量 (トン)	オフィス、大学	772	229	150	118	142	158	63	142	323	473
	ウェルネス センター	53	15	9	7	7	13	7	15	26	56
	エデュテインメ ント施設	105	44	15	15	5	23	5	20	56	78
	新産業 創造拠点	32	9	5	4	4	8	4	9	16	33
	商業施設	91	51	29	13	18	17	8	22	42	44
	ライブビューイ ングアリーナ	35	5	9	11	12	21	4	13	7	44
	ホテル	164	30	34	28	57	27	21	66	37	130
	合計	1,251	383	251	196	245	265	113	286	508	857
4,356											
再資源化率(%) <sup>注1)</sup>		100.0	100.0	87.2	82.6	97.9	98.8	97.6	79.4	95.5	87.4
最終 処分量 (トン) <small>注2年)</small>	合計	0.0	0.0	32.2	34.2	5.2	3.2	2.7	59.0	22.9	108.0
		267.2									

注1) 再資源化率は、表 6.3-11 に示した再資源化率より設定しました。

注2)  $\text{再資源化率} = \frac{\text{再資源化量}}{\text{発生量}} \times 100$

(ウ) 地下掘削により発生する建設発生土

地下掘削により発生する建設発生土量及び搬出土量は、表 6.3-14 に示すとおりです。

地下掘削により発生する建設発生土量は約 35,917 m<sup>3</sup>、搬出土量としては約 43,100 m<sup>3</sup>と予測します。なお、対象事業実施区域内に建設発生土の仮置場を設定することが難しいため、現場内利用は行わず、建設発生土は全量を対象事業実施区域外に搬出します。

表 6.3-14 建設発生土量及び搬出土量

掘削土量	現場内利用量	建設発生土量 = -	変化率 <sup>注)</sup>	搬出土量 = ×
約 35,917 m <sup>3</sup> (残土+掘削)	0 m <sup>3</sup>	約 35,917 m <sup>3</sup>	1.20	約 43,100 m <sup>3</sup>

注) 掘削された土は、ほぐされるため、搬出される際には量が多くなります。これを変化率として土質に応じた係数が「設計業務数量算出基準」(平成 29 年 4 月、横浜市道路局)に示されています。対象事業実施区域の土質区分は埋土であり、礫を多く含んでいるため、変化率は 1.20 としました。

キ 環境の保全のための措置

工事中の廃棄物の発生抑制及び建設発生土の発生抑制のため、表 6.3-15 に示す環境の保全のための措置を実施します。

これら環境の保全のための措置を工事期間中に常に講ずることで、廃棄物の最終処分量を減量化できるものと考えます。

表 6.3-15 環境の保全のための措置（工事中に発生する廃棄物及び建設発生土）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 地下掘削 建物の建設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設資材等の搬入にあたっては、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図ります。</li> <li>・工事現場内に廃棄物保管場所を設置して、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮することで、再利用・再生利用に寄与します。</li> <li>・工事関係者に対して、廃棄物の減量化及び分別の徹底を啓発します。</li> <li>・特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事現場内で分別を行い、極力資源化に努めます。</li> <li>・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託し、産業廃棄物管理票を交付して運搬・処分先を明確にし、適正に処理します。</li> <li>・産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台カバー等を使用するなど適切な対策を講じます。</li> <li>・建設発生土は、搬出運搬時に飛散等が生じないように荷台カバー等を使用するなど適切な対策を講じ、適切な処分場等の受入先へ搬出していきます。</li> <li>・アスベストの収集、運搬及び処分にあたっては、法令等に基づき、梱包による飛散防止の対策を実施するなど適切な処理・処分を行います。</li> </ul>

ク 評価

既存構造物の解体により発生する産業廃棄物は3,814.2トン、アスベストは65.3トン発生し、このうち産業廃棄物についてはほとんどが再資源化され、32.2トンが最終処分されると予測します。

計画建築物の建設により発生する産業廃棄物は4,356トン発生し、このうち267.2トンが最終処分されると予測します。

「横浜市環境管理計画」等を踏まえ、本事業の工事に際しては、建築資材等の搬入における過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図るとともに、工事現場内での分別保管の徹底等により産業廃棄物の減量化、再利用・再生利用に努めていきます。

また、工事に伴って建設発生土が約35,917m<sup>3</sup>発生すると予測しますが、適切な処分場等の受入先へ搬出していきます。

アスベストについては、法令等に基づき、適切な処理・処分を行います。

このように、工事中には、産業廃棄物及び建設発生土の発生抑制、減量化、再利用・再資源化に向けた環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「工事により発生する廃棄物及び建設発生土の発生抑制、再使用及び再生利用、並びにこれらの適正な処理・処分が行われること。」は達成できるものと考えます。

(2) 供用後に発生する廃棄物

ア 予測項目

予測項目は、建物の供用に伴い、オフィス、宿泊施設等から発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物の発生量としました。

イ 予測地域・地点

予測地域及び予測地点は、対象事業実施区域としました。

ウ 予測時期

予測時期は、供用後、事業活動が平常の状態になる時期としました。

エ 予測方法

(ア) 予測手順

予測手順は、図 6.3-4 に示すとおりです。

【事業系一般廃棄物・産業廃棄物】

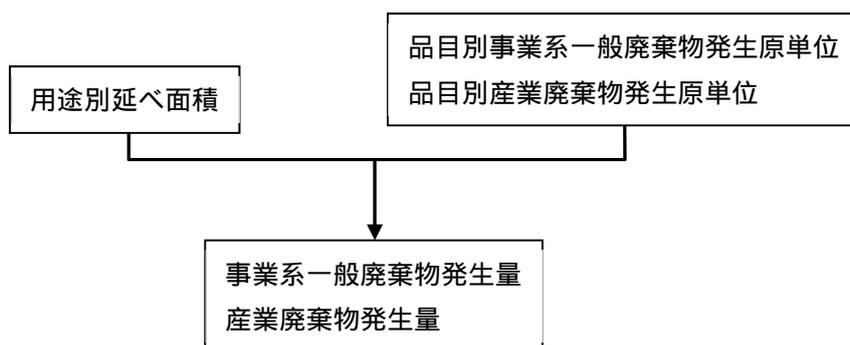


図 6.3-4 予測手順（事業系一般廃棄物、産業廃棄物）

(イ) 予測手法

建物の供用に伴い発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物の発生量は、既存資料を基に設定した単位面積あたりの品目別事業系一般廃棄物及び産業廃棄物発生原単位に各用途の延べ面積を乗ずることで予測しました。

オ 予測条件

(ア) 計画建築物の概要

計画建築物の用途別延べ面積は、表 6.3-16 に示すとおりです。

表 6.3-16 計画建築物の概要

用途	区分	用途別延べ面積
オフィス、大学	事務所	約 78,800 m <sup>2</sup>
ウェルネスセンター	事務所	約 5,000 m <sup>2</sup>
エデュテインメント施設	その他	約 8,900 m <sup>2</sup>
新産業創造拠点	事務所	約 3,000 m <sup>2</sup>
商業施設	店舗	約 12,800 m <sup>2</sup>
ライブビューイングアリーナ	その他	約 3,900 m <sup>2</sup>
ホテル	宿泊施設	約 17,800 m <sup>2</sup>
店舗 計		約 12,800 m <sup>2</sup>
事務所 計		約 86,800 m <sup>2</sup>
宿泊施設 計		約 17,800 m <sup>2</sup>
その他 計		約 12,800 m <sup>2</sup>

(イ) 発生原単位

計画建築物から発生する廃棄物の予測排出量原単位は、表 6.3-17 に示すとおり「事業用大規模建築物における廃棄物の保管場所及び再生利用等の対象となる廃棄物保管場所の設置に関する指導基準」(平成 31 年 4 月、横浜市資源循環局)より整理しました。

また、事業系一般廃棄物及び産業廃棄物の組成割合は、表 6.3-18 に示すとおり、「東京都環境科学研究所年報」(平成 12 年 11 月、東京都環境科学研究所)の平成 11 年度排出源等ごみ性状調査の結果を引用しました。

これらの排出量原単位及び組成割合を基に、各用途の単位面積あたりの事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生原単位は、表 6.3-19 に示すとおりとしました。

表 6.3-17 事業用大規模建築物における廃棄物の予測排出量原単位

区分	廃棄物				資源物
	予測排出量 原単位	比重	3,000 m <sup>2</sup> あたりの 予測排出量		3,000 m <sup>2</sup> あたりの 資源物係数 保管場所面積 m <sup>2</sup> /3 日
			重量 kg/2 日	体積 m <sup>3</sup> /2 日	
店舗 <sup>注1)</sup>	0.05	0.15	300	2	4
事務所 <sup>注2)</sup>	0.04	0.12	240	2	2
宿泊施設 <sup>注3)</sup>	0.06	0.15	360	2.4	3
その他	0.04	0.12	240	2	2

注 1) 「物販中心の店舗・専門店棟」の値を示しています。

注 2) 「社員食堂あり」の値を示しています。

注 3) 「宴会場なし」の値を示しています。

資料：「事業用大規模建築物における廃棄物の保管場所及び再生利用等の対象となる廃棄物保管場所の設置に関する指導基準」(平成 31 年 4 月、横浜市資源循環局)

表 6.3-18 事業系一般廃棄物及び産業廃棄物の組成割合

単位：%

区分		店舗	事務所	宿泊施設	その他
事業系 一般廃棄物	紙類 <sup>注1)</sup>	33.3	71.5	37.9	33.3
	厨芥	35.8	5.0	22.3	35.8
	繊維	5.3	0.9	2.3	5.3
	草木・その他可燃物	1.5	1.0	6.8	1.5
産業廃棄物	プラスチック <sup>注2)</sup>	10.1	8.1	14.9	10.1
	ゴム・皮革	0.1	0.1	0.7	0.1
	ガラス <sup>注3)</sup> ・石・陶磁器	6.5	3.9	8.5	6.5
	金属類 <sup>注4)</sup>	6.5	8.9	6.6	6.5
	その他不燃物	1.0	0.7	0.1	1.0
合計		100.0	100.0	100.0	100.0

注1) 紙類：新聞紙、雑誌、書籍、ダンボール、容器包装類、OA用紙等

注2) プラスチック：包装フィルム、ペットボトル、その他ボトル、バック・カップ類、食品トレイ等

注3) ガラス：リターナブびん、ワンウェイビン等

注4) 金属類：鉄類、非鉄金属等

1) 店舗は「保管・加工・各種小売業」、事務所は「大規模事業所」、宿泊施設は「理美容・宿泊・宗教・教育」、その他は「保管・加工・各種小売業」（娯楽業を含む）において発生した不要物の割合を用いました。

2) 四捨五入の関係から合計値が合わない場合があります。

資料：「東京都環境科学研究所年報」（平成12年11月、東京都環境科学研究所）

表 6.3-19 単位面積あたりの事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生原単位

単位：g/m<sup>2</sup>・日

廃棄物の種類	品目別発生原単位				
	店舗	事務所	宿泊施設	その他	
事業系 一般廃棄物	紙類	16.7	28.6	22.7	13.3
	厨芥	17.9	2.0	13.4	14.3
	繊維	2.7	0.4	1.4	2.1
	草木・その他可燃物	0.8	0.4	4.1	0.6
	計	38.1	31.4	41.6	30.3
産業廃棄物	プラスチック	5.1	3.2	8.9	4.0
	ゴム・皮革	0.1	0.0	0.4	0.0
	ガラス・石・陶磁器	3.3	1.6	5.1	2.6
	金属類	3.3	3.6	4.0	2.6
	その他不燃物	0.5	0.3	0.1	0.4
計	12.3	8.7	18.5	9.6	

## カ 予測結果

供用後に発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生量は、表 6.3-20 に示すとおりです。

計画建築物から発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物は、店舗からは1日あたり645.1kg、事務所からは1日あたり3,480.7kg、宿泊施設からは1日あたり1,069.8kg、その他からは1日あたり510.7kg発生すると予測します。

計画建築物から発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物は、計画建築物内に整備する廃棄物保管施設において分別保管、分別排出を図るほか、処理にあたっては、取り扱う廃棄物の種類に応じ、神奈川県知事または横浜市長の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者に委託し、委託先で適正に処理される予定です。

表 6.3-20 供用後に発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生量

廃棄物の種類		発生原単位 (g/m <sup>2</sup> ・日)	延べ面積 (m <sup>2</sup> )	廃棄物発生量 <sup>注)</sup> (kg/日)	
				= × / 1,000	
店舗	事業系 一般廃棄物	紙類	16.7	12,800	213.8
		厨芥	17.9		229.1
		繊維	2.7		34.6
		草木・その他可燃物	0.8		10.2
	産業廃棄物	プラスチック	5.1		65.3
		ゴム・皮革	0.1		1.3
		ガラス・石・陶磁器	3.3		42.2
		金属類	3.3		42.2
		その他不燃物	0.5		6.4
	合計		50.4		
事務所	事業系 一般廃棄物	紙類	28.6	86,800	2,482.5
		厨芥	2.0		173.6
		繊維	0.4		34.7
		草木・その他可燃物	0.4		34.7
	産業廃棄物	プラスチック	3.2		277.8
		ゴム・皮革	0.0		0.0
		ガラス・石・陶磁器	1.6		138.9
		金属類	3.6		312.5
		その他不燃物	0.3		26.0
	合計		40.1		
宿泊施設	事業系 一般廃棄物	紙類	22.7	17,800	404.1
		厨芥	13.4		238.5
		繊維	1.4		24.9
		草木・その他可燃物	4.1		73.0
	産業廃棄物	プラスチック	8.9		158.4
		ゴム・皮革	0.4		7.1
		ガラス・石・陶磁器	5.1		90.8
		金属類	4.0		71.2
		その他不燃物	0.1		1.8
	合計		60.1		
その他	事業系 一般廃棄物	紙類	13.3	12,800	170.2
		厨芥	14.3		183.0
		繊維	2.1		26.9
		草木・その他可燃物	0.6		7.7
	産業廃棄物	プラスチック	4.0		51.2
		ゴム・皮革	0.0		0.0
		ガラス・石・陶磁器	2.6		33.3
		金属類	2.6		33.3
		その他不燃物	0.4		5.1
	合計		39.9		
総 計			130,200	5,706.3	

注) 小数点以下第2位を四捨五入しています。

#### キ 環境の保全のための措置

建物の供用に伴い発生する事業系一般廃棄物並びに産業廃棄物の発生抑制、資源化及び適正処理に貢献していくという観点から、表 6.3-21 に示す環境の保全のための措置を実施します。

表 6.3-21 環境の保全のための措置（供用後に発生する廃棄物）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の供用	【計画立案時】 ・計画建築物内に整備する廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な規模の施設とします。 【供用後】 ・店舗、事務所等の入居テナントに対して、事業系一般廃棄物及び産業廃棄物の発生抑制及び分別搬出の徹底と、減量化や資源の再利用・再生利用に努めることを重要事項説明書に記載し、協力を促していきます。

#### ク 評価

建物の供用に伴い、計画建築物から発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物は、店舗からは1日あたり645.1kg、事務所からは1日あたり3,480.7kg、宿泊施設からは1日あたり1,069.8kg、その他からは1日あたり510.7kg発生すると予測します。

本事業の実施にあたっては、計画建築物内に整備する廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な規模の施設とします。また、店舗、事務所等の各入居テナントに対して、事業系一般廃棄物及び産業廃棄物の発生抑制及び分別搬出の徹底と、減量化や資源の再利用・再生利用に努めることを重要事項説明書に記載し、協力を促していきます。

このように、計画立案時や供用後に廃棄物の発生抑制、資源化及び適正処理に資する環境の保全のための措置を適切に講ずることで、環境保全目標「建物の供用に伴い発生する廃棄物の適正な処理・処分が行われること。」は達成できるものと考えます。

## 6.4 大氣質



## 6.4 大気質

本事業の実施により、工事中は建設機械の稼働、工事用車両の走行及び既存構造物の解体工事に伴うアスベスト等の処理、供用後は建物の供用及び関連車両の走行が周辺地域の大气環境に影響を及ぼすおそれがあります。

そのため、本事業の工事期間中及び供用後に排出する大气汚染物質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質等）による影響を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【建設機械の稼働に伴う大气環境（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）への影響】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>公定法による対象事業実施区域内における二酸化窒素濃度は、二期調査での期間平均値が0.012～0.022ppm、日平均値の最高値が0.015～0.040ppmでした。</li> <li>対象事業実施区域内における浮遊粒子状物質濃度は、二期調査での期間平均値が0.012～0.014mg/m<sup>3</sup>、日平均値の最高値が0.019～0.025mg/m<sup>3</sup>でした。</li> <li>簡易測定法による対象事業実施区域内における二酸化窒素濃度は、二期調査での期間平均値が0.012～0.025ppm、日平均値の最高値が0.017～0.041ppmでした。</li> <li>対象事業実施区域付近の風速については、二期調査での期間平均値が2.4m/s、1時間値の最高値が5.8～7.5m/s、日平均値の最高値が4.1～4.4m/sでした。</li> </ul>	p.6.4-10～ p.6.4-11、 p.6.4-14～ p.6.4-15
環境保全目標	二酸化窒素、浮遊粒子状物質 <ul style="list-style-type: none"> <li>年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</li> <li>1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</li> </ul>	p.6.4-19
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設機械の稼働による窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量が最大になると想定される1年間の最大着地濃度（年平均値）出現地点は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに南側敷地境界上に出現すると考えられ、二酸化窒素の影響濃度は0.013ppm、浮遊粒子状物質は0.0030mg/m<sup>3</sup>となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は、二酸化窒素で41.9%、浮遊粒子状物質で12.0%であると予測します。この二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間98%値で0.051ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の2%除外値で0.052mg/m<sup>3</sup>に換算されます。</li> <li>建設機械の稼働による窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量が最大になると想定される日ピーク時の最大着地濃度（1時間値）出現地点は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに南側の風が吹くときに北側敷地境界上に出現すると考えられ、二酸化窒素の影響濃度は0.070ppm、浮遊粒子状物質は0.071mg/m<sup>3</sup>と予測します。</li> </ul>	p.6.4-33～ p.6.4-39
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>最新の排出ガス対策型建設機械を極力採用します。</li> <li>工事計画の策定にあたっては、施工計画を十分に検討し、工事の平準化、集中稼働を回避するなどの建設機械の効率的稼働に努めます。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>建設機械の省燃費運転を推進します。</li> <li>正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li> <li>工事区域境界には仮囲いを設置します。</li> <li>建設発生土の搬出の際は、荷台カバーの活用等の飛散防止のための措置を行います。</li> </ul>	p.6.4-40
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、工事中においては、大気質への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」「1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」は達成されるものと考えます。二酸化窒素濃度は、環境保全目標「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.04ppmを超えないこと」を上回ると予測しましたが、現地調査における日平均値の最大値（冬季に0.04ppm）が既に環境保全目標と同値であることを踏まえ、環境の保全のための措置を徹底することで、極力、工事中の二酸化窒素濃度が予測結果を超過することがないように努めていきます。</li> </ul>	p.6.4-40

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【工事用車両の走行に伴う大気環境（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）への影響】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>簡易測定法による対象事業実施区域周辺の道路沿道における二酸化窒素濃度は、二季調査での期間平均値が0.015～0.033ppmであり、日平均値の最高値が0.018～0.052ppmでした。</li> <li>対象事業実施区域付近の風速については、二季調査での期間平均値が2.4m/s、1時間値の最高値が5.8～7.5m/s、日平均値の最高値が4.1～4.4m/sでした。</li> </ul>	p.6.4-11、 p.6.4-14～ p.6.4-15
環境保全目標	<p>二酸化窒素、浮遊粒子状物質</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</li> <li>1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</li> </ul>	p.6.4-19
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の工事用車両（大型車）の走行台数が最大になる1年間の工事用車両の走行に伴う将来濃度は、二酸化窒素で0.018131～0.018254ppm、浮遊粒子状物質で0.0220150～0.0220262mg/m<sup>3</sup>となり、将来濃度に対する本事業の工事用車両の走行による影響割合は、二酸化窒素で0.01～0.11%、浮遊粒子状物質で0.001～0.010%であると予測します。この二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間98%値で0.038ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の2%除外値で0.049mg/m<sup>3</sup>に換算されます。</li> </ul>	p.6.4-48～ p.6.4-50
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</li> <li>土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数の調整に努めます。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて工事用車両のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>工事用車両の整備・点検を徹底します。</li> <li>建設発生土の搬出の際は、荷台カバーの活用等の飛散防止のための措置を行います。</li> </ul>	p.6.4-51
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、工事中においては、更なる影響低減に向け、環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」「1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.4-51

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【解体工事の実施に伴うアスベストの飛散等による影響】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現地調査は実施していません。</li> </ul>	-
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石綿含有建材の使用が確認された場合において、石綿排出作業を実施する際は、法令等に基づいた飛散防止措置等を行い、周辺環境へ石綿を飛散させないこと。</li> </ul>	p.6.4-19
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存構造物の解体工事にあたっては、「大気汚染防止法」や「横浜市生活環境の保全等に関する条例」等の法令等に基づき、工事着手前に石綿含有建築材料の使用状況を調査し、使用が確認された場合には、飛散等のないよう適切な措置を講じた上で法令等に従って適切に除去していきます。</li> <li>・本事業では、これら内容を遵守し、横浜市の指導等に従い、適切な対応を図っていくため、対象事業実施区域周辺への影響はないと予測します。</li> </ul>	p.6.4-54～ p.6.4-55
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・解体に先立ち、対象事業実施区域内の既存構造物については、石綿含有建材の有無の確認とその特性について調査を行います。</li> <li>・石綿含有建材の使用が確認された場合には、周辺に石綿が飛散しないよう、法令等に基づく、その石綿含有建材の種類に応じた適切な除去方法を選択し、確実に実施していきます。</li> <li>・解体時には「大気汚染防止法」や「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づく届出を行い、モニタリング調査を実施するとともに、適正に処理を行います。</li> <li>・アスベストの使用状況の調査結果については、地域住民等に対して解体工事着手前にできる限り速やかに掲示により公表します。</li> <li>・解体対象となる既存構造物におけるアスベストの使用状況及び除去作業の結果については、環境影響評価手続の事後調査報告書において報告します。</li> </ul>	p.6.4-56
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物の建設（解体工事）時には、予測結果に示すとおり、石綿含有建材が使用されていた場合にはアスベストが飛散しないよう、法令等に基づく適正な対応を図っていくことから、環境保全目標「石綿含有建材の使用が確認された場合において、石綿排出作業を実施する際は、法令等に基づいた飛散防止措置等を行い、周辺環境へ石綿を飛散させないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.4-56

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【建物の供用に伴う大気環境（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）への影響】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公定法による対象事業実施区域内における二酸化窒素濃度は、二季調査での期間平均値が 0.012～0.022ppm、日平均値の最高値が 0.015～0.040ppm でした。</li> <li>・対象事業実施区域内における浮遊粒子状物質濃度は、二季調査での期間平均値が 0.012～0.014mg/m<sup>3</sup>、日平均値の最高値が 0.019～0.025mg/m<sup>3</sup> でした。</li> <li>・簡易測定法による対象事業実施区域内における二酸化窒素濃度は、二季調査での期間平均値が 0.012～0.025ppm、日平均値の最高値が 0.017～0.041ppm でした。</li> <li>・対象事業実施区域付近の風速については、二季調査での期間平均値が 2.4m/s、1 時間値の最高値が 5.8～7.5m/s、日平均値の最高値が 4.1～4.4m/s でした。</li> </ul>	p.6.4-10～ p.6.4-11、 p.6.4-14～ p.6.4-15
環境保全目標	<p>二酸化窒素、浮遊粒子状物質</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>・日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間 98% 値が 0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の 2% 除外値が 0.10mg/m<sup>3</sup> を超えないこと。</li> <li>・1 時間値：二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup> を超えないこと。</li> </ul>	p.6.4-19
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設備機器の稼働に伴って排出される二酸化窒素の最大着地濃度（年平均値）出現地点は対象事業実施区域南側約 360m で、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響濃度は 0.0000046ppm となり、影響割合は 0.026% であると考えます。</li> <li>・地下駐車場の利用に伴って排出される二酸化窒素の最大着地濃度（年平均値）出現地点は対象事業実施区域北側敷地境界上で、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響濃度は二酸化窒素で 0.0000024ppm、浮遊粒子状物質で 0.000008mg/m<sup>3</sup> となり、影響割合は二酸化窒素で 0.013%、浮遊粒子状物質で 0.004% であると考えます。</li> <li>・上記結果の合成による二酸化窒素の最大着地濃度出現地点は、対象事業実施区域南側約 360m で、影響濃度は 0.0000046ppm となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は 0.026% であると考えます。</li> <li>・建物の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値は、二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値で 0.039ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2% 除外値で 0.049mg/m<sup>3</sup> に換算されます。</li> </ul>	p.6.4-62～ p.6.4-67
環境の保全のための措置の概要	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設備機器については、極力最新の省エネルギー型機器を採用するなど、排出ガス対策に努めます。</li> <li>・計画建築物の熱負荷低減により、設備機器利用による排出ガスの排出量を抑制します。</li> </ul> <p>【計画建築物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷さばき車両等については、使用用途に応じた適切な排気量の自動車や、低燃費自動車の採用を依頼していきます。</li> <li>・地下駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。</li> </ul>	p.6.4-68
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、計画建築物の供用後においては、影響低減に向けた環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間 98% 値が 0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の 2% 除外値が 0.10mg/m<sup>3</sup> を超えないこと。」「1 時間値：二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup> を超えないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.4-68

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【関連車両の走行に伴う大気環境（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）への影響】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>簡易測定法による対象事業実施区域周辺の道路沿道における二酸化窒素濃度は、二季調査での期間平均値が0.015～0.033ppmであり、日平均値の最高値が0.018～0.052ppmでした。</li> <li>対象事業実施区域付近の風速については、二季調査での期間平均値が2.4m/s、1時間値の最高値が5.8～7.5m/s、日平均値の最高値が4.1～4.4m/sでした。</li> </ul>	p.6.4-11、 p.6.4-14～ p.6.4-15
環境保全目標	<p>二酸化窒素、浮遊粒子状物質</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</li> <li>1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</li> </ul>	p.6.4-19
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画建築物供用後の本事業の関連車両の走行に伴う将来濃度は、二酸化窒素で0.018118～0.018228ppm、浮遊粒子状物質で0.0220111～0.0220188mg/m<sup>3</sup>となり、将来濃度に対する本事業の関連車両の走行による影響割合は、二酸化窒素で0.02～0.12%、浮遊粒子状物質で0.001～0.006%であると考えます。この二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間98%値で0.038ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の2%除外値で0.049mg/m<sup>3</sup>に換算されます。</li> </ul>	p.6.4-71～ p.6.4-73
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷さばき車両等については、使用用途に応じた適切な排気量の自動車や、低燃費自動車を採用していきます。</li> <li>従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を推奨していきます。</li> <li>施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、自動車利用の抑制に努めます。</li> <li>従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。</li> </ul>	p.6.4-74
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、計画建築物の供用後においては、影響低減に向けた環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」「1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.4-74

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 大気質の状況
- イ 気象の状況
- ウ 地形、工作物の状況
- エ 土地利用の状況
- オ 大気汚染物質の主要発生源の状況
- カ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

既存資料調査は、対象事業実施区域及び周辺としました。

現地調査の実施地点は図 6.4-1 に示すとおりです。

### (3) 調査時期

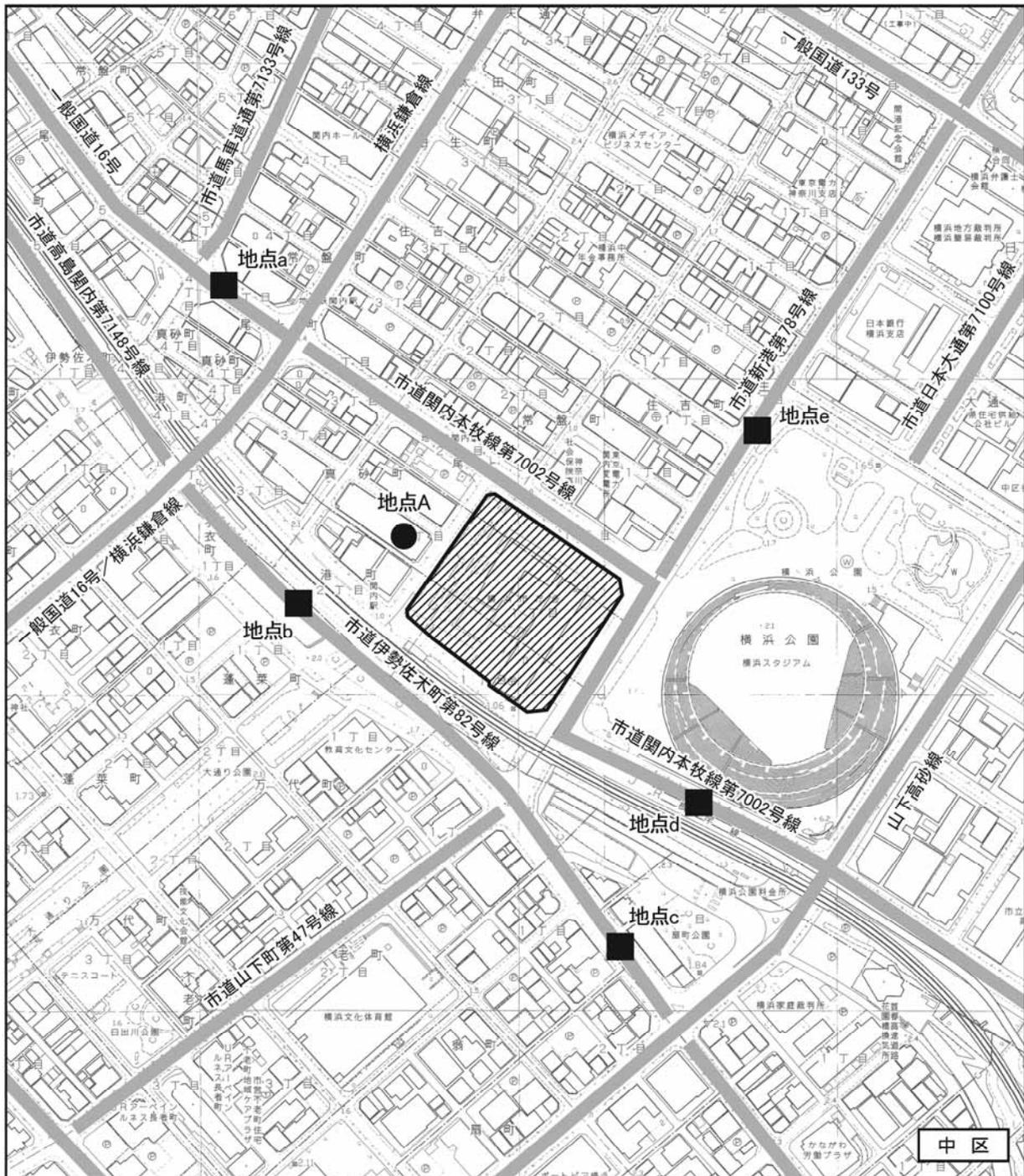
既存資料調査は、入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

現地調査の調査実施日時は、表 6.4-1 に示すとおりです。

表 6.4-1 調査実施日時

調査項目	調査時期	日時
大気質及び気象の状況 <sup>注)</sup>	冬季	令和2年2月15日(土)0時~2月21日(金)24時
	夏季	令和2年6月17日(水)0時~6月23日(火)24時
大気汚染物質の 主要発生源の状況	平日	令和2年1月23日(木)7時~1月24日(金)7時
	休日	令和2年1月26日(日)7時~1月27日(月)7時

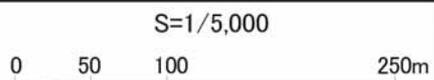
注)簡易測定法による窒素酸化物の測定については、調査開始日前日の10時から調査終了日の10時に実施しました。



凡例

-  対象事業実施区域
-  大気質（公定法・簡易測定法）及び気象調査地点
-  道路沿道大気質（簡易測定法）及び自動車交通量調査地点

図6.4-1 大気質・気象調査地点図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）

(4) 調査方法

ア 大気質及び気象の状況

(ア) 既存資料調査

対象事業実施区域周辺の大気汚染常時監視局における大気質及び気象の測定結果を整理することとしました。

(イ) 現地調査

現地調査の測定方法は表 6.4-2(1)、使用した測定機器は表 6.4-2(2)に示すとおりです。

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和 53 年 7 月、環境庁告示第 38 号）及び「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和 48 年 5 月、環境庁告示第 25 号）に定められている方法に準拠して実施しました。

なお、窒素酸化物については、簡易測定法（PTIO 法）でも測定を行いました。

風向・風速については、「地上気象観測指針」（平成 14 年 3 月、気象庁）に定められている方法に準拠して実施しました。

表 6.4-2(1) 調査方法

項目		方法	測定高
窒素酸化物 (NO,NO <sub>2</sub> ,NO <sub>x</sub> )	公定法	オゾンを用いる化学発光法：JIS B 7953 (NO <sub>x</sub> =NO+NO <sub>2</sub> )	1.5m
	簡易測定法	短期暴露用拡散型サンプラーを用いた PTIO 法 (横浜市環境科学研究所による開発の方法)	3.0m <sup>注)</sup>
浮遊粒子状物質 (SPM)		線吸収法：JIS B 7954 なお、分粒装置により粒径 10 μm を超える粒子状物質を除去しました。	3.0m
風向・風速 (WD・WS)		風車型風向風速計により測定：地上気象観測指針	10.0m

注) サンプラーの破損等を懸念し、測定高は 3.0m の位置としました。

表 6.4-2(2) 使用測定機器

測定項目	機器名	メーカー	型式	測定範囲
窒素酸化物	乾式窒素酸化物自動計測器	紀本電子工業(株)	NA-623	0 ~ 2.0ppm
浮遊粒子状物質	浮遊粒子状物質自動計測器	紀本電子工業(株)	SPM-613	0 ~ 1.0mg/m <sup>3</sup>
風向	微風向風速計	ノースワン(株)	KDC-S04-05305	16 方位 0 ~ 360 °
風速				0.4 ~ 40m/s

## イ 地形、工作物及び土地利用の状況

地形図、住宅地図、土地利用現況図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

なお、対象事業実施区域に近接する地域においては、一部踏査を行うことで、情報の補完を行いました。

## ウ 大気汚染物質の主要な発生源の状況

### (ア) 既存資料調査

既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の主要な発生源の状況を把握することとしました。

### (イ) 現地調査

調査地点を通過する自動車等について、上下線別、車種別に観測し、1時間ごとに集計しました。なお、表 6.4-3 に示す 3 車種分類で観測を行いました。

表 6.4-3 車種分類表

分類	分類方法
小型車	ナンバープレートの車頭番号(3、4、5、6、7)
大型車	ナンバープレートの車頭番号(0、1、2、9)
二輪車	オートバイ(原動機付自転車含む)

車頭番号 8、自衛隊車両及び外交官車両等は、形状により各車種に分類しました。

## エ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「環境基本法」
- ・「大気汚染防止法」
- ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」
- ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」
- ・「横浜市環境管理計画」
- ・「石綿排出作業による大気汚染の防止に関する指導基準」
- ・「生活環境保全推進ガイドライン」

## (5) 調査結果

### ア 大気質の状況

#### (ア) 既存資料調査

対象事業実施区域に近い一般環境大気測定局(西区平沼小学校、南区横浜商業高校)及び自動車排出ガス測定局(西区浅間下交差点)の位置は、図 3.2-21(p.3-55 参照)、各測定局の測定結果は、表 3.2-25(1)~(3)(p.3-52~p.3-54 参照)に示したとおりです。

平成 27 年度から令和元年度までの期間の二酸化窒素、浮遊粒子状物質の環境基準の適合状況は、全てが適合していました。

(イ) 現地調査

大気質濃度の測定結果は、表 6.4-4～表 6.4-8 に示すとおりです。

一酸化窒素、窒素酸化物、二酸化窒素

一酸化窒素、窒素酸化物、二酸化窒素の期間平均値については、夏季の調査結果と比較して冬季の調査結果が高い傾向を示しました。

対象事業実施区域内における二酸化窒素濃度は、冬季は期間平均値が 0.022ppm、日平均値の最高値が 0.040ppm、夏季は期間平均値が 0.012ppm、日平均値の最高値が 0.015ppm でした。

調査結果の詳細は、資料編 (p.資 3.2-1～p.資 3.2-3、p.資 3.2-5～p.資 3.2-7 参照) に示すとおりです。

表 6.4-4 一酸化窒素測定結果総括表

季節	有効測定日数	測定時間	期間平均値	1時間値の最高値	日平均値の最高値
	日	時間	ppm	ppm	ppm
冬季	7	168	0.005	0.044	0.014
夏季	7	168	0.002	0.028	0.002

表 6.4-5 二酸化窒素測定結果総括表

季節	有効測定日数	測定時間	期間平均値	1時間値の最高値	日平均値の最高値	日平均値が 0.04ppm 以上 0.06ppm 以下の日数とその割合		日平均値が 0.06ppm を超えた日数とその割合	
						時間	%	日	%
冬季	7	168	0.022	0.061	0.040	0	0.0	0	0.0
夏季	7	168	0.012	0.036	0.015	0	0.0	0	0.0

環境基準：1時間値の1日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。

表 6.4-6 窒素酸化物測定結果総括表

季節	有効測定日数	測定時間	期間平均値	1時間値の最高値	日平均値の最高値	$\frac{NO_2}{NO+NO_2}$
	日	時間	ppm	ppm	ppm	%
冬季	7	168	0.027	0.104	0.054	81.5
夏季	7	168	0.014	0.064	0.016	85.7

### 浮遊粒子状物質

浮遊粒子状物質（SPM）の期間平均値については、夏季の調査結果と比較して冬季の調査結果が高い傾向を示しました。

対象事業実施区域内における浮遊粒子状物質濃度は、冬季は期間平均値が0.014mg/m<sup>3</sup>、日平均値の最高値が0.025mg/m<sup>3</sup>、夏季は期間平均値が0.012mg/m<sup>3</sup>、日平均値の最高値が0.019mg/m<sup>3</sup>でした。調査結果の詳細は、資料編（p.資3.2-4、p.資3.2-8参照）に示すとおりです。

表 6.4-7 浮遊粒子状物質測定結果総括表

季節	有効測定日数	測定時間	期間平均値	1時間値の最高値	日平均値の最高値	1時間値が0.20mg/m <sup>3</sup> を超えた時間数とその割合		日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> を超えた日数とその割合	
	日	時間	mg/m <sup>3</sup>	mg/m <sup>3</sup>	mg/m <sup>3</sup>	時間	%	日	%
冬季	7	168	0.014	0.043	0.025	0	0.0	0	0.0
夏季	7	168	0.012	0.024	0.019	0	0.0	0	0.0

環境基準：1時間値の1日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下であり、かつ1時間値が0.20mg/m<sup>3</sup>以下であること。

### 二酸化窒素（簡易測定法）

簡易測定法による二酸化窒素の期間平均値は、公定法と同様に、夏季の調査結果と比較して冬季の調査結果が高い傾向を示しました。

対象事業実施区域（地点A）における二酸化窒素濃度は、冬季は期間平均値が0.025ppm、日平均値の最高値が0.041ppm、夏季は期間平均値が0.012ppm、日平均値の最高値が0.017ppmでした。

対象事業実施区域周辺の道路沿道（地点a～e）における二酸化窒素濃度は、冬季は期間平均値が0.029～0.033ppm、日平均値の最高値が0.046～0.052ppm、夏季は期間平均値が0.015～0.017ppm、日平均値の最高値が0.018～0.021ppmでした。

調査結果の詳細は、資料編（p.資3.2-9参照）に示すとおりです。

表 6.4-8 二酸化窒素測定結果総括表（簡易測定法）

季節	測定地点	有効測定日数	期間平均値	日平均値の最高値
		日	ppm	ppm
冬季	地点A	7	0.025	0.041
	地点a	7	0.032	0.051
	地点b	7	0.030	0.046
	地点c	7	0.033	0.051
	地点d	7	0.031	0.052
	地点e	7	0.029	0.048
夏季	地点A	7	0.012	0.017
	地点a	7	0.017	0.021
	地点b	7	0.016	0.018
	地点c	7	0.016	0.019
	地点d	7	0.015	0.019
	地点e	7	0.015	0.018

## イ 気象の状況

### (ア) 既存資料調査

対象事業実施区域に最も近い一般環境大気測定局（西区平沼小学校）では、気象（風向・風速）の観測も行われています。

西区平沼小学校一般環境大気測定局と対象事業実施区域との風向・風速は、ベクトル相関係数の検証の結果、高い相関が見られました。検証の詳細については、資料編（p.資 3.2-29 参照）に示すとおりです。

西区平沼小学校一般環境大気測定局における令和元年度の風向・風速について、F 分布棄却検定法による異常年検定を行った結果、令和元年度は異常年と判定されました。そのため、異常年検定を行った結果、異常年ではないと判定された平成 30 年度の気象の状況を整理しました。検証の詳細については、資料編（p.資 3.2-30～p.資 3.2-32 参照）に示すとおりです。

平成 30 年度の西区平沼小学校一般環境大気測定局における平均風速は 1.8m/s であり、風向は表 6.4-9 及び図 6.4-2 に示すとおり、北北西～北西、南西の風の出現率が比較的高い傾向が見られます。

西区平沼小学校一般環境大気測定局（風向・風速）、中区本牧一般環境大気測定局（日射量）及び金沢区長浜一般環境大気測定局（放射収支量）の平成 30 年度の測定結果を用いて整理した大気安定度は、図 6.4-3 に示すとおりです。

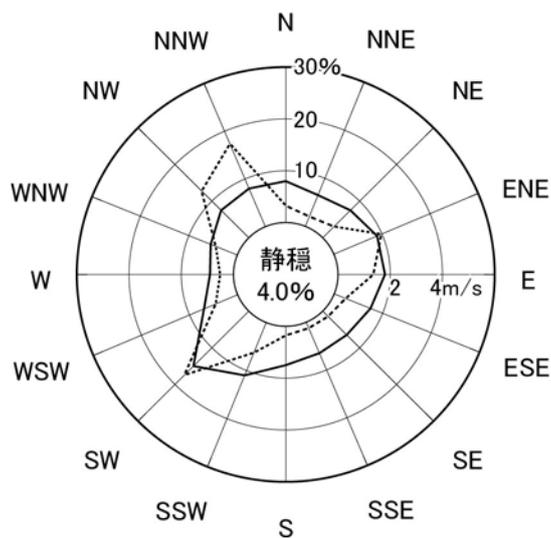
大気安定度は、表 6.4-10 に示す Pasquill 大気安定度階級分類表に基づき整理した結果、D（中立）が卓越しており、出現頻度は 48.9%となっています。平成 30 年度の大気安定度出現頻度及び出現率は資料編（p.資 3.2-33 参照）に示すとおりです。

表 6.4-9 西区平沼小学校の風向別出現頻度・平均風速（平成 30 年度）

項目	出現率 (%)	平均風速 (m/s)
NNE	2.0	1.3
NE	3.0	1.5
ENE	9.8	1.8
E	6.7	1.8
ESE	2.3	1.5
SE	1.4	1.3
SSE	1.2	1.3
S	1.7	1.5
SSW	6.2	2.2
SW	17.3	3.0
WSW	4.5	1.4
W	2.5	0.9
WNW	4.4	1.1
NW	12.7	1.5
NNW	17.3	1.6
N	3.2	1.6
静穏	4.0	
平均値		1.8

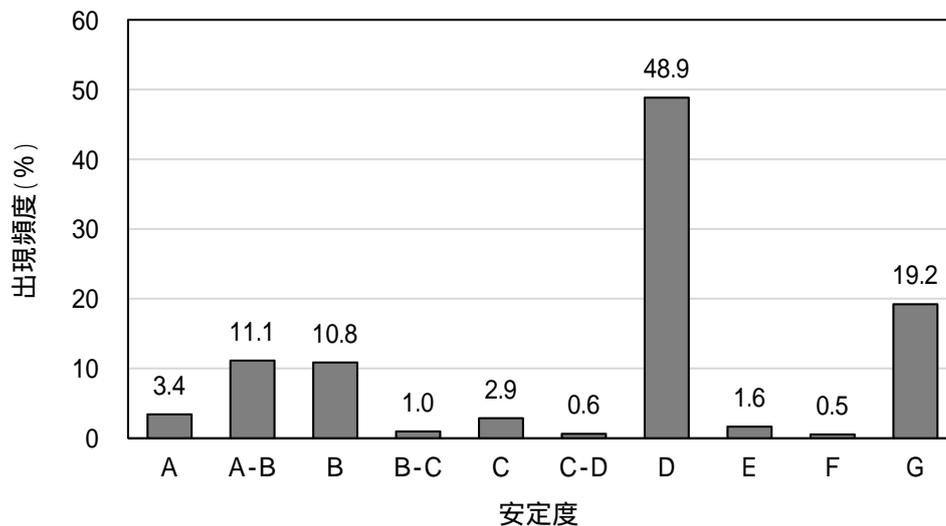
風速が 0.4m/s 以下の風向を静穏（Calm）としました。

資料：「大気環境月報」（横浜市環境監視センターホームページ、令和 2 年 10 月調べ）



— : 風向別平均風速(m/s)    ..... : 風向別出現頻度(%)

図 6.4-2 西区平沼小学校の風配図 (平成 30 年度)



べき法則に従い、測定高さ（地上 20m）の風速を地上 10m の風速に補正した上で集計しました。

図 6.4-3 大気安定度出現頻度

表 6.4-10 Pasquill 大気安定度階級分類表

風速 U (m/s)	日射量 T (kW/m <sup>2</sup> )				放射収支量 Q (kW/m <sup>2</sup> )		
	T 0.60	0.60 > T 0.30	0.30 > T 0.15	0.15 > T	Q -0.020	-0.020 > Q -0.040	-0.040 > Q
U < 2	A	A-B	B	D	D	G	G
2 U < 3	A-B	B	C	D	D	E	F
3 U < 4	B	B-C	C	D	D	D	E
4 U < 6	C	C-D	D	D	D	D	D
6 U	C	D	D	D	D	D	D

資料：「窒素酸化物総量規制マニュアル [新版]」（平成 12 年 12 月、公害研究対策センター）

(イ) 現地調査

気象に関する現地調査の結果は、表 6.4-11～表 6.4-12 及び図 6.4-4 に示すとおりです。

風向については、冬季は南南西、夏季は北北西からの風の出現率が高い傾向を示しました。

対象事業実施区域付近の風速については、冬季の期間平均値は 2.4m/s、1 時間値の最高値が 7.5m/s、日平均値の最高値が 4.4m/s、夏季の期間平均値が 2.4m/s、1 時間値の最高値が 5.8m/s、日平均値の最高値が 4.1m/s でした。

調査結果の詳細は、資料編 (p.資 3.2-10～p.資 3.2-13 参照) に示すとおりです。

表 6.4-11 風向・風速測定結果総括表

季節	有効測定日数	測定時間	期間平均値	1 時間値		日平均値		最大風速とその時の風向		最多風向と出現率		静穏率
				最高	最低	最高	最低	m/s	-	-	%	
	日	時間	m/s	m/s	m/s	m/s	m/s	-	-	%	%	
冬季	7	168	2.4	7.5	0.2	4.4	1.3	7.5	SSW	SSW	14.9	1.2
夏季	7	168	2.4	5.8	0.1	4.1	1.8	5.8	NNW	NNW	16.7	1.8

風速が 0.4m/s 以下の風向を静穏 (Calm) としました。

表 6.4-12 風向別出現頻度・平均風速

季節	冬季		夏季	
	出現率 (%)	平均風速 (m/s)	出現率 (%)	平均風速 (m/s)
NNE	7.1	2.1	6.0	2.7
NE	3.6	2.6	6.5	2.3
ENE	4.8	3.0	4.2	3.1
E	5.4	2.1	4.8	3.0
ESE	3.0	2.2	7.7	2.3
SE	5.4	2.1	9.5	3.1
SSE	0.6	1.0	2.4	2.0
S	2.4	1.9	4.2	1.3
SSW	14.9	4.4	9.5	1.7
SW	3.6	2.7	6.5	1.6
WSW	5.4	1.9	1.8	1.2
W	3.6	1.8	3.6	1.2
WNW	4.8	1.6	0.6	1.3
NW	8.9	2.0	3.6	2.2
NNW	12.5	1.8	16.7	2.9
N	13.1	2.4	10.7	3.4
静穏	1.2		1.8	

風速が 0.4m/s 以下の風向を静穏 (Calm) としました。

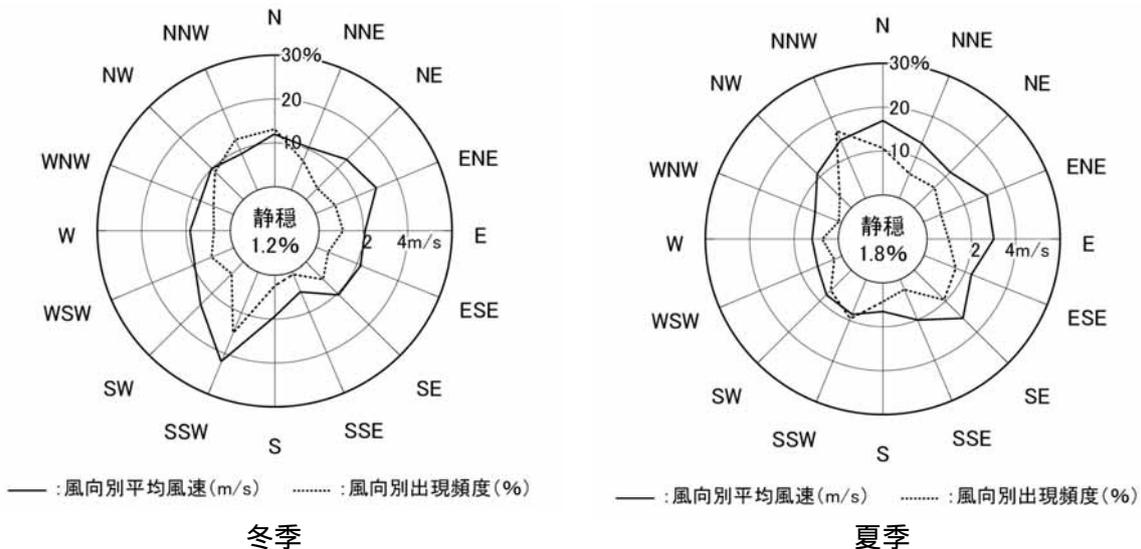


図 6.4-4 現地調査の風配図

ウ 地形、工作物の状況

対象事業実施区域周辺は旧水面上の埋立地に位置しており、平坦な地形です。

南方の高速神奈川 3 号狩場線以南からは丘陵地形に変化しています。

工作物としては、対象事業実施区域の東側に横浜公園、横浜スタジアム、南西側に JR 根岸線関内駅が隣接しています。

対象事業実施区域周辺では、一部に高層の集合住宅や業務ビルが点在するものの、概ね建物高さが一様（建物高さ約 30m）な中低層建物によって市街地が形成されています。北方面には神奈川県庁や中区役所等、県・市行政機関が立地しているほか、JR 根岸線関内駅の南側に教育文化センター跡地活用事業（図 2.2-1(3)（p.2-5 参照））として関東学院大学のキャンパス（地上 17 階建て、建物高さ 74.9m）が建設中です。

エ 土地利用の状況

対象事業実施区域は横浜市役所跡地です。

対象事業実施区域周辺は、東側の横浜公園、横浜スタジアムのほか、業務・商業用地及び鉄道用地として利用されています。

オ 大気汚染物質の主要な発生源の状況

(ア) 既存資料調査

対象事業実施区域周辺における大気汚染物質の主要な発生源としては、市道伊勢佐木町第 82 号線、市道関内本牧線第 7002 号線等を走行する自動車等があげられます。

(イ) 現地調査

調査地点における自動車交通量は、表 6.4-13 に示すとおりです。

調査結果の詳細は、資料編 (p.資 3.2-14 ~ p.資 3.2-23 参照) に示すとおりです。

表 6.4-13 自動車交通量調査結果

単位：台

調査地点	方向	平日				休日			
		小型車	大型車	合計	二輪車	小型車	大型車	合計	二輪車
地点 a 一般国道 16 号	南東行	6,447	564	7,011	250	5,164	397	5,561	239
	北西行	5,221	423	5,644	226	3,972	346	4,318	217
	合計	11,668	987	12,655	476	9,136	743	9,879	456
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	6,468	456	6,924	351	5,694	191	5,885	291
	北西行	9,212	565	9,777	464	7,519	282	7,801	421
	合計	15,680	1,021	16,701	815	13,213	473	13,686	712
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	9,711	820	10,531	376	7,462	298	7,760	325
	北西行	7,327	511	7,838	429	6,345	191	6,536	409
	合計	17,038	1,331	18,369	805	13,807	489	14,296	734
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	南東行	2,348	437	2,785	74	1,949	296	2,245	71
	北西行	7,965	902	8,867	96	5,660	462	6,122	76
	合計	10,313	1,339	11,652	170	7,609	758	8,367	147
地点 e 市道新港 第 78 号線	南西行	5,569	443	6,012	203	3,790	151	3,941	150
	北東行	4,996	389	5,385	129	3,713	154	3,867	137
	合計	10,565	832	11,397	332	7,503	305	7,808	287

カ 関係法令・計画等

(ア) 「環境基本法」(平成 5 年 11 月、法律第 91 号)

この法律では、人の健康の保護及び生活環境の保全のうえで維持されることが望ましい基準として、環境基準が定められています。

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準は表 6.4-14 に示すとおりです。

表 6.4-14 大気汚染に係る環境基準

物質	環境上の条件	測定方法
二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> )	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。	ザルツマン試薬を用いる吸光光度法又はオゾンを用いる化学発光法
浮遊粒子状物質 (SPM)	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であり、かつ、1 時間値が 0.20mg/m <sup>3</sup> 以下であること。	濾過捕集による重量濃度測定方法又はこの方法によって測定された重量濃度と直線的な関係を有する量が得られる光錯乱法、圧電天びん法若しくはベータ線吸収法

(イ) 「大気汚染防止法」(昭和 43 年 6 月、法律第 97 号)

この法律では、環境基本法で定められている環境基準を達成することを目標に、工場や事業場等の固定発生源から排出または飛散する大気汚染物質について、物質の種類ごと、施設の種類・規模ごとに排出基準が定められています。

本事業に係る施設については、表 6.4-15 に示すとおりです。

表 6.4-15 ばいじんと NOx の排出基準値一覧

施設種類		規模 (排出ガスの最大量)	新設基準値			
			On (%)	ばいじん (g/m <sup>3</sup> N)		NOx (ppm)
				一般	特別	
ボイラー	ガス専焼ボイラー	4 万 m <sup>3</sup> N 以上	5	0.05	0.03	60 ~ 100
		4 万 m <sup>3</sup> N 未満	5	0.1	0.05	130 ~ 150

(ウ) 「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」(平成 7 年 3 月、横浜市条例第 17 号)

この条例は、環境の保全及び創造について、横浜市、事業者及び市民が一体となって取り組むための基本理念を定め、並びに横浜市、事業者及び市民の責務を明らかにするとともに、環境の保全及び創造に関する施策の基本的事項を定めることにより、環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって現在及び将来の世代の市民の健康で文化的な生活の確保に寄与することが目的とされています。

条例では、事業者は事業活動を行うに当たり、それに伴って生じる公害を防止し、自然環境の適正な保全を図る責務を有すると定められています。

(エ) 「横浜市生活環境の保全等に関する条例」(平成 14 年 12 月、横浜市条例第 58 条)

この条例は、「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」の趣旨に基づき、事業所の設置についての規制、事業活動及び日常生活における環境の保全のための措置その他の環境への負荷の低減を図るために必要な事項を定めることにより、現在及び将来の世代の市民の健康で文化的な生活環境を保全することを目的としています。

この条例における窒素酸化物、ばいじん及び粒子状物質に関する排煙の規制基準は、表 6.4-16 ~ 18 に示すとおりです。

表 6.4-16 排煙の規制基準(窒素酸化物)

【ボイラーに係る排出量規制】						
ボイラーから排出される窒素酸化物の量の許容限度は、次に定めるとおりとする。						
$Q_i = \frac{C_i}{10^6} \times V$						
ここで、	$Q_i$	: ボイラーにおいて排出することができる窒素酸化物の量の許容限度 (m <sup>3</sup> N/h)				
	$C_i$	: 燃料の燃焼能力に応じ、次の表に定める係数 ガスを専焼させるものは以下の係数を用いる。				
		燃料の燃焼能力 (重油換算 L/h)	2,000 未満	2,000 以上 10,000 未満	10,000 以上 25,000 未満	25,000 以上
		$C_i$ (係数)	60	50	45	20
	$V$	: 次の式により換算した乾き排出ガス量 (m <sup>3</sup> N/h)				
		$V = \frac{21 - O_i}{21} \times V_i$				
		ここで $O_i$ : ボイラーを定格能力で運転する場合の乾き排出ガス中の酸素の濃度 (%) ただし、当該酸素の濃度が 20% を超える場合にあつては、20% とする。				
		$V_i$ : ボイラーを定格能力で運転する場合の乾き排出ガス量 (m <sup>3</sup> N/h)				

表 6.4-17 排煙の規制基準（ばいじん）

【廃棄物焼却炉以外の施設に係る濃度規制基準】

施設の種類		施設の規模	排出することができるばいじんの濃度
燃料、その他の物の燃焼による熱媒体の加熱、または空気の加温、若しくは冷却の作業	ボイラー (ガス専焼)	排出ガス量が 40,000 m <sup>3</sup> 以上	0.03g/m <sup>3</sup> N
		排出ガス量が 40,000 m <sup>3</sup> 未満	0.05g/m <sup>3</sup> N

【廃棄物焼却炉以外の施設に係る設備基準】

施設の種類	施設の規模	設備基準
ボイラー	液体燃料を使用するもので燃料の燃焼能力が重油換算 1,000L/h 以上のもの（規格 K2203 に定める 1 号灯油を専焼するもの及びガスと 1 号灯油を混焼させるものを除く。）	電気集じん装置又はこれと同等以上の能力を有する集じん装置を設置すること。

表 6.4-18 排煙の規制基準（粒子状物質）

【粒子状物質の排出基準】

指定事業所において排出する粒子状物質の量の許容限度は、次に定めるとおりとする。

$$Q_{PM} = Q_D + 0.114Q_N + 0.213Q_S + 0.915Q_H$$

ここで、 $Q_{PM}$ ：指定事業所に設置されているばい煙発生施設が最大能力で使用される場合に排出することができる粒子状物質の量

$Q_D$ ：ばいじんの量（単位：kg/h）

$Q_N$ ：窒素酸化物の量（単位：kg/h）

$Q_S$ ：硫黄酸化物の量（単位：kg/h）

$Q_H$ ：塩化水素の量（単位：kg/h）

(オ) 「横浜市環境管理計画」(平成 30 年 11 月、横浜市環境創造局)

この計画は、「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」に基づき、環境に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画です。昭和 61 年 3 月の策定から、環境関連の法整備や多様化・複雑化する環境問題に対応するため、改定が重ねられています。

この計画では、大気環境の保全に関しては、表 6.4-19 に示す環境目標が掲げられています。

表 6.4-19 環境目標

2025 年度までの環境目標	大気・水などの環境が良好に保全されるとともに、化学物質などの環境リスクが低減しています。
達成状況の目安となる環境の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境基準や水環境目標の達成率の向上及び継続的な達成</li> <li>・光化学スモッグ注意報の発令階数を 0 にする</li> <li>・市民の生活環境に関する満足度の向上</li> <li>・生活環境の保全につながる環境行動の推進</li> </ul>

(カ) 「石綿排出作業による大気の汚染の防止に関する指導基準」

(令和2年4月、横浜市環境創造局)

この基準では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」の第90条の規定により、石綿排出作業による大気の汚染を防止するため、吹き付け石綿の除去等の処理に関する遵守事項等について定められています。

(キ) 「生活環境保全推進ガイドライン」(平成31年3月、横浜市環境創造局)

このガイドラインは、「横浜市環境管理計画」で掲げられた生活環境の目標達成に向けて、市民・事業者の生活環境への理解を促進するため、横浜市が実施する具体的な取組や方針を体系的にわかりやすくまとめたものです。

大気環境の保全のための具体的取組の概要として、以下の3点が示されています。

- ・ 「大気環境の監視」により、環境基準の適否や施策の効果などを把握します。
- ・ 「施設・事業所における大気汚染・悪臭の対策」と「自動車の排出ガス対策」を推進します。
- ・ 「解体等建設工事におけるアスベストの飛散防止対策」を推進します。

2 環境保全目標の設定

大気質に係る環境保全目標は、表 6.4-20 に示すとおり設定しました。

表 6.4-20 環境保全目標(大気質)

区分	環境保全目標
【工事中】建設機械の稼働	二酸化窒素、浮遊粒子状物質 ・年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 ・日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m <sup>3</sup> を超えないこと。 ・1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m <sup>3</sup> を超えないこと。
【工事中】工事用車両の走行	
【供用後】建物の供用	
【供用後】関連車両の走行	
【工事中】建物の建設	石綿含有建材の使用が確認された場合において、石綿排出作業を実施する際は、法令等に基づいた飛散防止措置等を行い、周辺環境へ石綿を飛散させないこと。

### 3 予測及び評価等

#### (1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響

##### ア 予測項目

工事中の建設機械の稼働に伴って排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度としました。

##### イ 予測地域・地点

予測地域は、最大着地濃度の出現する地点を含む範囲として、対象事業実施区域境界より300m程度の範囲としました。

また、予測高さは地上1.5mとしました。

##### ウ 予測時期

予測時期は、表6.4-21に示すとおりです。

長期予測（年平均値）の予測時期は、工事工程表より、各種建設機械の月延べ台数と諸元（定格出力、燃料消費率等）より窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量を12ヶ月単位で算定し、最大となる12ヶ月間を対象としました。

短期予測（1時間値）の予測時期は、工事工程表より、各種建設機械の日ピーク台数と諸元（定格出力、燃料消費率等）より窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量を1ヶ月単位で算定し、最大となる月を対象としました。

なお、予測時期の設定根拠は資料編(p.資3.2-24～p.資3.2-28参照)に示すとおりです。

表 6.4-21 予測時期

	対象物質	予測時期	主な工種
長期予測 (年平均値)	二酸化窒素	工事開始後 10ヶ月目～21ヶ月目	解体工事、準備工事、山留工事、杭工事、土工事、基礎躯体工事、地下躯体工事、地上躯体工事、外装工事
	浮遊粒子状物質	工事開始後 11ヶ月目～22ヶ月目	解体工事、山留工事、杭工事、土工事、基礎躯体工事、地下躯体工事、地上躯体工事、外装工事
短期予測 (1時間値)	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	工事開始後 17ヶ月目	解体工事、土工事、基礎躯体工事

## エ 予測方法

### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.4-5(1)~(2)に示すとおりです。

年平均値の予測手法は、「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」(平成 12 年 12 月、公害研究対策センター)に基づき、有風時(風速 1.0m/s 以上)にはブルーム式、弱風時(風速 0.5~0.9m/s 以下)、無風時(風速 0.4m/s 以下)にはパフ式を利用した点煙源拡散式としました。

また、1時間値の予測手法は、「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」(平成 12 年 12 月、公害研究対策センター)に基づき、1時間値に適用するブルーム式を用いて予測しました。

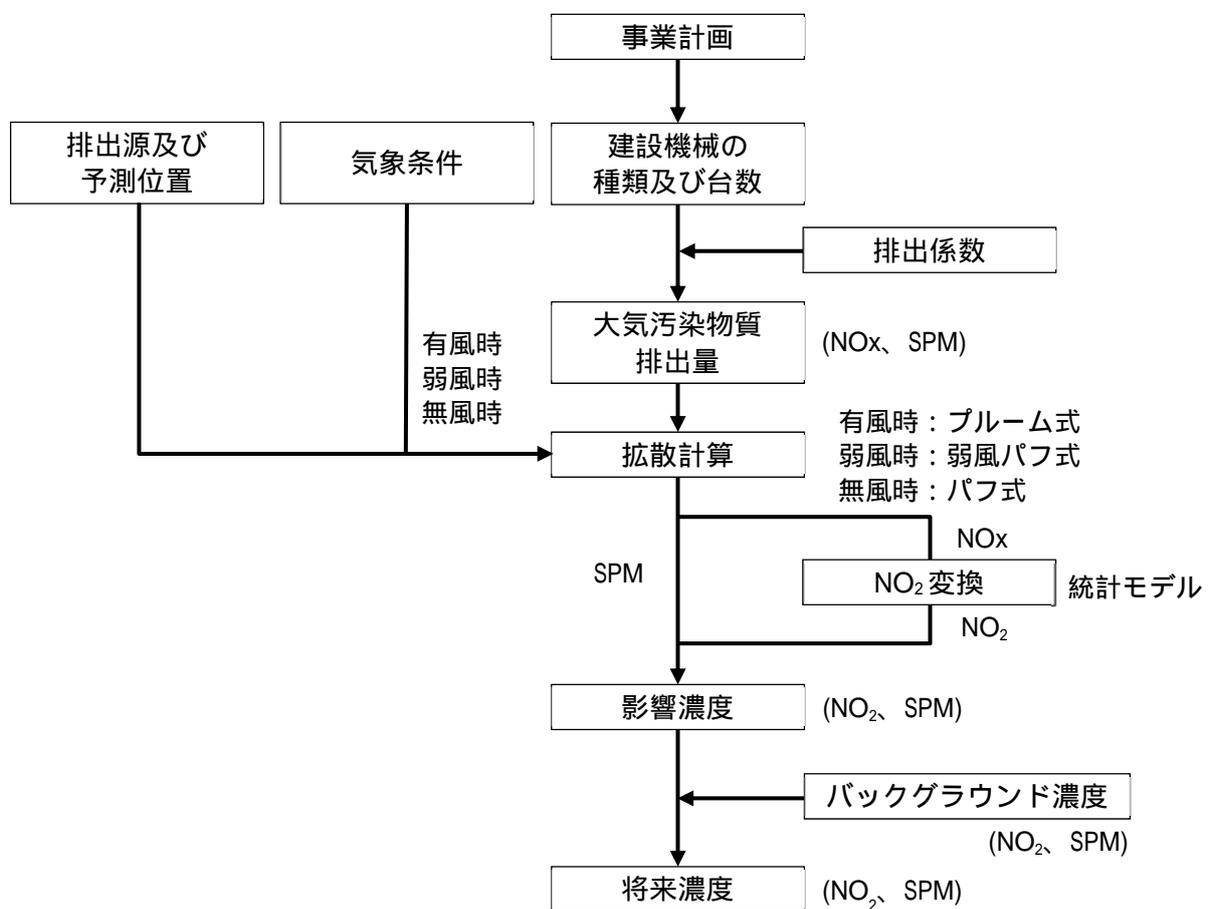


図 6.4-5(1) 予測手順(建設機械の稼働に伴う大気環境への影響・年平均値)

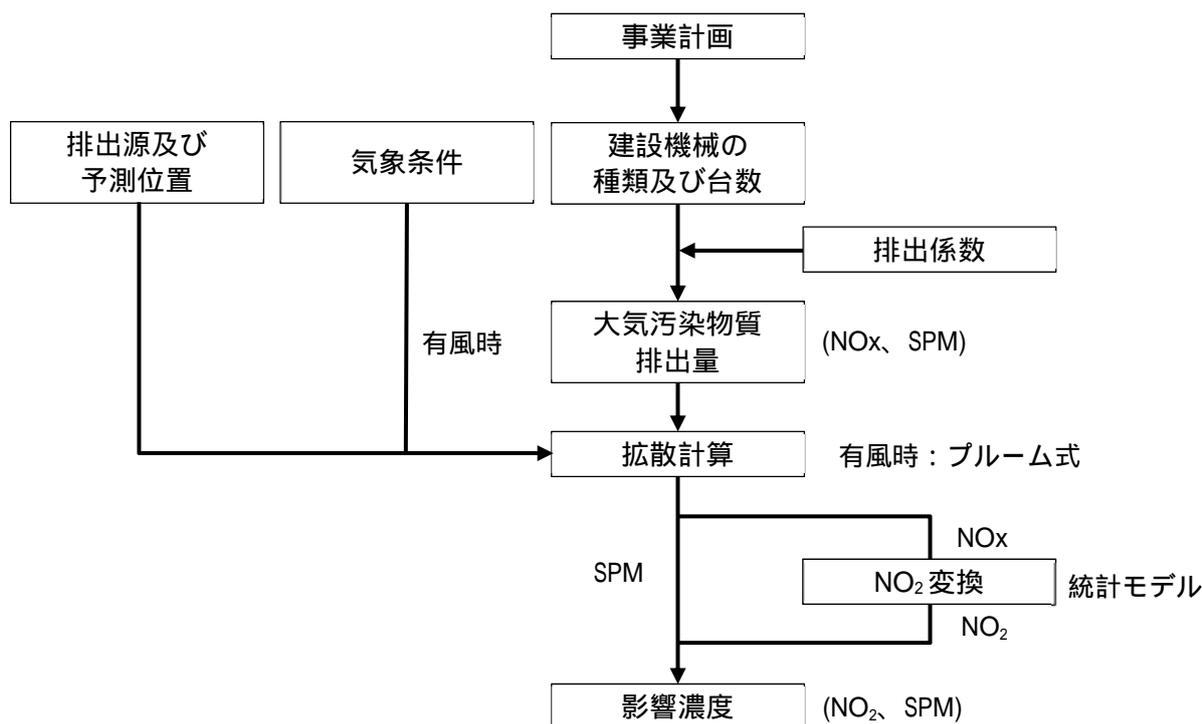


図 6.4-5(2) 予測手順（建設機械の稼働に伴う大気環境への影響・1時間値）

#### (イ) 予測式

予測式は、次に示すとおりです。

プルーム式における拡散幅は、表 6.4-22(1)に示す Pasquill - Gifford による拡散幅を用いました。

1時間値の予測は、評価時間が3分程度であることから、60分の評価時間におけるパラメータへ補正しました。パフ式における拡散幅は、表 6.4-22(2)に示す値を用いました。

#### 【プルーム式（有風時）】

<年平均値>

$$C(R, z) = \sqrt{\frac{1}{2\pi}} \cdot \frac{Q}{\pi R \sigma_z u} \cdot \left[ \exp\left\{-\frac{(z-H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z+H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} \right]$$

- $R$  : 点煙源と計算点の水平距離 (m)
- $z$  : x 軸に直角な鉛直距離 (m)
- $C(R, z)$  :  $(R, z)$ 地点における窒素酸化物濃度 (ppm)  
(または浮遊粒子状物質濃度 (mg/m<sup>3</sup>))
- $Q$  : 点煙源の窒素酸化物の排出量 (mL/s)  
(または浮遊粒子状物質の排出量 (mg/s))
- $u$  : 平均風速 (m/s)
- $H$  : 排出源の有効煙突高さ (m)
- $\sigma_z$  : 鉛直 (z 軸) 方向の拡散幅 (m)

<1 時間値>

$$C(x, y, z) = \frac{Q}{2\pi \cdot u \cdot \sigma_y \cdot \sigma_z} \cdot \exp\left(-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}\right) \left[ \exp\left\{-\frac{(z-H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z+H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} \right]$$

- $x$  : 風向に沿った風下距離 (m)  
 $y$  : x 軸に直角な水平距離 (m)  
 $z$  : x 軸に直角な鉛直距離 (m)  
 $C(x, y, z)$  :  $(x, y, z)$  地点における窒素酸化物濃度 (ppm)  
 (または浮遊粒子状物質濃度 (mg/m<sup>3</sup>))  
 $Q$  : 点煙源の窒素酸化物の排出量 (mL/s)  
 (または浮遊粒子状物質の排出量 (mg/s))  
 $u$  : 平均風速 (m/s)  
 $H$  : 排出源の有効煙突高さ (m)  
 $\sigma_y, \sigma_z$  : 水平 (y 軸)、鉛直 (z 軸) 方向の拡散幅 (m)

【パフ式 (弱風時)】

$$C(R, z) = \sqrt{\frac{1}{2\pi} \cdot \frac{Q}{\pi\gamma} \cdot \left[ \frac{1}{\eta_-^2} \cdot \exp\left\{-\frac{u^2(z-H)^2}{2\gamma^2\eta_-^2}\right\} + \frac{1}{\eta_+^2} \cdot \exp\left\{-\frac{u^2(z+H)^2}{2\gamma^2\eta_+^2}\right\} \right]}$$

$$\eta_-^2 = R^2 + \frac{\alpha^2}{\gamma^2}(z-H)^2, \quad \eta_+^2 = R^2 + \frac{\alpha^2}{\gamma^2}(z+H)^2, \quad R^2 = x^2 + y^2$$

- $\alpha, \gamma$  : 拡散幅に関する係数  
 その他はブルーム式で示したとおりです。

【パフ式 (無風時)】

$$C(R, z) = \frac{Q}{(2\pi)^{3/2}\gamma} \cdot \left[ \frac{1}{\eta_-^2} + \frac{1}{\eta_+^2} \right]$$

式の記号はブルーム式 (有風時)、パフ式 (弱風時) で示したとおりです。

<1 時間値予測の拡散係数補正式>

$$\sigma_{yp} = \sigma_y \left( \frac{T_p}{T} \right)^{0.2} = 1.82\sigma_y$$

- $\sigma_{yp}$  : 評価時間  $T_p$  (60 分) における水平方向拡散幅 (m)  
 $\sigma_y$  : 評価時間  $T$  (3 分) における水平方向拡散幅 (m)

表 6.4-22(1) 有風時における拡散幅に関する係数 ( 、 )

$\sigma_y(x) = \gamma_y \cdot x^{\alpha_y}$				$\sigma_z(x) = \gamma_z \cdot x^{\alpha_z}$			
大気安定度	風下距離 $x$ (m)	$\alpha_y$	$\gamma_y$	大気安定度	風下距離 $x$ (m)	$\alpha_z$	$\gamma_z$
A	0 ~ 1,000	0.901	0.426	A	0 ~ 300	1.122	0.0800
	1,000 ~	0.851	0.602		300 ~ 500	1.514	0.00855
					500 ~	2.109	0.000212
B	0 ~ 1,000	0.914	0.282	B	0 ~ 500	0.964	0.1272
	1,000 ~	0.865	0.396		500 ~	1.094	0.0570
C	0 ~ 1,000	0.924	0.1772	C	0 ~	0.918	0.1068
	1,000 ~	0.885	0.232				
D	0 ~ 1,000	0.929	0.1107	D	0 ~ 1,000	0.826	0.1046
	1,000 ~	0.889	0.1467		1,000 ~ 10,000	0.642	0.400
					10,000 ~	0.555	0.811
E	0 ~ 1,000	0.921	0.0864	E	0 ~ 1,000	0.788	0.0928
	1,000 ~	0.897	0.1019		1,000 ~ 10,000	0.565	0.433
					10,000 ~	0.415	1.732
F	0 ~ 1,000	0.929	0.0554	F	0 ~ 1,000	0.784	0.621
	1,000 ~	0.889	0.0733		1,000 ~ 10,000	0.526	0.370
					10,000 ~	0.323	2.41
G	0 ~ 1,000	0.921	0.0380	G	0 ~ 1,000	0.794	0.0373
	1,000 ~	0.896	0.0452		1,000 ~ 2,000	0.647	0.1105
					2,000 ~ 10,000	0.431	0.529
					10,000 ~	0.222	3.62

資料：「窒素酸化物総量規制マニュアル [新版]」（平成 12 年 12 月、公害研究対策センター）

表 6.4-22(2) 弱風時、無風時における拡散幅に関する係数 ( 、 )

パスキルの安定度階級	弱風時		無風時	
	$\alpha$	$\gamma$	$\alpha$	$\gamma$
A	0.748	1.569	0.948	1.569
A - B	0.659	0.862	0.859	0.862
B	0.581	0.474	0.781	0.474
B - C	0.502	0.314	0.702	0.314
C	0.435	0.208	0.645	0.208
C - D	0.342	0.153	0.542	0.153
D	0.270	0.113	0.470	0.113
E	0.239	0.067	0.439	0.067
F	0.239	0.048	0.439	0.048
G	0.239	0.029	0.439	0.029

資料：「窒素酸化物総量規制マニュアル [新版]」（平成 12 年 12 月、公害研究対策センター）

## オ 予測条件

### (ア) 排出量

建設機械ごとの排出係数原単位は、表 6.4-23(1)～(2)に示すとおりです。

窒素酸化物及び粒子状物質の排出係数原単位は、建設機械の定格出力、エンジン排出係数原単位等を基に、次式により算出しました。

$$Q_i = (P_i \times \overline{EM}) \times B_r / b$$

$Q_i$	: 建設機械 <i>i</i> の排出係数原単位 (g/h)
$P_i$	: 建設機械 <i>i</i> の定格出力 (kW) <sup>注1)</sup>
$\overline{EM}$	: エンジン排出係数原単位 (g/kW・h) <sup>注2)</sup>
$B_r$	: 原動機燃料消費率/1.2 (g/kW・h) <sup>注1)</sup>
$b$	: ISO-C1 モードにおける平均燃料消費量 (g/kW・h) <sup>注2)</sup>

注1) 資料: 「令和2年度版 建設機械等損料表」(令和2年4月、(一社)日本建設機械施工協会)

注2) 資料: 「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」

(平成25年3月、国土技術政策総合研究所資料 第714号、土木研究所資料 第4254号)

年平均値を予測する大気汚染物質年間排出量は、表 6.4-24(1)～(2)に示すとおり、建設機械ごとの排出係数原単位に、予測時期とした1年間の年間延べ稼働台数及び稼働時間を乗じ、算出しました。なお、1日あたりの稼働時間は作業時間を9時間としました。また稼働率は80%と設定しました。

1時間値を予測する大気汚染物質時間排出量は、表 6.4-25 に示すとおり、建設機械ごとの排出係数原単位に、予測時期とした工事開始後17ヶ月目の建設機械の稼働率を80%として算出しました。

なお、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月、国土技術政策総合研究所資料 第714号、土木研究所資料 第4254号)によると、エンジン排出係数原単位は粒子状物質(PM)のみが記されていることから、粒子状物質全量を浮遊粒子状物質(SPM)と仮定しました。

表 6.4-23(1) 窒素酸化物排出係数原単位

【工事開始後 10～21 ヶ月目】

建設機械の種類	定格出力 $P_i$ (kW)	$B_r/b$	エンジン 排出係数 原単位 $\overline{EM}$ (g/kW・h)	排出係数 原単位 $Q$ (g/h)
コンクリート破砕機 (0.7 m <sup>3</sup> )	116	0.5449	5.4	341.3
大型ブレーカー	116	0.5449	5.4	341.3
SMW 用 3 軸オーガー	235	0.2766	5.3	344.5
H 鋼用アースオーガー	121	0.3093	5.3	198.4
杭打機	123	0.3093	5.3	201.6
バックホウ (0.25 m <sup>3</sup> )	41	0.5357	6.1	134.0
バックホウ (0.4 m <sup>3</sup> )	64	0.5449	5.4	188.3
バックホウ (0.7 m <sup>3</sup> )	116	0.5449	5.4	341.3
クラムシェル (1.0 m <sup>3</sup> )	113	0.5449	5.4	332.5
コンプレッサー	38	0.6548	6.1	151.8
コンクリートポンプ車	199	0.2743	14.0	764.1
クローラクレーン (120t)	184	0.2766	5.3	269.7
クローラクレーン (80t)	169	0.2766	5.3	247.7
クローラクレーン (50t)	132	0.2766	5.3	193.5
ラフタークレーン (50t)	257	0.3202	5.3	436.2
ラフタークレーン (25t)	193	0.3202	5.3	327.6
ラフタークレーン (16t)	160	0.3202	5.3	271.6
全周回転機	288	0.6587	5.3	1,005.4

資料：「令和 2 年度版 建設機械等損料表」(令和 2 年 4 月、(一社)日本建設機械施工協会)

表 6.4-23(2) 粒子状物質排出係数原単位

【工事開始後 11～22 ヶ月目】

建設機械の種類	定格出力 $P_i$ (kW)	$B_r/b$	エンジン 排出係数 原単位 $\overline{EM}$ (g/kW・h)	排出係数 原単位 $Q$ (g/h)
コンクリート破砕機 (0.7 m <sup>3</sup> )	116	0.5449	0.22	13.9
大型ブレーカー	116	0.5449	0.22	13.9
SMW 用 3 軸オーガー	235	0.2766	0.15	9.7
H 鋼用アースオーガー	121	0.3093	0.15	5.6
杭打機	123	0.3093	0.15	5.7
バックホウ (0.25 m <sup>3</sup> )	41	0.5357	0.27	5.9
バックホウ (0.4 m <sup>3</sup> )	64	0.5449	0.22	7.7
バックホウ (0.7 m <sup>3</sup> )	116	0.5449	0.22	13.9
クラムシェル (1.0 m <sup>3</sup> )	113	0.5449	0.22	13.5
コンプレッサー	38	0.6548	0.27	6.7
コンクリートポンプ車	199	0.2743	0.41	22.4
クローラクレーン (120t)	184	0.2766	0.15	7.6
クローラクレーン (80t)	169	0.2766	0.15	7.0
クローラクレーン (50t)	132	0.2766	0.15	5.5
ラフタークレーン (50t)	257	0.3202	0.15	12.3
ラフタークレーン (25t)	193	0.3202	0.15	9.3
ラフタークレーン (16t)	160	0.3202	0.15	7.7
全周回転機	288	0.6587	0.15	28.5

資料：「令和 2 年度版 建設機械等損料表」(令和 2 年 4 月、(一社)日本建設機械施工協会)

表 6.4-24(1) 窒素酸化物年間排出量（年平均値）

【工事開始後 10～21 ヶ月目】

建設機械の種類	窒素酸化物 排出係数原単位 (g/h)	年間延べ 稼働台数 (台/年)	年間 稼働時間 <sup>注1)</sup> (時間/年)	窒素酸化物 年間排出量 <sup>注2)</sup> (m <sup>3</sup> /年)
コンクリート破砕機 (0.7 m <sup>3</sup> )	341.3	260	1,872	334.2
大型ブレーカー	341.3	78	562	100.2
SMW 用 3 軸オーガー	344.5	208	1,498	269.8
H 鋼用アースオーガー	198.4	78	562	58.3
杭打機	201.6	442	3,182	335.6
バックホウ (0.25 m <sup>3</sup> )	134.0	286	2,059	144.3
バックホウ (0.4 m <sup>3</sup> )	188.3	728	5,242	516.2
バックホウ (0.7 m <sup>3</sup> )	341.3	702	5,054	902.2
クラムシェル (1.0 m <sup>3</sup> )	332.5	52	374	65.1
コンプレッサー	151.8	936	6,739	534.9
コンクリートポンプ車	764.1	78	562	224.4
クローラクレーン (120t)	269.7	416	2,995	422.5
クローラクレーン (80t)	247.7	78	562	72.8
クローラクレーン (50t)	193.5	286	2,059	208.4
ラフタークレーン (50t)	436.2	312	2,246	512.5
ラフタークレーン (25t)	327.6	234	1,685	288.6
ラフタークレーン (16t)	271.6	442	3,182	452.0
全周回転機	1,005.4	52	374	196.9

注 1) 日稼働時間は 9 時間、稼働率は 80% として計算しました。

注 2) 窒素酸化物の年間排出量は、523mL/g として計算しました。

表 6.4-24(2) 粒子状物質年間排出量（年平均値）

【工事開始後 11～22 ヶ月目】

建設機械の種類	粒子状物質 排出係数原単位 (g/h)	年間延べ 稼働台数 (台/年)	年間 稼働時間 <sup>注)</sup> (時間/年)	粒子状物質 年間排出量 (kg/年)
コンクリート破砕機 (0.7 m <sup>3</sup> )	13.9	312	2,246	31.2
大型ブレーカー	13.9	104	749	10.4
SMW 用 3 軸オーガー	9.7	208	1,498	14.6
H 鋼用アースオーガー	5.6	26	187	1.1
杭打機	5.7	442	3,182	18.2
バックホウ (0.25 m <sup>3</sup> )	5.9	364	2,621	15.5
バックホウ (0.4 m <sup>3</sup> )	7.7	728	5,242	40.2
バックホウ (0.7 m <sup>3</sup> )	13.9	702	5,054	70.3
クラムシェル (1.0 m <sup>3</sup> )	13.5	52	374	5.1
コンプレッサー	6.7	1,014	7,301	49.0
コンクリートポンプ車	22.4	104	749	16.8
クローラクレーン (120t)	7.6	390	2,808	21.4
クローラクレーン (80t)	7.0	78	562	3.9
クローラクレーン (50t)	5.5	234	1,685	9.2
ラフタークレーン (50t)	12.3	312	2,246	27.7
ラフタークレーン (25t)	9.3	130	936	8.7
ラフタークレーン (16t)	7.7	468	3,370	25.9
全周回転機	28.5	26	187	5.3

注) 日稼働時間は 9 時間、稼働率は 80% として計算しました。

表 6.4-25 大気汚染物質時間排出量（1 時間値）

【工事開始後 17 ヶ月目】

建設機械の種類	排出係数原単位		稼働台数 (台/時)	時間排出量	
	NOx (g/h)	PM (g/h)		NOx (m <sup>3</sup> /h)	PM (kg/h)
コンクリート破砕機 (0.7 m <sup>3</sup> )	341.3	13.9	2	0.29	0.022
杭打機	201.6	5.7	2	0.17	0.009
バックホウ (0.25 m <sup>3</sup> )	134.0	5.9	1	0.06	0.005
バックホウ (0.4 m <sup>3</sup> )	188.3	7.7	4	0.32	0.025
バックホウ (0.7 m <sup>3</sup> )	341.3	13.9	5	0.71	0.056
コンプレッサー	151.8	6.7	4	0.25	0.021
クローラクレーン (120t)	269.7	7.6	2	0.23	0.012
ラフタークレーン (50t)	436.2	12.3	2	0.37	0.020
ラフタークレーン (16t)	271.6	7.7	2	0.23	0.012

1 時間排出量は、NOx は小数点以下 2 位、PM は小数点以下 3 位でまとめました。

2 時間排出量は、稼働率 (80%) を考慮した値です。

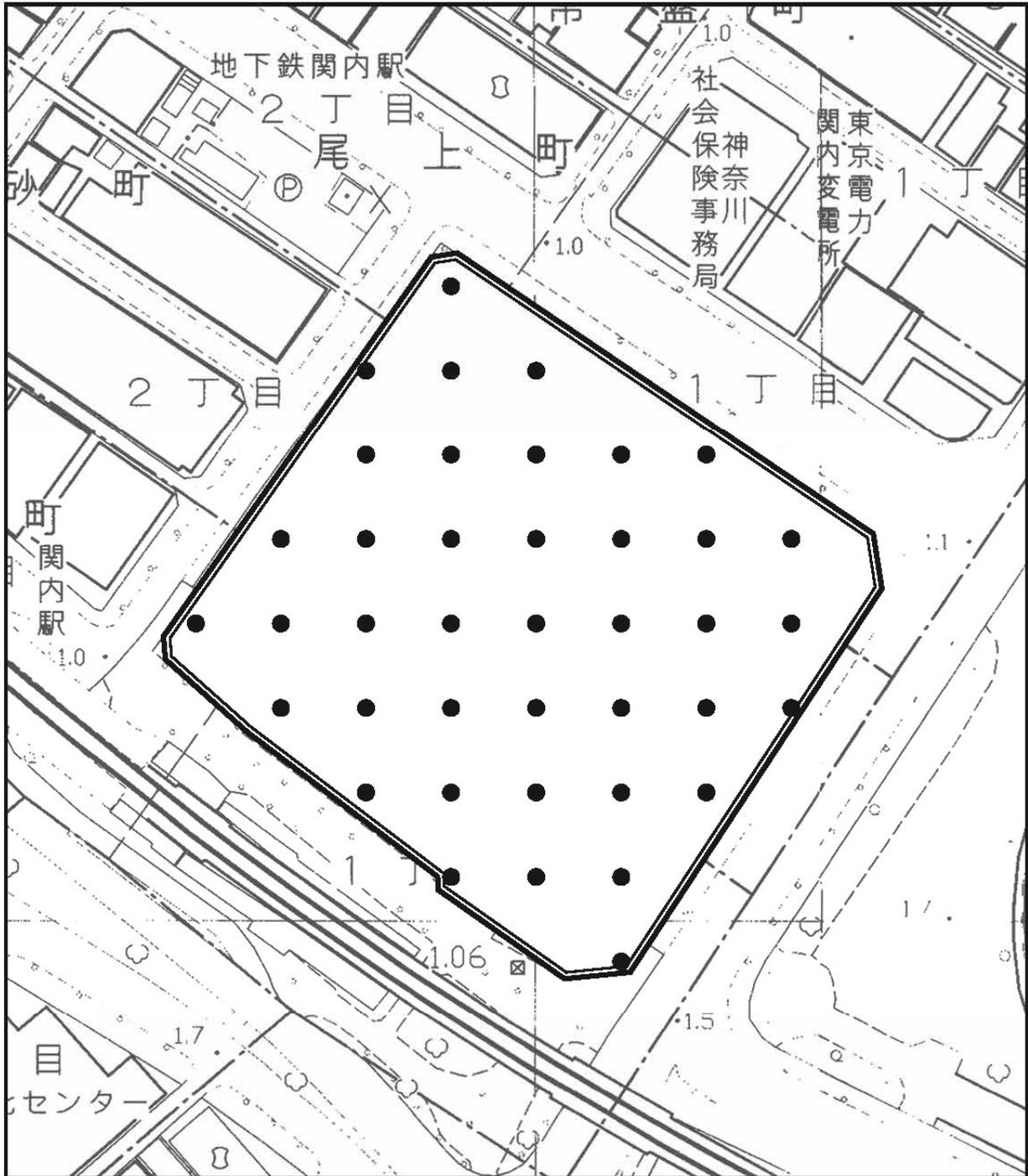
3 NOx 時間排出量は、523mL/g として計算しました。

#### (イ) 排出源の位置

年平均値の予測にあたっては、排出源となる建設機械は、対象事業実施区域内で動き回ることになるため、全体を面煙源と見立て、図 6.4-6 に示すとおり、点煙源を均等に設定しました。

1 時間値の予測にあたっては、予測時期 (工事開始後 17 ヶ月目) における煙源 (建設機械) の配置を図 6.4-7 に示すとおりとしました。

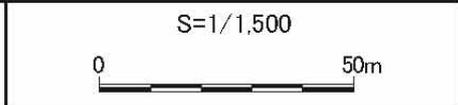
排出源高さは、年平均値、1 時間値ともに、建設機械の排気上昇高さ及び対象事業実施区域周囲に高さ 3m の仮囲いを設置することを考慮し、「建設工事に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の予測手法について」(平成 12 年 1 月、土木技術資料第 42 巻第 1 号) を参考に 5.0m と設定しました。



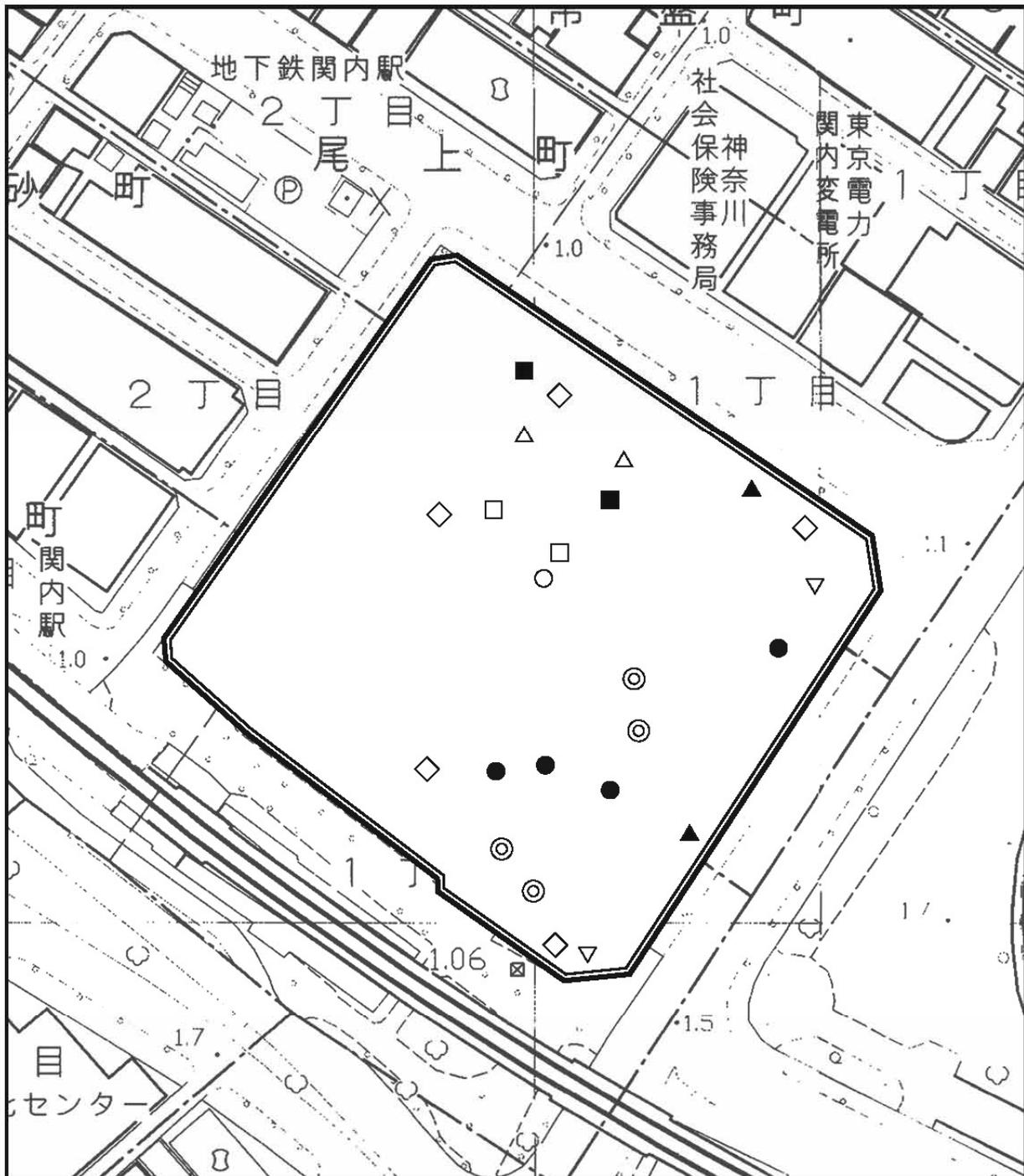
**凡例**

-  対象事業実施区域
-  仮囲い
-  煙源設定位置

図6.4-6 煙源条件(年平均値)



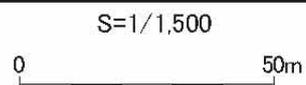
この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)



凡例

- |  |   |   |
|--|---|---|
|  対象事業実施区域 |  バックホウ(0.25m <sup>3</sup> )    |  クローラークレーン(120t) |
|  仮囲い      |  バックホウ(0.4m <sup>3</sup> )     |  クローラークレーン(50t)  |
|  |  バックホウ(0.7m <sup>3</sup> )     |  ラフタークレーン(16t)   |
|  |  杭打機                           |  コンプレッサー         |
|  |  コンクリート破砕機(0.7m <sup>3</sup> ) |   |

図6.4-7 煙源条件(1時間値)<工事開始後17ヶ月目>



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

(ウ) 気象条件

年平均値の予測に用いる気象条件は、p.6.4-12～p.6.4-13で整理したとおり、風向・風速は西区平沼小学校一般環境大気測定局、日射量は中区本牧一般環境大気測定局、放射収支量は金沢区長浜一般環境大気測定局の平成30年度測定結果を用いました（予測に用いた大気安定度は、図6.4-3（p.6.4-13参照）に示した出現頻度を用いました。）。なお、気象条件の設定に際しては、令和元年度及び平成30年度の風向・風速における異常年検定を統計年10年で行いました。その結果、令和元年度は異常年と判定されたため、異常年ではないと判定された平成30年度測定結果を用いました。異常年検定の結果は、資料編（p.資3.2-30～p.資3.2-32参照）に示すとおりです。

1時間値の予測については、風速をブルーム式で最も高い濃度となる（適用下限値である）1.0m/sとし、大気安定度を最も出現頻度が高く、拡散幅の小さいD（中立）とし、風向は16方位としました。

なお、排出源高さにおける風速については、風速の鉛直分布がべき法則に従うものとして、風速の高さ補正を次式により行いました。補正に用いたべき指数は、表6.4-26に示すアメリカ合衆国環境保護庁（EPA）が提案しているPasquill大気安定度階級別のべき指数を用いました。年平均値の予測に用いる気象条件は、資料編（p.資3.2-34参照）に示すとおりです。

$$U = U_0(H/H_0)^\alpha$$

- $U$  : 求める高さ $H$  (m) への換算風速 (m/s)
- $U_0$  : 基準高さ $H_0$  (m) の風速 (m/s)、 $H_0 = 20\text{m}$
- $\alpha$  : べき指数

表 6.4-26 Pasquill 大気安定度階級別のべき指数 $\alpha$

大気安定度	A	B	C	D	E	F・G
べき指数 $\alpha$	0.10	0.15	0.20	0.25	0.25	0.30

資料：「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」（平成12年12月、公害研究対策センター）

(エ) 窒素酸化物濃度の二酸化窒素濃度への変換

窒素酸化物濃度から二酸化窒素濃度への変換式は、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（平成25年3月、国土技術政策総合研究所資料第714号、土木研究所資料第4254号）に示される下記統計モデルを用いました。

$$[\text{NO}_2]_R = 0.0714[\text{NO}_x]_R^{0.438} (1 - [\text{NO}_x]_{BG} / [\text{NO}_x]_T)^{0.801}$$

- $[\text{NO}_2]_R$  : 二酸化窒素の寄与濃度
- $[\text{NO}_x]_R$  : 窒素酸化物の寄与濃度
- $[\text{NO}_x]_{BG}$  : 窒素酸化物のバックグラウンド濃度
- $[\text{NO}_x]_T$  : 窒素酸化物のバックグラウンド濃度 $[\text{NO}_x]_{BG}$  + 寄与濃度 $[\text{NO}_x]_R$

(オ) バックグラウンド濃度の設定

対象事業実施区域周辺のバックグラウンド濃度は、表 6.4-27 及び図 6.4-8 に示すとおり設定しました。

バックグラウンド濃度は、「西区平沼小学校一般環境大気測定局における過去 5 年間の平均値」と「現地調査結果（1 時間値）と同時期の西区平沼小学校一般環境大気測定局の 1 時間値を用いて回帰式を作成し、西区平沼小学校一般環境大気測定局の過去 5 年間の平均値から対象事業実施区域における濃度を推計した値」を比較し、安全側として、より高い値をバックグラウンド濃度として設定することとしました。

比較した結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに「西区平沼小学校一般環境大気測定局における過去 5 年間の平均値」をバックグラウンド濃度として設定することとしました。

表 6.4-27 西区平沼小学校の過去 5 年間の平均値とバックグラウンド濃度

地点	年度	二酸化窒素 (ppm)	浮遊粒子状物質濃度 (mg/m <sup>3</sup> )
西区 平沼小学校	平成 27 年度	0.019	0.026
	平成 28 年度	0.018	0.025
	平成 29 年度	0.018	0.023
	平成 30 年度	0.017	0.019
	令和元年度	0.017	0.017
	5 年間の平均値	0.018	0.022
対象事業 実施区域周辺	推計値	0.012	0.019

1 網掛けの値をバックグラウンド濃度として設定しました。

2 推計値の算定に用いた回帰式

二酸化窒素： $y = 0.8326x - 0.0025$ 、浮遊粒子状物質： $y = 0.6133x + 0.0051$ （図 6.4-8 参照）

（ $y$ ：対象事業実施区域周辺のバックグラウンド濃度、 $x$ ：西区平沼小学校における過去 5 年間の平均値）

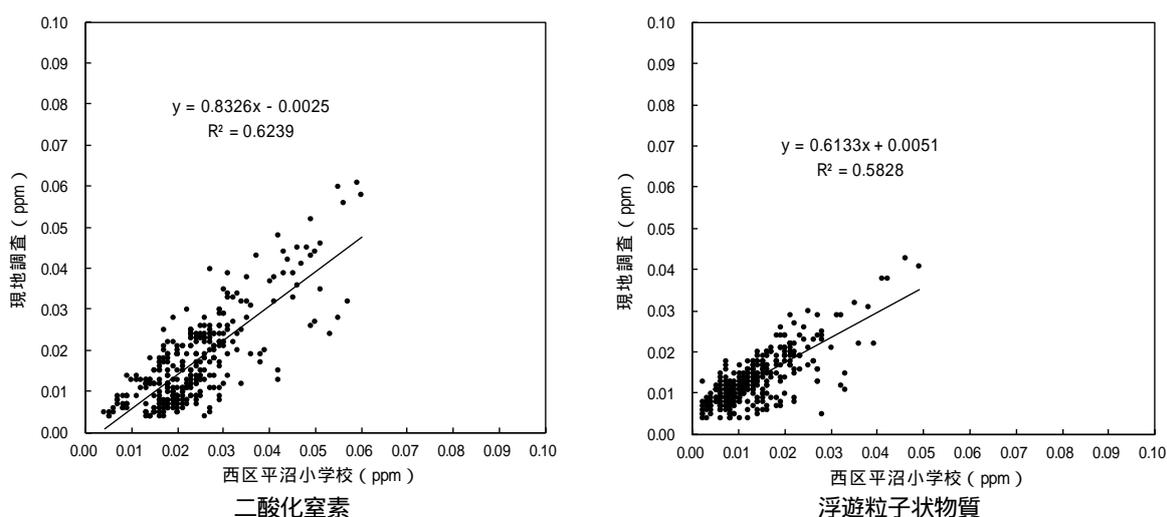


図 6.4-8 現地調査結果と同時期の西区平沼小学校の測定値との関係

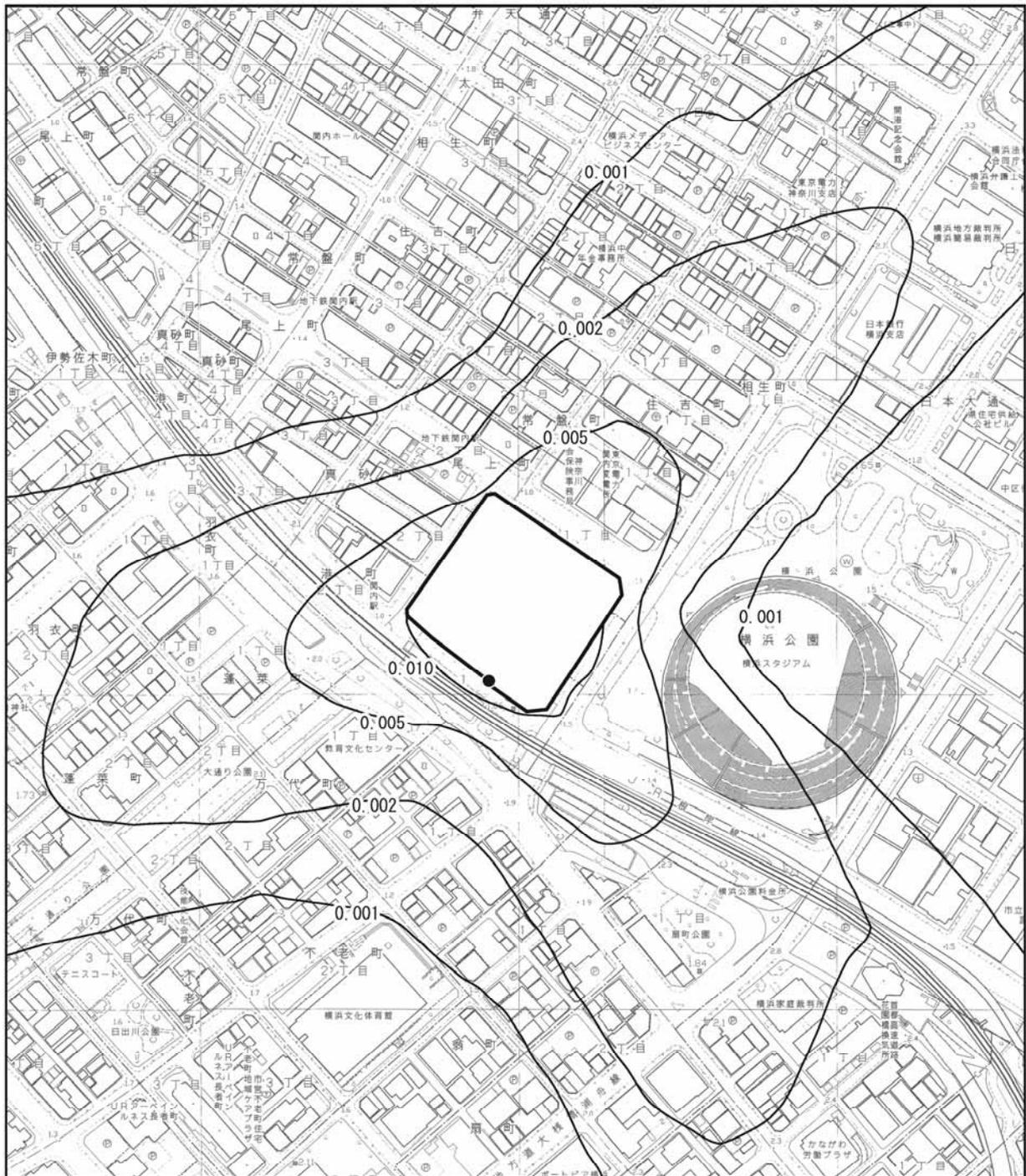
カ 予測結果

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年平均値の予測結果は、表 6.4-28 及び図 6.4-9(1)～(2)に示すとおりです。

建設機械の稼働による窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量が最大になると想定される 1 年間の最大着地濃度（年平均値）出現地点は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに南側敷地境界上に出現すると考えられ、二酸化窒素の影響濃度は 0.013ppm、浮遊粒子状物質は 0.0030mg/m<sup>3</sup>となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は、二酸化窒素で 41.9%、浮遊粒子状物質で 12.0%であると予測します。

表 6.4-28 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響（年平均値）

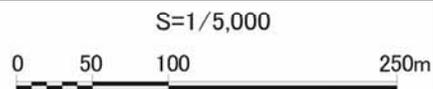
物質名		最大着地濃度 出現地点	影響濃度	バック グラウンド 濃度	将来濃度 = +	影響割合 = / × 100
二酸化窒素 (ppm)	10～21 ヶ月目	南側 敷地境界上	0.013	0.018	0.031	41.9%
浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	11～22 ヶ月目	南側 敷地境界上	0.0030	0.022	0.025	12.0%



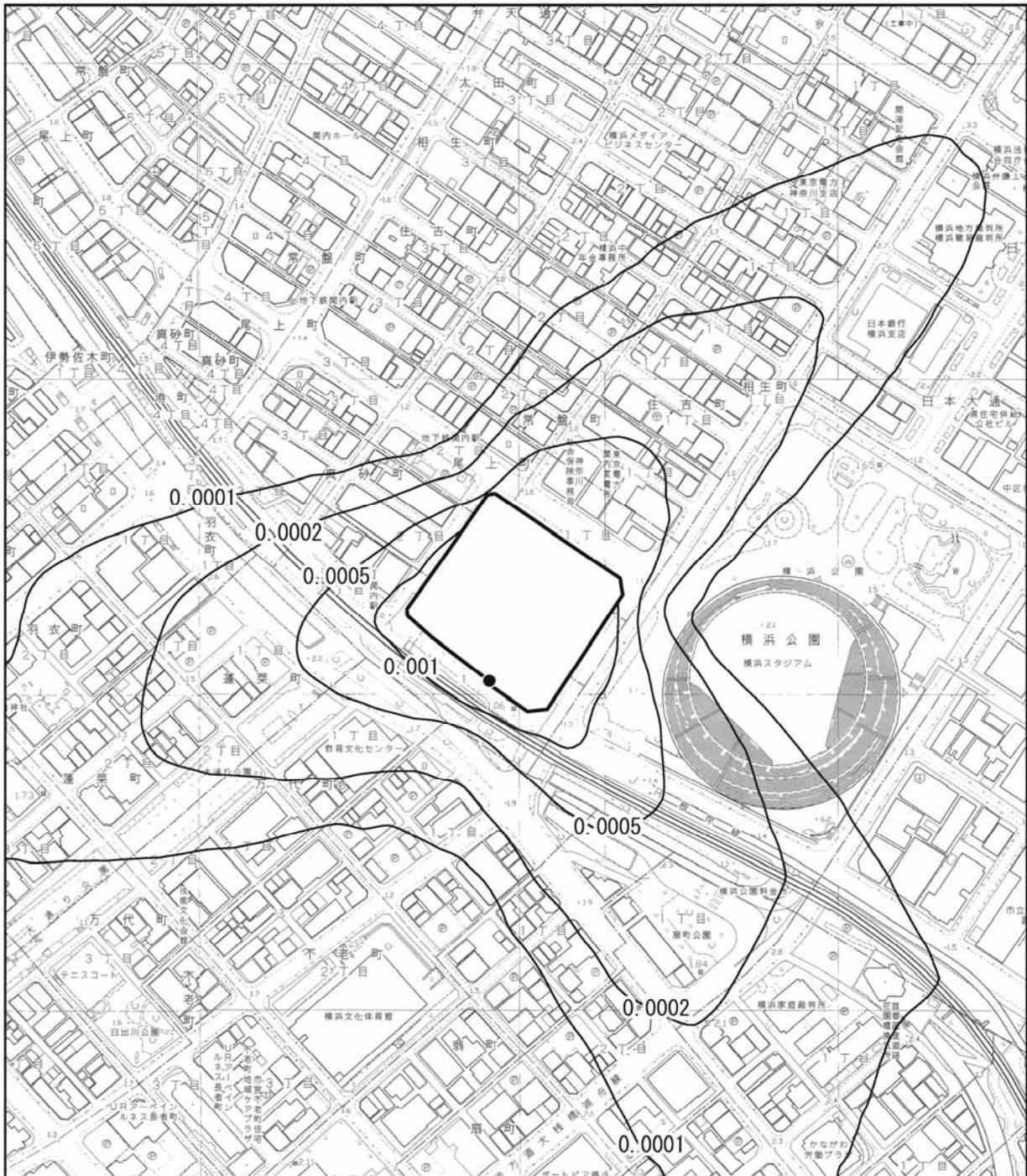
凡例

- 対象事業実施区域
- 最大着地濃度出現地点 (0.013ppm)

図6.4-9(1) 建設機械の稼働に伴う  
 二酸化窒素濃度分布(年平均値)  
 <工事開始後10~21ヶ月目>



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)



凡例

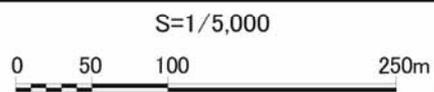


対象事業実施区域



最大着地濃度出現地点 (0.0030mg/m<sup>3</sup>)

図6.4-9(2) 建設機械の稼働に伴う  
浮遊粒子状物質濃度分布(年平均値)  
〈工事開始後11~22ヶ月目〉



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

予測結果を環境基準と比較するため、年平均値を下記の式を用いて日平均値（年間 98% 値、2%除外値）へ換算しました。

日平均値への換算式は、横浜市内の自動車排出ガス測定局における過去 5 年間（平成 27 年度～令和元年度）の年平均値と日平均値（年間 98% 値、2%除外値）との関係から求めました（図 6.4-10 参照）。

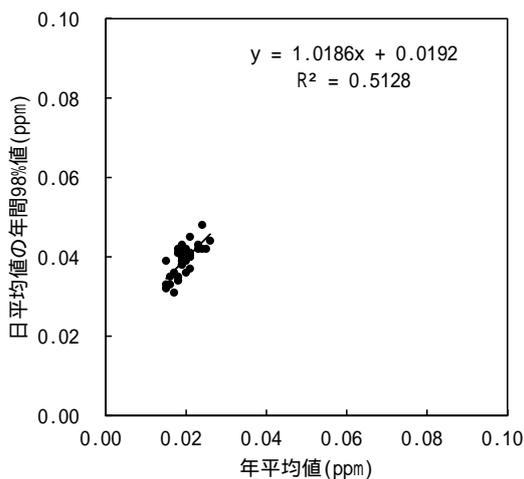
なお、建設機械の稼働に伴う大気質の影響は、対象事業実施区域を中心として局所的、かつ比較的大きいという点で自動車の走行に伴う大気質の影響と近似していると考え、自動車排出ガス測定局の測定結果を用いて換算式を作成しました。

**【自動車排出ガス測定局のデータから求めた換算式】**

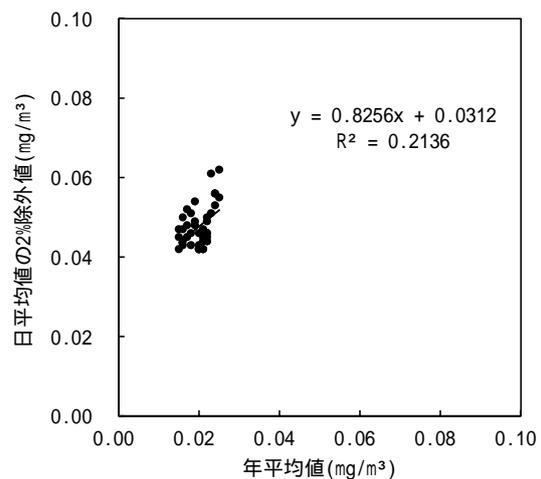
（建設機械の稼働・工事用車両の走行・関連車両の走行に伴う大気環境への影響）

二酸化窒素           : 日平均値の年間 98% 値 =  $1.0186 \times \text{年平均値} + 0.0192$

浮遊粒子状物質   : 日平均値の 2% 除外値 =  $0.8256 \times \text{年平均値} + 0.0312$



二酸化窒素



浮遊粒子状物質

図 6.4-10 年平均値と日平均値との関係式（自動車排出ガス測定局）

年平均値から日平均値（年間 98% 値、2% 除外値）への換算結果は、表 6.4-29 に示すとおりです。

二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値は 0.051ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2% 除外値は 0.052mg/m<sup>3</sup>となり、環境基準（二酸化窒素 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質 0.10mg/m<sup>3</sup>以下）に適合しています。

表 6.4-29 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間 98% 値 <sup>注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2% 除外値 <sup>注)</sup>
建設機械の稼働に伴う大気環境への影響	0.031	0.051	0.025	0.052

注) 環境基準：二酸化窒素は 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質は 0.10mg/m<sup>3</sup>以下。  
環境保全目標：二酸化窒素は 0.04ppm、浮遊粒子状物質は 0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。

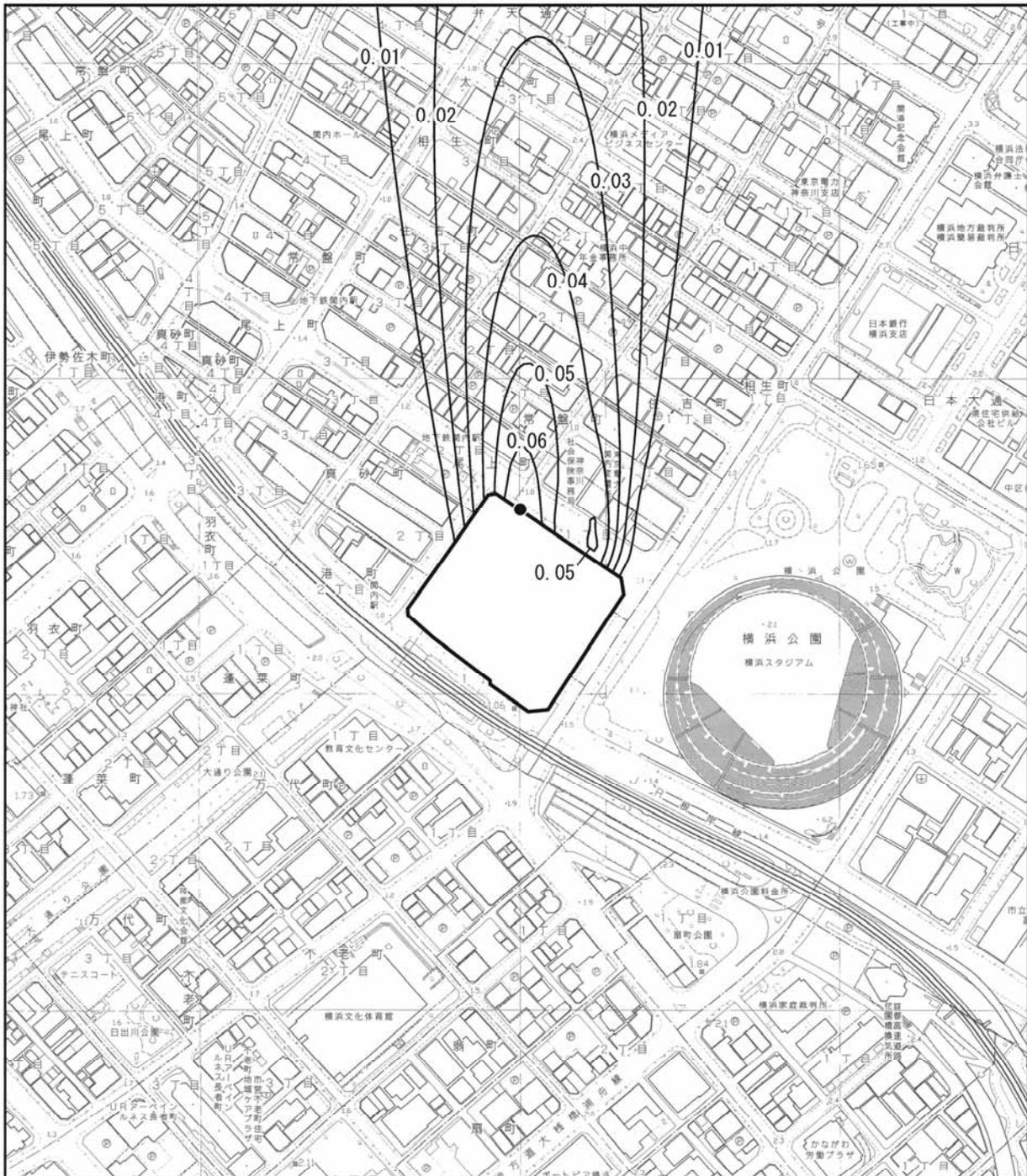
建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の 1 時間値の予測結果は、表 6.4-30 及び図 6.4-11(1)～(2)に示すとおりです。

建設機械の稼働による窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量が最大になると想定される日ピーク時の最大着地濃度（1 時間値）出現地点は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに南側の風が吹くときに北側敷地境界上に出現すると考えられます。二酸化窒素の影響濃度は 0.070ppm、浮遊粒子状物質は 0.071mg/m<sup>3</sup>となり、環境保全目標（二酸化窒素 0.2ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup>以下）を下回ります。

表 6.4-30 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響（1 時間値・大気安定度 D）

風向	影響濃度	
	二酸化窒素 (ppm)	浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )
N	0.066	0.063
NNE	0.064	0.058
NE	0.055	0.044
ENE	0.055	0.044
E	0.060	0.049
ESE	0.058	0.048
SE	0.058	0.044
SSE	0.064	0.055
S	0.070	0.071
SSW	0.064	0.060
SW	0.059	0.052
WSW	0.059	0.044
W	0.065	0.059
WNW	0.064	0.053
NW	0.058	0.046
NNW	0.065	0.062

網掛けは、16 風向の中で影響濃度が最大を示した風向の値を表しています。



凡例



対象事業実施区域



最大着地濃度出現地点 (0.070ppm)

(大気安定度 : D、風速 : 1.0m/s、風向 : S)

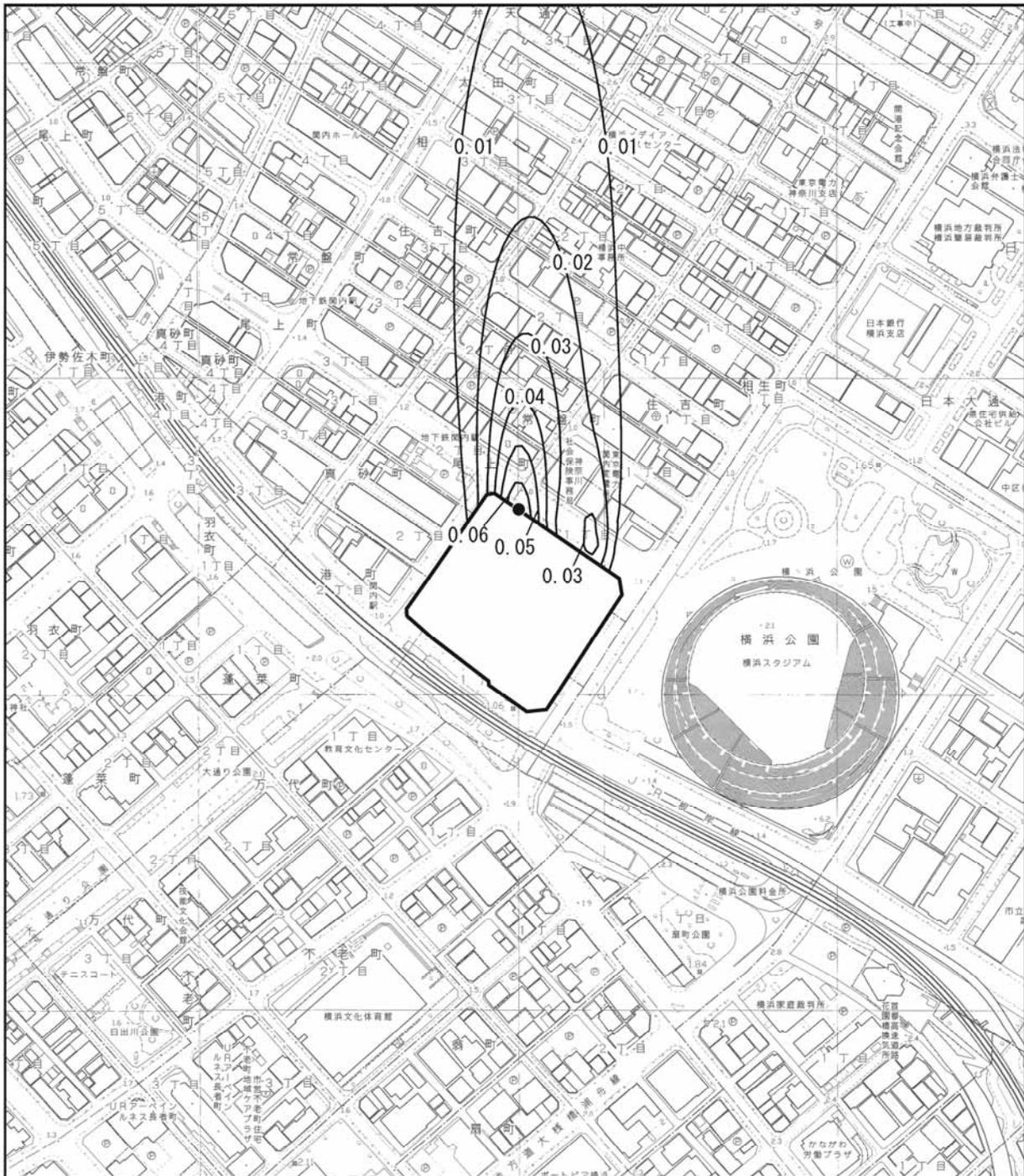
図6.4-11(1) 建設機械の稼働に伴う  
二酸化窒素濃度分布(1時間値)  
<工事開始後17ヶ月目>

S=1/5,000

0 50 100 250m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

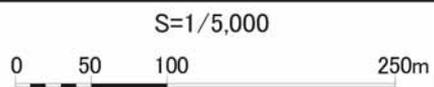


凡例

 対象事業実施区域

● 最大着地濃度出現地点 (0.071mg/m<sup>3</sup>)  
 (大気安定度 : D、風速 : 1.0m/s、風向 : S)

図6.4-11(2) 建設機械の稼働に伴う  
 浮遊粒子状物質濃度分布(1時間値)  
 <工事開始後17ヶ月目>



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、工事中の建設機械の稼働に伴う大気質への影響を低減するため、表 6.4-31 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、工事中に適切に講ずることで、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の排出量を抑制するよう努めます。

表 6.4-31 環境の保全のための措置（建設機械の稼働に伴う大気環境への影響）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最新の排出ガス対策型建設機械を極力採用します。</li> <li>・工事計画の策定にあたっては、施工計画を十分に検討し、工事の平準化、集中稼働を回避するなどの建設機械の効率的稼働に努めます。</li> <li>・工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>・建設機械の省燃費運転を推進します。</li> <li>・正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li> <li>・工事区域境界には仮囲いを設置します。</li> <li>・建設発生土の搬出の際は、荷台カバーの活用等の飛散防止のための措置を行います。</li> </ul>

ク 評価

建設機械の稼働に伴う大気質への影響濃度は、二酸化窒素で 0.013ppm、浮遊粒子状物質で 0.0030mg/m<sup>3</sup>となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度（年平均値）に対する影響割合は、二酸化窒素で 41.9%、浮遊粒子状物質で 12.0%と予測します。なお、予測した年平均値を日平均値（年間 98%値、2%除外値）に換算した結果は、環境基準に適合しています。

また、1時間値に関する最大着地濃度出現地点での建設機械の稼働に伴う影響濃度は、二酸化窒素で 0.070ppm、浮遊粒子状物質で 0.071mg/m<sup>3</sup>であり、環境保全目標である二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup>を下回ると予測します。

ただし、建設機械の稼働に伴う大気質への影響割合は、特に二酸化窒素濃度について 41.9%と高くなっていることから、工事の実施にあたっては、より優れた排出ガス対策型建設機械を極力採用していくとともに、建設機械の集中稼働を避けた合理的な工事計画を検討していく等の措置を講じ、さらなる大気質への影響低減に努めていきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中においては、大気質への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が 0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」「1時間値：二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」は達成されるものと考えます。

二酸化窒素濃度は、環境保全目標「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間 98%値が 0.04ppm を超えないこと」を上回ると予測しましたが、現地調査における日平均値の最大値（冬季に 0.04ppm）が既に環境保全目標と同値であることを踏まえ、環境の保全のための措置を徹底することで、極力、工事中の二酸化窒素濃度が予測結果を超過することがないように努めていきます。

(2) 工事用車両の走行に伴う大気環境への影響

ア 予測項目

工事用車両の走行に伴い排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度（年平均値）としました。

イ 予測地域・地点

予測断面は、図 6.4-1（p.6.4-7 参照）に示した現地調査地点と同地点である一般国道 16 号（地点 a）、市道伊勢佐木町第 82 号線（地点 b、c）、市道関内本牧線第 7002 号線（地点 d）及び市道新港第 78 号線（地点 e）の 5 断面としました。

また、予測高さは地上 1.5m としました。

ウ 予測時期

予測時期は、表 6.4-32 に示すとおりです。

予測時期は、工事用車両（大型車）の日走行台数が最大となる月（工事開始後 17 ヶ月目）の台数が 12 ヶ月間連続するものとして設定しました。

なお、大型車の走行台数が最大となる月の設定根拠は、資料編（p.資 1-7 参照）に示すとおりです。

表 6.4-32 予測時期

	対象物質	予測時期
長期予測 （年平均値）	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	工事開始後 17 ヶ月目

## エ 予測方法

### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.4-12 に示すとおりです。

年平均値の予測手法は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所資料 第 714 号、土木研究所資料 第 4254 号）に基づき、有風時（風速 1.0m/s を超える場合）にはプルーム式、弱風時（風速 1.0m/s 以下）にはパフ式を利用した点煙源拡散式としました。

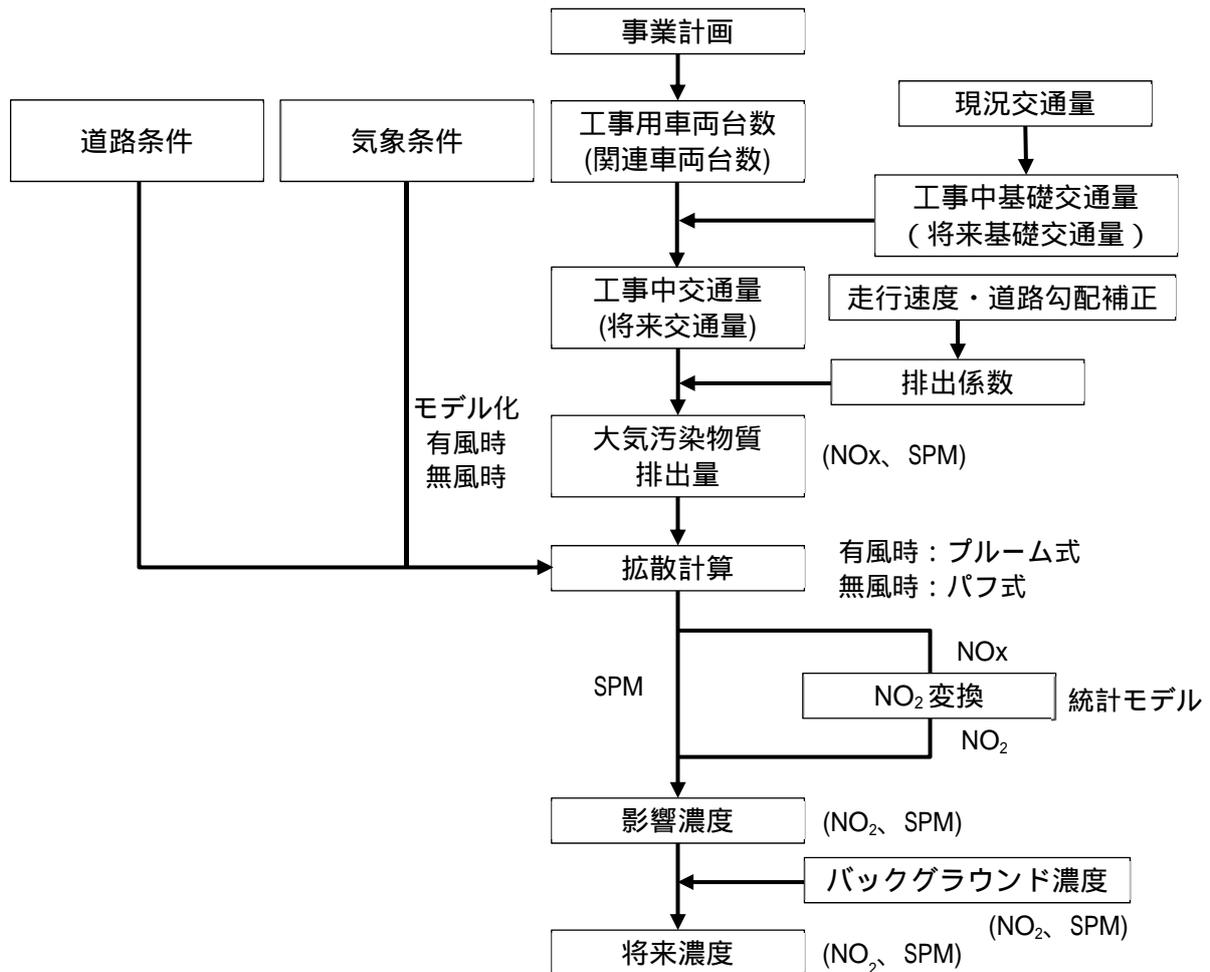


図 6.4-12 予測手順（工事用車両・関連車両の走行に伴う大気環境への影響）

(イ) 予測式

予測式は、次に示すとおりです。

【ブルーム式（有風時）】

<年平均値>

$$C(x, y, z) = \frac{Q}{2\pi u \sigma_y \sigma_z} \cdot \exp\left(-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}\right) \left[ \exp\left\{-\frac{(z-H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z+H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} \right]$$

- $x$  : 風向に沿った風下距離 (m)  
 $y$  : x軸に直角な水平距離 (m)  
 $z$  : x軸に直角な鉛直距離 (m)  
 $C(x, y, z)$  : 地点(x, y, z)における窒素酸化物濃度 (ppm)  
(または浮遊粒子状物質濃度 (mg/m<sup>3</sup>))  
 $Q$  : 点煙源の窒素酸化物の排出量 (m<sup>3</sup>/s)  
(または浮遊粒子状物質の排出量 (mg/s))  
 $u$  : 平均風速 (m/s)  
 $H$  : 排出源の有効煙突高さ (m)  
 $\sigma_y, \sigma_z$  : 水平 (y軸)、鉛直 (z軸) 方向の拡散幅 (m)

<水平方向拡散幅  $\sigma_y$ >

$$\sigma_y = \frac{W}{2} + 0.46L^{0.81} \quad \left(X \geq \frac{W}{2}\right)$$

$$\sigma_y = \frac{W}{2} \quad \left(X < \frac{W}{2}\right)$$

- $W$  : 車道幅員 (m)  
 $L$  : 車道部端からの距離 (m) ( $L = X - \frac{W}{2}$ )  
 $X$  : 風向に沿った風下距離 (m)

<鉛直方向拡散幅  $\sigma_z$ >

$$\sigma_z = \sigma_{z0} + 0.31L^{0.83} \quad \left(X \geq \frac{W}{2}\right)$$

$$\sigma_z = \sigma_{z0} \quad \left(X < \frac{W}{2}\right)$$

- $\sigma_{z0}$  : 鉛直方向初期拡散幅 (m)  
ただし、遮音壁がない場合 :  $\sigma_{z0} = 1.5$   
遮音壁 (高さ 3.0m以上) がある場合 :  $\sigma_{z0} = 4.0$

【パフ式】

$$C(x, y, z) = \frac{Q}{(2\pi)^{3/2} \alpha^2 \gamma} \cdot \left[ \frac{1 - \exp\left(-\frac{m}{t_0^2}\right)}{2} + \frac{1 - \exp\left(-\frac{m}{t_0^2}\right)}{2m} \right]$$

$$= \frac{1}{2} \left[ \frac{x^2 + y^2}{\alpha^2} + \frac{(z-H)^2}{\gamma^2} \right], \quad m = \frac{1}{2} \left[ \frac{x^2 + y^2}{\alpha^2} + \frac{(z+H)^2}{\gamma^2} \right]$$

$\alpha, \gamma$  : 拡散幅に関する係数 ( $\alpha = 0.3$ ,  $\gamma = 0.18$  (昼間)、 $0.09$  (夜間))  
 $t_0$  : 初期拡散幅に相当する時間 ( $t_0 = W/2\alpha$ )  
 その他はブルーム式で示したとおりです。

オ 予測条件

(ア) 交通条件

予測時期における交通量は、表 6.4-33 に示すとおりです。

工事中における工事中基礎交通量は、現況調査結果から将来的な伸びはないものとしてしました。

この工事中基礎交通量に本事業の工事用車両台数を加えることで工事中交通量としてしました (詳細は、資料編 (p.資 3.2-36 ~ p.資 3.2-38) 参照)。

表 6.4-33 予測交通量 (工事用車両の走行に伴う大気環境への影響)

単位: 台/日

予測地点	方向	工事中基礎交通量			工事用車両台数			工事中交通量		
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
地点 a 一般国道 16 号	南東行	6,447	564	7,011	0	0	0	6,447	564	7,011
	北西行	5,221	423	5,644	5	46	51	5,226	469	5,695
	合計	11,668	987	12,655	5	46	51	11,673	1,033	12,706
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	6,468	456	6,924	4	34	38	6,472	490	6,962
	北西行	9,212	565	9,777	3	14	17	9,215	579	9,794
	合計	15,680	1,021	16,701	7	48	55	15,687	1,069	16,756
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	9,711	820	10,531	9	74	83	9,720	894	10,614
	北西行	7,327	511	7,838	8	54	62	7,335	565	7,900
	合計	17,038	1,331	18,369	17	128	145	17,055	1,459	18,514
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	南東行	2,348	437	2,785	0	0	0	2,348	437	2,785
	北西行	7,965	902	8,867	5	36	41	7,970	938	8,908
	合計	10,313	1,339	11,652	5	36	41	10,318	1,375	11,693
地点 e 市道新港 第 78 号線	南西行	5,569	443	6,012	11	116	127	5,580	559	6,139
	北東行	4,996	389	5,385	9	74	83	5,005	463	5,468
	合計	10,565	832	11,397	20	190	210	10,585	1,022	11,607

各予測地点の車両走行方向は、図 6.4-13(1) ~ (5) (p.6.4-45 ~ p.6.4-46 参照) に示すとおりです。

(イ) 道路条件

予測断面における道路断面は、図 6.4-13(1)~(5)に示すとおりです。  
 なお、道路勾配は 0% としました。

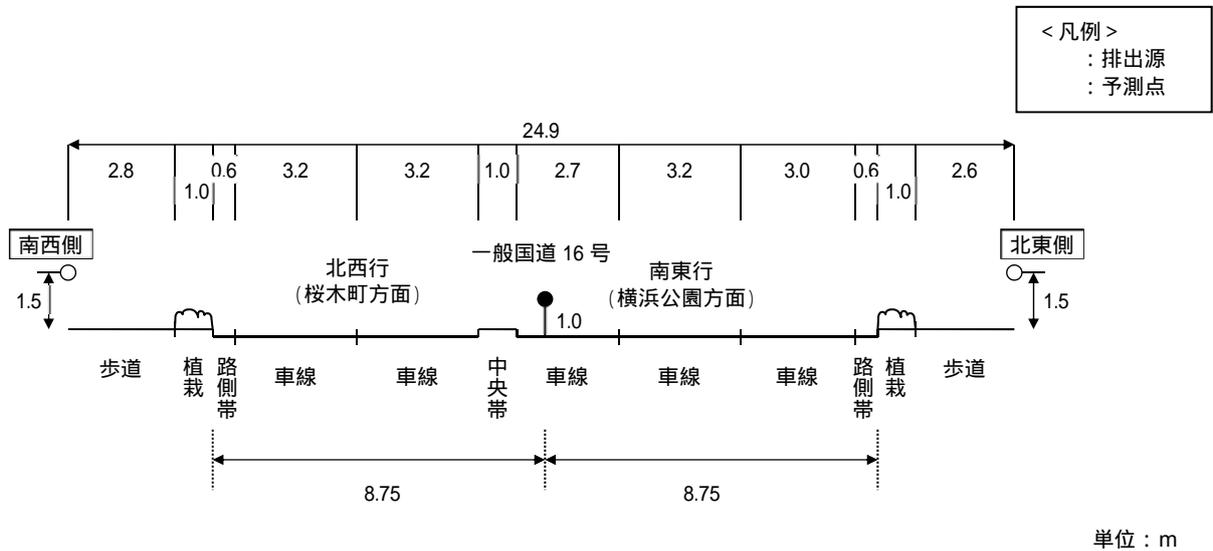


図 6.4-13(1) 道路断面 (地点 a 一般国道 16 号)

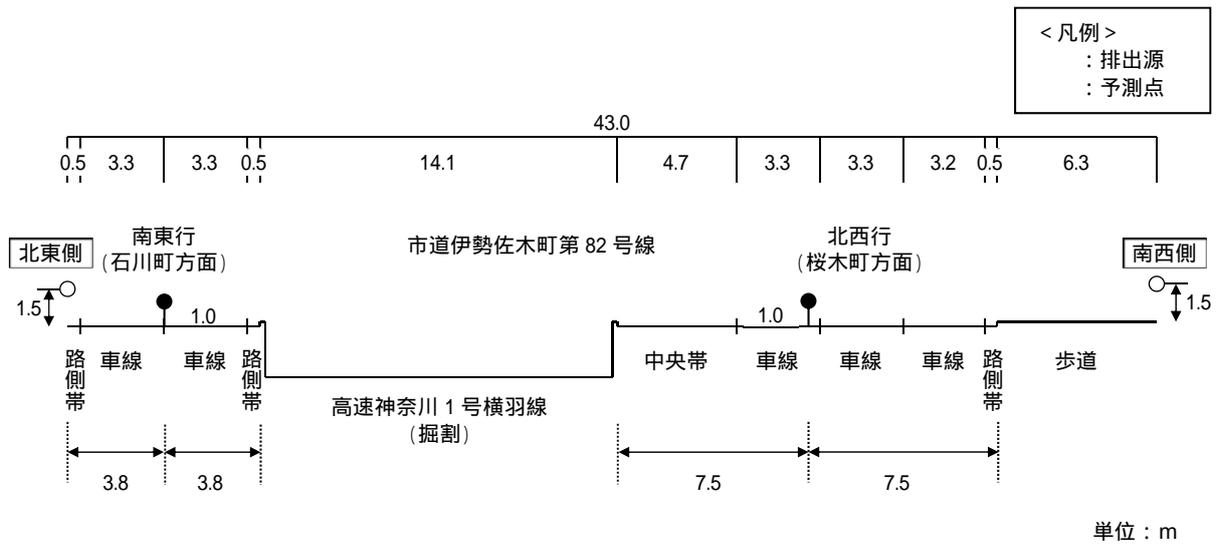


図 6.4-13(2) 道路断面 (地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線)

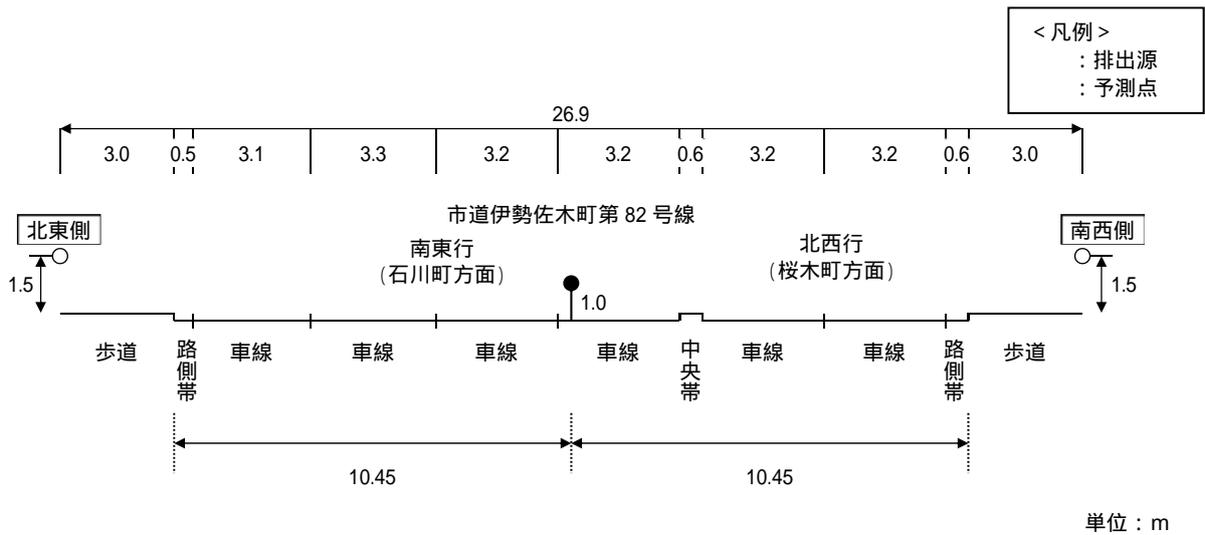


図 6.4-13(3) 道路断面 (地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線)

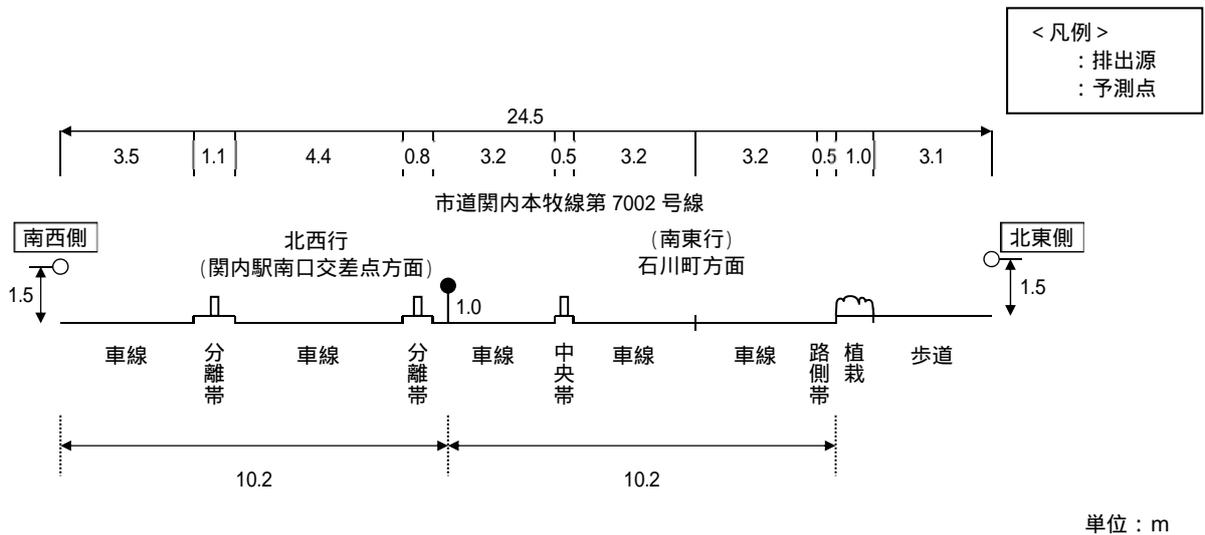


図 6.4-13(4) 道路断面 (地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線)

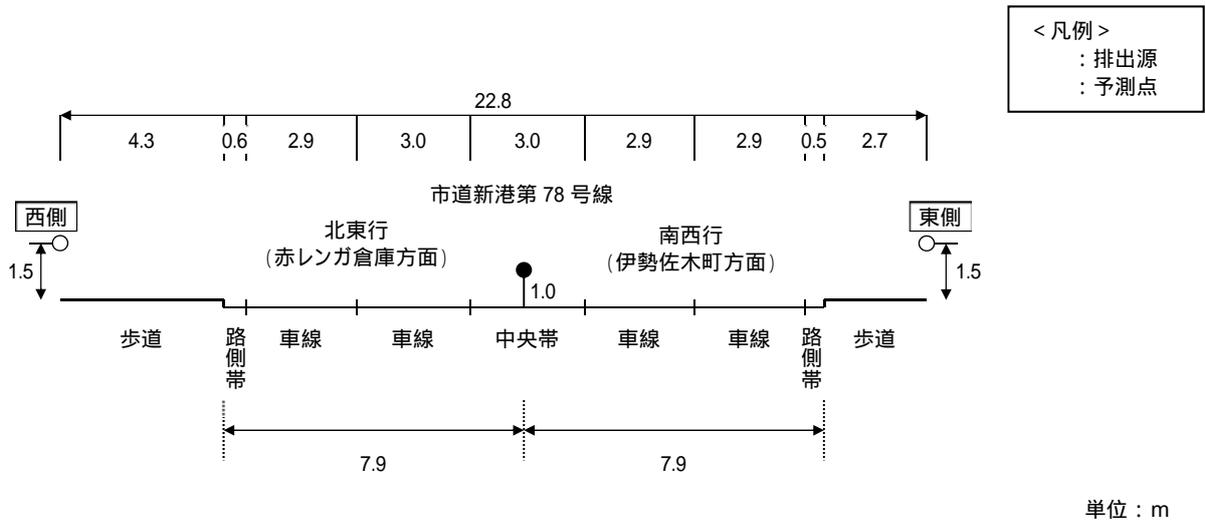


図 6.4-13(5) 道路断面 (地点 e 市道新港第 78 号線)

(ウ) 走行速度

走行速度は、表 6.4-34 に示すとおり、各道路の規制速度である 50km/h としました。

表 6.4-34 走行速度

予測地点	走行速度
地点 a 一般国道 16 号	50km/h
地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線	50km/h
地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線	50km/h
地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線	50km/h
地点 e 市道新港第 78 号線	50km/h

(エ) 自動車排出係数

自動車排出係数は、表 6.4-35 に示すとおりとしました。

「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成 22 年度版)」(平成 24 年 2 月、国土技術政策総合研究所資料 第 671 号)に示されている令和 2 年度(2020 年次)と令和 7 年度(2025 年次)の自動車排出係数から、予測時期である工事開始後 17 ヶ月目(令和 4 年度)における排出係数を算出しました。

表 6.4-35 自動車排出係数(工事用車両の走行に伴う大気環境への影響)

予測時期	物質	走行速度 (km/h)	排出係数(g/km・台)	
			小型車	大型車
令和 4 年度	窒素酸化物(NOx)	50	0.043	0.509
	浮遊粒子状物質(SPM)	50	0.000483	0.009481

資料:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成 22 年度版)」

(平成 24 年 2 月、国土技術政策総合研究所資料 第 671 号)

(オ) 排出源の位置

排出源については車道の中央に、予測断面の前後 20m は 2m 間隔、その両側 180m は 10 m 間隔で前後 400m にわたり配置しました。

なお、地点 b は上下線の間的高速神奈川 1 号横羽線(掘割)が存在しているため、上下線それぞれの中央に排出源を配置しました。

また、排出源高さは、路面より 1.0m として設定しました。

#### (カ) 気象条件

予測に用いる風向・風速は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」の予測と同様に、西区平沼小学校一般環境大気測定局の平成 30 年度測定結果を用いました (p.6.4-31 参照)。

なお、排出源高さにおける風速については、風速の鉛直分布がべき法則に従うものとして、風速の高さ補正を次式により行いました。補正に用いたべき指数は、土地利用の状況から市街地の値である 1/3 としました。予測に用いた気象条件は、資料編(p.資 3.2-42~p.資 3.2-43 参照) に示すとおりです。

$$U = U_0(H/H_0)^\alpha$$

$U$  : 求める高さ  $H$  (m) への換算風速 (m/s)  
 $U_0$  : 基準高さ  $H_0$  (m) の風速 (m/s)、 $H_0 = 20$   
 $\alpha$  : べき指数 (市街地 : 1/3、郊外 : 1/5、障害物のない平坦地 : 1/7)

#### (キ) 窒素酸化物濃度の二酸化窒素濃度への変換

窒素酸化物濃度から二酸化窒素濃度への変換は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」の予測と同様としました (p.6.4-31 参照)。

#### (ク) バックグラウンド濃度の設定

バックグラウンド濃度は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」の予測と同様としました (p.6.4-32 参照)。

#### カ 予測結果

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予測結果は、表 6.4-36 に示すとおりです。

本事業の工事用車両 (大型車) の走行台数が最大になる 1 年間の工事用車両の走行に伴う将来濃度は、二酸化窒素で 0.018131 ~ 0.018254ppm、浮遊粒子状物質で 0.0220150 ~ 0.0220262mg/m<sup>3</sup> となり、将来濃度に対する本事業の工事用車両の走行による影響割合は、二酸化窒素で 0.01 ~ 0.11%、浮遊粒子状物質で 0.001 ~ 0.010% であると予測します。

表 6.4-36 工事用車両の走行に伴う大気環境への影響（ブルーム・パフ式：年平均値）

【二酸化窒素】

予測断面		工事中 基礎交通量 による濃度 (ppm)	工事用車両 による 付加濃度 (ppm)	バックグラウンド 濃度 (ppm)	将来濃度 (ppm) = + +	影響割合 (%) = / ×100
地点 a 一般国道 16 号	北東側	0.000177	0.000004	0.018	0.018181	0.02%
	南西側	0.000170	0.000004	0.018	0.018174	0.02%
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.000248	0.000006	0.018	0.018254	0.03%
	南西側	0.000129	0.000002	0.018	0.018131	0.01%
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.000225	0.000011	0.018	0.018236	0.06%
	南西側	0.000224	0.000011	0.018	0.018235	0.06%
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	北東側	0.000168	0.000003	0.018	0.018171	0.02%
	南西側	0.000208	0.000003	0.018	0.018211	0.02%
地点 e 市道新港 第 78 号線	東側	0.000175	0.000020	0.018	0.018195	0.11%
	西側	0.000149	0.000018	0.018	0.018167	0.10%

予測地点は各予測断面の両側道路端とし、車線に対する方角は図 6.4-13(1)～(5) (p.6.4-45～p.6.4-46 参照) に示したとおりです。

【浮遊粒子状物質】

予測断面		工事中 基礎交通量 による濃度 (mg/m <sup>3</sup> )	工事用車両 による 付加濃度 (mg/m <sup>3</sup> )	バックグラウンド 濃度 (mg/m <sup>3</sup> )	将来濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) = + +	影響割合 (%) = / ×100
地点 a 一般国道 16 号	北東側	0.0000198	0.0000004	0.022	0.0220202	0.002%
	南西側	0.0000192	0.0000004	0.022	0.0220196	0.002%
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.0000255	0.0000007	0.022	0.0220262	0.003%
	南西側	0.0000148	0.0000002	0.022	0.0220150	0.001%
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.0000239	0.0000012	0.022	0.0220251	0.005%
	南西側	0.0000239	0.0000013	0.022	0.0220252	0.006%
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	北東側	0.0000201	0.0000003	0.022	0.0220204	0.001%
	南西側	0.0000240	0.0000004	0.022	0.0220244	0.002%
地点 e 市道新港 第 78 号線	東側	0.0000196	0.0000023	0.022	0.0220219	0.010%
	西側	0.0000172	0.0000021	0.022	0.0220193	0.010%

予測地点は各予測断面の両側道路端とし、車線に対する方角は図 6.4-13(1)～(5) (p.6.4-45～p.6.4-46 参照) に示したとおりです。

予測した年平均値を環境基準と比較するために、年平均値から日平均値（年間 98% 値、2%除外値）に換算した結果は、表 6.4-37 に示すとおりです。なお、日平均値への換算は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」と同様としました（p.6.4-36 参照）。

二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値は 0.038ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2% 除外値は 0.049mg/m<sup>3</sup>と換算され、環境基準（二酸化窒素 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質 0.10mg/m<sup>3</sup>以下）に適合しています。

表 6.4-37 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目			二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
			年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間 98% 値 <sup>注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2% 除外値 <sup>注)</sup>
工事用車両の 走行に伴う 大気環境への 影響	地点 a 一般国道 16 号	北東側	0.018181	0.038	0.0220202	0.049
		南西側	0.018174	0.038	0.0220196	0.049
	地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.018254	0.038	0.0220262	0.049
		南西側	0.018131	0.038	0.0220150	0.049
	地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.018236	0.038	0.0220251	0.049
		南西側	0.018235	0.038	0.0220252	0.049
	地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	北東側	0.018171	0.038	0.0220204	0.049
		南西側	0.018211	0.038	0.0220244	0.049
	地点 e 市道新港 第 78 号線	東側	0.018195	0.038	0.0220219	0.049
		西側	0.018167	0.038	0.0220193	0.049

注) 環境基準：二酸化窒素は 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質は 0.10mg/m<sup>3</sup>以下。  
環境保全目標：二酸化窒素は 0.04ppm、浮遊粒子状物質は 0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、工事用車両の走行に伴う影響を低減するため、表 6.4-38 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、工事中に講ずることで、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の排出量を抑制できるものと考えます。

表 6.4-38 環境の保全のための措置（工事用車両の走行に伴う大気環境への影響）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の走行	<ul style="list-style-type: none"><li>・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</li><li>・土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数の調整に努めます。</li><li>・工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて工事用車両のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li><li>・工事用車両の整備・点検を徹底します。</li><li>・建設発生土の搬出の際は、荷台カバーの活用等の飛散防止のための措置を行います。</li></ul>

#### ク 評価

工事用車両の走行に伴う大気質への影響割合は、最大で二酸化窒素が 0.11%、浮遊粒子状物質が 0.010% であり、影響の程度は著しいものではないと考えます。なお、予測した年平均値を日平均値（年間 98% 値、2% 除外値）に換算した結果は、環境基準に適合しています。

工事に際しては、適切な運行管理により工事用車両の集中を避けるとともに、待機中のアイドリングストップ等を徹底し、更なる影響低減に努めます。

このように、工事中においては、更なる影響低減に向け、環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「二酸化窒素は日平均値の年間 98% 値が 0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の 2% 除外値が 0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」「1 時間値：二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」は達成されるものと考えます。

(3) 解体工事の実施に伴うアスベストの飛散等による影響

ア 予測項目

建物の建設（既存構造物の解体）時に発生する可能性がある石綿（アスベスト）含有建材による対象事業実施区域周辺への影響としました。

イ 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域周辺としました。

ウ 予測時期

予測時期は、工事期間中（解体工事）としました。

エ 予測方法

予測方法は、既存構造物の解体時に発生する可能性がある飛散性、非飛散性の石綿含有建築材料の処理方法等を整理し、周辺環境への影響について定性的に予測する方法としました。

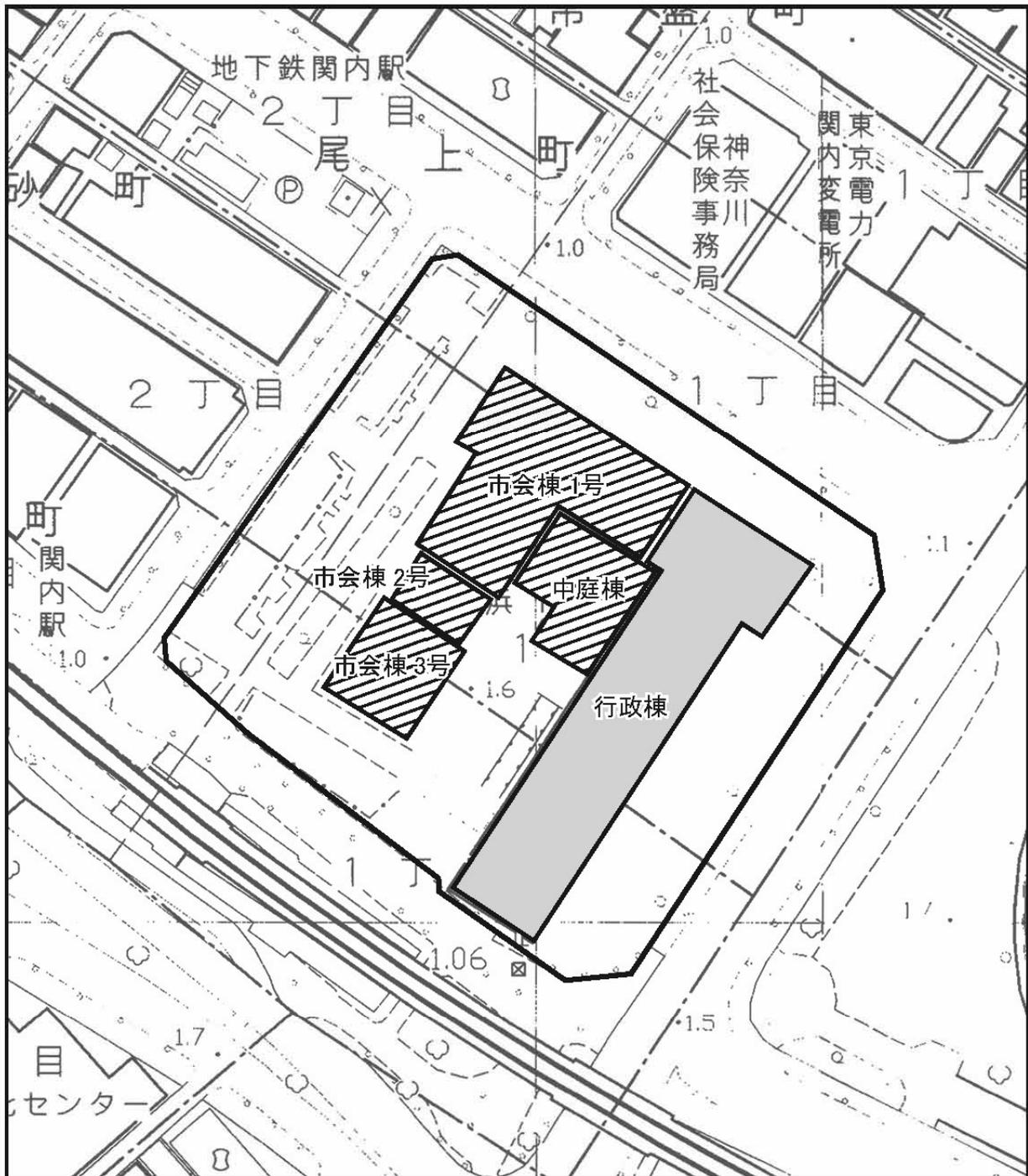
オ 予測条件

対象事業実施区域内には、表 6.4-39 及び図 6.4-14 に示すとおり、既存構造物が立地しており、行政棟以外の既存構造物については、本事業の工事において解体を行います。

昭和 50 年代までに建造された既存構造物については、飛散性や非飛散性の石綿含有建材が使用されている可能性が高いと考えられます。

表 6.4-39 既存構造物の概要

建物等の用途	延べ面積(m <sup>2</sup> )	構造 / 規模	竣工年
行政棟	約 20,760	SRC 造 / 地下 1 階、地上 8 階	昭和 34 年
市会棟 1 号	約 5,820	SRC 造 / 地下 1 階、地上 4 階	昭和 34 年
市会棟 2 号	約 610	RC 造 / 地上 3 階	昭和 53 年
市会棟 3 号	約 1,030	RC 造 / 地上 2 階	昭和 41 年
中庭棟	約 1,820	S 造 / 地下 1 階、地上 1 階	平成 21 年



凡例

-  対象事業実施区域
-  主な既存構造物
-  主な既存構造物（解体対象）

図6.4-14 対象事業区域内の既存建物

S=1/1,500



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）

## カ 予測結果

既存構造物の解体工事にあたっては、「大気汚染防止法」や「横浜市生活環境の保全等に関する条例」等の法令等に基づき、工事着手前に石綿含有建築材料の使用状況を調査し、使用が確認された場合には、飛散等のないよう適切な措置を講じた上で法令等に従って適切に除去していきます。「大気汚染防止法」と「横浜市生活環境の保全等に関する条例」との関係は表 6.4-40 に、石綿含有建材の一般的な処理方法と作業基準は図 6.4-15 に示すとおりです。

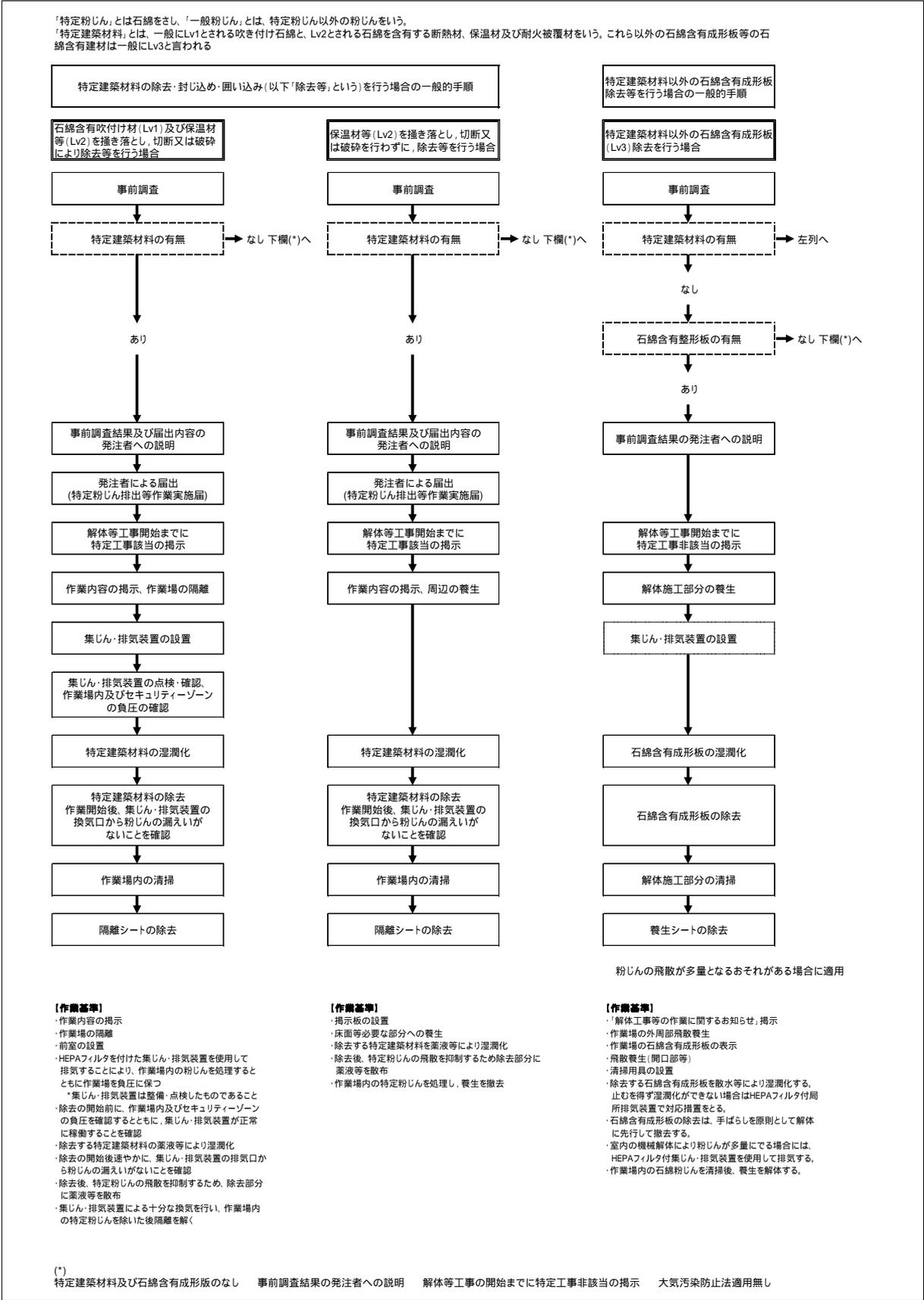
本事業では、これらの内容を遵守し、横浜市の指導等に従い、適切な対応を図っていくため、対象事業実施区域周辺への影響はないと予測します。

表 6.4-40 大気汚染防止法と横浜市生活環境の保全等に関する条例との関係

根拠法令等		大気汚染防止法 <sup>注)</sup>	横浜市生活環境の保全等に関する条例
作業の対象		建築物、工作物	
作業の内容		解体、改造・補修	
建築材料と届出区分	吹付け石綿		
	石綿を含有する断熱材、保温材及び耐火被覆材		
	石綿布		
	石綿を含有するセメント建材 (対象使用面積 1,000 m <sup>2</sup> 以上)		
作業開始時の届出	書類	特定粉じん排出等 作業実施届出書	石綿排出作業開始届出書
	提出期限	作業開始日の 14 日前まで	作業開始日の 7 日前まで
作業完了時の届出	書類	石綿排出作業完了届出書	
	提出期限	石綿排出作業完了後 30 日以内	

注) 大気汚染防止法に基づく届出が必要な作業については、大気汚染防止法に基づく作業基準等の遵守のほか、横浜市生活環境の保全等に関する条例に基づく測定義務や指導基準等を遵守する必要があります。

資料：「アスベスト除去工事について」（令和 2 年 7 月、横浜市環境創造局）



資料：「建築物の解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル」(平成26年6月、環境省水・大気環境局)

図 6.4-15 石綿含有建材の一般的な処理方法と作業基準

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、建物の建設（解体工事）時にアスベストが飛散しないよう、表 6.4-41 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、解体工事中に講じていきます。

表 6.4-41 環境の保全のための措置（解体工事の実施に伴うアスベストの飛散等の影響）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建物の建設	<ul style="list-style-type: none"><li>・解体に先立ち、対象事業実施区域内の既存構造物については、石綿含有建材の有無の確認とその特性について調査を行います。</li><li>・石綿含有建材の使用が確認された場合には、周辺に石綿が飛散しないよう、法令等に基づく、その石綿含有建材の種類に応じた適切な除去方法を選択し、確実に実施していきます。</li><li>・解体時には「大気汚染防止法」や「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づく届出を行い、モニタリング調査を実施するとともに、適正に処理を行います。</li><li>・アスベストの使用状況の調査結果については、地域住民等に対して解体工事着手前にできる限り速やかに掲示により公表します。</li><li>・解体対象となる既存構造物におけるアスベストの使用状況及び除去作業の結果については、環境影響評価手続の事後調査報告書において報告します。</li></ul>

#### ク 評価

昭和 50 年代までに建造された既存構造物については、飛散性や非飛散性の石綿含有建材が使用されている可能性が高いと考えられます。

そのため、既存構造物の解体にあたっては、事前に石綿含有建材の使用の有無の確認を行い、石綿含有建材が使用されていた場合には、その特性について把握するとともに、「大気汚染防止法」、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」の規定に基づく届出等を行い、適正に対応していきます。

このように、建物の建設（解体工事）時には、石綿含有建材が使用されていた場合にはアスベストが飛散しないよう、法令等に基づく適正な対応を図っていくことから、環境保全目標「石綿含有建材の使用が確認された場合において、石綿排出作業を実施する際は、法令等に基づいた飛散防止措置等を行い、周辺環境へ石綿を飛散させないこと。」は達成されるものと考えます。

(4) 建物の供用に伴う大気環境への影響

ア 予測項目

予測項目は、建物の供用として、設置予定の設備機器の稼働に伴って排出される二酸化窒素と対象事業実施区域内に整備する予定の地下駐車場の利用に伴って関連車両から排出される二酸化窒素及び浮遊粒状物質を対象としました。

イ 予測地域・地点

予測地域は、最大着地濃度の出現する地点を含む範囲として、対象事業実施区域境界から700m程度の範囲としました。

また、予測高さは地上1.5mとしました。

ウ 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用が通常の状態に達した時点としました。

エ 予測方法

(ア) 予測手順

予測手順は、図6.4-16(1)~(2)に示すとおりです。

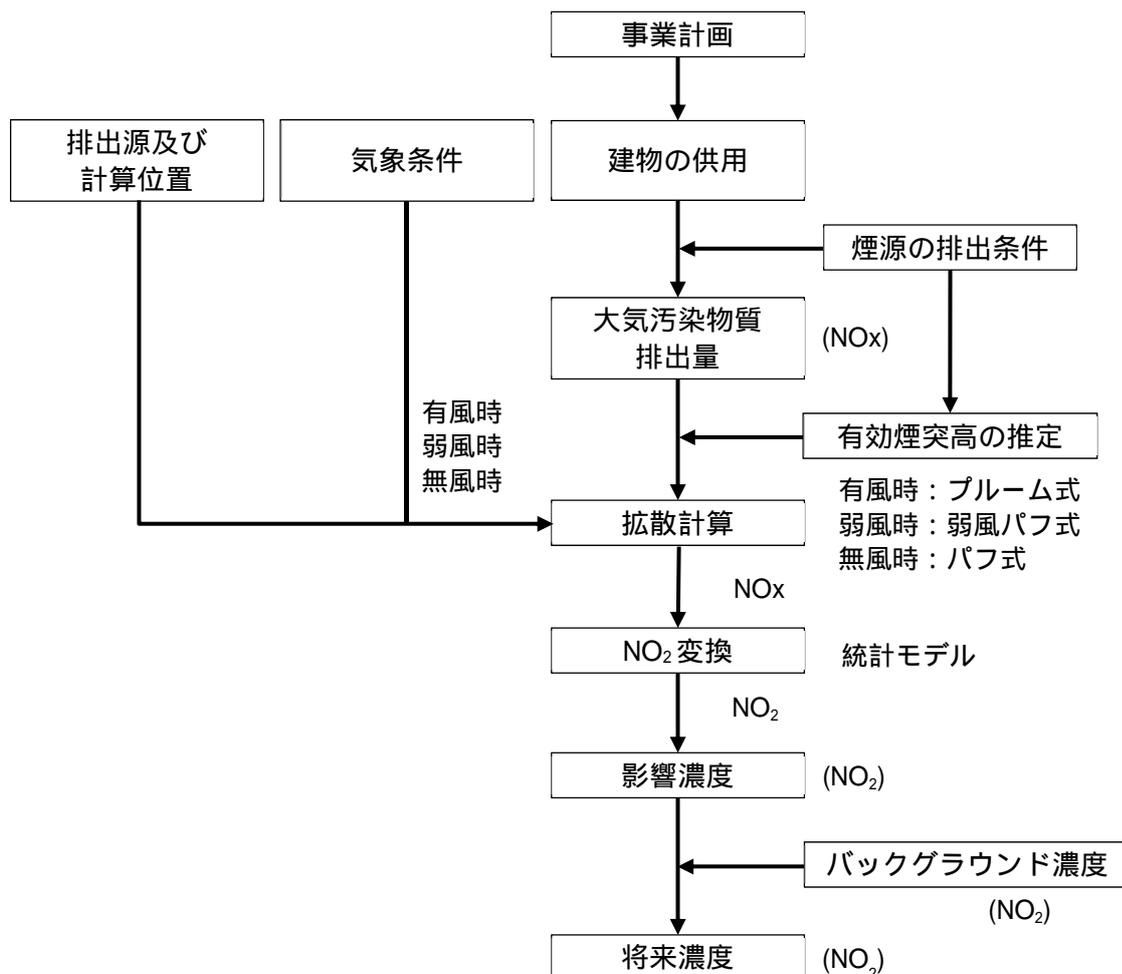


図 6.4-16(1) 予測手順（建物の供用（設備機器の稼働）に伴う大気環境への影響）

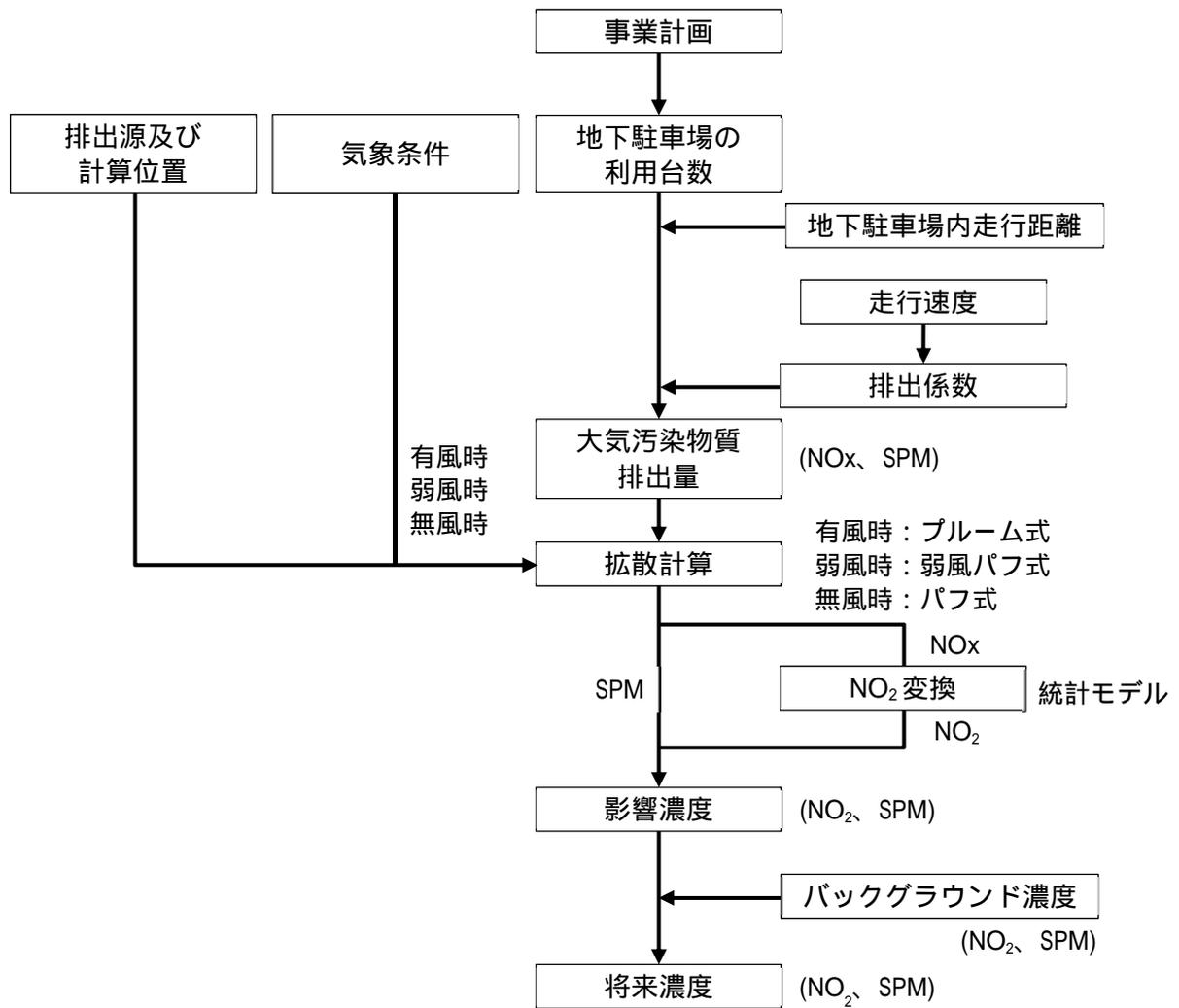


図 6.4-16(2) 予測手順（建物の供用（地下駐車場の利用）に伴う大気環境への影響）

（イ）予測式

予測式は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」の予測と同様としました（p.6.4-22～p.6.4-24 参照）。

オ 予測条件

(ア) 煙源条件

計画建築物の設備機器の煙源条件は、事業計画をもとに、表 6.4-42 に示すとおり設定しました。なお、設備機器の諸元については、メーカー提供値を用いました。

表 6.4-42 煙源条件

区分	計画諸元	
	ボイラー	冷温水発生器
燃料	都市ガス 13A	都市ガス 13A
湿り排出ガス量 (m <sup>3</sup> N/h)	1,239	2,942
乾き排出ガス量 (m <sup>3</sup> N/h)	1,089	2,518
排出ガス温度 ( )	120	120
排出ガスの窒素酸化物濃度 (ppm)	9.77	45
残存酸素濃度 (%)	5	5
設置場所	行政棟 PH1 階室外機置場	タワー棟 8 階熱源機械室
排気口高さ	地上 30.9m	地上 170.0m
台数	2 台	3 台

地下駐車場内を走行する自動車の自動車排出係数は、表 6.4-43 に示す「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 (平成 22 年度版)」(平成 24 年 2 月、国土技術政策総合研究所資料 第 671 号) に示されている、2025 年次 (令和 7 年度) の排出係数を設定しました。

表 6.4-43 自動車排出係数 (地下駐車場の利用に伴う大気環境への影響)

予測時期	物質	走行速度 (km/h)	排出係数 (g/km・台)
			小型車
令和 7 年度	窒素酸化物 (NO <sub>x</sub> )	20	0.074
	浮遊粒子状物質 (SPM)	20	0.001473

資料：「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 (平成 22 年度版)」  
(平成 24 年 2 月、国土技術政策総合研究所資料 第 671 号)

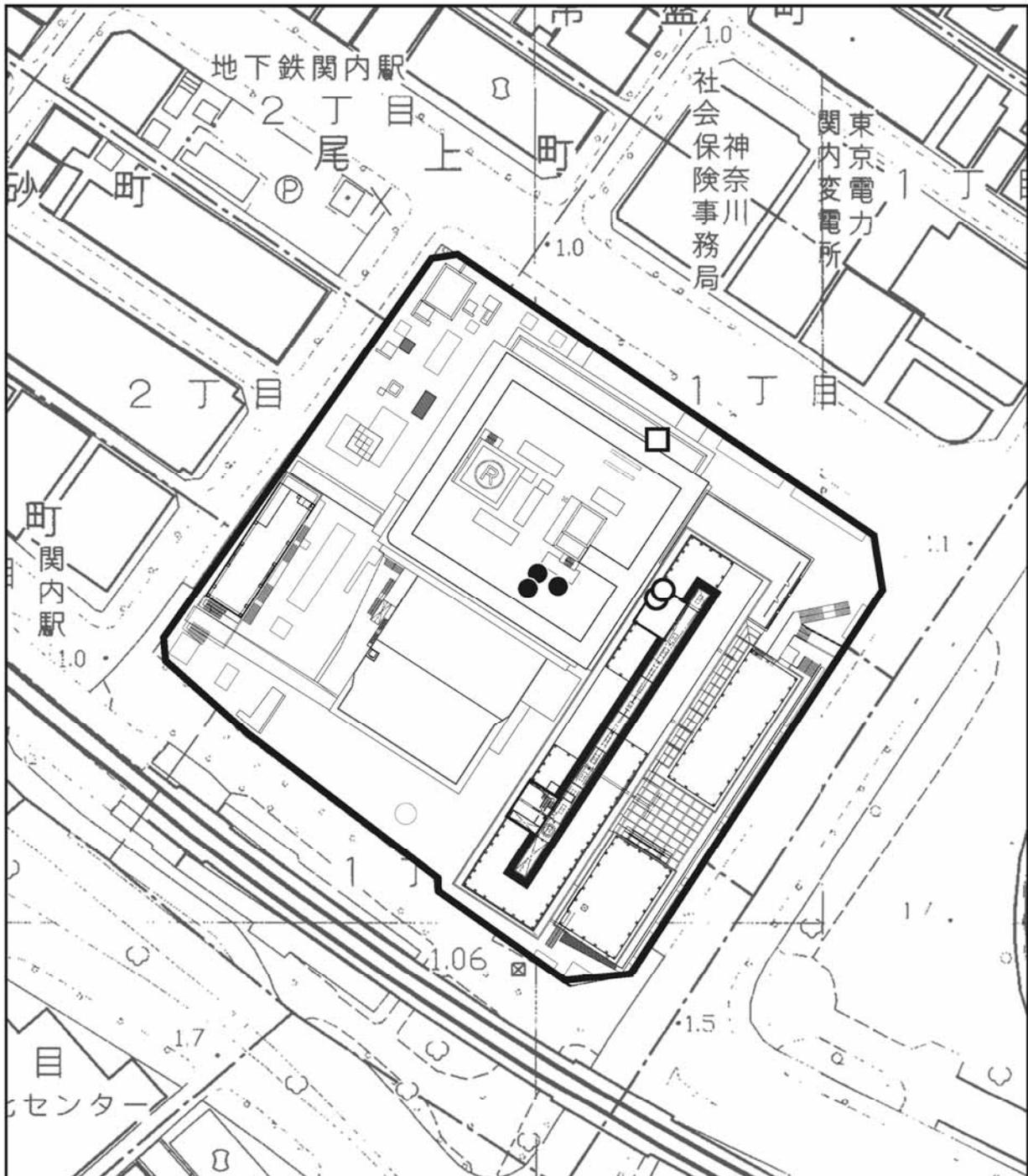
(イ) 有効煙突高

設備機器及び地下駐車場の排気口の形状は、横向きまたは上向き (陣笠つき) を想定しているため、吐出による排出ガスの上昇は見込まないものとしました。

(ウ) 排出源の位置

排出源の位置は、図 6.4-17 に示すとおりです。

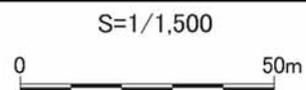
設備機器はタワー棟及び行政棟の屋上から、駐車場は外壁面のガラリから排出ガスが排気されることとしました。



凡例

- 対象事業実施区域
- 冷温水発生器 (地上170.0m)
- ボイラー (地上30.9m)
- 地下1階駐車場排気口 (地上1.5m)

図6.4-17 排出源位置



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

(エ) 汚染物質排出量

設備機器 1 台あたりの窒素酸化物排出量は、表 6.4-42 に示した各設備機器の排出ガス量（乾き排出ガス量）及び排出ガスの窒素酸化物濃度等から、表 6.4-44 のとおり設定しました。

算定の詳細は、資料編（p.資 3.2-44 参照）に示すとおりです。

表 6.4-44 設備機器 1 台あたりの窒素酸化物排出量

区分	排出源	
	ボイラー	冷温水発生器
窒素酸化物排出量 ( $\text{m}^3 \text{N/h}$ )	0.00811	0.08633

計画建築物内の地下駐車場の 1 日あたりの走行台数、1 台あたりの平均走行距離及び日排出量は、表 6.4-45 に示すとおりです。

日排出量は走行台数及び走行距離に排出係数を乗じて算出しました。

表 6.4-45 地下駐車場の走行台数及び平均走行距離

地下駐車場	対象車両		走行台数 (台/日)	平均 走行距離 (m)	日排出量	
					NOx (g/日)	PM (g/日)
地下 1 階	荷さばき車両	小型車 <sup>注)</sup>	200	114.9	1.7005	0.0338

注) 荷さばき車両は最大で 4 t 車相当と想定されるため、小型車として整理しています。

(オ) 気象条件

予測に用いる風向・風速は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」の予測と同様に、西区平沼小学校一般局の平成 30 年度測定結果を用いました(p.6.4-31 参照)。

なお、排出源高さにおける風速については、風速の鉛直分布がべき法則に従うものとして、風速の高さ補正を次式により行いました。補正に用いたべき指数は、土地利用の状況から市街地の値である 1/3 を用いました。年平均値の予測に用いる気象条件は、資料編（p.資 3.2-45～p.資 3.2-47 参照）に示すとおりです。

(カ) 窒素酸化物濃度の二酸化窒素濃度への変換

窒素酸化物濃度の二酸化窒素濃度への変換は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」の予測と同様としました（p.6.4-31 参照）。

(キ) バックグラウンド濃度の設定

バックグラウンド濃度の設定は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」の予測と同様としました（p.6.4-32 参照）。

## カ 予測結果

予測結果は、設備機器稼働に伴い排出される二酸化窒素、地下駐車場の利用に伴い排出される二酸化窒素及び浮遊粒状物質、及びこれらを合成した結果を示します。

予測した年平均値を環境基準と比較するために、日平均値（年間98%値、2%除外値）へ換算しました。年平均値の日平均値（年間98%値、2%除外値）への換算式は、横浜市内の一般環境大気測定局における過去5年間（平成27年度～令和元年度）の関係から求めました（図6.4-18参照）。

### 【一般環境大気測定局のデータから求めた換算式】

（建物の供用・地下駐車場の利用に伴う大気環境への影響）

二酸化窒素 : 日平均値の年間98%値 =  $1.5529 \times \text{年平均値} + 0.0112$

浮遊粒子状物質 : 日平均値の2%除外値 =  $1.1385 \times \text{年平均値} + 0.0242$

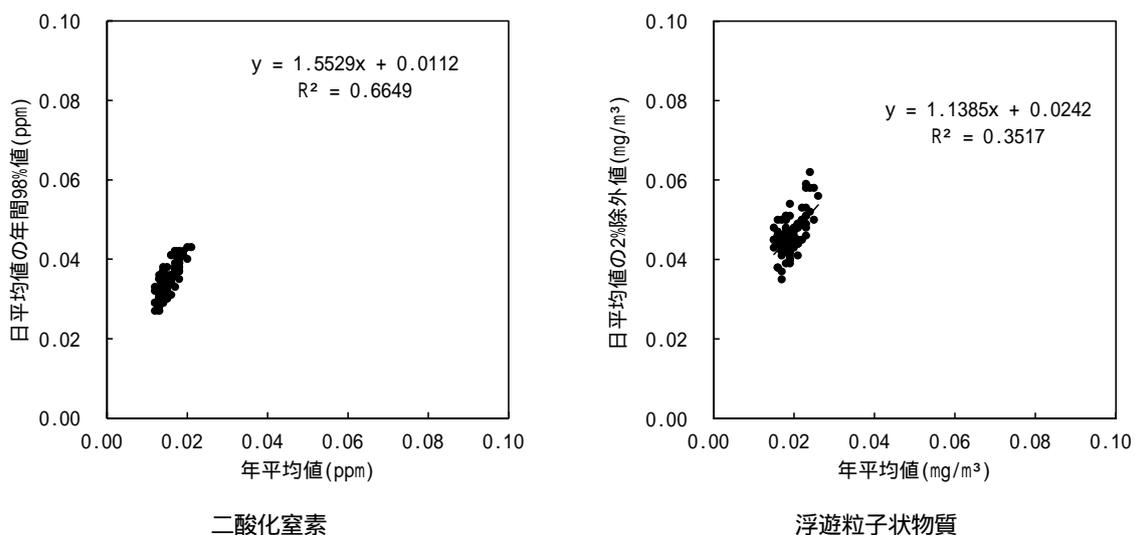


図 6.4-18 年平均値と日平均値との関係式（一般環境大気測定局）

(ア) 設備機器の稼働に伴う大気環境への影響

建物の供用（設備機器の稼働）に伴って排出される二酸化窒素の予測結果は、表 6.4-46 に示すとおりです。

最大着地濃度（年平均値）出現地点は対象事業実施区域南側約 360mで、影響濃度は 0.0000046ppm となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は 0.026% であると考えます。

表 6.4-46 建物の供用（設備機器の稼働）に伴う大気環境への影響（年平均値）

物質名	最大着地濃度 出現地点	影響濃度	バック グラウンド 濃度	将来濃度 = +	影響割合 (%) = / x 100
二酸化窒素 (ppm)	対象事業実施区域 南側約 360m	0.0000046	0.018	0.0180046	0.026%

設備機器の稼働に伴う二酸化窒素の年平均値から日平均値（年間 98% 値）への換算結果は、表 6.4-47 に示すとおりです。

二酸化窒素の年平均値は、日平均値の年間 98% 値で 0.039ppm と換算され、環境基準（二酸化窒素 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）に適合しています。

表 6.4-47 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間 98% 値 <sup>注)</sup>
建物の供用（設備機器の稼働） に伴う大気環境への影響	0.0180046	0.039

注) 環境基準：0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下。  
環境保全目標：0.04ppm を超えないこと。

(イ) 地下駐車場の利用に伴う大気環境への影響

建物の供用（地下駐車場の利用）に伴って排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、表 6.4-48 に示すとおりです。

最大着地濃度（年平均値）出現地点は対象事業実施区域北側敷地境界上で、影響濃度は二酸化窒素で 0.0000024ppm、浮遊粒子状物質で 0.0000008mg/m<sup>3</sup>となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は二酸化窒素で 0.013%、浮遊粒子状物質で 0.004%であると考えます。

表 6.4-48 建物の供用（地下駐車場の利用）に伴う大気環境への影響（年平均値）

物質名	最大着地濃度 出現地点	影響濃度	バック グラウンド 濃度	将来濃度 = +	影響割合 (%) = / ×100
二酸化窒素 (ppm)	対象事業実施区域 北側敷地境界上	0.0000024	0.018	0.0180024	0.013%
浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	対象事業実施区域 北側敷地境界上	0.0000008	0.022	0.0220008	0.004%

地下駐車場の利用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値から日平均値（年間 98% 値、2% 除外値）への換算結果は、表 6.4-49 に示すとおりです。

二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間 98% 値で 0.039ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の 2% 除外値で 0.049mg/m<sup>3</sup>と換算され、環境基準（二酸化窒素 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質 0.10mg/m<sup>3</sup>以下）に適合しています。

表 6.4-49 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間 98% 値 <sup>注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2% 除外値 <sup>注)</sup>
建物の供用 (地下駐車場の利用) に伴う大気環境への影響	0.0180024	0.039	0.0220008	0.049

注) 環境基準：二酸化窒素は 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質は 0.10mg/m<sup>3</sup>以下。  
環境保全目標：二酸化窒素は 0.04ppm、浮遊粒子状物質は 0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。

(ウ) 建物の供用に伴う大気環境への影響

上記2要素(設備機器の稼働と地下駐車場の利用)の合成による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、表 6.4-50 及び図 6.4-19(1)~(2)に示すとおりです。

最大着地濃度(年平均値)出現地点は、二酸化窒素で対象事業実施区域南側約 360m、浮遊粒子状物質で対象事業実施区域北側敷地境界上であり、影響濃度は二酸化窒素で 0.0000046ppm、浮遊粒子状物質で 0.0000008mg/m<sup>3</sup>となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は二酸化窒素で 0.026%、浮遊粒子状物質で 0.004%であると考えます。

表 6.4-50 建物の供用に伴う大気環境への影響(年平均値)

物質名	最大着地濃度 出現地点	影響濃度 <sup>注)</sup>	バック グラウンド 濃度	将来濃度	影響割合 (%)
				= +	= / × 100
二酸化窒素 (ppm)	対象事業実施区域 南側約 360m	0.0000046	0.018	0.0180046	0.026%
浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	対象事業実施区域 北側敷地境界上	0.0000008	0.022	0.0220008	0.004%

注) 設備機器の稼働と地下駐車場の利用による最大濃度着地地点は異なるため、表 6.4-47 と表 6.4-49 の二酸化窒素の影響濃度を単純に足し算したものではありません。

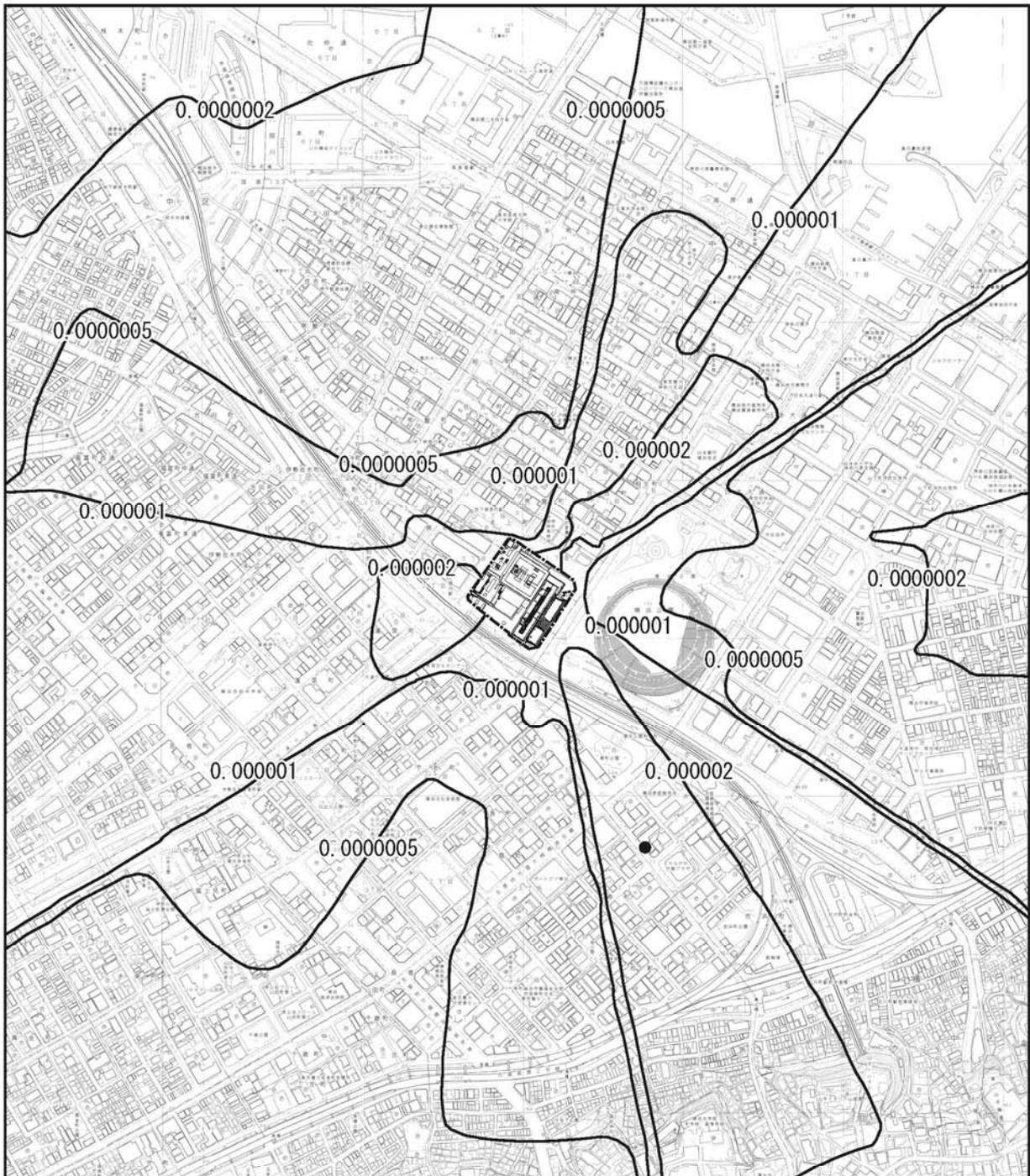
建物の供用に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値から日平均値(年間 98%値、2%除外値)への換算結果は、表 6.4-51 に示すとおりです。

二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間 98%値で 0.039ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の 2%除外値で 0.049mg/m<sup>3</sup>に換算され、環境基準(二酸化窒素 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質 0.10mg/m<sup>3</sup>以下)に適合しています。

表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素(ppm)		浮遊粒子状物質(mg/m <sup>3</sup> )	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間 98%値 <sup>注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>注)</sup>
建物の供用に伴う 大気環境への影響	0.0180046	0.039	0.0220008	0.049

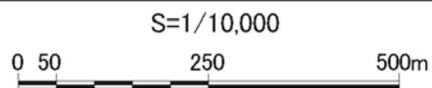
注) 環境基準：二酸化窒素は 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質は 0.10mg/m<sup>3</sup>以下。  
環境保全目標：二酸化窒素は 0.04ppm、浮遊粒子状物質は 0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。



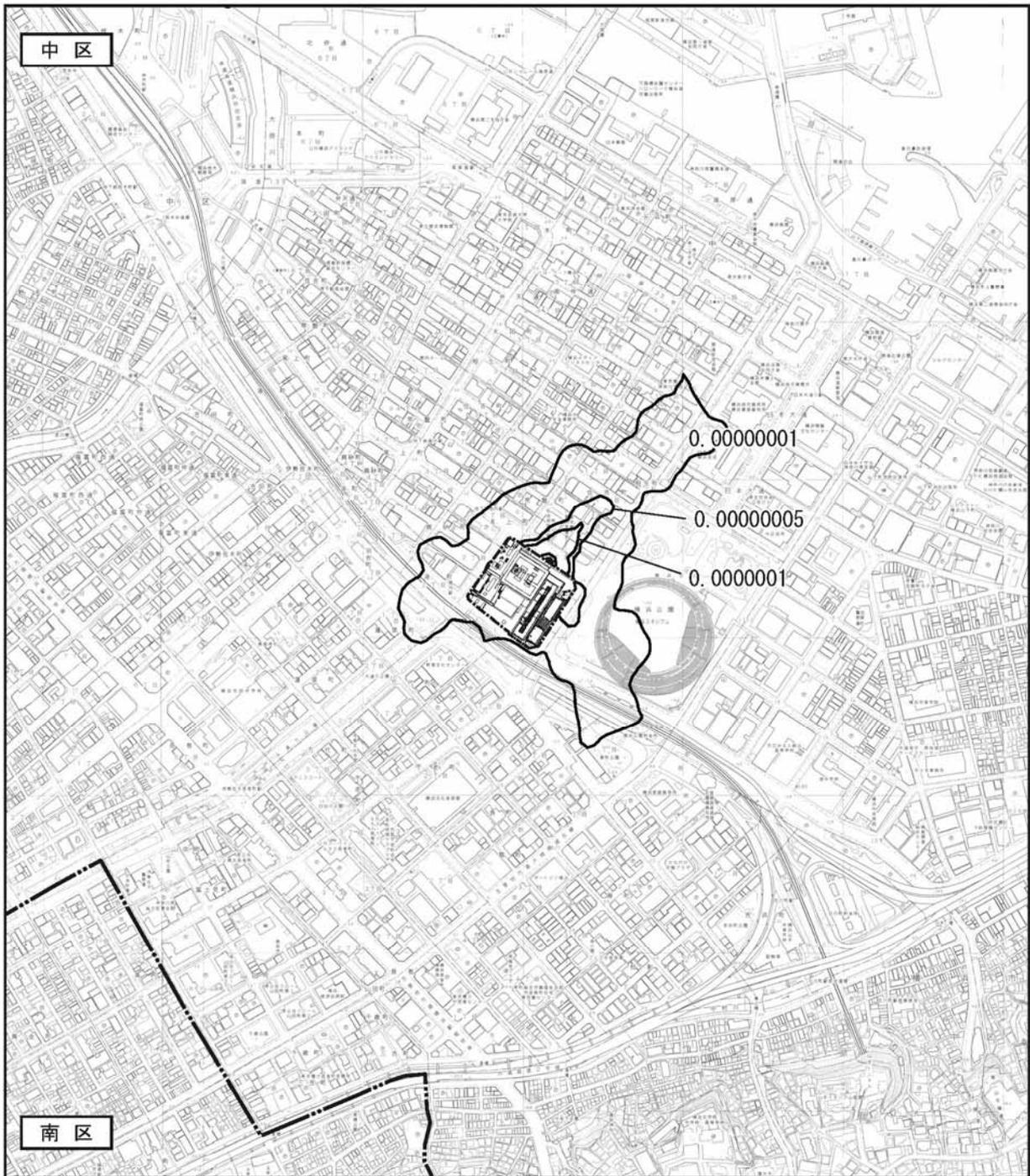
凡例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 最大着地濃度出現地点 (0.0000046ppm)

図6.4-19(1) 建築物の利用に伴う  
大気環境への影響(二酸化窒素)



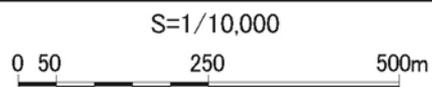
この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令和1建都計第9115号)



凡例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 最大着地濃度出現地点 (0.0000008mg/m<sup>3</sup>)

図6.4-19(2) 建築物の利用に伴う  
大気環境への影響(浮遊粒子状物質)



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令和1建都計第9115号)

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、設備機器の稼働や地下駐車場の利用に伴う大気質への影響を低減するため、表 6.4-52 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時や計画建築物の供用後に適切に講ずることとで、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の排出量を抑制できるものと考えます。

表 6.4-52 環境の保全のための措置（建物の供用に伴う大気環境への影響）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の供用	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設備機器については、極力最新の省エネルギー型機器を採用するなど、排出ガス対策に努めます。</li> <li>・計画建築物の熱負荷低減により、設備機器利用による排出ガスの排出量を抑制します。</li> </ul> <p>【計画建築物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷さばき車両等については、使用用途に応じた適切な排気量の自動車や、低燃費自動車の採用を依頼していきます。</li> <li>・地下駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。</li> </ul>

#### ク 評価

建物の供用に伴う大気質への影響濃度は、二酸化窒素で 0.0000046ppm、浮遊粒子状物質で 0.0000008mg/m<sup>3</sup>となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度（年平均値）に対する影響割合は、二酸化窒素で 0.026%、浮遊粒子状物質で 0.004%であると予測します。なお、予測した年平均値を日平均値（年間 98%値、2%除外値）に換算した結果は、環境基準に適合しています。

本事業では、荷さばき車両等について、使用用途に応じた適切な排気量の自動車や、低燃費自動車の採用を依頼していくことで、更なる影響低減に努めます。

このように、計画建築物の供用後においては、影響低減に向けた環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間 98%値が 0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の 2%除外値が 0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」「1時間値：二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」は達成されるものと考えます。

(5) 関連車両の走行に伴う大気環境への影響

ア 予測項目

予測項目は、関連車両の走行に伴って排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度としました。

イ 予測地域・地点

予測断面は、図 6.4-1 (p.6.4-7 参照) に示した現地調査地点と同地点である一般国道 16 号 (地点 a)、市道伊勢佐木町第 82 号線 (地点 b、c)、市道関内本牧線第 7002 号線 (地点 d) 及び市道新港第 78 号線 (地点 e) の 5 断面としました。

また、予測位置は道路端の地上 1.5m としました。

ウ 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用が通常の状態に達した時点とし、休日に比較して関連車両の走行台数が多くなると見込まれる平日を対象としました。

エ 予測方法

(ア) 予測手順

予測手順は、「(2) 工事用車両の走行に伴う大気環境への影響」と同様としました (p.6.4-42 参照)。

(イ) 予測式

予測式は、「(2) 工事用車両の走行に伴う大気環境への影響」の予測と同様としました (p.6.4-43 ~ p.6.4-44 参照)。

オ 予測条件

(ア) 交通条件

予測時期における断面交通量は、表 6.4-53 に示すとおりです。

供用後における将来基礎交通量は、「(2) 工事用車両の走行に伴う大気環境への影響」の予測と同様に、現況調査結果から将来的な伸びはないものとしました。

この将来基礎交通量に本事業の発生集中交通量 (関連車両) を加えることで将来交通量としました (詳細は、資料編 (p.資 3.2-39 ~ p.資 3.2-41) 参照)。

なお、本事業の発生集中交通量 (関連車両) は平日で最大となることから、平日の自動車交通量調査結果から設定した将来基礎交通量に本事業の発生集中交通量 (関連車両) を加えました。

また、本事業では、対象事業実施区域から概ね 300m 以内に隔地駐車場を確保する計画としていますが、隔地駐車場を利用する関連車両は、対象事業実施区域に出入りする関連車両台数よりも少なく、走行ルートは分散すると想定されるため、大気環境に著しい影響を与えることはないと考えられます。そのため、予測にあたっては、全ての関連車両が対象事業実施区域内に整備する駐車場に出入りすることを前提としました。

表 6.4-53 予測交通量（関連車両の走行に伴う大気環境への影響）

単位：台/日

予測地点	方向	将来基礎交通量			関連車両台数			将来交通量		
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
地点 a 一般国道 16 号	南東行	6,447	564	7,011	0	0	0	6,447	564	7,011
	北西行	5,221	423	5,644	374	0	374	5,595	423	6,018
	合計	11,668	987	12,655	374	0	374	12,042	987	13,029
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	6,468	456	6,924	1,016	0	1,016	7,484	456	7,940
	北西行	9,212	565	9,777	0	112	112	9,212	677	9,889
	合計	15,680	1,021	16,701	1,016	112	1,128	16,696	1,133	17,829
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	9,711	820	10,531	593	0	593	10,304	820	11,124
	北西行	7,327	511	7,838	721	0	721	8,048	511	8,559
	合計	17,038	1,331	18,369	1,314	0	1,314	18,352	1,331	19,683
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	南東行	2,348	437	2,785	0	0	0	2,348	437	2,785
	北西行	7,965	902	8,867	437	0	437	8,402	902	9,304
	合計	10,313	1,339	11,652	437	0	437	10,750	1,339	12,089
地点 e 市道新港 第 78 号線	南西行	5,569	443	6,012	52	112	164	5,621	555	6,176
	北東行	4,996	389	5,385	52	0	52	5,048	389	5,437
	合計	10,565	832	11,397	104	112	216	10,669	944	11,613

各予測地点の車両走行方向は、図 6.4-13(1)～(5) (p.6.4-45～p.6.4-46 参照) に示したとおりです。

(イ) 道路条件

予測断面における道路断面は、「(2) 工事用車両の走行に伴う大気環境への影響」の予測と同様としました (図 6.4-13(1)～(5) (p.6.4-45～p.6.4-46) 参照)。

(ウ) 走行速度

走行速度は、「(2) 工事用車両の走行に伴う大気環境への影響」の予測と同様に設定しました (表 6.4-34 (p.6.4-47) 参照)。

(エ) 自動車排出係数

自動車排出係数は、表 6.4-54 に示す「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 (平成 22 年度版)」 (平成 24 年 2 月、国土技術政策総合研究所資料 第 671 号) に示されている、2025 年次 (令和 7 年度) の排出係数を設定しました。

表 6.4-54 自動車排出係数 (関連車両の走行に伴う大気環境への影響)

予測時期	物質	走行速度 (km/h)	排出係数 (g/km・台)	
			小型車	大型車
令和 7 年度	窒素酸化物 (NOx)	50	0.042	0.361
	浮遊粒子状物質 (SPM)	50	0.000377	0.005798

資料：「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 (平成 22 年度版)」

(平成 24 年 2 月、国土技術政策総合研究所資料 第 671 号)

(オ) 排出源の位置

排出源の位置は、「(2) 工事用車両の走行に伴う大気環境への影響」の予測と同様に、車道の中央（地点 b は上下線それぞれの中央）に、予測断面の前後 20m は 2m 間隔、その両側 180m は 10m 間隔で前後 400m にわたり配置しました（p.6.4-47 参照）。

また、排出源高さも同様に、路面より 1.0m として設定しました。

(カ) 気象条件

風向・風速の気象条件は、「(2) 工事用車両の走行に伴う大気環境への影響」の予測と同様に、西区平沼小学校一般環境大気測定局の平成 30 年度測定結果を用いました（p.6.4-48 参照）。

(キ) 窒素酸化物濃度の二酸化窒素濃度への変換

窒素酸化物濃度から二酸化窒素濃度への変換は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」の予測と同様としました（p.6.4-31 参照）。

(ク) バックグラウンド濃度の設定

バックグラウンド濃度の設定は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」の予測と同様としました（p.6.4-32 参照）。

カ 予測結果

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予測結果は、表 6.4-55 に示すとおりです。

計画建築物供用後の本事業の関連車両の走行に伴う将来濃度は、二酸化窒素で 0.018118 ~ 0.018228ppm、浮遊粒子状物質で 0.0220111 ~ 0.0220188mg/m<sup>3</sup> となり、将来濃度に対する本事業の関連車両の走行による影響割合は、二酸化窒素で 0.02 ~ 0.12%、浮遊粒子状物質で 0.001 ~ 0.006% であると考えます。

表 6.4-55 関連車両の走行に伴う大気環境への影響（ブルーム・パフ式：年平均値）

【二酸化窒素】

予測断面		将来 基礎交通量 による濃度 (ppm)	関連車両 による 負荷濃度 (ppm)	バックグラウンド 濃度 (ppm)	将来濃度 (ppm) = + +	影響割合 (%) = / ×100
地点 a 一般国道 16 号	北東側	0.000145	0.000003	0.018	0.018148	0.02%
	南西側	0.000139	0.000003	0.018	0.018142	0.02%
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.000207	0.000021	0.018	0.018228	0.12%
	南西側	0.000108	0.000010	0.018	0.018118	0.06%
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.000186	0.000010	0.018	0.018196	0.05%
	南西側	0.000184	0.000010	0.018	0.018194	0.05%
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	北東側	0.000131	0.000004	0.018	0.018135	0.02%
	南西側	0.000163	0.000003	0.018	0.018166	0.02%
地点 e 市道新港 第 78 号線	東側	0.000144	0.000011	0.018	0.018155	0.06%
	西側	0.000122	0.000009	0.018	0.018131	0.05%

予測地点は各予測断面の両側道路端とし、車線に対する方角は図 6.4-13(1)～(5) (p.6.4-45～p.6.4-46 参照) に示したとおりです。

【浮遊粒子状物質】

予測断面		将来 基礎交通量 による濃度 (mg/m <sup>3</sup> )	関連車両 による 負荷濃度 (mg/m <sup>3</sup> )	バックグラウンド 濃度 (mg/m <sup>3</sup> )	将来濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) = + +	影響割合 (%) = / ×100
地点 a 一般国道 16 号	北東側	0.0000134	0.0000002	0.022	0.0220136	0.001%
	南西側	0.0000130	0.0000002	0.022	0.0220132	0.001%
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.0000175	0.0000013	0.022	0.0220188	0.006%
	南西側	0.0000102	0.0000009	0.022	0.0220111	0.004%
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.0000163	0.0000006	0.022	0.0220169	0.003%
	南西側	0.0000163	0.0000005	0.022	0.0220168	0.002%
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	北東側	0.0000133	0.0000002	0.022	0.0220135	0.001%
	南西側	0.0000158	0.0000002	0.022	0.0220160	0.001%
地点 e 市道新港 第 78 号線	東側	0.0000133	0.0000011	0.022	0.0220144	0.005%
	西側	0.0000117	0.0000009	0.022	0.0220126	0.004%

予測地点は各予測断面の両側道路端とし、車線に対する方角は図 6.4-13(1)～(5) (p.6.4-45～p.6.4-46 参照) に示したとおりです。

予測した年平均値を環境基準と比較するために、年平均値から日平均値（年間 98% 値、2%除外値）への換算結果は、表 6.4-56 に示すとおりです。なお、日平均値への換算は、「(1) 建設機械の稼働に伴う大気環境への影響」と同様としました（p.6.4-36 参照）。

二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間 98% 値で 0.038ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の 2% 除外値で 0.049mg/m<sup>3</sup>と換算され、環境基準（二酸化窒素 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質 0.10mg/m<sup>3</sup>以下）に適合しています。

表 6.4-56 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目			二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
			年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間 98% 値	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2% 除外値
関連車両の 走行に伴う 大気環境への 影響	地点 a 一般国道 16 号	北東側	0.018148	0.038	0.0220136	0.049
		南西側	0.018142	0.038	0.0220132	0.049
	地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.018228	0.038	0.0220188	0.049
		南西側	0.018118	0.038	0.0220111	0.049
	地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側	0.018196	0.038	0.0220169	0.049
		南西側	0.018194	0.038	0.0220168	0.049
	地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	北東側	0.018135	0.038	0.0220135	0.049
		南西側	0.018166	0.038	0.0220160	0.049
	地点 e 市道新港 第 78 号線	東側	0.018155	0.038	0.0220144	0.049
		西側	0.018131	0.038	0.0220126	0.049

注) 環境基準：二酸化窒素は 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質は 0.10mg/m<sup>3</sup>以下。  
環境保全目標：二酸化窒素は 0.04ppm、浮遊粒子状物質は 0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、関連車両の走行に伴う影響を低減するため、表 6.4-57 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画建築物の供用後に適切に講ずることで、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の排出量を抑制できるものと考えます。

表 6.4-57 環境の保全のための措置（関連車両の走行に伴う大気環境への影響）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 関連車両の走行	<ul style="list-style-type: none"><li>・荷さばき車両等については、使用用途に応じた適切な排気量の自動車や、低燃費自動車を採用していきます。</li><li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を推奨していきます。</li><li>・施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、自動車利用の抑制に努めます。</li><li>・従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。</li></ul>

#### ク 評価

関連車両の走行に伴う大気質に対する影響割合は、最大で二酸化窒素で 0.12%、浮遊粒子状物質で 0.006% であり、影響の程度は著しいものではないと考えます。なお、予測した年平均値を日平均値（年間 98% 値、2% 除外値）に換算した結果は、環境基準に適合しています。

計画建築物の供用後には、従業員や施設利用者に対して、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促すなどにより、更なる影響低減に努めていきます。

このように、計画建築物の供用後においては、影響低減に向けた環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間 98% 値が 0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の 2% 除外値が 0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」「1 時間値：二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」は達成されるものと考えます。

## 6.5 騷音



## 6.5 騒音

本事業の実施により、工事中は建設機械の稼働及び工事用車両の走行、供用後は建物の供用及び関連車両の走行が、周辺地域の生活環境に影響を及ぼすおそれがあります。

そのため、本事業の工事期間中及び供用後に生じる騒音による影響を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【建設機械の稼働に伴う騒音】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	・対象事業実施区域の環境騒音 ( $L_{Aeq}$ ) は、平日、休日の昼夜を通じて、52～58dB でした。	p.6.5-6
環境保全目標	・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である 85dB 以下とすること。	p.6.5-12
予測結果の概要	・建設機械の稼働に伴って生じる騒音が最も大きくなると考えられる工事開始後 13 ヶ月目において、騒音レベル ( $L_{A5}$ ) の最大値は、工事敷地の東側境界付近において 72.9dB と予測します。	p.6.5-18～ p.6.5-19
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用します。</li> <li>・工事計画の策定にあたっては、施工計画を十分に検討し、工事の平準化、集中稼働を回避するなどの建設機械の効率の稼働に努めます。</li> <li>・工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>・対象事業実施区域境界には仮囲いを設置します。</li> <li>・正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li> </ul>	p.6.5-20
評価	・予測結果を踏まえ、建設機械の稼働により生じる騒音を抑制するための環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「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である 85dB 以下とすること。」は達成されるものと考えます。	p.6.5-20

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

### 【工事用車両の走行に伴う道路交通騒音】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	・対象事業実施区域周辺の道路交通騒音 ( $L_{Aeq}$ ) は、平日、休日の昼夜を通じて、56～66dB でした。	p.6.5-6
環境保全目標	・現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	p.6.5-12
予測結果の概要	・本事業と近接事業の工事用車両 (大型車) の走行台数が最大になると考えられる工事開始後 17 ヶ月目の道路交通騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で 66dB、このうち、本事業の工事用車両の走行による道路交通騒音レベルの増加分は、最大で 1dB 未満と予測します。	p.6.5-27
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</li> <li>・土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数の調整に努めます。</li> <li>・工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて工事用車両のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>・工事用車両の整備・点検を徹底します。</li> </ul>	p.6.5-28
評価	・予測結果を踏まえ、更なる騒音低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。	p.6.5-28

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

### 【建物の供用に伴う騒音】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	・対象事業実施区域の環境騒音 ( $L_{Aeq}$ ) は、平日、休日の昼夜を通じて、52～58dB でした。	p.6.5-6
環境保全目標	・事業所において発生する騒音の許容限度の50dB 以下とすること。	p.6.5-12
予測結果の概要	・計画建築物の供用後に設備機器等の稼働によって生じる騒音レベル ( $L_{A5}$ ) の最大値は、対象事業実施区域の北西側境界付近において 48.4dB と予測します。	p.6.5-35～ p.6.5-36
環境の保全のための措置の概要	・設備機器の整備及び点検を定期的に行います。	p.6.5-37
評価	・予測結果を踏まえ、騒音低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「事業所において発生する騒音の許容限度の50dB 以下とすること。」は達成されるものと考えます。	p.6.5-37

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

### 【関連車両の走行に伴う道路交通騒音】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	・対象事業実施区域周辺の道路交通騒音 ( $L_{Aeq}$ ) は、平日、休日の昼夜を通じて、56～66dB でした。	p.6.5-6
環境保全目標	・現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	p.6.5-12
予測結果の概要	・計画建築物の供用後の将来交通量による道路交通騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) は、最大で昼間 67dB、夜間 63dB と予測します。このうち、本事業の関連車両による道路交通騒音レベルの増加分は、最大で 1dB と予測します。	p.6.5-40
環境の保全のための措置の概要	・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を推奨していきます。 ・施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、自動車利用の抑制に努めます。 ・従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。	p.6.5-41
評価	・予測結果を踏まえ、騒音低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。	p.6.5-41

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 騒音の状況
- イ 地形、工作物の状況
- ウ 土地利用の状況
- エ 騒音の主要発生源の状況
- オ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

既存資料調査の調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

現地調査地点は、図 6.5-1 に示すとおりです。

環境騒音は対象事業実施区域内 1 地点（地点 A）、道路交通騒音は工事用車両及び関連車両の走行が予想される主要な道路（一般国道 16 号（地点 a）、市道伊勢佐木町第 82 号線（地点 b、c）、市道関内本牧線第 7002 号線（地点 d）及び市道新港第 78 号線（地点 e））沿道の 5 地点としました。

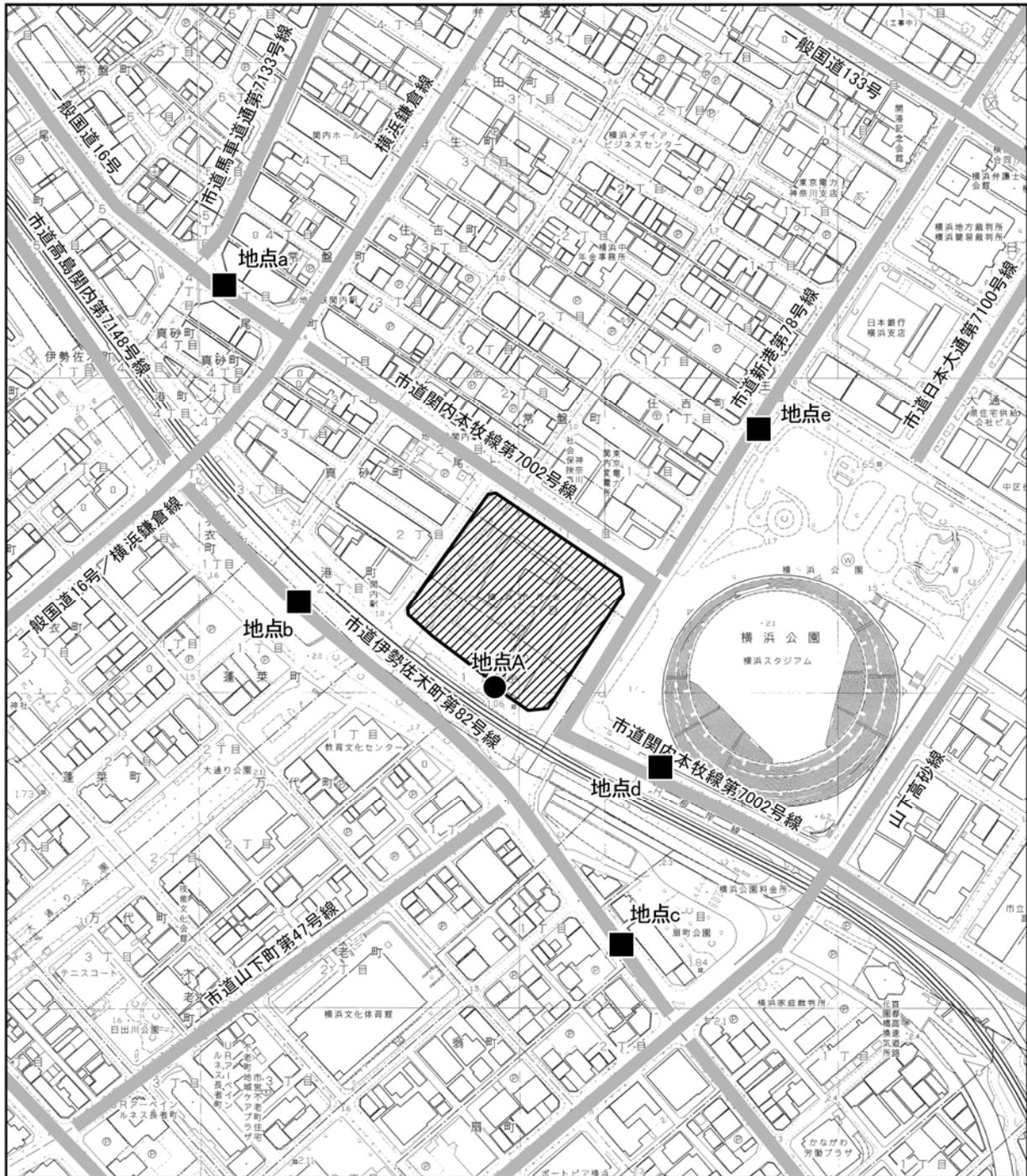
### (3) 調査時期

既存資料調査は、入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

現地調査の調査実施日時は、表 6.5-1 に示すとおりです。

表 6.5-1 調査実施日時

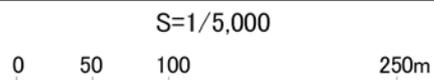
項目	調査時期	日時
騒音レベル 騒音の主要発生源の状況	平日	令和 2 年 6 月 17 日（水）12 時～6 月 18 日（木）12 時
	休日	令和 2 年 6 月 20 日（土）12 時～6 月 21 日（日）12 時



凡例

-  対象事業実施区域
-  環境騒音・振動調査地点
-  道路交通騒音・振動・地盤卓越振動数及び自動車交通量調査地点

図6.5-1 騒音・振動調査地点図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

#### (4) 調査方法

##### ア 騒音の状況

騒音レベルの測定方法は、表 6.5-2 に示すとおりです。「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年 9 月、環境庁告示第 64 号）に定める方法を基本として実施しました。調査に使用した機器は、表 6.5-3 に示すとおりです。

表 6.5-2 調査方法

項目	方法
騒音レベル	調査は、計量法第 71 条の条件に合格した「普通騒音計」を使用して JIS Z 8731「環境騒音の表示・測定方法」に準拠しました。 測定機器については、マイクロホンを地上高 1.2m に設置し、騒音計の周波数重み特性を A 特性に、時間重み特性を F (FAST) に設定して 24 時間の連続測定としました。

表 6.5-3 使用測定機器

測定項目	機器名	メーカー	型式	測定範囲
騒音レベル	普通騒音計	リオン(株)	NL-42	周波数範囲：20～8,000Hz レベル範囲：25～138dB

##### イ 地形、工作物、土地利用の状況

地形図、住宅地図、土地利用現況図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

なお、対象事業実施区域に近接する地域においては、一部踏査を行うことで、情報の補完を行いました。

##### ウ 騒音の主要な発生源の状況

###### (ア) 既存資料調査

既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の主要な発生源の状況を把握することとしました。

###### (イ) 現地調査

調査地点を通過する自動車等について、上下線別、車種別に観測し、1 時間ごとに集計しました。なお、車種分類は「6.4 大気質」の表 6.4-3 (p.6.4-9 参照) に示す 3 車種分類で観測を行いました。

エ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「環境基本法」
- ・「騒音規制法」
- ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」
- ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」
- ・「横浜市環境管理計画」
- ・「生活環境保全推進ガイドライン」

(5) 調査結果

ア 騒音の状況

環境騒音及び道路交通騒音の測定結果は、表 6.5-4(1)～(2)に示すとおりです。

対象事業実施区域の環境騒音 ( $L_{Aeq}$ )、平日、休日の昼夜を通じて 52～58dB でした。

対象事業実施区域周辺の道路交通騒音 ( $L_{Aeq}$ ) は、平日、休日の昼夜を通じて 56～66dB でした。調査結果の詳細は、資料編 (p.資 3.3-1～p.資 3.3-12 参照) に示すとおりです。

表 6.5-4(1) 測定結果 (環境騒音)

単位: dB

地点名	用途地域	地域類型	時間帯	平日		休日		環境基準
				$L_{Aeq}$	環境基準との適合	$L_{Aeq}$	環境基準との適合	
地点 A	商業地域	C	昼間	57		58		60
			夜間	52	×	52	×	50

昼間: 6～22 時、夜間: 22～6 時

表 6.5-4(2) 測定結果 (道路交通騒音)

単位: dB

地点名	用途地域	地域類型	時間帯	平日		休日		環境基準
				$L_{Aeq}$	環境基準との適合	$L_{Aeq}$	環境基準との適合	
地点 a (道路端)	商業地域	C	昼間	66		66		70
			夜間	62		62		65
地点 b (道路端)	商業地域	C	昼間	63		64		70
			夜間	59		59		65
地点 c (道路端)	商業地域	C	昼間	65		66		70
			夜間	61		61		65
地点 d (道路端)	商業地域	C	昼間	66		66		70
			夜間	61		61		65
地点 e (道路端)	商業地域	C	昼間	62		63		70
			夜間	56		57		65

昼間: 6～22 時、夜間: 22～6 時

#### イ 地形、工作物の状況

対象事業実施区域周辺は旧水面上の埋立地に位置しており、平坦な地形です。

南方の高速神奈川 3 号狩場線以南からは丘陵地形に変化しています。

工作物としては、対象事業実施区域の東側に横浜公園、横浜スタジアム、南西側に JR 根岸線関内駅が隣接しています。

対象事業実施区域周辺では、一部に高層の集合住宅や業務ビルが点在するものの、概ね建物高さが一様（建物高さ約 30m）な中低層建物によって市街地が形成されています。北方面には神奈川県庁や中区役所等、県・市行政機関が立地しているほか、JR 根岸線関内駅の南側では、教育文化センター跡地活用事業（図 2.2-1(3)（p.2-5 参照）として関東学院大学のキャンパス（地上 17 階建て、建物高さ 74.9m）が建設中です。

#### ウ 土地利用の状況

対象事業実施区域は横浜市役所跡地です。

対象事業実施区域周辺は、東側の横浜公園、横浜スタジアムのほか、業務・商業用地及び鉄道用地として利用されています。

エ 騒音の主要な発生源の状況

(ア) 既存資料調査

対象事業実施区域周辺における騒音の主要な発生源としては、対象事業実施区域南側の JR 根岸線を走行する鉄道及び市道伊勢佐木町第 82 号線、市道関内本牧線第 7002 号線、高速神奈川 1 号横羽線等を走行する自動車等があげられます。

(イ) 現地調査

自動車交通量の調査結果は、表 6.5-5 に示すとおりです。調査結果の詳細は、資料編 (p.資 3.3-13 ~ p.資 3.3-22 参照) に示すとおりです。

表 6.5-5 自動車交通量調査結果

単位：台/日

予測地点	方向	平日			休日				
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	合計
地点 a 一般国道 16 号	南東行	6,238	619	6,857	583	5,738	370	6,108	526
	北西行	4,791	519	5,310	463	4,389	343	4,732	373
	合計	11,029	1,138	12,167	1,046	10,127	713	10,840	899
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	6,089	402	6,491	615	5,631	178	5,809	547
	北西行	8,656	511	9,167	716	8,098	303	8,401	728
	合計	14,745	913	15,658	1,331	13,729	481	14,210	1,275
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	9,051	717	9,768	661	7,831	304	8,135	579
	北西行	6,641	456	7,097	656	6,085	203	6,288	632
	合計	15,692	1,173	16,865	1,317	13,916	507	14,423	1,211
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	南東行	2,558	393	2,951	178	2,354	290	2,644	191
	北西行	6,793	721	7,514	198	6,078	453	6,531	193
	合計	9,351	1,114	10,465	376	8,432	743	9,175	384
地点 e 市道新港 第 78 号線	南西行	4,296	332	4,628	340	4,003	121	4,124	358
	北東行	4,937	391	5,328	330	4,132	160	4,292	264
	合計	9,233	723	9,956	670	8,135	281	8,416	622

オ 関係法令・計画等

(ア) 環境基本法（平成 5 年 11 月、法律第 91 号）

この法律は、環境保全に向けた枠組みを示した基本的な法律であり、環境に関する全ての法律の最上位に位置しています。

この法律に基づき、表 6.5-6(1)～(3)に示すとおり、「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年 9 月、環境庁告示第 64 号）が定められています。なお、対象事業実施区域の類型は C 地域（商業地域）に該当します。

表 6.5-6(1) 騒音に係る環境基準

地域の類型 <sup>注)</sup>	基準値	
	昼間（6 時～22 時）	夜間（22 時～6 時）
AA	50dB 以下	40dB 以下
A 及び B	55dB 以下	45dB 以下
C	60dB 以下	50dB 以下

注) 地域の類型は以下のとおりです。

- AA : 療養施設、社会福祉施設等が集合して設置される地域など特に静穏を要する地域。
- A : 専ら住居の用に供される地域。
- B : 主として住居の用に供される地域。
- C : 相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域。

道路に面する地域

表 6.5-6(2) 騒音に係る環境基準（道路に面する地域）

地域の区分	基準値	
	昼間（6 時～22 時）	夜間（22 時～6 時）
A 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域	60dB 以下	55dB 以下
B 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域及び C 地域のうち車線を有する道路に面する地域	65dB 以下	60dB 以下

車線とは、1 縦列の自動車安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車線部分を指します。

幹線交通を担う道路に近接する空間

表 6.5-6(3) 騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）

基準値	
昼間（6 時～22 時）	夜間（22 時～6 時）
70dB 以下	65dB 以下
個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては 45dB 以下、夜間にあっては 40dB 以下）によることができる。	

- 1 幹線交通を担う道路とは、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道を指します。（市町村道にあっては 4 車線以上の区間に限る）
- 2 幹線交通を担う道路に近接する空間：次の車線数の区分に応じ道路端からの距離によりその範囲が特定されます。
  - ・ 2 車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 : 15 メートル
  - ・ 2 車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 : 20 メートル

(イ)「騒音規制法」(昭和43年6月、法律第98号)

この法律は、工場及び事業場における事業活動並びに建設工事に伴って発生する相当範囲にわたる騒音について必要な規制を行うとともに、自動車騒音に係る許容限度を定めること等により、生活環境を保全し、国民の健康の保護に資することが目的とされています。法律では都道府県知事等が、建設作業音の規制のための規制地域等の設定や、自動車騒音の規制についても許容限度の限度値を定めるよう決められています。

なお、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は、表6.5-7に示すとおりです。

表 6.5-7 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

特定建設作業	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 くい打機(もんけんを除く)、くい抜機又はくい打くい抜機(圧入式くい打くい抜機を除く)を使用する作業(くい打機をアースオーガーと併用する作業を除く)</li> <li>2 びょう打機を使用する作業</li> <li>3 さく岩機を使用する作業(作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50メートルを超えない作業に限る)</li> <li>4 空気圧縮機(電動機以外の原動機を用いるのものであって、その原動機の定格出力が15キロワット以上のものに限る。)を使用する作業(さく岩機の動力として使用する作業を除く)</li> <li>5 コンクリートプラント(混練機の混練容量が0.45立方メートル以上のものに限る)又はアスファルトプラント(混練機の混練重量が200キログラム以上のものに限る。)を設けて行う作業(モルタルを製造するためにコンクリートプラントを設けて行う作業を除く)</li> <li>6 バックホウ(一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして環境大臣が指定するものを除き、原動機の定格出力が80キロワット以上のものに限る)を使用する作業</li> <li>7 トラクターショベル(一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして環境大臣が指定するものを除き、原動機の定格出力が70キロワット以上のものに限る)を使用する作業</li> <li>8 ブルドーザー(一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして環境大臣が指定するものを除き、原動機の定格出力が40キロワット以上のものに限る)を使用する作業</li> </ol>
基準値	85dB 以下
作業時間	: 19時~7時の時間内でないこと、 : 22時~6時の時間内でないこと
1日あたりの作業時間	: 10時間/日を超えないこと、 : 14時間/日を超えないこと
作業日数	連続6日を超えないこと
作業日	日曜日その他の休日でないこと

1 ...第1号区域

- ・住居系地域・近隣商業地域・商業地域・準工業地域・市街化調整区域の全域
- ・工業地域のうち次に掲げる施設の敷地の境界線から80メートルまでの区域  
(ア)学校、(イ)保育所、(ウ)病院及び診療所等、(エ)図書館、(オ)特別養護老人ホーム、  
(カ)幼保連携型認定こども園

...第2号区域

- ・工業地域のうち第1号区域以外の区域

- 2 建設作業騒音が基準値を超え、周辺的生活環境が著しく損なわれると認められる時は、1日における作業時間を、第1号区域においては10時間未満4時間以上、第2号区域においては14時間未満4時間以上の間において短縮させることができる。(昭和43年11月、厚生省・建設省告示第1号)
- 3 表内6、7、8の環境大臣が指定するものとは、「一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして、環境大臣が指定するバックホウ、トラクターショベル及びブルドーザー」(平成9年9月、環境庁告示第54号)をいう。

(ウ)「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」(平成7年3月、横浜市条例第17号)

この条例は、環境の保全及び創造について、横浜市、事業者及び市民が一体となって取り組むための基本理念を定め、並びに横浜市、事業者及び市民の責務を明らかにするとともに、環境の保全及び創造に関する施策の基本的事項を定めることにより、環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって現在及び将来の世代の市民の健康で文化的な生活の確保に寄与することを目的とされています。

条例では、横浜市は市民の健康又は生活環境を損なうおそれのある騒音の発生等による環境の保全上の支障を防止するために必要な措置を講じる必要や、市民が日常生活に伴う騒音の発生や自動車の使用等による環境への負荷を低減するように努めることが定められています。

(エ)「横浜市生活環境の保全等に関する条例」(平成14年12月、横浜市条例第58号)

この条例は、事業所の設置についての規制、事業活動及び日常生活における環境の保全のための措置その他の環境への負荷の低減を図るために必要な事項を定めることにより、現在及び将来の世代の市民の健康で文化的な生活環境を保全することを目的としています。

条例では、事業所において発生する騒音の許容限度について、表6.5-8に示すとおり定められています。

表 6.5-8 事業所において発生する騒音の許容限度

地域	時間		
	午前8時から 午後6時まで	午前6時から 午前8時まで 及び 午後6時から 午後11時まで	午後11時から 午前6時まで
第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域	50dB	45dB	40dB
第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域	55dB	50dB	45dB
近隣商業地域 商業地域 準工業地域	65dB	60dB	50dB
工業地域	70dB	65dB	55dB
工業専用地域	75dB	75dB	65dB
その他の地域	55dB	50dB	45dB

資料：「横浜市生活環境の保全等に関する条例施行規則」(平成15年3月、横浜市規則第17号)

(オ)「横浜市環境管理計画」(平成30年11月、横浜市環境創造局)

この計画は、環境に関する横浜市の計画・指針等を束ねる総合計画として策定されています。

計画の中でまとめられている騒音に関する取組等としては、表6.5-9に示すとおりです。

表 6.5-9 「横浜市環境管理計画」における環境目標等

2025年度までの環境目標	音やにおいなどの環境が改善され、市民生活の快適性が向上しています。
達成状況の目安となる環境の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境基準や水環境目標の達成率の向上及び継続的な達成</li> <li>・市民の生活環境に関する満足度の向上</li> <li>・生活環境の保全につながる環境行動の推進</li> </ul>

(カ)「生活環境保全推進ガイドライン」(平成31年3月、横浜市環境創造局)

このガイドラインは、「横浜市環境管理計画」で掲げられた生活環境の目標達成に向けて、市民・事業者の生活環境への理解を促進するため、横浜市が実施する具体的な取組や方針を体系的にわかりやすくまとめたものです。

音環境の保全のための具体的取組の概要として、以下の2点が示されています。

- ・「騒音・振動の監視」により、環境基準の適否や施策の効果などを把握します。
- ・「事業所・建設工事等における騒音・振動対策」と「交通に関する騒音・振動対策」を推進します。

## 2 環境保全目標の設定

騒音に係る環境保全目標は、表6.5-10に示すとおり設定しました。

表 6.5-10 環境保全目標(騒音)

区分	環境保全目標
【工事中】建設機械の稼働	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である85dB以下とすること。
【工事中】工事用車両の走行	現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。
【供用後】建物の供用	事業所において発生する騒音の許容限度の50dB以下とすること。
【供用後】関連車両の走行	現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。

### 3 予測及び評価等

#### (1) 建設機械の稼働に伴う騒音

##### ア 予測項目

予測項目は、建設機械の稼働に伴う騒音としました。

##### イ 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域周辺とし、対象事業実施区域境界より 300m程度の範囲としました。

また、予測高さは地上 1.2mとしました。

##### ウ 予測時期

予測時期は、表 6.5-11 に示すとおりです。

予測時期は、建設機械の稼働に伴って生じる騒音による影響が最も大きくなると考えられる時期とし、建設機械の稼働台数等から、工事開始後 13 ヶ月目としました。

なお、予測時期の設定根拠は、資料編（p.資 3.3-24～p.資 3.3-25 参照）に示すとおりです。

表 6.5-11 建設機械の稼働に伴う騒音の予測時期

予測時期	主な工種
工事開始後 13 ヶ月目	解体工事、山留工事、杭工事

##### エ 予測方法

###### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.5-2 に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う騒音は、騒音の伝搬理論式と複数音源による騒音レベルの合成式を用いて予測しました。

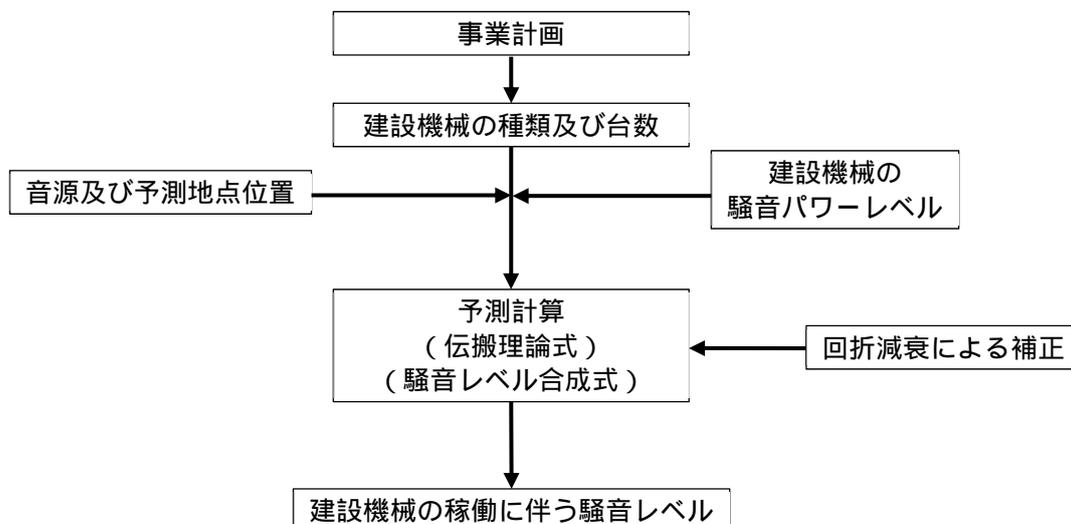


図 6.5-2 予測手順（建設機械の稼働に伴う騒音）

(イ) 予測式

予測式は、次に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う騒音の予測式は、騒音の伝搬理論式と複数音源による騒音レベルの合成式を用いました。

また、建設機械の稼働により発生する騒音に関しては、「建設工事騒音の予測モデル” ASJ CN-Model2007”」(平成 20 年 4 月、一般社団法人日本音響学会誌 第 64 巻 4 号)に準拠して対象事業実施区域外周の仮囲い(鋼製万能板 : 高さ 3.0m)による回折減衰を考慮しました。

【伝搬理論式】

$$L_{A,i} = L_{WA,i} - 8 - 20 \log_{10} r_i + \Delta L_{cor,i}$$

- $i$  : 伝搬に影響を与える要因 ( $i=1$ : 回折、 $i=2$ : 透過損失)
- $L_{A,i}$  : 予測点における騒音レベル (dB)
- $L_{WA,i}$  : 音源の騒音パワーレベル (dB)
- $r_i$  : 発生源から予測点までの距離 (m)
- $\Delta L_{cor,i}$  : 伝搬に影響を与える各種要因に関する補正量 (回折、地表面効果、空気の音響吸収) の和 (dB)

【回折による減衰量】

$$L_{A,i} = \begin{cases} -10 \log_{10} \delta - 18.4 & \delta \geq 1 \text{ (予測点から音源が見えない)} \\ -5 - 15.2 \sinh^{-1}(\delta^{0.42}) & 0 < \delta \leq 1 \text{ (予測点から音源が見えない)} \\ -5 + 15.2 \sinh^{-1}(\delta^{0.42}) & 0 < \delta \leq 0.073 \text{ (予測点から音源が見える)} \\ 0 & 0.073 < \delta \text{ (予測点から音源が見える)} \end{cases}$$

$\delta$  : 行路差 ( $= a + b - c$ )

【透過損失による減衰量】

$$\Delta L_2 = -20$$

【回折による減衰と透過損失による減衰の合成】

$$L_A = 10 \log_{10} (10^{L_{A,1}/10} + 10^{L_{A,2}/10})$$

$L_A$  : 回折及び透過損失による減衰を考慮に入れた騒音レベル (dB)

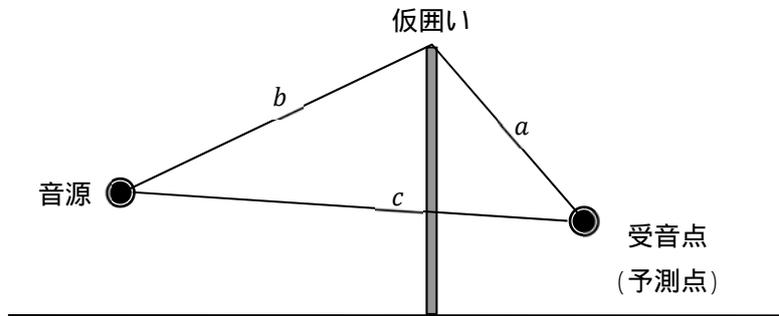


図 6.5-3 回折減衰イメージ

【複数音源による騒音レベルの合成式】

$$L_A = 10 \log_{10} (10^{L_{A1}/10} + 10^{L_{A2}/10} + \dots + 10^{L_{An}/10})$$

- $L_A$  : 予測地点での合成騒音レベル (dB)
- $L_{An}$  : 予測地点での発生源 $n$ からの騒音レベル (dB)

オ 予測条件

(ア) 建設機械の種類及び台数

予測時期における建設機械の種類及び台数は、表 6.5-12 に示すとおりです。

音源として設定したこれらの建設機械が全て同時に稼働することは少ないと考えられますが、全てが同時に稼働すると仮定して設定しました。

表 6.5-12 建設機械の種類及び台数（工事開始後 13 ヶ月目）

単位：台/日

建設機械	台数
SMW 用 3 軸オーガー	2
杭打機	3
バックホウ (0.4 m <sup>3</sup> )	2
バックホウ (0.7 m <sup>3</sup> )	2
コンプレッサー	4
クローラークレーン (120t)	2
クローラークレーン (80t)	1
クローラークレーン (50t)	3
ラフターークレーン (16t)	2
合計	21

(イ) 建設機械の配置

予測時期における音源（建設機械）の配置は、図 6.5-4 に示すとおりです。

音源の高さは、建設機械のエンジンの高さを考慮して、地上 1.5m としました。

(ウ) 建設機械の騒音レベル

建設機械の騒音パワーレベルは、表 6.5-13 に示すとおりです。

表 6.5-13 建設機械の騒音パワーレベル

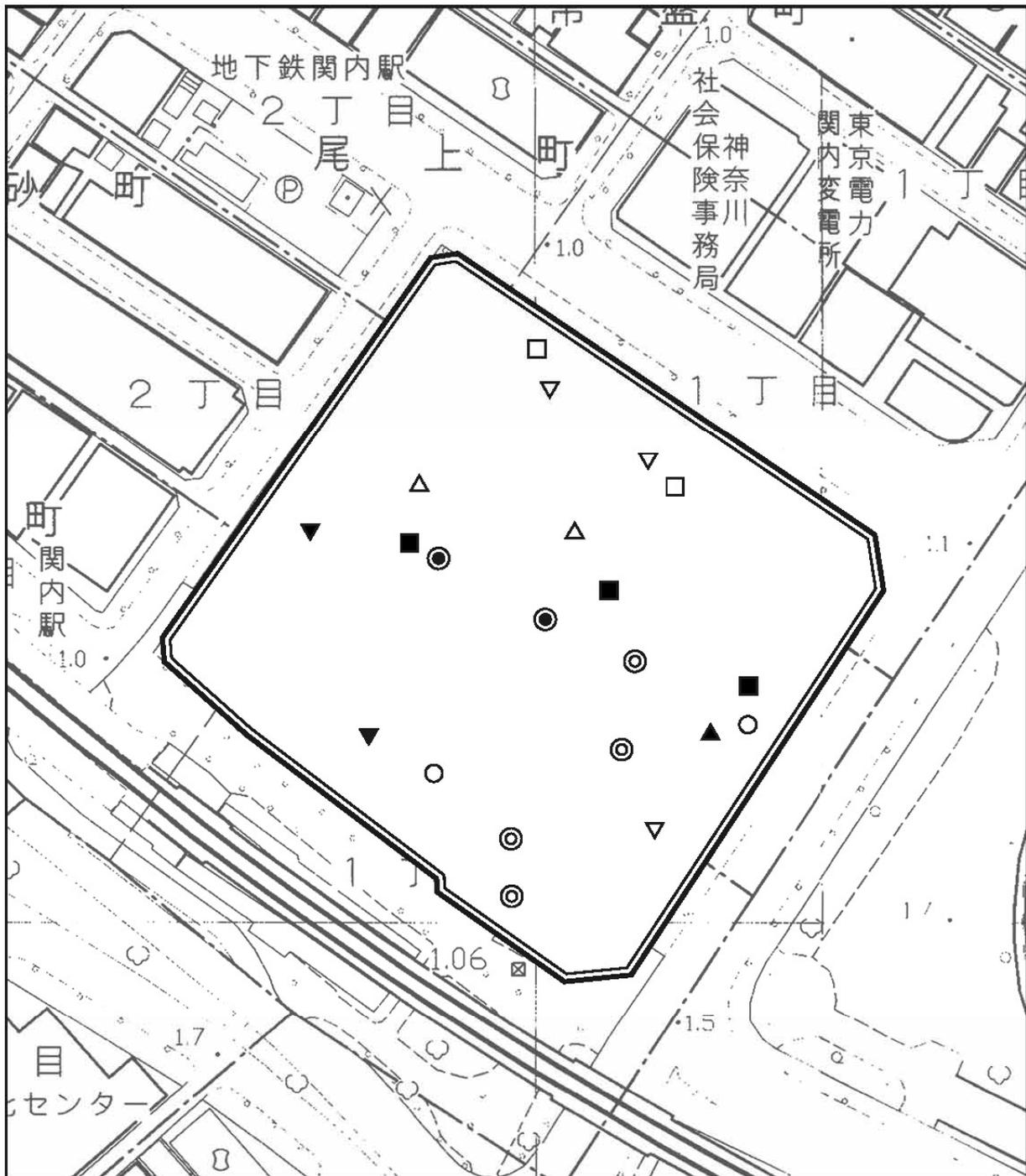
建設機械	騒音パワーレベル (dB)	資料
SMW 用 3 軸オーガー	107	1
杭打機	119	1
バックホウ (0.4 m <sup>3</sup> )	104	1
バックホウ (0.7 m <sup>3</sup> )	106	1
コンプレッサー	101	2
クローラークレーン (120t)	107	1
クローラークレーン (80t)	107	1
クローラークレーン (50t)	107	1
ラフターークレーン (16t)	107	1

資料 1：「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規定」

(平成 13 年 4 月、国土交通省告示第 487 号)

資料 2：「建設工事騒音の予測モデル” ASJ CN-Model2007”」

(平成 20 年 4 月、一般社団法人日本音響学会誌 第 64 巻 4 号)



凡 例					
	対象事業実施区域		SMW用3軸オーガー		クローラークレーン(120t)
	仮囲い(高さ3.0m)		杭打機		クローラークレーン(80t)
			バックホウ(0.4m <sup>3</sup> )		クローラークレーン(50t)
			バックホウ(0.7m <sup>3</sup> )		ラフタークレーン(16t)
					コンプレッサー

図6.5-4 建設機械配置<工事開始後13ヶ月目>

S=1/1,500

0 50m

この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## カ 予測結果

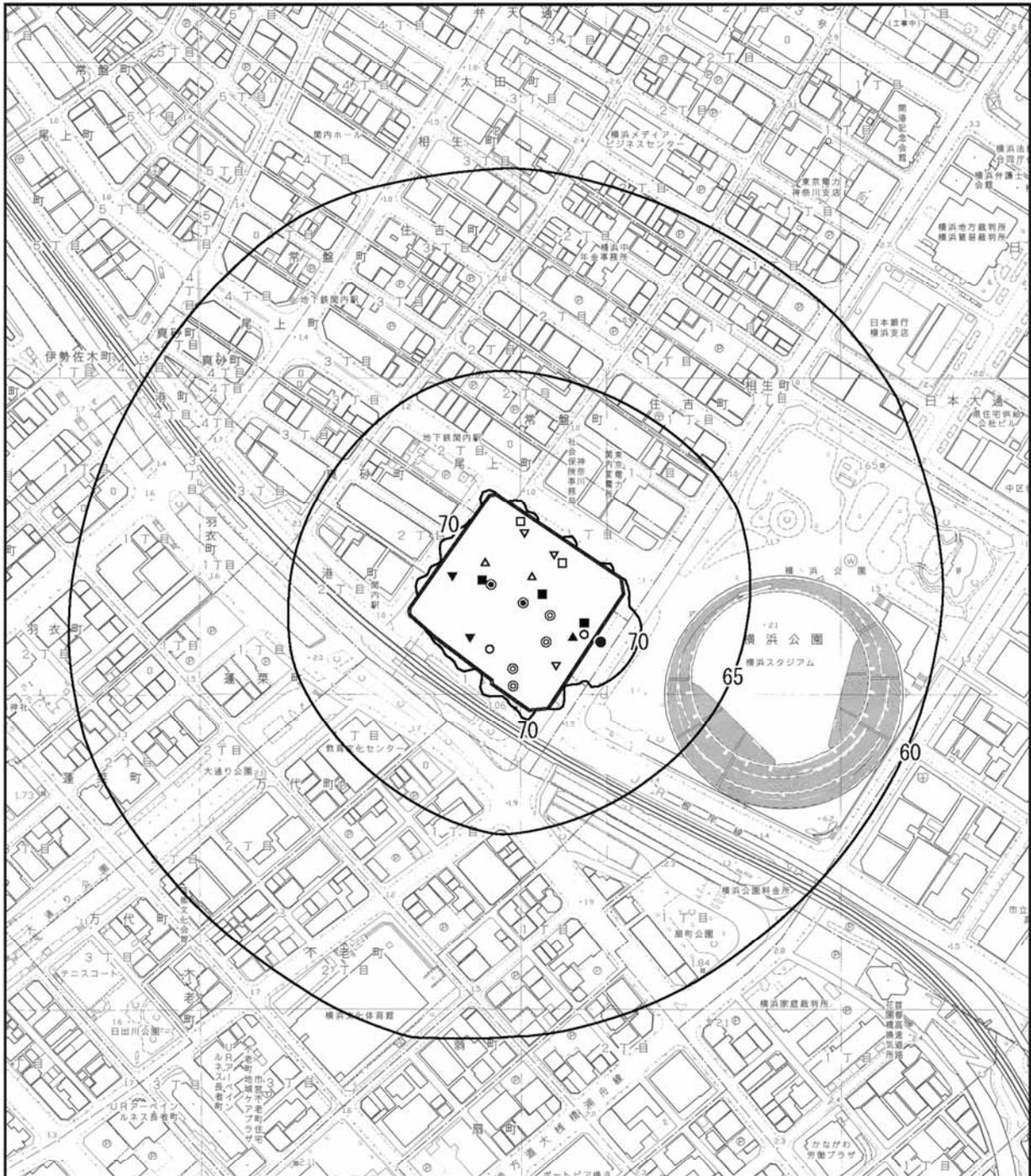
建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果は、表 6.5-14 及び図 6.5-5 に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴って生じる騒音が最も大きくなると考えられる工事開始後 13 ヶ月目において、騒音レベル( $L_{A5}$ )の最大値は、対象事業実施区域の東側境界付近で 72.9dB と予測します。

表 6.5-14 建設機械の稼働に伴う騒音

単位：dB

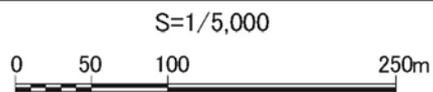
予測時期	騒音レベル 最大地点	騒音レベル( $L_{A5}$ ) 最大値
工事開始後 13 ヶ月目	対象事業実施区域の 東側境界付近	72.9



凡例

- |   |              |   |                      |   |               |
|---|--------------|---|----------------------|---|---------------|
|  | 対象事業実施区域     |  | SMW用3軸オーガー           |  | コンプレッサー       |
|  | 仮囲い (高さ3.0m) |  | 杭打機                  |  | 120tクローラークレーン |
|   |              |  | バックホウ0.4m³           |  | 80tクローラークレーン  |
|   |              |  | バックホウ0.7m³           |  | 50tクローラークレーン  |
|   |              |  | 騒音レベル最大地点 (72.9デシベル) |  | 16tラフタークレーン   |

図6.5-5 建設機械の稼働に伴う騒音予測結果  
〈工事開始後13ヶ月目〉



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、工事中の建設機械の稼働により生じる騒音を抑制するため、表 6.5-15 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、工事中に適切に講ずることで、生活環境に及ぼす騒音を抑制できるものと考えます。

表 6.5-15 環境の保全のための措置（建設機械の稼働に伴う騒音）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"><li>・可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用します。</li><li>・工事計画の策定にあたっては、施工計画を十分に検討し、工事の平準化、集中稼働を回避するなどの建設機械の効率的稼働に努めます。</li><li>・工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li><li>・対象事業実施区域境界には仮囲いを設置します。</li><li>・正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li></ul>

#### ク 評価

建設機械の稼働に伴う騒音レベル（ $L_{A5}$ ）の最大値は 72.9dB と予測され、予測結果は環境保全目標である 85dB を下回ります。

工事に際しては、低騒音型建設機械の採用、建設機械の効率的稼働等により、一層の騒音低減に努めていきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中においては、建設機械の稼働により生じる騒音抑制に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「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である 85dB 以下とすること。」は達成されるものと考えます。

(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

ア 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行により生じる道路交通騒音としました。

イ 予測地点

予測地点は、図 6.5-1 ( p.6.5-4 参照 ) に示した現地調査地点と同地点の 5 断面としました。

また、予測位置は道路端とし、予測高さは地上 1.2m としました。

ウ 予測時期

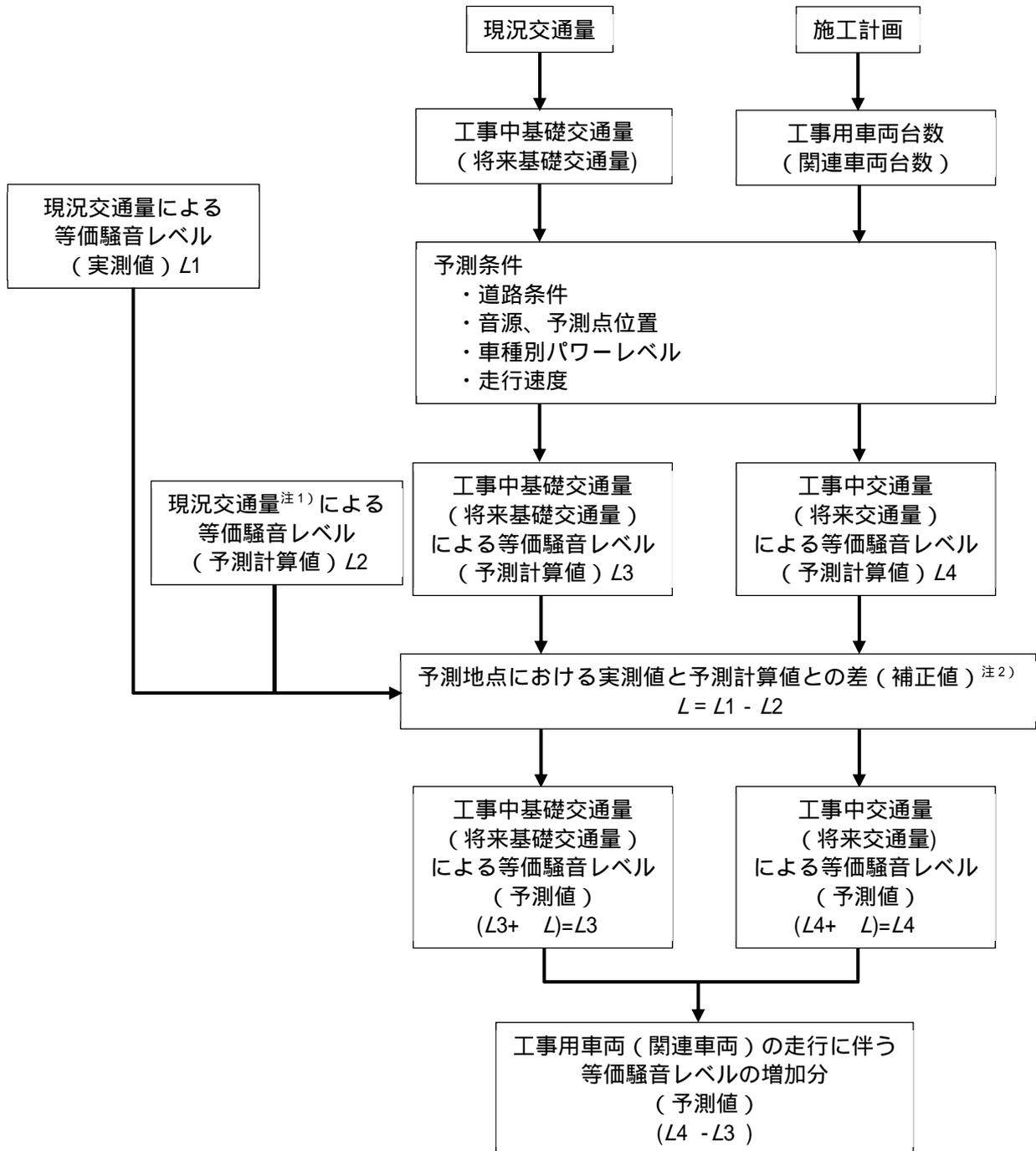
予測時期は、工事用車両(大型車)の日走行台数が最大となる工事開始後 17 ヶ月目としました。

なお、大型車の走行台数が最大となる月の検証を行った詳細は、資料編( p.資 1-7 参照 ) に示すとおりです。

## エ 予測方法

### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.5-6 に示すとおりです。



注1) 令和2年6月17日(水)~6月18日(木)に調査を実施した交通量

注2) 補正值の詳細については、資料編(p.資3.3-23)参照。

図 6.5-6 予測手順(工事用車両・関連車両の走行に伴う道路交通騒音)

(イ) 予測式

予測式は、次に示すとおりです。

工事用車両の走行及び施設関連車両の走行に伴う道路交通騒音(等価騒音レベル  $L_{Aeq}$ ) の予測式は、「道路交通騒音の予測モデル“ASJ RTN-Model 2018”」(平成31年4月、日本音響学会誌 第75巻4号)に準拠しました。

予測にあたっては、対象とする道路上を点音源とみなせる1台の自動車が行ったときの予測点における騒音レベルの時間変化(ユニットパターン)を求め、単発騒音暴露レベル  $L_{AE}$  を計算します。

$$L_{AE} = 10 \log_{10} \sum_i 10^{\frac{L_{AE,T_i,i}}{10}}$$

- $L_{AE}$  : 1台の自動車を対象とする道路の全区間を通過する間の予測点における単発騒音暴露レベル (dB)  
 $L_{AE,T_i,i}$  : 1台の自動車が行った時間  $T_i$  における騒音暴露レベル (dB)

この  $L_{AE}$  に車種別の交通量を考慮して、予測点における等価騒音レベル  $L_{Aeq,T}$  を算出しました。

$$L_{Aeq,T} = 10 \log_{10} \frac{1}{T} \sum_j N_{T,j} 10^{\frac{L_{AE,j}}{10}}$$

- $L_{Aeq,T}$  : ある時間  $T$  における等価騒音レベル (dB)  
 $L_{AE,j}$  : 車種  $j$  の単発騒音暴露レベル (dB)  
 $N_{T,j}$  : 時間  $T$  における車種  $j$  の交通量 (台)

各音源からの A 特性音圧レベル  $L_A$  は、次式を用いて求めました。

$$L_{A,i} = L_{WA,i} - 8 - 20 \log_{10} r_i + \Delta L_{cor,i}$$

- $L_{A,i}$  :  $i$  番目の音源位置から予測点に伝搬する騒音の騒音レベル (dB)  
 $L_{WA,i}$  :  $i$  番目の音源位置における自動車走行騒音の A 特性音響パワーレベル (dB)  
 $r_i$  :  $i$  番目の音源位置から予測点までの直線距離 (m)  
 $r_i$  :  $i$  番目の音源位置から予測点までの直線距離 (m)  
 $\Delta L_{cor,i}$  :  $i$  番目の音源位置から予測点に至る音の伝搬に影響を与える各種の減衰(回折、地表面効果、空気の音響吸収)に関する補正量 (dB)

なお、予測にあたって回折効果等による補正量は、すべて 0 に設定しました。

また、道路交通騒音の A 特性音響パワーレベル  $L_W$  は、ASJ RTN-Model 2018 に示されている一般道路の非定常走行区間に適用する以下のパワーレベル式を用いて求めました。

$$L_W = A + 10 \log_{10} V$$

- $L_W$  : 自動車走行騒音の A 特性音響パワーレベル (dB)  
 $A$  : 回帰係数 小型車類 = 82.3 大型車類 = 88.8  
 $V$  : 自動車の走行速度 (km/h)

オ 予測条件

(ア) 交通条件

予測時期における交通量は、「6.4 大気質」の予測条件 (p.6.4-44 参照) と同様とし、表 6.5-16 に示すとおり設定しました。

表 6.5-16 予測交通量 (工事用車両の走行に伴う道路交通騒音)

単位: 台/日

予測地点	方向	工事中基礎交通量			工事用車両台数			工事中交通量		
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
地点 a 一般国道 16 号	南東行	6,447	564	7,011	0	0	0	6,447	564	7,011
	北西行	5,221	423	5,644	5	46	51	5,226	469	5,695
	合計	11,668	987	12,655	5	46	51	11,673	1,033	12,706
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	6,468	456	6,924	4	34	38	6,472	490	6,962
	北西行	9,212	565	9,777	3	14	17	9,215	579	9,794
	合計	15,680	1,021	16,701	7	48	55	15,687	1,069	16,756
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	9,711	820	10,531	9	74	83	9,720	894	10,614
	北西行	7,327	511	7,838	8	54	62	7,335	565	7,900
	合計	17,038	1,331	18,369	17	128	145	17,055	1,459	18,514
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	南東行	2,348	437	2,785	0	0	0	2,348	437	2,785
	北西行	7,965	902	8,867	5	36	41	7,970	938	8,908
	合計	10,313	1,339	11,652	5	36	41	10,318	1,375	11,693
地点 e 市道新港 第 78 号線	南西行	5,569	443	6,012	11	116	127	5,580	559	6,139
	北東行	4,996	389	5,385	9	74	83	5,005	463	5,468
	合計	10,565	832	11,397	20	190	210	10,585	1,022	11,607

(イ) 道路条件

予測地点における道路断面は、図 6.5-7(1) ~ (5) に示すとおりです。

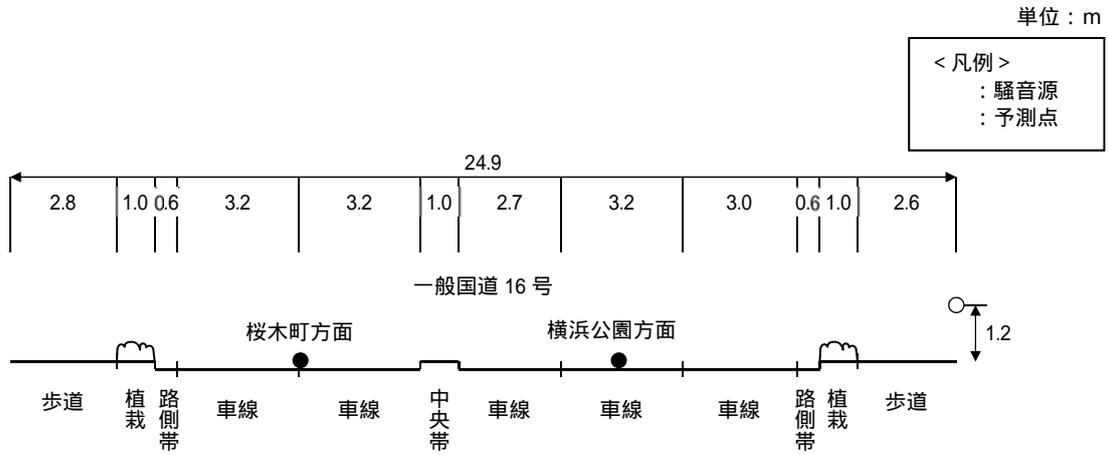


図 6.5-7(1) 道路断面 (地点 a 一般国道 16 号)

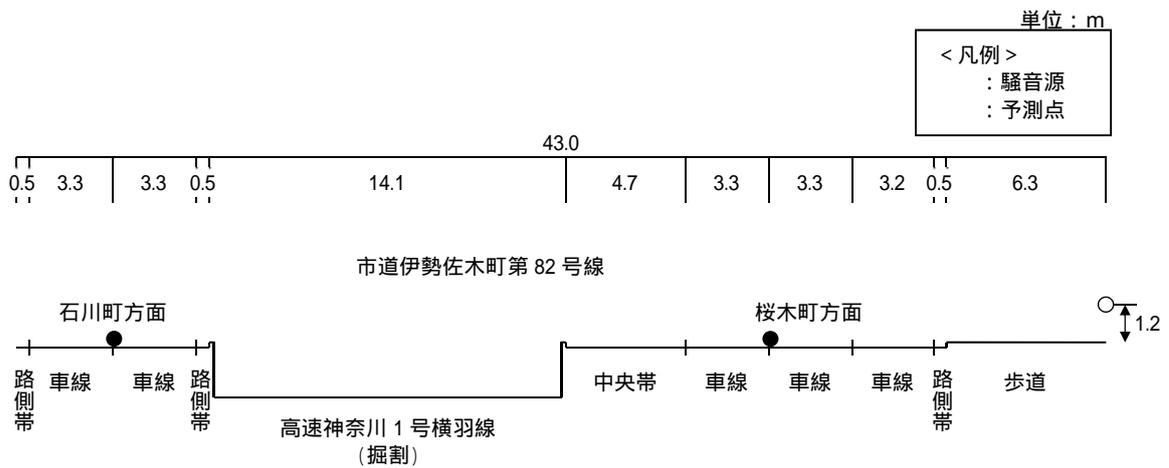


図 6.5-7(2) 道路断面 (地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線)

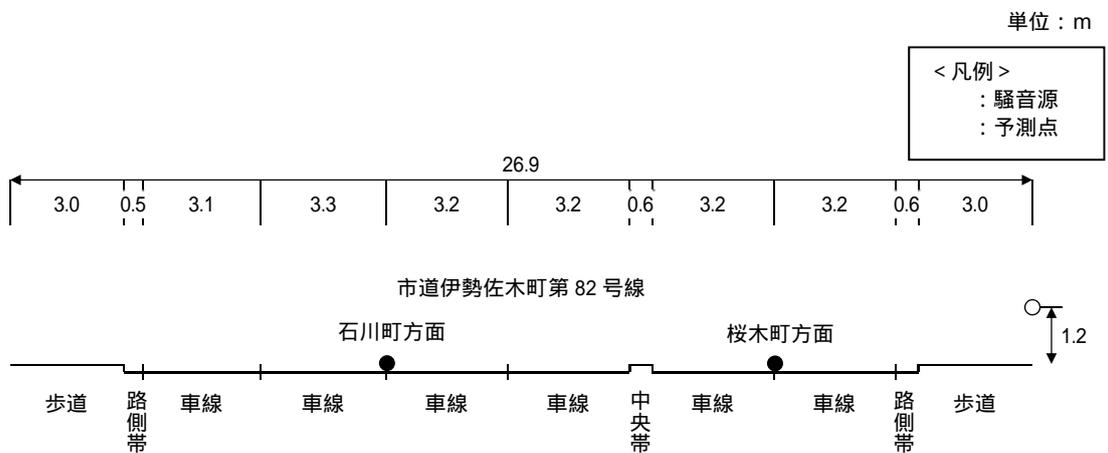


図 6.5-7(3) 道路断面 (地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線)

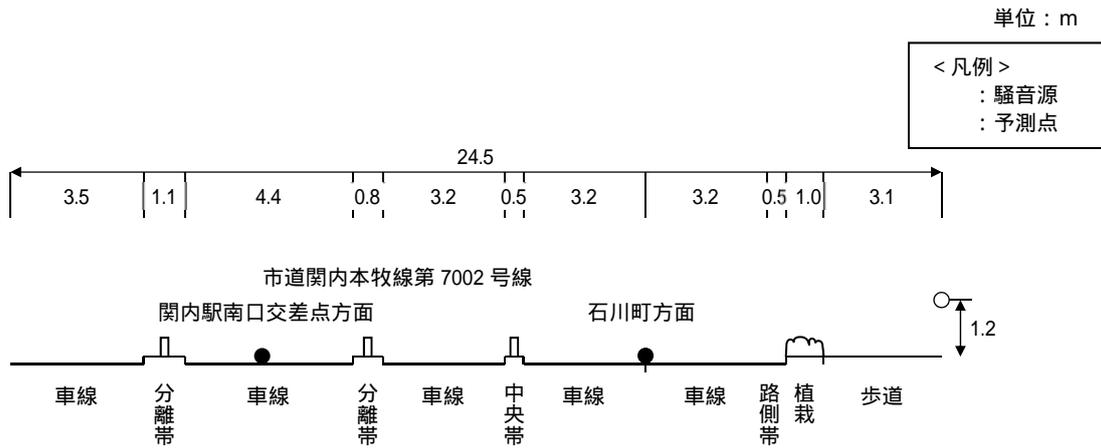


図 6.5-7(4) 道路断面 (地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線)

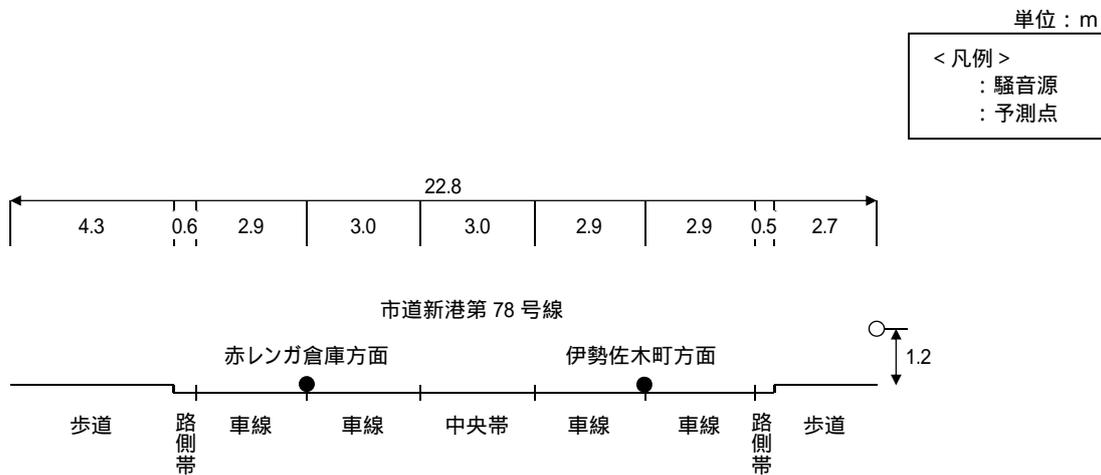


図 6.5-7(5) 道路断面 (地点 e 市道新港第 78 号線)

(ウ) 走行速度

走行速度は、各道路の規制速度とし、表 6.5-17 に示すとおり、50km/h としました。

表 6.5-17 走行速度

予測地点	走行速度
地点 a 一般国道 16 号	50km/h
地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線	50km/h
地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線	50km/h
地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線	50km/h
地点 e 市道新港第 78 号線	50km/h

カ 予測結果

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、表 6.5-18 に示すとおりです。

本事業の大型車走行台数が最大になると考えられる工事開始後 17 ヶ月目の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で 66dB、このうち本事業の工事用車両の走行による等価騒音レベルの増加分は、最大で 1dB 未満と予測します。

表 6.5-18 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

単位：dB

予測地点	時間区分 <sup>注)</sup>	工事中基礎交通量 による 等価騒音レベル	工事中交通量 による 等価騒音レベル	本事業の工事用車両 による 等価騒音レベル の増加分
地点 a 一般国道 16 号	昼間	66 (66.3)	66 (66.4)	1 未満 (0.1)
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線		64 (63.6)	64 (63.6)	1 未満 (0.0)
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線		66 (65.8)	66 (65.9)	1 未満 (0.1)
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線		66 (66.4)	66 (66.5)	1 未満 (0.1)
地点 e 市道新港 第 78 号線		63 (62.8)	63 (63.1)	1 未満 (0.3)

注) 時間区分は、昼間: 6~22 時です。

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、工事用車両の走行に伴う影響を低減するため、表 6.5-19 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、工事中に適切に講ずることで、道路交通騒音を抑制できるものと考えます。

表 6.5-19 環境の保全のための措置（工事用車両の走行に伴う道路交通騒音）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の走行	<ul style="list-style-type: none"><li>・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</li><li>・土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数の調整に努めます。</li><li>・工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて工事用車両のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li><li>・工事用車両の整備・点検を徹底します。</li></ul>

#### ク 評価

本事業の工事用車両（大型車）の走行台数が最大になると考えられる工事開始後 17 ヶ月目の道路交通騒音レベル( $L_{Aeq}$ )は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で 66dB、このうち、本事業の工事用車両の走行による道路交通騒音レベルの増加分は、最大で 1dB 未満と予測します。

工事に際しては、工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行を行うとともに、工事関係者に対してアイドリングストップ等のエコドライブの実施を指導し、騒音低減に努めていきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中においては、更なる騒音低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

(3) 建物の供用に伴う騒音

ア 予測項目

予測項目は、計画建築物に設置予定の設備機器の稼働に伴い生じる騒音としました。

イ 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域周辺とし、対象事業実施区域境界より 300m程度の範囲としました。

また、予測高さは地上 1.2mとしました。

ウ 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用が通常の状態に達した時点としました。

エ 予測方法

(ア) 予測手順

予測手順は、図 6.5-8 に示すとおりです。

建物の供用に伴う騒音は、騒音の伝搬計算式と複数音源による騒音レベルの合成式を用いて予測しました。

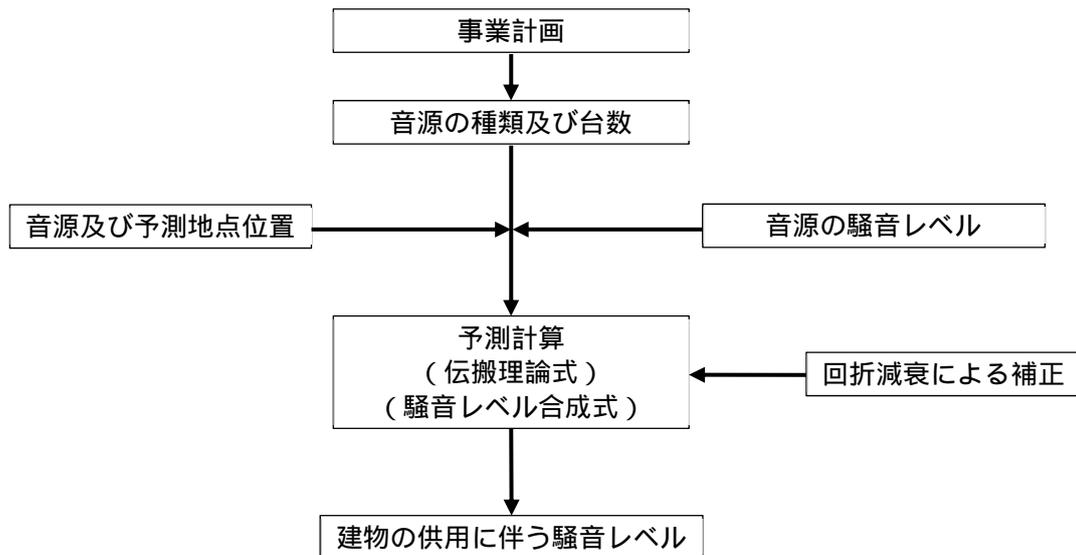


図 6.5-8 予測手順（建物の供用に伴う騒音）

(イ) 予測式

建物の供用に伴う騒音の予測式は、「(1) 建設機械の稼働に伴う騒音」の予測と同様としました (p.6.5-14 ~ p.6.5-15 参照)。

オ 予測条件

建物の供用後において騒音の影響が懸念される設備機器(音源)としては、室外機等や、計画建築物の外壁に設置する給排気口等が想定されます。

主な音源の設置高さと同騒音レベルは、表 6.5-20(1)～(3)に、設置位置は図 6.5-9(1)～(3)にそれぞれ示すとおりです(詳細は、資料編(p.資 3.3-26～p.資 3.3-32)参照)。

表 6.5-20(1) 主要な音源の種類及び騒音レベル(タワー棟)

設備機器(設置台数)		音源	
		設置高さ	騒音レベル (機側1m) (dB/台)
40	冷温水発生器(3台)	39.6m	51.0
41	ターボ冷凍機(1台)	39.6m	51.4
42	冷温水発生器(3台)	39.6m	51.0
43	ターボ冷凍機(1台)	39.6m	51.4
46	送風機(2台)	39.6m	51.0
52	送風機(2台)	48.6m	51.0
71	冷却塔(3台)	157.4m	67.5
72	冷却塔(1台)	157.4m	67.5
73	室外機(12台)	157.4m	58.0
74	室外機(3台)	157.4m	64.0
75	室外機(2台)	157.4m	58.0
76	室外機(4台)	157.4m	64.0

注) 設備機器のNo.は、資料編(p.資 3.3-26～p.資 3.3-27 参照)に対応します。

表 6.5-20(2) 主要な音源の種類及び騒音レベル(行政棟)

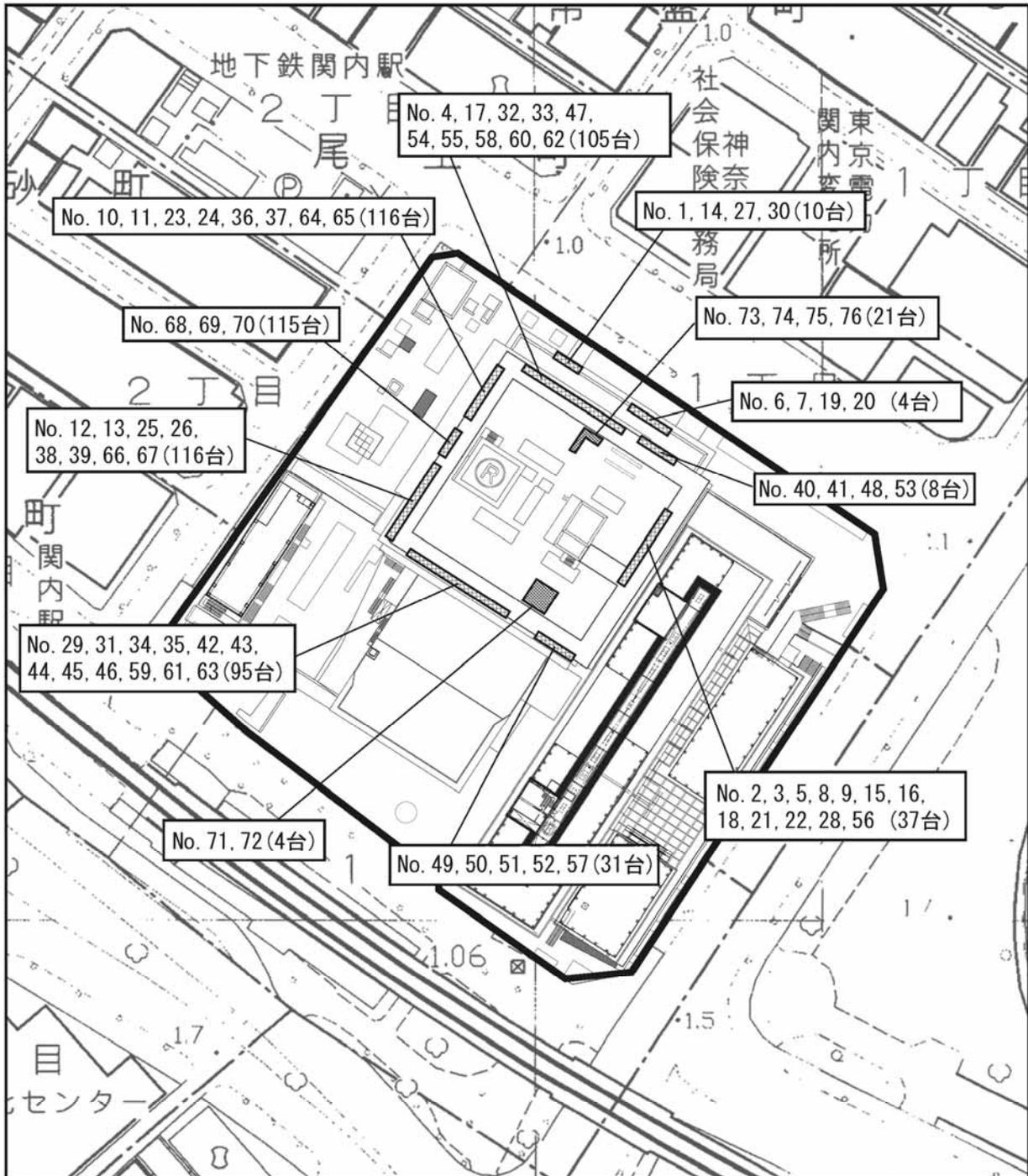
設備機器(設置台数)		音源	
		設置高さ	騒音レベル (機側1m) (dB/台)
1	排煙ファン(1台)	33.6m	51.5
61	排熱回収型外調機1(1台)	30.9m	51.5
62	排熱回収型外調機2(1台)	30.9m	51.5
63	排熱回収型外調機3(1台)	30.9m	51.5
64	排熱回収型外調機4(1台)	30.9m	51.5
67	厨房用排気ファン(1台)	9.37m	61.5
68	厨房用排気ファン(1台)	9.37m	63.5
69	AHU(1台)	9.37m	57.5
72	AHU(1台)	9.37m	57.5
81	室外機(1台)	9.37m	52.0

注) 設備機器のNo.は、資料編(p.資 3.3-28～p.資 3.3-30 参照)に対応します。

表 6.5-20(3) 主要な音源の種類及び騒音レベル (LVA 棟)

設備機器 (設置台数)		音源	
		設置高さ	騒音レベル (機器側 1.0m) (dB/台)
9	AHU (1台)	14.9m	47.5
10	AHU (1台)	14.9m	47.5
11	AHU (1台)	14.9m	47.5
29	送風機 (1台)	11.35m	50.0
30	外気処理エアコン (1台)	7.52m	57.5
51	送風機 (1台)	7.52m	51.5
60	外気処理エアコン (2台)	7.52m	77.5
61	送風機 (1台)	7.52m	51.5
65	送風機 (1台)	7.52m	50.5
67	送風機 (1台)	3.42m	50.5
68	送風機 (1台)	3.42m	50.0

注) 設備機器の No.は、資料編 (p.資 3.3-31 ~ p.資 3.3-32 参照) に対応します。

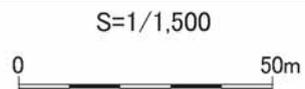


凡例

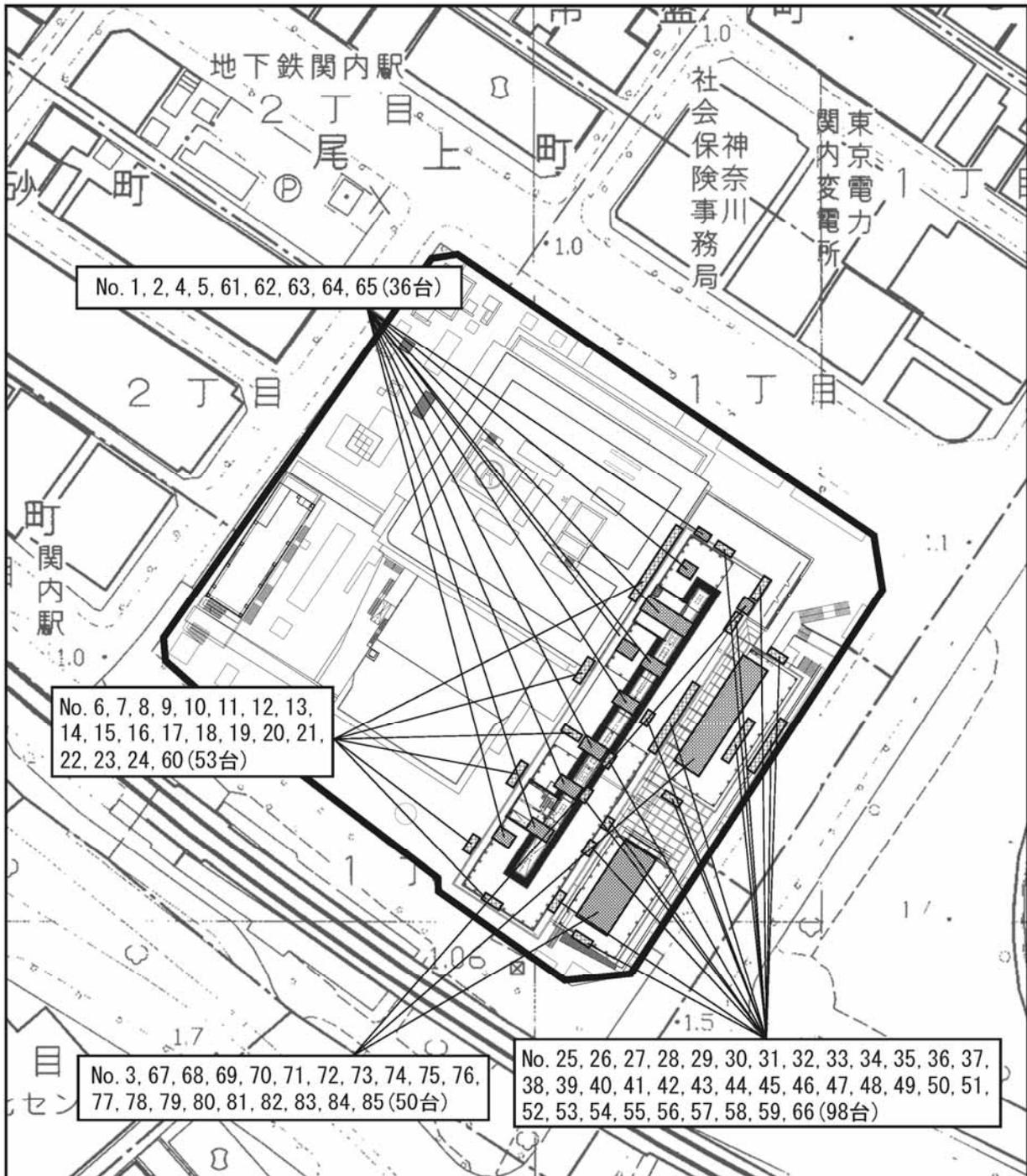
- |   |          |   |      |
|---|----------|---|------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 室外機  |
|   |          |  | 給排気口 |

※図中のNo.は、資料編(p.資3.3-26~p.資3.3-27参照)に対応します。

図6.5-9(1) 設備機器設置位置図(タワー棟)



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

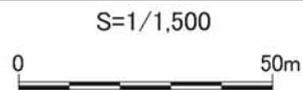


凡例

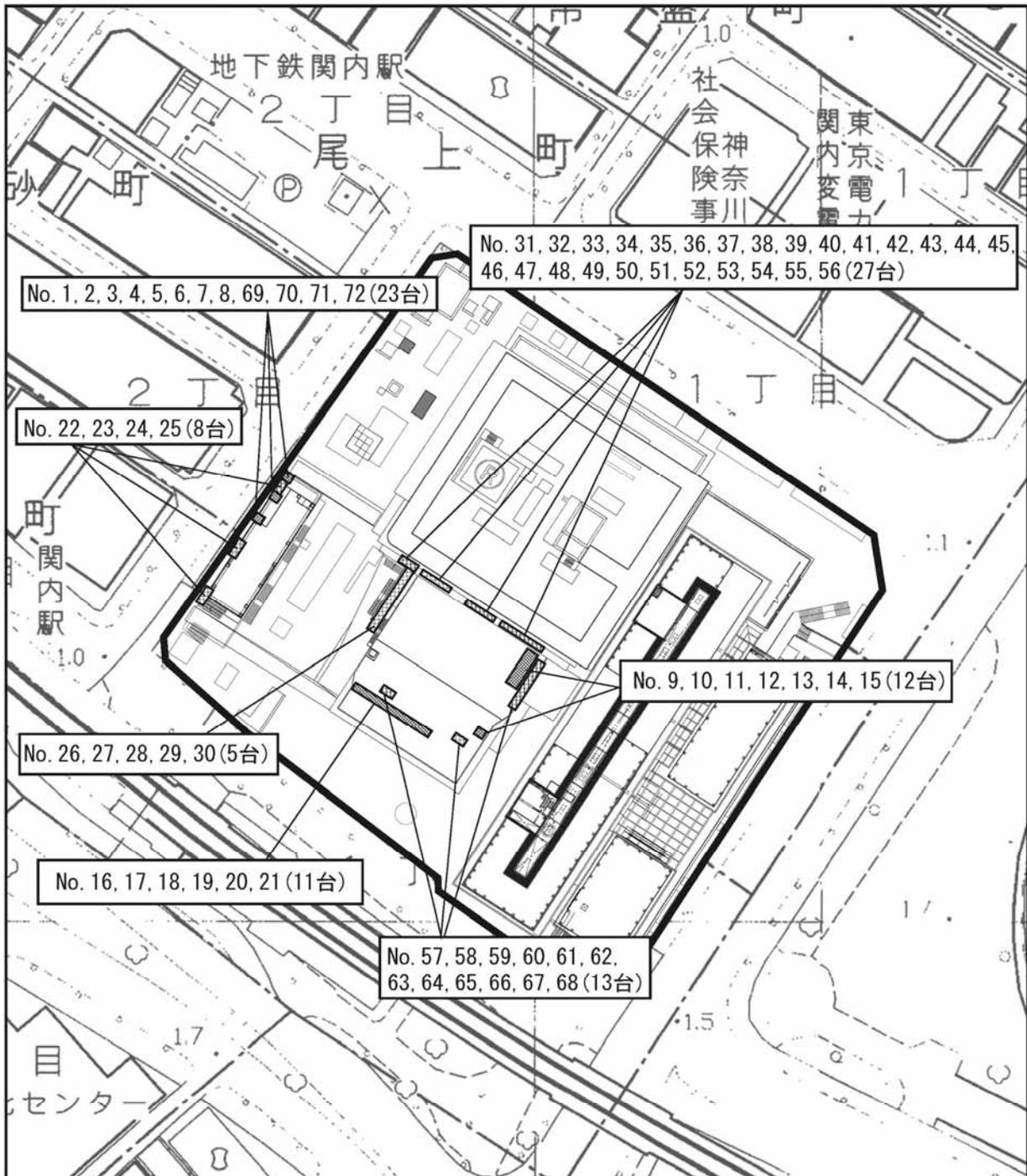
- 対象事業実施区域
- 室外機
- 給排気口

※図中のNo.は、資料編(p.資3.3-28～p.資3.3-30参照)に対応します。

図6.5-9(2) 設備機器設置位置図(行政棟)



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

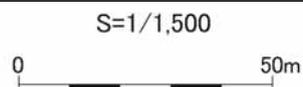


凡例

- |   |          |   |      |
|---|----------|---|------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 室外機  |
|   |          |  | 給排気口 |

※図中のNo.は、資料編(p.資3.3-31～p.資3.3-32参照)に対応します。

図6.5-9(3) 設備機器設置位置図(LVA棟)



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## カ 予測結果

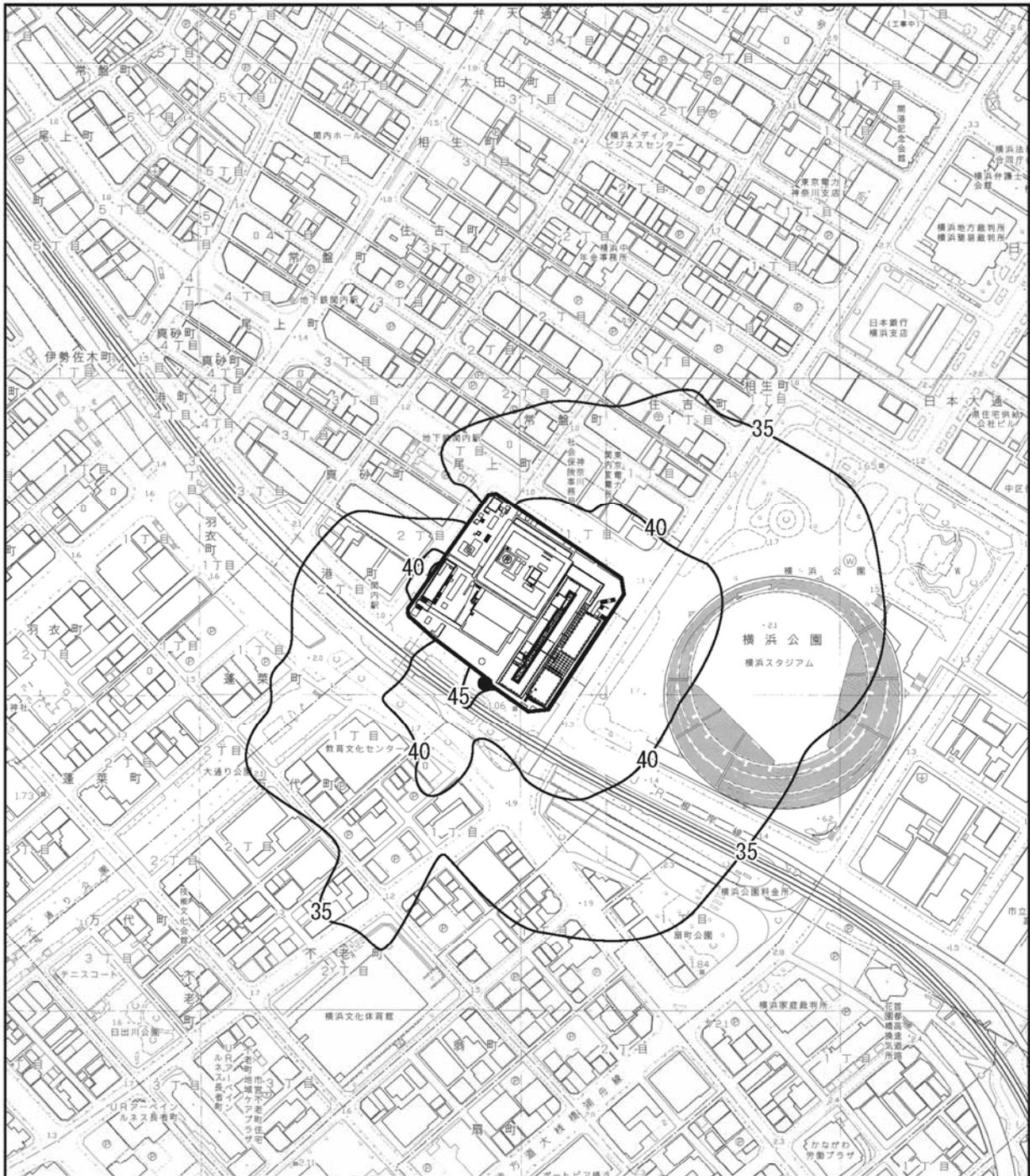
建物の供用に伴う騒音の予測結果(  $L_{A5}$  )は、表 6.5-21 及び図 6.5-10 に示すとおりです。

計画建築物の供用後に設備機器稼働によって生じる騒音レベル(  $L_{A5}$  )の最大値は、対象事業実施区域の南側境界付近で 48.4dB と予測します。

表 6.5-21 建物の供用に伴う騒音

単位：dB

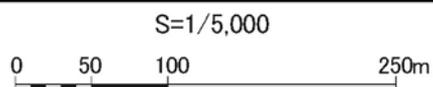
騒音レベル 最大地点	騒音レベル( $L_{A5}$ ) 最大値
対象事業実施区域の 南側境界付近	48.4



凡例

- 対象事業実施区域
- 騒音レベル最大地点 (48.4dB)

図6.5-10  
建物の供用(設備機器の稼働)に伴う騒音レベル



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、建物の供用（設備機器の稼働）に伴う影響を低減するため、表 6.5-22 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画建築物の供用後に適切に講ずることで、騒音の抑制が図れるものと考えます。

表 6.5-22 環境の保全のための措置（建物の供用に伴う騒音）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の供用	設備機器の整備及び点検を定期的実施します。

#### ク 評価

建物の供用（設備機器の稼働）に伴う騒音レベル（ $L_{A5}$ ）の最大値は、48.4dB と予測され、予測結果は環境保全目標である 50dB を下回ります。

本事業では、設備機器の整備及び点検を定期的実施し、異常音等を発生させないように配慮していきます。

このように、計画建築物の供用後においては、騒音低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「事業所において発生する騒音の許容限度の 50dB 以下とすること。」は達成されるものと考えます。

(4) 関連車両の走行に伴う道路交通騒音

ア 予測項目

予測項目は、関連車両の走行に伴う道路交通騒音としました。

イ 予測地点

予測地点は、図 6.5-1 ( p.6.5-4 参照 ) に示した現地調査地点と同地点としました。

また、予測位置は道路端とし、予測高さは地上 1.2m としました。

ウ 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用が通常の状態に達した時点とし、休日に比較して関連車両の走行台数が多くなると見込まれる平日を対象としました。

エ 予測方法

(ア) 予測手順

予測手順は、「(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音」と同様としました ( p.6.5-22 参照 )。

(イ) 予測式

予測式は、「(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音」の予測と同様としました ( p.6.5-23 参照 )。

オ 予測条件

(ア) 交通条件

予測時期における交通量は、「6.4 大気質」の予測条件 (p.6.4-69~p.6.4-70 参照) と同様とし、表 6.5-23 に示すとおり設定しました。

表 6.5-23 予測交通量 (関連車両の走行に伴う道路交通騒音)

単位: 台/日

予測地点	方向	将来基礎交通量			関連車両台数			将来交通量		
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
地点 a 一般国道 16 号	南東行	6,447	564	7,011	0	0	0	6,447	564	7,011
	北西行	5,221	423	5,644	374	0	374	5,595	423	6,018
	合計	11,668	987	12,655	374	0	374	12,042	987	13,029
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	6,468	456	6,924	1,016	0	1,016	7,484	456	7,940
	北西行	9,212	565	9,777	0	112	112	9,212	677	9,889
	合計	15,680	1,021	16,701	1,016	112	1,128	16,696	1,133	17,829
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	9,711	820	10,531	593	0	593	10,304	820	11,124
	北西行	7,327	511	7,838	721	0	721	8,048	511	8,559
	合計	17,038	1,331	18,369	1,314	0	1,314	18,352	1,331	19,683
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	南東行	2,348	437	2,785	0	0	0	2,348	437	2,785
	北西行	7,965	902	8,867	437	0	437	8,402	902	9,304
	合計	10,313	1,339	11,652	437	0	437	10,750	1,339	12,089
地点 e 市道新港 第 78 号線	南西行	5,569	443	6,012	52	112	164	5,621	555	6,176
	北東行	4,996	389	5,385	52	0	52	5,048	389	5,437
	合計	10,565	832	11,397	104	112	216	10,669	944	11,613

(イ) 道路条件

予測地点における道路断面は、「(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音」の予測と同様としました (図 6.5-7(1)~(5) (p.6.5-25~p.6.5-26) 参照)。

(ウ) 走行速度

走行速度は、「(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音」の予測と同様に設定しました (表 6.5-17 (p.6.5-26) 参照)。

## カ 予測結果

関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、表 6.5-24 に示すとおりです。

計画建築物供用後の将来交通量による道路交通騒音レベル( $L_{Aeq}$ )は、休日に比較して関連車両の走行台数が多くなると見込まれる平日において、最大で昼間 67dB、夜間 63dB と予測します。

このうち、本事業の関連車両による道路交通騒音レベルの増加分は、最大で 1dB と予測します。

表 6.5-24 関連車両の走行に伴う道路交通騒音

単位：dB

予測地点	時間区分	将来基礎交通量 による 等価騒音レベル	将来交通量 による 等価騒音レベル	本事業の関連車両 による等価騒音 レベルの増加分
地点 a 一般国道 16 号	昼間	66 (66.3)	66 (66.4)	1 未満 (0.1)
	夜間	63 (62.7)	63 (62.7)	1 未満 (0.0)
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	昼間	64 (63.6)	64 (63.8)	1 未満 (0.2)
	夜間	59 (58.9)	59 (58.9)	1 未満 (0.0)
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	昼間	66 (65.8)	66 (66.1)	1 未満 (0.3)
	夜間	61 (60.8)	61 (60.8)	1 未満 (0.0)
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	昼間	66 (66.4)	67 (66.5)	1 (0.1)
	夜間	61 (61.3)	61 (61.3)	1 未満 (0.0)
地点 e 市道新港 第 78 号線	昼間	63 (62.8)	63 (63.1)	1 未満 (0.3)
	夜間	58 (57.6)	58 (57.6)	1 未満 (0.0)

時間区分は、昼間：6～22 時、夜間：22～6 時です。

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、関連車両の走行に伴う影響を低減するため、表 6.5-25 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画建築物の供用後に適切に講ずることで、道路交通騒音を抑制できるものと考えます。

表 6.5-25 環境の保全のための措置（関連車両の走行に伴う道路交通騒音）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 関連車両の走行	<ul style="list-style-type: none"><li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を推奨していきます。</li><li>・施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、自動車利用の抑制に努めます。</li><li>・従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。</li></ul>

#### ク 評価

計画建築物供用後の将来交通量による道路交通騒音レベル( $L_{Aeq}$ )は、休日に比較して関連車両の走行台数が多くなると見込まれる平日において、最大で昼間 67dB、夜間 63dB と予測します。また、本事業の関連車両による道路交通騒音レベルの増加分は、最大で 1dB と予測します。

また、計画建築物の供用後には、従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促すなどの環境の保全のための措置を講じていきます。

このように、計画建築物の供用後においては、騒音低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。



## 6.6 振動



## 6.6 振動

本事業の実施により、工事中は建設機械の稼働及び工事用車両の走行、供用後は関連車両の走行が、周辺地域の生活環境に影響を及ぼすおそれがあります。

そのため、本事業の工事期間中及び供用後に生じる振動による影響を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【建設機械の稼働に伴う振動】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	・対象事業実施区域の環境振動は、平日、休日の昼夜を通じて 26～34dB でした。	p.6.6-6
環境保全目標	・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である 75dB 以下とすること。	p.6.6-10
予測結果の概要	・建設機械の稼働に伴って生じる振動が最も大きくなると考えられる工事開始後 17 ヶ月目において、振動レベル ( $L_{10}$ ) の最大値は、対象事業実施区域の南側境界付近において 66.1dB と予測します。	p.6.6-15～ p.6.6-16
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・可能な限り最新の低振動型建設機械を使用します。</li> <li>・工事計画の策定にあたっては、施工計画を十分に検討し、工事の平準化、集中稼働を回避するなどの建設機械の効率の稼働に努めます。</li> <li>・建設機械に無理な負荷をかけないようにします。</li> <li>・建設機械のオペレーターに対し、低速走行等の徹底を指導します。</li> <li>・正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li> </ul>	p.6.6-17
評価	・予測結果を踏まえ、工事中においては、建設機械の稼働により生じる振動抑制に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「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である 75dB 以下とすること。」は達成されるものと考えます。	p.6.6-17

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

### 【工事用車両の走行に伴う道路交通振動】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	・対象事業実施区域周辺の道路交通振動は、平日、休日の昼夜を通じて 26～39dB でした。	p.6.6-6
環境保全目標	・現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	p.6.6-10
予測結果の概要	・本事業の工事用車両(大型車)の走行台数が最大になると考えられる工事開始後 17 ヶ月目の振動レベル ( $L_{10}$ ) は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で 42dB、このうち、本事業の工事用車両の走行による振動レベルの増加分は、最大で 1dB と予測します。	p.6.6-24
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</li> <li>・土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数の調整に努めます。</li> <li>・工事関係者に対し、工事用車両に過積載をしないよう、また、急発進・急加速をしない等、エコドライブの実施を指導します。</li> <li>・工事用車両の整備・点検を徹底します。</li> </ul>	p.6.6-25
評価	・予測結果を踏まえ、工事中においては、更なる振動低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。	p.6.6-25

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【関連車両の走行に伴う道路交通振動】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	・対象事業実施区域周辺の道路交通振は、平日、休日の昼夜を通じて 26 ~ 39dB でした。	p.6.6-6
環境保全目標	・現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	p.6.6-10
予測結果の概要	・計画建築物の供用後における将来交通量による振動レベル( $L_{10}$ )は、最大で昼間 42dB、夜間 39dB と予測します。このうち、本事業の関連車両による振動レベルの増加分は、昼夜を通じて最大で 1dB と予測します。	p.6.6-28 ~ p.6.6-29
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を推奨していきます。</li> <li>・施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、自動車利用の抑制に努めます。</li> <li>・荷さばき車両には過積載をしないよう、また、急発進・急加速をしない等、エコドライブの取組を促します。</li> </ul>	p.6.6-30
評価	・予測結果を踏まえ、振動低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。	p.6.6-30

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 振動の状況
- イ 地形、地質の状況
- ウ 土地利用の状況
- エ 振動の主要発生源の状況
- オ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

既存資料調査の調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

現地調査地点は、「6.5 騒音」の調査地点と同地点とし、図 6.5-1 (p.6.5-4 参照) に示したとおりです。

環境振動は対象事業実施区域内 1 地点 (地点 A)、道路交通振動及び地盤卓越振動数は工事用車両及び関連車両の走行が予想される主要な道路 (一般国道 16 号 (地点 a)、市道伊勢佐木町第 82 号線 (地点 b、c)、市道関内本牧線第 702 号線 (地点 d) 及び市道新港第 78 号線 (地点 e)) 沿道の 5 地点としました。

### (3) 調査時期

既存資料調査は、入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

現地調査の調査実施日時は、表 6.6-1 に示すとおりです。

表 6.6-1 調査実施日時

項目	調査時期	日時
振動レベル	平日	令和 2 年 6 月 17 日 (水) 12 時 ~ 6 月 18 日 (木) 12 時
振動の主要発生源の状況	休日	令和 2 年 6 月 20 日 (土) 12 時 ~ 6 月 21 日 (日) 12 時
地盤卓越振動数	-	令和 2 年 4 月 7 日 (火) 12 時 ~ 4 月 8 日 (水) 12 時

#### (4) 調査方法

##### ア 振動の状況

振動レベルの測定方法は、表 6.6-2 に示すとおりです。JIS Z 8735 に準拠した方法を基本として実施しました。調査に使用した機器は、表 6.6-3 に示すとおりです。

表 6.6-2 調査方法

項目	方法
振動レベル	計量法第 71 条の条件に合格した「振動レベル計」を使用して JIS Z 8735「振動レベル測定方法」に準拠し測定した。 ピックアップを固い地表面に設置し、振動レベル計の振動感覚補正回路を鉛直振動特性に設定し、Z（鉛直）方向について 24 時間の測定をした。

表 6.6-3 使用測定機器

測定項目	機器名	メーカー	型式	測定範囲
振動レベル 地盤卓越振動数	振動レベル計	リオン(株)	VM-53A	周波数範囲：1～80Hz レベル範囲： VL：25～120dB（振動レベル） VAL：30～120dB（振動加速度レベル）
			VM-55	周波数範囲：1～80Hz レベル範囲： VL：25～129dB（振動レベル） VAL：30～129dB（振動加速度レベル）

##### イ 地形、地質、土地利用の状況

###### (ア) 既存資料調査

地形図、地質図、土地利用現況図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

なお、対象事業実施区域に近接する地域においては、一部踏査を行うことで、情報の補完を行いました。

###### (イ) 現地調査

地盤卓越振動数の測定方法は、表 6.6-4 に示すとおりです。「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所資料第 714 号、土木研究所資料 第 4254 号）の方法を基本として実施しました。調査に使用した機器は、表 6.6-3 に示したとおりです。

表 6.6-4 調査方法

項目	方法
地盤卓越振動数	計量法第 71 条の条件に合格した「振動レベル計」をデータレコーダに接続し、大型車の単独走行 10 台の振動加速度レベルを収録し、室内で周波数分析を行った。

## ウ 振動の主要な発生源の状況

### (ア) 既存資料調査

既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の主要な発生源の状況を把握することとしました。

### (イ) 現地調査

調査地点を通過する自動車等について、上下線別、車種別に観測し、1時間ごとに集計しました。なお、車種は「6.4 大気質」の表 6.4-3 (p.6.4-9 参照) に示す 3 車種分類で観測を行いました。

## エ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「振動規制法」
- ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」
- ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」
- ・「横浜市環境管理計画」
- ・「生活環境保全推進ガイドライン」

(5) 調査結果

ア 振動の状況

振動レベルの測定結果は、表 6.6-5(1)～(2)に示すとおりです。

対象事業実施区域の環境振動は、平日、休日の昼夜を通じて 26～34dB でした。

対象事業実施区域周辺の道路交通振動は、平日、休日の昼夜を通じて 26～39dB でした。調査結果の詳細は、資料編 (p.資 3.4-1～p.資 3.4-12 参照) に示すとおりです。

表 6.6-5(1) 測定結果 (環境振動)

単位：dB

地点名	用途地域	区域区分	時間帯 <sup>注)</sup>	平日		休日		許容限度
				L <sub>10</sub>	許容限度との適合	L <sub>10</sub>	許容限度との適合	
地点 A	商業地域	第二種区域	昼間	34		33		65
			夜間	28		26		60

注) 昼間：8～19時、夜間：19～8時

表 6.6-5(2) 測定結果 (道路交通振動)

単位：dB

地点名	用途地域	区域区分	時間帯 <sup>注)</sup>	平日		休日		要請限度
				L <sub>10</sub>	要請限度との適合	L <sub>10</sub>	要請限度との適合	
地点 a (道路端)	商業地域	第二種区域	昼間	33		36		70
			夜間	26		27		65
地点 b (道路端)	商業地域	第二種区域	昼間	31		30		70
			夜間	27		26		65
地点 c (道路端)	商業地域	第二種区域	昼間	36		32		70
			夜間	31		29		65
地点 d (道路端)	商業地域	第二種区域	昼間	39		38		70
			夜間	33		32		65
地点 e (道路端)	商業地域	第二種区域	昼間	36		33		70
			夜間	29		28		65

注) 昼間：8～19時、夜間：19～8時

## イ 地形、地質の状況

### (ア) 既存資料調査

対象事業実施区域周辺は旧水面上の埋立地に位置しており、平坦な地形です。南方の高速神奈川 3 号狩場線以南からは丘陵地形に変化しています。

対象事業実施区域周辺の地質は、「6.7 地盤（地盤沈下）」の図 6.7-4(1)～(2)（p.6.7-8～p.6.7-9 参照）に示す土地分類基本調査（垂直調査）によると、上位より埋立地・盛土（b）、沖積層の砂質土（As）、粘土（Ac）または対象事業実施区域周辺一帯の基盤と考えられる上総層群の泥岩・砂岩・礫岩（Ka）が分布していると考えられます。

### (イ) 現地調査

地盤卓越振動数（振動加速度レベルが最大を示す中心周波数の平均値）の測定結果は、表 6.6-6 に示すとおり、16.0～31.5Hz でした。「道路環境整備マニュアル」（平成元年 1 月、日本道路協会）において、「地盤卓越振動数が 15Hz 以下であるものを軟弱地盤と呼ぶこととする」とされていることを踏まえると、軟弱な地盤ではないといえます。調査結果の詳細は、資料編（p.資 3.4-13～p.資 3.4-15 参照）に示すとおりです。

表 6.6-6 測定結果（地盤卓越振動数）

地点名	地盤卓越振動数
地点 a（道路端）	30.9Hz
地点 b（道路端）	31.5Hz
地点 c（道路端）	16.0Hz
地点 d（道路端）	16.8Hz
地点 e（道路端）	16.8Hz

## ウ 土地利用の状況

対象事業実施区域は横浜市役所跡地です。

対象事業実施区域周辺は、東側の横浜公園、横浜スタジアムのほか、業務・商業用地及び鉄道用地として利用されています。

## エ 振動の主要な発生源の状況

### (ア) 既存資料調査

対象事業実施区域周辺における騒音の主要な発生源としては、対象事業実施区域南側の JR 根岸線を走行する鉄道及び市道伊勢佐木町第 82 号線、市道関内本牧線第 7002 号線、高速神奈川 1 号横羽線等を走行する自動車等があげられます。

### (イ) 現地調査

自動車交通量の調査結果は、「6.5 騒音」の表 6.5-5（p.6.5-8 参照）に示したとおりです。調査結果の詳細は、資料編（p.資 3.3-13～p.資 3.3-22 参照）に示すとおりです。

オ 関係法令・計画等

(ア) 「振動規制法」(昭和51年6月、法律第64号)

この法律では、工場及び事業場における事業活動並びに建設工事に伴って発生する相当範囲にわたる振動について必要な規制を行うとともに、道路交通振動に係る要請限度を定めています。

道路交通振動の要請限度は、表 6.6-7(1)に示すとおり、この法律に基づき「振動規制法施行規則」(昭和51年11月、総理府令第58号)により、定められています。

なお、対象事業実施区域は第2種区域となります。

表 6.6-7(1) 道路交通振動に係る要請限度

時間の区分 区域の区分	昼間 午前8時から 午後7時まで	夜間 午後7時から 午前8時まで
	第1種区域	65dB
第2種区域	70dB	65dB

第1種区域：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、用途地域として定められた区域以外の区域

第2種区域：近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域

また、この法律に基づく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は、表 6.6-7(2)に示すとおりです。

表 6.6-7(2) 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

特定建設作業	基準値	作業時間		1日あたりの作業時間		作業日数	作業日
	、					、	、
1 くい打機(もんけん及び圧入式くい打機を除く)、くい抜機(油圧式くい抜機を除く)又はくい打くい抜機(圧入式くい打くい抜機を除く)を使用する作業	75デシベル以下	19時	22時	10時間/日を超えないこと	14時間/日を超えないこと	連続6日を超えないこと	日曜日 その他の 休日 でないこと
2 鋼球を使用して建築物その他の工作物を破壊する作業		7時の	6時の				
3 舗装版破砕機を使用する作業(作業地点が連続的に移動する作業にあつては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50メートルを超えない作業に限る)		時間内	時間内				
4 ブレーカー(手持式のものを除く)を使用する作業(作業地点が連続的に移動する作業にあつては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50メートルを超えない作業に限る)		でない	でない				

1: ...第1号区域

- ・住居系地域・近隣商業地域・商業地域・準工業地域・市街化調整区域の全域
- ・工業地域のうち次に掲げる施設の敷地の境界線から80メートルまでの区域  
(ア)学校、(イ)保育所、(ウ)病院及び診療所等、(エ)図書館、(オ)特別養護老人ホーム、  
(カ)幼保連携型認定こども園

...第2号区域

- ・工業地域のうち第1号区域以外の区域

2: 建設作業振動が基準値を超え、周辺の生活環境が著しく損なわれると認められる時は、1日における作業時間を、第1号区域においては10時間未満4時間以上、第2号区域においては14時間未満4時間以上の間において短縮させることができる。

(イ) 「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」(平成7年3月、横浜市条例第17号)

この条例は、環境の保全及び創造について、横浜市、事業者及び市民が一体となって取り組むための基本理念を定め、横浜市や事業者及び市民の責務を明らかにするとともに、環境の保全及び創造に関する施策の基本的事項を定めることにより、環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって現在及び将来の世代の市民の健康で文化的な生活の確保に寄与することを目的として制定されました。

この条例では、事業者は事業活動を行うに当たり、それに伴って生じる公害を防止し自然環境の適正な保全を図る責務を有する必要があるとされている他、市民が日常生活において自動車の使用等による環境への負荷を低減するように努めなければならないとされています。

(ウ) 「横浜市生活環境の保全等に関する条例」(平成14年12月、横浜市条例第58号)

この条例は、事業所の設置についての規制、事業活動及び日常生活における環境の保全のための措置その他の環境への負荷の低減を図るために必要な事項を定めることにより、現在及び将来の世代の市民の健康で文化的な生活環境を保全することを目的としています。

条例では、事業所において発生する振動の許容限度について、表6.6-8に示すとおり定められています。

表 6.6-8 事業所において発生する振動の許容限度

地域	時間	午前8時から 午後7時まで	午後7時から 午前8時まで
	第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域	60dB	55dB
第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域	60dB	55dB	
近隣商業地域 商業地域 準工業地域	65dB	60dB	
工業地域	70dB	60dB	
工業専用地域	70dB	65dB	
その他の地域	60dB	55dB	

資料：「横浜市生活環境の保全等に関する条例施行規則」(平成15年3月、横浜市)

(エ) 「横浜市環境管理計画」(平成30年11月、横浜市環境創造局)

この計画は、環境に関する横浜市の計画・指針等を束ねる総合計画として策定されています。

計画の中でまとめられている振動に関する取組等としては、表6.6-9に示すとおりです。

表 6.6-9 「横浜市環境管理計画」における環境目標等

2025年度までの環境目標	音やにおいなどの環境が改善され、市民生活の快適性が向上しています。
達成状況の目安となる環境の状況	・環境基準や水環境目標の達成率の向上及び継続的な達成 ・市民の生活環境に関する満足度の向上 ・生活環境の保全につながる環境行動の推進

(オ) 「生活環境保全推進ガイドライン」(平成31年3月、横浜市環境創造局)

このガイドラインは、「横浜市環境管理計画」で掲げられた生活環境の目標達成に向けて、市民・事業者の生活環境への理解を促進するため、横浜市が実施する具体的な取組や方針を体系的にわかりやすくまとめたものです。

振動を含めた音環境の保全のための具体的取組の概要として、以下の2点が示されています。

- ・「騒音・振動の監視」により、環境基準の適否や施策の効果などを把握します。
- ・「事業・建設工事等における騒音・振動対策」と「交通に関する騒音・振動対策」を推進します。

## 2 環境保全目標の設定

振動に係る環境保全目標は、表6.6-10に示すとおり設定しました。

表 6.6-10 環境保全目標(振動)

区分	環境保全目標
【工事中】 建設機械の稼働	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である75dB以下とすること。
【工事中】 工事用車両の走行	現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。
【供用後】 関連車両の走行	現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。

### 3 予測及び評価等

#### (1) 建設機械の稼働に伴う振動

##### ア 予測項目

予測項目は、建設機械の稼働に伴う振動としました。

##### イ 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域周辺とし、対象事業実施区域境界より 300m程度の範囲としました。

また、予測高さは地表面としました。

##### ウ 予測時期

予測時期は、表 6.6-11 に示すとおりです。

予測時期は、建設機械の稼働に伴い生じる振動による影響が最も大きくなると考えられる時期として、工事開始後 17 ヶ月目としました。

なお、予測時期の設定根拠は資料編(p.資 3.3-24～p.資 3.3-25 参照)に示すとおりです。

表 6.6-11 建設機械の稼働に伴う振動の予測時期

予測時期	主な工種
工事開始後 17 ヶ月目	解体工事、土工事、基礎躯体工事

## エ 予測方法

### (ア) 予測手順

予測手順は図 6.6-1 に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う振動は、点振動源の伝搬理論式を用いて、複数振動源による振動レベルを合成することにより予測しました。

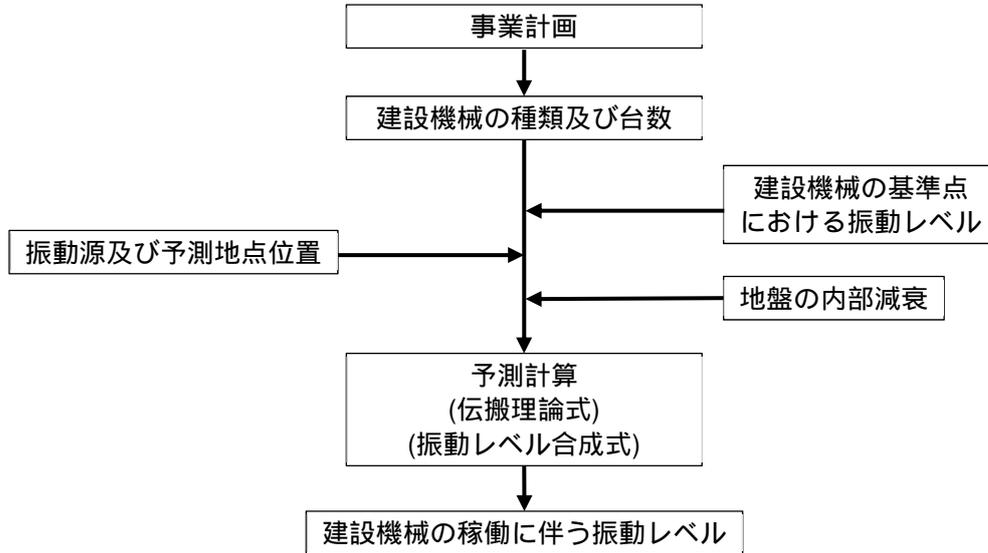


図 6.6-1 予測手順（建設機械の稼働に伴う振動）

### (イ) 予測式

予測式は、次に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う振動の予測式は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所資料 第 714 号、土木研究所資料 第 4254 号）に示されている予測式を用いました。

#### 【点振動源の伝搬理論式】

$$L(r) = L(r_0) - 15 \log_{10} \left( \frac{r}{r_0} \right) - 8.68\alpha(r - r_0)$$

$L(r)$	: 振動源から $r$ [m] 地点（予測点）の振動レベル（dB）
$L(r_0)$	: 振動源から $r_0$ [m] 地点（基準点）の振動レベル（dB）
$r$	: 振動源から予測点までの距離（m）
$r_0$	: 振動源から基準点までの距離（m）
$\alpha$	: 内部減衰定数（0.01）

#### 【複数振動源による振動レベルの合成式】

$$L = 10 \log_{10} (10^{L_1} + 10^{L_2/10} + \dots + 10^{L_n/10})$$

$L$	: 合成振動レベル（dB）
$L_1, L_2, \dots, L_n$	: 各建設機械からの振動レベル（dB）

オ 予測条件

(ア) 建設機械の種類及び台数

予測対象時点における建設機械の種類及び台数は、表 6.6-12 に示すとおりです。  
振動源として設定したこれらの建設機械が全て同時に稼働することは少ないと考えられますが、全てが同時に稼働すると設定しました。

表 6.6-12 建設機械の種類及び台数 (工事開始後 17 ヶ月目)

建設機械	台数
コンクリート破砕機 (0.7 m <sup>3</sup> )	2
杭打機	2
バックホウ (0.25 m <sup>3</sup> )	1
バックホウ (0.4 m <sup>3</sup> )	4
バックホウ (0.7 m <sup>3</sup> )	5
コンプレッサー	4
クローラークレーン (120t)	2
ラフタークレーン (50t)	2
ラフタークレーン (16t)	2
合計	24

単位：台/日

(イ) 建設機械の配置

予測時期における振動源 (建設機械) の配置は、図 6.6-2 に示すとおりです。  
振動源は地表面としました。

(ウ) 建設機械の振動レベル

建設機械の振動レベルは、表 6.6-13 に示すとおりです。

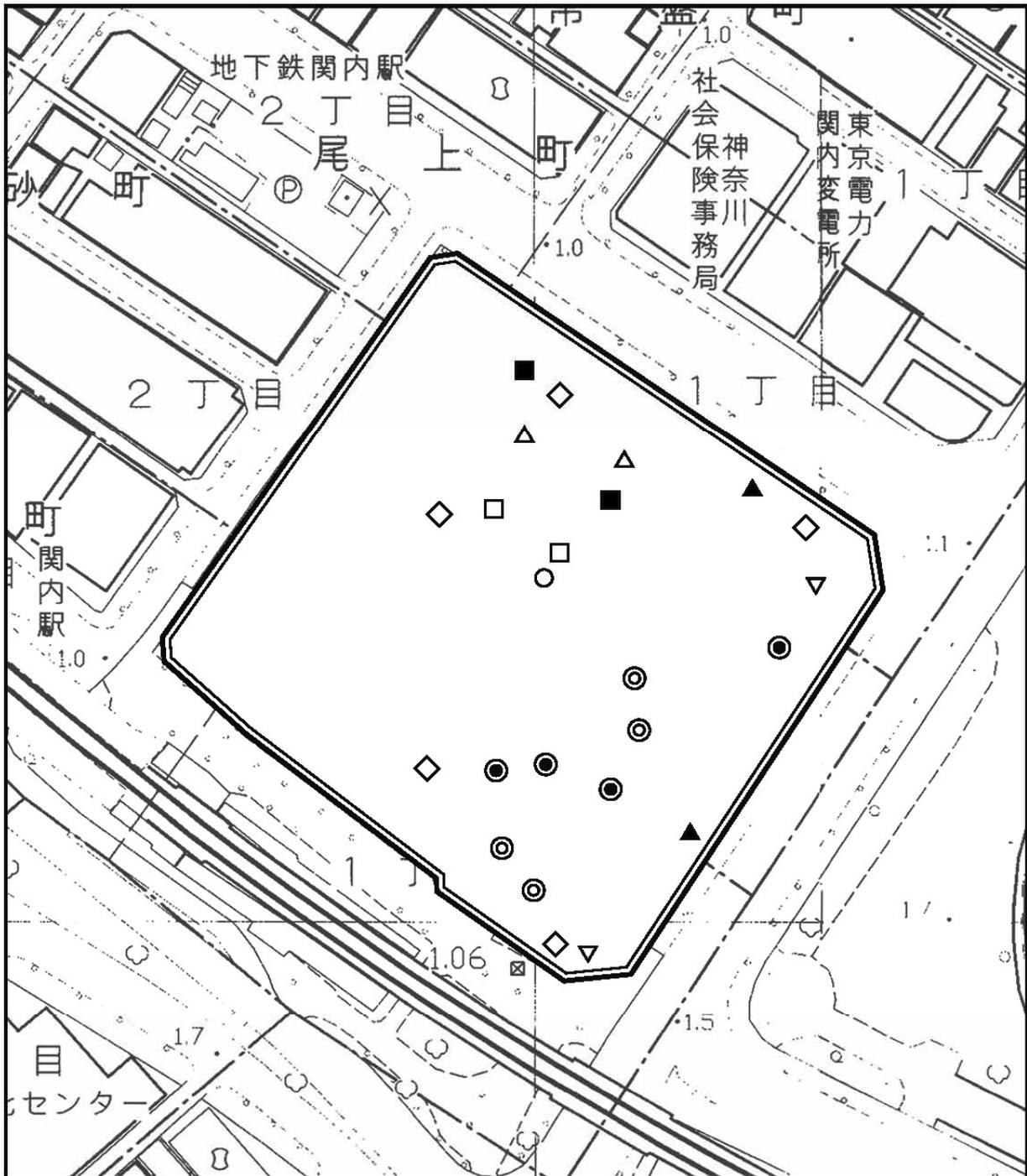
表 6.6-13 建設機械の振動レベル

建設機械	基準点 (振動源からの距離 5m) における振動レベル (dB)	参考資料
コンクリート破砕機 (0.7 m <sup>3</sup> )	66	1
杭打機	60	1
バックホウ (0.25 m <sup>3</sup> )	66	1
バックホウ (0.4 m <sup>3</sup> )	66	1
バックホウ (0.7 m <sup>3</sup> )	66	1
コンプレッサー	60	2
クローラークレーン (120t)	52	1
ラフタークレーン (50t)	52	1
ラフタークレーン (16t)	52	1

資料 1：「建設工事に伴う騒音・振動の分析結果」

(平成 22 年、東京都土木技術支援・人材育成センター年報 平成 22 年度)

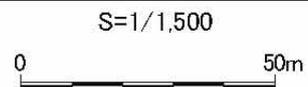
資料 2：「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック」(昭和 52 年 10 月、社団法人日本建設機械化協会)



凡例

- |   |          |   |                 |   |                 |
|---|----------|---|-----------------|---|-----------------|
|  | 対象事業実施区域 |  | バックホウ(0.25㎡)    |  | クローラークレーン(120t) |
|  | 仮囲い      |  | バックホウ(0.4㎡)     |  | クローラークレーン(50t)  |
|   |          |  | バックホウ(0.7㎡)     |  | ラフタークレーン(16t)   |
|   |          |  | 杭打機             |  | コンプレッサー         |
|   |          |  | コンクリート破碎機(0.7㎡) |   |                 |

図6.6-2 建設機械配置<工事開始後17ヶ月目>



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## カ 予測結果

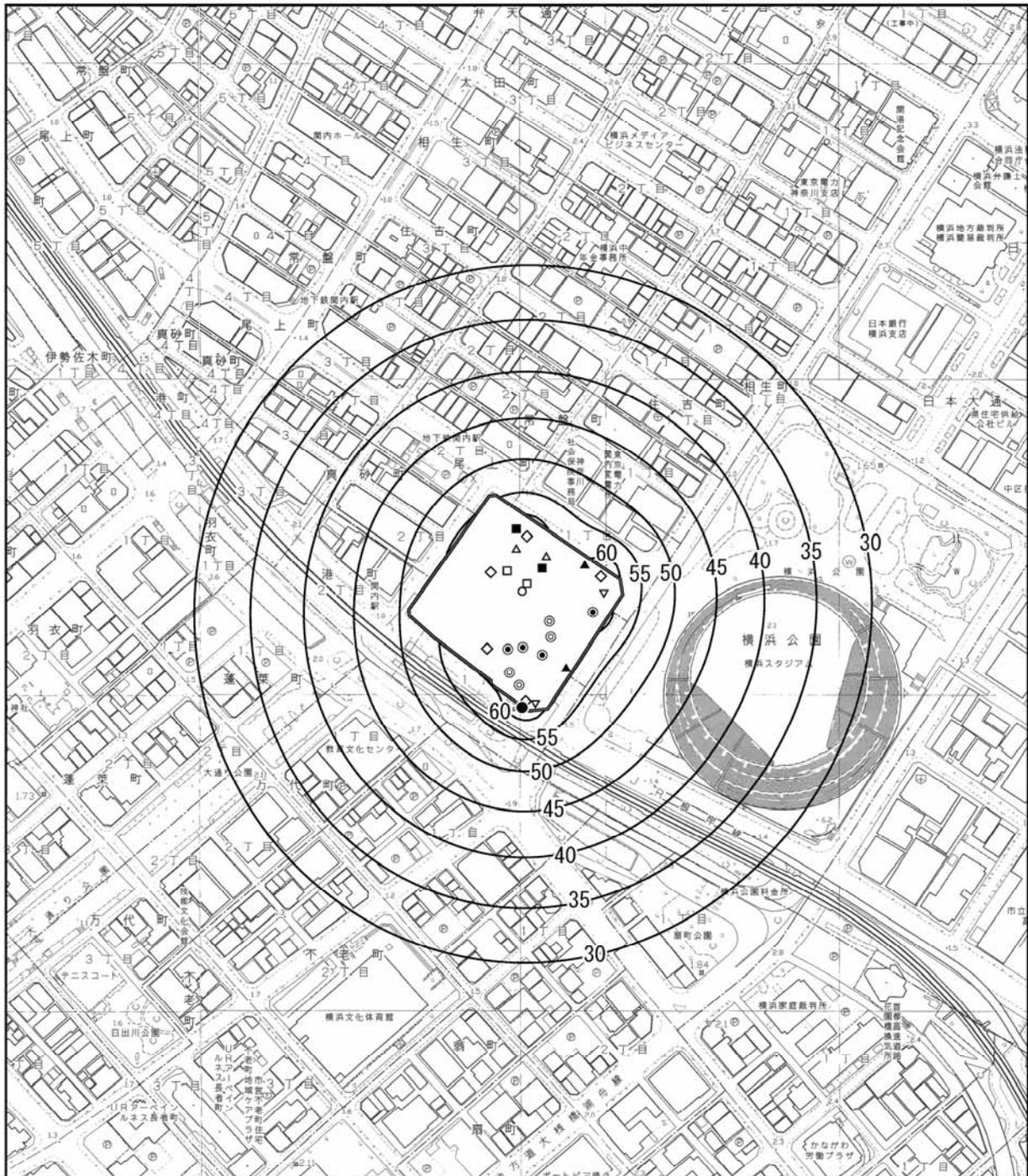
建設機械の稼働に伴う振動の予測結果は、表 6.6-14 及び図 6.6-3 に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴って生じる振動が最も大きくなると考えられる工事開始後 17 ヶ月目において、振動レベル ( $L_{10}$ ) の最大値は、対象事業実施区域の南側境界付近において 66.1dB と予測します。

表 6.6-14 建設機械の稼働に伴う振動

単位：dB

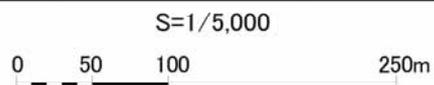
予測時期	振動レベル 最大地点	振動レベル ( $L_{10}$ ) 最大値
工事開始後 17 ヶ月目	対象事業実施区域の 南側境界付近	66.1



凡例

- |   |                        |   |               |   |               |
|---|------------------------|---|---------------|---|---------------|
|  | 対象事業実施区域               |  | コンクリート破砕機0.7㎡ |  | コンプレッサー       |
|  | 仮囲い                    |  | 杭打機           |  | 120tクローラークレーン |
|   |                        |  | バックホウ0.25㎡    |  | 50tクローラークレーン  |
|   |                        |  | バックホウ0.4㎡     |  | 16tラフタークレーン   |
|   |                        |  | バックホウ0.7㎡     |   |               |
|  | ● 振動レベル最大地点 (66.1デシベル) |   |               |   |               |

図6.6-3 建設機械の稼働に伴う振動予測結果  
〈工事開始後17ヶ月目〉



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、工事中の建設機械の稼働により生じる振動を抑制するため、表 6.6-15 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、工事中に適切に講ずることで、生活環境に及ぼす振動を抑制できるものと考えます。

表 6.6-15 環境の保全のための措置（建設機械の稼働に伴う振動）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"><li>・可能な限り最新の低振動型建設機械を使用します。</li><li>・工事計画の策定にあたっては、施工計画を十分に検討し、工事の平準化、集中稼働を回避するなどの建設機械の効率的稼働に努めます。</li><li>・建設機械に無理な負荷をかけないようにします。</li><li>・建設機械のオペレーターに対し、低速走行等の徹底を指導します。</li><li>・正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li></ul>

#### ク 評価

建設機械の稼働に伴う振動レベル（ $L_{10}$ ）の最大値は 66.1dB と予測され、予測結果は環境保全目標である 75dB を下回ります。

工事に際しては、低振動型建設機械の採用、建設機械の効率的稼働等により、一層の振動低減に努めていきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中においては、建設機械の稼働により生じる振動抑制に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「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である 75dB 以下とすること。」は達成されるものと考えます。

(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動

ア 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行により生じる道路交通振動としました。

イ 予測地点

予測地点は、「6.5 騒音 (2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音」と同様に、図 6.5-1 (p.6.5-4 参照) に示した一般国道 16 号 (地点 a)、市道伊勢佐木町第 82 号線 (地点 b、c)、市道関内本牧線第 7002 号線 (地点 d) 及び市道新港第 78 号線 (地点 e) の 5 断面としました。

また、予測位置は道路端とし、予測高さは地表面としました。

ウ 予測時期

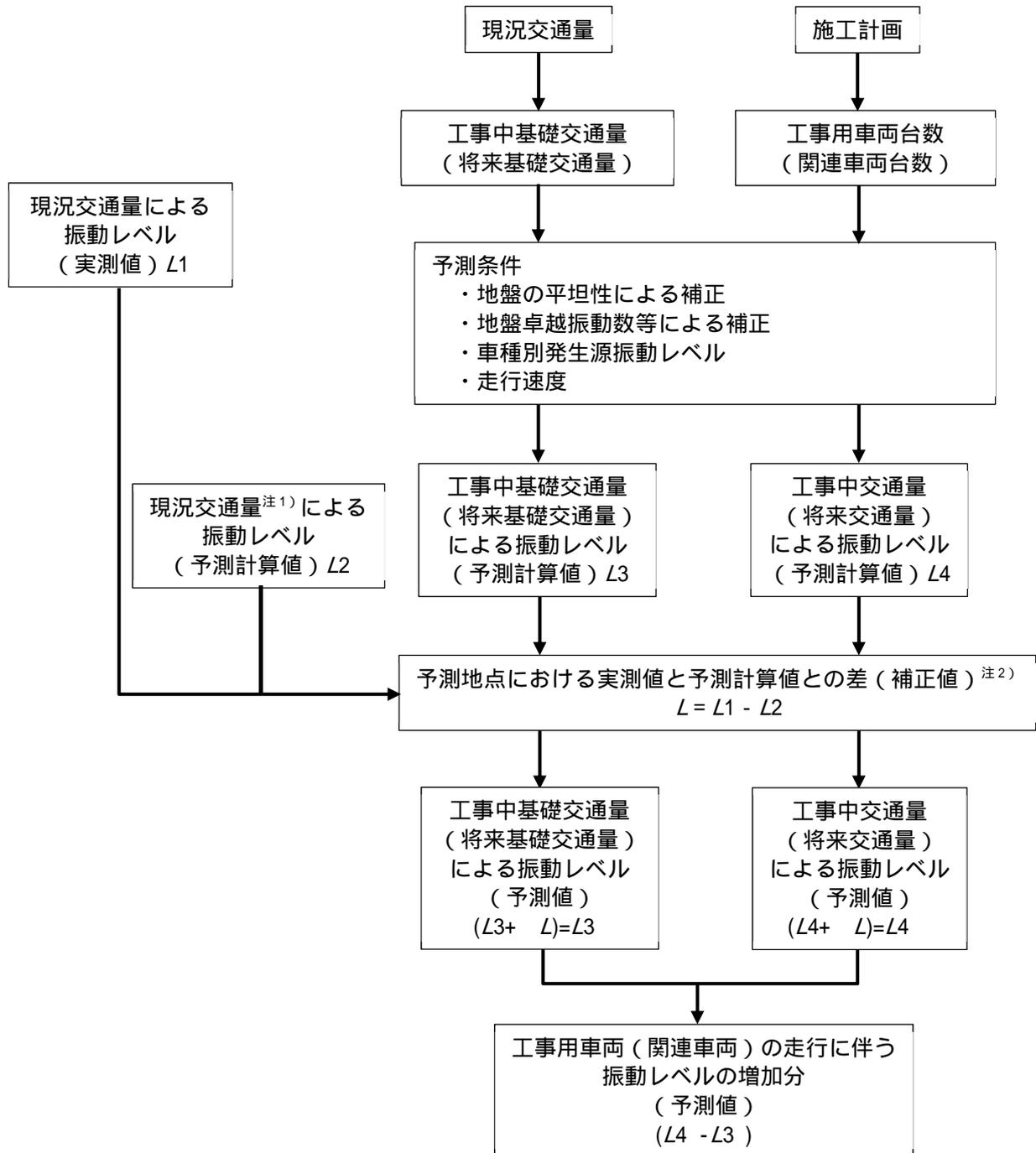
予測時期は、工事用車両 (大型車) の日走行台数が最大となる工事開始後 17 ヶ月目としました。

なお、大型車の走行台数が最大となる月の検証を行った詳細は資料編 (p.資 1-7 参照) に示すとおりです。

エ 予測方法

(ア) 予測手順

予測手順は図 6.6-4 に示すとおりです。



注1) 令和2年6月17日(水)~6月18日(木)に調査を実施した交通量

注2) 補正值の詳細については、資料編(p.資3.4-16~p.資3.4-17)参照。

図 6.6-4 予測手順 (工事用車両・関連車両の走行に伴う振動)

(イ) 予測式

予測式は、次に示すとおりです。

工事用車両の走行に伴う道路交通振動の予測式は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所資料 第 714 号、土木研究所資料 第 4254 号）に示されている予測式を用いました。

$$L_{10} = L_{10}^* - \alpha_l$$

$$L_{10}^* = a \log_{10}(\log_{10} Q^*) + b \log_{10} V + c \log_{10} M + d + \alpha_\sigma + \alpha_f + \alpha_s$$

- $L_{10}$  : 振動レベルの 80%レンジ上端値の予測値 (dB)
- $L_{10}^*$  : 基準点における振動レベルの 80%レンジ上端値の予測値 (dB)
- $Q^*$  : 500 秒間の 1 車線当たり等価交通量 (台/500 秒/車線)  

$$\frac{500}{3,600} \times \frac{1}{M} \times (Q_1 + KQ_2)$$
- $Q_1$  : 小型車類時間交通量 (台/時)
- $Q_2$  : 大型車類時間交通量 (台/時)
- $K$  : 大型車の小型車への換算係数
- $V$  : 平均走行速度 (km/時)
- $M$  : 上下車線合計の車線数
- $\alpha_\sigma$  : 路面の平坦性等による補正值 (dB)
- $\alpha_f$  : 地盤卓越振動数による補正值 (dB)
- $\alpha_s$  : 道路構造による補正值 (dB)
- $\alpha_l$  : 距離減衰値 (dB)
- $a, b, c, d$  : 定数 (表 6.6-16 参照)

表 6.6-16 道路交通振動予測式の定数及び補正值等 (平面道路)

道路構造	$K$	$a$	$b$	$c$	$d$	$\alpha_\sigma$	$\alpha_f$	$\alpha_s$	$\alpha_l = \beta \log(r/5 + 1) / \log 2$ $r$ : 基準点から予測地点 までの距離 (m) 注2)
平面道路 高架道路に併設された 場合を除く	$V < 100 \text{ km/h}$ のとき 13	47	12	3.5	27.3	$8.2 \log_{10} \sigma$ ここで、 $\sigma = 5.0 \text{ mm}$ 注1)	8Hz $f$ のとき $-17.3 \log_{10} f$	0	$\beta$ : 粘土地盤では $0.068 L_{10}^* - 2.0$ $\beta$ : 砂地盤では $0.130 L_{10}^* - 3.9$

注 1) 社団法人日本道路協会の路面平坦特性の目標値を参考としています。

注 2) 下線は、予測に用いた定数及び補正值等を示しています。

資料: 「道路環境影響評価の技術手法 (平成 24 年度版)」

(平成 25 年 3 月、国土技術政策総合研究所資料 第 714 号、土木研究所資料 第 4254 号)

オ 予測条件

(ア) 交通条件

予測時期における交通量は、「6.4 大気質」の予測条件 (p.6.4-44 参照) と同様とし、表 6.6-17 に示すとおり設定しました。

表 6.6-17 予測交通量 (工事用車両の走行に伴う道路交通振動)

単位: 台/日

予測地点	方向	工事中基礎交通量			工事用車両台数			工事中交通量		
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
地点 a 一般国道 16 号	南東行	6,447	564	7,011	0	0	0	6,447	564	7,011
	北西行	5,221	423	5,644	5	46	51	5,226	469	5,695
	合計	11,668	987	12,655	5	46	51	11,673	1,033	12,706
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	6,468	456	6,924	4	34	38	6,472	490	6,962
	北西行	9,212	565	9,777	3	14	17	9,215	579	9,794
	合計	15,680	1,021	16,701	7	48	55	15,687	1,069	16,756
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	9,711	820	10,531	9	74	83	9,720	894	10,614
	北西行	7,327	511	7,838	8	54	62	7,335	565	7,900
	合計	17,038	1,331	18,369	17	128	145	17,055	1,459	18,514
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	南東行	2,348	437	2,785	0	0	0	2,348	437	2,785
	北西行	7,965	902	8,867	5	36	41	7,970	938	8,908
	合計	10,313	1,339	11,652	5	36	41	10,318	1,375	11,693
地点 e 市道新港 第 78 号線	南西行	5,569	443	6,012	11	116	127	5,580	559	6,139
	北東行	4,996	389	5,385	9	74	83	5,005	463	5,468
	合計	10,565	832	11,397	20	190	210	10,585	1,022	11,607

(イ) 道路条件

予測地点における道路断面は、図 6.6-5(1)~(5)に示すとおりです。

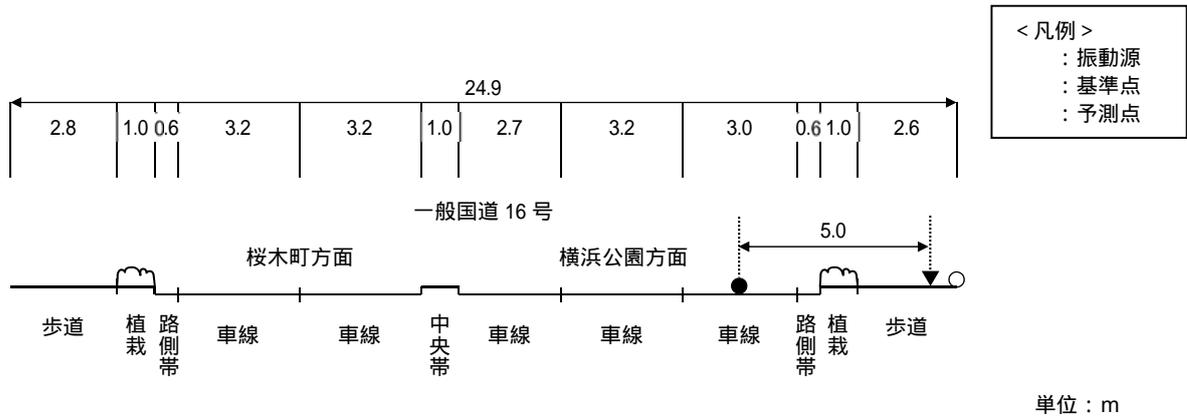


図 6.6-5(1) 道路断面 (地点 a 一般国道 16 号)

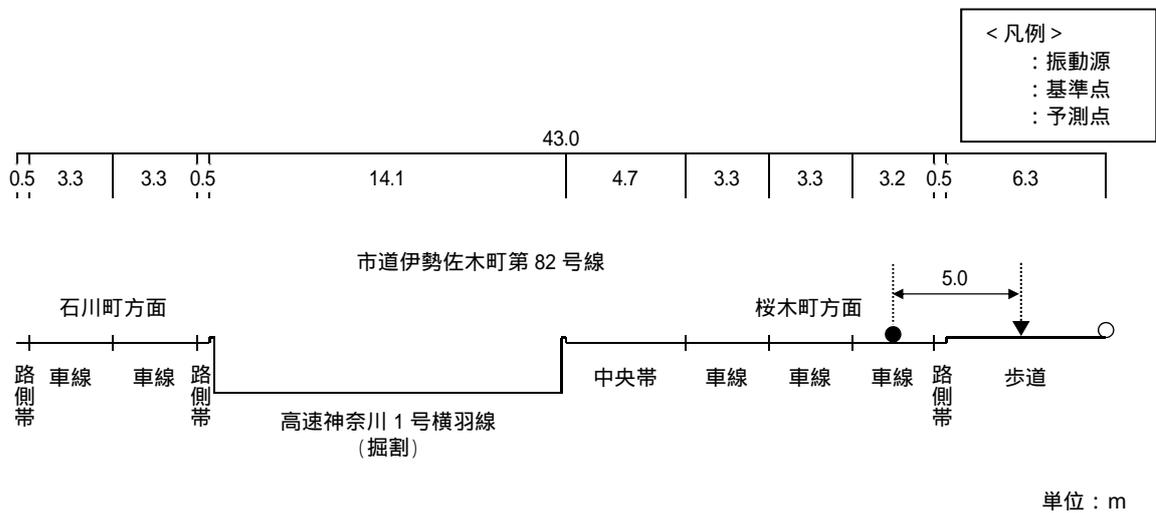


図 6.6-5(2) 道路断面 (地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線)

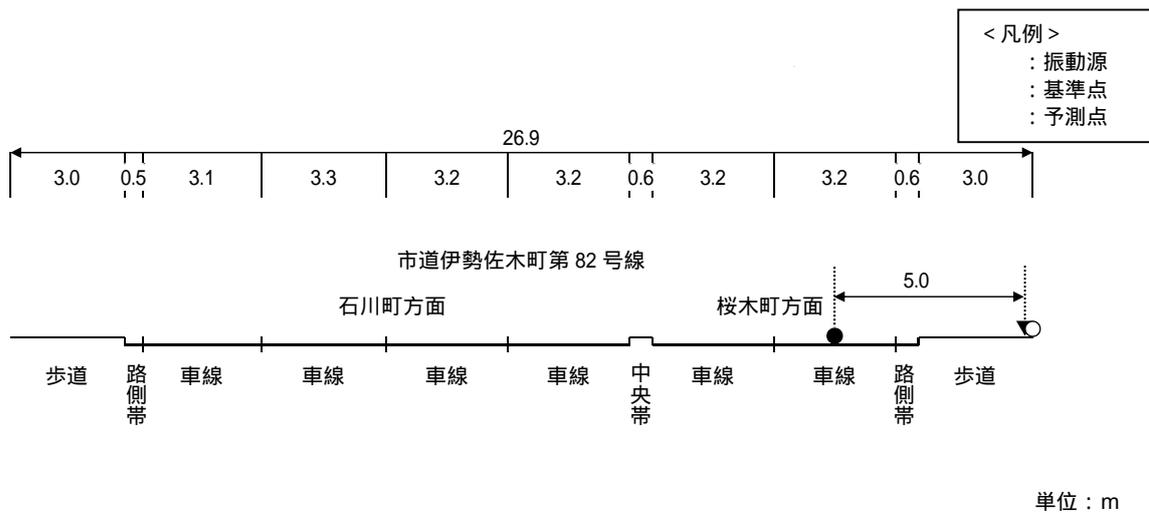
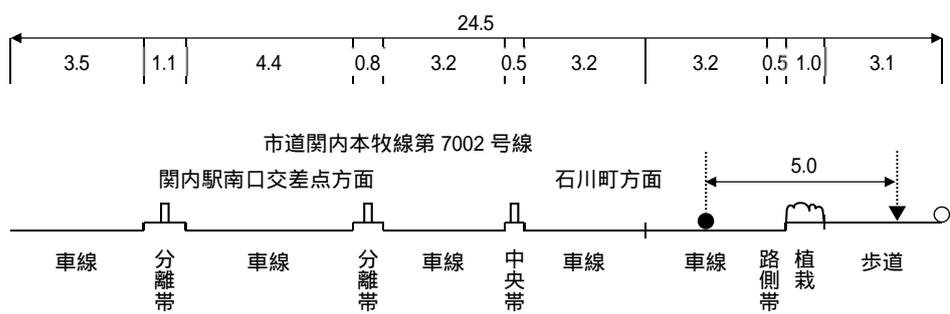


図 6.6-5(3) 道路断面 (地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線)

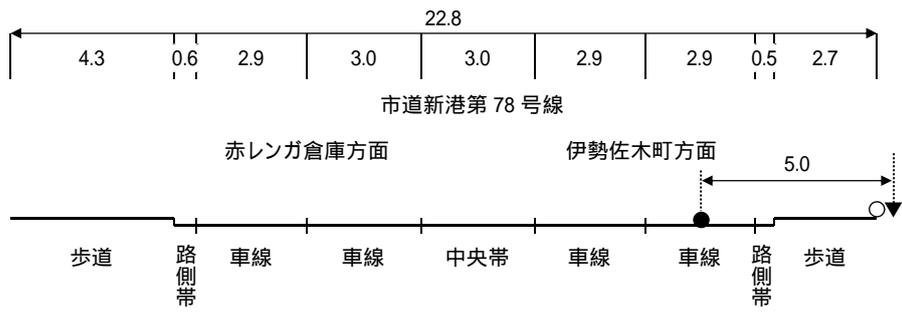
< 凡例 >  
 ● : 振動源  
 ○ : 基準点  
 △ : 予測点



単位 : m

図 6.6-5(4) 道路断面 (地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線)

< 凡例 >  
 ● : 振動源  
 ○ : 基準点  
 △ : 予測点



単位 : m

図 6.6-5(5) 道路断面 (地点 e 市道新港第 78 号線)

(ウ) 走行速度

走行速度は、各道路の規制速度とし、表 6.6-18 に示すとおり、50km/h としました。

表 6.6-18 走行速度

予測地点	走行速度
地点 a 一般国道 16 号	50km/h
地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線	50km/h
地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線	50km/h
地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線	50km/h
地点 e 市道新港線 78 号線	50km/h

カ 予測結果

工事用車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果は、表 6.6-19 に示すとおりです。

本事業の工事用車両（大型車）の走行台数が最大になると考えられる工事開始後 17 ヶ月目の振動レベル（ $L_{10}$ ）は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で 42dB、このうち本事業の工事用車両の走行による振動レベルの増加分は、最大で 1dB と予測します。

予測結果の詳細は、資料編（p.資 3.4-19～p.資 3.4-20 参照）に示すとおりです。

表 6.6-19 工事用車両の走行に伴う道路交通振動

単位：dB

予測地点	区分 <sup>注1)</sup>	時間区分 <sup>注2)</sup> (時間帯)		工事中基礎交通量 による 振動レベル	工事中交通量 による 振動レベル	工事用車両 による 振動レベル の増加分
		昼間	夜間			
地点 a 一般国道 16 号		昼間	8 時～9 時	36 (36.3)	36 (36.4)	1 未満 (0.1)
		夜間	7 時～8 時	35 (34.5)	35 (34.5)	1 未満 (0.0)
		昼間	13 時～14 時	32 (32.2)	32 (32.5)	1 未満 (0.3)
			14 時～15 時	32 (32.2)	33 (32.5)	1 (0.3)
		夜間				
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線		昼間	10 時～11 時	33 (32.8)	33 (32.9)	1 未満 (0.1)
		夜間	7 時～8 時	30 (30.2)	30 (30.2)	1 未満 (0.0)
		昼間	17 時～18 時	32 (31.5)	32 (31.8)	1 未満 (0.3)
		夜間				
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線		昼間	10 時～11 時	39 (38.9)	39 (39.2)	1 未満 (0.3)
		夜間	7 時～8 時	36 (35.5)	36 (35.5)	1 未満 (0.0)
		昼間	16 時～17 時	34 (34.3)	35 (34.8)	1 (0.5)
			17 時～18 時	33 (33.1)	34 (33.6)	1 (0.5)
		夜間				
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線		昼間	9 時～10 時	42 (41.9)	42 (42.0)	1 未満 (0.1)
		夜間	7 時～8 時	39 (39.2)	39 (39.2)	1 未満 (0.0)
		昼間	15 時～16 時	40 (39.7)	40 (39.9)	1 未満 (0.2)
			16 時～17 時	39 (38.8)	39 (39.0)	1 未満 (0.2)
			17 時～18 時	39 (38.6)	39 (38.8)	1 未満 (0.2)
夜間						
地点 e 市道新港 第 78 号線		昼間	8 時～9 時	40 (39.7)	40 (40.4)	1 未満 (0.7)
		夜間	7 時～8 時	37 (37.4)	37 (37.4)	1 未満 (0.0)
		昼間	16 時～17 時	36 (35.9)	37 (36.9)	1 (1.0)
			17 時～18 時	35 (34.5)	36 (35.5)	1 (1.0)
		夜間				

注 1) : 工事中交通量による振動レベルが最大となる昼夜の時間帯を示す区分

: 工事用車両による振動レベルの増加分が最大となる時間帯を示す区分

注 2) 振動規制法に基づく時間区分は、昼間：8 時～19 時、夜間：19 時～8 時です。

工事用車両の走行時間帯は、7 時～19 時です。

「 」は、すべての時間帯において工事中交通量による振動レベルの増加が見られなかったことを示します。

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、工事用車両の走行に伴う影響を低減するため、表 6.6-20 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、工事中に適切に講ずることで、道路交通振動を抑制できるものと考えます。

表 6.6-20 環境の保全のための措置（工事用車両の走行に伴う道路交通振動）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の走行	<ul style="list-style-type: none"><li>・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</li><li>・土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数の調整に努めます。</li><li>・工事関係者に対し、工事用車両に過積載をしないよう、また、急発進・急加速をしない等、エコドライブの実施を指導します。</li><li>・工事用車両の整備・点検を徹底します。</li></ul>

#### ク 評価

本事業の工事用車両（大型車）の走行台数が最大になると考えられる工事開始後 17 ヶ月目の振動レベル（ $L_{10}$ ）は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で 42dB、このうち、本事業の工事用車両の走行に伴う振動レベルの増加分は、最大で 1dB と予測します。

工事に際しては、工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行を行うとともに、工事関係者に対して工事用車両に過積載をしないよう、また、急発進・急加速をしない等エコドライブの実施を指導していきます。

このように、工事中においては、更なる振動低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

### (3) 関連車両の走行に伴う道路交通振動

#### ア 予測項目

予測項目は、関連車両の走行に伴う道路交通振動としました。

#### イ 予測地点

予測地点は、「(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動」と同様に、図 6.5-1 (p.6.5-4 参照) に示した一般国道 16 号 (地点 a)、市道伊勢佐木町第 82 号線 (地点 b、c)、市道関内本牧線第 7002 号線 (地点 d) 及び市道新港第 78 号線 (地点 e) の 5 断面としました。

また、予測位置は道路端とし、予測高さは地表面としました。

#### ウ 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用が通常の状態に達した時点とし、休日に比較して関連車両の走行台数が多くなると見込まれる平日を対象としました。

#### エ 予測方法

##### (ア) 予測手順

予測手順は、「(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動」と同様としました (p.6.6-19 参照)。

##### (イ) 予測式

予測式は、「(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動」の予測と同様としました (p.6.6-20 参照)。

オ 予測条件

(ア) 交通条件

予測時期における交通量は、「6.4 大気質」の予測条件（p.6.4-69～p.6.4-70 参照）と同様とし、表 6.6-21 に示すとおり設定しました。

表 6.6-21 予測交通量（関連車両の走行に伴う道路交通振動）

単位：台/日

予測地点	方向	将来基礎交通量			関連車両台数			将来交通量		
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
地点 a 一般国道 16 号	南東行	6,447	564	7,011	0	0	0	6,447	564	7,011
	北西行	5,221	423	5,644	374	0	374	5,595	423	6,018
	合計	11,668	987	12,655	374	0	374	12,042	987	13,029
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	6,468	456	6,924	1,016	0	1,016	7,484	456	7,940
	北西行	9,212	565	9,777	0	112	112	9,212	677	9,889
	合計	15,680	1,021	16,701	1,016	112	1,128	16,696	1,133	17,829
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	9,711	820	10,531	593	0	593	10,304	820	11,124
	北西行	7,327	511	7,838	721	0	721	8,048	511	8,559
	合計	17,038	1,331	18,369	1,314	0	1,314	18,352	1,331	19,683
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	南東行	2,348	437	2,785	0	0	0	2,348	437	2,785
	北西行	7,965	902	8,867	437	0	437	8,402	902	9,304
	合計	10,313	1,339	11,652	437	0	437	10,750	1,339	12,089
地点 e 市道新港 第 78 号線	南西行	5,569	443	6,012	52	112	164	5,621	555	6,176
	北東行	4,996	389	5,385	52	0	52	5,048	389	5,437
	合計	10,565	832	11,397	104	112	216	10,669	944	11,613

(イ) 道路条件

予測断面における道路断面は、「(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動」の予測と同様としました（図 6.6-5(1)～(5)（p.6.6-22～p.6.6-23）参照）。

(ウ) 走行速度

走行速度は、「(2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動」の予測と同様に設定しました（表 6.6-18（p.6.6-23）参照）。

## カ 予測結果

関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果は、表 6.6-22 に示すとおりです。

計画建築物の供用後における将来交通量による振動レベル ( $L_{10}$ ) は、休日に比較して関連車両の走行台数が多くなると見込まれる平日において、最大で昼間 42dB、夜間 39dB と予測します。このうち、本事業の関連車両による振動レベルの増加分は、昼夜を通じて最大で 1dB と予測します。

予測結果の詳細は、資料編 (p.資 3.4-21 ~ p.資 3.4-22 参照) に示すとおりです。

表 6.6-22 関連車両の走行に伴う道路交通振動

単位：dB

予測地点	区分 <sup>注1)</sup>	時間区分 <sup>注2)</sup> (時間帯)		将来基礎交通量 による 振動レベル	将来交通量 による 振動レベル	関連車両 による 振動レベル の増加分
		昼間	夜間			
地点 a 一般国道 16 号		昼間	8 時～9 時	36 (36.3)	36 (36.3)	1 未満 (0.0)
		夜間	7 時～8 時	35 (34.5)	35 (34.5)	1 未満 (0.0)
	昼間		9 時～10 時	34 (33.7)	34 (33.8)	1 未満 (0.1)
			10 時～11 時	33 (32.8)	33 (32.9)	1 未満 (0.1)
			11 時～12 時	34 (33.8)	34 (33.9)	1 未満 (0.1)
			12 時～13 時	33 (32.8)	33 (32.9)	1 未満 (0.1)
			13 時～14 時	32 (31.8)	32 (31.9)	1 未満 (0.1)
			14 時～15 時	32 (32.2)	32 (32.3)	1 未満 (0.1)
			15 時～16 時	33 (32.9)	33 (33.0)	1 未満 (0.1)
			16 時～17 時	32 (31.7)	32 (31.8)	1 未満 (0.1)
			17 時～18 時	32 (31.5)	32 (31.6)	1 未満 (0.1)
			18 時～19 時	33 (32.6)	33 (32.7)	1 未満 (0.1)
夜間	21 時～22 時	30 (30.4)	31 (30.6)	1 (0.2)		
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線		昼間	10 時～11 時	33 (32.8)	33 (33.2)	1 未満 (0.4)
		夜間	6 時～7 時	31 (31.1)	31 (31.1)	1 未満 (0.0)
	昼間		17 時～18 時	32 (31.5)	32 (32.1)	1 未満 (0.6)
			18 時～19 時	30 (30.3)	31 (30.9)	1 (0.6)
			21 時～22 時	29 (28.8)	30 (30.2)	1 (1.4)
			夜間	21 時～22 時	29 (28.8)	30 (30.2)
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線		昼間	10 時～11 時	39 (38.9)	39 (39.1)	1 未満 (0.2)
		夜間	6 時～7 時	36 (35.5)	36 (35.5)	1 未満 (0.0)
	昼間		7 時～8 時	36 (35.5)	36 (35.5)	1 未満 (0.0)
			18 時～19 時	31 (31.3)	32 (31.7)	1 (0.4)
			21 時～22 時	30 (29.8)	31 (30.5)	1 (0.7)
			夜間	21 時～22 時	30 (29.8)	31 (30.5)
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線		昼間	9 時～10 時	42 (41.9)	42 (41.9)	1 未満 (0.0)
		夜間	7 時～8 時	39 (39.2)	39 (39.2)	1 未満 (0.0)
	昼間		17 時～18 時	39 (38.6)	39 (38.8)	1 未満 (0.2)
			19 時～20 時	38 (37.5)	38 (37.6)	1 未満 (0.1)
			20 時～21 時	37 (36.8)	37 (36.9)	1 未満 (0.1)
			21 時～22 時	37 (37.3)	37 (37.4)	1 未満 (0.1)
地点 e 市道新港 第 78 号線		昼間	8 時～9 時	40 (39.7)	40 (40.0)	1 未満 (0.3)
		夜間	7 時～8 時	37 (37.4)	37 (37.4)	1 未満 (0.0)
	昼間		18 時～19 時	34 (34.2)	35 (34.8)	1 (0.6)
			夜間	21 時～22 時	33 (32.6)	34 (34.1)

注 1) : 将来交通量による振動レベルが最大となる昼夜の時間帯を示す区分

: 関連車両による振動レベルの増加分が最大となる時間帯を示す区分

注 2) 振動規制法に基づく時間区分は、昼間：8 時～19 時、夜間：19 時～8 時です。

#### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、関連車両の走行に伴う影響を低減するため、表 6.6-23 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画建築物の供用後に適切に講ずることで、道路交通振動を抑制できるものと考えます。

表 6.6-23 環境の保全のための措置（関連車両の走行に伴う道路交通振動）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 関連車両の走行	<ul style="list-style-type: none"><li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を推奨していきます。</li><li>・施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、自動車利用の抑制に努めます。</li><li>・荷さばき車両には過積載をしないよう、また、急発進・急加速をしない等、エコドライブの取組を促します。</li></ul>

#### ク 評価

計画建築物の供用後における将来交通量による振動レベル( $L_{10}$ )は、最大で昼間 42dB、夜間 39dB と予測します。このうち、本事業の関連車両による振動レベルの増加分は、最大で 1dB と予測します。

また、荷さばき車両には過積載をしないよう、また、急発進・急加速をしない等、エコドライブの取組を促すなどの環境の保全のための措置を講じていきます。

このように、計画建築物の供用後においては、振動低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

## 6.7 地盤（地盤沈下）



## 6.7 地盤（地盤沈下）

本事業は、工事中に地下掘削を行うため、その実施に伴う地盤沈下が生じる可能性があります。

そのため、本事業の工事の実施による周辺地盤への影響を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【地下掘削工事に伴う地盤沈下】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺における 2011 年を基準（0m）とした最近 10 年間の地盤沈下の傾向としては、2011 年から 2012 年において東日本大震災による影響と推察される大きな沈下（-36.0～-46.9mm）が見られるものの、その他の年では大きな変動は見られていません。</li> <li>既存ボーリング調査結果によると、対象事業実施区域の地質は、埋土層やシルト層等からなり、地表面から約 6～47m の深さで N 値が 50 以上となる泥岩層または砂礫層が出現するとされています。また、地下水位は地表面から約 2.05～15.2m の深さで観測されています。</li> <li>対象事業実施区域周辺は層厚 30～40m 程度の軟弱地盤が存在するとされています。</li> <li>横浜公園内にある観測井（観測井の標高：T.P.+2.6756m）における 2019 年度の地下水位の変動は、月平均値で T.P.-1.33～+0.78m で推移しています。</li> </ul>	p.6.7-6～ p.6.7-13
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。</li> </ul>	p.6.7-14
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域内における既存ボーリング調査結果によると、地表面から約 6～47m の深さで N 値が 50 以上となる泥岩層または砂礫層が出現するとされています。</li> <li>本事業では、今後、対象事業実施区域内でボーリングの実測調査を改めて実施し、地盤の状況を確認したうえで工法を確定していきます。現時点では、掘削部の外周の浸透性の低いシルト層に剛性と遮水性の高い山留壁を地表面から約 20m 程度構築し、山留壁からの地下水の湧出を防ぎ、周辺の地下水位の著しい変動を回避しながら地下掘削を行う計画としています。さらに、ディープウェル工法を用いて山留壁の内側の水位を十分に下げ、施工上の安全及び工事の作業性を確保していく予定です。</li> <li>以上のことから、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性が低くなり、地盤沈下は回避できるものと予測します。</li> </ul>	p.6.7-16
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下掘削では、浸透性の低いシルト層に剛性と遮水性の高い山留壁を構築し、山留壁からの地下水の湧出を極力防止し、周辺の地盤沈下を回避します。</li> <li>工事中は、山留壁の変位の計測管理を行います。また、対象事業実施区域周辺の歩道において地盤沈下が発生していないか監視します。</li> <li>ディープウェル工法を採用することで山留壁の内側の水位を十分に下げ、施工上の安全及び工事の作業性を確保して掘削を行います。</li> <li>計画建築物は堅固な地盤に支持させます。</li> </ul>	p.6.7-17
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下掘削にあたっては、浸透性の低いシルト層に剛性と遮水性の高い山留壁を構築し、周辺の地下水位の著しい変動の影響を回避するとともに、ディープウェル工法を用いて山留壁の内側の水位を十分に下げ、施工上の安全及び工事の作業性を確保しつつ施工する計画としています。</li> <li>そのため、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性は低くなり、地盤沈下は回避できるものと考えます。</li> <li>以上のことから、環境保全目標「掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.7-17

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 地盤変状の状況
- イ 地質及び地下水の状況
- ウ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

- ア 地盤変状の状況

調査地域は、対象事業実施区域を含む周辺とし、調査地点は対象事業実施区域周辺の複数の水準点としました。

水準点の位置は、図 6.7-1 に示すとおりです。

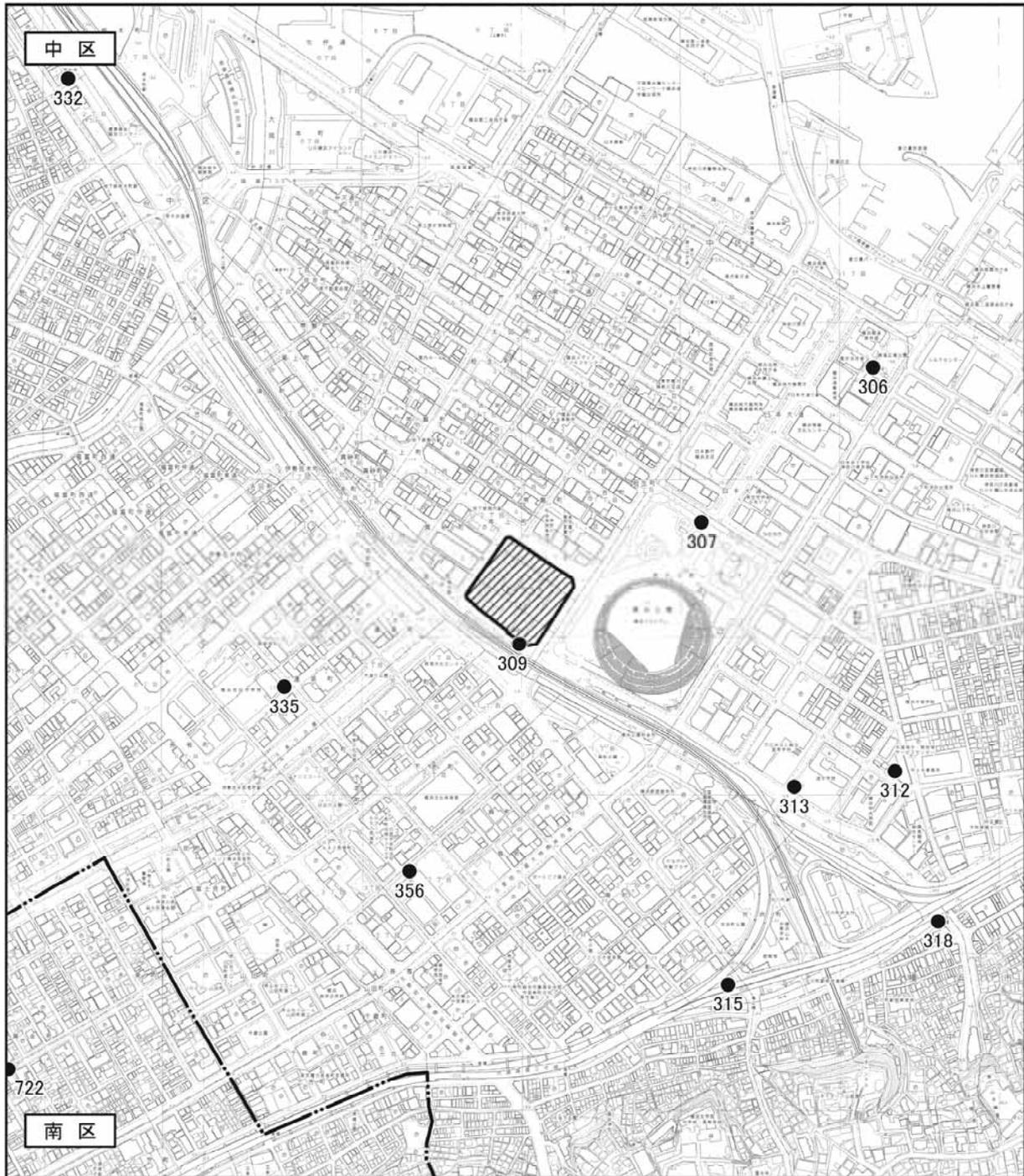
- イ 地質及び地下水の状況

調査地域は、対象事業実施区域を含む周辺とし、調査地点は、対象事業実施区域に近接する横浜公園の地下水位の観測井及び対象事業実施区域内の複数の既存ボーリング調査地点としました。

観測井及び既存ボーリング調査地点の位置は、図 6.7-2 に示すとおりです。

### (3) 調査時期

入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

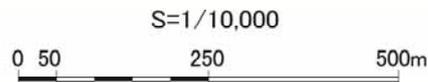


凡例

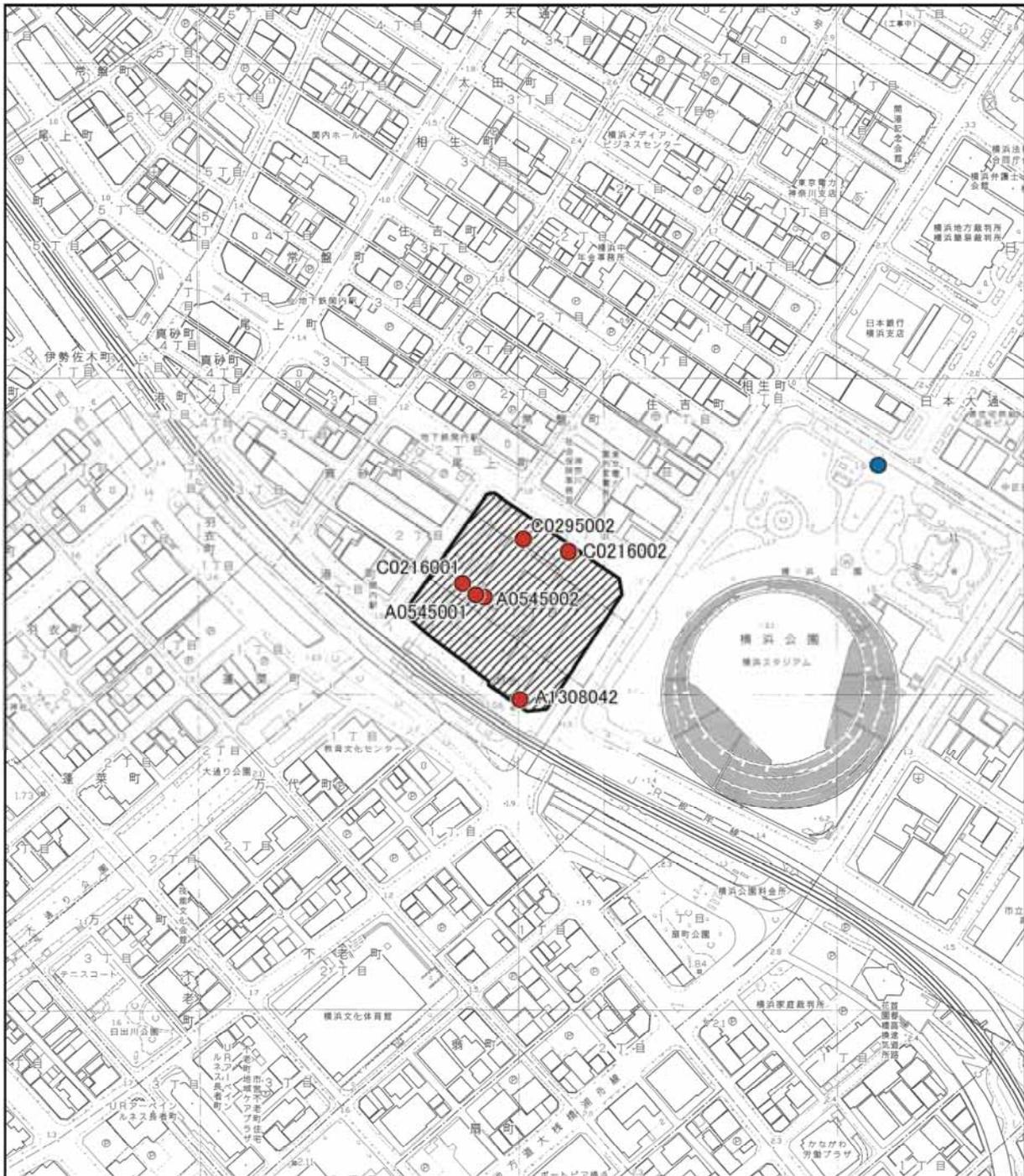
-  対象事業実施区域
-  区界
-  水準点

※図中のNo.は表6.7-1に対応します。  
 資料:「水準測量成果等閲覧サービス」(横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ)

図6.7-1 対象事業実施区域周辺の水準点の位置



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

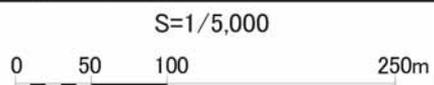


凡例

-  対象事業実施区域
-  観測井
-  既存ボーリング調査地点

資料:「地下水位・地盤収縮量の観測結果」(横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ)  
「横浜市行政地図情報提供システム(地盤View)」(横浜市ホームページ、令和2年10月調べ)

図6.7-2 対象事業実施区域周辺の観測井及び  
既存ボーリング調査地点の位置



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

#### (4) 調査方法

##### ア 地盤変状の状況

既存資料の収集により、対象事業実施区域周辺の地盤変状の状況を整理しました。

##### イ 地質及び地下水の状況

既存資料の収集により、対象事業実施区域及び周辺の地質及び地下水の状況を整理しました。

##### ウ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」
- ・「横浜市環境管理計画」

## (5) 調査結果

### ア 地盤変状の状況

対象事業実施区域周辺における最近 10 年間の「横浜市水準測量成果表」（横浜市環境創造局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）に基づく水準点の地盤変動は、表 6.7-1 及び図 6.7-3 に示すとおりです。

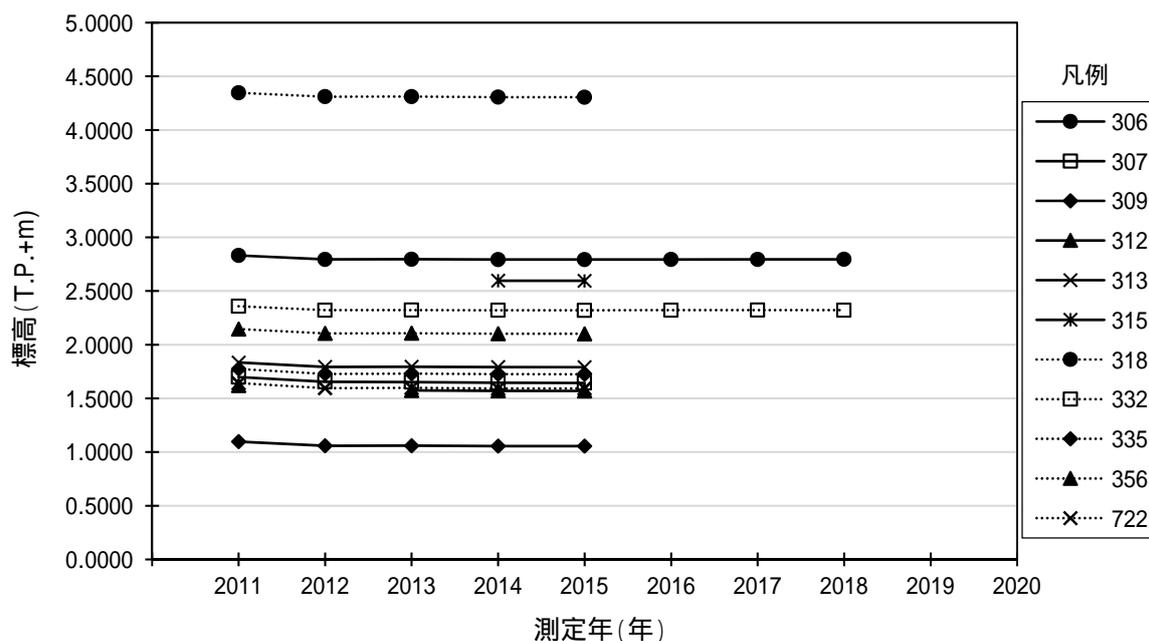
2011 年を基準（0m）とした地盤沈下の傾向としては、2011 年から 2012 年において東日本大震災による影響と推察される大きな沈下（-36.0～-46.9mm）が見られますが、その他の年では大きな変動は見られていません。

表 6.7-1 対象事業実施区域周辺の水準点の地盤変動

単位：標高 m、前年比 mm

水準点 番号	目標	測量 成果	測定年									
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
306	開港広場	標高	2.8316	2.7951	2.7965	2.7934	2.7932	2.7937	2.7951	2.7953	欠測	欠測
		前年比		-36.5	+1.4	-3.1	-0.2	+0.5	+1.4	0.2		
307	横浜公園	標高	1.6987	1.6543	1.6523	1.6457	1.6436	欠測				
		前年比		-44.4	-2.0	-6.6	-2.1					
309	横浜市役所	標高	1.0971	1.0586	1.0593	1.0559	1.0556	欠測				
		前年比		-38.5	+0.7	-3.4	-0.3					
312	中土木事務所	標高	1.6194	欠測	1.5741	1.5706	1.5692	欠測				
		前年比				-3.5	-1.4					
313	港中学校	標高	1.8341	1.7935	1.7951	1.7915	1.7905	欠測				
		前年比		-40.6	+1.6	-3.6	-1.0					
315	吉浜町交差点	標高				2.5963	2.5957	欠測				
		前年比					-0.6					
318	西ノ橋西脇	標高	4.3465	4.3105	4.3114	4.3061	4.3053	欠測				
		前年比		-36.0	+0.9	-5.3	-0.8					
332	宝光寺	標高	2.3583	2.3221	2.3230	2.3210	2.3207	2.3217	2.3229	2.3217	欠測	欠測
		前年比		-36.2	+0.9	-2.0	-0.3	+1.0	+1.2	-1.2		
335	横浜吉田中学校	標高	1.7742	1.7279	1.7298	1.7253	1.7247	欠測				
		前年比		-46.3	+1.9	-4.5	-0.6					
356	神奈川スケート リンク関内	標高	2.1459	2.1059	2.1072	2.1029	2.1021	欠測				
		前年比		-40.0	+1.3	-4.3	-0.8					
722	杉の子荘前	標高	1.6425	1.5956	1.5975	1.5921	1.5925	欠測				
		前年比		-46.9	+1.9	-5.4	+0.4					

資料：「横浜市水準測量成果表」（横浜市環境創造局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）



※凡例の No.は表 6.7-1 の水準点番号に対応します。

資料：「横浜市水準測量成果表」（横浜市環境創造局ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

図 6.7-3 水準点ごとの標高の変動

#### イ 地質及び地下水の状況

対象事業実施区域は旧水面上の埋立地に位置し、1859 年以前から 1889 年にかけて埋立、整地されました（「3.2.2 地形、地質、地盤の状況」（p.3-3～p.3-9）参照）。

対象事業実施区域周辺の地質は、図 6.7-4(1)～(2)に示す土地分類基本調査（垂直調査）によると、上位より埋立地・盛土（b）、沖積層の砂質土（As）、粘土（Ac）または対象事業実施区域周辺一帯の基盤と考えられる上総層群の泥岩・砂岩・礫岩（Ka）が分布していると考えられます。

また、「横浜市行政地図情報提供システム（地盤 View）」によると、調査年は不明ですが、対象事業実施区域内において、図 6.7-2 に示した地点でボーリング調査が実施されています。これら既存ボーリング調査の結果は、表 6.7-2(1)～(6)に示すとおりです（詳細は、資料編（p.資 3.5-1～p.資 3.5-16）参照）。この既存ボーリング調査結果によると、対象事業実施区域の地質は、埋土層やシルト層等からなり、地表面から約 6～47m の深さで N 値が 50 以上となる泥岩層または砂礫層が出現するとされています。また、地下水位は地表面から約 2.05～15.2m の深さで観測されています。

さらに、「横浜市地盤図集」（平成 8 年、横浜市）によると、「3.2.2 地形、地質、地盤の状況」（p.3-9 参照）に示したとおり、対象事業実施区域周辺は層厚 30～40m 程度の軟弱地盤が存在するとされています。





表 6.7-2(1) 既存ボーリング調査結果 (調査地点: A0545001)

土質区分	出現標高 (G.L.-m)	層厚 (m)	土層の特徴
シルト	~ 30.16	31.60	0.00~4.50m埋土反礫多量混入。貝殻腐植物少量混じり。
砂混じり砂質シルト	~ 31.26	1.10	貝殻腐植物少量混じり。
砂質シルト	~ 33.16	1.90	貝殻腐植物少量混じり。
シルト	~ 35.01	1.85	35.05~35.20m及び所々に5~10cmの砂を挟む。
	~ 37.06	2.05	
砂質シルト	~ 38.16	1.10	
シルト	~ 39.01	0.85	
砂	~ 39.21	0.20	土丹塊及び小礫混入。径2~10mm。
シルト	~ 42.21	3.00	所々に5~10cmの細砂を挟む。
砂礫	~ 42.96	0.75	礫径2~40mm。
泥岩	~ 44.91	1.95	N値>50。44.75~44.80m、45.80~45.85mに細砂含む。
砂	~ 45.91	1.00	N値>50。
泥岩	~ 46.68	0.77	N値>50。47.90m付近より細砂を互層状に挟む。

資料: 「横浜市行政地図情報提供システム (地盤 View)」 (横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ)

表 6.7-2(2) 既存ボーリング調査結果 (調査地点: A0545002)

土質区分	出現標高 (G.L.-m)	層厚 (m)	土層の特徴
シルト	~ 33.30	34.90	貝殻、腐植物少量混じり。0.00~29.85m素掘り。
砂質シルト	~ 34.90	1.60	貝殻、腐植物少量混じり。
シルト	~ 36.20	1.30	貝殻、腐植物少量混じり。
	~ 37.90	1.70	腐植物少量混じり。
砂	~ 39.10	1.20	小礫混入。礫径2~10mm
砂質シルト	~ 39.90	0.80	腐植物少量混じり。
シルト	~ 41.75	1.85	腐植物少量混じり。
シルト質砂	~ 42.10	0.35	
砂礫	~ 43.35	1.25	N値>50。礫径2~40mm
泥岩	~ 45.20	1.85	N値>50。
砂	~ 46.05	0.85	N値>50。
泥岩	~ 46.20	0.15	N値>50。
砂	~ 46.51	0.31	N値>50。

資料: 「横浜市行政地図情報提供システム (地盤 View)」 (横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ)

表 6.7-2(3) 既存ボーリング調査結果（調査地点：A1308042）

土質区分	出現標高 (G.L.-m)	層厚 (m)	土層の特徴
埋土	~1.39	3.30	0.0~0.7m間は黒褐色のローム主体。含水量少ない。0.4m以深、全体に煉瓦片、コンクリート片、礫、泥岩塊混入する。0.7~1m間、貧配合のコンクリート有り。3m上部瓦礫少なく、腐植物混入する。
	~3.99	2.60	4.4~4.6m間、砂質粘土挟む。全体的に礫混じる。全体に泥岩片、腐植物、木片混じる。色調の変化激しい。3.3~3.5m間、礫の混入多く砂礫を呈す。含水量少ない。4~4.35m間、礫の混入多い。4.35~4.4m間シルト質細砂挟む。
シルト質粘土	~6.99	3.00	貝殻片、腐植物少量混じる。所々シルト薄く挟む。所々黒褐色の所あり。
砂質シルト	~8.79	1.80	貝殻片混じる。所々シルト質細砂不規則に混じる。所々粘土分多く混じる。
シルト質粘土	~16.69	7.90	貝殻、腐植物少量混じる。10.7~12.6m間、所々細砂不規則に挟む。
	~25.79	9.10	貝殻、腐植物少量混じる。21m付近より、シルト分少なくなる。25m付近、泥岩片混じる。
粘土質シルト	~27.99	2.20	貝殻、腐植物少量混じる。29m付近シルト質細砂不規則に挟む。
	~31.89	3.90	所々シルト質混ざる。下部に行くに従い砂分多くなる。泥岩塊混じる。全体に貝殻細片混じる。30m付近砂分多く、砂質シルト状を呈す。
砂質シルト	~32.99	1.10	全体に礫混じる。所々細砂不規則に混じる、腐植物混じる。全体に泥岩片多量混じる。下部、砂多く混入する所あり。
泥岩	~37.36	4.37	N値>50。上部砂分多く混入。所々シルト質細砂挟む。35m付近は青緑色を呈す。36.2~37.6m間、乳白色を呈す。

資料：「横浜市行政地図情報提供システム（地盤 View）」（横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ）

表 6.7-2(4) 既存ボーリング調査結果（調査地点：C0216001）

土質区分	出現標高 (G.L.-m)	層厚 (m)	土層の特徴
埋土	~3.66	4.60	0.1mまでコンクリート。0.1~0.5m粘性土。0.5~0.7mコンクリート。0.7m以深粘性土主体。ガラ、木片、レンガ等混入。
シルト	~33.46	29.80	5m付近砂分混入。8m付近貝殻混入。含水中位。炭化物、雲母片混入。所々砂分挟む。粘性中~強い。腐植物少量混入。
シルト混じり砂	~35.85	2.40	含水中~多い。炭化物混入。シルト不規則に混入。
粘土	~37.86	2.00	含水分中位。炭化物混入。腐植物少量混入。
砂質シルト	~39.86	2.00	含水中~多い。炭化物、腐植物混入。砂ブロック状に挟む。
礫混じり砂	~40.66	0.80	粒子不均一。含水やや多い。炭化物混入。礫径3~20mm。
シルト	~42.46	1.80	含水中位。炭化物混入。
砂礫	~44.96	2.50	N値>50。含水多い。平均礫径3~60mm。マトリックスは細砂主体。シルト少量混入。
砂	~47.10	2.14	N値>50。含水分やや多い。炭化物混入。47.3m以深泥岩薄層を互層状に挟む。

資料：「横浜市行政地図情報提供システム（地盤 View）」（横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ）

表 6.7-2(5) 既存ボーリング調査結果 (調査地点: C0216002)

土質区分	出現標高 (G.L.-m)	層厚 (m)	土層の特徴
埋土	~ 5.87	6.80	0.15mまでアスファルト。0.15~0.9m碎石土。径5~20mmの碎石主体。0.9m以深シルト主体。礫径5~30mm点在。所々径20mm大の土丹片混入。全体に色調不安定。
シルト	~ 33.97	28.10	含水多い。上部、貝殻片多量混入。上部、不規則に細砂混入し砂混じりシルト状呈する。13m付近より貝殻混入少量で均質な物である。所々暗緑灰色示す。全体に粘性強い。
砂混じりシルト	~ 42.82	8.85	上部、貝殻片少量混入。含水中~多い。腐植物混入。全体に不規則に細砂混入。色調不安定。
砂礫	~ 45.67	2.85	平均礫径3~50mm。最大礫径80~100mm。マトリックスはシルト、細中砂。45m付近シルト混じり砂礫状。以深、所々礫混じりシルト状示す。
泥岩	~ 49.37	3.70	N値>50。全体に硬質である。所々浮石混入。全体に細砂5~10cm挟む。48m付近細砂不規則に混入。10~15cmの棒状コアが採取される。

資料: 「横浜市行政地図情報提供システム (地盤 View)」 (横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ)

表 6.7-2(6) 既存ボーリング調査結果 (調査地点: C0295002)

土質区分	出現標高 (G.L.-m)	層厚 (m)	土層の特徴
埋土	~ 1.26	3.80	上部5cmはアスファルト。0.05~0.90m間は碎石を主体とし砂質土を含む。0.90m以深は粘性土を主体とし泥岩屑、ガラを混入する。含水量は中位~やや多い。
シルト	~ 2.26	1.00	不均質であり細砂を不規則に含む。貝殻片を多量に混入する。含水量は多い。粘性は中位である。
シルト質砂	~ 2.66	0.40	粒子は不均一である。全体にシルトを含み貝殻片を混入する。含水量は多い。
シルト混じり砂礫	~ 4.36	1.70	N値>50。φ2~30mm程度の亜円礫を主体とする。礫間には粗・中砂及びシルトを充填する。所々に最大コア長100mm程度の玉石が点在する。含水量は少ない~多い。
泥岩	~ 9.81	5.45	N値>50。新鮮であり、岩としては軟質である。均質である。含水量は少ない。

資料: 「横浜市行政地図情報提供システム (地盤 View)」 (横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ)

さらに、対象事業実施区域に近接する横浜公園内にある観測井における 2019 年度の地下水水位の変動状況は、表 6.7-3 及び図 6.7-5 に示すとおりです。

測定期間中、地下水水位は月平均値で T.P. -1.33～+0.78m で推移しています。

表 6.7-3 2019 年度の地下水水位観測結果（観測井：横浜公園）

観測井の標高：T.P.+2.6756m

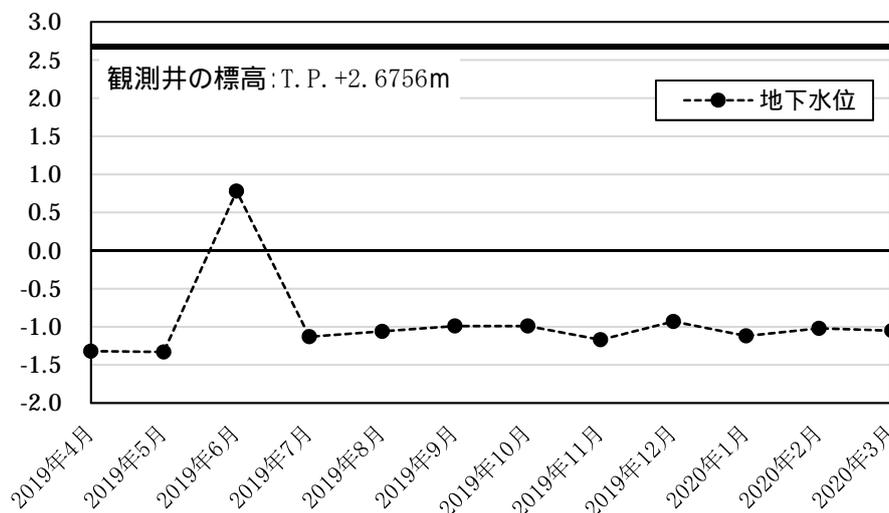
観測月	地下水水位 (単位：T.P. (m))
2019年4月	-1.32
2019年5月	-1.33
2019年6月	0.78
2019年7月	-1.13
2019年8月	-1.06
2019年9月	-0.99
2019年10月	-0.99
2019年11月	-1.17
2019年12月	-0.93
2020年1月	-1.12
2020年2月	-1.02
2020年3月	-1.05
平均	-0.94

※観測井の標高は、井戸設置時の標高です。

資料：「地下水水位・地盤収縮量の観測結果」

(横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ)

T. P. (m)



※観測井の標高は、井戸設置時の標高です。

資料：「地下水水位・地盤収縮量の観測結果」(横浜市環境創造局ホームページ、令和2年10月調べ)

図 6.7-5 地下水水位の変動状況

ウ 関係法令・計画等

(ア) 「横浜市生活環境の保全等に関する条例」(平成14年12月、横浜市条例第58号)

この条例では、規則で定める掘削作業を行う事業者は、当該掘削作業による地盤の沈下の防止に努めなければならないと定めています。

本事業における掘削工事は、同条例で定める「掘削作業」に該当します。

また、同条例の規定に基づき、表6.7-4に示すとおり、掘削作業による地盤の沈下の防止に関する指導基準が定められています。

表 6.7-4 掘削作業による地盤の沈下の防止に関する指導基準

1	掘削作業の計画に際して、止水性が高く、かつ、周辺地盤や地下水位に与える影響を極力少なくする工法を選定すること。
2	掘削作業の実施に際して、地盤の崩壊、地表面の陥没あるいは沈下のおそれがある場合は、事前に適切な補助工法を選定し、地盤の安定を図ること。
3	掘削作業中は掘削構内のみならず、周辺の地盤や構造物についても異常の早期発見に努めると共に、地下水位、地盤変動等の観測を行うこと。
4	当該掘削作業による地盤沈下が生じた場合には、工事の一時中止を含め、必要な措置を講ずること。

資料：「掘削作業による地盤の沈下の防止に関する指導基準」(平成15年4月、横浜市)

(イ) 「横浜市環境管理計画」(平成30年11月、横浜市環境創造局)

この計画は、「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」(平成7年3月、横浜市条例第17号)に基づき、環境に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画です。昭和61年3月の策定から、環境関連の法整備や多様化・複雑化する環境問題に対応するため、改定が重ねられています。

この計画では、地盤環境を含む生活環境の保全に関しては、表6.7-5に示す環境目標が掲げられています。

表 6.7-5 環境目標

2025年度までの環境目標	市内のあらゆる主体が積極的に生活環境に関する取組を実施しています。
達成状況の目安となる環境の状況	・市民の生活環境に関する満足度の向上 ・生活環境の保全につながる環境行動の推進

2 環境保全目標の設定

地盤(地盤沈下)に係る環境保全目標は、表6.7-6に示すとおり設定しました。

表 6.7-6 環境保全目標(地盤(地盤沈下))

区分	環境保全目標
【工事中】 地下掘削	掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。

### 3 予測及び評価等

#### (1) 予測項目

予測項目は、地下掘削工事に伴う地盤沈下としました。

#### (2) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

#### (3) 予測時期

予測時期は、計画建築物の地下構造物新設工事時としました。

#### (4) 予測方法

ボーリング調査結果及び施工計画から、地下水の変動を抑制させる効果を定性的に予測しました。

## (5) 予測結果

対象事業実施区域内における既存ボーリング調査結果によると、地表面から約 6～47mの深さで N 値が 50 以上となる泥岩層または砂礫層が出現するとされています。

現時点で想定される山留壁の想定根入深さと予定掘削底のイメージ図は、図 6.7-6 に示すとおりです。

本事業では、今後、対象事業実施区域内でボーリングの実測調査を改めて実施し、地盤の状況を確認したうえで工法を確定していきます。現時点では、掘削部の外周の浸透性の低いシルト層に剛性と遮水性の高い山留壁を地表面から約 20m 程度構築し、山留壁からの地下水の湧出を防ぎ、周辺の地下水位の著しい変動を回避しながら地下掘削を行う計画としています。

さらに、ディープウェル工法<sup>注)</sup>を用いて山留壁の内側の水位を十分に下げ、施工上の安全及び工事の作業性を確保していく予定です。

以上のことから、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性が低くなり、地盤沈下は回避できるものと予測します。

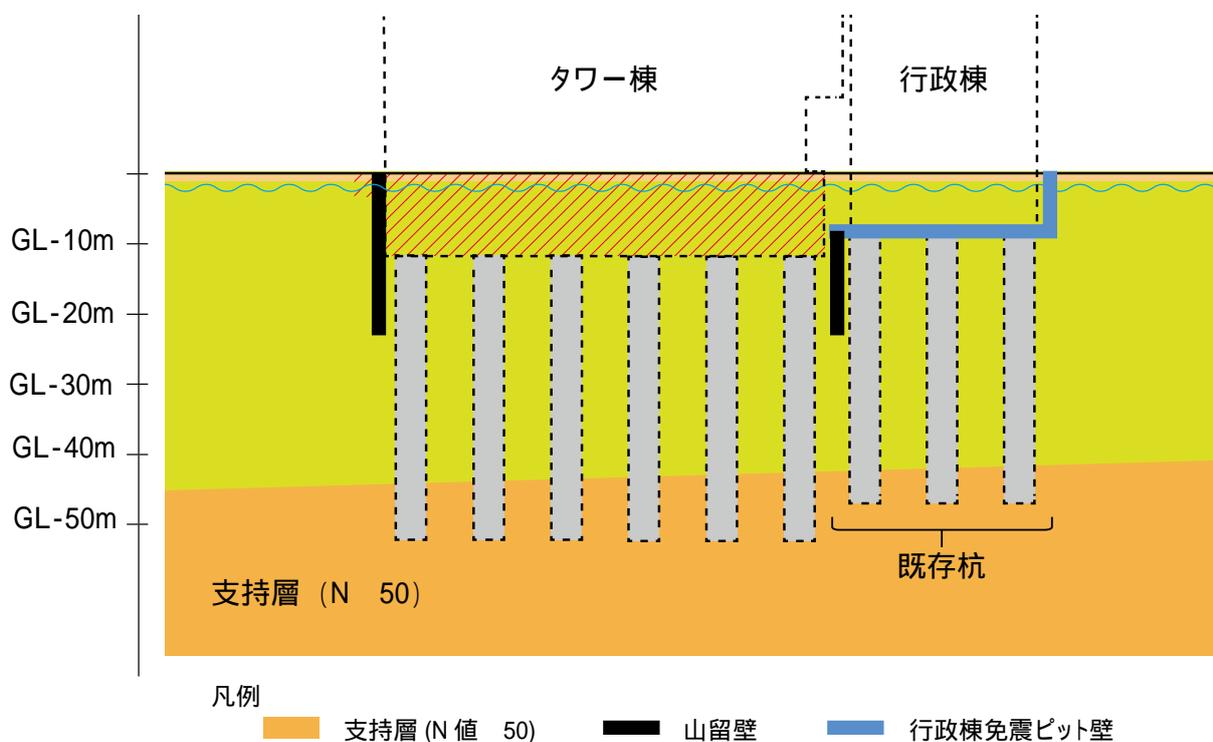


図 6.7-6 山留壁の想定根入深さと予定掘削底のイメージ図

注) ディープウェル工法

排水用の深井戸（ディープウェル）を掘削し、水中ポンプあるいは水中モーターポンプにより井戸内の地下水を汲み上げながら地下掘削を行う工法です。山留壁の内側の水位を十分に下げることで、工事の作業性を確保し、湧水の防止、地下水圧の軽減を図ります。

## (6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、掘削工事中の地盤沈下を回避・低減させるため、表 6.7-7 に示すとおり実施します。

表 6.7-7 環境の保全のための措置（地下掘削工事に伴う地盤沈下）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 地下掘削	【工事中】 <ul style="list-style-type: none"><li>・地下掘削では、浸透性の低いシルト層に剛性と遮水性の高い山留壁を構築し、山留壁からの地下水の湧出を極力防止し、周辺の地盤沈下を回避します。</li><li>・工事中は、山留壁の変位の計測管理を行います。また、対象事業実施区域周辺の歩道において地盤沈下が発生していないか監視します。</li><li>・ディープウェル工法を採用することで山留壁の内側の水位を十分に下げ、施工上の安全及び工事の作業性を確保して掘削を行います。</li><li>・計画建築物は堅固な地盤に支持させます。</li></ul>

## (7) 評価

地下掘削にあたっては、浸透性の低いシルト層に剛性と遮水性の高い山留壁を構築し、周辺の地下水位の著しい変動の影響を回避するとともに、ディープウェル工法を用いて山留壁の内側の水位を十分に下げ、施工上の安全及び工事の作業性を確保しつつ施工する計画としています。そのため、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性は低くなり、地盤沈下は回避できるものと考えます。

以上のことから、環境保全目標「掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。」は達成されるものと考えます。



## 6.8 電波障害



## 6.8 電波障害

本事業の計画建築物は、高層建築物であるため、建物の存在によるテレビジョン電波障害が生じるおそれがあります。

そのため、電波障害の程度を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【テレビジョン電波障害の状況】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺での東京局（東京スカイツリー）、横浜局（TVKタワー）及びみなとみらい中継局（ランドマークタワー）の画像評価は、一部の地域でブロックノイズや画面フリーズ等、不安定な受信状況もしくは受信不能となっている地点が見られましたが、ほとんどの地点で正常に受信できている状況でした。品質評価は、一部の地域で不良または受信不能となっている地点が見られましたが、ほとんどの地点でおおむね良好～きわめて良好でした。</li> <li>調査地域では、対象事業実施区域に近いほどケーブルテレビ等の加入宅が比較的少なく、自宅もしくは入居している建物のアンテナ（アンテナ向きはほとんどがスカイツリー）を用いて視聴されている傾向が見られました。高速神奈川3号狩場線以南からはケーブルテレビ加入宅が多く見られました。なお、調査地域では、共同受信施設を利用して視聴されている住宅は数件程度でした。</li> </ul>	p.6.8-5～ p.6.8-9
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画建築物の存在によるテレビジョン電波障害の発生により、現況の電波受信状況を悪化させないこと。</li> </ul>	p.6.8-10
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京局（東京スカイツリー）からの電波の遮へい障害は、対象事業実施区域の南西方向に長さ約 1.1km、最大幅約 120mで発生する可能性があるとして予測します。</li> <li>横浜局（TVKタワー）からの電波の遮へい障害は、対象事業実施区域の南西方向に長さ約 1.0km、最大幅約 140mで発生する可能性があるとして予測します。</li> <li>みなとみらい中継局（ランドマークタワー）からの電波の遮へい障害は、対象事業実施区域の南東方向に長さ約 1.8km、最大幅約 200mで発生する可能性があるとして予測します。</li> <li>地上デジタル放送の反射障害については、地上デジタル波が電波の反射による障害が生じにくい方式が採用されているため、地域的な反射障害として図示するまでに至らないと予測します。</li> <li>衛星放送（BS、CS放送）の遮へい障害は、対象事業実施区域の北東方向に長さ約 220m、最大幅約 100mの範囲に障害が発生する可能性があるとして予測します。</li> <li>衛星放送（スカイパーフェクTV）の遮へい障害は、対象事業実施区域の北北東方向に長さ約 170m、最大幅約 100mの範囲に発生する可能性があるとして予測します。</li> </ul>	p.6.8-12～ p.6.8-14
環境の保全のための措置の概要	<p>【工事中】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事中におけるテレビジョン電波障害に対しては、クレーン未使用時のブームを電波到来方向に向けるなどの適切な障害防止対策を講じます。</li> <li>工事中において、本事業に起因するテレビジョン電波障害が発生した場合には、障害の実態を調査、確認の上、必要に応じて受信アンテナの改善等の適切な対策を行うこととします。</li> <li>連絡窓口を明確にし、迅速な対応を図ります。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業に起因するテレビジョン電波障害に対しては、障害の実態を調査・確認の上、必要に応じて受信アンテナの改善や共同受信施設の設置等の適切な対策を行うこととします。</li> </ul>	p.6.8-15
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>テレビジョン電波障害を回避・低減するため、工事中から環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「計画建築物の存在によるテレビジョン電波障害の発生により、現況の電波受信状況を悪化させないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.8-15

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア テレビジョン放送の受信の状況
- イ 電波到来の状況
- ウ 地形、工作物の状況
- エ 土地利用の状況

### (2) 調査地域・地点

#### ア テレビジョン放送の受信状況

調査地域は、地上デジタル放送のテレビジョン電波障害が生じる可能性がある地域とし、その地域のうち、調査地点は、図 6.8-1 に示す 47 地点としました。

#### イ 電波到来の状況

対象事業実施区域に向けて送信されている電波塔を対象としました。

#### ウ 地形、工作物の状況及び土地利用の状況

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

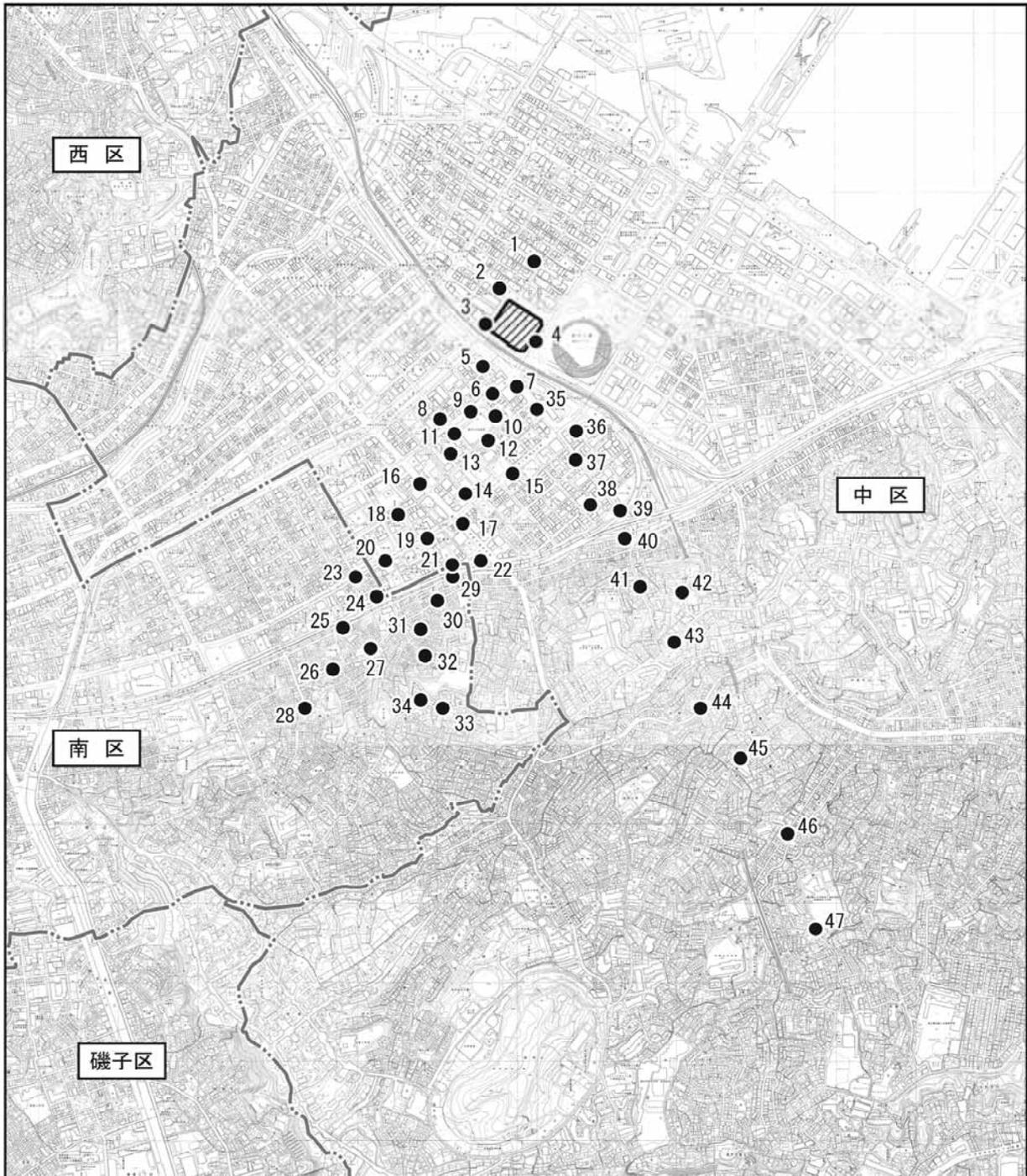
### (3) 調査時期

#### ア テレビジョン放送の受信状況及び電波到来の状況

令和 2 年 4 月 24 日（金）～6 月 10 日（水）

#### イ 地形、工作物の状況及び土地利用の状況

入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

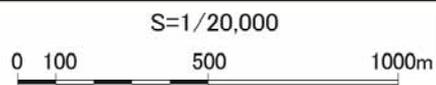


凡例

- 対象事業実施区域
- 調査地点
- 区界

※図中のNo.は資料編(表3.6-1(1)～(5)(p.資3.6-1～p.資3.6-5))に対応します。

図6.8-1 電波障害調査地点位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

(4) 調査方法

ア テレビジョン放送の受信の状況

テレビ電波の端子電圧及び画像評価等については、「建造物によるテレビ受信障害調査要領(地上デジタル放送)(改訂版)」(平成22年3月、社団法人日本CATV技術協会)等に定める方法に準拠し、電波測定車により測定を行い、受信状況としての品質評価(A(きわめて良好)~E(受信不能))を行いました。画像評価及び品質評価の基準については、表6.8-1に示すとおりです。

調査対象局は、表6.8-2に示すとおりです。東京局(東京スカイツリー)の7波、横浜局(TVKタワー)の1波、みなとみらい中継局(ランドマークタワー)の8波としました。

共同受信施設の状況については、現地踏査により、周辺の既設建物の状況、共同受信施設等の状況を目視できる範囲で確認しました。

表6.8-1 画像評価基準(地上デジタル放送)

区分	評価	評価基準
画像評価	○	正常に受信
		ブロックノイズや画面フリーズあり
	×	受信不能
品質評価	A	きわめて良好 : 画像評価 で、BER 1E-8
	B	良好 : 画像評価 で、1E-8 < BER < 1E-5
	C	おおむね良好 : 画像評価 で、1E-5 BER 2E-4
	D	不良 : 画像評価 ではあるが BER > 2E-4、または画像評価
	E	受信不能 : 画像評価×

資料: 「建造物によるテレビ受信障害調査要領(地上デジタル放送)(改訂版)」  
(平成22年3月、社団法人日本CATV技術協会)

表6.8-2 テレビ電波の調査対象局(地上デジタル放送)

局名	チャンネル	送信場所
東京局(東京スカイツリー)		東京都墨田区押上
NHK 総合	27	
NHK 教育	26	
日本テレビ	25	
TBS	22	
フジテレビ	21	
テレビ朝日	24	
テレビ東京	23	
横浜局(TVKタワー)		横浜市鶴見区三ツ池公園
テレビ神奈川	18	
みなとみらい中継局(ランドマークタワー)		横浜市西区みなとみらい
NHK 総合	51	
NHK 教育	47	
テレビ神奈川	49	
日本テレビ	52	
テレビ朝日	46	
TBS	45	
テレビ東京	50	
フジテレビ	48	

#### イ 電波到来の状況

「2017年全国テレビジョン・FM・ラジオ放送局諸元一覧」(2015年7月、株式会社NHKアイテック)等の既存資料を収集・整理し、対象事業実施区域周辺におけるテレビ電波の送信状況を整理しました。

#### ウ 地形、工作物及び土地利用の状況

地形図、住宅地図、土地利用現況図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

なお、対象事業実施区域に近接する地域においては、一部踏査を行うことで、情報の補完を行いました。

### (5) 調査結果

#### ア テレビジョン放送の受信の状況

##### (ア) 受信画質の状況

調査地点における地上デジタル放送のテレビ受信画質(画像評価)及び品質評価の状況は、表6.8-3及び表6.8-4に示すとおりです。調査結果の詳細は、資料編(p.資3.6-1～p.資3.6-5参照)に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺での東京局(東京スカイツリー)、横浜局(TVKタワー)及びみなとみらい中継局(ランドマークタワー)の画像評価は、一部の地域でブロックノイズや画面フリーズ等、不安定な受信状況もしくは受信不能となっている地点が見られましたが、ほとんどの地点で正常に受信できている状況でした。品質評価は、一部の地域で不良または受信不能となっている地点が見られましたが、ほとんどの地点でおおむね良好～きわめて良好でした。

(イ) 共同受信施設等の設置状況

調査地点周辺における共同受信施設等の設置状況は、図 6.8-2 に示すとおりです。

調査地域では、対象事業実施区域に近いほどケーブルテレビ等の加入宅が比較的少なく、自宅もしくは入居している建物のアンテナ（アンテナ向きは、ほとんどがスカイツリー）を用いて視聴されている傾向が見られました。高速神奈川 3 号狩場線以南は、ケーブルテレビ加入宅が多く見られました。

なお、調査地域において共同受信施設を利用して視聴されている住宅は、数件程度でした。

表 6.8-3 現地調査による画像評価結果一覧（地上デジタル放送）

局名	チャンネル	画像評価（該当地点数） <sup>注）</sup>			計
		○		×	
東京局（東京スカイツリー）	-	-	-	-	-
NHK 総合	27	22	0	1	23
NHK 教育	26	19	2	2	23
日本テレビ	25	21	0	2	23
TBS	22	21	2	0	23
フジテレビ	21	19	3	1	23
テレビ朝日	24	22	0	1	23
テレビ東京	23	20	1	2	23
横浜局（TVK タワー）	-	-	-	-	-
テレビ神奈川	18	25	1	0	26
みなとみらい中継局 （ランドマークタワー）	-	-	-	-	-
NHK 総合	51	6	1	6	13
NHK 教育	47	9	1	3	13
テレビ神奈川	49	8	2	3	13
日本テレビ	52	7	3	3	13
テレビ朝日	46	9	2	2	13
TBS	45	7	3	3	13
テレビ東京	50	7	1	5	13
フジテレビ	48	9	1	3	13

注）画像評価の基準は次のとおりです。 ○：正常に受信、 △：ブロックノイズや画面フリーズあり、 ×：受信不能

表 6.8-4 現地調査による品質評価結果一覧（地上デジタル放送）

局名	チャンネル	品質評価（該当地点数） <sup>注）</sup>					計
		A	B	C	D	E	
東京局（東京スカイツリー）	-	-	-	-	-	-	-
NHK 総合	27	10	6	4	2	1	23
NHK 教育	26	7	9	1	4	2	23
日本テレビ	25	7	4	7	3	2	23
TBS	22	7	5	7	4	0	23
フジテレビ	21	8	3	6	5	1	23
テレビ朝日	24	8	6	6	2	1	23
テレビ東京	23	7	9	2	3	2	23
横浜局（TVK タワー）	-	-	-	-	-	-	-
テレビ神奈川	18	13	7	5	1	0	26
みなとみらい中継局 （ランドマークタワー）	-	-	-	-	-	-	-
NHK 総合	51	4	2	0	1	6	13
NHK 教育	47	2	4	1	3	3	13
テレビ神奈川	49	4	2	2	2	3	13
日本テレビ	52	3	3	1	3	3	13
テレビ朝日	46	3	3	1	4	2	13
TBS	45	2	3	2	3	3	13
テレビ東京	50	4	2	0	2	5	13
フジテレビ	48	3	3	1	3	3	13

注）品質評価の基準は以下のとおりです。

- A：きわめて良好：画像評価でBER 1E-8
- B：良好：画像評価で $1E-8 < BER < 1E-5$
- C：おおむね良好：画像評価で $1E-5 \leq BER < 2E-4$
- D：不良：画像評価ではあるが $BER > 2E-4$ 。または画像評価
- E：受信不能：画像評価×

BER：放送局からデジタル変調で送られてきた番組データが最終的にどれくらい正確に受信されているかをデータの誤り率で示したものです。

例）1,000 ビット伝送し、1 ビット誤ると  $BER = 1/1,000 = 1 \times 10^{-3}$ （1E-3）となります。

10,000 ビット伝送し、2 ビット誤ると  $BER = 2/10,000 = 2 \times 10^{-4}$ （2E-4）となります。

#### イ 電波到来の状況

対象事業実施区域周辺における地上デジタル放送の送信状況は、表 6.8-5 に示すとおりです。また、衛星放送の送信状況は、表 6.8-6 に示すとおりです。

表 6.8-5 テレビ電波の送信状況（地上デジタル放送）

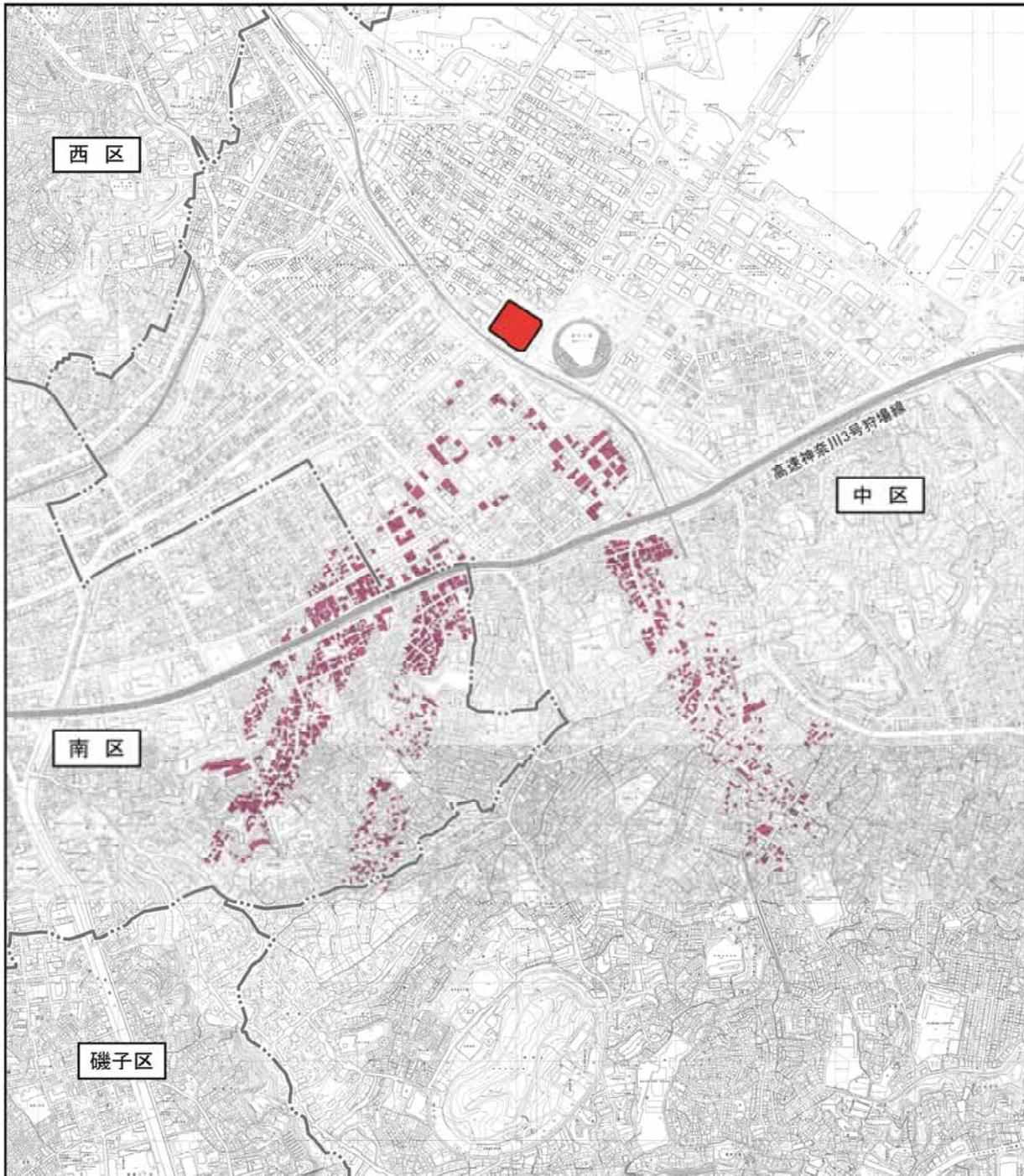
局名	チャンネル	周波数 (MHz)	送信所	送信アンテナ高さ (標高m)	送信 出力
東京局(東京スカイツリー)			墨田区押上		10kW
NHK 総合	27	554 ~ 560		614	
NHK 教育	26	548 ~ 554		614	
日本テレビ	25	542 ~ 548		604	
テレビ朝日	24	536 ~ 542		594	
TBS	22	524 ~ 530		584	
テレビ東京	23	530 ~ 536		594	
フジテレビ	21	518 ~ 524		604	
横浜局(TVKタワー)			三ツ池公園		1kW
テレビ神奈川	18	500 ~ 506		190.5	
みなとみらい中継局 (ランドマークタワー)			西区みなとみらい		3W
NHK 総合	51	6.88 ~ 704		292.7	
NHK 教育	47	674 ~ 680		292.7	
テレビ神奈川	49	686 ~ 6.82		292.7	
日本テレビ	52	704 ~ 710		292.7	
テレビ朝日	46	668 ~ 674		292.7	
TBS	45	662 ~ 668		292.7	
テレビ東京	50	6.82 ~ 6.88		292.7	
フジテレビ	48	680 ~ 686	292.7		

資料：「2017年全国テレビジョン・FM・ラジオ放送局一覧」（平成27年7月、株式会社NHKアイテック）

表 6.8-6 テレビ電波の送信状況（衛星放送）

区分	チャンネル	番組名等	中心周波数 (GHz)	衛星名称	軌道 位置	送信 出力
BS 放送	BS-1	BS 朝日、BS-TBS、BS テレ東	11.72748	BSAT-3a、 BSAT-4a、 BSAT-3b、 BSAT-3c/ JCSAT-110R	東経 110°	120W
	BS-3	WOWOW プライム、NHKBS プレミアム、ディズニー・チャンネル	11.76584			
	BS-5	WOWOW ライブ、WOWOW シネマ	11.80420			
	BS-7	BS 朝日 4K、BS テレ東 4K、BS 日テレ4K	11.84256			
	BS-9	BS11、スター・チャンネル1、BS12 トゥエルビ	11.88092			
	BS-11	放送大学、BS スカパー!	11.91928			
	BS-13	BS 日テレ、BS フジ、BS アニマックス	11.95764			
	BS-15	NHK-BS1、スター・チャンネル2、スター・チャンネル3	11.99600			
	BS-17	NHK BS4K、BS-TBS4K、BS フジ4K	12.03436			
	BS-19	グリーンチャンネル、J SPORTS 1、J SPORTS 2	12.07272			
	BS-21	シネフィルWOWOW、J SPORTS 4、J SPORTS 3	12.11108			
	BS-23	BS 釣りビジョン、BS 日本映画専門チャンネル	12.14944			
CS 放送		スカパー!	12.291 ~ 12.731	N-SAT-110		120W
		スカパー! プレミアムサービス	12.568 ~ 12.733	JCSAT-4B	東経 124°	150W
		スカパー! プレミアムサービス	12.523 ~ 12.733	JCSAT-3A	東経 128°	127W

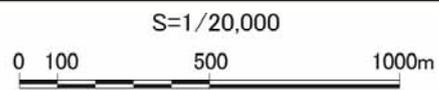
資料：「衛星放送の現状〔令和2年度第1四半期版〕」（令和2年7月、総務省情報流通行政局）  
「スカパーJSAT 株式会社ホームページ」（令和2年10月調べ）



凡例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 電波障害調査地点付近の共同受信施設設置もしくはケーブルテレビ加入エリア
- 一般道路

図6.8-2 共同受信施設等の設置状況



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## ウ 地形、工作物の状況

対象事業実施区域周辺は旧水面上の埋立地に位置しており、平坦な地形です。

南方の高速神奈川3号狩場線以南からは丘陵地形に変化しています。

工作物としては、対象事業実施区域の東側に横浜公園、横浜スタジアム、南西側にJR根岸線関内駅が隣接しています。

対象事業実施区域周辺では、一部に高層の集合住宅や業務ビルが点在するものの、概ね建物高さが一様（建物高さ約30m）な中低層建物によって市街地が形成されています。北方面には神奈川県庁や中区役所等、県・市行政機関が立地しているほか、JR根岸線関内駅の南側では、教育文化センター跡地活用事業（図2.2-1(3)（p.2-5参照）として関東学院大学のキャンパス（地上17階建て、建物高さ74.9m）が建設中です。

## エ 土地利用の状況

対象事業実施区域は横浜市役所跡地です。

対象事業実施区域周辺は、東側の横浜公園、横浜スタジアムのほか、業務・商業用地及び鉄道用地として利用されています。

## 2 環境保全目標の設定

電波障害に係る環境保全目標は、表6.8-7に示すとおりに設定しました。

表 6.8-7 環境保全目標（電波障害）

区分	環境保全目標
【供用後】 建物の存在	計画建築物の存在によるテレビジョン電波障害の発生により、現況の電波受信状況を悪化させないこと。

### 3 予測及び評価等

#### (1) 予測項目

予測項目は、テレビジョン電波障害の状況とし、対象は地上デジタル放送及び衛星放送としました。

#### (2) 予測地域・地点

予測地点は、図 6.8-1 (p.6.8-3) に示した調査地点と同地点としました。

#### (3) 予測時期

計画建築物が竣工した時点としました。

#### (4) 予測方法

##### ア 予測手順

予測手順は、図 6.8-3 に示すとおりです。

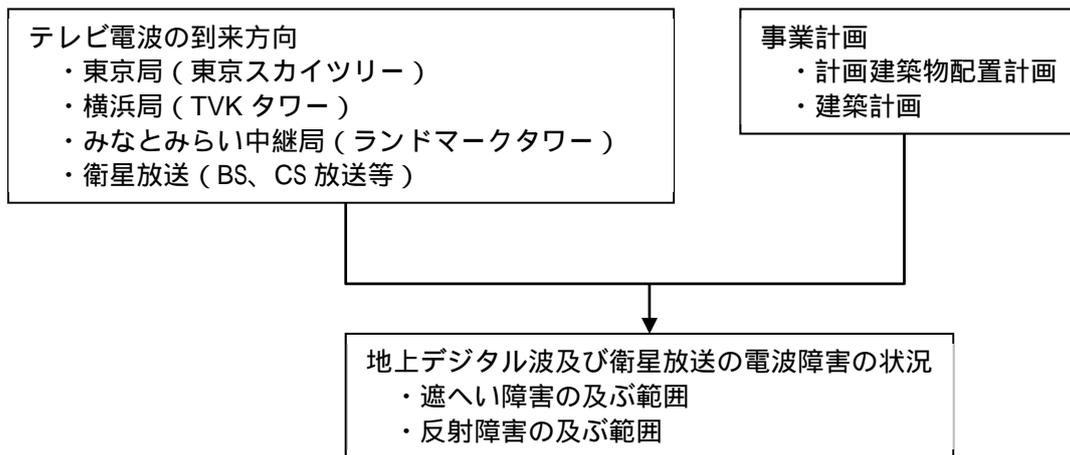


図 6.8-3 予測手順（テレビジョン電波障害の状況）

## イ 予測手法

地上デジタル放送については、「建造物障害予測の手引き（地上デジタル放送）」（平成 17 年 3 月、社団法人日本 CATV 技術協会）に示される方法により、現地の受信状況等を踏まえて予測しました。

予測対象の電波は、東京局（東京スカイツリー）の 7 波、横浜局（TVK タワー）1 波及びみなとみらい中継局（ランドマークタワー）の 8 波としました。

本事業の計画建築物の最高高さは、横浜局（TVK タワー）及びみなとみらい中継局（ランドマークタワー）における送信アンテナ高さの 1/2 以上の高さとなります。そのため、東京局（東京スカイツリー）を含めた全ての電波障害予測について、一般社団法人 NHK エンジニアリングシステムに委託し、行いました。

衛星放送（BS、CS 放送等）については、「建造物障害予測の手引き（改訂版）」（平成 7 年 9 月、社団法人日本 CATV 技術協会）に示される方法により、遮へい障害の範囲を予測しました。

## (5) 予測結果

### ア 地上デジタル放送

地上デジタル放送の遮へい障害予測範囲は、図 6.8-4 に示すとおりです。

東京局（東京スカイツリー）からの電波の遮へい障害は、対象事業実施区域の南西方向に長さ約 1.1km、最大幅約 120m で発生する可能性があるとして予測します。

横浜局（TVK タワー）からの電波の遮へい障害は、対象事業実施区域の南西方向に長さ約 1.0km、最大幅約 140m で発生する可能性があるとして予測します。

みなとみらい中継局（ランドマークタワー）からの電波の遮へい障害は、対象事業実施区域の南東方向に長さ約 1.8km、最大幅約 200m で発生する可能性があるとして予測します。

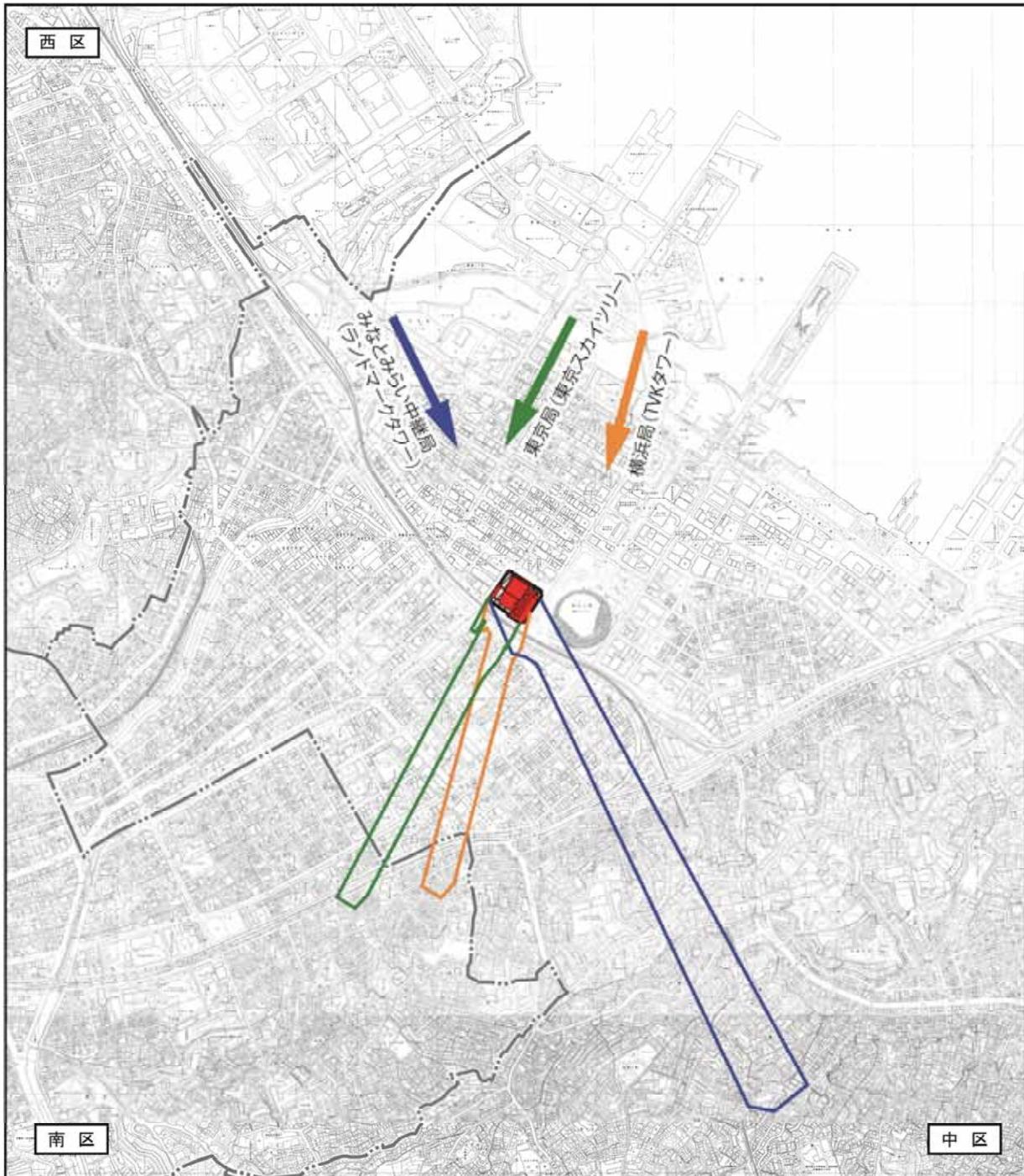
地上デジタル放送の反射障害については、地上デジタル波が電波の反射による障害が生じにくい方式が採用されているため、地域的な反射障害として図示するまでに至らないと予測します。

### イ 衛星放送（BS、CS 放送等）

衛星放送（BS、CS 放送等）の遮へい障害予測範囲は、図 6.8-5 に示すとおりです。

衛星放送（BS、CS 放送）の遮へい障害は、対象事業実施区域の北東方向に長さ約 220m、最大幅約 100m の範囲に障害が発生する可能性があるとして予測します。

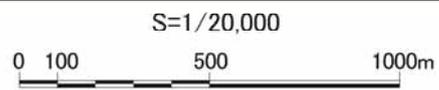
衛星放送（スカパーフェク TV）の遮へい障害は、対象事業実施区域の北北東方向に長さ約 170m、最大幅約 100m の範囲に発生する可能性があるとして予測します。



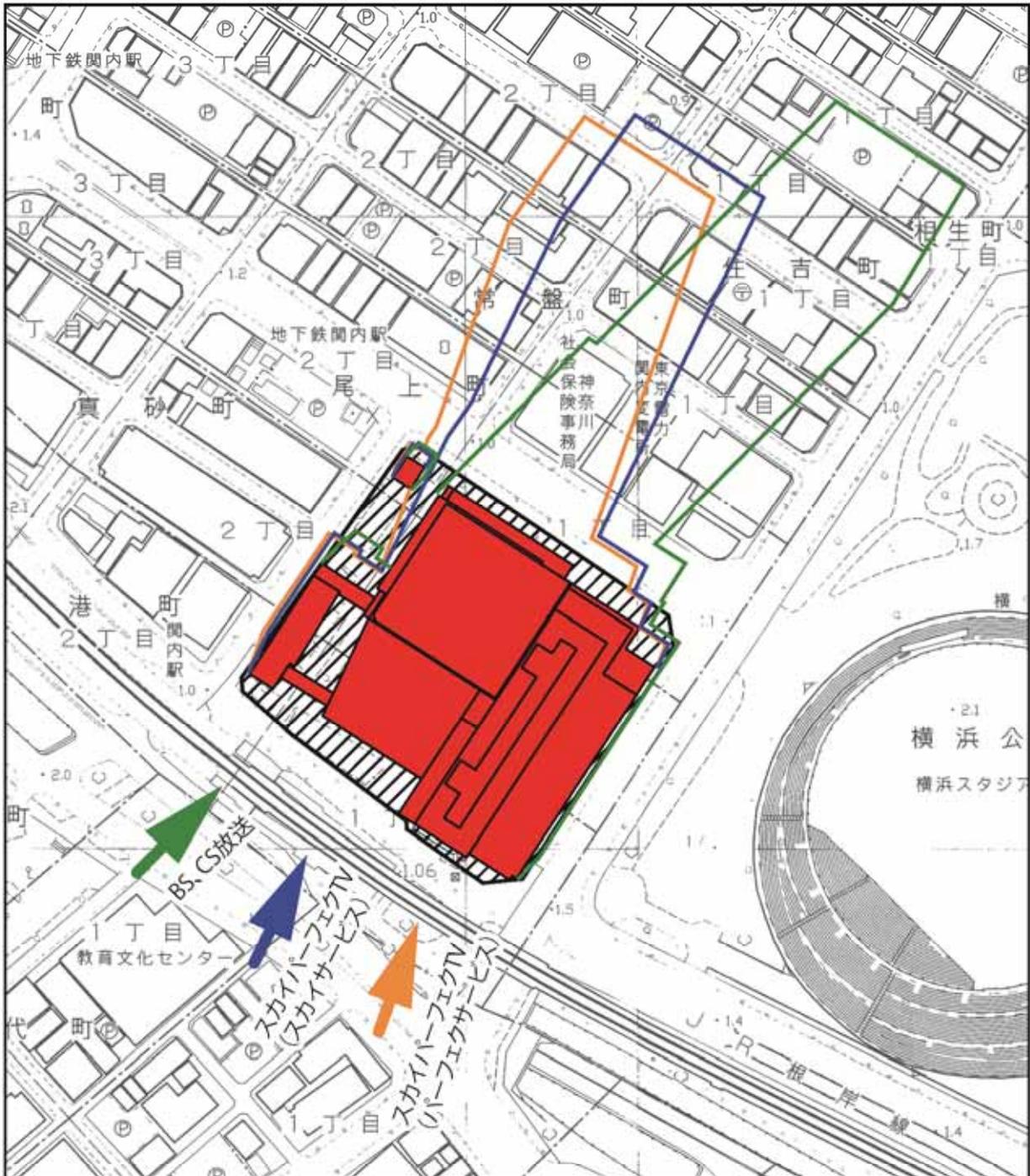
凡例

- |  |   |
|--|---|
|  対象事業実施区域 | 遮へい障害予測範囲   |
|  計画建築物位置  |  東京局 (東京スカイツリー)        |
|  区界       |  横浜局 (TVKタワー)          |
|  電波到来方向   |  みなとみらい中継局 (ランドマークタワー) |

図6.8-4  
遮へい障害予測範囲 (地上デジタル放送)



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)



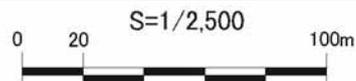
凡例

-  対象事業実施区域
-  計画建築物位置
-  電波到来方向

遮へい障害予測範囲

-  BS、CS放送
-  スカイパーフェクTV (スカイサービス)
-  スカイパーフェクTV (パーフェクサービス)

図6.8-5  
遮へい障害予測範囲 (衛星放送 (BS、CS放送等))



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

(6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、テレビジョン電波障害を回避・低減するため、表 6.8-8 に示すとおり実施します。

これら環境の保全のための措置のうち、工事中に講ずる措置は、事業者側での一定のコントロールの下、実施可能と考えます。

また、供用後に講ずる措置においても、工事中から事業者の責任において適宜対応していくこととします。

表 6.8-8 環境の保全のための措置（テレビジョン電波障害の状況）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の存在	<p>【工事中】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・工事中におけるテレビジョン電波障害に対しては、クレーン未使用時のブームを電波到来方向に向けるなどの適切な障害防止対策を講じます。</li><li>・工事中において、本事業に起因するテレビジョン電波障害が発生した場合には、障害の実態を調査、確認の上、必要に応じて受信アンテナの改善等の適切な対策を行うこととします。</li><li>・連絡窓口を明確にし、迅速な対応を図ります。</li></ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・本事業に起因するテレビジョン電波障害に対しては、障害の実態を調査・確認の上、必要に応じて受信アンテナの改善や共同受信施設の設置等の適切な対策を行うこととします。</li></ul>

(7) 評価

計画建築物により、地上デジタル放送及び衛星放送の遮へい障害が一部の地域において生じる可能性があるかと予測しますが、本事業に起因するテレビジョン電波障害に対しては、障害の実態を調査・確認の上、必要に応じて受信アンテナの改善や共同受信施設の設置等の適切な対策を行うこととします。

そのほか、テレビジョン電波障害を回避・低減するため、工事中から環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「計画建築物の存在によるテレビジョン電波障害の発生により、現況の電波受信状況を悪化させないこと。」は達成されるものと考えます。



## 6.9 日影（日照阻害）



## 6.9 日影（日照障害）

本事業の計画建築物は、高層建築物であるため、建物の存在により、周辺地域に日照障害を及ぼすおそれがあります。

そのため、日照障害の程度を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【冬至日、夏至日、春・秋分日における計画建築物による日影の範囲及び変化の程度】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域の東側に横浜スタジアム（建物高さ約 42m）、南西側に JR 根岸線関内駅が隣接しています。</li> <li>対象事業実施区域周辺では、一部に高層の集合住宅や業務ビルが点在するものの、概ね建物高さが一様（建物高さ約 30m）な中低層建物によって市街地が形成されています。北方面には神奈川県庁や中区役所等、県・市行政機関が立地しているほか、JR 根岸線関内駅の南側に関東学院大学のキャンパス（地上 17 階建て）が建設中です。</li> <li>対象事業実施区域及び周辺の用途地域は、商業地域に指定されているため、日影規制の適用はありません。</li> </ul>	p.6.9-3、 p.6.9-6
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画建築物の存在による日影が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> </ul>	p.6.9-7
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画建築物により生じる平均地盤面 ±0m での時刻別の日影は、日影が最も長くなる冬至日において、対象事業実施区域の北西側には西区宮崎町付近（8:00 の日影）、北東側には中区海岸通 1 丁目付近（16:00 の日影）まで及ぶと予測します。</li> <li>日影が最も長くなる冬至日において、8 時から 16 時の間に 1 時間以上の日影が及ぶ範囲は、対象事業実施区域境界から最大で約 350m の範囲と予測します。春・秋分日では、さらに範囲が短くなり、夏至日では 1 時間以上の日影が及ぶ範囲は、対象事業実施区域境界から最大で約 120m の範囲と予測します。</li> <li>冬至日において、対象事業実施区域周辺の公共性の高い施設に 1 時間以上の日影を及ぼすことはないかと予測します。</li> </ul>	p.6.9-9 ~ p.6.9-15
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画建築物（タワー棟）を敷地境界から後退させつつ、建物の幅を極力スリムにすることで、計画建築物の日影が落ちる範囲を可能な範囲で小さくします。</li> </ul>	p.6.9-16
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画立案時から日照障害の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることとしているため、環境保全目標「計画建築物の存在による日影が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.9-16

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 地形の状況
- イ 既存建築物の状況
- ウ 土地利用の状況
- エ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

日影は計画建築物よりも北側に生じるため、調査地域は、計画建築物のタワー棟より北側の約1kmの範囲としました。

### (3) 調査時期

入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

### (4) 調査方法

#### ア 地形、既存建築物、土地利用の状況

地形図、住宅地図、土地利用現況図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

なお、対象事業実施区域に近接する地域においては、一部踏査を行うことで、情報の補完を行いました。

#### イ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「都市計画法」
- ・「建築基準法」
- ・「横浜市建築基準条例」
- ・「横浜市地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例」
- ・「横浜市中高層建築物等の建築及び開発事業に係る住環境の保全等に関する条例」

## (5) 調査結果

### ア 地形の状況

対象事業実施区域周辺は、旧水面上の埋立地に位置しており、平坦な地形です。  
なお、対象事業実施区域周辺は標高 5m 未満となっています。

### イ 既存建築物の状況

対象事業実施区域の東側に横浜スタジアム（建物高さ約 42m）、南西側に JR 根岸線関内駅が隣接しています。

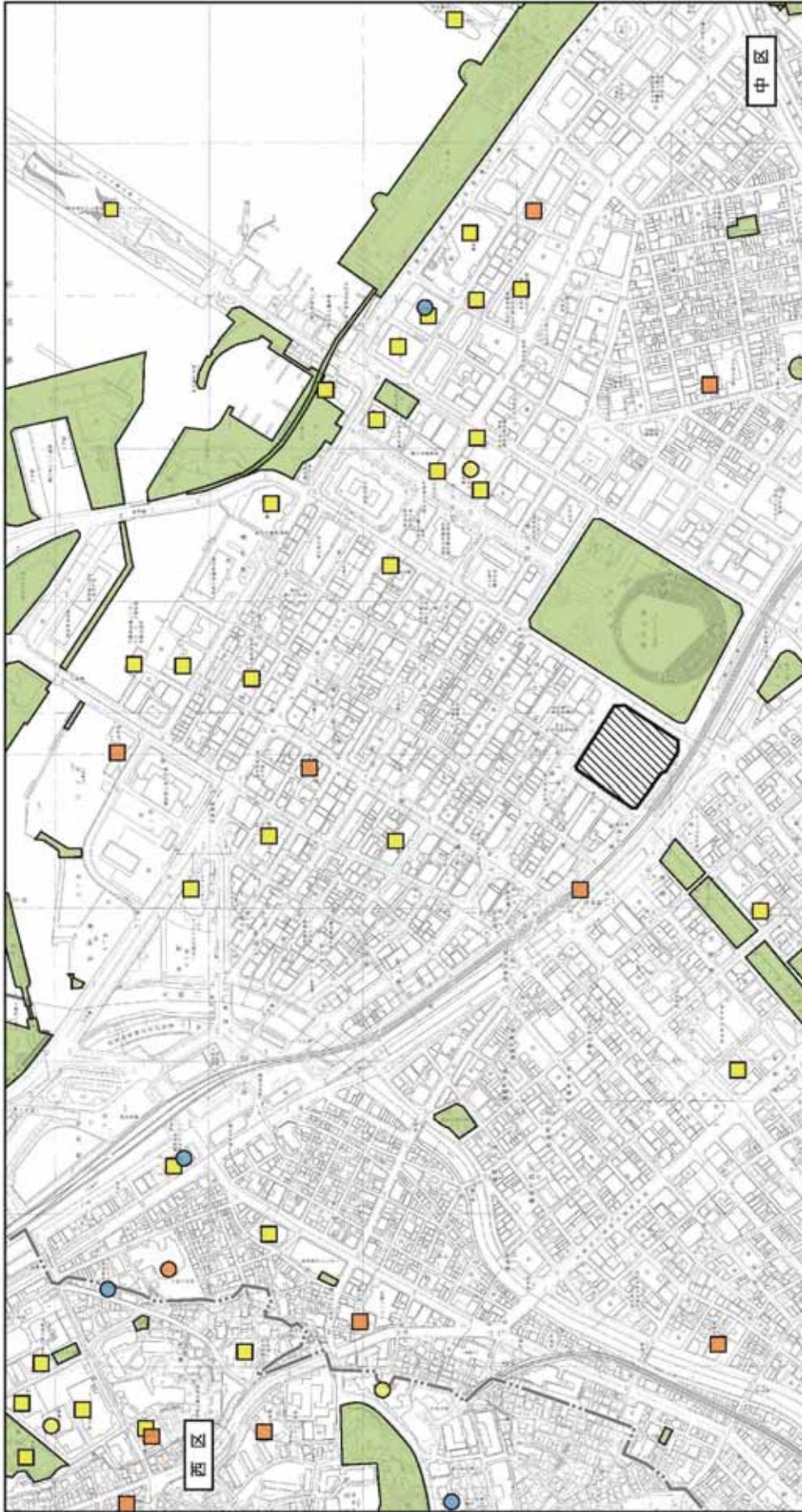
対象事業実施区域周辺では、一部に高層の集合住宅や業務ビルが点在するものの、概ね建物高さが一様（建物高さ約 30m）な中低層建物によって市街地が形成されています。北方面には神奈川県庁や中区役所等、県・市行政機関が立地しているほか、JR 根岸線関内駅の南側では、教育文化センター跡地活用事業（図 2.2-1(3)（p.2-5 参照）として関東学院大学のキャンパス（地上 17 階建て、建物高さ 74.9m）が建設中です。

日影の影響を特に考慮すべき公共性の高い施設の位置は、図 6.9-1 に示すとおりです。  
なお、施設等の名称は、「3.2.8 公共施設等の状況」（p.3-30～p.3-44 参照）に示したとおりです。

### ウ 土地利用の状況

対象事業実施区域は横浜市役所跡地です。

対象事業実施区域周辺は、東側の横浜公園、横浜スタジアムのほか、業務・商業用地及び鉄道用地として利用されています。



凡例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 文化施設
- 幼稚園・保育園
- 福祉施設等
- 図書館
- 公園・緑地等
- 公園・緑地等

図6.9-1 対象事業実施区域周辺の公共施設等



S=1/10,000



この地図の作成に当たっては、横浜市の発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建冊計第9115号)

## エ 関係法令・計画等

### (ア) 「都市計画法」(昭和43年6月、法律第100号)

この法律は、都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業、その他の都市計画に関し、必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もって国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的として定められています。

この法律では、都道府県による都市計画区域の指定、指定にあたっての第一種低層住居専用地域や商業地域等の地域地区の種類やその特性等と、これら区域内において、土地の形質の変更や建物の建築、その他の工作物の建設を行おうとする者は、都道府県知事等の許可を受けなければならないことも定められています。

### (イ) 「建築基準法」(昭和25年5月、法律第201号)

この法律は、建物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的として定められています。

この法律では、「日影による中高層の建築物の高さの制限 第56条の2」が指定されており、冬至日の真太陽時による8時から16時までの時間帯に平均地盤面からある一定の高さの水平面に、敷地境界線からの水平距離が5mを超える範囲において、地方公共団体が定める時間以上の日影を生じさせることのないようにしなければならないとされています。日影規制は、住居系の用途地域、近隣商業地域、準工業地域または用途地域の指定のない区域のうち、地方公共団体が指定する区域内において適用されます。また、規制の対象区域外であっても、その影が対象区域に及ぶ場合は、対象区域の日影規制が適用されます。

(ウ) 「横浜市建築基準条例」(昭和35年10月、横浜市条例第20号)

この条例は、「建築基準法」の規定による建築物の制限の付加その他法の施行について必要な事項を定めることを目的として、定められています。

この法律の指定を受け、横浜市における建築物の日影規制は、「横浜市建築基準条例第4条の4」において、表6.9-1に示すとおり用途地域別に指定されています。

対象事業実施区域及び周辺の用途地域は、商業地域に指定されているため、日影規制の適用はありません(図3.2-10(p.3-22)参照)。

表 6.9-1 日影規制の対象建築物と規制時間

地域又は区域	容積率	制限を受ける建築物	平均地盤面からの高さ	敷地境界線からの水平距離が10m以内の範囲における日影時間	敷地境界線からの水平距離が10mを超える範囲における日影時間		
第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域	50%, 60%, 80%, 100%	軒の高さが7mを超える建築物又は地階を除く階数が3以上の建築物	1.5m	3時間	2時間		
	150%, 200%			4時間	2.5時間		
第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域	100%, 150%	高さが10mを超える建築物	4m	3時間	2時間		
	200%, 300%			4時間	2.5時間		
第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域	200%			4時間	2.5時間		
	300%, 400%			5時間	3時間		
近隣商業地域	200%			5時間	3時間		
準工業地域	200%			5時間	3時間		
用途地域の指定のない区域 (一般の区域)	80%, 100%			軒の高さが7mを超える建築物又は地階を除く階数が3以上の建築物	1.5m	3時間	2時間
用途地域の指定のない区域 (沿道区域)	200%			高さが10mを超える建築物	4m	4時間	2.5時間

資料：横浜市建築基準条例(昭和35年10月、横浜市条例第20号)

(エ) 「横浜市地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例」

(平成3年12月、横浜市条例第57号)

この条例は、適正な都市機能及び健全かつ良好な都市環境を確保すること並びに良好な景観の形成を図ることを目的として、都市計画法の規定により告示された地区計画が定められている区域内における建築物の敷地、構造、用途、緑化及び形態意匠並びに工作物の形態意匠に関する制限並びに緑地の保全のための制限について必要な事項を定めています。

なお、対象事業実施区域及び周辺は、「横浜市建築基準条例 第4条の4」に基づき、日影規制の適用はありません。

また、対象事業実施区域を含む「関内駅前地区」については、横浜市により都市計画手続(地区計画の決定及び特別用途地域の変更)が進められています。

(オ)「横浜市中高層建築物等の建築及び開発事業に係る住環境の保全等に関する条例」  
(平成5年6月、横浜市条例第35号)

この条例は、中高層建物等の建築に関して、横浜市等の責務、建築主等が配慮すべき事項のほか、建築計画又は解体工事計画の周知手続等が定められています。

特に、建築主等の責務として、中高層建物等の建築主、設計者、並びに工事施工者は、中高層建物等の建築、または設計にあたっては、周辺の住環境に十分配慮し、安全で快適な住環境の保全及び形成に努めなければならないこと、既存建物の解体工事にあたっては、周辺の住環境に十分配慮し、安全で快適な住環境の保全に努めなければならないとされています。

また、中高層建物等の建築主は、冬至日の真太陽時による午前9時から午後3時までの間に日影を生ずる範囲に土地所有、建物の全部若しくは一部を占有または所有する近隣住民や周辺住民に、その建築計画の周知を図るため、中高層建物等の建築計画の概要を表示した標識のほか、その建築に既存建物の解体工事を伴う場合には、解体工事計画の周知を図るため、解体工事計画の概要を表示した標識についても設置しなければならないとされています。

## 2 環境保全目標の設定

日影に係る環境保全目標は、表 6.9-2 に示すとおり設定しました。

表 6.9-2 環境保全目標（日影）

区分	環境保全目標
【供用後】 建物の存在	計画建築物の存在による日影が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。

## 3 予測及び評価等

### (1) 予測項目

予測項目は、冬至日、夏至日、春・秋分日における計画建築物による日影の範囲及び変化の程度としました。

### (2) 予測地域・地点

予測地域は、計画建築物からの日影が想定される範囲としました。

### (3) 予測時期

予測時期は、計画建築物が竣工した時点の冬至日、夏至日、春・秋分日としました。

(4) 予測方法

ア 予測手順

予測手順は、図 6.9-2 に示すとおりです。

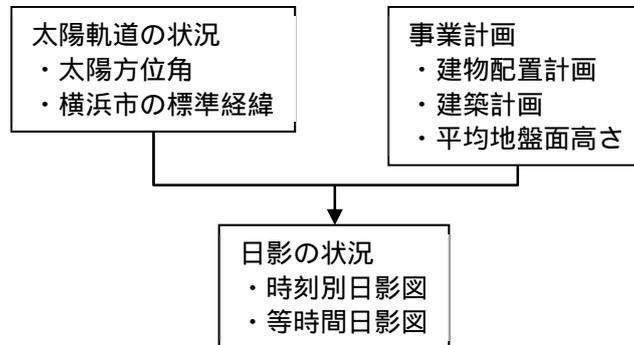


図 6.9-2 予測手順（計画建築物の存在に伴う日照障害）

イ 予測条件

計画建築物による冬至日、夏至日、春・秋分日の 8時から 16時（真太陽時）の時刻別日影図及び等時間日影図をコンピューターにより計算・作図する方法により予測しました。

予測に用いた条件は、表 6.9-3 及び表 6.9-4 に示すとおりです。

表 6.9-3 予測条件一覧

項目	予測条件
計画建築物の位置・形状・高さ	「第 2 章 事業計画の概要」（p.2-7～p.2-13 参照）
日影測定面の高さ	平均地盤面 G.L. ±0m（T.P.+1.31m）
予測時期	冬至日、夏至日、春・秋分日
予測時間帯	真太陽時の 8時から 16時
予測に用いた緯度・経度	横浜市の標準経緯（東経：139° 39′、北緯：35° 40′）

表 6.9-4 予測時期の日影データ

予測時期	真太陽時	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00
		16:00	15:00	14:00	13:00	
冬至日	太陽方位角	± 53.37	± 42.76	± 30.25	± 15.78	0
	日影の倍率	7.040	3.240	2.202	1.790	1.672
夏至日	太陽方位角	± 94.02	± 85.15	± 73.03	± 50.83	0
	日影の倍率	1.317	0.857	0.546	0.321	0.216
春・秋分日	太陽方位角	± 71.39	± 59.75	± 44.71	± 24.68	0
	日影の倍率	2.249	1.424	1.010	0.789	0.717

横浜市の標準経緯（東経：139° 39′、北緯：35° 40′）から求めました。

## (5) 予測結果

### ア 冬至日

計画建築物による冬至日の平均地盤面 ±0m における時刻別日影図及び等時間日影図は、図 6.9-3 及び図 6.9-4 に示すとおりです。

計画建築物により生じる冬至日の時刻別の日影は、対象事業実施区域の北西側には西区宮崎町付近（8:00 の日影）、北東側には中区海岸通 1 丁目付近（16:00 の日影）まで及ぶと予測します。

また、8 時から 16 時の間に 1 時間以上の日影は、対象事業実施区域境界から最大で約 350m の範囲に及ぶものの、対象事業実施区域周辺の公共性の高い施設に 1 時間以上の日影を及ぼすことはないとは予測します。

### イ 夏至日

計画建築物による夏至日の平均地盤面 ±0m における時刻別日影図及び等時間日影図は、図 6.9-5 及び図 6.9-6 に示すとおりです。

計画建築物により生じる夏至日の時刻別の日影は、最大で対象事業実施区域の東西約 200m に及ぶと予測します。

また、8 時から 16 時の間に 1 時間以上の日影は、対象事業実施区域境界から最大で約 120m の範囲に及び、横浜公園の一部に 1 時間以上 2 時間未満の日影を及ぼすと予測します。

### ウ 春・秋分日

計画建築物による春・秋分日の平均地盤面 ±0m における時刻別日影図及び等時間日影図は、図 6.9-7 及び図 6.9-8 に示すとおりです。

計画建築物により生じる春・秋分日の時刻別の日影は、最大で対象事業実施区域の東西約 400m に及ぶと予測します。

また、8 時から 16 時の間に 1 時間以上の日影は、対象事業実施区域境界から最大で約 200m の範囲に及び、横浜公園の一部に 1 時間以上 2 時間未満の日影を及ぼすと予測します。

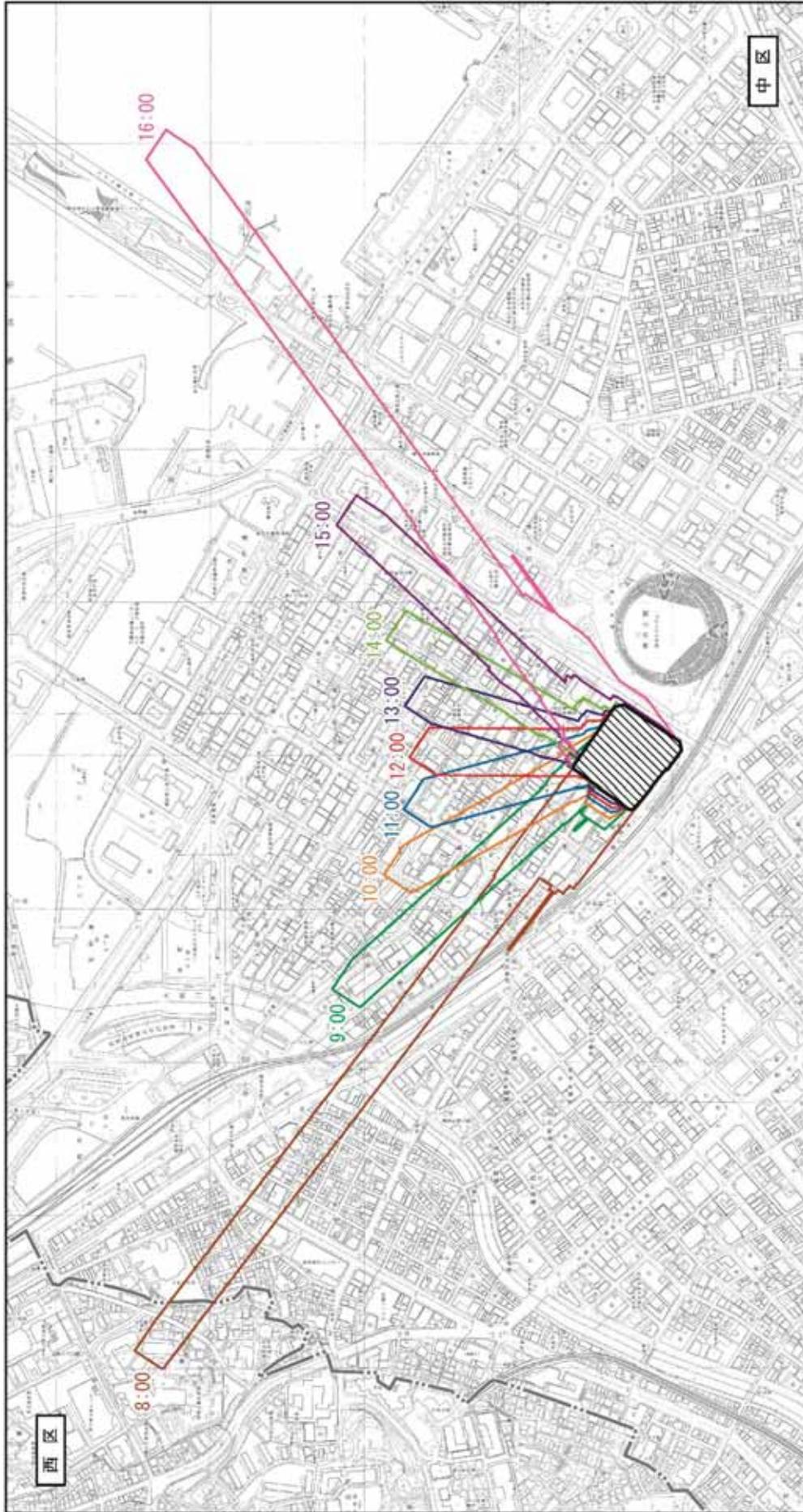


図6.9-3 時刻別日影図(冬至日)

- 凡例
- 対象事業実施区域
  - 区界
  - 8:00の日影線
  - 9:00の日影線
  - 10:00の日影線
  - 11:00の日影線
  - 12:00の日影線
  - 13:00の日影線
  - 14:00の日影線
  - 15:00の日影線
  - 16:00の日影線

※本図は、冬至日の真太陽時における平均地盤面±0mで作図しています。

この地図の作成に当たっては、横浜市長行の1/2500地形図を使用しています。(横浜地形図複製承認番号 令元建冊計第9115号)



S=1/10,000  
0 50 250 500m



**凡例**

-  対象事業実施区域
-  区界

※本図は、冬至日の真太陽時における平均地盤面±0mで作図しています。

-  1時間以上2時間未満の日影の範囲
-  2時間以上3時間未満の日影の範囲
-  3時間以上4時間未満の日影範囲
-  4時間以上5時間未満の日影範囲
-  5時間以上の日影の範囲

図6.9-4 等時間日影図(冬至日)



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図複製承認番号 令元建冊計第9115号)

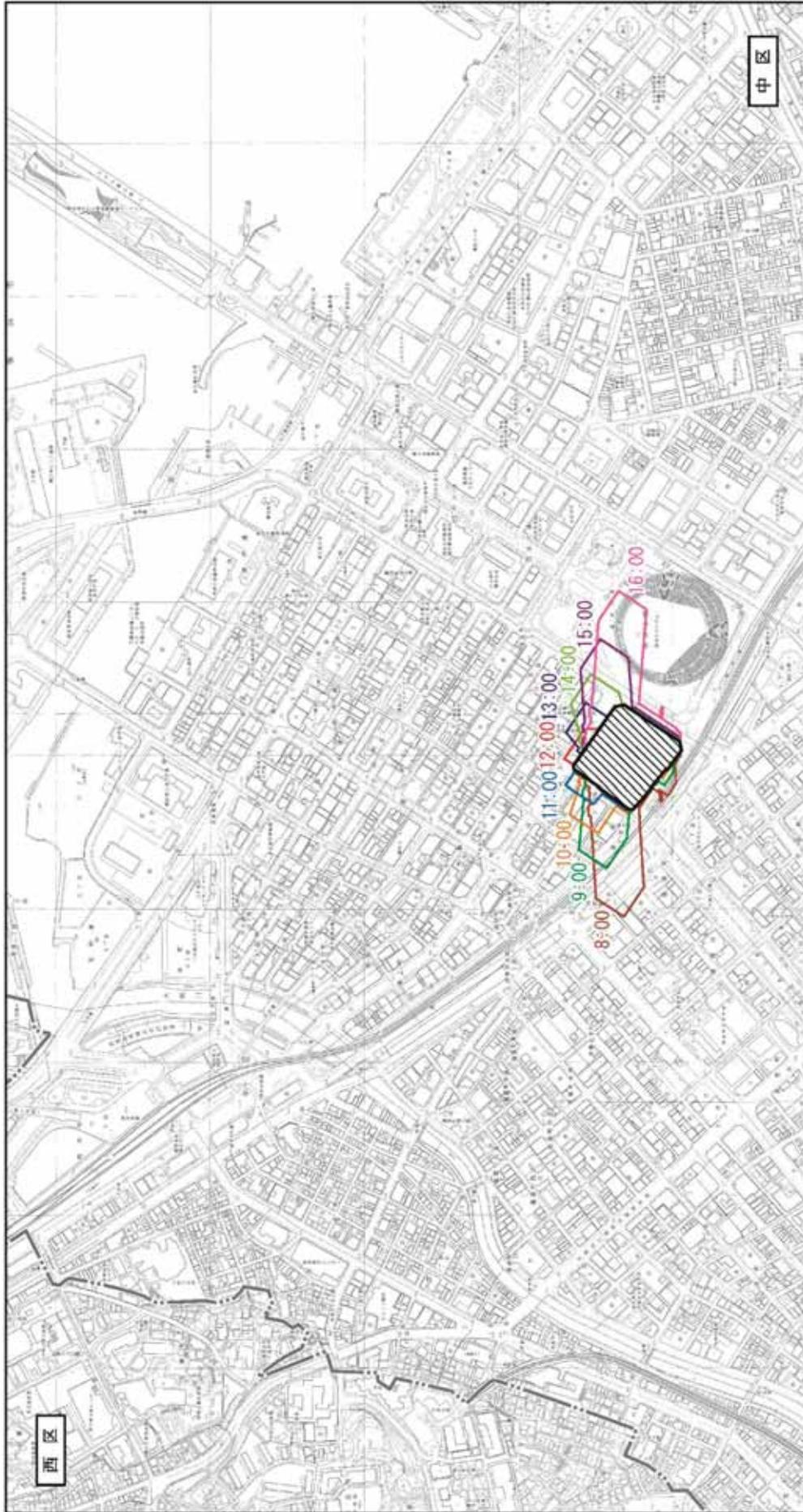
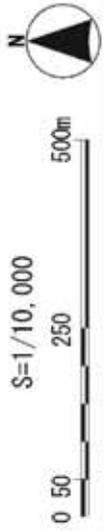


図6.9-5 時刻別日影図(夏至日)



凡例

- 8:00の日影線
- 9:00の日影線
- 10:00の日影線
- 11:00の日影線
- 12:00の日影線
- 13:00の日影線
- 14:00の日影線
- 15:00の日影線
- 16:00の日影線

対象事業実施区域

区界

※本図は、夏至日の真太陽時における平均地盤面±0mで作図しています。

この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建冊計第9115号)



図6.9-6 等時間日影図(夏至日)



S=1/10,000  
0 50 250 500m

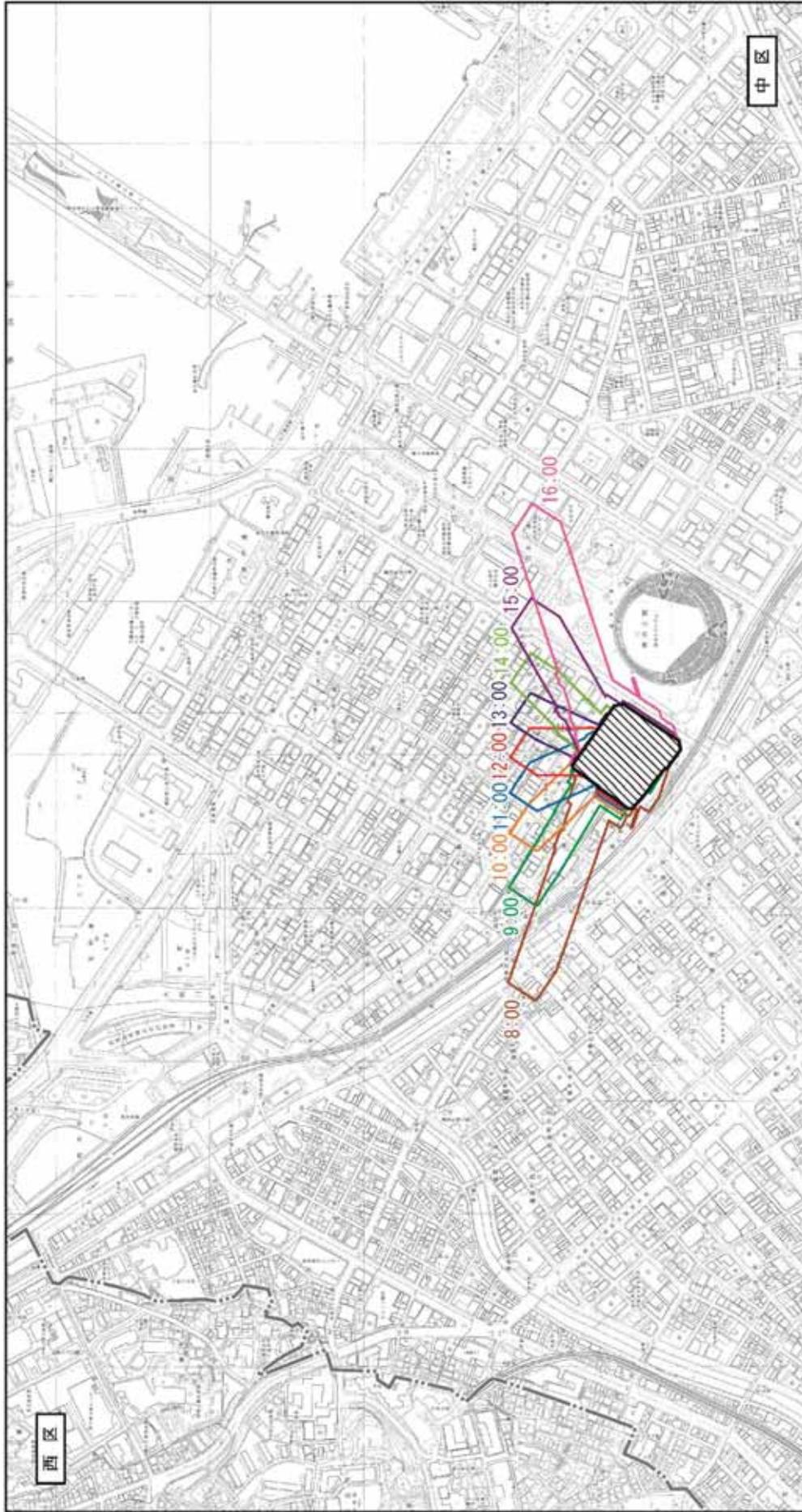
凡例

-  1時間以上2時間未満の日影の範囲
-  2時間以上3時間未満の日影の範囲
-  3時間以上4時間未満の日影の範囲
-  4時間以上5時間未満の日影の範囲
-  5時間以上の日影の範囲

-  対象事業実施区域
-  区界

※本図は、夏至日の真太陽時における平均地盤面±0mで作図しています。

この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図複製承認番号 令元建冊計第9115号)



**凡例**

-  対象事業実施区域
-  区界

※本図は、春・秋分日の真太陽時における平均地盤面±0mで作図しています。

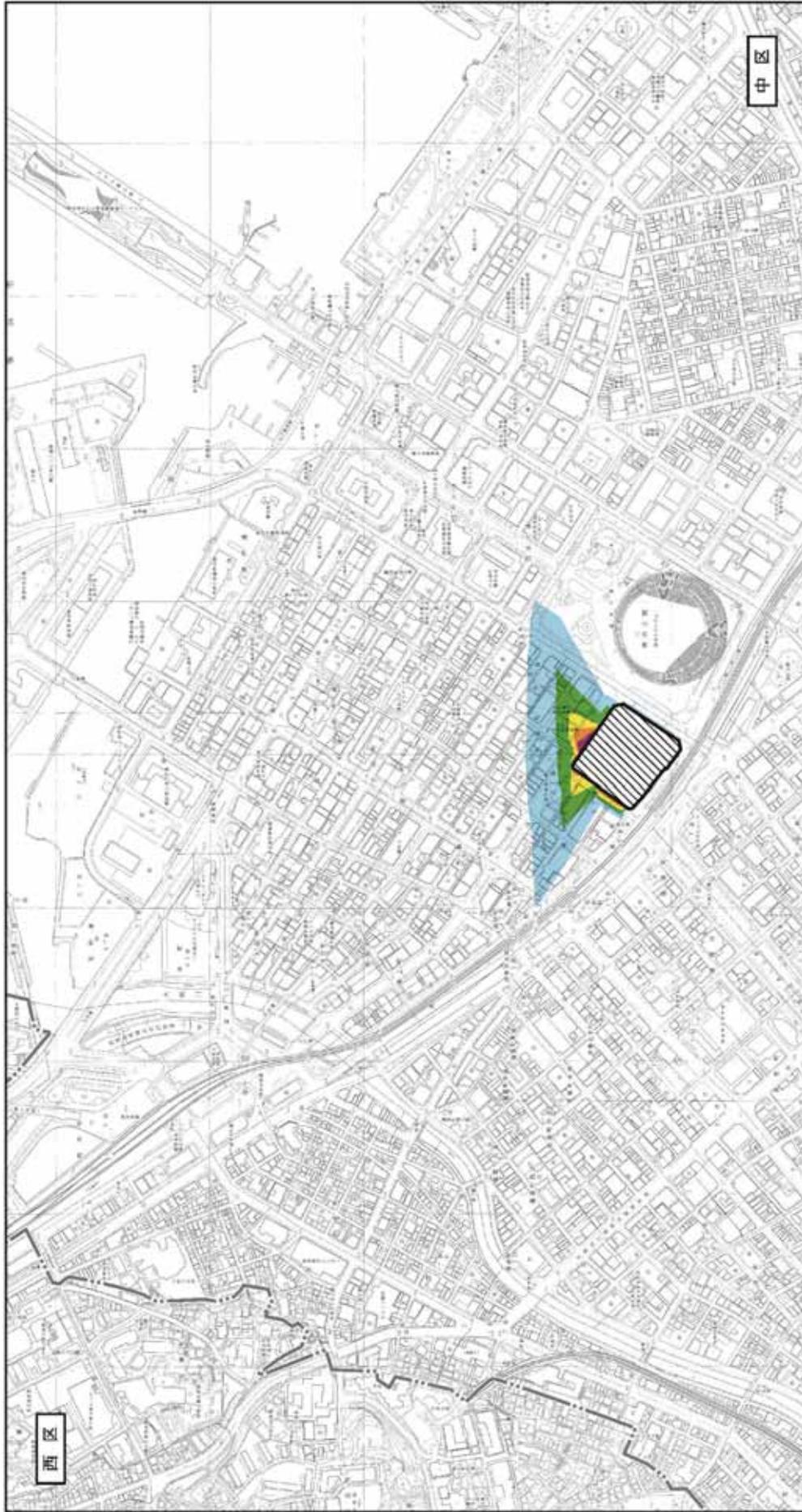
-  8:00の日影線
-  9:00の日影線
-  10:00の日影線
-  11:00の日影線
-  12:00の日影線
-  13:00の日影線
-  14:00の日影線
-  15:00の日影線
-  16:00の日影線

図6.9-7 時刻別日影図(春・秋分日)

S=1/10,000




この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜地形図複製承認番号 令元建冊計第9115号)



**凡例**

-  対象事業実施区域
-  区界

※本図は、春・秋分日の真太陽時における平均地盤面±0mで作図しています。

-  1時間以上2時間未満の日影の範囲
-  2時間以上3時間未満の日影の範囲
-  3時間以上4時間未満の日影範囲
-  4時間以上5時間未満の日影範囲
-  5時間以上の日影の範囲

図6.9-8 等時間日影図(春・秋分日)

S=1/10,000

0 50 250 500m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図複製承認番号 令元建冊計第9115号)

(6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、建物の存在による日照阻害を低減させるため、表 6.9-5 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時から講じていきます。

表 6.9-5 環境の保全のための措置（計画建築物による日影の範囲及び変化の程度）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の存在	計画建築物（タワー棟）を敷地境界から後退させつつ、建物の幅を極力スリムにすることで、計画建築物の日影が落ちる範囲を可能な範囲で小さくします。

(7) 評価

対象事業実施区域及び周辺の用途地域は広く商業地域に指定されており、この用途地域には日影規制の対象地域の指定はありません。

日影が最も長くなる冬至日において、8時から16時の間に1時間以上の日影が及ぶ範囲は、対象事業実施区域境界から最大で約350mの範囲と予測します。春・秋分日では、さらに範囲が短くなり、夏至日では1時間以上の日影が及ぶ範囲は、対象事業実施区域境界から最大で約120mの範囲と予測します。

なお、冬至日において、対象事業実施区域周辺の公共性の高い施設に1時間以上の日影を及ぼすことはないと予測します。

本事業では、計画立案時から日照阻害の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることとしているため、環境保全目標「計画建築物の存在による日影が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

## 6.10 風害



## 6.10 風害

本事業の計画建築物は、高層建築物であるため、建物の存在により、周辺地域に風環境の変化を生じさせるおそれがあります。

そのため、風環境の変化の程度を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【計画建築物の存在による風環境の変化の程度】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>横浜地方気象台における日最大平均風速は、5.0～5.9m/s の出現頻度が26.70%と高く、この風速までの累積出現頻度が約54.5%となっています。</li> <li>横浜地方気象台における日最大平均風速の風向別出現頻度は、風速0.3m/s以上では北の風が最も多く、次いで東及び南西、南南東の順となっています。風速5.0m/s以上の風では、北寄りの風としては北、南寄りの風としては南西の風の出現頻度が高い傾向を示しました。</li> </ul>	p.6.10-4～ p.6.10-5
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画建築物の存在による風環境の変化が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> </ul>	p.6.10-6
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>現況（ケース1）と計画建築物完成後（ケース2）の風環境評価を比較すると、対象事業実施区域外の多くの地点でランク1（住宅地の商店街、野外レストランに対応）もしくはランク2（住宅街、公園に対応）を維持できますが、対象事業実施区域の近接地においてランク3（事務所街に対応）が出現すると予測します。なお、ランク外については、出現しないと予測します。</li> <li>ケース2に防風対策を講じたケース3の風環境評価は、ケース2においてランク3が出現した予測地点の付近で風環境の改善効果を得られると予測します。</li> </ul>	p.6.10-19～ p.6.10-22
環境の保全のための措置の概要	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地上部へのタワー棟の高層部からの吹き下ろし風や回り込み風の低減を目的として、低層部を基壇形状とするほか、庇の設置及び北西部の一部切欠きを実施します。</li> <li>風環境評価結果を踏まえ、防風効果のある高さ7～8m程度の防風植栽（常緑樹）を整備します。</li> <li>地上部において、防風植栽の他にも四季折々の魅力を感じられる植栽を行い、これら樹木により予測結果以上の風環境の改善効果を得ていきます。</li> </ul> <p>【工事着手前まで】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域内に残る既存樹木（常緑樹）は、現市庁舎街区のレガシー（遺産）として、また、地域のシンボルツリー群として極力現位置保存させることを検討していきます。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>防風対策が有効に効果を発揮できるよう、防風植栽を含めた全ての植栽の維持管理を適正に行います。</li> <li>強風時には見回り点検や清掃等を実施します。</li> </ul>	p.6.10-23
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、風環境改善のための環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「計画建築物の存在による風環境の変化が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.10-23

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 風の状況
- イ 地形、工作物の状況
- ウ 土地利用の状況

### (2) 調査地域・地点

#### ア 風の状況

調査地点は、図 6.10-1 に示すとおり、対象事業実施区域の東南東約 1.4km に位置する横浜地方気象台（横浜市中区山手町 99、観測高さは地上 19.8m）としました。

#### イ 地形、工作物及び土地利用の状況

調査地域は、対象事業実施区域を中心とした概ね 500m 四方の範囲としました。

### (3) 調査時期

入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

### (4) 調査方法

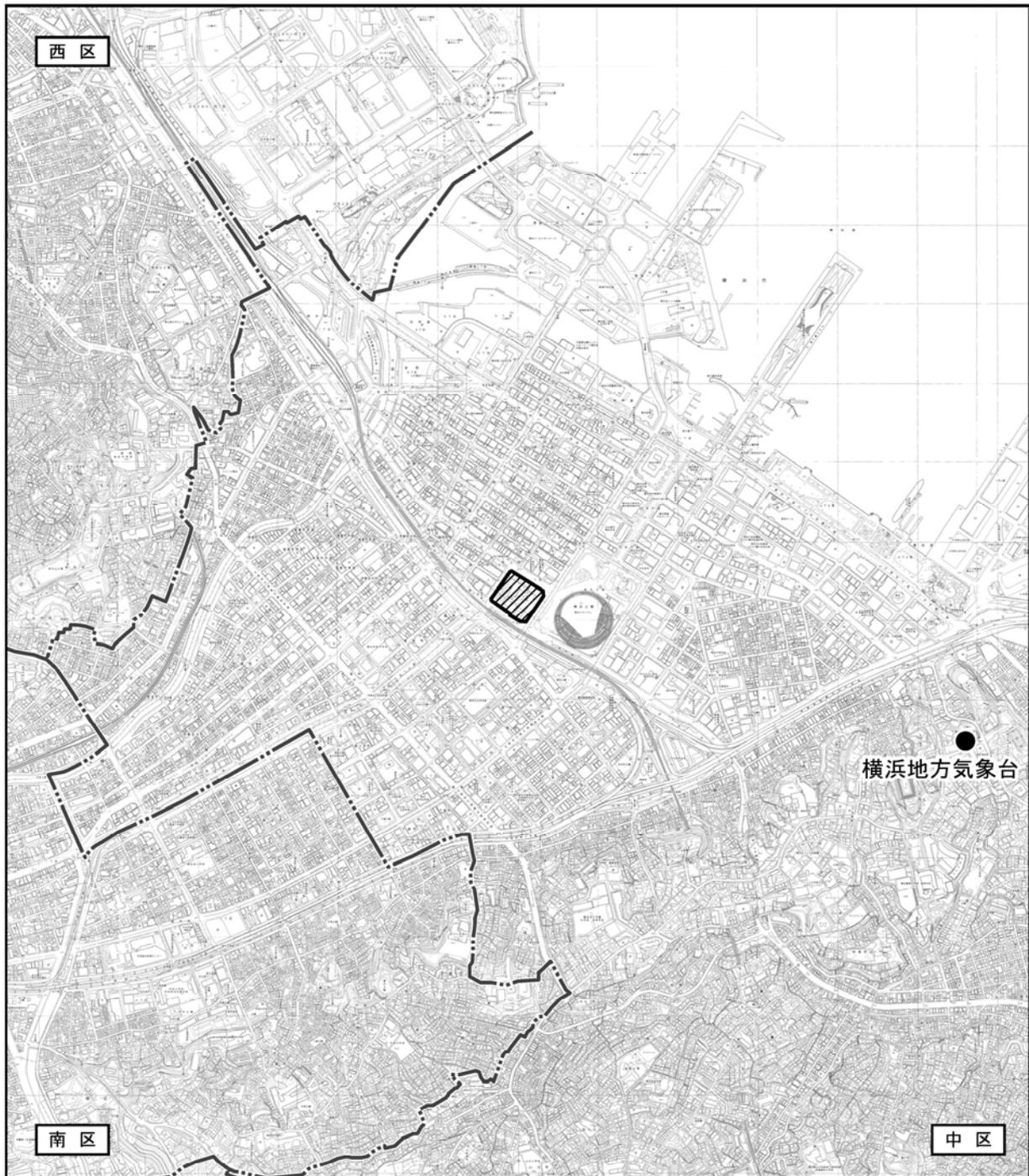
#### ア 風の状況

風向・風速の状況は、横浜地方気象台で観測されている平成 22 年 1 月～令和元年 12 月までの 10 年間分の記録を気象庁のホームページより得ることとしました。

#### イ 地形、工作物及び土地利用の状況

地形図、住宅地図、土地利用現況図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

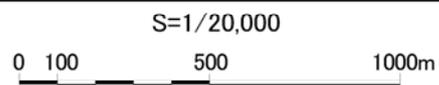
なお、対象事業実施区域に近接する地域においては、一部踏査を行うことで、情報の補完を行いました。



凡例

-  対象事業実施区域
-  区界
-  横浜地方気象台

図6.10-1 気象台位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

(5) 調査結果

ア 風の状況

横浜地方気象台における日最大平均風速の風向別風速階級別出現頻度は表 6.10-1 に、日最大平均風速の出現頻度は図 6.10-2 に示すとおりです。また、日最大平均風速の風向別出現頻度は、図 6.10-3 に示すとおりです。

横浜地方気象台における日最大平均風速は、5.0～5.9m/s の出現頻度が 26.70%と高く、この風速までの累積出現頻度が約 54.5%となっています。

また、日最大平均風速の風向別出現頻度は、風速 0.3m/s 以上では北の風が最も多く、次いで東及び南西、南南東の順となっています。風速 5.0m/s 以上の風では、北寄りの風としては北、南寄りの風としては南西の風の出現頻度が高い傾向を示しました。

表 6.10-1 横浜地方気象台における日最大平均風速の風向別風速階級別出現頻度

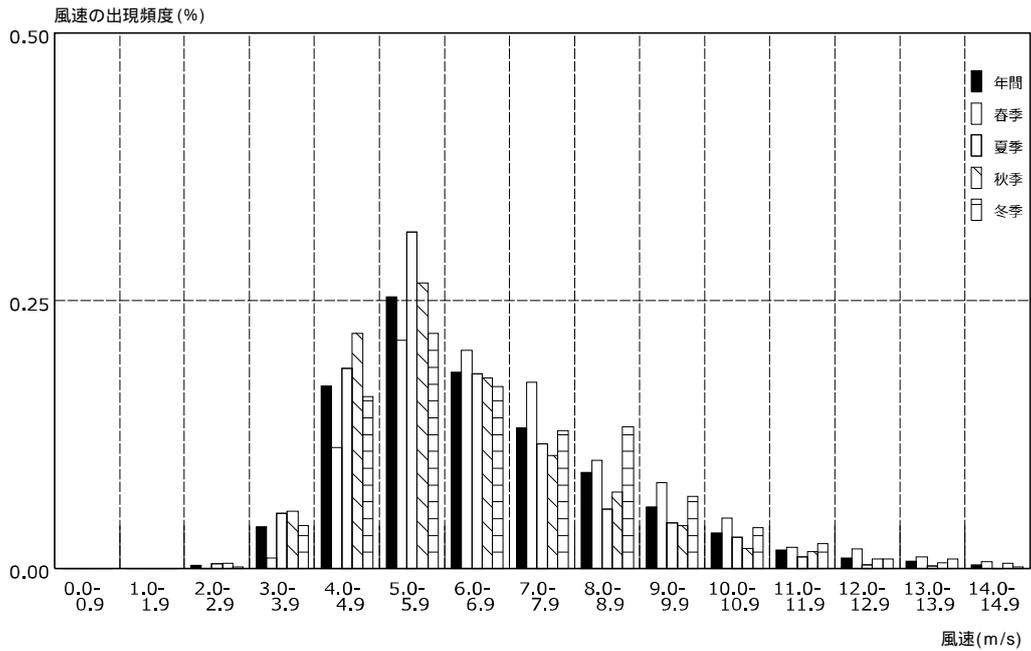
データ期間：平成 22 年 1 月～令和元年 12 月

単位：%

風速範囲	N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	合計
0.3-0.9																	
1.0-1.9																	
2.0-2.9	0.22							0.11				0.11					0.44
3.0-3.9	2.74		0.11	0.44	0.44	0.11	0.55	0.22	0.11		0.22	0.11				0.33	5.38
4.0-4.9	11.43	0.44	0.11	1.21	2.96	0.66	0.33	1.53	0.77	0.44	0.99	0.33				0.77	21.97
5.0-5.9	14.62			2.09	2.97		0.11	2.31	0.99	0.87	1.64	0.11		0.11		0.88	26.70
6.0-6.9	11.65	0.11		0.77	1.10		0.11	1.21	0.44	0.88	0.88					0.66	17.81
7.0-7.9	7.14			0.11	0.11			0.44	0.33	0.77	0.99	0.22			0.11	0.33	10.55
8.0-8.9	4.83			0.11				0.22		0.66	0.99	0.22			0.11		7.14
9.0-9.9	1.87							0.11		0.44	0.88	0.33				0.33	3.96
10.0-10.9	0.77							0.11		0.33	0.55	0.11					1.87
11.0-11.9	0.77									0.55	0.22						1.54
12.0-12.9	0.22							0.11		0.11	0.22	0.11			0.11		0.88
13.0-13.9	0.11									0.33		0.11					0.55
14.0-14.9								0.11	0.11	0.22							0.44
15.0-15.9																	
16.0-16.9								0.22									0.22
17.0-17.9																	
18.0以上	0.11									0.22						0.11	0.44
合計	56.48	0.55	0.22	4.73	7.58	0.77	1.10	6.70	2.75	5.82	7.58	1.76		0.11	0.33	3.41	100.00

四捨五入の関係から、縦横の合計値は整合していません。

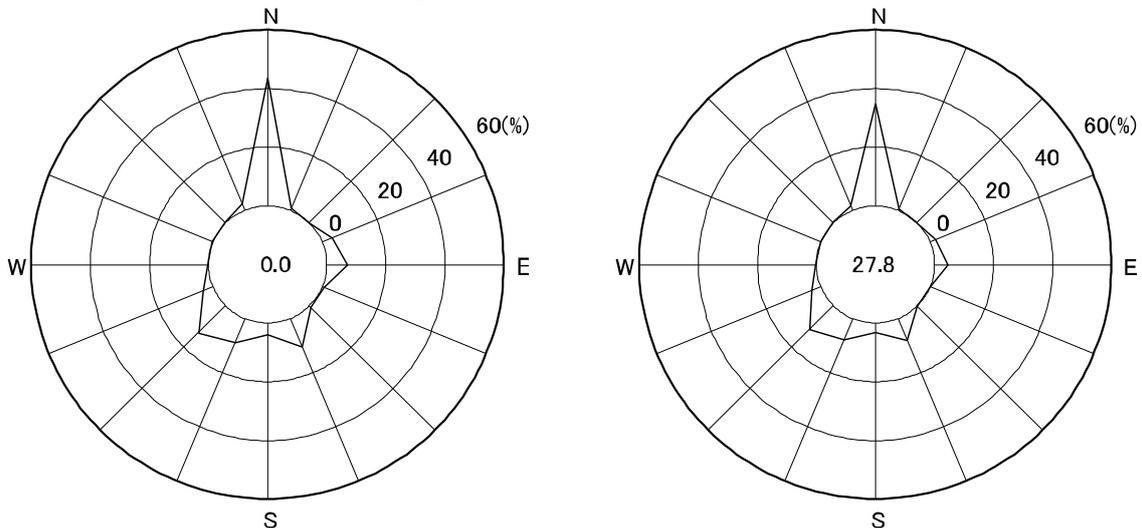
データの整理期間の静穏率（風速 0.3m/s 未満）は 0.0%でした。



1 データ期間：平成22年1月～令和元年12月  
 2 春季：3～5月、夏季：6～8月、秋季：9～11月、冬季：12～2月

図 6.10-2 横浜地方気象台における日最大平均風速の出現頻度

観測点：横浜地方気象台  
 観測高さ：19.8m  
 データ期間：平成22年1月～令和元年12月



風速 1m/s 以上の風  
 風速 5m/s 以上の風  
 円内の数値は、風速 1m/s 未満もしくは 5m/s 未満の出現頻度 (%) を示しています。

図 6.10-3 横浜地方気象台における日最大平均風速の風向別出現頻度

## イ 地形、工作物の状況

対象事業実施区域周辺は旧水面上の埋立地に位置しており、平坦な地形です。

南方の高速神奈川3号狩場線以南からは丘陵地形に変化しています。

工作物としては、対象事業実施区域の東側に横浜公園、横浜スタジアム、南西側にJR根岸線関内駅が隣接しています。

対象事業実施区域周辺では、一部に高層の集合住宅や業務ビルが点在するものの、概ね建物高さが一様（建物高さ約30m）な中低層建物によって市街地が形成されています。北方面には神奈川県庁や中区役所等、県・市行政機関が立地しているほか、JR根岸線関内駅の南側では、教育文化センター跡地活用事業（図2.2-1(3)（p.2-5参照）として関東学院大学のキャンパス（地上17階建て、建物高さ74.9m）が建設中です。

風の影響を特に考慮すべき公共性の高い施設の位置は、図6.9-1（「6.9 日影」p.6.9-4参照）に示したとおりです。

## ウ 土地利用の状況

対象事業実施区域は横浜市役所跡地です。

対象事業実施区域周辺は、東側の横浜公園、横浜スタジアムのほか、業務・商業用地及び鉄道用地として利用されています。

## 2 環境保全目標の設定

風害に係る環境保全目標は、表6.10-2に示すとおり設定しました。

表 6.10-2 環境保全目標（風害）

区分	環境保全目標
【供用後】 建物の存在	計画建築物の存在による風環境の変化が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。

### 3 予測

#### (1) 予測項目

予測項目は、計画建築物の存在による風環境の変化の程度としました。

#### (2) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域及び周辺で風環境の変化が想定される範囲として、図 6.10-4 に示すとおり、計画建築物（タワー棟）中心から計画建築物最高高さ（約 170m）の 2 倍の範囲を含む、半径約 400m の範囲としました。

予測地点は、予測地域内において概ね一定の間隔で、原則歩道や道路中央等に設定することとしました。

予測地点数とそれらの位置は、表 6.10-3 及び図 6.10-5(1)～(2)に示すとおりです。

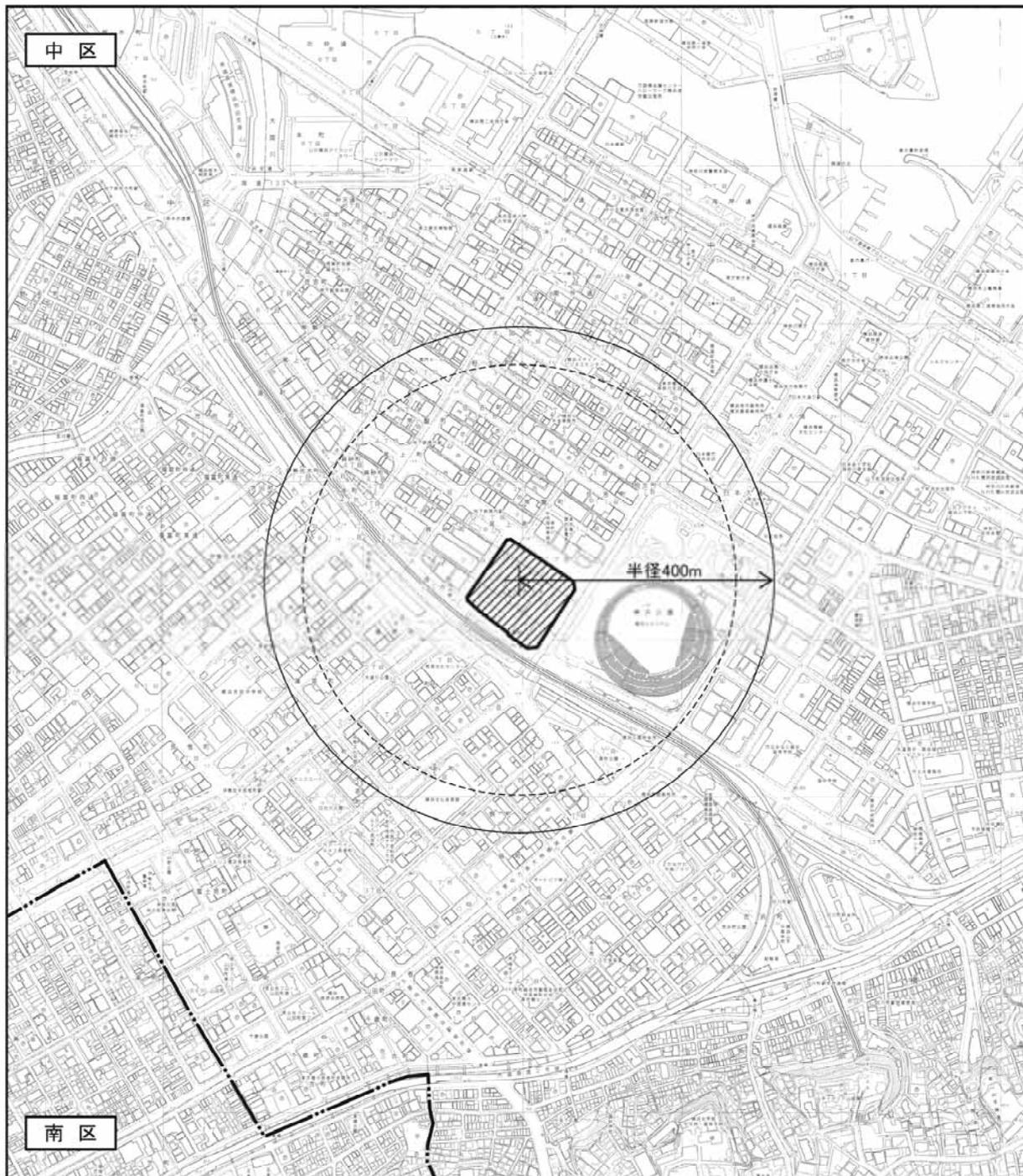
#### (3) 予測時期

予測時期は、表 6.10-3 に示すとおり、現況（ケース 1）、計画建築物完成後（ケース 2）及びケース 2 に防風対策を実施（ケース 3）の 3 ケースとしました。

表 6.10-3 予測時期及び予測地点数

実験ケース	予測時期	予測地点数	
ケース 1	現況	対象事業実施区域外：145 地点 対象事業実施区域内：3 地点	計 148 地点
ケース 2	計画建築物完成後	対象事業実施区域外：145 地点 対象事業実施区域内：20 地点	計 165 地点
ケース 3	計画建築物完成後 (ケース 2 に防風対策を実施)		

ケース 2 及びケース 3 では、ケース 1 から対象事業実施区域内の計画建築物の建築範囲 3 地点（146～148）を削除し、計画建築物上に 20 地点（201～220）を追加しています。



凡例

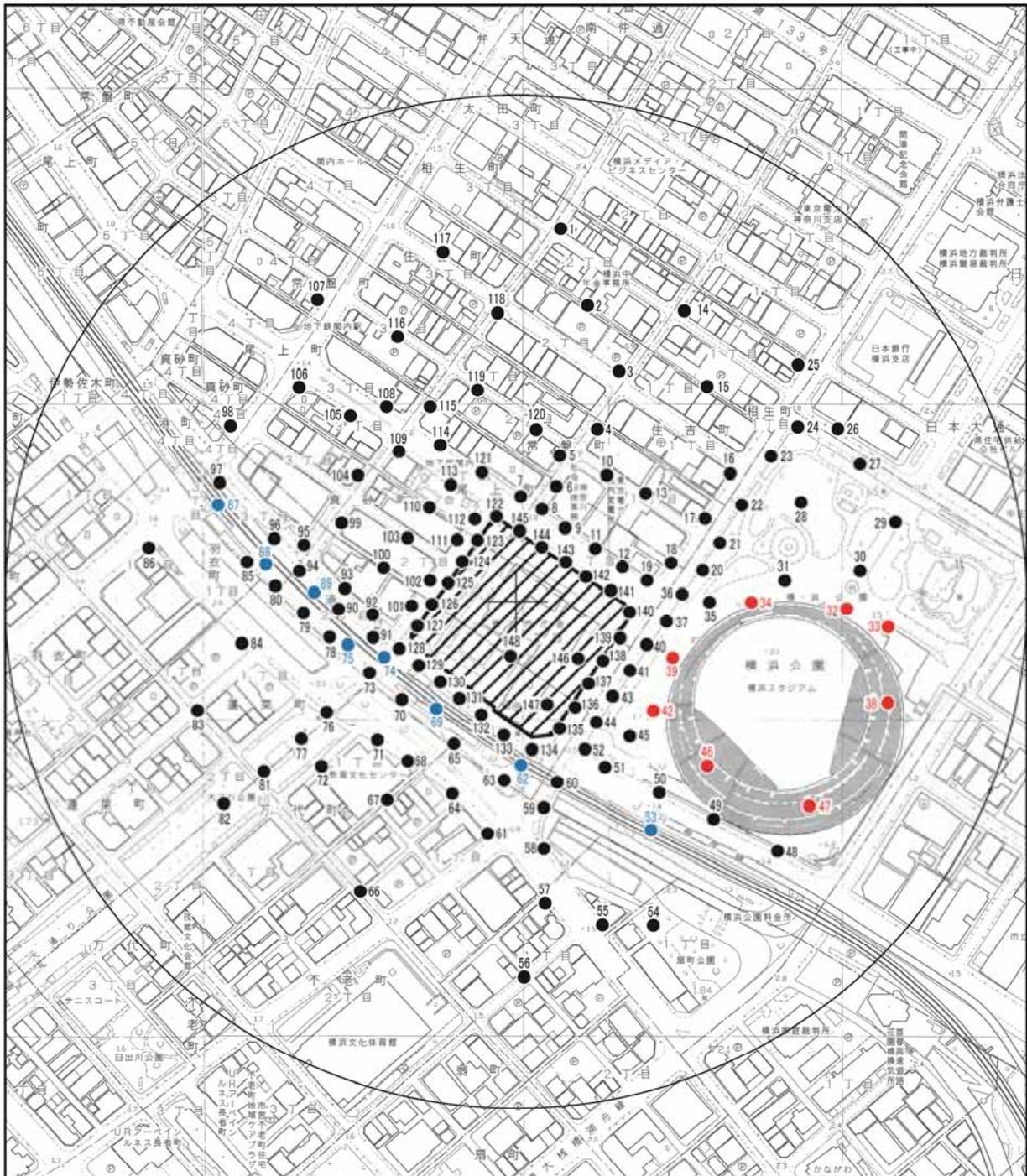
-  対象事業実施区域
-  区界
-  風洞実験模型化範囲
-  計画建築物（タワー棟）から計画建築物最高高さ（170m）の2倍の範囲

図6.10-4 風環境調査範囲図

S=1/10,000  
0 50 250 500m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）

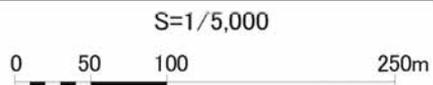


凡例

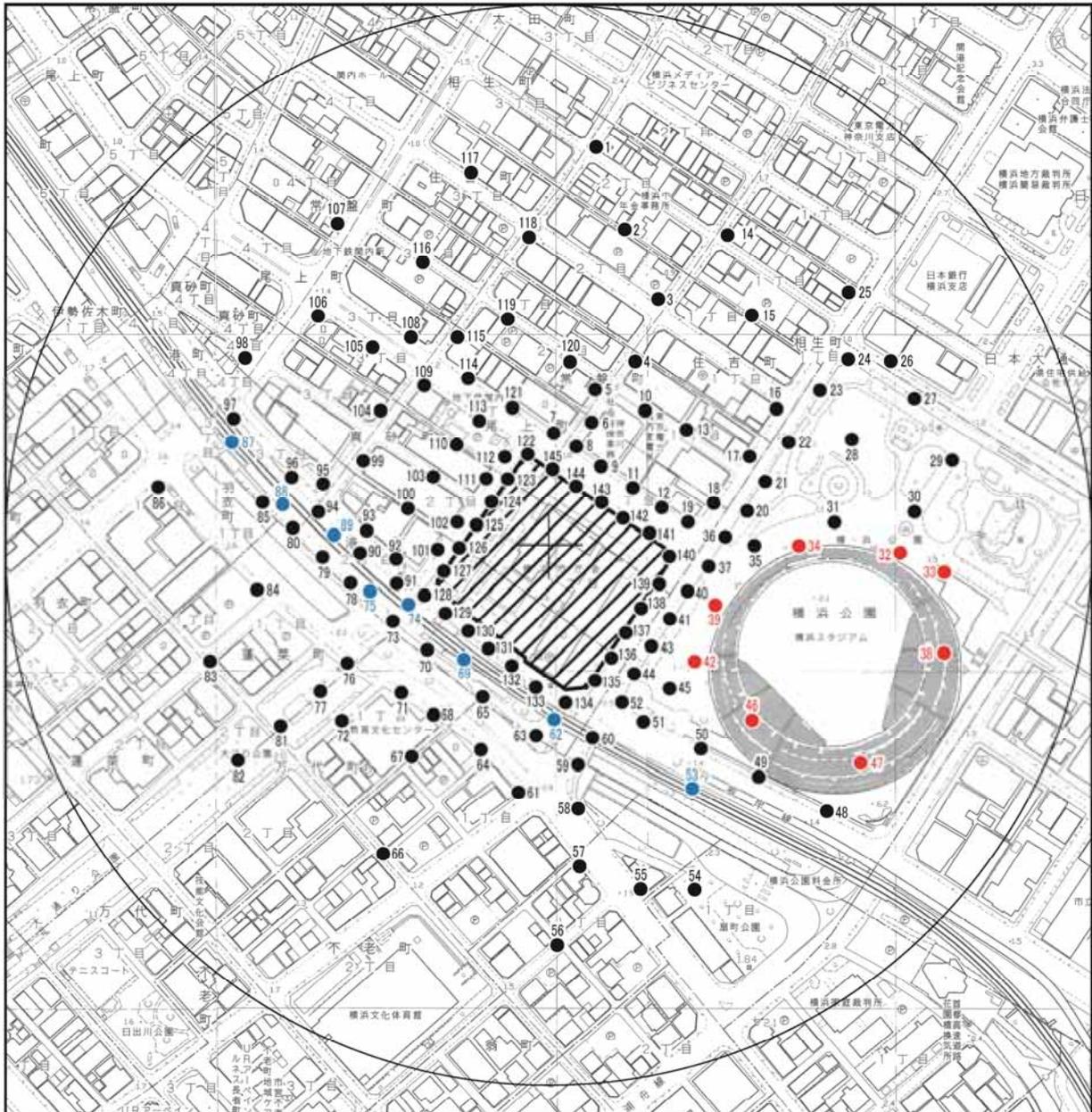
-  対象事業実施区域
-  風洞実験模型化範囲
-  予測地点（地上）

※赤字は、横浜スタジアムのデッキ上及びスタンド上の予測地点を示します。  
 青字は、JR根岸線の軌道敷およびJR根岸線管内駅のホーム上に設定した予測地点を示します。

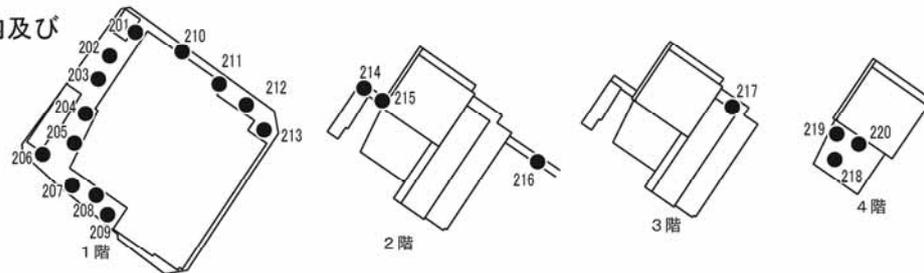
図6.10-5(1) 予測地点図(ケース1)



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)



対象事業実施区域内及び  
計画建築物上



凡例



対象事業実施区域



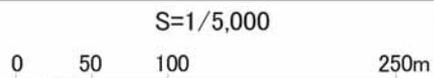
予測地点（地上、計画建築物上）



風洞実験模型化範囲

※赤字は、横浜スタジアムのデッキ上及びスタンド上の予測地点を示します。  
青字は、JR根岸線の軌道敷およびJR根岸線間内駅のホーム上に設定した予測地点を示します。

図6.10-5(2) 予測地点図(ケース2、3)



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）

(4) 予測方法

ア 予測手順

予測手順は、図 6.10-6 に示すとおりです。

風洞実験にあたっては、「実務者のための建築物風洞実験ガイドブック 2008 年版」(平成 20 年 10 月、(財)日本建築センター)等に準拠して実施しました。

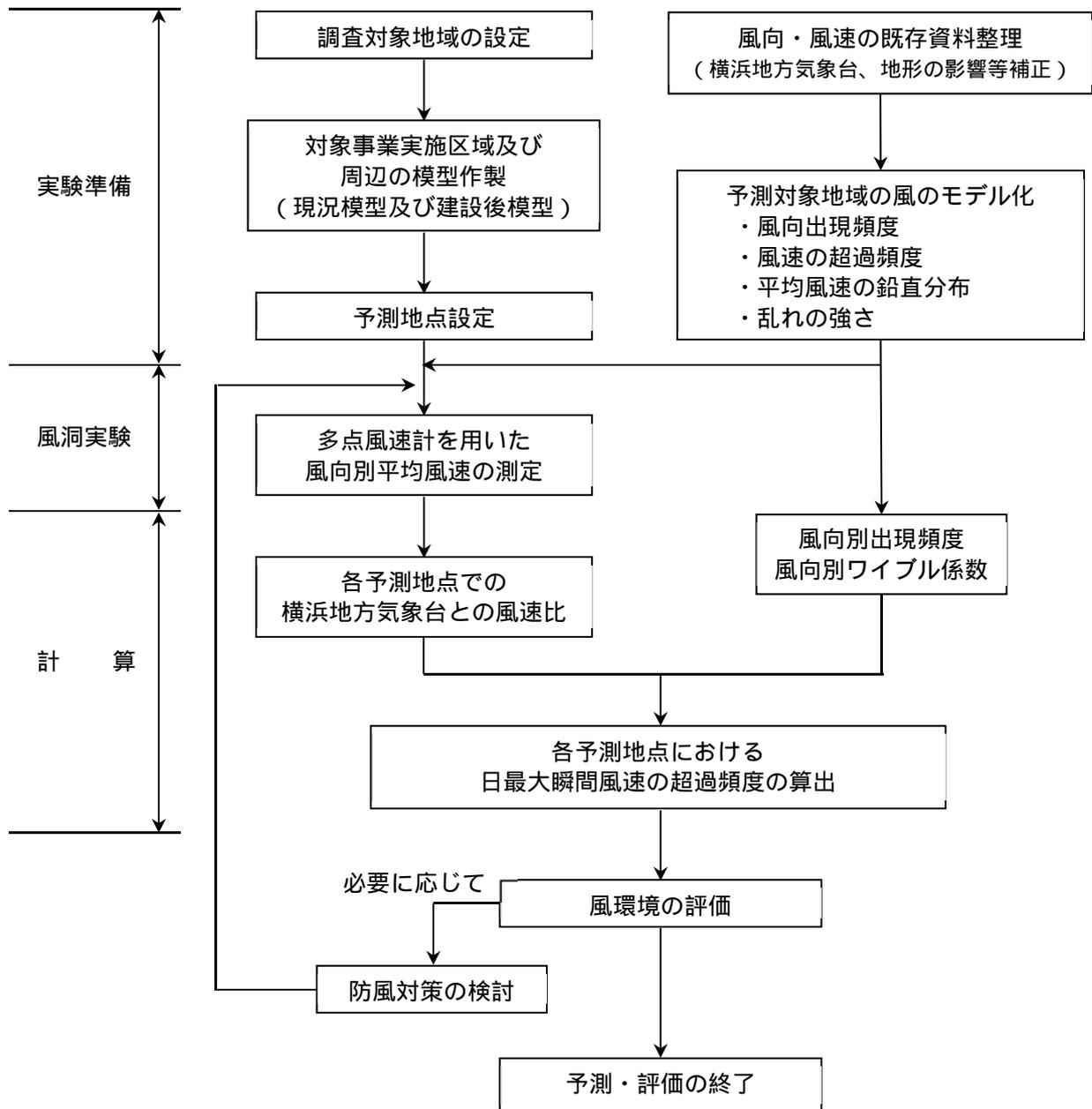


図 6.10-6 予測手順 (計画建築物の存在による風環境の変化の程度)

## イ 予測方法

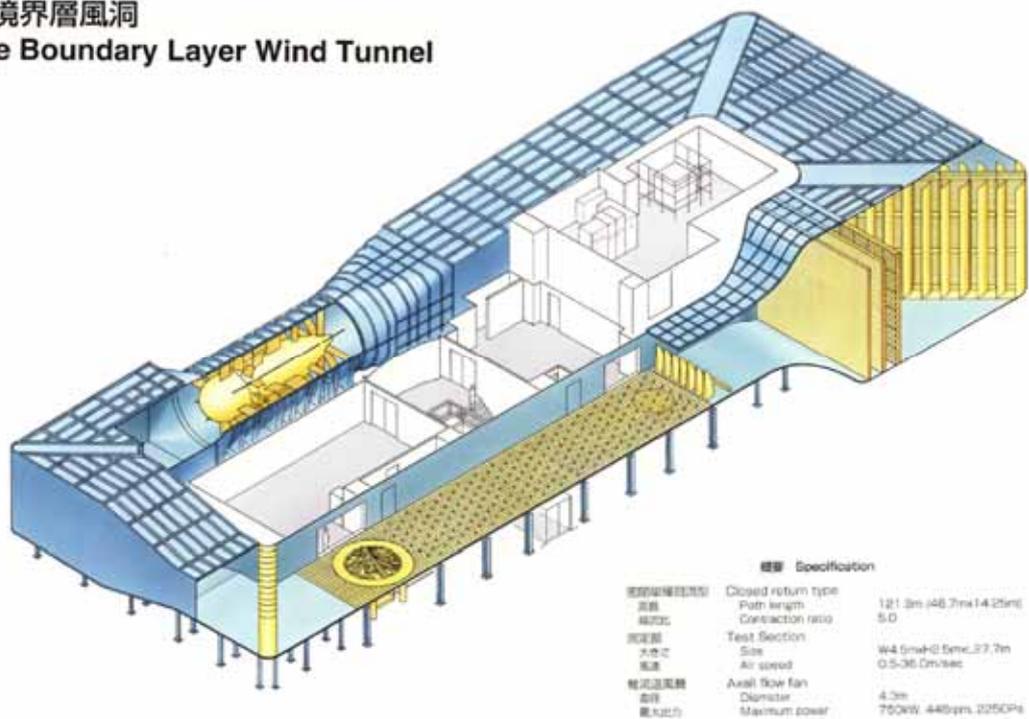
予測方法は、風洞実験としました。

風洞実験施設の模式図は図 6.10-7 に、本実験で用いた風洞模型は写真 6.10-1 に示すとおりです。

本実験で用いた風洞模型は、図 6.10-4 (p.6.10-8 参照) に示すとおりです。なお、模型の縮尺は 1/400 としました。

また、ケース 3 については、ケース 2 の風環境評価を踏まえて、適宜適切な対策を講ずることとしました。

### 大型境界層風洞 Large Boundary Layer Wind Tunnel



出典：鹿島建設株式会社技術研究所資料

図 6.10-7 風洞実験施設



写真 6.10-1 本実験で用いた風洞模型

## ウ 予測条件

### (ア) 風洞実験装置

風洞実験は、図 6.10-7 に示した鹿島建設株式会社技術研究所所有の境界層風洞装置（風洞測定部断面幅 4.5m、高さ 2.5m、境界層風路長 27.7m）を用いました。

### (イ) 風洞内気流

風洞内気流は、風洞模型の風上にラフネスブロック及びスパイヤーを設置することにより、対象事業実施区域付近の気流を風洞内に再現しました。

ラフネスブロック及びスパイヤーの設置状況は、写真 6.10-2 に示すとおりです。

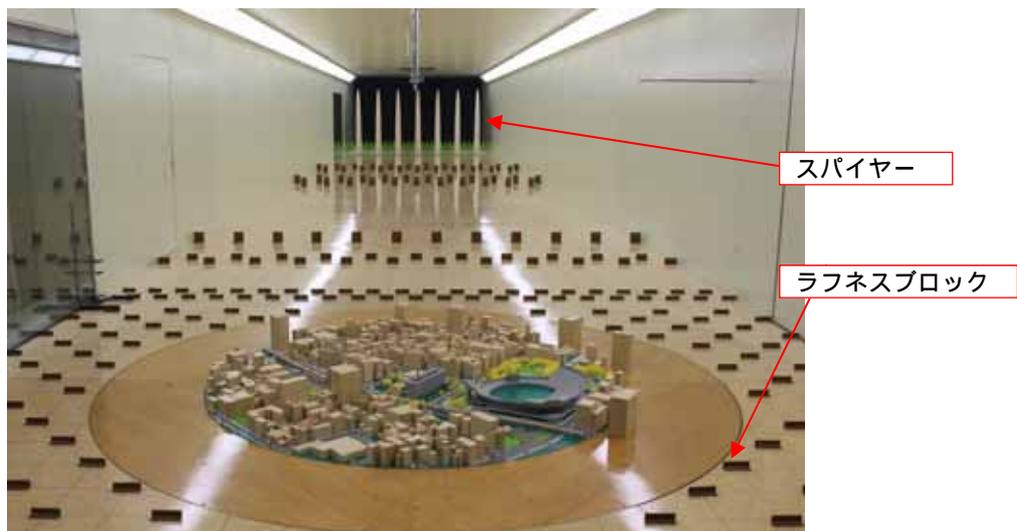


写真 6.10-2 ラフネスブロック及びスパイヤーの設置状況

### (ウ) 風速の測定方法

風速の測定方法は、16 方位を対象とし、風洞内に一定の風を吹かせることで、各予測地点に設置した地上高さ 2m 相当（模型寸法 5.0mm）の多点風速計により、風向別平均風速を測定しました。

風向の測定は発泡スチロール製の小旗を各予測地点に設置して行い、風向角は目視観測及び写真撮影により判定しました。

### (エ) 風速比の算出

実験で得られた風洞内の基準点における平均風速と各予測地点における平均風速から、下式を用いて予測地点毎に風向別風速比を求めました。

$$R_{ji} = \frac{U_{ji}}{U_{ref}}$$

$R_{ji}$  : 風速比

$U_{ji}$  : 風向  $i$  における予測地点  $j$  の平均風速

$U_{ref}$  : 基準点における風観測高さ相当での平均風速

(オ) 風のモデル化

対象事業実施区域の風をモデル化するにあたり、横浜地方気象台の平成 22 年 1 月から令和元年 12 月までの 10 年間分の風向・風速データに各種補正を行い、得られた風向・風速データ（以下、「基準風」といいます。）を用いて整理しました。補正の詳細は、資料編（p.資-3.7-1～p.資-3.7-6 参照）に示します。

風向別出現頻度

基準風の風向別出現頻度は、表 6.10-4 及び図 6.10-8 に示すとおりです。

北北西の出現頻度が最も高く、次いで北、南西の順になっています。

表 6.10-4 基準風の風向別出現頻度

風向	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S
出現頻度 (%)	7.84	3.94	3.64	7.26	0.71	0.74	10.57	3.97
風向	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N
出現頻度 (%)	8.84	13.09	3.70	0.30	0.22	0.67	17.68	16.83

出現頻度は、平均風速 1m/s 未満の風も含めた値です。

単位：%

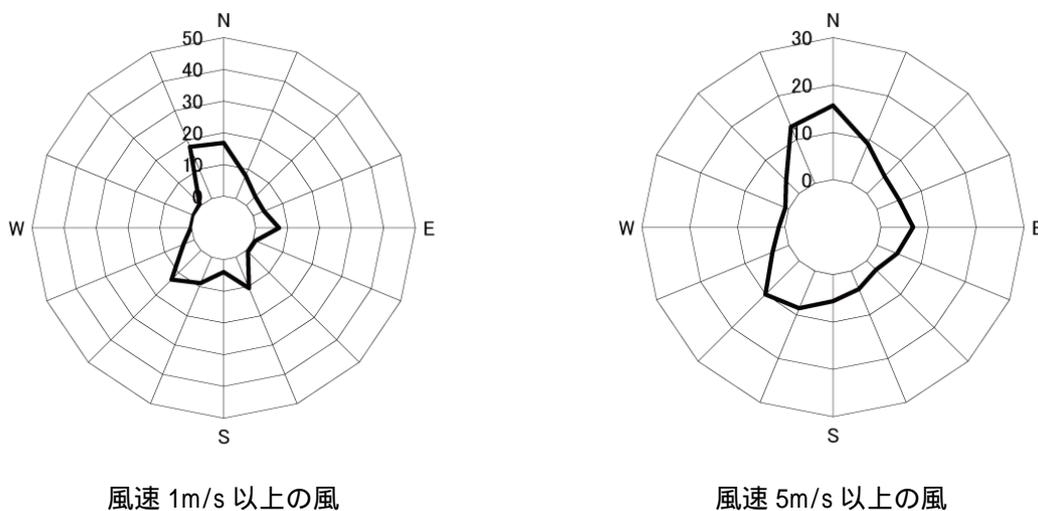


図 6.10-8 基準風の風向別出現頻度

### 日最大風速の超過頻度

基準風における日最大風速の超過頻度は、次式に示すワイブル分布で近似しました。  
基準風におけるワイブル係数は、表 6.10-5 に示すとおりです。

なお、ワイブル係数の設定については、資料編 (p.資 3.7-7 参照) に示すとおりです。

$$P_i(>U) = 1 - F_i(\leq U)$$

$$F_i(\leq U) = 1 - \exp \left[ - \left( \frac{U - U_{min,i}}{C_i} \right)^{K_i} \right]$$

$P_i(>U)$  : 風向*i*における風速*U*の超過頻度  
 $F_i(\leq U)$  : 風向*i*における風速*U*の累積頻度  
 $C_i, K_i, U_{min,i}$  : 風向*i*におけるワイブル係数 (表 6.10-5 参照)

表 6.10-5 基準風におけるワイブル係数 (日最大風速)

風向	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S
$C_i$	3.42	3.57	2.72	3.42	2.11	2.41	2.06	3.28
$K_i$	1.58	1.61	2.49	3.43	2.69	2.41	0.92	1.76
$U_{min,i}$	3.33	3.1	2.81	2.19	2.65	2.54	3.99	3.21
風向	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N
$C_i$	4.45	5.36	5.77	8.55	5.72	4.08	3.47	3.60
$K_i$	1.58	1.74	2.17	2.15	6.21	1.63	1.52	1.61
$U_{min,i}$	3.71	2.99	2.36	0.01	0.01	3.56	3.35	3.31

### 平均風速の鉛直分布

地表付近の風は、通常、地形の凹凸あるいは建物等の地表面粗度の影響で、上空よりも風速が低くなります。平均風速と高さの関係は、「建築物荷重指針・同解説」(平成 27 年 2 月、日本建築学会)によると、周辺が平坦とみなせる状況では下式の法則が成立するとされています。

$$U_z = U_{Zr} \left( \frac{Z}{Zr} \right)^\alpha$$

$U_z$  : 高さ*Z*での平均風速  
 $U_{Zr}$  : 高さ*Zr*での平均風速  
 $\alpha$  : べき指数 (表 6.10-6 参照)

べき指数の設定にあたり、対象事業実施区域周辺の地表面粗度は、北～東の風向 (海側からの風) は地表面粗度区分、その他の風向 (陸側からの風) は地表面粗度区分としました。

地表面粗度区分による実験時の設定の違いは、写真 6.10-3 に示すとおりです。

表 6.10-6 べき指数及び上空風高度

地表面粗度区分	周辺地域の地表面の状況	べき指数 $\alpha$	上空風高度 $Z_G$ (m)
	海上のようなほとんど障害物のない平坦地	0.10	250
	田園地帯や草原のような、農作物程度の障害物がある平坦地、樹木・低層建築物などが散在している地域	0.15	350
	樹木・低層建築物が密集する地域、あるいは中層建築物（4～9階）が散在している地域	0.20	450
	中層建築物（4～9階）が主となる市街地	0.27	550
	高層建築物（10階以上）が密集する市街地	0.35	650

資料：「建築物荷重指針・同解説」（平成 27 年 2 月、日本建築学会）

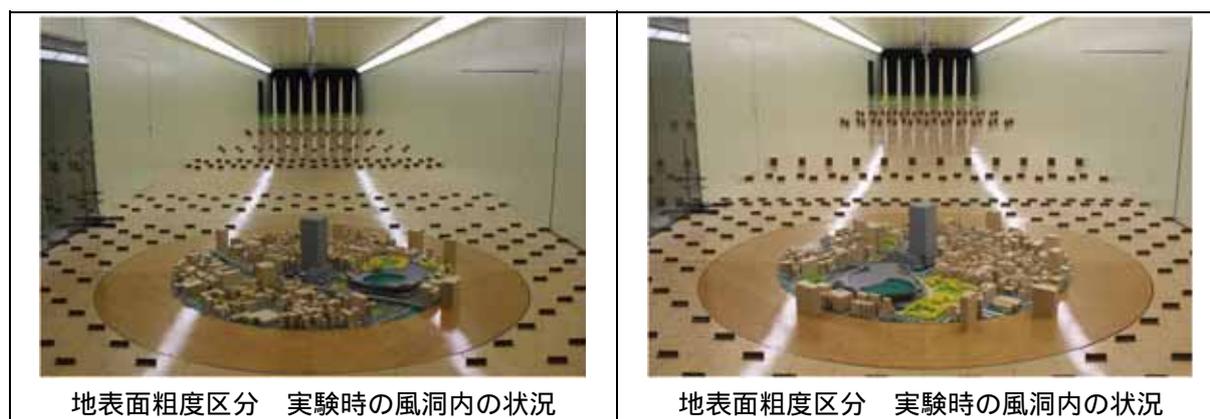


写真 6.10-3 地表面粗度区分による実験時の設定の違い

### 乱れの強さ

風の乱れの強さの鉛直分布は、「建築物荷重指針・同解説」（平成 27 年 2 月、日本建築学会）により、下式のとおり定められています。

$$I_z = 0.1 \left( \frac{Z}{Z_G} \right)^{-\alpha-0.05}$$

$I_z$  : 高さZでの乱れの強さ  
 $\alpha$  : べき指数（表 6.10-6 参照）  
 $Z_G$  : 上空風高度

### エ 評価の指標

評価の指標は、表 6.10-7 に示す「強風の出現頻度に基づく風環境評価尺度」<sup>注)</sup>（以下、「村上式評価」といいます。）とし、日最大瞬間風速が 10m/s、15m/s、20m/s を超過する頻度により、風環境をランク 1～3 及びランク外に分類する方法により評価しました。

注)「居住者の日誌による風環境調査と評価尺度に関する研究：市街地低層部における風の性状と風環境評価に関する研究- -」（昭和 58 年 3 月、日本建築学会論文報告集 第 325 号）において、村上周三氏らが提案した風環境評価尺度のことです。

表 6.10-7 強風の出現頻度に基づく風環境評価尺度（村上式評価）

強風による影響の程度	対応する空間の例	評価される強風レベルと許容される超過頻度			
		日最大瞬間風速 (m/s)			
		10	15	20	
		日最大平均風速 (m/s)			
		10/G.F.	15/G.F.	20/G.F.	
ランク 1	最も影響を受けやすい用途の場所	住宅地の商店街 野外レストラン	10% (37日)	0.9% (3日)	0.08% (0.3日)
ランク 2	影響を受けやすい用途の場所	住宅街 公園	22% (80日)	3.6% (13日)	0.60% (2日)
ランク 3	比較的影響を受けにくい用途の場所	事務所街	35% (128日)	7.0% (26日)	1.50% (5日)

- 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）  
日最大平均風速：10分間平均（ここで示す風速値は、地上1.5mで定義）
- 2 日最大瞬間風速 10m/s：ごみが舞い上がる。干し物が飛ぶ。  
日最大瞬間風速 15m/s：立看板、自転車等が倒れる。歩行困難。  
日最大瞬間風速 20m/s：風に吹き飛ばされそうになる。などの現象が確実に発生します。
- 3 G.F.：ガストファクター（地上1.5m、評価時間2～3秒）は、以下の値をとると考えられています。  
密集した市街地（乱れは強いが平均風速はそれほど高くない） 2.5～3.0  
通常の市街地 2.0～2.5  
特に風速の大きい場所（高層ビル近傍の増速域等） 1.5～2.0
- 4 表の見方（例）：  
ランク1に対応する用途の場所において、日最大瞬間風速が10m/sを超過する頻度が10%（年間約37日）以下、かつ15m/sを超過する頻度が0.9%（年間約3日）以下、かつ20m/sを超過する頻度が0.08%（年間約0.3日）以下であれば、許容される風環境であるといえます。
- 5 評価は、日最大瞬間風速10m/s、15m/s、20m/sの総合評価で行います。
- 6 ランク3を超える風環境をランク外とします。

村上式評価では、日最大瞬間風速を用いて評価を行うため、実験で得られた各予測地点における平均風速をガストファクター（G.F.：突風率）により変換しました。

最大瞬間風速 = 平均風速 × G.F.

$$\text{地表面粗度区分 } \text{ のとき} : GF_{ji} = A_t \left\{ R_{ji} \left( \frac{19.8}{58.1} \right)^{0.15} \right\}^{-\alpha_t}$$

$$\text{地表面粗度区分 } \text{ のとき} : GF_{ji} = A_t \left\{ R_{ji} \left( \frac{19.8}{58.1} \right)^{0.20} \right\}^{-\alpha_t}$$

$$A_t = \left( \frac{t}{600} \right)^{-0.08}$$

$$\alpha_t = -0.065 \ln \left( \frac{t}{600} \right)$$

$GF_{ji}$  : 測定点*j*における風向*i*時のガストファクター  
 $R_{ji}$  : 測定点*j*における風向*i*時の高さ2.0mの風速比  
 $A_t, \alpha_t$  : 平均化時間600秒、評価時間*t*秒（*t*=2秒）に対応する係数

さらに、風の特性上、同一風向という前提において、地上のある地点の平均風速は、基準点とする風観測高さ相当での平均風速と一定の比（風速比）が成立するという前提条件から、日最大瞬間風速より予測地点*j*における日最大瞬間風速の超過頻度を算定しました。

$$P_j(> \hat{U}) = \sum_{i=1}^{16} D_i \cdot \exp \left[ - \left( \frac{\hat{U}}{\frac{\phi_i \times GF_{ji} \times R_{ji} - U_{min,i}}{C_i}} \right)^{K_i} \right]$$

- $P_j(> \hat{U})$  : 風速 $\hat{U}$ を超える風速の頻度 (日最大瞬間風速の超過頻度)  
 $D_i$  : 風向別出現頻度 (表 6.10-4 参照)  
 $\hat{U}$  : 日最大瞬間風速  
 $i$  : 風向  $i$  における全体補正係数 (資料編 (p.資-3.7-6) 参照)  
 $GF_{ji}$  : 予測地点  $j$  における風向  $i$  のガストファクター  
 $R_{ji}$  : 予測地点  $j$  における風向  $i$  の高さ 2.0m の風速比  
 $C_i, K_i, U_{min,i}$  : 風向  $i$  におけるワイブル係数 (表 6.10-6 参照)

### オ 防風対策

一般的に、計画建築物が完成した状態で村上式評価のランク 3 以上が対象事業実施区域内及びその周辺で確認された場合、防風効果のある常緑樹の植栽、吹き下ろしや回り込みの風を分散・回避させる効果のある構造物の新たな設置等の防風対策を検討します。

本事業では、ケース 3 として、図 6.10-9 に示すとおり、高さ 7~8m の常緑樹の植栽、タワー棟低層部への庇の設置及び北西部の一部切欠きによる防風対策を講じた実験を行いました。

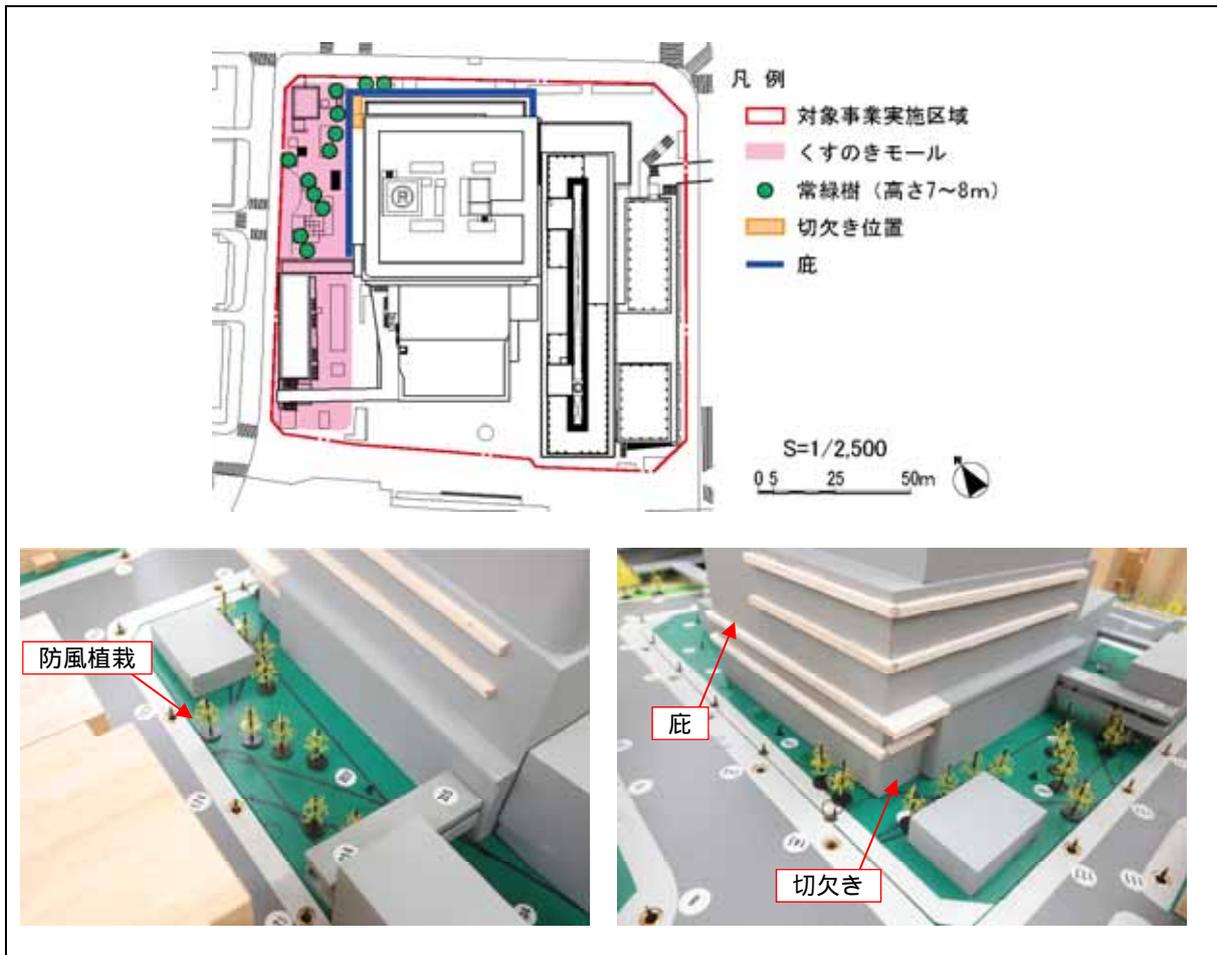


図 6.10-9 ケース 3 における防風対策の設定状況

(5) 予測結果

ケース1～3における各予測地点の風環境評価は図6.10-10(1)～(3)に、風環境評価ランク数の推移は表6.10-8に示すとおりです。

現況(ケース1)と計画建築物完成後(ケース2)の風環境評価を比較すると、対象事業実施区域外の多くの地点でランク1(住宅地の商店街、野外レストランに対応)もしくはランク2(住宅街、公園に対応)を維持できますが、対象事業実施区域の近接地においてランク3(事務所街に対応)が出現すると予測します。なお、ランク外については、出現しないと予測します。

ケース2に「(4)予測方法 オ 防風対策」で示した防風対策を講じたケース3の風環境評価は、ケース2においてランク3が出現した予測地点の付近で風環境の改善効果を得られると予測します。

風洞実験で得られた結果の詳細は、資料編(p.資3.7-8～p.資3.7-29参照)に示すとおりです。

表 6.10-8 各予測地点の風環境評価ランク数の推移

予測時期 (実験ケース)	対象事業実施区域 の内外の別	風環境評価ランク				合計
		1	2	3	外	
現況 (ケース1)	外	129	16	0	0	145
	内	2	1	0	0	3
	内外計	131	17	0	0	148
計画建築物完成後 (ケース2)	外	110	30	5	0	145
	内	10	10	0	0	20
	内外計	120	40	5	0	165
ケース2に 防風対策を実施 (ケース3)	外	110	34	1	0	145
	内	10	10	0	0	20
	内外計	120	44	1	0	165

ケース2及びケース3では、ケース1から対象事業実施区域内の計画建築物の建築範囲3地点(146～148)を削除し、計画建築物上に20地点(201～220)を追加しています。

ア 現況(ケース1)

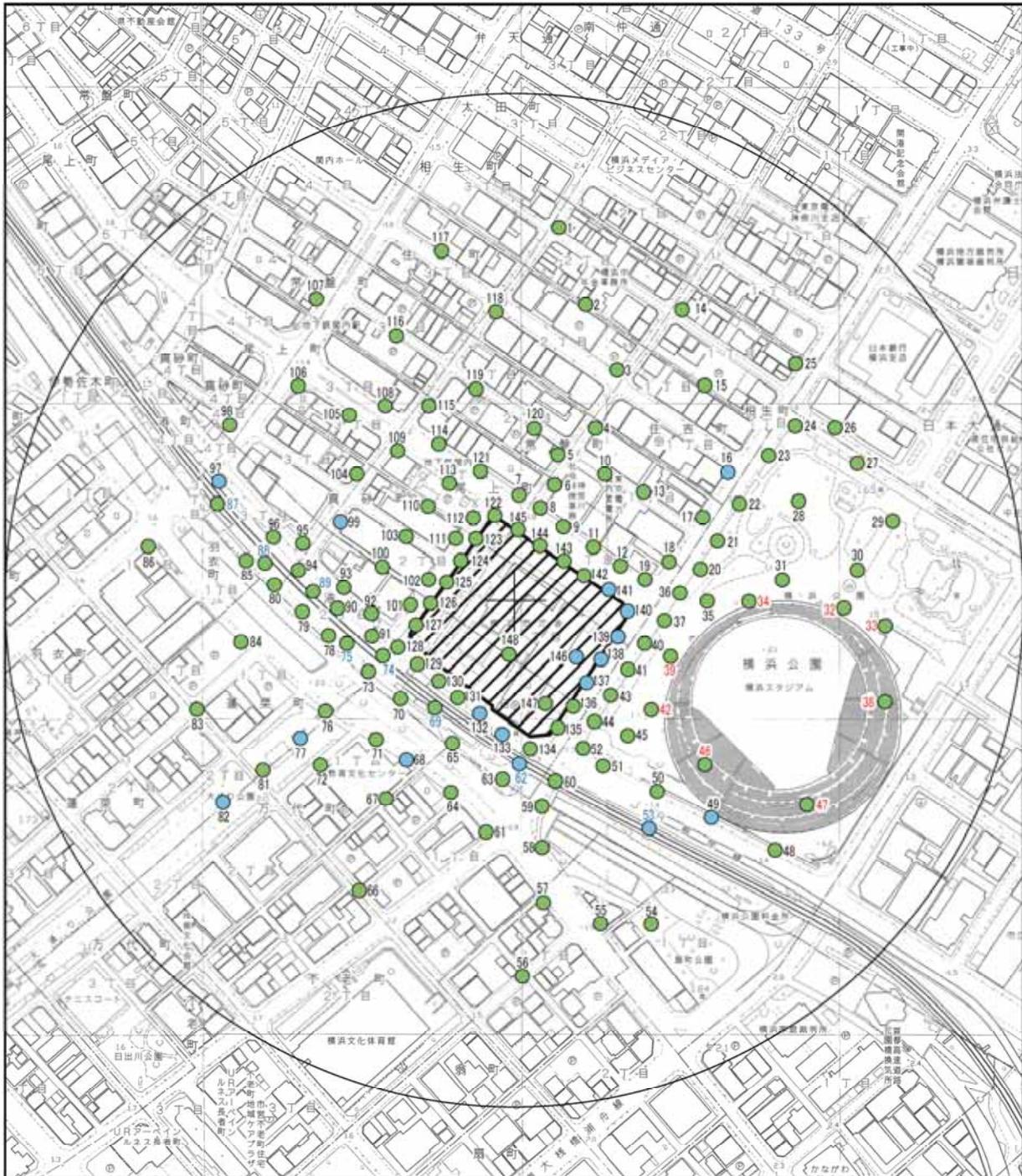
対象事業実施区域の東側及び南側の一部でランク2の風環境、その他はランク1の風環境が形成されています。

イ 計画建築物完成後(ケース2)

対象事業実施区域の西側から北側で接する道路沿道の風環境がランク1からランク2に変化し、ランク3が5地点出現します。対象事業実施区域の東側から西側の敷地境界付近は、ランク1からランク2の風環境が維持されると予測します。

ウ ケース2に防風対策を実施(ケース3)

ケース2に「(4)予測方法 オ 防風対策」で示した防風対策を講じることで、対象事業実施区域外でランク3が出現した5地点のうち、4地点はランク2に改善し、残る1地点もランク2の風環境に近づけることができると予測します。なお、ランク3が残る1地点については、総合評価の結果、ランク3となりましたが、日最大瞬間風速が10m/sを超過する頻度については、許容される値となっています(資料編(p.資3.7-27～p.資3.7-29)参照)。

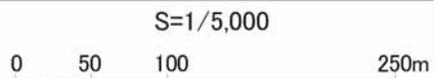


凡例

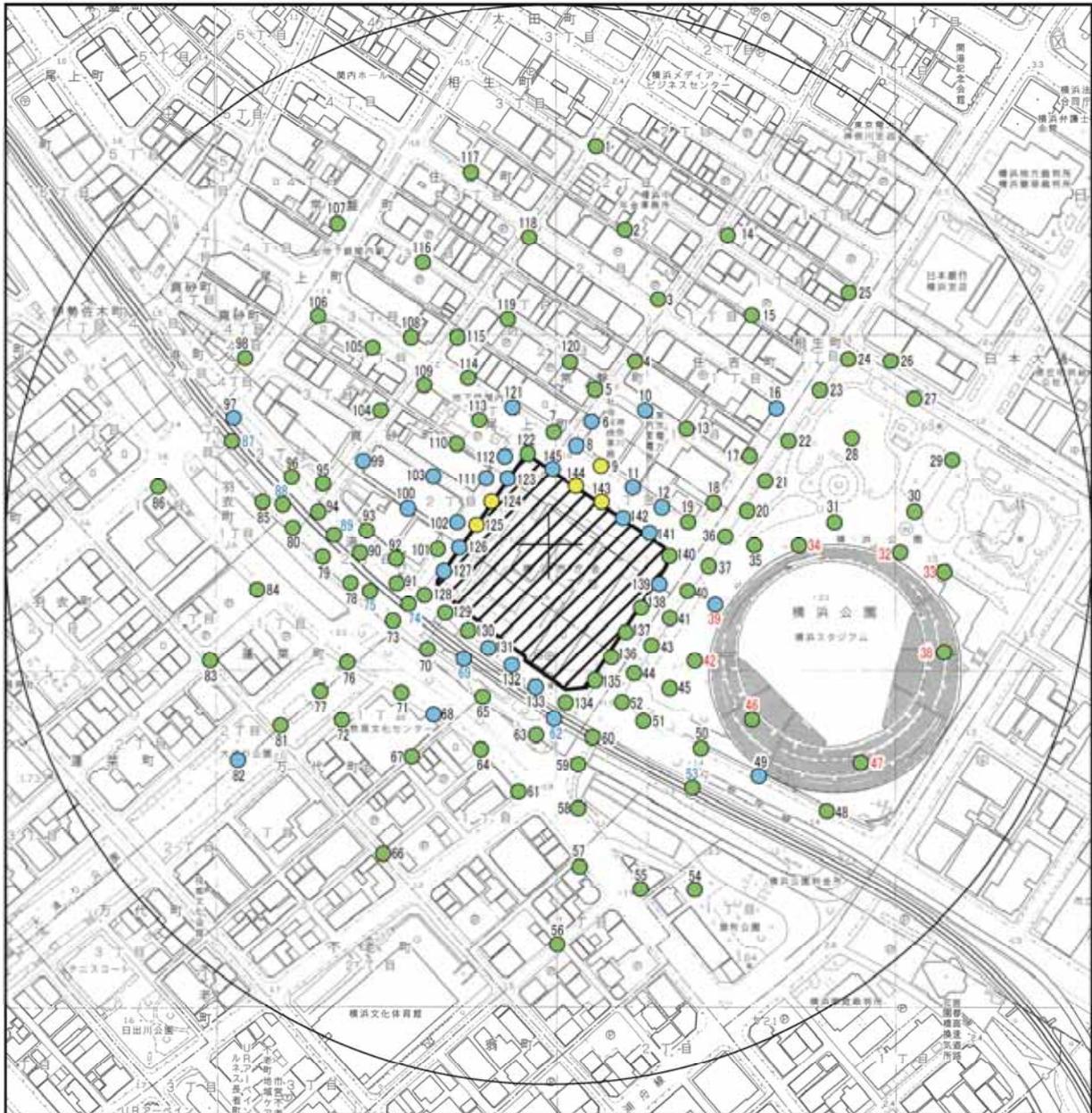
- |   |           |   |       |
|---|-----------|---|-------|
|  | 対象事業実施区域  |  | ランク 1 |
|  | 風洞実験模型化範囲 |  | ランク 2 |
|   |           |  | ランク 3 |
|   |           |  | ランク外  |

※赤字は、横浜スタジアムのデッキ上及びスタンド上の予測地点を示します。  
 青字は、JR根岸線の軌道敷およびJR根岸線内駅のホーム上に設定した予測地点を示します。

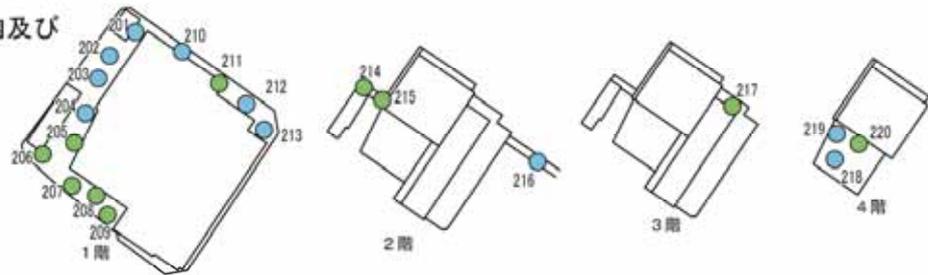
図6.10-10(1) 風環境評価(ケース1:現況)



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)



対象事業実施区域内及び  
計画建築物上



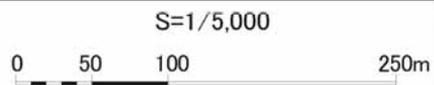
凡例

-  対象事業実施区域
-  風洞実験模型化範囲

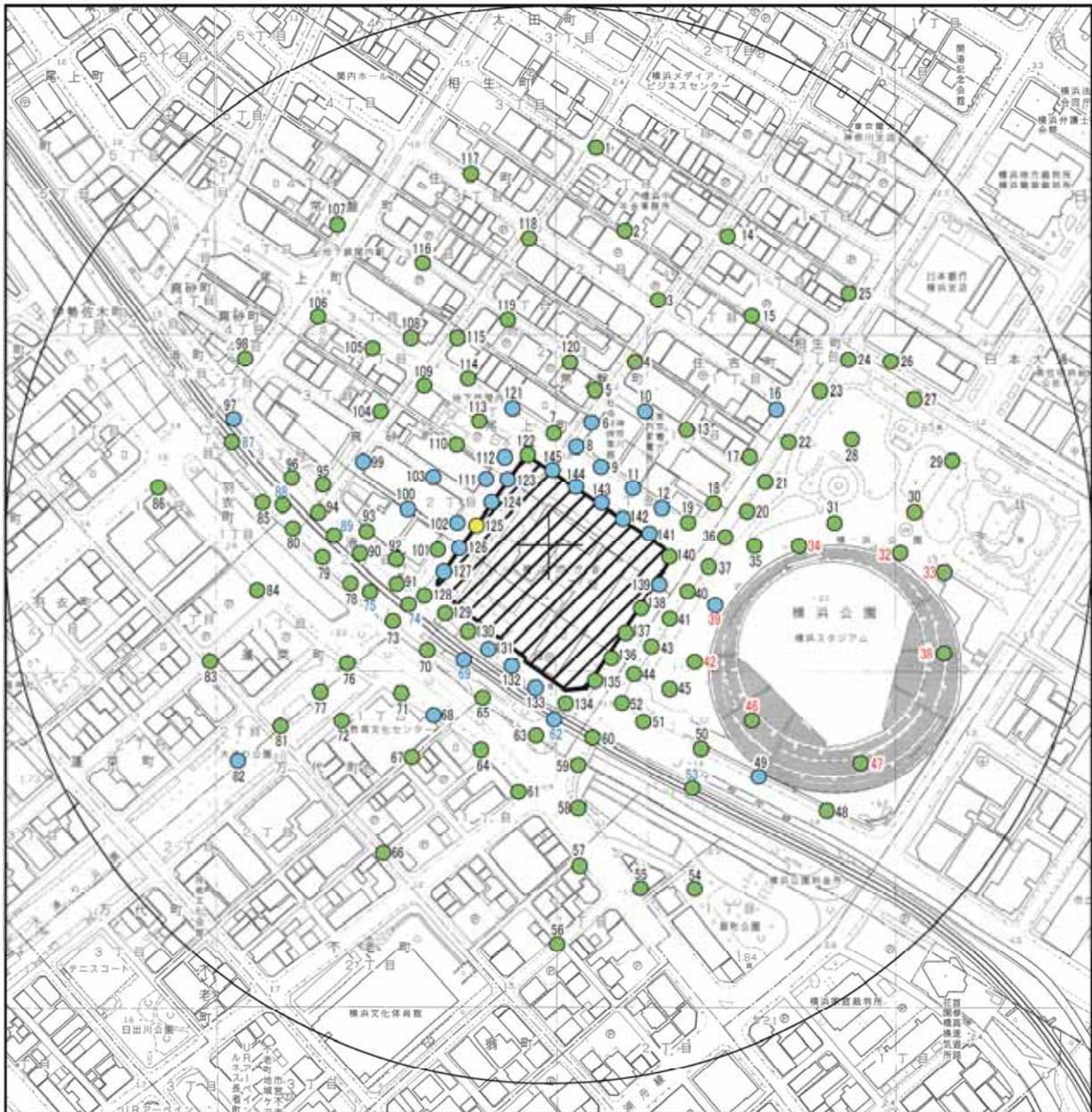
-  ランク 1
-  ランク 2
-  ランク 3
-  ランク外

※赤字は、横浜スタジアムのデッキ上及びスタンド上の予測地点を示します。  
青字は、JR根岸線の軌道敷およびJR根岸線間内駅のホーム上に設定した予測地点を示します。

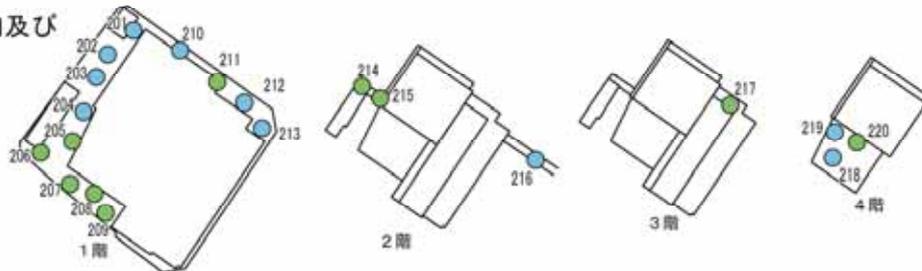
図6.10-10(2)  
風環境評価(ケース2:計画建築物完成後)



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)



対象事業実施区域内及び  
計画建築物上



### 凡例

対象事業実施区域

風洞実験模型化範囲



ランク 1



ランク 2



ランク 3



ランク外

※赤字は、横浜スタジアムのデッキ上及びスタンド上の予測地点を示します。  
青字は、JR根岸線の軌道敷およびJR根岸線内駅のホーム上に設定した予測地点を示します。

図6.10-10(3)  
風環境評価(ケース3:ケース2に防風対策を実施)

S=1/5,000

0 50 100 250m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## (6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用後の風環境改善の観点から、表 6.10-9 に示すとおり実施します。

これら環境の保全のための措置は、計画立案時から検討している建物形状に対する措置のほか、計画建築物の供用後に継続して実施する措置としました。

表 6.10-9 環境の保全のための措置（計画建築物による風環境の変化の程度）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の存在	【計画立案時】 <ul style="list-style-type: none"><li>・地上部へのタワー棟の高層部からの吹き下ろし風や回り込み風の低減を目的として、低層部を基壇形状とするほか、庇の設置及び北西部の一部切欠きを実施します。</li><li>・風環境評価結果を踏まえ、防風効果のある高さ 7~8m 程度の防風植栽（常緑樹）を整備します。</li><li>・地上部において、防風植栽の他にも四季折々の魅力を感じられる植栽を行い、これら樹木により予測結果以上の風環境の改善効果を得ていきます。</li></ul> 【工事着手前まで】 <ul style="list-style-type: none"><li>・対象事業実施区域内に残る既存樹木（常緑樹）は、現市庁舎街区のレガシー（遺産）として、また、地域のシンボルツリー群として極力現位置保存させることを検討していきます。</li></ul> 【供用後】 <ul style="list-style-type: none"><li>・防風対策が有効に効果を発揮できるよう、防風植栽を含めた全ての植栽の維持管理を適正に行います。</li><li>・強風時には見回り点検や清掃等を実施します。</li></ul>

## (7) 評価

風洞実験により、供用後は、対象事業実施区域外の多くの地点で一般的な住宅街において許容される風環境（村上市評価のランク 1 もしくは 2）が維持できませんが、対象事業実施区域の近接地においてランク 3 が出現すると予測します。この予測地点は、防風効果のある植栽を対象事業実施区域内に配置する、タワー棟低層部に庇を設置し、北西の一部を切欠きにするといった防風対策を講じることで、風環境の改善効果を得られると予測します。

ランク 3 が出現すると予測した地点及びその周辺の用途地域は商業地域であり、実際の土地利用状況も業務・商業用地であることを踏まえると、事務所街として許容される風環境であると考えます。ただし、現況に比べるとランクが悪化する予測結果であることから、本事業の実施にあたっては、防風植栽の他にも、さらに四季折々の魅力を感じられる植栽を行い、これら樹木により予測結果以上の風環境の改善効果を得られるよう努めます。

また、風洞実験において検討した防風対策が有効に効果を発揮できるよう、防風植栽を含めた全ての植栽の維持管理を適正に行うことで、風の低減効果が継続的に確保されるようにしていきます。

風環境改善のためにこのような環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「計画建築物の存在による風環境の変化が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。



## 6.11 安全（浸水）



## 6.11 安全（浸水）

対象事業実施区域は、「大岡川水系洪水浸水想定区域図(想定最大規模)」(平成30年3月、神奈川県)(図3.2-28(1)(p.3-74)参照)において浸水のおそれのある区域に指定されているほか、日降水量100mmの大雨のような極端な現象による浸水被害が各地で報告されているため、対策を検討しておく必要があると考えます。

そのため、本事業の供用後において、必要な対策等を検討するために、調査、予測、評価しました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

【計画建築物の浸水に対する安全性の確保】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域がある港町1丁目では、大雨による被災の記録はありません。対象事業実施区域周辺において近年記録された大雨による被災は、尾上町4丁目において記録された平成30年9月の台風24号によるものです。</li> <li>横浜地方気象台では、平成22年から令和元年において、日降水量が50mm以上の日数は年間で4~10日、100mm以上の日数は年間で0~3日記録されています。また、10分間降雨量の最大は、平成28年の26.0mmです。</li> <li>気象庁によると、横浜市を対象とした30年、50年、100年、200年の日降水量の確率降水量は、いずれも200mmを超える降雨量が推定されています。</li> <li>対象事業実施区域がある港町1丁目は、「大規模延焼火災の恐れが低い地域」に指定されており、広域避難場所の指定がされていません。地域防災拠点としては、横浜吉田中学校が最寄りの拠点として指定されています。</li> <li>対象事業実施区域に近い津波避難施設としては、令和2年7月1日現在、関内中央ビル(市庁舎側)が指定されています。</li> </ul>	p.6.11-4~ p.6.11-5、 p.6.11-7
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去の災害事例を踏まえ、計画建築物内での安全・安心の確保が構築されていること。</li> <li>地域防災機能の強化に貢献すること。</li> </ul>	p.6.11-9
予測結果の概要	<p>本事業では、以下に示す内容から、有事の際の計画建築物内での人の安全・安心と、計画建築物の機能を確保できるものと予測します。</p> <p>浸水に対する安全対策</p> <p>電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の9、10階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置する計画としています。また、計画建築物の地下に駐車場等を整備するため、浸水対策として防潮板や防水機能を備えた高性能シャッターの設置を検討します。</p> <p>震災(津波)に対する安全対策</p> <p>巨大地震等の発生で誘発する津波に対しても、津波により計画建築物が倒壊しないよう、計画建築物は堅固な地盤で支持させます。また、計画建築物が横浜市から津波避難施設の指定を受けられるよう、関係機関と協議、調整を行い、必要な設備や機能を充実させていきます。</p> <p>その他の安全対策</p> <p>計画建築物内に防災センターを設置するとともに、災害時には、地域防災機能の強化として、施設の一部を帰宅困難者が利用可能な一時待機場所として活用していきます。災害に強いインフラの整備としては、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備していきます。また、津波避難施設の指定に関して、検討していきます。</p>	p.6.11-11
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>巨大地震等の発生で誘発する津波により計画建築物が倒壊しないよう、計画建築物は堅固な地盤で支持させます。</li> <li>電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の9、10階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置します。</li> <li>計画建築物の地下に整備する駐車場等について、防潮板や防水機能を備えた高性能シャッターの設置を検討します。</li> <li>計画建築物内に防災センターを設置します。</li> <li>浸水時には、建物内の一部を一時避難場所として開放することを検討します。また、建物内に避難経路の明示や誘導サイン等を設置します。</li> <li>災害時には、地域防災機能の強化として、施設の一部を帰宅困難者が利用可能な一時待機場所として活用します。</li> <li>災害に強いインフラとして、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備します。</li> <li>防災等に関する計画は、横浜市を始め、関内駅周辺地区の各種開発事業者や公共交通事業者等と情報を共有していくことで、地区の防災機能の強化に寄与します。</li> </ul>	p.6.11-12
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>有事の際の計画建築物内での人の安全・安心と、計画建築物の機能を確保するための環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「過去の災害事例を踏まえ、計画建築物内での安全・安心の確保が構築されていること。」及び「地域防災機能の強化に貢献すること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.11-12

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 過去の災害等の状況
- イ 周辺の土地利用等の状況
- ウ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

調査地域は、対象事業実施区域周辺としました。

### (3) 調査時期

入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

### (4) 調査方法

#### ア 過去の災害等の状況

横浜市における大雨による過去の被災の状況及び降水量の状況について、「横浜市の災害（所在別索引）」（令和2年6月、横浜市総務局）や気象庁の観測値等の既存資料を収集・整理しました。

#### イ 周辺の土地利用等の状況

地形図、住宅地図、土地利用現況図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

なお、対象事業実施区域に近接する地域においては、一部踏査を行うことで、情報の補完を行いました。

また、災害に対する防災体制の状況については、横浜市による指定状況等を収集・整理しました。

#### ウ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「事業所における帰宅困難者対策ガイドライン」
- ・「横浜市地震被害想定調査報告書」
- ・「横浜市防災計画 震災対策編」
- ・「横浜市防災計画 風水害等対策編」
- ・「関内・関外地区活性化ビジョン」

(5) 調査結果

ア 過去の災害等の状況

(ア) 過去の被災の状況

対象事業実施区域周辺における大雨による過去の被災の状況は、表 6.11-1 に示すとおりです。

対象事業実施区域のある港町 1 丁目では、大雨による被災の記録はありません。

対象事業実施区域周辺において近年記録された大雨による被災は、尾上町 4 丁目において記録された平成 30 年 9 月の台風 24 号によるものです。

表 6.11-1 対象事業実施区域周辺における大雨による過去の被災の状況

所在	年月日	被害分類	被害種別	要因
真砂町 3 丁目	昭和 63 年 6 月 3 日	その他 <sup>注1)</sup>	その他 <sup>注2)</sup>	大雨
尾上町 1 丁目	平成 23 年 9 月 21 日	人的被害	重傷者	台風 15 号
尾上町 4 丁目	平成 30 年 9 月 30 日	非住家被害	一部破損 <sup>注3)</sup>	台風 24 号
尾上町 4 丁目	平成 30 年 9 月 30 日	その他 <sup>注1)</sup>	その他 <sup>注2)</sup>	台風 24 号
住吉町 3 丁目	平成 19 年 9 月 6 日	その他 <sup>注1)</sup>	その他 <sup>注2)</sup>	大雨洪水警報
相生町 1 丁目	平成 3 年 9 月 28 日	その他 <sup>注1)</sup>	その他 <sup>注2)</sup>	台風 19 号
相生町 2 丁目	昭和 61 年 9 月 2~3 日	その他 <sup>注1)</sup>	道路 <sup>注4)</sup>	台風 15 号
不老町 2 丁目	平成 10 年 7 月 30 日	非住家被害	浸水 <sup>注5)</sup>	大雨洪水警報
万代町 1 丁目	平成 10 年 7 月 30 日	非住家被害	浸水 <sup>注5)</sup>	大雨洪水警報
横浜公園内	昭和 63 年 6 月 3 日	人的被害	軽傷者	大雨

注 1) その他 : 人的被害、住家被害、非住家被害、田畑被害以外のもの(学校、病院、道路等)

注 2) その他 : 道路冠水による一時的な交通機能障害、単なる土砂流出でがけ崩れに計上されないもの、経度の住家被害で一部破損等に該当しないもの等

注 3) 一部破損 : 全壊及び破損に至らない程度の非住家の破損で、補修を必要とする程度のもの(ガラスが数枚破損した程度のごく小さなものは除く)

注 4) 道路 : 高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道(橋梁をのぞく)において、道路の陥没、決壊等により一般車両の通行が不能となった程度以上の被害のもの

注 5) 浸水 : 商店、事務所等の床より上に浸水したもの及び全壊・半壊には該当しないが、土砂竹林の堆積により一時的に営業することができないもの  
: 土砂流出、道路冠水、その他

資料: 「横浜市の災害(所在別索引)」(令和 2 年 6 月、横浜市総務局)

(イ) 過去の降水量の推移

対象事業実施区域に近接する横浜地方気象台における過去 10 年の年間降水量及び極端な現象<sup>注1)</sup>の状況は、表 6.11-2 に示すとおりです。

平成 22 年から令和元年において、日降水量が 50mm 以上の日数は年間で 4～10 日、100mm 以上の日数は年間で 0～3 日記録されています。また、10 分間降雨量の最大は、平成 28 年の 26.0mm です。

表 6.11-2 横浜地方気象台における過去 10 年の年間降水量及び極端な現象の状況

年	降水量の合計 (mm)	日降水量 50mm 以上の日数 (日)	日降水量 100mm 以上の日数 (日)	日降水量 の最大 (mm)	10 分間降水量 の最大 (mm)
平成 22 年	1,855.5	7	0	93.0	20.0
平成 23 年	1,557.0	9	2	139.0	20.5
平成 24 年	1,997.5	8	1	103.5	18.0
平成 25 年	1,516.5	8	1	139.5	19.0
平成 26 年	1,860.0	6	3	187.0	12.5
平成 27 年	1,836.0	6	2	142.0	15.5
平成 28 年	1,969.5	10	3	112.0	26.0
平成 29 年	1,628.5	5	2	153.0	13.0
平成 30 年	1,573.5	4	0	66.5	13.0
令和元年	1,937.0	7	3	192.5	17.5
平均	1,775.6	7.1	1.5	126.3	16.7
最大	1,997.5	9.0	3.0	187.0	20.5

資料：「過去の気象データ」（気象庁ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

なお、気象庁では、全国 51 地点における 1901～2006 年の年最大日降水量のデータから、統計的に 30 年、50 年、100 年、200 年の日降水量の確率降水量が推定されています。

横浜市を対象とした 30 年、50 年、100 年、200 年の日降水量の確率降水量は、表 6.11-3 に示すとおり、いずれも 200mm を超える降雨量が推定されています。

表 6.11-3 気象庁による日降水量の確率降水量の推定

地点	30 年 確率降水量 (mm)	50 年 確率降水量 (mm)	100 年 確率降水量 (mm)	200 年 確率降水量 (mm)
横浜	244	265	293	322

資料：「異常気象リスクマップ - 確率降水量」（気象庁ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

注 1) 極端な現象：「異常気象」<sup>注2)</sup>が 30 年に 1 回以下のかかなり稀な現象であるのに対し、日降水量 100mm の大雨等、毎年起こるような、比較的頻繁に起こる現象まで含めた気象条件を指しています。「異常気象リスクマップ」では、30 年に 1 回以下という基準に限らず、社会的影響が大きいと見られる「極端な現象」も含めて対象とされています。

注 2) 異常気象：数十年間に 1 回程度の現象、あるいは人が一生の間にまれにしか経験しない現象を指し、大雨や強風等の短時間の現象から数か月も続く干ばつ等まで含まれます。社会一般には、気象災害を起こす等社会的な影響が大きい現象を「異常気象」と呼ぶこともあります。気象庁では、原則的に、ある地点・ある時季において 30 年に 1 回以下の現象を「異常」と定義されています。

イ 周辺の土地利用等の状況

(ア) 地形、工作物の状況

対象事業実施区域周辺は、旧水面上の埋立地に位置し、標高 5m未満のほぼ平坦な地形となっています。

対象事業実施区域の東側に横浜スタジアム(建物高さ約 42m)、南西側に JR 根岸線関内駅が隣接しています。

対象事業実施区域周辺では、一部に高層の集合住宅や業務ビルが点在するものの、概ね建物高さが一様(建物高さ約 30m)な中低層建物によって市街地が形成されています。北方面には神奈川県庁や中区役所等、県・市行政機関が立地しているほか、JR 根岸線関内駅の南側では、教育文化センター跡地活用事業(図 2.2-1(3)(p.2-5 参照)として関東学院大学のキャンパス(地上 17 階建て、建物高さ 74.9m)が建設中です。

(イ) 人口の状況

対象事業実施区域のある中区の人口の状況は、表 6.11-4 及び表 6.11-5 に示すとおりです。

中区の令和 2 年の人口は 151,165 人、一世帯あたりの人員は 1.82 人、人口密度は 7,151 人/km<sup>2</sup>となっています。

平成 28 年から令和 2 年の人口等の推移を見ると、中区では、人口、世帯数ともに微増の傾向がみられます。

表 6.11-4 人口等の現況(令和 2 年)

行政区分	面積(km <sup>2</sup> )	世帯数(戸)	人口(人)	1 世帯あたり人員(人)	人口密度(人/km <sup>2</sup> )
横浜市	435.50	1,731,071	3,757,630	2.17	8,628
中区	21.14	82,891	151,165	1.82	7,151

注)令和 2 年 9 月 1 日現在

資料:「横浜市人口ニュース」(横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)

表 6.11-5 人口等の推移

行政区分		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年
横浜市	人口(人)	3,731,471	3,733,791	3,740,367	3,748,322	3,757,630
	世帯数(世帯)	1,659,808	1,673,422	1,690,463	1,710,077	1,731,071
中区	人口(人)	148,882	149,280	149,012	149,467	151,165
	世帯数(世帯)	79,381	79,927	80,233	81,146	82,891

各年 9 月 1 日現在

資料:「横浜市人口ニュース」(横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ)

(ウ) 防災体制の状況(避難場所、避難経路等)

広域避難場所は、災害対策基本法に基づき作成された「横浜市防災計画」によって定められています。広域避難場所とは大規模火災時に避難する場所であり、一時避難場所は一時的に避難して様子をみたり、広域避難場所へ避難するために地域住民が集結したりする場所です。一時避難場所については、自治会・町内会が選定することになっています。

「中区防災計画 震災対策編」(平成 30 年 11 月、横浜市中区役所)によると、対象事業実施区域のある港町 1 丁目は、大規模な延焼火災の発生する可能性が極めて低い「大規模延焼火災の恐れが低い地域」に指定されており、広域避難場所の指定がされていません。一方で、地震等で家が倒壊・消失した場合等、一定期間避難生活をおくることになる地域防災拠点としては、横浜吉田中学校(図 3.2-14 (p.3-32) の No.65 参照)が最寄りの地域防災拠点として指定されています。

横浜市では、市民が災害時に情報の意味を直感的に理解し、避難行動を容易にとれるよう、水害・土砂災害の避難情報を 5 段階の「警戒レベル」を用いて提供するとともに、とるべき行動を明確化しています。また、緊急速報メール、防災情報 E メール、ツイッター等の配信手段により、「警戒レベル」及び「とるべき行動」等を明記して避難情報等を配信しています。

また、平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災の教訓を踏まえ、今後いつ発生するかわからない津波災害から市民の安全を確保するため、原則として、津波警報または大津波警報が発表された場合に避難指示が発令されます(気象庁からの情報や津波の到達状況等から、津波注意報が発表された場合でも避難指示を発令する場合があります。)。対象事業実施区域に近い津波避難施設としては、令和 2 年 7 月 1 日現在、関内中央ビル(市庁舎側)が指定されています。

ウ 関係法令・計画等

(ア)「事業所における帰宅困難者対策ガイドライン」

(平成 24 年 9 月、首都直下地震帰宅困難者等対策協議会)

このガイドラインは、首都直下地震の発生時に公共交通機関が運行停止等に陥り、帰宅困難者の一斉帰宅に伴う混乱を回避するとともに、企業等が従業員らの安全の確保や対策を適切に行うための参考となる手順等が示されています。

(イ)「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成 24 年 10 月、横浜市)

国は、東北地方太平洋沖地震の教訓を踏まえ、「防災基本計画」(令和 2 年 5 月、中央防災会議)において、「あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震・津波を想定し、対策を推進する」ことを規定しました。この規定を受け、横浜市では、最大クラスの地震・津波による被害の状況を想定するため、平成 17 年 3 月に作成していた本報告書の地震被害想定について、学識経験者やライフライン事業者等の専門家を交えた横浜市地震被害想定専門委員会を設置して、抜本的な見直しが行われました。

この報告書では、想定地震による地盤災害、建物被害、人的被害、火災被害、ライフライン施設被害、交通施設被害に加えて津波浸水による被害想定が予測されています。

津波浸水による被害想定にあたっては、強い揺れや液状化によって堤防が損傷する可能性を考慮し、堤防を考慮しない前提で予測されています。津波浸水深 1m 以上の地域にいる人を津波影響人口とした場合、表 6.11-6 に示す市民が津波による影響を受けると予測されています。対象事業実施区域周辺の津波浸水深は、0.0m~2.0m になると想定されています。

なお、市民の避難意識に基づいた避難行動の差によって、影響は大きく異なるとまとめられており、今後、防災意識の高揚・避難訓練の実施、津波避難ビルの指定、津波標識の設置等の実施により被災の程度を減少させていく必要があるとされています。

表 6.11-6 津波浸水深 1m 以上の被災を受けた場合の人的被害及び建物被害

	被害区分		元禄型 関東地震	東京湾 北部地震	南海トラフ 巨大地震	慶長型地震
	被災 人口	想定発生時間				
人的被害 (人)	被災 人口	5 時	3,199	71	20,948	66,267
		12 時	7,285	84	41,288	131,891
		18 時	6,021	70	33,825	106,192
建物被害 (棟)	全壊		11	0	19	412
	半壊		2,761	212	15,496	26,635

建物被害の全壊、半壊の判別は、下記のとおりです。

木造建物：浸水深が 2.0m 以上の場合全壊、0.5~2.0 未満の場合は半壊

非木造建物：全壊の想定はない、0.5m 以上の場合は半壊

資料：「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成 24 年 10 月、横浜市)

(ウ)「横浜市防災計画 震災対策編」(令和2年1月、横浜市総務局)及び

「横浜市防災計画 風水害等対策編」(令和2年1月、横浜市総務)

この計画は、「災害対策基本法」(昭和36年11月、法律第223号)の第42条の規定に基づき、横浜市における災害に対処するための基本的かつ総合的な計画として、横浜市防災会議が策定する地域防災計画であり、災害の種類に応じて「震災対策編」、「風水害等対策編」、「都市災害対策編」の3編で構成されています。

このうち、「震災対策編」及び「風水害等対策編」は、横浜地域における風水害等や震災による被害の予防、応急対策及び復旧・復興対策を実施することにより、市民の生命、身体及び財産を保護することを目的とし、横浜市、指定地方行政機関、警察、自衛隊、指定公共機関、指定地方公共機関等の防災機関が、その有する全機能を有効に発揮して、人命を守ることを最優先とした「被害を出さない地域・社会の実現」が目標とされています。

「風水害等対策編」において、横浜市の計画高潮潮位は T.P. + 2.2m ~ T.P.+2.7m とされています。

(エ)「関内・関外地区活性化ビジョン」

(令和2年3月、横浜市 関内・関外地区活性化協議会)

「関内・関外地区活性化ビジョンは」、地域・事業者・行政等が市庁舎移転後の関内・関外地区の活性化に取り組むにあたり共有すべき方向性を、関内・関外地区活性化協議会と横浜市が協力してとりまとめたものです。

安全・安心を担保する消防体制の充実、防災の取組等の推進として、都心臨海部全体の活性化に伴い増加する消防・救急需要に対し、適切な対策を講じること、防災上の観点から、災害時の救援活動や応急復旧を速やかに実施できるよう、横浜市無電柱化推進計画を推進すること、老朽建物の建て替え等の促進、耐震診断及び耐震改修を支援し、建物の耐震化を促進することとされています。

## 2 環境保全目標の設定

安全(浸水)に係る環境保全目標は、表 6.11-7 に示すとおり設定しました。

表 6.11-7 環境保全目標(安全(浸水))

区分	環境保全目標
【供用後】 建物の存在	・過去の災害事例を踏まえ、計画建築物内での安全・安心の確保が構築されていること。 ・地域防災機能の強化に貢献すること。

### 3 予測及び評価等

#### (1) 予測項目

予測項目は、計画建築物の浸水に対する安全性の確保としました。

#### (2) 予測地域・地点

予測地域は、計画建築物内及び計画建築物外周としました。

#### (3) 予測時期

予測時期は、計画建築物の竣工後としました。

#### (4) 予測方法

横浜市による巨大地震等の発生で誘発する津波想定の内容、調査により判明した過去の浸水状況や気象状況等を踏まえ、本事業の浸水対策とその効果を明らかにし、定性的に予測しました。

#### (5) 予測条件

本事業では、電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の9、10階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置する計画としています。

また、計画建築物の地下に整備する駐車場等については、浸水対策として防潮板や防水機能を備えた高機能シャッターの設置を検討します。

さらに、津波避難施設の指定に関して、検討していきます。

## (6) 予測結果

本事業では、以下に示す内容から、有事の際の計画建築物内での人の安全・安心と、計画建築物の機能は確保できるものと予測します。

### ア 浸水に対する安全対策

気象庁によると、30年、50年、100年、200年の日降水量の確率降水量として、横浜市ではいずれも200mmを超える降水量が推定されています。また、平成22年から令和元年までの横浜地方気象台における日降水量が50mm以上の日数は年間で4~10日、100mm以上の日数は年間で0~3日、10分間降雨量の最大は平成28年に26.0mmが記録されています。

さらに、横浜市の計画高潮潮位はT.P.+2.2m~T.P.+2.7mとされています。

また、対象事業実施区域の一部は、「大岡川水系洪水浸水想定区域図(想定最大規模)」(平成30年3月、神奈川県)において浸水のおそれのある区域に指定されています。

そのため、本事業では、電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の9、10階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置する計画としています。また、計画建築物の地下に駐車場等を整備するため、浸水対策として防潮板や防水機能を備えた高機能シャッターの設置を検討します。

### イ 震災(津波)に対する安全対策

「神奈川県津波浸水想定図」(平成27年3月、神奈川県)によると、関内地区は、地震時の津波による浸水深が1.0m以上2.0m未満の浸水が生じる可能性があるとしてされています。

本事業では、巨大地震等の発生で誘発する津波に対しても、津波により計画建築物が倒壊しないよう、計画建築物は堅固な地盤で支持させます。また、計画建築物が横浜市から津波避難施設の指定を受けられるよう、関係機関と協議、調整を行い、必要な設備や機能を充実させていきます。

### ウ その他の安全対策

本事業においては、計画建築物内に防災センターを設置するとともに、災害時には、地域防災機能の強化として、施設の一部を帰宅困難者が利用可能な一時待機場所として活用していきます。災害に強いインフラの整備としては、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備していきます。

施設運営にあたっては、災害時の避難・誘導マニュアルを検討・策定し、防災イベントや防災訓練を定期的に行うことで、避難・誘導手順、滞留者や帰宅困難者への対応手順等の情報共有をしていきます。

これら防災等に関する計画は、横浜市を始め、関内駅周辺地区の各種開発事業者や公共交通事業者等と情報を共有していくことで、地区の防災機能の強化に寄与していきます。

(7) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、本事業の実施による浸水に対する安全性を確保するため、表 6.11-8 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時から講じていきます。

表 6.11-8 環境の保全のための措置（計画建築物の浸水に対する安全性の確保）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の存在	<ul style="list-style-type: none"><li>・巨大地震等の発生で誘発する津波により計画建築物が倒壊しないよう、計画建築物は堅固な地盤で支持させます。</li><li>・電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の 9、10 階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置します。</li><li>・計画建築物の地下に整備する駐車場等について、防潮板や防水機能を備えた高機能シャッターの設置を検討します。</li><li>・計画建築物内に防災センターを設置します。</li><li>・浸水時には、建物内の一部を一時避難場所として開放することを検討します。また、建物内に避難経路の明示や誘導サイン等を設置します。</li><li>・災害時には、地域防災機能の強化として、施設の一部を帰宅困難者が利用可能な一時待機場所として活用します。</li><li>・災害に強いインフラとして、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備します。</li><li>・防災等に関する計画は、横浜市を始め、関内駅周辺地区の各種開発事業者や公共交通事業者等と情報を共有していくことで、地区の防災機能の強化に寄与します。</li></ul>

(8) 評価

本事業では、過去の極端な現象の状況や震災等の経験を踏まえ、電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の 9、10 階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置し、計画建築物の地下に整備する駐車場等については防潮板や防水機能を備えた高機能シャッターの設置を検討するなど、計画建築物への浸水防止対策を図っていきます。

そのほか、表 6.11-8 に示した環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「過去の災害事例を踏まえ、計画建築物内での安全・安心の確保が構築されていること。」及び「地域防災機能の強化に貢献すること。」は達成されるものと考えます。

## 6.12 地域社会（交通混雑・歩行者の安全）



## 6.12 地域社会（交通混雑・歩行者の安全）

本事業の実施により、工事中は工事用車両の走行、供用後は建物の供用及び関連車両の走行が、周辺の主要道路等での交通流や歩行者の安全に影響を及ぼすおそれがあります。

そのため、本事業の工事期間中及び供用後の自動車及び歩行者に対する影響を把握するために、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査を実施した7交差点の24時間断面交通量は最大で平日は地点2（羽衣町交差点）のC断面で23,416台/24hでした。休日は地点2（羽衣町交差点）のC断面で17,869台/24hでした。</li> <li>ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点2（羽衣町交差点）が最大であり、平日は2,488台/h、休日は2,228台/hでした。</li> <li>現況で交差点処理が困難（交差点需要率&gt;0.9、車線混雑度&gt;1.0）になっている交差点はありません。</li> <li>工事用車両の主な走行ルートは、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています。</li> </ul>	p.6.12-17～ p.6.12-24、 p.6.12-29～ p.6.12-30
環境保全目標	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者等の安全な通行が確保されること。</li> </ul>	p.6.12-31
予測結果の概要	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事中交通量による交差点需要率は、最大で0.373となりますが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。</li> <li>車線混雑度については、全ての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。</li> <li>工事中基礎交通量に対する工事中交通量の交差点需要率及び車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、工事による各交差点への影響は小さいと考えます。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業では、工事用車両が入り出る時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めるほか、対象事業実施区域外周では、必要に応じて案内板や仮設歩道を設け、安全で円滑な歩行空間を確保する計画です。また、「工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン」を参考にして、歩行者に対するバリアフリーの推進に努めることとしています。</li> <li>対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況及び施工時の対策により、歩行者等の安全は確保されるものと予測します。</li> </ul>	p.6.12-34～ p.6.12-36

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全（続き）】

	結果等の概要	参照頁
環境の保全 のための措置 の概要	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</li> <li>・土曜日や祝日ならびにプロ野球開催日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や台数の調整に努めます。</li> <li>・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、対象事業実施区域周辺での路上駐車を防止します。</li> <li>・対象事業実施区域周辺において他の事業の工事が実施される場合は、必要に応じて関係者間での情報共有、工事内容の調整等に努めます。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。</li> <li>・使用する工事用車両出入口の箇所数は、工事の進捗、作業内容、施工範囲等に応じて必要最小限となるように調整します。</li> <li>・対象事業実施区域外周では、必要に応じて案内板や仮設歩道を設け、交通誘導員を配置するなど、安全で円滑な歩行空間を確保します。</li> <li>・「工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン」を参考にして、歩行者に対するバリアフリーの推進に努めます。</li> <li>・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、規制速度、走行ルート of 厳守を徹底します。</li> </ul>	p.6.12-37
評価	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、工事中においては、交通混雑への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、工事中においては、歩行者の安全への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.12-38

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査を実施した7交差点の24時間断面交通量は最大で平日は地点2（羽衣町交差点）のC断面で23,416台/24hでした。休日は地点2（羽衣町交差点）のC断面で17,869台/24hでした。</li> <li>ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点2（羽衣町交差点）が最大であり、平日は2,488台/h、休日は2,228台/hでした。</li> <li>現況で交差点処理が困難（交差点需要率が0.9超、車線混雑度が1.0超）になっている交差点はありません。</li> <li>関連車両の主な走行ルートでは、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています。</li> </ul>	p.6.12-17～ p.6.12-24、 p.6.12-29～ p.6.12-30
環境保全目標	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者等の安全な通行が確保されること。</li> </ul>	p.6.12-31
予測結果の概要	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>将来交通量による交差点需要率は、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。</li> <li>車線混雑度については、全ての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。</li> <li>将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は僅かであり、関連車両の走行による周辺への影響は小さいと考えます。</li> <li>将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度は、最大で0.459増加すると予測します。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業では、市道関内本牧線第7002号線に面した関連車両出入口と歩行者動線が交錯するため、関連車両出入口には適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。横浜公園のイベント開催時には、より歩行者の安全への配慮を徹底します。</li> <li>本事業では、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画としており、市道関内本牧線第7002号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。</li> <li>対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況、歩行者の安全への配慮等により、歩行者等の安全は確保されるものと予測します。</li> </ul>	p.6.12-42 ～ p.6.12-44

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

【関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全（続き）】

	結果等の概要	参照頁
環境の保全 のための措置 の概要	<p>交通混雑</p> <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例及び関内駅周辺地区駐車場整備ルールの附置義務に基づく必要台数（隔地駐車場を含む）を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。</li> <li>・対象事業実施区域内の駐車場へのアプローチ道は、十分な待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。</li> <li>・車線混雑度が大きくなると予測した地点4（不老町交差点）のB断面の右折車線については、十分な滞留長を確保するための車線改良に向けて道路管理者等の関係機関と協議していきます。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関を利用させていきます。</li> <li>・施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、関内駅周辺地区への自動車交通の集中の低減に努めます。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。</li> <li>・関連車両出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っていきます。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連車両出入口付近は適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。</li> <li>・関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。</li> <li>・横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に積極的に協力していきます。</li> <li>・本事業のLVA棟でのイベント開催と対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催が重複する場合は、これらのイベントによる対象事業実施区域及びその周辺における歩行者の増加を考慮した誘導対策を講じます。</li> </ul>	p.6.12-45
評価	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.12-46

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 【建物の供用に伴う歩行者の交通混雑】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日で最も歩行者交通量（自転車除く）が多い歩行者ルートは、地点④（関内駅南口から横浜スタジアム方面へ抜けるルート）の16,615人/12hであり、ピーク時間帯の歩行者交通量は2,590人/hでした。</li> <li>平日で最も歩行者交通量（自転車除く）が多い歩行者ルートは、地点④（関内駅南口から横浜スタジアム方面へ抜けるルート）の12,119人/12hであり、ピーク時間帯の歩行者交通量は1,456人/hでした。</li> <li>調査を行った全ての断面でサービス水準はAと判定されました。</li> </ul>	p.6.12-25～ p.6.12-27
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</li> </ul>	p.6.12-31
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての予測地点で、自由歩行が可能とされる歩行者サービス水準Aが確保されると予測します。</li> <li>地点①、④、⑤のピーク時間帯は、横浜スタジアムのイベント開催の影響を受ける可能性があります。現況でも歩行のための有効幅員に余裕があるため、本事業の建物の供用に伴う歩行者の交通混雑は現況と同様のサービス水準が確保できると考えます。</li> <li>本事業では、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画としており、市道関内本牧線第7002号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。</li> </ul>	p.6.12-50
環境の保全のための措置の概要	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。</li> <li>駅前広場等の広場空間や計画建築物の東側1階レベル外周に歩道状空道を整備します。</li> <li>関内地区の回遊性の向上に寄与するため、2階レベルの歩行者動線として計画建築物2階の東側を横浜市によって整備されるデッキに接続し、横浜公園（横浜スタジアム）へのアクセスを確保します。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関連車両出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車利用者に対し、自動車走行の注意喚起を行っていきます。</li> <li>関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。</li> <li>横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に積極的に協力していきます。</li> <li>本事業のLVA棟でのイベント開催と対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催が重複する場合は、これらのイベントによる対象事業実施区域及びその周辺における歩行者の増加を考慮した誘導対策を講じます。</li> </ul>	p.6.12-51
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、計画立案時や供用後において、歩行者による交通混雑の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.12-51

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 日常生活圏等の状況
- イ 地域交通の状況
- ウ 歩行者の状況

### (2) 調査地域・地点

- ア 日常生活圏等の状況

調査地域は、対象事業実施区域周辺としました。

- イ 地域交通及び歩行者の状況

(ア) 主要な交通経路及び自動車交通量の状況並びに歩行者の状況

主要な交通経路の状況については、対象事業実施区域周辺としました。

自動車交通量の状況等については、工事用車両及び関連車両の走行が予想される主要交差点として、図 6.12-1 及び図 6.12-2(1)～(4)に示す信号交差点 7ヶ所（地点 1～7）としました。

また、歩行者の状況については、歩行者等の利用が予想される主要な歩道・歩行空間として、図 6.12-3 及び図 6.12-4 に示す 5 地点（地点①～⑤）としました。

(イ) 交通安全対策の状況

交通安全対策等の把握については、尾上町交差点（地点 1）から横浜スタジアム前交差点（地点 6）までの市道関内本牧線第 7002 号線沿道付近、羽衣町交差点（地点 2）から不老町交差点（地点 4）までの市道伊勢佐木第 82 号線沿道付近、一般国道 16 号沿道付近、市道新港第 78 号線沿道付近、市道日本大通第 7100 号線沿道付近としました。

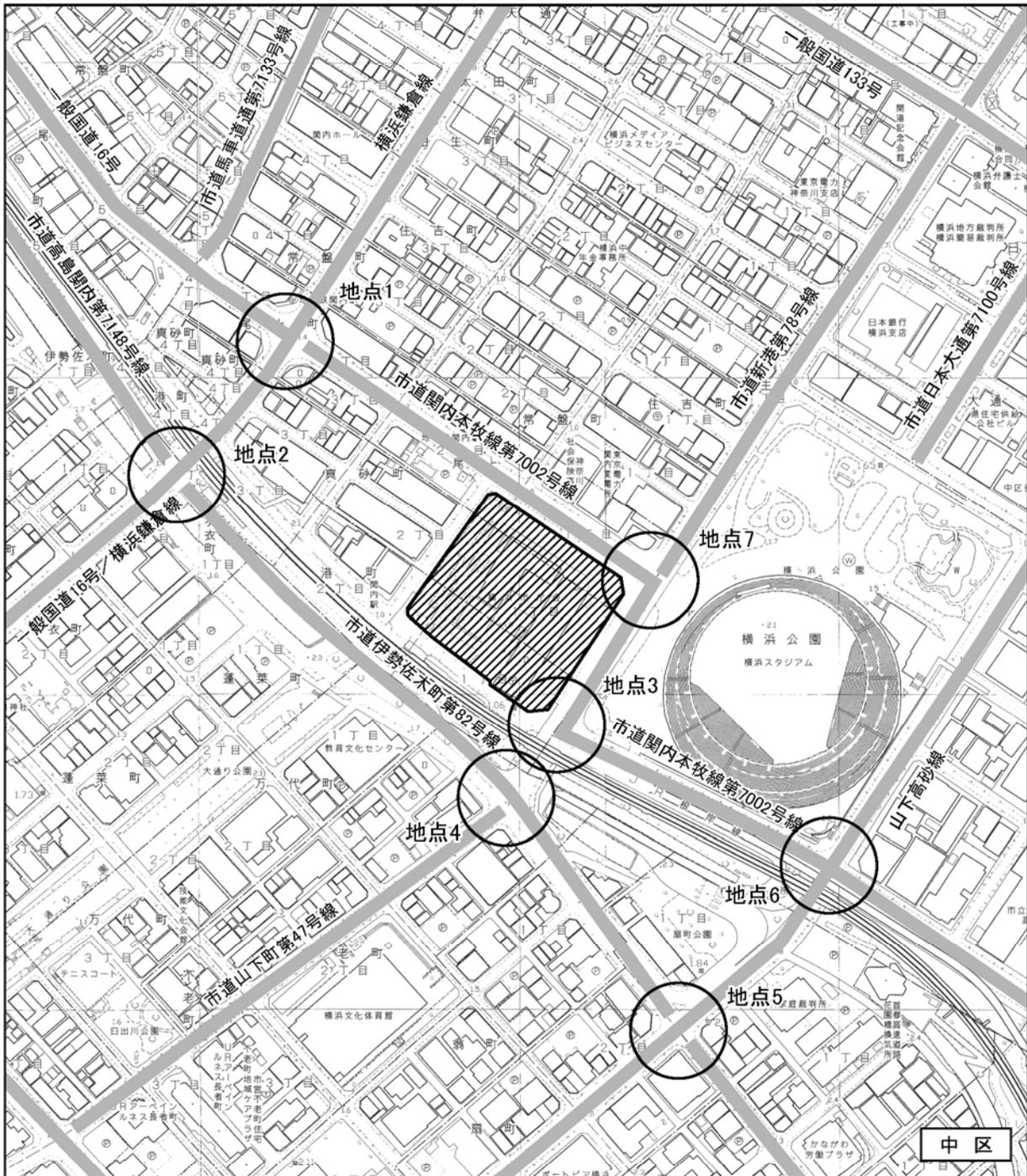
### (3) 調査時期

既存資料調査は、入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

現地調査の調査実施日時は、表 6.12-1 に示す日時で実施しました。

表 6.12-1 調査実施日時

調査項目		調査日時
自動車交通量 渋滞長 信号現示	地点 1～7	令和 2 年 1 月 23 日（木）7 時～24 日（金）7 時 令和 2 年 1 月 26 日（日）7 時～27 日（月）7 時
歩行者の状況	地点①～⑤	令和 2 年 1 月 23 日（木）6 時～22 時 令和 2 年 1 月 26 日（日）6 時～22 時
交通安全対策の状況		令和 2 年 1 月 23 日（木）～24 日（金） 令和 2 年 1 月 26 日（日）～27 日（月）



凡例



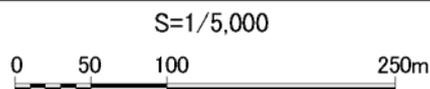
対象事業実施区域



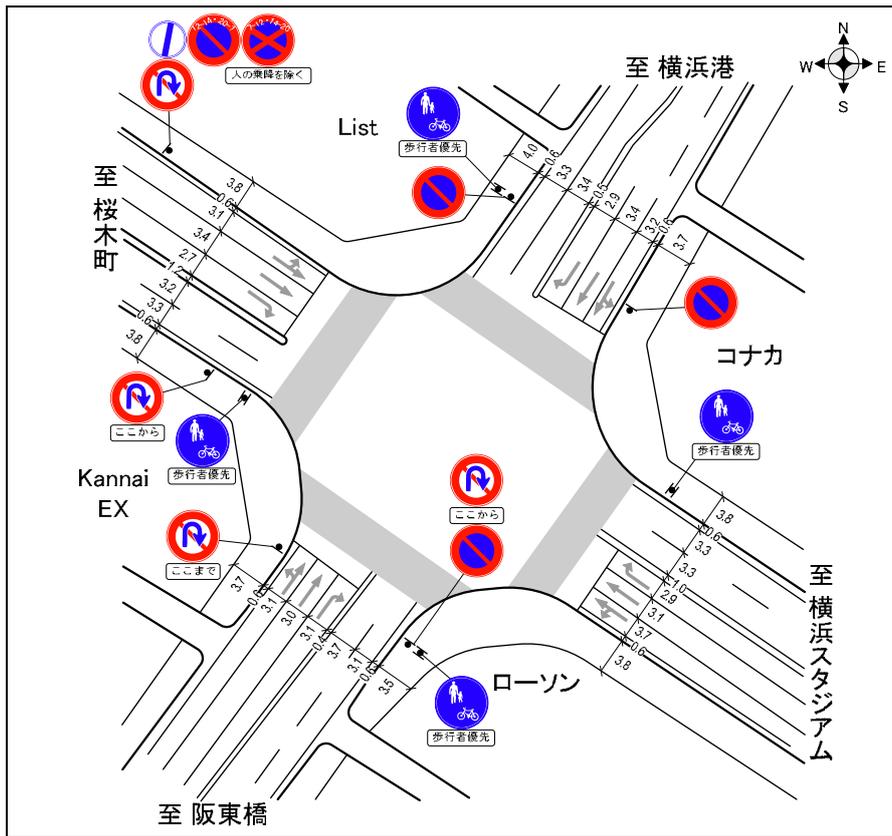
自動車交通量等調査地点

- 地点1：尾上町交差点
- 地点2：羽衣町交差点
- 地点3：関内駅南口交差点
- 地点4：不老町交差点
- 地点5：扇町一丁目交差点
- 地点6：横浜スタジアム前交差点
- 地点7：ハマスタ入口交差点

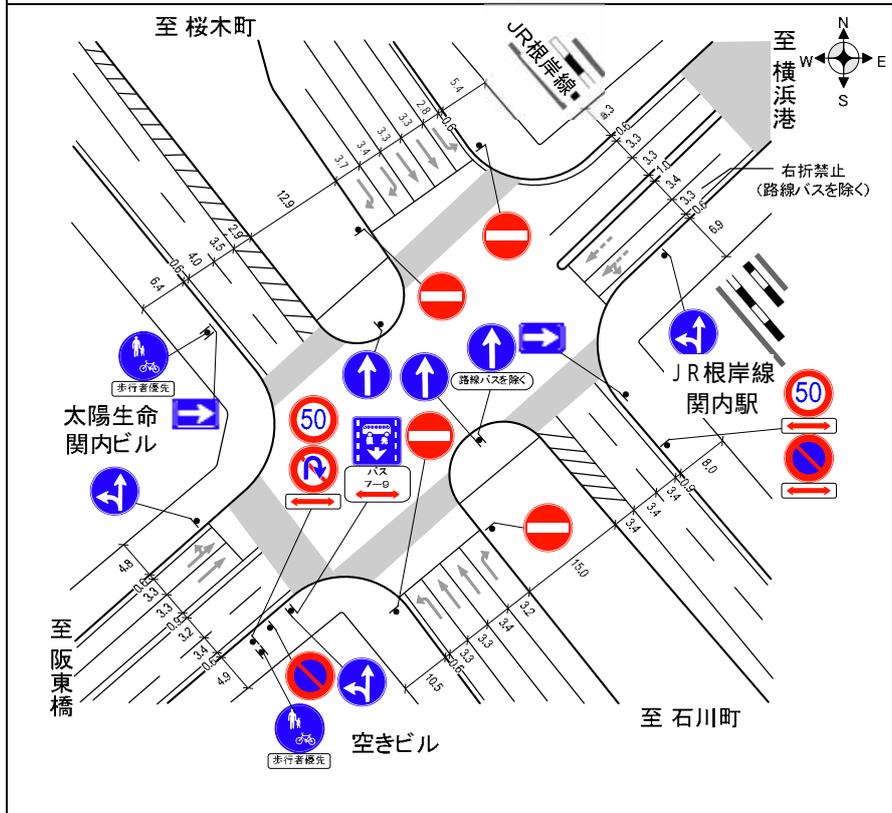
図6.12-1 自動車交通量等調査地点図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

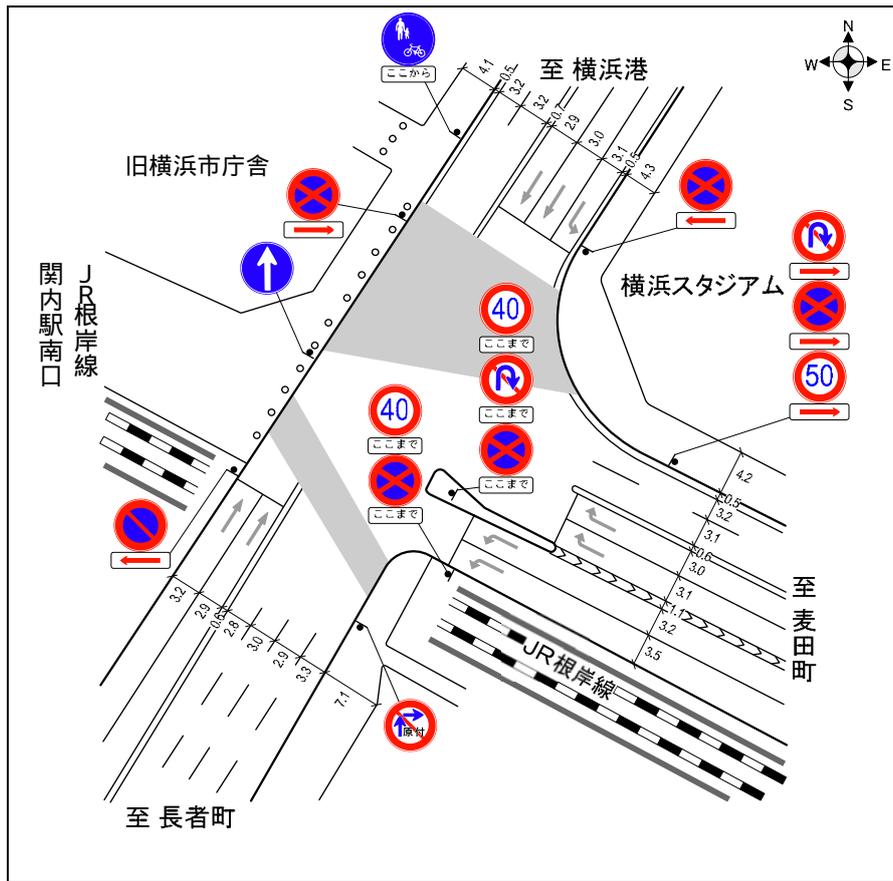


地点1 尾上町交差点

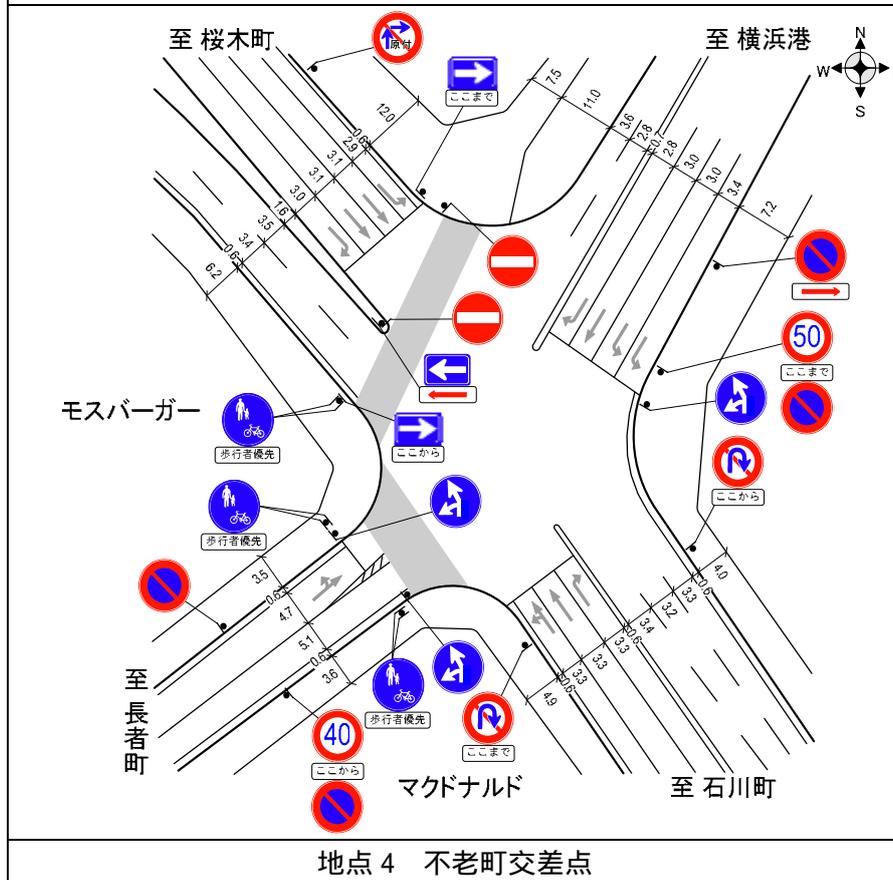


地点2 羽衣町交差点

図 6.12-2(1) 自動車交通量等調査地点の交差点形状

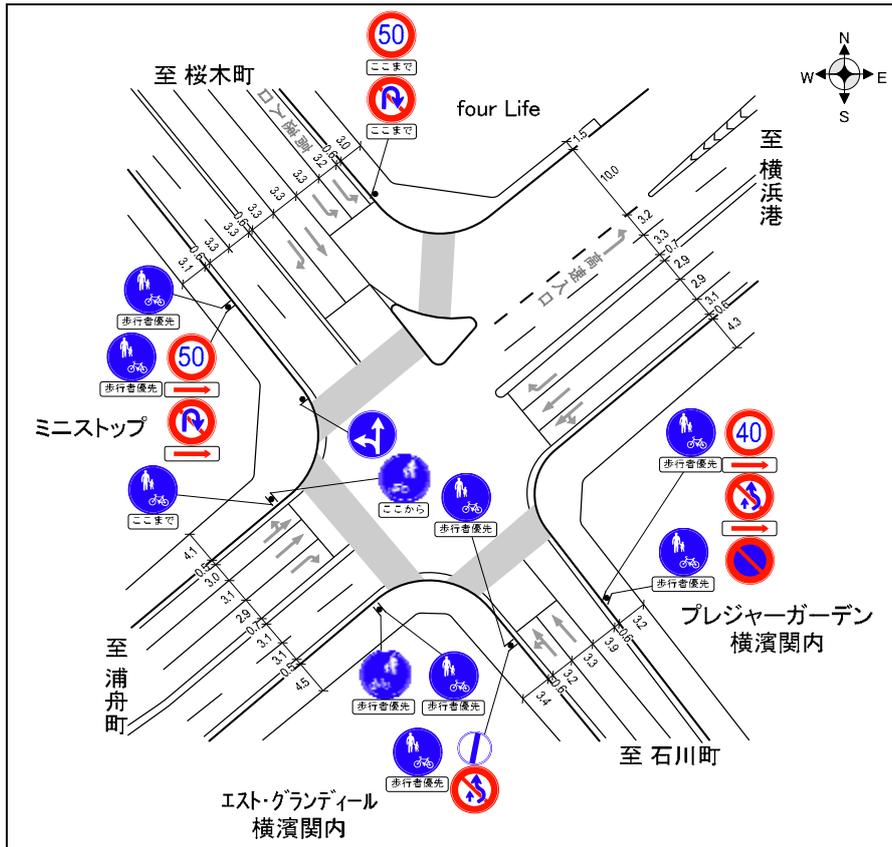


地点3 関内駅南口交差点

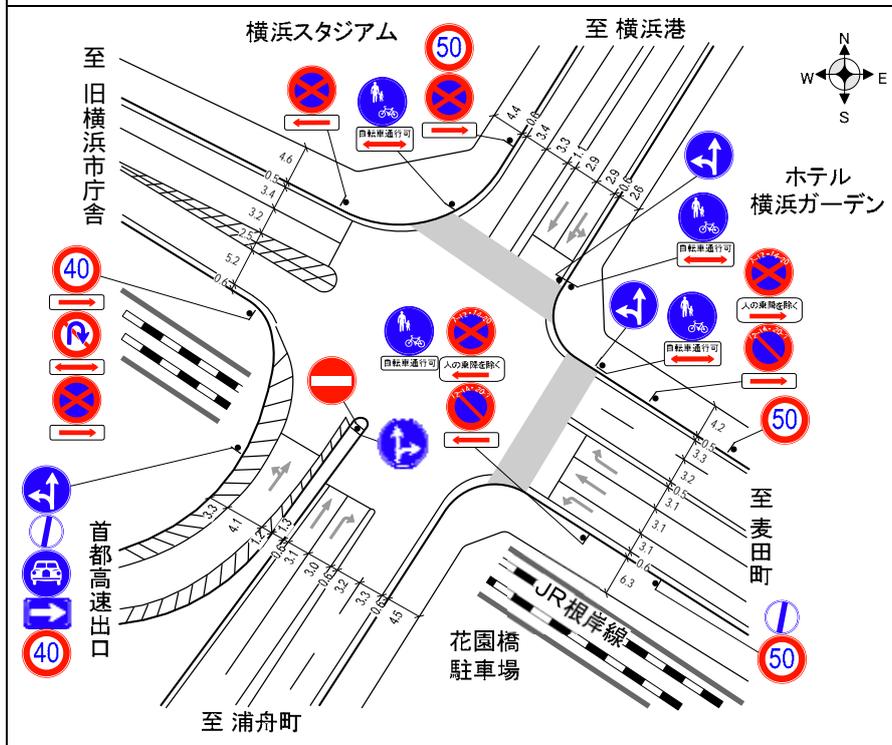


地点4 不老町交差点

図 6.12-2(2) 自動車交通量等調査地点の交差点形状



地点5 扇町一丁目交差点



地点6 横浜スタジアム前交差点

図 6.12-2(3) 自動車交通量等調査地点の交差点形状

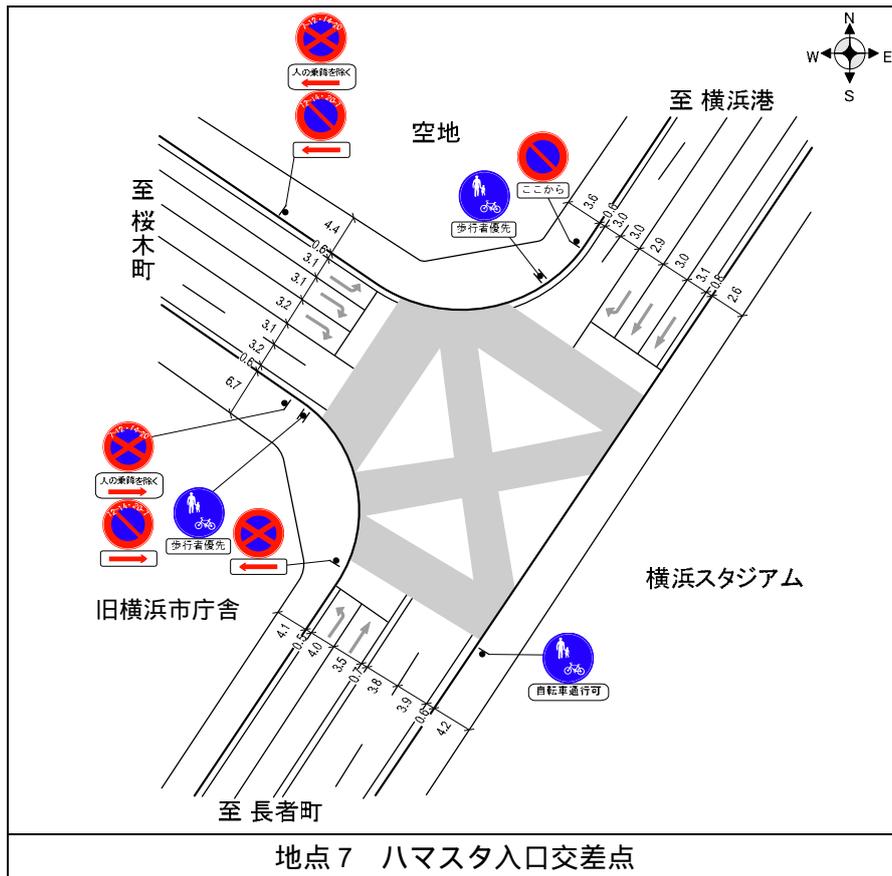
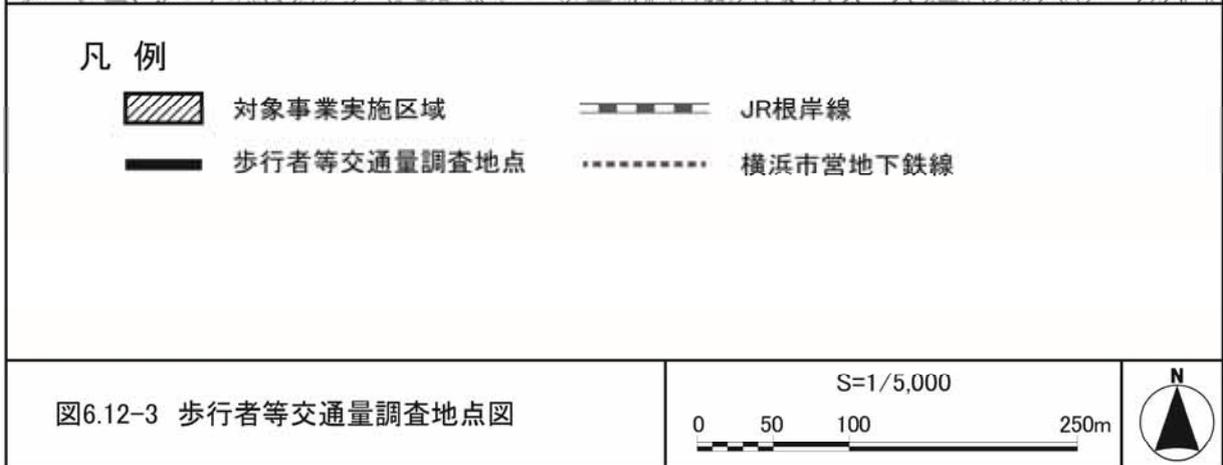


図 6.12-2(4) 自動車交通量等調査地点の交差点形状



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

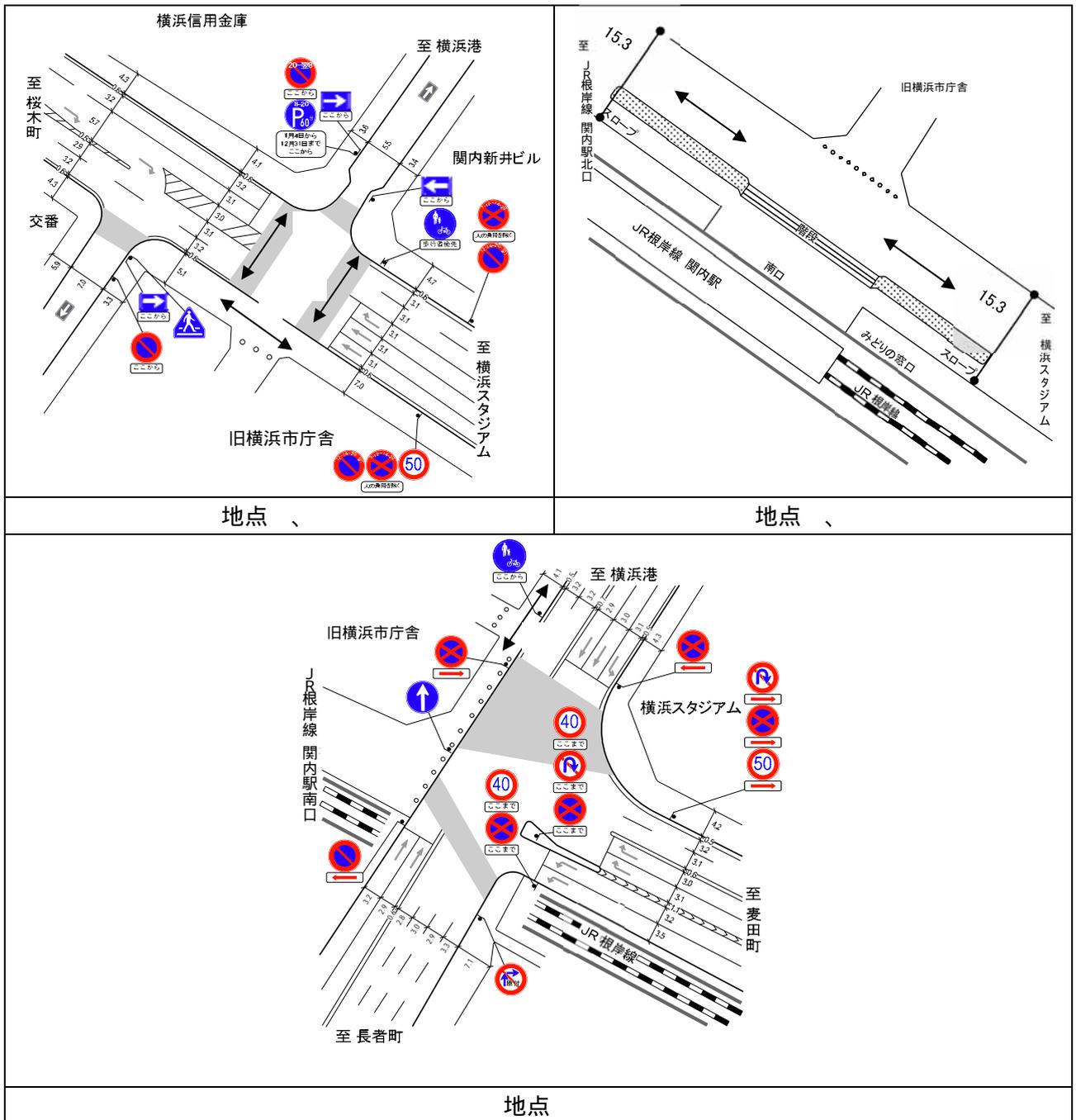


図 6.12-4 歩行者等交通量調査地点の道路形状

#### (4) 調査方法

##### ア 日常生活圏等の状況

日常生活圏等の状況については、公共施設の位置、学区、通学路の状況、自治会等の状況及び避難場所等の状況を区民生活マップ等から整理しました。

##### イ 地域交通及び歩行者の状況

###### (ア) 主要な交通経路及び交通量の状況

主要な交通経路及び交通量の状況は、既存資料の収集・整理により把握しました。

###### (イ) 主要交差点部における交通処理

###### ①自動車交通量の状況

自動車交通量の状況は、自動車交通量等調査地点を通過する車両について、方向別（右折・直進・左折等）、車種別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。また、車種は表 6.12-2 に示す 3 車種分類としました。

表 6.12-2 車種分類表

分類	分類方法
小型車	ナンバープレートの車頭番号 (3、4、5、6、7)
大型車	ナンバープレートの車頭番号 (0、1、2、9)
二輪車	オートバイ（原動機付自転車含む）

※車頭番号 8、自衛隊車両及び外交官車両等は、形状により各車種に分類しました。

###### ②信号現示の状況

信号現示の状況は、自動車交通量等調査地点において、信号のスプリット及びサイクル長を観測しました。観測は朝（7～9時）、昼（12～14時）、夕（17～19時）、夜（22～24時）の 4 時間帯に 3 サイクル程度としました。

###### ③渋滞長の状況

渋滞長の状況は、自動車交通量等調査地点のうち、「地点 7 ハマスタ入口交差点」について、南側（長者町方面）からの流入部の滞留長<sup>注1)</sup>、渋滞長<sup>注2)</sup>を観測しました。滞留長及び渋滞長の長さは、地図から読み取り、車線別に 10m 単位で計測し、15 分ごとに集計しました。

注 1) 滞留長：信号が赤から青に変わる瞬間に滞留している最後尾車両までの停止線からの距離

注 2) 渋滞長：滞留時最後尾車両が 1 回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離（ただし 1 回の青信号で通過した場合の渋滞長は 0m とします）

#### ④歩行者の状況

歩行者の状況は、歩行者交通量調査地点を通行する歩行者並びに自転車について、方向別、歩行者・自転車別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。

また、イベント開催時の横浜スタジアム入場者数について、ヒアリング及び既存資料等を収集・整理する事で把握しました。

#### ウ 交通安全対策の状況

交通安全対策の状況は、現地踏査により対象事業実施区域周辺の歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備状況等を把握しました。また、既存資料等の収集・整理により対象事業実施区域周辺の交通事故の発生状況を把握しました。

### (5) 調査結果

#### ア 日常生活圏等の状況

##### (ア) 公共施設等の位置

対象事業実施区域周辺における公共施設等は、「6.9 日影」の図 6.9-1 (p.6.9-4 参照) に示したとおりです。

対象事業実施区域付近には、南側に JR 根岸線関内駅、東側に横浜公園（横浜スタジアム）が隣接しているほか、北西側に横浜市営地下鉄線関内駅、北側に文化施設があります。

##### (イ) 学区、通学路の状況

対象事業実施区域のある港町1丁目は、横浜市立本町小学校（図3.2-14 (p.3-32参照) のNo.53）と横浜市立横浜吉田中学校（図3.2-14 (p.3-32参照) のNo.65）の学区に属しています。

また、横浜市の各小学校では、小学校から半径 500mの範囲がスクールゾーンの対象とされており、「スクールゾーン活動（通学路交通安全プログラム）」として、スクールゾーン対策協議会の設置により、各小学校が指定している通学路を重点に、安全対策や広報・啓発等を進めて、子どもの安全を守るための活動がなされています。スクールゾーン対策協議会の流れは、表 6.12-3 に示すとおりです。

表 6.12-3 スクールゾーン対策協議会の流れ

【PLAN】	○年間計画の策定 ○活動助成金の申請 など
【DO】	○定例会・学習会の開催 ○登下校時の安全指導の実施 ○通学路等の安全点検の実施 など
【CHECK】	○協議会の開催（要望事項に対する調整） ○区役所、土木事務所、警察署へ要望書の提出 など
【ACTION】	○道路の安全施設整備の実施 ○行政機関から要望に対する回答 ○協議会において引継書作成 など

資料：「スクールゾーン活動のしおり」（横浜市道路局ホームページ、令和2年10月調べ）

(ウ) 自治会等の状況

対象事業実施区域周辺で活動されている自治会等は、表 6.12-4 に示すとおりです。

表 6.12-4 対象事業実施区域周辺の自治会等一覧

地区連合町内会	加入町内会
関内地区連合町内会	シャレール海岸通自治会 / 弁天通町内会 / 太田町町内会 / 相生町町内会 / 住吉町町内会 / 常盤町町内会 / 尾上真港会
第 1 地区中部連合町内会	伊勢佐木町 1・2 丁目商和会 / 伊勢佐木町 3 丁目共栄会 / 伊勢佐木町 4 丁目共栄会 / 伊勢佐木町 5 丁目商栄会 / 伊勢佐木町 6 丁目町内会 / 伊勢佐木町 7 丁目町内会 / 吉田町町内会 / 末吉町 1・2 丁目町内会 / 末吉 3・4 町内会 / 末吉町 4 丁目あおぞら自治会 / 曙 1・2 丁目町内会 / 弥生町 1・2 丁目町内会 / 曙弥生 3・4 町内会 / 曙弥生 5 丁目町内会 / 若葉町町内会 / 羽衣末広町内会 / 福富町町内会 / 蓬萊町町内会 / 長者町 5 丁目町内会 / 長者町 6 丁目町内会 / 長者町 7・8・9 丁目町内会
埋地地区連合町内会	埋地七ヶ町連合町内会 / 長寿町内会 / 山吹町、富士見町、長者町 3・4 連合町内会 / 三吉・千歳町内会 / 山田町町内会 / モアレ山田町自治会 / モアレ横浜富士見町自治会 / フロール山田町第 1 自治会 / フロール山田町第 2 自治会

資料：「地区連合町内会」（中区連合町内会長連絡協議会ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

(エ) 避難場所等の状況

広域避難場所は、災害対策基本法に基づき作成された「横浜市防災計画」によって定められます。広域避難場所は大規模火災時に避難する場所であり、一時避難場所は一時的に避難して様子をみたり、広域避難場所へ避難するために地域住民が集結したりする場所です。一時避難場所については、自治会・町内会が選定することになっています。

対象事業実施区域のある港町 1 丁目は、横浜市により、大規模な延焼火災の発生する可能性が極めて低い「大規模延焼火災の恐れが低い地域」に指定されており、広域避難場所の指定がされていません。一方で、地震等で家が倒壊・消失した場合等、一定期間避難生活をおくることになる地域防災拠点としては、横浜吉田中学校（図 3.2-14（p.3-32 参照）の No.65）が最寄りの拠点として指定されています。

## イ 地域交通の状況

### (ア) 主要な交通経路及び交通量の状況

#### ①主要な交通経路の状況

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-25 参照)に示したとおり、対象事業実施区域周辺の主要な交通経路は、北側から東側に市道関内本牧線第 7002 号線が接しており、南側に高速神奈川 1 号横羽線(地下部)、北東側に市道新港第 78 号線が幹線道路として整備されています。

#### ②バス停留所の位置

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-26 参照)に示したとおり、対象事業実施区域周辺では、横浜市営バス、相鉄バス、京急バス等が運行されています。

最寄りのバス停留所は、対象事業実施区域の北側に面した「港町」バス停です。

#### ③交通量の状況

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-23~p.3-24 参照)に示したとおり、対象事業実施区域周辺の主要な交通経路における交通量は、一部の路線で増加傾向にあるものの、概ね横ばいまたは減少傾向がみられます。

### (イ) 主要交差点部における交通処理

#### ①自動車交通量の状況

自動車交通量等調査地点の交差点形状(断面位置)は図 6.12-5(1)~(2)に、各交差点の平日、休日の自動車交通量調査結果は表 6.12-5(1)~(2)に示すとおりです。なお、調査結果の詳細は、資料編(平日:p.資 3.8-2~p.資 3.8-80、休日:p.資 3.8-81~p.資 3.8-159 参照)に示すとおりです。

各調査地点の 24 時間断面交通量において、平日で最も交通量が多い断面は地点 2(羽衣町交差点)の C 断面で 23,416 台/24h、次いで地点 5(扇町一丁目交差点)の A 断面で 21,887 台/24h でした。また、休日で最も交通量が多い断面は地点 2(羽衣町交差点)の C 断面で 17,869 台/24h、次いで同交差点の D 断面で 17,512 台/24h でした。

ピーク時における交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点 2(羽衣町交差点)が最大であり、平日で 2,488 台/h、休日で 2,228 台/h でした。

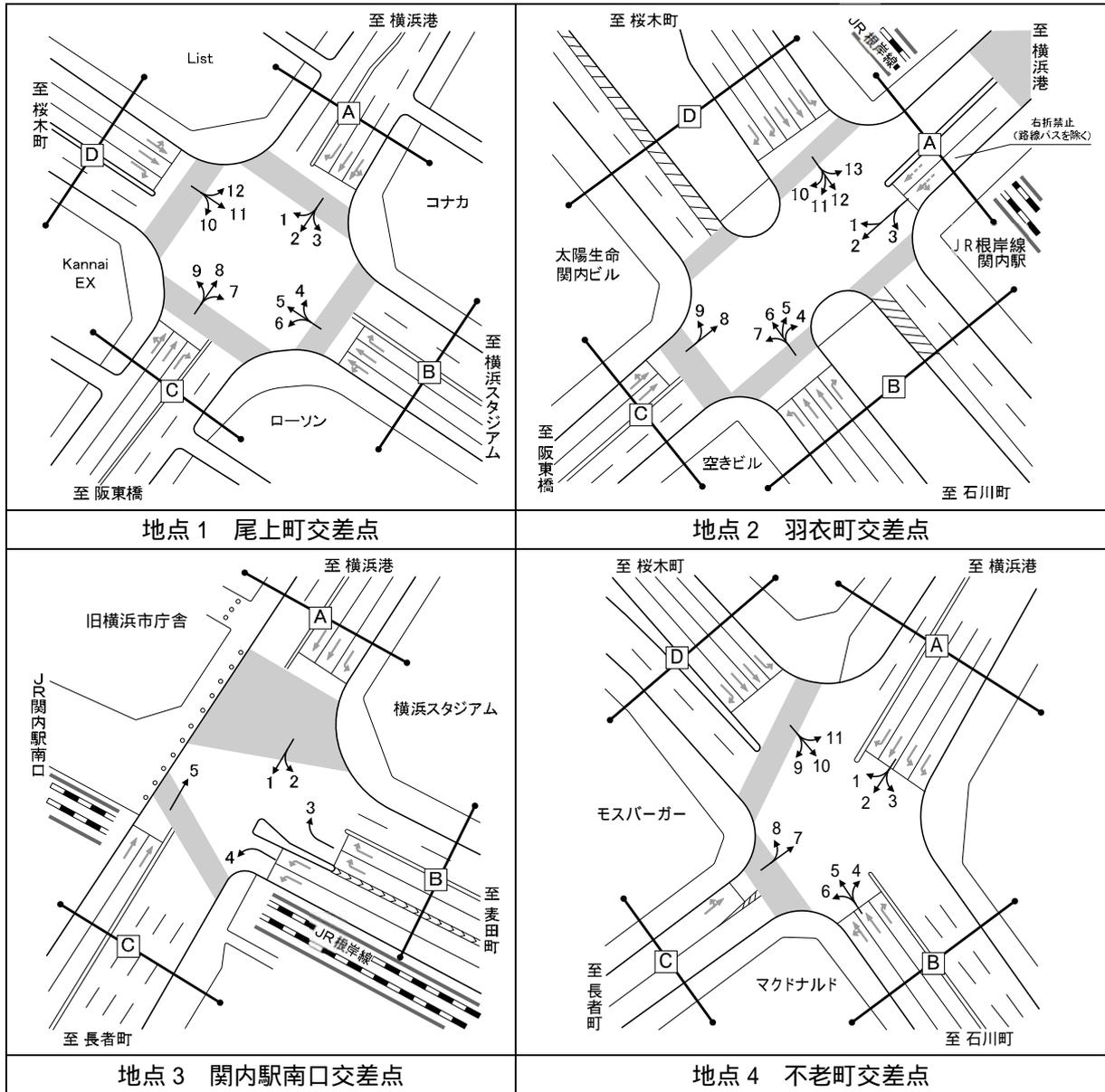


図 6.12-5(1) 調査地点の交差点形状 (断面位置)

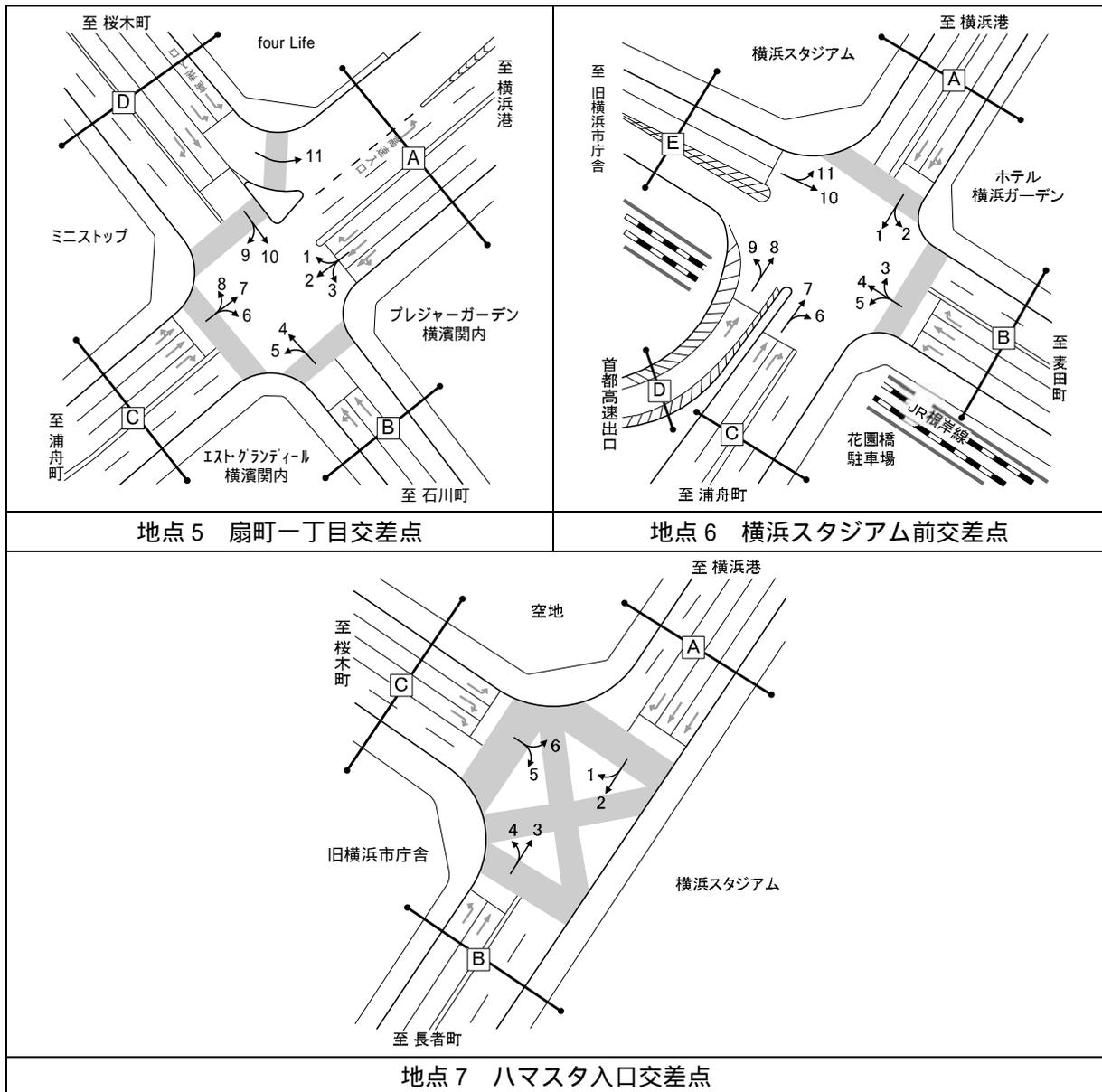


図 6.12-5(2) 調査地点の交差点形状 (断面位置)

表 6.12-5(1) 現地調査結果（自動車交通量：平日）

調査 交差点名	断面	24 時間 (22～翌 22 時)		12 時間 (7～19 時)		ピーク時間帯		
		断面 交通量 (台/24h)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台/12h)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台/h)	
地点 1 尾上町	A	13,327	10.7	8,552	12.5	13:30 ～	388	1,732
	B	12,156	8.3	8,056	9.5		364	
	C	18,976	8.8	12,015	10.4	14:30	560	
	D	12,655	7.8	8,767	8.7		420	
地点 2 羽衣町	A	18,994	8.7	11,997	10.1	17:15 ～	528	2,488
	B	16,701	6.1	12,440	6.3		683	
	C	23,416	8.3	14,598	9.5	18:15	583	
	D	20,743	5.6	14,855	5.9		694	
地点 3 関内駅南口	A	15,715	9.6	12,144	7.7	15:30 ～	577	1,504
	B	11,652	11.5	9,058	9.0		632	
	C	13,361	7.8	10,352	6.2	16:30	295	
地点 4 不老町	A	13,361	7.8	10,352	8.0	16:45 ～	750	2,022
	B	18,327	6.8	13,883	7.2		559	
	C	8,165	6.3	6,157	6.4	17:45	151	
	D	17,201	6.3	12,966	6.4		562	
地点 5 扇町一丁目	A	21,887	6.5	16,950	6.7	17:00 ～	714	2,452
	B	9,244	7.3	6,982	7.4		249	
	C	21,084	7.0	16,062	7.2	18:00	765	
	D	18,369	7.2	13,956	7.6		724	
地点 6 横浜スタジアム前	A	14,302	6.6	11,176	6.7	17:15 ～	536	1,969
	B	14,903	9.3	11,231	9.6		525	
	C	18,429	5.7	14,062	5.9	18:15	552	
	D	2,361	3.6	2,067	3.5		159	
	E	5,585	14.0	4,210	14.2		197	
地点 7 ハマスタ入口	A	11,229	7.8	8,884	8.2	13:30 ～	435	1,389
	B	15,715	9.6	12,144	9.9		581	
	C	9,614	10.8	7,258	10.9	14:30	373	

表 6.12-5(2) 現地調査結果（自動車交通量：休日）

調査 交差点名	断面	24時間 (22～翌22時)		12時間 (7～19時)		ピーク時間帯		
		断面 交通量 (台/24h)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台/12h)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台/h)	
地点1 尾上町	A	8,311	10.7	6,011	10.0	12:45 ～	207	1,514
	B	8,124	9.7	5,870	9.3		289	
	C	13,550	8.4	9,419	7.7	13:45	522	
	D	9,879	7.5	7,186	6.8		496	
地点2 羽衣町	A	13,573	8.2	9,456	7.6	15:00 ～	498	2,228
	B	13,686	3.5	9,777	2.5		611	
	C	17,869	7.3	12,090	6.7	16:00	528	
	D	17,512	2.8	12,195	1.7		591	
地点3 関内駅南口	A	10,634	7.6	8,331	7.3	12:45	420	1,116
	B	8,367	9.1	6,508	8.5	～	503	
	C	8,231	4.5	6,279	4.0	13:45	193	
地点4 不老町	A	8,231	4.5	6,279	4.0	14:45 ～	495	1,558
	B	14,005	3.4	10,341	2.3		463	
	C	5,242	3.4	3,978	2.8	15:45	130	
	D	13,615	3.6	9,940	2.6		470	
地点5 扇町一丁目	A	17,169	3.5	12,749	2.8	15:00 ～	596	2,145
	B	7,568	3.9	5,607	2.7		235	
	C	16,301	3.6	12,055	2.7	16:00	726	
	D	14,296	3.4	10,531	2.4		588	
地点6 横浜スタジアム前	A	11,118	5.3	8,539	4.8	12:45 ～	420	1,735
	B	12,553	7.1	9,522	6.5		485	
	C	14,328	3.4	10,647	2.6	13:45	511	
	D	1,529	3.7	1,316	3.2		125	
	E	4,604	12.3	3,630	11.8		194	
地点7 ハマスタ入口	A	7,772	3.7	6,191	3.2	12:45	323	1,084
	B	10,634	7.6	8,331	7.3	～	465	
	C	6,802	10.4	5,224	9.6	13:45	292	

## ②信号現示の状況

自動車交通量等調査地点における信号現示調査結果は、資料編（p.資 3.8-177～p.資 3.8-184 参照）に示すとおりです。

## ③渋滞長の状況

「地点7 ハマスタ入口交差点」において、平日、休日ともに信号待ちによる一時的な渋滞はありましたが、24時間を通じて渋滞の発生は見られませんでした（詳細は、資料編（平日：p.資 3.8-174、休日：p.資 3.8-175）参照）。

## ④交差点需要率及び車線混雑度

自動車交通量等調査地点における現況の交差点需要率<sup>注1)</sup>は表6.12-6に、車線混雑度は表6.12-7(1)～(2)に示すとおりです。

平日の交差点需要率は、地点2（羽衣町交差点）で0.373、地点4（不老町交差点）で0.350の順で高い値を示しました。休日の交差点需要率は、地点2（羽衣町交差点）で0.344、地点5（扇町一丁目交差点）で0.297の順で高い値を示しました。

現況の交差点需要率は、交差点処理が困難とされる0.9及び各交差点の処理能力の上限を示す限界需要率<sup>注2)</sup>を下回っています。

また、車線混雑度は全ての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。

交差点需要率及び車線混雑度の算定資料は、資料編（平日：p.資3.8-194～p.資3.8-200、休日：p.資3.8-201～p.資3.8-207参照）に示すとおりです。

表 6.12-6 現況の交差点需要率

交差点名	平日			休日		
	交差点 需要率	限界 需要率	時間帯	交差点 需要率	限界 需要率	時間帯
地点1 尾上町	0.217	0.914	13:30～14:30	0.211	0.914	12:45～13:45
地点2 羽衣町	0.373	0.885	17:15～18:15	0.344	0.893	15:00～16:00
地点3 関内駅南口	0.197	0.814	15:30～16:30	0.135	0.831	12:45～13:45
地点4 不老町	0.350	0.890	16:45～17:45	0.246	0.885	14:45～15:45
地点5 扇町一丁目	0.345	0.888	17:00～18:00	0.297	0.887	15:00～16:00
地点6 横浜スタジアム前	0.304	0.911	17:15～18:15	0.241	0.908	12:45～13:45
地点7 ハマスタ入口	0.248	0.822	13:30～14:30	0.210	0.815	12:45～13:45

### 注1) 交差点需要率

単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比です。交差点需要率は、各現示で算出される需要率の合計値で、実測による研究から、一般に0.9を上回ると交差点で捌け残りが生じるとされています（過飽和状態）。

### 注2) 限界需要率

「(サイクル長－損失時間(黄色+赤色))/サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を表すものです。

表 6.12-7(1) 車線混雑度<sup>注)</sup>

交差点名	交差点断面	流入車線	平日		休日	
			車線混雑度	時間帯	車線混雑度	時間帯
地点 1 尾上町	A	左直	0.226	13:30~14:30	0.124	12:45~13:45
		右	0.069		0.024	
	B	左直	0.294		0.251	
		右	0.112		0.051	
	C	左直	0.291		0.273	
		右	0.212		0.149	
	D	左直	0.237		0.298	
		右	0.277		0.292	
地点 2 羽衣町	A	直左	0.304	17:15~18:15	0.279	15:00~16:00
	B	左	0.201		0.283	
		直	0.502		0.441	
	C	右	0.323		0.130	
		左直	0.370		0.347	
	D	左	0.110		0.091	
		直	0.401		0.320	
	右	0.445	0.402			
地点 3 関内駅南口	A	左	0.226	15:30~16:30	0.210	12:45~13:45
		直	0.236		0.146	
	B	左	0.880		0.312	
		右	0.799		0.370	
	C	直	0.182		0.135	
地点 4 不老町	A	左	0.157	16:45~17:45	0.090	14:45~15:45
		直	0.402		0.226	
		右	0.155		0.116	
	B	左直	0.333		0.331	
		右	0.526		0.294	
	C	左直	0.272		0.230	
	D	左	0.074		0.060	
		直	0.291		0.297	
右		0.483	0.273			
地点 5 扇町一丁目	A	左直	0.285	17:00~18:00	0.224	15:00~16:00
		右	0.371		0.297	
	B	左直	0.254		0.235	
	C	左直	0.408		0.371	
		右	0.093		0.064	
	D	左直	0.152		0.146	
		直	0.436		0.348	
右		0.311	0.228			

注) 混雑度：「自動車通行可能な最大量」に対する「実際の通行量」の比です。1.0 を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。

表 6.12-7(2) 車線混雑度

交差点名	交差点 断面	流入車線	平日		休日	
			車線混雑度	時間帯	車線混雑度	時間帯
地点 6 横浜スタジアム前	A	左直	0.398	17:15~18:15	0.317	12:45~13:45
		左	0.281		0.225	
	B	直	0.386		0.435	
		右	0.120		0.157	
	C	直	0.170		0.185	
		右	0.384		0.277	
	D	左直	0.125		0.095	
E	左直	0.195	0.201			
地点 7 ハマスタ入口	A	直	0.225	13:30~14:30	0.167	12:45~13:45
		右	0.221		0.151	
	B	左	0.296		0.232	
		直	0.536		0.448	
	C	左	0.383		0.377	
		右	0.361		0.255	

⑤歩行者等交通量の状況

歩行者交通量調査地点の形状（断面位置）は図 6.12-6 に、各地点の平日、休日の歩行者等交通量調査結果は、表 6.12-8(1)～(2)に示すとおりです。なお、調査結果の詳細は、資料編（平日：p.資 3.8-161～p.資 3.8-166、休日：p.資 3.8-167～p.資 3.8-172 参照）に示すとおりです。

平日で最も歩行者交通量（自転車除く）が多い歩行者ルートは、地点④（関内駅南口から横浜スタジアム方面へ抜けるルート）の 16,615 人/12h であり、次いで地点③（関内駅南口から関内駅北口方面へ抜けるルート）の 14,417 人/12h でした。これらの地点のピーク時間帯の歩行者交通量は、地点④で 2,590 人/h、地点③で 2,801 人/h でした。なお、尾上町通りを横断する（地点②）歩行者数は、13,864 人/12h でした。

一方、休日の歩行者交通量は、平日同様、地点④の 12,119 人/12h が最大であり、次いで地点③の 7,259 人/12h でした。これらの地点のピーク時間帯の歩行者交通量は、地点④で 1,456 人/h、地点③で 924 人/h でした。なお、尾上町通りを横断する（地点②）歩行者数は、3,821 人/12h でした。

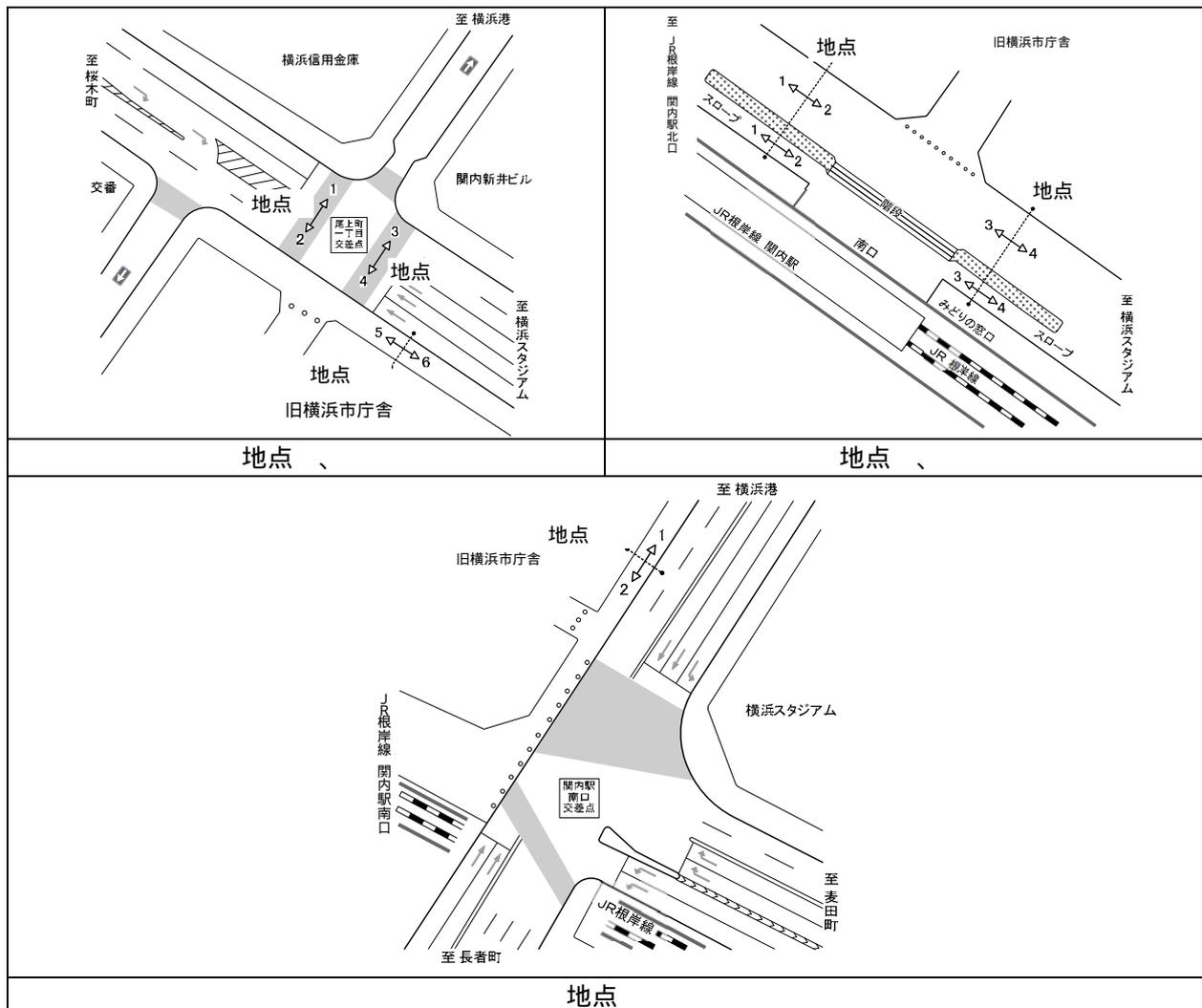


図 6.12-6 調査地点の形状（断面位置）

表 6.12-8(1) 現地調査結果（歩行者等交通量：平日）

調査地点	16 時間（6～22 時）			12 時間（7～19 時）			ピーク時間帯			
	歩行者・自転車 （人/16h）			歩行者・自転車 （人/12h）			ピーク時間帯	歩行者・自転車 （人/h）		
	歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計		歩行者	自転車	計
地点①	9,754	244	9,998	8,254	185	8,439	17:15～18:15	1,430	25	1,455
地点②	16,136	271	16,407	13,864	207	14,071	7:45～8:45	2,391	27	2,418
地点③	17,184	502	17,686	14,417	379	14,796	8:00～9:00	2,801	41	2,842
地点④	19,629	483	20,112	16,615	356	16,971	17:15～18:15	2,590	45	2,635
地点⑤	8,681	289	8,970	7,131	237	7,368	17:15～18:15	1,363	28	1,391

表 6.12-8(2) 現地調査結果（歩行者等交通量：休日）

調査地点	16 時間（6～22 時）			12 時間（7-19 時）			ピーク時間帯			
	歩行者・自転車 （人/16h）			歩行者・自転車 （人/12h）			ピーク時間帯	歩行者・自転車 （人/h）		
	歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計		歩行者	自転車	計
地点①	5,862	218	6,080	4,801	169	4,970	15:15～16:15	642	20	662
地点②	4,557	234	4,791	3,821	179	4,000	16:00～17:00	473	19	492
地点③	8,776	527	9,303	7,259	412	7,671	15:00～16:00	924	43	967
地点④	14,065	525	14,590	12,119	412	12,531	16:30～17:30	1,456	45	1,501
地点⑤	5,889	248	6,137	4,993	213	5,206	14:45～15:45	677	21	698

また、横断部である地点②を除く地点①、③、④、⑤のピーク時間帯における歩行者サービス水準を「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」（平成 26 年 6 月、国土交通省）（以下、「大規模マニュアル」といいます。）に示される方法に基づき、表 6.12-9(1)～(2)に示すとおり算定しました。なお、歩行者流量と歩行者サービス水準の関係は、表 6.12-10 に示すとおりです。

算定の結果、調査を行った全ての断面で歩行者サービス水準は A と判定されました。

表 6.12-9(1) 現況の歩行者サービス水準（平日）

予測断面	有効幅員 <sup>注)</sup> (m)	現況ピーク 15 分交通量				歩行者流量 (人/m・分)	歩行者 サービス水準
		ピーク 時間帯	歩行者	自転車	計		
		①	②	③	④=②+③×5		
地点	6.5	17:30～17:45	521	3	536	5.5	A
地点	14.8	8:00～8:15	840	8	880	4.0	A
地点	14.8	17:30～17:45	721	13	786	3.5	A
地点	3.6	17:15～17:30	356	6	386	7.1	A

注) 有効幅員は、図 6.12-4 (p.6-12-13 参照) に示した歩道幅員から 0.5m を引いた値を用いました。  
※自転車を押して歩く場合を考慮して、自転車 1 台あたり歩行者 5 人相当として扱いました。

表 6.12-9(2) 現況の歩行者サービス水準（休日）

予測断面	有効幅員 <sup>注)</sup> (m)	現況ピーク 15 分交通量				歩行者流量 (人/m・分)	歩行者 サービス水準
		ピーク 時間帯	歩行者	自転車	計		
		①	②	③	④=②+③×5		
地点	6.5	16:00～16:15	170	11	225	2.3	A
地点	14.8	15:15～15:30	262	11	317	1.4	A
地点	14.8	16:30～16:45	441	12	501	2.3	A
地点	3.6	15:00～15:15	241	6	271	5.0	A

注) 有効幅員は、図 6.12-4 (p.6-12-13 参照) に示した歩道幅員から 0.5m を引いた値を用いました。  
※自転車を押して歩く場合を考慮して、自転車 1 台あたり歩行者 5 人相当として扱いました。

表 6.12-10 歩行者サービス水準

歩行者サービス水準	歩行状態	歩行者流量 (人/m・分)
A	自由歩行	～27
B	やや制限	27～51
C	やや困難	51～71
D	困難	71～87
E	ほとんど不可能	87～100

資料: 「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」（平成 26 年 6 月、国土交通省）

イベント開催時の横浜スタジアムの入場者数を把握するため、入場者が多いと考えられるイベントとして、プロ野球開催時の入場者数を既存資料により調査しました。なお、入場者数が多いイベントとして、プロ野球の他にコンサートやライブの開催がありますが、これらは年に数回の開催にとどまります。

横浜スタジアムでは、令和3年7～8月に第32回オリンピック競技大会（野球及びソフトボール）が開催予定ですが、本事業の工事着手前であるため、本事業との関連は考慮していません。

現在、横浜スタジアムの収容人数は35,384人（プロ野球開催時は最大34,046人）であり、令和元年度におけるプロ野球開催時（72試合）の1試合あたりの平均入場者数は、表6.12-11に示すとおり、31,716人でした。

横浜スタジアムへの主な交通手段は、公共交通機関である電車やバスであると考えられます。自家用車で来場する場合には、横浜スタジアムの駐車場は一般車が利用できないため、周辺の時間貸し駐車場を利用することになります。そのため、イベント開催時の入場者のほとんどは、横浜スタジアム周辺を歩行者として通行していると考えられます。

表 6.12-11 横浜スタジアム入場者数（令和元年度）

イベント種別	入場者数	開催回数
プロ野球	31,716人（1試合平均）	72試合

資料: 「2019年度 セントラル・リーグ入場者数」

（日本野球機構ホームページ、令和2年10月調べ）

ウ 交通安全対策等の状況

(ア) 交通安全対策の状況

対象事業実施区域周辺の主要道路におけるガードレール、マウントアップ等による歩車分離状況及び信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備状況は、図 6.12-7 に示すとおりです。

対象事業実施区域付近は、歩行空間としてマウントアップ、植栽帯、ガードレール等の施設が整備されているため、道路を走行する自動車と周囲を利用する歩行者が常に交錯するようなことはほとんどありません。

(イ) 交通事故の発生状況

横浜市全域及び対象事業実施区域のある中区での令和元年における交通事故発生状況は、表 6.12-12 年及び表 6.12-13 に示すとおりです。

表 6.12-12 対象事業実施区域周辺の警察管轄別、類型別交通事故発生状況（令和元年）

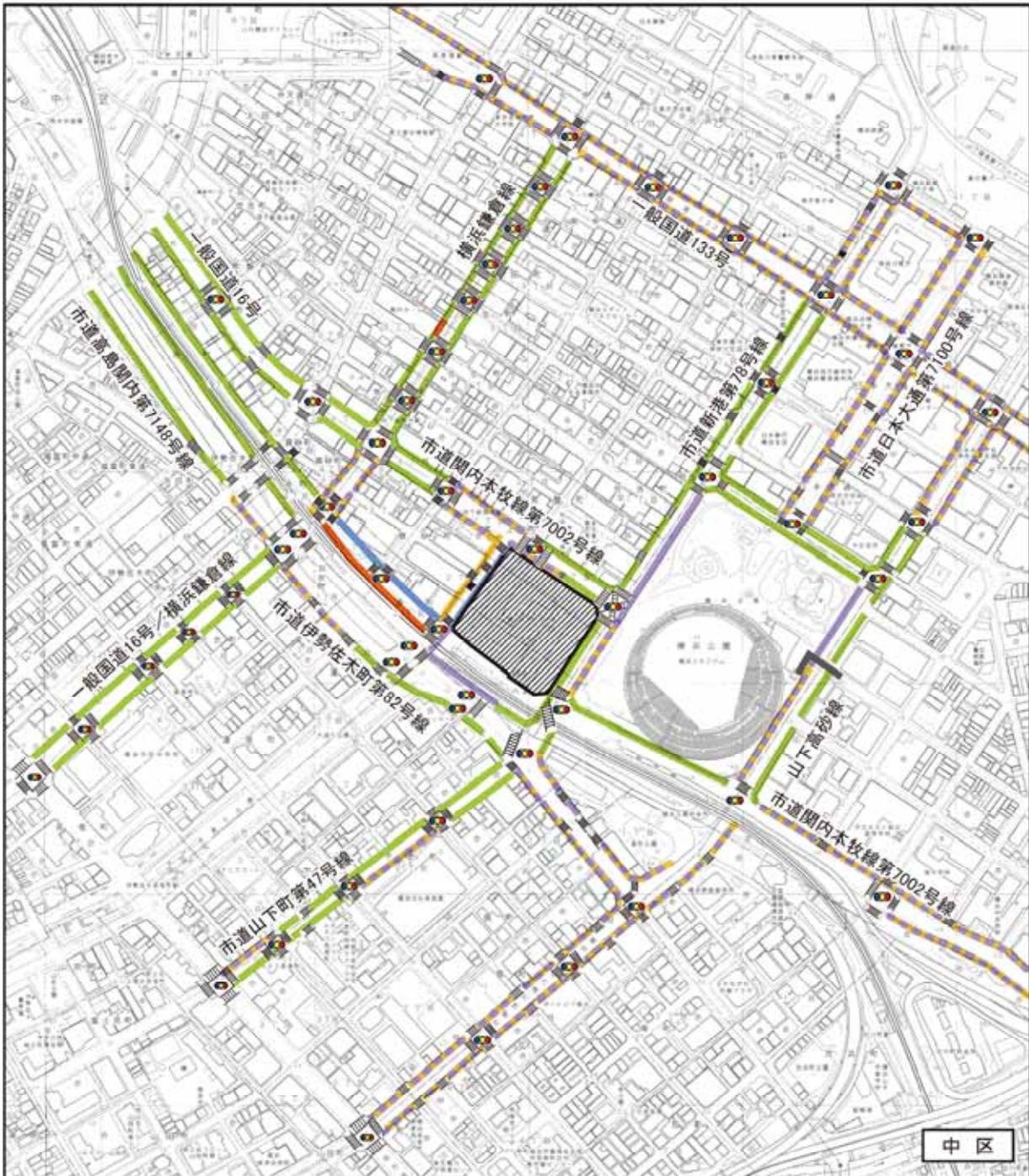
区分	車両相互							人対車両				単独	合計
	正面衝突	出会い頭	追突	右折	左折	その他	小計	横断中	横断歩道	歩道外横断	その他		
横浜市全域	116	962	1,887	1,208	570	1,678	6,421	703	394	640	1,737	238	8,396
中区	1	31	98	72	27	146	375	51	26	37	114	16	505

資料：「横浜市内の交通事故統計 令和元年（2019年）」（令和2年5月、横浜市道路局）

表 6.12-13 区別交通事故発生状況（令和元年）

区分	交通事故件数 (件)	死者 (人)	負傷者 (人)
横浜市	8,398	50	9,699
中区	505	3	582

資料：「横浜市内の交通事故統計 令和元年（2019年）」（令和2年5月、横浜市道路局）



凡例



対象事業実施区域



信号



横断歩道



歩道橋

セミフラット

セミフラット+植栽帯

マウントアップ

マウントアップ+植栽帯

マウントアップ+構造物\*

マウントアップ+植栽帯+構造物\*

※構造物：ガードレール、柵等を表します。

図6.12-7 交通安全施設の整備状況

S=1/7,500

0 50 100 250m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号)

## 2 環境保全目標の設定

地域社会に係る環境保全目標は、表 6.12-14 に示すとおり設定しました。

表 6.12-14 環境保全目標（地域社会）

区分	環境保全目標
【工事中】 工事用車両の走行	交通混雑 ・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 歩行者の安全 ・歩行者等の安全な通行が確保されること。
【供用後】 関連車両の走行	交通混雑 ・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 歩行者の安全 ・歩行者等の安全な通行が確保されること。
【供用時】 建物の供用	歩行者等の安全な通行が確保されること。

## 3 予測及び評価等

### (1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

#### ア 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

#### イ 予測地域・地点

##### (ア) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

予測地点は、図 6.12-1（p.6.12-7 参照）に示した工事用車両の主な走行ルート（図 2.7-1（p.2-29 参照））として想定しているルート上の主要な 7 交差点としました。

##### (イ) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

予測地域は、対象事業実施区域付近としました。

#### ウ 予測時期

予測時期は、工事用車両（大型車）の日走行台数が最大となる日（工事着手後 17 ヶ月目）としました。

なお、日曜日は原則休工とすることから、平日を対象としました。

エ 予測方法

(ア) 予測手順

予測手順は、図 6.12-8 に示すとおりです。

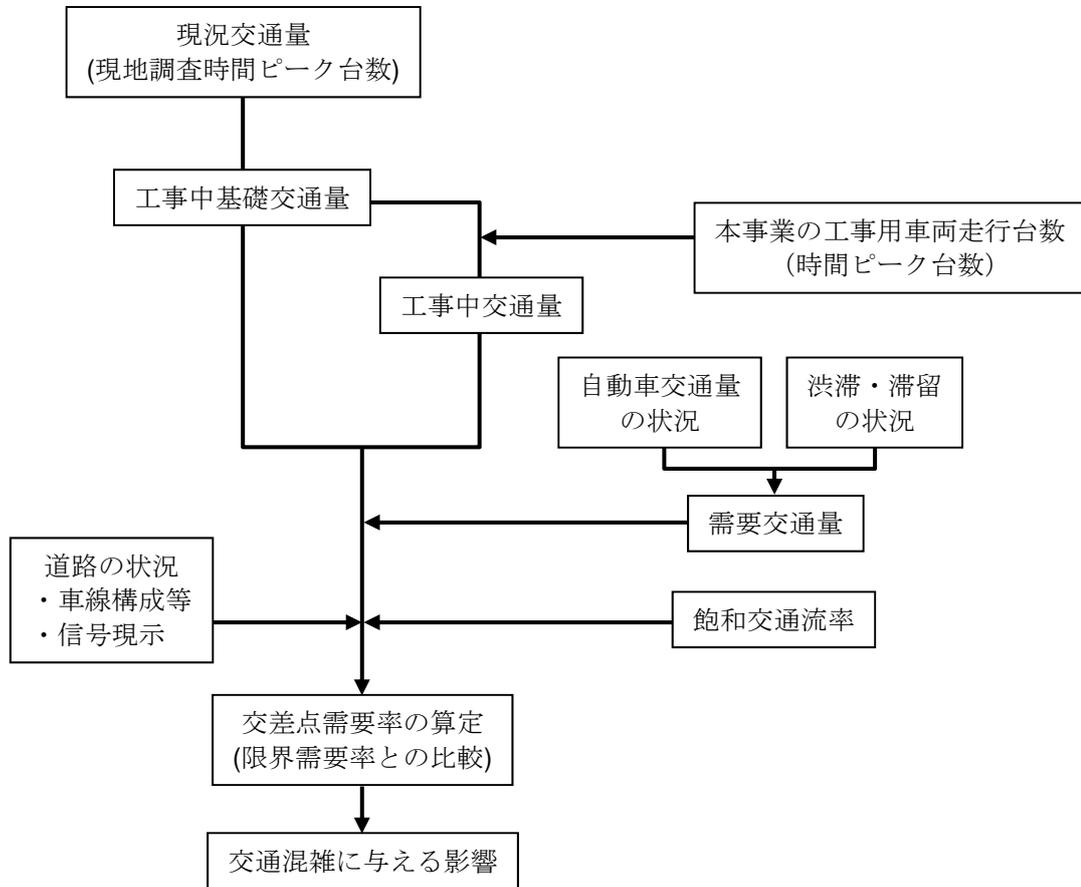


図 6.12-8 予測手順（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

(イ) 予測手法

各交差点への流入交通量の合計がピークとなる時間帯における交差点需要率を「平面交差の計画と設計 基礎編」（平成 30 年 11 月、一般社団法人交通工学研究会）に示される方法に準拠して算出しました。

歩行者の安全については、現状の交通安全施設の整理と、本事業で実施する施策等を整理することで定性的に予測しました。

オ 予測条件

(ア) 交通条件

①工事中基礎交通量

工事中における工事中基礎交通量は、現況調査結果から将来的な伸びはないものとしてしました。

予測に用いる各交差点の1時間あたりの工事中基礎交通量は、平日の現地調査から得られた各交差点の交差点流入交通量が最大となる1時間(15分単位)の交通量としました。平日の現地調査結果の詳細は、資料編(p.資 3.8-2~p.資 3.8-80 参照)に示すとおりです。

②工事中交通量

工事中基礎交通量に、本事業の工事用車両台数を加えることで工事中交通量としました。

工事用車両(大型車)の日走行台数が最大となり、対象事業実施区域周辺の主要交差点に最大の負荷をかけることになる時期の本事業の工事に伴う工事用車両台数は、表 6.12-15 に示すとおり、大型車 238 台/日・片道、小型車 24 台/日・片道です(詳細は、資料編(資 p.1-7) 参照)。

表 6.12-15 予測時期(工事開始後 17 ヶ月目)の工事用車両台数

車両区分	工事用車両台数	
	往復	片道
大型車	476 台/日	238 台/日
小型車	48 台/日	24 台/日

(イ) 交通規制等

工事用車両の主な走行ルートにおける交通規制等の状況は、現地調査において把握した現在の交通規制に従いました。

カ 予測結果

(ア) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表6.12-16に、車線混雑度は表6.12-17(1)～(2)に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率については、地点2（羽衣町）の0.373が最大となりますが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。

車線混雑度については、地点3（関内駅南口）の麦田町方面（B断面）からの左折及び右折車線において0.8を超える値を示しているため、一時的な交通混雑が生じやすいと考えられますが、全ての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。なお、右折車線の工事中交通量による車線混雑度の増分は0.034となります。左折車線は工事用車両走行ルートではないため、本事業による影響はありません。

また、工事中基礎交通量に対する工事中交通量の交差点需要率及び車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、工事用車両による各交差点への影響は小さいと考えます。

予測結果の詳細は、資料編（p.資3.8-194～p.資3.8-200、p.資3.8-208～p.資3.8-214参照）に示すとおりです。

表 6.12-16 交差点需要率（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点需要率				ピーク時間帯
	工事中 基礎交通量 ①	工事中 交通量 ②	注) 限界需要率	増加量 ③=②-①	
地点1 尾上町	0.217	0.224	0.914	+0.007	13:30～14:30
地点2 羽衣町	0.373	0.373	0.885	±0.000	17:15～18:15
地点3 関内駅南口	0.197	0.197	0.814	±0.000	15:30～16:30
地点4 不老町	0.350	0.361	0.890	+0.011	16:45～17:45
地点5 扇町一丁目	0.345	0.353	0.888	+0.008	17:00～18:00
地点6 横浜スタジアム前	0.304	0.304	0.911	±0.002	17:15～18:15
地点7 ハマスタ入口	0.248	0.260	0.822	+0.012	13:30～14:30

注) 限界需要率：「(サイクル長－損失時間(黄色+赤色)) / サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

※1 工事中基礎交通量は、現地調査時の交通量がそのまま推移するものと想定しました。

※2 工事中交通量は、工事中基礎交通量に本事業の工事用車両台数を加味した交通量です。

表 6.12-17(1) 車線混雑度（工事中車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点断面	流入車線	工事中 基礎交通量	工事中 交通量	増分	ピーク時間帯
地点 1 尾上町	A	左直	0.226	0.226	±0.000	13:30～14:30
		右	0.069	0.069	±0.000	
	B	左直	0.294	0.317	+0.023	
		右	0.112	0.112	±0.000	
	C	左直	0.291	0.291	±0.000	
		右	0.212	0.212	±0.000	
D	左直	0.237	0.237	±0.000		
	右	0.277	0.280	+0.003		
地点 2 羽衣町	A	直左	0.304	0.309	+0.005	17:15～18:15
	B	左	0.201	0.222	+0.021	
		直	0.502	0.502	±0.000	
	C	右	0.323	0.323	±0.000	
		左直	0.370	0.370	±0.000	
	D	左	0.110	0.110	±0.000	
直		0.401	0.411	+0.010		
地点 3 関内駅南口	A	左	0.226	0.226	±0.000	15:30～16:30
		直	0.236	0.236	±0.000	
	B	左	0.880	0.880	±0.000	
		右	0.799	0.833	±0.034	
	C	直	0.182	0.201	±0.019	
	地点 4 不老町	A	左	0.157	0.157	
直			0.402	0.402	±0.000	
右			0.155	0.155	±0.000	
B		左直	0.333	0.333	±0.000	
		右	0.526	0.669	+0.143	
C		左直	0.272	0.272	±0.000	
D	左	0.074	0.090	+0.016		
	直	0.291	0.307	+0.016		
	右	0.483	0.483	±0.000		
地点 5 扇町一丁目	A	左直	0.285	0.285	±0.000	17:00～18:00
		右	0.371	0.372	+0.001	
	B	左直	0.254	0.259	+0.005	
	C	左直	0.408	0.419	+0.012	
		右	0.093	0.093	±0.000	
	D	左直	0.152	0.162	+0.010	
直		0.436	0.443	+0.007		
		右	0.311	0.317	+0.006	

表 6.12-17(2) 車線混雑度（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点断面	流入車線	工事中基礎交通量	工事中交通量	増分	ピーク時間帯
地点 6 横浜スタジアム前	A	左直	0.398	0.398	±0.000	17:15～18:15
	B	左	0.281	0.281	±0.000	
		直	0.386	0.401	+0.015	
		右	0.120	0.120	±0.000	
	C	直	0.170	0.172	+0.002	
		右	0.384	0.384	±0.000	
D	左直	0.125	0.130	±0.005		
E	左直	0.195	0.195	±0.000		
地点 7 ハマスタ入口	A	直	0.225	0.225	±0.000	13:30～14:30
		右	0.221	0.286	+0.165	
	B	左	0.296	0.296	±0.000	
		直	0.536	0.536	±0.000	
	C	左	0.383	0.445	+0.062	
		右	0.361	0.361	±0.000	

(イ) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

工事用車両の主な走行ルートである一般国道 16 号、市道関内本牧線第 7002 号線、市道新港第 78 号線、市道高島関内第 7148 号線、市道伊勢佐木町第 82 号線、山下高砂線は、図 6.12-7 (p.6.12-30 参照) に示したとおり、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています。

本事業では、工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めるほか、対象事業実施区域外周では、必要に応じて案内板や仮設歩道を設け、安全で円滑な歩行空間を確保する計画です。また、「工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン」（平成 17 年 6 月、横浜市総務局）を参考に、歩行者に対するバリアフリーの推進に努めることとしています。

さらに、横浜スタジアムでのイベント開催時においては、プロ野球のデーゲームの試合開始前と終了後及びナイターの試合開始前の時間帯が、本事業の工事用車両走行時間帯と重複することになりますが、1 時間あたりの工事用車両の走行台数は、最大で小型車 24 台、大型車 22～24 台と計画しており、対象事業実施区域周辺における現況の自動車交通量に対して僅かな台数であり、交通誘導員の配置による安全管理を徹底することで一般通行者に加えて横浜スタジアム来場者による歩行者の増加に対応していきます。

このように、対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況及び施工時の対策により、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、工事中の工事用車両の走行による影響を低減するため、表 6.12-18 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、工事期間中、継続して講じていきます。

表 6.12-18 環境の保全のための措置（工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

区分	環境の保全のための措置
<p>【工事中】 工事用車両の走行に伴う交通混雑</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</li> <li>・土曜日や祝日ならびにプロ野球開催日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や台数の調整に努めます。</li> <li>・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、対象事業実施区域周辺での路上駐車を防止します。</li> <li>・対象事業実施区域周辺において他の事業の工事が実施される場合は、必要に応じて関係者間での情報共有、工事内容の調整等に努めます。</li> </ul>
<p>【工事中】 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。</li> <li>・使用する工事用車両出入口の箇所数は、工事の進捗、作業内容、施工範囲等に応じて必要最小限となるように調整します。</li> <li>・対象事業実施区域外周では、必要に応じて案内板や仮設歩道を設け、交通誘導員を配置するなど、安全で円滑な歩行空間を確保します。</li> <li>・「工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン」を参考にして、歩行者に対するバリアフリーの推進に努めます。</li> <li>・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、規制速度、走行ルートへの厳守を徹底します。</li> </ul>

## ク 評価

### (ア) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴うピーク時間帯の交通混雑は、全ての交差点で交差点需要率が限界需要率を下回っており、車線混雑度も 1.0 を下回っていることから、交通処理は可能であると考えます。

また、工事中基礎交通量に対する工事中交通量の交差点需要率及び車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、工事用車両による各交差点への影響は小さいと考えます。

近隣の別事業と工事期間が重複する場合は、近隣事業者と情報交換等を行う体制を整え、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるとともに、工事用車両の運転者に対しては走行ルート of 厳守を徹底するなどの配慮を講じていきます。

これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

### (イ) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車とが分離されていますので、工事用車両の走行時には、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めるなど、歩行者の安全確保を徹底していきます。

これらのことから、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

## (2) 関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

### ア 予測項目

予測項目は、関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

### イ 予測地域・地点

#### (ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑

予測地点は、図 6.12-1 (p.6.12-7 参照) に示した、関連車両の主な走行ルート (図 2.3-5 (p.2-15) 参照) として想定しているルート上の主要な 7 交差点としました。

#### (イ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

予測地域は、対象事業実施区域付近としました。

### ウ 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物が竣工し、通常の状態になると想定される時点とし、休日に比較して関連車両の走行台数が多くなると見込まれる平日を対象としました。

### エ 予測方法

#### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.12-9 に示すとおりです。

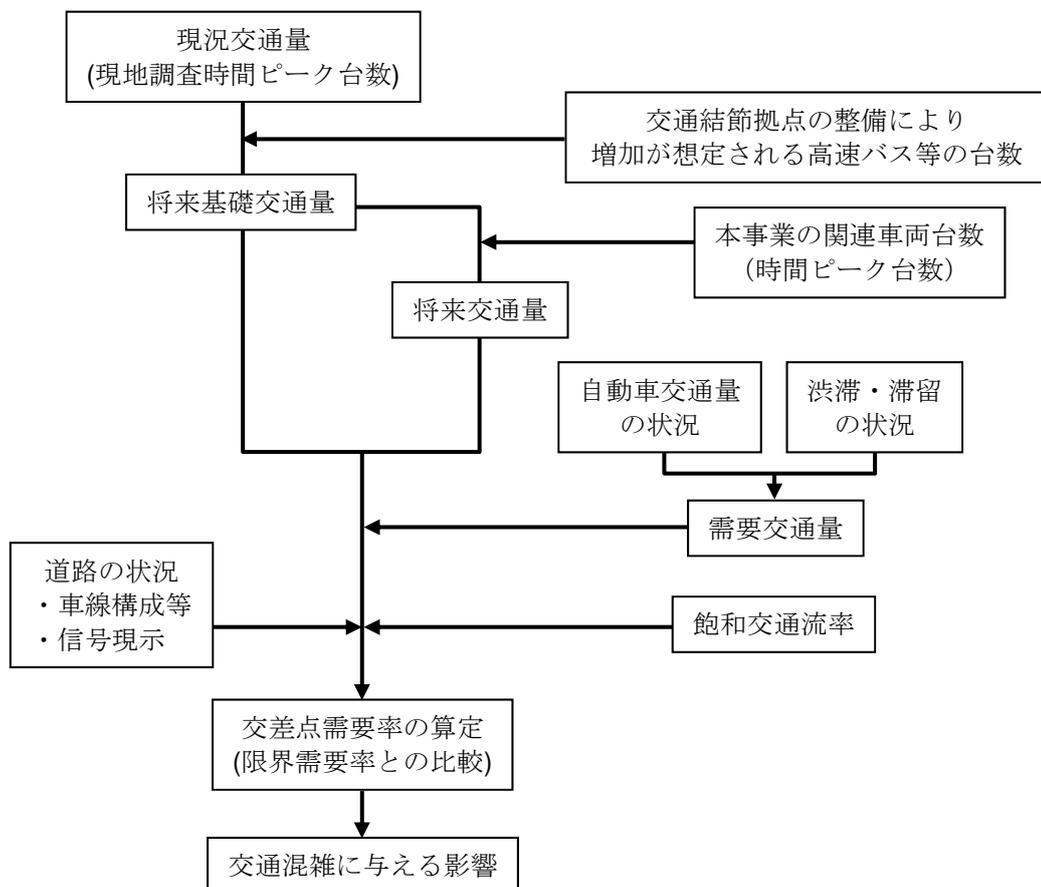


図 6.12-9 予測手順 (関連車両の走行に伴う交通混雑)

(イ) 予測手法

予測方法は「(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全」(p.6.12-32 参照)と同様としました。

オ 予測条件

(ア) 交通条件

①将来基礎交通量

将来基礎交通量は、「(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全」(p.6.12-33 参照)の予測と同様に、現況調査結果から将来的な伸びはないものとした。

ただし、本事業において交通結節拠点を整備することにより、高速バス等の台数増加が想定されることから、現況交通量に高速バス等の台数(ピーク時に8台)を加えることで将来基礎交通量としました。

予測に用いる各交差点の1時間あたりの将来基礎交通量は、平日の現地調査から得られた各交差点の交差点流入交通量が最大となる1時間(15分単位)の交通量としました。平日の現地調査結果の詳細は、資料編(p.資 3.8-2~p.資 3.8-80 参照)に示すとおりです。

②将来交通量

将来基礎交通量に、本事業の関連車両台数を加えることで将来交通量としました。

本事業の関連車両台数は、表 6.12-19 に示すとおり、供用後の発生集中交通量としました。なお、供用後の発生集中交通量は、「大規模開発マニュアル」等に基づいて設定しました。設定の詳細は、資料編(p.資 1-8~p.資 1-12 参照)に示すとおりです。

本事業では、対象事業実施区域から概ね300m以内に隔地駐車場を確保する計画とされていますが、隔地駐車場を利用する関連車両は、対象事業実施区域に出入りする関連車両台数よりも少なく、走行ルートは分散すると想定されるため、交通混雑に著しい影響を与えることはないと考えられます。そのため、予測にあたっては、全ての関連車両が対象事業実施区域内に整備する駐車場に出入りすることを前提としました。

表 6.12-19 予測時期の関連車両台数

単位：台/日

用途	関連車両台数(往復)
業務施設、教育施設	1,153
ウェルネスセンター	30
商業施設、エデュテインメント施設	1,200
LVA	93
宿泊施設	375
計	2,851

(イ) 関連車両の方面構成比

関連車両の対象事業実施区域への方面構成比は、表 6.12-20 に示すとおりであり、平成 30 年パーソントリップ調査（以下、「H30PT」といいます。）を用いて設定しました。

表 6.12-20 方面構成比

方面	方面比率
北西方面	23.6%
西方面	35.9%
南東方面	9.8%
北東方面	3.2%
高速道路（北）	18.8%
高速道路（南）	8.7%
計	100.0%

(ウ) 交通規制等

関連車両の主な走行ルートにおける交通規制等の状況は、現地調査において把握している現在の交通規制に従いました。

カ 予測結果

(ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑

関連車両の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.12-21、車線混雑度は表 6.12-22(1)～(2)に示すとおりです。

将来交通量による交差点需要率については、地点 2 (羽衣町) の 0.389 が最大となりますが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。

車線混雑度については、地点 3 (関内駅南口) の麦田町方面 (B 断面) からの左折及び右折において 0.8 を超える値、地点 4 (不老町) の石川町方面 (B 断面) からの右折において 0.9 を超える値を示しているため、この車線は一時的な交通混雑が生じやすいと考えられますが、全ての交差点において 1.0 を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。

また、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は僅かであり、関連車両の走行による周辺への影響は小さいと考えます。将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度は、最大で 0.459 (地点 4 (不老町) の石川町方面 (B 断面) からの右折) 増加すると予測します。

予測結果の詳細は、資料編 (p.資 3.8-215～p.資 3.8-228 参照) に示すとおりです。

表 6.12-21 交差点需要率 (関連車両の走行に伴う交通混雑)

交差点名	交差点需要率				ピーク時間帯
	将来 基礎交通量	将来 交通量	限界需要率	増加量	
	①	②		③=②-①	
地点 1 尾上町	0.217	0.272	0.914	+0.055	13:30～14:30
地点 2 羽衣町	0.375	0.389	0.885	+0.014	17:15～18:15
地点 3 関内駅南口	0.197	0.202	0.814	+0.005	15:30～16:30
地点 4 不老町	0.350	0.387	0.890	+0.037	16:45～17:45
地点 5 扇町一丁目	0.345	0.376	0.888	+0.031	17:00～18:00
地点 6 横浜スタジアム前	0.304	0.304	0.911	±0.000	17:15～18:15
地点 7 ハマスタ入口	0.248	0.250	0.822	+0.012	13:30～14:30

注) 限界需要率：「(サイクル長－損失時間 (黄色＋赤色)) / サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

※1 将来基礎交通量は、現地調査時の交通量に加えて、交通結節拠点の整備により高速バス等が増加することを想定しました。

※2 将来交通量は、将来基礎交通量に本事業の関連車両台数を加味した交通量です。

表 6.12-22(1) 車線混雑度（関連車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点断面	流入車線	将来基礎交通量	将来交通量	増分	ピーク時間帯
地点 1 尾上町	A	左直	0.226	0.226	±0.000	13:30~14:30
		右	0.069	0.069	±0.000	
	B	左直	0.294	0.473	+0.179	
		右	0.112	0.112	±0.000	
	C	左直	0.291	0.291	±0.000	
		右	0.212	0.212	±0.000	
D	左直	0.237	0.237	±0.000		
	右	0.226	0.288	+0.062		
地点 2 羽衣町	A	直左	0.304	0.398	+0.094	17:15~18:15
	B	左	0.201	0.201	±0.000	
		直	0.509	0.509	+0.000	
	C	右	0.323	0.323	±0.000	
		左直	0.370	0.370	±0.000	
	D	左	0.110	0.110	±0.000	
直		0.401	0.431	+0.030		
右	右	0.445	0.445	±0.000		
	A	左	0.226	0.226	±0.000	15:30~16:30
直		0.236	0.236	±0.000		
B	左	0.880	0.880	±0.000		
	右	0.799	0.902	+0.103		
C	直	0.182	0.243	+0.061		
地点 4 不老町	A	左	0.157	0.157	±0.000	16:45~17:45
		直	0.402	0.402	±0.000	
		右	0.155	0.155	±0.000	
	B	左直	0.333	0.333	±0.000	
		右	0.526	0.985	+0.459	
	C	左直	0.272	0.272	±0.000	
D	左	0.074	0.129	+0.055		
	直	0.291	0.330	+0.039		
	右	0.483	0.483	±0.000		
地点 5 扇町一丁目	A	左直	0.285	0.285	±0.000	17:00~18:00
		右	0.371	0.371	±0.000	
	B	左直	0.254	0.266	+0.012	
	C	左直	0.408	0.441	+0.033	
		右	0.093	0.093	±0.000	
	D	左直	0.152	0.170	+0.018	
直		0.436	0.479	+0.043		
右	0.311	0.315	+0.004			

表 6.12-22(2) 車線混雑度（関連車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点断面	流入車線	将来基礎交通量	将来交通量	増分	ピーク時間帯
地点 6 横浜スタジアム前	A	左直	0.398	0.398	±0.000	17:15～18:15
	B	左	0.281	0.281	±0.000	
		直	0.386	0.409	+0.023	
		右	0.120	0.120	±0.000	
	C	直	0.170	0.170	±0.000	
		右	0.384	0.384	±0.000	
	D	左直	0.125	0.147	+0.022	
E	左直	0.195	0.195	±0.000		
地点 7 ハマスタ入口	A	直	0.225	0.225	±0.000	13:30～14:30
		右	0.240	0.251	+0.011	
	B	左	0.296	0.443	+0.147	
		直	0.536	0.545	+0.009	
	C	左	0.383	0.383	±0.000	
		右	0.361	0.361	±0.000	

(イ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

関連車両の主な走行ルートである一般国道 16 号、市道関内本牧線第 7002 号線、市道新港第 78 号線、市道伊勢佐木町第 82 号線、市道高島関内第 7148 号線、山下高砂線は、図 6.12-7 (p.6.12-30 参照) に示したとおり、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています。

本事業では、市道関内本牧線第 7002 号線に面した関連車両出入口と歩行者動線が交錯するため、関連車両出入口には適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。横浜スタジアムでのイベント開催時には、より歩行者の安全への配慮を徹底します。

また、本事業では、行政棟の 2 階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画としており、市道関内本牧線第 7002 号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

このように、対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況、歩行者の安全への配慮等により、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用後の関連車両の走行による影響を低減するため、表 6.12-23 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時または供用後に事業者または施設入居テナント者が継続して講じていきます。

表 6.12-23 環境の保全のための措置（関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

区分	環境の保全のための措置
<p>【供用後】 関連車両の走行に伴う交通混雑</p>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例及び関内駅周辺地区駐車場整備ルールの特置義務に基づく必要台数（隔地駐車場を含む）を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。</li> <li>・対象事業実施区域内の駐車場へのアプローチ道は、十分な待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。</li> <li>・車線混雑度が大きくなると予測した地点 4（不老町交差点）の B 断面の右折車線については、十分な滞留長を確保するための車線改良に向けて道路管理者等の関係機関と協議していきます。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関を利用させていただきます。</li> <li>・施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、関内駅周辺地区への自動車交通の集中の低減に努めます。</li> </ul>
<p>【供用後】 関連車両の走行に伴う歩行者の安全</p>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。</li> <li>・関連車両出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っていきます。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連車両出入口付近は適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。</li> <li>・関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。</li> <li>・横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に積極的に協力していきます。</li> <li>・本事業の LVA 棟でのイベント開催と対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催が重複する場合は、これらのイベントによる対象事業実施区域及びその周辺における歩行者の増加を考慮した誘導対策を講じます。</li> </ul>

## ク 評価

### (ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑

関連車両の走行に伴うピーク時間帯の交通混雑は、全ての交差点で交差点需要率が限界需要率を下回っており、車線混雑度も 1.0 を下回っていることから、交通処理は可能であると考えます。

また、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は僅かであり、関連車両による各交差点への影響は小さいと考えます。車線混雑度についても、ほとんどの地点において関連車両による影響は小さいと考えますが、地点 4（不老町交差点）の石川町方面（B 断面）からの右折車線については車線混雑度が 0.985 と大きく、将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度の増加分もその他の地点に比べて大きい（0.459）ため、当該車線について十分な滞留長を確保するための車線改良に向けて道路管理者等の関係機関と協議していくなど、環境の保全のための措置を徹底することで、影響の低減を図ります。

これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

### (イ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車分離されていますので、関連車両の走行時には、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、行政棟の 2 階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画とし、市道関内本牧線第 7002 号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

そのほか、計画建築物からの車両出入口付近は、適宜植栽の剪定を行うことで車両の視認性に配慮していくほか、交通誘導員の配置により歩行者の安全に配慮していきます。横浜公園のイベント開催時には、より歩行者の安全への配慮を徹底します。

これら関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

### (3) 建物の供用に伴う歩行者の交通混雑

#### ア 予測項目

予測項目は、建物の供用に伴う歩行者の交通混雑としました。

#### イ 予測地域・地点

予測地点は、図 6.12-3 (p.6.12-12 参照) に示した対象事業実施区域周辺の歩道とし、横断歩道部である地点②を除く地点①、③、④、⑤としました。

#### ウ 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用後、事業活動が平常の状態になる時期の平日及び横浜スタジアムでのイベント開催時としました。

#### エ 予測方法

##### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.12-10 に示すとおりです。

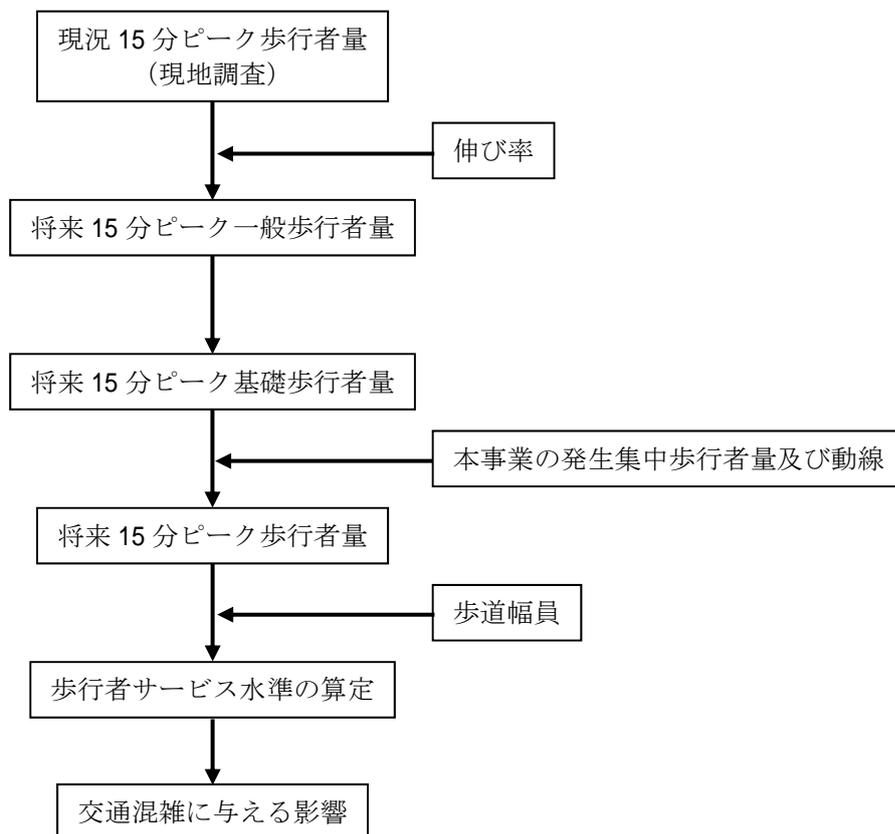


図 6.12-10 予測手順（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

(イ) 予測手法

ピークとなる時間帯における歩行者サービス水準を「大規模マニュアル」に示される方法によって算出しました。

なお、横浜公園でのイベント開催時については、交通安全対策等に基づき定性的に予測する方法としました。

オ 予測条件

(ア) 歩行者量

① 将来基礎歩行者量

将来基礎歩行者量は、最寄り鉄道駅の乗降客数の推移とほぼ同じ傾向を示すものと考え、現地調査結果の歩行者等交通量（現況ピーク 15 分交通量）に経年変化による伸び率を考慮することとしました。

JR 根岸線関内駅及び横浜市営地下鉄線関内駅の利用者数の経年変化を整理したところ、平成 27 年度値に対して、本事業の供用時期である令和 7 年下期には JR 根岸線関内駅で 1.036、横浜市営地下鉄線関内駅で 1.031 という伸び率が見られました（資料編 p.資 3.8-229～p.資 3.8-230 参照）。

対象事業実施区域周辺は日本有数の観光名所が集まる地域であり、将来において歩行者量が飛躍的に増加する可能性も考慮し、伸び率については、1.1 として設定することとしました。

各予測地点における現況及び将来基礎歩行者量（ピーク 15 分交通量）は、表 6.12-24 に示すとおりです。

表 6.12-24 現況及び将来基礎歩行者量（ピーク 15 分交通量）

予測地点	時間帯	現況ピーク 15 分交通量		伸び率	将来基礎ピーク 15 分交通量	
		歩行者	自転車		歩行者	自転車
地点	17:30～17:45	521	3	1.1	573	3
地点	8:00～8:15	840	8		924	9
地点	17:30～17:45	721	13		793	14
地点	17:15～17:30	356	6		392	7

②本事業の発生集中歩行者及び将来歩行者量

本事業の発生集中交通量（人ベース：人 TE/日）の算定にあたっては、「大規模マニュアル」等に準じました。

ここでの検討は、自動車利用以外の手段（鉄道・バス・自転車・徒歩）で対象事業実施区域に出入りする人の量を算定する必要があるため、H30PT から自動車利用以外の交通手段分担率を構築し、歩行者及び自転車の発生集中交通量（人ベース）を算定しました。

また、「大規模マニュアル」等に示されているピーク率を乗じることにより、ピーク時の歩行者及び自転車発生集中交通量を算定しました。これらの発生集中交通量が、現況ピーク 15 分交通量と同様の配分で各予測断面を通行すると想定し、将来基礎歩行者に加えることで本事業の供用後におけるピーク時の将来歩行者量としました。

将来歩行者量は、表 6.12-25 に示すとおりです。

なお、歩行者等の発生集中交通量の算定にあたっての条件等の詳細は、資料編（p.資 1-8～p.資 1-9 参照）に示すとおりです。

本事業では、対象事業実施区域から概ね 300m以内に隔地駐車場を確保する計画としており、隔地駐車場から対象事業実施区域まで徒歩で移動する利用者がいると考えられますが、隔地駐車場の利用者数は発生集中歩行者交通量よりも少なく、利用者の歩行ルートも分散するため、交通混雑に著しい影響を与えないと考えられます。そのため、予測にあたっては考慮しないこととしました。

表 6.12-25 将来歩行者量（ピーク 15 分交通量）

予測 地点	将来基礎ピーク 15 分交通量		発生集中ピーク 15 分交通量		将来ピーク 15 分交通量		
	A		B		C=A+B		
	時間帯	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車
地点	17:30～17:45	573	3	258	4	831	7
地点	8:00～8:15	924	9	415	10	1,339	19
地点	17:30～17:45	793	14	356	16	1,149	30
地点	17:15～17:30	392	7	176	7	568	14

(イ) 歩道幅員

歩行者サービス水準の算定に用いた歩道幅員は、図 6.12-4（p.6.12-13 参照）に示した歩道幅員から、有効幅員として、0.5mを引いた値としました。

## カ 予測結果

対象事業実施区域周辺の歩道等における歩行者サービス水準は、表 6.12-26 に示すとおりです。なお、歩行者流量とサービス水準の関係は、表 6.12-10 (p.6.12-27 参照) に示したとおりです。

予測地点におけるピーク時間帯における歩行者サービス水準は、表 6.12-26 に示すとおりです。全ての予測地点で、自由歩行が可能とされる歩行者サービス水準Aが確保されると予測します。

地点①、④、⑤のピーク時間帯は、横浜スタジアムでのイベント開催時間帯と重なる可能性があります。有効幅員に余裕があるため、横浜スタジアムでのイベント開催時においても同様の歩行者サービス水準が確保できると考えます。

また、本事業では、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画としており、市道関内本牧線第 7002 号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

表 6.12-26 歩行者サービス水準（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

予測地点	有効幅員 <sup>注)</sup> (m)	将来ピーク 15分歩行者量			歩行者流量 (人/m・分)	歩行者 サービス水準	
		ピーク 時間帯	歩行者	自転車			計
	①	—	②	③	④=②+③*5	⑤=④/15/①	
地点	6.5	17:30～17:45	831	7	866	8.9	A
地点	14.8	8:00～8:15	1,339	19	1,434	6.5	A
地点	14.8	17:30～17:45	1,149	30	1,299	5.9	A
地点	3.6	17:15～17:30	568	14	638	11.8	A

注) 有効幅員は、図 6.12-4 (p.6.12-13 参照) に示した歩道幅員から 0.5mを引いた値を用いました。

※自転車を押して歩く場合を考慮して、自転車 1 台あたり歩行者 5 人相当として扱いました。

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、建物の供用に伴う歩行者の交通混雑を低減するため、表 6.12-27 に示す内容を実施します。

表 6.12-27 環境の保全のための措置（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の供用に伴う歩行者の交通混雑	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。</li> <li>・駅前広場等の広場空間や計画建築物の東側 1 階レベル外周に歩道状空地进行整備します。</li> <li>・関内地区の回遊性の向上に寄与するため、2 階レベルの歩行者動線として計画建築物 2 階の東側を横浜市によって整備されるデッキに接続し、横浜公園（横浜スタジアム）へのアクセスを確保します。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連車両出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車利用者に対し、自動車走行の注意喚起を行っていきます。</li> <li>・関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。</li> <li>・横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に積極的に協力していきます。</li> <li>・本事業の LVA 棟でのイベント開催と対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催が重複する場合は、これらのイベントによる対象事業実施区域及びその周辺における歩行者の増加を考慮した誘導対策を講じます。</li> </ul>

ク 評価

計画建築物を利用する歩行者による交通混雑について、歩行者サービス水準を用いて検討した結果、現状において十分な歩道や歩行空間が整備されていることもあり、全ての地点で自由歩行可能な状態が確保できると予測します。

横浜スタジアムでのイベント開催時間帯と重なる可能性がある時間帯についても、有効幅員に余裕があるため、横浜スタジアムでのイベント開催時においても同様の歩行者サービス水準が確保できると考えます。

また、行政棟の 2 階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画とし、市道関内本牧線第 7002 号線の横断者の分散が期待できることから、道路横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

そのほか、円滑な歩行者の流れを確保するため、バリアフリーの配慮や交通誘導員の配置等による歩行者や自転車利用者への自動車走行に対する注意喚起を講じていきます。

このように、計画立案時や供用後において、歩行者による交通混雑の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。



## 6.13 景觀



## 6.13 景観

本事業の計画建築物は、高層建築物であるため、建物の存在により、周辺の主要な眺望地点などからの景観や圧迫感の程度に変化を生じさせるおそれがあります。

そのため、周辺の主要な眺望地点などからの景観や圧迫感の変化を把握するために、調査、予測、評価を行いました。以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化、圧迫感の変化】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関内地区には、業務・商業用途の中高層建築物が高密度に立地した都市景観が形成されています。</li> <li>・ 対象事業実施区域周辺の主要な眺望地点としては、対象事業実施区域の南東側や西側の少し離れた地域に整備されている公園の見晴台や広場等が日常生活圏の眺望地点となります。また、対象事業実施区域付近は平坦な地域であるため、建築物が高密度に立地した箇所からの眺望は困難になっています。横浜港沿いの公園や観光名所等が日常生活圏の眺望地点となります。</li> <li>・ 現在、対象事業実施区域内は横浜市役所として利用されていた建築物が残っていますが、最高高さは行政棟の約 37m でその他の棟の高さは 20m 未満であること、対象事業実施区域内の北西側は広場空間となっていることから、対象事業実施区域周辺の細街路等の見通しの良い場所からは、比較的圧迫感を感じにくい景観が形成されています。</li> </ul>	p.6.13-6～ p.6.13-8
環境保全目標	<p>地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺景観との調和を著しく損なわないこと。</li> </ul> <p>圧迫感の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近景域での圧迫感の軽減に努めること。</li> </ul>	p.6.13-12
予測結果の概要	<p>地域景観の特性の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業の実施により、関内地区の歴史的な景観に配慮するとともに、地域の新たなシンボルタワーを擁する魅力と品格のある眺望景観が創出されるものと予測します。</li> </ul> <p>主要な眺望地点からの景観の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画建築物が出現することにより、スカイラインや眺望が変化しますが、都市的な景観構成要素の一部として調和し、特に近景域では新たなランドマークとして視認されると予測します。</li> </ul> <p>圧迫感の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近景域においては、仰角 25° を超える領域に計画建築物が新たに出現することになるため、圧迫感を感じやすくなると予測します。しかし、タワー棟は、建物の幅をスリムにして壁面を敷地境界から後退させること、計画建築物周辺に広場空間を整備して計画建築物壁面までの距離を確保することなどにより、計画建築物を始めとする本事業の構造物による圧迫感は軽減されるものと考えます。</li> <li>・ 計画建築物のタワー棟の外壁色については明色を採用していくことで視覚的な存在感の低減を図り、上階ほど柱が細くなる行政棟のデザインを継承して高層階に向かって段階的に細くなる外装パネルを採用することで、圧迫感は感じにくくなるものと考えます。</li> </ul>	p.6.13-15～ p.6.13-32

【地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化、圧迫感の変化（続き）】

	結果等の概要	参照頁
環境の保全 のための措置 の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政棟を現位置保全し、関内地区の歴史的な景観に配慮します。</li> <li>建物の形状、デザイン・色彩等については、眺望の調和や圧迫感の低減に努め、関係機関等との協議を経て確定させます。</li> <li>圧迫感を軽減するため、計画建築物の周辺に広場空間を整備する計画とします。</li> <li>「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」や「横浜市景観ビジョン」、「横浜市景観計画」、「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」等を踏まえて魅力ある都市景観の創造に努めます。</li> </ul>	p.6.13-33
評価	<p>地域景観の特性の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、計画立案時において、地域景観の特性の変化への影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺景観との調和を著しく損なわないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul> <p>主要な眺望地点からの景観の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、計画立案時において、主要な眺望地点からの景観の変化への影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺景観との調和を著しく損なわないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul> <p>圧迫感の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、計画立案時において、圧迫感の変化への影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「近景域での圧迫感の軽減に努めること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.13-34

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 地域景観の特性
- イ 主要な眺望地点の分布状況
- ウ 主要な眺望地点からの眺望の状況
- エ 圧迫感の状況
- オ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

#### ア 既存資料調査

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

#### イ 現地調査

##### (ア) 主要な眺望地点からの眺望の状況

調査地点は、対象事業実施区域の中心から概ね 2km の範囲において、対象事業実施区域方面が容易に見渡せると考えられる場所、不特定多数の人の利用頻度や滞留度が高い場所を主要な眺望地点とし、図 6.13-1 に示す対象事業実施区域周辺の 20 地点（地点 1～20）としました。

##### (イ) 圧迫感の状況

調査地点は、対象事業実施区域周辺の細街路上等の比較的見通しの良い場所として、図 6.13-1 に示す 3 地点としました。

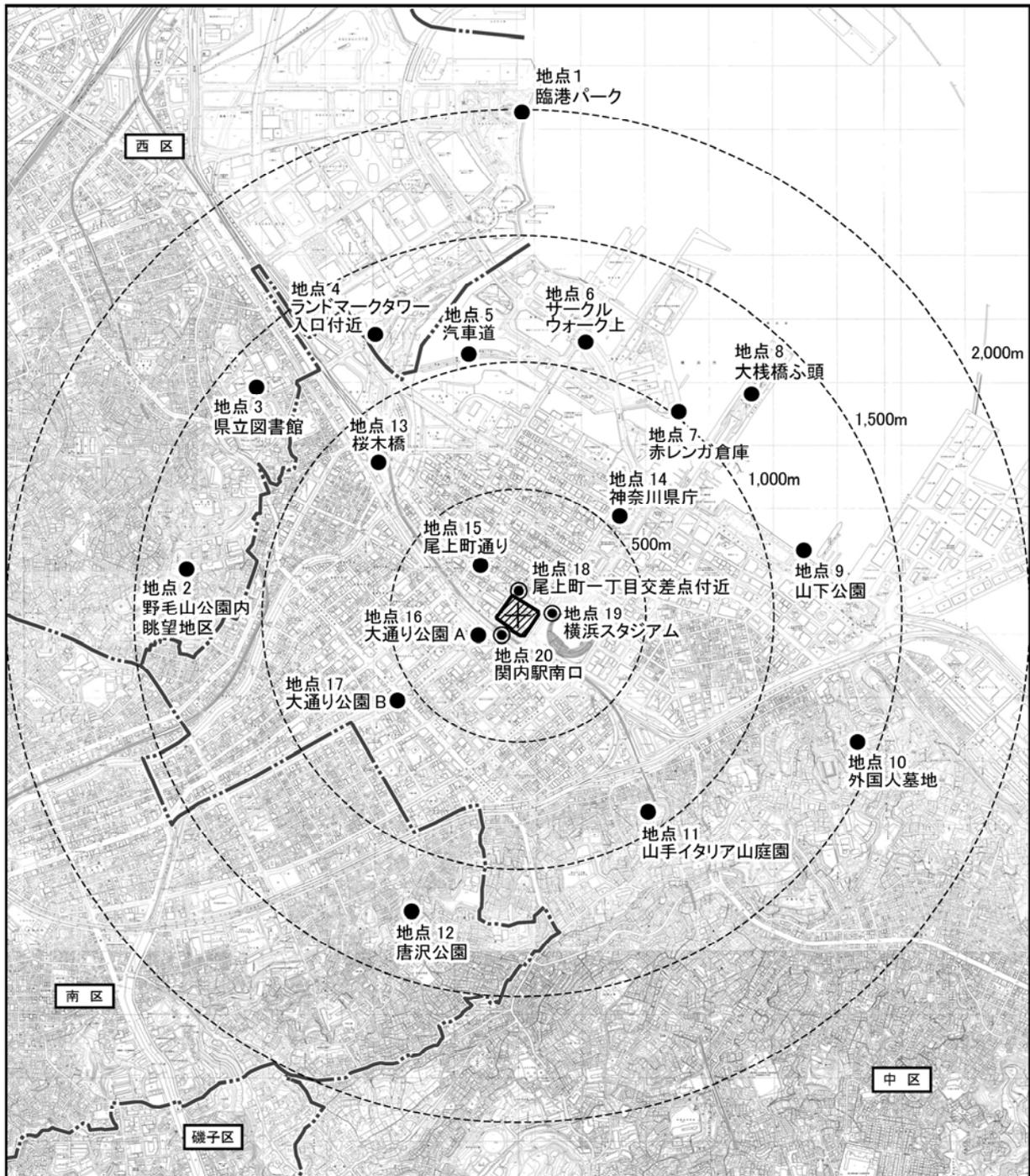
### (3) 調査時期

#### ア 既存資料調査

入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

#### イ 現地調査

- ・ 地点1～19 : 令和2年 5月28日 (木)
- ・ 地点20 : 令和2年10月21日 (水)



凡例

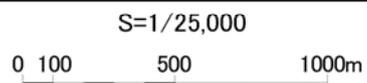
対象事業実施区域

区界

主要な眺望地点（調査地点）

- 景観調査地点
- ◎ 景観・圧迫感調査地点

図6.13-1 景観・圧迫感調査地点位置図



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）

#### (4) 調査方法

##### ア 地域景観の特性及び主要な眺望地点の分布状況

「地形図」等の既存資料を収集・整理及び適宜現地踏査を行って地域景観の特性を把握しました。

##### イ 主要な眺望地点からの眺望の状況及び圧迫感の状況

現地踏査を行い、主要な眺望地点からの眺望の状況を撮影しました。

なお、撮影にあつては、表 6.13-1 に示す条件で実施しました。

表 6.13-1 景観写真の撮影条件

地点	敷地境界までの距離 (m)	使用カメラ	使用レンズ	撮影高さ <sup>注)</sup> (m)
地点 1	1,950	Nicon D600	AF-S NIKKOR 28 mm f/1.8G	+1.5
地点 2	1,200			
地点 3	1,300			
地点 4	1,200			
地点 5	950			
地点 6	1,050			
地点 7	950			
地点 8	1,200			
地点 9	1,150			
地点 10	1,400			
地点 11	850			
地点 12	1,150			
地点 13	750			
地点 14	500			
地点 15	200			
地点 16	100			
地点 17	450			
地点 18	30			
地点 19	50			
地点 20	50			

注) 撮影高さは、撮影地点での撮影高さを示しています。

##### ウ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」
- ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」
- ・「横浜市景観ビジョン」
- ・「横浜市景観計画」
- ・「横浜市環境管理計画」
- ・「中区まちづくり方針」
- ・「関内エリアコンセプトプラン」

## (5) 調査結果

### ア 地域景観の特性

対象事業実施区域は、JR 根岸線関内駅の北側に隣接する位置にあります。

対象事業実施区域が属する関内地区には、業務・商業用途の中高層建築物が高密度に立地した都市景観が形成されています。

また、対象事業実施区域の東側には横浜公園（横浜スタジアム）が隣接しているほか、周辺には「赤レンガ倉庫」、「大栈橋ふ頭」、「山下公園」等の観光名所が徒歩圏に点在する場所です。

### イ 主要な眺望地点の分布状況

対象事業実施区域周辺の主要な眺望地点としては、対象事業実施区域の南東側や西側の少し離れた地域が高台となっているため、これら地域に整備されている公園の見晴台や広場等が日常生活圏の眺望地点となります。

また、対象事業実施区域付近は平坦な地域であるため、建築物が高密度に立地した箇所からの眺望は困難になっています。横浜港沿いの公園や観光名所等が日常生活圏の眺望地点となります。

### ウ 主要な眺望地点からの眺望の状況

主要な眺望地点からの眺望の状況は表 6.13-2(1)～(2)に示すとおりです。

表 6.13-2(1) 主要な眺望地点及び眺望の状況

地点	主要な眺望地点	距離 <sup>注)</sup>	眺望の状況
1	臨港パーク	2,000m	臨港パークは横浜港に面した公園で、南方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する観光地であり、横浜港に面した建築物等を遠方まで眺望することができます。
2	野毛山公園内眺望地区	1,350m	野毛山公園から概ね東方向に対象事業実施区域が立地します。この地点からは、北仲通南地区のアイランドタワーや神奈川県警本部などの中高層建築物を眺望することができます。
3	県立図書館	1,350m	県立図書館から南東方向に対象事業実施区域が立地します。駐車場からの眺望が比較的良い地点でしたが、近年、中層建築物が隣接地に整備されたため、眺望範囲が限定されています。
4	ランドマークタワー入口付近	1,250m	ランドマークタワーから概ね南東方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する施設であり、JR 根岸線桜木町駅からペデストリアンデッキを経て直接にアプローチできます。この地点はデッキ上であるため、横浜港方面を比較的遠方まで眺望することができます。
5	自動車道	1,000m	自動車道は大岡川の河口付近に面した港湾緑地で、南南東方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する観光地であり、JR 根岸線桜木町駅や、みなとみらい線みなとみらい駅からワールドポーターズ（商業施設）や赤レンガ倉庫まで続く歩行者専用の通路であるため、不特定多数の人によって利用されています。
6	サークルウォーク上	1,100m	サークルウォークは、市道高島台 295 号線に架かる横断歩道であり、南南西方向に対象事業実施区域が立地します。地上部の歩行空間よりも高い位置にあるため、比較的遠方まで眺望することができます。

注) 距離は、計画建築物の高層部中心までのおおよその直線距離を示しています。

表 6.13-2(2) 主要な眺望地点及び眺望の状況

地点	主要な眺望地点	距離 <sup>注)</sup>	眺望の状況
7	赤レンガ倉庫	1,000m	赤レンガ倉庫は横浜港に面した赤レンガパーク内にあり、南西方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する観光地であり、限られた構造物（赤レンガ倉庫）しかないため、内陸部の中高層建築物を眺望することができます。
8	大棧橋ふ頭	1,300m	大棧橋ふ頭は横浜港に面した公園で、南西方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する観光地であり、横浜港に面した建築物等を遠方まで眺望することができます。
9	山下公園	1,150m	山下公園は横浜港に面した公園で、西南西方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する観光地であり、横浜港に面した建築物等を遠方まで眺望することができます。
10	外国人墓地	1,450m	外国人墓地は山手地区の高台に位置し、西北西方向に対象事業実施区域が立地します。地形を活かして墓地が形成されているため、眺望は良好です。
11	山手イタリア山庭園	900m	山手イタリア山庭園は山手地区の高台に位置し、北西方向に対象事業実施区域が立地します。高台にあるため、眺望が良く、ランドマークタワーなど、みなとみらい 21 地区の高層建築物群を眺望することができます。
12	唐沢公園	1,200m	唐沢公園は南区の丘陵部に位置し、北北東方向に対象事業実施区域が立地します。高台にあるため、眺望が良く、ランドマークタワーなど、みなとみらい 21 地区の高層建築物群を眺望することができます。
13	桜木橋	850m	桜木橋は JR 根岸線桜木町駅付近の歩道橋で、南東方向に対象事業実施区域が立地します。この地点からは、関内地区の中高層建築物を眺望することができます。
14	神奈川県庁	500m	神奈川県庁は日本大通りに位置し、南西側に対象事業実施区域が立地します。この地点からは、関内地区の中高層建築物を眺望することができます。
15	尾上町通り	250m	尾上町通りはみなと大通りの市庁舎前交差点から市道関内本牧線第 7002 号線及び国道 16 号へ続く大通りで、調査地点の南東方向に対象事業実施区域が立地します。沿道には中高層建築物中心の市街地景観が形成されています。
16	大通り公園 A	150m	大通り公園は JR 根岸線関内駅の南側から南西方向にかけて横浜市営地下鉄線阪東橋駅に至る帯状の公園で、北東側に対象事業実施区域が立地します。この地点からは関内地区の中高層建築物を眺望することができるほか、北側の地点 A から JR 根岸線関内駅の駅舎や対象事業実施区域内の行政棟を眺望することができます。
17	大通り公園 B	600m	
18	尾上町一丁目交差点付近	100m	尾上町一丁目交差点は対象事業実施区域の北側に位置しています。この地点からは、対象事業実施区域内の既存建築物及びくすのき広場や関内地区の中高層建築物を眺望することができます。
19	横浜スタジアム	150m	横浜スタジアムから西方向に対象事業実施区域が立地します。この地点からは対象事業実施区域内の既存建築物や関内地区の中高層建築物を眺望することができます。
20	関内駅南口	100m	北側に隣接して対象事業実施区域が立地しており、対象事業実施区域内の既存建築物を眺望することができます。

注) 距離は、計画建築物の高層部中心までのおおよその直線距離を示しています。

## エ 圧迫感の状況

対象事業実施区域周辺は、業務・商業用途の中高層建築物が高密度に立地しています。

現在、対象事業実施区域内は横浜市役所として利用されていた建築物が残っていますが、最高高さは行政棟の約 37m でその他の棟の高さは 20m 未満であること、対象事業実施区域内の北西側は広場空間となっていることから、対象事業実施区域周辺の細街路等の見通しの良い場所からは、比較的圧迫感を感じにくい景観が形成されています。

## オ 関係法令・計画等

横浜市では、都市の質の向上を目指して、港や歴史文化、水・緑などを大切にした魅力ある都市景観形成の取組が進められており、「景観法」（平成 16 年 6 月、法律第 110 号）の施行を契機として、「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例（景観条例）」や「横浜市景観計画」が施行されています。

### (ア) 「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」（平成 18 年 2 月、横浜市条例第 2 号）

この条例は、魅力ある都市景観の創造によって、地域の個性と市民等の豊かな発想が調和した、人をひきつける質の高い都市の実現を図ることを目的として定められた条例です。

この条例では、事業者の責務として、その事業活動を通じて、地域の個性との調和に配慮し、積極的に魅力ある都市景観の創造に努めること、さらに、横浜市が実施する都市景観の創造に関する施策に協力することが定められています。

なお、この条例では、魅力ある都市景観の形成を図る必要がある地区を「都市景観協議地区」として横浜市が指定することができます。現在、対象事業実施区域が属する関内地区は、「関内地区都市景観協議地区」として平成 20 年 4 月より施行されています。

### (イ) 「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」（平成 7 年 3 月、横浜市条例第 17 号）

この条例は、環境の保全及び創造について、横浜市、事業者及び市民が一体となって取り組むための基本理念を定めるとされています。その中で、市、事業者及び市民の責務を明らかにするとともに、環境の保全及び創造に関する施策の基本的事項を定め、施策を総合的かつ計画的に推進して、次世代の市民の健康で文化的な生活の確保に寄与することを目的とされています。

この条例では、事業者の責務として、事業活動に関して、環境への負荷の低減、そのほか環境の保全及び創造に自ら積極的に努めるとともに、横浜市が実施する環境の保全及び創造に関する施策に協力することが定められています。

なお、横浜市は、都市の緑化、水辺の整備、快適な音の環境又は良好な景観の確保、歴史的文化的遺産の保全等を体系的に図ることにより、潤いと安らぎのある快適な環境の確保に努めなければならないと定められています。

(ウ) 「横浜市景観ビジョン」 (平成 31 年 3 月、横浜市都市整備局)

「横浜市景観ビジョン」は、横浜市のこれからの景観づくりにおいて目指すべき方向性を長期的な視野に立って示されたもので、良好な景観をつくること、豊かな市民生活の実現につながることに加えて、観光や産業分野などを含めた都市全体の活力向上に結びつく大切な取組であることを、市民・事業者・行政で共有し、協働して景観づくりに取り組むための契機とすることを目指して策定されています。

「横浜市景観ビジョン」では、市内の各地域において目指したい景観の将来像を考える際の基本的な方向性が以下に示すとおり 10 テーマ定められています。

- (1) 街の個性と調和のとれた魅力的な街並みの形成
- (2) 安全で快適な歩行者空間の景観づくり
- (3) 歴史的景観資源の保全と活用による景観づくり
- (4) 水と緑の保全・活用と創出による景観づくり
- (5) 身近な生活空間での景観づくり
- (6) 人々の交流や賑わいの景観づくり
- (7) 街の個性を引き立たせる夜間景観
- (8) 周囲に比べ、高さや大きさのある建築物の景観的工夫
- (9) 屋外広告物の景観的配慮
- (10) 想像力がかきたてられ、物語性が感じられる景観づくり

また、この景観形成のテーマを踏まえ、地区ごとの個性を活かした景観魅力づくりとして、関内地区について下記のとおり方向性が示されています。

- ・連続的な建築物の壁面後退や、ゆとりと賑わいのある歩行者空間の創出などにより、歩いて楽しめる景観をつくります。
- ・関内地区の街並みの特徴をいかし、ミナト横浜を感じる眺望が楽しめる景観をつくります。
- ・開港の歴史や文化の蓄積を生かしながら新しい文化を生み出す景観をつくります。
- ・多様な都市機能がコンパクトに複合する、活力ある景観をつくります。

(エ) 「横浜市景観計画」 (令和2年1月、横浜市都市整備局)

横浜市では、「景観法」(平成16年6月、法律第110号)に基づき、市内全域を対象区域とする「横浜市景観計画」が定められています。

この計画では、開発行為を行う場合の法面の高さや、緑化についての基準が定められているほか、関内地区、みなとみらい21中央地区、みなとみらい21新港地区、山手地区の4地区について重点的に景観形成を進めていく地区(景観推進地区)とし、建築物や工作物、屋外広告物などの高さや色彩などの基準(景観形成基準)等を定めています。

対象事業実施区域は、上記4地区のうち「関内地区」に属しており、関内地区全域のほか、同地区内の14の地区(関内駅前準特定地区、関内西準特定地区など)に対し、良好な景観の形成に関する方針がこの計画で定められています。対象事業実施区域は、14地区のうち「市庁舎前面特定地区」に属しています。対象事業実施区域が属する地区の良好な景観の形成に関する方針は、表6.13-3に示すとおりです。

また、対象事業実施区域の北東側の市道日本大通第7100号線(日本大通り)の沿道のイチョウは、景観法に基づく景観重要樹木に指定されています。

表 6.13-3 横浜市景観計画に定められる良好な景観の形成に関する方針

	良好な景観の形成に関する方針
関内地区全体	わかりやすく、奥行きと賑わいのある界隈を巡り歩いて楽しめる街を創る。 関内地区の街並みの特徴を生かし、ミナト横浜を感じる眺望が楽しめる街を創る。 開港の歴史や文化の蓄積を活かしながら新しい文化を生み出す街を創る。 多様な都市機能がコンパクトに複合する、活力ある街を創る。
市庁舎前面特定地区	関内地区の玄関口として、市庁舎やくすのき広場と調和した街並みとゆとりある空間を形成する。

(オ) 「横浜市環境管理計画」(平成30年11月、横浜市環境創造局)

この計画は、市民や事業者をはじめ多様な主体が連携して、将来の環境の姿の実現とともに、横浜の経済・社会の活性化や、さらなる魅力向上、持続可能な都市づくりにつながるための計画です。

この計画では、総合的な視点による基本政策の一つである「環境と経済 ～環境分野の取組による市内経済の活性化と地域のにぎわいづくり～」の中で、横浜の開港以来の歴史・文化、美しい都市景観や開放的な水辺空間、まとまった緑、多くの環境関連施設や、そこで行われている市民や事業者の先進的な環境活動などは、国内外から人を呼び込む都市の魅力として重要な役割を果たすことが期待でき、横浜の魅力ある地域資源を活用するとともに、国際会議等での情報発信や海外からの視察受け入れ等の機会を捉えた効果的なプロモーションを展開していくことが重要であるという現状と課題を踏まえて、2025年度までに実施・着手する取組方針の一つとして、以下の内容などがあげられています。

この計画で掲げられている景観形成に対する取組方針は、表 6.13-4 に示すとおりです。

表 6.13-4 横浜市環境管理計画に掲げられている景観形成に対する取組方針

都心部におけるエコまちづくりの推進	
取組方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域資源を生かしたシティプロモーションの展開 大都市でありながら水、緑などに恵まれた自然環境や動物園、歴史的景観などの地域資源を生かしたエコツーリズムの展開、環境関連のイベントや国際会議の開催、実証事業、視察受け入れなど、環境先進都市・横浜としてのシティプロモーションを展開していきます。</li> </ul>

(カ) 「中区まちづくり方針」(令和 2 年 3 月、横浜市中区・都市整備局)

この方針は、概ね 20 年後を見据えた中区におけるまちづくりの方針が示されたもので、横浜市都市計画マスタープランの中区版です。

この方針の中で、関内・関外地区のまちづくりの方針として、「都心臨海部における都心機能の強化や拠点整備・魅力的な街並みの形成」、「人々の交流や回遊性を促すにぎわいのあるまちづくり」などが挙げられています。

(キ) 「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」(令和 2 年 1 月、横浜市都市整備局)

このコンセプトプランは、大規模土地利用転換を通じて、関内駅周辺地区全体に「国際的な産学連携」「観光・集客」機能が集積し、賑わいにあふれる地区となることを目指し、この地区のまちづくり方針として策定されました。

対象事業実施区域である現市庁舎街区の周辺については、「横浜市景観計画」において、「市庁舎前面特定地区」等に位置付けられ、調和した街並みとゆとりある空間となるよう景観形成に取り組まれてきましたが、新たなまちづくりを進めるにあたっては、以下の 3 点を普遍的な景観形成上の要素として継承しつつ、これまで形成してきた景観がより良いものとなるよう誘導していくとされています。

- ・関内地区の玄関口としての風格のある景観と、多くの人で賑わう魅力的な駅前空間の形成
- ・大通り公園から横浜公園、さらに海沿いへとつながる緑の軸線沿いの魅力ある歩行者空間の形成
- ・「開港の地」としての歴史性

また、土地利用転換を行う際には、関内・関外地区の新たなシンボルとなるような景観形成を目指し、建築物の低層部には、人々の活動による賑わいのある景観を誘導するとともに、最高高さ等高層部の景観についても、現行基準の見直しも含めて、地区の象徴となるような魅力と品格のある眺望景観を誘導するとされています。

## 2 環境保全目標の設定

景観に係る環境保全目標は、表 6.13-5 に示すとおり設定しました。

表 6.13-5 環境保全目標（景観）

区分	環境保全目標
【供用後】 建物の存在	地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化 ・周辺景観との調和を著しく損なわないこと。 圧迫感の変化 ・近景域での圧迫感の軽減に努めること。

## 3 予測及び評価等

### (1) 予測項目

予測項目は、事業の実施により変化する景観の状況として、以下の 3 点を予測することとしました。

- ア 地域景観の特性の変化
- イ 主要な眺望地点からの景観の変化
- ウ 圧迫感の変化

### (2) 予測地域・地点

ア 地域景観の特性の変化及び主要な眺望地点からの景観の変化

予測地点（主要な眺望地点）は、表 6.13-6 に示す判定基準に従って、調査地点（20 地点）のうち、表 6.13-7 に示す 13 地点を予測地点として選定しました。

判定基準は、主要な眺望地点から対象事業実施区域方向の眺望が開けており、かつ計画建築物を視認可能と想定されることと、また、なるべく多方角からの眺望地点を予測地点として選定することを念頭においています。

表 6.13-6 予測地点（主要な眺望地点）として選定する判定基準

項目	優先度	判定基準
視認性	◎	対象事業実施区域方向の眺望が比較的開けている、または計画建築物の半分以上が眺望可能と想定される
	○	対象事業実施区域方向の眺望が、既存建築物等により一部遮蔽される、または計画建築物の半分以下が眺望可能と想定される
	△	対象事業実施区域方向の眺望が、既存建築物等により遮蔽され、あまり眺望できない
認知度	◎	不特定多数の人を集客し、各種イベントが頻繁に行われたり、観光地等として広く知られていたりする地点、またはその施設に極めて近い場所
	○	不特定多数の人が集まったり利用したりする可能性が高く、地域の自治活動等、地域の人が日常利用したりする地点
	△	上記以外の眺望地点

表 6.13-7 予測地点（主要な眺望地点）の選定結果

地点	主要な眺望地点	距離 <sup>注)</sup>	対象事業 実施区域 の方向	視認性	認知度	選定結果
1	臨港パーク	2,000m	北	△	◎	視認性難
2	野毛山公園内眺望地区	1,350m	西北西	○	○	●
3	県立図書館	1,350m	北西	○	○	2 に代表させる
4	ランドマークタワー入口付近	1,250m	北北西	△	◎	視認性難
5	自動車道	1,000m	北	○	◎	●
6	サークルウォーク上	1,100m	北	○	◎	●
7	赤レンガ倉庫	1,000m	北東	○	◎	●
8	大栈橋ふ頭	1,300m	北東	○	◎	●
9	山下公園	1,150m	東北東	△	◎	視認性難
10	外国人墓地	1,450m	東南東	○	◎	11 に代表させる
11	山手イタリア山庭園	900m	南東	○	◎	●
12	唐沢公園	1,200m	南南西	○	○	●
13	桜木橋	850m	北西	○	△	●
14	神奈川県庁	500m	北東	○	○	7 に代表させる
15	尾上町通り	250m	北西	○	○	●
16	大通り公園 A	150m	南西	○	◎	●
17	大通り公園 B	600m	南西	○	◎	●
18	尾上町一丁目交差点付近	100m	北	◎	○	●
19	横浜スタジアム	150m	東	◎	◎	●
20	関内駅南口	100m	南	◎	◎	圧迫感のみ予測

注) 距離は、計画建築物の高層部中心までのおおよその直線距離を示しています。

#### イ 圧迫感の変化

主要な眺望地点のうち、近景（計画建築物の高層部中央から約 500m以内）において、代表的な 3 地点を予測地点としました（図 6.13-1（p.6.13-4）参照）。

#### (3) 予測時期

予測時期は、計画建築物の竣工時としました。

#### (4) 予測条件、予測方法

##### ア 地域景観の特性の変化

地域景観の特性の変化は、現況の地域景観特性と本事業の供用後に新たに出現する計画建築物を含めた地域景観特性を比較することで予測しました。

##### イ 主要な眺望地点からの景観の変化

主要な眺望地点からの景観の変化の程度は、選定した地点において撮影した現況写真に計画建築物等を合成したフォトモンタージュを作成する方法で予測しました。

##### ウ 圧迫感の変化

圧迫感の変化の程度は、選定した近景域の眺望地点から計画建築物を望んだ場合の仰角図を作成する方法で予測しました。

## (5) 予測条件

計画建築物の完成イメージ図は、図 6.13-2 に示すとおりです。

計画建築物の形状、デザイン・色彩等については、関係機関等との協議を踏まえ、今後確定していきます。そのため、フォトモンタージュの作成にあたっては、概ねの形状とボリュームを表現し、将来的な計画建築物の視認性等を表現しました。



※公募時の完成イメージ図であり、現計画とは異なります。

図 6.13-2 計画建築物の完成イメージ図（JR 根岸線関内駅方面より）

## (6) 予測結果

### ア 地域景観の特性の変化

本事業において、60年間横浜の発展と中枢機能を担ってきた行政棟は、その歴史的・景観的価値を踏まえ、現状の位置においてホテル機能に転換させることで、景観資源として保全活用していく計画としています。

行政棟とともに計画建築物の低層部を構成する、JR根岸線関内駅に面して配置するLVA棟は、保全する行政棟の格子フレームに調和したデザインとすることで街並みの連続性に配慮していきます。

また、タワー棟の外壁色として明色を採用していくことで視覚的な存在感の低減を図る、上階ほど柱が細くなる行政棟のデザインを継承するなどの外壁デザインの工夫により、地区の景観との調和に配慮しつつも、シンボル性を持たせていきます。

さらに、タワー棟については、周辺を利用される歩行者の圧迫感の軽減に配慮するため、建物の幅を極力スリムにし、JR根岸線関内駅や横浜スタジアム側からセットバックさせる計画としています。

以上のことから、本事業の実施により、関内地区の歴史的な景観に配慮するとともに、地域の新たなシンボルタワーを擁する魅力と品格のある眺望景観が創出されるものと予測します。

### イ 主要な眺望地点からの景観の変化

主要な眺望地点からの景観の変化についての予測結果は、図6.13-3(1)～(13)に示すとおりです。

計画建築物が出現することにより、スカイラインや眺望が変化しますが、都市的な景観構成要素の一部として調和し、特に近景では新たなランドマークとして視認されると予測します。

【現況】  
令和2年  
5月28日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、既存の戸建て・中層建築物群越しに計画建築物のタワー棟の一部を眺望できると予測します。  
高層の計画建築物の出現により、スカイラインの一部を変化させますが、既存の中高層建築物群と比較して突出して大きくはなく、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(1) 景観の変化 (地点2: 野毛山公園内眺望地区)

【現況】  
令和2年  
5月28日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、既存の高層ビル越しに計画建築物のタワー棟の一部を眺望できると予測します。

既存の中高層建築物群の一部のように視認され、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(2) 景観の変化 (地点5: 自動車道)

【現況】  
令和2年  
5月28日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、既存の中層建築物の奥に計画建築物のタワー棟を眺望できると予測します。  
前景に高層建築物が立地していないため、スカイラインに変化が生じますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(3) 景観の変化 (地点6: サークルウォーク上)

【現況】  
令和2年  
5月28日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、横浜税関や神奈川県庁の奥に計画建築物のタワー棟の一部を眺望できると予測します。  
計画建築物の最高部は神奈川県庁の最高部と同程度の高さに視認され、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(4) 景観の変化 (地点7: 赤レンガ倉庫)

【現況】  
令和2年  
5月28日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、既存の中層建築物越しに計画建築物のタワー棟を眺望することができると予測します。

周辺の既存建築物に比べて高層の計画建築物が出現するため、スカイラインを変化させることとなりますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(5) 景観の変化（地点 8：大栈橋ふ頭）

<p>【現況】 令和2年 5月28日撮影</p>		
<p>【供用後】</p>		
<p>景観の変化</p>		<p>この地点からは、既存の高層建築物群の手前に計画建築物のタワー棟を眺望できると予測します。</p> <p>既存の高層建築物群の一部のように視認され、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。</p>

図 6.13-3(6) 景観の変化（地点 11：山手イタリア山庭園）

<p>【現況】 令和2年 5月28日撮影</p>		
<p>【供用後】</p>		
<p>景観の変化</p>		<p>この地点からは、計画建築物のタワー棟を眺望できると予測します。</p> <p>前景に高層建築物が立地していないため、高層の計画建築物が眺望とスカイラインを変化させますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。</p>

図 6.13-3(7) 景観の変化 (地点 12 : 唐沢公園)

【現況】  
令和2年  
5月28日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、JR 根岸線の陸橋越しに計画建築物のタワー棟を眺望することができると予測します。  
現況では前景に高層建築物が立地しておらず、高層の計画建築物が眺望を変化させますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(8) 景観の変化 (地点 13 : 桜木橋)

【現況】  
令和2年  
5月28日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、既存の中層建築物越しに計画建築物のタワー棟を眺望することができると予測します。  
対象事業実施区域に比較的近い地点であり、現況では、前景に高層建築物が立地していないため、高層の計画建築物が眺望を変化させますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(9) 景観の変化 (地点 15 : 尾上町通り)

【現況】  
令和2年  
5月28日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、JR 根岸線関内駅越しに計画建築物のタワー棟及び現位置保全する行政棟を眺望することができると予測します。

対象事業実施区域に比較的近い地点であり、現況では、前景に高層建築物が立地していないため、高層の計画建築物が眺望を変化させますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(10) 景観の変化 (地点 16 : 大通り公園 A)

<p>【現況】 令和2年 5月28日撮影</p>		
<p>【供用後】</p>		
<p>景観の変化</p>		<p>この地点からは、公園の樹木越しに計画建築物のタワー棟を眺望することができると予測します。</p> <p>現況では、前景に高層建築物が立地していないため、高層の計画建築物がスカイラインと眺望を変化させますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。</p>

図 6.13-3(11) 景観の変化（地点 17：大通り公園 B）

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、くすのきモール A 棟の奥に計画建築物のタワー棟、LVA 棟及びくすのきモール B 棟を眺望することができると予測します。  
対象事業実施区域に近い地点であり、現況の議会棟及びくすのき広場が見通せる眺望から大きく変化しますが、地域の新たなランドマークとして視認されると予測します。

図 6.13-3(12) 景観の変化 (地点 18 : 尾上町一丁目交差点付近)

【現況】  
令和2年  
5月28日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、計画建築物の一部として現位置保全する行政棟及びタワー棟を眺望することができると予測します。

対象事業実施区域から比較的近い地点であり、高層の計画建築物が眺望を変化させますが、都市的な景観構成要素の一部としては調和し、地域の新たなランドマークとして視認されると予測します。

図 6.13-3(13) 景観の変化 (地点 19 : 横浜スタジアム)

## ウ 圧迫感の変化

計画建築物による圧迫感の影響を受けやすい近景から、主要な眺望地点からの圧迫感の状況の変化について予測を行いました。各地点における圧迫感の変化は、図 6.13-4(1)~(3)に示すとおりです。

なお、「景観工学」(平成2年8月、石井一郎・元田良孝)によると、仰角と圧迫感には以下のとおりの関係があります。

- ・仰角 10° 以下：圧迫感はほとんどない
- ・仰角 10~25°：圧迫感が多少ある
- ・仰角 25° 以上：強い圧迫感を受ける

図 6.13-4(1)~(3)において検証した結果、近景域においては、仰角 25° を超える領域に計画建築物が新たに出現することになるため、圧迫感を感じやすくなると予測します。しかし、タワー棟は、建物の幅をスリムにして壁面を敷地境界から後退させること、計画建築物周辺に広場空間を整備して計画建築物壁面までの距離を確保することなどにより、計画建築物を始めとする本事業の構造物による圧迫感は軽減されるものと考えます。

また、計画建築物のタワー棟の外壁色については明色を採用していくことで視覚的な存在感の低減を図る、上階ほど柱が細くなる行政棟のデザインを継承して高層階に向かって段階的に細くなる外装パネルを採用するなどの外壁デザインの工夫により、圧迫感を感じにくくなるものと考えます。

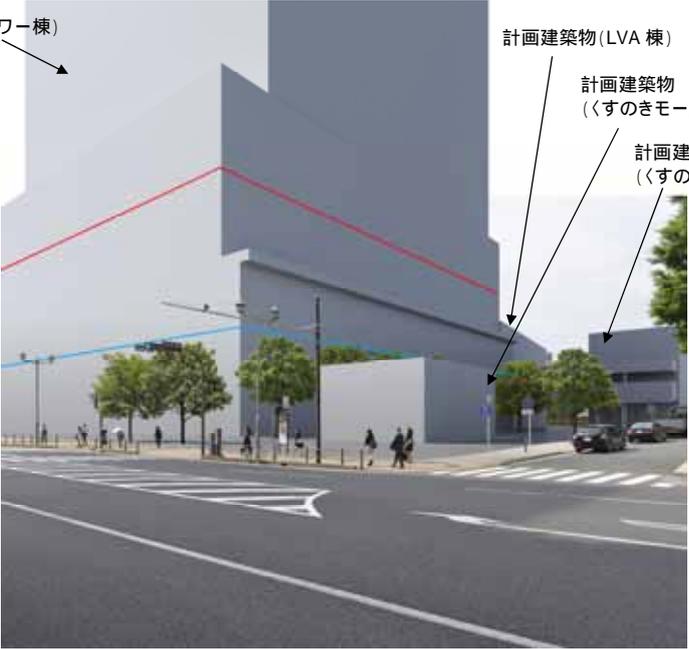
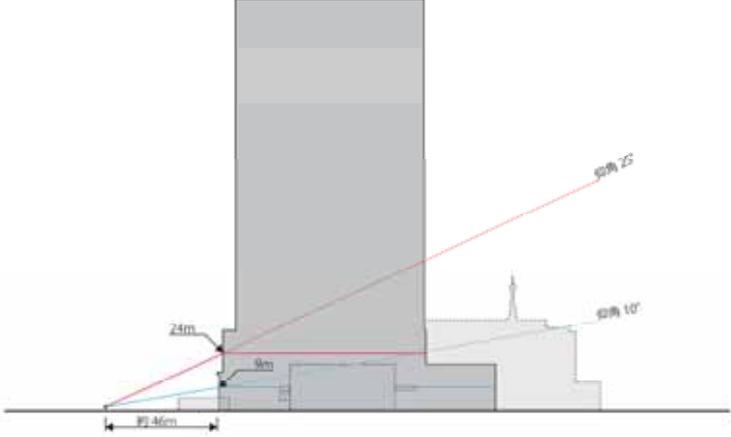
<p>【現況】 令和2年 5月28日撮影</p>	
<p>【供用後】</p>	 <p>計画建築物(タワー棟)</p> <p>計画建築物(LVA棟)</p> <p>計画建築物(くすのきモールA棟)</p> <p>計画建築物(くすのきモールB棟)</p> <p>凡例  <span style="color: red;">---</span> 仰角25°のライン  <span style="color: blue;">---</span> 仰角10°のライン</p>
<p>予測地点と 計画建築物との 仰角の関係図</p>	
<p>圧迫感の変化</p>	<p>この地点からは、くすのきモール A 棟の奥に計画建築物のタワー棟、LVA 棟及びくすのきモール B 棟が出現し、強い圧迫感を受けるとされる仰角 25° のラインが計画建築物（タワー棟）にかかると予測します。</p> <p>対象事業実施区域から近い地点であるため、スカイラインの変化が認められます。</p>

図 6.13-4(1) 圧迫感の変化（地点 18：尾上町一丁目交差点付近）

【現況】  
令和2年  
5月28日撮影



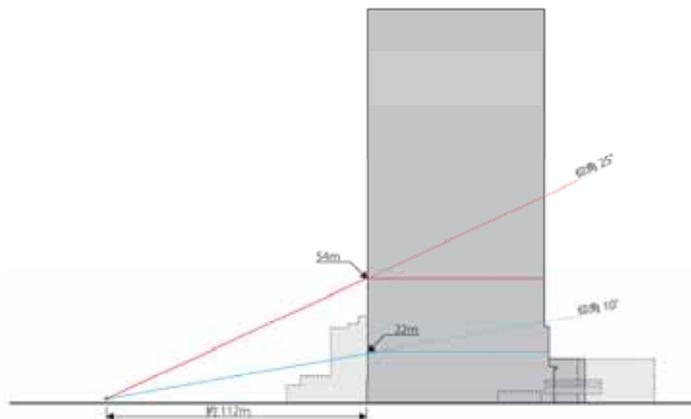
【供用後】

計画建築物



凡例	
	仰角25°のライン
	仰角10°のライン

予測地点と  
計画建築物との  
仰角の関係図



圧迫感の変化

この地点からは、計画建築物の行政棟越しにタワー棟が出現し、強い圧迫感を受けるとされる仰角  $25^\circ$  のラインが計画建築物にかかると予測します。  
この地点は横浜スタジアム付近であるため、比較的利用率が高い地点です。対象事業実施区域から近い地点であるため、スカイラインの変化が認められます。

図 6.13-4(2) 圧迫感の変化 (地点 19: 横浜スタジアム)

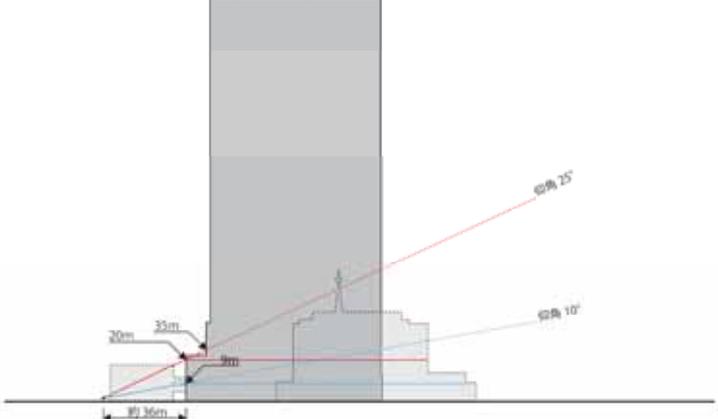
<p>【現況】 令和2年 10月21日撮影</p>	
<p>【供用後】</p>	<p>計画建築物 (タワー棟)</p>  <p>計画建築物 (LVA棟)</p> <div data-bbox="209 1088 376 1211" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>凡例</p> <p>--- 仰角25°の ライン</p> <p>--- 仰角10°の ライン</p> </div>
<p>予測地点と 計画建築物との 仰角の関係図</p>	
<p>圧迫感の変化</p>	<p>この地点からは、JR 根岸線関内駅前の市道山下町第5号線に連続する駅前広場及び計画建築物のLVA棟が出現します。</p> <p>LVA棟の壁面に強い圧迫感を受けるとされる仰角25°のラインがかかると予測しますが、対象事業実施区域外の既存樹木の陰になっているため、圧迫感は低減されます。</p> <p>本事業では、タワー棟の壁面を敷地境界から後退させ、建物の存在感の低減を図ります。また、LVA棟の屋内広場及び屋外広場とJR根岸線関内駅の駅前広場を「関内フロント」と称する開放感のある広場空間として整備することで圧迫感の低減に努めます。</p>

図 6.13-4(3) 圧迫感の変化 (地点 20 : 関内駅南口)

### (7) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用後の周辺景観との調和や圧迫感の低減を図るため、表 6.13-8 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時から講じていきます。

表 6.13-8 環境の保全のための措置（地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化、圧迫感の変化）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の存在	<ul style="list-style-type: none"><li>・行政棟を現位置保全し、関内地区の歴史的な景観に配慮します。</li><li>・建物の形状、デザイン・色彩等については、眺望の調和や圧迫感の低減に努め、関係機関等との協議を経て確定させます。</li><li>・圧迫感を軽減するため、計画建築物の周辺に広場空間を整備する計画とします。</li><li>・「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」や「横浜市景観ビジョン」、「横浜市景観計画」、「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」等を踏まえて魅力ある都市景観の創造に努めます。</li></ul>

## (8) 評価

### ア 地域景観の特性の変化

本事業の実施により、行政棟を現位置保全することで、関内地区の歴史的な景観に配慮するとともに、周囲の道路に対してタワー棟5階までの低層部の張り出し部分を周辺の既存建物と同程度の高さに揃え、外壁色は行政棟と調和した色調とするなど、親しみやすい街並みを新たに創ります。

JR根岸線関内駅に面して配置するLVA棟は行政棟とともに計画建築物の低層部を構成することになるため、保全する行政棟の格子フレームに調和したデザインとすることで街並みの連続性に配慮していきます。

また、タワー棟の外壁色として明色を採用していくことで視覚的な存在感の低減を図る、上階ほど柱が細くなる行政棟のデザインを継承するなどの外壁デザインの工夫により、地区の景観との調和に配慮しつつも、シンボル性を持たせていきます。

以上のことから、環境保全目標「周辺景観との調和を著しく損なわないこと。」は達成されるものと考えます。

### イ 主要な眺望地点からの景観の変化

主要な眺望地点からの景観は、既存の中高層建築物群越し、または手前に計画建築物の一部が出現すると予測しますが、都市的な景観構成要素の一部としては調和するものと予測します。

以上のことから、環境保全目標「周辺景観との調和を著しく損なわないこと。」は達成されるものと考えます。

### ウ 圧迫感の変化

供用後には、計画建築物が新たに視野に入ることになるため、圧迫感を感じやすくなると予測します。しかし、タワー棟は、建物の幅を極力スリムにして壁面（特に6階以上の北側壁面）を敷地境界から後退させること、計画建築物周辺に広場空間を整備して計画建築物壁面までの距離を確保すること、外壁デザインを工夫することなどにより、計画建築物を始めとする本事業の構造物による圧迫感の軽減を図る計画としています。

また、今後の詳細検討の中で、緑化計画の工夫、色彩や外壁材、デザイン等の工夫により、圧迫感をさらに軽減できるよう努めていきます。

以上のことから、環境保全目標「近景域での圧迫感の軽減に努めること。」は達成されるものと考えます。

## 6.14 文化財等



## 6.14 文化財等

対象事業実施区域内には、国、神奈川県及び横浜市が指定する文化財は存在しませんが、二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在することから、神奈川県教育委員会により埋蔵文化財包蔵地として周知されています。

本事業の工事の実施により、周知の埋蔵文化財包蔵地を改変するため、その影響を把握するために、調査、予測、評価しました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【工事の実施に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の影響】

	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域内には二代目横浜市庁舎基礎遺構が存在しており、対象事業実施区域全域が埋蔵文化財包蔵地として周知されています。</li> </ul>	p.6.14-3
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。</li> </ul>	p.6.14-4
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の工事により、計画建築物の建設、外構の植栽柵の設置等のために地下部の掘削を行うため、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測します。なお、本事業の実施にあたっては、工事の着工に先立って二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。また、調査で確認された埋蔵文化財については、関係機関と適正な保存方法について協議し、法令に基づき適切に対応していきます。</li> </ul>	p.6.14-5
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地については、工事の着工に先立って、二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。</li> <li>調査によって確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議し、法令等に基づき適切に対応します。</li> <li>対象事業実施区域内において新たに文化財や埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と調査等について協議するなど、法令等に基づき適切に対応します。</li> </ul>	p.6.14-5
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の工事により、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測しますが、工事の着工に先立って埋蔵文化財調査を行い、確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議していくといった環境の保全のための措置を実施していきます。そのため、環境保全目標「対象事業実施区域内に存在する埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.14-5

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 埋蔵文化財包蔵地の状況
- イ 土地利用の状況
- ウ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

調査地域は、対象事業実施区域内としました。

### (3) 調査時期

既存資料の収集・整理を適宜実施しました。

### (4) 調査方法

- ア 埋蔵文化財包蔵地の状況  
既存資料の収集・整理を実施しました。
- イ 土地利用の状況  
既存資料の収集・整理を実施しました。
- ウ 関係法令・計画等  
下記法令等の内容を整理しました。
  - ・「文化財保護法」
  - ・「神奈川県文化財保護条例」
  - ・「横浜市文化財保護条例」

## (5) 調査結果

### ア 埋蔵文化財包蔵地の状況

対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡）は、表 6.14-1 に示すとおりです。

対象事業実施区域内には二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在しており、神奈川県教育委員会により対象事業実施区域全域が埋蔵文化財包蔵地として周知されています。

表 6.14-1 対象事業実施区域内の周知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡）の状況

No.	所在地	種類	地目	立地	時代・時期	遺跡名・内容
1	港町一丁目1番地	近代煉瓦造建物跡・外構	宅地	埋立地	近代（明治期）	港町一丁目遺跡（二代目旧横浜市役所跡） <sup>注)</sup>

注) 令和2年12月24日周知

資料：「「神奈川県埋蔵文化財包蔵地台帳」及び「神奈川県遺跡分布地図」の変更増補について（通知）」

（令和2年12月24日、文遺第2260号）

### イ 土地利用の状況

対象事業実施区域は令和2年6月に移転が完了した横浜市役所の跡地です。

対象事業実施区域の南東側敷地境界付近には、二代目横浜市庁舎基礎遺構の一部が露出しています。

また、対象事業実施区域周辺の文化財及び埋蔵文化財包蔵地（遺跡）の分布状況は、「3.2.9 文化財等の状況」（p.3-45～p.3-49 参照）に示したとおりです。

## ウ 関係法令・計画等

### (ア) 「文化財保護法」(昭和 25 年 5 月 30 日、法律第 214 号)

文化財保護法は、文化財を保存し、且つ、その活用を図り、もって国民の文化的向上に資するとともに、世界文化の進歩に貢献することを目的としています。

土木工事等のために周知の埋蔵文化財包蔵地を発掘する場合には、文部科学省令の定める事項を記載した書面をもって、発掘に着手しようとする日の 60 日前までに文化庁長官に届け出なければならないとされています。

また、土地の所有者または占有者が出土品の出土等により貝づか、住居跡、古墳その他遺跡と認められるものを発見したときは、埋蔵文化財の調査にあたって発見した場合を除き、その現状を変更することなく、遅滞なく、文部科学省令の定める事項を記載した書面をもって、その旨を文化庁長官に届け出なければならないとされています。

### (イ) 「神奈川県文化財保護条例」(昭和 30 年 4 月 1 日、条例第 13 号)

この条例は、文化財保護法の規定に基づき、文部科学大臣による指定を受けた文化財以外の文化財で、県の区域内に存するもののうち、県にとって重要なものの保存及び活用のため必要な措置を講ずるとともに、県が行うこととされた文化財の保存及び活用に関し必要な事項を定め、もって県民の文化的向上と我が国文化の進歩に貢献することを目的としています。

### (ウ) 「横浜市文化財保護条例」(昭和 62 年 12 月 25 日、条例第 53 号)

この条例は、文化財保護法の規定に基づき、横浜市の区域内に存する文化財で市にとって重要なものについて、その保存及び活用のために必要な措置を講じ、もって市民の郷土に対する理解を深めるとともに、市民の文化の向上及び発展に資することを目的としています。

埋蔵文化財については、教育委員会は、文化財保護法に規定する周知の埋蔵文化財包蔵地で市の区域内に存するものについて、資料を整備するとともにその周知を図るように努めなければならないとされており、また、埋蔵文化財を発見した者は、当該埋蔵文化財の損傷及び散逸の防止に努めるとともに、教育委員会が当該埋蔵文化財の保護上必要があると認めるときは、当該埋蔵文化財の発掘調査その他の保護措置に協力するよう努めなければならないとされています。

## 2 環境保全目標の設定

文化財等に係る環境保全目標は、表 6.14-2 に示すとおり設定しました。

表 6.14-2 環境保全目標(文化財等)

区分	環境保全目標
【工事中】 地下掘削、建物の建設	・対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。

### 3 予測及び評価等

#### (1) 予測項目

予測項目は、工事中の周知の埋蔵文化財包蔵地の改変の程度としました。

#### (2) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域内としました。

#### (3) 予測時期

予測時期は、工事期間全体としました。

#### (4) 予測方法

予測方法は、対象事業の内容から推定する方法としました。

#### (5) 予測結果

本事業の工事により、計画建築物の建設、外構の植栽樹設置等のために地下部の掘削を行うため、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測します。

なお、本事業の実施にあたっては、工事の着工に先立って二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。

また、調査で確認された埋蔵文化財については、関係機関と適正な保存方法について協議し、法令に基づき適切に対応していきます。

#### (6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、埋蔵文化財包蔵地を適正に保存するため、表 6.14-3 に示す内容を実施します。

表 6.14-3 環境の保全のための措置（文化財等）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 地下掘削、 建物の建設	<ul style="list-style-type: none"><li>対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地については、工事の着工に先立って、二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。</li><li>調査によって確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議し、法令等に基づき適切に対応します。</li><li>対象事業実施区域内において新たに文化財や埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と調査等について協議するなど、法令等に基づき適切に対応します。</li></ul>

#### (7) 評価

本事業の工事により、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測しますが、工事の着工に先立って埋蔵文化財調査を行い、確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議していくといった環境の保全のための措置を実施していきます。

そのため、環境保全目標「対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。」は達成されるものと考えます。



## 第7章 環境影響の総合的な評価



## 第7章 環境影響の総合的な評価

横浜市では、令和2年6月の市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、また、民間活力により現市庁舎街区の有効活用を図るため、これまで地元・市民・企業・専門家等より多くの知見を集め、市民意見募集やサウンディング型市場調査により、横浜市現市庁舎街区等活用事業審査委員会での検討が行われてきました。

検討を重ねていく中で、現市庁舎街区、港町民間街区及び教育文化センター跡地について、関内駅周辺地区の一体的なまちづくりの推進に向けて、事業の目的や考え方を定めた「横浜市現市庁舎街区等活用事業実施方針」、まちづくりの方針を示した「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」が策定されました。

また、平成30年10月には、横浜駅周辺やみなとみらい地区等の地域を包含していた「横浜都心・臨海地域」の都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の指定の拡大に伴い、対象事業実施区域を含む「関内駅周辺地区」等が属することになりました。

このような背景を経て、現市庁舎街区は、平成31年1月に横浜市により、市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、公募型プロポーザル方式により事業者公募が行われ、三井不動産、他7社で構成するグループが事業予定者として選定されました。

本事業は、産学連携による起業促進やその効果の波及による業務機能の再生、ここに来たくなる新たな魅力の創出による観光・集客の拠点形成等により、関内・関外地区の賑わいの創出を図りたいと考えています。

今回、事業計画の内容から、環境影響評価項目として、工事中では、廃棄物・建設発生土、大気質、騒音、振動、地盤（地盤沈下）、地域社会（交通混雑、歩行者の安全）、文化財等の7項目、供用後では、温室効果ガス、生物多様性（動物）、廃棄物・建設発生土（一般廃棄物、産業廃棄物）、大気質、騒音、振動、電波障害、日影（日照障害）、風害、安全（浸水）、地域社会（交通混雑、歩行者の安全）、景観の12項目を選定し、調査、予測を行いました。

その結果、ほとんどの項目において、国が定めている環境基準や横浜市が定めている基準を満足、または横浜市が定めている上位計画等と整合しているものと予測され、さらに、環境の保全のための措置を講ずることで更なる影響の低減が図れるものと考えています。

しかし、事業者としては、環境保全目標は達成するものの、環境に及ぼす影響が比較的大きいと思われる環境影響評価項目、並びに予測・評価において不確実性が大きい環境影響評価項目については、次章に示すとおり、事後調査を実施し、本事業の実施による著しい影響が確認された場合には、適切な対応を図っていくこととして考えています。

以上、予測結果並びに環境の保全のための措置を踏まえた各環境影響評価項目の評価結果から、本事業の実施による環境影響の総合的な評価としては、計画策定段階や工事中、供用後に様々な環境の保全のための措置を講ずることで、一定の影響回避や低減が見込めると考え、事業者の実行可能な範囲内で環境に対する配慮が検討された計画であると評価します。



## 第 8 章 事後調査の実施に関する事項



## 第8章 事後調査の実施に関する事項

### 8.1 事後調査の考え方

事後調査とは、環境影響が予測されるとして調査・予測・評価を行った環境影響評価項目に対して、予測・評価の不確実性を補い、環境の保全のための措置等の適正な履行状況を確認することを目的とし、対象事業実施区域及びその周辺の環境調査、施設の状況調査等を実施するものです。

事後調査は、環境影響評価において環境に及ぼす影響が比較的大きいと想定された環境影響評価項目、並びに予測・評価において不確実性が大きい環境影響評価項目を対象として行います。

### 8.2 事後調査項目の選定

事後調査項目として選定した理由、並びに選定しなかった理由は、表 8.2-1 及び表 8.2-2 に示すとおりです。

表 8.2-1 事後調査項目の選定・非選定の理由（工事中）

時期	項目	環境影響要因	選定・非選定	選定・非選定の理由	
工事中	産業廃棄物	建物の建設		リサイクル率などや環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。	
	建設発生土	地下掘削			
	大気汚染	建設機械の稼働		×	建設機械の稼働に伴う一般大気環境への影響の程度としては小さいと考えられるため、選定しません。
		工事用車両の走行		×	本事業の工事用車両の走行に伴う沿道大気環境への影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
		建物の建設		×	既存の建築物の解体工事にあたってアスベストが使用されていた際には、法令に基づく届出等を行い、別途横浜市に届け出ることになるため、選定しません。
	騒音	建設機械の稼働			建設機械の稼働に伴う騒音の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
		工事用車両の走行		×	本事業の工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	振動	建設機械の稼働			建設機械の稼働に伴う振動の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
		工事用車両の走行		×	本事業の工事用車両の走行に伴う道路交通振動の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	地盤 (地盤沈下)	地下掘削		×	本事業では、今後、対象事業実施区域内でボーリングの実測調査を改めて実施し、地盤の状況を確認したうえで工法を確定していきます。現時点では、掘削部の外周に剛性と遮水性の高い山留壁を地上面から約20m程度構築し、地下水位を制御しながら掘削工事を行えるディープウェル工法を用いることで、施工上の安全を確保しつつ、周辺の地下水位の著しい変動を回避していく計画としています。 そのため、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性が低くなり、地盤沈下は回避できると考えられるため、選定しません。
地域社会 (交通混雑)	工事用車両の走行		×	本事業の工事用車両の走行に伴う交通混雑への影響の程度は小さいと考えられること、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるなどの環境保全のための措置によってさらに交通混雑の影響は低減できると考えられることから、選定しません。	
地域社会 (歩行者の安全)	工事用車両の走行		×	工事中の歩行者の安全性は、警備員の設置や仮設歩道を整備するなどの対応によって確保できるため、選定しません。	
文化財等	地下掘削・建物の建設			埋蔵文化財の状況、工事の実施による改変範囲及び適正に保存されることを確認するため、選定します。	

「×」の表記は、環境に及ぼす影響が比較的大きい、または予測・評価において不確実性が大きいという観点での事後調査項目からは対象外としていますが、第6章の各環境影響評価項目において「環境の保全のための措置」に記載している事項については、その実施状況を確認し、「事後調査結果報告書（工事中）」において報告していきます。

表 8.2-2 事後調査項目の選定・非選定の理由（供用後）

時期	項目	環境影響要因	選定・非選定	選定・非選定の理由
供用後	温室効果ガス	建物の供用	×	横浜市の 2018 年度における温室効果ガス( 二酸化窒素 )の排出量速報値 ( 1,820.8 万 tCO <sub>2</sub> ) に対し、本事業による排出量は最大でも年間約 1.1 万 tCO <sub>2</sub> ( 約 0.06% ) 程度と考えられるため、選定しません。
	生物多様性 ( 動物 )	建物の存在		緑化計画や環境保全措置の実施状況を確認し、対象事業実施区域内の動物の生息環境の状態を把握するため選定します。
	一般廃棄物	建物の供用	×	計画建築物からの廃棄物は、施設内で適切に分別、保管したうえで、委託業者等により適正な処理・処分が行われると考えられるため、選定しません。
	産業廃棄物	建物の供用	×	
	大気汚染	建物の供用	×	建物の供用 ( 設備機器等の稼働 ) に伴う一般大気環境への影響の程度としては小さいと考えられるため、選定しません。
		関連車両の走行	×	本事業の関連車両の走行に伴う沿道大気環境への影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	騒音	建物の供用		建物の供用 ( 設備機器等の稼働 ) に伴う騒音の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
		関連車両の走行	×	本事業の関連車両の走行に伴う道路交通騒音の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	振動	関連車両の走行	×	本事業の関連車両の走行に伴う道路交通振動の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	電波障害	建物の存在	×	本事業に起因するテレビ電波受信障害に対しては、必要に応じて適切な対策を行うため、選定しません。
	日影 ( 日照障害 )	建物の存在	×	公共性の高い施設における日影時間はほとんどないため、選定しません。
	風害	建物の存在		風は常に変化するため、予測の不確実性の補完及び環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
	安全 ( 浸水 )	建物の存在	×	計画建築物は、「関内・関外地区活性化ビジョン」等の横浜市の上位計画に整合させた計画としており、安全性に関しても浸水、震災 ( 津波 ) 等の安全対策に十分配慮した建物となるため、選定しません。
	地域社会 ( 交通混雑 )	建物の供用	×	計画建築物を利用する歩行者による交通混雑は、周辺の歩道等に過剰な負荷をかけることはないと考えられるため、選定しません。
関連車両の走行		×	本事業の関連車両の走行に伴う交通混雑への影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。	
地域社会 ( 歩行者の安全 )	関連車両の走行	×	対象事業実施区域周辺は歩車分離された歩道が整備されていることから、歩行者の安全性及び利便性は担保されていると考えられるため、選定しません。	
景観	建物の存在		計画建物が出現することによる周辺景観との調和の状態と、圧迫感の状況を確認するため、選定します。	

「×」の表記は、環境に及ぼす影響が比較的大きい、または予測・評価において不確実性が大きいという観点での事後調査項目からは対象外としていますが、第 6 章の各環境影響評価項目において「環境の保全のための措置」に記載している事項については、その実施状況を確認し、「事後調査結果報告書（供用後）」において報告していきます。

### 8.3 事後調査の内容

事後調査の内容は、表 8.3-1 及び表 8.3-2 に示すとおりです。

なお、事後調査の対象として選定しなかった環境影響評価項目についても、環境保全のための措置の実施状況を確認し、選定した項目の事後調査結果とあわせて報告します。

表 8.3-1 事後調査報告の内容（工事中）

項目	調査項目	調査頻度	調査位置	調査時期	調査方法
産業 廃棄物	産業廃棄物、 建設発生土の 発生量及び処 分量	工事期間中	対象事業実施区域 内	工事期間全般	工事現場の廃棄物処 理計画に基づき、廃棄 物の分別項目ごとに 月単位で集計
建設 発生土					
騒音	建設機械の稼働に伴う騒音レベル	平日 1 日	居住環境等に近接し、かつ、影響が最大と想定される対象事業実施区域敷地境界の 1 地点	予測時点（工事の最盛期）において、工事時間に前後 1 時間を加えた時間帯	「騒音に係る環境基準」等に基づく手法
	建設機械の稼働台数・概ねの稼働位置	平日 1 日	対象事業実施区域内	上記、現地調査日と同日に実施	現地調査による目視並びに工事資料の整理
振動	建設機械の稼働に伴う振動レベル	平日 1 日	居住環境等に近接し、かつ、影響が最大と想定される対象事業実施区域敷地境界の 1 地点	予測時点（工事の最盛期）において、工事時間に前後 1 時間を加えた時間帯	「振動レベル測定方法（JIS Z 8735）」等に基づく手法
	建設機械の稼働台数・概ねの稼働位置	平日 1 日	対象事業実施区域内	上記、現地調査日と同日に実施	現地調査による目視並びに工事資料の整理
文化財等	埋蔵文化財の状況	適宜	対象事業実施区域内	工事着工前～工事期間全般	埋蔵文化財調査結果、関係機関協議等の資料の整理
工事中を対象に環境の保全のための措置を講ずるとしている全項目	環境の保全のための措置の実施状況	適宜	対象事業実施区域内	工事期間全般	現地調査（目視）、工事資料の整理、ヒアリング等により、実施状況を把握

表 8.3-2 事後調査報告の内容（供用後）

項目	調査項目	調査頻度	調査位置	調査時期	調査方法
生物多様性	動物の状況	4回 (1回/季)	対象事業実施区域内及びその周辺	計画建物の竣工月から1年間	任意踏査
騒音	設備機器の稼働に伴う騒音レベル	平日1日	居住環境等に近接し、かつ、影響が最大と想定される対象事業実施区域敷地境界の1地点	計画建物の竣工後、設備の稼働状況が通常状態となった時期	「騒音に係る環境基準」等に基づく手法
	設備機器の稼働台数・概ねの稼働位置	適宜	対象事業実施区域内		現地調査（目視）及び関係資料の収集・整理により実施状況を把握
風害	建物供用後の風向・風速	1年間連続	風洞実験の防風対策により改善が見込まれた地点のうち適切な地点の付近1地点	計画建物の竣工月から1年間	「気象観測指針」等に基づく調査手法
景観	主要な眺望地点からの景観、及び圧迫感の変化	1回	フォトモニタージュによる予測を行った予測地点（13地点）	計画建物の竣工後の最初の夏季	予測地点と同地点での写真撮影
供用後を対象に環境の保全のための措置を講ずるとしている全項目	環境の保全のための措置の実施状況	適宜	対象事業実施区域内	計画建物の竣工後から1年間	現地調査（目視）、関連資料の整理、現地管理担当者へのヒアリング等により、実施状況を把握



## 第 9 章 对象地域



## 第9章 対象地域

「横浜市環境影響評価条例」第26条第1項に規定される対象地域（準備書の内容について周知を図る必要がある地域として規則で定める基準に従って事業者が定めた地域）は、以下に示す範囲を包含する図9-1に示す範囲に属する町丁の全域としました。

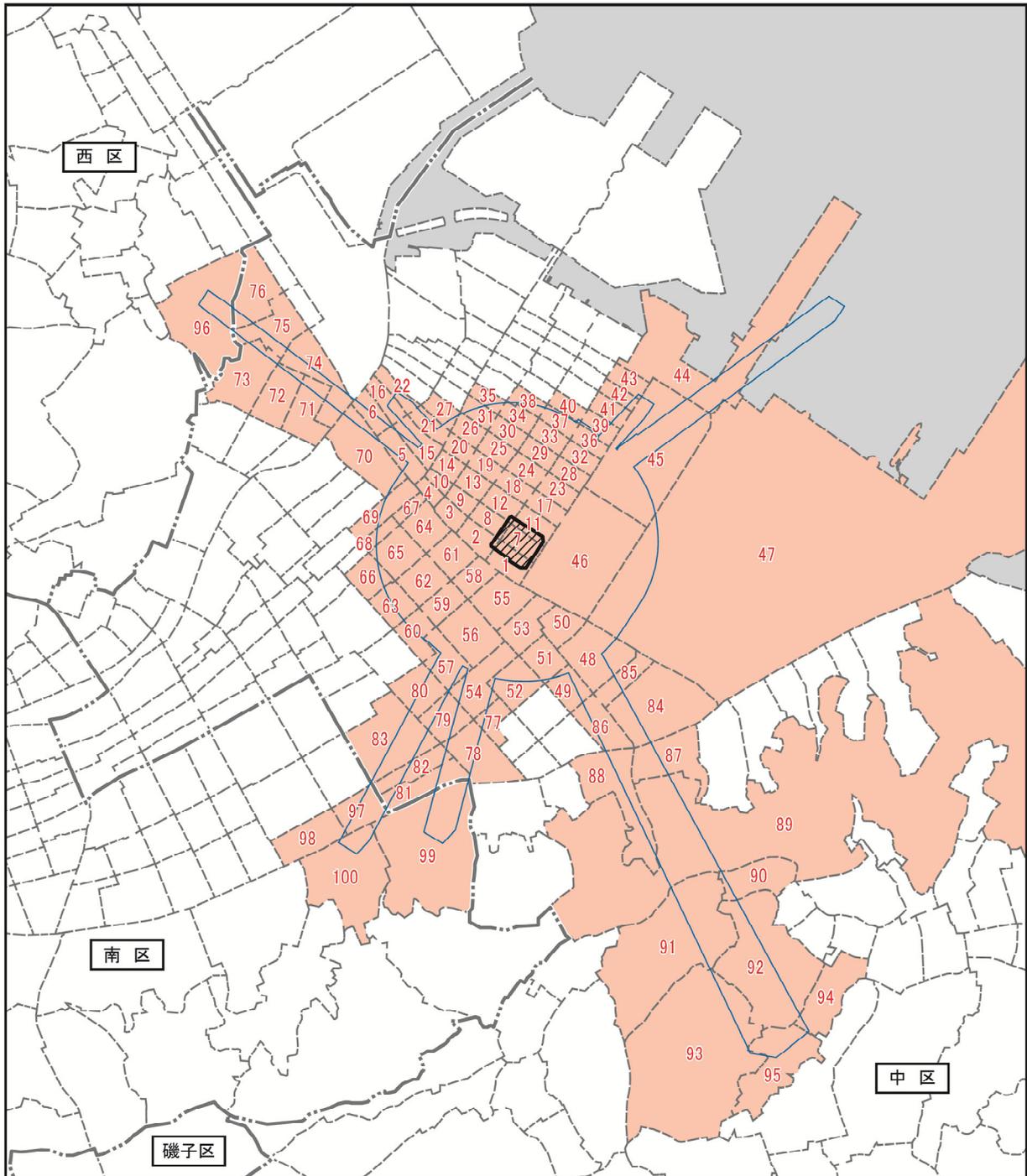
対象地域の町丁は、表9-1に示すとおりです。

- ・ 工事中及び供用後を通じて大気質、騒音、振動、地盤の直接的な影響を受けやすいと考えられる敷地境界から概ね100mの範囲
- ・ 電波障害が生じるおそれがある範囲
- ・ 現計画における計画建築物の平均地盤面±0mでの日照障害（時刻別日影）が及ぶと想定される範囲
- ・ 風環境の変化が生じる可能性のある計画建築物高さの約2倍の範囲（約340m）

表 9-1 対象地域

区名	No.	関係町丁名	区名	No.	関係町丁名	区名	No.	関係町丁名
中区	1	港町1丁目	中区	48	寿町1丁目	中区	95	大和町2丁目
	2	港町2丁目		49	寿町2丁目	西区	96	宮崎町
	3	港町3丁目		50	扇町1丁目	南区	97	万世町1丁目
	4	港町4丁目		51	扇町2丁目		98	万世町2丁目
	5	港町5丁目		52	扇町3丁目		99	中村町1丁目
	6	港町6丁目		53	翁町1丁目		100	中村町2丁目
	7	真砂町1丁目		54	翁町2丁目			
	8	真砂町2丁目		55	不老町1丁目			
	9	真砂町3丁目		56	不老町2丁目			
	10	真砂町4丁目		57	不老町3丁目			
	11	尾上町1丁目		58	万代町1丁目			
	12	尾上町2丁目		59	万代町2丁目			
	13	尾上町3丁目		60	万代町3丁目			
	14	尾上町4丁目		61	蓬莱町1丁目			
	15	尾上町5丁目		62	蓬莱町2丁目			
	16	尾上町6丁目		63	蓬莱町3丁目			
	17	常盤町1丁目		64	羽衣町1丁目			
	18	常盤町2丁目		65	羽衣町2丁目			
	19	常盤町3丁目		66	羽衣町3丁目			
	20	常盤町4丁目		67	未広町1丁目			
	21	常盤町5丁目		68	未広町2丁目			
	22	常盤町6丁目		69	伊勢佐木町1丁目			
	23	住吉町1丁目		70	吉田町			
	24	住吉町2丁目		71	野毛町1丁目			
	25	住吉町3丁目		72	野毛町2丁目			
	26	住吉町4丁目		73	野毛町3丁目			
	27	住吉町5丁目		74	花咲町1丁目			
	28	相生町1丁目		75	花咲町2丁目			
	29	相生町2丁目		76	花咲町3丁目			
	30	相生町3丁目		77	扇町4丁目			
	31	相生町4丁目		78	長者町1丁目			
	32	太田町1丁目		79	長者町2丁目			
	33	太田町2丁目		80	長者町3丁目			
	34	太田町3丁目		81	三吉町			
	35	太田町4丁目		82	千歳町			
	36	弁天通1丁目		83	山田町			
	37	弁天通2丁目		84	吉浜町			
	38	弁天通3丁目		85	松影町1丁目			
	39	南仲通1丁目		86	松影町2丁目			
	40	南仲通2丁目		87	石川町2丁目			
	41	本町1丁目		88	石川町3丁目			
	42	北仲通1丁目		89	山手町			
	43	元浜町1丁目		90	麦田町1丁目			
	44	海岸通1丁目		91	柏葉			
	45	日本大通		92	鷺山			
	46	横浜公園		93	竹之丸			
	47	山下町		94	大和町1丁目			

※表中の No.は図 9-1 に対応します。

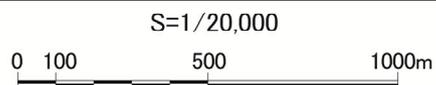


凡例

-  対象事業実施区域
-  区界
-  町丁界
-  電波障害、日照阻害及び風環境の変化が生じるおそれがあると考えられる範囲
-  対象地域（準備書の内容について周知を図る必要がある地域）

※図中のNo.は表9-1に対応します。

図9-1 対象地域





## 第 10 章 準備書に対する意見、見解等



## 第10章 準備書に対する意見、見解等

### 10.1 説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の見解

#### 1 説明会の開催状況

説明会は、表10.1-1に示す日時で計2回の開催を計画し、新型コロナウイルス感染症対策として、事前申し込み制としました。

しかしながら、令和3年2月2日（火）に政府より新型コロナウイルス感染症拡大に関する緊急事態宣言の延長が正式決定され、開催予定日時（2月12日、2月14日）が緊急事態宣言中となったため、感染症拡大を防止する観点から、説明会を中止することとしました。

なお、横浜市環境影響評価条例に規定する説明会ではありませんが、準備書の記載事項を説明する方法として、令和3年2月1日（月）～3日（水）に対象地域内に各戸配布した準備書説明会等のお知らせにおいて、説明会での説明内容をインターネットで動画配信し、事業者への質問書を受け付けることを説明会の事前申し込み方法と併せて記載し、周知しました。

インターネットによる動画配信の利用状況は表10.1-2に示すとおりでした。

また、質問書の送付状況は表10.1-3に示すとおりであり、計3件でした。

表10.1-1 準備書説明会の開催結果

回	開催予定日時	開催結果	申込人数
第1回	令和3年2月12日(金) 19:00～20:30	緊急事態宣言中となったため、開催中止とした。 事前申し込み者3名には開催中止の案内を連絡し、説明動画資料の希望者には資料を送付した。	3名
第2回	令和3年2月14日(日) 19:00～20:30		

表10.1-2 インターネットによる動画配信の利用状況

動画配信期間	動画再生回数
令和3年2月1日（月）～14日（日）	206回

表10.1-3 質問書の送付状況

質問書送付日	回答日	件数
令和3年2月1日（月）	令和3年2月22日（月）	1件
令和3年2月12日（金）	令和3年2月22日（月）	1件
令和3年2月13日（土）	令和3年2月22日（月）	1件
計		3件

## 2 質問書に記載された意見の概要及び事業者の見解

事業者に送付された質問書に記載された意見の概要と事業者の見解は、表10.1-4(1)～(3)に示すとおりです。

なお、整理にあたっては、質問書の送付順ではなく、項目別としています。

表10.1-4(1) 質問書における意見の概要(1)

項目	質問書における意見の概要	事業者の見解
事業全般	今後の過程ごとの質問も受け入れ場をもうけてほしい。	お問い合わせ先につきまして、現在は工事着工前であり設置しておりません。横浜市中高層条例 <sup>注)</sup> 等に基づき質疑応答を受け付けさせていただきます。着工後は現場の連絡先を明示させていただきます。
事業計画	海側ゲートの隣接に表記されてある人道橋は、横浜市は確定されていないと言われていたものが表記されているのはおかしい。	横浜スタジアム外周デッキと接続するデッキを当該位置に整備する予定であることは、現市庁舎街区活用事業公募時に公表されております。今年度（令和2年度）は当該デッキについての基本設計を行っているとしており記載させて頂いております。（横浜市によると、設計段階のため計画の詳細は固まっていないとのことですが、デッキの整備自体は決まっているとのことでした。）
施工計画	期初からの問題であった現場の仮囲い対応である。周辺の地域性を見て、明かりを灯し周辺の防犯対策を行ってほしい。また、仮囲いに賑わいを灯してほしい。（絵等の装飾）	引き渡し後の仮囲いは、白のフラットパネルを採用し、明るさと清潔感に配慮いたします。 仮囲いには文化・歴史等の地域情報や竣工イメージパース等の計画等の発信に活用し、賑わいの演出を図ります。具体内容は今後決定いたします。
	解体及び建設時に、工程ごとのトラック等の工事車両の待機場所設定。	工事中の工事車両の待機場所については、着工前の工事説明会においてご説明する予定です。 なお、工事用車両の運転者に対しては、待機のため路上駐車することがないように、指導を徹底してまいります。
	生コン車の1日にあたる車両台数の規制	現時点では、コンクリート打設作業を実施する日の最大台数として、生コン車を含む大型工事用車両が1日に238台往復することを想定しています。 詳細な施工計画の策定にあたっては、周辺への環境影響を低減するために、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めてまいります。

注) 横浜市中高層建築物等の建築及び開発事業に係る住環境の保全等に関する条例（以下、「横浜市中高層条例」といいます。）第3条第3項の規定により、本事業は横浜市中心部環境影響評価条例の対象事業として中高層建築物等を建築することから、横浜市中高層条例第11条に基づく計画の説明及び第4章に基づく計画の報告等の規定は適用除外となります。事業全般に関するお問合せにつきましては、工事着工前に設置予定の現場工事事務所を連絡窓口として対応いたします。

表10.1-4(2) 質問書における意見の概要(2)

項目	質問書における意見の概要	事業者の見解
<p>環境影響評価 (工事用車両の走行に伴う影響)</p>	<p>解体時及び建設時に関わる車両の流入に対する周辺の影響に対する詳細。</p>	<p>工事中の工事用車両の走行に伴う周辺への影響を、以下のとおり予測評価いたしました。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大気質                     <p>本事業の工事用車両による影響の割合は、二酸化窒素濃度で最大0.1%程度、浮遊粒子状物質濃度で最大0.01%程度とごくわずかであると予測しており、環境基準にも適合していることから、現在の周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないと評価いたしました。</p> </li> <li>・騒音、振動                     <p>本事業の工事用車両による影響は、道路交通騒音の増加が1dB 未満、道路交通振動の増加が最大1dB と予測しており、現在の周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないと評価いたしました。</p> </li> <li>・地域社会                     <p>本事業の工事用車両が対象事業実施区域の周辺の交差点に流入した場合であっても、交差点や車線の交通処理能力を上回ることはないと予測しており、現在の周辺交通に著しい影響を及ぼさないと評価いたしました。</p> <p>ただし、現況で既に車線混雑度が大きい地点（関内駅南口交差点）もあることから、工事の実施にあたっては、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるとともに、工事用車両の運転者に対しては走行ルートの厳守を徹底するなどの配慮を講じていきます。</p> <p>また、工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めるなど、歩行者の安全確保を徹底していきます。</p> </li> </ul>
<p>環境影響評価 (アスベスト)</p>	<p>アスベスト類の処理説明がほしい。吹き付けだけでなく混入部材資材等も含めて発表を行ってほしい。</p>	<p>アスベスト類については、解体工事着工に先行して、石綿含有吹付材（レベル1）のみならず、石綿含有保温材等（レベル2）、及び石綿含有建材（レベル3）を対象として既存構造物での使用の有無を調査し、使用が判明した場合は、周辺に石綿が飛散しないよう、法令に基づく、その石綿含有建材の種類に応じた適切な除去方法を選択し、適正に処理・処分します。</p> <p>アスベスト類の調査及び処理の状況については、環境影響評価手続の事後調査において環境の保全のための措置の実施状況として確認し、その結果を事後調査報告書に記載して横浜市に報告します。事後調査報告書は、横浜市により公告され、市役所やインターネットで閲覧可能となります。</p>

表10.1-4(3) 質問書における意見の概要(3)

項目	質問書における意見の概要	事業者の見解
環境影響評価 (電波障害)	電波障害と考えられる場合の連絡窓口を知りたい。	<p>工事に着手し、進捗していく中で、電波障害等は発生する可能性があると思います。本件につきましては、工事着工前に設置予定の現場工事事務所を連絡窓口いたします。</p> <p>なお、事務所設置にあたっては、周辺の皆様へ連絡先を周知いたしますが、原則として平日は現地に作業員が常駐いたしますので、よろしくお願いいたします。</p>
	電波障害に関して受信障害の有無とその対策はなされるのか。	<p>※地上デジタル放送はアナログ放送に比べて受信障害を受けにくい伝送方式を採用していますが、電波塔の方向に高層建築物が建設された場合や、その工事中に高層部でクレーンを使用することにより、電波到来が遮蔽される可能性がごく稀でございます。</p> <p>本事業の実施にあたっては、電波障害に関する環境の保全のための措置として、工事中はクレーンの未使用時にブームを電波到来方向に向けて電波の遮へい範囲を極力狭くするなどの障害防止対策を講じます。</p>
	今後、建物の高さが高くなる状況ごとに、デジタル電波障害のケアをどのように査定されフォローを行うのか。	<p>地上デジタル放送はアナログ放送に比べて受信障害を受けにくい伝送方式を採用していますが、電波塔の方向に高層建築物が建設された場合や、その工事中に高層部でクレーンを使用することにより、電波到来が遮蔽される可能性がごく稀でございます。</p> <p>本事業の実施にあたっては、電波障害に関する環境の保全のための措置として、工事中はクレーンの未使用時にブームを電波到来方向に向けて電波の遮へい範囲を極力狭くするなどの障害防止対策を講じます。</p> <p>お問い合わせ先につきまして現在は工事着工前であり設置しておりません。横浜市中高層条例<sup>注)</sup>等に基づき質疑応答を受け付けさせていただきます。着工後は現場の連絡先を明示させていただきます。</p>

注) 横浜市中高層条例第3条第3項の規定により、本事業は横浜市環境影響評価条例の対象事業として中高層建築物等を建築することから、横浜市中高層条例第11条に基づく計画の説明及び第4章に基づく計画の報告等の規定は適用除外となります。事業全般に関するお問合せにつきましては、工事着工前に設置予定の現場工事事務所を連絡窓口として対応いたします。

## 10.2 準備書に対する意見書の概要及び事業者の見解

横浜市環境影響評価条例に基づき、「横浜市現市庁舎街区活用事業 環境影響評価準備書」に対し、1通の意見書（延べ意見数3件）が提出されました。意見書の内容と意見数は、表10.2-1に示すとおりです。

意見書の内容と事業者の見解は、表10.2-2(1)に示すとおりです。

なお、整理にあたっては、意見書の内容を可能な範囲で項目別に分類し、整理しています。

表10.2-1 意見書の内容と意見数

意見項目		意見数
環境影響評価	電波障害	1件
その他	要望・意見	2件
合計		3件（1通）

表10.2-2(1) 意見書の主な内容と事業者の見解(1)

項目	意見書の主な内容	事業者の見解
環境影響評価	<p>「横浜市現市庁舎街区活用事業 環境影響評価準備書の概要及び説明会等のお知らせ」の建設計画の内容から、当ビルに、一部放送局の電波障害が発生する危険性があることがわかりました。電波障害事前調査書の【3.(6)環境保全のための措置】に工事中及び完成後も本事業が起因する場合はアンテナの設置などの対応を致しますと記載がありますので、障害発生時には対応いただける、との事であれば問題ないかと存じます。</p> <p>しかし本文中に【連絡窓口を明確にし、迅速な対応をはかります】と記載ありますが連絡窓口の記載がなく、また後日連絡にしてもどのように連絡窓口が周知されるのか記載がなかったので、明示頂きたい旨意見を申しあげたいと思います。</p>	<p>電波障害等は工事に着手し、進捗していく中で、発生する可能性があると思います。現在、本事業は工事着工前であり、連絡窓口は設置しておりませんが、工事着工前に設置予定の現場工事事務所を連絡窓口にいたします。</p> <p>なお、現場工事事務所の設置にあたっては、工事着工前に仮囲いへの掲示等により、皆様へ連絡先を周知いたします。</p> <p>また、原則として平日は現地に作業員が常駐しており、お問合せにも対応いたします。</p>

表10.2-2(2) 意見書の主な内容と事業者の見解(2)

項目	意見書の主な内容	事業者の見解
<p>その 他</p> <p>要 望 ・ 意 見</p>	<p>本来、説明義務は土地及び建物所有者にも発生すると思えます。</p> <p>本件の資料にも記載がありますが、意見書陳述書が提出できるのは【居住者や事業所等を有する方】とのことですが、当ビルの所有者にも説明しなくてはいけない義務が事業者が発生するはずです。</p> <p>今回、当方には、一切説明がなかったことは、納得がいきません。</p> <p>本件、事業者及び横浜市に苦情として意見を提出させていただきます。</p>	<p>本環境影響評価手続は、「横浜市環境影響評価条例」に基づき進めております。</p> <p>同条例第26条に基づく準備書の概要の周知については、同条例第27条に基づく説明会等の開催周知とあわせて、令和3年2月1日（月）～2月3日（水）に、『対象市民等』の方への資料の各戸配布により実施いたしました（配布数合計35,172件）。</p> <p>また、同条例第30条に基づき、準備書意見見解書の縦覧期間内に、審査会に対して環境の保全の見地からの意見を述べたい旨申し出ることができるのは、対象市民等と定められています。</p> <p>対象地域内に土地や建物を所有している個人又は法人の方であっても、対象地域内に居住されていない方や事務所又は事業所を有されない方は対象市民等に該当しないため、本意見書の提出者様は、同条例第26条、第27条に基づく周知の対象とならず、また、第30条に基づき審査会に対して意見を述べたい旨申し出ることにはできないことをご理解いただきたくお願いいたします。</p> <p>なお、同条例第28条に基づき、準備書について環境の保全の見地からの意見を有する方であれば、対象市民等に限らず横浜市長へ意見書を提出することができます。本事業の環境影響評価手続においては、横浜市が提出者様からの意見書を受領し、事業者はその写しの送付を受けました。今後、事業者は、同条例第29条に基づき、意見書で述べられたご意見について見解を記載した「準備書意見見解書」を作成し、横浜市長に提出します。</p> <p>なお、事業全般に関するお問合せにつきましては、工事着工前に設置予定の現場工事事務所を連絡窓口として対応いたします。</p> <p>※横浜市環境影響評価条例に関する内容については、横浜市環境創造局環境影響評価課にお問合せ頂くようお願いいたします。</p> <p><b>【用語】</b>                  対象地域：準備書の内容について周知を図る必要がある地域として規則で定める基準に従って事業者が定めた地域（条例第26条）                  対象市民等：対象地域内に居住する者及び対象地域内に事務所又は事業場を有する者又は法人その他の団体（法人その他の団体にあつては、定款その他の規約により代表者が定められているものに限る）（条例第26条）</p>

表10.2-2(3) 意見書の主な内容と事業者の見解(3)

項目	意見書の主な内容	事業者の見解
<p>その 他</p> <p>要 望 ・ 意 見</p>	<p>本件を知ったのは、当ビル賃貸マンション入居者が、たまたま、当方に知らせてくれた事によります。そのため、説明書類が送られてこなかった当方（建物所有者）は、説明書にあった【説明動画配信・質問受付期間】令和3年2月1日～2月14日には間に合わず、配信・質問ともに機会を得られず、心外に思っております。別途、【説明動画配信・質問受付期間】の機会が得られるよう、善処の程、よろしく願いいたします。</p>	<p>本環境影響評価手続は、「横浜市環境影響評価条例」に基づき進めており、同条例第26条等に基づく準備書の概要及び説明会等の周知は、対象市民等の方への資料の各戸配布により実施いたしました。本意見書の提出者様は、対象市民等に該当しないため、周知の対象とならないことをご理解いただきたくお願いいたします。</p> <p>本事業の準備書の説明会は、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から事前申し込み制として、令和3年2月12日及び2月14日の開催を対象市民等の方へご案内しておりましたが、緊急事態宣言の期間延長に伴い、やむを得ず開催を中止とさせていただきます。</p> <p>合わせて実施していた説明動画の配信及び質問書の受付は、上記説明会に代わる準備書の記載事項の説明として実施したもので、質問書受付期間に受領した質問書については、対象市民等の方への配布資料に記載のとおり、個人情報を除いた質疑応答の内容を横浜市に既に報告しております。そのため、再配信及び質問書の再受付はご容赦いただきますようお願い申し上げます。</p> <p>なお、事業全般に関するお問合せにつきましては、工事着工前に設置予定の現場工事事務所を連絡窓口として対応いたします。</p>

### 10.3 審査書に記載された市長の意見及び事業者の見解

本事業の準備書に対し、横浜市環境影響評価条例第31条第1項に規定する環境の保全の見地からの審査書の送付を令和3年6月30日に受けました。

審査書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所は、表10.3-1に示すとおりです。また、審査書及び事業者の見解は、表10.3-2(1)～(2)に示すとおりです。

表10.3-1 審査書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	令和3年7月15日～令和3年8月13日（30日間）
縦覧対象区	中区、西区、南区
縦覧場所	環境創造局 環境影響評価課 中区役所 区政推進課 広報相談係 西区役所 区政推進課 広報相談係 南区役所 区政推進課 企画調整係

表10.3-2(1) 審査書の内容及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
1 事業計画	(1) 事業計画(変更)について 本事業では、準備書提出後に埋蔵文化財包蔵地の周知や事業計画変更に伴う予測結果等の修正が行われた。そこで、修正内容等を精査し、特に予測、評価及び環境保全措置等について環境影響評価書に正確に記載してください。	準備書提出後の令和2年12月に対象事業実施区域が埋蔵文化財包蔵地として周知されたことに伴い、「第3章 地域の概況及び地域特性」の内容を更新したうえで、「文化財等」を環境影響評価項目に追加選定し、予測及び評価を行い、その結果を評価書に記載しました（p.3-48～49、p.5-2,6,9、p.6.14-1～5に記載）。 また、事業計画変更後の内容について「第2章 対象事業の計画内容」に記載するとともに、各環境影響評価項目の予測条件の見直しを行い、温室効果ガス（p.6.1-11～13に記載）、廃棄物・建設発生土（p.6.3-21,23,26～28に記載）、大気質（p.6.4-61、64～67,70～73に記載）、騒音（p.6.5-39に記載）、振動（p.6.6-27,29に記載）、地域社会（交通混雑・歩行者の安全）（p.6.12-3,40,42～44,49～50に記載）について予測条件、予測結果、評価及び環境保全措置等の修正内容を評価書に記載しました。
2 環境影響評価項目	(1) 工事中ア 大気質 本事業では、解体対象建築物にアスベストが存在します。そのため、解体工事前の調査を適切に行うとともに、施工にあたっては細心の注意を払ってください。また、地域住民等に配慮し調査結果をできる限り速やかに公表してください。	本事業の解体対象建築物のうち、昭和50年代までに竣工したものについては、アスベストが含まれる可能性が高いため、法令等に基づき解体工事着手前にアスベストの使用状況を調査し、使用が確認されました。 アスベストの使用状況の調査結果については、地域住民等に対して解体工事着手前にできる限り速やかに掲示により公表し、解体工事の実施にあたっては飛散等のないよう適切な措置を講じた上で除去していきます。 なお、アスベストの除去作業の結果については、環境影響評価手続の事後調査報告書において報告します。

表 10.3-2(2) 審査書内容及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
2 環境影響評価項目	イ 生物多様性	<p>対象事業実施区域内の緑化計画の策定にあたっては、歩行空間の快適性や広場空間での滞留・賑わい機能を持たせつつ、生物多様性の観点から誘鳥木や食草の配植に配慮した緑の配置計画を検討します。</p> <p>また、郷土性、地域性ならびに気象条件等への耐性にも配慮したうえで、横浜由来の郷土種等をできる限り採用することを検討していきます。</p>
	ウ 地域社会 (歩行者の安全)	<p>(ア) 本事業では、工事用車両の出入口が最大で6か所計画されていることから、歩行者の安全を確保するために、必要最小限の出入口の使用とするとともに、全ての出入口で安全対策を徹底してください。</p> <p>(イ) 計画地は、大規模な集客機能を有する横浜スタジアムがある横浜公園に近接します。そこで、歩行者の安全に配慮し、イベント開催日等には工事用車両の走行時間や台数調整を適切に行ってください。</p>
	(2) 供用後 ア 温室効果ガス (低炭素電気)	<p>本事業では、電力由来の二酸化炭素を年間8千t-CO<sub>2</sub>以上排出することが予測されています。そこで、使用する電気そのものの低炭素化を進めるため、低炭素電気の使用を積極的に図ってください。</p>
	イ 地域社会 (歩行者の安全)	<p>本事業におけるライブビューイングアリーナに加え、近接する横浜公園でイベントが開催される場合には、多数の集客が予想されるので配慮内容を環境影響評価書に記載してください。</p>

## 10.4 審査会に提出した資料

本事業に関する横浜市環境影響評価審査会の開催状況及び概要は、表 10.4-1 に示すとおりです。  
 準備書時の審査会では、審査員からの質問に対する回答を、補足資料を用いて説明しました。  
 その際に使用した資料を次頁以降に掲載します。

表 10.4-1 本事業に関する審査会の開催状況及び概要

年月日	手続の段階	審査概要
令和2年	1月16日	【令和元年度第5回環境影響評価審査会】 計画段階配慮書の概要説明（事業者） 質疑応答
	2月10日	【令和元年度第7回環境影響評価審査会】 配慮書市長意見（案）審議（事務局）
	6月2日	【令和2年度第1回環境影響評価審査会】 方法書の概要説明（事業者） 質疑応答
	6月16日	【令和2年度第2回環境影響評価審査会】 方法書の概要説明（上位計画との関連）（事業者） 方法書説明会の開催報告（事業者） 質疑応答
	6月30日	【令和2年度第3回環境影響評価審査会】 意見書の内容及び事業者の見解説明（事業者） 質疑応答 答申案作成のための検討事項整理（事務局）
	7月13日	【令和2年度第4回環境影響評価審査会】 方法書に係る答申（案）審議（事務局）
令和3年	1月26日	【令和2年度第15回環境影響評価審査会】 準備書の概要説明（事業者） 質疑応答
	3月2日	【令和2年度第17回環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） .....p.10-11~10-20 1 新型コロナウイルス感染症を考慮した人流の分散等について 2 令和2年度第15回審査会における質疑応答に基づく準備書の修正案 説明会の開催報告（事業者） 質疑応答
	3月30日	【令和2年度第19回環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） .....p.10-21~10-55 3 令和2年度第17回審査会における質疑応答に基づく準備書の修正案 4 令和2年度第17回審査会における御質問等への回答 5 埋蔵文化財包蔵地の周知に伴う準備書の修正案 6 事業計画の変更について 7 事業計画の変更に伴う環境影響評価準備書の記載内容の変更について 準備書意見見解書の概要説明（事業者） 質疑応答
	4月22日	【令和3年度第2回環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） .....p.10-56~10-60 8 事業計画の変更に伴う地点4（不老町交差点）の交通処理について 質疑応答
	6月3日	【令和3年度第4回環境影響評価審査会】 答申案作成のための検討事項整理（事務局）
	6月14日	【令和3年度第5回環境影響評価審査会】 準備書に係る答申（案）審議（事務局）

＜準備書＞

新型コロナウイルス感染症を考慮した人流の分散等について(準備書抜粋)

2.3.2 施設配置計画

完成イメージ図は図2.3-1に、施設概要図は図2.3-2に、施設配置図は図2.3-3に、施設断面図は図2.3-4(1)～(2)に示すとおりです。

1)施設配置計画

施設配置の検討にあたっては、実施方針、コンセプトブック及びコンセプトプランのほか、「横浜市景観ビジョン」(平成31年3月、横浜市都市整備局)、対象事業実施区域が属する関内・関外地区において定められている「関内・関外地区活性化ビジョン」等の上位計画を踏まえ、本事業では、以下に示す「継承」、「再生」、「創造」の3つの視点により、計画建築物が、街並みと調和した賑わいの源泉となる関内・関外地区の新たなシンボルとなるよう、また、関内地区の玄関口として風格のある景観形成に寄与できるよう計画しています。

「継承」	60年間横浜の発展と中枢機能を担ってきた「行政棟」の歴史的価値、景観的価値を未来に継承します。
「再生」	長年親しまれてきた「市民広間」の精神を、活気ある街の広がりやを印象付ける「関内フロント」、くすのき広場を交流拠点「くすのきモール」として再生します。
「創造」	これからの関内・関外地区の業務再生をけん引する、上昇感と品格のある「シンボルタワー」を創造します。

具体的には、本事業では、図2.3-2に示すとおり、横浜の戦後建築を代表し歴史的景観を形成する「行政棟」を現位置で保全し、ホテル及び商業施設として活用します。

また、JR根岸線関内駅に近接し、大規模イベントの開催も可能とする「LVA棟(Live Viewing Arena)」、関内・関外地区の業務再生のシンボルとなる「タワー棟」の計3つの計画建築物<sup>⑤</sup>を整備していきます。

特に「タワー棟」については、図2.3-1のように、JR根岸線関内駅側の敷地境界から約50m後退した配置とするなどにより、駅前から全貌を視認できるシンボル性をもたせながらも歩行者の視点からの圧迫感の軽減に配慮した形態意匠としていきます。

また、3つの計画建築物の周囲は、「関内フロント」と称する広場空間や、交流拠点「くすのきモール」を整備します。

「関内フロント」は、JR根岸線関内駅に面した対象事業実施区域の南西側の駅前広場、LVA棟内の屋内広場及び屋外広場で構成する開放感のある広場空間として整備し、「くすのきモール」は、現市庁舎街区において緑の軸線を構成している「くすのき広場」のコンセプトを継承し、緑豊かな回遊動線とすると同時に、くすのきモールA棟、B棟を整備して、交通結節拠点、来街者の交流拠点等として機能更新します。



※公募時の完成イメージ図であり、現計画とは異なります。

図2.3-1 完成イメージ図

注) 本事業の計画建築物は、建築基準法施行令第1条第1項の用語の定義に基づき、一敷地一建物として計画しています。

＜準備書＞

(広場空間の確保について)

本事業では、「関内フロント」、「くすのきモール」の他にも、北東側に「海側ゲート広場」、南東側に「陸側ゲート広場」と、広場空間を多く配置する計画としており、想定する利用者数に対して十分な面積を確保するとともに、密閉されないオープンな広場空間での様々な賑わいのあり方を検討していきます。

また、旧横浜市庁舎1階ロビーにあった市民広間の階段等の建物資産について、状態を把握したうえで対象事業実施区域内での移設、復元または記録保存を検討するなど、地域の歴史や文化の継承に配慮していきます。

これら全体で関内地区の玄関口としての風格や、活気と賑わいのある、周囲に開かれたシンボル空間としていきます。

2)施設利用計画

本事業の現時点での施設概要計画及びそのフロア構成は、図2.3-2及び表2.3-2に示すとおりです。

本事業では、JR根岸線及び横浜市営地下鉄線の関内駅と近接する立地条件を活かし、国際的な産学連携の展開を図るため、タワー棟には、イノベーションオフィス、新産業創造拠点、ウェルネスセンター、大学を配置していく計画としています。

観光・集客の観点では、JR根岸線関内駅に面して配置するLVA棟に駅前広場と一体化できるライブビューイングアリーナを配し、タワー棟低層階に配置するエデュテインメント施設とも連携していきます。また、行政棟にはホテルを配置し、低層部に店舗や飲食施設を整備していく計画とし、地元とともに地域資源を発掘し、体験型観光サービスにより集客力と回遊性を強化する、地域団体との連携や事業者協働による、関内・関外地区の活性化とブランド向上といった事業コンセプトを実現していきます。

新型コロナウイルス感染症を考慮した人流の分散等について(準備書抜粋) <準備書>

2.3.6 歩行者動線計画

歩行者の動線計画は、図2.3-6に示すとおりです。計画建築物への歩行者動線は、主にJR根岸線及び横浜市営地下鉄線の関内駅からの利用を想定しています。

1階レベルの歩行者動線として、駅前広場等の広場空間や計画建築物(行政棟)の東側1階レベル外周に歩道状空地(幅員1.5m)を整備するなどにより、市道関内本牧線第7002号線及び市道新港第78号線と対象事業実施区域内の各種施設をつなぐ主動線を連携させ、交通結節拠点としての空間の整備に努めています。

なお、対象事業実施区域の関連車両出入口と歩行者動線が交錯するため、関連車両出入口には必要に応じて交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。

また、関内地区の回遊性の向上に寄与するため、2階レベルの歩行者動線として、計画建築物を介して横浜公園(横浜スタジアム)や隣接街区を接続させていきます。横浜公園(横浜スタジアム)へは、計画建築物2階の東側を、本事業に合わせて横浜市によって整備されるデッキに接続し、アクセスを確保します。

<準備書> (主な歩行者動線：複数のルートを想定している。)

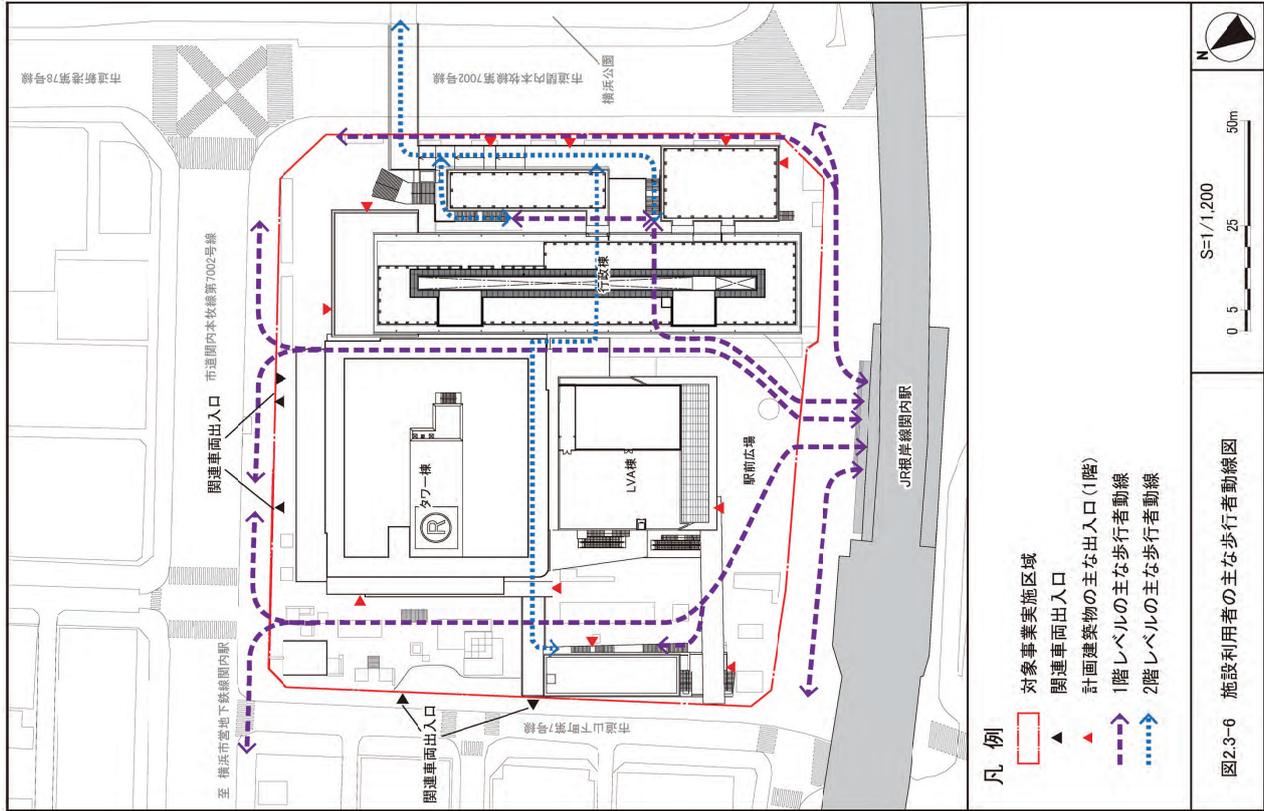


図2.3-6 施設利用者の主な歩行者動線図

2.3.3 交通計画

計画建築物供用後の交通計画は、図2.3-5に示すとおりです。  
 計画建築物には、各種施設を利用する車両（以下、「関連車両」といいます。）が出入りすることになります。関連車両の発生集中交通量は、平日で約2,600台/日、休日で約2,200台/日であり、休日と比較して平日の発生集中交通量がなくなる想定です。

関連車両の出入口は、対象事業実施区域北東面で接する市道関内本牧線第7002号線沿いに整備します。なお、施設案内等による施設利用者への周知により、計画建築物の駐車場へは左折イン左折アウトで出入庫させる計画としていきます。

また、交通結節拠点として、広域集客と周遊の利便性向上の為、羽田空港等からの高速バス、オーブントップバス等の導入を検討しており、現時点では対象事業実施区域北西面で接する市道山下町第7号線沿いに車両出入口を整備する計画としています。

2.3.4 駐車場計画

駐車場は、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月、横浜市条例第33号）及び「関内駅周辺地区駐車場整備ルール」（令和元年6月、横浜市都市整備局）に基づき、必要となる台数（393台（荷捌きのための駐車施設及び隔地駐車場含む））を確保します。

具体的には、対象事業実施区域内（タワー棟の1～9階及び地下駐車場）に約240台を整備し、対象事業実施区域から概ね300m以内の場所に約150台の隔地駐車場を賃借契約等により確保することを検討しています。

また、対象事業実施区域内（タワー棟1階）には電気自動車の急速充電設備を備えた駐車場（1台分）を整備する計画です。

なお、関内駅周辺地区への自動車交通の集中を低減させるために、施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームペーページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけていく計画としています。

2.3.5 自動二輪・自転車駐車場計画

自動二輪駐車場は、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月、横浜市条例第33号）の附置義務に基づき、必要となる台数（26台）をタワー棟1階に確保する計画としています。

また、自転車駐車場は、「横浜市大規模小売店舗立地法運用基準」（平成30年4月、横浜市経済局）に基づき、必要となる台数（281台）を行政棟の地下に確保する計画としています。

2.3.3 交通計画

計画建築物供用後の交通計画は、図2.3-5に示すとおりです。  
 計画建築物には、各種施設を利用する車両（以下、「関連車両」といいます。）が出入りすることになります。関連車両の発生集中交通量は、平日で約2,600台/日、休日で約2,200台/日であり、休日と比較して平日の発生集中交通量がなくなる想定です。

関連車両の出入口は、対象事業実施区域北東面で接する市道関内本牧線第7002号線沿いに整備します。なお、施設案内等による施設利用者への周知により、計画建築物の駐車場へは左折イン左折アウトで出入庫させる計画としていきます。

また、交通結節拠点として、広域集客と周遊の利便性向上の為、羽田空港等からの高速バス、オーブントップバス等の導入を検討しており、現時点では対象事業実施区域北西面で接する市道山下町第7号線沿いに車両出入口を整備する計画としています。

2.3.4 駐車場計画

駐車場は、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月、横浜市条例第33号）及び「関内駅周辺地区駐車場整備ルール」（令和元年6月、横浜市都市整備局）に基づき、必要となる台数（393台（荷捌きのための駐車施設及び隔地駐車場含む））を確保します。

具体的には、対象事業実施区域内（タワー棟の1～9階及び地下駐車場）に約240台を整備し、対象事業実施区域から概ね300m以内の場所に約150台の隔地駐車場を賃借契約等により確保することを検討しています。

また、対象事業実施区域内（タワー棟1階）には電気自動車の急速充電設備を備えた駐車場（1台分）を整備する計画です。**電気自動車については、今後の需要増大等の状況に**

**応じて、さらなる充電設備の拡充等を検討していきます。**  
 なお、関内駅周辺地区への自動車交通の集中を低減させるために、施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームペーページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけていく計画としています。

2.3.5 自動二輪・自転車駐車場計画

自動二輪駐車場は、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月、横浜市条例第33号）の附置義務に基づき、必要となる台数（26台）をタワー棟1階に確保する計画としています。

また、自転車駐車場は、「横浜市大規模小売店舗立地法運用基準」（平成30年4月、横浜市経済局）に基づき、必要となる台数（281台）を行政棟の地下に確保する計画としています。

温室効果ガス p.6.1-12

<準備書>

カ 予測結果

建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、発生が想定される年間の二酸化炭素排出量は表6.1-8及び表6.1-9に示すとおりです。

本事業の計画建築物が供用することにより、電力由来の二酸化炭素排出量は約8.3千t-CO<sub>2</sub>/年、都市ガス由来の二酸化炭素排出量は約2.2千t-CO<sub>2</sub>/年と予測します。

本事業では、今後、詳細な設備計画を検討するにあたって、高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用し、照明や空調機を省エネ制御することで、さらなる消費エネルギーならびに二酸化炭素排出量の削減に努めます。

表 6.1-8 電力由来の二酸化炭素排出量

施設用途	本事業の 年間電力使用量 (千 kWh/年)		二酸化炭素排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /kWh)	電力由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)	
	①	②		①×②	①×②
業務施設	13,312.0			6,150.14	
宿泊施設	3,402.0	0.462	0.462	1,571.72	
商業施設	1,270.2			586.83	
合計	17,984.2	—	—	8,308.70	

表 6.1-9 都市ガス由来の二酸化炭素排出量

施設用途	本事業の 年間都市ガス使用量 (千 N m <sup>3</sup> /年)		二酸化炭素排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /N m <sup>3</sup> )	都市ガス由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)	
	①	②		①×②	①×②
業務施設	634.40			1,452.78	
宿泊施設	275.94	2.29	2.29	631.90	
商業施設	51.10			117.02	
合計	961.44	—	—	2,201.70	

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、発生が想定される温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量を抑制するため、表6.1-10に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時や計画建築物の供用後に適切に講ずること、二酸化炭素の排出量を抑制できるものと考えます。

<修正案>

カ 予測結果

建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、発生が想定される年間の二酸化炭素排出量は表6.1-8及び表6.1-9に示すとおりです。

本事業の計画建築物が供用することにより、電力由来の二酸化炭素排出量は約8.3千t-CO<sub>2</sub>/年、都市ガス由来の二酸化炭素排出量は約2.2千t-CO<sub>2</sub>/年と予測します。

本事業では、今後、詳細な設備計画を検討するにあたって、法令、行政による温室効果ガス削減対策等の内容を踏まえ、高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用し、照明や空調機を省エネ制御することで、さらなる消費エネルギーならびに二酸化炭素排出量の削減に努めます。

表 6.1-8 電力由来の二酸化炭素排出量

施設用途	本事業の 年間電力使用量 (千 kWh/年)		二酸化炭素排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /kWh)	電力由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)	
	①	②		①×②	①×②
業務施設	13,312.0			6,150.14	
宿泊施設	3,402.0	0.462	0.462	1,571.72	
商業施設	1,270.2			586.83	
合計	17,984.2	—	—	8,308.70	

表 6.1-9 都市ガス由来の二酸化炭素排出量

施設用途	本事業の 年間都市ガス使用量 (千 N m <sup>3</sup> /年)		二酸化炭素排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /N m <sup>3</sup> )	都市ガス由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)	
	①	②		①×②	①×②
業務施設	634.40			1,452.78	
宿泊施設	275.94	2.29	2.29	631.90	
商業施設	51.10			117.02	
合計	961.44	—	—	2,201.70	

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、発生が想定される温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量を抑制するため、表6.1-10に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時や計画建築物の供用後に適切に講ずること、二酸化炭素の排出量を抑制できるものと考えます。

表 6.1-10 環境の保全のための措置（建物の供用に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量等）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 施設の供用	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」の省エネ基準に適合した建築物計画とし、建築物エネルギー消費性能確保計画を横浜市または登録建築物エネルギー消費性能判定機関に提出し、省エネ基準に適合していることの適合性判定を受けます。</li> <li>・高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用して、消費エネルギーの削減に努めます。</li> <li>・LED照明器具や人感センサーの採用等の照明制御により、消費エネルギーの削減に努めます。</li> <li>・空調機の外気CO<sub>2</sub>制御や中間期の外気冷房制御等により、空調負荷の低減に努めます。</li> <li>・対象事業実施区域内に電気自動車に急速充電設備を備えた駐車場を整備します。</li> <li>・グリーン電力の導入について検討していきます。</li> <li>・外構照明等に太陽光パネル付きの照明を使うなど、太陽光エネルギーを導入します。</li> <li>・建築物の長寿命化、BEMSの採用によるエネルギーの効率的な運用等により、ライフサイクルを通して排出される温室効果ガスの低減に努めていきます。</li> <li>・Low-Eガラスを採用するなどの様々な省エネルギー対策により、建物からの温室効果ガス排出量の低減を図ります。</li> </ul> <p>【計画建築物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員は原則として公共交通機関による通勤を推奨していきま。施設利用者に対しては、ホームページや案内看板、パンフレット等で可能な限り公共交通機関の利用を呼びかけます。</li> <li>・本事業では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づく地球温暖化対策計画書制度に従い、必要に応じて温室効果ガスの排出量及びその削減の程度等について横浜市に報告します。</li> </ul>

ク 評価

建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、電力由来の二酸化炭素排出量は約8.3千tCO<sub>2</sub>/年、都市ガス由来の二酸化炭素排出量は約2.2千tCO<sub>2</sub>/年と予測します。

本事業では、今後、詳細な設備計画を検討するにあたって、高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用し、照明や空調機を省エネ制御することで、消費エネルギーならびに二酸化炭素排出量の削減に努めます。

また、従業員は原則として公共交通機関による通勤を推奨していくほか、施設利用者に対しては、ホームページや案内看板、パンフレット等で可能な限り公共交通機関の利用を呼びかけます。

このように、計画立案時や計画建築物の供用後において、二酸化炭素の排出量の削減・抑制に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を可能な限り抑制すること。」は達成されるものと考えます。

表 6.1-10 環境の保全のための措置（建物の供用に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量等）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 施設の供用	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」の省エネ基準に適合した建築物計画とし、建築物エネルギー消費性能確保計画を横浜市または登録建築物エネルギー消費性能判定機関に提出し、省エネ基準に適合していることの適合性判定を受けます。</li> <li>・高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用して、消費エネルギーの削減に努めます。</li> <li>・LED照明器具や人感センサーの採用等の照明制御により、消費エネルギーの削減に努めます。</li> <li>・空調機の外気CO<sub>2</sub>制御や中間期の外気冷房制御等により、空調負荷の低減に努めます。</li> <li>・対象事業実施区域内に電気自動車に急速充電設備を備えた駐車場を整備します。</li> <li>・グリーン電力の導入について検討していきます。</li> <li>・外構照明等に太陽光パネル付きの照明を使うなど、太陽光エネルギーを導入します。</li> <li>・建築物の長寿命化、BEMSの採用によるエネルギーの効率的な運用等により、ライフサイクルを通して排出される温室効果ガスの低減に努めていきます。</li> <li>・Low-Eガラスを採用するなどの様々な省エネルギー対策により、建物からの温室効果ガス排出量の低減を図ります。</li> </ul> <p>【計画建築物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員は原則として公共交通機関による通勤を推奨していきま。施設利用者に対しては、ホームページや案内看板、パンフレット等で可能な限り公共交通機関の利用を呼びかけます。</li> <li>・本事業では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づく地球温暖化対策計画書制度に従い、必要に応じて温室効果ガスの排出量及びその削減の程度等について横浜市に報告します。</li> </ul>

ク 評価

建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、電力由来の二酸化炭素排出量は約8.3千tCO<sub>2</sub>/年、都市ガス由来の二酸化炭素排出量は約2.2千tCO<sub>2</sub>/年と予測します。

本事業では、今後、詳細な設備計画を検討するにあたって、法令、行政による温室効果ガス削減対策等の内容を踏まえたうえで、高効率機器（変圧器、全熱交換機等）を採用し、照明や空調機を省エネ制御することで、さらなる消費エネルギーならびに二酸化炭素排出量の削減に努めます。

また、従業員は原則として公共交通機関による通勤を推奨していくほか、施設利用者に対しては、ホームページや案内看板、パンフレット等で可能な限り公共交通機関の利用を呼びかけます。

このように、計画立案時や計画建築物の供用後において、二酸化炭素の排出量の削減・抑制に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を可能な限り抑制すること。」は達成されるものと考えます。

廃棄物・建設発生土 p.6-3-17 <準備書>

オ 予測条件

(ア) 既存構造物及び計画建築物の概要

本事業の実施に伴い、解体する対象事業実施区域内の主な既存構造物の構造、規模等は、表 6.3-7 に示すとおりです。なお、行政棟は現位置で保全するため、解体は行いません。

また、計画建築物の用途別延べ面積は、表 6.3-8 に示すとおりです。

表 6.3-7 既存構造物の概要

建物等の用途	構造 <sup>(注)</sup>	規模等
行政棟	SRC 造	地下1階、地上8階、延べ面積約 20,760 m <sup>2</sup>
市会棟1号	SRC 造	地下1階、地上4階、延べ面積約 5,820 m <sup>2</sup>
市会棟2号	RC 造	地上3階、延べ面積約 610 m <sup>2</sup>
市会棟3号	RC 造	地上2階、延べ面積約 1,030 m <sup>2</sup>
中庭棟	S 造	地下1階、地上1階、延べ面積約 1,820 m <sup>2</sup>

<修正案>

オ 予測条件

(ア) 既存構造物及び計画建築物の概要

本事業の実施に伴い、解体する対象事業実施区域内の主な既存構造物の構造、規模等は、表 6.3-7 に、新たに建設する計画建築物の用途別延べ面積は、表 6.3-8 に示すとおりです。

既存構造物のうち、行政棟は現位置で保全するため、解体は行いません。

また、昭和 50 年代までに建造された既存構造物については、飛散性や非飛散性の石綿（アスベスト）含有建材が使用されている可能性が高いと考えられることから、解体によるアスベストの排出量を予測することとしました。

表 6.3-7 既存構造物の概要

建物等の用途	構造 <sup>(注)</sup>	竣工年	規模等
行政棟	SRC 造	昭和 34 年	地下1階、地上8階、延べ面積約 20,760 m <sup>2</sup>
市会棟1号	SRC 造	昭和 34 年	地下1階、地上4階、延べ面積約 5,820 m <sup>2</sup>
市会棟2号	RC 造	昭和 53 年	地上3階、延べ面積約 610 m <sup>2</sup>
市会棟3号	RC 造	昭和 41 年	地上2階、延べ面積約 1,030 m <sup>2</sup>
中庭棟	S 造	平成 21 年	地下1階、地上1階、延べ面積約 1,820 m <sup>2</sup>

(注) SRC 造：鉄骨鉄筋コンクリート造、RC 造：鉄筋コンクリート造、S 造：鉄骨造

表 6.3-8 計画建築物の概要

用途	区分	用途別延べ面積
オフィス、大学	事務所	約 83,000 m <sup>2</sup>
ウェルネスセンター	事務所	約 5,000 m <sup>2</sup>
エデュテインメント施設	その他	約 8,400 m <sup>2</sup>
新産業創造拠点	事務所	約 3,700 m <sup>2</sup>
商業施設	店舗	約 7,300 m <sup>2</sup>
ライブビューイングアリーナ	その他	約 3,900 m <sup>2</sup>
ホテル	宿泊施設	約 18,900 m <sup>2</sup>

(イ) 発生原単位

解体工事に伴い発生する産業廃棄物の品目別発生原単位は、表 6.3-9(1)～(2)に示すとおり、「建築物の解体に伴う廃棄物の原単位調査報告書」（平成 16 年 3 月、(社)建築業協会）より整理しました。

また、新築工事に伴い発生する産業廃棄物の品目別発生原単位は、表 6.3-10 に示すとおりです。これらは、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（平成 24 年 11 月、(社)日本建設業連合会）より整理しました。

(イ) 発生原単位

解体工事に伴い発生する産業廃棄物の品目別発生原単位は、表 6.3-9(1)～(2)に示すとおり、「建築物の解体に伴う廃棄物の原単位調査報告書」（平成 16 年 3 月、(社)建築業協会）より整理しました。

また、新築工事に伴い発生する産業廃棄物の品目別発生原単位は、表 6.3-10 に示すとおりです。これらは、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（平成 24 年 11 月、(社)日本建設業連合会）より整理しました。

**廃棄物・建設発生土 p.6-3-20** <準備書>

カ 予測結果

(ア) 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物  
 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物及びアスベストの発生量の予測結果は、表 6.3-12 に示すとおりです。  
 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物発生量は3,814.2 トン、アスベストは65.3 トンと予測します。  
 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物発生量に、各品目の再資源化率を適用した場合、既存構造物の解体により発生する産業廃棄物の最終処分量は、32.2 トンと予測します。

アスベストについては、法令等に基づき、全量を適正に処理します。

表 6.3-12 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物発生量及び最終処分量

区分	構造	産業廃棄物						アスベスト	
		コンクリート	7377アト	木くず (木材、樹木)	金属くず	混合 廃棄物	飛散性	非飛散性	
市会棟1号	SRC造	6.0	215.3	23.3	477.2	52.4	27.0	5.8	
市会棟2号	RC造	572.8	45.1	6.1	27.5	12.8	0.8	0.3	
市会棟3号	RC造	967.2	76.2	10.3	46.4	21.6	1.3	0.5	
中庭棟	S造	979.2	60.1	10.9	158.3	45.5	7.1	22.5	
発生量		2,525.2	396.7	50.6	709.4	132.3	36.2	29.1	
①		3,814.2							65.3
再資源化率 <sup>②</sup> (%)		100.0	100.0	98.8	97.9	87.4	—	—	
最終処分量		0.0	0.0	0.6	14.9	16.7	36.2	29.1	
③=①-(①×②/100)		32.2							65.3

注) 再資源化率は、表 6.3-11 に示した再資源化率より設定しました。

<修正案>

カ 予測結果

(ア) 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物  
 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物及びアスベストの発生量の予測結果は、表 6.3-12 に示すとおりです。  
 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物発生量は3,814.2 トン、アスベストは65.3 トンと予測します。  
 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物発生量に、各品目の再資源化率を適用した場合、既存構造物の解体により発生する産業廃棄物の最終処分量は、32.2 トンと予測します。

アスベストについては、「大気汚染防止法」や「横浜市生活環境の保全等に関する条例」等の法令等に基づき、工事着手前に石綿含有建築材料の使用状況を調査し、使用が確認された場合には、飛散等のないよう適切な措置を講じた上で除去し、全量を適正に処理します。

表 6.3-12 既存構造物の解体により発生する産業廃棄物発生量及び最終処分量

区分	構造	産業廃棄物						アスベスト	
		コンクリート	7377アト	木くず (木材、樹木)	金属くず	混合 廃棄物	飛散性	非飛散性	
市会棟1号	SRC造	6.0	215.3	23.3	477.2	52.4	27.0	5.8	
市会棟2号	RC造	572.8	45.1	6.1	27.5	12.8	0.8	0.3	
市会棟3号	RC造	967.2	76.2	10.3	46.4	21.6	1.3	0.5	
中庭棟	S造	979.2	60.1	10.9	158.3	45.5	7.1	22.5	
発生量		2,525.2	396.7	50.6	709.4	132.3	36.2	29.1	
①		3,814.2							65.3
再資源化率 <sup>②</sup> (%)		100.0	100.0	98.8	97.9	87.4	—	—	
最終処分量		0.0	0.0	0.6	14.9	16.7	36.2	29.1	
③=①-(①×②/100)		32.2							65.3

注) 再資源化率は、表 6.3-11 に示した再資源化率より設定しました。

**大気質 p.6.4-40**

<準備書>

キ 環境の保全のための措置  
 環境の保全のための措置は、工事中の建設機械の稼働に伴う大気質への影響を低減するため、表 6.4-31 に示す内容を実施します。  
 この環境の保全のための措置は、工事中に適切に講ずること、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の排出量を抑制できるものと考えます。

表 6.4-31 環境の保全のための措置（建設機械の稼働に伴う大気環境への影響）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>最新の排出ガス対策型建設機械を極力採用します。</li> <li>工事計画の策定にあたっては、工事の平準化、建設機械の効率的稼働に努めます。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>建設機械の省燃費運転を推進します。</li> <li>正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li> <li>工事区域境界には仮囲いを設置します。</li> <li>建設養生士の搬出の際は、荷台カバーの活用等の飛散防止のための措置を行います。</li> </ul>

ク 評価

建設機械の稼働に伴う大気質への影響濃度は、二酸化窒素で0.013ppm、浮遊粒子状物質で0.0030mg/m<sup>3</sup>となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度（年平均値）に対する影響割合は、二酸化窒素で41.9%、浮遊粒子状物質で12.0%と予測します。なお、予測した年平均値を日平均値（年間 98%値、2%除外値）に換算した結果は、環境基準に適合しています。

また、1時間値に関する最大着地濃度出現地点での建設機械の稼働に伴う影響濃度は、二酸化窒素で0.070ppm、浮遊粒子状物質で0.071mg/m<sup>3</sup>であり、環境保全目標である二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を下回ると予測します。

工事の実施にあたっては、より優れた排出ガス対策型建設機械を極力採用していくとともに、建設機械の集中稼働を避けた合理的な工事計画を検討していきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中においては、大気質への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.06ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」「1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」は達成されるものと考えます。

<修正案>

キ 環境の保全のための措置  
 環境の保全のための措置は、工事中の建設機械の稼働に伴う大気質への影響を低減するため、表 6.4-31 に示す内容を実施します。  
 この環境の保全のための措置は、工事中に適切に講ずること、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の排出量を抑制できるものと考えます。

表 6.4-31 環境の保全のための措置（建設機械の稼働に伴う大気環境への影響）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>最新の排出ガス対策型建設機械を極力採用します。</li> <li>工事計画の策定にあたっては、施工計画を十分に検討し、工事の平準化、集中稼働を回避するなどの建設機械の効率的稼働に努めます。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>建設機械の省燃費運転を推進します。</li> <li>正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li> <li>工事区域境界には仮囲いを設置します。</li> <li>建設養生士の搬出の際は、荷台カバーの活用等の飛散防止のための措置を行います。</li> </ul>

ク 評価

建設機械の稼働に伴う大気質への影響濃度は、二酸化窒素で0.013ppm、浮遊粒子状物質で0.0030mg/m<sup>3</sup>となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度（年平均値）に対する影響割合は、二酸化窒素で41.9%、浮遊粒子状物質で12.0%と予測します。なお、予測した年平均値を日平均値（年間 98%値、2%除外値）に換算した結果は、環境基準に適合しています。

また、1時間値に関する最大着地濃度出現地点での建設機械の稼働に伴う影響濃度は、二酸化窒素で0.070ppm、浮遊粒子状物質で0.071mg/m<sup>3</sup>であり、環境保全目標である二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を下回ると予測します。

ただし、建設機械の稼働に伴う大気質への影響割合は、特に二酸化窒素濃度について41.9%と高くなっていることから、工事の実施にあたっては、より優れた排出ガス対策型建設機械を極力採用していくとともに、建設機械の集中稼働を避けた合理的な工事計画を検討していく等の措置を講じ、さらなる大気質への影響低減に努めていきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中においては、大気質への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.06ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」「1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。」は達成されるものと考えます。

地盤 p.6.7-16

<準備書>

(5) 予測結果

対象事業実施区域内における既存ボーリング調査結果によると、地表面から約 6~47mの深さでN値が50以上となる泥岩層または砂礫層が出現するとされています。

現時点で想定される山留壁の想定根入深さと予定掘削底のイメージ図は、図 6.7-6 に示すとおりです。

本事業では、今後、対象事業実施区域内でボーリングの実測調査を改めて実施し、地盤の状況を確認したうえで工法を確定していきます。現時点では、掘削部の外周に剛性と遮水性の高い山留壁を地上面から約 20m程度構築し、地下水位を制御しながら掘削工事を行えるディープウェル工法<sup>注)</sup>を用いることで、施工上の安全を確保しつつ、周辺の地下水位の著しい変動を回避していく計画としています。

そのため、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性が低くなり、地盤沈下は回避できるものと予測します。

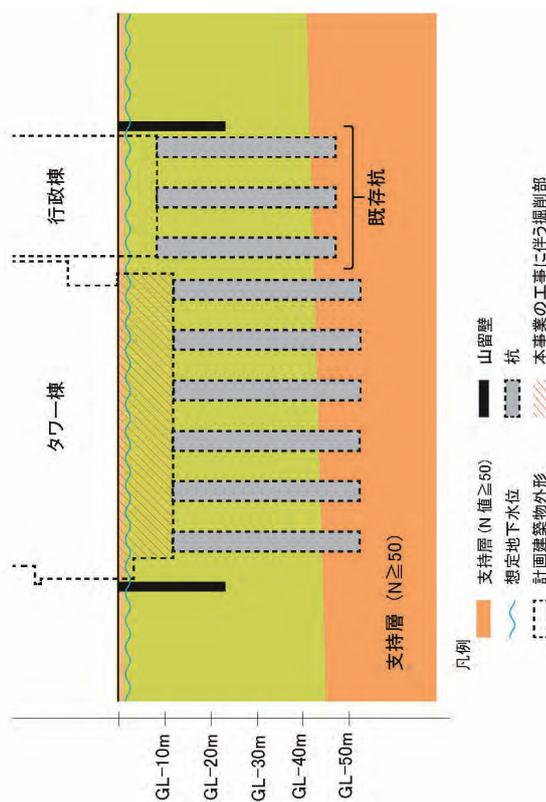


図 6.7-6 山留壁の想定根入深さと予定掘削底のイメージ図

注) ディープウェル工法

排水用の深井戸 (ディープウェル) を掘削し、水中ポンプあるいは水中モーターポンプにより井戸内の地下水を汲み上げながら掘削を行う工法です。山留壁の内側の地下水位を十分に下げること、工事の作業性を確保し、湧水の防止、地下水圧の軽減を図ります。砂層や砂礫層等の透水性の良い地盤を対象としています。

<修正案>

(5) 予測結果

対象事業実施区域内における既存ボーリング調査結果によると、地表面から約 6~47mの深さでN値が50以上となる泥岩層または砂礫層が出現するとされています。

現時点で想定される山留壁の想定根入深さと予定掘削底のイメージ図は、図 6.7-6 に示すとおりです。

本事業では、今後、対象事業実施区域内でボーリングの実測調査を改めて実施し、地盤の状況を確認したうえで工法を確定していきます。現時点では、掘削部の外周の浸透性の低いシルト層に剛性と遮水性の高い山留壁を地上面から約 20m程度構築し、山留壁からの地下水の湧出を防ぎ、周辺の地下水位の著しい変動を回避しながら掘削を行う計画としています。

さらに、ディープウェル工法<sup>注)</sup>を用いて山留壁の内側の水位を十分に下げ、施工上の安全及び工事の作業性を確保していく予定です。

以上のことから、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性が低くなり、地盤沈下は回避できるものと予測します。

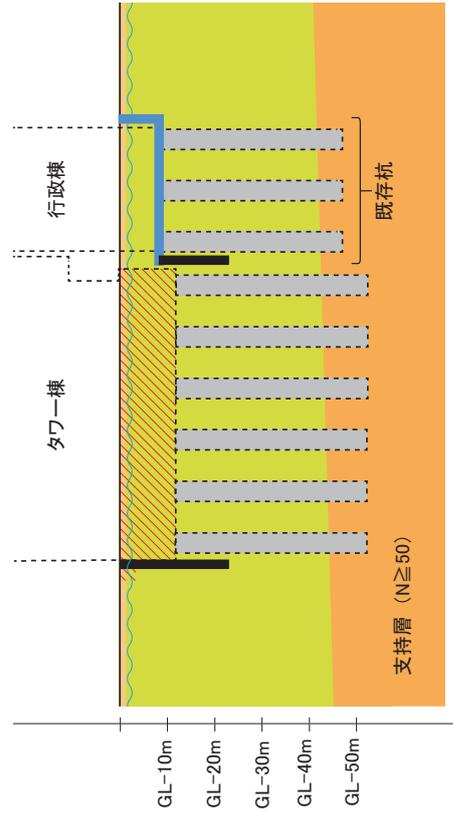


図 6.7-6 山留壁の想定根入深さと予定掘削底のイメージ図

注) ディープウェル工法

排水用の深井戸 (ディープウェル) を掘削し、水中ポンプあるいは水中モーターポンプにより井戸内の地下水を汲み上げながら掘削を行う工法です。山留壁の内側の地下水位を十分に下げること、工事の作業性を確保し、湧水の防止、地下水圧の軽減を図ります。

地盤 p.6.7-17

<準備書>

(6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、掘削工事中の地盤沈下を回避・低減させるため、表 6.7-7 に示すとおり実施します。

表 6.7-7 環境の保全のための措置（地下掘削工事に伴う地盤沈下）

環境の保全のための措置	
区分	
【工事中】 地下掘削	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下掘削では、剛性と遮水性の高い山留壁を構築し、山留壁からの地下水の湧出を極力防止します。</li> <li>工事中は、山留壁の変位の計測管理を行います。また、対象事業実施区域周辺の歩道において地盤沈下が発生していないか監視します。</li> <li>地下水位を制御しながら掘削工事を行えるディープウェル工法を採用することで、地盤沈下を回避していきます。</li> <li>計画建築物は堅固な地盤に支持させます。</li> </ul>

(7) 評価

地下掘削にあたっては、剛性と遮水性の高い山留壁を構築し、地下水位を制御しながら掘削工事を行えるディープウェル工法を用いることで、施工上の安全を確保しつつ、周辺の地下水の湧出の可能性は低くなり、地盤沈下は回避できています。そのため、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性は低くなり、地盤沈下は回避できるものと考えます。

そのため、環境保全目標「掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。」は達成されるものと考えます。

<修正案>

(6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、掘削工事中の地盤沈下を回避・低減させるため、表 6.7-7 に示すとおり実施します。

表 6.7-7 環境の保全のための措置（地下掘削工事に伴う地盤沈下）

環境の保全のための措置	
区分	
【工事中】 地下掘削	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下掘削では、透水性の低いシルト層に剛性と遮水性の高い山留壁を構築し、山留壁からの地下水の湧出を極力防止し、周辺の地盤沈下を回避します。</li> <li>工事中は、山留壁の変位の計測管理を行います。また、対象事業実施区域周辺の歩道において地盤沈下が発生していないか監視します。</li> <li>ディープウェル工法を採用することで山留壁の内側の水位を十分に下げ、施工上の安全及び工事の作業性を確保して掘削を行います。</li> <li>計画建築物は堅固な地盤に支持させます。</li> </ul>

(7) 評価

地下掘削にあたっては、透水性の低いシルト層に剛性と遮水性の高い山留壁を構築し、周辺の地下水の著しい変動の影響を回避するとともに、ディープウェル工法を用いて山留壁の内側の水位を十分に下げ、施工上の安全及び工事の作業性を確保しつつ施工する計画としています。そのため、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性は低くなり、地盤沈下は回避できるものと考えます。

そのため、環境保全目標「掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。」は達成されるものと考えます。

大気質 p.6.4-19

<準備書>

- (カ) 「石綿排出作業による大気汚染の防止に関する指導基準」  
(令和2年4月、横浜市環境創造局)
- この基準では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」の第90条の規定により、石綿排出作業による大気汚染を防止するため、吹き付け石綿の除去等の処理に関する遵守事項等について定められています。
- (キ) 「生活環境保全推進ガイドライン」(平成31年3月、横浜市環境創造局)
- このガイドラインは、「横浜市環境管理計画」で掲げられた生活環境の目標達成に向けて、市民・事業者の生活環境への理解を促進するため、横浜市が実施する具体的な取組や方針を体系的にわかりやすくまとめたものです。
- 大気環境の保全のための具体的取組の概要として、以下の3点が示されています。
- ・「大気環境の監視」により、環境基準の適否や施策の効果などを把握します。
  - ・「施設・事業所等における大気汚染・悪臭の対策」と「自動車の排出ガス対策」を推進します。
  - ・「解体等建設工事におけるアスベストの飛散防止対策」を推進します。

2 環境保全目標の設定

大気質に係る環境保全目標は、表6.4-20に示すとおり設定しました。

表 6.4-20 環境保全目標 (大気質)

区分	環境保全目標
【工事中】建設機械の稼働	二酸化窒素、浮遊粒子状物質 ・年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。
【工事中】工事用車両の走行	・日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.06ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m <sup>3</sup> を超えないこと。
【供用後】建物の供用	・1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m <sup>3</sup> を超えないこと。
【供用後】関連車両の走行	石綿含有建材の使用が確認された場合において、石綿排出作業を実施する際は、法令等に基づいた飛散防止措置等を行い、周辺環境へ石綿を飛散させないこと。
【工事中】建物の建設	

<修正案>

- (カ) 「石綿排出作業による大気汚染の防止に関する指導基準」  
(令和2年4月、横浜市環境創造局)
- この基準では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」の第90条の規定により、石綿排出作業による大気汚染を防止するため、吹き付け石綿の除去等の処理に関する遵守事項等について定められています。
- (キ) 「生活環境保全推進ガイドライン」(平成31年3月、横浜市環境創造局)
- このガイドラインは、「横浜市環境管理計画」で掲げられた生活環境の目標達成に向けて、市民・事業者の生活環境への理解を促進するため、横浜市が実施する具体的な取組や方針を体系的にわかりやすくまとめたものです。
- 大気環境の保全のための具体的取組の概要として、以下の3点が示されています。
- ・「大気環境の監視」により、環境基準の適否や施策の効果などを把握します。
  - ・「施設・事業所等における大気汚染・悪臭の対策」と「自動車の排出ガス対策」を推進します。
  - ・「解体等建設工事におけるアスベストの飛散防止対策」を推進します。

2 環境保全目標の設定

大気質に係る環境保全目標は、表6.4-20に示すとおり設定しました。

表 6.4-20 環境保全目標 (大気質)

区分	環境保全目標
【工事中】建設機械の稼働	二酸化窒素、浮遊粒子状物質 ・年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。
【工事中】工事用車両の走行	・日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.04ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m <sup>3</sup> を超えないこと。
【供用後】建物の供用	・1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m <sup>3</sup> を超えないこと。
【供用後】関連車両の走行	石綿含有建材の使用が確認された場合において、石綿排出作業を実施する際は、法令等に基づいた飛散防止措置等を行い、周辺環境へ石綿を飛散させないこと。
【工事中】建物の建設	

※二酸化窒素の日平均値の保全目標の修正に伴い、各予測事項の評価の記述等についても同様に、保全目標の設定値を「0.06ppm」から「0.04ppm」へ修正します。

<修正案>

キ 環境の保全のための措置  
 環境の保全のための措置は、工事中の建設機械の稼働に伴う大気質への影響を低減するため、表 6.4-31 に示す内容を実施します。  
 この環境の保全のための措置は、工事中に適切に講ずること、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の排出量を抑制するよう努めます。

表 6.4-31 環境の保全のための措置（建設機械の稼働に伴う大気環境への影響）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>最新の排出ガス対策型建設機械を極力採用します。</li> <li>工事計画の策定にあたっては、施工計画を十分に検討し、工事の平準化、集中稼働を回避するなどの建設機械の効率的稼働に努めます。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>建設機械の省燃費運転を推進します。</li> <li>正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li> <li>工事区域境界には仮囲いを設置します。</li> <li>建設養生士の搬出の際は、荷台カバーの活用等の飛散防止のための措置を行います。</li> </ul>

ク 評価

建設機械の稼働に伴う大気質への影響濃度は、二酸化窒素で 0.013ppm、浮遊粒子状物質で 0.0030mg/m<sup>3</sup> となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度（年平均値）に対する影響割合は、二酸化窒素で 41.9%、浮遊粒子状物質で 12.0% と予測しました。なお、予測した年平均値を日平均値（年間 98% 値、2% 除外値）に換算した結果は、環境基準に適合しています。

また、1 時間値に関する最大着地濃度出現地点での建設機械の稼働に伴う影響濃度は、二酸化窒素で 0.070ppm、浮遊粒子状物質で 0.071mg/m<sup>3</sup> であり、環境保全目標である二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup> を下回ると予測します。  
 ただし、建設機械の稼働に伴う大気質への影響割合は、特に二酸化窒素濃度について 41.9% と高くなっていることから、工事の実施にあたっては、より優れた排出ガス対策型建設機械を極力採用していくとともに、建設機械の集中稼働を避けた合理的な工事計画を検討していく等の措置を講じ、さらなる大気質への影響低減に努めていきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中においては、大気質への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：浮遊粒子状物質は日平均値の 2% 除外値が 0.10mg/m<sup>3</sup> を超えないこと。」「1 時間値：二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup> を超えないこと。」は達成されるものと考えます。

二酸化窒素濃度は、環境保全目標「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間 98% 値が 0.04ppm を超えないこと」を上回ると予測しましたが、現地調査における日平均値の最大値（冬季に 0.04ppm）が既に環境保全目標と同値であることを踏まえ、環境の保全のための措置を徹底することで、極力、工事中の二酸化窒素濃度が予測結果を超過することがないように努めていきます。

※上欄付き部分…第 15 回審査会指図書事項への対応  
 網掛け部分…第 17 回審査会指図書事項への対応

<準備書>

大気質 p.6.4-40

キ 環境の保全のための措置  
 環境の保全のための措置は、工事中の建設機械の稼働に伴う大気質への影響を低減するため、表 6.4-31 に示す内容を実施します。  
 この環境の保全のための措置は、工事中に適切に講ずること、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の排出量を抑制できるものと考えます。

表 6.4-31 環境の保全のための措置（建設機械の稼働に伴う大気環境への影響）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>最新の排出ガス対策型建設機械を極力採用します。</li> <li>工事計画の策定にあたっては、工事の平準化、建設機械の効率的稼働に努めます。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>建設機械の省燃費運転を推進します。</li> <li>正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li> <li>工事区域境界には仮囲いを設置します。</li> <li>建設養生士の搬出の際は、荷台カバーの活用等の飛散防止のための措置を行います。</li> </ul>

ク 評価

建設機械の稼働に伴う大気質への影響濃度は、二酸化窒素で 0.013ppm、浮遊粒子状物質で 0.0030mg/m<sup>3</sup> となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度（年平均値）に対する影響割合は、二酸化窒素で 41.9%、浮遊粒子状物質で 12.0% と予測しました。なお、予測した年平均値を日平均値（年間 98% 値、2% 除外値）に換算した結果は、環境基準に適合しています。

また、1 時間値に関する最大着地濃度出現地点での建設機械の稼働に伴う影響濃度は、二酸化窒素で 0.070ppm、浮遊粒子状物質で 0.071mg/m<sup>3</sup> であり、環境保全目標である二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup> を下回ると予測します。

工事の実施にあたっては、より優れた排出ガス対策型建設機械を極力採用していくとともに、建設機械の集中稼働を避けた合理的な工事計画を検討していく等の措置を講じていきます。

このように、予測結果を踏まえ、工事中においては、大気質への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「年平均値：周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」「日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間 98% 値が 0.06ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の 2% 除外値が 0.10mg/m<sup>3</sup> を超えないこと。」「1 時間値：二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m<sup>3</sup> を超えないこと。」は達成されるものと考えます。

<修正案>

表 6.4-29 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>(注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>(注)</sup>
建設機械の稼働に伴う大気環境への影響	0.031	0.051	0.025	0.052

注) 環境基準：二酸化窒素は0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下、浮遊粒子状物質は0.10mg/m以下。  
環境保全目標：二酸化窒素は0.04ppm、浮遊粒子状物質は0.10mg/mを超えないこと。

大気質 p.6.4-37

<準備書>

表 6.4-29 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値注)	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値注)
建設機械の稼働に伴う大気環境への影響	0.031	0.051	0.025	0.052

注) 二酸化窒素の環境基準は0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下、浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/m以下。

大気質 p.6.4-50

表 6.4-37 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )		
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>(注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>(注)</sup>	
工事用車両の走行に伴う大気環境への影響	地点 a 一般国道 16 号	0.018181	0.038	0.0220202	0.049
	地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線	0.018174	0.038	0.0220196	0.049
	地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線	0.018254	0.038	0.0220262	0.049
	地点 d 市道伊勢佐木町第 82 号線	0.018131	0.038	0.0220150	0.049
	地点 e 市道関内本牧線第 7002 号線	0.018236	0.038	0.0220251	0.049
	東側	0.018235	0.038	0.0220252	0.049
	西側	0.018171	0.038	0.0220204	0.049
	東側	0.018211	0.038	0.0220244	0.049
	東側	0.018195	0.038	0.0220219	0.049
	西側	0.018167	0.038	0.0220193	0.049

注) 二酸化窒素の環境基準は0.06ppm以下、浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/m以下。

大気質 p.6.4-63

表 6.4-47 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>(注)</sup>
建物の供用（設備機器の稼働）に伴う大気環境への影響	0.0180046	0.039

注) 二酸化窒素の環境基準は0.06ppm以下。

表 6.4-37 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )		
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>(注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>(注)</sup>	
工事用車両の走行に伴う大気環境への影響	地点 a 一般国道 16 号	0.018181	0.038	0.0220202	0.049
	地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線	0.018174	0.038	0.0220196	0.049
	地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線	0.018254	0.038	0.0220262	0.049
	地点 d 市道伊勢佐木町第 82 号線	0.018131	0.038	0.0220150	0.049
	地点 e 市道関内本牧線第 7002 号線	0.018236	0.038	0.0220251	0.049
	東側	0.018235	0.038	0.0220252	0.049
	西側	0.018171	0.038	0.0220204	0.049
	東側	0.018211	0.038	0.0220244	0.049
	東側	0.018195	0.038	0.0220219	0.049
	西側	0.018167	0.038	0.0220193	0.049

注) 環境基準：二酸化窒素は0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下、浮遊粒子状物質は0.10mg/m以下。  
環境保全目標：二酸化窒素は0.04ppm、浮遊粒子状物質は0.10mg/mを超えないこと。

表 6.4-47 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>(注)</sup>
建物の供用（設備機器の稼働）に伴う大気環境への影響	0.0180046	0.039

注) 環境基準：0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下。  
環境保全目標：0.04ppmを超えないこと。

<修正案>

表 6.4-49 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>(注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>(注)</sup>
建物の供用 (地下駐車場の利用) に伴う大気環境への影響	0.0180021	0.039	0.0220007	0.049

注) 環境基準：二酸化窒素は0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下、浮遊粒子状物質は0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。  
環境保全目標：二酸化窒素は0.04ppm、浮遊粒子状物質は0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。

表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>(注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>(注)</sup>
建物の供用に伴う 大気環境への影響	0.0180046	0.039	0.0220007	0.049

注) 環境基準：二酸化窒素は0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下、浮遊粒子状物質は0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。  
環境保全目標：二酸化窒素は0.04ppm、浮遊粒子状物質は0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。

表 6.4-56 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)	浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
		年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>*</sup>
関連車両の 走行に伴う 大気環境への 影響	地点 a 一般国道 16 号	北東側 0.018148	0.038
	南西側 0.018142	0.038	
	地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側 0.018228	0.038
	南西側 0.018118	0.038	
	地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側 0.018196	0.038
	南西側 0.018194	0.038	
	地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	北東側 0.018135	0.038
	南西側 0.018167	0.038	
	地点 e 市道新港 第 78 号線	東側 0.018155	0.038
	西側 0.018131	0.038	

注) 環境基準：二酸化窒素は0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下、浮遊粒子状物質は0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。  
環境保全目標：二酸化窒素は0.04ppm、浮遊粒子状物質は0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。

<準備書>

大気質 p.6.4-64

表 6.4-49 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>(注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>(注)</sup>
建物の供用 (地下駐車場の利用) に伴う大気環境への影響	0.0180021	0.039	0.0220007	0.049

注) 二酸化窒素の環境基準は0.06ppm以下、浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/m<sup>3</sup>以下。

大気質 p.6.4-65

表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>(注)</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>(注)</sup>
建物の供用に伴う 大気環境への影響	0.0180046	0.039	0.0220007	0.049

注) 二酸化窒素の環境基準は0.06ppm以下、浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/m<sup>3</sup>以下。

大気質 p.6.4-73

表 6.4-56 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)	浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	
		年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>*</sup>
関連車両の 走行に伴う 大気環境への 影響	地点 a 一般国道 16 号	北東側 0.018148	0.038
	南西側 0.018142	0.038	
	地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側 0.018228	0.038
	南西側 0.018118	0.038	
	地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	北東側 0.018196	0.038
	南西側 0.018194	0.038	
	地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	北東側 0.018135	0.038
	南西側 0.018167	0.038	
	地点 e 市道新港 第 78 号線	東側 0.018155	0.038
	西側 0.018131	0.038	

※二酸化窒素の環境基準は0.06ppm以下、浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/m<sup>3</sup>以下。

<修正案>

(6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用後の風環境改善の観点から、表6.10-9に示すとおり実施します。  
 これら環境の保全のための措置は、計画立案時から検討している建物形状に対する措置のほか、計画建築物の供用後に継続して実施する措置としました。

表 6.10-9 環境の保全のための措置 (計画建築物による風環境の変化の程度)

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の存在	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地上部へのタワー棟の高層部からの吹き下ろし風や回り込み風の低減を目的として、低層部を基礎形状とするほか、庇の設置及び北西部の一部切欠きを実施します。</li> <li>・風環境評価結果を踏まえ、防風効果のある高さ 7～8m程度の防風植栽（常緑樹）を整備します。</li> <li>・地上部において、防風植栽の他にも四季折々の魅力を感じられる植栽を行い、これら樹木により予測結果以上の風環境の改善効果を得ていきます。</li> </ul> <p>【工事着手前まで】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事業実施区域内に残る既存樹木（常緑樹）は、現市庁舎街区のレガシー（遺産）として、また、地域のシンボルツリー群として極力現位置保存させることを検討していきます。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防風対策が有効に効果を発揮できるよう、防風植栽を含めた全ての植栽の維持管理を適正に行います。</li> <li>・強風時には見回り点検や清掃等を実施します。</li> </ul>

<準備書>

(6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用後の風環境改善の観点から、表6.10-9に示すとおり実施します。  
 これら環境の保全のための措置は、計画立案時から検討している建物形状に対する措置のほか、計画建築物の供用後に継続して実施する措置としました。

表 6.10-9 環境の保全のための措置 (計画建築物による風環境の変化の程度)

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の存在	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地上部へのタワー棟の高層部からの吹き下ろし風や回り込み風の低減を目的として、低層部を基礎形状とするほか、庇の設置及び北西部の一部切欠きを実施します。</li> <li>・風環境評価結果を踏まえ、防風効果のある高さ 7～8m程度の防風植栽（常緑樹）を整備します。</li> <li>・地上部において、防風植栽の他にも四季折々の魅力を感じられる植栽を行い、これら樹木により予測結果以上の風環境の改善効果を得ていきます。</li> </ul> <p>【工事着手前まで】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事業実施区域内に残る既存樹木（常緑樹）は、現市庁舎街区のレガシー（遺産）として、また、地域のシンボルツリー群として極力現位置保存させることを検討していきます。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防風対策が有効に効果を発揮できるよう、防風植栽を含めた全ての植栽の維持管理を適正に行います。</li> <li>・強風時には見回り点検や清掃等を実施します。</li> </ul>

(7) 評価

風洞実験により、供用後は、対象事業実施区域外の多くの地点で一般的な住宅街において許容される風環境（村上式評価のランク1もしくは2）が維持できますが、対象事業実施区域の近接地においてランク3が出現すると予測します。この予測地点は、防風効果のある植栽を対象事業実施区域内に配置する、タワー棟低層部に庇を設置し、北西の一部を切欠きにするといった防風対策を講じることで、風環境の改善効果を得られると予測します。

さらに、本事業では、地上部において、防風植栽の他にも四季折々の魅力を感じられる植栽を行い、これら樹木により予測結果以上の風環境の改善効果を得ていきます。また、風洞実験において検討した防風対策が有効に効果を発揮できるよう、防風植栽を含めた全ての植栽の維持管理を適正に行うことで、風の低減効果が継続的に確保されるようにしていきます。

風環境改善のためにこのような環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「計画建築物の存在による風環境の変化が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

(7) 評価

風洞実験により、供用後は、対象事業実施区域外の多くの地点で一般的な住宅街において許容される風環境（村上式評価のランク1もしくは2）が維持できますが、対象事業実施区域の近接地においてランク3が出現すると予測します。この予測地点は、防風効果のある植栽を対象事業実施区域内に配置する、タワー棟低層部に庇を設置し、北西の一部を切欠きにするといった防風対策を講じることで、風環境の改善効果を得られると予測します。

ランク3が出現すると予測した地点及びその周辺の用途地域は商業地域であり、実際の土地利用状況も業務・商業用地であることを踏まえると、事務所街として許容される風環境であると考えます。ただし、現況に比べるとランクが悪化する予測結果であることから、本事業の実施にあたっては、防風植栽の他にも、さらに四季折々の魅力を感じられる植栽を行い、これら樹木により予測結果以上の風環境の改善効果を得られるよう努めます。

また、風洞実験において検討した防風対策が有効に効果を発揮できるよう、防風植栽を含めた全ての植栽の維持管理を適正に行うことで、風の低減効果が継続的に確保されるようにしていきます。

風環境改善のためにこのような環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「計画建築物の存在による風環境の変化が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

②令和2年度第17回横浜市環境影響評価審査会における御質問等への回答

・地域社会（交通混雑・歩行者の安全）

御質問の内容	事業者の回答
<p>調査地点として7ヶ所の信号交差点を選定されていますが、p.6.12-14③で渋滞長の調査は「地点7 ハマスタ入口交差点」でしか行われていないのはなぜでしょうか。</p> <p>「現況で交差点処理が困難（交差点需要率が0.9超、車線混雑度が1.0超）になっている交差点はありません。」とされていますが、渋滞している場合に停止線通過交通量を測ってもそれは交通需要ではないので、正しい需要率は求まりません。</p> <p>図6.12-9のフロー図にも示されているように、「需要交通量」の設定には「自動車交通量」の状況だけでなく「渋滞・滞留の状況」の情報も必要です。地点7だけでなくすべての交差点での渋滞・滞留状況の調査が必要と考えますが、いかがでしょうか。</p>	<p>渋滞長に関しては、県警と事前相談した結果、「地点7 ハマスタ入口交差点」についての調査を実施しました。調査対象としてハマスタ入口交差点を選定した理由は、ここがすべての入庫車両が集中する箇所であるためです。</p> <p>また、地点1～6の各交差点については渋滞状況の目視確認を行っており、一回の信号で捌ききれない交差点は、「地点3 関内駅南口交差点」の高速道路から下ってくる右左折の車線が平日夕方の時間帯に一時的に捌け残る状況が確認された以外には存在しませんでした。地点3における一時的な捌け残りは、信号現示の青秒数が平日昼間に概ね27秒であったものが、夕方に12秒と極端に短くなるタイミングがあり、その際に確認されたものです。</p>

- ③その他
  - ・埋蔵文化財包蔵地の周知について

<準備書>

地域概況：埋蔵文化財包蔵地（遺跡）の状況について

2)周知の埋蔵文化財包蔵地・遺跡

調査区域内の周知の埋蔵文化財包蔵地・遺跡の分布状況は、表 3.2-23 及び図 3.2-20 に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺では、対象事業実施区域の西約 1.0km に 1 箇所、北西約 1.3km 周辺に 2 箇所、西北西約 1.3km に 1 箇所、東南東約 1.4km 周辺に 3 箇所、南西約 2.0km に 1 箇所の埋蔵文化財包蔵地（貝塚、古墳、散布地、城跡、集落跡）が分布しています。

そのほか、中区に 11 箇所の近代遺跡が分布しています。

なお、埋蔵文化財包蔵地・遺跡としては指定されていませんが、本事業の対象事業実施区域には、二代目横浜市庁舎基礎遺構が存在しています。

<修正案>

2)周知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡）

調査区域内の周知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡）の分布状況は、表 3.2-23 及び図 3.2-20 に示すとおりです。

本事業の対象事業実施区域内には二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在しており、令和 2 年 12 月に埋蔵文化財包蔵地（遺跡）として周知されています。

対象事業実施区域周辺では、対象事業実施区域の西約 1.0km に 1 箇所、北西約 1.3km 周辺に 2 箇所、西北西約 1.3km に 1 箇所、東南東約 1.4km 周辺に 3 箇所、南西約 2.0km に 1 箇所の埋蔵文化財包蔵地（貝塚、古墳、散布地、城跡、集落跡）が分布しています。

そのほか、中区に 11 箇所の近代遺跡が分布しています。

表 3.2-23 埋蔵文化財包蔵地（遺跡）の状況

No.	所在地	種別	地目	立地	時代・時期	遺跡名・内容
A	紅葉ヶ丘 9-1 付近	集落跡	宅地	台地上	縄文・弥生	横浜市西区 No-15 遺跡 平成 15 年調査、住居跡(弥生)
B	宮崎町 64 付近	貝塚	神社	台地斜面	縄文(後期)	伊勢山貝塚、伊勢山皇大神宮 墓、大部分破壊
C	老松町 21 付近	散布地	宅地	台地上	縄文	横浜市水道局野毛山配水池 付近、破壊
D	日ノ出町 1 丁目 83 付近	古墳	宅地	斜面	古墳	横浜太田古墳、破壊
E	山手町 97 付近	貝塚	荒地・崖	台地上・斜面	縄文(中期)	元町貝塚
F	山手町 77 付近	貝塚	墓地・公園	台地上・斜面	縄文(中・後期)	山手貝塚、外国人墓地及び元町公園敷地内
G	中区花咲町 3-36	工場跡(ガス製造所)	学校	砂州上	近代(明治初期～大正末期)	横浜瓦斯会社跡(横浜瓦斯局跡)
H	山谷 23 付近	集落跡 貝塚	宅地	台地上	縄文(後期)	稲荷山貝塚、平成 12 年調査、 貝塚、住居跡(縄文)、根岸米 軍施設敷敷内、大部分破壊
I	本町 6 丁目 61 番 1 外	近代建物跡	宅地	埋立低地	近代	新港埠頭旧横浜税関事務所 跡
J	中区新港一丁目	港湾施設 (税関事務所跡)	公園	砂州上	近代(大正期)	新港埠頭旧横浜税関発電所 跡
K	新港一丁目 6-2 付近	港湾施設	新港分岡敷地等	埋立地	近代(明治・大正)	新港埠頭旧横浜税関発電所 跡 第一号上屋跡・道路跡・物揚 場付階段跡
L	北仲通 1 丁目	都市遺跡	県庁敷地	砂州上	近世・近代	山下居留地遺跡
M	山手町 48・53・55 番地 49 番地の一部	都市遺跡	宅地	砂州上	近代・近世	フランスス波止場跡
N	中区山下町 279	港湾施設 (波止場跡)	公園	砂州上	近世・近代(幕末 期～大正末期)	フランスス波止場跡
O	中区元町 1 丁目 77-4 他 1	工場(船舶給水 関連施設)跡	公園	台地上	近代(明治期) 大正末期)	ジェラール水屋敷地下貯水 槽跡
P	中区諏訪町 29	工場(醸造関連 利水施設)跡	学校	台地上	近代(明治期) 大正末期)	ビール醸造所地下貯水槽跡
Q	山手町 99	散布地 近代建物跡	宅地	台地上	縄文 古墳・近代	アメリカ海軍病院跡 現：横浜地方気象台
R	中区山手町 186	外国公邸跡	公園	台地上	近代(明治中期 ～大正末期)	フランス領事官邸跡
S	中区海岸通 1 丁目他	港湾施設(税関 施設、防波堤跡)	公園	砂州上	近代(明治中期 ～大正末期)	旧横浜税関・象の鼻跡 現：象の鼻パーク
T	中区港町 1 丁目 1 番地	近代(横浜瓦造 建物跡)	宅地	埋立地	近代(明治期)	港町一丁目遺跡(二代目旧 横浜市役所跡)

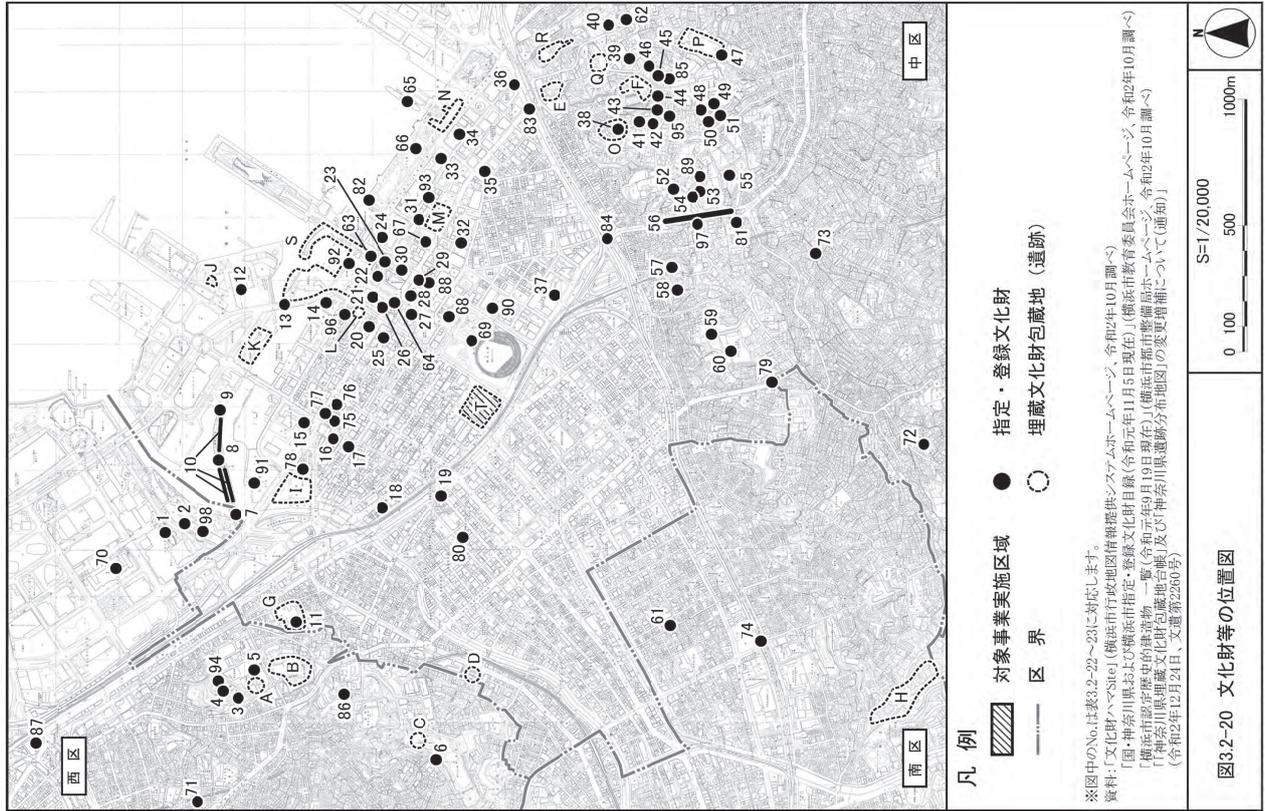
※表中の No. は図 3.2-20 に対応します。

資料：「文化財ハマ Site」(横浜市行政地図情報提供システムホームページ、令和 2 年 10 月調べ)

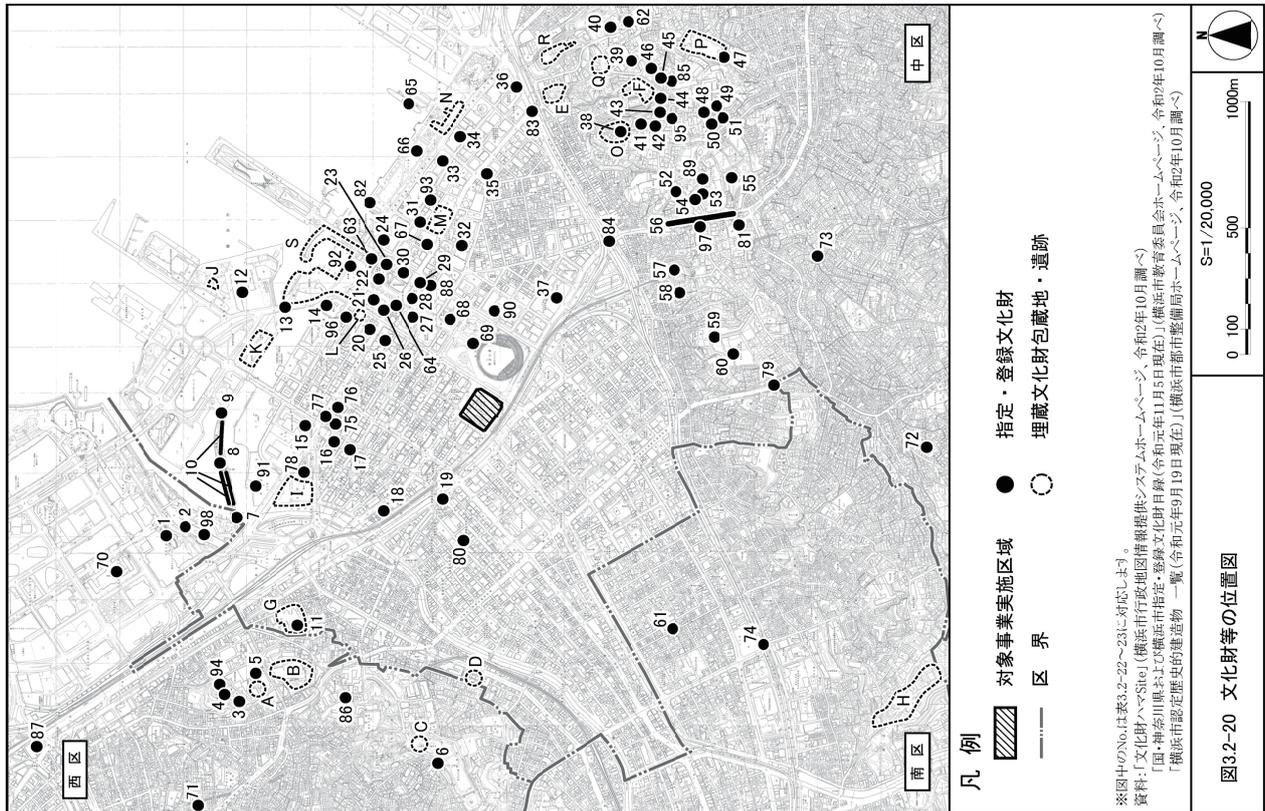
「神奈川県埋蔵文化財包蔵地台帳」及び「神奈川県遺跡分布地図」の変更増補について (通知)

(令和 2 年 12 月 24 日、文通第 2260 号)

<修正案>



<準備書>



<修正案>

表 5.2-1 環境影響要因と環境影響評価項目の関連表

環境の保全及び 創造に向けた 基本的な考え方	環境影響 評価項目		区分				工事中		使用後				
	環境影響 評価項目	細目	環境影響要因				建設機械の稼働	工事用車両の走行	地下掘削	建築物の建設	施設の存在	施設の使用	
			温室効果ガス	動物	植物	生態系							建築物の供用
環境の保全及び 創造に向けた 基本的な考え方	環境影響 評価項目	細目	温室効果ガス	動物	植物	生態系							
			生物多様性	動物	植物	生態系							
			水循環					温室効果ガス					
			廃棄物・ 建設発生土					動物					
			大気質					植物					
			水質・底質					生態系					
			土壌					地下水位及び湧水の流量					
			騒音					河川の形態、流量					
			振動					海域の流況					
			地盤					一般廃棄物					
安心して 快適に生活できる 生活環境の保全	環境影響 評価項目	細目	廃棄物・ 建設発生土										
			大気質										
			水質・底質										
			土壌										
			騒音										
			振動										
			地盤										
			悪臭										
			低周波音										
			電波障害										
快適な 地域環境の確保	環境影響 評価項目	細目	温室効果ガス										
			動物										
			植物										
			生態系										
			水循環										
			廃棄物・ 建設発生土										
			大気質										
			水質・底質										
			土壌										
			騒音										

※●は選定した項目を示します。

<準備書>

表 5.2-1 環境影響要因と環境影響評価項目の関連表

環境の保全及び 創造に向けた 基本的な考え方	環境影響 評価項目		区分				工事中		使用後				
	環境影響 評価項目	細目	環境影響要因				建設機械の稼働	工事用車両の走行	地下掘削	建築物の建設	施設の存在	施設の使用	
			温室効果ガス	動物	植物	生態系							建築物の供用
環境の保全及び 創造に向けた 基本的な考え方	環境影響 評価項目	細目	温室効果ガス	動物	植物	生態系							
			生物多様性	動物	植物	生態系							
			水循環					温室効果ガス					
			廃棄物・ 建設発生土					動物					
			大気質					植物					
			水質・底質					生態系					
			土壌					地下水位及び湧水の流量					
			騒音					河川の形態、流量					
			振動					海域の流況					
			地盤					一般廃棄物					
安心して 快適に生活できる 生活環境の保全	環境影響 評価項目	細目	廃棄物・ 建設発生土										
			大気質										
			水質・底質										
			土壌										
			騒音										
			振動										
			地盤										
			悪臭										
			低周波音										
			電波障害										
快適な 地域環境の確保	環境影響 評価項目	細目	温室効果ガス										
			動物										
			植物										
			生態系										
			水循環										
			廃棄物・ 建設発生土										
			大気質										
			水質・底質										
			土壌										
			騒音										

※●は選定した項目を示します。

<修正案>

表 5.2-2(4) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

大項目	環境影響評価項目		選定した理由・選定しない理由	
	細目	選定の有無		
地域社会	地域分断		×	本事業の工事に伴い、地域分断するような交通経路の遮断は行いませんので、環境影響評価項目として選定しません。 なお、工事中は、適切な位置に交通誘導員を適宜配置し、現状の歩行空間を分断せず、歩行者の安全を確保していきます。また、横浜公園でのイベント開催時には、必要に応じて、交通誘導員の増員や歩行者通路幅の確保、工事用車両の搬出入時間調整等の対策を検討します。
		交通混雑	○	工事用車両の走行が、周辺道路の交通混雑に影響を及ぼす要因になると想定されるため、環境影響評価項目として選定します。
		歩行者の安全	○	本事業の工事が、対象事業実施区域外周の歩道等の安全性に影響を及ぼす可能性があるため、横浜公園でのイベント開催時も含めて環境影響評価項目として選定します。
		景観	×	本事業の工事に伴って設置する仮設物は、設置期間が一時的であり、また、対象事業実施区域の周辺状況に応じた配置・規模とするように配慮することから、環境影響評価項目として選定しません。 対象事業実施区域周辺は、1年を通じて来街者等が多く集まる地域であるため、工事にあたっては、清潔感等に配慮した仮設・養生材等の使用に努めていきます。 なお、供用後の施設の存在を対象として景観に関する予測評価を行います。
文化財等	触れ合い活動の場	×	対象事業実施区域内に人と自然との触れ合い活動の場はありません。また、対象事業区域周辺の人と自然との触れ合い活動の場へつながる主要なアクセス道路もありません。 そのため、環境影響評価項目として選定しません。	
	文化財等	○	対象事業実施区域は二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在することから埋蔵文化財包蔵地として周知されており、本事業の工事に伴って埋蔵文化財包蔵地を改変する可能性があるため、環境影響評価項目として選定します。	

<準備書>

表 5.2-2(4) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

大項目	環境影響評価項目		選定した理由・選定しない理由	
	細目	選定の有無		
地域社会	地域分断		×	本事業の工事に伴い、地域分断するような交通経路の遮断は行いませんので、環境影響評価項目として選定しません。 なお、工事中は、適切な位置に交通誘導員を適宜配置し、現状の歩行空間を分断せず、歩行者の安全を確保していきます。また、横浜公園でのイベント開催時には、必要に応じて、交通誘導員の増員や歩行者通路幅の確保、工事用車両の搬出入時間調整等の対策を検討します。
		交通混雑	○	工事用車両の走行が、周辺道路の交通混雑に影響を及ぼす要因になると想定されるため、環境影響評価項目として選定します。
		歩行者の安全	○	本事業の工事が、対象事業実施区域外周の歩道等の安全性に影響を及ぼす可能性があるため、横浜公園でのイベント開催時も含めて環境影響評価項目として選定します。
		景観	×	本事業の工事に伴って設置する仮設物は、設置期間が一時的であり、また、対象事業実施区域の周辺状況に応じた配置・規模とするように配慮することから、環境影響評価項目として選定しません。 対象事業実施区域周辺は、1年を通じて来街者等が多く集まる地域であるため、工事にあたっては、清潔感等に配慮した仮設・養生材等の使用に努めていきます。 なお、供用後の施設の存在を対象として景観に関する予測評価を行います。
文化財等	触れ合い活動の場	×	対象事業実施区域内に人と自然との触れ合い活動の場はありません。また、対象事業区域周辺の人と自然との触れ合い活動の場へつながる主要なアクセス道路もありません。 そのため、環境影響評価項目として選定しません。	
	文化財等	×	対象事業実施区域内に文化財及び埋蔵文化財包蔵地の記録はありません。 そのため、環境影響評価項目として選定しません。 ただし、対象事業実施区域内において新たに文化財及び埋蔵文化財包蔵地が確認された場合は、関係機関と調査等について協議するなど、法令等に基づき適切に対応します。	

<修正案>

表 5.2-2(7) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（供用後）

大項目	環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
	細目			
安全	火災・爆発		×	本事業では、対象事業実施区域域内において常時燃焼を伴うような設備・施設や有害物質を蓄積するような施設の設置計画はありません。施設の運営にあたっては、安全管理を徹底させていくことから、環境影響評価項目として選定しません。
	有害物漏洩		×	
地域社会	地域分断		×	本事業の実施は、地域を分断するような交通経路の遮断を伴うものではないため、環境影響評価項目として選定しません。
	交通混雑		○	
	歩行者の安全		○	関連車両の走行及び新たに発生する来街者が、周辺道路及び歩行空間の交通混雑に影響を生じさせる要因になると想定されるため、環境影響評価項目として選定します。
			○	
景観	景観		○	施設供用後において、対象事業実施区域域外周の歩道等の安全性を確保する計画としていますが、その内容を明らかにするために、横浜公園でのイベント開催時も含めて環境影響評価項目として選定します。
			○	
触れ合い活動の場	触れ合い活動の場		×	計画建築物の出現により、対象事業実施区域域周辺からの景観を変化させる要因になると考えられることから、環境影響評価項目として選定します。施設供用後において対象事業実施区域域内に人と自然との触れ合い活動の場はありません。また、対象事業区域周辺の人と自然との触れ合い活動の場へつながる主要なアクセス道路はありません。そのため、環境影響評価項目として選定しません。
			×	
文化財等	文化財等		×	対象事業実施区域域内に文化財及び埋蔵文化財包蔵地の記載はありません。そのため、環境影響評価項目として選定しません。ただし、対象事業実施区域域内において新たに文化財及び埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と調査等について協議するなど、法令等に基づき適切に対応します。

<準備書>

表 5.2-2(7) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（供用後）

大項目	環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
	細目			
安全	火災・爆発		×	本事業では、対象事業実施区域域内において常時燃焼を伴うような設備・施設や有害物質を蓄積するような施設の設置計画はありません。施設の運営にあたっては、安全管理を徹底させていくことから、環境影響評価項目として選定しません。
	有害物漏洩		×	
地域社会	地域分断		×	本事業の実施は、地域を分断するような交通経路の遮断を伴うものではないため、環境影響評価項目として選定しません。
	交通混雑		○	
	歩行者の安全		○	関連車両の走行及び新たに発生する来街者が、周辺道路及び歩行空間の交通混雑に影響を生じさせる要因になると想定されるため、環境影響評価項目として選定します。
			○	
景観	景観		○	施設供用後において、対象事業実施区域域外周の歩道等の安全性を確保する計画としていますが、その内容を明らかにするために、横浜公園でのイベント開催時も含めて環境影響評価項目として選定します。
			○	
触れ合い活動の場	触れ合い活動の場		×	計画建築物の出現により、対象事業実施区域域周辺からの景観を変化させる要因になると考えられることから、環境影響評価項目として選定します。施設供用後において対象事業実施区域域内に人と自然との触れ合い活動の場はありません。また、対象事業区域周辺の人と自然との触れ合い活動の場へつながる主要なアクセス道路はありません。そのため、環境影響評価項目として選定しません。
			×	
文化財等	文化財等		×	対象事業実施区域域内に文化財及び埋蔵文化財包蔵地の記載はありません。そのため、環境影響評価項目として選定しません。ただし、対象事業実施区域域内において新たに文化財及び埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と調査等について協議するなど、法令等に基づき適切に対応します。

6章(予測評価)追加

<予測評価 追加案>

<予測評価 追加案>

6.14 文化財等

対象事業実施区域内には、国、神奈川県及び横浜市が指定する文化財は存在しませんが、二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在することから、神奈川県教育委員会により埋蔵文化財包蔵地として周知されています。

本事業の工事の実施により、周知の埋蔵文化財包蔵地を改変するため、その影響を把握するために、調査、予測、評価しました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

【工事の実施に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の影響】

結果等の概要		参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域内には二代目横浜市庁舎基礎遺構が存在しており、対象事業実施区域全域が埋蔵文化財包蔵地として周知されています。</li> <li>対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。</li> </ul>	p.6.14-2
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の工事により、計画建築物の建設、外構の植栽等のために地下部の掘削を行うため、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測します。なお、本事業の実施にあたっては、工事の着工に先立って二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。また、調査で確認された埋蔵文化財については、関係機関と適正な保存方法について協議し、法令に基づき適切に対応していきます。</li> </ul>	p.6.14-4
予測結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地については、工事の着工に先立って、二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。</li> <li>調査によって確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議し、法令等に基づき適切に対応します。</li> <li>対象事業実施区域内において新たに文化財及び埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と調査等について協議するなど、法令等に基づき適切に対応します。</li> </ul>	p.6.14-5
環境の保全のための措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の工事により、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測しますが、工事の着工に先立って埋蔵文化財調査を行い、確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議していくといった環境の保全のための措置を実施していきます。</li> <li>そのため、環境保全目標「対象事業実施区域内に存在する埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.14-5

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

1 調査

(1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 埋蔵文化財包蔵地の状況
- イ 土地利用の状況
- ウ 関係法令・計画等

(2) 調査地域・地点

調査地域は、対象事業実施区域内としました。

(3) 調査時期

既存資料の収集・整理を適宜実施しました。

(4) 調査方法

ア 埋蔵文化財包蔵地の状況  
既存資料の収集・整理を実施しました。

イ 土地利用の状況  
既存資料の収集・整理を実施しました。

ウ 関係法令・計画等  
下記法令等の内容を整理しました。

- ・「文化財保護法」
- ・「神奈川県文化財保護条例」
- ・「横浜市文化財保護条例」

<予測評価 追加案>

ウ 関係法令・計画等

(ア) 「文化財保護法」(昭和25年5月30日、法律第214号)

文化財保護法は、文化財を保存し、且つ、その活用を図り、もって国民の文化的向上に資するとともに、世界文化の進歩に貢献することを目的としています。

土木工事等のために周知の埋蔵文化財包蔵地を発掘する場合には、文部科学省令の定める事項を記載した書面をもって、発掘に着手しようとする日の60日前までに文化庁長官に届け出なければなりません。

また、土地の所有者または占有者が出土品の出土等により貝つが、住居跡、古墳その他遺跡と認められるものを発見したときは、埋蔵文化財の調査にあたって発見した場合を除き、その現状を変更することなく、運搬なく、文部科学省令の定める事項を記載した書面をもって、その旨を文化庁長官に届け出なければなりません。

(イ) 「神奈川県文化財保護条例」(昭和30年4月1日、条例第13号)

この条例は、文化財保護法の規定に基づき、文部科学大臣による指定を受けた文化財以外の文化財で、県の区域内に存するものうち、県にとつて重要なものの保存及び活用のため必要な措置を講ずるとともに、県が行うこととされた文化財の保存及び活用に関し必要な事項を定め、もって県民の文化的向上と我が国文化の進歩に貢献することを目的としています。

(ウ) 「横浜市文化財保護条例」(昭和62年12月25日、条例第53号)

この条例は、文化財保護法の規定に基づき、横浜市の区域内に存する文化財で市とつて重要なものについて、その保存及び活用のために必要な措置を講じ、もって市民の郷土に対する理解を深めるとともに、市民の文化の向上及び発展に資することを目的としています。

埋蔵文化財については、教育委員会は、文化財保護法に規定する周知の埋蔵文化財包蔵地で市の区域内に存するものについて、資料を整備するとともにその周知を図るよう努めなければならずとされており、また、埋蔵文化財を発見した者は、当該埋蔵文化財の損傷及び散逸の防止に努めるとともに、教育委員会が当該埋蔵文化財の保護上必要があると認めるときは、当該埋蔵文化財の発掘調査その他の保護措置に協力するよう努めなければならずとされています。

2 環境保全目標の設定

文化財等に係る環境保全目標は、表6.14-2に示すとおり設定しました。

表 6.14-2 環境保全目標 (文化財等)

環境保全目標	
区分	環境保全目標
【工事中】 地下掘削、建物の建設	・対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。

<予測評価 追加案>

(5) 調査結果

ア 埋蔵文化財包蔵地の状況

対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地(遺跡)は、表6.14-1に示すとおりです。

対象事業実施区域内には二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在しており、神奈川県教育委員会により対象事業実施区域全域が埋蔵文化財包蔵地として周知されています。

表 6.14-1 対象事業実施区域内の周知の埋蔵文化財包蔵地(遺跡)の状況

No.	所在地	種類	地目	立地	時代・時期	遺跡名・内容
1	港町1丁目1番地	近代煉瓦造建築物跡	宅地	埋立地	近代 (明治期)	港町1丁目遺跡 (横浜市役所跡) <sup>(注)</sup> (二代目田横)

注) 令和2年12月24日周知資料: 「「神奈川県埋蔵文化財包蔵地台帳」及び「神奈川県遺跡分布地図」の変更増補について(通知)」(令和2年12月24日、文遺第2260号)

イ 土地利用の状況

対象事業実施区域は令和2年6月に移転が完了した横浜市役所の跡地です。

対象事業実施区域の南東側敷地境界付近には、二代目横浜市庁舎基礎遺構の一部が露出しています。

また、対象事業実施区域周辺の文化財及び埋蔵文化財包蔵地(遺跡)の分布状況は、「3.2.9 文化財等の状況」(p.3-45~p.3-49 参照)に示したとおりです。

<予測評価 追加案>

3 予測及び評価等

(1) 予測項目

予測項目は、工事中の周知の埋蔵文化財包蔵地の改変の程度としました。

(2) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域内としました。

(3) 予測時期

予測時期は、工事期間全体としました。

(4) 予測方法

予測方法は、対象事業の内容から推定する方法としました。

(5) 予測結果

本事業の工事により、計画建築物の建設、外構の植栽柵の設置等のために地下部の掘削を行うため、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測します。

なお、本事業の実施にあたっては、工事の着工に先立って二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物の埋蔵文化財調査を行います。

また、調査で確認された埋蔵文化財については、関係機関と適正な保存方法について協議し、法令に基づき適切に対応していきます。

(6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、埋蔵文化財包蔵地を適正に保存するため、表 6.14-3 に示す内容を実施します。

表 6.14-3 環境の保全のための措置（文化財等）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地については、工事の着工に先立って、二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。</li> <li>・調査によって確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議し、法令等に基づき適切に対応します。</li> <li>・対象事業実施区域内において新たに文化財及び埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と調査等について協議するなど、法令等に基づき適切に対応します。</li> </ul>

(7) 評価

本事業の工事により、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測しますが、工事に先立って埋蔵文化財調査を行い、確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議していくといった環境の保全のための措置を実施していきます。

そのため、環境保全目標「対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。」は達成されるものと考えます。

環境影響の総合的な評価

<準備書>

第7章 環境影響の総合的な評価

横浜市では、令和2年6月の市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、また、民間活力により現市庁舎街区の有効活用を図るため、これまで地元・市民・企業・専門家等より多くの知見を集め、市民意見募集やサウンディング型市場調査により、横浜市現市庁舎街区等活用事業審査委員会での検討が行われてきました。

検討を重ねていく中で、現市庁舎街区、港町民間街区及び教育文化センター跡地について、関内駅周辺地区の一体的なまちづくりの推進に向けて、事業の目的や考え方を定めた「横浜市現市庁舎街区等活用事業実施方針」、まちづくりの方針を示した「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」が策定されました。

また、平成30年10月には、横浜駅周辺やみみなとみらい地区等の地域を包含していた「横浜都心・臨海地域」の都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の指定の拡大に伴い、対象事業実施区域を含む「関内駅周辺地区」等が属することになりました。

このような背景を経て、現市庁舎街区は、平成31年1月に横浜市により、市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、公募型プロポーザル方式により事業者公募が行われ、三井不動産、他7社で構成するグループが事業者予定者として選定されました。

本事業は、産学連携による起業促進やその効果の波及による業務機能の再生、ここに来たくなる新たな魅力の創出による観光・集客の拠点形成等により、関内・関外地区の賑わいの創出を図りたいと考えています。

今回、事業計画の内容から、環境影響評価項目として、工事中では、廃棄物・建設発生土、大気質、騒音、振動、地盤（地盤沈下）、地域社会（交通混雑、歩行者の安全）の6項目、供用後では、温室効果ガス、生物多様性（動物）、廃棄物・建設発生土（一般廃棄物、産業廃棄物）、大気質、騒音、振動、電波障害、日影（日照障害）、風害、安全（浸水）、地域社会（交通混雑、歩行者の安全）、景観の12項目を選定し、調査、予測を行いました。

その結果、ほとんどの項目において、国が定めている環境基準や横浜市が定めている基準を満足、または横浜市が定めている上位計画等と整合しているものと予測され、さらに、環境の保全のための措置を講ずることで更なる影響の低減が図れるものと考えられています。

しかし、事業者としては、環境保全目標は達成するものの、環境に及ぼす影響が比較的大きいと思われる環境影響評価項目、並びに予測・評価において不確実性が大きい環境影響評価項目については、次章に示すとおり、事後調査を実施し、本事業の実施による著しい影響が確認された場合には、適切な対応を図っていくこととして考えています。

以上、予測結果並びに環境の保全のための措置を踏まえた各環境影響評価項目の評価結果から、本事業の実施による環境影響の総合的な評価としては、計画策定段階や工事中、供用後に様々な環境の保全のための措置を講ずることで、一定の影響回避や低減が見込めると考え、事業者の実行可能な範囲内で環境に対する配慮が検討された計画であると評価します。

<修正案>

第7章 環境影響の総合的な評価

横浜市では、令和2年6月の市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、また、民間活力により現市庁舎街区の有効活用を図るため、これまで地元・市民・企業・専門家等より多くの知見を集め、市民意見募集やサウンディング型市場調査により、横浜市現市庁舎街区等活用事業審査委員会での検討が行われてきました。

検討を重ねていく中で、現市庁舎街区、港町民間街区及び教育文化センター跡地について、関内駅周辺地区の一体的なまちづくりの推進に向けて、事業の目的や考え方を定めた「横浜市現市庁舎街区等活用事業実施方針」、まちづくりの方針を示した「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」が策定されました。

また、平成30年10月には、横浜駅周辺やみみなとみらい地区等の地域を包含していた「横浜都心・臨海地域」の都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の指定の拡大に伴い、対象事業実施区域を含む「関内駅周辺地区」等が属することになりました。

このような背景を経て、現市庁舎街区は、平成31年1月に横浜市により、市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、公募型プロポーザル方式により事業者公募が行われ、三井不動産、他7社で構成するグループが事業者予定者として選定されました。

本事業は、産学連携による起業促進やその効果の波及による業務機能の再生、ここに来たくなる新たな魅力の創出による観光・集客の拠点形成等により、関内・関外地区の賑わいの創出を図りたいと考えています。

今回、事業計画の内容から、環境影響評価項目として、工事中では、廃棄物・建設発生土、大気質、騒音、振動、地盤（地盤沈下）、地域社会（交通混雑、歩行者の安全）、文化財等の7項目、供用後では、温室効果ガス、生物多様性（動物）、廃棄物・建設発生土（一般廃棄物、産業廃棄物）、大気質、騒音、振動、電波障害、日影（日照障害）、風害、安全（浸水）、地域社会（交通混雑、歩行者の安全）、景観の12項目を選定し、調査、予測を行いました。

その結果、ほとんどの項目において、国が定めている環境基準や横浜市が定めている基準を満足、または横浜市が定めている上位計画等と整合しているものと予測され、さらに、環境の保全のための措置を講ずることで更なる影響の低減が図れるものと考えられています。

しかし、事業者としては、環境保全目標は達成するものの、環境に及ぼす影響が比較的大きいと思われる環境影響評価項目、並びに予測・評価において不確実性が大きい環境影響評価項目については、次章に示すとおり、事後調査を実施し、本事業の実施による著しい影響が確認された場合には、適切な対応を図っていくこととして考えています。

以上、予測結果並びに環境の保全のための措置を踏まえた各環境影響評価項目の評価結果から、本事業の実施による環境影響の総合的な評価としては、計画策定段階や工事中、供用後に様々な環境の保全のための措置を講ずることで、一定の影響回避や低減が見込めると考え、事業者の実行可能な範囲内で環境に対する配慮が検討された計画であると評価します。

<修正案>

表 8.2-1 事後調査項目の選定・非選定の理由（工事中）

時期	項目	環境影響要因	選定・非選定	選定・非選定の理由
工事中	産業廃棄物	建物の建設	○	リサイクル率などや環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
	建設発生土	地下掘削	○	建設機械の稼働に伴う一般大気環境への影響の程度としては小さいと考えられるため、選定しません。
大気汚染		建設機械の稼働	×	本事業の工事用車両の走行に伴う沿道大気環境への影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
		工事用車両の走行	×	既存の建築物の解体工事にあたってアスベストが使用されていた際には、法令に基づく届出等を行い、別途横浜市内に届け出ることにするため、選定しません。
騒音		建物の建設	×	建設機械の稼働に伴う騒音の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
		建設機械の稼働	○	建設機械の稼働に伴う騒音の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
振動		工事用車両の走行	×	本事業の工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
		建設機械の稼働	○	建設機械の稼働に伴う振動の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
地盤 (地盤沈下)		工事用車両の走行	×	本事業の工事用車両の走行に伴う道路交通振動の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
		地下掘削	×	本事業では、今後、対象事業実施区域域内でボーリングの実測調査を改めて実施し、地盤の状況を確認したうえで工法を確定していきます。現時点では、掘削部の外周に剛性と遮水性の高い山留壁を地上面から約20m程度構築し、地下水位を制御しながら掘削工事を進めるディーブワエル工法を用いることで、施工上の安全を確保しつつ、周辺の地下水位の著しい変動を回避していく計画としています。
地域社会 (交通混雑)		工事用車両の走行	×	本事業の工事用車両の走行に伴う交通混雑への影響の程度は小さいと考えられること、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるなどの環境保全のための措置によってさらに交通混雑の影響は低減できると考えられることから、選定しません。
		地下掘削	×	そのための、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性が低くなり、地盤沈下は回避できると考えられるため、選定しません。
地域社会 (歩行者の安全)		工事用車両の走行	×	工事中の歩行者の安全性は、警備員の設置や仮設柵道を整備するなどの対応によって確保できるため、選定しません。
文化財等		地下掘削・建物の建設	○	埋蔵文化財の状況、工事の実施による改変範囲及び適正に保存されることを確認するため、選定します。

※「×」の表記は、環境に及ぼす影響が比較的大きい、または予測・評価において不確実性が大きいという観点での事後調査項目から対象外としていますが、第6章の各環境影響評価項目において「環境の保全のための措置」に記載している事項については、その実施状況を確認し、「事後調査結果報告書（工事中）」において報告していきます。

<準備書>

表 8.2-1 事後調査項目の選定・非選定の理由（工事中）

時期	項目	環境影響要因	選定・非選定	選定・非選定の理由
工事中	産業廃棄物	建物の建設	○	リサイクル率などや環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
	建設発生土	地下掘削	○	建設機械の稼働に伴う一般大気環境への影響の程度としては小さいと考えられるため、選定しません。
大気汚染		建設機械の稼働	×	本事業の工事用車両の走行に伴う沿道大気環境への影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
		工事用車両の走行	×	既存の建築物の解体工事にあたってアスベストが使用されていた際には、法令に基づく届出等を行い、別途横浜市内に届け出ることにするため、選定しません。
騒音		建物の建設	×	建設機械の稼働に伴う騒音の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
		建設機械の稼働	○	建設機械の稼働に伴う騒音の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
振動		工事用車両の走行	×	本事業の工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
		建設機械の稼働	○	建設機械の稼働に伴う振動の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
地盤 (地盤沈下)		工事用車両の走行	×	本事業の工事用車両の走行に伴う道路交通振動の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
		地下掘削	×	本事業では、今後、対象事業実施区域域内でボーリングの実測調査を改めて実施し、地盤の状況を確認したうえで工法を確定していきます。現時点では、掘削部の外周に剛性と遮水性の高い山留壁を地上面から約20m程度構築し、地下水位を制御しながら掘削工事を進めるディーブワエル工法を用いることで、施工上の安全を確保しつつ、周辺の地下水位の著しい変動を回避していく計画としています。
地域社会 (交通混雑)		工事用車両の走行	×	本事業の工事用車両の走行に伴う交通混雑への影響の程度は小さいと考えられること、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるなどの環境保全のための措置によってさらに交通混雑の影響は低減できると考えられることから、選定しません。
		地下掘削	×	そのための、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性が低くなり、地盤沈下は回避できると考えられるため、選定しません。
地域社会 (歩行者の安全)		工事用車両の走行	×	工事中の歩行者の安全性は、警備員の設置や仮設柵道を整備するなどの対応によって確保できるため、選定しません。

※「×」の表記は、環境に及ぼす影響が比較的大きい、または予測・評価において不確実性が大きいという観点での事後調査項目から対象外としていますが、第6章の各環境影響評価項目において「環境の保全のための措置」に記載している事項については、その実施状況を確認し、「事後調査結果報告書（工事中）」において報告していきます。

8章 事後調査に関する事項

<修正案>

8.3 事後調査の内容

事後調査の内容は、表 8.3-1 及び表 8.3-2 に示すとおりです。

なお、事後調査の対象として選定しなかった環境影響評価項目についても、環境保全のための措置の実施状況を確認し、選定した項目の事後調査結果とあわせて報告します。

表 8.3-1 事後調査報告の内容 (工事中)

項目	調査項目	調査頻度	調査位置	調査時期	調査方法
産業 廃棄物 発生土	産業廃棄物、 建設発生土の 発生量及び処 分量	工事期間中	対象事業実施区域 内	工事期間全般	工事現場の廃棄物処 理計画に基づき、廃棄 物の分別項目ごとに 月単位で集計
	騒音	平日 1 日	居住環境等に近接 し、かつ、影響が 最大と想定される 対象事業実施区域 敷地境界の 1 地点	予測時点(工事の最 盛期)において、工 事時間に前後 1 時間 を加えた時間帯	「騒音に係る環境基 準」等に基づく手法
振動	建設機械の稼 働台数・概ね の稼働位置	平日 1 日	対象事業実施区域 内	上記、現地調査日と 同日に実施	現地調査による目視 並びに工事資料の整 理
	建設機械の稼 働に伴う振動 レベル	平日 1 日	居住環境等に近接 し、かつ、影響が 最大と想定される 対象事業実施区域 敷地境界の 1 地点	予測時点(工事の最 盛期)において、工 事時間に前後 1 時間 を加えた時間帯	「振動レベル測定方 法 (JIS Z 8735)」等 に基づく手法
工事中を 対象に環 境の保全 の措置を講 ずるとし ている全 項目	建設機械の稼 働台数・概ね の稼働位置	平日 1 日	対象事業実施区域 内	上記、現地調査日と 同日に実施	現地調査による目視 並びに工事資料の整 理
	埋蔵文化財の 状況	適宜	対象事業実施区域 内	工事中 工前～工事 期間全般	埋蔵文化財調査結果、 関係機関協議等の資 料の整理
工事中を 対象に環 境の保全 の措置を講 ずるとし ている全 項目	環境の保全の ための措置の 実施状況	適宜	対象事業実施区域 内	工事期間全般	現地調査(目視)、工 事資料の整理、ヒアリ ング等により、実施状 況を把握

<準備書>

8.3 事後調査の内容

事後調査の内容は、表 8.3-1 及び表 8.3-2 に示すとおりです。

なお、事後調査の対象として選定しなかった環境影響評価項目についても、環境保全のための措置の実施状況を確認し、選定した項目の事後調査結果とあわせて報告します。

表 8.3-1 事後調査報告の内容 (工事中)

項目	調査項目	調査頻度	調査位置	調査時期	調査方法
産業 廃棄物 発生土	産業廃棄物、 建設発生土の 発生量及び処 分量	工事期間中	対象事業実施区域 内	工事期間全般	工事現場の廃棄物処 理計画に基づき、廃棄 物の分別項目ごとに 月単位で集計
	騒音	平日 1 日	居住環境等に近接 し、かつ、影響が 最大と想定される 対象事業実施区域 敷地境界の 1 地点	予測時点(工事の最 盛期)において、工 事時間に前後 1 時間 を加えた時間帯	「騒音に係る環境基 準」等に基づく手法
振動	建設機械の稼 働台数・概ね の稼働位置	平日 1 日	対象事業実施区域 内	上記、現地調査日と 同日に実施	現地調査による目視 並びに工事資料の整 理
	建設機械の稼 働に伴う振動 レベル	平日 1 日	居住環境等に近接 し、かつ、影響が 最大と想定される 対象事業実施区域 敷地境界の 1 地点	予測時点(工事の最 盛期)において、工 事時間に前後 1 時間 を加えた時間帯	「振動レベル測定方 法 (JIS Z 8735)」等 に基づく手法
工事中を 対象に環 境の保全 の措置を講 ずるとし ている全 項目	建設機械の稼 働台数・概ね の稼働位置	平日 1 日	対象事業実施区域 内	上記、現地調査日と 同日に実施	現地調査による目視 並びに工事資料の整 理
	埋蔵文化財の 状況	適宜	対象事業実施区域 内	工事期間全般	現地調査(目視)、工 事資料の整理、ヒアリ ング等により、実施状 況を把握

①事業計画の変更について

・計画変更の理由、経緯

事業計画の詳細を検討していく中で、新型コロナウイルス感染症対策も踏まえて、施設利用者がゆとりある空間で活動できるように面積を十分確保するな  
ど、設計の深度化により最適な計画としました。

準備書作成時点の計画からの主な変更内容は、計画建築物の用途延べ面積の配分の変更及び地上32階建てから地上33階建てへの変更です。

なお、総延べ面積及び建物高さについては準備書作成時点から変更はありません。

・環境影響評価準備書の予測及び評価の見直しについて

用途別延べ面積の配分の変更に伴い商業施設の延べ面積が増加することにより、関連車両の発生集中交通量が増加するため、環境影響評価準備書の予測条  
件が一部変更となります。なお、設備計画については変更ありません。

事業計画の変更に伴い、各項目の再予測及び評価の見直しの必要性を検討した結果、下表の「○」印の項目について見直すこととしました。  
本資料では再予測及び評価の結果について要点のみを取りまとめましたが、評価書作成時には詳細な予測条件等、細部も含めて反映させます。

評価項目	予測時期	予測条件	見直し	再予測及び評価の見直しの必要性の考え方
温室効果ガス	供用後	用途別延べ面積	○	予測条件が変更となるため再予測する。
生物多様性	供用後	緑化計画等	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
廃棄物 ・建設発生土	工事中	用途別延べ面積	○	予測条件が変更となるため再予測する。
	供用後	用途別延べ面積	○	予測条件が変更となるため再予測する。
大気質	工事中	工事用車両台数、建設機械	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
	供用後	関連車両台数	○	関連車両台数が増加するため再予測する。
騒音	工事中	駐車場利用台数、設備機器	○	関連車両（荷さばき車両）の駐車場利用台数が増加するため再予測する。
	供用後	工事用車両台数、建設機械	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
振動	供用後	関連車両台数	○	関連車両台数が増加するため再予測する。
	工事中	設備機器	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
地盤	工事中	工事用車両台数、建設機械	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
	供用後	関連車両台数	○	関連車両台数が増加するため再予測する。
電波障害	工事中	施工計画等	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
	供用後	計画建築物の形状、高さ等	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
日影	供用後	計画建築物の形状、高さ等	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
	供用後	計画建築物の形状、高さ等	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
風害	供用後	計画建築物の形状、高さ等	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
	供用後	計画建築物の運用計画等	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
地域社会	工事中	工事用車両台数	—	予測条件は変更しないため再予測しない。
	供用後	関連車両台数、歩行者交通量	○	関連車両及び歩行者の発生集中交通量が増加するため再予測する。
景観	供用後	計画建築物の形状、高さ等	—	予測条件は変更しないため再予測しない。

②事業計画の変更に伴う環境影響評価準備書の記載内容の変更について

事業計画の変更に伴い環境影響評価準備書の記載内容を変更する部分、また、環境影響評価の予測及び評価の見直し結果の概要は以下に示す通りです。

・事業計画の概要

項目	変更前（準備書の記載内容）	変更後（変更部分を赤字で示す）																																																								
<p>準備書 p.2-7</p> <p><b>対象事業の概要</b></p>	<p><b>表 2.3-1 対象事業の概要</b></p> <table border="1"> <tr><td>対象事業実施区域</td><td>横浜市中区港町1丁目1番地</td></tr> <tr><td>主要用途</td><td>業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設ほか</td></tr> <tr><td>用途地域</td><td>商業地域（防火地域）</td></tr> <tr><td>指定容積率/建ぺい率</td><td>800% / 80%<sup>注2)</sup>（防火地域内の耐火建築物）</td></tr> <tr><td>計画容積率/建ぺい率</td><td>約726% / 約67%</td></tr> <tr><td>敷地面積</td><td>約16,520㎡</td></tr> <tr><td>建築面積</td><td>約11,100㎡</td></tr> <tr><td>延べ面積</td><td>約130,200㎡</td></tr> <tr><td>容積対象床面積</td><td>約120,000㎡</td></tr> <tr><td>建築物の最高高さ</td><td>約170m</td></tr> <tr><td>建築物の高さ</td><td>約170m</td></tr> <tr><td>階数</td><td>地下1階、地上32階、塔屋2階</td></tr> <tr><td>工事予定期間</td><td>令和3年～令和7年</td></tr> <tr><td>供用予定時期</td><td>令和7年下期</td></tr> </table>	対象事業実施区域	横浜市中区港町1丁目1番地	主要用途	業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設ほか	用途地域	商業地域（防火地域）	指定容積率/建ぺい率	800% / 80% <sup>注2)</sup> （防火地域内の耐火建築物）	計画容積率/建ぺい率	約726% / 約67%	敷地面積	約16,520㎡	建築面積	約11,100㎡	延べ面積	約130,200㎡	容積対象床面積	約120,000㎡	建築物の最高高さ	約170m	建築物の高さ	約170m	階数	地下1階、地上32階、塔屋2階	工事予定期間	令和3年～令和7年	供用予定時期	令和7年下期	<p><b>表 2.3-1 対象事業の概要</b></p> <table border="1"> <tr><td>対象事業実施区域</td><td>横浜市中区港町1丁目1番地</td></tr> <tr><td>主要用途</td><td>業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設ほか</td></tr> <tr><td>用途地域</td><td>商業地域（防火地域）</td></tr> <tr><td>指定容積率/建ぺい率</td><td>800% / 80%<sup>注2)</sup>（防火地域内の耐火建築物）</td></tr> <tr><td>計画容積率/建ぺい率</td><td>約726% / 約67%</td></tr> <tr><td>敷地面積</td><td>約16,520㎡</td></tr> <tr><td>建築面積</td><td>約11,100㎡</td></tr> <tr><td>延べ面積</td><td>約130,200㎡</td></tr> <tr><td>容積対象床面積</td><td>約120,000㎡</td></tr> <tr><td>建築物の最高高さ</td><td>約170m</td></tr> <tr><td>建築物の高さ</td><td>約170m</td></tr> <tr><td>階数</td><td>地下1階、地上<b>33階</b>、塔屋2階</td></tr> <tr><td>工事予定期間</td><td>令和3年～令和7年</td></tr> <tr><td>供用予定時期</td><td>令和7年下期</td></tr> </table>	対象事業実施区域	横浜市中区港町1丁目1番地	主要用途	業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設ほか	用途地域	商業地域（防火地域）	指定容積率/建ぺい率	800% / 80% <sup>注2)</sup> （防火地域内の耐火建築物）	計画容積率/建ぺい率	約726% / 約67%	敷地面積	約16,520㎡	建築面積	約11,100㎡	延べ面積	約130,200㎡	容積対象床面積	約120,000㎡	建築物の最高高さ	約170m	建築物の高さ	約170m	階数	地下1階、地上 <b>33階</b> 、塔屋2階	工事予定期間	令和3年～令和7年	供用予定時期	令和7年下期
対象事業実施区域	横浜市中区港町1丁目1番地																																																									
主要用途	業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設ほか																																																									
用途地域	商業地域（防火地域）																																																									
指定容積率/建ぺい率	800% / 80% <sup>注2)</sup> （防火地域内の耐火建築物）																																																									
計画容積率/建ぺい率	約726% / 約67%																																																									
敷地面積	約16,520㎡																																																									
建築面積	約11,100㎡																																																									
延べ面積	約130,200㎡																																																									
容積対象床面積	約120,000㎡																																																									
建築物の最高高さ	約170m																																																									
建築物の高さ	約170m																																																									
階数	地下1階、地上32階、塔屋2階																																																									
工事予定期間	令和3年～令和7年																																																									
供用予定時期	令和7年下期																																																									
対象事業実施区域	横浜市中区港町1丁目1番地																																																									
主要用途	業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設ほか																																																									
用途地域	商業地域（防火地域）																																																									
指定容積率/建ぺい率	800% / 80% <sup>注2)</sup> （防火地域内の耐火建築物）																																																									
計画容積率/建ぺい率	約726% / 約67%																																																									
敷地面積	約16,520㎡																																																									
建築面積	約11,100㎡																																																									
延べ面積	約130,200㎡																																																									
容積対象床面積	約120,000㎡																																																									
建築物の最高高さ	約170m																																																									
建築物の高さ	約170m																																																									
階数	地下1階、地上 <b>33階</b> 、塔屋2階																																																									
工事予定期間	令和3年～令和7年																																																									
供用予定時期	令和7年下期																																																									
<p>準備書 p.2-10</p> <p><b>フロア構成</b></p>	<p><b>表 2.3-2 主なフロア構成等</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>タワース棟</th> <th>LVA棟</th> <th>行政棟</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>                     1階 4、5階                      ①観光・集客                      ②新産業創造拠点 6、7階 10階 11～14階 15～32階                 </td> <td>                     1、2階 ⑤ライプ ビュローイング アリーナ、 商業施設                 </td> <td>                     1、2階 商業施設 ⑨ライプ書店等 ⑥ホテル                 </td> </tr> </tbody> </table>	タワース棟	LVA棟	行政棟	1階 4、5階 ①観光・集客 ②新産業創造拠点 6、7階 10階 11～14階 15～32階	1、2階 ⑤ライプ ビュローイング アリーナ、 商業施設	1、2階 商業施設 ⑨ライプ書店等 ⑥ホテル	<p><b>表 2.3-2 主なフロア構成等</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>タワース棟</th> <th>LVA棟</th> <th>行政棟</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>                     1階 2階 3～5階                      ①観光・集客                      ②新産業創造拠点 2、6階 7、8階 11階 12～15階 16～33階                 </td> <td>                     ⑥ライプ ビュローイング アリーナ ⑧エデュテインメント施設                 </td> <td>                     1、2階 商業施設 ⑨ライプ書店等 ⑥ホテル                 </td> </tr> </tbody> </table>	タワース棟	LVA棟	行政棟	1階 2階 3～5階 ①観光・集客 ②新産業創造拠点 2、6階 7、8階 11階 12～15階 16～33階	⑥ライプ ビュローイング アリーナ ⑧エデュテインメント施設	1、2階 商業施設 ⑨ライプ書店等 ⑥ホテル																																												
タワース棟	LVA棟	行政棟																																																								
1階 4、5階 ①観光・集客 ②新産業創造拠点 6、7階 10階 11～14階 15～32階	1、2階 ⑤ライプ ビュローイング アリーナ、 商業施設	1、2階 商業施設 ⑨ライプ書店等 ⑥ホテル																																																								
タワース棟	LVA棟	行政棟																																																								
1階 2階 3～5階 ①観光・集客 ②新産業創造拠点 2、6階 7、8階 11階 12～15階 16～33階	⑥ライプ ビュローイング アリーナ ⑧エデュテインメント施設	1、2階 商業施設 ⑨ライプ書店等 ⑥ホテル																																																								

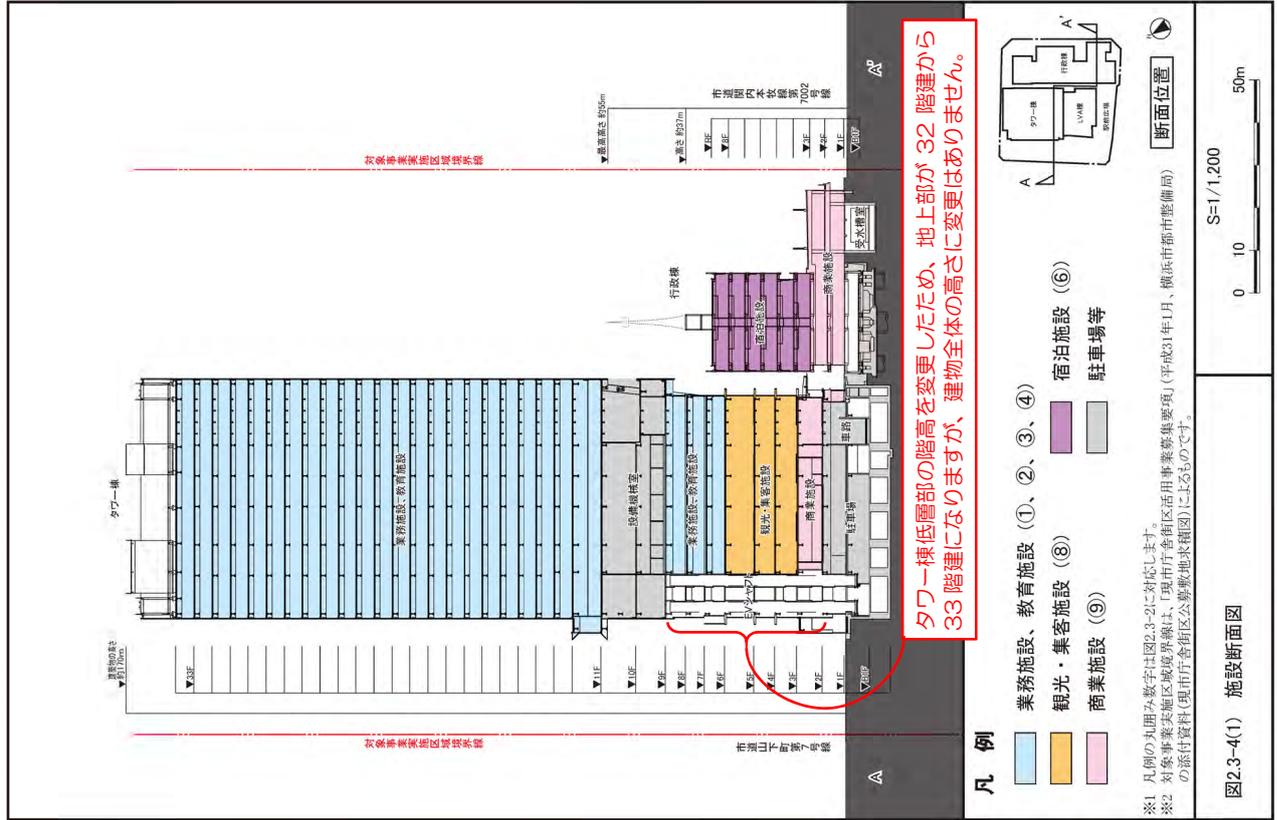
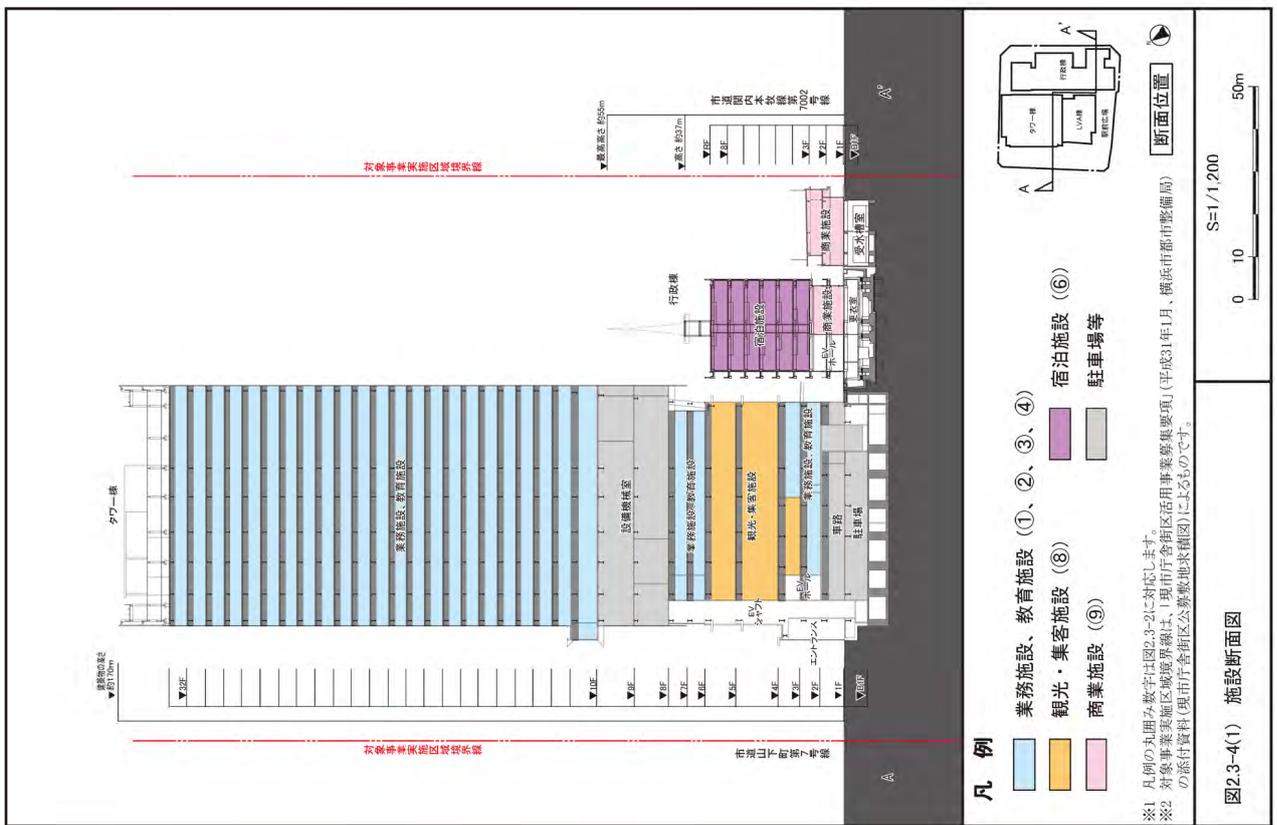
項目

断面図(1)

変更前(準備書の記載内容)

準備書 p.2-12

変更後





項目	変更前（準備書の記載内容）	変更後（変更部分を赤字で示す）																																																								
用途別延べ面積	<p>資料編 p. 資 1-9</p> <p>表 1.2-4(1) 本事業による発生集中交通量（平日）＜抜粋＞</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>用途</th> <th>開発延床面積 (ha)</th> <th>商業業務床面積 割合</th> <th>基本発生集中 原単位</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>業務等<sup>注1)</sup></td> <td>8.67</td> <td>84.7%</td> <td>3,300</td> </tr> <tr> <td>ウェルネスセンター</td> <td>0.50</td> <td>—</td> <td>1,783</td> </tr> <tr> <td>商業等<sup>注2)</sup></td> <td>1.57</td> <td>15.3%</td> <td>11,600</td> </tr> <tr> <td>LVA</td> <td>0.39</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>宿泊施設</td> <td>1.89</td> <td>—</td> <td>1,900</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>13.02</td> <td>100%</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 業務等：業務施設、教育施設 注2) 商業等：商業施設、エデュテインメント施設</p>	用途	開発延床面積 (ha)	商業業務床面積 割合	基本発生集中 原単位	業務等 <sup>注1)</sup>	8.67	84.7%	3,300	ウェルネスセンター	0.50	—	1,783	商業等 <sup>注2)</sup>	1.57	15.3%	11,600	LVA	0.39	—	—	宿泊施設	1.89	—	1,900	計	13.02	100%	—	<p>表 1.2-4(1) 本事業による発生集中交通量（平日）＜抜粋＞</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>用途</th> <th>開発延床面積 (ha)</th> <th>商業業務床面積 割合</th> <th>基本発生集中 原単位</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>業務等<sup>注1)</sup></td> <td>8.18</td> <td>79.0%</td> <td>3,300</td> </tr> <tr> <td>ウェルネスセンター</td> <td>0.50</td> <td>—</td> <td>1,783</td> </tr> <tr> <td>商業等<sup>注2)</sup></td> <td>2.17</td> <td>21.0%</td> <td>11,600</td> </tr> <tr> <td>LVA</td> <td>0.39</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>宿泊施設</td> <td>1.78</td> <td>—</td> <td>1,900</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>13.02</td> <td>100%</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) 業務等：業務施設、教育施設 注2) 商業等：商業施設、エデュテインメント施設</p>	用途	開発延床面積 (ha)	商業業務床面積 割合	基本発生集中 原単位	業務等 <sup>注1)</sup>	8.18	79.0%	3,300	ウェルネスセンター	0.50	—	1,783	商業等 <sup>注2)</sup>	2.17	21.0%	11,600	LVA	0.39	—	—	宿泊施設	1.78	—	1,900	計	13.02	100%	—
用途	開発延床面積 (ha)	商業業務床面積 割合	基本発生集中 原単位																																																							
業務等 <sup>注1)</sup>	8.67	84.7%	3,300																																																							
ウェルネスセンター	0.50	—	1,783																																																							
商業等 <sup>注2)</sup>	1.57	15.3%	11,600																																																							
LVA	0.39	—	—																																																							
宿泊施設	1.89	—	1,900																																																							
計	13.02	100%	—																																																							
用途	開発延床面積 (ha)	商業業務床面積 割合	基本発生集中 原単位																																																							
業務等 <sup>注1)</sup>	8.18	79.0%	3,300																																																							
ウェルネスセンター	0.50	—	1,783																																																							
商業等 <sup>注2)</sup>	2.17	21.0%	11,600																																																							
LVA	0.39	—	—																																																							
宿泊施設	1.78	—	1,900																																																							
計	13.02	100%	—																																																							

変更後（変更部分を赤字で示す）

表 1.2-4(1) 本事業による発生集中交通量（平日）＜抜粋＞

用途	開発 延床 面積 (ha)	開発 発生 集中量 (人/TE/日)	内々 交通量 (人/TE/日)	内々 交通を 低減した 発集量 (人/TE/日)	交通 手段別 構成比 自動車	交通手段別 発生集中量		
						自動車	平均乗車 人員 (TE/台)	自動車 台数 (台/日)
業務等 <sup>注1)</sup>	8.18	19,632	1,095	18,537	8.4%	1,500	1.3	1,153
ウエルネスセンター	0.50	892	—	892	3.6%	30	1.0	30
商業等 <sup>注2)</sup>	2.17	24,304	1,095	23,209	8.1%	1,800	1.5	1,200
LVA	0.39	2,000	—	2,000	7.2%	140	1.5	93
宿泊施設	1.78	3,382	—	3,382	20.0%	600	1.6	375
計	13.02	50,210	2,190	48,020	—	4,070	—	2,851

注1) 業務等：業務施設、教育施設

注2) 商業等：商業施設、エデュテインメント施設

表 1.2-4(2) 本事業による発生集中交通量（休日）＜抜粋＞

用途	開発 延床 面積 (ha)	開発 発生 集中量 (人/TE/日)	内々 交通量 (人/TE/日)	内々 交通を 低減した 発集量 (人/TE/日)	交通 手段別 構成比 自動車	交通手段別 発生集中量		
						自動車	平均乗車 人員 (TE/台)	自動車 台数 (台/日)
業務等 <sup>注1)</sup>	8.18	3,272	1,050	2,222	8.4%	100	1.3	76
ウエルネスセンター	0.50	892	—	892	3.6%	30	1.0	30
商業等 <sup>注2)</sup>	2.17	38,843	1,050	37,793	8.1%	3,000	1.5	2,000
LVA	0.39	2,000	—	2,000	7.2%	140	1.5	93
宿泊施設	1.78	3,382	—	3,382	20.0%	600	1.6	375
計	13.02	48,389	2,100	46,289	—	3,870	—	2,574

注1) 業務等：業務施設、教育施設

注2) 商業等：商業施設、エデュテインメント施設

変更前（準備書の記載内容）

表 1.2-4(1) 本事業による発生集中交通量（平日）＜抜粋＞

用途	開発 延床 面積 (ha)	開発 発生 集中量 (人/TE/日)	内々 交通量 (人/TE/日)	内々 交通を 低減した 発集量 (人/TE/日)	交通 手段別 構成比 自動車	交通手段別 発生集中量		
						自動車	平均乗車 人員 (TE/台)	自動車 台数 (台/日)
業務等 <sup>注1)</sup>	8.67	20,808	975	19,833	8.4%	1,600	1.3	1,230
ウエルネスセンター	0.50	892	—	892	3.6%	30	1.0	30
商業等 <sup>注2)</sup>	1.57	18,212	975	17,237	8.1%	1,300	1.5	866
LVA	0.39	2,000	—	2,000	7.2%	140	1.5	93
宿泊施設	1.89	3,591	—	3,591	20.0%	700	1.6	437
計	13.02	45,503	1,950	43,553	—	3,770	—	2,656

注1) 業務等：業務施設、教育施設

注2) 商業等：商業施設、エデュテインメント施設

表 1.2-4(2) 本事業による発生集中交通量（休日）＜抜粋＞

用途	開発 延床 面積 (ha)	開発 発生 集中量 (人/TE/日)	内々 交通量 (人/TE/日)	内々 交通を 低減した 発集量 (人/TE/日)	交通 手段別 構成比 自動車	交通手段別 発生集中量		
						自動車	平均乗車 人員 (TE/台)	自動車 台数 (台/日)
業務等 <sup>注1)</sup>	8.67	3,468	815	2,653	8.4%	200	1.3	153
ウエルネスセンター	0.50	892	—	892	3.6%	30	1.0	30
商業等 <sup>注2)</sup>	1.57	29,202	815	28,387	8.1%	2,200	1.5	1,466
LVA	0.39	2,000	—	2,000	7.2%	140	1.5	93
宿泊施設	1.89	3,591	—	3,591	20.0%	700	1.6	437
計	13.02	39,153	1,630	37,523	—	3,270	—	2,179

注1) 業務等：業務施設、教育施設

注2) 商業等：商業施設、エデュテインメント施設

資料編 p. 資 1-9

関連車両台数

項目	変更前（準備書の記載内容）	変更後（変更部分を赤字で示す）
交通計画等 準備書 p.2-14	<p><b>2.3.3 交通計画（抜粋）</b>                      計画建築物供用後の交通計画は、図2.3-5に示すとおりです。                      計画建築物には、各種施設を利用する車両（以下、「関連車両」といいます。）が出入りすることになります。関連車両の発生集中交通量は、平日で約2,600台/日、休日で約2,200台/日であり、休日と比較して平日の発生集中交通量が多くの想定です。</p> <p><b>2.3.4 駐車場計画（抜粋）</b>                      駐車場は、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月、横浜市条例第33号）及び「関内駅周辺地区駐車場整備ルール」（令和元年6月、横浜市都市整備局）に基づき、必要となる台数（393台（荷捌きのための駐車施設及び隔地駐車場含む））を確保します。                      具体的には、対象事業実施区域内（タワー棟の1～9階及び地下駐車場）に約240台を整備し、対象事業実施区域から概ね300m以内の場所に約150台の隔地駐車場を賃借契約等により確保することを検討しています。                      また、対象事業実施区域内（タワー棟1階）には電気自動車の急速充電設備を備えた駐車場（1台分）を整備する計画です。</p> <p><b>2.3.5 自動二輪・自転車駐車場計画</b>                      自動二輪駐車場は、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月、横浜市条例第33号）の附置義務に基づき、必要となる台数（26台）をタワー棟1階に確保する計画としています。                      また、自転車駐車場は、「横浜市大規模小売店舗立地法運用基準」（平成30年4月、横浜市経済局）に基づき、必要となる台数（281台）を行政棟の地下に確保する計画としています。</p>	<p><b>2.3.3 交通計画（抜粋）</b>                      計画建築物供用後の交通計画は、図2.3-5に示すとおりです。                      計画建築物には、各種施設を利用する車両（以下、「関連車両」といいます。）が出入りすることになります。関連車両の発生集中交通量は、平日で約<b>2,900</b>台/日、休日で約<b>2,600</b>台/日であり、休日と比較して平日の発生集中交通量が多くの想定です。</p> <p><b>2.3.4 駐車場計画（抜粋）</b>                      駐車場は、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月、横浜市条例第33号）及び「関内駅周辺地区駐車場整備ルール」（令和元年6月、横浜市都市整備局）に基づき、必要となる台数（<b>405</b>台（荷捌きのための駐車施設及び隔地駐車場含む））を確保します。                      具体的には、対象事業実施区域内（タワー棟の1～<b>10</b>階及び地下駐車場）に約240台を整備し、対象事業実施区域から概ね300m以内の場所に約<b>160</b>台の隔地駐車場を賃借契約等により確保することを検討しています。                      また、対象事業実施区域内（タワー棟1階）には電気自動車の急速充電設備を備えた駐車場（1台分）を整備する計画です。電気自動車については、今後の需要増大等の状況に応じて、さらなる充電設備の拡充等を検討していきます。</p> <p>※網掛け部分は令和2年度第17回環境影響評価審査会（令和3年3月2日）において準備書からの修正案として説明済み。</p> <p><b>2.3.5 自動二輪・自転車駐車場計画</b>                      自動二輪駐車場は、「横浜市駐車場条例」（昭和38年10月、横浜市条例第33号）の附置義務に基づき、必要となる台数（<b>27</b>台）をタワー棟1階に確保する計画としています。                      また、自転車駐車場は、「横浜市大規模小売店舗立地法運用基準」（平成30年4月、横浜市経済局）に基づき、必要となる台数（<b>296</b>台）を行政棟の地下に確保する計画としています。</p>

第6章 環境影響評価の予測及び評価

変更前（準備書の記載内容）

① 予測結果（準備書 p.6.1-11～12）

表 6.1-6 年間電気使用量

施設用途	延べ面積 (㎡)	電気使用量原単位 (kWh/㎡・年)	年間電気使用量 (千 kWh/年)
業務施設 <sup>注)</sup>	104,000	128	13,312.0
宿泊施設	18,900	180	3,402.0
商業施設	7,300	174	1,270.2
合計	130,200	—	17,984.2

注) タワー棟の施設は全て業務施設として延べ面積を算定しています。

表 6.1-7 年間都市ガス使用量

施設用途	延べ面積 (㎡)	都市ガス使用量原単位 <sup>注1)</sup> (N m <sup>3</sup> /㎡・年)	年間都市ガス使用量 (千 N m <sup>3</sup> /年)
業務施設 <sup>注)</sup>	104,000	6.1	634.40
宿泊施設	18,900	14.6	275.94
商業施設	7,300	7.0	51.10
合計	130,200	—	961.44

注) タワー棟の施設は全て業務施設として延べ面積を算定しています。

表 6.1-8 電力由来の二酸化炭素排出量

施設用途	本事業の 年間電力使用量 (千 kWh/年)		二酸化炭素排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /kWh)	電力由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)
	①	②		
業務施設	13,312.0	—	0.462	6,150.14
宿泊施設	3,402.0	—	—	1,571.72
商業施設	1,270.2	—	—	586.83
合計	17,984.2	—	—	8,308.70

変更後（変更部分を赤字で示す）

① 予測結果

表 6.1-6 年間電気使用量

施設用途	延べ面積 (㎡)		電気使用量原単位 (kWh/㎡・年)	年間電気使用量 (千 kWh/年)
	①	②		
業務施設 <sup>注)</sup>	99,600	128	128	12,748.80
宿泊施設	17,800	180	180	3,204.00
商業施設	12,800	174	174	2,227.20
合計	130,200	—	—	18,180.00

注) タワー棟の商業施設を除く施設とライブビューイングアリーナの延べ面積の合計です。

表 6.1-7 年間都市ガス使用量

施設用途	延べ面積 (㎡)		都市ガス使用量原単位 <sup>注1)</sup> (N m <sup>3</sup> /㎡・年)	年間都市ガス使用量 (千 N m <sup>3</sup> /年)
	①	②		
業務施設 <sup>注)</sup>	99,600	6.1	6.1	607.56
宿泊施設	17,800	14.6	14.6	259.88
商業施設	12,800	7.0	7.0	89.60
合計	130,200	—	—	957.04

注) タワー棟の商業施設を除く施設とライブビューイングアリーナの延べ面積の合計です。

表 6.1-8 電力由来の二酸化炭素排出量

施設用途	本事業の 年間電力使用量 (千 kWh/年)		二酸化炭素排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /kWh)	電力由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)
	①	②		
業務施設	12,748.80	—	—	5,889.95
宿泊施設	3,204.00	0.462	0.462	1,480.25
商業施設	2,227.20	—	—	1,028.97
合計	18,180.00	—	—	8,399.16

項目	変更前（準備書の記載内容）		変更後（変更部分を赤字で示す）	
	表 6.1-9 都市ガス由来の二酸化炭素排出量		表 6.1-9 都市ガス由来の二酸化炭素排出量	
環境影響評価（温室効果ガス）	施設用途	本事業の年間都市ガス使用量 (千 N m <sup>3</sup> /年)	二酸化炭素排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /N m <sup>3</sup> )	都市ガス由来二酸化炭素年間排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)
		①	②	①×②
	業務施設	634.40	2.29	1,452.78
	宿泊施設	275.94		631.90
	商業施設	51.10		117.02
合計	961.44	—	2,201.70	

②評価の見直し  
 供用後における電力由来、都市ガス由来の二酸化炭素年間排出量の合計は、変更前より増加するものの、環境の保全のための措置の実施を徹底することにより、環境保全目標は達成されると考えられるため、評価の内容に変更はありません。

項目	【予測条件（計画建築物の概要）】（準備書 p.6.3-25）		【予測条件（計画建築物の概要）】	
	表 6.3-16 計画建築物の概要		表 6.3-16 計画建築物の概要	
環境影響評価（廃棄物・建設発生土）	施設用途	用途	区分	用途別延べ面積
	業務施設	オフィス、大学	事務所	約 83,000 m <sup>2</sup>
	宿泊施設	ウエルネスセンター	事務所	約 5,000 m <sup>2</sup>
	商業施設	エデュテインメント施設	その他	約 8,400 m <sup>2</sup>
		新産業創造拠点	事務所	約 3,700 m <sup>2</sup>
		商業施設	店舗	約 7,300 m <sup>2</sup>
		ライブビューイングアリーナ	その他	約 3,900 m <sup>2</sup>
		ホテル	宿泊施設	約 18,900 m <sup>2</sup>
		店舗計		約 7,300 m <sup>2</sup>
		事務所計		約 91,700 m <sup>2</sup>
		宿泊施設計		約 18,900 m <sup>2</sup>
		その他計		約 12,300 m <sup>2</sup>

項目	変更前（準備書の記載内容）													変更後（変更部分を赤字で示す）													
	【計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量】													【計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量】													
環境影響評価（廃棄物・建設発生土）	① 予測結果（準備書 p.6.3-21）													① 予測結果													
	表 6.3-13 計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量及び最終処分量													表 6.3-13 計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量及び最終処分量													
	単位：トン													単位：トン													
発生量 (トン)	区分	用途	コンクリートがら	アスコンがら	ガラス陶磁器	廃プラスチック	金属くず	木くず	紙くず	石膏ボード	その他	混合廃棄物	コンクリートがら	アスコンがら	ガラス陶磁器	廃プラスチック	金属くず	木くず	紙くず	石膏ボード	その他	混合廃棄物					
①	発生量 (トン)	オフィス、大学	813	241	158	125	149	166	66	149	340	498	772	229	150	118	142	158	63	142	323	473					
		ウエルネスセンター	53	15	9	7	7	13	7	7	15	26	56	53	15	9	7	13	7	15	26	56					
		エデュテインメント施設	99	41	14	14	5	22	5	5	18	53	74	105	44	15	15	23	5	20	56	78					
		新産業創設拠点	39	11	7	5	5	9	5	5	11	19	41	32	9	5	4	8	4	9	16	33					
		商業施設	45	20	14	7	10	11	4	4	10	21	69	91	51	29	13	18	17	8	22	42	44				
		ライブビューイングアリーナ	35	5	9	11	12	21	4	4	13	7	44	35	5	9	11	12	21	4	13	7	44				
		ホテル	174	32	36	30	60	28	23	70	40	138	164	30	34	28	57	27	21	66	37	130					
		合計	1,258	365	246	199	249	270	115	287	507	919	1,251	383	251	196	245	265	113	286	508	857					
		再資源化率 (%) ②													4,356												
		最終処分量 (トン)	再資源化率 (%) ②	100.0	100.0	87.2	82.6	97.9	98.8	97.6	79.4	95.5	87.4	100.0	100.0	87.2	82.6	97.9	98.8	97.6	79.4	95.5	87.4				
③注)	合計	0.0	0.0	31.5	34.6	5.2	3.2	2.7	59.2	22.8	115.8	0.0	0.0	32.2	34.2	5.2	3.2	2.7	59.0	22.9	108.0						
注) ③=①- (①×②/100)													275.1														
注) ③=①- (①×②/100)													267.2														
② 評価の見直し													② 評価の見直し														
工事中に計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量は変更前に比べて減少するため、評価の内容に変更はありません。													工事中に計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量は変更前に比べて減少するため、評価の内容に変更はありません。														

項目	変更前（準備書の記載内容）				変更後（変更部分を赤字で示す）					
	【供用後に発生する廃棄物発生量】 ① 予測結果（準備書 p.6.3-27）	表 6.3-20 供用後に発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生量	発生原単位 (g/㎡・日) ①	延べ面積 (㎡) ②	廃棄物の種類	発生原単位 (g/㎡・日) ①	延べ面積 (㎡) ②	廃棄物発生量 <sup>(注)</sup> (kg/日) ③=①×②/1,000		
環境影響評価（廃棄物・建設発生土）	① 予測結果	表 6.3-20 供用後に発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生量	16.7	7,300	紙類	16.7	12,800	紙類	213.8	
					事業系一般廃棄物	17.9		厨芥	17.9	229.1
						2.7		繊維	2.7	34.6
						5.8		草木・その他可燃物	0.8	10.2
						37.2		プラスチック	5.1	65.3
						0.7		ゴム・皮革	0.1	1.3
	店舗	産業廃棄物	24.1	24.1	ガラス・石・陶磁器	3.3	12,800	ガラス・石・陶磁器	42.2	
					金属類	3.3		金属類	42.2	
					その他不燃物	0.5		その他不燃物	6.4	
					合計	50.4		合計	645.1	
						28.6			2,482.5	
						2.0			173.6	
事務所	② 予測結果	表 6.3-20 供用後に発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生量	2.0	91,700	紙類	2.0	86,800	紙類	277.8	
					事業系一般廃棄物	0.4		厨芥	0.4	34.7
						0.4		繊維	0.4	34.7
						3.2		草木・その他可燃物	0.4	34.7
						293.4		プラスチック	3.2	277.8
						0.0		ゴム・皮革	0.0	0.0
	事務所	産業廃棄物	146.7	330.1	ガラス・石・陶磁器	1.6	86,800	ガラス・石・陶磁器	138.9	
					金属類	3.6		金属類	312.5	
					その他不燃物	0.3		その他不燃物	26.0	
					合計	40.1		合計	3,480.7	
						22.7			404.1	
						13.4			238.5	
宿泊施設	③ 予測結果	表 6.3-20 供用後に発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生量	4.1	18,900	紙類	4.1	17,800	紙類	24.9	
					事業系一般廃棄物	1.4		厨芥	1.4	24.9
						26.5		繊維	1.4	24.9
						77.5		草木・その他可燃物	4.1	73.0
						168.2		プラスチック	8.9	158.4
						7.6		ゴム・皮革	0.4	7.1
	宿泊施設	産業廃棄物	96.4	75.6	ガラス・石・陶磁器	5.1	17,800	ガラス・石・陶磁器	90.8	
					金属類	4.0		金属類	71.2	
					その他不燃物	0.1		その他不燃物	1.8	
					合計	60.1		合計	1,069.8	
						13.3			170.2	
						14.3			183.0	
その他	④ 予測結果	表 6.3-20 供用後に発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生量	2.1	12,300	紙類	2.1	12,800	紙類	26.9	
					事業系一般廃棄物	0.6		厨芥	0.6	26.9
						49.2		繊維	2.1	26.9
						4.0		草木・その他可燃物	0.6	7.7
						0.0		プラスチック	4.0	51.2
						0.0		ゴム・皮革	0.0	0.0
	その他	産業廃棄物	32.0	32.0	ガラス・石・陶磁器	2.6	12,800	ガラス・石・陶磁器	33.3	
					金属類	2.6		金属類	33.3	
					その他不燃物	0.4		その他不燃物	5.1	
					合計	39.9		合計	510.7	
						39.9			39.9	
						490.8			490.8	

② 評価の見直し

供用後の廃棄物発生量（総計 5,706.3kg/日）は、変更前（総計 5,671.8kg/日）に比べて 34.5kg/日の増加となりますが、環境の保全のための措置の実施を徹底することにより、環境保全目標は達成されると考えられるため、評価の内容に変更はありません。

項目	変更前（準備書の記載内容）	変更後（変更部分を赤字で示す）																																																																																								
環境影響評価（大気質）	<p>【駐車場の利用に伴う大気環境への影響】</p> <p>① 予測条件（荷さばき車両台数）（準備書 p.6.4-61）</p> <p>表 6.4-45 地下駐車場の走行台数及び平均走行距離</p> <table border="1" data-bbox="268 1106 411 2074"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地下駐車場</th> <th colspan="2">対象車両</th> <th rowspan="2">平均 走行距離 (m)</th> <th colspan="2">日排出量</th> </tr> <tr> <th>荷さばき車両</th> <th>小型車<sup>注</sup></th> <th>NOx (g/日)</th> <th>PM (g/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地下1階</td> <td>175</td> <td>114.9</td> <td>1.4880</td> <td>0.0296</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 荷さばき車両は最大で4t車相当と想定されるため、小型車として整理しています。</p> <p>② 予測結果（準備書 p.6.4-64）</p> <p>表 6.4-49 年平均値から日平均値への換算結果</p> <table border="1" data-bbox="587 1106 762 2074"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測項目</th> <th colspan="2">二酸化窒素 (ppm)</th> <th colspan="2">浮遊粒子状物質 (mg/m<sup>3</sup>)</th> </tr> <tr> <th>年平均値 (予測結果)</th> <th>日平均値の 年間98%値<sup>注</sup></th> <th>年平均値 (予測結果)</th> <th>日平均値の 2%除外値<sup>注</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建物の供用 (地下駐車場の利用) に伴う大気環境への影響</td> <td>0.0180021</td> <td>0.039</td> <td>0.0220007</td> <td>0.049</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 二酸化窒素の環境基準は0.06ppm以下、浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/m<sup>3</sup>以下。</p> <p>※設備の稼働に伴う影響との合成結果（準備書 p.6.4-65）</p> <p>表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果</p> <table border="1" data-bbox="1002 1106 1145 2074"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測項目</th> <th colspan="2">二酸化窒素 (ppm)</th> <th colspan="2">浮遊粒子状物質 (mg/m<sup>3</sup>)</th> </tr> <tr> <th>年平均値 (予測結果)</th> <th>日平均値の 年間98%値<sup>注</sup></th> <th>年平均値 (予測結果)</th> <th>日平均値の 2%除外値<sup>注</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建物の供用に伴う 大気環境への影響</td> <td>0.0180046</td> <td>0.039</td> <td>0.0220007</td> <td>0.049</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 二酸化窒素の環境基準は0.06ppm以下、浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/m<sup>3</sup>以下。</p>	地下駐車場	対象車両		平均 走行距離 (m)	日排出量		荷さばき車両	小型車 <sup>注</sup>	NOx (g/日)	PM (g/日)	地下1階	175	114.9	1.4880	0.0296		予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )		年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>注</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>注</sup>	建物の供用 (地下駐車場の利用) に伴う大気環境への影響	0.0180021	0.039	0.0220007	0.049	予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )		年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>注</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>注</sup>	建物の供用に伴う 大気環境への影響	0.0180046	0.039	0.0220007	0.049	<p>【駐車場の利用に伴う大気環境への影響】</p> <p>① 予測条件（荷さばき車両台数）</p> <p>表 6.4-45 地下駐車場の走行台数及び平均走行距離</p> <table border="1" data-bbox="268 107 411 1075"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地下駐車場</th> <th colspan="2">対象車両</th> <th rowspan="2">平均 走行距離 (m)</th> <th colspan="2">日排出量</th> </tr> <tr> <th>荷さばき車両</th> <th>小型車<sup>注</sup></th> <th>NOx (g/日)</th> <th>PM (g/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地下1階</td> <td>200</td> <td>114.9</td> <td>1.7005</td> <td>0.0338</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 荷さばき車両は最大で4t車相当と想定されるため、小型車として整理しています。</p> <p>② 予測結果</p> <p>表 6.4-49 年平均値から日平均値への換算結果</p> <table border="1" data-bbox="587 107 762 1075"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測項目</th> <th colspan="2">二酸化窒素 (ppm)</th> <th colspan="2">浮遊粒子状物質 (mg/m<sup>3</sup>)</th> </tr> <tr> <th>年平均値 (予測結果)</th> <th>日平均値の 年間98%値<sup>注</sup></th> <th>年平均値 (予測結果)</th> <th>日平均値の 2%除外値<sup>注</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建物の供用 (地下駐車場の利用) に伴う大気環境への影響</td> <td>0.0180024</td> <td>0.039</td> <td>0.0220008</td> <td>0.049</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 環境基準：二酸化窒素は0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下、浮遊粒子状物質は0.10mg/m<sup>3</sup>以下。 環境保全目標：二酸化窒素は0.04ppm、浮遊粒子状物質は0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</p> <p>※設備の稼働に伴う影響との合成結果</p> <p>表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果</p> <table border="1" data-bbox="1002 107 1145 1075"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測項目</th> <th colspan="2">二酸化窒素 (ppm)</th> <th colspan="2">浮遊粒子状物質 (mg/m<sup>3</sup>)</th> </tr> <tr> <th>年平均値 (予測結果)</th> <th>日平均値の 年間98%値<sup>注</sup></th> <th>年平均値 (予測結果)</th> <th>日平均値の 2%除外値<sup>注</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建物の供用に伴う 大気環境への影響</td> <td>0.0180046</td> <td>0.039</td> <td>0.0220008</td> <td>0.049</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 環境基準：二酸化窒素は0.04ppmから0.06ppmのゾーン内またはそれ以下、浮遊粒子状物質は0.10mg/m<sup>3</sup>以下。 環境保全目標：二酸化窒素は0.04ppm、浮遊粒子状物質は0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</p> <p>③ 評価の見直し 地下駐車場の走行台数が変更になるもの、予測結果は変更前と同程度となり、評価の内容に変更はありません。</p>	地下駐車場	対象車両		平均 走行距離 (m)	日排出量		荷さばき車両	小型車 <sup>注</sup>	NOx (g/日)	PM (g/日)	地下1階	200	114.9	1.7005	0.0338		予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )		年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>注</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>注</sup>	建物の供用 (地下駐車場の利用) に伴う大気環境への影響	0.0180024	0.039	0.0220008	0.049	予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )		年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>注</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>注</sup>	建物の供用に伴う 大気環境への影響	0.0180046	0.039	0.0220008	0.049
地下駐車場	対象車両		平均 走行距離 (m)	日排出量																																																																																						
	荷さばき車両	小型車 <sup>注</sup>		NOx (g/日)	PM (g/日)																																																																																					
地下1階	175	114.9	1.4880	0.0296																																																																																						
予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )																																																																																							
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>注</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>注</sup>																																																																																						
建物の供用 (地下駐車場の利用) に伴う大気環境への影響	0.0180021	0.039	0.0220007	0.049																																																																																						
予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )																																																																																							
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>注</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>注</sup>																																																																																						
建物の供用に伴う 大気環境への影響	0.0180046	0.039	0.0220007	0.049																																																																																						
地下駐車場	対象車両		平均 走行距離 (m)	日排出量																																																																																						
	荷さばき車両	小型車 <sup>注</sup>		NOx (g/日)	PM (g/日)																																																																																					
地下1階	200	114.9	1.7005	0.0338																																																																																						
予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )																																																																																							
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>注</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>注</sup>																																																																																						
建物の供用 (地下駐車場の利用) に伴う大気環境への影響	0.0180024	0.039	0.0220008	0.049																																																																																						
予測項目	二酸化窒素 (ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )																																																																																							
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間98%値 <sup>注</sup>	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2%除外値 <sup>注</sup>																																																																																						
建物の供用に伴う 大気環境への影響	0.0180046	0.039	0.0220008	0.049																																																																																						

項目	変更前（準備書の記載内容）										変更後（変更部分を赤字で示す）											
	【関連車両の走行に伴う大気環境への影響】										【関連車両の走行に伴う大気環境への影響】											
環境影響評価（大気質）	① 予測条件（交通量）（準備書 p.6.4-70）										① 予測条件（交通量）											
	表 6.4-53 予測交通量（関連車両の走行に伴う大気環境への影響）										表 6.4-53 予測交通量（関連車両の走行に伴う大気環境への影響）											
単位：台/日																						
予測地点	方向*	将来基礎交通量					関連車両台数					将来基礎交通量					関連車両台数					
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計			
地点 a 一般国道 16 号	南東行	6,447	564	7,011	0	0	0	6,447	564	7,011	0	0	0	6,447	564	7,011	0	0	6,447	564	7,011	
	北西行	5,221	423	5,644	372	0	372	5,593	423	6,016	374	0	374	5,995	423	6,018	374	0	374	5,995	423	6,018
合計		11,668	987	12,655	372	0	372	12,040	987	13,027	746	0	746	12,042	987	13,029	746	0	746	12,042	987	13,029
地点 b 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	6,468	456	6,924	1,009	0	1,009	7,477	456	7,933	1,016	0	1,016	7,484	456	7,940	1,016	0	1,016	7,484	456	7,940
	北西行	9,212	565	9,777	0	112	112	9,212	677	9,889	0	112	112	9,212	677	9,889	0	112	9,212	677	9,889	
合計		15,680	1,021	16,701	1,009	112	1,121	16,689	1,133	17,822	1,016	112	1,128	16,696	1,133	17,829	1,016	112	1,128	16,696	1,133	17,829
地点 c 市道伊勢佐木町 第 82 号線	南東行	9,711	820	10,531	588	0	588	10,299	820	11,119	593	0	593	10,304	820	11,124	593	0	593	10,304	820	11,124
	北西行	7,327	511	7,838	718	0	718	8,045	511	8,556	721	0	721	8,048	511	8,559	721	0	721	8,048	511	8,559
合計		17,038	1,331	18,369	1,306	0	1,306	18,344	1,331	19,675	1,314	0	1,314	18,352	1,331	19,683	1,314	0	1,314	18,352	1,331	19,683
地点 d 市道関内本牧線 第 7002 号線	南東行	2,348	437	2,785	0	0	0	2,348	437	2,785	0	0	0	2,348	437	2,785	0	0	2,348	437	2,785	
	北西行	7,965	902	8,867	435	0	435	8,400	902	9,302	437	0	437	8,402	902	9,304	437	0	437	8,402	902	9,304
合計		10,313	1,339	11,652	435	0	435	10,748	1,339	12,087	437	0	437	10,750	1,339	12,089	437	0	437	10,750	1,339	12,089
地点 e 市道新港 第 78 号線	南西行	5,569	443	6,012	51	112	163	5,620	555	6,175	52	112	164	5,621	555	6,176	52	112	164	5,621	555	6,176
	北東行	4,996	389	5,385	49	0	49	5,045	389	5,434	52	0	52	5,048	389	5,437	52	0	52	5,048	389	5,437
合計		10,565	832	11,397	100	112	212	10,665	944	11,609	104	112	216	10,669	944	11,613	104	112	216	10,669	944	11,613

② 予測結果

表 6.4-56 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)			浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )		
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間 98% 値	年平均値の (予測結果)	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2% 除外値	年平均値の 2% 除外値
地点 a 一般国道 16 号	北東側	0.018148	0.038	0.0220136	0.049	0.049
	南西側	0.018142	0.038	0.0220132	0.049	0.049
地点 b 市道 伊勢佐木町第 82 号線	北東側	0.018228	0.038	0.0220189	0.049	0.049
	南西側	0.018118	0.038	0.0220111	0.049	0.049
地点 c 市道 伊勢佐木町第 82 号線	北東側	0.018196	0.038	0.0220169	0.049	0.049
	南西側	0.018194	0.038	0.0220168	0.049	0.049
地点 d 市道関内 本牧線第 7002 号線	北東側	0.018135	0.038	0.0220135	0.049	0.049
	南西側	0.018167	0.038	0.0220160	0.049	0.049
地点 e 市道新港 第 78 号線	東側	0.018155	0.038	0.0220144	0.049	0.049
	西側	0.018131	0.038	0.0220126	0.049	0.049

② 予測結果（準備書 p.6.4-73）

表 6.4-56 年平均値から日平均値への換算結果

予測項目	二酸化窒素 (ppm)			浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )		
	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間 98% 値	年平均値の (予測結果)	年平均値 (予測結果)	日平均値の 2% 除外値	年平均値の 2% 除外値
地点 a 一般国道 16 号	北東側	0.018148	0.038	0.0220136	0.049	0.049
	南西側	0.018142	0.038	0.0220132	0.049	0.049
地点 b 市道 伊勢佐木町第 82 号線	北東側	0.018228	0.038	0.0220189	0.049	0.049
	南西側	0.018118	0.038	0.0220111	0.049	0.049
地点 c 市道 伊勢佐木町第 82 号線	北東側	0.018196	0.038	0.0220169	0.049	0.049
	南西側	0.018194	0.038	0.0220168	0.049	0.049
地点 d 市道関内 本牧線第 7002 号線	北東側	0.018135	0.038	0.0220135	0.049	0.049
	南西側	0.018167	0.038	0.0220160	0.049	0.049
地点 e 市道新港 第 78 号線	東側	0.018155	0.038	0.0220144	0.049	0.049
	西側	0.018131	0.038	0.0220126	0.049	0.049

③ 評価の見直し

関連車両台数は変更となるものの、予測結果は変更前と同程度となり、評価の内容に変更はありません。

項目	変更前（準備書の記載内容）		変更後（変更部分を赤字で示す）																																																																																																				
	【関連車両の走行に伴う道路交通騒音】		【関連車両の走行に伴う道路交通騒音】																																																																																																				
環境影響評価（騒音）	① 予測結果（準備書 p.6.5-40）		① 予測結果																																																																																																				
	表 6.5-24 関連車両の走行に伴う道路交通騒音		表 6.5-24 関連車両の走行に伴う道路交通騒音																																																																																																				
単位：dB		単位：dB																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>時間区分※</th> <th>将来基礎交通量による等価騒音レベル</th> <th>将来交通量による等価騒音レベル</th> <th>本事業の関連車両による等価騒音レベルの増加分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">地点 a 一般国道 16 号</td> <td>昼間</td> <td>66 (66.3)</td> <td>66 (66.4)</td> <td>1 未満 (0.1)</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>63 (62.7)</td> <td>63 (62.7)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線</td> <td>昼間</td> <td>64 (63.6)</td> <td>64 (63.8)</td> <td>1 未満 (0.2)</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>59 (58.9)</td> <td>59 (58.9)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線</td> <td>昼間</td> <td>66 (65.8)</td> <td>66 (66.1)</td> <td>1 未満 (0.3)</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>61 (60.8)</td> <td>61 (60.8)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線</td> <td>昼間</td> <td>66 (66.4)</td> <td>67 (66.5)</td> <td>1 (0.1)</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>61 (61.3)</td> <td>61 (61.3)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点 e 市道新港第 78 号線</td> <td>昼間</td> <td>63 (62.8)</td> <td>63 (63.1)</td> <td>1 未満 (0.3)</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>58 (57.6)</td> <td>58 (57.6)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> </tr> </tbody> </table>		予測地点	時間区分※	将来基礎交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	本事業の関連車両による等価騒音レベルの増加分	地点 a 一般国道 16 号	昼間	66 (66.3)	66 (66.4)	1 未満 (0.1)	夜間	63 (62.7)	63 (62.7)	1 未満 (0.0)	地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線	昼間	64 (63.6)	64 (63.8)	1 未満 (0.2)	夜間	59 (58.9)	59 (58.9)	1 未満 (0.0)	地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線	昼間	66 (65.8)	66 (66.1)	1 未満 (0.3)	夜間	61 (60.8)	61 (60.8)	1 未満 (0.0)	地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線	昼間	66 (66.4)	67 (66.5)	1 (0.1)	夜間	61 (61.3)	61 (61.3)	1 未満 (0.0)	地点 e 市道新港第 78 号線	昼間	63 (62.8)	63 (63.1)	1 未満 (0.3)	夜間	58 (57.6)	58 (57.6)	1 未満 (0.0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>時間区分※</th> <th>将来基礎交通量による等価騒音レベル</th> <th>将来交通量による等価騒音レベル</th> <th>本事業の関連車両による等価騒音レベルの増加分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">地点 a 一般国道 16 号</td> <td>昼間</td> <td>66 (66.3)</td> <td>66 (66.4)</td> <td>1 未満 (0.1)</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>63 (62.7)</td> <td>63 (62.7)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線</td> <td>昼間</td> <td>64 (63.6)</td> <td>64 (63.8)</td> <td>1 未満 (0.2)</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>59 (58.9)</td> <td>59 (58.9)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線</td> <td>昼間</td> <td>66 (65.8)</td> <td>66 (66.1)</td> <td>1 未満 (0.3)</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>61 (60.8)</td> <td>61 (60.8)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線</td> <td>昼間</td> <td>66 (66.4)</td> <td>67 (66.5)</td> <td>1 (0.1)</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>61 (61.3)</td> <td>61 (61.3)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地点 e 市道新港第 78 号線</td> <td>昼間</td> <td>63 (62.8)</td> <td>63 (63.1)</td> <td>1 未満 (0.3)</td> </tr> <tr> <td>夜間</td> <td>58 (57.6)</td> <td>58 (57.6)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> </tr> </tbody> </table>		予測地点	時間区分※	将来基礎交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	本事業の関連車両による等価騒音レベルの増加分	地点 a 一般国道 16 号	昼間	66 (66.3)	66 (66.4)	1 未満 (0.1)	夜間	63 (62.7)	63 (62.7)	1 未満 (0.0)	地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線	昼間	64 (63.6)	64 (63.8)	1 未満 (0.2)	夜間	59 (58.9)	59 (58.9)	1 未満 (0.0)	地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線	昼間	66 (65.8)	66 (66.1)	1 未満 (0.3)	夜間	61 (60.8)	61 (60.8)	1 未満 (0.0)	地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線	昼間	66 (66.4)	67 (66.5)	1 (0.1)	夜間	61 (61.3)	61 (61.3)	1 未満 (0.0)	地点 e 市道新港第 78 号線	昼間	63 (62.8)	63 (63.1)	1 未満 (0.3)	夜間	58 (57.6)	58 (57.6)	1 未満 (0.0)
予測地点	時間区分※	将来基礎交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	本事業の関連車両による等価騒音レベルの増加分																																																																																																			
地点 a 一般国道 16 号	昼間	66 (66.3)	66 (66.4)	1 未満 (0.1)																																																																																																			
	夜間	63 (62.7)	63 (62.7)	1 未満 (0.0)																																																																																																			
地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線	昼間	64 (63.6)	64 (63.8)	1 未満 (0.2)																																																																																																			
	夜間	59 (58.9)	59 (58.9)	1 未満 (0.0)																																																																																																			
地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線	昼間	66 (65.8)	66 (66.1)	1 未満 (0.3)																																																																																																			
	夜間	61 (60.8)	61 (60.8)	1 未満 (0.0)																																																																																																			
地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線	昼間	66 (66.4)	67 (66.5)	1 (0.1)																																																																																																			
	夜間	61 (61.3)	61 (61.3)	1 未満 (0.0)																																																																																																			
地点 e 市道新港第 78 号線	昼間	63 (62.8)	63 (63.1)	1 未満 (0.3)																																																																																																			
	夜間	58 (57.6)	58 (57.6)	1 未満 (0.0)																																																																																																			
予測地点	時間区分※	将来基礎交通量による等価騒音レベル	将来交通量による等価騒音レベル	本事業の関連車両による等価騒音レベルの増加分																																																																																																			
地点 a 一般国道 16 号	昼間	66 (66.3)	66 (66.4)	1 未満 (0.1)																																																																																																			
	夜間	63 (62.7)	63 (62.7)	1 未満 (0.0)																																																																																																			
地点 b 市道伊勢佐木町第 82 号線	昼間	64 (63.6)	64 (63.8)	1 未満 (0.2)																																																																																																			
	夜間	59 (58.9)	59 (58.9)	1 未満 (0.0)																																																																																																			
地点 c 市道伊勢佐木町第 82 号線	昼間	66 (65.8)	66 (66.1)	1 未満 (0.3)																																																																																																			
	夜間	61 (60.8)	61 (60.8)	1 未満 (0.0)																																																																																																			
地点 d 市道関内本牧線第 7002 号線	昼間	66 (66.4)	67 (66.5)	1 (0.1)																																																																																																			
	夜間	61 (61.3)	61 (61.3)	1 未満 (0.0)																																																																																																			
地点 e 市道新港第 78 号線	昼間	63 (62.8)	63 (63.1)	1 未満 (0.3)																																																																																																			
	夜間	58 (57.6)	58 (57.6)	1 未満 (0.0)																																																																																																			
※時間区分は、昼間：6～22 時、夜間：22～6 時です。		※時間区分は、昼間：6～22 時、夜間：22～6 時です。																																																																																																					
② 評価の見直し		② 評価の見直し																																																																																																					
関連車両台数は変更となるものの、予測結果は変更前と同程度となり、評価の内容に変更はありません。		関連車両台数は変更となるものの、予測結果は変更前と同程度となり、評価の内容に変更はありません。																																																																																																					

項目	変更前（準備書の記載内容）		変更後（変更部分を赤字で示す）	
	【関連車両の走行に伴う道路交通振動】			
環境影響評価（振動）	<p>① 予測結果（準備書 p.6.6-29）</p> <p>表 6.6-22 関連車両の走行に伴う道路交通振動（抜粋）</p> <p>単位：dB</p>			
	<p>※計算途中の四捨五入の処理等により、予測結果に変更はありません。</p>			
	<p>① 予測結果</p> <p>表 6.6-22 関連車両の走行に伴う道路交通振動（抜粋）</p> <p>単位：dB</p>			
	<p>※計算途中の四捨五入の処理等により、予測結果に変更はありません。</p>			
	<p>② 評価の見直し</p> <p>関連車両台数は変更となるものの、最大振動レベルの予測結果は変更前と同程度となり、評価の内容に変更はありません。</p>			
	<p>注1) ①：将来交通量による振動レベルが最大となる昼夜の時間帯を示す区分 注2) 振動規制法に基づく時間帯区分は、昼間：8時～19時、夜間：19時～8時です。</p>			
	<p>注1) ①：将来交通量による振動レベルが最大となる昼夜の時間帯を示す区分 注2) 振動規制法に基づく時間帯区分は、昼間：8時～19時、夜間：19時～8時です。</p>			

項目	変更前（準備書の記載内容）		変更後（変更部分を赤字で示す）	
	環境影響評価（地域社会） 【関連車両の走行に伴う交通混雑】 ① 交差点需要率予測結果（準備書 p.6.12-42） 表 6.12-21 交差点需要率（関連車両の走行に伴う交通混雑）	【関連車両の走行に伴う交通混雑】 ① 交差点需要率予測結果 表 6.12-21 交差点需要率（関連車両の走行に伴う交通混雑）		
	交差点需要率			
	交差点名	将来 基礎交通量	将来 交通量	ピーク時間帯
		①	②	③=②-①
	地点1 尾上町	0.217	0.280	+0.063
	地点2 羽衣町	0.375	0.387	+0.012
	地点3 関内駅南口	0.197	0.199	+0.002
	地点4 不老町	0.350	0.384	+0.034
	地点5 扇町一丁目	0.345	0.374	+0.029
	地点6 横浜スタジアム前	0.304	0.304	±0.000
	地点7 ハマスタ入口	0.248	0.250	+0.012
				13:30～14:30
				17:15～18:15
				15:30～16:30
				16:45～17:45
				17:00～18:00
				17:15～18:15
				13:30～14:30
	② 車線混雑度予測結果（準備書 p.6.12-43～44） 表 6.12-22(1)～(2) 車線混雑度（関連車両の走行に伴う交通混雑）（抜粋）			
	交差点需要率			
	交差点 断面	流入車線	将来 基礎交通量	将来交通量
			①	②
	地点1 尾上町	左直	0.294	0.473
		右	0.112	±0.000
	地点2 羽衣町	左	0.201	±0.000
		直	0.509	±0.000
		右	0.323	±0.000
	地点3 関内駅南口	左	0.880	±0.000
		右	0.799	±0.095
	地点4 不老町	左直	0.333	±0.000
		右	0.526	±0.422
	地点5 扇町一丁目	左直	0.152	±0.169
		直	0.436	±0.000
		右	0.311	±0.004
	地点6 横浜スタジアム前	左	0.281	±0.000
		直	0.386	±0.021
		右	0.120	±0.000
	地点7 ハマスタ入口	左	0.296	±0.136
		直	0.536	±0.009
				13:30～14:30
				17:15～18:15
				15:30～16:30
				16:45～17:45
				17:00～18:00
				17:15～18:15
				13:30～14:30
	※各交差点において車線混雑度が最大になる断面を抜粋して掲載。			
	③ 評価の見直し 関連車両台数の増加に伴い、交差点需要率、車線混雑度ともに増加するものの、交通処理が可能といわれる上限値は下回っていること、準備書に記載した環境の保全のための措置を徹底することにより、環境保全目標は達成されると考えられるため、評価の内容に変更はありません。			

項目	変更前（準備書の記載内容）	変更後（変更部分を赤字で示す）																																																																																																																																																																																																																												
環境影響評価（地域社会） ①将来歩行者交通量（準備書 p.6.12-49） ②歩行者サービス水準（準備書 p.6.12-50） ③評価の見直し	<p>【関連車両の走行に伴う交通混雑】</p> <p>①将来歩行者交通量（準備書 p.6.12-49）</p> <p>表 6.12-25 将来歩行者量（ピーク 15 分交通量）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">予測地点</th> <th colspan="3">将来基礎ピーク 15 分交通量</th> <th colspan="3">発生集中ピーク 15 分交通量</th> <th colspan="3">将来ピーク 15 分交通量</th> </tr> <tr> <th colspan="3">A</th> <th colspan="3">B</th> <th colspan="3">C=A+B</th> </tr> <tr> <th>時間帯</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点①</td> <td>17:30～17:45</td> <td>573</td> <td>3</td> <td>242</td> <td>3</td> <td>815</td> <td>6</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>地点③</td> <td>8:00～8:15</td> <td>924</td> <td>9</td> <td>390</td> <td>9</td> <td>1,314</td> <td>18</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>地点④</td> <td>17:30～17:45</td> <td>793</td> <td>14</td> <td>335</td> <td>14</td> <td>1,128</td> <td>28</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>地点⑤</td> <td>17:15～17:30</td> <td>392</td> <td>7</td> <td>165</td> <td>7</td> <td>557</td> <td>14</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>②歩行者サービス水準予測結果（準備書 p.6.12-50）</p> <p>表 6.12-26 歩行者サービス水準（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">予測地点</th> <th rowspan="3">有効幅員<sup>(注)</sup> (m)</th> <th colspan="4">将来ピーク 15 分歩行者量</th> <th rowspan="3">歩行者サービス水準</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">ピーク時間帯</th> <th colspan="3">歩行者量</th> </tr> <tr> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点①</td> <td>6.5</td> <td>17:30～17:45</td> <td>815</td> <td>6</td> <td>845</td> <td>8.7</td> </tr> <tr> <td>地点③</td> <td>14.8</td> <td>8:00～8:15</td> <td>1,314</td> <td>18</td> <td>1404</td> <td>6.3</td> </tr> <tr> <td>地点④</td> <td>14.8</td> <td>17:30～17:45</td> <td>1,128</td> <td>28</td> <td>1268</td> <td>5.7</td> </tr> <tr> <td>地点⑤</td> <td>3.6</td> <td>17:15～17:30</td> <td>557</td> <td>14</td> <td>627</td> <td>11.6</td> </tr> </tbody> </table> <p>③評価の見直し                      各予測断面における歩行者交通量及び自転車交通量は変更前に比べて増加すると考えられるため、環境保全目標は達成されると考えられるため、環境保全目標は達成されると考えられるため、準備書に記載した評価の内容に変更はありません。また、環境影響評価を踏まえた事後調査の実施に関する事項（準備書第8章）についても変更はありません。</p>	予測地点	将来基礎ピーク 15 分交通量			発生集中ピーク 15 分交通量			将来ピーク 15 分交通量			A			B			C=A+B			時間帯	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	地点①	17:30～17:45	573	3	242	3	815	6			地点③	8:00～8:15	924	9	390	9	1,314	18			地点④	17:30～17:45	793	14	335	14	1,128	28			地点⑤	17:15～17:30	392	7	165	7	557	14			予測地点	有効幅員 <sup>(注)</sup> (m)	将来ピーク 15 分歩行者量				歩行者サービス水準	ピーク時間帯	歩行者量			歩行者	自転車	計	地点①	6.5	17:30～17:45	815	6	845	8.7	地点③	14.8	8:00～8:15	1,314	18	1404	6.3	地点④	14.8	17:30～17:45	1,128	28	1268	5.7	地点⑤	3.6	17:15～17:30	557	14	627	11.6	<p>【関連車両の走行に伴う交通混雑】</p> <p>①将来歩行者交通量</p> <p>表 6.12-25 将来歩行者量（ピーク 15 分交通量）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">予測地点</th> <th colspan="3">将来基礎ピーク 15 分交通量</th> <th colspan="3">発生集中ピーク 15 分交通量</th> <th colspan="3">将来ピーク 15 分交通量</th> </tr> <tr> <th colspan="3">A</th> <th colspan="3">B</th> <th colspan="3">C=A+B</th> </tr> <tr> <th>時間帯</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点①</td> <td>17:30～17:45</td> <td>573</td> <td>3</td> <td>274</td> <td>4</td> <td>847</td> <td>7</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>地点③</td> <td>8:00～8:15</td> <td>924</td> <td>9</td> <td>441</td> <td>10</td> <td>1,365</td> <td>19</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>地点④</td> <td>17:30～17:45</td> <td>793</td> <td>14</td> <td>379</td> <td>16</td> <td>1,172</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>地点⑤</td> <td>17:15～17:30</td> <td>392</td> <td>7</td> <td>187</td> <td>8</td> <td>579</td> <td>15</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>②歩行者サービス水準予測結果</p> <p>表 6.12-26 歩行者サービス水準（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">予測地点</th> <th rowspan="3">有効幅員<sup>(注)</sup> (m)</th> <th colspan="4">将来ピーク 15 分歩行者量</th> <th rowspan="3">歩行者サービス水準</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">ピーク時間帯</th> <th colspan="3">歩行者量</th> </tr> <tr> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点①</td> <td>6.5</td> <td>17:30～17:45</td> <td>847</td> <td>7</td> <td>882</td> <td>9.0</td> </tr> <tr> <td>地点③</td> <td>14.8</td> <td>8:00～8:15</td> <td>1,365</td> <td>19</td> <td>1460</td> <td>6.6</td> </tr> <tr> <td>地点④</td> <td>14.8</td> <td>17:30～17:45</td> <td>1,172</td> <td>30</td> <td>1322</td> <td>6.0</td> </tr> <tr> <td>地点⑤</td> <td>3.6</td> <td>17:15～17:30</td> <td>579</td> <td>15</td> <td>654</td> <td>12.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>③評価の見直し                      各予測断面における歩行者交通量及び自転車交通量は変更前に比べて増加すると考えられるため、環境保全目標は達成されると考えられるため、環境保全目標は達成されると考えられるため、準備書に記載した評価の内容に変更はありません。また、環境影響評価を踏まえた事後調査の実施に関する事項（準備書第8章）についても変更はありません。</p>	予測地点	将来基礎ピーク 15 分交通量			発生集中ピーク 15 分交通量			将来ピーク 15 分交通量			A			B			C=A+B			時間帯	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	地点①	17:30～17:45	573	3	274	4	847	7			地点③	8:00～8:15	924	9	441	10	1,365	19			地点④	17:30～17:45	793	14	379	16	1,172	30			地点⑤	17:15～17:30	392	7	187	8	579	15			予測地点	有効幅員 <sup>(注)</sup> (m)	将来ピーク 15 分歩行者量				歩行者サービス水準	ピーク時間帯	歩行者量			歩行者	自転車	計	地点①	6.5	17:30～17:45	847	7	882	9.0	地点③	14.8	8:00～8:15	1,365	19	1460	6.6	地点④	14.8	17:30～17:45	1,172	30	1322	6.0	地点⑤	3.6	17:15～17:30	579	15	654	12.1
予測地点	将来基礎ピーク 15 分交通量			発生集中ピーク 15 分交通量			将来ピーク 15 分交通量																																																																																																																																																																																																																							
	A			B			C=A+B																																																																																																																																																																																																																							
	時間帯	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車																																																																																																																																																																																																																					
地点①	17:30～17:45	573	3	242	3	815	6																																																																																																																																																																																																																							
地点③	8:00～8:15	924	9	390	9	1,314	18																																																																																																																																																																																																																							
地点④	17:30～17:45	793	14	335	14	1,128	28																																																																																																																																																																																																																							
地点⑤	17:15～17:30	392	7	165	7	557	14																																																																																																																																																																																																																							
予測地点	有効幅員 <sup>(注)</sup> (m)	将来ピーク 15 分歩行者量				歩行者サービス水準																																																																																																																																																																																																																								
		ピーク時間帯	歩行者量																																																																																																																																																																																																																											
			歩行者	自転車	計																																																																																																																																																																																																																									
地点①	6.5	17:30～17:45	815	6	845	8.7																																																																																																																																																																																																																								
地点③	14.8	8:00～8:15	1,314	18	1404	6.3																																																																																																																																																																																																																								
地点④	14.8	17:30～17:45	1,128	28	1268	5.7																																																																																																																																																																																																																								
地点⑤	3.6	17:15～17:30	557	14	627	11.6																																																																																																																																																																																																																								
予測地点	将来基礎ピーク 15 分交通量			発生集中ピーク 15 分交通量			将来ピーク 15 分交通量																																																																																																																																																																																																																							
	A			B			C=A+B																																																																																																																																																																																																																							
	時間帯	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車																																																																																																																																																																																																																					
地点①	17:30～17:45	573	3	274	4	847	7																																																																																																																																																																																																																							
地点③	8:00～8:15	924	9	441	10	1,365	19																																																																																																																																																																																																																							
地点④	17:30～17:45	793	14	379	16	1,172	30																																																																																																																																																																																																																							
地点⑤	17:15～17:30	392	7	187	8	579	15																																																																																																																																																																																																																							
予測地点	有効幅員 <sup>(注)</sup> (m)	将来ピーク 15 分歩行者量				歩行者サービス水準																																																																																																																																																																																																																								
		ピーク時間帯	歩行者量																																																																																																																																																																																																																											
			歩行者	自転車	計																																																																																																																																																																																																																									
地点①	6.5	17:30～17:45	847	7	882	9.0																																																																																																																																																																																																																								
地点③	14.8	8:00～8:15	1,365	19	1460	6.6																																																																																																																																																																																																																								
地点④	14.8	17:30～17:45	1,172	30	1322	6.0																																																																																																																																																																																																																								
地点⑤	3.6	17:15～17:30	579	15	654	12.1																																																																																																																																																																																																																								
事後調査に関する事項	事業計画の変更に伴い、予測条件が変更となる環境影響項目について再予測を行った結果、一部の項目では定量的な予測結果が増加するものの、環境の保全のための措置の実施を徹底することにより、環境保全目標は達成されると考えられるため、準備書に記載した評価の内容に変更はありません。	事業計画の変更に伴い、予測条件が変更となる環境影響項目について再予測を行った結果、一部の項目では定量的な予測結果が増加するものの、環境の保全のための措置の実施を徹底することにより、環境保全目標は達成されると考えられるため、準備書に記載した評価の内容に変更はありません。																																																																																																																																																																																																																												

①事業計画の変更に伴う地点4(不老町交差点)の交通処理について

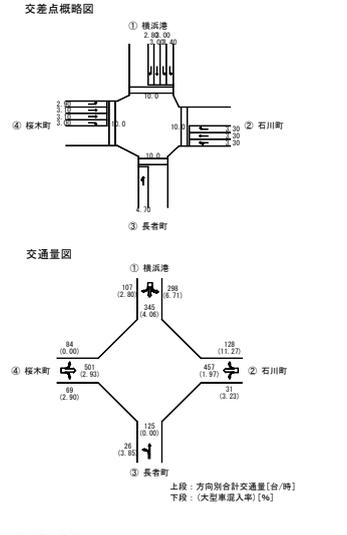
・準備書資料編記載内容(交差点解析)の変更

<変更前(準備書の記載内容)>

資料編 p.3.8-225

【将来交通量: 平日(16:45~17:45)】地点4 不老町

交差点名	地点4 不老町									
	① 横浜港		② 石川町		③ 長者町		④ 桜木町			
流入部	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	
車線の種類	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1
車線数	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1
飽和交通流率の基本値 SB	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 αw (車線幅員)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (4.70)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率)	0.955 (6.71)	0.972 (4.06)	0.981 (2.80)	0.985 (2.13)	0.986 (1.97)	0.927 (11.27)	0.995 (0.66)	1.000 (0.00)	0.980 (2.93)	0.980 (2.90)
左折車混入による補正率 αLT (左折率)				0.906 (12.7)			0.882 (17.2)			
(歩行者による低減率) f p (有効青時間)				0.500			0.500			
(歩行者用青時間) α L (秒)				53			43			
横断歩行者による補正率 αRT (右折率)	1.000							1.000		
(右折車の通過確率) f (有効青時間)			0.881							
(現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)			46 (2(52))							
K: 台/サイクル										
飽和交通流率 SA	3,438	1,944	1,766	1,785	1,972	1,669	1,755	1,710	3,920	1,764
設計交通量 q	298	345	107	488 (31+457)	128	151 (26+125)	84	501	69	
右折補正交通量 αR-N			0	0.130		0.077	0.086	0.049	0.128	0.039
交差点流入部の需要率 ρ	0.087	0.177	-				0.086			
必要現示率	1φ ****	0.177	-				0.086			0.177
2φ ****	****	****	-							0.384
3φ ****	****	****	-							0.130
4φ 0.087				0.130		0.077		0.049	0.128	0.077
有効青時間(秒)	1φ 46	46					43			53
2φ 14	14	14								53
3φ 14	14	14								53
4φ 15				53						11
倍号青時間比 G/C	75/136	60/136	14/136	53/136	11/136	43/136	53/136	53/136	11/136	11/136
可能交通容量 C i	1,896	858	692	1,464	135	555	666	1,528	143	
交通容量比 α/C i	0.157	0.402	0.155	0.333	0.948	0.272	0.126	0.328	0.483	
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	63.4		43.4		55.2		37.7		31.4	



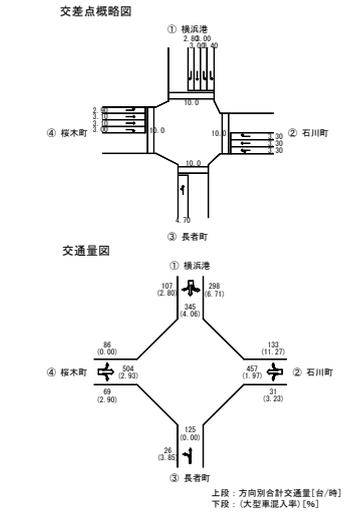
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	φ=136
表示時間	6:43 Y:3 AR:0	6:13 Y:3 AR:2	6:52 Y:3 AR:2	6:10 Y:3 AR:2	φ=136
有効青時間	43	14	53	11	φ=136
損失時間	3	4	4	4	L=15
歩行者青時間	33	0	42	0	

<変更後>

【将来交通量: 平日(16:45~17:45)】地点4 不老町

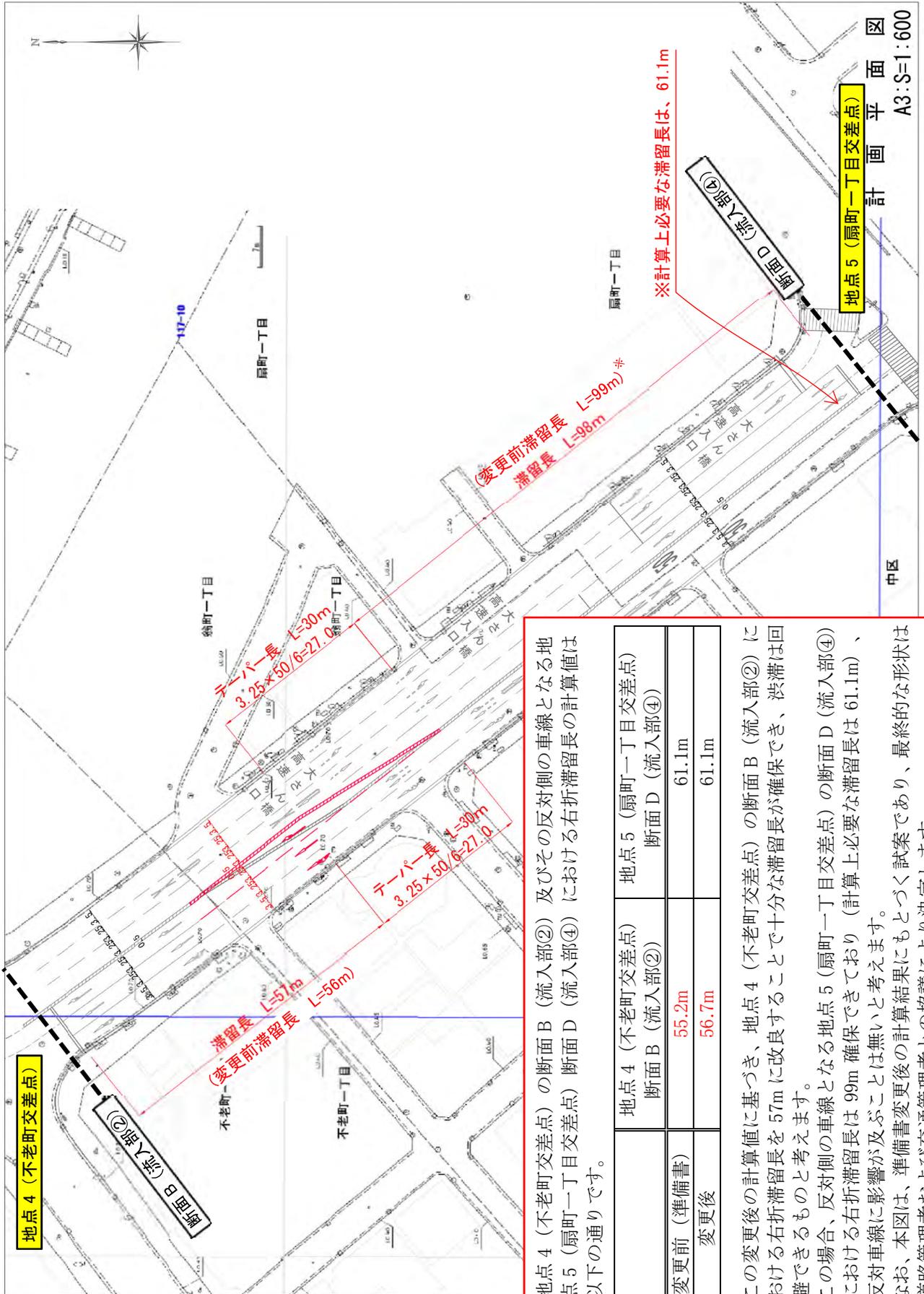
交差点名	地点4 不老町									
	① 横浜港		② 石川町		③ 長者町		④ 桜木町			
流入部	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	
車線の種類	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1
車線数	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1
飽和交通流率の基本値 SB	1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 αw (車線幅員)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (2.80)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (4.70)	0.950 (2.90)	1.000 (3.10)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 αG (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 αT (大型車混入率)	0.955 (6.71)	0.972 (4.06)	0.981 (2.80)	0.985 (2.13)	0.986 (1.97)	0.927 (11.27)	0.995 (0.66)	1.000 (0.00)	0.980 (2.93)	0.980 (2.90)
左折車混入による補正率 αLT (左折率)				0.906 (12.7)			0.882 (17.2)			
(歩行者による低減率) f p (有効青時間)				0.500			0.500			
(歩行者用青時間) α L (秒)				53			43			
横断歩行者による補正率 αRT (右折率)	1.000							1.000		
(右折車の通過確率) f (有効青時間)			0.881							
(現示変り目のさげ台数増分) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)			46 (2(52))							
K: 台/サイクル										
飽和交通流率 SA	3,438	1,944	1,766	1,785	1,972	1,669	1,755	1,710	3,920	1,764
設計交通量 q	298	345	107	488 (31+457)	133	151 (26+125)	86	504	69	
右折補正交通量 αR-N			0	0.130		0.080	0.086	0.050	0.129	0.039
交差点流入部の需要率 ρ	0.087	0.177	-				0.086			
必要現示率	1φ ****	0.177	-				0.086			0.177
2φ ****	****	****	-							0.387
3φ ****	****	****	-							0.130
4φ 0.087				0.130		0.080		0.050	0.129	0.039
有効青時間(秒)	1φ 46	46					43			53
2φ 14	14	14								53
3φ 14	14	14								53
4φ 15				53						11
倍号青時間比 G/C	75/136	60/136	14/136	53/136	11/136	43/136	53/136	53/136	11/136	11/136
可能交通容量 C i	1,896	858	692	1,464	135	555	666	1,528	143	
交通容量比 α/C i	0.157	0.402	0.155	0.333	0.985	0.272	0.129	0.330	0.483	
交通処理率のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	63.4		43.4		56.7		38.6		31.4	



現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	φ=136
表示時間	6:43 Y:3 AR:0	6:13 Y:3 AR:2	6:52 Y:3 AR:2	6:10 Y:3 AR:2	φ=136
有効青時間	43	14	53	11	φ=136
損失時間	3	4	4	4	L=15
歩行者青時間	33	0	42	0	

【参考】地点4(不老町交差点)右折滞留長変更試算



• 地点4(不老町交差点)の断面B(流入部②)及びその反対側の車線となる地点5(扇町一丁目交差点)断面D(流入部④)における右折滞留長の計算値は以下の通りです。

地点4(不老町交差点) 断面B(流入部②)	地点5(扇町一丁目交差点) 断面D(流入部④)
変更前(準備書) 55.2m	61.1m
変更後 56.7m	61.1m

• この変更後の計算値に基づき、地点4(不老町交差点)の断面B(流入部②)における右折滞留長を57mに改良することで十分な滞留長が確保でき、渋滞は回避できるものと考えます。

• この場合、反対側の車線となる地点5(扇町一丁目交差点)の断面D(流入部④)における右折滞留長は99m確保できており(計算上必要な滞留長は61.1m)、反対車線に影響が及ぶことは無いと考えます。

• なお、本図は、準備書変更後の計算結果にもとづく試算であり、最終的な形状は道路管理者および交通管理者との協議により決定します。

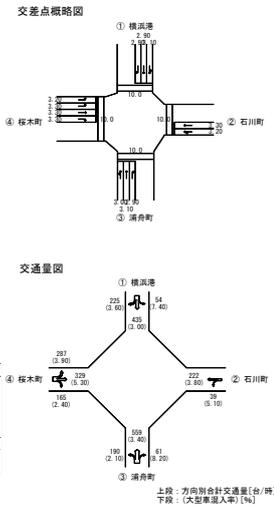
【参考】地点5(扇町一丁目交差点)の交差点解析結果

<変更前(準備書の記載内容)>

資料編 p.3.8-226

【将来交通量：平日(17:00~18:00)】地点5 扇町一丁目

交差点名	地点5 扇町一丁目											
	① 橋浜港			② 右折川			③ 浦舟町			④ 松本町		
流入部	橋浜港		右折川		浦舟町		松本町		右折川		橋浜港	
車線の種別	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1
飽和交通量の基本値 S/B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 a/w	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(3.10)	(2.90)	(2.90)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.10)	(2.90)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)
縦断勾配による補正率 a/G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 a/T	0.973	0.979	0.975	0.972	0.974	0.981	0.977	0.946	0.973	0.964	0.983	0.983
(大型車混入率) %	(3.97)	(3.00)	(3.60)	(4.19)	(3.80)	(2.74)	(3.40)	(8.20)	(3.90)	(5.30)	(2.40)	(2.40)
左折車混入による補正率 a/L T	0.948			0.936		0.888						
(左折車) L %	(22.1)			(29.9)		(50.7)						
(歩行者による低減率) f/p	0.150			0.150		0.150						
(有効青時間) 秒	62			35		62						
(歩行者用青時間) 秒	51			24		51						
横断歩行者による補正率 a/L									1.000			
右折車混入による補正率 a/R T												
(右折車) R %												
(右折車の通過確率) f			0.563				0.631				0.792	
(有効青時間) 秒			62				62				38	
(現示変り目のさげ台数増分) KER:台/サイクル			2(53)				2(53)				2(53)	
(交差点内滞留台数) K:台/サイクル												
飽和交通量 S/A	1,845	1,860	1,755	1,820	1,948	1,742	1,954	1,703	3,502	1,928	1,769	1,769
設計交通量 q	489	225		291	749		749	61	287	329	165	165
(54+435)				(39+223)			(190+559)					
右折補正交通量 q R=N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
交差点流入部の需要率 ρ	0.132	-	-	0.069	0.204	-	0.082	0.172	-	0.294	0.376	-
必要現示率	1.0	-	-	-	-	-	-	0.082	-	0.000	0.376	-
2.0	-	-	-	-	-	-	-	0.000	-	0.000	0.376	-
3.0	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.376	0.000
4.0	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.376	0.000
5.0	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.376	0.000
有効青時間(秒)	62			35		62					38	
2.0											17	
3.0											38	
4.0											10	
5.0											10	
信号青時間比 G/C	62/134	14/134	35/134	62/134	14/134	65/134	48/134	10/134				
可能交通容量 C	1,714	607	984	1,710	658	1,699	691	523				
交通容量比 q/C	0.285	0.371	0.266	0.441	0.093	0.170	0.479	0.315				
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s(m)	76.0			28.9	59.3		61.1					



現示方式の図示

1.0	2.0	3.0	4.0	
5.0				
表示時間	6:61 Y:3 AR:0	6:1 Y:0 AR:0	6:12 Y:3 AR:2	6:35 Y:3 AR:0
有効青時間	62	-1	13	35
損失時間	2	2	4	3
歩行者青時間	51	0	0	24

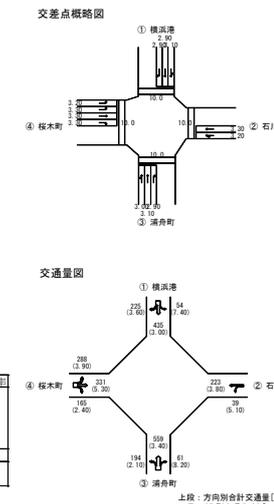
  

5.0	
表示時間	6:9 Y:3 AR:2 C:134
有効青時間	10
損失時間	4
歩行者青時間	0

<変更後>

【将来交通量：平日(17:00~18:00)】地点5 扇町一丁目

交差点名	地点5 扇町一丁目											
	① 橋浜港			② 右折川			③ 浦舟町			④ 松本町		
流入部	橋浜港		右折川		浦舟町		松本町		右折川		橋浜港	
車線の種別	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折	直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1
飽和交通量の基本値 S/B	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 a/w	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m	(3.10)	(2.90)	(2.90)	(3.20)	(3.30)	(3.00)	(3.10)	(2.90)	(3.30)	(3.30)	(3.30)	(3.30)
縦断勾配による補正率 a/G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 a/T	0.973	0.979	0.975	0.972	0.974	0.981	0.977	0.946	0.973	0.964	0.983	0.983
(大型車混入率) %	(3.97)	(3.00)	(3.60)	(4.19)	(3.80)	(2.74)	(3.40)	(8.20)	(3.90)	(5.30)	(2.40)	(2.40)
左折車混入による補正率 a/L T	0.948			0.936		0.888						
(左折車) L %	(22.1)			(29.9)		(51.5)						
(歩行者による低減率) f/p	0.150			0.150		0.150						
(有効青時間) 秒	62			35		62						
(歩行者用青時間) 秒	51			24		51						
横断歩行者による補正率 a/L									1.000			
右折車混入による補正率 a/R T												
(右折車) R %												
(右折車の通過確率) f			0.563				0.631				0.792	
(有効青時間) 秒			62				62				38	
(現示変り目のさげ台数増分) KER:台/サイクル			2(53)				2(53)				2(53)	
(交差点内滞留台数) K:台/サイクル												
飽和交通量 S/A	1,845	1,860	1,755	1,820	1,948	1,738	1,954	1,703	3,502	1,928	1,769	1,769
設計交通量 q	489	225		292	753		753	61	288	331	165	165
(54+435)				(39+223)			(194+559)					
右折補正交通量 q R=N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
交差点流入部の需要率 ρ	0.132	-	-	0.070	0.204	-	0.082	0.172	-	0.294	0.376	-
必要現示率	1.0	-	-	-	-	-	-	0.082	-	0.000	0.376	-
2.0	-	-	-	-	-	-	-	0.000	-	0.000	0.376	-
3.0	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.376	0.000
4.0	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.376	0.000
5.0	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.376	0.000
有効青時間(秒)	62			35		62					38	
2.0											17	
3.0											38	
4.0											10	
5.0											10	
信号青時間比 G/C	62/134	14/134	35/134	62/134	14/134	65/134	48/134	10/134				
可能交通容量 C	1,714	607	984	1,708	658	1,699	691	523				
交通容量比 q/C	0.285	0.371	0.266	0.441	0.093	0.170	0.479	0.315				
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s(m)	76.0			28.9	59.3		61.1					



現示方式の図示

1.0	2.0	3.0	4.0	
5.0				
表示時間	6:61 Y:3 AR:0	6:1 Y:0 AR:0	6:12 Y:3 AR:2	6:35 Y:3 AR:0
有効青時間	62	-1	13	35
損失時間	2	2	4	3
歩行者青時間	51	0	0	24

5.0	
表示時間	6:9 Y:3 AR:2 C:134
有効青時間	10
損失時間	4
歩行者青時間	0

・準備書の修正案 (6.12 地域社会)

p.6.12-45

<準備書>

- キ 環境の保全のための措置  
環境の保全のための措置は、供用後の関連車両の走行による影響を低減するため、表 6.12-23 に示す内容を実施します。  
この環境の保全のための措置は、供用後に事業者または施設入居テナント者が継続して講じていきます。

表 6.12-23 環境の保全のための措置 (関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全)

区分		環境の保全のための措置
【供用後】 関連車両の走行に伴う交通混雑	【計立案案時】 ・本事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例及び関内駅周辺地区駐車場整備ルールの附置義務に基づき必要台数(階地駐車場を含む)を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。 ・対象事業実施区域内の駐車場へのアプローチ道は、十分な待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。 【供用後】 ・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関を利用させていただきます。 ・施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、関内駅周辺地区への自動車交通の集中の低減に努めます。	
【供用後】 関連車両の走行に伴う歩行者の安全	【計立案案時】 ・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 ・関連車両出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っていきます。 【供用後】 ・関連車両出入口付近は適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。 ・関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。 ・横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に協力していきます。	

<修正案>

- キ 環境の保全のための措置  
環境の保全のための措置は、供用後の関連車両の走行による影響を低減するため、表 6.12-23 に示す内容を実施します。  
この環境の保全のための措置は、計立案案時または供用後に事業者または施設入居テナント者が継続して講じていきます。

表 6.12-23 環境の保全のための措置 (関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全)

区分		環境の保全のための措置
【供用後】 関連車両の走行に伴う交通混雑	【計立案案時】 ・本事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例及び関内駅周辺地区駐車場整備ルールの附置義務に基づき必要台数(階地駐車場を含む)を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。 ・対象事業実施区域内の駐車場へのアプローチ道は、十分な待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。 ・車線混雑度が大きくなると予測した地点4(不老町交差点)のB断面の右折車線については、十分な滞留長を確保するための車線改良に向けて道路管理者等の関係機関と協議していきます。 【供用後】 ・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関を利用させていただきます。 ・施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、関内駅周辺地区への自動車交通の集中の低減に努めます。	
【供用後】 関連車両の走行に伴う歩行者の安全	【計立案案時】 ・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 ・関連車両出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っていきます。 【供用後】 ・関連車両出入口付近は適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。 ・関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。 ・横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に協力していきます。	

<準備書>

ク 評価

(ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑  
 関連車両の走行に伴うピーク時間帯の交通混雑は、全ての交差点で交差点需要率が限界需要率を下回っており、車線混雑度も1.0を下回っていることから、交通処理は可能であると考えます。  
 また、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は僅かであり、関連車両による各交差点への影響は小さいと考えます。将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度は、最大で0.422(地点4(不老町)の石川町方面(B断面)からの右折)増加すると予測しますが、環境の保全のための措置を実施することで、影響の低減を図ります。  
 これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

(イ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全  
 対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車と分離されていますので、関連車両の走行時には、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園(横浜スタジアム)への新たなアクセス道を整備する計画とし、市道関内本牧線第7002号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。  
 そのほか、計画建築物からの車両出入口付近は、適宜植栽の剪定を行うことで車両の視認性に配慮していくほか、交通誘導員の配置により歩行者の安全に配慮していきます。横浜公園のイベント開催時には、より歩行者の安全への配慮を徹底します。  
 これら関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

<修正案>

ク 評価

(ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑  
 関連車両の走行に伴うピーク時間帯の交通混雑は、全ての交差点で交差点需要率が限界需要率を下回っており、車線混雑度も1.0を下回っていることから、交通処理は可能であると考えます。  
 また、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は僅かであり、関連車両による各交差点への影響は小さいと考えます。車線混雑度についても、ほとんどの地点において関連車両による影響は小さいと考えますが、地点4(不老町交差点)の石川町方面(B断面)からの右折車線については車線混雑度が0.985と大きく、将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度の増加分もその他の地点に比べて大きい(0.459)ため、当該車線について十分な滞留長を確保するための車線改良に向けて道路管理者等の関係機関と協議していくなど、環境の保全のための措置を徹底することで、影響の低減を図ります。  
 これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

(イ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全  
 対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車と分離されていますので、関連車両の走行時には、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園(横浜スタジアム)への新たなアクセス道を整備する計画とし、市道関内本牧線第7002号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。  
 そのほか、計画建築物からの車両出入口付近は、適宜植栽の剪定を行うことで車両の視認性に配慮していくほか、交通誘導員の配置により歩行者の安全に配慮していきます。横浜公園のイベント開催時には、より歩行者の安全への配慮を徹底します。  
 これら関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

**第 11 章 方法市長意見書等を総合的に検討して  
方法書の内容を変更した事項**



## 第 11 章 方法市長意見書等を総合的に検討して方法書の内容を変更した事項

令和 2 年 4 月に提出した方法書に対する方法市長意見書等を総合的に検討し、方法書の内容を変更した事項は、表 11-1 に示すとおりです。

表 11-1 方法書の内容を変更した事項

方法書の項目	方法書からの変更点	準備書及び評価書での記載概要	準備書該当ページ	
対象事業の計画内容	対象事業の目的及び必要性	「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」及び「横浜市都市計画マスタープラン・中区プラン 中区まちづくり方針」と本事業のコンセプトの関係を整理して示しました。	p.2-6	
	対象事業実施区域の位置及び面積等	事業計画の進捗に伴い、以下のとおり変更しました。	p.2-7	
	施設配置図、施設断面図	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物の高さ 約 180m から約 170m</li> <li>・地上階数 34 階から 33 階</li> <li>・関連車両出入口の数、位置</li> </ul>	p.2-11～p.2-13	
	施設配置計画	方法書に対する意見等を踏まえ、広場空間のあり方の検討について加筆しました。	p.2-9	
	交通計画	用途別延べ面積の配分変更に伴い、発生集中交通量を見直しました。	p.2-14	
	歩行者動線図	計画建築物の主な出入口を変更しました。	p.2-17	
	熱源計画	現時点で計画している熱源施設の設置位置及び台数等を加筆しました。	p.2-18	
	防災等に関する計画	方法書に対する意見等を踏まえ、ウイルス感染症発生時の対応について加筆しました。	p.2-19	
	緑の保全と創造		「関内フロント」の駅前広場において、既存樹木（クスノキ）をシンボルツリーとして、また、くすのきモール北側及び海側ゲート広場の境界に接して植栽されている街路樹を既存樹木として保存する計画とすることを記載しました。	p.2-21
			対象事業実施区域内の植栽予定樹種を記載しました。	p.2-22
			対象事業で計画している緑化率を 5.0% から 7.5% へ変更しました。	p.2-23
			緑化計画図を掲載しました。	p.2-24
	施行計画		工事中の環境対策、事故防止等の安全対策及び仮設配置図を記載しました。	p.2-27、 p.2-28、 p.2-30

■横浜市環境影響評価条例施行規則第 40 条に基づく、「事業内容の軽微な修正」について

本事業は、その事業の諸元（延べ面積及び建物高さ）から、横浜市環境影響評価条例第 2 条第 2 号に定められる「高層建築物の建設」の「第 1 分類事業」に該当しています。

また、同条例第 39 条第 1 項では、「市長に方法書を提出してから対象事業に係る工事を完了した旨を市長に届け出るまでの間に、対象事業の名称、種類及び規模並びに対象事業実施区域、対象事業の目的及び内容を修正しようとする場合は、その修正を行う旨を市長に届け出なければならない。ただし、当該修正が軽微な場合は、この限りでない」旨が規定されています。

事業の諸元の修正は、表 11-2 に示すとおり、方法書と比較して、それぞれ 10 パーセント以上増加しない修正となっています。

○横浜市環境影響評価条例施行規則の抜粋

(事業内容の軽微な修正)		
第 40 条 条例第 39 条第 1 項ただし書に規定する対象事業の修正が軽微な場合は、次に掲げるとおりとする。		
<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 対象事業の名称の変更</li> <li>(2) 事業規模の縮小</li> <li>(3) 別表第 3 の対象事業の種類欄に掲げる事業の種類ごとにそれぞれ同表の事業の諸元の欄に掲げる事項の修正であって、同表の手続を経ることを要しない修正の要件の欄に掲げる要件に該当するもの(環境影響が相当な程度を超えて増加するおそれがあると認めるべき特別の事情があるものを除く。)</li> <li>(4) 別表第 3 の対象事業の種類欄に掲げる事業の種類ごとにそれぞれ同表の事業の諸元の欄に掲げる事項以外の修正</li> <li>(5) 前各号に掲げるもののほか、環境への負荷の低減を目的とする修正</li> </ol>		
別表第 3 (第 40 条) 軽微な修正 (抜粋)		
対象事業の種類	事業の諸元	手続を経ることを要しない修正の要件
10 高層建築物の建設	建築物の高さ	建築物の高さが 10 パーセント以上増加しないこと。
	延べ面積	延べ面積が 10 パーセント以上増加しないこと。
	対象事業実施区域の位置	新たに対象事業実施区域となる部分の面積が修正前の対象事業実施区域の面積の 10 パーセント未満であること。

表 11-2 事業の諸元の比較

事業の諸元	方法書	準備書及び評価書	手続を経ることを要しない修正の要件	該当／非該当
建築物の高さ	約 170m	変更なし	建築物の高さが 10 パーセント以上増加しないこと。	非該当
延べ面積	約 130,200 ㎡	変更なし	延べ面積が 10 パーセント以上増加しないこと。	非該当
対象事業実施区域の位置	横浜市中区港町 1 丁目 1 番地	変更なし	新たに対象事業実施区域となる部分の面積が修正前の対象事業実施区域の面積の 10 パーセント未満であること。	非該当

## 第 12 章 方法書に対する意見、見解等



## 第 12 章 方法書に対する意見、見解等

### 12.1 説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の見解

#### 1 方法書説明会の開催状況

方法書説明会は表 12.1-1 に示す日時で計 2 回開催しました。

表 12.1-1 方法書説明会の開催結果

回	開催日時	会場	参加人数 (無記名者含む)
第 1 回	令和 2 年 6 月 12 日(金) 19:00～20:05	横浜市技能文化会館 2 階 多目的ホール (横浜市中区万代町 2 丁目 4 番地 7)	47 名
第 2 回	令和 2 年 6 月 13 日(土) 10:00～10:50		23 名
合計			70 名

## 2 方法書説明会における質疑、意見の概要及び事業者の見解

各開催日の意見の概要と事業者の見解は、表 12.1-2(1)～(2)及び表 12.1-3 に示すとおりです。なお、整理にあたっては、発言順ではなく、項目別としています。

表 12.1-2(1) 説明会（第 1 回）における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p><b>【バス停の移設について】</b> 現在の市庁舎前のバス停について、移設の可能性はあるのか。</p>	<p>バス停の移設については、今後の検討・関係機関との協議事項となりますので、現時点ではお答えできないことをご理解ください。</p>
	<p><b>【施設の内容について】</b> 昨年 9 月の関内ホールでの説明会で、入居テナントの内容を聞いたが、その後、新型コロナウイルス感染症の拡大で社会情勢が変わってしまった。 そのような状況下で、事業計画の見直しは検討されているのか。</p>	<p>コロナ危機について、今後入居テナントや事業計画等丁寧に検討していきたいと考えていますが、現時点でどのように変わるかはまだ言い切れません。計画建築物の竣工自体、5 年後を予定している事業であり、施設の内容の詳細等は、ご指摘の新型コロナウイルスによる影響も含めて、色々な観点から検討を進めています。</p>
	<p>観光・集客施設について、どのようなものが入るのか、具体的に決まっているものがあれば教えてほしい。</p>	<p>事業者の提案としてはホテルのほか、LVA 棟にはライブビューイングアリーナを設置し、広場とつなぐ新しい賑わいの空間を創出したいと考えています。 また、交通結節拠点として、現時点では羽田空港との直結バス等の運行を検討しています。 タワー棟の中には、VR 技術等を用いて楽しみながら学べるエデュテイメント施設を設置することも計画しています。 その他のコンテンツも取り入れて、地域に貢献していきたいと考えています。</p>
	<p><b>【市庁舎の遺構の保存】</b> 今後の調査等で遺構等が確認された場合、保全・保存についてはどう考えているのか。横浜公園側（横浜スタジアム）にある遺構の今後も含めて教えてほしい。</p>	<p>市庁舎敷地内の遺構については、実際にどういうものが出てくるのか調査をするかどうか、横浜市と協議していきます。遺構が確認された場合の保全・保存の考え方についても、保存すべきかどうかという観点も含めて、事業者と横浜市で丁寧に協議していきます。</p>
	<p><b>【地域への貢献】</b> 計画建築物や対象事業実施区域の敷地内は、公開空地や津波避難施設の指定を受けるなど、地域と共存・共栄していく考えはあるのか。</p>	<p>対象事業で整備する広場は、地域の皆様と話をさせていただきながら、イベントを行うなどの利活用により賑わいの創出を目指したいと考えています。 また、現市庁舎の建物が津波避難施設に指定されていることも踏まえて、対象事業の計画建築物や広場空間についても、有事の際には地域の皆様へ開放して、安全をご提供していくというのが事業者の信念です。</p>

表 12.1-2(2) 説明会（第1回）における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>【敷地所有者について】 対象事業実施区域の所有者は どうなるのか。</p>	<p>市庁舎街区の土地は、今後も横浜市が所有します。 事業者は横浜市から土地を借用して対象事業を実施することになります。現時点では定期借地権の期間として 70 年 間を提案しています。</p>
	<p>【くすのきモールについて】 くすのきモールの完成イメー ジを今わかっている範囲で知り たい。</p>	<p>現在のくすのき広場は、緑の軸線として重要な場所として、他の建物への動線を繋ぐ歩行者動線ということコンセプトに、新しい「くすのきモール」として生まれ変わらせたいと考えています。回遊動線や地域を繋ぐ広場としての機能を残しながら、一部に建物を建てて商業施設を入れて広場を活性化させたいと考えています。</p>
施工計画	<p>工事中に歩行者用の通路は確 保されるのか。</p>	<p>施工業者及び施工計画の詳細は今後決まっていくことになり ますので、準備書段階で工事用車両の台数等、本日よりも詳 しい内容をご説明できると考えています。 周辺の皆様へご迷惑がかからないような施工とするよう要請 していきます。</p>
環境影響評価	<p>【景観】 私が居住しているマンション からの眺望について、どのよ うに変化するのか、どうすれ ば知ることができるのか。 現在は天気の良い日に富士山 が見えるが、対象事業のタ ワー棟の建設により、その 眺望が遮られないか懸念し ている。</p>	<p>環境アセスメントでの景観の調査・予測地点については、 一般の方が多く利用される場所という観点から選定してお り、個人宅を個別に取り上げて予測する対応は難しいとい うことをご理解いただきたいと思います。 方法書で示した調査地点の中でお住まいに近い地点があ れば、準備書でお示しする予測結果からある程度ご自宅 からの眺望の変化を想定していただくことはできるのでは ないかと考えます。</p>
その他	<p>【今後の説明会について】 今後も今回のような説明会 は開催されるのか。</p>	<p>環境影響評価手続では、準備書の公告・縦覧時に同様の説 明会を開催します。 また、工事着手にあたっては工事説明会を開催し、詳しい 施工計画等をご説明できる見込みです。</p>

表 12.1-3 説明会（第2回）における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p><b>【計画建築物】</b> 観光客から計画建築物（特にタワー棟）がどのように見えるのか、外観や形状が重要だと思うので、しっかりシミュレーションして検討していただきたい。</p>	<p>対象事業実施区域における事業内容として、横浜市からの要望として「観光・集客」と「国際的な産学連携」という実施方針があり、対象事業の計画建築物が観光という観点でどう見えるかということも重視されています。 村野藤吾氏の作品である現市庁舎の行政棟に、シンボル性のある建物としてタワー棟を計画していきますが、タワー棟については、観光客から見てまた来たくなるようなデザイン性を持った建物となるように取り組んでいきたいと考えています。</p>
	<p><b>【歩行者の増加について】</b> 将来的に人の流れが増加することについて、関東学院大学や横浜市文化体育館との関係も含めてJRや市営地下鉄とは協議しているのか。</p>	<p>歩行者の増加による交通機関への影響については、事業者単独ではなく、横浜市が地区全体の影響として関係機関（ここではJR東日本）と協議しています。本日のご質問は横浜市に伝えていきます。 なお、令和2年1月15日に、横浜市が地区計画に関する説明会を開催しており、その時の類似質問に対して当時の横浜市は『JR関内駅については、北口はバリアフリーを行い、広場空間を形成中である。南口は改良の調査を進めている。今後JR 東日本と検討していく。市営地下鉄とJRを直結する計画はない。今後、B地区再開発事業等にて検討してく予定。』と回答していました。</p>
環境影響評価	<p><b>【景観】</b> 調査地点を多数選定しているが、観光客から計画建築物がどのように見えるのかという観点で考慮してほしい。</p>	<p>景観の調査地点については、一般の方の利用ということを考えて、その場所から見た景観がどのようになるのかということを考えて選定しています。</p>
	<p><b>【地域社会】</b> 対象事業実施区域周辺では、今後、関東学院大学や横浜市文化体育館の供用による人の流れの大きな変化が予想される。 対象事業の供用後の予測では、それらの他事業による影響をどう考えているのか。</p>	<p>対象事業以外の周辺事業については、準備書作成段階で、予測条件として使用できる情報が公表されていれば、反映していきます。 準備書作成と他事業の情報公開の時期が合わず、予測条件に反映できなかったとしても、供用後に事後調査にて検証していくことは可能です。</p>

## 12.2 方法書に対する意見書の概要及び事業者の見解

横浜市環境影響評価条例に基づき、「横浜市現市庁舎街区活用事業 環境影響評価方法書」に対し、3通の意見書（延べ意見数3件）が提出されました。意見書の内容と意見数は、表12.2-1に示す通りです。

意見書の内容と事業者の見解は、表12.2-2(1)～(2)に示すとおりです。なお、整理にあたっては、項目別としています。

表 12.2-1 意見書の内容と意見数

意見項目		意見数	
事業計画	施工計画について	3件	1件
	感染症対策について		1件
	施設計画及び運用について		1件
合計		3件（3通）	

表 12.2-2(1) 意見書の内容と事業者の見解

項目	意見書の内容	事業者の見解
事業計画 施工計画について	<p>方法書 p.25 図 2.7-1 工事用車両の主な走行ルート図では、「関内駅南口」を通る市道 82 号線を工事用車両ルートとしているが、以下の理由により市道 82 号線は工事用車両ルート（桜木町方面からの搬入・搬出ルート）として不適切であり、見直すべきである。</p> <p>&lt;理由&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現状でも駅南口タクシーロータリー付近は狭く、イベント開催時等は大混雑する。</li> <li>2022 年 3 月に関東学院大学新キャンパス開校予定（学生数 2500 人）であり、駅南口利用者の大幅な増大が見込まれることから、工事用車両通行に伴う交通事故等の危険度増大も確実。</li> <li>上記の指摘になんらかの方法により対処できるとするならば、関東学院新キャンパス開校時における、駅南口タクシーロータリー付近の人流の定量的な予測結果を提示していただきたい。（例：人流シミュレーション結果など）</li> </ul>	<p>市道伊勢佐木町第 82 号線を走行する工事用車両台数は、一般の自動車交通量に比べて少なく、交通安全に著しい影響を与えることはないと考えております。</p> <p>ご指摘の交差点は信号で管理されており、工事用車両の運転者に安全運転を徹底することで工事中においても、歩行者の安全は確保されるものと考えます。</p> <p>また、工事にあたっては、イベント開催時等の歩行者量の変動にも留意しながら、十分な安全対策を講じていきます。</p> <p>なお、当該道路を含めた主要な工事用車両走行ルートにおける工事用車両台数については、準備書において予測条件として記載いたします。</p>

表 12.2-2(2) 意見書の内容と事業者の見解

項目	意見書の内容	事業者の見解
<p>事業計画</p> <p>感染症対策について</p>	<p>本方法書はビフォーコロナ時代に作成されましたが、本事業が完成し稼働する時代はポストコロナ時代であり、環境アセスメント実施にあたってはポストコロナ時代を見据える必要があると考えます。具体的には、「著しい環境側面」に新型コロナウイルスなど感染症対応を必ず盛り込むべきと考えます。感染症拡大防止（3密エリアを作らない対策など）および当該建物がクラスター源になったときの医療提供体制など、関内地区がより過密環境になるリスクについての十分なアセスメントが必要と考えます。市民の健康・いのちを守り、安心を確保するため、ニューノーマルに即した環境アセスメントを方法論から抜本的に検討下さい。</p>	<p>本事業の計画建築物の竣工は5年後を予定しており、施設の内容の詳細等の事業計画は、新型コロナウイルス感染症対策も含めて、色々な観点から検討を進めています。</p> <p>対象事業実施区域内には広場空間を多く配置する計画としており、密閉されないオープンな空間等、感染症対策を踏まえた様々な賑わいのあり方を検討しています。ウイルス感染が関内・関外地区で発生した時も、地域の保健所と連携し、広場に医療関係者が使っていただけるような、仮設建築物の構築等への協力を検討します。</p> <p>本事業に係る環境影響評価は、横浜市環境影響評価条例、同施行規則及び横浜市環境影響評価技術指針を踏まえて適切に実施していきます。</p>
<p>施設計画及び運用について</p>	<p>行政棟 ⇒老人ホーム（ホテル、感染症病棟の兼用構造にする） 子供等あそびに来る時のホテルある、孫とあそびできる、知識を生かせる、病院が近い、場所が良い、後輩達あそびに来る LVA棟 ⇒保育施設、老人ホームの家族ゆう先 おじいさんとあそべる 診療所、老人ホーム、保育施設 安定収入 タワー棟 ⇒①外観：行政棟や赤レンガや合同庁舎などと相応しい景観 ②教室：老人達の知恵を生かせる場所 ③ホテル：感染症用、避難所にも</p>	<p>計画建築物完成後の施設用途については、市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るための公募型プロポーザルにより、令和元年9月に、複合施設（業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設等）の新設提案が採用され、確定しております。</p> <p>そのため、福祉施設の整備は予定しておりませんが、建築物の仕様については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」や「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づき、障害者や高齢者の皆様が安心してご利用いただける施設となるよう十分配慮していきたいと考えています。</p> <p>また、本事業では、街並みと調和した賑わいの源泉となる新たなシンボルとなるような景観形成が横浜市の上位計画で求められています。タワー棟の外観については、この要請を踏まえ、歴史的・景観的価値を有した行政棟とともに、地域の景観形成に寄与していきたいと考えています。</p> <p>さらに、有事の際の避難所ですが、施設の一部を一次待機場所として活用していく方針で検討を進めています。引き続き、地域住民の皆さまのご理解をいただける施設となるよう検討を進めていきます。</p>

### 12.3 方法市長意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解

本事業の方法書に対し、横浜市環境影響評価条例第21条第1項に規定する環境の保全の見地から方法市長意見書の送付を令和2年8月3日に受けました。

方法市長意見書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所は、表10.3-1に示すとおりです。また、方法市長意見及び事業者の見解は、表10.3-2(1)～(2)に示すとおりです。

表 12.3-1 方法市長意見書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	令和2年8月25日～令和2年9月23日（30日間）
縦覧対象区	中区、西区
縦覧場所	環境創造局 環境影響評価課 中区役所 区政推進課 企画調整係 西区役所 区政推進課 広報相談係

表 12.3-2(1) 方法市長意見の内容及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
1 事業計画	(1) 事業計画について コンセプトプランや実施方針等の市の上位計画を踏まえ、具体的な整備内容やこれら上位計画に寄与する部分等を準備書に明瞭に記載すること。 また、地域と環境への貢献について準備書に記載すること。	実施方針を踏まえて策定されたコンセプトプランならびに中区まちづくり方針に記載された内容と、対象事業のコンセプトの対応関係を本書のp.2-6に、施設配置計画及び施設利用計画と事業コンセプトの関連をp.2-8～p.2-9に記載しました。 地域への貢献として、広場空間を多く配置する（p.2-9参照）、施設の一部を災害時の一時待機場所として活用するため、災害に強いインフラを整備する（p.2-19参照）計画としています。 環境への貢献として、植栽予定樹種の選定にあたってはできる限り郷土種を採用していくほか、生物多様性の観点から、単一種や同一規格による大規模な植栽を避けつつ、もともと地域に生息している鳥や蝶等の生き物を誘う誘鳥木や食草の配植に配慮して、鳥類の餌の供給源となるヤブツバキ、モチノキ、マサキ等やアオスジアゲハの幼虫の餌となるクスノキ、タブノキ等の植栽を計画していきます（p.2-21、p.6.2-23～p.6.2-24参照）。
2 環境影響評価項目	(1) ア 地盤	周辺に地盤沈下が生じないように、地盤の確認及び対策を検討すること。
	イ 風害	突風等により周辺に悪影響が出ないように適切な養生等を行うこと。
		地盤については既存資料を収集・整理して状況を把握しました（p.資3.5-1～p.資3.5-16参照）。また、今後、対象事業実施区域内でボーリング調査を改めて実施し、地盤の状況を確認したうえで工法を確定し、対策を検討します。 工事中においては部材、建設発生土等の飛散が生じないように適切な養生を行います。

表 12.3-2(2) 方法市長意見の内容及び事業者の見解

項目		意見の内容	事業者の見解	
2 環境影響評価項目	(1) 工事中	ウ 地域社会	a 工事用車両の想定台数及び走行ルート进行明らかにすると共に、歩行者の安全を第一に考慮し、適切な予測、評価、環境保全措置等を準備書に記載すること。	工事用車両の想定台数については、最大で小型車24台/日・片道、大型車238台/日・片道と想定しています (p.資1-7参照)。 走行ルートは、準備書p.2-29に示したとおりです。 これを工事用車両の走行に伴う環境影響の予測条件とし、歩行者の安全を考慮した環境保全措置等を検討したうえで、予測及び評価を行いました (p.6.12-33～p.6.12-38参照)。
			b 横浜スタジアムの最大集客人数を考慮して歩行者混雑について検討し、準備書に記載すること。	横浜スタジアムのプロ野球開催時における歩行者混雑について検討し、「6.12 地域社会 (交通混雑・歩行者の安全)」にその内容を記載しました。
	(2) 供用後	ア 生物多様性	生物、生態系について、周辺市街地に生息・生育する一般的な種を確認のうえ、緑化計画等と合わせて検討し、準備書に記載すること。	生物、生態系について現地調査を実施し、対象事業実施区域及びその周辺において生息する一般的な動物種を確認しました。 調査結果及び対象事業の緑化計画 (植栽予定樹種) を踏まえて、建物の供用後における動物の生息環境について定性的に予測及び評価し、「6.2 生物多様性 (動物)」に記載しました。
		イ 大気質	予測、評価する際には周辺建築物を考慮するように努めること。	周辺建築物について情報収集に努めましたが、対象事業の工事中及び供用後において新たに影響を与える排出源は確認されませんでした。 また、予測及び評価の結果については「6.4 大気質」に示したとおり、環境保全目標を下回っていること、特に供用後において対象事業による影響濃度はバックグラウンド濃度に比べて1%未満であることから、対象事業実施区域周辺の建築物の密集による拡散濃度増加の可能性を考慮しても、評価の結果は変わらないと考えます。
		ウ 地域社会	a 横浜スタジアムと LVA 棟の最大集客人数を考慮して歩行者混雑について検討し、準備書に記載すること。	計画建築物の利用者数は、LVA棟の用途を考慮して設定しました (資料編 (p.資1-9) 参照)。 また、横浜スタジアムのプロ野球開催時における歩行者混雑について検討し、「6.12 地域社会 (交通混雑・歩行者の安全)」にその内容を記載しました。
			b 快適で安全な広場空間形成のため、滞留者を想定した対策及び運用等を検討し、準備書に記載すること。	関内フロント、くすのきモール等の広場空間や計画建築物(行政棟)東側1階レベルの外周に整備する歩道状空地については、想定される利用者数に対して十分な面積を確保する計画とすること、また、密閉されないオープンな広場空間での様々な賑わいのあり方を検討していくことを記載しました (p.2-9参照)。