

(仮称) 中山駅南口地区第一種市街地再開発事業
第2分類事業判定届出書
添付資料に関する補足資料

目 次

6. 工事の実施に伴う大気質への影響について.....	1
7. 工事の実施に伴う騒音・振動による影響について.....	4
8. 工事中の地下水位の観測井戸について.....	5
9. 工事中及び供用時の歩行者の安全への配慮について.....	6
10. 供用時の関係車両の走行に伴う交通混雑（無信号交差点）について.....	8
11. 工事用車両の走行台数の設定根拠について.....	15

平成 30 年 3 月

中山駅南口地区市街地再開発準備組合

補足資料 6. 工事の実施に伴う大気質への影響について

指摘、質問事項等

- ・非常に混雑した地域なので、工事による大気質への影響について資料を出して欲しい。

計画段階事業者の説明

建設機械の稼働に伴う大気質の予測に必要な予測条件（月別の建設機械の種類・台数の設定、大気汚染物質排出量等）は設計段階で検討可能となるため、現時点では予測を実施することは困難と考えます。

一般的に建設機械の稼働に伴う大気質（年平均値）の予測については、月別の建設機械の種類・台数等をもとに大気汚染物質排出量を算出し、計画区域（施工範囲）に均等に配置した排出源から大気汚染物質が均等に排出され、拡散するものとして予測を行います。

そのため、大気汚染物質の排出量が同等で気象条件が同等であれば概ね同等の大気質濃度になると考えられます。この考え方に基づき、横浜市内で近年に環境影響評価が実施された類似事例の予測結果を用いて本事業における大気質濃度を推計しました。なお、気象条件については、計画区域周辺及び類似事例の気象は南北方向に卓越した風向を持つ横浜市内の一般的な気象の状況を示していることから、両者は概ね同様な気象条件と考えられます。

推計方法は、表 6-1 に示す高層建築物の建設に係る第 1 分類事業と同等の大気汚染物質を本事業でも排出すると仮定して、類似事例の大気質の予測結果（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の最大着地濃度）に、計画区域に最寄りの緑区三保小学校測定局（一般環境大気測定局）の大気質濃度を付加して本事業における将来濃度を推計する方法としました。

表 6-1 類似事例の事業概要

	対象事業の種類	建築物の高さ	延べ面積
類似事例 1	高層建築物の建設 (第 1 分類事業)	約 180m (地上 44 階)	約 80,000 m ²
類似事例 2	高層建築物の建設 (第 1 分類事業)	約 145m (地上 37 階)	約 65,700 m ²
本事業	高層建築物の建設 (第 2 分類事業)	約 99m (地上 29 階)	約 70,800 m ²

注 1) 類似事例 1：(仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業

注 2) 類似事例 2：(仮称) アパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>新築工事

資料：(仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業環境影響評価書（平成 28 年 6 月）

(仮称) アパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>新築工事環境影響評価書（平成 28 年 12 月）

建設機械の稼働に伴う大気質濃度の推計結果によると、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.041ppm～0.042ppm で環境基準 (0.06ppm 以下) を下回り、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.060mg/m³ で環境基準 (0.10mg/m³) を下回ると推計されます。

表 6-2 建設機械の稼働に伴う大気質濃度の推計結果

単位：ppm

＜二酸化窒素＞					
	影響濃度 (最大着地濃度) (①)	バックグラ ウンド濃度 (②)	将来濃度 (年平均値) (③=①+②)	日平均値の 年間 98%値	環境基準
類似事例 1 に基づく推計	0.0081	0.014	0.0221	0.042	0.06 以下
類似事例 2 に基づく推計	0.0065	0.014	0.0205	0.041	0.06 以下

単位：mg/m³

＜浮遊粒子状物質＞					
	影響濃度 (最大着地濃度) (①)	バックグラ ウンド濃度 (②)	将来濃度 (年平均値) (③=①+②)	日平均値の 2%除外値	環境基準
類似事例 1 に基づく推計	0.0014	0.023	0.0244	0.060	0.10 以下
類似事例 2 に基づく推計	0.0014	0.023	0.0244	0.060	0.10 以下

注 1) 類似事例 1：(仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業
 注 2) 類似事例 2：(仮称) アパホテル&リゾート<横浜ペイタワー>新築工事
 注 3) 影響濃度(最大着地濃度)は、各事例の予測結果を用いました。
 注 4) バックグラウンド濃度は、緑区三保小学校測定局における平成 23 年度～27 年度の平均値を用いました。
 注 5) 年平均値から日平均値への換算は、類似事例で用いられている年平均値と日平均値との関係式(二酸化窒素：日平均値の年間 98%値 = 0.9467×年平均値+0.0215、浮遊粒子状物質：日平均値の 2%除外値=3.1345×年平均値-0.0169)により実施しました。
 資料：(仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業環境影響評価書(平成 28 年 6 月)
 (仮称) アパホテル&リゾート<横浜ペイタワー>新築工事環境影響評価書(平成 28 年 12 月)

工事用車両の走行に伴う大気質濃度については、交通量とバックグラウンド濃度(計画区域周辺の大気質濃度)等の予測条件の影響を受けるため、類似事例の予測結果をもとに、類似事例の交通量(ピーク時の工事用車両台数)とバックグラウンド濃度を本事業と比較することで、本事業による影響を検討しました。なお、気象条件も大気質濃度に影響を及ぼす要素の 1 つですが、建設機械の稼働に伴う推計と同様に、計画区域周辺及び類似事例は概ね同様な気象条件であると考えます。

類似事例による予測結果は、環境基準(二酸化窒素 0.06ppm 以下、浮遊粒子状物質 0.10mg/m³以下)を下回っています。また、本事業によるピーク時の工事用車両台数は類似事例よりも少なく、バックグラウンド濃度は類似事例よりも低いため、本事業においても環境基準を下回ると推定されます。

表 6-3 工事用車両の走行に伴う影響の検討

	交通量	バックグラウンド濃度(年平均値)		類似事例の予測結果	
	ピーク時の 工事用車両台数 (台/日)	二酸化窒素 (ppm)	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	二酸化窒素 日平均値の 年間 98%値 (ppm)	浮遊粒子状物質 日平均値の 2%除外値 (mg/m ³)
類似事例 1	176	0.023	0.033	0.044～0.045	0.087
類似事例 2	92～203	0.018	0.029	0.039	0.074
本事業	160	0.014	0.023	—	—

注 1) 類似事例 1：(仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業、予測地点は 2 地点(4 車線の市道、速度 50km/h)
 注 2) 類似事例 2：(仮称) アパホテル&リゾート<横浜ペイタワー>新築工事、予測地点は 2 地点(4 車線の市道、速度 40km/h)
 注 3) 本事業によるバックグラウンド濃度は、緑区三保小学校測定局における平成 23 年度～27 年度の平均値を用いました。
 資料：(仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業環境影響評価書(平成 28 年 6 月)
 (仮称) アパホテル&リゾート<横浜ペイタワー>新築工事環境影響評価書(平成 28 年 12 月)

計画区域の立地については、計画区域及びその周辺は計画区域の北約 150mの恩田川沿いに低地が広がり、平坦で開けた地形となっています。計画区域周辺には、北側に JR 横浜線、南側に山下長津田線（4 車線）が通っていて、南側の北八朔南部 491 号線の拡幅整備、駅前広場、歩行者広場等のオープンスペースの整備を実施する計画であることから、風通しのよい立地になると考えます。計画区域周辺は横浜市内の一般的な気象の状況を示しており、緑区三保小学校測定局の過去 5 年間の大気質測定結果によると著しい大気汚染は発生していません。以上により、計画区域周辺は大気汚染物質が滞留しやすい気象条件を有する地域ではないと考えます。

計画区域周辺の大気質への影響を低減するために、(仮称)中山駅南口地区第一種市街地再開発事業「計画段階配慮書」(1-14 ページ)に基づき、以下に示す配慮を実施する計画とします。

- ・建設機械・工事用車両の集中を回避した工程等を検討すると共に、「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」に基づき、標識の設置や、近隣住民等への説明等、情報の提供に努める計画とします。また、周辺の交通混雑の状況を勘案して、工事用車両の走行時間や台数を調整する計画とします。
- ・排出ガス対策型建設機械を極力採用する計画とします。
- ・散水や工事用車両のタイヤ洗浄等を必要に応じて行い、粉じんの飛散防止に努める計画とします。
- ・工事関係者に対して、建設機械のアイドリングストップ、高負荷運転の防止、工事用車両の規制速度の順守、過積載・急発進・急加速の禁止等に関する教育・指導を徹底する計画とします。
- ・建設機械及び工事用車両が正常稼働するように整備・点検を徹底する計画とします。
- ・問い合わせ窓口を現場事務所とする計画とし、苦情等が発生した場合には適切な対応に努めます。

補足資料 7. 工事の実施に伴う騒音・振動による影響について

指摘、質問事項等

- ・周辺に住居が散在することから、工事中の騒音、振動の予測もある程度出して欲しい。

計画段階事業者の説明

建設機械の稼働に伴う騒音及び振動の予測を実施するために必要な予測条件（月別の建設機械の種類・台数の設定、騒音及び振動が最大となる時期の算出、建設機械の配置の設定等）は設計段階で検討可能となるため現時点で予測を実施することは困難と考えます。

建設機械の稼働に伴う騒音及び振動の予測は、一般的に月別の建設機械の種類・台数等をもとに騒音及び振動が最大となる時期を算出し、その時期の建設機械が稼働する位置に音源及び振動源を設定して伝播計算を行うため、大気質と同様に類似事例に基づき推計することは困難です。

本事業では、計画区域周辺の騒音及び振動による影響を低減するために、以下に示す配慮を実施する計画とします。

- ・騒音規制法及び振動規制法に基づく特定建設作業に該当する工事を実施する場合は、横浜市環境創造局に届け出を行います。
- ・計画区域に騒音計及び振動計を設置して、建設作業に伴い発生する騒音及び振動を測定し、測定値を現地に表示する計画とします。
- ・騒音及び振動の規制基準値を超過しないように工事を行う計画とします。万が一、規制基準値を超過した場合には、工事を中断して作業工程の調整を行う計画とします。

このほかにも、「(仮称)中山駅南口地区第一種市街地再開発事業 計画段階配慮書」(1-14 ページ)に基づき、以下に示す配慮を実施する計画とします。

- ・建設機械・工事用車両の集中を回避した工程等を検討すると共に、「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」に基づき、標識の設置や、近隣住民等への説明等、情報の提供に努める計画とします。また、周辺の交通混雑の状況を勘案して、工事用車両の走行時間や台数を調整する計画とします。
- ・低騒音型建設機械及び低振動型建設機械を極力採用する計画とします。
- ・解体工事による騒音の抑制や安全性の確保のため、既存建物の外周を防音パネルや防音シート等で囲う計画とします。
- ・工事関係者に対して、建設機械のアイドリングストップ、高負荷運転の防止、低速走行の実施、工事用車両の規制速度の順守、過積載・急発進・急加速の禁止等に関する教育・指導を徹底する計画とします。
- ・建設機械及び工事用車両が正常稼働するように整備・点検を徹底する計画とします。
- ・問い合わせ窓口を現場事務所とする計画とし、苦情等が発生した場合には適切な対応に努めます。

補足資料 8. 工事中の地下水位の観測井戸について

指摘、質問事項等

- ・観測井戸はどのあたりに何ヶ所くらいの設置が想定できるか。十分な観測体制かどうか検証するために情報を出してほしい。

計画段階事業者の説明

地下水位の観測井戸については、設計段階に実施する計画区域内のボーリング調査において、詳細な地質、地盤及び地下水の状況を把握したうえで、必要に応じて計画区域内の適切な位置に観測井戸を設置し、周辺地下水位への影響を観測するよう努めます。

また、観測井戸が必要と判断された場合には、ボーリング調査結果と山留め工事の計画等を踏まえて、地下水位の変化の状況が把握できる地下水の水上と水下に、複数ヶ所設置する検討を進めます。

補足資料 9. 工事中及び供用時の歩行者の安全への配慮について

指摘、質問事項等

- ・子どもを含めた多くの方が狭い道を通るため、安全性の確保が第一である。どのような対策を講じるかしっかりと説明いただくことが肝要だと思う。

計画段階事業者の説明

【歩道の設置状況等について】

計画区域周辺における歩道の設置状況は、図 9-1 に示すとおりです。

また、計画区域を含む中山駅周辺地区は、「(仮称)中山駅南口地区第一種市街地再開発事業計画段階配慮書」(資-4~5 ページ) に示すとおり、横浜市の「街づくり協議地区」に位置づけられ、1.5m 以上の壁面位置の後退を横浜市が誘導しており、部分的に歩道状の空地が整備されています。

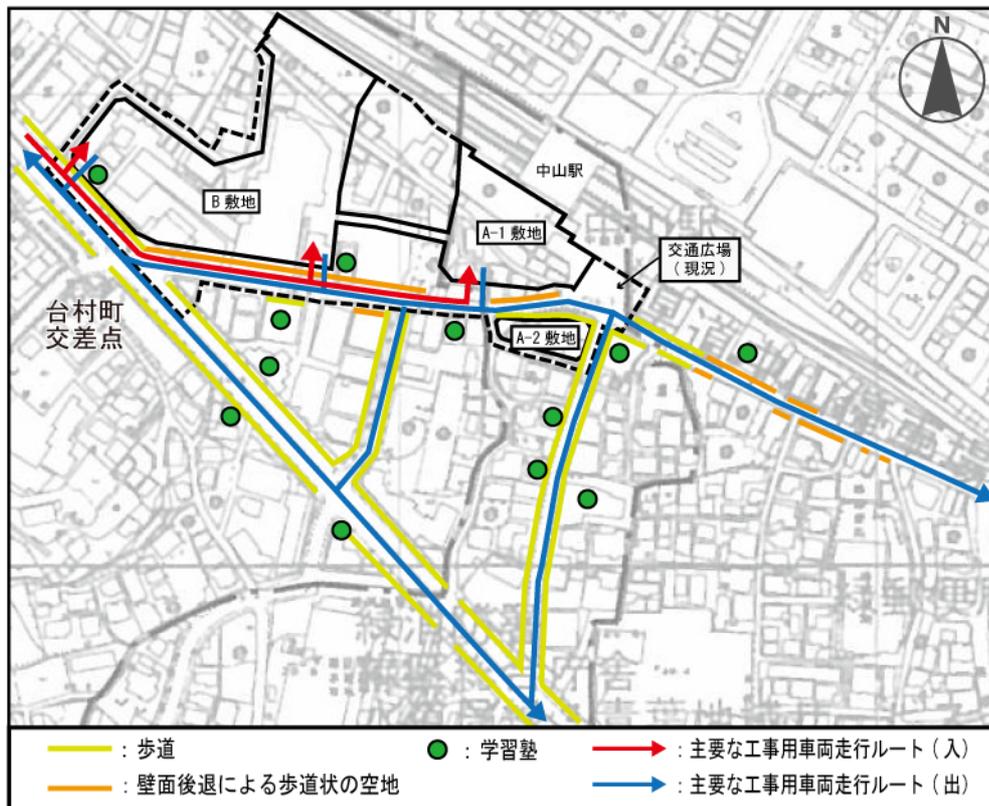


図 9-1 歩道等設置状況及び学習塾位置

【工事中】

工事中の歩行者の安全に配慮するために、以下に示す措置等を実施する計画とします。

- ・工事の実施に当たっては、近隣の学習塾（図 9-1 参照）や近隣住民等に対して、工事（施工計画、工事用車両の走行時間、走行ルート等）について周知する計画とします。
- ・県道 110 号については、通学・通勤時間等の歩行者が多い時間帯に工事用車両の走行を可能な限り避け、他の走行ルートを利用するよう運行管理する計画とします。
- ・施工区域については、工事の実施に当たって、「(仮称)中山駅南口地区第一種市街地再開発事業第 2 分類事業判定届出書添付資料」（3-4 ページ）に示すとおり、幅員 2.5m 以上の歩行者通路の確保に努めます。

このほかにも、「(仮称)中山駅南口地区第一種市街地再開発事業 計画段階配慮書」（1-14 ページ）に基づき、以下に示す配慮を実施する計画とします。

- ・工事用車両の集中を回避した工程等を検討すると共に、「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」に基づき、標識の設置や、近隣住民等への説明等、情報の提供に努める計画とします。
- ・工事の実施に当たっては、仮囲いを設置して、車両出入口に必要な応じて交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮する計画とします。
- ・工事関係者に対して、工事用車両の規制速度の順守、急発進・急加速の禁止等に関する教育・指導を徹底する計画とします。
- ・問い合わせ窓口を現場事務所とする計画とし、苦情等が発生した場合には適切な対応に努めます。

【供用時】

計画区域周辺は、「(仮称)中山駅南口地区第一種市街地再開発事業 計画段階配慮書」（資-4～5 ページ）に示すとおり、「街づくり協議指針」に基づき 1.5m 以上の壁面位置の後退を横浜市が誘導しており、建物の建替え等に伴って順次歩行者空間が確保されるものと考えられます。

本事業では、供用時の歩行者の安全に配慮するために、以下に示す措置等を実施する計画とします。

- ・北八朔南部 491 号線については、道路拡幅によって両側に幅員 3.5m の歩道を整備し、2.0m 以上の壁面位置の後退により歩道状空地も整備する計画であることから、歩行者の安全は確保されるものと考えます。
- ・荷さばき車両については、通学・通勤時間帯の歩行者が多い時間帯の県道 110 号における走行を可能な限り避け、他の走行ルートを利用すること及び規制速度の順守等の安全運転の実施を納品業者に周知する計画とします。
- ・来客車両については、歩行者の安全への配慮に関する注意喚起を実施します。

補足資料 10. 供用時の関係車両の走行に伴う交通混雑（無信号交差点）について

指摘、質問事項等

- ・補足資料 5 で交差点 No. 3、6 及び 9 は信号が設置されないということで予測対象外としているが、予測しなくてもよいのか。
- ・流入交通量を予測しているのであれば、信号がなくても処理できることを示していただきたい。
- ・特に交差点 No. 6 は駅に近く歩行者も多い。歩行者も横断する中で十分に処理できるか、危険な状態が生じないかを確認していただきたい。

計画段階事業者の説明

無信号交差点である交差点 No. 3、6 及び 9 における交通容量の検討資料を次ページ以降に示します。

10-1 予測項目

予測項目は、無信号交差点である交差点 No. 3、6 及び 9 における交通容量としました。なお、交差点 No. 6 については、現況で横断歩道を歩行する歩行者が多いことから、歩行者交通量を考慮した交通容量の予測を行いました。

10-2 予測地点

予測地点は、図 10-1 に示す交差点 No. 3、6 及び 9 としました。

10-3 予測時期

予測時期は、本事業の計画建物の完成予定時期である平成 36 年の平日及び休日としました。

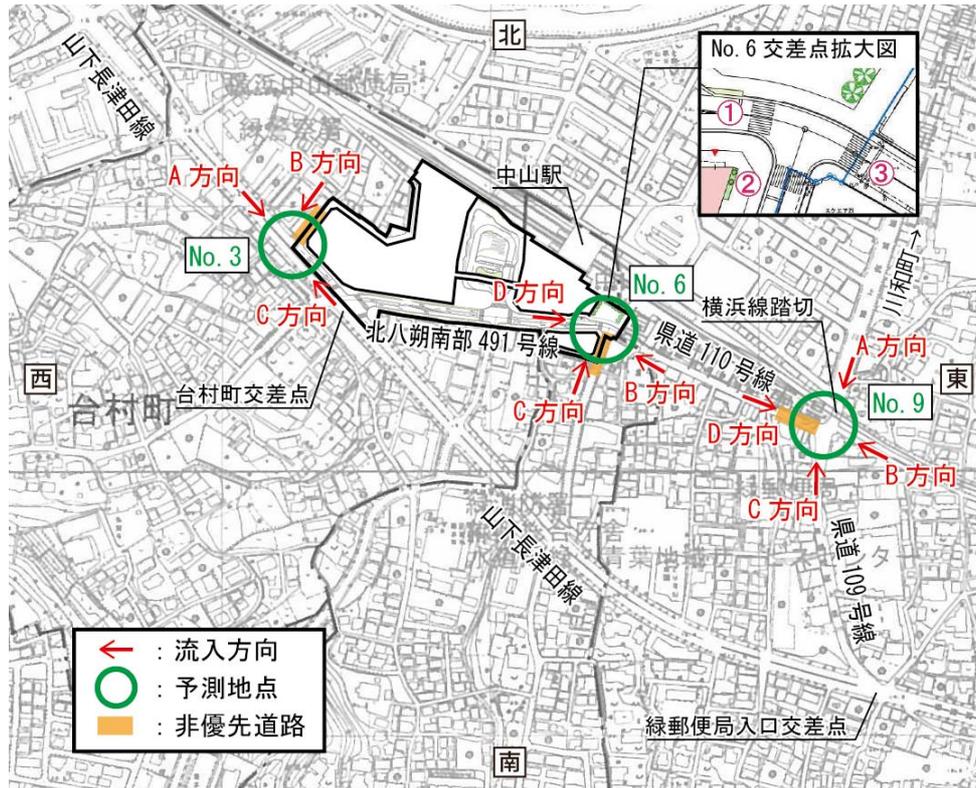


図 10-1 予測地点

10-4 予測方法

10-4.1 予測方法

無信号交差点（一時停止制御交差点）での非優先道路（一時停止側）からの右折及び左折に際して交通処理が可能かどうか、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編」（平成 21 年 6 月、(社) 交通工学研究会）に基づき、以下のモデル式により算出した交通容量と非優先道路の将来ピーク時交通量を比較することで検討しました。

なお、「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編」においては、歩行者を考慮した予測に関する手法の記載がないため、本予測においては、横断歩道の歩行者を車両と見なし、車両の将来ピーク時交通量に横断歩行者交通量を加えることで考慮しました。

$$q' = \frac{3600 q e^{-qt_c}}{1 - e^{-qhr}}$$

資料：「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編」
（平成 21 年 6 月、(社) 交通工学研究会）

q' = 非優先交通の交通容量[台/時]

q = 優先交通の往復合計交通量

t_c = 非優先交通の交差点への流入に利用される優先交通流の臨界ギャップ

（半数の運転者がこの値以下の車頭時間で流入する値、表 10-1 参照）

交差点 No. 6 については、横断歩道①～③の中で最も長い横断歩道延長が 6m であることから通過時間を 6 秒（歩行速度 1m/秒）とし、表 10-1 に示す基本臨界ギャップ（4.1 秒）の合計である 10.1 秒と設定しました。

e = 自然対数の底（≒2.7）

hr = 非優先の複数の車両が連続して流入する場合の車頭時間[秒]

（ $hr < t_c$ 、ただし見通しが悪いときなどは $hr \div t_c$ 、表 10-1 参照）

表 10-1 基本臨界ギャップと追従車頭時間

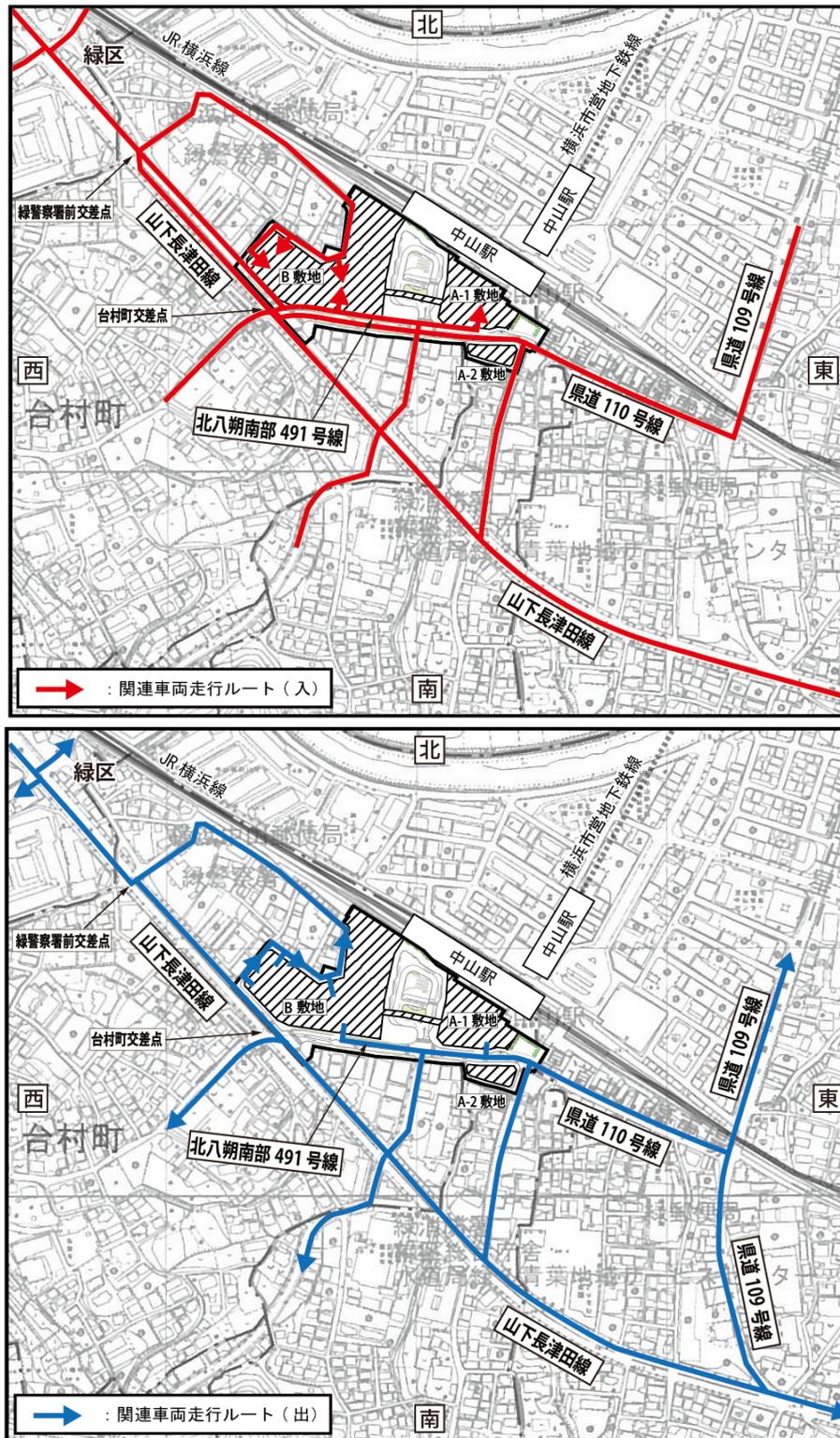
交通流	基本臨界ギャップ(秒) : t_c		基本追従車頭時間 (秒) : hr
	2 車線道路(主道路)	4 車線道路(主道路)	
主道路からの右折	4.1	4.1	2.2
従道路からの左折	6.2	6.9	3.3
従道路の直進	6.5	6.5	4.0
従道路からの右折	7.1	7.5	3.5

資料：「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編」（平成 21 年 6 月、(社) 交通工学研究会）

10-4.2 予測条件

(1) 関係車両走行ルート

関係車両の走行ルートは図 10-2 に示すとおりです。



(2) 将来ピーク時交通量

供用時の各交差点の将来ピーク時交通量は表 10-2 に、交差点 No. 6 の将来ピーク時横断歩行者交通量は表 10-3 に示すとおりです。

将来ピーク時交通量は、ピーク時における現況交通量に平成 27 年における緑区の人口から推定した人口伸び率 102.3% を乗じた将来基礎交通量と本事業により発生する開発交通量の合計（ピークオンピーク）としました。

なお、交差点 No. 3 については、開発交通量は非優先道路（計画地側）から優先道路（山下長津田線）に流入（B 方向からの流入）しない計画となっています。

表 10-2 将来ピーク時流入交通量

単位：台/時

交差点	流入方向	方向	将来ピーク時流入交通量			
			平日		休日	
No. 3	A	直進	950	955	1,157	1,158
		左折	5		1	
	B	右折	0	10	0	4
		左折	10		4	
	C	直進	1,055	1,057	990	995
		右折	2		5	
No. 6	B	直進	57	102	106	207
		左折	45		101	
	C	右折	85	199	31	77
		左折	114		46	
	D	直進	221	356	157	425
		右折	135		268	
No. 9	A	直進	174	324	198	321
		右折	144		119	
		左折	6		4	
	B	直進	5	17	3	15
		右折	5		3	
		左折	7		9	
	C	直進	355	487	200	299
		右折	0		0	
		左折	132		99	
	D	直進	0	142	0	203
		右折	53		40	
		左折	89		163	

注) 交差点の位置及び流入方向は図 10-1 に示すとおりです。

表 10-3 将来ピーク時横断歩行者交通量

単位：人/時

交差点	横断歩道	将来ピーク時横断歩行者交通量	
		平日	休日
No. 6	①	205	197
	②	186	199
	③	607	329

注) 横断歩道の位置は図 10-1 の No. 6 交差点拡大図に示すとおりです。

10-5 予測結果

供用時の平日及び休日ピーク時における非優先道路からの右左折についての交通処理検討結果は表 10-4 に示すとおりです。

交差点 No. 3 及び 9 については、非優先道路のピーク時交通量が交通容量を下回ることから、一時停止による交通処理が可能と予測します。

また、横断歩道の歩行者を考慮した交差点 No. 6 についても、非優先道路のピーク時交通量が交通容量を下回ることから、一時停止による交通処理が可能と予測します。

表 10-4 交通処理検討結果

予測時期	交差点	検討方向	非優先側		優先交通		基本臨界ギャップ(秒)	基本追従車頭時間(秒)	非優先側交通容量(台/時)		検討結果
			ピーク時交通量(台/時)		のピーク時交通量(台/時)						
平日	No. 3	B 方向から台村町交差点方向へ左折	10		955		6.9	3.3	263		処理可能
	No. 6	C 方向から台村町交差点方向へ左折	114	199	298		10.1	3.3	540	240	処理可能
		C 方向から県道 109 号線方向へ右折	85		855		10.1	3.5	138		
	No. 9	D 方向から川和町方向へ左折	89	142	487		6.2	3.3	585	426	処理可能
D 方向から緑郵便局入口交差点方向へ右折		53	828		7.1	3.5	293				
休日	No. 3	B 方向から台村町交差点方向へ左折	4		1,158		6.9	3.3	192		処理可能
	No. 6	C 方向から台村町交差点方向へ左折	31	77	405		10.1	3.3	419	174	処理可能
		C 方向から県道 109 号線方向へ右折	46		896		10.1	3.5	125		
	No. 9	D 方向から川和町方向へ左折	163	203	299		6.2	3.3	745	633	処理可能
D 方向から緑郵便局入口交差点方向へ右折		40	635		7.1	3.5	394				

注 1) 優先交通のピーク時交通量については、交差点 No. 3、9 は非優先道路の方向別交通流が交錯する優先交通の交通量とし、交差点 No. 6 は非優先道路の方向別交通流が交錯する優先交通の交通量+非優先道路の方向別交通流が交錯する横断歩行者交通量としました。

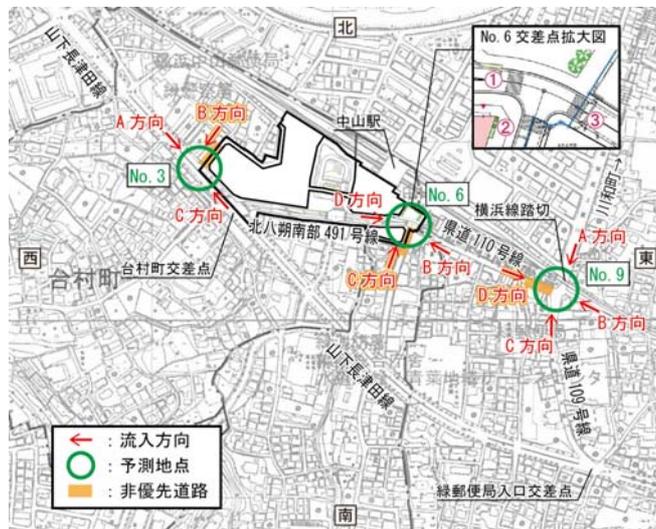
例：No. 3 (B 方向から台村町交差点方向へ左折) の優先交通の平日ピーク時交通量

=A 方向からの流入交通量 955 台

No. 6 (C 方向から県道 109 号線方向へ右折) の優先交通の平日ピーク時交通量

=B 方向からの流入交通量 102 台+D 方向からの流入交通量 356 台+ (横断歩道②の横断歩行者交通量 186 人/2=93 人) + (横断歩道③の横断歩行者交通量 607 人/2=304 人)

注 2) 現地調査の結果、当該横断歩道では概ね 2~4 人が同時に横断していたため、本予測においては 2 人が同時に横断歩道を横断するとして、横断歩行者交通量を半分としました。



なお、交差点 No. 6 を横断する歩行者の安全性及び利便性は、以下の計画により向上すると考えます。

- 交差点 No. 6 を横断する歩行者の動線は、駅前広場前の交差点（信号交差点設置）の新設によって分散すると考えます。
- 現況の交通広場の位置に歩行者広場を整備することによって、歩行者の滞留空間が十分に確保できると考えます。
- A-2 敷地の歩道を 3.5m に拡幅し、かつ、2.0m の壁面後退を行い、歩行者空間を確保する計画とします。
- A-2 敷地の北側にあるバス停が駅前広場に移動するため、交差点 No. 6 付近のバス待ち行列がなくなります。

補足資料 11. 工事用車両の走行台数の設定根拠について

指摘、質問事項等

- ・添付資料の資-19 ページに、現時点の施工計画を基に、「工事用車両の日台数の最大が 160 台/日」とあるが、どのような根拠で設定したのか。
- ・数字が出ているので、説得力のある具体的な資料を出せないか。
- ・設定根拠をもう少しお示しいただけないかということだと思う。

計画段階事業者の説明

本事業における工事用車両のピーク時走行台数 160 台/日は、他事例の事業規模や工事用車両台数等を参考に推計しました。なお、本事業は段階的に工事を進める計画であり、ピーク時の主要な工事内容としては、高層建築物を建設する B 敷地における土工事等を想定しています。

他事例の具体的なデータは守秘義務の関係で示すことはできませんが、参考として本事業のピーク時工事用車両台数を横浜市内で環境影響評価が実施された高層建築物の建設に係る第 1 分類事業の類似事例と比較しました。

類似事例の単位面積当たりの工事用車両台数を基に、本事業の延べ面積（ピーク時に主要な工事を実施する B 敷地の延べ面積 55,300 m²）から工事用車両台数を推計すると、類似事例 1 で 124 台/日、類似事例 2 で 171 台/日、平均すると 147 台/日となり、本事業のピーク時工事用車両台数 160 台/日は概ね同程度の台数となっています。

表 11-1 ピーク時の工事用車両の走行台数

	対象事業の種類	延べ面積 (①)	ピーク時の 工事用車両台数 (②)	単位面積当たりの 工事用車両台数 (③=②÷①)
類似事例 1	高層建築物の建設 (第 1 分類事業)	約 80,000 m ²	179 台/日	0.00224 台/m ²
類似事例 2	高層建築物の建設 (第 1 分類事業)	約 65,700 m ²	203 台/日	0.00309 台/m ²

注 1) 類似事例 1: (仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業、ピーク時の工種は山留め工事及び土工事

注 2) 類似事例 2: (仮称) アパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>新築工事、ピーク時の工種は掘削工事

資料: (仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業環境影響評価書 (平成 28 年 6 月)

(仮称) アパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>新築工事環境影響評価書 (平成 28 年 12 月)