

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

令和2年6月に新市庁舎へ移転した横浜市役所の跡地については、横浜市により事業者公募が行われ、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。

その後、事業計画の検討を進めてきましたが、このたび、横浜市環境影響評価条例に基づく「環境影響評価準備書」をとりまとめ、横浜市長へ提出しましたので、その概要をお知らせするとともに説明会等についてご案内させていただきます。

代表事業者 三井不動産株式会社

環境影響評価準備書に関する説明会等の日程

横浜市環境影響評価条例に基づく説明会の開催を計画しておりましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大を防止する観点から、説明会で上映予定の「説明動画」をインターネットで配信することとしました。**密な環境を回避するための対応策となりますので、こちらを是非ご活用いただきたく存じます。**

なお、インターネットでの動画視聴が困難な方におかれましては、ご希望をいただいた場合に限り、対象事業実施区域の近隣に会場を用意して説明動画の上映会ならびにご質問の受付を行い、条例に基づく説明会とさせていただきます。

説明動画配信・質問書受付期間

令和3年2月1日（月）～2月14日（日）

説明動画配信 URL

<http://kannai8.html.xdomain.jp/>



説明内容についてご質問がある方は、下記送付方法に従ってご連絡ください。

なお、これは、代表事業者が直接、説明内容に対するご質問を受け付けるものであり、**環境影響評価条例に定められている「意見書」の手続（p.12参照）ではありませんので、ご注意ください。**

また、質問書受付期間にお寄せいただいたご質問や事業者の回答については、**個人情報**を除いた内容を横浜市に報告いたしますので、あらかじめご了承ください。

質問書の送付方法

郵送、電子メールまたはFAXで、下記の必要記入事項を「**質問書の送付先・説明動画上映の申込先**」へご提出ください。

【タイトル】

横浜市現市庁舎街区活用事業 準備書に関する質問書

【必要記入事項】

①お名前（フルネーム） ②質問内容

③希望される回答方法・ご連絡先

（郵送：ご住所、電子メール：メールアドレス、FAX：FAX番号）

【送付受付】郵送：令和3年2月14日（日）まで（当日消印有効）

電子メール、FAX：令和3年2月14日（日）23時59分まで（送信期限）

【回答のご連絡】令和3年2月22日（月）までに随時行います。

※郵送回答の場合、2月22日が投函日となる可能性があります。

インターネットでの説明動画視聴が困難な方のための説明動画上映会

説明動画の上映会は、**事前申し込み制**とさせていただきます。お申し込み頂いた方には、会場のご案内等をお送りいたします。申込方法に従って、下記の2回の日程のうちご都合の良い日にお申込みください。

※なお、新型コロナ感染対策の観点から、**各回の人数は20名を上限**とさせていただきます。誠に恐縮ながら、参加申し込み多数の場合は、先着順で打ち切りとさせていただきます。あらかじめご了承ください。

※緊急事態措置の実施期間が下記日程を含む期間まで延長された場合、上映会は中止とさせていただきます。お申し込み頂いた方にはその旨をご案内いたします。

※お申込みが人数の上限を超えた場合及び上映会が中止となった場合に、ご参加いただけない方には説明資料を送付させていただきます。

1回目：令和3年2月12日（金）19時～（定員20名）

2回目：令和3年2月14日（日）19時～（定員20名）

説明動画上映会の申込方法

郵送、電子メールまたはFAXで、下記必要記入事項を「**質問書の送付先・説明動画上映会の申込先**」へお申し込みください。

参加希望者1名につき1通のお申込みをお願いします。複数の氏名、連絡先が記入されたお申込みは無効とさせていただきます。

【タイトル】

横浜市現市庁舎街区活用事業 準備書に関する説明動画上映申込

【必要記入事項】

①お名前（フルネーム） ②参加希望日

③希望される会場のご案内等の送付方法・送付先

（郵送：ご住所、電子メール：メールアドレス、FAX：FAX番号）

【申込受付】郵送：令和3年2月6日（土）まで（当日消印有効）

電子メール、FAX：令和3年2月8日（月）17時00分まで（送信期限）

【詳細（会場等）のご連絡】令和3年2月9日（火）

※郵送の場合、投函日となります。

質問書の送付先・説明動画上映会の申込先

三井不動産株式会社 開発企画部 〒103-0022 東京都中央区日本橋室町3-2-1 / E-mail: kannai8@mitsuifudosan.co.jp / FAX: 03-3246-5760

事業計画の概要

代表事業者の名称及び住所

名称：三井不動産株式会社

代表者：代表取締役社長 菰田 正信

住所：東京都中央区日本橋室町二丁目1番1号

対象事業の名称等

名称：横浜市現市庁舎街区活用事業

実施区域：横浜市中区港町1丁目1番地（右図参照）

対象事業の種類

高層建築物の建設（第1分類事業）

事業の概要

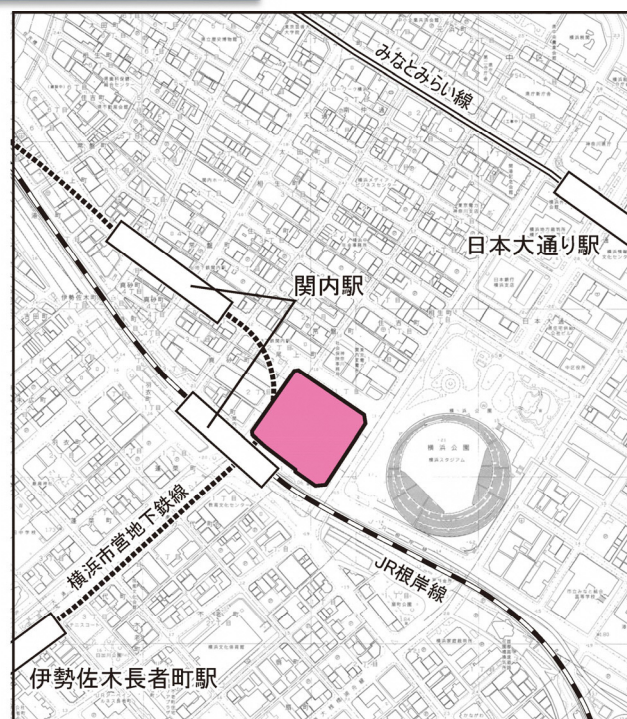
主要用途	業務施設、教育施設、観光・集客施設、商業施設、宿泊施設ほか
用途地域	商業地域（防火地域）
敷地面積	約16,520㎡
建築面積	約11,100㎡
延べ面積 ^{注2)}	約130,200㎡
建築物の高さ ^{注3)} 及び最高高さ	約170m
階数	地下1階、地上32階、塔屋2階
工事予定期間	令和3年～令和7年
供用予定時期	令和7年下期

注1) 今後の関係機関協議により、数値等は変更になる可能性があります。

注2) 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3) 建築物の高さは、建築基準法施行令第2条第6号の規定による高さです。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。

対象事業実施区域の位置

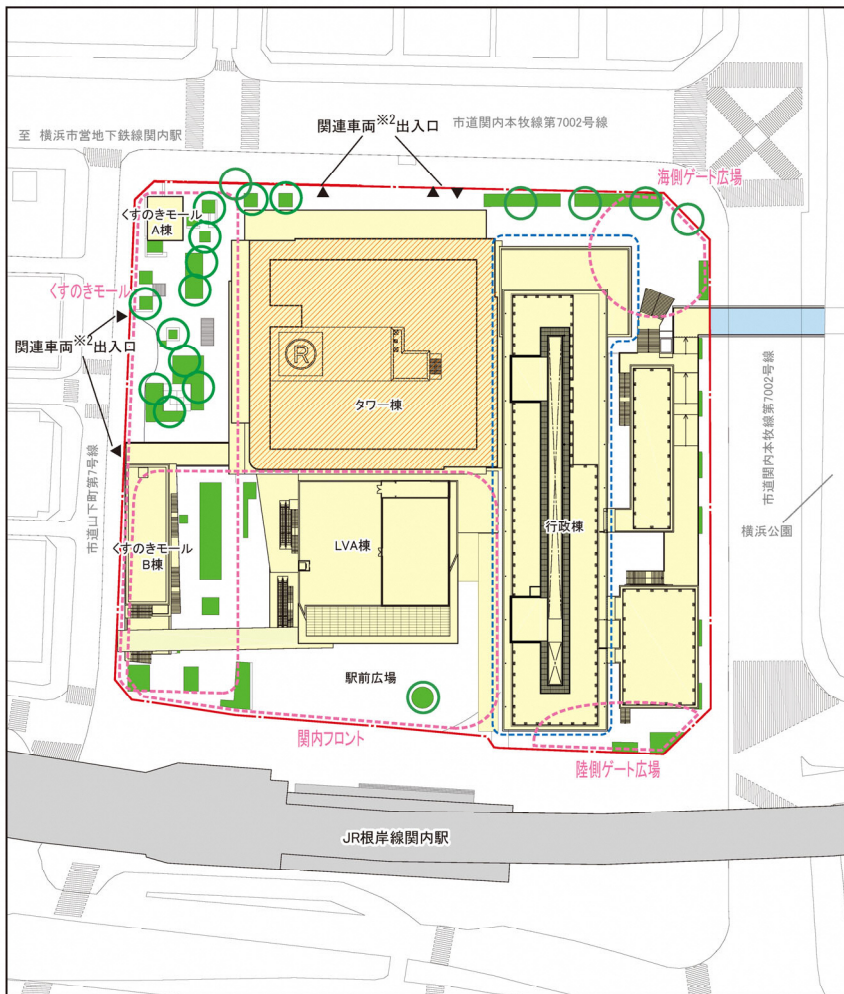


対象事業実施区域

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）

計画建築物の配置等

■配置図

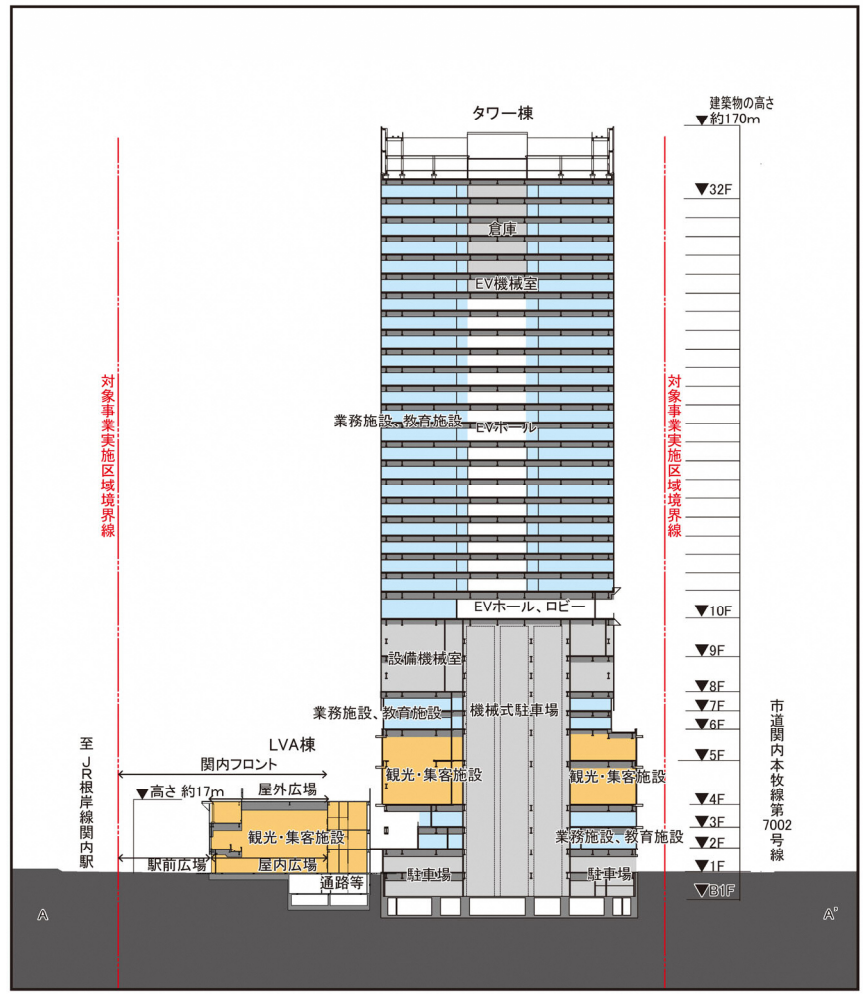


- 凡例**
- 対象事業実施区域※1
 - 計画建築物（低層部）
 - 計画建築物（高層部）
 - 緑地（地上部）
 - 道路構造物（横浜公園（横浜スタジアム）との接続デッキ）
 - 歴史的建造物の保全部
 - 広場
 - 樹木（高木）

※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。

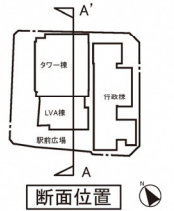


■断面図



- 凡例**
- 業務施設、教育施設
 - 観光・集客施設
 - 駐車場等

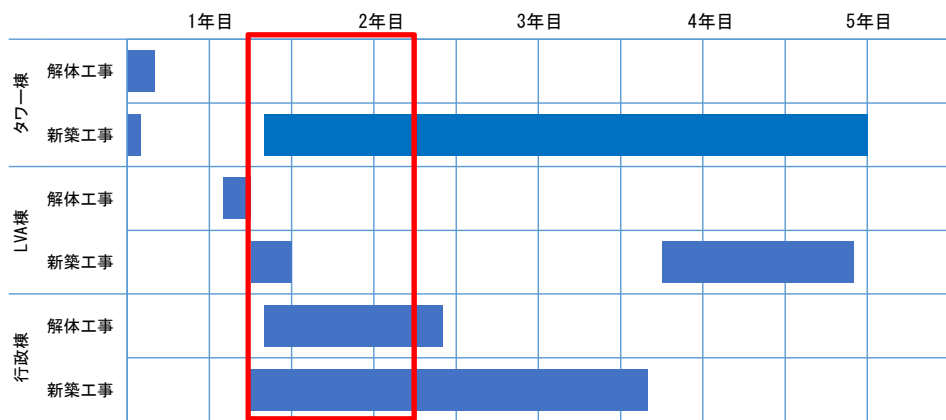
※ 対象事業実施区域境界線は、「現市庁舎街区活用事業募集要項」（平成31年1月、横浜市都市整備局）の添付資料（現市庁舎街区公募敷地求積図）によるものです。



■施工計画等

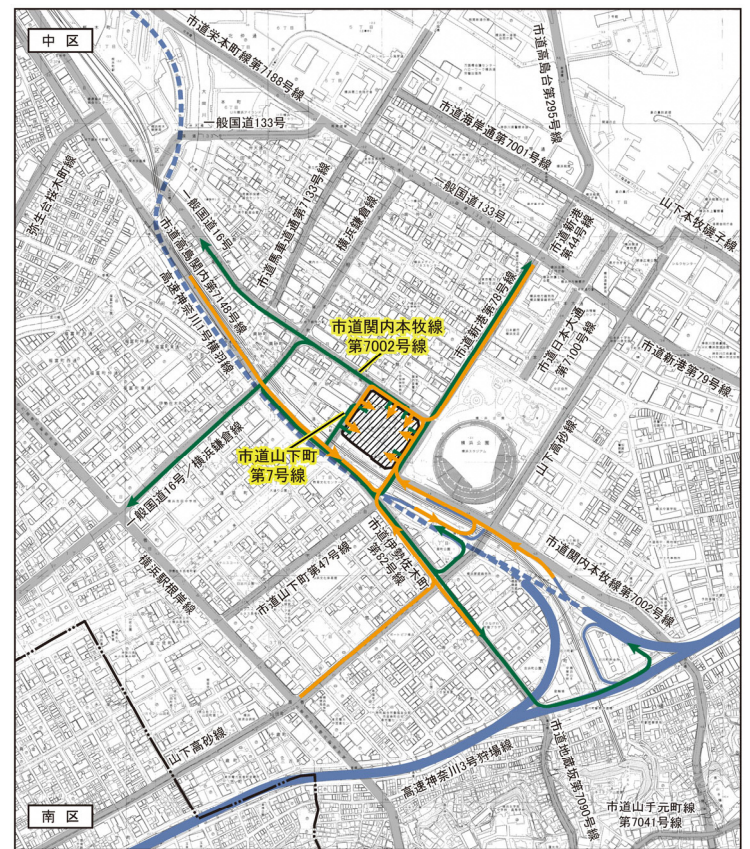
- 本事業は、令和3年から令和7年までの約4年半の工事期間を予定しています。
- 工事用車両の出入口は、対象事業実施区域に接する市道関内本牧線第7002号線及び市道山下町第7号線沿いに計6箇所整備し、それぞれ左折イン左折アウトで出入庫させる計画としています。なお、工事用車両の出入口は、工事の進捗、施工範囲等に応じて、必要な箇所のみ使用します。
- 工事時間は、原則として8時から18時までとしますが、作業の都合上やむを得ない場合（コンクリート打設工事等）、時間外に作業を実施する場合があります。なお、日曜日は原則休工とします。
- 工事計画の策定にあたっては、工事の平準化、建設機械の効率的稼働に努めます。
- 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。
- 工事区域境界には仮囲いを設置し、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。

■工事工程表



□：工事中的影響が大きくなる時期（大気質、騒音、振動）
 ※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。

■工事用車両ルート図



- 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

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）

環境影響評価項目の選定

事業計画案の内容をもとに、環境に影響を及ぼすおそれのある要因として環境影響要因を抽出し、周辺地域の環境特性や地域特性を勘案し、「横浜市環境影響評価技術指針」（平成28年3月改定）に基づき、環境影響評価項目（環境への影響の程度を予測・評価する項目）を右表のとおり13項目選定しました。

環境影響評価項目	環境影響要因	工事中				供用後		
		建設機械の稼働	工事用車両の走行	地下掘削	建物の建設	建物の存在	建物の供用	関連車両 [※] の走行
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				●	●		
	建設発生土			●				
大気質	大気汚染	●	●		●	●	●	
騒音		●	●			●	●	
振動		●	●				●	
地盤	地盤沈下			●				
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					●			

※●は環境影響評価項目として選定した項目です。

※関連車両：各種施設を利用する車両のこと。

環境影響評価の概要

上記で選定した環境影響評価項目ごとに、本事業が周辺環境に与える影響について、調査・予測・評価を行い、結果を次の表のとおりまとめました。

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
温室効果ガス	<ul style="list-style-type: none"> 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-CO₂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。 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。 	供用後	<p>【建物の供用に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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t-CO₂/年、都市ガス由来の二酸化炭素排出量は約2.2千t-CO₂/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。 	<ul style="list-style-type: none"> 「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。 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。 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。 空調機の外気CO₂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。 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。 グリーン電力の導入について検討していきます。 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。 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。 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。 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。 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。

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
生物多様性(動物)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	供用後	【施設の存在に伴う生物多様性(動物)への影響】		
		<ul style="list-style-type: none"> 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した種の生息を確認すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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、生物多様性を向上させるものと予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 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。 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。 	
廃棄物・建設発生土	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	工事中	【工事中に発生する廃棄物及び建設発生土】		
		<ul style="list-style-type: none"> 工事により発生する廃棄物及び建設発生土の発生抑制、再利用及び再生利用、並びにこれらの適正な処理・処分が行われること。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 計画建築物の建設に伴う産業廃棄物の発生量は、合計で4,414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275.1トンになると予測します。 地下掘削により発生する建設発生土量は約35,917㎡、搬出土量としては約43,100㎡と予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 「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。 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。 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。 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。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	供用後	【供用後に発生する廃棄物】		
		<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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日あたり約367.9kg、事務所からは1日あたり1,135.9kg、その他からは1日あたり490.8kg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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
大気質	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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/m³、日平均値の最高値が0.019～0.025mg/m³でした。 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。 	工事中	二酸化窒素、浮遊粒子状物質 <ul style="list-style-type: none"> 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0.06ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m³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/m³を超えないこと。 	【建設機械の稼働に伴う大気環境への影響】 <ul style="list-style-type: none"> 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/m³となり、バックグラウンド濃度^注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/m³に換算されます。 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、二酸化窒素の影響濃度は0.070ppm、浮遊粒子状物質は0.071mg/m³と予測します。 <p>注）バックグラウンド濃度：周辺の一般的な大気質濃度です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 最新の排出ガス対策型建設機械を極力採用します。 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。 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。 工事区域境界には仮囲いを設置します。 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。
				【工用車両の走行に伴う大気環境への影響】 <ul style="list-style-type: none"> 本事業の工用車両（大型車）の走行台数が最大になる1年間の工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/m³となり、将来濃度に対する本事業の工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/m³に換算されます。 	<ul style="list-style-type: none"> 工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。 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、工用車両の走行時間や走行台数の調整に努めます。 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工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。 工用車両の整備・点検を徹底します。 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。
				【解体工事の実施に伴うアスベストの飛散等による影響】 <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
大気質	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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/m³、日平均値の最高値が0.019～0.025mg/m³でした。 ・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。 	供用後	二酸化窒素、浮遊粒子状物質 <ul style="list-style-type: none"> ・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0.06ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m³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/m³を超えないこと。 	【建物の供用に伴う大気環境への影響】 <ul style="list-style-type: none"> ・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%であると予測します。 ・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0.0000021ppm、浮遊粒子状物質で0.0000007mg/m³となり、影響割合は二酸化窒素で0.012%、浮遊粒子状物質で0.003%であると予測します。 ・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%であると予測します。 ・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/m³に換算されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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まいります。 ・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。
				【関連車両の走行に伴う大気環境への影響】 <ul style="list-style-type: none"> ・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0.0220111～0.0220189mg/m³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/m³に換算されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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まいります。 ・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まいります。 ・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。
騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・対象事業実施区域の環境騒音^{注)}(L_{Aeq})は、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^{注)}(L_{Aeq})は、平日、休日の昼夜を通じて、56～66dBでした。 <p>注) 環境騒音：観測点において観測される、あらゆる騒音源からの総合された音です。</p> <p>道路交通騒音：自動車の走行に伴い発生する音です。</p>	工事中	【建設機械の稼働に伴う騒音】 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用します。 ・施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避します。 ・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。 ・対象事業実施区域境界には仮囲いを設置します。 ・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。
			【工事用車両の走行に伴う道路交通騒音】 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・工事用車両の整備・点検を徹底します。

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
騒音	<p>・対象事業実施区域の環境騒音注¹⁾(L_{Aeq})は、平日、休日の昼夜を通じて、52～58dBでした。</p> <p>・対象事業実施区域周辺の道路交通騒音注²⁾(L_{Aeq})は、平日、休日の昼夜を通じて、56～66dBでした。</p> <p>注) 環境騒音：観測点において観測される、あらゆる騒音源からの総合された音です。</p> <p>道路交通騒音：自動車の走行に伴い発生する音です。</p>	供用後	<p>【建物の供用に伴う騒音】</p> <p>・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>	<p>・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>	<p>・設備の整備及び点検を定期的実施します。</p>
			<p>【関連車両の走行に伴う道路交通騒音】</p> <p>・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>	<p>・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>	<p>・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まいります。</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、自動車利用の抑制に努めます。</p> <p>・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>
振動	<p>・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(時間区分ごとの平均値)でした。</p> <p>・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(時間区分ごとの平均値)でした。</p>	工事中	<p>【建設機械の稼働に伴う振動】</p> <p>・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>	<p>・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>	<p>・可能な限り最新の低振動型建設機械を使用します。</p> <p>・施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避します。</p> <p>・建設機械に無理な負荷をかけないようにします。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>
			<p>【工事用車両の走行に伴う道路交通振動】</p> <p>・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>	<p>・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時間帯別の最大で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>	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・工事用車両の整備・点検を徹底します。</p>
		供用後	<p>【関連車両の走行に伴う道路交通振動】</p> <p>・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>	<p>・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、時間帯別の最大で昼間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>	<p>・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まいります。</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、自動車利用の抑制に努めます。</p> <p>・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。</p>
地盤(地盤沈下)	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>	工事中	<p>【地下掘削工事に伴う地盤沈下】</p> <p>・掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。</p>	<p>・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。</p> <p>・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まいります。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表面から約20m程度構築し、地下水位を制御しながら掘削工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。</p> <p>・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。</p> <p>注：N値：地盤の硬さを表す指標です。 一般的に支持層はN値50以上とされています。</p>	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・地下水位を制御しながら掘削工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まいります。</p> <p>・計画建築物は堅固な地盤に支持させます。</p>

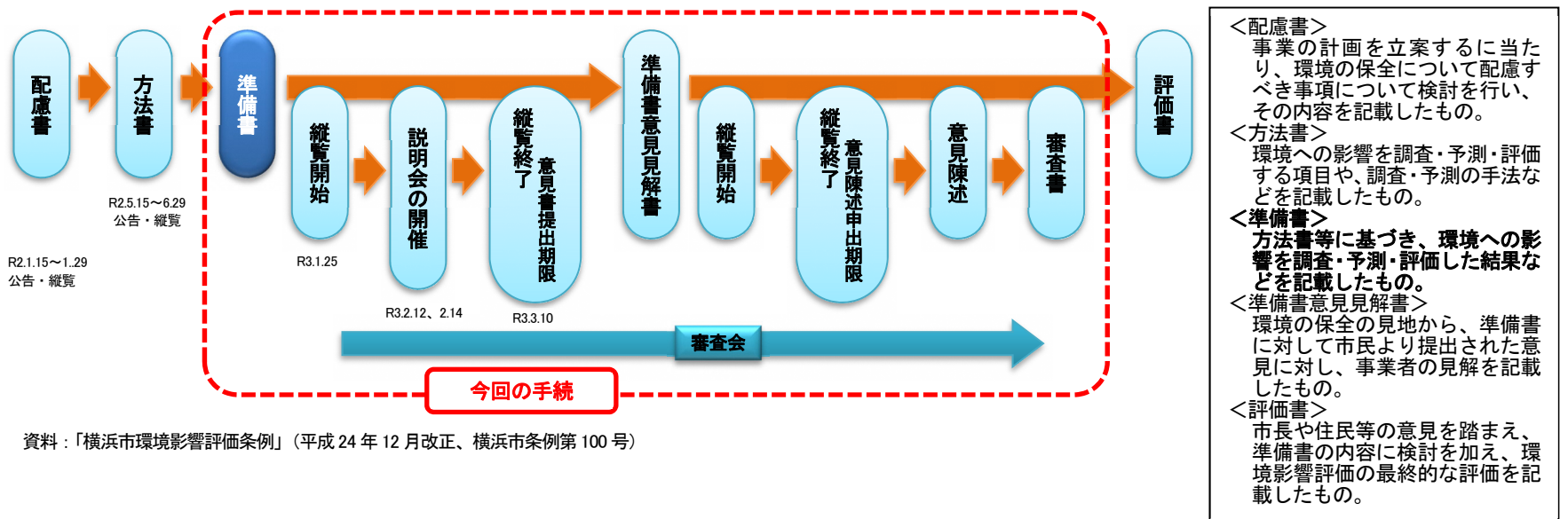
評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
電波障害	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域周辺での東京局（東京スカイツリー）、横浜局（TVKタワー）及びみなとみらい中継局（ランドマークタワー）の画像評価は、一部の地域でブロックノイズや画面フリーズ等、不安定な受信状況もしくは受信不能となっている地点が見られましたが、ほとんどの地点で正常に受信できている状況でした。品質評価は、一部の地域で不良または受信不能となっている地点が見られましたが、ほとんどの地点でおおむね良好、良好またはきわめて良好でした。 調査地域では、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。 	供用後	【テレビジョン電波障害の状況】 <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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予測します。 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予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 なお、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等の適切な障害防止対策を講じます。また、本事業の工事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。 連絡窓口を明確にし、迅速な対応を図ります。
日影（日照障害）	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	供用後	【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】 <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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は予測します。 <p>■等時間日影図（冬至日）</p>  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域 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 <p>※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。</p> <p>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）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。
風害	<ul style="list-style-type: none"> 平成22年1月～令和元年12月の10年間で、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。 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。 	供用後	【計画建築物による風環境の変化の程度】 <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 現況と計画建築物完成後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。 計画建築物完成後に防風対策を講じたケースの風環境評価は、対策なしではランク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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 強風時には見回り点検や清掃等を実施します。

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
安全(浸水)	<p>・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。</p> <p>・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4～10日、100mm以上の日数は年間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。</p> <p>・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。</p> <p>・対象事業実施区域のある港町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。</p> <p>・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。</p>	供用後	<p>【計画建築物の浸水に対する安全性の確保】</p> <p>・過去の災害事例を踏まえ、計画建築物内の安全・安心の確保が構築されていること。</p> <p>・地域防災機能の強化に貢献すること。</p>	<p>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>ア 浸水に対する安全対策 電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の8、9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。</p> <p>イ 震災(津波)に対する安全対策 巨大地震など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ただきます。</p> <p>ウ その他の安全対策 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まいります。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まいります。また、津波避難施設の指定に関して、検討してまいります。</p>	<p>・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。</p> <p>・電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の8、9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。</p> <p>・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。</p> <p>・計画建築物内に防災センターを設置します。</p> <p>・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。</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ます。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>
地域社会	<p>自動車交通量について</p> <p>・調査を実施した7交差点の24時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では地点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。休日では地点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。</p> <p>・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。</p> <p>・現況で交差点処理が困難(交差点需要率>0.9、車線混雑度>1.0)になっている交差点はありません。</p> <p>注：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のことです。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)。</p> <p>交差点車線混雑度： 「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。1,000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。</p>	工事中	<p>【工事中の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】</p> <p>交通混雑： 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</p> <p>歩行者の安全： 歩行者等の安全な通行が確保されること。</p>	<p>ア 工事中の走行に伴う交通混雑 工事中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。 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、工事による各交差点への影響は小さいと考えます。</p> <p>注：限界需要率： 信号の現示から求められる交差点の処理能力の上限を表すものです。</p> <p>イ 工事中の走行に伴う歩行者の安全 工事中の主な走行ルートは、道路両側に植樹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、工事中の走行に伴う歩行者の安全確保には原則として車両出入口に交通誘導員を配置して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。 なお、横浜スタジアムでのイベント開催時については、プロ野球の試合開始前と終了後の時間帯が、本事業の工事中の走行時間帯と重複する場合がありますが、1時間あたりの工事中の走行台数は、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わずかな台数です。 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と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。</p>	<p>・工事中の走行に伴う交通混雑は、集中的にならないよう、計画的な運行管理に努めます。</p> <p>・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、工事中の走行時間帯や台数の調整に努めます。</p> <p>・工事中の走行に伴う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。</p> <p>・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。</p> <p>・工事中の走行に伴う歩行者の安全確保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。</p> <p>・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。</p> <p>・「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。</p> <p>・工事中の走行に伴う交通安全教育を十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。</p>

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
地域社会	<p>歩行者交通量について</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日において、16時間の現地調査を行った5地点のうち、最も歩行者量（自転車除く）が多かったのは、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。これら地点のピークは地点④で2,590人/時、地点③で2,801人/時でした。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。 休日では、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。これら地点のピークは地点④で1,456人/時、地点③で924人/時でした。 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。 	供用後	<p>【関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】</p> <p>交通混雑： 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</p> <p>歩行者の安全： 歩行者等の安全な通行が確保されること。</p>	<p>ア 関連車両の走行に伴う交通混雑 供用後の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。</p> <p>また、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、交通処理はなされていると考えます。</p> <p>さらに、将来基礎交通量に対する将来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、関係車両の走行による周辺への影響は小さいと考えます。</p> <p>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。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。</p> <p>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。</p> <p>これらのことから、供用後の歩行者等の安全は確保されるものと予測します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 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。
			<p>【建物の供用に伴う歩行者の交通混雑】</p> <p>・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</p>	<p>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、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。</p> <p>一部の予測地点のピーク時間帯は、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。</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要
景観	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 	供用後	【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】	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 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。	ウ 圧迫感の変化 近景においては、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。
■横浜スタジアムからの景観の変化			【現況】	【供用後】
環境の保全のための措置				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 「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。 				

横浜市環境影響評価条例に基づく手続の流れ

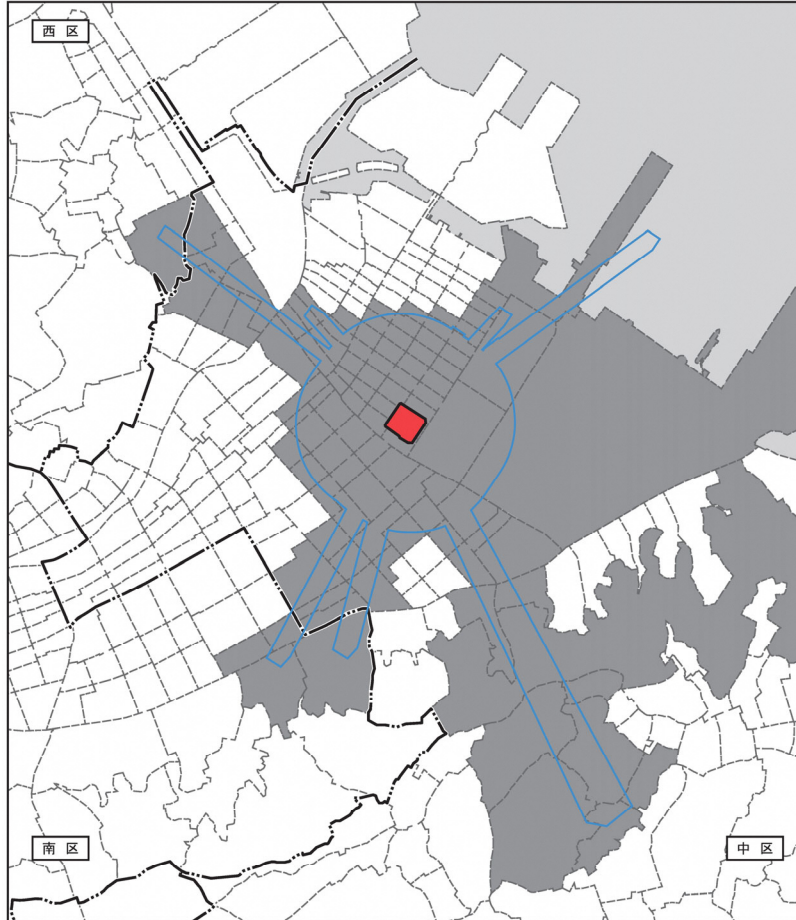


対象地域

■対象地域(関係町丁名)表

区名	関係町丁名
中区	港町1～6丁目、真砂町1～4丁目、尾上町1～6丁目、常盤町1～6丁目、住吉町1～5丁目、相生町1～4丁目、太田町1～4丁目、弁天通1～3丁目、南仲通1～2丁目、本町1丁目、北仲通1丁目、元浜町1丁目、海岸通1丁目、日本大通、横浜公園、山下町、寿町1～2丁目、扇町1～4丁目、翁町1～2丁目、不老町1～3丁目、万代町1～3丁目、蓬莱町1～3丁目、羽衣町1～3丁目、末広町1～2丁目、伊勢佐木町1丁目、吉田町、野毛町1～3丁目、花咲町1～3丁目、長者町1～3丁目、三吉町、千歳町、山田町、吉浜町、松影町1～2丁目、石川町2～3丁目、山手町、麦田町1丁目、柏葉、鷺山、竹之丸、大和町1～2丁目
西区	宮崎町
南区	万世町1～2丁目、中村町1～2丁目

■対象地域図



凡例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 町丁界
- 電波障害、日照障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)

環境影響評価準備書の縦覧等及び意見書の提出等について

縦覧期間及び縦覧・閲覧場所等

環境影響評価準備書は、以下のとおり縦覧及び閲覧が行われています。どなたでもご覧になれます。

■縦覧期間

令和3年1月25日(月)から令和3年3月10日(水)まで
※土・日・祝日を除きます。

■縦覧場所

- ・横浜市 環境創造局 環境影響評価課(午前8時45分から午後5時15分まで)
(横浜市中央区本町6丁目50番地10)
- ・中区役所 区政推進課 企画調整係(午前8時45分から午後5時まで)
(中区日本大通35番地)
- ・西区役所 区政推進課 広報相談係(午前8時45分から午後5時まで)
(西区中央一丁目5番10号)
- ・南区役所 区政推進課 企画調整係(午前8時45分から午後5時まで)
(南区浦舟町2丁目33番地)

■閲覧場所

- ・横浜市中央図書館、中図書館、南図書館
(閲覧時間、休館日は各施設によって異なります。)

■インターネット

- ・横浜市 環境創造局 環境影響評価課ホームページ

意見書の提出等について

環境影響評価準備書の内容に関して、環境の保全の見地からご意見のある方は、縦覧期間中に横浜市長宛に意見書を提出することができます。

■意見書の提出期間

令和3年1月25日(月)から令和3年3月10日(水)まで
※土・日・祝日を除きます。郵送の場合は提出期間内の消印が有効となります。
提出期間以降の消印は受け付けられませんのでご注意ください。

■意見書の提出場所

- ・横浜市 環境創造局 環境影響評価課
※郵送の場合 住所:〒231-0005 横浜市中区本町6丁目50番地10
※持参の場合 提出先:横浜市庁舎28階
- ・横浜市 環境創造局 環境影響評価課ホームページからも電子申請により意見書を提出することができます。
<http://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kankyohozen/hozentorikumi/assessment/asesu.html> ※「横浜市 環境アセス」で検索

■意見書の用紙について

横浜市役所、中区役所、西区役所、南区役所の縦覧場所窓口及び横浜市環境創造局環境影響評価課ホームページから入手できます。

■意見陳述について

対象地域(左表及び左図参照)に居住する方や事業所等を有する方は、準備書意見解書の縦覧期間※に横浜市環境影響評価審査会に対して、意見を述べたい旨を申し出ることができます。

準備書意見解書の縦覧期間は、公告の日から15日間になります。

ただし、意見陳述の手続は、準備書に対する意見書が提出されなかった場合には行われません。

※事業者から準備書意見解書の送付を受けた時に、市長はその旨を公告します。

お問い合わせ先

環境影響評価準備書、事業計画の内容及び説明会等について

■三井不動産株式会社 開発企画部

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町3-2-1

E-mail: kannai8@mitsuifudosan.co.jp / FAX: 03-3246-5760

※新型コロナウイルスの感染拡大抑止のため、当社では在宅勤務(テレワーク)を実施しており、電話、FAXでのお問い合わせにつきましては、対応が難しい状況にあります。お問い合わせにつきましては、メールまたは郵送を優先していただきますようお願い申し上げます。

環境影響評価手続について

■横浜市 環境創造局 環境影響評価課

〒231-0005 横浜市中区本町6丁目50番地の10

TEL: 045-671-2495 / FAX: 045-663-7831

ホームページ 「横浜市 環境アセス」で検索

<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kankyohozen/hozentorikumi/assessment/asesu.html>