

(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業
準備書意見見解書

令和5年9月

関内駅前港町地区市街地再開発準備組合

はじめに

関内駅周辺地区は、開港以来、横浜の発展をけん引してきた関内・関外地区の中心であり、横浜の顔として長年にわたり市民に親しまれてきた地区です。その中でも（仮称）関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業（以下、「本事業」といいます。）を実施しようとする区域（以下、「対象事業実施区域」といいます。）は、JR根岸線と横浜市営地下鉄ブルーラインの関内駅に挟まれた古くからの業務集積地区となっています。築40年以上経過した建物も多く、旧横浜市庁舎街区とともに関内地区の玄関口としての都市景観を形成してきました。

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」等も特定都市再生緊急整備地域に属することになりました。

こうした中、平成30年11月には対象事業実施区域の地権者で構成する「関内駅前港町地区市街地再開発準備組合」（以下、「再開発準備組合」といいます。）が設立され、対象事業実施区域の新しい街づくりを推進しています。

また、平成31年1月には、関内駅周辺地区の新たな方向性を示し、望ましい街づくりを進めるために、「関内駅周辺地区エリアコンセプトブック」（横浜市、平成31年1月）が策定されており、隣接する旧横浜市庁舎街区では、「国際的な産学連携」「観光・集客」をテーマとした大規模複合再開発が計画され、具体的な開発計画等を反映した「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」（横浜市、令和2年1月）（以下、「コンセプトプラン」といいます。）が策定されました。

再開発準備組合は、民間のノウハウや資金を活用する第一種市街地再開発事業の手法を活用した、対象事業実施区域における「国際的な産学連携」、「観光・集客」機能の誘導、関内地区の玄関口として魅力ある景観形成、新たな交通結節点機能の強化等を目指し、公募型プロポーザルにより「関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業 事業協力者公募」（以下、「当公募」といいます。）を行いました。

当公募では、コンセプトプラン等の方向性に沿って、グローバルビジネス創造拠点、様々なシーンで来訪者を呼び込む魅力的な観光・集客の拠点、新たなコミュニティを創出する住宅機能等の整備を目指す事業提案を行った三菱地所株式会社を代表企業とする企業コンソーシアム（構成企業：三菱地所株式会社、スターツコーポレーション株式会社、株式会社フジタ、株式会社ケン・コーポレーション、東急不動産株式会社）が事業協力者に選定されました。

一方で、対象事業実施区域に隣接する関内駅前北口地区においても、既存施設の老朽化等を理由に第一種市街地再開発事業の手法を活用した「（仮称）関内駅前北口地区第一種市街地再開発事業」（以下、「隣接事業」といいます。）が検討されております。

令和4年11月には隣接事業を実施しようとする区域（以下、「隣接事業実施区域」といいます。）で構成される「関内駅前北口地区市街地再開発準備組合」（以下、「北口地区再開発準備組合」といいます。）が設立され、本事業と同時期に新しい関内駅前の街づくりを推進する検討が始まることとなりました。

北口地区再開発準備組合が検討を進める計画建築物は延べ面積が50,000㎡未満の計画建築物となり、「横浜市環境影響評価条例」の高層建築物の第1分類事業、第2分類事業に該当しない規模の計画建築物ですが、解体・建設工事の時期が本事業と重なることから、本事業とは別事業ではあるものの、隣接事業の計画建築物が与える影響についても、隣接事業から提供を受けた情報を踏まえ可能な限り

本事業が計画する高層建築物の影響に加え、予測・評価を行っています。

本事業と隣接事業は令和7年度から解体、建設工事を順次行い、令和11年度以降供用開始を目指しています。また、隣接する旧横浜市庁舎街区は令和3年～令和7年の工事予定期間となり、令和7年下期の供用予定となります。

本事業は、「横浜市環境影響評価条例」（平成10年10月横浜市条例第41号）の第1分類事業に該当する高層建築物の建設事業であることから、同条例に基づき「（仮称）関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業環境影響評価準備書」（以下、「準備書」といいます。）を取りまとめ、準備書は、令和5年7月5日から8月18日までの間、縦覧されました。

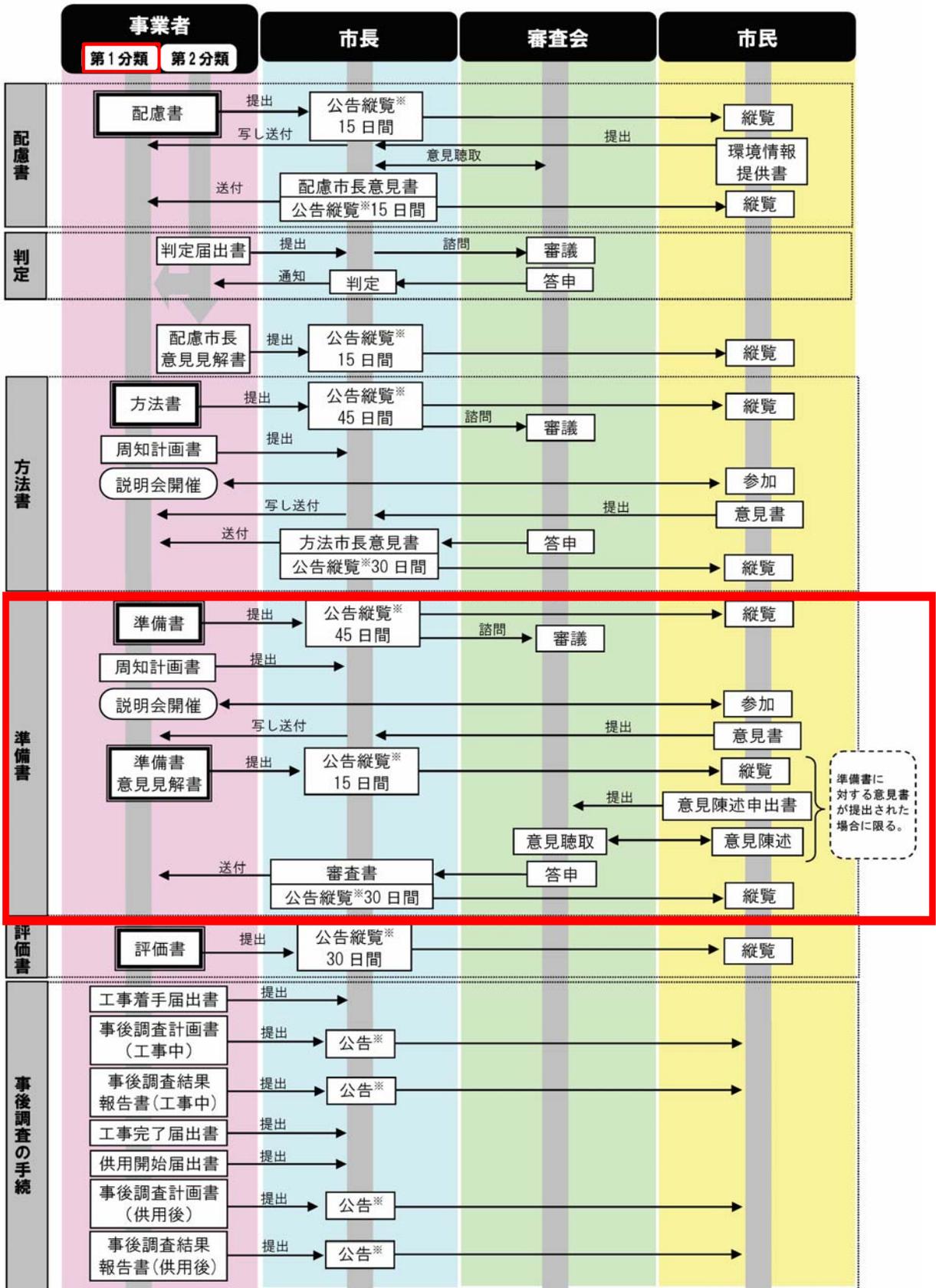
この準備書意見見解書（以下、「本書」といいます。）は、準備書の概要について対象地域への説明会を実施し、説明会における質疑応答の内容、及び条例に基づき提出された意見書に対する事業者の見解を取りまとめたものになります。

今後、事業計画の策定、並びに事業の実施にあたり、意見書等の内容を踏まえつつ、環境に配慮したより良い事業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	計画段階配慮書の提出	令和3年11月4日	
	計画段階配慮書の公告	令和3年11月25日	
	計画段階配慮書の縦覧	令和3年11月25日～12月9日	縦覧期間：15日間
	環境情報提供書の受付	令和3年11月25日～12月9日	環境情報提供書：0通
	計画段階配慮書に係る環境影響評価審査会(1回目)	令和3年12月9日	会場：横浜市庁舎
	計画段階配慮書に係る環境影響評価審査会(2回目)	令和4年1月12日	会場：横浜市庁舎
	配慮市長意見書の送付	令和4年2月8日	
	配慮市長意見書の公告	令和4年2月25日	
	配慮市長意見書の縦覧	令和4年2月25日～3月11日	縦覧期間：15日間
環境影響評価方法書手続	方法書の提出	令和4年7月4日	
	方法書の公告	令和4年7月25日	
	方法書の縦覧	令和4年7月25日～9月7日	縦覧期間：45日間
	方法書に対する意見書の受付	令和4年7月25日～9月7日	通数：2通
	方法書に係る説明会の開催	令和4年8月21日、22日（計2回）	参加者：のべ103名
	方法書に係る環境影響評価審査会（1回目）	令和4年8月18日	会場：横浜市庁舎
	方法書に係る環境影響評価審査会（2回目）	令和4年9月15日	会場：横浜市庁舎
	方法書に係る環境影響評価審査会（3回目）	令和4年10月14日	会場：横浜市庁舎
	方法書に係る環境影響評価審査会（4回目）	令和4年11月7日	会場：横浜市庁舎
	方法書に係る環境影響評価審査会（5回目）	令和4年11月30日	会場：横浜市庁舎
	方法市長意見書の送付	令和4年12月14日	
	方法市長意見書の公告	令和4年12月23日	
	方法市長意見書の縦覧	令和4年12月23日～令和5年1月23日	縦覧期間：32日間
	環境影響評価準備書手続	準備書の提出	令和5年6月19日
準備書の公告		令和5年7月5日	
準備書の縦覧		令和5年7月5日～8月18日	縦覧期間：45日間
準備書に対する意見書の受付		令和5年7月5日～8月18日	通数：13通
準備書に係る説明会の開催		令和5年7月28日、29日（計2回）	参加者：のべ122名
準備書に係る環境影響評価審査会（1回目）		令和5年7月10日	会場：横浜市庁舎
準備書に係る環境影響評価審査会（2回目）		令和5年8月8日	会場：横浜市庁舎
準備書に係る環境影響評価審査会（3回目）		令和5年9月11日	会場：横浜市庁舎
以降、未定			

横浜市環境影響評価条例の手の続の流れと準備書の段階



※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の続の流れ【手続フロー図】」
 (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)

目 次

第 1 章 対象事業の概要	1- 1
第 2 章 準備書に対する意見の概要及び事業者の見解	2- 1
2.1 説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の見解	2- 1
2.1.1 説明会の開催状況	2- 1
2.1.2 説明会における質疑、意見の概要及び事業者の見解	2- 2
2.2 準備書に対する意見書の概要及び事業者の見解	2- 6

第 1 章 対象事業の概要

第 1 章 対象事業の概要

対象事業実施区域は、横浜市中区尾上町 2 丁目、尾上町 3 丁目、真砂町 2 丁目、真砂町 3 丁目、港町 2 丁目及び港町 3 丁目の各一部に位置しており、図 1-1 に示すとおりです。

横浜市環境影響評価条例の対象となる第 1 分類事業に該当する高層建築物が計画される本事業の計画概要は、表 1-1 に示すとおりです。また、隣接事業の計画概要(参考)は表 1-2 に示すとおりです。

表 1-1 本事業の計画概要*

対象事業 事業者の氏名及び 住所	関内駅前港町地区市街地再開発準備組合 理事長 田原 仁 横浜市中区港町 2 丁目 9 番地
対象事業の名称	(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業
対象事業の 種類及び規模	高層建築物の建設(第 1 分類事業) 建築物の高さ: 約 170 m 延べ面積 : 約 97,200 m ²
対象事業 実施区域	横浜市中区尾上町 2 丁目、尾上町 3 丁目、真砂町 2 丁目 真砂町 3 丁目、港町 2 丁目及び港町 3 丁目の各一部
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 項目 【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 【一定の規模以上の土地の形質変更届】 土壤汚染対策法第 4 条第 1 項
環境影響評価の 受託者	株式会社三菱地所設計 取締役社長 谷澤 淳一 東京都千代田区丸の内二丁目 5 番 1 号

※ 数値等は、本書作成時点のものであり、今後の関係機関協議により変更になる可能性があります。

表 1-2 隣接事業の計画概要 (参考) ※

隣接事業の名称	(仮称) 関内駅前北口地区第一種市街地再開発事業
隣接事業の種類及び規模	建築物の高さ : 約 120 m 延べ面積 : 約 34,500 m ²
隣接事業実施区域	横浜市中区真砂町 3 丁目、港町 2 丁目、港町 3 丁目 蓬莱町 1 丁目及び万代町 1 丁目の各一部
隣接事業に係る許可等の内容	<p>【建築物の確認】 建築基準法第 6 条第 1 項</p> <p>【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 項目</p> <p>【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</p> <p>【一定の規模以上の土地の形質変更届】 土壤汚染対策法第 4 条第 1 項</p>

※ 数値等は、本書作成時点のものであり、今後の関係機関協議により変更になる可能性があります。隣接事業の計画建築物は延べ面積が 50,000 m²未満であり、横浜市環境影響評価条例の高層建築物 第 1 分類、第 2 分類に該当しない規模の計画建築物となります。



- | | | | |
|---|------------|---|------|
|  | : 対象事業実施区域 |  | : 区界 |
|  | : 隣接事業実施区域 | | |

凡
例



Scale 1:10,000

0 200 400 m



図 1-1 対象事業実施区域位置図

この地図は、横浜市の承認を得て電子地形図 2,500 を複製したものである。(横浜市地形図複製承認番号 令 5 建都計第 9101 号)

第2章 準備書に対する意見の概要及び事業者の見解

第 2 章 準備書に対する意見の概要及び事業者の見解

2.1 説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の見解

2.1.1 説明会の開催状況

準備書説明会は、表 2.1-1 に示す日時で計 2 回開催し、準備書の概要を参加者に説明しました。

表 2.1-1 準備書説明会の開催結果

回	開催日時	会場	参加人数
第 1 回	令和 5 年 7 月 28 日 (金) 19 : 00 ~ 20 : 30	神奈川県中小企業センター 13 階 第 1 + 第 2 会議室 (横浜市中区尾上町 5-80)	71 名
第 2 回	令和 5 年 7 月 29 日 (土) 14 : 30 ~ 16 : 00		51 名
合 計			122 名

2.1.2 説明会における質疑、意見の概要及び事業者の見解

説明会の各開催日における質疑、意見の概要及び事業者の説明は、表 2.1-2(1)～(2)及び表 2.1-3(1)～(2)に示すとおりです。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 2.1-2(1) 準備書説明会（第1回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	環境影響評価を三菱地所の子会社が行うという構造は中立性を欠くのではないのでしょうか。 今回の計画は横浜市民の関心も高いため、丁寧な審査を行っていただきたいです。	環境影響評価手続きは、横浜市環境影響評価条例に則って、横浜市審査会等も通じて行っており、恣意的なことはありません。また、風環境の測定や交通解析等は専門的な会社に委託しており、問題はないと考えております。
事業計画	対象事業実施区域はもともと公共性のあるエリアでしたが、市民がゆっくり休める空間がなくなり、公共性が失われてしまうことを危惧しています。	市道山下町第5号線は隣接事業の中で歩行者専用道路化する計画としています。 このように公共的な道路の整備等を通じて、市民の皆さまに憩いの空間を提供していきたいと考えています。
事業計画	ランドマークタワーの周辺では街路樹が剪定されていなかったり、駐車場の案内板が壊れたまま放置されていたりします。 建物の供用後、適切に維持管理していくとのことですが、このような状況できちんと維持管理を行うことができるのでしょうか。	竣工後の建物もきちんと維持管理していく所存です。
事業計画	現在の計画では、尾上町交差点に多くの車両が集中し、ローソンから吉野家まで渋滞してしまう可能性が高いと思われます。 駐車場出入口を交通広場側に移動して、大通り側から出入りする方がよいのではないのでしょうか。 また、タクシー乗り場をC地区（隣接事業の北側の区域）に作るとさらに車両が集中してしまうため、より利便性が高い関内駅北口に作るなど、他の地区とも協調した検討を行っていただきたいです。	交通計画については、安全安心なまちづくりに貢献していきたいと考えています。 一方通行の方向を変えるのは難しい部分もありますが、引き続き横浜市も交えて検討してまいります。
事業計画	関内駅前のケヤキ並木など、現存樹木を伐採する計画はありますか。 また、一旦移植して残すことはできないのでしょうか。	建築敷地内の樹木は建物の解体に伴い伐採することになります。関内駅前のケヤキ並木は旧横浜市庁舎街区前にあり、本事業に伴う伐採予定はありませんが、市道山下町第7号線のイチョウ等の街路樹は道路再編に伴い基本的には伐採することを予定しています。 移植等による保存の可能性については、今後、関係諸官庁も交えて検討してまいります。

表 2.1-2(2) 準備書説明会（第1回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	地区計画区域上のC地区（隣接事業の北側の区域）では、他の建設計画でも駐車場の附置義務があるため車両の出入りが見込まれるところですが、タクシー乗り場ができることでさらなる交通渋滞が危惧されます。これに対して、例えば地区計画区域上のC地区（隣接事業の北側の区域）における隔地駐車の基本を緩和するような検討はしていただけないでしょうか。	今のところ具体的な検討は行っていませんが、アイデアとして参考にさせていただきます。
事業計画	タクシー乗り場ができると、その部分の切り下げが難しくなり、個別の建て替えができなくなることを危惧していますが、そのことについてどのようにお考えでしょうか。	事業計画の詳細は、今後横浜市も交えて検討していきたいと考えております。
日影（日照阻害）・風害	横浜市にはもともと高さ制限があったはずですが、今回は大幅に緩和されてしまいました。日影や風害にも悪影響があるのではないのでしょうか。	風害の影響は現況から変わってきますが、建物の角を丸くする、庇を伸ばす、防風植栽を設ける等の対策により、適切な風環境に改善されるものと予測しています。
風害	風害の検証が不足しています。準備書では横浜市の風況データを記載していますが、計画地とは全く異なるため、本来は現地で測る必要があります。	風況については、横浜市環境影響評価条例並びに横浜市環境影響評価技術指針に従うとともに、旧横浜市庁舎街区の評価書とも整合を図りながら、きちんと判断できる評価指標としています。
景観	ビルの建設によって駅が全く見えなくなってしまうますが、景観の写真がそういった場所からは撮影されていません。調査地点の選定に恣意的なものを感じます。	景観については、対象事業実施区域の周辺をまんべんなく調査したうえで、特に皆さんが立ち寄られる交差点等を選定しています。圧迫感についても、東西南北の各方向における代表的な地点を選定しています。また、歩行者等にできる限り圧迫感を与えないよう、広場空間を設置するなどの対策を行っていきたくと考えています。
景観	ビルの色は何色になりますか。	ビル外壁の色は、現時点では決まっていません。今後、横浜市都市美対策審議会にも諮り、決定していきます。
その他	ビルの建設により海風が阻害されるとヒートアイランド現象が加速されるおそれがあります。温度湿度や風に係る客観的なデータが無いと判断できないため、環境影響評価できちんと調査していただきたいです。	ヒートアイランド現象については、一事業による評価や対応が難しく、横浜市全体での検討を要する課題であると考えています。ご意見については、横浜市にも報告・共有させていただきます。

表 2.1-3(1) 準備書説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
地盤	地盤について、例えば震度 5~6 規模の地震が起きても大丈夫なのかでしょうか。 また、地盤の改良が無いところで地震対策ができるのでしょうか。	地盤については、建築基準法等に則り、地震時においても適切に建物が建つことを前提に検討を進めるものと考えています。 現時点ではまだ敷地内の建物が供用中であるためボーリング調査等が完了していませんが、適切な時期に調査を実施し、その結果を踏まえて改良や構造を検討してまいります。
地盤	ソイルセメント壁を設置することで地下水の流入を止められると考えているのでしょうか。	準備書では、横浜市が実施した地下水調査結果に基づいて予測を行い、ソイルセメント柱列壁を設けることで地下水の滲出を防げるものと評価しています。 今後、ボーリング調査等も実施しながら適切な工法を検討してまいります。
地盤	170mの建物を支えるために 40~50m以上の杭を打つことになるとと思いますが、杭は何本くらいを予定していますか。	杭の本数は、今後、ボーリング調査等も実施しながら適切な工法を検討してまいります。が、現時点では具体的な本数は決まっていません。
地盤	大きな地震の際におけるビルの振幅はどのように想定していますか。 また、液状化はどのように想定していますか。	計画はまだ検討中のため、地震時の振幅や液状化について具体的な想定には至っていませんが、建築基準法等に則って適切に設計してまいります。
地盤	B 地区（本事業）だけでなく A 地区（旧市庁舎街区）や C 地区（隣接事業）と一体的に開発するとのことですが、ソイルセメント壁はどのような形状になりますか。	本事業より工事が先行する旧横浜市庁舎街区は別の計画となるため、回答は差し控えます。 隣接事業と本事業は工事期間が重なるため、今後の検討に際しては隣接事業と連携し合理的に計画し、環境に影響が少ないように実施してまいります。
電波障害	事後調査に電波障害の項目を加えていただけないでしょうか。 この建物が建つことで南西方向に電波障害の影響が生じると予測されていますが、ケーブルテレビのサービス対象外と言われたことがあるため、危惧しています。	環境影響評価の事後調査としては電波障害の項目を加えていませんが、建物の影響が明らかになりましたら、個別の窓口で適切に対応していきたいと考えています。
日影（日照阻害）	日影については、本事業だけではなく隣接事業や旧市庁舎街区も含めた複合的な影響評価になっているのでしょうか。	日影については、本事業及び隣接事業を対象とした予測評価になっています。 旧市庁舎街区による影響は、当該事業の環境影響評価手続きの中で示されているため、そちらでご確認ください。

表 2.1-3(2) 準備書説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
風害	風害の影響は、建つビルが一つか二つかで全く違うと思いますが、複合的な影響を予測評価しているのでしょうか。	風害については、本事業と隣接事業及び旧横浜市庁舎街区の建物が建っている状態においてどのような影響があるかを予測評価しています。
風害	武蔵小杉の高層ビル群による被害は今も問題になっています。 建ってしまった後の対処には限界があるため、あらかじめ適切に予測評価していただきたいです。	本事業では、港町地区（本事業）だけではなく、隣接事業や旧横浜市庁舎街区の開発が同時に進むことを前提としており、可能な項目については複合的な影響評価を行っています。
景観	計画の周知を図る範囲を 340mなどに限定していますが、景観の変化はもっと大きな範囲に影響を及ぼすため、相当な広範囲に周知するべきではないでしょうか。	景観については、関内駅前の拠点にふさわしい景観を形成するべく検討を進めてまいります。 また、本説明会及び準備書の周知については、横浜市環境影響評価条例に基づき、影響が及ぶと想定される範囲にご案内を差し上げています。 景観への影響に係る周知範囲について、いただいたご意見は、横浜市とも共有していきたいと思っております。
その他	予測を行うとのことですが、実際の数値を出していただきたいです。	予測結果に対して、実際の数値が出るのは開発が終わった時点になります。 その際、予測の不確実性が高い項目については事後調査により確認していく予定です。
その他	横浜市の環境評価基準は市がいかようにも変えられるのではないかと危惧しています。横浜市の基準は緩いではありませんか。	評価に用いた環境保全目標は、可能な限り国等の基準にも則っており、適正なものと考えております。
その他	関内地区は横浜市内で最も路上生活者が多い地域ですが、そのことについては調査していますか。 東京オリンピックで横浜スタジアム周辺の路上生活者が退避を求められた際は、トラブルにならないよう対応していただきましたが、本事業ではそのようなことは考えていないのでしょうか。	今回の環境影響評価では、路上生活者の状況は調査の対象にしていません。 いただいたご意見は、横浜市とも共有していきたいと思っております。
その他	供用後は人流がかなり増えると思われるため、ここを訪れる人と路上生活者との間でトラブルが起ることを危惧しています。 トラブル防止のためにどのようなことを考えていますか。	竣工後は、事業者での運営管理の中で、トラブルにならないよう適切な管理に努めてまいります。

2.2 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、「(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業 環境影響評価準備書」に対し、13 通の意見書（延べ意見数 55 件）が提出されました。意見の項目と意見数は表 2.2-1 に、意見の内容と事業者の見解は表 2.2-2(1)～(39)に示すとおりです。

なお、意見書の受付は、令和 5 年 7 月 5 日(水)から 8 月 18 日（金）（郵送の場合、8 月 18 日の消印有効）の期間でした。

また、表 2.2-1 では項目ごと分類して整理をしていますが、表 2.2-2(1)～(39)については、意見書ごとに記載して整理をしています。意見書の内容は原則として原文のまま記載していますが、個人情報等は非表示としています。

表 2.2-1 意見の項目と意見数

意見項目		意見数	
事業計画	本事業について	4 件	13 件
	施設配置	2 件	
	施工計画	1 件	
	ヒートアイランド現象の抑制計画	1 件	
	防災計画	3 件	
	省エネルギー計画	1 件	
	緑化計画	1 件	
地域の概況	公害等の状況	1 件	1 件
環境影響評価	温室効果ガス	2 件	29 件
	生物多様性（動物）	2 件	
	大気質	2 件	
	騒音	1 件	
	地盤	2 件	
	電波障害	1 件	
	日影（日照障害）	4 件	
	風害	4 件	
	安全（浸水）	1 件	
	地域社会（交通混雑、歩行者の安全）	6 件	
	景観	2 件	
	評価基準	2 件	
その他	ヒートアイランド現象について	3 件	12 件
	方法市長意見書等について	1 件	
	市民参加・情報公開について	3 件	
	隣接街区について	2 件	
	環境影響評価の実施者について	1 件	
	法整備について	1 件	
	著作権について	1 件	
合 計		55 件（13 通）	

表 2.2-2(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
意見書①	<p>環境影響評価（日影（日照阻害））</p> <p>横浜市に住み替えて20年弱になりますが、南区から中区へ転居する際に重要視した一つとして日照でした。現在の生活では私の家族もその恩恵に充実した日々を送ってます。関内駅周辺の現在の雰囲気や旧横浜市庁跡地の再開発を踏まえれば、今後の地域活性化を踏まえて大変喜ばしい開発だと感じますし、私も貢献出来ればと愉しみでもあります。しかしながら複数で計画の高さの施設が建築する事に不安を強く感じます。計画書は机上の想定の中で風の流れによる環境変化の可能性もありますが、現実の環境に即した現在の日照が変わらないかの不安があります。収支計画も当然あると思いますが、建築計画の最高高さの再検証も踏まえての見直しがあると助かります。</p>	<p>事業者の見解</p> <p>本事業の計画建築物の建設により、冬至日には対象事業実施区域境界から約400mの範囲に、8時から16時の間における1時間以上の日影が生じると予測しております。</p> <p>また、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指定はありません。</p> <p>計画建築物の最高高さの変更は困難ですが、日影規制の指定によらず計画建築物を敷地の南側に配置し、高層部を低層部に対して細い形状とする等により、本事業の計画建築物の日影が落ちる範囲を小さくし、周辺への日照阻害の影響を軽減する対策を実施していきます。</p>
意見書②	<p>環境影響評価（生物多様性（動物））</p> <p>駅前高層ビルの計画ですので容易ではないと思われませんが、せつかく2.5で「生物多様性の保存」を謳われておりますので、もう少し目標を高く、「ネイチャーポジティブを目指す」なども追記されたらいかがでしょうか。</p>	<p>事業者の見解</p> <p>ネイチャーポジティブに係る評価指標の設定が難しいため、明示的には記載していませんが、本事業では、既存の緑が乏しい建築敷地内に新たな緑を創出することで、周辺に生息する動物たちに新たな生息環境を提供し、生物多様性の向上に寄与することを目指しています。</p>

表 2.2-2(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>意見書③</p> <p>環境影響評価(地域社会)</p>	<p>蓬莱町の横断歩道(地点11)をよく利用しています。この横断歩道は元々青信号の時間が短いことと、添付ファイルに赤矢印で示す左折車が多いことから、時折、歩道を渡る人と左折車が接触しそうになります。今後、関内駅前の高層ビルが完成致しますとさらに左折車が多くなるのではないかと思います。今年4月、関東学院大学関内キャンパスがオープンし、横断歩道を渡る人も増えました。少し何か改善が必要に思われます。</p>	<p>本事業の供用時には、市道山下町第7号線が歩行空間となり、隣接事業により市道山下町第5号線も隣接事業の供用時には歩行空間となる計画です。</p> <p>そのため、供用時においては地点11(蓬莱町)の交差点において、ご意見を頂いた左折車線の車両走行がなくなることから、車両と歩行者の交錯は生じないものとなります。</p> <p>工事中においては、周辺の交通混雑の状況を勘案して、可能な限り工事用車両の走行時間や台数を調整し、工事用車両の集中を回避する対策を計画します。</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="327 728 845 1433"> <p>図 6.12-1 自動車交通量調査地点</p> <p>この地図は、横浜市の承認を得て電子地図2,000を複製したものである。横浜市地利図複製承認番号 令5 建設計第9101号</p> </div> <div data-bbox="861 728 1380 1500"> <p>図 6.12-2(1) 自動車交通量等調査地点の交差点形状(地点11 蓬莱町)</p> </div> </div>		

表 2.2-2(3) 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>意見書④</p> <p>環境影響評価(地域社会)</p>	<p>港町・北口地区の再開発計画に対して、山下町2号線に面する建物所有者の立場から環境保全のために要望を3点申し上げます。</p> <p>①港町地区再開発ビルの駐車場出入口を交通広場側に変更し、セルテ東側出入口とC地区南側角にある柳下ビル間の横断歩道を残してください。</p> <p>②北口タクシー乗場移設計画場所を山下町2号線ではなく、関内駅北口広場などへ変更してください。</p> <p>③山下町2号線のC地区側歩道に60分パーキングと貨物用駐車スペースを確保してください。</p> <p>以上の3点を要望します。</p> <p>港町・北口地区の市街地再開発事業は、環境アセスメント評価の対象になるほどの大規模な再開発計画です。その為、周辺地域の歩行者や交通、建物などへ甚大な影響を及ぼす事は明らかです。しかし、三菱地所からは一度だけ社員である横浜支店開発1ユニットの2名の方が、北口タクシー乗場の移設と山下町2号線の道路整備計画についてご説明に来られたのみで、その後书面でお伝えさせていただいた要望に対しては、半年以上もご連絡をいただいております。せめて、山下町2号線に面する地権者などの要望を聞き取り、車両ルートや道路整備計画を立て、説明と一定の理解を得た上で再開発計画を進めるべきです。</p> <p>港町・北口地区の再開発計画では、ビル2棟分の駐車場へ向かう車両ルートの全てが、尾上町交差点から吉野家の角までの短い距離に集中してしまう計画になっています。信号の無い横断歩道なので、人の優先通行で車両が混雑する可能性が非常に高く、通行人が多いかではなく、例え一人ずつでも途切れない事が問題であり、トラブルや交通事故などの危険性も高くなります。</p> <p>再開発に関連する山下町2号線、3号線の道路整備計画では、三菱地所のビルの駐車場出入口(現在の日本調剤側)にのみ横断歩道ができ、広場前のC地区へ渡る横断歩道が廃止されることで、桜通り方面へ向かう人は三菱地所のビルの駐車場出入口前の横断歩道のある歩道側に集中してしまいます。C地区や移設計画中のタクシー乗場に行きたい人も広場を抜けて、行きたい場所は目の前に見えるのに三菱地所のビルの駐車場出入口を渡り、現在の利休庵の前まで行って横に横断歩道を渡り、Uターンする形でし (次頁に続く)</p>	<p>ご要望頂いた、①の本事業の関係車両出入口については、交通広場の機能上の配置から位置変更は困難であるものの、市道山下町第3号線の横断歩道の設置については、横浜市及び関係諸官庁にも情報を共有し、今後検討させていただきます。</p> <p>②の山下町2号線のタクシー乗降場の移設計画及び③の山下町2号線のパーキングスペースについては、隣接事業実施区域に含まれる範囲であることから、横浜市及び隣接事業の事業者にも頂いたご意見を共有の上、検討を促します。</p>

表 2.2-2(4) 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>意見書④</p> <p>環境影響評価(地域社会)</p>	<p>(前頁からの続き)</p> <p>かたどり着けません。</p> <p>もしくは、吉野家前の横断歩道を利用して C 地区へ向かう事になり、より一層吉野家の前には歩行者が途切れず増加してしまいます。</p> <p>尾上町交差点から来る車はもっと左折しにくくなり、トラブルや事故が発生する危険度がさらに高くなります。</p> <p>現在の利久庵と交通広場の間には横断歩道が計画されていません。ですが、桜通り方面に行きたい人は横断歩道の無い車道を渡ってしまう事でしょう。よって、主に歩行者と車両のルートに関する計画は、市の再開発事業の趣旨に反し矛盾だらけと言うしかありません。</p> <p>また、環境アセスメント評価に基づく準備書では、工事中や供用後の関係車両による交差点の混雑予想を 11ヶ所の主要交差点で評価していますが、肝心の吉野家の角の部分がかどの様な状態になるのか、歩行者の件のみならず車両の交通予測について一切触れられていません。</p> <p>港町・北口地区の再開発ビル 2 棟の 200 台以上の駐車場へ、利用者、居住者、来店者、搬出入などの車と、さらにタクシーまで、全ての車両が山下町 2 号線に集中する交通ルートの計画は無謀です。</p> <p>三菱地所のビルの駐車場出入口を交通広場へ変更することが、歩行者分散、優先、回遊性の「理にかなった位置」ではないでしょうか。又、駐車場出入口を交通広場側へ移転することで警察指導の道路のカーブも無くなり、現在のセルテ裏側出入口前にある横断歩道が復活して、人も車の量も分散される事になります。</p> <p>さらに、タクシー乗場ではなく、60 分パーキングを C 地区側の歩道側に移設してもらう事が、C 地区へ訪れる人や各店舗の搬入、仕入れの他、建物や店舗の維持管理には絶対に必要です。60 分パーキングと貨物用駐車スペースをそれぞれ適度な間隔で復活していただきたいと思えます。</p> <p>これらの意見、要望を補完するため代替参考案を添付いたしますので、併せてご確認願います。</p> <p>以上の事から現在の計画では、駐車場出入口と交通量増加に伴う道路整備によって C 地区を分断し、関内駅前地区の地区計画で定める回遊性を阻害し、C 地区に既に存在する建物の利益を害する、その様な再開発計画になっております。</p> <p>関内駅前地区のコンセプトプランに則って、 (次頁に続く)</p>	<p>(前頁に記載の通り)</p>

表 2.2-2(5) 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>意見書④</p> <p>環境影響評価(地域社会)</p>	<p>(前頁からの続き)</p> <p>A、B、C、D地区全体、又、市民をはじめそれぞれの立場で共存し、駅や駅前を公共物、公共施設として利用する人々にとってより良いまちづくり、再開発になる事を強く望みます。</p> <p>どうぞ宜しくお願い申し上げます。</p>	<p>(表 2.2-2(3) (p. 2-9 参照) に記載の通り)</p>

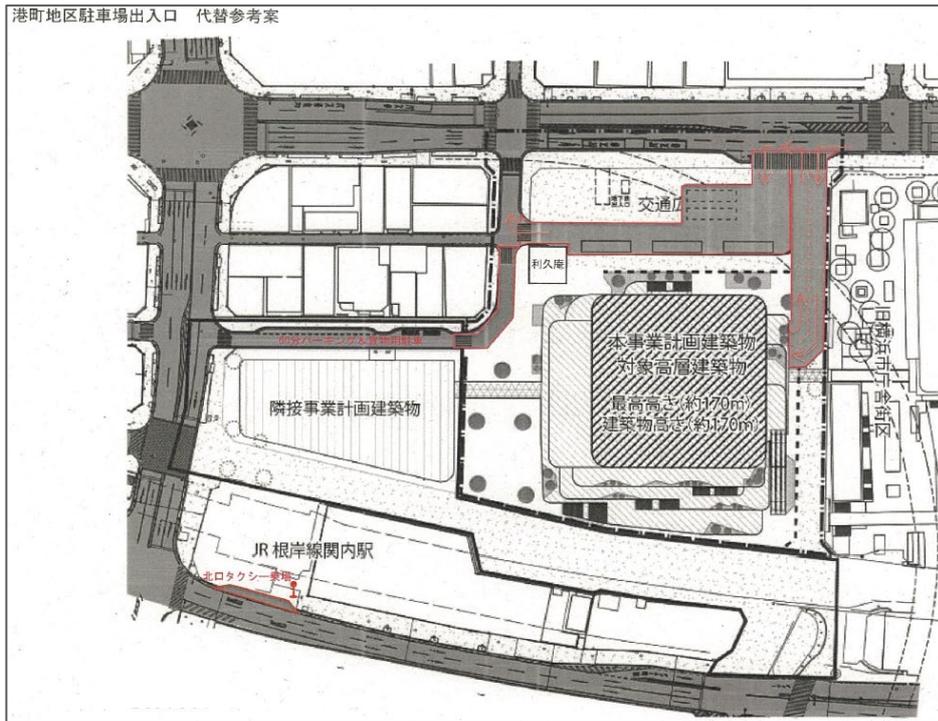


表 2.2-2(6) 意見書の内容と事業者の見解

項目	意見書の内容	事業者の見解
<p>意見書⑤ 1</p>	<p>環境影響評価(温室効果ガス)</p> <p>6-1 温室効果ガス 2) 建設の供用に伴う温室効果ガスの排出量等 指摘事項1：予測時期について 本事業は、令和11年度(2029年)に供用開始され、準備書には供用期間の設定の記載がないが、隣接する旧市庁舎街区の土地貸付期間が77年(施設運営期間の上限は70年)としていることから、供用期間を70年程度と想定すると2100年まで存在することになる。このことから、本事業は長期に亘り温室効果ガス排出量に影響を及ぼすこととなる。 一方、2021年10月22日に閣議決定された地球温暖化対策計画では、2030年度において温室効果ガス46%削減(2013年度比)を目指すこと、業務その他部門においては51%削減を削減目標としている。また、第204回国会で成立した地球温暖化対策の推進に関する法律の一部を改正する法律(令和3年法律第54号)では、2050年カーボンニュートラルを基本理念として法定化された。 また、令和5年1月に改定された横浜市地球温暖化対策実行計画では、2030年度温室効果ガス排出削減目標を50%削減(2013年度比)とし、2050年の温室効果ガス排出実質ゼロを目指すこととしている。 以上から、予測時期として目標が設定されている2030年と2050年とし、評価することが合理的かつ必要であると考えられる。また、評価する基準年としては、上述した通り2013年度とする妥当である。したがって、2013年度に本事業の敷地内に存在した建築物等における業務その他部門から排出された温室効果ガス排出量とするべきである。 本準備書では、供用開始後の1年間としていることから、予測時期の設定について根拠がなく、妥当性がないと考えられることから、予測時期を再検討・設定し、予測・評価の見直しを行って頂きたい。</p>	<p>建物の供用に伴う温室効果ガスの排出量等に係る予測時期は、横浜市環境影響評価技術指針に基づき、供用開始後、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年間としたものであり、適切な設定であると考えています。 また、供用後は下記の環境保全のための措置を講じることで、温室効果ガス(二酸化炭素)排出量を可能な限り抑制します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業員は原則として公共交通機関による通勤を推奨し、案内看板やパンフレット等により、施設利用者にも公共交通機関の利用を呼びかけます。 ・関係車両の運転者に、低速走行の順守、アイドリングストップの励行、急加速等の高負荷運転の抑制等を呼びかけ、省エネ運転の普及に努めます。 ・CASBEE横浜のAランク以上の取得を目指すため、取得時の環境性能を維持できるよう、適切に管理・運用をしていきます。 ・「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を報告します。 ・BEMS等によるエネルギーの効率的運用を行い、テナントや入居者の消費エネルギーを統合的に把握し、個別に消費量を通知することで、自主的な節電を促し、エネルギー消費の多い入居者より相談があった際には運営管理会社からアドバイスができる体制を検討します。 ・計画建築物の入居者に低炭素電力の使用を提案し、建物全体で脱炭素型のまちづくりに貢献できるような配慮を検討します。
<p>意見書⑤ 2</p>	<p>環境影響評価(温室効果ガス)</p> <p>指摘事項2：評価について 地球温暖化対策計画では、日本全体のGHG量、つまり日本のインベントリで達成評価することになっているが、横浜市も同様の目標を設定しており、横浜市内の温室効果ガスの削減計画と整合性がある評価を行うべきである。 一方、横浜市には既存の業務その他部門があり、これらについては2030年51%削減、2050年排出実質ゼロを達成することは難しいことから、今後実施する事業については、少なくとも評価基準としては、2030年51%以上の削減、2050年排出実質ゼロとすることが望まれ、これ(次頁に続く)</p>	<p>建物の供用に伴う温室効果ガスの排出量等の評価にあたっては、「横浜市地球温暖化対策実行計画」を踏まえ、「Zero Carbon Yokohama」(2050年までの脱炭素化)も意識した環境保全目標を設定しています。 また、予測においては通常ケースの他に消費電力の35%が低炭素電力に置き換えることを想定した参考ケースも設定し、それによる酸化炭素排出量の削減余地を示しています。 さらに、事後調査項目としても選定し、環境の保全のための措置の実施状況を確認する(次頁に続く)</p>

表 2.2-2(7) 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>意見書⑤ 1 2</p> <p>環境影響評価 (温室効果ガス)</p>	<p>(前頁からの続き) らを基準として用いて予測結果の評価を行うべきである。 したがって、下記の評価方法が妥当と考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基準年排出量：2013年の事業地域のGHG排出量（現状もしくは取り壊した建築物の実質値または推定値を用いる）・・・(A) ・評価基準：(A)の50%のGHG排出量（2030年時） 事業地域全域での排出実質ゼロ（2050年時） <p>高層ビルの建設を伴う事業は、建物規模が大きくなればなるほどZEBが達成は難しいことは国内外の研究により明らかにされている。上述の評価基準に達成する削減措置について具体的な数値を挙げ、定量的評価を行って頂きたい。</p> <p>横浜市の環境保全政策上、最も懸念されることとしては2050年の長期目標と本事業から排出されるGHG量の乖離が挙げられる。長期目標を満たすための削減措置あるいは削減シナリオを提示するか、例えば低層ビルやEU指令の“zero emission building”¹⁾を満たす代替案を提示し、再評価することが妥当であると考えられる。</p> <p>1) Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the energy performance of buildings (recast), COM/2021/802 final</p>	<p>(前頁からの続き) 計画としており、これらの取組を通じて、可能な限り二酸化炭素排出量の抑制に努めていきます。</p>
<p>意見書⑤ 1 3</p> <p>環境影響評価 (大気質)</p>	<p>6.4 大気質 6.4.3 予測及び評価等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用いる気象条件について 気象条件として、風向、風速は西区平沼小学校一般環境大気測定局（大気測定局という）のデータを用いているが、同時期の現地調査と大気測定局の比較結果がないため、正確に指摘できないが、風向、風速とも類似性、相関が小さく、予測に使用するのは不適切であると考えられる。 類似性の有する既存の測定局あるいは4期あるいは通年の現地調査データを用いて予測を行うべきであると考えられる。 (※異なる測定値を用いて評価している他の対象項目についても同じ指摘が当たる) 	<p>気象条件（風向・風速）については、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）と対象事業実施区域における現地調査結果（冬季・夏季各7日間）のベクトル相関を検証しており、十分な相関が認められることを確認しているため、予測評価に使用するに適切なものと考えます。</p>

表 2.2-2(8) 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
意見書⑤ 1 4	<p>・予測方法について 当該事業は、計画されている隣接する高層ビルが2棟あり、周辺には商業ビル等がある市街地で複雑な街区となっている。特に隣接するビルが2棟の影響でビル風、強風が発生する可能性がある。これらを考慮した予測方法を選定するべきと考えられる。図 6.4-19 (1) 等を見る限り、ビル形状、ダウンドラフト、ダウンウォッシュが考慮されていないように見受けられる。</p> <p>したがって、これらを考慮できる、例えばISC-PRIME(米国EPA)、METI-LIS(経産省)のような大気拡散モデルあるいは詳細な数値計算を用いて再評価して頂きたい。</p>	<p>予測方法については、先行して事業着手している旧横浜市庁舎街区の環境影響評価との整合性も考慮し、「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」に基づく数値モデル(点煙源拡散式)を採用しています。</p> <p>予測の結果、施設の供用に伴う大気質への影響割合は十分に小さく、環境保全目標も下回ると予測します。</p> <p>事業者としては、これに加えて、最新の省エネルギー機器を極力採用する等の環境の保全のための措置を講じることで更なる影響低減に努めます。</p>
意見書⑤ 1 5	<p>その他(ヒートアイランド現象について)</p> <p>6-1 温室効果ガス及び6.10風害に関連する影響について 最後に「横浜市環境の保全に関する基本条例」上、および再開発事業周辺の近隣住民及び環境に対し、最も懸念される事業による影響(ヒートアイランド現象の悪化)について意見するとともに現地調査及び予測・評価の実施、その結果に基づく代替案の検討を強く要望する。</p> <p>なお、例えば東京都環境影響評価条例等では、配慮書の段階であるが、社会的要素および経済的要素を踏まえ、異なる複数の対象計画の案を検討することになっている。</p> <p>以下に見解を示す。</p> <p>(1) 横浜市のヒートアイランド現象の現状と対策の必要性 環境科学研究所では市内41地点で夏季(7・8月)の気温観測を実施している(横浜市、令和3年10月)。この結果に基づくと、事業予定地及びその周辺では、夏季の平均気温が高く、真夏日日数、熱帯夜日数とも多くなっている地域である。アメダスの横浜と都市部の熱環境の影響を受けにくい三浦の最高気温の推移を比べると有意に横浜の気温上昇の方が大きく、地形の影響はあるものの、ヒートアイランド現象の影響があると推測される。</p> <p>また、横浜市「暑さをしのぐ環境づくり」パンフレットによれば、事業予定地から南区まで地域は周辺植生率が最も小さい分類である「10%未満」の地域となっており、地表面の改善が強く望まれる地域となっている。</p> <p>以上のことから、事業予定地及びその周辺はヒートアイランド現象緩和、熱環境の改善に向けた対策・取組が必須である地域であると言える。</p>	<p>ヒートアイランド現象については、「人工排熱の増加」や、「都市形態の変化」、「地表面被覆の人工化」等の複数かつ広範囲での影響により生じるものと考えます。</p> <p>一事業による影響だけではない広範囲での予測・評価が必要となるため、高層建築物の第一分類事業である本事業の環境影響評価では対象外としていますが、本事業ではヒートアイランド現象の抑制計画として、下記の取り組みを積極的に行っていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高層部の配置検討及び隣接事業や旧横浜市庁舎街区の計画建築物との隣棟間隔を確保することで、周辺地域のヒートアイランド対策となる風の通り道を確保 ・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 ・環境配慮型舗装である透水性、保水性舗装等の導入検討 ・クールスポットとなる緑陰を効果的に形成させる樹木の適切な配植 <p>一事業での影響評価だけでは難しいと考えますが、頂いたご意見は横浜市にも共有させていただきます。</p>

表 2.2-2(9) 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>意見書⑤ 16</p> <p>その他（ヒートアイランド現象について）</p>	<p>(2) ヒートアイランド及び地球温暖化の影響の考え方について</p> <p>①影響と評価時期 海外の事例では、今後の地球温暖化の進行に伴い都市の気象、熱環境の悪化について排出シナリオを用いた予測に基づき評価がなされており、既に適応策として様々な取り組みがなされ、都市気象の改善の取組が進んでいる。次の②で述べるが再開発に伴う熱環境の悪化は局所的には地球温暖化による影響を増長する。 したがって、本事業及び横浜市における現状の類似事業による影響の評価する場合には、地球温暖化及びヒートアイランドの予測結果に基づき地球温暖化とヒートアイランドの両方の観点から最も影響が生じる時期を選定し、軽減措置・代替案を含めて予測・評価を実施しなければ評価は妥当であるとは言えないと考えられる。</p> <p>②被害・損害の定量化（見える化） 今後地球温暖化とともに本事業によりヒートアイランド現象が増長されることにより、事業予定地から南区までの地域において熱ストレスによる熱中症及びその後遺症の発症確立、全死亡リスクの増加（特に循環器系、吸収器系疾患）、感染症リスクの増加がかなり高い確率で生じる可能性が考えられる。また、火災リスクが増加することも指摘されている。 特にこの地域は、保育園、幼稚園、学校、高齢者が集まる施設・商店街等の熱ストレスに対する高感受性者・群が現存しており、本事業及びその他の再開発の複合影響による熱環境の短期かつ長期変化に対するリスク評価を行って頂きたい。 また、この影響は短期、長期の重大な健康上の影響を及ぶことから、影響範囲・程度を定量化し、高感受性者・群に対するリスクの増加程度を明らかにし、被害（損失寿命、罹患の可能性の疾患等）を定量化（見える化）し、評価頂きたい。</p> <p>(3) 予測・評価及び代替案の提示について</p> <p>①調査・予測について 本準備書では事業予定地から南区まで地域において気象観測をなされていない。このことから、現状の温暖化及びヒートアイランドの熱環境の影響や各々寄与の評価がなされていない。少なくとも最も影響が及ぶ地点及び高感受性群での気象（気温、湿度、風向・風速）及び熱環境の観測を行う必要があると考えられる（根拠（次頁に続く）</p>	<p>ヒートアイランド現象については、「人工排熱の増加」や、「都市形態の変化」、「地表面被覆の人工化」等の複数かつ広範囲での影響により生じるものと考えます。 一事業による影響だけではない広範囲での予測・評価が必要となるため、高層建築物の第一分類事業である本事業の環境影響評価では対象外としています。</p> <p>本事業では、「暑さをしのぐ環境づくりの手引き」（横浜市、令和4年3月）や「ヒートアイランド現象緩和のための建築設計ガイドライン」（国土交通省住宅局、平成16年7月）等を参考として策定したヒートアイランド現象の抑制計画（前述）を積極的に実施することで、事業者として可能な範囲でヒートアイランド現象の抑制に努めていくこととし、これをもってヒートアイランド対策としています。</p>

表 2.2-2(10) 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>意見書⑤ 16</p> <p>その他（ヒートアイランド現象について）</p>	<p>（前頁からの続き） としては（4）も参照のこと。 予測方法について、準備書（10-3 項）に「ヒートアイランドの予測は大変複雑で、事業での対応は困難」との見解を示している。一方、ヒートアイランドの予測評価については 1990 年代から大学、研究所等で研究開発され、現在は建設会社を始め民間調査・コンサルタンツ会社でも簡易に予測できるモデル・ソフトウェアを開発し、街区から都市スケールまで活用されている。風害の予測を兼ねてヒートアイランドの予測評価を行うことは十分に可能であり、本事業の地域に与える長期的影響を考慮すると必要性があると考えられる。</p> <p>一方、「横浜市環境影響評価技術指針」の第 17 風害（88 項）には、予測方法として「適切なものを選択する」として 3 次元熱流体解析（CFD）、数理モデルが挙げられている。「環境影響評価条例」第 7 条 3 項では、「市長は、技術指針について、常に適切な科学的判断を加え、必要があると認めるときは、3 技術指針を改定するものとする。」とされている。また、環境影響評価法 51 条では、「国は、環境影響評価に必要な技術の向上を図るため、当該技術の研究及び開発の推進並びにその成果の普及に努めるものとする。」とされており、上述した通り国等はヒートアイランド予測技術の研究開発を行ってきた。</p> <p>このことから、影響の程度や期間を考慮すると、CFD または数理モデルを用いたヒートアイランド予測を行うことは妥当と考えられる。本事業のみで実施できない場合は、隣接する再開発事業等あるいは横浜市と共同で行い、適切な予測・評価を提示するなどの方法も検討頂きたい。</p> <p>②代替案について 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業は、33 階、32 階、24 階の 3 棟建設される。また、他に地区でも高層ビルの建設事業が計画されており、この地区の陸風、海風の道が大きく変化する懸念があり、総じてこれらの開発事業がヒートアイランド現象の悪化に寄与することが十分に考えられる。</p> <p>例えば、シュッツガルト、東京駅再開発、香港など都市気候を考慮した複数案を提示し、計画を進めている事例が多くある。本評価において 3 棟の複合影響、可能ならばその他の再開発事業も含めて、ビルの位置・形状・素材、屋上・壁面緑化、人口排熱の位置・植被率の組合せによる複数案を検討し、可能な限り影響が及ばない（次頁に続く）</p>	<p>（前頁に記載の通り）</p>

表 2.2-2(11) 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
意見書⑤ ー 6	<p>（前頁からの続き） い代替案を提示頂きたい。</p> <p>③便益評価の提示 現状の国内法では法制化されていないが、国外の法規及び国内 SEA ガイドライン等では「環境の保全について配慮しなければならない」（環境基本法）等の根拠に基づき、持続可能性や社会経済的側面を評価することになっている。本事業の場合は上述の通り、近隣住民に対し経済社会的な正の便益があるものの、その便益の配分は本事業の実施者及び利用者に比べ少なく、一方健康影響・環境の悪化などの負の便益の方が大きくなることが想定される。このことから、本事業の便益を明らかにし、影響が及ぶ地域の住民等の便益の定量評価を提示し、情報公開を行うべきであると考えられる。</p> <p>（4）現地調査 上述した通り、ヒートアイランド現象の悪化は周辺住民の健康に直接影響を生じる可能性があり、本準備書で評価が記載されていない場合には事後に評価することが出来ないことが懸念される。また、上述した通り本準備書では平沼小学校で測定された気温、湿度等の気象データを用いているものの、事業予定地から南区まで地域において気象観測を行っていない。 このことから、この地域における高感受性者・群のいる地点において、気象観測を行い、供用前後のデータを取得し、少なくとも事後に本事業の影響を評価できるようにしておくことが必須と考えられる。 本環境影響評価の手続き上、この現地調査をなされない場合には、「横浜市環境の保全に関する基本条例」及び関連法令等に基づき横浜市による測定の実施等の可能性を検討して頂きたい。もしくは温暖化ないしヒートアイランドの研究の一環として、横浜市等と協議し、横浜市環境科学研究所あるいはその他の研究機関にその測定を実施して依頼することを検討頂きたい。</p> <p>以上</p>	<p>（表 2.2-2(9) (p. 2-15 参照) に記載の通り)</p>

表 2.2-2(12) 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
意見書⑥	<p>その他（ヒートアイランド現象について）</p> <p>東京の汐留に高層ビルが建ったことにより都内ばかりか、埼玉県にまでヒートアイランド現象で気温上昇を生み出しました。「風の通り道を作るから大丈夫」ではないのです。高層ビルを建てることだけでなく、地面をコンクリートで埋め尽くし、本来あるはずの緑も取っ払ってしまったら、気温上昇は免れません。またビル風は、台風等の自然災害時に悪影響を与えます。空、風、緑、土、水、空間全て大切なものです。そして人間の手で操れるモノではありません。</p>	<p>ヒートアイランド現象については、「人工排熱の増加」や、「都市形態の変化」、「地表被覆の人工化」等の複数かつ広範囲での影響により生じるものと考えます。</p> <p>一事業による影響だけではない広範囲での予測・評価が必要となるため、高層建築物の第一分類事業である本事業の環境影響評価では対象外としていますが、本事業ではヒートアイランド現象の抑制計画として、下記の取り組みを積極的に行っていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高層部の配置検討及び隣接事業や旧横浜市庁舎街区の計画建築物との隣棟間隔を確保することで、周辺地域のヒートアイランド対策となる風の通り道を確保 ・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 ・環境配慮型舗装である透水性、保水性舗装等の導入検討 ・クールスポットとなる緑陰を効果的に形成させる樹木の適切な配植
意見書⑦ 1	<p>事業計画（本事業について）</p> <p>本計画はスケジュールありきの環境アセス。 2020年10月1日 関内駅前港町地区市街地再開発準備組合 三菱地所株式会社 スターツコーポレーション株式会社 株式会社フジタ 株式会社ケン・コーポレーション 東急不動産株式会社 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業 事業協力に関する基本協定書を締結</p> <p>被害を受ける市民にとっては、全く持って不十分。「検討されています」「可能な限り」曖昧な表現が多すぎる。実際に被害が出たらどうするのか？超高層ビルが建ってしまったらからは、その後に対策をしても焼け石に水。より良い事業とは市民をバカにしているのか？</p>	<p>本事業の環境影響評価の予測・評価において、環境に著しい影響は生じない結果となるものであっても、予測・評価の結果に不確実性のある評価項目については、事後調査を実施し、その結果に応じ本事業が起因となり環境に影響が生じたことが明らかなものに対しては、対策を検討します。</p>
意見書⑦ 2	<p>その他（市民参加・情報公開について）</p> <p>横浜市会 無所属 井上さくら市議 一問一答。 IR 事業がなくなったので、この関内駅前再開発は見直すべき。 その事業の内容ね、今、観光集客とかおっしゃいました じゃあその規模とか見込みとか目標、これはどうなっているんでしょうか？</p> <p>小池都市整備局長 えーとですね あの今回の提案の中で採択された案件について ええまあ... 事業の効果あるいは集客性 そういったものについては、提案者から一応いただいておりますけど まあそれについてまだ今の段階では公開できる状況にはないです。</p> <p>(次頁に続く)</p>	<p>対象事業実施区域は、旧横浜市庁舎街区に隣接し、これまで複数のビルが市役所組織により利用されてきましたが、市役所移転により大量の空室が発生したことや、昭和40年代後半に建設されたビルが多く、老朽化が進んでいることもあり、関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン等の方向性に沿った新たな関内地区の玄関口として、新しい街づくりを推進するものと考えております。</p> <p>横浜市としては、環境影響評価準備書については広く一般に縦覧・閲覧を行っています。</p> <p>また、事業者としては、環境影響評価に係る内容について、横浜市環境影響評価条例に基づき、影響が及ぶと想定される範囲に周知を行い説明会を開催しています。</p>

表 2.2-2(13) 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>意見書⑦ 1 2</p>	<p>その他 (市民参加・情報公開について)</p> <p>(前頁からの続き) 小池都市整備局長 えーと、あのまあ、 提案の中でいただいたものでございますので これについてはあの、まあ、事業者の利益を守るということで 公開にするか非公開にするかと一定のルールがありますので それに基づいて行っております 今後事業者と協議をしてですね これももう出してもいいよということになって ま、そういう状況になれば、またご説明していきたいと考えております</p> <p>ほとんどのり弁 それからあの... 提案書はそうなのかもしれない しかし一方ですね、もうすでに基本計画書が出てます これは8月です、8月に基本協定を結んだ前提です そうするとこれは、もう完全に横浜市も拘束している そして要はこれが前提だから、安く値引きしてるんですから なんでそれまでこんな黒くしちゃっていいんですか?</p> <p>小池都市整備局長 えーと今、あの、先生ご指摘の基本計画協定書につきましては 8月に事業者と結んでおります でまあその中で提案をいただいた内容に沿った... あのまあ 提案というか、まあ、図面とかですね そういったものを入れておりますけど 提案の段階ではまだ提案をいただいた段階ですから それは当然公開できないわけですがけれども 8月に結んだ協定書は先日先生にもお示しをさせて頂いたと思いますが それよりもっとあの... 黒塗りをした部分少ない内容で 出せる部分は出せる形で事業者とも確認をしております ですね対応しているというふうに認識しております</p> <p>井上 この基本計画書は基本的に全部出すべきですよ、特にね...</p> <p>(次頁に続く)</p>	<p>(前頁に記載の通り)</p>

表 2.2-2(14) 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>意見書⑦ 1 2</p>	<p>その他（市民参加・情報公開について）</p> <p>（前頁からの続き） これ事業者の名前‘ABCD’とかアルファベットに書いてあるんですよ 匿名ですよ！？ それを前提に値引きしてるんですよ 責任の所在があいまいになるじゃないですか！？ この基本計画書のり弁の隙間を見るとですね インバウンド拡大とか、羽田空港からの直結バスとか、この旧庁舎街区を地点にした交通結節点の設置などがあります ライブビューイングだけで年間200万人とか言うんだけども これ今の情勢で実現可能なんでしょうか？市長！</p> <p>山中市長 様々な経験を持つ、また実績を持つ事業者がこれまでのノウハウ実績に基づいて提案したものでございますので達成できるように市としても後押ししたい できる限り努力をしたいと考えております</p> <p>井上 コロナの前にまさに計画が出されて提案は出されております もう一つ大きな変化はやっぱりIRの撤退が決まったということです それはこの基本計画の締結の後ですね 市長がこの間、宣言されたんだから で、この関内関外地区活性化ビジョンこれではですね いろんな事業がありますよと書かれていますが大規模集客施設として書かれてるの2つしかありません それがこの市庁舎街区の活用事業と もう一つが山下ふ頭の開発なんですね これこの地区の言ってみれば二本柱なんですよ その認識は間違ってますか？ 市長、お願いします</p> <p>山中市長 もともとの二本柱につきましては先生がご指摘されたとおりと承知しております</p> <p>井上 例えば交通結節点とかもですね 当然この二本柱は結ぶことになっていると こういうことでしょうか？ (次頁に続く)</p>	<p>(表 2.2-2(12) (p. 2-18 参照) に記載の通り)</p>

表 2.2-2(15) 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>意見書⑦ 1 2</p> <p>その他 (市民参加・情報公開について)</p>	<p>(前頁からの続き)</p> <p>山中市長 すでに IR の廃止は決定しておりますので そういった 2 つの拠点、1 本の拠点が無くなっておりますので そういったところの繋ぐか繋がらないかに関しては今後の検討課題だと存じているところでございます</p> <p>井上 そうすると IR... もともとはね 今おっしゃったように' IR がなくなったので再検討が必要だ' まさしくそうだと思います しかしその前はこれ当然この時期はもう山下ふ頭って言ったら IR なんですから その 2 つで 2 本柱でこの地区をですね、横浜イノベーション IR これ市長、横浜の IR は山下ふ頭だけではなくて、この周辺一帯を融合して一体的に開発する事業にする、そういうコンセプトです これ自体は市長どう思われますか？</p> <p>山中市長 まず IR の誘致は取りやめとなりましたが 山下埠頭における開発は行います ですので そういった総合的な観点からの検討が必要だと考えております 山下埠頭における開発に関してはまさに今ゼロベースでございますので これからの検討になるかを考えております</p> <p>井上 まさにゼロベースだからね ゼロベースからこの旧庁舎も含めてですね 考え直さないとあの全然、前の前提のまんま走っちゃってるんですよ これでいいんですかね？市長 どう思いますか？</p> <p>山中市長 横浜市としまして観光施策そして MICE 観光 MICE への取り組みはもっともっと強化してまいりますので 山下埠頭への IR 誘致がなくなったとしても 関内関外での今回の開発 引き続き 効果を発揮していくものと考えております</p> <p>(次頁に続く)</p>	<p>(表 2.2-2(12) (p. 2-18 参照) に記載の通り)</p>

表 2.2-2(16) 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>意見書⑦ 1 2</p> <p>その他(市民参加・情報公開について)</p>	<p>(前頁からの続き)</p> <p>井上 IRがなくなったので、と市長おっしゃるけどじゃその前に作られたこのプランはIRを前提とした計画であったということは確かだとそこをちょっと確認してください、市長</p> <p>山中市長 はい、オリジナルの事業者のプランの中ではそういったIRの誘致の一部考慮されていたかと存じております</p> <p>井上 これね、ぜひ、カジノIRなき後ですよもう後戻りしないんだから絶対にこれはもう二度と後戻りはしてはいけないしカジノIRなき後の周辺事業も見直しをすべきだというふうに思います</p> <p>(4) 関係法令・計画等 a) 「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、指定にあたる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。</p> <p>山中市長は旧市庁舎を売却する時も、市民の声を聞かずに、決めてしまいました。</p> <p>本事業に対して、責任ある立場にあるなら、まず、このことを市民に広く知らせて、山中市長から、説明をするべきです。事業者による説明会の時も、市民から、「もっと広く市民に知らせるべき」との意見があり、事業者は「横浜市と協議する」と言いました。</p>	<p>(表 2.2-2(12) (p. 2-18 参照) に記載の通り)</p>
<p>意見書⑦ 1 3</p> <p>その他(方法市長意見書等)</p>	<p>第一章 令和4年7月に提出した環境影響評価方法書(以下、「方法書」といいます。)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、</p> <p>市長の意見は、これだけですか？少なすぎます。</p>	<p>方法書における市長の意見については、横浜市のウェブサイトにも方法市長意見書として掲出されています。</p> <p>準備書においては、方法市長意見書等の内容と事業者の見解を掲載しております。</p>

表 2.2-2(17) 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>意見書⑦ 1 4</p>	<p>事業計画（施設配置）</p> <p>2.3.2 施設配置計画 完成イメージ図は図2.2-1に、施設配置図、周辺道路配置図は図2.3-1(1)～(2)に、施設断面図は図2.3-2～図2.3-3に示すとおりです。施設配置計画の検討に当たっては、コンセプトプラン及び「横浜市現市庁舎街区等活用事業実施方針」（横浜市、平成29年3月）（以下、「実施方針」といいます。）のほか、「横浜市景観ビジョン」（横浜市、平成31年3月改定）、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・関外地区活性化推進計画」（横浜市、平成22年3月）等の上位計画を踏まえ、「国際的な産学連携」、「観光・集客」機能の誘導、魅力的な観光・集客の拠点、新たなコミュニティを創出する「住宅機能」等の整備により、関内・関外地区のまちづくりに貢献する計画を進めます。本事業では、図2.1-4に示す対象事業実施区域に含まれる市道山下町第4号線、本事業の建築敷地となる市道山下町第6号、市道山下町第9号線、市道山下町第3号線の一部及び市道山下町第7号線の一部が廃道し再編することで、市道関内本牧線第7002号線沿いに、空港や他都市とのアクセス強化や都心臨海部の回遊性向上に資する交通広場の整備を行います。交通広場は高速バスや観光バス、観光系路線バスなどの公共交通等の利用を想定し、</p> <p>観光、集客に、高層ビルは合いません。観光、集客なら、いろいろなものを詰め込まず、ゆったりとした町並み。散策する楽しさ。ビル風、ヒートアイランド現象の心配。計画段階から横浜市は、まず、市民と対話をするべきなのに、いつも事業者とばかり対話をします。住みたい街、住み続けたい街は、横浜市の一方向的な押し付け。産学連携でも、高層ビルを建てる理由にはなりません。</p> <p>また本事業計画は山下埠頭にIRを設置する想定のもので、IR誘致計画はなくなったので、計画を変更すべきです。</p>	<p>本事業については、関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン等の方向性に沿って、関内地区の玄関口としての街づくりを検討しており、中層部には国際的な産学連携に資する業務施設、高層部には新たなコミュニティを創出する住宅施設を整備します。関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン等の方向性に含まれる内容へのご意見及び、市民の皆様との対話、IR誘致計画の中止に伴う計画の変更についてのご意見は横浜市にも共有させていただきます。</p> <p>ご懸念のビル風については、同時期に計画が進む隣接事業や旧横浜市庁舎街区の影響も加味した予測・評価を行い、防風対策として、「防風植栽の整備」、「デッキ部への屋根・高欄の設置」、「庇の設置」、「計画建築物高層部の隅丸形状への変更」等を、隣接事業とも連携して行います。また、今後提出する事後調査計画書に基づき、供用後にそれぞれ1年間風環境（風向・風速）の測定を行い、適切に対応していきます。</p> <p>ヒートアイランド現象については、一事業による予測・評価は困難なものと考えますが、「暑さをしのぐ環境づくりの手引き」（横浜市、令和4年3月）や「ヒートアイランド現象緩和のための建築設計ガイドライン」（国土交通省住宅局、平成16年7月）等を参考に策定したヒートアイランド現象の抑制計画として、下記の取り組みを積極的に実施することで、事業者としてヒートアイランド現象の抑制に努めていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高層部の配置検討及び隣接事業や旧横浜市庁舎街区の計画建築物との隣棟間隔を確保することで、周辺地域のヒートアイランド対策となる風の通り道を確保 ・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 ・環境配慮型舗装である透水性、保水性舗装等の導入検討 ・クールスポットとなる緑陰を効果的に形成させる樹木の適切な配植

表 2.2-2(18) 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
意見書⑦ 1 5	<p>9) 施工方法等に関する配慮事項 ・既存建築物の解体に当たっては、既存建築物の解体工事着手前に「大気汚染防止法」(環境省、令和3年4月改定)や「横浜市生活環境の保全等に関する条例」(横浜市、令和3年3月改定)等の法令に基づき、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、</p> <p>横浜市が令和3年に改正しようだが、既存建築にアスベストはあるでしょう。「存在していた場合には」では、不適切。説明会の時もしましたが「横浜市基準は信用ができません」</p>	<p>対象事業実施区域内の既存建物は現在供用中であり、アスベスト含有建材の存在についての調査をすべての建物で実施できている状況ではありませんが、既存建物においてアスベストの使用が全面禁止された平成18年(2006年)9月1日以前に建造されたものについては、石綿含有建築材料が使用されている可能性があります。</p> <p>そのため、既存建築物の解体については、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、法令等に基づき石綿含有産業廃棄物として適切に処分し、事後調査にて処分方法も含めた結果をまとめます。</p>
意見書⑦ 1 6	<p>2) ヒートアイランド現象の抑制計画 本事業では「暑さをしのぐ環境づくりの手引き」(横浜市、令和4年3月策定)を参考として、以下のヒートアイランド対策を積極的に行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高層部の配置検討及び隣接事業や旧横浜市庁舎街区の計画建築物との隣棟間隔を確保することで、周辺地域のヒートアイランド対策となる風の通り道を確保 ・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 ・環境配慮型舗装である透水性、保水性舗装等の導入検討 ・クールスポットとなる緑陰を効果的に形成させる樹木の適切な配植 <p>暑さをしのぐ環境づくりの手引き」(横浜市、令和4年3月策定)を参考として、</p> <p>横浜市の手引では焼け石に水だと思います。実際に、起きれば、関内地区全体に影響が及ぶ。観光、賑わいに、高層ビルは、ふさわしくない。渋谷がいい例です。</p>	<p>ヒートアイランド現象については、「人工排熱の増加」や、「都市形態の変化」、「地表面被覆の人工化」等の複数かつ広範囲での影響により生じるものと考えます。</p> <p>一事業による影響だけではない広範囲での予測・評価が必要となるため、高層建築物の第一分類事業である本事業の環境影響評価では対象外としていますが、本事業ではヒートアイランド現象の抑制計画として、準備書の記載の取り組みを積極的に行っていきます。</p>
意見書⑦ 1 7	<p>6) 土壌汚染の状況 調査区域には、土壌汚染対策法に基づく要措置区域及び形質変更時届出区域があり、これらの概要は表3.2-31に、位置は図3.2-27に示すとおりです。要措置区域とは、敷地内に土壌汚染があり、健康被害が生ずるおそれがあるため、汚染の除去等の措置が必要な区域のことをいいます。形質変更時届出区域とは、敷地内に土壌汚染はあるものの、人への摂取経路がなく、健康被害が生じるおそれがないため、汚染の除去等の措置が不要な区域のことをいいますが、掘削等を行う場合は、新たなリスクを発生させないよう、市長への (次頁に続く)</p>	<p>対象事業実施区域内でこれまで基準に適合しない土壌汚染が確認されていないため、土壌汚染対策法に基づく、要措置区域及び形質変更時届出区域に指定されていません。</p>

表 2.2-2(19) 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
意見書⑦ 1 7	<p>(前頁からの続き)</p> <p>届出が必要となります。調査区域内には、形質変更時要届出区域が 11 箇所あります。対象事業実施区域は要措置区域及び形質変更時要届出区域に指定されていません。</p> <p>対象事業実施区域は要措置区域及び形質変更時要届出区域に指定されていません。 なぜ、ですか？</p>	<p>(前頁に記載の通り)</p>
意見書⑦ 1 8	<p>6.7 地盤 本事業で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。</p> <p>環境保全目標・地下掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。 これは目的とはいええない。数値で示してほしい。</p>	<p>現在、対象事業実施区域内の既存建物が供用中となり、対象事業実施区域内でのボーリング調査等が完了していません。</p> <p>今後、対象事業実施区域内でボーリング調査を実施し、地盤の状況を詳細に把握したうえで工法を検討していきますが、現時点では、掘削部外周に剛性が高く遮水性に優れるソイルセメント柱列壁を構築し、その先端を透水性の低いシルト層に根入れすることで、掘削面や山留壁からの地下水の湧出を軽減し、地下水位の低下を防止することで、地盤沈下の発生を回避・軽減できるものと予測します。</p>
意見書⑦ 1 9	<p>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。</p> <p>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（B 地区）」については、横浜市により都市計画手続が進められています（資料編（p. 資 1-10～p. 資 1-13）参照）。なお、対象事業実施区域を含む「関内駅前地区（A 地区）」については、令和 3 年 12 月に都市計画決定に伴い、当該地区の制限が変更されています。6.9.2 環境保全目標の設定 日影に係る環境保全目標は、表 6.9-3 に示すとおり設定しました。表 6.9-3 環境保全目標（日影）区分 環境保全目標【供用時】建物の (次頁に続く)</p>	<p>本事業の計画建築物の最高高さは、今後策定される予定の都市再生特別地区に規定されることを前提としたものとなります</p> <p>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が、本事業の計画建築物周辺に交通広場や広場空間を整備することにより、本事業の計画建築物を対象事業実施区域の南側に配置させます。また、高層部の建物の形状を低層部より極力細い形状とすることで、本事業の計画建築物の日影が落ちる範囲を小さくする等の環境保全措置を講じることで、計画建築物の存在による日影が周辺地域の生活環境に与える影響を軽減していきます。</p>

表 2.2-2(20) 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
意見書⑦ 1 9	<p>(前頁からの続き) 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。</p> <p>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、</p> <p>超高層ビルが建てば、健全かつ良好な都市環境を確保し、良好な景観の形成を図ることはできません。平成 30 年、景観ビジョン改定では高さ制限。75メートルが 150メートルに緩和されることにショックを受けた。専門家もいました。</p>	<p>(前頁に記載の通り)</p>
意見書⑦ 1 10	<p>これらの予測結果より、防風対策が実施されない場合は、計画建築物の建設による景観がほぼ無い地域がある一方で、関内駅や JR 根岸線より北東側の地点と、市道関内本牧線第 7002 号線より南東側の地点は、計画建築物の影響を著しく受けるものと予測します。</p> <p>(5) 防風対策 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 4~10mの常緑樹の植栽、隣接事業の計画建築物北西側と南東側の庇範囲を延伸及びデッキ上部に屋根を追加するといった防風対策を講じた実験を行いました。</p> <p>渋谷のビル風は大変なものです。このような対策では、全く持って、受け入れることはできません。繰り返しになりますが、超高層ビルを建てなければいけない理由はどこにもありません。計画を根本から見直すべきです。</p>	<p>本事業の風害の予測・評価にあたっては、同時期に計画が進む隣接事業や旧横浜市庁舎街区の影響も加味した検討を行い、「強風の出現頻度に基づく風環境評価尺度」を評価指標に事務所街に対応する風環境としての防風対策を予測・評価の中で検討しており、渋谷と比較したご懸念については、評価書の内容により今後提出する事後調査計画書に基づき、供用後にそれぞれ 1 年間風環境（風向・風速）の測定を行い、適切に対応してまいります。</p>

表 2.2-2(21) 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>意見書⑧ 1</p> <p>その他（市民参加・情報公開について）</p>	<p>1. はじめに 都市開発とは、持続可能な社会をめざし、環境との調和を考えてよりよいものにしていくものであると考えます。しかし、40年以上住む市民の私から見れば、最初、旧市庁舎街区等活用事業でA地区に超高層ビル建設を知り、次にB地区、そしてC地区の超高層ビル建設を知りました。知るほどに当初からABC地区の一体的な開発計画なのかと思わざるを得ません。 旧市庁舎について、当時「新市庁舎に関する調査特別委員会」設置は2012年5月でした。初代以降、建設された第7代の市庁舎は市民の共有財産であるのに、庁舎の建物売買・土地貸付の公的な説明はありません。一般市民に十分知らされないままに決められた感じがします。さらに都市計画の主体である横浜市から、関内駅前に3棟の超高層ビルの建設を必要とする合理的説明も私たち市民にされていません。納税している市民の意向は無視されるのでしょうか。今回7月26日市素案説明の公聴会、29日の環境影響評価準備書説明会に参加し、横浜に暮らす市民の立場から、以下、意見を述べます。</p>	<p>関内駅周辺地区では、横浜市都市計画マスタープラン・中区プランにおいて、市庁舎の移転に伴う跡地・港町民間街区等を対象に、地区計画等の都市計画手法等を活用した適正な誘導を通じて、国際的な産学連携、観光・集客等のまちづくりによる都心部の活性化を目指し、市庁舎の移転に伴う跡地の活用、関内・関外地区の活性化の核となるような新たなまちづくりを行う地区として、関内駅前地区地区計画等を定めています。 横浜市から市民の皆様へのご説明についてのご意見は、横浜市にも共有させて頂きます。</p>
<p>意見書⑧ 2</p> <p>環境影響評価（電波障害）</p>	<p>2. 環境の保全の見地からの意見： ① 電波障害：予測結果を見ましたが、B地区に暮らす人々は最終的には周辺に3棟並ぶわけですから、3棟建設後の電波障害の実害、影響など本当に不安です。東京の事例で予測してもここに当てはまるわけではありません。環境保全に関わるチェックを継続的にする必要があると思います。B地区だけでなく、3棟建設後の全体としての電波障害の定期的チェックの検証を求めます。</p>	<p>電波障害については、東京の事例による予測・評価ではなく、本事業の計画建築物による影響が生じると考えられる地域の調査をもとに予測・評価しております。加えて、横浜市環境影響評価条例の対象事業ではありませんが、同時期に計画が進む隣接事業の影響も加味した予測・評価も行っております。 旧横浜市庁舎街区の計画建築物における電波障害の影響は、横浜市現市庁舎街区活用事業環境影響評価手続の中で予測・評価されております。 本事業に起因する電波障害に対しては、工事着手時には電波障害についての連絡窓口を設け、障害についての実態を調査・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隣接事業とも連携して行っていきます。</p>

表 2.2-2(22) 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
意見書⑧ 1 3	<p>② 日影（日照障害）：目標、予測結果を見ましたが、超高層ビル建設で周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼすのは明白です。説明会に参加した地元の方は「うちは、どうなるんだ？」と心配しています。日本は四季のあるモンスーン気候です。冬至から夏至までの一年を通した太陽の動きが、私たち日本人の毎日の暮らしに大きな影響を与えます。商業地域に指定されているため、日照規制の適用はないとありますが、この街に働き、暮らすのは人間だけでなく、すべての自然環境に影響を与えます。さらに近年の経験値を外れる冬の寒さ、夏の猛暑など異常気象が毎年繰り返されます。過去にない異常な気候現象を想定されます。広い視野から日照に関するきめ細かい目標値を想定していただきたい。</p>	<p>本事業の計画建築物については、計画建築物を対象事業実施区域の南側に配置し、広範囲へ日照障害の影響が生じやすい高層部の建物形状を低層部より極力細い形状とする事で、対象事業実施区域外への日照障害の影響を軽減していきます。</p>
意見書⑧ 1 4	<p>③ 風害：B地区だけでなく、3棟建設後の風害について、ビル風がとて強いのではないかと、どう発生するのかと非常に恐れています。一度建ててしまえば、ビル風がひどいからと言って、途中からカットすることもできません。高齢者や子ども、乳母車、車いす使用者など、あらゆる世代、様々な状況の市民が行きかう歩行者空間になります。相当にきめ細かいシミュレーションをして、安全・安心なユニバーサルな空間にする必要があると考えます。</p> <p>さらに風害に関係するヒートアイランド現象についても、チェックが必須です。この要素も入れてください。</p>	<p>本事業の風害の予測・評価にあたっては、同時期に計画が進む隣接事業や旧横浜市庁舎街区の影響も加味した検討を行い、村上式を評価指標に事務所街に対応する風環境となる防風対策について予測・評価の中で検討しております。</p> <p>ご懸念については、供用後に今後提出する事後調査計画書に基づき、それぞれ1年間風環境（風向・風速）の測定を行い、適切に対応していきます。</p> <p>ヒートアイランド現象の予測・評価については一事業での対応は困難であり、評価項目として選定しておりませんが、本事業ではヒートアイランド現象の抑制計画として、下記取り組みを積極的に行っていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高層部の配置検討及び隣接事業や旧横浜市庁舎街区の計画建築物との隣棟間隔を確保することで、周辺地域のヒートアイランド対策となる風の通り道を確保 ・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 ・環境配慮型舗装である透水性、保水性舗装等の導入検討 ・クールスポットとなる緑陰を効果的に形成させる樹木の適切な配植

表 2.2-2(23) 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
意見書⑧ 1 5	<p>④ 風水害・豪雨・台風の災害：ビル風とは別に避けられないのは自然現象による災害です。超高層ビルがどういう状況になるのか、台風による強風豪雨により周辺がどういう状況になるのか、必ず迎える現実です。十分シミュレーションしておく必要があると思います。</p> <p>安全（浸水）の評価項目と関連して、別途加えてください。</p>	<p>風水害や豪風・台風等の自然現象による災害については、安全（浸水）の項に記載しております環境保全措置等を確実に講じるとともに、建築基準法等に基づき安全な建物構造となるように、検討をしております。</p> <p>また、強風・豪雨時においても安全な建物構造とすることで、災害時において、安全・安心が確保される計画としていきます。</p> <p>また、供用時の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等を通じて、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を、施設利用者だけでなく、近隣の鉄道駅や横浜スタジアム、周辺住民等とも共有することで、地域の防災機能の強化に努めていきます。</p>
意見書⑧ 1 6	<p>⑤ 耐震性（地震の害：倒壊、浸水、津波、液状化など）：</p> <p>日本は地震国、30年以内に震度7以上の地震の発生は7割と発表されました。地震国を踏まえ、今後すべての建築物は耐震対策が必須です。評価項目には、「振動」「地盤」とありますが、地震に関するシミュレーションは行っていないのでしょうか。超高層ビルの地震対策は必須です。「振動」「地盤」ではくれない地震による災害の発生、長周期などの影響などはすでに指摘されており、耐震性を評価項目に入れてください。</p>	<p>現在、対象事業実施区域内の既存建物が供用中となり、対象事業実施区域内でのボーリング調査等が完了しておりませんが、対象事業実施区域内で既存建築物の解体後にボーリング調査等を実施し、支持層深さや土質、地盤強度等の把握を行い、調査によって得られた地盤特性を踏まえ、耐震性能確保のために制振構造の採用により安全な構造計画となるよう、建築基準法等に基づいた設計上の適切な対策を実施します。</p>
意見書⑧ 1 7	<p>⑥ 景観（景観消失度）について：</p> <p>50年前、横浜市は都市づくりを「都市デザインの7つの目標」にまとめ、今日引き継がれているはずですが、関内駅前、7代目市庁舎が建ち、その後できた「くすのき広場」は、歩行者優先の日本の先例でした。歩けば横浜公園、日本大通り、空、港、海へとつながります。説明会では、完成予想図の景観を示し、景観上問題ないとして、やがてなじんでいくような言い方でした。しかし、市民から見れば、非常に違和感を持ちました。</p> <p>完成後は、従来と全く違う景観となります。これは横浜市民が望んだ景観でも何でもありません。最初の話に戻りますが、さまざまな歴史を経てきた関内駅前に超高層ビル3棟並列が、果たして魅力ある都市景観なのか、市民としては疑問です。「横浜らしさ」を台無しにする超高層ビル建設は、計画見直しをしてほしいのです。市民の願う「横浜らしさ」をこれ以上壊さないでほしいです。</p>	<p>関内駅周辺地区は、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として指定される特定都市再生緊急整備地域の「地域整備方針」や、「横浜市都市計画マスタープラン中区プラン」、「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」において、「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す方針が示されています。</p> <p>公共的な空間整備や、新たな機能の導入等をふまえ、土地の高度利用を図るため、高層建築物の建設が計画されますが、高層建築物については、都市景観協議の場において景観計画に定める配慮事項の視点からも、横浜市都市美対策審議会等の意見を聴きながら、関内・関外地区のシンボルとなる良好な都市景観の実現に向け、協議を行います。</p> <p>また、低層部においても周辺の既存建築物と調和のある高さに抑え、外壁等については明色の採用や外壁材の工夫により、周辺の景観にも配慮して、さらなる圧迫感の軽減に努めていきます。</p>

表 2.2-2(24) 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
意見書⑧ 18	<p>⑦ 市民参加・情報公開について</p> <p>B 地区の市街地再開発準備組合が設立されたのは、平成 30 年（2018）11 月です。そもそも関内駅前地区は、関東大震災、戦争などの苦難の時代の変遷を経て、7 代目旧横浜市庁舎が建てられ、長年市民に親しまれた街です。もはや中区民や中区に働く事業者だけのものではなく、横浜市民全体の思いや利益に関わる地域です。</p> <p>去る 6 月 13 日都市計画市素案説明会で初めて市民に知らされ、次に 7 月 26 日の公聴会で、公的に初めて市民の意見を聞く機会でありました。準備組合が設立されてから、市が公的に市民の声を聴いたのは、5 年後だったわけです。</p> <p>今回の開発計画は、官民一体で行われ、計画の骨子に市民は関わらず、市民が知る頃には計画の内容が既に決まっている、と言わざるをえません。市としてのまちづくりであるのに、現状では「まちづくり」を企業に任せる状態となっています。つまり、5 年間、市民への情報提供、市民への説明不足、市民からの意見募集など、ことごとく不足していると言わざるをえません。準備書説明会は事業者の主催とはいえ、市としての都市計画なのに官民縦割り・分割責任の印象を受けました。</p> <p>環境アセスメントにおける住民参加・情報公開は、民主主義社会では必須の要素であり、アセスメントの手順です。評価項目に入れてください。</p> <p>3. 最後に</p> <p>横浜市は、市民の皆様のご意見をいただきながらとありますが、現実には全区町内会・自治会での説明・意見聴取、限られた団体等の市場調査が目立ちます。限られた市民、限られた範囲と言わざるを得ません。</p> <p>市民に広範に関わっている開発の進め方、市民参加のルールづくり、市民に対する情報公開・情報提供の仕方をしっかり検証してください。納税者の市民に納得できる都市政策、住民参加・情報公開のルールを設定を横浜市に強く求めます。</p>	<p>本事業の環境影響評価書準備書の説明会は、横浜市環境影響評価条例に基づき、同条例の定める対象事業の影響が及ぶと想定される範囲にお住いの方、事業者の皆様にご案内差し上げたものとなります。</p> <p>準備書の内容は、縦覧及び閲覧、ウェブサイトでの公表により、広くどなたでもご覧になれるものですが、より広範の市民の皆様への情報公開・情報提供・意見交換のご意見について、横浜市にも共有させていただきます。</p>

表 2.2-2(25) 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>意見書⑨ その他 (隣接街区について)</p>	<p>(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業 環境影響評価準備書に対して、以下の点を検討をお願いします。</p> <p>① 再開発にともない、隣接街区にて駐車場附置義務を免除すべき地域の設定をお願いいたします。</p> <p>② C 地区商業ビルの経営に支障をきたすため、現セルテ裏の車道沿いの進入防止柵の中止をお願いいたします。同時に横断歩道等、安全な人の流れを生む施設を検討ください。</p> <p>次ページより①、②の理由を記載しております。</p> <p>① 再開発にともない、隣接街区にて駐車場附置義務を免除すべき地域の理由 免除すべき地域は再開発に隣接する中区真砂町三丁目の一部および、中区尾上町3丁目の一部です。(下図青囲み部分) (次頁に続く)</p>	<p>①のご意見については、横浜市にも共有させていただきます。</p> <p>②のご意見については、隣接事業実施区域となるため、横浜市、隣接事業の事業者にもご意見を共有し検討を促します。</p>

表 2.2-2(26) 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>意見書⑨</p> <p>その他（隣接街区について）</p>	<p>(前頁からの続き)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業計画への車両の行き来および隣接事業のタクシー乗り場、交通広場の車両の行き来が発生する為、青囲みした区域の敷地に駐車場の出入口を設置すると、渋滞や事故を引き起こす原因となります。(交通広場側の車とタクシー乗り場側の車が交差点の信号待ち(細い道路方が時間が短い)により交通麻痺を起こすことが容易に考えられます。) 尾上町3丁目40の敷地をはじめとし、横浜市駐車場条例施行規則第5条の出入口設置禁止位置に多くの敷地が該当し、駐車施設の設置が非合理であると考えます。 市道山下町第3号線を一部廃道として歩行広場とする事に従って、上図にて青囲みした区域は都市整備局都心再生課が発行している「関内駅周辺地区駐車場整備ルール」内の指定路線のみに接する区域となり、駐車場出入口を設けるべきではない区域となります。 <p>② 現セルテ裏の車道沿いに進入防止柵を設置することを中止することの理由 中止すべき柵の位置は下図赤線位置です。 (次頁に続く)</p>	<p>(前頁に記載の通り)</p>
<p>山下町第2号線・3号線 計画平面図・断面</p> <p>赤線部分に進入防止柵を設置することは、エリアコンセプトの ・「歩きやすい地区」 ・「低層部の賑わいの連続性」 に反している為、中止してください</p> <p>横断歩道を設置 願います</p> <p>↓歩行広場</p>		

表 2.2-2(27) 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>意見書⑨</p> <p>その他（隣接街区について）</p>	<p>（前頁からの続き）</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存店舗への営業が不能となります。既存街区側への人通りが著しく阻害され、集客が落ち込むことでこれまでの商業活動が妨害されます。また赤いラインにて柵が作られると荷捌きの為の停車ができず、搬入搬出ができなくなります。 「関内駅周辺地区のエリアコンセプト」の内容である「歩きやすい地区」「低層部の賑わいの連続性」に反しています。エリアコンセプト内で定義している「C：駅前北街区」には、本事業/隣接事業の街区のみではなく、既存街区も含まれています。 <p>「エリアコンセプト」を遵守し、歩行広場と既存街区とを繋ぐ横断歩道を設置ください。</p> <p>上記理由より、①および②に対してご対応お願い致します。</p>	<p>（表 2.2-2(25) (p. 2-31 参照) に記載の通り）</p>

表 2.2-2(28) 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>意見書⑩ 1</p> <p>事業計画（本事業について）</p>	<p>本稿の背景 本稿は、【(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業】について、おもに環境影響の面を評価断面として、本事業全体を評価している。おもな検討資料は、【環境影響評価準備書】説明会の内容、及び、事前に配布された、「(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業環境影響評価準備書の概要及び説明会開催のお知らせ」だ。</p> <p>序論 本事業は、市によって認可されてはならない。なぜなら、事業の必要の事実が存在せず、当該地域及び周囲、共に環境の悪化を、わざわざ公金を拠出する事によって実現するものだからだ。詳細については、以降に挙げる。 なお、本稿の各節は、「(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業 環境影響評価準備書の概要及び説明会開催のお知らせ」の節番号及びその各節の表題に、緩やかに準拠している。</p> <p>2 本事業の概要について 本事業には、推進の必要の事実が無い。その為、相当の市公金から予算を投じる必然となる本事業の推進を、認可してはならない。 各論を以降述べる。</p> <p>対象事業実施区域に含まれる市道の再編が、本事業の企てに含まれる。これについて、三つの事が言える。 イ) 近隣地域既存且つ平常の、物流及び移動の循環が、塵殺される。これら循環は、ミクロな個別事情と、やはりミクロな相互構造の全体とで、成っている。本事業の市道の再編は、これらに塵殺的な打撃を与える。なぜなら、本事業の準備案における「市道の再編」とは、つまるところ「車道の廃止」だからだ。加えて、【山下町第5号線】車道の、JR 関内駅がわへの拡幅を唯一の例外とし、いかなる車道再編も、これらの問題を、確約的に回避できない。なぜなら、当該市道を含む各道路が、微小な個別を抱える複雑な全体をなしているからだ（無論、例示した【山下町第5号線】車道の、JR 関内駅がわへの拡幅は、再開発諸制度による迄も無く可能であるし、実施しないならば実施しないで、特段問題無い）。よって、車道の再編の計画は、地区既存の経済循環を既得の環境とする当該地域市民の、 (次頁に続く)</p>	<p>本事業では、「市道の再編」、「交通広場の建設」、「建築敷地の創出」、「周辺の街並みとの調和」について、都市計画の変更を前提とした事業計画を検討しています。</p> <p>「市道の再編」 イ) 及びロ)、ハ) のご意見について 関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン等の横浜市の上位計画に沿って、「観光・集客」に資する交通機能の導入、及び地域の回遊性向上に資する都市基盤の強化として交通広場の整備を検討しております。</p> <p>「交通広場の建設」 二) 及びホ) のご意見について 関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン等の横浜市の上位計画に沿って、「国際的な産学連携」に資する業務施設、住宅施設等の整備を予定しており、当該機能の整備のために、交通広場の整備に伴う市道の集約・再編と併せて建築敷地の再編が行われることを前提としています。</p> <p>「周辺の街並みとの調和」 へ) 及びト) のご意見について 高層部分をセットバックさせることで、本事業の計画建築物による圧迫感の軽減に努めるとともに、今後の建築設計の深度化では、横浜市都市美審議会による審査等を踏まえ、既存市街地との街並みに配慮した計画としていきます。</p> <p>都市計画に係るご意見については、横浜市にも共有させていただきます。</p>

表 2.2-2(29) 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>意見書⑩ 1</p> <p>事業計画 (本事業について)</p>	<p>(前頁からの続き)</p> <p>正当な安寧を、市民の安寧に奉仕する責務を負う市の事業が塵殺する事なので、なされてはならない。この節制が正義である事は、自治体が【人間】に奉仕する、基本的人権に根差した機関である事に、根本的には由来する。</p> <p>ロ) 関内駅前地区からの、空港や他都市との、アクセス強化の必要の事実が無い。そして、”イ)”に示された、循環の面での【都市環境】を供犠に捧げる事実がある。二者のトレードオフ関係を、基本的人権に照らせば、市道の再編は、認可されてはならない。</p> <p>ハ) 市道の再編は、空港や他都市との、広域のアクセス強化にならない。一般的な旅客輸送に使われる首都圏二空港と横浜市とのあいだは、横浜駅から、既に複数の鉄道路線、バス路線が整備された状態だ。”イ)”,”ロ)”各項同様、トレードオフ関係を基本的人権に照らせば、市道の再編は、認可されてはならない。</p> <p>交通広場の建設については、次の事が言える。</p> <p>ニ) 交通広場は建設されてはならない。なぜか利点の無さの面からは”ロ)”,”ハ)”と同じである。この利点の無さを踏まえ、公金抛出の損失がある。加えて、この交通広場は、移動拠点機能の配置として、鉄道路線との関係上、関内駅周辺という不合理な地域に位置する事となる。この悪条件のうえで、”イ)”,”ロ)”各項同様、都市環境の面から、トレードオフ関係を基本的人権に照らせば、交通広場の建設は、認可されてはならない。</p> <p>建設敷地の創出については、次の事が言える。</p> <p>ホ) 建築敷地創出は、仮にこの計画が善であった場合の、実現の実務上の問題である。よって、その時点では、環境影響の評価の問題ではない。加えて、この計画は、各論点で示す通り、環境影響の面から、悪である。その為、再編道路の用地を含め、建設敷地の創出は、環境影響上の悪である。よって、認可されてはならない。</p> <p>周辺の街並みとの調和については、次の二つの事が言える。</p> <p>ヘ) 本事業は本質的に、【街並み】の廃絶事業である。なぜなら、街区統合で創出される建 (次頁に続く)</p>	<p>(前頁に記載の通り)</p>

表 2.2-2(30) 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>意見書⑩ 1</p> <p>事業計画（本事業について）</p>	<p>（前頁からの続き）</p> <p>築敷地に、超高層建築を建設する事業だからである。どういう事か。簡単な事だ。単に、一棟で広域を占有する超高層ビルは、【街並み】ではないのだ。目下、当該地域内外には、地域で息づく人間が現実存在する。且つ、その現実に対象地域近隣に存在する。本事業は、その【都市環境】の解体を前提している。つまり、【街並み】が解体され、【街並みでないもの】に置き換えられるのだ。だから、【街並みの調和】ではなく、「街並みが消される」のだ。この、物的事象の誤認は、どこから来るのか。「調和した」と「街並み」と、二語を分ける事で分析できる。本事業の構想者の認識にとって、現在【街並み】があるところは、「超高層ビルの建設用地」である。現実存在する【街並み】は、「無い」筈のものである。けれども、【街並み】は、現実存在する。だから、「無い」ではなくて、「(わたしには) 要らない」と言わなくてはならない。けれども、構想者の認識上は、やはり当該地域は「建設用地」なので、【街並み】は「無い」筈のものだ。しかれども、公開する文書上、「無い」とは書けない。ここで、防衛機制が働く。認知が不協和、つまり、認知が「不調和」を起し、物的現実を【否認】する。但し、現実存在する街並みの、存在に関する認知の取り沙汰を否認する都合上、否認されるのは、「調和した」の部分となる。最終的な文は更に、社会体面上ネガティブな発語を【回避】する都合上、言及が【回避】的に裏返される。結果、「調和した街並みの創出」という、物的事象に反する表現が形成される。この物的事象に反する表現は、構想者の認識上「【調和できない】【現実存在する街並み】の消去の願望」の裏返しである。そして、準備書に記載されているという事は、市職員含め、複数の企画推進者によって、この無意識の構造が共有されているという事だ。しかるに、企画立案者が何人いようと、この様な、病的に物的事象の妥当な認識を否認する構想者らの構想が、環境に与える悪影響を無視しない筈は無い。よって、本事業は、認可されてはならない。</p> <p>ト) 既存の調和的街並みから突出する超高層ビルは、周辺に既存の街並みと調和しえない。これについての資料上の説明でも、より一層、物的事象の認識の否認の為の、病的な苦闘が、表現に見て取れる。</p>	<p>（表 2.2-2(28) (p. 2-34 参照) に記載の通り)</p>

表 2.2-2(31) 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
意見書⑩ 1 2	<p>7 環境影響評価の概要について 樹木の伐採の影響について</p> <p>本事業では、事業の為に、既存の樹木が伐採される。既存の樹木は、当該地域及び周辺地域の住民に愛されて来た、一本一本が固有の存在である。加えて、前節迄で、この事業全体が、必要性の希薄な事業である事が論証されて来た。つまり、この事業はトレードオフとしての街路樹の伐採に値しない。よって、街路樹の伐採は、認可されてはならない。</p>	<p>本事業の建築敷地として廃道される市道山下町第3号線や市道山下町第7号線の一部に位置するサクラやイチョウの街路樹はやむを得ず撤去となりますが、移植等の保存の可能性についても今後、関係諸官庁も交え検討してまいります。</p> <p>また、既存建物の建築敷地の緑化が乏しい対象事業実施区域に地域の潜在自然植生や生物多様性に配慮した、新たな緑を十分に創出していきます。</p>
意見書⑩ 1 3	<p>建物の供用に伴う騒音について</p> <p>ビルが建つ事による、自然の風の風切り音についての調査が無い。前節迄で、この事業が中止されるべきである事は論証済みであるものの、問題点として指摘する。</p>	<p>騒音の予測・評価において風切り音の影響については含まれておりませんが、今後の計画において、建物外装の計画深度化に合わせて風切り音の影響を低減する検討を行います。</p>
意見書⑩ 1 4	<p>計画建築物の存在による風環境の変化の程度について</p> <p>風環境の変化は、流体力学的現象である。流体力学的な現象の正確な予測は、コンピューターを用いても困難である。まずは、その前提の不確かさの、正直な告知が無い事が問題だ。</p> <p>そのうえで、シミュレーションの詳細が不明である。</p> <p>加えて、シミュレーションは、開発推進主体によるものである。その時点で、どの様なデータを提示されても、信用はできない。詳細が語られていない事が既に、物的現実の認識に回避的な本事業の性質の、証左である。</p> <p>前節迄で、本事業は、中止されるべき事が論証されたものの、問題点として指摘する。</p>	<p>風環境の予測・評価については、先行して環境影響評価手続が進む、旧横浜市庁舎街区との整合性にも配慮して、「強風の出現頻度に基づく風環境評価尺度」として、本事業の影響だけでなく旧横浜市庁舎街区及び隣接事業の影響も加味して予測・評価を行なっております。</p>
意見書⑩ 1 5	<p>環境影響評価(地域社会)</p> <p>車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全について</p> <p>【山下町第2号線】及び、【山下町第3号線】は、隣接再開発事業【A地区】にも、本事業である再開発事業【B地区】にも、含まれてはならない。加えて、【山下町第5号線】上の車道は、縮小されてはならないし、廃止されてはならない。なぜなら、周辺地域の都市環境を、機能の面から致命的に損なうからだ。</p> <p>説明会の質疑応答で指摘のあった通り、【山下町第3号線】の南の半分程及び、【山下町第5号線】、それぞれの車道の廃止、加えて、【山下町第2号線】及び、【山下町第3号線】の北の半分程の、タクシー乗り場化は、歩行者の、安全と(次頁に続く)</p>	<p>「周辺地域の都市環境を、機能の面から致命的に損なう」とのご意見については、供用後の交通混雑においては、道路再編に伴い既存道路の改廃が生じた状況で予測・評価を行っており、本事業の関係車両の影響が生じると想定される交差点において、隣接事業及び旧横浜市庁舎街区の影響も加味したピーク時間帯の車線混雑度及び交差点需要率ともに1.0を下回っており、交通処理は可能なものと評価しております。</p> <p>【山下町第2号線】及び、【山下町第3号線】の北の半分程の、タクシー乗り場化は、歩行者の、安全と利便性とを大きく損なう(次頁に続く)</p>

表 2.2-2(32) 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
意見書⑩ 15	<p>(前頁からの続き)</p> <p>利便性とを大きく損なう。これらは、個々単独でも、歩行者の、安全と利便性の面から、都市環境を大きく損なう害悪である。そして同時に、複数並び立つ事で、相乗的に環境悪化の度合いを増す。</p> <p>よって、【山下町第3号線】の南の半分程及び、【山下町第5号線】、それぞれの車道の廃止、加えて、【山下町第2号線】及び、【山下町第3号線】の北の半分程の、タクシー乗り場化は全て、既にこの時点で、認可されてはならない悪である。なぜなら、人身の安全を供犠に捧げて、特段の必要の事実の無い改変を都市環境に加えるという事だからだ。</p> <p>なお、この改変に、特段の必要の事実が無い事は、前節で論証した。</p> <p>加えて、【山下町第2号線】北側のタクシー乗り場化は、【山下町第3号線】の北の半分程沿い及び、【山下町第2号線】北側街区に係る、道路運用の環境を、根本的に塵殺するものである。なぜなら、当該街区に対する車輛の、通行及び横付け、車庫入れは、現実存在する当該街区都市環境における、ミクロな都市機能の要諦の一つだからだ。よって、これらは、都市利用の既得権として扱われる事が正義である。</p> <p>これらの都市環境上の害悪を俯瞰で見てもよい。根源は、再開発区域割りの不当性だ。【山下町第2号線】及び、【山下町第3号線】南側は、本事業である再開発事業【B地区】にのみ含まれている。これを正当化する正義はない。</p> <p>よって、【山下町第2号線】及び、【山下町第3号線】は、隣接再開発事業【A地区】にも、本事業である再開発事業【B地区】にも、含まれてはならない。加えて、【山下町第5号線】上の車道は、縮小されてはならないし、廃止されてはならない。</p>	<p>(前頁からの続き)</p> <p>とのご意見については、隣接事業実施区域となるため、横浜市、隣接事業の事業者にもご意見を共有し検討を促します。</p>
意見書⑩ 16	<p>なお、「(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業環境影響評価準備書の概要及び説明会開催のお知らせ」のp.8の記述で、本事業が認可されてはならない理由を、三つ指摘できる。根本的な順に示す。</p> <p>一つ目に係る記述を引用する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域周辺付近は、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様な箇所はほとんどありません。 <p>これは、「本事業の結果、ガードレールや植栽(次頁に続く)</p>	<p>「本事業の結果、ガードレールや植栽帯、マウントアップなどが必要な程、交通が苛烈になる」とのご意見について、引用いただいた文章は、既存道路が道路法等に基づき適切な歩車分離がされているため、歩行者と車両の交錯が生じる箇所がほとんどない状況であることを記載した記述となります。</p>

表 2.2-2(33) 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
意見書⑩ 16	<p>(前頁からの続き)</p> <p>帯、マウントアップなどが必要な程、交通が苛烈になるので、歩行者をブロックする事にした。当該箇所やその近隣自体の利便性、都市環境悪化から来る、歩行者の不規則行動(障害物を乗り越えるなど)については、現実が発生する可能性の関知をしない」という事である。</p> <p>ここでも、前節で指摘した、立案者らの病的否認の様相を、資料自体が語っている。この様な病的企画の推進は、認可されてはならない。</p>	<p>(前頁に記載の通り)</p>
意見書⑩ 17	<p>二つ目としては、一つ目と同じ囲み内に書かれたほかの記述についてだ。それらは、現地の交通量調査の内容だ。</p> <p>本事業は、外来者を地域内に誘導する事を、事業利点として上げている。仮に、この目論見が成立するなら、車輛を含む、地域の人出は、事業支出をペイする水準で増加する筈だ。であるなら、現時点での交通量調査は、意味が無い。つまり、当該資料は、ここで提示されている交通量調査の調査結果から、本事業の齎す、地域環境に対する影響について、何も証し立てていない。論証になっていないので、言わば、無意味なのだ。論証上無意味な資料でかたちづくられた本事業は、認可されてはならない。</p> <p>なお、この目論見は成立しない。但し、本稿は環境影響についてのものである。よって、その点については述べない。</p>	<p>「現時点での交通量調査は、意味がない」とのご意見ですが、現況交通量を調査した上で、先行する旧横浜市庁舎街区や隣接事業、本事業の影響による増加を加味した将来交通量にて予測・評価を行っております。</p>
意見書⑩ 18	<p>三つめは、一つ目と二つ目との、両方に関係する。三点を俯瞰で見ると、問題点が幾重にも存在する事を、物語っている。</p> <p>二つ目迄と同じ囲みの、交通量調査の報告に、【山下町第2号線】に進入する交差点の調査が含まれていないのだ。よって【山下町第2号線】から【山下町第3号線】北側を抜けるL字一本道の混雑は、「検討がされていない」か、「検討結果の公表を忘れている」、「検討結果の公表の重要性を認識していない」、或いは「検討結果を秘匿している」かの、どれかだと言える。資料作成上いずれの不始末であっても、人身の安全、隣接街区の道路機能の見通し、共に、顧慮されていない事実に違いは無い。よって、本事業は、この不始末の面からも、認可されてはならない。</p> <p>なお、「(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業 環境影響評価準備書の概要及び説明会開催のお知らせ」発行後の、説明会の質疑応答では、調査地点のあまりの少なさが、質問者から、既に指摘されている。ここ迄で、本事業が中止されるべき事は、既に重ねて論証しているものの、問題点として申し添える。</p>	<p>【山下町第2号線】に進入する交差点の調査が含まれていない」とのご意見については、当該交差点が無信号の交差点であることから、予測・評価の対象として含まれてはおりませんが、関係車両と歩行者の交錯が生じることから、将来の横断歩行者の交通量と将来自動車交通量を算出の上、交通処理は可能なことは確認しております。</p> <p>「調査地点のあまりの少なさ」とのご意見ですが、本事業及び隣接事業の工事用車両及び関係車両、歩行者の通行が想定される主要な地点を選定しており、適切な予測・評価の地点設定と考えております。</p>

表 2.2-2(34) 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
意見書⑩ 19	<p>環境影響評価（日影（日照阻害）及び景観）</p> <p>日影及び景観について 景観については、前節”ト”を、結論として参照せよ。日影についても、高層建造物が建つたのだから、建造物に近ければ近い程、必然的、自動的に、害を被る。説明は、専ら遠景について印象付けるものであったし、実際、質疑応答で、遠景への誘導的印象付けと、調査の地点数、質、共に適切性の貧困さが、はっきり指摘された。</p> <p>近接した地域の被害については、印象についての不確かな弁明に終始した。もとより、高さ制限の設定があったものを、市に働き掛けて撤廃させたものである。制限の撤廃が、物理的被害の実際を変える事は、無い。弁明の苦しさや、近隣の実質被害の予想を認識、公開する事を【否認】している事を物語っている。よって、本事業は認可されてはならない。</p>	<p>本事業の計画建築物については、計画建築物を対象事業実施区域の南側に配置し、広範囲へ日照阻害の影響が生じやすい高層部の建物形状を低層部より極力細い形状とする事で、対象事業実施区域外への日照阻害の影響を軽減していきます。また、景観の調査地点数は、横浜市景観計画の眺望地点等を考慮し、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、多数の人の利用がある認知度の高い地点を他方角から予測地点として選定しています。</p> <p>近景域における圧迫感の変化については、計画建築物の周辺に広場空間や交通広場を整備することや、低層部に対して高層部をセットバックする等により軽減する計画としていますが、横浜市都市美対策審議会等にも今後諮りながら具体的な計画建築物の外観について検討し、さらなる圧迫感の軽減について検討していきます。</p>
意見書⑩ 10	<p>事業計画（本事業について）</p> <p>終わりに 本事業を、市は認可してはならない。なぜなら、事業の必要の事実が存在せず、当該地域及び周囲に現実存在する環境の廃滅を、公金の抛出で実現するものだからだ。</p> <p>例えば、「今後理解を求めてゆく」、「問題無いと理解している」、「批判には当たらないと理解している」、或いは、ここでの指摘内容や、指摘内容の一部に、特段触れない、などといった応答を、これらの指摘に対する応答策審議者がする事が考えられる。これらもまた、認識の【否認】である。</p> <p>物理現実の認識を否認しようとする事が構想に通底している本事業は、よってやはり、認可されてはならない。なぜなら、本事業の推進にあたり、推進者各位が、現実存在する都市環境に対する加害を、病的に無視しない筈は無いからだ。既存の、現実存在する都市環境こそは、この事業の構想、推進者の否認する、それら構想、推進者の人々にとって「無い筈の現実存在」だ。当然、それらに対する加害は、加害者によって無視される。</p> <p>或いは、ここ迄でピックアップした、先の資料上の表現の数々を、構想、推進者各位は、意識的な制御下の意図的取り扱いだと思っているかも知れない。</p> <p>或いはそうではなく、寧ろ、これら表現に、他意や思想は無い、と思っているかも知れない。</p> <p>(次頁に続く)</p>	<p>都市計画に係るご意見については、横浜市にも共有させていただきます。</p>

表 2.2-2(35) 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
意見書⑩ 10	<p>(前頁からの続き)</p> <p>それらはどちらも、幻想であろう。共に、「行為や外物が、みずかららの意図の制御下、予想下にある」という夢想だ。この夢想は、「行為や外物が、みずかららの意図の制御下、予想下には、幾許も無い」という現実の否認であるのだ。</p> <p>本事業では、「意図の制御下、予想下のもとに、【構想】を物的現実として形成する」という事の背景が、幾重もの否認である。否認であるのだから、無視が前提される。無視を前提としたその夢想が、無視される地域環境や安全を、害さない筈は無いのだ。</p> <p>よって、当該地域及び周辺を害する本業は、認可されてはならない。</p>	<p>(前頁に記載の通り)</p>
意見書⑪	<p>環境影響評価(地域社会)</p> <p>評価項目での地域社会について、関内駅前地域は路上生活者が多く生活する地域だが環境評価に含まれず人流が変化増加することへの路上生活者の影響を全く考慮されていない。人流が増えるまたは県外からの旅行者や歩行者とのトラブルが増え人権侵害が起きる可能性があるにも関わらず、地域住民に路上生活者を含めず前提が差別的である。(マリナード地下街で4月ごろ野宿者への襲撃事件があった、人流が増えることでトラブル増加を地元支援団体(関内夜回りの仲間・寿越冬闘争実行委員会)は懸念している)</p> <p>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」2 関内・関外地区のまちづくりの方針に「誰もが安心できる環境づくり」とあるのに事業者は、「野宿者」に対して地域住民と認めず(存在を認めず)その責任を行政に任せようとして事業者は無責任である。</p>	<p>事業者としても本事業の計画段階から工事中及び供用後の運営管理の中で、「誰もが安心できる環境づくり」に資する取り組みとして、路上生活者の方々と本事業の施設利用者においてトラブルが生じないような適切な管理運営に努めてまいります。</p> <p>また、横浜市が実施する「横浜市ホームレスの自立の支援等に関する実施計画」も踏まえ、管理運営の中で課題が生じた際には横浜市にも共有し、連携した対策を検討します。</p>
意見書⑫ 1	<p>以下、9点につき回答を求めます。</p> <p>1 風の流動性の問題</p> <p>超高層ビルが3棟並ぶことで上部空間を塞ぐことによる「海風陸風」を妨害することが予測できます。それによる住環境悪化について、どのような対策を立てていますか。逆に、気象状況での強風時の「ビル風」の周囲に与える影響についてどのような対策を考えましたか。</p>	<p>風害の予測・評価については、先行して環境影響評価手続が進む、旧横浜市庁舎街区との整合性にも配慮して、「強風の出現頻度に基づく風環境評価尺度」として、本事業の影響だけでなく旧横浜市庁舎街区及び隣接事業の影響も加味して予測・評価を行なっております。</p> <p>ビル風の周囲に与える影響を軽減する対策として、「防風植栽の整備」、「デッキ部への屋根・高欄の設置」、「庇の設置」、「計画建築物高層部の隅丸形状への変更」等の対策を、同時期に計画が進む隣接事業と連携し行います。</p>

表 2.2-2(36) 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
意見書⑫ 1 2	<p>2 環境基準値の問題点 説明会での質問で指摘されましたが、各種環境基準の予測値について、全て「基準以内であり、環境保全目標に達成されるものと評価します」としてありますが、この「基準値」について、それが「環境保全」として妥当だ、とする理由を説明して下さい。元々「環境基準」が緩やかすぎると考えます。</p>	<p>基準値については、関係法令・計画等を整理し、国や横浜市が法や条例により定めるものを基準としております。国や横浜市の環境基準の設定についてはご意見を横浜市にも共有させていただきます。</p>
意見書⑫ 1 3	<p>3 環境調査範囲の問題点 今回の説明は、B地区のと一部の隣地地区(C地区)についてであって、A地区は入れていない測定値ですが、供用時には、3棟並ぶことによる環境影響となります。なぜ、3棟合わせたの「環境影響評価」を行わないのでしょうか。</p>	<p>A地区(旧横浜市庁舎街区)の影響についても、旧横浜市庁舎街区の環境影響評価書を参考に、旧横浜市庁舎街区の計画建築物の供用の影響について可能な限り加味した予測・評価を行っています。</p>
意見書⑫ 1 4	<p>4 地震時のビル被害の想定と対策 熊本地震では震度7であった。関東大震災での震度も7以上でした注。関東大震災では横浜は壊滅したそうです。この様な大地震の発災時に、このビルの振幅がどの程度で済むのか。また、地盤の液状化によるビルへの影響がどの程度なのか、さらに、複数の火災が発生すると想定できますが、それらの事態の対策について説明してください。 注 平成25年の「新市庁舎整備基本構想 横浜市」のp25では、「元禄型関東地震で、港町地区及び北仲通南地区は震度7の揺れが想定されるため、これを前提にした耐震対策を行う必要があります。(現行政棟は平成21年、市会棟14年に耐震補強工事実施済)」とあります。</p>	<p>現在、対象事業実施区域内の既存建物が供用中となり、対象事業実施区域内でのボーリング調査等が完了しておりませんが、対象事業実施区域内で既存建築物の解体後にボーリング調査等を実施し、支持層深さや土質、地盤強度等の把握を行い、調査によって得られた地盤特性を踏まえ、耐震性能確保のために制振構造の採用により安全な構造計画となるよう、建築基準法等に基づいた設計上の適切な対策を実施します。 本事業の計画建築物は杭基礎を想定しており、液状化による建物への影響はないものと考えますが、ボーリング調査の結果を踏まえ地盤改良等が必要な場合は、適切な対応を検討します。</p>
意見書⑫ 1 5	<p>5 津波発生時の対策は 平成25年の「新市庁舎整備基本構想」でも、最高2mの津波が来ると想定しています。これは慶長津波地震での想定で、起こる震源が近くなるなどで、2mよりも高いことも想定されます。3.11 東北大震災を経験した以降は、それらについて「想定外だった」は理由になりません。どのような想定と対策を考えているのでしょうか。</p>	<p>津波については、東北地方太平洋沖地震の教訓を踏まえ神奈川県沿岸部の最大クラスの津波をもたらすと想定される地震を想定した、神奈川県津波浸水想定に設定される浸水域と浸水深を想定して、地震時の浸水対策として下記の対策を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気・通信諸室といった主要な機械室を2階以上に設置 ・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 ・避難設備として、安全に避難を行うことができる2ヶ所以上の避難階段を設置 ・地震時の電源供給を考慮し、2階以上に非常用発電機を設置 ・地上部から外部階段でアクセス可能なデッキを整備することにより、浸水時に連続する隣接街区や旧横浜市庁舎街区への移動に資する動線の確保を計画

表 2.2-2(37) 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
意見書⑫ 1 6	<p>事業計画 (省エネルギー計画)</p> <p>6 低炭素社会に貢献する超高層ビル 低炭素社会を実現するため、例えば、太陽エネルギーとコージェネを組合せる先進的な取り組みが行われています。当然、この超高層ビルでも最新設備による省エネルギー対策を導入していると想定しますが、具体的な計画を教えてください。先進的な横浜市の「最新ビル」が3棟一体として建設されるのですから共用時にコージェネレーションシステムを導入することは、低炭素社会の実現に資すると考えます。</p>	<p>コージェネレーションシステムの導入の予定はありませんが、本事業では、太陽光エネルギー等の再生可能エネルギーの導入について検討を進め、省エネ基準以上の省エネ性能とした上で、以下の環境制御技術や建築技術等の採用により運用エネルギーの低減を図ることで、ZEB (Net Zero Energy Building) につながる取組を計画します。</p> <p>【外皮】 Low-E ガラスの採用等による熱負荷低減</p> <p>【空調】 高効率電気機器等の採用、省エネルギー機器の導入</p> <p>【換気】 高効率電気機器等の採用</p> <p>【照明】 明るさセンサ等を活用した昼光利用による照明負荷の削減 自然採光の活用、LED 照明の採用</p> <p>【創エネ】 太陽光エネルギー等の再生可能エネルギーの導入</p>
意見書⑫ 1 7	<p>事業計画 (緑化計画)</p> <p>7 「緑化率」について 「都市緑地法」に、緑化率の最低限度の記述があって、「2.5/10 を限度とする」という条項があります。今回の準備案では、「緑化率 7.5 パーセント」と表示していますが、これで十分な理由を説明して下さい。また、「緑化」とされる「対象物およびその面積」(例えば、樹木、公園、広場、...) について、その詳細を説明して頂きたい。</p>	<p>緑化率の7.5%については、関内駅前地区地区計画にて建築物の緑化率の最低限度の基準として定められる予定の緑化率となります。本事業では、この緑化率7.5%、580㎡を上回る緑地を建築敷地内の地上部及び建物上部において、中高木類、低木類、地被類等の植栽を整備することで確保します。</p>
意見書⑫ 1 8	<p>事業計画 (施設配置)</p> <p>8 バックヤードについて 「荷さばき車両」が、一般道路上に駐車することの交通妨害が予測できます。「荷さばき車両」は、各3棟とも、それぞれのビル内に設定することを求めます。いわゆる、防災時の必要性も考慮してバックヤードの設置が必要です。</p>	<p>本事業においては、荷捌きスペースは敷地内に確保します。また、防災時のバックヤードについても、今後の建築計画の検討の中で防災・減災施設として備蓄倉庫等を確保します。</p> <p>頂いたご意見は、同時期に建設計画が進む隣接事業の事業者にも共有させていただきます。</p>
意見書⑫ 1 9	<p>環境影響評価 (地盤)</p> <p>9 基盤の設置方法について 地下水位が TP でマイナス 1.2m からマイナス 0.8m と高く、地下 40m から 50m が軟弱層であることはデータとして示されています。この敷地の上に建設する高さ 170m の巨大な建築物の重量を支えるためには、40-50m の杭を何本打つことにしているのでしょうか。また、軟弱層に流入する地下水をソイルセメント壁で止水するとしていますが、永年変化、巨大地震などで、この壁の劣化ないし崩壊が考えられます。この対策はどうなりますか。</p>	<p>現在、対象事業実施区域内の既存建物が供用中となり、対象事業実施区域内でのボーリング調査等が完了していません。</p> <p>対象事業実施区域内で既存建築物の解体後にボーリング調査等を実施し、支持層深さや土質、地盤強度等の把握を行い、調査によって得られた地盤特性を踏まえ、耐震性能確保のために制振構造の採用により安全な構造計画となるよう、建築基準法等に基づいた設計上の適切な対策を実施します。</p> <p>また、ソイルセメント柱状壁は施工時の掘削による地盤の変化等への対策として設けるものとなり、供用後の劣化は影響しないものと考えております。</p>

表 2.2-2(38) 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
意見書⑬ 1	<p>その他 (環境影響評価の実施者について)</p> <p>意見① チェックされる側の開発業者が環境影響を調べるのはおかしい。 調査そのものが甘くなることがありそう。中立性が無い。環境影響評価法に罰則規定もなく、調査結果が信用できない。市独自の厳しい基準を作り、中立性ある所が調査する条例を作るべき。</p>	<p>横浜市環境影響評価条例に基づき、事業者がその事業の実施に当たり、あらかじめ環境影響評価を実施しています。 今後、横浜市環境影響評価審査会等による、事業者以外の中立性のある意見や審査書の内容を勘案し、準備書説明会での質疑及び意見並びに意見書に配慮して準備書の記載事項について検討を加えて、環境影響評価書を事業者にて取りまとめます。 市独自の基準についてのご意見は、横浜市にも共有させていただきます。</p>
意見書⑬ 2	<p>環境影響評価 (評価基準)</p> <p>意見② 環境評価基準が甘すぎるし、現代の環境問題に合っていない。 風害はレベル3でもOK、日照障害も冬至に海近くまで影が伸びてもOK、こんな場所に住みたくない行きたくないと感じる準備書だった。それなのに環境は保全されるという結論、感覚的に全く納得がいかない。 合格ラインが低すぎる。観光地でもあるのに行きたくない街にしてどうするのかと思った。 <具体例> ○調査の範囲が狭い。 一地区だけの調査では不十分。隣の旧市庁舎街区に170mの超高層ビルが建つのにそれが無視されている。準備組合が環境影響評価をするのは無理がある。 ○緑化率7.5%では緑が少なすぎる。 都市にもふんだんに緑を、というのは世界的潮流なのにあまりに少ない。CO2削減と言うならそれを吸って酸素を出してくれる緑は今まで以上に必要。 ○調査項目にヒートアイランド現象が無い。 環境省の資料で、「ヒートアイランド現象の原因は①空調システム、電気機器、燃焼機器、自動車などの人間活動より排出される人工排熱の増加、②郊外における水田や都市において暑熱環境を改善してきた緑地、水面の減少と建築物・舗装面の増大による地表面の人工化、③密集した建築物により、風通しが阻害され、天空率が低下する都市形態の高密度化」とあり、高層ビルは明らかにヒートアイランド現象を引き起こす。国も「ヒートアイランド対策大綱(平成16年策定)に基づいて、関係府省は連携して対策を推進する」と20年近く前から言っているのに、環境影響評価の調査項目に無いのはおかしい。</p>	<p>環境保全目標については、地域の環境の概況や関係法令、計画等を整理したうえで、国や横浜市が定める環境基準等を可能な限り引用しており、適切に設定されているものと考えます。 調査範囲については、主に風害及び景観に関して、旧横浜市庁舎街区の環境影響評価書を参考に、その計画建築物の供用に伴う影響を可能な限り加味した予測・評価を行っています。 「緑化率7.5%」は、関内駅前地区地区計画において、建築物の緑化率の最低限度の基準として定められる予定の基準となります。 本事業では、建築敷地内の地上部及び建物上部に中高木類、低木類、地被類等の植栽を整備することで、この緑化率7.5%(約580㎡)を上回る緑地を確保します。 ヒートアイランド現象については、一事業において予測・評価を実施することが困難であり評価項目としては選定していませんが、ヒートアイランド現象の要因となるものに対して、本事業ではヒートアイランド現象の抑制計画として、下記の取り組みを積極的に行っていきます。 ・高層部の配置検討及び隣接事業や旧横浜市庁舎街区の計画建築物との隣棟間隔を確保することで、周辺地域のヒートアイランド対策となる風の通り道を確保 ・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 ・環境配慮型舗装である透水性、保水性舗装等の導入検討 ・クールスポットとなる緑陰を効果的に形成させる樹木の適切な配植</p>

表 2.2-2(39) 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
意見書⑬ 1 3	<p>意見③ 包括的に法が整備されていない。 現在の開発に係る法（建築基準法、景観法、都市再開発法、都市再生特別措置法、国家戦略特区法など）は、開発が環境に及ぼす影響を無視して作られていて、都市部の開発が環境悪化を招いている。 法が矛盾している。一方で環境悪化を招く開発を促進する法があり、一方では環境を守ろうとする。CO2削減一つ取っても包括されたものがない。政令指定都市の横浜市、市独自で矛盾の無い包括的な法整備を率先して行うべきでは。</p>	<p>法令等のご意見は、横浜市にも共有させていただきます。</p>
意見書⑬ 1 4	<p>意見④ 環境影響評価関連の資料が著作権の対象で「私的使用のための複製」や「引用」など、著作権法上認められた場合を除き、無断で複製・転用することはできない。ということに異議あり。 とても市民の暮らしに影響がある公共性が高い文書なのに自由に使えないのはおかしい。改善を。 以上</p>	<p>著作権については、著作権法にて定められるものとなります。また、私的利用については著作権法第30条に定められています。 環境影響評価関連の資料に関する著作権についてのご意見は、横浜市にも共有させていただきます。</p>

本書に掲載した地図のうち、横浜市建築局発行の地形図については、横浜市建築局都市計画課の承認を得て、同局発行の2,500分の1の地形図を複製したものです。

(承認番号 令5建都計第9101号)

使用した横浜市建築局発行の地形図は、下記に示すとおりです。

・地形図（都市計画基本図）1/2,500

(104（西戸部）、105（新港）、116（伊勢佐木町）、117（山下町）)