

## 第2章 対象事業の計画内容



## 第 2 章 対象事業の計画内容

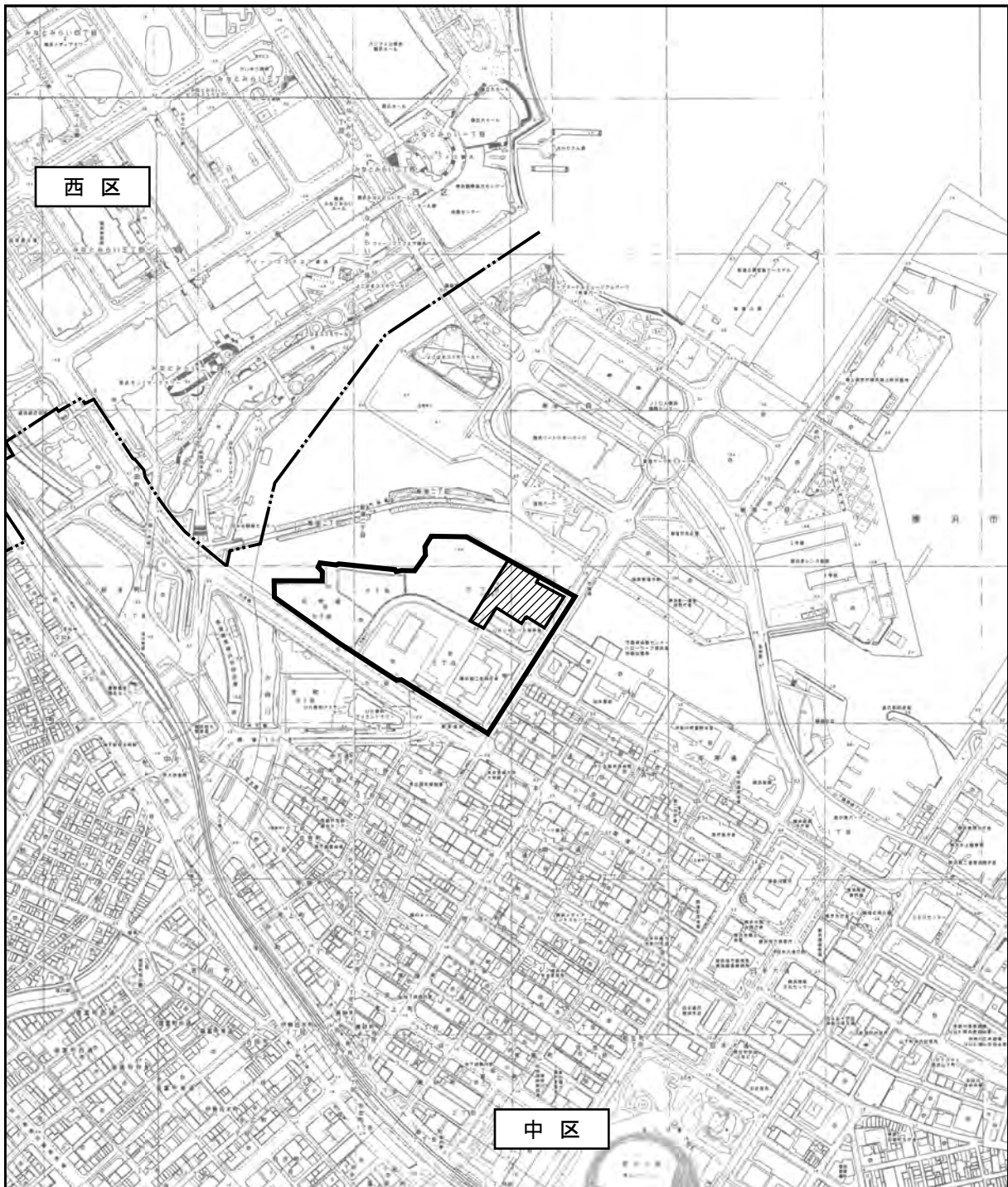
### 2.1 対象事業計画の概要

対象事業計画の概要は、表 2.1-1 に示すとおりです。

また、本事業の対象事業実施区域は、図 2.1-1 に示すとおりです。

表 2.1-1 対象事業計画の概要

事業者の氏名 及び住所	アパマンション株式会社 代表取締役 元谷外志雄 石川県金沢市大和町 1 番 5 号
対象事業の名称	(仮称)アパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>新築工事
対象事業の種類、規模	高層建築物の建設（第 1 分類事業） 建築物の高さ：約 145m 延べ面積：約 65,700 m <sup>2</sup>
対象事業実施区域	横浜市中区海岸通五丁目 25 番 3（地番）
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  【再開発等促進区等内の制限の緩和】 建築基準法第 68 条の 3  【一定の規模以上の土地の形質の変更届出】 土壤汚染対策法第 4 条第 1 項
環境影響評価の受託者	株式会社オオバ東京支店 支店長 一條 岳 東京都目黒区青葉台四丁目 4 番 12-101 号



凡例




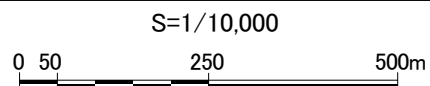
-  対象事業実施区域
-  北仲通北再開発等促進地区地区計画区域
-  区界

図2.1-1 計画地位置図

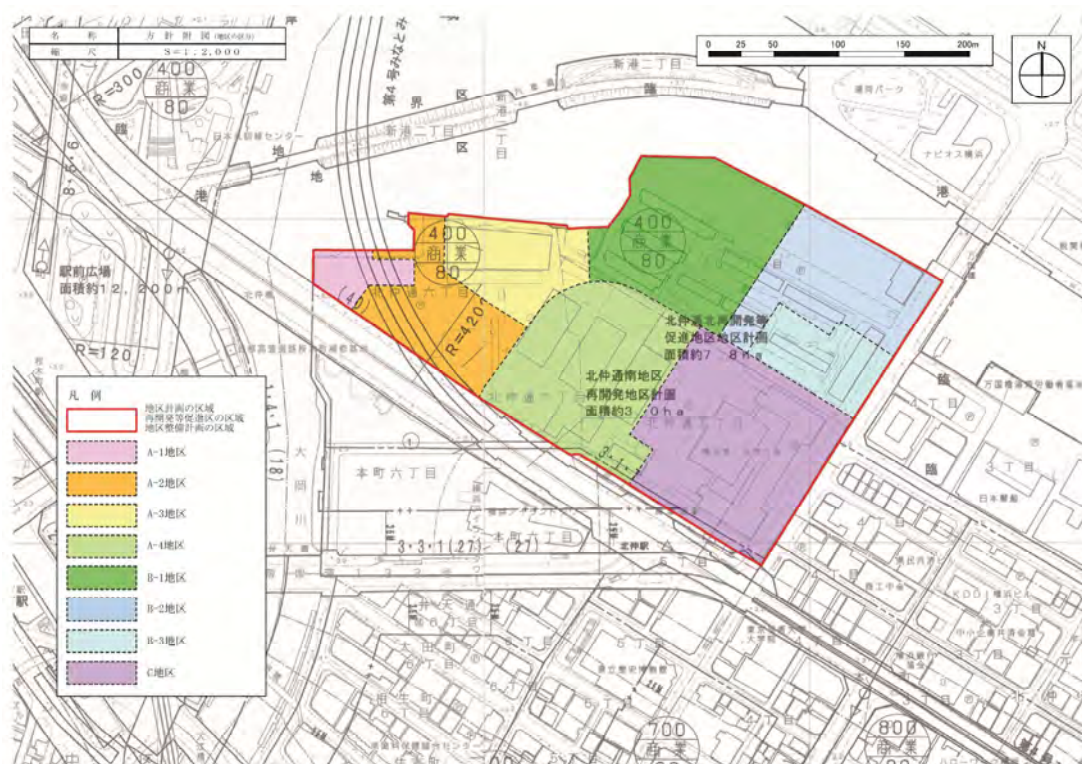


この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9103号)

## 2.2 対象事業の目的

北仲通地区は、新たな開発により都市機能の集積が進む“みなとみらい21地区”と、古くからの中心市街地である“関内地区”の結節点に位置し、都市計画道路栄本町線やみなとみらい線の開通にあわせて、再開発等により横浜都心部にふさわしい機能の集積を図り、歴史的資産の保全・活用や水辺のプロムナード等の整備など、魅力ある都心づくりを進めている地区です。

対象事業実施区域が属する、北仲通地区の都市計画道路栄本町線を挟んだ北側の北仲通北地区は、都心部の新しい拠点にふさわしい土地利用の実現と、シンボル性の高い景観形成、賑わいの創出を目的に、「北仲通北再開発等促進地区地区計画」（横浜市、平成25年10月最終変更）が策定されました（図2.2-1参照）。



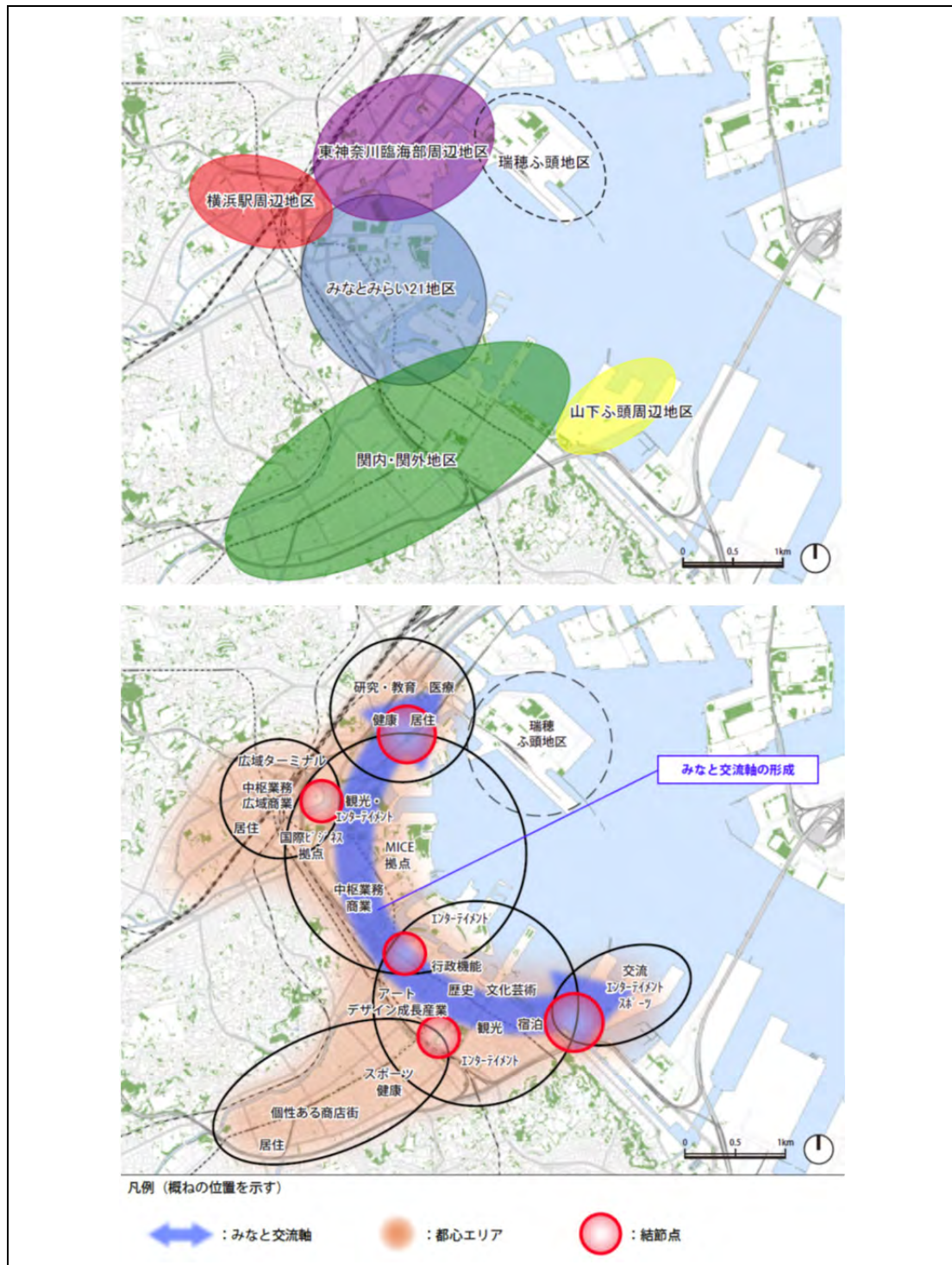
資料：「北仲通北再開発等促進地区地区計画計画図」（横浜市ホームページ）

図 2.2-1 北仲通北再開発等促進地区地区計画計画図

また、北仲通地区は、都心臨海部（横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、北仲通地区）の更なる国際競争力の強化を図る事を目的に、平成24年1月に「横浜都心・臨海地域」の一部として、政令による「特定都市再生緊急整備地域」に指定されています。

さらに、「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」（横浜市、平成27年2月）では、北仲通地区が属する関内・関外地区のほか、東神奈川臨海部周辺地区、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、山下ふ頭周辺地区の都心臨海部5地区をつなぐ「みなと交流軸」の形成と「地区の結節点における連携強化」を重点項目とし、都心臨海部5地区の一体的なまちづくりにより、港とともに発展する横浜ならではの都心形成を目指すとしています（図2.2-2参照）。





資料：「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」（横浜市ホームページ、平成 27 年 6 月閲覧）

図 2.2-2 「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」における対象地区とみなと交流軸・結節点の配置イメージ

対象事業実施区域は現在、時間貸し駐車場として利用していますが、特定都市再生緊急整備地域の指定を受けた地区に属することから、早期の事業実施が求められています。

本事業では、北仲通北再開発等促進地区地区計画区域の B-2 地区において、計画区域の立地特性と、当該地区の横浜市のまちづくり方針を踏まえ、「高品質」「高機能」「環境対応型」をコンセプトとする、ホテル業界では全く新しいカテゴリーである「新都市型ホテル」を新設することで、北仲通北地区のまちづくりに求められる社会的要請に寄与していきます。

## 2.3 対象事業の内容

### 2.3.1 対象事業実施区域の位置及び面積等

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

表 2.3-1 対象事業の概要<sup>注1)</sup>

対象事業実施区域	横浜市中区海岸通五丁目 25 番 3 (地番)
主要用途	宿泊施設、店舗ほか
地区計画	「北仲通北再開発等促進地区地区計画」B-2 地区の一部
用途地域	商業地域 (防火地域)
指定容積率/建ぺい率	400%/80%
計画容積率 <sup>注2)</sup> /建ぺい率	約 600%/約 48%
敷地面積	約 8,330 m <sup>2</sup>
建築面積	約 4,000 m <sup>2</sup>
延べ面積 <sup>注3)</sup>	約 65,700 m <sup>2</sup>
容積対象床面積	約 50,000 m <sup>2</sup>
建築物の最高高さ <sup>注4)</sup>	約 145m
建築物の高さ <sup>注5)</sup>	約 145m
階数	地下 2 階、地上 37 階、塔屋 2 階
工事予定期間	平成 29 年～平成 31 年
供用予定時期	平成 31 年

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) 対象事業実施区域の容積率は、「北仲通北再開発等促進地区地区計画」により、容積割増を受けています。

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

注 4) 建築物の最高高さは、塔屋 (屋上の機械室等) の部分を含む高さです。

注 5) 建築物の高さは、建築基準法施行令第 2 条第 6 号の規定による高さです。本事業では、屋上部分の面積の合計が建築面積の 1/8 を超えるため、塔屋の部分を含む高さが建築物の高さとなります。

### 2.3.2 施設配置計画

施設配置計画の平面図は図 2.3-1 に、断面図は図 2.3-2 に示すとおりです。

対象事業実施区域が属する北仲通北地区では、「北仲通北再開発等促進地区地区計画」の“建築物等の形態意匠の制限”に定められているとおり、歴史的建造物やその他の建築物と一体となって形成される歴史的景観と調和した街並みを形成し、また、歴史的建造物やそれらが形成する歴史的景観と連続した低層の街並みを形成させるために、計画建物外壁は、市道万国橋通 7006 号線に対しておおむね平行又は直行させる必要があります。

そのため、計画建物の低層部では、平成 25 年まで残存していた万国橋ビルディング(資料編 p.7 参照)のファサードを新築復元(高さ約 14.1m)するとともに、壁面を市道万国橋通 7006 号線寄りに平行に配置させ、B-3 地区(UR 賃貸住宅 シャレール海岸通(集合住宅))や C 地区(横浜第二合同庁舎)の低層部の外壁との連続性に配慮した計画としていきます。

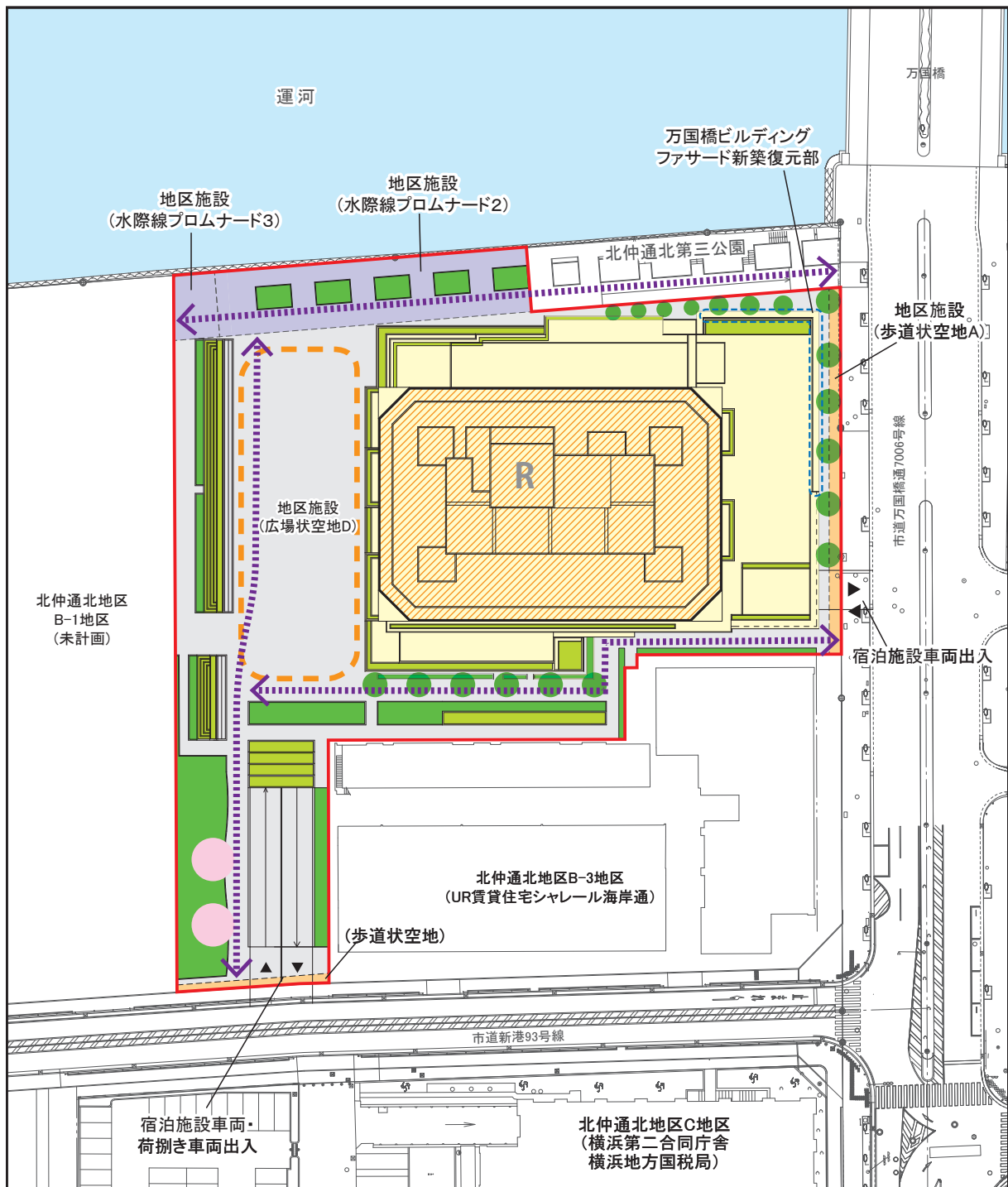
計画建物の高層部は、四隅を欠くことによって圧迫感の低減や風環境の改善効果が得られるよう配慮しました。

また、地区施設として、対象事業実施区域の北西側には、来街者も利用可能な街の賑わいと憩いの場を創出する空間として有効に機能させる広場状空地 D、北東側には水際線プロムナード 2、南東側には歩道状空地 A の一部を設ける計画としています。特に広場状空地 D では、関内地区とみなとみらい地区をつなぐ結節点として新たな人の流れを創り出すイベントを開催する予定としています。

計画建物の構成としては、下層階にエントランスロビー、レストラン、大浴場、プール等を集約させ、上層階は主として客室を配置します。

なお、北仲通北 B-3 地区の隣接建物と近接する計画建物の南西側については、市道万国橋通 7006 号線から高層部をセットバックさせ、平面計画上、できる限り客室と隣接建物の重なりを回避させています。客室と隣接建物が重なる客室については、中層階以下の窓ガラスはくもりガラス(型板ガラス)にするなどの対策を行うことで、隣地との見合いを回避していきます。





凡例













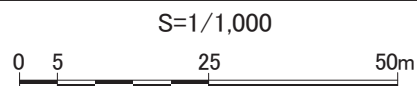
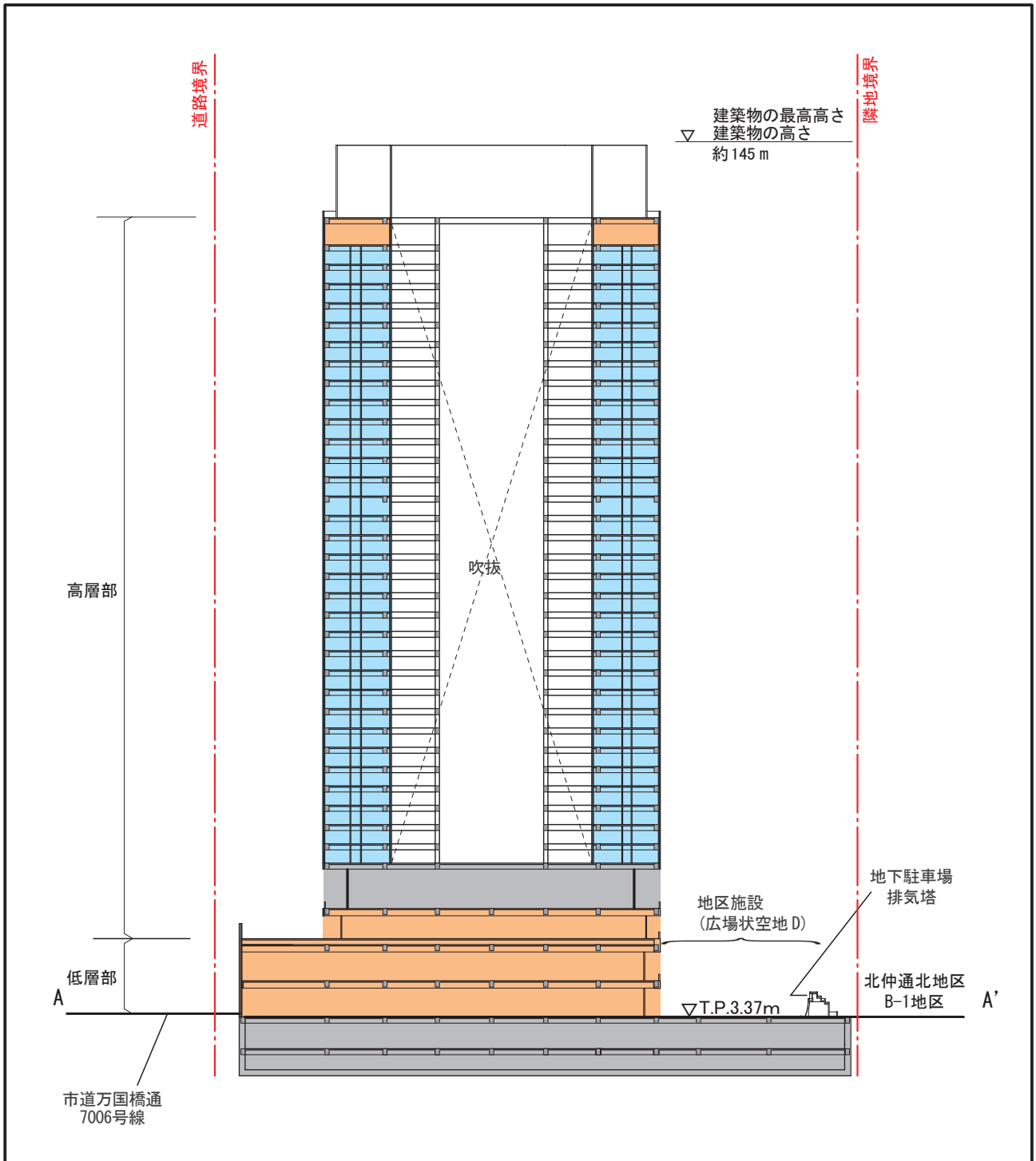
- |   |            |   |           |   |              |
|---|------------|---|-----------|---|--------------|
|  | 対象事業実施区域   |  | 樹木        |  | 保存樹木 (桜)     |
|  | 計画建物 (低層部) |  | 水際線プロムナード |  | 広場状空地        |
|  | 計画建物 (高層部) |  | 歩道状空地     |    | 歴史的建造物の新築復元部 |
|  | 緑地 (地上部)   |  | 地区内貫通動線   |   |              |
|  | 緑地 (人工地盤)  |   |           |   |              |

図2.3-1 施設配置図





凡例

- 宿泊施設客室
- 宿泊施設付属機能 (レストラン等)
- 駐車場・機械室等

断面キープラン

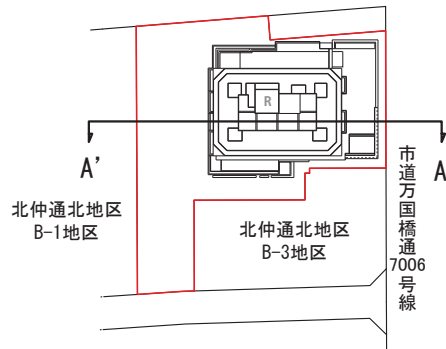
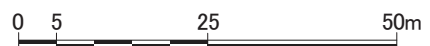


図2.3-2 施設断面図

S=1/1,000



### 2.3.3 交通計画

供用時の交通計画は、図 2.3-3 に示すとおりです。

計画建物には、宿泊施設を利用する一般車両、荷捌き車両及び観光バス（以下、合わせて「関係車両」といいます。）が出入りすることになります。

供用時の関係車両台数（発生集中交通量）は、立地や建物規模等から類似事例の実績を整理し、表 2.3-2 に示すとおり、平日、休日ともに 558 台/日を想定しています。

関係車両の出入口は、対象事業実施区域南西に接する市道新港 93 号線沿いと対象事業実施区域南東側に接する市道万国橋通 7006 号線沿いに整備し、それぞれ左折イン左折アウトで入出庫させる計画としています。

表 2.3-2 供用時の想定発生集中交通量

単位：台/日

用途	平日・休日		
	一般車両	荷捌き車両	観光バス
宿泊施設	318	160	80
	558		

### 2.3.4 駐車場計画

駐車場は、対象事業実施区域内に横浜市駐車場条例の附置義務台数として約 230 台を確保する計画としています。

また、駐車場には電気自動車用の充電設備などの設置を検討していくことで、低炭素型のまちづくりに寄与した計画としていきます。

### 2.3.5 自動二輪・自転車駐輪場計画

自動二輪駐輪場は、宿泊施設用として約 6 台を整備する計画です。また、地区計画において定められている公共的自転車駐輪場を約 50 台整備する計画です。

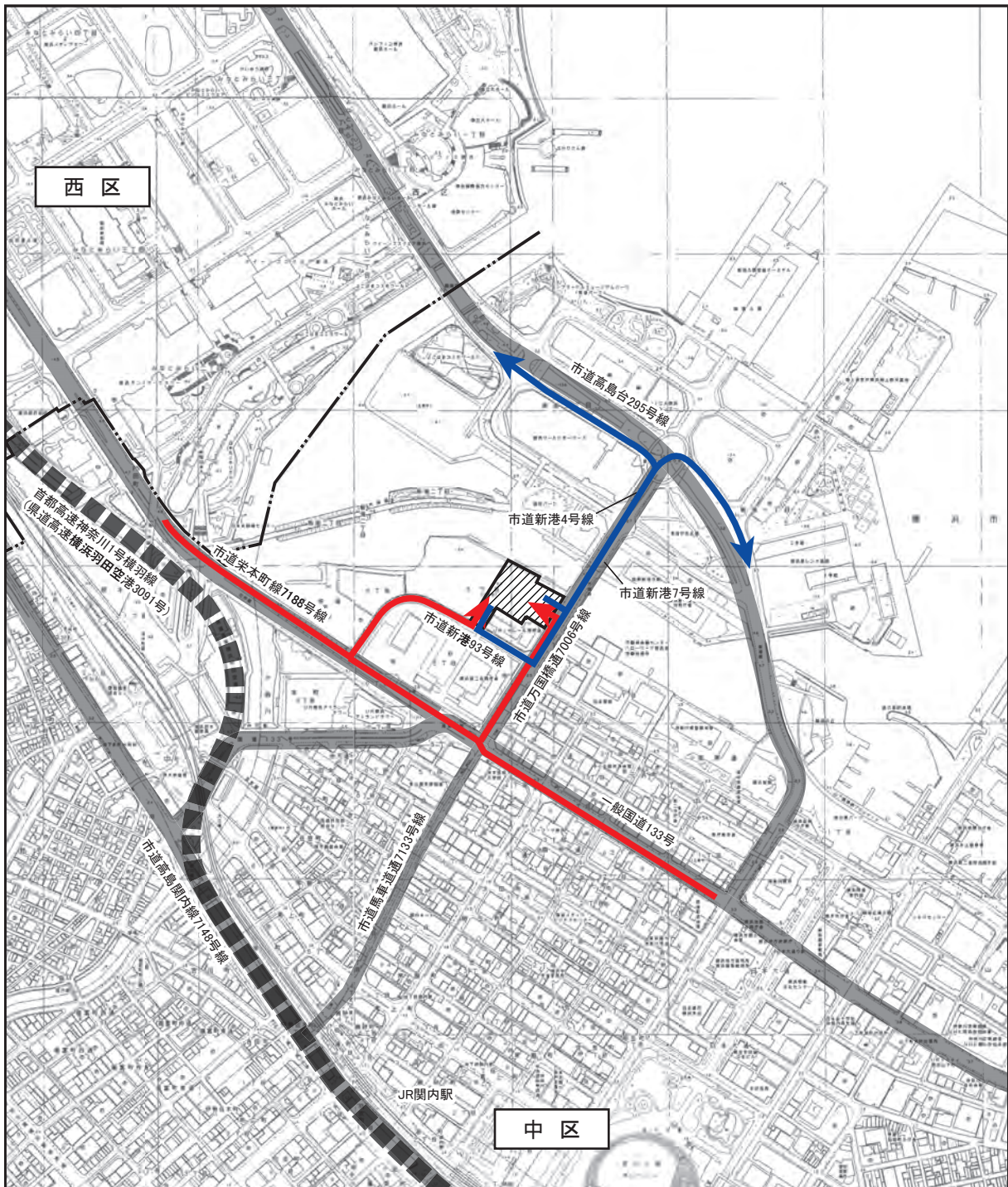
### 2.3.6 歩行者動線計画

歩行者の動線計画は図 2.3-4 に示すとおりです。

計画建物の施設利用者の主な動線は、みなとみらい線の馬車道駅及び日本大通り駅、JR 線の桜木町駅及び関内駅、市営地下鉄の関内駅からの往来を想定しています。

施設利用者の計画建物への出入りは、市道万国橋通 7006 号線及び市道新港 93 号線の 2 方向からとし、歩車分離に配慮した計画とすることで、施設利用者の安全性を確保していきます。車両出入口付近の歩行者の安全性については、互いを視認しやすい自動車出入口の形状を検討していきます。

なお、北仲通北地区の各地区との連続性を確保するために、地区内貫通動線、広場的空間など、多様な表情をもつ歩行者ルートを設け、街の魅力向上に寄与していきます。



凡例





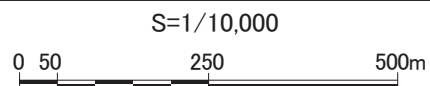
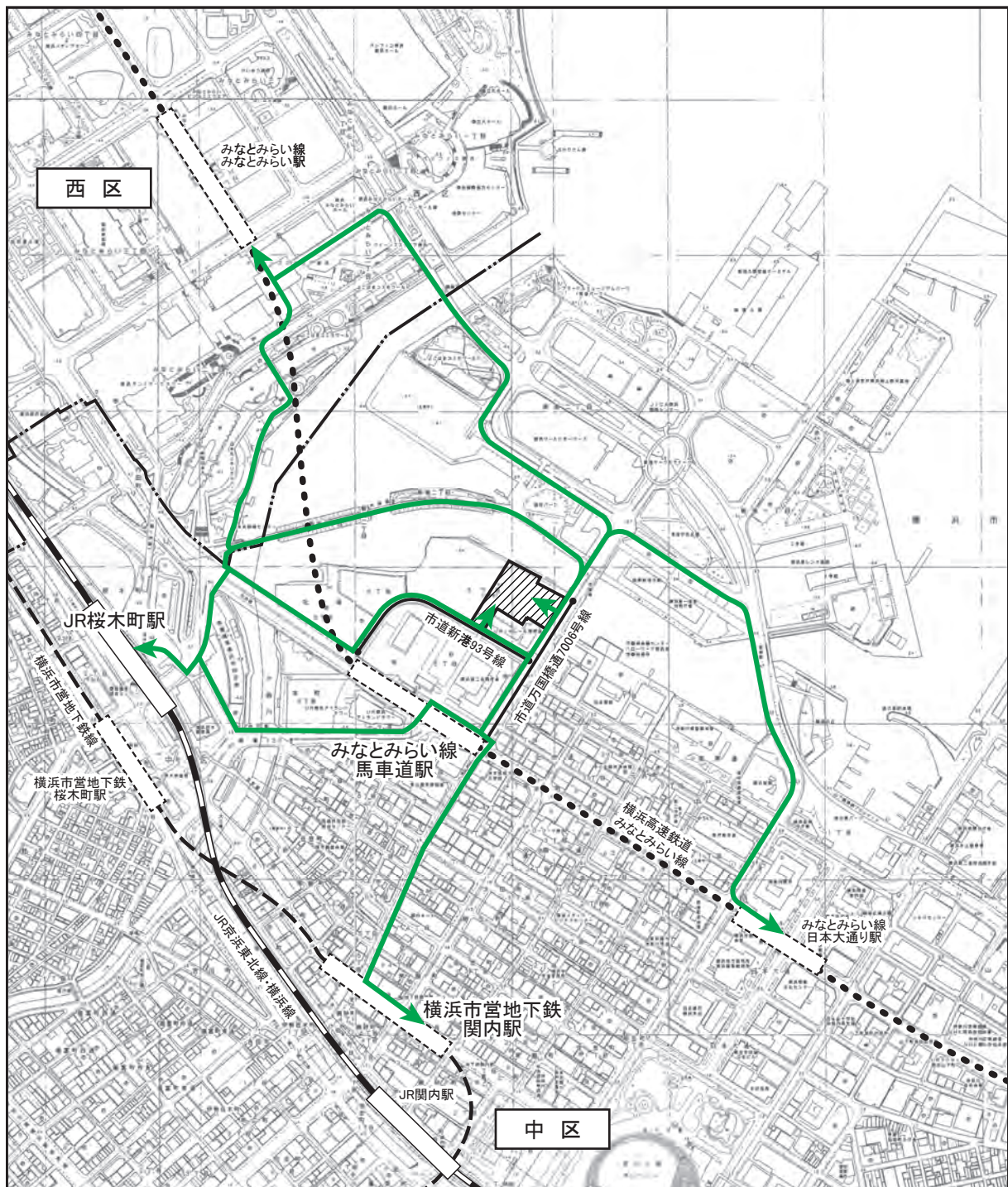
-  対象事業実施区域
-  区界
-  関係車両の主な走行ルート（入）
-  関係車両の主な走行ルート（出）

図2.3-3 関係車両の主な走行ルート




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 平27建都計第9103号）





凡例

 対象事業実施区域

 区界

 最寄りの鉄道駅からの施設利用者の主な歩行ルート（往来）

図2.3-4 歩行者の主な歩行ルート

S=1/10,000

0 50 250 500m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9103号）

### 2.3.7 熱源計画

熱源は、主に都市ガスを前提に検討します。

本事業では、表 2.3-3 に示すとおり、計画建物の熱源にガスコージェネレーションシステムを導入することで、エネルギーの総合効率を向上させ、給湯器のガス消費量の抑制と発電電力から商用電力の削減に貢献する計画とします。

なお、非常用発電機については、浸水時の機能確保のために計画建物の主に 4 階に配置していきます。さらに、太陽光発電の検討をしていきます。

表 2.3-3 熱源施設

熱源施設名称	設置階	設置台数	備考
給湯器	2 階	15 台	
	3 階	57 台	
	4 階	44 台	
	屋上	32 台	
ガスヒートポンプ(30HP)	4 階	31 台	
ガスヒートポンプ(25HP)	4 階	8 台	
	屋上	48 台	
ガスヒートポンプ(20HP)	4 階	11 台	
	屋上	14 台	
ガスヒートポンプ(16HP)	屋上	1 台	
ガスヒートポンプ(13HP)	屋上	1 台	
コージェネレーションシステム	屋上	16 台	発電・排熱利用

※HP=馬力

### 2.3.8 給排水・供給施設計画

上水は公営上水道を利用します。

下水は図 2.3-5 に示すフローに従って排水します。

下水のうち、厨房やトイレから生じる排水については、公共下水道を利用します。

浴室（浴槽水）やプールから生じる排水については、計画建物内に整備する排水処理施設で処理した排水処理水が表 2.3-4 に示す「横浜市排水設備設置義務の免除に関する事務取扱要領」（平成 28 年 4 月施行）（以下、「事務取扱要領」とします。）で定められる要件を満たした上で、海域（運河）に放流する計画とします。そのため、浴槽水は、排水処理設備内に整備する膜分離槽（精密ろ過）において処理することで、概ね 1 $\mu$ m 以上の微粒子を除去していきます。

また、排水温については、隣接自治体の基準<sup>\*</sup>を参考にするとともに、放流先の海水温の季節変動（最低 10.7 $^{\circ}$ C（冬季）、最高 27.6 $^{\circ}$ C（夏季））を考慮し、表 2.3-5 に示すとおり、熱交換後の水温差の上限を冬季 10 $^{\circ}$ C 以下、夏季 5 $^{\circ}$ C 以下とします。さらに、放流槽に約一日分を貯めてから排水していくことで、放流直前では、放流先との水温差を冬季で 6.8 $^{\circ}$ C 以下、夏季で 2.3 $^{\circ}$ C 以下（いずれも 24 時間平均）としていきます。

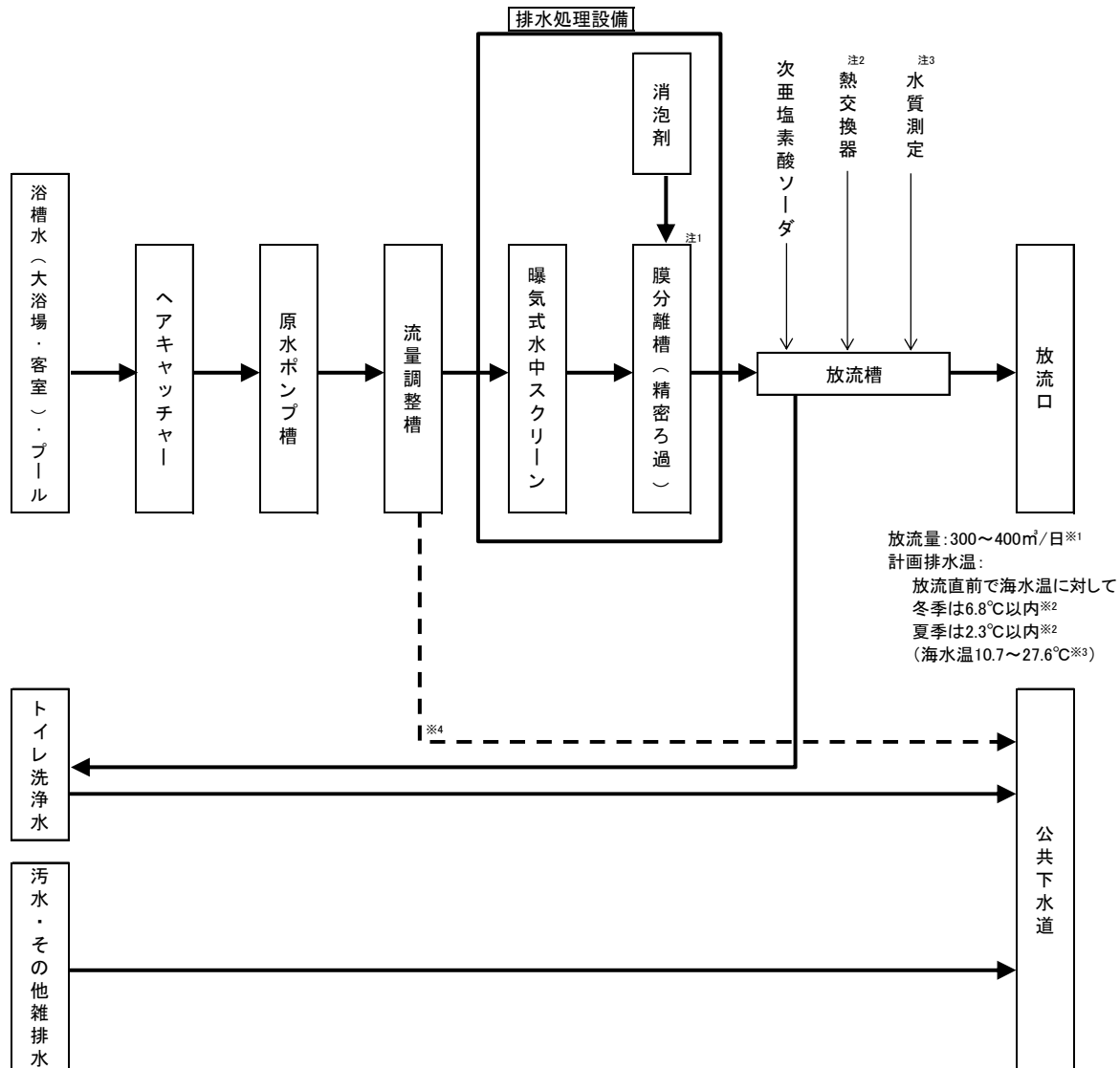
なお、省資源の観点から、排水処理水の一部はトイレ洗浄水として、雨水の一部については植栽の灌水やトイレ洗浄水として、利用していくなどの検討を進めていきます。その他、電力や都市ガスの供給を受ける計画としています。

※「事業所から排出される排水に適用される排水基準等」（川崎市、平成 28 年 7 月現在）では、『排水の水温は 38 度以下とし、かつ、当該排水を放流する水域の水温を 10 $^{\circ}$ C 以上超えないものとする』とされています。文中並びに図 2.3-5 に示す放流先の海域（運河）の海水温は、「横浜市公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」に基づく平成 25 年度、平成 26 年度の「横浜港内」の月平均値のうち、「最低月（2 月）～最高月（8 月）」を示しています。



なお、排水施設の運用にあたっては、事務取扱要領に基づく許可をうけるまでと、公共用水域への放流期間中において、排水処理水の水質調査を原則1ヶ月ごとに2回実施し、6ヶ月ごとに横浜市に届け出ます。また、排水処理水の放流口付近の状況を毎日目視点検していきます。

これら調査・日々の点検などにおいて万が一発泡などの異常が検知された場合は、即座に公共用水域への排水を公共用下水道への排水に切り替えるなど、適切な対応を図っていきます。



放流量: 300~400m<sup>3</sup>/日<sup>※1</sup>  
 計画排水温:  
 放流直前で海水温に対して  
 冬季は6.8℃以内<sup>※2</sup>  
 夏季は2.3℃以内<sup>※2</sup>  
 (海水温10.7~27.6℃<sup>※3</sup>)

注1: 膜分離槽: 微細なフィルター等を介することで、石鹸カスや髪の毛などを含め、概ね1μm以上の微粒子を除去することができます。

注2: 熱交換器: 浴槽水は温水であり、排水処理過程で冷えていきますが、主に計画建物内で利用する給湯系統の昇温前の上水道と熱交換することで効率的にエネルギーを得るとともに、排水処理水の水温を確実に下げっていきます。

注3: 水質測定: 原則1ヶ月ごとに2回実施し、6ヶ月ごとに横浜市に届け出ます。

※1: 放流口からの放流量は1日あたりの平均水量の変動幅を示しています。なお、プールからの排水は夏季の利用期間の終了時に1回/年の頻度で排水します。

※2: 処理水は、熱交換後に放流槽に約一日分を貯めて排水する予定です。熱交換の対象となる施設内での時間あたり給湯用の上水想定使用量などから、熱交換後の処理水の水温度は変動します。計画排水温は、放流槽での24時間平均の排水温です。なお、本事業では、1日を通じて排水処理水を熱交換処理する計画で検討しており、熱交換の対象となる施設内での時間あたり給湯用の上水想定使用量などから、熱交換後の処理水の水温度は変動することになります。その温度差の上限としては、冬季は「事業所から排出される排水に適用される排水基準等」（川崎市、平成28年7月現在）を参考に10℃、夏季は河川水を利用した再生可能エネルギー事例等を参考とした5℃として設定しています。

※3: 「横浜市公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」に基づく平成25年度、平成26年度の「横浜港内」の月平均値のうち、「最低月（2月）～最高月（8月）」を示しています。

※4: 破線矢印は、オーバーフロー時や排水処理設備のメンテナンス時等のほか、水質調査や日々の点検などにおいて異常が検知された場合に公共下水道に排水することを示しています。

図 2.3-5 排水処理フロー

表 2.3-4 「横浜市排水設備設置義務の免除に関する事務取扱要領」の水質基準一覧

水質項目	水質基準の数値	
水素イオン濃度 (pH)	—	5.8 以上 8.6 以下
大腸菌群数	最大	3,000 個/cm <sup>3</sup>
生物学的酸素要求量 (BOD)	最大	東京湾流域 当面 15mg/L / 将来 15mg/L
化学的酸素要求量 (COD)	最大	25mg/L
浮遊物質 (SS)	最大	40mg/L
窒素含有量 (T-N)	最大	東京湾流域 当面 20mg/L / 将来 16mg/L
燐含有量 (T-P)	最大	東京湾流域 当面 2mg/L / 将来 1.4mg/L

表 2.3-5 排水処理設備の排水温に関する概要

		計画最大 放流量 (万 m <sup>3</sup> /日)	放流先 想定水温 <sup>※1</sup> (°C)	熱交換後の 放流先水温 との温度差 の上限 <sup>※2</sup> (°C/h)	計画排水温 <sup>※3</sup> (°C)	放流先の 想定水温 との温度差 (°C)
		—	①	—	②	②-①
本事業	冬季	0.04	10.7	10.0	17.5	6.8
	夏季	0.04	27.6	5.0	29.9	2.3

※1：「横浜市公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」に基づく平成 25 年度、平成 26 年度の「横浜港内」の月平均値のうち、「最低月 (2 月) ~ 最高月 (8 月)」を示しています。

※2：本事業では、1 日を通じて排水処理水を熱交換処理する計画で検討しており、熱交換の対象となる施設内での時間あたり給湯用の上水想定使用量などから、熱交換後の処理水の温度は変動することになります。その温度差の上限としては、冬季は隣接自治体の排水基準の 10°C、夏季は河川水を利用した再生可能エネルギー事例等を参考とした 5°C として設定しています。

※3：処理水は、熱交換後に放流槽に約一日分を貯めてから排水する予定です。熱交換の対象となる施設内での時間あたり給湯用の上水想定使用量などから、熱交換後の処理水の時間あたりの温度は変動します。計画排水温は、放流槽での 24 時間平均の排水温です。

### 2.3.9 排気・換気計画

計画建物の換気に関しては、主に吹き抜けを有効に利用した第三種換気<sup>※</sup>とし、また、高層建築で影響を受けやすい外気風力による換気障害を防止する計画とします。

非常用発電機等の屋内設置の機器からの排気に関しては、適切に屋外へ搬出する計画とします。

### 2.3.10 廃棄物処理計画

計画建物から発生する事業系廃棄物は分別して回収し、ごみ保管所で一時保管の上、ごみ収集車により回収する計画としています。

※第三種換気：居室に設けた給気口から自然に空気を導入し、排気設備で排気する換気システムを指します。室内の空気は外気に対して負圧になり、出入口のドアを開けた時も室内空気が流出しない特長があります。

### 2.3.11 防災等に関する計画

北仲通北地区周辺には、「横浜赤レンガ倉庫」、「横浜中華街」、「横浜ランドマークタワー」、「横浜ワールドポーターズ」等、日本有数の観光名所が徒歩圏内にあります。これらの利用者等、多くの人が集まる地域の状況を踏まえ、災害時の安全確保のため、以下の防災対策をしていきます。

#### 1)地震対策

本事業では、計画建物にダンパーを設置し、地震時の建物本体の損傷をできるだけ小さくするようにしていきます。また、長周期地震動を模擬した地震動を設計用地震動に加え、検討を行います。

なお、地盤調査の結果、対象事業実施区域内は、北西の角付近で液状化の可能性が高く、その程度は中程度と判断されています。しかし、計画建物の地下躯体基礎底部は、堅剛な支持層（土丹）に到達させるため、液状化による影響は受けないと考えます。

そのため、計画建物等と同じ挙動を起こすとは考えにくい対象事業実施区域内の設備配管の対策として、変形に追従できる管の採用等を検討していきます。

#### 2)津波対策

「津波浸水予測図」（神奈川県、平成 27 年 6 月）によると、対象事業実施区域周辺では、最も高い最大津波高さとして T.P.+3.7m が想定されています。

そのため、本事業では、非常用発電機や電気室などの重要な機能は、計画建物の主に 4 階に配置していきます。

津波発生時の避難導線ネットワークの整備としては、水際線プロムナードを通じて北仲通北再開発等促進地区地区計画区域のほぼ中央にある A-4 地区に整備される津波避難施設への避難経路を確保していきます。

#### 3)浸水対策

本事業では、非常用発電機や電気室などの重要な機能は、計画建物の 4 階レベルに配置していきます。

「横浜市防災計画-風水害等対策編」（横浜市、平成 27 年 2 月）で、横浜港において想定されている高潮潮位は T.P.+2.2m～T.P.+2.7m とされています。また、北仲通北地区周辺は、地盤面と水面との高低差が小さいこともあり、「西区洪水ハザードマップ」（横浜市、平成 19 年 6 月）では浸水のおそれのある区域に指定されています。そのため、昨今のゲリラ豪雨や大型の台風等による浸水被害が各地で報告されていることを踏まえ、防潮板の整備など、必要な浸水防止対策を検討していきます。

#### 4)帰宅困難者対策

北仲通北再開発等促進地区地区計画では、東日本大震災時の教訓と、首都直下地震帰宅困難者等対策協議会でまとめられた「事業所における帰宅困難者対策ガイドライン」に基づき、地区全体で行う防災対策として、防災備蓄倉庫の設置、非常用発電設備の整備を行うことで、一般の来街者や帰宅困難者の支援機能を確保していく計画としています。

## 2.4 地球温暖化対策

本事業は、「横浜市地球温暖化対策実行計画」（横浜市、平成 26 年 3 月）に則り、可能な限り施設に係る運用エネルギーの低減や、緑化の推進を行い、温室効果ガスの削減に努めます。具体的には以下に示す措置を講ずる計画とします。

### 1)省エネルギー計画

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

- ・潜熱回収型高効率給湯器などの省エネ機器の採用
- ・ガスコージェネレーションによる発電や排熱利用の促進
- ・全客室窓の複層ガラス、遮熱カーテン採用による熱負荷低減
- ・全客室浴室にサーモスタット付き定量止水栓、節水型シャワーヘッド、浴槽の適正水位表記などによる使用水量の抑制
- ・全客室省エネスイッチ、LED 照明の採用による使用電力の抑制
- ・高効率変圧器による効率的な電力使用
- ・エネルギーの効率的な運用をするためのスマートメーターの採用を検討
- ・中水（雨水）及び排水処理水の利用を検討

### 2)ヒートアイランド対策

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

- ・現状の街路樹等との連続性に配慮した質の高い緑を可能な限り創出
- ・様々な省エネルギー対策による建物からの排熱抑制
- ・外構部の緑化や建築物低層部の屋上緑化により、構造物からの輻射熱の軽減に配慮
- ・屋上の一部に遮熱塗料の利用を検討

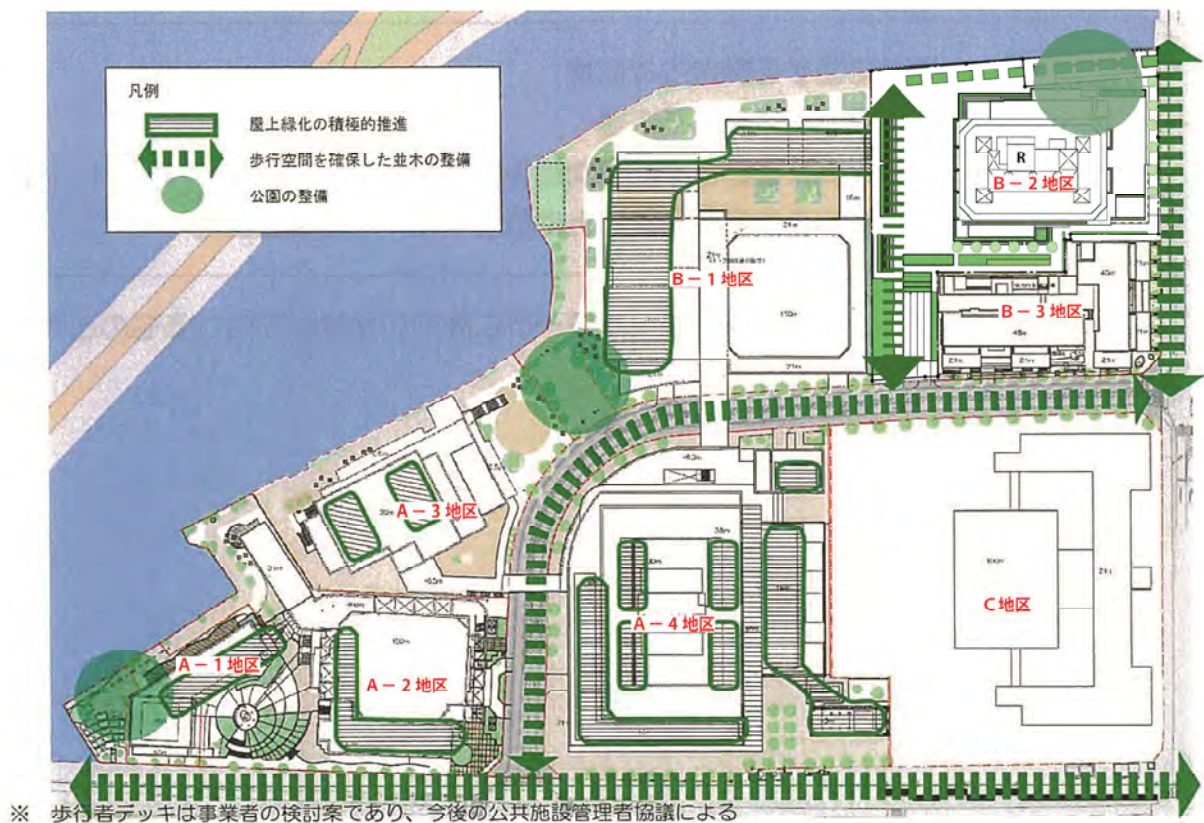
### 3)「横浜市建築物環境配慮制度」の活用

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

## 2.5 生物多様性の保全

本事業の緑地の整備にあたっては、図 2.5-1 にあるとおり、「北仲通北再開発等促進地区地区計画」において定められている緑化の方針等に配慮しながら、地区計画区域内の3つの公園や地区間を結ぶ並木等との調和と連続性に配慮していきます。また、対象事業実施区域の北側にある自動車道や大規模商業施設等の緑地との調和と連続性にも配慮していきます。

植栽樹種の選定にあたっては、海に近いという地域性を考慮しつつ、郷土種を中心に、対象事業実施区域周辺の広場や公園等でみられているヒヨドリやメジロなどの鳥類やアゲハチョウ類などを誘引できる樹種を検討し、それらが良好に生育できる環境づくりに努めていきます。



注：B-2 地区は、現在の計画図を重ねているが、そのほかの地区の建物形状は、変更企画提案書作成時の想定であり、現在の個々の事業計画等とは整合していない。

出典：「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更企画提案書」（2013年10月）

図 2.5-1 北仲通北再開発等促進地区地区計画内の緑化方針

## 2.6 緑の保全と創造

「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」で北仲通北再開発等促進地区地区整備計画区域に定められている「建築物の緑化率の最低限度」は5%ですが、対象事業実施区域内の緑化にあたっては、表 2.6-1 に示すとおり敷地面積に対して約 16.9%を確保していきます。これは、地区計画策定時に環境への貢献の観点から検討されていた各地区の基準緑化率（15.33%※）以上の緑化面積になります。その上で「横浜みどりアップ計画（計画期間：平成 26-30 年度）」（横浜市、平成 25 年 12 月）で求められている『地域特性に応じた緑の保全・創出・維持管理の充実により緑の質を高める』や「生物多様性横浜行動計画（ヨコハマ b プラン）」（横浜市、平成 27 年 1 月改定）での市街化区域に求められている『身近に自然や生き物を感じることでできる場所の整備』などを踏まえた緑化を計画していきます。

表 2.6-1 緑化面積

対象事業実施区域面積	約 8,330 m <sup>2</sup>
緑化面積※	約 1,410 m <sup>2</sup>
割合	約 16.9%

※地上部の緑地と建物低層部の屋上緑化で確保している面積です。  
壁面緑化については緑化面積の算定に含めていません。

緑化の形成にあたっては、表 2.6-2 に示す植栽予定樹種による緑化を検討しています。

これら樹木は、市道万国橋通 7006 号線沿いの街路樹（写真 2.6-1）や、北仲通北第三公園の植栽樹木等との連続性に配慮した配置としていくことで、北仲通北地区の街の魅力向上に寄与していきます。特に市道万国橋通 7006 号線の接道部では、現状の街路樹や他地区の植栽等との連続性に配慮することで都市の美観と快適性を高めていきます。

また、本事業では、地上部や計画建物の低層部の屋上等を緑化していきます。これら個々の緑地は、図 2.6-1 に示すとおり、高木・中木・低木を組み合わせることで見た目の楽しさと緑量感を創出していきます。

なお、対象事業実施区域の西側に残存する 2 本の桜（写真 2.6-2）は残存（対象事業実施区域内での移植の可能性も含む）させ、供用後においても、出入口のシンボルとして活用していきます。

※「北仲通北再開発等促進地区地区計画の変更 企画提案書」（2013 年 10 月）では、環境への貢献の観点から、積極的な緑化を進めることとしており、北仲通北再開発等促進地区地区計画区域内の各地区に地区計画とは別に基準緑化率が整理されています。B-2 地区に定められている緑化率は以下のとおりです。

$$\begin{aligned} \text{B-2 地区緑化率} &= \text{B-2 地区に求められる緑化面積} / \text{B-2 地区の敷地面積} \\ &= 1,277 \text{ m}^2 / 8,328.33 \text{ m}^2 \times 100 \approx 15.33\% \end{aligned}$$



表 2.6-2 植栽予定樹種

区分		植栽予定樹種
高木	常緑樹	アオダモ、イヌマキ、ウラジロガシ、サザンカ、シマトネリコ、スダジイ、タブノキ、ヒメユズリハ、ホルトノキ、ヤブニッケイ、常緑ヤマボウシ など
	落葉樹	ソメイヨシノ、ヨコハマヒザクラ など
中木		ニシキギ、マンサク、マユミ、ムラサキシキブ など
低木	常緑樹	アオキ、オタフクナンテン、サツキ、シャリンバイ、センリョウ、タチカンツバキ、トベラ、ナツミカン、マンリョウ、ヤブコウジ など
	落葉樹	ガマズミ、サンショウ など



写真 2.6-1 万国橋通 7006 号線の街路樹 (2015 年 8 月撮影)



写真 2.6-2 対象事業実施区域内の桜 (2015 年 8 月撮影)

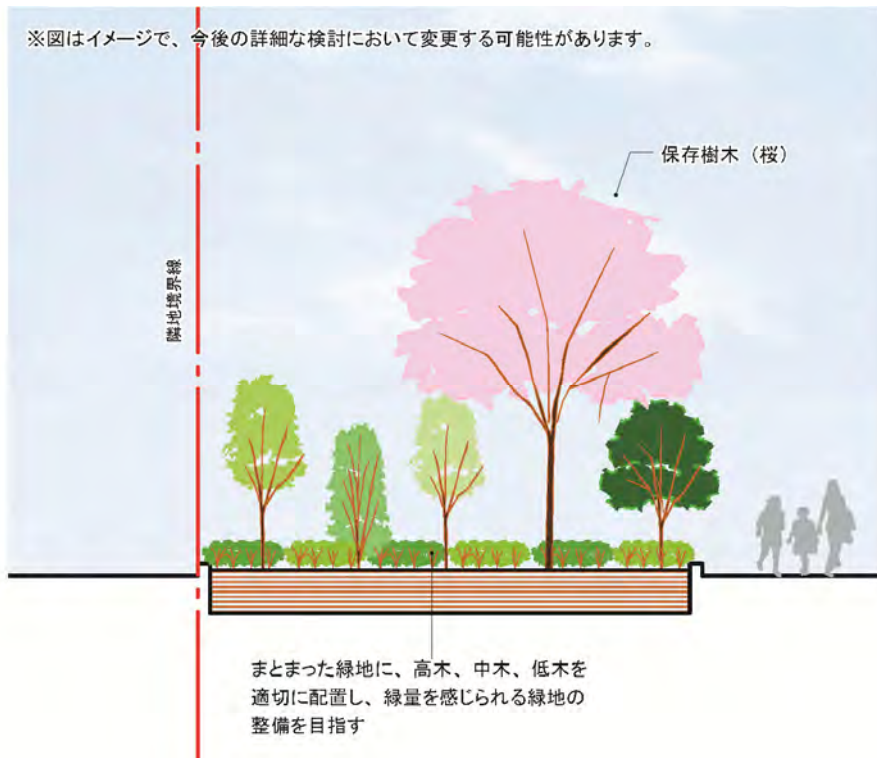


図 2.6-1 植栽パターンイメージ

## 2.7 施工計画

### 1) 工事概要

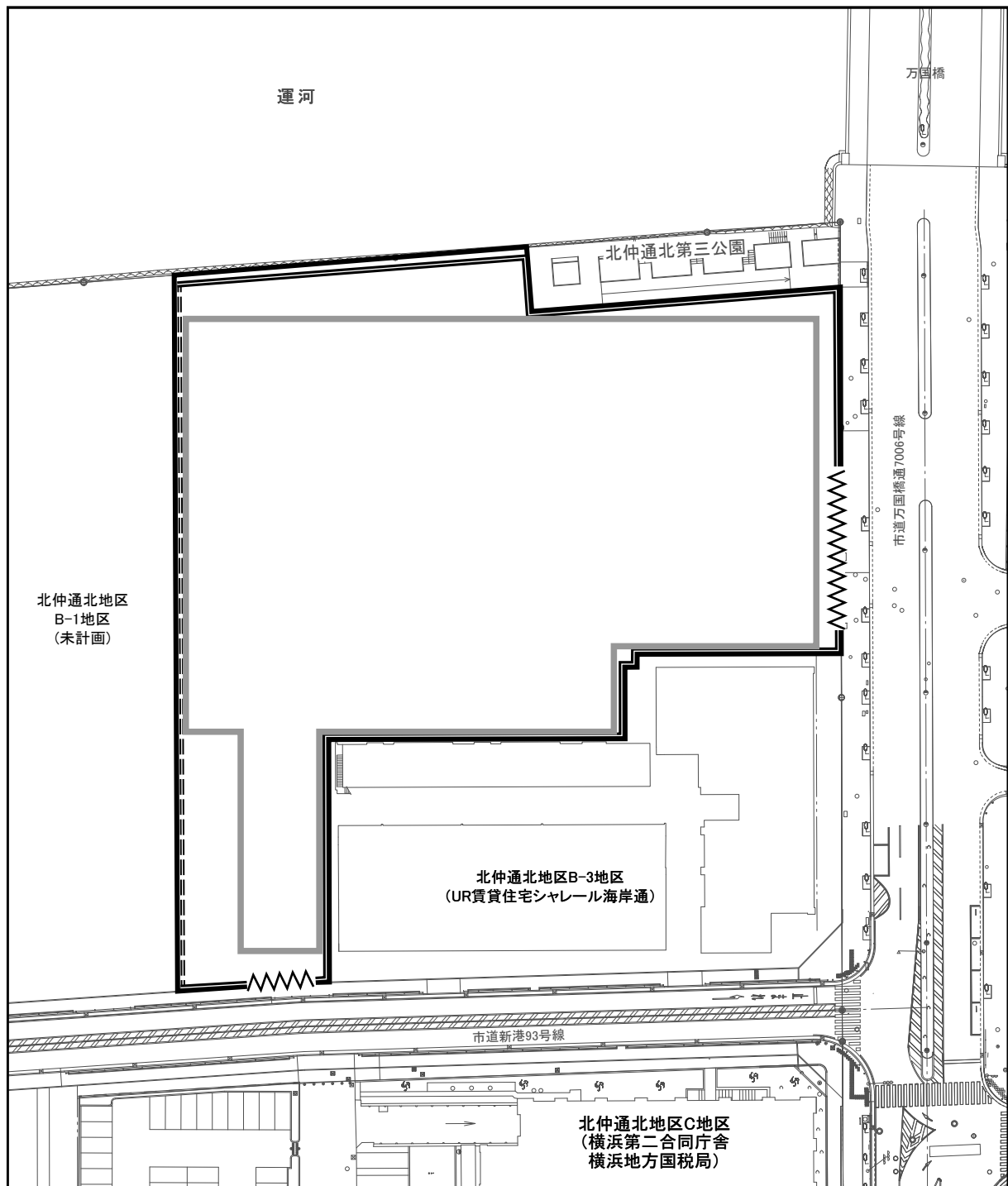
本事業の工事概要は、表 2.7-1 に示すとおりです。

本事業の施工計画の策定及び工事の実施にあたっては、「北仲通北再開発等促進地区地区計画」区域内の各事業者で構成されている北仲通北地区再開発協議会（平成 28 年度より「エリアマネジメント協議会」と改称しています。）において、情報を共有し、各地区の事業進捗等を考慮しつつ、適宜調整しながら進めていきます。

表 2.7-1 工事概要

工種	主な工事内容
準備工事	対象事業実施区域の外周に防音壁と防護壁を兼ねた仮囲いを設置し、工事を行うための整地及び仮設事務所の設置、仮設給排水・電気設備の引込み等を行います。
解体工事	対象事業実施区域の概ね全域に敷設されているアスファルト等を解体・撤去します。
山留工事	山留壁として、剛性が高く、遮水性に優れたソイルセメント柱列壁を構築し、掘削に伴う周辺地盤の変形を防止していきます。
掘削工事	油圧ショベル（バックホウ）を用い、表層より順次掘削を行います。 2次掘削以降は、根切底から掘削した土を、構台上のクラムシェルにて揚土し、搬出用のダンプに積載・搬出します。
基礎躯体工事	掘削工事完了後、構台上より主にクローラークレーンを使用して鉄筋及び型枠の組立工事を行い、組立の完了した部分から順次コンクリートポンプ車を用いてコンクリートの打設工事を行います。
地下鉄骨工事 地下躯体工事	基礎躯体工事完了後、基礎躯体工事と同様に、主に構台上のクローラークレーンを使用して、鉄筋・型枠の組立工事を行い、順次コンクリートを打設します。 地下鉄骨の建方工事については、タワークレーンを用います。
地上鉄骨工事 地上躯体工事 外装工事	タワークレーンを用いて、地上鉄骨の建方工事、床版の鉄筋コンクリート工事、外装材の取付工事を行います。
内装・設備工事	地上躯体工事・外装工事が完了した部分から、内装仕上工事・設備工事を行います。
外構工事	地上躯体工事及び外装工事が完了した後、建屋周辺の外構工事を進めます。

なお、本事業では、図 2.7-1 に示すとおり、対象事業実施区域の外周を全て仮囲い（主に万能鋼板）で囲い、工事用車両出入口については、適宜、警備員を配置して、周辺利用者や一般歩行者の安全に配慮していきます。



凡例






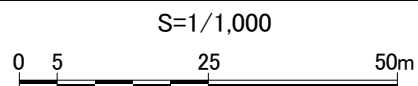
-  対象事業実施区域
-  仮囲い (H=3.0m)
-  仮囲い (H=2.0m)
-  ゲート
-  山留壁構築予定位置

図2.7-1 仮設配置図



## 2)工事工程表

本事業は、平成 29 年から平成 31 年までの約 3 年の工事期間を予定しています。  
工事工程は、表 2.7-2 に示すとおりです。

## 3)工事用車両ルート

本事業の工事用車両の主な走行ルートは、図 2.7-2 に示すルートを予定しています。

工事用車両は、対象事業実施区域南西に接する市道新港 93 号線沿いと対象事業実施区域南東側に接する市道万国橋通 7006 号線沿いに整備し、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。

## 4)工事時間帯

工事時間は、原則、午前 8 時より午後 6 時まで（前後 30 分程度、準備・後片付けの時間があります。）を予定しています。ただし、コンクリート打設作業等、作業の都合上やむを得ない場合は、上記時間外に作業を実施する場合があります。

また、日曜日は原則休日としますが、作業を行う場合、騒音、振動については、十分な配慮を講じていきます（p.6.6-17、p.6.7-14 参照）。そのほか、解体時など、埃が舞うような工種を行う際には、適宜散水を行い、埃の発生抑制に努めていきます。なお、事故、天災等緊急な防災作業や、近隣の皆様にご迷惑をおかけすることの少ない軽作業（内装作業等）については、上記時間以外にも実施する場合があります。

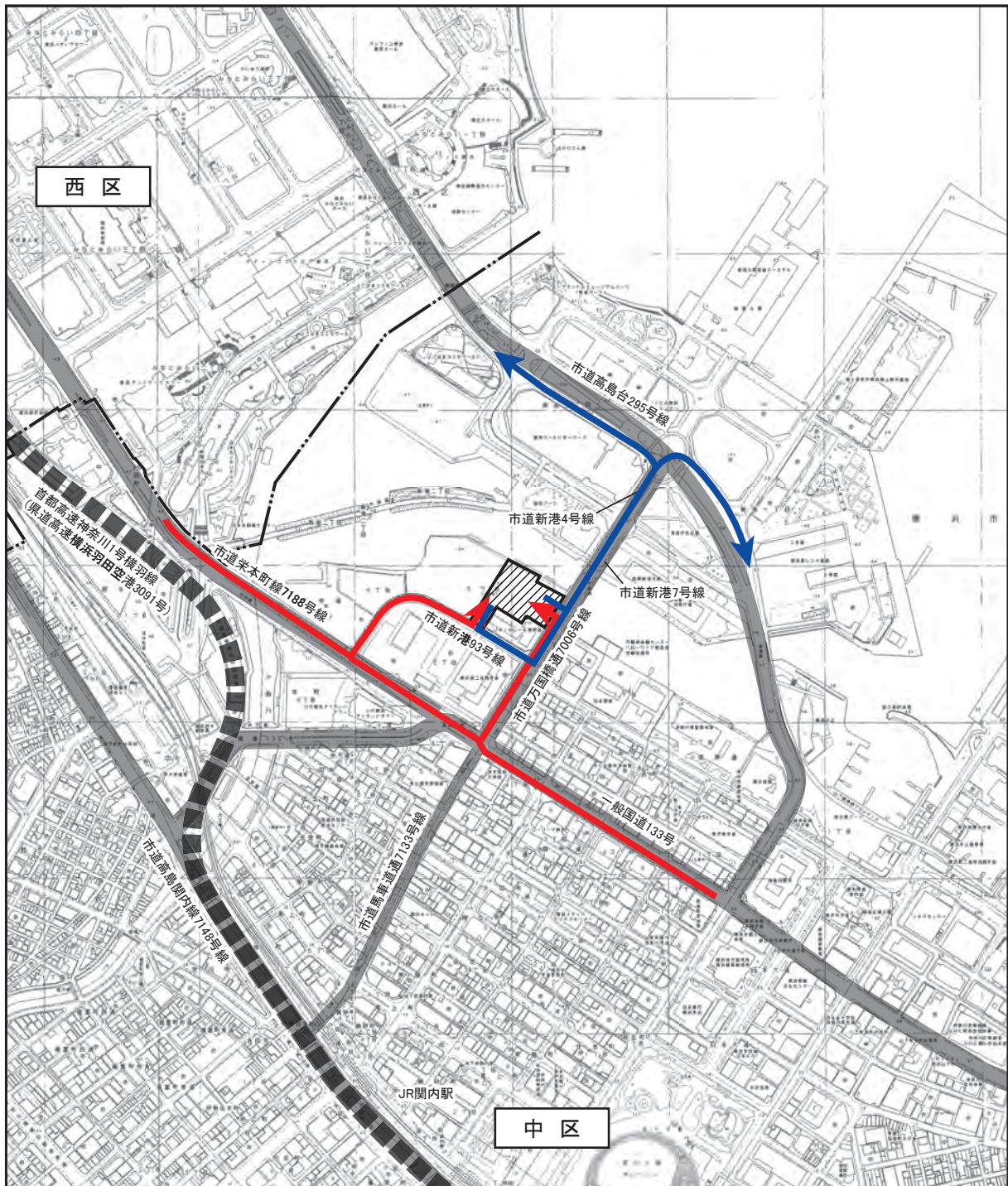
表 2.7-2 工事工程 (予定)

年度	平成	平成29年度												平成30年度												平成31年度														
	28年度	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1				
月		-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34				
累月																																								
新設	準備・仮設工事																																							
	解体工事																																							
	山留工事																																							
	掘削工事																																							
	基礎躯体工事																																							
	地下躯体工事																																							
	地上躯体工事																																							
	外装工事																																							
	内装工事																																							
	設備工事																																							
外構工事																																								

主要建設機械稼働状況	バックホウ	0.7㎡																																					
	バックホウ	0.4㎡																																					
	バックホウ	0.25㎡																																					
	クラムシユル	1.0㎡																																					
	ブルドーザー	プレート1.9㎡																																					
	タイヤショベル	0.4㎡																																					
	転圧用ロードローラー	2.8~10t																																					
	アスファルトフィニッシャー	ホッパ11t																																					
	ラフタークレーン	70t																																					
	ラフタークレーン	50t																																					
	ラフタークレーン	25t																																					
	クローラークレーン	50t																																					
	ミニクレーン	4.9t																																					
	タワークレーン	500tm																																					
	タワークレーン	150tm																																					
	タワークレーン	60tm																																					
	タワークレーン	13tm																																					
	SMW三軸掘削機	100t																																					
	アースオーガー機	25t																																					
	コンクリートポンプ車	20t																																					
	コンクリートポンプ車	10t																																					
	高所作業車	6~10m																																					
	フォークリフト	3.0t																																					
	フォークリフト	0.9t																																					
	発電機	150KVA																																					
	コンプレッサー	50ps																																					
	コンクリートブレイカー																																						
工事用リフト	3.0t																																						
仮設エレベータ	0.9t																																						

工事用車両台数(月延べ)	大型車月間台数	台/月	237	721	2,229	2,233	2,351	2,467	2,176	2,267	1,625	1,555	1,489	181	1,523	644	364	462	565	825	988	988	988	988	811	761	542	480	482	398	350	335	344	184	24	
	小型車月間台数	台/月	132	150	222	246	246	248	248	440	553	647	450	546	823	730	784	594	615	1,494	1,614	1,638	1,818	1,938	2,071	2,192	2,264	2,384	2,565	2,706	2,809	2,613	2,599	2,341	1,302	264
	月間台数	台/月	369	871	2,451	2,479	2,597	2,715	2,424	2,707	2,178	2,201	1,939	727	2,346	1,374	1,148	1,056	1,180	2,319	2,602	2,626	2,806	2,926	3,059	3,002	3,024	2,927	3,046	3,188	3,207	2,963	2,934	2,685	1,486	288
工事用車両台数(日ピーク)	大型車日ピーク台数	台/日	21	39	160	191	182	182	180	129	127	120	15	124	98	66	74	77	86	94	89	89	89	89	80	80	32	29	34	31	28	23	25	17	1	
	小型車日ピーク台数	台/日	8	8	11	12	12	12	20	26	31	21	26	40	34	37	28	29	72	77	69	77	82	87	92	95	100	107	116	121	112	116	104	75	12	
	日ピーク台数	台/日	29	47	171	203	194	194	200	155	158	141	41	164	132	103	102	106	158	171	158	166	171	176	172	175	132	136	150	152	140	139	129	92	13	





凡例





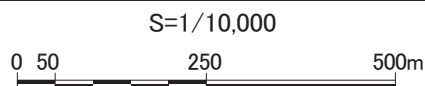
-  対象事業実施区域
-  区界
-  工事用車両の主な走行ルート（搬入）
-  工事用車両の主な走行ルート（搬出）

図2.7-2 工事用車両の主な走行ルート



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 平27建都計第9103号）



## 2.8 計画を策定した経緯

### 2.8.1 開発計画の策定経緯

北仲通地区は、新たな開発により都市機能の集積が進む“みなとみらい 21 地区”と、古くからの中心市街地である“関内地区”の結節点に位置し、都市計画道路栄本町線やみなとみらい線の開通にあわせて、再開発等により横浜都心部にふさわしい機能の集積を図り、歴史的資産の保全・活用や水辺のプロムナード等の整備など、魅力ある都心づくりを進めている地区です。

同地区は、横浜都心地区にふさわしい土地の高度利用をめざし、業務・商業・文化、都心型住宅等の上物整備と一体となった総合的なまちづくりを実現するため、公共施設の整備改善と、敷地の整序を図ることを目的として、平成 12 年 1 月に北仲通北地区再開発協議会（平成 28 年度より「エリアマネジメント協議会」と改称しています。）が発足し、現在も継続して北仲通北地区のまちづくりに対する検討が進められてきています。

一方、行政の動きとしては、地元の動きに呼応するように、平成 16 年 5 月に、都心部の新しい拠点にふさわしい土地利用の実現と、シンボル性の高い景観形成、賑わいの創出を目的に、「北仲通北地区地区計画」が横浜市により策定されたのち、地区整備計画の具体化、再開発等促進区の指定などのほか、計画内容に合わせた地区区分の変更が行われ、平成 19 年 10 月に「北仲通北再開発等促進地区地区計画」が策定されました。平成 25 年 10 月には、東日本大震災以降の防災対策への社会的要請の高まりや、都市再生緊急整備地域への指定などを受け、地区計画内容が一部変更されています。

この地区計画の目標は、土地の高度利用、都心地区にふさわしい複合的な都市機能の集積、文化芸術を中心とした新たな創造都市づくり、安全で快適な歩行者空間の整備と歩行者ネットワークの強化、歴史的建造物等の保全活用などによる魅力ある都市景観・環境の形成、耐震性と防災性に優れた建築物の誘導といった内容が掲げられており、その実現に向けた事業検討が 8 区分（A-1～A-4 地区、B-1～B-3 地区、C 地区）された地区ごとに段階的に進められています。なお、北仲通北再開発等促進地区地区計画により、地区内には区画道路が整備され、現在、市道新港第 93 号線として供用されています。

さらに、当該地区は、都心臨海部（横浜駅周辺地区、みなとみらい 21 地区、北仲通地区）の更なる国際競争力の強化を図ることを目的に、平成 24 年 1 月に「横浜都心・臨海地域」の一部として、政令による「特定都市再生緊急整備地域」の指定を受けました。

このような立地特性と、当該地区の横浜市のまちづくり方針を踏まえ、本事業では、北仲通北再開発等促進地区地区計画区域の B-2 地区において、「高品質」「高機能」「環境対応型」をコンセプトとして、「Best for the Guest（お客様に最高のおもてなしを）」を追究したおもてなしと、駅近の立地でシティホテルの外観・エントランスロビーをもち、エコやコンパクトを実現する最新設備などを兼ね備えた、シティホテルでもビジネスホテルでもない全く新しいカテゴリーとなる「新都市型ホテル」を新設し、北仲通北地区のまちづくりに求められる社会的要請に寄与していく考えです。

## 2.8.2 環境配慮検討の経緯

対象事業実施区域は、北仲通北再開発等促進地区地区計画区域内に属しており、その地区計画のルールに従って事業計画の検討を行っています。

### 1)建物の規模・構造等の検討経緯

北仲通北地区内の建物の最高高さは、歴史的建造物の保全活用や、低層部の街並み形成、歩行者ネットワーク・広場空間の確保などを考慮した空間形成に配慮することを基本的な考え方とし、北仲通北再開発等促進地区地区計画全体を総合的に評価することで、各地区の高さの最高限度が定められています（対象事業実施区域の高さの最高限度は150m）。

また、計画建物の高層部を中低層部よりセットバックした位置に配置し、歩行者に対する圧迫感の低減と開放的な通景空間の確保とともに、中低層部の軒高や壁面位置、色彩・素材等を揃えることによる歴史的建造物の調和と、街並みの連続性の確保などを基本的な考え方として、低層部の高さを約21m、壁面位置を4mセットバックするなどのルールが定められています。

本事業では、上記内容等を遵守するとともに、都市防災の機能強化の観点から、制震構造の採用や、各種防災性能の充実を図っていきます。

### 2)環境影響低減等の検討経緯

北仲通北地区では、環境性能の向上として、北仲通北再開発等促進地区地区計画策定時に、太陽光発電システムの導入や、地区内での再生水の活用を図るなどの再生可能エネルギー等の活用の推進、二酸化炭素排出量の削減への取り組みとして電気自動車の利用促進、地区の環境向上やヒートアイランド現象抑制に対する貢献として、地区全体で15%の緑化率を確保するなどの積極的な緑化の推進などが盛り込まれています。

本事業では、上記ルールを踏まえ、太陽光発電の検討や、駐車場内での電気自動車用の充電設備などの設置検討、緑地については、緑化率15%以上を確保していきます。

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

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

なお、本事業では、平成27年9月16日の配慮市長意見書の送付を受け、その意見を踏まえ、地上部や計画建物低層部の屋上等の人工地盤で緑化面積が確保できるように配置の見直し等を行っています。そのほか、植栽樹種の選定にあたっての生物多様性に対する配慮や、非常用発電設備だけでなく電気室についても計画建物の4階レベルでの整備とするなど、事業計画の内容を見直しています。

## 2.8.3 事業スケジュール案

本事業は、平成27年度から平成28年度に基本設計、実施設計、関係行政協議を行い、平成29年内から建設工事を行い、平成31年の供用開始を目標としています。