

(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

令和5年7月

関内駅前港町地区市街地再開発準備組合は、「(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」とします。)について、横浜市環境影響評価条例に基づく「環境影響評価準備書」(以下、「準備書」とします。)を提出しました。つきましては、その概要と説明会の開催についてご案内申し上げます。

なお、本案内は対象地域等(2頁参照)内にお住まいの皆様及び事務所様に配布しております。

1 説明会の日程及び会場

●開催日時 ※説明内容は両日とも同じ内容です。

**【第1回】 令和5年7月28日(金)
19時00分～20時30分**

**【第2回】 令和5年7月29日(土)
14時30分～16時00分**

●ご連絡及びお願い事項

- 受付は開催の**30分前**から開始いたします。
- 質疑等の状況で終了時間は早まる場合があります。
- 事前の申し込みは不要です。直接会場にお越し下さい。
- 入場は先着順とし、人数が上限に達した場合は入場をお断りする場合がございます。予めご了承ください。
- 駐車場(有料)の台数に限りがあるため、公共交通機関をご利用ください。
- 新型コロナウイルスの感染があった場合等のご連絡先として、ご来場いただいた際、受付にて「お名前」「ご連絡先」をお伺いさせていただきます。
- 受け付けた個人情報は、この説明会の対応に限り使用し、他の目的には使用しません。
- 会場へのお問合せはご遠慮ください。

●会場

神奈川中小企業センタービル 14F 多目的ホール
(横浜市中区尾上町 5-80 神奈川県産業振興センター)



- 【最寄り駅】・地下鉄[関内駅] 7番出口より 徒歩2分
 ・JR[関内駅] 北口より 徒歩5分
 ・JR[桜木町駅] より 徒歩7分
 ・みなとみらい線[馬車道駅] 3番出口より 徒歩7分

2 本事業の概要

本事業では、「国際的な産学連携」、「観光・集客」機能の誘導、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ことを目的として、JR 関内駅前に業務施設、商業施設、住宅施設、観光・集客施設等を含む高層建築物を建設する計画です。また、関内地区の玄関口として魅力ある景観を形成するとともに、新たな交通結節点機能の強化を図るため、市道関内本牧線第7002号線沿道に交通広場を整備する敷地を創出するとともに、市道山下町第7号線を歩行空間として整備する計画としています。

●本事業の計画概要

事業者の名称、代表者及び住所	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170m、延べ面積:約97,200㎡
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

●位置図



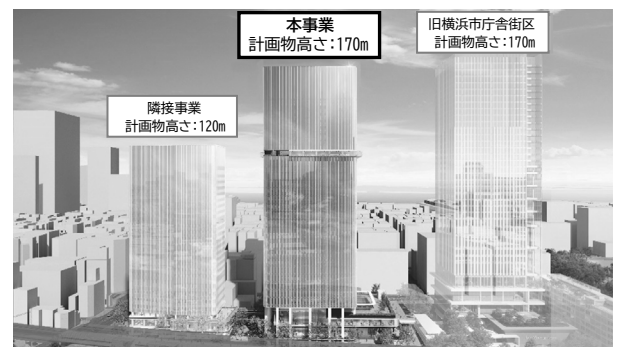
●事業計画の概要

本事業の事業概要は下表に示すとおりです。

用途地域	商業地域(防火地域)
主要用途	業務施設、商業施設、住宅施設(約100戸)、 観光・集客施設、交通広場
計画容積率/建ぺい率	約1080% / 約75%
対象事業実施区域面積	約13,900㎡
建築敷地面積	約7,700㎡
建築面積	約5,700㎡
容積対象床面積	約83,600㎡
建築物の最高高さ	約170m
階数	地下2階 地上32階 塔屋1階
工事予定期間	令和7年度～令和11年度
供用予定時期	令和11年度

注)数値等は、準備書作成時点(令和5年6月)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。
 注)本事業の容積率については、「都市再生特別地区」の都市計画決定により、約280%の容積割増を受ける予定です。

●完成イメージ

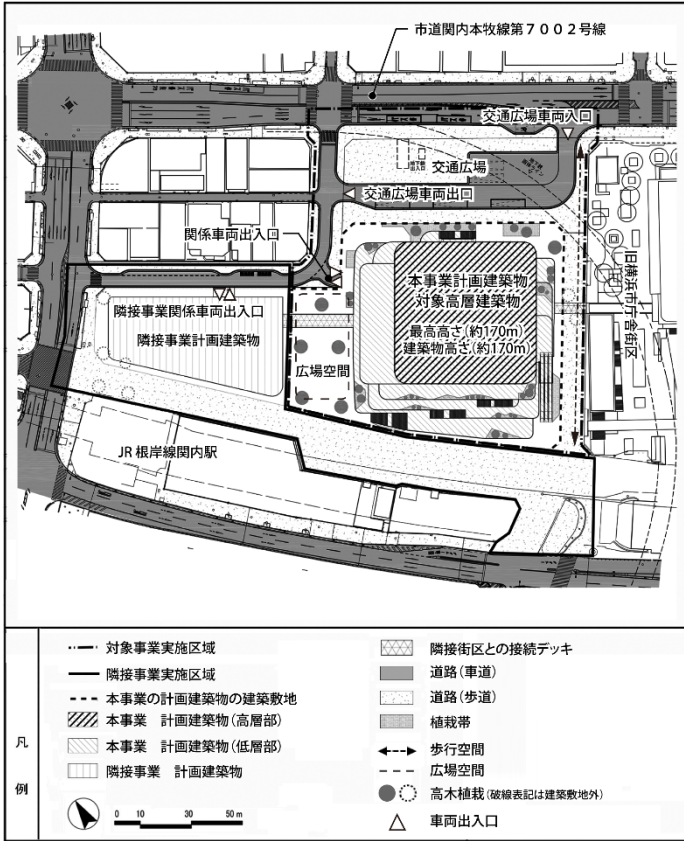


注1)完成イメージは、今後変更する可能性があります。
 注2)旧横浜市庁舎街区計画建物イメージは公表されている資料から独自に描き起こしたものです。

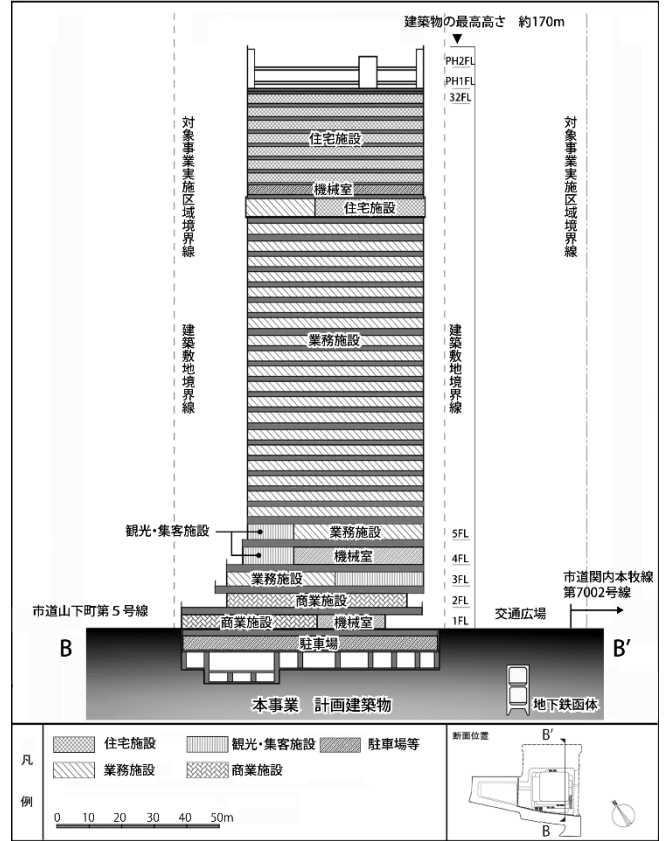
●施設配置

- 対象事業実施区域に含まれる市道を再編することで、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、観光系路線バス等の公共交通等の利用を想定し、円滑なバス利用のために3バースの設置を計画します。
- 既存道路の廃道・再編により、JR根岸線関内駅側に道路で分断されない周辺の街並みと調和するまとまりのある建築敷地を創出します。
- 計画建築物の低層部は観光・集客の拠点となる高質なナイトクラブやミュージアム等の商業施設や観光・集客施設、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。
- 地上部の歩行空間は高木植栽等による緑陰の提供や低木植栽等を整備し、2階部分で本事業及び隣接事業の計画建築物と旧横浜市庁舎街区の計画建築物をデッキで接続することにより、横浜中華街や元町等の地域とつながる歩行者ネットワークの形成に寄与します。
- 高層部のセットバックや庇の設置、防風植栽の整備により風環境にも配慮した配置計画とします。
- 高層部においては、長大な壁面とならないように高層部壁面の横方向での分節等による外装デザインにより、周辺の街並みとの調和に対する配慮も検討します。

●配置図

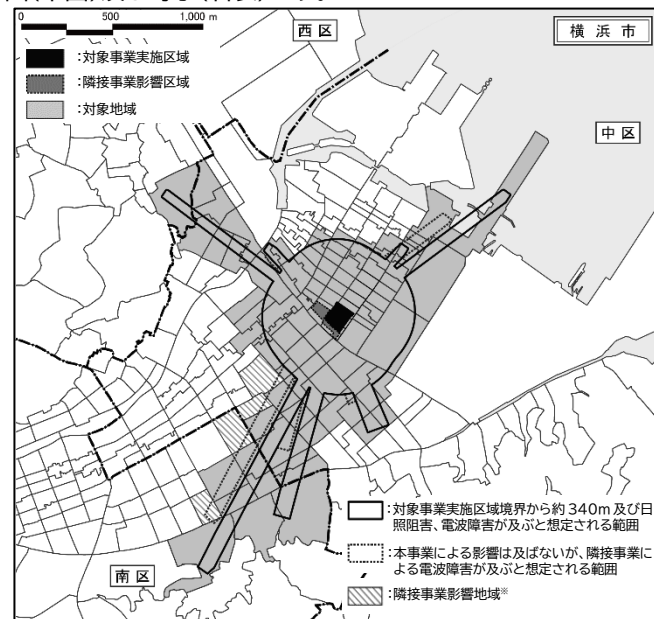


●断面図



3 対象地域等

環境影響を受けるおそれがあると認められるため、準備書の内容について周知を図る必要がある対象地域等は以下の範囲(下図)及び町丁(右表)です。



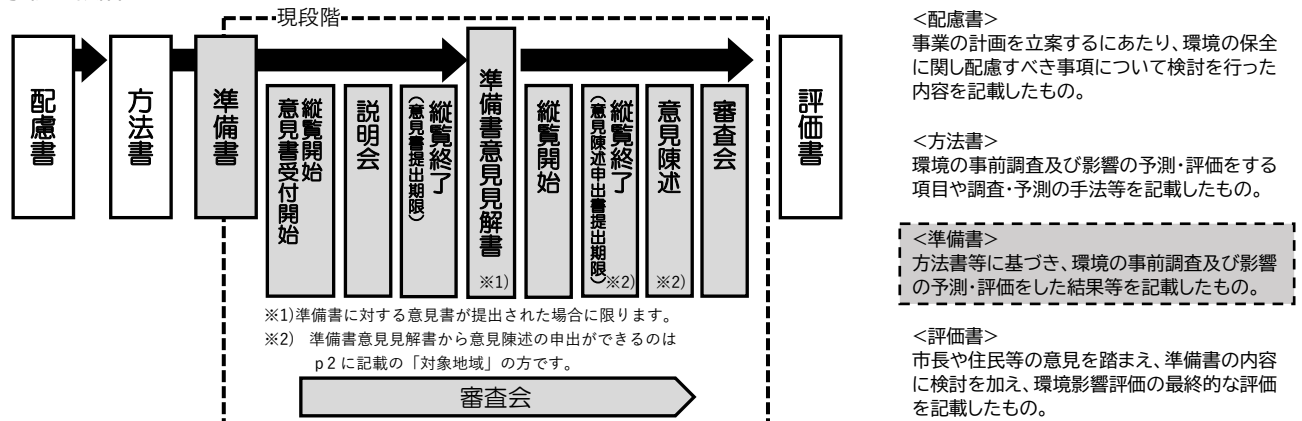
地域	区名	関係町丁名	地域	区名	関係町丁名	地域	区名	関係町丁名	
対象地域	中区	日本大通	対象地域	中区	尾上町2丁目	対象地域	中区	万代町1丁目	
		横浜公園			尾上町3丁目			万代町2丁目	
		海岸通1丁目			尾上町4丁目			万代町3丁目	
		元浜町1丁目			尾上町5丁目			不老町1丁目	
		北仲通1丁目			尾上町6丁目			不老町2丁目	
		本町1丁目			真砂町1丁目			不老町3丁目	
		本町2丁目			真砂町2丁目			鐘町1丁目	
		南仲通1丁目			真砂町3丁目			鐘町2丁目	
		南仲通2丁目			真砂町4丁目			扇町1丁目	
		南仲通3丁目			港町1丁目			扇町2丁目	
		弁天通1丁目			港町2丁目			扇町3丁目	
		弁天通2丁目			港町3丁目			寿町2丁目	
		弁天通3丁目			港町4丁目			寿町3丁目	
		弁天通4丁目			港町5丁目			長者町2丁目	
		太田町1丁目			港町6丁目			長者町3丁目	
		太田町2丁目			花咲町1丁目			長者町4丁目	
		太田町3丁目			花咲町2丁目			富士見町	
		太田町4丁目			花咲町3丁目			山田町	
		太田町5丁目			野毛町1丁目			千歳町	
		相生町1丁目			野毛町2丁目			三吉町	
		相生町2丁目			野毛町3丁目			宮崎町	
		相生町3丁目			吉田町			南区	万世町1丁目
		相生町4丁目			福富町仲通				万世町2丁目
		相生町5丁目			福富町東通			隣接事業 影響地域	永楽町1丁目
		住吉町1丁目			伊勢佐木町1丁目				真金町1丁目
住吉町2丁目	伊勢佐木町2丁目	中村町1丁目							
住吉町3丁目	未広町1丁目	中村町2丁目							
住吉町4丁目	未広町2丁目	中村町3丁目							
住吉町5丁目	未広町3丁目	長者町5丁目							
常盤町1丁目	羽衣町1丁目	山吹町							
常盤町2丁目	羽衣町2丁目	南区	永楽町2丁目						
常盤町3丁目	羽衣町3丁目		浦舟町1丁目						
常盤町4丁目	蓬萊町1丁目								
常盤町5丁目	蓬萊町2丁目								
尾上町1丁目	蓬萊町3丁目								

※ 本事業では、同時期に建設計画が進む隣接事業の影響も考慮した予測評価を行いました。その結果、本事業による影響は及ばないが、隣接事業による電波障害が及ぶと想定される範囲を「隣接事業影響地域」とし、準備書の内容について周知を図る対象に加えております。

4 環境影響評価（環境アセスメント）条例手続きの流れ

環境アセスメント制度は、事業が環境に及ぼす影響について事前に調査・予測・評価を行い、その結果を公表して市民や有識者で構成される審査会等から意見を聴く手続きを通じて、適切な環境保全対策等を事業計画に反映させる制度です。

横浜市環境影響評価条例に基づく手続きの流れは下図のとおりで、現在は事業の計画や調査・予測の手法等を示す「準備書」の手続き段階にあります。



5 準備書の縦覧、閲覧及び意見書の提出について

●準備書の縦覧及び閲覧について

準備書は、以下のとおり縦覧及び閲覧、ウェブサイトでの公表が行われ、どなたでもご覧になれます。

縦覧	期間	令和5年7月5日(水)～令和5年8月18日(金) ※土・日・祝日を除く
	場所及び時間	<ul style="list-style-type: none"> ●横浜市環境創造局環境影響評価課 中区本町6丁目50番地の10 市役所28階 (8時45分～17時15分) ●中区役所 区政推進課 企画調整係 中区日本大通35番地 中区役所本館6階 ●西区役所 区政推進課 広報相談係 西区中央1丁目5番10号 西区役所1階 ●南区役所 区政推進課 企画調整係 南区浦舟町2丁目33番地 南区総合庁舎6階 (8時45分～17時00分)
閲覧等	開始日	令和5年7月5日(水)
	閲覧場所	横浜市中央図書館、横浜市中央図書館 横浜市南図書館 (閲覧時間等は各施設で異なる場合があります)
	ウェブサイトでの公表	横浜市環境アセスメントのウェブサイト https://www.city.yokohama.lg.jp/ku-rashi/machizukuri-kankyo/kankyohozen/hozentorikum/i/assessment/asesu.html

●意見の提出について

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。提出されたご意見は、個人情報等を伏せて市長から事業者へ送付され、事業者が意見への見解書を作成します。

提出期間	令和5年7月5日(水)～令和5年8月18日(金)
提出方法	<p>①又は②の方法で提出してください。</p> <p>①意見書用紙で提出する 縦覧場所の窓口で配布している意見書用紙*にご記入のうえ、以下の提出先へ持参又は郵送(当日消印有効)でご提出ください。 ※意見書用紙は横浜市環境アセスメントのウェブサイトでも入手できます。また、お名前、ご住所、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)、ご意見が記載されていれば任意の様式でも提出できます。</p> <p>提出先:横浜市環境創造局環境影響評価課 〒231-0005 中区本町6丁目50番地の10 市役所28階 持参の場合は、土・日・祝日を除く、8時45分～17時15分</p> <p>②ウェブサイトから電子申請で提出する 横浜市電子申請・届出システムを利用して提出することができます。横浜市電子申請・届出システムには横浜市環境アセスメントのウェブサイト(上記参照)よりアクセスできます。</p>

6 環境影響要因の抽出及び環境影響評価項目の選定

本事業の事業計画、地域特性並びに隣接事業の影響等を勘案し、環境影響評価を行う項目を以下のとおり選定しました。

選定した項目については、既存文献等の収集・整理や現地調査により環境の現況を把握したうえで、事業による影響を予測・評価し、その結果を準備書としてとりまとめるとともに、適切な環境保全対策等を事業計画に反映して参ります。

- 工事中:10項目
- 供用時:14項目

環境影響評価項目	環境影響要因	工事中				供用時		
		建設機械の稼働	工事用車両の走行	地下掘削	建物の解体・建設	建物の存在	建物の供用	関係車両の走行
温室効果ガス	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	騒音	●	●				●	●
振動	振動	●	●					●
地盤	地盤沈下			●				
電波障害	テレビジョン電波障害					●		
日影	日照障害					●		
風害	局地的な風向・風速					●		
安全	浸水					●		
地域社会	交通混雑		●				●	●
	歩行者の安全		●					●
景観	景観					●		

7 環境影響評価の概要

評価項目	環境の現況	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	<p>・横浜市の 2020 年度における温室効果ガス総排出量(速報値)は、1,647.5 万 t-CO₂で、このうち二酸化炭素が 1,609.4 万 t-CO₂(約 97.7%)を占めます。</p> <p>・2020 年度の二酸化炭素排出量は、すべての部門で基準年(2013 年度)を下回っていますが、全排出量の約 3 割を占める家庭部門は基準年から 5.7%しか減少しておらず、新たな対策が必要とされています。</p> <p>・横浜市は「横浜市脱炭素社会の形成の推進に関する条例」、「横浜市地球温暖化対策実行計画」等により、脱炭素社会の実現に向けた施策を総合的・計画的に推進しています。</p> <p>令和 5 年 1 月に改定した「横浜市地球温暖化対策実行計画」では、脱炭素社会の実現に向けた「2050 年の横浜の将来像」として「Zero Carbon Yokohama ~2050 年までに温室効果ガス排出実質ゼロを達成し、持続可能な大都市を実現する～」を掲げ、新たな 2030 年度削減目標を「2013 年度比 50%削減」と定めました。</p>	工事中	建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う温室効果ガス	<p>・「Zero Carbon Yokohama」(2050 年までの温室効果ガス実質排出ゼロ(脱炭素化))を見据えて、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。</p> <p>・建設機械の稼働に伴う二酸化炭素排出量は、本事業で約 2,076 t-CO₂(隣接事業を含む合計で約 3,212 t-CO₂)、工事用車両の走行に伴う二酸化炭素排出量は、本事業で約 12,194 t-CO₂(隣接事業を含む合計で約 16,211 t-CO₂)と予測します。</p> <p>・低炭素建設機械を可能な限り採用する参考ケースでは、建設機械から排出される二酸化炭素が約 3%削減され、本事業で約 2,011 t-CO₂(隣接事業を含む合計で約 3,118 t-CO₂)になるものと予測します。</p>	<p>・低炭素型建設機械の採用に努めるとともに、可能な範囲で省エネモードでの作業に努めます。</p> <p>・構造計画、施工計画の工夫により掘削土の削減を図るとともに、可能な限り近隣の建設工事現場での再使用に努めます。</p> <p>・建設機械や工事用車両の運転者に対して、アイドリングストップ、高負荷運転の防止等に関する教育・指導を徹底し、省エネ運転に努めます。</p> <p>・工事用車両は、低燃費かつ低排出ガス認定自動車の採用に努めます。 ほか</p>
		供用時	建物の供用(設備機器等の稼働)に伴う温室効果ガス	<p>・「Zero Carbon Yokohama」(2050 年までの温室効果ガス実質排出ゼロ(脱炭素化))を見据えて、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。</p> <p>・本事業の計画建築物が供用することにより、都市ガス由来として約 1,332 t-CO₂/年、電力由来として約 4,694 t-CO₂/年、合計で約 6,026 t-CO₂/年の二酸化炭素が排出されるものと予測します。</p> <p>・低炭素電力の使用を提案することにより、消費電力の 35%が低炭素電力に置き換わることを想定した参考ケースでは、電力由来の二酸化炭素排出量が 35%削減されることで、都市ガス由来との合計は約 4,383 t-CO₂(全体で約 27%削減)になるものと予測します。</p>	<p>【計画立案時】</p> <p>・環境制御技術等の採用により運用エネルギーの低減を図り、ZEBにつながる取組を計画します。</p> <p>・建築環境総合性能評価システム(CASBEE 横浜)の A ランク以上の取得を目指します。</p> <p>【供用時】</p> <p>・従業員は原則として公共交通機関による通勤を推奨し、施設利用者にも公共交通機関の利用を呼びかけます。</p> <p>・計画建築物の入居者に低炭素電力の使用を提案します。 ほか</p>
生物多様性(動物)	<p>・既存資料調査では、注目すべき動物種が 18 種(鳥類 6 種、両生類 1 種、は虫類 2 種、昆虫類 9 種)、市街地及び緑が多い住宅地の生態系指標種が 27 種(鳥類 7 種、両生類 2 種、は虫類 1 種、昆虫類 17 種)確認されました。</p> <p>・現地調査では、注目すべき動物種が 6 種(鳥類 2 種、両生類 1 種、は虫類 1 種、昆虫類 2 種)、市街地及び緑が多い住宅地の生態系指標種が 20 種(鳥類 6 種、両生類 1 種、は虫類 1 種、昆虫類 12 種)確認され、いずれも既存資料調査で確認されていた動物種でした。鳥類や昆虫類の典型種が多く確認されたことから、市街地や緑の多い住宅地に適応した生態系が成立しているものと考えられます。</p> <p>・現地調査では、スズメ、シジュウカラ等の鳥類やチョウ、ハチ等の昆虫類など、市街地環境に適応した動物種が見られたほか、横浜公園の池周辺ではアズマヒキガエルやカメ類、トンボ類などの水辺の生物が確認されました。</p>	供用時	施設の存在に伴う生物多様性(動物)への影響	<p>・対象事業実施区域及びその周辺に生息する鳥類や昆虫類による対象事業実施区域及びその周辺の利用を確認すること。</p> <p>・本事業の植栽予定樹種には、都心臨海部に健全に生育しやすい郷土種を多く採用するとともに、植栽予定樹種 34 種のうち 25 種を旧横浜市庁舎街区の植栽予定樹種と共通させることで、緑の連続性にも配慮しています。</p> <p>・対象事業実施区域周辺で確認されている鳥類や昆虫類を誘引しやすい樹種を多く含むことで、横浜公園と大通り公園を結ぶ緑の軸線を強化し、周辺地域に生息する動物の新たな生息環境を形成するものと予測します。</p> <p>・対象事業実施区域内の緑地は、現在、街路樹や少量の民有地内の樹木があるのみですが、本事業では、建築敷地面積の 7.5%以上(580 m²以上)の緑化面積を確保する計画としており、質的・量的に現況を上回る多様性を得るものと考えます。</p>	<p>【計画立案時】</p> <p>・関内駅前地区地区計画に定められる建築物の緑化率の最低限度(7.5%)以上の緑化面積を確保し、既存建築物の建築敷地の緑化が乏しい対象事業実施区域に新たな緑を創出します。</p> <p>・生物多様性に配慮し、できる限り郷土種を採用するとともに、単一種や同一規格による植栽を避けつつ、地域に生息している鳥類、昆虫類を誘う誘鳥木や食草を配置する緑化計画とします。</p> <p>・歩行空間として整備する市道山下町 7 号線は、地域の植生、周辺の街路樹、旧横浜市庁舎街区のくすのきモール等の周辺の緑との連続性を意識し、滞在者にとって心地の良い緑陰空間の創出を行います。</p> <p>【供用時】</p> <p>・誘鳥木や食草となる植栽の適切な維持管理を行います。</p> <p>・街路樹の適切な維持管理について、隣接事業及び関係諸官庁と協議・連携を図ります。 ほか</p>
		工事中	工事に発生する廃棄物及び建設発生土	<p>・本事業において、工事期間を通して発生する一般廃棄物、産業廃棄物及び建設発生土の発生量、再資源化量及び処分量は以下のとおりと予測します。</p> <p>事業系一般廃棄物 発生量 約 292t、再資源化量 約 168t、処分量 約 125t</p> <p>産業廃棄物 発生量 約 54,832t、再資源化量 約 54,254t、処分量 約 578t</p> <p>建設発生土 発生量 約 107,122 m³、再資源化量 約 75,093 m³、処分量 約 32,029 m³</p>	<p>・廃棄物の分別と適正処理、再使用・再生利用の促進を図るとともに、木材代替型枠やリサイクル材等のエコマテリアルの活用を検討します。</p> <p>・作業員に対する分別教育を徹底するとともに、適切な規模の分別ヤードを確保することにより、混合廃棄物の発生を可能な限り抑制します。</p> <p>・既存建築物の解体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は、法令等に基づき適切に処分します。</p> <p>・構造計画、施工計画の工夫により発生土量を抑制するとともに、有効利用を検討し、最終処分量の削減に寄与する計画とします。 ほか</p>
大気質	<p>・公定法による対象事業実施区域における二酸化窒素濃度は、現地調査での期間平均値が 0.013~0.020ppm、日平均値の最高値が 0.020~0.029ppm でした。</p> <p>・対象事業実施区域における浮遊粒子状物質濃度は、現地調査での期間平均値が 0.010~0.021mg/m³、日平均値の最高値が 0.025~0.037mg/m³ でした。</p> <p>・現地調査の結果、対象事業実施区域付近の風速は、現地調査での期間平均値が 2.4~2.5m/s、1 時間値の最高値が 6.0~6.9m/s、日平均値の最高値が 3.0~4.0m/s でした。</p>	工事中	建設機械の稼働に伴う大気環境(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響	<p>・年平均値:建設機械の稼働に伴う影響が、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</p> <p>・日平均値:二酸化窒素は日平均値の年間 98%値が 0.04ppm(横浜市における環境目標値)、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。</p> <p>・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。</p> <p>・本事業の工事に係る建設機械の稼働に伴う窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量が最大になる 1 年間における、隣接事業に係る工事を含めた最大着地濃度(年平均値)は、対象事業実施区域の南西側敷地境界付近において、二酸化窒素は 0.0064ppm、浮遊粒子状物質は 0.0011mg/m³となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は、二酸化窒素が 21.4%、浮遊粒子状物質が 5.0%となります。また、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.043ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.041mg/m³となります。</p> <p>・本事業の工事に係る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時期の隣接事業に係る工事を含めた最大着地濃度(1 時間値)は、二酸化窒素(工事開始後 8 ヶ月目)は、西北西の風が吹くときに東南側敷地境界付近で 0.127ppm、浮遊粒子状物質(工事開始後 9 ヶ月目)は、北西の風が吹くときに南東側敷地境界付近で 0.109mg/m³と予測します。</p>	<p>・より優れた排出ガス対策型建設機械を積極的に採用します。</p> <p>・工事計画の策定にあたっては、建設機械の集中を回避した工程等を検討します。</p> <p>・本事業と隣接事業及び旧横浜市庁舎街区の工事時期が重なる場合には、工事情報の共有を行い必要に応じて可能な範囲で建設機械稼働の集中を回避するよう努めます。</p> <p>・工事関係者に対しては、建設機械のアイドリングストップ、高負荷運転の防止、低速走行の実施等に関する教育及び指導を徹底します。</p> <p>・建設機械が正常に稼働できるように整備及び点検を徹底します。</p> <p>・散水や工事用車両のタイヤ洗浄等個別の作業に応じて対策を実施し、粉じんの飛散防止に努めます。</p>
		供用時	供用時に発生する廃棄物	<p>・計画建物の供用に伴い、住宅施設からは 1 日あたり約 124kg の家庭系一般廃棄物が発生し、このうち約 38kg が再資源化され、処分量は約 86kg になるものと予測します。</p> <p>・業務施設、商業施設及び観光・集客施設からは 1 日あたり約 1,464kg の事業系廃棄物が発生し、このうち約 866kg が再資源化され、処分量は約 598kg になるものと予測します。</p>	<p>【計画立案時】</p> <p>・一般廃棄物及び事業系廃棄物は分別して回収し、廃棄物の種類に応じた許可を有する処理業者に委託し、適正に処理する計画とします。</p> <p>【供用時】</p> <p>・15 分別可能なごみステーションの設置を業務施設の入居者に推奨し、資源ごみを分別することで廃棄物発生抑制に努めます。 ほか</p>

評価項目	環境の現況	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	・簡易測定法による対象事業実施区域周辺の道路沿道における二酸化窒素濃度は、現地調査での期間平均値が 0.012~0.022ppm、日平均値の最高値が 0.017~0.035ppm でした。 ・現地調査の結果、対象事業実施区域付近の風速は、現地調査での期間平均値が 2.4~2.5m/s、1 時間値の最高値が 6.0~6.9m/s、日平均値の最高値が 3.0~4.0m/s でした。	工事中	工事用車両の走行に伴う大気環境(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響 ・年平均値:工事用車両の走行に伴う影響が、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 ・日平均値:二酸化窒素は日平均値の年間98%値が 0.04ppm(横浜市における環境目標値)、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が 0.10mg/m ³ を超えないこと。	・本事業に係る工事用車両の走行による影響が最大となる1年間の工事用車両の走行に伴う将来濃度は、隣接事業の工事用車両による影響を含めた濃度として、二酸化窒素が 0.016199~0.016282ppm、浮遊粒子状物質で 0.015019~0.015023mg/m ³ となり、そのうち本事業の工事用車両による影響割合は、二酸化窒素で 0.02~0.09%、浮遊粒子状物質で 0.007 未満~0.013%と予測します。また、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.035ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は 0.039mg/m ³ と換算されます。	・周辺の交通状況を勘案し、工事用車両の走行時間や台数を極力調整する計画とします。 ・本事業と隣接事業は、工事情報の共有を行い必要に応じて工事用車両の集中による影響の回避に努めます。また、旧横浜市庁舎街区と工事時期が重なる場合にも工事情報の共有を行い工事用車両の集中による影響の回避に努めます。 ・工事関係者に対しては、工事用車両の規制速度の遵守、アイドリングストップ、過積載、無用な空ぶかしや急発進及び急加速等の高負荷運転禁止に関する教育及び指導を徹底します。 ほか
	・現地調査は実施していません。	工事中	解体工事の実施に伴うアスベストの飛散等による影響 ・石綿含有建築材料の使用が確認された場合において、除去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、周辺環境へアスベストを飛散させないこと。	・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、工事着手前に法令に定められた事前調査を実施し、その結果を掲示により周知するとともに、「石綿事前調査報告システム」より市長等へ報告します。調査の結果、アスベストの使用が確認された場合には、法令に従い作業開始時に必要に応じて届出を行い、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、隣接事業と連携し、これらの内容を遵守し、横浜市の指導等に従い、適切な対応を図っていくため、対象事業実施区域周辺への影響はないと予測します。	・既存建築物の解体時には、「大気汚染防止法」や「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づく届出等、法令に従い解体工事前に石綿含有建築材料の調査を行い、その結果を掲示により周知するとともに「石綿事前調査報告システム」より市長等へ報告します。 ・石綿含有建築材料の使用が確認された場合には、法令に従い作業開始時に必要に応じて届出を行い、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ます。
	・公定法による対象事業実施区域における二酸化窒素濃度は、現地調査での期間平均値が 0.013~0.020ppm、日平均値の最高値が 0.020~0.029ppm でした。 ・対象事業実施区域における浮遊粒子状物質濃度は、現地調査での期間平均値が 0.010~0.021mg/m ³ 、日平均値の最高値が 0.025~0.037mg/m ³ でした。 ・現地調査の結果、対象事業実施区域付近の風速は、現地調査での期間平均値が 2.4~2.5m/s、1 時間値の最高値が 6.0~6.9m/s、日平均値の最高値が 3.0~4.0m/s でした。	供用時	建物の供用に伴う大気環境(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響 ・年平均値:建物の供用(設備機器の稼働)に伴い排出される二酸化窒素の最大着地濃度(年平均値)は、対象事業実施区域西側約 630mの地点において、0.000016ppm 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 0.010%と予測します。 ・日平均値:二酸化窒素は日平均値の年間98%値が 0.04ppm(横浜市における環境目標値)、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が 0.10mg/m ³ を超えないこと。	・建物の供用(設備機器の稼働)に伴い排出される二酸化窒素の最大着地濃度(年平均値)は、対象事業実施区域南東側敷地境界付近において、二酸化窒素は 0.0003807ppm、浮遊粒子状物質は 0.0000493mg/m ³ となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は二酸化窒素で 2.32%、浮遊粒子状物質で 0.33%と予測します。 ・上記結果の二酸化窒素濃度を重ね合わせると、最大着地濃度(年平均値)は、対象事業実施区域南東側敷地境界上において、0.0003837ppm 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 2.34%と予測します。 ・上記の重ね合わせた二酸化窒素の日平均値の年間98%値は 0.037ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は 0.038mg/m ³ と換算されます。	【計画立案時】 ・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等、排出ガス対策に努めます。 ・計画建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。 【供用時】 ・電気自動車の利用促進に資するよう駐車場内には電気自動車の充電設備の設置を検討します。 ・業務施設・商業施設の従業員には原則として公共交通機関による通勤を推奨し、施設利用者に対しては、施設供用時の案内看板やパンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけます。 ・業務施設・商業施設の従業員や利用者、住民に対して、駐車場における低速走行の遵守とアイドリングストップの実施、空ぶかし禁止の呼びかけ等、エコドライブの取組を促します。 ・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いきます。
・簡易測定法による対象事業実施区域周辺の道路沿道における二酸化窒素濃度は、現地調査での期間平均値が 0.012~0.022ppm、日平均値の最高値が 0.017~0.035ppm でした。 ・現地調査の結果、対象事業実施区域付近の風速は、現地調査での期間平均値が 2.4~2.5m/s、1 時間値の最高値が 6.0~6.9m/s、日平均値の最高値が 3.0~4.0m/s でした。	供用時	関係車両の走行に伴う大気環境(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響 ・年平均値:関係車両の走行に伴う影響が、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 ・日平均値:二酸化窒素は日平均値の年間98%値が 0.04ppm(横浜市における環境目標値)、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が 0.10mg/m ³ を超えないこと。	・供用時における本事業及び隣接事業の関係車両の走行に伴う将来濃度は、二酸化窒素で 0.016199~0.016280ppm、浮遊粒子状物質で 0.015019~0.015024mg/m ³ となり、将来濃度に対する本事業及び隣接事業の関係車両の走行による影響割合は、二酸化窒素で 0.01~0.06%、浮遊粒子状物質で 0.007%以下と予測します。二酸化窒素の日平均値の年間98%値は 0.035ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は 0.039mg/m ³ と換算されます。	・業務施設・商業施設の従業員には原則として公共交通機関による通勤を推奨し、施設利用者に対しては、施設供用時の案内看板やパンフレット、ホームページ等で公共交通機関の利用を呼びかけます。 ・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いきます。 ・業務施設・商業施設の従業員や利用者、住民に対して駐車場における低速走行の遵守とアイドリングストップの実施、空ぶかし禁止の呼びかけ等、エコドライブの取組を促します。 ほか	
騒音	・対象事業実施区域の環境騒音(L _{Aeq})は、平日、休日の昼夜を通じて、52~58dB でした。	工事中	建設機械の稼働に伴う騒音 ・建設機械の稼働に伴う騒音レベルを対象事業実施区域の境界線において、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。 ・建設機械の稼働が、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	・本事業の工事に係る建設機械の稼働に伴う騒音が最も大きくなると考えられる工事開始後8ヶ月目において、隣接事業に係る工事を含めた騒音レベル(L _{A5})の最大値は、対象事業実施区域の北西側敷地境界付近で71.6dB と予測します。	・工事計画の策定にあたっては、建設機械の集中を回避した工程等を検討します。 ・本事業と隣接事業は、工事情報の共有を行い必要に応じて建設機械稼働の集中による影響の回避に努めます。 ・工事関係者に対しては、建設機械のアイドリングストップ、高負荷運転の防止、低速走行の実施等に関する教育及び指導を徹底します。 ・解体工事において、構造物の破砕時に発生する騒音の影響が懸念される場合には、必要に応じて防音シートの設置等の追加対策を講じることで騒音の低減に努めます。 ほか
	・対象事業実施区域周辺の道路交通騒音(L _{Aeq})は、平日、休日の昼夜を通じて、55~67dB でした。	工事中	工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 ・工事用車両の走行に伴う騒音レベルが、騒音に係る環境基準を上回らないこと。 ・工事用車両の走行に伴う騒音が、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	・本事業の工事に係る小型車を含めた工事用車両の走行台数が最大になると考えられる工事開始後13~14ヶ月目の隣接事業の工事に係る工事用車両を含めた等価騒音レベル(L _{Aeq})は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で67dB、このうち本事業の工事用車両の走行による等価騒音レベルの増加分は、最大で1dB 未満と予測します。	・周辺の交通状況を勘案し、可能な限り工事用車両の走行時間や台数を平準化する計画とします。 ・本事業と隣接事業は、工事情報の共有を行い、必要に応じて工事用車両の集中による影響の回避に努めます。 ・工事関係者に対しては、工事用車両の規制速度の遵守、過積載や急発進及び急加速等の禁止に関する教育及び指導を徹底します。 ほか

評価項目	環境の現況	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	・対象事業実施区域の環境騒音(L _{Aeq})は、平日、休日の昼夜を通じて、52～58dB でした。	供用時	建物の供用に伴う騒音 ・建物の供用に伴う騒音レベルを、事業所において発生する騒音の夜間の許容限度である50dB以下とすること。 ・建物の供用に伴う騒音が、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	・建物の供用(設備機器の稼働)に伴う騒音レベル(L _{A5})の最大値は、地上1.2mにおいて、対象事業実施区域の西側敷地境界付近で46.9dBと予測します。また、対象事業実施区域の周辺における住居等で設備機器の稼働に伴う騒音の影響が懸念される建物としては、隣接事業の計画建築物が考えられ、各階の騒音レベル(L _{A5})は、47.6～49.0dBと予測します。	・設備機器が正常に稼働できるように整備及び点検を徹底します。 ・設備機器は可能な限り低騒音型の機器を採用します。
	・対象事業実施区域周辺の道路交通騒音(L _{Aeq})は、平日、休日の昼夜を通じて、55～67dB でした。	供用時	関係車両の走行に伴う道路騒音 ・関係車両の走行に伴う騒音レベルが、騒音に係る環境基準を上回らないこと。 ・関係車両の走行に伴う騒音が、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	・建物の供用時における将来交通量による道路交通騒音レベル(L _{Aeq})は、休日と比較して関係車両の走行台数が多くなると見込まれる平日において、最大で昼間68dB、夜間64dBと予測します。本事業及び隣接事業の関係車両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。	・業務施設・商業施設の従業員には原則として公共交通機関による通勤を推奨し、施設利用者に対しては、施設供用時の案内看板やパンフレット、ホームページ等で公共交通機関の利用を呼びかけます。 ・業務施設・商業施設の従業員や利用者、住民に対して、アイドリングストップの実施、急発進や急加速、空ぶかし禁止の呼びかけ等、エコドライブの取組を促します。 ほか
振動	・対象事業実施区域の環境振動は、平日及び休日の昼夜を通じて25未満～26dB でした。	工事中	建設機械の稼働に伴う振動 ・建設機械の稼働に伴う振動レベルを対象事業実施区域の境界線において、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。 ・建設機械の稼働に伴う振動が、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	・本事業の工事に係る建設機械の稼働に伴う振動が最も大きくなると考えられる工事開始後9ヶ月目において、隣接事業の工事に係る建設機械の稼働の影響を含めた振動レベル(L ₁₀)の最大値は、事業実施区域の南西側敷地境界付近において68.1dBと予測します。	・低振動型建設機械を積極的に採用します。 ・工事計画の策定にあたっては、建設機械の集中を回避した工程等を検討します。 ・工事関係者に対しては、建設機械のアイドリングストップ、高負荷運転の防止、低速走行の実施等に関する教育及び指導を徹底します。 ・建設機械が正常に稼働できるように整備及び点検を徹底します。
	・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27～41dB でした。	工事中	工사용車両の走行に伴う道路交通振動 ・工사용車両の走行に伴う振動レベルが、道路交通振動に係る要請限度を上回らないこと。 ・工사용車両の走行に伴う振動が、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	・本事業に係る工사용車両の走行による影響が最大になる工事開始後13～14ヶ月目の隣接事業の工事に係る工사용車両の走行による影響を含めた振動レベル(L ₁₀)は、工사용車両の主要走行ルート上において最大で46dB、このうち本事業の工사용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。	・周辺の交通状況を勘案し、可能な限り工사용車両の走行時間や台数を平準化する計画とします。 ・本事業と隣接事業は、工事情報の共有を行い必要に応じて工사용車両の集中による影響の回避に努めます。また、旧横浜市庁舎街区と工事時期が重なる場合にも工事情報の共有を行い工사용車両の集中による影響の回避に努めます。 ・工事関係者に対しては、工사용車両の規制速度の遵守、過積載、急発進及び急加速等の禁止に関する教育及び指導を徹底します。 ほか
地盤	・対象事業実施区域周辺の水準点における平成25年以降の1年あたりの地盤変動は、-6.6mm～+1.4mmの範囲内で、年間10mmを超えるような大きな変動は見られていません。 ・対象事業実施区域は、幕末から明治にかけて埋め立てられた古い埋立地で、表層付近には層厚40～50mの軟弱地盤が分布しています。 ・既存ボーリング調査によると、対象事業実施区域周辺の地質は、埋土層の下位に砂やシルト、粘土等からなる軟弱な沖積層が分布し、さらに下位には概ねGL-40～50mに深にN値50以上の泥岩層または砂礫層が分布しています。また、孔内水位はGL-1.5～15.2mで観測されています。 ・横浜公園の観測井における令和3年度の地下水位(月平均値)は、T.P.-1.20～-0.85mで推移しており、変動幅は約0.4mとなっています。	工事中	地下掘削工事に伴う地盤沈下 ・地下掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。	・対象事業実施区域周辺における既存ボーリング調査結果によると、当該地域の支持層はN値50以上となる上総層群(泥岩層または砂礫層)で、地表面から概ね40～50mに深に分布しています。 ・本事業では、掘削部外周に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、その先端を透水性の低いシルト層に根入れすることで、掘削面からの地下水浸出を抑制する計画としています。 ・以上の対策により、掘削面や山留壁からの地下水の湧出を抑制し、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・低減できるものと予測します。	・業務施設・商業施設の従業員には原則として公共交通機関による通勤を推奨し、施設利用者に対しては、施設供用時の案内看板やパンフレット、ホームページ等で公共交通機関の利用を呼びかけます。 ・業務施設・商業施設の従業員や利用者、住民に対して、急発進や急加速禁止の呼びかけ等、エコドライブの取組を促します。
	・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27～41dB でした。	供用時	関係車両の走行に伴う道路交通振動 ・関係車両の走行に伴う振動レベルが、道路交通振動に係る要請限度を上回らないこと。 ・関係車両の走行に伴う振動が、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	・建物の供用時における将来交通量による振動レベル(L ₁₀)は、休日と比較して関係車両の走行台数並びに一般車両を含めた将来交通量が多くなる平日において、最大で昼間46dB、夜間41dBと予測します。本事業及び隣接事業の関係車両の走行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。	・業務施設・商業施設の従業員には原則として公共交通機関による通勤を推奨し、施設利用者に対しては、施設供用時の案内看板やパンフレット、ホームページ等で公共交通機関の利用を呼びかけます。 ・業務施設・商業施設の従業員や利用者、住民に対して、急発進や急加速禁止の呼びかけ等、エコドライブの取組を促します。
電波障害	・対象事業実施区域周辺は、中・高層の商業ビルと集合住宅が密集している地域で、再開発区画を含む建設中の区画がみられる複数の大型クレーンや重機が稼働している状況です。そのため、既存建物による継続的な受信レベルの低下や大型クレーンなどの影響を受け、受信画質や品質評価の劣化が発生していました。 ・調査地域では、東京局(東京スカイツリー)方向、または横浜局(TVKタワー)方向のアンテナを設置した建築物が見られました。調査地域内の多くの建物は、ケーブルテレビ(J:COM横浜)や光テレビサービスに加入していません。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十数件程度でした。	供用時	テレビジョン電波障害の状況 ・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。	・東京局(東京スカイツリー)からの電波の遮へい障害は、対象事業実施区域では南西方向に長さ約1.5km最大幅約80m、隣接事業実施区域では南西方向に長さ約1.3km最大幅約80mの範囲に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、対象事業実施区域では南西方向に長さ約1.1km最大幅約90m、隣接事業実施区域では南西方向に長さ約0.8km最大幅約80mの範囲に発生する可能性があると予測します。 ・衛星放送(BS、CS放送110°)の遮へい障害は、対象事業実施区域では北東方向に長さ約210m最大幅約70m、隣接事業実施区域では北東方向に長さ約160m最大幅約70mの範囲に障害が発生する可能性があると予測します。 ほか	【供用時】 ・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。

評価項目	環境の現況	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
日影(日照時間)	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域周辺は旧水面上の埋立地に位置しており、平坦な地形です。南方の中村川以南からは丘陵地形に変化しています。主な工作物としては、対象事業実施区域の東側に旧横浜市庁舎(一部を除き現在解体済み)、南側に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、概ね建物高さが一律(建物高さ31m以下)な中低層建物によって市街地が形成されています。東側の隣接地では、横浜市旧市庁舎街区活用事業として高層建築物(地上32階建て、建物高さ約170m)が、西側の隣接地では、(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)として高層建築物(地上24階建て、建物高さ約120m)の建設計画が、それぞれ進められています。 対象事業実施区域及び周辺の用途地域は、商業地域に指定されているため、日影規制の適用はありません。 	供用時	<p>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</p> <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冬至日の時刻別の日影は、対象事業実施区域の北西側には西区宮崎町付近(8:00の日影)、北東側には中区海岸通1丁目付近(16:00の日影)まで及びと予測します。 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び範囲は、対象事業実施区域境界から最大で約400mの範囲と予測します。春・秋分日及び夏至日では、日影の範囲が小さくなり、夏至日において1時間以上の日影が及び範囲は、対象事業実施区域境界から最大で約150m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のうち、北側に位置する保育園1施設に2時間以上3時間未満の日影が及びものと予測します。 夏至日において、対象事業実施区域の東側に位置する教育施設1施設(横浜YMCA学院専門学校)と幼稚園1施設(YMCA Global Kindergarten)、西側に位置する保育園1施設(にじいろ保育園関内)に1時間以上2時間未満の日影が及びと予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、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、計画建築物の日影が落ちる範囲を小さくします。
風害	<ul style="list-style-type: none"> 横浜地方気象台における日最大平均風速は、期間①では5.0~5.9m/sの出現頻度が24.78%と高く、この階級までの累積出現頻度が41.76%となっています。期間②でも5.0~5.9m/sの出現頻度が24.04%と高く、この階級までの累積出現頻度が40.85%となっています。 日最大平均風速の風向別出現頻度は、期間①、期間②ともに、風速1.0m/s以上では北の風が最も多く、次いで南西の風の頻度が高くなっています。風速5.0m/s以上の風では、北の風が最も多く、次いで南西の風の頻度が高くなるなど風速1.0m/s以上と同じ傾向を示しています。 期間①:平成22年1月~令和元年12月(旧横浜市庁舎街区活用事業準拠) 期間②:平成24年1月~令和3年12月(最新データ) 	供用時	<p>計画建築物の存在による風環境の変化の程度</p> <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(ケース1)と計画建築物完成後(ケース2)の風環境評価を比較すると、対象事業実施区域及び隣接事業実施区域周辺、横浜スタジアムと接する市道関内本牧線第7002号線(尾上町通り)と新港第78号線(みなと大通り)は、一部の地点を除きランクが悪化しており、ランク外が地上部で8地点、計画建築物上部で5地点の計13地点が出現するものと予測します。一方で、関内駅やJR根岸線より南西側の地点と、市道関内本牧線第7002号線(尾上町通り)より北西側の地点は概ね現況のランクが維持されることから本計画建築物の影響は小さいものと予測します。 ケース2に防風策を実施(ケース3)した風環境評価は、ケース2においてランク外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。 	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画建築物は、市道関内本牧線第7002号線北側対岸の道路境界から約50mセットバックするとともに、低層部に比べて旧横浜市庁舎街区及び隣接事業側、JR関内駅側の高層部をセットバックさせる計画とすることで風環境にも配慮した配置計画としています。 風環境評価結果を踏まえ、防風効果のある高さ4~10m程度の防風植栽(常緑樹)の整備、計画建築物の隅角部のR形状化、デッキ上部に屋根を追加するといった防風対策を隣接事業と連携して行います。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の建築敷地内の防風植栽は供用時以降も適切に維持管理することで、環境の保全のための措置を遂行します。 供用時以降の防風植栽を含む街路樹の適切な維持管理についても、隣接事業及び関係諸官庁と協議・検討します。 ほか
安全(浸水)	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域がかかる町丁では、尾上町2丁目において令和元年9月8日に台風15号による被災、真砂町3丁目において昭和63年6月3日に大雨による被災の記録があります。 対象事業実施区域周辺における近年の記録では、尾上町4丁目において平成30年9月30日に台風24号による非住家の被災が発生しています。 横浜地方気象台では、平成24年~令和3年において、日降水量が50mm以上の日数は年間4~12日、100mm以上の日数は年間0~4日記録されています。また、10分間降水量の最大は、平成28年の26.0mmです。 気象庁の推計によると、横浜市における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を超える降水量が推定されています。 対象事業実施区域周辺の地形は、北側の大岡川と南側の中村川に挟まれた標高5m未満の平坦地となっています。 対象事業実施区域に近い津波避難施設としては、住吉町3丁目の「コンフォートホテル横浜関内」(受入可能時間:24時間365日)及び尾上町1丁目の「関内新井ビル」(受入可能時間:土日祝日及び12/29~1/3を除く9時~22時)が民間施設として登録されています(令和5年3月1日現在)。 	供用時	<p>計画建築物の浸水に対する安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 過去の災害事例を踏まえ、計画建築物内での安全・安心の確保が構築されていること。 	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域は洪水や内水、津波、高潮等による浸水のおそれのある区域に指定されており、最大クラスの津波をたらすと想定される地震時の津波により、1.0m以上2.0m未満の浸水が生じる可能性が指摘されていますが、以下の対策により、有事の際の計画建築物内での人の安全・安心と、計画建築物の機能は確保できるものと予測します。 本事業では、電気・通信諸室といった主要な機械室及び地震時の電源供給を考慮した非常用発電機を2階以上に設置するとともに、浸水対策として防潮板の設置を計画しています。 避難設備として地下から地上2階に安全に避難を行うことができる2ヵ所以上の避難階段を設置するほか、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、浸水時の移動に資する動線の確保を計画します。 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を定期的で開催するとともに、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、にじいろ保育園、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>【計画立案時】</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階以上の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。 計画建築物の地下に駐車場等を整備するため、浸水対策として防潮板の設置を計画します。 避難設備として、地下から地上2階に安全に避難を行うことができる2ヵ所以上の避難階段を設置する計画としています。 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します。 巨大地震等の津波により倒壊しないよう、計画建築物は堅固な地盤で支持させます。 耐震性能確保のために制振構造を採用します。 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します。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設運営にあたっては、災害時の避難・誘導マニュアルを検討・策定し、防災イベントや防災訓練を定期的開催することに努めます。 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JR関内駅、横浜スタジアム、にじいろ保育園関内等の近隣施設や近隣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ます。 ほか

評価項目	環境の現況	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(交通混雑・歩行者の安全)	<p>調査を行った 11 交差点の 24 時間断面交通量は、最も多かった地点 9(羽衣町交差点)の C 断面で平日に 20,992 台/24h、休日 16,137 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 9(羽衣町交差点)が最も多く、平日で 2,341 台/h、休日で 2,014 台/h でした。</p> <p>・現況の交差点需要率は、全ての交差点で限界需要率を下回っており、車線混雑度も 1.0 を下回っていることから、交通処理は可能であると考えます。</p> <p>・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ような箇所はほとんどありません。</p>	工事中	<p>工事用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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等の安全な通行が確保されること。 	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中の交差点需要率は全ての交差点で限界需要率を下回り、車線混雑度も 1.0 を下回ると予測されることから、交通処理は可能であると考えます。 ・工事用車両の入庫線と出庫線が重複する尾上町交差点及び関内駅北口交差点において、ピーク時滞留長は隣接する交差点までの距離を下回るため、影響を及ぼすことがないように交通処理が可能であると考えます。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の主要な走行ルートは、歩行者と自動車とが分離されているため、工事用車両の走行時も歩行者の安全は確保されるものと予測します。 ・本事業では、交通誘導員の配置や仮設歩道の設置、標識等の対策により歩行者の安全を確保していく計画としています。 	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の出入りする時間は、通勤通学時間や周辺の交通混雑の状況は勘案し、可能な限り集中を回避した工程等を検討します。 ・本事業と隣接事業及び旧横浜市庁舎街区は、必要に応じて工事情報の共有を行い、工事用車両の集中による影響の回避に努めます。 ・搬出入計画の立案と指導、周知により工事用車両の路上待機対策を行います。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・規制速度の遵守等に関する教育及び指導を徹底し、安全運転に努めます。 ・工事区域に仮囲いを設置するとともに、車両出入口には適宜交通誘導員を配置し、歩行者や一般通行車両の安全に配慮する計画とします。 ・工事状況に応じて適宜仮囲いの範囲を変更し、必要に応じて仮設歩道を設けて安全な歩行空間の確保を図ります。 ほか
		供用時	<p>関係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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等の安全で快適な通行が確保されること。 	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> ・供用時の交差点需要率は全ての交差点で限界需要率を下回り、車線混雑度も 1.0 を下回ると予測されることから、交通処理は可能であると考えます。 <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係車両の主要な走行ルートは、歩行者と自動車とが分離されているため、関係車両の走行時も歩行者の安全は確保されるものと予測します。 ・本事業では敷地内に歩行空間を配置するほか、2 階レベルのデッキ通路や JR 関内駅から横浜スタジアムや交通広場に至る地上部の歩行空間を整備すること等により、歩車分離された安全な歩行者ネットワークに寄与する計画としています。 	<p>交通混雑</p> <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・案内板の設置等により駐車場への適切な経路誘導に努めます。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業員には公共交通機関による通勤を推奨し、施設利用者にも利用を呼びかけます。 <p>歩行者の安全</p> <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業で市道山下町第 7 号線を、隣接事業で市道山下町第 5 号線を歩行空間として整備し、歩車分離により安全に配慮した計画とします。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2 階レベルのデッキ通路により、安全な歩行者ネットワークに寄与する計画としています。 ほか
		供用時	<p>建物の供用に伴う歩行者の交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等の安全で快適な通行が確保されること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間帯における歩行者サービス水準は、主に鉄道駅を起終点として本事業や隣接事業の計画建築物、旧横浜市庁舎街区方面等へ行き来する主要ルート上のすべての予測地点で自由歩行可能な水準 A が確保されるものと予測します。 ・平日の地点 H では、ピーク時の 15 分歩行者量が現状から約 5 倍に増加しますが、歩道の有効幅員を可能な限り広くすることにより十分なウォークビリティが確保されます。 	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市道山下町第 7 号線を歩行空間として整備するほか、JR 関内駅前に広場空間を創出することで、旧横浜市庁舎街区との連続性の向上や交通広場に至る歩行者の快適性向上に寄与する計画としています。 ・建築敷地内における歩行空間では、段差の少ない舗装等によりバリアフリー性に配慮します。 <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2 階部分で本事業及び隣接事業の計画建築物と旧横浜市庁舎街区をデッキで接続することにより、横浜中華街や元町等の地域とつながる歩行者ネットワークの形成に寄与します。 ほか
景観	<p>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。</p> <p>・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。</p> <p>・現在、対象事業実施区域及び周辺は、業務・商業用途の中高層建築物が高密度に立地しています。しかし、対象事業実施区域内は、都市計画の規定(建築基準法第 58 条第 1 項)により、建築物の高さは原則 31m 以下に制限されており、周辺の中高層建築物と調和がとれた景観が形成されています。</p>	供用時	<p>地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化、圧迫感の変化</p> <p>地域景観の特性の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、現状の商業施設の他に住宅施設や交通広場などを有する複合施設に転換し、旧横浜市庁舎街区や隣接事業の計画建築物と共に、関内地区の玄関口としてシンボルとなるような風格と賑わいのある眺望景観に変化するものと予測します。 <p>主要な眺望地点からの景観の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大棧橋ふ頭などの地点からは、旧横浜市庁舎街区などと共に 3 棟が視認できることから、シンボリックな眺望景観が創出されるものと予測します。 <p>圧迫感の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近景域においては、仰角 25°を超える領域に計画建築物が新たに出現するため、全調査地点で圧迫感を感じやすくなると予測します。しかし、計画建築物については市道関内本牧線第 7002 号線からセットバックさせ、計画建築物周辺に広場空間や交通広場の整備により、計画建築物の壁面までの距離を確保することで、建築物による圧迫感は軽減されるものと考えます。 ほか 	<ul style="list-style-type: none"> ・建物の形状、デザイン・色彩等については、周辺景観と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や交通広場を整備する計画とします。 ・本事業の計画建築物は、低層部に対し高層部をセットバックすることにより、圧迫感を軽減する計画とします。 ・「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。 ・歩行空間として整備する市道山下町第 7 号線は、地域の植生及び周辺の街路樹、旧横浜市庁舎街区のくすのきモール等の周辺の緑との連続性を意識し、滞在者にとって心地の良い緑陰空間の創出を行うことで圧迫感を軽減する計画とします。 ほか 	

8 お問い合わせ先

●環境影響評価準備書の概要及び説明会開催等について

本説明会の当日の開催状況等は、関内駅前港町地区市街地再開発準備組合のウェブサイトにてお知らせを掲載させていただきます。また、本ご案内についても掲載しております。

関内駅前港町地区市街地再開発準備組合
 〒231-0017 横浜市中区港町 2 丁目 9 番地
 電話：045-264-9515
 FAX:045-264-9516
 ウェブサイト
 下記 URL または、右の QR コードより HP にアクセス
<https://www.kannainainatocho.com/>



●環境影響評価手続きについて

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
 市役所 28 階

電話:045-671-2495
 FAX:045-663-7831
 ウェブサイト

「横浜市 環境アセスメント」で検索
 または、右の QR コードよりアクセス

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

