

（仮称）横浜駅みなみ東口地区第一種市街地再開発事業 環境影響評価方法書に関する補足資料

〈補足資料内容〉

8. 空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航頻度の根拠、運航頻度を踏まえた騒音の予測評価について
9. 空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴う騒音の予測高さについて
10. 空飛ぶクルマ及びヘリコプターの墜落の危険性について
11. ガス・コーチェネレーションを取りやめた理由及び今後の省エネルギー計画等に関する検討方針について
12. 建築物の解体時における騒音及び振動の扱いについて
13. 基礎構造、基礎形式について
14. 工期が伸びる可能性に対する工事用車両の走行の影響について
15. ボーリング調査地点の設定について
16. 評価項目としての地下水位の扱いについて
17. 駐車場マネジメントの具体的な取り組み内容について
18. 工事中における工事用車両の待機場所の確保について
19. 歩行者交通量の調査地点の設定について

令和8年2月

横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合

8. 空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航頻度の根拠、運航頻度を踏まえた騒音の予測評価について

【ご意見】

空飛ぶクルマの運航頻度が最大1日で300回というのは、運航時間午前7時から午後10時を1回3分で割り算しただけで、乗客の乗降時間などが考慮されていなく、あまり現実的でない数値と思われるが、この回数に基づき騒音等の予測評価を行うのか。

【事業者の見解】

運航については、空飛ぶクルマは現行の地上タクシーのような2地点間の旅客輸送サービスや対象事業実施区域を発着地点とする周遊利用サービス、ヘリコプターはオフィスやホテル等の建物利用者によるチャーター機等での利用を想定しています。運航頻度については、空飛ぶクルマは最大で300回／日（1回／3分、機体数は最大150機／日）、ヘリコプターは最大で10回／日（機体数は最大5機／日）を検討しており、双方の運航頻度は既存の知見等を踏まえて最大の運航頻度を想定しました。特に空飛ぶクルマは、現在、整備基準や機体は開発段階であり、実現化は今後となることから、最大限の影響を予測評価するために、1回／3分（最も運航頻度の高い時間帯で、6分で1機体が離着陸（離着と発着で2回のカウント））として設定しています。これは、2040年代以降の高密度運転（自動運航・自動チェックイン）の実現時（空飛ぶクルマの運用概念 Concept of Operations for Advanced Air Mobility (ConOps for AAM)（空の移動革命に向けた官民協議会、2024年改訂））を想定して、設定しました。

運航頻度は、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの騒音について、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準と対比するための「時間帯補正等価騒音レベル（L_{den}）」を予測するうえでの予測条件になります。騒音の予測評価は方法書に示した運航頻度で行うことを考えていますが、運航頻度については引き続き検討を進め、予測評価の結果も確認しながら適切に設定し、準備書に記載します。

9. 空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴う騒音の予測高さについて

【ご意見】

騒音に関する航空機の運航の予測手法について、「施設の供用」では設備機器に係る予測に「周辺の住居階数を考慮した高さ」で行なうことが記載されているが、航空機の方は地上1.2m予測の高さとしている。航空機の騒音源に対して適切な高さでの予測評価を行うべきと考える。

【事業者の見解】

航空機の運航に伴う騒音の予測については、飛行ルート近傍の住居マンション等の既存建物の立地状況を確認し、既存建物の屋上など適切な地点や高さでの騒音を予測評価します。

以上を踏まえ、方法書p.6-15の表6.6-2騒音に係る予測・評価手法の空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴い変化する騒音の状況の予測地域・地点を修正します。

方法書 p. 6-15 修正前

表6.6-2 騒音に係る予測・評価手法（抜粋）

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	航空機の運航	空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴い、変化する騒音の状況	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期、時間帯	現地調査地点と同一の地点 (図6.6-2参照) 予測高さ：地上1.2m	騒音の伝搬理論式により「時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）」を予測します。

方法書 p. 6-15 修正後

表6.6-2 騒音に係る予測・評価手法（抜粋）

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	航空機の運航	空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴い、変化する騒音の状況	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期、時間帯	現地調査地点と同一の地点、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの進入表面と想定している範囲 (図6.6-2参照) 予測高さ：地上1.2m及び周辺の住居階数を考慮した高さ	騒音の伝搬理論式により「時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）」を予測します。

10. 空飛ぶクルマ及びヘリコプターの墜落の危険性について

【ご意見】

空飛ぶクルマ及びヘリコプターの墜落の危険等については、記載は別として留意いただいた方が良い。

【事業者の見解】

空飛ぶクルマは、国土交通省を中心に墜落に係る安全性を含めた安全基準等に関する制度整備が進められている状況です。本事業での空飛ぶクルマの計画は、今後定められる安全基準等を遵守して計画を進めることにより、安全を確保いたします。ヘリコプターは、航空法等により定められている安全基準等を遵守することにより、確保されるものと考えています。安全基準等を踏まえて、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に関する安全対策について検討を行います。合わせて、運航管理、安全管理についても検討を行い、その検討結果を準備書に記載します。

11. ガス・コーディネーションを取りやめた理由及び今後の省エネルギー計画等に関する検討方針について

【ご意見】

規模も非常に大きいので、CASBEE 横浜Aランク以上が記載されているということだが、一方で、ガス・コーディネーションを廃止された理由があれば教えていただきたい。また、ホテルの給湯を含む計画建築物全体における今後の省エネルギー計画等に関する対策は準備書で記載されるのか。

【事業者の見解】

ガス・コーディネーションについては、事業計画の進捗に伴い、計画建築物での効率性等（設備の運転負荷と排熱の有効利用のバランス等）を踏まえて取りやめることとしました。

現在、ホテル等の給湯の際に生じる排熱の利用、CASBEE 横浜Aランク以上を目指すうえでの省エネルギー化に関する取り組み、脱炭素化の実現に向けた温室効果ガスの排出削減につながる取り組みについて検討中です。今後、施設計画の深度化と合わせて、省エネルギー計画の具体化を検討し、取り組み内容を準備書に記載します。

また、環境・エネルギー性能の高い建物に関する取組としての認証であるZEB認証の取得を検討中であり、ZEB認証の目標値についても検討を進め、その検討結果を準備書に記載します。

12. 建築物の解体時における騒音及び振動の扱いについて

【ご意見】

建築物の解体について、評価項目として、建築物の解体時における騒音及び振動が選定されていない。騒音、振動は、建設機械の稼働の項目の中で、建設機械を発生源とした予測・評価を行うということだが、見せ方を工夫いただきたい。

【事業者の見解】

方法書p.5-1の表5.1-1 環境影響要因の抽出の工事中の建設機械の稼働においては、“既存建築物や構造物の解体のために、対象事業実施区域内で建設機械が稼働すること”を要因として抽出しています（表1参照）。既存資料には、既存建築物や構造物の解体時に発生する騒音及び振動を含む原単位があるため、これらを参考しながら予測評価します。

表1 環境影響要因の抽出（方法書p.5-1の表5.1-1より抜粋）

項目	抽出の理由	
工事中	建設機械の稼働	・既存建築物や構造物の解体、計画建築物の建設のために、対象事業実施区域内で建設機械が稼働します。

13. 基礎構造、基礎形式について

【ご意見】

地下の構造や基礎形式について、圧密沈下や不同沈下が懸念されるため、N値を含めた地盤の物性、基礎構造や基礎形式、工事計画の詳細といった内容を準備書にしっかりと記載いただきたい。

【事業者の見解】

地盤の物性は、方法書 p. 6-20 の表 6.8-1 地盤に係る調査手法に示すように、既存ボーリング調査等の資料による把握に加えて、現地における 2 地点のボーリング調査（方法書の p. 6-22 の図 6.8-1）により把握します。これらの調査結果を踏まえ、地盤定数、支持層深さ等を把握します。軟弱地盤層の存在を踏まえた圧密沈下や不同沈下の抑制等も考慮しながら、施設計画の深度化と合わせて、安全な構造計画となるように設計上の適切な基礎構造、基礎形式や施工計画を検討し、その検討結果を準備書に記載します。

14. 工期が伸びる可能性に対する工事用車両の走行の影響について

【ご意見】

軟弱な地盤のため圧密沈下対策が必要になると工期が伸びる可能性がある。現状、車両の通行もあり歩行者も多いため、工事車両が長期間通行することになると工事中の影響評価が重要になる。

【事業者の見解】

圧密沈下対策とその内容を踏まえた施工計画（工事期間や使用する工事用車両台数等の計画）を検討し、その検討結果を準備書に記載します。その施工計画をもとに、工事用車両台数の走行に伴う地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）等の影響について予測・評価を行い、交通混雑の低減や歩行者の安全等に関する適切な環境保全措置を検討し、準備書に記載します。

15. ボーリング調査地点の設定について

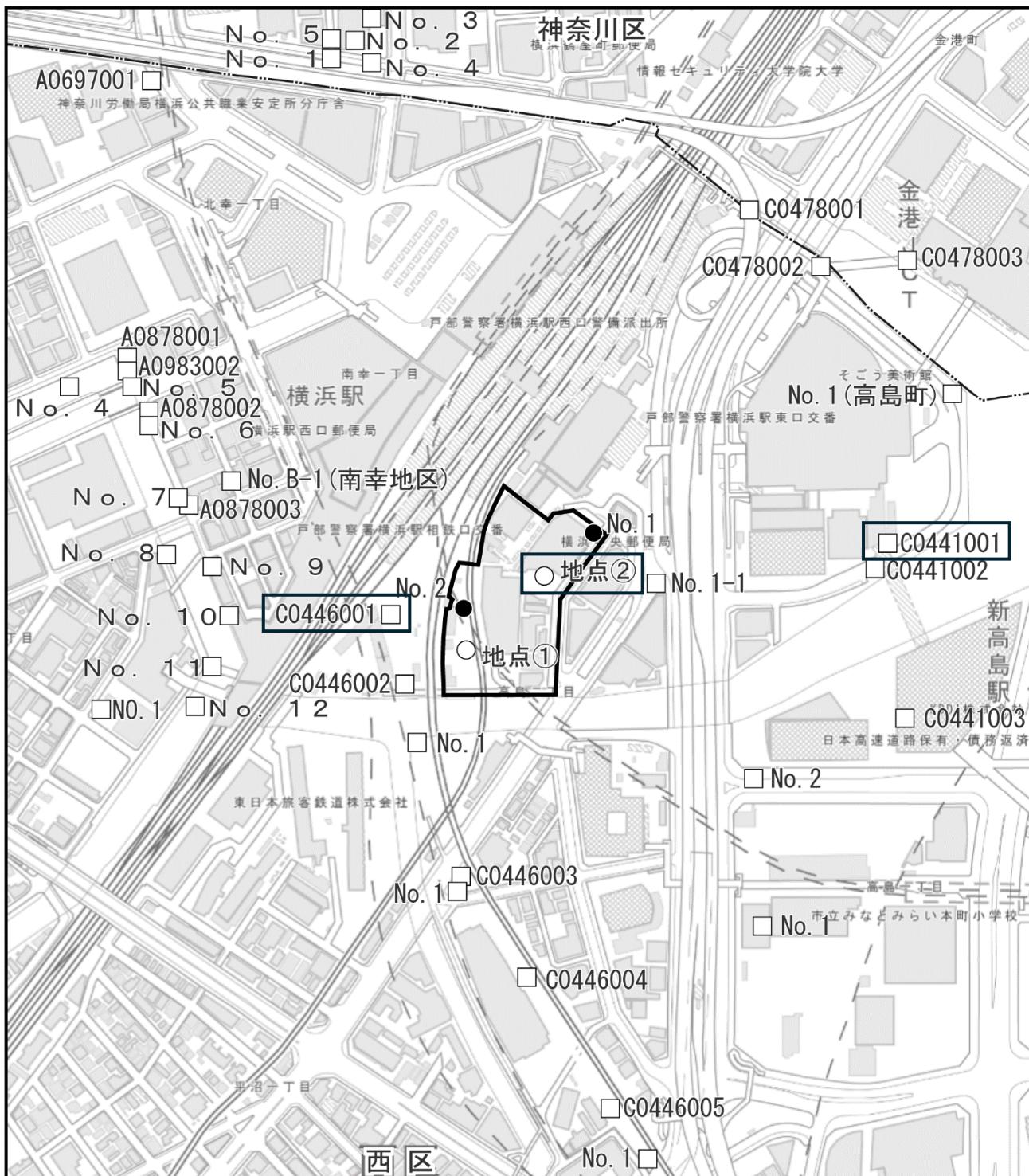
【ご意見】

現状のボーリング調査地点が、対象事業実施区域内に2箇所設定されており、こちらは土留壁内における地下水位の変動がわかるものである。地下水流の流れにもよるが、土留壁の上流側では地下水位が上昇し、下流側では地下水位が低下するといった流動阻害が生じる可能性がある。低下の割合によっては地盤沈下に繋がる可能性もあり、そのため、対象事業実施区域内だけのボーリング調査では十分な情報が得られない可能性が非常に高いと考える。地盤沈下という視点から、地下水位の低下は非常に重要な因子となるため、土留壁の外側でも調査が必要ではないか

【事業者の見解】

「国土地盤情報データベース」（一般財団法人 国土地盤情報センターホームページ）では、既存のボーリング地点及びその地点のボーリング柱状図が公表されています。対象事業実施区域周辺には、図1に示すとおり既存のボーリング地点が分布しているため、これらの地点（対象事業実施区域内に設置する計画である山留壁の外側の地点）及び対象事業実施区域内の地点のボーリング柱状図により対象事業実施区域及びその周辺の地質や地下水位の状況を把握します。また、対象事業実施区域の西側約800mには横浜市環境科学研究所が設置している地下水位観測井（観測地点名：岡野公園）があり、観測結果が公表されているため、この情報により地下水位の状況を把握します（図3参照）。なお、岡野公園は、対象事業実施区域と同様に、表層地質は埋土（方法書p.3-7の図3.2-5表層地質図参照）であり、軟弱地盤の分布域（方法書p.3-9の図3.2-7軟弱地盤図参照）に位置する観測井です。これらの情報等を用い、地下構造物等の設置に伴う地下水流の流動阻害が生じる可能性も踏まえ、地盤沈下に対する影響を予測評価します。

※方法書 p. 6-22 の図 6.8-1 ボーリング調査地点図に、公開されている既存ボーリング地点を重ねた図です。
図中の地点番号を四角で囲った地点については、次ページ以降に土質ボーリング柱状図を掲載しました。



この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡 例



対象事業実施区域

● 調査地点（新規ボーリング地点）



区界

○ 調査地点（既存ボーリング地点）

対象事業実施区域周辺の公開されている既存ボーリング地点

※準備書では、これらのボーリング地点の削孔深度等を踏まえ、環境影響評価に必要な地点を選定し、地質や地下水位の状況を把握します。



S = 1/5,000

0 50 100 150m

資料：「国土地盤情報データベース」（令和8年1月調べ、一般財団法人国土地盤情報センター）

図1 対象事業実施区域のボーリング調査地点図及び
対象事業実施区域周辺の公開されているボーリング地点図

(1 / 2ページ 0m ~)

土質ボーリング柱状図（標準貫入試験）

調查名

事業名または工事名 東横線廃線跡地地質調査委託

調査目的及び調査対象

ボーリング名	C0446001	調査位置	横浜市西区高島二丁目～中区桜木町一丁目				北 緯	35°27'50"
発注機関	横浜市都市計画局				調査期間	平成16年07月 日～平成16年11月30日		東 経 139°37'16"
調査業者名	ツルミ技術株式会社			主任技師		現場代理人	コア鑑定者	ボーリング責任者
孔口標高	T.P. 1.29 m	角度	180° 上 90° 下 0° 位	方位	北 0° 西 90° 270° 180° 東 90° 南 270° 0° 地盤勾配	水平 鉛直 90° 0°	使用機種 試錐機 エンジン	D0-D NFD9-M ポンプ BG-3C
総削孔長	40.16 m							

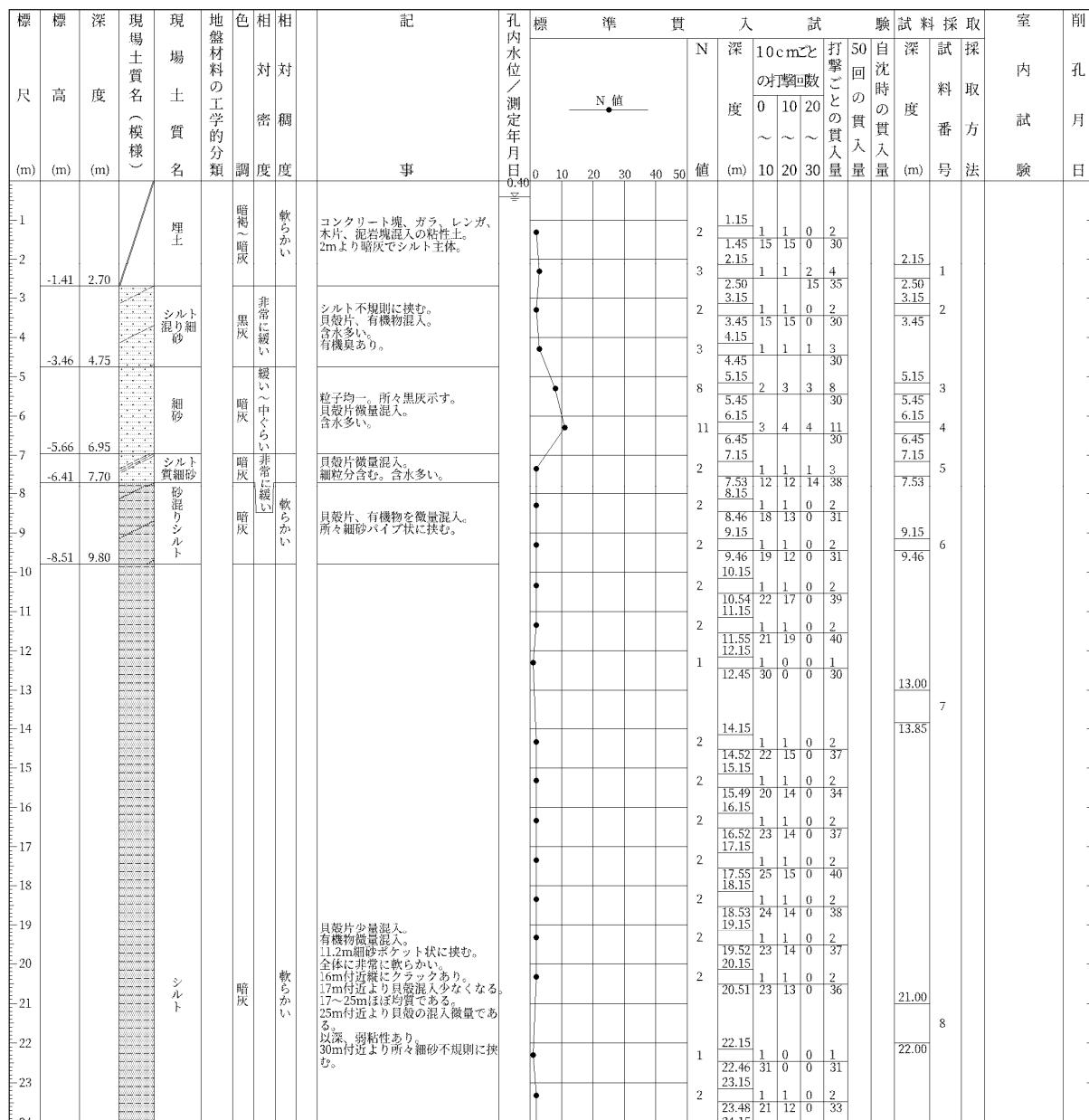


図 2(1) 土質ボーリング柱状図（公開ボーリング地点：C0446001）

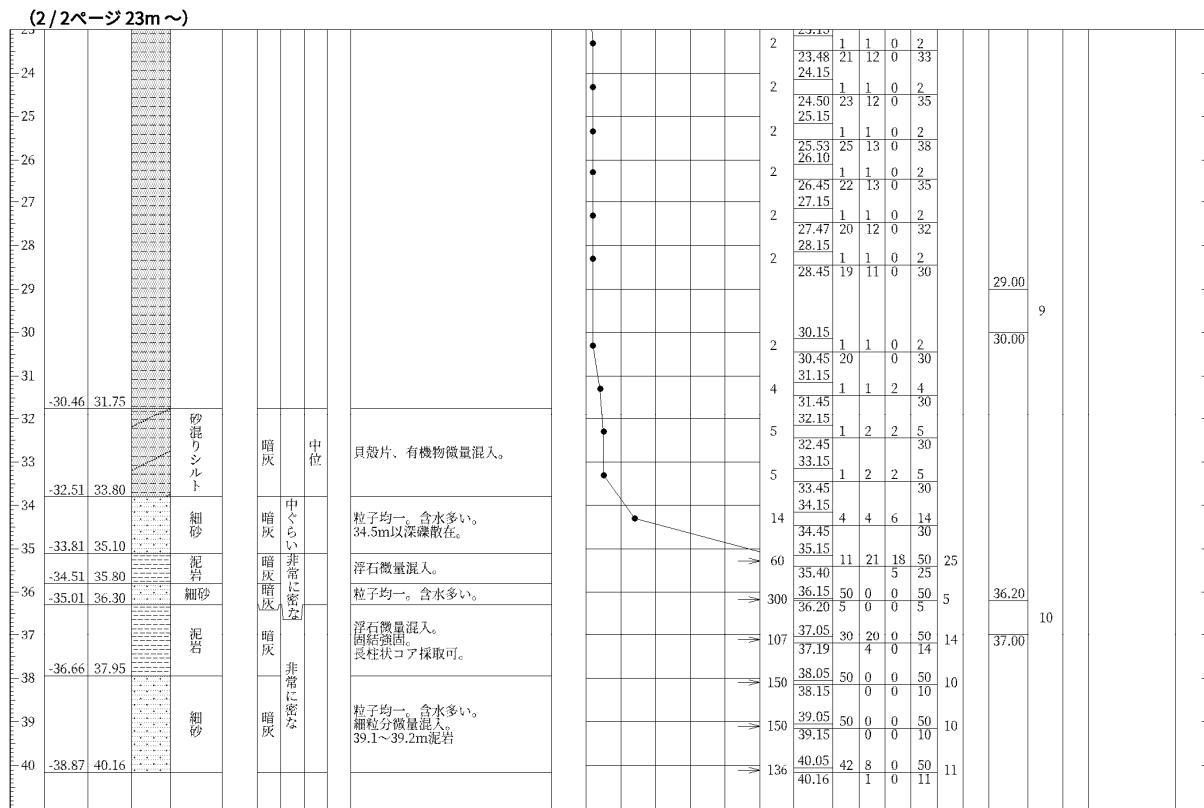


図 2(2) 土質ボーリング柱状図（公開ボーリング地点：C0446001）

ボーリング柱状図

調查名

ボーリングNo.

事業・工事名

シートNo.

ボーリング名	No. 2		調査位置					北緯
発注機関					調査期間	平成 29年 11月 29日 ~ 29年 12月 8日		東經
調査業者名					現代理人	コア鑑定者	ボーリング責任者	
孔口標高 +1.67m	TP 角 上 下 F 90°	方 北 90° 270° 西 90° 東 180° 南	主任技師 地盤勾配 鉛直 90°	試錐機 水平 0°	YBM-05	ハンマー 落下用具	半自動落下	
総掘進長 65.00m	度 向 度 向 度 向	度 向 度 向 度 向	度 向 度 向 度 向	使用機種 エンジン	NFD-9F	ポンプ	カノV6-P	

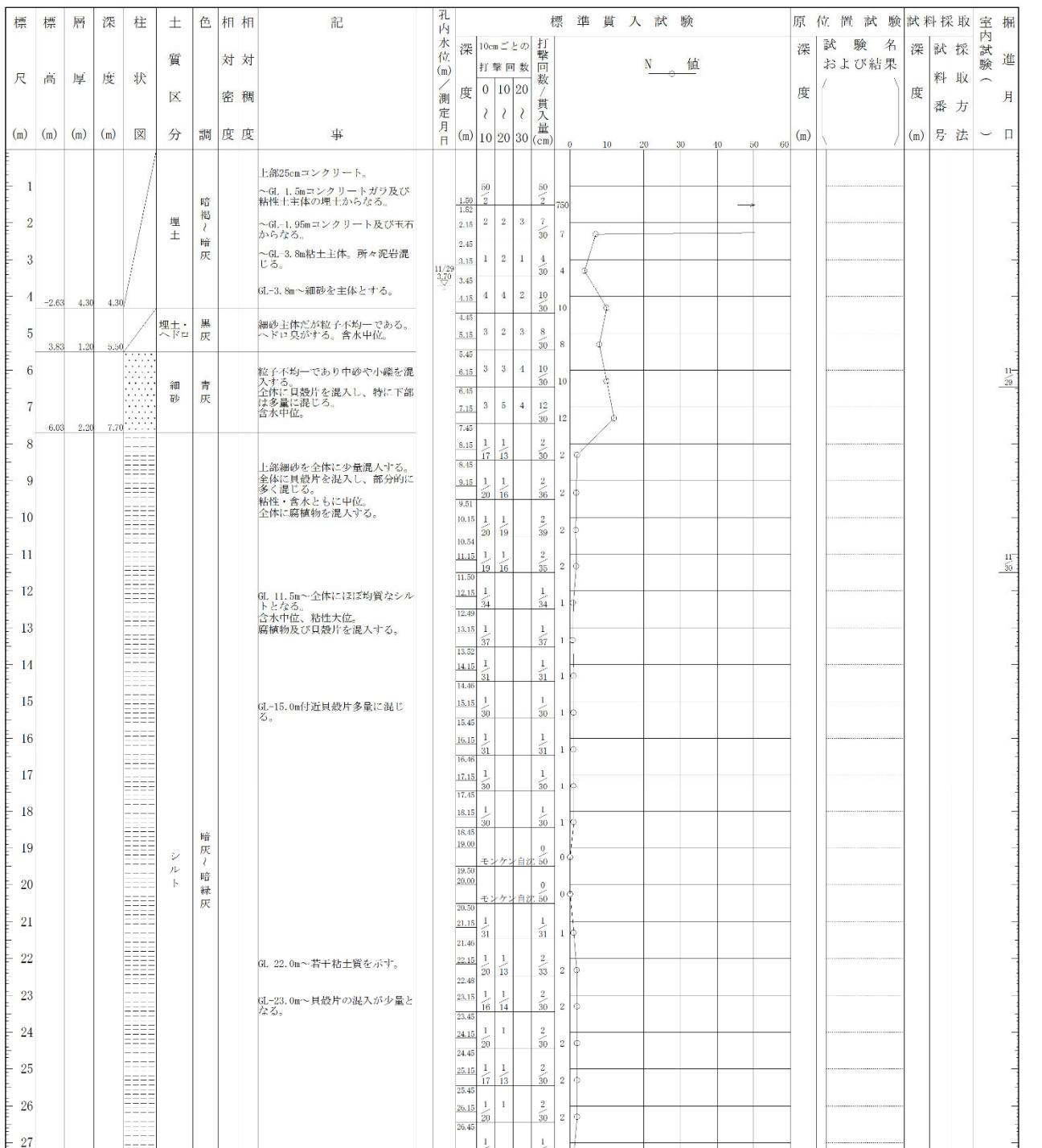


図2(3) 土質ボーリング柱状図（対象事業実施区域内の既存ボーリング地点：地点②）

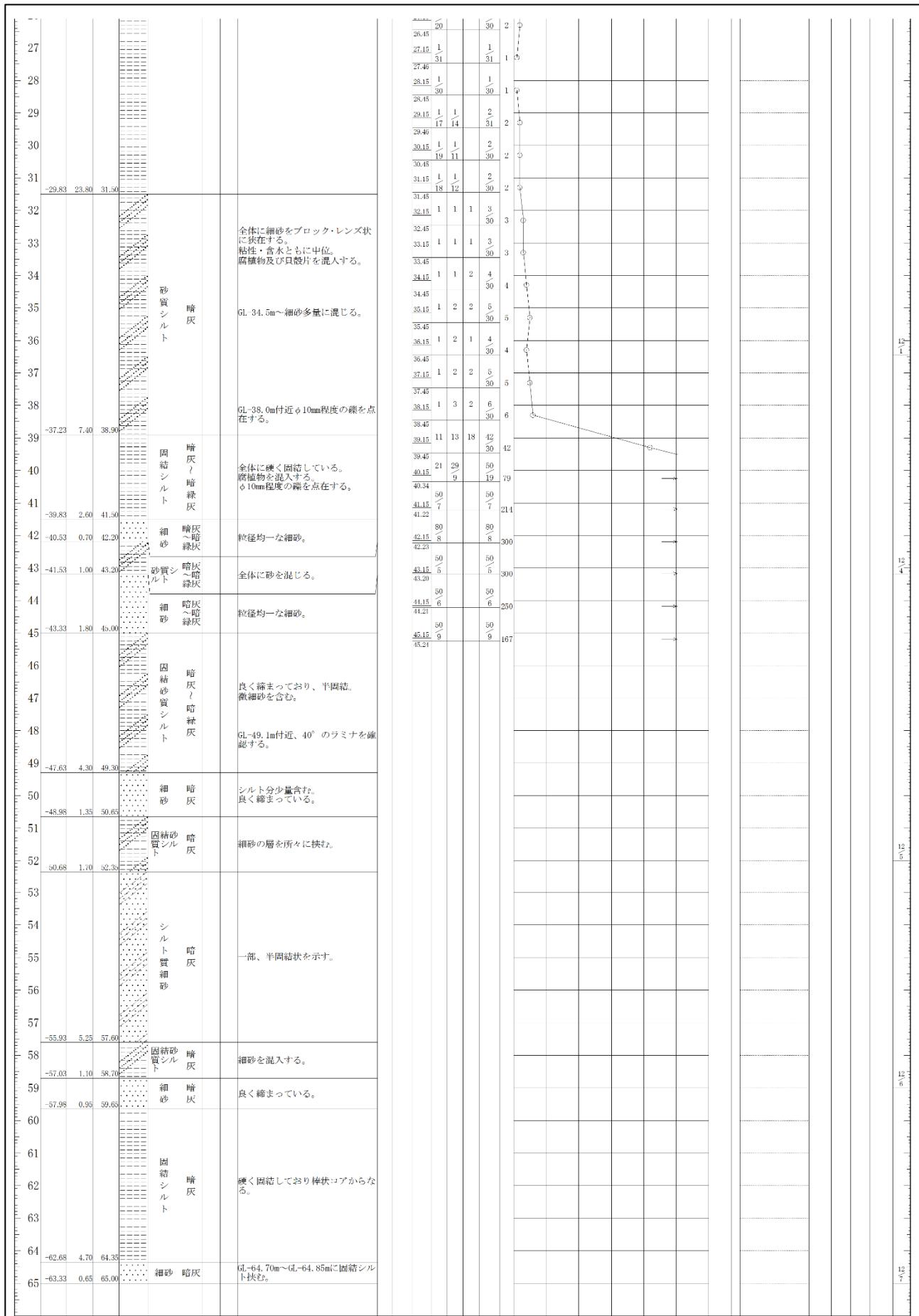


図2(4) 土質ボーリング柱状図（対象事業実施区域内の既存ボーリング地点：地点②）

(1/2ページ 0m~)

土質ボーリング柱状図（標準貫入試験）

調査名

事業名または工事名 横浜駅東口ペデストリアンデッキ整備事業地質調査業務委託

調査目的及び調査対象

ボーリング名	C0441001	調査位置	横浜市西区高島一丁目、二丁目				北緯	35°27'52"
発注機関	横浜市都市計画局みなとみらい21推進部基盤整備推進課				調査期間	平成16年05月 日～平成16年05月 日		
調査業者名	株式会社山下地質コンサルタント				現場代理人	コア鑑定者	ボーリング責任者	
孔口標高	T.P. 1.81 m	角度	180° 上 F 0°	方位	北 0° 西 90° 270° 180° 南	地盤勾配	水平 鉛直 90°	使用機種
総削孔長	48.22 m					YBM-05D エンジン ヤンマーNFAD-7	ポンプ カノーV5	

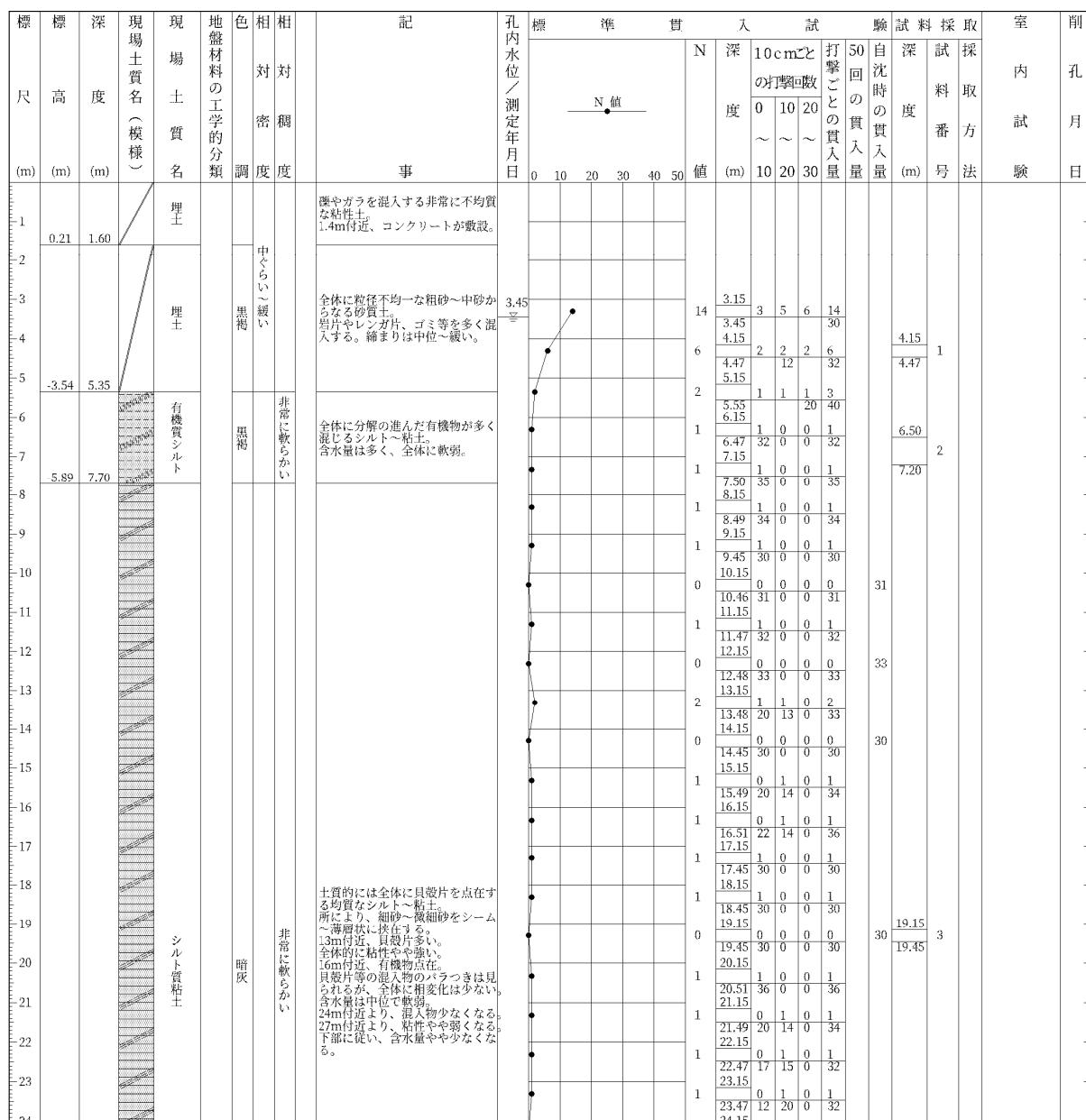


図2(5) 土質ボーリング柱状図（公開ボーリング地点：C0441001）

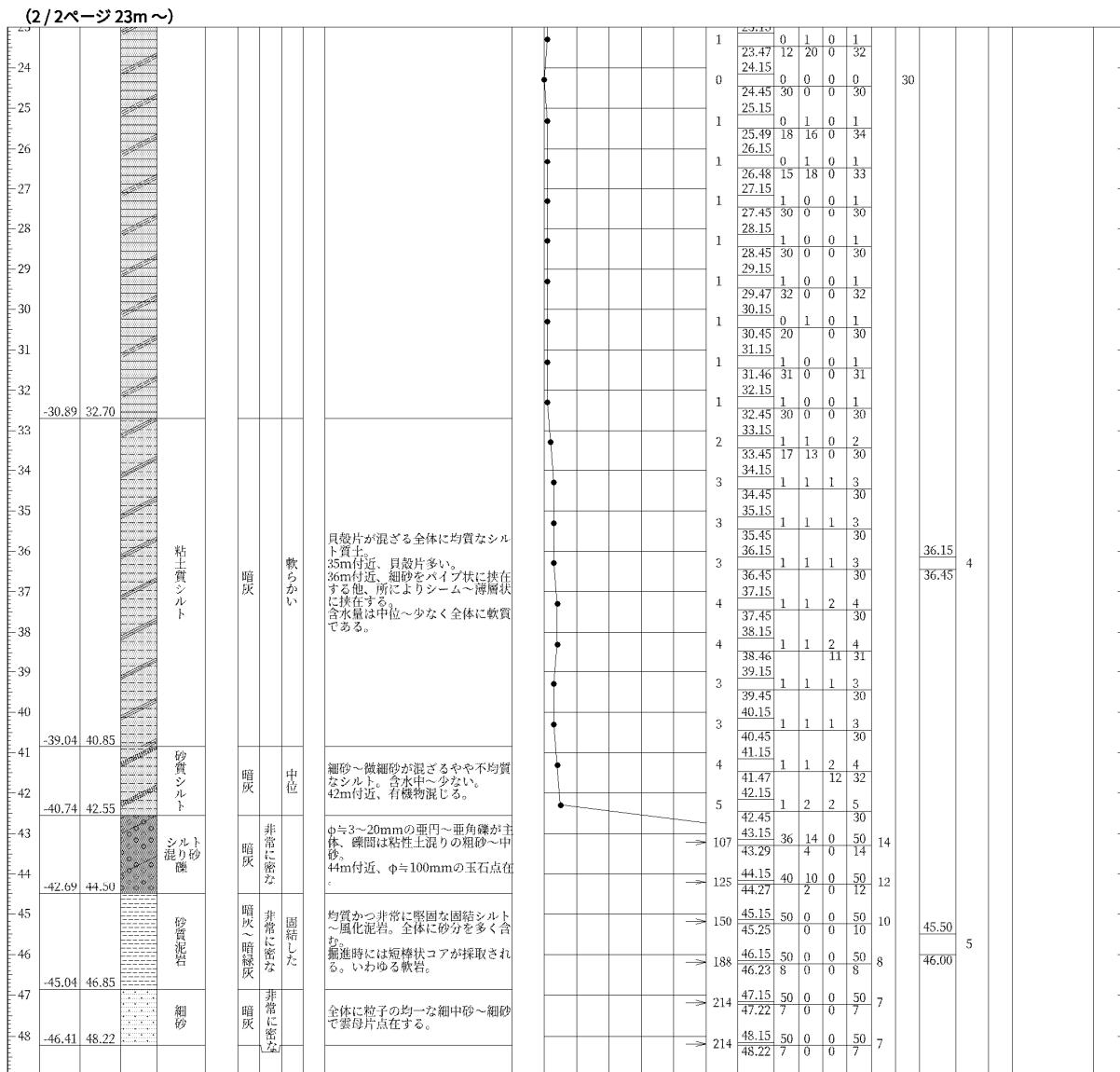
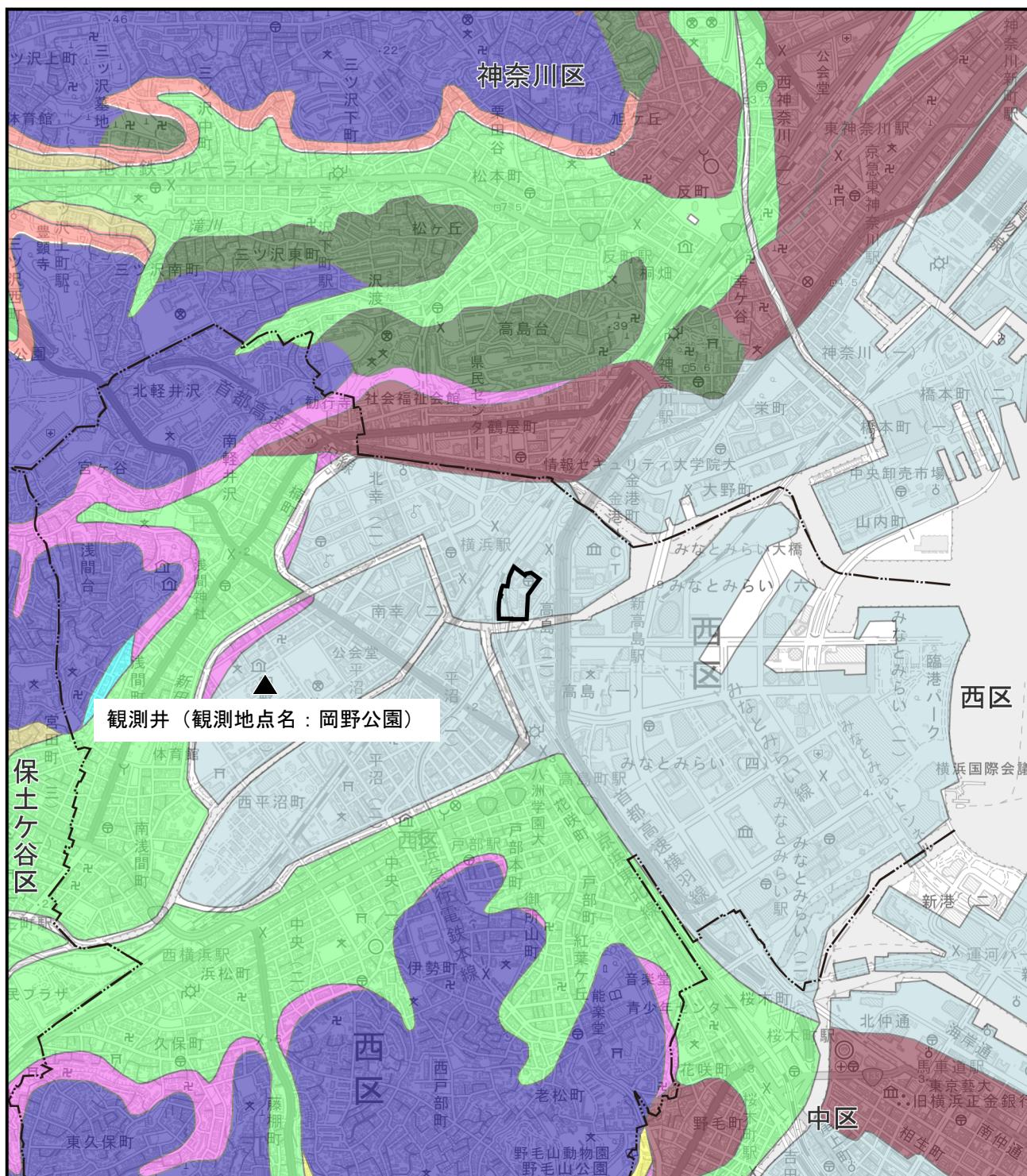


図 2(6) 土質ボーリング柱状図 (公開ボーリング地点 : C0441001)

※方法書 p. 3-7 の図 3.2-5 表層地質図に、横浜市環境科学研究所が設置している観測井の位置を重ねた図です。



この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡 例

対象事業実施区域

区界

低湿地堆積物

自然堤防及び砂洲堆積物

武蔵野ローム・武蔵野礫層

立川ローム層・立川礫層

相模層群 早田ローム層・鶴見層
・舞岡ローム層・舞岡層

相模層群 土橋・土屋ローム層
・戸塚層・寺尾層

相模原群 平戸ローム層・屏風ヶ浦層

相模原群 下末吉ローム層・下末吉層

上総層群 上墨川層

埋土



S = 1/20,000

0 200 400 600m

資料：「国土調査（土地分類調査・水調査）5万分の1土地分類基本調査、土壤図、横浜、東京西南部」
(令和7年7月調べ、国土交通省ホームページ)

図3 対象事業実施区域周辺の観測井の位置

16. 評価項目としての地下水位の扱いについて

【ご意見】

現状として地下3階の構造を想定していることから、十数mの掘削工事があり、土留壁についてもその程度の深さになると推測するため、土留壁の周囲において地下水流が遮断されることにより、流動阻害が生じる可能性は十分にあると考えられる。上流では地下水が上昇し、下流側では地下水位が低下する可能性が非常に高いと考えられるため、地下水流、地下水位に関しても評価項目として選定して評価するべきではないか。

【事業者の見解】

水循環（地下水位）については、2025/12/25 審査会の補足資料 p.7～10 の「5. 水循環（地下水）の非選定理由の修正について」で示したとおり、本事業が地域の水循環に対し、著しい影響を及ぼすことはないと考えられること、また、すでに選定している地盤の項目に含み予測評価を行うこととして、環境影響評価項目としては選定しないものとしました。

地盤沈下の発生は地下水位の変動と密接に関係しているため、地盤の項目においては、対象事業実施区域内及び周辺の既存のボーリング柱状図により、地質や地下水位の状況を把握し、地下構造物等の設置に伴う地下水流の流動阻害が生じる可能性を踏まえ、地下水流動状況への影響及び地盤沈下を抑制する効果について総合的に予測評価します。

方法書 p. 5-3 修正前

表5.2-2(1) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）（抜粋）
(2025/12/25審査会の補足資料p. 9の「5. 水循環（地下水）の非選定理由の修正について」より再掲)

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
水循環	地下水位及び湧水の流量	×	<p>本事業では地下に構造物を建設する計画としていますが、工事に当たっては、掘削区域の周囲に遮水性に優れた山留壁を構築し、地下水の循環等への影響を軽減していく計画としています。また、対象事業実施区域周辺に湧水地点はありません。</p> <p>そのため、本事業が地域の水循環に対し、著しい影響を及ぼすことはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。</p>

方法書 p. 5-3 修正後

表5.2-2(1) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）（抜粋）
(2025/12/25審査会の補足資料p. 9の「5. 水循環（地下水）の非選定理由の修正について」より再掲)

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
水循環	地下水位及び湧水の流量	×	<p>対象事業実施区域及びその近傍の既存ボーリング調査結果（土質ボーリング柱状図）（資料編 p. 94～105 参照）によると地下 10m程度まで帶水層（埋土層、細砂層等）が、その下位 30m程度まで難透水層（シルト層）が分布しています。</p> <p>本事業では、帶水層より下に地下構造物を建設する計画としていますが、工事に当たっては、掘削区域の周囲に遮水性に優れた山留壁を構築し、地下水の循環等への影響を軽減していく計画としていることから、対象事業実施区域及びその周辺の地下水の水位及び流況の変化は小さいと考えます。また、対象事業実施区域周辺に湧水地点はありません。</p> <p>そのため、本事業が地域の水循環に対し、著しい影響を及ぼすことはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。</p>

方法書 p. 5-6 修正前

表5.2-2(4) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（存在・供用時）

(2025/12/25審査会の補足資料p. 10の「5. 水循環(地下水)の非選定理由の修正について」より再掲)

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
水循環	地下水位及び湧水の流量	×	本事業の供用時に、地下水及び湧水を利用する施設の計画はなく、また、地下水位及び湧水の流量、河川の形態、流量並びに海域の流況に変化を生じさせる要因はないことから、環境影響評価項目として選定しません。
	河川等の形態、流量	×	
	海域の流況	×	

方法書 p. 5-6 修正後

表5.2-2(4) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（存在・供用時）

(2025/12/25審査会の補足資料p. 10の「5. 水循環(地下水)の非選定理由の修正について」より再掲)

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
水循環	地下水位及び湧水の流量	×	対象事業実施区域及びその近傍の既存ボーリング調査結果（土質ボーリング柱状図）（資料編 p. 94～105 参照）によると地下 10m 程度まで帶水層（埋土層、細砂層等）が、その下位 30m 程度まで難透水層（シルト層）が分布しています。 本事業では、山留壁を構築した上で、帶水層より下に地下構造物を建設する計画としていますが、地下構造物等が占める範囲は計画地内ののみの限定的なものであり、地下構造物等が建築されても地下水は地下構造物等の周囲を迂回するものと想定されることから、対象事業実施区域及びその周辺の地下水の水位及び流況の変化は小さいと考えます。また、本事業の供用時に、地下水及び湧水を利用する施設の計画はないことから、環境影響評価項目として選定しません。
	河川等の形態、流量	×	
	海域の流況	×	

17. 駐車場マネジメントの具体的な取り組み内容について

【ご意見】

方法書 2-24 ページの「2.3.4 駐車場計画」について、「エキサイトよこはま 22 駐車場整備ルールの適用条件となる駐車場の整備・運営に関する駐車場マネジメントの取組みを実施」するとのことであるが、具体的にどのような駐車場マネジメントを予定しているのか。

【事業者の見解】

駐車場マネジメントに関する具体的な取組みについて、表2に示す「エキサイトよこはま 22 駐車場整備ルール」の駐車場マネジメントの項目である（1）駐車場整備及び（2）駐車場連携に記載された内容の検討を今後進めていきます。

現時点では、（1）駐車場整備において、立体自走式とした駐車場形式及び出入口の適正配置、左折 in 左折 OUT による動線計画、効率的な入出庫のための工夫や車両のうろつきを防止する適正な場内マネジメントを検討しています。（2）駐車場連携の取組内容は、対象事業実施区域周辺の駐車場との連携の可能性を考えています。これらの取組の可能性について検討し、その検討結果を準備書に記載します。

なお、駐車場マネジメントは運用に関する内容も含まれるため、準備書・評価書後も引き続き検討していく予定です。

表2 エキサイトよこはま22 駐車場整備ルール 駐車場マネジメントの取り組み内容

駐車場マネジメントの項目		基本的な駐車場マネジメント
(1) 駐車場整備	イ 駐車場形式及び出入口の適正配置	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場形式は、平面自走式又は立体自走式を基本とする。 駐車場の出入口の位置及び数は、適正な誘導経路設定に合わせ設定するものとする。 物理的な方策による、右折出入庫の防止を検討するものとする 駐車場入庫処理能力の向上を図る。また、入庫待ち滞留スペースを確保するものとする 駐車場内の車両のうろつきを防止するため、適正な場内マネジメントを行い、場内における速やかな入出庫を促す。 車椅子使用者等の移動制約者や荷さばき作業のための駐車スペースを十分に確保するなどの利用者ニーズへの対応を図る 開発等の敷地外に駐車場を整備する場合は、敷地外駐車場から対象施設までの円滑な移動環境を確保するものとする。
	ウ 動線計画	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場への動線は、敷地内・敷地外駐車場ともに左折in左折outを基本とし設定する。
	エ 運営方法（料金収集、営業時間等）	<ul style="list-style-type: none"> 効率的に入出庫させるための工夫を行う
	オ その他円滑な駐車場利用に資する対策等	<ul style="list-style-type: none"> その他円滑な駐車場利用に資する対策がある場合は、開発者独自の工夫で実施する。
	ア 連携駐車場の選定	<ul style="list-style-type: none"> 連携駐車場は、基本的にセンターゾーン外において連携が有効に機能する位置に設定し、方面別の需要、対象施設との距離、対象施設への移動環境等に留意して適切な位置に確保する 連携駐車場は現在の利用状況を十分に勘案して選定することとし、【連携①：開発等に伴う必要駐車台数を確保するため、敷地外駐車場を確保した場合に、当該敷地外駐車場と敷地内に整備する駐車場を連携すること。】においては、長期的な利用に当たっての確実な担保が図られることを前提とする。
(2) 駐車場連携	イ 動線計画	<ul style="list-style-type: none"> 連携駐車場への左折in左折outを基本とした誘導動線を設定する
	ウ 運営方法（料金収集、営業時間等）	<ul style="list-style-type: none"> 立地条件を考慮した料金体系の導入や、発券、空き情報案内等のシステムの統一を図る 連携駐車場の利用者の利便性確保の工夫を行う。
	エ 案内・誘導方法	<ul style="list-style-type: none"> 利用者に対し、連携駐車場の配置や空き情報をリアルタイムにかつ分かりやすく提供し、誘導する工夫を行う。 【連携①】において敷地内駐車場が満車の際は、駐車目的車両のうろつきをなくすため、連携駐車場へ直接アクセスするように案内・誘導を行う。
	オ その他連携駐車場の利用向上に資する対策等	<ul style="list-style-type: none"> その他連携駐車場の利用向上に資する対策がある場合は、開発者独自の工夫で実施する

資料：駐車場整備ルール適用に関する手続き様式

第2号様式 エキサイトよこはま22 駐車場整備ルール 駐車場マネジメントの取組内容 一覧表

18. 工事中における工事用車両の待機場所の確保について

【ご意見】

方法書 2-36 ページの「(8) 工事用車両の走行に対する配慮事項」について、工事中は、資材搬入などに伴い待機車両が発生するが、施工敷地内に待機場所は確保されているか。

【事業者の見解】

工事用車両の待機場所は、施工業者が未定のため、現時点では検討に至っておりませんが、対象事業実施区域の周辺の交通に影響がないように、今後の検討の中で、敷地内の工事用車両の待機場所の設置可能性を検討し、準備書に記載します。なお、敷地内において工事用車両の待機場所の設置が難しい場合、路上待機が起こらない対策を検討し、その検討結果を準備書に記載します。

19. 歩行者交通量の調査地点の設定について

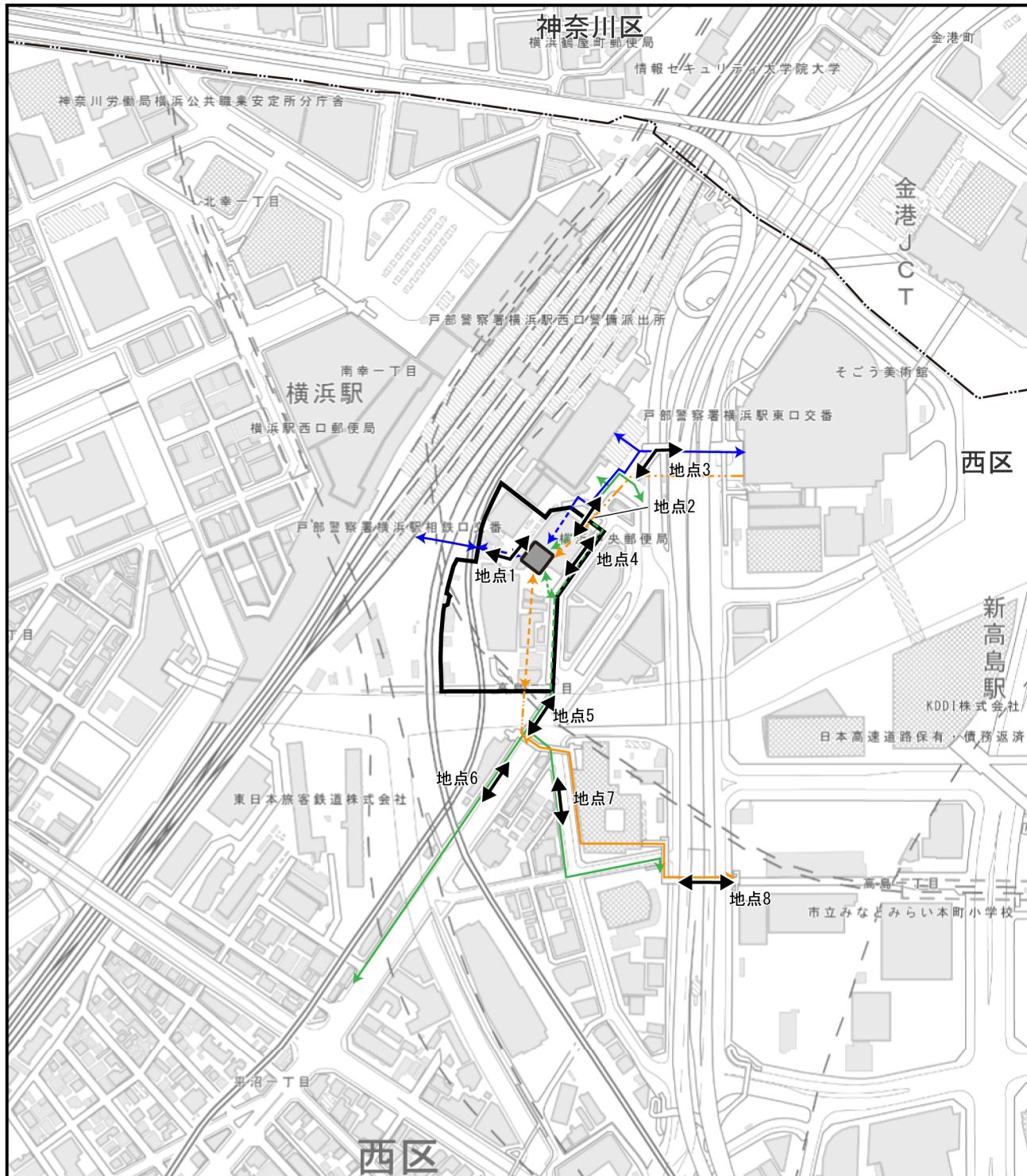
【ご意見】

方法書 p. 6-33 の図 6.14-2 歩行者等交通量調査地点図について、計画地は横浜駅に近く歩行者も多いと思われるが、工事用車両や関連車両の経路と交わる地点（例：万里橋から計画地へ左折する横断歩道、地点 4 から崎陽軒側に渡る横断歩道、国道側に渡る横断歩道など）が含まれていない。工事用車両や関連車両が歩行者の安全に及ぼす影響を評価するためには、こうした地点の歩行者交通量を調査しておくことが必要ではないか。

【事業者の見解】

方法書 p. 6-33 の図 6.14-2 歩行者等交通量調査地点図に示した調査地点（図 4 参照）は、本事業に関する歩行者等の主要なルートと想定される歩道等 8 地点として選定した地点であり、方法書 p. 6-30 の表 6.14-2(1) の施設の供用に係る予測方法（表 3 参照）に示したように、歩行者サービス水準の算出等により、歩行者通行の快適性・安全性の程度を予測する地点として選定しています。

工事用車両や関連車両の走行に伴う歩行者等の安全に及ぼす影響に関する調査については、方法書 p. 6-29 の表 6.14-1 の道路の状況の調査手法・調査地域（表 4 参照）に示したように、工事用車両及び関連車両の主要な走行ルート上（方法書 p. 6-32 の図 6.14-1 自動車交通量調査地点図）（図 5 参照）の歩道を対象に、歩行空間における安全施設等（信号、横断歩道、歩道橋・歩行者デッキ、マウントアップ等）の整備状況を現地調査により把握します。この調査地域には、万里橋から計画地へ左折する地点の横断歩道、地点 4 から崎陽軒側に渡る横断歩道等も含んでいます。予測手法については、調査結果を踏まえるとともに、方法書 p. 6-30 の表 6.14-2(1) 工事用車両や関連車両の走行に伴う歩行者等の安全に及ぼす影響の程度（表 3 参照）に示したように、本事業における交通安全対策等に基づき、交通安全への影響を定性的に予測評価します。



この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡 例

 対象事業実施区域	歩行者ルート（地上レベル）
— 区界	歩行者ルート（デッキレベル）
↔ 調査地点（歩行者交通量）	(横浜市整備予定)
■ ターミナルコア	歩行者ルート（地下通路レベル）

注 1) 実線は既存のルートです。

注 2) 破線は地区計画を踏まえて想定しているルートです。また、二点鎖線は横浜市整備予定のルートです。

本図面は本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議により変更になる可能性があります。



$S = 1/5,000$

0 50 100 150m

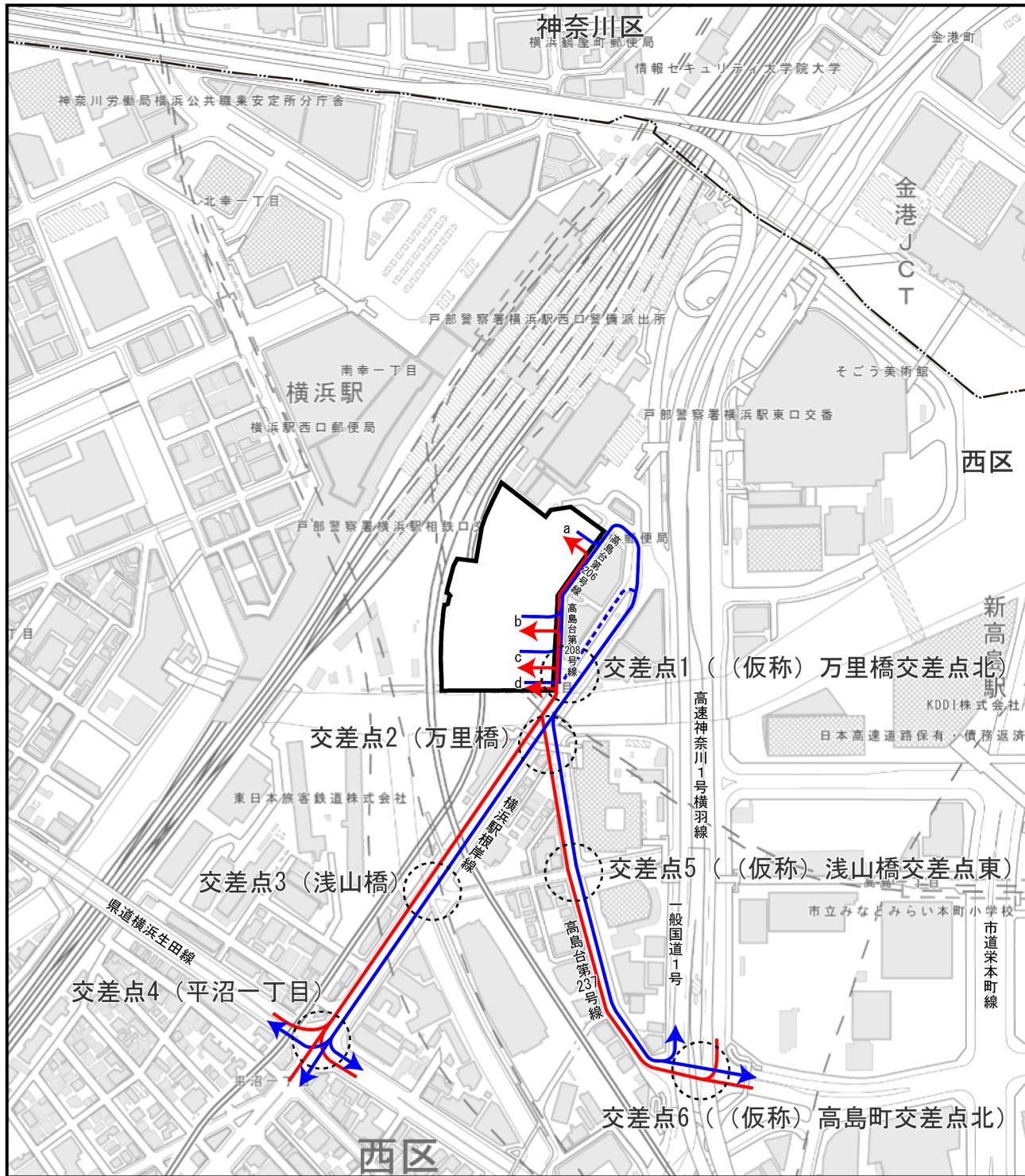
図 4 歩行者等交通量調査地点図（方法書 p. 6-33 の図 6.14-2 より）

表3 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る予測・評価手法
(方法書p. 6-30の表6.14-2(1)より抜粋)

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度	工事用車両の走行台数が最大となる時期	工事用車両の走行ルート	交通安全対策等に基づき、交通安全への影響を定性的に予測します。
存在・供用時	施設の供用	施設の供用に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期	現地調査地点と同一の地点 (図6.14-2参照)	歩行者サービス水準の算出等により、歩行者通行の快適性・安全性の程度を予測します。
	関連車両の走行	関連車両の走行に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度		関連車両の走行ルート	交通安全対策等に基づき、交通安全への影響を定性的に予測します。

表4 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る調査手法
(方法書p. 6-29の表6.14-1より抜粋)

調査項目	調査の手法		調査地域
道路の状況 ・交通安全対策の状況	現地	歩行空間における安全施設等について現地調査により把握します。	工事用車両及び関連車両の主要な走行ルート上の歩道



この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡 例



対象事業実施区域



調査地点(自動車交通量)



区界



関連車両もしくは工事用車両の主な走行ルート(入庫)



関連車両もしくは工事用車両の主な走行ルート(出庫)



工事用車両の主なサブ走行ルート(出庫)

注)関連車両はb, cの出入口、工事用車両はa, b, dの出入口を使用する計画となっています。



$S = 1/5,000$

0 50 100 150m

図5 自動車交通量調査地点図 (方法書 p. 6-32 の図 6.14-1 より)