

(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〉

20. 冬季における哺乳類調査について
21. 秋季における渡り鳥等を対象とした鳥類の飛翔高度調査の調査頻度について
22. 鳥類の飛翔高度調査の調査方法について
23. 空飛ぶクルマの機種・機能について
24. 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
25. 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
26. 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
27. ボーリング調査地点の設定について
28. 評価項目としての地下水位の扱いについて
29. 工事中における工事用車両の待機場所の確保について
30. 歩行者交通量の調査地点の設定について
31. 自動車交通量の交差点1（無信号交差点）の予測評価方法について
32. 緑地における樹木活力度の調査範囲について
33. エコロジカルネットワークの観点を踏まえた緑地の位置づけ等の分析について
34. 内水リスクを踏まえた雨水貯留の取組み方針について
35. 景観の主要な眺望地点の設定について
36. 景観に関する関係法令、計画の調査内容について
37. 景観に関する予測評価の手法について
38. 方法書説明会の周知チラシの配布漏れに伴う追加の説明会の開催時期の設定、周知方法等について

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

20. 冬季における哺乳類調査について

【ご意見】

既存資料における確認種が春季～秋季に確認される種であることから、冬季調査を実施しなくても問題ないということではない。種類を把握することが目的ではなく、哺乳類に対し、年間を通じてどのような影響があるのか、調査結果を踏まえた工事計画及び緑地の設定といった対策を講じていくことが調査の目的となる。また、資料はあくまでも周辺地域における可能性がある種を抽出するものであり、この資料を基に対象事業実施区域内がどうかということを更に範囲を狭めて調べていく必要がある。調査に対する考え方に間違いがあるという点は十分に認識するとともに、既存資料の調査を基に冬季調査を実施せずとも問題ないとは言えない点も認識すること。

【事業者の見解】

哺乳類については、ご意見を踏まえて冬季の調査を追加することとし、方法書 p. 6-3 の表 6.2-1 生物・生態系（動物）に係る調査手法における哺乳類の調査頻度に関する記載を変更します。

四季における現地調査の結果を用いて予測評価を行い、準備書を作成します。

方法書 p. 6-3 修正前

表6.2-1 生物・生態系（動物）に係る調査手法（抜粋）

調査項目	調査の手法		調査地域
陸生動物の状況	現地	<p>対象事業実施区域及びその周辺において生息する一般的な動物種を把握するため、既存資料の整理及び以下の方法並びに頻度で現地調査をします。</p> <p>a. 哺乳類 任意観察法及びフィールドサイン法により調査します。 ・ 1日間×3季（春季、夏季、秋季）</p> <p>b. 鳥類 任意観察法により調査します。 ・ 1日間×4季（春季、夏季、秋季、冬季）</p> <p>c. 両生類及び爬虫類 任意観察法により調査します。 ・ 1日間×3季（春季、夏季、秋季）</p> <p>d. 昆虫類 任意観察法及び任意採取法により調査します。 ・ 1日間×3季（春季、夏季、秋季）</p>	<p>対象事業実施区域及びその周辺。 現地調査は対象事業実施区域及び対象事業実施区域から約500mの範囲 （図6.2-1参照）</p>

方法書 p. 6-3 修正後

表6.2-1 生物・生態系（動物）に係る調査手法（抜粋）

調査項目	調査の手法		調査地域
陸生動物の状況	現地	<p>対象事業実施区域及びその周辺において生息する一般的な動物種を把握するため、既存資料の整理及び以下の方法並びに頻度で現地調査をします。</p> <p>a. 哺乳類 任意観察法及びフィールドサイン法により調査します。 ・ 1日間×4季（春季、夏季、秋季、冬季）</p> <p>b. 鳥類 任意観察法により調査します。 ・ 1日間×4季（春季、夏季、秋季、冬季）</p> <p>c. 両生類及び爬虫類 任意観察法により調査します。 ・ 1日間×3季（春季、夏季、秋季）</p> <p>d. 昆虫類 任意観察法及び任意採取法により調査します。 ・ 1日間×3季（春季、夏季、秋季）</p>	<p>対象事業実施区域及びその周辺。 現地調査は対象事業実施区域及び対象事業実施区域から約500mの範囲 （図6.2-1参照）</p>

21. 秋季における渡り鳥等を対象とした鳥類の飛翔高度調査の調査頻度について

【ご意見】

提示資料は、対象事業実施区域周辺が調査を行わなくていいことを示すものではない。猛禽類や渡り鳥が市街地の上空を通過していることも確認されている。飛翔高度の割合に関しても、どのような環境であっても同様に飛翔する訳ではないことを踏まえると、既存資料の確認によって調査を実施しなくてもよいということにはならず、対象事業実施区域においてどのように飛翔しているのかを確認することが重要ではないか。秋の渡りの時期に1回だけ調査を行い、全てが分かったという解釈はしないでほしいし、影響がないとは絶対に言えないということは理解していただきたいし、そのような書き方はしないでいただきたい。そういった形で影響を評価した場合には、それでは分からないとして否定するしかなくなる。現状の調査回数では、あくまで参考という位置づけであり、影響を評価できるデータにはなり得ない点は十分に認識すること。

【事業者の見解】

バードストライクに関する予測評価にあたっては、現地調査の結果により把握する鳥類の飛翔高度（特にパーティポートやヘリポートの設置高さである約200m以上の飛翔高度）と、対象事業実施区域周辺の渡り鳥の生態に関する考察、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの飛行高度との比較等を踏まえ、バードストライクの可能性について予測を行います。

神奈川県内における秋季の渡り鳥の状況を確認したところ、横須賀市の武山（対象事業実施区域から南に約30km）では、昨年の秋季（9～11月）に猛禽類等の渡りが確認されておりました（「武山のタカの渡り」（三浦半島渡り鳥連絡会ホームページ））。

また、対象事業実施区域から北西約16kmの横浜市青葉区寺家町における2020年及び2021年の調査（「横浜市青葉区寺家町におけるサシバ等の渡り（2020-2021）」（日本野鳥の会神奈川県支部研究年報BINOS第29集（2022）：37-43））でも、猛禽類の渡りが確認されておりました。対象事業実施区域と両調査地点の位置関係は図1に示すとおりになります。

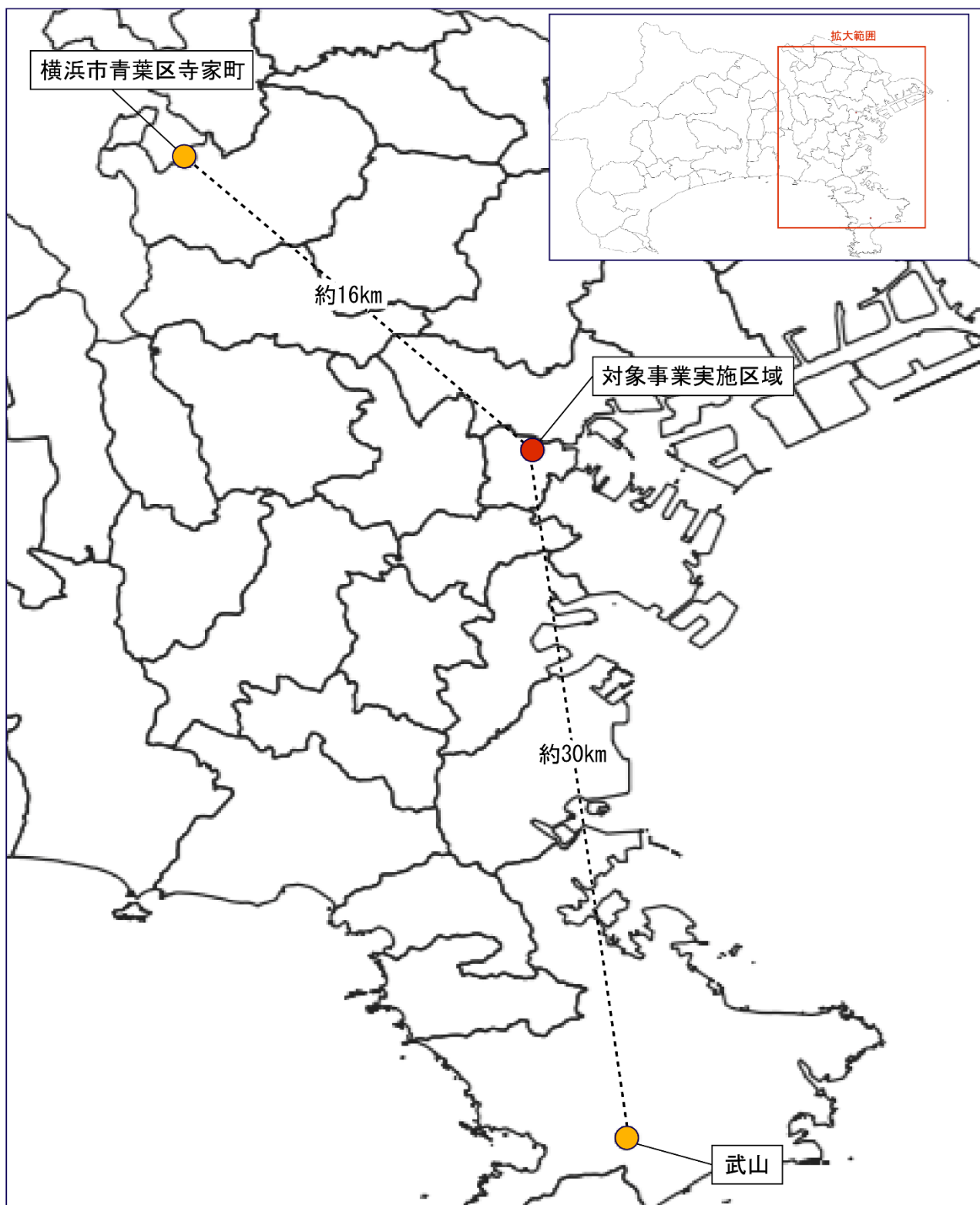
対象事業実施区域は横須賀市武山及び横浜市青葉区寺家町の間付近にあり、渡りルートには年によって幅があることも考慮すると、猛禽類等の種が対象事業実施区域周辺を通過している可能性も考えられますので、その点を加味したうえでの予測を行います。その結果及びバードストライクに対する環境保全措置の事例を踏まえ、実行可能な環境保全措置を検討し、準備書に記載します。

現状で想定しうる環境保全措置の内容としては、ヘリコプターの運航に関する事例になりますが、日没の時間帯といった渡り鳥が多く飛翔する時間帯での運航制限や、渡り鳥が多く飛翔すると想定される季節における運航制限といった対応等が考えられます。最新の知見等を踏まえ、実行可能な環境保全措置の内容について、引き続き検討してまいります。

また、建築物による鳥類の飛翔ルートの変化に関する予測については、確認された鳥類の飛翔状況と本事業における建築物との位置関係、建築物周辺に鳥類が迂回する空間が確保できているかといった観点からの定性的な予測を行います。

なお、本事業で運航開始を想定しているのは2030年代後半（計画建築物の供用予定時期：2037年度）であり、気候変動等による鳥類の飛翔状況の変化も懸念されることから、環境保全措置を講じた場合でも、バードストライクの影響については不確実性を有すると考えています。そのため、工事着工前、及び工事完了後（運航前）にご意見を踏まえた頻度（秋季における9月、10月、11月の各月に1回）にて事後調査を実施します。その結果を踏まえて、更なる追加の対策を講じることや、新技術の導入に関しても検討し、事後調査の実施方針を準備書に記載します。

以上のことから、鳥類の飛翔については方法書に示している頻度と内容での現地調査の結果を踏まえ、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴うバードストライクに関する予測評価を行います。



資料：「国土数値情報ダウンロードサイト」（令和8年2月調べ、国土交通省ホームページ）
「武山のタカの渡り」（令和8年2月調べ、三浦半島渡り鳥連絡会ホームページ）
「横浜市青葉区寺家町におけるサンバ等の渡り（2020-2021）」（日本野鳥の会神奈川県支部研究年報 BINOS 第29集（2022）：37-43）

図1 対象事業実施区域と横須賀市武山及び横浜市青葉区寺家町の位置関係

22. 鳥類の飛翔高度調査の調査方法について

【ご意見】

調査経験が豊富な調査員を配置するとしても、これまで飛翔高度を調べた経験がある調査員はそれほどいないのではないかと考える。そういった意味でも、調査経験が豊富な調査員を配置するだけでは片付く問題ではないように思う。しっかりとした根拠のある高度を出したデータがあれば、より信憑性のあるものになるのではないかと考える。そのため、調査経験が豊富な人員を配置するだけでなく、その経験を補う意味でも、高度計を用いることにより信憑性のあるデータを数例でも取得できればと考えていた。目視での調査であることを踏まえると、飛翔高度の調査結果を記載する際にはアバウトな表記にする等、書きぶりに関しては工夫すること。

【事業者の見解】

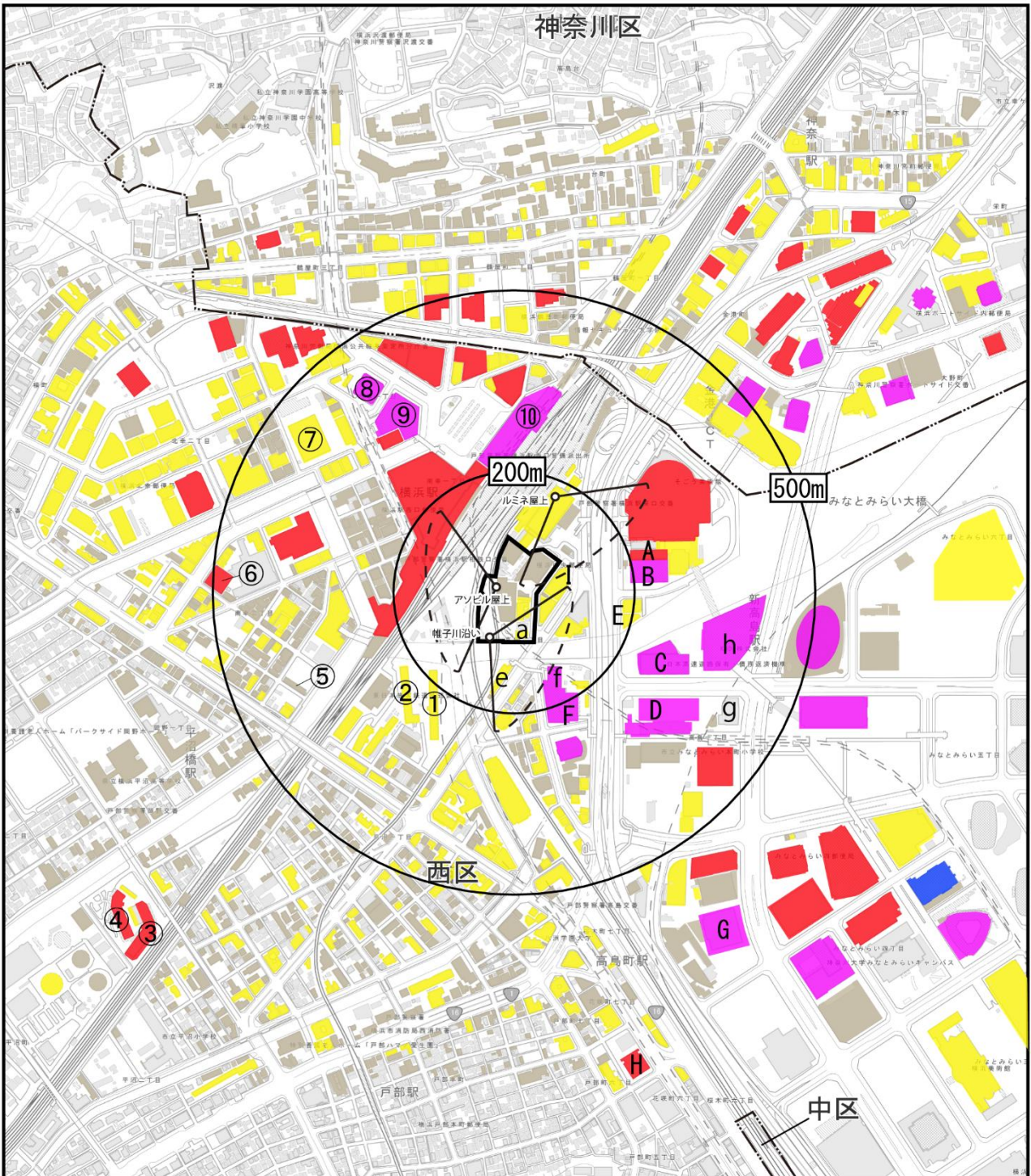
ご意見を踏まえ、現地調査の際には、調査方向における周辺建築物の高さを記録した資料（図2参照）を調査員と共有し、その内容も参考に鳥類の飛翔高度の調査を行います。

周辺の建築物の高さを鳥類の飛翔高度の目安等にするるとともに、調査員間が現地調査の際にトランシーバーを用いて連携をとり、観測した鳥類の飛翔高度については複数人で認識を擦り合わせるなどして、高さの計測方法についての精度のぶれを抑制して対応します。

鳥類の飛翔高度は、高さ方向を100m毎に区切り、どの高さの区分に該当するかを記録するなど、幅を持たせた範囲での記録を行い、各高さの区域における飛翔数、飛翔ルートを整理することで考えています。

以上を踏まえて、準備書作成の際は、飛翔高度に幅を持たせる等表現を工夫して記載します。

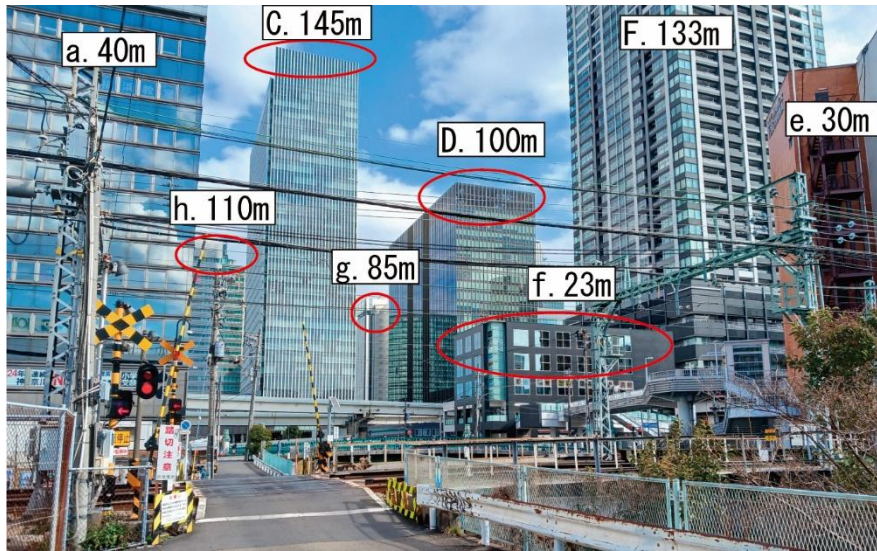
この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



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。

<p>凡例</p>		
<p>黒枠 対象事業実施区域</p>	<p>--- 区界</p>	
<p>赤 200m以上</p>	<p>黄 30m以上50m未満</p>	
<p>紫 100m以上200m未満</p>	<p>灰 10m以上30m未満</p>	
<p>赤 50m以上100m未満</p>		
<p>注) 計画地からおおよそ700m範囲にある建築物を表します。 資料: 「3D都市モデル (Project PLATEU) 横浜市 (2024年度)」</p>		

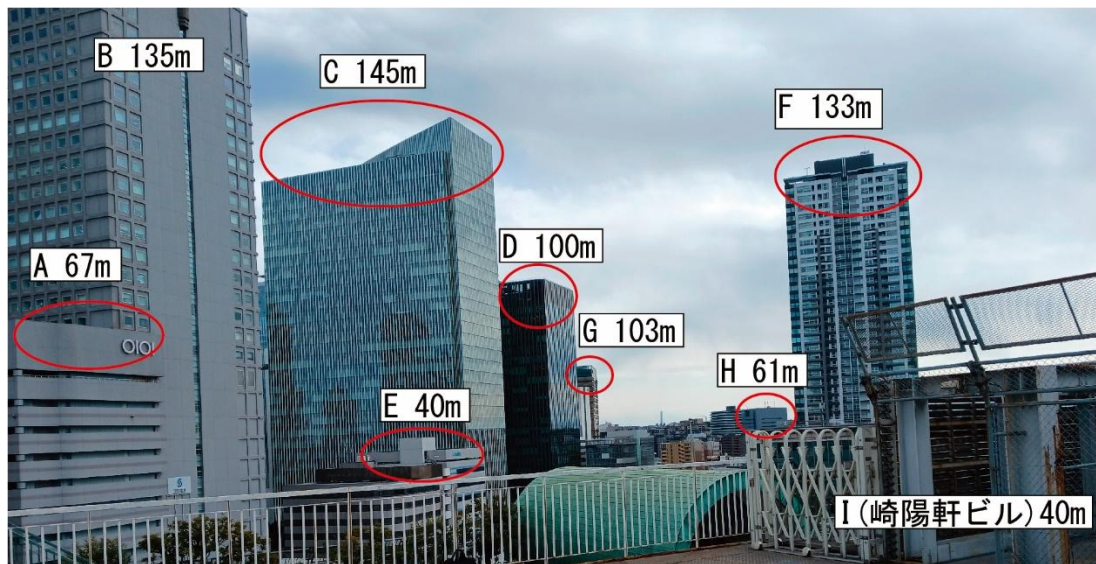
図2 対象事業実施区域周辺の建築物に関する資料



帷子川沿い



アソビル屋上



ルミネ屋上

23. 空飛ぶクルマの機種・機能について

【ご意見】

空飛ぶクルマについて、過去に例をみない種類の交通手段が導入される場合、この交通手段で使われる車両や設備等の情報が必要になる。それらの情報が得られればどのような環境配慮を予定していくのかを審査会として問うことができると思うが、現状でそれらの情報が示されていないのであれば、審議はもう少し先になってしまうのかと考える。まずは、空飛ぶクルマに関する仕様や機能等をきちんと示していただく必要がある。



【事業者の見解】

空飛ぶクルマの機体については、現在開発が進められており、飛行機に属し固定翼を持ち垂直離着陸ができる「垂直離着陸飛行機」と、ヘリコプターと同じ回転翼航空機に属する「マルチローター」の2つの種類があります。国内における商用利用の可能性が高いと想定される機種としては、大阪・関西万博におけるデモ飛行、展示が行われた機種（図3参照）、及び、東京都空飛ぶクルマ実装プロジェクトにおいて2027年にTC(型式証明)を取得してプレ社会実装を行うとされている機種（図4参照）になります。これらの機体は電気を動力としています。今後の開発動向を踏まえて、今後、機体を選定していく予定ですが、図3の中に記載のLIFT Aircraft社のHEXAは定員1名の無操縦者航空機に分類され、現行の空飛ぶクルマの制度整備の上では他機体と区別されているため、想定機体には含めない見込みです。

また機体の騒音値の参考として、Joby Aviation社のデモ飛行が行われたJobyS4においては、米国での試験飛行で測定した騒音値（地上での騒音値）は、45dB(A)（高度1640ft（約500m）飛行時）、65dB(A)（高度330ft（約100m）飛行時）とJoby Aviation社ホームページ上で公開されております。なお、「パーティポート設置のための環境アセスメント方針（令和6年4月、経済産業省ホームページ）（方法書資料編（p.資-19））」によると、空飛ぶクルマの騒音値は、ヘリコプターの騒音値よりも小さくなることを見込まれるとされています。

空飛ぶクルマの離着陸場（パーティポート）の機能については、「空飛ぶクルマの離着陸場（パーティポート）のあり方—機能と分類— 中間とりまとめ」（令和7年7月、国土交通省航空局）によるパーティポートの分類で、本計画では充電スポット型を想定しています。充電スポット型は、機体格納や整備は想定せず、離着陸機能と充電機能を設ける想定です（図5参照）。また、パーティポート整備指針（令和5年12月、国土交通省航空局）にて定められる必要な機能のうち、本計画では図6に示す機能（離着陸帯としてFATO、TLOF、SAを設け、必要な標識施設、灯火施設、消火設備、充電設備を付近に設置）を想定しています。

垂直離着陸飛行機（飛行機）

運航協賛者	丸紅		SkyDrive	ANAホールディングス /Joby Aviation	Soracle (住友商事・日本航空のJV) ※日本航空から承継
機体					
	LIFT Aircraft(米) HEXA 〔 航続25km 定員1名 〕	Vertical Aerospace(英) VA1-100 (VX4) 〔 航続160km 定員5名 〕	SkyDrive(日) SD-05 (SKYDRIVE) 〔 航続15km 定員3名 〕	Joby Aviation(米) Joby S4 〔 航続160km 定員5名 〕	Archer Aviation(米) M001 (Midnight) 〔 航続160km 定員5名 〕

無操縦者航空機に分類されるため
現状の想定機体には含めない見込み

マルチローター（回転翼航空機）

資料：「大阪・関西万博 空飛ぶクルマの運航等」
(令和7年7月8日、大阪・関西万博公式ホームページ) 等を用いて作成

図3 大阪・関西万博における空飛ぶクルマの機種

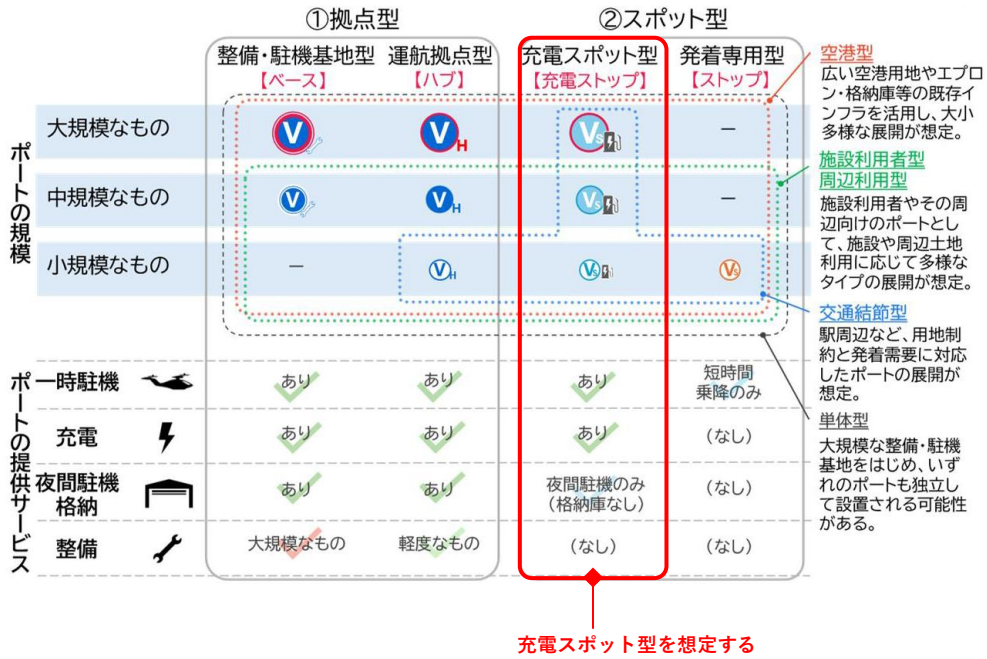
- (1) 日本航空株式会社を代表事業者とするコンソーシアム（別紙1）
Archer Aviation Inc.
使用予定機体：「Midnight」

※写真はイメージ ©Archer Aviation
- (2) 野村不動産株式会社を代表事業者とするコンソーシアム（別紙2）
Joby Aviation Inc. 株式会社 SkyDrive
使用予定機体：「Joby S4」 使用予定機体：「SKYDRIVE (SkyDrive 式 SD-05 型)」
 
※写真はイメージ ©Joby Aviation ※写真はイメージ ©SkyDrive

※掲載の写真は使用予定の機体のため、変更となる場合があります。

資料：「「空飛ぶクルマ実装プロジェクト」I期の実施事業者の決定」
(令和7年10月23日、東京都空飛ぶクルマ実装プロジェクト報道発表資料)

図4 東京都空飛ぶクルマ実装プロジェクトにおける使用予定機体



資料：「空飛ぶクルマの離着陸場（パーティポート）のあり方—機能と分類— 中間とりまとめ」（令和7年7月、国土交通省航空局）を用いて作成

図5 パーティポートの分類

パーティポート整備指針 目次

- 1 総則
- 2 パーティポートの施設
 - 2.1 FATO
 - 2.2 Safety Area (SA)
 - 2.3 Protected Side Slope (PSS)
 - 2.4 TLOF
 - ~~2.5 誘導路~~
 - ~~2.6 誘導路帯~~
 - ~~2.7 スタンド~~
 - ~~2.8 スタンド保護エリア~~
 - 2.9 標識施設
 - 2.10 灯火施設
 - 2.11 その他の施設（消火設備、充電設備を想定）
- 3 パーティポートの制限表面
- 4 その他

用語	定義
D値	水平面上でVTOL機の投影面（ローター/プロペラの回転範囲を含む）を包括する最小円の直径
FATO	VTOL機の着陸のための最終進入から接地又はホバリングへの移行と、接地又はホバリング状態から離陸への移行のために設けられる区域
SA	FATOからの逸脱によるVTOL機の損傷を軽減するために設けられる区域
TLOF	VTOL機の降着装置の接地又は浮上のためにFATO又はスタンド内に設けられる区域
スタンド	VTOL機の駐機に使用するための区域
スタンド保護エリア	スタンドからの逸脱によるVTOL機の損傷を軽減するために設けられる区域

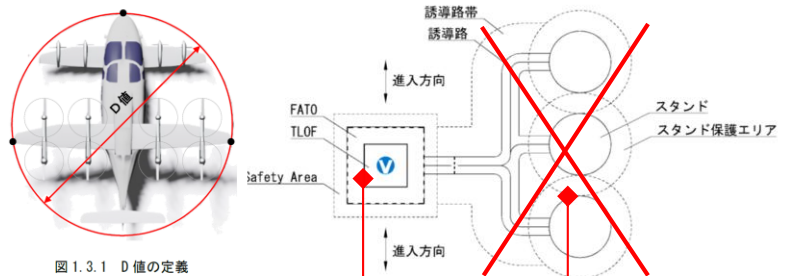


図1.3.1 D値の定義

本計画では専用のスタンドは設けない
(FATOがスタンドを兼用する)

離着陸帯としてFATO,TLOF,SAを設け、
必要な標識施設,灯火施設,消火設備,充電設備を付近に設置する

資料：「パーティポート整備指針」（令和5年12月、国土交通省航空局）を用いて作成

図6 パーティポートの必要機能

24. 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。

このような高頻度で離着陸をすることを想定しているのに、駐車機能を何も持たせていないというのは不自然な感じがする。

空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航頻度の数字の根拠を示してほしい。

【事業者の見解】（令和8年2月2日審査会の補足資料8の口頭説明において、資料に記載していない内容をご説明したため、下線部分と参考図を追記して再掲）

運航については、空飛ぶクルマは、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。

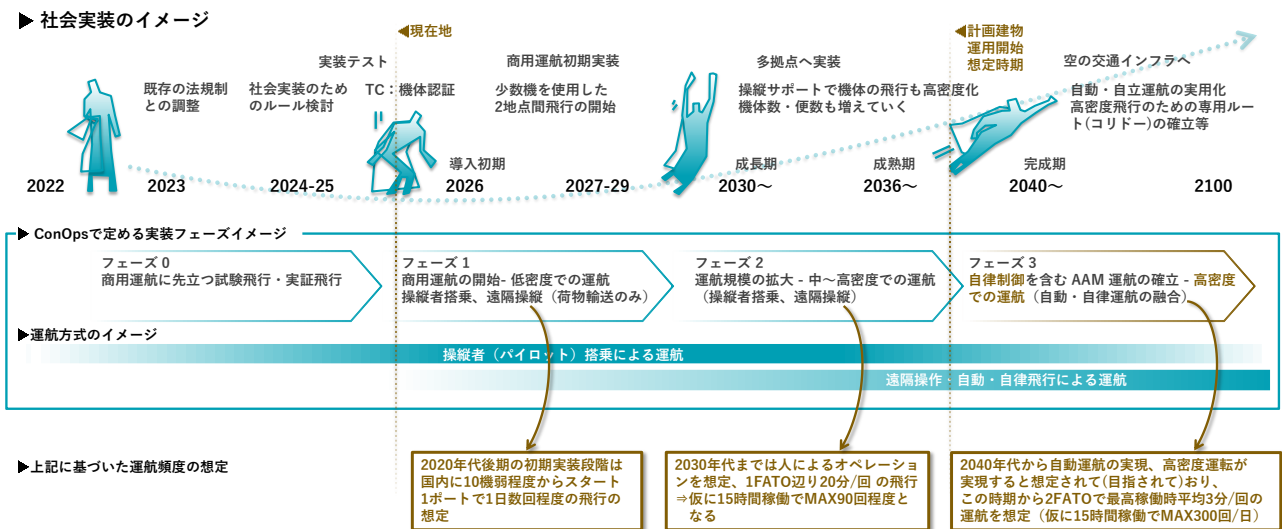
運航頻度については、空飛ぶクルマは最大で300回/日（1回/3分、機体数は最大150機/日）、ヘリコプターは最大で10回/日（機体数は最大5機/日）を検討しており、最大の運航頻度を想定しました。

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（図7参照）、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、2つの離着陸場（パーティポート）を交互に使用して、運用が最大限スムーズに進められる場合を想定しています。具体的には、1つの離着陸場（パーティポート）に機体が着陸し、乗客の乗り降りや機体点検を行い、また離陸するのに約6分と想定します。1つの離着陸場（パーティポート）において乗客が乗降している際に、もう1つの離着陸場（パーティポート）に機体が着陸し、同様の動作をします（図8参照）。1運航当たり着陸から離陸までに6分をかけ、2機の同時飛行を避けて離着陸場（パーティポート）で交互に離着陸を行うことにより、平均すると3分に1回の着陸または離陸をする計画です。なお、本資料p.9に示したように機体格納や整備は想定していません。

また、ヘリコプターの運航頻度は、過去の環境影響評価の事例を参考に想定しました。

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。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。



資料：「空飛ぶクルマの運用概念 (ConOps for AAM)」(2024/04/23 改訂、国土交通省) を参考に作成

図7 社会実装のイメージ

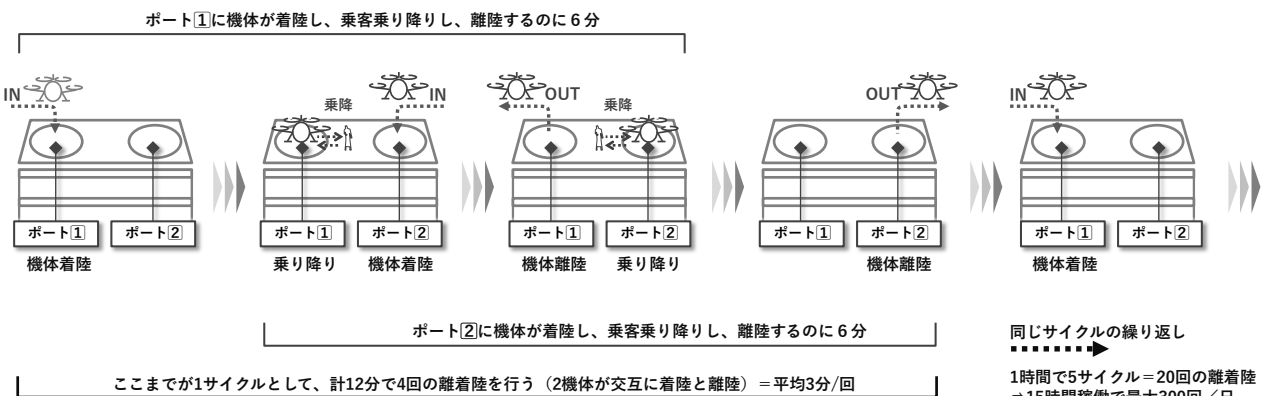


図8 2040年代以降の高密度運転の実現時の運航回数のイメージ

25. 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】（令和 8 年 2 月 2 日審査会の補足資料 9 の口頭説明において、資料とは異なる表現でご説明したため、下線部分を追記して再掲）

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、地上に限らず、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。

26. 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でしょう。

【事業者の見解】（令和8年2月2日審査会の補足資料10の口頭説明において、資料に記載していない内容をご説明したため、下線部分を追記して再掲）

空飛ぶクルマは、国土交通省航空局を中心に、機体の耐空性能、安全を確保するための点検基準、運航条件、航空管制ルール等について、官民協議会による機体開発事業者・機体運航事業者の意見も踏まえながら制度整備が進められている状況です。官民協議会における議論を踏まえると、2020年代に商用運航として、人を乗せての飛行が開始されるとされており、本事業による2030年代後半の運航開始時には実績も重ねられ、より技術面・制度面の成熟度も高まっていると想定しております。機体については、今後の開発動向も鑑み、型式証明・機体認証などの仕組みによって適切な安全性・耐空性能を有することが認められた製品のみを運航させる等検討します。このように、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。

また、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。

これらの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。あわせて運航管理、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。

27. 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障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。

既存のボーリングの位置で水位の観測ができる雰囲気では回答されていたが、ボーリング調査地点では地下水の観測はできないのではないかと。対象事業実施区域周辺で地下水位の観測ができる地点が現状ないという点は回答しないといけないのではないかと。

【事業者の見解】（令和8年2月2日審査会の補足資料の15に関する再説明（下線部分を追記））

「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9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、地下水の流向と想定される帷子川に沿ったC0446001、No.1-1、C0441101等の地点及び対象事業実施区域内の地点（地点②）のボーリング柱状図（図10参照）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（孔内水位）の状況を把握します。

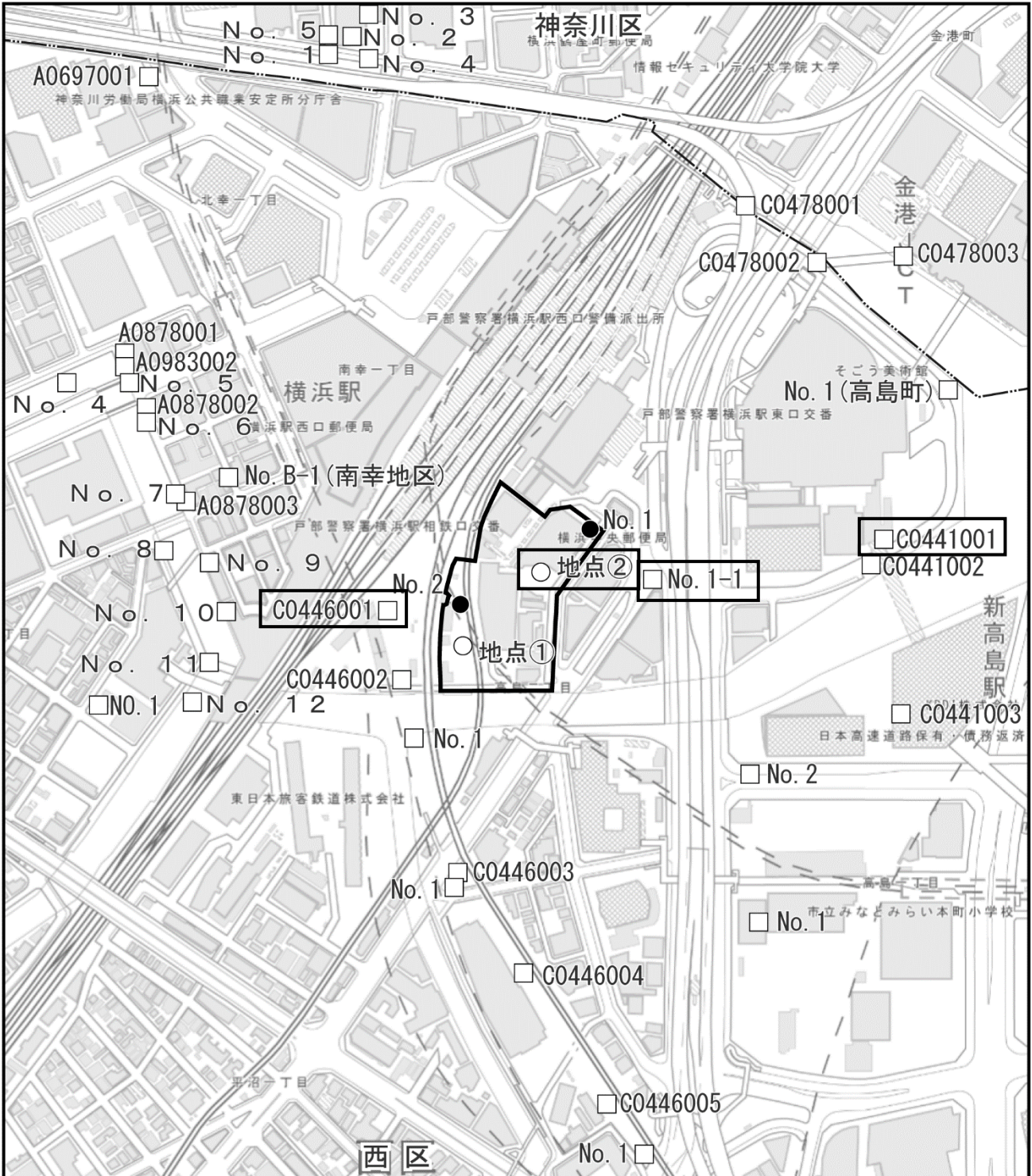
なお、対象事業実施区域周辺は密集した市街地となっており、観測井を設けて水位観測することは困難な状況であるとともに、対象事業実施区域の近傍に既存の観測井は存在していない（災害応急井戸も存在していない）ことから、対象事業実施区域及びその周辺の地質の特性や孔内水位の状況並びに既存知見等を踏まえ、山留を構築する際の地下水の水位や流動等を考察することを考えています。

参考に、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、「地下水位・地盤収縮量の観測結果」（令和8年2月調べ、横浜市ホームページ）において令和6年度までの観測結果が公表されているため、既存資料調査として整理し、地下水位の状況を把握します（図11参照）。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障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。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

※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。

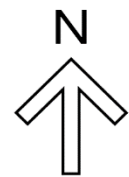


この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

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



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9 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 査 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 監 定 者		ボーリン グ責任者			
孔 口 標 高	T.P. 1.29 m		角 度			地 盤 勾 配	使用 機 種		試 錐 機	
総 削 孔 長	40.16 m		度			試 錐 機	D0-D		エンジン	
							ポン プ	BG-3C		

標 尺 (m)	標 高 (m)	深 度 (m)	現 場 土 質 名 (模 様)	地 盤 材 料 の 工 学 的 分 類	色 相 対 密 稠 度	記 事	孔 内 水 位 / 測 定 年 月 日	標 準 貫 入 試 験				試 料 採 取 深 度 (m)	試 料 採 取 方 法	室 内 試 験	削 孔 月 日		
								N 値	深 度 (m)	10cmごとの打撃回数	50回の貫入量						
1			埋土	暗褐色～暗灰	軟らかい	コンクリート塊、ガラ、レンガ、木片、泥岩塊混入の粘性土。2mより暗灰でシルト主体。	0.40										
2	-1.41	2.70						2	1.15	1	1	0	2	2.15	1		
3			シルト混り細砂	黒灰	非常に緩い	シルト不規則に挟む。貝殻片、有機物混入。含水多い。有機質あり。		3	2.15	1	1	2	4	2.50	2		
4	-3.46	4.75						2	3.15	1	1	0	2	3.15			
5			細砂	暗灰	緩い～中くらい	粒子均一。所々黒灰示す。貝殻片微量混入。含水多い。		3	4.15	1	1	1	3	3.45			
6	-5.66	6.95						8	5.15	2	3	3	8	5.15	3		
7	-6.41	7.70	シルト質細砂	暗灰	非常に緩い	貝殻片微量混入。細粒分含む。含水多い。		11	6.15	3	4	4	11	5.45	4		
8	-8.51	9.80	砂混りシルト	暗灰	軟らかい			2	7.15	6.45	1	1	1	3	6.45		
9						貝殻片、有機物を微量混入。所々細砂パイプ状に挟む。		2	8.15	7.53	12	12	14	7.15	5		
10								2	8.15	8.46	1	1	0	2	7.53		
11							2	9.15	9.46	1	1	0	2	9.15	6		
12							2	10.15	10.54	1	1	0	2	9.46			
13							2	11.15	11.55	1	1	0	2				
14							1	12.15	12.45	1	0	0	1	13.00			
15							2	14.15	14.52	1	1	0	2				
16							2	15.15	15.52	1	1	0	2	13.85			
17							2	16.15	16.52	1	1	0	2				
18							2	17.15	17.52	1	1	0	2				
19							2	18.15	18.52	1	1	0	2				
20						貝殻片少量混入。有機物微量混入。11.2m細砂ポケット状に挟む。全体に非常に軟らかい。16m付近縦にクラックあり。17m付近より貝殻混入少なくなる。17～25mほぼ均質である。25m付近より貝殻の混入微量である。以深、弱粘性あり。30m付近より所々細砂不規則に挟む。		2	19.15	19.52	1	1	0	2			
21			シルト	暗灰	軟らかい			2	20.15	20.51	1	1	0	2	21.00		
22							1	22.15	22.46	1	0	0	1				
23							2	23.15	23.48	1	1	0	2	22.00	8		
24							2	24.15	24.48	1	1	0	2				

図 10(1) 土質ボーリング柱状図（公開ボーリング地点：C0446001）

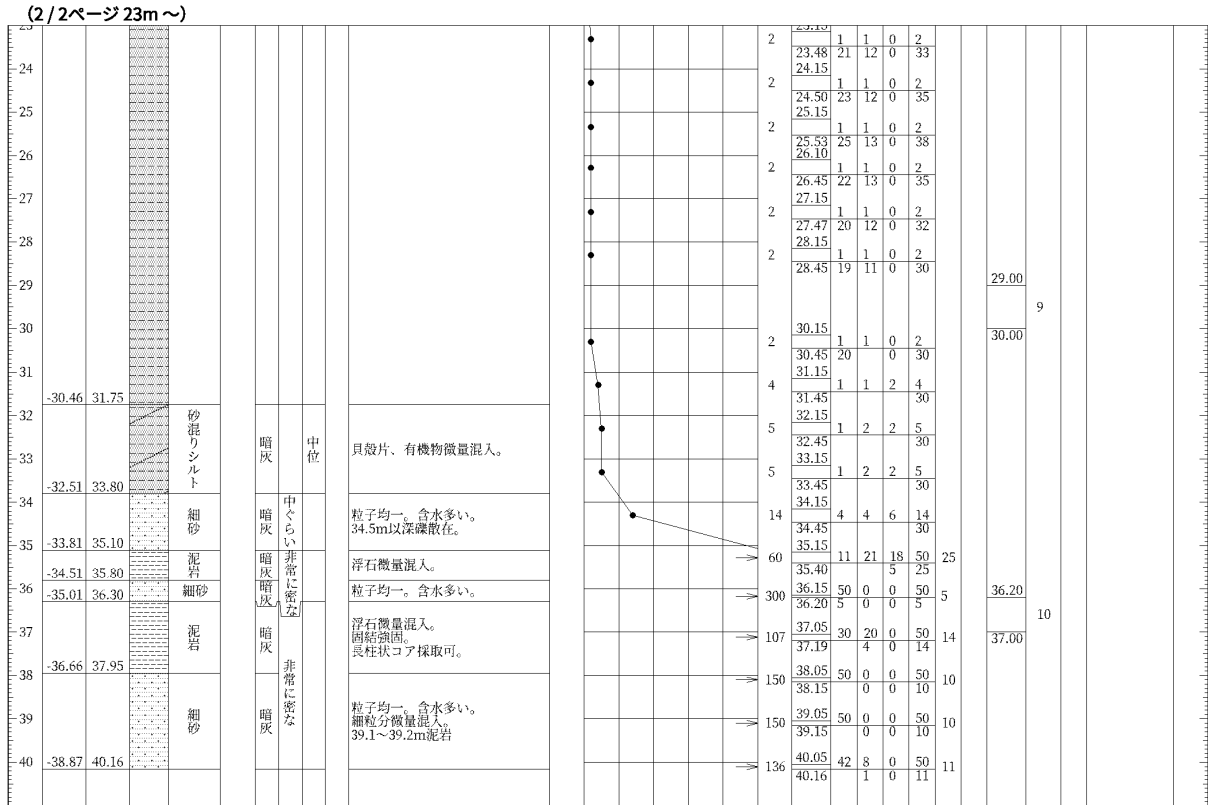


図 10(2) 土質ボーリング柱状図 (公開ボーリング地点 : C0446001)

(1/1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 北部処理区等鶴見区ほか土質調査委託(5-2)
 調査目的及び調査対象 下水道 地下水路

ボーリング名	No.1-1	調査位置	神奈川県横浜市西区高島2丁目地内	北緯	35°27'51.3"
発注機関	横浜市下水道河川局管路整備課	調査期間	令和06年02月19日～令和06年02月20日	東経	139°37'24.6"
調査業者名	株式会社 ソイルシステム	主任技師		現場代理人	
孔口標高	T.P. 2.46 m	角	180° 上 90° 下 0°	方	北 0° 西 270° 東 90° 南 180°
総削孔長	7.25 m	地盤勾配	0°	使用機種	D0-C
				エンジン	NFD-10
				ポンプ	V-6

標尺 (m)	標高 (m)	深度 (m)	現場土質名 (模様)	現場土質名	地盤材料の工学的分類	色調	相対密度	相対稠度	記 事	孔内水位 / 測定年月日	標準貫入試験					試験深度 (m)	試料採取番号	採取方法	室内試験	削孔月日		
											N 値	深 度 (m)	100mmごとの打撃回数	打撃ごとの貫入量	50回の貫入量							
1									含水不均質で中位～多い	2.20												
2									粒径不均一な細砂からなる	2.90												
3				埋土 (砂)	暗黄灰～暗灰	rd2			2.0～3.0m付近 所々コンクリート片を混入			3.15	1	1	350							
4									4.0～6.0m付近 シルト片を多少混入し粘性強くなる			3.50	1	5	350							
5									5.0m付近 暗灰に色調変化			4.15	5	5	2	12	300					
6												4.45	1	1	1	350						
7	-4.04	6.50		埋土 (砂)	暗灰	rd5			含水中位 所々、シルト片を混じる			5.15	1	1	2	300						
	-4.79	7.25										5.50	1	1	2	300						
												6.15	1	1	2	300						
												6.45	1	1	2	300						
												7.15	50	50	100							
												7.25	150	150	100							

図 10(3) 土質ボーリング柱状図（公開ボーリング地点：No.1-1）

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

ボーリング柱状図

調査名

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	東経
調査業者名			主任技師	現代理人	コアア 鑑定者	
孔口標高	TP +1.67m	角 上 180° 下 0°	方 90°	北 0° 西 270° 東 90° 南 180°	地盤勾配 鉛直 0° 水平 0°	使用機種 エンジン
総掘進長	65.00m			YBM-05	ハンマー 落下用具	半自動落下 ポンプ
				NFD-9F		カノV6-P

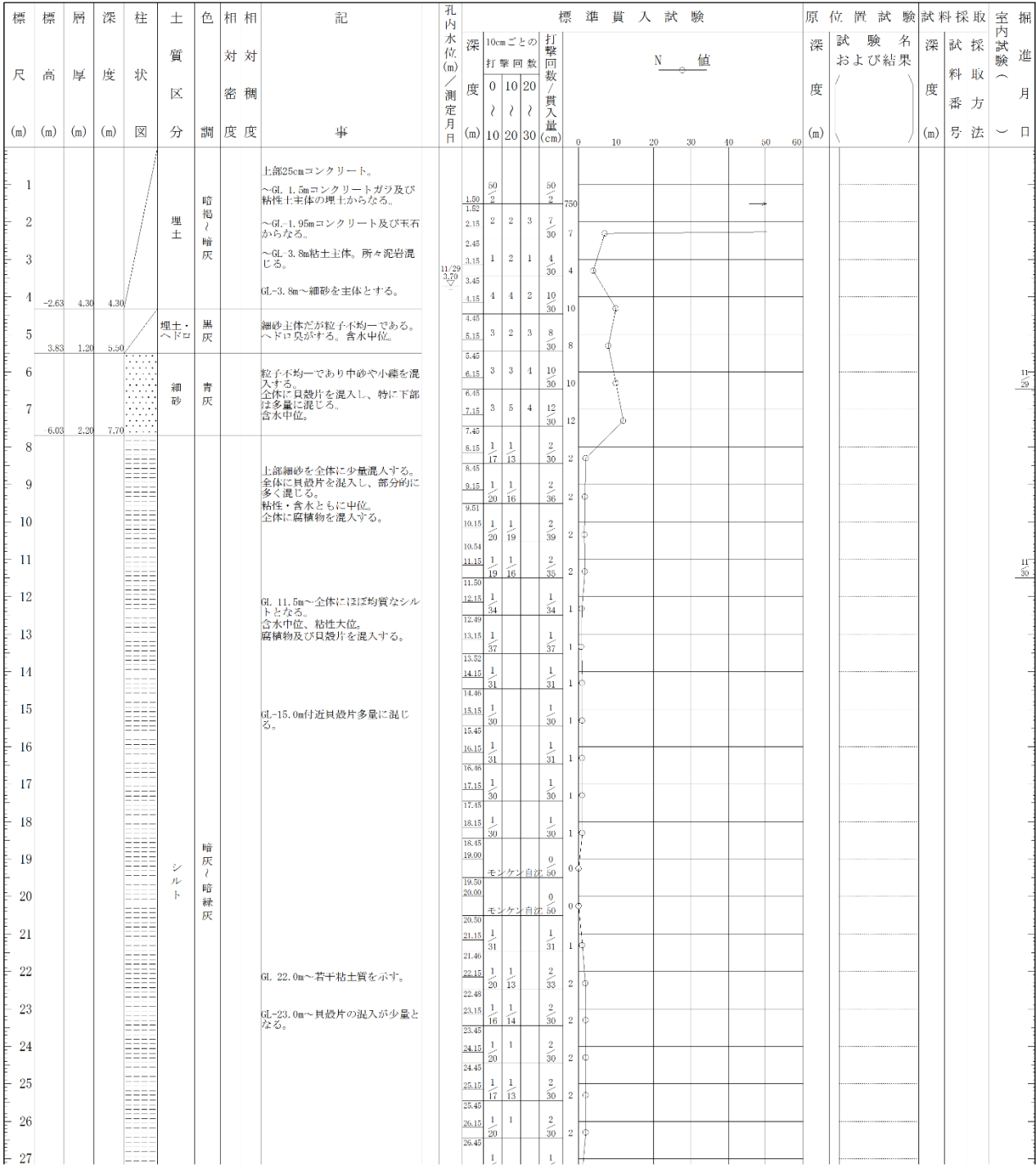


図 10(4) 土質ボーリング柱状図 (対象事業実施区域内の既存ボーリング地点：地点②)

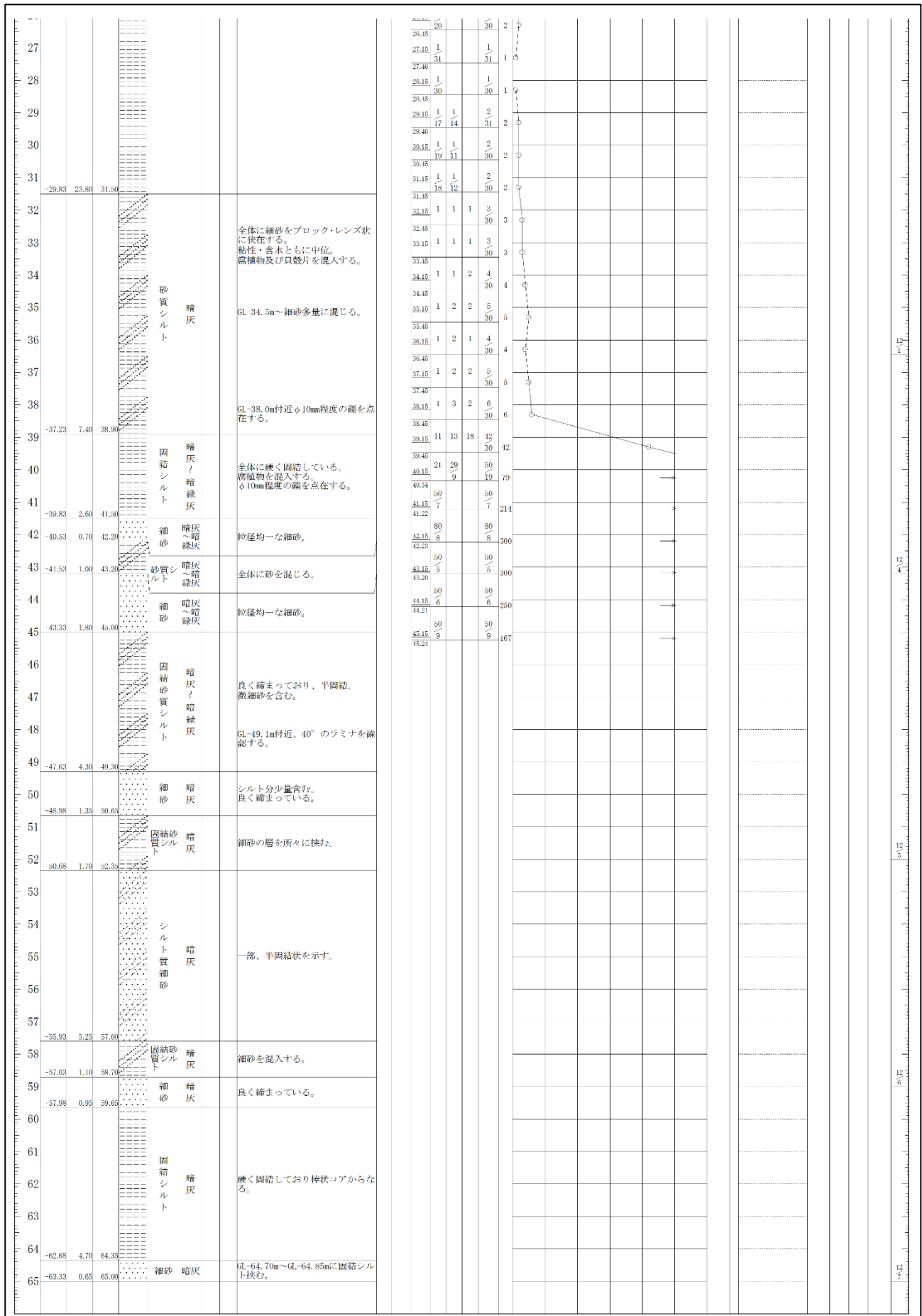


図 10(5) 土質ボーリング柱状図 (対象事業実施区域内の既存ボーリング地点：地点②)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

(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DEST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	東 経	139°37'32"
調 査 業 者 名	株式会社山下地質コンサルタント	主任技師		現 場 代 理 人	コ ア 鑑 定 者
孔 口 標 高	T.P. 1.81 m	角 度		地 盤 勾 配	使用 機 種
総 削 孔 長	48.22 m	試 錐 機	YBM-05D	エ ン ジ ン	ヤンマーNFAD-7
		ポン プ	カノーV5		

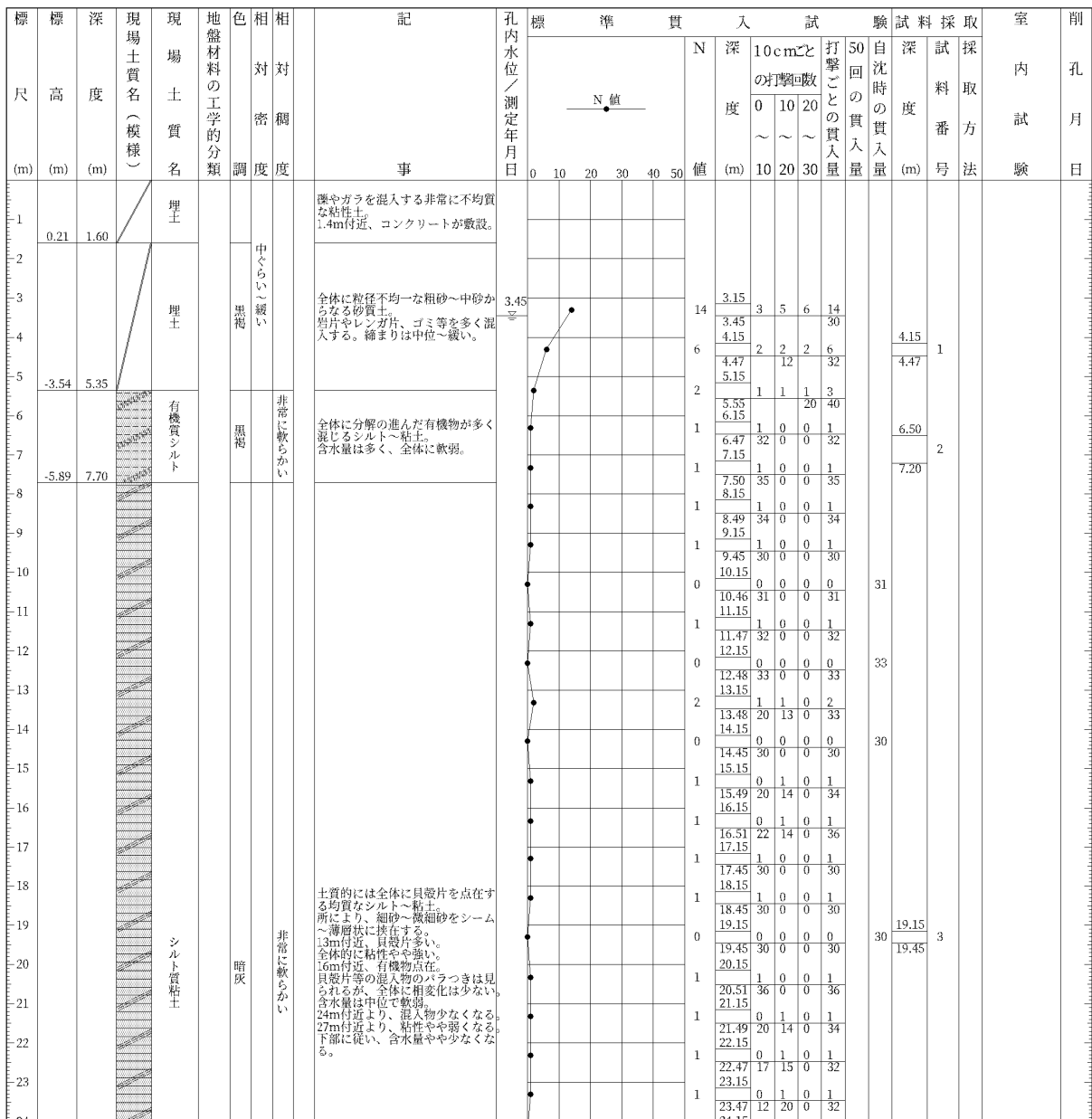


図 10(6) 土質ボーリング柱状図（公開ボーリング地点：C0441001）

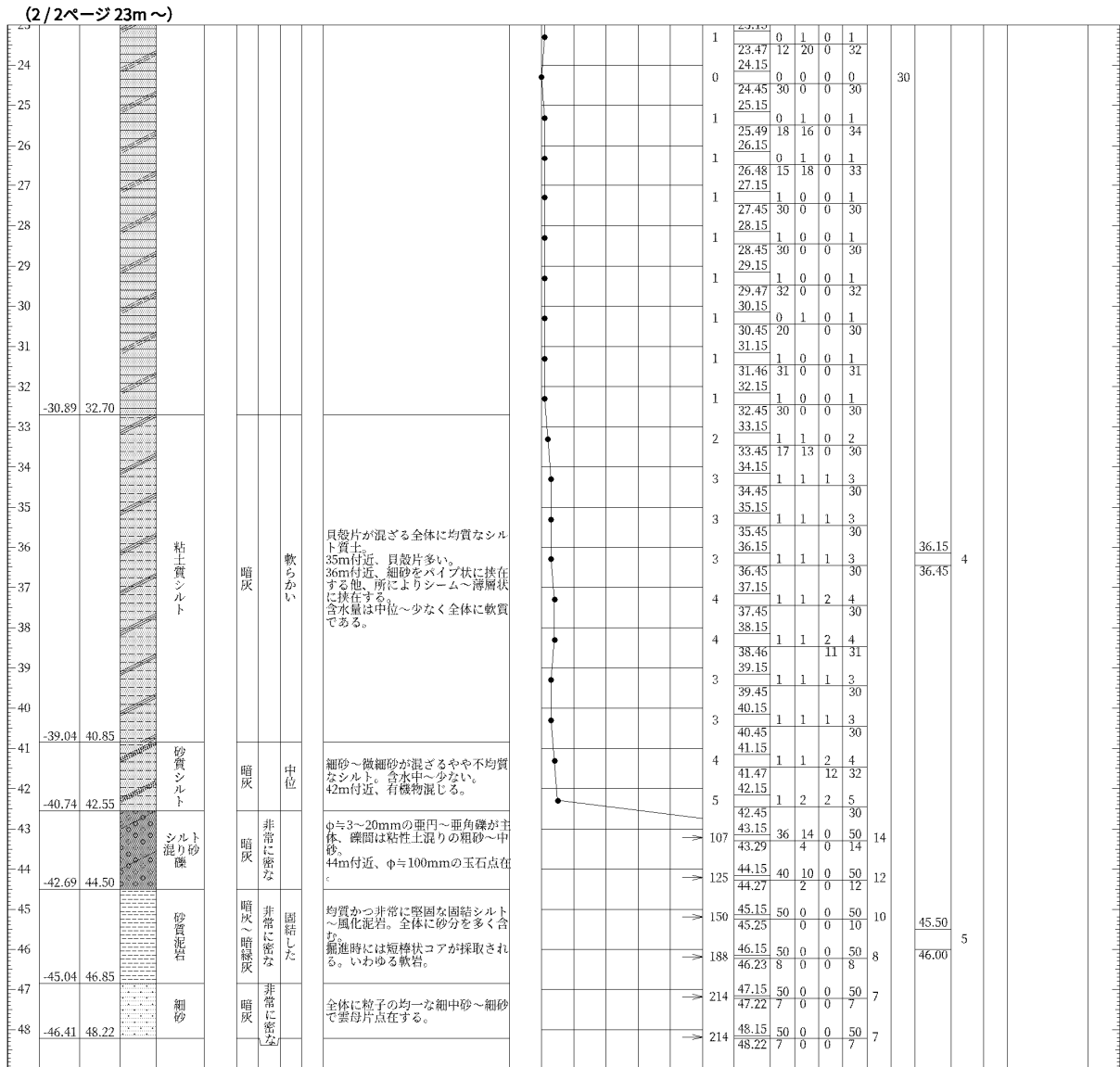
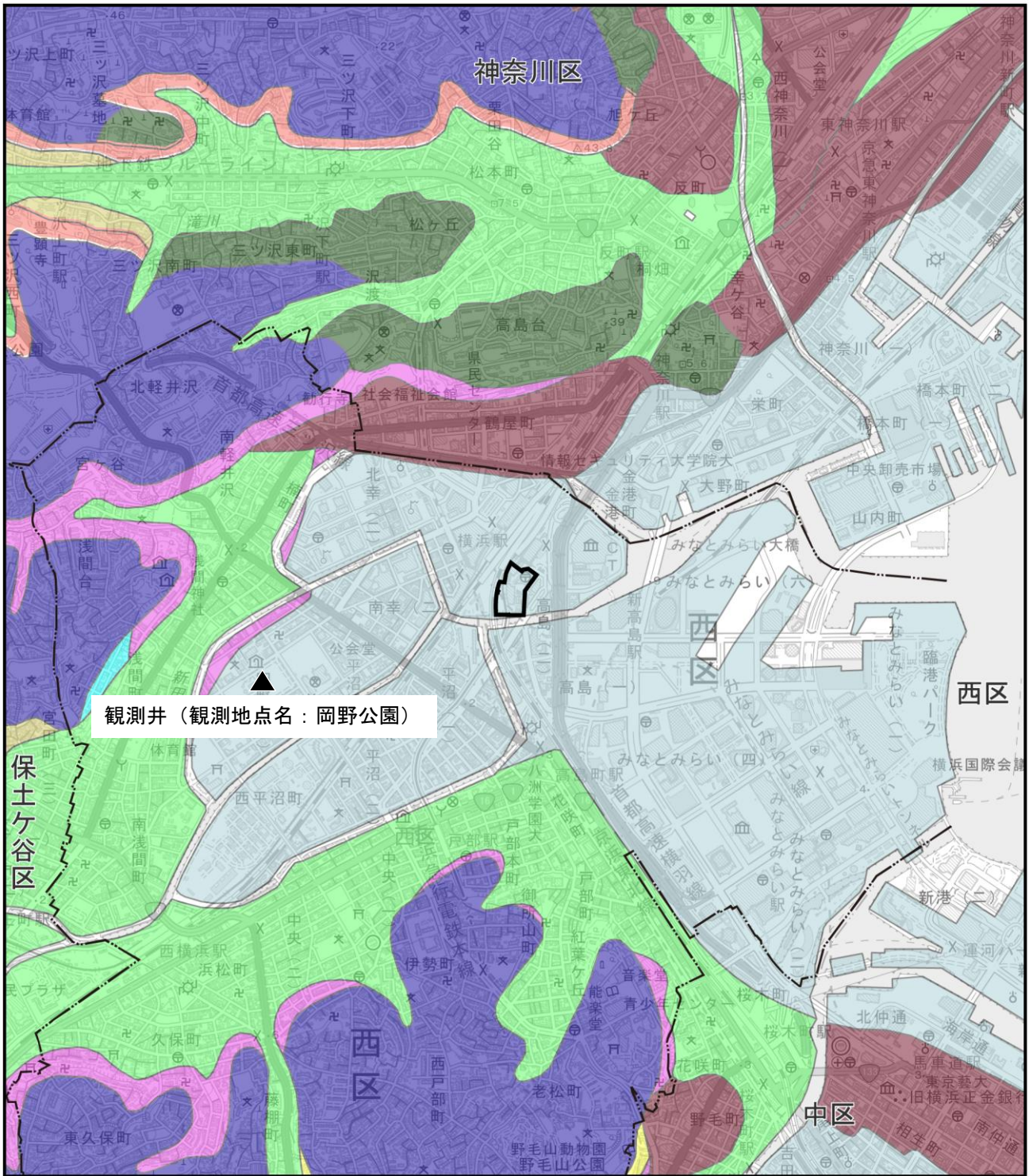


図 10(7) 土質ボーリング柱状図 (公開ボーリング地点 : C0441001)

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

※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。



観測井（観測地点名：岡野公園）

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。

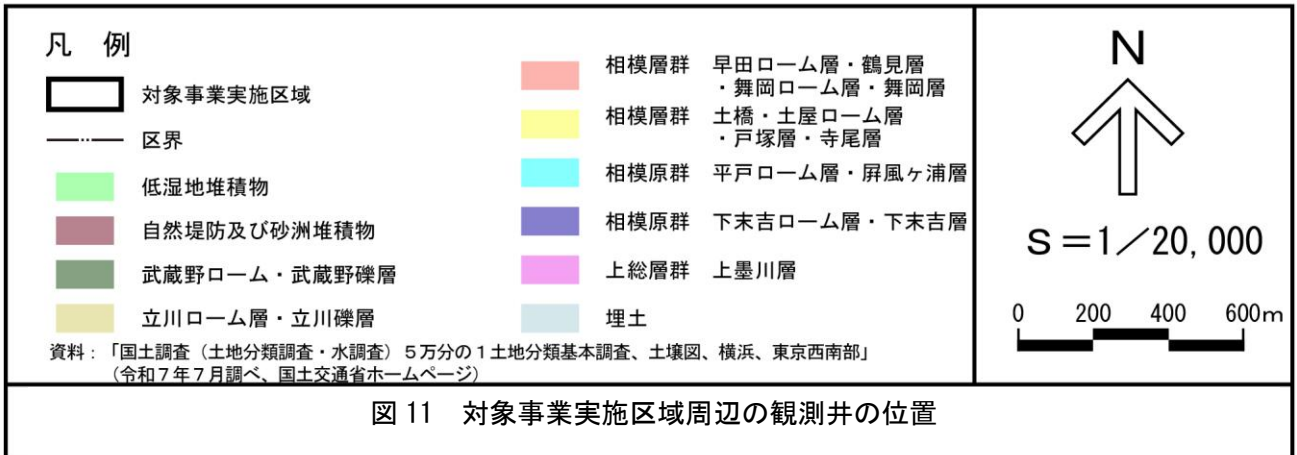


図 11 対象事業実施区域周辺の観測井の位置

28. 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、流動障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。

地下水位を選定しない理由は、地盤の結果を見て地下水位の流れが小さいという結果なら良いが、現時点では地盤の結果が分からない中で評価項目から外すということは理由が曖昧であり、納得できるようなものではない。存在・供用時についても、現時点での根拠がないように思う。実際、周辺状況に対して構造物約1万m²は決して小さくないと考える。地盤の項目で水位も観るのであれば、地下水位を項目に選定してもよいのではないか。

【事業者の見解】

対象事業実施区域内及びその近傍における既存ボーリング調査結果（土質ボーリング柱状図）（方法書資料編 p.94～105 参照）によると、地表（G.L.）から10m程度まで埋土層等、細砂層等（帯水層）が、その下位30m程度までシルト層（難透水層）が分布しています。また、対象事業実施区域内の既存ボーリング調査時の孔内水位は、G.L. -4.3～-3.9mの埋土層で確認されています。

現状、対象事業実施区域内は既存建物の地下躯体（例えば、横浜中央郵便局の基礎底：G.L. -8m～-5m程度、アソビルの基礎底はG.L. -7m程度）が存在しており（図12参照）、本計画の山留壁や基礎の構築により、帯水層として機能しなくなる割合は、対象事業実施区域全体に対して小さいと考えています。また、対象事業実施区域周辺は、南側に帷子川が位置しているほか、北側は横浜駅地下通路や横浜ポルタ（横浜駅東口地下街）、東側は対象事業実施区域内と同程度の高さの建築物が存在し地下階や基礎等を有しており（図13参照）、帯水層が消失している範囲が広い状態です。

また、令和7年12月25日審査会の補足資料5においてご説明しましたように、本事業では、遮水性に優れたソイルセメント柱列壁等を構築したうえで施工する計画を一案として検討しており、その場合、掘削範囲内のG.L. -10m程度まで分布する帯水層をソイルセメント柱列壁で外部と分離・遮水することで、掘削範囲への地下水の湧出を抑制する計画です。

このため、山留壁の設置による地下水流、地下水位が局所的に変化する可能性はありますが、広域的な地下水の流れに対し、本事業の実施に伴う影響は局所的なものと考えています。

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います。これらの理由により、環境影響評価項目としては選定しないものとしました。

以上を踏まえ、方法書 p.5-3 の表 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）の水循環（地下水）を選定しない理由、方法書 p.5-6 の表 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）の水循環（地下水）を選定しない理由を修正します。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

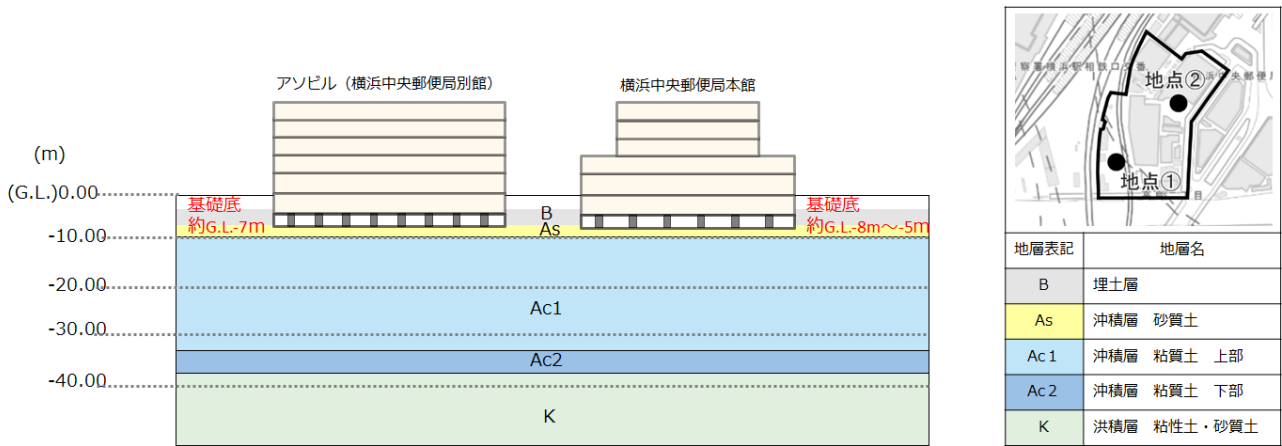


図 12 既存ボーリング調査結果（地点②）を参考とした地層図と既存建物地下躯体の関係

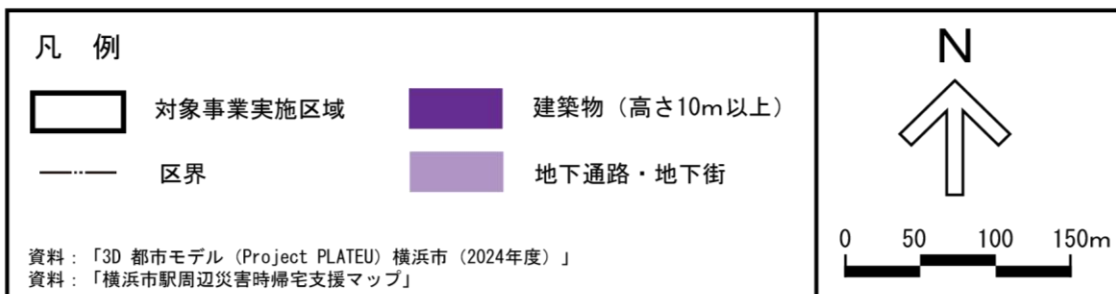
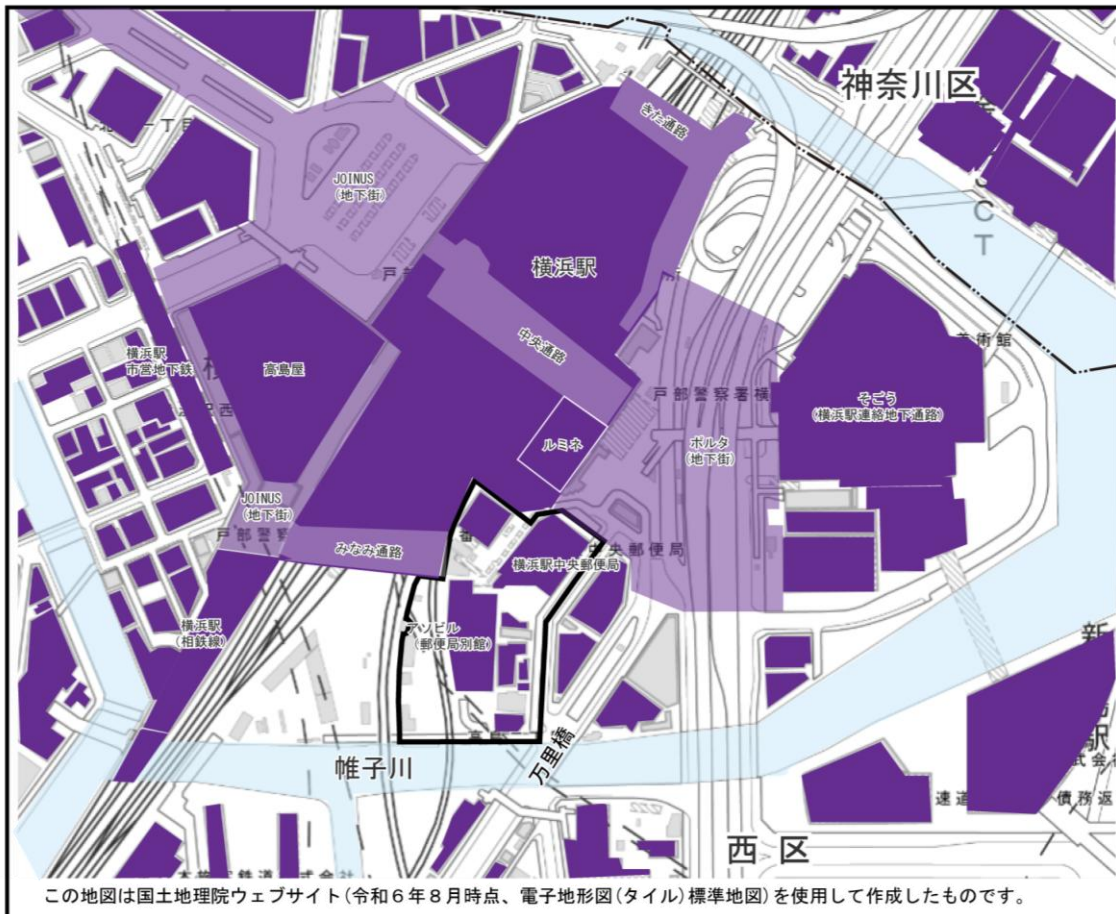


図 13 対象事業実施区域及び周辺の状況

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）

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）

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 G. L. -10m 程度まで帯水層（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。また、対象事業実施区域内の既存ボーリング調査時の孔内水位は、G. L. -4.3～-3.9m の埋土層で確認されています。</p> <p>現状、対象事業実施区域内は既存建物の地下躯体が存在しており、対象事業実施区域周辺は、南側に帷子川が位置しているほか、北側は横浜駅地下通路やポルタ地下街、東側は対象事業実施区域内と同程度の高さの建築物が存在し地下階や基礎等を有しており、帯水層が消失している範囲が広い状態です。また、本事業では、帯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、広域的な地下水の流れに対し、本事業の実施に伴う影響は局所的なものと考えています。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. 5-6 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）

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）

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 G. L. -10m程度まで帯水層（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。また、対象事業実施区域内の既存ボーリング調査時の孔内水位は、G. L. -4.3～-3.9mの埋土層で確認されています。</p> <p>現状、対象事業実施区域内は既存建物の地下躯体が存在しており、対象事業実施区域周辺は、南側に帷子川が位置しているほか、北側は横浜駅地下通路やポルタ地下街、東側は対象事業実施区域内と同程度の高さの建築物が存在し地下階や基礎等を有しており、帯水層が消失している範囲が広い状態です。また、本事業では、山留壁を構築した上で、帯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対象事業実施区域内のみの限定的なものであり、広域的な地下水の流れに対し、本事業の実施に伴う影響は局所的なものと考えています。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ございません。</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>
	河川等の形態、流量	×	
	海域の流況	×	

29. 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。

施工業者が決まらなくても計画敷地内に工事用車両の待機場所を確保するといったことは言えると考え、ぜひ準備書段階では検討結果をきちんと示していただきたい。敷地内における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するといった記載があるが、過去事例で「工事車両運転手に周辺道路で待機駐車を行わないように周知を徹底とする」といった記載が見受けられ、そちらは発注者として無責任と思われるため、そのような対策を書くことはないように検討いただきたい。

【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、現時点では詳細な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対して過度な影響がないように、今後作成する施工計画の中で、敷地内に工事用車両の待機場所を設置することを検討し、準備書に記載します。ご意見を踏まえ、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には、路上待機が起こらないよう（周辺の交通への影響が小さくなるよう走行する時間帯を考慮する、台数分散を行う等の発注者としての対策）、工事車両運転手の裁量に委ねることのない対策を検討し、その検討結果を準備書に記載します。

30. 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、対象事業実施区域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：万里橋から対象事業実施区域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。

歩行者の調査地点及び予測評価の方法について、他事例では、マウントアップと横断歩道があり安全上問題ないという結果になるだろうと予想できる。今回、駅に非常に近く、歩行者が多いところに大規模な高層建築物ができるため工事用車両が多数通過すると予想されるので、それだけではない安全性に関する予測評価を行うことが必要だと思う。工事車両が通行する経路は既に計画されており、横断歩道との交錯する場所も分かっている。そこを通過する工事用車両の台数と歩行者の数などは定性的な評価だけでなく、工事用車両の台数どれぐらいになるかも見積もれると思うので、数が多ければ危険性があるということは示してもらいたいと思う。

【事業者の見解】

準備書においては、ご意見を踏まえ、本資料 p. 34 の方法書 p. 6-33 修正後の図 6. 14-2 歩行者等交通量調査地点図に示すとおり、工事用車両や関連車両の走行ルートと横断歩道が交わる地点として、万里橋から対象事業実施区域へ左折する横断歩道（地点 9）、地点 4 から東側の崎陽軒側に渡る横断歩道（地点 10）、さらに東側の国道側に渡る横断歩道（地点 11）を調査地点に追加し、現況の歩行者交通量を把握します。

以上を踏まえ、方法書 p. 6-29 の表 6. 14-1 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る調査手法における歩行者及び自転車の状況の調査地点及び方法書 p. 6-33 の図 6. 14-2 歩行者等交通量調査地点図を変更します。あわせて、方法書 p. 6-30 の表 6. 14-2(1) 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る予測・評価手法における予測地点を変更します。

方法書 p. 6-29 修正前

表 6. 14-1 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る調査手法（抜粋）

調査項目	調査の手法		調査地域
歩行者及び自転車の状況 ・主要な通行経路、歩行者及び自転車数、歩行空間の幅員等	現地	歩道等の方向別歩行者数及び自転車交通量を測定します。また、歩行空間の幅員等を現地確認します。 ・平日（6～22 時の 16 時間）× 1 回 ・休日（6～22 時の 16 時間）× 1 回	歩行者等の主要なルートと想定される歩道等 8 地点（地点 1～8） （図 6. 14-2 参照）

方法書 p. 6-29 修正後

表 6. 14-1 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る調査手法（抜粋）

調査項目	調査の手法		調査地域
歩行者及び自転車の状況 ・主要な通行経路、歩行者及び自転車数、歩行空間の幅員等	現地	歩道等の方向別歩行者数及び自転車交通量を測定します。また、歩行空間の幅員等を現地確認します。 ・平日（6～22 時の 16 時間）× 1 回 ・休日（6～22 時の 16 時間）× 1 回	歩行者等の主要なルートと想定される歩道等 11 地点（地点 1～11） （図 6. 14-2 参照）

方法書 p. 6-30 修正前

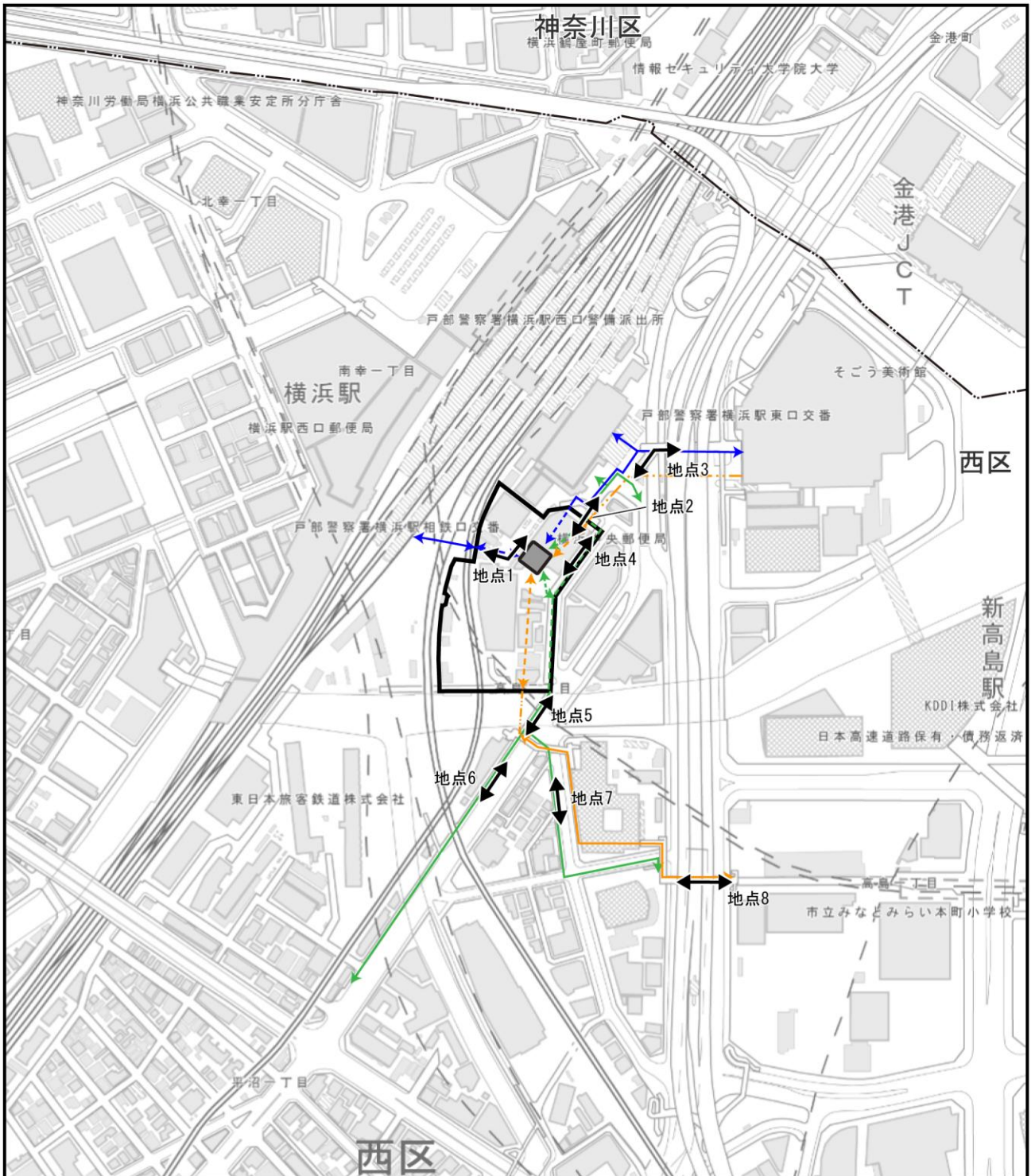
表 6. 14-2(1) 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る予測・評価手法（抜粋）

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	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。

方法書 p. 6-30 修正後

表 6. 14-2(1) 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）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	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（ただし、横断歩道の地点である地点 9～11は、施設の供用に伴う歩行者ルート上の地点ではないため、これらを除く地点） （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。



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。

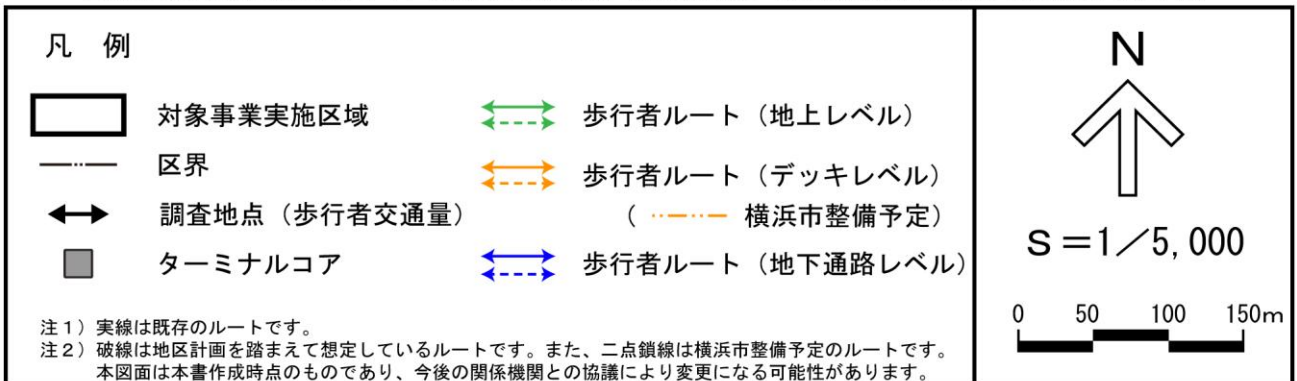
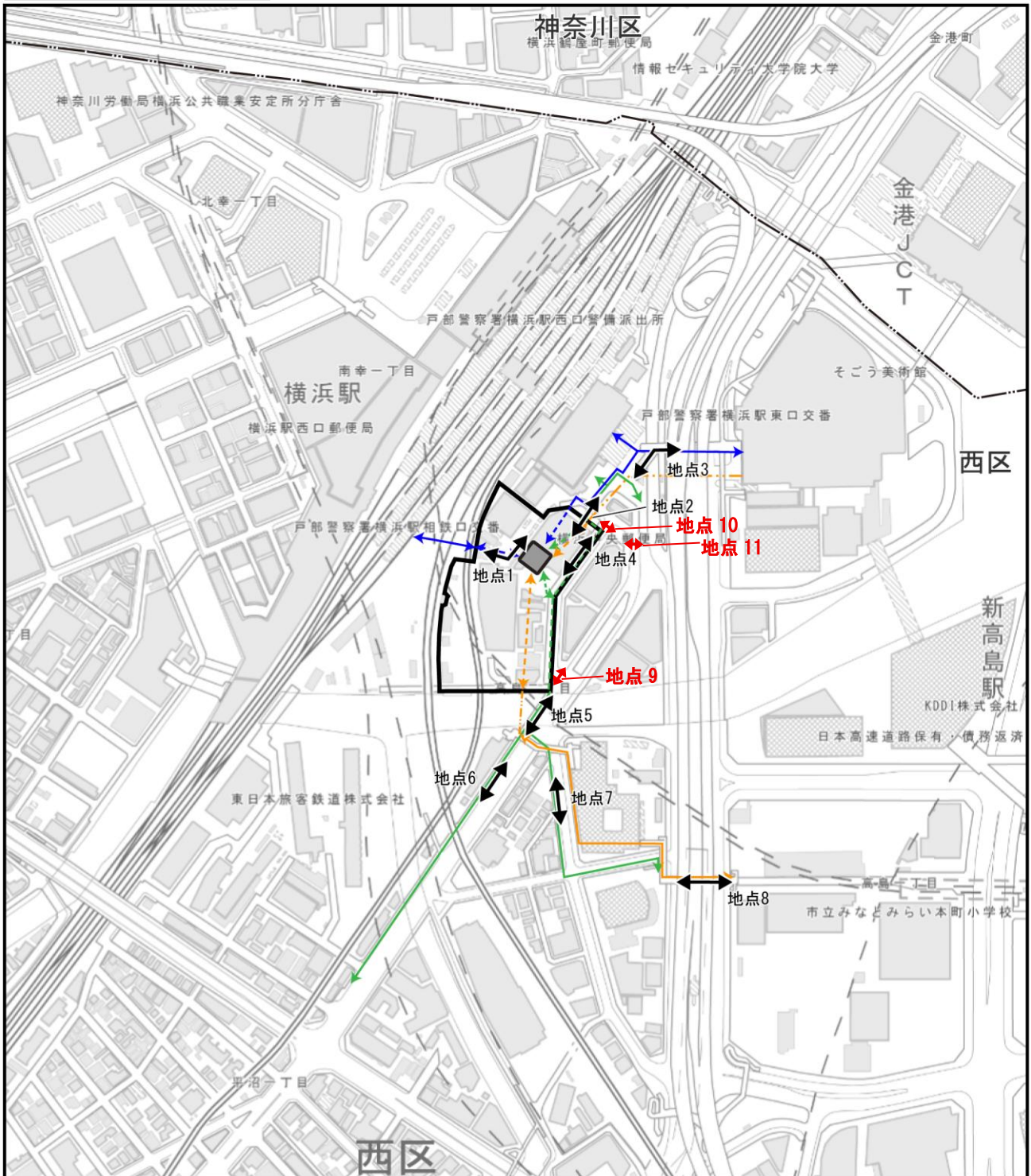


図 6.14-2 歩行者等交通量調査地点図



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。

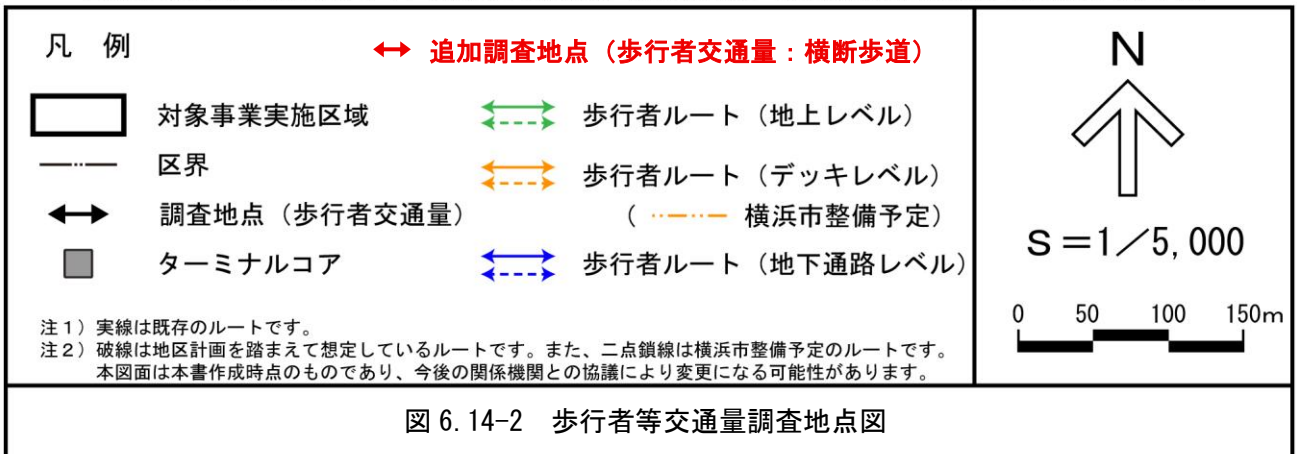


図 6.14-2 歩行者等交通量調査地点図

31. 自動車交通量の交差点 1（無信号交差点）の予測評価方法について

【ご意見】

自動車交通量調査地点の交差点 1（万里橋交差点北）は無信号交差点と思われる。交差点需要率といった評価ができないと思われるが、どのような評価を行う予定か。信号がない場合、無信号交差点で遅れの評価を行う場合があるが、その際に歩行者による影響をどのように考えるのか。歩行者が横断することによって車両が遮られ止まらなければならないといったことを考慮せず、影響が少ないと評価されている事例がある。本案件は駅周辺であり歩行者も多いため、歩行者の横断を無視できないと考える。

【事業者の見解】

方法書 p. 6-32 の図 6. 14-1 自動車交通量調査地点図（図 14 参照）に示す交差点 1（仮称）万里橋交差点は無信号交差点であり、この交差点の通行における混雑要因としては、交差点から対象事業実施区域側に左折する際に交錯する横断歩道（図 14 の地点 9 の横断歩道）の歩行者交通量であると考えています。そこで、地点 9 の横断歩道の歩行者交通量を把握する際に、空き秒数を把握し、工事用車両及び関連車両の通行状況について予測・評価します。

以上を踏まえ、方法書 p. 6-30 の表 6. 14-2 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る予測・評価手法における予測方法を変更します。

なお、工事中において、歩行者の横断が多い部分の工事車両及び関連車両の通行に際しては、交通誘導員を配置するなど、安全を確保した施工計画とします。

方法書 p. 6-30 修正前

表6.14-2(1) 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）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
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比	工事用車両の台数が最大となる時期	現地調査地点と同一の地点 (図6.14-1参照)	「平面交差の計画と設計 基礎編」(平成30年11月、(一社)交通工学会)を参考に将来交通量 ^{注)} から交差点需要率の算出を行い、交通混雑の程度を定量的に予測します。
存在・供用時	関連車両の走行	関連車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比	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6.14-1参照)	「平面交差の計画と設計 基礎編」(平成30年11月、(一社)交通工学会)を参考に将来交通量 ^{注)} から交差点需要率の算出を行い、交通混雑の程度を定量的に予測します。

注) 将来交通量は、工事用車両又は関連車両と、将来一般交通量から算定します。

工事用車両は施工計画に基づき算定し、関連車両は事業計画に基づき算定します。

将来一般交通量は、現地調査結果を基に道路交通センサ等の既存資料の調査結果から将来の交通量の伸び等を考慮し算定します。

方法書 p. 6-30 修正後

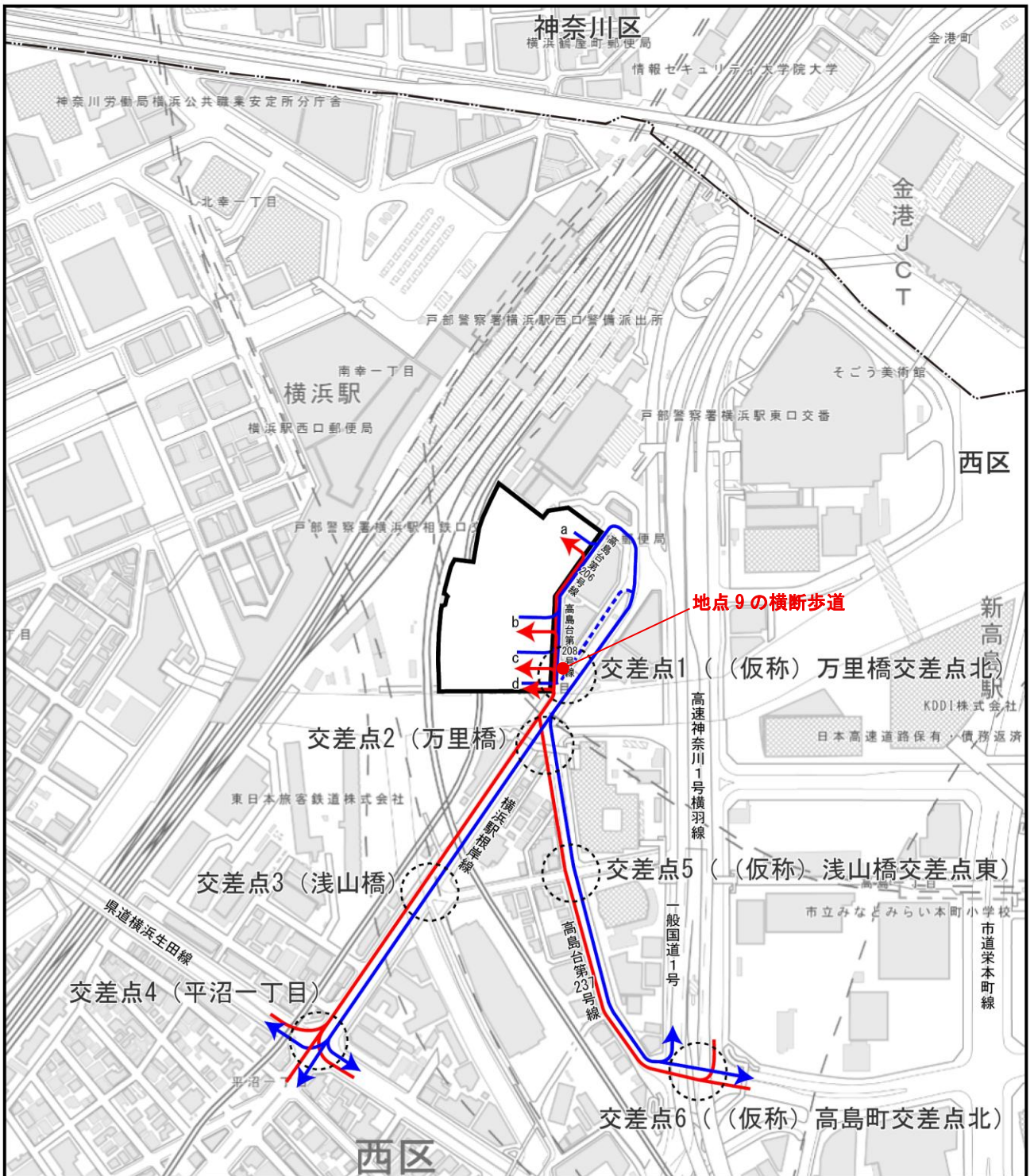
表6.14-2(1) 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る予測・評価手法（抜粋）

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
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比	工事用車両の台数が最大となる時期	現地調査地点と同一の地点 (図6.14-1参照)	信号交差点(No.2～6)については、「平面交差の計画と設計 基礎編」(平成30年11月、(一社)交通工学研究会)を参考に将来交通量 ^{注)} から交差点需要率の算出を行い、交通混雑の程度を定量的に予測します。 無信号交差点(交差点1)については、混雑要因が当該交差点から対象事業実施区域へ左折する際に交錯する横断歩道(図14に示す地点9の横断歩道)の歩行者交通量になると考えられるため、地点9の横断歩道の歩行者交通量時に空き秒数を把握し、工事用車両及び関連車両の通行状況について予測します。
存在・供用時	関連車両の走行	関連車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比	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6.14-1参照)	無信号交差点(交差点1)については、混雑要因が当該交差点から対象事業実施区域へ左折する際に交錯する横断歩道(図14に示す地点9の横断歩道)の歩行者交通量になると考えられるため、地点9の横断歩道の歩行者交通量時に空き秒数を把握し、工事用車両及び関連車両の通行状況について予測します。

注) 将来交通量は、工事用車両又は関連車両と、将来一般交通量から算定します。

工事用車両は施工計画に基づき算定し、関連車両は事業計画に基づき算定します。

将来一般交通量は、現地調査結果を基に道路交通センサス等の既存資料の調査結果から将来の交通量の伸び等を考慮し算定します。



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。

<p>凡 例</p> <p> 対象事業実施区域</p> <p> 区界</p> <p> 関連車両もしくは工事用車両の主な走行ルート (入庫)</p> <p> 関連車両もしくは工事用車両の主な走行ルート (出庫)</p> <p> 工事用車両の主なサブ走行ルート (出庫)</p> <p>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。</p>		<p> N</p> <p>S = 1 / 5,000</p> <p> 0 50 100 150m</p>	
<p> 調査地点 (自動車交通量)</p>			

図 14 自動車交通量調査地点図 (方法書 p. 6-32 の図 6. 14-1 より)

32. 緑地における樹木活力度の調査範囲について

【ご意見】

公園や街路樹の樹木活力度に関しては、日常的な維持管理の中で行う部分もあり、市とも連携したうえで、樹木活力度の調査範囲をどのように検討するか定義づけをして進めた方が良いでしょう。

【事業者の見解】

樹木活力度の調査範囲については、対象事業実施区域及びその周辺は「市街化されている地域」であり、既存の高層建築物の周囲に緑地が存在している範囲を踏まえて検討しました。

検討の結果、調査範囲としては、方法書 p.6-6 の表 6.3-1 緑地に係る調査手法の調査項目である「緑地の位置付け及び立地」及び方法書 p.6-7 の図 6.3-1（図 15 参照）に示した対象事業実施区域及びその周辺のほか、周辺に存在している3箇所の公園（高島水際線公園、高島中央公園、グランモール公園）としました。これらの調査範囲を対象に既存樹木の活力度の調査を行い、植栽予定樹種の環境適合性を把握します。その結果等を踏まえ、表 6.3-2 緑地に係る予測・評価手法の予測方法に示すように、新たに創出される緑地の面積を算出するとともに、植栽予定樹種の環境適合性から、緑化計画の妥当性を定性的に予測します。

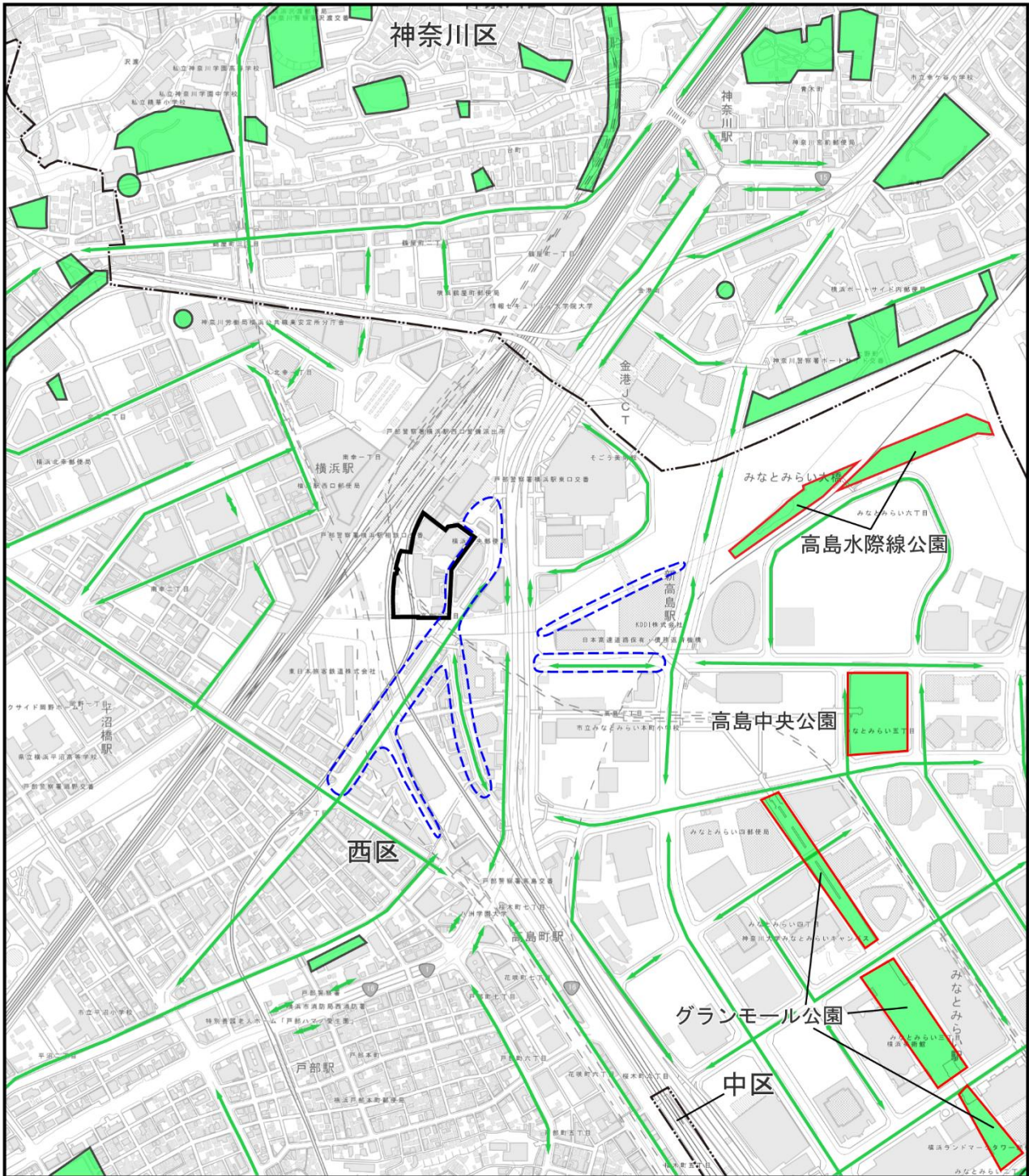
なお、調査地点及び範囲とした公園や街路樹の樹木活力度の調査に関しては、市の担当部署と調整して実施する予定です。

表6.3-1 緑地に係る調査手法（方法書のp.6-6の表6.3-1より抜粋）

調査項目	調査の手法		調査地域
緑地の位置付け及び立地	現地	環境適合性を把握するために、対象事業実施区域及びその周辺既存樹木の樹木活力度を調査します。また、対象事業実施区域内の緑地の状況を現地踏査により把握します。 ・1回（夏季）	対象事業実施区域及びその周辺、周辺公園3箇所（高島水際線公園、高島中央公園、グランモール公園） （図6.3-1参照）

表6.3-2 緑地に係る予測・評価手法（方法書のp.6-6の表6.3-2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
存在・供用時	建築物の存在	建築物の存在に伴い、変化する緑地及びその機能の状況	工事の完了後、一定期間をおいた時期	対象事業実施区域	事業計画に基づき新たに創出される緑地の面積を算定し、植栽予定樹種の環境適合性から、緑化計画の妥当性を定性的に予測します。



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ある。

<p>凡 例</p>		<p>N</p> <p>S = 1 / 10,000</p>
<p>▭ 対象事業実施区域</p> <p>— 区界</p> <p>● 公園・緑地</p> <p>→ 街路樹 (市管理・国管理)</p>	<p>▭ 樹木活力度調査地点 (公園)</p> <p>▭ 樹木活力度調査範囲 (街路樹等)</p>	
<p>注) 面積500㎡以下の公園を●で示しています。</p>		

図 15 緑地調査地点図 (方法書 p. 6-7 の図 6.3-1)

33. エコロジカルネットワークの観点を踏まえた緑地の位置づけ等の分析について

【ご意見】

横浜駅の1 km 圏内には公園緑地が存在し、そういった公園緑地（拠点）間を鳥類が移動している可能性が考えられるため、繋がりがどこにあるのか、鳥類がどのように横浜駅付近を横断しているのか、拠点間をどのように移動しているのかといった分析的なアプローチも必要ではないか。

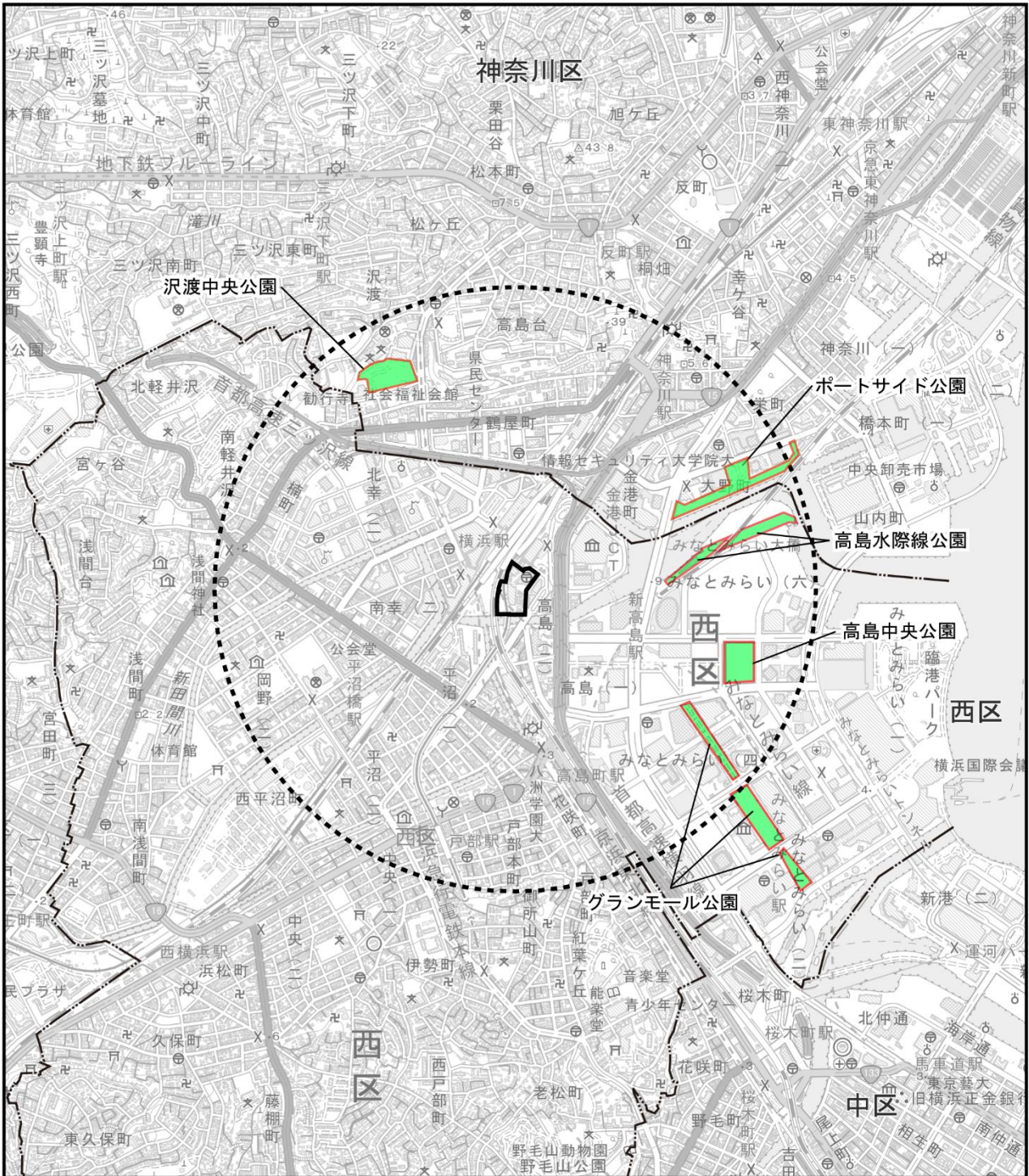
【事業者の見解】

動物（鳥類等）や緑地の現地調査結果を踏まえるとともに、エコロジカルネットワークの主要な拠点となる緑地の存在について、対象事業実施区域から約1 km 圏内の公園緑地の状況や鳥類の飛来状況を既存資料や必要に応じて実施する現地調査により把握し、対象事業実施区域の緑地の位置づけや機能等を整理します。

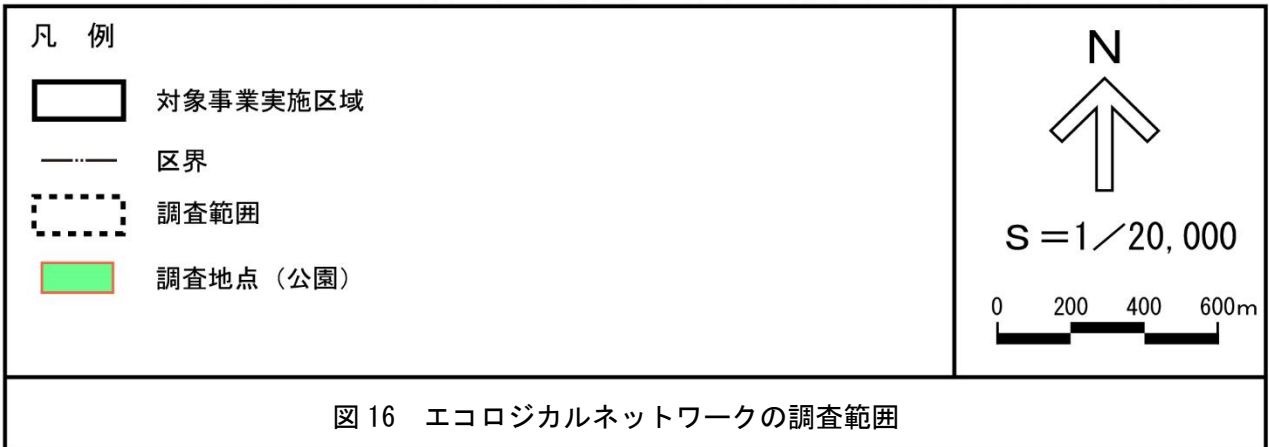
対象事業実施区域から約1 km の調査範囲は図16に示すとおりです。エコロジカルネットワークの観点から、緑地機能の調査を行う対象としては、（緑地の位置付け及び立地の観点から調査対象とした）高島水際線公園、高島中央公園及びグランモール公園のほか、図16に示した調査範囲に含まれる沢渡中央公園及びポートサイド公園とします。

これらの調査は、方法書 p. 6-6 の表 6. 3-1 緑地に係る調査手法の「緑地の機能の状況」において動物（鳥類等）の調査結果を踏まえながら整理します。また予測については、方法書 p. 6-6 の表 6. 3-2 緑地に係る予測・評価手法の「建築物の存在に伴い、変化する緑地及びその機能の状況」において、鳥類の緑地間の移動を踏まえたエコロジカルネットワークの観点（緑地の関係性）を踏まえながら整理し、準備書に記載します。

以上を踏まえ、方法書 p. 6-6 の表 6. 3-1 緑地に係る調査手法における調査項目及び調査地域を変更します。



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ある。



方法書 p. 6-6 修正前

表 6.3-1 緑地に係る調査手法（抜粋）

調査項目	調査の手法		調査地域
緑地の位置付け及び立地	資料	既存資料の収集・整理及び事業計画（緑化計画及び施工計画に関する内容）を整理し、対象事業実施区域における緑地の位置付け及び立地を把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
	現地	環境適合性を把握するために、対象事業実施区域及びその周辺既存樹木の樹木活力度を調査します。また、対象事業実施区域内の緑地の状況を現地踏査により把握します。 ・1回（夏季）	
緑地の機能の状況	資料	緑化計画を整理し、整備する緑地のグリーンインフラとしての機能について把握します。	対象事業実施区域

方法書 p. 6-6 修正後

表 6.3-1 緑地に係る調査手法（抜粋）

調査項目	調査の手法		調査地域
緑地の位置付け及び立地	資料	既存資料の収集・整理及び事業計画（緑化計画及び施工計画に関する内容）を整理し、対象事業実施区域における緑地の位置付け及び立地を把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
	現地	環境適合性を把握するために、対象事業実施区域及びその周辺既存樹木の樹木活力度を調査します。また、対象事業実施区域内の緑地の状況を現地踏査により把握します。 ・1回（夏季）	
緑地の機能の状況 ・エコロジカルネットワークの特性及び状況	資料	既存資料を収集・整理し、対象事業実施区域及びその周辺における緑地の機能の状況及び鳥類の緑地への飛来状況を把握します。	対象事業実施区域及びその周辺、周辺公園5箇所（高島水際線公園、高島中央公園、グランモール公園、沢渡中央公園、ポートサイド公園）
	現地	a. 緑地の機能の状況 緑地の機能の状況を現地踏査により把握します。 ・1回（春季～夏季の間） b. 鳥類 緑地における鳥類の生息状況を任意観察法により補足的に確認します。 ・1回（春季～夏季の間） 緑地における樹種構成及び鳥類の生息状況から、鳥類がどういった樹種を利用しているのかを把握します。	
緑地の機能の状況 ・グリーンインフラとしての機能	資料	緑化計画を整理し、整備する緑地のグリーンインフラとしての機能について把握します。	対象事業実施区域

34. 内水リスクを踏まえた雨水貯留の取組み方針について

【ご意見】

内水はスポット的であり、貯留空間を設けないと対策は難しいため、内水リスクがどの程度存在するのかを整理するとともに、緑地の下に貯留空間を設けるといった取組みが可能かどうかも検討すること。

【事業者の見解】

内水リスクについては、方法書の地域の概況及び地域特性の把握において、方法書 p. 3-97 の図 3. 2-39 内水による浸水のおそれのある区域に、横浜市により公表されている内水による浸水想定区域（想定最大規模降雨（153mm/1h）による下水道管や水路からの氾濫により浸水が想定される区域）を示しています。本図によると、対象事業実施区域では広く浸水が想定されており、大部分は浸水深 1.0m 未満となっています。

また、「エキサイトよこはま 2 2」（平成 21 年 12 月、横浜駅周辺大改造計画づくり委員会）の基盤整備の基本方針では、地下街を有したセンターゾーンにおける内水の安全度向上として、30 年に 1 回程度の降雨（74mm/hr）に対応する整備（将来目標は 50 年に 1 回程度の降雨（82mm/hr）に対応する計画）との基本方針が示されており。

これらの内水リスクや基本方針を踏まえて、計画建築物に雨水貯留槽の設置が可能か、また計画する緑地のグリーンインフラとしての機能について検討中です。具体的な設置位置や規模は、施設計画と合わせて検討を進め、準備書に記載します。

35. 景観の主要な眺望地点の設定について

【ご意見】

主要な眺望地点の現地調査地点について、自動車からはランドマークタワー等があるため、ほとんど見えない地点ではないか。見えないことを確認するのかもしれないが、それで問題はないか。また、ポートサイド地区やベイクォーターから対象事業実施区域方面はよく見えるのではないかと考えており、こちらの方面からもう1地点程度、調査地点を設けてもよいのではないか。調査地点の妥当性について見直すこと。

【事業者の見解】

自動車の調査地点は、自動車が大岡川の河口付近に面した港湾緑地で、横浜を代表する観光地であり、不特定多数の人によって利用されていることを踏まえて選定しました。この調査地点は、既存建物等により眺望は遮られる範囲が多いですが、既存建物等の後方に計画建築物の一部を視認できる可能性があるため、現地調査及び予測評価を行います。

また、ポートサイド地区やベイクォーター付近は対象事業実施区域を視認しやすいと考えられるため、当該地区付近の調査地点を1地点追加します。

以上を踏まえ、方法書 p. 6-34 の表 6. 15-1 景観に係る調査手法の主要な眺望地点（近景域、中景域、遠景域）からの景観の調査の手法（調査地点）及び方法書 p. 6-35 の図 6. 15-1 景観・圧迫感調査地点図を修正します。

方法書 p. 6-34 修正前

表6. 15-1 景観に係る調査手法（抜粋）

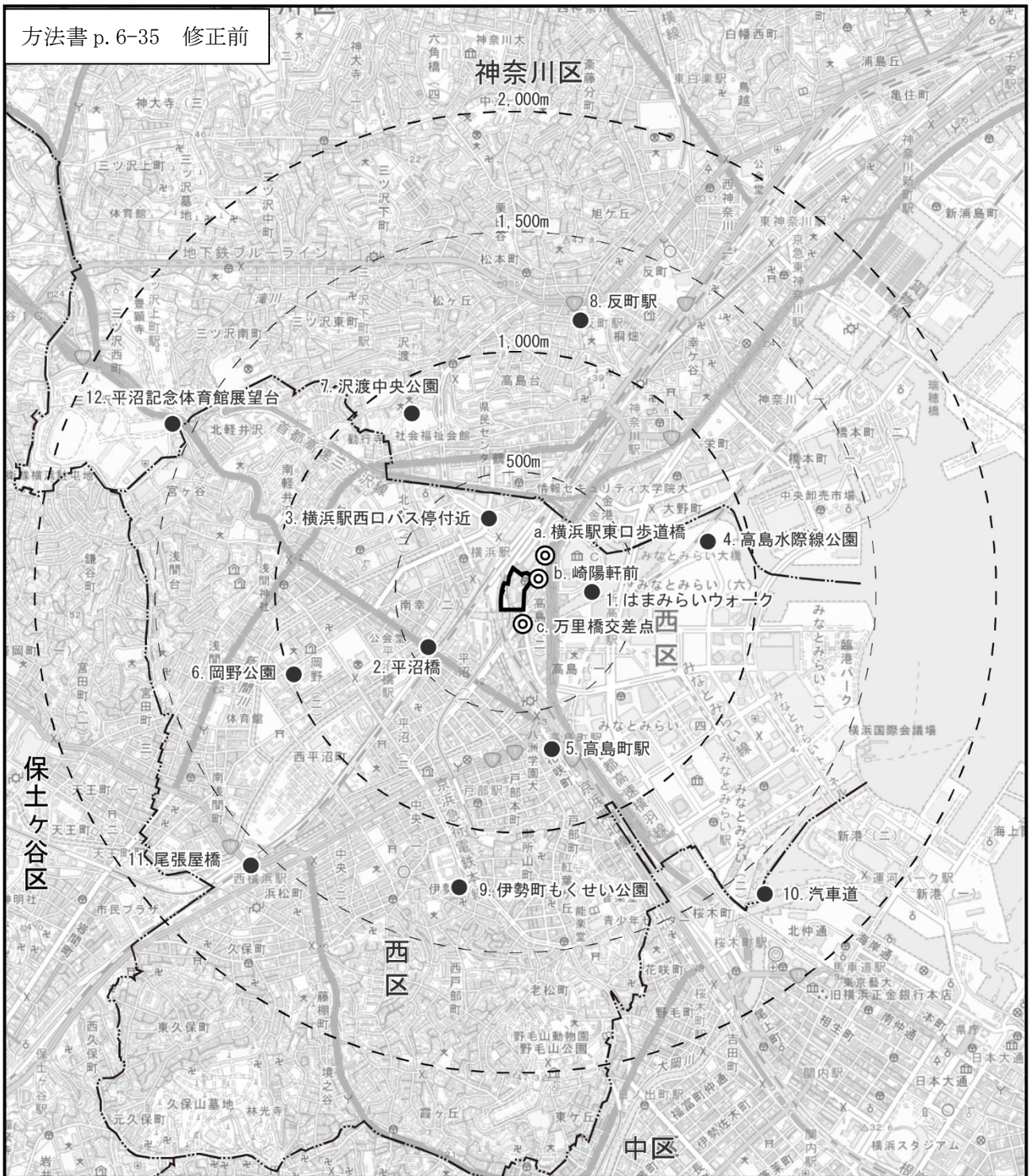
調査項目	調査の手法		調査地域
主要な眺望地点（近景域、中景域、遠景域）からの景観	現地	主要な眺望地点からの景観を写真撮影及び必要に応じて現地踏査により把握します。 ・対象事業実施区域中心から 500mの範囲 × 3地点 1,000mの範囲 × 4地点 2,000mの範囲 × 5地点	対象事業実施区域の中心から概ね2kmの範囲内で、対象事業実施区域が容易に見渡せると考えられる場所、不特定多数の人の利用頻度や滞留度が高い場所を主要な眺望地点として選定（図6. 15-1参照）

方法書 p. 6-34 修正後

表6. 15-1 景観に係る調査手法（抜粋）





調査項目	調査の手法		調査地域
主要な眺望地点（近景域、中景域、遠景域）からの景観	現地	主要な眺望地点からの景観を写真撮影及び必要に応じて現地踏査により把握します。 ・対象事業実施区域中心から 500mの範囲 × 4地点 1,000mの範囲 × 4地点 2,000mの範囲 × 5地点	対象事業実施区域の中心から概ね2kmの範囲内で、対象事業実施区域が容易に見渡せると考えられる場所、不特定多数の人の利用頻度や滞留度が高い場所を主要な眺望地点として選定（図6. 15-1参照）

方法書 p. 6-35 修正前



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
-  景観調査地点
-  景観・圧迫感調査地点

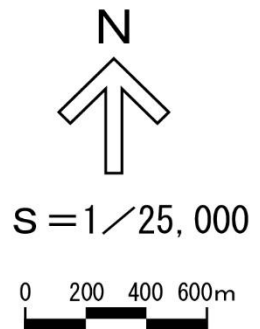
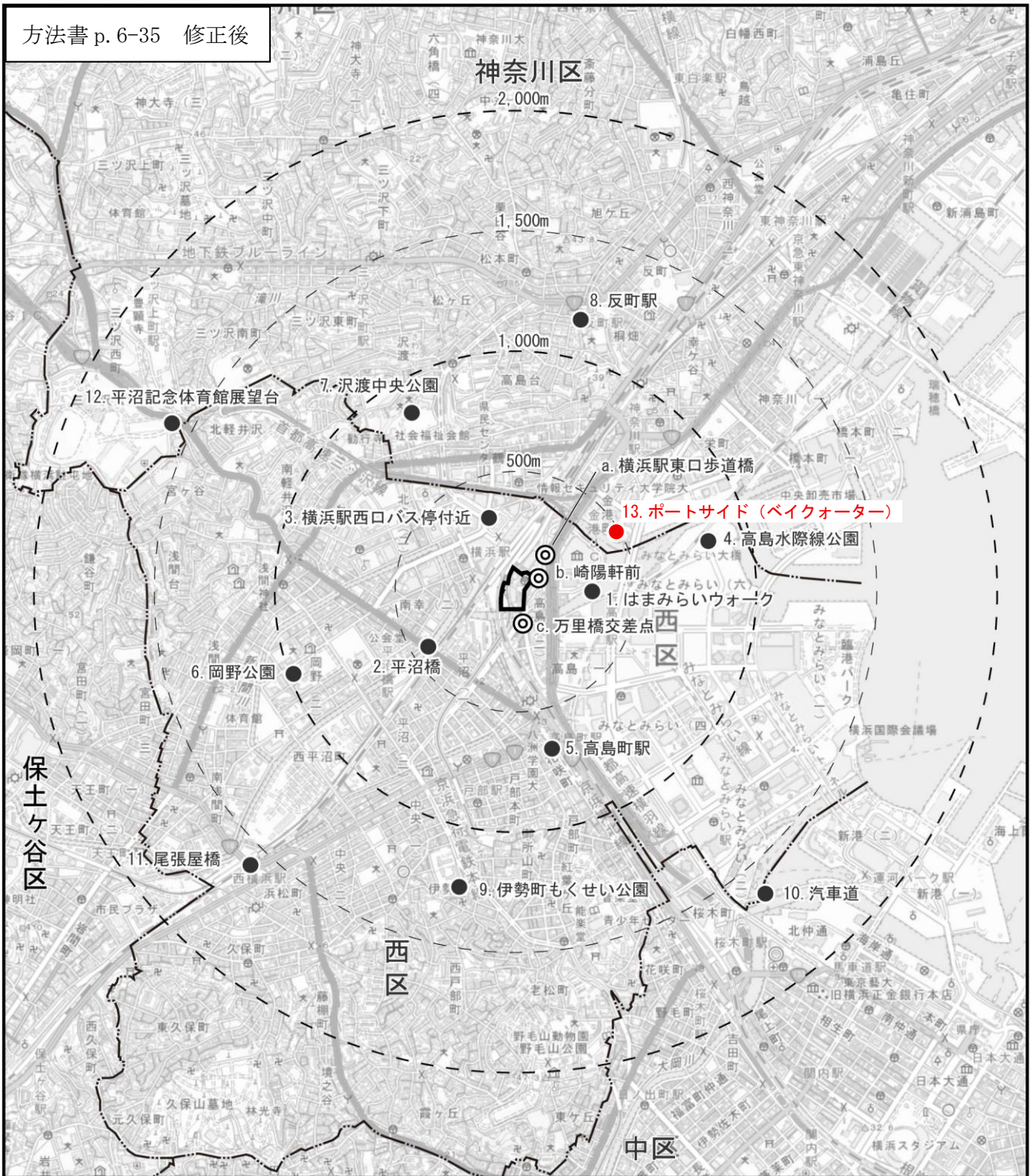






図 6.15-1 景観・圧迫感調査地点図

方法書 p. 6-35 修正後



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
-  景観調査地点
-  景観・圧迫感調査地点

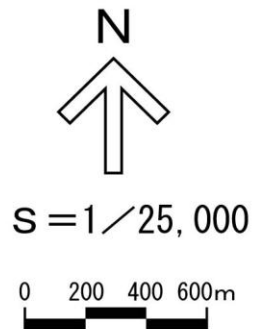


図 6.15-1 景観・圧迫感調査地点図

36. 景観に関する関係法令、計画の調査内容について

【ご意見】

景観に関する関係法令について、対象事業実施区域はみなとみらい21地区に隣接していることから、みなとみらい21地区から見た際のデザインライン等があまりにも異なるのはよくない。みなとみらい地区の景観協議等の指針に関しても関係法令、計画の調査内容に加え、可能な限り整合させるとよい。

【事業者の見解】

対象事業実施区域は、「エキサイトよこはま22」（平成21年12月、横浜駅周辺大改造計画づくり委員会）の対象エリアに含まれていることから、これに示される都市景観の形成方針等（方法書 p. 資-62～64、p. 資-77～78 参照）との整合性を考慮するとともに、みなとみらい地区の景観形成の方針等との整合性も確認しながら、予測評価を行い、準備書に記載します。

また、方法書 p. 6-34 の表 6.15-1 景観に係る調査手法の関係法令、計画等に示す「横浜市景観計画」（平成25年9月、横浜市）の「第2章 みなとみらい21中央地区における景観計画」のほか、みなとみらい地区のガイドラインである「みなとみらい21中央地区都市景観形成ガイドライン」（令和7年9月改訂、横浜市都市整備局みなとみらい・東神奈川臨海部推進課）に示される景観形成の方針等も景観に関する関係法令、計画の調査の中で把握します。

以上を踏まえ、方法書 p. 6-34 の表 6.15-1 景観に係る調査手法の関係法令、計画等を修正します。

方法書 p. 6-34 修正前

表6.15-1 景観に係る調査手法（抜粋）

調査項目	調査の手法		調査地域
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「景観法」 ・「横浜市景観計画」 ・「横浜市景観ビジョン」 ・「横浜市都市計画マスタープラン」 ・「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」 ・「横浜市水と緑の基本計画」	—

方法書 p. 6-34 修正後

表6.15-1 景観に係る調査手法（抜粋）

調査項目	調査の手法		調査地域
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「景観法」 ・「横浜市景観計画」 ・「横浜市景観ビジョン」 ・「横浜市都市計画マスタープラン」 ・「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」 ・「横浜市水と緑の基本計画」 ・「エキサイトよこはま22」 ・「みなとみらい21中央地区都市景観形成ガイドライン」	—

37. 景観に関する予測評価の手法について

【ご意見】

景観に関する予測評価を行う際には、色彩及び外観の素材等が圧迫感に大きく影響する。評価の段階で決まっているのであれば、変更することが前提の評価としていただきたいし、決まっていないのであれば、何パターンかを確認したうえでより良いものを探るための環境アセスにしてほしい。

【事業者の見解】

計画建築物は、外装デザインの分節化等の検討を行い、周辺の街並みや調和に配慮します。なお、分節化については、単純で特徴のない建築物の大壁面がもたらす圧迫感を生じさせないように、外壁面に用いる建材や目地などの配置を工夫することにより、外壁面を構成する単位を小さくすることを検討します。こうした考えをもとに、色彩及び外観の素材等について検討してまいります。

また、「エキサイトよこはま22」の個別開発に関するガイドラインとの整合検証を行うガイドライン審査会や、景観・空間に関する検討を行うアーバンデザイン部会をはじめとする、関係機関等との協議を経て検討を進めていく予定です。

このため、景観の予測評価を行う際は、協議状況との兼ね合いも踏まえながら、色彩及び外観の素材等に関する環境保全措置を検討し、検討結果を準備書に記載します。

38. 方法書説明会の周知チラシの配布漏れに伴う追加の説明会の開催時期の設定、周知方法等について

【ご意見】

周知チラシの配布漏れが生じたこと自体が問題である。制度の趣旨としては、影響を受ける可能性があるところにしっかりと説明を行い、必要な意見を集めることにある。

12月26日の説明会での参加人数は0人であったとのことだが、それまでの2回の説明会では参加人数が多かったことを踏まえると、説明会日時の設定や改めての周知方法が不十分だったのではないかと。チラシを配るだけの周知方法では不十分だった可能性がある。

人が来なかったために説明できていないという点も制度の趣旨にかなっておらず、不十分ではないかと思う。改めて説明会の機会を設ける必要があるのではないかと。特に対応せず、次のステップに進むというのであれば問題である。

また、意見の提出方法を説明会で説明するとあるが、なぜ周知チラシに提出方法を記載しなかったのか。説明会に行かないと意見提出方法が分からないというのは問題であり、この対応に関しても不備があると言わざるを得ない。意見提出の機会が漏れてしまった人に対して、今後はしっかりと意見を出してもらえるよう対応すること。

資料に記載されている条例19条に関しては、正しくは公告から10日以内の周知を指定しており、説明会開催の10日前までとは書いていない。公告から10日以内の周知ができていなかったこと、公告から30日以内の説明会の実施ができていない点は条例違反に該当する。条例上の罰則がある訳ではないが、今後の手続きでは二度とこのようなことがないように、十分に注意すること。今回、周知漏れてしまって、意見提出の期間が短かった方については、今後の手続においてしっかりと御意見を出していただけるように、対応をお願いします。

実質的に周知が届いていないところにきちんと届けるとか、間違った説明については正しい内容が伝わるよう何らかの形で届けるとか、それをしないで次に行くのはおかしいのではないかと感じます。

【事業者の見解】

今回、方法書の概要説明及び説明会開催に関する周知チラシについて一部地域において説明会の周知チラシの配布漏れが発生したことは事業者としても非常に重く受け止めております。また、説明会の開催日である12月26日から1月5日までは、期間が短く、任意で令和8年1月30日まで意見書を受け付けることとしましたが、その旨を周知チラシに記載できなかった点は配慮が不足していたと考えています。

そのため、ご意見も参考とし、これまでどおり周知チラシを配布し、単純に説明会開催するだけの対応ではなく、一部の地域の方々には、より周知徹底を行い、意見の収集を図るため、以下のとおり、追加説明会を実施する予定です。追加の説明会の実施後に審査会へ報告するとともに、意見書についても条例で規定されている意見書と同等に扱います（条例で規定されている意見書は、横浜市に提出され、事業者はその写しを横浜市から送付を受けます。今回は事業者側の任意の対応となるため、意見書は事業者に提出いただき、その意見書の内容を事業者から横浜市に報告することをもって、条例で規定されている意見書と同等に扱います。その後は、条例で規定されている意見書の送付を受けた場合と同様に、意見書に記載されたご意見の概要とそれに対する事業者の見解を記した資料を審査会に提出し説明するとともに、その内容を準備書に記載します）。なお、今後も問合せ窓口は継続しますので、お問合せやご質問に対しては真摯に対応してまいります。

説明会の対象 : 周知チラシの配布漏れが生じた地域 (1,665 件)

周知チラシ配布 : 令和8年3月4日までに配布完了

個別説明会の実施 : 令和8年3月15日(日)、3月16日(月) 両日とも10:00~19:00

(ご都合のよい時間に直接会場にお越しいただき、これまでの説明会と同様の説明資料を用いて、1名~20名程度の方を対象に方法書の概要説明を30分程度行い、その後質疑等をお受けします。なお、混雑した場合はお待ちいただく場合があります。)

意見書の募集 : 令和8年4月8日(金)まで(チラシ配布から35日間)

意見書の募集方法 : 説明会会場での受付、または準備組合まで郵送で受付

また、周知チラシの配布漏れが生じた経緯を踏まえ、再発防止策を検討しました(表1参照)。今後の周知の際は、これらの再発防止策を徹底してまいります。

なお、令和8年2月2日審査会資料「方法書説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の説明」(以下、説明会報告書という)のp.4における周知に関する条項に関して、以下のとおり修正いたします。

周知チラシの配布漏れが生じた一部地域の方々には大変ご迷惑をおかけしたことについては、深くお詫び申し上げます。

表1 周知チラシ配布漏れの再発防止策

再発防止策	内容
①周知チラシの配布範囲及び配布対象となる建物、施設等のリストの整理	方法書の配布業者にて配布範囲及び配布対象となる建物、施設等のリストを整理するとともに、事前に準備組合事務局にて漏れないかを確認します。
②配布に関する詳細なルールの設定及びその遵守	「ポストが見当たらない場合や管理人の所在が分かりにくい場合は、管理事務所や受付窓口等を通じてお渡しすること、あるいは管理事務所等に許可をいただき集合ポストに投函すること」、「配布にあたっては、配布ルール、配布エリアの担当図等を詳細に整備し、配布員間での齟齬が生じないようにすること」、「住居や各施設等への配布枚数や配布状況の記録を確実にすること」といったルールを設定し、各配布員に周知、徹底するよう指導します。また、配布業者は各配布実施日における配布報告を①で整理するリストに基づき詳細に行うものとし、準備組合事務局は配布状況を確実に把握・管理します。
③適切な周知チラシの配布期間の確保と説明会開催日の設定	配布員がポストが見当たらない、管理人の所在が分かりにくいといった事態や、再度の訪問を要する場合（準備組合事務局より管理者へ投函許可の取得が必要になった場合等）にも対応できるよう、公告日から最大10日間を周知チラシの配布期間として確保できるよう、説明会の開催日を設定します。具体的には、準備書の周知と準備書説明会の周知を合わせて行うことを想定し、準備書の周知期間（公告日から10日以内）、準備書説明会の周知期限（説明会開催予定日の10日前まで）、準備書説明会の開催期間（公告日から30日以内に開催）の規定を踏まえて設定します。

説明会報告書 p.4 修正前

なお、追加開催の説明会の日程については、方法書の縦覧期間が令和8年1月5日までとなっていること、横浜市環境影響評価条例第19条にて説明会開催の10日前までに周知が終了している必要があるとされていること、可能な限り年末年始の時期を避けるよう配慮したことから、令和7年12月26日（金）として設定しました。

説明会報告書 p.4 修正後

なお、追加開催の説明会の日程については、方法書の縦覧期間が令和8年1月5日までとなっていること、横浜市環境影響評価条例第19条の2にて説明会開催の10日前までに周知が終了している必要があるとされていること、可能な限り年末年始の時期を避けるよう配慮したことから、令和7年12月26日（金）として設定しました。