

(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〉

39. 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
40. 鳥類の飛翔高度調査の調査方法について
41. エコロジカルネットワークと鳥類について
42. 説明会における誤回答に関する報告書の訂正について
43. 説明会における誤回答に関する対応方針について
44. 個別説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の説明

令和8年4月

横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合

39. 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】

バードストライクに関しては危険性の問題もあり、本来であればもう少し詳しく調査を実施すべきである。9月、10月、11月のそれぞれで渡り鳥が渡っていくこともあるが、9月の大体中旬から10月の頭にかけて大きなピークが1つあり、おそらく10月の中旬頃に今度は冬鳥が入ってくるピークが出てくる。単純に、9月、10月、11月ということではないので、調査時期については、どの時期がベターなのかを検討をしてもらいたい。また、工事が始まる前に調査を実施しても、それが工事に反映できなければあまり意味がないように思うので、工事前に実施した結果を工事に反映できるような体制を整えていただきたい。

【事業者の見解】

ご意見を踏まえ、秋季における鳥類の飛翔高度調査を複数回実施することとします。具体的な調査時期については、渡り鳥及び冬鳥の流入ピークとされる9月中旬、9月下旬、10月上旬、10月中旬の計4回とします。地点及び範囲は、図1に示すとおりです。このため、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鳥類の飛翔高度に関する調査頻度の記載を変更します。これらの調査結果及びその結果等を踏まえた予測評価の結果（検討した実行可能な環境保全措置の内容を含む）については、準備書に記載します。

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	対象事業実施区域及びその周辺において飛翔する鳥類を把握するため、以下の方法並びに頻度で現地調査をします。 目視により飛翔高度等を調査します。 ・1日間（日の出から日没）×4季（春季、夏季、秋季、冬季）	対象事業実施区域及びその周辺3地点 （図6.2-1参照）

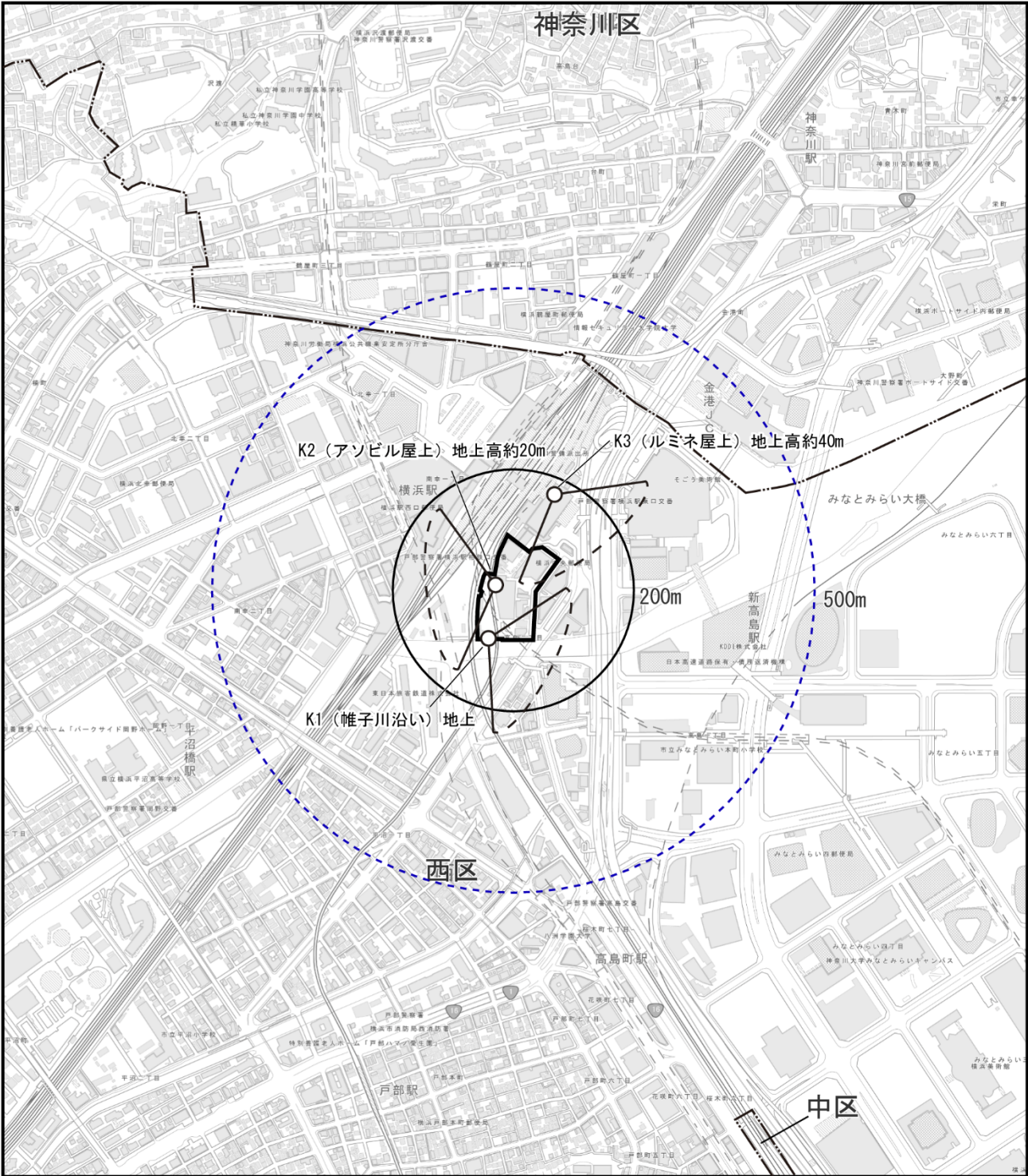
方法書 p. 6-3 修正後

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	対象事業実施区域及びその周辺において飛翔する鳥類を把握するため、以下の方法並びに頻度で現地調査をします。 目視等 ^{注)} により飛翔高度等を調査します。 ・1日間（日の出から日没）×4季（春季、夏季、秋季 [*] 、冬季） ※秋季については渡り鳥の渡りの時期を考慮し、9月中旬、9月下旬、10月上旬、10月中旬に各1回調査します。	対象事業実施区域及びその周辺3地点 （図6.2-1参照）

注) 目視による調査を基本としますが、追加で実施する秋季調査時は、ある程度の体長（カラス大：体長50cm以上）を持った直線的に飛翔する鳥類を対象として、簡易な高度計を用いた飛翔高度の計測を実施します。

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> <ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域 区界 調査地域(動物種把握) ※対象事業実施区域から約500mの範囲 調査地点及び観測方向(飛翔高度) 	<p>N</p> <p>S = 1 / 10,000</p>
---	--------------------------------

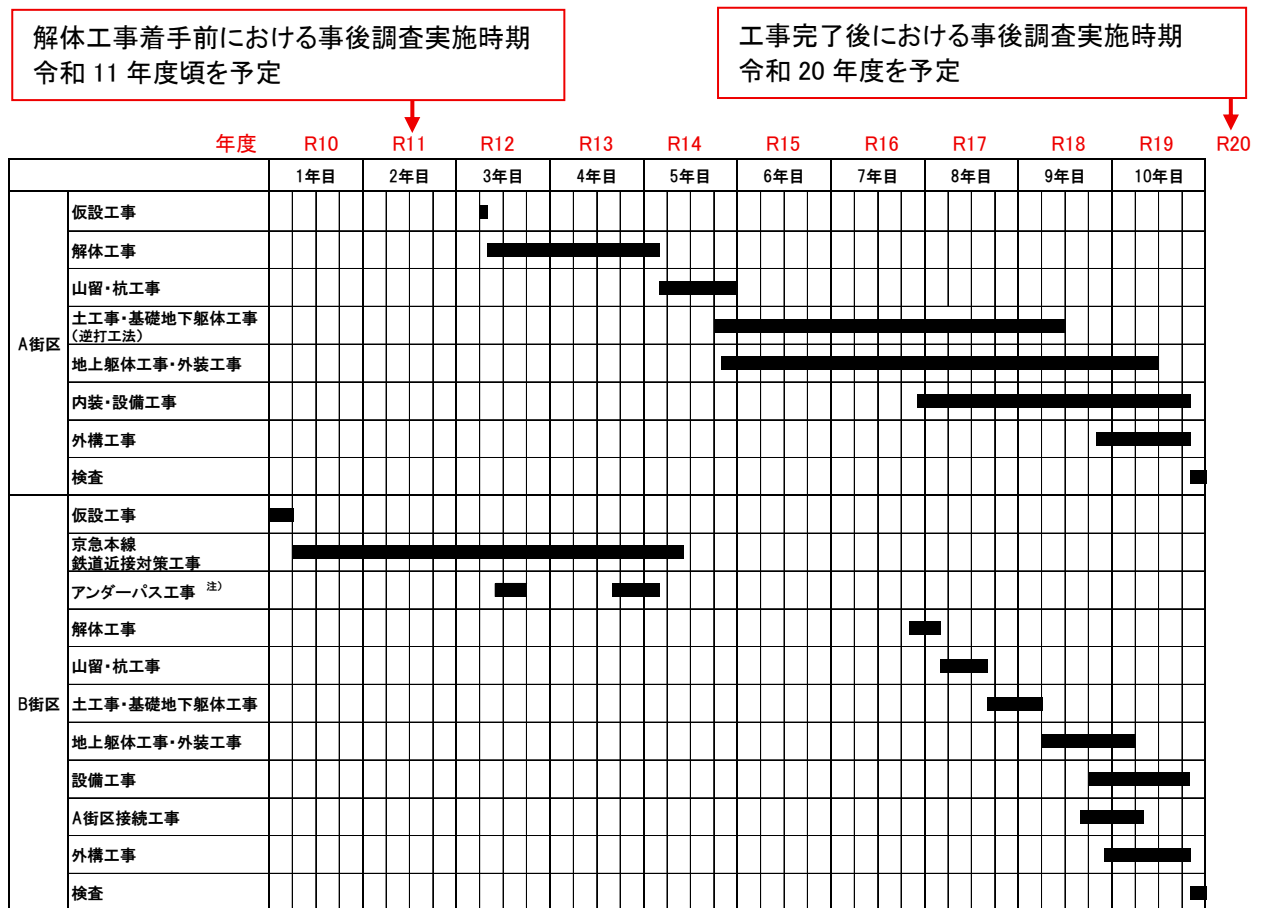
図1 生物・生態系(動物)調査地点図(方法書 p. 6-5 の図 6. 2-1 より)

また、令和8年2月27日審査会の補足資料21にて示した解体工事着工前と工事完了後（運航前）における飛翔高度の事後調査については、表1に示す時期での実施を考えております。

解体工事の着工時期は、現時点で令和12年度を予定しているため、解体工事着工前の事後調査の調査時期は令和11年度頃を予定しています。また、工事完了後（運航前）の事後調査の調査時期は、現時点では工事完了を令和19年度を予定しているため、令和20年度の実施を予定しております。事後調査についても4季で行うこととし、準備書での調査と同様に秋季については、今回示しました追加調査と同様の頻度（9月中旬、9月下旬、10月上旬、10月中旬に各1回）で実施します。なお、事後調査の実施方針は、準備書に記載します。

準備書及び評価書において、飛翔高度調査結果を用いて実行可能な環境保全措置の内容を検討し記載します。また、事後調査報告書において、解体工事着工前と工事完了後（運航前）に実施する事後調査結果、事後調査結果の考察、その時点（解体工事前及び工事完了後）における最新の対策を含めたバードストライク環境保全措置の検討結果を記載します。

表1 工事着工前と工事完了後（運航前）における事後調査の実施時期
（方法書 p. 2-33 の表 2. 3-4 の工事工程表に事後調査の実施時期を追記）



注) アンダーパス工事はA街区の一部も範囲となります

40. 鳥類の飛翔高度調査の調査方法について

【ご意見】

計画されている建築物の屋上から空飛ぶクルマ等の離発着があると思うが、例えば、ヘリコプターであればかなり上空から入ってくることになると思うし、空飛ぶクルマは低い高度から入ってくると思う。

どの程度の高度を通過して入ってくるかという点は検討されているのか。

高さを出してシミュレーションをするのであれば、どの高さがバードストライクのリスクがある高さなのかということがおそらく一番重要であり、どの高さを通過する鳥類の危険度が高く、そこをどのくらいの飛翔頻度で通過しているのかというようなデータが重要になると思う。

そのときに単純に100m単位で切ってしまうと、データが意味をなさない部分も出てくるかもしれない。できるだけバードストライクの危険がある高度を通っているのかどうか、まずデータ取りの中で重要になってくるのかと思う。周辺の100mという高さの建物を基準に100m毎に切っていくのだと思うが、高さが増す毎におそらく段々曖昧なデータになってくるので、できれば230m辺りとヘリコプターや空飛ぶクルマが入ってくる高度を踏まえ、どの高さが危険なのかということを一旦判断し、そこを通過するのかどうかというようなデータを取る工夫をするのが良いのかと思う。

【事業者の見解】

空飛ぶクルマ及びヘリコプターの飛行経路・高度は検討中となりますが、離着陸場を計画建築物の高層部屋上の高さ約231mの場所に設置する予定です。そのため、空飛ぶクルマ等の飛行高度は、概ね230m以上の高さとなることを想定しています。

飛翔高度調査の高度については、調査地点の周辺には100mを超える建築物があり、令和8年2月27日審査会の補足資料22にて示した見解内容を踏まえ、目視では100mの建築物高さの倍の高さである200mをある程度の精度を保って記録できると考えております。そのため、基本的には定点観察での目視により飛翔高度の確認を実施します。

高度計を用いた計測に関して再度検討しました結果、ある程度の体長（カラス大：体長50cm以上）を持ち、なおかつ、直線的に飛翔する鳥類であれば、高度計による計測ができる可能性があると考えました。一方、カラス大よりも体長が小さく、なおかつ、不規則に飛翔する鳥類に関しては、高度計を用いた計測は困難であると考えます。この点を踏まえ、特に留意が必要と考える秋季の飛翔高度調査時（補足資料39にて示した秋季における複数回調査実施分）は、簡易な高度計を用いて飛翔高度の計測を補足的に数例でも実施し、記録する高度の精度を高めます。飛翔高度の記録の精度がある程度保たれる200mを1つの基準とし、200mを超える高度をバードストライクの可能性がある高度として想定して、調査結果をもとに予測評価を行う方針となります。

以上を踏まえ、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鳥類の飛翔高度に関する調査手法の記載を変更します（p.1参照）。

41. エコロジカルネットワークと鳥類について

【ご意見】

エコロジカルネットワークの調査は、おそらく鳥類の調査と関連している。今回、鳥類に関しては、事業計画地の中が主な調査地点で、その周辺もエコロジカルネットワークのルートとして調査するというような形だと思うが、このエコロジカルネットワークはバードストライクとも関連しているのではないかと思う。

方法書にはみなとみらい 21 地区でハヤブサやチョウゲンボウが確認されているという情報が掲載されており、繁殖の例も増えていると聞いている。その理由として、おそらくこういったエコロジカルネットワークを利用している鳥類を、餌資源として活用しているのではないかというようなことが推察される。

バードストライクに関連する調査が待ち受ける形での調査になっていたと思うが、既存のハヤブサが生息しているという情報と、こういった周辺の緑地の中の鳥類の状況などを組み合わせて、どのような形で採餌行動がとられるかといった観点での調査というのも必要なのではないかと思う。今回、バードストライクが決して起こってはいけないうエリアだと考えており、不確実性があるということを明らかにするだけではおそらく足りない。不確実性を持ったまま進められるような事業ではないと思う。

ある程度、確率であるとか、具体的な数値を持って、何か論じるためのデータが十分に取れるのかというところを非常に心配している。

特にハヤブサ、チョウゲンボウのみなとみらいでの繁殖例が増えているというような情報があるというところは、既にリスク要因とみなせるような情報ではないのかと思うので、それに対して待ち受けるだけの調査で良いのかを気にしている。

ハヤブサとチョウゲンボウは平成 28 年と 30 年にグランモール公園でも発見されており、この発見事例をベースとして調査地点も増やすべきではないか。それでも不確実性というものは当然残るものの、既に存在が明らかになっている情報を踏まえた調査をする必要がある。

また、ハヤブサ及びチョウゲンボウは都市化している鳥類であり、今いなくても今後入ってくるのが当然考えられる。そのため、今後両種が入ってくる可能性があることを前提としての予測も必要になると思う。

【事業者の見解】

ご意見を踏まえ確認したところ、ハヤブサ及びチョウゲンボウについては、「グランモール公園における鳥類・昆虫類調査結果について（第3報）」（令和2年3月、横浜市環境科学研究所）によると、グランモール公園周辺において繁殖兆候等の情報が記載されていました。そのため、令和8年2月27日審査会の補足資料33にて示したエコロジカルネットワークの特性及び状況に関する「b. 鳥類」の調査とは別に、エコロジカルネットワークの観点からハヤブサ及びチョウゲンボウ両種の飛翔状況、採食状況、営巣状況、並びにそれらの餌資源となり得る鳥類の飛翔状況、個体数を把握するための調査を追加で実施します。なお、ハヤブサ及びチョウゲンボウ以外の猛禽類等が確認された場合には、両種と同様に記録を行います。

調査地点は、図3に示すとおり、グランモール公園及びその周辺（図中のオレンジ色点線の範囲の中で適宜調査地点を移動）・ルミネ屋上（対象事業実施区域付近）の2地点です。グランモール公園及びその周辺では高層建築物が多く、調査地点の位置によって確保できる視野範囲が大きく変わると考えています。そのため、グランモール公園及びその周辺での定点観察を行う際には、視野の確保状況に留意するとともに、両種の出現状況に合わせてグランモール公園及びその周辺において、適宜調査地点を設定することとし、必要に応じて調査地点を変更しながら生息状況の把握を行います。また、対象事業実施区域付近とグランモール公園間での両種の行き来の有無を把握し、グランモール公園及びその周辺の個体への影響を検討するために、対象事業実施区域付近の地点（ルミネ屋上）を調査地点とします。対象事業実施区域とグランモール公園間での両種の行き来が確認された場合には、対象事業実施区域付近への飛来があるものとして、準備書において調査結果を踏まえた予測評価を行います。

両種の主要な餌資源になり得る種は、ハトなどの小型の鳥類が主となると想定しており、どのような種の鳥類がどのような営みをしているのかといった観点から、鳥類の飛翔状況及び個体数についてのデータの蓄積に努め、準備書において調査結果を踏まえた予測評価を行います。

以上を踏まえ、令和8年2月27日審査会の補足資料33にて示した方法書p.6-6の表6.3-1 緑地に係る調査手法の記載を変更します。

なお、鳥類飛翔高度については、生物・生態系（動物）の調査における鳥類の飛翔高度調査（4季（秋季は複数回（補足資料39参照））にて確認します。

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

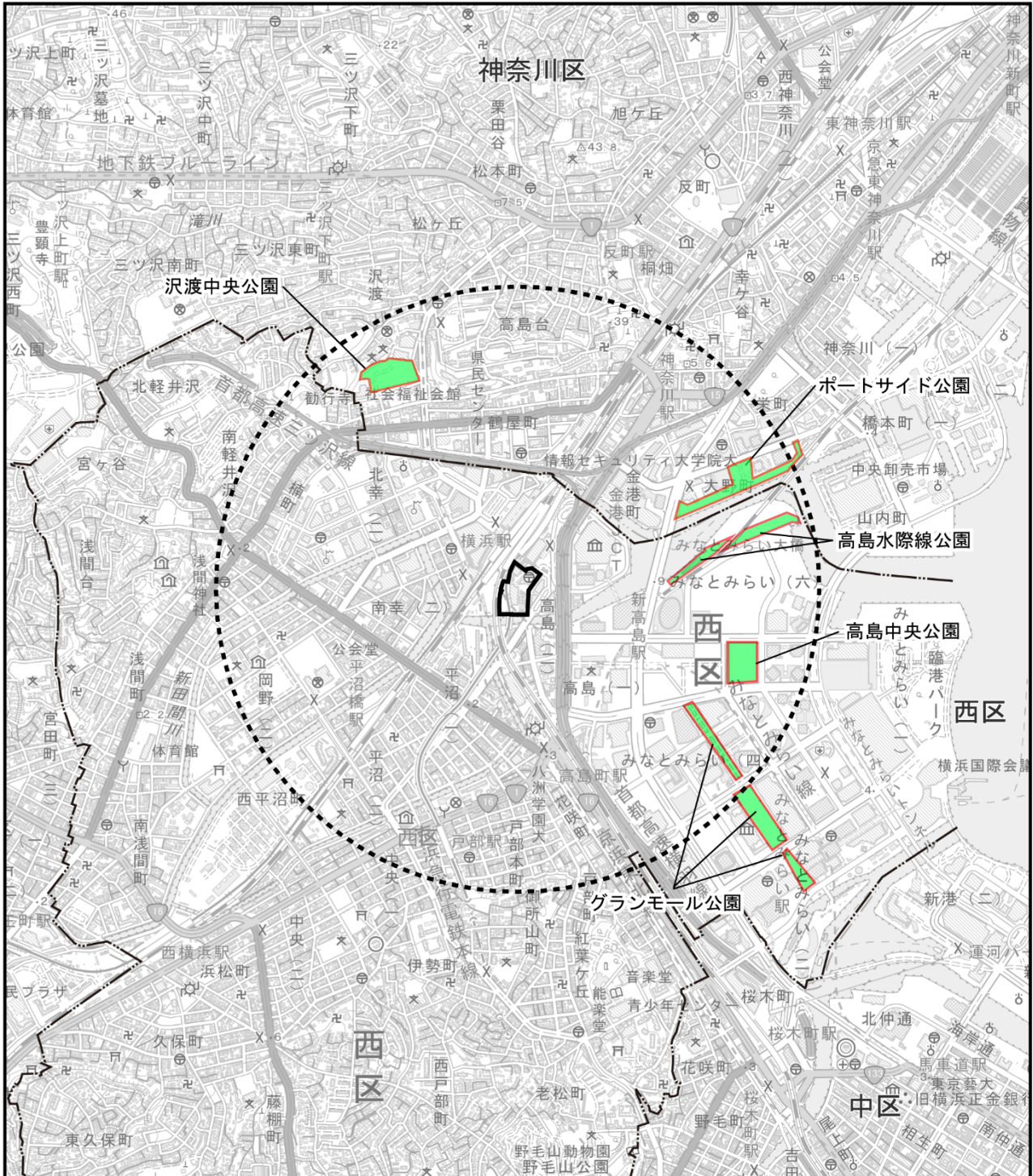
表 6.3-1 緑地に係る調査手法（抜粋）

調査項目		調査の手法		調査地域	
緑地の機能の状況	エコロジカルネットワークの特性及び状況	緑地の機能及び鳥類の状況	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） （図2参照）
			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。 ・調査回数及び調査時期：1回（春季～夏季の間） b. 鳥類 緑地における鳥類の確認種及び個体数を任意観察法により補足的に確認し、緑地における樹種構成及び鳥類の確認種及び個体数から、鳥類がこういった樹種を利用しているのかを把握します。 ・調査回数及び調査時期：1回（春季～夏季の間）	
				c. 注目すべき種（ハヤブサ及びチョウゲンボウ） 以下の内容を定点観察（目視）により把握します。 ①ハヤブサ及びチョウゲンボウの飛翔状況、採食状況、営巣状況 ②両種の餌資源となり得る種の飛翔状況、個体数 ・調査回数及び調査時期：3～6月の各月に1回	
	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	

注) 青字は令和8年2月27日審査会の補足資料33にて示した方法書 p. 6-6 の表 6.3-1 緑地に係る調査手法の記載を変更した内容です。





赤字は、今回の補足資料において更に記載を変更した内容です。

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ある。

凡例

-  対象事業実施区域
-  区界
-  調査範囲
-  調査地点(公園)

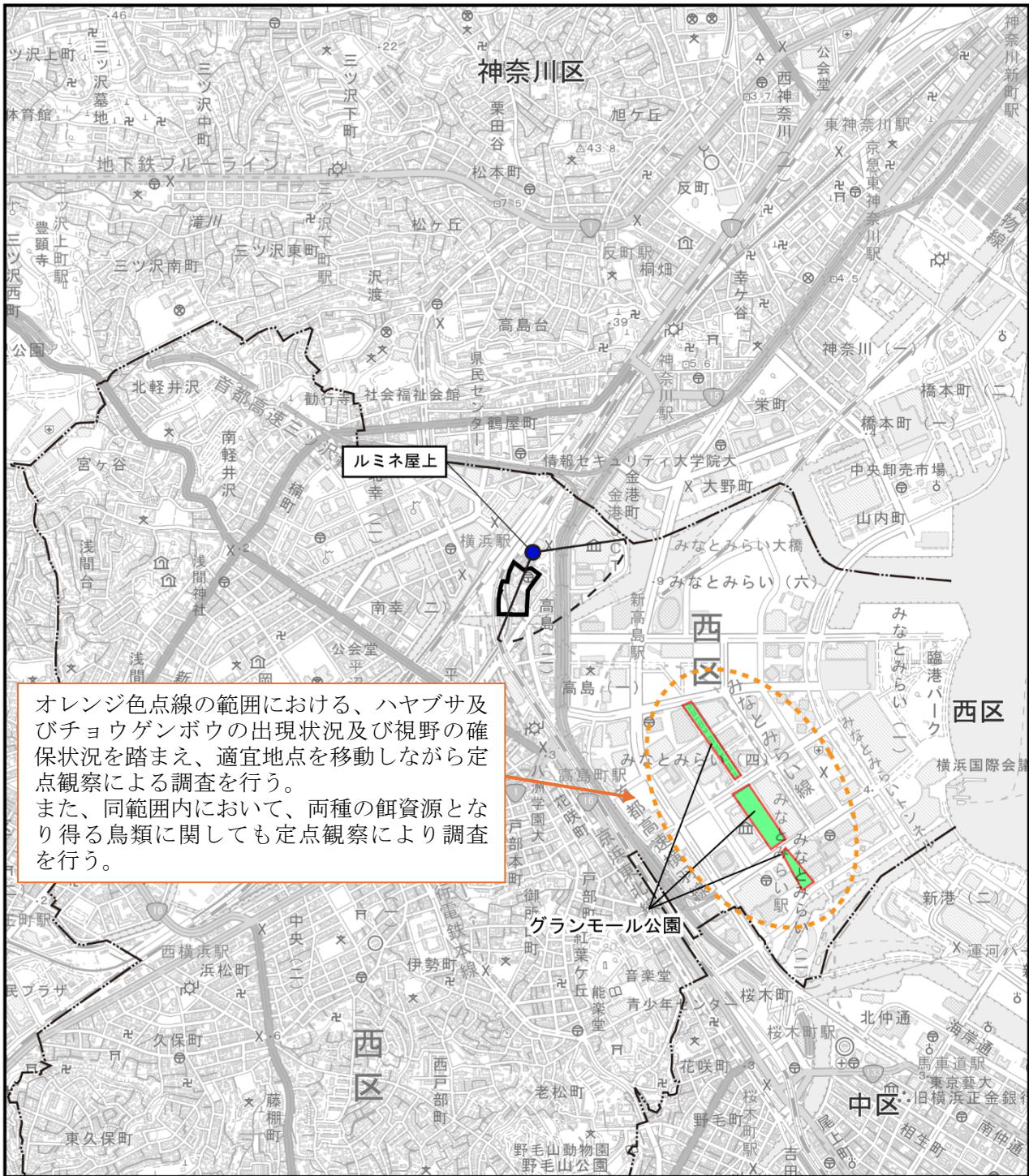


S=1/20,000



図2 エコロジカルネットワークを踏まえた緑地の機能及び鳥類の状況に関する調査地点図

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。



オレンジ色点線の範囲における、ハヤブサ及びチョウゲンボウの出現状況及び視野の確保状況を踏まえ、適宜地点を移動しながら定点観察による調査を行う。
また、同範囲内において、両種の餌資源となり得る鳥類についても定点観察により調査を行う。

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。

凡 例		<p>S = 1 / 20,000</p>	
	対象事業実施区域		
	区界		グランモール公園
	調査地点		観測方向

図3 エコロジカルネットワークを踏まえた注目すべき種の調査地点図

42. 説明会における誤回答に関する報告書の訂正について

【ご意見】

質問や意見に対する回答として、審査会や制度を盾に取っているような発言は問題であり、基本的に対応するのは事業者であって、それに審査会がお墨付きを与えるというような書き方、説明の仕方はおかしい。

また、意見に対してしっかり答えていないところがあり、「—」になっていることについて、分かるように記載をしていただきたい。

【事業者の見解】

方法書説明会の質疑応答において、誤った回答があったことについて、お詫び申し上げます。説明会報告書の内容を表 2-2、表 2-3 のとおり修正し、修正内容を赤字で記載いたしました。また、この説明会報告書の修正内容は、準備書にも記載いたします。また、準備書の説明会の周知チラシに、訂正内容を反映した方法書説明会の意見の概要を確認できるよう掲載するとともに、準備書説明会でも訂正部分について説明をします。

事業者が主体であることを改めて認識し、説明会や今後の手続きに関する発言・対応について、今後とも十分に注意して進めてまいります。

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

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	非公共用陸上ヘリポート及び空飛ぶクルマの非公共用パーティポートを建設することですが、具体的には誰が利用することを想定していますか。	空飛ぶクルマについては、国が制度等の整備を進めており、将来的には商業用として都市間の移動に利用することも想定されています。パーティポートの整備は、地域の一般の方々の移動を含めて想定しています。
	空飛ぶクルマの離着陸数が一日当たり最大150機ということは、10分に1本のペースになります。計画地から離陸する空飛ぶクルマは横浜市外の離着陸場に飛んでいくのか、道路等に着陸するのか、どのような運用になるのでしょうか。	2020年代後半にはより具体的な空飛ぶクルマの商業利用の指針を国土交通省が整備するとされていますが、方法書においては、現時点で想定される最大の離着陸数を記載しています。空飛ぶクルマの移動については、現段階では離着陸場間の移動を想定しています。今後、他エリアでの離着陸場の整備状況等を踏まえて離着陸数を設定します。また、観光地の周遊についても今後検討してまいります。
	空飛ぶクルマ及びヘリコプターの飛行ルートは高層建築物が干渉しないように設定しているとのことですが、フロントタワーやスカイビルなどの高層建築物が建っている部分は空飛ぶクルマ及びヘリコプターの進入表面として想定している範囲に含まれています。一方で、北西側の欠けている部分は具体的にどのような建物が干渉することを想定しているのでしょうか。	計画地北西側については、具体的な内容は公表されていないものの、横浜駅直近における再開発計画があり、高層建築物が建設される予定であると伺っているため、進入表面からは除いています。
	空飛ぶクルマ、ヘリコプターの離着陸数が一日当たり最大150機、5機とのことですが、未知のものであることから、特に安全性の観点、機体そのものや備品や物の落下物、騒音など、特に安全性の観点で懸念が非常に大きいと考えます。オフィスや住宅が密集している横浜駅の前に飛行場を作るというのは、そもそもリスクが大きいと感じています。計画地のような住宅やオフィス等が密集する横浜駅近傍に飛行場を建設するのはなぜですか。 また、具体的な環境配慮の内容に関する説明会は、いつを予定していますか。	空港間を結ぶ運用であることや、水辺に面していることから、影響が少ないと考えました。 現在、国が空飛ぶクルマに関する方針の整備を進めており、さまざまなエリアを結ぶ都市間構想が練られているという背景を踏まえて、最大台数として現在の計画で検討を進めています。今後、国において空飛ぶクルマの安全な運航を担保するために、技術的な検討がなされるため、機体の安全性に注意するとともに、先行している他事例の状況も踏まえながら、空飛ぶクルマの実現可能性を検討してまいります。 <u>説明会の実施時期については、制度や他事例など、今後の進捗を踏まえて検討してまいります。</u> <small>注1)</small>
	高島台第206号線及び208号線の歩道の拡幅は計画されていますか。 また、進入する車両と歩行者は同じレベルで錯綜するのでしょうか。計画地から出庫する車両は細い道路を通ったのち、そごうの出口と合流することになり、さらなる交通混雑が懸念されるため、万里橋の交通状況についても整理していただきたいです。	現時点では、高島台第206号線及び208号線の車道及び歩道の拡幅等、断面構成の変更は計画していません。 今後、万里橋や付近の交差点における交通状況についても注意しながら車両計画を検討してまいります。駐車場の出入口は歩道を切り下げること、平面で車両と歩行者が交錯する計画です。なお、「エキサイトよこはま22」等の上位計画でもネットワークを構築するように定められており、それに伴い、地上の歩行者がデッキレベルの動線を利用することも想定しています。

注1) 説明会での事業者の説明に関して、説明を以下のとおり補足いたします。

説明会の開催時期については、準備書の提出後に準備書説明会の開催を予定しております。

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

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
工事計画	工事工程表では、A街区の工事は3年目の途中から実施することになっていますが、2年目まではA街区の工事は全く実施しないのでしょうか。地区内に現在存在するテナントの契約についてお伺いしたい。	工事工程表ではA街区の工事を3年目から実施する予定ですが、テナントの契約については、後日、個別に回答させていただきます。
	アンダーパスの工事計画について具体的に教えてください。地下を掘るのでしょようか。また、振動など、大きな影響があるのではないかと懸念しています。	計画地南側の現況私道の道路機能を維持するためにアンダーパス工事を計画しており、京急本線の下を道路にする計画です。
	アンダーパス工事を事業の一環として実施するのはなぜですか。	京急本線はA街区に接する面積が広く、A街区における既存建築物の解体工事や新築工事による影響が懸念されるため、京急本線の線路を恒久的なものに受け替える工事を計画しています。それに伴い、計画地南側に位置する踏切に構造物が支障するため、道路の機能を確保するために、構造物の下部を通るアンダーパスを構築し、道路の機能を振り替えたうえで踏切を撤去する計画となっておりそのため事業の一環として実施します。
	工事中に、歩行者の通行規制はありますか。	工事中の通行規制を含めた交通に関する計画は、施工業者が決まった段階で具体的に検討してまいります。
	工事用車両の走行で騒音・振動・大気汚染を環境影響評価項目として挙げられていますが、周辺住民は工事中の待機車両について気になると思います。工事用車両の待機スペースが敷地内に設置されるのか、道を占有するのか、という説明があった方がよいと感じました。	- 注2)
建設発塵土	環境影響評価項目に建設発塵土とありますが、周辺環境にどのような影響があるのでしょうか。	今後、施工計画を踏まえて検討し、準備書段階において建設発塵土の搬出量を予測・評価します。
大気質	一般環境大気質の現地調査地点が鉄道側のみ設置されていますが、保全対象施設に配慮するという観点から、みなとみらい本町小学校でも調査を実施し、現在の汚染度とそれに対して工事がどの程度寄与するのかを把握した方がよいと考えます。	一般環境大気質については、計画地内において測定し、バックグラウンド濃度を設定する際に利用します。
	大気質の予測を実施するうえで、拡散モデルなどを用いると思いますが、風向・風速の調査は、2季調査で問題ないのでしょうか。	大気汚染物質の量が最も多い夏季と最も少ない冬季で調査を実施する計画であり、必要な情報を満足できると考えています。

注2) 他の質疑・ご意見と共にお受けした内容であり、事業者の説明が漏れていたため、以下のとおり説明いたします。

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、準備書に記載いたします。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（周辺の交通への影響が小さいよう走行する時間帯を考慮する、台数分散を行う等）を検討し、その検討結果を準備書に記載いたします。検討結果については、準備書説明会の開催を予定しており、説明会の中でご説明させていただきます。

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

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
騒音・振動・ 低周波音	現状で鉄道の騒音をうるさく感じていますが、高層建築物が新たに建つことによって反響でさらにうるさくなるのではないかと懸念しています。現地調査では、鉄道の騒音についても考慮した地点配置としてほしいです。 また、防音壁のような対策を講じていただきたいです。	準備書段階で、騒音についての予測・評価を実施し、ご説明させていただきます。 また、現状の鉄道の騒音については、一般環境騒音の現地調査で把握できると考えています。 <small>注3)</small>
	工事用車両の主な走行ルートについて、万里橋の周辺は車両が混雑するエリアですが、工事用車両の走行により交通混雑の増加の対策はありますか。また、工事用車両が夜間に走行する場合の騒音・振動の対策や調査はどのように実施されますか。	建築計画が定まった段階で、工事用車両の台数を時期ごとに設定する等、施工計画について検討し、工事用車両の台数を基に騒音・振動の予測・評価を実施します。 工事車両の走行による交通混雑の影響評価は、準備書段階で記載いたします。また、夜間の工事車両走行については、施工業者を決定し工事計画が定まった段階でお示しさせていただきます。
	計画地周辺で空飛ぶクルマの離着陸場が新たに整備された場合には、その度に騒音の現地調査を実施するのでしょうか。もしくは、国土交通省がそのような調査を実施するのでしょうか。	<u>本事業の環境影響評価に係る現地調査としては、方法書に記載している方法で調査を計画していますが、説明会でいただいたご意見、意見書、審査会委員のご意見を反映して、調査内容を変更する可能性があります。</u> <small>注4)</small>
	空飛ぶクルマの騒音は、どのように評価するのでしょうか。	空飛ぶクルマの騒音については、準備書段階で、国の検討資料やメーカーの公表資料等、可能な限り空飛ぶクルマの情報を収集しながら検討してまいります。
	空飛ぶクルマとヘリコプターの騒音の数値は、各々の数値を用いるのでしょうか。 方法書対象地域は、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの騒音の影響が及ぶと予想される範囲を踏まえて設定しているとのことですが、現段階で影響範囲がわかるものなのでしょうか。	騒音の予測・評価では、空飛ぶクルマ及びヘリコプターのそれぞれの騒音の数値を用います。 また、方法書対象地域は、空飛ぶクルマとヘリコプターの両方の影響範囲を包含した範囲で示しています。
	運用方法によっては、空飛ぶクルマによる騒音・低周波音の調査地点数が、現在計画している8地点では少ないと感じます。	調査地点については、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの進入表面として想定している範囲における学校、病院及び福祉施設等の分布状況を踏まえたうえで、調査地点の配置バランスを考慮して設定しています。なお、審査会で専門の委員から調査地点に関するご意見をいただいた場合には、ご意見を基に調査地点を再検討する可能性もありますが、現時点では方法書に記載した8地点で計画しています。
地盤	ボーリング調査を実施するとのことですが、あくまで設計に必要なものであって、地盤や周りへの影響を評価するための調査ではないと感じました。	<u>—</u> <small>注5)</small>

注3～5) 説明会での事業者の説明に関して、誤った内容で説明しており、説明が漏れていたため、以下のとおり説明を補足いたします。

注3) 鉄道の騒音に対する防音壁のような対策については、本事業は鉄道を建設する事業ではないため、鉄道側に防音壁を設置するような対策は行うことはできませんが、各環境影響要因による騒音の予測結果を踏まえ、適切な環境保全措置を検討し、その結果を準備書にてお示しします。

注4) 新たに整備する事業者が計画地周辺で空飛ぶクルマの離着陸場を計画される場合には、横浜市環境影響評価条例等に基づき、環境影響評価の中で現地調査を実施すると予想されます。

注5) ボーリング調査結果にて、地質や地下水位の状況を把握し、地盤沈下や土地の安定性といった対象事業実施区域及びその周辺への影響について総合的に予測評価いたします。

表2-2(4) 方法書説明会（第1回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
日影	日当たりについては、どの項目で把握されるのでしょうか。現況調査はないのでしょうか。	日当たりについては、日影の項目で予測・評価します。現況調査ではなく、供用後に日影が太陽の動きに伴ってどのように動くのかを予測します。
	高層建築物のため、日影の影響が大きいと思うが、影響範囲の図面を開示したうえで、議論いただきたいです。 また、方法書対象地域の図面について説明していただきたいです。方法書対象地域に関する資料は配布されないのでしょうか。	方法書対象地域は、各評価項目について影響が及ぶと想定される範囲を設定しています。 方法書対象地域の図面の青色の線は建物高さの約2倍である半径約470mの範囲、緑色の線は空飛ぶクルマ及びヘリコプターの騒音の影響が及ぶと想定される範囲、赤色の線は日影の影響が及ぶと想定される範囲、ピンク色の線は電波障害の影響が及ぶと想定される範囲です。 方法書対象地域の図面は方法書に掲載しており、横浜市ホームページ等で縦覧・閲覧いただけます。
風環境	風速の調査地点は、調査地点図中に▲で示された地点でしょうか。高層建築物によるビル風は様々な場所に影響が及ぶと思いますが、なぜ風速の調査地点は1地点なのでしょう。	風速を含む気象の調査は▲で示す地点で、一般環境大気質の調査は●で示す地点で予定しています。また、風向・風速については、現地調査結果に加えて、一般環境大気測定局における観測結果も用いて、年間の風の状況を整理するとともに、 <u>風洞実験を実施します。</u> ^{注6)}
	風向・風速については、推測値で評価するというのでしょうか。環境は建物の状況などによってエリアごとに異なると思いますが、どのようにお考えでしょうか。 付近に海や川があるなかで、自然環境の状況は計算値では出せないと思います。	現地調査では、風の発生頻度等、現況の風環境を調査します。 また、計画建物による風環境への影響を風洞実験で予測します。模型は500分の1のサイズで、計画地から半径500mの範囲について作成します。そして、送風機を用いて現況の風環境を再現し、模型に埋め込んだセンサーで測定することで、供用前後で風環境がどのように変化するかを予測、評価する手法になります。
地域交通	万里橋付近は、地下駐車場に入る車両と郵便局方向へ向かう車両が交錯する地点で、休日には車両が列になっていますが、このような状況を踏まえたうえで、交通量調査の調査日程はどのように設定するのでしょうか。	周辺の地権者からも都市計画駐車場の入り口における混雑状況について伺っています。現状の交通状況について情報を収集したうえで、適切な調査日程を設定します。
水質	環境影響要因に地下掘削とありますが、環境影響評価項目で水質を選定していないのはなぜでしょうか。	地下水の利用がないことや、周辺での井戸水の利用がない状況を踏まえて、水質は非選定としました。

注6) 説明会での事業者の説明に関して、以下のとおり説明を補足いたします。

風洞実験における調査地点は、対象事業実施区域及びその周辺で風環境の変化が想定される範囲である計画建築物の高さの約2倍（約470m）の範囲で複数地点設定し、予測評価します。

表2-2(5) 方法書説明会（第1回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
その他	意見書の内容を踏まえた計画の見直し、調査結果や予測・評価結果で大きな課題が判明した場合の計画の見直しはあるのでしょうか。	<u>意見書の提出があった場合は、意見書に対する回答を事業者が作成し、横浜市の審査会で報告されます。その際、専門の委員から現地調査や予測・評価方法に問題がないかを審議いただき、審査結果を踏まえて準備書を作成します。</u> ^{注7)} <u>準備書段階においても、説明会を実施するとともに、意見書を受け付け、審査会において審議いただきます。</u> ^{注8)}
	空飛ぶクルマの騒音が住環境に大きな影響を及ぼすと懸念されますが、そのような点について対話をする機会はあるのでしょうか。	空飛ぶクルマについては、国交省が制度等を検討しており、今後、安全な運航ができるように検討してまいります。 また、準備書段階でも説明会を実施しますが、その他にも制度が変わるタイミングなど、適切な時期・方法で周知してまいります。
	説明会での質疑の内容は、後日、文章で見られるのでしょうか。	説明会での質問及び回答は、説明会の報告書として横浜市に提出します。 <u>報告書は審査会にも報告され、横浜市のホームページにも掲載されます。</u> ^{注9)}
	次回の説明会の開催は、今回の説明会と同様に周知してもらえるのでしょうか。	次回の環境影響評価に係る説明会では、今回と同様に説明会の周知チラシを配布する予定です。
	歩行者動線計画では、工事終了後の動線が示されています。現在、アソビルから南通路側に通じる仮設通路がありますが、相鉄線側に抜ける経路は工事期間中は使えなくなるのでしょうか。工事中の計画については、次回の環境影響評価の説明会で説明されるのでしょうか。	現時点で施工業者が決まっていないため、工事中の通路の利用状況については未定ですが、施工業者が決まった後、施工計画に基づいた工事に関する説明会を実施する計画です。
	影響があると判断する具体的な数値は、どのように設定し、どのようなフェーズで取り組むのでしょうか。 影響の大小は、誰が評価するのでしょうか。	評価指標は環境基準や条例で定められた基準とし、準備書段階において予測結果を基準と比較して評価します。

注7～9) 説明会での事業者の説明に関して、誤った内容で説明していたため、以下のとおり訂正いたします。

注7) 方法書段階において市民等から意見書が提出された場合は、事業者は意見書に対する見解を作成し、審査会において説明いたします。方法書段階の審査会では、事業者から提出された方法書における環境影響評価項目並びに調査及び予測の手法の選定等について環境の保全の見地から調査審議され、市長は、意見書での意見に配慮するとともに、審査会での調査審議の結果を踏まえて、方法市長意見書を作成し、事業者に送付することになります。事業者は、説明会での意見、意見書での意見に配慮するとともに、審議会での意見や方法市長意見書を勘案して、環境影響評価項目並びに調査及び予測の手法を選定したうえで、準備書を作成します。準備書の中では、現地調査と予測評価の結果を記載し、結果に応じた環境保全措置を検討して記載します。

注8) 方法書段階において市民等から意見書が提出された場合は、事業者は意見書に対する見解を作成し、審査会において説明いたします。また、準備書段階において、市民等に対して準備書説明会を実施して質疑や意見を伺います。市長に対して意見書が提出された場合は、事業者は意見書に対する見解を作成し、審査会において説明いたします。市民の皆様は市長に対して意見書の提出ができます。事業者は、準備書において調査や予測の結果を踏まえて適正な環境保全措置を検討することにより周辺環境への影響を極力低減してまいります。仮に準備書段階で周辺環境への大きな課題が判明した場合、計画の見直しを検討いたします。

注9) 事業者が審査会で説明会について報告し、報告した資料は横浜市ホームページに掲載されます。

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

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
環境影響評価	環境影響評価を行うということですが、何らかの規模や影響を踏まえて行うことになったのでしょうか。今回のような説明会を開催している理由は何でしょうか。	環境影響評価条例では、対象事業の種類ごとに環境影響評価を行う規模の要件が定められています。 <u>今回のように、高層建築物の建設で100mを超える事業や、飛行場の建設事業についても、環境影響評価を実施することが求められています。</u> ^{注10)}
	環境影響評価は工事の1年目、2年目といった時系列でも変わってくると思いますが、この地域ではいろんな事業がこの10年間の間に計画されています。1つの事業者で見れば問題ないとなっても、複数事業が重なるとNGになる可能性もあるという点を加味して評価してもらいたいです。	周辺における開発についても、予測・評価の段階で想定できるものに関しては、加味したうえで予測・評価を行います。
事業計画	屋上が空飛ぶクルマとヘリコプターの離着陸場となっていますが、この空飛ぶクルマとヘリコプターの駐機場はないのでしょうか。	空飛ぶクルマの離着陸場所に関しては検討している段階ですが、今のところ駐機場は計画していません。今後も引き続き検討してまいります。
	空飛ぶクルマやヘリコプターについては、観光目的の利用になるのでしょうか。みなとみらい地区はタワーマンションが多く、そういった場所に墜落でもしたらどうなるのでしょうか。飛行体が墜落した場合の安全は考えられているのでしょうか。	空飛ぶクルマについては、観光用途も含んではおりますが、観光周遊だけではなく、例えば羽田との移動といった業務上の運用についても今後検討してまいります。空飛ぶクルマは、実際に運行する段階には至っておらず、新しい試みとなるため、国による技術的な検討や先行している他事例等を参考に、安全に運行できるように実現可能性を検討してまいります。また、今回の方法書に示した調査、評価も行ったうえで検討してまいります。
	東と西に線路を跨ぐようなデッキができて良いように思いますし、駅前広場等で東西の流れを良くするのも良いかと思いますが、空飛ぶクルマのヘリポートをこの場所に作った時に、安全性はどのように考えているのでしょうか。	現在、この取組み自体について、国において技術的な指針等を検討している段階であり、竣工予定の2037年までに安全性が確保されていることを前提として、計画を進めております。
	海外の事例も調べましたが、ドイツでは空飛ぶタクシーの試運転は郊外又は条件を満たす限定的な専用施設が整備された区域とされており、都市部とはなっていません。また、パリの首都圏では試験運転許可が取り消され、離着陸場建設の補助金が削除され、環境問題や市民の反対により承認未取得となったようですが、現在国内では認証されているのでしょうか。	日本では実証実験を行っている段階であり、国の制度設計もこれからという状況です。今回のアセスの手続きが終了した段階でも検討が続いている可能性もありますが、設置可能な状態であれば設置する考えです。2020年代後半に国交省により型式認証が行われるとされており、それまでには何らかの実現可能性が固まるのではないかと考えております。
	事業に崎陽軒本店ビルの区域は含まれているのでしょうか。	崎陽軒本店ビルは本事業の対象区域外となります。当該地区には崎陽軒所有のビルがあり、当準備組合の理事長をお願いしています。

注10) 説明会での事業者の説明に関して、誤った内容で説明していたため、以下のとおり訂正いたします。
 対象事業実施区域は、環境影響評価条例施行規則別表第一に定める特定の区域（都市基盤が整備され、環境に配慮しつつ土地の高度利用を図るとして市長が告示する区域）に該当するため、高層建築物の建設で、建築物の高さが180m以上で、かつ延べ面積が15万㎡以上であるもの場合、対象となります。

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

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	このエリアはかなりの軟弱地盤となっています。東日本大震災の際には、郵便局やハマボウルの辺りでも液状化しており、駅の西口と東口は全部繋がっているものと思います。そういった面での安全性に関してはどう考えているのでしょうか。	今後、ボーリング調査を行い、その結果を基に建物の基礎・杭等を検討し、設計に反映していきます。
	軟弱な地盤である場所で計画が進められています。東北震災の時に報道されましたが、現在でも液状化している箇所があります。既存のビルの建て替えの際には水が出て夜間にジャッキアップをしながら建て替え作業をしていたと聞いています。10年間の工事計画となっていますが、果たして実施可能なのでしょうか。	郵便局の地下室にも水が染み込み始めており、相当な軟弱地盤であるということは認識しております。かつ、鉄道が存在することもあり、非常に難しい地下工事になると考えております。そのため、工期を10年ほど確保しております。最新の施工技術も踏まえ、安全なビルを建設することを考えており、そのうえで津波等の震災の際に帰宅困難者を受け入れるような施設や防災広場の設置も検討しております。
	ボーリング調査の結果を踏まえ、建築計画が変更になる可能性はあるのでしょうか。	ボーリング調査の結果次第では、基礎の形状、構造の内容も含め変更する可能性がございます。
	横浜市としてより広い開発計画があり、事業者としてはその開発計画の一部としての事業という認識なのでしょうか。それとは全く関係なく、この事業単体ということで横浜市と調整されているのでしょうか。	横浜市において「エキサイトよこはま22」と呼ばれる広域的な計画が示されております。例えばですが、本事業では、横浜市により整備されるそごう側へ国道を横断するデッキや帷子川を跨ぐようなデッキと接続する計画としています。それを把握したうえで、その内容に沿うように開発を進めている段階となります。 また、エリアマネジメント等を踏まえた地域に根付いた開発となるよう工夫しながら進めていければと考えておりますが、建設が終わった段階で、再開発準備組合としては解散になると考えております。
	空飛ぶクルマ等を横浜に誘致したいという気持ちは分からくはないのですが、それと今回の計画地に建設するのはまた別問題だと思います。横浜市の都市計画全体を考えた時に、より騒音の影響が少なくなるような場所にといった、より広い視点での考え方も必要ではないかと思えます。空飛ぶクルマの利用者が駅を利用するかというそれはナンセンスではないかと思えますし、本当に空飛ぶクルマの発着点がこの場所で良いのかどうか、今回の事業をこの地域で行う妥当性については、どのように考えているのでしょうか。	将来的な利用状態については、2037年になるため、様々な可能性を検討しております。周遊等の観光地的な利用や、オフィスビルを利用されている方が、例えば東京や羽田に移動するといった利用も含め、今後検討してまいります。

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

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
工事計画	工事車両の待機場所が確保されていないように見受けられました。みなとみらい地区では、道路でのアイドリングにより、環境負荷と住民への健康被害を及ぼしています。工事車両の待機場所を考えていますか。工事車両の待機場所をまず用意してもらいたいです。それができないのであれば、こんな工事はやらないでください。	現在、施工業者が決まっておりません。施工業者にて施工計画を決定したうえで、改めてご説明いたします。
	方法書に示された工事車両の走行ルートについては、道路の現状を把握したうえで設定しているのでしょうか。事業区域の東側の道路はとても狭いですが、トラックの出入りや待機ができるのでしょうか。	施工業者が決まった段階でトラックやクレーンの大きさ、出入口等を検討し、別の機会にご説明いたします。
騒音	<p>工事は10年間程度とされていますが、1回の評価で問題ないと言えるのでしょうか。</p> <p>調査地点に関してもこれで対応できているものとは思えません。標高差についても考慮されているのでしょうか。沢渡や高島台など周辺には高台もあり、高さが違います。そういった場所にヘリコプターが飛んできて調査を行うのでしょうか。また、高台になっている場所での騒音の差は分かるのでしょうか。資料にある数値を用いて空飛ぶクルマやヘリコプターによる騒音の予測・評価ができるのでしょうか。調査地点についても追加してもらいたいです。</p> <p>そして、それはいつ示されるのでしょうか。</p>	<p><u>方法書に示した環境影響評価の内容については、横浜市みどり環境局環境影響評価課とも協議を重ね、評価項目や調査回数を設定しており^{注11)}</u>、条例に従って2037年の竣工時期を想定した手続きを進めている状況です。予測・評価の結果については、準備書の説明会や審査会の場でお示しし、ご意見をいただきながら、最終的に評価書を提出いたします。そして、竣工後にも調査を実施し、予測・評価した結果が合っているかどうか確認を行ってまいります。</p> <p>空飛ぶクルマについては、新しい取り組みであるため、次の準備書の段階までに制度の状況を含め進展等があれば、その内容を踏まえて予測を行ってまいります。</p> <p>ヘリコプター自体の騒音の出具合に関する資料を用いて設定、計算し、高台となっている範囲も含めた予測評価の検討を行ってまいります。</p> <p>調査地点については、現時点では明確な回答はできないので、ご意見として承らせていただきます。<u>意見書で提出されたご意見は、検討のうえ、方法書市長意見書の方へ反映いたします。</u>^{注12)}</p>
	空飛ぶクルマとヘリコプターに係る具体的な騒音の調査はどうなっているのでしょうか。	ヘリコプターの騒音に関しては、ヘリコプター自体を騒音の発生源として予測評価することで考えております。また、空飛ぶクルマについては、既存資料やメーカーからの資料内容から騒音の発生源を設定し、予測評価することを考えております。

注 11～12) 説明会での事業者の説明に関して、誤った内容で説明していたため、以下のとおり訂正いたします。

注 11) 方法書に示した環境影響評価の内容については、本事業の影響評価として適切な評価項目や調査回数を事業者にて検討して設定しております。なお、横浜市みどり環境局環境保全部環境影響評価課は、環境影響評価手続の窓口となっております。

注 12) 対象事業実施区域周辺における高台となっている範囲を含む予測評価に関しては、予測評価の方法を検討し、その検討に基づく予測結果を準備書にお示しします。方法書段階で提出されたご意見書について、事業者は意見書に対する見解を作成し、審査会において説明いたします。方法書段階の審査会完了後、市長は、意見書での意見に配慮するとともに、審査会での調査審議の結果を踏まえて、方法市長意見書を作成します。事業者は、方法市長意見書を受領し、これまでのご意見に配慮し方法市長意見書の内容を勘案しながら環境影響評価項目並びに調査及び予測の手法を決定したうえで、準備書を作成いたします。準備書段階では、現地調査と予測評価の結果を記載し、結果に応じた環境保全措置を検討して記載いたします。

表 2-3(4) 方法書説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
騒音	<p>事業区域の近くでは、事業による騒音、低周波音や地盤への大きな影響があると考えています。そのような場所において、方法書に示されている調査地点とは別に、管理組合が許せば、当初から騒音等の調査地点を設定してもらうことは可能なのでしょうか。</p> <p>また、近隣に住んでいるので、希望を出せば、調査地点の追加はしてもらえるのでしょうか。</p>	<p><u>今後の審査会で専門の委員の意見も伺いながら調査地点を検討してまいります。</u> 注13)</p>
	<p>空飛ぶクルマやヘリコプターの騒音に関しては計算により予測・評価を行うということでしたが、調べると用途地域ごとに許容されるデシベル数が変わったり、測定は地上から1mの高さで行うと記載されていました。今回もそのような形で調査を実施するのでしょうか。ポートサイドやみなどみらいでは地上100mの所まで人が住んでいます。そのため、地上1mの高さでの測定は違うのではないかと考えています。また、この地域では人は住んでいても用途地域としては工業系や商業系となっており、その用途で計算してしまうと実態と合わない予測になるのではないかとこの点を気にしています。</p>	<p>予測に関しては、空飛ぶクルマやヘリコプターの航路上に発生源を設定することになります。離陸地点が高度230mの地点となり、機体はそこから徐々に上昇することになり、そこから地上部での予測値を予測・評価していくことを考えております。<u>調査や予測を行う地点については、今後の審査会で専門の委員の意見も伺いながら決めていくこととなります。いただいたご意見や審査会での審議結果を踏まえ、調査や予測を進めていきたいと考えております。</u> 注14)</p>
日影	<p>高島台は日影の影響範囲に入っているのでしょうか。高島台や台町はビルが南側に存在するので、影響があると考えています。影響が及ぶのであれば、もう少し詳しく調査結果を示してもらいたいです。また、方法書の対象地域として示されている図面の赤い範囲が影響の及ぶ範囲とされていますが、これは何月の時点での結果から推定したものになるのでしょうか。また、細かい調査結果が示される説明会があるとは思いますが、その時期はいつ頃で、その説明会は今回のように周知されるのでしょうか。</p>	<p>日影については朝の8時から16時までの範囲であり、図の赤い線の範囲は日影が最も長くなる冬至の時期における日影の範囲を示しています。</p> <p>今回は環境アセスのうち、方法書段階の説明会ですが、準備書段階も開催時期は未定にはなりますが、説明会を開催し、日影の予測・評価の結果をお示しします。</p> <p>また、<u>説明会については、中高層条例や開発条例といった手続きの中でも開催し、そこでも日影を含めた予測・評価の結果をお示しします。</u> 注15)</p>
	<p>日照権に関して、日影の範囲に入る住民の意見が反映されるリミットとしては、手続きの流れの中でいつ頃になるのでしょうか。</p>	<p>準備書の公告、縦覧後に実施される説明会となると考えております。</p>

注 13～15) 説明会での事業者の説明に関して、誤った内容で説明していたため、以下のとおり訂正いたします。

注 13) 現時点では、方法書に記載した地点を予定しております。説明会でいただいたご意見、市民等からの意見書、審査会での意見、方法市長意見書を踏まえて、事業者が地点を検討してまいります。

注 14) 調査や予測を行う地点については、説明会でいただいたご意見、市民等からの意見書、審査会での意見、方法市長意見書を踏まえ、事業者として調査や予測を進めていきたいと考えております。

注 15) 本事業は横浜市環境影響評価条例第2条第4号に規定する対象事業であるため中高層建築物条例に基づく近隣説明は除外されます。また、開発関連の手続きについては調整中です。

表 2-3(5) 方法書説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
その他	昔はこのエリアに米軍が兵舎を建てており、空襲の際にはかなりの被害があった歴史がありますが、その辺りの調査はされているのでしょうか。	地歴調査については、今後計画してまいります。いただいた意見も踏まえて調査を実施し、対応を検討していきたいと考えております。
	今回の説明会は調査を今後実施していくという説明であって、調査結果や空飛ぶクルマの安全性といったものに関しては関係ないということで良かったでしょうか。	今回の説明会は方法書の段階のものであり、影響が生じる可能性のある各項目について、どういった調査を実施し、予測、評価を進めていくのかを決めていく段階となります。 <u>本日の説明会を含め、意見書をいただいた場合には、その内容も含めて審査会で専門の委員により審議を受けることとなります。その審議結果を踏まえた^{注16)}準備書を来年度以降に提出しますが、その準備書の中に予測結果及びその評価を掲載し、再度、説明会の場を設けさせていただく流れとなります。</u>
	調査は1回なのでしょう。この回数は法定における最低ラインの実施回数となっており、住民目線のものではなく、最低ラインさえ確保できていけば問題ないというように聞こえます。要望としては、10年なら10年、継続して調査を実施してもらい、問題があれば都度説明をお願いしたいと考えています。	現地調査について、まず現況としてどの程度の騒音、振動があるかを把握するために今回の調査を実施し、そのデータ等を勘案しながら予測・評価を行ってまいります。予測・評価の結果については、準備書の説明会や審査会の場でお示しし、ご意見をいただきながら最終的に評価書を提出いたします。そして、評価書での記載内容が合っているか確認する事後調査を行ってまいります。そのため、評価書まで進めばそのままということではなく、工事中のピーク時において測定を行うとともに、竣工後にも調査を実施し、予測・評価した結果が合っているかどうかを確認し、 <u>事後調査報告書という形で提出・公告いたします。</u> ^{注17)}
	大変多くの方が来られている中で、今の時勢を踏まえると、名前をお伺いされるというのはコンプライアンスや個人情報の点からいかなものかと思えます。	今回は、差し支えなければとさせていただきますが、今後もこのような説明会の場はございますので、ご意見いただいた点は検討事項とさせていただきます。

注 16～17) 説明会での事業者の説明に関して、誤った内容で説明していたため、以下のとおり訂正いたします。

注 16) 本日の説明会での意見、市民等からの意見書、審査会での意見、方法市長意見書を踏まえて事業者として検討を進めてまいります。

注 17) 事後調査結果報告書という形で事業者が市長へ提出し、市長により公告されます。

43. 説明会における誤回答に関する対応方針について

【ご意見】

説明会において、誤った説明をしている箇所が何箇所かある。誤った説明であるという点は説明会に来られた人に伝わっているのか。誤った説明に関する対応方針の説明は必要である。間違っただ説明については、正しい内容が伝わるよう何らかの形で届けることをしないで次に行くことはおかしいのではないか。

【事業者の見解】

方法書説明会の質疑応答において、誤った回答があったことについて、お詫び申し上げます。

前項に記載しました内容を準備書に掲載するとともに、今後の準備書の手続きにおいても都度内容の訂正に関する周知を行ってまいります。

準備書の説明会開催の周知の際には、方法書説明会での質疑応答内容に関する訂正を記載した文書へアクセスできるよう QR コード・URL の記載を行います。また、準備書の説明会においても、具体的な計画内容の説明とともに、訂正の必要が生じた質疑応答について丁寧にご説明をします。

44. 個別説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の説明について

(仮称)横浜駅みなみ東口地区第一種市街地再開発事業における環境影響評価方法書(以下「方法書」とします。)に関する説明会の開催の周知チラシの一部地域における配布漏れを受けて、再度周知チラシを配布し令和7年12月26日(金)に追加の説明会を開催しました。しかしながら、参加者が0名であったことや、意見書を受け付けることとしたもののその旨を周知チラシに記載できなかったこと等を踏まえ、令和8年2月27日審査会の補足資料38においてお示ししたとおり、事業者の任意により再度周知チラシ(ご意見の用紙を含む)を配布し個別説明会を開催しました。以下に報告します。

1 方法書に関する個別説明会の開催及び方法書の概要に関する周知結果

1.1 個別説明会の開催に係る周知チラシのポスティング

初回の説明会開催時に周知チラシの配布が漏れていた建物、施設等を対象として、令和8年2月28日(土)から令和8年3月4日(水)までに「(仮称)横浜駅みなみ東口地区第一種市街地再開発事業における環境影響評価方法書に関する個別説明会開催のお知らせ」(別添資料)を改めて配布しました。

配布結果については、表1-1に示すとおりです。

なお、個別説明会の開催に係る周知チラシの配布は、令和7年12月26日(金)に追加の説明会の開催時に周知チラシを配布した建物、施設等と同じ箇所(1,665部予定)を対象として行いましたが、配布先のテナント数の増加または減少、投函可能なポスト数の増加、受け取り拒否等が生じましたが、最終的に今回は1,689部となり配布部数が若干増加しました。

表 1-1(1) 環境影響評価方法書に関する個別説明会開催のお知らせの配布部数

区名	関係町丁名	周知方法(周知範囲)	配布部数
神奈川区	神奈川二丁目	各建物、施設等へのポスティング (対象地域)	0
	幸ヶ谷		2
	青木町		1
	栄町		1
	山内町		83
	反町1丁目		1
	松本町3丁目		1
	桐畑		1
	泉町		1
	高島台		1
	鶴屋町2丁目		20
	鶴屋町3丁目		2
	松ヶ丘		2
	沢渡		2
	三ツ沢下町の一部		2
	三ツ沢中町		3
	三ツ沢上町		1
	三ツ沢南町		2

表 1-3(2) 環境影響評価方法書に関する個別説明会開催のお知らせの配布部数

区名	関係町丁目名	周知方法 (周知範囲)	配布部数
西区	みなとみらい一丁目	各建物、施設等へのポスティング (対象地域)	7
	みなとみらい四丁目		1
	みなとみらい三丁目		2
	みなとみらい二丁目		406
	高島一丁目		2
	高島二丁目		504
	花咲町6丁目		1
	紅葉ヶ丘		1
	戸部本町		6
	御所山町		2
	西戸部町3丁目の一部		1
	中央一丁目		2
	中央二丁目		3
	平沼二丁目		1
	南幸一丁目		587
	南幸二丁目		7
	岡野一丁目		2
	岡野二丁目		5
	北幸一丁目		12
	北幸二丁目		1
	楠町		1
	北軽井沢		2
	宮ヶ谷		1
	浅間町1丁目		2
	浅間台		1
	浅間町3丁目		2
浅間町4丁目	1		
合計			1,689

2 説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の説明

2.1 説明会の開催状況

説明会は、表 2-1 に示す日時で計 5 回開催し、方法書の概要を参加者に説明しました。このうち個別説明会は、第 4 回及び第 5 回の説明会に該当します。

表 2-1 方法書に関する説明会の開催結果

回	開催日時	会場	参加人数
第 1 回	令和 7 年 11 月 30 日 (日) 午前 10 時 30 分から 12 時 00 分	ビジョンセンター横浜 (西口) 301 会議室	92 名
第 2 回	令和 7 年 12 月 1 日 (月) 午後 6 時 30 分から 8 時 00 分	ビジョンセンター横浜 (西口) 307 会議室	57 名
第 3 回	令和 7 年 12 月 26 日 (金) 午後 6 時 30 分から 8 時 00 分	ビジョンセンター横浜 (西口) 307 会議室	0 名
第 4 回	令和 8 年 3 月 15 日 (日) 午前 10 時 00 分から午後 7 時 00 分	ビジョンセンター横浜 (西口) 310 会議室	1 名
第 5 回	令和 8 年 3 月 16 日 (月) 午前 10 時 00 分から午後 7 時 00 分	ビジョンセンター横浜 (西口) 310 会議室	9 名
合計			159 名

注1) 第 3 回の説明会については、周知チラシの一部地域における配布漏れを受け、未配布の施設へ周知を行い開催したものです。

注2) 第 4 回及び第 5 回の説明会については、第 3 回の説明会の参加者が 0 名であったこと等を踏まえ、事業者の任意により再度周知チラシを配布し個別説明会を開催したものです。

2.2 個別説明会における質疑、意見の概要及び事業者の説明

個別説明会の各開催日における質疑、意見の概要及び事業者の説明は、表 2-2～表 2-3 に示すとおりです。

なお、整理にあたっては、発言順ではなく項目別としております。

表2-2(1) 方法書説明会（第4回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	高さは45Fとのことですが、西口の横浜フロントタワー（正式名称：THE YOKOHAMA FRONT）は43Fです。それより高くなりますか。	横浜フロントタワーは約178mであり、方法書に記載されているとおり本事業は231mを予定しているため、それより高くなる予定です。
	デッキは商業施設をイメージしているのでしょうか。	商業施設はA街区に計画しており、デッキ部分は、広場状の空間と緑化等を考えています。地上部をどう使っていくかは検討段階です。
	J R横浜タワーに入居していますが、都心方面から来る荷捌き車両のルートに少し影響すると思っています。	今後、本事業における車両の走行の影響について予測をしております。
	周辺建物とは地下と地上1階から連絡するイメージでしょうか。ルミネと接続する予定でしょうか。	みなみ通路から本施設には、直接地下レベルでアクセスできるように通路を整備することを考えています。また、駅の中央通路部分には地上レベルからアクセスすることになります。 ルミネと接続する計画ではありません。
	津波リスクがあると思いますが、災害時の受け皿は考えていますか。	現在検討中となりますが、津波に対する一時滞在や帰宅困難に対する対策として受け入れ人数や受け入れ場所を検討しており、横浜市と協議を行っています。
	準備組合の構成メンバーはどのようになっていますか。	準備組合の事務局は、日本郵政不動産、J R東日本、京浜急行電鉄の3社で運営しています。その他に個別地権者様（対象事業実施区域内に建物を持たれる方）を含めて準備組合を構成しています。
日影	方法書対象地域に示された日影の範囲は曲線でなくジグザクになるもののでしょうか。	日影図は冬至日における8～16時の日影を1時間毎に示した図となります。

表2-3(1) 方法書説明会（第5回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	スケジュールはどのような想定でしょうか。	鉄道の近接対策工事が必要と考えており、B街区の工事を先行して進め、その後A街区の工事を実施します。都市計画決定後、令和10年頃の着工を予定しています。
	231mとかなり高い建物ですが、規制緩和を受けた高さでしょうか。どのような公共貢献をされる予定でしょうか。規制緩和の具体的な数値は決定していますか。	都市再生特別地区の適用を目指しています。行政と協議中のため具体的に決定しているものではないですが、公共貢献について、現時点では、防災時の避難スペースの整備、歩行者ネットワークとしてのターミナルコアの整備等を予定しています。 指定容積率800%のところを、計画容積率としては容積率1700%を想定しています。
	B街区はデッキのみの計画でしょうか。	デッキのみの計画です。 防災に役立つ広場や連続性を持った緑化空間といった目的でデッキを整備します。
	京急線を跨いでデッキを繋ぐ計画ですが、踏切をなくしてデッキを整備する目的は何でしょうか。	デッキは歩行者ネットワークと接続するオープンスペースとしての機能を想定しています。 対象区域の南側の私道に位置する踏切は撤去しますが、私道の通行機能の確保として、アンダーパスを整備する予定です。工事工程表にアンダーパス工事を記載しており、アンダーパスは対象区域の南側に整備する予定です。
	歩行者動線と自動車動線を分けて歩行者が回遊しやすいような配慮を行う予定でしょうか。周辺の道路拡幅や見直しは行うのでしょうか。	デッキレベル、地上レベル、地下レベルの各階での動線を設定しています。本事業に関連する道路としては高島台206・208号線となりますが、本事業の中で道路拡幅は予定していません。水害対策の観点から、地盤嵩上げを想定しています。
	崎陽軒前の高島台206・208号線の道路幅は将来も同じでしょうか。	同じ道路幅を想定しています。
	空飛ぶクルマはどこからどこへ飛ぶのでしょうか。利用者は想定していますか。将来的には、羽田空港から飛ぶようになるのでしょうか。	空飛ぶクルマの運行ルートは検討中です。利用者は、まずはオフィス・ホテル・商業等の建物利用者を想定しています。
	空飛ぶクルマの離着陸場は何機分を予定していますか。駐機分のスペースは何機分あるのでしょうか。	空飛ぶクルマの離着陸場は2箇所を予定しています。駐機場は予定していません。最大で1日150機程度の運航を想定しています。環境影響評価も最大規模の150機を想定した上で行う予定です。
	空飛ぶクルマに係る特定のメーカーを検討していますか。	メーカーの選定はしておらず、今後の検討となります。

表2-3(2) 方法書説明会（第5回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	航空地域の制限にはかからないのでしょうか。	空飛ぶクルマの具体的な動線は、今後の検討となります。制度設計も今後進められるため、その深度化に合わせて検討を進めてまいります。
	空飛ぶクルマの進入表面の範囲をみると、駅の西口の範囲の一部が進入表面から外れていますが、西口における計画があるのでしょうか。 また、西口における空飛ぶクルマの計画はあるのでしょうか。 羽田空港では風向きによって進入方面を変えています。空飛ぶクルマでも同様の仕様の場合、西口にも騒音の影響が起こりそうです。	横浜駅の西口側は、将来的な開発の予定があるとプレスリリースが出ており、高い建物が建設された場合、そちらには飛行できないと考え、進入表面から外れています。西口側での空飛ぶクルマに係る計画は伺っていません。今後そういった話があれば、調整することになります。 空飛ぶクルマの運航は風の影響を受ける可能性があり、今後騒音の影響等も踏まえながら進入表面を検討してまいります。国により整備されるガイドラインの中で、安全な離着陸に係る規定が定められると考えており、その内容に基づいて本事業も検討を進めてまいります。
	進入表面が円で示されていますが全て通るのでしょうか。進入表面が決まればそこ以外からは進入して来ることはないのでしょうか。	現段階では空飛ぶクルマの進入表面の可能性のある範囲を円状に設定して示しています。今後の法整備や検討の深度化によって、具体的な進入表面範囲を検討してまいります。
	本事業の附置義務駐車場はどのように想定していますか。ビル利用者は基本的にビル内に駐車する想定でしょうか。横浜駅周辺は駐車場が散在している問題があります。	方法書に示す断面図のとおり、ビル中間階にも駐車場を設けて附置義務台数分の駐車場の設置を予定しています。駐車台数については、市と協議を行いながら、引き続き検討してまいります。
	みなみ通路から駅前広場へ接続する仮設通路はどうなりますか。	現在の仮設通路は廃止し、みなみ通路と同じレベルにて本施設と接続する通路を整備することを検討しています。
	東口と西口を繋ぐ通路は1箇所でしょうか。回廊する通路を整備する想定はないのでしょうか。	本事業では、みなみ通路と接続する1箇所を予定しています。
	地下はポルタと接続する想定でしょうか。	現時点では、地下レベルで本施設とポルタを接続する計画を検討しています。
	対象区域内にバスターミナルはないのでしょうか。	現在バスターミナルは検討していません。

表2-3(3) 方法書説明会（第5回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
工事計画	方法書に示されている工事スケジュールは最短のものという認識で良いですか。	現時点でのスケジュールとなり、今後の検討の深度化により変更の可能性があります。
	建築費が高騰していますが、こうした事情を加味した工事の年数でしょうか。	現在は検討している工程です。今後必要に応じて建築費の高騰による影響を考慮した工期を検証し、より適切な工期になるように深度化してまいります。
	工事区域近隣に位置する建物のパーキング出入口の車両の出入りに影響はないですか。	車両出入りには問題がないように対応してまいります。施工業者が決まっていない段階であるため、今後施工者を決定したのち、工事中の対応策の検討を深度化し近隣の市民の方々に説明させていただきます。
	工事時間は夜間を避けることになりますか。	現時点では、基本的には平日の日中に工事することになると想定しています。工事時間帯についても周辺への配慮を行うことを検討し、誘導員を配置し安全対策も考慮した計画を検討してまいります。
騒音	ビル内には、英会話教室とIT会社、クリニック、銀行が入っており、騒音を一番気にされるかと思えます。クリニックには女性も多いので、その点に関しても騒音を気にされると思えます。そういった点に答えられるような窓口を設置する等、密な対応を検討いただけたらと思えます。	工事中の騒音・振動対策や問い合わせ等については、真摯に対応させていただきます。
	空飛ぶクルマの騒音の影響はまだわからない状況でしょうか。	空飛ぶクルマの騒音値は、ヘリコプターより低いと聞いています。型式認証もこれからであり、メーカーから騒音値がまだ公表されていない状況であるため、状況を確認しながら検討してまいります。 なお、現在は都市計画決定前の段階であり、空飛ぶクルマの計画を検討している段階です。
	空飛ぶクルマの騒音はどの程度でしょうか。	空飛ぶクルマの騒音は、ヘリコプターよりは小さいと聞いています。今後、メーカーからの情報を収集して検討を進めます。
騒音・振動	ビル内に銀行・クリニック等があり、営業する上で騒音・振動を気にされると考えています。騒音値等について可能な限り早めに開示してもらいたいです。	工事工程について、近隣の方へ可能な限り早めに情報を提供させていただきます。 騒音振動については、法令を遵守した対応を行うことになるとは思いますが、具体的には工事説明会も開催する予定であるため、その際に対策等も含めて説明させていただきます。
電波障害	電波障害の影響は生じますか。	方法書対象地域の図は、電波障害の机上検討を行い、その影響範囲を示しています。準備書段階では、電波に関する調査も踏まえた結果をお示しし、ご説明させていただきます。 実際、建物を建設して障害が生じた場合は、調査を実施し、本事業による影響の場合は対応させていただきます。

表2-3(4) 方法書説明会（第5回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
日影	本事業の日影の範囲は、スカイビルに少しかかってしまいませんか。	日影の影響範囲は、冬至日における範囲を示しています。夕方の17時や18時は被ってしまう可能性があります。今後、検討の深度化に合わせて、日影範囲も更新し、随時説明させていただきます。
騒音 電波障害 日影	騒音、電波障害、日影の影響が大きいと思っていますが、その影響について今後開示されると考えてよいでしょうか。入居テナントにも説明しなくてはいけないと考えています。	工事区域の近隣に位置しているため、騒音・振動等の影響はあると考えます。発生する騒音、振動については、環境の保全のための措置を講じた上で、法令上の基準を超えないように遵守していきます。工事用車両の路上駐車や渋滞の発生についてもご意見を頂いているため、地域への影響を小さくするような対策を検討してまいります。
地域交通	工事中は渋滞が起こる可能性がありますか。	工事用車両ルートは、方法書の中で提示しているルートを予定しています。工事用車両による渋滞が起きないように対策を行ってまいります。
その他	今回の説明会を開催した際はどの程度住民の方が来ましたか。	11月・12月に開催した説明会に関しては約150名の方が来場され、住民の方が多くいらっしゃいました。
	本日の個別説明会は、12月末の説明会の内容と同じ内容ですか。	説明内容は同じとなります。

令和8年3月吉日

(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個別説明会開催のお知らせ

このたび、「(仮称)横浜駅みなみ東口地区第一種市街地再開発事業」では、横浜市環境影響評価条例に基づき、「環境影響評価方法書」(以下「方法書」という。)をとりまとめました。

その概要に関する周知を図るため、令和7年12月26日の説明会を開催させていただきましたが、改めて個別説明会を開催いたしますので、ご案内させていただきます。なお、個別説明会の内容は、12月26日説明会の内容と同様となりますことをご了承くださいますようお願い申し上げます。

横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合

1 個別説明会の開催について

●個別説明会開催日時

令和8年3月15日(日)、3月16日(月) 午前10時00分～午後7時00分

●個別説明会会場

会場:ビジョンセンター横浜(西口) 310会議室 :横浜駅西口より徒歩5分
横浜市西区北幸 2-5-15 プレミア横浜西口ビル [受付:3F]

●ご連絡及びお願い事項

- ・上記日時のうち、ご都合のよい時間にお越しください。
- ・事前の申込は不要ですので、直接会場にお越しください。
- ・ご来場された方に、事務局が個別に方法書の内容の説明(30分程度)をさせていただきます、その後ご質問にお答えいたします。
- ・混雑した場合は、お待ちいただく場合があります。
- ・当会場に駐車場、駐輪場はありませんので、公共交通機関等をご利用ください。
- ・ご不明な点は本資料末尾に記載のある問合せ先にお問合せください。
- ・会場へのお問い合わせはご遠慮ください。



■意見書の提出について

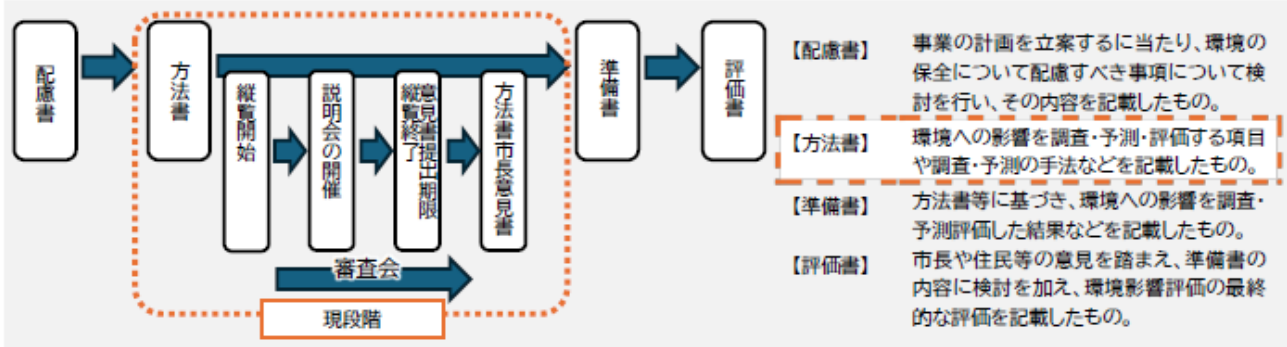
今回の個別説明会の対象となる皆様は、下記の要領にて意見書を提出することができます。

提出された意見書は、その内容について、環境影響評価条例第20条の規定により提出された意見書と同様の取り扱いをすることとし、環境影響評価準備書に意見の概要として記載します。

提出期間	令和8年4月8日(水)まで 郵送 当日消印有効
提出場所 提出方法	下記の①または②のいずれかの方法にてご提出ください。 ① 郵送にて送付ください。 送付先: 横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合 事務局 日本郵政不動産株式会社 開発本部 開発第一部 住 所: 〒100-0004 東京都千代田区大手町二丁目3番1号 大手町プレイスウエストタワー 24階 ② 個別説明会の開催期間中は、個別説明会の会場にてご提出いただくことも可能です。
意見書用紙	ご意見は、本紙に挟まれている「ご意見」と記載のある A4用紙にご記入の上、提出してください。 この意見書用紙は、個別説明会の会場でも配布しています。任意の用紙を用いて提出することもできます。

2 環境影響評価条例の手続きの流れ

環境影響評価(環境アセスメント)制度は、事業者自らが、その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、市民や市長から意見を聴くなどの手続を通じて、適切な環境保全対策等を検討し、事業計画に反映させる制度です。手続の流れは次のとおりで、現在は方法書の段階となります。



3 方法書対象地域

方法書の内容について周知を図る必要がある「方法書対象地域」は、次の町丁となります。

●神奈川区

星野町の一部、神奈川一丁目～二丁目、幸ヶ谷、青木町、栄町、山内町、大野町、金港町、反町1丁目～3丁目、松本町1丁目～3丁目、桐畑、上反町1丁目～2丁目、泉町、高島台、台町、鶴屋町1丁目～3丁目、松ヶ丘、沢渡、三ツ沢下町の一部、三ツ沢中町、三ツ沢上町、三ツ沢東町、三ツ沢南町

●西区

みなとみらい一丁目～六丁目、高島一丁目～二丁目、桜木町4丁目～7丁目、花咲町4丁目～7丁目、戸部町3丁目～7丁目、紅葉ヶ丘、平沼一丁目～二丁目、戸部本町、御所山町、伊勢町2丁目～3丁目、西戸部町3丁目の一部、中央一丁目～二丁目、南幸一丁目～二丁目、岡野一丁目～二丁目、西平沼町の一部、南浅間町の一部、北幸一丁目～二丁目、楠町、南軽井沢、北軽井沢、宮ヶ谷、浅間町1丁目～4丁目、浅間台

●中区

内田町の一部、桜木町1丁目の一部

4 環境影響要因の抽出及び環境影響評価項目の選定

事業の内容、周辺地域の特性等から判断して、環境への影響を予測・評価する項目を15項目選定しました。

選定した項目については、現地調査や資料収集により現況を把握した上、事業による環境への影響を予測・評価し、より適切な環境への配慮を行います。

環境影響評価項目	区分 環境影響要因 細目	工事中				存在・供用時			
		稼働建設機械の両の走行	工事用車	地下掘削	建築物の解体・建設	存在建築物の施設の併用	走行・関連車両の	航空機の	
温室効果ガス	温室効果ガス	●	●			●			
生物・生態系	動物					●		●	
緑地	緑地					●			
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			●					
	土地の安定性				●	●			
低周波音	低周波音							●	
電波障害	テレビ電波障害					●			
日影	日照障害					●			
風環境	局地的な風向・風速					●			
安全	浸水						●		
	火災・爆発						●		
地域交通	交通混雑		●					●	
	歩行者等の安全		●				●	●	
景観	景観					●			

5 対象事業の概要

横浜駅周辺地区は、日本有数のターミナル駅である横浜駅を中心とする地区です。その中でも対象事業実施区域が位置する横浜駅みなみ東口地区は、中低層の商業・業務施設が立地した市街地となっており、南側は帷子川に面しています。対象事業実施区域内は商業・業務施設、鉄道施設等が立地しているものの、鉄道により地区が分断され、低・未利用地が多く、駅直近の立地特性を生かした土地利用がなされていない状況にあります。

本事業では、「エキサイトよこはま22」、「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画」等の上位計画の方向性に沿って、都心臨海部内各地区との連携強化及び横浜駅周辺の回遊性の向上を図るとともに、国内外の多様なニーズに対応した、都心にふさわしい高度な商業・業務機能等の集積を図ることにより、国際都市横浜の玄関口にふさわしい魅力とにぎわいのある都市空間を形成することを目標として、高層建築物の建設を進める計画です。

また、「空の移動」を可能とする「空飛ぶクルマ」の実現を見据えて、本事業では空飛ぶクルマの離着陸場(パーティポート)を計画します。加えて、ヘリコプターの離着陸場(非公共用ヘリポート)も計画します。

■対象事業の概要

事業者の氏名及び住所	横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合 理事長 株式会社崎陽軒 代表取締役 野並 晃 東京都千代田区大手町二丁目3番1号
対象事業の名称	(仮称)横浜駅みなみ東口地区第一種市街地再開発事業
対象事業実施区域	横浜市西区高島二丁目 14、15、16 の各一部
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 231m 延べ面積 :約 215,000m ² 飛行場の建設(第1分類事業) 飛行場の面積:約 4,850m ² (高層部屋上全体)

■位置図



注)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。

■「高層建築物の建設」の事業概要

主要用途	オフィス、商業、ホテル(一部 SA(サービスアパートメント))、駐車場・車路等、機械室、離着陸場等
地区計画	「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画」の一部
用途地域	商業地域(防火地域)
指定容積率/建ぺい率	800% / 80%
計画容積率/建ぺい率	1,700% / 89%
対象事業実施区域の面積	約 1.41ha
敷地面積	約 10,400m ²
建築面積	約 9,250m ²
延べ面積	約 215,000m ²
容積対象床面積	約 176,800m ²
建築物の最高高さ	約 231m
建築物の高さ	約 231m
階数	地下3階、地上 45 階、塔屋1階
工事予定期間	令和10年度～令和19年度 (計画建築物の新築工事は令和 14 年度着工)
供用開始時期	令和19年度

■「飛行場の建設」の事業概要

飛行場の種類・種別	【南側】 非公共用陸上ヘリポート(屋上)(ヘリコプターの離着陸場)、非公共用パーティポート(屋上)(空飛ぶクルマの離着陸場) 【北側】 非公共用パーティポート(屋上)(空飛ぶクルマの離着陸場)
飛行場の規模	飛行場の面積 約 4,850m ² (高層部屋上全体) 着陸帯の面積 【南側】 非公共用陸上ヘリポート兼非公共用パーティポート 約 460m ² 【北側】 非公共用パーティポート 約 460m ²
使用予定機種	空飛ぶクルマ 垂直離着陸飛行機、マルチローター(最大150機/日) ヘリコプター 中型機(全長 約17m、主回転翼直径 約14m) 小型機(全長 約13m、主回転翼直径 約11m)(最大5機/日)

注)本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議や経済情勢等により変更になる可能性があります。

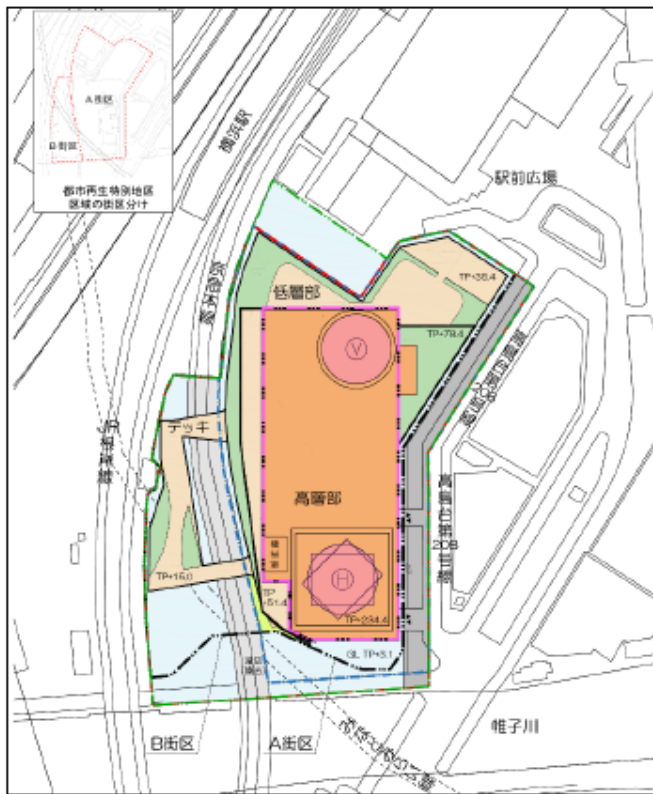
6 施設配置計画

対象事業実施区域は、A街区には計画建築物(高層部、低層部)を配置し、B街区には京急本線の上部をA街区と繋がるデッキ等を配置する計画です。また、横浜駅周辺の回遊性を確保し、ターミナルコア^{注1)}を中心とした利便性の高い立体的な歩行者ネットワーク^{注2)}を構築する計画です。また、高層部屋上には、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場の設置を計画しています。

注1)ターミナルコアとは、デッキ・地上・地下の移動や回遊、賑わいを円滑に分かりやすく結ぶ、象徴的な結節空間です。

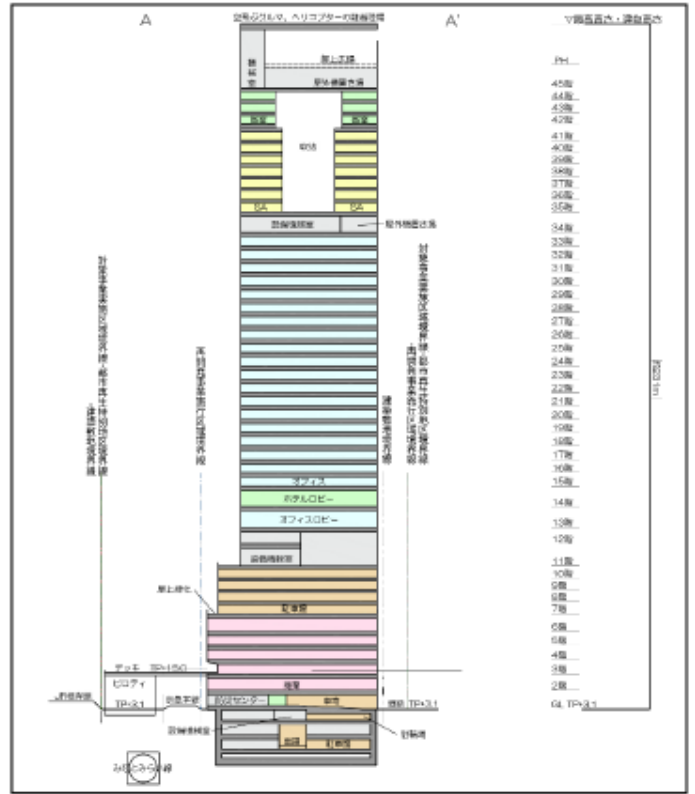
注2)立体的な歩行者ネットワークとは、駅を中心に、デッキ・地上・地下によるネットワークです。

■施設配置計画図



- 凡例
- 対象事業実施区域
 - 都市再生特別地区
 - 再開発事業施行区域
 - 飛行場の区域
 - 建築敷地境界
 - 計画建築物(低層部)
 - 計画建築物(高層部)
 - 屋上緑化
 - 地上緑化
 - 空地(広場等)
 - 鉄道施設
 - 道路
 - 空飛ぶクルマの離着陸場
 - ヘリコプターの離着陸場
 - 着陸帯
 - 車両出入口
 - 自転車出入口

■断面図(東西)



- 凡例
- ホテル
 - SA(サービスアパートメント)
 - オフィス
 - 商業
 - 駐車場・駐輪場・車路等
 - 機械室等

※1 本事業は、本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議や経済情勢等により変更になる可能性があります。

※2 T.P.とは、東京湾平均海面です。

※3 対象事業実施区域内の南側の踏切を撤去し、アンダーパスを構築する計画です。

お問合せ先

<方法書、事業計画の内容、個別説明会の開催等について>

●横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合事務局

東京都千代田区大手町二丁目3番1号

TEL:090-3113-2001 (9:00~17:00/土・日・祝日を除く)