

(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

に対する意見書の内容及び事業者の見解

令和8年5月

横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合

■ 意見書の内容と意見数について

「(仮称) 横浜駅みなみ東口地区第一種市街地再開発事業環境影響評価方法書」に対し、横浜市環境影響評価条例第 20 条 1 項に基づき、7 通の意見書（延べ意見数 40 件）が提出されました。意見書の内容及び意見数は、表 1 に示すとおりです。

意見書の内容及び事業者の見解は、表 2(1)～(20)に示す内容となります。いただいたご意見の内容は原文のまま掲載し、表 1 に示す項目ごとに整理し、通し番号を振っています。なお、項目ごとの整理にあたり、意見書に記載された箇条書きの番号は、記載を割愛しています。

表 1 意見書の内容と意見数

意見項目		意見数	
事業計画	事業概要・事業目的	2件	8件
	空飛ぶクルマ	6件	
環境影響評価	騒音（空飛ぶクルマ・ヘリコプター）	20件（うち同一3件）	24件
	環境影響評価の実施（空飛ぶクルマ）	4件（うち同一2件）	
その他	安全対策（空飛ぶクルマ・ヘリコプター）	2件（うち同一1件）	8件
	都市計画・説明会・審議等	6件	
合計		40件（7通）	

※表 2(1)～(20)に示すご意見のうち、番号 11、13、16、26、27、28 に関する同一の意見書の記載内容がありましたため、記載内容ごとの整理にあたり、1 つの意見を掲載の上、同一の意見があった旨を表 1 及び表 2 中に示しています。

表 2(1) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
事業計画	事業概要・事業目的	<p>1</p> <p>231メートルの高層ビルを作る必要性は？ 高層にする意味がわからない。 周りのビルの高さに合わせる事がなぜ出来ないのか？ 横浜の空がビルに覆われ圧迫される。</p>	<p>本事業は、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賑わいのある都市空間を形成することを目標としており、その検討の結果として高さは231mとして計画しています。</p> <p>また、対象事業実施区域が位置する横浜駅みなみ東口地区における「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画」では、「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ために、土地の高度利用を図り、国内外の多様なニーズに対応した商業・業務機能等を集積する」等の方針が定められています。</p> <p>本施設による周辺への影響については、事業者として、環境影響評価項目の景観の中で、周辺の既存ビルとの関係性や圧迫感への影響について予測評価を行い、環境影響評価準備書（以下「準備書」という。）に記載します。また、予測評価に基づき対策についての検討を進め、外壁面のデザインの工夫するなど圧迫感の軽減に努めてまいります。</p>
		<p>2</p> <p>計画にある何層にもなるオフィスの必要性は？ MM、関内、横浜駅周辺のオフィス計画もあり、さらに商業施設の丸井の撤退。 何層にもなるオフィスが必要か？ 将来性を見ても限界を感じる。</p>	<p>対象事業実施区域が位置する横浜駅みなみ東口地区における「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画」では、「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ために、土地の高度利用を図り、国内外の多様なニーズに対応した商業・業務機能等を集積する」等の方針が定められています。</p> <p>本事業では、事業者として、上述の方針に沿いながら、市場調査を踏まえ、需要に応じたオフィスフロア（業務機能）を計画しています。今後のマーケット状況に注視しつつ、横浜市の国際競争力の向上に貢献するような取組を進めてまいります。</p>

表 2(2) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
事業計画	3	<p>空飛ぶクルマ発着場 全く先の見えない物への投資が必要か？</p>	<p>空飛ぶクルマは、現在、国による制度等の整備が進められており、2026年3月27日開催の官民協議会における「空の移動革命に向けたロードマップ(改訂)」では、2027年～2028年には一部地域での商用運航の開始、2030年代前半には、運航規模の拡大に対応する交通管理に向けた国の制度・体制整備といった国の制度整備や官民での技術開発の道筋が掲げられています。</p> <p>これらの国の指針や、先行する他事例を踏まえながら、空飛ぶクルマの実現可能性含めて検討を進めてまいります。</p>
	4	<p>【空飛ぶ車】という今後インフラとして定着するか否か全く不透明、かつ騒音や事故に関する予測の全く付かない物を、計画に大々的に盛り込む必然性が薄い。予算がどのくらいかかるかも不明確。地上45階部分の用途が不明確。その高さでの周囲日照の影響も不明確。地下3階の浸水被害も不安。軟弱地盤に高層建築物も不安。不安要素だらけにも関わらず予算食いで全く賛成できない。</p>	<p>空飛ぶクルマについては、現在、国による制度等の整備が進められており、2027年～2028年には一部地域での商用運航の開始、2030年代前半には、運航規模の拡大に対応する交通管理に向けた国の制度・体制整備といった国の制度整備や官民での技術開発の道筋が掲げられています。本事業で想定している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。そのため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、安全を確保してまいります。</p> <p>地上45階部分の用途は、室外機置き場を計画していますが、詳細は引き続き検討していきます。</p> <p>日照の影響に関しては、今後、環境影響評価項目である日影において予測・評価を行います。また、その内容は準備書に記載します。</p> <p>浸水被害について、「東京湾沿岸高潮浸水想定区域図」(神奈川県県土整備局ホームページ)によると、対象事業実施区域及びその周辺は、高潮により1m以上3m未満の浸水が予測されています。そのため、本事業では、計画建築物内への浸水を防止するため、地盤の嵩上げを計画しています。</p> <p>また、地下部の浸水対策として、必要箇所に止水板等を設けることにより、建物内部への水の侵入防止対策を実施します。</p> <p>対象事業実施区域が軟弱地盤であることについて、ボーリング調査により詳細な地盤の状況を把握し、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ます。</p> <p>上記を踏まえ、引き続き事業計画を検討し、準備書を作成するとともに、準備書の公告後に説明会を開催する予定です。説明会においても丁寧な説明に努めてまいります。</p>

表 2(3) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
事業計画	空飛ぶクルマ	<p>5</p> <p>空飛ぶクルマの実態が不明すぎると感じました。</p> <p>人伝に万博で問題が生じたと伝え聞く程度です。何人乗りで誰が運転するか、どこ製か、安全性は、主目的は、バスなのかトラックなのか乗用車か、ルートや高度は、丸一日運用なのかどうか、単純計算で一時間に6から7台飛ぶ計算だが騒音は、プライバシー権は、違法者の取締り方法は、上空からの落下や近隣への衝突など事故対策は、法整備の目的、責任の所在、補償の体系など、見当のつかない項目が多すぎます。住民の生活に直結する課題が何ら不明なままでは、はいそうですかとは言えないのではと考えます。こんなはずではなかった、安心して暮らせないの頻発は迷惑なので、未然に防ぐ必要があります。人口密集地にポートだけ建設し、なし崩し的にここにポートがあるので否応なしに実施しますと計画が進められることを懸念します。</p> <p>必ず計画着手前に、概略、想定されるリスク、想定している対策、注意点など広く公表し、それに対し十分意見公募がなされる必要性を感じます。</p>	<p>空飛ぶクルマについては、現在、国による制度整備が進められており、本事業で想定している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。</p> <p>ご意見いただいた空飛ぶクルマの安全性や目的、形状やルート等を含めた具体的な運航計画等は、今後国により示される制度や指針の内容や、機体の開発動向を踏まえて、慎重に検討してまいります。</p> <p>なお、空飛ぶクルマの運航に伴う騒音については、本事業の環境影響評価において、想定する使用予定機種仕様を踏まえて設定し、運航ルート、運航高度、運航時間帯、運行頻度等を考慮した予測・評価を行います。運航頻度は、予測・評価の結果を確認しながら引き続き検討を進め、適切に設定し、準備書に記載します。</p> <p>この準備書について公告後に説明会を開催する予定です。説明会において、丁寧な説明に努めてまいります。</p> <p>また、準備書公告後の縦覧期間中、環境の保全のための見地からの意見のある方は、準備書の内容に関する意見書を提出することができます。</p> <p>いただいたご意見を踏まえながら、より良い事業計画となるよう、事業者として引き続き検討を進めてまいります。</p>

表 2(4) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
事業計画	空飛ぶクルマ	<p>6</p> <p>私は横浜市民として、横浜駅南東口再開発に含まれる「空飛ぶ車（eVTOL）関連施設」の設置および運航計画について、強い疑念を抱いております。以下に理由を述べ、慎重な再検討を求めます。</p> <p>1. 技術の成熟度が不足していることによる安全上の重大な懸念 ヘリコプターは安定飛行に成功してから約95年もの歴史を持ち、第二次世界大戦などの極めて苛酷な運用環境を経て、長期にわたり改良と実績の積み上げが行われてきました。 一方で、空飛ぶ車（eVTOL）は誕生してまだ十数年の新しい技術であり、安全性の確立には不十分と考えます。</p> <p>2. 関西万博での部品落下事故が示す現状の危険性 今年の関西万博では試験飛行中の機体から部品が落下し、展示が中止される事故が発生しました。 技術が未成熟である象徴的な事故であり、人口密集地での運用は極めて危険です。</p> <p>3. 都市部特有のリスクと空域問題 横浜駅周辺は住宅地・商業施設・学校・病院が密集しており、一度事故が起きれば重大な被害に直結します。 既存航空との空域調整、騒音、落下物リスクなど未解決の課題が多数あります。</p> <p>4. 他都市の動向から見える慎重姿勢 ベルリンなどの海外都市では、空飛ぶ車の都市部飛行は禁止または強く制限され、郊外限定運用が主流です。 横浜市が先行して都市運用を目指すのは安全議論を飛ばした拙速な判断です。</p> <p>5. 市民への説明不足 現状、市民へ十分な説明が行われておらず、安全基準や影響評価も明示されていません。</p> <p>6. 結論：計画の再検討と市民への丁寧な説明を求めます。</p> <p>以上の理由から、現時点での空飛ぶ車関連施設の建設および運用には反対し、計画の慎重な再検討を求めます。</p>	<p>1、2、3及び4に関して、 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となります。 2027年～2028年には一部地域での商用運航の開始、2030年代前半には、運航規模の拡大に対応する交通管理に向けた国の制度・体制整備といった国の制度整備や官民での技術開発の道筋が掲げられており、本事業で想定している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行させる等、安全面について慎重に検討してまいります。 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、安全性の確保に努めてまいります。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。 本事業では、空飛ぶクルマの運航に伴う騒音や安全性等について、適切に調査・予測・評価を行い、その結果を踏まえて環境の保全のための措置を検討し、計画に反映してまいります。</p> <p>5、6に関して、 現在は環境影響評価の調査・予測・評価の方法についての説明や審査を行う段階となり、説明会では方法書の内容についてご説明させていただきました。 予測評価の結果や事業計画の内容は、準備書に記載するとともに、準備書の公告後に説明会を開催する予定です。説明会では対象地域の皆様へ丁寧な説明に努めてまいります。 また、具体的な事業計画については、引き続き真摯に検討を進めてまいります。 いただいたご意見を踏まえながら、空飛ぶクルマの計画について、今後国により示される制度・整備指針等の内容や、機体の開発動向を踏まえながら、実現可能性も含めて慎重に検討してまいります。</p>

表 2(5) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
事業計画	空飛ぶクルマ	<p>7</p> <p>【羽田空港アクセス説明の不合理性について】</p> <p>説明会において、「羽田空港へのアクセス向上」が空飛ぶ車導入のメリットとして挙げられていましたが、これは横浜市民の実際の生活感覚および現状の交通インフラと照合すると、極めて不自然な説明であると感じました。</p> <p>京急線を利用すれば、横浜駅から羽田空港第1・第2ターミナル駅まで約26分で到達できます。</p> <p>一方、空飛ぶ車は屋上までの移動、天候による運休リスク、少人数・高額運賃といった特性があり、実際の所要時間や利便性、安全性、コストのいずれを比較しても、鉄道の方がはるかに優れています。</p> <p>それにもかかわらず、空飛ぶ車のメリットとして「空港アクセス向上」を示す説明は、住民を十分に理解していない印象を受け、納得しがたいものでした。</p>	<p>本事業で想定している空飛ぶクルマの運航開始時期は2030年代後半としています。用途に関して、例えば「東京都空飛ぶクルマ実装プロジェクト」では、空港へのアクセスが観光遊覧とともに期待されるひとつのユースケースとして例示されており、本事業では、商業利用や観光周遊等、様々な可能性を検討している段階となります。</p> <p>運航条件や安全性については、国土交通省航空局を中心に、運航条件、航空管制ルール等の制度整備が進められています。</p> <p>いただいたご意見を踏まえながら、空飛ぶクルマの計画について、今後国により示される制度・整備指針等の内容や、機体の開発動向を踏まえながら、実現可能性も含めて、事業者として慎重に検討してまいります。</p>

表 2(6) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
事業計画	空飛ぶクルマ	<p>8 環境影響評価制度と空飛ぶ車（都市部低空飛行）について</p> <p>本事業について、事業者は「環境影響評価制度に則り説明会等を実施する」と説明している。</p> <p>しかし、再開発組合を通じて横浜市担当部署に確認したところ、現行の環境影響評価制度には、以下のような都市特有の状況を前提とした評価項目は特に設けられていないとの回答を得た。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市部における低空飛行 ・複数機による反復的な離着陸 ・学校や住宅密集地の直上を飛行することによる影響 <p>このことから、現行制度に基づく評価は、空飛ぶ車という新しい都市型航空利用がもたらす影響を十分に把握・検証する仕組みとはなっていないことが明らかである。</p> <p>にもかかわらず、「環境影響評価制度に則っている」という形式的説明のみがなされ、制度の前提や限界についての説明が行われぬまま説明会が実施されるのであれば、周辺住民、とりわけ幼稚園・小学校・中学校・高等学校等の教育施設関係者が、適切に理解・判断するための情報提供としては不十分である。</p> <p>少なくとも、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行制度が想定していない事項 ・評価できていないリスク ・今後どのように補完的な説明や検証を行うのか <p>について、明確に示すべきである。</p>	<p>本事業において、空飛ぶクルマの運航に係る環境影響評価を行う項目として、生物生態系（動物）、騒音、低周波音を選定しております。</p> <p>騒音については、想定する使用予定機種仕様を踏まえて設定し、運航ルート、運航高度、運航時間帯、運行頻度等を考慮した予測・評価を行います。</p> <p>運航頻度は、予測・評価の結果を確認しながら引き続き検討を進め、適切に設定し、準備書に記載します。</p> <p>安全については、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、国土交通省航空局及び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。</p> <p>現状、2027～2028年に一部地域で商用運行が開始されるとされており、社会実装に向けて段階を重ねていくとされています。本事業で想定している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。</p> <p>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対応を検討するほか、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、安全を確保してまいります。</p> <p>いただいたご意見を踏まえながら、今後国により示される制度・整備指針の内容や、機体の開発動向を踏まえ、空飛ぶクルマの実施可能性含めて、慎重に検討してまいります。</p> <p>また、本事業の準備書には、環境影響評価の結果を踏まえ、事後調査を実施する環境影響評価項目の選定や選定した項目の事後調査の内容等について記載しますが、その中において、空飛ぶクルマの運航に伴う騒音に関する事後調査を選定する予定です。実際の空飛ぶクルマの運航時に事後調査を実施し、調査結果から予測評価の結果や環境の保全のための措置を検証し、事後調査の結果が予測結果と著しく異なる場合には、調査結果を検証した内容を記載します。さらに、追加的な環境の保全のための措置を実施した場合には、その内容、評価の結果及び実施後の事後調査の結果を記載します。</p>

表 2(7) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
環境影響評価	9	<p>この建物の屋上に空飛ぶクルマが1日150機飛ぶとありますが、ヘリコプターのように爆音が鳴るのであれば、騒音の観点で反対です。現在臨港パーク横にもヘリポートがあり週末観光用で稼働しているようですが、犬の散歩で訪れた際離着陸の時会話ができないほどのさく犬も怖がります。その爆音が1日に150回もみたとみらいの空になり続けることになるとかなりの騒音になります。ヘリポートを作ることは、緊急時や災害時に役に立つと思いますが、回遊性の向上を目的とした空飛ぶクルマは、中止して欲しいです。</p>	<p>空飛ぶクルマの運航に伴う騒音については、既存資料やメーカーからの資料内容を踏まえた騒音の発生源を、現時点で想定する使用予定機種の大さを踏まえて設定し、運航ルート、運航高度、運航時間帯、運行頻度等を考慮した予測・評価を行います。</p> <p>運航頻度は、予測・評価の結果を確認しながら引き続き検討を進め、適切に設定し、準備書に記載します。</p>
	10	<p>空飛ぶ車用のバーティカルポートとヘリコプター用のヘリポートの設置が計画されていますが、騒音、安全の悪化を懸念しており、騒音と安全について意見書を提出致します。</p> <p>〈空飛ぶ車の騒音〉</p> <p>騒音について、本件の環境影響評価方法書の資-19ページに65dBA以下と記載されており、ヘリコプターより小さいとされていますが、今後、実用段階になると騒音の増大の可能性が考えられます。空飛ぶ車の実用化には飛行距離の延長が課題とされており、飛行距離の延長に伴い、利便性確保のため高速化することで騒音の増大することが予想されます。また、飛行距離延長の手法としてエンジンで発電し、モーターで推進する方式が検討されていますが、この場合は、エンジンによる騒音が加わります。このため、実用段階になると空飛ぶ車の騒音はヘリコプターに近いものになることを懸念しています。</p>	<p>空飛ぶクルマについて、現在、国による制度整備が進められており、2027年～2028年には一部地域での商用運航の開始、2030年代前半には、運航規模の拡大に対応する交通管理に向けた国の制度・体制整備といった国の制度整備や官民での技術開発の道筋が掲げられています。</p> <p>本事業で想定している運航開始時期は2030年代後半としており、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。</p> <p>空飛ぶクルマの運航に伴う騒音については、既存資料やメーカーからの資料内容を踏まえた騒音の発生源を現時点で想定する使用予定機種の大さを踏まえて設定し、運航ルート、運航高度、運航時間帯、運行頻度等を考慮して予測・評価を行い、準備書に記載します。</p> <p>空飛ぶクルマの検討の中で、今後国により示される制度や指針の内容、機体の開発動向・進捗状況について注視してまいります。</p>
	11	<p>空飛ぶ車の騒音の大きさについて、本件環境影響評価方法書の資料編 資-19に65dBA以下と記載されていますが、機体からの距離が明確ではないので、機体からの距離を明確にし、騒音の大きさを示して頂きたい。これは、騒音条件により運航に制限を与える場合にも必要と考えます。</p> <p>〈同一の意見書の内容1件〉</p>	<p>空飛ぶクルマの運航に伴う騒音については、方法書p.6-17の図6.6-2「騒音・低周波音調査地点図(空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航)」に示す地点における、地上1.2m及び周辺の住居階数を考慮した高さを予測高さとして設定し予測評価を行います。</p> <p>既存資料やメーカーからの資料内容を踏まえた騒音の発生源を、現時点で想定する使用予定機種の大さを踏まえて設定し、運航ルート、運航高度、運航時間帯、運行頻度等を考慮した予測・評価を行い、準備書に記載します。その際には、空飛ぶクルマの機体から予測地点までの距離も含めて準備書に記載します。</p>

表 2(8) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
環境影響評価	騒音 (空飛ぶクルマ・ヘリコプター)	12 空飛ぶ車の運航ルートは本件の環境影響評価方法書の4-17ページによれば、準備書に記載するとあり、現時点では明確ではない。厳しい側の条件として単一ルートで運用したモデルの評価を行って頂きたい。その上で必要あれば、騒音の増大を抑制するため、飛行ルートを分散し騒音が集中することを防止することを希望します。	空飛ぶクルマの運航に伴う騒音については、方法書に記載した運航頻度及び運行ルートを考慮した予測・評価を行い、準備書に記載します。また、運航ルートに制約が生じることが想定されることも考慮して、離着陸ルートが同一となる単一ルートで運航する条件においても予測・評価を行います。 いただいたご意見を踏まえながら、事業者として、空飛ぶクルマの運航計画について慎重に検討し、準備書に記載します。
	13	空飛ぶ車の運航は午前7時から午後10時までとありますが、均等な間隔で飛行するだけでなく、特定の時間に集中して運航するモデルの評価を行って頂きたい。さらに、騒音の増大を抑制するため、時間当たりの運航回数や時間帯別の運航回数等を制限し、特定の時間に騒音が集中することを避けることを希望します。 <同一の意見書の内容1件>	空飛ぶクルマの運航に伴う騒音については、予測結果を「環境基本法」に基づく航空機騒音に係る環境基準と対比することにより、対象事業の実施による騒音が及ぼす影響の程度を評価します。航空機騒音に係る環境基準では、時間帯補正等価騒音レベル(L _{den})が採用されており、午前7時から午後7時まで、午後7時から午後10時まで、午前0時から午前7時まで及び午後10時から午後12時までの時間帯において発生する騒音やその頻度、時間帯ごとの重みづけ(代表的には夜の時間帯に発生する航空機騒音に一定の重みづけが行われる)を考慮して評価する指標となっています。 本事業での運航時間は、午前7時から午後10時までを計画していますので、空飛ぶクルマの運航に伴う騒音については、上記指標を踏まえ、1日の影響度として、午前7時から午後7時まで、午後7時から午後10時までに発生する騒音やその頻度を考慮して予測・評価を行います。これは、時間あたりの運航頻度が多くなり騒音の影響が大きくなる時間も含んで、予測・評価を行うこととなります。予測・評価の結果を確認しながら運航頻度等の運航計画を適切に設定し、準備書に記載します。
	14	<ヘリコプターの騒音> ヘリコプターについては、空飛ぶ車より大幅に騒音が大きいとされていることを踏まえて、空飛ぶ車とは、はっきり区別し、環境アセスメントを実施して頂きたい。	ヘリコプター及び空飛ぶクルマの運航に伴う騒音について、ヘリコプター、空飛ぶ車それぞれで区別して予測を行います。 そのうえで、総合的な影響となるよう、ヘリコプターと空飛ぶクルマの運航に伴う騒音の合成値を算出したうえで、航空機騒音に係る環境基準の指標を踏まえて評価を行い、準備書に記載します。

表 2(9) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
環境影響評価		<p>15</p> <p>ヘリコプターについても、空飛ぶ車の場合と同様に、機体からの距離を明確して、騒音の大きさを示して頂きたい。</p>	<p>ヘリコプターの運航に伴う騒音についても同様に、方法書p. 6-17の図6. 6-2「騒音・低周波音調査地点図(空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航)」に記載の地点において、地上1.2m及び周辺の住居階数を考慮した高さを予測高さとして設定し予測評価を行います。</p> <p>既存資料やメーカーからの資料内容を踏まえた騒音の発生源を、現時点で想定する使用予定機種の大きさを踏まえて設定し、運航ルート、運航高度、運航時間帯、運行頻度等を考慮した予測・評価を行います。その際には、ヘリコプターの機体から予測地点までの距離も含めて準備書に記載します。</p>
		<p>16</p> <p>ヘリコプターについても空飛ぶ車の場合と同様に、運航ルートが未確定であるので、厳しい条件として単一ルートで運用したモデルの評価を行い、必要あれば、騒音の増大を抑制するため、飛行ルートを分散し騒音が集中することを防止することを希望します。 <同一の意見書の内容 1件></p>	<p>ヘリコプターの運航に伴う騒音については、現在運航ルートは未定ですが、今後設定した運航ルートを考慮して予測・評価を行います。</p> <p>また、運航ルートに制約が生じることが想定されることも考慮して、離着陸ルートが同一となる単一ルートで運航する条件においても予測・評価を行い、そ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。</p>
	騒音 (空飛ぶクルマ・ヘリコプター)	<p>17</p> <p>ヘリコプターの運航時間についても、空飛ぶ車の場合と同様に、特定の時間に集中して運航するモデルの評価を行って頂きたい。さらに、騒音の増大を抑制するため、時間当たりの運航回数や時間帯別の運航回数等を制限し、特定の時間に騒音が集中することを避けることを希望します。</p>	<p>ヘリコプターの騒音についても、空飛ぶクルマの騒音と同様に、予測結果を「環境基本法」に基づく航空機騒音に係る環境基準と対比することにより、対象事業の実施による騒音が及ぼす影響の程度を評価します。航空機騒音に係る環境基準では、時間帯補正等価騒音レベル(L_{den})が採用されており、午前7時から午後7時まで、午後7時から午後10時まで、午前0時から午前7時まで及び午後10時から午後12時までの時間帯において発生する騒音やその頻度、時間帯ごとの重みづけ(代表的には夜の時間帯に発生する航空機騒音に一定の重みづけが行われる)を考慮して評価する指標となっています。</p> <p>本事業での運航時間は、午前7時から午後10時までを計画していますので、ヘリコプターの運航に伴う騒音については、上記指標を踏まえ、1日の影響度として、午前7時から午後7時まで、午後7時から午後10時までに発生する騒音やその頻度を考慮して予測・評価を行います。これは、時間あたりの運航頻度が多くなり騒音の影響が大きくなる時間も含んで、予測・評価を行うこととなります。予測・評価の結果を確認しながら運航頻度等の運航計画を適切に設定し、準備書に記載します。</p>

表 2(10) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
環境影響評価	騒音 (空飛ぶクルマ・ヘリコプター)	<p>18 環境影響評価(騒音・低周波)測定地点について(1)</p> <p>ヘリコプター・空飛ぶクルマに共通して、機体からの距離を明確して、騒音の大きさを示して頂きたい。方法書では進入面内の高度と騒音(マンション最高階からの距離)が不明である。</p> <p>特に、臨海部および横浜駅周辺には100m程度、150m程度の高さの集合住宅が多く、最高高さまで人が居住しています。音の伝達は距離が半分になると6dB減衰すると言われていたため、今回の一般環境騒音・低周波音の調査地点についても、現在予定されている地上面から1.2m高さだけでなく、これら複数地点の超高層住宅の最上階のベランダと室内での測定と、飛行物の距離を考慮に入れた計算結果を公表することを希望する。(超高層マンションは(空港周辺等のように)防音サッシ等がついておらず開口部も大きく、外部との音量の差は商業ビル室内とは異なる)</p>	<p>空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴う騒音については、既存資料やメーカーからの資料内容を踏まえた騒音の発生源を、現時点で想定する使用予定機種の大きさを踏まえて設定し、運航ルート、運航高度、運航時間帯、運行頻度等を考慮したうえで予測・評価を行い、準備書に記載します。</p> <p>その際には、ヘリコプター及び空飛ぶクルマの機体から予測地点までの距離も含めて記載します。</p> <p>また、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については、運航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、地上1.2m及び周辺の住居階数を考慮した高さを予測高さとして設定し予測評価を行います。</p> <p>運航ルート近傍の住居マンション等の既存建物の室内外での測定についても、ご協力いただける住民や管理者等との協議が必要となるため、関係者との調整を進めながら検討し、検討結果を準備書に記載します。</p>
	騒音 (空飛ぶクルマ・ヘリコプター)	<p>19 環境影響評価(騒音・低周波)測定地点について(2)</p> <p>図6.6-2に記載されている調査地点は、下記のとおりだと推測されるが、交通量が少なくない道路沿いや高速道路高架付近が多く、近くの通過車の音の影響が大きい地点が多い。実際に進入時の騒音の影響を受けるのは範囲内の居住者(子ども含む)なので、通行車の影響を受けにくい地点、例えば、「ポートサイド公園内(道路際ではない地点、複数の集合住宅が公園に面しているため)」「高島町等の住宅地内(通行車両が少ない道)」等を複数追加して、意見番号21の追加点も含め、計測、計算することを求める。(実際に、騒音計で測定した結果、下記の測定地点とポートサイド公園では測定値が大きく異なった)</p> <p>(現在の測定予定地点)</p> <p>地点①：台町公園周辺</p> <p>地点②：ポートサイド中央交差点付近(金港公園)</p> <p>地点③：日産付近</p> <p>地点④：本町小学校付近</p> <p>地点⑤：横浜西口テストセンター付近</p> <p>地点⑥：久成寺付近</p> <p>地点⑦：横浜第一病院付近</p>	<p>騒音及び低周波音の調査地点の設定については、空飛ぶクルマ・ヘリコプターの運航に伴う影響が予想される対象事業実施区域周辺の8地点としました。</p> <p>これらの地点は、保全すべき教育施設、医療機関、福祉施設、住宅等の分布を考慮して設定しております。</p> <p>ご意見を踏まえ、事業者として、騒音・低周波音の一般環境騒音の測定における追加地点について検討いたします。なお、測定予定地点のうち、地点③については、実際の調査時の騒音状況を踏まえながら、通行車両の騒音による影響がより小さいと想定される高島水際線公園内の地点に移動して実施することを検討いたします。これらの検討結果は準備書に記載いたします。</p>

表 2(11) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
<p style="text-align: center;">環境影響評価</p>	騒音 (空飛ぶクルマ・ヘリコプター)	<p>20</p> <p>環境影響評価(騒音・低周波)の進入時・発着時の騒音と低周波の影響、地点ごとの算定結果・根拠式の公表</p> <p>進入時(図6.6-2圏内、進入勾配1/8)・発着時の騒音の大きさや影響について、飛行時(改訂後、最高障害物+150m)とは別に計算し、調査地点ごとの数値と飛行に伴う影響値の計算結果の公表を希望する。</p> <p>下記は方法書参考資料1から抜粋したが、空飛ぶクルマの発着時や小中型ヘリコプターの音の大きさは生活していくのに快適な音量はない(参考参考資料1 19上:参考図3 空飛ぶクルマ巡回時65dB以下 発着時・ホバ一時65dB~75dB ヘリコプター 84~96.1dB)</p>	<p>空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴う騒音・低周波音については、離着陸時、巡航時、待機時といった運航状態や既存資料やメーカー資料から得られる各状態の発生源条件を踏まえ、各予測地点での予測・評価を行います。</p> <p>設定した各運航状態における騒音・低周波音の発生源条件について、準備書に記載します。</p> <p>また、本事業での運航時間は、午前7時から午後10時までを計画していますので、ヘリコプターの運航に伴う騒音については、航空機騒音に係る環境基準の指標を踏まえ、1日の影響度として、午前7時から午後7時まで、午後7時から午後10時までに発生する騒音やその頻度を考慮して予測・評価を行います。これは、時間あたりの運航頻度が多くなり騒音の影響が大きくなる時間も含んで、予測・評価を行うこととなります。予測・評価の結果を確認しながら運航頻度等の運航計画を適切に設定し、準備書に記載します。</p>
		<p>21</p> <p>空飛ぶクルマの運航ルートは本件環境影響評価方法書の4-17ページによれば、準備書に記載するとあり、現時点では明確でない。しかし、国土交通省や空飛ぶクルマ開発関係者のプレゼンテーション等を見ると、将来の自動運転を見据えて、河川上をなるべく飛行するルート設定などが検討されているようである。そのため、厳しい側の条件として単一ルートで運用したモデルの評価を行って頂きたい。その上で必要あれば、騒音の増大を抑制するため、飛行ルートを分散し騒音が集中することを防止することを希望します。</p> <p>また、今回は横浜で初めての空飛ぶクルマポートの案件だが、今後、同様の建設が増えた場合、横浜市中心部全体で飛行する台数の調整や制限を検討するかどうかについて、環境影響報告書での記載を希望する。</p>	<p>空飛ぶクルマの運航に伴う騒音については、現在運航ルートは未定ですが、今後設定した運航ルートを考慮して予測・評価を行います。</p> <p>また、運航ルートに制約が生じることが想定されることも考慮して、離着陸ルートが同一となる単一ルートで運航する条件においても予測・評価を行います。予測・評価の結果を確認しながら、運航頻度等の運航計画について適切に設定し、準備書に記載します。</p> <p>空飛ぶクルマについて、本事業で想定する運航開始時期は2030年代後半としております。将来的に、空飛ぶクルマの普及が進み、横浜市中心部全体で飛行する台数の調整や制限を検討する必要性が生じることについては、国、横浜市のまちづくりや経済・観光などに係る部署と調整しながら、事業者として安全な運航の検討を進めてまいります。</p>

表 2(12) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
環境影響評価	騒音 (空飛ぶクルマ・ヘリコプター)	<p>22</p> <p>〈ヘリコプターの騒音〉 ヘリコプターの使用予定機種为例として、中型機（全長約17m、主回転翼直径約14m）が挙げられている（説明会資料2頁）が、5～10人乗り程度で、観光用に用いられている小型機に比べ騒音も大きい。現状、観光用小型ヘリの発着場がみなとみらい（耐震ベース内）にあるが、頻度も低く、かつ、同ホームページによると、全国で市街地に最も近いヘリポートであるとのことである。</p> <p>本計画では、中型（の中でも大きい）ヘリを非公用として飛行させ、離発着の騒音や低振動の影響を受ける進入局面の範囲図6.6-2には、多くの人が働き住んでいる。例えば、空飛ぶクルマやヘリコプターが将来的に多く飛行する可能性がある帷子川沿いのみなとみらい・ポートサイド地区には約1.7万人が、飛行場建設前の現在、既に居住している。ヘリコプターについては、空飛ぶ車より大幅に騒音が大きいとされていることを踏まえて、空飛ぶ車とは、はっきりと区別し、環境アセスメントを実施して頂きたい。</p>	<p>ヘリコプター及び空飛ぶクルマの運航に伴う騒音については、ヘリコプターと空飛ぶ車を区別して予測を行います。</p> <p>そのうえで、総合的な影響となるよう、ヘリコプターと空飛ぶクルマの運航に伴う騒音の合成値を算出したうえで、航空機騒音に係る環境基準の指標を踏まえて評価を行い、準備書に記載します。</p>
		<p>23</p> <p>非公用（観光等）のヘリコプターは、公共用（医療、災害時、警察等）や空港とははっきりと区別して、環境アセスメントの結果をもとにした、運航の可否、ヘリコプターの大きさ、飛行時刻を検討することを希望します。</p>	<p>ヘリコプターの運航に伴う騒音については、既存資料やメーカーからの資料内容を踏まえた騒音の発生源を、現時点で想定する使用予定機種の大きさを踏まえて設定し、運航ルート、運航高度、運航時間帯、運行頻度等を考慮した予測・評価を行い、その結果を確認しながら適切に設定し、準備書に記載します。</p>

表 2(13) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
環境影響評価	騒音 (空飛ぶクルマ・ヘリコプター)	<p>24</p> <p>ヘリコプターの運航時間についても、空飛ぶ車の場合と同様に、特定の時間に集中して運航するモデルの評価を行い、アセスメントの中に運航時間に関する意見を含めて頂きたい。あるいは時間当たりの運航回数や時間帯別の運航回数等を制定して、特定の時間に騒音が集中すること避けることを希望します。</p>	<p>ヘリコプターの運航に伴う騒音については、予測結果を「環境基本法」に基づく航空機騒音に係る環境基準と対比することにより、対象事業の実施による騒音が及ぼす影響の程度を評価します。航空機騒音に係る環境基準では、時間帯補正等価騒音レベル (L_{den}) が採用されており、午前7時から午後7時まで、午後7時から午後10時まで、午前0時から午前7時まで及び午後10時から午後12時までの時間帯において発生する騒音やその頻度、時間帯ごとの重みづけ（代表的には夜の時間帯に発生する航空機騒音に一定の重みづけが行われる）を考慮して評価する指標となっています。</p> <p>本事業での運航時間は、午前7時から午後10時までを計画していますので、ヘリコプターの運航に伴う騒音については、上記指標を踏まえ、1日の影響度として、午前7時から午後7時まで、午後7時から午後10時までに発生する騒音やその頻度を考慮して予測・評価を行います。これは、時間あたりの運航頻度が多くなり騒音の影響が大きくなる時間も含んで、予測・評価を行うこととなります。予測・評価の結果を確認しながら運航頻度等の運航計画を適切に設定し、準備書に記載します。</p>
		<p>25</p> <p>参考資料1 19下:参考図4に、「空港周辺の騒音に関する評価」の数値が掲載されている。記載されている時間帯補正等価騒音レベルは、頻度によって補正する計算方法であるが、民間が運営する市街地中心部の非公共使用のポートに、空港周辺の騒音基準を参考値として提示される意味が不明で、非常に問題であると考えている。理由、そして本件との関係性（基準の解釈や扱い方）について市民にわかりやすい回答を希望する。また、本件の調査結果の評価に用いられる環境保全目標（表6.6-2 騒音に係る予測・評価手法）の位置づけと比較の方法について、市民にわかりやすい説明をお願いしたい。</p>	<p>空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴う騒音については、予測結果を「環境基本法」に基づく航空機騒音に係る環境基準と対比することにより、対象事業の実施による騒音が及ぼす影響の程度を評価します。この基準は、生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持することが望ましい航空機騒音に係る基準とされており、飛行場周辺における騒音の評価を行ううえでの基準になると考えております。</p> <p>また、航空機騒音に係る環境基準では、時間帯補正等価騒音レベル (L_{den}) が採用されており、発生する騒音やその頻度、時間帯ごとの重みづけ（代表的には夜の時間帯に発生する航空機騒音に一定の重みづけが行われる）を考慮して評価する指標となっています。予測評価の結果を確認しながら、運航頻度等の運航計画を適切に設定し、準備書に記載します。</p>

表 2(14) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
環境影響評価 環境影響評価	26	<p>空飛ぶ車については、現在、開発中であり、どのようなものになるかはっきりしていないことから、今回の環境アセスメントは暫定的なものであり、運用開始の前のしかるべきタイミングで再度、環境アセスメントを実施して頂きたい。</p> <p><同一の意見書の内容 1 件></p>	<p>国による「Vertiport設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）において、空飛ぶクルマの離着陸場（Vertiport）を設置する際の環境影響評価項目の選定、調査、予測、評価手法の基本的な考え方が整理されています。本事業では、こちらの方針を参考にしながら環境影響評価を進めております。</p> <p>空飛ぶクルマについて、本事業で想定する運航開始時期は2030年代後半としております。運航開始に向けては、最新の国の指針等や技術開発の進捗状況を確認しながら、事業者として適切に対応してまいります。</p> <p>また、本事業の準備書には、環境影響評価の結果を踏まえ、事後調査を実施する環境影響評価項目の選定や選定した項目の事後調査の内容等について記載しますが、その中において、空飛ぶクルマの運航に伴う騒音に関する事後調査を選定する予定です。実際の空飛ぶクルマの運航時に事後調査を実施し、調査結果から予測評価の結果や環境の保全のための措置を検証し、事後調査の結果が予測結果と著しく異なる場合には、調査結果を検証した内容を記載します。さらに、追加的な環境の保全のための措置を実施した場合には、その内容、評価の結果及び実施後の事後調査の結果を記載します。</p>
	27	<p>意見番号26の運用開始前の環境アセスメントが実施できない場合、今回の環境アセスメントで実施した騒音条件により空飛ぶ車のスピードや運航ルート、高度を制限することを環境アセスメントの中に明記して頂きたい。</p> <p><同一の意見書の内容 1 件></p>	<p>本事業の環境影響評価において、空飛ぶクルマの運航に伴う騒音については、既存資料やメーカーからの資料内容を踏まえた騒音の発生源を、現時点で想定する使用予定機種の大きさを踏まえて設定し、運航ルート、運航高度、運航時間帯、運行頻度等を考慮したうえで予測・評価を行い、準備書に記載します。予測評価の結果を確認しながら、適切に設定し、準備書に記載します。</p> <p>空飛ぶクルマの本事業での将来的な運航開始は2030年代後半を想定しております。運航開始に向けては、最新の国の指針等や技術開発の進捗状況を確認しながら、事業者として適切に対応してまいります。</p> <p>また、本事業の準備書には、環境影響評価の結果を踏まえ、事後調査を実施する環境影響評価項目の選定や選定した項目の事後調査の内容等について記載しますが、その中において、空飛ぶクルマの運航に伴う騒音に関する事後調査を選定する予定です。実際の空飛ぶクルマの運航時に事後調査を実施し、調査結果から予測評価の結果や環境の保全のための措置を検証し、事後調査の結果が予測結果と著しく異なる場合には、調査結果を検証した内容を記載します。さらに、追加的な環境の保全のための措置を実施した場合には、その内容、評価の結果及び実施後の事後調査の結果を記載します。</p>

表 2(15) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
<p>その他</p>	<p>安全対策 (空飛ぶクルマ・ヘリコプター)</p>	<p>28</p> <p>環境アセスメントの評価項目に、本件の環境影響評価方法書の6-28ページに航空機の安全については、過去のヘリポートの火災については、評価すると記載されているが、墜落事故について調査することが明記されていないので、墜落事故についても評価に含めて頂きたい。ヘリコプターや空飛ぶ車が墜落する可能性があり、人口密集地であるので、墜落の結果、地上の建物や交通機関、人などに重大な危害を与えることが考えられます。今回のパーティポートやヘリポートは商業目的であり、非利用者は安全が一方的に損なわれる状況を踏まえ、安全性を評価すべきと考えます。また、パーティポートやヘリポートだけでなく、飛行中にも事故が発生しうるので、離着陸で利用する場合の飛行ルートも安全性の評価に含めるべきと考えます。</p> <p><同一の意見書の内容1件></p>	<p>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となります。</p> <p>2027年～2028年には一部地域での商用運航の開始、2030年代前半には、運航規模の拡大に対応する交通管理に向けた国の制度・体制整備といった国の制度整備や官民での技術開発の道筋が掲げられており、本事業で想定している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。</p> <p>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行させる等、安全面について慎重に検討してまいります。</p> <p>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、安全性の確保に努めてまいります。</p> <p>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、安全性は検証されているものと考えております。</p> <p>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慎重に検討を行ってまいります。</p> <p>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。</p>

表 2(16) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
<p style="text-align: center;">都市計画・説明会・審議等 その他</p>	<p style="text-align: center;">29</p>	<p>①市街地内パーティポート建設に関して、環境系部局主管の再開発事業の環境アセスメントとしてのみ議論するのではなく、別の視点（都市計画、公共事業評価）からの検討が必要です。</p> <p>②図中の審査会（横浜市環境影響評価審査会）で委員に提示されている資料に、市街地内パーティポート建設（1日あたりの飛行頻度、進入表面想定図など）の詳しい資料が付記されておらず、騒音や安全性等について、十分な議論がなされていない（11月14日審査会議事録）ので、会議資料の充実と会議中の事業者としての具体的な情報提供を求めます（特に11月14日の議事録で、空飛ぶクルマの安全性に関して話題になったが、事業者は単に「安全だと思います」の一言の回答で終わっていて、専門的な審議になっていない）。</p> <p>③11月30日、12月1日の説明会で配布された資料や説明された資料においても、環境影響評価方法書の資料編1（空とぶクルマ）のような詳細については説明されておらず、参加者が騒音や安全性についての説明を求めたところ、回答者は、何度も「審査会で偉い先生が検討してくださいますから」といって回答を避けており、説明会に参加した市民にきちんと説明しようとする姿勢が感じられにくかった（市民は、大声で長々と主張するなど問題のある者はいなかったにも関わらず）。準備書作成後の審査会および、縦覧後の意見書への対応について、事業者はもっと真摯に対応することを希望します。</p>	<p>①に関して、 本事業は、パーティポート及びヘリポート建設に関する手続きの1つとして、横浜市環境影響評価条例に則り、方法書に関する手続きを進めています。空飛ぶクルマにおける都市計画の観点については、災害時の緊急搬送や物資輸送の迅速化などの防災の視点や、横浜駅周辺の国際競争力の強化の視点から検討を行っております。 本事業は、準備書提出以降に、「都市再生特別地区」等の都市計画に係る提案を行うことを予定しております。 なお、本事業は民間による事業であるため、公共事業評価制度に基づく公共事業評価委員会は対象外となりますが、事業者としてもいただいたご意見を踏まえながら、引き続き真摯に事業検討を進めてまいります。</p> <p>②に関して、 令和7年11月14日開催の横浜市環境影響評価審査会での回答後、令和8年2月27日審査会において、空飛ぶクルマの機種・機能、運航頻度の設定、騒音の予測評価、墜落の危険性に係る事業者の見解をご説明しましたため、横浜市環境影響評価審査会開催記録をご覧くださいと幸いです。安全面において、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、慎重に検討し、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、安全を確保してまいります。また、今後の説明会や手続きの中で、事業者としてより丁寧な説明に努めてまいります。</p> <p>③に関して、 説明会では、時間が限られている中、より多くの参加者からのご質疑やご意見を受けるため、方法書の概要資料にて皆様へご説明いたしました。 この説明会の質疑応答において、審査会で専門の委員の意見も伺いながらきめていくといった事業者としての誤った回答があったことについて、心からお詫び申し上げます。事業者として、説明会でいただいたご意見、環境の保全の見地からの意見書を踏まえて空飛ぶクルマの騒音や安全性を含めた事業計画について慎重に検討してまいります。 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。 準備書公告後に開催する予定である説明会・審査会及び意見書でいただくご意見に対して真摯に対応いたします。また、事業者としてより丁寧な資料の作成及び説明に努めてまいります。</p>

表 2(17) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
その他	都市計画・説明会・審議等	<p>30 市街地内パーティポート建設に関して、環境系部局主管の再開発事業の環境アセスメントとしてのみ議論するのではなく、別の視点からの検討が必要です。</p>	<p>本事業は、パーティポート及びヘリポート建設に関する手続きの1つとして、横浜市環境影響評価条例に則り、方法書に関する手続きを進めています。現在は環境影響評価の調査・予測・評価の方法についての説明や審査を行う段階となり、説明会では方法書の内容についてご説明させていただきました。</p> <p>予測評価の結果や事業計画の内容は、準備書に記載するとともに、準備書の公告後に説明会を開催する予定です。説明会では対象地域の皆様へ丁寧な説明に努めてまいります。</p> <p>パーティポート建設における都市計画の観点については、災害時の緊急搬送や物資輸送の迅速化などの防災の視点や、横浜駅周辺の国際競争力の強化の視点から検討を行っております。本事業は、準備書提出以降に、「都市再生特別地区」等の都市計画に係る提案を行うことを予定しております。</p> <p>事業者としていただいたご意見を踏まえながら、引き続き真摯に事業検討を進めてまいります。</p>

表 2(18) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
その他	都市計画・説明会・審議等	<p>31 横浜駅南東口再開発計画における空飛ぶ車(次世代航空モビリティ)飛行場の建設について、追加の意見を述べます。</p> <p>貴準備組合事務局より、「横浜市の指導に基づき、計画に関する印刷物を配布した」とのお電話での説明を受けました。しかしながら、その配布範囲について、重大な疑問を抱いています。</p> <p>仮に当該印刷物の配布範囲が、従来の高層ビル建設に伴う日照影響や工事車両の往来などを想定した、周辺住民への限定的な配布であるとするれば、空飛ぶ車という性質の大きく異なる計画に対しては、著しく不十分であると考えます。</p> <p>空飛ぶ車は、低空を飛行する新たな飛行体であり、騒音や安全性のみならず、視覚的刺激や心理的影響など、これまでの都市開発にはなかった影響を地域にもたらします。にもかかわらず地域の幼稚園・小学校・中学校などの教育機関への情報配布や説明が行われていないと伺いました。この点は極めて不合理です。</p> <p>特に、日常的に飛行物体が視界に入ることにより、小学生が道路横断時などに注意力を奪われ、交通事故が増加する可能性は十分に考慮されるべきです。これは単なる生活環境の問題ではなく、子どもの安全に直結する重要な課題です。</p> <p>私はすでに横浜市教育委員会に対し、本計画についての情報共有を申し出ておりますが、現状では教育現場を含めた十分な周知が行われているとは言えません。</p> <p>空飛ぶ車という前例の少ない飛行体を都市部で運用する以上、一般的な周辺住民への説明にとどまらず、教育機関およびその保護者を含めた、より広範で丁寧な情報提供と理解形成が不可欠であると考えます。本計画において、この点が十分に考慮されていないことに強い懸念を表明します。以上</p>	<p>本事業の横浜市環境影響評価条例における方法書説明会の対象地域は、空飛ぶクルマ等の騒音の影響が及ぶと想定される範囲を設定いたしました。この範囲は、方法書P2-26図2.3-5「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」を用いて設定しており、円の半径は、国土交通省航空局より定められた「パーティーポート整備指針」の空飛ぶクルマの離発着場(パーティーポート)の親友表面の長さを参考とした1220mとなります。そして、方法書p.7-1~2に示す対象地域内の幼稚園・小学校・中学校等の教育機関及び病院等の公共施設を含む全ての建物に対して、ポスティングによる周知を行い、方法書に係る説明会を実施させていただきました。</p> <p>また、空飛ぶクルマは、現在、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。</p> <p>ご意見いただいた空飛ぶクルマの安全性・安全への対策や飛行する地域等を含めた具体の計画については、今後国により示される制度や整備指針・安全基準等の状況や機体の開発動向を踏まえて引き続き慎重に検討してまいります。</p> <p>いただいたご意見の内容については、事業者として、横浜市教育委員会と今後適切に情報提供及び調整を図るよう努めてまいります。</p>

表 2(19) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
その他	都市計画・説明会・審議等	<p>32 (横浜の都市形成の経緯、すなわち、横浜都心部（臨海部・丘陵部）に商業地だけでなく住宅が多く存在する事実を鑑みて）市民が安心して暮らしやすい環境整備の文脈のなかで、未来の交通に期待すること、それにより横浜に暮らす市民の住環境への負荷のバランスを冷静に見極めることが必要です。「都市中心部、住宅地の上を多くのヘリコプターや空飛ぶクルマが飛ぶことが、本当に暮らしやすい都市づくりに必須なのか」欧米の都市でもこのような議論が多く展開され、多くの先進国の都市で都心部への空飛ぶクルマの運用を選択せず、市街地周辺部での離発着を計画してきました。</p> <p>上記のように、空飛ぶクルマが飛行する範囲をまちづくりや都市居住の話題のなかで議論し、異なる立地条件の複数候補地から最適な場所を選ぶ、横浜独自で立地条件等のガイドラインを示すことが大切です。都市計画的には、再開発の上位計画の「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」の範囲だけでなく、その周辺を含む横浜中心・臨海部全体の計画として、議論した上で、空飛ぶクルマ（ヘリコプターはさらに厳しく）の運用を検討すべきです。空飛ぶクルマが観光を主目的にしているのならば、空飛ぶクルマが入れない範囲は、別の持続可能な交通手段と組み合わせるなど、横浜らしい独自の地球や市民に優しい未来交通戦略を考えるほうが（多くの市民に負荷をかけてまで都心部に空飛ぶクルマを運用するより、）魅力的でクールなのではないでしょうか。</p> <p>民間資本活用事業だとしても、本件のように、周囲に広く大きな影響を与える施設をつくる際には、事業者が提案した計画を受け入れるのではなく、きちんと公共事業と同様の都市計画的な審議プロセスをふみ、市役所が主体的にコントロールすべきだと考えます。</p>	<p>いただいた空飛ぶクルマのガイドライン検討や横浜市臨海部全体の計画の検討に関するご意見について、横浜市のまちづくりや経済・観光などに係る部署と共有を図るとともに、事業者として、いただいたご意見を踏まえながら、市民の方へ良好な都市環境が確保されるような計画を進めてまいります。また、空飛ぶクルマの実現可能性含めて、引き続き慎重に検討を進めてまいります。</p>
	33	<p>今後も同様の案件（パーティポートの建設・設置）を個別に審議するのではなく、横浜市として、市中心部の未来交通が市民に真に利益をもたらす計画となるようなパーティポートの配置・飛行禁止区域の設定を総合的に検討してガイドラインを作成することを望みます。多くの市民が居住する都心臨海部の住民が騒音や事故等の安全性の懸念に悩まされず、今まで通り、静かで豊かで便利な住環境を担保するものとなることを望みます。</p>	<p>いただいた空飛ぶクルマのガイドライン作成に関するご意見について、横浜市のまちづくりや経済・観光などに係る部署と共有を図るとともに、事業者として、いただいたご意見を踏まえながら、空飛ぶクルマの計画について引き続き慎重に検討を進めてまいります。</p>

表 2(20) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容及び事業者の見解

意見項目	番号	意見書の内容	事業者の見解
<p style="text-align: center;">都市計画・説明会・審議等 その他</p>	<p style="text-align: center;">34</p>	<p>横浜市役所（都市計画および環境関連部署）のリーダーシップのもと、透明性がある検討プロセスの確保、わかりやすい情報提供、持続可能で横浜らしい真に持続可能でスマートで成熟した都市構想になるような計画と広報を求めます。具体的には、①透明性のある検討プロセスとしては、活発な市民協働の議論の場の設置、影響のある地域での丁寧で多くの人々がアクセスしやすい説明会の開催（自治会・管理組合ごと等）、市ホームページ等での構想および進捗の報告等、市民とのコミュニケーション、を望みます。</p> <p>例えば、東京都の関連事業の下記ホームページでは、都の官民連携の取組みをわかりやすく伝え、「社会受容性向上」、「利活用（拠点飛行等）」、「環境整備」の観点でロードマップを精緻化していく予定のようです。（東京都の方法が全て良いわけではないが、「社会受容性向上」に正面から取り組んでいる点では評価できる）</p> <p>https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/seisakukikaku/sorajissou_project</p> <p>https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/cross-efforts/sorajissou</p> <p>比較して、本事業は、（説明会での質疑応答や資料によると）再開発建物や周囲のホテル利用者（羽田空港等からホテルまでの移動等）を想定した観光利用とのことでした。観光の充実は市にとっても大切ではありますが、横浜市民へのメリットがわかりにくいだけでなく、このような受益者が限定的な非公用の運行に対し、方法書資料編1（空飛ぶクルマ関連）には、参考として空港周辺の騒音の評価の計算方法等が記される（公共施設で建設に多くの議論や補償がなされる空港と今回の事業が、飛行ルート周辺住民に同等の騒音を許容することを強いると否定できないような記載事項）など、周辺に生活する市民の住環境（騒音・心理的な圧迫感等）や生活の安全性（事故等）の懸念等、受益者と負担者がずれて一方的で受益負担のバランスも悪いと言わざるを得ません。</p> <p>今回の事案が先例となり、なし崩し的に今後も環境評価や開発の許可が行われていく可能性もあり、本件を、単なる1地区の再開発の環境評価として扱うのではなく、都市計画審議会や公共事業評価委員会等で専門家の意見を聞き議論することも重要かと考えます。</p>	<p>いただいた横浜市の都市構想・検討プロセスに関するご意見について、横浜市のまちづくりや経済・観光などに係る部署と共有を図るとともに、事業者として、いただいたご意見を踏まえながら、引き続き真摯に事業検討を進めてまいります。</p> <p>空飛ぶクルマについて、本事業で想定する運航開始時期は2030年代後半をとしており、現時点では、周遊等の観光地的な利用や、2地点間の移動等の用途の可能性を検討しています。</p> <p>非公共用のパーティポートを想定していますが、サービスの在り方、防災時の活用の在り方について、多角的に検討を進めてまいります。</p> <p>本事業では、空飛ぶクルマの運航に伴う騒音や安全性等について、予測評価を行い、予測評価結果を踏まえて環境の保全のための措置を検討し、準備書に記載します。</p> <p>空飛ぶクルマの安全性・安全への対策や具体の計画については、今後国により示される制度・整備指針・安全基準等の状況や、機体の開発動向を踏まえて引き続き慎重に検討してまいります。</p> <p>本事業は、横浜駅みなみ東口地区再開発事業に関連した手続きの1つとして、横浜市環境影響評価条例に則り、方法書に関する手続きを進めています。他方で、本事業は、横浜市環境影響評価条例に基づく準備書の提出以降には、「都市再生特別地区」等の都市計画に係る提案を行うことを予定しております。都市計画提案書を横浜市へ受理いただいた場合、都市計画提案の流れの中で、横浜市都市計画審議会でご審議いただくことを予定しております。また、エキサイトよこはま22のまちづくりに係る学識経験者の意見などを踏まえながら、事業者として慎重に検討を進めてまいります。</p> <p>なお、本事業は民間による事業であるため、公共事業評価制度に基づく公共事業評価委員会は対象外となりますが、事業者としてもいただいたご意見を踏まえながら、引き続き真摯に事業検討を進めてまいります。</p>