

# (仮称)横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業 環境影響評価準備書の概要及び説明会開催等のお知らせ

「横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発準備組合」では、横浜駅周辺大改造計画である「エキサイトよこはま 22 (※)」の考え方に基づき、住宅施設・複合施設・宿泊施設等を導入した施設の建設を計画しています。

このたび、横浜市環境影響評価条例に基づく「環境影響評価準備書」をとりまとめ、横浜市長へ提出しましたので、その概要をお知らせするとともに説明会の開催について、ご案内させていただきます。

横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発準備組合

※横浜駅周辺地区において、さらなる国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全確保などに取組み、「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を進めるための指針となる計画です。

## 環境影響評価準備書に関する説明会の会場及び日程

### 開催日時

- 1回目 平成 28 年 2 月 19 日 (金)  
19 時 00 分～20 時 30 分 (予定)
- 2回目 平成 28 年 2 月 20 日 (土)  
19 時 00 分～20 時 30 分 (予定)

### 開催会場

かながわ県民センターホール (2 階ホール)  
(神奈川区鶴屋町 2-24-2)  
横浜駅西口・きた西口より徒歩 5 分

### ご連絡及びお願い事項

- ・受付は開催時間の 30 分前から開始いたします。
- ・事前の申込みは不要です。ご都合の良い日に直接会場にお越しください。
- ・準備書の説明は 40 分程度を予定しています。質疑等の状況により、終了時間が早まる場合があります。
- ・第 1 回、第 2 回とも説明の内容は同じです。
- ・駐車場は限りがありますので、公共交通機関等をご利用ください。

### 案内図



## 事業計画の概要

### 事業者の名称及び住所

名称 横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発準備組合  
代表者 理事長 中山 久招  
住所 神奈川県横浜市西区南幸二丁目 1 番 22 号

### 対象事業の名称等

名称：(仮称)横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業  
実施区域：横浜市神奈川区鶴屋町一丁目の一部 (右図参照)

### 対象事業の種類

高層建築物の建設 (第 1 分類事業)

### 事業の概要

主要用途	住宅施設、複合施設 <sup>注4)</sup> 、宿泊施設
用途地域	商業地域 (防火地域)
敷地面積	約 6,650 m <sup>2</sup>
建築面積	約 4,980 m <sup>2</sup>
延べ面積 <sup>注2)</sup>	約 80,000 m <sup>2</sup>
建築物の最高高さ <sup>注3)</sup>	約 190m
階数	地下 2 階、地上 44 階、塔屋 2 階
工事予定期間	平成 30 年度～平成 33 年度
供用予定時期	平成 34 年春

注1) 今後の関係機関協議により、数値等は変更になる可能性があります。  
注2) 延べ面積は、建築物の各階の床面積の合計であり、駐車場等の床面積を含みます。  
注3) 建築物の最高高さは、塔屋 (屋上の機械室等) の部分を含む高さです。  
注4) 複合施設は、商業・サービスなどの機能を有した施設構成を指します。

### 対象事業実施区域の位置



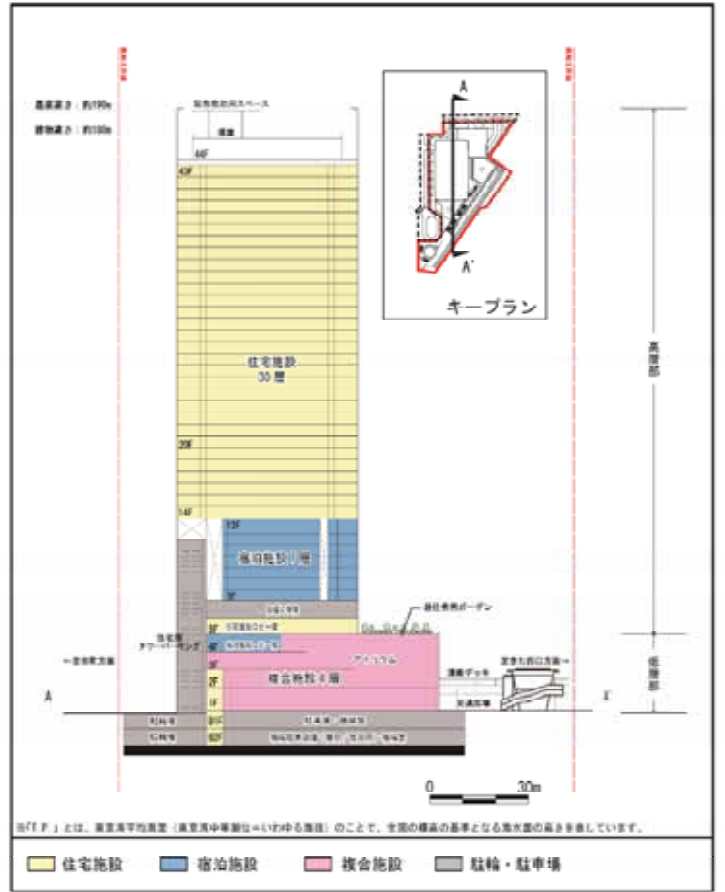
この地図の作成にあたっては、横浜市の発行の1:2500地形図を使用しています。(横浜市の地籍測量課発行 平成27年度計測図104号)

計画建物の配置等

■配置図



■断面図



■施工計画等

■工事工程表

事業認定年度・月	平成30年(2016)年度	平成31年(2019)年度	平成32年(2020)年度	平成33年(2021)年度
解体工事				
I 工区	準備・仮設工事			
	山削・土工			
	躯体工事			
	仕上・設備工事			
II 工区	準備・仮設工事			
	土工			
	躯体工事			
	仕上・設備工事			
検査等				

※I工区：新設工事、II工区：ペDESTリアンデッキ工事

■工事用車両ルート等について



工事用車両ルートは、主要地方道青木浅間線(環状1号線)をメインルートとし、鶴屋町1丁目交差点を起点に左折イン、左折アウトとします。

また、工事時間は、原則、午前8時から午後6時までを予定しています(一部工事は、夜間に行う場合があります。)

- 工事用車両の主な走行ルート(入)
- ← 工事用車両の主な走行ルート(出)

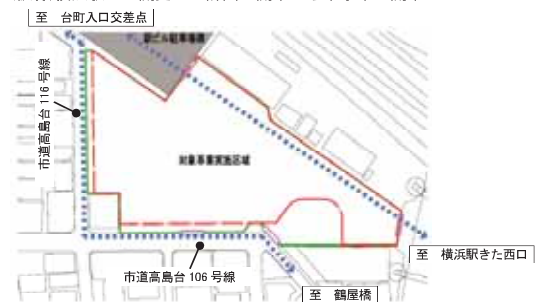
■工事中の想定歩行者動線について

本事業では、市道高島台111号線及び、高島台118号線の一部を廃道とする計画としています。そのため、工事中は、対象事業実施区域の外周を迂回路(市道高島台106号線及び高島台116号線の利用)の利用を提示板等により案内していきます。工事中の歩行者の安全性は、誘導員の設置や仮設歩道を整備する等の対応によって確保していきます。

本事業の工事開始後から(仮称)横浜駅西口開発ビル計画の開業まで



(仮称)横浜駅西口開発ビル計画の開業から本事業の開業まで\*



※時期は現時点の想定であり、今後の調整で変更になる可能性があります。

## 環境影響評価項目の選定

事業計画案の内容をもとに、環境に影響を及ぼすおそれのある要因として環境影響要因を抽出し、周辺地域の環境特性や地域特性を勘案し、「横浜市環境影響評価技術指針」（平成 25 年 3 月改訂）に基づき、環境影響評価項目（環境への影響の程度を予測・評価する項目）を右表のとおり選定しました。

※●は選定した項目です。

環境影響評価項目	環境影響要因	工事中				供用時		
		建設機械の稼働	工事用車両の走行	地下掘削	建物の建設	建物の存在	建物の供用	関連車両の走行
温室効果ガス		●	●				●	
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		●	●		●		●	●
騒音		●	●				●	●
振動		●	●					●
地盤	地盤沈下			●				
電波障害						●		
日影	日照阻害					●		
風害						●		
安全	浸水					●		
地域社会	交通混雑		●				●	●
	歩行者の安全		●					●
景観						●		

## 環境影響評価の概要

上記で選定した環境影響評価項目ごとに、事業が周辺環境に与える影響について、調査・予測・評価を行い、結果を次の表のとおりまとめました。

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測及び評価の概要	環境の保全のための措置
温室効果ガス	<p>横浜市では、限りある資源を、将来の世代へ引き継ぐため、エネルギー利用のあり方について、「横浜市エネルギーアクションプラン」が策定（詳細は後述）されています。また、横浜の都心部を代表する「みなとみらい 21 地区」では、エネルギーに加えて、グリーンやエコマビリティなど、「環境未来都市・横浜」を代表する環境ショーケースとして位置づけ、先進的なまちづくりを進める取組が行われています。</p> <p>2013 年度の横浜市での温室効果ガス総排出量の速報値（実排出）は、2,208.6 万 tCO<sub>2</sub> です。二酸化炭素排出量の内訳を見ると、2012 年度と比べ、エネルギー転換部門、産業部門、民生業務部門において増加していますが、民生家庭部門、運輸部門、廃棄物部門において減少していました。二酸化炭素の排出量、1 人あたりの二酸化炭素及び温室効果ガスの排出量も増加傾向にあります。</p>	工事中	<p><b>【建物の建設に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量等】</b></p> <p>温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を可能な限り抑制すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物の建設に伴い発生が想定される二酸化炭素排出量は、建設機械からは 1,690.6tCO<sub>2</sub>/期間、工事用車両からは約 4,411.4</li> <li>予測結果を踏まえ、工事の実施にあたっては、事業者による管理の下、二酸化炭素の排出量を削減・抑制に向けた環境の保全のための措置の実施を徹底していくことから、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設機械の使用に際しては、点検・整備を十分にを行います。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械や工事用車両のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>建設機械の使用に際しては、可能な範囲で省エネモードでの作業に努めます。</li> <li>工事用車両の点検・整備を十分にを行います。</li> <li>工事用車両は、低燃費かつ低排出ガス認定自動車の採用に努めます。</li> <li>交通誘導員を適宜配置し、工事用車両の走行を円滑に努めます。</li> <li>資材等の調達は、可能な限り対象事業実施区域に近い場所の選定に努めます。</li> </ul>
		供用時	<p><b>【建物の供用に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量等】</b></p> <p>温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を可能な限り抑制すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、電力使用による二酸化炭素排出量は約 5.8 千 tCO<sub>2</sub>/年、都市ガス使用による二酸化炭素排出量は約 3.0 千 tCO<sub>2</sub>/年と予測します。</li> <li>本事業は、宿泊施設や複合施設等の照明機器を LED にする計画であり、LED を導入しない計画と比較すると、約 2.1%の二酸化炭素排出量の削減効果があると予測します。</li> <li>予測結果を踏まえ、計画立案時や計画建物の供用後において、二酸化炭素の排出量を削減・抑制に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高効率機器（ガスコージェネレーション、ボイラー、冷水器、空冷チラー等）を採用して、消費エネルギーの削減に努めます。</li> <li>高効率機器（LED 照明、トランシーバー変圧器等）を積極的に採用していきます。</li> <li>エネルギー管理システムを採用して、維持管理、計量等に積極的に利用していきます。</li> <li>太陽光パネルの設置を具体化していきます。</li> <li>高性能断熱材の採用などを検討していきます。</li> <li>駐車場内には、電気自動車の充電設備などの設置を検討していきます。</li> </ul> <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>入居テナント等に対し、荷動き車両等については、使用用途に応じた適切な排気量の自動車や、次世代自動車、低燃費自動車の採用を依頼していきます。</li> <li>従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。</li> <li>入居テナントの従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。</li> <li>エネルギー管理システムを用いた最適運用を行い、年間エネルギー使用量の削減を図ります。</li> <li>住宅施設においては、カーシェアリングの導入についても検討を進めていきます。</li> </ul>
廃棄物・建設発生土	<p>平成 24 年度の神奈川県における解体及び新築・増改築時のアスファルト・コンクリート塊やコンクリート塊、発生木材、混合廃棄物の搬出ベースの再資源化率は 85%以上となっていますが、汚泥については再資源化が進んでいない状況です。</p> <p>平成 24 年度の横浜市における産業廃棄物発生量は、約 10,930 千トンです。そのうち、最終処分量は約 882 千トンで、最終処分率は 8.1%となっています。</p> <p>神奈川県では、事業により搬出する建設発生土（場外搬出量）は、ほとんどが内陸の受入地に搬出されている状況です。</p>	工事中	<p><b>【工事中に発生する廃棄物及び建設発生土】</b></p> <p>・工事により発生する廃棄物の発生抑制、再利用及び再生利用、並びにこれらの適正な処理・処分が行われること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既 894 トン、石綿含有建材については、飛散性及び非飛散性を含め約 15 トン発生すると予測します。また、既存建物の解体に伴う最終処分量は約 8.0 トンになると予測します。石綿含有建材については、関係法令に従い、全量を適正に処理していきます。</li> <li>工事の実施に伴う廃棄物の発生総量は、約 1,504 トンと予測します。計画建物の建設工事に伴う最終処分量は約 128.7 トンになると予測します。</li> <li>工事期間中の事業系一般廃棄物発生量は、約 130 ～ 4,480kg/日、最終処分量は、工事期間中で約 120 ～ 4,050kg/日と予測します。</li> <li>掘削に伴い発生する建設発生土量は約 82,250 m<sup>3</sup>、搬出量としては約 98,700 m<sup>3</sup>と予測します。</li> <li>予測結果を踏まえ、工事中には、廃棄物の発生抑制及び建設発生土の発生抑制に向けた環境の保全のための措置を適切に講ずること、環境保全目標は達成できるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設資材等の搬入にあたっては、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図ります。</li> <li>工事現場内に廃棄物保管場所を設置して、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮することで、再利用・再生利用に寄与します。</li> <li>建設発生土は、工事現場内で可能な範囲で埋戻し等として再利用していきます。再利用が困難な場合は、できるだけ近隣の受入先へ搬出していきます。</li> <li>特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事現場内で分別を行い、極力資源化に努めます。</li> <li>「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託し、産業廃棄物管理票を交付して運搬・処分先を明確にし、適正に処理します。</li> <li>産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台カバー等を使用するなど適切な対策を講じます。</li> <li>廃石綿等及び石綿含有産業廃棄物の収集・運搬及び処分にあたっては、法令に基づき、梱包による飛散防止の対策を実施するなど適切な処理・処分を行います。</li> </ul>
		供用時	<p><b>【供用時に発生する廃棄物】</b></p> <p>・供用に伴い発生する廃棄物の適正な処理・処分が行われること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅施設から発生する家庭系一般廃棄物は、生ごみ、プラスチック類、紙類等、1 日あたり合計約 817.8kg 発生すると予測します。</li> <li>宿泊施設や複合施設から発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物は、1 日あたり合計約 1,531.2kg 発生すると予測します。</li> <li>予測結果を踏まえ、右欄に示す、計画立案時や供用時に廃棄物の発生抑制、資源化及び適正処理の貢献に向けた環境の保全のための措置を適切に講ずること、環境保全目標は達成できるものと考えます。</li> </ul>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>計画建物内に整備する廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な規模の一時保管施設を設けます。</li> </ul> <p>【供用時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住宅施設の入居者に対しては、ごみの発生抑制の協力及び分別排出の徹底を依頼し、減量化や資源の再利用・再生利用に努めます。</li> <li>宿泊施設の運営会社及び複合施設の各入居テナントには、事業系一般廃棄物並びに産業廃棄物の発生抑制及び分別排出の徹底と、減量化や資源の再利用・再生利用に努めるよう協力を促していきます。</li> </ul>

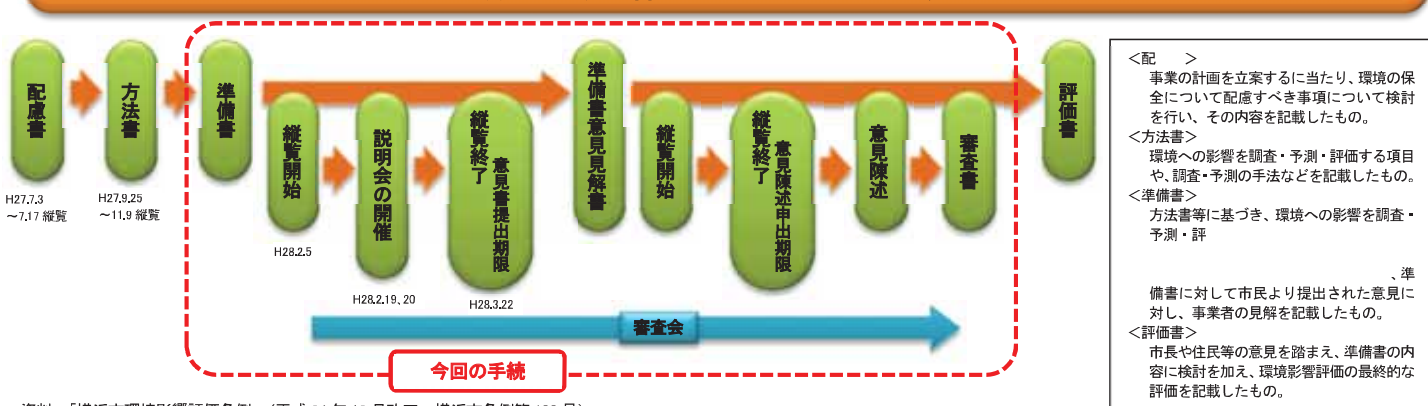
評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測及び評価の概要	環境の保全のための措置
大気質	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域内における二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）濃度は、冬季は期間平均値が0.027ppm、日平均値の最高値が0.031ppmでした。また、夏季は期間平均値が0.015ppm、日平均値の最高値が0.029ppmでした。</li> <li>対象事業実施区域内における浮遊粒子状物質（SPM）濃度は、冬季は期間平均値が0.026mg/m<sup>3</sup>、日平均値の最高値が0.043mg/m<sup>3</sup>でした。夏季は期間平均値が0.029mg/m<sup>3</sup>、日平均値の最高値が0.046mg/m<sup>3</sup>でした。</li> <li>簡易法による対象事業実施区域周辺の道路沿道における二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）濃度は、冬季の期間平均値は、地点Aで0.037ppm、地点Bで0.036ppmであり、日平均値の最高値については、地点Aで0.043ppm、地点Bで0.036ppmでした。夏季の期間平均値は、地点Aで0.025ppm、地点Bで0.022ppmであり、日平均値の最高値については、地点Aで0.039ppm、地点Bで0.033ppmでした。</li> <li>対象事業実施区域付近の風速は、冬季の期間平均値が1.6m/s、夏季の期間平均値が1.9m/sでした。</li> </ul>	工事中	二酸化窒素、浮遊粒子状物質 <ul style="list-style-type: none"> <li>年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.06ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</li> <li>1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</li> </ul>	<b>【建設機械の稼働に伴う大気環境への影響】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事中の建設機械の稼働による将来濃度（年平均値）に対する最大の影響割合は、二酸化窒素で26.0%、浮遊粒子状物質で4.1%であると予測します。この二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間98%値0.051ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の2%除外値0.091mg/m<sup>3</sup>に換算されます。</li> <li>建設機械の稼働による窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量が最大になると想定される日ピーク時の最大着地濃度（1時間値）出現地点は、南南西の風が吹くときに工事敷地周辺への影響濃度が最大となり、二酸化窒素は0.081ppm、浮遊粒子状物質は0.101mg/m<sup>3</sup>と予測します。</li> <li>予測結果の概要を踏まえ、工事中においては、大気質への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>排出ガス対策型建設機械を極力採用します。</li> <li>工事計画の策定にあたっては、工事の平準化、建設機械の効率的稼働に努めます。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>建設機械の省燃費運転を推進します。</li> <li>工事区域境界には仮囲いを設置するとともに、散水などの措置により、粉じんの飛散防止に努めます。</li> <li>建設発生土の搬出の際は、飛散防止のための措置を行います。</li> </ul>
			<b>【工事車両の走行に伴う大気環境への影響】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事中の道路沿道での将来濃度に対する本事業の工事車両の走行による影響割合は、二酸化窒素で0.10～0.16%、浮遊粒子状物質で0.01～0.02%であると予測します。この二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間98%値0.044～0.045ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の2%除外値0.087mg/m<sup>3</sup>に換算されます。</li> <li>道路両側を中高層建築物で囲まれた箇所（ストリートキャニオン）で排出ガスの滞留が発生した場合での1時間値の影響濃度は、最大で二酸化窒素0.0105ppmと予測します。</li> <li>工事中においては、更なる影響低減に向け、環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行います。</li> <li>土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事車両の走行時間や走行台数を調整します。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて工事車両のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>工事車両の整備・点検を徹底します。</li> <li>工事車両の出入口にはタイヤ洗浄設備を設け、一般道における粉じんの飛散防止に努めます。</li> <li>建設発生土の搬出の際は、荷台カバーの活用等の飛散防止のための措置を行います。</li> </ul>	
			<b>【解体工事の実施に伴うアスベストの飛散等による影響】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>石綿含有建材の使用が確認された場合には、解体時に飛散防止措置等が適切になされること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存建物の建設年代からは、石綿含有建材が使用されている可能性は高いと考えています。</li> <li>既存建物の解体にあたっては、右欄に示すとおり、事前に石綿含有建材の使用の有無の確認を行い、石綿含有建材が使用されていた場合には、その特性について把握し、法令に基づく適正な対応を図っていきます。</li> <li>そのため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体に先立ち、対象事業実施区域内の既存建物については、石綿含有建材の有無の確認とその特性について調査を行います。</li> <li>石綿含有建材の使用が確認された場合には、周辺に石綿が飛散しないよう、法令等に基づく、その石綿含有建材の種類に応じた適切な除去方法を選択し、確実に実施していきます。</li> <li>解体時には「大気汚染防止法」や「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づく届出を行い、モニタリング調査を実施するとともに、適正に処理を行います。</li> </ul>
			二酸化窒素、浮遊粒子状物質 <ul style="list-style-type: none"> <li>年平均値：周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間98%値が0.06ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値が0.10mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</li> <li>1時間値：二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m<sup>3</sup>を超えないこと。</li> </ul>	<b>【建物の供用に伴う大気環境への影響】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>建物の供用時の将来濃度（年平均値）に対する最大影響割合は、二酸化窒素で0.8%程度、浮遊粒子状物質で0.1%程度であると予測します。この二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間98%値0.047ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の2%除外値0.088mg/m<sup>3</sup>に換算されます。</li> <li>計画建物の供用後においては、更なる影響低減に向けた環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<b>【計画立案時】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>設備機器については、極力最新の低公害型設備を採用するなど、排出ガス対策に努めます。</li> <li>省エネルギー型機器の導入や建築物の高断熱化により、設備機器利用による排出ガスの排出量を抑制します。</li> </ul> <b>【計画建物供用後】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>入居テナント等に対し、荷捌き車両等については、使用用途に応じた適切な排気量の自動車や、次世代自動車、低燃費自動車の採用を依頼していきます。</li> <li>従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。</li> <li>入居テナントの従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。</li> </ul>
騒音	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域の環境騒音（L<sub>95</sub>）としては、平日、休日の昼夜を通じて、56～60dBでした。なお、騒音値には、対象事業実施区域の東側に近接して運行されている鉄道騒音や時間貸し駐車場の利用音も含まれます。</li> <li>対象事業実施区域周辺の道路交通騒音（L<sub>95</sub>）としては、平日、休日の昼夜を通じて、64～69dBでした。</li> </ul>	工事中	<b>【建設機械の稼働に伴う騒音】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準である85dB以下とすること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設機械の稼働に伴う騒音レベル（L<sub>95</sub>）の最大値は、工事敷地の東側境界付近において75.6dBと予測します。</li> <li>予測結果を踏まえ、工事中においては、建設機械の稼働により生じる騒音抑制に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用します。</li> <li>施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避します。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li> </ul>
			<b>【工事車両の走行に伴う道路交通騒音】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業と近接事業の工事車両（大型車）の走行台数が最大になると考えられる工事開始後12ヶ月目の道路交通騒音レベル（L<sub>95</sub>）は、工事車両の主要走行ルート上において最大で70dB、このうち、本事業の工事車両の走行による道路交通騒音レベルの増加分は、1dB未満と予測します。</li> <li>予測結果を踏まえ、工事中においては、更なる騒音低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行います。</li> <li>土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事車両の走行時間や走行台数を調整します。</li> <li>工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて工事車両のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</li> <li>工事車両の整備・点検を徹底します。</li> </ul>

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測及び評価の概要	環境の保全のための措置
騒音	前ページ参照	供用時	【建物の供用に伴う騒音】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業所において発生する騒音の許容限度の50dB以下とすること</li> <li>・建物の供用時に設備機器等の稼働によって生じる騒音レベル(L<sub>90</sub>)の最大値は、対象事業実施区域の北西側境界付近において42.6dBと予測します。</li> <li>・供用後においては、更なる影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設備の整備・点検を定期的実施します。</li> </ul>
			【関連車両の走行に伴う道路交通騒音】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>・計画建物の供用後における将来交通量による道路交通騒音レベル(L<sub>50</sub>)は、平日では、最大で昼間70dB、夜間65dB、休日では、最大で昼間68dB、夜間65dBと予測します。このうち、本事業の関連車両による道路交通騒音レベルの増加分は、1dB未満と予測します。</li> <li>・予測結果を踏まえ、計画建物供用後においては、更なる騒音低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。</li> <li>・施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。</li> <li>・入居テナントの従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。</li> </ul>
振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事業実施区域の環境振動としては、平日、休日の昼夜を通じて、34~40dBでした。なお、振動値には、対象事業実施区域の東側に近接して運行されている鉄道振動や時間貸し駐車場の利用に伴う振動も含まれます。</li> <li>・対象事業実施区域周辺の道路交通振動としては、平日、休日の昼夜を通じて、28~40dBでした。</li> </ul>	工事中	【建設機械の稼働に伴う振動】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準である75dB以下とすること。</li> <li>・建設機械の稼働に伴う振動レベル(L)の最大値は、工事敷地の東側境界付近において72.5dBと予測します。</li> <li>・予測結果の概要を踏まえ、工事中においては、建設機械の稼働により生じる振動抑制に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・可能な限り最新の低振動型建設機械を使用します。</li> <li>・施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避します。</li> <li>・建設機械に無理な負荷をかけないようにします。</li> <li>・建設機械のオペレーターに対し、低速走行等の徹底を指導します。</li> <li>・正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。</li> </ul>
			【工事用車両の走行に伴う道路交通振動】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>・本事業と近接事業の工事用車両(大型車)の走行台数が最大になると考えられる工事開始後12ヶ月目の道路交通振動レベル(L)は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で43dB、このうち本事業の工事用車両の走行による振動レベルの増加分は1dB未満と予測します。</li> <li>・工事中においては、更なる振動低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行います。</li> <li>・土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や走行台数を調整します。</li> <li>・資材運搬業者等に対し、工事用車両に過積載をしないよう、また、急発進・急加速をしない等、エコドライブの実施を指導します。</li> <li>・工事用車両の整備・点検を徹底します。</li> </ul>
			【関連車両の走行に伴う道路交通振動】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> <li>・計画建物の供用後における将来交通量による道路交通振動レベル(L<sub>50</sub>)は、平日では、最大で昼間36~41dB、夜間35~41dB、休日では、最大で昼間32~41dB、夜間31~41dBと予測します。このうち、本事業の関連車両による道路交通振動レベルの増加分は、平日及び休日の昼夜を通じて1dB以下と予測します。</li> <li>・計画建物の供用後においては、更なる振動低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。</li> <li>・施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。</li> <li>・入居テナントに対しては、荷物搬送車両に過積載をしないよう、また、急発進・急加速をしない等、エコドライブの取組を促します。</li> </ul>
地盤(地盤沈下)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事業実施区域周辺における最近10年間の地盤累積変動(2005年を基準0m)は、2011年から2012年において東日本大震災による影響と推察される大きな変動が見られましたが、そのほかの年では1mm未満の変動でした。</li> <li>・対象事業実施区域は、地表面から、埋土、細砂、礫混じり細砂などが層を作り、標高(T.P.)-8.5~-12.7m付近で堅固な泥岩(N値50以上)が形成されているものと考えます。</li> <li>・対象事業実施区域の南端で観測した地下水位の変動は、地表面から約-1.0~-1.2mの深さで推移しました。測定期間中、大きな変動は見られていません。</li> </ul>	工事中	【地下掘削工事に伴う地盤沈下】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。</li> <li>・本事業では、対象事業実施区域周辺一帯の基盤と考えられる強固な泥岩まで十分に到達させていることとなるため、構築する山留壁の効果により、掘削区域内に地下水が湧出する可能性が低くなることから、地盤沈下は生じにくくなると予測します。</li> <li>・地下水位変動調査結果から、対象事業実施区域付近の地下水位は、地表面から約-1.2m前後の深さで比較的浅いため、計画建物の地下部ができることで行き場のなくなった地下水によって、施設完成後の一定期間は水位上昇する可能性があるかと予測します。</li> <li>・予測結果を踏まえ、計画立案時や工事中においては、掘削工事中の地盤沈下を回避・低減させるための環境の保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、更なるボーリング調査の実施可能な時点で追加調査を実施し、対象事業実施区域内の詳細な地盤、地質の状況のほか、液状化の可能性についても把握し、設計に反映させていきます。</li> </ul> <p>【工事中】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下掘削では、止水性の高い山留壁等を透水性の低い地層まで設置し、掘削底面や山留壁からの地下水の湧出を極力防止します。</li> <li>・工事中は、対象事業実施区域の敷地境界付近の地下水位の変位を可能な範囲で計測管理しながら、適切な施工を行います。</li> </ul>
			【テレビジョン電波障害の状況】	<p>■予測及び評価の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建物により、地上デジタル放送及び衛星放送の遮へい障害が一部の地域において生じる可能性があるかと予測しますが、本事業に起因するテレビジョン電波障害に対しては、障害の実態を調査、確認の上、必要に応じて受信アンテナの改善や共同受信施設の設置等の適切な対策を行うこととします。</li> <li>・テレビジョン電波障害を回避・低減するため、工事中から環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul> <p>■環境の保全のための措置</p> <p>【工事中】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事中におけるテレビジョン電波障害に対しては、クレーン未使用時のフームを電波到来方向に向ける等の適切な障害防止対策を講じます。</li> <li>・工事中において、本事業に起因するテレビジョン電波障害が発生した場合には、障害の実態を調査、確認の上、必要に応じて受信アンテナの改善や共同受信施設の設置等の適切な対策を行うこととします。</li> <li>・連絡窓口を明確にし、迅速な対応を図ります。</li> </ul> <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業に起因するテレビジョン電波障害に対しては、障害の実態を調査、確認の上、必要に応じて受信アンテナの改善や共同受信施設の設置等の適切な対策を行うこととします。</li> <li>・供用後の一定期間、連絡窓口を設け、迅速な対応を図ります。</li> </ul>	<p>■地上デジタル波の遮へい障害予測範囲</p>
電波障害	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事業実施区域周辺での東京局及びみなどみらら中継局の画像評価は、一部の地域でブロックノイズや画面フリーズなど、不安定な受信状況となっている地点が見られましたが、概ね正常に受信できている状況でした。</li> <li>・放送大学については、受信不能となる地点が対象事業実施区域の近傍に多く見られ、遠方の標高が上がるほど正常に受信できている状況でした。</li> <li>・県域局であるテレビ神奈川は調査を行った全ての地点で正常な受信状況でした。</li> <li>・共同受信施設等の設置状況は、受信障害調査地点を含む範囲では、概ねほとんどが共同受信施設の設置範囲に属しているか、またはケーブルテレビの加入者宅でした。</li> </ul>	供用時			

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測及び評価の概要	環境の保全のための措置
日影(日照時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺は、北側に一部台地地形がみられますが、そのほかは埋立により形成された標高 10m未満のほぼ平坦な地形となっています。</li> <li>対象事業実施区域の北西～北東方向は、主に業務・商業用途の中高層建物が密集し、その以北は、主に住宅が密集する市街地が形成されています。</li> <li>対象事業実施区域の北東～南方向は、比較的新しく建設された中高層建物が分布しています。</li> <li>対象事業実施区域の南～北西方向は主に業務・商業用途の中高層建物が密集する市街地が形成されています。</li> <li>対象事業実施区域及び周辺の用途地域は、旧東海道付近まで商業地域に指定されており、この用途地域には日影規制の対象地域の指定はありません。</li> </ul>	供用時	<p><b>【冬至日、夏至日、春・秋分日における計画建物による日影の範囲及び変化の程度】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>計画建物の存在による日影が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画建物により生じる平均地盤面±0mでの時刻別の日影は、日影が最も長くなる冬至日において、対象事業実施区域の北西側には神奈川県三ツ沢中町付近(8:00の日影)、北東側には東神奈川二丁目付近(16:00の日影)まで及ぶと予測します。また、8時から16時の間で1時間以上の日影が及ぶ範囲は、対象事業実施区域境界から最大で約300mの範囲と予測します。対象事業実施区域の北側において指定されている住居系の用途地域に対しては、1時間未満の日影が及ぶと予測します。</li> <li>対象事業実施区域周辺の高層の施設のうち、北側に位置する鶴屋町公園には冬至日において1～2時間の日影を及ぼしますが、中高層の既存建物が既に南側に近接して立地しています。そのほかの周辺施設に対しては1時間未満と予測します。</li> <li>計画建物による2時間以上の日影は、対象事業実施区域周辺に指定されている商業地域を越えることはないかと予測します。</li> <li>夏至日、春・秋分日においては、横浜駅周辺に指定されている商業地域への日影に留まると予測します。</li> <li>計画立案時から日照障害の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域周辺への日照障害を低減させるため、計画建物の高層部を南北に長い形状とし、南中に太陽光が当たる建物面積を可能な範囲で最小化します。</li> </ul> <p><b>■冬至日の等時間日影図</b></p>
安全(浸水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域が属する鶴屋町一丁目では、平成6年8月に大雨による浸水被害の記録があります。近年では、平成26年10月に台風による床下浸水の被害が対象事業実施区域北側の台町において記録されています。</li> <li>日降水量が50mm以上の日数は年間5～9日、100mm以上の日数は年間0～3日、10分間降雨量の最大は平成23年に20.5mmが記録されています。</li> <li>気象庁によると、横浜市では、30年、50年、100年、200年の日降水量の確率降水量として、いずれも200mmを超える降雨量が推定されています。</li> <li>対象事業実施区域が属する鶴屋町一丁目は、横浜市により「大規模延焼火災の恐れが低い地域」に指定されており、広域避難場所の指定がされています。地域防災拠点としては、横浜市立青木小学校が指定されています。</li> </ul>	供用時	<p><b>【計画建物の浸水に対する安全性の確保】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>過去の災害事例を踏まえ、計画建物内での安全・安心の確保が構築されていること。</li> <li>本事業では、過去の極端な気象現象の状況を再認識した上で、「エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)」において定められている基本方針を踏まえ、計画建物内での安全・安心と、建物の機能は確保できるものと予測します。</li> <li>これらのことから、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去に、過去の極端な気象現象の状況を再認識した上で、「エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)」において定められている基本方針を踏まえ、計画建物内での安全・安心と、建物の機能は確保できるものと予測します。</li> <li>これらのことから、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<p><b>【計画立案時】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>過去の極端な気象現象の状況を再認識した上で、「エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)」において定められている基本方針を踏まえ、計画建物内での安全・安心と、建物の機能は確保できるものと予測します。</li> <li>「エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)」まちづくりガイドラインを踏まえ、現在の対象事業実施区域周辺の平均地盤高さ T.P.+1.78m に対し、計画建物の1階フロアレベルで T.P.+2.3m 以上を確保し、高潮や洪水時の地上階部分への浸水を抑制します。</li> <li>地下駐車場や地下駐輪場等の出入口に防雨板等を設置し、平常時の機能性を確保しながらも、高潮や洪水時に地下階への水の流入を防止できるように配慮していきます。</li> <li>また、現在の対象事業実施区域周辺の平均地盤高さ T.P.+1.78m に対し、計画建物の1階フロアレベルで T.P.+2.3m 以上を確保することで、高潮や洪水時に地上階部分への浸水を抑制していくとともに、T.P.+2.3m 以上の想定を超える高潮や洪水時にもライフライン(エネルギー、電気、通信関係)が継続機能するよう、地上3階等に配置する計画等としていることから、有事の際の計画建物内での人の安全・安心と、建物の機能は確保できるものと予測します。</li> <li>これらのことから、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul> <p><b>【計画建物供用後】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>計画建物内には防災センターを設置し、社会的影響が大きいと見られる極端な気象現象に即座に対応できる体制を構築します。</li> <li>計画建物内及び外周には、看板や施設案内図等に有事の際の避難経路等をわかりやすく示し、施設利用者等に注意喚起していきます。</li> </ul>
地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査を実施した7交差点の12時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では青木橋交差点の南側断面で29,624台/12h、次いで青木橋交差点の北側断面で24,321台/12hでした。休日では青木橋交差点の南側断面で24,994台/12h、次いで青木橋交差点の北側断面で22,127台/12hでした。</li> <li>渋滞長が最大となったのは、平日では青木橋交差点で夕方140mでした。休日では青木橋交差点で昼間に渋滞長が120mでした。</li> <li>現況で交差点処理が困難(交差点需要率が0.9超)になっている交差点はありませんが、青木橋交差点の交差点車線混雑度のうち、浅間方面より交差点に流入する右折専用車線については、平日、休日ともに1.00を超えています。</li> </ul>	工事中	<p><b>【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】</b></p> <p>交通混雑： 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</p> <p>歩行者の安全： 歩行者等の安全な通行が確保されること。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事中交通量による交差点需要率が最も高い交差点は、鶴屋町3丁目交差点ですが、限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。</li> <li>青木橋交差点の交差点車線混雑度のうち、浅間方面より交差点に流入する右折専用車線については、現況と変わらず1.00を超えており、交通量がピークをむかえる時間帯では、渋滞が発生する可能性があります。</li> <li>工事用車両の走行ルートである一般国道1号、主要地方道青木浅間線(環状1号線)は、道路両側に植樹帯を持ったマウントアップ構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車とが分離されています。マウントアップ構造とされていない箇所、及び工事用車両が計画地に入出場する際には、誘導員を適宜配置し、歩行者の安全確保に努め、ため、工事用車両の走行に際しても、歩行者の安全は確保されるものと予測します。</li> <li>予測結果を踏まえ、工事の実施にあたっては、工事用車両の走行による影響を低減させるための環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標は達成されるものと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接事業者と情報交換を行う体制を整え、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行います。</li> <li>土曜日や祝日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や台数を調整します。</li> <li>計画地内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。</li> <li>青木橋交差点の対象事業実施区域方面からの流入車線への負荷を回避した工事用車両ルートを採用します。</li> <li>仮囲いの設置や誘導員の配置により、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。</li> <li>対象事業実施区域の外周には、必要に応じて案内板の設置や仮設歩道等を設け、安全で円滑な歩行空間を確保していきます。</li> <li>工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。</li> </ul>	

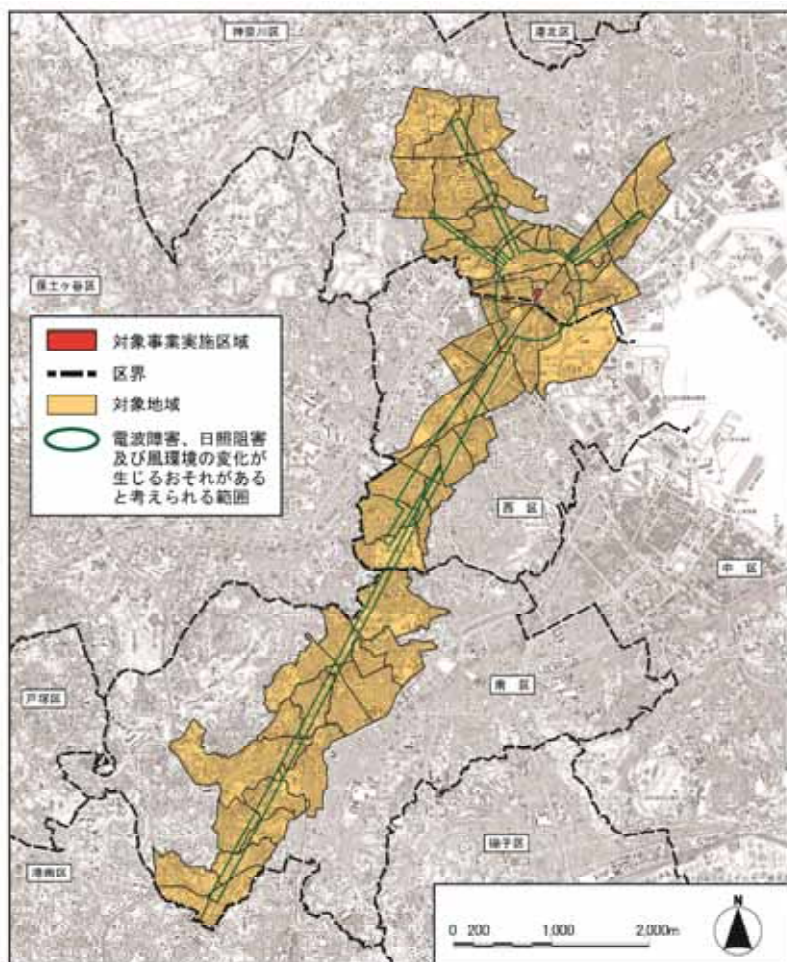
評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測及び評価の概要	環境の保全のための措置
地域社会	前ページ参照	供用時	<b>【施設関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】</b> 交通混雑： 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 歩行者の安全： 歩行者等の安全な通行が確保されること。	・供用時の将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、平日で鶴屋町3丁目交差点、休日で青木橋交差点ですが、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。 ・青木橋交差点の交差点車線混雑度のうち、浅間方面より交差点に流入する右折専用車線については、現況と変わらず、平日、休日ともに1.00を超えており、交通量がピークをむかえる時間帯では、渋滞が発生する可能性があると考えます。 ・本事業では、平常時には機械式駐車場を優先的に使用していくことで、施設利用のピーク時に2段式駐車場が常に使用可能な状態が維持できます。そのため、ピーク時の地下駐車場の駐車処理能力が確保でき、入庫車両が路上にあふれることはないと考えます。 ・計画建物の供用後は、横浜駅西口・きた西口から主要地方道青木浅間線(環状1号線)までの区間を歩車分離させた安全で快適な歩行者空間(ペDESTリアンデッキ)が整備されます。対象事業実施区域周辺の無信号交差点においては、歩行者と車両との交錯に関し、今後、交通管理者と協議を行い、ミラーや出庫灯の設置や誘導員の配置など、歩行者の安全対策を検討していくこととしているため、歩行者等の安全は確保されるものと考えます。 ・予測結果を踏まえ、計画立案時や計画建物竣工後には、施設関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標は達成されるものと考えます。	<b>【計画立案時】</b> ・本事業で整備する駐車場は、対象事業実施区域内に横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数を確保します。 ・用途ごとの駐車場に至るまで十分な待機スペースを確保し、入庫車両が市道高島台106号線にあふれることがないように配慮します。 ・対象事業実施区域内の駐車場へのアプローチ道は、十分な待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。 ・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 ・駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車・自動車走行の注意喚起を行っています。 <b>【計画建物供用後】</b> ・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。 ・施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。 ・施設利用者には、周辺交差点の交通混雑の状況を施設内において周知するなど、更なる交通混雑を回避できる方策を講じます。 ・地下駐車場の運用にあたっては、平常時は機械式駐車場を優先的に使用していきます。 ・建物竣工後は、「エキサイトよこはま 22」の駐車場ルールに基づき、周辺地区の駐車場と連携していきます。 ・主要地方道青木浅間線(環状1号線)及び市道高島台106号線等において路上駐車等が生じないように、横浜市と神奈川タクシーセンター等へ働きかけます。 ・駐車場出入口付近は、適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。
	・平日において、台町入口交差点から横浜駅へ向かうルート(の断面歩行者量は、5,472~5,603人/12時間で、ピークは概ね8時台の約694~699人/時でした。鶴屋町1丁目交差点から横浜駅へ向かうルート(の断面歩行者量は、2,521~2,609人/12時間で、ピークは概ね18時台で335~366人/時でした。 ・休日は、台町入口交差点から横浜駅へ向かうルート(の断面歩行者量は、4,733~4,912人/12時間で、ピークは概ね16~17時台の約553~601人/時でした。鶴屋町1丁目交差点から横浜駅へ向かうルート(の断面歩行者量は、2,182~2,251人/12時間で、ピークは概ね15時台で281~283人/時でした。		<b>【建物の供用に伴う歩行者の交通混雑】</b> ・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。	・全ての予測地点で、自由歩行が可能とされる歩行者サービスマンが確保されると予測します。 ・予測結果の概要を踏まえ、計画立案時や計画建物竣工後は、歩行者による交通混雑の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標は達成されるものと考えます。	<b>【計画立案時】</b> ・横浜駅西口駅ビル計画と連続するペDESTリアンデッキは、十分な幅員を確保します。 ・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 <b>【計画建物供用後】</b> ・駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車利用者に対し、自動車走行の注意喚起を行っています。
景観	・横浜駅西口周辺は、横浜駅東口に隣接するみたとみらい21地区やヨコハマポートサイド地区の新たな開放的な都市景観と異なり、業務・商業用途の中層建物が混在し、高密度に立地した建物や駅前広場、高速道路の高架などが都市景観が構成されています。 ・対象事業実施区域周辺の主要な眺望地点としては、対象事業実施区域の北側や西側では少し離れた地域が高台となっているため、これら地域に整備されている公園の見晴台や広場等が日常生活圏の眺望地点となります。 ・対象事業実施区域の南側や東側は平坦な地域であるため、運河に架かる橋や、ヨコハマポートサイド地区やみたとみらい21地区等に整備されている公園等が日常生活圏の眺望地点となります。 ・現在、対象事業実施区域内のほとんどを時間貸し駐車場として利用している関係から、対象事業実施区域周辺の細街路等の見通しの良い場所からは、比較的圧迫感を感じにくい景観が形成されています。	供用時	<b>【地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化、圧迫感の変化】</b> ・周辺景観との調和を著しく損なわないこと。 ・圧迫感を著しく生じさせないこと。	・本事業の供用後の中・遠景における日常生活圏からの地域景観は、計画建物の高層部が新たに出現することになりますが、線路を挟んだ横浜駅東口に既に形成されている高層建物群と連続した都市景観が形成されると予測します。 ・対象事業実施区域周辺の細街路等の比較的通見し易い、日常生活圏からの景観(近景)は、新たな構造物が出現し、景観が変化すると予測します。しかし、対象事業実施区域周辺は既に市街化されているため、現在の景観を構成する要素(中層建物・街路樹等)に新たな要因が加わることはないと考え、現状からの景観の変化に違和感や異変は感じないと予測します。 ・計画建物の周囲には、歩道空間と街路樹・緑地を整備していくほか、計画建物の低層部には、複合施設を整備していくため、横浜駅から連続するにぎわいと交流の空間を形成できるものと予測します。 ・供用時には、計画建物が新たに視野に入るようになるため、圧迫感を感じやすくなりますが、外壁については高層部・低層部の高さを意識したデザイン上の分節を検討するなど、今後の詳細検討の中で、色彩や外壁材、デザイン等の工夫を行う等の対応により、圧迫感を低減できるものと予測します。 ・予測結果に示すとおり、計画立案時から周辺景観との調和や圧迫感の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標は達成されるものと考えます。	<b>【計画立案時】</b> ・横浜駅西口駅ビル計画と連続するペDESTリアンデッキは、十分な幅員を確保します。 ・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 <b>【計画建物供用後】</b> ・駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車利用者に対し、自動車走行の注意喚起を行っています。

### 横浜市環境影響評価条例に基づく手続の流れ



資料：「横浜市環境影響評価条例」(平成24年12月改正、横浜市条例第100号)

## 対象地域



この地図の作成にあたっては、国土地理院発行の1/25,000地形図を使用しています。

区名	関係町丁名
神奈川区	鶴屋町一丁目、鶴屋町二丁目、鶴屋町三丁目、台町、高島台、金港町、大野町、栄町、上反町一丁目、上反町二丁目、桐畑、幸ヶ谷、神奈川本町、東神奈川一丁目、東神奈川二丁目、神奈川二丁目、泉町、松ヶ丘、沢渡、青木町、三ツ沢東町、三ツ沢中町、三ツ沢下町、栗田谷、松本町四丁目、松本町五丁目、松本町六丁目、神大寺一丁目、神大寺二丁目、六角橋四丁目
西区	北幸一丁目、南幸一丁目、南幸二丁目、高島一丁目、高島二丁目、西平沼町、久保町、元久保町、東久保町、中央一丁目、中央二丁目、藤棚町一丁目、浜松町、平沼一丁目、平沼二丁目、岡野一丁目
南区	井土ヶ谷上町、井土ヶ谷中町、井土ヶ谷下町、永田東一丁目、永田南一丁目、弘明寺町、清水ヶ丘、中里二丁目、中里三丁目、中里四丁目、六ツ川一丁目、南太田二丁目、南太田三丁目、南太田四丁目、別所二丁目、別所三丁目、別所四丁目、別所五丁目

## 環境影響評価準備書の縦覧等及び意見書等の提出について

### 縦覧期間及び縦覧・閲覧場所等

環境影響評価準備書は、以下のとおり縦覧及び閲覧が行われています。どなたでもご覧になれます。

#### ■縦覧期間

平成28年2月5日（金）から平成28年3月22日（火）まで  
※土・日・祝日を除きます。

#### ■縦覧場所等

- 横浜市 環境創造局 環境影響評価課（午前8時45分から午後5時15分まで）  
（横浜市中区真砂町二丁目22番地 関内中央ビル8階）
- 神奈川区役所 区政推進課 広報相談係（午前8時45分から午後5時まで）  
（神奈川区広台太田町3番地8）
- 西区役所 区政推進課 広報相談係（午前8時45分から午後5時まで）  
（西区中央一丁目5番10号）
- 南区役所 区政推進課 企画調整係（午前8時45分から午後5時まで）  
（南区花之木町三丁目48番1号<sup>※</sup>）  
注：2/8からは「南区浦舟町二丁目33番地」に移転します。

#### ■閲覧場所等

- 横浜市 環境創造局 環境影響評価課ホームページ  
（<http://www.city.yokohama.lg.jp/kankyo/mamoru/asesu/>）
- 横浜市中央図書館、神奈川図書館、南図書館  
（閲覧時間、休館日は各施設によって異なります。）

### 意見書等の提出について

環境影響評価準備書の内容に関して、環境保全の見地からご意見のある方は、縦覧期間中に横浜市長宛に意見書を提出することができます。

#### ■意見書の提出期限

平成28年2月5日（金）から平成28年3月22日（火）まで  
※土・日・祝日を除きます。郵送の場合は提出期限の消印を有効とします。

#### ■意見書の提出場所

- 横浜市 環境創造局 環境影響評価課  
※郵送の場合 住所：〒231-0017 横浜市中区港町一丁目1番地  
※持参の場合 所在地：横浜市中区真砂町二丁目22番地 関内中央ビル8階
- 横浜市 環境創造局 環境影響評価課ホームページからも意見書の電子申請を行うことができます（<http://www.city.yokohama.lg.jp/kankyo/mamoru/asesu/>）。

#### ■意見書の用紙について

縦覧場所窓口で入手できます。

#### ■意見陳述について

対象地域に居住する方や事業所等を有する方は、準備書意見見解書の縦覧期間（※）に横浜市環境影響評価審査会に対して、意見を述べたい旨を申し出ることができます。

※事業者から準備書意見見解書の送付を受けた時に、市長はその旨を公告します。縦覧期間は、公告の日から15日間になります。ただし、意見陳述の手続は、準備書に対する意見書が提出されなかった場合には行われません。

## 問い合わせ先

### 準備書及び事業計画の内容について

- 横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発準備組合事務局（担当：濱田）  
（横浜市中区南幸二丁目1番22号（株相鉄アーバンクリエイツ内））  
TEL:045-316-3389 / FAX:045-316-8722

### 環境影響評価手続について

- 横浜市 環境創造局 環境影響評価課  
（横浜市中区港町一丁目1番地）  
TEL:045-671-2495 / FAX:045-663-7831  
URL : <http://www.city.yokohama.lg.jp/kankyo/mamoru/asesu/>