

(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

令和7年10月

横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合

はじめに

横浜駅周辺地区は、JR線・京急線など鉄道6社9路線が乗り入れ、一日約200万人の乗降客数を数える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（仮称）横浜駅みなみ東口地区第一種市街地再開発事業（以下「本事業」といいます。）を実施しようとする区域（以下「対象事業実施区域」といいます。）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、更に帷子川を挟んでみなとみらい21地区及び平沼地区と隣接しています。

横浜市による「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」（平成27年2月、横浜市）では、対象事業実施区域が属する横浜駅周辺地区は、都心臨海部5地区の魅力をつなぎ合わせる「みなと交流軸」の形成と、「地区の結節点」における連携強化を重点的に進め、都心臨海部5地区の一体的なまちづくりにより、港と共に発展する横浜ならではの都心を形成することを目指すとしています。（図1、図2参照）

また横浜駅周辺地区は、平成24年1月に「横浜都心・臨海地域」の一部として、都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域を定める政令による「特定都市再生緊急整備地域」に指定されています。

横浜駅周辺地区のさらなる国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの取り組みを進めるため策定された、「エキサイトよこはま22」（平成21年12月、横浜駅周辺大改造計画づくり委員会）において、対象事業実施区域は「世界と横浜をつなぐ玄関口、ホスピタリティあふれる横浜の顔」となる「センターゾーン」に位置しています。

横浜駅みなみ東口地区は、「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画」（横浜市）が定められており、「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」、「ターミナルコアを中心としたデッキ、地上、地下レベルで構成される立体的な歩行者ネットワークの構築を図り、横浜駅周辺における円滑な移動・回遊性の向上に寄与する」等の方針が定められています。

対象事業実施区域内は現在、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ることや、隣接するみなとみらい21地区及び平沼地区とのアクセス性や地区内の回遊性に課題があることから、横浜市主催の「横浜駅東口地区まちづくり勉強会」等において、まちづくり推進の議論を重ねてきました。本地区の市街地再開発事業の実現に向けて更なる検討を行うため、令和6年6月に横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合の設立に至りました。

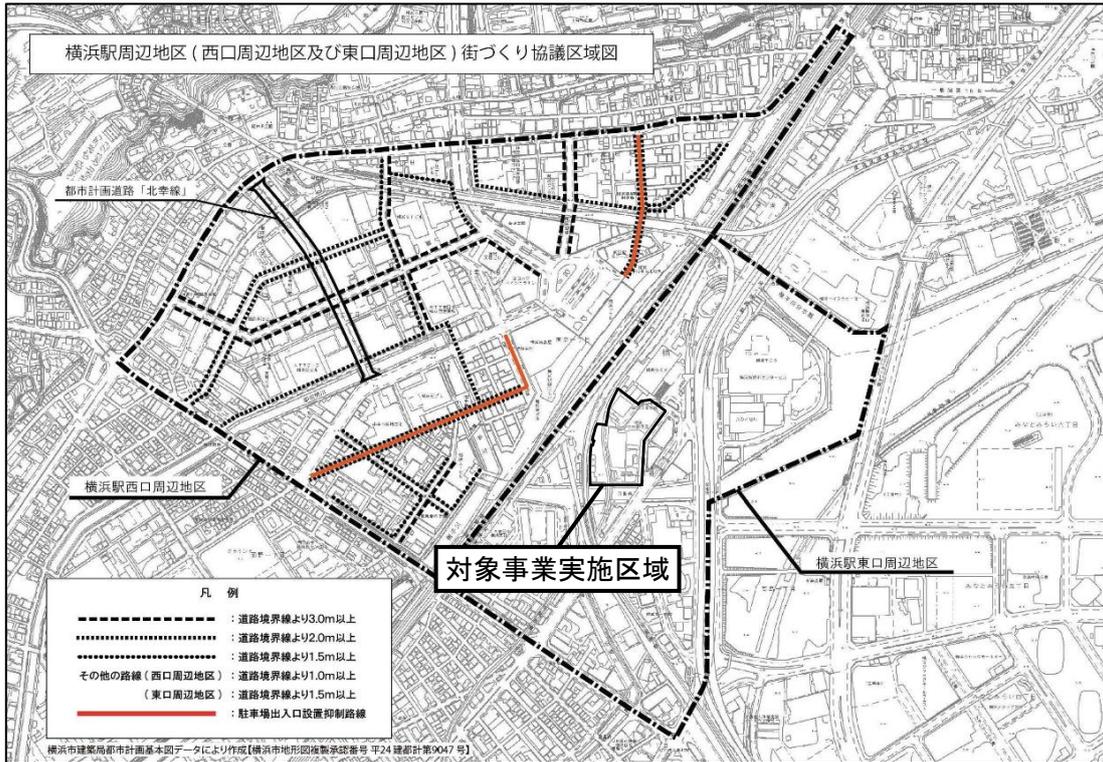
本事業では、「エキサイトよこはま22」等に位置付けられる本地区の役割を果たすとともに、地権者や周辺地区の皆さまの発展にも寄与する、国際都市横浜の玄関口に相応しいまちづくりの実現を目指した計画を進めていきたいと考えています。

本事業の計画建築物は「横浜市環境影響評価条例」の第1分類事業に該当する高層建築物及び飛行場の建設であることから、これまで同条例に基づき、令和7年3月に「（仮称）横浜駅みなみ東口地区第一種市街地再開発事業 計画段階配慮書」を提出し、配慮市長意見書の送付を受けました。今回、本事業の環境影響評価を行うに当たっての調査・予測の手法等を示した図書として、同条例に基づき「（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」を取りまとめました。

今後、事業計画の策定、並びに事業の実施にあたり、先般取りまとめた計画段階配慮事項及び配慮市長意見書を踏まえつつ、環境未来都市にふさわしいまちづくりを目指した事業を進めていきたいと考えています。

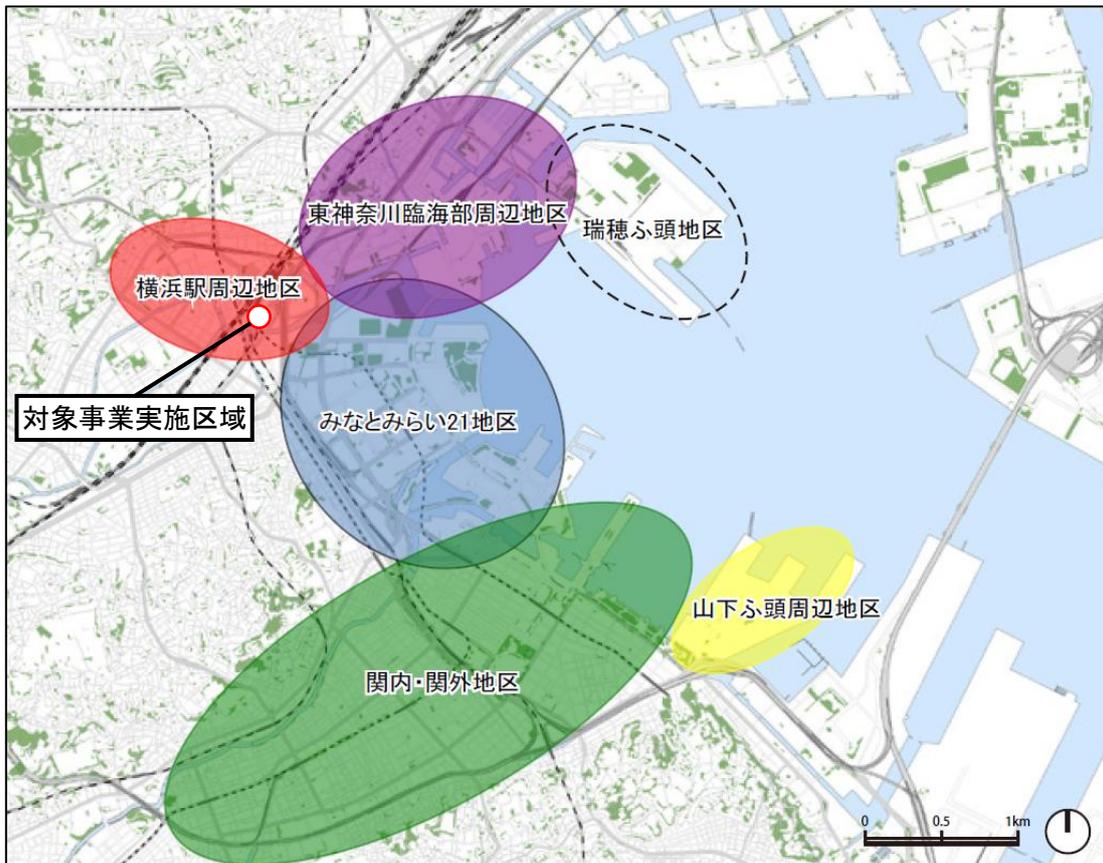
本書提出までの横浜市環境影響評価条例に基づく手続経過一覧

項目	日付	備考
計画段階配慮書の提出	令和7年3月25日	
計画段階配慮書の公告	令和7年4月15日	
計画段階配慮書の縦覧	令和7年4月15日～4月30日	縦覧期間：16日間
環境情報提供書の受付	令和7年4月15日～4月30日	環境情報提供書：0通
計画段階配慮書に係る 環境影響評価審査会（1回目）	令和7年4月21日	会場：横浜市庁舎
計画段階配慮書に係る 環境影響評価審査会（2回目）	令和7年5月21日	会場：横浜市庁舎
配慮市長意見書の送付	令和7年6月12日	
配慮市長意見書の公告	令和7年7月4日	
配慮市長意見書の縦覧	令和7年7月4日～7月18日	縦覧期間：15日間



資料：「横浜駅周辺地区（西口周辺地区及び東口周辺地区）街づくり協議指針」
 （令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

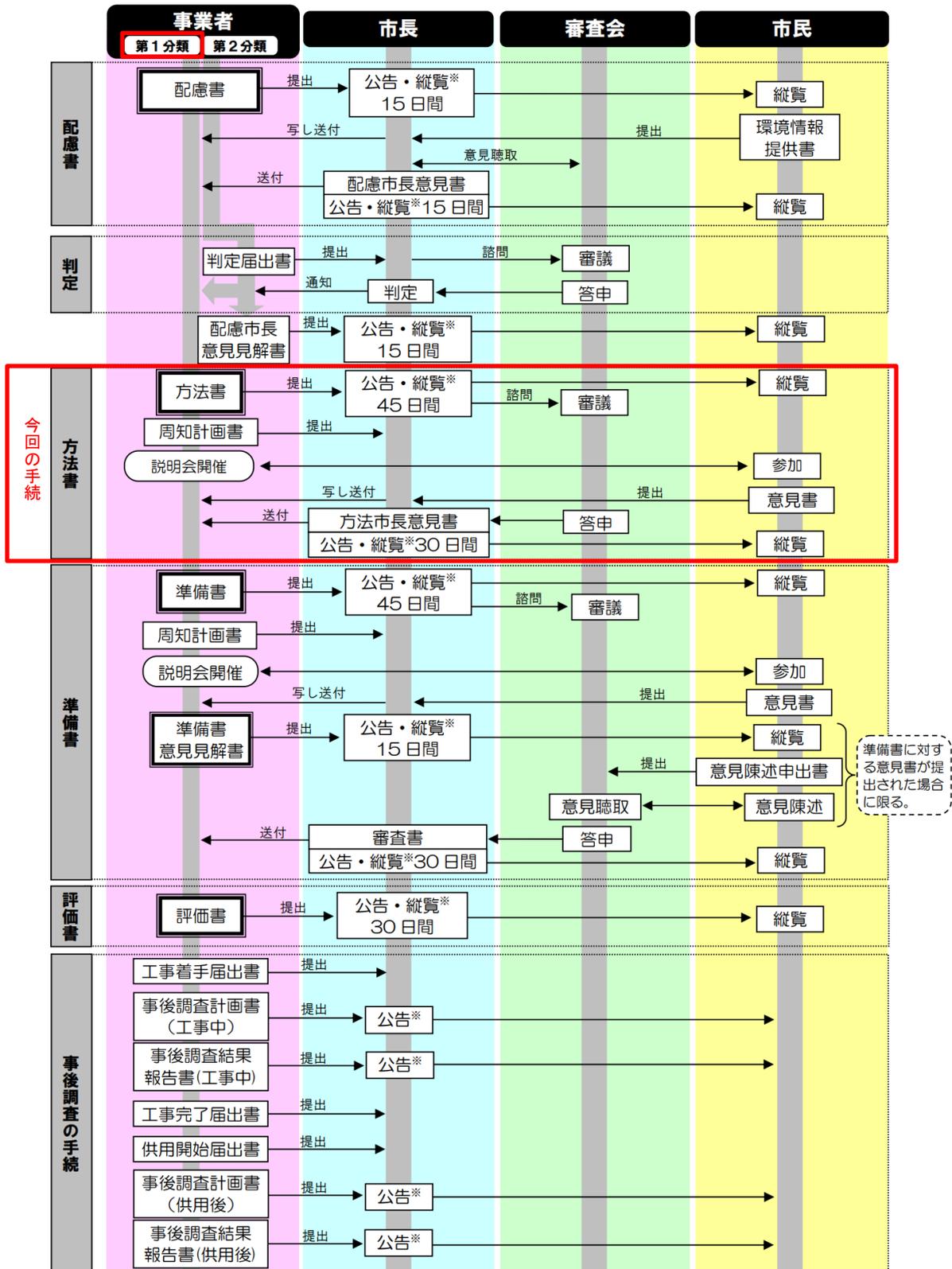
図1 横浜駅周辺地区



資料：「輝き続ける世界都市横浜の実現に向けて 横浜市都心臨海部再生マスタープラン」
 （令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

図2 都心臨海部5地区

横浜市環境影響評価条例の手續の流れと方法書の段階



資料：「横浜市環境影響評価条例の手續の流れ」（令和7年7月調べ、横浜市ホームページ）

目 次

第1章 配慮市長意見書等を総合的に検討して	
計画段階配慮書の内容を変更した事項	1-1
第2章 対象事業の計画内容	2-1
2.1 対象事業の計画概要	2-1
2.2 対象事業の目的及び必要性	2-9
2.3 対象事業の内容	2-17
2.3.1 対象事業実施区域の位置及び面積等	2-17
2.3.2 施設配置計画	2-19
2.3.3 交通計画	2-23
2.3.4 駐車場計画	2-24
2.3.5 自動二輪・自転車駐車場計画	2-24
2.3.6 歩行者動線計画	2-24
2.3.7 熱源計画	2-28
2.3.8 給排水・供給施設計画	2-28
2.3.9 排気・換気計画	2-28
2.3.10 廃棄物処理計画	2-28
2.3.11 省エネルギー・再生可能エネルギー利用計画	2-29
2.3.12 「横浜市建築物環境配慮制度」の活用	2-29
2.3.13 緑化・空地計画	2-29
2.3.14 防災等に関する計画	2-31
2.3.15 施工計画	2-32
2.4 計画を策定した経緯	2-37
2.4.1 開発計画の策定経緯	2-37
2.4.2 事業スケジュール案	2-37
第3章 地域の概況及び地域特性	3-1
3.1 調査対象地域等の設定	3-1
3.2 地域の概況	3-2
3.2.1 気象の状況	3-2
3.2.2 地形、地質、地盤の状況	3-4
3.2.3 水循環の状況	3-10
3.2.4 植物、動物の状況	3-12
3.2.5 人口、産業の状況	3-24
3.2.6 土地利用状況	3-27
3.2.7 交通、運輸の状況	3-32

3.2.8 公共施設等の状況	3-40
3.2.9 文化財等の状況	3-58
3.2.10 公害等の状況	3-65
3.2.11 災害の状況	3-84
3.2.12 廃棄物の状況	3-105
3.2.13 法令等の状況	3-108
3.3 調査対象地域等の地域特性	3-112
第4章 配慮指針に基づいて行った配慮の内容	4-1
4.1 環境情報提供書及び配慮市長意見を 総合的に検討して変更した配慮の内容	4-1
4.1.1 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（高層建築物の建設）	4-2
4.1.2 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（飛行場の建設）	4-9
4.1.3 配慮指針に追加して行った配慮の内容	4-11
4.2 環境情報提供書の概要	4-12
4.2.1 配慮書の縦覧等	4-12
4.2.2 環境情報提供書の概要	4-12
4.3 配慮市長意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解	4-13
第5章 環境影響要因の抽出及び環境影響評価項目の選定	5-1
5.1 環境影響要因の抽出	5-1
5.2 環境影響評価項目の選定	5-1
第6章 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法の選定	6-1
6.1 温室効果ガス	6-1
6.2 生物・生態系（動物）	6-3
6.3 緑地	6-6
6.4 廃棄物・建設発生土	6-8
6.5 大気質	6-10
6.6 騒音	6-14
6.7 振動	6-18
6.8 地盤	6-20
6.9 低周波音	6-23
6.10 電波障害	6-24
6.11 日影（日照阻害）	6-25
6.12 風環境	6-26
6.13 安全（浸水、火災・爆発）	6-28
6.14 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）	6-29

6.15 景 観.....	6-34
---------------	------

第7章 方法書対象地域.....	7-1
------------------	-----

資料編

1. 空飛ぶクルマ関連.....	資-1
1.1 空飛ぶクルマとは.....	資-1
1.2 空飛ぶクルマに関する制度整備の概要.....	資-2
1.3 Vertiport 設置のための環境アセスメント方針.....	資-13
1.4 空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理.....	資-35
2. 上位計画関連.....	資-43
2.1 エキサイトよこはままちづくりガイドライン.....	資-43
3. 既存ボーリング調査関連.....	資-94
3.1 対象事業実施区域内の既存ボーリング調査.....	資-94
3.2 対象事業実施区域周辺の既存ボーリング調査.....	資-100

**第 1 章 配慮市長意見書等を総合的に検討して
計画段階配慮書の内容を変更した事項**

第1章 配慮市長意見書等を総合的に検討して計画段階配慮書の内容を変更した事項

令和7年3月に提出した計画段階配慮書（以下「配慮書」といいます。）に対する配慮市長意見書等を総合的に検討し、配慮書の内容を変更した事項は、表1-1に示すとおりです。

表1-1(1) 配慮書の内容を変更した事項

配慮書の項目	配慮書からの変更点	方法書での記載概要	方法書該当ページ
事業計画の概要	対象事業の目的及び必要性	「横浜市都市計画マスタープラン西区プラン西区まちづくり方針」の記載内容を加筆しました。	p. 2-9, 14
	事業計画の概要	建物計画の検討状況を踏まえ、建築物の高さを218mから231mに変更しました。	p. 2-1, 17
		空飛ぶクルマの離着陸場（バーティポート）に加えて、航空法に基づく非公共用陸上（屋上）ヘリコプターの離着陸場（非公共用ヘリポート）の設置を計画しているため、その旨が分かるよう、関係箇所に加筆しました。	p. 2-1
		本事業の概要（飛行場の建設）を加筆しました。	p. 2-18
	施設配置計画	施設配置計画図に空飛ぶクルマの離着陸場（V：バーティポート）、ヘリコプターの離着陸場（H：非公共用ヘリポート）の位置を示しました。	p. 2-20
		施設断面図の高層部屋上の空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場の形状を更新しました。	p. 2-21, 22
		対象事業実施区域を通る鉄道（京急本線）に対して、軌道を恒久的な構造物に受け替える計画であること、それに伴い、対象事業実施区域の南側の踏切に、軌道を受け替える構造物が支障するため、道路の機能を振替するためのアンダーパスを構築した上で、踏切を撤去する計画であることを加筆しました。	p. 2-19
	交通計画	空飛ぶクルマ及びヘリコプターの利用用途、運航頻度、進入表面として想定している範囲等を加筆しました。	p. 2-23, 26
	駐車場計画	駐車場の確保台数を加筆しました。	p. 2-24
	自動二輪・自転車駐車場計画	自動二輪駐車場、自転車駐車場の確保台数を加筆しました。	p. 2-24
	歩行者動線計画	歩行者動線計画図を更新しました。また、歩行者ネットワークの構築にあたり、敷地内を南北方向に移動する動線も整備することで、車両動線との錯綜に配慮した計画とすることを加筆しました。	p. 2-24, 27
	熱源計画	事業計画の検討状況を踏まえ、ガスコージェネレーションシステムの導入検討について削除しました。	p. 2-28
	給排水・供給施設計画	雨水利用に関して、建物の上部に降った雨水の一部を利用することを加筆しました。	p. 2-28
排気・換気計画	事業計画の検討状況を踏まえ、ガスコージェネレーションシステムの導入検討について削除しました。	p. 2-28	
緑化計画	必要とされる緑化率、緑地面積を記載しました。また、屋上緑化は主に低層部の屋上に計画し、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場を計画している高層棟屋上と隔離を確保し、バードストライクの発生抑制のための配慮を行うことを加筆しました。	p. 2-30	

表1-1(2) 配慮書の内容を変更した事項

配慮書の項目	配慮書からの変更点	方法書での記載概要	方法書該当ページ
事業計画の概要	空地計画	親水空間について加筆しました。	p. 2-30
	施工計画	工事概要、工事工程表、工事用車両ルート、工事時間帯を加筆しました。	p. 2-32～35
		設計上の配慮事項を検討するうえで、ボーリング調査を実施することを加筆しました。	p. 2-35
		既存建築物の解体にあたっての騒音等の配慮について加筆しました。	p. 2-36
地域の概況及び地域特性	全般	配慮書の提出以降、既存資料が更新されたものについては、最新の情報としました。	p. 3-1～3-115
配慮指針に基づいて行った計画段階配慮の内容	全般	配慮市長意見書を踏まえ、配慮の内容を更新しました。	p. 4-1～4-11

第 2 章 対象事業の計画内容

第2章 対象事業の計画内容

2.1 対象事業の計画概要

本事業の計画概要は、表2.1-1に示すとおりです。

対象事業実施区域は、図2.1-1、図2.1-2及び図2.1-3に示すとおりです。また、対象事業実施区域及びその近傍の現況写真撮影地点は図2.1-4に、現況写真は写真2.1-1(1)～(3)に示すとおりです。

表2.1-1 対象事業の計画概要

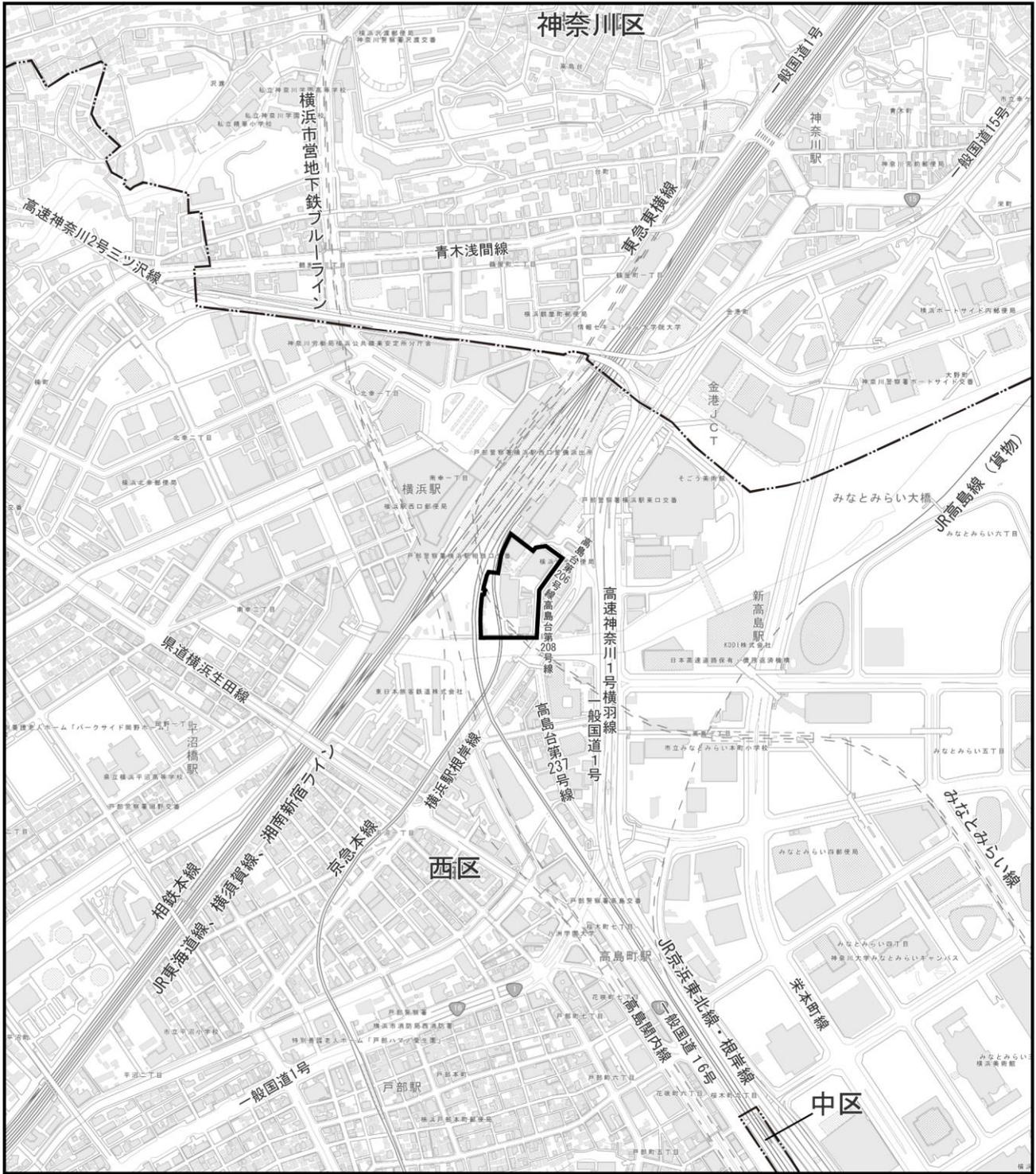
事業者の氏名及び住所	横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合 理事長 株式会社崎陽軒 代表取締役 野並 晃 東京都千代田区大手町二丁目3番1号
対象事業の名称	(仮称) 横浜駅みなみ東口地区第一種市街地再開発事業
対象事業実施区域の所在地	横浜市西区高島二丁目14、15、16の各一部
対象事業の種類、規模	高層建築物の建設(第1分類事業) 建築物の高さ: 約231m 延べ面積 : 約215,000m ² 飛行場の建設(第1分類事業)注) 飛行場の面積: 約4,850m ² (高層部屋上全体)
対象事業に係る許認可等の主な内容	【建築物の確認】 建築基準法第6条第1項 【地区計画等の区域内における建築物等の届出等】 都市計画法第58条の2第1項 【特定建築物の建築主の基準適合義務】 建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律 第10条
環境影響評価の受託者	株式会社日建設計東京オフィス 常務執行役員東京オフィス代表 佐藤 健 東京都千代田区飯田橋二丁目18番3号 株式会社ポリテック・エイディディ 代表取締役社長 望月 宣典 東京都中央区新富一丁目18番8号

注) 本事業では、次世代モビリティである空の移動を可能とする、いわゆる「空飛ぶクルマ」の離着陸場(パーティポート)の設置を計画しています。パーティポートについては、「空飛ぶクルマに関する制度整備の概要」(令和6年4月公表、国土交通省ホームページ)に示されるパーティポートの制度整備に関する基本的考え方によると、パーティポート整備基準の策定(令和8年度予定)までは、空飛ぶクルマの離着陸は「航空法」(昭和27年7月、法律第231号)第79条の場外離着陸の許可により対応することとされています(資料編(p.資-11)参照)。

他方で、国内基準が制定されるまでの暫定ガイダンスとして示されている「パーティポート整備指針」(令和5年12月、国土交通省航空局)によると、陸上パーティポートとは、「航空法施行規則」(昭和27年運輸省令第56号)第75条に規定する陸上ヘリポートのうち、VTOL機専用のものを指すとされています。また、「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)によると、空飛ぶクルマの離着陸場(Vertiport)については、航空法上ではヘリポートの一区分として位置づけられ、ヘリポートと同様、地方自治体の定める条例によっては環境アセスメントの対象となると整理されています(資料編(p.資-15)参照)。

また、本事業では、非公共用陸上ヘリポート(屋上)の設置も計画しており、空飛ぶクルマの離着陸場(パーティポート)も兼用することを想定しています。非公共用陸上(屋上)ヘリポートについては、「航空法施行規則」第75条第1項に規定する「空港等」に該当します。

よって、本事業では、空飛ぶクルマの離着陸場(パーティポート)の設置に関する今後の制度整備等の方向性を踏まえ、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場(パーティポート及びヘリポート)を対象に、「飛行場の建設」を対象事業とし、横浜市環境影響評価条例の手続きを進めることとしています。



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。

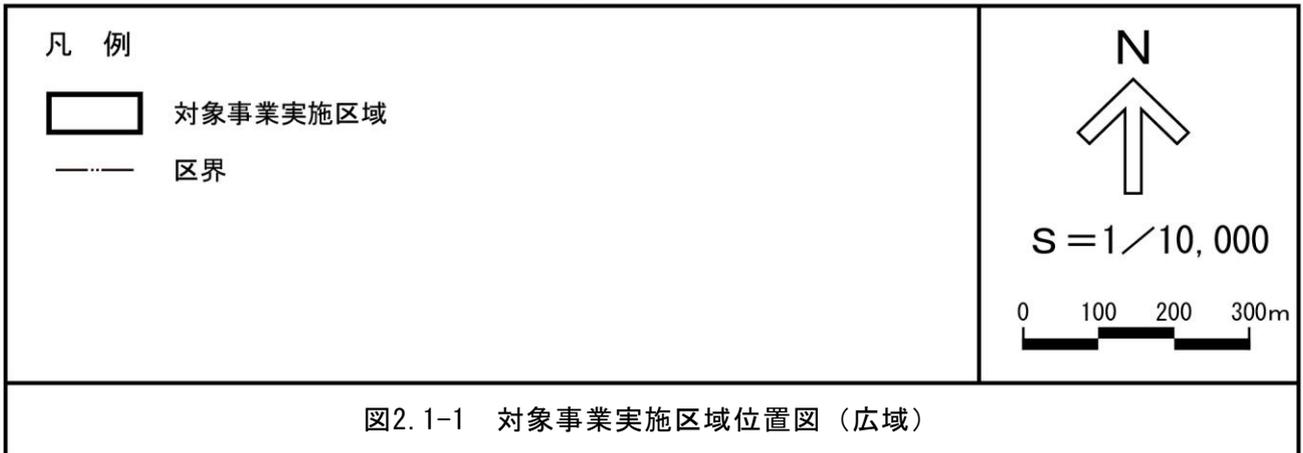
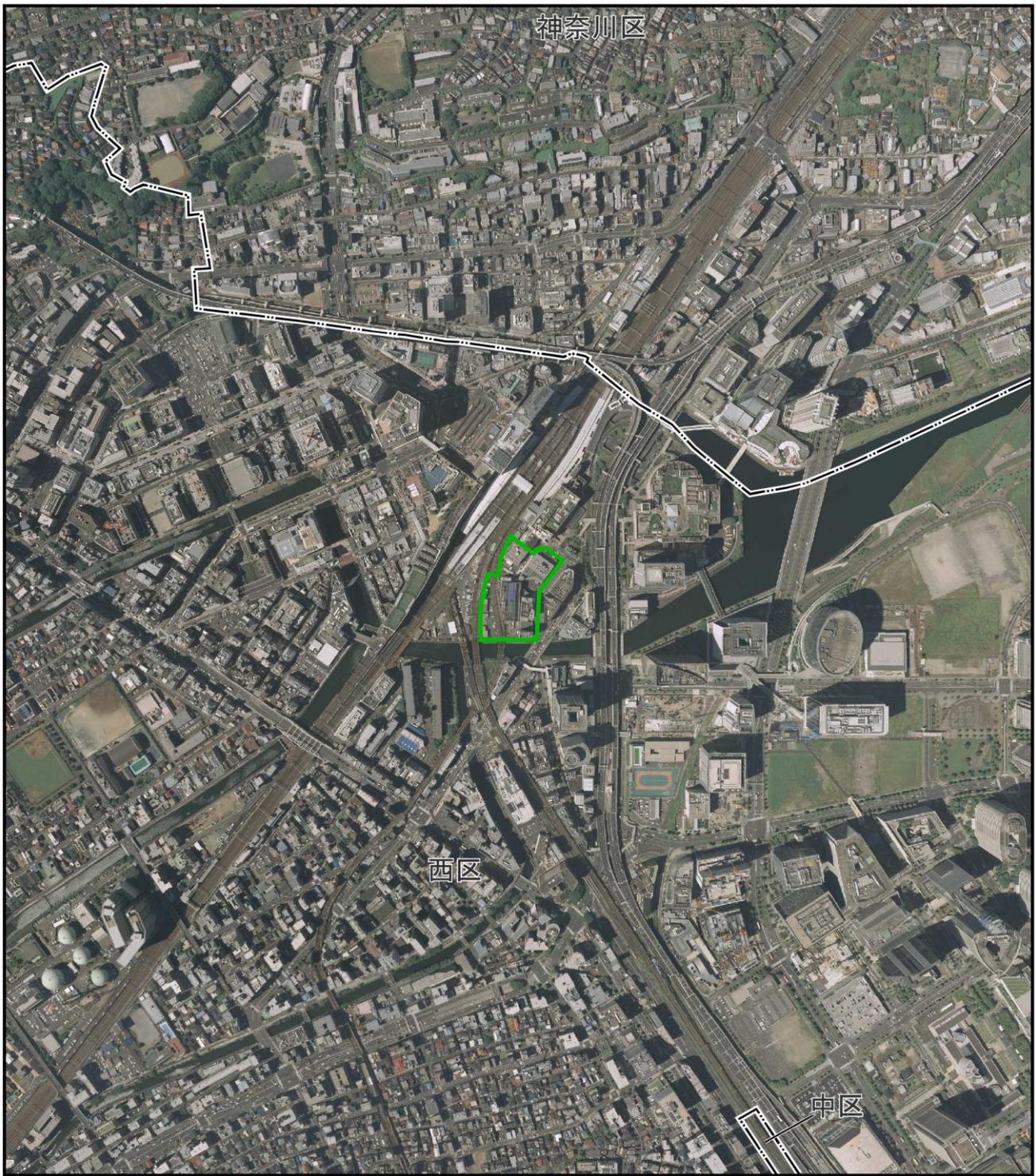


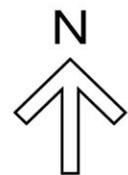
図2.1-1 対象事業実施区域位置図(広域)



国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス 空中写真（2019.8.7撮影）を使用・加工して作成したものです。

凡 例

- 対象事業実施区域
- 区界



S = 1 / 10,000



図2.1-2 対象事業実施区域及びその周辺の空中写真

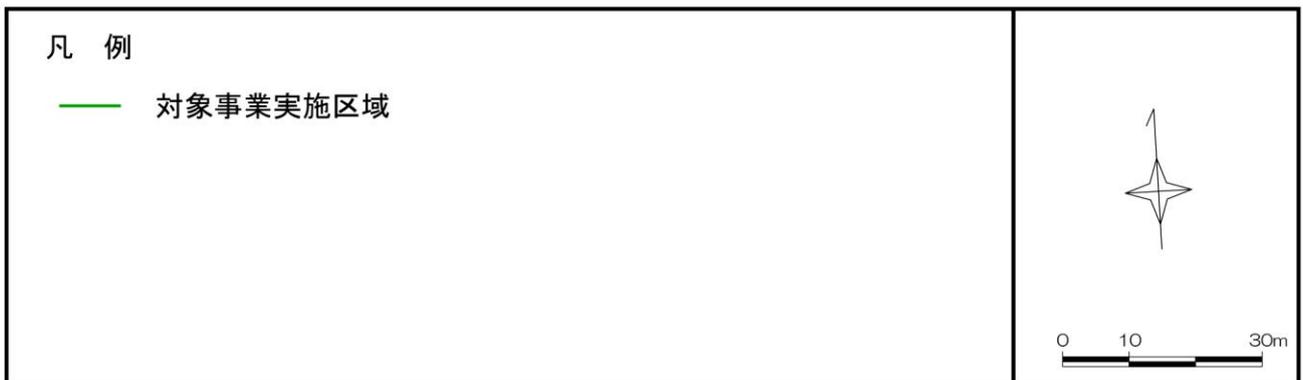
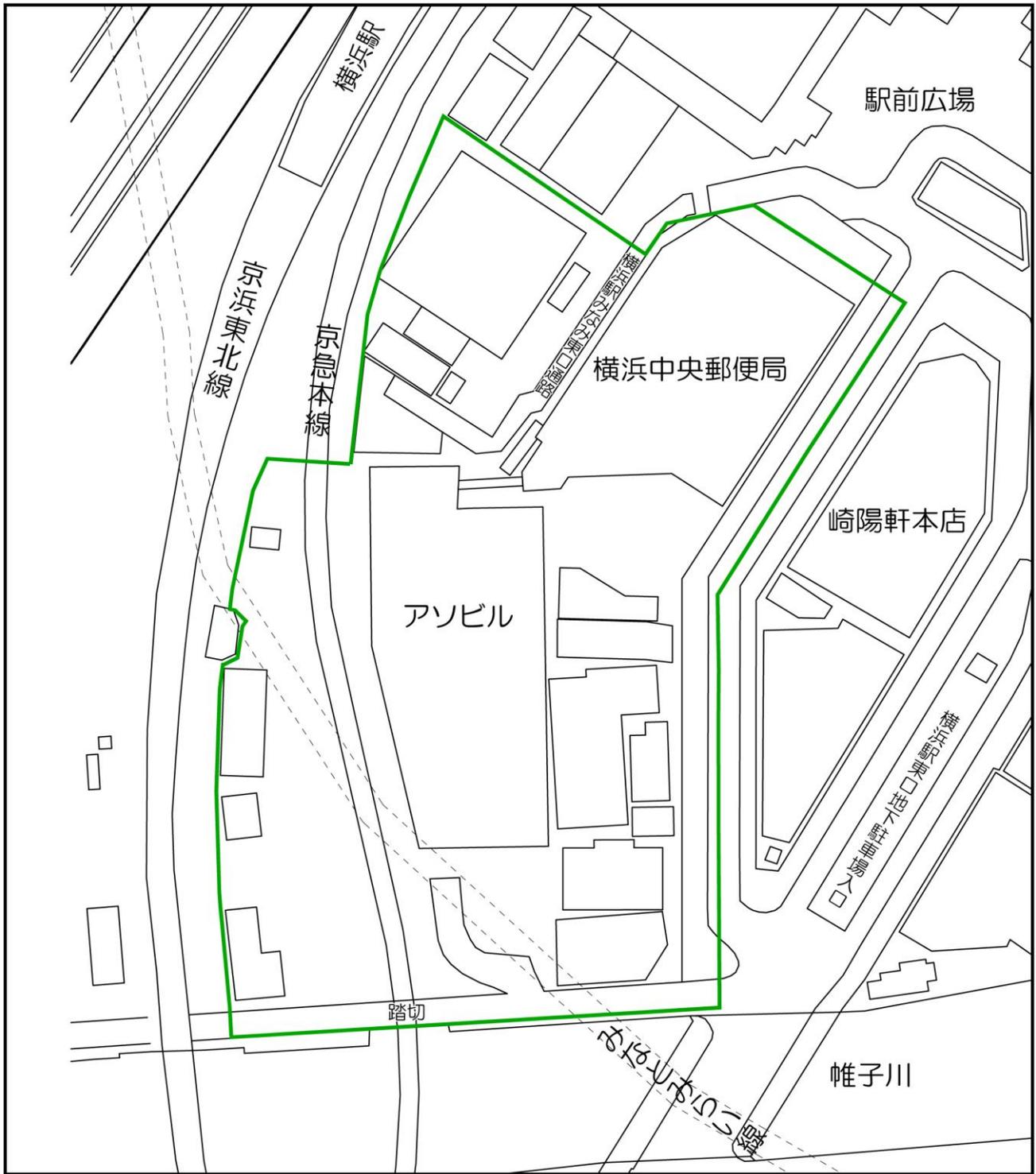


図2.1-3 対象事業実施区域位置図（対象事業実施区域及びその近傍）

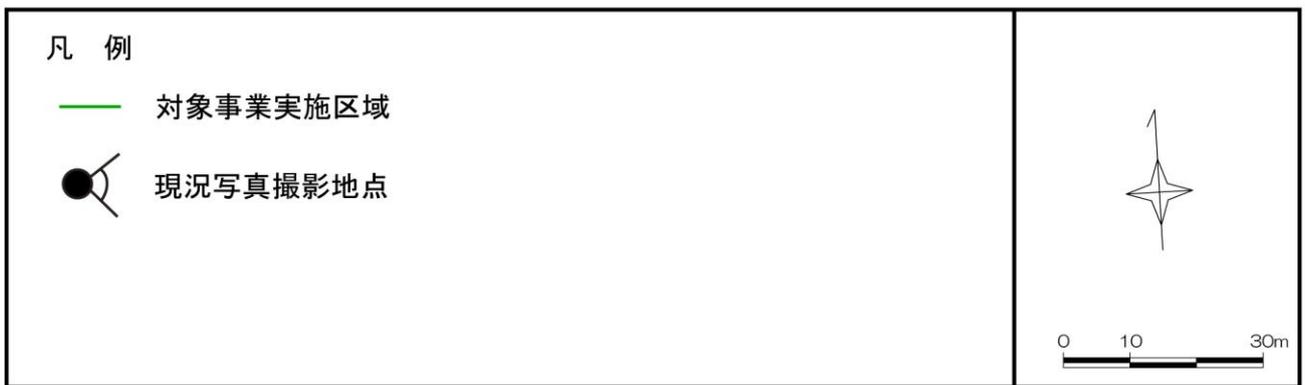
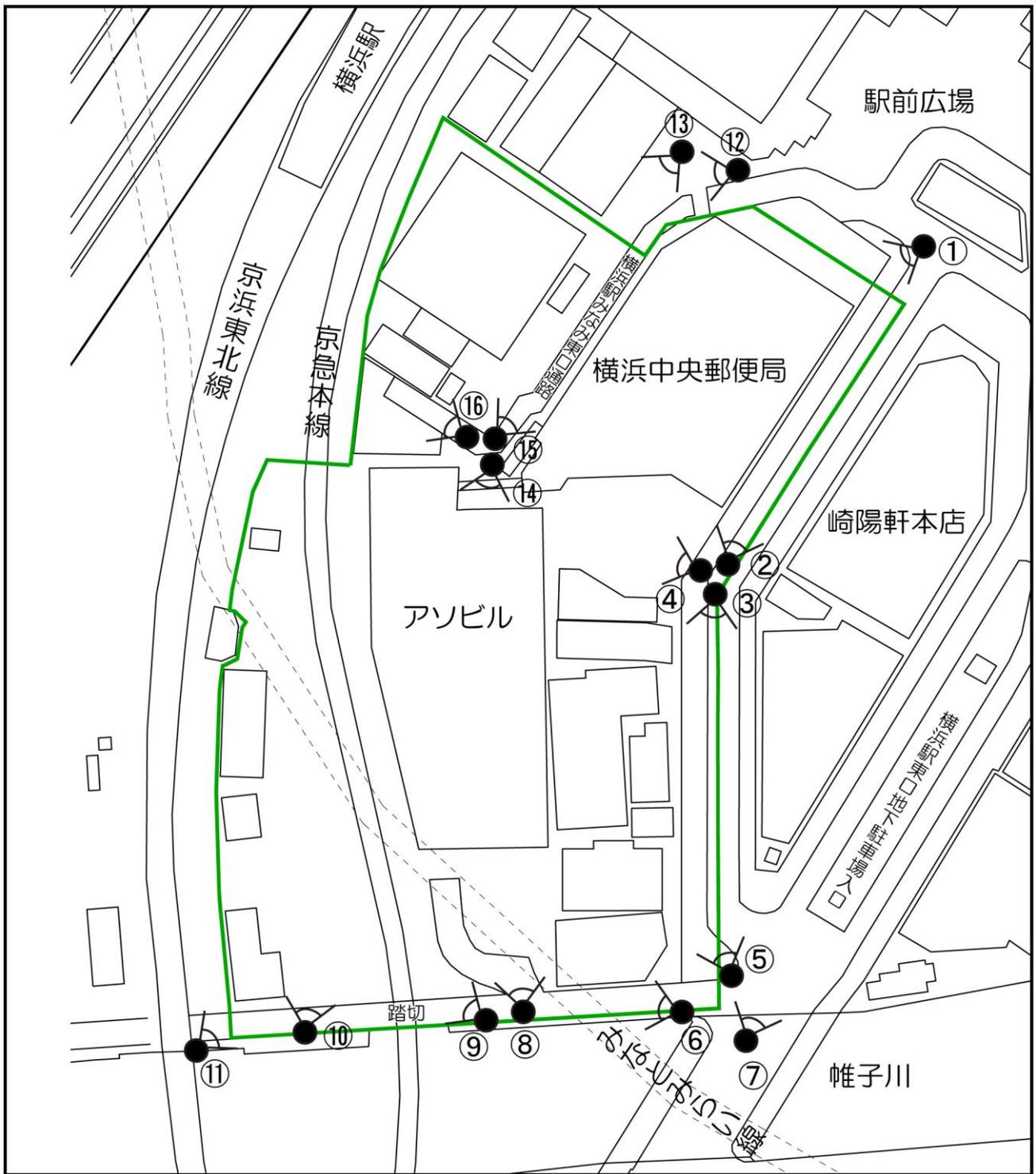
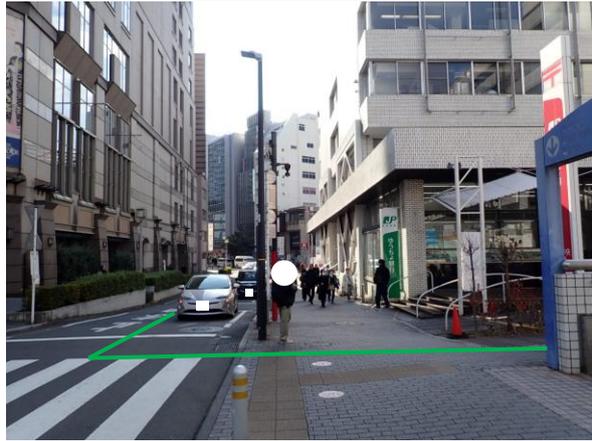


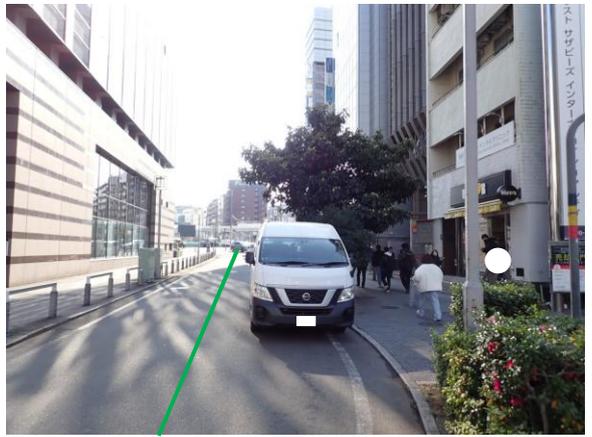
図2.1-4 現況写真撮影地点（対象事業実施区域及びその近傍）



①対象事業実施区域の北東側から
対象事業実施区域を望む
(撮影日：令和7年1月21日)



②対象事業実施区域の東側から
対象事業実施区域を望む
(撮影日：令和7年1月21日)



③対象事業実施区域の東側から
対象事業実施区域を望む
(撮影日：令和7年1月21日)



④アソビル出入口付近の状況
(撮影日：令和7年1月21日)



⑤対象事業実施区域の南東側から
対象事業実施区域を望む
(撮影日：令和7年1月21日)



⑥対象事業実施区域の南東側から
対象事業実施区域を望む
(撮影日：令和7年1月21日)

— 対象事業実施区域

写真2.1-1(1) 現況写真



⑦横浜駅東口地下駐車場入り口の状況
(撮影日：令和7年1月21日)



⑧アソビル出入口付近の状況
(撮影日：令和7年1月21日)



⑨踏切の状況
(撮影日：令和7年1月21日)



⑩対象事業実施区域の南側から
対象事業実施区域を望む
(撮影日：令和7年1月21日)



⑪対象事業実施区域の南西側から
対象事業実施区域を望む
(撮影日：令和7年1月21日)



⑫横浜駅みなみ東口の状況
(撮影日：令和7年1月21日)

— 対象事業実施区域

写真2.1-1(2) 現況写真



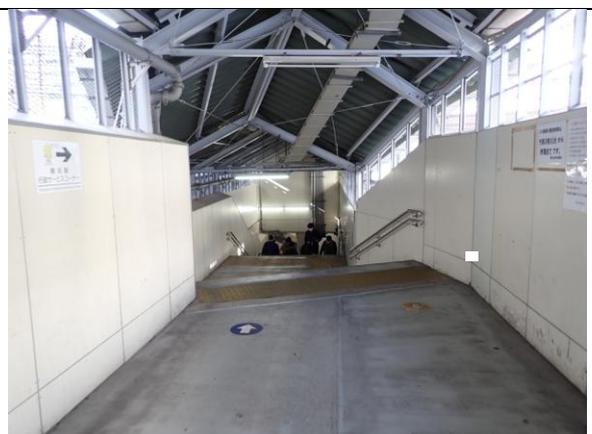
⑬対象事業実施区域の北側から
対象事業実施区域を望む
(撮影日：令和7年1月21日)



⑭アソビル出入口付近の状況
(撮影日：令和7年1月21日)



⑮横浜駅みなみ東口通路の状況
(撮影日：令和7年1月21日)



⑯横浜駅みなみ東口通路の状況
(撮影日：令和7年1月21日)

— 対象事業実施区域

写真2.1-1(3) 現況写真

2.2 対象事業の目的及び必要性

横浜駅周辺地区（対象事業実施区域内）は、JR線・京急線など鉄道6社9路線が乗り入れ、一日約200万人の乗降客数を数える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、更に帷子川を挟んでみなとみらい21地区及び平沼地区と隣接しています。

横浜市による「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」（平成27年2月、横浜市）では、対象事業実施区域が属する横浜駅周辺地区は、都心臨海部5地区の魅力をつなぎ合わせる「みなと交流軸」の形成と、「地区の結節点」における連携強化を重点的に進め、都心臨海部5地区の一体的なまちづくりにより、港と共に発展する横浜ならではの都心を形成することを目指すとされています（図2.2-1参照）。

また、横浜駅周辺地区は、平成24年1月に「横浜都心・臨海地域」の一部として、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域であることから、都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域を定める政令による「特定都市再生緊急整備地域^{注)}」に指定されています（図2.2-2参照）。

横浜駅周辺地区のさらなる国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などに取り組み、「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として策定された、「エキサイトよこはま22」（平成21年12月、横浜駅周辺大改造計画づくり委員会）において、対象事業実施区域は「世界と横浜をつなぐ玄関口、ホスピタリティあふれる横浜の顔」となる「センターゾーン」に位置しています（図2.2-3参照）。

また、対象事業実施区域が位置する西区では、おおむね20年後の西区の将来を見据えた、まちづくりの方向性やあり方などを示した「横浜市都市計画マスタープラン西区プラン 西区まちづくり方針」（平成28年11月、西区役所・横浜市都市整備局）が定められています。対象事業実施区域は「横浜駅周辺地区」に位置し、「横浜の玄関口、魅力に満ちた安全で誇れるまち」を目標とし、「ターミナル機能と駅を中心とした回遊性の強化」、「企業や市民の活動を支える都市機能の充実」、「横浜らしさを感じることができる都市景観の形成」等の方針が定められています（図2.2-4参照）。

対象事業実施区域が位置する横浜駅みなみ東口地区では、「エキサイトよこはま22 横浜駅みなみ東口地区地区計画」（横浜市）が定められており、「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ために、土地の高度利用

注) 横浜都心・臨海地域における特定都市再生緊急整備地域の整備の目標は、開港以来、国際港都として発展してきた横浜市において、その成長をけん引し、発展の中心として、業務・商業機能や行政機能が集積している横浜都心・臨海部の横浜駅周辺地区、横浜みなとみらい地区、北仲通地区、山下ふ頭周辺地区、関内駅周辺地区において、「世界が注目し、横浜が目的地となる新しい都心」の実現に向けた施策に取り組み、将来にわたり輝き続け、魅力あふれた世界都市の顔としての都心臨海部を形成することとされています。このうち、横浜駅周辺地区における整備の目標は、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あり、国家戦略住宅など民間開発や基盤整備を促進するとともに、東口地区の事業を推進し、国際競争力強化に資するまちづくりを進め、国際都市の玄関口にふさわしい街を形成することとされています。

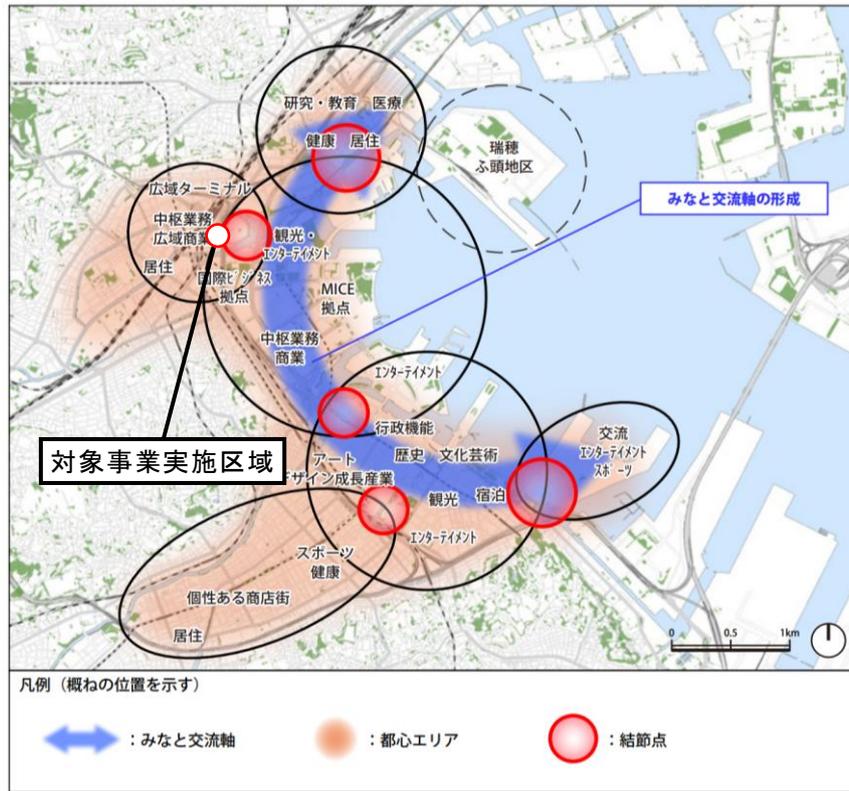
を図り、国内外の多様なニーズに対応した商業・業務機能等を集積する」、「ターミナルコアを中心としたデッキ、地上、地下レベルで構成される立体的な歩行者ネットワークの構築を図り、横浜駅周辺における円滑な移動・回遊性の向上に寄与する」等の方針が定められています（表2.2-1(1)～(2)、図2.2-5参照）。

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。さらに、隣接するみなとみらい21地区及び平沼地区とのアクセス性や地区内の回遊性に課題があります。

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計画を進めます。

また、人や物の移動において、短中距離を自動で飛行し、安全かつ安価に移動させられる機体やサービスが実現すれば、都市部での移動にかかる時間の短縮、災害時の救急搬送や物資輸送の迅速化など、新しいサービスの展開や各地での課題の解決につながることを期待されています。このような「空の移動」を可能とする、いわゆる「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（バーティポート）を計画します。加えて、中長距離の移動時間を短縮可能とし、横浜駅周辺の国際競争力を強化するために、オフィスやホテル等の建物利用者向けに、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。

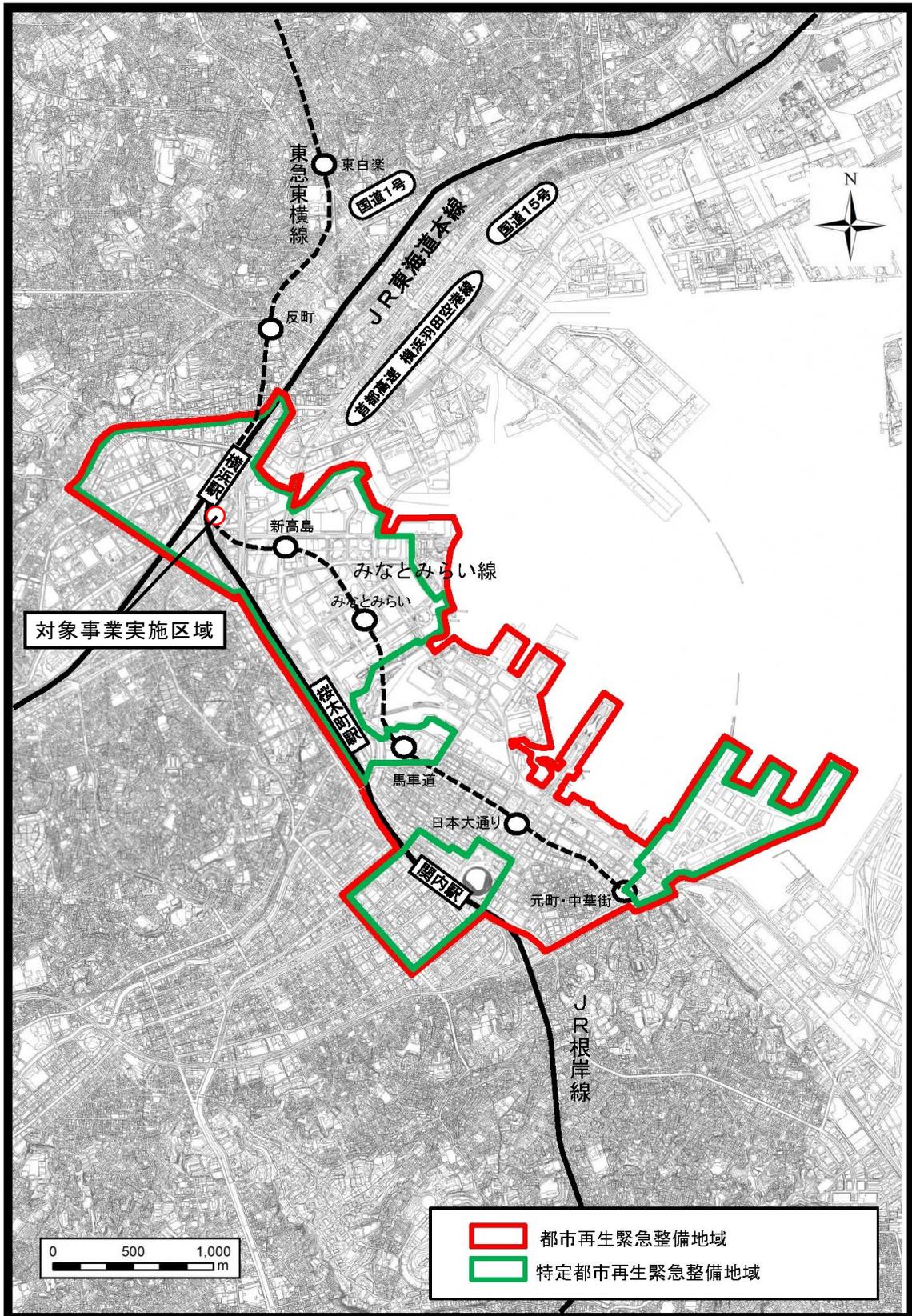
《都心臨海部の機能配置とみなと交流軸・結節点の配置イメージ》



資料：「輝き続ける世界都市横浜の実現に向けて 横浜市都心臨海部再生マスタープラン」
 (令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ)

図2.2-1 都心臨海部再生マスタープラン

横浜都心・臨海地域



資料：「都市再生緊急整備地域等について」（令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

図2.2-2 横浜都心・臨海地域の特定都市再生緊急整備地域の範囲



資料：「エキサイトよこはま22」（令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

図2.2-3 エキサイトよこはま22のエリア



資料：「横浜市都市計画マスタープラン西区プラン 西区まちづくり方針」（平成28年11月、西区役所・横浜市）（令和7年7月調べ、横浜市西区役所ホームページ）

図2.2-4 横浜駅周辺地区まちづくり方針図

表2.2-1(1) 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概要

項目	内容
位置	西区高島二丁目地内
面積	約2.5ha
地区計画の目標	<p>本地区は、横浜駅南東側に位置し、帷子川に面している。また、帷子川を挟んで、みなとみらい21地区及び平沼地区と隣接している。</p> <p>本地区内は商業・業務施設や倉庫、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である。さらに、隣接するみなとみらい21地区及び平沼地区とのアクセス性や地区内の回遊性に課題がある。</p> <p>本地区を含む横浜駅周辺地区について、横浜市都市計画マスタープラン全体構想では、首都圏有数の乗降客数や駅前の商業集積などのポテンシャルと、国際化した羽田空港との近接性等を最大限に活用し、国際競争力を持ったアジアの交流センターに相応しい観光、交流機能の強化に向けた土地利用を図るとしている。</p> <p>また、横浜市都心臨海部再生マスタープランでは、人々を、横浜らしさを象徴する水際線へと呼び込んだり、都心臨海部の各地区の連携を強化するため、魅力ある歩行者ネットワークの強化・拡充を進めるとしている。</p> <p>横浜駅周辺を対象として、平成21年に民間と行政の協働により、エキサイトよこはま22が策定され、まちの将来像として世界から人々をいざなう「選ばれるまち」、心地よく、心に残る場面にあふれた「魅了するまち」、まちに関わるすべての人が「誇りに思うまち」を掲げている。これらの将来像に基づき、横浜駅東西を一体的かつ円滑に移動・回遊できる立体的な歩行者ネットワークの構築、国際拠点の玄関口として横浜駅東口の空港アクセス機能を強化する駅前広場の再編、横浜駅周辺地区内の交通を円滑にするための骨格となる道路の整備及び横浜駅周辺にふさわしい治水安全度を確保するための河川、下水道、まちづくりが連携した浸水対策の実施などを、民間開発事業にあわせて順次進めている。</p> <p>本地区計画は、これらを踏まえ、本地区内で計画される民間開発事業を適切に誘導し、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する。</p>
土地利用の方針	<ol style="list-style-type: none"> 1 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。 2 ターミナルコアを中心としたデッキ、地上、地下レベルで構成される立体的な歩行者ネットワークの構築を図り、横浜駅周辺における円滑な移動・回遊性の向上に寄与する。 3 河川、下水道、まちづくりが連携した浸水対策を実施し、安全・安心な空間を創出する。
地区施設の方針	<p>みなとみらい21地区等の都心臨海部内の連携強化を図りつつ、商業・業務機能等が高度に集積する横浜駅周辺の回遊性を確保し、ターミナルコア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を構築する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 歩行者ネットワークの結節点として、吹抜けにより各層からの視認性に配慮した連続的な空間を形成し、来街者等のガイドとして機能するターミナルコアを整備する。また、各層においてにぎわいを創出する空間を、吹抜けを囲むように整備する。 2 横浜駅の東西を横断できるルートとして、横浜駅東口の地下街と直結する歩行者用通路A、ターミナルコア、歩行者用通路B及び歩行者用通路Cを連続的に整備し、JR線南改札へとつなげる。 3 横浜駅周辺地区とみなとみらい21地区をつなぐ歩行者動線として、帷子川横断デッキとターミナルコアをつなぐ位置に歩行者用通路Dを整備し、建築計画と連携して、重層的のにぎわいのある回遊動線を形成する。 4 横浜駅周辺地区と平沼地区をつなぐ歩行者動線として、平沼地区から整備が進んでいる東横線跡地事業の一部として歩行者用通路Eを整備し、歩行者用通路Bと連続させてターミナルコアとつなぐ。 5 本地区内の回遊性を高めるため、ターミナルコアを中心に地区内を一巡できるルートとして、歩行者用通路D、道路、歩行者用通路E及び歩行者用通路Bを整備する。

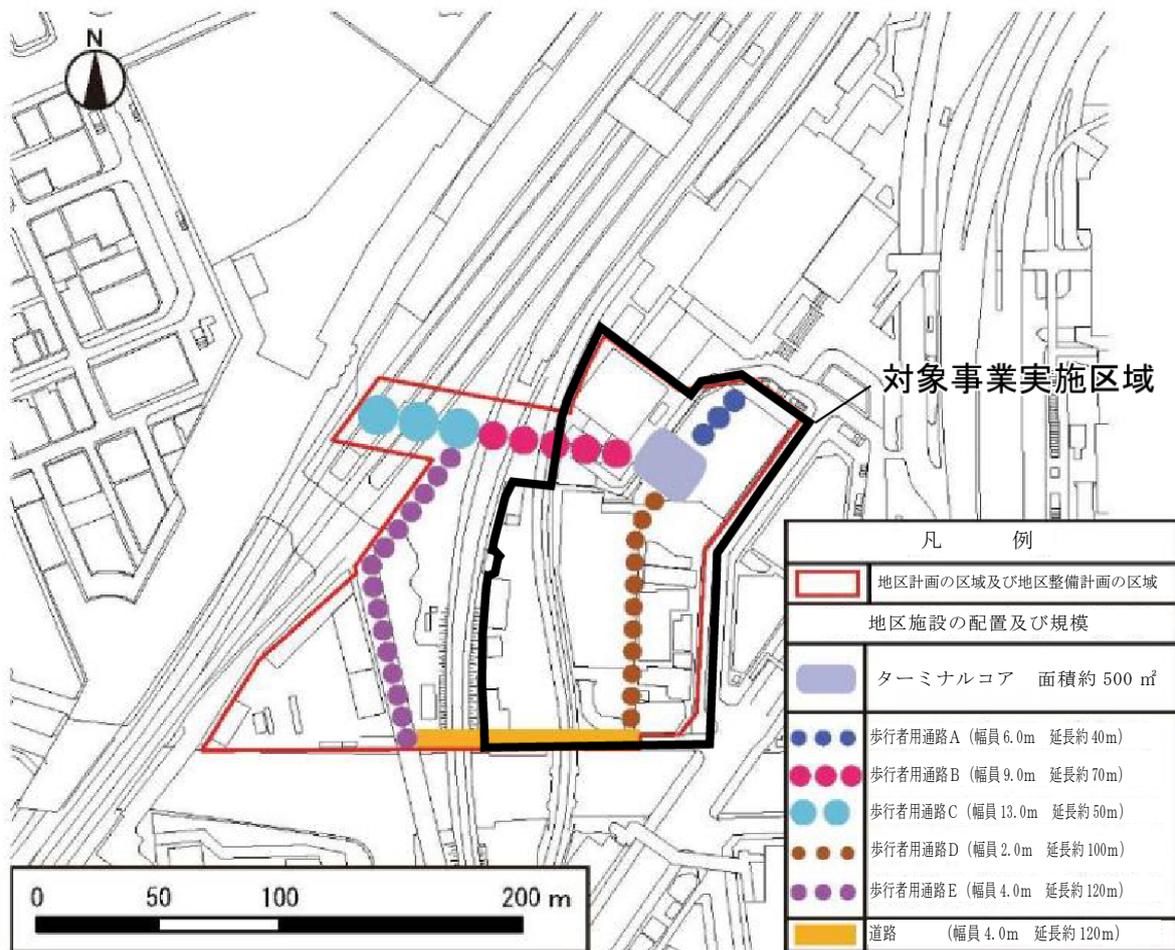
資料：「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画書」（令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

表2.2-1(2) 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概要

地区整備計画		
地区施設の配置及び規模	ターミナルコア	面積約 500 m ² (非青空、吹抜け部分を含む。)
	歩行者用通路A	幅員 6.0m 延長約 40m (非青空)
	歩行者用通路B	幅員 9.0m 延長約 70m (非青空)
	歩行者用通路C	幅員 13.0m 延長約 50m (非青空)
	歩行者用通路D	幅員 2.0m 延長約 100m (非青空)
	歩行者用通路E	幅員 4.0m 延長約 120m (非青空)
	道路	幅員 4.0m 延長約 120m

資料：「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画書」（令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画



資料：「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画書」（令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

図2.2-5 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計画図

2.3 対象事業の内容

2.3.1 対象事業実施区域の位置及び面積等

本事業の概要は、表2.3-1(1)～(2)に示すとおりです。

表2.3-1(1) 本事業の概要（高層建築物の建設）^{注1)}

項目	内容
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
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） ^{注2)} ）、 駐車場・車路等、機械室、離着陸場 ^{注3)} 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 ^{注4)}	800% / 80%
計画容積率 ^{注5)} /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 ^{注6)}	約215,000m ²
容積対象床面積 ^{注7)}	約176,800m ²
建築物の最高高さ ^{注8)}	約231m
建築物の高さ ^{注8)}	約231m
階数 ^{注9)}	地下3階、地上45階、塔屋1階
工事予定期間 ^{注10)}	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)
供用予定時期 ^{注10)}	令和19年度

注1) 数値等は、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。

注2) SA（サービスアパートメント）とは、一般的にはホテルに見られるコンシェルジュやキーピング等のサービスと、家具・家電設備付き賃貸住宅に見られる両方の特徴を併せ持った施設です。

注3) 本事業では、次世代モビリティである空の移動を可能とする、いわゆる“空飛ぶクルマ”の離着陸場（パーティポート）の設置に加えて、ヘリコプターの離着陸場（非公共用ヘリポート）の設置も計画しています。

注4) 建ぺい率の限度が80%とされている地域内で、かつ、防火地域内にある耐火建築物は、建ぺい率の規定が適用除外となります。（建築基準法第53条第5項第1号）

計画建築物は、耐火建築物とするため、建ぺい率の規定が適用除外となります。

注5) 本事業の容積率については、「都市再生特別地区」の提案・決定により、約900%の容積割増を受ける予定です。

「都市再生特別地区」とは、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域内において、既存の用途地域等に基づく用途、容積率等の規制を適用除外とした上で、自由度の高い計画を定めることができる都市計画制度です。都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等の建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域については、都市計画に、都市再生特別地区を定めることができます。

なかでも、駅に近接する地区では、都市開発事業を通じて増進すべき都市機能として、「国際都市横浜の玄関口にふさわしい賑わい機能、観光拠点機能、滞在・宿泊機能、情報発信機能、文化創造・交流機能、業務機能、ビジネスサポート機能、商業・生活支援機能などの充実・強化」が期待されています。また、緊急かつ重点的な市街地の整備の推進として「駅直近部において建築物と公共施設の一体的な整備や高度利用による都市開発事業の促進」が期待されています。

対象事業実施区域は、みなみ通路東側出口に位置する、周辺を既成市街地に囲まれた駅直近部の開発事業であり、この対象事業実施区域内で高度利用を緊急かつ重点的に進めることで、期待される各種都市機能の増進を進める必要があります。

注6) 延べ面積は、建築物の各階（駐車場・機械室含む）の床面積の合計です。

注7) 容積対象床面積は許容床面積の最大値の面積を記載しています。

注8) 建築物の最高高さは、塔屋（屋上の機械室等）を含む高さです。建築物の高さは、建築基準法施行令第2条第1項第6号の規定による高さです。なお、本事業の建築物の高さは、今後策定される予定の都市再生特別地区に規定されることを前提としたものです。

注9) 建築物の階数は、建築基準法施行令第2条第1項第8号の規定による階数です。

注10) 工事予定期間及び供用予定時期は、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。

表2.3-2(2) 本事業の概要（飛行場の建設）^{注1)}

項目	内容
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
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 ^{注2)} ・数	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1) 数値等は、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。

注2) 使用予定機種は、現時点想定している機種であり、今後の開発動向や経済情勢等により変更になる可能性があります。

2.3.2 施設配置計画

施設配置図は図2.3-1に、施設断面図は図2.3-2(1)～(2)に示すとおりです。

対象事業実施区域は、基本的には都市再生特別地区の提案・決定を目指す範囲とします。このうち、京急本線より東側の区域（京急本線を含まない区域）をA街区、京急本線を含む西側の区域をB街区とします。また、A街区内の南側の地区計画の道路用地等を除く区域を再開発事業施行区域とします。なお、A街区外の北部については、現行施設の一部が都市再生特別地区に含まれる計画になっており、解体範囲は施設全体となるため、当該施設を含ませるように対象事業実施区域を設定しました。

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、施設配置計画の検討に当たっては、「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画」のほか、「横浜市景観ビジョン」（平成31年3月改定、横浜市）、対象事業実施区域が属する「エキサイトよこはま22」等の上位計画を踏まえ、みなとみらい21地区等の都心臨海部内の連携強化として周辺街区との接続性を図りつつ、商業・業務機能等が高度に集積する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。

計画建築物の高層部の北部及び一部の東部については、低層部に比べてセットバックさせる計画です。また、外装デザインの分節化等の検討を行い、周辺の街並みや調和に配慮します。なお、分節化については、単純で特徴のない建築物の大壁面がもたらす圧迫感を生じさせないように、外壁面に用いる建材や目地などの配置を工夫することにより、外壁面を構成する単位を小さくすることを検討します。

加えて、高層部のセットバックにより風環境にも配慮した配置計画とします。低層部は周辺歩道等との一体的な環境整備、圧迫感の軽減に配慮し、北側に隣接する駅前広場側を含めて敷地境界から2mセットバックさせる計画です。

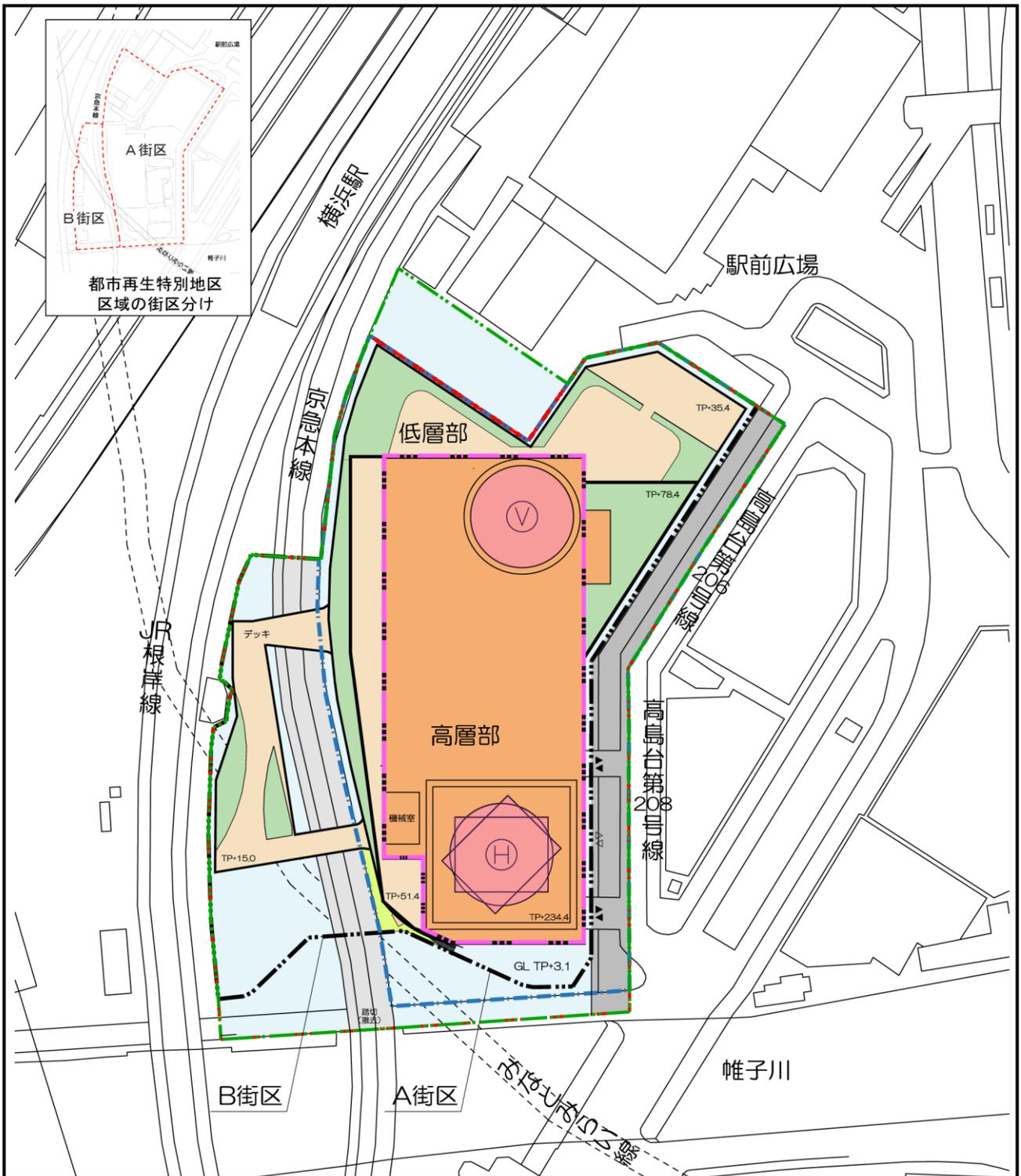
計画建築物の高層部屋上（高さ約231m、図2.3-2(1)～(2)参照）に空飛ぶクルマの離着陸場（パーティポート）及びヘリコプターの離着陸場（非公共用ヘリポート）の設置を計画しています。

計画建築物の基礎形状は、地盤状況を十分に把握したうえで、安全な構造計画となるよう、設計上の適切な対策を検討します。

対象事業実施区域を通る鉄道（京急本線）に対しては、A街区に接する範囲が広く、A街区の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、その対策として、京急本線の軌道を恒久的な構造物に受け替える計画です。それに伴い、対象事業実施区域の南側の踏切に、軌道を受け替える構造物が支障するため、道路の機能を確保するためにアンダーパスを構築し機能を振り替えた上で、踏切を撤去する計画です。また、みなとみらい線やJR根岸線に対しては、影響を及ぼさないよう、設計上の適切な対策を検討します。

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。



凡例

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> --- 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 | <ul style="list-style-type: none"> □ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ○ V 空飛ぶクルマの離着陸場 ○ H ヘリコプターの離着陸場
(空飛ぶクルマの離着陸場と兼用) ○ 着陸帯 ▲▼ 車両出入口 △▽ 自転車出入口 |
|---|---|---|

注1) 本図面は、本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議や経済情勢等により変更になる可能性があります。
 注2) T.P.とは、東京湾平均海面です。
 注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。

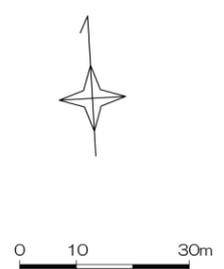
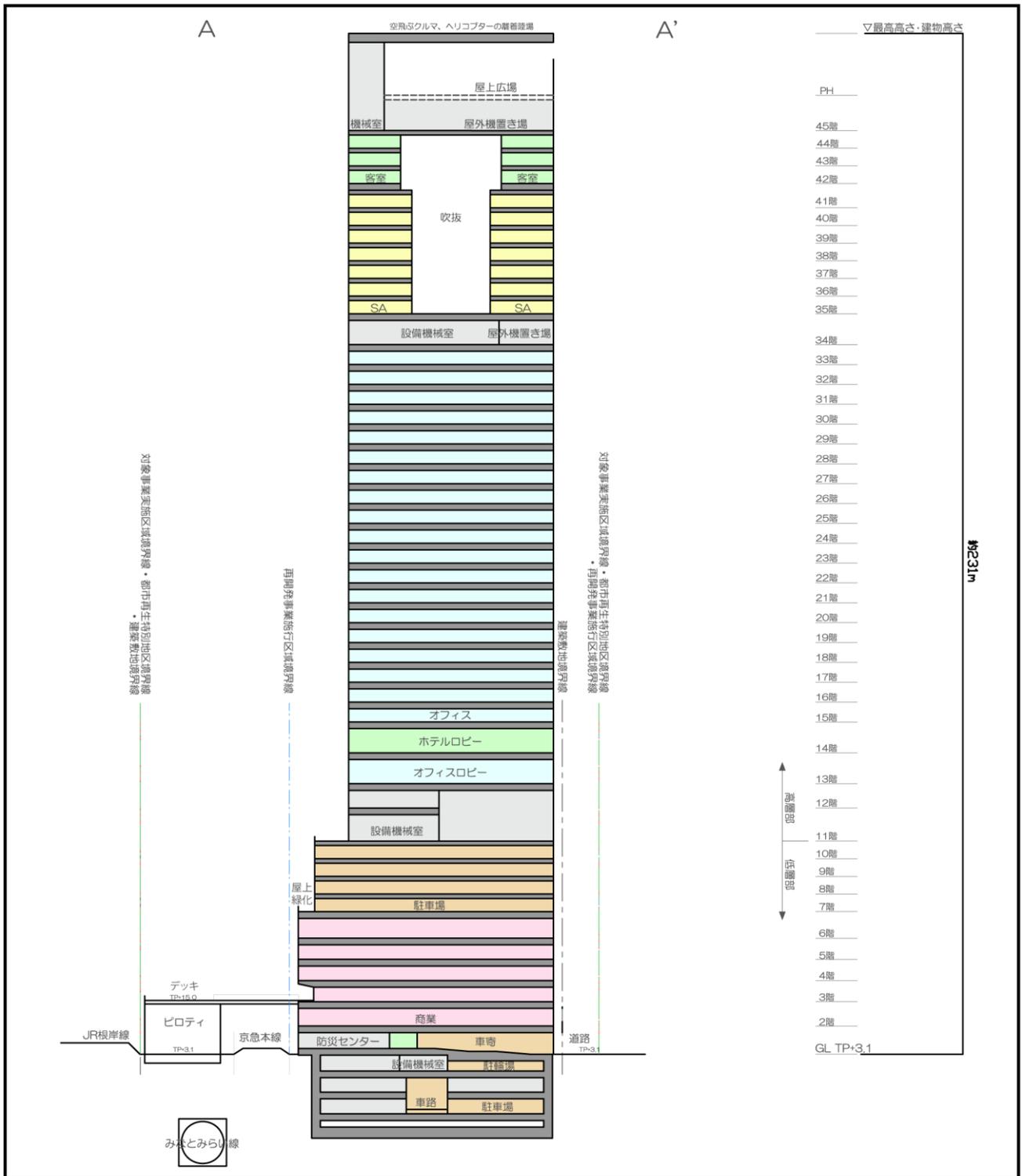


図2.3-1 施設配置図

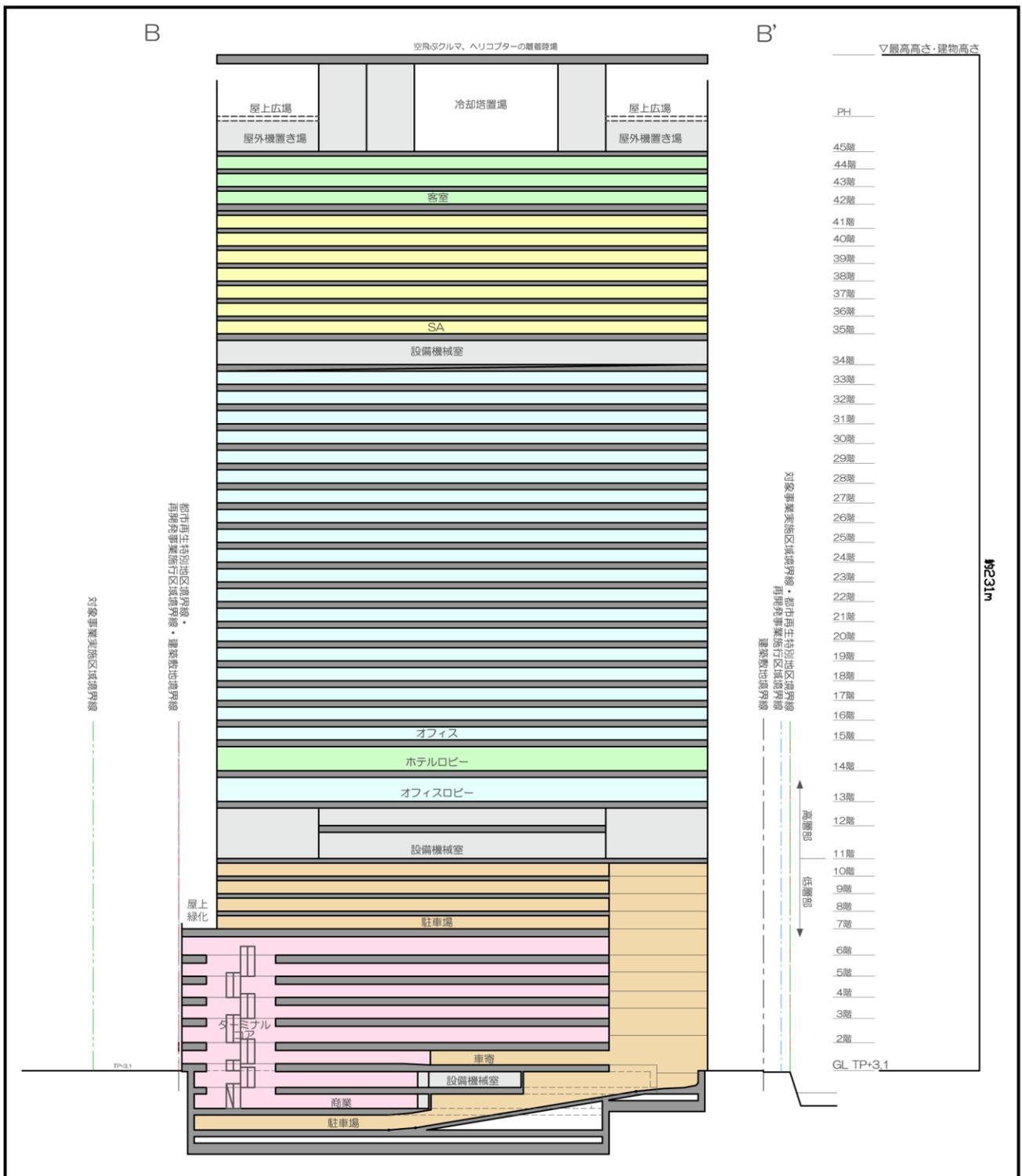


凡例

- 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

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

図2.3-2(1) 施設断面図 (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

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

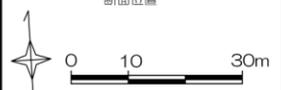


図2.3-2(2) 施設断面図 (南北)

2.3.3 交通計画

(1) 関連車両

計画建築物供用後の関連車両の主な走行ルートは、図2.3-4に示すとおりです。対象事業実施区域には、オフィス、商業施設、ホテル（一部SA（サービスアパートメント））を利用する車両（以下「関連車両」といいます。）が出入りすることを想定しています。

関連車両の出入口は、対象事業実施区域の東側で接する高島台第208号線（北方向の一方通行）に整備し、左折イン、左折アウトで出入庫を行う計画です。関連車両は、横浜駅根岸線、高島台第237号線、帷子川に架かる万里橋、高島台第208号線、高島台第206号線等を利用して、計画建築物に出入りする計画です。

(2) 空飛ぶクルマ・ヘリコプター

本事業では、次世代モビリティである空の移動を可能とする、いわゆる“空飛ぶクルマ”の実現を見据えて、計画建築物の高層部屋上（高さ約231m、図2.3-2(1)～(2)参照）に空飛ぶクルマの離着陸場（パーティポート（整備機能を持たないスポット型を想定））に加えて、ヘリコプターの離着陸場（非公共用ヘリポート）の設置も計画しています。北側は空飛ぶクルマの離着陸場（パーティポート）、南側はヘリコプターの離着陸場（非公共用ヘリポート）とし、南側は空飛ぶクルマの離着陸場（パーティポート）も兼用することを想定しています。

「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）では、空飛ぶクルマ離着陸場（パーティポート）については、欧米の動向や機体性能等を踏まえ、水平表面・進入表面等の設定基準に関する検討を進めることとされています（資料編（資-39）参照）。本事業では、こうした設定基準の検討状況を踏まえながら、空飛ぶクルマの水平表面・進入表面等の設定に関する検討を進めます。また、ヘリコプターについては、航空法等の基準に基づき、水平表面・進入表面等の設定に関する検討を進めます。現時点で、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は図2.3-5に示すとおりであり、将来の開発動向を見据えて、飛行ルート上に高層建築物が干渉しないように設定しています。

運航は、空飛ぶクルマについては現行の地上タクシーのような2地点間の旅客輸送サービスや計画地を発着地点とする周遊利用サービス、ヘリコプターについてはオフィスやホテル等の建物利用者によるチャーター機等での利用を想定しています。運行頻度は、空飛ぶクルマは最大で300回／日（1回／3分、機体数は最大150機／日）、ヘリコプターは最大で10回／日（機体数は最大5機／日）を検討しています。運航時間は、空飛ぶクルマ、ヘリコプターともに、午前7時から午後10時までとします。

空飛ぶクルマ、ヘリコプターの運航に際して安全性を確保するために、脱落防止施設や燃料流出防止施設等の安全施設の設置、消火施設や消火救難機材の設置等について航空法及び消防法で定められる適切な対策を講じます。

また、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの飛行による騒音やバードストライク等、周辺環境への影響を低減する対策の検討を進めます。

2.3.4 駐車場計画

駐車場は、「横浜市駐車場条例」（平成28年2月改正、条例第33号）の附置義務に基づき必要となる約530台を確保する計画です。併せて、エキサイトよこはま22駐車場整備ルール^{注)}の適用条件となる駐車場の整備・運営に関する駐車場マネジメントの取組みを実施します。

また、駐車場内に電気自動車の充電設備の設置を検討していきます。

2.3.5 自動二輪・自転車駐車場計画

自動二輪駐車場は、「横浜市駐車場条例」の附置義務に基づき、必要となる約50台を確保する計画です。

また、自転車駐車場は、「横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例」（平成30年3月、条例第3号）に基づき必要となる約80台以上を確保する計画です。

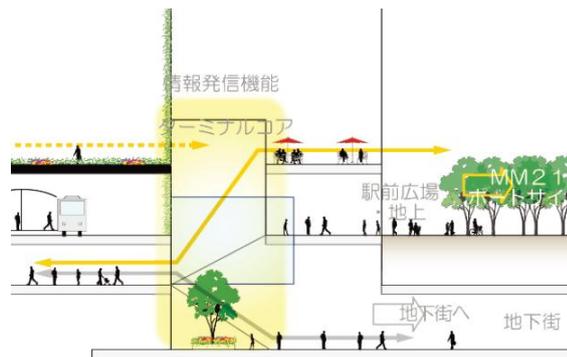
2.3.6 歩行者動線計画

歩行者の動線計画は、図2.3-6に示すとおりです。

対象事業実施区域への主たる歩行者動線は、横浜駅の利用を想定しています。

本事業では、みなとみらい21地区等の都心臨海部内の連携強化として周辺街区との接続性を図りつつ、商業・業務機能等が高度に集積する横浜駅周辺の回遊性を確保するため、ターミナルコア（図2.3-3参照）を中心とする歩行者ネットワークの構築を図り、周辺との歩行者ネットワークの形成に寄与する計画です。

なお、歩行者ネットワークの構築にあたり、敷地内を南北方向に移動する動線も整備することで、車両動線との錯綜に配慮した計画とします。



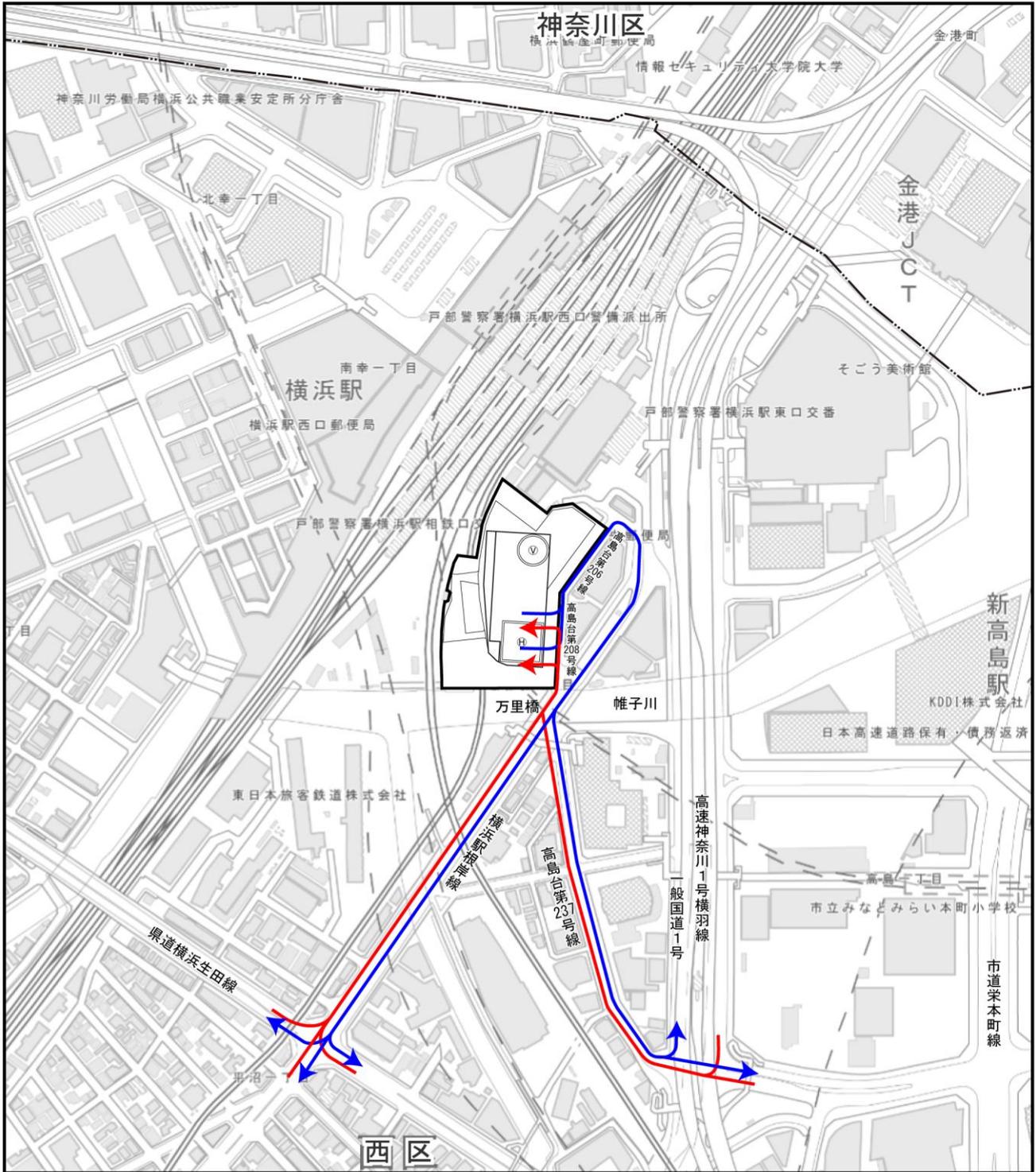
資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成24年度改定・平成30年4月一部追加・修正、エキサイトよこはま22ガイドライン検討会）（令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）の図を加工して掲載

図2.3-3 ターミナルコアのイメージ

注) エキサイトよこはま22における駐車場整備の考え方

地域の特性に合わせた駐車場整備のルールをつくることにより、駐車場の適正な配置や周辺駐車場との連携等を促進します。

駅直近における大規模な複合施設の開発に当たっては、現行の基準で一律に駐車場を整備するのではなく、一定のルールの下で地域の実情に見合った駐車場の整備・運営がまちづくりにとって必要なため、開発に併せて「適切な駐車場マネジメント」に取り組んだ開発者に対して、横浜駅周辺の適正かつ効率的な駐車場整備が可能となる「駐車場整備ルール」を適用することで、施設の用途や利用時間帯等に応じた適正な駐車場整備を行い、エキサイトよこはま22で掲げた「まちの将来像」を実現するものです。



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

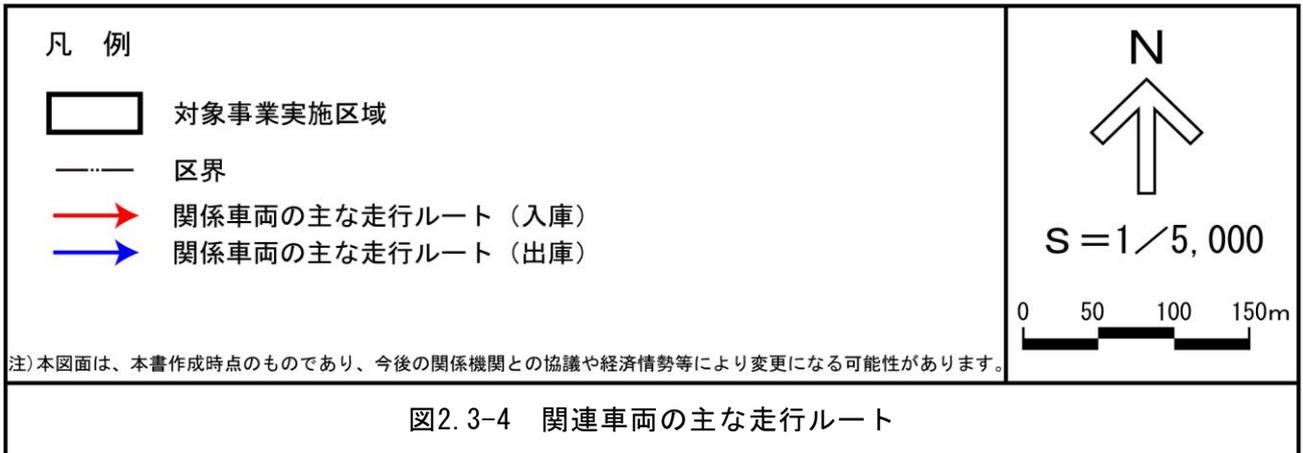
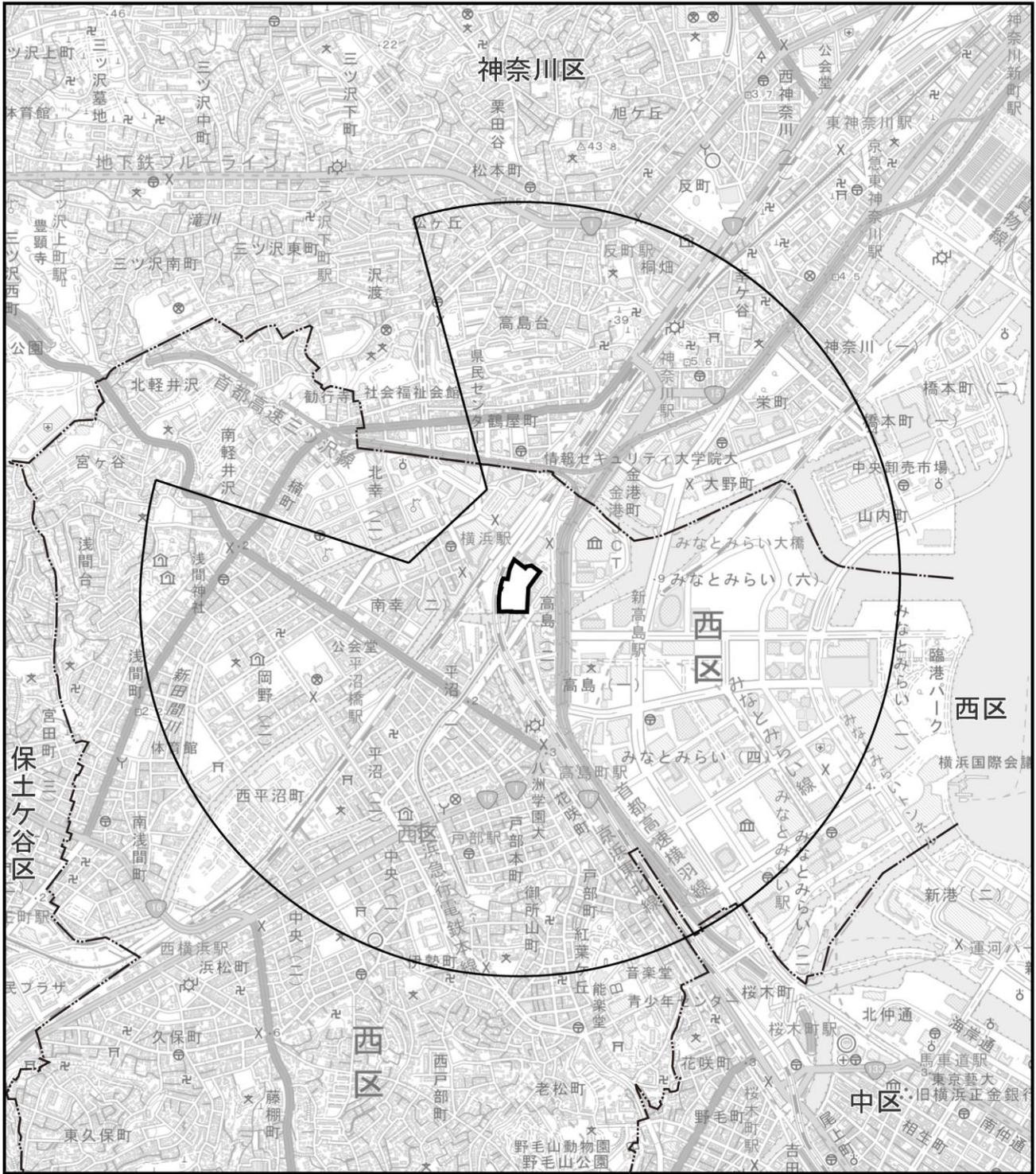
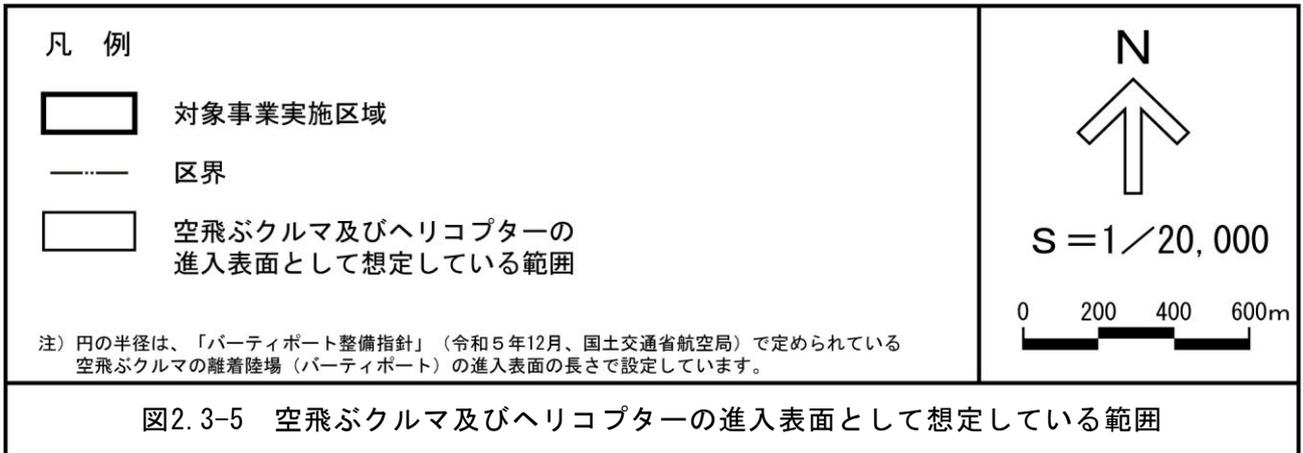
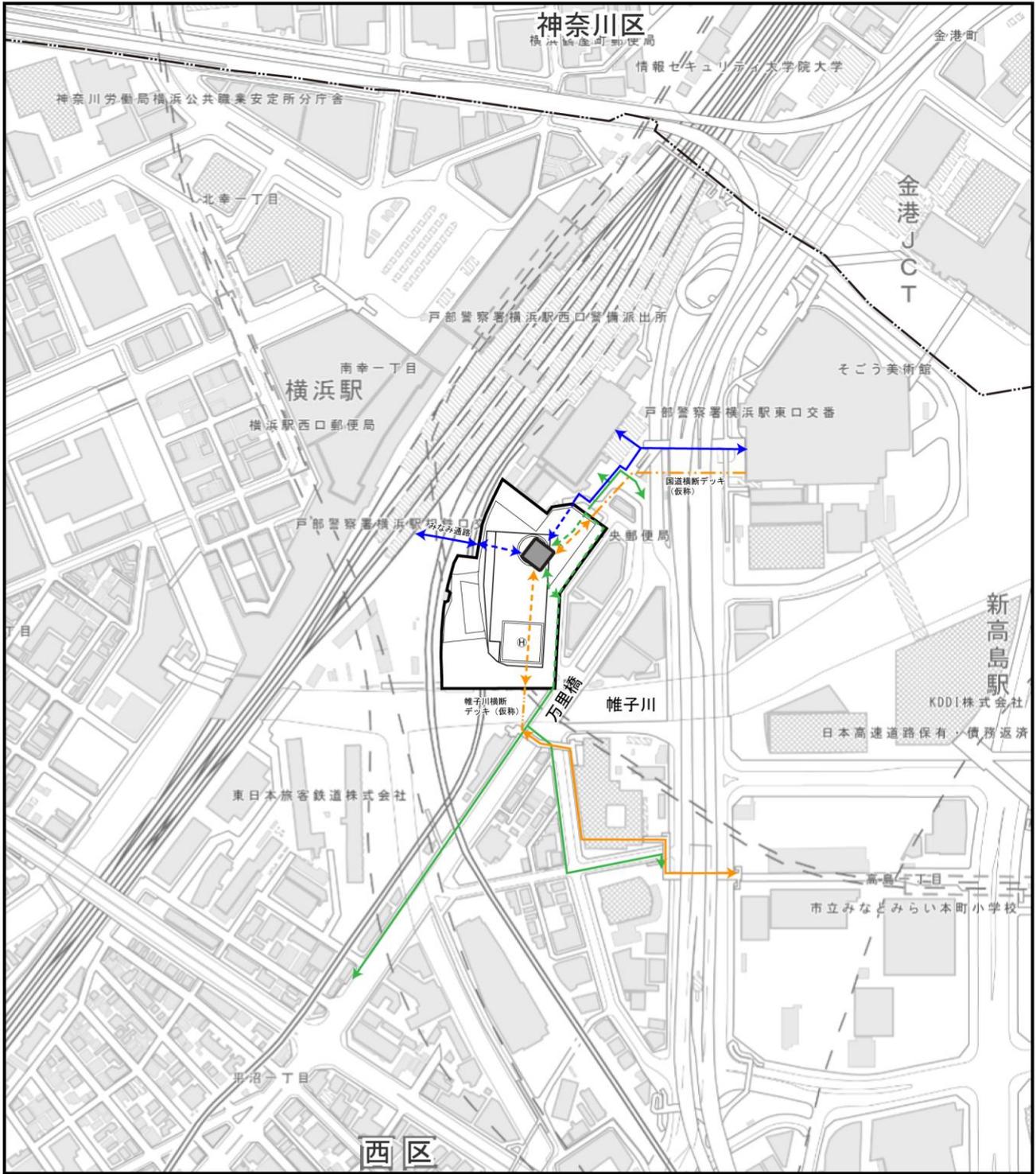


図2.3-4 関連車両の主な走行ルート



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。





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

凡 例 対象事業実施区域 区界 ターミナルコア		歩行者ルート (地上レベル) 歩行者ルート (デッキレベル) (---) 横浜市整備予定 歩行者ルート (地下通路レベル)		 N S = 1 / 5,000 0 50 100 150m
注1) 実線は既存のルートです。 注2) 破線は地区計画を踏まえて想定しているルートです。また、二点鎖線は横浜市整備予定のルートです。 本図面は本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議により変更になる可能性があります。				

図2.3-6 歩行者動線計画図

2.3.7 熱源計画

熱源は、主に都市ガスを前提に高効率の熱源機器の採用を検討していきます。

また、災害時の使用を想定している非常用発電機については、停電時にも使用できる非常用発電機などの「電力代替機能」（浸水の影響を受けない11～12階の設備機械室への設置を想定）により、従業員の施設内待機と最低限の業務継続に必要な電力を確保することに併せ、滞留者・帰宅困難者の受入れに必要な電力も確保する計画です。

2.3.8 給排水・供給施設計画

上水は公営上水道を利用し、下水は公共下水道（分流式污水管）を利用する計画です。その他、電力や都市ガスの供給を受ける計画です。なお、地下水の揚水及びその使用の計画はありません。

また、雨水排水についても、公共下水道（分流式雨水管）を利用する計画ですが、省資源の観点から、建物の上部に降った雨水の一部を中水処理し、植栽の灌水やトイレ洗浄水として利用する等の検討を進めていきます。

2.3.9 排気・換気計画

本事業では、中間期の省エネルギー性・快適性及び災害時の自立性の向上を図るため、自然換気等の計画を積極的に検討していきます。

また、非常用発電機を導入するため、計画建築物に煙突を設置する計画です。

2.3.10 廃棄物処理計画

計画建築物から発生する一般廃棄物及び産業廃棄物は分別して回収し、廃棄物保管施設で一時保管し、一般廃棄物及び産業廃棄物の種類に応じた許可を有する廃棄物処理業者に委託し、適正に処理する計画です。

また、供用後においては、入居テナント等に対して廃棄物の排出抑制や、分別排出の徹底を促す計画です。

2.3.11 省エネルギー・再生可能エネルギー利用計画

横浜市では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づき、「再生可能エネルギー導入検討報告制度」を設け、再生可能エネルギーの普及促進のため、床面積の合計が2,000㎡以上の建築物を建築しようとする建築主に対し、建築計画時に再生可能エネルギーの導入を検討し、検討結果を横浜市に報告することを義務付けています。

本事業では、同制度に基づき再生可能エネルギーの導入について検討を進めるほか、以下の環境制御技術や建築技術等の採用を検討し、運用エネルギーの低減を図ります。

- ・ 自然採光の活用、高効率機器、LED 照明の採用
- ・ 自然換気システム、Low-Eガラスの採用等による熱負荷低減
- ・ 日射遮蔽効果のある、庇や奥行きのある縦方向部材の方位別設置による外壁負荷削減（庇や奥行きのある縦方向部材の方位別設置により外壁の日射負荷や熱負荷の低減を図ること）
- ・ BEMSの採用によるエネルギーの効率的な運用
- ・ 太陽光発電設備の設置

2.3.12 「横浜市建築物環境配慮制度」の活用

本事業では、環境関連の法令や条例、指針等を遵守するとともに、「横浜市建築物環境配慮制度」に基づき、計画建築物の建設工事から供用後に至るまでの長期にわたり、計画建築物が環境に与える負荷を低減するため、様々な環境配慮事項に取り組み、建築環境総合性能評価システム（CASBEE 横浜）のAランク以上の取得を目指します。

2.3.13 緑化・空地計画

(1) 緑化方針

横浜市では、「横浜みどりアップ計画[2024-2028]」（令和6年2月、横浜市）において「地域特性に応じた緑の保全・創出・維持管理の充実により緑の質を高める」等の目標を掲げており、「横浜市環境管理計画」（平成30年11月改定、横浜市）においては、横浜が目指す将来の環境の姿として「郊外部だけでなく都心臨海部においても身近に水とみどり豊かな自然環境があり、生物多様性の恵みを受けられるまち」を掲げています。

また、「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成24年度改定・平成30年4月一部追加・修正、エキサイトよこはま22ガイドライン検討会）においては、「水・緑・風を活用した快適な環境形成」を基本方針として掲げています。

これらを踏まえ、本事業の緑化に当たっては、人々が身近に感じ、かつ、来街者が快適に感じる多様な緑地空間の創出を行うとともに、生物多様性の保全と創造に配慮する方針とします。

また、本事業では、緑や風の流れ等を利用した潤いのある空間形成を行う方針とします。

(2) 緑化計画

緑化に当たっては、都市緑地法の「緑化地域制度」の緑化率の最低限度（5%）以上、かつ、地区計画の基準以上の緑化面積を確保する計画です。本事業で確保する緑化面積は、表2.3-2に示すとおりです。

屋上緑化、壁面緑化、地上部緑化により、線的・面的にネットワークされた緑の形成に配慮した植栽配置を検討するとともに、生物多様性に配慮した樹種の選定を検討します。また、対象事業実施区域の東側の道路用地内の街路樹の撤去、新設についても検討します。

なお、屋上緑化は主に低層部の屋上に計画することとし、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場を計画している高層棟屋上と離隔を確保することで、バードストライクの発生抑制のための配慮を行います。

表2.3-2 緑化面積

項目	本事業
敷地面積	約10,400m ²
緑化率の最低限度	5% ^{注)}
緑化率から算出される緑化面積	約520m ²

注) 緑化地域制度の緑化率の最低限度は5%ですが、地区計画の緑化率の最低限度は1.5倍の7.5%が基準となることが想定されるなど地区計画に応じた対応が必要であるため、今後の地区計画に応じて緑化率を確保します。

(3) 空地計画

本事業では、対象事業実施区域内に歩行者動線の結節点となるターミナルコアを整備し、ターミナルコアから北側、南側（ターミナルコアから既存の歩道に接続する動線を確保する予定）及び西側をつなぐように歩行者用通路を整備することにより、建築計画と連携して、重層的でにぎわいのある回遊動線を形成します。加えて、計画地東側の道路（高島台206・208号線）沿いには、建物相互のつながりやまとまり感に配慮した景観を形成し、統一感あるファサードや壁面後退、低層部のにぎわい施設導入、ストリートファニチャー（街路備品であり、街灯・ベンチなど家具的なものを指します。）などによる、ゆとりとにぎわいある歩行者空間の整備を図ります。

また、本事業では、エネルギーの効率的運用による省エネルギー化を推進し、空調システム等から排出される人工排熱の抑制に努めるほか、線的、面的にネットワークされた緑の形成を図るなどによる、緑や風の流れ等を利用した潤いのある空間形成を行い、ヒートアイランド現象の緩和を図ります。加えて、人々が身近に感じ、かつ、来街者が快適に感じる多様な緑地空間の創出を図り、緑を感じられるまちづくりを目指します。

また、対象事業実施区域の南側は帷子川に面していることから、多様なアクティビティの拠点にふさわしい、魅力ある親水空間に寄与するよう、帷子川沿いのライトアップを検討します。なお、本事業では護岸整備はしない計画です。

2.3.14 防災等に関する計画

本事業では、「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」において基本方針として掲げられている「民間と行政が連携した地震や水害などの災害に強い防災・減災まちづくり」、「災害時における滞留者や帰宅困難者への対策」、「地域と行政の連携による防災力向上の取組みの推進」を基に、以下について検討します。

【計画時】

- ・ 計画建築物の耐震化
- ・ 高層建築物における長周期地震動対策
- ・ 計画建築物からの落下物防止策
- ・ 地盤嵩上げ及び建物内への浸水防止対策の実施（横浜駅周辺の地盤面の嵩上げ高さについては、対象事業実施区域及びその周辺は1 m以上3 m未満の高潮による浸水が予測されていることなどから、高潮堤防高さ（T.P. +3.1m）以上を将来的な高さ目標とする）

【供用時】

<平常時>

- ・ 計画建築物内の従業員等に対する「地域の対応ルール」、「地域の対応ルール【津波版】」、「滞留者・帰宅困難者避難マップ」及び「津波避難マップ」の周知及び活用
- ・ 建物に訪れる来街者数に応じた滞留者・帰宅困難者受入れのための事前の取組みの実施
- ・ 地域の防災訓練の実施及び参加

<災害時>

- ・ 計画建築物内で働く従業員の施設内待機
- ・ 「津波からの避難に関するガイドライン」（平成25年3月、横浜市）に基づき、津波や大津波警報の発表及び避難勧告・避難指示発令の時における、海拔5 m以上の高台への来街者の誘導又は堅牢な建物の3階以上（又は床上面が地盤から5 m以上）の場所への来街者の受入れ
- ・ 滞留者及び帰宅困難者の受入れ

2.3.15 施工計画

(1) 工事概要

本事業の施工に当たっては、工事施工区域の周囲に仮囲いを設け、工事物の飛散、危害防止対策を徹底するとともに、工事用車両の出入りする時間帯においては原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、歩行者や一般通行車両の安全な通行に配慮していきます。

工事概要は、表2.3-3に示すとおりです。

表2.3-3 工事概要

工種	主な工事内容
仮設工事	対象事業実施区域の外周に防音壁と防護壁を兼ねた鋼製仮囲いを設置し、工事を行うため整地及び仮設事務所の設置、仮設給排水・電気の引込み等を行います。
解体工事	既存建築物を油圧式破碎機等を用いて解体します。
京急本線 鉄道近接対策工事	軌道仮受工として仮受杭・工事桁を設置し、軌道の安定性を確保した上で、軌道の本設構築工として支持杭、上部工等を行い、軌道を恒久的な構造物に受け替えます。
アンダーパス工事	道路の通行機能を維持しながら工事を行うため、仮設のアンダーパスを新設した上で、踏切の撤去、本設のアンダーパスの新設を行います。
山留工事・杭工事	山留壁として、剛性が高く、遮水性に優れたソイルセメント柱列壁等を構築し、A街区では逆打工法、B街区では切梁支保工にて、掘削に伴う周辺地盤の変形を防止していきます。 杭工事については、A街区では逆打工法の採用に伴い構真柱を打設し、B街区では場所打ちコンクリート杭を打設します。
土工事 基礎地下躯体工事	油圧ショベル（バックホウ）を用い、表層より掘削を行います。2次掘削以降は、クラムシェルにて掘削土を揚重し搬出します。 A街区では逆打工法を採用し、先行して施工した1F本設床からラフタークレーンを使用して、地下躯体材料の投入等を行い、地下の上階から順に地下を構築します。B街区では順打工法を採用し、1F作業構台から主に移動式クレーンを使用して、地下の下階から順に地下を構築します。ともに鉄筋及び型枠の組立後、順次コンクリートを打設します。
地上躯体工事 外装工事	タワークレーン、または移動式クレーンを用いて、地上鉄骨の建方工事、鉄筋コンクリート工事、外装材の取付工事を行います。
内装・設備工事	内装仕上工事・設備工事を行います。
外構工事	植栽工事や舗装工事等、建屋周辺の外構工事を行います。
A街区接続工事	A街区とB街区を繋ぐデッキを構築します。

(2) 工事工程

本事業は、令和10年度から令和19年度までの約10年間の工事期間を予定しています。
工事工程表は、表2.3-4に示すとおりです。

表2.3-4 工事工程表

		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目
A街区	仮設工事			■							
	解体工事			■	■	■					
	山留・杭工事					■	■				
	土工事・基礎地下躯体工事 (逆打工法)					■	■	■	■	■	
	地上躯体工事・外装工事					■	■	■	■	■	■
	内装・設備工事								■	■	■
	外構工事										■
	検査										■
	B街区	仮設工事	■								
京急本線 鉄道近接対策工事		■	■	■	■	■					
アンダーパス工事 ^{注)}				■	■						
解体工事									■		
山留・杭工事									■	■	
土工事・基礎地下躯体工事									■	■	
地上躯体工事・外装工事										■	■
設備工事											■
A街区接続工事											■
外構工事											■
検査											■

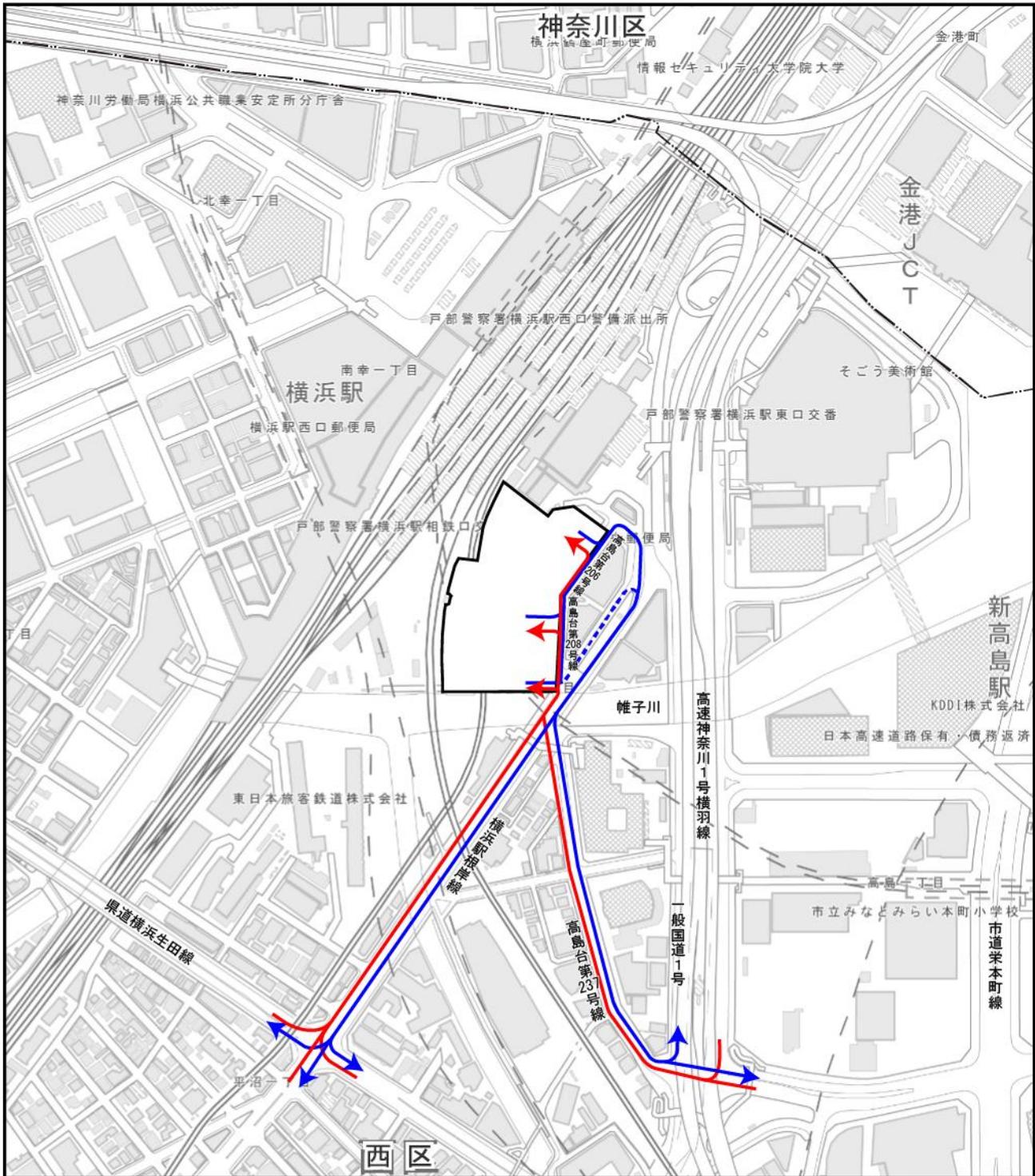
注) アンダーパス工事はA街区の一部も範囲となります

(3) 工事用車両の主な走行ルート

工事用車両の主な走行ルートは、図2.3-7に示すとおりです。

本事業の工事に伴う、工事関係者の通勤車両や資機材の運搬、土砂、建設廃材等の建設副産物の搬出を行う車両（以下「工事用車両」といいます。）が対象事業実施区域周辺を走行することを想定しています。

工事用車両の出入口は、対象事業実施区域に接する市道高島台第206号線及び市道高島台第208号線、対象事業実施区域内の南側の道路に整備し、工程に合わせ順次使用する出入口を変更し入出庫する計画を検討します。また、工事用車両は左折イン・左折アウトで入出庫する計画とします。



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

凡例

- 対象事業実施区域
- — — 区界
- ➔ 工事用車両の主な走行ルート(入庫)
- ➔ 工事用車両の主な走行ルート(出庫)
- ➔ 工事用車両の主なサブ走行ルート(出庫)

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



S = 1 / 5,000



図2.3-7 工事用車両の主な走行ルート

(4) 工事時間帯

工事時間は、原則として午前8時から午後6時までとします。

また、原則として、事業特性上やむを得ない場合を除き、土曜日、日曜日、祝日は工事を実施しない計画です。

ただし、鉄道に近接する工事を行う場合は、現在の列車運行を確保しながら工事を実施するため、終電後の夜間にも作業を行うことが想定されます。

(5) 設計上の配慮事項

- ・ 支持層深さや土質、地盤強度等の把握や地震波作成のためのデータ取得をするためにボーリング調査を実施し、地盤状況を十分に把握したうえで、安全な構造計画となるよう、設計上の適切な対策を検討していきます。

(6) 安全に関する配慮事項

- ・ 施工計画の策定に当たっては、安全に配慮した工法、建設機械及び工事用車両の集中を回避した工程等を検討するとともに、標識の設置等により来街者や隣住民等への情報提供を行います。
- ・ 工事の実施に当たっては、仮囲いを設置して、工事用車両の出入りする時間帯においては原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、歩行者や一般通行車両の安全に配慮する計画とします。
- ・ 対象事業実施区域内の既存の南北の歩行者動線は本事業の工事に伴い利用できなくなる期間があるため、歩行者等に対して適切に情報提供を行います。
- ・ 必要に応じて既存歩道のルートを案内し、安全で円滑な歩行空間を確保するよう計画するとともに、「工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン」（平成17年6月、横浜市）を参考にして、歩行者に対するバリアフリーを推進します。なお、対象事業実施区域内の南側の道路は、工事期間中も道路機能を確保するよう配慮します。
- ・ 荒天の予報がある場合は、資材の飛散等が発生しないよう養生等の安全対策に配慮します。
- ・ 計画建築物の工事に当たっては、対象事業実施区域内を通る鉄道（京急本線、みなとみらい線）、隣接する鉄道（JR根岸線）及び周辺への影響が生じないよう、適切な工法や対策を検討していくとともに、今後の本事業の深度化に合わせて鉄道事業者と調整を図ります。

(7) 建設機械、工事用車両の採用に関する配慮事項

- ・ 建設機械については、排出ガス対策型建設機械、低騒音型建設機械及び低振動型建設機械を積極的に採用します。
- ・ 工事用車両については、「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」で規定する「粒子状物質の排出基準」適合車を採用する等、低公害、省エネルギーに配慮します。

(8) 建設機械の稼働、工事用車両の走行に対する配慮事項

- ・ 構造計画、施工計画の工夫により掘削土を減らし、土砂搬出に伴う工事用車両の台数を極力減らす計画とします。また、周辺の交通混雑の状況を勘案して、可能な限り工事用車両の走行時間や台数を調整する計画とします。
- ・ 工事関係者に対しては、建設機械のアイドリングストップ、高負荷運転の防止、低速走行の実施、工事用車両の規制速度の遵守、過積載、急発進及び急加速の禁止等に関する教育及び指導を徹底します。
- ・ 建設機械及び工事用車両が正常に稼働、走行できるように整備及び点検を徹底します。

(9) 施工方法等に関する配慮事項

- ・ 既存建築物の解体に当たっては、既存建築物の高さまで防音シートなどで覆い、解体時の騒音や粉じんに配慮します。また、振動にも配慮した工法を極力採用します。
- ・ 既存建築物の解体に当たっては、既存建築物の解体工事着手前にアスベスト含有建材の調査を行い、アスベスト含有建材が存在していた場合には、関係官庁と協議し、アスベストの飛散防止措置を実施します。
- ・ 土壌汚染対策法に基づき、設計段階において調査を行い、結果に応じて適切な対応を行います。
- ・ 工事で発生する建設発生土は、可能な限り場内仮置き・埋め戻し利用を検討するとともに、運搬距離の低減のため、可能な限り近隣の建設工事現場での再使用を検討していきます。
- ・ 工事排水は適切な処理を行います。
- ・ 散水や工事用車両のタイヤ洗浄等個別の作業に応じて対策を実施し、粉じんの飛散防止、周辺道路の汚れ防止に努めていきます。
- ・ 電波障害対策として、クレーン未使用時のブームを電波到来方向に向ける等の対策を講ずる計画とします。
- ・ 「ヨコハマプラ^{ごみ}5.3計画 横浜市一般廃棄物処理基本計画(2023年度～2030年度)」(令和6年1月、横浜市)の取組を推進し、工事中においては、廃棄物の発生抑制と分別、リサイクルを積極的に進め、なお残る廃棄物は適正に処理します。また、木材代替型枠やリサイクル材等のエコマテリアルの活用を検討します。
- ・ 施工エリア周辺への影響に配慮し、掘削時における地下水対策を適切に計画し実施します。

(10) 近隣に対する対応

- ・ 現場事務所に問い合わせ窓口を設け、苦情が発生した場合には、迅速に適切な対応を行います。

2.4 計画を策定した経緯

2.4.1 開発計画の策定経緯

対象事業実施区域は、JR線・京急線など6社9路線が乗り入れる日本有数のターミナル駅である横浜駅の東口駅前に位置する約1.41haのエリアです。

また、対象事業実施区域は横浜駅周辺における「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」の指針となる「エキサイトよこはま22」において、「世界と横浜をつなぐ玄関口、ホスピタリティあふれる横浜の顔」となるセンターゾーンに位置しています。

対象事業実施区域のまちづくり推進のため、横浜市主催の「横浜駅東口地区まちづくり勉強会」等において、議論を重ねてきました。市街地再開発事業の実現に向けて更なる検討を行うため準備組合を設立することについて、地権者の方々から賛同を得られたため、令和6年6月に準備組合を設立するに至りました。

対象事業実施区域については、準備組合の設立に至るまでに検討した範囲とし、京急本線を挟んだ東側と西側の一体的な範囲を設定し、基本的に都市再生特別地区の提案・決定を目指す範囲としました。なお、対象事業実施区域の一部北部側については、現行施設の一部が都市再生特別地区に含まれる予定になっており、解体範囲は施設全体となるため、当該施設を含ませるように対象事業実施区域を設定しました。

本事業では、「エキサイトよこはま22」等の方向性に沿って、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指して進めており、この目標を達成できるよう計画建築物の規模等を設定しました。

また、計画建築物の配置検討等に当たっては、高層部のセットバックにより風環境に配慮した配置計画とするとともに、低層部は北側に隣接する駅前広場側を含めて道路等沿いからのセットバックにより周辺歩道等との一体的な環境整備、圧迫感の軽減に配慮した計画としました。

今後、計画の策定、並びに事業の実施に当たっては、本書でとりまとめた配慮事項を踏まえて周辺環境への影響に配慮することはもちろん、「エキサイトよこはま22」等に位置付けられる本地区の役割を果たすとともに、地権者や周辺地区の皆さまの発展にも寄与する、国際都市横浜の玄関口に相応しいまちづくりの実現を目指してまいります。

2.4.2 事業スケジュール案

本事業は、都市計画等の手続き完了以降、令和10年度に工事着工（計画建築物の新築工事は令和14年度着工）し、令和19年度に工事完了を目指します。

第3章 地域の概況及び地域特性

第3章 地域の概況及び地域特性

3.1 調査対象地域等の設定

対象事業実施区域及びその周辺における自然的社会的状況に関する情報等を収集し、当該地域の地域特性の把握に努めました。

自然的社会的状況に関する情報等の収集は、図3.1-1に示すとおり、対象事業実施区域を中心とした南北約3.9km、東西約3.4kmの区域（以下「調査区域」といいます。）を対象として行うことを基本としました。

統計データの情報収集に関しては、神奈川区、西区、保土ヶ谷区、中区及び南区の合計5区（以下「調査対象地域」といいます。）を対象としました。

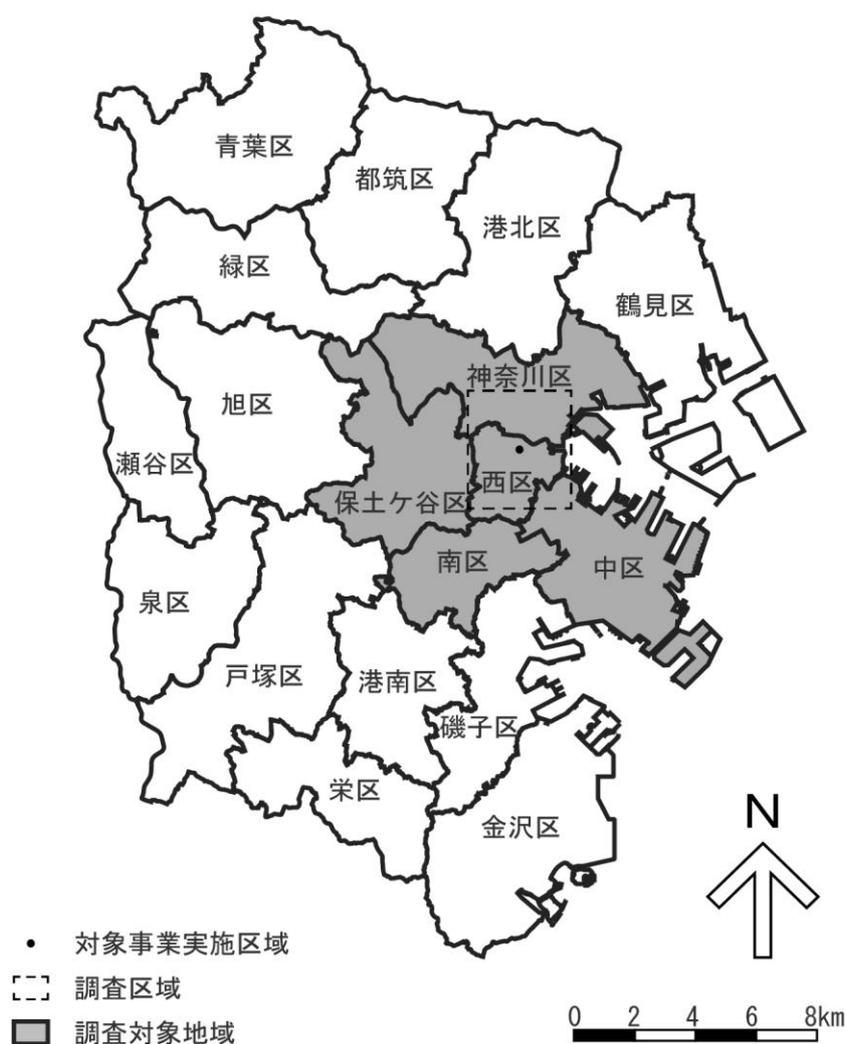


図3.1-1 調査対象地域等の位置

3.2 地域の概況

3.2.1 気象の状況

横浜地方気象台（横浜市中区山手町、図3.2-2参照）で観測された令和6年の気象状況は表3.2-1に、風配図は図3.2-1に示すとおりです。

令和6年の年平均気温は18.0℃、平均相対湿度は69%、平均風速は3.5m/s、最多風向は北、降水総量は1,819.0mmとなっています。また、風向出現頻度は北が最も高く、次いで、南西となっています。

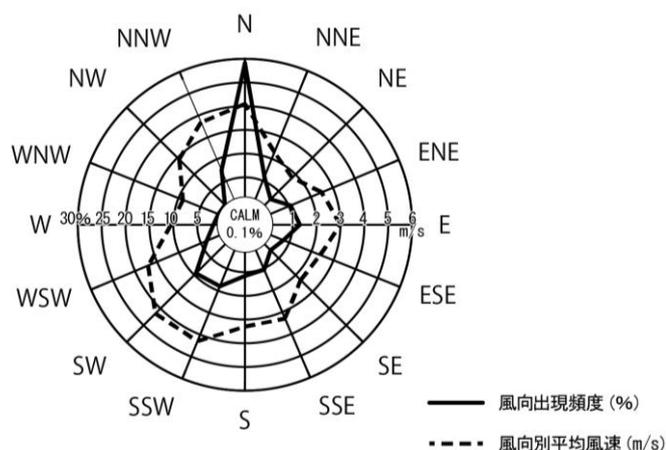
表3.2-1 気象の状況（令和6年：横浜地方気象台）

項目	年間	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平均気温 (℃)	18.0	8.0	8.5	10.1	17.0	19.9	23.1	28.8	29.3	26.9	21.0	14.4	9.0
日平均 最高気温 (℃)	33.7	12.2	12.4	14.5	21.1	24.1	27.6	33.1	33.7	30.7	24.5	17.7	13.4
日平均 最低気温 (℃)	4.1	4.1	5.2	6.2	13.6	16.2	19.8	25.8	26.5	24.2	18.0	11.4	5.1
平均 相対湿度 (%)	69	52	63	57	73	73	78	77	77	79	78	66	53
平均風速 (m/s)	3.5	3.6	4.0	4.3	2.9	3.8	3.0	3.0	3.3	3.6	3.5	3.7	3.2
最多風向	北)	北	北)	北	北	南南西	南西	南西	南南東	北	北	北	北
日照時間 (h)	2,227.3	212.3	146.3	195.6	146.4	194.5	184.9	221.9	229.9	192.7	116.7	146.4	239.7
日照率 (%)	50	68	47	53	37	45	43	50	55	52	33	47	79
降水総量 (mm)	1,819.0	32.5	83.5	223.0	128.5	212.5	356.0	82.0	245.0	96.5	207.5	152.0	0.0

注1) 表中の「)」は観測結果にやや疑問がある、または統計を行う対象資料が許容範囲内で欠けている値です。必要な資料数は、要素または現象、統計方法により若干異なりますが、全体数の80%を基準とします。

注2) 風速計の高さは地上高19.8m（海面上39m）です。

資料：「横浜市統計書[web版]」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）



注) 風速 0.2m/s 以下を静穏としています。

資料：「過去の気象データ検索」（令和7年7月調べ、気象庁ホームページ）

図3.2-1 風配図（令和6年：横浜地方気象台）



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

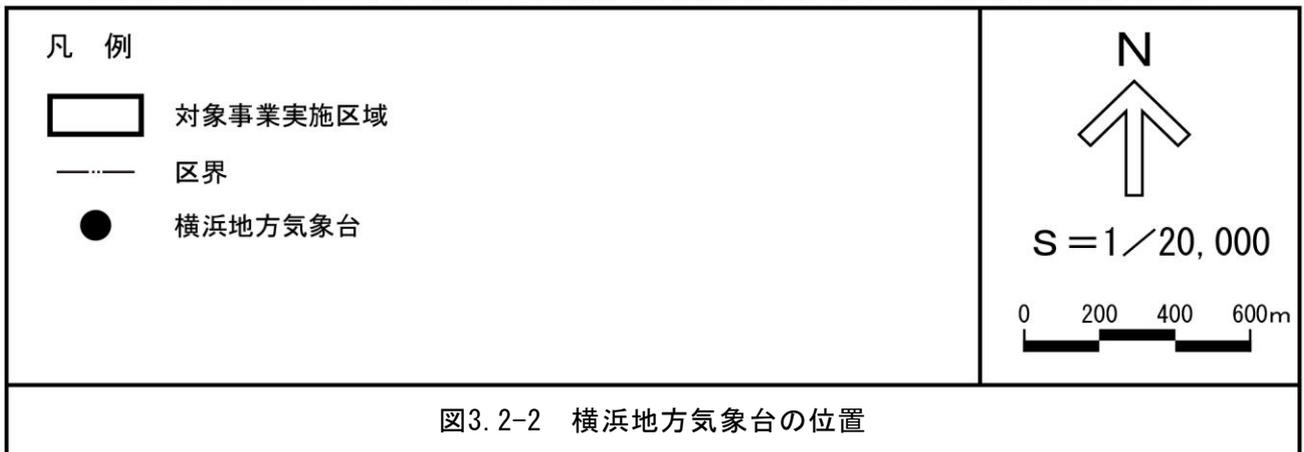


図3.2-2 横浜地方気象台の位置

3.2.2 地形、地質、地盤の状況

(1) 地形

調査区域の地形の状況は図3.2-3に、横浜港沿岸部の埋立の変遷は図3.2-4に示すとおりです。

対象事業実施区域及びその周辺は、1859～1889年の幕末から明治中期にかけて埋立てられた土地となっており、地形は旧水部に分類されます。また、対象事業実施区域東側約100mには三角州・海岸低地が分布しています。

(2) 地質

調査区域の表層地質の状況は、図3.2-5に示すとおりです。

対象事業実施区域及びその周辺の地質は埋土となっており、対象事業実施区域北側約400mには自然堤防及び砂洲堆積物が分布しています。

(3) 地盤・土壌

調査区域の土壌の状況は図3.2-6に、軟弱地盤の分布状況は図3.2-7に示すとおりです。

対象事業実施区域及びその周辺は人工改変底地土(市街地)に分類されます。また、対象事業実施区域の軟弱地盤の層厚は主に30～40mで、軟弱地盤の厚い地域となっています。

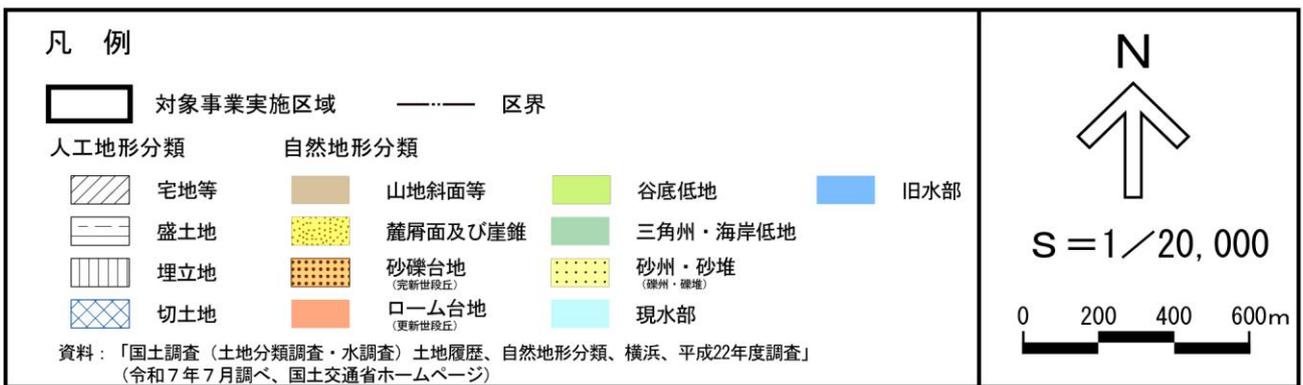
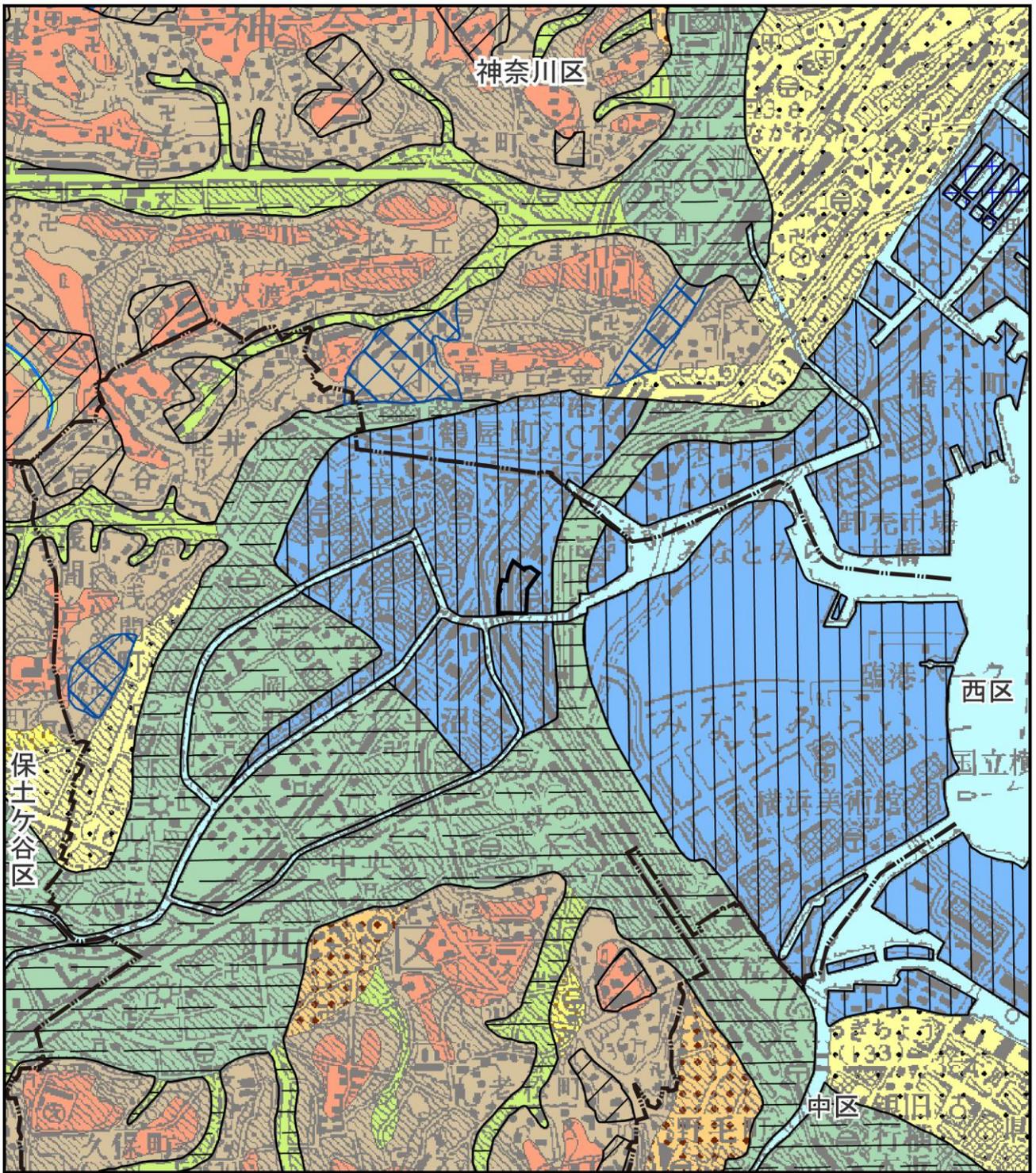
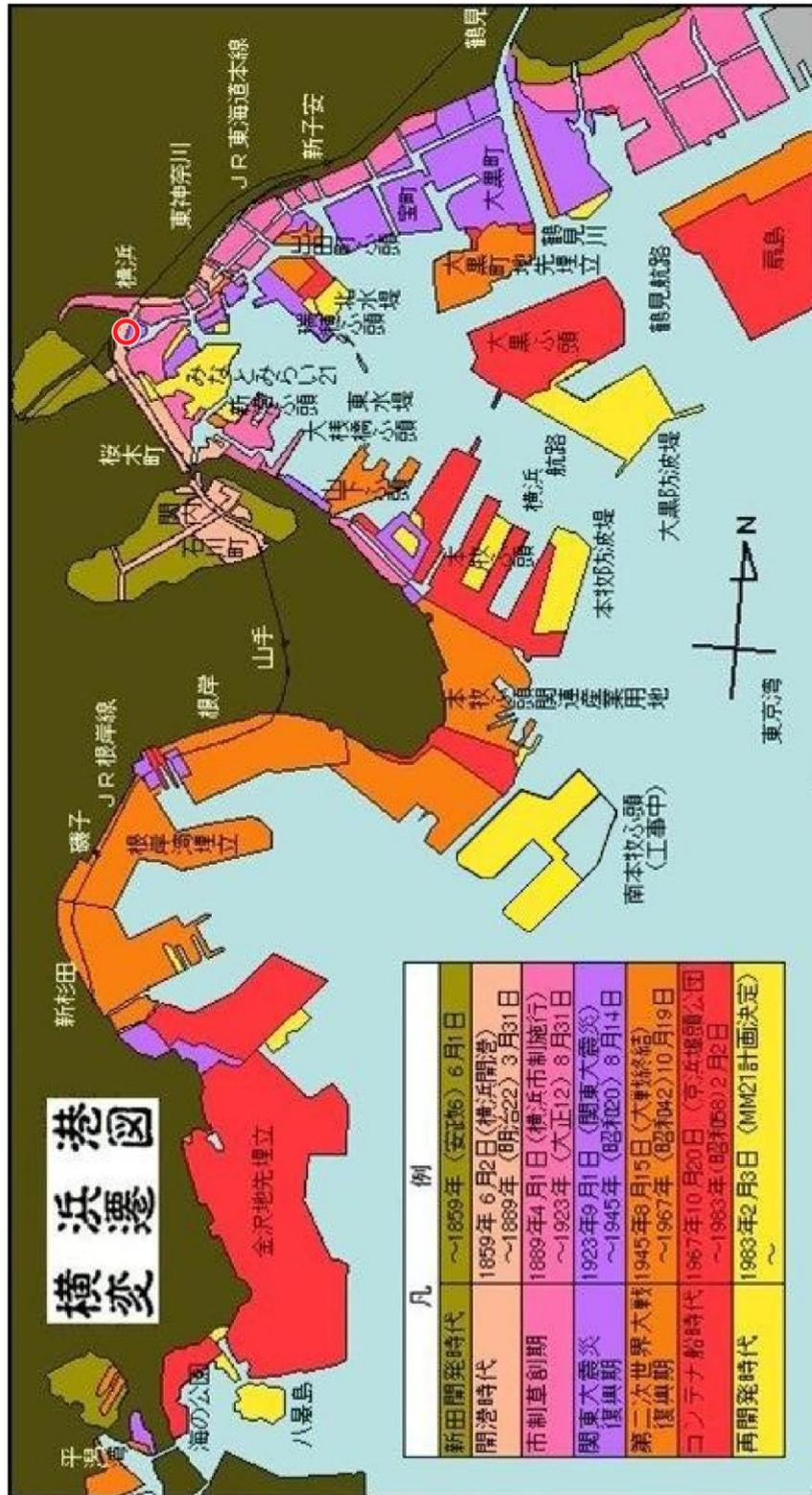


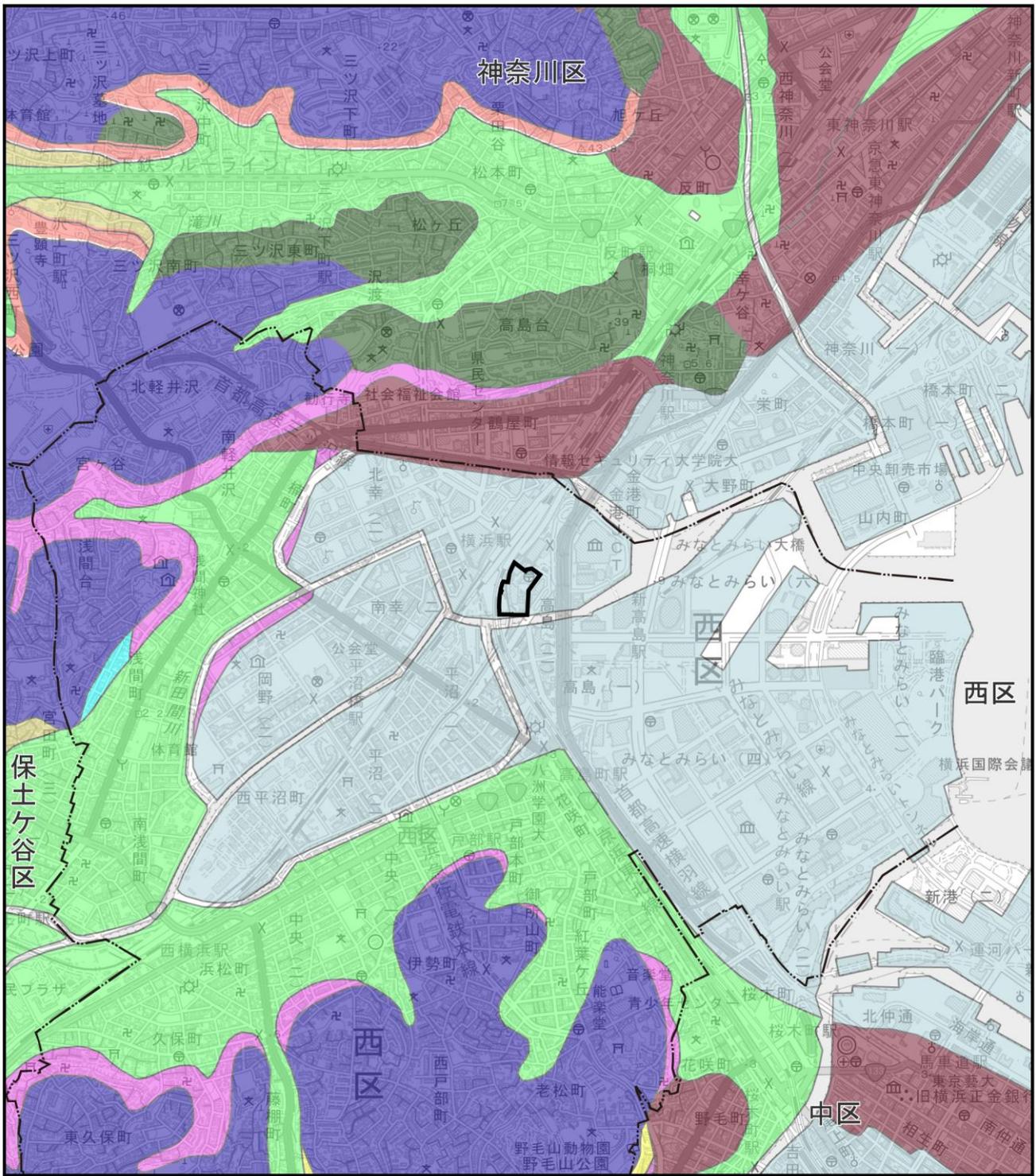
図3.2-3 地形分類図



○ : 対象事業実施区域

資料：「横浜港変遷図」（令和7年7月調べ、横浜市港湾局ホームページ）

図3.2-4 対象事業実施区域及びその周辺（横浜港沿岸部）の埋立の変遷



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

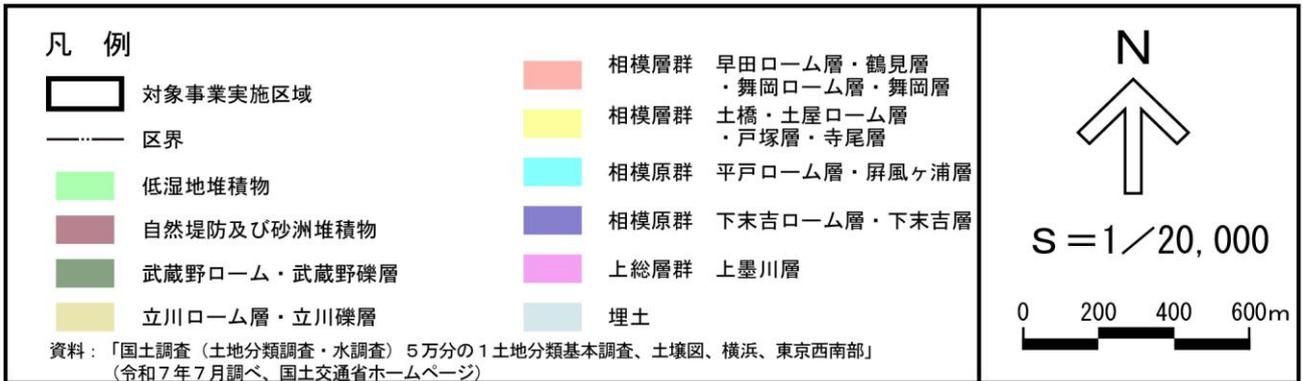
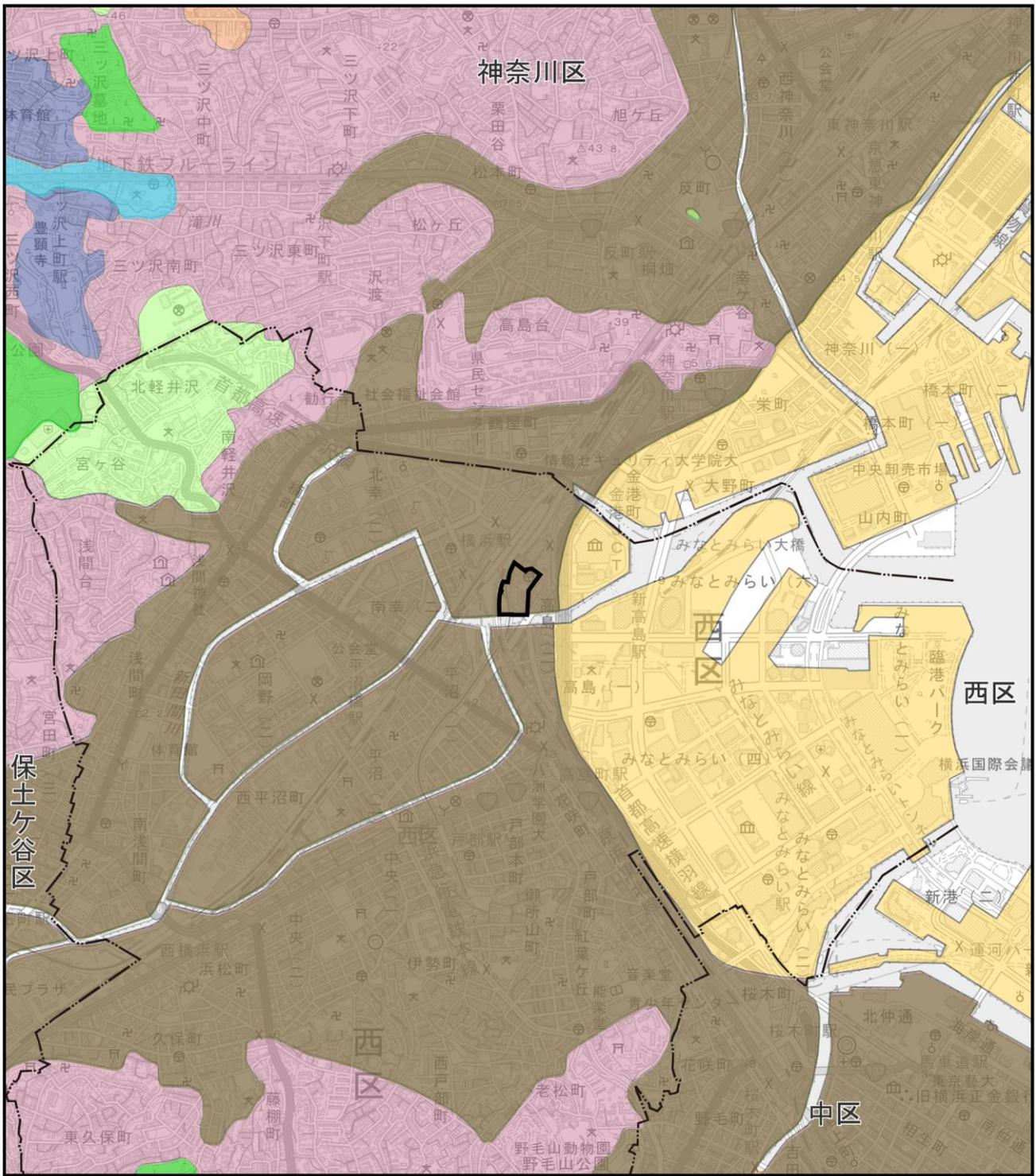


図3.2-5 表層地質図



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

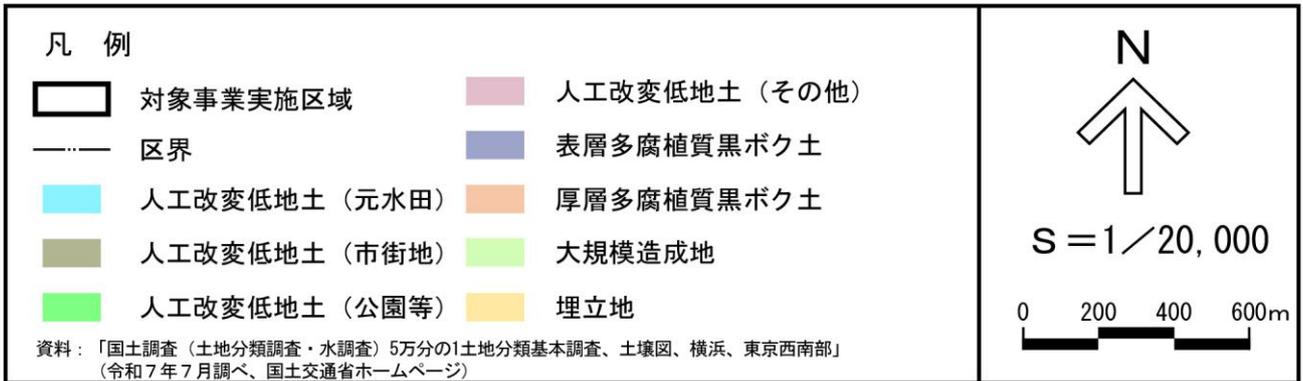


図3.2-6 土壌図

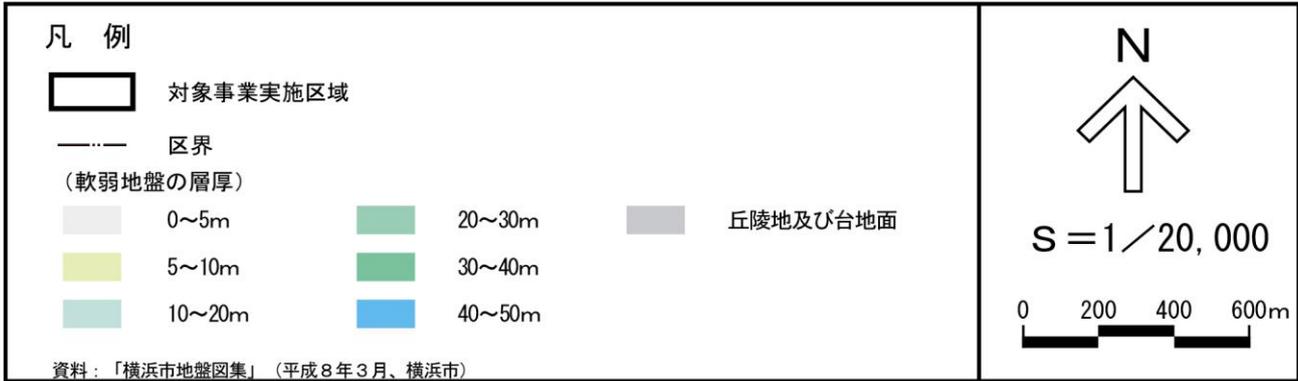
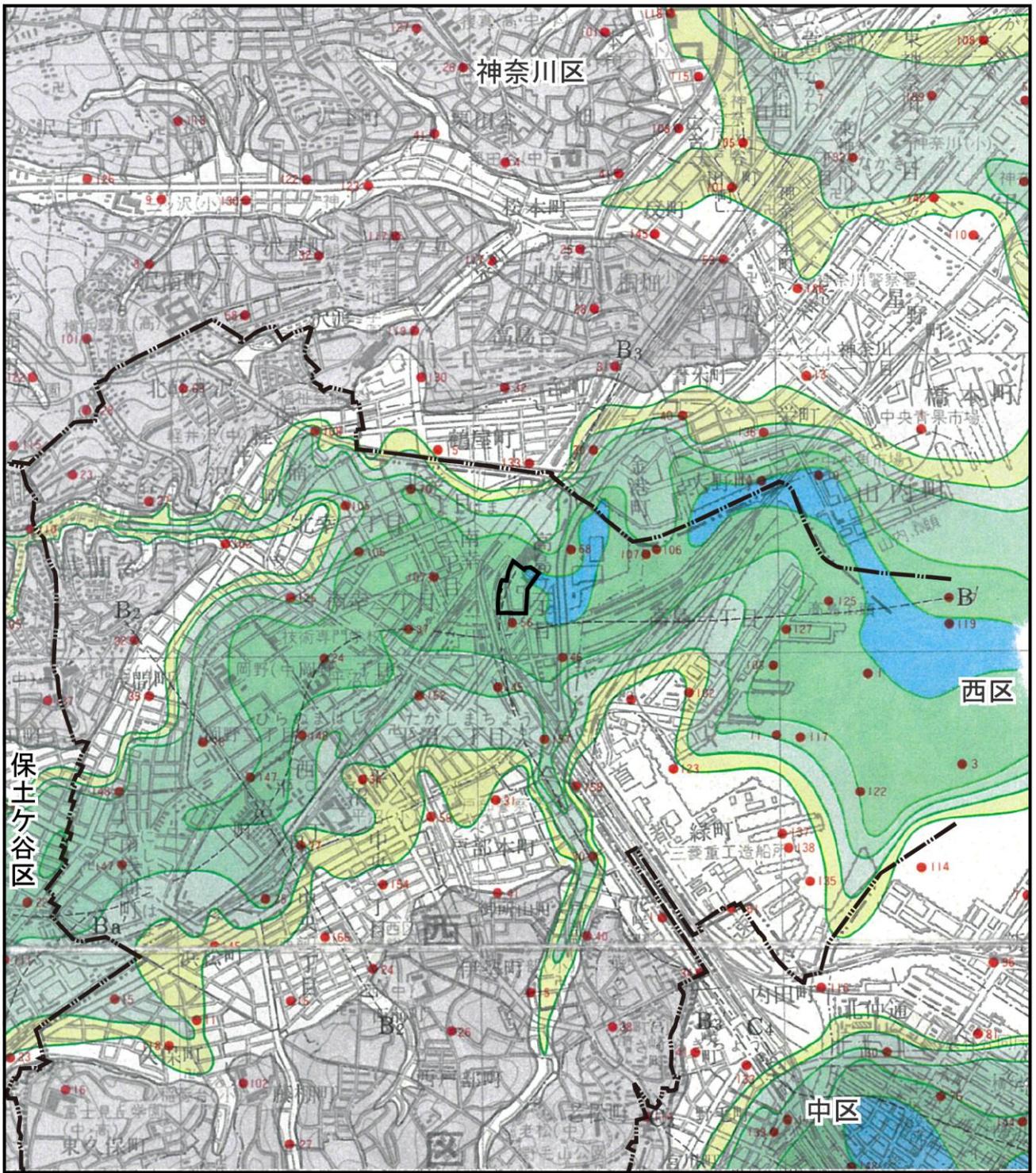


図3.2-7 軟弱地盤図

3.2.3 水循環の状況

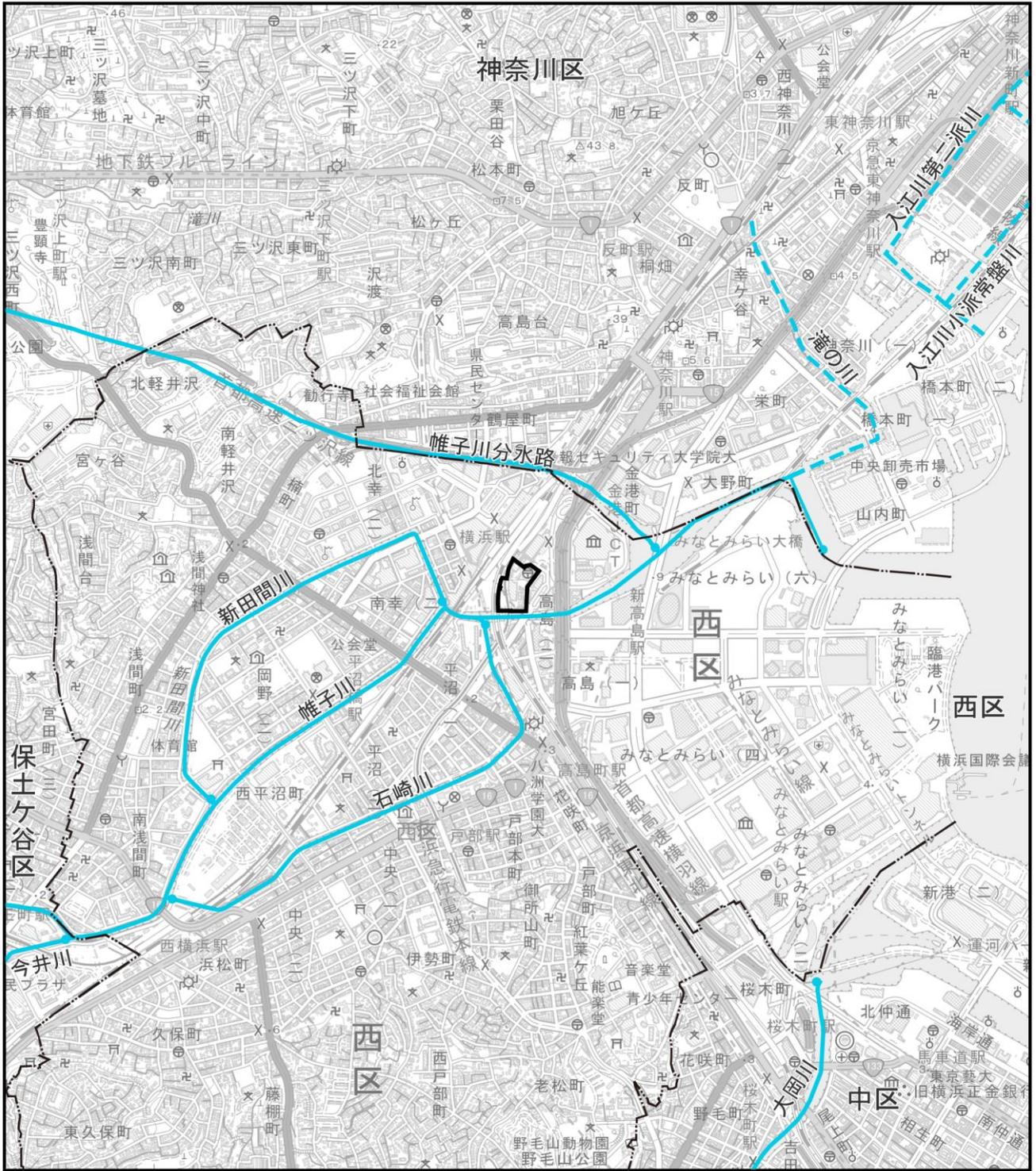
調査区域における主な河川の状況は、表3.2-2及び図3.2-8に示すとおりです。

対象事業実施区域南側には近接して二級河川の帷子川が流れています。また、対象事業実施区域西側には二級河川の新田間川、南西側には石崎川が流れており、北西側から東側にかけては、二級河川の帷子川分水路が流れています。

表3.2-2 河川の状況

河川区分	水系名	河川名	延長 (m)
二級河川	帷子川	帷子川	17,340
		新田間川	2,200
		石崎川	1,600
		今井川	5,590
		帷子川分水路	6,610
	大岡川	大岡川	10,540
準用河川	滝の川	滝の川	1,160
	入江川	入江川第二派川	2,400
		入江川小派常盤川	620

資料：「横浜市を流れる河川一覧」（令和7年7月調べ、横浜市下水道河川局ホームページ）



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

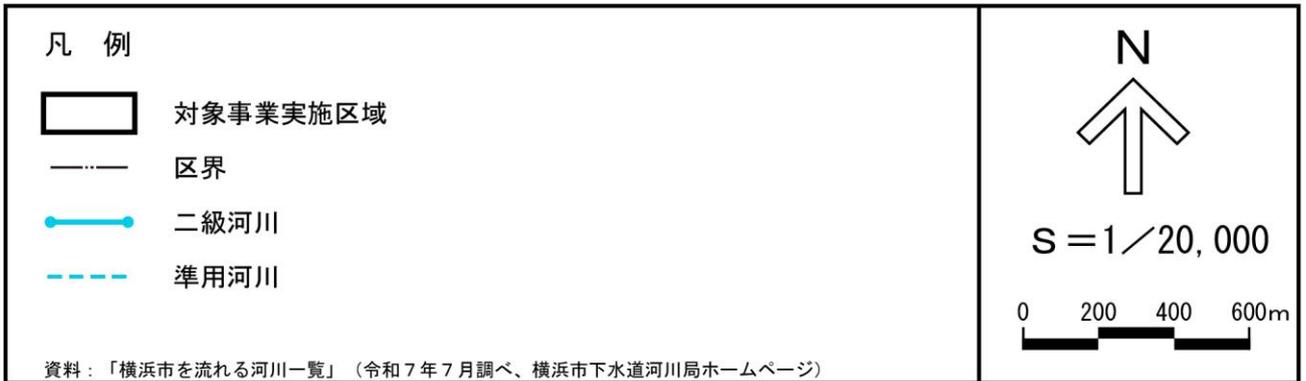


図3.2-8 河川図

3.2.4 植物、動物の状況

(1) 植物

① 現存植生

調査区域における現存植生は、図3.2-9に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺の現存植生は、ほとんどが市街地となっています。

対象事業実施区域南側約1.1kmに位置する掃部山公園周辺にオニシバリ・コナラ群集、南側約1.5kmに位置する野毛山公園にクスノキ植林が見られます。対象事業実施区域北東側約1.0kmに位置する神奈川公園周辺には、オオシマザクラ植林が見られません。

調査区域には、「神奈川県レッドデータブック2022植物編」（令和4年3月、神奈川県環境農政局緑政部自然環境保全課）に記載された、「絶滅のおそれのある地域個体群」に該当する個体群はありません。また、「自然環境保全基礎調査」（環境省）により選定された「特定植物群落」の分布は見られません。

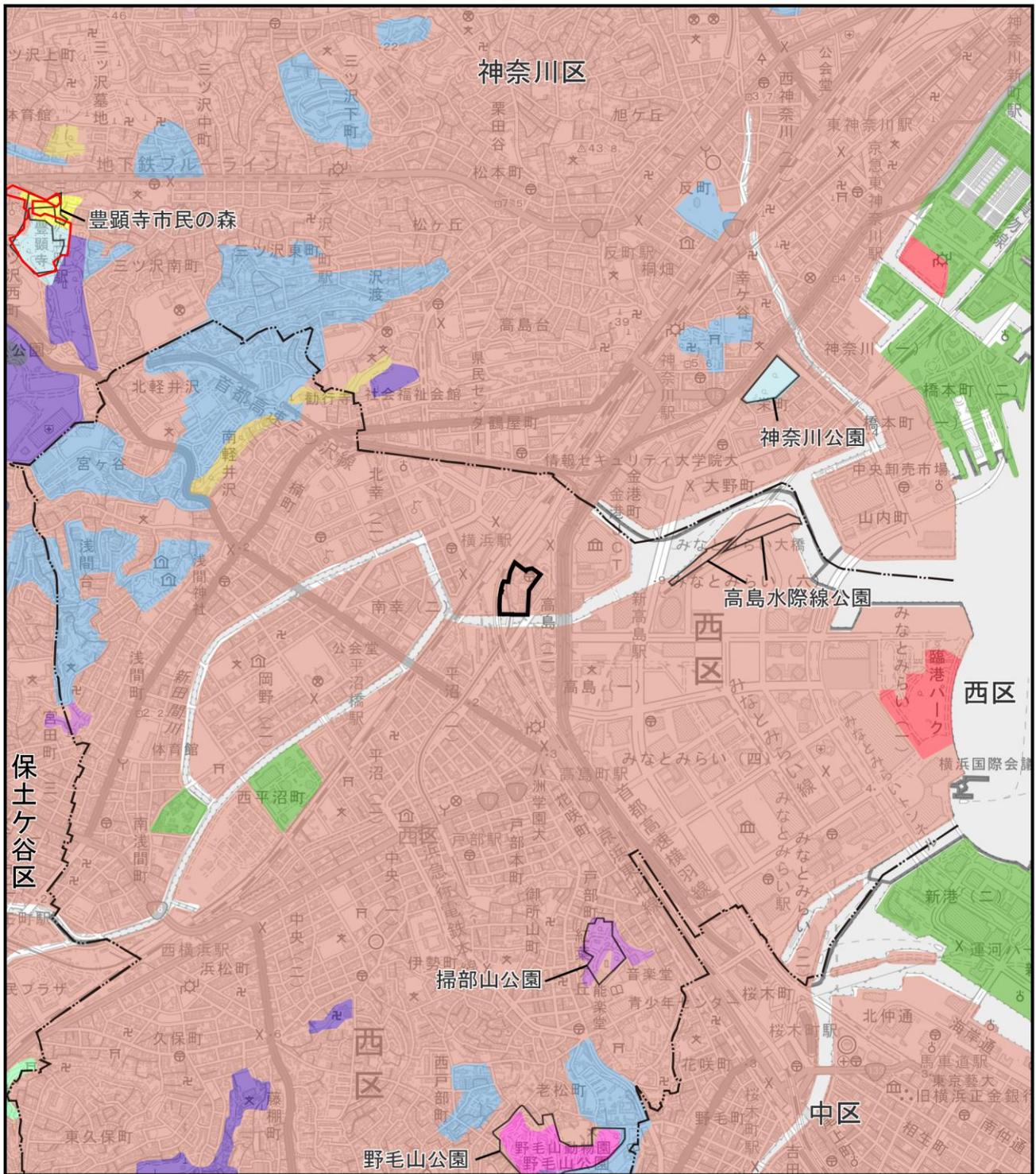
調査区域には、「森林法」（昭和26年法律第249号）に基づく地域森林計画対象民有林が対象事業実施区域北西側約1.9kmに位置する豊顕寺市民の森周辺に見られ、「都市緑地法」（昭和48年法律第72号）に基づく特別緑地保全地区及び「首都圏近郊緑地保全法」（昭和41年法律第101号）に基づく近郊緑地特別保全地区等の重要な樹林は見られません。

「みなとみらい水と緑の生き物ガイドブック」（平成28年3月、一般社団法人横浜みなとみらい21）によると、対象事業実施区域南東側に位置するみなとみらい21地区には、ケヤキ、エノキ、ヤマモモ、クスノキ、タブノキ等の高木が多く植栽されています。また、対象事業実施区域東側約500mに位置する高島水際線公園周辺では、ヤハズノエンドウ、シロツメクサ、ビロードモウズイカといった草地環境に典型的な植物がまとまって生育しています。

② 潜在自然植生

調査区域における潜在自然植生は、図3.2-10に示すとおりです。

対象事業実施区域及びその周辺の潜在自然植生としては、イノデ・タブ群集・典型亜群集が成立するとされています。



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。

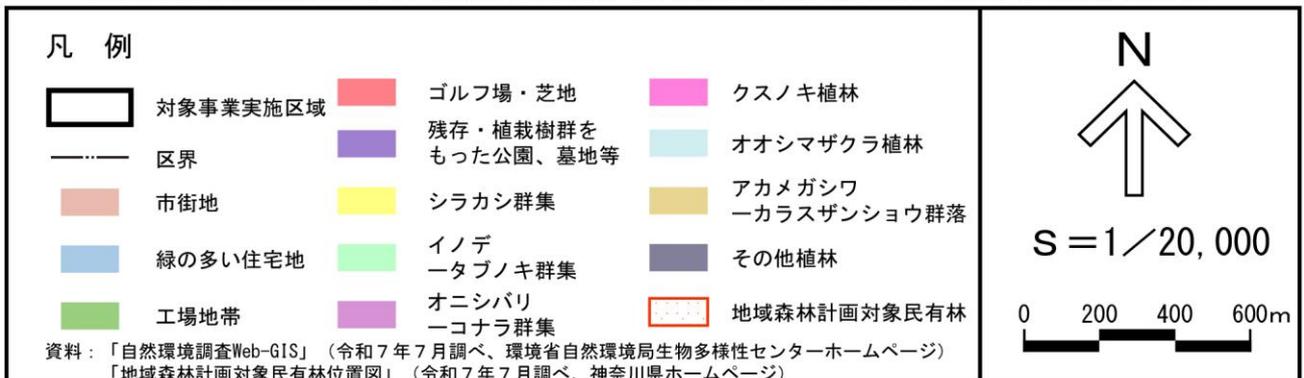
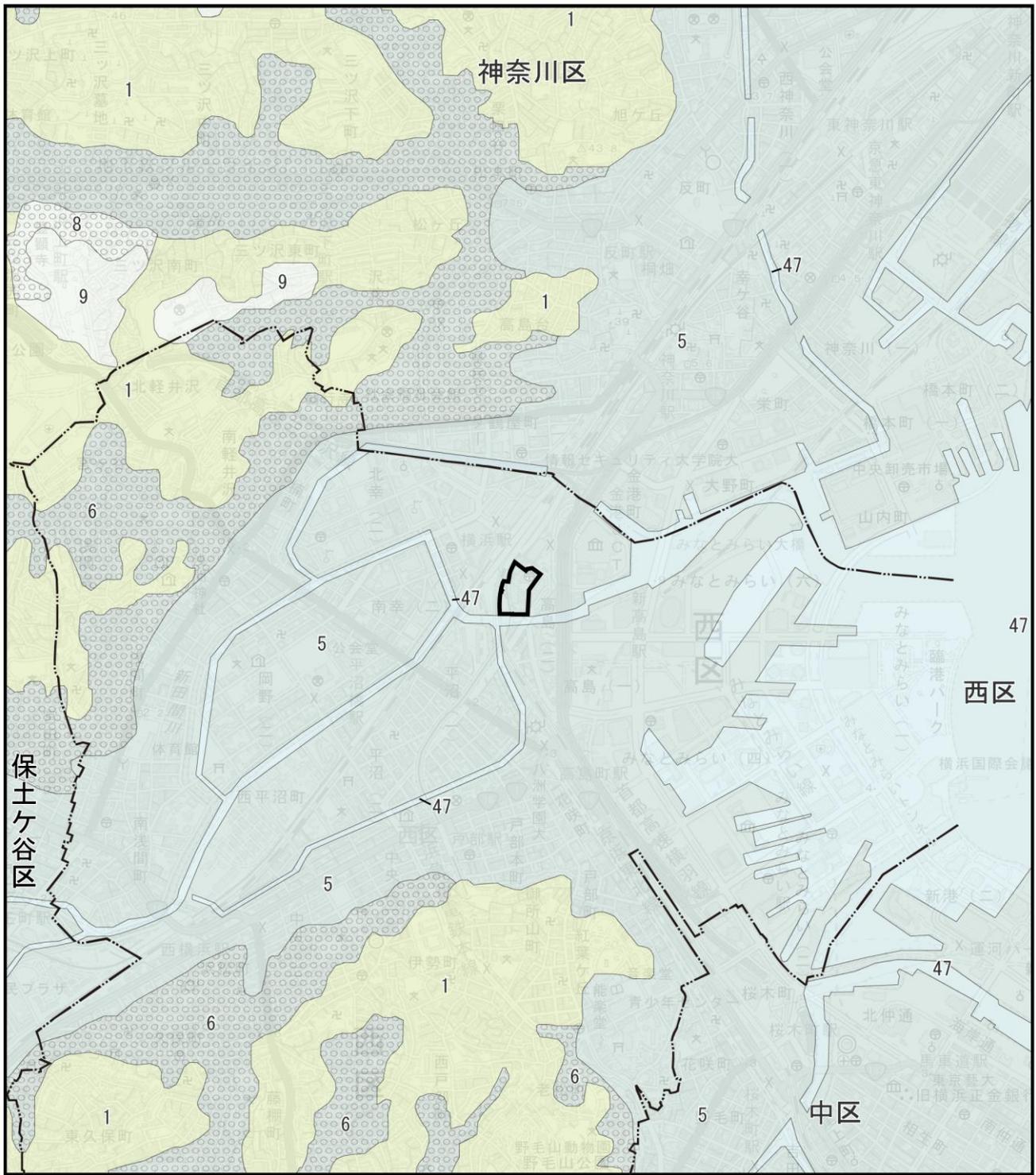


図3.2-9 現存植生図



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

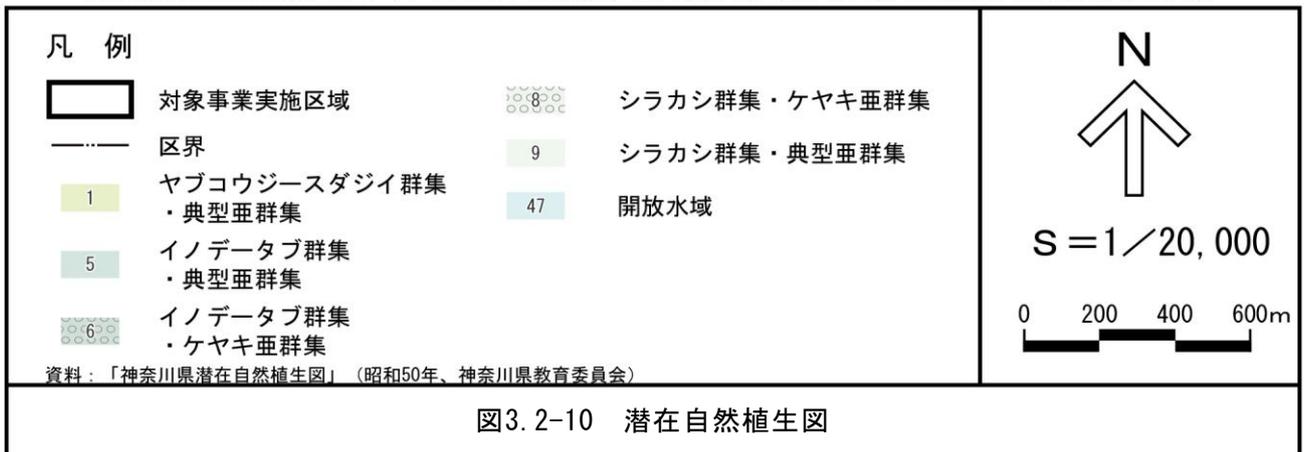


図3.2-10 潜在自然植生図

③ 巨樹巨木、名木古木及び景観重要樹木

調査区域における巨樹巨木、名木古木の分布状況は表3.2-3、表3.2-4及び図3.2-11に示すとおりです。

調査区域には、「第4回自然環境保全基礎調査 日本の巨樹・巨木林（関東版Ⅱ）」（平成3年5月、環境庁）及び「第6回自然環境保全基礎調査 巨樹・巨木林フォローアップ調査報告書」（平成13年3月、環境省自然環境局生物多様性センター）に記載された巨樹巨木が6件、横浜市の名木古木保存事業における名木古木が34件存在しています。また、調査区域には「景観法」（平成16年法律第110号）に基づく景観重要樹木はありません。

表3.2-3 巨樹巨木一覧表

行政区分	No.	所在地	樹種	樹高 (m)	樹周 (cm)	自然環境保全基礎調査
神奈川区	A	三ツ沢上町	イチョウ	25	440	第4、6回
西区	B	紅葉ヶ丘	ケヤキ	20	329	第6回
	C	紅葉ヶ丘	クスノキ	15	305	第6回
	D	紅葉ヶ丘	クスノキ	15	323	第6回
	E	紅葉ヶ丘	クスノキ	10	362	第6回
	F	藤棚町	ヌマスギ	18	310	第4、6回

注) 表中のNo. は図3.2-11に対応します。

資料：「自然環境調査 Web-GIS」

(令和7年7月調べ、環境省自然環境局生物多様性センターホームページ)

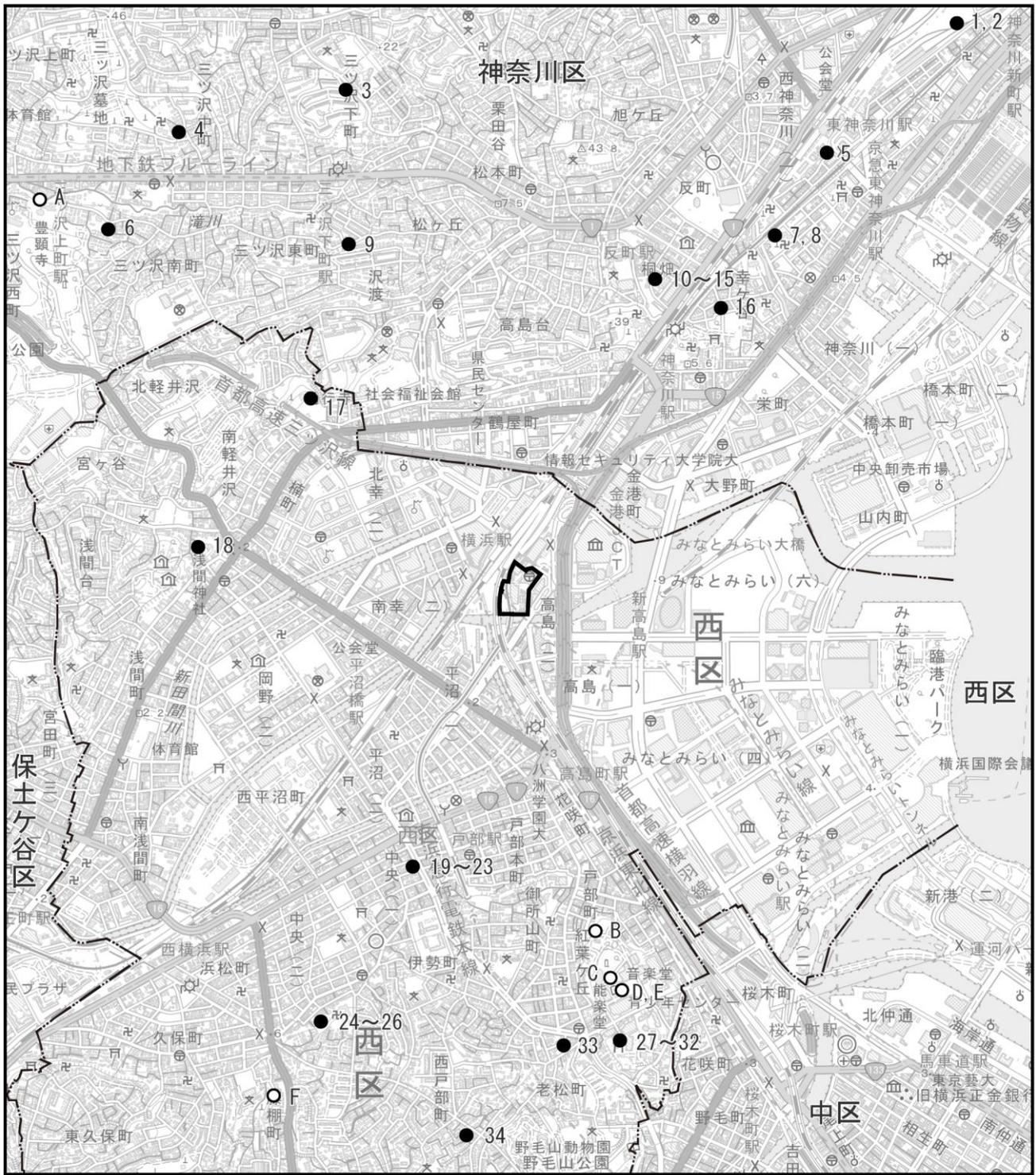
表3.2-4 名木古木一覧表

行政区分	No.	所在地	樹種	樹齡	樹高	目通周
神奈川区	1	東神奈川二丁目9-1	クスノキ	110	20.0	3.6
	2	東神奈川二丁目9-1	イチョウ	110	18.0	2.8
	3	三ツ沢下町21-7	ヌマスギ	130	21.0	2.5
	4	三ツ沢中町11-9	クスノキ	130	20.0	4.15
	5	東神奈川一丁目1-2	イチョウ	350	20.0	3.96
	6	三ツ沢西町16-1	イチョウ	640	23.0	4.6
	7	幸ヶ谷10-6	イチョウ	240	19.5	3.8
	8	幸ヶ谷10-6	ケヤキ	240	13.8	2.8
	9	松ヶ丘77-3	クスノキ	100	16.0	3.8
	10	高島台1-2	イチョウ	190	14.6	3.1
	11	高島台1-2	イチョウ	190	16.6	3.2
	12	高島台1-2	スダジイ	240	10.9	2.9
	13	高島台1-2	ケヤキ	380	17.8	2.7
	14	高島台1-2	エノキ	180	14.4	2.1
	15	高島台1-2	タブノキ	280	8.8	2.5
	西区	16	青木町3-10	イチョウ	290	12.0
17		南軽井沢町9	イチョウ	480	16.0	3.3
18		浅間町一丁目19-10	イチョウ	100	25.0	2.81
19		中央一丁目13-1	ケヤキ	140	20.0	2.8
20		中央一丁目13-1	イチョウ	140	20.0	3.0
21		中央一丁目13-1	イチョウ	140	20.0	2.4
22		中央一丁目13-1	イチョウ	140	25.0	3.1
23		中央一丁目13-1	イチョウ	140	25.0	3.5
24		西戸部町三丁目290	イチョウ	不明	18.0	2.8
25		西戸部町三丁目290	タイサンボク	不明	15.0	3.2
26		西戸部町三丁目290	イチョウ	410	20.0	3.9
27		宮崎町64	クスノキ	180	13.0	5.1
28		宮崎町64	ソメイヨシノ	100	9.0	2.9
29		宮崎町64	スダジイ	100	11.0	2.0
30		宮崎町64	クスノキ	180	19.0	3.7
31		宮崎町64	タブノキ	100	13.0	2.2
32		宮崎町64	イチョウ	150	23.5	2.4
33		老松町30	トウカエデ	70	10.0	2.77
34		西戸部町一丁目103	イチョウ	150	20.5	2.8

注1) 表中のNo. は図3.2-11に対応します。

注2) 調査区域の名木古木に群指定の記載があるものではありません。

資料：「名木古木に指定されている樹木一覧」（令和7年7月調べ、横浜市みどり環境局ホームページ）



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

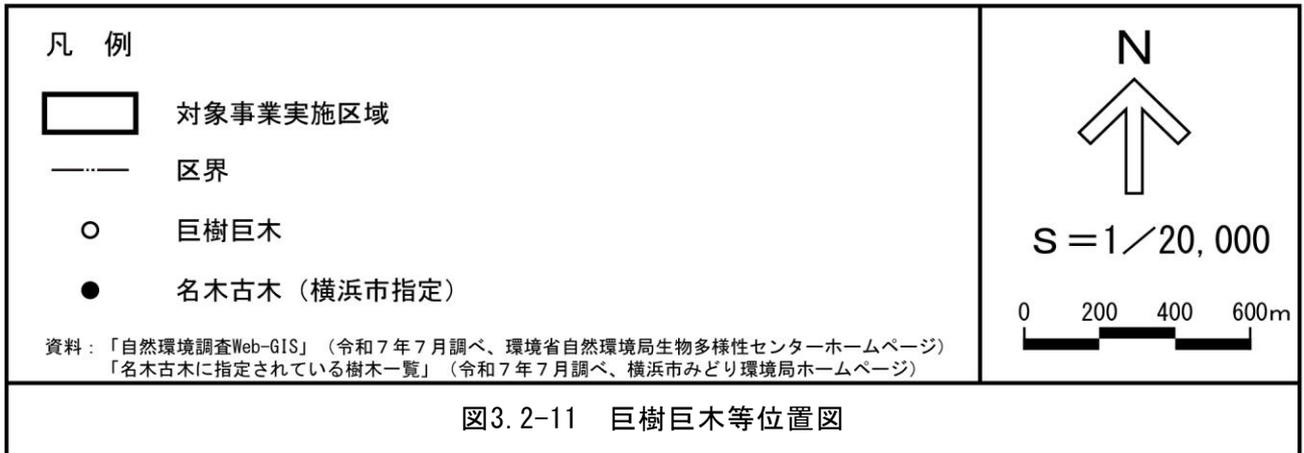


図3.2-11 巨樹巨木等位置図

(2) 動物

調査区域では、対象事業実施区域南東側約700mに位置するグランモール公園（図3.2-12参照）にて横浜市環境科学研究所による鳥類・昆虫類（トンボ・チョウ）調査が行われており「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）としてまとめられています。都市的な環境下にあるグランモール公園にて過去3回行われた調査で確認された動物種は表3.2-5に示すとおり、鳥類で7目15科21種、昆虫類で2目7科22種です。

また、みなとみらい21地区においても生物調査が行われており「みなとみらい水と緑の生き物ガイドブック」（平成28年3月、一般社団法人横浜みなとみらい21）としてまとめられています。みなとみらい21地区で確認された動物種は表3.2-6に示すとおり、ほ乳類で1種、鳥類で50種、は虫類で3種、昆虫類で105種です。

調査区域で確認された動物種について、表3.2-7に示す選定基準により、注目すべき動物種の選定を行った結果、表3.2-8に示す、10種が確認されました。

また、鳥獣保護区の状況は表3.2-9及び図3.2-12に示すとおりです。調査区域では、対象事業実施区域北西側約1.9kmに位置する「豊頭寺市民の森」が鳥獣保護区に指定されています。

表3.2-5 グランモール公園における確認種

分類	目名	科名	種名	平成 26 年度	平成 28 年度	平成 30 年度
鳥類	カツオドリ目	ウ科	カワウ		+	+
	カモ目	カモ科	カルガモ		1	
	タカ目	タカ科	トビ		+	+
	ハヤブサ目	ハヤブサ科	ハヤブサ		+	+
			チョウゲンボウ		+	(+)
	チドリ目	カモメ科	ユリカモメ		14	+
			セグロカモメ		+	+
	ハト目	ハト科	ドバト (カワラバト)	77	87	75
			キジバト	2	2	2
	スズメ目	セキレイ科	ハクセキレイ	4	9	6
			ヒヨドリ科	ヒヨドリ	69	6
		ヒタキ科	イソヒヨドリ	+	1	(+)
			ツグミ	2	1	
		シジュウカラ科	シジュウカラ		3	8
		メジロ科	メジロ	6	6	5
		アトリ科	カワラヒワ	2	1	6
		スズメ科	スズメ	36	50	34
		ムクドリ科	ムクドリ	17	12	2
		カラス科	オナガ	3	1	+
	ハシボソガラス		+	9	4	
ハシブトガラス	4		3	+		
トンボ目	ヤンマ科	ギンヤンマ	+		+	
	トンボ科	シオカラトンボ	2	+	4	
		ウスバキトンボ	11	+	1	
		コシアキトンボ	1			
		コノシメトンボ	9			
		アキアカネ	3	18	15	
		ネキトンボ	2			
昆虫類	セセリチョウ科	イチモンジセセリ	4	2	20	
		チャバネセセリ	1		1	
	シジミチョウ科	ウラギンシジミ	+			
		ルリシジミ		+		
		ウラナミシジミ		1		
		ヤマトシジミ	7	5	5	
	タテハチョウ科	ツマグロヒョウモン		1		
		アカボシゴマダラ	+			
		ルリタテハ		+		
	アゲハチョウ科	アオスジアゲハ	9	5	8	
		クロアゲハ		1		
		アゲハ	+	+		
	シロチョウ科	モンキチョウ		+		
キタキチョウ		2				
モンシロチョウ		1	1	2		

注1) センサス調査時に確認された個体数を数値、センサス調査時間外に確認されたものを「+」、調査日以外に確認されたものを「(+)」で示しています。

注2) 目名、科名及び種名は「河川水辺の国勢調査のための生物リスト 令和6年度生物リスト」(令和7年7月調べ、国土技術政策総合研究所ホームページ)に基づいています。そのため、カワウ、ハヤブサ、チョウゲンボウの目名、イソヒヨドリ、ツグミ、スズメの科名及びアゲハの種名は出典資料の記載名と異なっています。

資料：「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)

表3.2-6 みなとみらい21地区における確認種

分類	確認種数	種名
ほ乳類	1種	—
鳥類	50種	ヒヨドリ、トビ、ツグミ、ジョウビタキ、ホオジロ、タヒバリ、メジロ、キンクロハジロ、スズガモ、ホシハジロ、オナガガモ、カルガモ、ウミネコ、ユリカモメ、セグロカモメ、オオセグロカモメ、カンムリカイツブリ、ハジロカイツブリ、オオバン、カワウ、イソシギ、コサギ、アオサギ、コチドリ、ツバメ、カワラヒワ、ミサゴ、ハヤブサ、コアジサシ、ヒバリ、モズ、チョウゲンボウ、イソヒヨドリ、キジバト、シジュウカラ、ハシブトガラス、スズメ、ハクセキレイ、ムクドリ、オナガ
は虫類	3種	—
昆虫類	105種	アオスジアゲハ、クマゼミ、アブラゼミ、ニイニイゼミ、ミンミンゼミ、ツクツクボウシ、アブラゼミ、シオカラトンボ、トノサマバッタ、オンブバッタ、ショウリョウバッタ、イボバッタ、ツチイナゴ、ナナホシテントウ、ナミテントウ、キタテハ、ツマグロヒョウモン、ヒメアカタテハ、ヤマトシジミ、ウラナミシジミ、ツバメシジミ、モンシロチョウ、アゲハ、セイヨウミツバチ、キムネクマバチ、ヒゲナガハナバチ、セグロアシナガバチ、フタモンアシナガバチ、イチモンジセセリ

注) 確認種数については調査において確認されたと記載されている種数、種名については出典資料内で確認できるものを記載しています。

資料:「みなとみらい水と緑の生き物ガイドブック」(平成28年3月、一般社団法人横浜みなとみらい21)

表3.2-7 注目すべき動物種の選定基準

文献名		カテゴリー	記号
1	文化財保護法 (昭和 25 年法律第 214 号)	国指定特別天然記念物	特天
		国指定天然記念物	国天
		都道府県及び市町村が条例により指定する天然記念物	条天
2	絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律 (平成 4 年法律第 75 号)	国際希少野生動植物種	国際
		国内希少野生動植物種	国内
		緊急指定種	緊急
3	環境省レッドリスト 2020	絶滅	EX
		野生絶滅	EW
		絶滅危惧 I 類	CR+EN
		絶滅危惧 I A 類	CR
		絶滅危惧 I B 類	EN
		絶滅危惧 II 類	VU
		準絶滅危惧	NT
		情報不足	DD
4	神奈川県レッドデータ生物調査報告書 2006	絶滅	EX
		野生絶滅	EW
		絶滅危惧 I 類	CR+EN
		絶滅危惧 I A 類	CR
		絶滅危惧 I B 類	EN
		絶滅危惧 II 類	VU
		準絶滅危惧	NT
		減少種	減少
		希少種	希少
		要注意種	要注
		注目種	注目
		情報不足	DD
		不明種	不明
		絶滅のおそれのある地域個体群	LP

資料：「文化財保護法」(昭和 25 年 5 月、法律第 214 号)

「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」(平成 4 年 6 月、法律第 75 号)

「環境省レッドリスト 2020」(令和 2 年 3 月、環境省自然環境局)

「神奈川県レッドデータ生物調査報告書 2006」

(平成 18 年 7 月、神奈川県立生命の星・地球博物館)

表3.2-8 確認された注目すべき動物種

目名	科名	種名	選定基準			
			1	2	3	4
タカ	ミサゴ	ミサゴ			NT	繁殖期・VU、非繁殖期・NT
チドリ	シギ	イソシギ				繁殖期・希少、非繁殖期・注目
	カモメ	オオセグロカモメ			NT	
		コアジサシ			VU	繁殖期・CR+EN
	チドリ	コチドリ				繁殖期・注目
スズメ	ツバメ	ツバメ				繁殖期・減少
	モズ	モズ				繁殖期・減少
	アトリ	カワラヒワ				繁殖期・減少
	ヒバリ	ヒバリ				繁殖期・減少
ハヤブサ	ハヤブサ	ハヤブサ		国内	VU	繁殖期・CR+EN、非繁殖期・希少

注1) 目名及び科名は「河川水辺の国勢調査のための生物リスト 令和6年度生物リスト」(令和7年7月調べ、国土技術政策総合研究所ホームページ)に基づいています。

注2) 表中の選定基準は表3.2-7の記号に対応します。

資料：「文化財保護法」(昭和25年5月、法律第214号)

「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」(平成4年6月、法律第75号)

「環境省レッドリスト2020」(令和2年3月、環境省自然環境局)

「神奈川県レッドデータ生物調査報告書2006」

(平成18年7月、神奈川県立生命の星・地球博物館)

表3.2-9 鳥獣保護区の状況

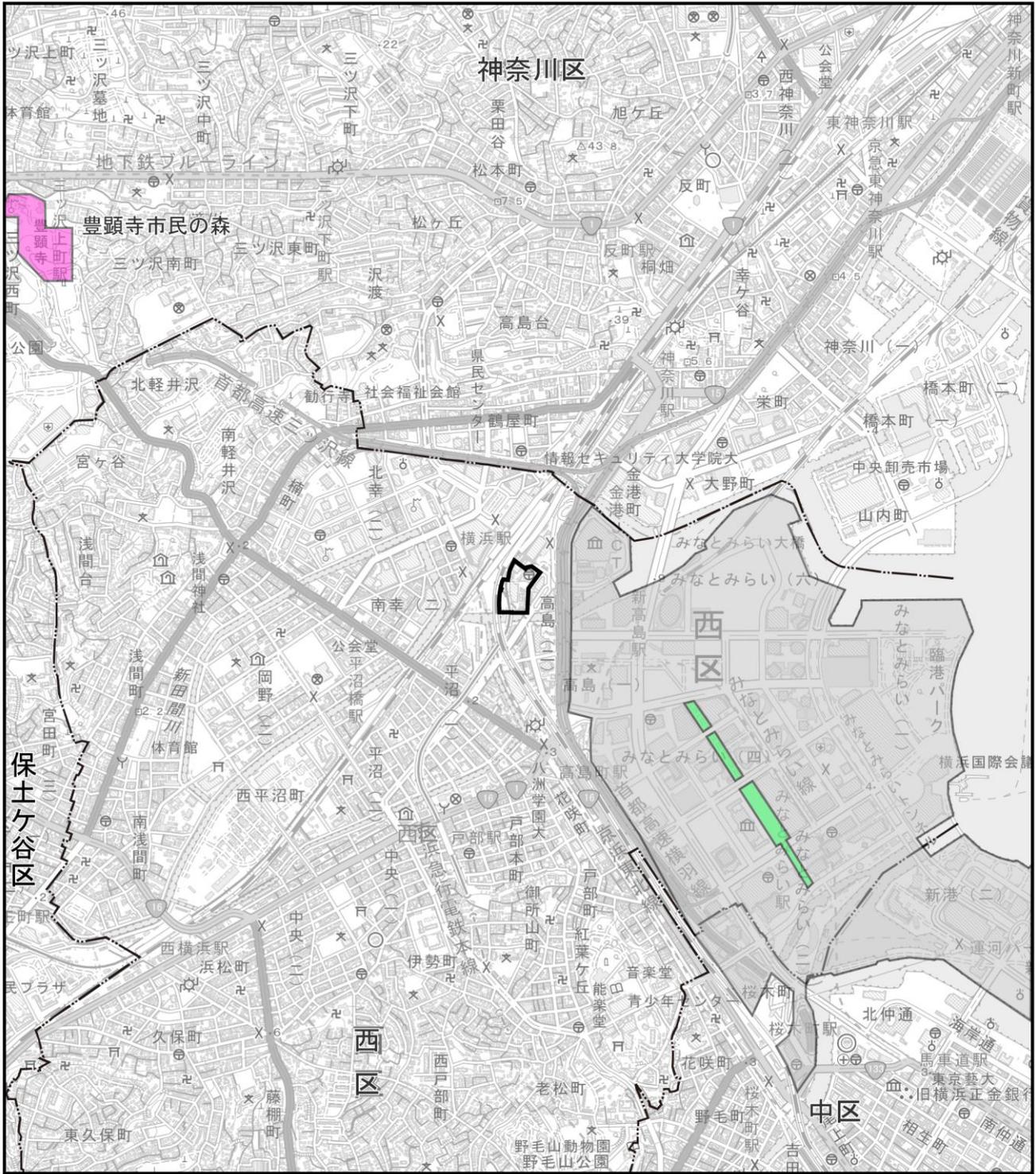
行政区分	名称	面積 (ha)	種類
神奈川区	豊顕寺市民の森	2.3	身近な鳥獣生息地

資料：「鳥獣保護区、鳥獣保護区特別保護地区一覧」

(令和7年7月調べ、神奈川県環境農政局ホームページ)

(3) 農地

「横浜の都市農業マップ&データ」(平成30年12月、横浜市環境創造局)によると、調査区域に農地はありません。



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

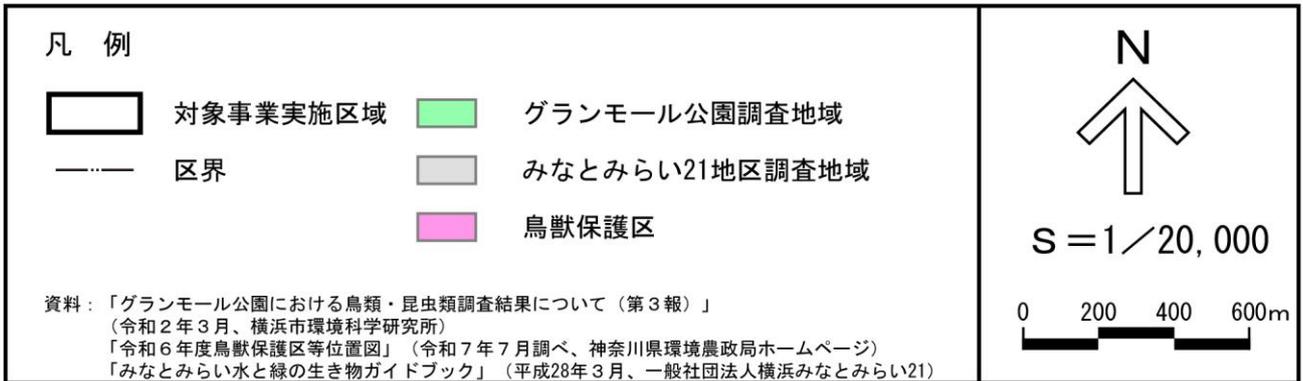


図3.2-12 鳥類・昆虫類調査及び鳥獣保護区位置図

3.2.5 人口、産業の状況

(1) 人口

調査対象地域における人口等の状況は、表3.2-10及び表3.2-11に示すとおりです。

令和6年の横浜市の総人口は約377万人、1世帯当りの人口は2.07人、人口密度は8,605人/km²となっています。

調査対象地域のうち、神奈川区、西区、南区及び保土ヶ谷区では人口密度が横浜市全域に比べて高く、1世帯当りの人員は5区とも横浜市全域よりやや少なくなっています。

令和2～6年の人口等の推移について、横浜市では、世帯数は増加していますが、人口は減少傾向が見られます。調査対象地域5区の世帯数は横浜市全域と同様の傾向が見られ、人口は多少のばらつきがみられるものの、概ね横ばいから増加の傾向が見られます。

表3.2-10 人口等の現況（令和6年）

行政区分	面積 (km ²)	世帯数 (戸)	人口 (人)	1世帯当たり 人員(人)	人口密度 (人/km ²)
横浜市	438.23	1,817,762	3,771,063	2.07	8,605
神奈川区	23.73	136,210	251,587	1.85	10,602
西区	7.03	60,116	107,155	1.78	15,243
中区	22.01	88,989	153,008	1.72	6,952
南区	12.65	109,350	199,485	1.82	15,770
保土ヶ谷区	21.93	101,821	205,360	2.02	9,364

注1) 令和6年10月1日現在

注2) ■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

資料：「長期時系列データ（人口・世帯）」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）

表3.2-11 人口等の推移（令和2～6年）

行政区分		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
横浜市	世帯数(戸)	1,753,081	1,767,218	1,781,879	1,799,480	1,817,762
	人口(人)	3,777,491	3,775,352	3,771,961	3,771,766	3,771,063
神奈川区	世帯数(戸)	129,183	130,482	132,215	133,749	136,210
	人口(人)	247,267	247,651	249,054	249,773	251,587
西区	世帯数(戸)	57,054	57,407	58,279	59,228	60,116
	人口(人)	104,935	104,778	105,588	106,417	107,155
中区	世帯数(戸)	85,108	85,139	86,028	87,497	88,989
	人口(人)	151,388	150,667	150,877	151,931	153,008
南区	世帯数(戸)	103,719	104,576	105,755	107,869	109,350
	人口(人)	198,157	197,761	197,672	198,934	199,485
保土ヶ谷区	世帯数(戸)	99,126	99,777	100,239	100,982	101,821
	人口(人)	207,811	207,185	206,152	205,790	205,360

注1) 令和6年10月1日現在

注2) ■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

資料：「長期時系列データ（人口・世帯）」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）

(2) 産業

調査対象地域の産業大分類別事業所数及び従業者数は、表3.2-12に示すとおりです。

事業所数が最も多いのは、各区とも卸売業、小売業です。従業者数が最も多いのは、横浜市全域と神奈川区では卸売業、小売業ですが、西区、中区ではサービス業（他に分類されないもの）、南区、保土ヶ谷区では医療、福祉です。

農業、工業、商業の状況は表3.2-13～表3.2-15に示すとおりです。調査対象地域は、横浜市の中では農業や工業の指標の比率が低く、商業の比率が比較的高い地域となっています。

表3.2-12 産業大分類別事業所数及び従業者数（令和3年）

分類	横浜市						
	神奈川区	西区	中区	南区	保土ヶ谷区		
全産業	事業所数	117,684	8,517	8,505	14,787	5,424	4,960
	従業者数（人）	1,618,721	130,756	218,022	203,020	49,265	57,246
農業、林業	事業所数	176	9	4	4	2	4
	従業者数（人）	1,641	54	25	36	16	10
漁業	事業所数	—	—	—	—	—	—
	従業者数（人）	—	—	—	—	—	—
鉱業、採石業、 砂利採取業	事業所数	—	—	—	—	—	—
	従業者数（人）	—	—	—	—	—	—
建設業	事業所数	11,430	756	453	668	655	654
	従業者数（人）	95,934	7,883	7,144	8,897	4,584	4,032
製造業	事業所数	6,013	279	194	252	261	211
	従業者数（人）	124,462	8,998	7,715	3,768	1,874	3,211
電気・ガス・ 熱供給・水道業	事業所数	144	7	16	17	2	6
	従業者数（人）	5,190	109	745	1,039	268	322
情報通信業	事業所数	2,570	239	347	485	74	101
	従業者数（人）	73,329	9,457	28,013	11,825	292	1,291
運輸業、郵便業	事業所数	3,235	262	118	827	77	80
	従業者数（人）	92,048	7,482	7,703	17,630	1,708	2,941
卸売業、小売業	事業所数	25,089	1,788	2,354	2,900	1,140	953
	従業者数（人）	296,217	23,741	33,717	29,399	8,724	9,441
金融業、保険業	事業所数	1,701	147	248	348	50	54
	従業者数（人）	32,813	2,852	9,133	7,502	396	1,087
不動産業、 物品賃貸業	事業所数	11,449	1,005	825	1,382	541	478
	従業者数（人）	53,596	4,717	10,078	7,598	1,328	1,360
学術研究、専門・ 技術サービス業	事業所数	7,563	602	671	1,697	278	268
	従業者数（人）	84,545	6,447	18,935	11,819	1,296	1,559
宿泊業、 飲食サービス業	事業所数	12,654	858	1,072	2,725	626	503
	従業者数（人）	130,192	6,923	21,483	23,246	3,565	3,551
生活関連サービ ス業、娯楽業	事業所数	8,800	578	598	886	482	429
	従業者数（人）	55,477	3,390	5,806	7,774	1,827	2,408
教育、 学習支援業	事業所数	5,282	364	278	351	208	215
	従業者数（人）	97,046	8,117	5,286	5,479	3,173	6,508
医療、福祉	事業所数	13,472	882	562	988	668	711
	従業者数（人）	257,839	16,541	10,673	14,754	13,176	13,885
複合サービス事業	事業所数	378	31	16	31	13	19
	従業者数（人）	5,068	208	183	336	92	150
サービス業(他に分類 されないもの)	事業所数	7,396	689	736	1,127	336	256
	従業者数（人）	169,126	22,294	50,289	29,414	5,632	3,739

注1) 令和3年6月1日現在

注2) ■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

資料：「横浜市統計書[web版]」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）

表3.2-13 農業の状況（令和2年）

行政区分	農家数（戸）			経営耕地面積（a）
	総数	販売農家	自給的農家	総面積
横浜市	3,056	1,770	1,286	152,739
神奈川区	148	118	30	11,593
西区	—	—	—	X
中区	1	—	1	—
南区	9	7	2	X
保土ヶ谷区	106	74	32	6,069
合計	264(8.6%)	199(11.2%)	65(5.1%)	17,662(11.6%)

注1)令和2年2月1日現在

注2)X：該当数値はあるが、発表はさしひかえたもの

注3)合計欄の(%)は横浜市全体に対しての比率を表します。

注4)■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

資料：「横浜市統計書 [web 版]」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）

表3.2-14 工業の状況（令和5年）

行政区分	事業所数	従業者数 （人）	製造品出荷額等 （百万円）	付加価値額 （百万円）
横浜市	3,315	91,029	4,295,672	830,200
神奈川区	121	5,141	281,976	50,784
西区	80	1,163	22,964	11,283
中区	110	1,439	73,663	18,749
南区	129	922	13,908	6,070
保土ヶ谷区	108	1,746	33,870	14,370
合計	548(16.5%)	10,411(11.4%)	426,381(9.9%)	101,256(12.2%)

注1)令和5年6月1日現在

注2)合計欄の(%)は横浜市全体に対しての比率を表します。

注3)■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

資料：「横浜市統計書 [web 版]」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）

表3.2-15 商業の状況（令和2年、令和3年^{注1)}）

行政区分	事業所数	従業者数 （人）	年間商品販売額 （百万円）	売場面積 （m ² ）
横浜市	19,245	237,013	10,721,961	2,756,841
神奈川区	1,356	18,454	1,410,855	96,018
西区	1,870	27,200	1,615,205	373,361
中区	2,086	19,050	1,101,802	189,296
南区	853	7,088	162,578	67,652
保土ヶ谷区	746	7,470	294,979	60,836
合計	6,911(35.9%)	79,262(33.4%)	4,585,419(42.8%)	787,163(28.6%)

注1)年間商品販売額は令和2年1年間の数値、事業所数、従業者数及び売場面積は令和3年6月1日現在の数値です。

注2)小売業における売場面積を示します（個人営業の事業所は含みません）。

注3)合計欄の(%)は横浜市全体に対しての比率を表します。

注4)■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

資料：「横浜市統計書 [web 版]」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）

3.2.6 土地利用状況

(1) 用途地域

調査対象地域の都市計画区域及び用途地域の指定状況は、表3.2-16及び図3.2-13に示すとおりです。

横浜市の総面積は約436.5km²であり、市街化区域は約337.7km²、市街化調整区域が約98.9km²となっています。用途地域は住居系が約249.7km²、商業系が約33.6km²、工業系が約53.9km²となっています。

対象事業実施区域の用途地域は、商業地域に指定されています。対象事業実施区域のある西区については、都市計画区域約7.0km²すべてが市街化区域となっています。用途地域は住居系が約3.0km²、商業系が約3.9km²、工業系が約0.3km²となっています。

調査区域の北西側には、三ツ沢公園を主体に三ツ沢風致地区に指定された区域があります。

表3.2-16 都市計画区域及び用途地域（令和6年度）

行政区分		横浜市	神奈川区	西区	中区	南区	保土ヶ谷区	
都市計画区域	総面積	436.5	23.6	7.0	21.5	12.7	21.9	
	市街化区域	337.7	19.3	7.0	21.5	12.6	17.2	
	市街化調整区域	98.9	4.3	—	—	0.1	4.7	
	市街化区域の割合	77.4	81.8	100.0	100.0	99.7	78.5	
用途地域	総面積	337.0	19.0	6.9	21.3	12.6	17.2	
	住居系	第1種低層住居専用地域	133.3	4.3	0.2	4.6	4.2	6.4
		第2種低層住居専用地域	5.2	0.1	—	0.1	0.1	0.5
		第1種中高層住居専用地域	27.0	1.4	0.1	0.5	0.4	3.1
		第2種中高層住居専用地域	17.7	2.5	1.5	—	0.9	0.6
		第1種住居地域	46.3	3.7	0.9	1.4	3.7	4.0
		第2種住居地域	5.3	0.1	0.2	0.2	0.3	0.3
		準住居地域	14.9	0.3	0.1	0.5	0.1	0.4
		小計	249.7	12.4	3.0	7.3	9.7	15.3
	商業系	近隣商業地域	14.3	1.4	0.9	0.7	1.5	1.2
		商業地域	19.3	1.8	3.0	6.7	1.1	0.2
		小計	33.6	3.2	3.9	7.4	2.6	1.4
	工業系	準工業地域	18.4	0.7	0.1	3.2	0.4	0.6
		工業地域	17.2	1.3	0.2	—	—	0.1
工業専用地域		18.3	1.5	—	3.6	—	—	
小計		53.9	3.5	0.3	6.8	0.4	0.7	

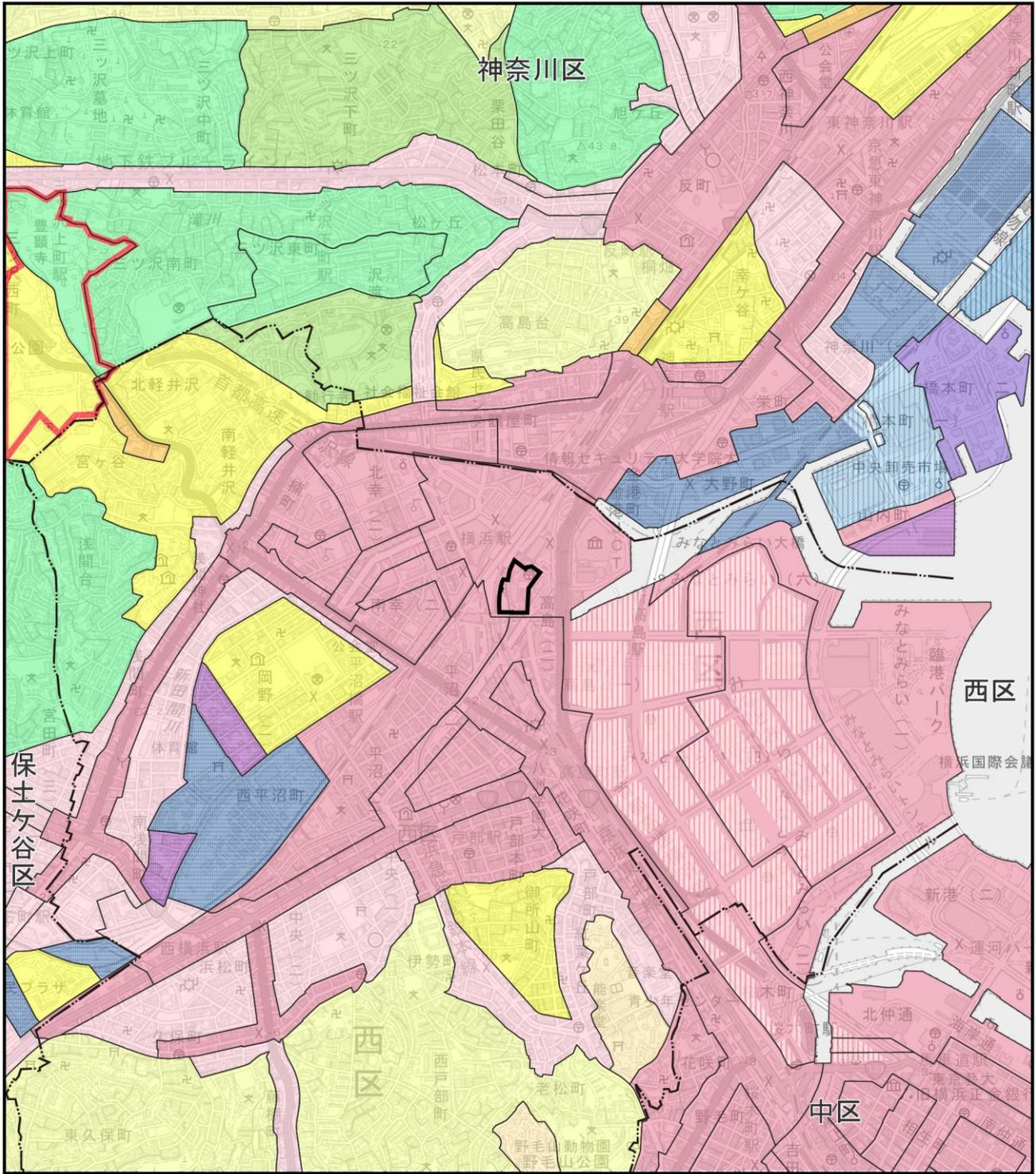
注1) 令和7年3月31日現在

注2) ■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

注3) 用途地域の面積の合計と総面積は端数処理の関係で不整合の場合があります。

注4) 「—」は、該当がないことを示しています。

資料：「横浜市統計書[web版]」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）



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



図3.2-13 用途地域図

(2) 土地利用

調査対象地域の土地利用現況は、図3.2-14に示すとおりです。

対象事業実施区域は業務施設用地であり、現在は中低層の商業・業務施設として利用されています。対象事業実施区域周辺は、商業用地及び業務施設用地が主体の土地利用となっています。調査対象地域の多くが、住宅系用地となっており、文教・厚生用地、公共空地等も混在する土地利用となっています。

(3) 高層建築物の状況

調査対象地域の高層建築物の分布状況は、図3.2-15に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺は主に南東側のみなとみらい地区等に、75mを超える高層建築物が数多く存在しています。

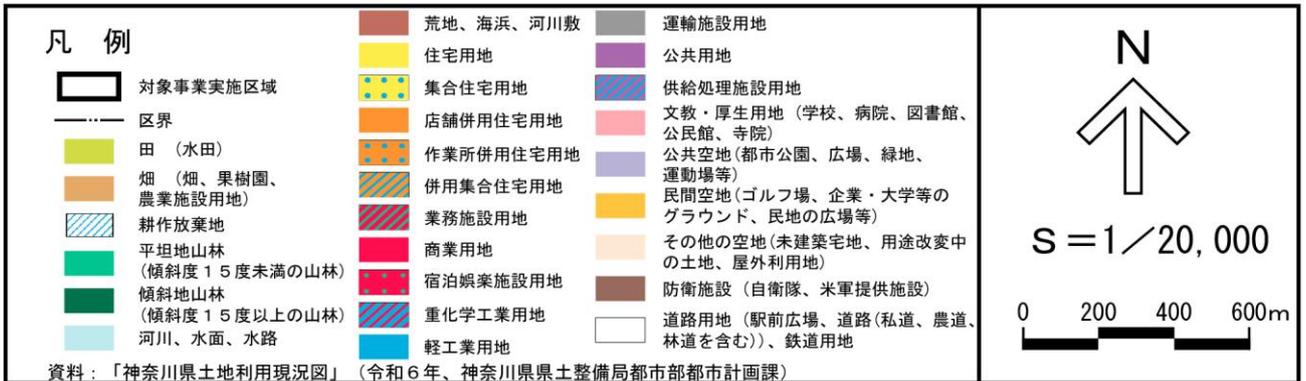
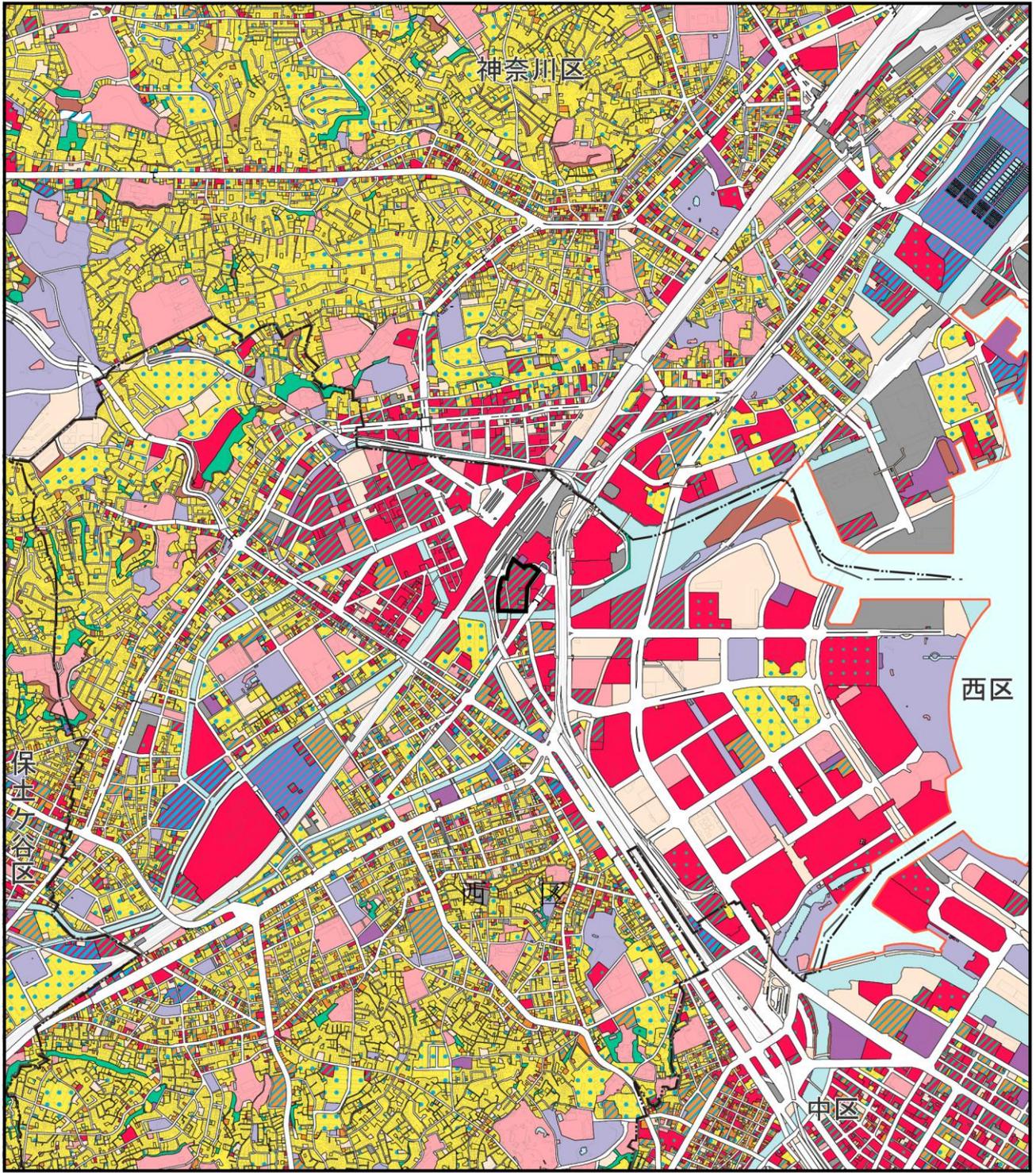
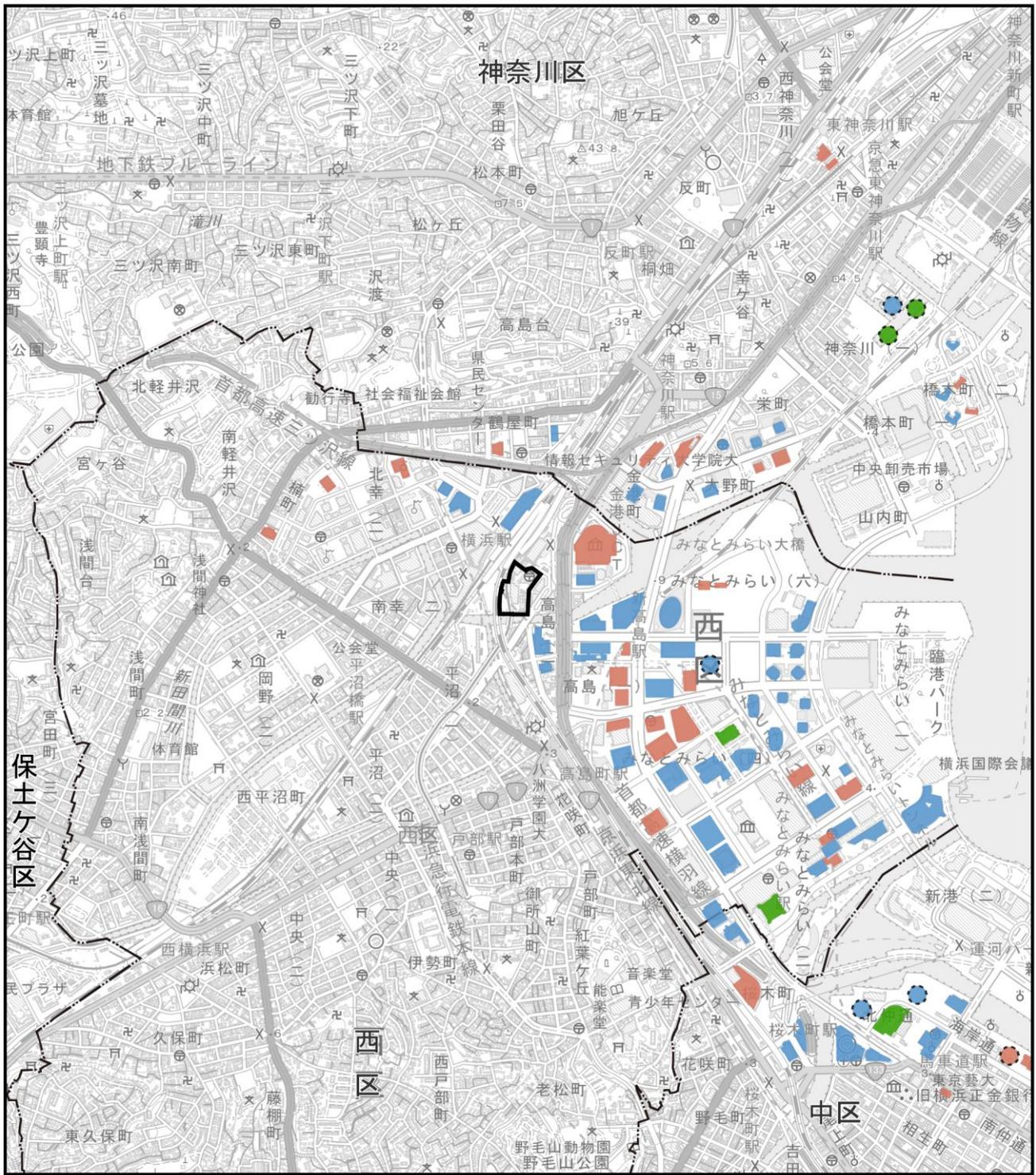


図3.2-14 土地利用現況図



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

<p>凡 例</p> <p> 対象事業実施区域</p> <p> 区界</p> <p> 予定建築物</p>		<p> 75m以上 100m未満</p> <p> 100m以上 180m未満</p> <p> 180m以上</p>	<p>N</p> <p>S = 1 / 20,000</p>
<p>資料：「3D都市モデル (Project PLATEAU) 横浜市 (2024年度)」(令和7年7月調べ、国土交通省) 「みなとみらいデータベース」(令和7年7月調べ、一般社団法人横浜みなとみらい21)</p> <p>注) 予定建築物は計画建築物竣工時までに供用開始される予定の工事または計画中の建築物(建築物の情報を把握できたもの)であり、横浜市の環境影響評価条例に基づくアセス図書、事業者による報道発表資料等により把握しました。</p>			

図3.2-15 高層建築物の分布

3.2.7 交通、運輸の状況

(1) 道路交通

調査区域の主要道路における交通量の状況は表3.2-17に、道路の位置及び交通量調査地点は図3.2-16に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺の主要な道路としては、対象事業実施区域東側には高速神奈川1号横羽線、一般国道1号があり、一般国道1号を起点として、横浜生田線が通っています。また、対象事業実施区域近傍の道路として、対象事業実施区域の東から南にかけて横浜駅根岸線が通っています。

令和3年度における平日12時間の交通量は、高速神奈川1号横羽線（b-1～5）では30,514～42,784台、一般国道1号（a-1～3）では19,211～26,322台となっています。令和3年度における大型車混入率については、高速神奈川1号横羽線（b-1～5）では9.5～11.2%、一般国道1号（a-1～3）では12.7～14.3%となっています。平成22～令和3年度における平日12時間の交通量の推移をみると、高速神奈川1号横羽線、一般国道1号とも減少傾向にあります。

対象事業実施区域周辺におけるバス路線は、図3.2-17に示すとおりです。

調査区域には、市営バスと民営バスが運行しています。対象事業実施区域東側に、市営バス、京浜急行バス、神奈川中央交通の停留所「横浜駅改札口前」と「横浜駅東口バスターミナル（横浜駅東口、横浜駅前）」があります。また、横浜駅と空港を繋ぐ高速バスの停留所、「横浜駅（YCAT）」があります。

表3.2-17 交通量の状況（平日12時間）

区間 番号	路線名	平成22年度		平成27年度		令和3年度	
		大型車 混入率 (%)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)	合計 (台)
a-1	一般国道1号	16.1	27,619	15.0	24,038	12.9	20,863
a-2	一般国道1号	16.9	38,582	12.7	42,498	12.7	26,322
a-3	一般国道1号	19.2	23,274	20.3	19,283	14.3	19,211
a-4	一般国道15号	23.8	26,498	27.0	31,467	23.5	27,758
a-5	一般国道16号	14.8	18,788	15.0	9,124	16.8	10,670
a-6	一般国道16号	8.8	10,434	15.3	8,728	15.2	10,612
a-7	一般国道16号	12.9	23,383	12.2	21,087	10.1	21,651
a-8	横浜上麻生線	14.7	18,625	14.4	17,852	12.2	15,535
a-9	青木浅間線	14.2	15,546	14.2	20,220	12.2	13,190
a-10	横浜生田線	11.3	33,609	9.2	24,609	9.5	28,064
a-11	横浜駅根岸線	8.1	10,902	12.6	11,083	9.0	6,617
a-12	藤棚伊勢佐木線	11.0	17,583	11.0	23,253	9.9	16,519
a-13	栄本町線	14.2	17,744	14.2	23,508	9.9	13,148
a-14	栄本町線	10.3	30,672	10.3	30,748	9.3	25,315
a-15	高島関内線	9.9	18,850	9.1	15,706	8.3	15,926
a-16	山下長津田線 (山下町第132号線)	9.2	16,922	9.1	15,711	6.7	15,639
a-17	弥生台桜木町線	9.4	18,277	10.2	12,780	7.2	12,676
b-1	高速神奈川1号横羽線	12.1	53,999	11.1	61,030	10.5	42,784
b-2	高速神奈川1号横羽線	10.5	54,381	10.4	52,118	9.9	41,129
b-3	高速神奈川1号横羽線	10.3	46,313	9.4	41,698	9.5	35,089
b-4	高速神奈川1号横羽線	10.9	48,083	10.6	43,965	9.5	36,936
b-5	高速神奈川1号横羽線	11.6	43,402	9.5	37,763	11.2	30,514
b-6	高速神奈川2号三ツ沢線	6.8	53,610	11.9	51,277	10.7	40,832
b-7	高速神奈川2号三ツ沢線	11.1	48,079	14.6	48,552	9.7	37,759
b-8	高速神奈川2号三ツ沢線	12.0	40,102	15.4	41,872	9.4	33,521

注1)12時間は7:00~19:00の時間帯を指します。

注2)表中の区間番号は図3.2-16に対応します。

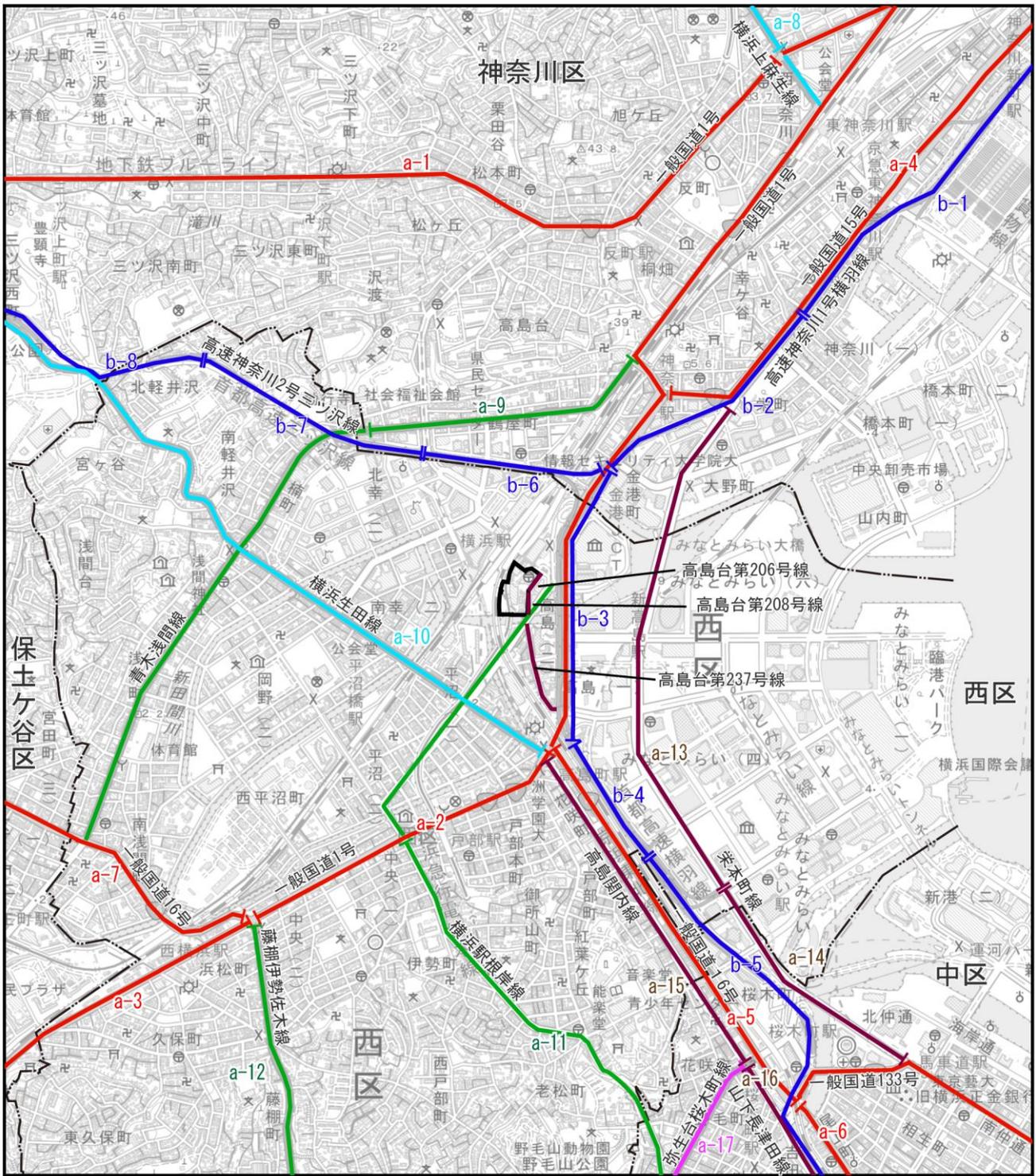
注3)斜体は推定値を表します。

注4)令和3年度の調査における実測区間のみを抜粋しています。

資料:「平成22年度道路交通センサス」(平成23年9月、国土交通省道路局)

「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査」(平成29年6月、国土交通省道路局)

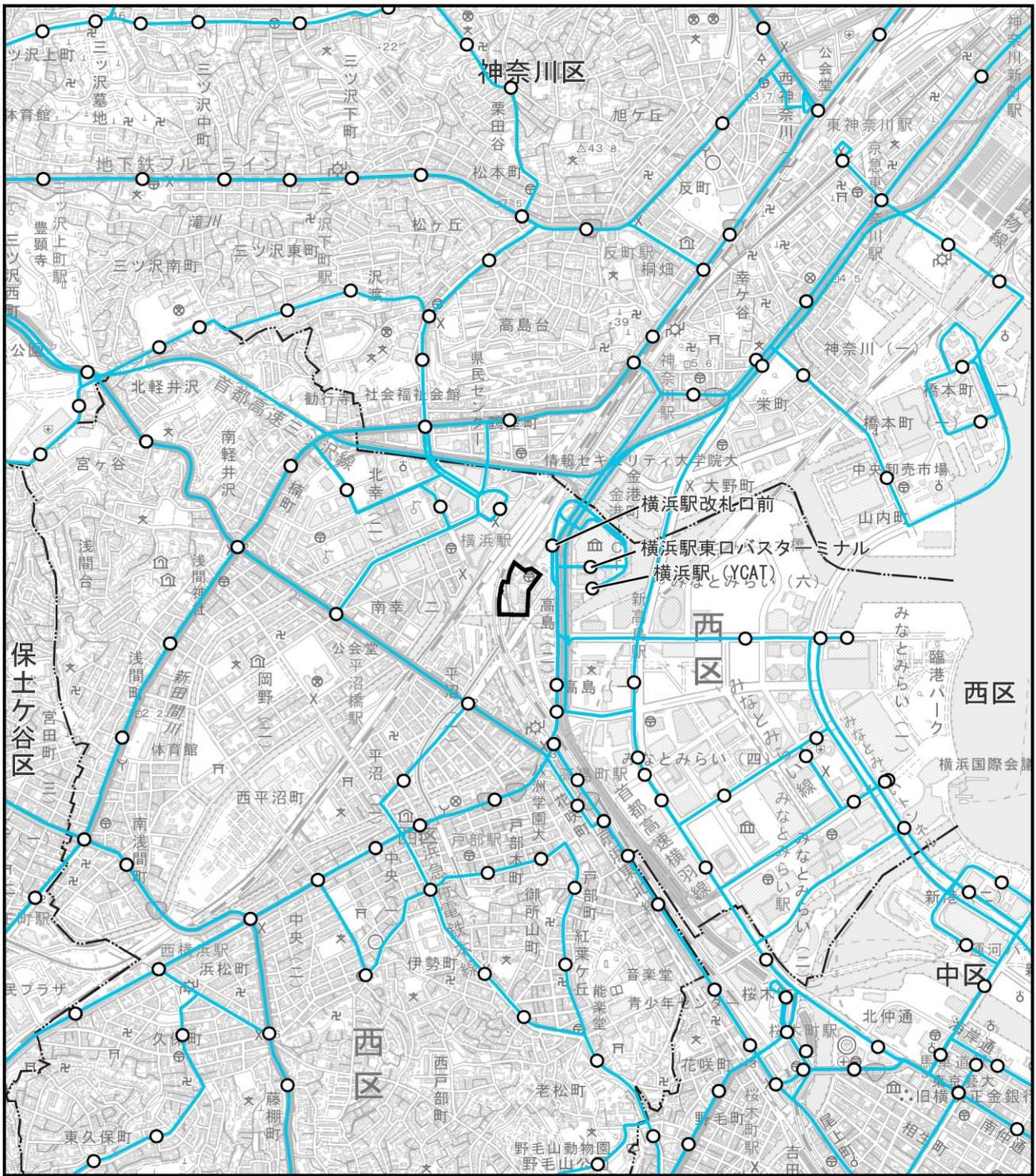
「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」(令和5年6月、国土交通省道路局)



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

凡例 対象事業実施区域 区界 都市高速道路 一般国道 県道(主要地方道) 市道(主要地方道) 県道(一般県道) 市道(一般市道)		 N S = 1 / 20,000 0 200 400 600m
注1) 道路名は「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」に基づきます。 ただし、県道と市道は全ての道路名に「線」をつけて表記しています。 注2) 1-17は表3.2-17の区間に対応します。 資料：「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」(令和5年6月、国土交通省道路局) 「横浜市行政地図情報提供システム、よこはまのみち」(令和7年7月調べ、横浜市ホームページ)		

図3.2-16 主要道路及び交通量調査地点図



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

<p>凡例</p> <p> 対象事業実施区域</p> <p> 市営・民営バス路線</p> <p> 区界</p> <p> 停留所</p>		<p>N</p> <p>S = 1 / 20,000</p> <p>0 200 400 600m</p>
<p>資料：「横浜ベイシティ交通マップ 2025年版」(令和7年7月調べ、横浜市都市整備局監修)</p> <p>「横浜市営バス路線マップ 2025年6月版」(令和7年7月調べ、横浜市交通局ホームページ)</p> <p>「一般路線バス 運行状況」(令和7年7月調べ、京浜急行バスホームページ)</p> <p>「横浜営業所路線図」(令和7年7月調べ、神奈川中央交通ホームページ)</p> <p>「相鉄バス路線図」(令和7年7月調べ、相鉄グループホームページ)</p> <p>「横浜タウンバス 路線図」(令和7年7月調べ、株式会社フジエクスプレスホームページ)</p>		

図3.2-17 バス路線図

(2) 鉄道

調査区域周辺の鉄道駅の乗車人員は表3.2-18に、鉄道路線図は図3.2-18に示すとおりです。

調査区域の旅客用鉄道は、JR線、京急本線、相鉄本線、東急東横線、横浜市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線があります。

対象事業実施区域の最寄りの駅は、6社9路線（JR線（東海道線、横須賀線、湘南新宿ライン、京浜東北線・根岸線）、京急本線、相鉄本線、東急東横線、横浜市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線）が乗り入れる横浜駅です。

乗車人員は、調査区域の駅の中でJR線の横浜駅が最も多く、次いで相鉄本線の横浜駅が多くなっています。

令和元～5年度までの乗車人員は、概ね横ばいから、減少傾向を示しており、新型コロナウイルス感染対策の一環で外出の抑制が要請されたことにより、令和2年度は特に乗車人員が減少しています。

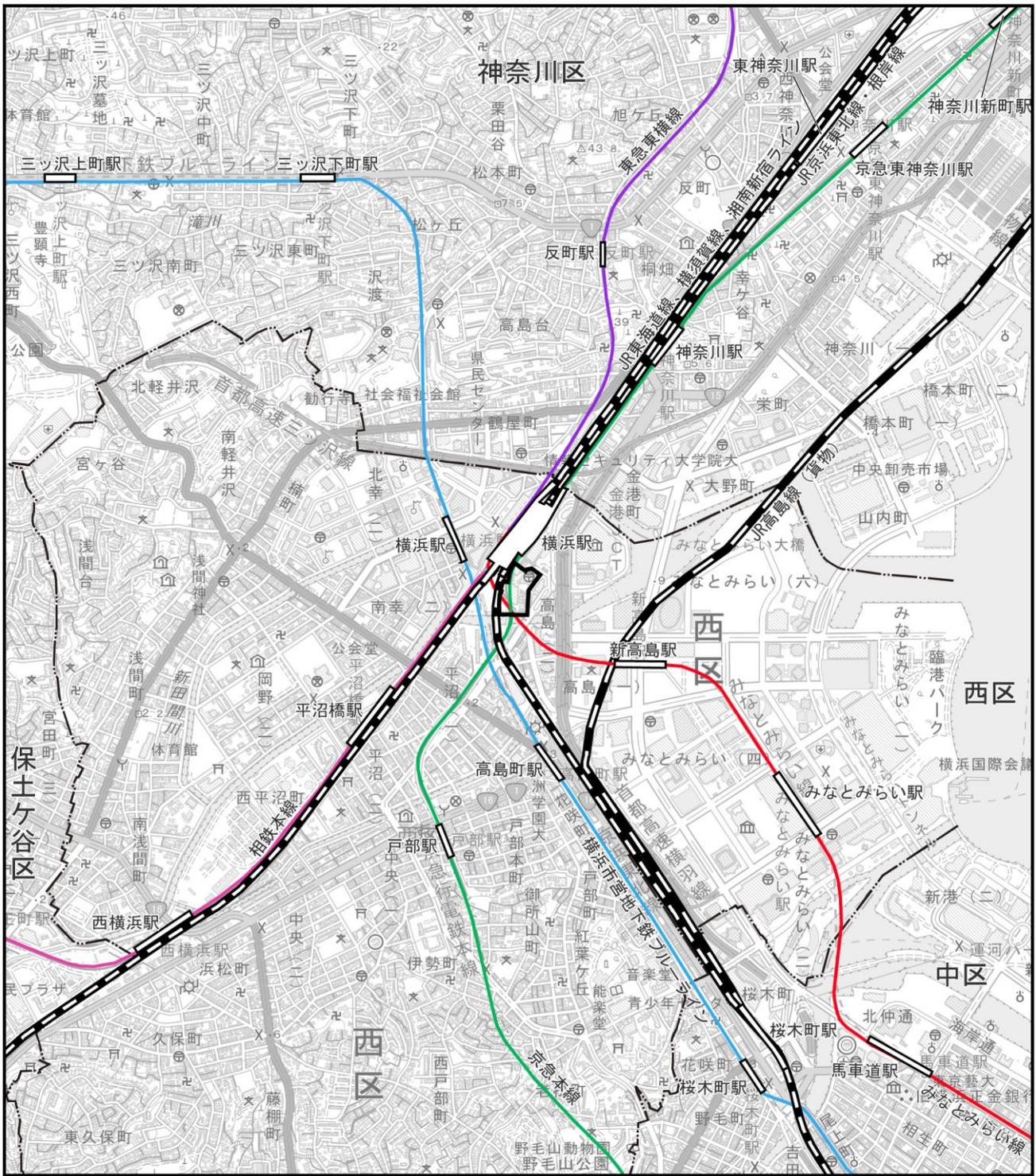
その後、新型コロナの行動制限の緩和に伴い、令和3年度以降の乗車人員は増加傾向に転じています。

表3.2-18 鉄道駅の乗車人員

単位：人

路線	駅名	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度
JR線	東神奈川駅	37,577	27,918	29,423	32,010	33,583
	横浜駅	419,440	290,376	303,759	340,536	362,348
	桜木町駅	70,797	49,519	56,214	64,698	70,661
京浜急行電鉄 本線	神奈川新町駅	9,683	7,707	7,559	8,025	8,341
	京急東神奈川駅	11,907	8,976	9,747	10,726	11,268
	神奈川駅	2,354	1,847	1,945	2,022	2,121
	横浜駅	160,227	110,295	122,152	137,296	144,301
	戸部駅	8,396	6,757	6,988	7,590	8,048
相模鉄道 相鉄本線	横浜駅	211,500	148,225	152,802	164,843	157,711
	平沼橋駅	4,376	3,570	3,734	4,089	4,350
	西横浜駅	7,397	6,189	6,481	6,947	7,248
東急電鉄 東横線	反町駅	6,800	5,367	6,033	6,515	6,577
	横浜駅	181,388	118,912	136,830	153,620	153,540
横浜市営地下鉄 ブルーライン	桜木町駅	19,767	14,511	16,990	18,546	19,806
	高島町駅	5,319	3,896	4,022	4,448	4,705
	横浜駅	72,278	51,243	56,299	62,414	61,574
	三ツ沢下町駅	6,435	5,122	5,488	5,879	6,102
	三ツ沢上町駅	8,591	5,495	6,473	6,960	7,184
横浜高速鉄道 みなとみらい線	横浜駅	107,042	69,534	76,155	91,158	101,096
	新高島駅	3,353	2,666	2,688	3,828	4,895
	みなとみらい駅	44,975	26,623	29,985	36,535	40,824
	馬車道駅	20,649	15,844	15,454	17,646	20,457

資料：「横浜市統計書[web版]」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）



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

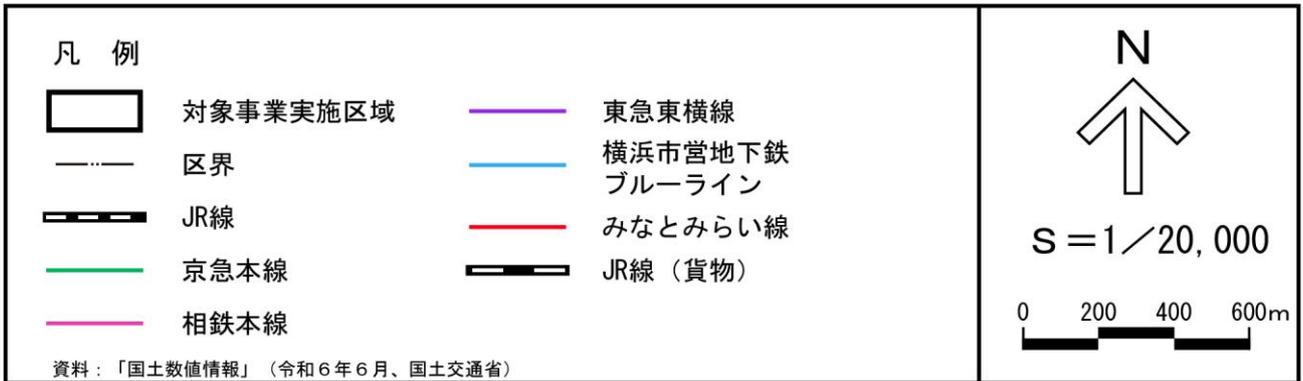


図3.2-18 鉄道路線図

(3) 船舶

横浜港の入港船舶数は表3.2-19に、海上出入貨物量は表3.2-20に示すとおりです。

入港船舶総数の隻数は令和2年及び令和5年度、総トン数は令和2年度及び令和4年度に減少していますが、概ね横ばい傾向が見られます。

海上出入貨物量の総計と外国貿易は令和2年に減少していますが、概ね横ばい傾向が見られます。内国貿易は令和3年に増加したものの、減少傾向が見られます。

表3.2-19 横浜港の入港船舶数

年月	区分	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
合計	隻数	32,295	28,995	30,024	30,345	28,579
	総トン数	298,974,457	264,580,921	270,231,755	265,868,575	288,525,510
外航船	隻数	9,455	8,525	8,556	8,230	8,800
	総トン数	259,084,566	227,732,678	230,462,306	225,883,663	248,339,643
内航船	隻数	22,840	20,470	21,468	22,115	19,779
	総トン数	39,889,891	36,848,243	39,769,449	39,984,912	40,185,867

資料：「横浜港の統計」（令和7年7月調べ、横浜市港湾局ホームページ）

表3.2-20 横浜港の海上出入貨物量

単位：トン

区分		令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
合計		110,623,229	93,622,944	104,802,214	106,223,943	100,967,965
外貿貨物	計	79,942,822	65,211,796	73,987,360	75,784,230	71,425,530
	輸出	29,647,803	23,878,179	28,971,647	28,923,777	29,495,668
	輸入	50,295,019	41,333,617	45,015,713	46,860,453	41,929,862
内貿貨物	計	30,680,407	28,411,148	30,814,854	30,439,713	29,542,435
	移出	14,484,484	11,138,690	13,296,094	14,535,814	12,166,501
	移入	16,195,923	17,272,458	17,518,760	15,903,899	17,375,934

資料：「横浜港の統計」（令和7年7月調べ、横浜市港湾局ホームページ）

(4) 航空機

横浜市内に設置されている飛行場は表3.2-21及び図3.2-19に示すとおりです。

横浜市内では、中区の神奈川県警察ヘリポート及び金沢区の横浜ヘリポートが非公共用ヘリポートとして設置されています。

表3.2-21 横浜市内の飛行場一覧

種別	名称	所在地	設置管理者
非公共用ヘリポート	神奈川県警察	中区海岸通2-4	神奈川県警察
	横浜	金沢区福浦3-2	横浜市

資料：「空港一覧」（令和7年7月調べ、国土交通省ホームページ）



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



図3.2-19 飛行場位置図

3.2.8 公共施設等の状況

(1) 教育施設等

調査区域における教育施設等の名称は表3.2-22(1)～(5)に、位置は図3.2-20に示すとおりです。

対象事業実施区域に最も近い施設は、対象事業実施区域南南東側約200mの横浜みなとみらい保育園（No. a-71）です。対象事業実施区域に近い他の施設として、対象事業実施区域南南東側約300mにきつずクラブ横浜（No. a-73）があります。

小学校は対象事業実施区域南東側約400mに横浜市立みなとみらい本町小学校（No. b-9）、中学校は対象事業実施区域西南西側約900mに横浜市立岡野中学校（No. c-6）があります。

対象事業実施区域の小学校及び中学校の通学区域は、小学校は横浜市立平沼小学校（No. b-11）、中学校は横浜市立岡野中学校（No. c-6）となります。

表3.2-22(1) 教育施設等

種類	行政区分	No.	名称
保育所・幼稚園	神奈川区	a-1	認定こども園捜真幼稚園
		a-2	新町あいりす保育園
		a-3	びよびよ保育園
		a-4	二本榎幼稚園
		a-5	済生会東神奈川リハビリテーション病院 かなっこ保育室
		a-6	横浜ノーベル保育園
		a-7	キッズパートナー東白楽
		a-8	いずみ東白楽保育園
		a-9	きゃんばす東神奈川保育園
		a-10	ソレイユ保育園
		a-11	メリーポピンズ東神奈川ルーム
		a-12	かながわ保育園
		a-13	いずみ松本町保育園
		a-14	東神奈川ひかり保育園
		a-15	横浜シュタイナー保育園
		a-16	たいせつ保育園
		a-17	京進のほいくえんHOPPA反町園
		a-18	三ツ沢保育園
		a-19	アイン松本町保育園
		a-20	おはよう保育園三ツ沢下町
		a-21	おれんじハウス反町保育園
		a-22	くれよん保育園
		a-23	ぴーまん保育園反町
		a-24	エンゼル保育園
		a-25	小鳩保育園分園
		a-26	小鳩保育園
		a-27	いずみ反町公園保育園
		a-28	横浜シュタイナーこどもの園
		a-29	三ツ沢幼稚園
		a-30	フレール保育園
		a-31	神奈川幼稚園
		a-32	いずみ反町保育園
		a-33	いずみ反町保育園分園
		a-34	うちゅうこども園たんまち
		a-35	クルミ保育園

表3.2-22(2) 教育施設等

種類	行政区分	No.	名称
保育所・幼稚園	神奈川区	a-36	ココファン・ナーサリー反町
		a-37	神奈川中央ヤクルト販売株式会社 幸ヶ谷センター保育室
		a-38	幸ヶ谷幼稚園
		a-39	ウィズブック保育園青木町
		a-40	アイン高島台保育園
		a-41	ひびき金港町保育園
		a-42	YMCA東かながわ保育園
		a-43	横浜すきっぷ保育園
		a-44	おれんじハウス横浜駅前保育園
		a-45	特定非営利活動法人 おれんじハウス
		a-46	ヒューマンスターチャイルド《横浜一時預かり》
		a-47	キッズナーサリーみなとみらい園
		a-48	スターチャイルド《横浜ステーションナーサリー》
		a-49	横浜市立市民病院
		a-50	たいせつ横浜ポートサイド保育園
		a-51	American Kids International School
		a-52	こまつな保育園
		a-53	ナーサリー横浜ポートサイド
		a-54	むつみ愛児園
		a-55	キッズパートナー横浜楠町
	a-56	キッズラボ 第一横浜楠町園	
	a-57	キッズラボ 第二横浜楠町園	
	a-58	浅間幼育園	
	a-59	はまぎんキッズパーク	
	a-60	キッズポケット木の葉保育園	
	a-61	ひよこの保育室	
	a-62	ニチイキッズ横浜西口保育園	
	a-63	横浜岡野すきっぷ保育園	
	a-64	キッズパートナーみなとみらい第2	
	a-65	まーちらんど・みなとみらい	
	a-66	キッズパートナーみなとみらい	
	a-67	サンライズキッズインターナショナルスクール横浜校	
	a-68	ニチイキッズMM新高島保育園	
	a-69	HarborKids保育園 みなとみらい	
	a-70	京急キッズランド新高島保育園	
	a-71	横浜みなとみらい保育園	
	a-72	キンダーキッズインターナショナルスクール横浜校	
	a-73	きつざクラブ横浜	
	a-74	キッズパートナー平沼橋	
	a-75	も、の保育園 みなとみらい	
a-76	横浜そらいろ保育園		
a-77	Maple Nursery WEST		
a-78	アミー保育園 高島園		
a-79	社会福祉法人翠峰会 うちゅう保育園みなとみらい		
a-80	ポピンズナーサリースクール横浜		
a-81	ほっぺるランド横浜岡野		
a-82	むつみ保育園		
a-83	にじいろ保育園みなとみらい		
a-84	ゆめみなと保育園		
a-85	モナークインターナショナルプリスクール		
a-86	横浜西口保育園		
a-87	キッズポケット保育園		
a-88	櫻南幸保育園		
a-89	グリーンポート桜木町保育園		
a-90	アミー保育園 YOKOHAMA		
	西区		

表3. 2-22(3) 教育施設等

種類	行政区分	No.	名称
保育所・幼稚園	西区	a-91	みなとみらいくばがさ保育園
		a-92	ポピンズナーサリースクールみなとみらい
		a-93	Maple Nursery
		a-94	おはよう保育園 花咲町
		a-95	Sun Marina Kids
		a-96	ムーミン保育園
		a-97	桃の木保育園
		a-98	横浜市南浅間保育園
		a-99	平沼保育園
		a-100	戸部幼稚園
		a-101	杉之子幼稚園
		a-102	西区中央もえぎ保育室
		a-103	ウィズブック保育園戸部
		a-104	神奈川中央ヤクルト販売株式会社 浜松町センター保育室
		a-105	ろぜっと保育園
		a-106	ばらの幼稚園
		a-107	キャリー保育園桜木町
	a-108	利正寺保育園	
	a-109	マイ・ハート紅葉ヶ丘保育園	
	a-110	藤棚幼稚園	
	a-111	横浜愛隣幼稚園	
	a-112	おれんじハウス西戸部保育園	
	a-113	あそびの杜保育園	
	a-114	野毛山幼稚園	
	a-115	Hugkumu Nannies	
	a-116	つくし愛児園	
	a-117	トキワ保育園	
	保土ヶ谷区	a-118	若草幼稚園
		a-119	保土ヶ谷保育園
		a-120	保育室ピア・ピア
		a-121	おおきくなあ〜れ プチベベ保育室
	中区	a-122	ポピンズナーサリースクール馬車道
		a-123	オハナ・イングリッシュ・プリスクールみなとみらい
a-124		Gymboree International Preschool & Afterschool 馬車道校	
a-125		キッズパートナー横浜市役所一時保育室	
a-126		キッズパートナー横浜市役所	
a-127		スターチャイルド《桜木町ステーションナーサリー》	
a-128		Cosmo Global Kids International School	
a-129		アスク馬車道保育園	
a-130		ニチイキッズ桜木町保育園	
a-131		HarborKids保育園	
a-132		クラウン保育園	
a-133		ピクニックナーサリー	
小学校	神奈川区	b-1	捜真小学校
		b-2	横浜市立二谷小学校
		b-3	横浜市立神奈川小学校
		b-4	横浜市立三ツ沢小学校
		b-5	横浜市立青木小学校
		b-6	横浜市立幸ヶ谷小学校
		b-7	精華小学校
	西区	b-8	横浜市立宮谷小学校
		b-9	横浜市立みなとみらい本町小学校
		b-10	横浜市立浅間台小学校
		b-11	横浜市立平沼小学校
		b-12	横浜市立西前小学校

表3.2-22(4) 教育施設等

種類	行政区分	No.	名称
小学校	西区	b-13	横浜市立戸部小学校
		b-14	横浜市立稲荷台小学校
		b-15	横浜市立一本松小学校
	中区	b-16	横浜市立本町小学校
中学校	神奈川区	c-1	捜真女学校中学部
		c-2	横浜市立松本中学校
		c-3	横浜市立栗田谷中学校
		c-4	神奈川学園中学校
	西区	c-5	横浜市立軽井沢中学校
		c-6	横浜市立岡野中学校
		c-7	横浜市立西中学校
		c-8	横浜市立老松中学校
	保土ヶ谷区	c-9	横浜市立宮田中学校
高等学校	神奈川区	d-1	捜真女学校高等学部
		d-2	神奈川県立神奈川工業高等学校
		d-3	神奈川県立神奈川総合高等学校
		d-4	神奈川県立横浜翠嵐高等学校
		d-5	神奈川学園高等学校
	西区	d-6	神奈川県立横浜平沼高等学校
特別支援学校	神奈川区	e-1	市民病院院内学級
	西区	e-2	神奈川県立保土ヶ谷養護学校 横浜平沼分教室
大学	神奈川区	f-1	情報セキュリティ大学院大学
	西区	f-2	グロービス経営大学院大学横浜・特設キャンパス
		f-3	八洲学園大学
		f-4	神奈川大学みなとみらいキャンパス
		f-5	横浜市立大学みなとみらいサテライトキャンパス
	中区	f-6	東京藝術大学横浜キャンパス万国橋校舎
		f-7	東京藝術大学横浜キャンパス馬車道校舎
専修学校	神奈川区	g-1	横浜ウェディング&ブライダル専門学校
		g-2	横浜リゾート&スポーツ専門学校
		g-3	横浜ビューティーアート専門学校
		g-4	横浜中央看護専門学校
		g-5	横浜スイーツ&カフェ専門学校
		g-6	横浜こども専門学校
		g-7	大原法律公務員専門学校横浜校
		g-8	大原簿記情報ビジネス専門学校横浜校
		g-9	横浜情報ITクリエイター専門学校
		g-10	大原医療秘書福祉保育専門学校横浜校
		g-11	横浜医療専門学校
		g-12	横浜公務員&IT会計専門学校
		g-13	横浜動物専門学校
		g-14	横浜日建工科専門学校
		g-15	駿台予備学校横浜校
		g-16	横浜調理師専門学校
		g-17	情報科学専門学校
	西区	g-18	横浜fカレッジ
		g-19	専門学校横浜ミュージックスクール
		g-20	国際フード製菓専門学校
		g-21	河合塾横浜校
		g-22	アーツカレッジヨコハマ
		g-23	グレッグ外語専門学校横浜校
		g-24	横浜歯科医療専門学校
		g-25	岩谷学園高等専修学校
		g-26	岩谷学園アーティスティックB横浜美容専門学校
		g-27	岩谷学園よこはまITビジネス専門学校

表3.2-22(5) 教育施設等

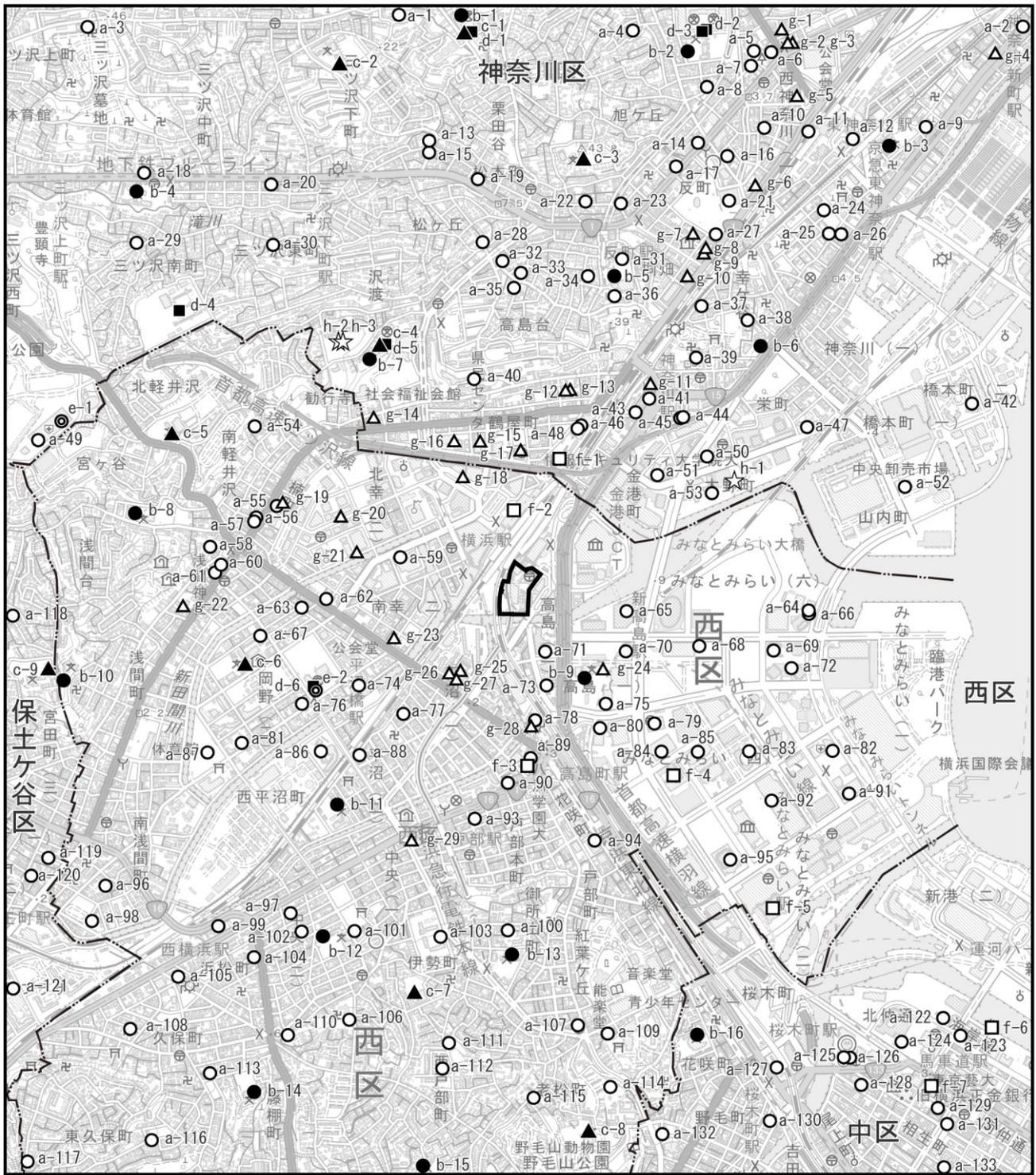
種類	行政区分	No.	名称
専修学校	西区	g-28	横浜経理専門学校
		g-29	横浜デザイン学院
各種学校	神奈川区	h-1	ホライゾンジャパンインターナショナルスクール
		h-2	神奈川朝鮮中高級学校
		h-3	横浜朝鮮初級学校

注) 表中のNo. は図3.2-20に対応します。

資料: 「よこはまっぷ」(令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ)

「県内大学一覧」(令和7年7月調べ、神奈川県政策局ホームページ)

「神奈川県私立学校名簿」(令和7年7月調べ、神奈川県福祉子どもみらい局ホームページ)



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

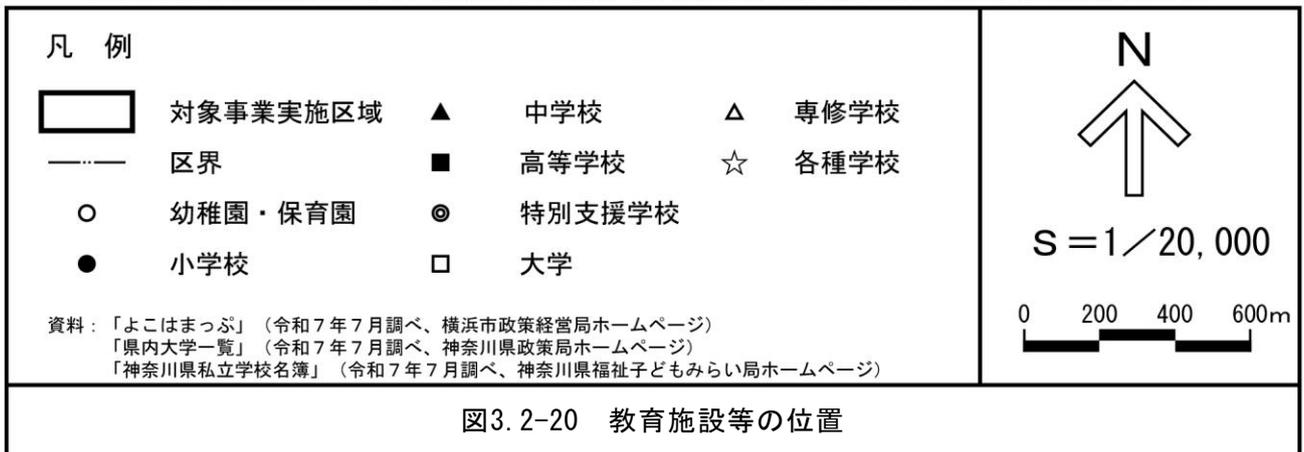


図3.2-20 教育施設等の位置

(2) 主な医療機関

調査区域における主な医療機関の名称は表3.2-23に、位置は図3.2-21に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺には、対象事業実施区域南側約300mに医療法人社団善仁会横浜第一病院（No.8）があります。

表3.2-23 主な医療機関

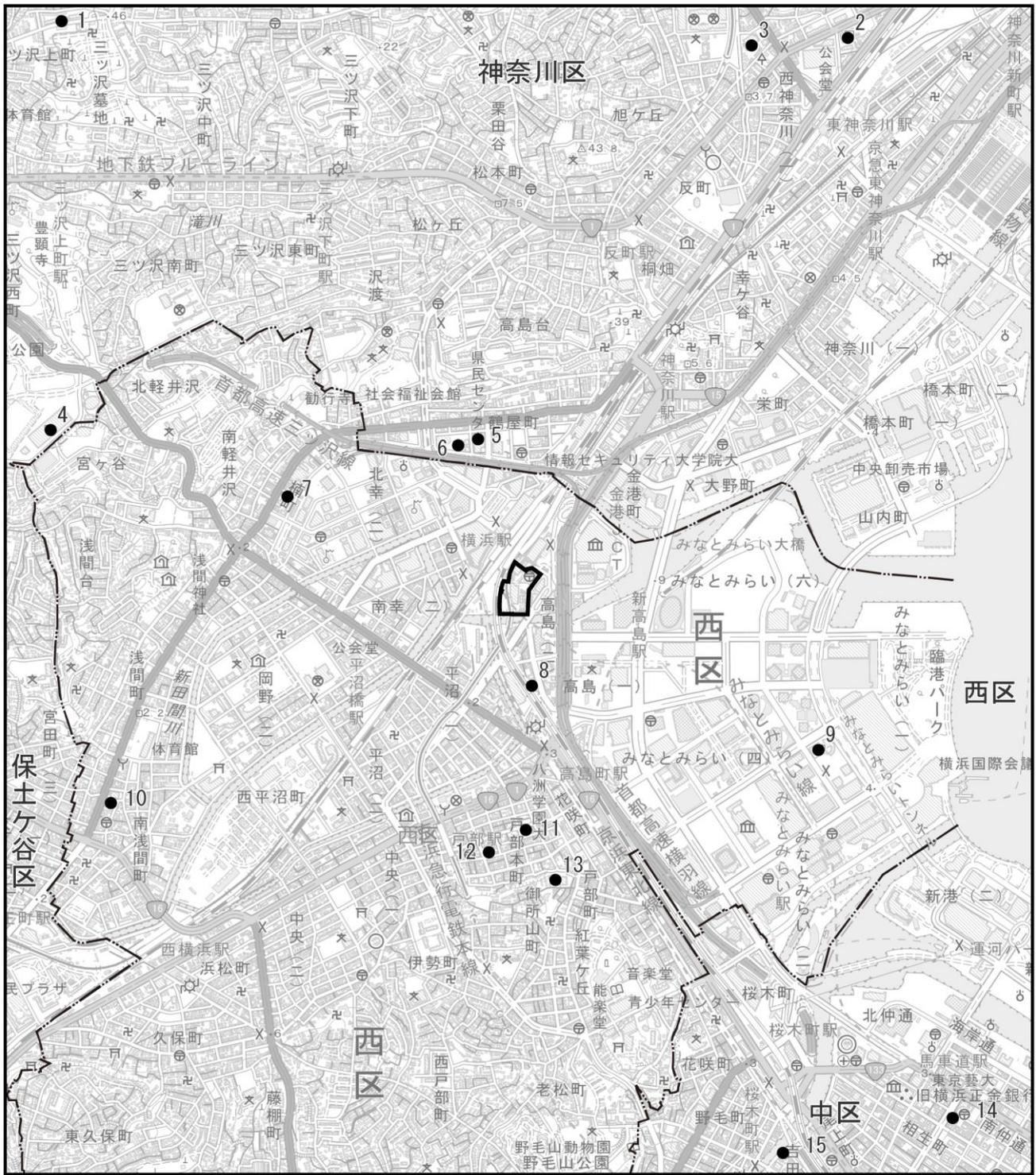
行政区分	No.	名称
神奈川区	1	公益財団法人紫雲会横浜病院
	2	社会福祉法人恩賜財団済生会支部神奈川県済生会神奈川県病院
	3	社会福祉法人恩賜財団済生会支部神奈川県済生会 東神奈川リハビリテーション病院
	4	横浜市立市民病院
	5	横浜呼吸器クリニック
	6	神奈川歯科大学附属横浜クリニック
西区	7	深作眼科内科リハビリ科横浜西口楠町本院
	8	医療法人社団善仁会横浜第一病院
	9	一般財団法人神奈川県警友会けいゆう病院
	10	木村クリニック
	11	医療法人恵仁会松島病院
	12	医療法人博仁会ハマノ産婦人科
	13	医療法人明和会亀田病院
中区	14	セルポートクリニック横浜
	15	医療法人鏡明会石井耳鼻咽喉科診療所

注1)表中のNo. は図3.2-21に対応します。

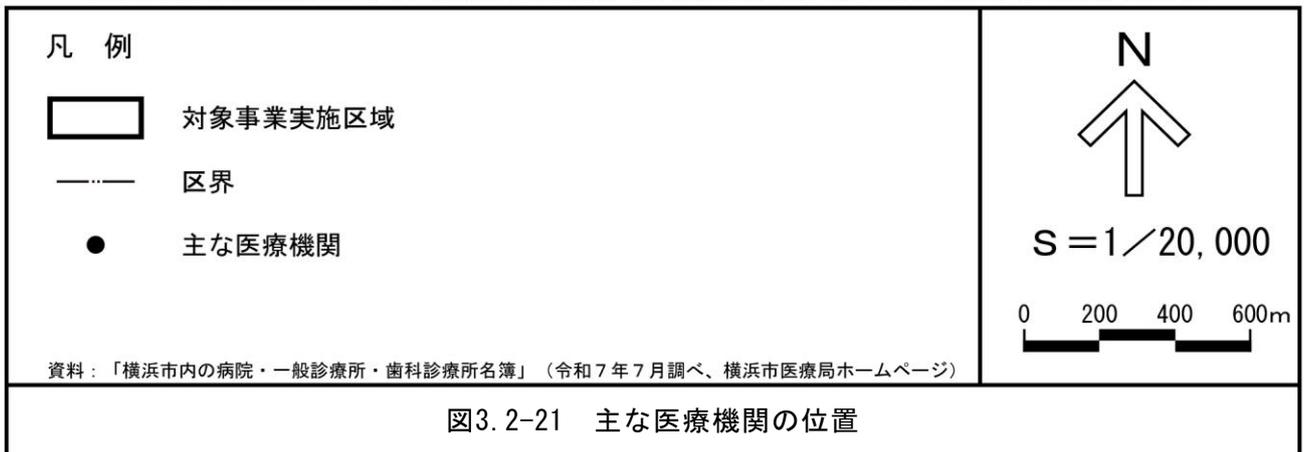
注2)主な医療機関は病院と有床診療所を示しています。

資料：「横浜市内の病院・一般診療所・歯科診療所名簿」

(令和7年7月調べ、横浜市医療局ホームページ)



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。



(3) 主な官公庁等

調査区域における主な官公庁等の名称は表3.2-24に、位置は図3.2-22に示すとおりです。

対象事業実施区域内北側には横浜中央郵便局（No. 21）、対象事業実施区域北西側に近接して横浜駅行政サービスコーナー（No. 38）があります。

表3.2-24 主な官公庁等

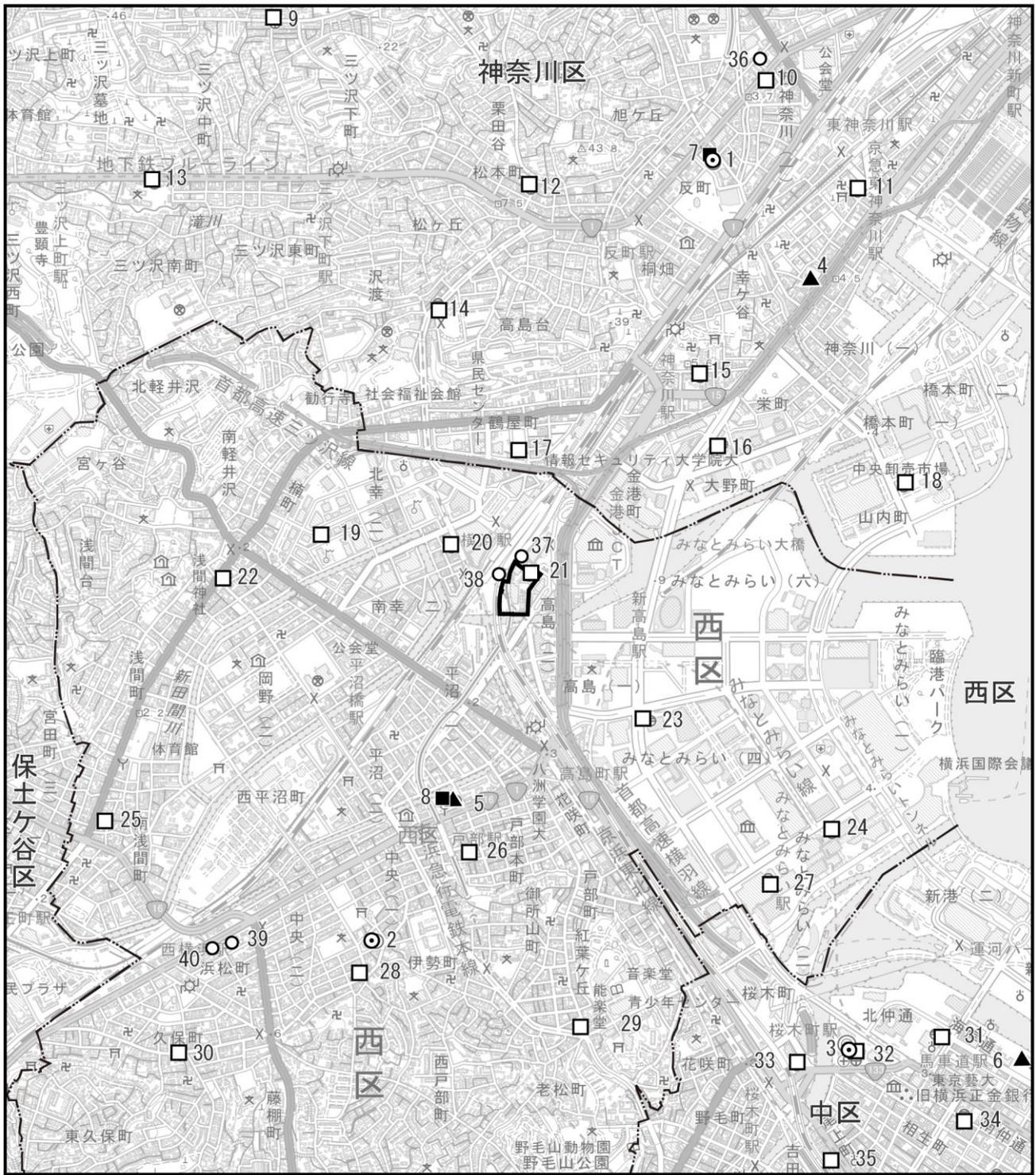
種類	行政区分	No.	名称	
市役所・区役所	神奈川区	1	神奈川区役所	
	西区	2	西区役所	
	中区	3	横浜市役所	
警察署	神奈川区	4	神奈川警察署	
	西区	5	戸部警察署	
	中区	6	神奈川県警察本部	
消防署	神奈川区	7	神奈川消防署	
	西区	8	西消防署	
郵便局	神奈川区	9	横浜ガーデン山郵便局	
		10	横浜西神奈川郵便局	
		11	東神奈川駅前郵便局	
		12	横浜反町郵便局	
		13	横浜三ッ沢郵便局	
		14	横浜沢渡郵便局	
		15	神奈川宮前郵便局	
		16	横浜ポートサイド内郵便局	
		17	横浜鶴屋町郵便局	
	18	横浜中央市場内郵便局		
	西区	19	横浜北幸郵便局	
		20	横浜駅西口郵便局	
		21	横浜中央郵便局	
		22	横浜浅間町郵便局	
		23	みなとみらい四郵便局	
		24	クイーンズスクエア横浜郵便局	
		25	横浜洪福寺郵便局	
		26	横浜戸部本町郵便局	
		27	横浜ランドマークタワー郵便局	
		28	横浜藤棚郵便局	
		29	横浜戸部郵便局	
		30	横浜久保町郵便局	
	中区	31	横浜第2合同庁舎内郵便局	
		32	横浜市役所内郵便局	
		33	横浜桜木郵便局	
		34	横浜本町郵便局	
		35	神奈川中小企業センター内郵便局	
	その他	神奈川区	36	神奈川簡易裁判所
		西区	37	神奈川県警察鉄道警察隊本隊
			38	横浜駅行政サービスコーナー
			39	西事務所
			40	西土木事務所

注) 表中のNo. は図3.2-22に対応します。

資料: 「よこはまマップ」(令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ)

「郵便局・ATMを探す」(令和7年7月調べ、日本郵政グループホームページ)

「各地の裁判所(横浜)」(令和7年7月調べ、裁判所ホームページ)



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

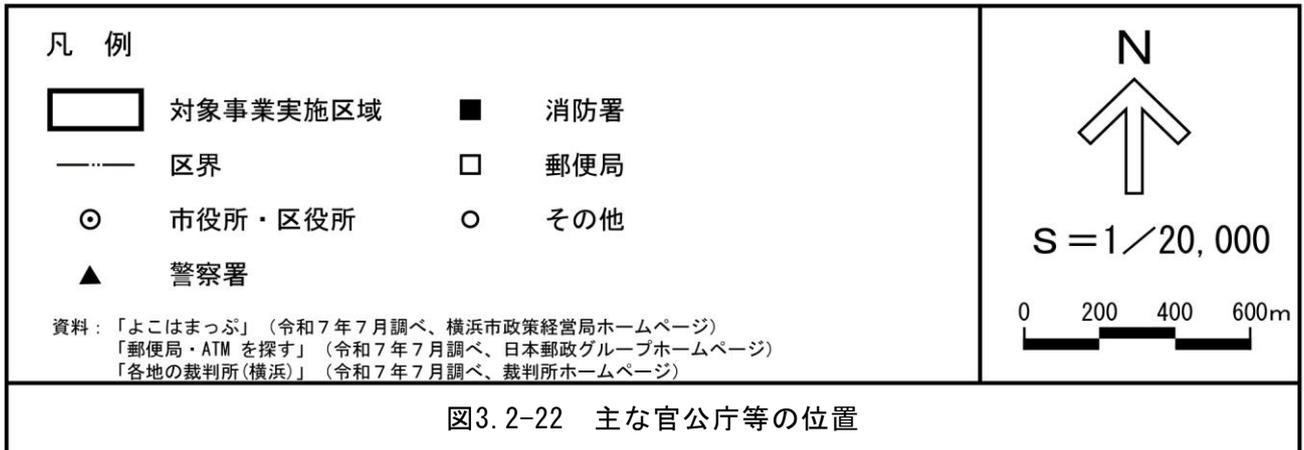


図3.2-22 主な官公庁等の位置

(4) 主な福祉施設等

調査区域における主な福祉施設等の名称は表3.2-25に、位置は図3.2-23に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺には対象事業実施区域南南東側約500mにハートケア横浜（No.20）、北西側約600mにシニアホテル横浜西口（No.13）があります。

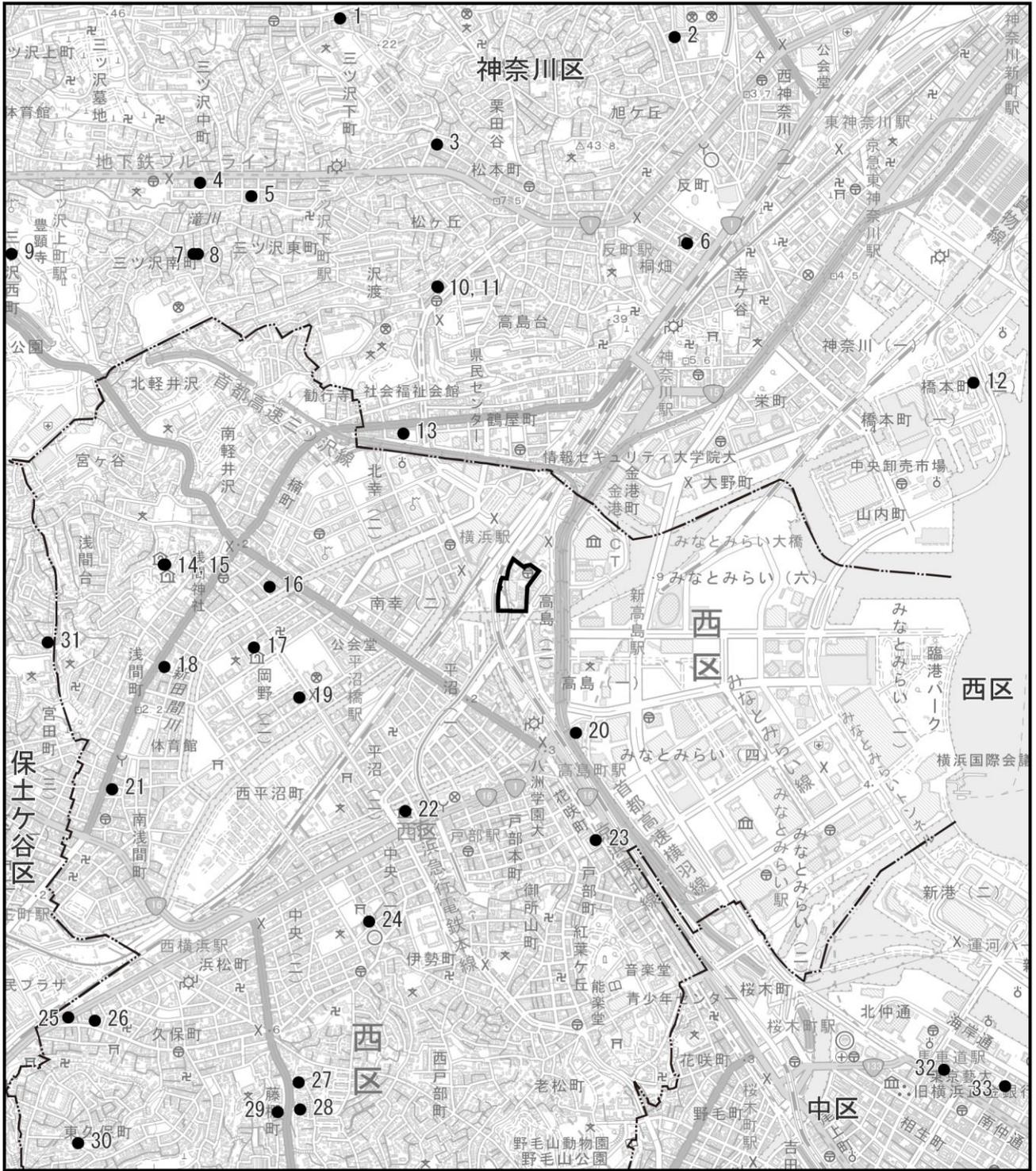
表3.2-25 主な福祉施設等

行政区分	No.	名称
神奈川区	1	コミタス栗田谷
	2	小規模多機能型居宅介護 ぼやあ樹 平川町
	3	小規模多機能型居宅介護 ぼやあ樹 松本町
	4	小規模多機能 地域の絆 三ツ沢
	5	ライフ・フレンド
	6	東神奈川特別養護老人ホーム若草
	7	グループホーム 三ツ沢南の丘
	8	グループホーム よこはま
	9	メディカル・リハビリホームグランダ三ツ沢
	10	グループホーム 地域の絆 横浜
	11	小規模多機能 地域の絆 横浜
	12	サンシティみなとみらいEAST
	13	シニアホテル横浜西口
西区	14	ハマノ愛生園
	15	ハマノ愛生園
	16	緩和ケアホーム 医良苑 浅間町
	17	パークサイド岡野ホーム
	18	ベストライフ横浜
	19	スカイホーム横浜
	20	ハートケア横浜
	21	グランドマスト横浜浅間町
	22	戸部ハマノ愛生園
	23	カーサプラチナみなとみらい
	24	ナーシングホームはまあかり
	25	花物語にし
	26	グループホーム シエル 西横浜
	27	グループホーム かもや
	28	花物語にしよこはま
	29	シャインステージ藤棚
	30	グループホーム フィニックス
保土ヶ谷区	31	愛・福祉ホーム保土ヶ谷
中区	32	リアンレーヴ馬車道
	33	トラストガーデン横浜ベイ馬車道

注) 表中のNo.は図3.2-23に対応します。

資料:「よこはまっぷ」(令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ)

「高齢者福祉保健施設一覧」(令和7年7月調べ、横浜市健康福祉局ホームページ)



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

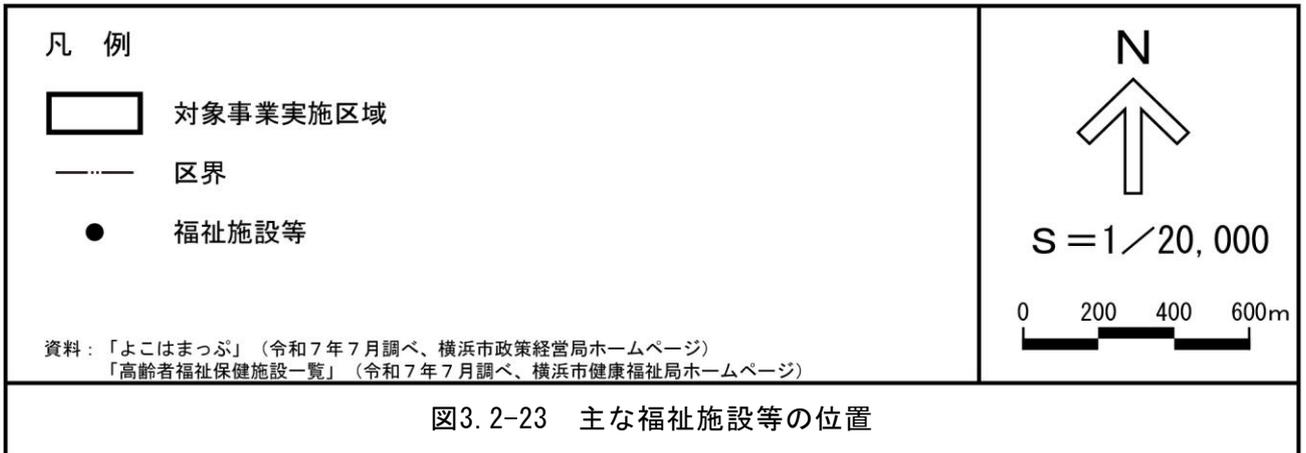


図3.2-23 主な福祉施設等の位置

(5) その他の市民利用施設

調査区域におけるその他の市民利用施設の名称は表3.2-26に、位置は図3.2-24に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺には対象事業実施区域西南西側約600mに西地区センター（No.4）、西公会堂（No.14）があり、北側約900mには台町公園野球場（No.8）があります。

表3.2-26 その他の市民利用施設

分類	行政区分	No.	名称
図書館	西区	1	神奈川県立図書館
		2	横浜中央図書館
地区センター	神奈川区	3	神奈川地区センター
	西区	4	西地区センター
		5	藤棚地区センター
スポーツ施設	神奈川区	6	野毛地区センター
		7	神奈川スポーツセンター
		8	台町公園野球場
	西区	9	平沼記念体育館
		10	岡野公園野球場
		11	岡野公園プール
公会堂	神奈川区	12	西スポーツセンター
	西区	13	神奈川公会堂
コミュニティハウス	神奈川区	14	西公会堂
		15	幸ヶ谷公園コミュニティハウス
	西区	16	軽井沢コミュニティハウス
		17	浅間コミュニティハウス
		18	西前小学校コミュニティハウス
		19	戸部コミュニティハウス
文化施設	西区	20	稲荷台小学校コミュニティハウス
		21	横浜美術館
		22	横浜みなとみらいホール
		23	OTABISHO 横浜能楽堂
		24	日本丸メモリアルパーク
		25	横浜能楽堂
	中区	26	横浜市民ギャラリー
		27	カップヌードルミュージアム横浜
		28	よこはまコスモワールド
		29	JICA横浜海外移住資料館
その他	神奈川区	30	旧第一銀行横浜支店
		31	県立歴史博物館
	西区	32	横浜にぎわい座
		33	かなつくホール（神奈川区民文化センター）
	中区	34	神奈川区区民活動支援センター
		35	にしく市民活動支援センター「にしとも広場」
		36	市民協働推進センター

注）表中のNo.は図3.2-24に対応します。

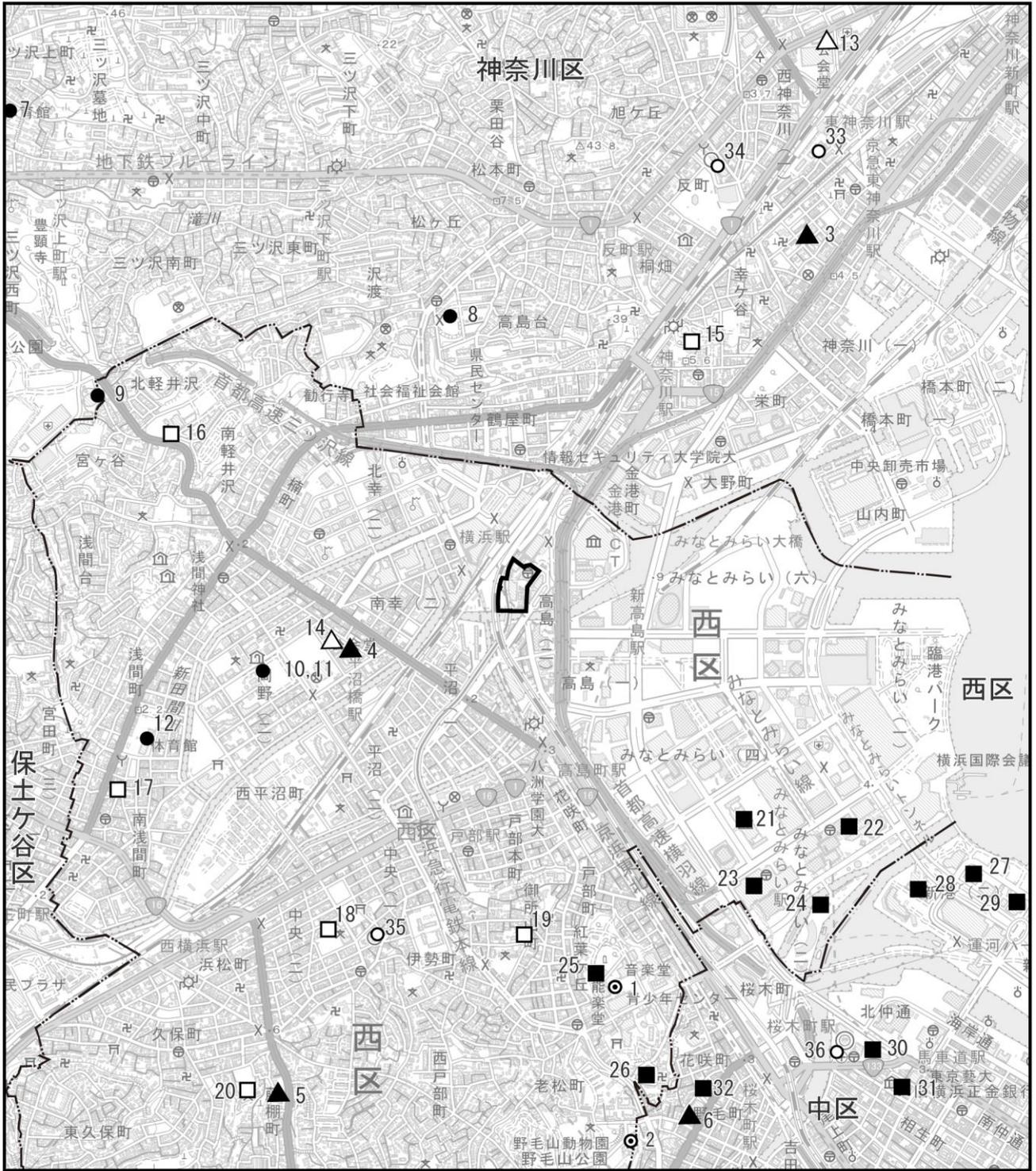
資料：「よこはまマップ」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）

「神奈川区区民生活マップ」（令和7年7月調べ、横浜市神奈川区ホームページ）

「西区区民生活マップ」（令和7年7月調べ、横浜市西区ホームページ）

「中区区民生活マップ」（令和7年7月調べ、横浜市中区ホームページ）

「保土ヶ谷区区民生活マップ」（令和7年7月調べ、横浜市保土ヶ谷区ホームページ）



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

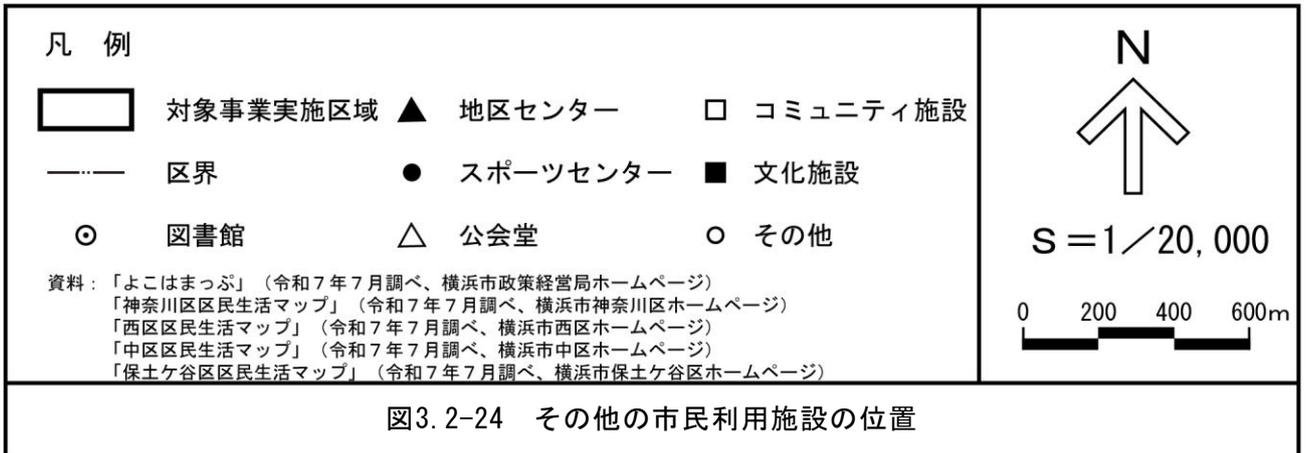


図3.2-24 その他の市民利用施設の位置

(6) 主な公園・緑地

調査区域における主な公園・緑地の名称は表3.2-27(1)～(3)に、位置は図3.2-25に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺には、対象事業実施区域東側約500mに近隣公園の高島水際線公園 (No. 49) があり、北西側約600mには街区公園の北幸広場公園 (No. 61) があります。

表3.2-27(1) 主な公園・緑地

行政区分	No.	種別名称	公園名	面積(m ²)
神奈川区	1	都市緑地	三ツ沢みずき緑地	4,658
	2	緑道	滝の川せせらぎ緑道	2,653
	3		東横フラワー緑道	14,587
	4	運動公園	三ツ沢公園	287,037
	5	近隣公園	反町公園	24,130
	6		幸ヶ谷公園	18,139
	7		台町公園	11,422
	8		沢渡中央公園	15,109
	9		神奈川公園	14,190
	10		ポートサイド公園	16,487
	11	街区公園	浦島公園	2,066
	12		神奈川通東公園	1,580
	13		栗田谷第二公園	310
	14		栗田谷公園	984
	15		富家町公園	1,519
	16		三ツ沢中町北公園	1,739
	17		平川町公園	4,694
	18		二ツ谷公園	2,245
	19		三ツ沢中町東公園	343
	20		三ツ沢中公園	1,783
	21		神奈川通公園	1,933
	22		神明町公園	495
	23		三ツ沢上町公園	3,283
	24		松本公園	614
	25		三ツ沢下町公園	2,170
	26		南二ツ谷公園	321
	27		仲木戸公園	1,004
	28		松ヶ丘公園	681
	29		東神奈川公園	2,340
	30		三ツ沢南町公園	1,080
	31		滝ノ川公園	2,185
	32		桐畑公園	1,342
	33		高島台公園	152
	34		高島山公園	2,784
	35		神奈川台場公園	1,849
	36		上台町公園	3,733
	37		かえもん公園	548
	38		星野町公園	4,643
	39		沢渡公園	1,027
	40		鶴屋町公園	561
	41		沢渡第二公園	412
	42		金港公園	422
	43		市民の森	豊頭寺市民の森
西区	44	都市緑地	新田間川緑地	4,472
	45		宮ヶ谷緑地	986

表3.2-27(2) 主な公園・緑地

行政区分	No.	種別名称	公園名	面積(m ²)
西区	46	都市緑地	東久保町緑地	2,159
	47	風致公園	浅間台みはらし公園	8,733
	48	総合公園	野毛山公園	90,793
	49	近隣公園	高島水際線公園	13,515
	50		高島中央公園	13,962
	51		岡野公園	20,301
	52		グランモール公園	23,102
	53		戸部公園	8,380
	54		掃部山公園	24,727
	55		街区公園	北軽井沢公園
	56	北軽井沢第二公園		3,206
	57	北軽井沢第三公園		426
	58	軽井沢公園		2,436
	59	楠町公園		2,075
	60	宮ヶ谷第二公園		272
	61	北幸広場公園		334
	62	宮ヶ谷台公園		1,295
	63	南軽井沢公園		1,502
	64	北幸町公園		850
	65	宮ヶ谷公園		2,400
	66	浅間下公園		1,004
	67	新田間公園		1,397
	68	浅間台公園		194
	69	神明下公園		1,510
	70	浅間町三丁目公園		150
	71	霜下公園		1,853
	72	追分公園		759
	73	平沼さわやか公園		2,599
	74	浅間車庫前公園		1,731
	75	石崎川公園		712
	76	大新田公園		1,328
	77	社宮司公園		6,287
	78	御所山公園		2,557
	79	御所山第二公園		687
	80	伊勢町もくせい公園		5,870
	81	浜松町公園		2,419
	82	紅葉ヶ丘公園		805
	83	久保町公園		2,580
	84	宮崎町公園		554
	85	西戸部町三丁目さくら公園	931	
	86	西戸部三丁目公園	622	
	87	西戸部町二丁目第二公園	1,494	
	88	大谷公園	2,049	
	89	池ノ上公園	2,413	
	90	藤棚町二丁目公園	1,154	
	91	西戸部町二丁目公園	1,100	
	92	西戸部羽沢西部公園	1,606	
	93	港湾緑地	臨港パーク	79,471
	94		国際交流ゾーン	51,613
	95		日本丸メモリアルパーク	53,331
保土ヶ谷区	96	近隣公園	西久保町公園	9,000
	97	街区公園	宮田町公園	1,944
	98		天王町公園	2,442
	99	岩間町公園	1,497	
中区	100	街区公園	北仲通北第二公園	1,262

表3.2-27(3) 主な公園・緑地

行政区分	No.	種別名称	公園名	面積(m ²)
中区	101	街区公園	北仲通北第三公園	518
	102		北仲通北第一公園	534
	103		野毛三丁目公園	355
	104	港湾緑地	新港パーク	21,521
	105		運河パーク	10,707
	106		汽車道	9,554
	107		新港中央公園	10,722

注) 表中のNo. は図3.2-25に対応します。

資料: 「横浜市公園緑地配置図(平成29年7月1日現在)」

(令和7年7月調べ、横浜市みどり環境局ホームページ)

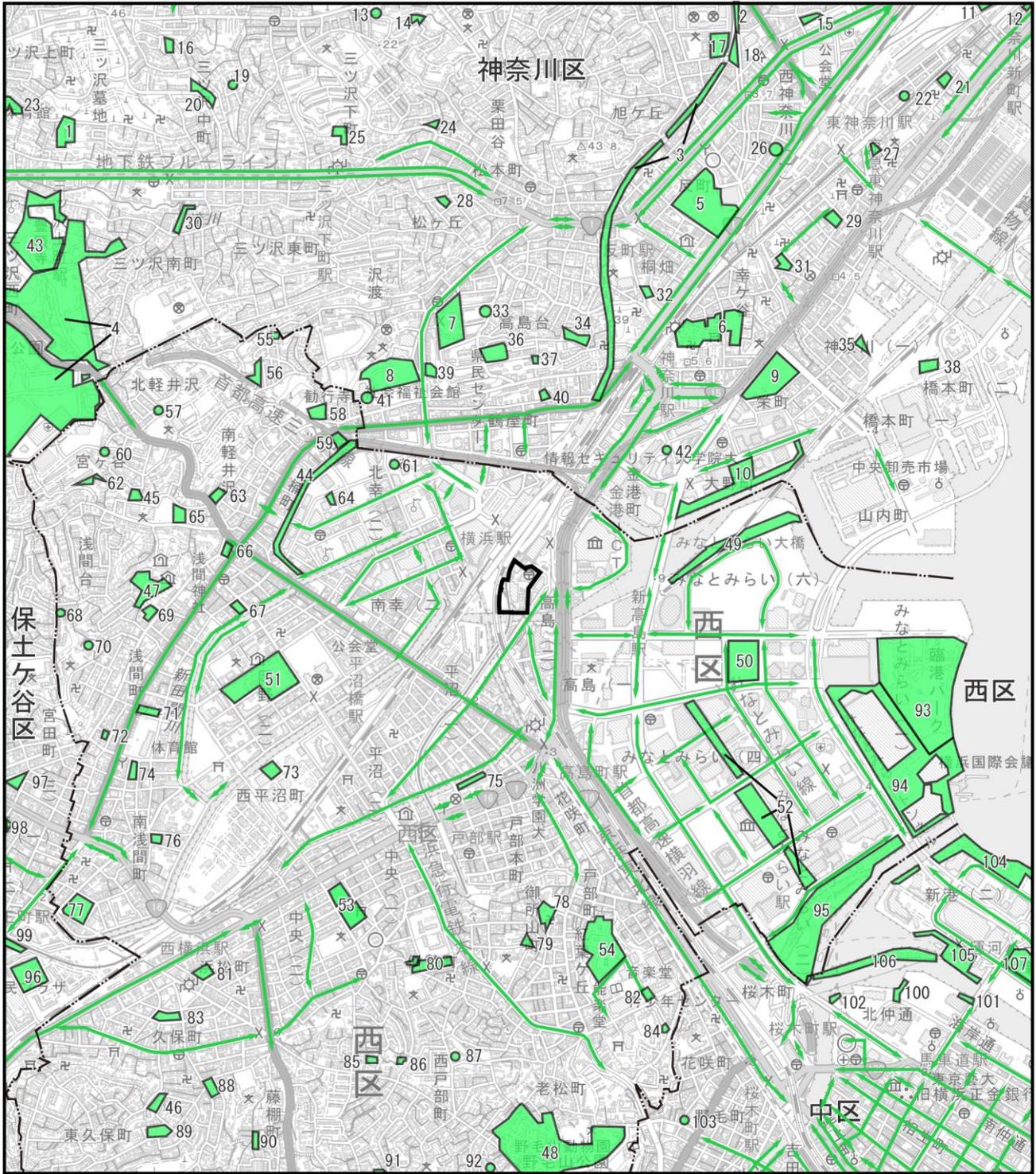
「横浜市港湾施設条例第2条第2項の規定に基づく港湾施設の告示(平成31年2月25日告示)」

(令和7年7月調べ、横浜市総務局ホームページ)

「横浜市の都市公園データ集(令和7年3月31日現在)」

(令和7年7月調べ、横浜市みどり環境局ホームページ)

「市民の森」指定一覧(令和7年7月調べ、横浜市みどり環境局ホームページ)



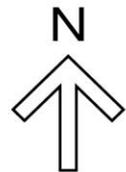
この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡例

- 対象事業実施区域
- 公園・緑地
- 区界
- 街路樹(市管理・国管理)

注) 面積500㎡以下及び「横浜市公園緑地配置図」に記載のない公園を●で示しています。

資料: 「横浜市公園緑地配置図(平成29年7月1日現在)」
 (令和7年7月調べ、横浜市みどり環境局ホームページ)
 「横浜市港湾施設条例第2条第2項の規定に基づく港湾施設の告示(平成31年2月25日告示)」
 (令和7年7月調べ、横浜市総務局ホームページ)
 「横浜市の都市公園データ集(令和7年3月31日現在)」
 (令和7年7月調べ、横浜市みどり環境局ホームページ)
 「「市民の森」指定一覧」(令和7年7月調べ、横浜市みどり環境局ホームページ)



S = 1 / 20,000



図3.2-25 主な公園・緑地の位置

3.2.9 文化財等の状況

(1) 指定・登録文化財等

調査区域における指定・登録文化財の概要は表3.2-28に、位置は図3.2-26に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺には対象事業実施区域北側約800mに弁玉歌碑（No.7）及び望欣台の碑（No.8）、西北西側約1.1kmに軽井沢古墳（No.9）といった文化財が分布しています。

また、認定歴史的建造物の概要は表3.2-29に、位置は図3.2-27に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺には対象事業実施区域南側約500mに二代目横浜駅基礎等遺構（No.1）があります。

表3.2-28 指定・登録文化財の概要

行政区分	No.	所在地	種類	名称	指定・登録・年
神奈川区	1	三ツ沢下町30 (松本町5-37-1)	史跡	鶴亀橋跡	平成3年市地域文化財
	2	神奈川本町18-2 (慶運寺)	史跡	横浜開港・開国に伴い寺院に 設置された領事館跡- フランス領事館跡-	平成11年市地域文化財
	3	幸ヶ谷17-5 (浄龍寺)	史跡	横浜開港・開国に伴い寺院 に設置された領事館跡- イギリス領事館跡-	平成11年市地域文化財
	4	三ツ沢南町1-1	史跡	三ツ沢貝塚	昭和63年市地域文化財
	5	幸ヶ谷10-6	史跡	神奈川の大井戸	平成5年市地域文化財
	6	高島台1-2 (本覚寺)	史跡	横浜開港・開国に伴い寺院に 設置された領事館跡- アメリカ領事館-	平成11年市地域文化財
	7	高島台5-2	史跡	弁玉歌碑	平成4年市地域文化財
	8	高島台5-2	史跡	望欣台の碑	平成元年市地域文化財
西区	9	南軽井沢62-1	史跡	軽井沢古墳	平成12年市地域文化財
	10	みなとみらい 二丁目2-1	建造物	旧横浜船渠株式会社 第2号船渠(ドック)	平成9年国指定
	11	みなとみらい 二丁目7-10	建造物	旧横浜船渠株式会社 第1号船渠(ドック)	平成12年国指定
	12	御所山町24-2	史跡	伝御所五郎丸墓	昭和63年市地域文化財
	13	紅葉ヶ丘57	史跡	井伊掃部頭ゆかりの地	平成5年市地域文化財
	14	紅葉ヶ丘27-2	建造物	旧染井能舞台	平成8年市指定
	15	西区紅葉ヶ丘9-2	建造物	神奈川県立図書館・音楽堂	令和3年県指定
	16	紅葉ヶ丘9-1	史跡	神奈川奉行所跡(戸部役所)	平成6年市地域文化財
	17	西戸部町一丁目13	建造物	旧川本家住宅主屋	令和6年国登録
	18	西戸部町一丁目13	建造物	旧川本家住宅内蔵	令和6年国登録
	19	西戸部町一丁目14-2他	建造物	旧川本家住宅表門及び石垣	令和6年国登録
中区	20	北仲通	建造物	旧横浜生糸検査所附属 倉庫事務所	平成19年市指定
	21	柏葉	建造物	岩田家住宅	令和4年市指定
	22	花咲町三丁目86-1	史跡	日本最初のガス会社跡	平成8年市地域文化財
	23	南仲通5-60 (県立歴史博物館)	建造物 史跡	旧横浜正金銀行本店本館 旧横浜正金銀行本店	昭和44年国指定 平成7年国指定

注) 表中のNo. は図3.2-26に対応します。

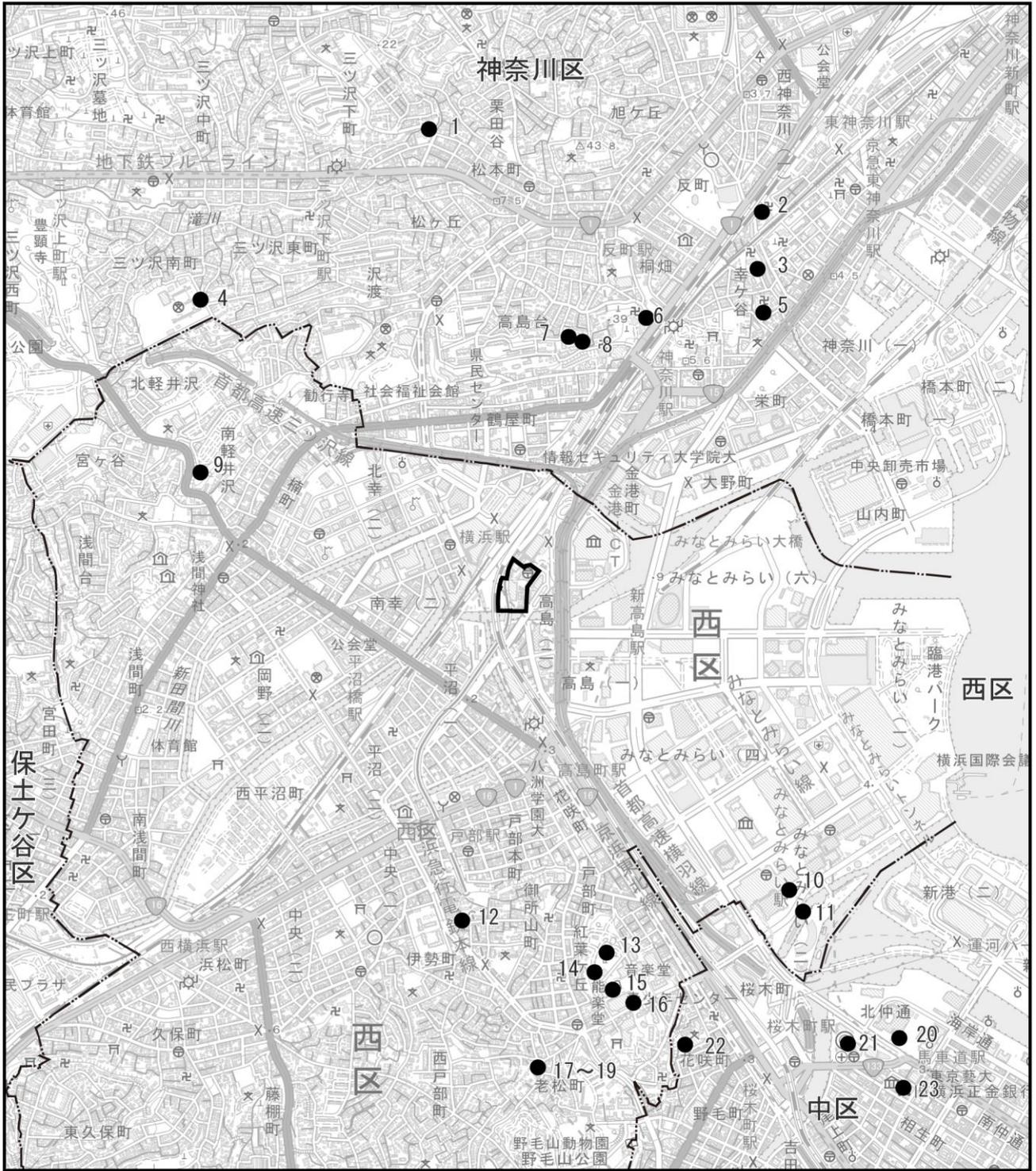
資料: 「横浜市行政地図情報提供システム 文化財ハマSite」(令和7年7月調べ、横浜市ホームページ)

「国・神奈川県および横浜市指定・登録文化財目録(令和6年12月3日現在)」

(令和7年7月調べ、横浜市教育委員会)

「神奈川県文化財目録 市町村別(令和6年5月1日現在)」

(令和7年7月調べ、神奈川県ホームページ)



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

<p>凡例</p> <p> 対象事業実施区域</p> <p> 区界</p> <p> 指定・登録文化財</p> <p>資料：「横浜市行政地図情報提供システム 文化財ハマSite」(令和7年7月調べ、横浜市ホームページ) 「国・神奈川県および横浜市指定・登録文化財目録(令和6年12月3日現在)」 (令和7年7月調べ、横浜市教育委員会) 「神奈川県文化財目録 市町村別(令和6年5月1日現在)」 (令和7年7月調べ、神奈川県ホームページ)</p>	<p>N</p> <p>S = 1 / 20,000</p>
--	--------------------------------

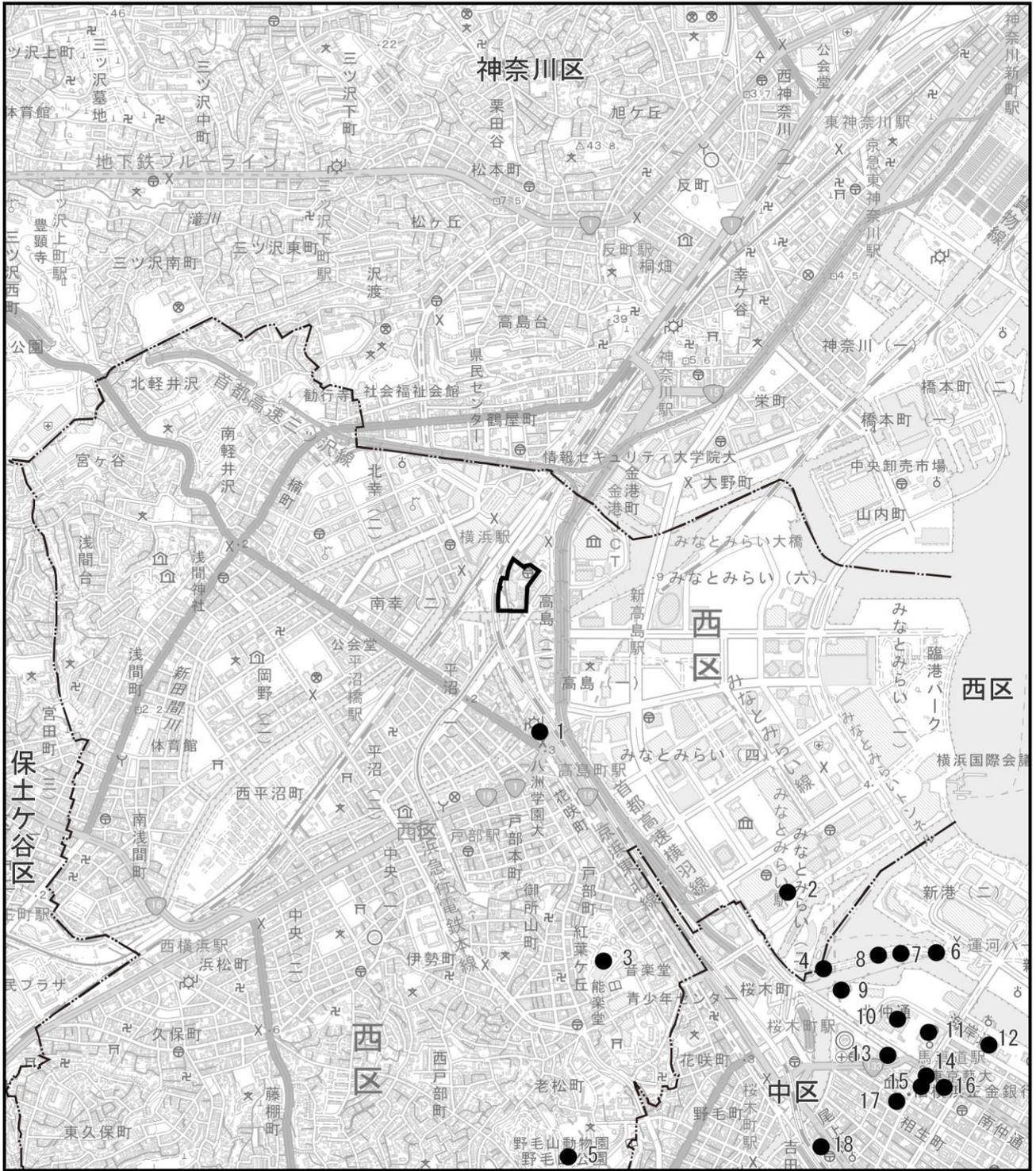
図3.2-26 指定・登録文化財の位置

表3.2-29 認定歴史的建造物の概要

行政区分	No.	所在地	名称	横浜市認定年度
西区	1	西区高島2-1-1	二代目横浜駅基礎等遺構	平成18年度
	2	西区みなとみらい2-2-1	旧横浜船渠第2号ドック	平成元年度
	3	西区紅葉ヶ丘掃部山公園内	井伊直弼像台座及び水泉	平成23年度
	4	西区みなとみらい二丁目 ～中区新港二丁目	港一号橋梁	平成8年度
	5	西区老松町29番地	旧平沼専蔵別邸亀甲積擁壁 及び煉瓦塀	平成18年度
中区	6	中区新港二丁目	港三号橋梁（旧大岡川橋梁）	平成8年度
	7	中区新港二丁目	旧臨港線護岸	平成8年度
	8	中区新港二丁目	港二号橋梁	平成8年度
	9	中区北仲通六丁目	旧灯台寮護岸	平成20年度
	10	中区北仲通	旧横浜生糸検査所附属生糸絹物専用 B号倉庫及びC号倉庫	平成25年度
	11	中区北仲通5-57	横浜第2合同庁舎	平成2年度
	12	中区海岸通3-9	横浜郵船ビル	令和7年度
	13	中区本町6-50-1	旧横浜銀行本店別館 （元第一銀行横浜支店）	平成15年度
	14	中区本町4-44	旧富士銀行横浜支店 （元安田銀行横浜支店）	平成15年度
	15	中区南仲通4-43	馬車道大津ビル （旧東京海上火災保険ビル）	平成12年度
	16	中区本町4-41	旧東京三菱銀行 横浜中央支店	平成15年度
	17	中区弁天通5-70	旧川崎銀行横浜支店	昭和63年度
	18	中区尾上町6-85	横浜指路教会	昭和63年度

注) 表中のNo. は図3.2-27に対応します。

資料：「横浜市認定歴史的建造物 一覧」（令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）



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

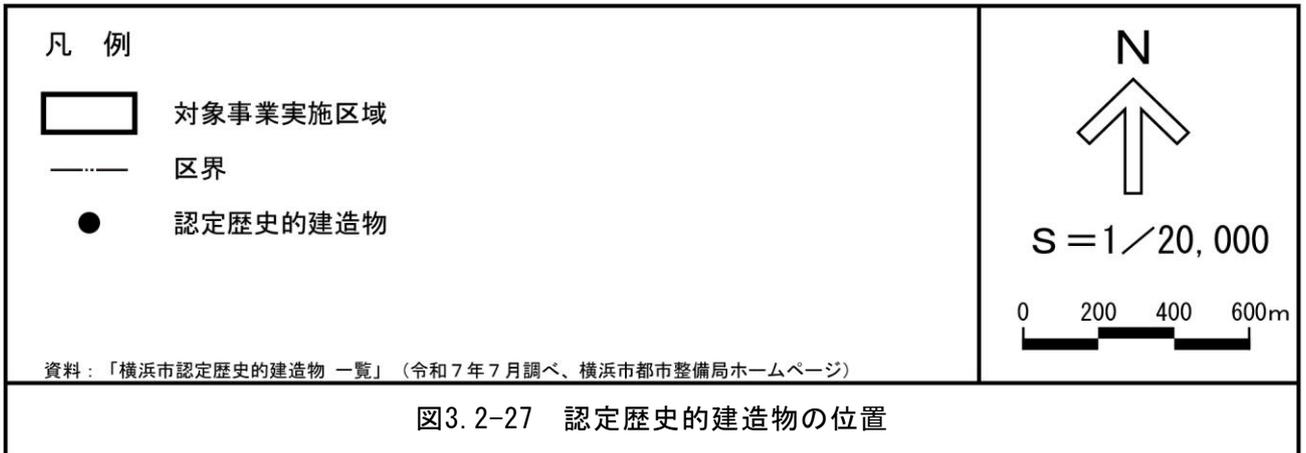


図3.2-27 認定歴史的建造物の位置

(2) 周知の埋蔵文化財包蔵地

調査区域における周知の埋蔵文化財包蔵地の概要は表3.2-30に、位置は図3.2-28に示すとおりです。

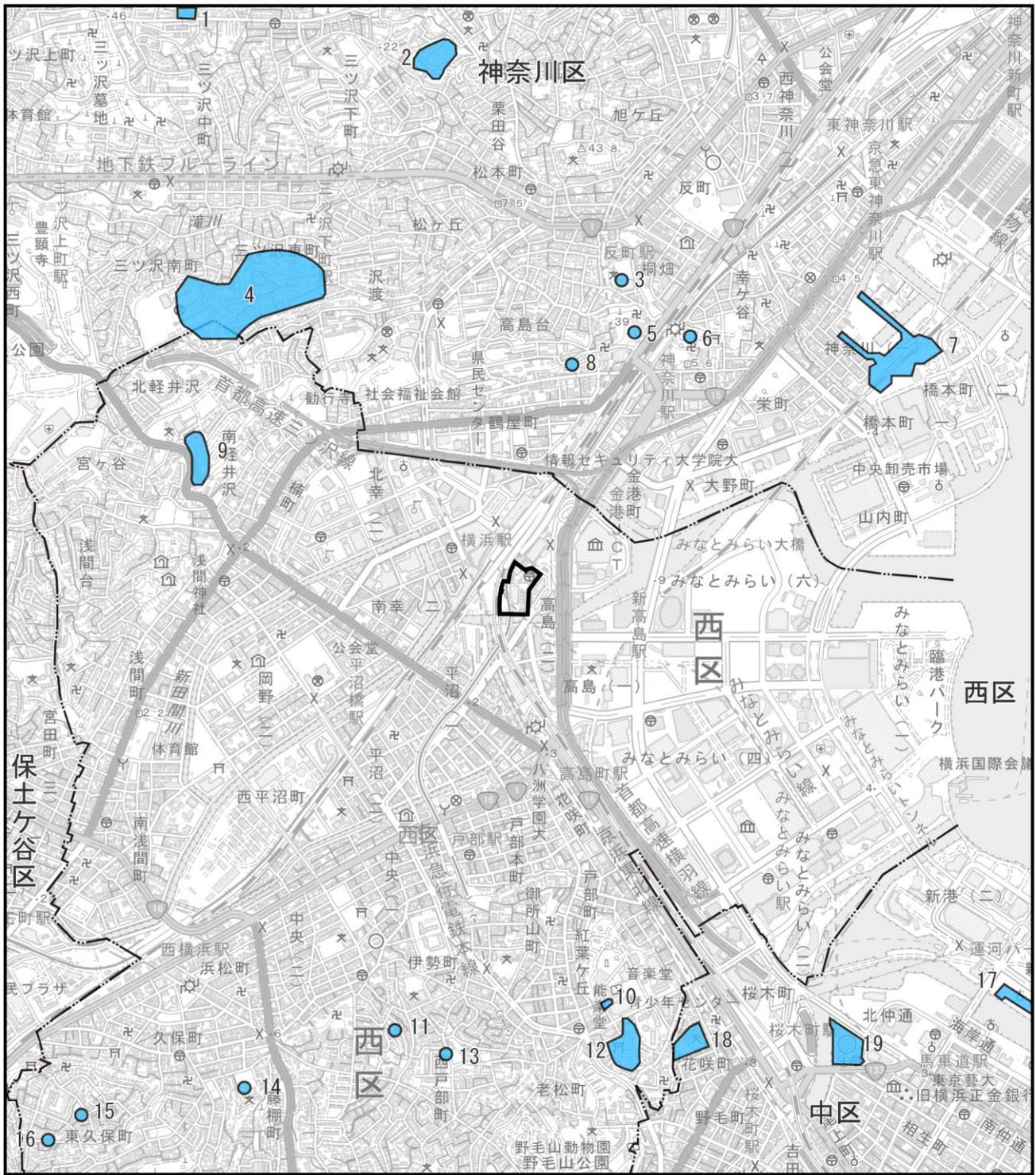
対象事業実施区域周辺には対象事業実施区域北側約800mに、散布地である弥生時代の埋蔵文化財包蔵地（No.8）が存在します。

表3.2-30 埋蔵文化財包蔵地の概要

行政区分	No.	所在地	種類	地目	立地	時代・時期
神奈川県	1	神大寺二丁目11付近	集落跡・貝塚	宅地・畑地・山林	台地上・斜面	縄文(後期)
	2	栗田谷52付近	散布地	畑地・荒地	台地斜面	縄文(中期)
	3	桐畑17-1付近	散布地・貝塚	学校	台地上	縄文・弥生(後期)
	4	三ツ沢南・東町、沢渡	集落跡・貝塚	宅地	台地上・斜面	縄文(後期)
	5	高島台1付近	城跡	寺	台地上	室町?
	6	幸ヶ谷5-1付近	城跡	公園	台地上	室町?
	7	神奈川一丁目17-3他	台場跡	鉄道用地ほか	幕末期埋立	近世・近代(幕末期～明治期)
	8	台町42付近	散布地	宅地	台地上・斜面	弥生
西区	9	南軽井沢62付近	集落跡・古墳群	自動車学校	台地上	縄文(中期)・古墳
	10	紅葉ヶ丘9-1付近	集落跡	宅地	台地上	縄文・弥生
	11	西戸部町三丁目271付近	散布地	宅地	台地上	縄文(中期)
	12	宮崎町64付近	貝塚	神社	台地斜面	縄文(後期)
	13	西戸部町二丁目190付近	貝塚	宅地	台地斜面	縄文(後期)
	14	藤棚町二丁目220付近	貝塚	学校	台地上・斜面	縄文(前・中・後期)
	15	東久保町28付近	貝塚	宅地	台地上	縄文(後期)
	16	東久保町34付近	散布地	宅地	台地上	縄文・弥生
中区	17	新港一丁目6-2付近	港湾施設	第一港湾合同庁舎・横浜税関新港分関敷地・駐車場・荒	埋立地(明治)	近代(明治・大正)
	18	花咲町三丁目36	工場(ガス製造所)跡	学校	砂州上	近代(明治初期～大正末期)
	19	本町六丁目61番1外	近代建物跡	宅地	埋立低地	近代

注) 表中のNo. は図3.2-28に対応します。

資料: 「横浜市行政地図情報提供システム 文化財ハマ Site」(令和7年7月調べ、横浜市ホームページ)



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。



資料：「横浜市行政地図情報提供システム 文化財ハマSite」（令和7年7月調べ、横浜市ホームページ）

図3.2-28 埋蔵文化財の位置

3.2.10 公害等の状況

(1) 公害苦情の発生状況

令和6年度の公害苦情の発生件数は、表3.2-31に示すとおりです。

横浜市における公害苦情総数は1,572件であり、公害苦情の多い項目としては騒音の585件、大気汚染の413件、悪臭の313件となっています。

調査対象地域の5区も横浜市全体と同様、公害苦情数は騒音が最も多く、悪臭、大気汚染、振動が多くみられます。

表3.2-31 公害苦情の発生件数（令和6年度）

行政区	総数	大気汚染	水質汚濁	土壌汚染	騒音	振動	地盤沈下	悪臭	その他
横浜市	1,572	413	42	—	585	197	—	313	22
神奈川区	112	21	3	—	57	14	—	16	1
西区	43	9	—	—	26	3	—	4	1
中区	112	12	2	—	67	12	—	14	5
南区	83	16	—	—	36	17	—	13	1
保土ヶ谷区	92	22	4	—	30	19	—	16	1

注) ■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

資料：「横浜市統計書[web版]（苦情件数）」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）

(2) 大気汚染の状況

対象事業実施区域における大気汚染に係る環境基準は表3.2-32に示すとおりです。また、一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局の位置は、図3.2-29に示すとおりです。

対象事業実施区域に最も近い一般環境大気測定局は、対象事業実施区域南西側約900mの西区平沼です。また、対象事業実施区域に最も近い自動車排出ガス測定局は、対象事業実施区域西側約900mの西区浅間町です。各測定局の令和元～5年度までの測定結果は、表3.2-33(1)～(3)に示すとおりです。

令和元～5年度における浮遊粒子状物質、二酸化窒素及び微小粒子状物質は、測定している3局すべてで、二酸化硫黄は、一般環境大気測定局2局すべてで環境基準に適合しています。ダイオキシン類は、測定年度において、一般環境大気測定局2局すべてで環境基準に適合しています。光化学オキシダントは、一般環境大気測定局2局すべてで環境基準に不適合です。光化学オキシダントは、気象要因による変動が大きく、全国的に環境基準を達成できていない傾向があります。また、一酸化炭素は自動車排出ガス測定局で環境基準に適合しています。

表3.2-32 大気汚染に係る環境基準

大気汚染物質	評価方法	環境基準に適合するための条件
二酸化硫黄 (SO ₂)	短期的評価	1時間値が0.1ppmを超えないこと。 日平均値が0.04ppmを超えないこと。
	長期的評価	日平均値が0.04ppmを超えた日数が1年間で2% (7日)以内であり、かつ、日平均値が0.04ppmを超えた日が2日以上連続しないこと。
浮遊粒子状物質 (SPM)	短期的評価	1時間値が0.20mg/m ³ を超えないこと。 日平均値が0.10mg/m ³ を超えないこと。
	長期的評価	日平均値が0.10mg/m ³ を超えた日数が1年間で2% (7日)以内であり、かつ、日平均値が0.10mg/m ³ を超えた日が2日以上連続しないこと。
一酸化炭素 (CO)	短期的評価	8時間値が20ppmを超えないこと。 日平均値が10ppmを超えないこと。
	長期的評価	日平均値が10ppmを超えた日数が1年間で2% (7日)以内であり、かつ、日平均値が10ppmを超えた日が2日以上連続しないこと。
二酸化窒素 (NO ₂)	長期的評価	日平均値が0.06ppmを超えた日数が1年間で2% (7日)以内であること。
微小粒子状物質 (PM _{2.5})	短期的評価・長期的評価の併用	年平均値が15μg/m ³ 以下であり、かつ、日平均値が35μg/m ³ を超えた日数が1年間で2% (7日)以内であること。
光化学オキシダント (O _x)	短期的評価	1年間の昼間 (5~20時) のすべての1時間値が0.06ppm以下であること。
ダイオキシン類	長期的評価	1年平均値が0.6pg-TEQ/m ³ 以下であること。

注1) 2%除外値で評価する浮遊粒子状物質、二酸化硫黄及び一酸化炭素は、有効測定日数が325日以上ある場合、許容日数は7日となります。

注2) 98%値で評価する二酸化窒素及び微小粒子状物質は、有効測定日数が326日以上ある場合、許容日数は7日となります。

注3) 二酸化窒素は環境省では1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であることとしていますが、横浜市では、環境基準のゾーン下限値 (0.04ppm) を環境目標値としています。

資料：「大気汚染に係る環境基準」(令和7年7月調べ、環境省ホームページ)

「大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況 (令和4年度)」

(令和5年7月、横浜市環境創造局)

「横浜市環境管理計画年次報告書資料編」

(令和7年7月調べ、横浜市みどり環境局ホームページ)

「大気汚染状況の常時監視結果データの説明 (環境基準について)」

(令和7年7月調べ、国立研究開発法人国立環境研究所ホームページ)

「生活環境保全推進ガイドライン」(平成31年3月、横浜市みどり環境局ホームページ)

表3.2-33(1) 大気質測定結果（一般環境大気測定局【神奈川区広台太田町】）

目項		単位	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	
二酸化硫黄	年平均値	ppm	0.003	0.002	0.002	0.002	0.002	
	日平均値の2%除外値	ppm	0.006	0.004	0.003	0.004	0.003	
	短期的 評価	1時間値が0.1ppmを超えた 時間数	時間	0	0	0	0	0
		日平均値が0.04ppmを 超えた日数	日	0	0	0	0	0
長期的 評価	適合：○ 不適合：×		○	○	○	○	○	
浮遊粒子状物質	年平均値	mg/m ³	0.018	0.016	0.014	0.015	0.015	
	日平均値の2%除外値	mg/m ³	0.045	0.042	0.030	0.032	0.034	
	短期的 評価	1時間値が0.20mg/m ³ を 超えた時間数	時間	0	0	0	0	0
		日平均値が0.10mg/m ³ を 超えた日数	日	0	0	0	0	0
長期的 評価	適合：○ 不適合：×		○	○	○	○	○	
二酸化窒素	年平均値	ppm	0.017	0.015	0.015	0.015	0.013	
	日平均値の年間98%値	ppm	0.037	0.038	0.033	0.033	0.034	
	日平均値が0.06ppmを超えた日数	日	0	1	0	0	0	
	98%値 評価	98%値評価による日平均値 が0.06ppmを超えた日数	日	0	0	0	0	0
適合：○ 不適合：×			○	○	○	○	○	
微小粒子状物質	年平均値	μg/m ³	10.7	10.3	9.4	9.3	8.8	
	日平均値の年間98%値	μg/m ³	23.6	24.4	21.8	20.5	22.0	
	日平均値が35μg/m ³ を超えた日数	日	0	2	0	0	0	
	適合：○ 不適合：×		○	○	○	○	○	
光化学オキシダント	昼間の年平均値	ppm	0.028	0.029	0.030	0.029	0.032	
	昼間の1時間値が0.06ppmを超えた 時間数	時間	227	241	216	197	272	
	昼間の1時間値が0.12ppm以上の日数	日	1	0	1	0	1	
	適合：○ 不適合：×		×	×	×	×	×	
ダイオキシン類	年平均値 (複数回の測定値の平均値)	pg-TEQ/m ³	0.015	-	-	0.013	-	
	適合：○ 不適合：×		○	-	-	○	-	

注1)「-」は計測していないことを示しています。

注2)令和6年9月30日以前の測定局名は神奈川区総合庁舎です。

資料：「横浜市大気汚染調査報告書 第64報（令和5年度）」（令和6年7月、横浜市みどり環境局）

「大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況（令和元～4年度）」

（各年、横浜市環境創造局）

表3.2-33(2) 大気質測定結果（一般環境大気測定局【西区平沼】）

項目		単位	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	
二酸化硫黄	年平均値	ppm	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	
	日平均値の2%除外値	ppm	0.004	0.004	0.003	0.003	0.003	
	短期的 評価	1時間値が0.1ppmを超えた 時間数	時間	0	0	0	0	0
		日平均値が0.04ppmを 超えた日数	日	0	0	0	0	0
長期的 評価	適合：○ 不適合：×		○	○	○	○	○	
浮遊粒子状物質	年平均値	mg/m ³	0.017	0.015	0.015	0.016	0.017	
	日平均値の2%除外値	mg/m ³	0.046	0.037	0.033	0.031	0.038	
	短期的 評価	1時間値が0.20mg/m ³ を 超えた時間数	時間	0	0	0	0	0
		日平均値が0.10mg/m ³ を 超えた日数	日	0	0	0	0	0
長期的 評価	適合：○ 不適合：×		○	○	○	○	○	
二酸化窒素	年平均値	ppm	0.017	0.016	0.015	0.014	0.012	
	日平均値の年間98%値	ppm	0.038	0.039	0.033	0.033	0.033	
	日平均値が0.06ppmを超えた日数	日	0	1	0	0	0	
	98%値 評価	98%値評価による日平均値 が0.06ppmを超えた日数	日	0	0	0	0	0
適合：○ 不適合：×			○	○	○	○	○	
微小粒子状物質	年平均値	μg/m ³	10.1	9.6	8.5	9.0	8.7	
	日平均値の年間98%値	μg/m ³	23.8	23.5	19.9	19.0	21.0	
	日平均値が35μg/m ³ を超えた日数	日	0	1	0	0	0	
	適合：○ 不適合：×		○	○	○	○	○	
光化学オキシダント	昼間の年平均値	ppm	0.028	0.028	0.031	0.029	0.032	
	昼間の1時間値が0.06ppmを超えた 時間数	時間	239	163	193	172	271	
	昼間の1時間値が0.12ppm以上の日数	日	3	0	1	0	0	
	適合：○ 不適合：×		×	×	×	×	×	
ダイオキシン類	年平均値 (複数回の測定値の平均値)	pg-TEQ/m ³	-	-	0.013	-	-	
	適合：○ 不適合：×		-	-	○	-	-	

注1)「-」は計測していないことを示しています。

注2)令和6年9月30日以前の測定局名は西区平沼小学校です。

資料：「横浜市大気汚染調査報告書 第64報（令和5年度）」（令和6年7月、横浜市みどり環境局）

「大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況（令和元～4年度）」

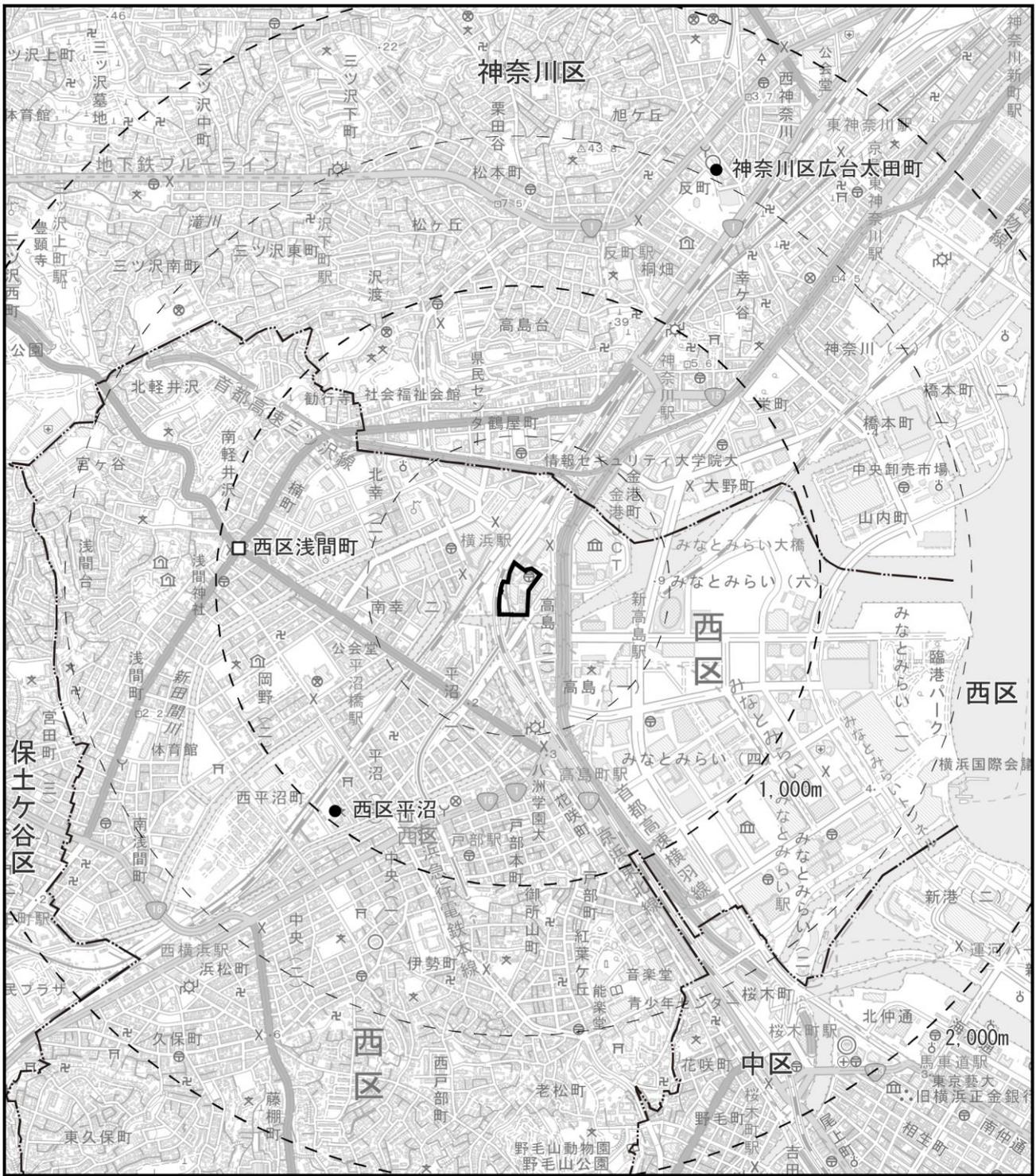
（各年、横浜市環境創造局）

表3.2-33(3) 大気質測定結果（自動排出ガス測定局【西区浅間町】）

項目		単位	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	
浮遊粒子状物質	年平均値	mg/m ³	0.016	0.015	0.015	0.015	0.015	
	日平均値の2%除外値	mg/m ³	0.047	0.035	0.036	0.030	0.033	
	短期的 評価	1時間値が0.20mg/m ³ を 超えた時間数	時間	1	0	0	0	0
		日平均値が0.10mg/m ³ を 超えた日数	日	0	0	0	0	0
長期的 評価	適合：○ 不適合：×		○	○	○	○	○	
一酸化炭素	年平均値	ppm	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	
	日平均値の2%除外値	ppm	0.8	0.8	0.6	0.7	0.7	
	短期的 評価	8時間値が20ppmを 超えた回数	回	0	0	0	0	0
		日平均値が10ppmを 超えた日数	日	0	0	0	0	0
長期的 評価	適合：○ 不適合：×		○	○	○	○	○	
二酸化窒素	年平均値	ppm	0.023	0.021	0.021	0.020	0.018	
	日平均値の年間98%値	ppm	0.042	0.042	0.039	0.039	0.038	
	日平均値が0.06ppmを 超えた日数	日	0	1	0	0	0	
	98%値 評価	98%値評価による日平均 が0.06ppmを超えた日数	日	0	0	0	0	0
適合：○ 不適合：×			○	○	○	○	○	
微小粒子状物質	年平均値	μg/m ³	11.8	12.0	10.9	11.1	10.7	
	日平均値の年間98%値	μg/m ³	26.7	26.8	23.6	20.8	22.3	
	日平均値が35μg/m ³ を 超えた日数	日	1	2	0	0	0	
	適合：○ 不適合：×		○	○	○	○	○	

注) 令和6年9月30日以前の測定局名は西区浅間下交差点です。

資料：「横浜市大気汚染調査報告書 第64報（令和5年度）」（令和6年7月、横浜市みどり環境局）
「大気汚染・水質汚濁・交通騒音・地盤沈下の状況（令和元～4年度）」
（各年、横浜市環境創造局）



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

<p>凡 例</p> <p> 対象事業実施区域</p> <p> 区界</p> <p> 一般環境大気測定局</p> <p> 自動車排出ガス測定局</p>	<p>N</p>  <p>S = 1 / 20,000</p>  <p>0 200 400 600m</p>
--	--

資料：「横浜市大気汚染調査報告書 第64報(令和5年度)」(令和6年7月、横浜市みどり環境局)

図3.2-29 大気汚染測定局位置図

(3) 水質汚濁の状況

① 公共用水域

調査区域周辺における公共用水域水質測定地点の位置は、図3.2-30に示すとおりです。

河川では、対象事業実施区域南側を流れる帷子川の水道橋及び大岡川の清水橋、海域では、東京湾横浜港内で測定が行われています。

令和元～5年度における河川及び海域の水質測定結果は、表3.2-34(1)～(3)に示すとおりです。

河川の水質調査結果では、令和3年度の大岡川における生物化学的酸素要求量が環境基準に不適合です。

また、海域の水質測定結果は、令和元年度及び令和3年度の全磷、令和3年度の全窒素が環境基準に不適合です。

表3.2-34(1) 公共用水域水質測定結果（河川：帷子川）

項目	地点	水道橋					環境基準 (B類型)
	年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	
水素イオン 濃度指数 (pH)	平均値	8.0	8.1				6.5以上8.5以下
	最小値	7.7	7.8	7.8	7.8	7.7	
	最大値	8.3	8.8	8.6	8.6	8.6	
	m/n	0/24	1/24	1/24	1/24	1/24	
生物化学的酸素 要求量 (BOD) (mg/L)	75%値	1.5	1.3	1.0	1.2	1.2	3mg/L以下
	判定	○	○	○	○	○	
浮遊物質 (SS) (mg/L)	平均値	4	5	3	3	4	25mg/L以下
	m/n	0/24	1/24	0/24	0/24	0/24	
溶存酸素 (DO) (mg/L)	平均値	9.2	9.5	9.7	9.3	9.1	5mg/L以上
	m/n	0/24	0/24	0/24	0/24	0/24	
大腸菌群数 (MPN/100mL)	平均値	2,100	2,700	9,500			(5,000MPN/100mL以下) 注3)
	m/n	1/12	1/12	5/12			
大腸菌数 (CFU/100mL)	90%値				3,400	6,600	1,000CFU/100mL以下 注3)
	m/n				3/12	8/12	

注1) 判定項目の○は環境基準に適合、×は不適合を表します。

注2) mは環境基準値を超える検体数、nは総検体数を示します。

注3) 大腸菌群数は環境基準の見直しが行われ、令和4年4月1日より生活環境項目環境基準の項目から削除され、新たに大腸菌数が追加されています。

注4) □は資料に記載のない値を表します。

資料：「神奈川県公共用水域及び地下水の水質測定結果（令和元～5年度）」
（各年、神奈川県環境科学センター）

表3.2-34(2) 公共用水域水質測定結果（河川：大岡川）

項目	地点	清水橋					環境基準 (B類型)
	年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	
水素イオン 濃度指数 (pH)	平均値	8.0	8.1	△	△	△	6.5以上8.5以下
	最小値	7.5	7.7	7.5	7.6	7.5	
	最大値	8.5	8.6	8.5	8.6	8.3	
	m/n	0/24	1/24	0/22	1/24	0/24	
生物化学的酸素 要求量 (BOD) (mg/L)	75%値	2.1	1.7	3.6	1.4	1.4	3mg/L以下
	判定	○	○	×	○	○	
浮遊物質 (SS) (mg/L)	平均値	4	3	4	3	3	25mg/L以下
	m/n	0/24	0/24	0/22	0/24	0/24	
溶存酸素 (DO) (mg/L)	平均値	7.8	7.5	7.8	8.2	7.6	5mg/L以上
	m/n	0/24	3/24	3/22	1/24	3/24	
大腸菌群数 (MPN/100mL)	平均値	6,600	9,000	240,000	△	△	(5,000MPN/100mL以下) 注3)
	m/n	4/12	4/12	9/11	△	△	
大腸菌数 (CFU/100mL)	90%値	△	△	△	54,000	12,000	1,000CFU/100mL以下注3)
	m/n	△	△	△	5/12	5/12	

注1) 判定項目の○は環境基準に適合、×は不適合を表します。

注2) mは環境基準値を超える検体数、nは総検体数を示します。

注3) 大腸菌群数は環境基準の見直しが行われ、令和4年4月1日より生活環境項目環境基準の項目から削除され、新たに大腸菌数が追加されています。

注4) △は資料に記載のない値を表します。

資料：「神奈川県公共用水域及び地下水の水質測定結果（令和元～5年度）」
（各年、神奈川県環境科学センター）

表3.2-34(3) 公共用水域水質測定結果（海域：東京湾横浜港内）

項目	地点	東京湾横浜港内					環境基準
	年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	
水素イオン 濃度指数 (pH)	平均値	8.2	8.2	△	△	△	(C類型) 7.0以上8.3以下
	最小値	8.0	8.1	7.8	7.9	8.0	
	最大値	8.4	8.5	8.8	8.9	8.8	
	m/n	1/12	2/12	5/24	5/24	4/24	
化学的酸素 要求量 (COD) (mg/L)	75%値	4.0	4.5	3.2	3.9	3.3	(C類型) 8mg/L以下
	判定	○	○	○	○	○	
溶存酸素 (DO) (mg/L)	平均	8.2	8.4	8.7	8.4	7.9	(C類型) 2mg/L以上
	m/n	0/12	0/12	1/24	0/24	0/24	
全燐 (mg/L)	平均	0.095	0.087	0.12	0.076	0.085	(IV類型) 0.09mg/L以下
	判定	×	○	×	○	○	
全窒素 (mg/L)	平均	0.94	0.92	1.1	0.77	0.92	(IV類型) 1mg/L以下
	判定	○	○	×	○	○	

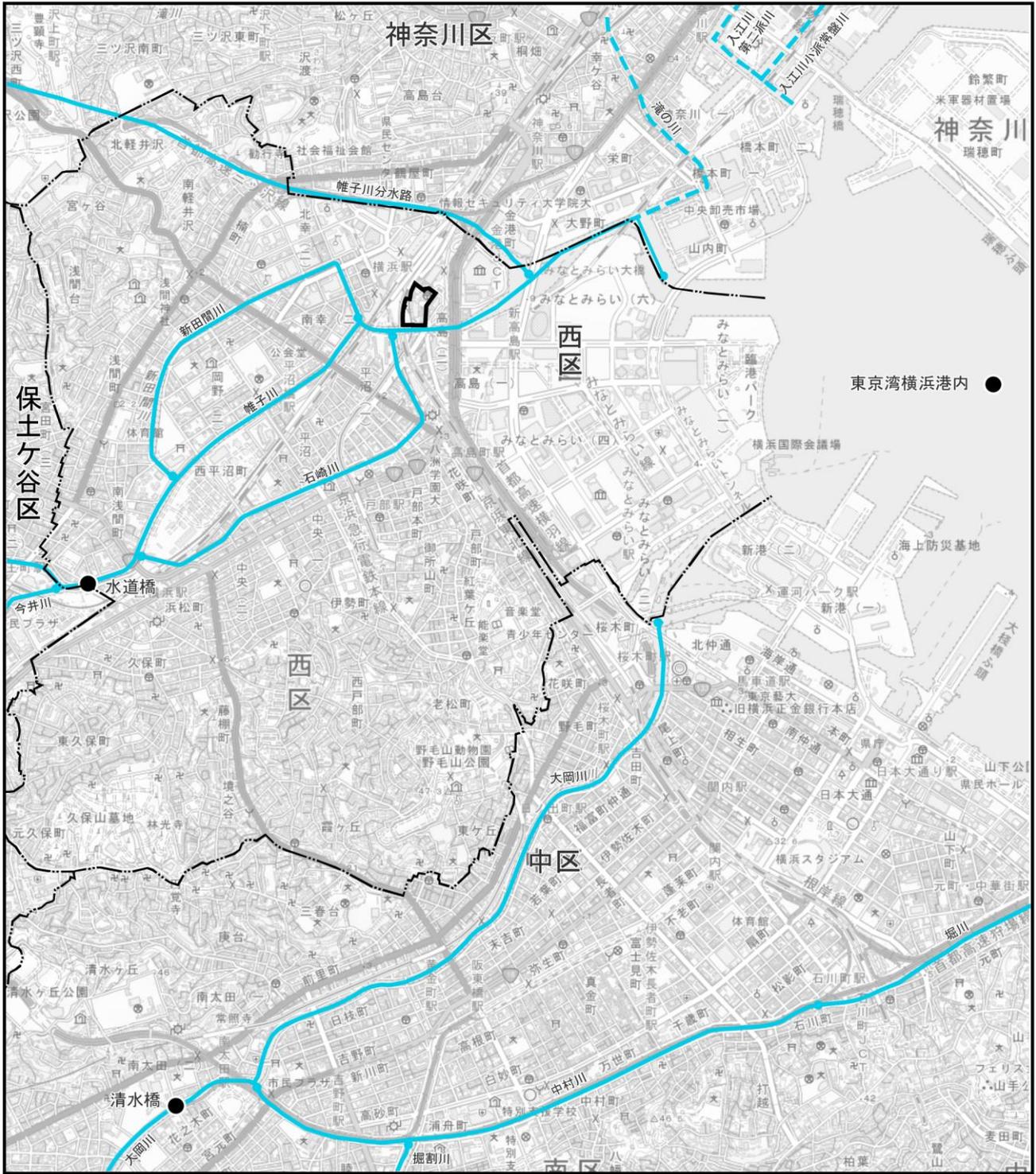
注1) 判定項目の○は環境基準に適合、×は不適合を表します。

注2) mは環境基準値を超える検体数、nは総検体数を示します。

注3) 全燐と全窒素は上層の年間平均値、COD、pH、DOは全層の値を示します。

注4) △は資料に記載のない値を表します。

資料：「神奈川県公共用水域及び地下水の水質測定結果（令和元～5年度）」
（各年、神奈川県環境科学センター）



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

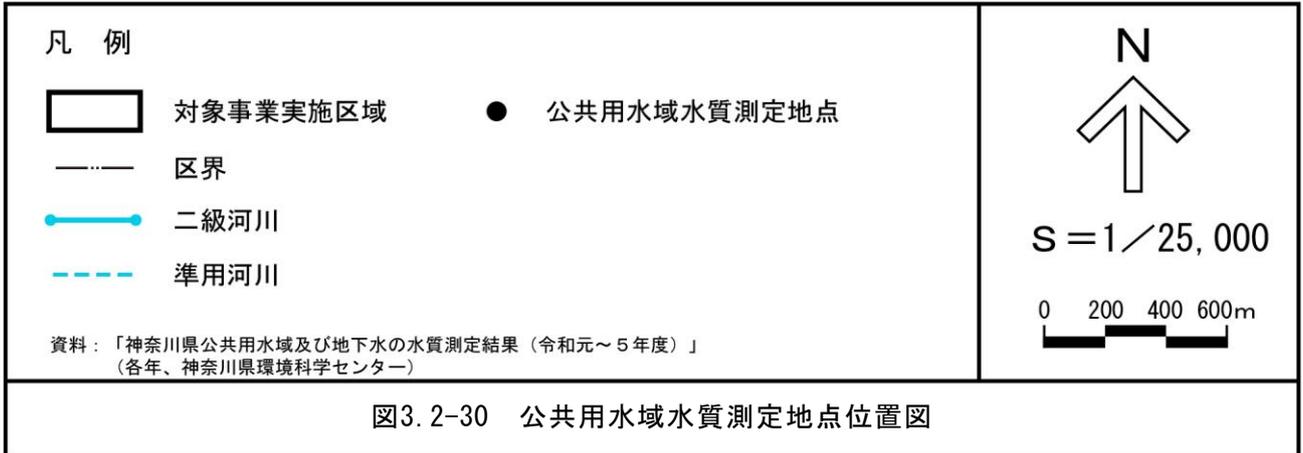


図3.2-30 公共用水域水質測定地点位置図

② 地下水

調査区域では、横浜市が地下水の水質測定を実施しています。令和3～5年度における水質調査の実施状況は表3.2-35及び図3.2-31に示すとおりです。

地下水質調査は、概況調査、概況調査で汚染が判明した井戸の汚染範囲を確認するための汚染井戸周辺地区調査及び汚染が明らかとなった地点を継続的に調査するための継続監視調査に分けて実施されています。概況調査は、定点において長期的な観点から水質の経年的変化を調査する定点調査と、市内をほぼ2kmメッシュに区切り市内全体の調査を完了するメッシュ調査で構成されています。

調査区域のメッシュ調査において、令和3年度に硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素の環境基準の超過が見られたNo.2は、令和4、5年度の継続監視調査においても硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素が環境基準を超過しています。

表3.2-35 地下水水質測定の実施状況

メッシュNo.	調査年度	調査種類	環境基準超過項目
No. 11	令和5年度	概況調査（メッシュ調査）	なし
No. 12			なし
No. 2		継続監視調査	硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素
No. 12			なし
No. 5			なし
No. 7	令和4年度	概況調査（メッシュ調査）	なし
No. 10			なし
No. 2		継続監視調査	なし
No. 2			硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素
No. 11			なし
No. 1	令和3年度	概況調査（メッシュ調査）	なし
No. 2			硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素
No. 3			なし
No. 4			なし
No. 5			なし
No. 6			なし
No. 2		継続監視調査	なし
No. 8			なし
No. 2		汚染井戸周辺地区調査	硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素

注1)表中のNo. は図3.2-31に対応します。

注2)定点調査と汚染井戸周辺地区調査の詳しい調査位置は不明のため、図には掲載していません。

注3)令和3年度のNo.2のメッシュ調査と汚染井戸周辺地区調査はメッシュ調査で汚染が確認され、汚染井戸周辺地区調査により再調査した同一地点を表します。

資料：「令和5年度 横浜市公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」

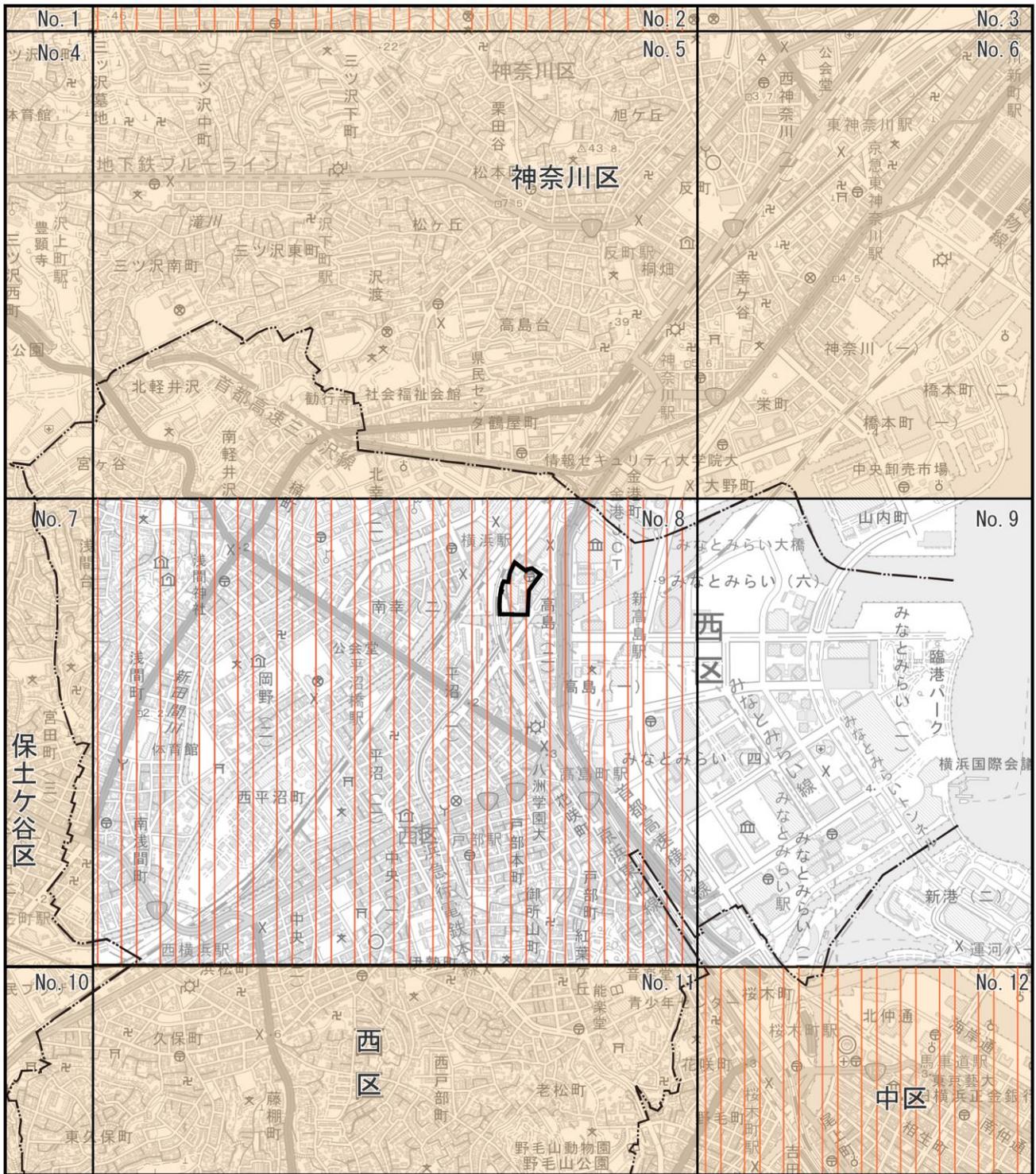
(令和6年7月、横浜市みどり環境局)

「令和4年度 横浜市公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」

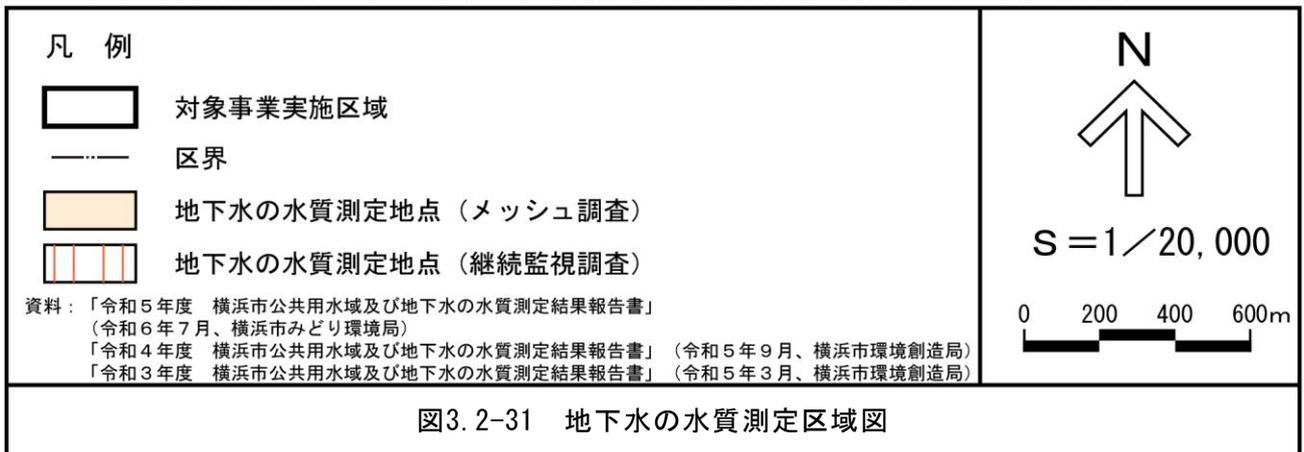
(令和5年9月、横浜市環境創造局)

「令和3年度 横浜市公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」

(令和5年3月、横浜市環境創造局)



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。



(4) 騒音の状況

① 道路交通騒音

調査区域における道路交通騒音測定地点の位置は、図3.2-32に示すとおりです。調査区域では10地点で測定されています。令和元～5年度における各測定地点の測定結果は、測定結果は、表3.2-36に示すとおりです。

一般国道1号の西区戸部本町（No. R5-8）、一般国道133号の中区本町1丁目（No. R2-2）は昼間・夜間ともに環境基準を超過し、青木浅間線の西区浅間町4丁目（No. R4-9）、高島関内線の中区桜木町1丁目（No. R4-12）、横浜生田線の西区北軽井沢（No. R2-3）、一般国道15号の神奈川区新町（No. R1-3）は夜間のみ超過しています。

表3.2-36 道路交通騒音の測定結果

調査年度	No.	道路名	測定地点	用途地域	環境基準値 (特例適用) (dB)		測定結果 (L _{Aeq}) (dB)		
					昼間	夜間	昼間	夜間	環境基準との比較
令和5年度	R5-8	一般国道1号	西区戸部本町	商業地域	70	65	73	72	C
令和4年度	R4-8	横浜駅根岸線	西区伊勢町2丁目	近隣商業地域	70	65	64	62	A
	R4-9	青木浅間線	西区浅間町4丁目	商業地域	70	65	70	67	B
	R4-12	高島関内線	中区桜木町1丁目	商業地域	70	65	67	66	B
	R4-17	栄本町線	中区本町6丁目	商業地域	70	65	64	61	A
令和3年度	R3-1	高速神奈川1号横羽線	神奈川区千若町1丁目	工業地域	70	65	68	65	A
	R3-2	高速神奈川2号三ツ沢線	西区北軽井沢	第1種住居地域	70	65	62	57	A
令和2年度	R2-2	一般国道133号	中区本町1丁目	商業地域	70	65	71	67	C
	R2-3	横浜生田線	西区北軽井沢	第1種住居地域	70	65	69	65	B
令和元年度	R1-3	一般国道15号	神奈川区新町	商業地域	70	65	69	66	B

注1)表中のNo. は図3.2-32に対応します。

注2)「幹線道路を担う道路」に近接する地域は特例適用として、通常の「道路に面する地域」とは別の環境基準が設定されています。

注3)環境基準との比較

A：昼夜とも環境基準に適合

B：昼間又は夜間のいずれかが環境基準に適合

C：昼夜とも環境基準に不適合

注4)環境基準との比較は資料に記載の通りです。

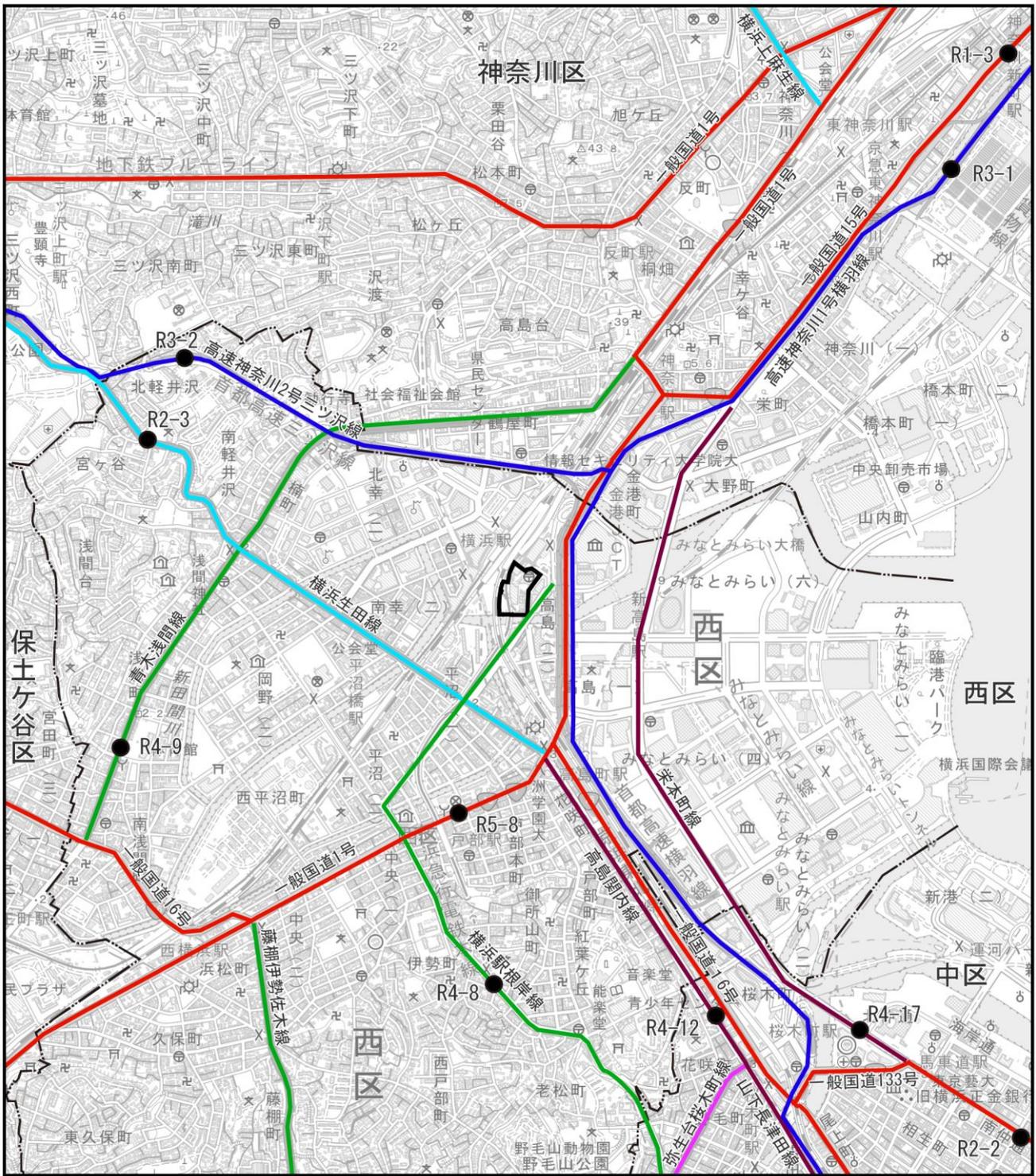
注5)昼間：6～22時、夜間：22～6時

資料：「令和5年度 横浜市における騒音・振動の測定結果報告書」

(令和6年7月、横浜市みどり環境局)

「横浜市における騒音・振動の測定結果報告書(令和元～4年度)」

(各年、横浜市環境創造局)



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

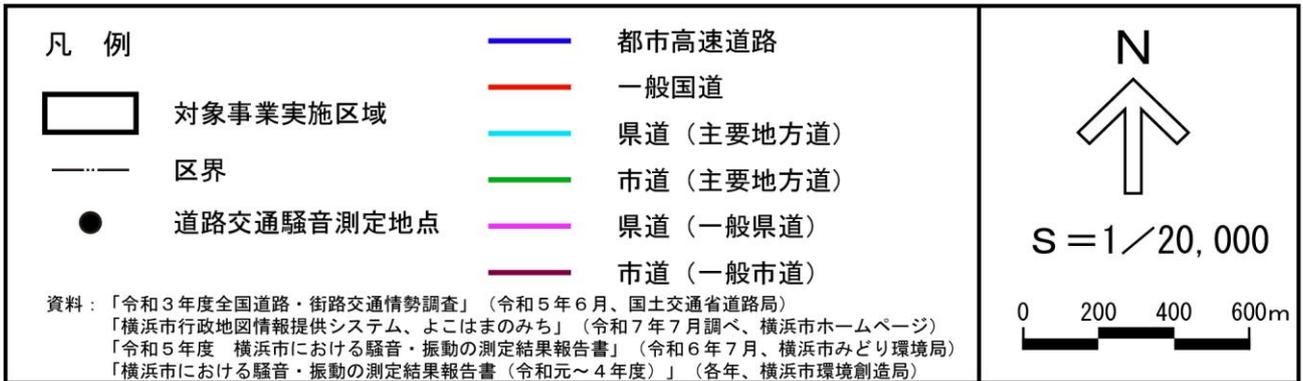


図3.2-32 道路交通騒音測定地点位置図

② 鉄道騒音

調査区域では横浜市による鉄道騒音の測定は実施されていません。

(5) 振動の状況

調査区域では、横浜市による振動測定は実施されていません。

(6) 土壌汚染の状況

調査区域における、土壌汚染対策法に基づく要措置区域及び形質変更時要届出区域、並びに、横浜市生活環境の保全等に関する条例に基づく条例要措置区域及び条例形質変更時要届出区域の概要は表3.2-37(1)～(2)に、位置は図3.2-33に示すとおりです。

要措置区域及び条例要措置区域とは、敷地内に土壌汚染があり、健康被害が生ずるおそれがあるため、汚染の除去等の措置が必要な区域のことをいいます。

形質変更時要届出区域及び条例形質変更時要届出区域とは、敷地内に土壌汚染はあるものの、人への摂取経路がなく、健康被害が生じるおそれがないため、汚染の除去等の措置が不要な区域のことをいいますが、掘削等を行う場合は、新たなリスクを発生させないように、市長への届出が必要となります。

調査区域には、要措置区域、条例要措置区域及び条例形質変更時要届出区域は無く、形質変更時要届出区域が14箇所あります。対象事業実施区域は法及び条例に基づく要措置区域及び形質変更時要届出区域には指定されていません。

表3.2-37(1) 調査区域の形質変更時要届出区域

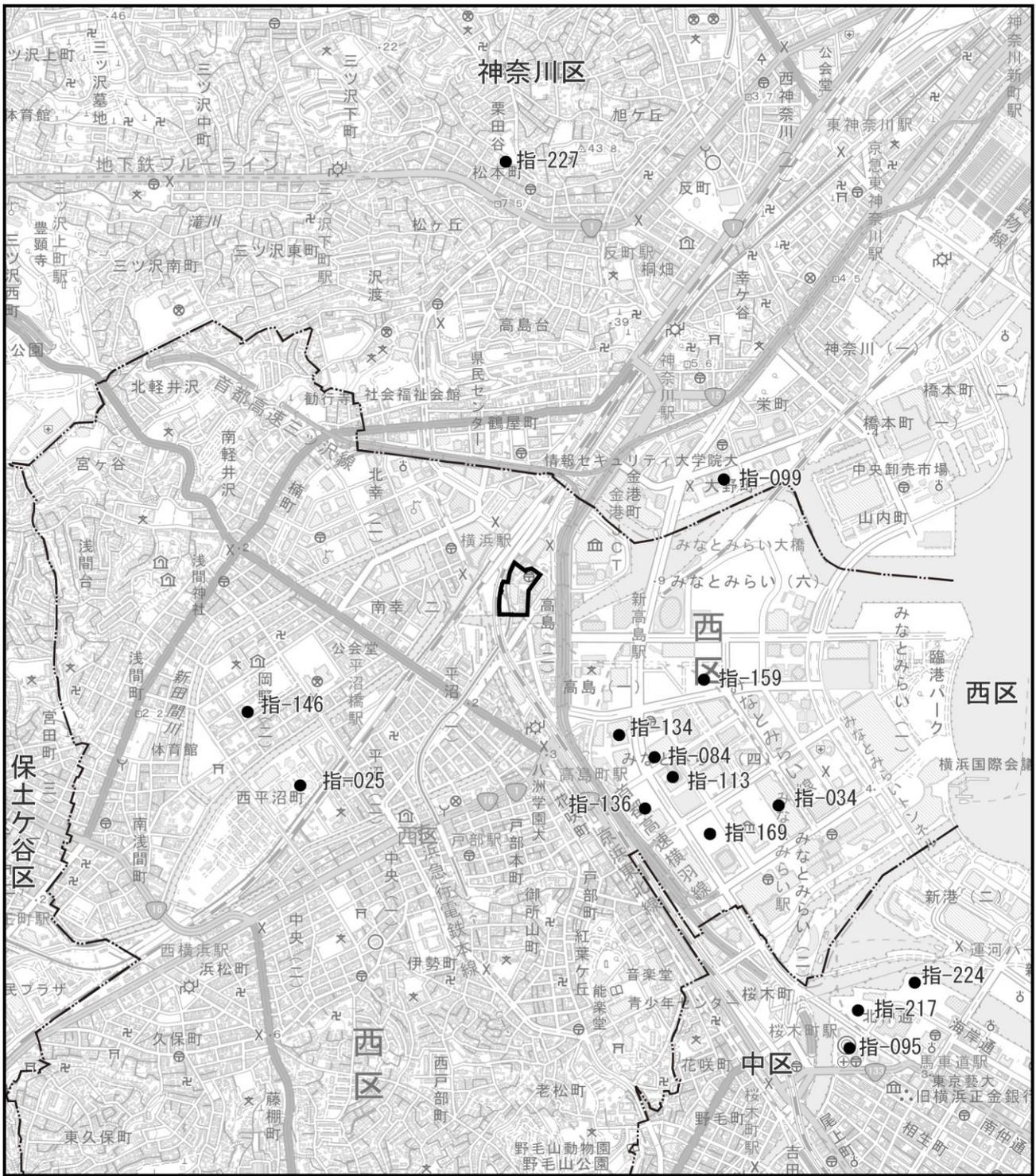
指定番号	所在地（地番）	指定年月日	面積（㎡）	指定基準に適合しない特定有害物質	地下水汚染の有無
指-099	神奈川区大野町1番4及び1番24の各一部	平成28年2月5日	1,283.105	鉛及びその化合物 ふっ素及びその化合物	不明
指-227	神奈川区栗田谷21番8及び22番2の各一部	令和5年10月13日	342.67	テトラクロロエチレン トリクロロエチレン カドミウム及びその化合物、ほう素及びその化合物 シアン化合物	あり
指-146	西区岡野二丁目10番5、10番6、10番7、10番8、10番9、10番17の各一部	平成30年3月23日 平成30年8月15日 平成30年10月5日	357.8	シアン化合物 鉛及びその化合物 ふっ素及びその化合物 ほう素及びその化合物 カドミウム及びその化合物	なし
指-025	西区西平沼町15番1の一部	平成22年12月24日 平成23年11月4日 平成24年9月5日 平成25年1月15日 平成25年7月25日	27,530	1,2-ジクロロエタン、ベンゼン シアン化合物、鉛及びその化合物、砒素及びその化合物、ふっ素及びその化合物	不明
指-169	西区みなとみらい三丁目3番1及び3番2の各一部	令和元年7月12日	241.43	砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物	あり
指-034	西区みなとみらい三丁目5番1の一部	平成23年4月25日	2,126.2	鉛及びその化合物 砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物	不明

表3.2-37(2) 調査区域の形質変更時要届出区域

指定番号	所在地(地番)	指定年月日	面積(m ²)	指定基準に適合しない特定有害物質	地下水汚染の有無
指-136	西区みなとみらい四丁目2番1及び2番4の各一部	平成29年12月5日 平成30年11月15日 令和元年12月13日 令和5年3月3日	4,006.27	水銀及びその化合物 砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物	あり
指-134	西区みなとみらい四丁目3番2の一部	平成29年10月5日	290.4	水銀及びその化合物 砒素及びその化合物	あり
指-084	西区みなとみらい四丁目4番11の一部	平成26年11月14日	26	ふっ素及びその化合物	なし
指-113	西区みなとみらい四丁目5番1、5番2及び5番5の各一部	平成28年12月22日 平成30年6月15日 平成30年7月13日	1,104.2	鉛及びその化合物 砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物 水銀及びその化合物	あり
指-159	西区みなとみらい五丁目1番3、1番33及び1番34の各一部	平成31年3月15日	1,791.2	砒素及びその化合物、 ふっ素及びその化合物	不明
指-224	中区海岸通五丁目25番1の一部	令和5年9月5日	1,723.1	鉛及びその化合物 砒素及びその化合物	あり
指-217	中区北仲通六丁目103番、104番、105番、106番、107番、108番、110番、111番、112番、115番、116番、120番、121番、122番、123番、125番及び126番の各一部	令和5年4月14日	1,052.14	六価クロム化合物、 砒素及びその化合物、 ふっ素及びその化合物 鉛及びその化合物	なし
指-095	中区本町六丁目61番1、63番及び67番1の各一部	平成27年7月24日 平成29年4月5日	399.60	砒素及びその化合物 ふっ素及びその化合物 鉛及びその化合物	不明

注) 表中のNo. は図3.2-33に対応します。

資料: 「汚染された区域に指定された土地」(令和7年7月調べ、横浜市みどり環境局ホームページ)



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

凡例

-  対象事業実施区域
-  区界
-  形質変更時要届出区域の指定を受けている土地の位置



S = 1 / 20,000



資料：「汚染された区域に指定された土地」(令和7年7月調べ、横浜市みどり環境局ホームページ)

図3.2-33 調査区域の形質変更時要届出区域

(7) 悪臭の状況

対象事業実施区域及びその周辺には、著しい悪臭の発生源はみられません。

(8) 地盤沈下の状況

調査対象地域における地盤沈下状況は、表3.2-38に示すとおりです。

調査対象地域における令和5年度の水準点数は23地点あり、その内の21地点で沈下がみられました。

また、調査区域では令和元年度以降、図3.2-34に示す17地点で水準測量が行われており、その結果は表3.2-39に示すとおりです。

各地点ともほとんど変動が見られず、過去5年間の前年度比最大変動量は対象事業実施区域南西側約1.9kmに位置する水準点番号801の4.1mmとなっています。

なお、水準点番号236は対象事業実施区域に隣接した場所に位置しており、過去5年間の前年度比最大変動量は3.7mmとなっています。

表3.2-38 調査対象地域の地盤沈下状況（令和5年度）

行政区	水準点数	沈下点数	沈下量 (mm)			
			10未満	10.0 ～19.9	20.0 ～29.9	30.0以上
横浜市	116	111	104	7	—	—
神奈川区	8	6	6	—	—	—
西区	7	7	7	—	—	—
中区	—	—	—	—	—	—
南区	4	4	4	—	—	—
保土ヶ谷区	4	4	4	—	—	—

注) ■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

資料：「横浜市統計書[web版]」（令和7年7月調べ、横浜市政策経営局ホームページ）

表3.2-39 水準測量による地盤高の変動

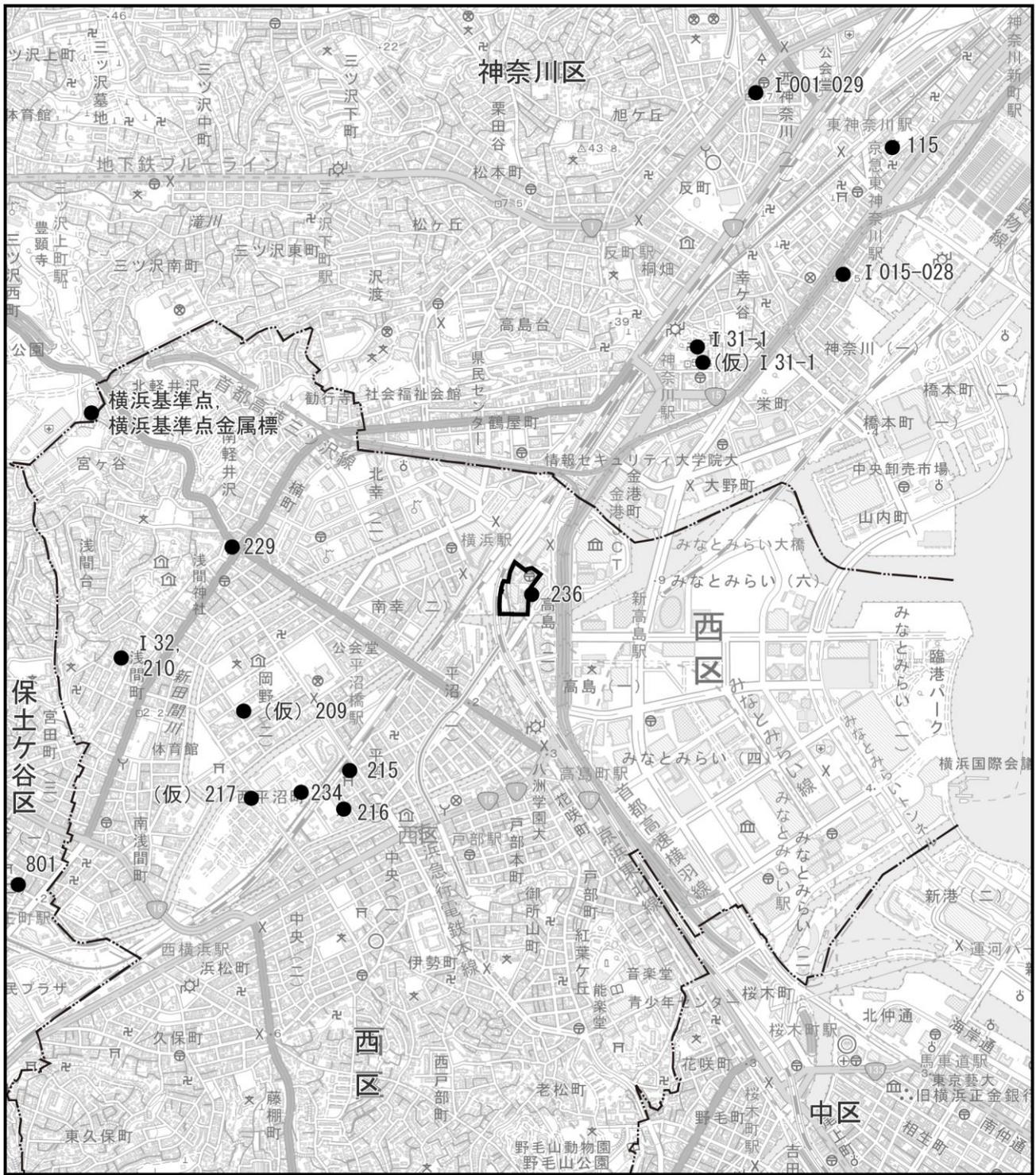
観測基準日：各年1月1日

水準点番号	所在	変動量 (mm)				
		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
115	東神奈川二丁目35-1	-0.9	-2.2	2.5	-1.8	-1.5
横浜基準点	三ツ沢西町3-1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
横浜基準点 金属標	三ツ沢西町3-1	0.4	-0.5	-0.2	0.6	-0.4
I 31-1	青木町3-18	-1.0	0.9	—	—	—
(仮) I 31-1	青木町1-8先	—	—	2.7	-1.1	-1.3
I 015-028	神奈川二丁目10-10先	-2.1	-3.1	2.7	-3.1	-1.5
I 001-029	西神奈川一丁目9-1先	—	前年度欠測	-1.0	-0.7	-1.3
(仮) 209	岡野二丁目10-10	-0.3	-1.8	1.2	-2.1	-2.6
210	浅間町三丁目170	-1.9	-1.3	0.4	-1.8	-1.0
215	平沼二丁目8-20	-0.4	-0.1	0.0	-2.0	-1.0
216	平沼二丁目11-36	0.0	-0.3	0.3	-2.2	-0.9
(仮) 217	西平沼町6-1先	-0.6	-0.1	-0.4	-2.4	-1.4
229	浅間町一丁目16-1	-0.9	-1.8	2.0	-2.0	0.8
234	西平沼町5-55	-1.0	1.1	-0.6	-2.3	-1.2
236	高島二丁目13-2	-1.9	-0.6	1.6	-3.7	-0.6
I 32	浅間町三丁目170	-0.4	-1.2	0.9	-2.0	-1.0
801	天王町一丁目8-12	-0.8	-2.8	1.4	-4.1	1.6

注) 表中のNo.は図3.2-34に対応します。

資料：「横浜市水準測量成果表（令和5～6年度）」（各年、横浜市みどり環境局）

「横浜市水準測量成果表（令和2～4年度）」（各年、横浜市環境創造局）



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

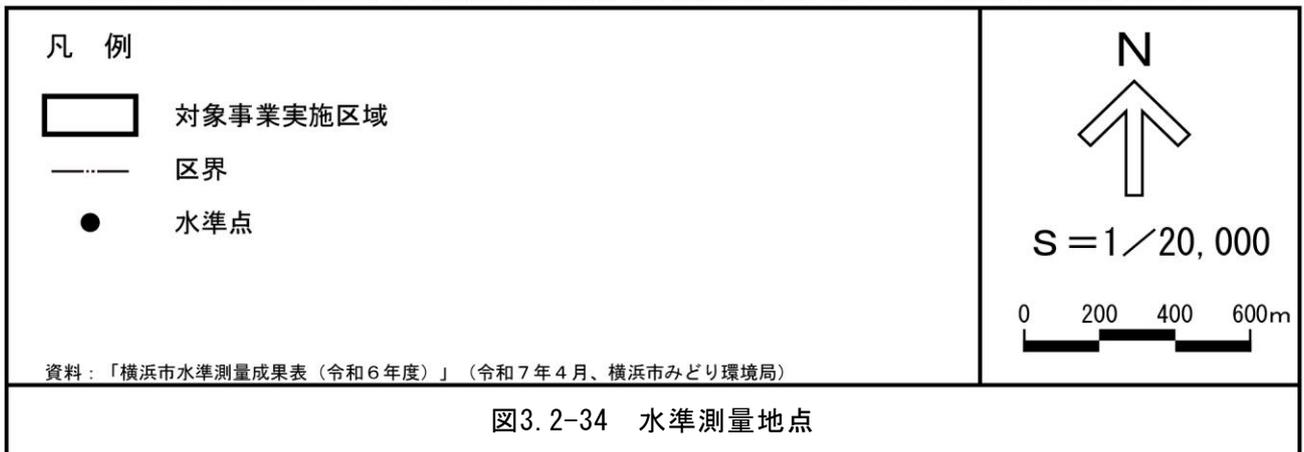


図3.2-34 水準測量地点

3.2.11 災害の状況

(1) 災害による被害の発生状況

調査対象地域における令和6年の災害による被害の発生件数は、表3.2-40に示すとおりです。

横浜市内で最も被害が多い項目は、「その他の被害（電話）」で940箇所、次いで「その他の被害（その他）」で14人となっています。なお、「その他の被害（その他）」としては、道路冠水で、一時的に交通機能障害となったものや、単なる土砂流出で、がけ崩れに計上されないもの、軽度の住宅被害で該当しないもの等があります。対象事業実施区域のある西区における被害総数は0件となっています。

表3.2-40 災害による被害の発生件数（令和6年）

被害分類			横浜市					
			神奈川区	西区	中区	南区	保土ヶ谷区	
人的被害	死者		人					
	行方不明者		人					
	負傷者	重傷者	人					
		軽傷者	人					
住宅被害	全壊		棟					
	半壊		棟					
	一部破損		棟	2		1		
	床上浸水		棟					
	床下浸水		棟					
非住宅被害	公共建物	全壊	棟					
		半壊	棟					
		一部破損	棟					
		浸水	棟					
		その他浸水	棟					
	その他	全壊	棟					
		半壊	棟					
		一部破損	棟					
		浸水	棟	1				
		その他浸水	棟					
田畑被害	田の流出・埋没		ha					
	田の冠水		ha					
	畑の流出・陥没		ha					
	畑の冠水		ha					
その他の被害	文教施設（学校など）		箇所					
	病院		箇所					
	道路		箇所					
	橋梁		箇所					
	河川		箇所	1				
	港湾		箇所					
	砂防		箇所					
	清掃施設		箇所					
	崖くずれ		箇所					
	鉄道不通		箇所					
	被害船舶		隻					
	水道		戸					
	電話		回線	940				
	ガス		戸					
	ブロック塀等		箇所	1				
その他		箇所	14	3		3	1	

注) ■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

資料：「令和6年 横浜市の災害」（令和7年3月、横浜市総務局危機管理室緊急対策課）

調査対象地域における災害発生状況の推移は表3.2-41に示すとおりです。

年による変動はありますが、「その他の被害（その他）」が比較的多くなっています。

表3.2-41 調査対象地域における災害の推移

被害分類	令和2年				令和3年				令和4年				令和5年				令和6年						
	神奈川区	西区	中区	南区	保土ヶ谷区	神奈川区	西区	中区	南区	保土ヶ谷区	神奈川区	西区	中区	南区	保土ヶ谷区	神奈川区	西区	中区	南区	保土ヶ谷区			
人的被害	死者	人																					
	行方不明者	人																					
	負傷者	重傷者	人																				
		軽傷者	人							1					1	1							
住宅被害	全壊	棟				1																	
	半壊	棟																					
	一部破損	棟	1											1					1				
	床上浸水	棟				1																	
	床下浸水	棟																					
非住宅被害	公共建物	全壊	棟																				
		半壊	棟																				
		一部破損	棟												1								
		浸水	棟																				
	その他浸水	棟																					
	その他	全壊	棟																				
		半壊	棟																				
		一部破損	棟												1								
浸水		棟							1														
その他浸水	棟																						
その他の被害	崖くずれ	箇所				1	1	1		1					1								
	ブロック塀等	箇所								1													
	その他	箇所				1	4	7	2	1	2	1	1	1		1	6		2	3		3	1

注1) ■は、対象事業実施区域のある行政区分を示しています。

注2) 令和2～6年に神奈川区、西区、中区、南区、保土ヶ谷区において被害のなかった「田畑被害」（田の流出・埋没、田の冠水、畑の流出・陥没、畑の冠水）及び「その他の被害」の一部（文教施設（学校など）、病院、道路、橋梁、河川、港湾、砂防、清掃施設、鉄道不通、被害船舶、水道、電話、ガス）については掲載を省略しています。

資料：「横浜市の災害（令和2～6年）」（各年、横浜市総務局危機管理室緊急対策課）

(2) 地震マップ

調査区域において、地震発生時に想定される震度は図3.2-35(1)～(3)に示すとおりです。

「地震マップ」は、横浜市内に影響を及ぼすと考えられる想定地震について、市内各地の揺れを予測して地図にまとめたものです。最新の地震マップは「横浜市地震被害想定調査報告書」（平成24年10月、横浜市）で公表されており、ここでは元禄型関東地震、東京湾北部地震及び南海トラフ巨大地震の3地震を想定地震としています。

元禄型関東地震（図3.2-35(1)参照）

元禄型関東地震は相模トラフ沿いを震源とするマグニチュード8.1の地震で、横浜市内では、震度5強～7の揺れになり、広い範囲で震度6強以上の強い揺れになると考えられています。

調査区域では、震度6弱～7、対象事業実施区域では、震度6強～7の揺れが想定されています。

東京湾北部地震（図3.2-35(2)参照）

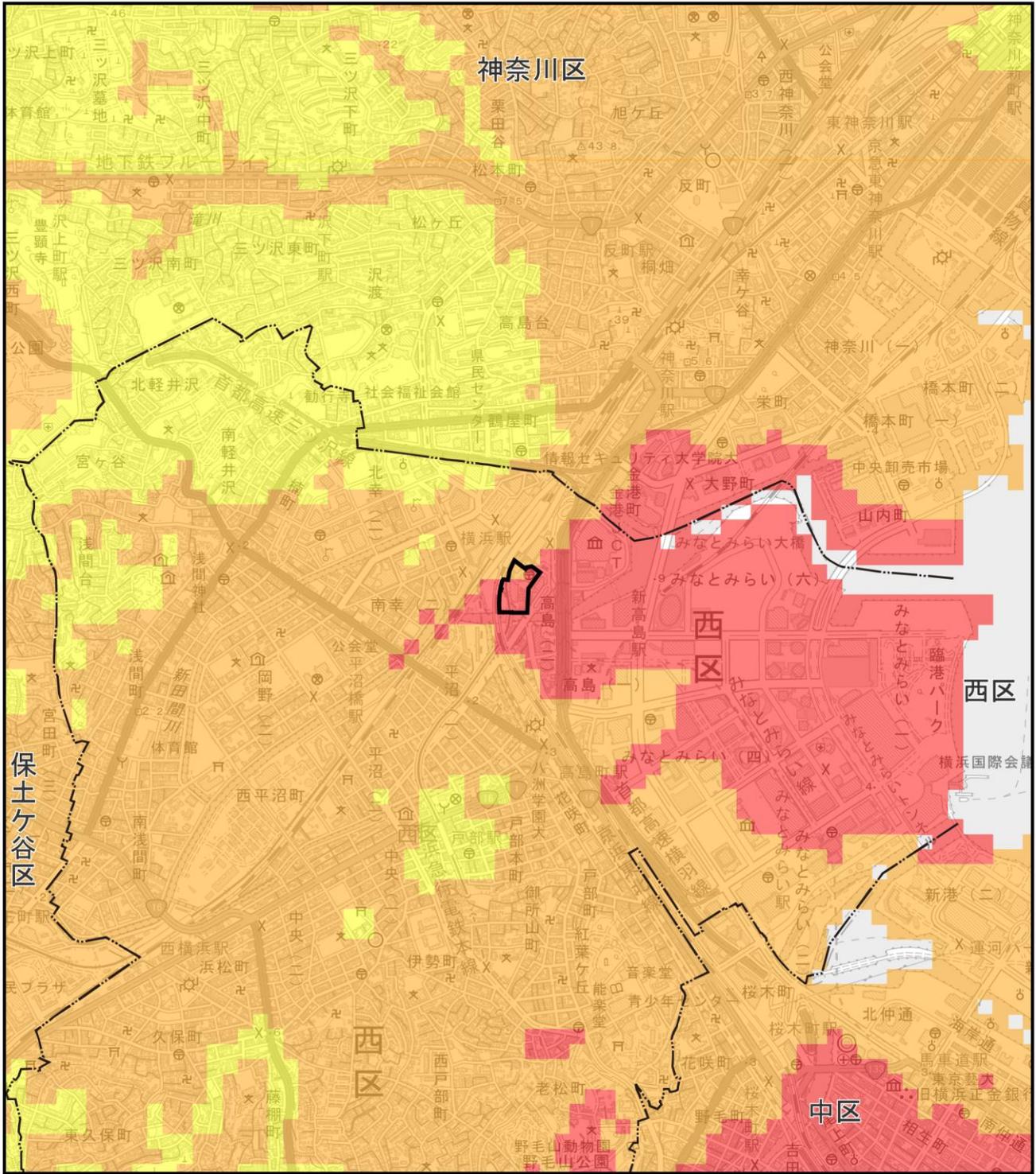
東京湾北部地震はマグニチュード7.3の首都直下型地震で、横浜市内では、震度4～6強の揺れになり、特に市内東部では震度6弱以上の強い揺れになると考えられています。

調査区域では、震度5強～6強、対象事業実施区域では、震度6弱～6強の揺れが想定されています。

南海トラフ巨大地震（図3.2-35(3)参照）

南海トラフ巨大地震は内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」（平成23年8月～）でも検討対象となっているマグニチュード9クラスの地震で、横浜市内では広い範囲で震度5弱～5強の揺れになり、一部では震度6弱の揺れになると考えられています。

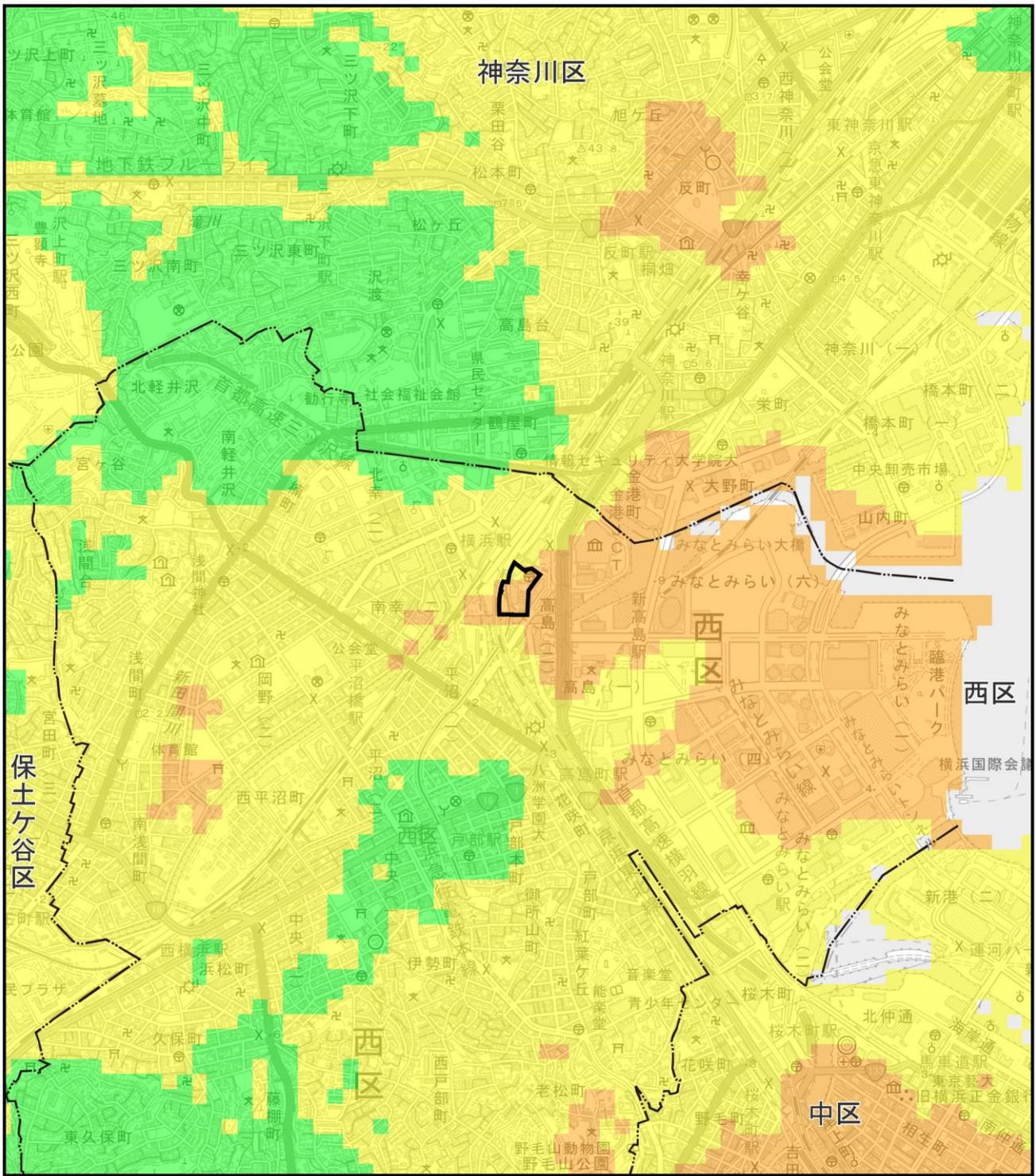
調査区域では、震度5弱～6弱、対象事業実施区域では、震度5強の揺れが想定されています。



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。



図3.2-35(1) 地震マップ(元禄型関東地震)



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

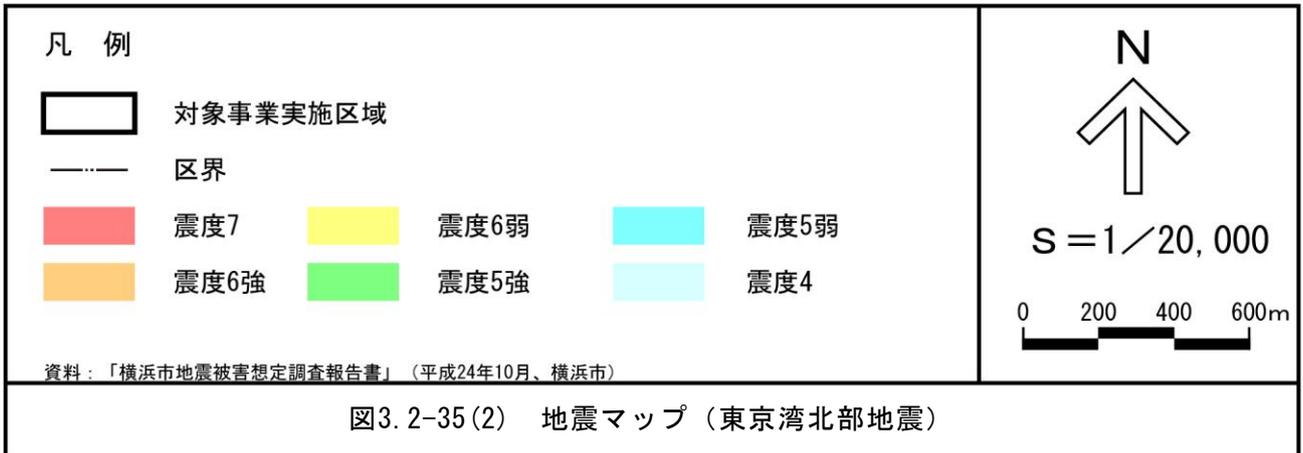
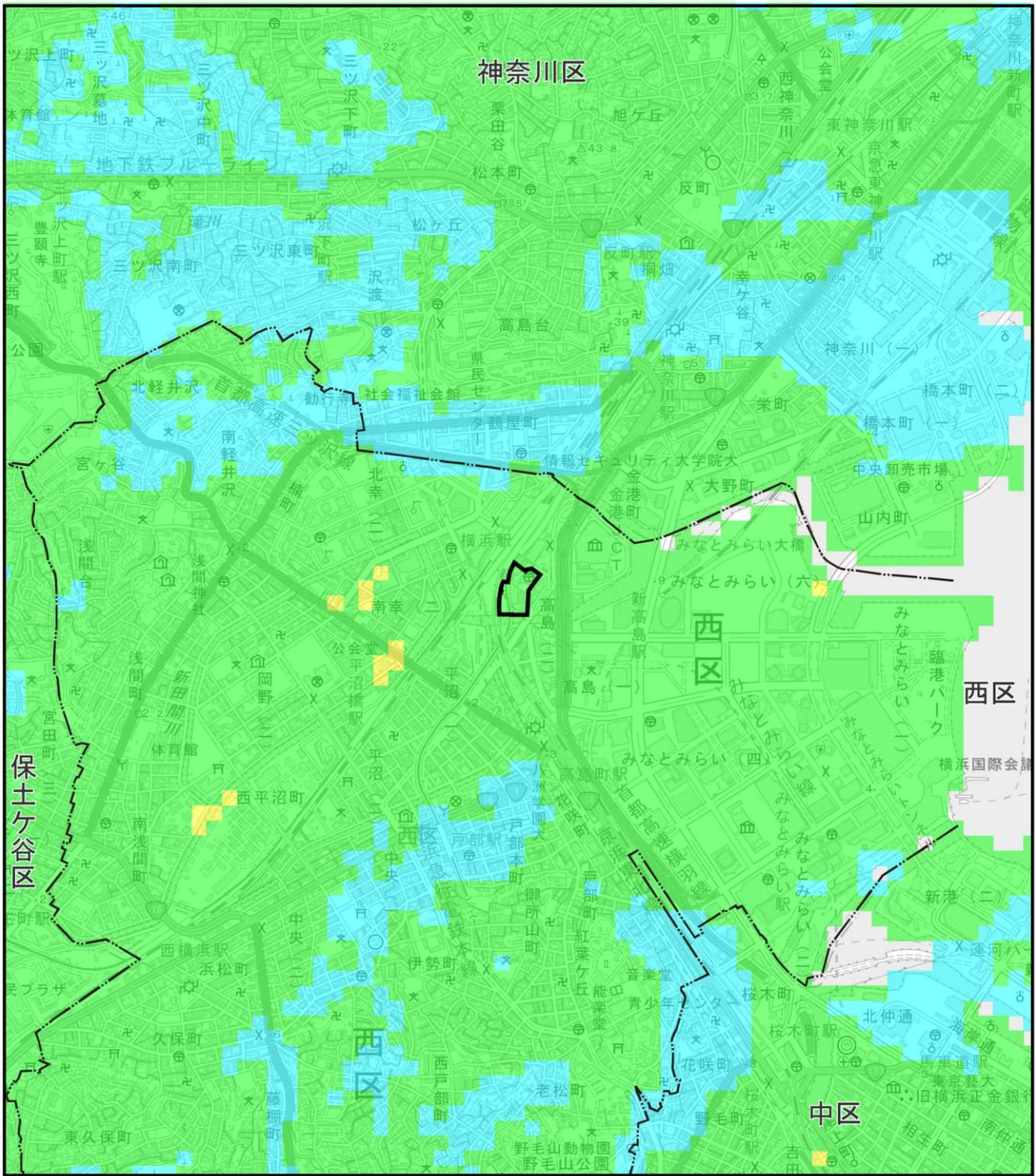


図3.2-35(2) 地震マップ(東京湾北部地震)



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



図3.2-35(3) 地震マップ(南海トラフ巨大地震)

(3) 急傾斜地崩壊危険区域

調査区域における急傾斜地崩壊危険区域の位置は、図3.2-36に示すとおりです。

急傾斜地崩壊危険区域とは、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」（昭和44年法律第57号）に基づき、傾斜角度が30度以上かつ高さが5 m以上、並びに急傾斜地の崩壊により危害が生じる恐れがある家が5戸以上である、または、5戸未満であっても官公署、学校、病院等に危害が生じる恐れがある場合に神奈川県が指定する区域です。

対象事業実施区域に急傾斜地崩壊危険区域の指定はありません。

(4) 土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域

調査区域における土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の位置は、図3.2-37に示すとおりです。

土砂災害警戒区域は、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」（平成12年法律第57号）に基づき、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に住民等の生命または身体に危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、危険の周知、警戒避難体制の整備が行われる、神奈川県が指定する区域です。

土砂災害特別警戒区域は、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」（平成12年法律第57号）に基づき、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる、神奈川県が指定する区域です。

対象事業実施区域に土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定はありません。

(5) 浸水のおそれのある区域

調査区域における洪水による浸水想定区域は図3.2-38(1)～(2)に、内水による浸水想定区域は図3.2-39に示すとおりです。

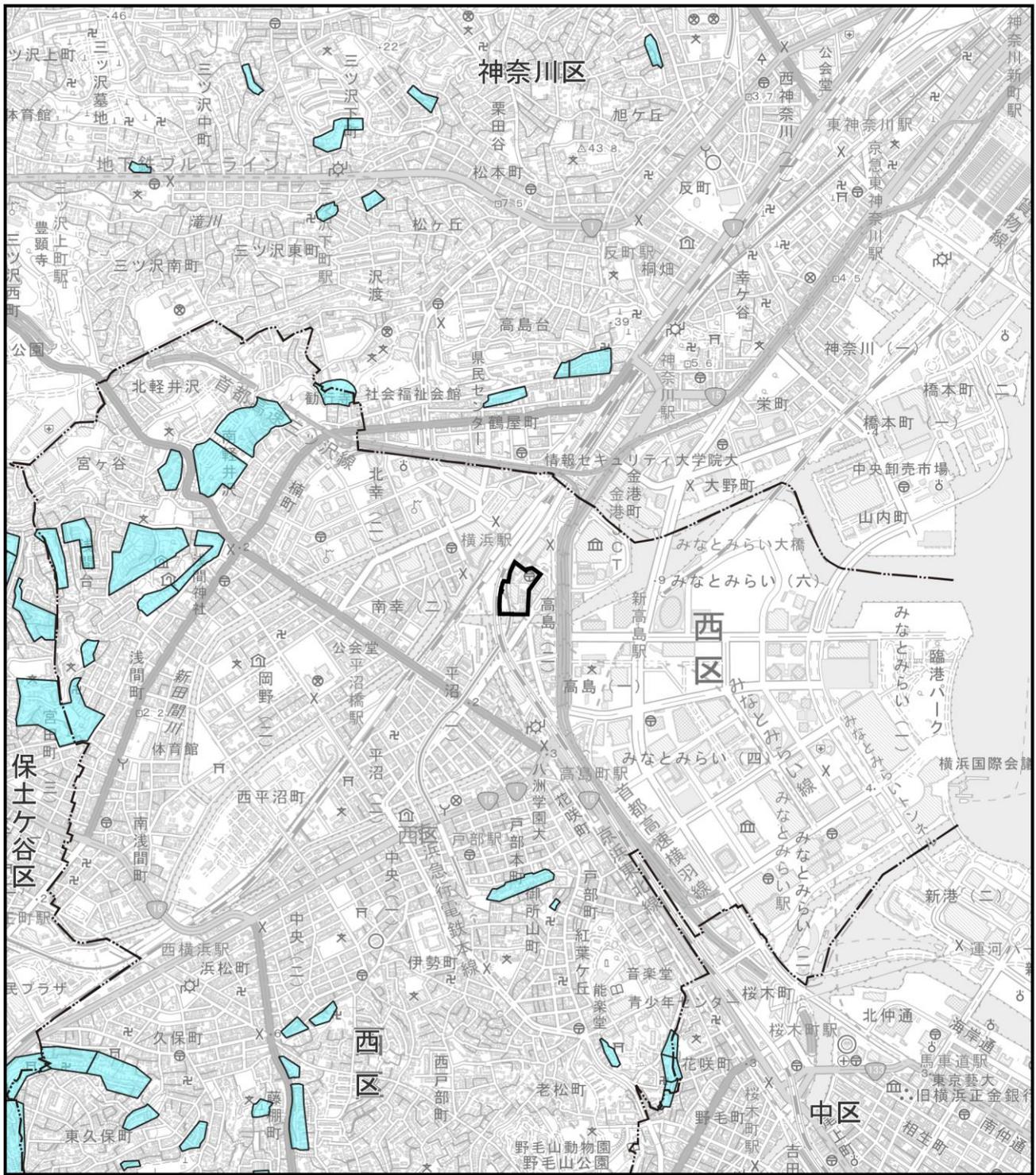
洪水による浸水想定区域（計画規模）とは河川を整備するときに使う基準で、大岡川水系と帷子川水系ともに、100年に1度程度の降雨（93mm/1h）を想定しています。

洪水による浸水想定区域（想定最大規模）とは、横浜市が想定し得る最大規模の降雨による河川からの氾濫により浸水が想定される区域で、大岡川水系では1000年に1度程度の降雨（332mm/24h）、帷子川では1000年に一度程度の降雨（390mm/24h）を想定しています。対象事業実施区域は0～3.0m程度の洪水による浸水深区域に含まれません。

内水による浸水想定区域とは、想定最大規模降雨（153mm/1h）による下水道管や水路からの氾濫により浸水が想定される区域です。調査区域では広く浸水が想定されており、大部分は浸水深1.0m未満となっています。なお、対象事業実施区域も1.0m未満と想定されています。

津波による浸水想定区域は、図3.2-40に示すとおり、対象事業実施区域を含む低地に広く分布しており、対象事業実施区域では1.0m以上2.0m未満の浸水が予測されています。

また、想定される最大規模での高潮による浸水想定区域は図3.2-41に示すとおり、対象事業実施区域を含む低地に広く分布しており、対象事業実施区域及びその周辺は1m以上3m未満の浸水が予測されています。

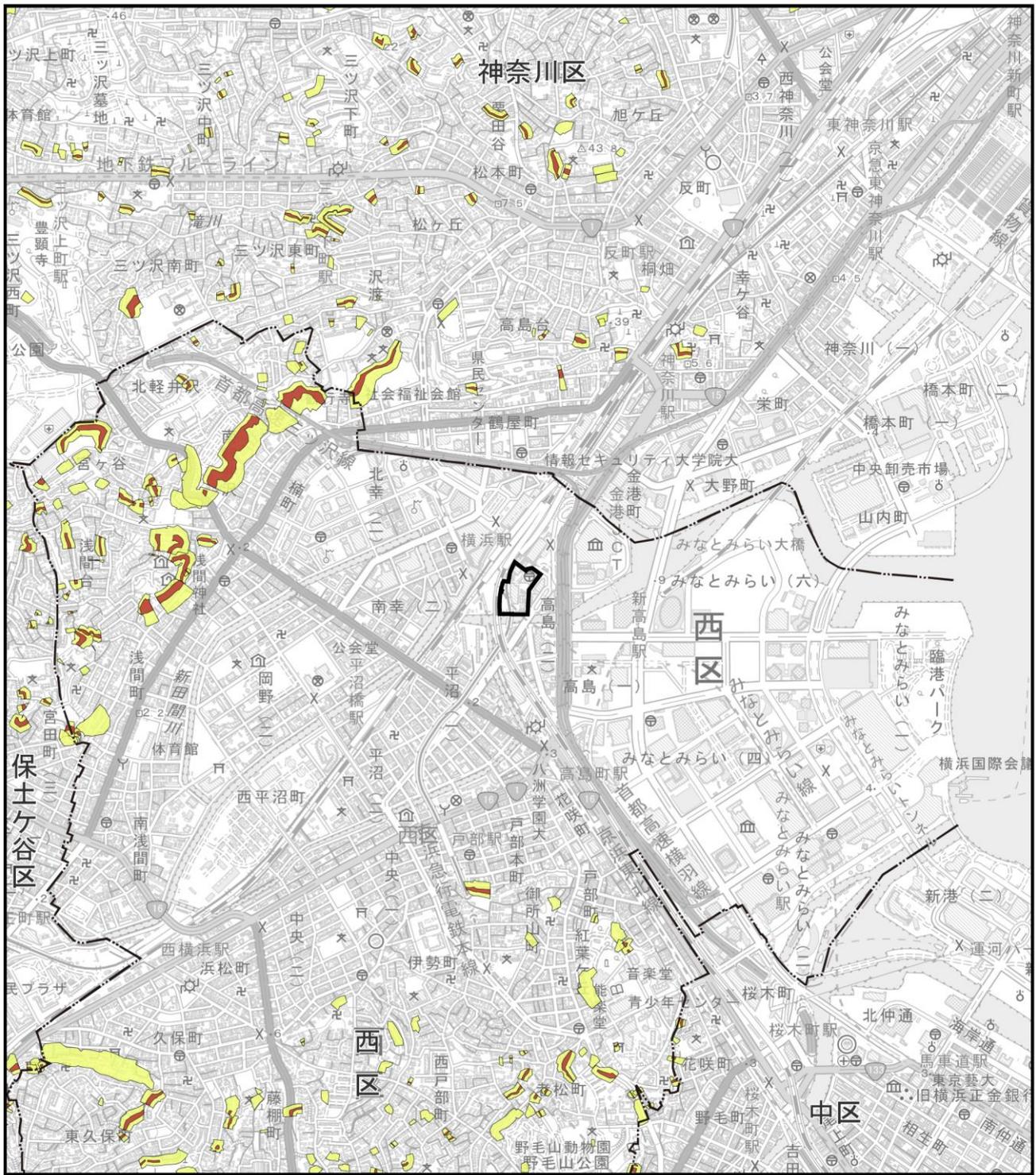


この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。



資料：「神奈川県土砂災害警戒情報システム」(令和7年7月調べ、神奈川県ホームページ)

図3.2-36 急傾斜地崩壊危険区域



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

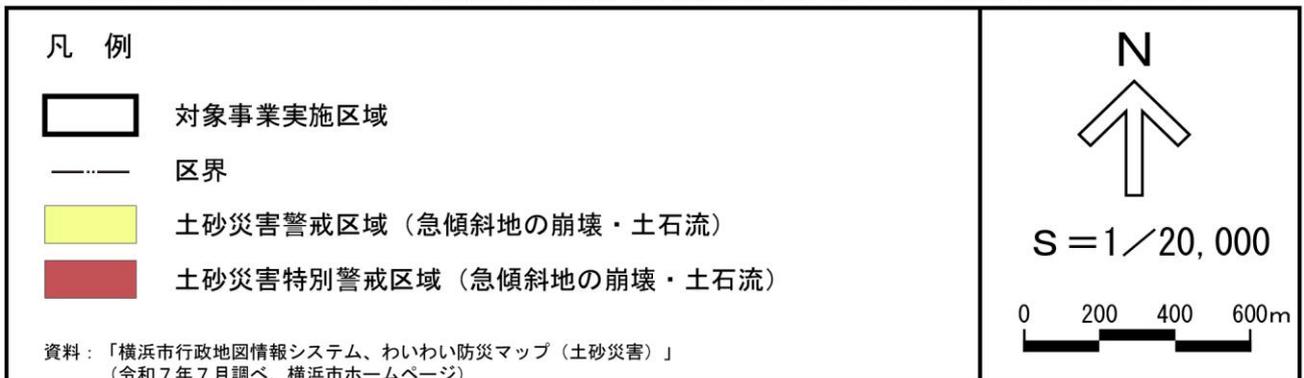
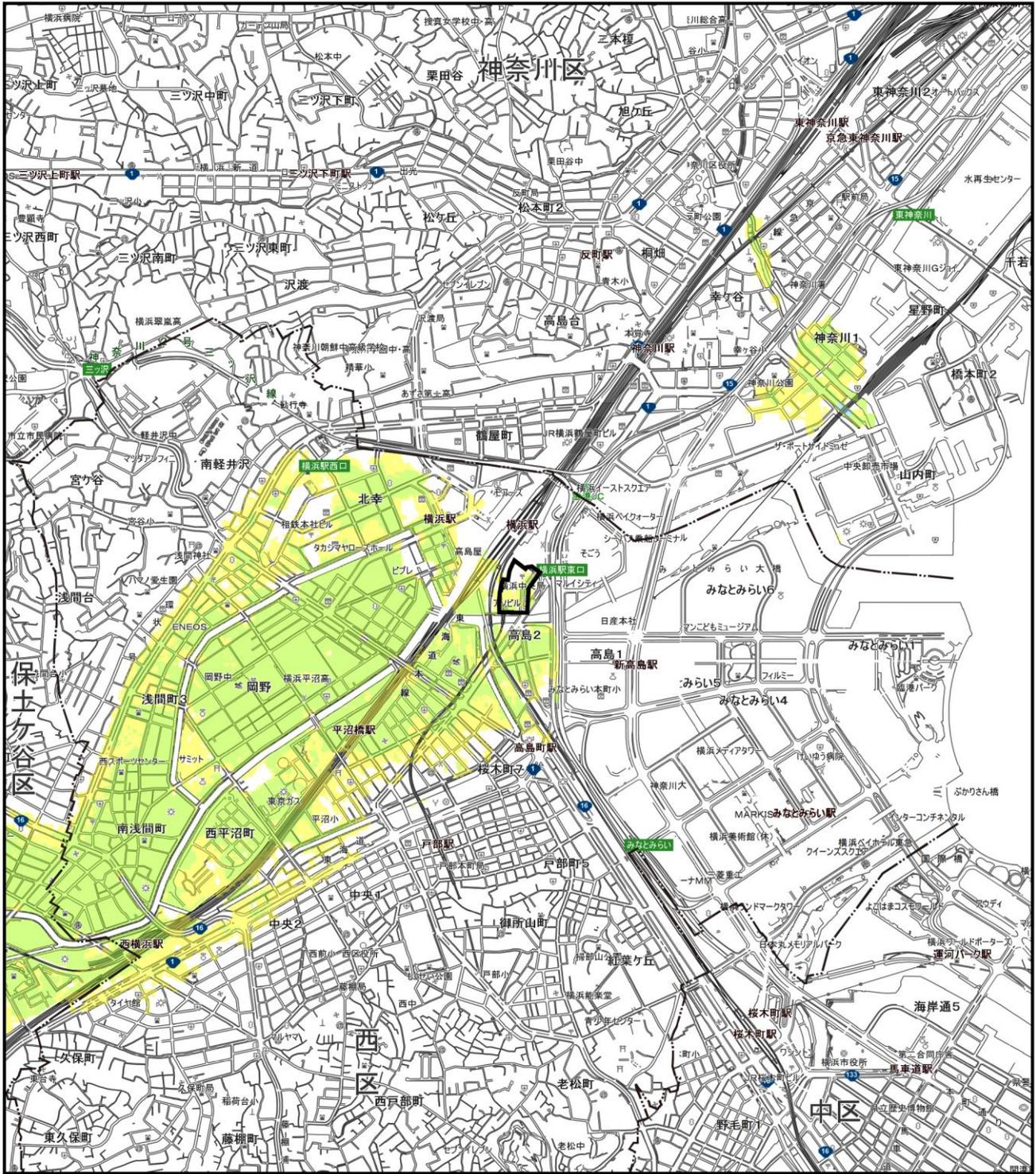


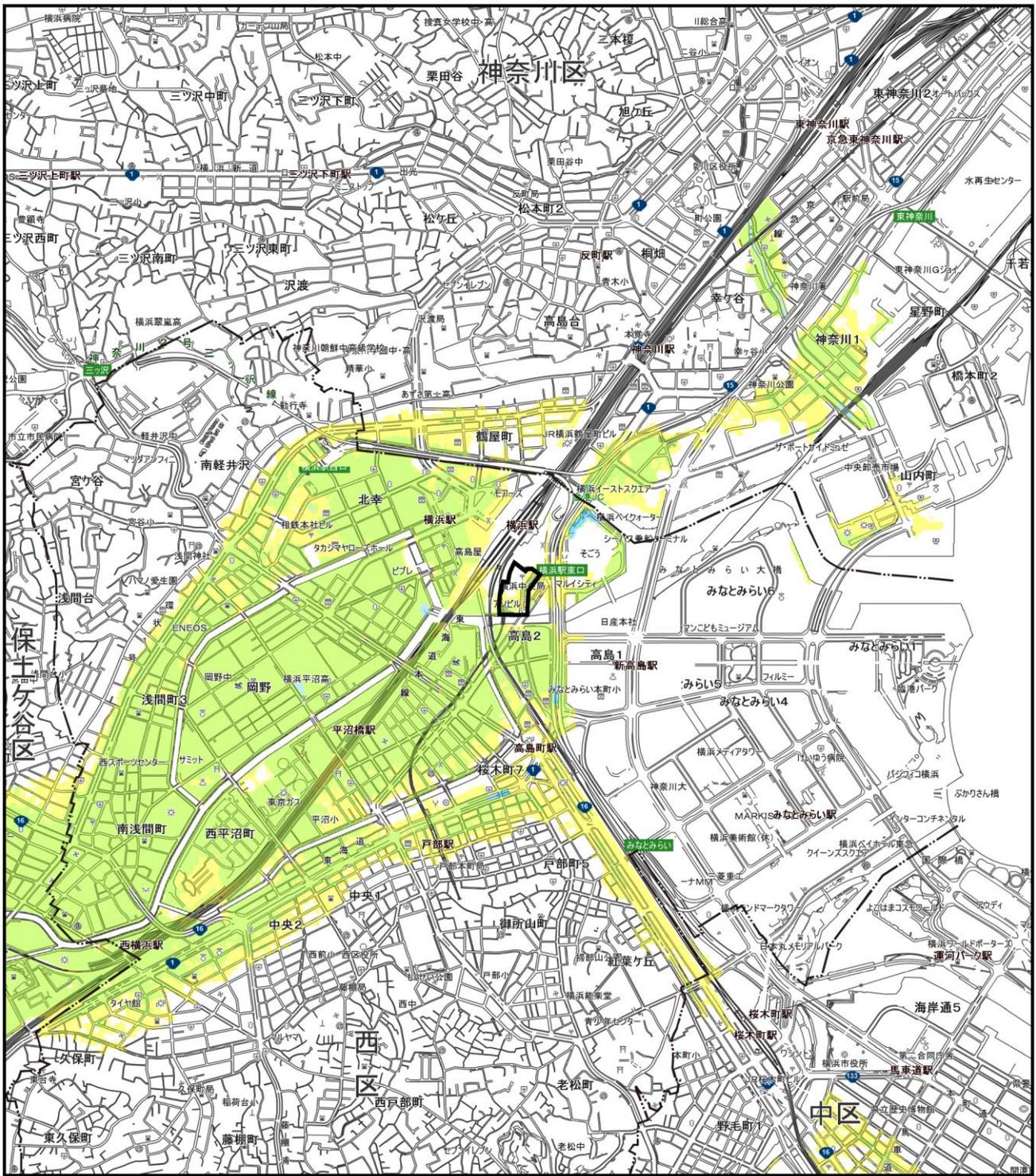
図3.2-37 土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域



凡例		区界		 S = 1 / 20,000
	対象事業実施区域			
(予想される浸水深)				
	0.5m未満		3.0m以上 5.0m未満	
	0.5m以上 3.0m未満		5.0m以上 10.0m未満	

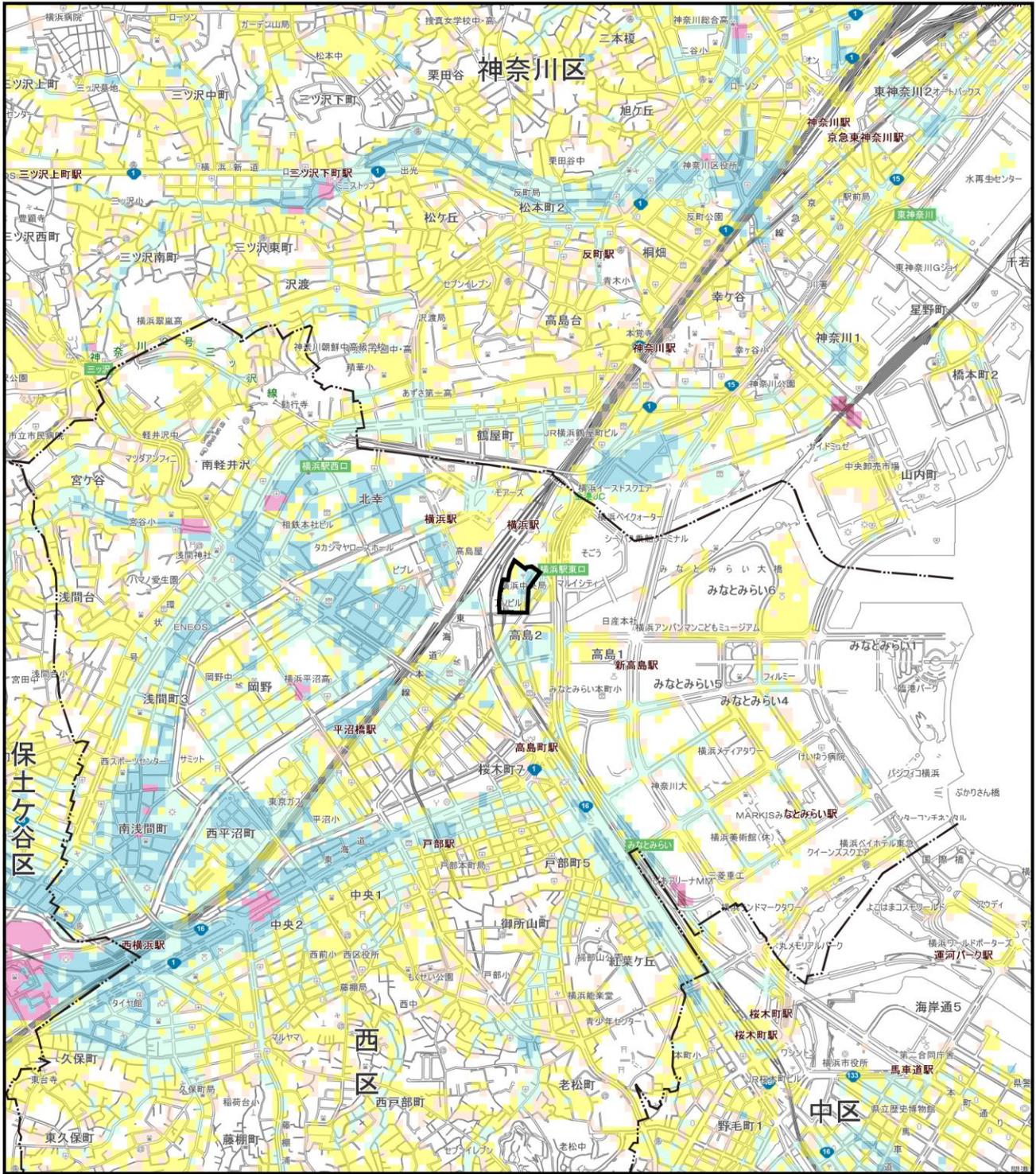
資料：「横浜市行政地図情報システム、わいわい防災マップ（洪水、内水、高潮浸水想定区域）」
 （令和7年7月調べ、横浜市ホームページ）

図3.2-38(1) 洪水による浸水のおそれのある区域（計画規模）



<p>凡例</p> <p> 対象事業実施区域</p> <p>(予想される浸水深)</p> <p> 0.5m未満</p> <p> 0.5m以上 3.0m未満</p>		<p>—— 区界</p> <p> 3.0m以上 5.0m未満</p> <p> 5.0m以上 10.0m未満</p>		<p>N</p> <p>S = 1 / 20,000</p> <p>0 200 400 600m</p>
<p>資料：「横浜市行政地図情報システム、わいわい防災マップ（洪水、内水、高潮浸水想定区域）」 （令和7年7月調べ、横浜市ホームページ）</p>				

図3.2-38(2) 洪水による浸水のおそれのある区域（想定最大規模）



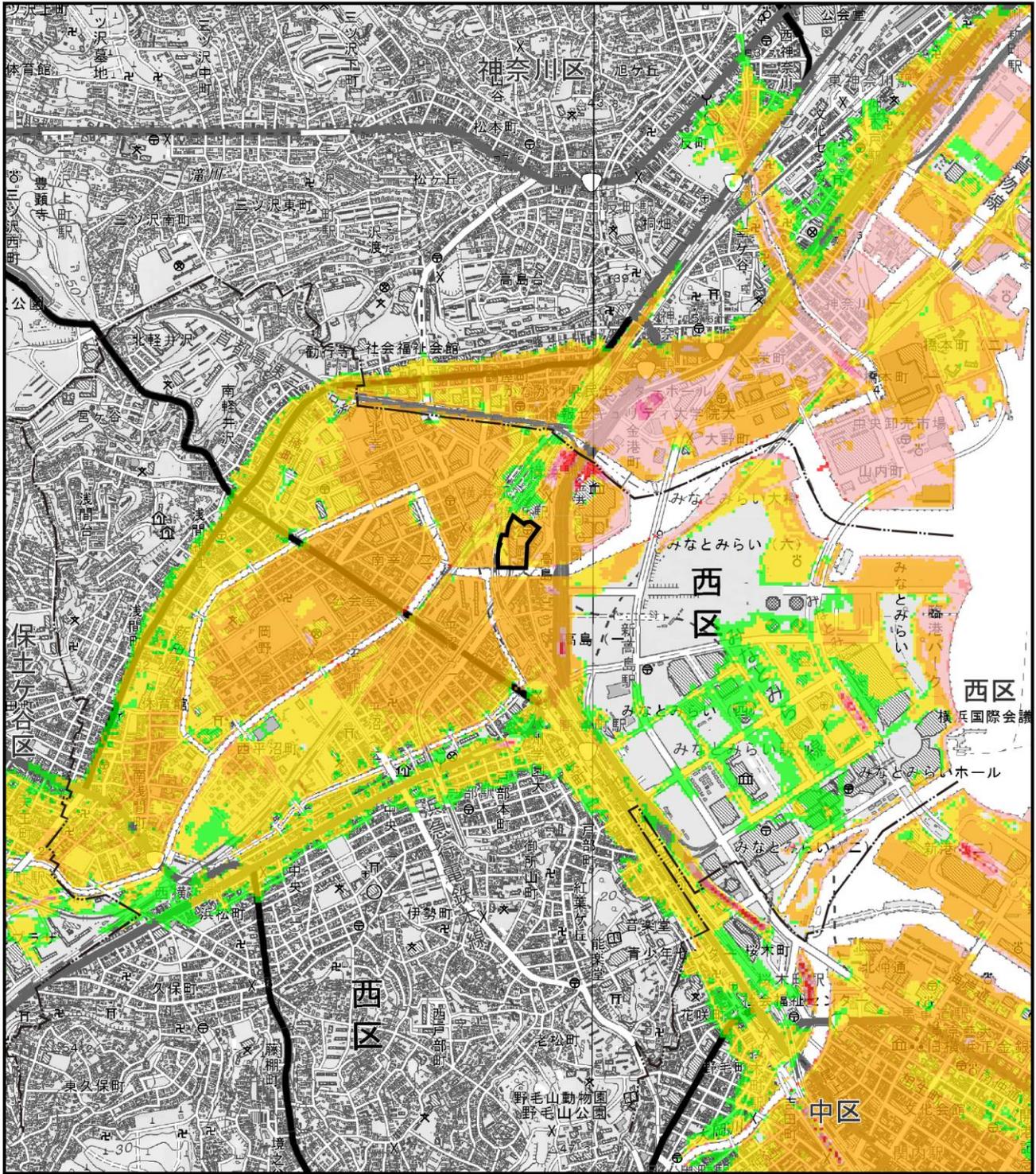
凡例		区界	
対象事業実施区域			
(予想される浸水深)			
	0m以上 0.02m未満		0.5m以上 1.0m未満
	0.02m以上 0.2m未満		1.0m以上 2.0m未満
	0.2m以上 0.5m未満		2.0m以上

N

S = 1 / 20,000

資料：「横浜市行政地図情報システム、わいわい防災マップ（洪水、内水、高潮浸水想定区域）」
 （令和7年7月調べ、横浜市ホームページ）

図3.2-39 内水による浸水のおそれのある区域



凡例



対象事業実施区域

区界

(予想される浸水深)

0.01m以上 0.3m未満

3.0m以上 4.0m未満

20.0m以上

0.3m以上 1.0m未満

4.0m以上 5.0m未満

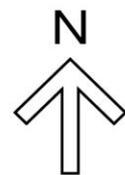
1.0m以上 2.0m未満

5.0m以上 10.0m未満

2.0m以上 3.0m未満

10.0m以上 20.0m未満

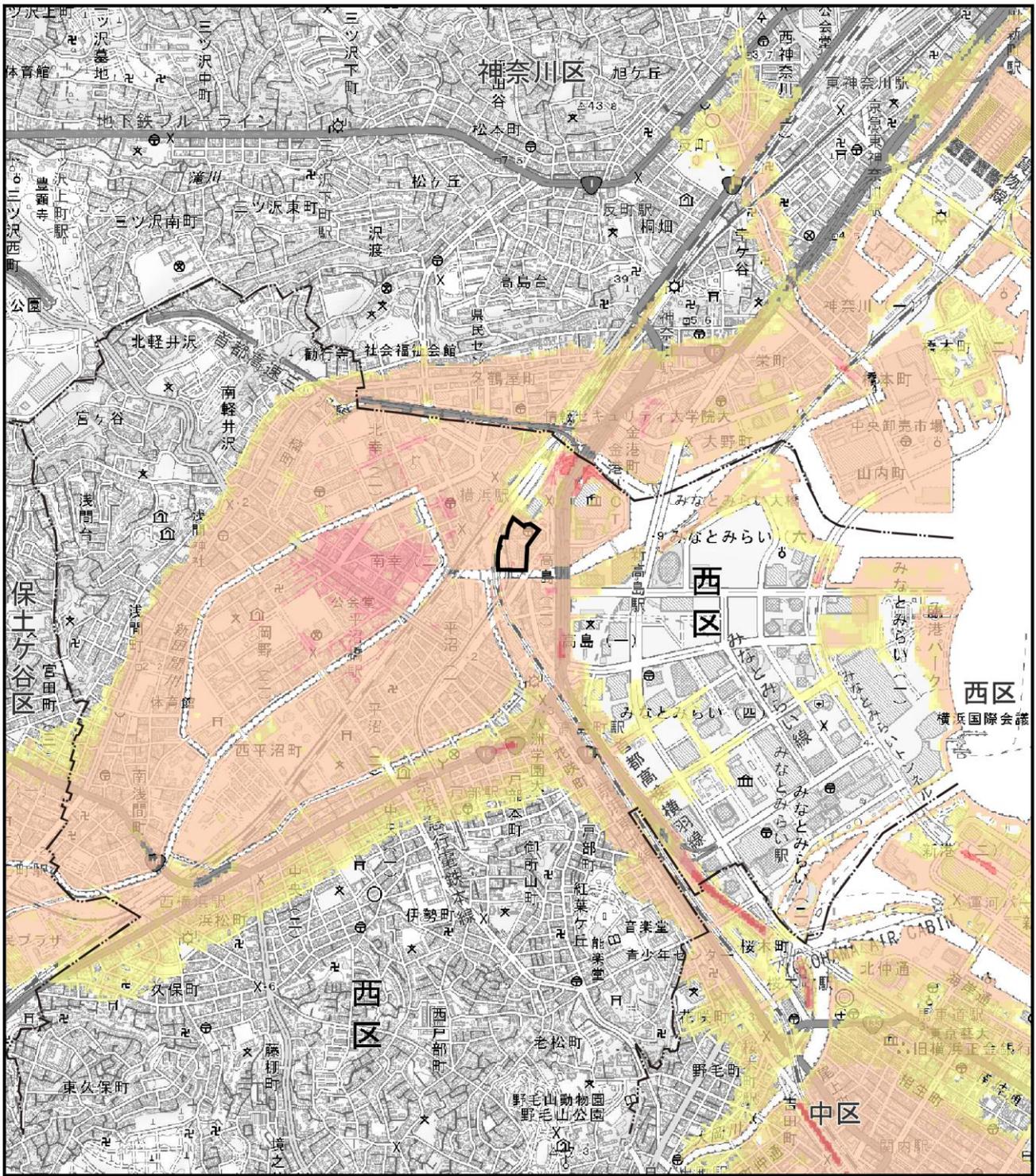
資料：「神奈川県津波浸水想定図」（平成27年3月、神奈川県）



S = 1 / 20,000



図3.2-40 津波による浸水のおそれのある区域



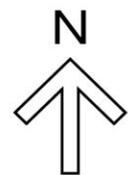
凡例

対象事業実施区域
 —— 区界

(予想される浸水深)

- | | | | |
|--|----------------|--|------------|
| | 0.01m以上 0.3m未満 | | 3m以上 5m未満 |
| | 0.3m以上 0.5m未満 | | 5m以上 10m未満 |
| | 0.5m以上 1m未満 | | 10m以上 |
| | 1m以上 3m未満 | | |

資料：「東京湾沿岸高潮浸水想定区域図」（令和7年7月調べ、神奈川県土整備局ホームページ）



S = 1 / 20,000



図3.2-41 高潮による浸水のおそれのある区域

(6) 液状化危険度が高い地域

調査区域における液状化危険度が高い地域は、図3.2-42(1)～(3)に示すとおりです。

「液状化危険度が高い地域」は、その地点での液状化の危険度を示すPL値（FL-PL法（道路橋示方書・同解説Ⅴ耐震設計編（平成8年12月））による）を用いて液状化危険度の判定を行い、危険度が高いと判定された区域です。

PL値による液状化危険度判定区分は、以下に示すとおりです。

15 < PL : 液状化危険度が高い

5 < PL ≤ 15 : 液状化する可能性がある

0 < PL ≤ 5 : 液状化危険度は低い

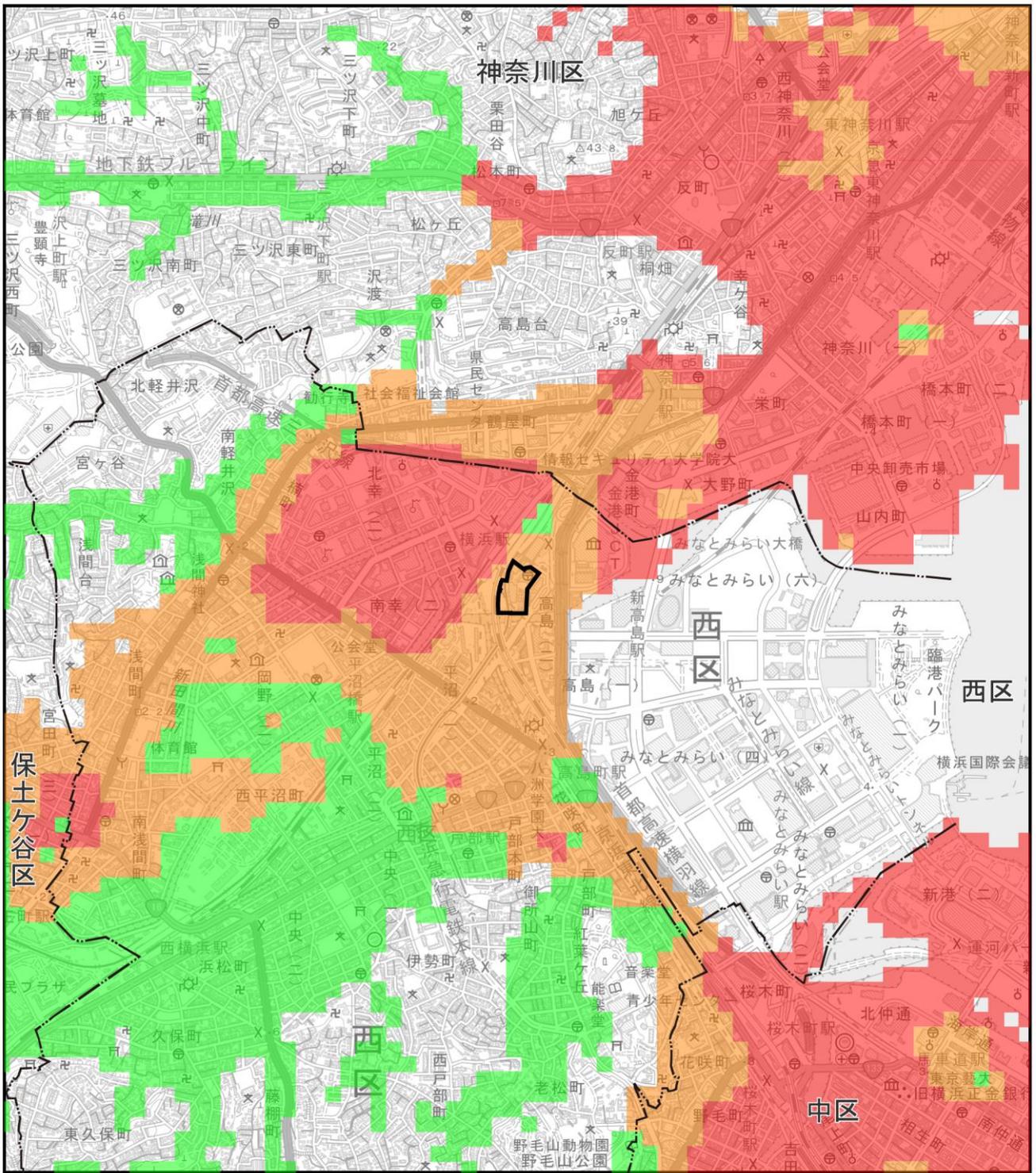
「横浜市地震被害想定調査報告書」では、元禄型関東地震、東京湾北部地震、南海トラフ巨大地震の3地震を被害想定の対象として検討が行われており、各地震ともに、対象事業実施区域及びその周辺は液状化の可能性のある～液状化の危険度が高い地域と評価されています。

(7) 災害応急用井戸の状況

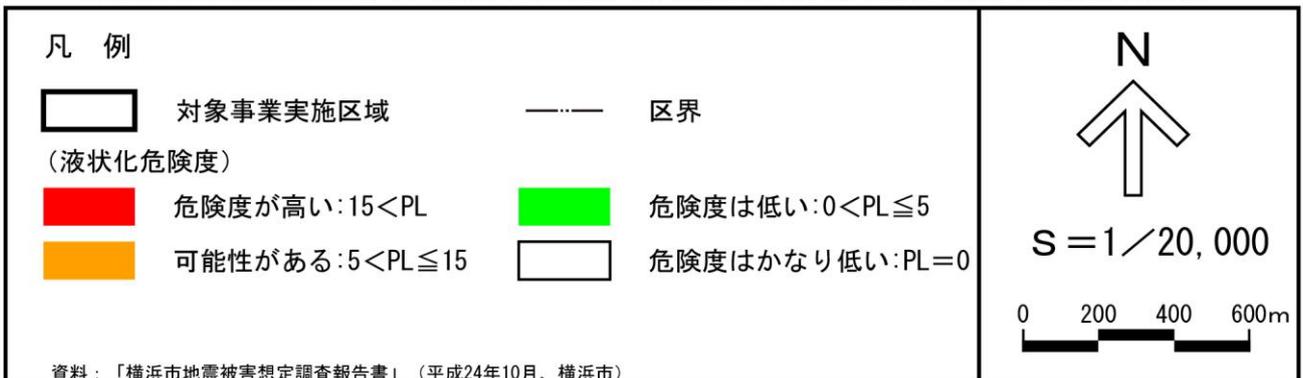
調査区域における災害応急用井戸の分布は、図3.2-43に示すとおりです。

横浜市では、民間の協力のもと、災害時の生活用水の確保として、地域の方々へトイレや屋外の清掃等の「生活用水」として提供可能な井戸（災害応急用井戸）を指定しています。

調査区域では災害応急用井戸の分布が見られますが、対象事業実施区域及びその周辺には見られません。

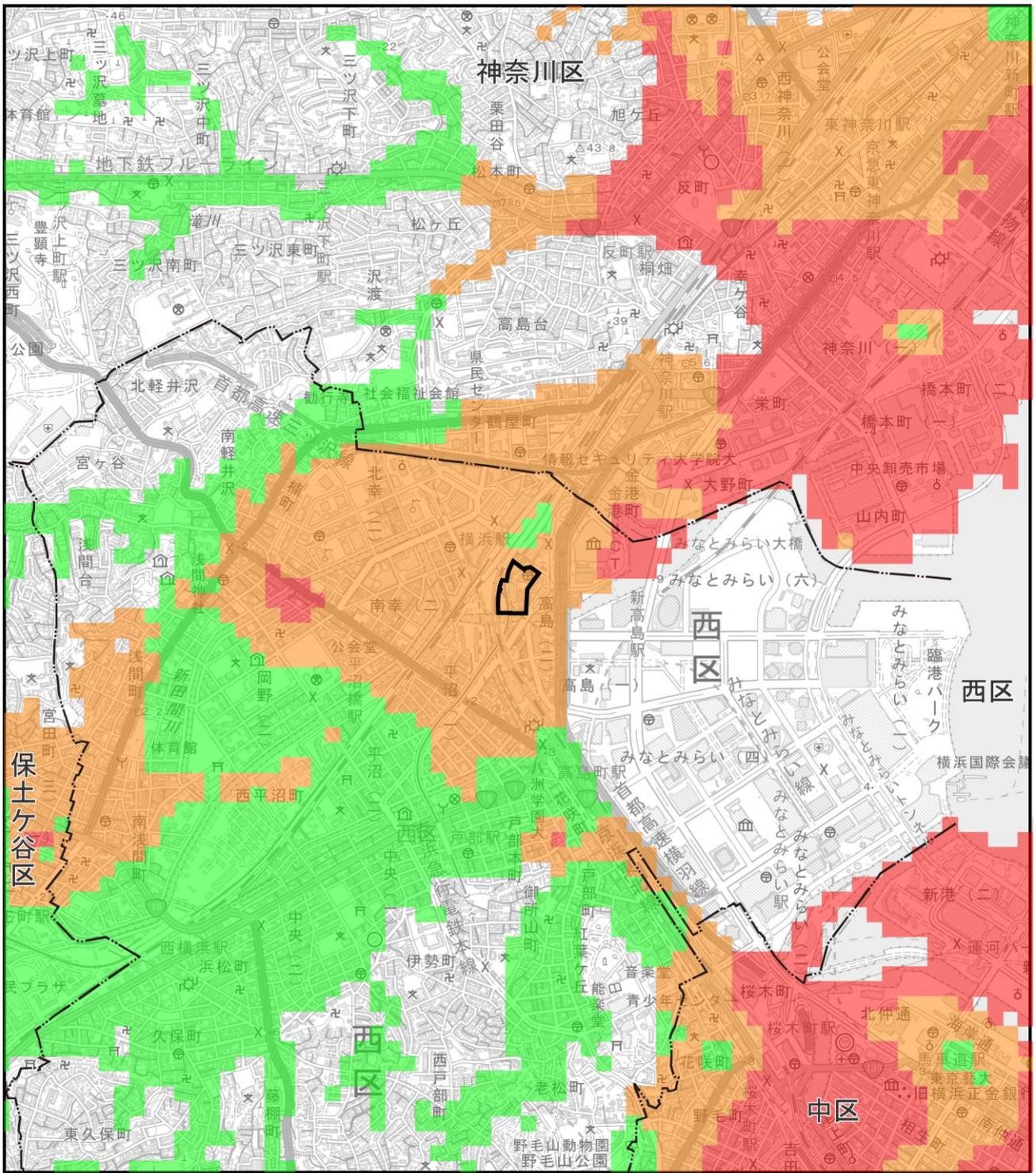


この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。



資料: 「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成24年10月、横浜市)

図3.2-42(1) 液状化危険度が高い地域(元禄型関東地震)

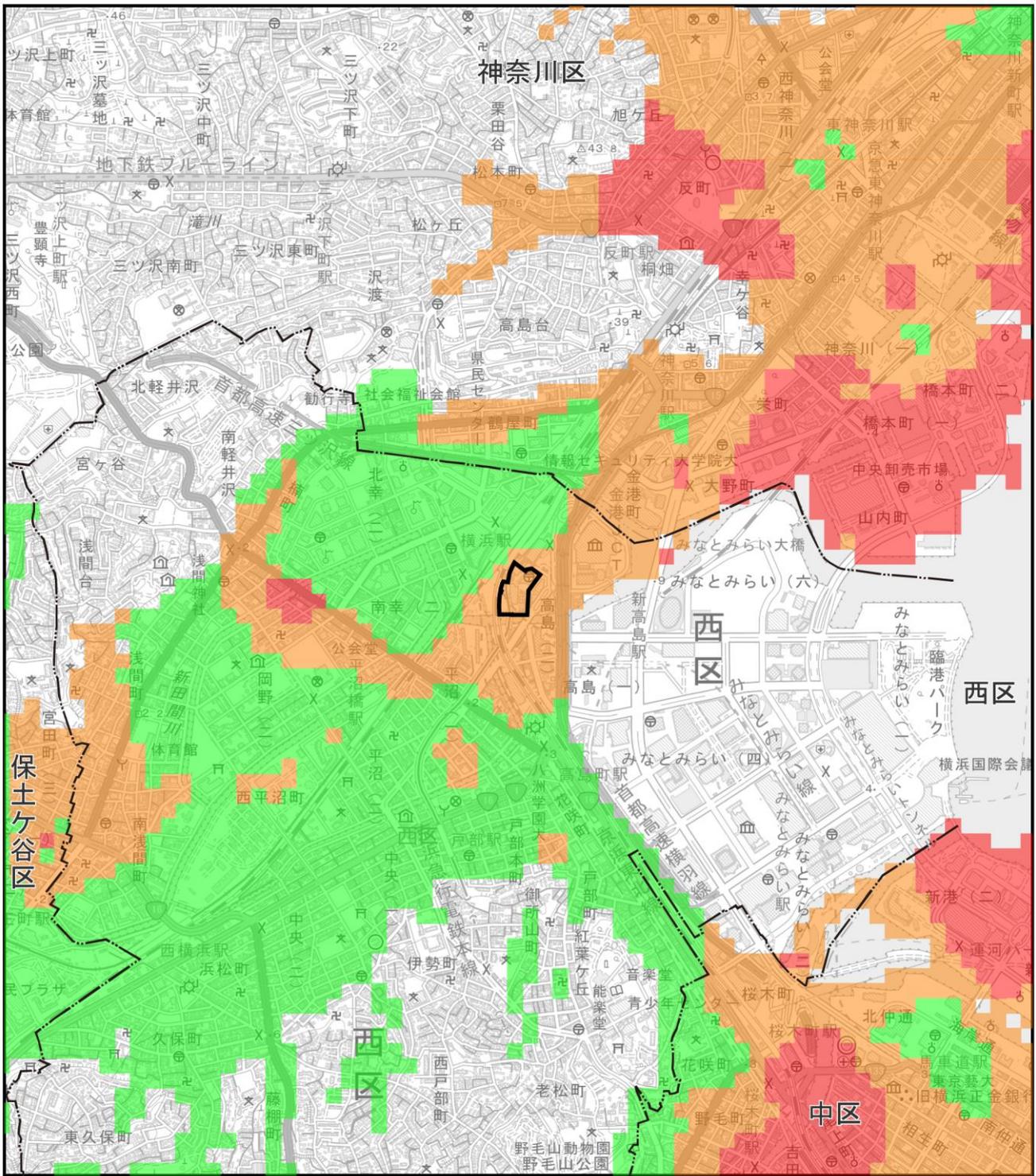


この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡例		 S = 1 / 20,000 		
	対象事業実施区域 (液状化危険度)		区界	
	危険度が高い: $15 < PL$			危険度は低い: $0 < PL \leq 5$
	可能性がある: $5 < PL \leq 15$			危険度はかなり低い: $PL = 0$

資料: 「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成24年10月、横浜市)

図3.2-42(2) 液状化危険度が高い地域(東京湾北部地震)

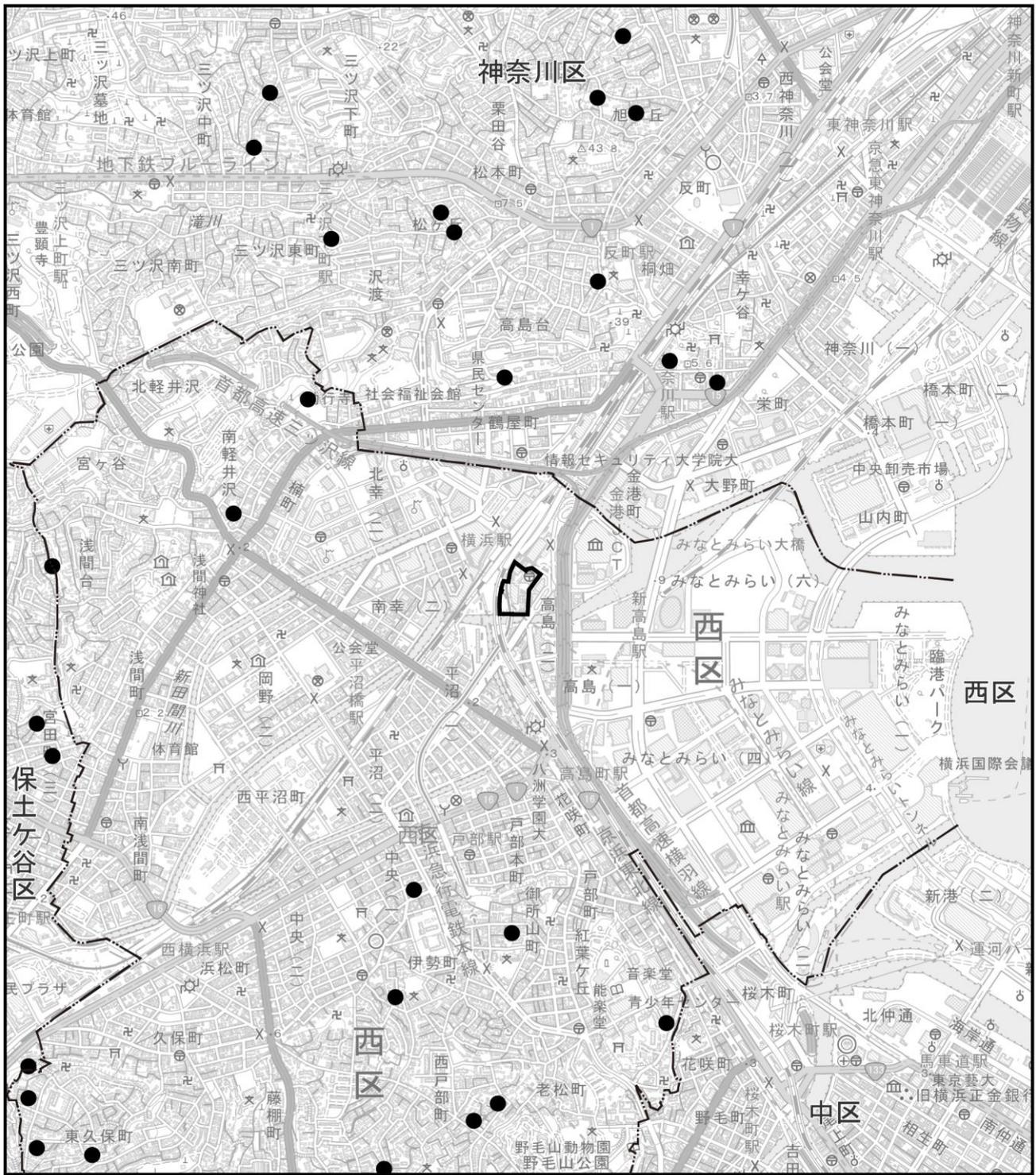


この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡 例 対象事業実施区域 (液化化危険度) 危険度が高い: $15 < PL$ 可能性がある: $5 < PL \leq 15$ 危険度は低い: $0 < PL \leq 5$ 危険度はかなり低い: $PL = 0$		区界 N S = 1 / 20,000 0 200 400 600m
---	--	---

資料: 「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成24年10月、横浜市)

図3.2-42(3) 液化化危険度が高い地域(南海トラフ巨大地震)



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

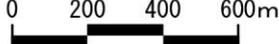
<p>凡例</p>	<p>  対象事業実施区域  区界  災害応急用井戸 </p>	<p>N</p> 
<p>資料：「横浜市行政地図情報システム、わいわい防災マップ(土砂災害)」 (令和7年7月調べ、横浜市ホームページ)</p>		<p>S = 1 / 20,000</p> 

図3.2-43 災害応急用井戸の分布

3.2.12 廃棄物の状況

(1) 一般廃棄物

横浜市における一般廃棄物の処理状況は、表3.2-42に示すとおりです。

横浜市の令和5年度のごみと資源の総量は約112万トンで、前年度に比べ、約4万トン（-3.5%）減少しています。

表3. 2-42 横浜市の一般廃棄物の処理状況

単位：トン

区分		令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度		
ごみと資源の総量		1,220,597	1,200,409	1,178,299	1,160,264	1,119,824		
処理内訳	ごみ 量	家庭系	焼却	581,269	598,514	578,970	565,853	546,318
		埋立	312	316	307	286	290	
		小計	581,581	598,830	579,277	566,139	546,608	
		事業系	焼却	305,374	267,824	273,093	278,706	274,207
		埋立	3,692	2,610	2,746	2,655	2,319	
		小計	309,066	270,434	275,838	281,362	276,526	
	計	890,647	869,264	855,115	847,500			
	資源 化量	家庭系	缶	8,671	9,728	9,533	8,968	8,336
			びん	19,534	20,538	19,566	18,193	16,556
			ペットボトル	13,094	14,077	14,372	14,176	14,032
			ガラス残さ	4,354	4,907	5,098	5,011	5,042
			小さな金属類	4,648	5,276	4,726	4,256	4,044
			プラスチック 製容器包装	48,817	51,129	50,094	48,276	46,555
			スプレー缶	611	620	619	611	611
			古紙	1,452	1,254	973	968	929
			古布	525	467	426	387	420
			蛍光灯・電球	82	77	70	59	56
			乾電池	321	319	336	341	358
			粗大金属	6,704	7,209	7,077	6,533	6,220
			羽毛布団	10	8	12	12	13
			小型家電	61	85	91	95	99
			燃えないごみ	1,333	1,327	1,233	1,192	1,128
			その他	60	0	0	0.4	4
			小計	110,277	117,023	114,225	109,079	104,402
			資源集団回収	152,377	149,022	142,784	136,438	128,058
			事業系	せん定枝	50,197	49,457	49,313	47,817
	生ごみ	17,099		15,643	16,861	19,430		
生ごみ (事業者)						19,299		
生ごみ (小学校給食残さ)						2,135		
小計	67,296	65,100		66,174	67,246	64,230		
計	329,950	331,145	323,183	312,763	296,690			
処理内 訳	ごみ 量	焼却	886,643	866,338	852,063	844,559	820,525	
		直接埋立	4,004	2,926	3,052	2,941	2,609	
		計	890,647	869,264	855,115	847,500	823,134	
焼却残さ	埋立	123,686	124,000	120,803	117,688	114,426		
	資源化	1,032	830	796	986	793		

注1) 表中の数値は整数表示をしているためそれぞれの数値を合計した場合、一致しないことがあります。

注2) 令和元年度のその他についてはせん定枝リサイクル実証実験及び水銀含有製品の回収事業における資源化量です。

注3) 令和元年度の値は台風第15号による災害廃棄物(2,139トン)、台風第19号による他都市からの搬入ごみ(神奈川県川崎市:187トン、宮城県丸森町:163トン)、新型コロナウイルスの影響によるダイヤモンド・プリンセス号からの受入廃棄物(306トン)は計上していません。

注4) □は資料に記載のない値を表します。

資料:「令和6年度事業概要」(令和6年9月、横浜市資源循環局)

「令和5年度事業概要」(令和5年9月、横浜市資源循環局)

(2) 産業廃棄物

横浜市及び神奈川県における産業廃棄物排出量と処理状況の推移は、表3.2-43(1)～(2)に示すとおりです。

横浜市の令和4年度の発生量は901万トンで神奈川県全体の約52%を占めています。また、横浜市における発生量は令和4年度に増加しているものの概ね減少傾向が見られます。

表3.2-43(1) 横浜市の産業廃棄物量と処理状況の推移

単位：万トン

年度	再生利用量	減量化量	最終処分が必要な量	発生量
平成30年度	315	636	20	970
令和元年度	284	613	22	919
令和2年度	275	599	14	888
令和3年度	272	551	22	846
令和4年度	287	600	14	901

注) 表示単位未満を端数処理しているため、各項目の数値とその合計が合わない場合があります。

資料：「令和6年度事業概要」（令和6年9月、横浜市資源循環局）

表3.2-43(2) 神奈川県の産業廃棄物量と処理状況の推移

単位：万トン

年度	再生利用量	減量化量	最終処分が必要な量	発生量
令和元年度	691	1,089	28	1,808
令和2年度	650	1,060	27	1,737
令和3年度	668	1,020	26	1,714
令和4年度	678	1,035	27	1,740
令和5年度	661	1,024	24	1,710

資料：「神奈川県産業廃棄物実態調査」（令和7年7月調べ、神奈川県環境農政局ホームページ）

3.2.13 法令等の状況

公害防止、自然環境保全及び災害防止等に関する法令等と本事業との関係の有無は、表3.2-44(1)～(4)に示すとおりです。

適用法令は現在の法令の施行状況等より判断したものであり、対象事業と関連のある適用法令は遵守します。

表3.2-44(1) 環境関連法令等

項目	関係法令	本事業との関係	
環境一般	環境基本法	○	
	神奈川県環境基本条例	—	
	神奈川県生活環境の保全等に関する条例	○	
	横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例	○	
	横浜市生活環境の保全等に関する条例	○	
	環境影響評価法	—	
	神奈川県環境影響評価条例	—	
	横浜市環境影響評価条例	○	
	横浜市開発事業の調整等に関する条例	○	
	生活環境保全推進ガイドライン（横浜市）	○	
環境への負荷の低減に関する指針（事業所の配慮すべき事項）（横浜市）	○		
環境計画等	エコツアーリズム推進法	—	
	横浜市環境管理計画	○	
公害防止	大気汚染	大気汚染防止法	○
		自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法	○
		神奈川県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画	○
	水質汚濁	水質汚濁防止法	—
		下水道法	○
		横浜市下水道条例	○
		神奈川県洗剤対策推進方針	—
	土壌汚染	土壌汚染対策法	○
		農用地の土壌の汚染防止等に関する法律	—
	騒音	騒音規制法	○
	振動	振動規制法	○
	地盤沈下	工業用水法	—
		建築物用地下水の採取の規制に関する法律	—
	悪臭	悪臭防止法	○
	日照障害	建築基準法	○
		横浜市建築基準条例	○
横浜市中高層建築物等の建築及び開発事業に係る住環境の保全等に関する条例		○	
横浜市地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例		○	
ダイオキシン類	ダイオキシン類対策特別措置法	—	

(令和7年7月調べ)

表3.2-44(2) 環境関連法令等

項目	関係法令	本事業との関係	
自然環境保全	生物多様性基本法	○	
	遺伝子組換え生物等の使用等の規制による生物の多様性の確保に関する法律	—	
	自然環境保全条例（神奈川県）	—	
	地域における多様な主体の連携による生物の多様性の保全のための活動の促進等に関する法律	○	
	神奈川県里地里山の保全、再生及び活用の促進に関する条例	—	
	生物多様性保全上重要な里地里山	—	
	横浜市水と緑の基本計画	○	
	横浜みどりアップ計画 [2024-2028]	○	
	横浜自然観察の森条例	—	
	「横浜つながりの森」構想	—	
	かながわ生物多様性計画 2024-2030	○	
	国立公園、 県立自然公園、 都市公園等	自然公園法	—
		都市公園法	—
		神奈川県立自然公園条例	—
		神奈川県都市公園条例	—
	自然環境保全地域	横浜市公園条例	—
		自然環境保全法	—
	風致地区	都市計画法	○
		風致地区条例（神奈川県）	—
		横浜市風致地区条例	—
	特別緑地保全地区	都市緑地法	—
	近郊緑地保全区域	首都圏近郊緑地保全法	—
	敷地内緑地、 施設の設置	都市緑地法	○
		緑の環境をつくり育てる条例（横浜市）	○
		横浜市緑化地域に関する条例	○
生産緑地地区	緑化地域制度（横浜市）	○	
	生産緑地法	—	
農用地区域	農業振興地域の整備に関する法律	—	
農業専用地区	横浜市農業専用地区設定要綱	—	
	横浜市都市農業推進プラン 2024-2028	—	
鳥獣保護区	鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律	—	
野生生物	絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律	—	
	特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律	—	
自然再生	自然再生推進法	—	
	かながわ水源環境保全・再生施策大綱	—	
災害防止	保安林	森林法	—
	砂防指定地	砂防法	—
	海岸保全地域	海岸法	—
	港湾区域	港湾法	—
	宅地造成工事 規制区域	宅地造成及び特定盛土等規制法	○
	地すべり防止地区	地すべり等防止法	—
	急傾斜地崩壊 危険区域	急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律	—
	地震	神奈川県地域防災計画	—
		横浜市防災計画	○
	土砂災害警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律	—
	河川保全区域	河川法	—
	航空障害	航空法	○

(令和7年7月調べ)

表3.2-44(3) 環境関連法令等

項目	関係法令	本事業との関係
災害防止	消防法	○
	横浜市火災予防条例	○
	化学物質の適正な管理に関する指針（神奈川県）	—
	特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律	—
	毒物及び劇物取締法	—
	放射性同位元素等の規制に関する法律	—
	神奈川県内消防広域応援実施計画	—
廃棄物	循環型社会形成推進基本法	○
	廃棄物の処理及び清掃に関する法律	○
	資源の有効な利用の促進に関する法律	○
	容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律	○
	食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律	○
	建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律	○
	神奈川県土砂の適正処理に関する条例	○
	神奈川県循環型社会づくり計画	○
	神奈川県ポリ塩化ビフェニル廃棄物処理計画	—
	石綿排出等工事に関する指導指針（神奈川県）	—
	廃棄物処理法における石綿含有廃棄物等の基準等について	—
	神奈川県資源の循環的な利用等の推進、廃棄物の不適正処理の防止等に関する条例	○
	横浜市廃棄物等の減量化、資源化及び適正処理等に関する条例	○
	第10期神奈川県分別収集促進計画	○
	ヨコハマプラ5.3（ごみ）計画 （横浜市一般廃棄物処理基本計画）	○
	事業用大規模建築物における廃棄物の保管場所及び再生利用等の対象となる廃棄物保管場所の設置に関する指導基準 （横浜市）	○
	横浜市空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止等に関する条例	○
	プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律	○
	横浜市最終処分場跡地利用に係る指導要綱	—
最終処分場跡地形質変更に係る施行ガイドライン	—	
地球環境保全	地球温暖化対策の推進に関する法律	○
	エネルギー政策基本法	○
	電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法	—
	エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律	○
	建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律	○
	非化石エネルギーの開発及び導入の促進に関する法律	○
	バイオマス活用推進基本法	—
	フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律	—
	フロン類の使用の合理化及び特定製品に使用されるフロン類の管理の適正化に関する指針	—
	新エネルギー利用等の促進に関する特別措置法	—
	環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律	○
神奈川県地球温暖化対策推進条例	○	
神奈川県バイオマス利活用計画	—	

（令和7年7月調べ）

表3.2-44(4) 環境関連法令等

項目	関係法令	本事業との関係
地球環境保全	横浜市地球温暖化対策実行計画	○
	横浜市地球温暖化対策計画書制度	○
	横浜市脱炭素社会の形成の推進に関する条例	○
	横浜市地域冷暖房推進指針	○
	再生可能エネルギー導入検討報告制度（横浜市）	○
	横浜市建築物環境配慮制度（CASBEE 横浜）	○
景観	景観法	○
	都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律	—
	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法	—
	屋外広告物法	○
	神奈川県屋外広告物条例	—
	横浜市屋外広告物条例	○
	神奈川県景観条例	—
	神奈川県景観づくり基本方針	—
	横浜市景観計画	○
	横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例	○
	横浜市景観ビジョン	○
	横浜市公共事業景観ガイドライン	—
	その他	横浜市基本構想（長期ビジョン）
横浜市中期計画 2022～2025		○
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（横浜市）		○
横浜都市交通計画		○
横浜市都市計画マスタープラン 西区プラン 「西区まちづくり方針」		○
横浜市都心臨海部再生マスタープラン		○
都市再生緊急整備地域 地域整備方針（横浜市）		○
土地区画整理法		—
駐車場法		○
横浜市駐車場条例		○
横浜市自転車活用推進計画		○
横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例		○
横浜市放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例		○
大規模小売店舗立地法		○
横浜国際港都建設計画都市再開発の方針		○
都市再生特別措置法		○
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		○
エキサイトよこはま まちづくりガイドライン		○
横浜市 SDGs 未来都市計画（2022～2025）		○
街づくり協議地区制度（横浜市）	○	
文化財	文化財保護法	—
	神奈川県文化財保護条例	—
	横浜市文化財保護条例	—
その他	光害対策ガイドライン	○
	工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン（横浜市）	○
	横浜市 よこはまの道 バリアフリー整備ガイドライン	○
	津波からの避難に関するガイドライン（横浜市）	○
	Vertiport 設置のための環境アセスメント方針	○
国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律	○	

（令和7年7月調べ）

3.3 調査対象地域等の地域特性

「3.2 地域の概況」の調査結果から要約される、対象事業実施区域及びその周辺における地域特性の概要は、表3.3-1(1)～(4)に示すとおりです。

対象事業実施区域は幕末から明治中期にかけて造成された古い埋立地に位置し、対象事業実施区域南側には近接して二級河川の帷子川が流れています。また、対象事業実施区域西側には二級河川の新田間川、南西側には石崎川が、北側には帷子川分水路が東へ向かって流下し、横浜港へ注いでいます。

対象事業実施区域及びその周辺は市街化が進み主に商業地域として利用されているため、まとまった樹林地は少なくなっています。

対象事業実施区域周辺の旅客用鉄道は、JR線、京急本線、相鉄本線、東急東横線、横浜市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線等が整備され、横浜駅が対象事業実施区域の最寄り駅となります。

対象事業実施区域周辺の主要な道路としては、対象事業実施区域東側には高速神奈川1号横羽線、一般国道1号があり、一般国道1号を起点として、横浜生田線が通っています。また、対象事業実施区域近傍の道路としては、対象事業実施区域東から南にかけて横浜駅根岸線が通っており、これらが対象事業実施区域への主なアクセス道路となっています。

表3.3-1(1) 地域特性の概要

項目	地域特性の概要
気象の状況	<ul style="list-style-type: none"> 横浜地方気象台(横浜市中区山手)における平均気温は18.0℃、平均相対湿度は69%、平均風速は3.5m/s、最多風向は北、降水総量は1,819.0mmとなっています。
地形、地質、地盤の状況	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域は幕末から明治中期にかけて埋立てられた土地で、地形は旧水部に分類されます。また、対象事業実施区域東側約100mには三角州・海岸低地が分布しています。 対象事業実施区域の地質は埋土となっており、対象事業実施区域北側約400mには自然堤防及び砂洲堆積物が分布しています。 対象事業実施区域及びその周辺の土壌は人工改変底地土(市街地)に分類され、軟弱地盤の層厚は主に30～40mで、軟弱地盤の厚い地域となっています。
水循環の状況	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域南側には近接して二級河川の帷子川が流れています。また、対象事業実施区域西側には二級河川の新田間川、南西側には石崎川が流れており、北西側から東側にかけては、二級河川の帷子川分水路が流れています。
植物、動物の状況	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域及びその周辺は、ほとんどが市街地となっています。 調査区域には、「神奈川県レッドデータブック2022植物編」に記載された「絶滅のおそれのある地域個体群」に該当する個体群はありません。また、「自然環境保全基礎調査」により選定された「特定植物群落」の分布は見られません。 調査区域には、「森林法」に基づく地域森林計画対象民有林が対象事業実施区域北西側約1.9kmに見られ、「都市緑地法」に基づく特別緑地保全地区及び「首都圏近郊緑地保全法」に基づく近郊緑地特別保全地区等の重要な樹林地は見られません。 対象事業実施区域及びその周辺の潜在自然植生としては、イノデ-タブ群集・典型皿群集が成立するとされています。 調査区域には、巨樹巨木調査による巨樹巨木が6件、横浜市の名木古木保存事業における名木古木が34件存在しています。

表3.3-1(2) 地域特性の概要

項目	地域特性の概要
植物、動物の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・グランモール公園にて過去3回行われた調査で確認された動物種は、鳥類で7目15科21種、昆虫類で2目7科22種、みなとみらい21地区で確認された動物種はほ乳類で1種、鳥類で50種、は虫類で3種、昆虫類で105種です。また、調査区域で確認された動物種のうち、注目すべき動物種は10種が確認されました。 ・調査区域では、対象事業実施区域北西側約1.9kmに位置する「豊頭寺市民の森」が鳥獣保護区に指定されています。 ・調査区域に農地は見られません。
人口、産業の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年の人口密度は神奈川区、西区、南区及び保土ヶ谷区では横浜市全域に比べて高く、1世帯当りの人員は5区とも横浜市全域よりやや低くなっています。 ・令和2～6年の人口等の推移について、横浜市では、世帯数は増加していますが、人口は減少傾向が見られます。調査対象地域の5区の世帯数は横浜市と同様の傾向が見られ、人口については多少のばらつきがみられるものの、概ね横ばいから増加の傾向が見られます。 ・事業所数が最も多いのは、調査対象地域の各区とも卸売業、小売業です。従業者数が最も多いのは、横浜市全域と神奈川区では卸売業、小売業ですが、西区、中区ではサービス業（他に分類されないもの）、南区、保土ヶ谷区では医療、福祉です。
土地利用の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・対象事業実施区域の用途地域は、商業地域に指定されています。 ・対象事業実施区域は業務施設用地であり、現在は中低層の商業・業務施設として利用されています。 ・調査対象地域の土地利用の状況は、多くが住宅系用地となっており、文教・厚生用地、公共空地等も混在する土地利用となっています。 ・対象事業実施区域周辺は主に南東側のみなとみらい地区等に、75mを超える高層建築物が数多く存在しています。
交通、運輸の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・対象事業実施区域周辺の主要な道路としては、対象事業実施区域東側には高速神奈川1号横羽線、一般国道1号があり、一般国道1号を起点として、横浜生田線が通っています。 ・調査区域には、市営バスと民営バスが運行しています。対象事業実施区域東側に、市営バス、京浜急行バス、神奈川中央交通の停留所「横浜駅改札口前」と「横浜駅東口バスターミナル（横浜駅東口、横浜駅前）」があります。 ・対象事業実施区域の旅客用鉄道は、JR線、京急本線、相鉄本線、東急東横線、横浜市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線があり、最寄りの駅は、JR線、京急本線、相鉄本線、東急東横線、横浜市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線の横浜駅です。 ・乗車人員は、調査区域で見られる駅の中でJR線の横浜駅が最も多く、次いで相鉄本線の横浜駅が多くなっています。 ・調査区域で見られる駅における乗車人員は、概ね横ばいから、減少傾向を示しており、新型コロナウイルス感染対策の一環で外出の抑制が要請されたことにより、令和2年度は特に乗車人員が減少しています。その後、新型コロナの行動制限の緩和に伴い、令和3年度以降の乗車人員は増加傾向に転じています。 ・入港船舶総数の隻数は令和2年及び令和5年度、総トン数は令和2年度及び令和4年度に減少していますが、概ね横ばい傾向が見られます。 ・対象事業実施区域周辺の飛行場として、神奈川県警察ヘリポート等があります。
公共施設等の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・対象事業実施区域に最も近い教育施設等は、対象事業実施区域南南東側約200mの横浜みなとみらい保育園です。対象事業実施区域に近い他の施設としては、対象事業実施区域南南東側約300mにきつずクラブ横浜があります。 ・主な医療機関としては、対象事業実施区域南側約300mに医療法人社団善仁会横浜第一病院があります。 ・主な官公庁等としては、対象事業実施区域内北側には横浜中央郵便局、対象事業実施区域北西側に近接して横浜駅行政サービスコーナーがあります。 ・主な福祉施設等としては、対象事業実施区域南南東側約500mにハートケア横浜、北西側約600mにシニアホテル横浜西口があります。 ・その他の市民利用施設として、対象事業実施区域周辺には対象事業実施区域西南西側約600mに西地区センター、西公会堂があり、北側約900mには台町公園野球場があります。 ・主な公園・緑地としては、対象事業実施区域東側約500mに隣公園の高島水際線公園があり、北西側約600mには街区公園の北幸広場公園があります。

表3.3-1(3) 地域特性の概要

項目	地域特性の概要	
文化財等の状況	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域周辺の指定・登録文化財は対象事業実施区域北側約800mに弁玉歌碑及び望欣台の碑、認定歴史的建造物は対象事業実施区域南側約500mに二代目横浜駅基礎等遺構があります。 埋蔵文化財包蔵地としては、対象事業実施区域周辺には対象事業実施区域北側約800mに、散布地である弥生時代の埋蔵文化財包蔵地が存在します。 	
公害等の状況	公害苦情	<ul style="list-style-type: none"> 横浜市における公害苦情総数は1,572件であり、公害苦情の多い項目としては騒音の585件、大気汚染の413件、悪臭の313件となっています。 調査対象地域の5区も横浜市全体と同様、公害苦情数は騒音が最も多く、悪臭、大気汚染、振動が多くみられます。
	大気汚染	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域に最も近い一般環境大気測定局は、対象事業実施区域南西側約900mの西区平沼です。また、対象事業実施区域に最も近い自動車排出ガス測定局は、対象事業実施区域西側約900mの西区浅間町です。 浮遊粒子状物質、二酸化窒素、微小粒子状物質は3局すべてで測定されており、各年度とも環境基準に適合しています。 一般環境大気測定局の光化学オキシダントについては各年度とも不適合です。光化学オキシダントは気象要因による変動が大きく、全国的に環境基準が達成できていない傾向があります。
	水質汚濁	<ul style="list-style-type: none"> 河川における水質測定結果は、令和3年度の大岡川における生物化学的酸素要求量が環境基準に不適合です。 海域における水質測定結果は、令和元年度及び令和3年度の全燐、令和3年度の全窒素が環境基準に不適合です。 調査区域では、横浜市が地下水の水質測定を実施しており、メッシュ調査において、令和3年度に硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素の環境基準の超過が見られたNo.2は、令和4、5年度の継続監視調査においても硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素が環境基準を超過しています。
	騒音	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通騒音は、令和元～5年度に10地点で測定されており、一般国道1号の西区戸部本町、一般国道133号の中区本町1丁目は昼間・夜間ともに環境基準を超過し、青木浅間線の西区浅間町4丁目、高島関内線の中区桜木町1丁目、横浜生田線の西区北軽井沢、一般国道15号の神奈川区新町は夜間のみ超過しています。 調査区域では、鉄道騒音及び航空機騒音の測定は実施されていません。
	振動	<ul style="list-style-type: none"> 調査区域では、横浜市による振動の測定は実施されていません。
	土壌汚染	<ul style="list-style-type: none"> 調査区域における、形質変更時要届出区域が14箇所あります。対象事業実施区域は法及び条例に基づく要措置区域及び形質変更時要届出区域に指定されていません。
	悪臭	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域及びその周辺には、著しい悪臭の発生源はみられません。
	地盤沈下	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象地域内では23地点で水準測量が行われています。各地点ともほとんど変動が見られず、過去5年間の前年比最大変動量は対象事業実施区域南西側約1.9kmに位置する水準点番号801の4.1mmとなっています。
災害の状況	<ul style="list-style-type: none"> 調査区域では、元禄型関東地震で震度6弱～7、東京湾北部地震で震度5強～6強、南海トラフ巨大地震で震度5弱～6弱の揺れが想定されています。 対象事業実施区域は「急傾斜地崩壊危険区域」、「土砂災害警戒区域」の指定がありません。 洪水による浸水想定区域(想定最大規模)において、対象事業実施区域は0～3.0m程度の洪水による浸水深区域に含まれます。 内水による浸水想定区域は、調査区域では広く浸水が想定されており、大部分は浸水深1.0m未満となっています。なお、対象事業実施区域も1.0m未満と想定されています。 津波による浸水想定区域は、対象事業実施区域を含む低地に広く分布しており、対象事業実施区域では1.0m以上2.0m未満の浸水が予測されています。 想定される最大規模での高潮による浸水想定区域は、対象事業実施区域を含む低地に広く分布しており、対象事業実施区域及びその周辺は1m以上3m未満の浸水が予測されています。 元禄型関東地震、東京湾北部地震、南海トラフ巨大地震の3地震を対象として液状化の検討が行われており、各地震ともに、対象事業実施区域及びその周辺は液状化の可能性のある～液状化の危険度が高い地域と評価されています。 調査区域には、災害時の生活用水の確保として、地域の方々へトイレや屋外の清掃等の「生活用水」として提供可能な井戸(災害応急用井戸)があります。調査区域に災害応急用井戸の分布が見られますが、対象事業実施区域及びその周辺には見られません。 	

表3.3-1(4) 地域特性の概要

項目	地域特性の概要
廃棄物の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 横浜市令和5年度のごみと資源の総量は約112万トンで、前年度に比べ、約4万トン(-3.5%)減少しています。 ・ 横浜市令和4年度の産業廃棄物の発生量は901万トンで神奈川県全体の約52%を占めています。 ・ 横浜市における産業廃棄物の発生量は令和4年度に増加しているものの概ね減少傾向が見られます。
法令等の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 対象事業と関連のある適用法令としては「環境基本法」、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」等の総合的な法令及び「大気汚染防止法」、「騒音規制法」等の個別の法令が該当します。対象事業の実施に当たっては、関連のある法令等を遵守します。

第 4 章 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

第4章 配慮指針に基づいて行った配慮の内容

4.1 環境情報提供書及び配慮市長意見を総合的に検討して変更した配慮の内容

「横浜市環境配慮指針」の「別記 事業別の配慮事項 8 高層建築物の建設」及び「別記 事業別の配慮事項 6 飛行場の建設」に掲げられている各配慮事項から、本事業の事業特性や地域特性を踏まえた配慮事項を選定しました。本事業で検討した配慮の内容については、表4.1-1及び表4.1-2の右欄に示すとおりです。

「横浜市環境配慮指針」に掲げられた事項のほかに、事業特性及び地域特性を踏まえ追加した配慮事項及び配慮の内容は、表4.1-3に示すとおりです。

また、配慮市長意見書等を総合的に検討し、配慮書に示した配慮の内容を一部見直しており、変更した点については下線を付しています。

4.1.1 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（高層建築物の建設）

表4.1-1(1) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（高層建築物の建設）

配慮事項	選定	配慮の内容
<p>(1) 計画地の選定や施設配置等の検討に当たっては、地形や周辺の土地利用状況等を踏まえ、周辺環境への影響を少なくする。</p> <p>「生物多様性横浜行動計画」等に基づき、生物の生息生育環境の保全や景観機能等を考慮し、まとまりや連続性のある農地・樹林地、源流域、貴重な動植物の営巣・生育地等の分断、改変を避ける。</p> <p>また、脱炭素化の実現に向けて、「横浜市地球温暖化対策実行計画」等に基づき、温室効果ガスの排出抑制を事業のあらゆる場面で実施するように計画段階から検討する。</p> <p>基本的な配慮事項</p>	<p>○</p>	<p>本事業が実施される横浜駅周辺地区は、鉄道6社9路線が乗り入れ、一日約200万人の乗降客数を数える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。</p> <p>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、横浜駅南東側に位置し、帷子川に面しており、更に帷子川を挟んで、みなとみらい21地区及び平沼地区と隣接しています。</p> <p>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。さらに、隣接するみなとみらい21地区及び平沼地区とのアクセスや地区内の回遊性に課題があります。</p> <p>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計画を進めます。</p> <p>施設配置等の検討に当たっては、計画建築物の高層部の北部及び一部の東部については、低層部に比べてセットバックさせる計画とします。また、外装デザインの分節化等の検討を行い、周辺の街並みや調和に配慮します。なお、分節化については、単純で特徴のない建築物の大壁面がもたらす圧迫感を生じさせないように、外壁面に用いる建材や目地などの配置を工夫することにより、外壁面を構成する単位を小さくすることを検討します。加えて、高層部のセットバックにより風環境にも配慮した配置計画とします。低層部は周辺歩道等との一体的な環境整備、圧迫感の軽減に配慮し、北側に隣接する駅前広場側を含めて敷地境界から2mセットバックさせる計画とします。</p> <p>対象事業実施区域にはまとまりや連続性のある農地・樹林地、源流域、貴重な動植物の営巣・生育地等はありませんが、対象事業実施区域の南側は帷子川に面しています。</p> <p>対象事業実施区域の緑化に当たっては、人々が身近に感じ、かつ、来街者が快適に感じる多様な緑地空間の創出を行うという基本方針を基に、緑視率を向上させる緑の配置、高木・中木・低木・地被類を組み合わせた緑化、建物内、一般公開空地等の緑化、生物多様性に配慮した樹種の選定等、線的、面的にネットワークされた緑の形成に配慮した緑化や植栽配置の計画を検討していきます。</p> <p>横浜市では、「横浜市地球温暖化対策実行計画」において、脱炭素社会の実現に向けた2050年の横浜の将来像「Zero Carbon Yokohama」～2050年までに温室効果ガス排出実質ゼロを達成し、持続可能な大都市を実現する～を目指しています。</p> <p>本事業では、自然採光の活用、高効率機器、LED照明の採用、自然換気システム、Low-Eガラスの採用等による熱負荷低減、日射遮蔽効果のある庇や奥行きのある縦方向部材の適切な方位別設置等による外壁負荷削減（庇や奥行きのある縦方向部材の方位別設置により外壁の日射負荷や熱負荷の低減を図ること）、BEMSの採用によるエネルギーの効率的な運用、太陽光発電設備の設置等を行い、温室効果ガスの排出抑制を事業の様々な場面で実施するように検討します。</p>

注) 配慮書からの変更は、下線部に示すとおりです。

表4.1-1(2) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（高層建築物の建設）

	配慮事項	選定	配慮の内容
基本的な配慮事項	(2) 計画地及びその周辺の自然環境、社会文化環境等についての情報を収集し、環境資源等の現況把握を行う。	○	<p>配慮書の作成を通じて、地域の概況について情報を収集し、現況の把握を行いました。</p> <p><u>対象事業実施区域内には、文化財や保安林等の重要な森林といった特筆すべき環境資源等は存在しませんが、対象事業実施区域の南側は帷子川に面しています。「エキサイトよこはま22まちづくりガイドライン」では、横浜の玄関口にふさわしく印象的で魅力ある都市景観を形成するために、まちを訪れる人々が魅力を感じることができ、忘れられないシーンが展開する横浜らしい景観の創出を目指すとされており、本事業ではこれらに配慮し、ダイナミックなスケール感を持った国際性豊かな都市空間を形成する景観となるよう検討します。</u></p>
	(3) 工事計画の策定に当たっては、計画段階から安全な工法や工程等を検討し、市民への情報提供に努める。	○	<p>工事計画の策定に当たっては、<u>対象事業実施区域の周辺における他の工事の状況や、騒音、振動、粉じん等に配慮した安全な工法や工程の検討を行います。また、市民への情報提供については、「横浜市環境影響評価条例」に基づく説明会を行うとともに、「横浜市中高層建築物等の建築及び開発事業等に係る住環境の保全等に関する条例」の趣旨を踏まえ、</u>工事中は、仮囲いへの工事工程表等の掲示や、近隣住民等に対して適切に情報提供を行います。</p> <p><u>計画建築物やデッキ等の工事に当たっては、対象事業実施区域内を通る鉄道（京急本線、みなとみらい線）、隣接する鉄道（JR根岸線）及び周辺への影響が生じないように、適切な工法や対策を検討します。なお、今後適切な時期にボーリング調査を実施し、調査結果を踏まえ、工法や具体的な対策を検討します。また、今後の本事業の深度化に合わせて鉄道事業者と調整を図ります。</u></p> <p>また、工事の実施に当たっては、仮囲いを設置する他、工事用車両の出入りする時間帯においては原則として車両出入口に交通誘導員を配置することで、歩行者や一般通行車両の安全に配慮する計画とします。</p> <p><u>対象事業実施区域内の既存の南北の歩行者動線は本事業の工事に伴い利用できなくなる期間があるため、歩行者に対して適切に情報提供を行います。</u></p> <p>必要に応じて<u>既存歩道のルートを案内し、安全で円滑な歩行空間を確保するよう計画するとともに、「工事中の歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン」を参考として、歩行者に対するバリアフリーの推進を行います。</u></p> <p><u>なお、対象事業実施区域内の南側の道路は、工事期間中も道路機能を確保するよう配慮します。</u></p>
	(4) 環境負荷低減や、水とみどりの環境形成に関する法令や条例、指針等を遵守する。	○	<p>本事業では、環境関連の法令や条例、指針等を遵守するとともに、「横浜市環境管理計画」等の上位計画を踏まえ、本事業に伴う建築物の省エネルギー化や長寿命化、周辺のまちなみとの調和や緑化など、総合的な環境配慮の取組みを進め、環境創生型のまちづくりを推進する役割を果たす計画となるよう検討します。</p> <p>また、本事業では「横浜市建築物環境配慮制度」に基づき、計画建築物の建設工事から供用後に至るまでの長期にわたり、計画建築物が環境に与える負荷を低減するため、様々な環境配慮事項に取り組み、建築環境総合性能評価システム（CASBEE 横浜）のAランク以上の取得を目指します。</p>

注) 配慮書からの変更は、下線部に示すとおりです。

表4.1-1(3) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（高層建築物の建設）

	配慮事項	選定	配慮の内容
本事業に係る配慮事項	(5) 生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、雨水の浸透・貯留、ヒートアイランド現象の緩和、防災・減災、さらには人々が交流し活動する場など、多様な機能を持つグリーンインフラの保全、活用を図るとともに、雨水の有効利用などによる健全な水循環の創出に努める。	○	<p>本事業では、緑や風の流れ等を利用した潤いのある空間形成を行い、ヒートアイランド現象の緩和を図ります。また、人々が身近に感じ、かつ、来街者が快適に感じる多様な緑地空間の創出を図り、緑を感じられるまちづくりを目指します。</p> <p>また、雨水排水については、公共下水道（分流式雨水管）を利用する計画ですが、省資源の観点から、<u>建物の上部に降った雨水の一部を中水処理し、植栽の灌水やトイレ洗浄水として利用する等の検討を進めていきます。</u></p>
	(6) 低層部の屋上や壁面、敷地の緑化を図り、生物の生息生育環境の確保に努める。緑化に際しては、郷土種中心の多様な植物の植栽など、生物多様性の保全と創造に努める。	○	<p><u>緑化に当たっては、都市緑地法の「緑化地域制度」の緑化率の最低限度（5%）以上、かつ、地区計画の基準以上の緑化面積を確保する緑化計画を実施します。</u></p> <p>本事業では、高木・中木・低木・地被類を組み合わせた緑化や屋上緑化、壁面緑化、生物多様性に配慮した樹種（地域の潜在自然植生構成種、鳥や蝶等の生き物を誘う樹種等）の選定等を検討することで、生物の生息生育環境の確保に努めるとともに、生物多様性の保全と創造に配慮する計画とします。</p> <p><u>また、屋上緑化は主に低層部の屋上に計画することとし、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場を計画している高層棟屋上と離隔を確保することで、バードストライクの発生抑制のための配慮を行います。</u></p>
	(7) 高性能な省エネルギー型機器の導入などによりエネルギー使用の合理化を図る。また、太陽光発電設備などの再生可能エネルギーや、廃熱の有効利用などの未利用エネルギーの積極的な活用に努める。	○	<p>本事業では、再生可能エネルギーの導入について検討を進めるほか、以下の環境制御技術や、建築技術等の採用を検討し、運用エネルギーの低減を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然採光の活用、<u>高効率機器</u>、LED 照明の採用 ・自然換気システム、Low-E ガラスの採用等による熱負荷低減 ・日射遮蔽効果のある、庇や奥行きのある縦方向部材の適切な方位別設置等による外壁負荷削減 ・BEMS の採用によるエネルギーの効率的な運用 ・太陽光発電設備の設置
	(8) 使用する電気は低炭素電気を選択するよう努めるとともに、建設資材や設備等の確保に際してはグリーン購入を図る。	○	<p>脱炭素社会の実現に向けて、横浜市が公表している低炭素電気普及促進計画書制度の情報を参考とし、CO₂ 排出係数の低い電力の使用を検討していくとともに、建築資材や設備等の確保については、グリーン購入を図ります。</p>
	(9) 次世代自動車の積極的な導入や公共交通等の利用促進などにより、運輸部門における二酸化炭素の排出抑制に努める。	○	<p>本事業では、公共交通利用の促進に資するよう、商業・業務機能等が高度に集積する横浜駅周辺の回遊性を確保するため、ターミナルコア、デッキネットワーク等の整備により、周辺との歩行者ネットワークの形成に寄与する計画です。また、業務用車両の電気自動車導入促進や再生可能エネルギーを利用した充電設備の設置を検討します。</p>

注) 配慮書からの変更は、下線部に示すとおりです。

表4.1-1(4) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（高層建築物の建設）

	配慮事項	選定	配慮の内容
本事業に係る配慮事項	(10) 建設、運用、更新、解体処分など、ライフサイクルを通して、また工作物の長寿命化により、排出される温室効果ガスの抑制に努める。	○	本事業では、建築物の省エネルギー化や長寿命化を実施することや、 <u>解体時・建設時・供用時の廃棄物の分別徹底、適正な処理、再使用やリサイクル材等のエコマテリアル^{注1)}の活用を検討し、建築物の建設から解体処分に至るまでのライフサイクルを通して、排出される温室効果ガスの抑制に努めます。</u> また、工事中は、低燃費型建設機械の採用や低燃費型車両の使用等に努めるとともに、適切な施工管理の実施の取り組みを行います。
	(11) <u>微気候に配慮し、人工排熱の抑制、緑化、保水性舗装や遮熱性舗装等の採用、風通しのためのオープンスペースの確保、緑陰や日除け等を活用した日射の低減などにより、ヒートアイランド現象の抑制及び暑熱環境への適応に努める。</u> <small>注2)</small>	○	本事業では、エネルギーの効率的運用による省エネルギー化を推進し、空調システム等から排出される人工排熱の抑制に努めるほか、 <u>線的、面的にネットワークされた緑の形成を図るなどによる、緑や風の流れ等を利用した潤いのある空間形成を行い、ヒートアイランド現象の抑制及び暑熱環境への適応に努めます。</u> また、保水性舗装、遮熱性舗装、ドライミストなどの設置を検討します。
	(12) 街の個性や街並みの特徴を把握し、建物外観の色彩や材質、建物の形態・高さ等について、周辺建物との連続性や後背地との調和を図る。	○	本事業では、横浜駅東口というエリア特性を踏まえ、 <u>ダイナミックなスケール感を持った国際性豊かな都市空間の形成を図るとともに、全体の調和を意識しつつ、建物内部のにぎわいが滲み出るような照明計画や建物デザインを検討します。</u> <u>計画地東側の道路（高島台206・208号線）沿いには、建物相互のつながりやまとまり感に配慮した景観を形成し、統一感あるファサードや壁面後退、低層部のにぎわい施設導入、ストリートファニチャー^{注3)}などによる、ゆとりとにぎわいある歩行者空間の整備を図ります。</u>

注1) エコマテリアルとは、環境負荷が少なく、持続可能な開発に貢献することを目的とした素材です。

注2) 本事業の配慮書については令和7年4月4日の改定前の横浜市環境配慮指針（以下「旧配慮指針」といいます。）に基づき作成していましたが、令和7年4月4日の改正に伴い、(11)の配慮事項の記載を更新しました。

注3) ストリートファニチャーとは、街路備品であり、街灯・ベンチなど家具的なものを指します。

注4) 配慮書からの変更は、下線部に示すとおりです。

表4.1-1(5) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（高層建築物の建設）

配慮事項	選定	配慮の内容
<p>本事業に係る配慮事項</p>	<p>(13) 大雨や洪水、高潮等による浸水が想定される区域において建物に地下空間を設ける場合は、地下空間の用途及び規模を考慮し、浸水を可能な限り生じさせない構造や避難設備の採用に努める。</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>本事業では、浸水対策として地盤嵩上げ及び建物内への浸水防止対策を実施します。<u>対象事業実施区域を含む横浜駅周辺の地盤面の嵩上げ高さについては、1 m以上3 m未満の高潮による浸水が予測されていることなどから、「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」の基本ルールでは、高潮堤防高さ(T.P.+3.1 m)以上を将来的な高さ目標とされています。これを踏まえ、対象事業実施区域の地盤面の嵩上げ高さについても高潮堤防高さ(T.P.+3.1 m)以上を将来的な高さ目標とします。</u></p> <p>ただし、周辺への影響等により対応が困難な場合については、地盤面高さ又は出入口高さの嵩上げを次のとおり段階的に実施することとします。</p> <p>①地盤面の高さが T.P.+1.0m未満の箇所については、朔望平均満潮位(T.P.+0.9m)を基準に T.P.+1.0m以上を目標とします。</p> <p>②現地盤面の高さが T.P.+1.0m以上 2.3m未満の箇所については、計画高水位(T.P.+2.3m)を基準に T.P.+2.3m以上を目標とします。</p> <p><u>計画建築物の地下にターミナルコア、一部の設備機械室や駐車場等を計画しているため、段階的な嵩上げも困難な場合は、止水板等により建物内部への浸水防止対策を実施します。</u></p> <p><u>なお、本事業では、電気・通信等の主な設備機械を浸水の被害を受けない11～12階の設備機械室に設置する計画としています。</u></p> <p>また、「津波からの避難に関するガイドライン」に基づき、津波や大津波警報の発表及び避難勧告・避難指示発令時における海拔5 m以上の高台への来街者の誘導又は堅牢な建物の3階以上（又は床上面が地盤から5 m以上）の場所への来街者の受入れを行います。</p>

注) 配慮書からの変更は、下線部に示すとおりです。

表4.1-1(6) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（高層建築物の建設）

	配慮事項	選定	配慮の内容
本事業に係る配慮事項	(14) 駐車場整備に当たっては、充電器等のインフラ整備に努めるとともに、配置等については極力交通集中の回避や、歩行者の安全及び利便性に配慮する。	○	<p>駐車場の整備に当たっては、「横浜市駐車場条例」に基づく必要駐車台数を確保する計画とします。</p> <p>併せて、エキサイトよこはま22駐車場整備ルールの適用条件となる駐車場の整備・運営に関しての駐車場マネジメントの取組みを実施します。</p> <p>また、駐車場内に電気自動車の充電設備の設置を検討していきます。</p> <p>自動車交通の円滑化、路上駐車の防止のため、駐車場への適切な経路誘導に努める他、交通集中の回避のため、従業員には公共交通機関による通勤を推奨し、商業施設の利用者には公共交通機関の利用を呼びかけていきます。</p> <p><u>歩行者の安全及び利便性への配慮については、対象事業実施区域の東側の敷地境界沿いは、2mセットバックし、歩道状空地を設けることにより、ゆとりのある歩行空間を確保する計画です。</u></p> <p><u>また、「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画」及び都市再生特別地区等の制度の趣旨を踏まえ、ターミナルコアを中心とした歩行者ネットワークの構築として、敷地内を南北方向に移動する動線も整備することで、車両動線との錯綜に配慮した計画とします。</u></p> <p><u>なお、対象事業実施区域内の南側の道路は、工事期間中を含み道路機能を確保するよう配慮しつつ、将来その西側の土地の利活用ができるよう計画を検討します。</u></p>
	(15) 風害、光害の影響を少なくする。	○	<p>風害対策として、高層棟からの下降流の低減に配慮し、庇の設置、建物表面に凸凹を生じさせるバルコニーの設置等の検討を進めていきます。また、風速増加領域の低減に配慮し、防風植栽の設置等の検討を進めていきます。<u>具体的な対策は、今後行う風洞実験の結果を踏まえ、準備書に記載します。</u></p> <p>光害対策として、「光害対策ガイドライン」（令和3年3月、環境省）等を踏まえ、周辺に悪影響を及ぼさない照明計画とします。</p> <p>なお、テレビ電波障害対策についても、計画建築物による電波障害が明らかになった場合には、受信状況に応じて適切な対応を行います。</p>
	(16) 地域の住民に親しまれた施設の移転、文化財の消滅・移転及び地域の分断を避ける。	×	<p>本事業による、文化財の消滅・移転はありません。</p> <p>なお、工事中に未周知の埋蔵文化財が発見された場合は、速やかに工事を中断することとともに、「文化財保護法」（昭和25年5月、法律第214号）等に基づき、横浜市等の関係機関との協議の上、適正に対応します。</p> <p>また、<u>対象事業実施区域内の既存の南北の歩行者動線は本事業の工事に伴い利用できなくなる期間があるため、歩行者に対して適切に情報提供を行います。</u></p>

注) 配慮書からの変更は、下線部に示すとおりです。

表4.1-1(7) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（高層建築物の建設）

	配慮事項	選定	配慮の内容
本事業に係る配慮事項	(17)廃棄物等の発生抑制、再使用及び再生利用を図る。	○	<p>「ヨコハマプラ5・3(ごみ)計画 横浜市一般廃棄物処理基本計画(2023年度～2030年度)」(令和6年1月、横浜市)の取組を推進し、工事中においては、廃棄物の発生抑制と分別、リサイクルを積極的に進め、なお残る廃棄物は適正に処理します。また、木材代替型枠やリサイクル材等のエコマテリアルの活用を検討します。</p> <p>工事で発生する建設発生土は、可能な限り場内仮置き・埋め戻し利用を検討するとともに、近隣の建設工事現場での再使用を検討していきます。</p> <p>供用後においては、入居テナント等に対して廃棄物の排出抑制や、分別排出の徹底を促します。</p>

注) 配慮書からの変更は、下線部に示すとおりです。

4.1.2 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（飛行場の建設）

本事業では、計画建築物の高層棟屋上（高さ約231m）に空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場（パーティポート及びヘリポート）の設置を検討しており、計画建築物（高層建築物）と一体的な施設として周辺環境等に影響を及ぼすことになります。このため、求められる配慮事項が高層建築物の建設と同様となる場合は、高層建築物の建設において配慮の内容を記載し、本項では割愛することとしました。

表4.1-2(1) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（飛行場の建設）

配慮事項	選定	配慮の内容
<p>(1) 計画地や飛行ルートを選定に当たっては、周辺の土地利用状況等を踏まえ、周辺環境への影響を少なくする。</p> <p>「生物多様性横浜行動計画」等に基づき、生物の生息生育環境の保全や景観機能等を考慮し、まとまりや連続性のある農地・樹林地、源流域、貴重な動植物の営巣・生育地等の分断、改変を避ける。</p> <p>また、脱炭素化の実現に向けて、「横浜市地球温暖化対策実行計画」等に基づき、温室効果ガスの排出抑制を事業のあらゆる場面で実施するように計画段階から検討する。</p>	○	<p><u>空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場を整備する計画であり、飛行ルートを選定に当たっては、静穏を必要とする施設に配慮した飛行ルートを検討します。</u></p> <p>その他の配慮の内容は、高層建築物の建設における配慮の内容のとおりです。</p>
<p>(2) 計画地や飛行ルート及びその周辺の自然環境、社会文化環境等についての情報を収集し、環境資源や騒音・振動等の現況把握を行う。</p>	○	<p>配慮書の作成を通じて、地域の概況について情報を収集し、現況の把握を行いました。</p> <p>対象事業実施区域周辺には、病院や学校といった静穏を必要とする施設が存在していることから、収集した情報をもとに、騒音等の適切な現況把握を行います。</p> <p>また、<u>空飛ぶクルマ及びヘリコプターの飛行によるバードストライクの影響を検討するために、対象事業実施区域及びその周辺における騒音や鳥類の飛翔高度等について現況把握を行います。</u></p> <p><u>なお、空飛ぶクルマ及びヘリコプター飛行による騒音やバードストライク等の周辺環境への影響を低減する対策については、現況把握の結果や予測の内容を踏まえ、準備書に記載します。</u></p>
<p>(3) 工事計画の策定に当たっては、計画段階から安全な工法や工程等を検討し、市民への情報提供に努める。</p>	○	<p>高層建築物の建設における配慮の内容のとおりです。</p>
<p>(4) 環境負荷低減や、水とみどりの環境形成に関する法令や条例、指針等を遵守する。</p>	○	<p>高層建築物の建設における配慮の内容のとおりです。</p>

注) 配慮書からの変更は、下線部に示すとおりです。

表4.1-2(2) 配慮指針に基づいて行った配慮の内容（飛行場の建設）

	配慮事項	選定	配慮の内容
本事業に係る配慮事項	(5) 生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、雨水の浸透・貯留、ヒートアイランド現象の緩和、防災・減災、さらには人々が交流し活動する場など、多様な機能を持つグリーンインフラの保全、活用を図るとともに、雨水の有効利用などによる健全な水循環の創出に努める。	○	高層建築物の建設における配慮の内容のとおりです。
	(6) 陸上飛行場周辺においては緩衝緑地帯を十分に確保し、舗装面以外の空地については緑化を図り、生物の生息生育環境の確保に努める。緑化に際しては、郷土種中心の多様な植物の植栽や、表土の保全・活用など、生物多様性の保全と創造に努める。	○	<p>本事業では、次世代モビリティである空の移動を可能とする、いわゆる“空飛ぶクルマ”の実現を見据えて、計画建築物の高層棟屋上（高さ約231m）に空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場（パーティポート及びヘリポート）の設置を計画しており、地上とは離隔を確保する計画とします。</p> <p>緑化等については高層建築物の建設における配慮の内容のとおりです。</p>
	(7) 高性能な省エネルギー型機器の導入などによりエネルギー使用の合理化を図る。また、太陽光発電設備などの再生可能エネルギーや未利用エネルギーの積極的な活用を努める。	○	高層建築物の建設における配慮の内容のとおりです。
	(8) 使用する電気は低炭素電気を選択するよう努めるとともに、建設資材や設備等の確保に際してはグリーン購入を図る。	○	高層建築物の建設における配慮の内容のとおりです。
	(9) 省エネルギー型航空機の導入により、運輸部門における二酸化炭素の排出抑制に努める。	○	検討している次世代モビリティである空飛ぶクルマ及びヘリコプターの導入に当たっては、省エネルギー型の機種を選定し、二酸化炭素の排出抑制に努めます。
	(10) 微気候に配慮し、人工排熱の抑制や緑化、保水性舗装、遮熱性舗装などの採用により、ヒートアイランド現象の抑制に努める。	○	高層建築物の建設における配慮の内容のとおりです。
	(11) 廃棄物等の発生抑制、再使用及び再生利用を図る。	○	高層建築物の建設における配慮の内容のとおりです。

注) 配慮書からの変更は、下線部に示すとおりです。

4.1.3 配慮指針に追加して行った配慮の内容

「横浜市環境配慮指針」に掲げられた事項のほかに、事業特性及び地域特性を踏まえ追加した配慮事項及び配慮の内容を示します。

表4.1-3 配慮指針に追加して行った配慮の内容

	配慮事項	選定	配慮の内容
事業特性を踏まえて追加した配慮事項	(1) 地震やそれに起因する液状化等の災害に対して、安全性への影響を計画段階から検討する。	○	<p>「横浜市地震被害想定調査報告書」によると、<u>対象事業実施区域</u>は「液状化の可能性がある」とされています。</p> <p>計画建築物の液状化に対する配慮としては、支持層深さや土質、地盤強度等の把握や地震波作成のためのデータ取得をするために<u>ボーリング調査を実施し、地盤状況を十分に把握したうえで、安全な構造計画となるよう、設計上の適切な対策を検討していきます。</u></p> <p>また、本事業では、建物に訪れる来街者数に応じた滞留者及び帰宅困難者受入れのための事前の取組みの実施、滞留者・帰宅困難者の受入れの実施、「滞留者・帰宅困難者避難マップ」の周知及び活用について検討していきます。</p>

注) 配慮書からの変更は、下線部に示すとおりです。

4.2 環境情報提供書の概要

4.2.1 配慮書の縦覧等

本事業の配慮書は、令和7年4月15日に公告され、同日から令和7年4月30日までの16日間、縦覧されました。

配慮書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所は、表4.2-1に示すとおりです。

表4.2-1 配慮書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所

縦覧期間	令和7年4月15日から令和7年4月30日（16日間）
縦覧対象区	西区
縦覧場所	みどり環境局 環境保全部 環境影響評価課 西区役所 総務部 区政推進課

4.2.2 環境情報提供書の概要

配慮書に対し、環境情報提供書の提出はありませんでした。

4.3 配慮市長意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解

本事業の配慮書に対する、横浜市環境影響評価条例第11条第1項に規定する環境の保全の見地からの配慮市長意見書の送付を、令和7年6月12日に受けました。

配慮市長意見書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所は、表4.3-1に示すとおりです。

また、配慮市長意見書等を総合的に検討し、配慮書に示した配慮の内容を一部見直して本書を取りまとめます。

配慮市長意見及び事業者の見解は、表4.3-2(1)～(5)に示すとおりです。

表4.3-1 配慮市長意見書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所

縦覧期間	令和7年7月4日から令和7年7月18日（15日間）
縦覧対象区	西区
縦覧場所	みどり環境局 環境保全部 環境影響評価課 西区役所 総務部 区政推進課

表4.3-2(1) 配慮市長意見の内容及び事業者の見解【全体的事項】

項目	意見の内容	事業者の見解
1 全般的事項	(1) 配慮事項に対する配慮の内容について、適切に事業計画に反映させるとともに、検討している事項については、各々の検討状況を方法書に記載してください。	配慮事項に対する配慮の内容について、適切に事業計画に反映していきます。また、現時点での検討状況を方法書に記載しました。
	(2) 今後の事業の進展においては、本市の最新の計画等と整合を図るなど、適時、適切な配慮内容となるよう努めてください。特に、「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画」及び都市再生特別地区等の制度の趣旨を踏まえ、周辺街区との接続性や防災機能の整備等、周辺に好影響を与える計画となるよう、関係者と協議・検討を進めてください。	方法書には、関係者との協議・検討状況を踏まえ、歩行者ネットワークの構築にあたり、敷地内を南北方向に移動する動線も整備することで、車両動線との錯綜に配慮した計画とすることを記載しました。 今後も事業の進展に伴い、横浜市の最新の計画等と整合を図るとともに、適時、適切な配慮内容となるよう進めていきます。 特に、「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画」及び都市再生特別地区等の制度の趣旨を踏まえ、周辺街区との接続性や防災機能の整備等、周辺に好影響を与える計画となるよう、関係者と協議・検討を進めます。
	(3) 事業の計画、工事、供用の各段階において、周辺への住民や近隣事業者のみならず横浜駅利用者にも、積極的な情報提供や丁寧な説明に努めてください。	本事業の計画、工事、供用の各段階において、周辺への住民や近隣事業者のみならず横浜駅利用者にも積極的な情報提供や丁寧な説明に努めます。

表4.3-2(2) 配慮市長意見の内容及び事業者の見解【高層建築物の建設】

項目	意見の内容	事業者の見解
	<p>(1) 周辺環境への影響、生物の生息生育環境の保全や温暖化対策への配慮 【配慮事項(1)】</p>	<p>本事業では、自然採光の活用、高効率機器、LED照明の採用、自然換気システム、Low-Eガラスの採用等による熱負荷低減、日射遮蔽効果のある庇や奥行きのある縦方向部材の適切な方位別設置等による外壁負荷削減(庇や奥行きのある縦方向部材の方位別設置により外壁の日射負荷や熱負荷の低減を図ること)、BEMSの採用によるエネルギーの効率的な運用、太陽光発電設備の設置等を行い、温室効果ガスの排出抑制を事業の様々な場面で実施するように検討します。</p> <p>脱炭素化の実現に向けた温室効果ガスの排出削減につながる取り組みについては、今後具体化を検討し、準備書に記載します。</p>
<p>2 配慮指針に掲げられている配慮事項</p>	<p>(2) 計画段階からの安全な工法等の検討、市民への情報提供 【配慮事項(3)】</p>	<p>ア 計画区域及びその周辺では過去に地盤沈下が確認されており、また計画区域内及び隣接地には、複数の鉄道が通っているため、工事計画の策定に当たっては、地盤特性を十分に把握し、鉄道及び周辺に影響が生じないよう適切な工法や対策を検討してください。</p>
		<p>イ 工事期間中は、横浜駅利用者等が多く通行する周辺道路に工事車両が進入してくることが想定されるため、工事車両の走行ルートを示すとともに、工事車両と歩行者の動線の分離など適切な対策を検討し、方針を方法書に記載してください。</p>
		<p>ウ 計画区域南側の道路・踏切は、計画区域より西側の東急東横線廃線区間及び民間利用の敷地へのアクセス手段であるため、工事期間中においても道路機能を確保できるよう配慮してください。</p>

表4.3-2(3) 配慮市長意見の内容及び事業者の見解【高層建築物の建設】

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>(3) 緑化等による生物の生息生育空間の確保と生物多様性の保全と創造 【配慮事項(6)】</p>	<p>緑化計画については、屋上緑化や壁面緑化などにより緑化面積を確保するとともに、屋上緑化によりバードストライクの発生も懸念されるため、誘致する動物にも配慮するよう検討してください。</p>	<p>緑化に当たっては、都市緑地法の「緑化地域制度」の緑化率の最低限度(5%)以上、かつ、地区計画の基準以上の緑化面積を確保する計画です。</p> <p>また、屋上緑化は主に低層部の屋上に計画することとし、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場を計画している高層棟屋上と離隔を確保することで、バードストライクの発生抑制のための配慮を行います。</p>
<p>2 配慮指針に掲げられている配慮事項</p> <p>(4) ライフサイクルを通じた温室効果ガスの抑制、長寿命化 【配慮事項(10)】</p>	<p>建築物の建設から運用・解体までのライフサイクルを通じて温室効果ガス排出削減につながる具体的な取組を検討してください。</p>	<p>本事業では、建築物の省エネルギー化や長寿命化を実施することや、解体時・建設時・供用時の廃棄物の分別徹底、適正な処理、再使用やリサイクル材等のエコマテリアルの活用を検討し、建築物の建設から解体処分に至るまでのライフサイクルを通して、排出される温室効果ガスの抑制に努めます。</p> <p>また、工事中は、低燃費型建設機械の採用や低燃費型車両の使用等に努めるとともに、適切な施工管理を行います。</p> <p>建築物の建設から運用・解体までのライフサイクルを通じた温室効果ガスの排出削減につながる具体的な取組については、検討した内容を準備書に記載します。</p>
<p>(5) 地下空間における浸水対策、避難設備の採用 【配慮事項(13)】</p>	<p>地下にターミナルコアや設備機械室が計画されているため、浸水の影響により機能が停止することのないように配慮してください。</p>	<p>対象事業実施区域を含む横浜駅周辺は1m以上3m未満の高潮による浸水が予測されていることなどから、計画建築物内への浸水を防止するため、高潮堤防高さ(T.P.+3.1m)以上を将来的な高さ目標とし、地盤の嵩上げを検討していきます。</p> <p>また、計画建築物の地下にターミナルコア、一部の設備機械室や駐車場等を計画しているため、止水板等により建物内部への浸水防止対策を実施します。</p> <p>なお、本事業では、電気・通信等の主な設備機械を浸水の被害を受けない11～12階の設備機械室に設置する計画としています。</p>

表4.3-2(4) 配慮市長意見の内容及び事業者の見解【高層建築物の建設】

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>2 配慮指針に掲げられている配慮事項</p>	<p>(6) 交通集中の回避、歩行者の安全・利便性への配慮 【配慮事項(14)】</p> <p>ア 計画区域東側の道路は、多くの歩行者が通行するため、建築物への出入り空間を十分に確保するなど建物計画上の配慮をするとともに、車両動線と歩行者動線の錯綜により歩行環境が悪化しないよう動線を立体的に分けるなどの工夫を検討し、方法書以降の図書に記載してください。</p>	<p>対象事業実施区域の東側の敷地境界沿いは、2mセットバックし、歩道状空地を設けることにより、ゆとりのある歩行空間を確保する計画です。</p> <p>また、本事業では、「エキサイトよこはま22横浜駅みなみ東口地区地区計画」及び都市再生特別地区等の制度の趣旨を踏まえ、ターミナルコアを中心とした歩行者ネットワークの構築として、敷地内を南北方向に移動する動線も整備することで、車両動線との錯綜に配慮した計画とします。</p>
	<p>イ 計画区域南側の道路は、計画区域より西側の東急東横線廃線区間及び民間利用の敷地へのアクセス手段であるため、道路機能を確保しつつ、将来その西側の土地の利活用ができるよう計画を検討してください。</p>	<p>対象事業実施区域内の南側の道路は、工事期間中を含み道路機能を確保できるよう配慮しつつ、将来その西側の土地の利活用ができるよう計画を検討します。</p>
<p>(7) 風害等への配慮 【配慮事項(15)】</p>	<p>風害の影響を低減する建物形状など、具体的な対策を検討し、方法書以降の図書に記載してください。</p>	<p>風害対策として、高層棟からの下降流の低減に配慮し、庇の設置、建物表面に凸凹を生じさせるバルコニーの設置等の検討を進めていきます。また、風速増加領域の低減に配慮し、防風植栽の設置等の検討を進めていきます。</p> <p>具体的な対策は、今後行う風洞実験の結果を踏まえ、準備書に記載します。</p>
<p>(8) 地震、液状化等に対する安全性の検討 【追加の配慮事項(1)】</p>	<p>計画区域は液状化の可能性があるため、地盤調査を実施し、液状化に対する判定を行ったうえで、対策を検討してください。</p>	<p>「横浜市地震被害想定調査報告書」によると、対象事業実施区域は「液状化の可能性がある」とされています。</p> <p>計画建築物の液状化に対する配慮としては、支持層深さや土質、地盤強度等の把握や地震波作成のためのデータ取得をするためにボーリング調査を実施し、地盤状況を十分に把握したうえで、安全な構造計画となるよう、設計上の適切な対策を検討していきます。</p>

表4. 3-2(5) 配慮市長意見の内容及び事業者の見解【飛行場の建設】

項目	意見の内容	事業者の見解
<p>2 配慮指針に掲げられている配慮事項</p>	<p>(1) 周辺環境への影響、生物の生息生育環境の保全や温暖化対策への配慮 【配慮事項(1)】</p>	<p>空飛ぶクルマの離発着場（パーティポート）について、今後の予測・評価に必要な使用頻度、用途などの前提条件を整理し、方法書に事業計画を記載してください。</p>
	<p>(2) 環境資源等の現況把握 【配慮事項(2)】</p>	<p>空飛ぶクルマの飛行による騒音やバードストライク等、周辺環境への影響を低減する対策を検討してください。</p> <p>空飛ぶクルマ及びヘリコプターの飛行ルートを選定に当たっては、静穏を必要とする施設に配慮した飛行ルートを検討し、準備書に記載します。</p> <p>また、空飛ぶクルマ及びヘリコプター飛行による騒音やバードストライク等の周辺環境への影響を低減する対策については、現況把握の結果や予測の内容を踏まえ、準備書に記載します。</p>

第 5 章 環境影響要因の抽出及び環境影響評価項目の選定

第5章 環境影響要因の抽出及び環境影響評価項目の選定

5.1 環境影響要因の抽出

本事業の事業計画の内容をもとに、環境に影響を及ぼすおそれのある要因（以下「環境影響要因」といいます。）を工事中と存在・供用時の各段階で、表5.1-1に示すとおり抽出しました。

環境影響要因は、工事中については、建設機械が稼働すること、工事用車両が走行すること、地下躯体を建設するため地下を掘削すること、建築物を解体・建設することを要因として選定しました。

存在・供用時については、計画建築物が出現し存在すること、施設が供用し事業活動等を行うこと、施設を利用する関連車両が走行すること、航空機の離着陸場を整備し空飛ぶクルマ及びヘリコプターが運航することを要因として選定しました。

表5.1-1 環境影響要因の抽出

項目		抽出の理由
工 事 中	建設機械の稼働	・既存建築物や構造物の解体、計画建築物の建設のために、対象事業実施区域内で建設機械が稼働します。
	工事用車両の走行	・既存建築物や構造物の解体、計画建築物の建設のために、資機材の運搬や廃棄物等の搬出を行う車両が周辺道路を走行します。
	地下掘削	・計画建築物の建設（地下躯体）のために対象事業実施区域内を掘削します。
	建築物の解体・建設	・既存建築物や構造物を解体し、計画建築物を建設します。
存 在 ・ 供 用 時	建築物の存在	・計画建築物が対象事業実施区域内に出現します。
	施設の供用	・計画建築物に設置する設備機器が稼働します。 ・従業員や一般の人々が施設を利用します。
	関連車両の走行	・計画建築物を利用する一般車両や荷捌き車両が周辺道路を走行します。
	航空機の運航	・計画建築物の屋上に設置した離着陸場から空飛ぶクルマ及びヘリコプターが運航します。

5.2 環境影響評価項目の選定

環境影響要因の抽出を踏まえ、地域の概況及び周辺地域等の環境特性、地域特性を勘案し、環境影響評価を行う項目（以下「環境影響評価項目」といいます。）を表5.2-1に示すとおり整理しました。

なお、工事中及び存在・供用時の各時期で環境影響評価項目として選定した理由及び選定しない理由は、表5.2-2(1)～(6)に示すとおりです。

表5.2-1 環境影響要因と環境影響評価項目の関連

環境の保全及び創造に向けた基本的な考え方	環境影響評価項目	細目	区別				存在・供用時				
			環境影響要因	建設機械の稼働	工事用車両の走行	地下掘削	建築物の解体・建設	建築物の存在	施設の供用	関連車両の走行	航空機の運航
気候変動への対応	温室効果ガス	温室効果ガス	●	●				●			
		生物・生態系	生態系								
			動物					●			●
植物											
身近な自然環境の保全・再生・創造	緑地	緑地					●				
		水循環	地下水水位及び湧水の流量								
			河川等の形態、流量								
			海域の流況								
安心して快適に生活できる生活環境の保全	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	●	●		●		●	●		
	水質・底質	公共用水域の水質									
		地下水の水質									
		公共用水域の底質									
	土壌	土壌汚染									
	騒音	騒音	●	●				●	●	●	
	振動	振動	●	●					●		
	地盤	地盤沈下				●					
		土地の安定性					●	●			
	悪臭	悪臭									
	低周波音	低周波音								●	
	電波障害	テレビ電波障害						●			
	日影	日照阻害						●			
シャドーフリッカー											
風環境	局地的な風向・風速						●				
安全	浸水							●			
	火災・爆発							●			
	有害物漏洩										
快適な地域環境の確保	地域交通	交通経路の分断									
		交通混雑								●	
		歩行者等の安全							●	●	
	景観	景観						●			
	文化財等	文化財等									

※●は選定した項目を示します。

表5.2-2(1) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
温室効果ガス	温室効果ガス	○	本事業の工事の実施に当たり、建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う温室効果ガスの排出が想定されることから、環境影響評価項目として選定します。
生物・生態系	生態系	×	対象事業実施区域は、市街化が進んできた地域に属しており、まとまりのある自然環境はありません。現存する植生は人工的なものであり、生息・生育する種は市街地に適した種が中心と考えられます。 本事業の工事によって、対象事業実施区域周辺に生息・生育する動物・植物・生態系に著しい影響を及ぼすおそれはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。
	動物	×	
	植物	×	
緑地	緑地	×	対象事業実施区域は商業・業務施設、鉄道施設等が立地しており、既存の緑地は少なく、対象事業実施区域の東側の道路用地内の街路樹のほか、既存建物周りのスポット的な植栽や一部の既存建物の屋上緑化が存在する程度であり、まとまった緑地はありません。 対象事業実施区域内の既存の植栽や屋上緑化は撤去する計画とし、道路用地内の街路樹は撤去・新設について検討していますが、まとまった緑地の改変はなく、緑地に著しい影響を及ぼすおそれはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。
水循環	地下水位及び湧水の流量	×	本事業では地下に構造物を建設する計画としていますが、工事に当たっては、掘削区域の周囲に遮水性に優れた山留壁を構築し、地下水の循環等への影響を軽減していく計画としています。また、対象事業実施区域周辺に湧水地点はありません。 そのため、本事業が地域の水循環に対し、著しい影響を及ぼすことはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。
	河川等の形態、流量	×	本事業において、河川の形態や流量を変化させるような整備及び改廃、水域の埋立て等の計画はありません。また、工事中に生じる排水は適切に処理したうえで公共下水道に放流する計画としています。 そのため、河川の形態、流量、海域の流況に影響を及ぼすことはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。
	海域の流況	×	
廃棄物・建設発生土	一般廃棄物	○	本事業の工事中に事業系一般廃棄物の発生が想定されることから、環境影響評価項目として選定します。
	産業廃棄物	○	本事業の工事中には、既存建築物等の解体・撤去及び計画建築物の建設に伴い、産業廃棄物の発生が想定されることから、環境影響評価項目として選定します。また、既存建築物の竣工年代からアスベストの使用を否定できないため、環境影響評価項目として選定します。
	建設発生土	○	本事業では地下に構造物を建設する計画としています。 そのため、発生した建設発生土を場外搬出することから、環境影響評価項目として選定します。

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

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
大気質	大気汚染	○	<p>工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う排出ガスが対象事業実施区域周辺の大気質に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。</p> <p>また、既存建築物の竣工年代からアスベストの使用を否定できず、解体時に大気質に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。</p>
水質・底質	公共用水域の水質	×	<p>本事業の工事中に生じる排水は、沈砂槽等により排水基準以下に処理を行ってから公共下水道に放流する計画としています。</p> <p>また、帷子川において親水空間を検討しますが、河道内には仮設を含め構造物を設置しない予定です。</p> <p>そのため、公共用水域の水質・底質、地下水の水質に著しい影響を及ぼすことはないと考え、環境影響評価項目として選定しません。</p>
	地下水の水質	×	
	公共用水域の底質	×	
土壌	土壌汚染	×	<p>対象事業実施区域内には、「土壌汚染対策法」に基づく要措置区域及び形質変更時要届出区域の指定はありません。</p> <p>また、本事業では工事において土壌汚染物質の使用や排出は行わないことから、環境影響評価項目として選定しません。</p> <p>なお、本事業の実施に当たっては、「土壌汚染対策法」及び「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づき、解体工事の着手前に必要な手続き及び調査を行い、結果に応じて適切な対応を行います。</p>
騒音	騒音	○	<p>工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う騒音が、対象事業実施区域周辺的生活環境に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。</p>
振動	振動	○	<p>工事中の建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う振動が、対象事業実施区域周辺的生活環境に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。</p>
地盤	地盤沈下	○	<p>対象事業実施区域周辺の地盤は、層厚30～40m程度の軟弱地盤層が存在するとされています。</p> <p>地下掘削に当たっては掘削区域の周囲に遮水性に優れた山留壁を構築し、地下水への影響を軽減していく計画としていますが、周辺地盤への影響を想定し、環境影響評価項目として選定します。</p>
	土地の安定性	○	
悪臭	悪臭	×	<p>本事業の工事の実施に当たり、著しい悪臭を発生させる工事計画や資材等の使用の予定はないことから、環境影響評価項目として選定しません。</p>
低周波音	低周波音	×	<p>本事業の工事の実施に当たり、著しい低周波音を発生させる特殊な工法や建設機械等を採用する計画はないことから、環境影響評価項目として選定しません。</p>

表5.2-2(3) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（工事中）

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
電波障害	テレビ電波障害	×	本事業の工事では、クレーンの未使用時にはブームを電波到来方向に向けるなどの適切な障害防止対策を講じていきます。また、工事中に本事業に起因するテレビ電波受信障害が生じた場合には、障害の実態を調査、確認のうえ、必要に応じて適切な対策を講じていくことから、環境影響評価項目として選定しません。
日影	日照障害	×	本事業の工事の実施に当たっては、市街地における建設工事で一般的な工法や建設機械等を採用する計画としており、著しい日照障害及びシャドーフリッカーの要因にはならないと考えられることから、環境影響評価項目として選定しません。
	シャドーフリッカー	×	
風環境	局地的な風向・風速	×	本事業の工事が対象事業実施区域周辺の風環境を変化させる要因にはならないと考え、工事中は環境影響評価項目として選定しません。
安全	浸水	×	対象事業実施区域は、地震による津波や想定最大規模の高潮・洪水等により浸水が生じるおそれのある地域にあります。 本事業の工事の実施に当たっては、豪雨を想定した浸水対策をするとともに、防災情報を共有し、作業員の安全にも配慮する計画としており、浸水による影響は可能な限り低減されるものと考えられることから、環境影響評価項目として選定しません。
	火災・爆発	×	本事業の工事において、可燃物や有害物質を大量に蓄積することはなく、また、工事区域には仮囲いを設置し、関係者以外が立ち入らないよう安全管理を徹底することで、火災や爆発、有害物漏洩等のリスクを十分に低減できるものと考え、環境影響評価項目としては選定しません。
	有害物漏洩	×	
地域交通	交通経路の分断	×	本事業の工事に伴い、対象事業実施区域内の既存の南北の歩行者動線は本事業の工事に伴い利用できなくなる期間がありますが、既存歩道のルートを案内し、歩行者に対して適切に情報提供を行うなどの対策を行うことから、環境影響評価項目として選定しません。
	交通混雑	○	工事用車両の走行が、周辺道路の交通混雑に影響を生じさせる要因になると想定されることから、環境影響評価項目として選定します。
	歩行者等の安全	○	本事業の工事用車両走行により、工事用車両の出入口や周辺の歩道等において、歩行者等の安全に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
景観	景観	×	本事業の工事において設置する仮設物は、設置期間が一時的であり、また、周辺の景観に配慮した配置・規模とすることから、環境影響評価項目として選定しません。
触れ合い活動の場	触れ合い活動の場	×	対象事業実施区域内に人と自然との触れ合い活動の場はありません。また、対象事業実施区域周辺の人と自然との触れ合い活動の場へつながる主要なアクセス道路もないことから、環境影響評価項目として選定しません。
文化財等	文化財等	×	対象事業実施区域内に文化財及び周知の埋蔵文化財包蔵地の記録はないことから、環境影響評価項目として選定しません。

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

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
温室効果ガス	温室効果ガス	○	施設の供用に伴い、オフィス、商業施設、ホテルから温室効果ガスが排出されることになることから、環境影響評価項目として選定します。
生物・生態系	生態系	×	対象事業実施区域及びその周辺地域は市街化が進んだ環境であり、主に都市環境に適応した動植物が生育・生息しています。本事業で整備する緑地は、生物多様性に配慮した樹種（鳥や蝶等の生き物を誘う樹種等）の選定を検討していることから、整備する緑地が周辺に生息している動物の新たな生息環境や移動経路になる可能性があります。また、本事業では対象事業実施区域内に空飛ぶクルマ及びヘリコプターの離着陸場を整備することから、バードストライクが発生する可能性があります。以上のことから、生物・生態系（動物）を環境影響評価項目として選定します。
	動物	○	
	植物	×	
緑地	緑地	○	本事業では、対象事業実施区域内に約 520 m ² 以上の緑地を新たに整備することから、環境影響評価項目として選定します。
水循環	地下水位及び湧水の流量	×	本事業の供用時に、地下水及び湧水を利用する施設の計画はなく、また、地下水位及び湧水の流量、河川の形態、流量並びに海域の流況に変化を生じさせる要因はないことから、環境影響評価項目として選定しません。
	河川等の形態、流量	×	
	海域の流況	×	
廃棄物・建設発生土	一般廃棄物	○	施設の供用に伴い、事業系一般廃棄物の発生が予想されることから、環境影響評価項目として選定します。
	産業廃棄物	○	施設の供用に伴い、産業廃棄物の発生が予想されることから、環境影響評価項目として選定します。
	建設発生土	×	供用時に建設発生土は発生しないことから、環境影響評価項目として選定しません。
大気質	大気汚染	○	関連車両の走行に伴う排出ガス及び設備機器からの排出ガスが、対象事業実施区域周辺の大気環境に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。 なお、ヘリコプターの離着陸場は屋上（地上約 231m）に設置するため地上部においては著しい大気汚染の要因にならないと考えられることから、ヘリコプターの運航に伴う排出ガスは環境影響評価項目として選定しません。
水質・底質	公共用水域の水質	×	本事業の施設の供用に伴い発生する污水排水は、公共下水道に放流する計画としており、公共用水域の水質や底質及び地下水の水質に影響を及ぼす要因はないものと考えられることから、環境影響評価項目として選定しません。
	地下水の水質	×	
	公共用水域の底質	×	
土壌	土壌汚染	×	本事業では、土壌汚染を生じさせるような施設等は計画していません。また、非常用発電機の燃料タンクは、地表及び地中の土壌に直接触れないように設置する計画としていることから、環境影響評価項目として選定しません。
騒音	騒音	○	関連車両の走行、設備機器の稼働、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴う騒音が、対象事業実施区域周辺的生活環境に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。

表5.2-2(5) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（存在・供用時）

環境影響評価項目		選定の有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
振動	振動	○	関連車両の走行に伴う振動が、対象事業実施区域周辺の生活環境に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
地盤	地盤沈下	×	本事業では、施設供用時に地盤沈下の要因となるような地下水の揚水は行わないことから、環境影響評価項目として選定しません。
	土地の安定性	○	「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成24年10月、横浜市)によると、対象事業実施区域は液状化の可能性がある地域となっていることから、対象事業実施区域は土地の安定性の確保が求められる地域特性であると考え、環境影響評価項目として選定します。
悪臭	悪臭	×	本事業では、対象事業実施区域内において著しい悪臭を発生させるような設備や施設の設置計画はないことから、環境影響評価項目として選定しません。
低周波音	低周波音	○	計画建築物に低周波音を著しく発生させる設備の導入計画はありませんが、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴う低周波音が、対象事業実施区域周辺の生活環境に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
電波障害	テレビ電波障害	○	計画建築物の存在により、対象事業実施区域周辺のテレビ電波受信環境を変化させる可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。 なお、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴いテレビ電波受信環境を変化させる可能性は考えられますが、空飛ぶクルマ及びヘリコプターは旅客機等の飛行機と比較して小さく、機体がテレビ電波を遮る可能性は低いと考えられ(資料編(p.資-22)参照)、また、丸みを帯びた形状であることから反射波は拡散し弱くなり影響は少ないと考えられます。また、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に起因するテレビ電波受信障害が生じた場合には、障害の実態を調査、確認のうえ、必要に応じて適切な対策を講じていくことから、環境影響評価項目として選定しません。
日影	日照障害	○	計画建築物の存在により、対象事業実施区域周辺の日照状況を変化させる可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
	シャドーフリッカー	×	本事業において、シャドーフリッカーを生じさせる施設の設置等はないことから、環境影響評価項目として選定しません。
風環境	局地的な風向・風速	○	計画建築物の存在により、対象事業実施区域周辺の風環境を変化させる可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
安全	浸水	○	本事業では不特定多数が利用する施設を対象事業実施区域に設置する計画としており、また、対象事業実施区域は、地震による津波や想定最大規模の高潮・洪水等により浸水が生じるおそれがあることから、環境影響評価項目として選定します。
	火災・爆発	○	本事業では、火災・爆発を引き起こすような危険物等を大量に保管・使用する施設の設置計画はありませんが、空飛ぶクルマ及びヘリコプターの燃料等の指定可燃物を貯蔵する可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
	有害物漏洩	×	本事業では、毒物・劇物などの有害物等を大量に保管・使用する施設の設置計画はないことから、環境影響評価項目として選定しません。

表5.2-2(6) 環境影響評価項目を選定した理由・選定しない理由（存在・供用時）

環境影響評価項目		選定の 有無	選定した理由・選定しない理由
大項目	細目		
地域交通	交通経路の 分断	×	本事業の実施により、周辺住民が利用する交通経路の分断は生じないことから、環境影響評価項目として選定しません。
	交通混雑	○	本事業の施設の供用により、関係車両の走行が、周辺道路の交通混雑に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
	歩行者等の 安全	○	本事業では、対象事業実施区域内に新たな歩行空間を整備する計画としていることや、新たに発生する来街者等により、周辺の歩行空間に影響を及ぼす可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
景観	景観	○	計画建築物の出現により、対象事業実施区域周辺からの眺望を変化させる要因になる可能性があることから、環境影響評価項目として選定します。
触れ合い活 動の場	触れ合い活 動の場	×	本事業の実施により、人と自然との触れ合い活動の場を新たに創出する計画はありません。また、対象事業実施区域周辺には、触れ合い活動の場及び主要な利用経路はないことから、環境影響評価項目として選定しません。
文化財等	文化財等	×	対象事業実施区域内に文化財及び周知の埋蔵文化財包蔵地の記録はなく、また、施設の稼働、関連車両の走行等による周辺文化財等への影響を及ぼす可能性も低いことから、環境影響評価項目として選定しません。

**第 6 章 環境影響評価項目に係る調査、
予測及び評価の手法の選定**

第6章 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法の選定

環境影響評価項目ごとの調査、予測及び評価の手法は、以下に示すとおりです。

なお、各項目の調査手法を表した表中において、「資料」としているものは既存文献等の資料収集及び整理による調査、「現地」としているものは対象事業実施区域及びその周辺において実施する調査を指しています。

6.1 温室効果ガス

温室効果ガスに係る調査手法は表6.1-1に、予測・評価手法は表6.1-2に示すとおりです。

表6.1-1 温室効果ガスに係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
温室効果ガスに係る原単位の把握	資料	「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」(令和7年3月、環境省・経済産業省)等より、予測式及び原単位を整理します。	—
地域内のエネルギー資源の状況	資料	対象事業実施区域周辺における地域冷暖房事業についての資料を整理します。	対象事業実施区域及びその周辺
排出削減対策	資料	対象事業と同種又は類似の事業を対象に、温室効果ガスの排出またはエネルギーの使用量を削減するための対策の内容を整理します。	—
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 <ul style="list-style-type: none"> ・「地球温暖化対策の推進に関する法律」 ・「地球温暖化対策計画」 ・「横浜市脱炭素社会の形成の推進に関する条例」 ・「横浜市地球温暖化対策実行計画」 ・「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」 ・「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律」 ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」 ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」 	—

表6.1-2 温室効果ガスに係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	建設機械の稼働	建設機械の稼働に伴うエネルギーの使用量及び温室効果ガスの排出量並びにそれらの削減の程度	工事期間全体	対象事業実施区域	本事業の施工計画に基づき、建設機械及び工事用車両の燃料消費量等から、エネルギー使用量及び温室効果ガスの排出量を算定します。また、工事で実施する削減対策を基に、対策を講じることによる削減の程度を算定します。
	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴うエネルギーの使用量及び温室効果ガスの排出量並びにそれらの削減の程度	工事期間全体	対象事業実施区域およびその周辺	
存在・供用時	施設の供用	施設の供用に伴うエネルギーの使用量及び温室効果ガスの排出量並びにそれらの削減の程度	供用開始後、事業活動が定常の状態になる時期	対象事業実施区域	本事業の事業計画に基づき、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」(環境省・経済産業省)等を参考に、施設の規模等から、エネルギー使用量及び温室効果ガスの排出量を算定します。また、本事業で実施する削減対策を基に、対策を講じることによる削減の程度を算定します。
環境影響要因		評価の手法			
工事中	建設機械の稼働	数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、国及び横浜市が掲げる2050年カーボンニュートラルをはじめ、関係法令、計画等を踏まえ、温室効果ガスの排出を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			
	工事用車両の走行				
存在・供用時	施設の供用				

6.2 生物・生態系（動物）

生物・生態系（動物）に係る調査手法は表6.2-1に、予測・評価手法は表6.2-2に示すとおりです。

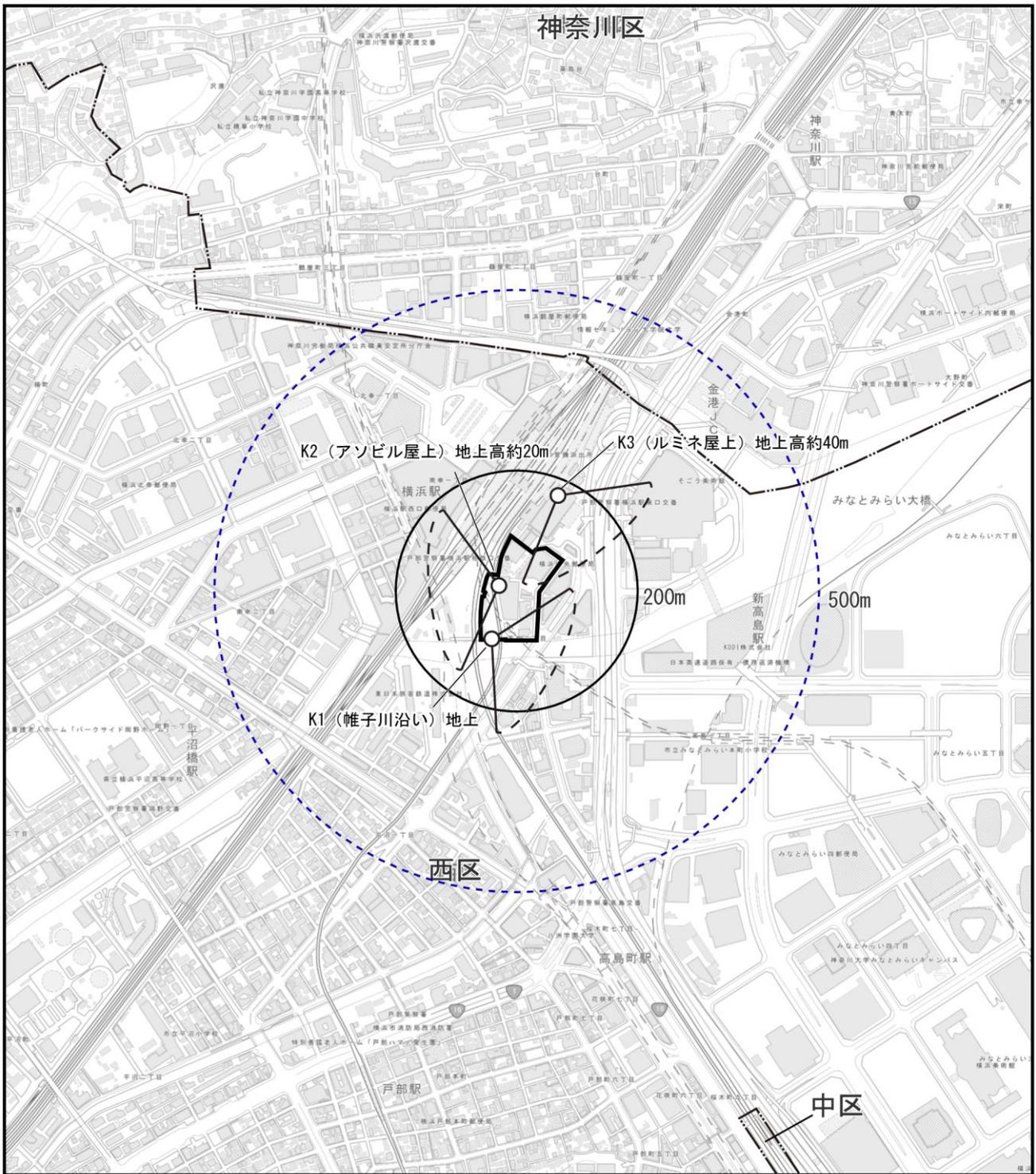
また、現地調査の調査地域は図6.2-1に示すとおりです。

表6.2-1 生物・生態系（動物）に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
陸生動物の状況	資料	鳥類や昆虫類が好む樹種に関する既存資料の収集・整理及び事業計画（緑化計画及び施工計画に関する内容）を整理します。	対象事業実施区域
	資料 現地	対象事業実施区域及びその周辺において生息する一般的な動物種を把握するため、既存資料の整理及び以下の方法並びに頻度で現地調査をします。 a. 哺乳類 任意観察法及びフィールドサイン法により調査します。 ・1日間×3季（春季、夏季、秋季） b. 鳥類 任意観察法により調査します。 ・1日間×4季（春季、夏季、秋季、冬季） c. 両生類及び爬虫類 任意観察法により調査します。 ・1日間×3季（春季、夏季、秋季） d. 昆虫類 任意観察法及び任意採取法により調査します。 ・1日間×3季（春季、夏季、秋季）	対象事業実施区域及びその周辺。 現地調査は対象事業実施区域及び対象事業実施区域から約500mの範囲 （図6.2-1参照）
	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）
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「横浜市水と緑の基本計画」 ・「横浜市環境管理計画」 ・「文化財保護法」 ・「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」 ・「特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律」 ・「環境省レッドリスト2020」 ・「神奈川県レッドデータ生物調査報告書2006」	—

表6.2-2 生物・生態系（動物）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	建築物の存在	建築物の存在に伴い、変化する動物の状況	工事の完了後、一定期間をおいた時期	対象事業実施区域及びその周辺	調査で把握した動物相と事業計画の内容を重ね合わせるなどにより、対象事業実施区域における動物の生息環境を定性的に予測します。
	航空機の運航	空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴う、バードストライクの影響	供用開始後、事業活動が定常の状態になる時期	対象事業実施区域及びその周辺	調査で把握した鳥類の飛翔高度等と本事業で計画するバードストライク対策の計画などから、バードストライクの影響を定性的に予測します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	建築物の存在	予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が動物に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、現地調査で把握した動物相の状況等を勘案するとともに、新たに創出する生息環境における生物多様性に寄与する観点等から適切に設定します。			
	航空機の運航	予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施に伴うバードストライクの影響の程度を評価します。 環境保全目標は、現地調査で把握した鳥類の飛翔状況を勘案するとともに、バードストライクを抑制する観点等から適切に設定します。			



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

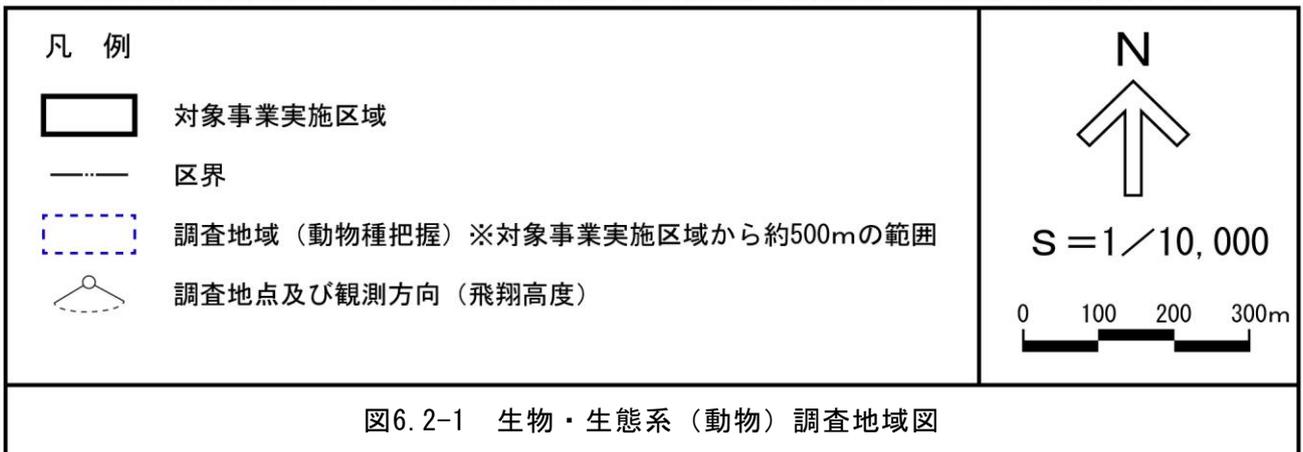


図6.2-1 生物・生態系(動物)調査地域図

6.3 緑地

緑地に係る調査手法は表6.3-1に、予測・評価手法は表6.3-2に示すとおりです。

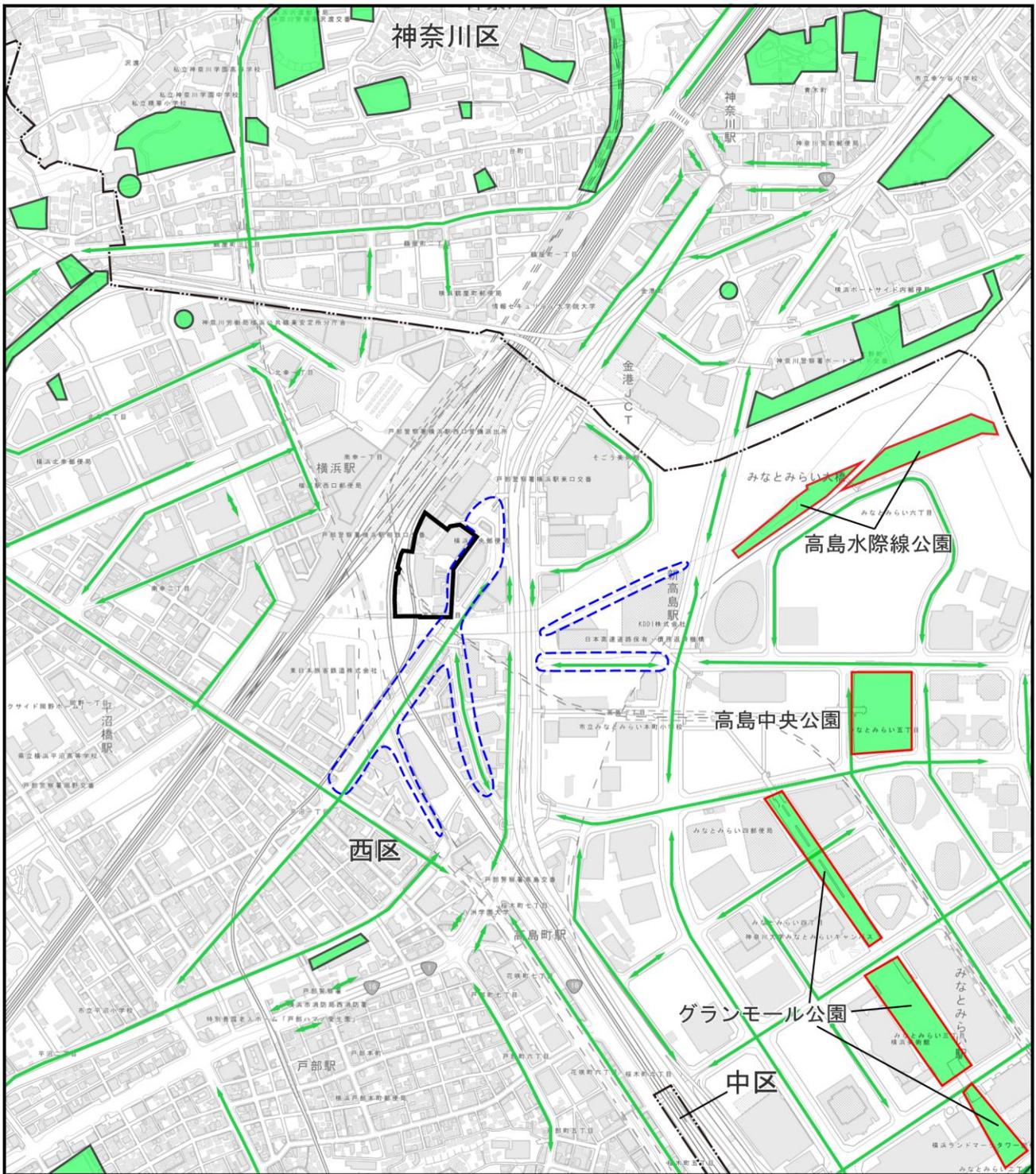
また、現地調査の調査地域は図6.3-1に示すとおりです。

表6.3-1 緑地に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
緑地の位置付け及び立地	資料	既存資料の収集・整理及び事業計画（緑化計画及び施工計画に関する内容）を整理し、対象事業実施区域における緑地の位置付け及び立地を把握します。	対象事業実施区域及びその周辺 対象事業実施区域及びその周辺、周辺公園3箇所（高島水際線公園、高島中央公園、グランモール公園） （図6.3-1参照）
	現地	環境適合性を把握するために、対象事業実施区域及びその周辺既存樹木の樹木活力度を調査します。また、対象事業実施区域内の緑地の状況を現地踏査により把握します。 ・1回（夏季）	
緑地の面積及び形状等	資料	緑化計画を整理し、緑地の面積及び形状、対象事業実施区域の面積に対する対象事業実施区域内の緑地面積を把握します。	対象事業実施区域
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。	
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「横浜市水と緑の基本計画」 ・「横浜みどりアップ計画」 ・「緑の環境をつくり育てる条例」 ・「緑化率を定めた法令、地区計画等」 ・「横浜市都市計画マスタープラン」 ・「横浜市地球温暖化対策実行計画」 ・「横浜市環境管理計画」	

表6.3-2 緑地に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	建築物の存在	建築物の存在に伴い、変化する緑地及びその機能の状況	工事の完了後、一定期間をおいた時期	対象事業実施区域	事業計画に基づき新たに創出される緑地の面積を算定し、植栽予定樹種の環境適合性から、緑化計画の妥当性を定性的に予測します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	建築物の存在	予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が緑地に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、緑地及びその機能を向上する水準等から適切に設定します。			



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

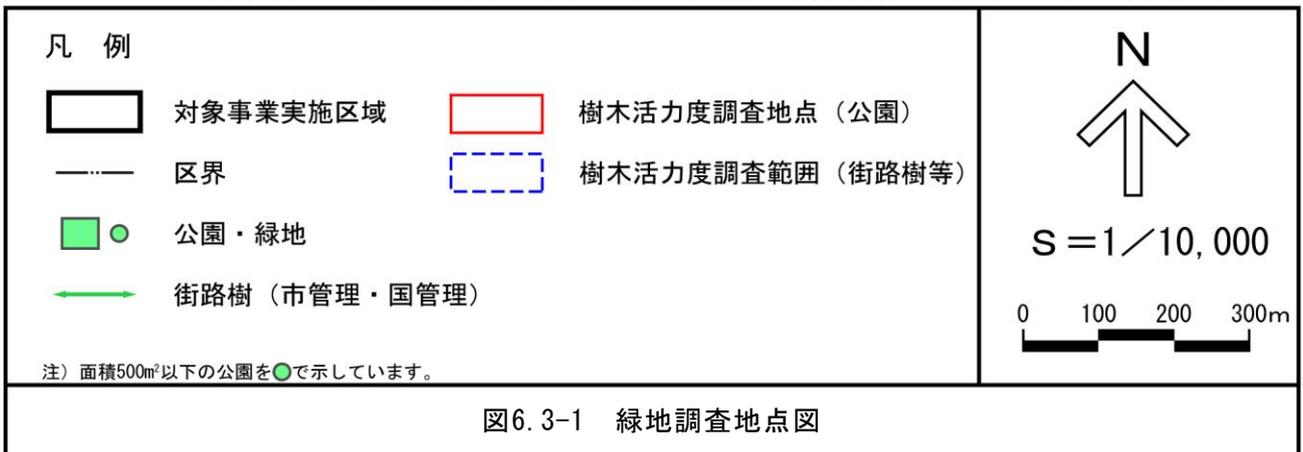


図6.3-1 緑地調査地点図

6.4 廃棄物・建設発生土

廃棄物・建設発生土に係る調査手法は表6.4-1に、予測・評価手法は表6.4-2に示すとおりです。

表6.4-1 廃棄物・建設発生土に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
一般廃棄物、産業廃棄物及び建設発生土の処理・処分の状況 ・一般廃棄物及び産業廃棄物に関する事項 ・建設発生土に関する事項	資料	横浜市における一般廃棄物、産業廃棄物及び建設発生土の処理・処分の状況等及び廃棄物の種類ごとの発生量等の原単位を既存資料の収集・整理により把握します。	—
土地利用の状況	資料 現地	既存建築物の設計資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「循環型社会形成推進基本法」 ・「資源の有効な利用の促進に関する法律」 ・「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」 ・「プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律」 ・「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」 ・「横浜市廃棄物等の減量化、資源化及び適正処理等に関する条例」 ・「神奈川県循環型社会づくり計画」 ・「ヨコハマ プラ5.3（ごみ）計画 横浜市一般廃棄物処理基本計画」	—

表6.4-2 廃棄物・建設発生土に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	地下掘削	地下掘削に伴う、建設発生土の発生量、場内利用量、場外搬出量、有効利用量及び有効利用されない内陸受入地処分量処分量	工事期間全体	対象事業実施区域	施工計画等より発生量を推定します。
	建築物の解体・建設	建築物の解体・建設に伴う、一般廃棄物及び産業廃棄物の種類ごとの発生量、排出量、資源化量及び最終処分量			既存資料から整理した工事に係る一般廃棄物及び産業廃棄物の発生原単位を用いて算定します。 既存建築物のアスベストについては、施工計画（処理・処分方法）を基に定性的に予測します。
存在・供用時	施設の供用	施設の供用に伴う、一般廃棄物及び産業廃棄物の種類ごとの発生量、排出量、資源化量及び最終処分量	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期		既存資料から整理した各種施設用途の一般廃棄物及び産業廃棄物の発生原単位を用いて算定します。
環境影響要因		評価の手法			
工事中	地下掘削	数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、関係法令、計画等を踏まえ、廃棄物・建設発生土の発生抑制、再使用及び資源化や有効利用によって最終処分量を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			
	建築物の解体・建設				
存在・供用時	施設の供用	数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、関係法令、計画等を踏まえ、一般廃棄物及び産業廃棄物の発生抑制、再使用及び資源化によって最終処分量を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			

6.5 大気質

大気質に係る調査手法は表6.5-1(1)～(2)に、予測・評価手法は表6.5-2(1)～(2)に示すとおりです。

また、現地調査の調査地点は図6.5-1に示すとおりです。

表6.5-1(1) 大気質に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
大気質の状況 ・二酸化窒素 ・浮遊粒子状物質	資料	過去5年間の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度等の状況を整理 ^{注1)} します。	西区平沼、神奈川区広台太田町（一般環境大気測定局）及び西区浅間町（自動車排出ガス測定局）
	現地	一般環境大気質として、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況を「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年環境庁告示第25号）及び「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年環境庁告示第38号）に定める方法（公定法）に準拠し、測定します。 また、二酸化窒素の状況を簡易測定法（PTIO法 ^{注2)} ）で測定します。 ・7日間×24時間×2季（冬季、夏季）	対象事業実施区域内1地点（地点A） （図6.5-1参照）
		沿道大気質として、二酸化窒素の状況を簡易測定法（PTIO法 ^{注2)} ）で測定します。 ・7日間×24時間×2季（冬季、夏季）	工事用車両及び関連車両の走行が予想される主要な道路沿道4地点（地点1～4） （図6.5-1参照）
気象の状況 ・風向 ・風速 ・日射量 ・放射収支量	資料	最新1年間の観測データ（1時間値）について風向、風速、日射量及び放射収支量を収集・整理 ^{注1)} します。 また、風向、風速については収集年が気象的に異常でないかを確認します。	【風向、風速】 西区平沼（一般環境大気測定局） 【日射量】 中区本牧大里町（一般環境大気測定局） 【放射収支量】 金沢区富岡東（一般環境大気測定局）
	現地	風向、風速の状況を「地上気象観測指針」（2002年、気象庁）等に定める方法に準拠し、測定します。 ・7日間×24時間×2季（冬季、夏季）	対象事業実施区域内1地点（地点a） （図6.5-1参照）
地形、工作物、土地利用の状況	資料 現地	地形図や土地利用現況図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
大気汚染物質の主要な発生源の状況	資料	既存資料の収集・整理によりばい煙発生施設の状況等を把握します。	
自動車交通量等の状況	現地	自動車断面交通量を測定します。 ・平日（24時間）×1回 ・休日（24時間）×1回	沿道大気質調査地点に近接する自動車交通量調査地点4地点 （図6.5-1参照）

注1) 予測に用いる気象データ及び地域のバックグラウンド値は近傍の常時監視測定局の測定結果を用いる計画です。

注2) 自動測定器ではなく、小型で簡便な測定器（サンプラー）を用いて大気中の二酸化窒素及び窒素酸化物の濃度を同時測定する方法のことです。

表6.5-1(2) 大気質に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 <ul style="list-style-type: none"> ・「環境基本法」 ・「大気汚染防止法」 ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」 ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」 ・「横浜市環境管理計画」 ・「生活環境保全推進ガイドライン」 	—

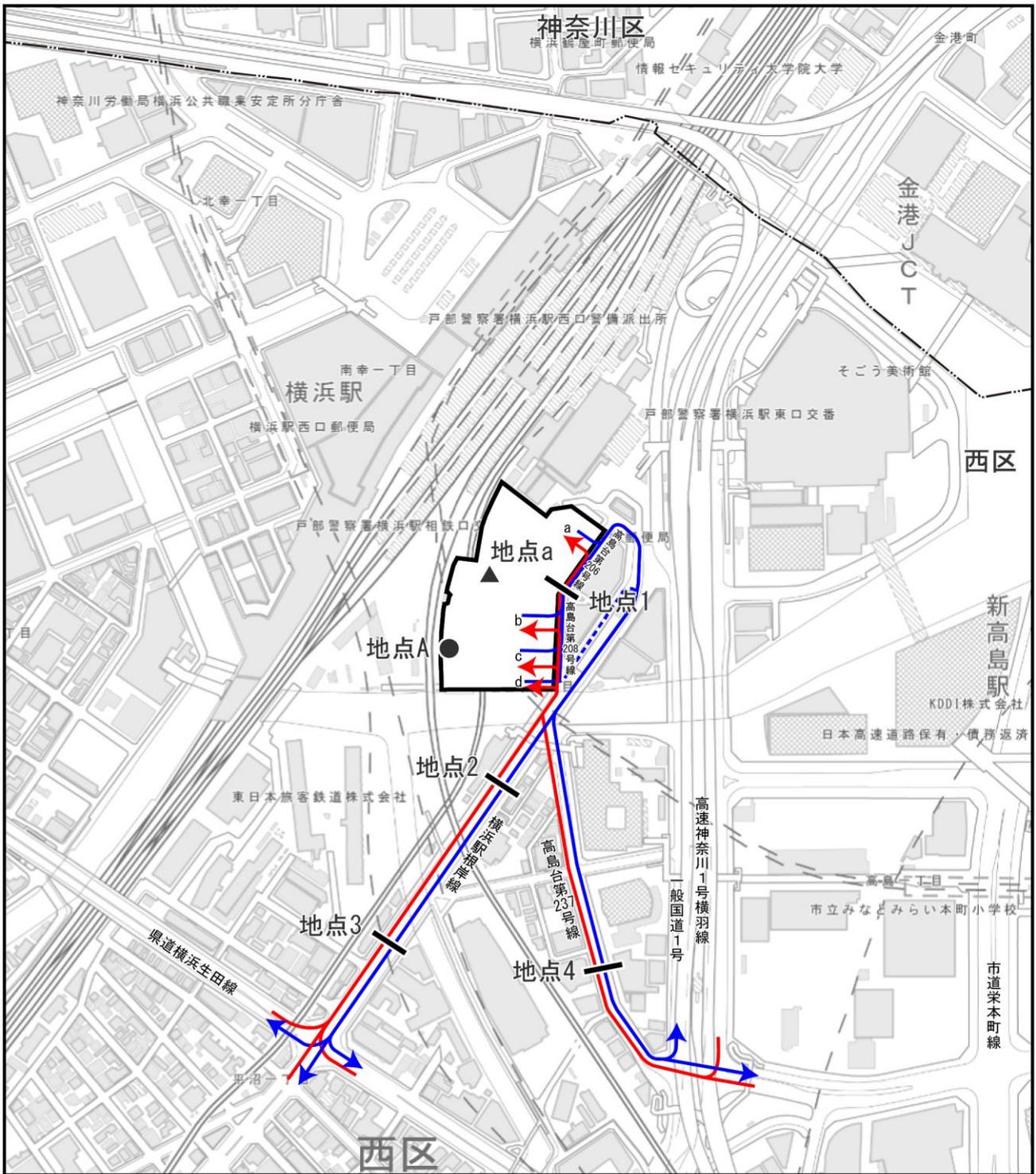
表6.5-2(1) 大気質に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	建設機械の稼働	建設機械の稼働に伴い、大気質の状況に変化を与える物質（二酸化窒素・浮遊粒子状物質 ^{注)} ）の濃度等	建設機械の稼働に起因する大気汚染物質排出量が最大となる時期	最大着地濃度の出現する地点を含む範囲	大気拡散式（ブルーム・パフ式）により、年平均値及び大気安定度Dにおける1時間値（16風向）を定量的に予測します。
	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴い、大気質の状況に変化を与える物質（二酸化窒素・浮遊粒子状物質 ^{注)} ）の濃度等	工事用車両の走行に起因する大気汚染物質排出量が最大となる時期	現地調査地点と同一の地点（図6.5-1参照）	大気拡散式（ブルーム・パフ式）により年平均値を定量的に予測します。
	建築物の解体・建設	既存建築物の解体に伴い、発生するアスベスト	既存建築物の解体時期	対象事業実施区域周辺	既存建築物にアスベストが存在する場合は、施工計画（飛散防止対策）を基に定性的に予測します。
存在・供用時	施設の供用	設備機器の稼働に伴い、大気質の状況に変化を与える物質（二酸化窒素）の濃度等	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期	最大着地濃度の出現する地点を含む範囲	大気拡散式（ブルーム・パフ式）により年平均値を定量的に予測します。
	関連車両の走行	関連車両の走行に伴い、大気質の状況に変化を与える物質（二酸化窒素・浮遊粒子状物質 ^{注)} ）の濃度等		現地調査地点と同一の地点（図6.5-1参照）	大気拡散式（ブルーム・パフ式）により年平均値を定量的に予測します。

注) 浮遊粒子状物質は建設機械や自動車の排気管から直接排出される一次粒子のみを対象とし、反応二次生成物質やタイヤ摩耗粉じんや巻き上げ粉じんは対象としません。

表6.5-2(2) 大気質に係る予測・評価手法

環境影響要因		評価の手法
工事中	建設機械の稼働	数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が大気質に及ぼす影響の程度を評価します。
	工事用車両の走行	環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、大気質への影響を最小限にとどめる水準や、環境基準等から適切に設定します。
	建築物の解体・建設	予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が大気質に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、法令等に基づく飛散防止措置等により、周辺環境へアスベストを飛散させないこと等から設定します。
存在・供用時	施設の供用	数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が大気質に及ぼす影響の程度を評価します。
	関連車両の走行	



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

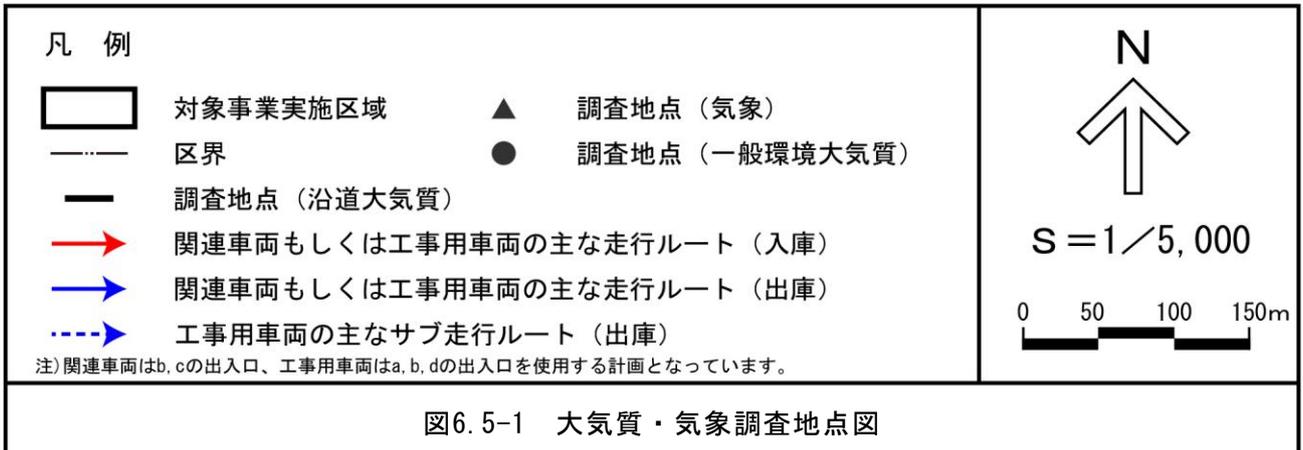


図6.5-1 大気質・気象調査地点図

6.6 騒音

騒音に係る調査手法は表6.6-1に、予測・評価手法は表6.6-2に示すとおりです。

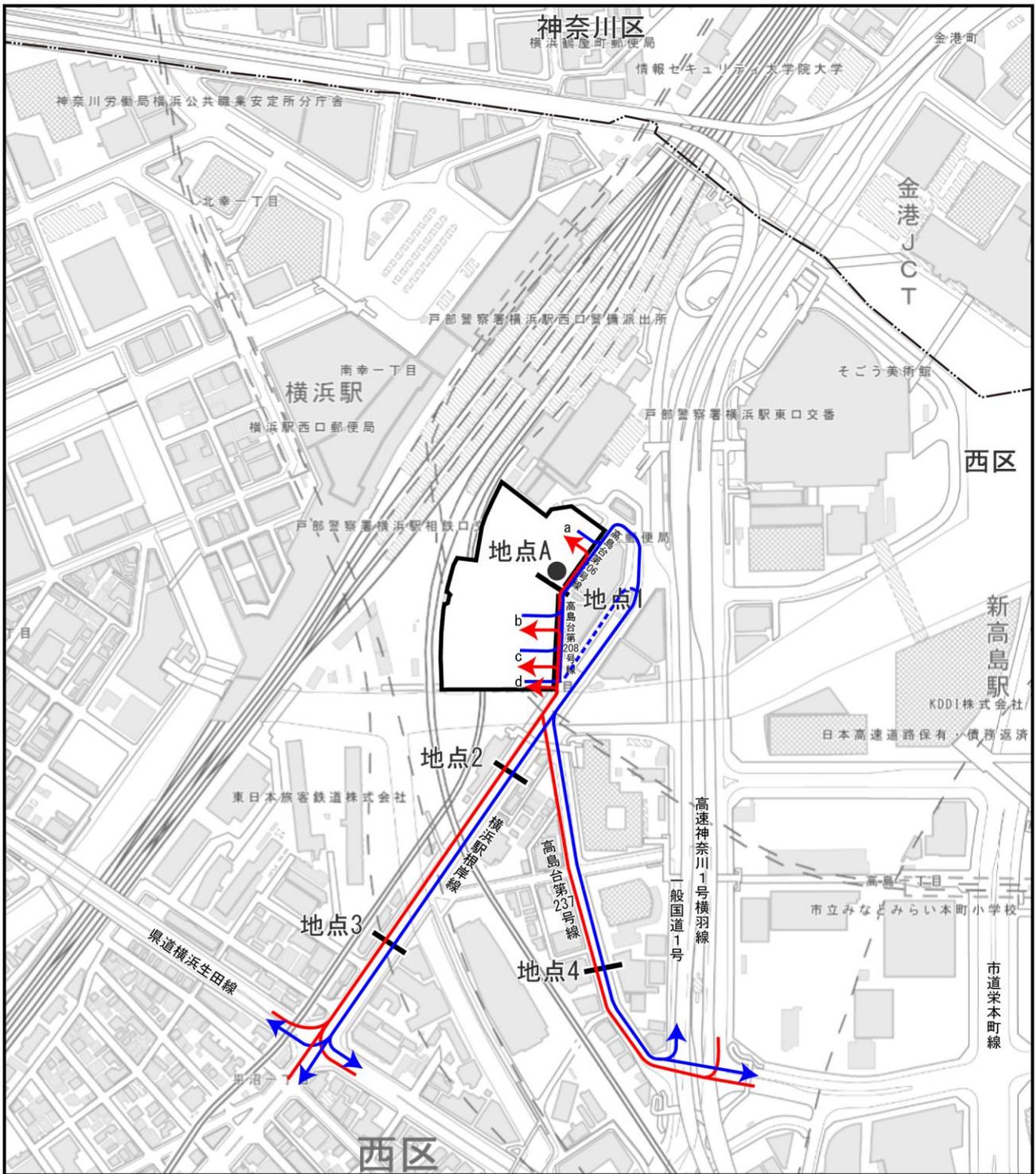
また、現地調査の調査地点は図6.6-1に示すとおりです。

表6.6-1 騒音に係る調査手法

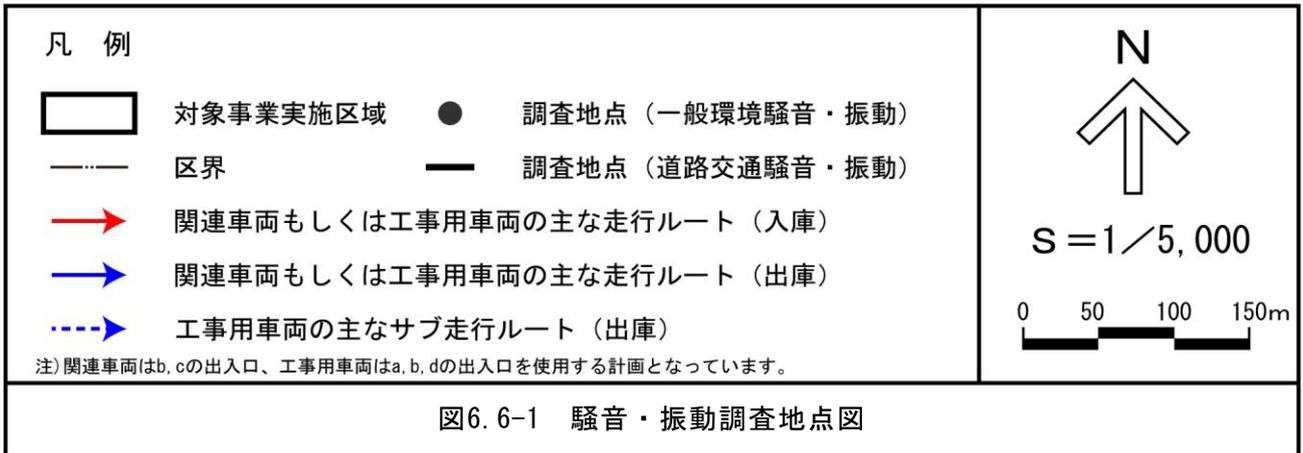
調査項目	調査の手法		調査地域
騒音の状況 ・一般環境騒音	現地	「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号）に定める方法に準拠し、測定します。測定高さ：地上1.2m。 ・平日（24時間）×1回 ・休日（24時間）×1回	対象事業実施区域内 1地点（地点A） （図6.6-1参照） 空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航の影響が予想される周辺8地点（地点①～⑧） （図6.6-2参照）
騒音の状況 ・道路交通騒音	現地	「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号）に定める方法に準拠し、測定します。測定高さ：地上1.2m。 ・平日（24時間）×1回 ・休日（24時間）×1回	工事用車両及び関連車両の走行が予想される主要な道路沿道4地点（地点1～4） （図6.6-1参照）
地形、工作物、土地利用の状況	資料 現地	地形図や土地利用現況図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
騒音の主要な発生源の状況	資料 現地	既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	
自動車交通量等の状況	現地	自動車断面交通量を測定します。 ・平日（24時間）×1回 ・休日（24時間）×1回	道路交通騒音調査地点に近接する自動車交通量調査地点4地点 （図6.6-1参照）
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「環境基本法」 ・「騒音規制法」 ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」 ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」 ・「横浜市環境管理計画」 ・「生活環境保全推進ガイドライン」	—

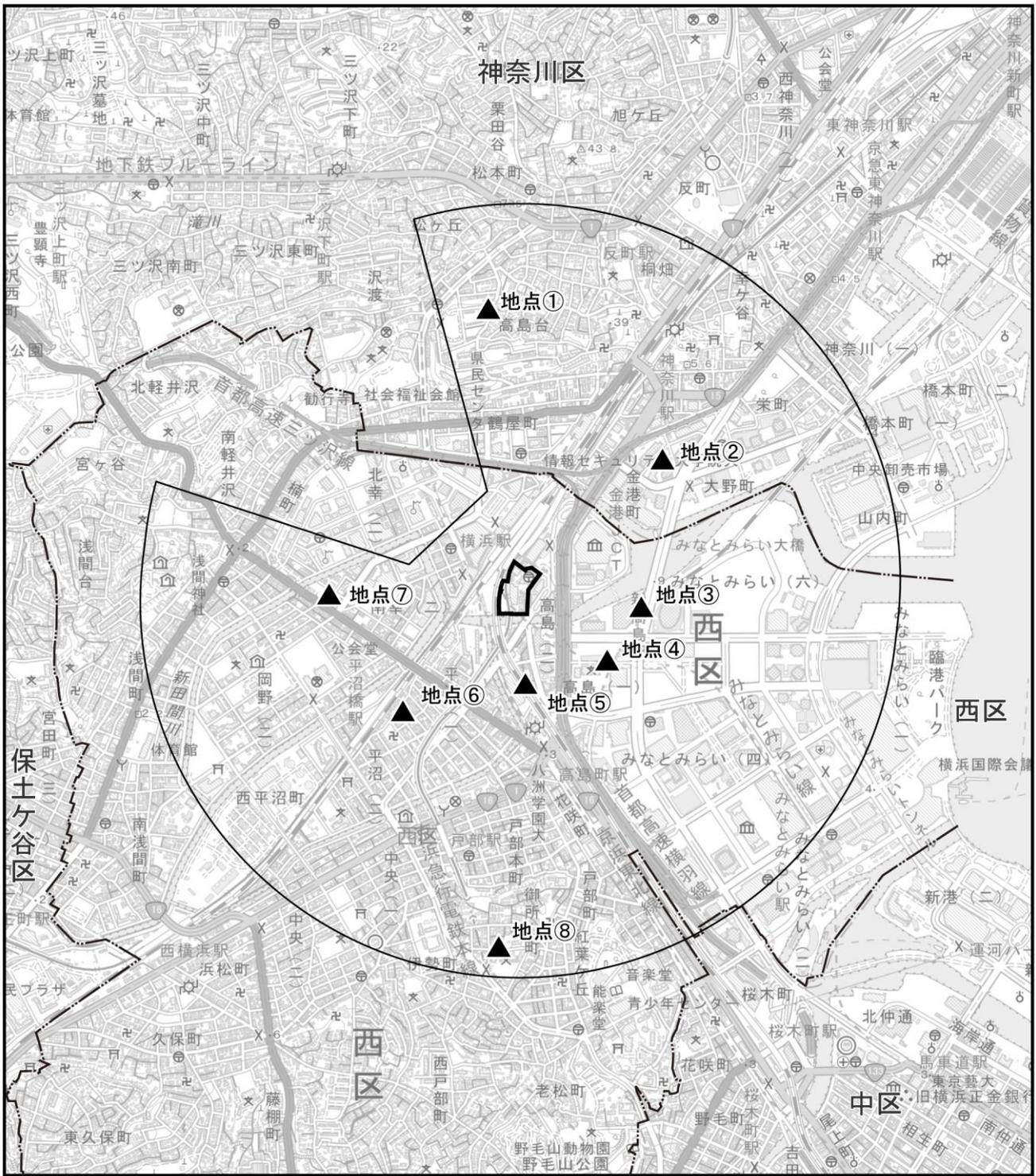
表6.6-2 騒音に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	建設機械の稼働	建設機械の稼働に伴い、変化する騒音の状況	建設機械の稼働に起因する騒音の影響が最大となる時期、時間帯	対象事業実施区域の敷地境界から約100mの範囲 予測高さ：地上1.2m	日本音響学会式 (ASJ CN-Model)により騒音レベル「90%レンジの上端値 (L _{A5})」を予測します。
	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴い、変化する騒音の状況	工事用車両の走行に起因する騒音の影響が最大となる時期、時間帯	現地調査地点と同一の地点 (図6.6-1参照) 予測高さ：地上1.2m	日本音響学会式 (ASJ RTN-Model)により「等価騒音レベル (L _{Aeq})」を予測します。
存在・供用時	施設の供用	設備機器の稼働に伴い、変化する騒音の状況	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期、時間帯	対象事業実施区域の敷地境界から約100mの範囲 予測高さ：地上1.2m及び周辺の住居階数を考慮した高さ	騒音の伝搬理論式により騒音レベル「90%レンジの上端値 (L _{A5})」を予測します。
	関連車両の走行	関連車両の走行に伴い、変化する騒音の状況		現地調査地点と同一の地点 (図6.6-1参照) 予測高さ：地上1.2m	日本音響学会式 (ASJ RTN-Model)により「等価騒音レベル (L _{Aeq})」を予測します。
	航空機の運航	空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴い、変化する騒音の状況		現地調査地点と同一の地点 (図6.6-2参照) 予測高さ：地上1.2m	騒音の伝搬理論式により「時間帯補正等価騒音レベル (L _{den})」を予測します。
環境影響要因		評価の手法			
工事中	建設機械の稼働	数値化された予測結果を環境保全目標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。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、騒音による影響を最小限にとどめる水準や、環境基準等から適切に設定します。			
	工事用車両の走行				
存在・供用時	施設の供用				
	関連車両の走行				
	航空機の運航				



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。





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

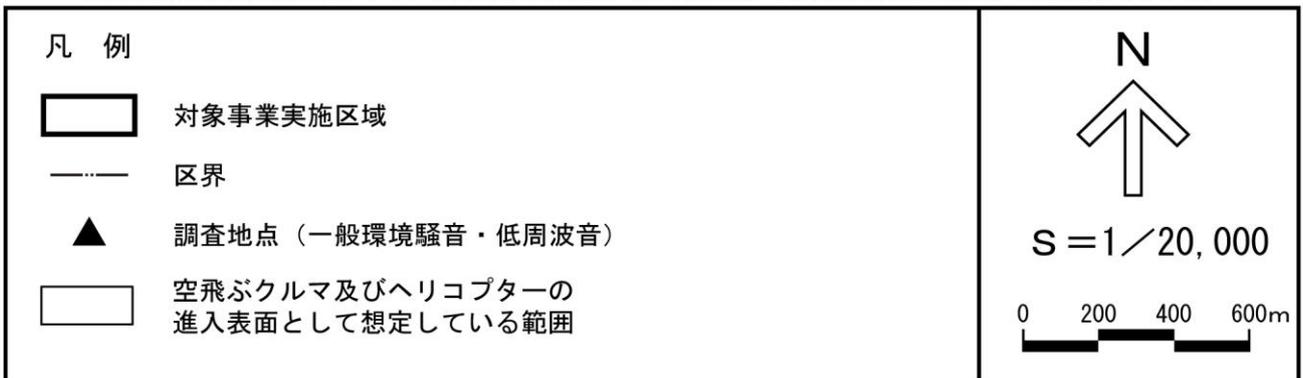


図6.6-2 騒音・低周波音調査地点図 (空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航)

6.7 振動

振動に係る調査手法は表6.7-1に、予測・評価手法は表6.7-2に示すとおりです。

また、現地調査の調査地点は図6.6-1に示したとおり、騒音と同じ地点で実施します。

表6.7-1 振動に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
振動の状況 ・一般環境振動	現地	「振動レベル測定方法」(JIS Z 8735)に定める方法に準拠し、測定します。 ・平日(24時間)×1回 ・休日(24時間)×1回	対象事業実施区域内1地点(地点A) (図6.6-1参照)
振動の状況 ・道路交通振動	現地	「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)に基づく道路交通振動の限度に定める測定方法に準拠し、測定します。 ・平日(24時間)×1回 ・休日(24時間)×1回	工事用車両及び関連車両の走行が予想される主要な道路沿道4地点(地点1~4) (図6.6-1参照)
地形及び地盤の状況	資料 現地	地形図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
	現地	「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所)に示された方法に準拠し、地盤卓越振動数 ^{注)} を測定します。	
土地利用の状況	資料 現地	土地利用現況図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
振動の主要な発生源の状況	資料 現地	既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	
自動車交通量等の状況	現地	自動車断面交通量を測定します。 ・平日(24時間)×1回 ・休日(24時間)×1回	道路交通振動調査地点に近接する自動車交通量調査地点4地点 (図6.6-1参照)
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「環境基本法」 ・「振動規制法」 ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」 ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」 ・「横浜市環境管理計画」 ・「生活環境保全推進ガイドライン」	—

注) 地盤卓越振動数は約10台の大型車走行時の測定値を平均した値とします。

表6.7-2 振動に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	建設機械の稼働	建設機械の稼働に伴い、変化する振動の状況	建設機械の稼働に起因する振動の影響が最大となる時期、時間帯	対象事業実施区域の敷地境界から約100mの範囲	振動の伝搬理論式により振動レベルの80%レンジの上端値(L ₁₀)を予測します。
	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴い、変化する振動の状況	工事用車両の走行に起因する振動の影響が最大となる時期、時間帯	現地調査地点と同一の地点 (図6.6-1参照)	「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所)に示される計算式により振動レベルの80%レンジの上端値(L ₁₀)を予測します。
存在・供用時	関連車両の走行	関連車両の走行に伴い、変化する振動の状況	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期、時間帯		
環境影響要因		評価の手法			
工事中	建設機械の稼働	数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施による振動が及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、振動による影響を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			
	工事用車両の走行				
存在・供用時	関連車両の走行				

6.8 地盤

地盤に係る調査手法は表6.8-1に、予測・評価手法は表6.8-2に示すとおりです。

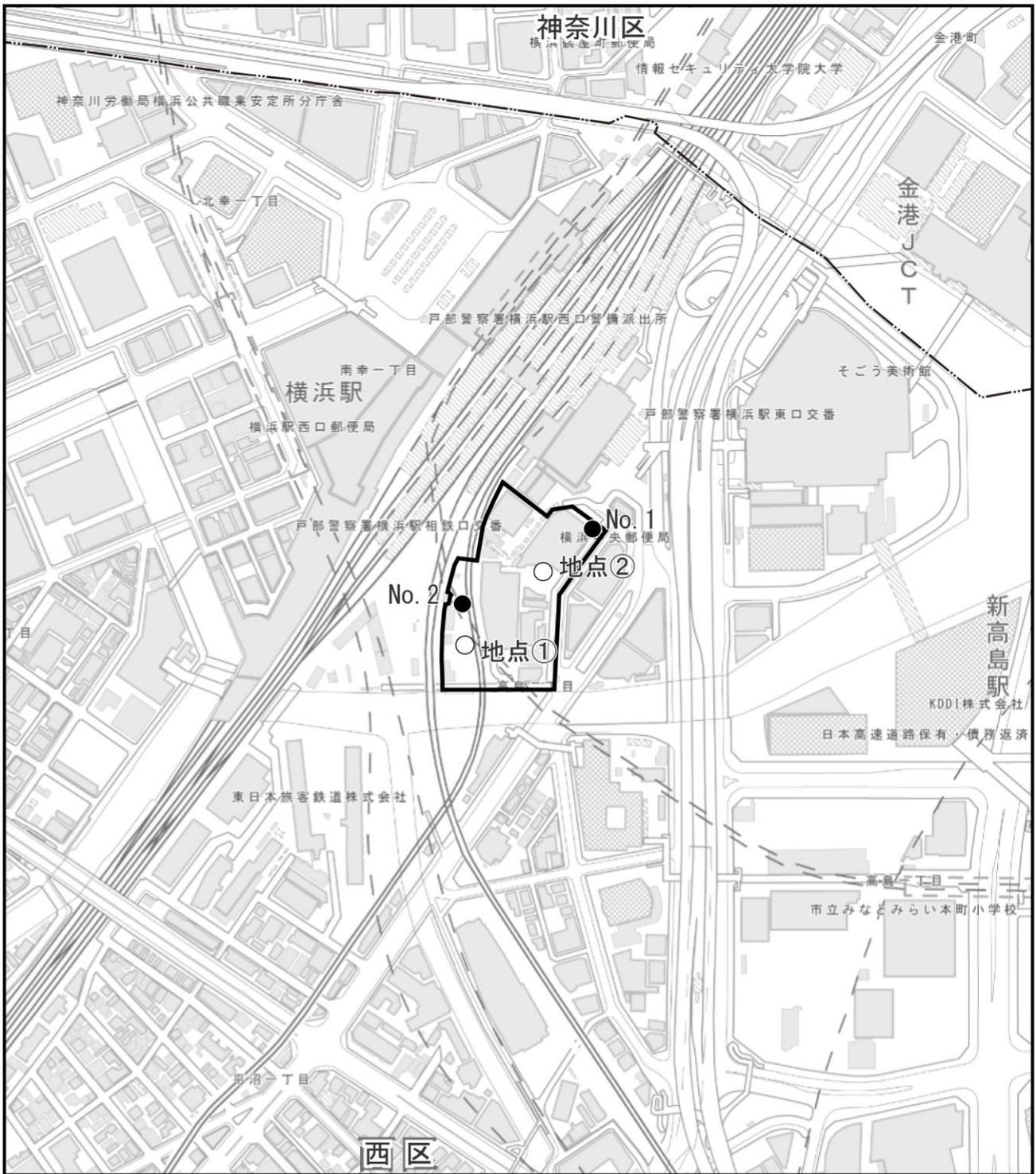
また、現地調査の調査地点は図6.8-1に示すとおりです。

表6.8-1 地盤に係る調査手法

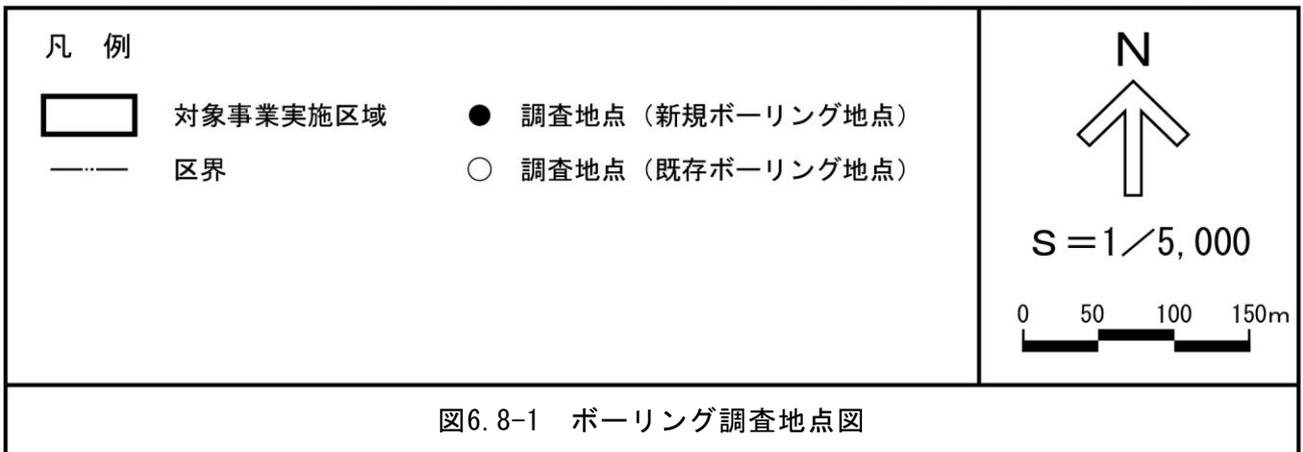
調査項目	調査の手法		調査地域
地盤の状況	資料	以下に示す既存資料等の収集・整理により、対象事業実施区域及びその周辺の地盤の状況を把握します。 ・「地形分類図」 ・「横浜市地盤図集」 ・既存ボーリング調査結果	対象事業実施区域 (図6.8-1参照)及びその周辺
	現地	ボーリング調査により、地盤の状況を把握します。	
地下水の状況	資料	以下に示す既存資料等の収集・整理により、対象事業実施区域及びその周辺の地下水の状況を把握します。 ・「地下水位・地盤収縮量の観測結果」 ・既存ボーリング調査結果	
	現地	ボーリング調査により、地下水の状況を把握します。	
地盤沈下の状況	資料	以下に示す既存資料等の収集・整理により、対象事業実施区域及びその周辺の地盤沈下の状況を把握します。 ・「横浜市水準測量成果表」 ・「横浜市地盤沈下調査報告書」	
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「環境基本法」 ・「工業用水法」 ・「宅地造成及び特定盛土等規制法」 ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」 ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」 ・「横浜市環境管理計画」 ・「生活環境保全推進ガイドライン」	—

表6.8-2 地盤に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	地下掘削	地下掘削工事に伴う地盤の沈下量	地下掘削工事時	対象事業実施区域及びその周辺	施工計画から、地下水位の変動を抑制させる効果を明らかにし、地盤沈下に対する影響を定性的に予測します。
	建築物の解体・建設	建築物の建設に伴う土地の安定性の確保の程度	工事期間全体		施工計画から、周囲の河川や鉄道への影響を抑制する措置を明らかにし、土地の安定性に対する影響を定性的に予測します。
存在・供用時	建築物の存在	建築物の存在に伴う土地の安定性の確保の程度	工事の完了後の適切な時期		施工計画から、地震等によって生じる液状化を抑制する措置を明らかにし、土地の安定性に対する影響を定性的に予測します。
環境影響要因		評価の手法			
工事中	地下掘削	地下掘削工事に伴う地盤の沈下量	予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が地盤に及ぼす影響の程度を評価します。環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、地下掘削工事に伴う地盤の沈下量が周辺の工作物に影響を及ぼさない水準等から適切に設定します。		
	建築物の解体・建設	建築物の建設に伴う土地の安定性の確保の程度			
存在・供用時	建築物の存在	建築物の存在に伴う土地の安定性の確保の程度			



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。



6.9 低周波音

低周波音に係る調査手法は表6.9-1に、予測・評価手法は表6.9-2に示すとおりです。
また、現地調査の調査地点は図6.6-2に示したとおりです。

表6.9-1 低周波音に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
低周波音の状況	現地	「低周波音の測定方法に関するマニュアル」（平成12年10月、環境庁）に定める方法に準拠し、測定します。測定高さ：地上1.2m。 ・平日（24時間）×1回 ・休日（24時間）×1回	空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航の影響が予想される周辺8地点（地点①～⑧） （図6.6-2参照）
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「低周波音の測定方法に関するマニュアル」	—

表6.9-2 低周波音に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	航空機の運航	空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴い、変化する低周波音の状況	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期、時間帯	現地調査地点と同一の地点（図6.6-2参照） 予測高さ：地上1.2m	音の伝搬理論式により音圧レベルを予測します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	航空機の運航	数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施による低周波音の影響の程度を評価します。環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、低周波音による影響を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			

6.10 電波障害

電波障害に係る調査手法は表6.10-1に、予測・評価手法は表6.10-2に示すとおりです。

表6.10-1 電波障害に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
テレビ電波の受信の状況	現地	「建造物によるテレビ受信障害調査要領」(平成30年6月、(社)日本CATV技術協会)に準拠し、電波受信測定車により現地測定します。	机上検討により計画建築物による電波障害が予測される地域
テレビ電波到来の状況	資料	地上デジタル放送(東京局(東京スカイツリー・みなとみらい中継局)・横浜局)及び衛星放送の送信状況を把握します。	
地形、工作物の状況	資料 現地	地形図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺

表6.10-2 電波障害に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	建築物の存在	建築物の存在に伴い、変化するテレビ電波の受信の状況 ・地上デジタル放送 (東京局(東京スカイツリー)、みなとみらい中継局、横浜局) ・衛星放送	工事の完了後	対象事業実施区域周辺	地上デジタル放送については、「建造物障害予測の手引き(地上デジタル放送)」(平成17年3月、(社)日本CATV技術協会)等、衛星放送については、「建造物障害予測の手引き(改訂版)」(平成7年9月、(社)日本CATV技術協会)等に示されている電波障害計算式に基づき、遮へい障害及び反射障害の範囲を予測します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	建築物の存在	視覚化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が電波障害に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、テレビ電波の受信障害を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			

6.11 日影（日照障害）

日影（日照障害）に係る調査手法は表6.11-1に、予測・評価手法は表6.11-2に示すとおりです。

表6.11-1 日影（日照障害）に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
日影の状況 ・地形の状況 ・土地利用の状況 ・既存の工作物の位置及び規模	資料 現地	地形図、住宅地図及び土地利用現況図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「建築基準法」 ・「横浜市建築基準条例」 ・「都市計画法」	—

表6.11-2 日影（日照障害）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	建築物の存在	計画建築物による冬至日の日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の変化の程度	工事の完了後	計画建築物からの日影が想定される範囲	平均地盤面±0mにおける計画建築物による冬至日の8時～16時（真太陽時）の時刻別日影図及び等時間日影図を作図し、地図に重ね合わせることで影響範囲を予測します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	建築物の存在	視覚化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が日影に及ぼす影響の程度を評価します。環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、日影による影響を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			

6.12 風環境

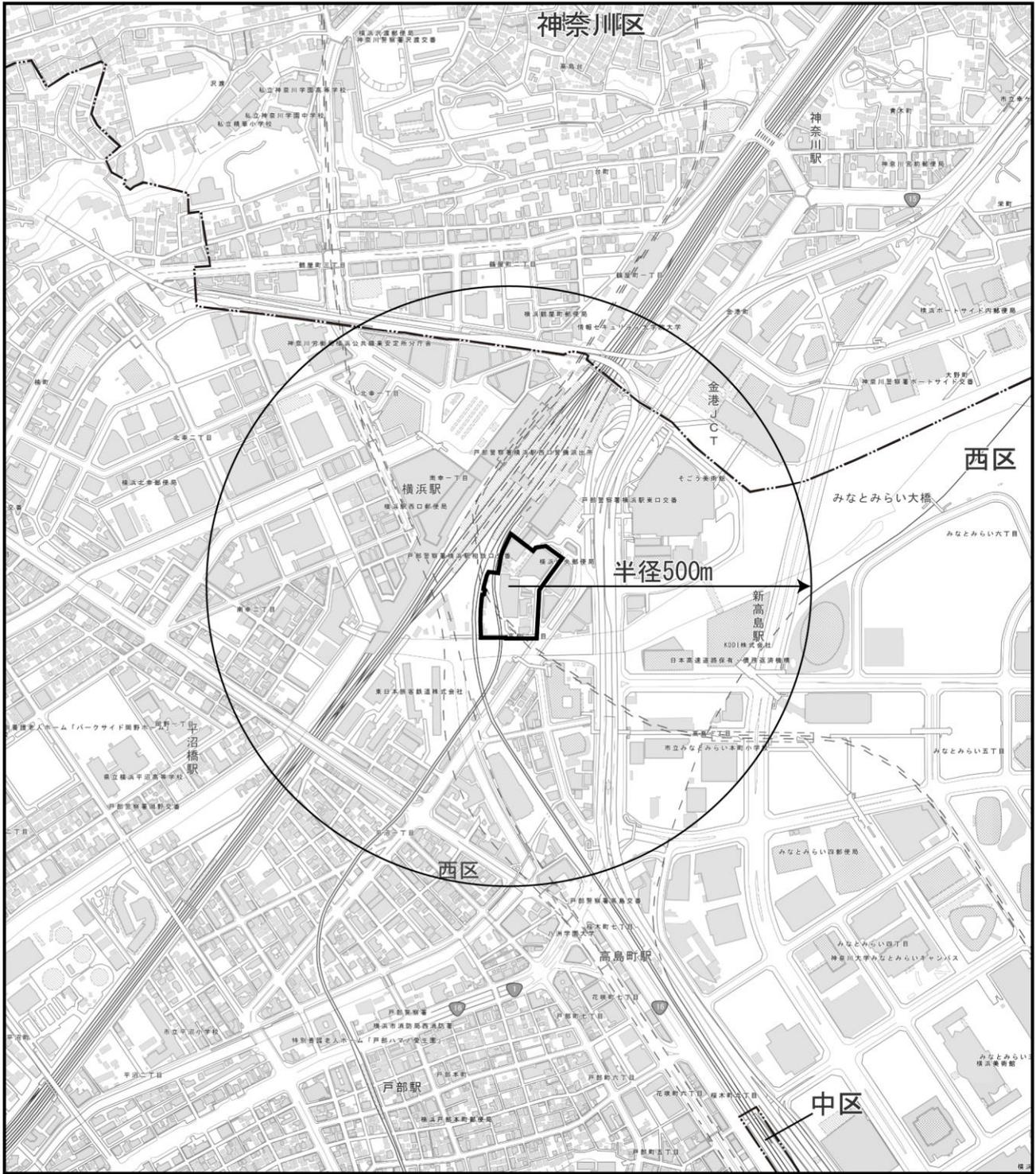
風環境に係る調査手法は表6.12-1に、予測・評価手法は表6.12-2に示すとおりです。
また、風洞実験の際にモデル化する範囲は図6.12-1に示すとおりです。

表6.12-1 風環境に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
風の状況	資料	一般風の把握として、対象事業実施区域周辺の測定局における過去10年間の風向、風速の状況を整理します。	横浜地方気象台、西区平沼（一般環境大気測定局）等
既存工作物の状況	資料 現地	地形図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
土地利用の状況	資料 現地	土地利用現況図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	

表6.12-2 風環境に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	建築物の存在	計画建築物により変化する、強風の発生場所、発生頻度	工事の完了後	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（計画建築物の高さの約2倍（約470m）の範囲）	計画建築物の最高高さの2倍程度の範囲を包含する現地モデル（1/500）を作成し、風洞実験を実施します。 実験に当たっては、「実務者のための建築物風洞実験ガイドブック2008年版」（平成20年、（財）日本建築センター）等に準拠します。 実験結果は、村上式風環境評価指標に基づき評価します。 実験ケースは、原則、建設前、建設後の2ケースとし、必要に応じて防風対策後のケースを追加します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	建築物の存在	数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が風環境に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、風環境への影響を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			



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

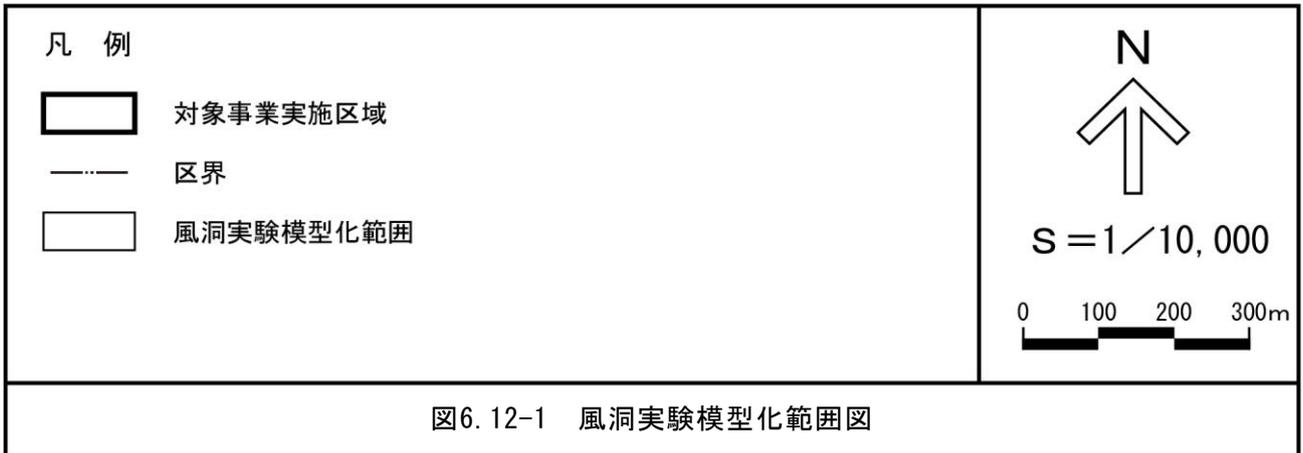


図6.12-1 風洞実験模型化範囲図

6.13 安全（浸水、火災・爆発）

安全（浸水、火災・爆発）に係る調査手法は表6.13-1に、予測・評価手法は表6.13-2に示すとおりです。

表6.13-1 安全（浸水、火災・爆発）に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
過去の被災及び被災想定区域の状況 ・過去の風水害による河川の氾濫、浸水等の状況 ・被災想定区域等の状況	資料	以下に示す既存資料等の収集・整理により把握します。 ・「横浜市の災害」 ・「横浜市地震被害想定調査報告書」 ・「わいわい防災マップ」	対象事業実施区域及びその周辺
風水害等に関わる地形、地質等の状況 ・地形、地質 ・河川の形態、流量及び溢水等の状況	資料	地形図等の既存資料の収集・整理により把握します。	
周辺の土地利用等の状況 ・建築物利用状況 ・人口、産業、道路の状況 ・防災体制の状況（避難場所、避難経路、浸水対策）	資料	住宅地図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて関係者にヒアリングを行い把握します。	
過去の被災の状況 ・過去に発生した類似施設等の火災、爆発の状況	資料	ヘリポートにおける火災の記録等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて関係者にヒアリングを行い把握します。	
関係法令、計画等	資料	下記資料等の内容を整理します。 ・「特定都市河川浸水被害対策法」 ・「事業所における帰宅困難者対策ガイドライン」 ・「横浜市防災計画」 ・「消防法」	

表6.13-2 安全（浸水、火災・爆発）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	施設の供用	施設の供用に伴う安全性の確保の程度	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期	対象事業実施区域内	事業計画から、浸水及び火災・爆発の対策とその効果を明らかにし、定性的に予測します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	施設の供用	予測結果を環境保全目標と対比することにより評価します。環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、浸水に係る施設利用者の安全性、火災・爆発に係る安全性が確保される水準等から適切に設定します。			

6.14 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）

地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る調査手法は表6.14-1に、予測・評価手法は表6.14-2(1)～(3)に示すとおりです。

また、現地調査の調査地点は図6.14-1及び図6.14-2に示すとおりです。

表6.14-1 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
日常生活圏等の状況 ・公共施設等の位置、種類及び利用状況 ・通学区域(学区)、通学路の状況 ・避難場所等の状況	資料	公共施設の位置、学区、通学路の状況を既存資料の収集・整理及び必要に応じて関係者にヒアリングを行い把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
道路の状況 ・主要な交通経路及び交通量の状況（渋滞発生状況を含む。） ・主要交差点部における交通管理の状況 ・交通安全対策の状況	資料	道路交通センサス等の既存資料の収集・整理により把握します。	工事用車両及び関連車両の主要な走行ルートと想定される主要交差点6箇所（交差点1～6） （図6.14-1参照）
	現地	時間別に車種別・方向別自動車交通量、渋滞の状況及び信号現示を測定します。 ・平日（24時間）×1回 ・休日（24時間）×1回 また、飽和交通流率について測定します。 ・平日、休日のピーク時間帯（4時間程度）	
		歩行空間における安全施設等について現地調査により把握します。	
歩行者及び自転車の状況 ・主要な通行経路、歩行者及び自転車数、歩行空間の幅員等	現地	歩道等の方向別歩行者数及び自転車交通量を測定します。また、歩行空間の幅員等を現地確認します。 ・平日（6～22時の16時間）×1回 ・休日（6～22時の16時間）×1回	歩行者等の主要なルートと想定される歩道等8地点（地点1～8） （図6.14-2参照）
関係法令、計画等	資料	下記資料等の内容を整理します。 ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」 ・「横浜市都市計画マスタープラン」 ・「横浜市都市交通計画」	

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

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比	工事用車両の台数が最大となる時期	現地調査地点と同一の地点 (図 6.14-1 参照)	「平面交差の計画と設計基礎編」(平成30年11月、(一社)交通工学会)を参考に将来交通量 ^{注)} から交差点需要率の算出を行い、交通混雑の程度を定量的に予測します。
		工事用車両の走行に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度		工事用車両の走行ルート	交通安全対策等に基づき、交通安全への影響を定性的に予測します。
存在・供用時	施設の供用	施設の供用に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期	現地調査地点と同一の地点 (図 6.14-2 参照)	歩行者サービス水準の算出等により、歩行者通行の快適性・安全性の程度を予測します。
	関連車両の走行	関連車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比		現地調査地点と同一の地点 (図 6.14-1 参照)	「平面交差の計画と設計基礎編」(平成30年11月、(一社)交通工学会)を参考に将来交通量 ^{注)} から交差点需要率の算出を行い、交通混雑の程度を定量的に予測します。
		関連車両の走行に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度	関連車両の走行ルート	交通安全対策等に基づき、交通安全への影響を定性的に予測します。	

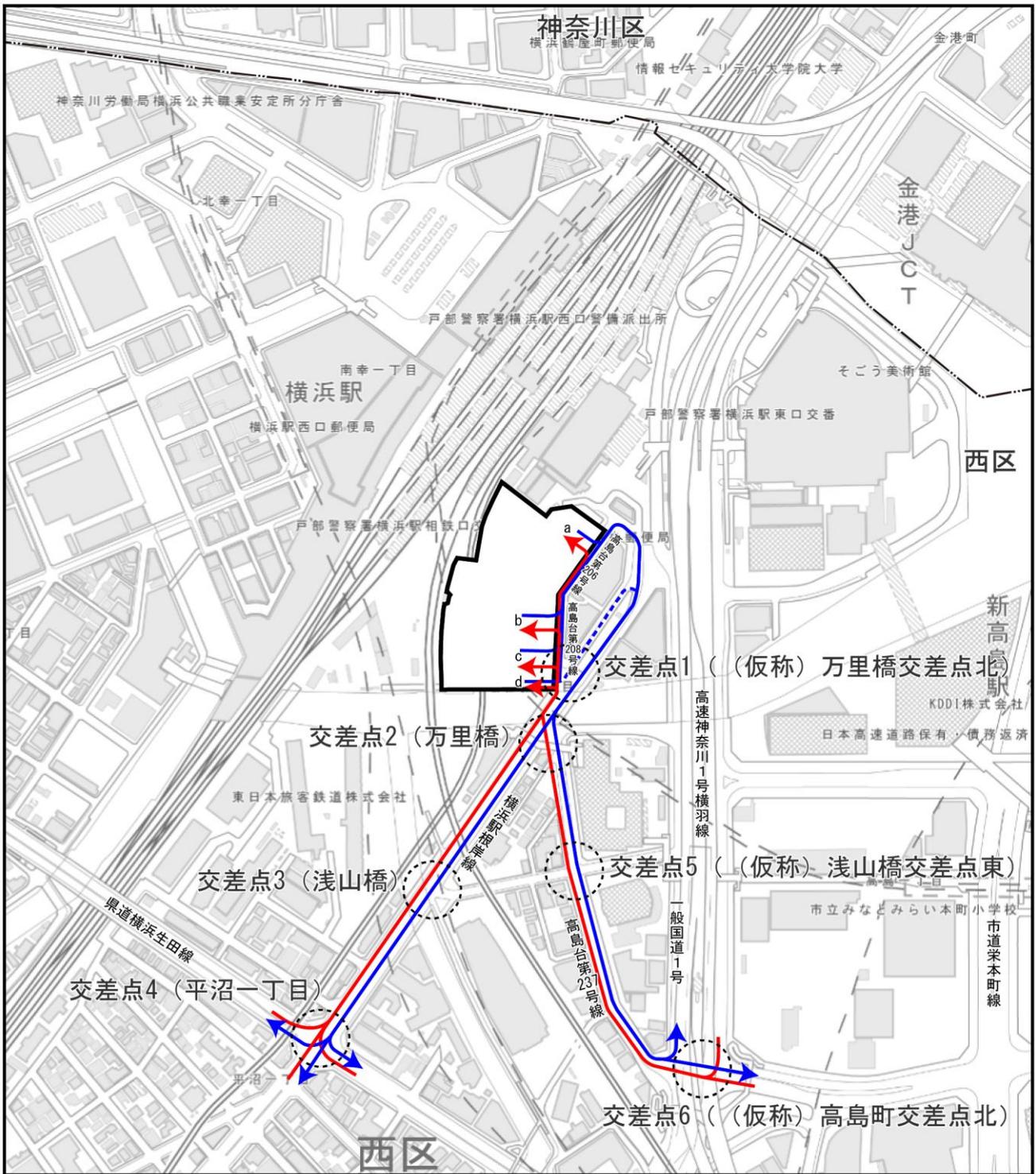
注) 将来交通量は、工事用車両又は関連車両と、将来一般交通量から算定します。
 工事用車両は施工計画に基づき算定し、関連車両は事業計画に基づき算定します。
 将来一般交通量は、現地調査結果を基に道路交通センサス等の既存資料の調査結果から将来の交通量の伸び等を考慮し算定します。

表6.14-2(2) 地域交通（交通混雑）に係る予測・評価手法

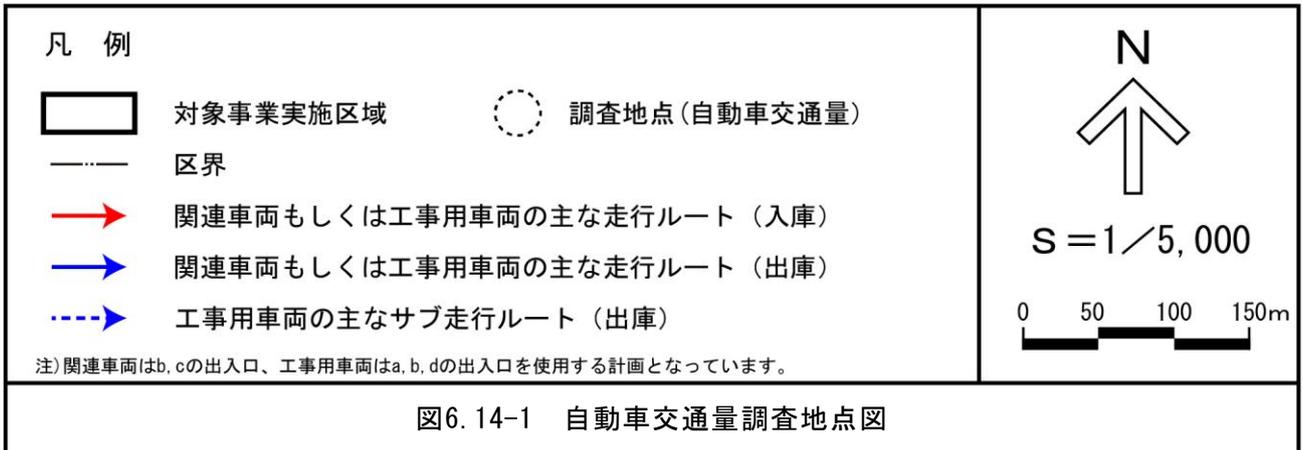
環境影響要因		評価の手法	
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比	予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が地域交通に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、交通混雑への影響を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。
存在・供用時	関連車両の走行	関連車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比	

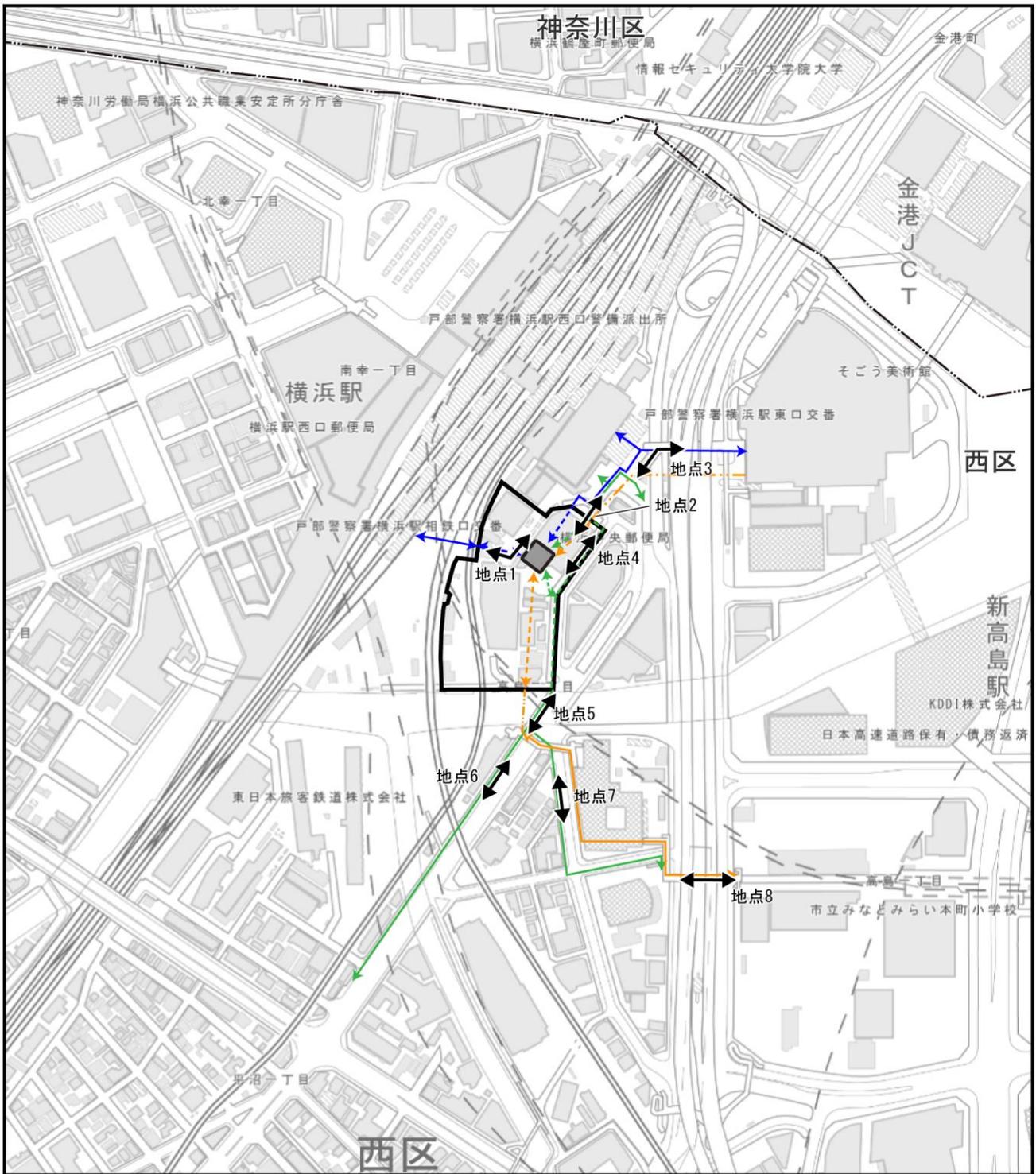
表6.14-2(3) 地域交通（歩行者等の安全）に係る予測・評価手法

環境影響要因		評価の手法	
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度	予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が地域交通に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、歩行者及び自転車の安全で円滑な通行を確保する水準等から適切に設定します。
存在・供用時	施設の供用	施設の供用に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度	
	関連車両の走行	関連車両の走行に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度	



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。





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

凡 例 対象事業実施区域 区界 調査地点 (歩行者交通量) ターミナルコア		歩行者ルート (地上レベル) 歩行者ルート (デッキレベル) (横浜市整備予定) 歩行者ルート (地下通路レベル)		 N S = 1 / 5,000 0 50 100 150m
注1) 実線は既存のルートです。 注2) 破線は地区計画を踏まえて想定しているルートです。また、二点鎖線は横浜市整備予定のルートです。 本図面は本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議により変更になる可能性があります。				

図6.14-2 歩行者等交通量調査地点図

6.15 景観

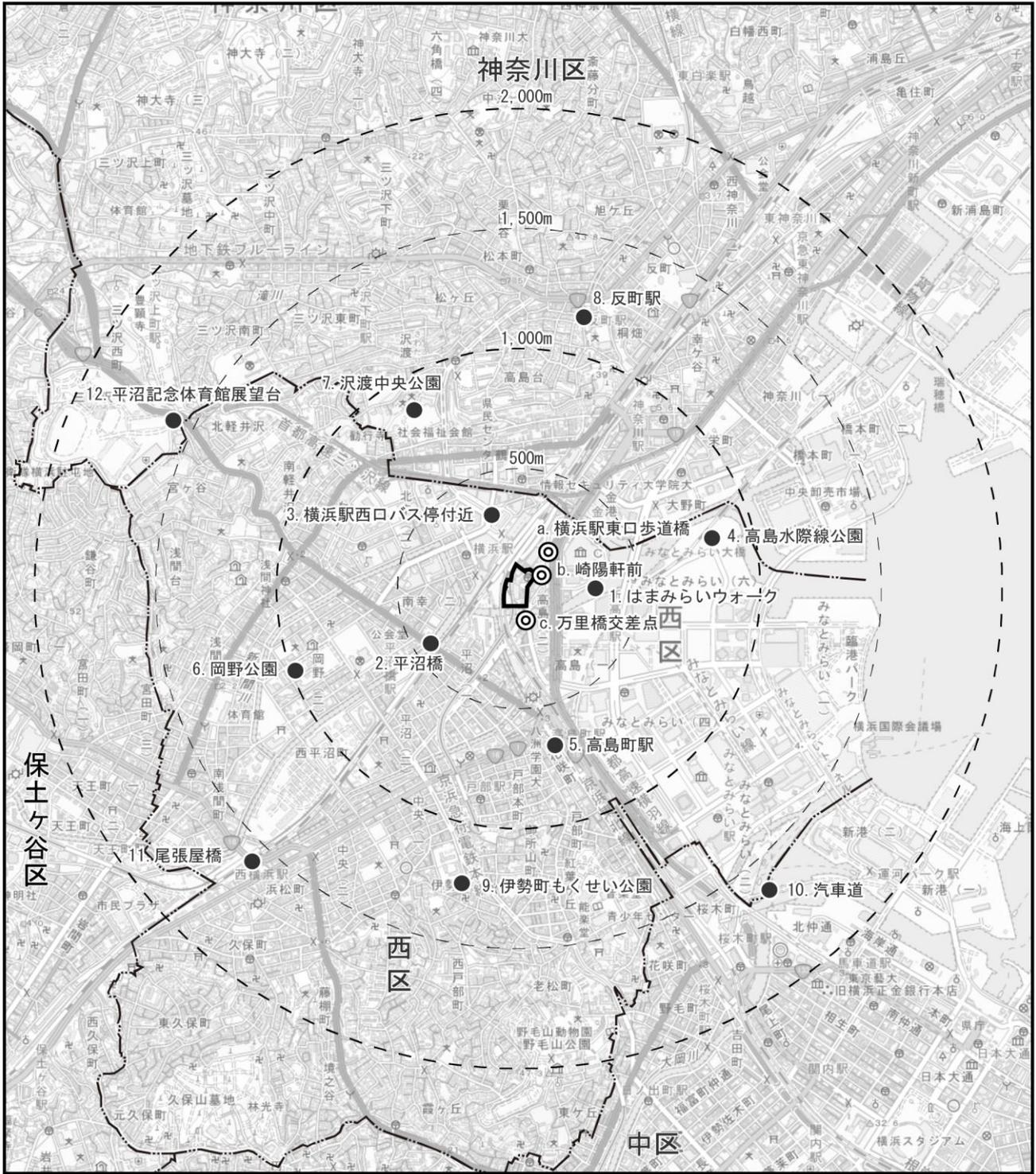
景観に係る調査手法は表6.15-1に、予測・評価手法は表6.15-2に示すとおりです。
また、主要な眺望地点（現地調査地点）は図6.15-1に示すとおりです。

表6.15-1 景観に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
地域景観の特性	資料 現地	地形図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
主要な眺望地点 (近景域、中景域、遠景域)からの景観	現地	主要な眺望地点からの景観を写真撮影及び必要に応じて現地踏査により把握します。 ・対象事業実施区域中心から 500mの範囲 × 3地点 1,000mの範囲 × 4地点 2,000mの範囲 × 5地点	対象事業実施区域の中心から概ね2kmの範囲内で、対象事業実施区域が容易に見渡せると考えられる場所、不特定多数の人の利用頻度や滞留度が高い場所を主要な眺望地点として選定 (図6.15-1参照)
近景域の状態	現地	対象事業実施区域近傍にて写真撮影を行い圧迫感の状態を把握します。 ・計画地近傍 3地点	対象事業実施区域近傍 (図6.15-1参照)
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「景観法」 ・「横浜市景観計画」 ・「横浜市景観ビジョン」 ・「横浜市都市計画マスタープラン」 ・「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」 ・「横浜市水と緑の基本計画」	—

表6.15-2 景観に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	建築物の存在	建築物の存在により変化する景観の状況	工事完了後	主要な眺望地点 (図6.15-1参照)より、変化する景観の状況を適切に把握できる地点を選定	フォトモンタージュ作成により、景観の変化の程度を定性的に予測します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	建築物の存在	視覚化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が景観に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、周辺景観の調和を損なわない水準や、主要な眺望地点からの眺望阻害を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			



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

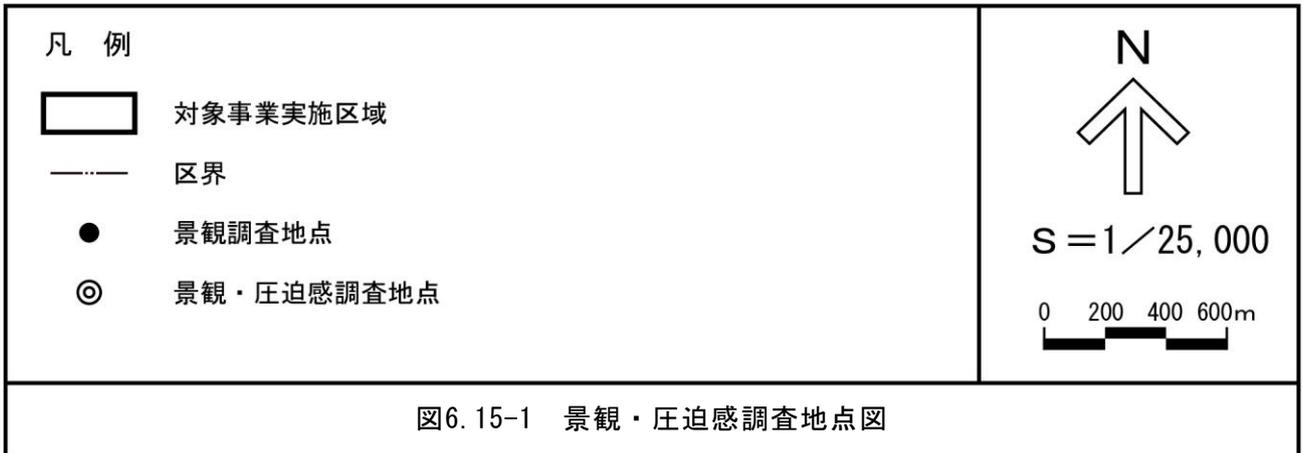


図6.15-1 景観・圧迫感調査地点図

第 7 章 方法書対象地域

第7章 方法書対象地域

「横浜市環境影響評価条例」に基づく方法書対象地域は、以下に示す範囲を包含する町丁を基本とし、対象となる町丁で環境影響が及ばないと想定される範囲が大きい場合は、道路・鉄道等で対象地域を区切りました。

方法書対象地域の範囲及び町丁は、表7-1及び図7-1に示すとおりです。

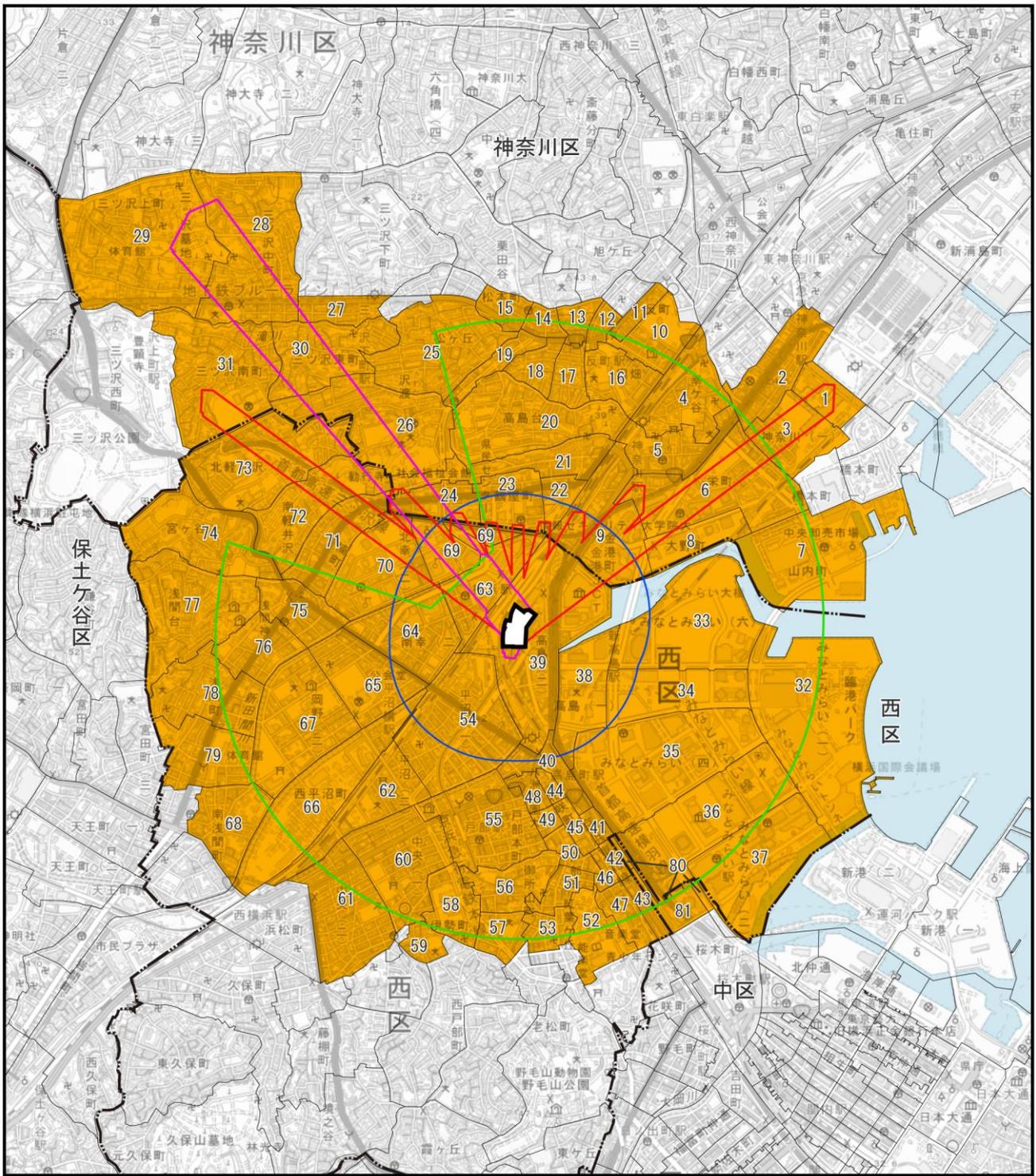
- ・ 工事中の建設機械の稼働、存在・供用時の施設の稼働等に伴い、大気汚染物質、騒音、振動等による影響が及ぶと想定される範囲
- ・ 工事用車両等の走行に伴い、大気汚染物質、騒音及び振動による影響が及ぶと想定される道路沿道を含む範囲
- ・ 空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴う騒音の影響が及ぶと想定される範囲
- ・ 対象事業の実施による日影の影響が及ぶと想定される範囲
- ・ 対象事業の実施によりテレビ電波の受信障害が生じ、影響が及ぶと想定される範囲*
- ・ 風環境の変化が生じる可能性のある本事業の計画建築物最高高さの約2倍（約470m）の範囲
- ・ 対象事業の実施により地域交通に影響が及ぶと想定される範囲
- ・ その他対象事業の実施により影響が及ぶと想定される範囲

表7-1 方法書対象地域

区名	No.	関係町丁名	区名	No.	関係町丁名	区名	No.	関係町丁名
神奈川区	1	星野町の一部	神奈川区	28	三ツ沢中町	西区	55	戸部本町
	2	神奈川二丁目		29	三ツ沢上町		56	御所山町
	3	神奈川一丁目		30	三ツ沢東町		57	伊勢町2丁目
	4	幸ヶ谷		31	三ツ沢南町		58	伊勢町3丁目
	5	青木町		西区	32		みなとみらい一丁目	59
	6	栄町	33		みなとみらい六丁目		60	中央一丁目
	7	山内町	34		みなとみらい五丁目		61	中央二丁目
	8	大野町	35		みなとみらい四丁目		62	平沼二丁目
	9	金港町	36		みなとみらい三丁目		63	南幸一丁目
	10	反町1丁目	37		みなとみらい二丁目		64	南幸二丁目
	11	反町2丁目	38		高島一丁目		65	岡野一丁目
	12	反町3丁目	39		高島二丁目		66	西平沼町の一部
	13	松本町1丁目	40		桜木町7丁目		67	岡野二丁目
	14	松本町2丁目	41		桜木町6丁目		68	南浅間町の一部
	15	松本町3丁目	42		桜木町5丁目		69	北幸一丁目
	16	桐畑	43		桜木町4丁目		70	北幸二丁目
	17	上反町1丁目	44		花咲町7丁目		71	楠町
	18	上反町2丁目	45		花咲町6丁目		72	南軽井沢
	19	泉町	46	花咲町5丁目	73		北軽井沢	
	20	高島台	47	花咲町4丁目	74		宮ヶ谷	
	21	台町	48	戸部町7丁目	75	浅間町1丁目		
	22	鶴屋町1丁目	49	戸部町6丁目	76	浅間町2丁目		
	23	鶴屋町2丁目	50	戸部町5丁目	77	浅間台		
	24	鶴屋町3丁目	51	戸部町4丁目	78	浅間町3丁目		
	25	松ヶ丘	52	紅葉ヶ丘	79	浅間町4丁目		
	26	沢渡	53	戸部町3丁目	中区	80	内田町の一部	
	27	三ツ沢下町の一部	54	平沼一丁目		81	桜木町1丁目の一部	

注) 表中のNo.は図7-1に対応します。

※ 電波障害の影響が及ぶと想定される範囲は、机上検討した範囲であり、今後の現地測定により範囲が変わる可能性があります。



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

<p>凡 例</p> <p> 対象事業実施区域</p> <p> 区界</p> <p> 町丁界</p> <p> 方法書対象地域</p>		<p> 対象事業実施区域から約470mの範囲</p> <p> 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</p> <p> 日影の影響が及ぶと想定される範囲</p> <p> 電波障害の影響が及ぶと想定される範囲</p>	
<p>注) 電波障害の影響が及ぶと想定される範囲は、机上検討した範囲であり、今後の現地測定により範囲が変わる可能性があります。</p> <p>資料: 「政府統計の総合窓口(e-Stat)」(令和7年7月調べ、総務省統計局ホームページ)を加工して作成</p>		<p>N</p> <p></p> <p>S = 1 / 25,000</p> <p>0 200 400 600m</p> <p></p>	

図7-1 方法書対象地域

資料編

1. 空飛ぶクルマ関連

1.1 空飛ぶクルマとは

・空飛ぶクルマの正式な名称

空飛ぶクルマの正式名称は「電動垂直離着陸型無操縦者航空機」と言い、外国では eVTOL (electric vertical takeoff and landing) 「イーブイトール」と呼ばれています。

・空飛ぶクルマの特徴

「垂直離着陸」「電動化」が空飛ぶクルマの大きな特徴であり、将来的には「完全自律での自動操縦」も可能になると言われています。

・空飛ぶクルマとヘリコプターの違い

- ①空飛ぶクルマは垂直離着陸ができるため、斜めに着陸する必要があるヘリコプターと比べて狭い場所での離着陸が可能です。
- ②空飛ぶクルマは電動のため、ヘリコプターと比べて騒音が少なく、また二酸化炭素を発生させません。
- ③空飛ぶクルマは操縦の自動化が可能のため、パイロットが不要になれば運行コストを安く抑えることができます。

※参考資料：愛媛県今治市 市民が真ん中課ホームページ（令和7年7月調べ）

空飛ぶクルマ | 市民が真ん中課 | 今治市

1.2 空飛ぶクルマに関する制度整備の概要

空飛ぶクルマに関する制度整備の概要では、垂直離着陸及び電動化の整理、従来制度及び改正制度（概要）の機体の安全基準や空飛ぶクルマに関する特別要件の整理、機体の騒音基準、空飛ぶクルマの離着陸場（バーティポート）の制度整備に関する基本的な考え方が整理されています。

バーティポートについては、バーティポートの制度整備に関する基本的考え方によると、バーティポート整備基準の策定（令和8年度予定）までは、空飛ぶクルマの離着陸は法第79条の場外離着陸の許可により対応することとされています。

空飛ぶクルマに関する制度整備の概要

全般

垂直離着陸及び電動化の整理

省令

① 空飛ぶクルマを、「垂直離着陸飛行機」、「マルチローター」と規定

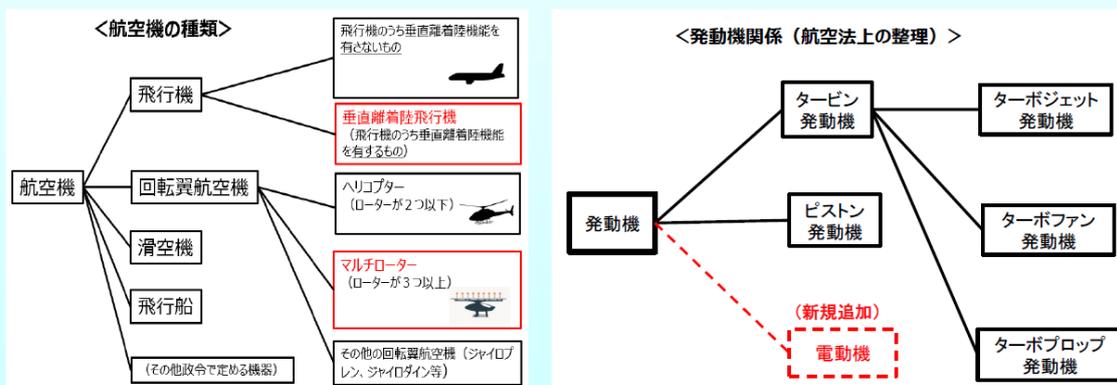
- 垂直離着陸飛行機は、「滑走をせずに離陸し、又は着陸することができる飛行機」と定義。

② 「発動機」に電気で作動するものを含むと整理

- 省令上は「電動機」の用語は使わず、「電気を動力源とする○○」などと規定

③ 「燃料」に電気エネルギーを含むと整理

- 道路交通法第75条の10で同様の整理例があり。



機体の安全基準(同等安全性)

省令

(従来(の制度))

- 航空法施行規則附属書第1において、航空機及び装備品等の安全性を確保するための強度、構造及び性能についての基準を定めている。

(改正概要)

- 空飛ぶクルマについては、その設計の特殊性により、既存の航空機に対応する附属書第1の基準をそのまま適用することが困難な場合(※)がある。
- ICAO Annex8は、同等の安全性を証明するのであれば、別途基準を適用しても良い旨の要件を定めており、附属書第1において、**同等の安全性による証明を可能とする改正**を行う。

(※) 空飛ぶクルマにおいてそのまま適用することが困難な基準の例

- ・ 回転翼航空機に対して、全発動機不作為である状態で、自動回転飛行(オートローテーション)での進入及び着陸を求めている。
→ 回転翼航空機に該当するマルチロータータイプの空飛ぶクルマにおいて、オートローテーションができない設計のものも見込まれる。
- ・ 飛行機及び滑空機は、失速から安全かつ迅速に回復できるものでなければならないとしている。
→ 開発中の機体においては、失速から回復する性能のかわりに失速に至らない設計とするものも見込まれる。

2

空飛ぶクルマに関する特別要件

通達

(従来(の制度))

- 航空機の安全基準は、航空法施行規則附属書第1及び耐空性審査要領において、航空機の種類等に応じて規定されている。

(改正概要)

- 空飛ぶクルマは、設計上の特徴として、「垂直離着陸」、「電動化」、「操縦者が搭乗しない(自動及び遠隔)」等があり、既存航空機では想定していない特徴的な設計が多く含まれる。
- 現行制度における耐空性審査要領では、これら特徴的な設計に対する安全性は想定しておらず、新たな安全基準として特別要件を適用することにより、空飛ぶクルマの安全性を担保することが必要。
- 型式証明等の審査における基準の平準化を図るため、**特別要件に係る通達を制定**(機体の詳細設計に鑑み、通達に定めた特別要件の一部又は全部の要件を非適用する場合もある)

既存航空機の安全基準

空飛ぶクルマの特別要件

※現状想定される空飛ぶクルマの特徴的な設計を考慮

施行規則附属書第1



通達1-031

耐空性審査要領第Ⅱ部等

特別要件の一部抜粋(操縦者が乗り組んで飛行する航空機)

- 電力貯蔵分配系統において、次の機能を有さなければならない。
 - (1) 電池のセルのバランス機能
 - (2) 電池の充電状態の推定機能
 - (3) 電池の劣化状態の推定機能
 - (4) 制御部を含む本システム全体に対するBIT機能

3

機体の騒音基準

省令

- (従来の制度)
- 航空法施行規則附属書第2において、航空機の種類等に応じて、ICAO附属書第16に基づいた騒音基準が定められている。
- (改正概要)
- ICAO附属書において空飛ぶクルマに対応した騒音基準が設定されていない。また、既存航空機とは仕様が大きく異なることから、発生する騒音の大きさや騒音の特性についても異なる。
 - 例えば、固定翼を有する空飛ぶクルマは飛行機に分類されるが、垂直離着陸機能を有するなど従来の飛行機とは離着陸形態が大きく異なり、現行制度では、運航実態に合わせた騒音測定が困難。
 - 欧米の動向としても既存航空機とは異なる騒音基準が検討されており、ハーモナイゼーションの観点でも対応する必要がある。
 - 柔軟な騒音基準の設定が可能となるように、**空飛ぶクルマの設計の特殊性を考慮して、型式ごとに騒音基準を定めることとする。**

発動機の排出物基準

省令

- (従来の制度)
- 航空法施行規則附属書第4において、航空機の種類等に応じて、ICAO附属書第16に基づいた航空機の排出物基準（二酸化炭素に限る）が定められている。
- (改正概要)
- プロペラ飛行機に適用される排出物基準について、電気を動力源とする垂直離着陸飛行機は二酸化炭素を排出しないため、**適用外であることを明確にする。**
※固定翼を有する空飛ぶクルマ（垂直離着陸飛行機）は「プロペラ飛行機」に該当

4

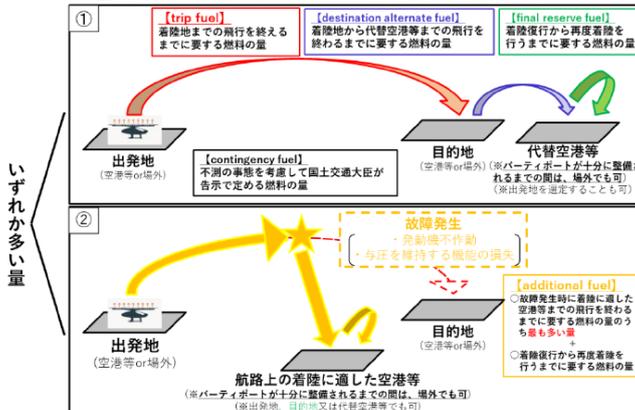
携行燃料

省令

告示

- (従来の制度)
- 航空機の種類、飛行方式等に応じて、一定の最終予備燃料（例：VFRの回転翼⇒20分間）の搭載が必要。
- (改正概要)
- 空飛ぶクルマの飛行性能を考慮した量の燃料を携行できるように、従来の方法に加え、**目的地代替空港等を設定することにより、着陸地までの飛行に要する燃料の量に、代替空港等までの飛行を終わらせるまでに要する燃料の量、着陸復行から再度着陸を行うまでに要する燃料の量等を加えた量**を携行するものとする。（省令改正）
 - 不測の事態を考慮した燃料の量について、**「着陸地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量の10%に相当する燃料の量」として定める。**（告示改正）

○目的地代替空港等を設定した場合に限り、EASA NPAに準拠した基準を適用可能。



5

参考資料：「空飛ぶクルマに関する制度整備の概要」（令和6年4月公表、国土交通省ホームページ）

救急用具

省令

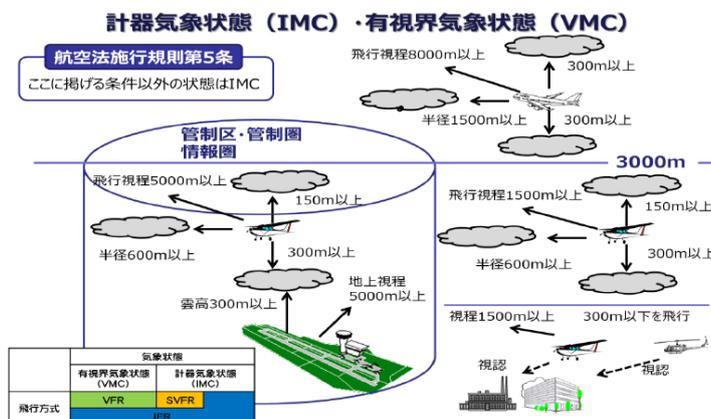
- (従来の制度)
- 航空機の種類、事業形態及び飛行の方法等に応じて、航空機に装備しなければならない救急用具が定められている。
- (改正概要)
- 空飛ぶクルマについては、飛行時間が短く、緊急着陸に適した場所を探す時間が限られることから、欧州の基準も参考に、「**水上での総飛行時間が3分を超える場合**」に**救命胴衣等の装備を義務付ける**こととする。

日本（多発回転翼航空機）			EASA基準案		
品目	条件	数量	品目	条件	数量
非常信号灯		1	遭難信号を発信するための信号設備	捜索救助が時に困難な地域での運航	—
救命胴衣		搭乗者全員分	救命胴衣	水上での総飛行時間が3分を超える場合	搭乗者全員分
救命ボート	陸岸から巡航速度で10分に相当する飛行距離以上離れた水上の飛行	搭乗者全員収容可能分	救命ボート (生命を維持するための手段を含む救命設備)	巡航速度で10分以上の飛行時間に相当する陸地からの距離にあるnon-hostileな海域での水上飛行	1以上
防水携帯灯		1	追加のサバイバル装備	捜索救助が時に困難な地域での運航	—
救急箱		1			
非常食糧		搭乗者全員の3食分			

飛行視程

省令

- (従来の制度)
- 規則第5条各号に掲げる航空機の区分（空域等）に応じて有視界気象状態が定義されており、管制区、管制圏及び情報圏以外の空域を地表又は水面から300m以下の高度で飛行する航空機における飛行視程は原則として1500m以上確保する必要があるが、他の物件との衝突を避けることができる速度で飛行する**ヘリコプター**は適用除外されている。
- (改正概要)
- 「**マルチローター**」については、ヘリコプターのように回転翼により動力推進を得た低速での飛行が可能であり、回避性能を維持して飛行されると考えられることから、**ヘリコプターと同様に飛行視程（1500m）について適用を除外する**。



参考資料：「空飛ぶクルマに関する制度整備の概要」（令和6年4月公表、国土交通省ホームページ）

重大インシデント

省令 通達

(現行制度)

- 機長は、事故が発生するおそれがあると認められる事態（重大インシデント）が発生したと認めるときは、その旨を国土交通大臣に報告する必要があり、当該事態のひとつとして、飛行中において発動機（多発機の場合は、二以上の発動機）が継続的に停止又は出力若しくは推力の損失が発生した場合が掲げられている（※）。

(改正概要)

- 発動機を多数有することが想定される空飛ぶクルマの場合にあっては、停止した発動機の数や位置によっては、必ずしも2基の発動機の停止等が、「事故が発生するおそれがあると認められる事態」となるとは限らないため、空飛ぶクルマの場合は、「国土交通大臣が定める数以上の発動機の停止等があった事態」が重大インシデントに該当することとなるよう改正を行う。（省令改正）
- 上記の国土交通大臣が定める数については当初は一律に二としつつ、今後、型式毎の設計が明らかになった段階で、再度改正を行い型式毎に具体的な数値を規定する。（通達改正）
- また、多発機の場合は、規則第 166 条の 4 第 8 号のイ又はロに掲げる航空機の区分に応じ、当該イ又はロに定める数以上の発動機の停止につながるような燃料の枯渇のおそれがあったものが重大インシデントの「緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏」に該当することを明確化する。（通達改正）

(※) 改正前の航空法施行規則

第百六十六条の四

- ⑨ 飛行中における発動機（多発機の場合は、二以上の発動機）の継続的な停止又は出力若しくは推力の損失（動力滑空機の発動機を意図して停止した場合を除く。）
- ⑭ 緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏

バッテリーの充電・交換の作業区分

通達

(従来の制度)

- 整備のうち、保守（耐空性等が損なわれていない場合において、耐空性等を維持するために必要な作業）については、「軽微な保守」と「一般的保守」に区分されており、燃料等の給油は「軽微な保守」とされている一方で、装備品の蓄電池の充電や機体用蓄電池の交換は、いずれも「一般的保守」とされている。
- なお、「軽微な保守」と「一般的保守」の線引きは、「特別な知識・経験を必要とするか否か」であり、「軽微な保守」については、有資格整備士による作業の確認を不要とすることができるとしている。

(改正概要)

- 空飛ぶクルマにあっては、飛行時間が短いことから、飛行毎にバッテリーの充電・交換を行うことが想定され、この際、作業の時間を短くするため、特別な知識・経験を必要とせず、バッテリーの充電・交換を実施することができる設計となっている可能性がある。一方で、現時点では、こうした設計かどうかについて必ずしも明らかでないことから、空飛ぶクルマのバッテリーの充電・交換の作業区分については型式毎に決定することとする。

作業の内容の区分		作業の内容		整備士による確認
保守	軽微な保守	次の表の作業の欄に掲げる作業であって、同表の型式の欄に掲げる型式の電気を動力源とする飛行機又は回転翼航空機について行う作業		不要
		作業	型式	
		蓄電池の充電	なし	
	蓄電池(発動機に電気を供給するものに限る。)の取り外し又は取付け	なし		
一般的保守	次の表の作業の欄に掲げる作業であって、同表の型式の欄に掲げる型式の電気を動力源とする飛行機又は回転翼航空機について行う作業		必要	
	作業	型式		
	蓄電池の充電	なし		
		蓄電池(発動機に電気を供給するものに限る。)の取り外し又は取付け	なし	

参考資料：「空飛ぶクルマに関する制度整備の概要」（令和6年4月公表、国土交通省ホームページ）

機長の飛行経験

通達

(従来の制度)

- 「路線を定めて旅客の輸送を行う場合」に該当するか否かに応じて、機長に求められる飛行経験（※）が定められている。
(改正概要)

- 空飛ぶクルマについては、型式毎に操縦特性が異なることが想定されるため、路線を定めて旅客の輸送を行わない場合に機長に求められる当該型式機による飛行経験（30時間）について、「当該型式機の特성에応じて定められた時間」とし、FSBの結果を踏まえて型式毎に個別に対応。

(※) 現行制度において定められている機長の飛行経験

「路線を定めて旅客の輸送を行う場合」に該当する場合

【飛行機の場合】

多発機による500時間以上の飛行時間を含む飛行機による1,200時間
(最少乗組員数が2名の航空機に乗務する場合は1,500時間)以上
の飛行経験を有すること。

【回転翼航空機の場合】

回転翼航空機による1,000時間以上の飛行経験を有すること。

「路線を定めて旅客の輸送を行う場合」に該当しない場合

1. 次を含む500時間以上の飛行経験

a. 10時間以上の夜間飛行(回転翼航空機にあっては5時間以上)

b. 100時間以上の野外飛行

2. 当該型式機による30時間以上の飛行経験

機長の慣熟訓練

通達

(従来の制度)

- 路線を定めて旅客の輸送を行う航空機に乗務する機長にあっては、乗り組もうとする型式において、運航規程に従って的確に対応することが求められることから、25時間以上の慣熟飛行訓練を実施しなければならない。

(改正概要)

- 空飛ぶクルマについては、現時点で、その操縦性能等が明らかでなく、また、機長に求められる飛行経験は型式毎に大きく異なる可能性があるため、**当該型式機の特성에応じて定められた時間として規定**し、FSBの結果を踏まえ個別に対応。

10

最低安全飛行高度

通達

(従来の制度)

- 経路上の障害物から余裕を持った高度を維持するといった原則を守らなかったことによる過去のヘリコプター事故の多発等を踏まえ、最低安全飛行高度として、飛行経路上の最高障害物に300メートルを加えた高度以上の高度を選定することが必要。

(改正概要)

- 空飛ぶクルマについては、既存機と比較して航続距離が制限され、また、比較的低高度の空域での飛行が想定されていることを踏まえ、**障害物との離隔距離を厳格に管理しつつ、高度の逸脱を防止するための要件を遵守する場合に限り、「最低安全高度又は飛行経路上の最高障害物(当該機を中心として水平距離600mの範囲内の最も高い障害物)に150mを加えた高度のいずれが高い高度以上の高度」を最低安全飛行高度として設定。**

9. 最低安全飛行高度

9-1 最低安全飛行高度

最低安全飛行高度は、航法上の誤差、航路上の地形特性及び気流の擾乱を考慮し、航空交通管制機関との交信ができる限り可能なよう定められていること。また、多発機の場合は一の発動機が不動作の場合でも着陸に適した空港等に着陸できる高度、単発機の場合は発動機が不動作となった場合でも当該機の滑空比により、あらかじめ選定した空港等に安全に着陸できる高度であって、以下に適合する高度が選定されるよう定められていること。

(2) 有視界飛行方式

- ① 夜間において路線を定めて旅客の輸送を行う航空機にあっては、予定経路の両側9キロメートル以内の最も高い障害物の上端から少なくとも300メートル以上の高度。
- ② 上記①以外の航空機にあっては、飛行経路上の最高障害物(当該航空機を中心として水平距離600メートルの範囲内の最も高い障害物)に300メートルを加えた高度以上の高度。また、この高度を維持して飛行することが困難な状況に遭遇した場合、期を失うことなく引き返すか最寄りの適切な空港等に着陸を行うこととなっていること。
- ③ 市街地上空を飛行する回転翼航空機は、最低安全高度以上であって、騒音防止の観点から特に必要のない場合は、可能な限り対地高度600メートル以上の高度。

※ ③は、環境への配慮のために設けられているため、見直し対象外



11

参考資料：「空飛ぶクルマに関する制度整備の概要」(令和6年4月公表、国土交通省ホームページ)

その他の改正

通達

(旅客在機中の燃料補給)

- 電気を動力源とする飛行機及び回転翼航空機に対し、旅客が在機中に燃料補給（バッテリーの充電・交換）の作業を行う場合等の要件について、既存機の基準を参考としつつ、バッテリーの特性を踏まえ、以下のとおり規定する。
 - ①航空機からの避難を直ちに指示することができるよう適切に要員が配置され、かつ、燃料補給作業を監督する者と機内の責任者との間で適切な方法により相互の連絡が確保されるよう定められていること。
 - ②適切な実施条件と手順が定められていること。
 - ③バッテリーの過充電等を含め、発火を防止するために必要な措置が定められていること。

(出発前の気象確認)

- 有視界飛行方式により1時間未満の飛行を行う航空機の機長が、出発前に、目的地の気象状態を確認しなければならない時間の範囲について、電気を動力源とする垂直離着陸飛行機及びマルチローターの運用形態等を踏まえ、従前の定量的な基準に加えて定性的な基準を導入するため、「出発予定時刻」から「適切な時刻（到着予定時刻から到着の遅れや出発前に確認した気象状態が悪化する可能性を考慮して定める時間が経過した時刻をいう。）」までの間の気象状態の確認を求める規定を追加する。
- 代替空港等を設定することで携行燃料量を軽減することができる電気を動力源とする垂直離着陸飛行機及びマルチローターにあっては、代替空港等における気象状況を確認する重要性が増していることから、代替空港等を設定する場合に、代替空港等の気象状態を確認することを求める。

(離陸重量・着陸重量)

- 滑走をせずに離着陸する垂直離着陸飛行機にあっては、水平に滑走することを想定している離陸重量・着陸重量の要件の適用を除外する。

(その他)

- その他、必要搭載燃料量、救命胴衣等の着用義務、燃料補給に係る業務等について、所要の改正を行う。

12

査察担当操縦士の認定審査等の方法

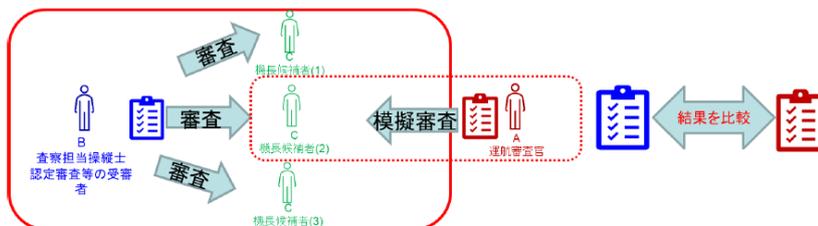
通達

(現行制度)

- 査察担当操縦士の認定審査等は、査察担当操縦士認定審査等の受審者（B）に機長候補者等（C）に対する審査を実施させ、その内容を運航審査官（A）が審査することで行うため、通常、運航審査官、受審者、機長候補者等の少なくとも3人搭乗する必要がある。

(改正概要)

- 使用する航空機の座席が2席である場合の査察担当操縦士認定審査等は、当該審査等を受けようとする者に機長認定審査等を行わせた後、**当該機長認定審査等に係る同一の機長候補者又は機長を運航審査官が査察担当操縦士認定審査等を受けようとする者が行った審査飛行と同様の飛行により審査し、その結果を対比させることにより行うことができる**旨を規定。（路線通達）
- 技能審査担当操縦士の審査についても、同様の改正を行う。（小型機通達）



実施審査の判定基準等

通達

- 垂直離着陸機能を有する航空機特有の实地審査の実施要領及び判定基準を規定する等の改正を行う。（路線通達）

13

参考資料：「空飛ぶクルマに関する制度整備の概要」（令和6年4月公表、国土交通省ホームページ）

報告事項の明確化

通達

(現行制度)

- 事業者からの安全上の支障を及ぼす事態の報告を受け、発生した事象の内容を把握し、事業者が必要な再発防止策を適切にとっているかを確認するとともに、他の事業者へのフィードバックにより予防的対策に繋げているため、具体的な航空局への報告事項を定めている。

(改正概要)

- 現行の報告事項の多くは空飛ぶクルマにおいてもそのまま適用できるため、これらは空飛ぶクルマにも従来機同様に適用するものの、一部は空飛ぶクルマの特徴を踏まえ修正等を行うこととする。
- 具体的には、電気を動力源とする垂直離着陸飛行機及びマルチローターの特徴を踏まえ、規則第221条の2第3号ロ「航空機に装備された安全上重要なシステムが正常に機能しない状態となった事態」について、「スラスト偏向制御が不能となった不具合」、「回転翼の一部の飛散」及び「燃料搭載量の表示が喪失又は誤表示となる電力量に係る計器システムの故障」が該当することを明確化する。
- 今後、進行中の機体開発や安全基準整備の進捗に応じて追加の見直しの必要性の検討を進めていく。

空飛ぶクルマの特徴	修正点
電気による動力源	「燃料油量計システムの故障」の表現について、 電力量に係る計器システムの故障も含むことを明確化
垂直離着陸機能を有する飛行機	「スラスト偏向制御が不能となった不具合」を追加
マルチローター	「回転翼の一部の飛散」を追加

14

技能証明の限定

※昨年度の「制度整備の方向性」の再掲

- 昨年度の技能証明WGで議論したとおり、現時点では、空飛ぶクルマは世界中で開発段階であり、型式毎に多様性があるところ、それら固有の特性に確実に対処する観点から、**操縦士・整備士ともに当面の間は型式限定を付す**こととする。
- 将来的に、実用段階にある型式数や普及状況等を踏まえ、等級としてのグルーピングを行うことを検討。

飛行経歴等

省令

(従来の制度)

- 技能証明等は、その資格に応じ、航空法施行規則別表第二に定められた「飛行経歴その他の経歴」を有する者でなければ受けることができない（例：事業用操縦士に求められる飛行時間、飛行機の場合200時間以上、回転翼航空機の場合150時間以上、等）。

(改正概要)

- 空飛ぶクルマの事業用操縦士・自家用操縦士の技能証明を受ける際に求められる経歴等については、型式毎に大臣が定めることとする改正を行う。
- 今後、FSBでの評価等を参考に、型式毎に検討。

試験の科目

省令

(従来の制度)

- 技能証明を受けるための実地試験・学科試験の科目は航空法施行規則別表第三に定められている。

(改正概要)

- 空飛ぶクルマに装備される発動機について、航空整備士はその整備をした機体の安全確認を行うため従来のタービン発動機やピストン発動機とは異なる能力が求められることから、航空整備士の学科試験に**当該発動機に係る科目を追加**する。

15

特定操縦技能審査

省令

(従来の制度)

- 操縦技能証明を有する者は、以下の行為を行うには、当該行為を行う日前2年以内に特定操縦技能(※)を有するかどうかについて、航空機の種類ごとに操縦技能審査員の審査を受け、合格することが必要。
 1. 航空機に乗り組んで行うその操縦
 2. 必要な操縦技能証明を有さない者又は特定操縦技能審査に合格していない者が行う操縦の練習の監督
 3. 必要な計器飛行証明を有さない者が行う計器飛行等の練習の監督

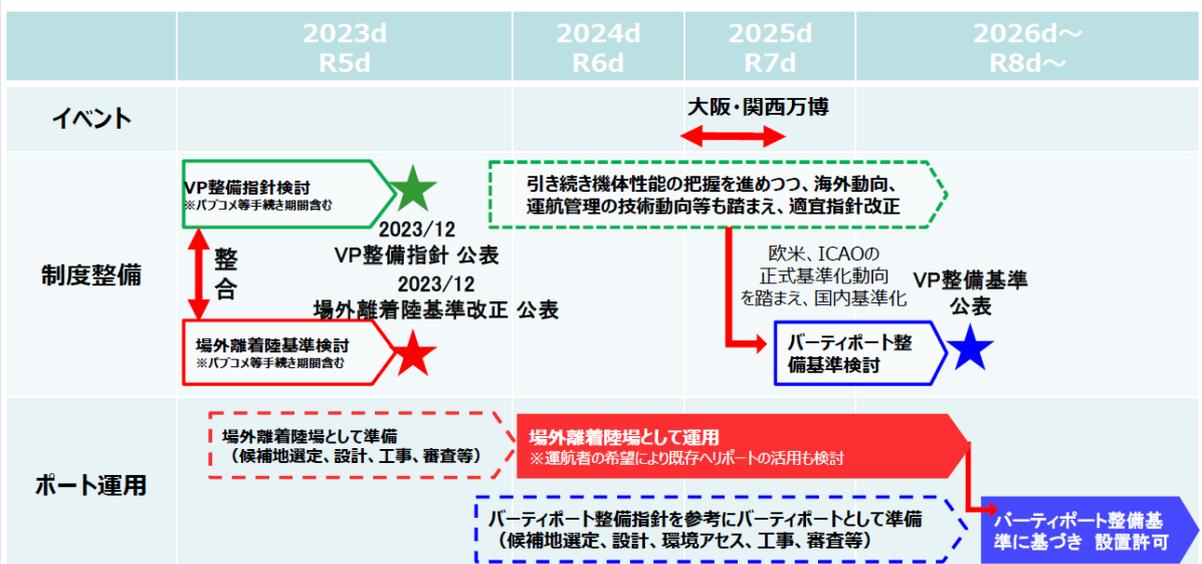
※特定操縦技能：航空機の操縦に従事するのに必要な知識及び能力であってその維持について確認することが特に必要であるもの

(改正概要)

- 空飛ぶクルマについては、航空機の種類が飛行機であっても滑走をせずに離着陸可能なものや、回転翼航空機であっても多数のローターにより機体制御を行うものが開発されており、同じ航空機の種類であっても既存の航空機とは異なる操縦特性を有するため必要な知識及び能力が異なることから、空飛ぶクルマの特定操縦技能の審査については、既存の航空機の種類とは分けて「型式ごと」に審査するものとする。

パーティポートの制度整備に関する基本的考え方

- パーティポート整備基準の策定までは、空飛ぶクルマの離着陸は法第79条の場外離着陸の許可と既存のヘリポートの活用により対応。パーティポート整備基準の策定後は、法第38条に基づくパーティポート設置許可を取得。
- 既存ヘリポートの活用については、空飛ぶクルマの運航者及びヘリポート管理者が、パーティポート整備指針を参考※に空飛ぶクルマの離着陸が可能と確認できた場合、空飛ぶクルマが既存ヘリポートを利用することが可能。



※既存ヘリポートでのVTOL機の運航について項目毎に整理した資料は別途公表。 17

参考資料：「空飛ぶクルマに関する制度整備の概要」(令和6年4月公表、国土交通省ホームページ)

パーティポート整備指針の制定及び場外離着陸基準の改正

指針

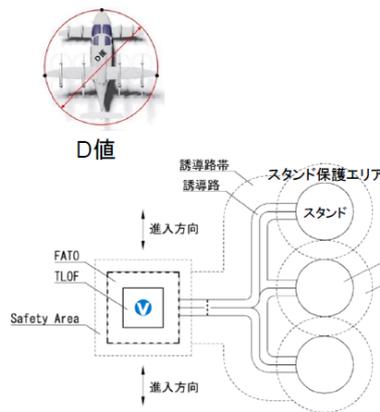
通達

- 空飛ぶクルマの離着陸場（パーティポート）を整備するにあたっては、準拠すべき国際基準について国際民間航空機関（ICAO）において 2028年頃の規格化を見込んで、議論と検討が進められているところ。
- 将来における我が国のVertiport整備基準を国際標準と整合させていく観点及びこれまでの離着陸場WGにおける議論から、現時点で国際的な主流となることが想定されるEASA基準に準拠することを基本とし、令和 5 年12月に「**パーティポート整備指針**」を策定し、公表。
- パーティポート整備指針は、国内基準が制定されるまでの暫定ガイダンスとして、パイロットが操縦し有視界飛行方式で運用される陸上パーティポートを対象とし、パーティポート施設の整備に関する基本的な考え方や留意事項を示すもの。
- 今後の海外動向や空飛ぶクルマの機体開発等の進展により、本指針を適宜改正する予定。
- パーティポート整備指針の内容に整合する形で、**場外離着陸の許可基準も改正**。

パーティポート整備指針 目次

1. 総則
2. パーティポートの施設
 - 2.1 FATO
 - 2.2 SA
 - 2.3 Protected Side Slope(PSS)
 - 2.4 TLOF
 - 2.5 誘導路
 - 2.6 誘導路帯
 - 2.7 スタンド
 - 2.8 スタンド保護エリア
 - 2.9 標識
 - 2.10 灯火
 - 2.11 その他施設
3. パーティポートの制限表面
 - 3.1 一般
 - 3.2 進入表面
 - 3.3 転移表面
4. その他

パーティポートの施設配置(例)



用語	定義
D値	離陸・着陸態勢にあるVTOL機のローター/プロペラの回転範囲を含む投影面を包括する最小円の直径
FATO	VTOL機の着陸のための最終進入から接地又はホバリングへの移行と、接地又はホバリング状態から離陸への移行のための区域
SA	FATOからの逸脱によるVTOL機の損傷を軽減するための区域
TLOF	VTOL機の降着装置の接地又は(接地状態から)浮上のための区域
スタンド	VTOL機の駐機のための区域
スタンド保護エリア	スタンドからの逸脱によるVTOL機の損傷を軽減するための区域

参考資料：「空飛ぶクルマに関する制度整備の概要」（令和 6 年 4 月公表、国土交通省ホームページ）

1.3 Vertiport 設置のための環境アセスメント方針

Vertiport 設置のための環境アセスメント方針では、空飛ぶクルマの離着陸場 (Vertiport) の航空法上での位置づけ、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。

空飛ぶクルマの離着陸場 (Vertiport) については、航空法上ではヘリポートの一区分として位置づけられ、ヘリポートと同様、地方自治体の定める条例によっては環境アセスメントの対象となると整理されています。

Vertiport設置のための環境アセスメント方針

Vertiport設置のための環境アセスメント方針 目次

- (1) 本方針について
 - 1. 本資料の目的・位置付け
- (2) 対象事業の概要
 - 1. 空飛ぶクルマとVertiportについて
 - 2. Vertiportについて
 - 3. 騒音特性等の整理
- (3) 環境影響評価項目の選定について
 - 1. 環境影響評価項目について
 - 2. 「工事の実施」での項目選定
 - 3. 「土地又は工作物の存在及び供用」での項目選定
 - 4. 留意が必要な項目
 - 5. その他
- (4) 調査、予測、評価手法について
 - 1. 調査、予測、評価手法の基本的な考え方
 - 2. 留意が必要な項目
- (5) その他
 - 1. 検討会について
 - 2. 参考資料

参考資料：「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）

(1)本方針について

2

(1) 1. 本資料の目的・位置付け

■空飛ぶクルマの離着陸場 (Vertiport) について

- ・航空法上ではヘリポートの一区分として位置づけられる。
- ・ヘリポートと同様、地方自治体の定める条例によっては環境アセスメントの対象となる。
- ・空飛ぶクルマ (eVTOL) は、ヘリコプターとは異なる特性を持つとされており、特性に合わせたアセスメントの実施が求められる。

■本資料の位置づけ

- ・本資料は、空飛ぶクルマの特性等を踏まえ、Vertiportの設置にあたっての環境アセスメントの評価項目や予測・評価手法等について一定の考え方を示すものである。
- ・本方針の策定時点では、機体は開発途上であり、空飛ぶクルマの飛行は一部を除いて実現しておらず、収集できる情報が大きく限定されている。そのため、本資料は、あくまで現時点で収集可能であった情報に基づき考え方を示したものであり、今後の空飛ぶクルマの社会実装の進展に合わせ、適切に方向性を見直すことを前提とするものである。

※本方針における空飛ぶクルマに関わる事項は、記載の無いものも含め、空の移動革命に向けた官民協議会「空飛ぶクルマの運用概念 Concept of Operations for Advanced Air Mobility(ConOps for AAM)」によるものである。

3

参考資料：「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）

(2)対象事業の概要

4

(2) 1. 空飛ぶクルマとVertiportについて

- ・“空飛ぶクルマ”とは、「電動化、自動化といった航空技術や垂直離着陸等の運航形態によって実現される、利用しやすく持続可能な次世代の空の移動手段」とされており、諸外国では、Advanced Air Mobility (AAM) や Urban Air Mobility (UAM) と呼ばれているものであり、本方針においても、この定義に従うものである（本資料上では「eVTOL※」と示す）。
- ・eVTOLは航空法上の航空機にあたり、そのため航空法第79条に従いその離着陸場所は、原則国土交通省から許可を受けた「空港等」でなければならない。“Vertiport”とは、この「空港等」の一つであり、種類としては「ヘリポート」のうち垂直離着陸機専用のものをいう。



※空飛ぶクルマは必ずしも電動に限定されず、内燃機関とのハイブリッドや水素燃料電池を搭載した機体等も構想されているが、本方針策定時点において収集可能な情報はeVTOLがほとんどであり、本方針においては対象をeVTOLとしている。

5

参考資料：「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）

(2) 2. Vertiportについて

Vertiportは、求められる役割や具備する施設によって、大きく規模が異なることが考えられる。以下に示すように、NASA（アメリカ航空宇宙局）が定義付けしているVertiportの種類ごとに、整備イメージがとりまとめられている。

Ground Infrastructure (vertiplaces):
Vertihubs, vertiports, and vertistops



パーティハブ

- 最も大きなカテゴリーの施設
- 大規模な整備・修理・オーバーホール（MRO）機能を持つ
- 必要に応じて、小売施設や旅客審査施設等、空港と同様の旅客施設を有する。



パーティポート

- パーティハブと比較すると、パーティポートには重厚なオーバーホール（MRO）施設はない
- パーティポートには複数のパッドが設置されるが、主要な離着陸エリアは1つか2つ
- エネルギーインフラの必要性は高いが、パーティハブほどではなく、急速充電とバッテリー交換に限定される



パーティストップ

- パーティポート・ネットワークの最小の要素
- 1つまたは2つのパッドを備えた1つの離着陸エリアを含む
- オーバーホール（MRO）施設は乏しいか存在しない想定

Source: Deloitte analysis.

[NATIONAL AERONAUTICS AND SPACE ADMINISTRATION Advanced Air Mobility (AAM) Vertiport Automation Trade Study]より

6

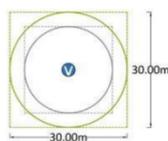
(2) 2. Vertiportについて

■ Vertiportの規模について（D値 = 15mと仮定した場合）

Vertiportの規模感について試算したものを以下に示す。FATOやスタンドを増やしていくとVertiportの規模も大きくなる。また、各パターンで想定した施設以外に立地条件、制約条件や運用方法等によって充電施設等が整備されると、その規模も大きくなるのが想定される。

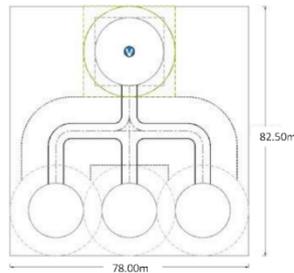
パターン1：約900m²～

- FATO 1 施設



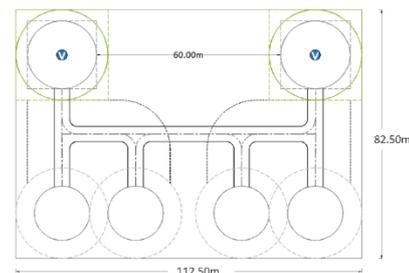
パターン2：約6,400m²～

- FATO 1 施設
- スタンド 3 施設



パターン3：約9,300m²～

- FATO 2 施設
- スタンド 4 施設



※いずれもFATO及びFATOの外に設けるべきSAを構築物として設ける場合を想定。

FATO: Touch-down and Lift-Off area, SA: Safety Area

パーティポート整備指針（国土交通省航空局 令和5年12月）を参考にサンプルレイアウトを作成

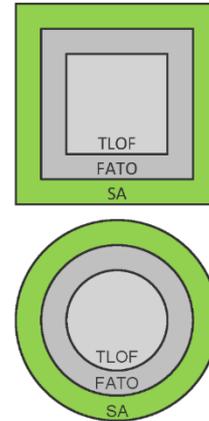
7

参考資料：「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）

(2) 2. Vertiportについて

■ Vertiportの概要（整備指針）

施設等	条件	VP整備指針
TLOF : Touch-down and Lift-Off area	地上 高架	AFM等に規定された寸法、又は0.83 Dのより大きい方 AFM等に規定された寸法、又は1.0 Dのより大きい方
FATO : Final Approach and Take-Off area	長さ・幅	AFM等に規定された寸法、又は1.5Dのより大きい方
SA : Safety Area	幅	FATO縁から3.0m又は 0.25 Dより大きい方
スタンド	D値ベース	直径1.2 D
	機体寸法ベース (地上走行想定)	VTOL機の寸法+機体全幅に応じたクリアランス
スタンド保護エリア	D値ベース	スタンド外縁から0.4 D
誘導路幅		降着装置幅の2倍以上
誘導路帯幅	地上走行	最大機体幅の1.5倍以上
	ホバリング移動	最大機体幅の2倍以上



※D：機体の投影面を囲む最小の円の直径
※AFM：飛行規程

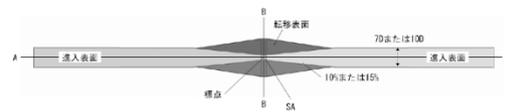
パーティポート整備指針（国土交通省航空局 令和5年12月）より

8

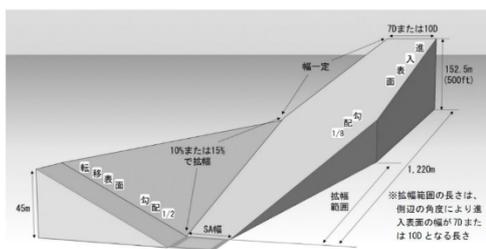
(2) 2. Vertiportについて

■ Vertiportの概要（整備指針）

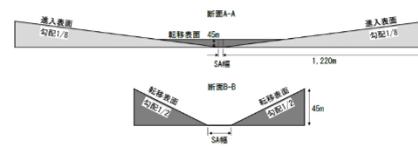
運航条件	制限表面の範囲					転移表面		
	投影面の長さ	内側底辺の幅	最大幅	拡張範囲の側面の進入表面中心線に対する広がり	水平に対する勾配	末端の高さ	FATO基準高からの高さ	
日中のみの場合	1,220m	SAの幅と同じ	7D値	10%	1/8	152.5m	1/2	45m
夜間を含む場合			10D値	15%				



(b) 進入表面及び転移表面の平面図



(a) 進入表面及び転移表面の立体図



(c) 進入表面及び転移表面の断面図

パーティポート整備指針（国土交通省航空局 令和5年12月）より

9

参考資料：「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）

(2) 3. 騒音特性等の整理

■機体タイプ別の特徴と騒音特性

- 機体タイプによって、航続距離や巡航速度、機体の大きさ等の傾向が異なるが、ヘリコプターと比較して、同程度かそれ以下となっている。
- 騒音値については、ヘリコプターよりも小さくなるが見込まれる。

表 機体タイプ別の特徴と騒音特性

機体タイプ	概要	機体メーカー例	航続距離	巡航速度	機体重量	機体全幅(D値)	公表騒音値※
マルチコプター型	上昇と飛行を兼ねる複数のプロペラを持つ機体。翼がない。	SkyDrive(日) Volocopter(独) Ehang(中)	約15 ~35 km	約100 ~130 km/h	約900 ~1,400 kg	約11 ~13 m	巡航時 65dBA以下
ベクトードスラスト型	固定翼を持ち上昇時と飛行時で同一プロペラを使い、上昇時と飛行時でプロペラの方向を変える方式。ティルトローターともよばれる。	Joby Aviation(米) Archer Aviation(米) Vertical Aerospace(英) Lilium Jet(独) Wisk Aero(米)	約160 ~300 km	約240 ~320 km/h	約900 ~1,400 kg	約11 ~15 m	離着陸・ホバ一時 65~75dBA 以下
リフト&クルーズ型	固定翼を持ち上昇時と飛行時で異なるプロペラを使う方式でプロペラは固定式。	Beta Technologies(米) Eve Embraer(伯) teTra Aviation(日) Airbus(仏)	約80 ~460 km	約120 ~250 km/h	約1,800 ~3,200 kg	約15 m	
(参考) ヘリコプター	タービン双発の場合	-	約420 ~780km	約230~ 291km/h	約2,980 ~6400kg	主回転翼直径 約10.2~14m	上空 84~96.1 (EPNLdB)

※公表されている数値のみ記載

10

(2) 3. 騒音特性等の整理

■空港周辺の騒音に係る評価（航空機騒音に係る環境基準）

空港周辺の騒音に係る評価指標（基準）は、海外、日本ともエネルギーベースの評価値が採用されている。（一方、機体の騒音証明は「やかましさ（ノイジネス）」を考慮したEPNL値で評価される）

表 空港周辺の騒音に係る評価

調査対象	基準等	評価基準
日本	航空機騒音に係る環境基準（昭和48年12月27日環境庁告示第154号,平成19年改正）	I類型（専ら住居の用に供される地域） II類型（I以外、通常の生活を保全） 時間帯補正等価騒音レベル (L_{den})
【参考】 ICAO/ Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management	Assembly resolution A37-18: Consolidated statement of continuing ICAO policies and Practices related to environmental protection (Sep.-Oct. 2010)	[Chapter 3]: Assessment of the noise situation at an airport L_{den} (day-night average sound level) ※基準値は特に示されていない。ケーススタディとして、以下の用途が例示されている。 住居地域 60-65 dB 農業・工業 65-70dB 空港関連活動 75dB以上
【参考】 米国/ CFR 14 Part 150: Airport Noise Compatibility Planning	Appendix A: Noise Exposure Maps Part A, Sec. A150.5 Noise measurement procedures & equipment	[Appendix A]: Noise Exposure Maps Part B, Sec. A 150.101 表-1（年間） L_{dn} による土地利用の適合性例）移動型もしくは宿泊施設以外の住居 65dB- L_{dn} 未滿 公共サービス施設 65-70 dB- L_{dn}

11

参考資料：「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）

(3) 環境影響評価項目の選定について

12

(3) 1. 環境影響評価項目について

- ・ Vertiport（以下、VP）の設置を環境アセスメントの対象とする場合、環境影響評価法の対象事業（飛行場）ではなく、各自治体が定めている環境影響評価条例の対象事業（ヘリポート）となり、その対象となる規模は各条例によって定められることとなる。
- ・ 環境アセスメントにおける影響要因の区分は以下のとおりであり、VPの設置においては、各条例で異なるものの一般的には細項目の列に示すとおりと考えられる。

表 環境要因の区分

影響要因の区分	細項目
工事の実施	・ 造成等の施工による一時的な影響 ・ 建設機械の稼働 ・ 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行
土地又は工作物の存在及び供用	・ VPの存在 ・ 機体の運航 ・ VPの施設の供用

13

参考資料：「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）

(3) 2. 「工事の実施」での項目選定

■項目選定（工事の実施）

- ・類似事例であるヘリポート設置の環境アセスメント事例と照らし、想定される工事の規模を勘案すると、工事の実施にかかる項目の選定は基本的に不要と考えられる。
- ・他方で、VPの設置規模として、一定程度の大規模面積での工事が伴う場合には、工事の実施にかかる項目の選定も検討する必要がある。

【解説・補足】

■「工事の実施」の選定理由

- ・ヘリポート設置に係る環境影響評価図書の事例のうち、「工事の実施」に係る環境影響評価項目を選定している事業は9事例中3事例のみ(9事例については参考資料を参照)である。
- ・3事例の事業内容は以下の通りであり、整備規模が大きい事業に限定される。
- ・VPの設置に係る事業規模は、現段階で不明であるが、既存ヘリポートと同程度かそれ以下と考えられるため、「工事の実施」に係る環境影響評価項目の選定は、基本的に不要と考えられる。
- ・ただし、各自治体の地域特性に応じて必要と考えられる項目については、規模によらず選定の検討を要する。

表 「工事の実施」に係るアセス項目が選定されている事業の概要(各事例の事業概要は参考資料を参照)

項目	事例No.2	事例No.4	事例No.5
事業概要	公有水面の埋立を伴うヘリポート設置事業	回転翼機能移設事業	ヘリコプター着陸帯移設事業(自主アセス)
事業規模	約15ha	約9ha	直径45m×6か所

14

(3) 2. 「工事の実施」での項目選定

【解説・補足】

■一定程度の大規模面積での工事が伴う場合

- ・事例で示したような一定程度の大規模面積での工事が伴う場合においては、その影響程度を鑑み、工事の実施にかかる項目の選定も検討する必要がある。
- ・項目の選定は、以下に示す項目を参考に各条例の状況や事業特性等を踏まえて検討するものとする。

表 一定程度の大規模面積での工事が伴う場合の選定項目

項目	工事の実施		
	造成等の施工による一時的な影響	建設機械の稼働	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行
大気質		※1	※1
騒音・振動		※1	※1
水質汚濁	※1		
土壌汚染	※1		
地形・地質	※1		
植物	※2		
動物	※2		
生態系	※2		
廃棄物	※1		
温室効果ガス	※1		

※1 一定程度の大規模面積での工事が伴う場合には、当該項目の選定を検討する。

※2 事業地内及びその周辺に既存資料（自然公園、貴重な生物の生息が確認された場所、景勝地等）で当該項目に関して配慮が必要と考えられる場所があり、かつ影響があると考えられる場合、当該項目の選定を検討する。

※1の注釈：

各条例の対象事業の中には、面積等の規模で対象事業を決めているものがあり、少なくともそれらの規模以上の面的な開発が伴う場合には、工事中の影響について検討する必要があると考えられる。

例：

沖縄県の場合	土地の造成	20ha以上が対象
神奈川県の場合	宅地の造成	20ha以上が対象
大阪府の場合	開発行為	50ha以上が対象
横浜市の場合	市街化区域内	20ha以上
	市街化調整区域内	10ha以上

15

参考資料：「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）

(3) 2. 「工事の実施」での項目選定

【解説・補足】

■ 各項目の概要

- ・各環境要素について、工事の実施による影響要因の区分に応じて、その調査、予測、評価する。

表 各環境要素の調査、予測、評価の概要（工事の実施）

環境要素	影響要因の区分	概要
大気質	・建設用機械の稼働 ・工事車両の走行	建設工事（建設機械の稼働や工事車両の走行）に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質等の排出による事業地周辺等への影響について、調査、予測、評価を行う。
騒音・振動	・建設用機械の稼働 ・工事車両の走行	建設工事（建設機械の稼働や工事車両の走行）に伴う騒音や振動による事業地周辺等への影響について、調査、予測、評価を行う。
水質汚濁	・造成等の施工	建設工事の実施に伴い、濁水等が発生した場合の影響について、調査、予測、評価を行う。
土壌汚染	・造成等の施工	建設工事の実施に伴い、土壌汚染が発生した場合の影響について、調査、予測、評価を行う。
地形・地質	・造成等の施工	建設工事の実施に伴い、重要と考えられる地形、地質の改変が生じる場合の影響について、調査、予測、評価を行う。
廃棄物	・造成等の施工	建設工事の実施に伴い、廃棄物や残土等が発生することによる影響について、調査、予測、評価を行う。
温室効果ガス	・造成等の施工	建設工事の実施に伴い、建設機械の稼働等により発生する温室効果ガスの影響について、調査、予測、評価を行う。

※動物、植物、生態系については、P19の土地又は工作物の存在及び供用に記載

16

(3) 3. 「土地又は工作物の存在及び供用」での項目選定

■ 項目選定（土地又は工作物の存在及び供用）

- ・類似事例であるヘリポートの事例で選定されている項目のうち、eVTOLの特性を勘案し、「騒音」を影響項目として選定し、「大気質」「悪臭」「電波障害」は項目として選定しない。

【解説・補足】

- ・騒音については、以下のヘリポート事例において全て選定されており、eVTOLでも騒音が発生する可能性があることから選定する。
- ・大気質、悪臭は、機体が電動であり大気汚染物質を排出しないことから選定しない。
- ・電波障害は、機体がテレビ電波を遮る可能性は低いと考えられることから選定しない。
- ・なお、各自治体の地域特性に応じて必要と考えられる項目については、下記ヘリポートの事例によらず選定の検討を要する。

表 供用後の環境影響評価項目の選定事例(各事例の事業概要は参考資料を参照)

環境要素	細項目	事例No.1	No.2	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7	No.8	No.9
大気質			○		○					
騒音		○	○	○	○	○	○	○	○	○
低周波音			○	○	○					
電波障害		○								
悪臭			○					○		
動物			○		○	○				
植物					○	○				
生態系			○		○	○				
景観					○					
人と自然との触れ合い活動の場					○					
温室効果ガス	二酸化炭素				○					
	その他の温室効果ガス				○					
安全（災害）		○							○	○

17

参考資料：「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）

(3) 3. 「土地又は工作物の存在及び供用」での項目選定

■項目選定（土地又は工作物の存在及び供用）

- ・「植物」「動物」「生態系」、バードストライク（機体の運航時における「動物」）、「景観」、「人と自然との触れ合い活動の場」については、周辺環境等に応じて選定を検討する必要がある。

【解説・補足】

■周辺環境に応じて選定を検討

- ・VPは、都市部から市街地、地方、離島まで幅広い環境に設置が想定されるため、各条例に基づき、周辺環境に応じて必要な項目を選定する。

表 周辺環境等に応じて選定する項目

項目	土地又は工作物の存在及び供用		
	VPの存在	機体の運航	VPの施設の供用
騒音		○	
低周波音		※3	
植物	※2		
動物	※2	※2	
生態系	※2		
景観	※2		
人と自然との触れ合い活動の場	※2		
温室効果ガス		※3	※3

- ※2 事業地内及びその周辺に既存資料で当該項目に関して配慮が必要と考えられる場所があり、かつ影響があると考えられる場合、当該項目の選定を検討する。

【解説・補足】

- ・「配慮が必要と考えられる場所」とは、既存資料調査で事業実施区域に自然公園、貴重な生物の生息が確認された場所、景勝地等、明らかに配慮が必要と考えられる地域等を想定。
(例えば、条例において規模要件を変えている地域等)
- ・埼玉県環境影響評価条例技術指針では、ヘリポートの項目のうち動物、生態系については、「自然的地域の場合」は選定することとなっている（自然的地域：森林、湿地等多様な生物が生息・生育する地域その他自然環境の豊かな地域）。
- ・バードストライクについては、自然的環境の地域だけでなく都市部でも既存資料において希少な鳥類等の営巣情報がある場合には、必要に応じて配慮が必要。

※3：留意が必要な項目としてP21～22に記載。

18

(3) 3. 「土地又は工作物の存在及び供用」での項目選定

【解説・補足】

■各項目の概要

- ・各環境要素について土地又は工作物の存在及び供用の影響要因の区分に応じて、その調査、予測、評価する。

表 各環境要素の調査、予測、評価の概要（土地又は工作物の存在及び供用）

環境要素	影響要因の区分	概要
騒音	・機体の運航	機体の運航に伴う騒音による事業地周辺等への影響について、調査、予測、評価を行う。
植物 (陸域海域含む)	・VPの存在	VPの存在による周囲に生育する植物及びその群落への影響について、調査、予測、評価を行う。
動物 (陸域海域含む)	・VPの存在	VPの存在による周囲に生息する動物への影響について、調査、予測、評価を行う。
動物 (バードストライク)	・機体の運航	機体の運行に伴い、鳥類の飛翔や繁殖活動への影響について、調査、予測、評価を行う。
生態系	・VPの存在	VPの存在による周囲の生態系への影響について、調査、予測、評価を行う。
景観	・VPの存在	VPの存在による周囲の景観への影響について、調査、予測、評価を行う。
人と自然との触れ合い活動の場	・VPの存在	VPの存在による周囲の人と自然との触れ合い活動の場への影響について、調査、予測、評価を行う。

※前ページにおいて「※3」としている項目（低周波音、温室効果ガス）は除く

19

参考資料：「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）

(3) 3. 「土地又は工作物の存在及び供用」での項目選定

■ 動物（バードストライク）

- ・他のモビリティと比較して、バードストライクを発生させる可能性が低いとは言えないため、周辺環境等に応じて選定を検討する必要がある。

【解説・補足】

- ・バードストライクの発生頻度については、離着陸時の垂直角度や速度、機体の大きさ、離着陸頻度等によって変化するものと想定される。
- ・機体の大きさや速度等は、ヘリコプターと比較して同程度かそれ以下であることが想定される。
- ・離着陸時の角度については制限表面（P9参照）、飛行高度については、航空法の定める最低安全高度以上を確保することが求められる。
- ・ヘリコプターと同程度またはそれ以下の高度を飛行し離着陸することが想定されるものの、実運用として、どのようになされるのかは現時点では不明な点が多い。
- ・以上より、現時点でeVTOLがヘリコプターと比較してバードストライクを発生させる可能性が低いとは言えず、必要に応じてその影響を検討すべき項目として選定する。

20

(3) 4. 留意が必要な項目（低周波音）

■ 留意が必要な項目（低周波音）

- ・eVTOLの機体特性を踏まえると、低周波音が発生する可能性は否定できないが、機体によっても発生する周波数特性が異なることから、全ての機体で低周波音が発生するかは不明である。
- ・低周波音の発生によって与える影響の程度については、現状把握することが難しい。
- ・選定の要否を判断するだけの材料が不足しているため、現時点ではこの方針において不要と判断はできない。

【解説・補足】

- ・マルチコプタータイプの機体では複数の回転翼が異なる回転数で駆動する。周波数がわずかに異なる音がうなり（Beat）を発生させる可能性がある。
- ・ベクタードスラストタイプの機体では、うなりを生じる回転数を抑制する制御も可能と考えられるが、他のタイプの機体ではそのような対応が難しいことも想定される。
- ・実機が実装されていない現時点ではeVTOL各機体でどの周波数域でどの程度のレベルの低周波音が発生するか不明であることから、低周波音による影響の程度も把握できない。
- ・上記から、低周波音が発生するかどうか、発生した場合の影響の程度について不明な点が多いことから、今後、各機体の開発・実装が進み、低周波音域における特性を把握することができた後に、改めて本項目についての検討が求められる。

21

参考資料：「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）

(3) 4. 留意が必要な項目（温室効果ガス）

■留意が必要な項目（温室効果ガス）

- ・本方針において対象としている空飛ぶクルマは電動であることから、運航において温室効果ガスを排出することはない。
- ・他方、環境アセスメントにおいては、機体からの排出のみを考えるのではなく、使用する電気を発電する過程で生じる温室効果ガスの影響も検討しているものがある。
- ・現時点では、各VPの電力供給方法や再生電源の活用等については明確なものが少なく、また各機体の電力使用量も不明であることから、現時点では選定の要否を判断するだけの材料が不足しているため、この方針において不要と判断はできない。

【解説・補足】

- ・「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver4.9) (令和5年4月) (環境省)」等において算定するCO2量は「燃料の使用及び他人から供給された電気の使用によるエネルギー」とされている。
- ・他のモビリティにかかる環境アセスメント（道路や鉄道、空港等）において、温室効果ガスは省令で定められていないものの、近年の環境影響評価書の事例では温室効果ガスについて影響検討をおこなっているものもある。
- ・今後、VPにおける電力供給方法や再生電源の活用程度、さらには各機体における電力使用量が明らかとなり、温室効果ガスへの影響の程度を把握した時点で、改めて本項目についての検討が求められる。

22

(3) 5. その他

■安全

- ・一部の自治体においては、アセスの評価項目として「安全」を設定している。
- ・ここでいう「安全」とは、機体の運航に関する安全（墜落等の影響）である。
- ・eVTOLの運航にあたっては、運航基準や機体認証等で安全が担保されていることが事業の必須条件である。
- ・ヘリポートの事例等も勘案し、「安全」についてはアセスの評価項目としては選定しない。
- ・ただし、eVTOLの運航における安全については、地元住民の強い関心事項であることから、十分な説明が求められることは留意が必要である。

【解説・補足】

- ・アセス対象としてヘリポートの項目を有する20自治体のうち「安全」を項目として取り扱っているのは6自治体だが、その内容は危険物、交通（自動車）に係るものである。
- ・過去、神奈川県や横浜市の事例でヘリコプターの運航に係る安全性について予測評価を行っているものがあるが、その予測内容としては安全基準や運航基準を記載をしている。（現在の神奈川県及び横浜市の定める技術指針では、「運航安全」に係る記載なし）。
- ・耐空性基準の一つとして、飛行中に起こりうる鳥との衝突後も安全性を確保できる設計が求められる。

23

参考資料：「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）

(3) 5. その他

・ヘリポートの項目を有する20自治体のうち「安全」を項目として取り扱っているのは6自治体のみ、その内容は危険物、交通（自動車）に係るもの

表 各条例における「安全」項目の概要

項目	内容
神奈川県	1 危険物等 次に掲げる物質等に係る安全性 (1) 消防法(昭和23年法律第186号)第2条第7項に規定する危険物 (2) 高圧ガス保安法(昭和26年法律第204号)第2条に規定する高圧ガス (3) 毒物及び劇物取締法(昭和25年法律第303号)第2条に規定する毒物、劇物及び特定毒物 2 交通 実施区域における自動車交通の発生集中により変化する地域の交通安全
さいたま市	引火性液体、可燃性ガス、毒性ガス、特定化学物質、放射性物質その他の危険物（以下「危険物等」という）に対する安全性の確保
横浜市	土地の安定性：土地の改変又は地震等の自然災害によって発生する傾斜地の崩壊や地盤の変形等 浸水：(1) 土地の改変に伴う水量の変化によって発生する洪水・浸水 (2) 不特定多数が利用する施設の浸水 火災・爆発：(1) 施設、設備の稼働に伴う火災・爆発 (2) 地震等の自然災害によって発生する火災・爆発等の二次災害 有害物漏洩：(1) 施設、設備の稼働に伴う有害物の漏洩 (2) 地震等の自然災害によって発生する危険物の漏洩等の二次災害
相模原市	危険物：対象事業の実施に伴う危険物等の漏洩等による影響 交通混雑：対象事業の実施に伴う自動車等の集中による交通状況への影響 交通安全：対象事業の実施に伴う通学路等の交通安全への影響
大阪市	交通安全：事業から発生する自動車交通に起因する交通渋滞の防止を図るとともに、高齢者や障がいのある人を含めた歩行者の安全を確保し、利便性・快適性の向上に努めること。
堺市	高圧ガス 危険物等 交通

24

(3) 5. その他

■事業地に応じた特徴と影響する要素について

- ・周辺に特別な配慮が必要となる場合、既存の建築物の屋上や飛行場に隣接する場合にはバードストライクを考慮し、地上の場合には動物、植物、生態系、景観、人と自然との触合い活動の場についても考慮する。
- ・新たな土地の整備を伴う地上タイプのVPの場合、その規模が大きくなる場合には工事中にも配慮が必要となる。

表 事業地に応じた環境影響評価項目の整理

事業地	特徴	工事中	供用後	配慮が必要な地域の場合
・屋上 ・既存の飛行場に隣接	・既存の建築物の屋上に設置 ・既存の飛行場に隣接	原則、選定なし	騒音	動物（バードストライク）
・地上 （小規模）	・新たな土地整備を伴う地上への設置	原則、選定なし	騒音	動物（バードストライクを含む）、植物、生態系、景観、人と自然との触合い活動の場
・地上 （大規模）	・新たな土地整備を伴う地上への設置 ・一定程度の大規模面積での工事（例えば各自治体の定める面積要件でアセス対象となる規模等）	大気、騒音・振動、水質汚濁、土壌汚染、地形地質、廃棄物、温室効果ガス	騒音	動物（バードストライクを含む）、植物、生態系、景観、人と自然との触合い活動の場

※P18において「※3」としている項目（低周波音、温室効果ガス）は除く

25

参考資料：「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）

(4) 調査、予測、評価手法について

26

(4) 1. 調査、予測、評価手法の基本的な考え方

■ 調査、予測、評価手法について

- ・ 基本的な調査、予測、評価手法については、省令や各条例における環境影響評価技術指針や既存事例に基づいて実施する。

【解説・補足】

- ・ VPの影響のうち、工事中及び存在に対する影響は他の対象事業とほぼ同様であると考えられることから、調査手法、予測、評価手法についても、各条例の環境影響技術指針や既存事例に基づいて、同様の手法で検討することができるものとする。
- ・ ただし、今後導入が予定される新たなモビリティにつき、その特性から供用後の「騒音」及び「動物（バードストライク）」については留意が必要とする。

27

参考資料：「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）

(4) 2. 留意が必要な項目 (騒音)

■ 航空機の運航に係る騒音の調査手法について

状況に応じ、以下の調査項目を検討する。

- ・ 環境騒音 : 住居等の保全対象位置において、現況の騒音レベルを把握するために測定する
- ・ 実機に係る騒音 : 採用する機体について騒音特性が明らかになっていない場合に測定する。
実機飛行騒音の測定又は機体のパワーレベル等の測定が考えられる。

【解説・補足】

- ・ 「飛行場及びその施設の設置又は変更の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成10年運輸省令第36号)においては、新規飛行場の設置に当たっては環境騒音の測定を実施することとされている。
- ・ VPは、その特性から飛行場周辺に設置されることも考えられるため、周辺環境として航空機騒音が卓越するような場所では、現況の環境騒音を把握することを目的として、飛行場の騒音測定を実施することが望ましいと考えられる。
- ・ 実機に係る騒音に関しては、採用する予測手法に応じて必要となるデータが異なることから、予測手法と一体的に検討する必要がある。
例：シミュレーションを実施する場合は周波数別のパワーレベル、指向性のデータ等の把握が必要。

28

(4) 2. 留意が必要な項目 (騒音)

【参考】他事例 (ヘリポート) における調査の概要 (各事例の事業概要は参考資料を参照)

事例 No.	事業名	調査の概要		
		調査の基本的な手法	調査地域・地点	調査期間等
1	神奈川県警本部庁舎屋上ヘリポート設置事業 (平成3年)	環境騒音：「騒音レベル測定方法」(JIS Z 8731)に定める方法	計画地より最大約800mの範囲	7:00~18:10
2	大村航空基地整備事業 (仮称) (平成22年)	・ 環境騒音：「騒音に係る環境基準について」、「JIS Z 8731」 ・ 航空機騒音 (原音)：「JIS Z 8731」 ・ 同 (WECPNL)：「航空機騒音に係る環境基準について」	計画地より最大約260mの範囲	・ 環境騒音：冬季、24時間 ・ 航空機騒音 (原音)：夏季、12時間 ・ 同 (WECPNL)：冬季・春季、24時間×7日間
3	大阪第6地方合同庁舎 (仮称)ヘリポート設置事業 (令和3年)	・ 環境騒音：「騒音に係る環境基準について」、「JIS Z 8731」 ・ ヘリコプター試験飛行時：「航空機騒音に係る環境基準について」 ・ ヘリコプター待機時：「JIS Z 8731」	計画地より最大約1,800mの範囲	・ 環境騒音：24時間 (平日・休日各1回) ・ ヘリコプター騒音：各1時間
4	福岡空港回転翼機能移設事業 (平成30年)	・ 環境騒音：「JIS Z 8731」 ・ 航空機騒音：「JIS Z 8731」、「航空機騒音測定・評価マニュアル」 ・ 実機飛行調査：同上	計画地より最大約3,800mの範囲	・ 環境騒音：24時間 (平日・休日各1回) ・ 航空機騒音：夏・冬、24時間×7日間 ・ 実機飛行調査：夏・秋季各1回
6	2025年日本国際博覧会 (令和4年)	環境騒音：「騒音に係る環境基準について」	計画地より最大約2,000mの範囲	・ 24時間 (平日・休日各1回)

29

参考資料：「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)

(4) 2. 留意が必要な項目（騒音）

■ 航空機の運航に係る騒音の予測手法について

予測手法は、eVTOLの機体の騒音特性やパワーレベル、影響範囲（飛行経路）等を勘案して、既存事例等を踏まえ適切に設定する必要がある。

【解説・補足】

- ・飛行場に係る省令では予測手法の定めがないため、既往事例を参考に一定の方針を示す。
- ・航空機騒音（固定翼機含む）に係る既往事例で使用されている騒音の予測モデルは以下に示すとおりであり、大きく3つに分類することができ、それぞれの留意点を踏まえて予測手法を検討する必要がある。
- ・点音源の距離減衰式を用いた簡易的な手法を用いる場合は、予測条件や手法について一定の技術基準を設け、精度を担保した上で用いることが望ましい。
- ・既存のセグメントモデルやシミュレーションモデルを用いることも可能だが、eVTOLに対応したモデルの開発が課題。
- ・事業者が予測に用いることができる実機の騒音データを収集・蓄積できる仕組み作りが必要である。

表 既存の主な予測手法

手法	概要	備考
点音源の距離減衰式	簡易モデル：移動する点音源からの音を予測地点まで距離減衰させて計算。	・国内ヘリポートの環境アセスメントに使われることが多い。 ・指向性等は考慮しない。
セグメントモデル	実用モデル：飛行経路を多数の有限長セグメントに分割し、各セグメントからの騒音エネルギーを合算して予測地点における値を計算。	・固定翼機の予測では、基本的に本モデルが使われている（以下はモデルの例）。 ・米国：FAA管理のAEDT（Aviation Environmental Design Tool） ・国内：JCABモデル（航空局モデル）
シミュレーションモデル	詳細モデル：飛行ルート上に密に音源を配置して計算。より詳細な計算を実施する場合に使用。	・アセスメントの場合は条件設定が困難な場合もある（以下はモデルの例）。 ・米国：AAM（Advanced Acoustic Model）使用（Volpeが管理） ・NORAH（ヨーロッパ：回転翼機対象）、sonAir（スイス：国立機関が開発）等のモデルが存在

30

(4) 2. 留意が必要な項目（騒音）

【参考】 他事例（ヘリポート）における予測の概要（各事例の事業概要は参考資料を参照）

事例 No.	事業名	予測手法		
		予測の基本的な手法	予測地域・地点	予測条件
1	神奈川県警本部庁舎屋上ヘリポート設置事業（平成3年）	・供用時のヘリコプターの運航による騒音の状況【時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）】 ・「小規模飛行場環境保全暫定指針について」に示される予測式により計算	現況調査地域・地点	・飛行ルート・飛行割合 ・運航回数及び運航時間帯 ・飛行方式 ・パワーレベル・ピークレベル・単発騒音暴露レベル
2	大村航空基地整備事業（仮称）（平成22年）	・航空機の稼働による加重等価騒音レベル（WECPNL） ・「航空機騒音に係る環境基準について」に示された式により計算	施設の官民境界	・航空機の機種 ・航空機の稼働位置、機数 ・稼働時間帯 ・パワーレベル
3	大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業（令和3年）	・ヘリコプターの運航に伴う騒音レベル【時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）】 ・距離減衰式による数値計算	調査地点及び追加の環境保全施設位置	・パワーレベル ・飛行頻度、飛行モデル
4	福岡空港回転翼機移設事業（平成30年）	・ヘリコプターの運航に伴う航空機騒音（ L_{den} ） ・「国土交通省モデル」又は音の伝搬理論に基づく予測式により計算	調査地域	・飛行経路 ・予測検討ケース ・パワーレベル
6	2025年日本国際博覧会（令和4年）	・ヘリコプターの運航により発生する騒音レベル【時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）】 ・点音源からの距離減衰式による数値計算	環境保全施設位置	・音響諸元（パワーレベル） ・飛行ルート、パターン

31

参考資料：「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）

(4) 2. 留意が必要な項目（騒音）

■ 評価手法

- ・基準又は目標との整合性に係る評価については、現時点ではそれぞれの自治体が採用している既存の「航空機騒音に係る環境基準」等の対象となると考えられる。

【解説・補足】

- ・VPは空港等として整備される方針であり、それぞれの自治体が採用している既存の「航空機騒音に係る環境基準」等の対象となることが想定される。
- ・航空機騒音に係る環境基準では、 L_{den} が採用されている。この指標は、昼間、夕方、夜間の時間帯別に重み付けを行った1日の等価騒音レベルとなっている。
- ・今後eVTOLの実装・利用が進み、eVTOLの騒音に関する知見が蓄積すれば、VP周辺に適用すべき基準の検討・見直しが必要になる事も想定される。

32

(4) 2. 留意が必要な項目（騒音）

【参考】他事例（ヘリポート）における評価の概要（各事例の事業概要は参考資料を参照）

事例 No.	事業名	評価手法
1	神奈川県警本部庁舎屋上ヘリポート設置事業（平成3年）	【評価指標】 「小規模飛行場環境保全暫定指針について」に示される指針値
2	大村航空基地整備事業（仮称）（平成22年）	【評価項目】 ・回避または低減に係る評価 ・基準または目標との整合性の検討 「航空機騒音に係る環境基準について」に示される環境基準値との対比。
3	大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業（令和3年）	【評価指針】 ・「航空機騒音に係る環境基準について」を満足すること。 ・環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること。
4	福岡空港回転翼機移設事業（平成30年）	【評価項目・手法】 ・環境影響の回避又は低減に係る評価 ・福岡市、福岡県又は国による環境保全に係る基準又は目標との整合性に係る評価 「航空機騒音に係る環境基準」と予測結果を比較
6	2025年日本国際博覧会（令和4年）	【評価指標】 ・環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること。 ・環境基本法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと。

33

参考資料：「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）

(4) 2. 留意が必要な項目 (動物 (バードストライク))

■ 動物 (バードストライク) の調査、予測、評価手法について

- ・調査手法は、一般的な調査手法として、鳥類の飛翔高度、飛翔経路の把握に努める。
- ・予測手法は、過去のヘリポートの事例を参考に、経路・高度と鳥類の主な飛翔空間との重ね合わせ並びに生態情報・飛翔方法により、機体との衝突の影響について予測する。
- ・評価手法は、予測結果及びそれに伴う環境保全措置等により、影響を回避、低減できているかについて評価する。

【解説・補足】

- ・予測において、機体の飛行経路と重ねあわせるといった手法を用いるため、これまでのアセス事例において、調査手法で留意すべき事項は「飛翔高度、飛翔経路の把握」である。
- ・過去のヘリポートの事例では、バードストライクに関しては定性的な予測となっている。
- ・風力事業では、衝突確率を算出するモデル等の検討が進められており、VP設置の事業においても同様に定量的なモデルの構築といった検討も期待される。
- ・都市部の場合には、既存資料で把握した希少な鳥類の営巣地に対して調査、予測するといった方法もありうる。
- ・評価手法については、これまでのヘリポートでのアセス事例と同様の手法と考えられる。
- ・なお、近年の風力等の他事業アセスを踏まえ、必要に応じて鳥類以外の飛翔動物についても留意する。

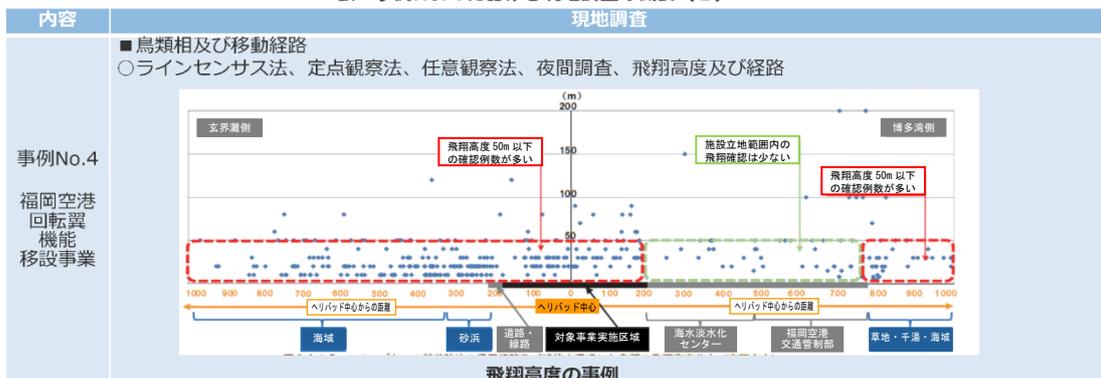
34

(4) 2. 留意が必要な項目 (動物 (バードストライク))

■ 動物 (バードストライク) に関する調査、予測手法 事例収集 (ヘリポートアセス事例)

- ・通常の鳥類調査に加えて、飛翔高度調査、移動経路調査を実施
- ・飛翔高度は50m以下が多く、施設が立地している箇所では少ない傾向

表 事例No.4における現地調査の概要 (1)



35

参考資料：「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）

(4) 2. 留意が必要な項目 (動物 (バードストライク))

■ 動物 (バードストライク) に関する調査、予測手法 事例収集 (ヘリポートアセス事例)

表 事例No.4における現地調査の概要 (2)

内容	現地調査
事例No.4 福岡空港 回転翼 機能 移設事業	<p>■ 鳥類相及び移動経路 ○ ラインセンサス法、定点観察法、任意観察法、夜間調査、飛翔高度及び経路</p> <p>飛翔経路の事例</p>

36

(4) 2. 留意が必要な項目 (動物 (バードストライク))

■ 動物 (バードストライク) に関する調査、予測手法 事例収集 (ヘリポートアセス事例)

表 事例No.4における予測の概要

内容	予測
事例No.4 福岡空港 回転翼 機能 移設事業	<p>【予測結果】 ○ヘリコプターの運航-ヘリコプターとの衝突 (バードストライク) の影響を定性的に予測 ・ 飛翔が多い50m以下かつバードストライク発生が懸念される区域 (1/8勾配より上) に着目して飛翔数が少ないこと ・ 既往施設立地範囲内の飛翔数は少ない傾向であること ・ 鳥類の飛翔状況に応じて巡視または運航調整を行うこと</p> <p>以上から、ヘリコプターとの衝突 (バードストライク) が鳥類に与える影響は極めて小さいと予測される。</p> <p>鳥類の主な移動経路 (東西方向の飛翔: 南北断面)</p> <p>鳥類の飛翔高度と離着陸時の場周経路との関係 (東西方向の飛翔: 南北断面)</p>

37

参考資料: 「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)

(5)その他

38

(5) 1. 検討会について

本方針を取りまとめるにあたっては、以下の構成員による検討会を行った。

(委員) ◎：検討会会長

北村 巨 東京都市大学 環境学部 環境創生学科 大学院環境情報学研究所 環境情報学専攻 准教授
篠原 直明 一般財団法人空港振興・環境整備支援機構（空港支援機構）理事 / 航空環境研究センター所長
廣江 正明 一般財団法人小林理学研究所 理事
◎柳 憲一郎 明治大学名誉教授

(関係省庁)

経済産業省 製造産業局 航空機武器宇宙産業課 次世代空モビリティ政策室
国土交通省 航空局 空港計画課
航空局 航空戦略室
航空局 無人航空機安全課
環境省 大臣官房 環境影響評価課
水・大気環境局 環境管理課 環境汚染対策室
水・大気環境局 モビリティ環境対策課

(オブザーバー)

横田 考俊 一般財団法人小林理学研究所 騒音振動研究室 主任
中澤 宗康 一般財団法人空港振興・環境整備支援機構 航空環境研究センター 主任研究員
高橋 宏治 一般財団法人空港振興・環境整備支援機構 航空環境研究センター 副主任研究員
東京都、山梨県、三重県、大阪府、兵庫県、愛媛県
新潟県新潟市、山梨県富士川町、三重県志摩市、大阪府大阪市、兵庫県神戸市、愛媛県新居浜市

(事務局)

日本工営株式会社

39

参考資料：「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）

(5) 2. 参考資料

No.	事業名称	事業の所在地	事業の種類	飛行場の敷地面積	着陸帯	滑走路	その他	事業者
1	神奈川県警察本部庁舎屋上ヘリポート設置事業 (評価書：平成3年)	神奈川県横浜市	飛行場の新設(屋上型)	759.6㎡	長さ18m 幅15m	長さ18m 幅15m	ヘリパッド 長さ32.46m 幅23.40m	神奈川県
2	大村航空基地整備事業(仮称) (評価書：平成22年)	長崎県大村市	公有水面の埋立 (飛行場の設置)	約15ha	約2ha (ホバリング エリア)	-	-	九州防衛局
3	大阪第6地方合同庁舎(仮称)ヘリポート設置事業 (評価書：令和3年)	大阪府大阪市	屋上ヘリポート	約3,600㎡	長さ24m 幅24m	長さ24m 幅24m	-	PFI 大阪第6合同庁舎
4	福岡空港回転翼機移設事業 (評価書：平成30年)	福岡県福岡市	飛行場及びその施設の設置	約9ha	-	長さ35m 幅30m	誘導路 長さ171m 幅9.1m	大阪航空局、 九州地整
5	北部訓練場ヘリコプター着陸帯移設事業(仮称) (評価書：平成19年 自主アセス)	沖縄県国頭村、東村	ヘリコプター着陸帯移設	-	直径45m× 6カ所	-	-	沖縄防衛局
6	2025年日本国際博覧会 (評価書：令和4年)	大阪府大阪市	開発行為を伴う事業等	-	-	-	離発着ポート	社団法人2025年 日本国際博覧会 協会 横浜市
7	横浜ヘリポート(仮称)建設 (評価書：昭和55年)	神奈川県横浜市	飛行場の設置 (平地)	約6ha	長さ47m 幅34m	長さ17m 幅17m	-	第三管区 海上保安本部
8	横浜海上防災基地非公共用ヘリポート整備事業 (評価書：平成8年)	神奈川県横浜市	飛行場の設置 (平地)	約2ha	長さ25m 幅20m	長さ25m 幅20m	-	西武鉄道株式会社
9	(仮称)西武新横浜非公共用ヘリポート整備事業 (評価書：平成12年)	神奈川県横浜市	飛行場の新設 (屋上)	900㎡	長さ19.2m 幅16.1m	長さ19.2m 幅16.1m	-	

40

参考資料：「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)

1.4 空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理

空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理では、機体、離着陸場、技能証明、運航、事業制度関係の現状と課題、方向性が整理されています。

空飛ぶクルマ離着陸場（パーティポート）については、欧米の動向や機体性能等を踏まえ、水平表面・進入表面等の設定基準に関する検討を進めることとされています。

空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理

国土交通省 航空局
令和5年3月

空飛ぶクルマの制度整備に関する検討

- 2025年の大阪・関西万博における空飛ぶクルマの実現に向けて、「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、官民協議会のワーキンググループにおいて、機体、離着陸場、技能証明、運航、事業制度等に関する制度整備を検討しているところであり、今般、「基準の方向性」を整理した。
- 引き続き、当該方向性に基づき、基準の詳細について検討を行い、2023年度末までに必要な基準策定を完了する予定。
- 空飛ぶクルマ事業に参入を検討している事業者・地方自治体等の関係者の参考のため、詳細な基準の検討状況について関係者にも随時共有しつつ、検討を進める予定。

1. 機体関係

- 航空機の種類、耐空類別
- 耐空性基準
- 騒音基準

2. 離着陸場関係

- パーティポートの法的位置付け
- 離着陸帯の広さ・強度
- 制限表面
- 充電設備、消火設備 等

3. 技能証明関係

- 操縦者ライセンス
- 整備者ライセンス

4. 運航関係

- 有視界気象状態
- 装備要件
- 必要搭載燃料
- 充電作業・バッテリー交換作業
- 空域・交通管理

5. 事業制度関係

- 機長要件
- 最低安全飛行高度
- 充電作業の地上取扱業務従事者の要件
- 旅客在機中の燃料補給 等

1. 機体関係

検討項目	現状と課題	方向性
航空機の種類、耐空類別	<p>「航空機の種類」は、航空法（以下「法」という）第2条において、飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船、その他政令で定める機器と定義されている。また、航空機の種類や用途に応じた機体、強度及び構造の技術上の基準を適用するために分類される「耐空類別」については、航空法施行規則（以下「規則」という）附属書第1において定義されている。</p> <p>新たな形態の空飛ぶクルマの「航空機の種類」「耐空類別」について整理する必要がある。</p>	<p>ICAO附属書において空飛ぶクルマに対応した区分は定義されていないことから、当面は、空飛ぶクルマのうち、固定された翼により主な揚力を得て飛行するものを「飛行機」、ヘリコプタのように回転翼により主な揚力及び推進力を得ているものを「回転翼航空機」と整理する。</p> <p>「耐空類別」は、現行の規則附属書第1に従い、上記で整理した航空機の種類と最大離陸重量に基づいて決定する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>「飛行機」と分類される例 (提供: Joby Aviation)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>「回転翼航空機」と分類される例 (提供: SkyDrive)</p> </div> </div>
耐空性基準	<p>航空機及び装備品の安全性を確保するための技術上の基準である耐空性基準は、規則附属書第1及び更にその明細を定めた耐空性審査要領に定められている。耐空性審査要領は耐空類別毎に構成されている。</p> <p>空飛ぶクルマ特有の機能に対して、追加の安全基準を検討する必要がある。</p>	<p>電動化された空飛ぶクルマは発動機を使用する既存航空機と異なるが、空飛ぶクルマの耐空性基準としては、型式毎の性能や機能に応じて柔軟な証明方法の設定が可能な耐空性基準（耐空性審査要領第II部）を基本としつつ、個別の設計に応じて追加要件、適用除外等を設定する。</p> <p>追加要件として想定されるものとしては、空飛ぶクルマ特有の機能としてバッテリー、自動操縦、遠隔操縦等に対する要件がある。</p> <p>令和4年度でとりまとめたeVTOLの追加の安全基準のエッセンスの基準化を図る（航空局としてサーキュラーを発行）。</p> <p>（追加の安全基準のエッセンスの例示）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 電動エンジンに推進力用の電力を供給するバッテリーの火災又は過熱の際に、航空機に対する危険を隔離し、軽減するための手段を有しなければならない。 • 遠隔操作機能は、所用の機能を発揮するように設計され、かつ装備されなければならない。また他の機器及びシステムからの影響により安全性の低下があってはならない。

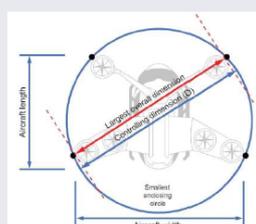
参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

1. 機体関係

検討項目	現状と課題	方向性
騒音基準	<p>規則附属書第2において、航空機の種類等に応じてICAO附属書第16に基づいた騒音基準が定められている。</p> <p>ICAO附属書において空飛ぶクルマに対応した騒音基準が作成されていないことから、空飛ぶクルマの騒音基準について整理する必要がある。</p>	<p>当面は、規則附属書第2に基づき、飛行機、回転翼航空機の整理に応じた騒音基準を適用しつつ、欧米の動向を踏まえ引き続き検討。</p>

5

2. 離着陸場関係

検討項目	現状と課題	方向性
パーティポートの法的位置づけ	<p>欧米において、空飛ぶクルマ(eVTOL)が利用する離着陸場は「パーティポート」と呼ばれている。我が国におけるパーティポートの定義及び航空法上の位置づけを整理する必要がある。</p>	<p>空飛ぶクルマ専用の離着陸場のことを我が国でも「パーティポート」と呼ぶこととする。航空法上の航空機である空飛ぶクルマが離着陸するパーティポートは「空港等」に該当し、垂直離着陸ができ離着陸時の運航形態はヘリコプターに近いことから、「ヘリポートのうち空飛ぶクルマ専用のもの」と定義する。</p>
機体サイズ	<p>規則第79条において、ヘリポートの離着陸帯広さを決める際の機体サイズは長さと呼び定義されている。</p> <p>パーティポートの離着陸帯広さを決める際の空飛ぶクルマ機体サイズについて、欧米ではD値（機体の投影面を囲む最小の円の直径）とされており、我が国における機体サイズの定義について検討する必要がある。</p>	<p>欧米を参考に、D値（機体の投影面を囲む最小の円の直径）とすることを基本とする。</p>  <p>D値：上図の青矢印線で示す長さ</p>

6

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

2. 離着陸場関係

検討項目	現状と課題	方向性
離着陸帯の広さ	<p>規則第79条において、ヘリポートの離着陸帯の広さは機体全長の1.2倍以上、全幅の1.2倍以上とされている。なおショルダーは適当な幅とされている。</p> <p>空飛ぶクルマの離着陸性能等を考慮し、パーティポート離着陸帯の広さについて検討する必要がある。</p>	<p>FATO^{※1}の大きさ（下限値）は「AFM（航空機飛行マニュアル）等に規定された大きさ」又は「1.5D」の大きい方を基本とする。（機体性能が高まり、eVTOL機の実績が積みあがった段階で上記の縮小について検討予定。）</p> <p>また、地上ポートにおいて、FATOを囲むSafety Area（SA^{※2}）の幅は「3m」又は「0.25D」の大きい方を基本とする。</p> <p>※1 FATO：最終進入及び離陸区域 ※2 SA：安全区域</p>
離着陸帯の強度	<p>規則第79条において、ヘリポートの滑走路は、使用することが予想される航空機の予想される回数の運航に十分耐えるだけの強度を有することとされている。</p> <p>空飛ぶクルマの離着陸性能等を考慮し、パーティポートの離着陸帯の強度について検討する必要がある。</p>	<p>欧米を参考に、FATO内はeVTOL機の動的荷重に対して十分な耐力を有すること。</p> <p>当面は、地上ポートにおいて、FATOは最大離陸重量の1.5倍の荷重、SAはダウンウォッシュに耐えうるだけの強度を有することを基本とし、機体性能等に応じ適宜見直しを行う。</p> <p>屋上ポートの強度についても引き続き検討を行う。</p>
制限表面	<p>ヘリポートの周辺には、ヘリが安全に離着陸できるように、制限表面（進入・転移・水平表面）の設定により一定の障害物の無い空間を設ける必要があり、規則（※）において、ヘリポートの制限表面の形状（範囲・勾配）の基準が規定されている。</p> <p>空飛ぶクルマの離着陸性能等を考慮し、パーティポートの制限表面について検討する必要がある。</p> <p>※ 規則「第1条の2」から「第3条の2」まで</p>	<p>欧米の動向や機体性能等を踏まえ、水平表面・進入表面の設定基準に関する検討を進める。（特に、水平表面が不要な国もあることから、水平表面については設定要否自体から検討）</p> <p>また、EASAが提言している「Obstacle free volume」や、性能準拠型の制限表面の設定基準のあり方についても、我が国での導入可否も含め今後検討を進める。</p> <p>当面の対応として、既存のヘリポート基準を踏まえた各種制限表面の形状（長さ・勾配等）を定めるために必要となる機体性能等の詳細を整理し、機体開発メーカーへのヒアリングを進める。</p>

7

2. 離着陸場関係

検討項目	現状と課題	方向性
充電設備	<p>空飛ぶクルマの特徴の一つとして電動であることから、充電設備の要件について検討する必要がある。</p> <p>なお、今般の消防関係法令の改正により、急速充電設備に該当する出力の上限の撤廃に加え、従来は急速充電設備の対象が電気自動車とされていたが、船舶や航空機（空飛ぶクルマを含む）等に充電する設備も含めて適用対象となる。</p>	<p>充電設備の機能及び整備要件は機体によって異なり、就航が予定される機体毎に必要な充電設備を用意することから、現時点においては、パーティポート整備指針に充電設備の機能及び設置要件を定めることは想定していない。</p> <p>充電設備の整備については、消防関係、電気事業関係の法令に基づき、関係機関と協議の上、位置・構造及び管理等について個別に検討。</p>
消火設備	<p>規則第92条8項において、空港等における航空機の火災その他事故に対処するため必要な措置を講ずることが規定されている。</p> <p>電動である空飛ぶクルマの特徴を考慮して、バッテリー火災に対応した消火設備の要件について検討する必要がある。</p>	<p>米国連邦航空局（FAA）より提供されている「パーティポートの設計に関する暫定ガイダンス」において、水・泡消火薬剤がリチウム電池火災の抑制や熱暴走に有効であるとの実験結果が公表されていることから、パーティポートにおける消火救難体制については、<u>現行の「空港等における消火救難体制の整備基準（ヘリポート）」を準拠し方針整理する。</u></p>
保安検査	<p>法第131条の2の5及び131条の2の6において、航空機に搭乗する者は保安検査を受けなければならないこと等が規定されている。</p>	<p>保安検査の受検義務等の基準は使用する航空機の種類によらず一律に適用される。</p> <p>また、保安検査の手法については、旅客や施設の規模等を考慮して柔軟に対応することが認められており、空飛ぶクルマも同様に対応可能。</p>

8

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

3. 技能証明関係

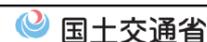
検討項目	現状と課題	方向性
操縦者ライセンス	空飛ぶクルマの操縦特性等を考慮して、以下の点について検討する必要がある。 ①航空機の種類、等級、型式の限定 ②飛行経歴その他の経歴、試験内容	①航空機の種類の限定については、型式証明における航空機の種類（飛行機又は回転翼航空機）と整合を図る。また、型式毎の多様性に対処するため、型式限定を付す。将来的に、実用段階にある型式数や普及状況等を踏まえ、等級としてのグルーピングを検討する。 ②空飛ぶクルマの型式毎の操縦特性等を考慮して、飛行経歴や試験等について個別に評価（FSB：Flight Standardization Boardの開催も必要に応じて検討）を進める。その際、内容が過剰なものとならないように留意する。
整備者ライセンス	（操縦者と同等に）型式毎に対応する方針であるが、以下の点について整理する必要がある。 ①整備士技能証明に求められる要件 ②試験実施方法	①航空機の種類の限定については、型式証明における航空機の種類（飛行機又は回転翼航空機）と整合を図る。また、型式毎の多様性に対処するため、型式限定を付す。将来的に、実用段階にある型式数や普及状況等を踏まえ、等級としてのグルーピングを検討する。 ②空飛ぶクルマの型式毎の特性も踏まえた要件・試験内容等について検討を進める。その際、内容が過剰なものとならないように留意する。

※現在、操縦者が搭乗する前提でのライセンスの検討を優先して進めており、遠隔操縦の技能については、今後の検討を深めていく。

※既存の技能証明を有する者に空飛ぶクルマの型式限定を付す場合、新規に空飛ぶクルマの型式限定が付された技能証明を取得する場合、外国ライセンスを保持する者が我が国技能証明を取得する場合、及び空飛ぶクルマの型式限定が付された技能証明を有する者が他の等級・型式へ限定変更・限定拡大する場合の要件・試験内容等について、引き続き検討する。

9

4. 運航関係



検討項目	現状と課題	方向性
有視界気象状態	規則第5条において、航空機の種類、空域等に応じて有視界気象状態が定義されており、管制区、管制圏及び情報圏以外の空域かつ高度300m以下における飛行視程は1500m以上確保する必要があるところ、低速飛行（他の物件との衝突を避けることができる速度で飛行）のヘリコプターは適用除外されている。 空飛ぶクルマの飛行視程について、機体性能等を考慮して検討する必要がある。	低速飛行（他の物件との衝突を避けることができる速度で飛行）できる空飛ぶクルマについても、ヘリコプターと同様の扱いとする。 加えて、「他の物件との衝突を避けることができる速度での飛行」について、一定の考え方を整理する。
航空機の航行の安全を確保するための装置	規則第145条～147条の3において、航空機の種類、最大離陸重量等に応じて、必要な装置の装備（ジャイロ姿勢指示器、無線電話など）が規定されている。 空飛ぶクルマの機体性能、運航環境などを考慮して改正の必要性について検討する必要がある。	空飛ぶクルマが分類される航空機の種類及び最大離陸重量等に応じて現行の要件を適用することを基本とする。
航空機の運航の状況を記録するための装置	規則第149条において、航空機の種類、最大離陸重量等に応じて（事業用回転翼航空機は3175kg以上など）、必要な飛行記録装置等の装備が規定されている。 空飛ぶクルマの機体性能、運航環境などを考慮して改正の必要性について検討する必要がある。	空飛ぶクルマが分類される航空機の種類及び最大離陸重量等に応じて現行の要件を適用することを基本とする。 飛行記録装置の装備が義務とならない空飛ぶクルマについても、小型航空機向けに普及が取り組まれている簡易型の飛行記録装置の装備を推奨することについて検討する。
救急用具	規則第150条において、航空機の種類、飛行ルート等に応じて（多発回転翼航空機は10分以上、多発飛行機は30分又は185km以上陸岸から離れた水上を飛行する場合など）、必要な救急用具の装備が規定されている。 空飛ぶクルマの機体性能、運航環境などを考慮して改正の必要性について検討する必要がある。	空飛ぶクルマが分類される航空機の種類及び最大離陸重量等に応じて現行の要件を適用することを基本とするが、救急用具のうち救命胴衣については、空飛ぶクルマの飛行可能時間や航続距離が短いといった機体性能及び運航形態も踏まえて、水上を飛行する場合の必要性について、引き続き検討を行う。

10

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

4. 運航関係

検討項目	現状と課題	方向性
必要搭載燃料	<p>法第63条において、航空機が飛行する場合は必要な「燃料」を搭載することが求められている。規則第153条において、航空機の種類、飛行方式等に応じて、必要な搭載燃料の量が定められており、現行の規定では、飛行距離/飛行時間に関わらず、一定の最終予備燃料の搭載が必要となっている。（例：有視界飛行方式の回転翼航空機の場合⇒20分間飛行できる燃料の量）</p> <p>空飛ぶクルマについて、機体性能、運航環境などを考慮して、必要な燃料・エネルギー量の要件を検討する必要がある。</p>	<p>欧州においては、代替飛行場等の設定、飛行中の燃料・エネルギー管理等の実施により機体性能等に応じた搭載燃料・エネルギー量を設定可能とする方向で検討されている。我が国においても欧州の検討状況を踏まえ、<u>運航に必要な燃料・エネルギー量の設定、代替飛行場等の必要性、飛行中の燃料・エネルギー管理の観点から空飛ぶクルマに適した搭載燃料・エネルギー量の基準を策定する。</u></p>
充電作業・バッテリー交換作業	<p>充電作業やバッテリー交換作業について、有資格整備士が必要な整備作業又は地上取扱業務（グラウンドハンドリング）のいずれに該当するのかについて、整理する必要がある。</p>	<p>メーカーの開発状況や欧米の動向を注視しつつ、充電作業やバッテリー交換作業の難易度、航空機の耐空性上の重要性、機体・バッテリーの設計上の特徴等を踏まえ、有資格整備士による確認の要否、又、地上取扱業務に該当するの<u>かについて引き続き整理を行う。</u></p>

11

4. 運航関係

検討項目	現状と課題	方向性
空域・ルートの周知	<p>低高度における安全・円滑な航空交通を確保するためには、ヘリコプターなど他の有視界飛行方式(VFR)により飛行する航空機もある中、これらとの接近をあらかじめ防ぐため、空飛ぶクルマの飛行が想定される空域について交通管理が必要。</p>	<p>空飛ぶクルマの飛行が予定されている空域・ルートを航空情報により周知し、周辺を飛行するVFR機が安全に飛行できるよう措置する。</p> <p>※1 当該空域・ルートについては、周辺の航空交通の状況等を踏まえたものとする。</p> <p>※2 設定した空域・ルートは一定の条件下で他の航空機も利用可能。</p>
飛行計画の調整・情報提供とその手法	<p>安全・円滑な運航の実現のために、離着陸場や一定の空域・ルート上において、運航前に飛行計画等を調整するとともに、飛行計画どおりに飛行しているか等の運航に関する情報提供を行う予定。</p> <p>このため、低高度を飛行する空飛ぶクルマの位置把握や詳細な飛行計画、機長等との連絡方法等の交通管理のルール化等が必要。</p>	<p>機体が発信するADS-B位置情報を把握することにより飛行計画どおりに飛行しているか確認を行う。</p> <p>また、VFR飛行においても<u>詳細な飛行計画を把握し、調整出来るよう、関係するルール等の整理を進める。</u></p>
航空交通管制圏内での飛行	<p>航空交通管制圏が設定されている空港では、法第96条による管制官の指示に従う必要がある。離着陸する航空機の運航に出来る限り影響を与えないよう、運用方法を整理することが必要。</p>	<p>空飛ぶクルマの飛行が予定されている航空交通管制圏において、<u>離着陸する航空機を考慮して空飛ぶクルマの離着陸に係る飛行ルートや管制運用などについて必要な事項の整理を進める。</u></p>

12

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

5. 事業制度関係

他人の需要に応じて有償で旅客又は貨物を運送する場合、航空運送事業の許可が必要。その際、空飛ぶクルマの機体特性、運航環境等を考慮して検討が必要な事項は以下の通り。

検討項目	現状と課題	方向性
機長要件	<p>規則第214条において本邦航空運送事業者が定めるべき運航規程の項目として機長の資格要件等が規定されている。小型航空機事業者の機長の資格要件については、運航規程審査要領細則『第3章運航規程審査基準（その2）』に規定されており、乗務する航空機の型式について有効な事業用操縦士以上の技能証明、航空身体検査証明等の資格を有することに加えて、機長の訓練・審査、飛行経験に関する要件が規定されている。</p> <p>機長の訓練・審査については、上記通達に基づく下位の通達において、飛行機又は回転翼航空機それぞれに必要な課目が規定されているところ、空飛ぶクルマの特徴を踏まえて一部見直しの必要性について検討する必要がある。</p> <p>当該飛行経験については、飛行機と回転翼航空機で異なるが、500時間以上を求めており、空飛ぶクルマの機長になるための要件として適切かどうかについて検討する必要がある。</p>	<p>空飛ぶクルマの特徴を踏まえて機長の訓練・審査の課目の一部見直しについて検討する。</p> <p>また、空飛ぶクルマの操縦性能も踏まえて適切な飛行経験の時間数について検討する。</p>
最低安全飛行高度	<p>規則第214条において、本邦航空運送事業者が定めるべき運航規程の項目として最低安全飛行高度等が規定されている。航空機の種類や最大離陸重量等により定めるべき詳細な規定については、運航規程審査要領細則に規定されている。</p> <p>空飛ぶクルマの機体性能、運航環境などを考慮して改正の必要性について検討する必要がある。</p>	<p>空飛ぶクルマが分類される航空機の種類及び最大離陸重量等に応じて、飛行可能時間や航続距離が短いといった機体性能及び運航形態並びに諸外国の検討状況も踏まえて引き続き検討する。</p>
充電作業の地上取扱業務従事者の要件	<p>充電作業が地上取扱業務と整理された場合、その実施方法並びに地上取扱業務に従事する者の訓練の方法を運航規程に定めて国土交通大臣の認可を受ける必要がある。</p>	<p>実際の充電作業の概要が見えてきた段階で、充電作業の実施方法や当該作業に従事する者の訓練の方法の基準について検討を行う。</p>
旅客在機中の燃料補給	<p>旅客が在機中等に燃料補給等の作業を行う場合は、旅客の避難手順、燃料補給時の監視、連絡方法の確保等が定められている。空飛ぶクルマにおいては、バッテリーの交換又は充電となる為、これらの作業の特性を踏まえた要件を定める必要がある。</p>	<p>現行の規定を参考にしつつ、空飛ぶクルマの動力源となるバッテリー及び機体の特性を踏まえ、引き続き、必要な規定の整理を進める。</p>

※整備関係と安全管理関係について、現時点では改訂や追加検討が必要な項目が見当たらないが、判明した場合は順次検討を行う。

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

2. 上位計画関連

2.1 エキサイトよこはままちづくりガイドライン

「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」によると、同ガイドラインの位置づけは、「民間と行政が連携・協働して地区の魅力向上を図るため、まちづくりの基本方針や再開発等を行う際のルールを示したものです。まちづくりは、市民の生活全般に関わって、自分たちのまちをより良いものにしていくための取組みです。より良いまちづくりを行うためには、地区内のすべての事業者、居住者、建物所有者、開発者、行政などがそれぞれの役割を果たしながら進めていく必要があります。まちづくりガイドラインは、これらのすべての主体が、まちの将来像の実現に向けて、再開発、建築物の建替え、基盤整備、まちの運営などを行っていく際に参照すべきものです。」とされています。

本項では、同ガイドラインより、「分野別の基本方針とガイドライン」、「地区別のガイドライン」のうち、対象事業実施区域が位置する「センターゾーンのガイドライン」、参考資料として掲載されている「地域の対応ルール・マップ」を抜粋して以下に示します。

■分野別の基本方針とガイドライン

・土地利用・空間形成分野

1

土地利用・空間形成分野

(1) アジアを中心とした国際的な交流拠点としての都市機能強化

基本方針

今後展開する国際化や基盤整備、防災性向上、環境配慮などを背景としながら、首都圏有数の乗降客数や駅前の商業集積などのポテンシャルと、羽田空港との近接性などを生かし、国際競争力を持った、アジアを中心とした国際的な交流拠点にふさわしい都市機能の強化を目指します。

■ゾーンごとに、現状の機能集積をふまえた特徴的な機能強化を目指します。

<センターゾーン>

広域・国際的なにぎわいを持った商業機能、観光機能、宿泊・滞在機能、文化創造機能、業務機能 など

<周辺ゾーン>

鶴屋町地区：にぎわいと界限性を持った商業機能、業務機能、活気のある教育・研究・交流機能 など

南幸地区：にぎわいと活気を持った商業機能、人々の活動・交流を促す文化創造機能、都心居住機能 など

北幸地区：業務機能、都心居住機能、生活支援機能 など

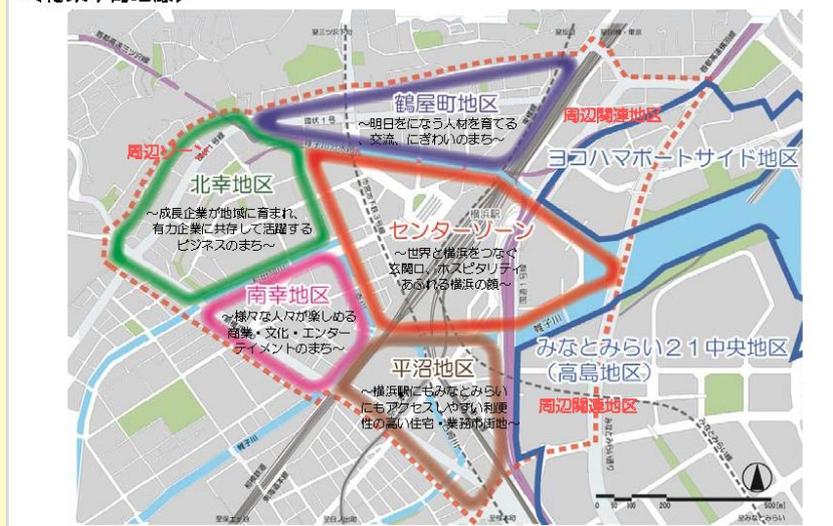
平沼地区：業務機能、都心居住機能、生活支援機能 など

<周辺関連地区>

高島地区：商業・業務機能、交流機能 など

ポートサイド地区：商業・業務機能、都心居住機能 など

<将来市街地像>



ガイドライン

【検討事項】（取組み事例）

◇特定都市再生緊急整備地域指定の主旨をふまえた国際競争力強化を図る施設の整備

<「MICE*機能の強化に向けた施設」の例>

MICE 施設

- 多用途に使える大・中小会議室、イベントホール、バンケット機能
- 展示・商談スペース
- 多様なサービスを提供する国際水準のホテル など

アフターコンベンション施設

- 多様な商業・飲食店舗
- 外国人にも対応した店舗、免税店（TAX FREE）、文化・芸術・娯楽施設 など

都市のプロモーション・おもてなし施設

- 多言語対応のインフォメーションセンター、観光案内所
- 企業 PR スペース など

<「グローバル企業誘致の推進に向けた施設」の例>

グローバル企業を受け入れるオフィス

- 大街区化等による大規模フロアのオフィス
- 駅直結の利便性、事業継続を支える防災機能、最先端の設備、環境配慮技術等、優位性のあるオフィス
- ミーティングルーム＋ショールームを備えた複合空間 など

ビジネスをサポートする施設

- インキュベーション・ベンチャー支援等産業育成施設
- 人材育成のための教育施設（大学・専門学校 など）

外国人の滞在・生活をサポートする施設

- 外国人対応マンション
- ホテル・サービスアパートメント等の宿泊・滞在施設
- 多言語対応の生活支援施設（教育・医療・店舗 など）

<「観光機能の強化に向けた施設」の例>

都市のプロモーション・おもてなし施設

- 多言語対応のインフォメーションセンター、観光案内所 など

観光資源

- 多様な商業・飲食店舗
- 外国人にも対応した店舗、免税店（TAX FREE）、文化・芸術・娯楽施設 など

宿泊・滞在施設

- 多様なニーズに対応したホテル
- リゾート・テーマ性の高いホテル など

※MICE： Meeting、Incentive Travel、Convention、Event/Exhibition

の頭文字をとり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。

(2) 拠点にふさわしいまちの骨格形成

基本方針

これまで整備されてきた地域のストックを生かしながら、国際都市の玄関口を形成する拠点にふさわしい骨格の形成を実現します。

■地域の骨格形成に向けて、核の形成やネットワークを強化します。

- ・横浜駅周辺地域の要となるセンターゾーンのコアの形成
- ・商業核・業務核の形成
- ・センターゾーンのコア、商業核、業務核、周辺地域等を連絡するネットワークの強化
- ・水と緑のネットワークの強化



2 環境分野

(1) 環境未来都市にふさわしい環境価値創造の拠点づくり

基本方針

横浜駅周辺では、まちの機能更新に伴う建築物の省エネルギー化や長寿命化、周辺のまちなみとの調和や緑化対策など、総合的な環境配慮の取組みを進め、良好な都市ストックの形成を図るとともに、横浜駅周辺と他地区との環境連携ネットワークの検討を進め、環境創生型のまちづくりを推進する役割を果たします。

また、環境イベント等の積極的展開による、市民や事業者の環境意識啓発を行うとともに、環境に関する情報発信を行い、横浜駅周辺から、市全体、首都圏全体に環境への取組みが波及する原動力となるようなまちづくりを行います。

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆ 建築物や地域における低炭素・省エネルギー化の実践 (⇒ (2) へ)
- ◆ 水・緑・風等を活用した、快適で潤いのある空間形成 (⇒ (3) へ)
- ◆ 人々が身近に感じられる、多様な緑地空間の創出 (⇒ (3) へ)
- ◆ 環境意識啓発の促進
- ◆ CASBEE 横浜での評価値が、事務所：A ランク以上、商業：B+ ランク以上となる総合的な環境配慮の取組みの実施
※原則、延床面積 2,000 m²以上とします。

【検討事項】(取組み事例)

- ◇ 電力使用状況や環境への取組み状況、環境新技術などに関する情報の受発信 (防災関連情報受発信施設と兼用)
- ◇ 環境意識啓発を促進する環境イベント等の開催
- ◇ 他地区との環境連携による広域的で多面的な環境への取組みの実施
- ◇ CASBEE 横浜認証 (S ランク) の取得



環境イベント(打ち水)



環境イベント
(キャンドルナイト)

<他地区との環境連携イメージ>



<CASBEE 横浜による取組みイメージ>

※CASBEE 横浜：建物の総合的な環境配慮の取組みを促す横浜市建築物環境配慮制度において、建築物の環境性能・品質や、外部に与える環境負荷に関する取組みを、総合的に評価するシステム。S、A、B+、B、C ランクの5段階の評価になります。



※詳細は参考資料参照

(2) 省エネルギー化推進や災害安全性を高める自立・分散型エネルギーマネジメントシステムの構築などによる低炭素まちづくり

基本方針

省エネルギー化の推進や再生可能エネルギー・未利用エネルギーの積極的な導入を図るとともに、建物間あるいは地区間のエネルギー融通を積極的に行います。

あわせて、BEMS・CEMS等^{*1}のツールの活用によりエネルギーの最適化を目指し、低炭素型まちづくりの推進を図ります。

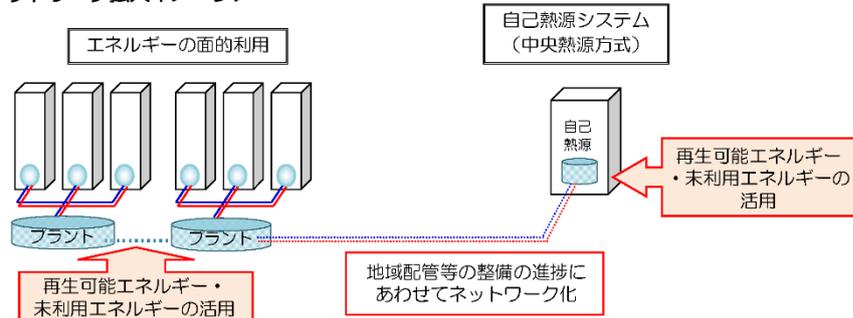
また、建物間・地区間のエネルギーネットワーク化や再生可能エネルギー等の利用により、横浜駅周辺における災害安全性を高める自立・分散型エネルギーマネジメントシステムの構築を図ります。

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆CO₂ 排出原単位 事務所 70 kg-CO₂/年 m²、商業施設 120 kg-CO₂/年 m² 以下への抑制
※ただし、延床面積 10,000m² 未満の商業施設は、個別協議とする。
- ◆建物の省エネルギー化や省エネ設備の導入
- ◆再生可能エネルギーや未利用エネルギーの積極的な活用
- ◆センターゾーンの新規開発におけるエネルギーの面的利用に関する検討
※エネルギーの面的利用：既存地域冷暖房施設の供給ネットワーク拡大や地域冷暖房の新規導入、または建物間融通など地域での一体的な取組みやネットワーク形成によりエネルギー利用の効率化を図ること。

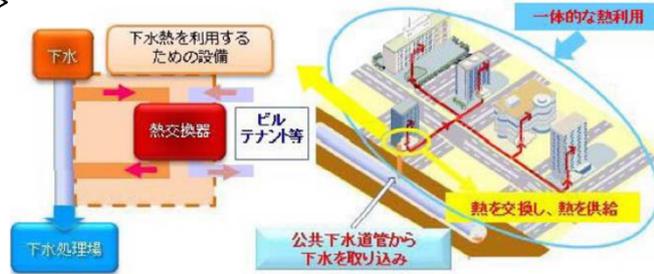
<供給ネットワーク拡大イメージ>



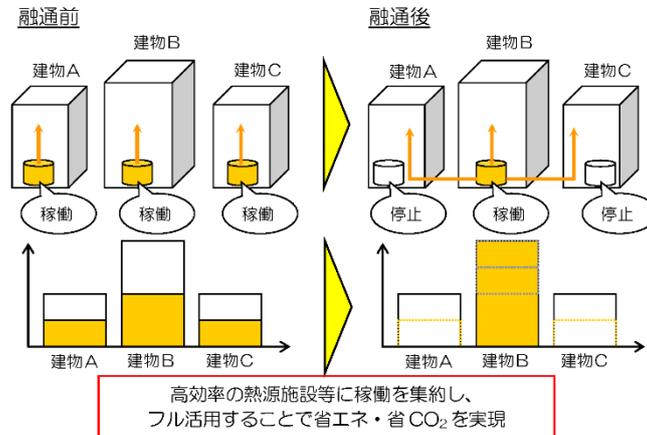
【検討事項】(取組み事例)

- ◇CO₂ 排出原単位 事務所 60 kg-CO₂/年 m²、商業施設 105 kg-CO₂/年 m² 以下への抑制
- ◇再生可能エネルギーや未利用エネルギーの積極的な活用
- ◇エネルギー管理システム (BEMS、CEMS 等^{*1}) などの導入
- ◇エネルギーの面的利用を促進する施設整備
- ◇コージェネレーションシステムの導入
- ◇建物間・地区間のエネルギーネットワーク化や再生可能エネルギー・未利用エネルギーの活用による自立・分散型エネルギーシステムの構築
- ◇雨水、中水、湧水を冷却水等として利用した設備システムの構築や植栽灌水・トイレ洗浄水利用

<下水熱利用イメージ>



<建物・施設間の電熱融通イメージ>



【既存建物所有者などに対する協力要請事項】

- ・既存建物における高効率設備機器・システムの導入、エネルギー管理システム(BEMS、CEMS等^{※1})の導入
- ・既存建物における既存地域冷暖房施設の供給ネットワーク拡大や建物間融通の実施

(※1) BEMS：ビルエネルギー管理システム。ビルの室内環境（温度等）・エネルギー使用量を把握し、状況に応じた機器や設備の運転管理を行うことで、ビル全体の省エネルギー化を図るためのシステム。
CEMS：地域エネルギー管理システム。地域内のエネルギーの需要側と供給側をネットワーク化して管理し、エネルギー利用の効率化を図るとともに、電力供給の安定化を実現するシステム。

対策例

種類	具体的な対策例
建物の省エネルギー化	外壁・屋根・床の断熱、窓の断熱・日射遮蔽・気密化 など
省エネ設備の導入	建物の空調、照明に対する高効率設備機器・システム導入 など
再生可能エネルギー・未利用エネルギーの活用	太陽光、風力、太陽熱、地熱、振動等の再生可能エネルギー、下水熱、工場排熱等の未利用エネルギー など

(3) 水・緑・風を活用した快適な環境形成

基本方針

自然の水や緑、風の流れ等を利用した潤いのある空間形成を行い、ヒートアイランド現象の緩和を図ります。また、人々が身近に感じ、かつ、快適に感じる多様な緑地空間の創出を図り、緑を感じられるまちづくりを目指します。

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆立地環境の特性に配慮した、ヒートアイランド現象の緩和に向けた対策の実施

※配慮する立地環境：自然の水や緑地、風の流れ、周辺建物との関係等

- ◆人々が身近に感じ、かつ、来街者が快適に感じる多様な緑地空間の創出

【検討事項】（取組み事例）

- ◇ヒートアイランド現象を現況よりも改善するための立地環境を考慮した対策の実施及び根拠データ（HIP）の整理

※根拠データ：対象敷地及び周辺建物を加えた範囲において、HIPを現況値以下とする。その際、対象敷地における「HIP/日積算受熱日射量」を指標とすることも可能。

- ◇人々が集まる空間や主要な歩行者動線において、人が熱的に快適と感じる空間の創出及び根拠データ（MRT）の整理

- ◇緑視率を向上させる緑の配置

- ◇生物多様性に配慮した樹種・緑・ピオトープなど、多様な水緑の創出

- ◇高木・中木・低木・地被類を組み合わせた重層的な緑化

- ◇建物内やアトリウム、一般公開空地等の緑化

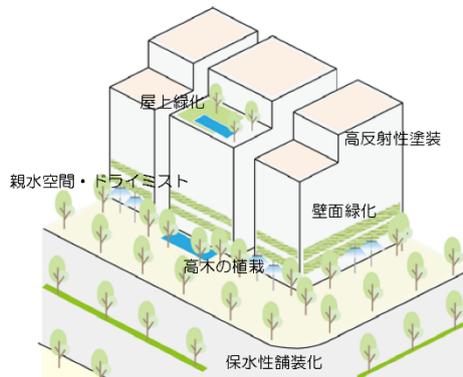
- ◇隣接する敷地や建物等における緑との面的な連続性に配慮した緑化や植栽配置

HIP：建物表面や地面がヒートアイランド現象を起こしうる度合いを示す指標

MRT：周囲の環境から受ける熱放射を温度表示したもので、人の暑さ感を示す指標

緑視率：人の視野に占める緑の量の割合

<ヒートアイランド対策イメージ>



対策例

種類	具体的な対策例
ヒートアイランド対策	保水性舗装、遮熱性舗装、高反射性塗装、遮熱性塗装、風の道確保、屋上緑化、壁面緑化、ドライミスト、親水空間の創出 設備機器の排熱形態の転換、交通流対策・物流の効率化 など

(4) 公共交通利用転換と低環境負荷車両利用促進による環境負荷の低減

基本方針

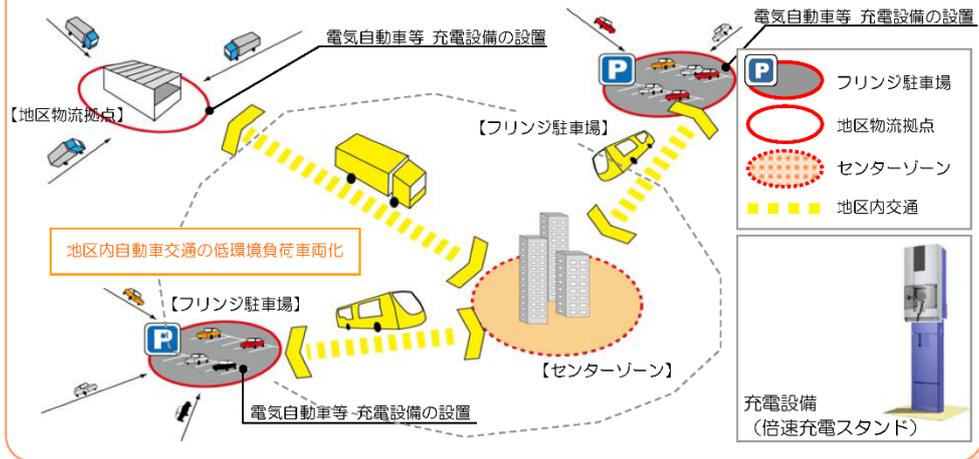
公共交通利用を促進するための検討を行うとともに、地区内での自動車交通を低環境負荷型へシフトさせる対応を行うことで、地区全体の交通起因による環境負荷の低減を目指します。

ガイドライン

【検討事項】（取組み事例）

- ◇公共交通利用促進のための仕組みづくり
- ◇公共交通を利用しやすい環境整備
- ◇地区内自動車交通の低環境負荷車両化
- ◇業務用車両の電気自動車導入促進（災害時には、蓄電池としての機能を有する）
- ◇再生可能エネルギーを利用した充電設備の設置（災害時には、非常電源としての機能を有する）
- ◇低環境負荷の交通モードの促進

<低環境負荷の交通モードイメージ>



対策例

種類	具体的な対策例
公共交通利用促進	公共交通利用者への割引サービスや特典の付与 公共交通利用やマイカー通勤抑制の呼びかけ・啓発活動 など
公共交通を利用しやすい 環境整備	公共交通機関からの動線のバリアフリー化
低環境負荷車両	電気自動車、プラグインハイブリッド車 など
低環境負荷の交通モード	自転車（電動アシスト等を含む）や超小型モビリティの導入、 駐輪場の整備、カーシェアリングの導入、物流の共同配送 など

3 防災・防犯分野

(1) 民間と行政が連携した地震や水害などの災害に強い防災・減災まちづくり

基本方針

東日本大震災の教訓をふまえ、地域住民の生命を守ることはもちろんのこと、横浜駅周辺を訪れる来街者やそこで働く従業員等の生命を守ることを最優先とするとともに、経済的・物的な被害を最小化する災害に強い「防災・減災まちづくり」を民間と行政で連携して進めます。

特に、地震対策としては、橋梁や歩道橋などの都市基盤施設、上下水道などのライフライン施設の耐震性の強化や建物の耐震化の促進により地域全体の耐震性強化を図ります。

津波対策としては、津波避難施設協定の促進や避難経路・退避スペースとしても活用できる高さ5m以上のデッキレベルの歩行者ネットワークの構築などを含め、避難スペースの確保について検討します。

横浜駅周辺は、地盤面と水面との高低差が少ないため、大雨、高潮や津波による浸水被害を受けやすい地域であることから、河川、下水、まちづくりが連携した浸水対応が必要です。このため、地域全体の地盤面高上げを促進し治水安全性の向上を図ります。また、水面を利活用するための親水空間を確保し、地域全体の安全性強化と賑わいの拡充を図ります。

周辺への影響等により地盤面の高上げが困難な場合については、人命に関わる被害防止の観点から、不特定多数のものが利用する地下施設などで、出入口の高さを上げることや止水板の設置により建物内部への浸水防止対策を実施し、水害に強いまちづくりを進めます。

あわせて、横浜市防災計画の内容をふまえた取組みを民間事業者・地元組織・行政などが連携し実施します。

○横浜市防災計画において想定している地震

東日本大震災の経験などを踏まえ、専門家の意見を参考にしながら、平成24年10月に「横浜市地震被害想定」を見直しました。この結果から、横浜市防災計画（震災対策編）では、以下の地震を想定地震としています。

想定地震における被害状況等

○元禄型関東地震

横浜市内では、震度5強～7の揺れになり、広い範囲で震度6強以上の強い揺れになる。

特に西区、中区、磯子区の沿岸部の一部では震度7となる。沿岸部の埋立地で液状化の可能性がかなり高い。内陸側でも、鶴見川流域のほか、柏尾川・境川の流域などでも液状化の可能性が高い。

○東京湾北部地震

横浜市内では、震度4～6強の揺れになり、特に市内東部では震度6弱以上の強い揺れになる。沿岸部の埋立地で液状化の可能性がかなり高い。

○南海トラフ巨大地震

横浜市内では広い範囲で震度5弱～5強の揺れになり、一部で震度6弱の揺れになる。沿岸部の埋立地で液状化の可能性がかなり高い。

液状化による建物被害が、揺れによる建物被害を上回る。長周期地震動による高層建物や石油タンク等への影響も懸念される。

○慶長型地震

津波による全壊建物が412棟、半壊建物が26,600棟と想定される。道路や鉄道も浸水の影響を何らかの形で受ける区間が多数発生する。南関東から東海地区以西の広い範囲で津波被害が懸念されるが、揺れによる被害は比較的軽微と考えられる。

【出典】（横浜市地震被害想定調査報告書（平成24年10月）より）

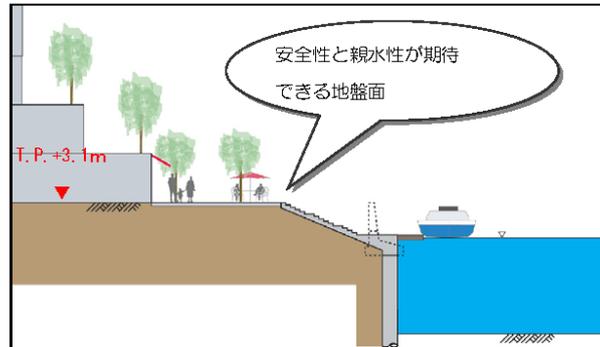
ガイドライン

【基本ルール】

- ◆建物の耐震化
- ◆高層建物において長周期地震動対策
- ◆建物からの落下物防止策（飛散防止フィルムなど）
- ◆「津波からの避難に関するガイドライン」に基づき、津波や大津波警報の発表及び避難勧告・避難指示発令の時における、海拔5m以上の高台への来街者の誘導又は堅牢な建物の3階以上（又は床上面が地盤から5m以上）の場所への来街者の受入れ
- ◆地盤嵩上げ及び建物内への浸水防止対策の実施
横浜駅周辺の地盤面の嵩上げ高さについては、高潮堤防高さ（T.P.+3.1m）以上を将来的な高さ目標とする。
※ただし、周辺への影響等により対応が困難な場合については、地盤面高さ又は出入り口高さを次のとおり段階的に嵩上げを実施することができる。
 - ① 現地地盤面の高さがT.P.+1.0m未満の箇所については、朔望平均満潮位（T.P.+0.9m）を基準にT.P.+1.0m以上を目標
 - ② 現地地盤面の高さがT.P.+1.0m以上2.3m未満の箇所については、計画高水位（T.P.+2.3m）を基準にT.P.+2.3m以上を目標段階的な嵩上げも困難な場合は、協議の上、止水板等により建物内部への浸水防止対策を実施することができる。
- ◆センターゾーンの大規模開発（敷地面積 5,000 m²以上）において、建物敷地内に雨水貯留施設の設置（敷地面積 1 ha あたり 200 m³を貯留できる規模）

【検討事項】（取組み事例）

- ◇液状化対策の必要に応じた実施
- ◇津波避難施設としての協定締結
- ◇安全で速やかな避難誘導のためのデッキレベルでの歩行者ネットワークの整備
- ◇地盤嵩上げ及び建物内への浸水防止策の実施
現地地盤面高さがT.P.+2.3m以上の箇所については、高潮堤防高さ（T.P.+3.1m）以上の地盤面高さ又は出入り口の高さを目標とする。
※ただし、周辺の影響により地盤面高さ又は出入り口高さの嵩上げが困難な場合は、止水板等により建物内部への浸水防止対策を実施することとする。
- ◇センターゾーン外の大規模開発（敷地面積 5,000 m²以上）において、建物敷地内に雨水貯留施設の設置
- ◇防災センター設置対象建築物の浸水対策として、地上部にサブ防災センターの設置などの災害対策強化



地盤面の高上げイメージ図

【既存建物所有者などに対する協力要請事項】

- 「津波からの避難に関するガイドライン」に基づき、津波や大津波警報の発表及び避難勧告・避難指示発令のときにおける、海拔5m以上の高台への来街者の誘導又は堅牢な建物の3階以上（又は床上面が地盤から5m以上）の場所への来街者の受入れ
- 津波避難施設としての協定締結
- 地下階に防災センターのある建物の浸水対策として、地上部にサブ防災センターの設置などの災害対策強化
- 地下入口部分への止水板設置等による浸水対策

(2) 災害時における滞留者や帰宅困難者への対策

基本方針

東日本大震災の教訓をふまえ、滞留者、帰宅困難者^{*1}の発生による避難の際の混乱防止や救急・救援活動の阻害などを回避することを含め、帰宅困難者一時滞在施設、帰宅支援ステーションの拡充や滞留者・帰宅困難者の発生抑制対策を行うとともに、再開発等によって滞留者・帰宅困難者が増加しないような取組みを民間事業者や地元組織などと連携し、滞留者・帰宅困難者対策の強化を図ります。

また、「都市再生安全確保計画」^{*2}の作成による滞留者・帰宅困難者対策の強化や民間事業者や地元組織の自主防災活動等により、まち全体での防災・減災に向けた対策の強化を図り、地域住民や来街者などに安全・安心を提供する体制を整えます。併せて、「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会」^{*3}のガイドラインや横浜市防災計画の内容をふまえた取組みを民間事業者・地元組織・行政などが連携しながら実施します。

(※1) 滞留者…外出時、災害発生により移動手段を失い、出先で滞留状態になった人

帰宅困難者…「滞留者」のうち、自宅と滞留場所との距離が遠く、徒歩帰宅ができない人

エキサイトよこはま22エリアにおける災害発生時の滞留者数・帰宅困難者数は、平日15時台で最大となり、滞留者約19万人、帰宅困難者約6.7万人（平成24年度推計）。

(※2) 「都市再生安全確保計画」…都市再生特別措置法に基づき、官民が連携して、災害時の混乱の発生等による人的被害等の抑制を図るとともに、迅速かつ円滑な応急対策活動を実施し、民間事業者の事業継続を容易にする環境を整え、就業者を含む滞留者等の安全性の向上及び立地する企業等の事業継続性を向上させることにより、地域全体のブランド力や都市の国際競争力の強化を図る目的で作成するエリア防災計画

(※3) 「首都直下地震帰宅困難者対策協議会」…東北地方太平洋沖地震の教訓をふまえ、国、地方公共団体、民間企業等が、それぞれの取組みに係る情報を共有するとともに、横断的な課題について検討するために設置された協議会

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆ 建物内で働く従業員の施設内待機
- ◆ 建物を訪れる来街者数に応じた滞留者・帰宅困難者受入れのための事前の取組みの実施
- ◆ 滞留者・帰宅困難者の受入れの実施

※ 「建物を訪れる来街者数に応じた滞留者・帰宅困難者」の算出については、個別協議とする

従業員の施設内待機や滞留者・帰宅困難者受入れのための事前の取組みについて

大規模災害によって滞留者等が集中することにより生じる混乱を最大限に抑制するためには、まず、自社従業員を施設内待機させることが重要であり、物資の備蓄や最低限業務に必要な電力の確保などが必要となります。

滞留者・帰宅困難者を受入れるためには、平常時に使用しているスペース（会議室、施設内通路・広場など）を、滞留者・帰宅困難者の受入れ場所として活用することについて、建物計画時から検討が必要です。

併せて、滞留者・帰宅困難者を支援するためには、備蓄の準備、非常用トイレの整備、情報提供などが必要となります。

○備蓄について

- ・従業員分として3日分の「備蓄品」（水、食料、毛布、非常用トイレなど）の確保
- ・受け入れ予定の帰宅困難者数1日分に対応する「備蓄品」の保管スペースの確保

○トイレについて

- ・受け入れ予定の滞留者・帰宅困難者数に応じた「非常用トイレ」の整備

○情報提供について

- ・テレビ・ラジオなどを用いた災害情報の提供
- ・公衆無線 LAN システムなどのインターネット通信環境の確保

○電力について

- ・停電時にも使用できる非常用発電機などの「電力代替機能」により、従業員の施設内待機と最低限の業務継続に必要な電力を確保することに併せ、滞留者・帰宅困難者の受入れに必要な電力（照明、トイレ、空調、テレビなど）も確保する

など

【検討事項】（取組み事例）

- ◇建物に訪れる来街者以外の滞留者・帰宅困難者の受入れ及び収容スペースの確保
- ◇受入れる帰宅困難者用の「備蓄品」の確保
 - ※帰宅困難者一時滞在施設への指定を受けた場合、横浜市から帰宅困難者用として備蓄品を提供
- ◇受入れる滞留者・帰宅困難者数に応じた「耐震トイレ」の整備
- ◇受入れる滞留者・帰宅困難者や建物外の滞留者・帰宅困難者へ災害情報等を提供するためのデジタルサイネージなど「その他の情報端末」の整備
- ◇帰宅困難者一時滞在施設への指定

【既存建物所有者などに対する協力要請事項】

- ・建物内で働く従業員の施設内待機と3日分の「備蓄品」の確保
- ・滞留者・帰宅困難者の受入れと収容スペースの確保
- ・帰宅困難者一時滞在施設への指定
- ・受入れる帰宅困難者用の「備蓄品」の確保
 - ※帰宅困難者一時滞在施設への指定を受けた場合、横浜市から帰宅困難者用として備蓄品を提供

【参考】（首都直下地震帰宅困難者等対策協議会による帰宅困難者対策ガイドラインより）

○帰宅困難者の収容スペースの考え方

帰宅困難者 1人当たり 1.65㎡を目安とする。

○一斉帰宅抑制における従業員等の備蓄の考え方

対象となる企業等	首都直下地震発生により被災の可能性がある国、都県、市区町村等の官公庁を含む全ての事業者
対象となる従業員等	雇用の形態（正規、非正規）を問わず、事業所内で勤務する全従業員
3日分の備蓄量の目安	・水については、1人当たり1日3リットル、計9リットル ・主食については、1人当たり1日3食、計9食 ・毛布については、1人当たり1枚 ・その他の品目については、物資ごとに必要量を算定
備蓄品目の例示	・水：ペットボトル入り飲料水 ・主食：アルファ化米、クラッカー、乾パン、カップ麺 ※水や食料の選択に当たっては、賞味期限に留意する必要がある。

○「外部の帰宅困難者」ための備蓄

「企業等は3日分の備蓄を行う場合についても、共助の観点から、外部の帰宅困難者（来社中の顧客・取引先や発災時に建物内にいなかった帰宅困難者など）のために、例えば10%程度の量を余分に備蓄することも検討していく」

対策例

○「備蓄品」の事例

横浜市では、帰宅困難者用備蓄品として、水缶、アルミブランケット、トイレパック、保存用ビスケットを準備しています。

水缶	アルミブランケット	トイレパック
		

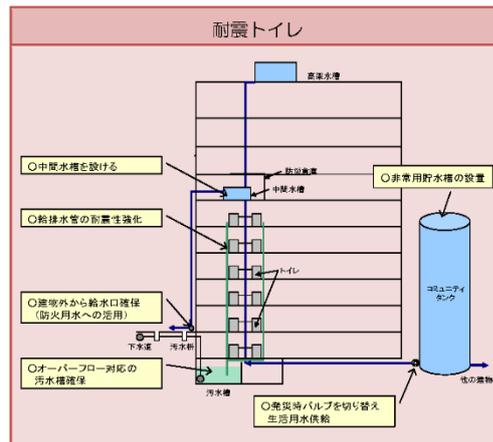
○「非常用トイレ」の事例

携帯トイレ	簡易トイレ	組み立てトイレ
袋の中に水分を吸収するシートがセットされており、水がなくなった水洗トイレの便器に取り付けて使用できる。	多目的トイレ内など、室内に設置できるトイレ。トイレの個室が使えない場合は、プライバシーを保つための囲いなどの工夫が必要である。	その場で組み立てることができるトイレ。大小便を便槽に貯留するタイプやマンホールに直結するタイプがある。
		

○「耐震トイレ」のイメージ

「耐震トイレ」とは、地震による被害をうけにくい貯水槽の設置や配管の耐震性の強化などにより、災害時でも電気なしで一時的利用が可能なトイレのことで、以下の機能を満たす必要がある。

- ・十分な量の水を貯めることができる高架水槽などの貯水槽の確保
 - ・貯水槽の耐震性強化
 - ・給排水管の耐震性強化
 - ・オーバーフローに備えた汚水槽の確保
- また、さらなる非常事態や滞留者・帰宅困難者への支援も考慮し、以下の機能を満たすことが望ましい。
- ・地震に脆弱な高架水槽の破損に対応する中間水槽の設置
 - ・貯水槽へ水を供給できない場合や貯水槽が破損した場合などに対応する貯水機能を有するコミュニティタンクの設置



(出典：「震災を教訓とした今後の帰宅困難者対策について」守 茂 昭 平成 23 年をもとに作成)

【参考】滞留者・帰宅困難者向けの必要トイレ数の考え方

<計算条件(例)>

- ・滞留者が 1000 人発生した場合、帰宅困難者は 354 人とする (帰宅困難率は 35.4%)
- ・トイレは一人一日 5 回行くものとする (5 回/人・日) ※1
- ・一基一日当たり 720 回使用されるものとする (720 回/基・日) ※2

(※1) 帰宅困難者の一人一日当たりの尿排泄回数は平均 5 回
 (※2) 720 回/基・日とは、トイレ一基が 1 回あたり 2 分間で使用されるとして設定
 (出典：帰宅避難行動シミュレーション結果に基づくトイレ受給などに関する試算について 内閣府 2008.10)

整備必要基数 = $(1000 + 354) \times 1 \text{ 日} \div 2 \times 5 \div 720 = \text{約 } 5 \text{ 基}$

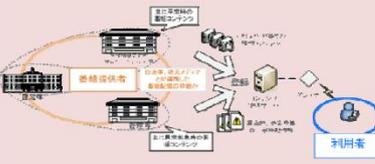
滞留者 (1000 人)

帰宅困難者 (354 人)

発災

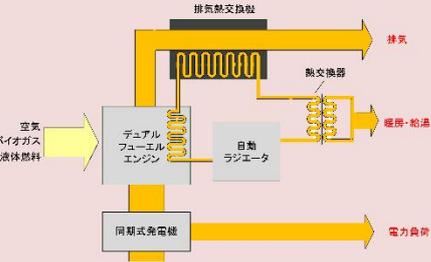
1 日

○「その他の情報端末」の事例

デジタルサイネージ	エリアワンセグ	放送センター
<p>屋外などあらゆる場所で、ネットワークに接続したディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステム。</p> 	<p>携帯端末向けの地上デジタル放送のしくみ「ワンセグ」技術を使い、テレビ局の放送とは別に狭いエリア限定（およそ1～2km 範囲）に独自の情報を配信するシステム。</p> 	<p>情報発信基地を自社ビル内に整備した情報通信網の途絶・転換に強い情報システム。</p>

○電力代替機能の事例

非常用発電機	太陽光発電
<p>断続的な燃焼による爆発ガスの熱エネルギーによって電力を生み出すシステム。</p> 	<p>災害により長期間停電になった場合でも、太陽光発電システムに備わっている自立運転機能を活用することで、電力を使用可能とするシステム。</p> 

ガスコージェネレーションシステム	バイオガス コージェネレーションシステム
<ul style="list-style-type: none"> ・ガス等を駆動源とした発電機で電力を生み出しつつ、排熱を利用して給湯や暖房に利用するシステム。 ・次の条件を満たすことで非常用電源として兼用できる。 <ul style="list-style-type: none"> ア 予備燃料が設置可能である。 イ 兼用機の設置容量は、1台で防災負荷を十分分担できる容量とする。 ウ オーバーホール等、長期停止が必要な時は予備電源を準備する（単機設置の場合） エ 非常時には 40 秒以内に防災負荷への電力供給を行える状態にできる。 	<p>糞尿から発生するバイオガス・産業廃棄物を熱分解させることで発生するガスを有効利用し、電気と温水を供給するシステム。</p> 

参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成 24 年度改定・平成 30 年 4 月一部追加・修正、エキサイトよこはま 2 2 ガイドライン検討会）

(3) 地域と行政の連携による防災力向上の取組みの推進

基本方針

大規模災害による被害や混乱を最小限に抑制するため、民間事業者などの事業継続計画（BCP）の作成及び発災前の備えや行動などを示した「地域の対応ルール」などの活用を推進し、平常時より防災意識の向上を図り、「自助」・「共助」・「公助」*の連携を進めていくことでさらなる減災まちづくりを目指します。

また、発災直後は、民間事業者や地元組織の対応が重要となるため、民間事業者や地元組織を中心に平常時・災害時における防災活動や地域での防災の担い手となる防災まちづくりのリーダーの育成を推進し、さらなる防災力の向上に努めます。

※「自助」とは、自ら自分・家族を守るための備えや行動のこと

「共助」とは、互いの安全・安心のために協力しあう地域活動のこと

「公助」とは、公的機関が、日頃から防災・減災に向けて行う取組みや発災時に行う救助活動等の災害対応のこと

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆「地域の対応ルール」・「地域の対応ルール【津波版】」や「滞留者・帰宅困難者避難マップ」・「津波避難マップ」の周知及び活用
※各ルール及び各マップについては、参考資料を参照のこと
- ◆地域の防災訓練の実施及び参加

【検討事項】（取組み事例）

- ◇事業継続計画（BCP）の作成
- ◇災害時の避難誘導などにおける消防計画、避難確保計画*などを活用した近隣建物所有者等との連携
 - ※消防計画 … 消防法第8条に基づき、建物やテナントにおいて、火災が発生しないように、また万一火災が発生した場合に被害を最小限にするために、防火管理者が防火上必要な事項を定めた計画
 - 避難確保計画 … 水防法第15条に基づき、浸水想定区域内の地下街等のうち、不特定多数の者が利用する施設で、施設利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難確保を図るために、横浜市防災計画で定めた地下街等の所有者又は管理者が作成する計画

【既存建物所有者などに対する協力要請事項】

- ・「地域の対応ルール」・「地域の対応ルール【津波版】」や「滞留者・帰宅困難者避難マップ」・「津波避難マップ」の周知及び活用
- ・地域の防災訓練の実施及び参加
- ・事業継続計画（BCP）の作成
- ・災害時の避難誘導など、消防計画、避難確保計画などを活用した近隣建物所有者等との連携

(4) 防犯対策の充実化

基本方針

「よこはま安全・安心プラン」*に基づき、地元組織、地域のボランティア団体などが行う防犯活動や交通安全の取組みなど、多様な地域活動の支援を行い、地域全体の防犯力の向上を図ります。

また、それらの防犯に係る活動を契機としたコミュニティづくりと地域住民や来街者が安心して過ごせる魅力あるまちづくりを目指します。

具体的には、防犯講習会の実施、警察などと連携し地域で発生した犯罪情報の提供、公園における植栽のせん定や照明の維持管理を通じて見通しの良い環境づくりなどを行います。

再開発等を進める中では、防犯カメラを設置するとともに、計画初期の段階から防犯の観点を取り入れた建物計画・照明計画により、視認性の向上などを図ります。

また、「横浜市暴力団排除条例」の「暴力団を恐れないこと、協力しないこと及び利用しないこと」の基本理念をふまえ、民間と行政が連携・協力して暴力団排除を推進し、安全・安心して暮らすことのできるまちを目指します。

横浜市空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止等に関する条例（「ポイ捨て・喫煙 禁止条例（ハマルール）」）に基づき、マナー向上の啓発や地域での清掃活動の充実、喫煙環境の整備などを行い、まちが綺麗になることを通じて防犯力の向上を図り、地域住民や来街者が安心して過ごせる清潔で安全なまちづくりを目指します。

※「よこはま安全・安心プラン」

地域の防犯力向上に関する市及び市民の主体的な取り組みを総合的かつ計画的に進めることにより、市民の犯罪被害リスクを減らし、市民生活の安心感を高め、横浜市のまちの魅力を増進することを目的とした防犯計画

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆建物の設計など計画初期段階からの防犯対策の検討

【検討事項】（取組み事例）

- ◇沿道の建物更新にあわせた歩行者空間の確保及び歩行者空間の視認性向上
- ◇夜間の照明計画や見通しのよい建物計画
- ◇防犯カメラの設置
- ◇「暴力団排除条例」の基本理念をふまえた、暴力団排除への取組み
- ◇「ポイ捨て・喫煙 禁止条例（ハマルール）」の主旨をふまえた、まちの美化への取組み

【既存建物所有者などに対する協力要請事項】

- ・「暴力団排除条例」の基本理念をふまえた、暴力団排除への取組み
- ・「ポイ捨て・喫煙 禁止条例（ハマルール）」の主旨をふまえた、まちの美化への取組み

4 景観分野

(1) 横浜の玄関口にふさわしい、印象的で魅力ある都市景観の創出

基本方針

センターゾーンのコアを中心として、横浜の玄関口にふさわしく印象的で魅力ある都市景観を形成するために、まちを訪れる人々が魅力を感じることができ、忘れられないシーンが展開する横浜らしい景観の創出を目指します。

ガイドライン

【基本ルール】

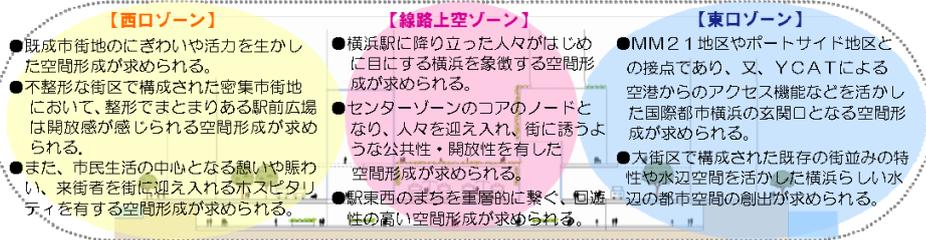
- ◆センターゾーンのコアにおいて、エリア特性をふまえた都市景観の演出

西口エリア : 街のにぎわいや活力とともに横浜らしさを感じられる都市空間の形成

線路上空エリア : 東西エリアをつなぎ、横浜駅の象徴となる回遊空間の形成

東口エリア : 親水性とダイナミックなスケール感を持った国際性豊かな都市空間の形成

各エリアの特性



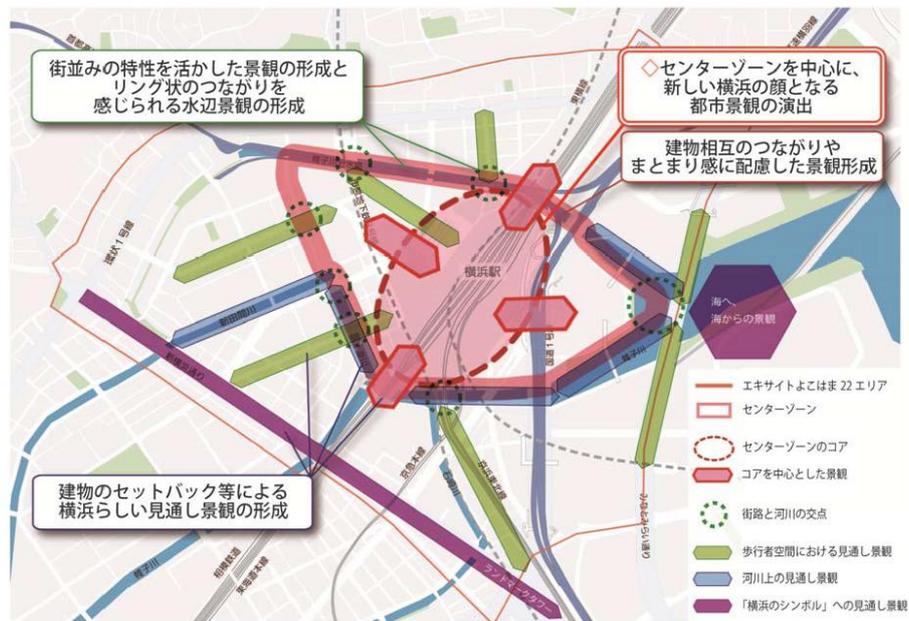
【検討事項】(取組み事例)

- ◆センターゾーンを中心に、新しい横浜の顔となる都市景観の演出

<「横浜の顔となる都市景観の演出」の例>

- 高度利用を図る場合においても、建物相互のつながりやまとまり感に配慮した景観を形成
- 建物のセットバック等により、視線の抜けを確保し、海やランドマークタワーなど横浜のシンボルへの見通し景観や、河川上、道路上の見通し景観を形成
- 多くの人が行き交う河川と街路の交点に、街並みを生かした景観を形成することにより、リング状につながりを感じられる水辺景観を形成

<景観形成イメージ>



参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成 24 年度改定・平成 30 年 4 月一部追加・修正、エキサイトよこはま 22 ガイドライン検討会）

(2) 河川空間や路面のにぎわいなど地区の特徴を生かした個性ある景観の創出

基本方針

回遊する楽しさを感じることができるよう、海や河川などの自然要素やにぎわいといった魅力要素などの景観資源を有効に活用し、地区間のつながりや全体としてのまとまりにも配慮しつつ、それぞれの地区の特徴を生かした個性ある景観の創出を目指します。

ガイドライン

【検討事項】(取組み事例)

- ◇景観資源を生かした横浜ならではの景観の創出
 - ・海とのつながりを感じることができる魅力ある親水空間の景観形成
 - ・にぎわいがあり、歩いて楽しむことができる歩行者空間の景観形成
 - ・水、緑、光、ハマ風など様々な自然要素を活用した個性ある歩行者空間、親水空間の景観形成

<「魅力ある親水空間の景観形成」の例>



親水空間のイメージ

- ボードデッキや多層テラスのデッキ、にぎわい施設、憩いの場、水面に顔を向けた建物整備などによる開放的にぎわいのある親水空間の整備
- 水上交通の導入等による、横浜らしい水面を利用したにぎわいの演出
- 水面への映りこみを意識した街路灯やフットライトなどの、水辺を活かした照明
- 景観に配慮した橋梁のデザイン、橋詰の魅力的な空間づくり等により、川や海を活かした象徴的な景観形成

<「にぎわいのある歩行者空間の景観形成」の例>



歩行者空間のイメージ

- 統一感あるファサードや壁面後退、低層部ににぎわい施設導入、ストリートファニチャーなどによる、ゆとりとにぎわいある歩行者空間の整備
- 拠点空間（広場・公開空地・デッキなど）と、それらをつなぐ回遊空間の整備
- 街路や河川と一体的な緑を整備し、線的、面的にネットワークされた緑の形成
- 全体の調和を意識しつつ、建物内部のにぎわいが滲み出るような照明計画や建物デザイン

5

歩行者・親水空間分野

(1) 立体的な歩行者ネットワークの構築と魅力ある通りの創出

基本方針

横浜駅構内、地下街、駅前広場をつなぐ歩行者動線、通りにおける歩行者と自動車の錯綜等、移動動線に関わる課題を解消することで、更に魅力ある歩行環境を形成し、駅周辺での回遊性を向上します。

【センターゾーンのコア】

駅を中心とした立体的な歩行者ネットワークを構築し、ゆとりある歩行空間、環境の創出を実現します。

【東側のエリア】

道路や水路で分断された既存デッキや建物内通路を繋ぎ、デッキレベルを中心にネットワークを充実させます。

【西側のエリア】

沿道の建物のにぎわいと融合したモール空間（歩行者専用道）や、敷地・建物相互を一体的に結ぶ通路や広場（公開空地）等を創出し、「通り」の魅力を高める歩行環境づくりを目指します。

ガイドライン

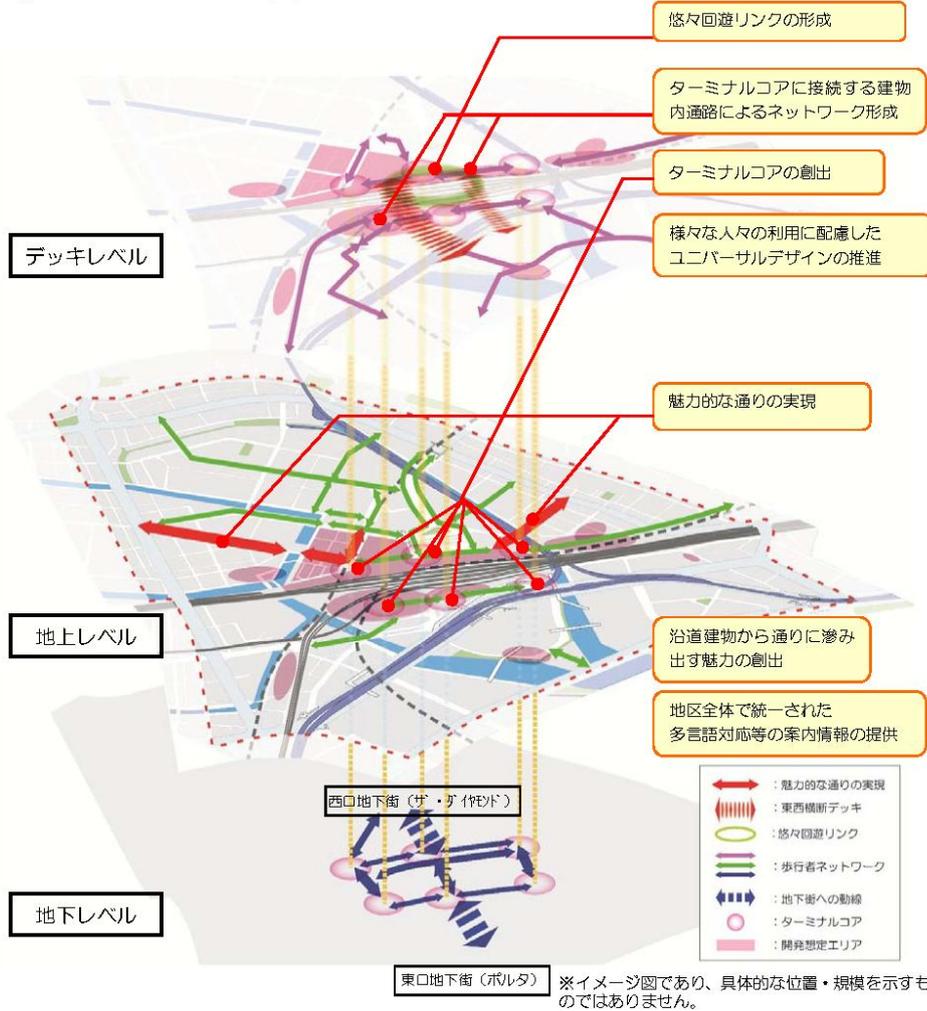
【基本ルール】

- ◆センターゾーンのコアにおける開発と連携した、主要な歩行者ネットワークの充実
 - ・デッキ・地上・地下の歩行者動線を立体的に結ぶ主要な結節空間（ターミナルコア）の創出
 - ・ターミナルコアに接続する建物内通路など、駅周辺における一体的な歩行者ネットワークの形成
 - ・人々の溜まり・憩い空間の創出
- ◆安全で快適な歩行者空間やオープンスペースを確保するため、街づくり協議指針に定められた建物のセットバック

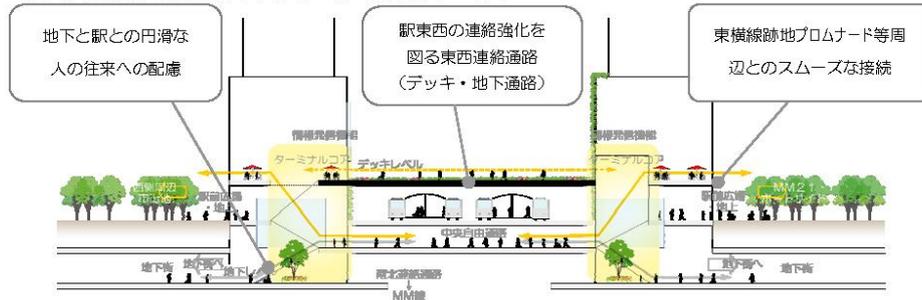
【検討事項】（取組み事例）

- ◇回遊性を向上する「悠々回遊リンク」の形成
 - ◇沿道建物と一体となった魅力ある通りの創出
- ＜「魅力ある通り創出」の例＞
- 建物のセットバック、連携したファサードの演出や公開空地の創出等による魅力的な通りの実現（きた西口～鶴屋町間、パルナード、幸栄・五番街）
 - 安全でにぎわいのある歩行者空間の形成を目指し、沿道の駐車施設及びその進入路は、通りに面した設置を極力回避
 - 沿道建物から通りに滲み出す魅力の創出（カフェ・緑化 など）
 - 様々な人々の利用に配慮したユニバーサルデザインの推進
 - ベンチや休憩スペースの設置
 - 地区全体で統一された、多言語対応等の案内情報の提供

〈立体的な歩行者ネットワーク構築〉



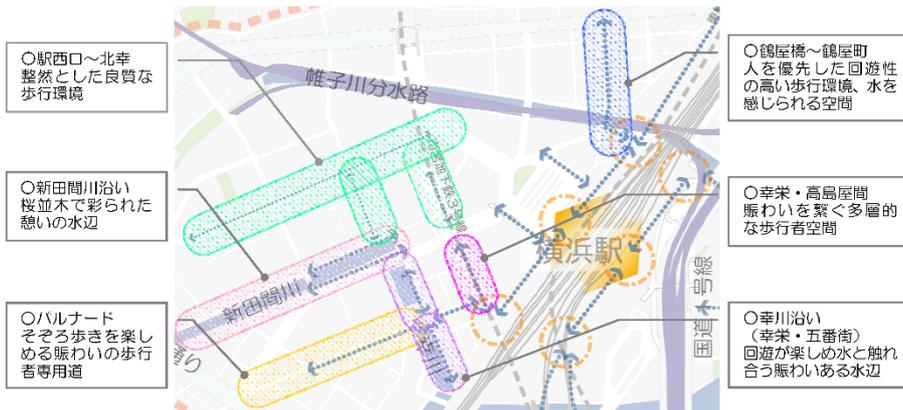
〈駅直近における円滑なネットワークの形成イメージ〉



参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成 24 年度改定・平成 30 年 4 月一部追加・修正、エキサイトよこはま 2 2 ガイドライン検討会）

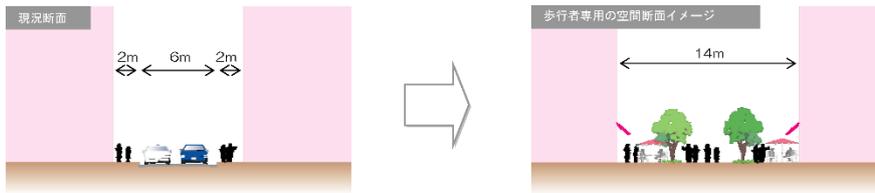
利便性の高い魅力ある歩行者空間・通りのイメージ

【魅力ある通りづくりのイメージ】

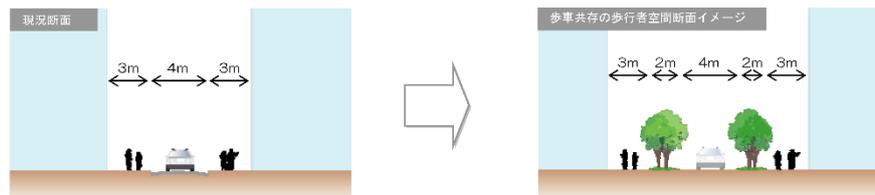


【魅力ある通りの誘導に向けた壁面後退・通り空間づくりのイメージ】

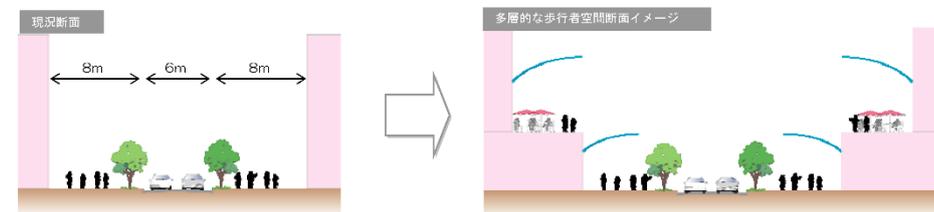
バルナード：歩行者の優先、現状の活用による更なる回避性の向上



鶴屋橋～鶴屋町：現況の特徴の活用、界隈性の創出、鶴屋橋周辺における水を感じられる演出



幸栄・高島屋間：水辺への導入空間としての立地を生かした、多層的で広がりのある空間の誘導



(2) 環境豊かな親水空間ネットワークの形成

基本方針

地区の貴重な資源である水辺を活用するため、河川の水質改善を図り、環境豊かで憩い・にぎわい（回遊性）に満ちた、魅力溢れる親水空間ネットワークの形成を目指します。

【幸川沿いを中心としたエリア】にぎわい・回遊の水辺づくり

【帷子川沿いを中心としたエリア】人のアクティビティの起終点となる拠点の水辺づくり

【高架下となる分水路沿いを中心としたエリア】修景の水辺空間づくり

【エリア全体】横浜駅周辺へのアプローチ空間・散策空間としての水辺づくり

ガイドライン

【検討事項】（取組み事例）

◇主要な親水拠点における、その特性に応じた特徴ある空間づくり

<「親水空間づくり」の例>

河川空間全般

- 開発にあわせた建物セットバックによる、新たな空間の確保
- 河川側の景観への配慮や低層部ににぎわいの演出
- 各エリアの特性に応じた魅力ある親水空間の整備
- エリアマネジメントによる親水空間の利活用及び河川の清掃等を含めた管理運営

各河川の特徴に応じた取組み

- 幸川沿い：駅西口の地上レベルの回遊動線を担う水辺の散策、水と触れ合うにぎわい・アメニティの創出
- 帷子川本川（東口側）沿い：多様なアクティビティの始発点にふさわしい、修景への配慮、海を感じられる工夫
- 帷子川分水路沿い：駅きた西口から北側市街地への玄関口にふさわしい、象徴性・魅力の創出、高架下の活用、広場空間の創出

<親水空間の位置図>



魅力ある親水空間イメージ

【親水空間の主な構成例】

地区特性に応じて、さまざまな利用形態を組み合わせ、魅力ある親水空間を創出する。

『建物低層部のにぎわい』…河川側に建物低層部の顔を向け、にぎわいのしみ出しを演出

『歩行空間』…建物低層部のにぎわいと一体となった水を感じられる心地よい環境づくりに配慮

『河岸の利用』…ボードウォーク等を活用しながら、水辺に近いところを人が行来でき、より近いところで水と触れ合えるような演出

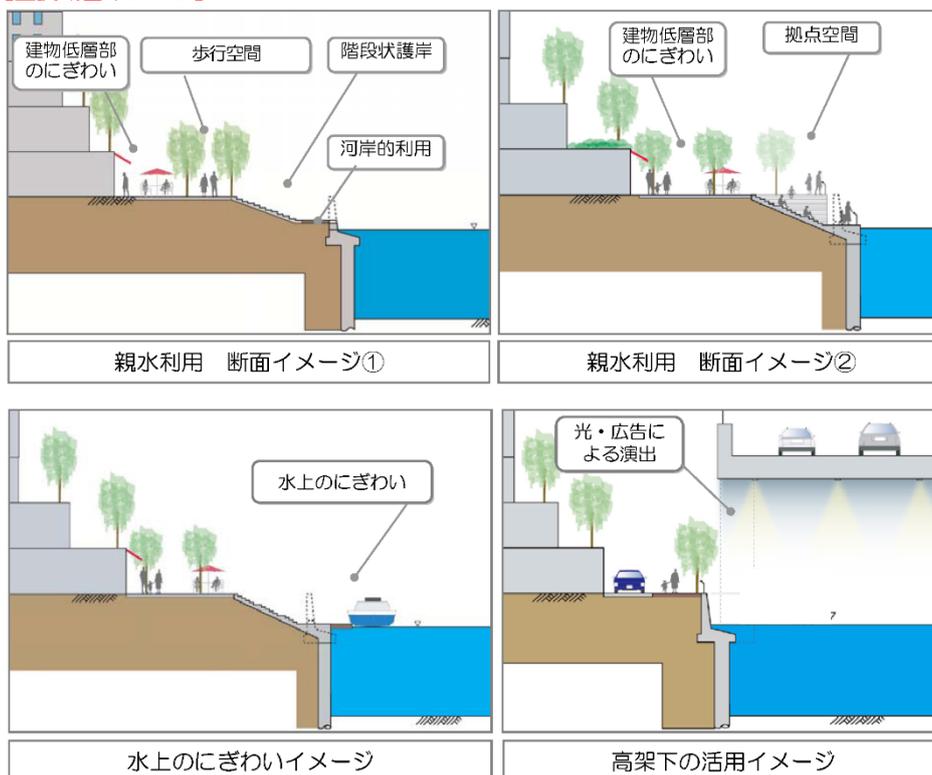
『拠点空間』…水辺に近い広場空間を活用したイベント等によるにぎわいの演出

『階段状護岸』…水辺と建物部分との段差部分について、一体感のある連続的な空間を形成

『その他』…首都高速道路の高架下を利用した光や広告等による演出

水上タクシー等の水上移動手段により、水上のにぎわいを演出

【主要断面イメージ】



6 交通環境分野

(1) 地域の特性に合わせた駐車場利用環境の創出

基本方針

横浜駅周辺においては、開発に併せて適切な「駐車場マネジメント」等に取り組んだ開発者に対して、横浜駅周辺の弾力的かつ効率的な駐車場整備が可能となる「駐車場整備ルール」を適用することで適正な駐車場整備を行い、人とクルマが調和した移動環境の創出を目指します。

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆エキサイトよこはま22駐車場整備ルールの適用条件となる駐車場の整備・運営に関する駐車場マネジメントの取組み
※具体の取組み内容については「エキサイトよこはま22駐車場整備ルール運用マニュアル」を参照してください。
- ◆駐車場の適切な施設計画や周辺駐車場との連携による効率的な駐車場整備

【検討事項】（取組み事例）

- ◇駐車場整備ルールにおける駐車場マネジメントの積極的な導入
- ◇センターゾーンの外側への出入り口設置（地下駐車場）
- ◇フリッジ駐車場の整備と目的地までの円滑な移動環境の確保
- ◇方面別の需要に対応した適切な駐車場配置
- ◇既設駐車場との接続（地下駐車場連絡路の整備「基盤整備の基本方針」）
- ◇歩行者空間の形成を目指す道路に面した出入り口設置の回避
- ◇公共交通利用促進等の取組み

<「公共交通利用促進等」の取組み例>

- 公共交通利用促進についての広報の実施
- 公共交通利用者へのサービスや特典の付与
- 公共交通利用者への商品配送サービス
- 自動車による通勤の抑制
- 鉄道駅への地下通路等の接続
- 建物内における公共交通機関の案内サインや情報提供システムの導入
- 施設利用者専用の駅送迎シャトルバス運行等の導入

<駐車場等の適正配置と地下駐車場連絡路イメージ>

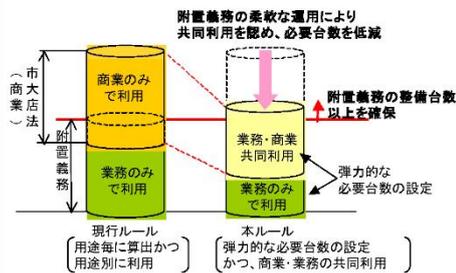


※イメージ図であり、場所・規模を特定するものではありません。

< 「駐車場整備ルール」 >

- 必要駐車台数の弾力的な設定
- 商業用と業務用の駐車場の共同利用
- 周辺の駐車場との連携による空き駐車場の有効活用
- 附置義務駐車場の隔地配置

< 商業用と業務用の駐車場の共同利用 >

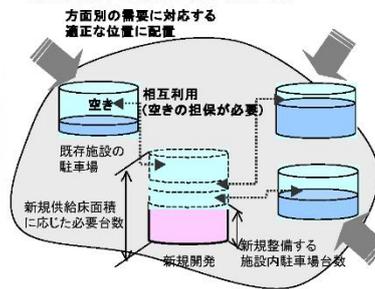


< 周辺の駐車場との連携空き駐車場の有効活用 >

- ソフト施策による連携のイメージ



- 空き駐車場との連携による施設内駐車場の整備台数低減



※イメージ図であり、場所・規模を特定するものではありません。

参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成 24 年度改定・平成 30 年 4 月一部追加・修正、エキサイトよこはま 2.2 ガイドライン検討会）

(2) 荷捌き作業の適正化による人と環境にやさしい空間形成の支援

基本方針

荷捌き作業の集約化、共同荷捌きルールの導入などを図ることによって、荷捌き作業の適正化を促し、人が安全かつ快適に活動できるまちを目指します。

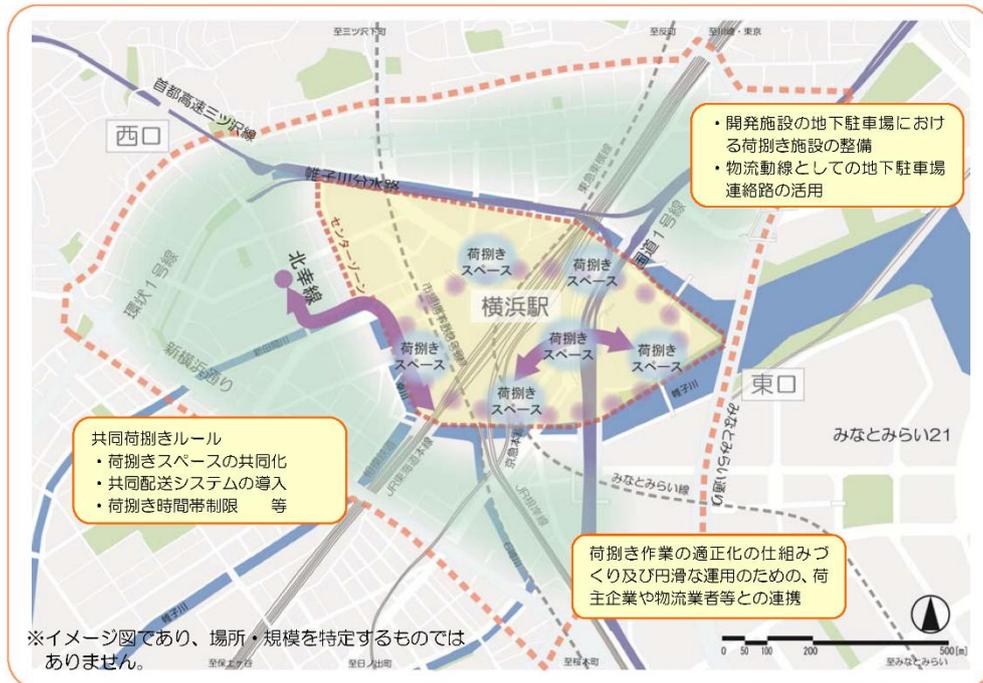
ガイドライン

【検討事項】（取組み事例）

◇荷捌き作業の適正化に必要な施設設備や運用方策の実施

<「荷捌き作業の適正化」の取組み例>

- 開発に伴う十分な荷捌きスペースの確保
- 荷捌き車両動線の適正化
- 荷捌き作業の適正化の仕組みづくり及び円滑な運用のための、荷主企業や物流業者等との連携
- 開発施設の地下駐車場における荷捌き施設の整備
- 物流動線としての地下駐車場連絡路の活用
- 小規模店舗の荷捌きスペースの共同化
- 電気自動車等を活用した共同配送システムの導入
- 荷捌きの時間帯制限などのルール化



(3) 民間と行政の協働による、快適で移動しやすい自転車利用環境の創出

基本方針

開発にあわせた駐輪場等の確保、自転車利用マナーの啓発やみらい21地区等を含む横浜都心部での回遊性向上などの自転車施策により、自転車の適正で利用しやすい環境づくりを目指します。

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆開発に伴う十分な駐輪場・自動二輪駐車場の確保
- ◆駐輪場の出入り口部で歩行者と自転車の動線が錯綜しないような配慮

【検討事項】（取組み事例）

- ◇コミュニティサイクル事業のためのサイクルポートの設置
- ◇駐輪場等について早朝と深夜の利用時間の拡大
- ◇自転車利用環境の改善
 - ・放置自転車防止や自転車利用マナーの啓発運動
 - ・立地条件の違いを考慮した料金体系の統一化
 - ・商店街等における共同駐輪場の分散配置



<自転車利用環境の整備イメージ>

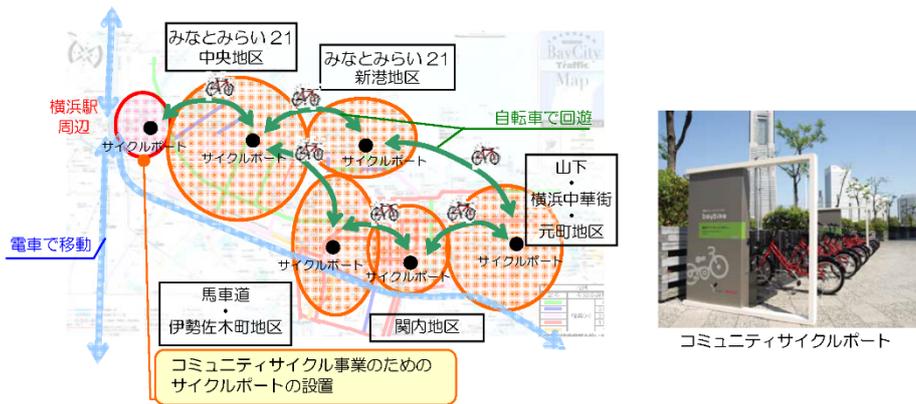
自転車利用環境の改善
 ・商店街等における共同駐輪場の分散配置



※イメージ図であり、具体的な位置・場所を特定するものではありません。

<コミュニティサイクル>

(複数のサイクルポート間で貸出しや返却が可能なレンタサイクルにより、ハイサイドエリアの都心回遊を促進)



参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成 24 年度改定・平成 30 年 4 月一部追加・修正、エキサイトよこはま 2 2 ガイドライン検討会）

■地区別のガイドライン

・センターゾーン

1

センターゾーン

地区の概要

地区の特性（現況・課題等）

- 〔地理的条件〕
 - ・首都圏有数のターミナル駅である横浜駅を含む中心エリア
 - ・川に囲まれ、一部海に面したエリア
- 〔土地利用特性〕
 - ・駅近接の大型商業ビル、地下街等からなる商業機能集積地
 - ・来街者や観光客を受け入れる玄関口
 - ・国際交流拠点としての機能の充実が必要
- 〔歩行者ネットワーク・交通〕
 - ・交通アクセスや乗換利便性などの駅機能の強化が必要
 - ・駅東西をつなぐ動線や、地下との接続部のアップダウンなどに対してゆとりある歩行環境が必要
 - ・駅周辺の道路への自動車の集中や通過交通の流入により慢性的な渋滞が発生
- 〔景観・環境等〕
 - ・緑地やオープンスペース、河川を生かした親水空間等が少ない。
 - ・魅力的な空間、横浜らしさを感じさせる景観形成が必要
 - ・老朽化した建物等が多く、災害安全性の向上、環境負荷低減等が必要
 - ・地下街等、浸水した場合、被害が甚大になる恐れがある。

地区の将来イメージ

- ・国内外からのビジネス客、観光客、首都圏一円からの買い物客、横浜都心の就業者、鉄道やバスの乗り換え客など、多様な人々が集まり活動する場所として、広域的な商業機能、宿泊機能、文化・交流機能、業務機能など、交通の拠点としての利便性を生かした高度で多様な都市機能が集積されている。
- ・横浜の玄関口として、羽田空港等への快適なアクセスが確保され、駅や駅前広場、歩行者空間や広場空間などが横浜らしくデザイン性に優れた公共空間として整備されている。また、玄関口にふさわしいシンボリックな景観が形成されている。
- ・縦横につながる歩行者空間が広場空間などを通じてわかりやすく快適につながり、初めての来訪者にも安心して回遊できる環境が整備されている。
- ・先端的な情報技術とホスピタリティによって、街や観光に関する情報提供や相談窓口のサービスが提供されるなど、誰もが安心できる横浜のコンシェルジュ機能が備えられている。
- ・駅近隣という立地の良さから、シンポジウムや会議・セミナー等が開催できるスペースや、大学のサテライトキャンパスなどの機能を備えている。

ガイドライン

(1) 都市機能の導入・育成

基本的考え方

センターゾーンは、国内外を問わず多数の人々が集まる首都圏有数の交通ターミナル機能を有し、ビジネス、文化活動、ショッピングなど、様々な来街者のアクティビティを誘発する拠点です。この強みを生かし、国際都市横浜のポテンシャルを更に高める都市機能の集積を進めます。

ガイドラインの内容

既存の充実した商業・業務機能等を生かしつつ、更に機能の集積を図ります。

■おもてなしの機能

- 広域・国際的にぎわいを持った商業機能・文化創造機能
 - ・外国人サービスの充実した商業施設、日本を感じさせるにぎわい施設、文化体験型ショールーム、イベントホール など
- 宿泊・滞在機能
 - ・多様なサービスを提供する国際水準のホテル・サービスアパートメント など
- 情報発信機能
 - ・観光案内・ツアーデスク、多言語対応のインフォメーションセンター、企業PRスペース など

■ビジネス・MICEの機能

- グローバルオフィス機能
 - ・大街区化等による大規模フロアのオフィス、駅直結、事業継続を支える防災機能等の優位性のあるオフィス など
- ビジネスサポート機能
 - ・ミーティングルーム、ショールーム等を備えた複合空間、ワンストップサービス など
- MICE機能
 - ・多用途に使える大・中小会議室、イベントホール、展示・商談スペース など

■安全・安心で便利な生活のための機能

- 防災機能
 - ・避難経路、災害情報システム、滞留スペース、備蓄倉庫 など
- 市民サービス機能
 - ・市民学習・教育施設、文化活動支援施設、子育て支援関連施設 など

1 センターゾーン

(2) 都市景観の形成

基本的考え方

国際都市横浜の玄関口である駅周辺においては、「ゲート性の創出」「都市活力の演出」「うるおいの体感」という視点に基づき、多様なシーンが展開し、ドラマ性を感じられる都市景観の形成を目指します。

ガイドラインの内容

交通結節空間、歩行者空間・親水空間、建物群像において、次のとおり都市景観の形成を進めます。

交通結節空間

■横浜の玄関口にふさわしい交通結節空間の形成

【取組みの例】

- 「横浜らしさ」を感じられる景観の形成
- 横浜の玄関口にふさわしいオープンスペースの創出
- 多彩なアクティビティが誘発される空間の形成
- 明るく開放感のあるターミナルコアの形成
- デッキやテラス等、視点場の導入の検討
- 駅前広場、ターミナルコア、線路上空間の連続による駅東西のつながりが感じられる景観の形成
- 来街者からの視線を意識し、圧迫感の低減や線路側への顔向けに配慮した低層部の壁面デザイン

歩行者空間・親水空間

■歩行者目線に配慮した、来街者にとって快適な歩行者空間・親水空間の形成

【取組みの例】

- 建物相互のつながりや、建物と歩行者空間・親水空間とのつながりが感じられる景観の形成
- 河川、街路沿いの屋外テラスなど、憩いやたまり空間の活用
- 水辺に顔を向けた建物整備や水上交通の導入等による、水面を利用したにぎわいの演出
- 駅前広場、壁面、屋上、舗装面、建物内などの緑化による重層的な緑化空間の形成
- 魅力的な待ち合わせ空間の創出

建物群像

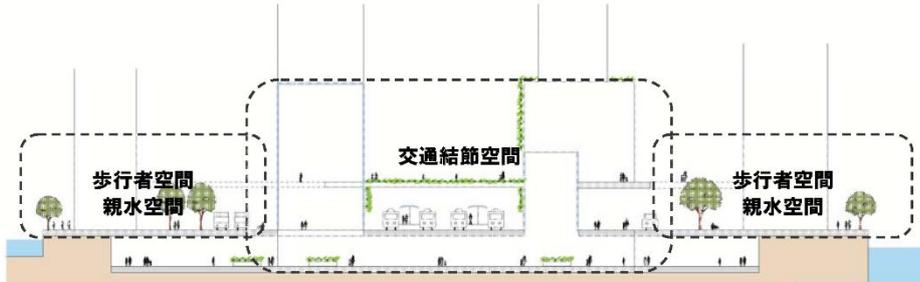
■個性を尊重しながらも、全体としてのまとまりが感じられる象徴的な建物群像の形成

【取組みの例】

- 個々のデザインを尊重しつつ、水、緑、光、ハマ風などの自然要素を活かしたにぎわいや潤いの空間、建物頂部デザイン、ライティングなどで建物相互のつながりを形成することによる、まとまり感のある象徴的な建物群像の形成
- 建物高層部などを活用し、海とのつながりを重視した景観の形成
- 高層建築物については、建物相互のつながりやまとまり感をふまえ、国際都市横浜としての玄関口にふさわしい建物群像の形成

都市景観の形成イメージ

【景観形成を展開する空間】



【景観形成における3つの視点】



エントランス性のある駅前広場



個性を尊重しつつもまとまり感のある建物群像

ゲート性の創出



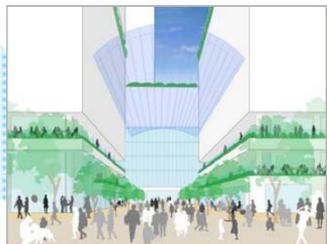
ハマ風を感じられる憩いの場



開放感やにぎわいがあるターミナルコア

多様なシーンが展開し
ドラマ性の感じられる
都市景観の形成

都市活力の演出



ゆとりやにぎわいのある歩行者空間



水辺を活かした夜間景観

うるおいの体感

※上図はイメージであり、実際の場所や形態を特定するものではありません。

【西口駅前デザインコンセプト、取組みの例】

○水、緑、光、ハマ風など「みなとまち 横浜」の雰囲気を感じられる景観形成

【取組みの例】

- ・水やハマ風など、海と川に囲まれた「みなとまち 横浜」を感じられる景観の創出
- ・界隈性の高い街の中でも、随所に横浜の持つ文化性、歴史性を感じられる景観形成
- ・歩行者空間や建物の壁面、屋上等における重層的な緑により、広がりある潤いを感じさせる景観の演出

○横浜駅西口の顔として、人にやさしく街の象徴となる景観形成

【取組みの例】

- ・公共と民間が連携し、公共交通機能を確保しつつ歩行者を中心とした憩い、公共性を感じられる景観形成
- ・駅前広場と周囲の建物の一体性、視線の広がりを感じさせる景観形成
- ・地区の拠点として周辺市街地や主要な通りとの連続性、視認性を持った景観形成
- ・高層部の隣棟間隔の確保や壁面の分節等による、駅前広場への圧迫感の軽減や日照の確保に配慮した景観形成

○まちの活力を感じられる景観形成

【取組みの例】

- ・ヒューマンスケールで連続するにぎわいを感じられるファサードデザイン
- ・透過性の高い開口部や人の自由な出入りなど、建物内外をシームレスにつなぐアクティビティの誘発
- ・公共空間と建物が連携し、駅西口ににぎわいや憩いを感じられる街路景観の創出
- ・個々のデザインを尊重しつつ、建物間での緩やかな調和を図ったにぎわいの創出

○人々に期待感を与えるような、周辺とのつながりを感じられる景観形成

【取組みの例】

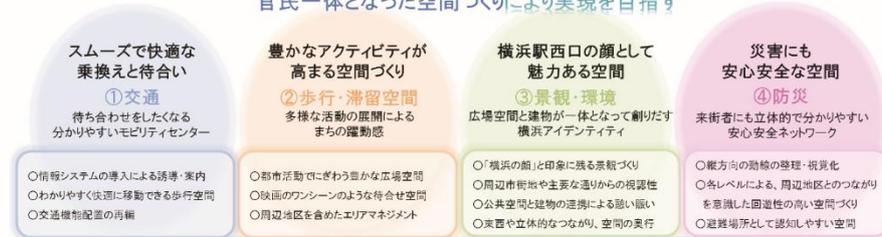
- ・東西のつながり、空間の奥行きや地下からデッキレベルまでの立体的なつながりを感じられる景観形成
- ・多様な視点からの線路上空や海への眺望に配慮
- ・歩行者ネットワークの拠点における建物内のたまり空間等、歩行者空間のつながりを感じさせる景観形成

●西口駅前まちづくり検討会のまとめ

◇西口駅前空間の再編方針 コンセプト (HUMAN ENERGY CORE)

横浜の玄関口として「人に優しい駅前空間」をつくる

官民一体となった空間づくりにより実現を目指す



「人に優しい」とは、快適性と活力が両立できる「人」を中心とした空間であること

コンセプト

HUMAN ENERGY CORE

横浜駅西口駅前は、「人に優しい駅前空間」として、まちとの「つながり」があり、自分らしい「ゆとり」が持て皆で「たまり」たくなる、みんなのための「ひろば」を目指します

参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成 24 年度改定・平成 30 年 4 月一部追加・修正、エキサイトよこはま 2 2 ガイドライン検討会）

1 センターゾーン

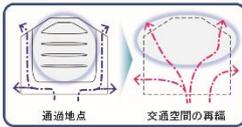
◇「HUMAN ENERGY CORE」を実現するための5つの空間形成方針

①「都市軸」と「ストリート」により地域力が「循環する」

駅前エリア全体の広がり認識を容易にし、回遊性を高めるため、東西の分断を解消する「都市軸」と、西口周辺地域（南幸・北幸・鶴屋）の相互波及を図る「ストリート」を形成する

②快適な交通結節点により豊かさを「高める」

スムーズで快適な乗換えと待合いを実現するため、地下街などを含めた官民連携により、駅前広場を再編する

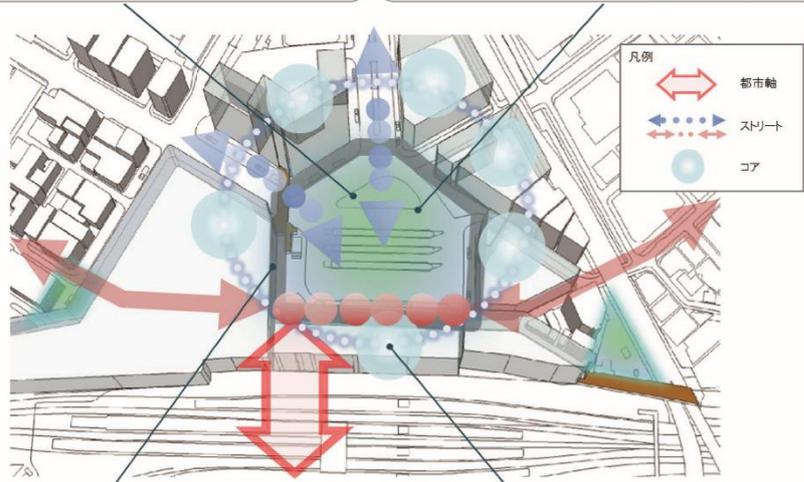
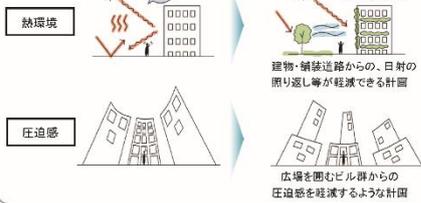


待合 乗換える時間を楽しみ、ゆとりある待合が可能な広場空間を共同でつくる



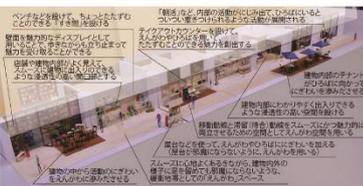
③都市の「ひろば」で活動を「育む」

人々が心地よく集い、時間を費やすことができる、憩いの空間を形成するため駅前広場に快適な空間を官民連携によりつくる



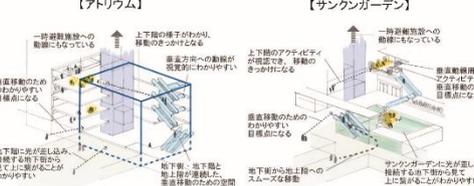
④「都市の縁側」によりまちに「近づく」

道行く人々が建物内のアクティビティを容易に認識でき、自然と足を止めたいような「仕掛け」をつくるため、官民境界に都市の「縁側」をつくる



⑤コアにより回遊性を「つなぐ」

来街する人々が建物内外のアクティビティや目的場所を縦方向でわかりやすく視認でき、安心して安全な回遊と滞在の「きっかけ」をつくるためコアをつなぐ



参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成 24 年度改定・平成 30 年 4 月一部追加・修正、エキサイトよこはま 2 2 ガイドライン検討会）

【線路上空デザインコンセプト、取組みの例】

○水、緑、光、ハマ風など「みなとまち 横浜」の雰囲気を感じられる景観形成

【取組みの例】

- ・高層棟上部からの海への視点場をつくるなど「みなとまち横浜」を感じられる空間の創出
- ・重層的な緑化による潤いある景観の演出

○横浜の玄関口として公共性・開放性を有した景観形成

【取組みの例】

- ・交通結節点であると同時にまちのノードとして公共性、開放性の高い空間を有した新しい都市景観を創出する
- ・鉄道や首都高の車窓など南北方向からの視認性を意識した景観形成

○多様なドラマ性を有した重層的なアクティビティを感じられる景観形成

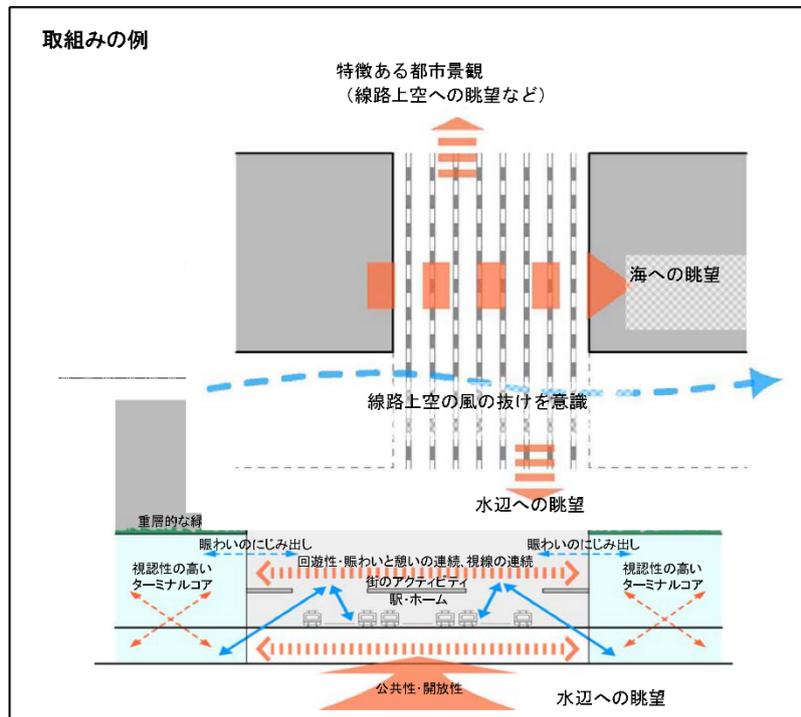
【取組みの例】

- ・乗降ホーム、デッキ、建物など様々なレベルから街のアクティビティを感じられる景観形成
- ・線路側にも顔を向けた建物ファサード
- ・建物の配置、形状において線路上空への日照の取り込みや圧迫感の軽減に配慮

○駅×街空間の中心として、東西の街に開かれた回遊性のある景観形成

【取組みの例】

- ・ターミナルコアを介して、東西の駅前広場や地下、地上、デッキの回遊性を感じられる景観形成
- ・駅東西ゾーンを繋ぐ、ヒューマンスケールでのにぎわいと憩いが連続する景観形成
- ・駅東西ゾーンとの視線の連続性を確保した景観形成



1 センターゾーン

【きた西口デザインコンセプト、取組みの例】

○水辺との隣接を活かし、水・緑・光・ハマ風が感じられる潤いある景観形成

【取組みの例】

- ・河川に開かれ、駅前と水辺の一体性を感ずることができるヒューマンスケールな景観形成
- ・限られたスペースにおいても開放性のある重層的な緑化や風を感じられる環境配慮を体現した空間形成
- ・河川を見とおす視点場の創出や水辺に顔を向けた建物など水辺のまちを感じられる景観形成

○歩行者ネットワークの拠点として、わかりやすく開放的な空間形成

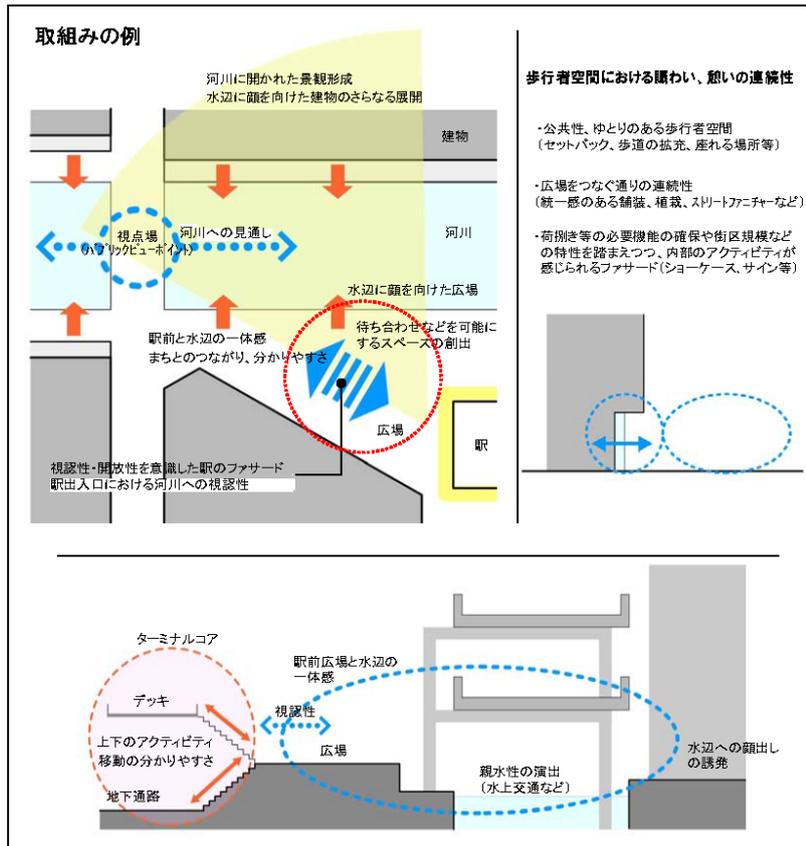
【取組みの例】

- ・視線を阻害せず、周囲から広場や駅出入口が視認でき、開放性・健全性の高い空間形成
- ・地下、地上、デッキをつなぐターミナルコアにおいて、まちとのつながりを持った分かりやすい景観形成

○にぎわいや公共性の連続を誘発するような、2つの広場をつなぐ街路空間の形成

【取組みの例】

- ・西口、きた西口、鶴屋町地区などをつなぐ歩行者空間におけるにぎわい、憩いの連続性の創出
- ・建物側、都市側で補完しあいながら、公共性を持ったゆとりある歩行者空間の形成



【東口デザインコンセプト、取組みの例】

○国際交流の玄関口として港湾の発展とともに近代化した横浜市の中心である「横浜駅東口」は、常に新しい魅力を発信して、世界・他都市からの多様な人々を惹きつける

【取組みの例】

- ・誰もが心地よく快適に、移動や滞在を楽しむことができる玄関口を形成する
- ・「みなとまち 横浜」を感じられる空間を形成し、ヒューマンスケールでの美しい景観を創出する
- ・発着地点に相応しい賑わいを感じられ、活力を生み出す施設の立地や機能を導入する

○横浜のインナーハーバーをつなぐ「水辺空間」は、横浜らしい魅力を発揮する場所として、街に来る人が水を感じ体感できる

【取組みの例】

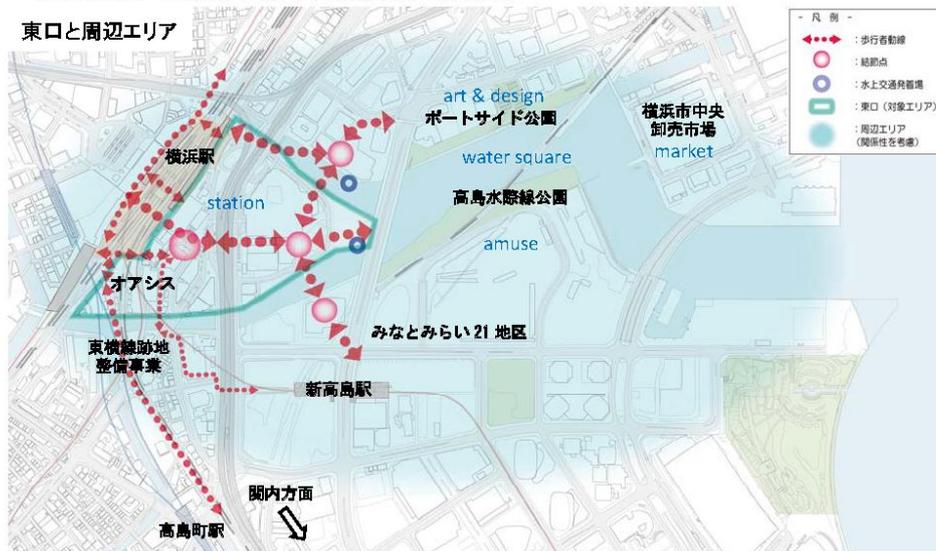
- ・水上交通発着所は賑わいの機能を設けるとともに、インナーハーバー地区内の拠点と複合的な水上交通のネットワークを構築する
- ・みなとみらい21地区、横浜市中央卸売市場などとの連携を考慮しながら、水上や水辺でのアクティビティに必要な機能や仕掛けづくりを行う
- ・水上や対岸からの視点を意識した景観に留意するとともに、水辺との一体感や回遊を創出する設えを工夫する

○みなとみらい21地区など魅力的な周辺地区とつながる「デッキ」は、快適で回遊性の高い歩行者空間として、訪れる誰もが歩いて東口を楽しめる

【取組みの例】

- ・周辺の横浜らしい都市景観を享受できるとともに、ゆとりを持って自由に楽しく回遊できる空間を創出する
- ・デッキでつながる地区の特徴を生かしたデッキ整備を行うとともに、結節点広場の整備や隣接建物との融合などで、多様な使い方を工夫する
- ・賑わいが連続し快適で居心地の良い一体的なデッキ空間を形成するため、各々のデッキや隣接する建物の所有者などで一体的なマネジメント実現に向けて取り組む

東口と周辺エリア



※デザインコンセプトを取りまとめるため関係者で検討した内容については、横浜市のホームページにて掲載しています。ヒントや手がかりが多くあると思いますので、計画を行う際には参考にしてください。

1 センターゾーン

(3) 立体的な歩行者ネットワークの構築（ターミナルコアの整備）

基本的考え方

駅とまちをつなぐ立体的な歩行者ネットワークの構築に向けて、重要な結節を担うターミナルコアにおいては、様々な役割や機能を複合化し担わせる空間づくりを誘導します。また、ターミナルコアの整備に合わせ、ユニバーサルデザインに配慮した、円滑な移動動線の整備を推進します。

ガイドラインの内容

立地特性や処理動線などに配慮しながら、駅と駅あるいは駅と街とを円滑に結び、魅力的なターミナルコアを整備します。

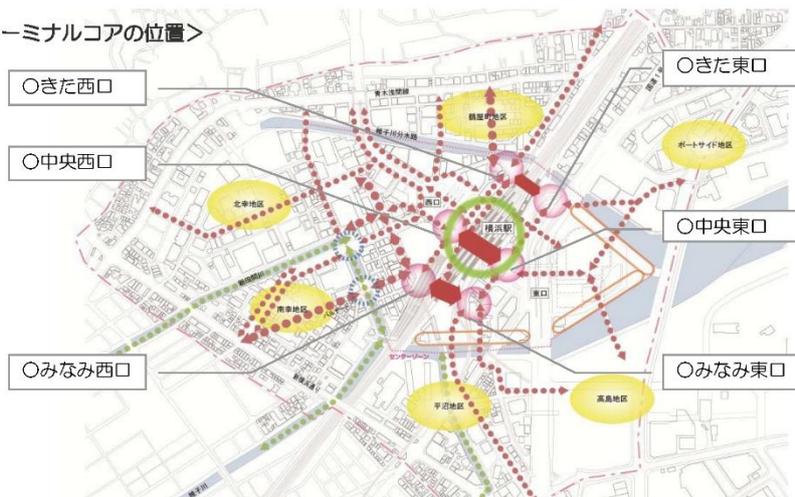
■ターミナルコアの形成における基本的な配慮事項

- 拠点開発とまちを結びつけるネットワーク結節点としての機能（水平方向）
- 地上や地下、上空を有機的に結びつけるネットワーク結節点としての機能（垂直方向）
- 狭小な駅前空間を補う、広場等と連なる広がり
- 駅東西南北の方向性を意識させる視認性
- 円滑な移動を支援するためのバリアフリー化・案内サインの充実などの実施

■各ターミナルコアの特性に応じて、特に配慮されるべき事項

- 中央西口：シンボリックな空間、回遊性向上や溜まりなどの交流の場、地下街・駅前広場・デッキレベルの3方の円滑な動線処理、交流・情報発信機能の補完
- 中央東口：シンボリックな空間、出島地区・みなとみらい21地区等周辺との円滑な往来、地下街・駅前広場・デッキへの円滑な移動、交流・情報発信機能の補完
- きた西口：駅と鶴屋町方面との円滑な往来、帷子川分水路の水辺への誘導空間
- きた東口：ポートサイド地区との円滑な往来、水上交通関連施設への誘導空間
- みなみ西口：パルナード等のにぎわいの通り空間や幸川等の親水空間と一体となった回遊性の向上、地下乗換・地上・デッキの3方の円滑な動線処理
- みなみ東口：高島地区・みなとみらい21地区等周辺との円滑な往来、帷子川の水辺への誘導空間、地下乗換・駅前広場・デッキの3方の円滑な動線処理

<各ターミナルコアの位置>



1 センターゾーン

(4) 環境分野

基本的考え方

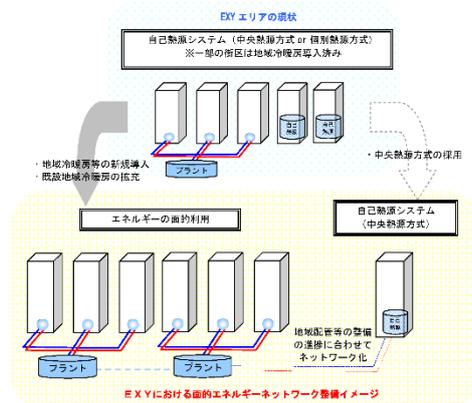
建物間・地区間のエネルギーネットワークや再生可能エネルギー等の活用により、センターゾーンにおける災害安全性を高める自立・分散型エネルギーマネジメントシステムの構築を図ります。

ガイドラインの内容

■エネルギーの面的利用の促進

○建替えや開発に合わせて、段階的に面的エネルギーネットワークを整備することで、**発災時にも地域のエネルギー自立性が高まる分散型・低炭素型エネルギーマネジメントの構築を推進。**

○建替えの際、やむを得ず、自己熱源方式を採用する場合においても、面的エネルギー化に対応可能な中央熱源方式の採用が前提。



その他の具体的取組みの内容については、「分野別の基本方針とガイドライン (2 環境分野)」を参照してください。

(5) 防災・防犯分野

基本的考え方

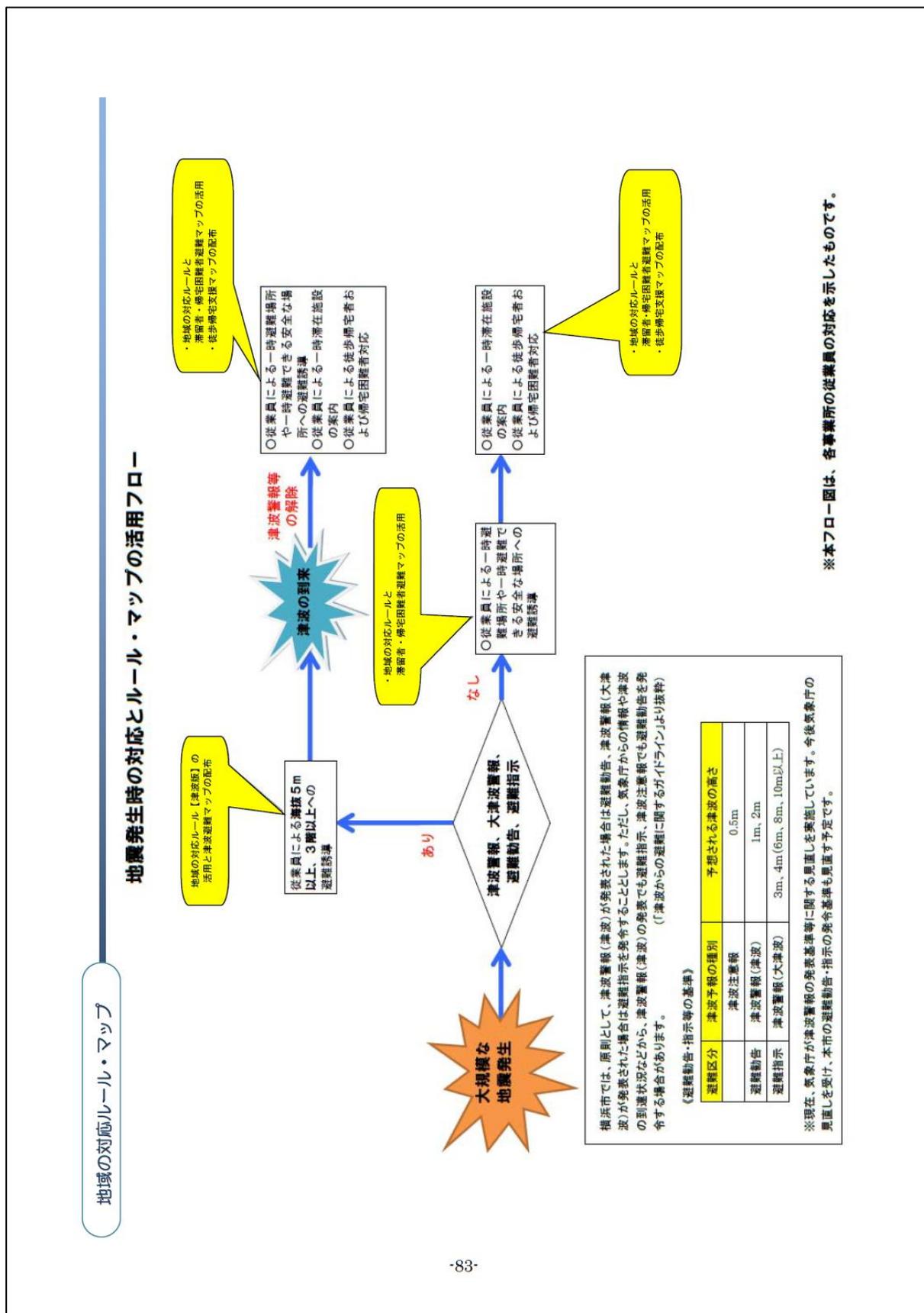
センターゾーンは、首都圏有数の交通ターミナル機能を有し、駅東西には地下街が形成され、又、それぞれ大型商業施設が立地しており、発災時には、特に多くの滞留者や帰宅困難者の発生が予測されます。

駅周辺での混乱を防止するため、滞留者・帰宅困難者の発生抑制や滞留スペース等の整備、災害情報の提供などの対策を進めます。また、「地域の対応ルール」等を活用した滞留者・帰宅困難者の支援など、民間と行政が協力・連携しながら、発災前から災害時にわたる取組みを推進し、安全・安心まちづくりを目指します。

具体的取組みの内容については、「分野別の基本方針とガイドライン (3 防災・防犯分野)」を参照してください。

■参考資料

・地域の対応ルール・マップ



参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成24年度改定・平成30年4月一部追加・修正、エキサイトよこはま22ガイドライン検討会）

○地域の対応ルール

「地域の対応ルール」

被害想定

- 地震の種類：大規模地震(津波警報等・避難勧告等が無い場合)
- 市域内の震度：震度5強～7
- 横浜駅周辺の状況
 - 津波等の水害、及び震後の大火災は発生しない
 - 鉄道などの公共交通機関は停止
 - 駅周辺の建物倒壊などの被害は比較的小さい
 - 電気、ガス、水道は一時的に断絶
 - 一般の携帯電話は圏外のため、しるかに通話不可となる

用語の定義

事業所等	横浜駅周辺地区の事業所及び鉄道事業者
一時待機	発災直後、発災時点の周辺にて一時的に留まること(発災後、30分～1時間程度を想定)
滞留者	外出時、災害発生により移動手段を失い、出先で滞留状態になった人
一時避難場所	「滞留者の一時的な安全確保と災害関連情報を提供する公園など(発災後、収容時～半日程度の対応を想定)
一時避難場所となる安全な場所	「一時避難場所」と同様の役割を持つが、発災時に事業所等が任意に提供できるスペース
帰宅困難者	「滞留者」のうち、自宅と滞留場所との距離が遠く、徒歩帰宅ができない人
帰宅困難者一時滞在施設	「帰宅困難者」を一時的に受け入れ、休憩場所のほか、可能な範囲で、トイレ、水、情報の提供等を実施する施設(発災後、1日程度の対応を想定)(以下、「一時滞在施設」という)

ルールの位置づけ

本ルールは大震災発生時のある被害想定に基づいた「横浜駅周辺地区の事業所及び鉄道事業者(以下事業所等)」という「心得」を示したものである。実際の被害状況は様々であり、またその状況は刻一刻と変化するため、本ルールを原則としつつも、実際の状況に即した臨機応変な対応が必要となる。本ルールは、各「事業所等」における事業継続計画(BCP)や防災計画を作成する際の参考とし、風水害その他の災害により、鉄道が運行停止し横浜駅周辺の混乱が予想される場合にも、本ルールを準用する。

基本的な考え方

- 1 平常時からの準備及び普及啓発の実施
災害時は、個人や組織で助け合う「自助」「共助」の考え方が基本(※「事業継続計画(BCP)」の策定が重要)
- 2 適切な情報提供による混乱防止対策の強化
(1)「むやみに行動を開始しない」という基本原則の徹底
(2) 情報提供ツールの拡充
(3) 行政と周辺事業者の連携強化
- 3 民間と行政の役割分担と連携・協力体制の構築
備宅支援の実施にあたっては、横浜駅周辺地区の事業所、鉄道事業者、警察、横浜市(消防も含む)および個人が協力し、それぞれの役割分担を明確化するとともに、連携・協力体制を構築
- 4 来街者等への協力呼びかけ
来街者等への協力を呼びかけ、自助、共助のもと、来街者、事業者等が一体となって災害対応を行う

・84・

参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」(平成24年度改定・平成30年4月一部追加・修正、エキサイトよこはま22ガイドライン検討会)

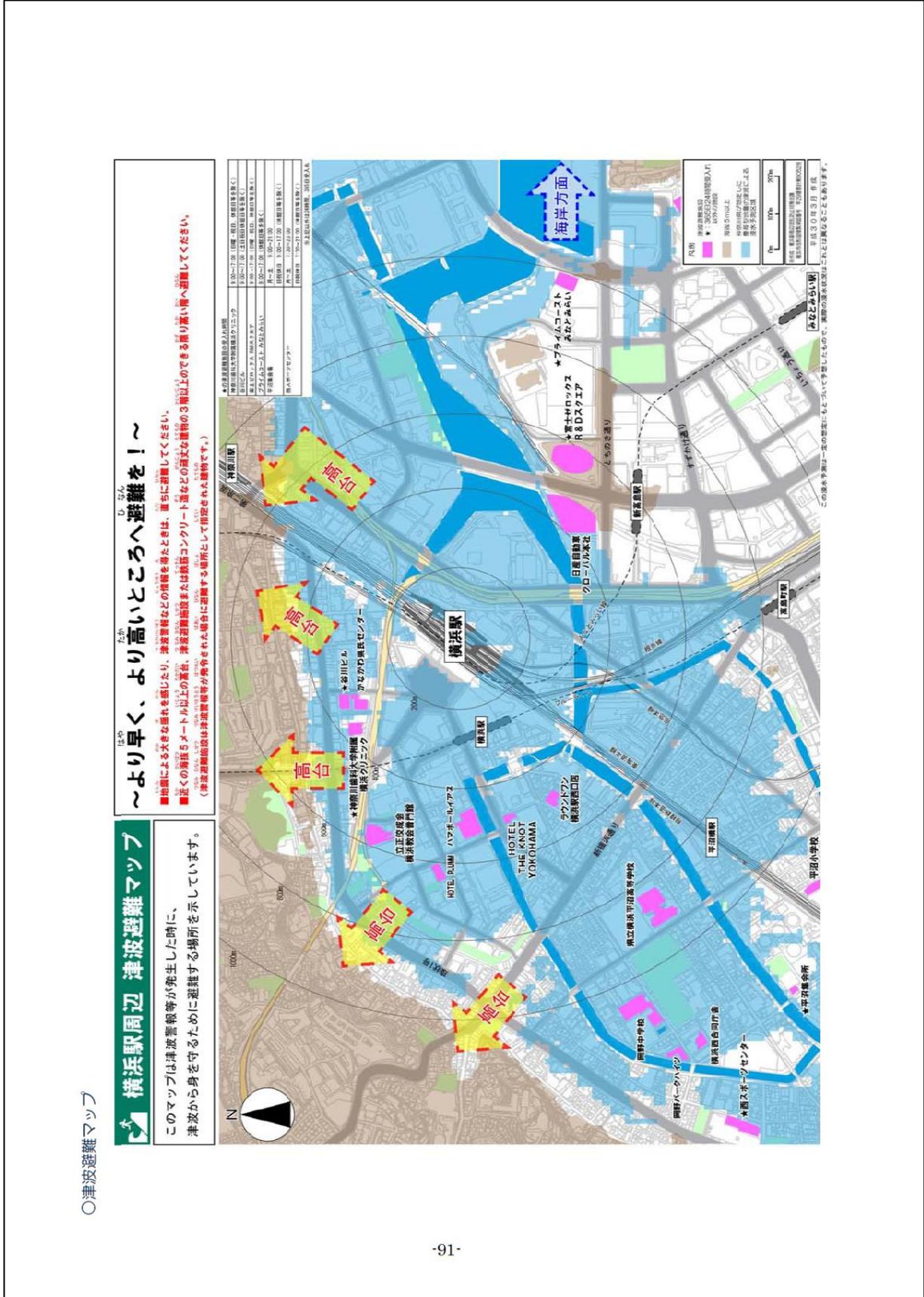
資-89

・滞留者・帰宅困難者避難マップ



参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成 24 年度改定・平成 30 年 4 月一部追加・修正、エキサイトよこはま 22 ガイドライン検討会）

・津波避難マップ

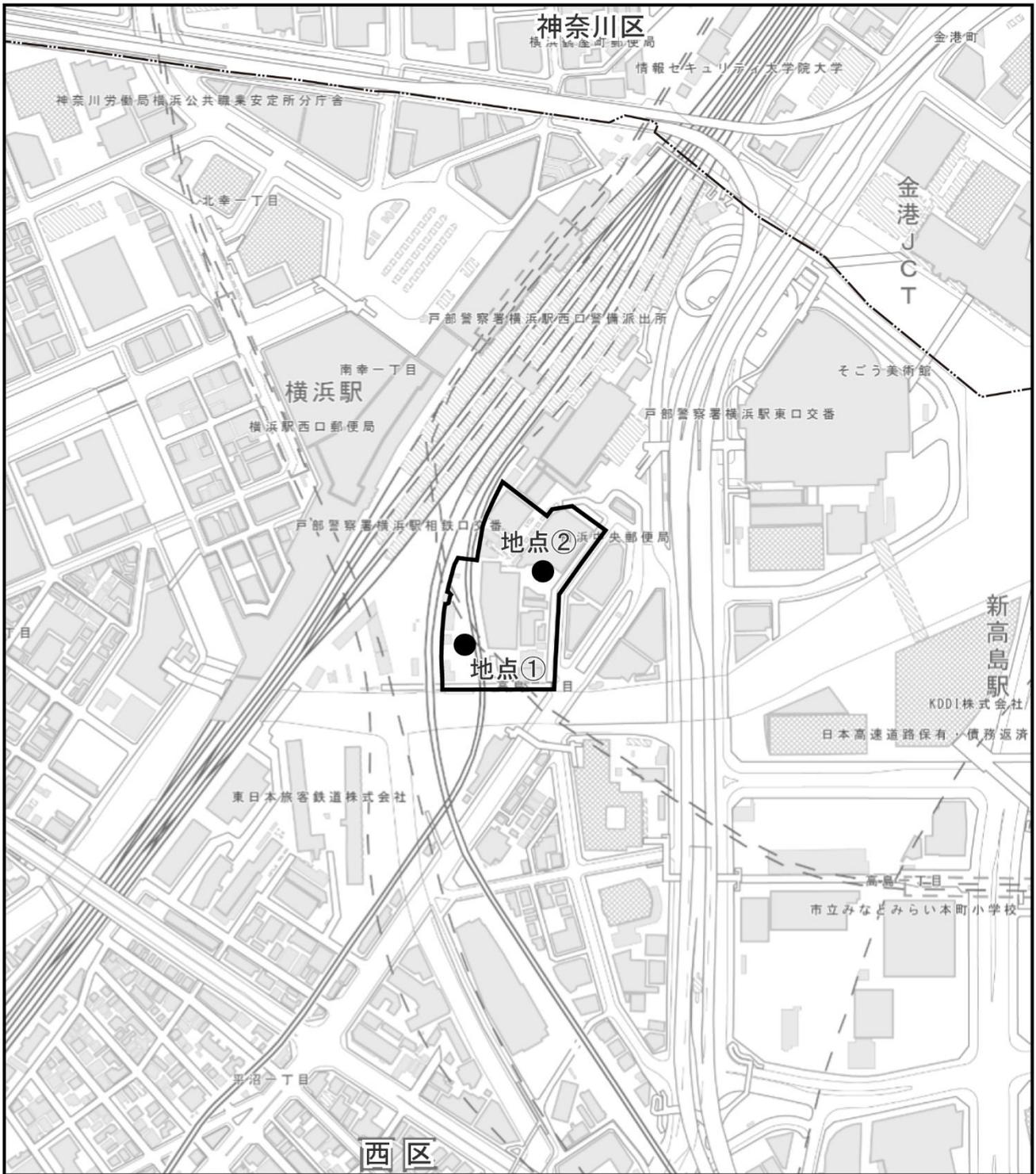


参考資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成 24 年度改定・平成 30 年 4 月一部追加・修正、エキサイトよこはま 2 2 ガイドライン検討会）

3. 既存ボーリング調査関連

3.1 対象事業実施区域内の既存ボーリング調査

対象事業実施区域内の既存ボーリング調査地点は図 1(1)に、土質ボーリング柱状図は図 1(2)～(5)に示すとおりです。



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

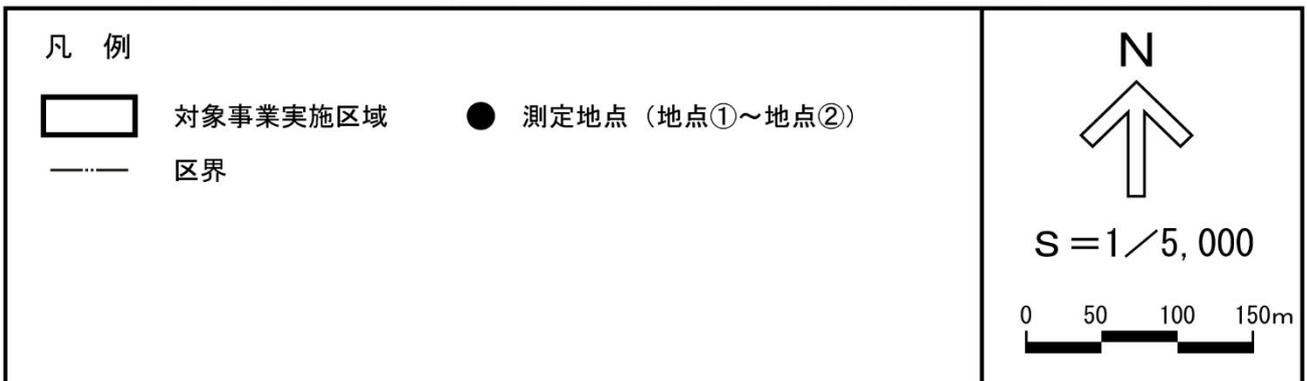


図1(1) 対象事業実施区域内の地質調査地点(既存資料調査地点)

ボーリング柱状図

調査名

ボーリングNo.

事業・工事名

シートNo.

ボーリング名		調査位置		北緯	
発注機関		調査期間		平成 29年 11月 6日 ~ 29年 11月 21日	
調査業者名		主任技師		東経	
孔口標高		現代理人		ボーリング責任者	
TP +2.23m	角 180°	コア鑑定者		ハンマー落下用具	
総掘進長 60.00m	度 上 90°	試錐機 YBM-05		半自動落打	
	度 下 0°	エンジン NFD-9F		ポンプ	
	方 北 0°	使用機種		カノV6-P	
	向 西 270°	鉛直 90°			

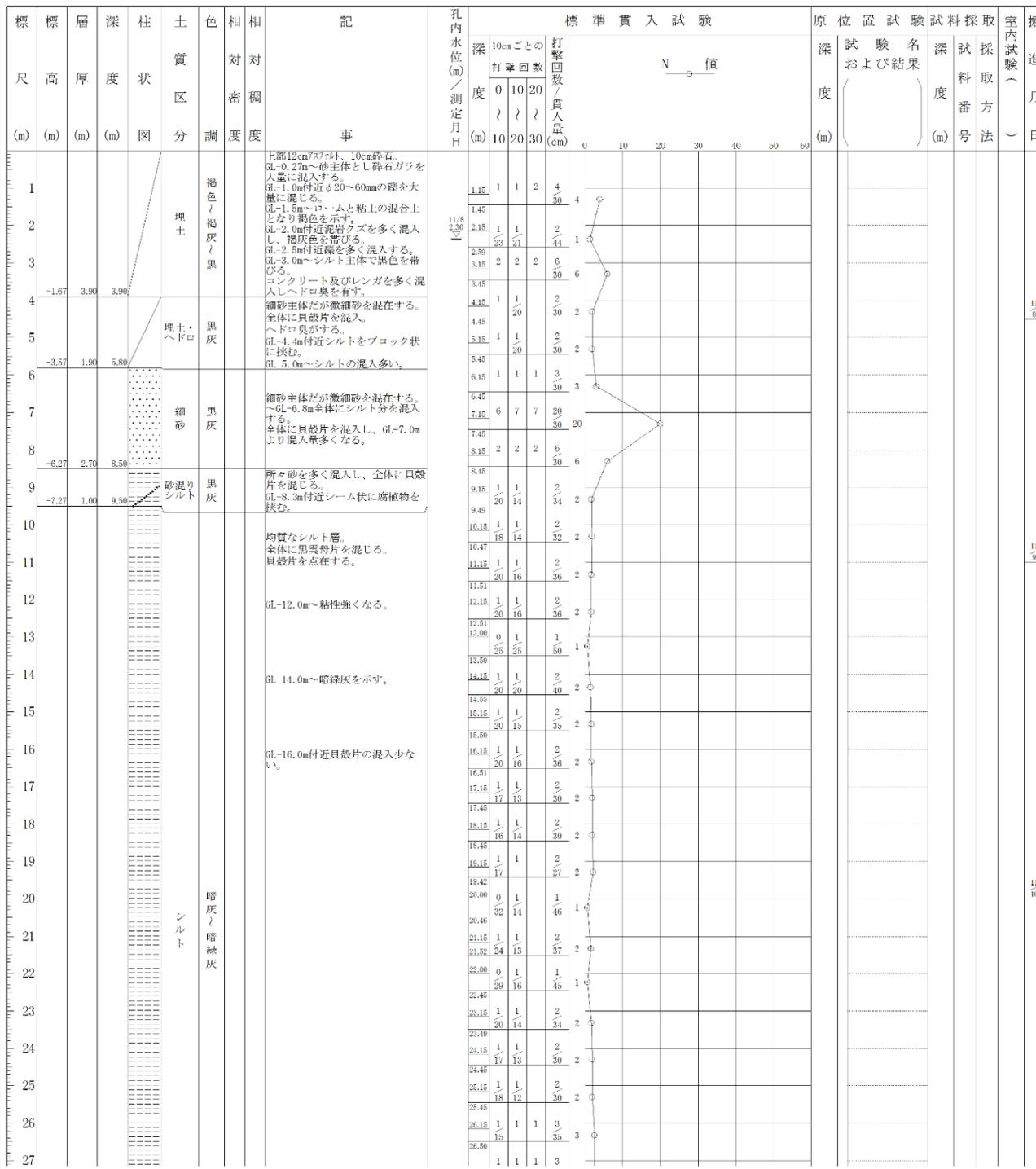


図1(2) 土質ボーリング柱状図 (地点①)

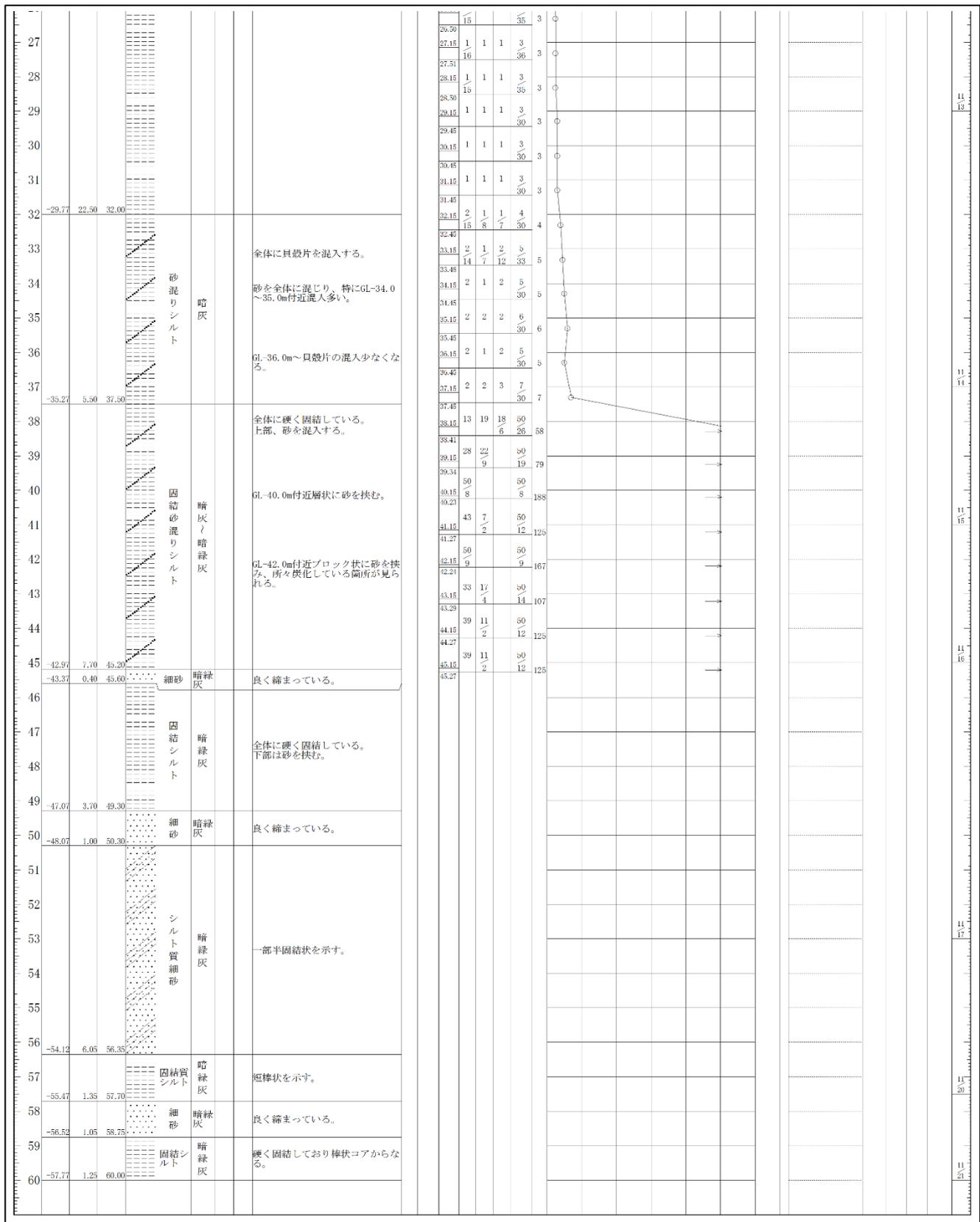


図 1(3) 土質ボーリング柱状図 (地点①)

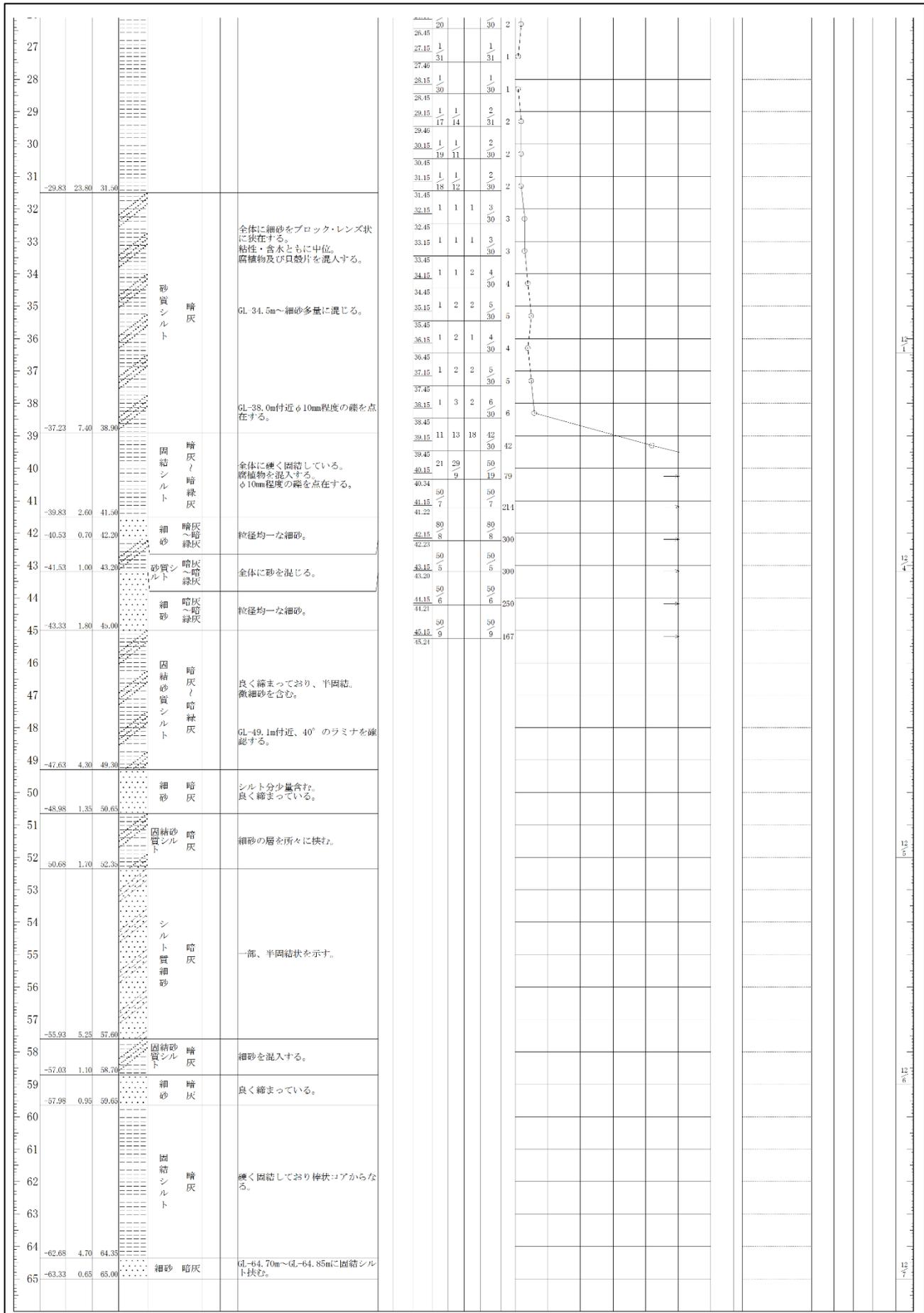
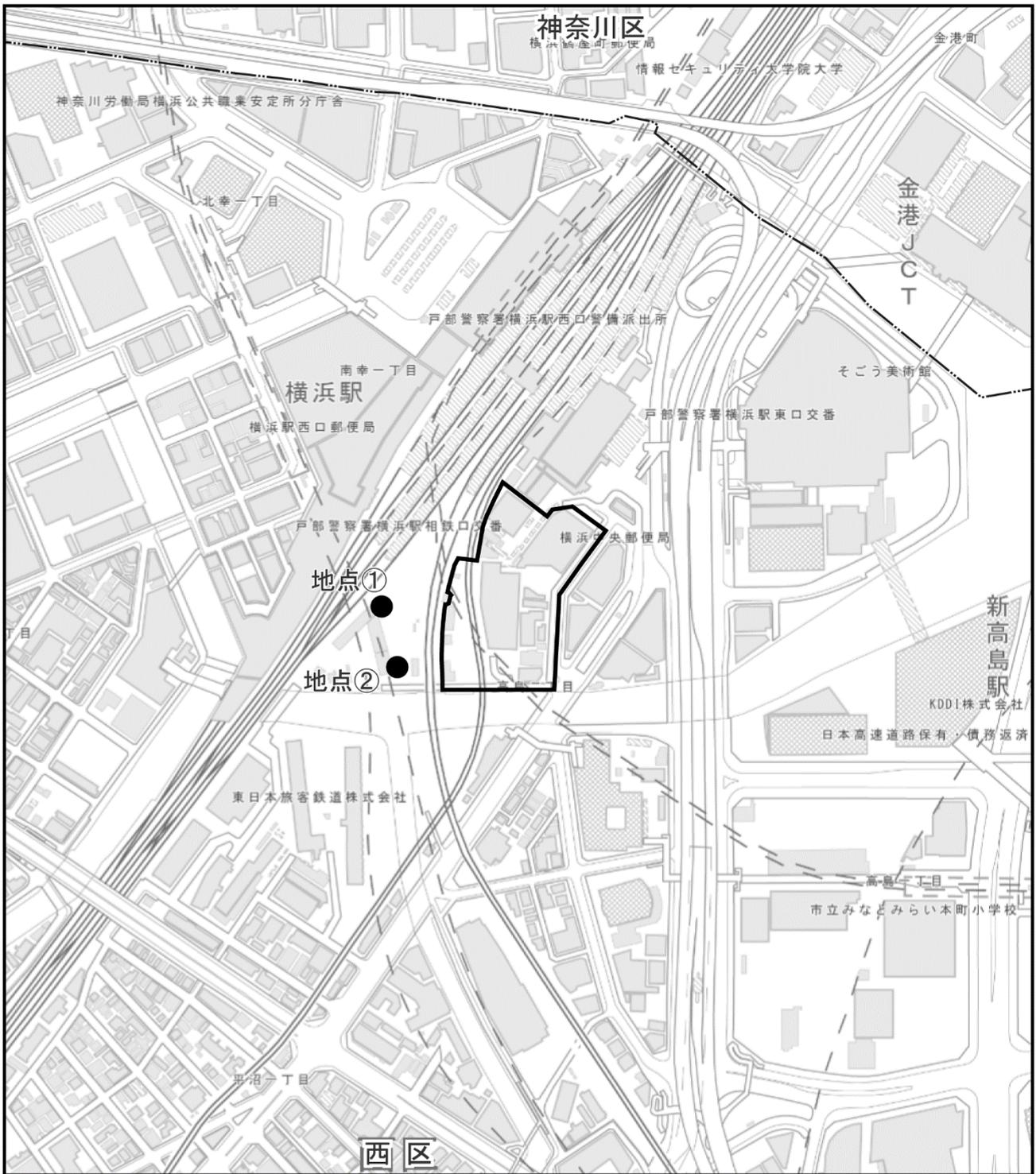


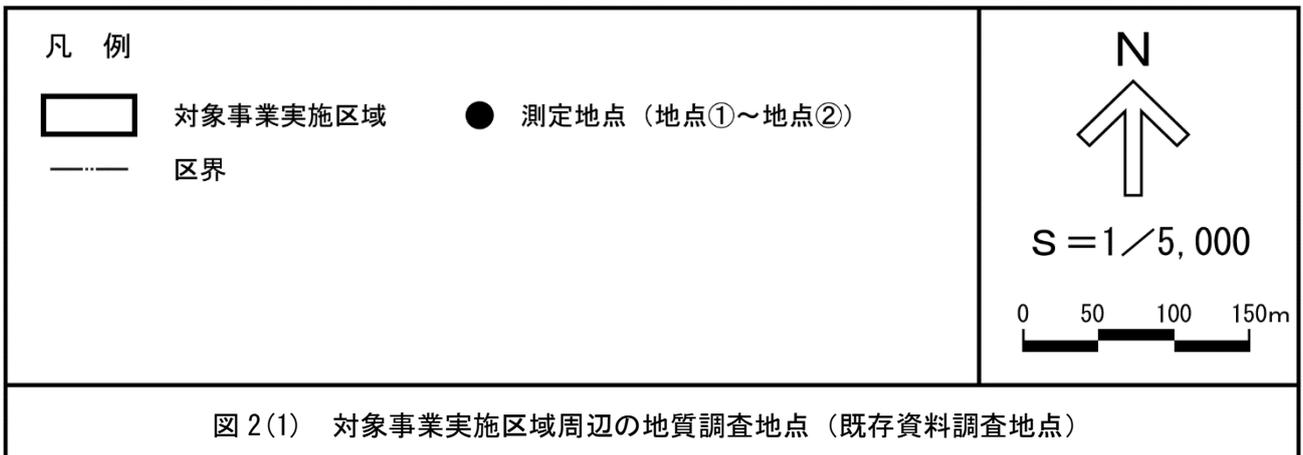
図 1(5) 土質ボーリング柱状図 (地点②)

3.2 対象事業実施区域周辺の既存ボーリング調査

対象事業実施区域周辺の既存ボーリング調査地点は図 2(1)に、土質ボーリング柱状図は図 2(2)～(5)に示すとおりです。

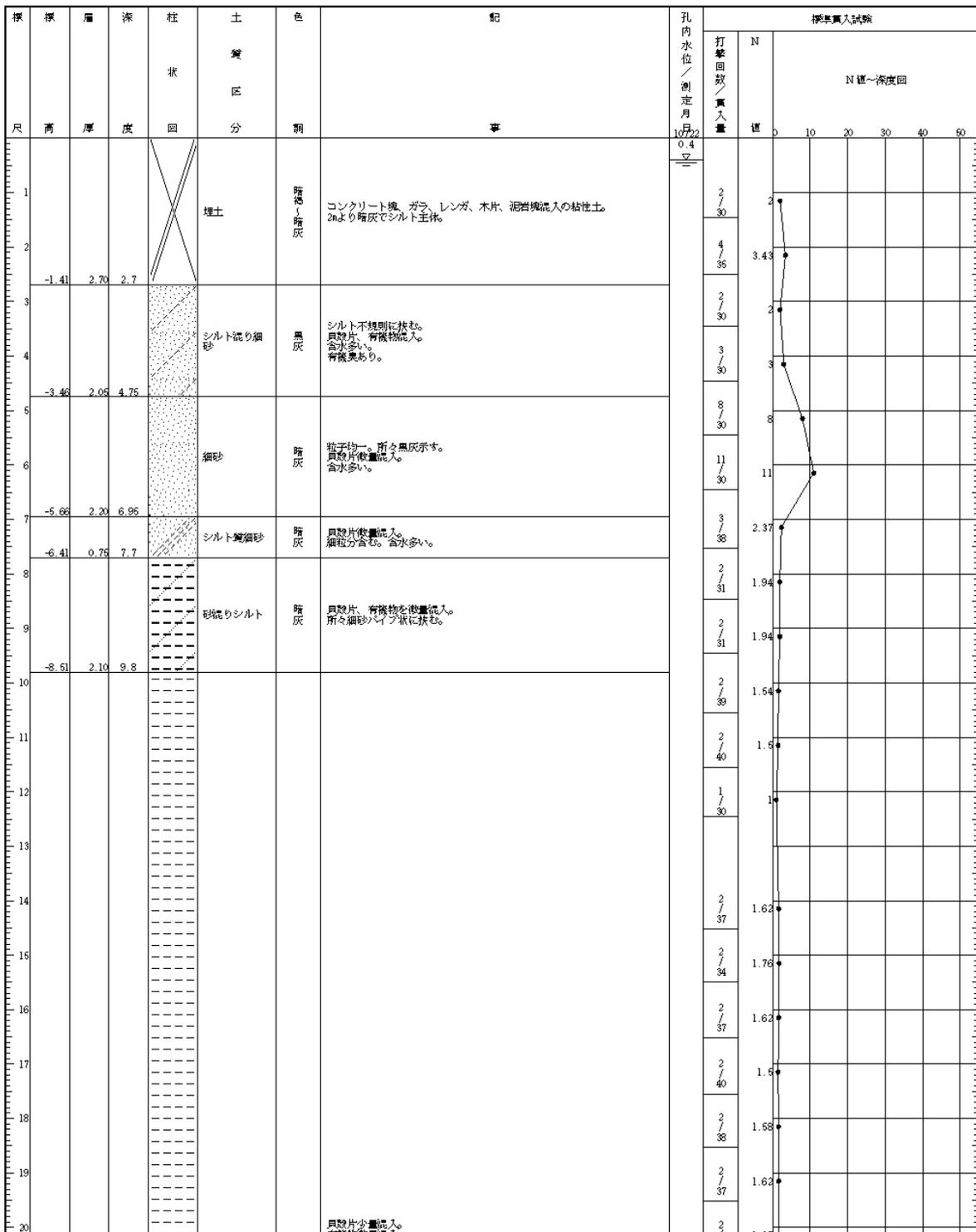


この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。



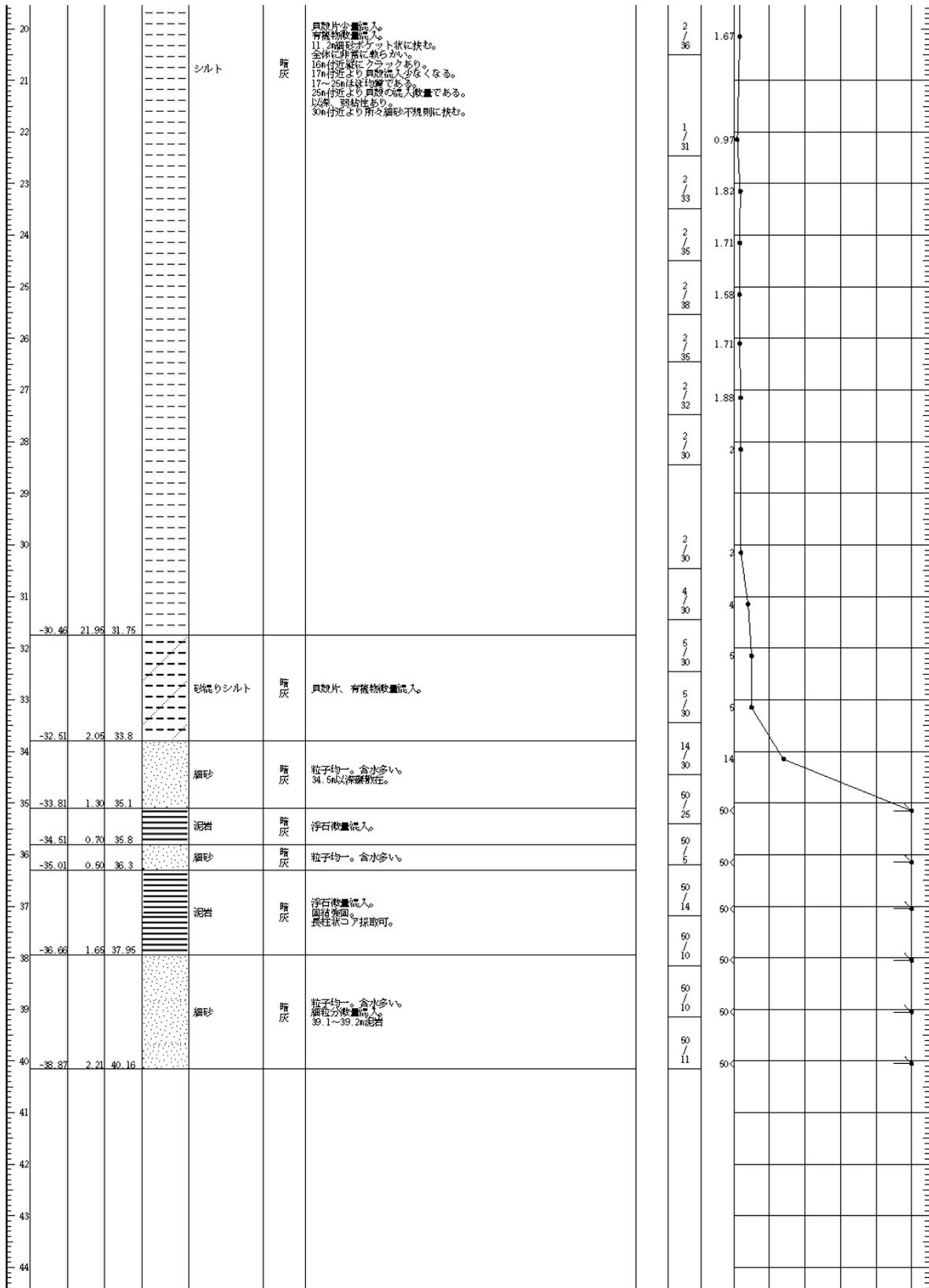
土 質 柱 状 図

ボーリング名	C0446001	総掘進長	40.16	孔口標高	1.29	孔内水位	0.4
--------	----------	------	-------	------	------	------	-----



資料：「横浜市行政地図情報提供システム」（令和7年7月調べ、横浜市）

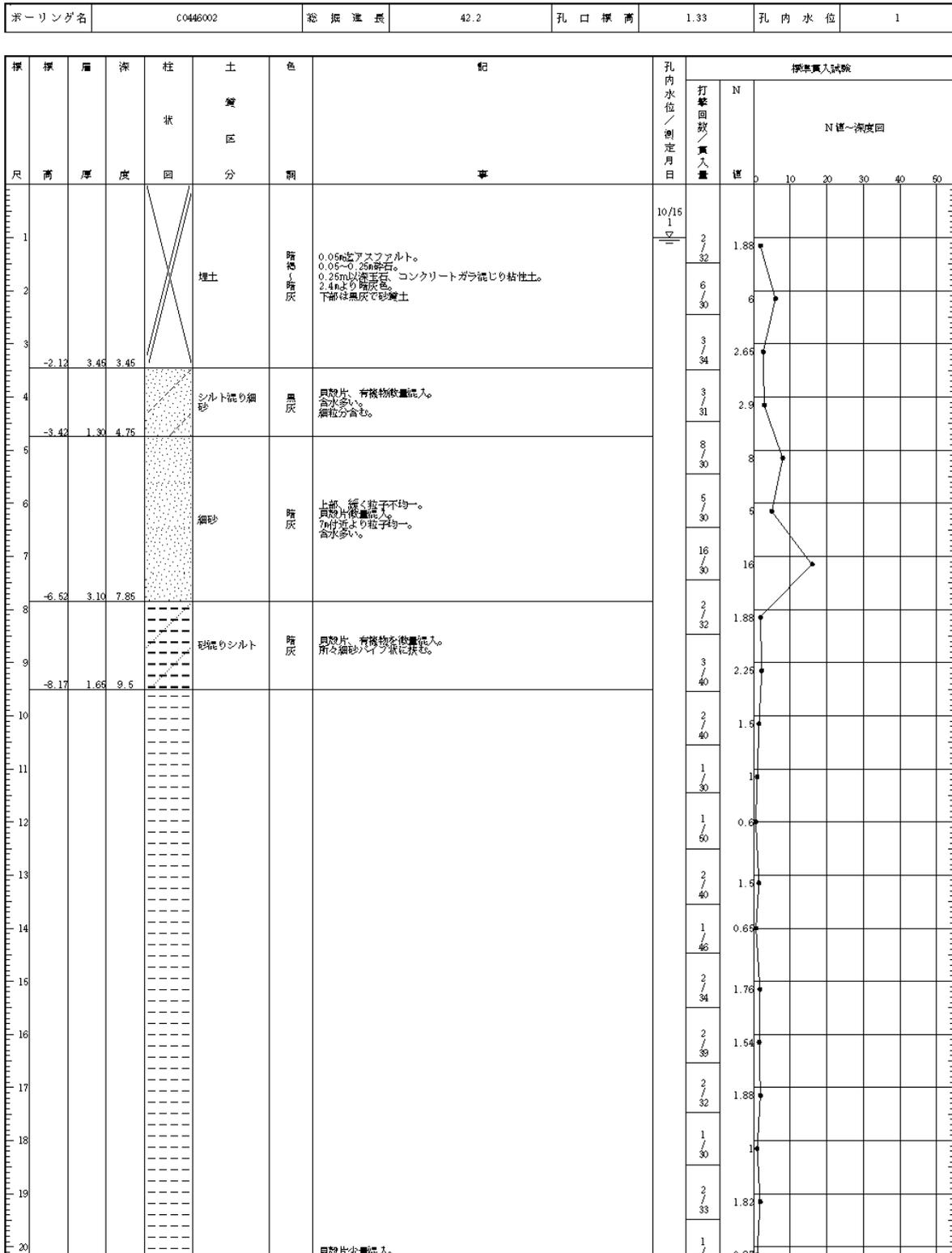
図 2 (2) 土質ボーリング柱状図（地点①）



資料：「横浜市行政地図情報提供システム」（令和7年7月調べ、横浜市）

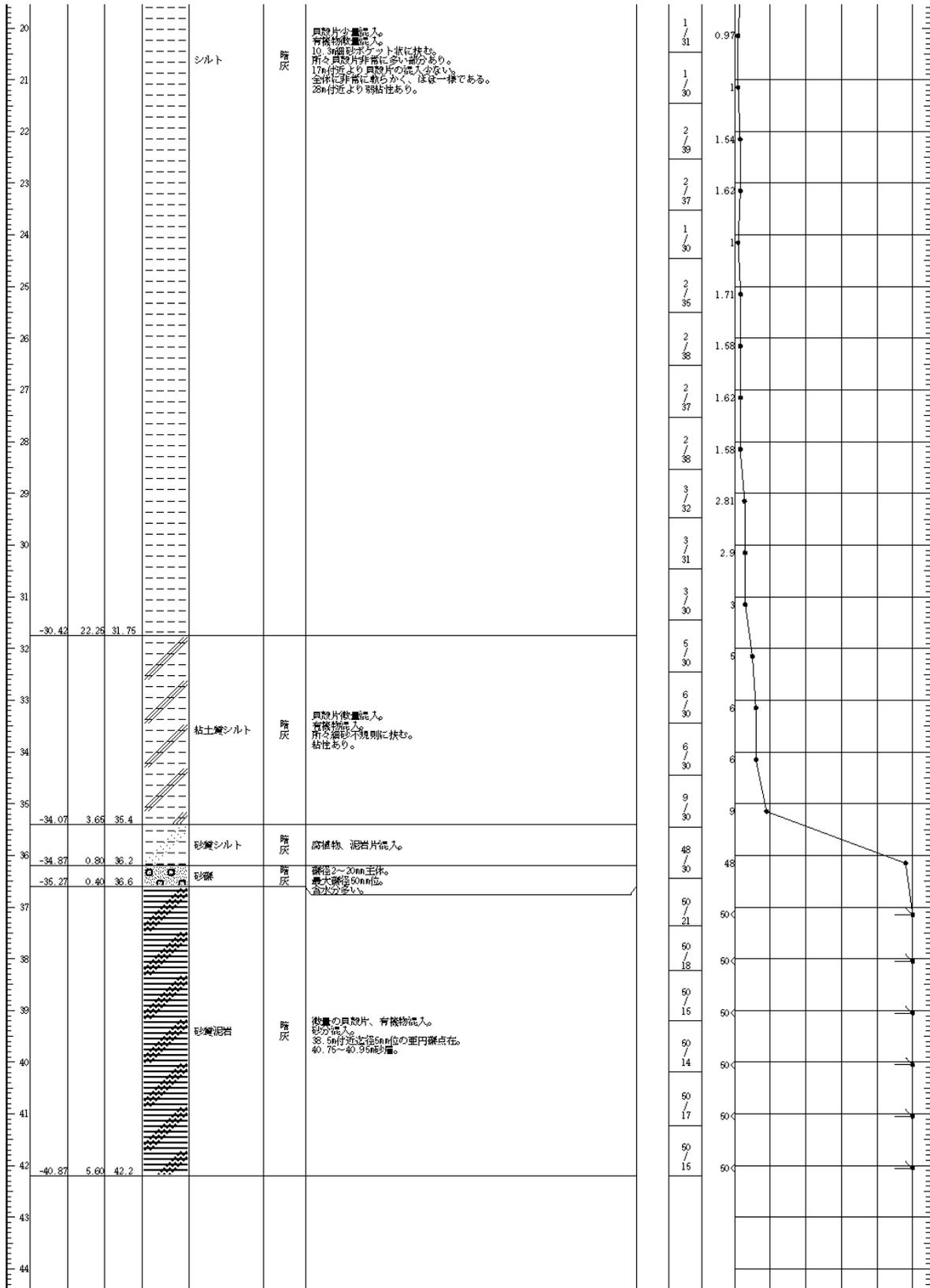
図 2(3) 土質ボーリング柱状図（地点①）

土 質 柱 状 図



資料：「横浜市行政地図情報提供システム」（令和7年7月調べ、横浜市）

図 2(4) 土質ボーリング柱状図（地点②）



資料：「横浜市行政地図情報提供システム」（令和7年7月調べ、横浜市）

図2(5) 土質ボーリング柱状図（地点②）