

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 2 2 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ユ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。

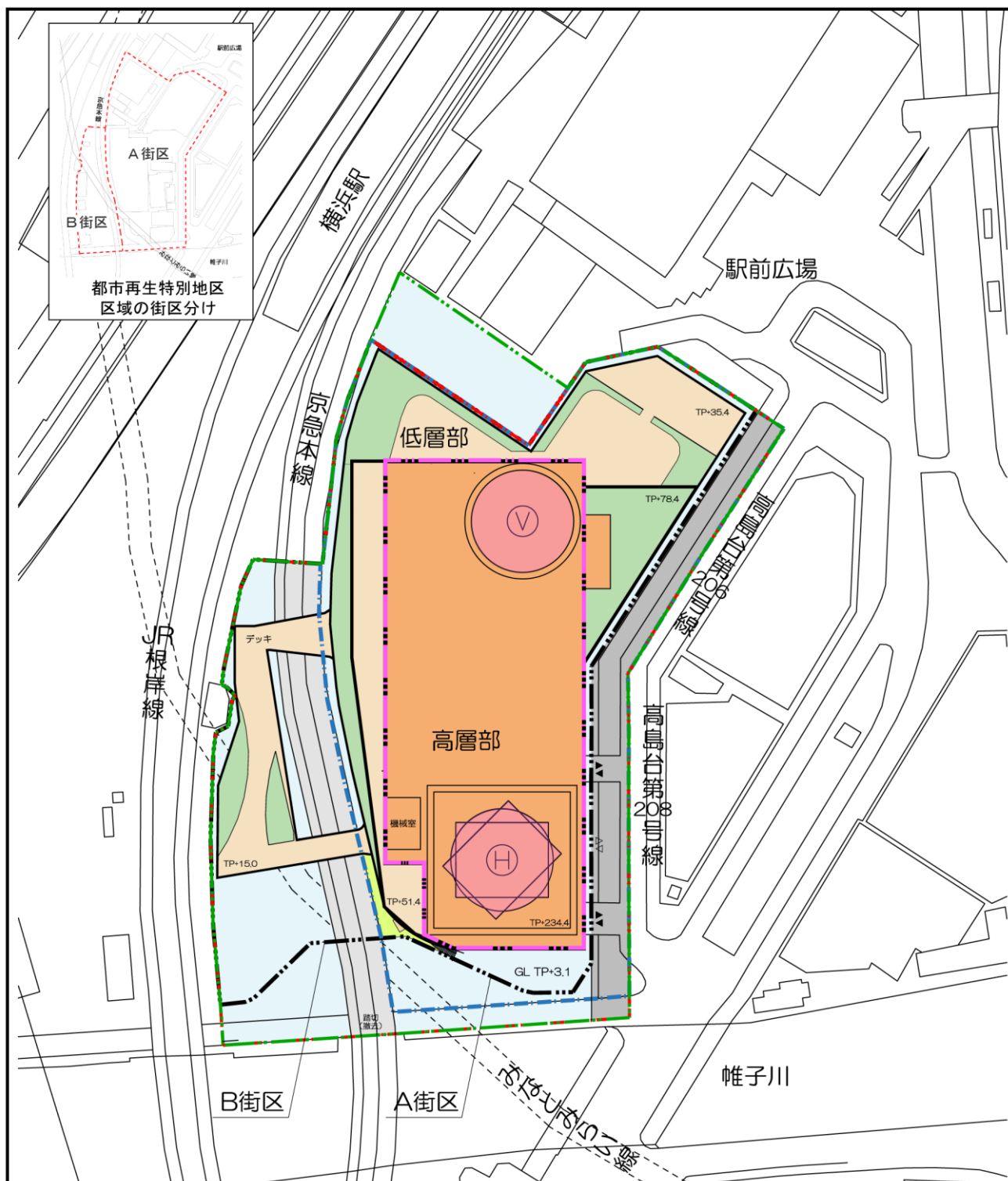
計画建築物の高層部屋上（高さ約231m、図2.3-2(1)～(2)参照）に空飛ぶクルマの離着陸場（パーティポート）及びヘリコプターの離着陸場（非公共用ヘリポート）の設置を計画しています。

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

- 対象事業実施区域
- 都市再生特別地区
- 再開発事業施行区域
- 飛行場の区域
- 建築敷地境界

- 計画建築物（低層部）
- 計画建築物（高層部）
- 屋上緑化
- 地上緑化
- 空地（広場等）
- 鉄道施設
- 道路

- 空飛ぶクルマの離着陸場
- ヘリコプターの離着陸場
（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。

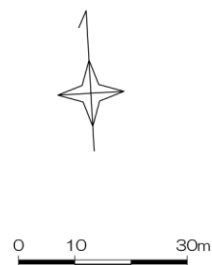


図2.3-1 施設配置図

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・運営に関しての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。

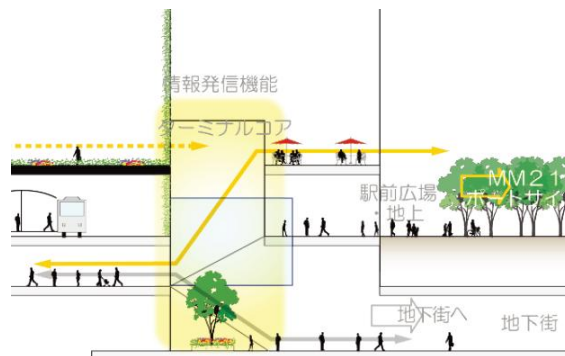
2.3.6 歩行者動線計画

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。



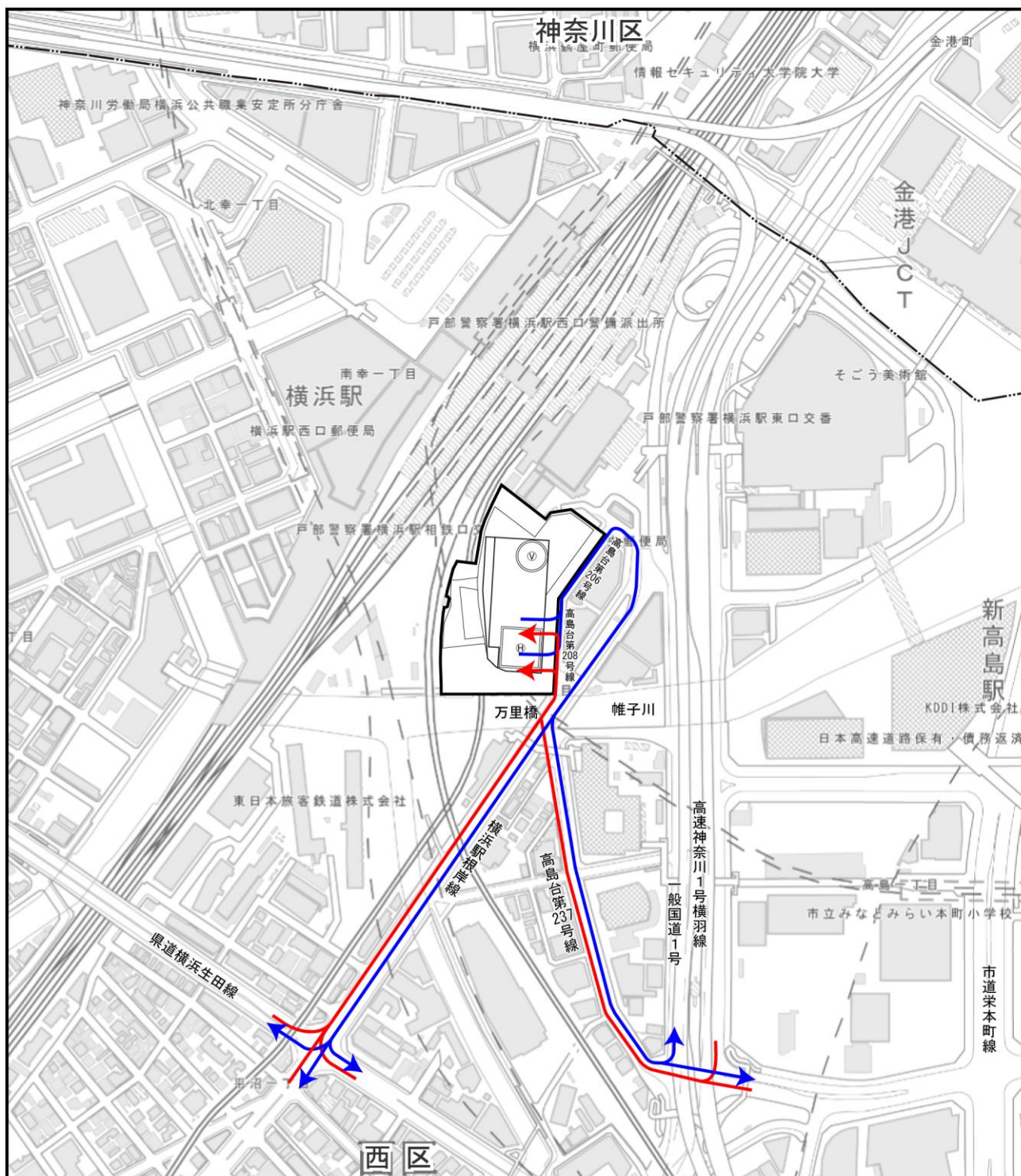
資料：「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成24年度改定・平成30年4月一部追加・修正、エキサイトよこはま22ガイドライン検討会）（令和7年7月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）の図を加工して掲載

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。

凡 例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 関係車両の主な走行ルート (入庫)
- 関係車両の主な走行ルート (出庫)



S=1/5,000

0 50 100 150m

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2.3-4 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。

凡 例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 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

注) 円の半径は、「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)で定められている
空飛ぶクルマの離着陸場(パーティポート)の進入表面の長さで設定しています。







S = 1/20,000

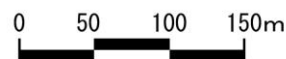
0 200 400 600m

図2.3-5 空飛ぶクルマ及びヘリコプターの進入表面として想定している範囲



-  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）

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。



- 2-27 -

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10,400㎡
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520㎡

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										

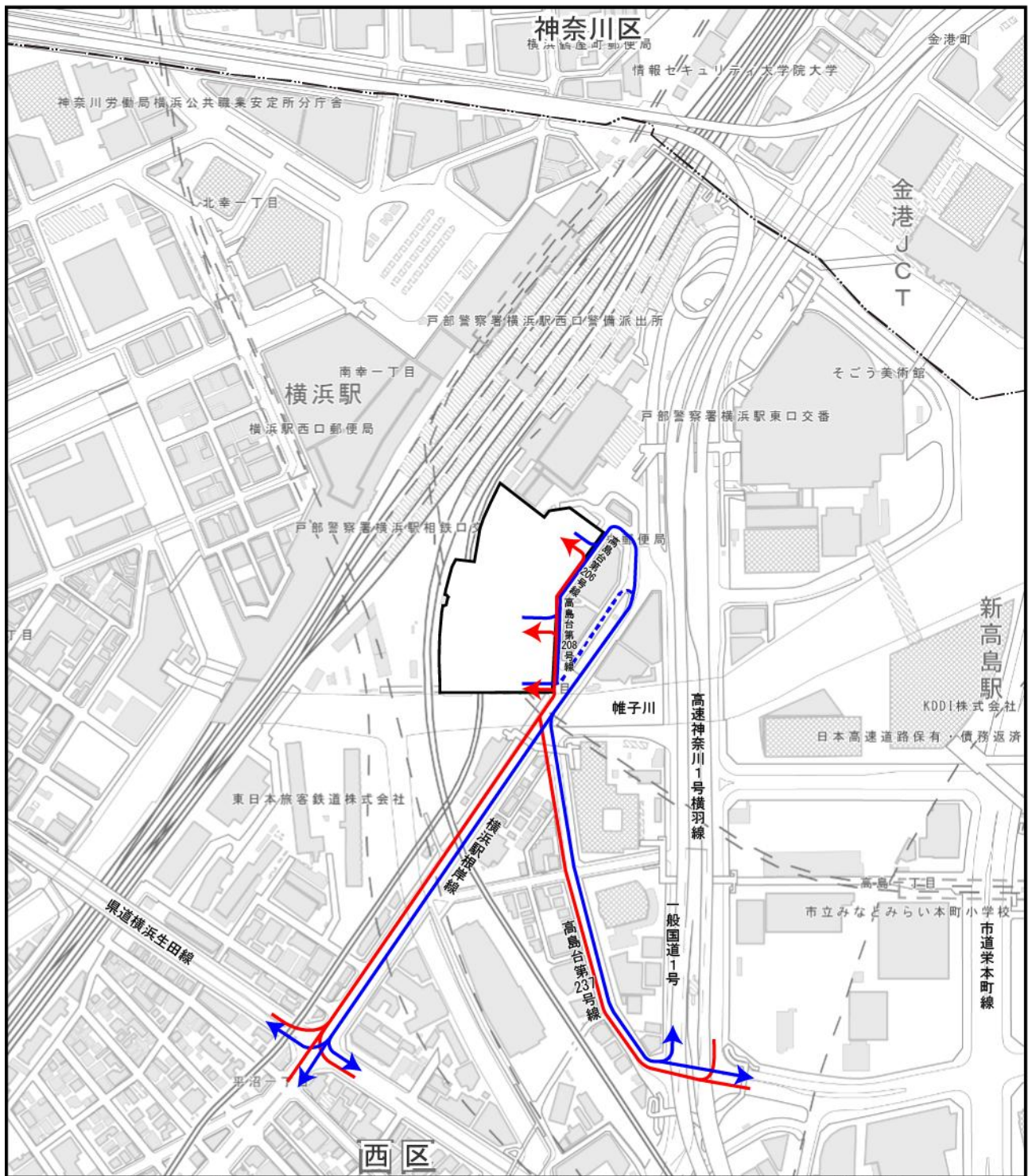
注) アンダーパス工事はA街区の一部も範囲となります

(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

0 50 100 150m

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近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。

