

第 3 章 事後調査の結果

第3章 事後調査の結果

3.1 風害

(1) 事後調査方法等

ア 調査内容

(ア) 建物供用後の風向・風速

計画建物供用後の風向・風速を把握しました。

(イ) 環境の保全のための措置の実施状況

評価書において、供用後に配慮するとしていた環境の保全のための措置の実施状況を把握しました。

イ 調査日時・期間

(ア) 建物供用後の風向・風速

建物の竣工は令和 6 年（2024 年）6 月 20 日であり、調査も同日より開始しています。しかし、年間値としての集計のしやすさやデータの整理の効率性を考慮し、調査期間は下記に示す期間としました。

調査期間：令和 6 年（2024 年）7 月 1 日（月）

～令和 7 年（2025 年）6 月 30 日（月）

(イ) 環境の保全のための措置の実施状況

「（ア）建物供用後の風向・風速」と同期間としました。

ウ 調査地点

(ア) 建物供用後の風向・風速

評価書において、計画建物完成後（評価書に掲載したケース 3）の予測結果に対し、防風対策（評価書に掲載したケース 4）によって防風効果が確認された地点（予測番号 305）の周辺としました（図 2.3-1 参照）。

測定機器は、歩行者の通行に支障が生じないように配慮して設置しました。

(イ) 環境保全のための措置の実施状況

対象事業実施区域内としました。

エ 調査方法

(ア) 建物供用後の風向・風速

事後調査は、「地上気象観測指針」（2002 年、気象庁）等に基づき実施しました。使用した測定機器の設置状況は写真 3.1-1 に示すとおりです。歩行者の安全性を考慮し、観測高さは地上 3.0m としました。

観測データは、表 3.1-1 に示す「強風の出現頻度に基づく風環境評価尺度」に基づき整理しました。この風環境評価尺度は、日最大瞬間風速が 10m/s、15m/s、20m/s を超過する頻度によりランク 1～3 およびランク外に分類するものです。

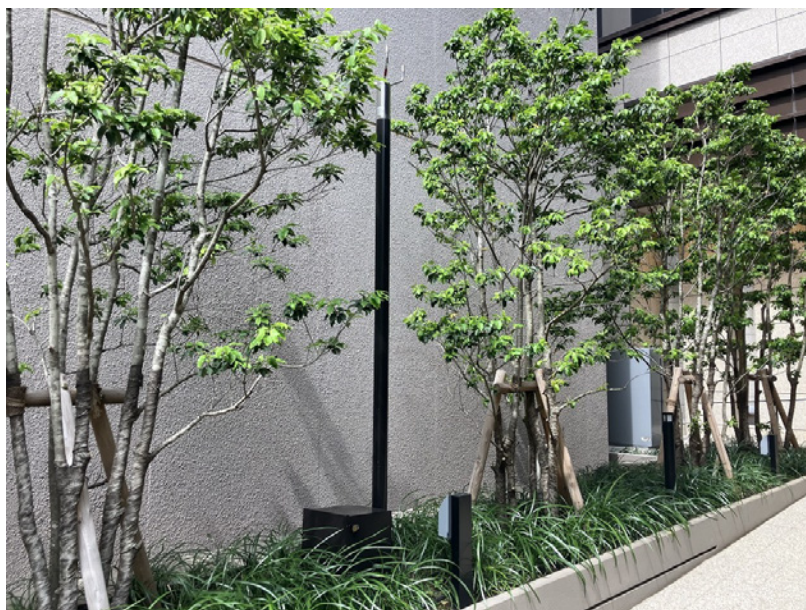


写真 3.1-1 風向・風速計設置状況

表 3.1-1 強風の出現頻度に基づく風環境評価尺度

強風による影響の程度		対応する空間の例	評価される強風レベルと 許容される超過頻度		
			日最大瞬間風速(m/s)		
			10	15	20
			日最大平均風速(m/s)		
			10/G.F.	15/G.F.	20/G.F.
ランク 1	最も影響を受けやすい用途の場所	住宅地の商店街 野外レストラン	10% (37 日)	0.9% (3 日)	0.08% (0.3 日)
ランク 2	影響を受けやすい用途の場所	住宅街 公園	22% (80 日)	3.6% (13 日)	0.60% (2 日)
ランク 3	比較的影響を受けにくい用途の場所	事務所街	35% (128 日)	7.0% (26 日)	1.50% (5 日)

注 1) 日最大瞬間風速：評価時間 2～3 秒（ここで示す風速値は地上 1.5m で定義）

日最大平均風速：10 分間平均（ここで示す風速値は地上 1.5m で定義）

注 2) 日最大瞬間風速 10m/s: ごみが舞い上がる。干し物が飛ぶ。

日最大瞬間風速 15m/s: 立看板、自転車等が倒れる。歩行困難。

日最大瞬間風速 20m/s: 風に吹き飛ばされそうになる。

等の現象が確実に発生する。

注 3) G.F.: ガストファクター(地上 1.5m、評価時間 2～3 秒) は、周辺の状況から、以下の値をとると考えられています。ただし、本実験では値があまりにも小さくなることを避け、G.F.≥2.0 としました。

密集した市街地(乱れは強いが平均風速はそれほど高くない) 2.5～3.0

通常の市街地 2.0～2.5

特に風速の大きい場所(高層ビル近傍の増速域など) 1.5～2.0

注 4) 表の見方:

(例) ランク 1 の用途では、日最大瞬間風速が 10m/s を超過する頻度が 10%（年間約 37 日）以下かつ 15m/s を超過する頻度が 0.9%（年間約 3 日）以下かつ 20m/s を超過する頻度が 0.08%（年間約 0.3 日）以下であれば許容されます。

注 5) 評価は日最大瞬間風速が 10m/s、15m/s、20m/s の総合結果で行います。

注 6) ランク 3 を超える領域をランク外とします。

(イ) 環境の保全のための措置の実施状況

防風植栽等が適切に設置、維持されているかを現地調査により確認しました。

また、維持管理を全体管理組合から請け負っている会社へヒアリングを行いました。

(2) 事後調査結果

ア 建物供用後の風向・風速

調査地点における年間の風向・風速の状況は表 3.1-2 に示すとおりです。なお、詳細は資料編（資-1～7）に示しました。

年間の平均風速は 1.0m/s、最多風向は E となりました。

表 3.1-2 調査地点における風向・風速の状況

日付		平均 風速[m/s]	最多 風向	最多風向 発生頻度 [%]	最大平均		最大瞬間	
					風速 [m/s]	風向	風速 [m/s]	風向
2024	7	1.0	W	66	4.9	W	8.2	W
	8	1.0	W	69	3.0	W	5.9	W
	9	1.1	W	51	4.8	W	8.7	W
	10	0.8	W	74	3.6	W	6.4	W
	11	0.8	E	79	4.6	W	7.9	W
	12	0.7	E	65	5.0	W	8.4	WNW
2025	1	0.9	E	66	5.1	W	8.6	W
	2	0.9	E	62	4.9	W	8.3	WNW
	3	1.2	E	65	5.5	W	9.3	W
	4	1.4	W	58	6.3	W	10.8	W
	5	1.1	W	49	6.1	W	10.2	W
	6	1.1	W	68	4.7	W	8.7	W
年間		1.0	E	52.9	6.3	W	10.8	W

また、風環境評価の結果は、表 3.1-3 に示すとおりです。

日最大風速 10 m/s を超過した頻度は、0.83%でランク 1 に、15 m/s を超過した頻度及び 20 m/s を超過した頻度は 0.00%でランク 1 になり、総合評価はランク 1 となりました。

表 3.1-3 風環境評価の結果

	超過頻度	風環境評価
10m/s 以上	0.83% (3 日)	ランク 1
15m/s 以上	0.00% (0 日)	ランク 1
20m/s 以上	0.00% (0 日)	ランク 1
総合評価	ランク 1	

イ 環境の保全のための措置の実施状況

計画立案時及び供用後に実施するとしていた環境の保全のための措置の実施状況は、表 3.1-4 に示すとおりです。

表 3.1-4 風害における環境の保全のための措置の実施状況

環境影響 要因	環境の保全のための措置	実施状況
建物の存在	【計画立案時】 ・地上部やペデストリアンデッキ部における計画建物の高層部からの吹き下ろし風や回り込み風の低減を目的として、裾が広い低層部を配置します。	・高層部からの吹きおろし風や回り込み風の低減を目的として、地域の主風向を踏まえて低層部は北側と南側に裾が広い形状としました(写真 3.1-2 参照)。
	【計画立案時】 ・風環境評価結果を踏まえ、防風効果のある高さ 5～6m 程度の防風植栽(常緑樹)に加え、更なる植栽を行います。	・防風植栽として、計画地北西側に高さ約 5m 程度の常緑樹を設置しました。そのほか、地上部やペデストリアンデッキ部にも植栽を行いました(写真 3.1-3～4 参照)。
	【計画立案時】 ・風環境評価結果を踏まえ、ペデストリアンデッキから各階にアプローチする階段に防風効果のある高さ 3.5m、幅 3.0m 程度の庇を設けます。	・ペデストリアンデッキから各階にアプローチする階段に、防風効果のある庇を設置しました。また、ペデストリアンデッキと接続している計画建物入口には、防風効果のある庇を設置しました(写真 3.1-5～6 参照)。
	【計画立案時】 ・風環境評価結果を踏まえ、交通広場に面したペデストリアンデッキ上には、高さ 1.5m 程度の手すり等を設けます。	・交通広場に面したペデストリアンデッキ上には、防風のための手すりを設置しました(写真 3.1-7 参照)。デザインや構造上の観点から、手すりの高さは 1.5m ではないものの、ペデストリアンデッキには、防風効果のあるフェンスや庇を設置する等の防風対策を講じました(写真 3.1-8 参照)。
	【計画建物供用後】 ・供用後においては、防風植栽の効果が継続的に確保されるよう、防風植栽を含めた植栽について、適正な維持管理を行います。	・植栽については、維持管理計画を立案し、適切に維持管理を実施しています。成長の弱い樹種が確認された場合には、専門業者等へ改善処置の依頼等を行うこととしています(写真 3.1-9 参照)。



写真 3.1-2 建物の形状



写真 3.1-3 計画地北西部の防風植栽



写真 3.1-4 低層部における植栽



写真 3.1-5 防風効果のある庇(階段部)



写真 3.1-6 防風効果のある庇(建物入口)



写真 3.1-7 デッキ上の手すり



写真 3.1-8 防風効果のあるフェンス(デッキ上)



写真 3.1-9 植生管理の様子

(3) 事後調査結果の考察

評価書で示した環境保全目標は表 3.1-5、事後調査結果と評価書の予測結果との比較は表 3.1-6 に示すとおりです。

事後調査の結果、風環境の総合評価はランク 1 であり、評価書における予測結果（ランク 1）と同評価となりました。

これは、計画立案段階での計画建物の高層部からの吹き降ろし風や回り込み風の低減を目的とした施設の設えや植栽上の配置等の環境の保全のための措置を講じたことのほか、防風植栽を含めた植栽を適正に維持管理したことによる複合的な効果が得られたためと考えます。

以上のことから、環境保全目標「計画建物の存在による風環境の変化が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されていると考えます。

表 3.1-5 供用後における環境保全目標（風害）

区 分	環境保全目標
【供用後】 建物の存在	計画建物の存在による風環境の変化が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。

表 3.1-6 事後調査結果及び予測結果との比較

	予測結果（予測番号 305）		観測結果（事後調査結果）	
	超過頻度	風環境評価	超過頻度	風環境評価
10m/s 以上	0.76%	ランク 1	0.83% (3 日)	ランク 1
15m/s 以上	0.00%	ランク 1	0.00% (0 日)	ランク 1
20m/s 以上	0.00%	ランク 1	0.00% (0 日)	ランク 1
総合評価	ランク 1		ランク 1	

注) 予測番号は、評価書の予測番号と同じです。

3.2 地域社会

(1) 事後調査方法等

ア 調査内容

(ア) 建物供用後の関連車両台数

建物供用後の適切な時期に周辺の主要交差点の自動車交通量を把握しました。

(イ) 環境の保全のための措置の実施状況

評価書において、供用後に配慮するとしていた環境の保全のための措置の実施状況を把握しました。

イ 調査日時

(ア) 建物供用後の関連車両台数

建物供用後の適切な時期（1年以内）として、交通広場等が供用開始後となる下記の日時で実施しました。

平日：令和7年（2025年）5月14日(水) 22:00 ～ 5月15日(木) 22:00

休日：令和7年（2025年）5月17日(土) 22:00 ～ 5月18日(日) 22:00

(イ) 環境の保全のための措置の実施状況

建物供用後から現地調査期間中までを対象としました。

ウ 調査地点

(ア) 建物供用後の関連車両台数

調査地点位置は図 2.3-2（p.18 参照）に示したとおり主要交差点（No.1～4）としました。なお、各交差点の断面位置の模式図は図 3.2-1 に示すとおりです。

No.1 青木橋交差点

No.2 台町入口交差点

No.3 鶴屋町1丁目交差点

No.4 鶴屋町3丁目交差点

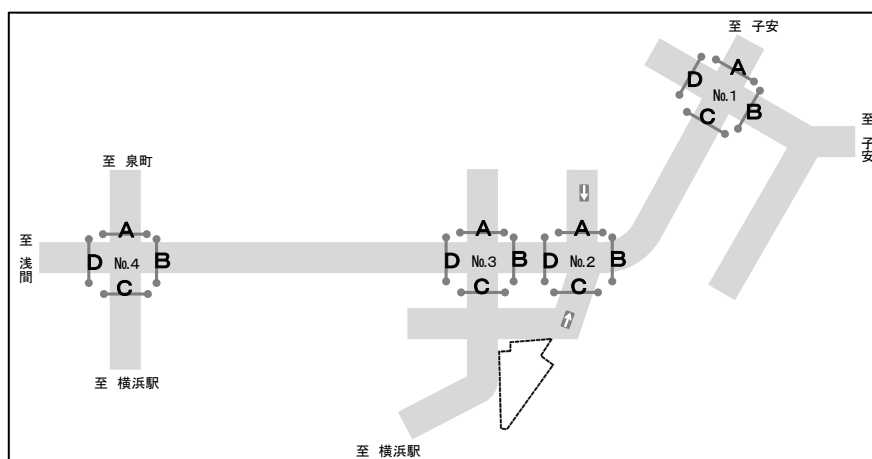


図 3.2-1 各交差点の断面位置の模式図

(イ) 環境の保全のための措置の実施状況

対象事業実施区域内としました。

エ 調査方法

(ア) 建物供用後の関連車両台数

建物供用後の関連車両の走行台数は、主要交差点の自動車交通量から把握しました。

自動車交通量は、調査対象交差点を通過する車両を、方向別（右折・直進・左折等）、車種別、時間帯別に観測しました。

なお、車種は表 3.2-1 に示すとおり 3 車種とし、集計は 15 分毎としました。

表 3.2-1 車種分類表

分 類	分類方法
小型車	ナンバープレートの車頭番号（3,4,5,6,7）
大型車	ナンバープレートの車頭番号（0,1,2,9）
二輪車	オートバイ（原動機付き自転車含む）

※車頭番号 8、自衛隊車両及び外交官車両等は、形状により各車種に分類しました。

(イ) 環境の保全のための措置の実施状況

現地調査並びに全体管理組合から委託を受けている運営会社へのヒアリングを行いました。

(2) 事後調査結果

ア 建物供用後の関連車両台数

(ア) 自動車交通量

事後調査を実施した 4 交差点の 24 時間交通量は表 3.2-2(1)～(2)に示すとおりです。断面交通量が最も多かったのは、平日の青木橋交差点 (No.1) の A 断面で 27,202 台/24h、次いで同交差点の B 断面の 25,923 台/24h でした。

表 3.2-2(1) 事後調査結果（自動車交通量：平日）

地点（交差点）	断面	24 時間(22-22 時)【台/24h】				ピーク時【台/h】		
		断面交通量	大型車	小型車	大型車混入率	時間帯	交差点流入台数	
No.1 青木橋交差点	A	27,202	3,000	24,202	11.0	8:30 ～ 9:30	1,016	2,288
	B	25,923	2,689	23,234	10.4		839	
	C	14,581	1,589	12,992	10.9		427	
	D	1,098	38	1,060	3.5		6	
No.2 台町入口	A	295	16	279	5.4	16:15 ～ 17:15	19	954
	B	14,159	1,562	12,597	11.0		510	
	C	595	54	541	9.1		33	
	D	14,363	1,576	12,787	11.0		392	
No.3 鶴屋町 1 丁目交差点	A	349	23	326	6.6	16:30 ～ 17:30	18	1,004
	B	14,414	1,588	12,826	11.0		546	
	C	1,268	130	1,138	10.3		37	
	D	14,229	1,555	12,674	10.9		403	
No.4 鶴屋町 3 丁目交差点	A	13,468	920	12,548	6.8	16:30 ～ 17:30	438	2,106
	B	15,008	1,416	13,592	9.4		626	
	C	16,419	1,787	14,632	10.9		472	
	D	17,383	1,791	15,592	10.3		570	

※ ピーク時については、交差点流入台数が最大となる 1 時間を 15 分単位で抽出しました。

※ 詳細は資料編（資-9～56 参照）に示すとおりです。

表 3.2-2(2) 事後調査結果（自動車交通量：休日）

地点（交差点）	断面	24 時間(22-22 時)【台/24h】				ピーク時【台/h】		
		断面交通量	大型車	小型車	大型車混入率	時間帯	交差点流入台数	
No.1 青木橋交差点	A	24,450	1,294	23,156	5.3	12:30 ～ 13:30	857	2,191
	B	22,738	854	21,884	3.8		871	
	C	13,586	910	12,676	6.7		457	
	D	880	12	868	1.4		6	
No.2 台町入口	A	298	6	292	2.0	12:45 ～ 13:45	18	983
	B	13,237	923	12,314	7.0		525	
	C	469	16	453	3.4		31	
	D	13,344	929	12,415	7.0		409	
No.3 鶴屋町 1 丁目交差点	A	320	15	305	4.7	12:30 ～ 13:30	13	1,005
	B	13,371	932	12,439	7.0		550	
	C	989	60	929	6.1		19	
	D	13,202	917	12,285	6.9		423	
No.4 鶴屋町 3 丁目交差点	A	12,442	485	11,957	3.9	16:00 ～ 17:00	449	2,292
	B	13,476	712	12,764	5.3		659	
	C	17,913	1,235	16,678	6.9		624	
	D	15,319	902	14,417	5.9		560	

※ ピーク時については、交差点流入台数が最大となる 1 時間を 15 分単位で抽出しました。

※ 詳細は資料編（資-56～103 参照）に示すとおりです。

(イ) 交差点需要率（信号制御交差点）

事後調査時の交差点需要率*1は表 3.2-3(1)～(2)に、交差点車線混雑度*2は表 3.2-4(1)～(2)に示すとおりです。

交差点需要率は、平日の最大が 0.591（青木橋交差点（No.1））、休日の最大が 0.557（青木橋交差点（No.1））であり、各交差点の処理能力の上限を示す限界需要率*3を超える交差点はありませんでした。

また、交差点車線混雑度は、全ての交差点の流入車線において 1.0 を下回っているため、円滑な交通処理がなされていると考えます。

表 3.2-3(1) 事後調査時の交差点需要率（信号制御交差点）（平日）

交差点名	交差点需要率	限界需要率	時間帯
No.1 青木橋交差点	0.591	0.626	8:30～9:30
No.2 台町入口交差点	0.155	0.867	16:15～17:15
No.3 鶴屋町 1 丁目交差点	0.173	0.889	16:30～17:30
No.4 鶴屋町 3 丁目交差点	0.410	0.889	16:30～17:30

※ 詳細は資料編（資-112～115 参照）に示すとおりです。

表 3.2-3(2) 事後調査時の交差点需要率（信号制御交差点）（休日）

交差点名	交差点需要率	限界需要率	時間帯
No.1 青木橋交差点	0.557	0.600	12:30～13:30
No.2 台町入口交差点	0.155	0.867	12:45～13:45
No.3 鶴屋町 1 丁目交差点	0.160	0.889	12:30～13:30
No.4 鶴屋町 3 丁目交差点	0.447	0.889	16:00～17:00

※ 詳細は資料編（資-116～119 参照）に示すとおりです。

-
- *1 : 交差点需要率 単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比です。交差点需要率は、各現示で算出される需要率の合計値で表されます。
- *2 : 車線混雑度 「自動車通行可能な最大量」に対する「実際の通行量」の比です。1.0 を超えると通行可能な最大量を超えた交通量が発生していることを表します。
- *3 : 限界需要率 「（サイクル長－損失時間（黄色＋赤色））/サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を表すものです。

表 3.2-4(1) 事後調査時の交差点車線混雑度(平日)

交差点名	交差点流入断面	流入車線	交差点車線混雑度
No.1 青木橋交差点 (8:30～9:30)	A	左折	0.870
		直右	0.453
	B	左直右	0.841
		右折	0.822
	C	左直	0.464
		右折	0.994
	D	左折	0.014
		右折	0.014
No.2 台町入口交差点 (16:15～17:15)	A	左右	0.034
	B	直進	0.261
	C	左右	0.061
	D	直進	0.202
No.3 鶴屋町1丁目交差点 (16:30～17:30)	A	左直右	0.032
	B	左直右	0.269
	C	左直右	0.070
	D	左直右	0.201
No.4 鶴屋町3丁目交差点 (16:30～17:30)	A	左直	0.415
		右折	0.588
	B	左直	0.392
		右折	0.313
	C	左折	0.581
		直進	0.321
		右折	0.282
	D	左折	0.144
		直進	0.282
		右折	0.800

※ 詳細は資料編（資-112～115 参照）に示すとおりです。

表 3.2-4(2) 事後調査時の交差点車線混雑度(休日)

交差点名	交差点流入断面	流入車線	交差点車線混雑度
No.1 青木橋交差点 (12:30～13:30)	A	左折	0.670
		直右	0.571
	B	左直右	0.848
		右折	0.866
	C	左直	0.560
		右折	0.984
	D	左折	0.014
		右折	0.014
No.2 台町入口交差点 (14:45～15:45)	A	左右	0.033
	B	直進	0.266
	C	左右	0.053
	D	直進	0.209
No.3 鶴屋町1丁目交差点 (12:30～13:30)	A	左直右	0.024
	B	左直右	0.266
	C	左直右	0.036
	D	左直右	0.213
No.4 鶴屋町3丁目交差点 (16:00～17:00)	A	左直	0.357
		右折	0.368
	B	左直	0.494
		右折	0.480
	C	左折	0.516
		直進	0.303
		右折	0.441
	D	左折	0.138
		直進	0.294
		右折	0.970

※ 詳細は資料編（資-116～119 参照）に示すとおりです。

イ 環境の保全のための措置の実施状況

供用後の関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全に係る環境の保全のための措置の実施状況は、表 3.2-5(1)～(2)に示すとおりです。

表 3.2-5(1) 地域社会における環境の保全のための措置の実施状況

環境影響 要因	環境の保全のための措置	実施状況
関連車両の 走行に伴う 交通混雑	【計画立案時】 ・本事業で整備する駐車場は、対象事業実施区域内に横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数を確保します。	・駐車場は、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数以上(121台)を整備しました。
	【計画立案時】 ・用途ごとの駐車場に至るまでに十分な待機スペースを確保し、入庫車両が市道高島台106号線にあふれることがないよう配慮します。	・用途ごとの駐車場に至るまでに十分な待機スペースを確保し、入庫車両が市道高島台106号線にあふれることがないよう配慮しています(写真3.2-1参照)。
	【計画立案時】 ・対象事業実施区域内の駐車場へのアプローチ道は、十分な待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。	・ホームページで、満車時における公道への駐車は控えるよう利用者に対して注意喚起をしています(図3.2-2参照)。
	【計画建物供用後】 ・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。	・横浜駅に直結した立地のため、計画建物の駐車場を利用している従業員はほとんどおらず、大多数の従業員は公共交通機関を利用し、通勤や業務の移動を行っています。
	【計画建物供用後】 ・施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。	・横浜駅に直結した立地であり、かつ、商業テナントは酒類提供を伴う飲食店が中心であること、ホテルはインバウンド利用客が多いこと等、自動車利用が限定的な用途構成にすることで抑制に努めています。
	【計画建物供用後】 ・施設利用者には、周辺交差点の交通混雑の状況を施設内において周知するなど、更なる交通混雑を回避できる方策を講じます。	・令和7年10月現在、対象事業実施区域周辺において著しい交通混雑は発生しておりませんが、今後生じた場合には、交通誘導員を配置する等、交通混雑を回避できる方策を講じてまいります。
	【計画建物供用後】 ・地下駐車場の運用にあたっては、平常時は機械式駐車場を優先的に使用していきます。	・地下駐車場では、平面駐車場よりも機械式駐車場を優先的に使用しています(写真3.2-2参照)。
	【計画建物供用後】 ・建物竣工後には、「エキサイトよこはま22」の駐車場ルールに基づき、周辺地区の駐車場と連携していきます。	・計画建物(THE YOKOHAMA FRONT)の駐車場運営会社のホームページにて、ご来館の方に限らず、どなたでもご利用いただけるという案内を公開しています。 ・周辺施設と駐車場の連携利用に向けて調整をしています。 ・のぼりを設置し、駐車場の利用が可能であることを周知しています(写真3.2-3参照)。

表 3.2-5(2) 地域社会における環境の保全のための措置の実施状況

環境影響要因	環境の保全のための措置	実施状況
関連車両の走行に伴う交通混雑	【計画建物供用後】 ・主要地方道青木浅間線（環状1号線）及び市道高島台106号線等において路上駐車等が生じないよう、横浜市と神奈川タクシーセンター等へ働きかけます。	・主要地方道青木浅間線（環状1号線）及び市道高島台106号線等において路上駐車等が生じないよう、タクシーが侵入しやすい交通広場を整備しました(写真3.2-4参照)。また、横浜市と神奈川タクシーセンター等に対しては、周辺道路での客待ちや駐停車を行わないよう働きかけています。
関連車両の走行に伴う歩行者の安全	【計画立案時】 ・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。	・敷地内にはスロープやエレベーター、階段の手すり、点字ブロック等を整備することにより、歩行者の安全確保及びバリアフリーに配慮しました(写真3.2-5～6参照)。
	【計画立案時】 ・駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っていきます。	・駐車場の出入口には、出庫灯を整備し、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っています(写真3.2-7参照)。 ・駐車場の出入り口には誘導員を配置し、歩行者や自転車の安全を確保しています(写真3.2-8参照)。
	【計画建物供用後】 ・駐車場出入口付近は、適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。	・駐車場の出口は、視認性に配慮するとともに、敷地内の植栽については、年間の維持管理計画を立案し、適切に維持管理を実施しています(写真3.2-9～10参照)。
建物の供用に伴う歩行者の交通混雑	【計画立案時】 ・横浜駅西口駅ビル計画と連続するペDESTリアンデッキは、十分な幅員を確保します。	・ペDESTリアンデッキの幅員は約4m以上とし、円滑で安全な歩行者交通を確保しました。
	【計画立案時】 ・敷地内の歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。	・敷地内にはスロープやエレベーター、階段の手すり、点字ブロック等を整備することにより、歩行者の安全確保及びバリアフリーに配慮しました(写真3.2-5～6参照)。
	【計画建物供用後】 ・駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車利用者に対し、自動車走行の注意喚起を行っていきます。	・駐車場の出入口には、出庫灯を整備し、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っています(写真3.2-7参照)。 ・駐車場の出入り口には誘導員を配置し、歩行者や自転車の安全を確保しています(写真3.2-8参照)。



写真 3.2-1 駐車場へのアプローチ道



図 3.2-2 HPでの路上駐車注意喚起*1

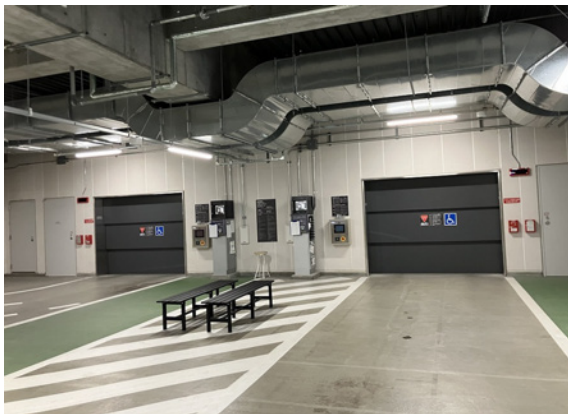


写真 3.2-2 機械式駐車場の様子



写真 3.2-3 のぼりによる周知



写真 3.2-4 交通広場の整備状況



写真 3.2-5 スロープの整備状況



写真 3.2-6 エレベーターの設置状況



写真 3.2-7 駐車場の出庫灯(住宅用駐車場)

*1 資料：「ACCESS アクセス」（THE YOKOHAMA FRONT ホームページ、令和 7 年 10 月閲覧）



写真 3.2-8 駐車場出入口の誘導員



写真 3.2-9 駐車場出入口の様子



写真 3.2-10 植栽管理の様子

(3) 事後調査結果の考察

評価書で示した環境保全目標は、表 3.2-6 に、交差点需要率及び交差点車線混雑度の事後調査結果と予測結果との比較は、表 3.2-7(1)～(2)及び表 3.2-8(1)～(2)に示すとおりです。

事後調査の結果、交差点需要率及び交差点車線混雑度の事後調査結果と予測結果を比較したところ、両者に著しい差は見られませんでした。

なお、青木橋交差点（No.1）の C 断面における右折車線では、平日、休日ともに、事後調査結果の交差点車線混雑度が 0.9 を上回りました。しかし、この値は現地調査時や予測結果で示されていた 1.0 を超える値よりも低い結果でした。

また、鶴屋町 3 丁目交差点（No.4）の D 断面における右折車線では、休日に事後調査結果の交差点車線混雑度が 0.9 及び予測結果を上回りました。しかし、この車線は、本事業の関連車両等の走行ルートではないため、本事業による影響はないと考えます。

本事業では、表 3.2-5(1)～(2)に示したとおり、関係車両の走行や建物の供用に伴う交通混雑を低減するために、様々な環境の保全のための措置を実施しています。

さらに、関連車両の走行に伴う歩行者の安全に対しても、駐車場の出入口には、出庫灯を整備する等の様々な環境保全のための措置を実施しており、引き続き一般通行者への安全配慮に努めていきます。

以上のことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」及び「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されているものと考えます。

表 3.2-6 供用後における環境保全目標（地域社会）

区 分	環境保全目標
関連車両の走行に伴う交通混雑	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
建物の供用に伴う歩行者の交通混雑	
関連車両の走行に伴う歩行者の安全	歩行者等の安全な通行が確保されること。

表 3.2-7(1) 事後調査結果と予測結果等との比較（交差点需要率）（平日）

交差点名	【参考】 現地調査	予測結果	事後調査時	比較	
				【参考】 現況調査時 との差	予測結果 との差
No.1 青木橋交差点	0.501 (17:00～18:00)	0.559	0.591 (8:30～9:30)	+0.090	+0.032
No.2 台町入口交差点	0.184 (17:00～18:00)	0.261	0.115 (16:15～17:15)	-0.069	-0.146
No.3 鶴屋町 1 丁目交差点	0.218 (17:00～18:00)	0.370	0.173 (16:30～17:30)	-0.045	-0.197
No.4 鶴屋町 3 丁目交差点	0.513 (17:00～18:00)	0.565	0.410 (16:30～17:30)	-0.103	-0.155

※【参考】現地調査に示す No.1 及び No.4 は平成 27 年（2015 年）4 月 21 日（火）22:00～22 日（水）22:00、
No.2 及び No.3 は平成 27 年（2015 年）4 月 22 日（水）6:00～22:00 に実施し、解析した結果です。

※ 斜体字は事後調査時の交差点需要率のほうが現地調査時や予測結果よりも小さい値であることを示しています。

表 3.2-7(2) 事後調査結果と予測結果等との比較（交差点需要率）（休日）

交差点名	【参考】 現地調査	予測結果	事後調査時	比較	
				【参考】 現況調査時 との差	予測結果 との差
No.1 青木橋交差点	0.505 (16:00～17:00)	0.586	0.557 (12:30～13:30)	+0.052	-0.029
No.2 台町入口交差点	0.174 (16:00～17:00)	0.261	0.155 (12:45～13:45)	-0.019	-0.106
No.3 鶴屋町 1 丁目交差点	0.200 (16:00～17:00)	0.319	0.160 (12:30～13:30)	-0.040	-0.159
No.4 鶴屋町 3 丁目交差点	0.466 (15:45～16:45)	0.500	0.447 (16:00～17:00)	-0.019	-0.053

※【参考】現地調査に示す No.1 及び No.4 は平成 27 年（2015 年）4 月 18 日（土）22:00～19 日（日）22:00、
No.2 及び No.3 は平成 27 年（2015 年）4 月 19 日（日）6:00～22:00 に実施し、解析した結果です。

※ 斜体字は事後調査時の交差点需要率のほうが現地調査時や予測結果よりも小さい値であることを示しています。

表 3.2-8 (1) 事後調査結果と予測結果等との比較（交差点車線混雑度）（平日）

交差点名	交差点 流入 断面	流入 車線	【参考】 現地調査 (H27.4.22)	予測結果	事後調査時 (R7.5.15)	比較	
						【参考】 現況調査時 との差	予測結果 との差
No.1 青木橋交差点	A	左折	0.647	0.658	0.870	+0.223	+0.212
		直右	0.501	0.666	0.453	-0.048	-0.213
	B	左直右	0.567	0.752	0.841	+0.274	+0.089
		右折	0.611	0.632	0.822	+0.211	+0.190
	C	左直	0.634	0.689	0.464	-0.170	-0.225
		右折	1.101	1.296	0.994	-0.107	-0.302
No.2 台町入口交差点	D	左折	0.010	0.010	0.014	+0.004	+0.004
	A	左右	0.058	0.062	0.034	-0.024	-0.028
	B	直進	0.269	0.341	0.261	-0.008	-0.080
	C	左右	-	0.167	0.061	-	-0.106
No.3 鶴屋町 1 丁目交差点	D	直進	0.209	0.209	0.202	-0.007	-0.007
	A	左直右	0.038	0.038	0.032	-0.006	-0.006
	B	左直右	0.276	0.430	0.269	-0.007	-0.161
	C	左直右	0.176	0.374	0.070	-0.106	-0.304
No.4 鶴屋町 3 丁目交差点	D	左直右	0.211	0.253	0.201	-0.010	-0.052
		左直	0.438	0.507	0.415	-0.023	-0.092
	A	右折	0.701	0.731	0.588	-0.113	-0.143
		左直	0.587	0.688	0.392	-0.195	-0.296
	B	右折	0.328	0.701	0.313	-0.015	-0.388
		左折	0.563	0.563	0.581	+0.018	+0.018
	C	直進	0.368	0.368	0.321	-0.047	-0.047
		右折	0.401	0.401	0.282	-0.119	-0.119
	D	左折	0.317	0.330	0.144	-0.173	-0.186
		直進			0.282	-0.035	-0.048
		右折	0.635	0.635	0.800	+0.165	+0.165

※ 斜体字は事後調査時の交差点車線混雑度のほうが現地調査時や予測結果よりも小さい値であることを示しています。

表 3.2-8(2) 事後調査結果と予測結果等との比較（交差点車線混雑度）（休日）

交差点名	交差点 流入 断面	流入 車線	【参考】 現地調査 (H27.4.22)	予測結果	事後調査時 (R7.5.18)	比較	
						【参考】 現況調査時 との差	予測結果 との差
No.1 青木橋交差点	A	左折	0.592	0.655	0.670	+0.078	+0.015
		直右	0.531	0.671	0.571	+0.040	-0.100
	B	左直右	0.506	0.701	0.848	+0.342	+0.147
		右折	0.560	0.599	0.866	+0.306	+0.267
	C	左直	0.661	0.725	0.560	-0.101	-0.165
		右折	1.490	1.732	0.984	-0.506	-0.748
No.2 台町入口交差点	D	左折	0.015	0.015	0.014	-0.001	-0.001
	A	左右	0.044	0.048	0.033	-0.011	-0.015
	B	直進	0.281	0.357	0.266	-0.015	-0.091
	C	左右	-	0.170	0.053	-	-0.117
No.3 鶴屋町 1 丁目交差点	D	直進	0.258	0.258	0.209	-0.049	-0.049
	A	左直右	0.011	0.011	0.024	+0.013	+0.013
	B	左直右	0.296	0.431	0.266	-0.030	-0.165
	C	左直右	0.108	0.239	0.036	-0.072	-0.203
No.4 鶴屋町 3 丁目交差点	D	左直右	0.269	0.309	0.213	-0.056	-0.096
		左直	0.410	0.476	0.357	-0.053	-0.119
	A	右折	0.473	0.473	0.368	-0.105	-0.105
		左直	0.537	0.643	0.494	-0.043	-0.149
	B	右折	0.326	0.576	0.480	+0.154	-0.096
		左折	0.654	0.655	0.516	-0.138	-0.139
	C	直進	0.406	0.406	0.303	-0.103	-0.103
		右折	0.592	0.592	0.441	-0.151	-0.151
	D	左折	0.313	0.363	0.138	-0.175	-0.225
		直進			0.294	-0.019	-0.069
		右折	0.600	0.600	0.970	+0.370	+0.370

※ 斜体字は事後調査時の交差点車線混雑度のほうが現地調査時や予測結果よりも小さい値であることを示しています。