

## 第 12 章 方法書に対する意見、見解等



## 第 12 章 方法書に対する意見、見解等

### 12.1 説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の見解

#### 1 方法書説明会の開催状況

方法書説明会は表 12.1-1 に示す日時で計 2 回開催しました。

表 12.1-1 方法書説明会の開催結果

回	開催日時	会場	参加人数 (無記名者含む)
第 1 回	平成 27 年 10 月 4 日(日) 10:00～11:30	かながわ県民センターホール (神奈川区鶴屋町 2-24-2)	40 名
第 2 回	平成 27 年 10 月 5 日(月) 19:00～20:30		39 名
合計			79 名

## 2 方法書説明会における質疑、意見の概要及び事業者の見解

各開催日の意見の概要と事業者の見解は、表 12.1-2(1)～(3)及び表 12.1-3(1)～(2)に示すとおりです。なお、整理にあたっては、発言順ではなく、項目別としています。

表 12.1-2(1) 説明会（第 1 回）における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
事業計画 建物規模・用途	180mという建物高さについて想像がつかない。周辺の既存建築物に例えるとどのくらいか。	横浜駅西口のシェラトンで約 110m、東口のベイクオーター付近のマンション群で約 150～160m、高島地区のマンションで約 120mです。 横浜駅西口駅ビル計画は約 135mであると聞いています。
	宿泊施設、住宅施設の規模を知りたい。道路はどのくらい広がるのか。	各用途の規模はまだ確定していません。今後、組合が確定させていくデベロッパー等の意思にもよりますが、住宅施設は 400 戸前後、宿泊施設は 200 室前後を想定しています。 対象事業実施区域の北側の道路は、廃道とする市道高島台 111 号線を付け替えることで現状の 6m を 9m、西側の道路は、市道高島台 118 号線（斜めに横断）を付け替えることで 8m を 12m に拡幅していきます。
事業計画 歩行者動線計画	現状の道路を廃道にして整備していく計画との説明だが、周辺交通量はどのように変化するのか。	対象事業実施区域内を斜めに横断する市道高島 118 号線と、東西に横断する 111 号線を廃道にして、対象事業実施区域の北側と西側に、現状整備されていない歩道を新設整備していきます。また、合わせて横浜駅西口駅ビル計画とつながるペDESTリアンデッキを整備していきます。 東横フラワー緑道方面から横浜駅へ向かうルートは、現状の地上部の道路から、新設する歩道とペDESTリアンデッキの 2 つのルートに乗り換えてもらうこととなります。ペDESTリアンデッキを用いると、事業実施後の距離は約 150m 短くなります。
	ペDESTリアンデッキは 2 階レベルであるが、台町交差点の横断は変化するのか。	ペDESTリアンデッキの利用は、横浜駅きた西口からデッキ上に上がって、対象事業実施区域を経て、横浜駅西口駅ビル計画で整備される駐車場棟で地上部においてることとなります。東横フラワー緑道へは、現状と変わらず横断歩道を渡ってもらうこととなります。 なお、本事業では、タクシー乗車場付近で降りることも可能です。

表 12.1-2(2) 説明会（第1回）における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
事業計画(歩行者動線計画)	<p>ペDESTリアンデッキは、建物の工事に先だって整備され、廃道後はデッキを使って横浜駅へ向かうことができるのか。</p>	<p>施工業者が確定していないため、現時点では、廃道予定の2つの道路は4年間の工事期間中は通行止めになり、歩行者は対象事業実施区域の外側を回り、横浜駅方面に向かっていただくことになると考えています。</p> <p>ペDESTリアンデッキの整備をなるべく早く行い、状況に応じて早めに使えるようにしていきたいと考えています。</p>
	<p>ペDESTリアンデッキは、駅ビルができた時点で途中までは歩けるようになるのか。</p>	<p>ペDESTリアンデッキが完成するタイミングは現在未定です。</p> <p>横浜駅西口駅ビル計画側だけの整備であれば、横浜駅からデッキを通過して帷子川を渡ったところで地上におりことは可能と考えます。ただし、駐車場棟でどのような整備がなされるかが不明ですので、それが可能かどうかは断言できません。</p> <p>今後の状況を踏まえ、可能な範囲で改めて説明させていただきたいと考えています。</p>
	<p>歩行者は最終的にどこを通れるのか。 駐車場棟では建物の中で地上に降りることができるのか。24時間通れるのか。</p>	<p>現時点で横浜駅西口駅ビル計画の駐車場棟は、建物内で地上に降りることができると聞いています。ただし、横浜駅西口駅ビル計画事業者の計画ですので、変更となる可能性があります。</p>
事業計画(施工計画)	<p>歩行者の動線を確保するという意味で、なるべく現状に近いルートを確認するなどの検討はできないのか。</p>	<p>ペDESTリアンデッキを整備する区域は、横浜駅西口駅ビル計画において、工事用車両の重要な動線として利用されると聞いています。</p> <p>再開発準備組合としては、横浜駅西口駅ビル計画事業者と連携して、なるべく近隣にご迷惑をかけないように調整していきたいと考えています。そのため、施工業者が確定していない状況ではありますが、駅ビルのオープン時にはデッキが使えるように工事を進めていきたいと考えています。</p>
(その他) 事業計画	<p>今回の計画の住宅施設は分譲され、多くの地権者が発生するのか。</p>	<p>現在、全ての住戸を分譲する計画とはしていませんが、分譲により、相当数の権利者が生じるものと考えています。</p>
環境影響評価(調査手法)	<p>環境調査は住民が知ることができるのは準備書の段階か。</p>	<p>ご理解いただいているとおり、準備書の段階になります。</p>
	<p>調査の日数はどれくらい実施するのか。</p>	<p>調査は様々であります。調査員や調査機器を据え置いて調査する項目は、大気質、騒音、振動、交通量があげられます。</p> <p>大気質は、季節を2季に分けてそれぞれ1週間ずつ、騒音・振動・交通量は、平日、休日の2日実施していく計画です。そのほかの調査は、計画地周辺を適宜歩きながら確認していく手法をとるので、日数を明言するのは困難です。</p>

表 12.1-2(3) 説明会（第 1 回）における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
環境影響評価 閲覧内容・ 方法	日影はどこまで延びると想定されているのか。どこかで閲覧することはできるのか。	現時点で日影については、現状の地形を考慮しない前提で、計画地盤面±0mで整理しています。 この場合、北西側（8時の日影）は三ツ沢中町付近、北東側（16時の日影）は東神奈川二丁目付近まで及ぶと考えています。
	今の段階で日影についても閲覧できるようにしてほしい。	基本的には時刻別日影図と等時間日影図を準備書で明らかにしていきます。
	方法書の閲覧について、HP 上で見付けられない。一式そろっているページはないのか。	ご案内したリーフレットに横浜市環境創造局の URL を掲載しているので参照願います。 HP 上では章ごとに分けて閲覧できるようになっています。
その他	現況の地図に計画図を重ねてもらった方が位置関係を把握しやすい。	ご意見として賜ります。
	横浜駅西口駅ビル計画と一緒に説明会を開催してもらえないようにはならないか。	お互いの事業スケジュールでそれぞれの事業が進捗しているため、なかなか同時に説明会を開催することができないのが現状です。 本事業は、来年度からは基本設計、再来年度では実施設計の予定で進めていく予定です。ペDESTリアンデッキを接続させていく関係から、横浜駅西口駅ビル計画事業者とは適宜連携していくこととなりますので、今後の説明にあたっては、2事業の全体が極力わかるように努めていきます。

表 12.1-3(1) 説明会（第 2 回）における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
事業計画(歩行者動線計画(地上))	市道 118 号線がなくなるのは地元としては困る。	道路は付け替えにより現状より拡幅する計画となっています。
	廃止する市道 118 号線の交通量は把握しているのか。	現状、市道 118 号線は 1 日約 900 台、市道 116 号線は約 800 台の交通量です。事業で新たに発生する台数はそれぞれ、約 1400 台と約 1800 台を見込んでいます。この台数を踏まえて、今後交通への影響を予測していきます。
	公道廃止の計画があるのに、横浜市が説明会に出席していないのはおかしい。	本日は、横浜市環境影響評価条例に基づく説明会であり、主催は事業者となっています。そのため、再開発準備組合とコンサルのみが出席しています。 今日の意見は、横浜市や、学識者を交えた環境影響評価審査会へも報告していきます。
	公道の廃止は必ず行うという計画なのか。	事業者としては、説明した内容で進めたいと考えていますが、事業計画自体、まだ確定したものではありません。
	公道を廃止するのに、横浜市は組合に入らないのか。	通常、再開発組合施行の再開発において、道路所有者である行政が組合員になることはありません。
事業計画(歩行者動線計画(ペデストリアンデッキ))	ペデストリアンデッキについて、横浜駅からのアクセスと東横フラワー緑道との接続がよくわからない。	横浜駅きた西口から 2 階レベルに上がり、ペデストリアンデッキを通過して横浜駅西口駅ビル計画で整備される駐車場棟において地上部におりにすることになります。 東横フラワー緑道へは、現状と同じく環状 1 号線を横断歩道で渡る経路となります。
	供用後の歩行者デッキは 24 時間通行できるのか。	開放時間は具体的に決まっていますが、最低限、始発から終電までは通行できるようにしたいと考えています。
	ペデストリアンデッキの利用は、高さ方向の立体的な移動が増えることになる。高齢者やベビーカー等の移動に影響がでることについてどう考えているのか。	歩行者ネットワークが形成できるよう、エレベーターやエスカレーターの設置を検討しています。 周辺地区とも、利用者が不自由なく移動できるよう、意見の主旨を事業者間で共有していきます。
	ペデストリアンデッキの整備について、横浜駅西口駅ビル計画との整備区分はどうなっているのか。	(方法書 p.14 の図の) 赤の網掛けで示している部分が、本事業で整備する部分となっています。
	事業により歩行者数が増えると思うが、ペデストリアンデッキの幅の検討は充分なのか。横浜駅西口駅ビル計画との連携は取れているのか。	地区計画では 4m の幅員が設定されています。今後、集客数等を整理の上、十分な幅員を確保できているかチェックをしていきます。 横浜駅西口駅ビル計画と調整をしながら計画を検討しています。
	国道 1 号の横断について、横断歩道以外の経路も作ってもらえると、地域の利用者のためにもなるので考慮して欲しい。	ご意見として賜ります。

表 12.1-3(2) 説明会（第 2 回）における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
事業計画(施工計画)	工事期間中の台町交差点から横浜駅までのアクセス経路についてどう考えているのか。	工事中の台町交差点から横浜駅に向かうルートは、対象事業実施区域の外側を回り、鶴屋橋を通過して駅に至る経路になると考えています。
	歩行者が4年という長い期間工事の影響を受ける。十分に配慮して欲しい。	ペDESTリアンデッキをなるべく早いタイミングで通ってもらえるように横浜駅西口駅ビル計画事業者や施工会社と調整していきます。
	工事用車両について、横浜駅西口駅ビル計画との対応をどう考えているか。	本事業の工事用車両の走行ルートは、対象事業実施区域の西側の市道 106 号線を用いて入出庫させる計画です。施工業者が決まっていなため、台数は未定です。 工事中、横浜駅西口駅ビル計画と重なる期間は、通勤・通学など地域の生活に影響がないよう、施工会社に指導していきます。
	工事用車両の走行台数は、横浜駅西口駅ビル計画の工事を踏まえ、よく調整してほしい。	工事用車両の走行に伴う影響は、準備書の段階で詳しく説明いたします。
事業計画(その他)	交通広場にタクシーの待機列が発生してしまうのではないか。	タクシーの路上待機が多い現状を、タクシー乗車場を設けることで解消する計画となっています。タクシー乗車場の設置は、上位計画である「エキサイトよこはま 22」の駅前に集中しているタクシー乗車場を地域内に分散させていく計画に基づいています。 タクシーの待機車両の抑制については、横浜市と神奈川タクシーセンター等が連携して、タクシー乗車場以外で路上待機が生じないように対応していくと聞いております。
	この事業は特定の企業の利益だけを考えたまちこわしの事業ではないか。鶴屋地区全体を考えた計画になっているのか。	「エキサイトよこはま 22」の整備方針に従い、事業を進めています。環境影響評価手続とは別に、都市計画に関する手続もあるので、市の指導を受けながら適切に進めていきます。
	エキサイトよこはまにおける鶴屋地区のコンセプトと、今回の事業のコンセプトの関連性についてより詳しく説明して欲しい。	賑わいの機能の導入によって、共同住宅部分に容積率の割増を受けています。商業用途だけ、住宅用途だけという地区とはならない将来の鶴屋地区の実現に向け、寄与する計画となっています。
その他	1人ひとつの質問しか受け付けないのはおかしい。地元の声をもっと拾って欲しい。	多くの方のご意見を賜りたいという意図で協力をお願いします。
	昨日の説明会で出た質問の内容を教えてください。	工事中や供用後の歩行者の動線に関する質問が全体の半分程度でした。そのほか、建物の用途について、周辺の建物の高さについて、日影についての質問や、横浜駅西口駅ビル計画との合同説明会を開催して欲しいという意見が寄せられました。 本事業への反対意見はありませんでした。



## 12.2 方法書に対する意見書の概要及び事業者の見解

横浜市環境影響評価条例に基づき、「(仮称)横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業環境影響評価方法書」に対し、4通の意見書（延べ意見数 14 件）が提出されました。意見書の内容と意見数は、表 12.2-1 に示す通りです。

意見書の内容と事業者の見解は、表 12.2-2(1)に示すとおりです。なお、整理にあたっては、項目別としています。

表 12.2-1 意見書の内容と意見数

意見項目		意見数	
事業計画	道路改廃について	4 件	5 件
	歩行者動線について	1 件	
環境影響評価	大気質について	1 件	7 件
	振動について	1 件	
	地域社会について	2 件	
	工事の影響について	1 件	
	建物の存在の影響について	1 件	
	手続について	1 件	
その他		2 件	
合計		14 件（4 通）	

表 12.2-2(1) 意見書の内容と事業者の見解

項目	意見書の内容	事業者の見解
事業計画	道路改廃について 人の流れが多くなることが予想されるが、道の整備はされるのか。	対象事業実施区域内の道路の現状は、一方通行路が多く、人と車が混在した危険な街路となっています。 本事業の実施により、敷地北側と西側の道路については、道路用地としての歩道及び歩道と一体となった歩行者用通路を設け、安全な歩行空間を確保していきます。また、地上 2 階レベルにて横浜駅きた西口から台町入口交差点に至る、安全でバリアフリーの基準に則した新たなデッキの整備を行い、より良い歩行者環境を実現していきます。
	対象事業実施区域内にある 2 本の道路を廃道にする計画であり、従来からある建物北側、建物西側の各道路に通行が集中することが考えられ、スムーズな交通が確保できるか、極めて疑問である。	エキサイトよこはま 22 では、センターゾーンの周縁部で車両を受け止め、センターゾーンに車両が入りにくい計画とすることが求められています。 センターゾーンの周縁部にあたる対象事業実施区域では、歩車分離による安全性の向上、適正な車両動線を確保して、原則、当該区域を通過する交通を削減していく方針で、行政・警察等と協議を進めています。
	対象事業実施区域内にある 2 本の道路を廃道にする計画であり、建物北側、建物西側の各道路に通行が集中する一方で、タクシー乗り場に入りきれない待機車両や、「複合・宿泊・住宅車両入口」に列をなす待機車両などが路上待ちすることが容易に想定され、周辺交通に大きな支障を来すことは明白である。	計画建物を利用する関連車両については、周辺交通に支障を及ぼさないように、地下駐車場の地下のゲートまでに十分な待機スペースを確保することで路上での待機車両等を抑制する計画としています。 タクシーの待機車両の抑制については、横浜市と神奈川タクシーセンター等が連携して、タクシー乗車場以外で路上待機が生じないように対応していくと聞いております。

表 12.2-2(2) 意見書の内容と事業者の見解

項目	意見書の内容	事業者の見解
事業計画	<p>公道は単に歩行だけに使われるものではなく、緊急時の緊急車両の通行にも使われ、実に多面的な機能を有するものである。公道の多機能性を失わせるに足りる内容をこの計画に見ることはできない。公道廃止ではなく、公道機能の全てを残した再計画を求める。</p>	<p>本事業において実施する道路改廃では、廃道面積約 810 m<sup>2</sup>に対し、本事業による約 150 m<sup>2</sup>の土地提供を含めた約 960 m<sup>2</sup>の新設歩道と交通広場を整備していきます。そのほか、敷地北側と西側の道路については、道路用地としての歩道及び歩道と一体となった歩行者用通路を設け、安全な歩行空間を確保していきます。また、横浜駅きた西口から台町入口交差点に至る、安全でバリアフリーの基準に則した新たなデッキの整備を行い、より良い歩行者環境を実現していきます。</p> <p>エキサイトよこはま 22 では、センターゾーンの周縁部で車両を受け止め、センターゾーンに車両が入りにくい計画とすることが求められており、この方針に沿い公共機能の更新を行うこととされています。</p> <p>そのため、対象事業実施区域でのタクシー乗車場を整備し、当該区域周辺での現状のタクシー待機の解消を図ることに寄与していきます。これらの公共機能の更新は、この方針に沿った計画にあたります。</p> <p>なお、本事業では、横浜市の「市街地開発事業において整備する公共施設等の設計に関する技術指針」に基づき、道路局、消防局等の関係部署と協議を実施し、消防用水の確保や豪雨に対する遊水池の設置、災害時の避難施設など緊急時の地域貢献として寄与できる計画としています。</p> <p>また、車道部分の幅員は現状と変わりませんが、歩道や歩行者用通路を整備することで、明確に歩車分離され、一般車両が側方に一時停止した状態でも緊急車両の通行できるスペースが確保できる計画としています。</p>
歩行者動線について	<p>対象事業実施区域内に住宅施設、宿泊施設、店舗等の複合施設を備えた建物が建築されることにより建物利用者が頻繁に往来することになると、横浜駅へのアクセスが容易になることにより周辺住民の往来が劇的に増えるようになることがそれぞれ想定される中、建物北西角の歩道部分が不自然な形状となっており、スムーズな通行、歩行者の安全が確保できるか極めて疑問である。</p>	<p>北側道路と西側道路で道路用地としての歩道が連続しない、対象事業実施区域と北西角地部分の隣接地との間に地区計画の地区施設として歩行者用通路を整備し、連続した安全な歩行空間を、本事業で整備していきます。</p>
環境影響評価	<p>■大気質について 貴方法書では、既存建物や構造物の解体工事を実施する際に発生する粉塵などを含む大気質調査を、青木橋周辺（地点 A）と鶴屋町 3 丁目交差点周辺（地点 B）の 2 測定を設定されていますが、工事現場直近での計測は実施しないのでしょうか。直近での測定が必要でないとするならば、その理由を教えてくださいませんか。</p>	<p>方法書 p.132～133 をご確認ください。</p> <p>ご指摘いただいている大気質の調査地点 2 地点（地点 A・B）については、本事業の工事中や供用時に走行が想定される主要な車両ルートの道路沿道において、代表的な地点を選定し、二酸化窒素の測定を行うものです。</p> <p>一般環境大気質としては、対象事業実施区域内の代表的な 1 地点（地点 a）において調査を実施していきます。</p>

表 12.2-2(3) 意見書の内容と事業者の見解

項目	意見書の内容	事業者の見解
環境影響評価	<p>■振動について</p> <p>昨年、近隣（鶴屋町 2 丁目）の既存建築物解体工事で地下掘削を行っているとき、我々のマンションに大きな振動が発生し、掘削する音が壁に反響する事案が発生し、快適に生活できる生活環境に影響が生まれました。</p> <p>貴方法書で「安心して快適に生活できる生活環境の保全」の「騒音」「振動」は「地下掘削」で選定されておりましたが、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はないと判断されているのでしょうか。</p> <p>騒音・振動の調査地点の 2 箇所は、いずれも我々マンションより位置が遠く、貴工事現場に近いエリアでの騒音・振動測定は行わないと判断した理由を教えてください。</p> <p>また、貴工事が開始され、上記のような事案が実際に発生した場合、快適な生活環境の保全の見地から、貴工事との関連ではないことが判明するまで地下掘削工事の延期や、施工方法の変更を検討していただく余地はありますでしょうか。</p>	<p>本事業では、工事中の環境影響予測として、「建設機械の稼働に伴う影響」を選定しています。施工計画を整理し、建設機械の稼働による大気質、騒音、振動の各項目の影響が最も大きくなると想定される時期を見定め、それぞれの項目ごとに本事業による環境負荷を予測していくこととしています。建物に反射する音の予測は不確定要素が多く困難ですが、ご指摘の影響については、この項目で対応していくこととしています。</p> <p>また、ご指摘いただいている騒音、振動の調査地点 2 地点（地点 A・B）については、現状の道路交通騒音・振動を調査するもので、本事業の工事用車両や、供用後の関連車両による環境負荷等を予測する基礎資料として使用していくことを目的としています。</p> <p>環境騒音・振動については、対象事業実施区域内の代表的な 1 地点（地点 b:方法書 p.135～136 をご確認ください）において調査を実施していきます。この結果は、建設機械の稼働や供用時の施設設備の稼働音による環境負荷等を予測する基礎資料として使用していきます。</p> <p>環境影響評価手続では、事業実施による環境影響を把握した上で、影響を低減させていくための措置（環境保全のための措置）を検討し、適切に実施していきます。極力ご迷惑をおかけしないよう、施工方法等も含めて引き続き検討を進めてまいります。</p>
地域社会について	<p>本計画は横浜市道約 1,000 m<sup>2</sup>が廃止されるという内容を含んでおり、その面積は計画面積の 15%にもなる広大なものである。この廃止される道路に代わるべき公道の新設はなく、通常の都市計画で行われるべき「付け替え」による公道機能の維持を欠いたものである。公道機能の廃止に関して、環境面への影響評価はまったくされておらず、環境影響評価書としては、完全に不十分なものである。</p> <p>高層ビルがいくつも立って交通が大混乱しないか心配です。西口駅ビル環境アセスメントのとき、かなり問題になったらしい。将来はこのビルだけでなく、西口駅ビルやバスタクシーも含めて広区域で交通を予測して対策しないと、大問題が起きませんか。</p>	<p>10/4～5 の説明会時にご説明させていただいたとおり、方法書は、事業実施による環境影響を行うにあたり、実施していこうと考えている調査や予測等の手法に関する内容を記載した図書です。</p> <p>ご指摘の交通に関する予測は、地域社会の項目において、将来の交通規制を踏まえた形で交通流量等を予測して準備書にまとめていきます。</p> <p>その内容は、改めて関係地域の皆様にご説明させていただきます。</p> <p>本事業では、隣接事業である（仮称）横浜駅西口開発ビル計画の内容を基礎条件として事前に警察と協議を行い、計画案をとりまとめています。</p> <p>準備書では、バスタクシー等を含めた周辺地域の交通量調査結果（調査地点は方法書 p.148 参照）を用い、横浜駅西口駅ビル計画の内容も反映した将来の交通状況を予測して参ります。</p>

表 12.2-2(4) 意見書の内容と事業者の見解

項目	意見書の内容	事業者の見解
環境影響評価	<p>工事の影響について</p> <p>対象事業実施区域内に大規模な建物が建築されることで、周辺の既存建物や地域住民に悪影響が及ぶことが想定される。たとえば、地下の掘削に伴う地盤沈下などにより、既存建物の構造体に影響が及ぶこと、既存建物の壁面などにクラックが発生すること、日照障害が発生することなどが懸念される。</p>	<p>本事業の実施により、周辺地域に対して、何らかの影響を及ぼす可能性がありますので、環境影響評価手続を通じてその影響等の程度を予測し、それを低減させていくための措置（環境保全のための措置）等を検討し、適切に実施していきます。</p> <p>なお、工事による影響があると思われる敷地境界から一定の距離（施工業者が確定次第、決定いたします。）に位置する近隣に皆さまについては、事前に家屋調査を実施する等の対応を検討してまいります。</p>
	<p>建物の存在の影響について</p> <p>40階以上の建物が建つことにより、どの位の周囲に環境（日当たり、風当たり等）面で影響を受けるのか。具体例等あれば知りたい。</p>	<p>方法書 p.153～154 をご確認ください。</p> <p>10/4～5の説明会は、事業実施により何らかの影響を及ぼす可能性がある範囲（方法書関係地域）にお住まいの皆様にご案内させていただきました。</p> <p>この方法書関係地域の設定は、その際、ご説明させていただいたとおり、工事中に直接的な影響を受けやすいと考えられる敷地境界から約100mの範囲、風環境の変化が生じる可能性がある計画建物高さの約2倍の範囲、冬至日における計画建物の平均地盤面での時刻別の日影が生じる範囲としています。</p> <p>この範囲は、具体的な影響評価を実施する前の想定範囲になりますので、詳細は、準備書において明らかにしていきます。</p>
	<p>手続について</p> <p>西口駅ビルのときは道路混雑は警察と横浜市が解決する説明があったらしいのですが、そうであれば説明会やアセスメント審議会には市と警察も呼んでほしい。</p>	<p>今後実施予定の横浜市環境影響評価条例に基づく説明会は、事業者が市民に準備書の概要（事業計画及び予測・評価結果の概要）を説明する会になります。</p> <p>ご意見の主旨は横浜市及び警察の関係課にお伝えして参りますが、横浜市環境影響評価条例の主旨から、出席を強制するものではないことをご理解ください。</p>
その他	<p>この計画により周辺の土地評価額に変化はあるのか。</p>	<p>土地の評価は、行政機関によって地価公示、相続税路線価の評価が行われます。そのため、事業者より明確な回答ができないことをご理解ください。</p>
	<p>住民が増えることにより、教育施設等、充実させる計画はあるのか。</p>	<p>本事業では、横浜市の「市街地開発事業において整備する公共施設等の設計に関する技術指針」に基づき、市の関係部署と協議を進めております。</p> <p>教育施設の整備も協議対象となっており、今後、その協議内容を盛り込んでいくこととなります。</p>

### 12.3 方法市長意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解

本事業の方法書に対し、横浜市環境影響評価条例第21条第1項に規定する環境の保全の見地から、方法市長意見書の送付を平成27年12月11日に受けました。

方法市長意見書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所は、表12.3-1に示すとおりです。また、方法市長意見及び事業者の見解は、表12.3-2(1)～(2)に示すとおりです。

表 12.3-1 方法市長意見書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	平成27年12月25日～平成28年1月25日（32日間）
縦覧対象区	神奈川区、西区
縦覧場所	環境創造局 環境影響評価課 神奈川区役所 区政推進課 広報相談係 西区役所 区政推進課 広報相談係

表 12.3-2(1) 方法市長意見の内容及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
(1) 事業計画	計画地に隣接する(仮称)横浜駅西口駅ビル計画による環境影響も考慮し、(仮称)横浜駅西口駅ビル計画の事業者や近隣住民等と十分調整しながら周辺環境に配慮した事業計画とし、準備書以降の図書に記載してください。	<p>本事業で整備するペDESTリアンデッキは、(仮称)横浜駅西口駅ビル計画(以降、「隣接事業」とします。)の各施設と接続させる計画であること、本事業の工事期間の一部において隣接事業の工事と重複する期間があることから、計画段階、工事中並びに供用後においても、十分調整しながら計画を進める必要があると考えています。</p> <p>また、近隣にお住まいの市民の皆様に対しても、今後の環境影響評価手続や工事中などにおいて、十分説明等を行いながら、事業を進めていきたいと考えています。</p> <p>準備書では、これまでの事業計画に関する検討については、「第2章 対象事業の計画内容」、近隣の市民への説明やそれに対する意見の内容、並びに事業者の見解については「第10章 方法書に対する意見、見解等」において明らかにしました。</p>
(2) 環境影響評価項目		
ア 工事中		
(7) 評価項目全般	本事業の工事時期と、隣接する(仮称)横浜駅西口駅ビル計画の工事時期が重なることから、双方の工事による影響を考慮して、予測・評価を行ってください。	<p>平成27年9月に縦覧された隣接事業の事後調査計画書によると、本事業の工事期間と一部重複する期間があります。</p> <p>隣接事業の工事用車両の走行ルートは、地域性から、本事業と概ね同じルートを用いることとなりますので、地域社会の予測・評価にあたっては、基礎条件として考慮することで、双方の工事による影響を予測しました(p.6.3-43、6.4-21、6.5-16～17、6.11-34参照)。</p>
(4) 温室効果ガス	温室効果ガスについては、工事期間が長期に渡ることから、工事中の評価項目として選定してください。	意見の主旨を鑑み、温室効果ガスについては、工事中も予測・評価の項目として選定しました(p.6.1-8～6.1-13参照)。

表 12.3-2(2) 方法市長意見の内容及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解	
(2) 環境影響評価項目	(ウ) 大気質	<p>a 既存建築物に含まれるアスベストについては、今後法律に基づき調査することを準備書に記載してください。</p> <p>b 大気質の予測・評価に当たっては、計画地周辺は複雑な地形のため、周辺建物を考慮した予測式を使用してください。</p>	<p>対象事業実施区域内に現存する既存建物は、昭和50年代～平成初期に建築されたものがほとんどです。関係法令に基づき、解体前の調査の実施、石綿含有建材の使用が確認された場合には、適切な処理・処分等を行います。</p> <p>その調査の実施については、準備書の「第6章 6.3 大気質」の環境の保全のための措置 (p.6.3-54 参照) において掲載しています。</p> <p>意見を踏まえ、対象事業実施区域の北側に東西に整備されている主要地方道青木浅間線(環状1号線)の沿道は、中高層建物が林立していることから、SRIモデルを用い、工事用車両の走行に伴う大気環境への影響を予測しました (p.6.3-47、6.3-49 参照)。</p>
	イ 供用時 (7) 大気質	大気質の予測・評価に当たっては、計画地周辺は複雑な地形のため、周辺建物を考慮した予測式を使用してください。	工事用車両の走行に伴う大気環境への影響予測と同様、供用時の関連車両の走行に伴う大気環境への影響についても予測を行いました (p.6.3-68、6.3-70 参照)。
(イ) 風害	a 風害の予測・評価に当たっては、最近の特異な気象状況が頻発していることを考慮してください。	<p>本事業では、風環境の変化の予測を行うにあたり、対象事業実施区域の近接する神奈川県合同庁舎での気象観測データについて、過去10年分解析し、地域の特性を把握しました (p.6.9-4～6 参照)。</p> <p>また、風環境の変化を評価するにあたっては、平均風速等ではなく、日最大瞬間風速を評価尺度として用いる「強風の出現頻度に基づく風環境評価尺度(村上式)」を採用しました (p.6.9-17 参照)。</p>	
	b 風環境が樹木に与える影響については、植栽基盤の確保などの倒木対策を準備書に記載してください。	本事業では、「第2章 2.5 生物多様性の保全」において、人工地盤上の植栽基盤の状況がわかる断面図を掲載しました。また、植栽樹木の倒木回避のための対策についても明らかにしました (p.2-19 参照)。	
(ウ) 安全	浸水については、最近の特異な気象状況によって各地で起きた地下浸水の状況などを踏まえ、供用時の評価項目として選定してください。	意見の主旨を鑑み、安全(浸水)については、供用時の予測・評価の項目として選定しました (p.6.10-1～12 参照)。	
(エ) 地域社会	交通混雑については、方法書に記載した内容に加え、駐車場の入庫待ちの行列についても予測を行ってください。	<p>本事業では、自動車の入口から地下の機械式駐車場の待機場所まで、距離を確保することによって、周囲の道路に入庫待ちが生じないように配慮しています。</p> <p>関連車両の時間ピーク集中交通量と機械式駐車場の処理能力等を整理することで、駐車場の入庫待ちに関する予測を行いました (p.6.11-45～47 参照)。</p>	
(オ) 景観	景観については、方法書に記載した内容に加え、周辺住宅やオフィスといった日常生活の窓辺から見た本高層建築物への景観対策についても、準備書に記載してください。	<p>不特定多数の人の利用頻度や滞留度が高い場所を地域の日常生活圏における代表的な地点とし、眺望の変化について、フォトモンタージュを作成することで、計画建物の出現による眺望の変化を明らかにしました (p.6.12-14～23 参照)。</p> <p>また、計画策定時からの環境の保全のための措置を明らかにすることで、景観に対する環境配慮を示しました (p.6.12-28 参照)。</p>	