

## **6.11 安全（浸水）**



## 6.11 安全（浸水）

対象事業実施区域は、「大岡川水系洪水浸水想定区域図(想定最大規模)」(平成30年3月、神奈川県)（図3.2-28(1) (p.3-74) 参照）において浸水のおそれのある区域に指定されているほか、日降水量 100mm の大雨のような極端な現象による浸水被害が各地で報告されているため、対策を検討しておく必要があると考えます。

そのため、本事業の供用後において、必要な対策等を検討するために、調査、予測、評価しました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

## 【計画建築物の浸水に対する安全性の確保】

	結果等の概要	参照頁
調査結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域がある港町1丁目では、大雨による被災の記録はありません。対象事業実施区域周辺において近年記録された大雨による被災は、尾上町4丁目において記録された平成30年9月の台風24号によるものです。</li> <li>横浜地方気象台では、平成22年から令和元年において、日降水量が50mm以上の日数は年間で4~10日、100mm以上の日数は年間で0~3日記録されています。また、10分間降雨量の最大は、平成28年の26.0mmです。</li> <li>気象庁によると、横浜市を対象とした30年、50年、100年、200年の日降水量の確率降水量は、いずれも200mmを超える降雨量が推定されています。</li> <li>対象事業実施区域のある港町1丁目は、「大規模延焼火災の恐れが低い地域」に指定されており、広域避難場所の指定がされていません。地域防災拠点としては、横浜吉田中学校が最寄りの拠点として指定されています。</li> <li>対象事業実施区域に近い津波避難施設としては、令和2年7月1日現在、関内中央ビル(市庁舎側)が指定されています。</li> </ul>	p.6.11-4~ p.6.11-5、 p.6.11-7
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去の災害事例を踏まえ、計画建築物内での安全・安心の確保が構築されていること。</li> <li>地域防災機能の強化に貢献すること。</li> </ul>	p.6.11-9
予測結果 の概要	<p>本事業では、以下に示す内容から、有事の際の計画建築物内での人の安全・安心と、計画建築物の機能を確保できるものと予測します。</p> <p><b>浸水に対する安全対策</b></p> <p>電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の9、10階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置する計画としています。また、計画建築物の地下に駐車場等を整備するため、浸水対策として防潮板や防水機能を備えた高機能シャッターの設置を検討します。</p> <p><b>震災(津波)に対する安全対策</b></p> <p>巨大地震等の発生で誘発する津波に対しても、津波により計画建築物が倒壊しないよう、計画建築物は堅固な地盤で支持されます。また、計画建築物が横浜市から津波避難施設の指定を受けられるよう、関係機関と協議、調整を行い、必要な設備や機能を充実させていきます。</p> <p><b>その他の安全対策</b></p> <p>計画建築物内に防災センターを設置するとともに、災害時には、地域防災機能の強化として、施設の一部を帰宅困難者が利用可能な一時待機場所として活用していきます。災害に強いインフラの整備としては、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備していきます。また、津波避難施設の指定に関して、検討していきます。</p>	p.6.11-11
環境の保全 のための措置 の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>巨大地震等の発生で誘発する津波により計画建築物が倒壊しないよう、計画建築物は堅固な地盤で支持されます。</li> <li>電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の9、10階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置します。</li> <li>計画建築物の地下に整備する駐車場等について、防潮板や防水機能を備えた高機能シャッターの設置を検討します。</li> <li>計画建築物内に防災センターを設置します。</li> <li>浸水時には、建物内的一部分を一時避難場所として開放することを検討します。また、建物内に避難経路の明示や誘導サイン等を設置します。</li> <li>災害時には、地域防災機能の強化として、施設の一部を帰宅困難者が利用可能な一時待機場所として活用します。</li> <li>災害に強いインフラとして、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備します。</li> <li>防災等に関する計画は、横浜市を始め、関内駅周辺地区の各種開発事業者や公共交通事業者等と情報を共有していくことで、地区的防災機能の強化に寄与します。</li> </ul>	p.6.11-12
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>有事の際の計画建築物内での人の安全・安心と、計画建築物の機能を確保するための環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「過去の災害事例を踏まえ、計画建築物内での安全・安心の確保が構築されていること。」及び「地域防災機能の強化に貢献すること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.11-12

調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

ア 過去の災害等の状況

イ 周辺の土地利用等の状況

ウ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

調査地域は、対象事業実施区域周辺としました。

### (3) 調査時期

入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

### (4) 調査方法

ア 過去の災害等の状況

横浜市における大雨による過去の被災の状況及び降水量の状況について、「横浜市の災害（所在別索引）」（令和2年6月、横浜市総務局）や気象庁の観測値等の既存資料を収集・整理しました。

イ 周辺の土地利用等の状況

地形図、住宅地図、土地利用現況図等の既存資料の収集・整理により、対象事業実施区域周辺の状況を把握することとしました。

なお、対象事業実施区域に近接する地域においては、一部踏査を行うことで、情報の補完を行いました。

また、災害に対する防災体制の状況については、横浜市による指定状況等を収集・整理しました。

ウ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「事業所における帰宅困難者対策ガイドライン」
- ・「横浜市地震被害想定調査報告書」
- ・「横浜市防災計画 震災対策編」
- ・「横浜市防災計画 風水害等対策編」
- ・「関内・関外地区活性化ビジョン」

## (5) 調査結果

### ア 過去の災害等の状況

#### (ア) 過去の被災の状況

対象事業実施区域周辺における大雨による過去の被災の状況は、表 6.11-1 に示すとおりです。

対象事業実施区域のある港町 1 丁目では、大雨による被災の記録はありません。

対象事業実施区域周辺において近年記録された大雨による被災は、尾上町 4 丁目において記録された平成 30 年 9 月の台風 24 号によるものです。

表 6.11-1 対象事業実施区域周辺における大雨による過去の被災の状況

所在	年月日	被害分類	被害種別	要因
真砂町 3 丁目	昭和 63 年 6 月 3 日	その他 <sup>注 1)</sup>	その他 <sup>注 2)</sup>	大雨
尾上町 1 丁目	平成 23 年 9 月 21 日	人的被害	重傷者	台風 15 号
尾上町 4 丁目	平成 30 年 9 月 30 日	非住家被害	一部破損 <sup>注 3)</sup>	台風 24 号
尾上町 4 丁目	平成 30 年 9 月 30 日	その他 <sup>1)</sup>	その他 <sup>2)</sup>	台風 24 号
住吉町 3 丁目	平成 19 年 9 月 6 日	その他 <sup>1)</sup>	その他 <sup>2)</sup>	大雨洪水警報
相生町 1 丁目	平成 3 年 9 月 28 日	その他 <sup>1)</sup>	その他 <sup>2)</sup>	台風 19 号
相生町 2 丁目	昭和 61 年 9 月 2~3 日	その他 <sup>1)</sup>	道路 <sup>注 4)</sup>	台風 15 号
不老町 2 丁目	平成 10 年 7 月 30 日	非住家被害	浸水 <sup>注 5)</sup>	大雨洪水警報
万代町 1 丁目	平成 10 年 7 月 30 日	非住家被害	浸水 <sup>注 5)</sup>	大雨洪水警報
横浜公園内	昭和 63 年 6 月 3 日	人的被害	軽傷者	大雨

注 1) その他 : 人的被害、住家被害、非住家被害、田畠被害以外のもの（学校、病院、道路等）

注 2) その他 : 道路冠水による一時的な交通機能障害、単なる土砂流出でかけ崩れに計上されないもの、経度の住家被害で一部破損等に該当しないもの等

注 3) 一部破損 : 全壊及び破損に至らない程度の非住家の破損で、補修を必要とする程度のもの（ガラスが数枚破損した程度のごく小さなものは除く）

注 4) 道路 : 高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道（橋梁をのぞく）において、道路の陥没、決壊等により一般車両の通行が不能となった程度以上の被害のもの

注 5) 浸水 : 商店、事務所等の床より上に浸水したもの及び全壊・半壊には該当しないが、土砂竹林の堆積により一時的に営業することができないもの  
: 土砂流出、道路冠水、その他

資料：「横浜市の災害（所在別索引）」（令和 2 年 6 月、横浜市総務局）

### (イ) 過去の降水量の推移

対象事業実施区域に近接する横浜地方気象台における過去 10 年の年間降水量及び極端な現象<sup>注1)</sup>の状況は、表 6.11-2 に示すとおりです。

平成 22 年から令和元年において、日降水量が 50mm 以上の日数は年間で 4~10 日、100mm 以上の日数は年間で 0~3 日記録されています。また、10 分間降雨量の最大は、平成 28 年の 26.0mm です。

表 6.11-2 横浜地方気象台における過去 10 年の年間降水量及び極端な現象の状況

年	降水量の合計 (mm)	日降水量 50mm 以上の日数 (日)	日降水量 100mm 以上の日数 (日)	日降水量 の最大 (mm)	10 分間降水量 の最大 (mm)
平成 22 年	1,855.5	7	0	93.0	20.0
平成 23 年	1,557.0	9	2	139.0	20.5
平成 24 年	1,997.5	8	1	103.5	18.0
平成 25 年	1,516.5	8	1	139.5	19.0
平成 26 年	1,860.0	6	3	187.0	12.5
平成 27 年	1,836.0	6	2	142.0	15.5
平成 28 年	1,969.5	10	3	112.0	26.0
平成 29 年	1,628.5	5	2	153.0	13.0
平成 30 年	1,573.5	4	0	66.5	13.0
令和元年	1,937.0	7	3	192.5	17.5
平均	1,775.6	7.1	1.5	126.3	16.7
最大	1,997.5	9.0	3.0	187.0	20.5

資料：「過去の気象データ」（気象庁ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

なお、気象庁では、全国 51 地点における 1901 ~ 2006 年の年最大日降水量のデータから、統計的に 30 年、50 年、100 年、200 年の日降水量の確率降水量が推定されています。

横浜市を対象とした 30 年、50 年、100 年、200 年の日降水量の確率降水量は、表 6.11-3 に示すとおり、いずれも 200mm を超える降雨量が推定されています。

表 6.11-3 気象庁による日降水量の確率降水量の推定

地点	30 年 確率降水量 (mm)	50 年 確率降水量 (mm)	100 年 確率降水量 (mm)	200 年 確率降水量 (mm)
横浜	244	265	293	322

資料：「異常気象リスクマップ - 確率降水量」（気象庁ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

注 1) 極端な現象：「異常気象」<sup>注2)</sup>が 30 年に 1 回以下のかなり稀な現象であるのに対し、日降水量 100mm の大雨等、毎年起こるような、比較的頻繁に起こる現象まで含めた気象条件を指しています。「異常気象リスクマップ」では、30 年に 1 回以下という基準に限らず、社会的影響が大きいと見られる「極端な現象」も含めて対象とされています。

注 2) 異常気象：数十年間に 1 回程度の現象、あるいは人が一生の間にまれにしか経験しない現象を指し、大雨や強風等の短時間の現象から数か月も続く干ばつ等まで含まれます。社会一般には、気象災害を起こす等社会的な影響が大きい現象を「異常気象」と呼ぶこともあります。気象庁では、原則的に、ある地点・ある時季において 30 年に 1 回以下の現象を「異常」と定義されています。

## イ 周辺の土地利用等の状況

### (ア) 地形、工作物の状況

対象事業実施区域周辺は、旧水面上の埋立地に位置し、標高 5m未満のほぼ平坦な地形となっています。

対象事業実施区域の東側に横浜スタジアム（建物高さ約 42m）、南西側にJR 根岸線関内駅が隣接しています。

対象事業実施区域周辺では、一部に高層の集合住宅や業務ビルが点在するものの、概ね建物高さが一様（建物高さ約 30m）な中低層建物によって市街地が形成されています。北方面には神奈川県庁や中区役所等、県・市行政機関が立地しているほか、JR 根岸線関内駅の南側では、教育文化センター跡地活用事業（図 2.2-1(3)（p.2-5 参照）として関東学院大学のキャンパス（地上 17 階建て、建物高さ 74.9m）が建設中です。

### （イ）人口の状況

対象事業実施区域のある中区の人口の状況は、表 6.11-4 及び表 6.11-5 に示すとおりです。

中区の令和 2 年の人口は 151,165 人、一世帯あたりの人員は 1.82 人、人口密度は 7,151 人/km<sup>2</sup> となっています。

平成 28 年から令和 2 年の人口等の推移を見ると、中区では、人口、世帯数ともに微増の傾向がみられます。

表 6.11-4 人口等の現況（令和 2 年）

行政区分	面積 (km <sup>2</sup> )	世帯数 (戸)	人口 (人)	1 世帯あたり 人員(人)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )
横浜市	435.50	1,731,071	3,757,630	2.17	8,628
中区	21.14	82,891	151,165	1.82	7,151

注)令和 2 年 9 月 1 日現在

資料：「横浜市人口ニュース」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

表 6.11-5 人口等の推移

行政区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年
横浜市	人口 (人)	3,731,471	3,733,791	3,740,367	3,748,322
	世帯数 (世帯)	1,659,808	1,673,422	1,690,463	1,710,077
中区	人口 (人)	148,882	149,280	149,012	149,467
	世帯数 (世帯)	79,381	79,927	80,233	81,146

各年 9 月 1 日現在

資料：「横浜市人口ニュース」（横浜市政策局統計情報課ホームページ、令和 2 年 10 月調べ）

#### (ウ) 防災体制の状況（避難場所、避難経路等）

広域避難場所は、災害対策基本法に基づき作成された「横浜市防災計画」によって定められています。広域避難場所とは大規模火災時に避難する場所であり、一時避難場所は一時的に避難して様子をみたり、広域避難場所へ避難するために地域住民が集結したりする場所です。一時避難場所については、自治会・町内会が選定することになっています。

「中区防災計画 震災対策編」(平成 30 年 11 月、横浜市中区役所)によると、対象事業実施区域のある港町 1 丁目は、大規模な延焼火災の発生する可能性が極めて低い「大規模延焼火災の恐れが低い地域」に指定されており、広域避難場所の指定がされていません。一方で、地震等で家が倒壊・消失した場合等、一定期間避難生活をおくことになる地域防災拠点としては、横浜吉田中学校（図 3.2-14 (p.3-32) の No.65 参照）が最寄りの地域防災拠点として指定されています。

横浜市では、市民が災害時に情報の意味を直感的に理解し、避難行動を容易にとれるよう、水害・土砂災害の避難情報を 5 段階の「警戒レベル」を用いて提供するとともに、とるべき行動を明確化しています。また、緊急速報メール、防災情報 E メール、ツイッター等の配信手段により、「警戒レベル」及び「とるべき行動」等を明記して避難情報等を配信しています。

また、平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災の教訓を踏まえ、今後いつ発生するかわからない津波災害から市民の安全を確保するため、原則として、津波警報または大津波警報が発表された場合に避難指示が発令されます（気象庁からの情報や津波の到達状況等から、津波注意報が発表された場合でも避難指示を発令する場合があります。）。対象事業実施区域に近い津波避難施設としては、令和 2 年 7 月 1 日現在、関内中央ビル（市庁舎側）が指定されています。

## ウ 関係法令・計画等

### (ア)「事業所における帰宅困難者対策ガイドライン」

(平成 24 年 9 月、首都直下地震帰宅困難者等対策協議会)

このガイドラインは、首都直下地震の発生時に公共交通機関が運行停止等に陥り、帰宅困難者の一斉帰宅に伴う混乱を回避するとともに、企業等が従業員らの安全の確保や対策を適切に行うための参考となる手順等が示されています。

### (イ)「横浜市地震被害想定調査報告書」(平成 24 年 10 月、横浜市)

国は、東北地方太平洋沖地震の教訓を踏まえ、「防災基本計画」(令和 2 年 5 月、中央防災会議)において、「あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震・津波を想定し、対策を推進する」ことを規定しました。この規定を受け、横浜市では、最大クラスの地震・津波による被害の状況を想定するため、平成 17 年 3 月に作成していた本報告書の地震被害想定について、学識経験者やライフライン事業者等の専門家を交えた横浜市地震被害想定専門委員会を設置して、抜本的な見直しが行われました。

この報告書では、想定地震による地盤災害、建物被害、人的被害、火災被害、ライフライン施設被害、交通施設被害に加えて津波浸水による被害想定が予測されています。

津波浸水による被害想定にあたっては、強い揺れや液状化によって堤防が損傷する可能性を考慮し、堤防を考慮しない前提で予測されています。津波浸水深 1m 以上の地域にいる人を津波影響人口とした場合、表 6.11-6 に示す市民が津波による影響を受けると予測されています。対象事業実施区域周辺の津波浸水深は、0.0m ~ 2.0m になると想定されています。

なお、市民の避難意識に基づいた避難行動の差によって、影響は大きく異なるとまとめられており、今後、防災意識の高揚・避難訓練の実施、津波避難ビルの指定、津波標識の設置等の実施により被災の程度を減少させていく必要があるとされています。

表 6.11-6 津波浸水深 1m 以上の被災を受けた場合の人的被害及び建物被害

	被害区分	元禄型		南海トラフ 巨大地震	慶長型地震
		想定発生時間	関東地震		
人的被害 (人)	被災 人口	5 時	3,199	71	20,948
		12 時	7,285	84	41,288
		18 時	6,021	70	33,825
建物被害 (棟)	全壊		11	0	19
	半壊		2,761	212	15,496
建物被害の全壊、半壊の判別は、下記のとおりです。					
木造建物：浸水深が 2.0m 以上の場合は全壊、0.5 ~ 2.0 未満の場合は半壊					
非木造建物：全壊の想定はない、0.5m 以上の場合は半壊					

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)

(ウ)「横浜市防災計画 震災対策編」(令和2年1月、横浜市総務局)及び  
「横浜市防災計画 風水害等対策編」(令和2年1月、横浜市総務)  
この計画は、「災害対策基本法」(昭和36年11月、法律第223号)の第42条の規定に基づき、横浜市における災害に対処するための基本的かつ総合的な計画として、横浜市防災会議が策定する地域防災計画であり、災害の種類に応じて「震災対策編」、「風水害等対策編」、「都市災害対策編」の3編で構成されています。

このうち、「震災対策編」及び「風水害等対策編」は、横浜市域における風水害等や震災による被害の予防、応急対策及び復旧・復興対策を実施することにより、市民の生命、身体及び財産を保護することを目的とし、横浜市、指定地方行政機関、警察、自衛隊、指定公共機関、指定地方公共機関等の防災機関が、その有する全機能を有効に発揮して、人命を守ることを最優先とした「被害を出さない地域・社会の実現」が目標とされています。

「風水害等対策編」において、横浜市の計画高潮潮位は T.P.+2.2m～T.P.+2.7m とされています。

#### (エ)「関内・関外地区活性化ビジョン」

(令和2年3月、横浜市 関内・関外地区活性化協議会)

「関内・関外地区活性化ビジョンは」、地域・事業者・行政等が市庁舎移転後の関内・関外地区の活性化に取り組むにあたり共有すべき方向性を、関内・関外地区活性化協議会と横浜市が協力してとりまとめたものです。

安全・安心を担保する消防体制の充実、防災の取組等の推進として、都心臨海部全体の活性化に伴い増加する消防・救急需要に対し、適切な対策を講じること、防災上の観点から、災害時の救援活動や応急復旧を速やかに実施できるよう、横浜市無電柱化推進計画を推進すること、老朽建物の建て替え等の促進、耐震診断及び耐震改修を支援し、建物の耐震化を促進することとされています。

## 2 環境保全目標の設定

安全(浸水)に係る環境保全目標は、表6.11-7に示すとおり設定しました。

表6.11-7 環境保全目標(安全(浸水))

区分	環境保全目標
【供用後】 建物の存在	・過去の災害事例を踏まえ、計画建築物内の安全・安心の確保が構築されていること。 ・地域防災機能の強化に貢献すること。

### 3 予測及び評価等

#### (1) 予測項目

予測項目は、計画建築物の浸水に対する安全性の確保としました。

#### (2) 予測地域・地点

予測地域は、計画建築物内及び計画建築物外周としました。

#### (3) 予測時期

予測時期は、計画建築物の竣工後としました。

#### (4) 予測方法

横浜市による巨大地震等の発生で誘発する津波想定の内容、調査により判明した過去の浸水状況や気象状況等を踏まえ、本事業の浸水対策とその効果を明らかにし、定性的に予測しました。

#### (5) 予測条件

本事業では、電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の9、10階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置する計画としています。

また、計画建築物の地下に整備する駐車場等については、浸水対策として防潮板や防水機能を備えた高機能シャッターの設置を検討します。

さらに、津波避難施設の指定に関して、検討していきます。

## (6) 予測結果

本事業では、以下に示す内容から、有事の際の計画建築物内での人の安全・安心と、計画建築物の機能は確保できるものと予測します。

### ア 浸水に対する安全対策

気象庁によると、30年、50年、100年、200年の日降水量の確率降水量として、横浜市ではいずれも200mmを超える降水量が推定されています。また、平成22年から令和元年までの横浜地方気象台における日降水量が50mm以上の日数は年間で4~10日、100mm以上の日数は年間で0~3日、10分間降雨量の最大は平成28年に26.0mmが記録されています。

さらに、横浜市の計画高潮潮位はT.P.+2.2m~T.P.+2.7mとされています。

また、対象事業実施区域の一部は、「大岡川水系洪水浸水想定区域図(想定最大規模)」(平成30年3月、神奈川県)において浸水のおそれのある区域に指定されています。

そのため、本事業では、電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の9、10階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置する計画としています。また、計画建築物の地下に駐車場等を整備するため、浸水対策として防潮板や防水機能を備えた高機能シャッターの設置を検討します。

### イ 震災(津波)に対する安全対策

「神奈川県津波浸水想定図」(平成27年3月、神奈川県)によると、関内地区は、地震時の津波による浸水深が1.0m以上2.0m未満の浸水が生じる可能性があるとされています。

本事業では、巨大地震等の発生で誘発する津波に対しても、津波により計画建築物が倒壊しないよう、計画建築物は堅固な地盤で支持させます。また、計画建築物が横浜市から津波避難施設の指定を受けられるよう、関係機関と協議、調整を行い、必要な設備や機能を充実させていきます。

### ウ その他の安全対策

本事業においては、計画建築物内に防災センターを設置するとともに、災害時には、地域防災機能の強化として、施設の一部を帰宅困難者が利用可能な一時待機場所として活用していきます。災害に強いインフラの整備としては、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備していきます。

施設運営にあたっては、災害時の避難・誘導マニュアルを検討・策定し、防災イベントや防災訓練を定期的に開催することで、避難・誘導手順、滞留者や帰宅困難者への対応手順等の情報共有をしていきます。

これら防災等に関する計画は、横浜市を始め、関内駅周辺地区の各種開発事業者や公共交通事業者等と情報を共有していくことで、地区の防災機能の強化に寄与していきます。

### (7) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、本事業の実施による浸水に対する安全性を確保するため、表 6.11-8 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時から講じていきます。

表 6.11-8 環境の保全のための措置（計画建築物の浸水に対する安全性の確保）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】建物の存在	<ul style="list-style-type: none"><li>・巨大地震等の発生で誘発する津波により計画建築物が倒壊しないよう、計画建築物は堅固な地盤で支持させます。</li><li>・電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の 9、10 階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置します。</li><li>・計画建築物の地下に整備する駐車場等について、防潮板や防水機能を備えた高機能シャッターの設置を検討します。</li><li>・計画建築物内に防災センターを設置します。</li><li>・浸水時には、建物内の一部を一時避難場所として開放することを検討します。また、建物内に避難経路の明示や誘導サイン等を設置します。</li><li>・災害時には、地域防災機能の強化として、施設の一部を帰宅困難者が利用可能な一時待機場所として活用します。</li><li>・災害に強いインフラとして、非常用発電機の設置、仮設テント、仮設トイレの設置を可能とする空間や備蓄倉庫を整備します。</li><li>・防災等に関する計画は、横浜市を始め、関内駅周辺地区の各種開発事業者や公共交通事業者等と情報を共有していくことで、地区の防災機能の強化に寄与します。</li></ul>

### (8) 評価

本事業では、過去の極端な現象の状況や震災等の経験を踏まえ、電気、通信等の主な設備機械をタワー棟の 9、10 階や行政棟等の屋上に、非常用発電機及び備蓄倉庫を浸水の被害を受けない高さに設置し、計画建築物の地下に整備する駐車場等については防潮板や防水機能を備えた高機能シャッターの設置を検討するなど、計画建築物への浸水防止対策を図っていきます。

そのほか、表 6.11-8 に示した環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「過去の災害事例を踏まえ、計画建築物内での安全・安心の確保が構築されていること。」及び「地域防災機能の強化に貢献すること。」は達成されるものと考えます。

## **6.12 地域社会（交通混雑・歩行者の安全）**



## 6.12 地域社会（交通混雑・歩行者の安全）

本事業の実施により、工事中は工事用車両の走行、供用後は建物の供用及び関連車両の走行が、周辺の主要道路等での交通流や歩行者の安全に影響を及ぼすおそれがあります。

そのため、本事業の工事期間中及び供用後の自動車及び歩行者に対する影響を把握するためには、調査、予測、評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】

	結果等の概要	参照頁
調査結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"><li>調査を実施した7交差点の24時間断面交通量は最大で平日は地点2（羽衣町交差点）のC断面で23,416台/24hでした。休日は地点2（羽衣町交差点）のC断面で17,869台/24hでした。</li><li>ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点2（羽衣町交差点）が最大であり、平日は2,488台/h、休日は2,228台/hでした。</li><li>現況で交差点処理が困難（交差点需要率&gt;0.9、車線混雑度&gt;1.0）になっている交差点はありません。</li><li>工事用車両の主な走行ルートは、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています。</li></ul>	p.6.12-17～ p.6.12-24、 p.6.12-29～ p.6.12-30
環境保全目標	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"><li>周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</li></ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"><li>歩行者等の安全な通行が確保されること。</li></ul>	p.6.12-31
予測結果 の概要	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"><li>工事中交通量による交差点需要率は、最大で0.373となります。いざれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。</li><li>車線混雑度については、全ての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。</li><li>工事中基礎交通量に対する工事中交通量の交差点需要率及び車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、工事による各交差点への影響は小さいと考えます。</li></ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"><li>本事業では、工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めるほか、対象事業実施区域外周では、必要に応じて案内板や仮設歩道を設け、安全で円滑な歩行空間を確保する計画です。また、「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」を参考にして、歩行者に対するバリアフリーの推進に努めることとしています。</li><li>対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況及び施工時の対策により、歩行者等の安全は確保されるものと予測します。</li></ul>	p.6.12-34～ p.6.12-36

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全（続き）】

	結果等の概要	参照頁
環境の保全 のための措置 の概要	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</li> <li>・土曜日や祝日ならびにプロ野球開催日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や台数の調整に努めます。</li> <li>・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、対象事業実施区域周辺での路上駐車を防止します。</li> <li>・対象事業実施区域周辺において他の事業の工事が実施される場合は、必要に応じて関係者間での情報共有、工事内容の調整等に努めます。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。</li> <li>・使用する工事用車両出入口の箇所数は、工事の進捗、作業内容、施工範囲等に応じて必要最小限となるように調整します。</li> <li>・対象事業実施区域外周では、必要に応じて案内板や仮設歩道を設け、交通誘導員を配置するなど、安全で円滑な歩行空間を確保します。</li> <li>・「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」を参考にして、歩行者に対するバリアフリーの推進に努めます。</li> <li>・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。</li> </ul>	p.6.12-37
評価	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、工事中においては、交通混雑への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、工事中においては、歩行者の安全への影響低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.12-38

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 【関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】

	結果等の概要	参照頁
調査結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査を実施した7交差点の24時間断面交通量は最大で平日は地点2（羽衣町交差点）のC断面で23,416台/24hでした。休日は地点2（羽衣町交差点）のC断面で17,869台/24hでした。</li> <li>ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点2（羽衣町交差点）が最大であり、平日は2,488台/h、休日は2,228台/hでした。</li> <li>現況で交差点処理が困難（交差点需要率が0.9超、車線混雑度が1.0超）になっている交差点はありません。</li> <li>関連車両の主な走行ルートでは、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています。</li> </ul>	p.6.12-17～ p.6.12-24、 p.6.12-29～ p.6.12-30
環境保全 目標	<b>交通混雑</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</li> </ul> <b>歩行者の安全</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者等の安全な通行が確保されること。</li> </ul>	p.6.12-31
予測結果 の概要	<b>交通混雑</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>将来交通量による交差点需要率は、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。</li> <li>車線混雑度については、全ての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。</li> <li>将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は僅かであり、関連車両の走行による周辺への影響は小さいと考えます。</li> <li>将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度は、最大で0.459増加すると予測します。</li> </ul> <b>歩行者の安全</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業では、市道閑内本牧線第7002号線に面した関連車両出入口と歩行者動線が交錯するため、関連車両出入口には適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。横浜公園のイベント開催時には、より歩行者の安全への配慮を徹底します。</li> <li>本事業では、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画としており、市道閑内本牧線第7002号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。</li> <li>対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況、歩行者の安全への配慮等により、歩行者等の安全は確保されるものと予測します。</li> </ul>	p.6.12-42 ～ p.6.12-44

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 【関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全（続き）】

	結果等の概要	参照頁
環境の保全のための措置の概要	<p>交通混雑</p> <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例及び関内駅周辺地区駐車場整備ルールの附置義務に基づく必要台数（隔地駐車場を含む）を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。</li> <li>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。</li> <li>車線混雑度が大きくなると予測した地点4（不老町交差点）のB断面の右折車線については、十分な滞留長を確保するための車線改良に向けて道路管理者等の関係機関と協議していきます。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関を利用させていきます。</li> <li>施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、関内駅周辺地区への自動車交通の集中の低減に努めます。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>関連車両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。</li> </ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関連車両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。</li> <li>関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。</li> <li>横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に積極的に協力していきます。</li> <li>本事業のLVA棟でのイベント開催と対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催が重複する場合は、これらのイベントによる対象事業実施区域及びその周辺における歩行者の増加を考慮した誘導対策を講じます。</li> </ul>	p.6.12-45
評価	<p>交通混雑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul> <p>歩行者の安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>予測結果を踏まえ、関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.12-46

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 【建物の供用に伴う歩行者の交通混雑】

	結果等の概要	参照頁
調査結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日で最も歩行者交通量（自転車除く）が多い歩行者ルートは、地点④（関内駅南口から横浜スタジアム方面へ抜けるルート）の16,615人/12hであり、ピーク時間帯の歩行者交通量は2,590人/hでした。</li> <li>平日で最も歩行者交通量（自転車除く）が多い歩行者ルートは、地点④（関内駅南口から横浜スタジアム方面へ抜けるルート）の12,119人/12hであり、ピーク時間帯の歩行者交通量は1,456人/hでした。</li> <li>調査を行った全ての断面でサービス水準はAと判定されました。</li> </ul>	p.6.12-25～ p.6.12-27
環境保全目標	・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。	p.6.12-31
予測結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての予測地点で、自由歩行が可能とされる歩行者サービス水準Aが確保されると予測します。</li> <li>地点①、④、⑤のピーク時間帯は、横浜スタジアムのイベント開催の影響を受ける可能性がありますが、現況でも歩行のための有効幅員に余裕があるため、本事業の建物の供用に伴う歩行者の交通混雑は現況と同様のサービス水準が確保できると考えます。</li> <li>本事業では、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画としており、市道関内本牧線第7002号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。</li> </ul>	p.6.12-50
環境の保全 のための措置 の概要	<p><b>【計画立案時】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>駅前広場等の広場空間や計画建築物の東側1階レベル外周に歩道状空地を整備します。</li> <li>関内地区の回遊性の向上に寄与するため、2階レベルの歩行者動線として計画建築物2階の東側を横浜市によって整備されるデッキに接続し、横浜公園（横浜スタジアム）へのアクセスを確保します。</li> </ul> <p><b>【供用後】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関連車両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。</li> <li>関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。</li> <li>横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に積極的に協力していきます。</li> <li>本事業のLVA棟でのイベント開催と対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催が重複する場合は、これらのイベントによる対象事業実施区域及びその周辺における歩行者の増加を考慮した誘導対策を講じます。</li> </ul>	p.6.12-51
評価	・予測結果を踏まえ、計画立案時や供用後において、歩行者による交通混雑の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。	p.6.12-51

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 日常生活圏等の状況
- イ 地域交通の状況
- ウ 歩行者の状況

### (2) 調査地域・地点

- ア 日常生活圏等の状況

調査地域は、対象事業実施区域周辺としました。

- イ 地域交通及び歩行者の状況

#### (ア) 主要な交通経路及び自動車交通量の状況並びに歩行者の状況

主要な交通経路の状況については、対象事業実施区域周辺としました。

自動車交通量の状況等については、工事用車両及び関連車両の走行が予想される主要交差点として、図 6.12-1 及び図 6.12-2(1)～(4)に示す信号交差点 7ヶ所（地点 1～7）としました。

また、歩行者の状況については、歩行者等の利用が予想される主要な歩道・歩行空間として、図 6.12-3 及び図 6.12-4 に示す 5 地点（地点①～⑤）としました。

#### (イ) 交通安全対策の状況

交通安全対策等の把握については、尾上町交差点（地点 1）から横浜スタジアム前交差点（地点 6）までの市道閑内本牧線第 7002 号線沿道付近、羽衣町交差点（地点 2）から不老町交差点（地点 4）までの市道伊勢佐木第 82 号線沿道付近、一般国道 16 号沿道付近、市道新港第 78 号線沿道付近、市道日本大通第 7100 号線沿道付近としました。

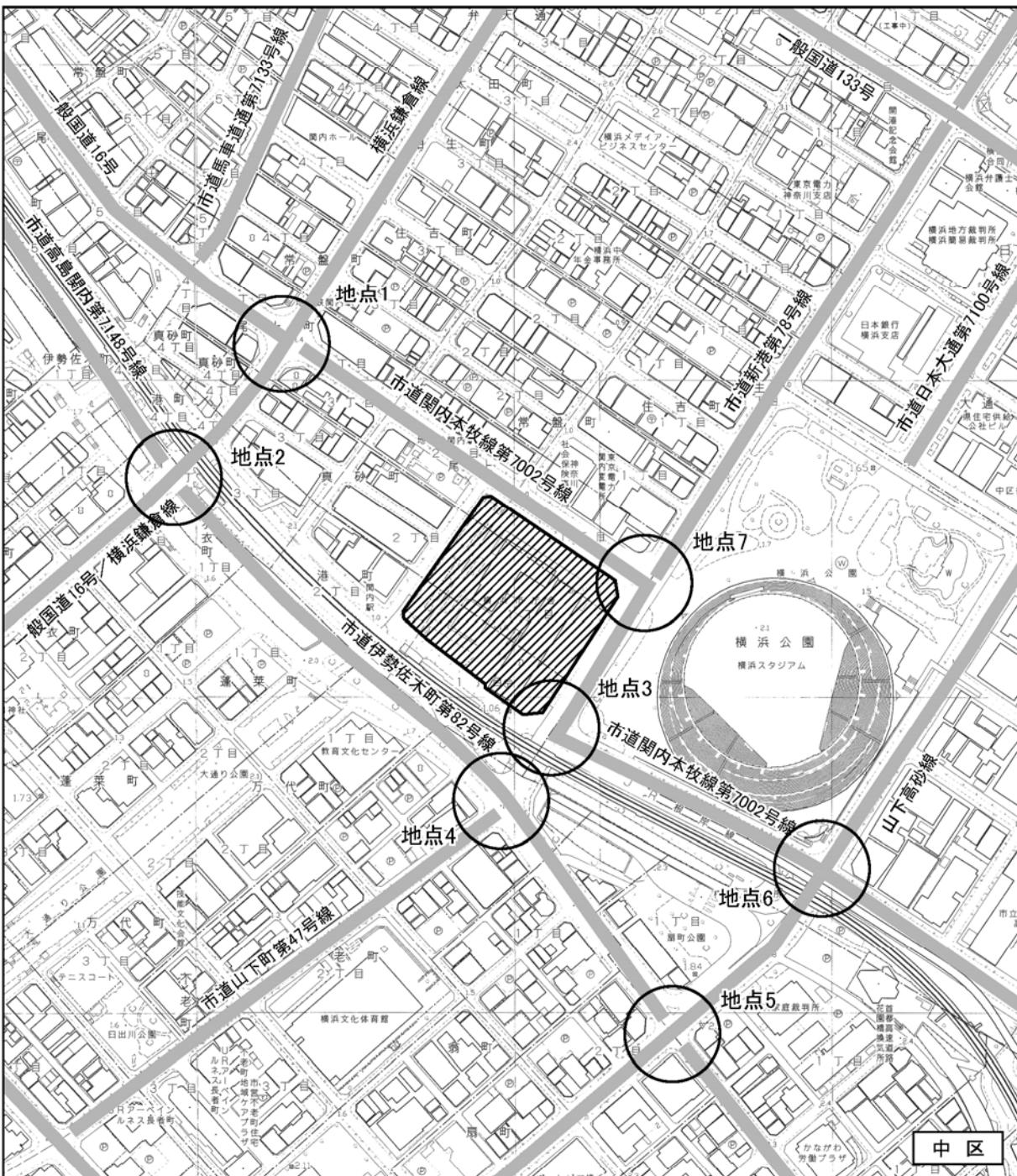
### (3) 調査時期

既存資料調査は、入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

現地調査の調査実施日時は、表 6.12-1 に示す日時で実施しました。

表 6.12-1 調査実施日時

調査項目		調査日時
自動車交通量 渋滞長 信号現示	地点 1～7	令和 2 年 1 月 23 日（木）7 時～24 日（金）7 時
		令和 2 年 1 月 26 日（日）7 時～27 日（月）7 時
歩行者の状況	地点①～⑤	令和 2 年 1 月 23 日（木）6 時～22 時 令和 2 年 1 月 26 日（日）6 時～22 時
交通安全対策の状況		令和 2 年 1 月 23 日（木）～24 日（金） 令和 2 年 1 月 26 日（日）～27 日（月）



## 凡 例



対象事業実施区域



自動車交通量等調査地点

地点1：尾上町交差点

地点2：羽衣町交差点

地点3：関内駅南口交差点

地点4：不老町交差点

地点5：扇町一丁目交差点

地点6：横浜スタジアム前交差点

地点7：ハマスタ入口交差点

図6.12-1 自動車交通量等調査地点図

S=1/5,000

0 50 100 250m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）

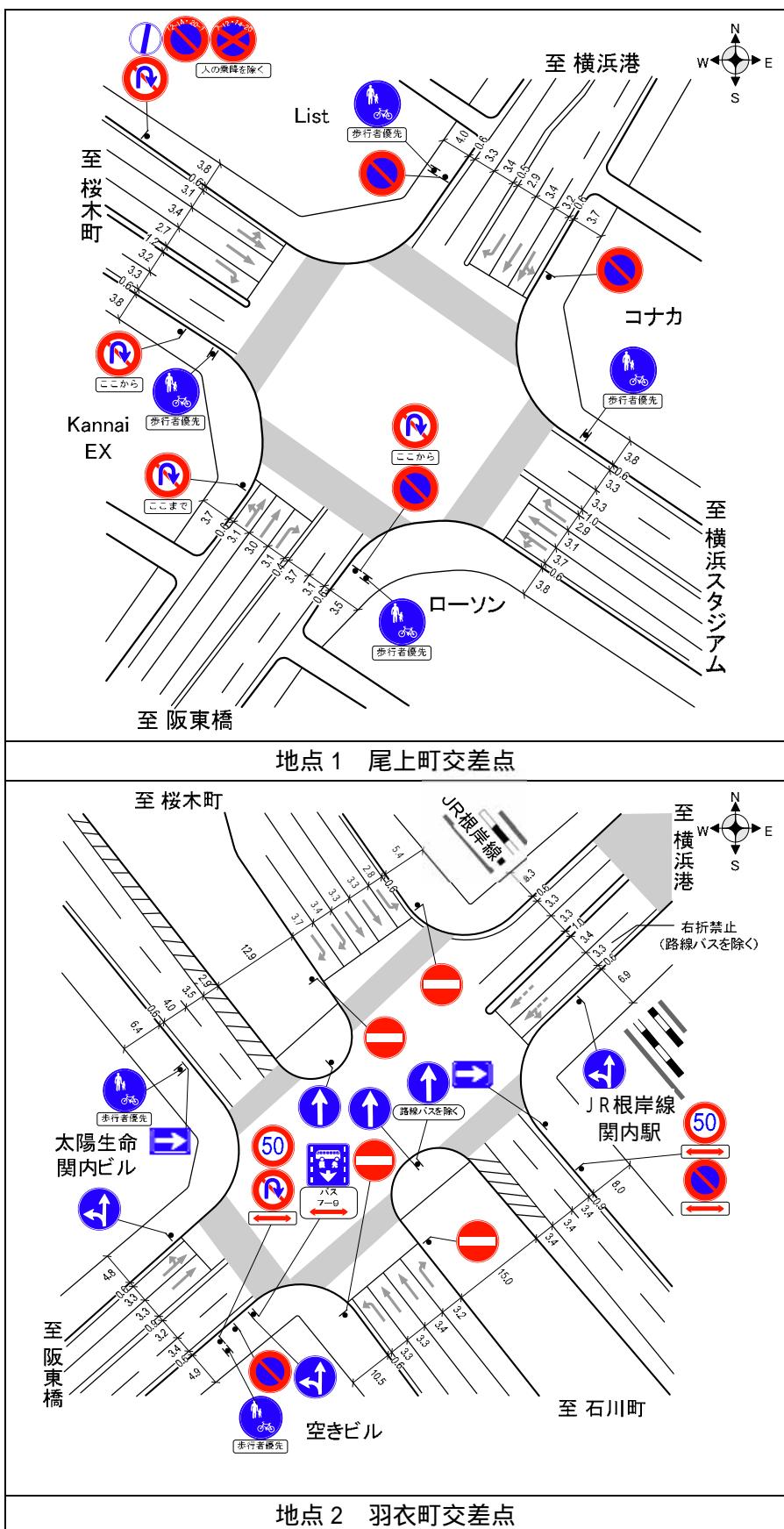
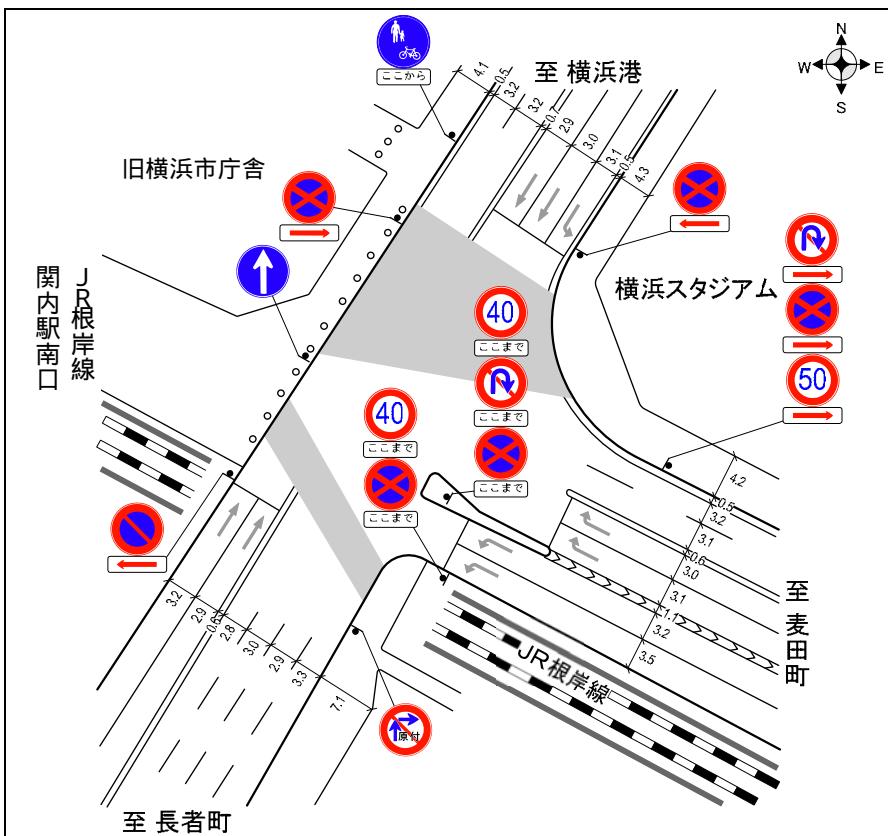
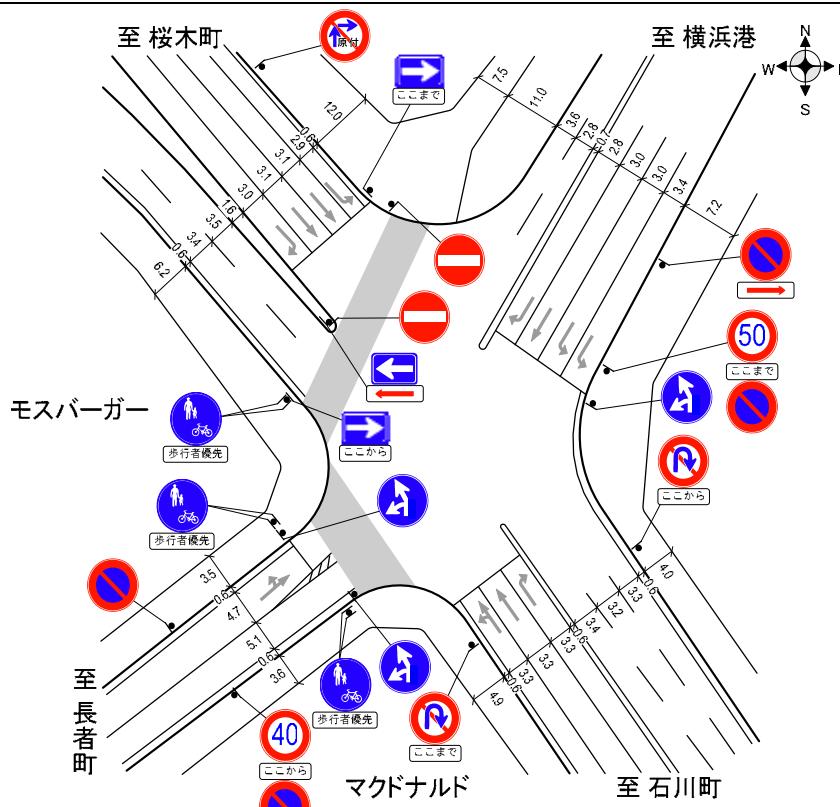


図 6.12-2(1) 自動車交通量等調査地点の交差点形状

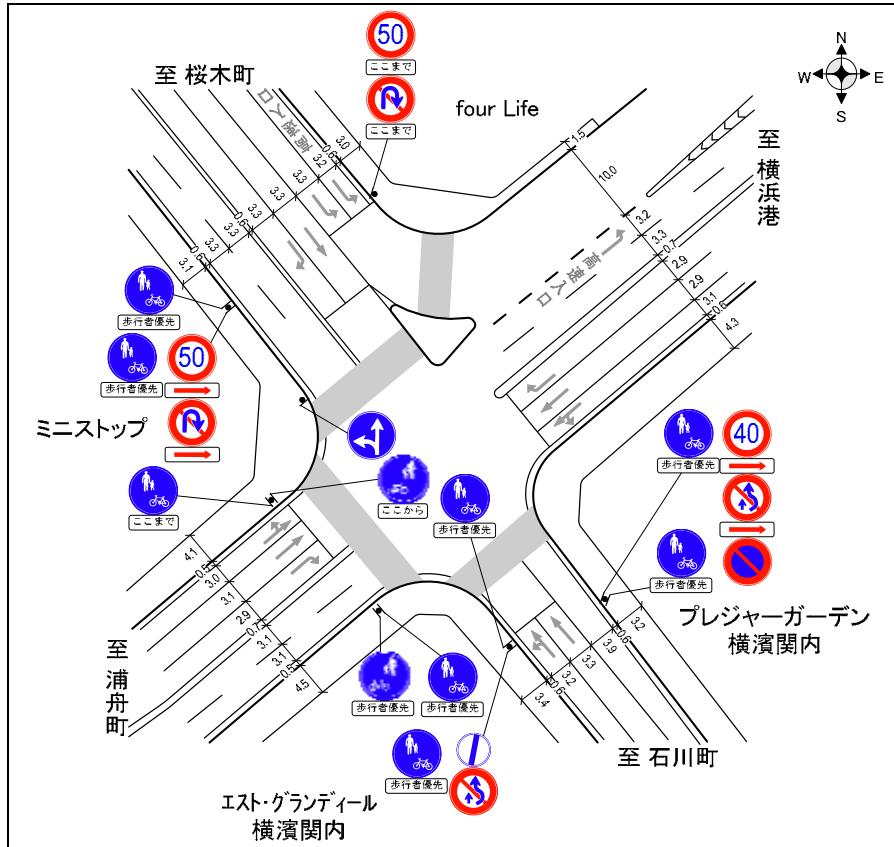


地点3 関内駅南口交差点

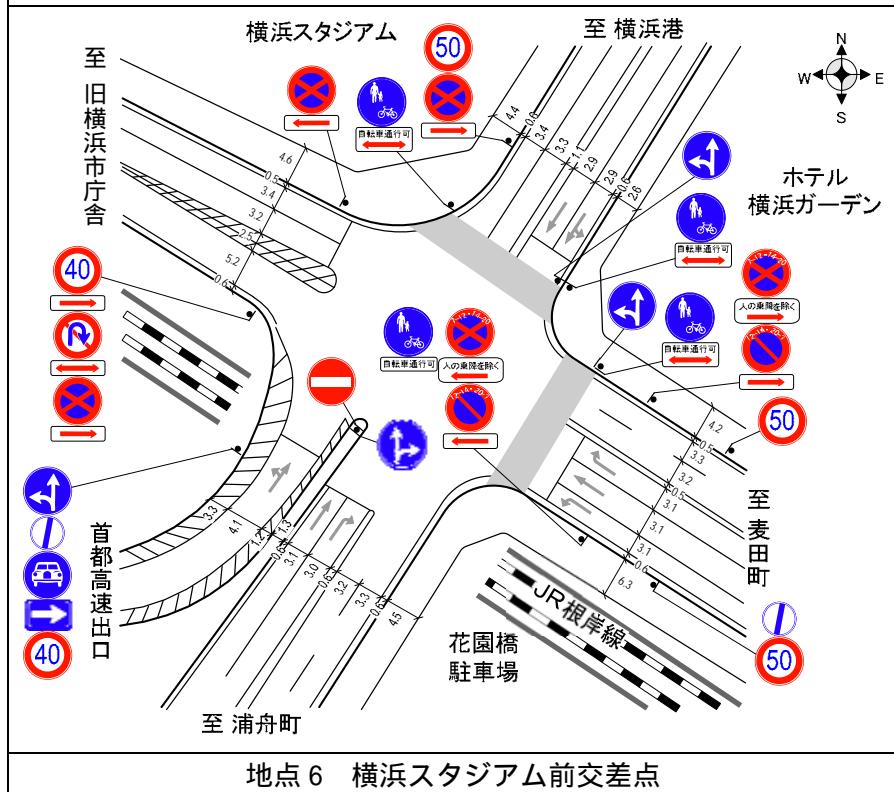


地点4 不老町交差点

図 6.12-2(2) 自動車交通量等調査地点の交差点形状



## 地点 5 扇町一丁目交差点



## 地点 6 横浜スタジアム前交差点

図 6.12-2(3) 自動車交通量等調査地点の交差点形状

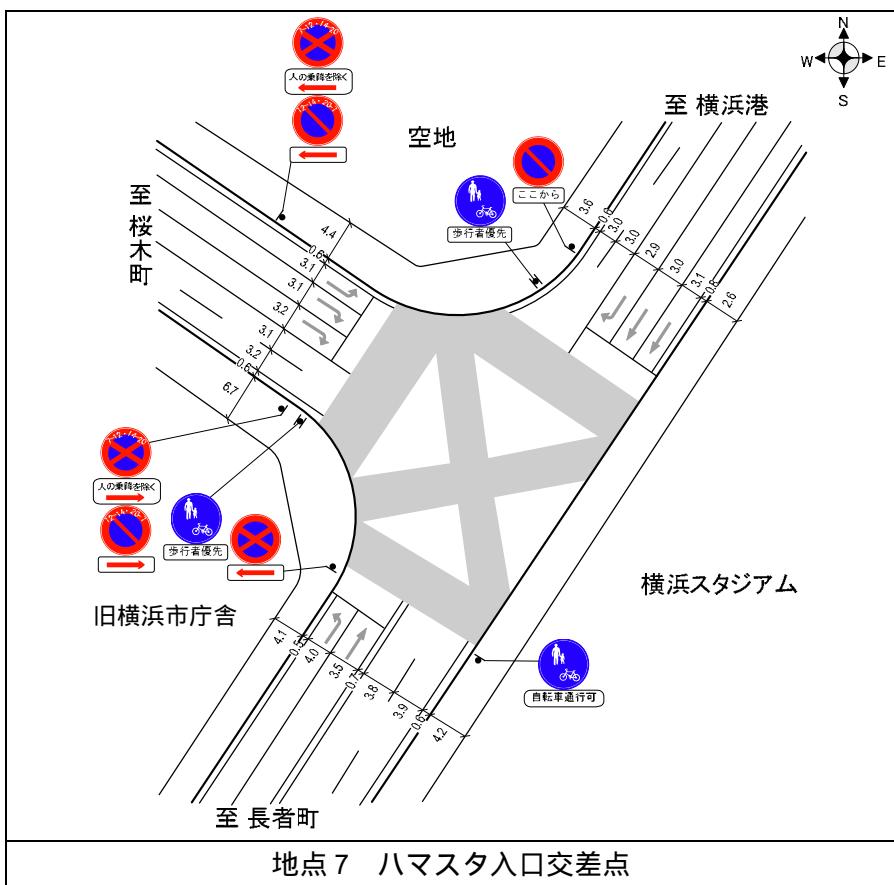


図 6.12-2(4) 自動車交通量等調査地点の交差点形状



### 凡 例



対象事業実施区域



JR根岸線



歩行者等交通量調査地点



横浜市営地下鉄線

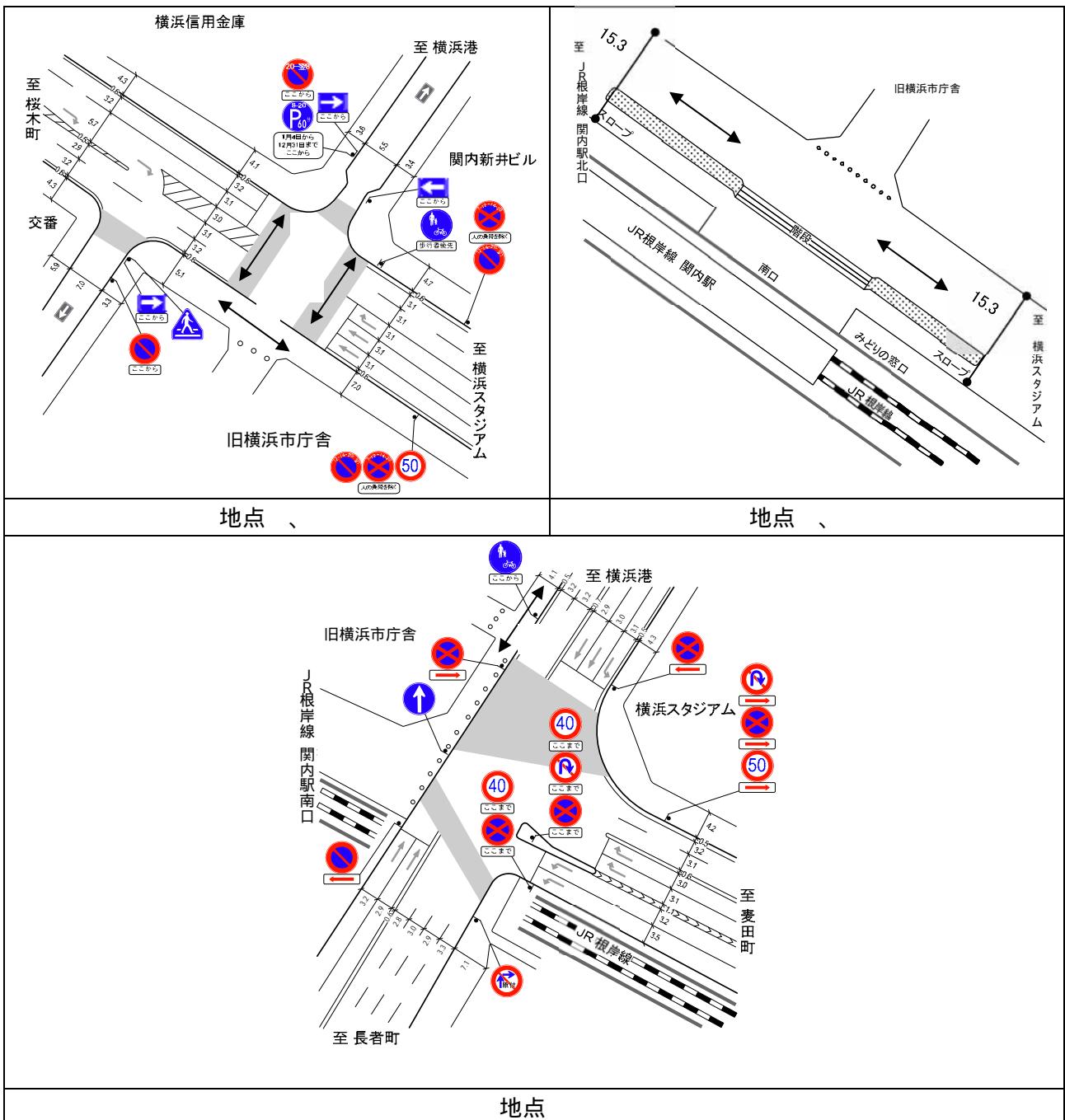
図6.12-3 歩行者等交通量調査地点図

S=1/5,000

0 50 100 250m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）



#### (4) 調査方法

##### ア 日常生活圏等の状況

日常生活圏等の状況については、公共施設の位置、学区、通学路の状況、自治会等の状況及び避難場所等の状況を区民生活マップ等から整理しました。

##### イ 地域交通及び歩行者の状況

###### (ア) 主要な交通経路及び交通量の状況

主要な交通経路及び交通量の状況は、既存資料の収集・整理により把握しました。

###### (イ) 主要交差点部における交通処理

###### ①自動車交通量の状況

自動車交通量の状況は、自動車交通量等調査地点を通過する車両について、方向別（右折・直進・左折等）、車種別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。また、車種は表 6.12-2 に示す 3 車種分類としました。

表 6.12-2 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。

###### ②信号現示の状況

信号現示の状況は、自動車交通量等調査地点において、信号のスプリット及びサイクル長を観測しました。観測は朝（7～9 時）、昼（12～14 時）、夕（17～19 時）、夜（22～24 時）の 4 時間帯に 3 サイクル程度としました。

###### ③渋滞長の状況

渋滞長の状況は、自動車交通量等調査地点のうち、「地点 7 ハマスタ入口交差点」について、南側（長者町方面）からの流入部の滞留長<sup>注1)</sup>、渋滞長<sup>注2)</sup>を観測しました。滞留長及び渋滞長の長さは、地図から読み取り、車線別に 10m 単位で計測し、15 分ごとに集計しました。

注1) 滞留長：信号が赤から青に変わる瞬間に滞留している最後尾車両までの停止線からの距離

注2) 渋滞長：滞留時最後尾車両が 1 回の青信号で交差点を通過できなかった場合の停止線からの距離（ただし 1 回の青信号で通過した場合の渋滞長は 0m とします）

#### ④歩行者の状況

歩行者の状況は、歩行者交通量調査地点を通行する歩行者並びに自転車について、方向別、歩行者・自転車別、時間帯別に観測し、15分ごとに集計しました。

また、イベント開催時の横浜スタジアム入場者数について、ヒアリング及び既存資料等を収集・整理する事で把握しました。

#### ウ 交通安全対策の状況

交通安全対策の状況は、現地踏査により対象事業実施区域周辺の歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備状況等を把握しました。また、既存資料等の収集・整理により対象事業実施区域周辺の交通事故の発生状況を把握しました。

### (5) 調査結果

#### ア 日常生活圏等の状況

##### (ア) 公共施設等の位置

対象事業実施区域周辺における公共施設等は、「6.9 日影」の図6.9-1 (p.6.9-4参照)に示したとおりです。

対象事業実施区域付近には、南側にJR根岸線関内駅、東側に横浜公園（横浜スタジアム）が隣接しているほか、北西側に横浜市営地下鉄線関内駅、北側に文化施設があります。

##### (イ) 学区、通学路の状況

対象事業実施区域のある港町1丁目は、横浜市立本町小学校（図3.2-14 (p.3-32参照)のNo.53）と横浜市立横浜吉田中学校（図3.2-14 (p.3-32参照)のNo.65）の学区に属しています。

また、横浜市の各小学校では、小学校から半径500mの範囲がスクールゾーンの対象とされており、「スクールゾーン活動（通学路交通安全プログラム）」として、スクールゾーン対策協議会の設置により、各小学校が指定している通学路を重点に、安全対策や広報・啓発等を進めて、子どもの安全を守るための活動がなされています。スクールゾーン対策協議会の流れは、表6.12-3に示すとおりです。

表6.12-3 スクールゾーン対策協議会の流れ

【PLAN】	○年間計画の策定 ○活動助成金の申請など
【DO】	○定例会・学習会の開催 ○登下校時の安全指導の実施 ○通学路等の安全点検の実施など
【CHECK】	○協議会の開催（要望事項に対する調整） ○区役所、土木事務所、警察署へ要望書の提出など
【ACTION】	○道路の安全施設整備の実施 ○行政機関から要望に対する回答 ○協議会において引継書作成など

資料：「スクールゾーン活動のしおり」（横浜市道路局ホームページ、令和2年10月調べ）

(ウ) 自治会等の状況

対象事業実施区域周辺で活動されている自治会等は、表 6.12-4 に示すとおりです。

表 6.12-4 対象事業実施区域周辺の自治会等一覧

地区連合町内会	加入町内会
閑内地区連合町内会	シャレール海岸通自治会 / 弁天通町内会 / 太田町町内会 / 相生町町内会 / 住吉町町内会 / 常盤町町内会 / 尾上真港会
第1地区中部連合町内会	伊勢佐木町 1・2 丁目商和会 / 伊勢佐木町 3 丁目共栄会 / 伊勢佐木町 4 丁目共栄会 / 伊勢佐木町 5 丁目商栄会 / 伊勢佐木町 6 丁目町内会 / 伊勢佐木町 7 丁目町内会 / 吉田町町内会 / 末吉町 1・2 丁目町内会 / 末吉 3・4 町内会 / 末吉町 4 丁目あおぞら自治会 / 曙 1・2 丁目町内会 / 弥生町 1・2 丁目町内会 / 曙弥生 3・4 町内会 / 曙弥生 5 丁目町内会 / 若葉町町内会 / 羽衣末広町内会 / 福富町町内会 / 蓬莱町町内会 / 長者町 5 丁目町内会 / 長者町 6 丁目町内会 / 長者町 7・8・9 丁目町内会
埋地地区連合町内会	埋地七ヶ町連合町内会 / 長寿町内会 / 山吹町、富士見町、長者町 3・4 連合町内会 / 三吉・千歳町内会 / 山田町町内会 / モアレ山田町自治会 / モアレ横浜富士見町自治会 / フロール山田町第 1 自治会 / フロール山田町第 2 自治会

資料：「地区連合町内会」（中区連合町内会長連絡協議会ホームページ、令和2年10月調べ）

(エ) 避難場所等の状況

広域避難場所は、災害対策基本法に基づき作成された「横浜市防災計画」によって定められます。広域避難場所は大規模火災時に避難する場所であり、一時避難場所は一時的に避難して様子をみたり、広域避難場所へ避難するために地域住民が集結したりする場所です。一時避難場所については、自治会・町内会が選定することになっています。

対象事業実施区域のある港町1丁目は、横浜市により、大規模な延焼火災の発生する可能性が極めて低い「大規模延焼火災の恐れが低い地域」に指定されており、広域避難場所の指定がされていません。一方で、地震等で家が倒壊・消失した場合等、一定期間避難生活をおくることになる地域防災拠点としては、横浜吉田中学校（図 3.2-14（p.3-32 参照）の No.65）が最寄りの拠点として指定されています。

## イ 地域交通の状況

### (ア) 主要な交通経路及び交通量の状況

#### ①主要な交通経路の状況

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-25 参照)に示したとおり、対象事業実施区域周辺の主要な交通経路は、北側から東側に市道関内本牧線第 7002 号線が接しており、南側に高速神奈川 1 号横羽線（地下部）、北東側に市道新港第 78 号線が幹線道路として整備されています。

#### ②バス停留所の位置

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-26 参照)に示したとおり、対象事業実施区域周辺では、横浜市営バス、相鉄バス、京急バス等が運行されています。

最寄りのバス停留所は、対象事業実施区域の北側に面した「港町」バス停です。

#### ③交通量の状況

「3.2.7 交通、運輸の状況」(p.3-23～p.3-24 参照)に示したとおり、対象事業実施区域周辺の主要な交通経路における交通量は、一部の路線で増加傾向にあるものの、概ね横ばいまたは減少傾向がみられます。

### (イ) 主要交差点部における交通処理

#### ①自動車交通量の状況

自動車交通量等調査地点の交差点形状（断面位置）は図 6.12-5(1)～(2)に、各交差点の平日、休日の自動車交通量調査結果は表 6.12-5(1)～(2)に示すとおりです。なお、調査結果の詳細は、資料編（平日：p.資 3.8-2～p.資 3.8-80、休日：p.資 3.8-81～p.資 3.8-159 参照）に示すとおりです。

各調査地点の 24 時間断面交通量において、平日で最も交通量が多い断面は地点 2（羽衣町交差点）の C 断面で 23,416 台/24h、次いで地点 5（扇町一丁目交差点）の A 断面で 21,887 台/24h でした。また、休日で最も交通量が多い断面は地点 2（羽衣町交差点）の C 断面で 17,869 台/24h、次いで同交差点の D 断面で 17,512 台/24h でした。

ピーク時における交差点総流入台数は、平日、休日ともに地点 2（羽衣町交差点）が最大であり、平日で 2,488 台/h、休日で 2,228 台/h でした。

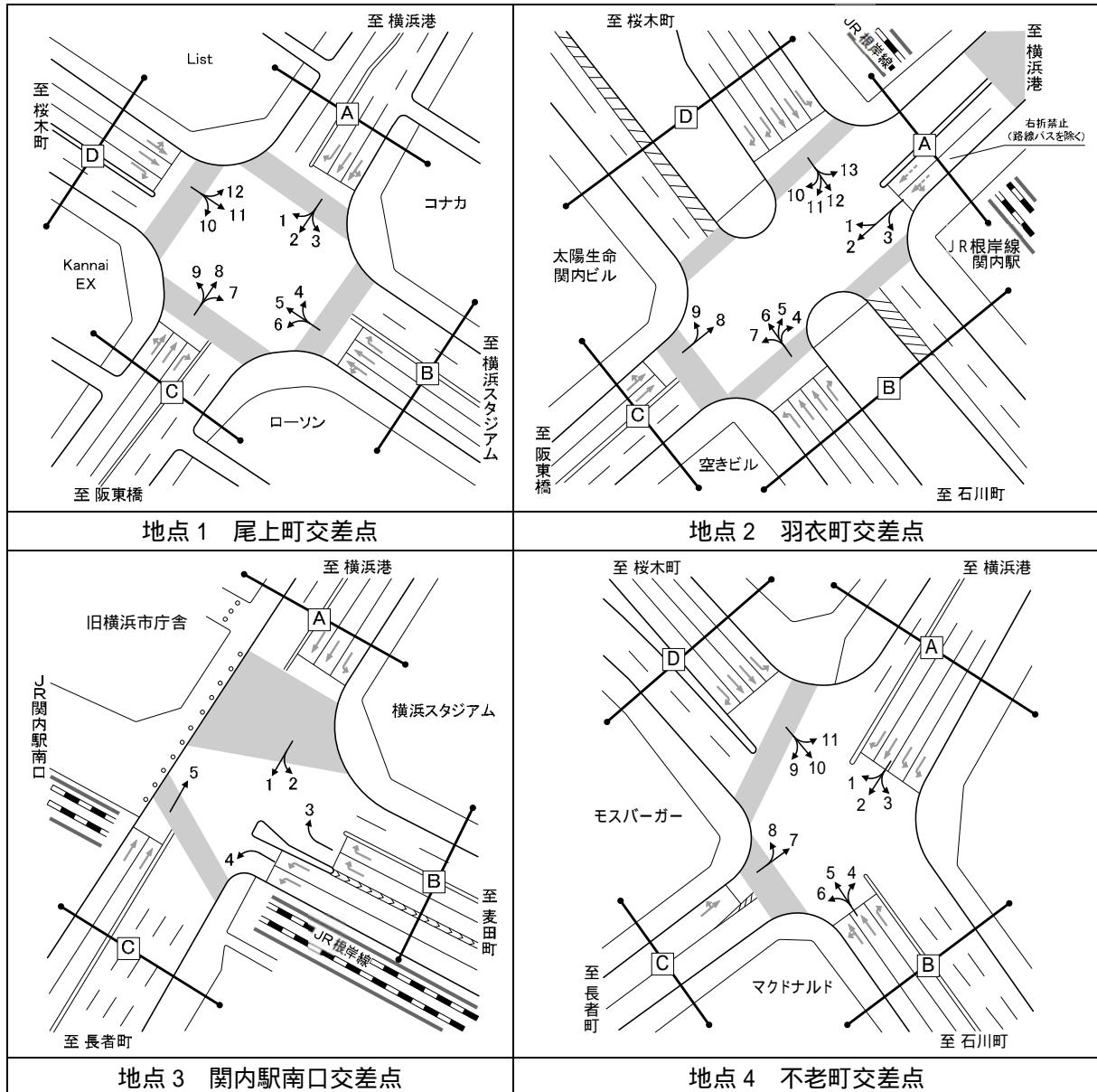


図 6.12-5(1) 調査地点の交差点形状（断面位置）

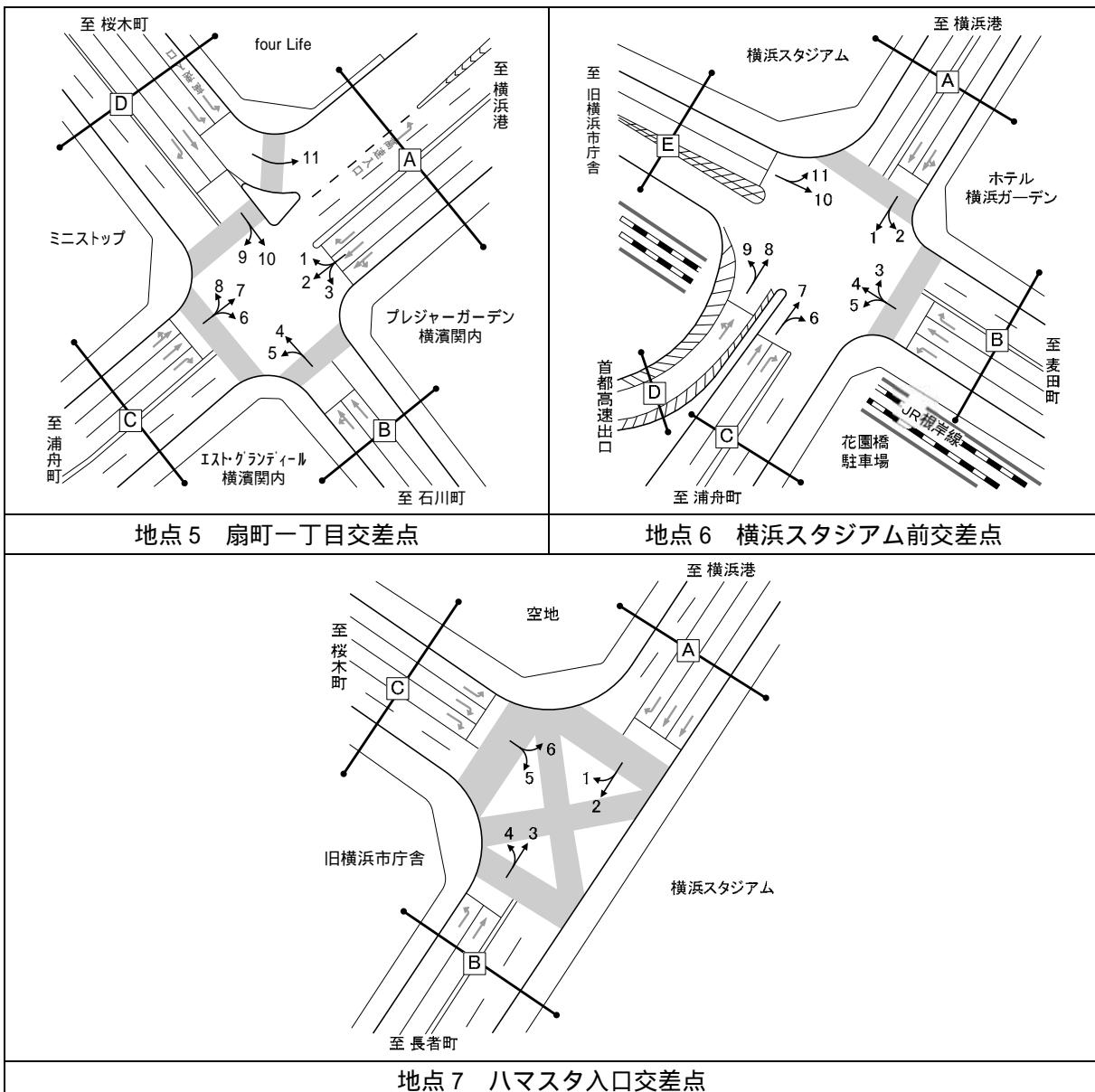


図 6.12-5(2) 調査地点の交差点形状（断面位置）

表 6.12-5(1) 現地調査結果（自動車交通量：平日）

調査 交差点名	断面	24時間 (22~翌22時)		12時間 (7~19時)		ピーク時間帯	
		断面 交通量 (台/24h)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台/12h)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台/h)
地点 1 尾上町	A	13,327	10.7	8,552	12.5	13:30 ～ 14:30	388
	B	12,156	8.3	8,056	9.5		364
	C	18,976	8.8	12,015	10.4		560
	D	12,655	7.8	8,767	8.7		420
地点 2 羽衣町	A	18,994	8.7	11,997	10.1	17:15 ～ 18:15	528
	B	16,701	6.1	12,440	6.3		683
	C	23,416	8.3	14,598	9.5		583
	D	20,743	5.6	14,855	5.9		694
地点 3 関内駅南口	A	15,715	9.6	12,144	7.7	15:30 ～ 16:30	577
	B	11,652	11.5	9,058	9.0		632
	C	13,361	7.8	10,352	6.2		295
地点 4 不老町	A	13,361	7.8	10,352	8.0	16:45 ～ 17:45	750
	B	18,327	6.8	13,883	7.2		559
	C	8,165	6.3	6,157	6.4		151
	D	17,201	6.3	12,966	6.4		562
地点 5 扇町一丁目	A	21,887	6.5	16,950	6.7	17:00 ～ 18:00	714
	B	9,244	7.3	6,982	7.4		249
	C	21,084	7.0	16,062	7.2		765
	D	18,369	7.2	13,956	7.6		724
地点 6 横浜スタジアム前	A	14,302	6.6	11,176	6.7	17:15 ～ 18:15	536
	B	14,903	9.3	11,231	9.6		525
	C	18,429	5.7	14,062	5.9		552
	D	2,361	3.6	2,067	3.5		159
	E	5,585	14.0	4,210	14.2		197
地点 7 ハマスタ入口	A	11,229	7.8	8,884	8.2	13:30 ～ 14:30	435
	B	15,715	9.6	12,144	9.9		581
	C	9,614	10.8	7,258	10.9		373

表 6.12-5(2) 現地調査結果（自動車交通量：休日）

調査 交差点名	断面	24時間 (22~翌22時)		12時間 (7~19時)		ピーク時間帯	
		断面 交通量 (台/24h)	大型車 混入率 (%)	断面 交通量 (台/12h)	大型車 混入率 (%)	時間帯	交差点流入台数 (台/h)
地点 1 尾上町	A	8,311	10.7	6,011	10.0	12:45 ～ 13:45	207
	B	8,124	9.7	5,870	9.3		289
	C	13,550	8.4	9,419	7.7		522
	D	9,879	7.5	7,186	6.8		496
地点 2 羽衣町	A	13,573	8.2	9,456	7.6	15:00 ～ 16:00	498
	B	13,686	3.5	9,777	2.5		611
	C	17,869	7.3	12,090	6.7		528
	D	17,512	2.8	12,195	1.7		591
地点 3 関内駅南口	A	10,634	7.6	8,331	7.3	12:45 ～ 13:45	420
	B	8,367	9.1	6,508	8.5		503
	C	8,231	4.5	6,279	4.0		193
地点 4 不老町	A	8,231	4.5	6,279	4.0	14:45 ～ 15:45	495
	B	14,005	3.4	10,341	2.3		463
	C	5,242	3.4	3,978	2.8		130
	D	13,615	3.6	9,940	2.6		470
地点 5 扇町一丁目	A	17,169	3.5	12,749	2.8	15:00 ～ 16:00	596
	B	7,568	3.9	5,607	2.7		235
	C	16,301	3.6	12,055	2.7		726
	D	14,296	3.4	10,531	2.4		588
地点 6 横浜スタジアム前	A	11,118	5.3	8,539	4.8	12:45 ～ 13:45	420
	B	12,553	7.1	9,522	6.5		485
	C	14,328	3.4	10,647	2.6		511
	D	1,529	3.7	1,316	3.2		125
	E	4,604	12.3	3,630	11.8		194
地点 7 ハマスタ入口	A	7,772	3.7	6,191	3.2	12:45 ～ 13:45	323
	B	10,634	7.6	8,331	7.3		465
	C	6,802	10.4	5,224	9.6		292

## ②信号現示の状況

自動車交通量等調査地点における信号現示調査結果は、資料編（p.資 3.8-177～p.資 3.8-184 参照）に示すとおりです。

## ③渋滞長の状況

「地点7 ハマスタ入口交差点」において、平日、休日ともに信号待ちによる一時的な滞留はありましたが、24時間を通じて渋滞の発生は見られませんでした（詳細は、資料編（平日：p.資 3.8-174、休日：p.資 3.8-175）参照）。

## ④交差点需要率及び車線混雑度

自動車交通量等調査地点における現況の交差点需要率<sup>注1)</sup>は表6.12-6に、車線混雑度は表6.12-7(1)～(2)に示すとおりです。

平日の交差点需要率は、地点2（羽衣町交差点）で0.373、地点4（不老町交差点）で0.350の順で高い値を示しました。休日の交差点需要率は、地点2（羽衣町交差点）で0.344、地点5（扇町一丁目交差点）で0.297の順で高い値を示しました。

現況の交差点需要率は、交差点処理が困難とされる0.9及び各交差点の処理能力の上限を示す限界需要率<sup>注2)</sup>を下回っています。

また、車線混雑度は全ての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。

交差点需要率及び車線混雑度の算定資料は、資料編（平日：p.資3.8-194～p.資3.8-200、休日：p.資3.8-201～p.資3.8-207参照）に示すとおりです。

表 6.12-6 現況の交差点需要率

交差点名	平日			休日		
	交差点 需要率	限界 需要率	時間帯	交差点 需要率	限界 需要率	時間帯
地点1 尾上町	0.217	0.914	13:30～14:30	0.211	0.914	12:45～13:45
地点2 羽衣町	0.373	0.885	17:15～18:15	0.344	0.893	15:00～16:00
地点3 関内駅南口	0.197	0.814	15:30～16:30	0.135	0.831	12:45～13:45
地点4 不老町	0.350	0.890	16:45～17:45	0.246	0.885	14:45～15:45
地点5 扇町一丁目	0.345	0.888	17:00～18:00	0.297	0.887	15:00～16:00
地点6 横浜スタジアム前	0.304	0.911	17:15～18:15	0.241	0.908	12:45～13:45
地点7 ハマスタ入口	0.248	0.822	13:30～14:30	0.210	0.815	12:45～13:45

---

### 注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、実測による研究から、一般に0.9を上回ると交差点で捌け残りが生じるとしています（過飽和状態）。

### 注2) 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 6.12-7(1) 車線混雑度<sup>注)</sup>

交差点名	交差点 断面	流入車線	平日		休日	
			車線混雑度	時間帯	車線混雑度	時間帯
地点 1 尾上町	A	左直	0.226	13:30～14:30	0.124	12:45～13:45
		右	0.069		0.024	
	B	左直	0.294		0.251	
		右	0.112		0.051	
	C	左直	0.291		0.273	
		右	0.212		0.149	
	D	左直	0.237		0.298	
		右	0.277		0.292	
地点 2 羽衣町	A	直左	0.304	17:15～18:15	0.279	15:00～16:00
	B	左	0.201		0.283	
		直	0.502		0.441	
	C	右	0.323		0.130	
		左直	0.370		0.347	
	D	左	0.110		0.091	
		直	0.401		0.320	
		右	0.445		0.402	
地点 3 関内駅南口	A	左	0.226	15:30～16:30	0.210	12:45～13:45
		直	0.236		0.146	
	B	左	0.880		0.312	
		右	0.799		0.370	
	C	直	0.182		0.135	
地点 4 不老町	A	左	0.157	16:45～17:45	0.090	14:45～15:45
		直	0.402		0.226	
		右	0.155		0.116	
	B	左直	0.333		0.331	
		右	0.526		0.294	
	C	左直	0.272		0.230	
	D	左	0.074		0.060	
		直	0.291		0.297	
		右	0.483		0.273	
地点 5 扇町一丁目	A	左直	0.285	17:00～18:00	0.224	15:00～16:00
		右	0.371		0.297	
	B	左直	0.254		0.235	
	C	左直	0.408		0.371	
		右	0.093		0.064	
	D	左直	0.152		0.146	
		直	0.436		0.348	
		右	0.311		0.228	

注) 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。

表 6.12-7(2) 車線混雑度

交差点名	交差点 断面	流入車線	平日		休日	
			車線混雑度	時間帯	車線混雑度	時間帯
地点 6 横浜スタジアム前	A	左直	0.398	17:15～18:15	0.317	12:45～13:45
	B	左	0.281		0.225	
		直	0.386		0.435	
	C	右	0.120		0.157	
		直	0.170		0.185	
	D	右	0.384		0.277	
		左直	0.125		0.095	
	E	左直	0.195		0.201	
地点 7 ハマスタ入口	A	直	0.225	13:30～14:30	0.167	12:45～13:45
		右	0.221		0.151	
	B	左	0.296		0.232	
		直	0.536		0.448	
	C	左	0.383		0.377	
		右	0.361		0.255	

## ⑤歩行者等交通量の状況

歩行者交通量調査地点の形状（断面位置）は図 6.12-6 に、各地点の平日、休日の歩行者等交通量調査結果は、表 6.12-8(1)～(2)に示すとおりです。なお、調査結果の詳細は、資料編（平日：p.資 3.8-161～p.資 3.8-166、休日：p.資 3.8-167～p.資 3.8-172 参照）に示すとおりです。

平日で最も歩行者交通量（自転車除く）が多い歩行者ルートは、地点④（関内駅南口から横浜スタジアム方面へ抜けるルート）の 16,615 人/12h であり、次いで地点③（関内駅南口から関内駅北口方面へ抜けるルート）の 14,417 人/12h でした。これらの地点のピーク時間帯の歩行者交通量は、地点④で 2,590 人/h、地点③で 2,801 人/h でした。なお、尾上町通りを横断する（地点②）歩行者数は、13,864 人/12h でした。

一方、休日の歩行者交通量は、平日同様、地点④の 12,119 人/12h が最大であり、次いで地点③の 7,259 人/12h でした。これらの地点のピーク時間帯の歩行者交通量は、地点④で 1,456 人/h、地点③で 924 人/h でした。なお、尾上町通りを横断する（地点②）歩行者数は、3,821 人/12h でした。

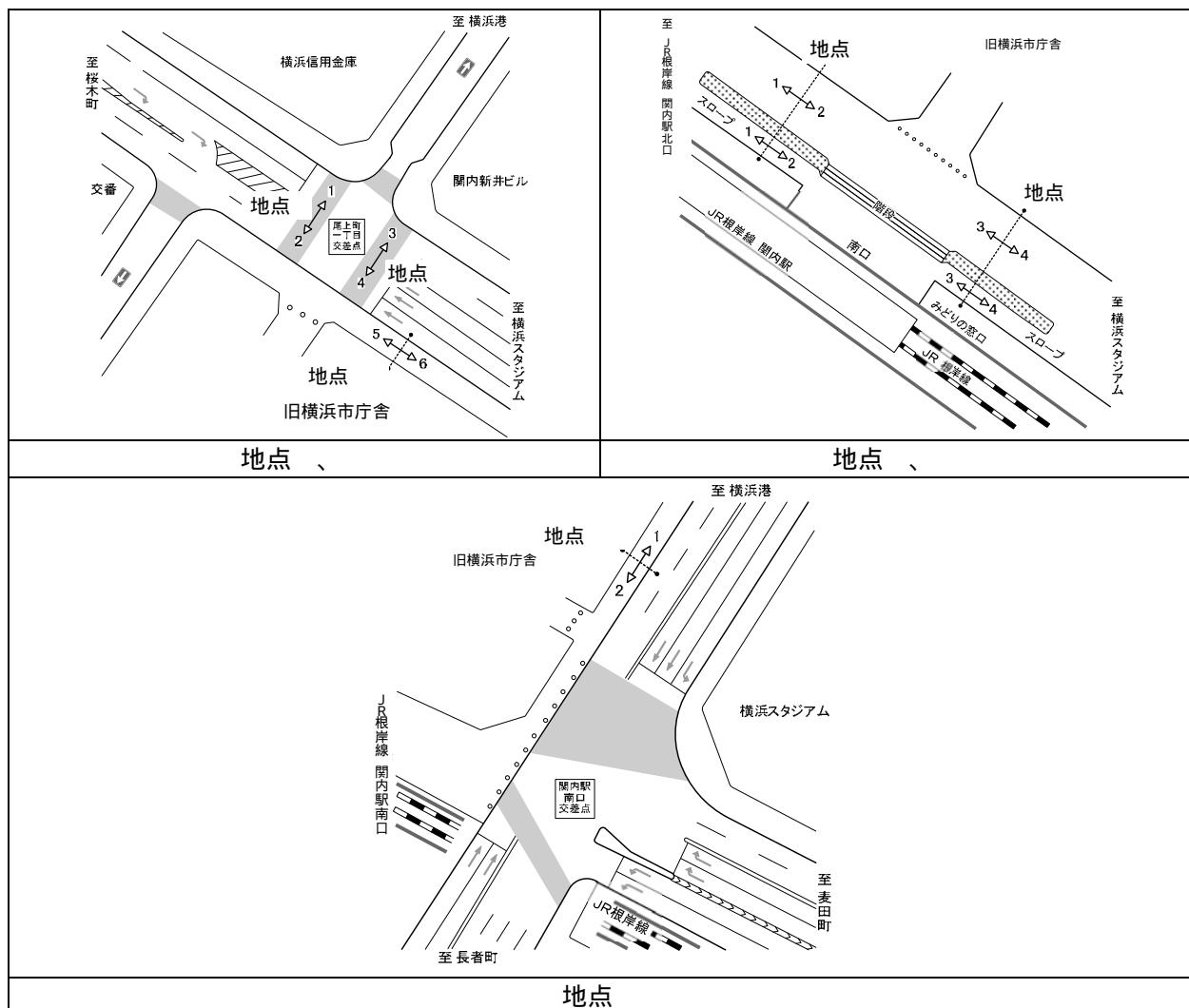


図 6.12-6 調査地点の形状（断面位置）

表 6.12-8(1) 現地調査結果（歩行者等交通量：平日）

調査地点	16 時間 (6~22 時)			12 時間 (7~19 時)			ピーク時間帯			
	歩行者・自転車 (人/16 h)			歩行者・自転車 (人/12 h)			ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/h)		
	歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計		歩行者	自転車	
地点①	9,754	244	9,998	8,254	185	8,439	17:15 ~ 18:15	1,430	25	1,455
地点②	16,136	271	16,407	13,864	207	14,071	7:45 ~ 8:45	2,391	27	2,418
地点③	17,184	502	17,686	14,417	379	14,796	8:00 ~ 9:00	2,801	41	2,842
地点④	19,629	483	20,112	16,615	356	16,971	17:15 ~ 18:15	2,590	45	2,635
地点⑤	8,681	289	8,970	7,131	237	7,368	17:15 ~ 18:15	1,363	28	1,391

表 6.12-8(2) 現地調査結果（歩行者等交通量：休日）

調査地点	16 時間 (6~22 時)			12 時間 (7~19 時)			ピーク時間帯			
	歩行者・自転車 (人/16 h)			歩行者・自転車 (人/12 h)			ピーク時間帯	歩行者・自転車 (人/h)		
	歩行者	自転車	計	歩行者	自転車	計		歩行者	自転車	
地点①	5,862	218	6,080	4,801	169	4,970	15:15 ~ 16:15	642	20	662
地点②	4,557	234	4,791	3,821	179	4,000	16:00 ~ 17:00	473	19	492
地点③	8,776	527	9,303	7,259	412	7,671	15:00 ~ 16:00	924	43	967
地点④	14,065	525	14,590	12,119	412	12,531	16:30 ~ 17:30	1,456	45	1,501
地点⑤	5,889	248	6,137	4,993	213	5,206	14:45 ~ 15:45	677	21	698

また、横断部である地点②を除く地点①、③、④、⑤のピーク時間帯における歩行者サービス水準を「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」（平成26年6月、国土交通省）（以下、「大規模マニュアル」といいます。）に示される方法に基づき、表6.12-9(1)～(2)に示すとおり算定しました。なお、歩行者流量と歩行者サービス水準の関係は、表6.12-10に示すとおりです。

算定の結果、調査を行った全ての断面で歩行者サービス水準はAと判定されました。

表6.12-9(1) 現況の歩行者サービス水準(平日)

予測 断面	有効幅員 <sup>注)</sup> (m)	現況ピーク 15分交通量				歩行者流量 (人/m・分)	歩行者 サービス水準
		ピーク 時間帯	歩行者	自転車	計		
		①	—	②	③	④=②+③×5	⑤=④/15/①
地点	6.5	17:30～17:45	521	3	536	5.5	A
地点	14.8	8:00～8:15	840	8	880	4.0	A
地点	14.8	17:30～17:45	721	13	786	3.5	A
地点	3.6	17:15～17:30	356	6	386	7.1	A

注) 有効幅員は、図6.12-4(p.6-12-13参照)に示した歩道幅員から0.5mを引いた値を用いました。

※自転車を押して歩く場合を考慮して、自転車1台あたり歩行者5人相当として扱いました。

表6.12-9(2) 現況の歩行者サービス水準(休日)

予測 断面	有効幅員 <sup>注)</sup> (m)	現況ピーク 15分交通量				歩行者流量 (人/m・分)	歩行者 サービス水準
		ピーク 時間帯	歩行者	自転車	計		
		①	—	②	③	④=②+③×5	⑤=④/15/①
地点	6.5	16:00～16:15	170	11	225	2.3	A
地点	14.8	15:15～15:30	262	11	317	1.4	A
地点	14.8	16:30～16:45	441	12	501	2.3	A
地点	3.6	15:00～15:15	241	6	271	5.0	A

注) 有効幅員は、図6.12-4(p.6-12-13参照)に示した歩道幅員から0.5mを引いた値を用いました。

※自転車を押して歩く場合を考慮して、自転車1台あたり歩行者5人相当として扱いました。

表6.12-10 歩行者サービス水準

歩行者サービス水準	歩行状態	歩行者流量(人/m・分)
A	自由歩行	～27
B	やや制限	27～51
C	やや困難	51～71
D	困難	71～87
E	ほとんど不可能	87～100

資料:「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」(平成26年6月、国土交通省)

イベント開催時の横浜スタジアムの入場者数を把握するため、入場者が多いと考えられるイベントとして、プロ野球開催時の入場者数を既存資料により調査しました。なお、入場者数が多いイベントとして、プロ野球の他にコンサートやライブの開催がありますが、これらは年に数回の開催にとどまります。

横浜スタジアムでは、令和3年7~8月に第32回オリンピック競技大会（野球及びソフトボール）が開催予定ですが、本事業の工事着手前であるため、本事業との関連は考慮していません。

現在、横浜スタジアムの収容人数は35,384人（プロ野球開催時は最大34,046人）であり、令和元年度におけるプロ野球開催時（72試合）の1試合あたりの平均入場者数は、表6.12-11に示すとおり、31,716人でした。

横浜スタジアムへの主な交通手段は、公共交通機関である電車やバスであると考えられます。自家用車で来場する場合には、横浜スタジアムの駐車場は一般車が利用できないため、周辺の時間貸し駐車場を利用することになります。そのため、イベント開催時の入場者のほとんどは、横浜スタジアム周辺を歩行者として通行していると考えられます。

表6.12-11 横浜スタジアム入場者数（令和元年度）

イベント種別	入場者数	開催回数
プロ野球	31,716人（1試合平均）	72試合

資料:「2019年度 セントラル・リーグ入場者数」  
(日本野球機構ホームページ、令和2年10月調べ)

## ウ 交通安全対策等の状況

### (ア) 交通安全対策の状況

対象事業実施区域周辺の主要道路におけるガードレール、マウントアップ等による歩車分離状況及び信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備状況は、図 6.12-7 に示すとおりです。

対象事業実施区域付近は、歩行空間としてマウントアップ、植栽帯、ガードレール等の施設が整備されているため、道路を走行する自動車と周囲を利用する歩行者が常に交錯するようなことはほとんどありません。

### (イ) 交通事故の発生状況

横浜市全域及び対象事業実施区域のある中区での令和元年における交通事故発生状況は、表 6.12-12 年及び表 6.12-13 に示すとおりです。

表 6.12-12 対象事業実施区域周辺の警察管轄別、類型別交通事故発生状況（令和元年）

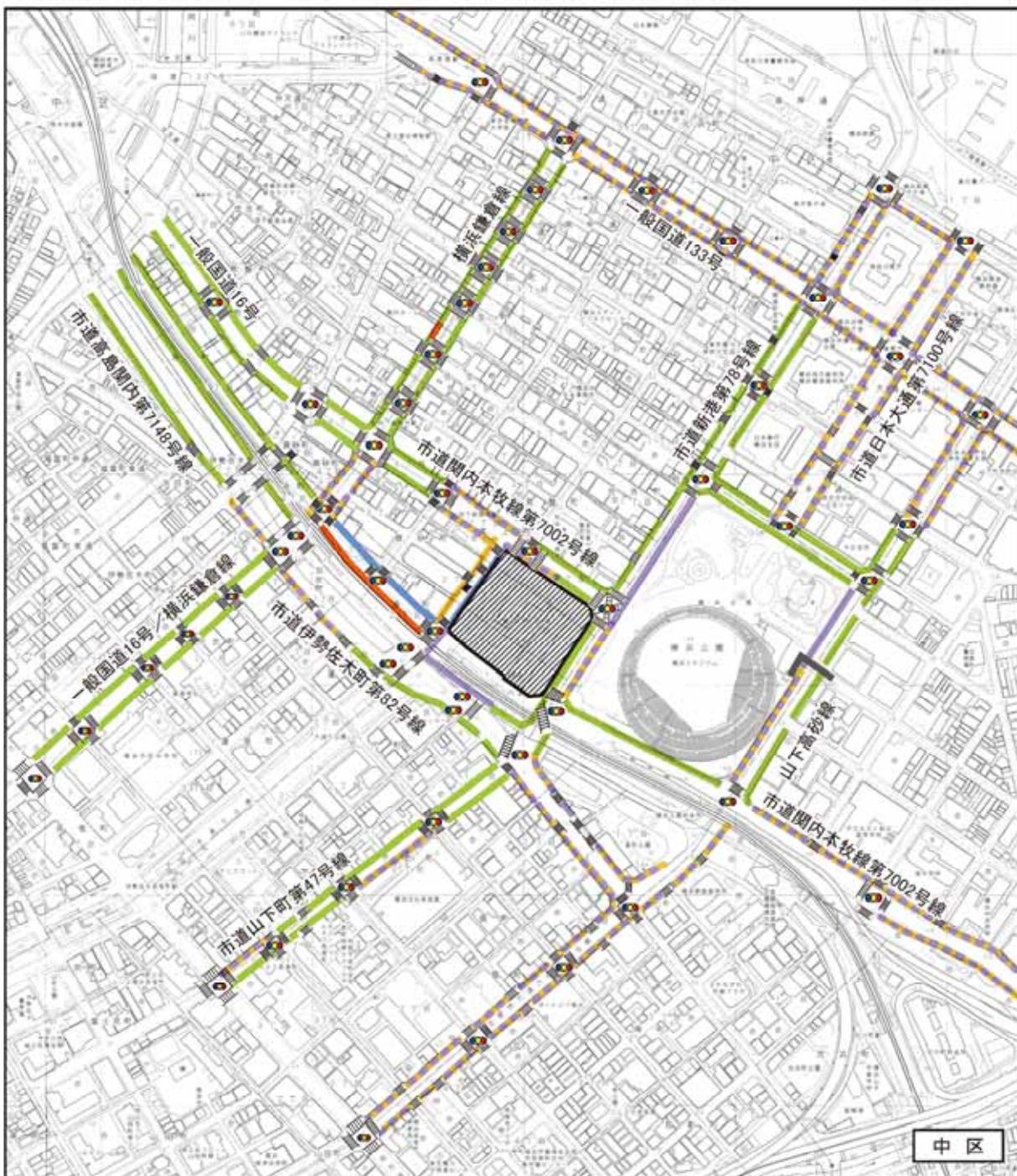
区分	車両相互							人対車両				単独	合計
	正面衝突	出会い頭	追突	右折	左折	その他	小計	横断中	横断歩道	歩道外横断	その他	小計	
横浜市全域	116	962	1,887	1,208	570	1,678	6,421	703	394	640	1,737	238	8,396
中区	1	31	98	72	27	146	375	51	26	37	114	16	505

資料：「横浜市内の交通事故統計 令和元年（2019年）」（令和2年5月、横浜市道路局）

表 6.12-13 区別交通事故発生状況（令和元年）

区分	交通事故件数 (件)	死者 (人)	負傷者 (人)
横浜市	8,398	50	9,699
中区	505	3	582

資料：「横浜市内の交通事故統計 令和元年（2019年）」（令和2年5月、横浜市道路局）



### 凡 例

	対象事業実施区域		信号		セミフラット
	横断歩道				セミフラット+植栽帯
	歩道橋				マウントアップ
					マウントアップ+植栽帯
					マウントアップ+構造物※
					マウントアップ+植栽帯+構造物※

※構造物：ガードレール、柵等を表します。

図6.12-7 交通安全施設の整備状況

S=1/7,500

0 50 100 250m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）

## 2 環境保全目標の設定

地域社会に係る環境保全目標は、表 6.12-14 に示すとおり設定しました。

表 6.12-14 環境保全目標（地域社会）

区分	環境保全目標
【工事中】 工事用車両の走行	交通混雑 ・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 歩行者の安全 ・歩行者等の安全な通行が確保されること。
【供用後】 関連車両の走行	交通混雑 ・周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 歩行者の安全 ・歩行者等の安全な通行が確保されること。
【供用時】 建物の供用	歩行者等の安全な通行が確保されること。

## 3 予測及び評価等

### (1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

#### ア 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

#### イ 予測地域・地点

##### (ア) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

予測地点は、図 6.12-1 (p.6.12-7 参照) に示した工事用車両の主な走行ルート (図 2.7-1 (p.2-29 参照)) として想定しているルート上の主要な 7 交差点としました。

##### (イ) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

予測地域は、対象事業実施区域付近としました。

#### ウ 予測時期

予測時期は、工事用車両（大型車）の日走行台数が最大となる日（工事着手後 17 ヶ月目）としました。

なお、日曜日は原則休工とすることから、平日を対象としました。

## エ 予測方法

### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.12-8 に示すとおりです。

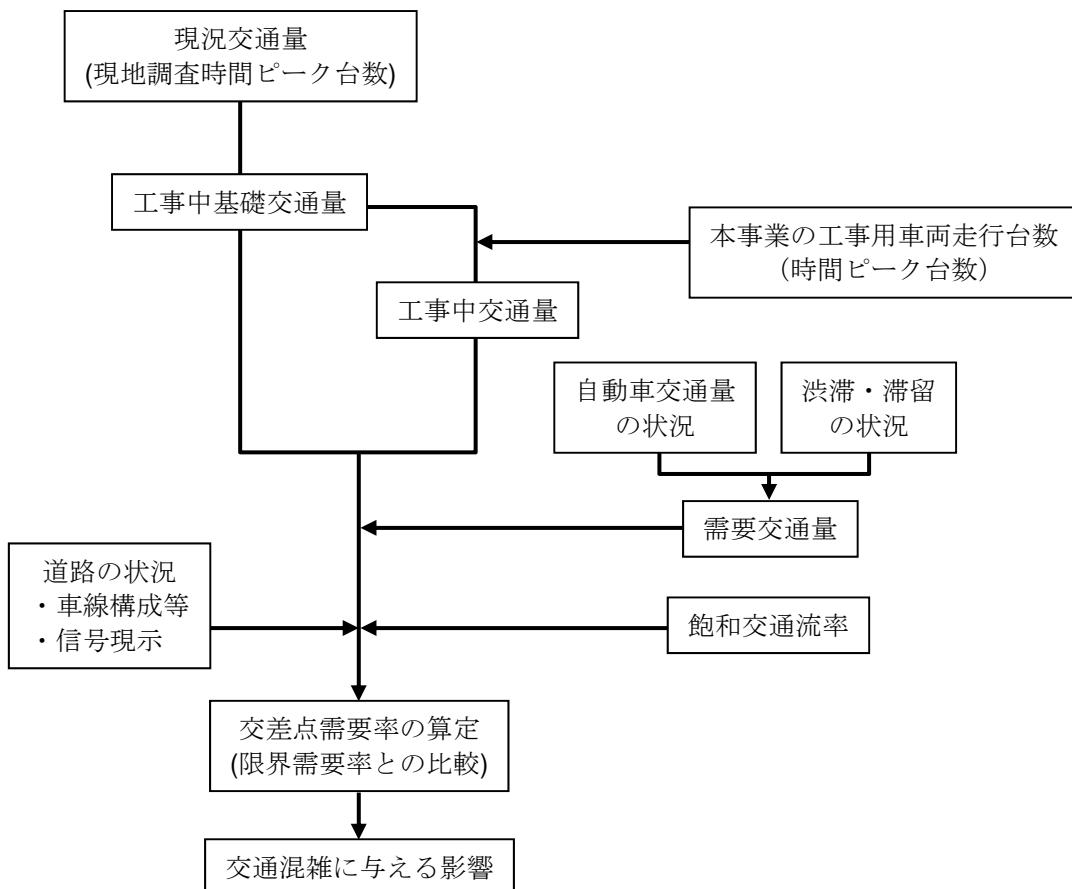


図 6.12-8 予測手順（工事用車両の走行に伴う交通混雜）

### (イ) 予測手法

各交差点への流入交通量の合計がピークとなる時間帯における交差点需要率を「平面交差の計画と設計 基礎編」（平成 30 年 11 月、一般社団法人交通工学研究会）に示される方法に準拠して算出しました。

歩行者の安全については、現状の交通安全施設の整理と、本事業で実施する施策等を整理することで定性的に予測しました。

## 才 予測条件

### (ア) 交通条件

#### ①工事中基礎交通量

工事中における工事中基礎交通量は、現況調査結果から将来的な伸びはないものとしました。

予測に用いる各交差点の1時間あたりの工事中基礎交通量は、平日の現地調査から得られた各交差点の交差点流入交通量が最大となる1時間（15分単位）の交通量としました。平日の現地調査結果の詳細は、資料編（p.資3.8-2～p.資3.8-80参照）に示すとおりです。

#### ②工事中交通量

工事中基礎交通量に、本事業の工事用車両台数を加えることで工事中交通量としました。

工事用車両（大型車）の日走行台数が最大となり、対象事業実施区域周辺の主要交差点に最大の負荷をかけることになる時期の本事業の工事に伴う工事用車両台数は、表6.12-15に示すとおり、大型車238台/日・片道、小型車24台/日・片道です（詳細は、資料編（資p.1-7）参照）。

表6.12-15 予測時期（工事開始後17ヶ月目）の工事用車両台数

車両区分	工事用車両台数	
	往復	片道
大型車	476台/日	238台/日
小型車	48台/日	24台/日

#### (イ) 交通規制等

工事用車両の主な走行ルートにおける交通規制等の状況は、現地調査において把握した現在の交通規制に従いました。

## カ 予測結果

### (ア) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表6.12-16に、車線混雑度は表6.12-17(1)～(2)に示すとおりです。

工事中交通量による交差点需要率については、地点2（羽衣町）の0.373が最大となります。いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。

車線混雑度については、地点3（関内駅南口）の麦田町方面（B断面）からの左折及び右折車線において0.8を超える値を示しているため、一時的な交通混雑が生じやすいた考えられますが、全ての交差点において1.0を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。なお、右折車線の工事中交通量による車線混雑度の増分は0.034となります。左折車線は工事用車両走行ルートではないため、本事業による影響はありません。

また、工事中基礎交通量に対する工事中交通量の交差点需要率及び車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、工事用車両による各交差点への影響は小さいと考えます。

予測結果の詳細は、資料編（p.資3.8-194～p.資3.8-200、p.資3.8-208～p.資3.8-214参照）に示すとおりです。

表 6.12-16 交差点需要率（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点需要率				ピーク時間帯
	工事中 基礎交通量 ①	工事中 交通量 ②	注) 限界需要率	増加量 ③=②-①	
地点1 尾上町	0.217	0.224	0.914	+0.007	13:30～14:30
地点2 羽衣町	0.373	0.373	0.885	±0.000	17:15～18:15
地点3 関内駅南口	0.197	0.197	0.814	±0.000	15:30～16:30
地点4 不老町	0.350	0.361	0.890	+0.011	16:45～17:45
地点5 扇町一丁目	0.345	0.353	0.888	+0.008	17:00～18:00
地点6 横浜スタジアム前	0.304	0.304	0.911	±0.002	17:15～18:15
地点7 ハマスタ入口	0.248	0.260	0.822	+0.012	13:30～14:30

注) 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示します。

※1 工事中基礎交通量は、現地調査時の交通量がそのまま推移するものと想定しました。

※2 工事中交通量は、工事中基礎交通量に本事業の工事用車両台数を加味した交通量です。

表 6.12-17(1) 車線混雑度（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点 断面	流入車線	工事中 基礎交通量	工事中 交通量	増分	ピーク時間帯
地点 1 尾上町	A	左直	0.226	0.226	±0.000	13:30～14:30
		右	0.069	0.069	±0.000	
	B	左直	0.294	0.317	+0.023	
		右	0.112	0.112	±0.000	
	C	左直	0.291	0.291	±0.000	
		右	0.212	0.212	±0.000	
	D	左直	0.237	0.237	±0.000	
		右	0.277	0.280	+0.003	
地点 2 羽衣町	A	直左	0.304	0.309	+0.005	17:15～18:15
	B	左	0.201	0.222	+0.021	
		直	0.502	0.502	±0.000	
	C	右	0.323	0.323	±0.000	
		左直	0.370	0.370	±0.000	
	D	左	0.110	0.110	±0.000	
		直	0.401	0.411	+0.010	
		右	0.445	0.445	±0.000	
地点 3 閑内駅南口	A	左	0.226	0.226	±0.000	15:30～16:30
		直	0.236	0.236	±0.000	
	B	左	0.880	0.880	±0.000	
		右	0.799	0.833	±0.034	
	C	直	0.182	0.201	±0.019	
地点 4 不老町	A	左	0.157	0.157	±0.000	16:45～17:45
		直	0.402	0.402	±0.000	
		右	0.155	0.155	±0.000	
	B	左直	0.333	0.333	±0.000	
		右	0.526	0.669	+0.143	
	C	左直	0.272	0.272	±0.000	
	D	左	0.074	0.090	+0.016	
		直	0.291	0.307	+0.016	
		右	0.483	0.483	±0.000	
地点 5 扇町一丁目	A	左直	0.285	0.285	±0.000	17:00～18:00
		右	0.371	0.372	+0.001	
	B	左直	0.254	0.259	+0.005	
	C	左直	0.408	0.419	+0.012	
		右	0.093	0.093	±0.000	
	D	左直	0.152	0.162	+0.010	
		直	0.436	0.443	+0.007	
		右	0.311	0.317	+0.006	

表 6.12-17(2) 車線混雑度（工事用車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点 断面	流入車線	工事中 基礎交通量	工事中 交通量	増分	ピーク時間帯
地点 6 横浜スタジアム前	A	左直	0.398	0.398	±0.000	17:15～18:15
		左	0.281	0.281	±0.000	
	B	直	0.386	0.401	+0.015	
		右	0.120	0.120	±0.000	
	C	直	0.170	0.172	+0.002	
		右	0.384	0.384	±0.000	
	D	左直	0.125	0.130	±0.005	
	E	左直	0.195	0.195	±0.000	
地点 7 ハマスタ入口	A	直	0.225	0.225	±0.000	13:30～14:30
		右	0.221	0.286	+0.165	
	B	左	0.296	0.296	±0.000	
		直	0.536	0.536	±0.000	
	C	左	0.383	0.445	+0.062	
		右	0.361	0.361	±0.000	

#### (イ) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

工事用車両の主な走行ルートである一般国道 16 号、市道関内本牧線第 7002 号線、市道新港第 78 号線、市道高島関内第 7148 号線、市道伊勢佐木町第 82 号線、山下高砂線は、図 6.12-7 (p.6.12-30 参照) に示したとおり、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています。

本事業では、工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めるほか、対象事業実施区域外周では、必要に応じて案内板や仮設歩道を設け、安全で円滑な歩行空間を確保する計画です。また、「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、横浜市総務局) を参考に、歩行者に対するバリアフリーの推進に努めることとしています。

さらに、横浜スタジアムでのイベント開催時においては、プロ野球のデーゲームの試合開始前と終了後及びナイターの試合開始前の時間帯が、本事業の工事用車両走行時間帯と重複することになりますが、1 時間あたりの工事用車両の走行台数は、最大で小型車 24 台、大型車 22～24 台と計画しており、対象事業実施区域周辺における現況の自動車交通量に対して僅かな台数であり、交通誘導員の配置による安全管理を徹底することで一般通行者に加えて横浜スタジアム来場者による歩行者の増加に対応していきます。

このように、対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況及び施工時の対策により、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、工事中の工事用車両の走行による影響を低減するため、表6.12-18に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、工事期間中、継続して講じていきます。

表 6.12-18 環境の保全のための措置（工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の走行に伴う 交通混雑	<ul style="list-style-type: none"><li>・工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</li><li>・土曜日や祝日ならびにプロ野球開催日の工事にあたっては、周辺交通状況を勘案し、適宜、工事用車両の走行時間や台数の調整に努めます。</li><li>・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、対象事業実施区域周辺での路上駐車を防止します。</li><li>・対象事業実施区域周辺において他の事業の工事が実施される場合は、必要に応じて関係者間での情報共有、工事内容の調整等に努めます。</li></ul>
【工事中】 工事用車両の走行に伴う 歩行者の安全	<ul style="list-style-type: none"><li>・工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。</li><li>・使用する工事用車両出入口の箇所数は、工事の進捗、作業内容、施工範囲等に応じて必要最小限となるように調整します。</li><li>・対象事業実施区域外周では、必要に応じて案内板や仮設歩道を設け、交通誘導員を配置するなど、安全で円滑な歩行空間を確保します。</li><li>・「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」を参考にして、歩行者に対するバリアフリーの推進に努めます。</li><li>・工事用車両の運転者に対する交通安全教育を十分行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。</li></ul>

## ク 評価

### (ア) 工事用車両の走行に伴う交通混雑

工事用車両の走行に伴うピーク時間帯の交通混雑は、全ての交差点で交差点需要率が限界需要率を下回っており、車線混雑度も1.0を下回っていることから、交通処理は可能であると考えます。

また、工事中基礎交通量に対する工事中交通量の交差点需要率及び車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、工事用車両による各交差点への影響は小さいと考えます。

近隣の別事業と工事期間が重複する場合は、近隣事業者と情報交換等を行う体制を整え、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるとともに、工事用車両の運転者に対しては走行ルートの厳守を徹底するなどの配慮を講じていきます。

これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

### (イ) 工事用車両の走行に伴う歩行者の安全

対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されていますので、工事用車両の走行時には、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、工事用車両が出入りする時間帯には原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めるなど、歩行者の安全確保を徹底していきます。

これらのことから、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

## (2) 関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全

### ア 予測項目

予測項目は、関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全としました。

### イ 予測地域・地点

#### (ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑

予測地点は、図 6.12-1 (p.6.12-7 参照) に示した、関連車両の主な走行ルート (図 2.3-5 (p.2-15) 参照) として想定しているルート上の主要な 7 交差点としました。

#### (イ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

予測地域は、対象事業実施区域付近としました。

### ウ 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物が竣工し、通常の状態になると想定される時点とし、休日に比較して関連車両の走行台数が多くなると見込まれる平日を対象としました。

### エ 予測方法

#### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.12-9 に示すとおりです。

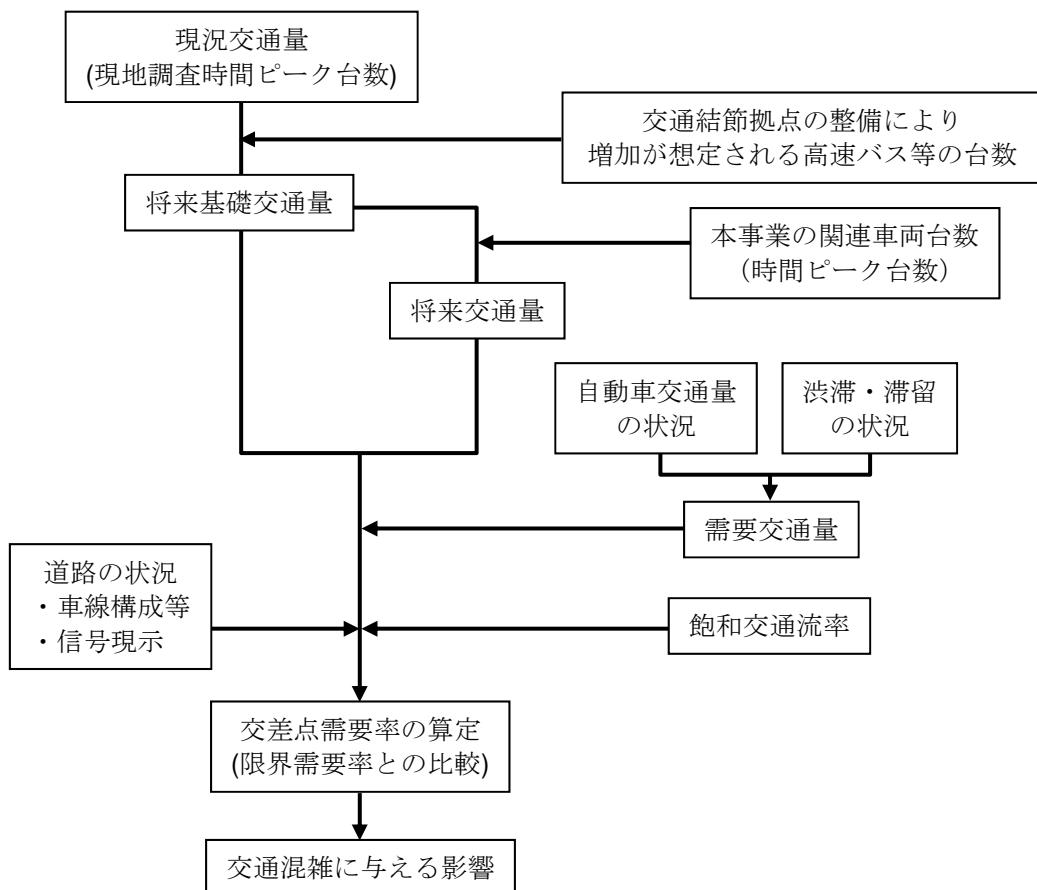


図 6.12-9 予測手順 (関連車両の走行に伴う交通混雑)

## (イ) 予測手法

予測方法は「(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全」(p.6.12-32 参照)と同様としました。

### 才 予測条件

#### (ア) 交通条件

##### ①将来基礎交通量

将来基礎交通量は、「(1) 工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全」(p.6.12-33 参照)の予測と同様に、現況調査結果から将来的な伸びはないものとしました。

ただし、本事業において交通結節拠点を整備することにより、高速バス等の台数増加が想定されることから、現況交通量に高速バス等の台数（ピーク時に 8 台）を加えることで将来基礎交通量としました。

予測に用いる各交差点の 1 時間あたりの将来基礎交通量は、平日の現地調査から得られた各交差点の交差点流入交通量が最大となる 1 時間（15 分単位）の交通量としました。平日の現地調査結果の詳細は、資料編（p.資 3.8-2～p.資 3.8-80 参照）に示すとおりです。

##### ②将来交通量

将来基礎交通量に、本事業の関連車両台数を加えることで将来交通量としました。

本事業の関連車両台数は、表 6.12-19 に示すとおり、供用後の発生集中交通量としました。なお、供用後の発生集中交通量は、「大規模開発マニュアル」等に基づいて設定しました。設定の詳細は、資料編（p.資 1-8～p.資 1-12 参照）に示すとおりです。

本事業では、対象事業実施区域から概ね 300m 以内に隔地駐車場を確保する計画としていますが、隔地駐車場を利用する関連車両は、対象事業実施区域に出入りする関連車両台数よりも少なく、走行ルートは分散すると想定されるため、交通混雑に著しい影響を与えることはないと考えられます。そのため、予測にあたっては、全ての関連車両が対象事業実施区域内に整備する駐車場に出入りすることを前提としました。

表 6.12-19 予測時期の関連車両台数

単位：台/日

用途	関連車両台数（往復）
業務施設、教育施設	1,153
ウェルネスセンター	30
商業施設、エデュテインメント施設	1,200
LVA	93
宿泊施設	375
計	2,851

(イ) 関連車両の方面構成比

関連車両の対象事業実施区域への方面構成比は、表 6.12-20 に示すとおりであり、平成 30 年パーソントリップ調査（以下、「H30PT」といいます。）を用いて設定しました。

表 6.12-20 方面構成比

方面	方面比率
北西方面	23.6%
西方面	35.9%
南東方面	9.8%
北東方面	3.2%
高速道路（北）	18.8%
高速道路（南）	8.7%
計	100.0%

(ウ) 交通規制等

関連車両の主な走行ルートにおける交通規制等の状況は、現地調査において把握している現在の交通規制に従いました。

## 力 予測結果

### (ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑

関連車両の走行に伴う対象事業実施区域周辺の主要交差点におけるピーク時間帯の交差点需要率は表 6.12-21、車線混雑度は表 6.12-22(1)～(2)に示すとおりです。

将来交通量による交差点需要率については、地点 2（羽衣町）の 0.389 が最大となります、いずれの交差点においても限界需要率を下回っており、交通処理は可能であると考えます。

車線混雑度については、地点 3（関内駅南口）の麦田町方面（B 断面）からの左折及び右折において 0.8 を超える値、地点 4（不老町）の石川町方面（B 断面）からの右折において 0.9 を超える値を示しているため、この車線は一時的な交通混雑が生じやすいと考えられますが、全ての交差点において 1.0 を下回っているため、交通処理は可能であると考えます。

また、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は僅かであり、関連車両の走行による周辺への影響は小さいと考えます。将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度は、最大で 0.459（地点 4（不老町）の石川町方面（B 断面）からの右折）増加すると予測します。

予測結果の詳細は、資料編（p.資 3.8-215～p.資 3.8-228 参照）に示すとおりです。

表 6.12-21 交差点需要率（関連車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点需要率				ピーク時間帯
	将来 基礎交通量	将来 交通量	限界需要率	増加量	
			①	②	③=②-①
地点 1 尾上町	0.217	0.272	0.914	+0.055	13:30～14:30
地点 2 羽衣町	0.375	0.389	0.885	+0.014	17:15～18:15
地点 3 関内駅南口	0.197	0.202	0.814	+0.005	15:30～16:30
地点 4 不老町	0.350	0.387	0.890	+0.037	16:45～17:45
地点 5 扇町一丁目	0.345	0.376	0.888	+0.031	17:00～18:00
地点 6 横浜スタジアム前	0.304	0.304	0.911	±0.000	17:15～18:15
地点 7 ハマスタ入口	0.248	0.250	0.822	+0.012	13:30～14:30

注) 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示します。

※1 将来基礎交通量は、現地調査時の交通量に加えて、交通結節拠点の整備により高速バス等が増加することを想定しました。

※2 将来交通量は、将来基礎交通量に本事業の関連車両台数を加味した交通量です。

表 6.12-22(1) 車線混雑度（関連車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点 断面	流入車線	将来 基礎交通量	将来交通量	増分	ピーク時間帯
地点 1 尾上町	A	左直	0.226	0.226	±0.000	13:30～14:30
		右	0.069	0.069	±0.000	
	B	左直	0.294	0.473	+0.179	
		右	0.112	0.112	±0.000	
	C	左直	0.291	0.291	±0.000	
		右	0.212	0.212	±0.000	
	D	左直	0.237	0.237	±0.000	
		右	0.226	0.288	+0.062	
地点 2 羽衣町	A	直左	0.304	0.398	+0.094	17:15～18:15
	B	左	0.201	0.201	±0.000	
		直	0.509	0.509	+0.000	
	C	右	0.323	0.323	±0.000	
		左直	0.370	0.370	±0.000	
	D	左	0.110	0.110	±0.000	
		直	0.401	0.431	+0.030	
		右	0.445	0.445	±0.000	
地点 3 閑内駅南口	A	左	0.226	0.226	±0.000	15:30～16:30
		直	0.236	0.236	±0.000	
	B	左	0.880	0.880	±0.000	
		右	0.799	0.902	+0.103	
	C	直	0.182	0.243	+0.061	
地点 4 不老町	A	左	0.157	0.157	±0.000	16:45～17:45
		直	0.402	0.402	±0.000	
		右	0.155	0.155	±0.000	
	B	左直	0.333	0.333	±0.000	
		右	0.526	0.985	+0.459	
	C	左直	0.272	0.272	±0.000	
	D	左	0.074	0.129	+0.055	
		直	0.291	0.330	+0.039	
		右	0.483	0.483	±0.000	
地点 5 扇町一丁目	A	左直	0.285	0.285	±0.000	17:00～18:00
		右	0.371	0.371	±0.000	
	B	左直	0.254	0.266	+0.012	
	C	左直	0.408	0.441	+0.033	
		右	0.093	0.093	±0.000	
	D	左直	0.152	0.170	+0.018	
		直	0.436	0.479	+0.043	
		右	0.311	0.315	+0.004	

表 6.12-22(2) 車線混雑度（関連車両の走行に伴う交通混雑）

交差点名	交差点 断面	流入車線	将来 基礎交通量	将来交通量	増分	ピーク時間帯
地点 6 横浜スタジアム前	A	左直	0.398	0.398	±0.000	17:15～18:15
	B	左	0.281	0.281	±0.000	
		直	0.386	0.409	+0.023	
	C	右	0.120	0.120	±0.000	
		直	0.170	0.170	±0.000	
	D	右	0.384	0.384	±0.000	
		左直	0.125	0.147	+0.022	
地点 7 ハマスタ入口	E	左直	0.195	0.195	±0.000	13:30～14:30
	A	直	0.225	0.225	±0.000	
		右	0.240	0.251	+0.011	
	B	左	0.296	0.443	+0.147	
		直	0.536	0.545	+0.009	
	C	左	0.383	0.383	±0.000	
		右	0.361	0.361	±0.000	

#### (イ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

関連車両の主な走行ルートである一般国道 16 号、市道関内本牧線第 7002 号線、市道新港第 78 号線、市道伊勢佐木町第 82 号線、市道高島関内第 7148 号線、山下高砂線は、図 6.12-7 (p.6.12-30 参照) に示したとおり、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されています。

本事業では、市道関内本牧線第 7002 号線に面した関連車両出入口と歩行者動線が交錯するため、関連車両出入口には適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。横浜スタジアムでのイベント開催時には、より歩行者の安全への配慮を徹底します。

また、本事業では、行政棟の 2 階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画としており、市道関内本牧線第 7002 号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

このように、対象事業実施区域周辺の安全施設の整備状況、歩行者の安全への配慮等により、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

### キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用後の関連車両の走行による影響を低減するため、表 6.12-23 に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時または供用後に事業者または施設入居テナント者が継続して講じていきます。

表 6.12-23 環境の保全のための措置（関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 関連車両の走行に伴う交通混雑	<p><b>【計画立案時】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業で整備する駐車場は、横浜市駐車場条例及び関内駅周辺地区駐車場整備ルールの附置義務に基づく必要台数（隔地駐車場を含む）を確保し、待機車両の発生の抑制に努めます。</li> <li>・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。</li> <li>・車線混雑度が大きくなると予測した地点 4（不老町交差点）の B 断面の右折車線については、十分な滞留長を確保するための車線改良に向けて道路管理者等の関係機関と協議していきます。</li> </ul> <p><b>【供用後】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関を利用させていきます。</li> <li>・施設利用者に対しては、施設供用後に開設するホームページや案内看板、パンフレット等で公共交通機関の利用を呼びかけ、関内駅周辺地区への自動車交通の集中の低減に努めます。</li> </ul>
【供用後】 関連車両の走行に伴う歩行者の安全	<p><b>【計画立案時】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・関連車両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。</li> </ul> <p><b>【供用後】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連車両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。</li> <li>・関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。</li> <li>・横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に積極的に協力していきます。</li> <li>・本事業の LVA 棟でのイベント開催と対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催が重複する場合は、これらのイベントによる対象事業実施区域及びその周辺における歩行者の増加を考慮した誘導対策を講じます。</li> </ul>

## ク 評価

### (ア) 関連車両の走行に伴う交通混雑

関連車両の走行に伴うピーク時間帯の交通混雑は、全ての交差点で交差点需要率が限界需要率を下回っており、車線混雑度も 1.0 を下回っていることから、交通処理は可能であると考えます。

また、将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率の増加量は僅かであり、関連車両による各交差点への影響は小さいと考えます。車線混雑度についても、ほとんどの地点において関連車両による影響は小さいと考えますが、地点 4（不老町交差点）の石川町方面（B 断面）からの右折車線については車線混雑度が 0.985 と大きく、将来基礎交通量に対する将来交通量の車線混雑度の増加分もその他の地点に比べて大きい（0.459）ため、当該車線について十分な滞留長を確保するための車線改良に向けて道路管理者等の関係機関と協議していくなど、環境の保全のための措置を徹底することで、影響の低減を図ります。

これらのことから、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。

### (イ) 関連車両の走行に伴う歩行者の安全

対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路両側に植栽帯若しくはガードレール等が整備されたマウントアップまたはセミフラット構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車が分離されていますので、関連車両の走行時には、歩行者の安全は確保されるものと予測します。

また、行政棟の 2 階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画とし、市道関内本牧線第 7002 号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

そのほか、計画建築物からの車両出入口付近は、適宜植栽の剪定を行うことで車両の視認性に配慮していくほか、交通誘導員の配置により歩行者の安全に配慮していきます。横浜公園のイベント開催時には、より歩行者の安全への配慮を徹底します。

これら関連車両の走行による影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「歩行者等の安全な通行が確保されること。」は達成されるものと考えます。

### (3) 建物の供用に伴う歩行者の交通混雑

#### ア 予測項目

予測項目は、建物の供用に伴う歩行者の交通混雑としました。

#### イ 予測地域・地点

予測地点は、図 6.12-3 (p.6.12-12 参照) に示した対象事業実施区域周辺の歩道とし、横断歩道部である地点②を除く地点①、③、④、⑤としました。

#### ウ 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用後、事業活動が平常の状態になる時期の平日及び横浜スタジアムでのイベント開催時としました。

#### エ 予測方法

##### (ア) 予測手順

予測手順は、図 6.12-10 に示すとおりです。

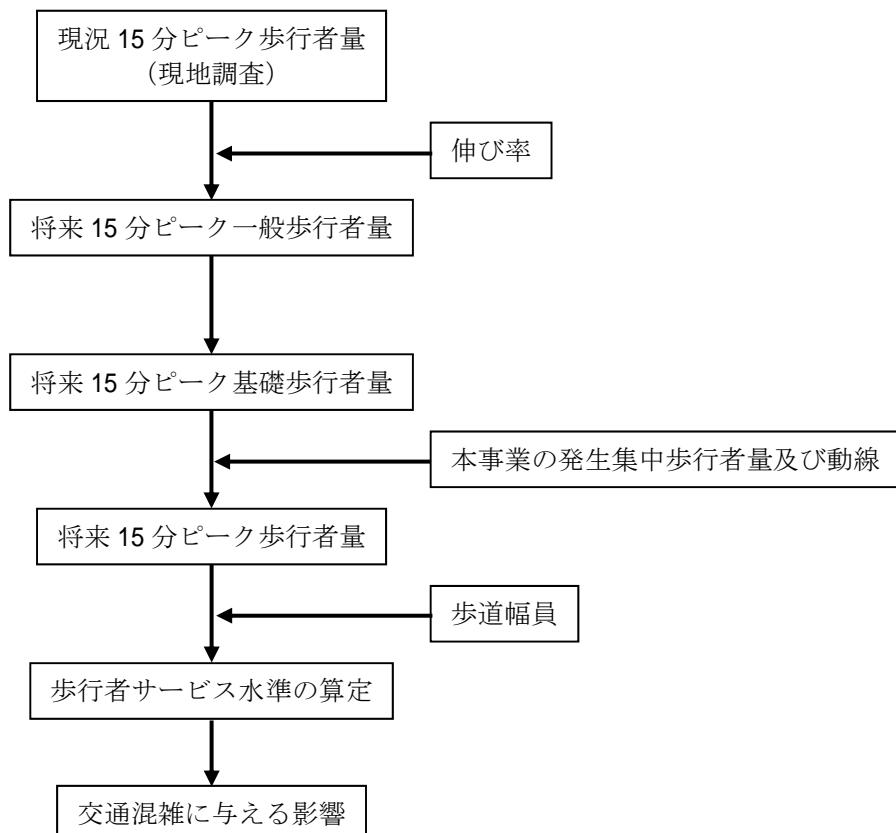


図 6.12-10 予測手順（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

(イ) 予測手法

ピークとなる時間帯における歩行者サービス水準を「大規模マニュアル」に示される方法によって算出しました。

なお、横浜公園でのイベント開催時については、交通安全対策等に基づき定性的に予測する方法としました。

オ 予測条件

(ア) 歩行者量

①将来基礎歩行者量

将来基礎歩行者量は、最寄り鉄道駅の乗降客数の推移とほぼ同じ傾向を示すものと考え、現地調査結果の歩行者等交通量（現況ピーク 15 分交通量）に経年変化による伸び率を考慮することとしました。

JR 根岸線関内駅及び横浜市営地下鉄線関内駅の利用者数の経年変化を整理したところ、平成 27 年度値に対して、本事業の供用時期である令和 7 年下期には JR 根岸線関内駅で 1.036、横浜市営地下鉄線関内駅で 1.031 という伸び率が見られました（資料編 p. 資 3.8-229～p. 資 3.8-230 参照）。

対象事業実施区域周辺は日本有数の観光名所が集まる地域であり、将来において歩行者量が飛躍的に増加する可能性も考慮し、伸び率については、1.1 として設定することとしました。

各予測地点における現況及び将来基礎歩行者量（ピーク 15 分交通量）は、表 6.12-24 に示すとおりです。

表 6.12-24 現況及び将来基礎歩行者量（ピーク 15 分交通量）

予測 地点	時間帯	現況ピーク 15 分交通量		伸び率	将来基礎ピーク 15 分交通量	
		歩行者	自転車		歩行者	自転車
地点	17:30～17:45	521	3	1.1	573	3
地点	8:00～8:15	840	8		924	9
地点	17:30～17:45	721	13		793	14
地点	17:15～17:30	356	6		392	7

## ②本事業の発生集中歩行者及び将来歩行者量

本事業の発生集中交通量（人ベース：人 TE/日）の算定にあたっては、「大規模マニュアル」等に準じました。

ここでの検討は、自動車利用以外の手段（鉄道・バス・自転車・徒歩）で対象事業実施区域出入りする人の量を算定する必要があるため、H30PTから自動車利用以外の交通手段分担率を構築し、歩行者及び自転車の発生集中交通量（人ベース）を算定しました。

また、「大規模マニュアル」等に示されているピーク率を乗じることにより、ピーク時の歩行者及び自転車発生集中交通量を算定しました。これらの発生集中交通量が、現況ピーク 15 分交通量と同様の配分で各予測断面を通行すると想定し、将来基礎歩行者に加えることで本事業の供用後におけるピーク時の将来歩行者量としました。

将来歩行者量は、表 6.12-25 に示すとおりです。

なお、歩行者等の発生集中交通量の算定にあたっての条件等の詳細は、資料編（p.資1-8～p.資1-9 参照）に示すとおりです。

本事業では、対象事業実施区域から概ね 300m以内に隔地駐車場を確保する計画としており、隔地駐車場から対象事業実施区域まで徒歩で移動する利用者がいると考えられますが、隔地駐車場の利用者数は発生集中歩行者交通量よりも少なく、利用者の歩行ルートも分散するため、交通混雑に著しい影響を与えないと考えられます。そのため、予測にあたっては考慮しないこととしました。

表 6.12-25 将来歩行者量（ピーク 15 分交通量）

予測 地点	将来基礎ピーク 15 分交通量		発生集中ピーク 15 分交通量		将来ピーク 15 分交通量		
	A		B		C=A+B		
	時間帯	歩行者	自転車	歩行者	自転車	歩行者	自転車
地点	17:30～17:45	573	3	258	4	831	7
地点	8:00～8:15	924	9	415	10	1,339	19
地点	17:30～17:45	793	14	356	16	1,149	30
地点	17:15～17:30	392	7	176	7	568	14

### (イ) 歩道幅員

歩行者サービス水準の算定に用いた歩道幅員は、図 6.12-4（p.6.12-13 参照）に示した歩道幅員から、有効幅員として、0.5mを引いた値としました。

## 力 予測結果

対象事業実施区域周辺の歩道等における歩行者サービス水準は、表 6.12-26 に示すとおりです。なお、歩行者流量とサービス水準の関係は、表 6.12-10 (p.6.12-27 参照) に示したとおりです。

予測地点におけるピーク時間帯における歩行者サービス水準は、表 6.12-26 に示すとおりです。全ての予測地点で、自由歩行が可能とされる歩行者サービス水準Aが確保されると予測します。

地点①、④、⑤のピーク時間帯は、横浜スタジアムでのイベント開催時間帯と重なる可能性がありますが、有効幅員に余裕があるため、横浜スタジアムでのイベント開催時においても同様の歩行者サービス水準が確保できると考えます。

また、本事業では、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画としており、市道関内本牧線第 7002 号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

表 6.12-26 歩行者サービス水準（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

予測 地点	有効幅員 <sup>注)</sup> (m)	将来ピーク 15 分歩行者量				歩行者流量 (人/m・分)	歩行者 サービス水準
		ピーク 時間帯	歩行者	自転車	計		
		①	—	②	③		
地点	6.5	17:30 ~ 17:45	831	7	866	8.9	A
地点	14.8	8:00 ~ 8:15	1,339	19	1,434	6.5	A
地点	14.8	17:30 ~ 17:45	1,149	30	1,299	5.9	A
地点	3.6	17:15 ~ 17:30	568	14	638	11.8	A

注) 有効幅員は、図 6.12-4 (p.6.12-13 参照) に示した歩道幅員から 0.5m を引いた値を用いました。

※自転車を押して歩く場合を考慮して、自転車1台あたり歩行者5人相当として扱いました。

## キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、建物の供用に伴う歩行者の交通混雑を低減するため、表 6.12-27 に示す内容を実施します。

表 6.12-27 環境の保全のための措置（建物の供用に伴う歩行者の交通混雑）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の供用に伴う歩行者の交通混雑	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>駅前広場等の広場空間や計画建築物の東側 1 階レベル外周に歩道状空地を整備します。</li><li>関内地区の回遊性の向上に寄与するため、2 階レベルの歩行者動線として計画建築物 2 階の東側を横浜市によって整備されるデッキに接続し、横浜公園（横浜スタジアム）へのアクセスを確保します。</li></ul> <p>【供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>関連車両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。</li><li>関連車両出入口付近に適宜、交通誘導員を配置し、歩行者の安全に配慮していきます。</li><li>横浜スタジアム等、対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催時には、必要に応じてイベント興行者が実施する歩行者誘導対策に積極的に協力していきます。</li><li>本事業の LVA 棟でのイベント開催と対象事業実施区域周辺の施設でのイベント開催が重複する場合は、これらのイベントによる対象事業実施区域及びその周辺における歩行者の増加を考慮した誘導対策を講じます。</li></ul>

## ク 評価

計画建築物を利用する歩行者による交通混雑について、歩行者サービス水準を用いて検討した結果、現状において十分な歩道や歩行空間が整備されていることもあり、全ての地点で自由歩行可能な状態が確保できると予測します。

横浜スタジアムでのイベント開催時間帯と重なる可能性がある時間帯についても、有効幅員に余裕があるため、横浜スタジアムでのイベント開催時においても同様の歩行者サービス水準が確保できると考えます。

また、行政棟の 2 階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園（横浜スタジアム）への新たなアクセス道を整備する計画とし、市道関内本牧線第 7002 号線の横断者の分散が期待できることから、道路横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

そのほか、円滑な歩行者の流れを確保するため、バリアフリーの配慮や交通誘導員の配置等による歩行者や自転車利用者への自動車走行に対する注意喚起を講じていきます。

このように、計画立案時や供用後において、歩行者による交通混雑の低減に向けた環境の保全のための措置を講ずることで、環境保全目標「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」は達成されるものと考えます。



## **6.13 景觀**



## 6.13 景観

本事業の計画建築物は、高層建築物であるため、建物の存在により、周辺の主要な眺望地点などからの景観や圧迫感の程度に変化を生じさせるおそれがあります。

そのため、周辺の主要な眺望地点などからの景観や圧迫感の変化を把握するために、調査、予測、評価を行いました。以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化、圧迫感の変化】

	結果等の概要	参照頁
調査結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関内地区には、業務・商業用途の中高層建築物が高密度に立地した都市景観が形成されています。</li> <li>・対象事業実施区域周辺の主要な眺望地点としては、対象事業実施区域の南東側や西側の少し離れた地域に整備されている公園の見晴台や広場等が日常生活圏の眺望地点となります。また、対象事業実施区域付近は平坦な地域であるため、建築物が高密度に立地した箇所からの眺望は困難になっています。横浜港沿いの公園や観光名所等が日常生活圏の眺望地点となります。</li> <li>・現在、対象事業実施区域内は横浜市役所として利用されていた建築物が残っていますが、最高高さは行政棟の約 37m でその他の棟の高さは 20m 未満であること、対象事業実施区域内の北西側は広場空間となっていることから、対象事業実施区域周辺の細街路等の見通しの良い場所からは、比較的圧迫感を感じにくい景観が形成されています。</li> </ul>	p.6.13-6～ p.6.13-8
環境保全目標	<p>地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺景観との調和を著しく損なわないこと。</li> </ul> <p>圧迫感の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近景域での圧迫感の軽減に努めること。</li> </ul>	p.6.13-12
予測結果 の概要	<p>地域景観の特性の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、関内地区の歴史的な景観に配慮するとともに、地域の新たなシンボルタワーを擁する魅力と品格のある眺望景観が創出されるものと予測します。</li> </ul> <p>主要な眺望地点からの景観の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画建築物が出現することにより、スカイラインや眺望が変化しますが、都市的な景観構成要素の一部として調和し、特に近景では新たなランドマークとして視認されると予測します。</li> </ul> <p>圧迫感の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近景域においては、仰角 25° を超える領域に計画建築物が新たに出現することになるため、圧迫感を感じやすくなると予測します。しかし、タワー棟は、建物の幅をスリムにして壁面を敷地境界から後退させること、計画建築物周辺に広場空間を整備して計画建築物壁面までの距離を確保することなどにより、計画建築物を始めとする本事業の構造物による圧迫感は軽減されるものと考えます。</li> <li>・計画建築物のタワー棟の外壁色については明色を採用していくことで視覚的な存在感の低減を図り、上階ほど柱が細くなる行政棟のデザインを継承して高層階に向かって段階的に細くなる外装パネルを採用することで、圧迫感は感じにくくなるものと考えます。</li> </ul>	p.6.13-15～ p.6.13-32

【地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化、圧迫感の変化（続き）】

	結果等の概要	参照頁
環境の保全 のための措置 の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政棟を現位置保全し、関内地区の歴史的な景観に配慮します。</li> <li>・建物の形状、デザイン・色彩等については、眺望の調和や圧迫感の低減に努め、関係機関等との協議を経て確定させます。</li> <li>・圧迫感を軽減するため、計画建築物の周辺に広場空間を整備する計画とします。</li> <li>・「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」や「横浜市景観ビジョン」、「横浜市景観計画」、「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」等を踏まえて魅力ある都市景観の創造に努めます。</li> </ul>	p.6.13-33
評価	<p>地域景観の特性の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、計画立案時において、地域景観の特性の変化への影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺景観との調和を著しく損なわないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul> <p>主要な眺望地点からの景観の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、計画立案時において、主要な眺望地点からの景観の変化への影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「周辺景観との調和を著しく損なわないこと。」は達成されるものと考えます。</li> </ul> <p>圧迫感の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予測結果を踏まえ、計画立案時において、圧迫感の変化への影響の低減に向けた環境の保全のための措置を講じていくことから、環境保全目標「近景域での圧迫感の軽減に努めること。」は達成されるものと考えます。</li> </ul>	p.6.13-34

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

- ア 地域景観の特性
- イ 主要な眺望地点の分布状況
- ウ 主要な眺望地点からの眺望の状況
- エ 圧迫感の状況
- オ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

#### ア 既存資料調査

調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

#### イ 現地調査

##### (ア) 主要な眺望地点からの眺望の状況

調査地点は、対象事業実施区域の中心から概ね 2km の範囲において、対象事業実施区域方面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、図 6.13-1 に示す対象事業実施区域周辺の 20 地点（地点 1 ~20）としました。

##### (イ) 圧迫感の状況

調査地点は、対象事業実施区域周辺の細街路上等の比較的見通しの良い場所として、図 6.13-1 に示す 3 地点としました。

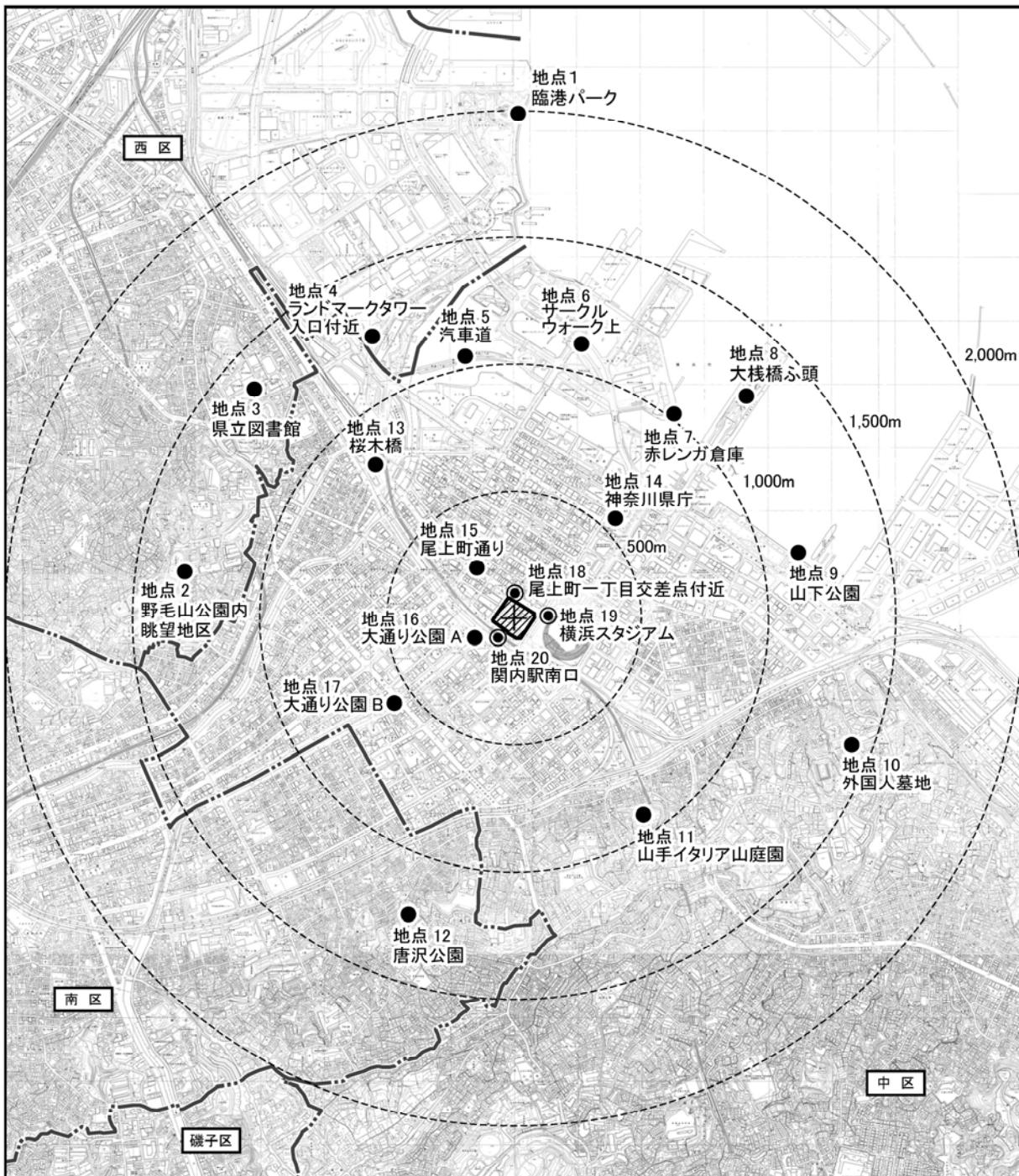
### (3) 調査時期

#### ア 既存資料調査

入手可能な近年の文献を適宜収集・整理しました。

#### イ 現地調査

- ・ 地点1~19 : 令和2年 5月28日 (木)
- ・ 地点20 : 令和2年10月21日 (水)



### 凡 例

対象事業実施区域

— 区 界

#### 主要な眺望地点（調査地点）

● 景観調査地点

◎ 景観・圧迫感調査地点

図6.13-1 景観・圧迫感調査地点位置図

S=1/25,000

0 100 500 1000m



この地図の作成に当たっては、横浜市発行の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9115号）

#### (4) 調査方法

##### ア 地域景観の特性及び主要な眺望地点の分布状況

「地形図」等の既存資料を収集・整理及び適宜現地踏査を行って地域景観の特性を把握しました。

##### イ 主要な眺望地点からの眺望の状況及び圧迫感の状況

現地踏査を行い、主要な眺望地点からの眺望の状況を撮影しました。

なお、撮影にあつては、表 6.13-1 に示す条件で実施しました。

表 6.13-1 景観写真の撮影条件

地点	敷地境界までの距離 (m)	使用カメラ	使用レンズ	撮影高さ <sup>注)</sup> (m)
地点 1	1,950			
地点 2	1,200			
地点 3	1,300			
地点 4	1,200			
地点 5	950			
地点 6	1,050			
地点 7	950			
地点 8	1,200			
地点 9	1,150			
地点 10	1,400			
地点 11	850			
地点 12	1,150			
地点 13	750			
地点 14	500			
地点 15	200			
地点 16	100			
地点 17	450			
地点 18	30			
地点 19	50			
地点 20	50			

注) 撮影高さは、撮影地点での撮影高さを示しています。

##### ウ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

- ・「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」
- ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」
- ・「横浜市景観ビジョン」
- ・「横浜市景観計画」
- ・「横浜市環境管理計画」
- ・「中区まちづくり方針」
- ・「関内エリアコンセプトプラン」

## (5) 調査結果

### ア 地域景観の特性

対象事業実施区域は、JR根岸線関内駅の北側に隣接する位置にあります。

対象事業実施区域が属する関内地区には、業務・商業用途の中高層建築物が高密度に立地した都市景観が形成されています。

また、対象事業実施区域の東側には横浜公園（横浜スタジアム）が隣接しているほか、周辺には「赤レンガ倉庫」、「大桟橋ふ頭」、「山下公園」等の観光名所が徒歩圏に点在する場所です。

### イ 主要な眺望地点の分布状況

対象事業実施区域周辺の主要な眺望地点としては、対象事業実施区域の南東側や西側の少し離れた地域が高台となっているため、これら地域に整備されている公園の見晴台や広場等が日常生活圏の眺望地点となります。

また、対象事業実施区域付近は平坦な地域であるため、建築物が高密度に立地した箇所からの眺望は困難になっています。横浜港沿いの公園や観光名所等が日常生活圏の眺望地点となります。

### ウ 主要な眺望地点からの眺望の状況

主要な眺望地点からの眺望の状況は表 6.13-2(1)～(2)に示すとおりです。

表 6.13-2(1) 主要な眺望地点及び眺望の状況

地點	主要な眺望地点	距離 <sup>注)</sup>	眺望の状況
1	臨港パーク	2,000m	臨港パークは横浜港に面した公園で、南方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する観光地であり、横浜港に面した建築物等を遠方まで眺望することができます。
2	野毛山公園内 眺望地区	1,350m	野毛山公園から概ね東方向に対象事業実施区域が立地します。この地点からは、北仲通南地区のアイランドタワーや神奈川県警本部などの中高層建築物を眺望することができます。
3	県立図書館	1,350m	県立図書館から南東方向に対象事業実施区域が立地します。駐車場からの眺望が比較的良好な地点でしたが、近年、中層建築物が隣接地に整備されたため、眺望範囲が限定されています。
4	ランドマークタワー 入口付近	1,250m	ランドマークタワーから概ね南東方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する施設であり、JR根岸線桜木町駅からペデストリアンデッキを経て直接にアプローチできます。この地点はデッキ上であるため、横浜港方面を比較的遠方まで眺望することができます。
5	汽車道	1,000m	汽車道は大岡川の河口付近に面した港湾緑地で、南南東方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する観光地であり、JR根岸線桜木町駅や、みなとみらい線みなとみらい駅からワールドポーターズ（商業施設）や赤レンガ倉庫まで続く歩行者専用の通路であるため、不特定多数の人によって利用されています。
6	サークルウォーク上	1,100m	サークルウォークは、市道高島台 295 号線に架かる横断歩道であり、南南西方向に対象事業実施区域が立地します。地上部の歩行空間よりも高い位置にあるため、比較的遠方まで眺望することができます。

注) 距離は、計画建築物の高層部中心までのおおよその直線距離を示しています。

表 6.13-2(2) 主要な眺望地点及び眺望の状況

地点	主要な眺望地点	距離 <sup>注)</sup>	眺望の状況
7	赤レンガ倉庫	1,000m	赤レンガ倉庫は横浜港に面した赤レンガパーク内にあり、南西方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する観光地であり、限られた構造物（赤レンガ倉庫）しかないため、内陸部の中高層建築物を眺望することができます。
8	大桟橋ふ頭	1,300m	大桟橋ふ頭は横浜港に面した公園で、南西方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する観光地であり、横浜港に面した建築物等を遠方まで眺望することができます。
9	山下公園	1,150m	山下公園は横浜港に面した公園で、西南西方向に対象事業実施区域が立地します。横浜を代表する観光地であり、横浜港に面した建築物等を遠方まで眺望することができます。
10	外国人墓地	1,450m	外国人墓地は山手地区の高台に位置し、西北西方向に対象事業実施区域が立地します。地形を活かして墓地が形成されているため、眺望は良好です。
11	山手イタリア山庭園	900m	山手イタリア山庭園は山手地区の高台に位置し、北西方向に対象事業実施区域が立地します。高台にあるため、眺望が良く、ランドマークタワーなど、みなとみらい 21 地区の高層建築物群を眺望することができます。
12	唐沢公園	1,200m	唐沢公園は南区の丘陵部に位置し、北北東方向に対象事業実施区域が立地します。高台にあるため、眺望が良く、ランドマークタワーなど、みなとみらい 21 地区の高層建築物群を眺望することができます。
13	桜木橋	850m	桜木橋は JR 根岸線桜木町駅付近の歩道橋で、南東方向に対象事業実施区域が立地します。この地点からは、関内地区の中高層建築物を眺望することができます。
14	神奈川県庁	500m	神奈川県庁は日本大通に位置し、南西側に対象事業実施区域が立地します。この地点からは、関内地区の中高層建築物を眺望することができます。
15	尾上町通り	250m	尾上町通りはみなと大通りの市庁舎前交差点から市道関内本牧線第 7002 号線及び国道 16 号へ続く大通りで、調査地点の南東方向に対象事業実施区域が立地します。沿道には中高層建築物中心の市街地景観が形成されています。
16	大通り公園 A	150m	大通り公園は JR 根岸線関内駅の南側から南西方向にかけて横浜市営地下鉄線阪東橋駅に至る帯状の公園で、北東側に対象事業実施区域が立地します。この地点からは関内地区の中高層建築物を眺望することができるほか、北側の地点 A から JR 根岸線関内駅の駅舎や対象事業実施区域内の行政棟を眺望することができます。
17	大通り公園 B	600m	尾上町一丁目交差点付近
18	尾上町一丁目 交差点付近	100m	尾上町一丁目交差点は対象事業実施区域の北側に位置しています。この地点からは、対象事業実施区域内の既存建築物及びくすのき広場や関内地区の中高層建築物を眺望することができます。
19	横浜スタジアム	150m	横浜スタジアムから西方向に対象事業実施区域が立地します。この地点からは対象事業実施区域内の既存建築物や関内地区の中高層建築物を眺望することができます。
20	関内駅南口	100m	北側に隣接して対象事業実施区域が立地しており、対象事業実施区域内の既存建築物を眺望することができます。

注) 距離は、計画建築物の高層部中心までの直線距離を示しています。

## エ　圧迫感の状況

対象事業実施区域周辺は、業務・商業用途の中高層建築物が高密度に立地しています。

現在、対象事業実施区域内は横浜市役所として利用されていた建築物が残っていますが、最高高さは行政棟の約 37m でその他の棟の高さは 20m 未満であること、対象事業実施区域内の北西側は広場空間となっていることから、対象事業実施区域周辺の細街路等の見通しの良い場所からは、比較的圧迫感を感じにくい景観が形成されています。

## オ　関係法令・計画等

横浜市では、都市の質の向上を目指して、港や歴史文化、水・緑などを大切にした魅力ある都市景観形成の取組が進められており、「景観法」（平成 16 年 6 月、法律第 110 号）の施行を契機として、「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例（景観条例）」や「横浜市景観計画」が施行されています。

### (ア) 「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」（平成 18 年 2 月、横浜市条例第 2 号）

この条例は、魅力ある都市景観の創造によって、地域の個性と市民等の豊かな発想が調和した、人をひきつける質の高い都市の実現を図ることを目的として定められた条例です。

この条例では、事業者の責務として、その事業活動を通じて、地域の個性との調和に配慮し、積極的に魅力ある都市景観の創造に努めること、さらに、横浜市が実施する都市景観の創造に関する施策に協力することが定められています。

なお、この条例では、魅力ある都市景観の形成を図る必要がある地区を「都市景観協議地区」として横浜市が指定することができます。現在、対象事業実施区域が属する関内地区は、「関内地区都市景観協議地区」として平成 20 年 4 月より施行されています。

### (イ) 「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」（平成 7 年 3 月、横浜市条例第 17 号）

この条例は、環境の保全及び創造について、横浜市、事業者及び市民が一体となって取り組むための基本理念を定めるとされています。その中で、市、事業者及び市民の責務を明らかにするとともに、環境の保全及び創造に関する施策の基本的事項を定め、施策を総合的かつ計画的に推進して、次世代の市民の健康で文化的な生活の確保に寄与することを目的とされています。

この条例では、事業者の責務として、事業活動に関して、環境への負荷の低減、そのほか環境の保全及び創造に自ら積極的に努めるとともに、横浜市が実施する環境の保全及び創造に関する施策に協力することが定められています。

なお、横浜市は、都市の緑化、水辺の整備、快適な音の環境又は良好な景観の確保、歴史的文化的遺産の保全等を体系的に図ることにより、潤いと安らぎのある快適な環境の確保に努めなければならないと定められています。

(ウ) 「横浜市景観ビジョン」（平成 31 年 3 月、横浜市都市整備局）

「横浜市景観ビジョン」は、横浜市のこれから景観づくりにおいて目指すべき方向性を長期的な視野に立って示されたもので、良好な景観をつくることが、豊かな市民生活の実現につながることに加えて、観光や産業分野などを含めた都市全体の活力向上に結びつく大切な取組であることを、市民・事業者・行政で共有し、協働して景観づくりに取り組むための契機とすることを目指して策定されています。

「横浜市景観ビジョン」では、市内の各地域において目指したい景観の将来像を考える際の基本的な方向性が以下に示すとおり 10 テーマ定められています。

- (1) 街の個性と調和のとれた魅力的な街並みの形成
- (2) 安全で快適な歩行者空間の景観づくり
- (3) 歴史的景観資源の保全と活用による景観づくり
- (4) 水と緑の保全・活用と創出による景観づくり
- (5) 身近な生活空間での景観づくり
- (6) 人々の交流や賑わいの景観づくり
- (7) 街の個性を引き立たせる夜間景観
- (8) 周囲に比べ、高さや大きさのある建築物の景観的工夫
- (9) 屋外広告物の景観的配慮
- (10) 想像力がかきたてられ、物語性が感じられる景観づくり

また、この景観形成のテーマを踏まえ、地区ごとの個性を活かした景観魅力づくりとして、関内地区について下記のとおり方向性が示されています。

- ・連続的な建築物の壁面後退や、ゆとりと賑わいのある歩行者空間の創出などにより、歩いて楽しめる景観をつくります。
- ・関内地区の街並みの特徴をいかし、ミナト横浜を感じる眺望が楽しめる景観をつくります。
- ・開港の歴史や文化の蓄積を生かしながら新しい文化を生み出す景観をつくります。
- ・多様な都市機能がコンパクトに複合する、活力ある景観をつくります。

(エ) 「横浜市景観計画」（令和2年1月、横浜市都市整備局）

横浜市では、「景観法」（平成16年6月、法律第110号）に基づき、市内全域を対象区域とする「横浜市景観計画」が定められています。

この計画では、開発行為を行う場合の法面の高さや、緑化についての基準が定められているほか、関内地区、みなとみらい21中央地区、みなとみらい21新港地区、山手地区の4地区について重点的に景観形成を進めていく地区（景観推進地区）とし、建築物や工作物、屋外広告物などの高さや色彩などの基準（景観形成基準）等を定めています。

対象事業実施区域は、上記4地区のうち「関内地区」に属しており、関内地区全域のほか、同地区内の14の地区（関内駅前準特定地区、関内西準特定地区など）に対し、良好な景観の形成に関する方針がこの計画で定められています。対象事業実施区域は、14地区のうち「市庁舎前面特定地区」に属しています。対象事業実施区域が属する地区的良好な景観の形成に関する方針は、表6.13-3に示すとおりです。

また、対象事業実施区域の北東側の市道日本大通第7100号線（日本大通り）の沿道のイチョウは、景観法に基づく景観重要樹木に指定されています。

表 6.13-3 横浜市景観計画に定められる良好な景観の形成に関する方針

良好な景観の形成に関する方針	
関内地区全体	わかりやすく、奥行きと賑わいのある界隈を巡り歩いて楽しめる街を創る。 関内地区の街並みの特徴を生かし、ミナト横浜を感じる眺望が楽しめる街を創る。 開港の歴史や文化の蓄積を活かしながら新しい文化を生み出す街を創る。 多様な都市機能がコンパクトに複合する、活力ある街を創る。
市庁舎前面特定地区	関内地区の玄関口として、市庁舎やくすのき広場と調和した街並みとゆとりある空間を形成する。

(オ) 「横浜市環境管理計画」（平成30年11月、横浜市環境創造局）

この計画は、市民や事業者をはじめ多様な主体が連携して、将来の環境の姿の実現とともに、横浜の経済・社会の活性化や、さらなる魅力向上、持続可能な都市づくりにつなげるための計画です。

この計画では、総合的な視点による基本政策の一つである「環境と経済～環境分野の取組による市内経済の活性化と地域のにぎわいづくり～」の中で、横浜の開港以来の歴史・文化、美しい都市景観や開放的な水辺空間、まとまった緑、多くの環境関連施設や、そこで行われている市民や事業者の先進的な環境活動などは、国内外から人を呼び込む都市の魅力として重要な役割を果たすことが期待でき、横浜の魅力ある地域資源を活用するとともに、国際会議等での情報発信や海外からの視察受け入れ等の機会を捉えた効果的なプロモーションを展開していくことが重要であるという現状と課題を踏まえて、2025年度までに実施・着手する取組方針の一つとして、以下の内容などがあげられています。

この計画で掲げられている景観形成に対する取組方針は、表 6.13-4 に示すとおりです。

表 6.13-4 横浜市環境管理計画に掲げられている景観形成に対する取組方針

都心部におけるエコまちづくりの推進	
取組方針	・地域資源を生かしたシティプロモーションの展開 大都市でありながら水、緑などに恵まれた自然環境や動物園、歴史的景観などの地域資源を生かしたエコツーリズムの展開、環境関連のイベントや国際会議の開催、実証事業、視察受け入れなど、環境先進都市・横浜としてのシティプロモーションを展開していきます。

(カ) 「中区まちづくり方針」(令和2年3月、横浜市中区・都市整備局)

この方針は、概ね20年後を見据えた中区におけるまちづくりの方針が示されたもので、横浜市都市計画マスタープランの中区版です。

この方針の中で、関内・関外地区のまちづくりの方針として、「都心臨海部における都心機能の強化や拠点整備・魅力的な街並みの形成」、「人々の交流や回遊性を促すにぎわいのあるまちづくり」などが挙げられています。

(キ) 「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」(令和2年1月、横浜市都市整備局)

このコンセプトプランは、大規模土地利用転換を通じて、関内駅周辺地区全体に「国際的な产学連携」「観光・集客」機能が集積し、賑わいにあふれる地区となることを目指し、この地区のまちづくり方針として策定されました。

対象事業実施区域である現市庁舎街区の周辺については、「横浜市景観計画」において、「市庁舎前面特定地区」等に位置付けられ、調和した街並みとゆとりある空間となるよう景観形成に取り組まれてきましたが、新たなまちづくりを進めるにあたっては、以下の3点を普遍的な景観形成上の要素として継承しつつ、これまで形成してきた景観がより良いものとなるよう誘導していくとされています。

- ・関内地区の玄関口としての風格のある景観と、多くの人が賑わう魅力的な駅前空間の形成
- ・大通り公園から横浜公園、さらに海沿いへとつながる緑の軸線沿いの魅力ある歩行者空間の形成
- ・「開港の地」としての歴史性

また、土地利用転換を行う際には、関内・関外地区の新たなシンボルとなるような景観形成を目指し、建築物の低層部には、人々の活動による賑わいのある景観を誘導するとともに、最高高さ等高層部の景観についても、現行基準の見直しも含めて、地区の象徴となるような魅力と品格のある眺望景観を誘導するとされています。

## 2 環境保全目標の設定

景観に係る環境保全目標は、表 6.13-5 に示すとおり設定しました。

表 6.13-5 環境保全目標（景観）

区分	環境保全目標
【供用後】 建物の存在	地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化 ・周辺景観との調和を著しく損なわないこと。 圧迫感の変化 ・近景域での圧迫感の軽減に努めること。

## 3 予測及び評価等

### (1) 予測項目

予測項目は、事業の実施により変化する景観の状況として、以下の 3 点を予測することとしました。

- ア 地域景観の特性の変化
- イ 主要な眺望地点からの景観の変化
- ウ 圧迫感の変化

### (2) 予測地域・地点

ア 地域景観の特性の変化及び主要な眺望地点からの景観の変化

予測地点（主要な眺望地点）は、表 6.13-6 に示す判定基準に従って、調査地点（20 地点）のうち、表 6.13-7 に示す 13 地点を予測地点として選定しました。

判定基準は、主要な眺望地点から対象事業実施区域方向の眺望が開けており、かつ計画建築物を視認可能と想定されることと、また、なるべく多方角からの眺望地点を予測地点として選定することを念頭においています。

表 6.13-6 予測地点（主要な眺望地点）として選定する判定基準

項目	優先度	判定基準
視認性	◎	対象事業実施区域方向の眺望が比較的開けている、または計画建築物の半分以上が眺望可能と想定される
	○	対象事業実施区域方向の眺望が、既存建築物等により一部遮蔽される、または計画建築物の半分以下が眺望可能と想定される
	△	対象事業実施区域方向の眺望が、既存建築物等により遮蔽され、あまり眺望できない
認知度	◎	不特定多数の人を集客し、各種イベントが頻繁に行われたり、観光地等として広く知られていたりする地点、またはその施設に極めて近い場所
	○	不特定多数の人が集まったり利用したりする可能性が高く、地域の自治活動等、地域の人が日常利用したりする地点
	△	上記以外の眺望地点

表 6.13-7 予測地点（主要な眺望地点）の選定結果

地点	主要な眺望地点	距離 <sup>注)</sup>	対象事業実施区域の方向	視認性	認知度	選定結果
1	臨港パーク	2,000m	北	△	◎	視認性難
2	野毛山公園内眺望地区	1,350m	西北西	○	○	●
3	県立図書館	1,350m	北西	○	○	2 に代表させる
4	ランドマークタワー入口付近	1,250m	北北西	△	◎	視認性難
5	汽車道	1,000m	北	○	○	●
6	サークルウォーク上	1,100m	北	○	○	●
7	赤レンガ倉庫	1,000m	北東	○	○	●
8	大桟橋ふ頭	1,300m	北東	○	○	●
9	山下公園	1,150m	東北東	△	○	視認性難
10	外国人墓地	1,450m	東南東	○	○	11 に代表させる
11	山手イタリア山庭園	900m	南東	○	○	●
12	唐沢公園	1,200m	南南西	○	○	●
13	桜木橋	850m	北西	○	△	●
14	神奈川県庁	500m	北東	○	○	7 に代表させる
15	尾上町通り	250m	北西	○	○	●
16	大通り公園 A	150m	南西	○	○	●
17	大通り公園 B	600m	南西	○	○	●
18	尾上町一丁目交差点付近	100m	北	○	○	●
19	横浜スタジアム	150m	東	○	○	●
20	関内駅南口	100m	南	○	○	圧迫感のみ予測

注) 距離は、計画建築物の高層部中心までのおおよその直線距離を示しています。

#### イ 圧迫感の変化

主要な眺望地点のうち、近景（計画建築物の高層部中央から約 500m以内）において、代表的な 3 地点を予測地点としました（図 6.13-1 (p.6.13-4) 参照）。

#### (3) 予測時期

予測時期は、計画建築物の竣工時としました。

#### (4) 予測条件、予測方法

##### ア 地域景観の特性の変化

地域景観の特性の変化は、現況の地域景観特性と本事業の供用後に新たに出現する計画建築物を含めた地域景観特性を比較することで予測しました。

##### イ 主要な眺望地点からの景観の変化

主要な眺望地点からの景観の変化の程度は、選定した地点において撮影した現況写真に計画建築物等を合成したフォトモンタージュを作成する方法で予測しました。

##### ウ 圧迫感の変化

圧迫感の変化の程度は、選定した近景域の眺望地点から計画建築物を望んだ場合の仰角図を作成する方法で予測しました。

## (5) 予測条件

計画建築物の完成イメージ図は、図 6.13-2 に示すとおりです。

計画建築物の形状、デザイン・色彩等については、関係機関等との協議を踏まえ、今後確定していきます。そのため、フォトモンタージュの作成にあたっては、概ねの形状とボリュームを表現し、将来的な計画建築物の視認性等を表現しました。



※公募時の完成イメージ図であり、現計画とは異なります。

図 6.13-2 計画建築物の完成イメージ図（JR 根岸線関内駅方面より）

## (6) 予測結果

### ア 地域景観の特性の変化

本事業において、60年間横浜の発展と中枢機能を担ってきた行政棟は、その歴史的・景観的価値を踏まえ、現状の位置においてホテル機能に転換させることで、景観資源として保全活用していく計画としています。

行政棟とともに計画建築物の低層部を構成する、JR根岸線関内駅に面して配置するLVA棟は、保全する行政棟の格子フレームに調和したデザインとすることで街並みの連続性に配慮していきます。

また、タワー棟の外壁色として明色を採用していくことで視覚的な存在感の低減を図る、上階ほど柱が細くなる行政棟のデザインを継承するなどの外壁デザインの工夫により、地区の景観との調和に配慮しつつも、シンボル性を持たせていきます。

さらに、タワー棟については、周辺を利用する歩行者の圧迫感の軽減に配慮するため、建物の幅を極力スリムにし、JR根岸線関内駅や横浜スタジアム側からセットバックさせる計画としています。

以上のことから、本事業の実施により、関内地区の歴史的な景観に配慮するとともに、地域の新たなシンボルタワーを擁する魅力と品格のある眺望景観が創出されるものと予測します。

### イ 主要な眺望地点からの景観の変化

主要な眺望地点からの景観の変化についての予測結果は、図6.13-3(1)～(13)に示すとおりです。

計画建築物が出現することにより、スカイラインや眺望が変化しますが、都市的な景観構成要素の一部として調和し、特に近景では新たなランドマークとして視認されると予測します。

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、既存の戸建て・中層建築物群越しに計画建築物のタワー棟の一部を眺望できると予測します。

高層の計画建築物の出現により、スカイラインの一部を変化させますが、既存の中高層建築物群と比較して突出して大きくはなく、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(1) 景観の変化 ( 地点 2 : 野毛山公園内眺望地区 )

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、既存の高層ビル越しに計画建築物のタワー棟の一部を眺望できると予測します。

既存の中高層建築物群の一部のように視認され、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(2) 景観の変化 ( 地点 5 : 汽車道 )

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、既存の中層建築物の奥に計画建築物のタワー棟を眺望できると予測します。

前景に高層建築物が立地していないため、スカイラインに変化が生じますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(3) 景観の変化（地点 6：サークルウォーク上）

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、横浜税関や神奈川県庁の奥に計画建築物のタワー棟の一部を眺望することができると予測します。計画建築物の最高部は神奈川県庁の最高部と同程度の高さに視認され、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(4) 景観の変化 ( 地点 7 : 赤レンガ倉庫 )

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、既存の中層建築物越しに計画建築物のタワー棟を眺望することができると予測します。  
周辺の既存建築物に比べて高層の計画建築物が出現するため、スカイラインを変化させることになりますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(5) 景観の変化（地点 8：大桟橋ふ頭）

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化

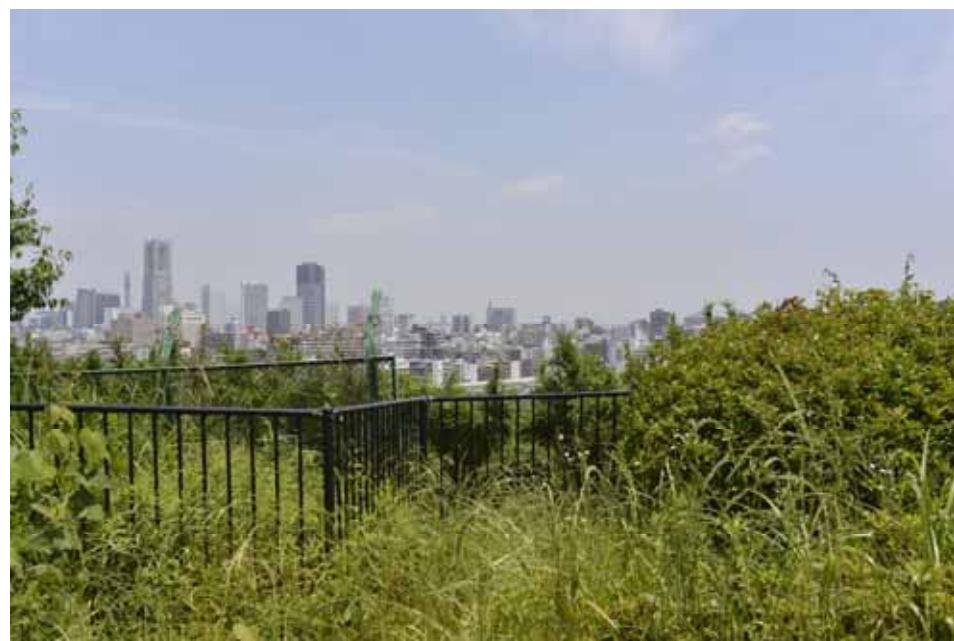


この地点からは、既存の高層建築物群の手前に計画建築物のタワー棟を展望することができると予測します。

既存の高層建築物群の一部のように視認され、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(6) 景観の変化 ( 地点 11 : 山手イタリア山庭園 )

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、計画建築物のタワー棟を眺望することができると予測します。

前景に高層建築物が立地していないため、高層の計画建築物が眺望とスカイラインを変化させますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(7) 景観の変化（地点 12：唐沢公園）

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、JR 根岸線の陸橋越しに計画建築物のタワー棟を眺望することができる予測します。

現況では前景に高層建築物が立地しておらず、高層の計画建築物が眺望を変化させますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(8) 景観の変化 ( 地点 13 : 桜木橋 )

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、既存の中層建築物越しに計画建築物のタワー棟を眺望することができると予測します。

対象事業実施区域に比較的近い地点であり、現況では、前景に高層建築物が立地していないため、高層の計画建築物が眺望を変化させますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(9) 景観の変化（地点 15：尾上町通り）

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、JR 根岸線関内駅越しに計画建築物のタワー棟及び現位置保全する行政棟を眺望することができる予測します。

対象事業実施区域に比較的近い地点であり、現況では、前景に高層建築物が立地していないため、高層の計画建築物が眺望を変化させますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(10) 景観の変化 (地点 16 : 大通り公園 A)

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、公園の樹木越しに計画建築物のタワー棟を眺望することができると予測します。

現況では、前景に高層建築物が立地していないため、高層の計画建築物がスカイラインと眺望を変化させますが、都市的な景観構成要素の一部として調和するものと予測します。

図 6.13-3(11) 景観の変化 ( 地点 17 : 大通り公園 B )

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、くすのきモール A 棟の奥に計画建築物のタワー棟、LVA 棟及びくすのきモール B 棟を眺望することができると予測します。

対象事業実施区域に近い地点であり、現況の議会棟及びくすのき広場が見通せる眺望から大きく変化しますが、地域の新たなランドマークとして視認されると予測します。

図 6.13-3(12) 景観の変化（地点 18：尾上町一丁目交差点付近）

【現況】  
令和 2 年  
5 月 28 日撮影



【供用後】



景観の変化



この地点からは、計画建築物の一部として現位置保全する行政棟及びタワー棟を眺望することができると予測します。

対象事業実施区域から比較的近い地点であり、高層の計画建築物が眺望を変化させますが、都市的な景観構成要素の一部としては調和し、地域の新たなランドマークとして視認されると予測します。

図 6.13-3(13) 景観の変化 ( 地点 19 : 横浜スタジアム )

## ウ 圧迫感の変化

計画建築物による圧迫感の影響を受けやすい近景から、主要な眺望地点からの圧迫感の状況の変化について予測を行いました。各地点における圧迫感の変化は、図 6.13-4(1)～(3)に示すとおりです。

なお、「景観工学」（平成 2 年 8 月、石井一郎・元田良孝）によると、仰角と圧迫感には以下のとおりの関係があります。

- ・仰角 10° 以下：圧迫感はほとんどない
- ・仰角 10～25°：圧迫感が多少ある
- ・仰角 25° 以上：強い圧迫感を受ける

図 6.13-4(1)～(3)において検証した結果、近景域においては、仰角 25° を超える領域に計画建築物が新たに出現することになるため、圧迫感を感じやすくなると予測します。しかし、タワー棟は、建物の幅をスリムにして壁面を敷地境界から後退させること、計画建築物周辺に広場空間を整備して計画建築物壁面までの距離を確保することなどにより、計画建築物を始めとする本事業の構造物による圧迫感は軽減されるものと考えます。

また、計画建築物のタワー棟の外壁色については明色を採用していくことで視覚的な存在感の低減を図る、上階ほど柱が細くなる行政棟のデザインを継承して高層階に向かって段階的に細くなる外装パネルを採用するなどの外壁デザインの工夫により、圧迫感は感じにくくなるものと考えます。

<p>【現況】 令和 2 年 5 月 28 日撮影</p>	
<p>【供用後】</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>----- 仰角 25° の ライン</li> <li>----- 仰角 10° の ライン</li> </ul>	
<p>予測地点と 計画建築物との 仰角の関係図</p>	
<p>圧迫感の変化</p>	<p>この地点からは、くすのきモール A 棟の奥に計画建築物のタワー棟、LVA 棟及びくすのきモール B 棟が出現し、強い圧迫感を受けるとされる仰角 25° のラインが計画建築物（タワー棟）にかかると予測します。</p> <p>対象事業実施区域から近い地点であるため、スカイラインの変化が認められます。</p>

図 6.13-4(1) 圧迫感の変化 ( 地点 18 : 尾上町一丁目交差点付近 )

<p>【現況】 令和 2 年 5 月 28 日撮影</p>	
<p>【供用後】</p> <p>凡例 ----- 仰角25°の ライン ----- 仰角10°の ライン</p>	
<p>予測地点と 計画建築物との 仰角の関係図</p>	
<p>圧迫感の変化</p>	<p>この地点からは、計画建築物の行政棟越しにタワー棟が出現し、強い圧迫感を受けるとされる仰角 25° のラインが計画建築物にかかると予測します。 この地点は横浜スタジアム付近であるため、比較的利用率が高い地点です。対象事業実施区域から近い地点であるため、スカイラインの変化が認められます。</p>

図 6.13-4(2) 圧迫感の変化（地点 19：横浜スタジアム）

<p>【現況】 令和 2 年 10 月 21 日撮影</p>	
<p>【供用後】</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>----- 仰角25°の ライン</li> <li>----- 仰角10°の ライン</li> </ul>	
<p>予測地点と 計画建築物との 仰角の関係図</p>	
<p>圧迫感の変化</p>	<p>この地点からは、JR 根岸線関内駅前の市道山下町第 5 号線に連続する駅前広場及び計画建築物の LVA 棟が出現します。</p> <p>LVA 棟の壁面に強い圧迫感を受けるとされる仰角 25° のラインがかかると予測しますが、対象事業実施区域外の既存樹木の陰になっているため、圧迫感は低減されます。</p> <p>本事業では、タワー棟の壁面を敷地境界から後退させ、建物の存在感の低減を図ります。また、LVA 棟の屋内広場及び屋外広場と JR 根岸線関内駅の駅前広場を「関内フロント」と称する開放感のある広場空間として整備することで圧迫感の低減に努めます。</p>

図 6.13-4(3) 圧迫感の変化（地点 20：関内駅南口）

## (7) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、供用後の周辺景観との調和や圧迫感の低減を図るため、表6.13-8に示す内容を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画立案時から講じていきます。

表 6.13-8 環境の保全のための措置（地域景観の特性の変化、主要な眺望地点からの景観の変化、圧迫感の変化）

区分	環境の保全のための措置
【供用後】 建物の存在	<ul style="list-style-type: none"><li>・行政棟を現位置保全し、関内地区の歴史的な景観に配慮します。</li><li>・建物の形状、デザイン・色彩等については、眺望の調和や圧迫感の低減に努め、関係機関等との協議を経て確定させます。</li><li>・圧迫感を軽減するため、計画建築物の周辺に広場空間を整備する計画とします。</li><li>・「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」や「横浜市景観ビジョン」、「横浜市景観計画」、「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」等を踏まえて魅力ある都市景観の創造に努めます。</li></ul>

## (8) 評価

### ア 地域景観の特性の変化

本事業の実施により、行政棟を現位置保全することで、閑内地区の歴史的な景観に配慮するとともに、周囲の道路に対してタワー棟5階までの低層部の張り出し部分を周辺の既存建物と同程度の高さに揃え、外壁色は行政棟と調和した色調とするなど、親しみやすい街並みを新たに創ります。

JR根岸線閑内駅に面して配置するLVA棟は行政棟とともに計画建築物の低層部を構成することになるため、保全する行政棟の格子フレームに調和したデザインとすることで街並みの連続性に配慮していきます。

また、タワー棟の外壁色として明色を採用していくことで視覚的な存在感の低減を図る、上階ほど柱が細くなる行政棟のデザインを継承するなどの外壁デザインの工夫により、地区の景観との調和に配慮しつつも、シンボル性を持たせていきます。

以上のことから、環境保全目標「周辺景観との調和を著しく損なわないこと。」は達成されるものと考えます。

### イ 主要な眺望地点からの景観の変化

主要な眺望地点からの景観は、既存の中高層建築物群越し、または手前に計画建築物の一部が出現すると予測しますが、都市的な景観構成要素の一部としては調和するものと予測します。

以上のことから、環境保全目標「周辺景観との調和を著しく損なわないこと。」は達成されるものと考えます。

### ウ 圧迫感の変化

供用後には、計画建築物が新たに視野に入ることになるため、圧迫感を感じやすくなると予測します。しかし、タワー棟は、建物の幅を極力スリムにして壁面（特に6階以上の北側壁面）を敷地境界から後退させること、計画建築物周辺に広場空間を整備して計画建築物壁面までの距離を確保すること、外壁デザインを工夫することなどにより、計画建築物を始めとする本事業の構造物による圧迫感の軽減を図る計画としています。

また、今後の詳細検討の中で、緑化計画の工夫、色彩や外壁材、デザイン等の工夫により、圧迫感をさらに軽減できるよう努めています。

以上のことから、環境保全目標「近景域での圧迫感の軽減に努めること。」は達成されるものと考えます。

## **6.14 文化財等**



## 6.14 文化財等

対象事業実施区域内には、国、神奈川県及び横浜市が指定する文化財は存在しませんが、二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在することから、神奈川県教育委員会により埋蔵文化財包蔵地として周知されています。

本事業の工事の実施により、周知の埋蔵文化財包蔵地を改変するため、その影響を把握するために、調査、予測、評価しました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

### 【工事の実施に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の影響】

	結果等の概要	参照頁
調査結果 の概要	・対象事業実施区域内には二代目横浜市庁舎基礎遺構が存在しており、対象事業実施区域全域が埋蔵文化財包蔵地として周知されています。	p.6.14-3
環境保全目標	・対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。	p.6.14-4
予測結果 の概要	・本事業の工事により、計画建築物の建設、外構の植栽樹の設置等のために地下部の掘削を行うため、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測します。 なお、本事業の実施にあたっては、工事の着工に先立って二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。 また、調査で確認された埋蔵文化財については、関係機関と適正な保存方法について協議し、法令に基づき適切に対応していきます。	p.6.14-5
環境の保全 のための措置 の概要	・対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地については、工事の着工に先立って、二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。 ・調査によって確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議し、法令等に基づき適切に対応します。 ・対象事業実施区域内において新たに文化財や埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と調査等について協議するなど、法令等に基づき適切に対応します。	p.6.14-5
評価	・本事業の工事により、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測しますが、工事の着工に先立って埋蔵文化財調査を行い、確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議していくといった環境の保全のための措置を実施していきます。 そのため、環境保全目標「対象事業実施区域内に存在する埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。」は達成されるものと考えます。	p.6.14-5

※調査・予測・評価等の詳細は、右欄の参照頁で確認願います。

## 1 調査

### (1) 調査項目

調査項目は、以下の内容としました。

ア 埋蔵文化財包蔵地の状況

イ 土地利用の状況

ウ 関係法令・計画等

### (2) 調査地域・地点

調査地域は、対象事業実施区域内としました。

### (3) 調査時期

既存資料の収集・整理を適宜実施しました。

### (4) 調査方法

ア 埋蔵文化財包蔵地の状況

既存資料の収集・整理を実施しました。

イ 土地利用の状況

既存資料の収集・整理を実施しました。

ウ 関係法令・計画等

下記法令等の内容を整理しました。

・「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」

## (5) 調査結果

### ア 埋蔵文化財包蔵地の状況

対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡）は、表 6.14-1 に示すとおりです。

対象事業実施区域内には二代目横浜市庁舎基礎遺構等が存在しており、神奈川県教育委員会により対象事業実施区域全域が埋蔵文化財包蔵地として周知されています。

表 6.14-1 対象事業実施区域内の周知の埋蔵文化財包蔵地（遺跡）の状況

No.	所在地	種類	地目	立地	時代・時期	遺跡名・内容
1	港町一丁目 1 番地	近代煉瓦造建物跡 ・外構	宅地	埋立地	近代 (明治期)	港町一丁目遺跡（二代目旧横浜市役所跡） <sup>注)</sup>

注) 令和 2 年 12 月 24 日周知

資料：「「神奈川県埋蔵文化財包蔵地台帳」及び「神奈川県遺跡分布地図」の変更増補について（通知）」  
(令和 2 年 12 月 24 日、文遺第 2260 号)

### イ 土地利用の状況

対象事業実施区域は令和 2 年 6 月に移転が完了した横浜市役所の跡地です。

対象事業実施区域の南東側敷地境界付近には、二代目横浜市庁舎基礎遺構の一部が露出しています。

また、対象事業実施区域周辺の文化財及び埋蔵文化財包蔵地（遺跡）の分布状況は、「3.2.9 文化財等の状況」（p.3-45～p.3-49 参照）に示したとおりです。

## ウ 関係法令・計画等

### (ア) 「文化財保護法」(昭和 25 年 5 月 30 日、法律第 214 号)

文化財保護法は、文化財を保存し、且つ、その活用を図り、もって国民の文化的向上に資するとともに、世界文化の進歩に貢献することを目的としています。

土木工事等のために周知の埋蔵文化財包蔵地を発掘する場合には、文部科学省令の定める事項を記載した書面をもって、発掘に着手しようとする日の 60 日前までに文化庁長官に届け出なければならないとされています。

また、土地の所有者または占有者が出土品の出土等により貝づか、住居跡、古墳その他遺跡と認められるものを発見したときは、埋蔵文化財の調査にあたって発見した場合を除き、その現状を変更することなく、遅滞なく、文部科学省令の定める事項を記載した書面をもって、その旨を文化庁長官に届け出なければならないとされています。

### (イ) 「神奈川県文化財保護条例」(昭和 30 年 4 月 1 日、条例第 13 号)

この条例は、文化財保護法の規定に基づき、文部科学大臣による指定を受けた文化財以外の文化財で、県の区域内に存するもののうち、県にとって重要なものの保存及び活用のため必要な措置を講ずるとともに、県が行うこととされた文化財の保存及び活用に関し必要な事項を定め、もって県民の文化的向上と我が国文化の進歩に貢献することを目的としています。

### (ウ) 「横浜市文化財保護条例」(昭和 62 年 12 月 25 日、条例第 53 号)

この条例は、文化財保護法の規定に基づき、横浜市の区域内に存する文化財で市にとって重要なものについて、その保存及び活用のために必要な措置を講じ、もって市民の郷土に対する理解を深めるとともに、市民の文化の向上及び発展に資することを目的としています。

埋蔵文化財については、教育委員会は、文化財保護法に規定する周知の埋蔵文化財包蔵地で市の区域内に存するものについて、資料を整備するとともにその周知を図るように努めなければならないとされており、また、埋蔵文化財を発見した者は、当該埋蔵文化財の損傷及び散逸の防止に努めるとともに、教育委員会が当該埋蔵文化財の保護上必要があると認めるときは、当該埋蔵文化財の発掘調査その他の保護措置に協力するよう努めなければならないとされています。

## 2 環境保全目標の設定

文化財等に係る環境保全目標は、表 6.14-2 に示すとおり設定しました。

表 6.14-2 環境保全目標（文化財等）

区分	環境保全目標
【工事中】 地下掘削、建物の建設	・対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。

### 3 予測及び評価等

#### (1) 予測項目

予測項目は、工事中の周知の埋蔵文化財包蔵地の改変の程度としました。

#### (2) 予測地域・地点

予測地域は、対象事業実施区域内としました。

#### (3) 予測時期

予測時期は、工事期間全体としました。

#### (4) 予測方法

予測方法は、対象事業の内容から推定する方法としました。

#### (5) 予測結果

本事業の工事により、計画建築物の建設、外構の植栽枠設置等のために地下部の掘削を行うため、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測します。

なお、本事業の実施にあたっては、工事の着工に先立って二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。

また、調査で確認された埋蔵文化財については、関係機関と適正な保存方法について協議し、法令に基づき適切に対応していきます。

#### (6) 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置は、埋蔵文化財包蔵地を適正に保存するため、表 6.14-3 に示す内容を実施します。

表 6.14-3 環境の保全のための措置（文化財等）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 地下掘削、 建物の建設	<ul style="list-style-type: none"><li>対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地については、工事の着工に先立って、二代目横浜市庁舎基礎遺構、遺物等の埋蔵文化財調査を行います。</li><li>調査によって確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議し、法令等に基づき適切に対応します。</li><li>対象事業実施区域内において新たに文化財や埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と調査等について協議するなど、法令等に基づき適切に対応します。</li></ul>

#### (7) 評価

本事業の工事により、周知の埋蔵文化財包蔵地の一部を改変すると予測しますが、工事の着工に先立って埋蔵文化財調査を行い、確認された埋蔵文化財の適正な保存方法について関係機関と協議していくといった環境の保全のための措置を実施していきます。

そのため、環境保全目標「対象事業実施区域内に存在する周知の埋蔵文化財包蔵地について、関係法令等に基づき適正に保存すること。」は達成されるものと考えます。



## **第7章 環境影響の総合的な評価**



## 第7章 環境影響の総合的な評価

横浜市では、令和2年6月の市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、また、民間活力により現市庁舎街区の有効活用を図るため、これまで地元・市民・企業・専門家等より多くの知見を集め、市民意見募集やサウンディング型市場調査により、横浜市現市庁舎街区等活用事業審査委員会での検討が行われてきました。

検討を重ねていく中で、現市庁舎街区、港町民間街区及び教育文化センター跡地について、関内駅周辺地区の一体的なまちづくりの推進に向けて、事業の目的や考え方を定めた「横浜市現市庁舎街区等活用事業実施方針」、まちづくりの方針を示した「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」が策定されました。

また、平成30年10月には、横浜駅周辺やみなとみらい地区等の地域を包含していた「横浜都心・臨海地域」の都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の指定の拡大に伴い、対象事業実施区域を含む「関内駅周辺地区」等が属することになりました。

このような背景を経て、現市庁舎街区は、平成31年1月に横浜市により、市庁舎移転後の関内・関外地区の賑わい創出を図るため、公募型プロポーザル方式により事業者公募が行われ、三井不動産、他7社で構成するグループが事業予定者として選定されました。

本事業は、产学研連携による起業促進やその効果の波及による業務機能の再生、ここに来たくなる新たな魅力の創出による観光・集客の拠点形成等により、関内・関外地区の賑わいの創出を図りたいと考えています。

今回、事業計画の内容から、環境影響評価項目として、工事中では、廃棄物・建設発生土、大気質、騒音、振動、地盤（地盤沈下）、地域社会（交通混雑、歩行者の安全）、文化財等の7項目、供用後では、温室効果ガス、生物多様性（動物）、廃棄物・建設発生土（一般廃棄物、産業廃棄物）、大気質、騒音、振動、電波障害、日影（日照阻害）、風害、安全（浸水）、地域社会（交通混雑、歩行者の安全）、景観の12項目を選定し、調査、予測を行いました。

その結果、ほとんどの項目において、国が定めている環境基準や横浜市が定めている基準を満足、または横浜市が定めている上位計画等と整合しているものと予測され、さらに、環境の保全のための措置を講ずることで更なる影響の低減が図れるものと考えています。

しかし、事業者としては、環境保全目標は達成するものの、環境に及ぼす影響が比較的大きいと思われる環境影響評価項目、並びに予測・評価において不確実性が大きい環境影響評価項目については、次章に示すとおり、事後調査を実施し、本事業の実施による著しい影響が確認された場合には、適切な対応を図っていくこととして考えています。

以上、予測結果並びに環境の保全のための措置を踏まえた各環境影響評価項目の評価結果から、本事業の実施による環境影響の総合的な評価としては、計画策定期階や工事中、供用後に様々な環境の保全のための措置を講ずることで、一定の影響回避や低減が見込めると考え、事業者の実行可能な範囲内で環境に対する配慮が検討された計画であると評価します。



## **第8章 事後調査の実施に関する事項**



## 第8章 事後調査の実施に関する事項

### 8.1 事後調査の考え方

事後調査とは、環境影響が予測されるとして調査・予測・評価を行った環境影響評価項目に対して、予測・評価の不確実性を補い、環境の保全のための措置等の適正な履行状況を確認することを目的とし、対象事業実施区域及びその周辺の環境調査、施設の状況調査等を実施するものです。

事後調査は、環境影響評価において環境に及ぼす影響が比較的大きいと想定された環境影響評価項目、並びに予測・評価において不確実性が大きい環境影響評価項目を対象として行います。

### 8.2 事後調査項目の選定

事後調査項目として選定した理由、並びに選定しなかった理由は、表8.2-1及び表8.2-2に示すとあります。

表 8.2-1 事後調査項目の選定・非選定の理由（工事中）

時期	項目	環境影響要因	選定・非選定	選定・非選定の理由
工事中	産業廃棄物	建物の建設		リサイクル率などや環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
	建設発生土	地下掘削		
	大気汚染	建設機械の稼働	×	建設機械の稼働に伴う一般大気環境への影響の程度としては小さいと考えられるため、選定しません。
		工事用車両の走行	×	本事業の工事用車両の走行に伴う沿道大気環境への影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
		建物の建設	×	既存の建築物の解体工事にあたってアスベストが使用されていた際には、法令に基づく届出等を行い、別途横浜市に届け出ことになるため、選定しません。
	騒音	建設機械の稼働		建設機械の稼働に伴う騒音の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
		工事用車両の走行	×	本事業の工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	振動	建設機械の稼働		建設機械の稼働に伴う振動の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
		工事用車両の走行	×	本事業の工事用車両の走行に伴う道路交通振動の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	地盤 (地盤沈下)	地下掘削	×	本事業では、今後、対象事業実施区域内でボーリングの実測調査を改めて実施し、地盤の状況を確認したうえで工法を確定していきます。現時点では、掘削部の外周に剛性と遮水性の高い山留壁を地上面から約20m程度構築し、地下水位を制御しながら掘削工事を行えるディープウェル工法を用いることで、施工上の安全を確保しつつ、周辺の地下水位の著しい変動を回避していく計画としています。 そのため、掘削面や山留壁からの地下水の湧出の可能性が低くなり、地盤沈下は回避できると考えられるため、選定しません。
	地域社会 (交通混雑)	工事用車両の走行	×	本事業の工事用車両の走行に伴う交通混雑への影響の程度は小さいと考えられること、工事用車両が特定の日、特定の時間帯に集中しないよう計画的な運行管理に努めるなどの環境保全のための措置によってさらに交通混雑の影響は低減できると考えられることから、選定しません。
	地域社会 (歩行者の安全)	工事用車両の走行	×	工事中の歩行者の安全性は、警備員の設置や仮設歩道を整備するなどの対応によって確保できるため、選定しません。
	文化財等	地下掘削・建物の建設		埋蔵文化財の状況、工事の実施による改変範囲及び適正に保存されることを確認するため、選定します。

「×」の表記は、環境に及ぼす影響が比較的大きい、または予測・評価において不確実性が大きいという観点での事後調査項目からは対象外としていますが、第6章の各環境影響評価項目において「環境の保全のための措置」に記載している事項については、その実施状況を確認し、「事後調査結果報告書（工事中）」において報告していきます。

表 8.2-2 事後調査項目の選定・非選定の理由（供用後）

時期	項目	環境影響要因	選定・非選定	選定・非選定の理由
供用後	温室効果ガス	建物の供用	×	横浜市の2018年度における温室効果ガス(二酸化窒素)の排出量速報値(1,820.8万tCO <sub>2</sub> )に対し、本事業による排出量は最大でも年間約1.1万tCO <sub>2</sub> (約0.06%)程度と考えられるため、選定しません。
	生物多様性(動物)	建物の存在		緑化計画や環境保全措置の実施状況を確認し、対象事業実施区域内の動物の生息環境の状態を把握するため選定します。
	一般廃棄物	建物の供用	×	計画建築物からの廃棄物は、施設内で適切に分別、保管したうえで、委託業者等により適正な処理・処分が行われると考えられるため、選定しません。
	産業廃棄物	建物の供用	×	建物の供用(設備機器等の稼働)に伴う一般大気環境への影響の程度としては小さいと考えられるため、選定しません。
	大気汚染	建物の供用	×	建物の供用(設備機器等の稼働)に伴う一般大気環境への影響の程度としては小さいと考えられるため、選定しません。
		関連車両の走行	×	本事業の関連車両の走行に伴う沿道大気環境への影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	騒音	建物の供用		建物の供用(設備機器等の稼働)に伴う騒音の影響は、環境保全目標を達成するものの、比較的高い予測値となっているため、予測結果の補完、並びに環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
		関連車両の走行	×	本事業の関連車両の走行に伴う道路交通騒音の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	振動	関連車両の走行	×	本事業の関連車両の走行に伴う道路交通振動の影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	電波障害	建物の存在	×	本事業に起因するテレビ電波受信障害に対しては、必要に応じて適切な対策を行うため、選定しません。
	日影(日照阻害)	建物の存在	×	公共性の高い施設における日影時間はほとんどないため、選定しません。
	風害	建物の存在		風は常に変化するため、予測の不確実性の補完及び環境の保全のための措置の実施状況を把握するため選定します。
	安全(浸水)	建物の存在	×	計画建築物は、「閑内・閑外地区活性化ビジョン」等の横浜市の上位計画に整合させた計画としており、安全性に関しても浸水、震災(津波)等の安全対策に十分配慮した建物となるため、選定しません。
	地域社会(交通混雑)	建物の供用	×	計画建築物を利用する歩行者による交通混雑は、周辺の歩道等に過剰な負荷をかけることはないと考えられるため、選定しません。
		関連車両の走行	×	本事業の関連車両の走行に伴う交通混雑への影響の程度は小さいと考えられるため、選定しません。
	地域社会(歩行者の安全)	関連車両の走行	×	対象事業実施区域周辺は歩車分離された歩道が整備されていることから、歩行者の安全性及び利便性は担保されていると考えられるため、選定しません。
	景観	建物の存在		計画建物が出現することによる周辺景観との調和の状態と、圧迫感の状況を確認するため、選定します。

「×」の表記は、環境に及ぼす影響が比較的大きい、または予測・評価において不確実性が大きいという観点での事後調査項目からは対象外としていますが、第6章の各環境影響評価項目において「環境の保全のための措置」に記載している事項については、その実施状況を確認し、「事後調査結果報告書(供用後)」において報告していきます。

### 8.3 事後調査の内容

事後調査の内容は、表 8.3-1 及び表 8.3-2 に示すとおりです。

なお、事後調査の対象として選定しなかった環境影響評価項目についても、環境保全のための措置の実施状況を確認し、選定した項目の事後調査結果とあわせて報告します。

表 8.3-1 事後調査報告の内容（工事中）

項目	調査項目	調査頻度	調査位置	調査時期	調査方法
産業廃棄物	産業廃棄物、建設発生土の発生量及び処分量	工事期間中	対象事業実施区域内	工事期間全般	工事現場の廃棄物処理計画に基づき、廃棄物の分別項目ごとに月単位で集計
騒音	建設機械の稼働に伴う騒音レベル	平日 1 日	居住環境等に近接し、かつ、影響が最大と想定される対象事業実施区域敷地境界の 1 地点	予測時点(工事の最盛期)において、工事時間に前後 1 時間を加えた時間帯	「騒音に係る環境基準」等に基づく手法
	建設機械の稼働台数・概ねの稼働位置	平日 1 日	対象事業実施区域内	上記、現地調査日と同日に実施	現地調査による目視並びに工事資料の整理
振動	建設機械の稼働に伴う振動レベル	平日 1 日	居住環境等に近接し、かつ、影響が最大と想定される対象事業実施区域敷地境界の 1 地点	予測時点(工事の最盛期)において、工事時間に前後 1 時間を加えた時間帯	「振動レベル測定方法 (JIS Z 8735)」等に基づく手法
	建設機械の稼働台数・概ねの稼働位置	平日 1 日	対象事業実施区域内	上記、現地調査日と同日に実施	現地調査による目視並びに工事資料の整理
文化財等	埋蔵文化財の状況	適宜	対象事業実施区域内	工事着工前～工事期間全般	埋蔵文化財調査結果、関係機関協議等の資料の整理
工事中を対象に環境の保全のための措置を講ずるとしている全項目	環境の保全のための措置の実施状況	適宜	対象事業実施区域内	工事期間全般	現地調査(目視)、工事資料の整理、ヒアリング等により、実施状況を把握

表 8.3-2 事後調査報告の内容（供用後）

項目	調査項目	調査頻度	調査位置	調査時期	調査方法
生物多様性	動物の状況	4回 (1回/季)	対象事業実施区域 内及びその周辺	計画建物の竣工月 から1年間	任意踏査
騒音	設備機器の稼働に伴う騒音 レベル	平日1日	居住環境等に近接し、かつ、影響が最大と想定される対象事業実施区域敷地境界の1地点	計画建物の竣工後、 設備の稼働状況が通常状態となった時期	「騒音に係る環境基準」等に基づく手法
	設備機器の稼働台数・概ねの稼働位置	適宜	対象事業実施区域 内		現地調査(目視)及び関係資料の収集・整理により実施状況を把握
風害	建物供用後の風向・風速	1年間連続	風洞実験の防風対策により改善が見込まれた地点のうち適切な地点の付近1地点	計画建物の竣工月 から1年間	「気象観測指針」等に基づく調査手法
景観	主要な眺望地点からの景観、及び圧迫感の変化	1回	フォトモンタージュによる予測を行った予測地点(13地点)	計画建物の竣工後 の最初の夏季	予測地点と同地点での写真撮影
供用後を対象に環境の保全のための措置を講ずるとしている全項目	環境の保全のための措置の実施状況	適宜	対象事業実施区域 内	計画建物の竣工後 から1年間	現地調査(目視)、関連資料の整理、現地管理担当者へのヒアリング等により、実施状況を把握

