

## 第 10 章 準備書に対する意見、見解等



## 第 10 章 準備書に対する意見、見解等

### 10.1 説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の見解

#### 10.1.1 説明会の開催状況

説明会は表 10.1-1 に示す日時で計 2 回開催しました。

表 10.1-1 準備書説明会の開催結果

回	開催日時	会場	参加人数
第 1 回	令和 4 年 12 月 2 日 (金) 19:00~20:30	神奈川中小企業センタービル 13 階 第 2 会議室 (横浜市中区尾上町 5-80)	35 名
第 2 回	令和 4 年 12 月 3 日 (土) 10:00~11:30		34 名
合計			69 名

#### 10.1.2 説明会における質疑、意見の概要及び事業者の見解

説明会の各開催日における質疑、意見の概要及び事業者の説明は、表 10.1-2、表 10.1-3 に示すとおりです。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 10.1-2(1) 準備書説明会 (第 1 回) における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目		質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	施設計画	B-1 地区の計画で眺望が台無しになります。横浜北仲ノットの 46 階からの眺望は、検討すると書いてありますが、それは高さを低くすることも含めて検討することでしょうか。今回の計画施設の中に、展望室などを作るのでしょうか。	現状の計画の中で、建物高さを低くすることは想定していません。 現在の計画に、展望室を作る計画はありません。
	歩行者動線	歩行者デッキは 2 階がメインエントランスなので設置することは理解できますが、1 階に横断歩道は設置するのでしょうか。交通量が増加すると予想されますが、横断者も増えると考えられます。信号までは不要と思いますが、横断歩道が必要と考えられます。今後の計画で検討してください。	前面道路に横断歩道の計画予定はありません。警察等との協議の中で見通しが悪いこともあり、横断歩道の設置は難しいと考えられます。歩車分離の考えのもと、地上部分は自動車等歩行者以外、2 階部分は歩行者と明確に分けて計画しています。
		横浜北仲ノットの歩行者デッキに上がるには一人用のエスカレーターしかないこと、横浜北仲ノット北側には歩行者デッキに上がる階段等はないこと、新しくできる歩行者デッキに屋根がないのであれば、雨の日などはその下を横断する人が増えると思います。今一度、横断歩道の設置について検討してください。	道路の計画は事業者の範囲を超えることもあり、警察等との協議の中でご意見のあったことを伝えていきます。

表 10.1-2(2) 準備書説明会（第1回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	<p>歩行者動線</p> <p>A-4 地区（横浜北仲ノット）の2階デッキや市役所へのデッキは、現在ほとんど使われていません。2階部分の歩行者デッキは何のために作るのでしょうか。デッキは、事業者が作っているのでしょうか、横浜市が作っているのでしょうか。</p>	<p>歩行者デッキは、北仲通北地区の街づくり方針に基づいた歩行者ネットワーク形成のため、計画されているものです。横浜市役所から A-1・2、A-4、B-1 地区を繋ぎ、B-1 地区の計画建築物を抜けて運河側に繋がっていく計画になっています。</p> <p>今回整備する歩行者デッキについては、横浜北仲ノット（A-4 地区）と繋げることが地区計画で定められており、地区計画に則り、事業者にて整備します。</p>
環境影響評価	<p>安全</p> <p>災害時の避難場所としているとのことですが、障害者向けのトイレの有無や数量、広さが確保できているのでしょうか。</p>	<p>現在はまだ具体的な内容は決まっていないため、いただいたご意見を踏まえ、計画を進めていきます。</p>
環境影響評価	<p>地域社会</p> <p>道路交通についても、安全について十分に検討する必要があります。</p> <p>横断が危険であるならば、柵を作るなど、横断できないようにするべきです。既存の柵は撤去しないという認識でよいでしょうか。</p> <p>新しい建物の住民は、皆さん馬車道駅に向かうし、スーパーマーケットにも行きますが、道路を横断する直線が一番近い。安全のために柵を作り、横断歩道がなく迂回しなければならないというのは、B-1 地区にこれから住む住民からすればはた迷惑であり、道路を横断するのではないのでしょうか。</p>	<p>計画地の前面道路は現状で既に横断できないように横断防止柵がありますが、横断してしまう人もいるため、今後の安全性の確保は警察等とも協議を図っていきます。現状ある横断防止柵を外す計画にはなっていません。</p> <p>A-4 地区と B-1 地区を渡る際には、地上横断する事なく、2階歩行者デッキを利用することを、B-1 地区居住者及び就労者に伝えることとします。</p> <p>地上階で歩行者の横断が出できないよう対策を引き続き検討してまいります。</p>

表 10.1-2(3) 準備書説明会（第1回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目		質疑、意見の概要	事業者の説明
環境影響評価	景観	<p>景観について、横浜北仲ノット46階の展望台は一般の人が利用でき、周りが展望できるように作ったものであるのに、なぜそれより高い建物を作るのでしょうか。</p> <p>アパホテルは150mを超えていないのに、なぜ今回の計画では超えているのでしょうか。</p>	<p>横浜北仲ノット46階からの眺望については、内陸と港を眺望するとして、建物高さ150m以上のところに整備することが地区計画に規定されています。本事業によって、新港ふ頭方向の眺望は遮へいされますが、その他の内陸部及び山下公園や横浜ベイブリッジ等の港方向は眺望が可能です。</p> <p>眺望の変化の程度については、審査会からもご指摘を受けているので、いただいたご意見等は、見解書で回答※1をさせていただきたいと思えます。</p>
		<p>屋上になぜ12mの構造物が必要なのでしょうか。</p>	<p>横浜北仲ノット46階からの眺望の変化の程度と合わせて見解書で屋上の構造物の必要性を回答※2させていただきたいと思えます。</p>
その他	その他	<p>横浜市は街づくりを官民一体となって進めているはずですが、この計画には住民が参画しておらず、事業者が独断で進めています。海岸通りビル計画などは、計画段階でディスカッションがありました。</p> <p>今回の計画も水際線に出られるとよいなど、意見を言いたかったのが、全体にわたり、改めて意見書で意見を述べたいと思えます。</p> <p>横浜北仲ノットの建設の際にも、展望室を設ける重要性を含めて検討したはずですが、46階からの眺望について、個別の影響ということより、市民の財産としての眺望が阻害されるので、街づくり全体としてじっくりと検討すべきと考えます。</p>	<p>貴重な意見をありがとうございます。</p>

※1 表 10.2-2(3) (p.10-9) を参照

※2 表 10.2-2(2) (p.10-8) を参照

表 10.1-3(1) 準備書説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	<p>工事期間が長いので、工事用車両のルートがどこなのか、市長意見にもあった待機車両防止対策、工事時間が心配です。 また、土日の工事は行うのでしょうか。</p>	<p>工事用車両のルートについては、市役所前の交差点から市道新港第93号線に入り、計画地に左折 IN/OUT した後、万国橋通りを左折しかできないため、北に向かうルートの一択になっています。市役所前に来るまでには、横浜駅側と、本牧側の各方向から来る想定をしています。 工事時間は、8時から18時です。日曜日は工事を行いませんが、土曜日は行う予定です。</p>
	<p>杭工事はないのでしょうか。</p>	<p>杭工事は行います。杭工事は、場所打ちではなく既成杭の工事を想定しています。</p>
	<p>プロムナードは工事中に通行可能でしょうか。</p>	<p>原則として既存の通路は原則通行可能にしていきますが、工事の内容により、通行できない期間が発生することがあります。</p>
事業計画	<p>マンションの設置によって、住民数がどのくらい増えるのでしょうか。 居住人数がどのくらい増えるのでしょうか。</p>	<p>住戸数は約700戸と計画していますが、住宅プランは検討中なので、居住者の想定人数については未定です。</p>
	<p>北仲通北第一公園、北仲通北第二公園、及び北仲通北第三公園は貴重な公園・空間であり、方法書説明会や(方法書に対する)意見書でも意見を述べました。 その意見に対してはどのような協議がされたのでしょうか。 そのような貴重な空間をどのように考えているか、改めて伺います。</p>	<p>隣接の北仲通北第二公園との関係については、連続性を持ったものとするので、横浜市と協議を行っています。北仲通北第二公園の所有は横浜市であります。今のご意見を踏まえて、公園を皆様がよりよくお使いいただけるよう市とも連携を取って、協議をしていきます。</p>
	<p>中土木事務所で北仲通北第二公園とB-1地区との連続性等に関して何か進展があったのかを聞いたところ、知らないとの回答でありました。何処と協議をしているのでしょうか。</p>	<p>関係機関との協議は順次行ってまいります。北仲通北第二公園との関係については、横浜市からもご意見をいただいておりますので、今日いただいたご意見については、今後の協議の中で連携を取ってまいります。</p>
	<p>北仲通北第二公園は少し広がっていて、皆さんが遊べる場所です。自分も土日はラジオ体操をやっていて、盆踊りもやっています。そこに壁のようなものができるのはいかがなものかと思えます。もう少し考えてもらう余地があればお願いします。</p>	<p>盆踊りは拝見して、北仲通北第二公園の使われ方を体感させていただきました。そのような中で、B-1地区の計画と公園を有効的に使えるよう関係機関と協議を行いながら、計画していきます。</p>

表 10.1-3(2) 準備書説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
事業計画	<p>その他</p> <p>北仲通北第二公園との関係は一体化するようになると理解しましたが、一回打ち合わせの場を持っていただく方がよいのではないのでしょうか。今のままではまだ少しイメージがつかめないため、困惑しています。日影の影響を受けることは間違いなので、その分、御社の方でどのようにトレードオフするのか、負担するのかなどについて打ち合わせを希望します。</p>	<p>事業者としても、北仲通北第二公園については横浜市との協議になるため、すぐに回答はできませんが、そのようなご意見があることを報告させていただきます。</p>
環境影響評価	<p>電波障害</p> <p>電波障害の詳しい調査方法と障害の内容について説明をしてください。 何かしらの障害があり、相談すれば調査に来るという理解でよいのでしょうか。</p>	<p>準備書に示した電波障害は、東京スカイツリーからの遮へい障害の予想範囲です。その範囲で、電波受信状況を測定車で調査を行いました。その受信状況と遮へいの状態によって障害範囲が決まります。最近の電波障害の発生状況を見ますと、デジタル放送になってからは、あまり障害は発生しないと予想しています。なかでも、その場所の受信状況によっては障害が発生する可能性がある範囲として示したものです。</p> <p>建築後に障害の発生をお知らせいただければ、確認をさせていただく予定です。</p>
環境影響評価	<p>日影</p> <p>日影の予測で、北仲通北第二公園との関係はどのような考えでいるのでしょうか。</p>	<p>本事業による計画建築物から発生する冬至日の日影は、北仲通北第二公園の北側に午前中に2～4時間かかりますが、南側には日影はかかりません。日影についてもなるべく軽減をするように、高層棟の配置等対策を講じていますが、現在の計画ができる限りの対策であることをご理解いただきたいと思います。</p>
環境影響評価	<p>風害</p> <p>風のシミュレーションについて、風速はどのような条件で行っているのでしょうか。 風速は、平均風速でしょうか。 台風や特異な条件を考慮しているのでしょうか。</p>	<p>風洞実験の風速については、過去10年間の横浜気象台のデータを整理して、風向や風速の出現頻度の条件を決めています。</p> <p>風速の出現頻度は、日最大瞬間風速を調べています。また、台風を設定しての実験ではありませんが、過去10年間の風速出現頻度には、台風も含まれていると考えられます。</p>

表 10.1-3(3) 準備書説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

項目	質疑、意見の概要	事業者の説明
環境影響評価	<p>デッキの部分に防風用に壁をつけるとの説明がありましたが、ない方がすっきりするのではないのでしょうか。</p>	<p>デッキにつける防風フェンスは、現状の横浜北仲ノット 2 階デッキに設置するのではなく、新たに設置する歩行者デッキに、高さ 2m 程度のものを設置する計画で、現在の A-4 地区から A-3 地区に渡る歩行者デッキと同様なものを想定しています。</p>
	<p>風害の評価についてランク外というのがケース 2 と 3 に出るということは、北仲橋の付近で強い風が出てしまうこととなります。その理解で正しいのでしょうか。その際の対策をどのように考えているのでしょうか。</p>	<p>ランク外の定義は、ご理解のとおりです。現況のケース 1 と B-1 地区を除外したケース 4 を比較すると、周辺の開発が進むことで北仲橋では強風の出現頻度が高くなり、ランク 3 になります。最大瞬間風速 10m/s を超える日数が 35% を占める範囲までがランク 3 ですが、本事業を加えると、約 37% とわずかな増加で、ランク外となりました。これは、街全体の課題となり、B-1 地区の事業では具体的な対策はない状況となっています。</p>
環境影響評価	<p>景観の評価は、大棧橋からの眺望の変化の画像はあるのでしょうか。 富士山が隠れるのではないかと思います。施主としてどのように考えているのでしょうか。 コレットマーレの計画の際に、富士山への影響を考慮して建物の位置を少し調整したと聞いています。北仲通計画で富士山が見えなくなるのは仕方がないと思うが、住民としては寂しいと思うことお伝えしておきます。</p>	<p>大棧橋からの予測も行っており、準備書には記載しています。 準備書に記載した予測地点からの眺望については、基本的に景観構成要素は変わらず、景観に影響はないと評価しています。</p>



## 10.2 準備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)北仲通北地区 B-1 地区新築工事 環境影響評価準備書」に対し、9 通の意見書（延べ意見数 16 件）が提出されました。意見の内容と意見数は、表 10.2-1 に示すとおりです。

意見の内容と事業者の見解は、表 10.2-2 に示すとおりです。なお、整理にあたっては、意見書は原則として原文を記載し、内容を可能な範囲で項目別に分類し、整理しています。

表 10.2-1 意見書の内容と意見数

意見項目		意見数
事業計画	事業方針	1 件
	施設計画	5 件
	歩行者動線	2 件
環境影響評価	電波障害	1 件
	日影	1 件
	風害	1 件
	景観	1 件
	その他	1 件
その他	—	3 件
合計		16 件（意見書 9 通）

表 10.2-2(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 事業方針	<p>水際線プロムナード 3 について 水際に沿って、来訪者の歩行・にぎわい空間となる・・・と設定されておりますが、水際とは、水面側と地上両側と両方の整備を含むと思われます。水面側の管理である横浜市港湾局とも協議して、水面側の水面と運河をも含めた北仲通北地区水面利用計画を望みます。</p> <p>海岸通地区計画の接する運河「郵船プール」から、万国橋、そして、北仲通北地区に接する運河「自動車道沿い運河」、北仲橋を経て、横浜市庁舎前の「夢ロード」に至る水際線は、横浜市都心部の魅力ある景観と、水面活用の視点から、北仲通北地区計画の各々の計画時点より、水面計画を取り込んだ計画を立ててください。</p> <p>事業の目的に「水辺に開かれた魅力的な外構空間の創出」ともあります。水辺に開いてください。</p>	<p>対象事業実施区域を含め、まちづくりの方針を定めた北仲通北地区再開発等促進地区地区計画（以下、「地区計画」という。）は、平成 19 年 10 月に策定され、その後、東日本大震災以降の防災対策への社会的要請の高まりや、都市再生緊急整備地域への指定等を受け、逐次見直されてきた内容であり、本事業は当該地区計画に基づき計画を推進するものです。</p> <p>運河に沿った護岸については、既に土地区画整理事業の中で、明治期に整備された護岸のデザインを基に、歴史的護岸として整備が完了しています。本事業は B-1 地区内に住宅、事務所及び店舗を新設する事業のため、水辺利用の施設を設置する計画ではありませんが、プロムナード等水辺計画には配慮します。</p>

表 10.2-2(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>横浜市北仲地区の建築法によって建築高さ制限は、トータル 150 米でしょう。今回、北仲通北地区 B-1 地区新築マンションの建物高さは、150 米プラス塔屋 12 米合計高さは、162 米。これにあたって建築法に抵触してございませんか。</p> <p>北仲ザ・タワーの 46 階の展望台は、当時三井不動産レジデンシャルが開発にあたって、横浜港、ベイブリッジなどの景観や、地域の環境も踏まえ横浜市民の為に 150 米制限内で建設しており、それを無視するような新たな建設に関しては、同意できません。</p> <p>以上の点をご考慮いただき、住民の為に早急の事業計画はせず、住民の要望を十分にくみ取ったうえで、計画の再考を陳情いたします。</p>	<p>本事業の建築物は、地区計画の規定によって、建築物の高さは約 150m としていますが、関係法令に則り、建築物の高さには算定されない塔屋やそのファーリング(目隠し板)を設置する計画です。その高さについては、周辺の A-4 地区(横浜北仲ノット)及び今後建築される A-1・2 地区と同様に建物高さの上に約 12m としています。</p> <p>ファーリングの形状については、隣接する横浜北仲ノット、アパホテル&amp;リゾートとの調和を図ったデザインとし、また、横浜北仲ノットの曲線を描く特徴あるデザインと呼応させることを意図しています。また、先端部は水平にカットすることで、アパホテル&amp;リゾートの端正なデザインと呼応させることを意図しています。</p>
	<p>景観の予測・評価について</p> <p>北仲ノット展望フロアからの供用時の画像が表記されておりましたが、展望の一部が削られている画像の説明が、「ほんの一面が削られて、それ以外は大丈夫・・・」のような解説をされており、これには、がっかりでした。「北仲ノット」の目的が、市民に開かれた公共スペースであり、展望がこの計画により、削られることについては、事業者、横浜市に NO を意見します。</p> <p>屋上部の高さを減じて、建物高さを減じて、公共スペースの展望を侵さないでください。</p>	<p>本事業は、地区計画で規定された建築物の配置及び高さに基づき事業を実施するものであり、建築物の高さを低くすることはできませんが、高層棟の先端部は、四隅の丸みを先が窄まるようなシルエットにする等、景観に対してできる限りの配慮を行っています。</p>
	<p>北仲ノット展望フロアは一般に解放された空地であり、横浜ベイブリッジの全貌を見ることができるようになっていただきたい。</p>	<p>横浜北仲ノットからの眺望については、新港ふ頭方向の眺望は遮へいされますが、主要な景観資源である横浜ベイブリッジ、山下公園、大栈橋の他、根岸湾から三浦半島にかけての眺望、及び富士山や丹沢山地等、内陸部の眺望については、現況と変わらずに、引き続き眺望可能です。</p>

表 10.2-2(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
<p>事業計画</p> <p>施設計画</p>	<p>①：B-1 地区に隣接するザ・タワー横浜北仲には、北仲通北再開発等促進地区地区計画の定め等により、46 階に展望スペースがあり、一般第三者に無料で開放されています。この展望スペースは一周することができ、360 度の景観（みなとみらい、瑞穂ふ頭、新港ふ頭、ベイブリッジ、大栈橋、山下公園、横浜スタジアム、横浜市庁など）を楽しむことができます。マスコミやネットでも取り上げられ、昼夜を問わず、多くの方が訪れていて、横浜市の大切な観光スポットになっています。先日、近隣住民を対象とした事業主の当該工事の説明によると、B-1 地区に高層棟（建築物の高さ 150m、最高高さ 162m）が建つと、展望スペースから瑞穂ふ頭、新港ふ頭方面の視界が遮られることが分かりました（準備書説明会資料スライド 81）。</p>  <p>②：また、北仲通北再開発等促進地区地区計画の定め「建築物の高さが 150m を超える部分を有するものにあつては、その部分に日常一般に開放された 880㎡ 以上の面積を有する空き地（非青空）を整備したものであること」とあるにも関わらず、事業主によれば当該高層棟にはそのような展望スペースの計画がない旨の説明がありました。したがって、B-1 地区の工事計画は、北仲通北再開発等促進地区地区計画の趣旨を全く無視したものであります。当計画を白紙に戻し、ザ・タワー横浜北仲の展望スペースの眺望を損なわないように、高層棟の高さを低くすること、あるいは B-1 地区内の建物の配置を見直し、150m 以上の部分に空き地（展望スペース）を用意することなどが必要であると意見します。</p>	<p>①：横浜北仲ノットの展望室からの眺望については、新港ふ頭方向の眺望は遮へいされますが、主要な景観資源である横浜ベイブリッジ、山下公園、大栈橋の他、根岸湾から三浦半島にかけての眺望、及び富士山や丹沢山地等、内陸部の眺望については、現況と変わらずに引き続き眺望可能です。</p> <p>②：地区計画では A-4 地区以外に展望室等の整備計画の規定はありません。横浜北仲ノットの展望室は、地区計画のうち、A-4 地区（横浜北仲ノット）の整備計画として、高さ 150m を超える範囲に、港及び内陸部を望むための空き地を整備すると規定されています。</p> <p>本事業は、地区計画で規定された建築物の配置及び高さに基づき事業を実施するものでありますが、高層棟の先端部分は、四隅の丸みを先が窄まるようなシルエットにする等、景観に対してできる限りの配慮を行っています。</p>

表 10.2-2(4) 意見書の主な内容と事業者の見解

項目	意見書の内容	事業者の見解
<p>事業計画</p> <p>施設計画</p>	<p>①：B-1 地区に隣接するザ・タワー横浜北仲には、北仲通北再開発等促進地区地区計画の定め等により、46 階に展望スペースがあり、一般第三者に無料で開放されています。この展望スペースは一周することができ、360 度の景観（みなとみらい、瑞穂ふ頭、新港ふ頭、ベイブリッジ、大栈橋、山下公園、横浜スタジアム、横浜市庁など）を楽しむことができます。マスコミやネットでも取り上げられ、昼夜を問わず、多くの方が訪れていて、横浜市の大切な観光スポットになっています。先日、近隣住民を対象とした事業主の当該工事の説明によると、B-1 地区に高層棟（建築物の高さ 150m、最高高さ 162m）が建つと、展望スペースから瑞穂ふ頭、新港ふ頭方面の視界が遮られることが分かりました（準備書説明会資料スライド 81）。</p>  <p>②：また、北仲通北再開発等促進地区地区計画の定め「建築物の高さが 150m を超える部分を有するものにあつては、その部分に日常一般に開放された 880m<sup>2</sup> 以上の面積を有する空き地（非青空）を整備したものであること」とあるにも関わらず、事業主によれば当該高層棟にはそのような展望スペースの計画がない旨の説明がありました。したがって、B-1 地区の工事計画は、北仲通北再開発等促進地区地区計画の趣旨を全く無視したものであります。当計画を白紙に戻し、ザ・タワー横浜北仲の展望スペースの眺望を損なわないように、高層棟の高さを低くすること、あるいは B-1 地区内の建物の配置を見直し、150m 以上の部分に空き地（展望スペース）を用意することなどが必要であると意見します。</p> <p>③：また、A1, A2 地区の高層建物の高さ住宅部分 150m、最高高さは約 160m で、同様の問題が指摘されます。</p>	<p>①：横浜北仲ノットの展望室からの眺望については、新港ふ頭方向の眺望は遮へいされますが、主要な景観資源である横浜ベイブリッジ、山下公園、大栈橋の他、根岸湾から三浦半島にかけての眺望、及び富士山や丹沢山地等、内陸部の眺望については、現況と変わらずに引き続き眺望可能です。</p> <p>②：地区計画では A-4 地区以外に展望室等の整備計画の規定はありません。横浜北仲ノットの展望室は、地区計画のうち、A-4 地区（横浜北仲ノット）の整備計画として、高さ 150m を超える範囲に、港及び内陸部を望むための空地を整備すると規定されています。</p> <p>本事業は、地区計画で規定された建築物の配置及び高さに基づき事業を実施するものでありますが、高層棟の先端部分は、四隅の丸みを先が窄まるようなシルエットにする等、景観に対してできる限りの配慮を行っています。</p> <p>③：A-1・2 地区については、既に環境影響評価の手続きが終了し、また事業者が異なるため、見解を記載することはできません。</p>

表 10.2-2(5) 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>歩行者動線</p> <p>B-1 地区から馬車道駅、市役所方面に徒歩で進行するには、A-4 地区の北仲ノットの間を抜けるのが一番合理的です。事業主の説明によれば、警察の許可が下りないので横断歩道はできない、代わりに歩行者デッキを使用するという説明でした。B-1 地区の高層棟のマンションの住人の多くが通勤、通学で馬車道駅を使用します。横浜ノットのスーパーマーケットや商業施設に訪れる人も予想されます。横断歩道が望ましいですし、天候を考えて歩行者デッキに屋根が必要と考えます。先日、事業主による説明会に参加しましたが、私たちが本件について質問しても、事業主はその重要性を認識していないようでした。</p> <p>「地上部の接道する車道に横断歩道を設置して欲しい」との住民意見に対して、警察管轄、車歩道分離の観点から、いろんな条件が予想されますが、日頃、利活用している近隣住民の意見は、何で、必要とするのか、更に意見交換や実態を確認して頂き、再検討願います。意見として、カーブ状の道路を車両通行止めとして、歩行者空間としてください。</p>	<p>歩行者デッキについては、地区計画の公共施設等の整備方針に、「区画道路を安全に渡る歩行者デッキを整備する」ことが規定されており、歩車分離を図り安全性の向上に寄与するものと考えています。今後整備が行われる A-1・2 地区も含めて、JR 桜木町駅前から横浜市役所を経て、B-1 地区北側の運河沿いまで 2 階レベルのデッキ等が繋がり、新たに歩行者ネットワークが形成されることとなります。</p> <p>本事業においては、住宅や事務所のメインエントランスは 2 階に設置し、また 2 階には A-4 地区側から B-1 地区北側の運河沿いまで、一般の方が通行可能な貫通通路を設置する計画です。また、北仲通北第二公園等へのアクセスも考慮して、A-4 地区と繋がる歩行者デッキの B-1 地区側には、1 階へ降りられるエスカレーター等を設置する計画です。</p> <p>なお、本事業は地区計画に沿って B-1 地区内に住宅等を建設する民間事業のため、横断歩道の設置についての要望があることについては、関係機関と情報を共有してまいります。</p>

表 10.2-2(6) 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
<p>環境影響評価</p> <p>電波障害</p>	<p>1. 当方居住地は約 30 年前に整備販売された 10 軒の住宅エリアです。</p> <p>2. 購入入居時から 10 年間、ランドマークタワーによる電波障害にともなう U・V テレビ受信をケーブルで無料受信していました。</p> <p>3. 現在は BS は外付けアンテナ、U・V テレビ受信をケーブルは有料にて受信しています。</p> <p>4. 入居当初から、ステレオチューナーの室内アンテナ(AM、FM 共)を設置しましたが、電波受信し雑音・ノイズが入りクリアーに受信できる状況は 2 割程度の合い間しかありません。</p> <p>質問</p> <p>○本件の電波障害等環境影響は発生する推測していますか。もしそのような推測であれば、U・V テレビ受信をケーブルで無料受信の発生はありますか。</p> <p>○上記のラジオ受信電波障害対策についても、何らかの手立てを講じる考えはありますか。本件建設後、ラジオ受信がより悪化することを懸念を持っています。</p> <p>以上の意見・要望に対し、検討いただけるよう期待しています。</p>	<p>準備書では、「計画建築物の存在によるテレビジョン電波の受信状況を悪化させないこと」を環境保全目標として、予測及び評価を行いました。本事業の実施に伴い新たに受信障害が発生した場合には、環境の保全のための措置として受信障害の内容によって、対策(アンテナの向きを変える、新たにケーブルテレビに加入等)を講じてまいります。既にケーブルテレビ等で対策が講じられた建物については、本事業による建築物の影響を受けないため、対策の対象にはなりません。</p> <p>ラジオの電波は「横浜市環境影響評価技術指針」において、予測及び評価の対象とされておりませんが、電波の特性上、テレビ電波ほど遮へいの障害は受けにくいとされており、本事業の実施による著しい影響はないものと考えられます。</p> <p>衛星放送については、地上波と同様に新たに受信障害が発生した場合には、対策を講じてまいります。予測の結果では、遮へい障害は最大でも北側の運河パークの付近までとなっており、住居等はない地域となっていることから、影響はないものと考えています。</p>
<p>日影</p>	<p>北仲第 2 公園に対する日陰景況評価について横浜市はどのような考え方をしているのか。</p> <p>関内地区で貴重な第 2 公園は最近多くの子供達や近隣の保育園児など多くの利用者がいます。日陰の予測評価ではほとんどの時間日陰になります。横浜市は公園とはただ空間が空いていれば良いという考え方でしょうか。このような現実をそのまま認めるとは横浜市の公園に対する考え方に最大限の疑問を感じます。横浜市の常識ある判断を期待します。</p>	<p>対象事業実施区域が属する北仲通北地区は、地区計画により、将来の街づくりの方針や目標が定められています。その中で、北仲通北第二公園は、民間施設の整備と併せ、地区施設として設置することが定められています。</p> <p>本事業は、地区計画に基づき、建築物の配置や高さの最高限度、歴史的建造物と調和する新しい街並みの創出、広場・水際空間・歩行者ネットワークの形成等、日影等の周辺環境への影響を考慮しながら、総合的に判断した事業計画を検討しています。日影については、当地区が商業地域に指定されていることから、法的な規制はありませんが、本事業では高層棟の配置や四隅の形状等、周辺にかかる日影の時間を低減するために、できる限りの配慮を行っております。</p>

表 10.2-2(7) 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>風害について</p> <p>風害の予測・評価を風洞実験で、実施している画像がありました。あのエリアだけ、抜き出した実験では、実際の風の流れを把握出来ません。横浜都心部の大きな視点で、都心部を流れる都心河川を吹き抜けて、河口部に立ち並ぶ高層ビル群によって、起こされる風は、地上部、運河上の水面部と、現在の評価をはるかに超える結果が予想されます。</p> <p>今後のヨコハマの「まちづくり」において、運河上の水面部の利活用が、予想されており、将来像を見据えて、再検討して、評価基準を改めてください。水面上での突風の影響について、検討願います。</p>	<p>予測に用いた風洞実験の模型については、「実務者のための風洞実験ガイドブック 2008」(財団法人日本建築センター、平成 20 年 10 月)では、必要とされる解析範囲は、建物高さの約 1.5~2 倍となっていること、及び周辺には横浜北仲ノットや横浜ランドマークタワー等、既存の高層建築物があることを考慮して、半径を 600m (最高高さの 2 倍は約 324m) に設定して実施しており、本事業の影響は適切に予測できているものと考えられます。なお、対象事業実施区域に隣接し、先事例である B-2 地区のアパホテルの風洞実験も同じ範囲で実施しており、供用後に 1 年間の風況調査を行い、予測時の実験条件の妥当性が検証されております。</p> <p>風環境の評価については、「日最大瞬間風速の出現確率に基づく風環境評価尺度」(村上周三 他)を用いています。現況の風環境は、北仲橋(横浜市役所側)、横浜北仲ノット南側、万国橋通りでランク 3 となっていて、最大瞬間風速 10m/s が年間 128 日、15m/s が 26 日、20m/s が 5 日は出現するものと予測しています。建物の建築後には、大岡川河口付近の汽車道上でもランク 3 が出現することを予測していますが、汽車道のその他の範囲や北仲通北地区の護岸に沿ったプロムナードについては、現況と比較して変化は少ないことから、運河上についても、大岡川河口付近を除き、現況からの変化は少ないと考えられます。なお、大岡川河口付近の運河上については、周辺の状況から現況でランク 2 程度と考えられることから、現況でも、日最大瞬間風速 10m/s が年間 80 日、15m/s が 13 日、20m/s が 2 日程度は出現していると考えられます。</p>

表 10.2-2(8) 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>景観</p> <p>圧迫感はないという評価をしているが、図 6.14-4(1)について、シャレール海岸通よりも道路側に突出してかなり道路に近接しており、圧迫感があり、更に町並みを壊している。シャレール海岸通と建物のラインを合わせていただきたい。少なくとも高層棟の部分だけでもシャレール海岸通のラインよりも前に出ることがないようにしていただきたい。</p>	<p>本事業の建築物の配置とシャレール海岸通の関係は図 10.2-1 に示すとおりです。本事業の高層棟については、シャレール海岸通の壁面位置より道路側には出ない計画です。</p> <p>また、本事業では、景観の環境の保全のための措置として、市道新港第 93 号線沿いの街並みの変化や圧迫感の低減について、図 10.2-2 に示すように、周辺の既存建築物のれんが面高さに合わせ、街並みの連続性に配慮したデザインとする他、高さ方向にボリュームを分節し、また下層方向に向けて徐々に透かした仕上げとする等、圧迫感の低減にも配慮しています。</p>

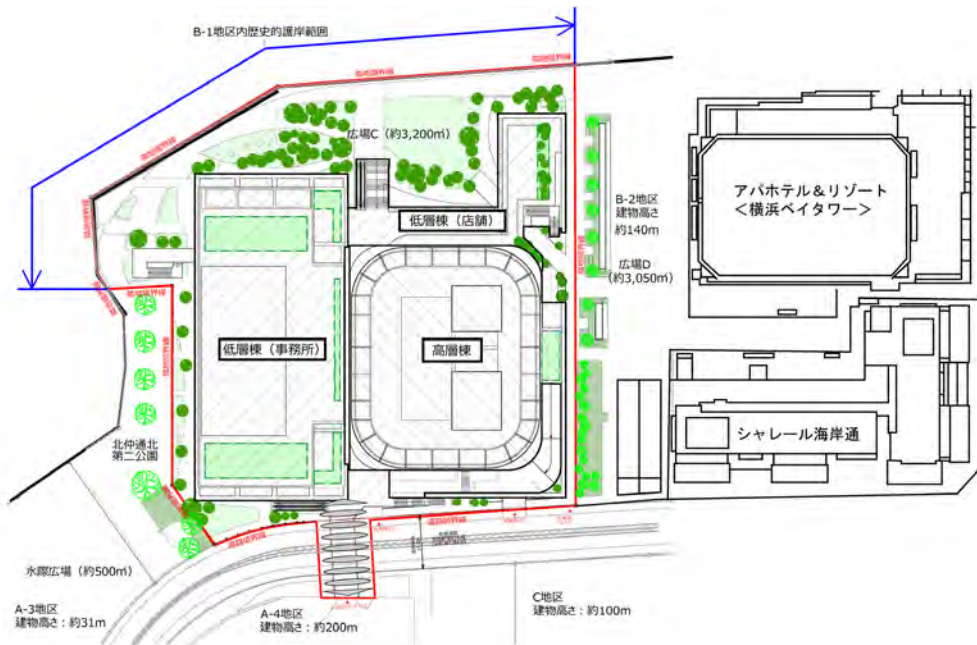


図 10.2-1 配置図



図 10.2-2 市道新港第 93 号線沿いの建物デザイン



表 10.2-2(9) 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>保全のための「措置」の内容が、措置がとられたの、なされたのかの結果の評価が出来ない内容です。</p> <p>このような評価の仕様について、今後改善を求めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・措置に書かれている「努める・促す・図る」といった「～します」で、具体的な数値目標が示されていません。</li> <li>・数値目標がなければ、「努めた・促した・図った」のかどうか、の行動評価が出来ません。</li> <li>・削減や改善目標数値が盛り込むこと出来るならば数値目標を出来るだけ設定し、盛り込むが出来ない「やること」措置(目標)は、その過程(手順・プロセス)に数値を盛り込むのが一般的です。</li> <li>・この努める・促す・図る (原文は「<u>図る</u>」が「<u>促す</u>」になっています。)、などは、一般的な企業組織の計画や行動目標の設定においては、禁句で、書き直しの対象の表現です。このような書面で手続が進んでいることに啞然としました。</li> </ul>	<p>準備書に記載した予測及び評価の結果は、環境の保全のための措置を行うことを考慮した上で、安全側で、考え得る最大の影響が予測できるように条件を設定しています。</p> <p>環境の保全のための措置の実施については、今後、計画の進捗にあわせて、取組を具体化していく所存です。工事中及び供用後に実施する事後調査において、環境の保全のための措置の実施状況を確認していきます。</p> <p>事後調査の結果、著しい環境影響が確認された場合には、さらなる環境の保全のための措置について検討をしてまいります。</p>
その他	<p>環境影響評価準備書の概要及び説明会の対象が、環境影響を受ける対象地域に住まう方々に対してとされていますが、より多くの「ヨコハマのまちづくりに関心のある方々」に対象を拡げて、質疑応答により多くの時間を取って、横浜市、事業者、市民、関心のある方々、等 どなたでも参加出来る、共に、「まちづくり」を話し合う機会を改めて、作って頂きたい</p> <p>(既に海岸通地区計画において、横浜市、事業者、市民、その他の方々が集まり、共に「まちづくり」に向けて、動いております。このような事例を参照してください)</p>	<p>令和4年12月2日及び3日に実施した準備書説明会は、環境影響評価条例に基づいて実施したものです。地区計画の策定時には、海岸通計画と同様に都市計画の素案説明会等(平成25年11月、最近ではA-1・2地区に関する内容として令和2年4月に実施)が行われており、その手続きの中で、街づくりの方向性、地区の概況、地区計画の変更の内容等について、横浜市、関係住民及び利害関係人により、既に検討されたものと認識しております。</p>

表 10.2-2(10) 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
その他	<p>広場 C は、将来的にエリアマネジメント活動の場としての利用が想定されており・・・記載されおりましたが、エリアマネジメントは、既存の団体の事でしょうか？</p> <p>「地域の環境や価値を維持・向上させる為に行う、住民、事業者、地権者による主体的な取り組みの事」と、表記されておりますが、住民の意見が、確実に届くエリアマネジメント団体か、確認したい。一般社団法人 横浜北仲エリアマネジメントは、近隣エリアの住民の意見が届き難い。</p>	<p>「一般社団法人横浜北仲エリアマネジメント」は、北仲通北地区の各地区の土地・建築物所有者や集合住宅の管理組合により構成される、平成 30 年に設立された（平成 12 年に北仲通北地区再開発協議会として発足）、北仲通北地区の魅力向上・持続的発展のためのエリアマネジメント*活動を行う組織です。</p> <p>具体的な活動内容は、地区のにぎわい事業として「横浜北仲フェス」「横浜北仲マルシェ」の主催等を行っています。北仲通北地区では、エリアマネジメント組織のルールに基づき広場・公開空地の利活用を行うこととなっております。B-1 地区においても、組織の一員としてマルシェ等の既存イベントと連携を図り、日常時及びイベント時の広場の利活用とにぎわい形成について取り組みを行っていただけるよう検討しています。</p> <p>また、一般社団法人横浜北仲エリアマネジメントに近隣エリアの住民の意見が届き難いとのご意見については、我々事業主からも伝えるように致します。</p>
その他 (協議対象)	<p>広場 C から、隣接する横浜市の「街区公園 北仲通北第二公園」へアプローチとの表記がありました。横浜市長からの意見の抜粋でも、「隣接する公園との接続など、周辺の開発状況を踏まえ、更なる環境配慮を検討すること」と、表記されており、説明でも、街区公園の北仲通北第二公園との関係機関と協議と、お話されていましたが、関係機関に公園愛護会や街区公園として、頻繫に利活用している近隣住民も、協議の対象としてください。</p>	<p>対象事業実施区域に隣接した北仲通北第二公園との接続については、従前の公園利用の状況を考慮し、接続する方法等について、関係機関とも調整を図ってまいります。</p>

\*エリアマネジメントは、「地域の美化活動」や「広場におけるイベント」等、地域の環境や価値を維持・向上させるために行う住民・事業主・地権者等による主体的な取り組みのこと。

### 10.3 審査書に記載された市長の意見及び事業者の見解

本事業の準備書に対し、横浜市環境影響評価条例第 31 条第 1 項に規定する環境の保全の見地からの審査書の送付を令和 5 年 5 月 15 日に受けました。

審査書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所は、表 10.3-1 に示すとおりです。また、審査書及び事業者の見解は、表 10.3-2 に示すとおりです。

表 10.3-1 審査書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	令和 5 年 6 月 5 日～7 月 4 日
縦覧対象区	中区、西区、南区、磯子区
縦覧場所	環境創造局 環境影響評価課 中区役所 区政推進課 企画調整係 西区役所 区政推進課 広報相談係 南区役所 区政推進課 企画調整係 磯子区役所 区政推進課 広報相談係

表 10.3-2(1) 審査書の内容及び事業者の見解

項目	審査書の内容	事業者の見解
事業計画 緑化計画	屋上及び敷地北側の緑地は、日照等の状況や管理手法を踏まえて計画を検討してください。また、広場と北仲通北第二公園との一体的な利用がしやすいような設えを、現在の利用状況も踏まえて検討してください。	対象事業実施区域内の緑化について、植栽予定樹種及び緑化範囲を変更したため、施設配置図を修正しました。その際には、対象事業実施区域の日照等の状況に適応する樹種を積極的に選定するようにしています。 隣接する北仲通北第二公園との接続については、境界のフェンスを撤去し一体的な利用を図る他、従前の利用状況も考慮していくことを記載しました。 第 2 章 p. 2-7～p. 2-9、p. 2-18
環境影響評価項目（工事中） 廃棄物・建設発生土	混合廃棄物等の排出抑制について、設定した数値目標を評価書に記載し、その達成に向けて努めてください。また、数値目標を設定できない廃棄物についても、環境の保全のための措置を徹底し、排出量の一層の抑制に努めてください。	審査書の内容を踏まえ、予測結果に産業廃棄物の排出率を追記しました。また、混合廃棄物の排出率目標は予測結果よりも高い水準に設定し、混合廃棄物の発生を抑制することを環境の保全のための措置に記載しました。 プレキャストコンクリート工法等、廃棄物の発生量削減に対する環境の保全のための措置を追記しました。また、数値目標の設定が困難な事業系廃棄物（弁当容器プラ、ペットボトル等）の分別手順・ルールについても、環境の保全のための措置を追記しました。 第 6 章 p. 6. 3-19、p. 6. 3-21
土壌	既存資料により、土壌汚染が明らかになっているため、施工計画に応じた詳細な対策を、評価書に記載してください。	汚染土壌の残置範囲と計画建築物との関係を明らかにし、想定する土壌汚染対策の内容を記載しました。また、工事に伴い発生する搬出土量について、算出結果を記載しました。 第 6 章 p. 6. 5-17～p. 6. 5-19

表 10.3-2(2) 審査書の内容及び事業者の見解

項目		審査書の内容	事業者の見解
環境影響評価項目 (工事中)	地域社会	対象事業実施区域周辺に工事車両を待機させない計画としていることから、その検証のため、事後調査の項目に、路上の待機車両の台数の調査を加えてください。	地域社会に関する工事中の事後調査に、工事中 3 交差点の交通調査に追加して、対象事業実施区域周辺(みなとみらい二丁目～横浜市役所前付近)における待機車両の状況調査を行うことを記載しました。 第 8 章 p. 8-2、p. 8-4
	騒音	予測に見込まれていた防音パネルの設置位置及び防音効果等を、予測条件として評価書に記載してください。また、地上 31m における予測結果の根拠についても、評価書に記載してください。	屋上に設置予定の防音パネル等を予測条件に記載しました。また、設備騒音の予測結果に、上空 31.0m における等レベル線図を追加するとともに、寄与騒音の内訳を記載しました。 第 6 章 p. 6.6-28～p. 6.6-30、p. 6.6-32
環境影響評価項目 (供用時)	地域社会	通学路等への影響も確認していることが分かるように、歩行者交通量調査地点の選定理由を、評価書に記載してください。	調査対象とした交差点は、周辺の小学校の通学路も考慮したうえで選定したことを記載しました。 第 6 章 p. 6.13-6

## 10.4 審査会に提出した資料

本事業に関する横浜市環境影響評価審査会の開催状況及び概要は、表 10.4-1 に示すとおりです。

準備書段階における審査会では、審査会委員からの意見・質問に対して、補足資料を用いて説明・回答しました。その際に事業者が作成・使用した補足資料 1～13 を次頁以降に掲載します。

表 10.4-1 本事業に関する審査会の開催状況及び概要

年月日		手続きの段階	審査概要
令和3年	9月15日	計画段階 配慮書	【令和3年度第11回環境影響評価審査会】 計画段階配慮書の概要説明（事業者） 質疑応答
	10月11日		【令和3年度第13回環境影響評価審査会】 配慮市長意見(案)審議（事務局）
令和4年	2月28日	方法書	【令和3年度第21回環境影響評価審査会】 方法書の概要説明（事業者） 質疑応答
	3月29日		【令和3年度第23回環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） 質疑応答
	4月28日		【令和4年度第1回環境影響評価審査会】 方法書説明会の開催報告（事業者） 意見書の内容及び事業者の見解説明（事業者） 質疑応答
	5月31日		【令和4年度第2回環境影響評価審査会】 答申案作成のための検討事項整理（事務局）
	6月13日	【令和4年度第3回環境影響評価審査会】 方法書に係る答申（案）審議（事務局）	
	11月7日	準備書	【令和4年度第11回環境影響評価審査会】 準備書の概要説明（事業者） 質疑応答
	11月30日		【令和4年度第12回環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p.10-20～10-27 1. 計画建築物の形状及びデザイン 2. 北仲ノット展望フロアからの眺望 3. 供用時における上空の騒音予測 4. 公共施設を考慮した歩行者混雑の予測及び評価 5. 既存の護岸の構造等 質疑応答
令和5年	1月12日	準備書	【令和4年度第13回環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p.10-28～10-33 6. 土壌汚染の残置範囲と計画建築物の配置及び対策方針 7. 工事用車両の待機スペース 8. 工事中に発生する廃棄物のリサイクル 9. 設備の稼働による上空の騒音予測 10. 地域社会の補足説明 説明会の開催報告（事業者） 質疑応答
	3月2日		【令和4年度第16回環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） p.10-34～10-36 11. 太陽光発電施設の概要 12. 工事用車両の待機スペース（仕上げ工事等の工事期間） 13. 工事中に発生する廃棄物削減の取り組み 質疑応答
	3月27日		【令和4年度第18回環境影響評価審査会】 答申案作成のための検討事項整理（事務局）
	4月27日		【令和5年度第1回環境影響評価審査会】 準備書にかかる答申（案）審議（事務局）

## 1. 計画建築物の形状及びデザイン

計画建築物の全体パース等を図 1-1～3 に示します。

(仮称)北仲通北地区 B-1 地区新築工事(以下、「本事業」という。)における建築物の形状及びデザインについては、みなとみらい地区を含めた周辺とのスカイラインの連続性を形成し、遠景・中景において群造形を形成すべく、白とガラスを基調とした先進性を表現する外観としています。白基調の色とガラスを合わせ持った外観とすることで、隣接する北仲ノット、アパホテル&リゾートとの調和を図った群造形を形成します。

タワー上方に向けてコーナーガラスの曲率を大きくして先が窄まるようなシルエットとし、曲線を描く縦マリオンがその効果を強調するファサードデザインとすることで、北仲ノットの曲線を描く特徴あるタワー頂部のデザインと呼応させることを意図しています。また、タワー頂部は水平にカットすることで、アパホテル&リゾートの端正なデザインと呼応させることを意図しています。

また、低層部にはレンガフレームを採用し、旧横浜生糸検査所(横浜第2合同庁舎)等のレンガ張りの歴史的建造物を中心に形成する街並みに調和し、かつ地区内や周辺地区の街並みとの連続性を高めるため、周辺建物のレンガ面の高さや、広場・公園空間の変化に合わせた形状としています。



図 1-1 計画建築物の全体パース

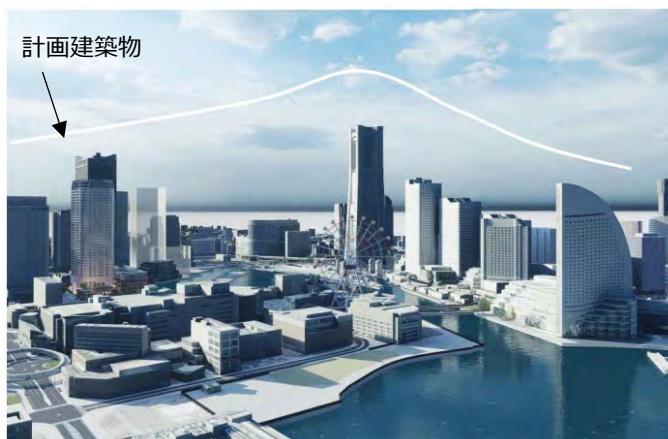


図 1-2 隣接街区タワーとの群造形



図 1-3 高層棟の形状(南立面)

## 2. 北仲ノット展望フロアからの眺望

北仲ノット展望フロアからの眺望について、環境影響評価準備書（以下、「準備書」という。）で展望フロア全体の機能は維持されると予測した補足の説明として、各方向の眺望の現況写真は図2-1に示すとおりです。

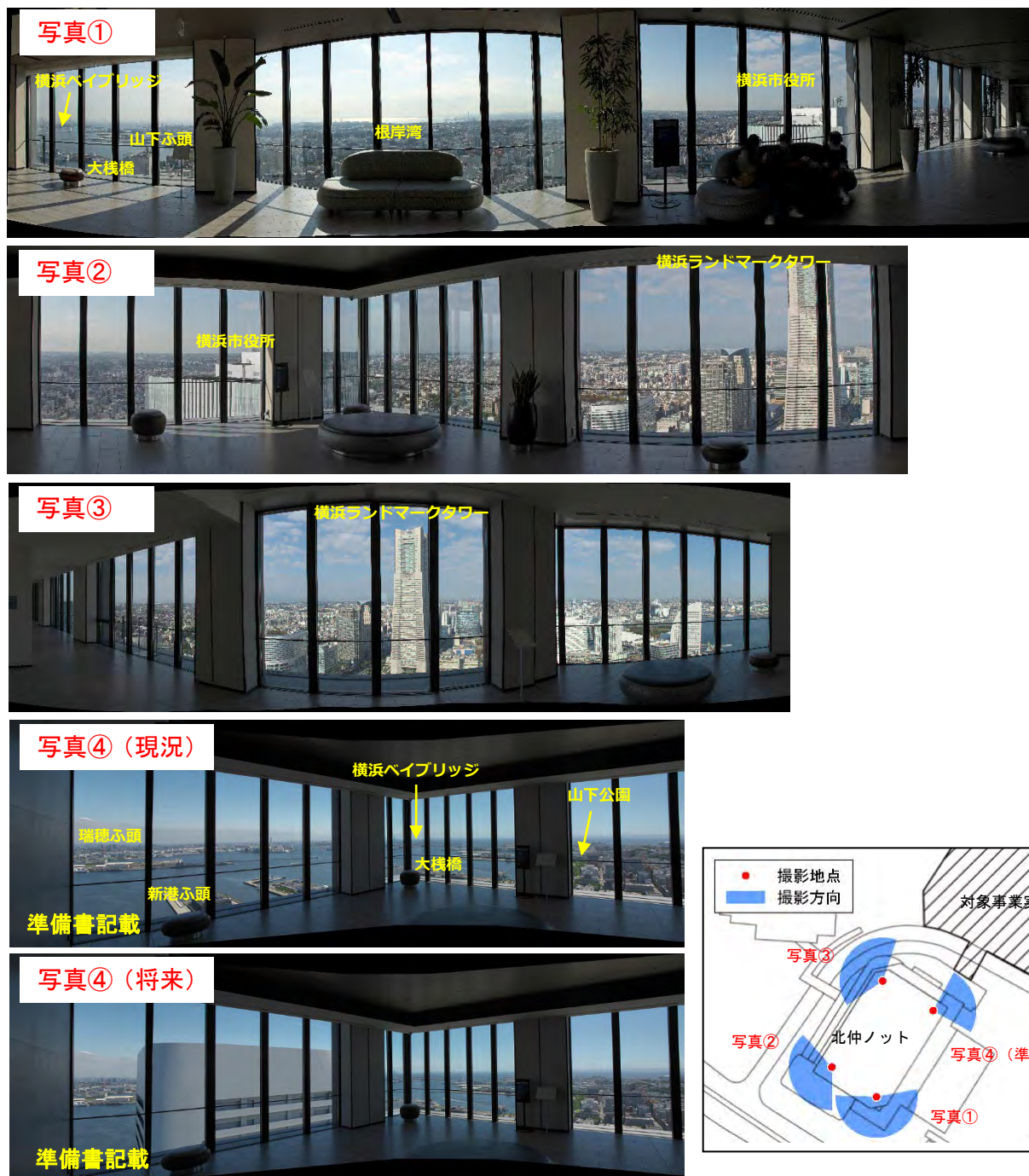


図 2-1 北仲ノット 46 階展望フロアからの現況写真

北仲ノット展望フロアからは、港及び内陸部のほぼ全方位眺望が可能であり、本事業の計画建築物の出現により、北側の新港ふ頭方向の眺望の一部が遮蔽されますが、横浜ベイブリッジや山下公園及び瑞穂ふ頭方向は、引き続き眺望が可能です。また、その他の方向に対しては計画建築物の影響はなく、引き続き眺望が可能となっています。

なお、準備書に記載した“展望フロア全体の機能は維持される”という予測結果は、表 2-1 に示すように変更いたします。

表 2-1 北仲ノット展望フロアからの予測結果（変更前後）

変更前 (準備書記載内容)	この地点からは、展望フロアのガラス越しに計画建築物の高層棟の上部が視認できると予測します。 計画建築物の出現により、新港ふ頭方向の眺望が遮蔽されますが、横浜ベイブリッジや山下公園及び瑞穂ふ頭方向の眺望は引き続き確保され、展望フロア全体の機能は維持されるものと予測します。
変更後	この地点からは、展望フロアのガラス越しに計画建築物の高層棟の上部が視認できると予測します。 計画建築物の出現により、新港ふ頭方向の眺望が遮蔽されますが、横浜ベイブリッジや山下公園及び瑞穂ふ頭方向は、引き続き眺望が可能と予測します。

また、以下のように、建築物の高さは、横浜市により「北仲通北再開発等促進地区地区計画」で規定されています。

A-1・2 地区、B-1 地区、B-2 地区にあつては高さ 150m、A-4 地区にあつては高さ 200m までの建築物等の高さ制限が記載されています。その中で、地区内で最も建築物の高さが高い A-4 地区については、高さ 150m を超えるところで、港及び内陸部を展望できる空を整備することが記載されています。





北仲通北再開発等促進地区地区計画書（建築物の高さの最高限度 抜粋）

地区	A-1・2地区	A-3地区	A-4地区
建築物の高さの最高限度	<p>建築物の高さは31mを超えてはならない。ただし、次に掲げる条件すべてに該当する場合にはあたっては、計画図に示す区域アにおいては<u>150m以下</u>、区域イにおいては<u>45m以下</u>とすることができる。</p> <p>(1) 建築物の建蔽率が10分の8以下であること。</p> <p>(2) 敷地内に、日常一般に開放され、200㎡以上の水平投影面積を有する空地（水際線プロムナード1を含む。）を整備したものであること。</p> <p>(3) 地区施設を適正に配置し、風の通り道や通景となる空間を考慮した計画であること。なお、広場Aについては、水際線プロムナード1と連続したまとまりのある空間として配置されたものであること。</p> <p>(4) 開港以来の歴史の継承を図るため、歴史的な景観の保全を行うものであること。</p>	<p>建築物の高さは<u>31m</u>を超えてはならない。</p>	<p>1 次号に該当しない建築物の高さは31mを超えてはならない。</p> <p>2 次に掲げる条件すべてに該当する場合にはあたっては、<u>200m以下</u>とすることができる。</p> <p>(1) 建築物の建蔽率が10分の8以下であること。</p> <p>(2) 建築物の高さが31mを超える部分の外壁又はこれに代わる柱の面からの水平距離が、栄本町線の道路境界線までは15m以上、区画道路の道路境界線までは10m以上であること。</p> <p>(3) 開港以来の歴史の継承を図るため、歴史的な景観の保全を行うものであること。</p> <p>(4) <u>港及び内陸部を望むため、建築物で高さが150mを超える部分を有するものにあつては、その部分に日常一般に開放された、880㎡以上の面積を有する空地（非青空）を整備したものであること。</u></p>

北仲通北再開発等促進地区地区計画書（建築物の高さの最高限度 抜粋）

地区	B-1地区	B-2地区	B-3地区	C地区
建築物の高さの最高限度	<p>1 次号に該当しない建築物の高さは31mを超えてはならない。</p> <p>2 次に掲げる条件すべてに該当する場合にはあたっては、<u>150m以下</u>とすることができる。</p> <p>(1) 建築物の建蔽率が10分の8以下であること。</p> <p>(2) 建築物の高さが31mを超える部分の外壁又はこれに代わる柱の面から区画道路の道路境界線までの水平距離が10m以上であること。</p> <p>(3) 建築物の高さが31mを超える部分の外壁又はこれに代わる柱の面から埋立法線（海陸境界線）までの水平距離が20m以上であること。</p> <p>(4) 開港以来の歴史の継承を図るため、歴史的な景観の保全を行うものであること。</p>	<p>1 次号に該当しない建築物の高さは31mを超えてはならない。</p> <p>2 次に掲げる条件すべてに該当する場合にはあたっては、<u>150m以下</u>とすることができる。</p> <p>(1) 建築物の建蔽率が10分の8以下であること。</p> <p>(2) 建築物の高さが31mを超える部分の外壁又はこれに代わる柱の面から万国橋通の道路境界線までの水平距離が15m以上であること。</p> <p>(3) 建築物の高さが31mを超える部分の外壁又はこれに代わる柱の面から埋立法線（海陸境界線）までの水平距離が20m以上であること。</p> <p>(4) 開港以来の歴史の継承を図るため、歴史的な景観の保全を行うものであること。</p>	<p>1 次号に該当しない建築物の高さは31mを超えてはならない。</p> <p>2 次に掲げる条件に該当する場合にはあたっては、<u>45m以下</u>とすることができる。</p> <p>(1) 敷地内に、次のいずれかに該当する日常一般に開放された空地（当該空地の直上に建築物又は建築物の部分（ひさしその他これに類するものみの部分を除く。）がないものに限る。以下同じ。）を有し、当該空地の水平投影面積を合計した面積（自動車の通行の用に供する部分又は自動車若しくは自転車の駐車のための施設の部分を有する場合にあつては、当該部分の面積を除く。）の敷地面積に対する割合が、10分の1以上であること。</p> <p>ア 道路に接し、かつ、当該道路に沿って連続して設けられる幅員1.5m以上4m以下の歩行者の通行の用に供する空地で、当該道路の歩道の部分との段差がないもの</p> <p>イ 道路又はアに掲げる空地に全周長の4分の1以上接して設けられる空地（当該道路の歩道の部分との高低差が1.5m以内のものに限る。）で、一箇所50㎡以上の水平投影面積を有するもの</p> <p>(2) 開港以来の歴史の継承を図るため、歴史的な景観の保全を行うものであること。</p>	<p>建築物の高さは<u>100m</u>を超えてはならない。</p>

※ 北仲通北再開発等促進地区地区計画書の詳細は、準備書資料編（p.資料1-1～p.資料1-14）参照

### 3. 供用時における上空の騒音予測

供用時の設備騒音について、地上 31mでの騒音がなぜ東側で大きくなるのかというご質問を受け、地上約 31mの騒音コンターを図 3-1 に示します。

高さ約 31mの低層棟（事務所）の屋上に配置された設備機器、及び低層棟（店舗）の設備機器（準備書 P6.6-28 及び P6.6-29）により、地上付近より上空の騒音レベルが高くなります。屋上の設備機器に対して、地上付近では建物で遮蔽されることにより騒音レベルが減衰し、北側敷地の境界付近が最大となりましたが、地上約 31mの騒音レベルは、敷地境界との距離が近く、騒音の影響を受けやすい東側が最大になると予測しています。

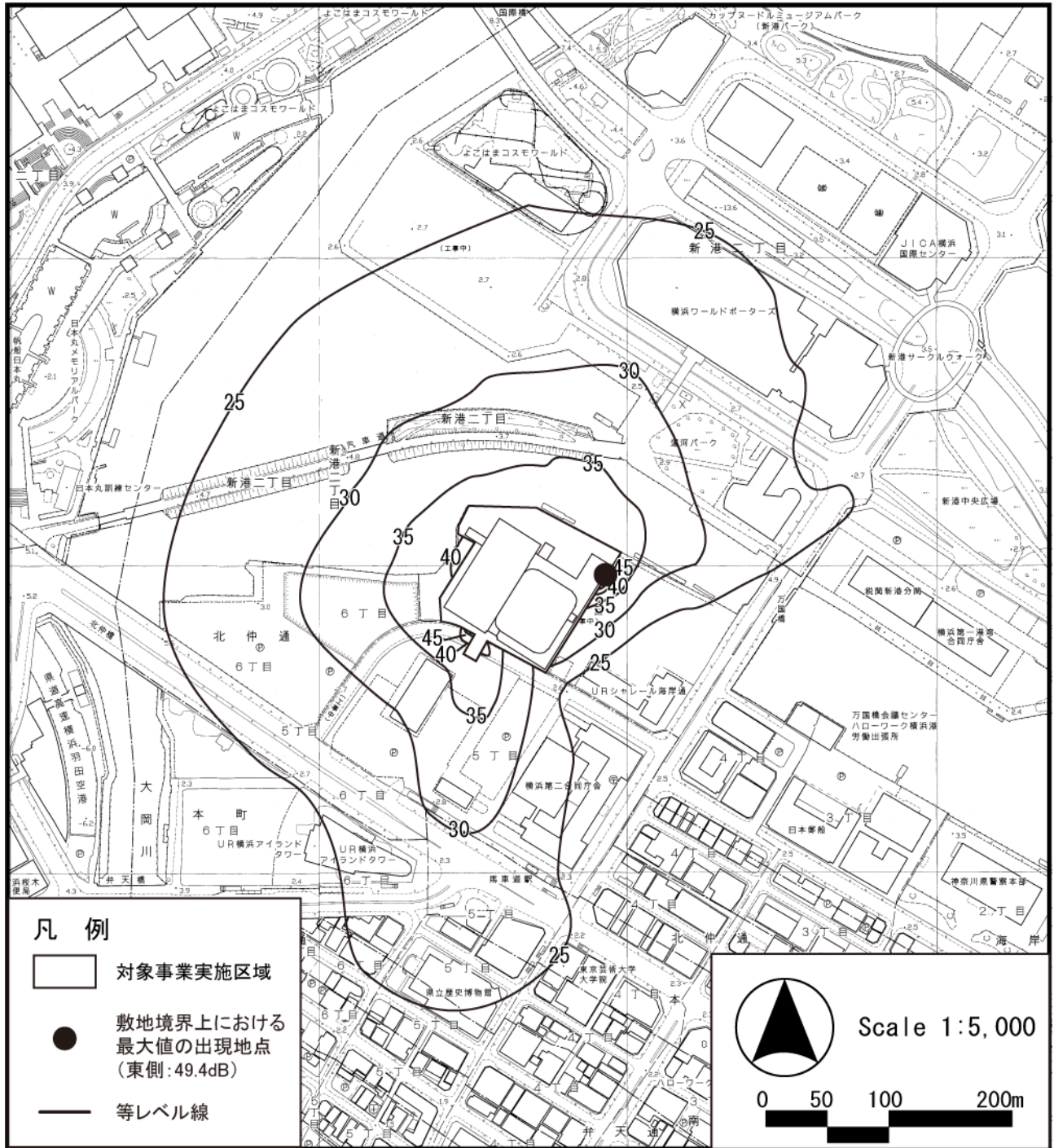


図 3-1 建物の供用（設備機器の稼働）に伴う騒音レベル(地上約 31.0m)

#### 4. 公共施設を考慮した歩行者混雑の予測及び評価

本事業の建物の供用に伴い増加する人口による、公共機関等への負荷について検討を行っているかのご指摘を受け、準備書に反映している検討内容、及び評価の指標として用いた歩行者サービス水準について説明いたします。

##### (1) 歩行者サービス水準

歩行者サービス水準は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」（国土交通省、平成 26 年 6 月）に記載されている、施設需要が歩道に与える影響を分析する指標であり、表 4-1 に示すとおり、歩行者交通量と歩道幅員より求めた単位断面当たりの歩行者流量から歩行状態を評価します。準備書では最も歩行者交通量が多くなる 15 分を対象に、以下の式により歩行者流量を算出しています。

$$\begin{aligned} & \text{ピーク時の 15 分間歩行者交通量 (人)} \div 15 \text{ 分} \div \text{有効歩道幅員 (m)} \\ & \hspace{15em} = \text{単位断面当たりの歩行者流量 (人/m}\cdot\text{分)} \end{aligned}$$

また、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」では、「大規模開発地区は、都市内における交通施設整備の良好な事例となることが相応しいため、高水準のサービスを行うよう十分な幅員とすること。歩行者流量によるサービス水準は水準 A を目指すこと。」とされています。

本事業の建物の供用に伴う予測及び評価を行った歩道では、歩行者交通量が最大となる時間帯において、最大で 17.4 人/m $\cdot$ 分（地点⑤ 平日 10:45～11:00）となり、全ての歩道で歩行者サービス水準 A の 27 人/m $\cdot$ 分を下回っておりました（地点位置については、準備書 p. 6. 13-11 参照）。

表 4-1 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 $\cdot$ 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

##### (2) 公共機関等への負荷についての検討

公共機関等への負荷については、計画段階配慮書時の「令和 3 年度 第 11 回 横浜市環境影響評価審査会」での審議において、鉄道駅への負荷についてのご意見があったことから、計画建築物への来訪者や居住者が主に利用すると考えられる馬車道駅 2a 出口について、歩行者交通量の現況調査及び供用時の歩行者サービス水準での評価を行っております。

図 4-1 に示すとおり、馬車道駅 2a 出口（地点⑩）は、上下のエスカレーター及び階段の構造となっています。歩行者交通量は表 4-2 に示すとおり、現況ではピーク時の 15 分間で平日 124 人、休日 155 人となっており、供用時は、本事業と周辺開発（A-1・2 地区）の供用時の歩行者を含めて、ピーク時の 15 分間で平日 224 人、休日 246 人と予測しました（詳細は、準備書資料編 p. 資料 3. 9-267）。

供用時の歩行者流量は平日が 4.1 人/m $\cdot$ 分、休日が 4.6 人/m $\cdot$ 分となることから、いずれも自由歩行が可能とされる歩行者サービス水準 A が確保されるため、馬車道駅 2a 出口については供用時も円滑な通行が確保されると考えます。

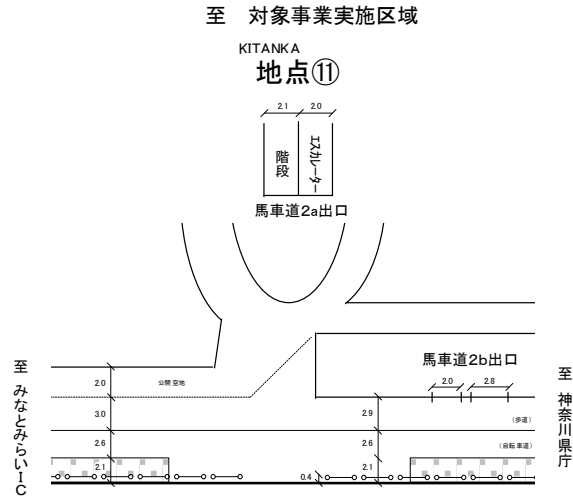


図 4-1 馬車道駅 2a 出口調査地点

表 4-2 地点①における供用時歩行者交通量及び歩行者サービス水準

時期	有効幅員 (m)	ピーク時の 15 分間歩行者交通量 (人/15 分)					歩行者流量 (人/m・分)	歩行者サービス水準
		ピーク時間帯	現況歩行者	A-1・2 地区歩行者	本事業による歩行者	供用時歩行者		
		①	②	③	④	⑤=②+③+④		
平日	3.6 <sup>※1</sup>	18:30～18:45	124	57	43	224	4.1	A
休日		16:15～16:30	155	61	30	246	4.6	A

※1 有効幅員は、出口の階段とエスカレーター幅から 0.5m を引いた値を用いました。

## 5. 既存の護岸の構造等

対象事業実施区域及びその周辺にある既存の護岸について、護岸の構造について既存資料を調査しました。

現状の護岸は、明治期の埋め立て事業で築造されたものを、北仲通北地区の再開発事業に伴い、解体した上で構築されたものです。その際に、護岸直下にある沖積砂質土層 (As) が液状化する可能性がある範囲においては、セメント系硬化剤により地盤改良が行われています。対象事業実施区域周辺の護岸の状況は写真 5-1 に、液状化対策部の護岸 (平成 25 年竣工) 断面については、図 5-1 に示すとおりです。



写真 5-1 対象事業実施区域及びその周辺の護岸の状況

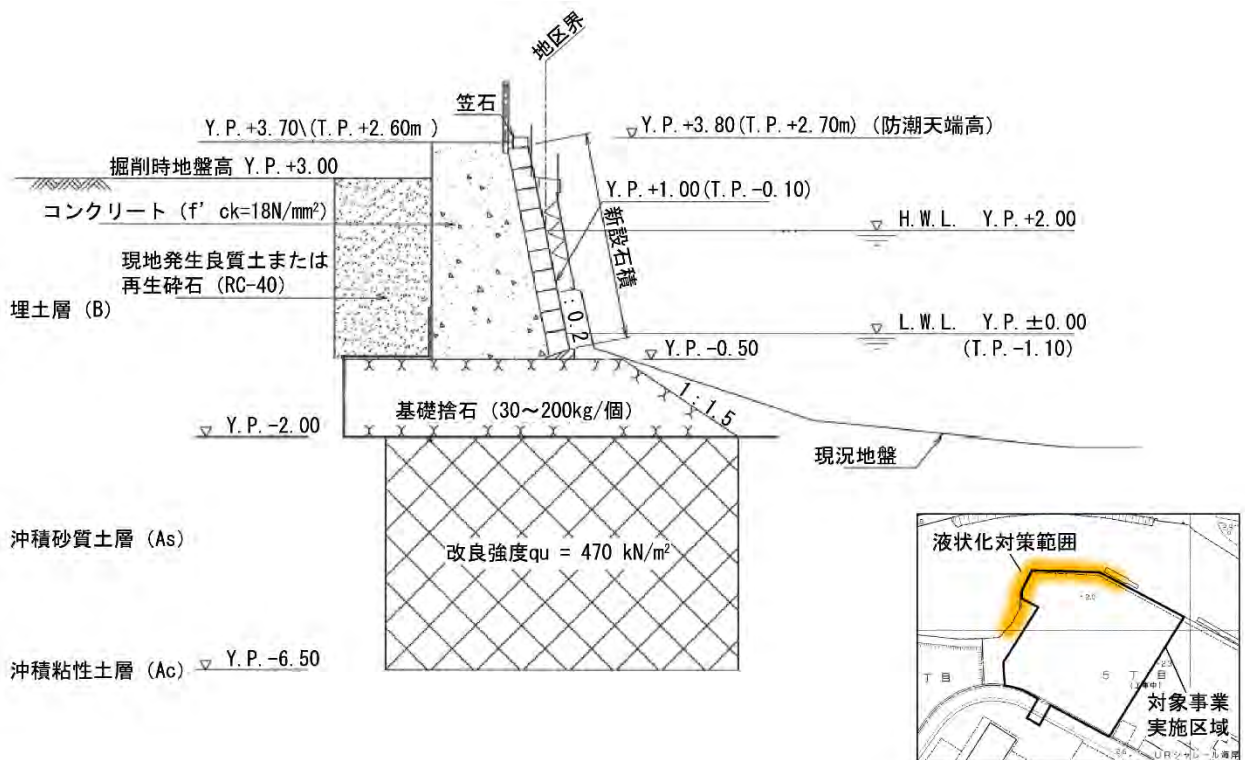


図 5-1 護岸の状況 (液状化対策部断面)

## 6. 土壌汚染の残置範囲と計画建築物の配置及び対策方針

過去に実施された対策工事報告書（以下、「既存報告書」）に記載されている汚染土壌の残置区画と、今回建設する施設の配置計画を重ねたものは図 6-1 に示すとおりです。

図 6-1 に記載した汚染土壌の残置位置については、既存報告書に記載された位置図に基づくもので、今回、改めて測量を行っているものではありませんが、重ね図では、汚染土壌の残置区画の一部が、低層棟（店舗）の北端、低層棟（事務所）の北端、及び西側の外階段に重なると考えられます。計画建築物と重なる区画については、建築工事に伴って掘削を行う計画であり、区画の全体を掘削すると仮定すると、表 6-1 に示すような掘削深さ及び土壌量になるものと想定しています。

また、計画建築物と重ならない区画については、図 6-2 に示すように、現状地盤に対して高さ約 0～1m（大部分の範囲は、高さ 0.5～1m）の客土を行い汚染土壌を保存する想定です。しかし、高木植栽の植穴部分や、プロムナードに近い区域など、舗装や植栽など外構工事に伴い汚染土壌の除去が発生する可能性があることから、舗装及び低木植栽（地被を含む）の区画は現況地盤から深度 0.5m、高木の植栽予定区画は深度 1.5m を掘削すると想定して、発生すると想定される土壌量を算出しました。発生する土壌量は表 6-2 に示すとおりです。したがって、建築物の工事によって発生する土壌量は約 1,440m<sup>3</sup>、及び外構工事によって約 669m<sup>3</sup> となり、合計約 2,109m<sup>3</sup> になると予測します。なお、対策工事の実施にあたっては、対策の範囲や深さ及び具体的な対策内容等、土壌汚染対策法に基づき、関係機関と協議を行いながら実施していきます。

表 6-1 建築工事に伴い掘削除去が生じる区画の想定土壌量

区画番号	区画面積 (m <sup>2</sup> )	土壌汚染の深度 <sup>注1</sup> (GL -m)	土壌汚染の内容 <sup>注2</sup>	計画建築物の掘削深度 (GL -m)	発生する土壌量 (m <sup>3</sup> )
A1-9	75	表層～1.0	鉛・溶	2.4	約 180
		表層～7.0	砒・溶		
A2-5	100	表層	鉛・含	2.0	約 200
B1-7	100	表層～1.0	鉛・含	2.4	約 240
C1-7	100	表層～4.0	鉛・含	2.4	約 240
C1-8	100	表層～7.0	砒・溶	2.4	約 240
D1-6	100	表層～7.0	砒・溶	1.7	約 170
D1-8	100	表層～7.0	砒・溶	1.7	約 170
合計	-	-	-	-	約 1,440

注1) 既存報告書で基準超過が確認されている範囲

注2) 土壌汚染の内容は、鉛及びその化合物、又は砒素及びその化合物について、含有又は溶出の区別を示す。

表 6-2 外構工事による想定土壌量

区画番号	外構工事の内容	区画面積 (m <sup>2</sup> )	土壌汚染の深度 <sup>注1</sup> (GL -m)	土壌汚染の内容 <sup>注2</sup>	外構工事の掘削深度 <sup>注3</sup> (GL -m)	発生する最大土壌量 <sup>注4</sup> (m <sup>3</sup> )
A1-8	舗装・低木等	29	表層	鉛・溶	0～0.5	約 15
A2-1	舗装・低木等	58	表層	鉛・含	0～0.5	約 29
B1-4	舗装・低木等	25	表層～4.0	鉛・含	0～0.5	約 13
B1-5	舗装・低木等	73	表層～4.0	鉛・含	0～0.5	約 37
B1-6	高木植栽	100	表層～4.0	鉛・含	0～1.5	約 150
C1-3	舗装・低木等	50	表層～7.0	砒・溶	0～0.5	約 25
C1-4	高木植栽	100	表層～4.0	鉛・含	0～1.5	約 150
C1-5	舗装・低木等	100	表層～0.5	鉛・含	0～0.5	約 50
			表層～7.0	砒・溶		
C1-6	舗装・低木等	100	表層～3.0	鉛・含	0～0.5	約 50
			表層～7.0	砒・溶		
C1-9	高木植栽	100	表層～7.0	砒・溶	0～1.5	約 150
			表層～4.0	鉛・含		
合計	-	-	-	-	-	約 669

注1) 既存報告書で基準超過が確認されている範囲

注2) 土壌汚染の内容は、鉛及びその化合物、又は砒素及びその化合物について、含有又は溶出の区別を示す。

注3) 十分な覆土厚があり、現状地盤まで掘削する必要がない場合を"0"とした時の掘削深度の範囲

注4) 客土による覆土厚にかかわらず、現状の地盤から最大の掘削深度とした場合の土壌量

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

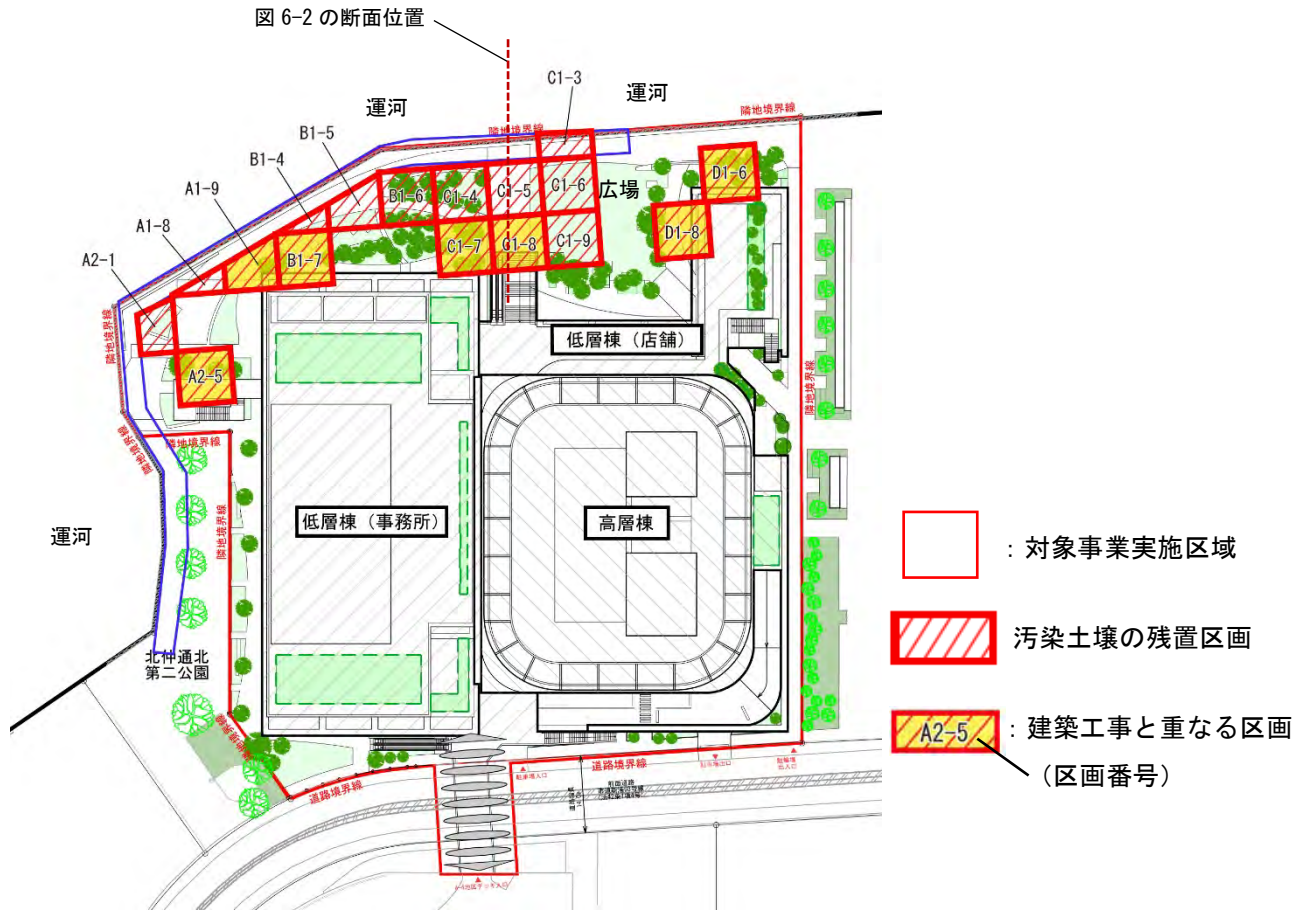


図 6-1 汚染土壌の残置区画と計画建築物の配置

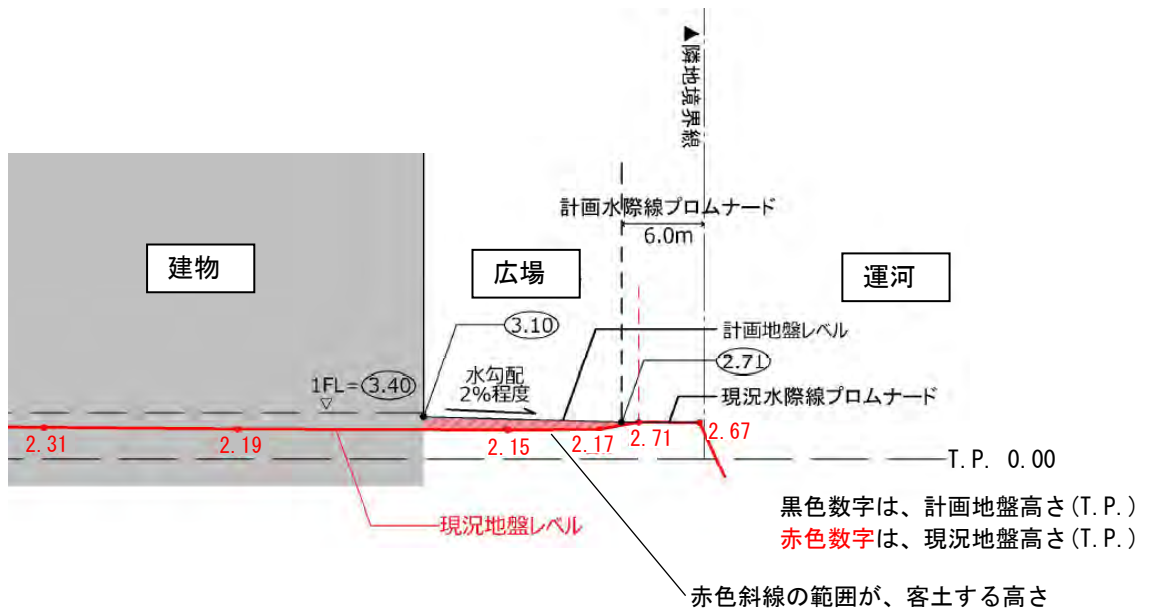


図 6-2 計画断面図

## 7. 工事中の待機スペース

方法市長意見書でもご指摘いただきました、工事中の路上待機防止のため、対象事業実施区域内に、図 7-1 に示すような工事中の待機スペースを設ける計画です。なお、待機スペースのスペースは、工事の施工段階に応じて適切に配置していきます。

### 【地下部の工事中】

(工事開始後 6～15 か月目)



### 【地上部の工事中】

(工事開始後 26～34 か月目)

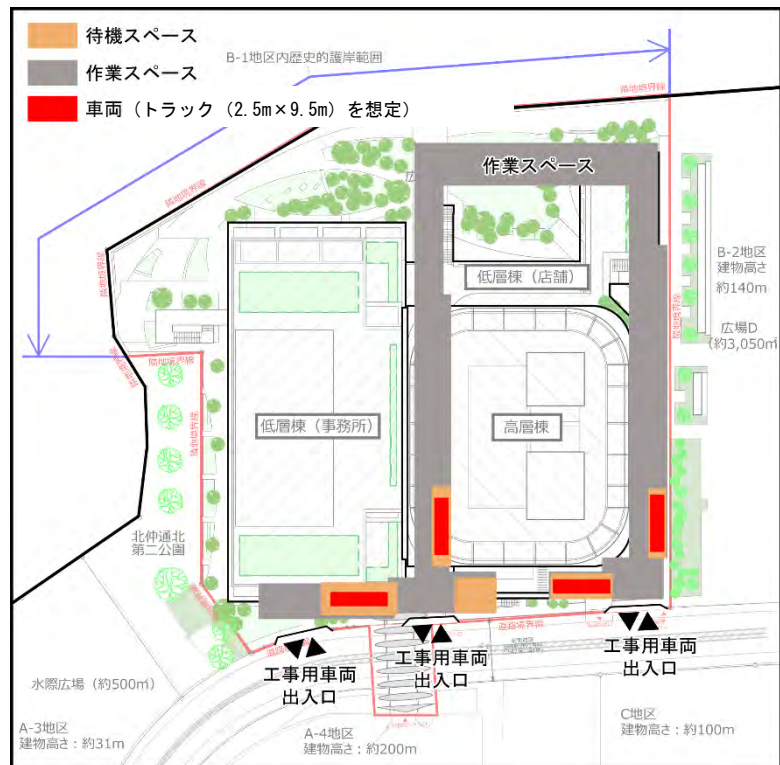


図 7-1 工事中の待機スペース



## 8. 工事中に発生する廃棄物のリサイクル

令和4年度 第11回横浜市環境影響評価審査会でご指摘いただいた再資源化率の考え方について、まず、工事中のペットボトルの再資源化率を52.8%としていたのは、平成20年の既存調査報告書「事業系一般廃棄物の減量化・再資源化の先進的な取組に関する調査報告」（八都県市廃棄物問題検討委員会、平成20年2月）に基づくものです。予測に用いることができる統計資料が少なく、今回は、最大量を予測する趣旨で、この資料を根拠として予測しましたが、近年の工事現場では、飲料水の配送業者等により原則として全量が回収されているため、平成20年の既存調査報告書より高い再資源化率になっているものと考えられます。また、作業員が建設作業以外で廃棄する金属類やガラス類についても、分別回収が徹底されており、工事に伴う金属類やガラス類と同様に、高い再資源化率になるものと考えられます。

また、建築工事に伴い発生する産業廃棄物の発生量及び最終処分量は表8-1に示すとおり、最終処分量は、混合廃棄物が最も多くなると予測しています。「建設リサイクル推進計画2020」（令和2年9月 国土交通省）によると、建設混合廃棄物は、リサイクル率が他の廃棄物と比べ低いという課題があります。そのため、建設混合廃棄物の発生量を削減することが、最終処分量の削減に繋がるため、建設混合廃棄物の排出率を低減させることを工事中の目標として新たに設定します。

表8-1に示す産業廃棄物の排出率は、準備書に記載した建物用途別、品目別発生量から求めた産業廃棄物の排出率であり、建設混合廃棄物は全廃棄物量の約22.7%となっています。

本事業では特定建設資機材廃棄物をはじめ、工事で生じる廃棄物の最終処分量を削減するため、3R（リデュース、リユース、リサイクル）の推進に努めるとともに、分別排出を徹底することにより建設混合廃棄物排出率※を低減させることを目標として取り組み、その実施状況は工事中の事後調査項目としております。

なお、予測結果では、建設混合廃棄物の発生割合を約22.7%としていることから、工事中の目標値は予測値の22.7%以下とし、建設混合廃棄物の削減に努めることで、産業廃棄物全体の最終処分量の削減に繋がると考えています。

表8-1 計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量及び最終処分量の予測

区分	用途	コンクリート がら	アスコン がら	ガラス 陶磁器	廃プラ スチック	金属 くず	木 くず	紙 くず	石膏 ボード	その他	混合 廃棄物
発生量 (トン)	住宅	602.4	87.3	69.8	165.9	174.6	392.9	148.4	209.5	244.4	619.8
	店舗	37.8	16.7	11.8	6.2	8.7	9.3	3.7	8.7	18.0	58.3
	事務所	153.9	45.5	29.8	23.6	28.3	31.4	12.6	28.3	64.4	94.2
	合計 ①	794.1	149.5	111.4	195.7	211.6	433.6	164.7	246.5	326.8	772.3
		3,406.2									
排出率 (%)※1		23.3	4.4	3.3	5.7	6.2	12.7	4.8	7.2	9.6	22.7
再資源化率 (%) ②		100.0	100.0	87.2	82.6	97.9	98.8	97.6	79.4	95.5	87.4
最終 処分量 (トン)	合計 ③※2	0.0	0.0	14.3	34.1	4.4	5.2	4.0	50.8	14.7	97.3
		224.8									

※1 排出率=品目別発生量①/合計①×100

※2 ③=①- (①×②/100)

※建設混合廃棄物排出率 (%) =建設混合廃棄物排出量 (t) /全建設廃棄物排出量 (t)

## 9. 設備の稼働による上空の騒音予測

前回の審査会（令和4年度 第12回横浜市環境影響評価審査会）に提示した「補足資料3 供用時における上空の騒音予測」において、東側敷地境界付近が最大となる予測結果であったことについて、保全対象のアパホテル（東側）及び横浜北仲ノット（南側）を含む敷地境界付近各方向における設備機器毎の寄与騒音レベルは表9-1に、対象事業実施区域の敷地境界付近の等レベル線図は図9-1に示すとおりです。なお、上空に保全対象のない西側及び北側についても、敷地境界付近の騒音レベルを見直したところ、最大値は西側48.4デシベル、北側47.6デシベルであり、45デシベルまでの等レベル線が出現するため、前回の審査会の補足資料3の図3-1を一部修正しております。

東側への騒音影響については、低層棟（店舗）に設置されている機器による寄与が大きいのに対して、南側、西側及び北側への影響は、低層棟（事務所）に設置されている機器による影響が大きくなっています。なお、低層棟（事務所）の屋上設備置場については、防音パネル等を設置する予定であり、敷地境界までの距離が近い西側では、防音パネル等の効果が大きいものと考えられます。

表9-1 音源別寄与騒音レベル（地上31m）

No.	設備機器	騒音レベル (機側1m) (dB/台)	設置 台数 (台)	設置 高さ (m)	寄与騒音レベル(dB)			
					東側	西側	南側	北側
1～92	室外機	58.0～65.0	92	31.5	34.0	46.3	43.7	38.6
93～96	厨房用排気ファン	66.0～77.1	4	31.5	28.8	43.6	45.8	36.4
97～98	受水槽付ポンプ	54.4～57.4	2	31.5	5.1	22.1	20.9	15.9
99～106	排風機・送風機	55.6～67.7	8	31.5	16.8	35.1	34.1	29.5
107～111	室外機	58.0～64.0	5	20.9	15.9	18.9	37.5	19.2
112～115	室外機	58.0～64.0	4	13.4	37.0	18.2	14.8	43.7
116～124	室外機	51.5～53.0	9	7.4	40.2	6.1	5.8	17.5
125	厨房用排気ファン	67.9	1	13.4	48.3	8.5	7.9	43.4
合成値（最大値出現地点）					49.4	48.4	48.4	47.6

注) 設備機器のNo.は、資料編p.資料3.3-23～26に対応します。

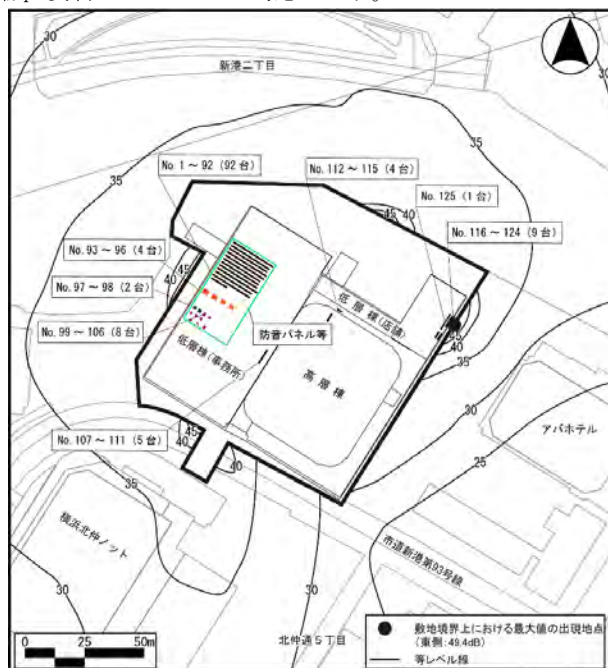


図9-1 設備機器の配置及び地上31mにおける騒音の等レベル線

## 10. 地域社会の補足説明

前回の審査会（令和4年度 第12回横浜市環境影響評価審査会）に提示した「補足資料4 公共施設を考慮した歩行者混雑の予測及び評価」について、横浜市環境影響評価技術指針では、対象事業の実施による周辺施設への影響を評価する項目として「地域社会」があり、その予測及び評価は、「地域分断」「交通混雑」「歩行者の安全」について行うとされています。本事業では、地域分断に影響する行為・要因がないため、事業実施に伴う自動車と歩行者の増加による交通混雑、及び歩行者の安全による影響を調査・予測・評価しています。

このうち、令和4年度 第11回及び第12回横浜市環境影響評価審査会でご説明した、建物の供用に伴う歩行者混雑については、対象事業実施区域が鉄道駅の至近であることや、配慮書段階での審査会意見を踏まえ、鉄道駅からの歩行者等の主要なルートと想定される歩道等の13地点（図10-1参照）を調査、予測及び評価しています。これは、桜木町駅や馬車道駅に向かう通行ルート上の歩行者や、各駅から周辺施設に向かう歩行者の安全な通行が、供用後も確保されるかどうかを確認する地点であり、対象事業実施区域周辺にある、小学校の通学路上の地点も含まれています。

この13地点について、建物の供用時におけるピーク時の歩行者交通量を予測し、サービス水準に照らして確認したところ、全ての地点において、サービス水準A（自由歩行ができる水準）が確保されており、馬車道駅、桜木町駅へ向かう通行ルート、小学校への通学は阻害されることはありません。そのため、環境保全目標「歩行者の安全で円滑な通行が確保され、利便性の向上に寄与すること」は達成されるものと考えています。

また、北仲通北地区においては、「北仲通北再開発等促進地区地区計画」を定める際に、各地区に計画される建物の用途・容積をもとに、歩道やデッキ、プロムナード等の幅員が検討され、必要な幅員が地区計画に位置付けられています。本事業の実施により、周辺地区との歩行者ネットワークが構築され、利便性も向上すると考えています。なお、周辺の教育機関や病院等の利用が増えるのではないかとのご指摘について、学校など公共施設の整備計画には、今回の計画地を含む北仲通北地区の再開発に伴う計画人口は考慮されておりますが、今後、開発にかかる横浜市の関係各課との協議の中で、小中学校の受け入れ状況は、改めて確認していくとともに、その他の地域事情の要請について、できる限り対応していきたいと考えております。

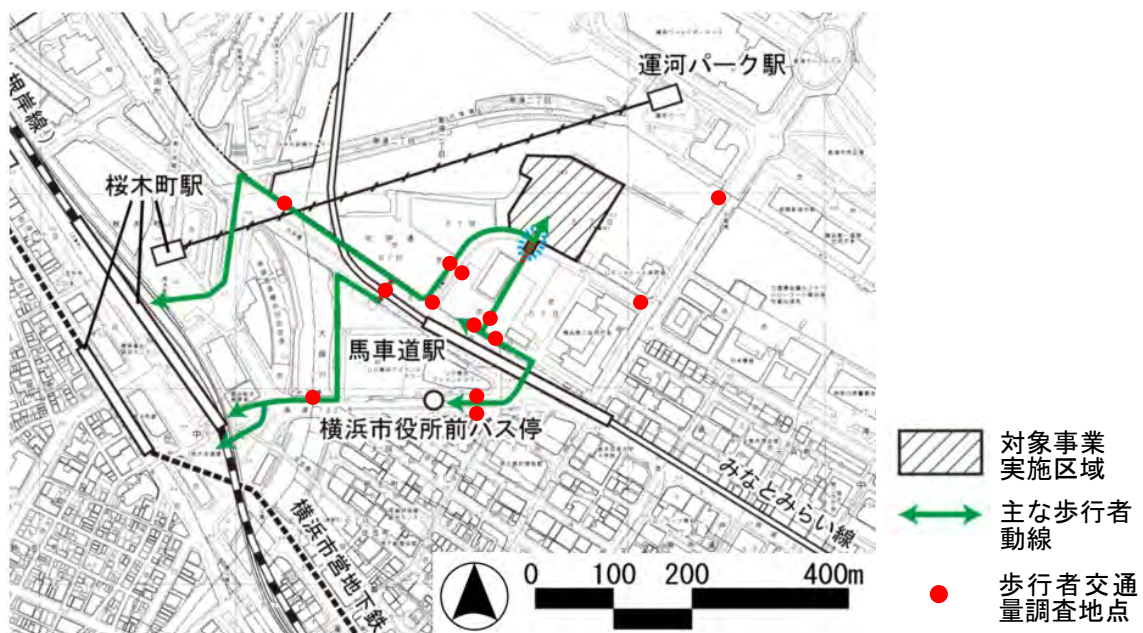


図10-1 主な歩行者ルートと歩行者交通量の調査地点

## 11. 太陽光発電施設の概要

令和4年度第11回環境影響評価審査会でご質問をいただいた、温室効果ガスを削減するための環境配慮として、以下のような、太陽光発電施設を設置することを検討しています。太陽光発電施設を設置する場所は、図11-1に示すように、低層棟（店舗）の屋上を想定しており、太陽光発電施設（太陽光パネルの合計最大出力は約10kW）からの年間発電量は表11-1に示すように、最大で約1万1千kWh/年になると予測しています。これにより削減されるCO<sub>2</sub>排出量は、準備書に記載した電力量あたりのCO<sub>2</sub>排出量（「電気事業者別排出係数（特定排出者の温室効果ガス排出量算定用）－R2年度実績－」（環境省・経済産業省、令和4年2月）、0.441t-CO<sub>2</sub>/千kWh）として年間約5.0tとなり、これは住宅（共用部）の電力由来のCO<sub>2</sub>排出量669.3t/年（ZEH採用の場合）の約0.75%に相当します。なお、発電量の予測には、計画建築物及び周辺建築物による日影の影響を考慮していないため、発電施設には全く直射日光が当たらないとした場合、表11-1に示す日射量をもとに予測した発電量の20～40%程度（晴天に対する曇りの時の発電量）に減少すると考えられます。

表 11-1 発電量の月別予測

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	
発電量 (kWh) ※1	777	821	967	1,124	1,216	1,031	
日数	31日	28日	31日	30日	31日	30日	
1日平均日射量 (kW/m <sup>2</sup> ) ※2	2.84	3.33	3.57	4.37	4.64	4.11	
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
発電量 (kWh) ※1	1,141	1,228	859	779	676	690	11,309
日数	31日	31日	30日	31日	30日	31日	365日
1日平均日射量 (kW/m <sup>2</sup> ) ※2	4.46	4.83	3.45	2.97	2.62	2.55	—

※1：パネル1枚の最大出力は375Wであり、27枚設置（最大約10kW）とした場合のメーカーによる推計値。

※2：日射量は、「NEDO日射量データベース」の“横浜（神奈川県）”による。



図 11-1 太陽光パネルの設置想定範囲

## 12. 工事用車両の待機スペース（仕上げ工事等の工事期間）

前回の令和4年度第13回環境影響評価審査会では、工事用車両台数が最大となる地下部の工事中（工事開始後6～15か月目）及び地上部の工事中（工事開始後26～34か月目）における車両待機スペースの資料を作成しました。さらに工事が進み、最も作業スペースが狭くなった時期における車両待機スペースについては、工事開始後35か月目以降の内外装仕上げ工事、外構工事、及び屋上工事の時期が該当し、車両待機スペースは図12-1に示すような配置を想定しています。計画建築物の高層棟1階は、供用時には駐車場等となり、また高層棟1階の南側には車寄せが設置される計画となっていることから、待機車両については、工事の進捗に合わせ、供用時の駐車場及び車両動線のスペースを待機スペースとして用いることが可能と考えています。

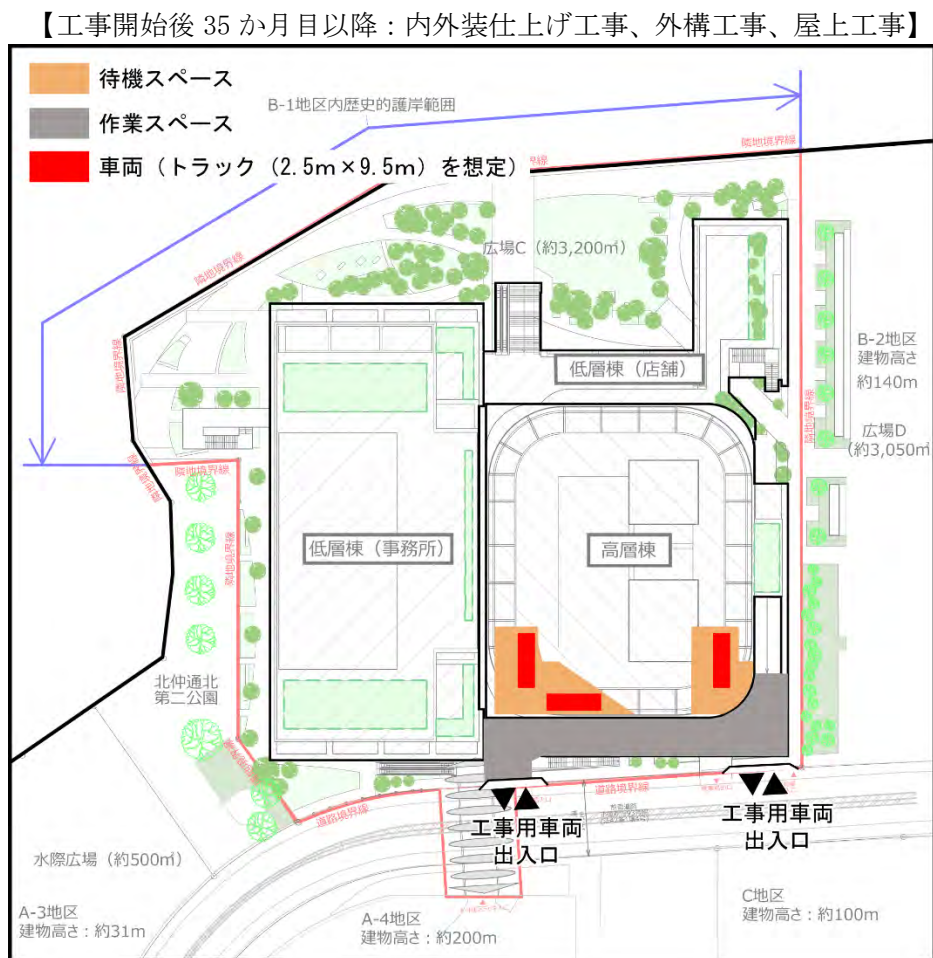


図 12-1 工事用車両の待機スペース

### 13. 工事中に発生する廃棄物削減の取り組み

前回の令和4年度第13回環境影響評価審査会における「8. 工事中に発生する廃棄物のリサイクル」として説明した内容のうち、建設混合廃棄物の排出率の目標についての補足説明は以下のとおりです。

「平成30年建設副産物実態調査結果」（令和2年1月 国土交通省）によると、建設副産物のうち建設混合廃棄物の排出率は3.1%、またこれを受けた「建設リサイクル推進計画2020」（令和2年9月 国土交通省）における達成基準値（目標値）は3.0%以下となっています。一方、新築工事における品目別の発生原単位から求めた本事業における予測値は22.7%と、国が示す達成基準値（目標値）との差が大きくなっています（前回審査会資料の表8-1参照）。

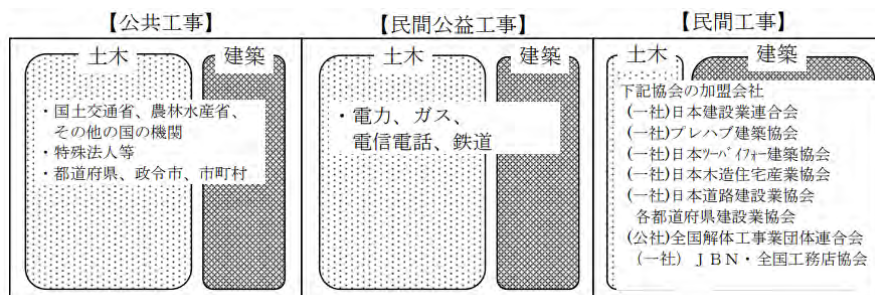
「平成30年度建設副産物実態調査実施概要」（令和2年1月24日 国土交通省報道発表）で調査対象とされているのは、公共工事（土木・建築）、民間公益工事（土木・建築）、特定の業界団体に加盟している会社による民間工事（土木・建築）となっており、その内訳の詳細は明記されていませんが、図13-1に示すように公共工事及び、民間公益工事は土木工事の割合が多く、民間工事は建築工事が多くなっているのが特徴です。

本事業の設計会社においては、建設混合廃棄物の排出率の目標値を、国土交通省の目標より高い水準の2.0%以下と設定しています。これは各事業所の実績値をもとに検討されたもので、土木工事と建築工事では建設混合廃棄物の排出率が大きく異なるため、土木作業所では目標1.6%以下、建築作業所では17.0%以下とし、全体で2.0%以下とすることを目標としています。

建設混合廃棄物は、リサイクル率が他の廃棄物と比べ低いという課題があります。建設混合廃棄物の発生量を削減することが、最終処分量の削減に繋がるため、本事業では、準備書に記載した建設混合廃棄物の排出率の予測値22.7%よりさらに高い17.0%以下を目標とし、建設混合廃棄物の削減に努めることで、産業廃棄物全体の最終処分量の削減に繋がります。

なお、本事業では、ペットボトルやプラスチック製容器包装等、事業系の廃棄物については、個別の目標を設定しませんが、分別の徹底や廃棄の手順について従業員の教育等を行い、排出量抑制に繋がります。

また、本事業では、廃棄物の発生量を削減する環境の保全のための措置として、準備書に記載した分別を徹底する等の他に、高層棟躯体部の工事においては、プレキャストコンクリート工法(PCa)<sup>※</sup>、一部の仕上げ材及び下地材のプレカットを行うことで、廃棄物となるものを現場に持ち込まない対策を講じる考えであり、産業廃棄物については、環境の保全のための措置の実施状況及びリサイクルの状況について、事後調査を行い報告をします。



出典：「平成30年度 建設副産物実態調査実施概要」（令和2年1月24日 国土交通省報道発表）

図13-1 建設副産物実態調査の調査対象

<sup>※</sup>プレキャストコンクリート工法は、工場でコンクリート部品を作り、現場へ運んで組み立てるという工法で、型枠を必要としないことから、工期の短縮や産業廃棄物の削減に有効である。