

(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関する補足資料

<補足資料内容>

1. 計画建築物の形状及びデザイン.....	1
2. 北仲ノット展望フロアからの眺望.....	2
3. 供用時における上空の騒音予測.....	5
4. 公共施設を考慮した歩行者混雑の予測及び評価.....	6
5. 既存の護岸の構造等.....	8

令和 4 年 11 月

東急不動産株式会社

京浜急行電鉄株式会社

第一生命保険株式会社

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

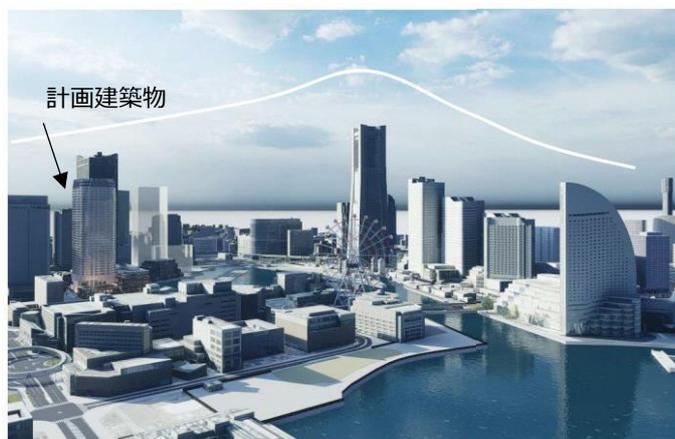


図 1-2 隣接街区タワーとの群造形



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。

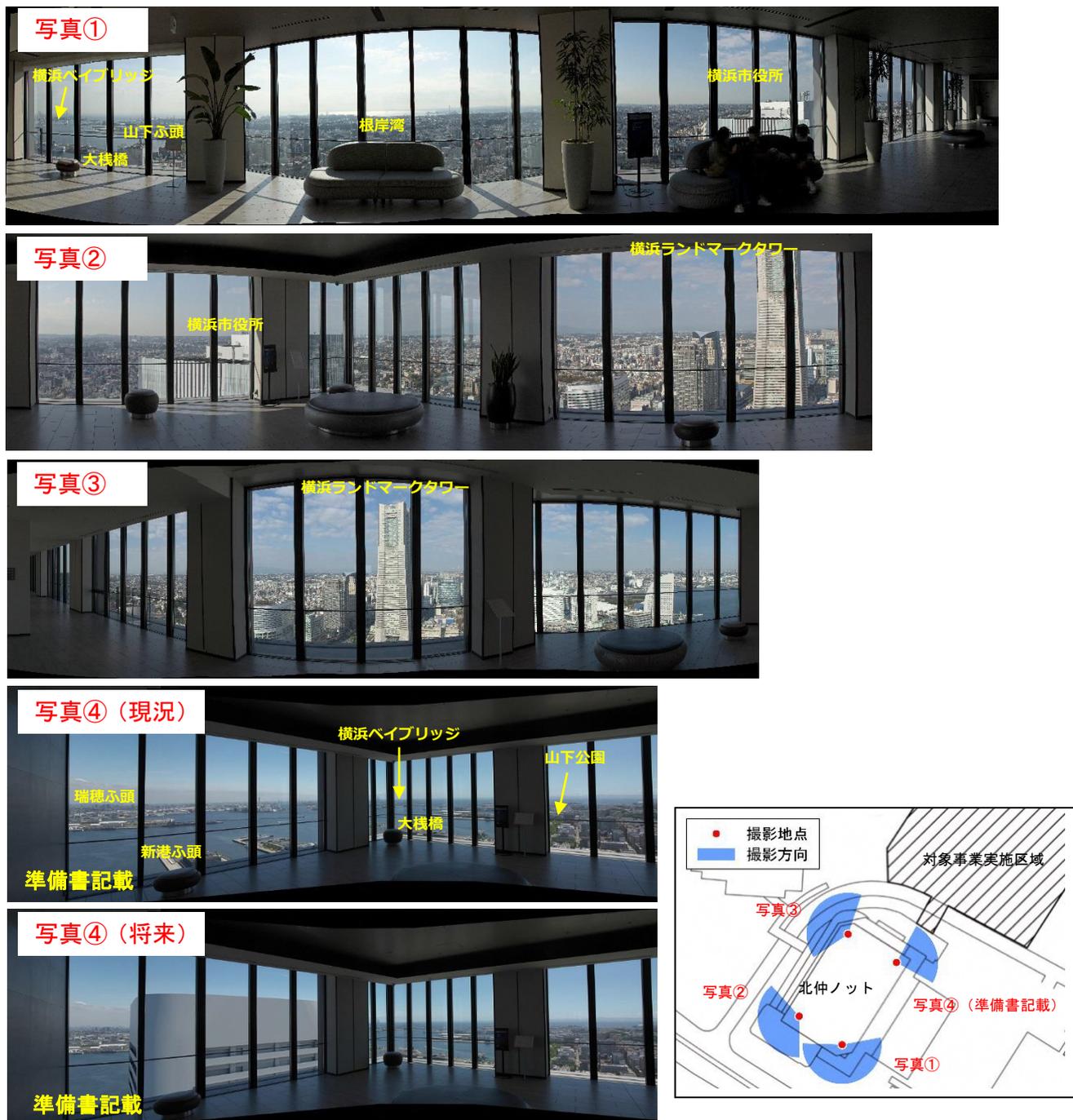


図 2-1 北仲ノット 46 階展望フロアからの現況写真

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）

<p>変更前 (準備書記載内容)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
<p>変更後</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>

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あっては、計画図に示す区域アにおいては150m以下、区域イにおいては45m以下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31m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あっては、200m以下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) 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。</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あっては、150m以下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あっては、150m以下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あっては、45m以下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っては、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100m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。

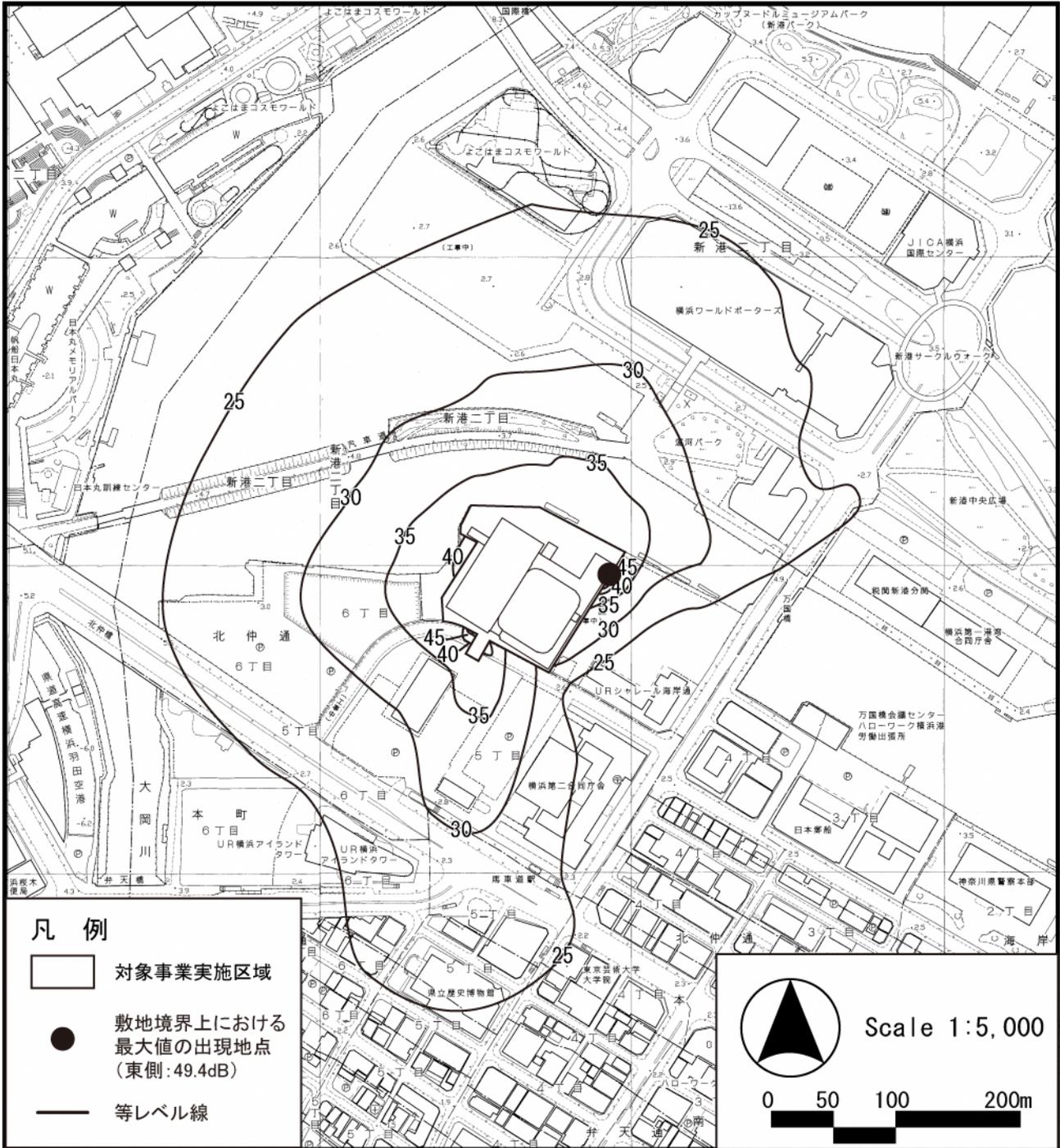


図 3-1 建物の供用（設備機器の稼働）に伴う騒音レベル(地上約 31.0m)

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。

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

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・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・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・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・分、休日が 4.6 人/m・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。

至 対象事業実施区域

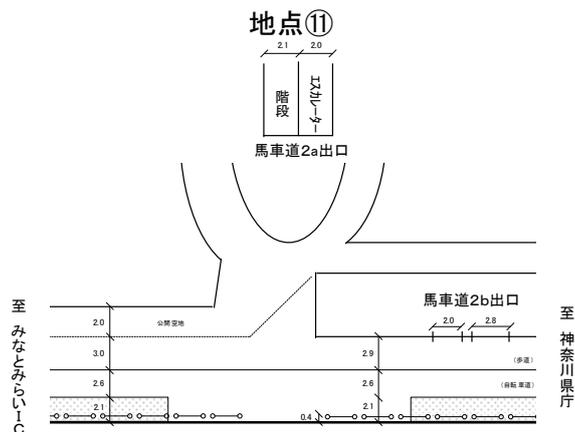


図 4-1 馬車道駅 2a 出口調査地点

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			
		①	②	③	④			⑤=②+③+④
平日	3.6 ^{※1}	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

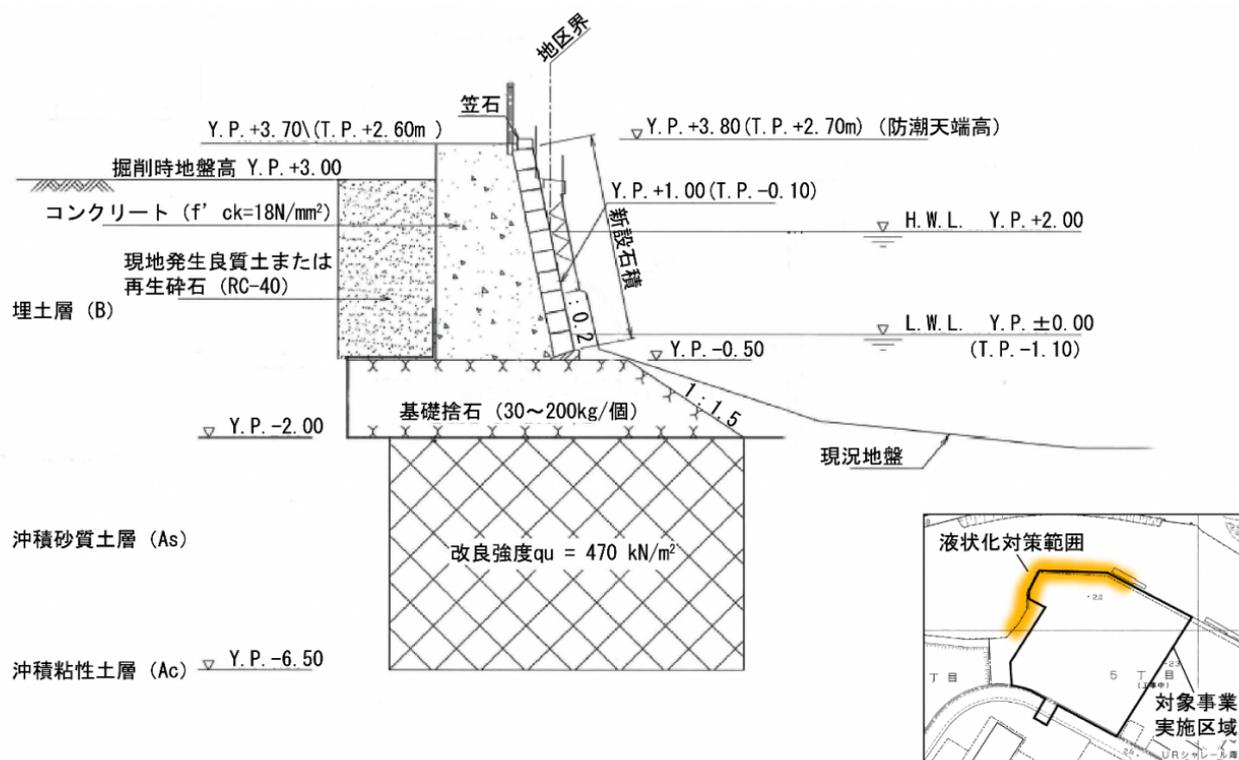


図 5-1 護岸の状況 (液状化対策部断面)