

(仮称)アパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>新築工事 環境影響評価準備書の概要及び説明会開催等のお知らせ

アパマンション株式会社では、北仲通北再開発等促進地区地区計画区域（以下、「地区計画区域」とします。）の立地特性と、当該地区計画区域の横浜市のまちづくり方針を踏まえ、地区計画区域内のB-2地区において、宿泊施設の新設を検討しています。

このたび、横浜市環境影響評価条例に基づく「環境影響評価準備書」をとりまとめ、横浜市長へ提出しましたので、その概要をお知らせするとともに説明会の開催について、ご案内させていただきます。

アパマンション株式会社

※北仲通北再開発等促進地区地区計画：平成16年5月に北仲通北地区地区計画が横浜市により策定され、その後、平成19年10月に地区整備計画の具体化等とともに「北仲通北再開発等促進地区地区計画」に改称されています。さらに、平成25年10月には、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などを受け、内容が一部変更されています。

環境影響評価準備書に関する説明会の会場及び日程

開催日時

- 1回目 平成28年8月6日（土）
10時00分～11時30分（予定）
- 2回目 平成28年8月8日（月）
19時00分～20時30分（予定）

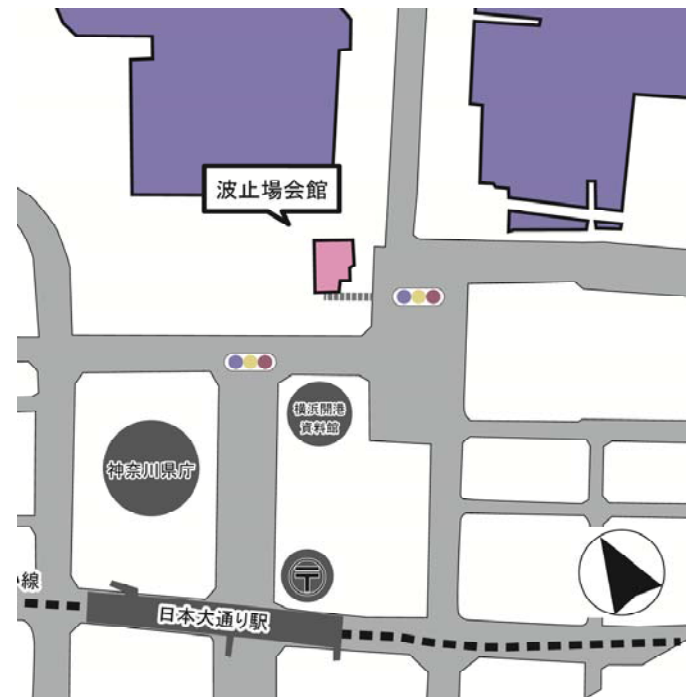
開催会場

波止場会館（横浜市港湾労働会館）：中区海岸通1丁目1番地
最寄り駅：みなとみらい線 日本大通り駅より徒歩5分

ご連絡及びお願い事項

- ・受付は開催時間の20分前から開始いたします。
- ・事前の申込みは不要です。ご都合の良い日に直接会場にお越しください。
- ・準備書の説明は45分程度を予定しています。質疑等の状況により、終了時間が早まる場合があります。
- ・第1回、第2回とも説明の内容は同じです。説明は、本紙及び環境影響評価準備書の内容をまとめたスライドを用いて行います。
- ・開場時敷地内に駐車場・駐輪場はありませんので、公共交通機関等をご利用ください。

案内図



事業計画の概要

事業者の名称及び住所

名称 アパマンション株式会社
代表者 代表取締役 元谷外志雄
住所 石川県金沢市大和町1番5号

対象事業の名称等

名称：(仮称)アパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>新築工事
実施区域：横浜市中区海岸通五丁目25番3（地番）（右図参照）

対象事業の種類

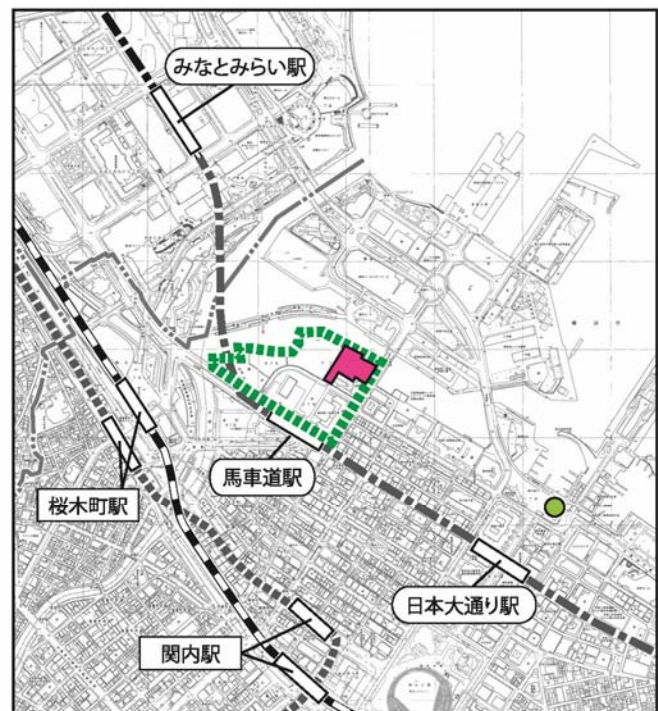
高層建築物の建設（第1分類事業）

事業の概要

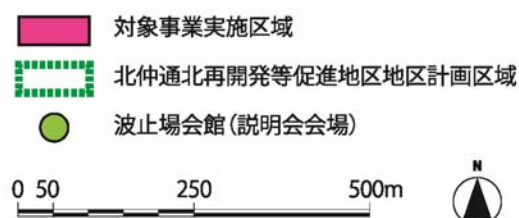
主要用途	宿泊施設、店舗ほか
地区計画	「北仲通北再開発等促進地区地区計画」 B-2地区
用途地域	商業地域（防火地域）
敷地面積	約8,330㎡
建築面積	約4,000㎡
延べ面積 ^{注2)}	約65,700㎡
建築物の高さ及び最高高さ ^{注3)}	約145m
階数	地下2階、地上37階、塔屋2階
工事予定期間	平成29年～平成31年
供用予定時期	平成31年

注1) 今後の関係機関協議により、数値等は変更になる可能性があります。
注2) 延べ面積は、建築物の各階（地下駐車場・機械室含む）の床面積の合計です。
注3) 建築物の高さは、建築基準法施行令第2条第6号の規定による高さです。本事業では、屋上部分の面積の合計が建築面積の1/8を超えるため、塔屋（屋上の機械室等）の部分を含む高さが建築物の高さとなり、建築物の最高高さと同値となります。

対象事業実施区域の位置

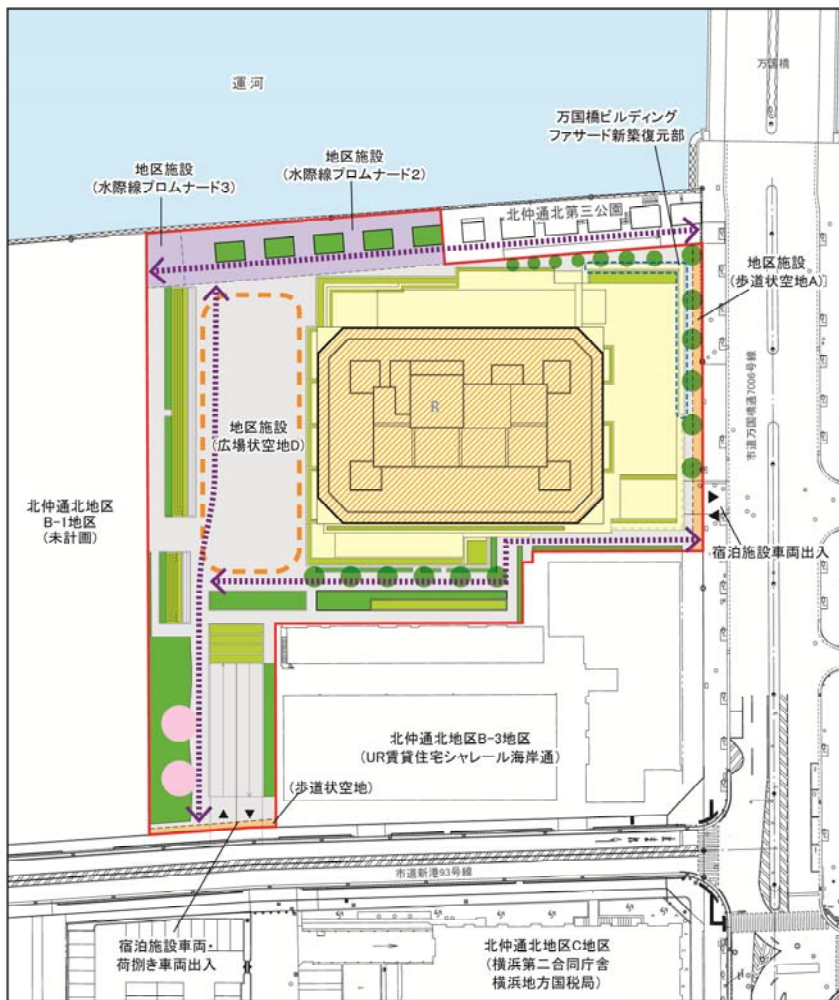


この地図の作成にあたっては、横浜市発行の1/2,500地形図を使用しています。
（横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9103号）



計画建物の配置等

■配置図

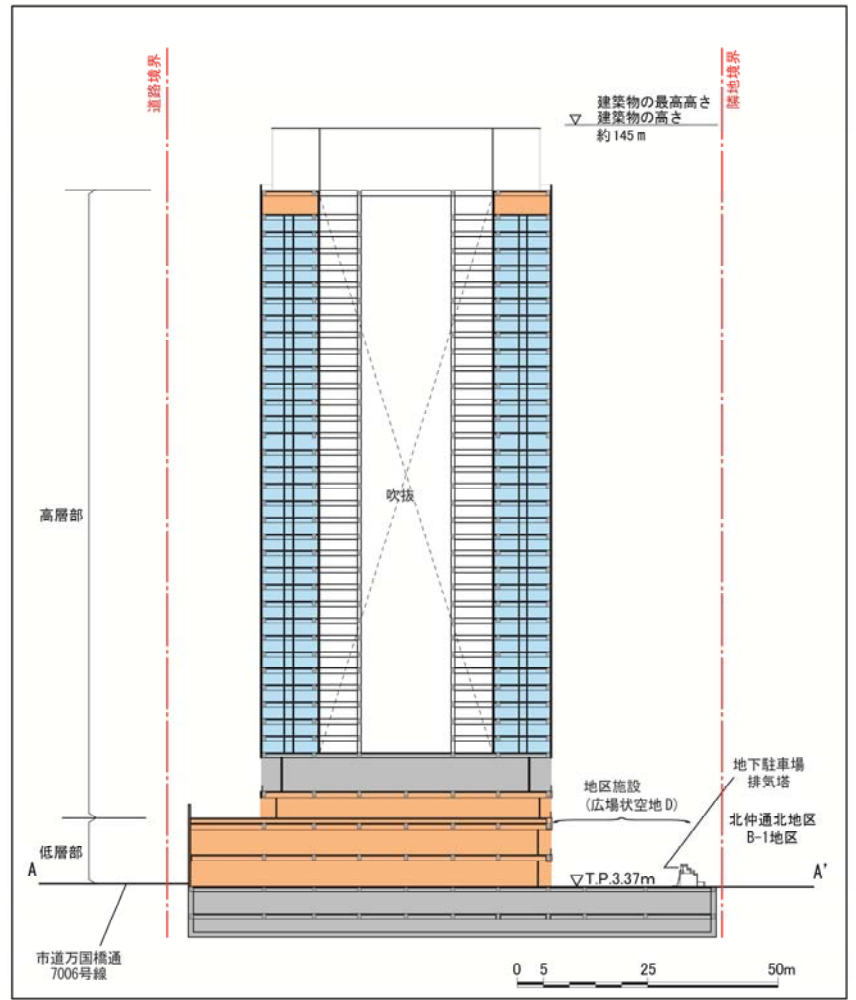


凡例

- 対象事業実施区域
- 計画建物(低層部)
- 計画建物(高層部)
- 緑地(地上部)
- 緑地(人工地盤)
- 樹木
- 水際線プロムナード
- 歩道状空地
- 歴史的建造物の新築復元部
- 地区内貫通動線
- 保存樹木(桜)
- 広場状空地

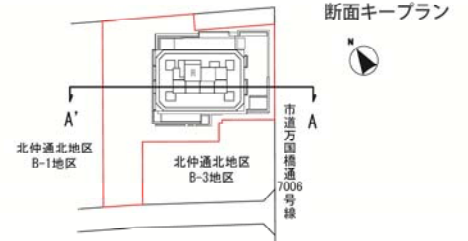


■断面図



凡例

- 宿泊施設客室
- 宿泊施設付属機能(レストラン等)
- 駐車場・機械室等



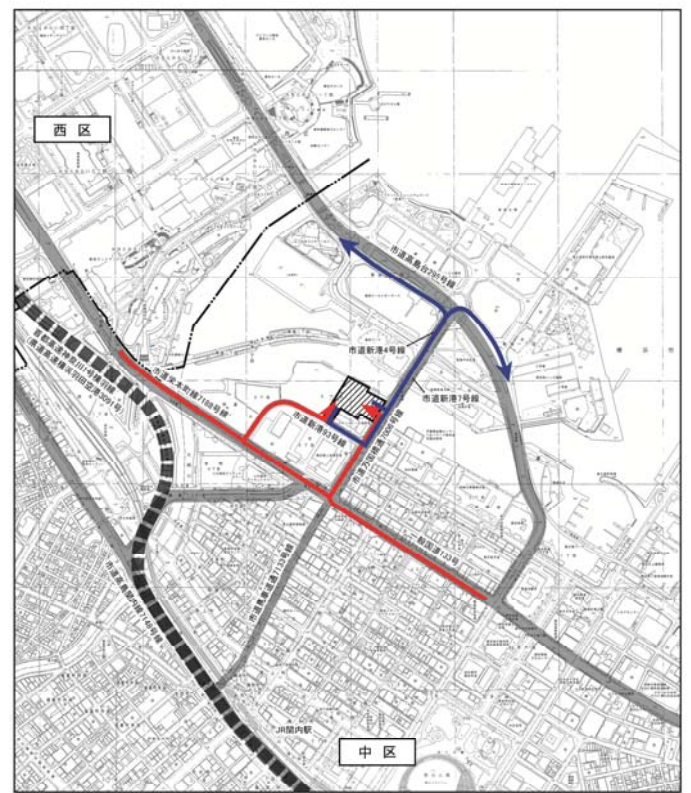
■施工計画等

- ・本事業は、平成29年から平成31年までの約3年の工事期間を予定しています。
- ・工事車両は、対象事業実施区域南西に接する市道新港93号線沿いと対象事業実施区域南東側に接する市道万国橋通7006号線沿いに整備し、それぞれ左折イン左折アウトで出入庫させる計画としています。
- ・工事時間は、原則、午前8時より午後6時まで(前後30分程度、準備・後片付けの時間があります。)を予定しています。ただし、コンクリート打設作業等、作業の都合上やむを得ない場合は、上記時間外に作業を実施する場合があります。日曜日は原則休日とします。また、事故、天災等緊急な防災作業や、近隣の皆様にご迷惑をおかけすることの少ない軽作業(内装作業等)については、上記時間以外にも実施する場合があります。
- ・本事業の施工計画の策定及び工事の実施にあたっては、「北仲通北再開発等促進地区地区計画」区域内の各事業者で構成されている「エリアマネジメント協議会」において、情報を共有し、各地区の事業進捗等を考慮しつつ、適宜調整しながら進めていきます。
- ・対象事業実施区域の外周を全て仮囲い(主に万能鋼板)で囲い、工事車両出入口については、適宜、警備員を配置して、周辺利用者や一般歩行者の安全に配慮していきます。

■工事工程表

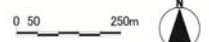
事業想定年	平成29年	平成30年	平成31年
準備・仮設工事	●	●	●
解体工事	●		
山留工事	●		
掘削工事	■		
基礎躯体工事		■	
地下躯体工事		■	
地上躯体工事		■	■
外装工事			■
内装工事			■
設備工事			■
外構工事			■

■工事車両ルート図



凡例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 工事車両の主な走行ルート(搬入)
- 工事車両の主な走行ルート(搬出)



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 平27建都計第9103号)

環境影響評価項目の選定

・事業計画案の内容をもとに、環境に影響を及ぼすおそれのある要因として環境影響要因を抽出し、周辺地域の環境特性や地域特性を勘案し、「横浜市環境影響評価技術指針」（平成28年3月改定）に基づき、環境影響評価項目（環境への影響の程度を予測・評価する項目）を右表のとおり選定しました。

環境影響評価項目	環境影響要因	工事中				供用時		
		建設機械の稼働	工事用車両の走行	地下掘削	建物の建設	建物の存在	建物の供用	関連車両 [※] の走行
温室効果ガス						●		
生物多様性						■		
廃棄物・建設発生土	一般廃棄物				●		●	
	産業廃棄物				●		●	
	建設発生土			●				
大気質	大気汚染	●	●			●	●	
水質・底質	公共用水域の水質					●		
土壌	土壌汚染			●				
騒音		●	●			●	●	
振動		●	●				●	
地盤	地盤沈下			●				
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						●		

※●は環境影響評価項目として選定した項目です。

■は方法市長意見を踏まえ、積極的な環境影響評価の実施を目的として選定した参考項目です。

※関連車両は、日常的に計画建物に出入りする車両全般を指しています。

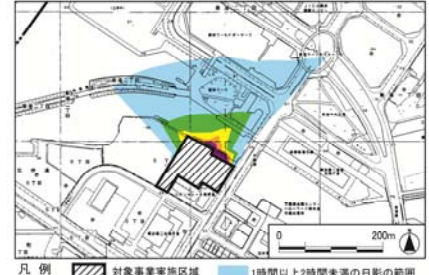
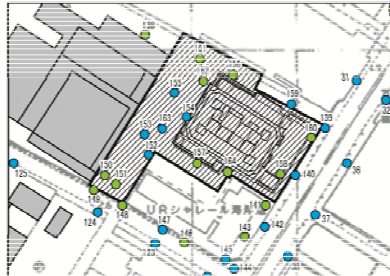
環境影響評価の概要

上記で選定した環境影響評価項目ごとに、事業が周辺環境に与える影響について、調査・予測・評価を行い、結果を次の表のとおりまとめました。

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置						
温室効果ガス	<ul style="list-style-type: none"> 横浜市では、限りある資源を、将来の世代へ引き継ぐため、エネルギー利用のあり方について、「横浜市エネルギーアクションプラン」が策定（詳細は後述）されています。また、横浜の都心部を代表する「みなとみらい21地区」では、エネルギーに加えて、グリーンやエコモビリティなど、「環境未来都市・横浜」を代表する環境ショーケースとして位置づけ、先進的なまちづくりを進める取組が行われています。 2014年度の横浜市での温室効果ガス総排出量の速報値（実排出）は、2,136.5万tCO₂です。二酸化炭素排出量の内訳を見ると、2013年度と比べ、エネルギー転換部門が増加していますが、そのほかの部門では減少していました。二酸化炭素の排出量、1人あたりの二酸化炭素及び温室効果ガスの排出量は2013年度から減少に転じています。 	供用時	【建物の供用に伴う温室効果ガス（二酸化炭素）の排出量等】 <ul style="list-style-type: none"> 温室効果ガス（二酸化炭素）排出量を可能な限り抑制すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 建物の供用（設備機器等の稼働）に伴い、電力使用による二酸化炭素排出量は約4.8千tCO₂/年、都市ガス使用による二酸化炭素排出量は約5.1千tCO₂/年と予測します。 本事業では、宿泊施設の照明機器をLED照明とするとともに、導入するコージェネレーションシステムからは発電、排熱利用を行う計画としています。これら計画を実行しない場合と比較すると、現計画は、約10.4%の二酸化炭素排出量の削減効果があると予測します。 	【計画立案時】 <ul style="list-style-type: none"> 「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」に適用される基準に適合させた建物計画とし、横浜市にその内容を届け出ます（省エネルギーのための措置に関する届出）。 高効率機器（LED照明、ガスヒートポンプ、コージェネレーションシステム等）を採用して、消費エネルギーの削減に努めます。 客室窓の複層ガラスや遮熱カーテンの採用により、熱負荷の低減に努めます。 駐車場内には、電気自動車の充電設備などの設置を検討していきます。 【計画建物供用後】 <ul style="list-style-type: none"> 荷捌き車両等については、使用用途に応じた適切な排気量の自動車や、低燃費自動車の採用に努めていきます。 従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を指示していきます。 従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取り組みを促します。 エネルギー使用量を適切に把握し、従業員に省エネに対する啓発を行います。 本事業では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づく地球温暖化対策計画書及び実施状況報告書の制度に従い、温室効果ガスの排出量及びその削減の程度等について横浜市に報告していきます。 						
						廃棄物・建設発生土	<ul style="list-style-type: none"> 平成24年度の神奈川県における解体及び新築・増改築時のアスファルト・コンクリート塊やコンクリート塊、発生木材、混合廃棄物の搬出ベースの再資源化率は85%以上となっていますが、汚泥については再資源化が進んでいない状況です。 平成24年度の横浜市における産業廃棄物発生量は、約10,930千トンです。そのうち、最終処分量は約882千トンで、最終処分率は8.1%となっています。 神奈川県では、事業により搬出する建設発生土（場外搬出量）は、ほとんどが内陸の受入地に搬出されている状況です。 	工事中	【工事中に発生する廃棄物及び建設発生土】 <ul style="list-style-type: none"> 工により発生する廃棄物の発生抑制、再利用及び再生利用、並びにこれらの適正な処理・処分が行われること。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存構造物の解体に伴う廃棄物発生量は、合計で約1,373トンと予測します。これら発生する産業廃棄物量に、各品目の分別実施率の統計値を適用した場合、ほぼ全てが再資源化されると予測します。 計画建物の建設に伴う廃棄物の発生量は、合計で約2,141.9トンと予測します。これら発生する産業廃棄物量に、各品目の分別実施率の統計値を適用した場合、最終処分量は約136.3トンになると予測します。 工事期間中の事業系一般廃棄物の発生量は約275～8,768kg/日、このうち約248～7,928kg/日が最終処分されると予測します。 掘削に伴い発生する建設発生土量は約83,837m³、搬出土量としては約100,604m³と予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 建設資材等の搬入にあたっては、過剰な梱包を控え、産業廃棄物の発生抑制を図ります。 工事現場内に廃棄物保管場所を設置して、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮することで、再利用・再生利用に寄与します。 建設発生土は、工事現場内で可能な範囲で埋戻土等として再利用していきます。再利用が困難な場合は、できるだけ近隣の受入先へ搬出していきます。 特定建設資材廃棄物については「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事現場内で分別を行い、極力資源化に努めます。 「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、許可を受けた産業廃棄物収集運搬業者及び産業廃棄物処分業者に委託し、産業廃棄物管理票を交付して運搬・処分先を明確にし、適正に処理します。 産業廃棄物の搬出運搬時には、荷崩れや飛散等が生じないように荷台カバー等を使用するなど適切な対策を講じます。
	<ul style="list-style-type: none"> 横浜市における一般廃棄物の「ごみ量」は、平成22年度以降、概ね減少傾向にあります。その理由として、分別の徹底が維持されてきていること、「横浜G30プラン」による削減効果が継続されていることが考えられます。「資源化量」については、市内の民間施設が増え、木くず等のリサイクルが進んだことにより、増加傾向にあるとされています。 家庭から出される燃やすごみには、生ごみが約35%と多く含まれているのに加え、資源化可能な古紙が約10%、プラスチック製容器包装が約5%含まれていることなどから、生ごみ、古紙、プラスチック類の削減に重点を置いた更なる3Rの推進が必要とされています。 平成24年度の横浜市における産業廃棄物発生量は、約10,930千トンです。そのうち、最終処分量は約882千トンで、最終処分率は8.1%となっています。 	供用時	【供用時に発生する廃棄物】 <ul style="list-style-type: none"> 供用に伴い発生する廃棄物の適正な処理・処分が行われること。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物から発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物は、1日あたり合計約3,942.1kg発生すると予測します。 これら廃棄物は、計画建物内に整備する廃棄物保管施設において分別保管、分別排出を図るほか、処理にあたっては、取り扱う廃棄物の種類に応じ、横浜市の許可を受けた収集運搬業者及び処分業者等に事業者が委託し、委託先で適正に処理される予定です。 	【計画立案時】 <ul style="list-style-type: none"> 計画建物内に整備する廃棄物保管施設は、飛散防止等の環境保持と分別保管に配慮した適切な規模の一時保管施設を設けます。 【供用時】 <ul style="list-style-type: none"> 事業系一般廃棄物並びに産業廃棄物の発生抑制に努めるとともに、分別排出を徹底し、減量化や資源の再利用・再生利用にも努めます。 						

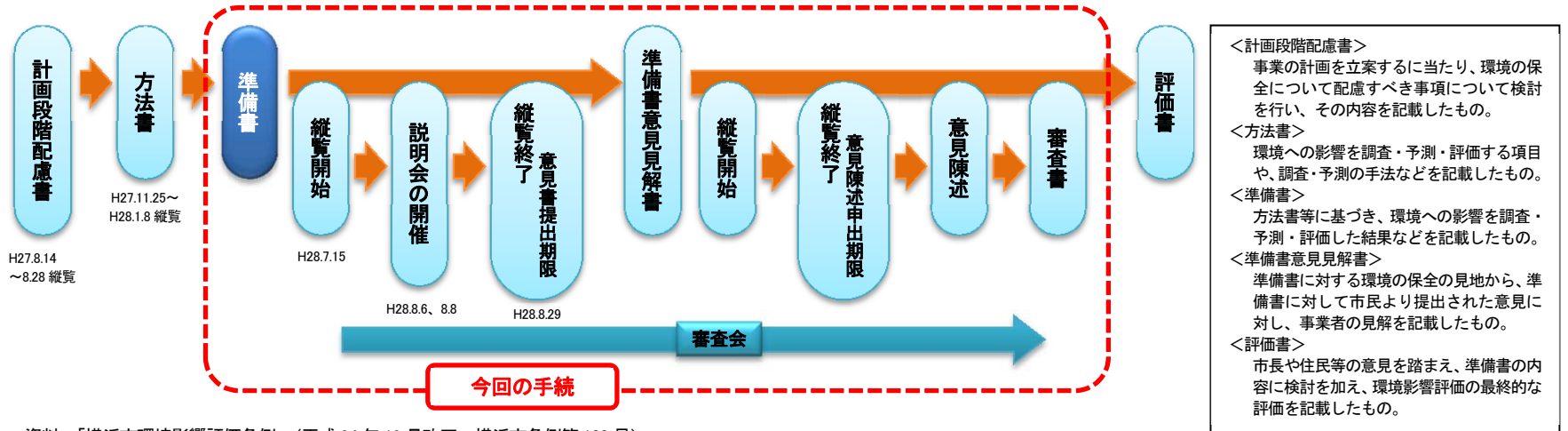
評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
大気質	<p>・対象事業実施区域内における二酸化窒素濃度は、四季調査での期間平均値が 0.017～0.024ppm、日平均値の最高値が 0.027～0.041ppm でした。</p> <p>・対象事業実施区域内における浮遊粒子状物質濃度は、四季調査での期間平均値が 0.011～0.028mg/m³、日平均値の最高値が 0.016～0.041mg/m³ でした。</p> <p>・対象事業実施区域周辺の道路沿道における二酸化窒素濃度は、四季調査での期間平均値は、地点 A で 0.018～0.033ppm、地点 B で 0.019～0.035ppm であり、日平均値の最高値については、地点 A で 0.030～0.047ppm、地点 B で 0.032～0.053ppm でした。</p> <p>・対象事業実施区域付近の風速については、四季調査での期間平均値が 1.3～2.1m/s、1 時間値の最高値が 2.9～4.8m/s、日平均値の最高値が 1.6～2.9m/s でした。</p> <p>注：地点 A：市道新港 7 号線沿道（ナビオス横浜付近） 地点 B：市道万国橋通 7006 号線沿道（横浜第二合同庁舎前付近）</p>	工事中	<p>二酸化窒素、浮遊粒子状物質</p> <p>・年平均値：周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</p> <p>・日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間 98% 値が 0.06ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の 2% 除外値が 0.10mg/m³ を超えないこと。</p> <p>・1 時間値：二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m³ を超えないこと。</p>	<p>【建設機械の稼働に伴う大気環境への影響】</p> <p>・建設機械の稼働による窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量が最大になると想定される 1 年間の最大着地濃度（年平均値）の出現地点は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに工事敷地の北東側敷地境界上に出現すると考えられ、二酸化窒素の影響濃度は 0.0065ppm、浮遊粒子状物質は 0.0014mg/m³ となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は、二酸化窒素で 26.5%、浮遊粒子状物質で 4.6% であると予測します。この二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間 98% 値 0.045ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は日平均値の 2% 除外値 0.078mg/m³ に換算されます。</p> <p>・建設機械の稼働による窒素酸化物及び粒子状物質の排出総量が最大になると想定される日ピーク時の最大着地濃度（1 時間値）出現地点は、東南東の風が吹くときに工事敷地の西北西側敷地境界上で周辺への影響濃度が最大となり、二酸化窒素は 0.072ppm、浮遊粒子状物質は 0.069mg/m³ と予測します。</p> <p>注：バックグラウンド濃度：周辺の一般的な大気質濃度です。</p>	<p>・排出ガス対策型建設機械を極力採用します。</p> <p>・工事計画の策定にあたっては、工事の標準化、建設機械の効率的稼働に努めます。</p> <p>・工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</p> <p>・建設機械の省燃費運転を推進します。</p> <p>・工事区域境界には仮囲いを設置します。</p> <p>・建設発生土の搬出の際は、飛散防止のための措置を行います。</p>
				<p>【工事用車両の走行に伴う大気環境への影響】</p> <p>・本事業と近接事業の工事用車両（大型車）の走行台数が最大になる 1 年間の工事用車両の走行に伴う将来濃度は、二酸化窒素で 0.01819～0.01851ppm、浮遊粒子状物質で 0.029047～0.029104mg/m³ となり、将来濃度に対する本事業の工事用車両の走行による影響割合は、二酸化窒素で 0.11～0.27% 程度、浮遊粒子状物質で 0.01～0.04% 程度であると予測します。この二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間 98% 値 0.039ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は、日平均値の 2% 除外値 0.074mg/m³ に換算されます。</p>	<p>・工事用車両が特定の日、または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。</p> <p>・土曜日や祝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走行台数の調整に努めます。</p> <p>・工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて工事用車両のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。</p> <p>・工事用車両の整備・点検を徹底します。</p> <p>・建設発生土の搬出の際は、荷台カバーの活用等の飛散防止のための措置を行います。</p>
水質・底質（公共用水域の水質）	<p>・横浜港内における水質（水素イオン濃度、溶存酸素量、化学的酸素要求量、大腸菌群数、全窒素、全磷）には、年間を通して大きな変動はみられません。</p> <p>水温については、平成 25～26 年度の 2 年間の平均値で 10.7～27.6℃の範囲で推移していました。</p> <p>・本事業では、計画建物から生じる下水のうち、特に浴室から生じる排水については、「横浜市排水設備設置義務の免除に関する事務取扱要領」に示される要件を満たした上で、横浜市の許可が得られれば、公共用水域（海域）へ放流できるように排水施設を整備する計画としています。</p> <p>排水処理水の放流先としている海域（運河）の水質は、海域に指定されている人の健康の保護に関する環境基準及び生活環境の保全に関する環境基準は全ての項目において満足していました。</p> <p>・対象事業実施区域に近接する新港ふ頭からは、ふ頭内の雨水排水が海域（運河）に、桜木町駅付近の一部の雨水排水が大岡川に直接放流されています。</p> <p>また、新港ふ頭に立地する本事業の類似設備からの排水処理水は、既設の雨水排水管を経て海域（運河）に放流されています。</p>	供用時	<p>二酸化窒素、浮遊粒子状物質</p> <p>・年平均値：周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。</p> <p>・日平均値：二酸化窒素は日平均値の年間 98% 値が 0.06ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の 2% 除外値が 0.10mg/m³ を超えないこと。</p> <p>・1 時間値：二酸化窒素 0.2ppm、浮遊粒子状物質 0.20mg/m³ を超えないこと。</p>	<p>【建物の供用に伴う大気環境への影響】</p> <p>・計画建物の供用（設備機器の稼働）に伴って排出される二酸化窒素の最大着地濃度（年平均値）出現地点は、対象事業実施区域北側約 105m で、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響濃度は 0.000271ppm となり、影響割合は 1.5% 程度であると推定されます。</p> <p>・計画建物の供用（地下駐車場の利用）に伴って排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の最大着地濃度（年平均値）出現地点は、対象事業実施区域北側敷地境界上で、影響濃度は二酸化窒素で 0.000045ppm、浮遊粒子状物質で 0.000013mg/m³ となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は二酸化窒素で 0.2% 程度、浮遊粒子状物質で 0.1% 未満であると推定されます。</p> <p>・上記結果の二酸化窒素濃度を重ね合わせると、最大着地濃度出現地点は、対象事業実施区域西側敷地境界上で影響濃度は 0.000280ppm となり、バックグラウンド濃度を加味した将来濃度に対する影響割合は 1.5% 程度であると推定されます。</p> <p>・上記の重ね合わせた二酸化窒素と浮遊粒子状物質の濃度（年平均値）は、この二酸化窒素は日平均値の年間 98% 値 0.038ppm、浮遊粒子状物質は日平均値の 2% 除外値 0.075mg/m³ に換算されます。</p>	<p>【計画立案時】</p> <p>・設備機器については、極力最新の省エネルギー型機器を採用するなど、排出ガス対策に努めます。</p> <p>・計画建物の熱負荷低減により、設備機器利用による排出ガスの排出量を抑制します。</p> <p>【計画建物供用後】</p> <p>・荷捌き車両等については、使用用途に応じた適切な排気量の自動車や、低燃費自動車の採用を依頼していきます。</p> <p>・従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。</p> <p>・従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。</p>
				<p>【関連車両の走行に伴う大気環境への影響】</p> <p>・計画建物供用後の本事業と近接事業の関連車両の走行に伴う将来濃度は、二酸化窒素で 0.018141～0.018322ppm、浮遊粒子状物質で 0.0290269～0.0290532mg/m³ となり、将来濃度に対する本事業の関連車両の走行による影響割合は、二酸化窒素で 0.02～0.08%、浮遊粒子状物質で 0.01% 以下であると推定されます。この二酸化窒素の年平均値は、日平均値の年間 98% 値 0.039ppm、浮遊粒子状物質の年平均値は、日平均値の 2% 除外値 0.074mg/m³ に換算されます。</p>	<p>・荷捌き車両等については、使用用途に応じた適切な排気量の自動車や、低燃費自動車を採用していきます。</p> <p>・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ます。</p> <p>・施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨 PR などにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。</p> <p>・従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。</p>
水質・底質（公共用水域の水質）	<p>・放流口付近の海域（運河）の水質等に著しい影響を及ぼさないこと。</p>	供用時	<p>【供用時に公共用水域へ放流する排水処理水による影響】</p> <p>ア 水質について</p> <p>・排水処理水は海水よりも比重が軽いため、基本的には表層を拡散していきます。拡散範囲は、放流口から約 35m の範囲と予測します。</p> <p>排水処理水は、放流口直下では水質に変化を生じさせますが、対岸の新港ふ頭（約 50m）付近まで影響を及ぼすことはなく、海域（運河）に著しい影響を及ぼすことはないと考えます。</p> <p>イ 水温について</p> <p>・本事業の排水処理水は、排水処理施設から放流口に達するまでの自然冷却と、熱交換器等を介することで、海水温に対して+10℃以内の温度差まで冷ました後に放流する計画としています。</p> <p>予測式から、現況の横浜港内の最低水温（10.7℃）に対し、排水処理水が放流されたのちの拡散範囲の水温は 11.6℃となり、温度上昇は 0.9℃になると考えます。しかし、実際は、排水処理水が外気にさらされることで熱が外に逃げますので、放流口直下の海水温には変化を生じさせるものの、海域（運河）に著しい影響を及ぼすことはないと考えます。</p>	<p>・排水処理水の水質は、横浜市により定められている排水基準を満たします。</p> <p>・「横浜市排水設備設置義務の免除に関する事務取扱要領」に示されている要件を満たした上で公共用水域への放流を開始します。</p> <p>・排水処理水の水質調査は、供用後 1 年間は原則 1 ヶ月ごとに 2 回実施し、6 ヶ月ごとに横浜市に届け出ます。</p> <p>・排水処理水の水温は、海水温に対して +10℃以内で努めます。</p>	

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
土壌	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域は、明治6年に海岸を埋め立て土地基盤が作られて以来、主に倉庫や住宅団地等に利用されてきました。倉庫は平成8年、住宅団地は平成20年以降に段階的に解体が行われました。対象事業実施区域内に立地していた万国橋ビルディングでは、平成23年12月まで有害物質使用特定施設に該当する事業場がありました。 対象事業実施区域東側において、有害物質の溶出量として、砒素が最大で深度15mまで、鉛が深度6mまで確認されました。また、有害物質の含有量として、鉛が表層から深度2.0mまで確認されました。 対象事業実施区域東側において油臭・油膜レベル2以上に該当する汚染としては、0～4.5mの範囲で部分的に確認されました。 平成25年1月から5月に砒素（溶出）の一部を除いて対策工事が過去の土地所有者によって実施されています。 対象事業実施区域東側の敷地の地表面から約8.0m以深（一部4.0m以深）に砒素（溶出）が未対策のまま残存させ、そのほかの汚染土壌は掘削・場外搬出し、公定分析により指定基準を満足していることが確認された土壌で埋め戻し対策が行われています。砒素溶出、鉛+砒素溶出、鉛含有、鉛+油含有の汚染土壌の場外搬出処分量は約2,000 m³、油含有の汚染土壌の場外搬出処分量は約1,820 m³とされています。 	工事中	【掘削工事時の汚染土壌の拡散等の可能性】 <ul style="list-style-type: none"> 土壌中の汚染物質の拡散が適切に防止されていること。 	<ul style="list-style-type: none"> 本事業では、汚染土壌が確認されている箇所については、掘削工事時の掘削除去措置の実施を基本としつつ、今後、横浜市関係課と協議の上、適切な措置を講じていきます。掘削にあたっては、土壌汚染対策法や横浜市生活環境の保全等に関する条例に準拠しながら、敷地外への汚染土壌拡散防止対策を確実に実施していきます。そのため、工事中の掘削工事時に実施する汚染土壌は、拡散が適切に防止されると予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状の土壌汚染については、法令に基づいて適正に処理します。 土壌汚染対策工事にあたっては、施工範囲を養生シートなどで囲います。 汚染土壌の搬出にあたっては、積み込み後の土壌表面のシートによる養生や搬出車両のタイヤ洗浄などにより汚染土壌の拡散の防止に努めます。 搬出する汚染土壌は、法令等に基づき、適正に処理します。
			<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域の環境騒音（L_{Aeq}）としては、平日、休日の昼夜を通じて、46～51dBでした。なお、騒音値には、対象事業実施区域内（時間貸し駐車場）の利用音が含まれます。 対象事業実施区域周辺の道路交通騒音（L_{Aeq}）としては、平日、休日の昼夜を通じて、56～64dBでした。 <p>注：環境騒音：観測点において観測される、あらゆる騒音源からの総合された音です。 ：道路交通騒音：自動車の走行に伴い発生する音です。</p>	工事中	【建設機械の稼働に伴う騒音】 <ul style="list-style-type: none"> 特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準である85dB以下とすること。
【工事用車両の走行に伴う道路交通騒音】 <ul style="list-style-type: none"> 現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 本事業と近接事業の工事用車両（大型車）の走行台数が最大になると考えられる工事開始後3ヶ月目の道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で63dB、このうち、本事業の工事用車両の走行による道路交通騒音レベルの増加分は、最大で1dBと予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両が特定の日、または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。 土曜日や祝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走行台数の調整に努めます。 工事関係者に対して、入場前教育や作業前ミーティングにおいて工事用車両のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育も徹底します。 工事用車両の整備・点検を徹底します。 			
騒音		供用時	【建物の供用に伴う騒音】 <ul style="list-style-type: none"> 事業所において発生する騒音の許容限度の50dB以下とすること。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物の供用時に設備機器等の稼働によって生じる騒音レベル（L_{A5}）の最大値は、対象事業実施区域の北側境界付近において49.8dBと予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 設備の整備・点検を定期的実施します。
			【関連車両の走行に伴う道路交通騒音】 <ul style="list-style-type: none"> 現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物の供用後の将来交通量による道路交通騒音レベル（L_{Aeq}）は、平日では、最大で昼間63dB、夜間58dB、休日では、最大で昼間63dB、夜間61dBと予測します。このうち、本事業の関連車両による道路交通騒音レベルの増加分は、1dB未満と予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。 施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。 従業員や施設利用者に対しては、駐車場におけるアイドリングストップや、急発進・急加速、空ぶかしをしない等、エコドライブの取組を促します。
振動	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域の環境振動（L_{10}）としては、平日、休日の昼夜を通じて、20～27dBでした。なお、振動値には、対象事業実施区域内（時間貸し駐車場）の利用に伴う振動が含まれます。 対象事業実施区域周辺の道路交通振動（L_{10}）としては、平日、休日の昼夜を通じて、26～36dBでした。 	工事中	【建設機械の稼働に伴う振動】 <ul style="list-style-type: none"> 特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準である75dB以下とすること。 	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働に伴って生じる振動が最大になると考えられる工事開始後28ヶ月目において、振動レベル（L_{10}）の最大値は、工事敷地の北側境界付近において73.9dBと予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り最新の低振動型建設機械を使用します。 施工計画を十分に検討し、建設機械の集中稼働を回避します。 建設機械に無理な負荷をかけないようにします。 建設機械のオペレーターに対し、低速走行等の徹底を指導します。 正常な運転を実施できるよう、建設機械の整備・点検を徹底します。 工事中は振動計を用いて常時監視します。 万が一、地中障害物が確認され、解体が必要となった場合は、工法の選定にも配慮していきます。
			【工事用車両の走行に伴う道路交通振動】 <ul style="list-style-type: none"> 現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 本事業と近接事業の工事用車両（大型車）の走行台数が最大になると考えられる工事開始後3ヶ月目の振動レベル（L_{10}）は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で39dB、このうち、本事業の工事用車両の走行による振動レベルの増加分は、最大で2dBと予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両が特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。 土曜日や祝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走行台数の調整に努めます。 資材運搬業者等に対し、工事用車両に過積載をしないよう、また、急発進・急加速をしない等、エコドライブの実施を指導します。 工事用車両の整備・点検を徹底します。
振動		供用時	【関連車両の走行に伴う道路交通振動】 <ul style="list-style-type: none"> 現在の状況から、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物の供用後における将来交通量による振動レベル（L_{10}）は、平日では、最大で昼間37dB、夜間35～36dB、休日では、最大で昼間35dB、夜間34dBと予測します。このうち、本事業の関連車両による振動レベルの増加分は、平日及び休日の昼夜を通じて最大で2dBと予測します。 	<ul style="list-style-type: none"> 従業員に対しては、通勤時や業務の移動等において、可能な限り公共交通機関の利用を依頼していきます。 施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。 荷捌き車両には過積載をしないよう、また、急発進・急加速をしない等、エコドライブの取組を促します。

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
地盤（地盤沈下）	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域周辺における最近 10 年間の地盤累積変動（2005 年を基準(0m)）は、2011 年から 2012 年において東日本大震災による影響と推察される大きな沈下（-36.5～-37.2mm）が見られるものの、そのほかの年では大きな変動は見られていません。 対象事業実施区域は、改変地盤（埋土層）、沖積層及び洪積層の 3 つに大別されました。このうち沖積層（軟らかい～緩い地盤）と洪積層（硬い～密に締まった地盤）の境界（整合面）は、対象事業実施区域の北側の一部を除いて、地表面から 4.9～5.6m の深さに分布していました。対象事業実施区域の北側では、地表面から 6.6～11.1m の深さに分布していました。そのため、洪積層の面は、対象事業実施区域北側の一部で局所的に窪むが、ほぼ平坦な面を形成しているものと考えられます。 対象事業実施区域の南端で観測した地下水位の変動は、地表面から約 1.9～2.3m の深さで推移しました。測定期間中、大きな変動は見られていません。 	工事中	【地下掘削工事に伴う地盤沈下】		<ul style="list-style-type: none"> 地下掘削では、剛性と遮水性の高い山留壁等を透水性の低い地層まで設置し、掘削面や山留め壁からの地下水の湧出を極力防止します。 工事中は、山留壁の変位の計測管理を行います。 被圧水による盤ぶくれ対策として、ディーブウエルを設置して排水を行い、工事中の安全を確保します。 計画建物は堅固な地盤に支持させます。
			<ul style="list-style-type: none"> 掘削工事に伴う地盤沈下を極力生じさせないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> ボーリング調査結果から、N 値 50 以上の堅固な粘性土層（土丹）は、地表面から 4.9m 以上に分布しています。 本事業では、掘削部の外周に剛性と遮水性の高い山留壁等を透水性の低い地層（強固な粘性土層（土丹））まで設置する計画としています。山留壁等は、地下躯体基礎底部（基礎底部：平均地盤面から最大 18m の深さ）よりも深く設置させることとなるため、掘削面や山留壁等からの地下水の湧出の可能性が低くなり、地盤沈下は生じにくくなるものと予測します。 <p>注：N 値：地盤の硬さを表す指標です。 一般的に支持層は N 値 50 以上とされています。</p>	
電波障害	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域周辺での東京局及びテレビ神奈川の画像評価は、一部の地域でブロックノイズや画面フリーズなど、不安定な受信状況となっている地点が見られましたが、概ね正常に受信できている状況でした。 共同受信施設等の設置状況は、調査を行った範囲では、JR 京浜東北線より以南のほとんどは共同受信施設の設置範囲に属しているか、またはケーブルテレビに加入されている状態でした。 	供用時	【テレビジョン電波障害の状況】		<ul style="list-style-type: none"> 【工事中】 工事中におけるテレビジョン電波障害に対しては、クレーン未使用時のブームを電波到来方向に向ける等の適切な障害防止対策を講じます。 工事中において、本事業に起因するテレビジョン電波障害が発生した場合には、障害の実態を調査、確認の上、必要に応じて受信アンテナの改善等の適切な対策を行うこととします。 連絡窓口を明確にし、迅速な対応を図ります。 【計画建物供用後】 本事業に起因するテレビジョン電波障害に対しては、障害の実態を調査、確認の上、必要に応じて受信アンテナの改善や共同受信施設の設置等の適切な対策を行うこととします。
			<ul style="list-style-type: none"> 計画建物の存在によるテレビジョン電波障害の発生により、現況の電波受信状況を悪化させないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 東京局（東京スカイツリー：NHK 含む民放 7 局）からの電波の遮へい障害は、対象事業実施区域の南西方向に長さ約 2.9km、最大幅約 80m で発生する可能性があると予測します。 テレビ神奈川（TVK タワー）からの電波の遮へい障害が、対象事業実施区域の南西方向に長さ約 2.2km、最大幅約 85m で発生する可能性があると予測します。 地上デジタル放送の反射障害については、地上デジタル波が電波の反射による障害が生じにくい方式が採用されているため、地域的な反射障害として図示するまでに至らないと予測します。 衛星放送（BS、CS 放送）の遮へい障害は、対象事業実施区域の北東方向に長さ約 170m、幅約 60m の範囲、衛星放送（スカイパーフェク TV 放送）の遮へい障害は、対象事業実施区域の北北東方向に長さ約 130m、幅約 75m の範囲に障害が発生する可能性があると予測します。 	
日影（日照障害）	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域周辺は、標高 10m 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南側に 14 階建ての UR 賃貸住宅 シャーレール海岸通（建物高さ約 45m）が隣接しているほか、以南には、横浜第二合同庁舎（建物高さ約 96m）、横浜アイランドタワー（建物高さ約 120m）の高層建物が点在しています。そのほかは、中低層建物が密集した市街地が形成されています。 対象事業実施区域の南側を除いた周辺は、運河や裸地となっており、大きな構造物等には接していません。運河を隔ててナビオス横浜（建物高さ約 45m）があります。 対象事業実施区域及び周辺の用途地域は広く商業地域に指定されており、この用途地域には日影規制の対象地域の指定はありません。 	供用時	【冬至日、夏至日、春・秋分日における計画建物による日影の範囲及び変化の程度】		<ul style="list-style-type: none"> 計画建物の高層部の角を落とすことで、南中時に太陽光が当たる建物面積を可能な範囲で最小化します。 <p>■等時間日影図（冬至日）</p>  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域 1時間以上2時間未満の日影の範囲 2時間以上3時間未満の日影の範囲 3時間以上4時間未満の日影の範囲 4時間以上5時間未満の日影の範囲 5時間以上の日影の範囲 <p>※本図は、冬至日の真太陽時における平均地盤面±0mで作成しています。</p> <p>この地図の作成にあたっては、横浜市の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図閲覧システム 平77建設計画9103号）</p>
			<ul style="list-style-type: none"> 計画建物の存在による日影が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物により生じる平均地盤面±0mでの時刻別の日影は、日影が最も長くなる冬至日において、対象事業実施区域の北西側には西区みなとみらい 3 丁目付近（8:00 の日影）、北東側には中区新港 1 丁目付近（16:00 の日影）まで及ぶと予測します。 日影が最も長くなる冬至日において、8時から16時の間に平均地盤面±0mで1時間以上の日影が及ぶ範囲は、対象事業実施区域境界から最大で約 270m の範囲と予測します。春・秋分日では、さらに範囲が短くなり、夏至日では1時間以上の日影が新港ふ頭に及ばないと予測します。 	
風害	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域に近い常時測定局は、対象事業実施区域の南東約 1.9km の位置に横浜地方気象台があります。対象事業実施区域の風環境は、この横浜地方気象台と酷似するものと考えました。 横浜地方気象台における日最大平均風速は、期間①では 5.0～5.9m/s の頻度が 23.7% と高く、この風速までの累積出現頻度が 45.8% となっています。期間②では 4.0～4.9m/s の頻度が 24.4% と高く、この風速までの累積出現頻度が 36.5% となっています。 日最大平均風速の風向出現頻度は、期間①では、風速 0.3m/s 以上で北が最も多く、次いで南西の順となっています。また、風速 5.0m/s 以上の風でも北寄りの風としては北、南寄りの風としては南西の風の頻度が高い傾向を示しました。期間②では、風速 0.3m/s 以上で北が最も多く、次いで南西の順となっています。また、風速 5.0m/s 以上の風でも北寄りの風としては北、南寄りの風としては南西の風の頻度が高い傾向を示しました。 <p>注：期間①：平成 8 年 1 月～平成 17 年 12 月 期間②：平成 18 年 1 月～平成 27 年 12 月</p>	供用時	【計画建物による風環境の変化の程度】		<ul style="list-style-type: none"> 【計画立案時】 地上部への計画建物の高層部からの吹き下ろし風や回り込み風の低減を目的として、高層部の四隅を落とすとともに、可能な範囲で裾が広い低層部を配置します。 風環境評価結果を踏まえ、防風効果のある高さ 5～9m 程度の防風植栽（常緑樹）を行います。 【計画建物供用後】 防風植栽の効果が有効に機能するよう、植栽については、適正な維持管理を行います。 <p>■対象事業実施区域周辺の風環境の状況 （北仲通北再開発等促進地区地区計画内の予定計画建物が全て建設されたとき）</p>  <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域 区界 ランク1 ランク2 ランク3 ランク外 <p>この地図の作成にあたっては、横浜市の1/2500地形図を使用しています。（横浜市地形図閲覧システム 平77建設計画9103号）</p>
			<ul style="list-style-type: none"> 計画建物の存在による風環境の変化が周辺地域の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 風洞実験の結果、本事業の実施前後を比較すると、対象事業実施区域外の多くの地点で同等の風環境が維持できますが、対象事業実施区域外周に接する地点などでは、一部においてランク 3 が出現すると予測します。 本事業では、計画立案時である現段階において、防風効果のある植栽を対象事業実施区域内に整備することとしており、これらを実施することで、対象事業実施区域外周に接する地点ではランク 3 からランク 2 に改善できると予測します。 	
安全（浸水）	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域が属する海岸通 5 丁目では、大雨による浸水を伴う災害記録はありません。近年では、平成 25 年 10 月に台風による被害が新港 2 丁目や南仲通 2 丁目記録されています。 横浜地方気象台では、日降水量が 50mm 以上の日数は年間で 5～9 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 23 年に 20.5mm が記録されています。 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。 対象事業実施区域が属する海岸通 5 丁目は、横浜市により「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、横浜市立本町小学校が最寄りの拠点として指定されています。 対象事業実施区域に近い津波避難施設としては、平成 28 年 3 月 30 日現在、ナビオス横浜、横浜第 2 合同庁舎が指定されています。 	供用時	【計画建物の浸水に対する安全性の確保】		<ul style="list-style-type: none"> 巨大地震等の発生で誘発する津波により計画建物が倒壊しないよう、計画建物は堅固な地盤で支持させます。 非常用発電機や電気室などの重要な機能は、計画建物の 4 階に配置します。 北仲通北再開発等促進地区地区計画の策定にあたり検討されている津波発生時の避難動線ネットワークに計画建物から安全にアプローチできるよう、動線を確保していきます。 計画建物内には防災センターを設置します。 計画建物内及び外周には、看板や施設案内図等に有事の際の避難経路等をわかりやすく示していきます。 避難案内看板のサインやリーフレットなどは、多言語に対応していきます。
			<ul style="list-style-type: none"> 過去の災害事例を踏まえ、計画建物内の安全・安心の確保が構築されていること。 	<ul style="list-style-type: none"> 以下の内容等から、有事の際の計画建物内での人の安全・安心と、建物の機能は確保できるものと予測します。 本事業では、非常用発電機や電気室などの重要な機能は、計画建物の 4 階に配置していくとともに、必要に応じて計画建物への浸水防止対策を図っていきます。 巨大地震などの発生で誘発する津波に対しても、津波により計画建物が倒壊しないよう、計画建物は堅固な地盤で支持させます。 北仲通北再開発等促進地区地区計画の策定にあたり検討されている津波発生時の避難動線ネットワークに計画建物から安全にアプローチできるよう、動線を確保していきます。 「事業所における帰宅困難者対策ガイドライン」に基づき、地区全体で行う防災対策として掲げられている、防災備蓄倉庫の設置、非常用発電設備の整備を行うことで、一般の来街者や帰宅困難者の支援機能の確保を検討していきます。 計画建物内及び外周には、看板や施設案内図等に有事の際の避難経路等をわかりやすく示し、施設利用者等に注意喚起していきます。 	

評価項目	環境の現況	予測時期	環境保全目標	予測結果の概要	環境の保全のための措置
地域社会	<p>自動車交通量について</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査を実施した5交差点の24時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では本町四丁目交差点の西側断面(D断面)で32,323台/24h、次いで本町五丁目交差点の東側断面(A断面)で32,277台/24hでした。休日では本町四丁目交差点の西側断面で30,134台/24h、次いで本町五丁目交差点の東側断面で30,112台/24hでした。 ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日ともに本町四丁目交差点が最大であり、平日は2,495台/h、休日は2,820台/hでした。 現況で交差点処理が困難(交差点需要率が0.9超、交差点車線混雑度が1.0超)になっている交差点はありません。 <p>注：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のことです。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されています(過飽和状態)。 交差点車線混雑度： 「自動車通行可能な最大量」に対する「実際の通行量」の比です。1,000を超える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。 限界需要率： 信号の現示から求められる交差点の処理能力の上限を表すものです。</p> <p>歩行者交通量について</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日において、16時間の現地調査を行った10地点のうち、最も歩行者量(自転車除く)が多かったのは、市道万国橋通7006号線沿いの横浜第二合同庁舎向かい側の歩道の6,134人/12時間であり、次いでみなとみらい線馬車道駅の駅出入口付近の歩道の4,248人/12時間でした。なお、汽船道から運河パークを抜けて赤レンガパークに抜けるルートは約6,200~6,600人/12時間でした。 休日では、平日同様、市道万国橋通7006号線沿いの横浜第二合同庁舎向かい側の歩道の7,627人/12時間が最大であり、次いで赤レンガ倉庫側の万国橋袂の歩道の6,626人/12時間でした。なお、汽船道から運河パークを抜けて赤レンガパークに抜けるルートは約17,300~19,600人/12時間でした。 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。 	<p>【工事用車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】</p> <p>交通混雑： 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</p> <p>歩行者の安全： 歩行者等の安全な通行が確保されること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工事中交通量による交差点需要率が高い交差点は、本町四丁目交差点の0.474ですが、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。また、全ての交差点において交差点車線混雑度は1.0を下回ると予測します。 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交差点車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、工事による周辺への影響は小さいと考えます。 対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路両側に植樹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構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車と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。なお、工事用車両の出入口付近には、適宜警備員を配置していきます。 	<ul style="list-style-type: none"> 隣接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ます。 土曜日や祝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。 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。 仮囲いの設置や警備員の配置により、一般通行者や一般通行車両の安全管理に努めます。 対象事業実施区域の外周には、必要に応じて案内板の設置や仮設歩道等を設け、安全で円滑な歩行空間を確保していきます。 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。 	
		<p>【施設関連車両の走行に伴う交通混雑及び歩行者の安全】</p> <p>交通混雑： 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。</p> <p>歩行者の安全： 歩行者等の安全な通行が確保されること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 将来交通量による交差点需要率が高い交差点は、休日の本町五丁目交差点の0.522ですが、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。また、全ての交差点において交差点車線混雑度は1.0を下回ると予測します。 将来基礎交通量に対する将来交通量の交差点需要率及び交差点車線混雑度の増加量は、ともに僅かであり、関係車両の走行による周辺への影響は小さいと考えます。 対象事業実施区域周辺の主要道路は、道路両側に植樹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構造の歩道が整備されており、歩行者と自動車と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、計画建物からの車両出入口付近は車両の視認性に配慮していくほか、出庫灯の設置により注意喚起などを促していきます。 	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業で整備する駐車場は、対象事業実施区域内に横浜市駐車場条例の附属義務に基づく必要台数を確保します。 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。 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。 駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車に自動車走行の注意喚起を行っていきます。 <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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ただきます。 施設利用者に対しては、ホームページでの鉄道利用推奨PRなどにより、公共交通の利用を促し、自動車利用の抑制に努めます。 計画建物へのアクセスルートや左折での入庫の誘導を促す情報は、施設開業前に開設するホームページにおいてわかりやすく示し、広く周知に努めていきます。 カーナビゲーションシステムでの誘導表示の工夫や、誘導看板設置などの検討を行います。 駐車場出入口付近は、適宜植栽の剪定を行い、十分な見通しを確保していきます。 施設利用車に対して、対象事業実施区域周辺の道路状況を適宜案内し、無信号交差点での注意喚起を行っていきます。 	
景観	<ul style="list-style-type: none"> 北仲通北地区付近では、北側は観光名所が点在する比較的開放的な景観、南側は業務・商業用途の中高層建物が高密度に立地した都市景観が形成されています。 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。 現在、対象事業実施区域内は時間貸し駐車場として利用している関係から、対象事業実施区域周辺からは、比較的圧迫感を感じにくい景観が形成されています。 	<p>【建物の供用に伴う歩行者の交通混雑】</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【計画建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の出入口には出庫灯等の整備により、歩行者や自転車利用者に対し、自動車走行の注意喚起を行っていきます。 	
		<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、圧迫感の変化】</p> <p>ア 地域景観の特性の変化 本事業の実施により、港町の歴史を伝える歴史的建造物が復元されるとともに、周辺街区と調和する新しく賑わいある街並みと、魅力ある水際空間が創出されるものと予測します。また、北仲通北再開発等促進地区地区計画において定められている景観軸のうち、本町五丁目交差点付近からの横浜港側への見通しは確保されると予測します。</p> <p>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、現在開発中(一部予定)の本町五丁目地区及び北仲通南地区の開発ビルとともに計画建物の一部が出現すると予測しますが、遠方からはスカイラインに突出した大きな変化は見られず、既存の中高層建物群の一部のように視認されると考えられ、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。また、近景においても、計画建物の出現により景観が変化しますが、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。</p> <p>ウ 圧迫感の変化 近景域においては、仰角25°を超える領域に計画建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。</p>	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市道万国橋通7006号線沿いは、歴史的建築物の軒の意匠、高さを継承させつつ、街並みの連続性を保ちます。 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。 圧迫感軽減効果として、利用者の視界に緑が絶え間なく入るよう、植栽計画において、緑の連続性に配慮します。 「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」等を踏まえて魅力ある都市景観の創造に努めます。 <p>■本町四丁目交差点の景観の変化</p>		
【参考】生物多様性	<ul style="list-style-type: none"> 既存文献によると、鳥類と昆虫類の確認種数は、哺乳類や両生・爬虫類と比較して比較的多く確認されています。 対象事業実施区域を中心に広範囲、かつ長期にわたって生息していると考えられる種は、鳥類については都市的環境においても比較的良好に確認が報告されるヒヨドリやメジロなどの種、昆虫類のうちアゲハチョウ類についてはアオスジアゲハが挙げられました。 対象事業実施区域周辺には、対象事業実施区域の北から東側にかけて港湾緑地である汽船道、運河パーク、新港中央広場、赤レンガパークなどが分布しています。 隣接地には、北側に北仲通北第三公園(タブノキ、オオシマザクラ)が整備されているほか、万国橋通(市道万国橋通7006号線)沿いなどに街路樹(イチヨウ)が整備されています。 	<p>【動植物の新たな生育・生息環境の創出による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 建物の供用後に対象事業実施区域内及び外周において鳥類としてヒヨドリやメジロ、並びに昆虫類としてアオスジアゲハの生息を確認する。 	<ul style="list-style-type: none"> 植栽予定樹種のうち、サザンカ、タブノキなどはヒヨドリやメジロ、タブノキやヤブニッケイ、シャリンバイなどはアオスジアゲハを比較的に誘引しやすいとされる樹種です。そのほか、アゲハチョウの食草であるサンショウ、野鳥の好む実を付けるガマズミ、マユミ、ムラサキシキブ、ニシキギなども植栽していく計画としています。そのため、対象事業実施区域内に新たに創出する緑地は、周辺の公園や緑地などに生息している鳥や昆虫の新たな生息環境になり得ると考えます。 新たに創出する緑地は、大岡川河口沿いの水際線プロムナードや、市道万国橋通7006号線沿いの街路樹などと連続した緑地となるため、地域の生態系の多様化に寄与できるものと考えます。 	<p>【計画立案時】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業性を考慮しながら、目標対象種を誘引しやすい樹木を採用していきます。 <p>【建物供用後】</p> <ul style="list-style-type: none"> 樹木の適切な維持管理を行います。 	

横浜市環境影響評価条例に基づく手続の流れ

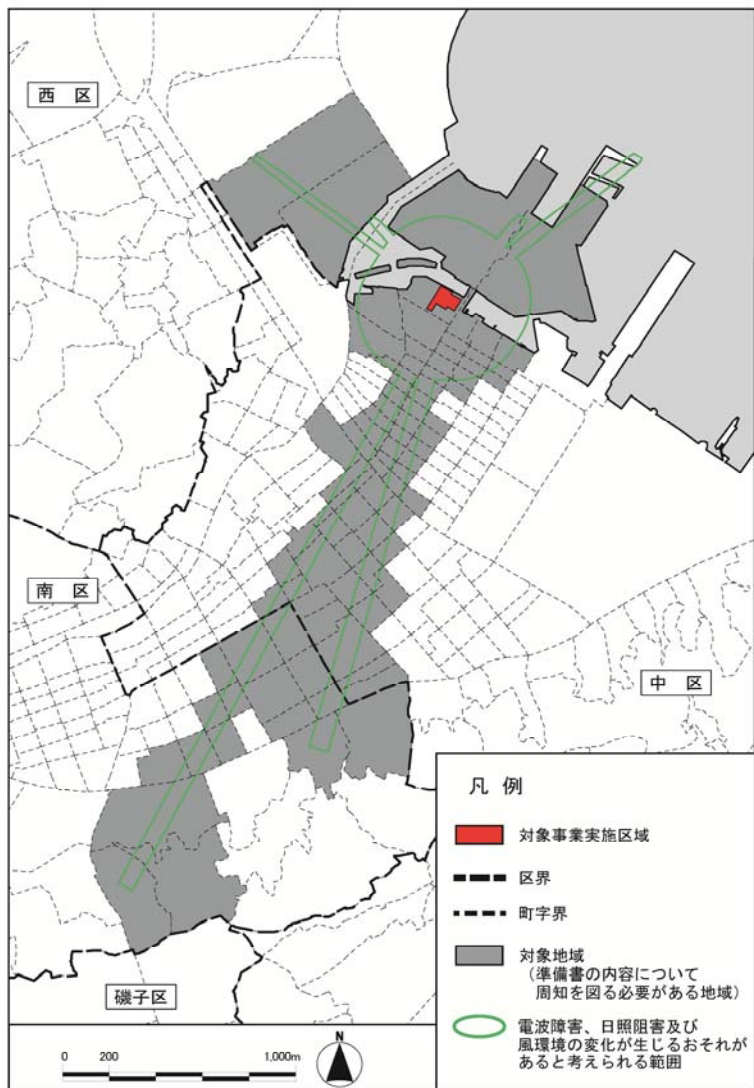


資料：「横浜市環境影響評価条例」(平成24年12月改正、横浜市条例第100号)

対象地域

区名	関係町丁目
西区	みなとみらい二～三丁目
中区	海岸通2～5丁目、北仲通2～6丁目、元浜町2～4丁目、本町3～6丁目、南仲通3～5丁目、弁天通4～6丁目、新港一～二丁目、太田町4～5丁目、相生町3～5丁目、住吉町3～5丁目、常盤町3～5丁目、尾上町3～5丁目、真砂町3～4丁目、港町2～5丁目、吉田町、末広町1～3丁目、伊勢佐木町1丁目、羽衣町1～3丁目、蓬莱町1～3丁目、万代町2～3丁目、不老町3丁目、長者町3～6丁目、曙町1丁目、弥生町1～2丁目、山吹町、富士見町、山田町、千歳町、三吉町
南区	中村町1～2丁目、中村町4～5丁目、高根町1丁目、永楽町1～2丁目、万世町1～2丁目、白妙町1～2丁目、浦舟町2～4丁目、山谷、真金町1～2丁目

■対象地域図



環境影響評価準備書の縦覧等及び意見書等の提出について

縦覧期間及び縦覧・閲覧場所等

環境影響評価準備書は、以下のとおり縦覧及び閲覧が行われています。どなたでもご覧になれます。

■縦覧期間

平成28年7月15日(金)から平成28年8月29日(月)まで
※土・日・祝日を除きます。

■縦覧場所等

- 横浜市 環境創造局 環境影響評価課 (午前8時45分から午後5時15分まで)
(横浜市中区真砂町2丁目22番地 関内中央ビル8階)
- 西区役所 区政推進課 広報相談係 (午前8時45分から午後5時まで)
(西区中央一丁目5番10号)
- 中区役所 区政推進課 広報相談係 (午前8時45分から午後5時まで)
(中区日本大通35番地)
- 南区役所 区政推進課 企画調整係 (午前8時45分から午後5時まで)
(南区浦舟町2丁目33番地)

■閲覧場所等

- 横浜市 環境創造局 環境影響評価課ホームページ
(<http://www.city.yokohama.lg.jp/kankyo/mamoru/asesu/>)
- 横浜市中区図書館、中図書館、南図書館
(閲覧時間、休館日は各施設によって異なります。)

意見書等の提出について

環境影響評価準備書の内容に関して、環境保全の見地からご意見のある方は、縦覧期間中に横浜市長宛に意見書を提出することができます。

■意見書の提出期間

平成28年7月15日(金)から平成28年8月29日(月)まで
※土・日・祝日を除きます。郵送の場合は提出期間内の消印が有効となります。提出期間以降の消印は受け付けられませんのでご注意ください。

■意見書の提出場所

- 横浜市 環境創造局 環境影響評価課
※郵送の場合 住所：〒231-0017 横浜市中区港町1丁目1番地
※持参の場合 所在地：横浜市中区真砂町2丁目22番地 関内中央ビル8階
- 横浜市 環境創造局 環境影響評価課ホームページからも意見書の電子申請を行うことができます (<http://www.city.yokohama.lg.jp/kankyo/mamoru/asesu/>)。

■意見書の用紙について

縦覧場所窓口で入手できます。

■意見陳述について

対象地域(左表及び左図参照)に居住する方や事業所等を有する方は、準備書意見見解書の縦覧期間*に横浜市環境影響評価審査会に対して、意見を述べたい旨を申し出ることができます。

※事業者から準備書意見見解書の送付を受けた時に、市長はその旨を公告します。

縦覧期間は、公告の日から15日間になります。

ただし、意見陳述の手続は、準備書に対する意見書が提出されなかった場合には行われません。

問い合わせ先

準備書及び事業計画の内容について

- アパグループ東京本社
(東京都港区赤坂3-2-3 アパ赤坂見附ビル4F)
TEL:03-5570-2148 / FAX:03-5570-2163
(担当：川岸)

環境影響評価手続について

- 横浜市 環境創造局 環境影響評価課
(横浜市中区港町1丁目1番地)
TEL:045-671-2495 / FAX:045-663-7831
URL：<http://www.city.yokohama.lg.jp/kankyo/mamoru/asesu/>