①事業計画の変更について

・計画変更の理由、経緯

事業計画の詳細を検討していく中で、新型コロナウイルス感染症対策も踏まえて、施設利用者がゆとりある空間で活動できるように面積を十分確保するな ど、設計の深度化により最適な計画としました。

準備書作成時点の計画からの主な変更内容は、計画建築物の用途別延べ面積の配分の変更及び地上 32 階建てから地上 33 階建への変更です。 総延べ面積及び建物高さについては準備書作成時点から変更はありません。 なお、

・環境影響評価準備書の予測及び評価の見直しについて

用途別延べ面積の配分の変更に伴い商業施設の延べ面積が増加することにより、関連車両の発生集中交通量が増加するため、環境影響評価準備書の予測条 件が一部変更となります。なお、設備計画については変更ありません。

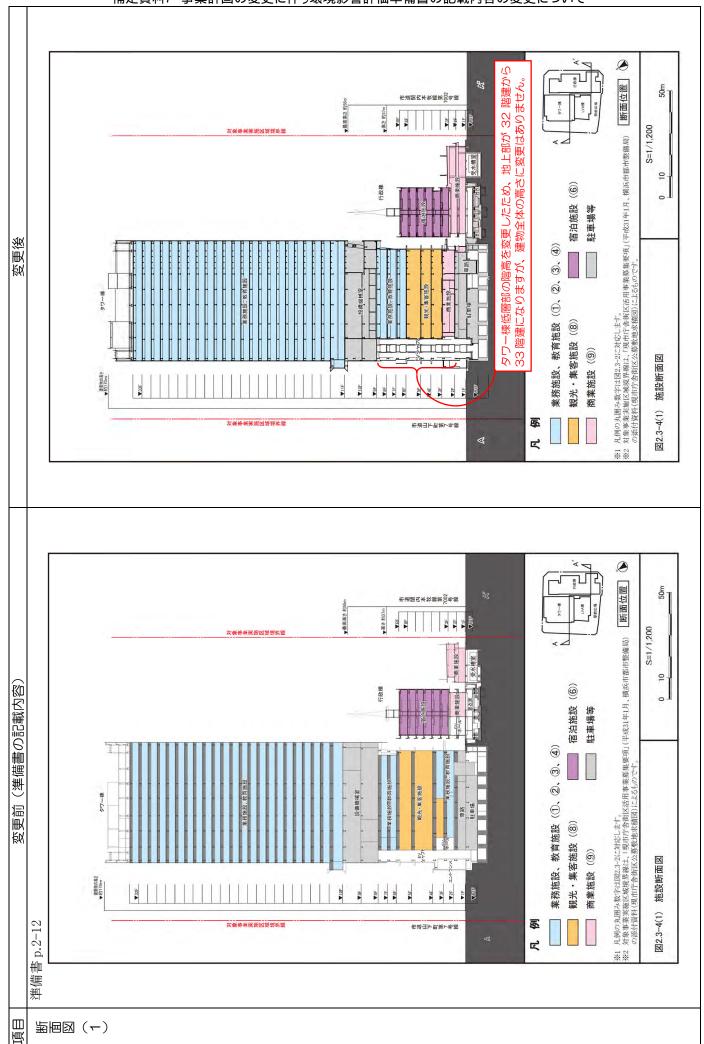
盆敷や金をトア母とサート 事業計画の変更に伴い、各項目の再予測及び評価の見直しの必要性を検討した結果、下表の「○」印の項目について見直すこととしました。 太管約では国予測及√対証価の結果について要占のみを取りキナがキーだが、評価事作は時には詳細な予測条件等

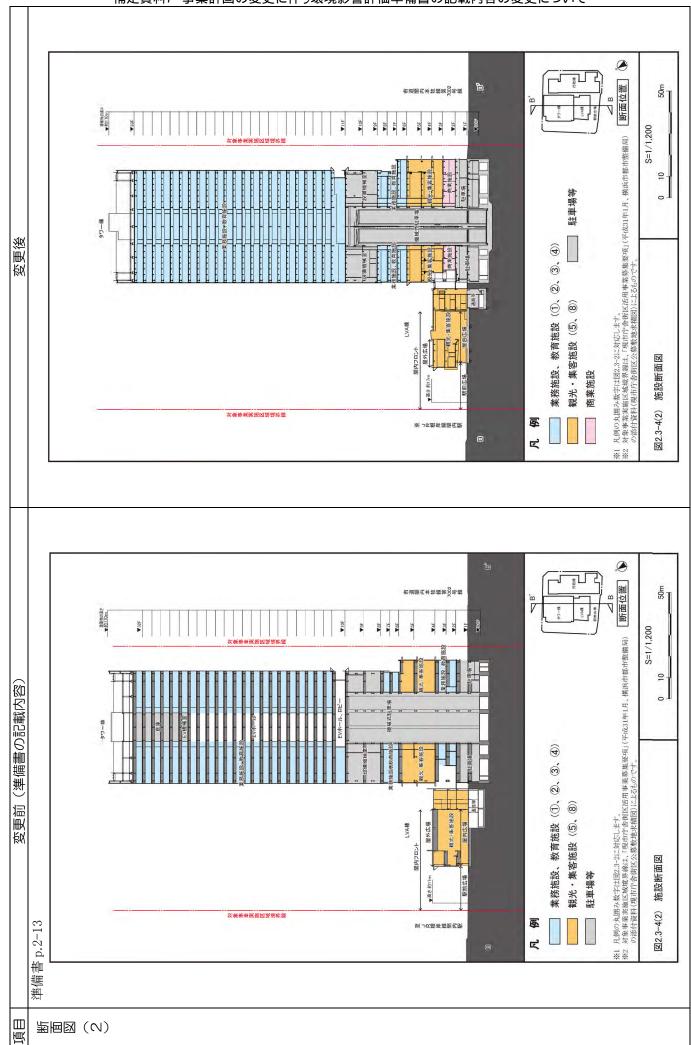
②事業計画の変更に伴う環境影響評価準備書の記載内容の変更について

環境影響評価の予測及び評価の見直し結果の概要は以下に示す通りです。 事業計画の変更に伴い環境影響評価準備書の記載内容を変更する部分、また、

事業計画の概要

																	承	5業施設 (⑨ライブ書店等))ホテル	
			集客施設、		の耐火建築物)								點。				行政棟	1、2階 商1~8階 ⑥	
(変更部分を赤文字で示す	対象事業の概要	横浜市中区港町1丁目1番地	教育施設、観光・集客施設、 宿泊施設ほか	(防火地域)	800% / 80% キ=② (防火地域内の耐火建築物)	約 67%	n²	n²	m²	m²			地上33階、塔屋2	冷和7年	·辩	主なフロア構成等	LVA棟	1~3階 ⑤ライブ ビューイング アリーナ	
	表 2.3-1 対	横浜市中区	業務施設、 商業施設、	商業地域(防火地域)	08 / %008	約 726% /	約 16,520 ㎡	約 11,100 ㎡	約 130,200 ㎡	約 120,000 ㎡	約 170m	約 170m	地下1階、	令和3年~令和7年	令和7年下期	表 2.3-2 主力		車路 商業施設 ®エデュテインメント施設	造拠点 オンター ビー等
変更後	M⊬	ミ施区域			指定容積率/建ペい率	計画容積率/建ペい率				三面積	夏山町は	と		別間	封	HK	タワー棟	車路 商業施設 ⑧エデュティ	②新産業創造拠点 ③ウェルネスセンタ・ オフィスロビー等 (金大学) (カオフィス
		対象事業実施区域	主要用途	用途地域	指定容積率	計画容積率	敷地面積	建築面積	延べ面積	容積対象床面積	建築物の最高高さ	建築物の高さ	階数	工事予定期間	供用予定時期			1 階 2 階 3~5 階	(B) 2、6 路 (中 7、8 路 11 路 12~15 路 16~33 路
																		・集容	国な連察海難
					物)												行政棟	商業施設 (9ライブ書店等) ⑥ホテル	
		Ę	観光・集客施設、		りの耐火建築								2 屠					1,2階3~8階	
(準備書の記載内容)	対象事業の概要	【港町1丁目1番地	教育施設、 宿泊施設(3	商業地域(防火地域)	800% / 80% 註2 (防火地域内の耐火建築物)	※ 約 67%	\vec{n}^2	\vec{n}^2	$ ext{m}^{^{2}}$	$ m m^2$			地上32階、塔屋	- 令和7年	()		LVA棟	1、2階 ⑤ライブ ビューイング アリーナ、	商業施設
変更前(準備	表 2.3-1 🏂	横浜市中区港町1丁	業務施設、商業施設、	商業地域	08 / %008	約 726% /	約 16,520 ㎡	約 11,100 ㎡	約 130,200 ㎡	約 120,000 ㎡	約 170m	約 170m	地下1階、	令和3年~令和7年	今和7年下期	表 2.3-2 主		車路 ®エデュテインメント施設	創造拠点 Kスセンター 1ビー等
KA	1444				指定容積率/建ペい率	計画容積率/建ぺい率				 有面積	景画高い	言 と		朔間	寺期	 	タワー棟	車路 ®エデュテ	②新産業創造拠点 ③ウェルネスセンタ オフィスロビー等 皆 ④大学 皆 ①オフィス
	準備書 p.2-7	対象事業実施区域	主要用途	用途地域	指定容積率	計画容積率	敷地面積	建築面積	延べ面積	容積対象床面積	建築物の最高高さ	建築物の高さ	階数	工事予定期間	供用予定時期	準備書 p.2-10		7 1 階 4、5 階	祭的 2、3 階
∄ ₭ ፟ ₩	準備															準備責		・集容	国な連維を
項目	拉象	₩₩	- Rem						10	<u>40</u>						V 🗆	Ľ‡	煙伐	





	日)〈抜粋〉	[基本発生集中 原単位	3,300	1,783	11,600		1,900		
(変更部ガを亦太子で亦り)	表 1.2-4(1) 本事業による発生集中交通量(平日)<抜粋>	商業業務床面積	%0.67	I	21.0%	l	I	100%	教育施設 エデュテインメント施設
	業による発生集	開発延床面積 (ha)	8.18	0.50	2.17	0.39	1.78	13.02	
炎 用 夜	.2-4(1) 本事	用途	業務等 ^{注1)}	ウェルネスセンター	商業等注2)	LVA	宿泊施設	111111111111111111111111111111111111111	注 1) 業務等:業務施設、 注 2) 商業等:商業施設、
		4	00		00		00		(注) (注) (注) (注) (注) (注)
		大発生集中 原単位	3,300	1,783	11,600	1	1,900	1	世 进
50東内谷)		基本発生 原単	84.7%		15.3% 11,600		1,900	100% —	
	表 1.2-4(1) 本事業による発生集中交通量(平日)く抜粋> 表 1	:面積 基本発生 原単		1,783	1	0.39 — — —	1.89 — 1,900	13.02	業務等:業務施設、教育施設 商業等:商業施設、エデュテインメント施設

資料編 p.資 1-9											\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	つくこう ひとりくく	7/10	へつこり			
\F/V O F #		アコー新田十	% + +	7 82十年十六第三			‡ 		#		1 -1 ## ## #	日光光十年十分	₩ ₩	#	‡ \ (/ \$ \	
X 1. X	量形		* -	以	{×	/	を 本 を 通手 段別		¥ 1	冊年	6 811	k	¥		7	交通手段別	<u> </u>
徴		_1-1	対象を 対象 対象 対象 対象 対象 対象 対象	交通を 低減した 発集量	- \1	自動車	発生集 平均乗車 人員	自動車台数	幾 田	阿爾	発生集中量	対産量	交通を 低減した 発集量	手段別-構成比	自動車	発生集中量 平均乗車 人員	自動車口数
	(ha)	(人TE/目)	(人正/目)	(人正/目)	自動車		(TE/台)	(日/日)		(ha)	(人正/目)	(人压/目)	(人TE/目)	自動車		(TE/台)	(日/日)
業務等 ^{注1)}	8.67	20,808	975	19,833	8.4%	1,600	1.3	1,230	業務等 ^{注1)}	8.18	19,632	1,095	18,537	8.4%	1,500	1.3	1,153
ウェルネスセンター	0.50	892		892	3.6%	30	1.0	30	ウェルネスセンター	- 0.50	892		892	3.6%	30	1.0	30
商業等注②	1.57	18,212	975	17,237	8.1%	1,300	1.5	998	商業等注3	2.17	24,304	1,095	23,209	8.1%	1,800	1.5	1,200
LVA	0.39	2,000	I	2,000	7.2%	140	1.5	93	LVA	0.39	2,000	I	2,000	7.2%	140	1.5	93
宿泊施設	1.89	3,591	1	3,591	20.0%	200	1.6	437	宿泊施設	1.78	3,382		3,382	20.0%	009	1.6	375
盂	13.02	45,503	1,950	43,553		3,770		2,656	111111	13.02	50,210	2,190	48,020		4,070		2,851
表 1.2-4(2)		本事業による)発生集	る発生集中交通量	量 (休日)		<		表 1.2-4(2)		本事業により	る発生集中交通量	中交通	量 (休日)		<抜粋>	
	開発	開発	下水	内を対する	交通	 	交通手段別 発牛集中量			開選	開発	内	内なるを当な	交通	K A	交通手段別 谿牛集中量	
用途	所 面 (ha)	第件 集中量 (人TEVE)			手段別 構成比 自動車	自動車	平均乗車 人員 (TE/台)	自動車 台数 (台/日)	幾田	原子 国社 (ha)	発生 集中量 (人田/田			手段別 構成比 自動車	自動車	平均乗車 人員 (TE/台)	白動車 台数 (台/日)
業務等 ^{往1)}	8.67	3,468	815	2,653	8.4%	200	1.3	153	業務等注1)	8.18	3,272	1,050	2,222	8.4%	100	1.3	92
ウェルネスセンター	0.50	892		892	3.6%	30	1.0	30	ウェルネスセンター	0.50	892		892	3.6%	30	1.0	30
商業等注2)	1.57	29,202	815	28,387	8.1%	2,200	1.5	1,466	商業等注	2.17	38,843	1,050	37,793	8.1%	3,000	1.5	2,000
LVA	0.39	2,000		2,000	7.2%	140	1.5	93	LVA	0.39	2,000	ı	2,000	7.2%	140	1.5	93
宿泊施設	1.89	3,591	I	3,591	20.0%	200	1.6	437	宿泊施設	1.78	3,382		3,382	20.0%	009	1.6	375
+==	13.02	39,153	1,630	37,523		3,270		2,179	1 -	13.02	48,389	2,100	46,289		3,870		2,574
注1) 業務等:業務施設、 注2) 商業等:商業施設、		教育施設 エデュテインメント施設	メンソン	施設					注 1) 業務等:業務 注 2) 商業等:商業	:業務施設、教 :商業施設、エ	教育施設 エデュテイ	ンメント施設	施設				

項目

関連車両台数

具体的には、対象事業実施区域内(タワー棟の1~10階及び地下駐車場)に約240 計画建築物には、各種施設を利用する車両(以下、「関連車両」といいます。)が 台を整備し、対象事業実施区域から概ね300m以内の場所に約160台の隔地駐車場 横浜市経済局)に基づき、必要となる台数(296台)を行政棟の地下に確保する計 出入りすることになります。関連車両の発生集中交通量は、平日で約2,900台/日、 休日で約2,600台/日であり、休日と比較して平日の発生集中交通量が多くなる想定 駐車場は、「横浜市駐車場条例」(昭和38年10月、横浜市条例第33号)及び「関内 駅周辺地区駐車場整備ルール」(令和元年6月、横浜市都市整備局)に基づき、必要 となる台数 (405台(荷捌きのための駐車施設及び隔地駐車場含む)) を確保しま また、対象事業実施区域内(タワー棟1階)には電気自動車の急速充電設備を備 自動二輪駐車場は、「横浜市駐車場条例」(昭和38年10月、横浜市条例第33号)の をタワー棟1階に確保する計画として また、自転車駐車場は、「横浜市大規模小売店舗立地法運用基準」(平成30年4月、 えた駐車場(1台分)を整備する計画です。電気自動車については、今後の需要増 ※網掛け部分は令和2年度第17回環境影響評価審査会(令和3年3月2日)において 準備書からの修正案として説明済み。 大等の状況に応じて、さらなる充電設備の拡充等を検討していきます。 図2.3-5に示すとおりです。 (変更部分を赤文字で示す) を賃借契約等により確保することを検討しています。 **附置義務に基づき、必要となる台数 (27台)** 自動二輪・自転車駐車場計画 計画建築物供用後の交通計画は、 **変更後** 2.3.4 駐車場計画(抜粋) 交通計画 (抜粋) います。 2.3.3 2.3.5 6 計画建築物には、各種施設を利用する車両(以下、「関連車両」といいます。)が 出入りすることになります。関連車両の発生集中交通量は、平日で約2,600台/日、 休日で約2,200台/日であり、休日と比較して平日の発生集中交通量が多くなる想定 駐車場は、「横浜市駐車場条例」(昭和38年10月、横浜市条例第33号)及び「関内 駅周辺地区駐車場整備ルール」(令和元年6月、横浜市都市整備局)に基づき、必要 となる台数 (393台 (荷捌きのための駐車施設及び隔地駐車場含む)) を確保しま 具体的には、対象事業実施区域内(タワー棟の1~9階及び地下駐車場)に約240 台を整備し、対象事業実施区域から概ね300m以内の場所に約150台の隔地駐車場 また、対象事業実施区域内(タワー棟1階)には電気自動車の急速充電設備を備 横浜市経済局)に基づき、必要となる台数(281台)を行政棟の地下に確保する計 をタワー棟1階に確保する計画として また、自転車駐車場は、「横浜市大規模小売店舗立地法運用基準」(平成30年4月、 自動二輪駐車場は、「横浜市駐車場条例」(昭和38年10月、横浜市条例第33号) 図2.3-5に示すとおりです。 (準備書の記載内容) を賃借契約等により確保することを検討しています。 **州置義務に基づき、必要となる台数 (26台)** えた駐車場(1台分)を整備する計画です。 自動二輪・自転車駐車場計画 計画建築物供用後の交通計画は、 **変更**削 2.3.4 駐車場計画(抜粋) 5.3.3 交通計画 (抜粋) 準備書 p.2-14 2.3.5 交通背画等

用
び評価
\supset
巡及:
ᇒ
*
6
픨
評価の予
鱜
꽷
蟶
驷
뻼
9
揺

変更前 (準備	(準備書 p.6.1-11~12)	表 6.1-6 年	積		業務施設 ^{注)} 104,000	18,900	7,300	130,200	タワー棟の施設は全て業務施設として延べ面積を算定しています	表 6.1-7 年間	延べ面積 都市ガ (m²)	①	業務施設 ^{建)} 104,000	18,900	7,300	130,200	設	表 6.1-8 電刀田米	本事業の 年間電力使用量 (千kWh/年)	①	13,312.0	3,402.0	1,270.2	17,984.2
(準備書の記載内容)		年間電気使用量	電気使用量原単位	(kwh/ m·牛) ②	128	180	174	I	< 面積を算定しています	年間都市ガス使用量	都市ガス使用量原単位 ^{注 1)} (N m³/m³・年)	2	6.1	14.6	7.0		(面積を算定しています)(一番ルニキボロ目	電刀出来の一酸化灰系排出軍	二酸化炭素排出係数 (kg-CO ₂ /kWh)	2		0.462		
			年間電気使用量	(干 kW h/ 平) ③=①*②/1,000	13,312.0	3,402.0	1,270.2	17,984.2	°		年間都市ガス使用量 (千 N m³/年)	(3)=(1)*(2)/1,000	634.40	275.94	51.10	961.44	, ° m	直	電力由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO ₂ /年)	$\mathbb{D} \times \mathbb{Z}$	6,150.14	1,571.72	586.83	8,308.70
	①予測結果		<. E 11-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1	施設 吊途	業務施設 ^{注)}	宿泊施設	商業施設	七二	注)タワー棟の商		施設用途		業務施設 ^{建)}	宿泊施設	商業施設	合計	注)タワー棟の商		施設用途		業務施設	宿泊施設	商業施設	合計
変更後 (変)		表 6.1-6	延べ面積	(m)	009,660	17,800	12,800	130,200	5 1 1 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	表 6.1-7	延べ面積 都 (m²)	①	99,600	17,800	12,800	130,200	1業施設を除く施設とラーニー エク・ウーニー	衣 6.1-8 電刀	本事業の 年間電力使用量 (千 kWh/年)	(I)	12,748.80	3,204.00	2,227.20	18,180.00
(変更部分を赤文字で示す)		,年間電気使用量	電気使用量原単位 (1111/2年)	(KWh/ M·牛) ②	128	180	174	ı	タワー棟の商業施設を除く施設とライブビューイングアリーナの延べ面積の合計です。	年間都市ガス使用量	都市ガス使用量原単位 ^{注1)} (N m ³ /m³・年)	(2)	6.1	14.6	7.0		注)タワー棟の商業施設を除く施設とライブビューイングアリーナの延べ面積の合計です。 = 6.4.6. 高土 中本の一番ル 当主 中山 自	電刀出来の一酸化灰系排出重	二酸化炭素排出係数 (kg-CO ₂ /kWh)	2	-	0.462		I
			年間電気使用量	(+ kwh/#) (3=(1*2/1,000	12,748.80	3,204.00	2,227.20	18,180.00	の延べ面積の合計です。		年間都市ガス使用量 (千 N m³/年)	(3=1)*(2/1,000)	607.56	259.88	89.60	957.04	の延べ面積の合計です。	重	電力由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO ₂ /年)	$\mathbb{D} \times \mathbb{Z}$	5,889.95	1,480.25	1,028.97	8,399.16

でありたと に 成素排出量	都示 二酸化质 (t.	$\mathbb{D} \times \mathbb{C}$	1,391.33			2,191.62	環境の保全のための措置の実施を徹底することにより、			り概要	用途別延べ面積	約 78,800 m²	約 5,000 m²	加 8,900 m²	約 3,000 m²	約 12,800 m²	約 3,900 m²	約 17,800 m²	約 12,800 m	約 86,800 m	約 17,800 m	約 12,800 m²
ぎ(<mark>災更部ガセ亦乂子</mark> であり) 都市ガス由来の二酸化炭素排出量	二酸化炭素排出係数 (kg-CO2/N m³)	3		2.29		1)ための措置の			計画建築物の概要	区分	事務所	事務所	その他	事務所	店舗	その他	宿泊施設				
炎更後(<mark>炎東</mark> 表 6.1-9 都市ガ	本事業の 年間都市ガス使用量 (千 N m³/年)	(1)	92.209	259.88	09.68	957.04			(計画建築物の概要)】	表 6.3-16	用途	' イス、大学	ウェルネスセンター	エデュテインメント施設	新産業創造拠点	這	ライブビューイングアリーナ		店舗 計	事務所 計	宿泊施設 計	その他計
	施設用途		業務施設	宿泊施設	商業施設	슈計	変更前より増加するものの、		【予測条件			オフィ	ウェル	エデュ	新産業	商業施設	ライブ	ホテル				
	非出量		1,452.78	631.90	117.02	2,201.70		δ.										Ī				
雪田	都市ガス由来 二酸化炭素年間排出量 (t-CO ₂ /年)	$\mathbb{D} \times \mathbb{Q}$	11;			2.	:間排出量の合計は、	-変更はありません。			用途別延べ面積	約83,000 m²	約 5,000 m²	約 8,400 m²	約3,700 m²	約 7,300 m²	約 3,900 m²	約 18,900 m²	約 7,300 m²	約 91,700 m²	約 18,900 ㎡	約 12,300 ㎡
史則(準備書の記載内容) 都市ガス由来の二酸化炭素排出量	┊排出係数 √N m³)			66			都市ガス由来の二酸化炭素年間排出量	評価の内容に変更はあ	3-25)	物の概要	用用											
(準備書の記載内容) ガス由来の二酸化炭	二酸化炭素排出係数 (kg-CO ₂ /N m³)	(S)		2.29		I	7 世来の二		(準備書 p.6.3-25)	計画建築物の概要	区分	事務所	事務所	その他	事務所	店舗	その他	宿泊施設				
	本事業の 年間都市ガス使用量 (千 N m²/年)	(I)	634.40	275.94	51.10	961.44	し ける電力由来、	境保全目標は達成されると考えられるため、	(計画建築物の概要)】(塗	表 6.3-16	用途	7、大学	ウェルネスセンター	エデュテインメント施設	训造拠点	ሊ አ	ブビューイングアリーナ		店舗 計	事務所 計	宿泊施設 計	その他 計
	施設用途		業務施設	宿泊施設	商業施設	수류	②評価の見直 供用後におり	4全目標(は)	【予測条件(オフィス、	ウェルネ	エデュラ	新産業創造拠点	商業施設	ライブヒ	ホテル				

		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	混合 廃棄物	473	56	78	33	44	44	130	857		87.4	108.0		
	終処分	単位:	その他 廃	323	26	99	16	42	7	37	208		95.5	22.9		
	及び最		石膏 ボード	142	15	20	6	22	13	99	286		79.4	59.0		
	8生量]		紙くず	63	7	22	4	8	4	21	113		97.6	2.7		
元爻) ■】	客棄物 多		* * * *	158	13	23	∞	17	21	27	265	9	8.86	3.2	2	
(<u>変更部分を亦又字で</u> 示す する産業廃棄物発生量】	6産業房		金属 くず	142	7	ıc	4	18	12	22	245	4,356	6.76	5.2	267.2	
<u>ゴを赤</u>	生する		廃プラス チック	118	7	15	4	13	11	28	196		82.6	34.2		
翌更部(- る産業	より発		ガラス陶磁器	150	6	15	2	29	6	34	251		87.2	32.2		
三後(<mark>※</mark> 発生す	建設に		77.77 18 6	229	15	44	6	51	2	30	383		100.0	0.0		
窓更後 により発生	薬物の		1/1/1-1 1/1/5	772	53	105	32	91	35	164	1,251		100.0	0.0		(0
変史後(<mark>変史部分を赤又字で</mark> が 【計画建築物の建設により発生する産業廃棄物発生量 〕予測結果	6.3-13 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		用途	オフィス 、 大学	ウェルネスセンター	エデュテインメ ント施設	新産業 創造拠点	商業施設	ライブビューイングアリーナ	ホテル	111	in in	化率 (%) ②	4	<u> </u>	=(D- ((D×(2)/100)
画憲	6.3		F		ı	ı	発生量(トン)	Θ	l .	ı	ı		再資源化率	最終 処分量	() () () () () () () () () () () () () ((C)
【計画建築 ①予測結果	表		区分				第二						畔	東処	_ <u> </u>	紐
	根	7		498	56	74	41	69	44	138	919		87.4 車	115.8 拠		(洪
[指] (条①	根	単位:トン	混合廃棄物	340 498	26 56	53 74	ı		7 44	40 138	507 919					
 指] 	:最終処分量 表	単位:トン					41	69			91		87.4	115.8		
 提 <mark> </mark>	:最終処分量 表	単位:トン	i その他 混合 ド その他 廃棄物	340	26	8 53	41	21 69	2	04 0	7 507 91		4 95.5 87.4	22.8 115.8		(<u>世</u>
	:最終処分量 表	単位:トン	イデ 石膏 その他 廃棄物	149 340	15 26	18 53	11 19 41	10 21 69	13 7	70 40	287 507 91	14	79.4 95.5 87.4	59.2 22.8 115.8		(<u>世</u>
	:最終処分量 表	単位:トン	ず 紙くず 石膏 その他 廃棄物	66 149 340	7 15 26	5 18 53	5 11 19 41	4 10 21 69	4 13 7	23 70 40	115 287 507 91	4,414	97.6 79.4 95.5 87.4	2.7 59.2 22.8 115.8	275.1	(<u>知</u>
	る産業廃棄物発生量及び最終処分量 表	単位:トン	廃デラス 金属 木くず 紙くず 紙くず 近合 混合 チック くず 木くず 紙くず ボード その他 廃棄物	125 149 166 66 149 340	7 7 13 7 15 26	14 5 22 5 18 53	9 5 11 19 41	7 10 11 4 10 21 69	11 12 21 4 13 7	30 60 28 23 70 40	199 249 270 115 287 507 91	4,414	82.6 97.9 98.8 97.6 79.4 95.5 87.4	34.6 5.2 3.2 2.7 59.2 22.8 115.8		(<u>知</u>
(準備書の記載内容) る産業廃棄物発生量】 (①	る産業廃棄物発生量及び最終処分量 表	単位:トン	金属 木くず 紙くず 石膏 その他 混合 くず 木くず ボード ボード 発験物	158 125 149 166 66 149 340	9 7 7 13 7 15 26	14 14 5 22 5 18 53	7 5 5 9 5 11 19 41	14 7 10 11 4 10 21 69	9 11 12 21 4 13 7	36 30 60 28 23 70 40	246 199 249 270 115 287 507 91	4,414	87.2 82.6 97.9 98.8 97.6 79.4 95.5 87.4	31.5 34.6 5.2 3.2 2.7 59.2 22.8 115.8		(<u>知</u>
(準備書の記載内容) る産業廃棄物発生量】 (①	とにより発生する産業廃棄物発生量及び最終処分量 表	単位:トン	パコン ガラス 廃プラス 金属 木くず 紙くず 石膏 その他 混合 がら 陶磁器 チッカ くず 木くず 紙くず ボード を変物	241 158 125 149 166 66 149 340	15 9 7 7 13 7 15 26	41 14 14 5 22 5 18 53	11 7 5 5 9 5 11 19 41	20 14 7 10 11 4 10 21 69	5 9 11 12 21 4 13 7	32 36 30 60 28 23 70 40	365 246 199 249 270 115 287 507 91	4,414	100.0 87.2 82.6 97.9 98.8 97.6 79.4 95.5 87.4	0.0 31.5 34.6 5.2 3.2 2.7 59.2 22.8 115.8		(<u>知</u>
(準備書の記載内容) る産業廃棄物発生量】 (①	とにより発生する産業廃棄物発生量及び最終処分量 表	単位:トン	ガラス 廃ゲラス 金属 木くず 紙くず 石膏 その他 混合 陶磁器 チック くず 木くず 紙くず ボード をの他 廃棄物	158 125 149 166 66 149 340	9 7 7 13 7 15 26	14 14 5 22 5 18 53	7 5 5 9 5 11 19 41	14 7 10 11 4 10 21 69	9 11 12 21 4 13 7	36 30 60 28 23 70 40	246 199 249 270 115 287 507 91	4,414	87.2 82.6 97.9 98.8 97.6 79.4 95.5 87.4	31.5 34.6 5.2 3.2 2.7 59.2 22.8 115.8		
(準備書の記載内容) る産業廃棄物発生量】 (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	単位:トン	パコン ガラス 廃プラス 金属 木くず 紙くず 石膏 その他 混合 がら 陶磁器 チッカ くず 木くず 紙くず ボード を変物	241 158 125 149 166 66 149 340	15 9 7 7 13 7 15 26	41 14 14 5 22 5 18 53	11 7 5 5 9 5 11 19 41	20 14 7 10 11 4 10 21 69	5 9 11 12 21 4 13 7	32 36 30 60 28 23 70 40	1,258 365 246 199 249 270 115 287 507 91	수 14	100.0 87.2 82.6 97.9 98.8 97.6 79.4 95.5 87.4	0.0 31.5 34.6 5.2 3.2 2.7 59.2 22.8 115.8	275.1	(日本の)

		ジ	(準備書の記載内容)	(KI			変 事後 (変 事	事部分を赤女字で示す	* (単) (単) (単) (1	
	供用後に発生					【供用後に発生す	る廃棄物発生量】			
$\overline{\ominus}$	①予測結果(準	(準備書 p.6.3-27)				①予測結果				
	表 6.3-20 (供用後に発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品	美系一般廃棄物 及	び産業廃棄	物品目別発生量	表 6.3-20 作	供用後に発生する事業系一般廃棄物及び産業廃棄物品目別発生量	系一般廃棄物及	なび産業廃棄物	勿品目別発生量
	廃勇	廃棄物の種類	発生原単位 (g/㎡·日)	延べ面積 (㎡)		廃勇	奏棄物の種類	発生原単位 (g/㎡・日)	延べ面積 (m³)	廃棄物発生量 ^{注)} (kg/日)
		%任 <u>米百</u>	16.7	(3)	$(3=(1)\times(2)\times1,000$		※ 世	① 16.7	8	$3=1\times2/1,000$
	***	剛大學	17.9		130.7	· *** *** *** *** *** *** *** *** *** *	國本	17.9	1	229.1
	一般廃棄物	繊維	2.7		19.7	一般廃棄物	繊維	2.7		34.6
		草木・その他可燃物	8.0		5.8		草木・その他可燃物	8.0		10.2
世		プラスチック	5.1	7,300	37.2	世舞	プラスチック	5.1	12,800	65.3
E E	産業廃棄物	ガラス・石・殖核器	3.3		24.1		ガラス・石・陶磁器	3.3	•	42.2
		金属類	3.3		24.1			3.3		42.2
		その他不燃物	0.5		3.7		その他不燃物	0.5		6.4
		小計	50.4		367.9		145	50.4		645.1
	ļ ļ	紙類	28.6		2,622.6	<i>\</i>	紙類	28.6	•	2,482.5
	- 事業米 	(本)	2.0		183.4	事業米 一郎政権	大 類	2.0	•	1/3.6
		数部 加米・水の名 戸 教授	0.4		36.7		数指描米・水色名声教物	0.4	•	34.7
事		キボーの間も終わ プラスチック	3.2	91,700	293.4	神	33,	3.2	86,800	277.8
松片		ゴム・皮革	0.0		0.0	崧出	ゴム・皮革	0.0		0.0
<u> </u>	産業廃棄物	ガラス・石・陶磁器	1.6		146.7	産業廃棄物	ガラス・石・陶磁器	1.6		138.9
		金属類	3.6		330.1		金属類	3.6		312.5
		その他不然物	0.3		27.5		トの街下熬巻	0.3		26.0
		4年	40.1	1	3,677.2			40.1		3,480.7
	# #	米類 三十	22.7		429.0	1 # #		22.7	,	404.1
	事業一整務一整務	中国	13.4		233.3 98.5	事業 一部 政事	阿米	13.4		238.3
左		製品はよりの名目教物	4.1		77.5		対対・イクの名目教授	4.1	•	73.0
果		プラスチック	8.9	18,900	168.2	早果		8.9	17,800	158.4
粗		ゴム・皮革	0.4		7.6		ゴム・皮革	0.4		7.1
崧	産業廃棄物	ガラス・石・陶磁器	5.1		96.4	設 産業廃棄物	ガラス・石・陶磁器	5.1	•	806
		金属類	4.0		75.6		金属類 2014 下鄉朴	4.0	1	71.2
		トの有大祭多々計	0.1		1 195 0		トの旬イ紫多々計	0.1		1.060.0
		旦来世界	13.3		1,155.9			13.3		1,009.0
	※ 素 重	兩大學	14.3		175.9	※素	阿克林	14.3		183.0
	一般廃棄物	繊維	2.1		25.8	一般廃棄物	繊維	2.1	•	26.9
Ŋ		草木・その他可燃物	0.0		7.4	N	草木・その他可燃物	0.6		7.7
۲ €		プラスチック	4.0	12,300	49.2	۲ €	プラスチック	4.0	12,800	51.2
) 全		ゴム・皮革	0.0		0.0	3年	ゴム・皮革	0.0		0.0
1	産業廃棄物	ガラス・石・陶磁器	2.6		32.0	産業廃棄物	ガラス・石・陶磁器	2.6	•	33.3
		金属類	2.6		32.0		金属類	2.6		33.3
		のと同じがある。	90.0		4.9		こって四十条がの	20.0		510.7
(ΠĒΠ	53.3		430.0		TLL	53.3		010.1
<u>(v)</u>	②評価の見直し									
	供用後の廃棄物発生量		(総計 5,706.3kg/日) は、	変更前 (総計	(総計 5,671.8kg/日) (こけ	Lベて 34.5kg/日の	に比べて34.5kg/日の増加となりますが、	環境の保全の打	こめの措置の	環境の保全のための措置の実施を徹底するこ
٦	アにより、 顕遠	環境保全目標は達成されると考えられるため、	んと若々られる	ため、評価の内	り内容に変更はありません。	ません。				
)			1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1			5				

^{10 49}

項目

環境影響評価(廃棄物・建設発生土)

(技術者の) (技術者) (全事項号の) (株/清末) (株/清末) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4	[日本事場の利用に伴う大気環境への影響] 書から4-61 地下64-65 電子の場合 地下64-65 平均 中が6 中が7 中が7 中が6 中が6 中が6 中が7 中が7 <th></th> <th></th> <th>数更能 (3</th> <th>(準備書の記載内容)</th> <th>内容)</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>Pia</th> <th>変更後 (変更]</th> <th>(変更部分を赤文字で示す</th> <th>7で示す)</th> <th></th> <th></th>			数更能 (3	(準備書の記載内容)	内容)				Pia	変更後 (変更]	(変更部分を赤文字で示す	7で示す)		
(中) 引き期余件(荷さばき車両台数) 表 64-45 地下駐車場の走行台数及び平均走行距離 表 64-45 地下駐車場の上でいます。 (中) 日本的 (中) 1 (4/19) 本の 日本的 (東) 1 (4/19) 本の 日本的 (中) 1 (4/19) 本の 日本の (東) 1 (4/19) 本の 日本の (本) 1 (4/19) 本の 日本の (4/19) 本の 日本の (4/19) <th< th=""><th>(古) (1) (1) (1) (2) (1) (2) (2) (2) (3) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4</th><th>の います は は は に は は に は は に は に は は に は に は に</th><th>り利用に伴う</th><th>大気環境への</th><th>影響】</th><th></th><th></th><th></th><th> 【駐車場の対</th><th>利用に伴う大</th><th>c気環境への</th><th>影響】</th><th></th><th></th><th></th></th<>	(古) (1) (1) (1) (2) (1) (2) (2) (2) (3) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4	の います は は は に は は に は は に は に は は に は に は に	り利用に伴う	大気環境への	影響】				【駐車場の対	利用に伴う大	c気環境への	影響】			
定行台数 及び平均走行距離 表 6.4-45 地下駐車場の走行台数及び平均走行距離 表 6.4-45 地下駐車場の走行台数及び平均走行距離 上行語離 (公月) 上行音響 (公月) 上月300 上月4.9 上月4.9 上月500 上月4.9 上月500 上月4.9 上月500 上月4.9 上月500 上月4.9 上月500 上月4.9 上月4.9<	264-45 地下駐車場の走行台数及び平均走行距離	①予測条件	牛(荷さばき	車両台数)(쐵	⊭備書 p.6.4−6	1)			①予測条件		e而台数)				
地方台数 平均額 用排量 対象車両 本行距離 不下距離 本行距離 本行距離 本行距離 本行距離 本行距離 本行距離 本行距離 本行距離 本方距離 本方面 上4880 0.0296 生产的權 本产的權 本市的值 <	250		表 6.4-4		場の走行台数。	及び平均走	行距離			表 6.4-45		易の走行台数	及び平均走	行距離	
(2)	14.5 14.5	地下駐車場		/象車両	走行台数	平均 走行距離	ш		地下駐車場	対条	車車	走行台数	平均走行距離		
17.5 114.9 1.4880 0.0296 注: 2.5	114.9 1.4880 0.0296 23 35 32 32 32 32 32 32			- - - -	(日/日)	(m)	(周/8)	(周/8)			· ·	(日/日)	(m)	(8/日)	(周/8)
2)	(計画大で41 車相当と想定されるため、小型車として整理しています。	地下1路	荷さばき車店		175	114.9	1.4880	0.0296	地下1路	荷さばき車両	小型車性)	200	114.9	1.7005	0.0338
(2) 予測結果 表 6.4-49 年平均値から日平均値への換算結果 (5) 日平均値への換算結果 (5) 日平均値への換算結果 中平均値への換算結果 表 6.4-49 年平均値の 日平均値への換算結果 日平均値の (中間 98%値型 (準備書 p.6.4-65) 「中平均値の (中平均値の (中平均値への換算結果) (予測結果) 子測項目 (中平均値への換算結果 (準備書 p.6.4-65) ※設備の検験に伴う影響との合成結果 表 6.4-49 年平均値 (中平均値の (中平均値の (中平均値の (中平均値への換算結果) (予測結果) (予測項目 (予測結果) 大気機能の供用に伴う (予測結果) 表 6.4-51 年平均値の (予測結果) 一般化窒素 (ppm) (予測結果) の.0320007 の.0499 (予測結果) 本が数値の (予測結果) 大気機能への整備の供用に伴う (予測結果) 本が動便の (予測結果) 「予測項目 (予測結果) 大気機能のの場所に伴う (予測結果) 本が動便のの3220007 (予測報書: 上級化窒素は (ppm) 本のはの220008 (予測報書: 上級化窒素は (ppm) 「予測報書: 上級化窒素は (ppm) 「予測報書: 上級的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的的	## P D 6 4 4 6 4 平 4 5	(世) 神みば、	き車両は最大で	で4t 車相当と想	定されるため、	小型車として	て整理してい	生子。	注)荷さばき、	車両は最大で	4t車相当と想	定されるため、	小型車として	て整理してい	生子。
心ら日平均値への換算結果 表 64-49 年平均値の 年平均値の 平平均値の 平平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 日平均値 日 日平均値の 日平均値 日 日平均値の 日平均値 日 日平均値の 日平均値 日 日平均値 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日	表 6.4-49 年平均値から日平均値への換算結果 年平均値から日平均値への換算結果 表 6.4-49 年平均値から日平均値への換算結果 表 6.4-49 年平均値から日平均値への換算結果 本 6.4-49 年平均値から日平均値への換算結果 予測項目 年平均値の 音速能子状物質の環境基準は 0.0039 予測項目 年平均値から日平均値への提算結果 子測項目 年平均値の 音速能子状物質の環境基準は 0.0049 予測項目 年平均値から日平均値への投算結果 年平均値の 音速能子状物質 (ng/ nl) 子測項目 年平均値の 音速能子状物質 (ng/ nl) 子測項目 年平均値から日平均値から日平均値への投算結果 子測項目 中平均値がら日平均値から日平均値への投算結果 子類粒子状物質は 0.0089の個の 0.0220008 (4.5 影響との合成結果 (pm) 7-2 内またはそれ以下の場響 本 6.4-51 年平均値から日平均値への投算結果 本 6.4-51 年平均値から日平均値から日平均値への投算結果 本 6.4-51 年平均値から日平均値から日平均値への投算結果 本 6.4-51 年平均値がら日平均値かのアーン内またはそれ以下の場響 本 6.4-51 年平均値から日平均値への投算結果 本 6.4-51 年平均値から日平均値への投算結果 本 6.4-51 年平均値がら日平均値への投算結果 本 7.5 元間を記載している。 本 7.5 元間を引きる。	②予測結		.6.4-64)					②予測結果						
(ppm) 溶遊粒子状物質 (ppm) 溶透粒子状物質 (ppm) 溶透粒の (ppm) 溶透加度 (ppm) 溶透粒子状物質 (ppm) 溶透加度 (ppm) 溶透加度 (ppm) 溶透加度 (ppm) 溶透加度 (ppm) 容力的 (ppm) 存卵 (ppm) 存卵 (ppm) 存卵 (ppm) 存卵 (ppm) 存別 (ppm) 存別 (ppm) 存物 (ppm) 存取 (ppm) 存取 (ppm) 存取 (ppm) 存取 (ppm) 存取 (ppm) 存取 (ppm) 溶液 (ppm)	中学的値		表 6.4		直から日平均(値への換算	結果			表 6.4-		≦から 日平均·	値への換算	結果	
日平均値の 0.039 年平均値 (予測結果) 日平均値の (予測結果) 日平均値の (予測結果) 日平均値の (地管制 8%値で) 子測結果) 年間 98%値で (地で計画場の利用) 子測結果) 年間 98%値で (地で計画場の利用) (予測結果) 年間 98%値で (地で計画場の利用) (予測結果) 年間 98%値で (地で計画場の利用) (予測結果) 年間 98%値で (地で計画場の利用) (予測結果) 年間 98%値で (地位・分類を (地位・分類を (地位・分類を (地位・分類を (地位・の数算結果) (予測結果) (予測結果) <td>(予測結果) 年平均値 中平均値の 中平均値のの 中平均値のののののののののののののののののののののののののののののののののののの</td> <td></td> <td></td> <td>二酸化窒</td> <td></td> <td>極熱</td> <td></td> <td>mg/m³)</td> <td></td> <td></td> <td>二酸化窒</td> <td></td> <td> </td> <td></td> <td>(mg/m³)</td>	(予測結果) 年平均値 中平均値の 中平均値のの 中平均値のののののののののののののののののののののののののののののののののののの			二酸化窒		極熱		mg/m³)			二酸化窒				(mg/m³)
の.039 0.0220007 0.049 (地下駐車場の利用) 0.0180024 0.039 0.0220008 学遊粒子状物質の環境基準は 0.10mg/mi以下。	1	<u> </u>	側項目	年平均值 (予測結果)	日平均値の 年間 98%値 ^注			1平均値の 6除外値 ^{注)}	子側上	通目	年平均值 (予測結果)	日平均値の 年間 98%値 ³			3 平均値の %除外値 ^{注)}
空遊粒子状物質の環境基準は 0.10mg/m ³ 以下。	環境基準は0.06ppm以下、浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/nl以下。	建物 (地下駐] に伴う大気	9の供用 車場の利用) (環境への影響	0.0180021			20002	0.049	建物の (地下駐車減 に伴う大気環	+ (株用 場の利用) - (境への影響	0.0180024	0.0			0.049
(準備書 p.6.4-65) 業境保全目標: 二酸化窒素は 0.04ppm、浮遊粒子状物質は 0.10mg/㎡を超えないの換算結果 (準備書 p.6.4-65) 表 4-65 表 4-51 年平均値から日平均値への換算結果 pm) 平均値の 年平均値の 年平均値の 年平均値の (予測結果) 予測項目 年平均値の (予測結果) 子測項目 (予測結果) 子測項目 (予測結果) 子測項目 (予測結果) 年期均配の((予測結果) 子測項目 (予測結果) (予測結果) 子類項目 ((予測結果)) 子類結果) 主別項目 ((予測結果)) ((((()))) (())	(中 う 影響 と の 合成結果 (準備書 p. 6.4 - 65)		窒素の環境基準	割ま0.06ppm 以下		勿質の環境基		,m以下。	注)環境基準		ナ 0.04ppm カッら	0.06ppm のゾ	ーン内または	-	孚遊粒子状物
(準備書 p.6.4-65) *設備の稼働に伴う影響との合成結果 大ら日平均値への換算結果 ま 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果 pm) 平均値への換算結果 pm) 中本均値の 年平均値 中平均値から日平均値への換算結果 pm) 中平均値の 年平均値 中平均値の 中平均値 中平均値の 中平均値 中平均値の 中平均値 中平均値の 中平均値 中平均値の 中平均値 中平均値の 中平均値 中平均値の 中平均値の 中平均値の 中平均値 (予測結果) 中平均値の (予測結果) 中平均値の (予測結果) 中間 98%値 (予測結果) 中平均値の (予測は限) 中平均値の (予測は限) 中平均値の (予測は限) 中平均値の (予測は限) 中平均値の (予測は限) 中平均値の (小別と) 中平均値の (小別と) 中平均値の (小別と) 中平均値の (小別と) 中平均位の (小別と) 中上均位の (小別と) 中上均位の (小別と) 中上的に対して、(小別と) 中上的に対して、(小別と) 中上的に対して、(小別と) 中上的に対して、(小別と)	表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果 表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果 表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果 表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果 本事均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 年前結果 2%除外値 予測時果 年間 98%値 (予測結果) (予測結果) 主 時間 98%値 (予測結果)								環境保全	質は 0.10mg 目標:二酸化≦	/㎡以下。 窒素は 0.04ppm、	、浮遊粒子狀物	夠質は 0.10mg √	/㎡を超えな	。 カ い
表 6.4-51 年平均値から日平均値から日平均値 にはまま (ppm) 発売が子状物質 (mg/m³) 予測項目	表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果 本において (大利結果) 年平均値から日平均値への換算結果 表 6.4-51 年平均値から日平均値への換算結果 年平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 日本均値の 日本均値の <td>※設備の程</td> <td>家働に伴う影</td> <td>響との合成結</td> <td></td> <td>.6.4-65)</td> <td></td> <td></td> <td>※設備の稼</td> <td>動に伴う影響</td> <td>₽との合成結∮</td> <td>₩</td> <td></td> <td></td> <td></td>	※設備の程	家働に伴う影	響との合成結		.6.4-65)			※設備の稼	動に伴う影響	₽との合成結∮	₩			
予測項目 年平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 年平均値 日平均値の 年平均値の 年平均値の 年平均値の 年平均値の 年平均値の 中平均値の 中平均値の 中平均値の 中平均値の 中平均値の 中平均値の 日平均値の 中平均値の 中平均値の 日平均値の 中平均値の 上別結果) 2%除外値 大気環境への影響 中間の8分配の 0.039 0.0220008 上別標準に対していりがのが一と内またはそれ以下、 で放れ子状物質は10.10mg/m³以下。 注り10mg/m³以下。 連物の供用に伴う 中平均値の 0.039 0.0220008 上別域を指式それたれが質は10.10mg/m³以下。 主験化窒素の環境基準は20.06pm以下、浮遊粒子状物質の環境上準に20.0mg/m3以下。 東地が配置のでのなりがのがテルオ大が質は20.10mg/m3以下。 東地が配置のでのなりがのがアーン内またはそれが可能のでのよりがのがアーン内またはそれでするでは20mg/m3が下。	年平均値 日平均値の 中平均値の 日平均値の 中平均値の 中型均値の 中型均 中域の 中域の 中型均 中型均 <td></td> <td>表 6.4</td> <td></td> <td>直から日平均1</td> <td>値への換算</td> <td>結果</td> <td></td> <td></td> <td>表 6.4-</td> <td></td> <td><u>負から日平均</u>・</td> <td>値への換算</td> <td>結果</td> <td></td>		表 6.4		直から日平均1	値への換算	結果			表 6.4-		<u>負から日平均</u> ・	値への換算	結果	
予測項目年平均値日平均値の日平均値の日平均値の日平均値の日平均値の年平均値日平均値の年平均値日平均値の建物の供用に伴う 大気環境への影響0.01800460.0390.02200070.049大気環境への影響 大気環境への影響0.01800460.0390.03200080.0220008大気環境への影響 工酸化窒素の環境基準は0.06ppm以下、浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/m³以下。注り環境基準:二酸化窒素は0.04ppm、溶遊粒子状物質は0.10mg/m³以下。注り環境保全目標:二酸化窒素は0.04ppm、浮遊粒子状物質は0.10mg/m³を超えな	年平均値 日平均値の 日平均値の 日平均値の 予測項目 年平均値 日平均値の 年平均値の 年平均値の 年間 98%値 ² (予測結果) 2%除外値 ² (予測結果) 2%除外値 ² (予測結果) 2%除外値 ² (予測結果) 年間 98%値 ² (予測結果) 年間 98%値 ² (予測結果) 2%除外値 ² (予測結果) 2%除外値 ² (予測結果) 年間 98%値 ² (予測結果) 2%的結果 (予測結果) 年間 98%値 ² (予測結果) 4年間 98%値 ² (予測結果) 4年間 98%値 ² (予測結果) 4年間 98%値 ² (予測結果) (予測結果) <td></td> <td></td> <td>二酸化窒素</td> <td></td> <td>浮遊彩</td> <td></td> <td>ıg/m³)</td> <td></td> <td></td> <td>二酸化窒素</td> <td></td> <td> </td> <td></td> <td>ng/m^3</td>			二酸化窒素		浮遊彩		ıg/m³)			二酸化窒素				ng/m^3
建物の供用に伴う 大気環境への影響0.01800460.0390.02200070.049注)環境基準: 二酸化窒素の環境基準は 0.06ppm 以下、浮遊粒子状物質の環境基準は 0.10mg/m³以下。注)環境基準: 二酸化窒素に 0.04ppm から 0.06ppm のゾーン内またはそれ以下、環境性全1機: 二酸化窒素は 0.04ppm、溶遊粒子状物質は 0.10mg/m³と超えな	書 0.0180046 0.039 0.0220007 0.049 注)環境基準に0.04pm から 0.08pm のゾーン内またはそれ以下、 環境基準に0.04pm から 0.06ppm のゾーン内またはそれ以下、 環境保全目標: 二酸化窒素は0.04ppm、浮遊粒子状物質は0.10mg/m³を超えな。	一	項目	年平均値 (予測結果)	日平均値の 年間 98%値 ^池	年平均(予測結		平均値の 6除外値 ^池	予測項		年平均值 予測結果)	日平均値の 年間 98%値 ^池			1平均値の %除外値 ^{注)}
二酸化窒素の環境基準は 0.06ppm 以下、浮遊粒子状物質の環境基準は 0.10mg/㎡以下。 質は 0.10mg/ポ以下。 環境保全目標:二酸化窒素は 0.04ppm、浮遊粒子状物質は 0.10mg/㎡な超えな	環境基準は0.06ppm 以下、浮遊粒子状物質の環境基準は0.10mg/m ³ 以下。 質は0.10mg/m ³ 以下。 環境保全目標:二酸化窒素は0.04ppm、浮遊粒子状物質は0.10mg/m ³ を超えな エケ・シェン・エア・ション・ション・ション・コール・コール・コール・コール・コール・コール・コール・コール・コール・コール	建物の供 大気環境	用に伴うへの影響	0.0180046	360.0		20007	0.049	建物の供用 大気環境へ	に伴う の影響	0.0180046	0.039		20008	0.049
	4. 化二进马口(卡用非常田长属在一)) 5. 4. 4. 4. 4. 7. 7. 7. 7. 4.		窒素の環境基準	単は 0.06ppm 以 了	5、浮遊粒子状	勿質の環境基	準は 0.10mg/	m 大 上 一		:二酸化窒素/ 質は 0.10mg 目標:二酸化3	ま 0.04ppm から /㎡以下。 登素は 0.04ppm、	0.06ppm のグ、 浮遊粒子状物	ーン内または 約質は 0.10mg,	それ以下、 /㎡を超えな	学遊粒子状物いこと。

	1			TH	起資	₹↑	71	7	業	ПΙ	四(り変	.丈	IC I	+ .	/ 垠	児	訳グラ	響評値	1準1	有 書	W _i	记果》	小	台∨	75	2丈	ار.	ر	۱۱.	<u>C</u>		_
			立:台/日	曹		4 7,011	3 6,018	7 13,029			3 17,829	4	1	7 2,785	2 9,304	9 12,089			4 11,613			(mg/m)	日平均値の 2%除外値	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.045
)影響)	単位	将来交通量	▶ 大型車	7 564	5 423	2 987			6 1,133		1,	.8 437	902	1,			944			-状物質			32	88	11	69	89	35	09	44	07
		環境へ0			- 小型車	0 6,447	374 5,595	374 12,042			128 16,696	4_	1	0 2,348	437 8,402	437 10,750			216 10,669		結果	浮遊粒子状物質	年平均值 (予測結果)	0 020136	0.0220132	0.0220188	0.0220111	0.0220169	0.0220168	0.0220135	0.0220160	0.0220144	U.U22U1
त्रे (५		う大気		1台数	車合計	0	0 37	0 33	1,		112 1,128		1,	0	0 48				112 2		の換算		盾の 3%値	1 8	38	38	38	38	38	38	38	88 88	20
文字で記		・一二年		関連車両台数	車大型車	0	374	374				721	,314	0	437				104		: 均価へ	(mdd) ≱	日平均値の年間 38%値	0.038	0.038	0.038	0.038	0.038	0.038	0.038	0.038	0.038	0.0
(変更部分を赤文字で示す	[秦]	(関連車両の走行に伴う大気環境への影響			計小型車	111	5,644				1,		1	2,785	8,867	4					年平均値から日平均値への換算結果	二酸化窒素	年平均値 予測結果)	0.018148	0.018142	0.018228	0.018118	0.018196	0.018194	0.018135	0.018166	0.018155	10101
変更部,	竟への導	関連車回		绞通量	√ □	564 7,011	423 5,6	987 12,655		-+	1,021 16,701	1		437 2,7	902 8,8	1,339 11,652			832 11,397		≥均値が		4 年 子	1								0.0	0.0
変更後 (大気環			将来基礎交通量	小型車 大型車	6,447	5,221	11,668			15,680 1,0			2,348	7,965				10,565					東北	南西側	北東側	南西側	北東側		北東側	南西側	東軍軍	四图
杈	に伴う; 量)	予測交通量		% J	万同 [※] 小雪						+	-	+			-	_	-			表 6.4-56			c	. 16 号	中道	伊勢佐木町第82号線	東県	伊勢佐木町第82号線	市道関内	002 号線	市道新港	り歌
	の走行(交)	表 6.4-53		4	<u> </u>	南東行	北西行	7 合計		Τ.	世 中 以 中 は		<u> </u>	南東行	Τ.		南西行	北東行	10		11/1		予測項目	老巾	一般国道 16	地点 b	势佐木町	地点c	势佐木町(地点 d 市	知	地点 e 市道新 第 28 早編	101 坐
	【関連車両の走行に伴う大気環境への影響】 ①予測条件(交通量)	表		1	予 測 地点	기 기	地京 a	(한 마음 10	地点占	市道伊勢佐木町	第 82 方線	過点で 市道伊勢佐木町	第 82 号線	地点 d	市道関内本牧線	第 7002 号線	老点 e	中国新港	用 /8 方蒙	2予測結果							関連車両の伊勢		Ì	の影響 対	₩.	**	1
							1	71(3	門	100	押	- - - -		押	無		- 1	TK.	(S) 子							関連	走行	大気	6			
			: 台/日	1 m1	☆□	7,011	6,016	13,027	7,933	6,889	17,822	8.556	19,675	2,785	9,302	12,087	6,175	5,434	11,609			(mg/m^3)	日平均値の 2%除外値	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	0.049	.043
		影響)	単位	採交通量	大型車	564	423	286	456	677	1,133	511	1,331	437	902	1,339	555	389	944			物質		┢									4
		2		卖	 	6,447	5,593	12,040	77	9,212	689	8.045	18,344	2,348	8,400	10,748	5,620	5,045	2			7子状	及 辞 無	0136	0132	189	111	169	0168	0135	0.0220160	0144	0.0220120
		うくら			小型車	9		12,		9,2	16,689	`		2,		10,			10,665		账	遊粒	千千	000	0.02	0220	0220	.0220	.022	0.022	0.0	0.022	٦
		大気環境へ(3数	<u>√</u> □	0	372	372	1,009	112	1,121	718	1,306	0	435	435	163	49	212)換算結果	浮遊粒子状	[の 年平均値 (4 (予測結果)	-			0.0220111	0.0220169		0.0220135			1
貮内容)		に伴う大気環境へ0		引連車両台数	大型車 合計	0 0	0 372	0 372	0 1,009	112 112	112 1,121	0 718	0 1,306	0 0	0 435	0 435	112 163	0 49	112 212		9値への換算結果	(mdd)	日平均値の 年平 年間 38%値 (予測)	-		0.038 0.0220	0.038 0.0220	0.038 0.0220	0.038 0.022	0.038 0.022		0.038 0.022	0.000
書の記載内容)	響】	の走行に伴う大気環境への		関連車両台数	小型車 大型車 合計	0 0 0	372 0 372	372 0 372	1,009 0 1,009	0 112 112	1,009 112 1,121	718 0 718	1,306 0 1,306	0 0 0	435 0 435	435 0 435	51 112 163	49 0 49	100 112 212		ら日平均値への換算結果	· 基素 (bbm)	日平均値の年間 38%値	0 038	0.038	0.038	0.038	0.038	0.038	0.038	0.038	0.038	
(準備書の記載内容)	、への影響】 3.4-70)]連車両の走行に伴う大気環境への			合計 小型車 大型車 合計	7,011 0 0 0	5,644 372 0 372	12,655 372 0 372	6,924 1,009 0 1,009	9,777 0 112 112	16,701 1,009 112 1,121	7.838 718 0 718	18,369 1,306 0 1,306	2,785 0 0 0	8,867 435 0 435	11,652 435 0 435	6,012 51 112 163	5,385 49 0 49	11,397 100 112 212		均値から日平均値への換算結果	· 基素 (bbm)		0 038	0.038				0.038		0.038		
	(気環境への影響】 備書 p.6.4-70)	負量(関連車両の走行に伴う大気環境への影響)			大型車 合計 小型車 大型車 合計	564 7,011 0 0 0	423 5,644 372 0 372	987 12,655 372 0 372	456 6,924 1,009 0 1,009	565 9,777 0 112 112	0.00 1.0 0.00 1.0 0.00 1.0 1.0 1.0 1.0 1	511 7.838 718 0 718	1,331 18,369 1,306 0 1,306	437 2,785 0 0 0	902 8,867 435 0 435	1,339 11,652 435 0 435	443 6,012 51 112 163	389 5,385 49 0 49	832 11,397 100 112 212	73)	年平均値から日平均値への換算結果	· 基素 (bbm)	日平均値の年間 38%値	0 038	0.018142 0.038	0.038	0.038	0.038	0.018194 0.038	0.038	0.018167 0.038	0.038	0.018131
変更前(準備書の記載内容)	ドラ大気環境・ (準備書 p.6.			将来基礎交通量	小型車 大型車 合計 小型車 大型車 合計	6,447 564 7,011 0 0 0	5,221 423 5,644 372 0 372	11,668 987 12,655 372 0 372	6,468 456 6,924 1,009 0 1,009	9,212 565 9,777 0 112 112	15,680 1,021 16,701 1,009 112 1,121	7.327 511 7.838 718 0 718	17,038 1,331 18,369 1,306 0 1,306	2,348 437 2,785 0 0 0	7,965 902 8,867 435 0 435	10,313 1,339 11,652 435 0 435	5,569 443 6,012 51 112 163	4,996 389 5,385 49 0 49	10,565 832 11,397 100 112 212	₽ p.6.4-73)		· 基素 (bbm)	年平均値 日平均値の (予測結果) 年間 98%値 (北南個 0.018148 0.038	南西側 0.018142 0.038	北東側 0.018228 0.038	南西側 0.018118 0.038	北東側 0.018196 0.038	南西側 0.018194 0.038	北東側 0.018135 0.038	南西側 0.018167 0.038	所 単側 0.018155 0.038 再個 0.018131 0.038	四側 0.018131
	ドラ大気環境・ (準備書 p.6.	予測交通量		将来基礎交通量	大型車 合計 小型車 大型車 合計	564 7,011 0 0 0	北西行 5,221 423 5,644 372 0 372	合計 11,668 987 12,655 372 0 372	南東行 6,468 456 6,924 1,009 0 1,009	北西行 9,212 565 9,777 0 112 112	0.00 1.0 0.00 1.0 0.00 1.0 1.0 1.0 1.0 1	上五本1 3,111 020 10,531 500 0 500 1 50	合計 17,038 1,331 18,369 1,306 0 1,306	437 2,785 0 0 0	北西行 7,965 902 8,867 435 0 435	승計 10,313 1,339 11,652 435 0 435	5,569 443 6,012 51 112 163	r 4,996 389 5,385 49 0 49	832 11,397 100 112 212	(準備書 p.6.4-73)	表 6.4-56 年平均値から日平均値への換算結果	· 基素 (bbm)	日平均値の年間 38%値	0.018148 0.038	5号 南西側 0.018142 0.038	市道 北東側 0.018228 0.038	南西側 0.018118 0.038	北東側 0.018196 0.038	南西側 0.018194 0.038	北東側 0.018135 0.038	南西側 0.018167 0.038	市道新港 東側 0.018155 0.038 8 日編 田側 0.018131 0.038 1.0038	10 分級 四側 0.018131
	【関連車両の走行に伴う大気環境への影響】 ①予測条件(交通量)(準備書 p.6.4-70)			将来基礎交通量	小型車 大型車 合計 小型車 大型車 合計	南東行 6,447 564 7,011 0 0 0	5,221 423 5,644 372 0 372	7 合計 11,668 987 12,655 372 0 372	南東行 6,468 456 6,924 1,009 0 1,009	:町 北西行 9,212 565 9,777 0 112 112	15,680 1,021 16,701 1,009 112 1,121	大野 北西行 7.327 511 7.838 718 0 718	合計 17,038 1,331 18,369 1,306 0 1,306	2,348 437 2,785 0 0 0		線 合計 10,313 1,339 11,652 435 0 435	南西行 5,569 443 6,012 51 112 163	北東行 4,996 389 5,385 49 0 49	10,565 832 11,397 100 112 212	② 予測結果 (準備書 p.6.4-73)		· 基素 (bbm)	年平均値 日平均値の (予測結果) 年間 98%値 (北南個 0.018148 0.038	南西側 0.018142 0.038	北東側 0.018228 0.038	0.018118 0.038	地点 6 市道 北東側 0.018196 0.038	>伊勢佐木町第 82 号線 南西側 0.018194 0.038	北東側 0.018135 0.038	57002 号線 南西側 0.018167 0.038	市道新港 東側 0.018155 0.038 1.28 1.28 1.28 1.29 1.	10 分級 四側 0.018131

③**評価の見直し** 関連車両台数は変更となるものの、予測結果は変更前と同程度となり、評価の内容に変更はありません。

項目

環境影響評価(大気質)

(関連車両の走行に伴う道路交通経音) (関連車両の走行に伴う道路交通経音 単位、・68 (5-24 関連車両の走行に伴う道路交通経音 単位			·41	炎史則 (牛浦吉の記載)2合	55.载(2)令/	_		ダガ液	(核 (後 年 ず ど か か か か か か か か か か か か か か か か か か	へのかし 十人へ		
表 5.5-24 関連車面の走行に伴う道路交通騒音 単位:dB ※計算途中の四語下入の処理等により、予測総果に変更はありません。 本事業の関連車面の上行に伴う道路交通騒音 本事業の関連車面 指位:dB 株本表記を立重 本事業の関連車面 指位:dB 本事業の関連車面 指標金元量 本事業の関連車面 指標金元量 本事業の関連車面 指標金元量 本事業の関連を元息 本事業の関連を元まる。 本事業の関連を元まる。 本事業の関連を元まる。 本事業の関連を元まる。 本事業の関連を元まる。 本事業の関連を元まる。 本事業の関連を定する。 本事業の目標を定する。 本事業の関連を定する。 本事業の関連を定する。 本事業の関連を定する。 本事業の関連を定する。 本事業の関連を定する。 本事業の関連を定する。 本事業の関連を定する。 <th colspa<="" th=""><th>【関連車品 ①予測結集</th><th>5の走行に ((準備書</th><th><u>:伴う道</u> p.6.5-4</th><th>路交通騒音】 10)</th><th></th><th></th><th>【関連車両の走行 ①予測結果</th><th>こ伴う道!</th><th>路交通騒音】</th><th></th><th></th></th>	<th>【関連車品 ①予測結集</th> <th>5の走行に ((準備書</th> <th><u>:伴う道</u> p.6.5-4</th> <th>路交通騒音】 10)</th> <th></th> <th></th> <th>【関連車両の走行 ①予測結果</th> <th>こ伴う道!</th> <th>路交通騒音】</th> <th></th> <th></th>	【関連車品 ①予測結集	5 の走行に ((準備書	<u>:伴う道</u> p.6.5-4	路交通騒音】 10)			【関連車両の走行 ①予測結果	こ伴う道!	路交通騒音】		
時間 将朱基礎交通量 将朱基礎交通量 本事業の関連車両 による 予測報度 本事業の関連車両 による 予測地点 による 中間 による 将朱基礎交通量 本事業の関連車両 による 予測地点 による 中間 による 将朱基礎交通量 による 本事業の関連車両 による 予測地点 を価値をしていた。 本事業の関連車両 による 予測地点 を価値をしていた。 本事業の関連車両 による 予測地点 を行。 本事業の関連車両 による 予測地点 を行。 本事業の関連車両 による。 予測地点 を行。 本事業の関連車両 による。 予測地点 を行。 本身 を同面をしまる。 本事業の関連車両 による。 予測地点 を行。 本事業の関連車両 による。 本事業の関連車両 による。 予測地点 を同面をしまる。 本事業の関連 による。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の関連 による。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の関連 による。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の を同面をしまる。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の を同面をしまる。 本事業の を同面をしまる。 本事業の関連 を同面をしまる。 本事業の を同面をしまる。		嵌	6.5 - 24	関連車両の走行(こ伴う道路交通騒音	ήш	张	₹ 6.5–24	関連車両の走行(に伴う道路交通騒音	лн	
点 時間 将来基礎交通量 本事業の関連車面 による 本事業の関連車面 を値 等価値音レベル 本事業の関連車面 を値 等価値音レベル 本事業の関連車面 を値 を値 を値 を値 を値 本事業の関連車面 を値 を値 本事業の関連車面 を値 を値 本事業の関連車面 を値 を値 本事業の関連車面 を値 を値 本事業の関連 を値 を値 本事業の を値 を値 本事業の を値 をし 本事業の を値 をし 本事業の を値 をし 本事業の を値 をし 本事業の を値 をし 本事業の を値 をし 本事業の をし 本事業の をし<						斯位: dB	※計算途中の四捨五7	への処理等	により、予測結果に	変更はありません。	単位: dB	
点 たよる による による による による でよる でよる でよる 16号 を価値音レベル 等価値音レベル レベルの増加る 地点。 昼間 66 (66.3) 66 (66.4) 1未満 (0.1) 地点。 昼間 66 (66.3) 66 (66.4) 66 (66.4) 1未満 (0.0) 地点。 昼間 66 (66.4) 67 (68.8) 1 未満 (0.0) 地点。 昼間 64 (63.8)			出出	将来基礎交通量	将来交通量	本事業の関連車両		日	将来基礎交通量	将来交通量	本事業の関連車両	
本間 本価量音レベル 等価量音レベル 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域局景・レベル 等価量音レベル 中域局景・レベル 中域局景・大型 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域場景・大型 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域場景・大型 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域局景・レベル 中域場景・大型 中域局景・レベル 中域場景・大型 中域局景・レベル 中域場景・大型 中域場景・大型 中域局景・レバル 中域場景・大型 中域場景・大型 中域局景・レバル 中域場景・大型 中域場景・大型 中域場景・大型 中域場景・大型 中域場景・大型 中域場景・大型 中域場別・ファー 中域場別・ファー 中域場別・ファー 中域場別・ファー 中域場別・ファー 中域場別・ファー 中域場別・ファー 中域場別・ファー 中域の場別・ファー 中域の場別・ファー 中域の場別・ファー 中域の場別・ファー 中域の場別・ファー 中域の場別・ファー 中域の場別・ファー 中域の場別・ファー<	予測站	加小	三 2 2 2 2 2 2 2 3 3 3 3 3 4 3 4 3 3 3 3 3	12,43	12,43	による等価騒音	予測地点	₹\ 2 2	12,43	12,45	による等価騒音	
4 位間 66 (66.3) 66 (66.4) 1未満 (0.0) 地点 a 中型 直 16 号 在 (66.3) 66 (66.4) 1未満 (0.0) 2 本 (2.7) 在 (63.8) 64 (63.8) 1未満 (0.0) 地点 b 全間 64 (63.8) 64 (63.8) 1未満 (0.0) 地点 b 全間 64 (63.8) 64 (63.8) 1未満 (0.0) 地点 b 全間 64 (63.8) 64 (63.8) 64 (63.8) 64 (63.8) 1未満 (0.0) 地点 b 4度間 64 (63.8) 64 (63.8) 14 (63.8)<			7	等価騒音レベル	等価騒音レベル	レベルの増加分		<u> </u>	等価騒音レベル	等価騒音レベル	レベルの増加分	
16 号 夜間 63 (62.7) 1 未満 (0.0) 中級国道16 号 夜間 63 (62.7) 63 (62.7) 1 未満 (0.2) 2本所 線 本間 64 (63.6) 64 (63.8) 1 未満 (0.2) 中道中勢化木町 第82 号線 全間 64 (63.6) 64 (63.8) 64 (63.8) 1 未満 (0.2) (場 本間 59 (58.9) 59 (58.9) 1 未満 (0.0) 第82 号線 本間 66 (65.8) 66 (66.1) 1 未満 (0.0) (本地) 泉線 本間 61 (60.8) 61 (60.8) 1 未満 (0.0) 地点 (60.8) 本間 (60.8) 61 (60.8) 61 (60.8) 1 未満 (0.0) 大線 本間 会 (60.4) 61 (61.3) 1 未満 (0.0) 地点 (60.8) 本間 (61.8) 61 (61.3) 1 未満 (0.0) 中道即 本間 (61.8) 61 (61.3) 61 (61.3) 1 未満 (0.0) 中道即 本間 (61.8) 61 (61.3) 61 (61.3) 1 未満 (0.0) 中道即 本間 (60.8) 61 (61.3) 61 (61.3) 1 未満 (0.0) 中道即 本間 (60.8) 61 (61.3) 61 (61.3) 1 未満 (0.0) 中道即 本間 (60.8) 61 (61.3) 61 (61.3) 1 未満 (0.0) 1 未満 (0.0) 中道即	地点	a	图图	(66.3)	66 (66.4)	1 未満 (0.1)	地点。	昼間	(66.3)	66 (66.4)		
支持 (表)昼間 (表)64 (63.6)64 (63.8)1未満 (0.0)中道伊勢佐木町 第22 号線昼間 (表)昼間 (表)66 (65.8)66 (66.1)1未満 (0.0)中道伊勢佐木町 第22 号線昼間 (表)昼間 (表)66 (65.8)66 (66.1)1未満 (0.0)中道伊勢佐木町 第22 号線昼間 (表)昼間 (表)66 (65.8)66 (66.1)1未満 (0.0)日本点 (表)日間 (表)66 (66.4)67 (66.5)66 (66.1)1未満 (0.0)日本点 (表)日本点 (表)日間 (表)66 (66.4)67 (66.5)61 (60.8)		i 16 号	夜間	63 (62.7)	63 (62.7)	1 未満 (0.0)	一般国道 16 号	夜間	63 (62.7)	63 (62.7)		
(本) (本) (本) (五) (五) <td>地流生物</td> <td>(b</td> <td>回回</td> <td>64 (63.6)</td> <td>64 (63.8)</td> <td>1 未満 (0.2)</td> <td>地点b 土冰印勢仕土町</td> <td>母鼠</td> <td>64 (63.6)</td> <td>64 (63.8)</td> <td></td>	地流生物	(b	回回	64 (63.6)	64 (63.8)	1 未満 (0.2)	地点b 土冰印勢仕土町	母鼠	64 (63.6)	64 (63.8)		
2.大町 線昼間66 (65.8)66 (66.1)1未満 (0.3)市道伊勢佐木町 第2号線昼間66 (65.8)66 (66.1)1未満線佐間61 (60.8)61 (60.8)1 (1.1)中道伊勢佐木町 市道関内本枚線昼間61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)61 (60.8)		在 个 四	夜間		59 (58.9)	1未満 (0.0)		夜間	59 (58.9)			
LATH 線位間位目(60.8)(61.60.8)(60.8	地点市場	; c	母鼠	(65.8)	66 (66.1)		地点でまる中華	昼間	(65.8)	66 (66.1)		
1 本牧線 号線昼間66 (66.4)67 (66.5)1 (0.1)市道関内本牧線 第7002 号線昼間66 (66.4)67 (66.5)1 (6.5)1 (6.5)5線 昼間: 6-22時、夜間: 22~6時です。68 (67.6)1 未満 (0.0)地点 6 第78 号線昼間: 6-22時、夜間: 22~6時です。4 間 高8 (57.6)68 (67.6)1 未満 (0.0)第78 号線 ※時間区分は、昼間: 6-22時、夜間: 22~6時です。4 間 高8 (57.6)66 (66.4)67 (66.5)1 未満 (61.3)1 上 上 上 上 上 上 上 上 上 上 上 上 上 上 上 上 上 上 上		1年4月1日 18年1日 18年1日	夜間			1未満 (0.0)		夜間			1 未満 (0.0)	
AAAAW夜間61 (61.3)1 未満 (0.0)第7002 号線夜間61 (61.3)61 (61.3)1 未満BEB63 (62.8)63 (63.1)1 未満 (0.0)第7002 号線EEEB63 (62.8)63 (63.1)1 未満BAAABBB	地点	, d	国国	66 (66.4)	67 (66.5)	1 (0.1)	地点d主法間内本的给	国国	66 (66.4)		1 (0.1)	
さ も も も も も も も いっ も も も も も も も も も も いっ も も も も も も も も も も も も も さ いっ いっ も も いっ り いっ り いっ り いっ り いっ り いっ り いっ り いっ り いっ り いっ り いっ いっ り いっ り いっ り いっ り いっ り いっ <td>川垣渕内 第 7002</td> <td>4·农藤 号線</td> <td>夜間</td> <td></td> <td></td> <td>1未満 (0.0)</td> <td>11. 垣景 13. 44. 44. 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4</td> <td>夜間</td> <td>61 (61.3)</td> <td></td> <td>1未満 (0.0)</td>	川垣渕内 第 7002	4·农藤 号線	夜間			1未満 (0.0)	11. 垣景 13. 44. 44. 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4	夜間	61 (61.3)		1未満 (0.0)	
(4)	地点	е Н	昼間		63 (63.1)	1 未満 (0.3)	地点e 非治整維	昼間	63 (62.8)			
昼間: 6~22 時、夜間: 22~6 時です。	第78-	7. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5.	夜間				1週利各第78 号線	夜間	58 (57.6)		1未満 (0.0)	
	※時間区分は	、昼間:6~2	2 時、夜間	引: 22~6 時です。			※時間区分は、昼間:6~	22 時、夜間	引: 22~6 時です。			

(関連車両の走行に伴う道路交通振動) (抗粋) (1)予測結果 (推備書 p.6.6-29 関連車両の走行に伴う道路交通振動 (抗粋) (1)予測結果 (推備書 p.6.6-29 関連車面の走行に伴う道路交通振動 (抗粋) (1)予測結果 (ķ	ま 十二 記 人 X		`				X X	、マメロア	スタントインプラウムスタン	ノカノ		
(準備書 p.6.6-29) (準備書 p.6.6-29) (準備書 p.6.6-22) (準備書 p.6.6-22) (事庫面の走行に伴う道路交通振動(抜粋) (準備書 p.6.6-22) (事庫面の走行に伴う道路交通振動(抜粋) (本6.22) (事庫面の走行に伴う道路交通振動(抜粋) (本7 2 4) (本7 2	2回車重関】	り走行に伴	う道路	:交通振動】				【関連車両の	を行に伴	う道路	を通振動】				
表 6.6-22 関連車向の走行に伴う道路交通振動(抜粋) ※計算途中の四路も入の処理等により、予測結果に空車はありません。 表 6.6-22 関連車向の走行に伴う道路交通振動(抜粋) 区分準 10 医分準 10 中間 10 時~11時 33 (32.8) 35 (34.5) 1 未満 (0.0) 中間 10 時~11時 33 (32.8) 38 (35.5) 1 未満 (0.0) 中間 10 時~11時 38 (35.5) 1 ま満 (0.0) 中間 10 時~11時 38 (35.5) 1 ま満 (0.0) 中間 10 時~11時 38 (35.5) 1 ま満 (0.0) 中間 10 時~11時 36 (35.5) 1 ま満 (0.0) 中間 10 時~11時 38 (35.5) 1 ま満 (0.0) 中間 10 時~11時 36 (35.5) 1 ま満 (0.0) 中間 10 時~11時 36 (35.5) 3 (35.5) 1 ま満 (0.0) 中間 10 時~11時 36 (35.5) 3 (35.5) 1 ま満 (0.0) 中間 11時 36 (35.5) 1 ま満 (0.0) 中間 11時 36 (35.5) 1 ま満 (0.0) 1 ま満 (0.0) 中間 11時 36 (35.5) 1 ま満 (0.0) <th ro<="" th=""><th>①予測結果</th><th>(準備書 p.</th><th>6.6 - 29</th><th></th><th></th><th></th><th></th><th>①予測結果</th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th></th>	<th>①予測結果</th> <th>(準備書 p.</th> <th>6.6 - 29</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>①予測結果</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th>	①予測結果	(準備書 p.	6.6 - 29					①予測結果						
E分類 時間区分誌 20 時間区分誌 20 特別は確認を通過による疑慮と通過による疑慮との時間本を示す区分類 事業の表別を通過による疑慮とより、多別結果に変更はありません。 事業の表別を通過による疑慮とより、表別により、とのとのというではあります。 事業の表別により、まりに関しています。 事業の表別により、まりに関しています。 事業の表別により、まりに関しています。 事業の表別により、まりに関しています。 事業の表別により、まりに関しています。 事業の表別により、まりに関しています。 事業の表別によりに関しています。 事業の表別によりに関しています。 事業の表別によります。 事業の表別によりに関しています。 事業の表別によります。 事業の表別によりに関しています。 事業の表別によりに関しています。 事業の表別によります。 事業の表別によります。 事業の表別によりに関しています。 事業の表別によります。 事業の表別によりに関しています。 事業の表別によります。 事業の表別によりによります。 事業の表別によります。 事業の表別によります。 事業の表別によります。 事業の表別によります。 事業の表別によります。 事業の表別によります。 事業の表別によります。 <		表 6.6-22		車両の走行	に伴う道路交		(i		表 6.6-22		「両の走行	に伴う道路交	通振動 (抜料	$\hat{\mathbf{x}}$	
区分性 ID							単位: dB	※計算途中の匹	踏五入の	処理等に 。		音果に変更はあ	りません。	単位: dB	
①	予測地点	医分 ^{注 1)}	#) 	引区分 ^{注2)} 寺間帯)	将来基礎交通量に よる振動レベル	将来交通量による振動レベル	関連車両による 振動レベルの増加分	予測地点	区分注1)	 	玄分 ^{注 2)} 間帯)	将来基礎交通量に よる振動レベル	将来交通量による振動レベル	関連車両による 振動レベルの増加分	
(本) (本) <td>地点 a</td> <td>(</td> <td>昼間</td> <td>6∼钟</td> <td>36 (36.3)</td> <td>36 (36.3)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> <td>地点a</td> <td>(</td> <td></td> <td>8時~9時</td> <td>36 (36.3)</td> <td>36 (36.3)</td> <td>1 未満 (0.0)</td>	地点 a	(昼間	6∼钟	36 (36.3)	36 (36.3)	1 未満 (0.0)	地点a	(8時~9時	36 (36.3)	36 (36.3)	1 未満 (0.0)	
位間 時間 13 (32.8) 33 (32.8) 33 (32.8) 33 (32.8) 33 (32.8) 33 (32.8) 34 (32.1) 1 未満 1 本満 1 上土満 1 日本 1 日本 </td <td>一般国道 16 号</td> <td></td> <td>夜間</td> <td>7 時~8 時</td> <td>35 (34.5)</td> <td>35 (34.5)</td> <td>1 未満 (0.0)</td> <td>一般国道 16 号</td> <td>\ni</td> <td>夜間</td> <td>7 時~8 時</td> <td>35 (34.5)</td> <td>35 (34.5)</td> <td>1 未満 (0.0)</td>	一般国道 16 号		夜間	7 時~8 時	35 (34.5)	35 (34.5)	1 未満 (0.0)	一般国道 16 号	\ni	夜間	7 時~8 時	35 (34.5)	35 (34.5)	1 未満 (0.0)	
(本) (本) <td>地点b 主海伊勒伊士即</td> <td></td> <td>昼間</td> <td>10 時~11 時</td> <td></td> <td>33 (33.2)</td> <td>1 未満 (0.4)</td> <td>地点 b 主演伊熱伊卡町</td> <td>€</td> <td></td> <td>0 時~11 時</td> <td>33 (32.8)</td> <td></td> <td></td>	地点b 主海伊勒伊士即		昼間	10 時~11 時		33 (33.2)	1 未満 (0.4)	地点 b 主演伊熱伊卡町	€		0 時~11 時	33 (32.8)			
E間 DI 中へ11時 39 (38.9) 39 (39.1) 1未満 (0.0) 市道伊勢佐木町 市道伊勢佐木町 昼間 日時へ11時 市道の名 30 (35.5) 36 (35.5) 1未満 (0.0) 市道伊勢佐木町 市道関内本牧線 第 02.9 昼間 日時へ11時 日時へ11時 39 (38.9) 39 (39.1) 1未満 36 (35.5) 1未満 (0.0) 中道伊勢佐木町 市道関内本牧線 第 1 未満 日間 中一日 中一日 本間 42 (41.9) 日間 42 (41.9) 日間 42 (41.9) 日間 42 (41.9) 日間 42 (41.9) 日本へ時 42 (41.9) 日本(41.9) 日本 42 (41.9) 日本(41.9) 日本 42 (41.9) 日本(41.9) 日本(41.9			夜間	每 2~ 每 9				第82号線	∋	夜間	₩2~ 4 9				
① 本間 6時~7時 36 (35.5) 36 (35.5) 1未満 (0.0) 中道伊勢佐木町 第22号線 ① 本間 6時~7時 7時~8時 36 (35.5) 36 (35.5) 36 (35.5) 1未満 ① 本間 7時~8時 36 (35.5) 36 (35.5) 1未満 0.0) 地点 d 中道内本牧線 全間 9時~10時 42 (41.9) 42 (41.9) 1未満 0.0) 市道関内本牧線 本間 7時~8時 42 (41.9) 42 (41.9) 1未満 0.0) 第7002号線 本間 本間 7時~36 42 (41.9) 42 (41.9) 1上未満 1上未満 ① 本間 7時~8時 40 (39.7) 40 (40.0) 1未満 (0.0) 第78号線 本間 本間 40 (30.7) 40 (40.0) 1上未満 ○ 本間 7時~8時 37 (37.4) 1未満 (0.0) 第78号線 本間 本間 40 (30.7) 40 (40.0) 1上未満 ○ 本間 7時~8時 37 (37.4) 37 (37.4) 1上未満 27 (37.4) 37 (37.4) 1上未満 ○ 本面 7日間 7日間 7日間 7上本・ 1上本	地点。		昼間	10 時~11 時		39 (39.1)	1 未満 (0.2)	地点の			0 時~11 時	39 (38.9)	39 (39.1)	1 未満 (0.2)	
本間 7時~8時 36 (35.5) 36 (35.5) 1未満 (0.0) 第82 号線 中間 7時~8時 36 (35.5) 36 (35.5) 36 (35.5) 1未満 金間 9時~10時 42 (41.9) 42 (41.9) 1未満 (0.0) 市道関内本枚線 本間 中中~10時 42 (41.9) 12 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 12 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 12 (41.9) 42 (41.9) 12 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 12 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 12 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 12 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (41.9) 42 (市道伊勢佐木町		大田	9 1 2 2 4 9		36 (35.5)	1 米浦 (0.0)	市道伊勢佐木町	Θ	出北	₩2~49	36 (35.5)	36 (35.5)	1 未満 (0.0)	
昼間9時~10時42 (41.9)42 (41.9)1未満 (0.0)地点 d 有 (3.2)地点 d 有 (3.2)地点 d (3.2)本間 (4.0.0)1未満 (0.0)第7002号線 (第702号線)全間 (第702号線)全間 (4.0.2)全間 (4.0.2)1未満 (0.0)1未満 (0.0)第7002号線 (第78号線)全間 (4.0.2)全間 (4.0.3)全間 (4.0.3)40 (40.0)1未満 (0.0)1未満 (0.0)第78号線 (第78号線)全間 (4.0.3)全間 (4.0.3)全間 (4.0.3)40 (40.0)1未満 (0.0)交通量による振動レベルが最大となる昼夜の時間帯を示す区分 (2.2)(4.0.2)1未満 (2.3)21) ①:将來交通量による振動レベルが最大となる昼夜の時間帯を示す区分 (2.2)21) ①:将來交通量による振動レベルが最大となる昼夜の時間帯を示す区分 (2.2)22) 振動規制法に基づく時間区分は、昼間:8時~19時、夜間:19時~8時です。	第 82 号線		XIII	7 時~8 時		36 (35.5)	1 未満 (0.0)	第 82 号線			7 時~8 時	36 (35.5)	36 (35.5)	1 未満 (0.0)	
(本) (本) </td <td>超点 d 北海間古水寿命</td> <td></td> <td>昼間</td> <td>9時~10時</td> <td></td> <td>42 (41.9)</td> <td></td> <td>地点 d 计数晶形本特额</td> <td>(</td> <td></td> <td>9時~10時</td> <td>42 (41.9)</td> <td></td> <td>1 未満 (0.0)</td>	超点 d 北海間古水寿命		昼間	9時~10時		42 (41.9)		地点 d 计数晶形本特额	(9時~10時	42 (41.9)		1 未満 (0.0)	
点e 新港 3.6 (1) (1) (1) (1) 	J 国		夜間	8~蛤		39 (39.2)		J国渕174女 第7002 号線	∋	夜間	48~44	39 (39.2)	39 (39.2)		
別他 人間 大き 大き 17 (37.4) 37 (37.4) 1 未満 (0.0) 第78 号線 一個 本間 本間 7 (37.4) 37 (37.4) 1 未満 (3) 日本 (4) 日本 (地点 e	€	昼間	時~9	40 (39.7)	40 (40.0)		地点 e 市治路維	€	昼間	₩6~₩8	40 (39.7)	40 (40.0)		
①:将来交通量による振動レベルが最大となる昼夜の時間帯を示す区分 振動規制法に基づく時間区分は、昼間:8 時~19 時、夜間:19 時~8 時です。	第78 号線	€	夜間	48~44	37 (37.4)	37 (37.4)		- - - - - - - - - -	∋	夜間	48~44	37 (37.4)	37 (37.4)	米	
	注 1) ①:将: 注 2) 振動規f	来交通量によ 削法に基づく	る振動 1 時間区分	/ベルが最大と }な、昼間:8	- なる昼夜の時間: 時~19 時、夜間	帯を示す区分 : 19 時~8 時で ₇	<u>_</u>	注 1) ①:将来 注 2) 振動規制	そ交通量によ 1法に基づく	る振動し. 時間区分	ベルが最大 5 よ、昼間:8	: なる昼夜の時間 時~19 時、夜間	帯を示す区分 : 19 時~8 時で	, o	

		変更前 ((準備書の記載内容)	记載内容)				淡淡	変更後 (変	更部分を赤	(変更部分を赤文字で示す)		
【関連車両の走行に伴う交通混雑	=行に伴;						【関連車両の走行に伴う交通混雑】	下に伴う女	(選定辦)				
①交差点需要率予測結果	≤予測結∮	١	(準備書 p.6.12-42)				①交差点需要率予測結果	予測結果					
表 6.	表 6.12-21 亥	交差点需要率		(関連車両の走行に伴う交通混	半う交通混	(雑)	表 6.12-21		交差点需要率	_	両の走行に∮	(関連車両の走行に伴う交通混雑)	(≣
			交差点	交差点需要率						交差点	交差点需要率		
	ПЗ	将来 基礎交通量	将来交通量	限界需要率	增加量	ピーク時間帯	交差点名	#	将来 基礎交通量	将来 交通量	限界需要率	增加量	ピーク時間帯
		①	3		(3=(Z)-(I)				\Box	3		(3)=(2)-(1)	
地点1 尾上町		0.217	0.280	0.914	+0.063	$13:30 \sim 14:30$	地点1 尾上町		0.217	0.272	0.914	+0.055	$13:30\sim14:30$
地点 2 羽衣町		0.375	0.387	0.885	+0.012	$17:15\sim18:15$			0.375	0.389	0.885	+0.014	$17:15\sim18:15$
	祖口	0.197	0.199	0.814	+0.002	$15:30\sim16:30$	関内駅南	П	0.197	0.202	0.814	+0.005	$15:30\sim16:30$
地点 4 不老町		0.350	0.384	0.890	+0.034	$16:45\sim17:45$			0.350	0.387	0.890	+0.037	$16:45\sim17:45$
地点 5 扇町一丁	丁目	0.345	0.374	0.888	+0.029	$17:00 \sim 18:00$	地点 5 扇町一丁目	Ħ	0.345	0.376	0.888	+0.031	$17:00 \sim 18:00$
9	横浜スタジアム前	0.304	0.304	0.911	± 0.000	$17:15\sim18:15$	地点 6 横浜スタジアム前	ジアム前	0.304	0.304	0.911	± 0.000	$17:15\sim18:15$
地点7 ハマスタ入口	7人口	0.248	0.250	0.822	+0.012	$13:30 \sim 14:30$	地点7 ハマスタ入口	イロ	0.248	0.250	0.822	+0.012	$13:30\sim14:30$
②車線混雑度予測結果 表 6.12-22(1)~(2)		(準備書 p.6 車線混雑度	· · ·	12-43~44) (関連車両の走行に伴う交通混雑)	う交通混雑	() (抜粋)	②車線混雑度予測結果 表 6.12-22(1)~(2)		車線混雑度		の走行に伴	(関連車両の走行に伴う交通混雑)	(抜粋)
交差点名	交差点断画	流入車線	将来 基礎交通量	将来交通量	増分	ピーク時間帯	交差点名	交差点 流断面	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	и	左直	0.294	0.498	+0.169	13.30~14.30	地点 1	ш	左直	0.294	0.473	+0.179	13.30~14.30
尾上町	ū	中	0.112	0.112	± 0.000	10.00 - 14.00	尾上町	۵	中	0.112	0.112	± 0.000	10:00 - 14:00
超点 2	ı	刊	0.201	0.201	+0.000	! () !	岩点 2	ı	村十	0.201	0.201	+0.000	1
	n		0.509	0.509	± 0.000	17:15~18:15	弘 校 即	n	■ -	609.0	0.509	+0.000	01:81~61:71
老山。		七 七	0.323	0.323	00000+		老几%		石和	0.323	0.323	+0 000	
関内駅南口	М	中	0.799	0.894	+0.095	$15:30\sim16:30$	関内駅南口	В	中	0.799	0.902	+0.103	$15:30\sim16:30$
地点 4	а	左直	0.333	0.333	± 0.000	16.45 € 17.45	地点4	Ω	左直	0.333	0.333	±0.000	16.45~17.45
不老町	Ω	中	0.526	0.948	+0.422	10.43 ~11.43	不老町	D	中	0.526	0.985	+0.459	10.40 ~11.40
五元。		左直	0.152	0.169	+0.017		表 和 元		左直	0.152	0.170	+0.018	
	Ω	恒	0.436	0.476	+0.040	$17:00\sim18:00$	三十一届區	Ω	恒	0.436	0.479	+0.043	$17:00\sim18:00$
,		中	0.311	0.315	+0.004		,		中	0.311	0.315	+0.004	
老币		左	0.281	0.281	± 0.000		おから		左	0.281	0.281	± 0.000	
構活スタジアム部	В	垣	0.386	0.407	± 0.021	$17:15\sim18:15$	構造スタジアム部	В	垣	0.386	0.409	+0.023	$17:15 \sim 18:15$
		中	0.120	0.120	± 0.000				中	0.120	0.120	± 0.000	
地点 7	ш	左	0.296	0.432	+0.136	13.30~14.30	地点 7	ш	左	0.296	0.443	+0.147	13.30~14.30
ハマスタ入口	ū	垣	0.536	0.545	+0.009	10:00	ハマスタ入口	D	車	0.536	0.545	+0.009	00:11
※各交差点において車線混雑度が最大になる断面を抜粋して掲載	て車線混雑	度が最大にな	る断面を抜粋	して掲載。			※各交差点において車線混雑度が最大になる断面を抜粋して掲載。	車線混雑度が	る最大にな	る断面を抜粋」	して掲載。		

③評価の見直し

関連車両台数の増加に伴い、交差点需要率、車線混雑度ともに増加するものの、交通処理が可能といわれる上限値は下回っていること、準備書に記載した環境の保全 のための措置を徹底することにより、環境保全目標は達成されると考えられるため、評価の内容に変更はありません。

項目

蹑處影響評值 (地域社会)

					1,,,1				7				**					6 8
			将来ピーク	ガズ通事 C=A+B	自転車	7	19	30	15		!雑)	1 1 2	が行る サービス水準	I	А	K <	Y A	と、環境の 保全のため
			本米 ピー・	13 742 C=7	歩行者	847	1,365	1,172	579		の交通温	III	歩行者汽車 (人/m・分) サ	(5=4/15/I)	9.0	6.6	12.1	となること、環境の保
(D		分交通量.	4-,	#	自転車	4	10	16	∞		う歩行者	<u> </u>	# <u> </u>		882	1460	654	7様 A とももの。
(変更部力を亦え子にか9)		(ピーク 15 分交通量)	発生集中ピーコークを	13 77 XII		274	441	379	187		(建物の供用に伴う歩行者の交通混雑)	書	11111111	(4)=(2)+(3)*5		- 1 - -		・ 評価の内容に変更はありません。・ 評価の内容に変更はありません。一部の項目では定量的な予測結果が増加するものの、環境の保全のため記載した評価の内容に変更はありません。ても変更はありません。
コカイジン					自転車	3	6	14	7		(建物の	将来ピーク 15 分歩行者量	車輝貝	(3)		90		いても <u>多</u> ません。 間結果が、 まあります
ノダズロ	記雑】	将来步行者量	7							皿丛	ス水準	米ピーク 1	歩行者	(2)	847	1,365	579	直後にお はあり。 けあり。
ダズダ	【関連車両の走行に伴う交通混雑】 〕将来歩行者交通量		将来基礎ピーニングを通	3 万次油量	歩行者	573	924	793	392	②歩行者サービス水準予測結果	歩行者サービス水準	학	ピーク時間帯		$17:30\sim17:45$	8:00~8:15	17:15~17:30	サービス水準は変更後においても 評価の内容に変更はありません。 部の項目では定量的な予測結果 載した評価の内容に変更はあり も変更はありません。
	走行に伴 交通量	表 6.12-25	本	Ĭ	時間帯	17:30~17:45	8:00~8:15	17:30~17:45	17:15~17:30	ドス水準		iii						ービス水 (価の内3 (の項目で 次した評価 (%更はは)
	【関連車両の走行に ①将来歩行者交通量									r 子 十 一	£ 6.12–26	1	有刻幅冥灵 (m)	\bigcirc		14.8		が が が が が が が が が が が が が が
	[国]		Ì	10年		地点①	地点③	地点④	地点⑤	2歩行	表		予報		地点①	表 京 市 (3)	地点⑤	
			?—7 ××=	CIE III	自転車	9	18	28	14		雑)	1 1 1	が行る サービス水準	_	А	¥ <	A	
			本米で、	IS 分文通量 C=A+B	歩行者	815	1,314	1,128	557		の交通混	1	州 分	(15/I)	8.7	6.3	11.6	比べて増 は離成され こついてす 5と巻次!
		(ピーク 15 分交通量)	() I	=	自転車	3	6	14	7		う歩行者	1 1		5 (5)=(4)/15,	845	1968	627	変更前に (本)
颠内谷)		-7 15 5	発生集中ピージー・アイン	13 77 X III		242	390	335	165	-50)	共用に伴		111111111111111111111111111111111111111	4=2+3*5	8	16	(で通量は、 環境係 る環境層 重点は 音の実施
/) = -		$\hat{\vec{r}}$	1×(1×		#	2	3				9	岩						びり な金體
]量(<u></u>	-	•		_	掌 p.6.12	建物(分步行	車輝貝	3	9	18	14	自転車 (1) (1) (1) (2) (3) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4) (4
	操】 .6.12-49)		7		自転車	3	6	14 3	7 1	: (準備書 p.6.12-50)	ス水準 (建物の	ミピーク 15 分歩行者量	歩行者 自転車	3		1,314 18		画量及び自転車 することによ 条件が変更と より、環境保 踏まえた事後
変更前(準備書の記載内容	う交通混雑】 準備書 p.6.12-49)	将来步行者量	基礎ピークハギギョ	ガズ畑里	歩行者	573 3	924 9	14	_		5サービス水準(建物の供用に伴う歩行者の交通混雑)	将来ピーク 15 分歩行	歩行者	8	815	1,314	557	対行者交通量及び自転車交通量は変更前に比べて増加するものの、歩行者サービス水準は変更後においても変更前施を徹底することにより、環境保全目標は達成されると考えられるため、評価の内容に変更はありません。 い、予測条件が変更となる環境影響項目について再予測を行った結果、一部の項目では定量的な予測結果が増加することにより、環境保全目標は達成されると考えられるため、準備書に記載した評価の内容に変更はありません。響評価を踏まえた事後調査の実施に関する事項(準備書第8章)についても変更はありません。
)走行に伴う交通混雑】 6交通量 (準備書 p.6.12-49)		将来基礎ピーク	13 分次個量	歩行者	573	924	793 14	392 7		步行者サー	本米ピーク	ピーク 歩行者		17:30~17:45 815	$8:00 \sim 8:15$ 1,314	17:15~17:30 557	5し における歩行者交通量及び自転車における歩行者交通量及び自転車の装施を徹底することにより変更に伴い、予測条件が変更とが変しまり、環境保に、環境影響評価を踏まえた事後に、環境影響評価を踏まえた事後
	【関連車両の走行に伴う交通混雑】 ①将来歩行者交通量(準備書 p.6.12-49)	将来步行者量		1.3 万久屈 去点 A	時間帯歩行者	17:30~17:45 573	8:00~8:15 924	17:30~17:45 793 14	7	②歩行者サービス水準予測結果(準備書 p.6.12	表 6.12-26 歩行者サービス水準(建物の	本米ピーク	歩行者		6.5 17:30~17:45 815	1,314	3.6 17:15~17:30 557	名字側断面における歩行者交通量及び自転車交通量は変更前に比べて増加するものの、歩行者サービス水準は変更後においても変更前と同様 A 保全のための指置の実施を徹底することにより、環境保全目標は達成されると考えられるため、評価の内容に変更はありません。 事業計画の変更に伴い、予測条件が変更となる環境影響項目について再予測を行った結果、一部の項目では定量的な予測結果が増加するもののの措置の実施を徹底することにより、環境保全目標は達成されると考えられるため、準備書に記載した評価の内容に変更はありません。 したがって、環境影響評価を踏まえた事後調査の実施に関する事項(準備書第8章)についても変更はありません。

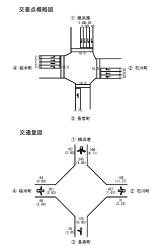
- ①事業計画の変更に伴う地点4(不老町交差点)の交通処理について
- ・ 準備書資料編記載内容(交差点解析)の変更

<変更前(準備書の記載内容)>

資料編 p.3.8-225

【将来交通量:平日(16:45~17:45)】地点4 不老町

交差点名	- 1					地点4	不老町					1	
			1			2	/	(3)		4		1	
流入部	Ī		横浜港			石川町		長者町		桜木町		1	
車線の種類		左折	直進	右折	左折·直進	直進	右折	左折·直進	左折	直進	右折		
車線数		2	1	1	1	1	1	1	1	2	1		
飽和交通流率の基本値 SB		1,800	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800		
車線幅員による補正率 α w		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000		
(車線幅員) m		(3.00)	(3.00)	(2.80)	(3, 30)	(3.30)	(3.30)	(4.70)	(2.90)	(3.10)	(3.00)		
縦断勾配による補正率 αG		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
(縦断勾配) %		(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0, 00)	(0,00)		
大型車混入による補正率 αT		0.955	0.972	0.981	0.985	0.986	0.927	0.995	1.000	0.980	0.980		
(大型車混入率) %		(6.71)	(4.06)	(2.80)	(2.13)	(1.97)	(11.27)	(0.66)	(0.00)	(2.93)	(2.90)		
左折車混入による補正率 αLT					0.906			0.882					
(左折率) L%					(12.7)			(17.2)				1	
(歩行者による低減率) f p					0.500			0.500				1	
(有効青時間) 秒					53			43				1	
(歩行者用青時間) 秒					42			33				1	
横断歩行者による補正率 αL		1,000							1,000				
右折車混入による補正率 α R T													
(右折率) R%													
(右折車の通過確率) f				0.881									
(有効青時間) 秒				46									
(現示変り目のさばけ台数増分)				2 (52)									
KER: 台/サイクル													
(交差点内滞留台数)													
K:台/サイクル 動和交诵流率 SA		3. 438	1. 944	1. 766	1, 785	1. 972	1, 669	1, 755	1. 710	3, 920	1. 764		
即和父理武学 S.A.		298	345	1,766	1, 780		1,009	1, 700	84	5,920	69		
設計交通量 q		298	340	107	(31+		128	(26+125)	84	501	69		
右折補正交通量 g R - N				0	(317	401)		(20+125)					
交差点流入部の需要率 ρ		0.087	0.177	-	0. 1	130	0.077	0.086	0.049	0. 128	0.039	現示の需要率	交差点の需要率
The second secon	1 ó	****	0.177		· · ·		0.011	0.086	0.010	V. 120	0.000	0.177	
	26	****	900008	-				0.000				****	1
必要現示率	3 6				0.1	130			0, 049	0, 128		0, 130	0.384
	4 ó	0.087					0,077				0, 039	0, 077	1
	1 6	46	46					43					ル長(秒)
adapted the reds man (1941)	2 φ	14	14	14									
有効青時間(秒)	3 φ				5	3			53	53		1 1	.36
	4 φ	15					11				11		
信号青時間比 G/C		75/136	60/136	14/136	53/	136	11/136	43/136	53/136	53/136	11/136	1	
可能交通容量 Ci		1,896	858	692	1,4	164	135	555	666	1,528	143]	
交通容量比 q/Ci		0.157	0.402	0.155	0.3	333	0.948	0.272	0.126	0.328	0.483	1	
交通処理案のチェック		OK	OK	OK	0	K	OK	OK	OK	OK	OK]	
滞留長 L s (m)		63, 4		43.4			55, 2		37.7		31. 4	1	



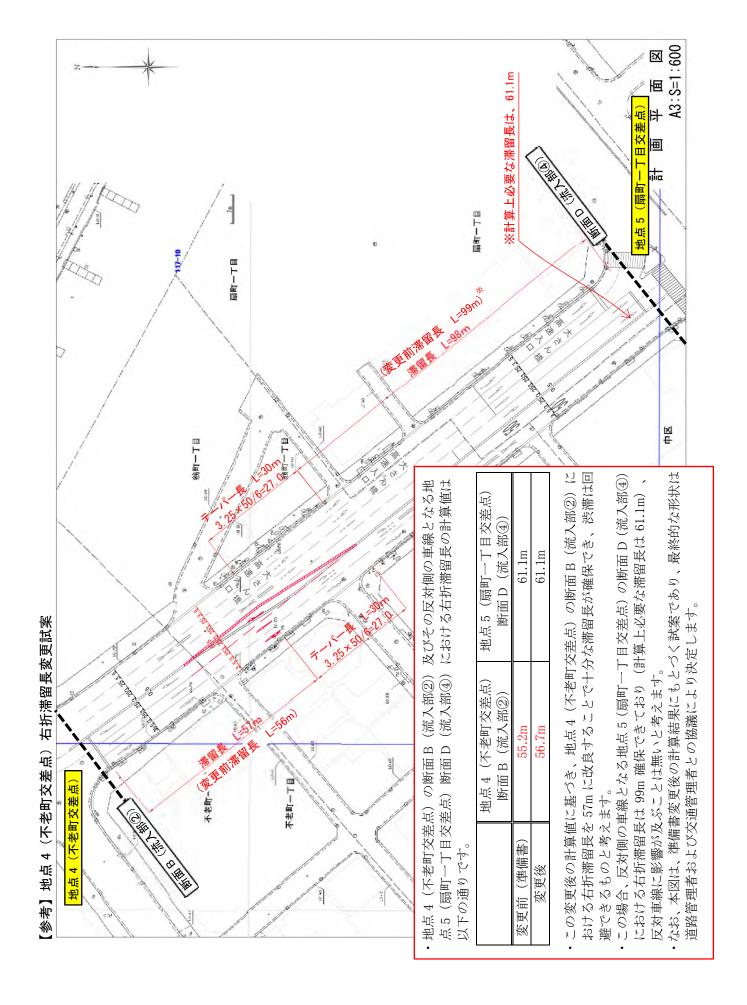
現示方式の図示

現示	10 Ph	2φ PA 2 3	30 4	8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8	
表示時間	G:43 Y:3 AR:0	G:13 Y:3 AR:2	G:52 Y:3 AR:2	G:10 Y:3 AR:2	C=136
有効肯時間	43	14	53	11	6=121
損失時間	3	4	4	4	L=15
步行君肯時間	33	0	42	0	

<変更後>

【将来交通量:平日(16:45~17:45)】地点4 不老町

差点名		-				不老町			_						
入部		横浜港			② 石川町		③ 長者町		④ 桜木町		4	交差点概	略図		
線の種類	左折	直進	右折	左折·直進	直進	右折	左折·直進	左折	直進	右折			①	横浜港 2.808.00	
線数	9	1	1	1	1	1	1	1	9	1				3,98,40	
和交通流率の基本値 SB	1.800	2, 000	1,800	2, 000	2,000	1,800	2, 000	1. 800	2, 000	1, 800				11111	
線幅員による補正率 αw	1,000	1,000	1.000	1,000	1.000	1,000	1,000	0, 950	1,000	1,000				11144	
(車線幅員) m	(3, 00)	(3, 00)	(2, 80)	(3, 30)	(3, 30)	(3, 30)	(4, 70)	(2, 90)	(3, 10)	(3,00)			_	ШТ	
断勾配による補正率 αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000				10.0	
(縦断勾配) %	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		3. 漢	1 0.0	П	_
型車混入による補正率 αT	0.955	0.972	0.981	0.985	0.986	0.927	0.995	1.000	0.980	0.980		④ 桜木町 ^{3.} 位	10.0	10.0	30 ② 石川町
(大型車混入率) %	(6.71)	(4.06)	(2.80)	(2.13)	(1.97)	(11.27)	(0.66)	(0.00)	(2.93)	(2.90)		_		10.0	1 50 1 30
折車混入による補正率 αLT				0.906			0.882					_		10.0	
(左折率) L% (歩行者による低減率) fp				(12.7)			(17. 2)							- 	
(空川有による区域年) IP (有効青時間) 秒				0.500 53			0. 500 43							f	
(歩行者用青時間) 秒				42			33								
「歩行者による補正率 αL	1,000			42			33	1. 000					4	70	
折車混入による補正率 αRT	1.000	t						1.000					(3)	長者町	
(右折率) R%												交通量図		20.00	
(右折車の通過確率) f			0.881									~~===		横浜港	
(有効青時間) 秒			46												
見示変り目のさばけ台数増分)			2 (52)										107 (2. 80)	298 (6, 71)	
KER: 台/サイクル														345 (4. 06)	
(交差点内滞留台数)													J	(4.06)	
K:台/サイクル															
和交通流率 SA	3, 438	1,944	1,766	1,785	1,972	1,669	1, 755	1,710	3, 920	1,764		8 (0.1	500		133 (11. 27)
計交通量 q	298	345	107	48		133	151 (26+125)	86	504	69		④ 桜木町 二		457 (1. 97	
折補正交通量 q R - N			0	(01)	1017		(20:120)								
έ点流入部の需要率 ρ	0, 087	0, 177	-	0.1	30	0,080	0, 086	0,050	0, 129	0, 039	現示の需要率 交差点の需要3	E (2.1	200		31 (3. 23)
	1 φ ****	0.177					0.086				0. 177	1 (4.1	10)		(0.20)
要現示率	2 φ ****	\$00×100	-								*** 0,387				
	3 φ			0.1	30			0.050	0.129		0. 130			125 (0.00)	
	4 φ 0.087					0.080				0.039	0.080	_	26 (3. 85)	4	
	1 φ 46	46					43				サイクル長(秒)			•	
	2 ¢ 14	14	14	_							136		3	長者町	
	3 φ			5	3			53	53						引合計交通量[台/時
号青時間比 G/C	4 φ 15 75/136	60/136	14/136	53/	196	11 11/136	40/100	53/136	53/136	11/100	-			下段:(大型	[車混入率)[%]
お交通容量 Ci	1, 896	858	692	1,4		135	43/136 555	666	1, 528	11/136 143		現示方式の図示			
#E交理存重 C1 再容量比 g / Ci	0. 157	0.402	0, 155	0, 3		0, 985	0. 272	0.129	0.330	0, 483	•	がかりないとい			
単行単元 q/ C1 前処理案のチェック	0. 157 OK	0. 402 O K	0. 155 O K	0.0		0, 985 OK		0. 129 OK	0. 330 O K	0. 483 O K		1φ p.	2φ DA		4φ pC
習長 L s (m)	63, 4	JK	43, 4			56, 7	J.K.	38, 6	OK	31. 4	1	a a Ti	a -10	<u>2</u> .	a 1
M (144 /	00.1		10.1			00.1				01.1	•	現示			- C
												1/3	3	4 1	3
3, 600															
$\in N = KER \times \frac{3,600}{C}$												****** 0.40 V.C :- :	0.40 9.0 45 5	0.50 V:0 45 5	0.40 8.0 45 5
K N = KER × 3,600 C N: 1時間で右折車が交差点内に	に滞留する台数											表示時間 G:43 Y:3 AR:0	G:13 Y:3 AR:2		G:10 Y:3 AR:2
* N = KER × 3,600 C N: 1時間で右折車が交差点内に * *: 交通容量(実1時間)	に滞留する台数											表示時間 G:43 Y:3 AR:0 有効實時間 43 損失時間 3	G:13 Y:3 AR:2	G:52 Y:3 AR:2 53	G:10 Y:3 AR:2

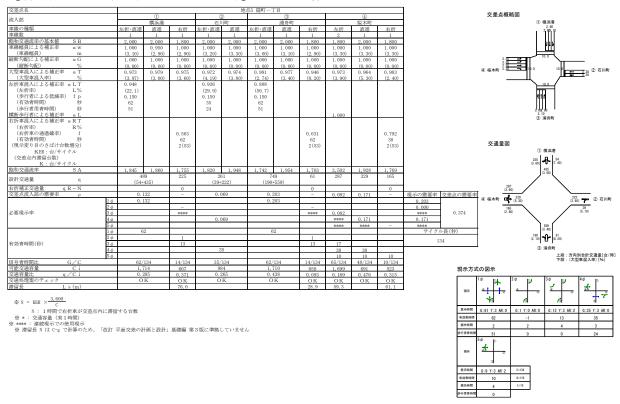


【参考】地点5(扇町一丁目交差点)の交差点解析結果

<変更前(準備書の記載内容)>

資料編 p.3.8-226

【将来交通量:平日(17:00~18:00)】地点5 扇町一丁目



<変更後>

【将来交通量:平日(17:00~18:00)】地点5 扇町一丁目

【将米父迪重:	. —	. П (Т	1.0)U· •	10.				扇曲	1 .	1 1							
交差点名						地	点5 扇町一				_				交差点机	既略図		
流入部			横浜港		石	Z) IIBT		浦舟町			松木町		1				① 横浜港	
車線の種類		左折·直進	直進	右折	左折·直進	直進	左折·直進	直進	右折	左折	直進	右折	t				2,90,0	
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1						
飽和交通流率の基本値 SB 車線幅員による補正率 α W		2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	1,800	1					
車線幅員による補正率 αw (車線幅員) m		1.000 (3,10)	0.950 (2.90)	1.000 (2.90)	1.000 (3,20)	1.000 (3.30)	1.000	1.000 (3,10)	1.000 (2.90)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)	1.000 (3.30)					 	
従断勾配による補正率 αG		1,000	1,000	1.000	1,000	1.000	1,000	1,000	1, 000	1,000	1,000	1,000	†		3.	- 3 11	· · · · · ·	
(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)			(4) 桜木町 ^{3.}		10.0	— 3 30 ② 石川町
大型車混入による補正率 αT		0.973	0.979	0.975	0.972	0.974	0.981	0.977	0.946	0.973	0.964	0.983	1		@ 187144		طلر	→ 3 30 (2) 石川町
(大型車混入率) % と折車混入による補正率 α L T		(3, 97)	(3, 00)	(3, 60)	(4. 19)	(3, 80)	(2, 73)	(3, 40)	(8, 20)	(3, 90)	(5, 30)	(2, 40)	1				10.0	
に打単流人による側止半 α L I (左折率) L%		0.948 (22.1)			0.936 (29.8)		0.886 (51.5)											
(歩行者による低減率) fp		0.150			0. 150		0.150										h t r	
(有効青時間) 秒		62			35		62											
(歩行者用青時間) 秒		51			24		51										3. daz. 90 3. 10	
賞断歩行者による補正率 αL										1.000							③ 浦舟町	
ち折車混入による補正率 αRT (右折率) R%				1		l		l					1					
(右折率) R% (右折車の通過確率) f				0, 563		l			0, 631			0.792						
(有効青時間) 秒				62		l		l	62	1	l	38	1		交通量	e)		
(現示変り目のさばけ台数増分)				2(53)					2 (53)			2(53)			又 地里!		① 横浜港	
KER: 台/サイクル																		
(交差点内滞留台数)																(3.	25 60) - 1 - (7. 40)	
K:台/サイクル 刻和交通流率 SA		1, 845	1.860	1, 755	1,820	1. 948	1, 738	1. 954	1, 703	3, 502	1, 928	1, 769	1				435	
		48	39	225	20	52	7	53	61	288	331	165				,	/	
		(54+	435)		(39+	223)	(194	+559)								288	/	
右折補正交通量 q R − N を差点流入部の需要率 ρ		0. 1	132	0	0.1	170	0.	204	0	0.082	0.172	0	現示の需要率 交き	なおの郷帯は	_			222
CEMBER CHES III SCT	16	0.1			0.1	010	0.			0.002	0.112		0, 204	E.m. v / mi 3C +	④ 技术刷 L			(3.80) - ② 石川町
	2φ			-					-				0.000		0	165	/	39 (5, 10)
Z要現示率	3φ			****					****	0.082			***	0.376			\ /	
	4 φ 5 φ				0.	070				****	0.172		0.172				559	
	1 φ	6	2				-	52		8888	80068		サイクル長	(£b)	+		(3.40)	
	2 6	_		1			<u> </u>	, L	1				134	(127	†	(2.	94 10) (8.20)	
有効青時間(秒)	3 φ			13					13	17			134		1		③ 浦舟町	
	4φ				3	5				38	38						上段:	方向別合計交通量[台/
言号青時間比 G/C	5φ	62/	104	14/134	35/	104		134	14/134	10 65/134	10 48/134	10 10/134	1				下段:	(大型車混入率)[%]
可能交通容量 Ci		1.7		607	35/		1,		658	1,699	691	523	1	現示方:	式の図示			
¬能又過行量		0.2		0, 371	0. :		0.		0, 093	0, 170	0, 479	0.315	†			26 4.1	36 101	144
交通処理案のチェック		0		ОК	0			K	OK	OK	OK	OK	1		" *	²♥ ₽	الإ ر"ا	φ, μ
帯留長 L s (m)				76.0					28.9	59.5		61.1	ļ	現示	2	* 2	3 2	, 🛨 📜
0.000															-¥a	6		-7
$\Re N = KER \times \frac{3,600}{C}$														表示時間			rar	ui .
N: 1時間で右折車が交差点	内に滞留	する台数												有効青時間	G:61 Y:3 AR:0	G:1 Y:0 AR:0	_	
※ * : 交通容量(実1時間)															62	-1	13	35
※ ****: 連続現示での使用現示														損失時間	2	2	4	3
※ 滞留長 N は C-g で計算のため、	改訂	半面交差の計	†画と設計」	基礎編 第	3版に準拠	していませ	6							多行者青時間		0	0	24
															5φ ₀			
														現示	<u>*</u>			
															al			
														表示時間	G:9 Y:3 AR:2	C=134		
														有効青時間	10	6=119		
														損失時間	4	L=15		
														多行者青時間	0			

(6.12 地域社会) 準備書の修正案

p.6.12-45

〈準備書〉

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、 6.12-23 に示す内容を実施します。

表

この環境の保全のための措置は、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)

・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 関連車両の走行に伴 う交通混雑 【供用後】

・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 ・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 確保し、路上駐車を防止します。 【供用後】

機関を利用させていきます

・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、バ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。 ・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。 計画立案時 関連車両の走行に伴

・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 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 ・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) の注意喚起を行っていきます。 【供用後】 で出せ

ていきます。 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協力してい

<修正案>

キ 環境の保全のための措置

表 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、 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	【計画立案時】 ・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。 ・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。 ・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。
	・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。・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。
【供用後】 関連車両の走行に伴 う歩行者の安全	【計画立案時】 ・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。 ・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さます。 【供用後】 ・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。 ・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。
	・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協力してい ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
	le l

6.12-45

6.12-45

[供用後]

う歩行者の安全

p.6.12-46

〈準備書〉

7 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。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0.422(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が、環境の保全のための措置を実施することで、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

が発生では、 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することで、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。

<修正案>

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後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の、(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指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。

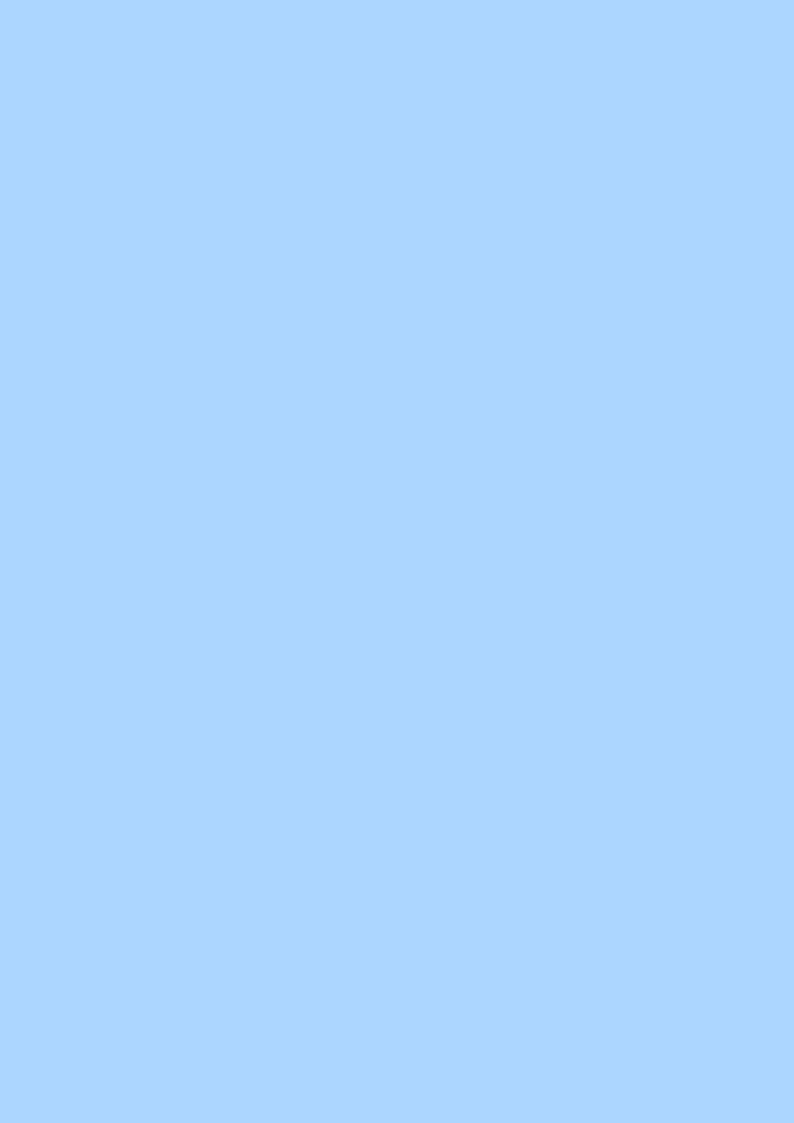
また、行政棟の2階を横浜市が整備するデッキに接続することで、歩車分離された横浜公園(横浜スタジアム)への新たなアクセス道を整備する計画とし、市道関内本牧線第 1002 号線の横断者の分散と横断時の危険度軽減に貢献できるものと考えます。

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 視器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。

NASACAMAN TOTAL TOTAL

6.12-46

第 11 章 方法市長意見書等を総合的に検討して 方法書の内容を変更した事項



第11章 方法市長意見書等を総合的に検討して方法書の内容を変更した事項

令和2年4月に提出した方法書に対する方法市長意見書等を総合的に検討し、方法書の内容を変更した事項は、表11-1に示すとおりです。

表 11-1 方法書の内容を変更した事項

方法書の 項目	方法書からの 変更点	準備書及び評価書での記載概要	準備書 該当ページ
	対象事業の目的 及び必要性	「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」及び「横浜市都市計画マスタープラン・中区プラン中区まちづくり方針」と本事業のコンセプトの関係を整理して示しました。	р.2-6
	対象事業実施区域の 位置及び面積等	事業計画の進捗に伴い、以下のとおり変更しま した。	p.2-7
	施設配置図、 施設断面図	・建築物の高さ 約 180m から約 170m ・地上階数 34 階から 33 階 ・関連車両出入口の数、位置	p.2-11~p.2- 13
	施設配置計画	方法書に対する意見等を踏まえ、広場空間のあ り方の検討について加筆しました。	p.2-9
	交通計画	用途別延べ面積の配分変更に伴い、発生集中交 通量を見直しました。	p.2-14
	歩行者動線図	計画建築物の主な出入口を変更しました。	p.2-17
対象事業の 計画内容	熱源計画	現時点で計画している熱源施設の設置位置及 び台数等を加筆しました。	p.2-18
	防災等に関する計画	方法書に対する意見等を踏まえ、ウイルス感染 症発生時の対応について加筆しました。	р.2-19
	緑の保全と創造	「関内フロント」の駅前広場において、既存樹木(クスノキ)をシンボルツリーとして、また、くすのきモール北側及び海側ゲート広場の境界に接して植栽されている街路樹を既存樹木として保存する計画とすることを記載しました。	p.2-21
	M、*/ 水土 こ 石) 巨	対象事業実施区域内の植栽予定樹種を記載し ました。	p.2-22
		対象事業で計画している緑化率を 5.0%から 7.5%へ変更しました。	p.2-23
		緑化計画図を掲載しました。	p.2-24
	施行計画	工事中の環境対策、事故防止等の安全対策及び 仮設配置図を記載しました。	p.2-27, p.2-28, p.2-30

■横浜市環境影響評価条例施行規則第40条に基づく、「事業内容の軽微な修正」について

本事業は、その事業の諸元(延べ面積及び建物高さ)から、横浜市環境影響評価条例第 2条第2号に定められる「高層建築物の建設」の「第1分類事業」に該当しています。

また、同条例第39条第1項では、「市長に方法書を提出してから対象事業に係る工事を 完了した旨を市長に届け出るまでの間に、対象事業の名称、種類及び規模並びに対象事業 実施区域、対象事業の目的及び内容を修正しようとする場合は、その修正を行う旨を市長 に届け出なければならない。ただし、当該修正が軽微な場合は、この限りでない」旨が規 定されています。

事業の諸元の修正は、表 11-2 に示すとおり、方法書と比較して、それぞれ 10 パーセント以上増加しない修正となっています。

○横浜市環境影響評価条例施行規則の抜粋

(事業内容の軽微な修正)

第40条 条例第39条第1項ただし書に規定する対象事業の修正が軽微な場合は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 対象事業の名称の変更
- (2) 事業規模の縮小
- (3) 別表第3の対象事業の種類の欄に掲げる事業の種類ごとにそれぞれ同表の事業の諸元の欄に掲げる事項の修正であって、同表の手続を経ることを要しない修正の要件の欄に掲げる要件に該当するもの(環境影響が相当な程度を超えて増加するおそれがあると認めるべき特別の事情があるものを除く。)
- (4) 別表第3の対象事業の種類の欄に掲げる事業の種類ごとにそれぞれ同表の事業の諸元の欄に掲げる事項以外の修正
- (5) 前各号に掲げるもののほか、環境への負荷の低減を目的とする修正

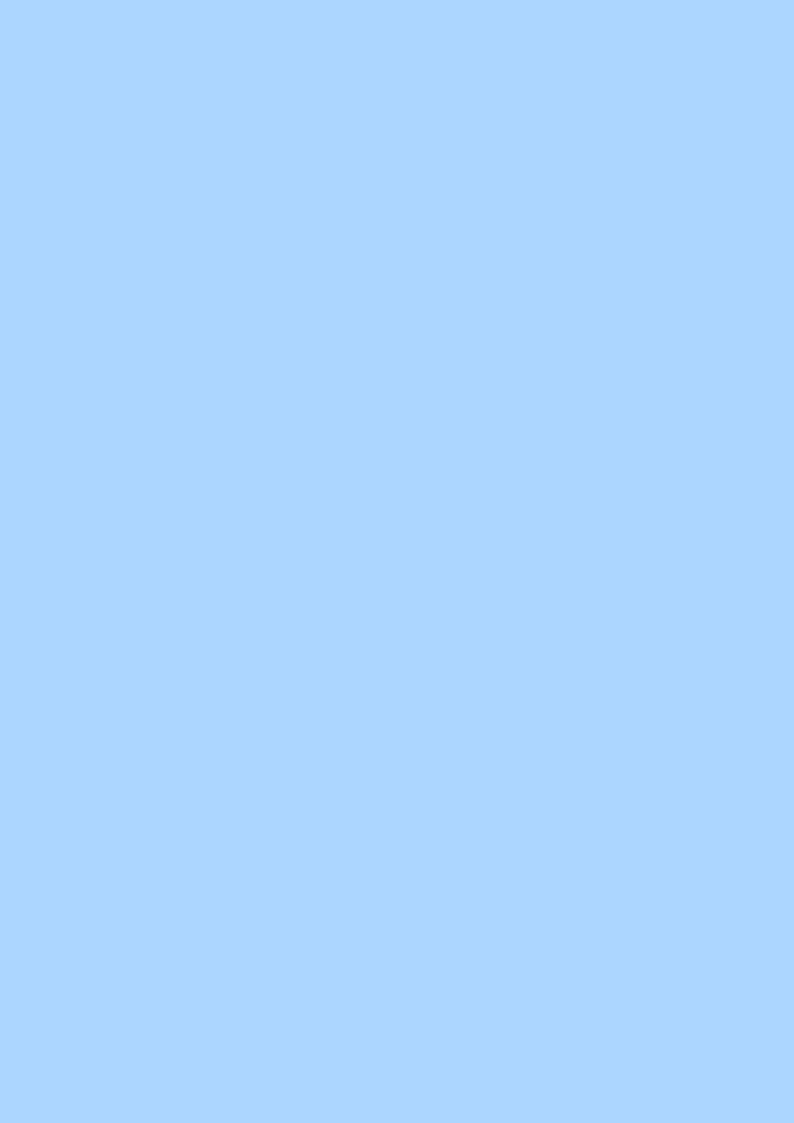
別表第3(第40条)軽微な修正(抜粋)

73 7 2 7 7 7 9 () 13 2 9 3		11 /
対象事業の種 類	事業の諸元	手続を経ることを要しない修正の要件
10 高層建築物	建築物の高さ	建築物の高さが10パーセント以上増加しないこと。
の建設	延べ面積	延べ面積が10パーセント以上増加しないこと。
	対象事業実施区域	新たに対象事業実施区域となる部分の面積が修正前
	の位置	の対象事業実施区域の面積の 10 パーセント未満であ
		ること。

表 11-2 事業の諸元の比較

事業の諸元	方法書	準備書及び評価書	手続を経ることを要しない 修正の要件	該当/ 非該当
建築物の高さ	約 170m	変更なし	建築物の高さが10パーセント以上増加しないこと。	非該当
延べ面積	約 130,200 ㎡	変更なし	延べ面積が10パーセント以上増加しないこと。	非該当
対象事業実施 区域の位置	横浜市中区 港町1丁目 1番地	変更なし	新たに対象事業実施区域と なる部分の面積が修正前の 対象事業実施区域の面積の 10 パーセント未満であるこ と。	非該当

第12章 方法書に対する意見、見解等



第12章 方法書に対する意見、見解等

12.1 説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の見解

1 方法書説明会の開催状況

方法書説明会は表 12.1-1 に示す日時で計 2 回開催しました。

表 12.1-1 方法書説明会の開催結果

回	開催日時	会場	参加人数 (無記名者含む)
第1回	令和2年6月12日(金) 19:00~20:05	横浜市技能文化会館 2階 多目的ホール	47 名
第2回	令和2年6月13日(土) 10:00~10:50	2 階 多日的ホール (横浜市中区万代町2丁目4番地7)	23 名
	合	큵 †	70名

2 方法書説明会における質疑、意見の概要及び事業者の見解

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

表 12.1-2(1) 説明会(第1回)における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
事業計画	【バス停の移設について】 現在の市庁舎前のバス停につ いて、移設の可能性はあるのか。	バス停の移設については、今後の検討・関係機関との協議 事項となりますので、現時点ではお答えできないことをご理 解ください。
	【施設の内容について】 昨年9月の関内ホールでの説明会で、入居テナントの内容を聞いたが、その後、新型コロナウイルス感染症の拡大で社会情勢が変わってしまった。 そのような状況下で、事業計画の見直しは検討されているのか。	コロナ危機について、今後入居テナントや事業計画等丁寧 に検討していきたいと考えていますが、現時点でどのように 変わるかはまだ言い切れません。計画建築物の竣工自体、5年 後を予定している事業であり、施設の内容の詳細等は、ご指 摘の新型コロナウイルスによる影響も含めて、色々な観点か ら検討を進めています。
	観光・集客施設について、どのようなものが入るのか、具体的に決まっているものがあれば教えてほしい。	事業者の提案としてはホテルのほか、LVA 棟にはライブビューイングアリーナを設置し、広場とつなぐ新しい賑わいの空間を創出したいと考えています。また、交通結節拠点として、現時点では羽田空港との直結バス等の運行を検討しています。タワー棟の中には、VR 技術等を用いて楽しみながら学べるエデュテイメント施設を設置することも計画しています。その他のコンテンツも取り入れて、地域に貢献していきたいと考えています。
	【市庁舎の遺構の保存】 今後の調査等で遺構等が確認 された場合、保全・保存について はどう考えているのか。横浜公 園側(横浜スタジアム)にある遺 構の今後も含めて教えてほし い。	市庁舎敷地内の遺構については、実際にどういうものが出てくるのか調査をするかどうか、横浜市と協議していきます。遺構が確認された場合の保全・保存の考え方についても、保存すべきかどうかという観点も含めて、事業者と横浜市で丁寧に協議していきます。
	【地域への貢献】 計画建築物や対象事業実施区域の敷地内は、公開空地や津波避難施設の指定を受けるなど、地域と共存・共栄していく考えはあるのか。	対象事業で整備する広場は、地域の皆様と話をさせていた だきながら、イベントを行うなどの利活用により賑わいの創 出を目指したいと考えています。 また、現市庁舎の建物が津波避難施設に指定されているこ とも踏まえて、対象事業の計画建築物や広場空間について も、有事の際には地域の皆様へ開放して、安全をご提供して いくというのが事業者の信念です。

表 12.1-2(2) 説明会(第1回)における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
事業計画	【敷地所有者について】 対象事業実施区域の所有者は どうなるのか。	市庁舎街区の土地は、今後も横浜市が所有します。 事業者は横浜市から土地を借用して対象事業を実施する ことになります。現時点では定期借地権の期間として 70 年 間を提案しています。
	【くすのきモールについて】 くすのきモールの完成イメー ジを今わかっている範囲で知り たい。	現在のくすのき広場は、緑の軸線として重要な場所として、他の建物への動線を繋ぐ歩行者動線ということをコンセプトに、新しい「くすのきモール」として生まれ変わらせたいと考えています。回遊動線や地域を繋ぐ広場としての機能を残しながら、一部に建物を建てて商業施設を入れて広場を活性化させたいと考えています。
施工計画	工事中に歩行者用の通路は確保されるのか。	施工業者及び施工計画の詳細は今後決まっていくことになりますので、準備書段階で工事用車両の台数等、本日よりも詳しい内容をご説明できると考えています。 周辺の皆様へご迷惑がかからないような施工とするよう要請していきます。
環境影響評価	【景観】 私が居住しているマンションからの眺望について、どのように変化するのか、どうすれば知ることができるのか。現在は天気が良い日に富士山が見えるが、対象事業のタワー棟の建設により、その眺望が遮られないか懸念している。	環境アセスメントでの景観の調査・予測地点については、一般の方が多く利用される場所という観点から選定しており、個人宅を個別に取り上げて予測する対応は難しいということをご理解いただきたいと思います。 方法書で示した調査地点の中でお住まいに近い地点があれば、準備書でお示しする予測結果からある程度ご自宅からの眺望の変化を想定していただくことはできるのではないかと考えます。
その他	【今後の説明会について】 今後も今回のような説明会は 開催されるのか。	環境影響評価手続では、準備書の公告・縦覧時に同様の説明会を開催します。 また、工事着手にあたっては工事説明会を開催し、詳しい施工計画等をご説明できる見込みです。

表 12.1-3 説明会(第2回)における意見の概要

項目	説明会における意見の概要	事業者の見解
事業計画	【計画建築物】 観光客から計画建築物(特にタワー棟)がどのように見えるのか、外観や形状が重要だと思うので、しっかりシミュレーションして検討していただきたい。	対象事業実施区域における事業内容として、横浜市からの 要望として「観光・集客」と「国際的な産学連携」という実施方針があり、対象事業の計画建築物が観光という観点でどう見えるかということも重視されています。 村野藤吾氏の作品である現市庁舎の行政棟に、シンボル性のある建物としてタワー棟を計画していきますが、タワー棟については、観光客から見てまた来たくなるようなデザイン性を持った建物となるように取り組んでいきたいと考えています。
	【歩行者の増加について】 将来的に人の流れが増加することについて、関東学院大学や 横浜市文化体育館との関係も含 めてJRや市営地下鉄とは協議し ているのか。	歩行者の増加による交通機関への影響については、事業者 単独ではなく、横浜市が地区全体の影響として関係機関(こ こではJR東日本)と協議しています。本日のご質問は横浜市 に伝えていきます。 なお、令和2年1月15日に、横浜市が地区計画に関する説明 会を開催しており、その時の類似質問に対して当時の横浜市 は『JR関内駅については、北口はバリアフリーを行い、広場 空間を形成中である。南口は改良の調査を進めている。今後 JR 東日本と検討していく。市営地下鉄とJRを直結する計画は ない。今後、B地区再開発事業等にて検討してく予定。』と回 答していました。
環境影響評価	【景観】 調査地点を多数選定している が、観光客から計画建築物がど のように見えるのかという観点 で考慮してほしい。	景観の調査地点については、一般の方の利用ということを 考えて、その場所から見た景観がどのようになるのかという ことを考慮して選定しています。
	【地域社会】 対象事業実施区域周辺では、 今後、関東学院大学や横浜市文 化体育館の供用による人の流れ の大きな変化が予想される。 対象事業の供用後の予測で は、それらの他事業による影響 をどう考えているのか。	対象事業以外の周辺事業については、準備書作成段階で、 予測条件として使用できる情報が公表されていれば、反映していきます。 準備書作成と他事業の情報公開の時期が合わず、予測条件に反映できなかったとしても、供用後に事後調査にて検証していくことは可能です。

12.2 方法書に対する意見書の概要及び事業者の見解

横浜市環境影響評価条例に基づき、「横浜市現市庁舎街区活用事業 環境影響評価方法書」に対し、3 通の意見書(延べ意見数 3 件)が提出されました。意見書の内容と意見数は、表12.2-1 に示す通りです。

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

表 12.2-1 意見書の内容と意見数

	意見数		
		1 件	
事業計画	感染症対策について	3 件	1件
		1件	
	3件(3 通)	

表 12.2-2(1) 意見書の内容と事業者の見解

項目	意見書の内容	事業者の見解			
 事業計画施工計画について	方法書 p.25 図 2.7-1 工事用車両の主な走行ルート図では、「関内駅南口」を通る市道 82 号線を工事用車両ルートとしているが、以下の理由により市道 82 号線は工事用車両ルート(松木町方面がらの搬入・搬出きであり、見直すべる。 <理由>・現状でも駅南口タクシータリー提雑する。 ・2022 年 3 月に関東学院大学新キャンパ東口利用者の大幅な増大が見込まれる事用を変のた、との方法により対したが見があり、見事が見が見が見が見が見が見が見が見が見が見が見が見が見が見が見が見がしたが見がしたがありがあります。 ・上記の指摘になんらかの方法により対といったできるとするならば、関東学院を対していただきない。(例:人できるとするならば、関東学院の方法によりが見が見が見が見が見が見が見が見が見が見がしていたが見がしていただきたい。(例:人流のよりによりにはいただきたい。)を提示していただきたい。(例:人流のまたい。)とコレーション結果など)	市道伊勢佐木町第 82 号線を走行する工事用車両台数は、一般の自動車交通量に比べて少なく、交通安全に著しい影響を与えることはないと考えております。 ご指摘の交差点は信号で管理されており、工事用車両の運転者に安全運転を徹底することで工事中においても、歩行者の安全は確保されるものと考えます。 また、工事にあたっては、イベント開催時等の歩行者量の変動にも留意しながら、十分な安全対策を講じていきます。なお、当該道路を含めた主要な工事用車両走行ルートにおける工事用車両台数については、準備書において予測条件として記載いたします。			

表 12.2-2(2) 意見書の内容と事業者の見解

項目	意見書の内容	事業者の見解
事業計画	本方法書はビフォーコロナ時代に作成されましたが、本事業が完成し稼働する時代はポストコロナ時代であり、環境アセスメント実施にあたってはポストコロナ時代を見据える必要があると考えます。具体的には、「著しい環境側面」に新型コロナウイルスなど感染症対応を必ず盛り込むすると考えます。感染症拡大防止(3密エリケラスター源になったときの医療提供体制など、関内地区がより過密環境になるリスクについての十分なアセスメントが必要と考えます。市民の健康・いのちを守り、安心を確保するため、ニューノーマルに即した環境アセスメントを方法論から抜本的に検討下さい。	本事業の計画建築物の竣工は5年後を予定しており、施設の内容の詳細等の事業計画は、新型コロナウイルス感染症対策も含めて、色々な観点から検討を進めています。 対象事業実施区域内には広場空間を多く配置する計画としており、密閉されないオープンな空間等、感染症対策を踏まえた様々な賑わいのあり方を検討して発生した時も、地域の保健所と連携し、広場に医療関係者が使っていただけるような、仮設建築物の構築等への協力を検討します。 本事業に係る環境影響評価は、横浜市環境影響評価条例、同施行規則及び横浜市環境影響評価を例、同施行規則及び横浜市環境影響評価を例、同施行規則及び横浜市環境影響評価を例、同施行規則及び横浜市環境影響評価を例、同施行規則及び横浜市環境影響評価を例、同施行規則及び横浜市環境影響評価を例、同施行規則及び横浜市環境影響評価をが指針を踏まえて適切に実施していきます。
施設計画及び運用について	行政棟 ⇒老人ホーム(ホテル、感染症病棟の兼用構造にする) 子供等あそびに来る時のホテルある、孫とあそびできる、知識を生かせる、病院が近い、場所が良い、後輩達あそびに来る LVA棟 ⇒保育施設、老人ホームの家族ゆう先おじいさんとあそべる診療所、老人ホーム、保育施設安定収入 タワー棟 ⇒①外観:行政棟や赤レンガや合同庁舎などと相応しい景観 ②教室:老人達の知恵を生かせる場所 ③ホテル:感染症用、避難所にも	計画と

12.3 方法市長意見書に記載された市長の意見及び事業者の見解

本事業の方法書に対し、横浜市環境影響評価条例第21条第1項に規定する環境の保全の見地からの方法市長意見書の送付を令和2年8月3日に受けました。

方法市長意見書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所は、表 10.3-1 に示すとおりです。また、方法市長意見及び事業者の見解は、表 10.3-2(1)~(2)に示すとおりです。

表 12.3-1 方法市長意見書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	令和 2 年 8 月 25 日~令和 2 年 9 月 23 日 (30 日間)	
縦覧対象区	中区、西区	
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	

表 12.3-2(1) 方法市長意見の内容及び事業者の見解

			12.3 2(1) 万丛印长总元の内谷及び	1-NC II 20/11
項目			意見の内容	事業者の見解
1	(1)	事業計画につい	コンセプトプランや実施方針等	実施方針を踏まえて策定されたコ
	て		の市の上位計画を踏まえ、具体的な	ンセプトプランならびに中区まちづ
事業計			整備内容やこれら上位計画に寄与	くり方針に記載された内容と、対象事
計			する部分等を準備書に明瞭に記載	業のコンセプトの対応関係を本書の
画			すること。	p.2-6に、施設配置計画及び施設利用
			また、地域と環境への貢献につい	計画と事業コンセプトの関連をp.2-8
			て準備書に記載すること。	~p.2-9に記載しました。
				地域への貢献として、広場空間を多
				く配置する (p.2-9参照)、施設の一部
				を災害時の一時待機場所として活用
				するため、災害に強いインフラを整備
				する(p.2-19参照)計画としています。
				環境への貢献として、植栽予定樹種
				の選定にあたってはできる限り郷土
				種を採用していくほか、生物多様性の
				観点から、単一種や同一規格による大
				規模な植栽を避けつつ、もともと地域
				に生息している鳥や蝶等の生き物を
				誘う誘鳥木や食草の配植に配慮して、
				鳥類の餌の供給源となるヤブツバキ、
				モチノキ、マサキ等やアオスジアゲハ
				の幼虫の餌となるクスノキ、タブノキ
				等の植栽を計画していきます (p.2-
		1		21、p.6.2-23~p.6.2-24参照)。
2	(1)	ア地盤	周辺に地盤沈下が生じないよう	地盤については既存資料を収集・整
環	. ,		に、地盤の確認及び対策を検討する	理して状況を把握しました(p.資3.5-
境	工事		こと。	1~p.資3.5-16参照)。また、今後、対
影	中			象事業実施区域内でボーリング調査
環境影響評価				を改めて実施し、地盤の状況を確認し
価				たうえで工法を確定し、対策を検討し
項				ます。
目		イ 風害	突風等により周辺に悪影響が出	工事中においては部材、建設発生土
			ないよう適切な養生等を行うこと。	等の飛散が生じないよう適切な養生
				を行います。

表 12.3-2(2) 方法市長意見の内容及び事業者の見解

		項目		意見の内容	事業者の見解
-	(1)	ウ	地域社会	a 工事用車両の想定台数及	工事用車両の想定台数については、最大
2	(1)			び走行ルートを明らかにす	で小型車24台/日・片道、大型車238台/日・
境 倍	工			ると共に、歩行者の安全を第	片道と想定しています (p.資1-7参照)。
影	事中			一に考慮し、適切な予測、評	走行ルートは、準備書p.2-29に示したと
響	T			価、環境保全措置等を準備書	おりです。
環境影響評価項				に記載すること。	これを工事用車両の走行に伴う環境影
項					響の予測条件とし、歩行者の安全を考慮し
É					た環境保全措置等を検討したうえで、予測
					及び評価を行いました(p.6.12-33~
					p.6.12-38参照)。
				b 横浜スタジアムの最大集	横浜スタジアムのプロ野球開催時にお
				客人数を考慮して歩行者混	ける歩行者混雑について検討し、「6.12 地
				雑について検討し、準備書に	域社会 (交通混雑・歩行者の安全)」にその
				記載すること。	内容を記載しました。
	(2)	ア	生物多様性	生物、生態系について、周辺	生物、生態系について現地調査を実施
	供			市街地に生息・生育する一般的	し、対象事業実施区域及びその周辺におい
	用用			な種を確認のうえ、緑化計画等	て生息する一般的な動物種を確認しまし
	後			と合わせて検討し、準備書に記	た。
				載すること。	調査結果及び対象事業の緑化計画(植栽予定樹種)を踏まえて、建物の供用後にお
					」「た個種」を踏まれて、建物の採用後にお ける動物の生息環境について定性的に予
					測及び評価し、「6.2 生物多様性(動物)」
					に記載しました。
		イ	大気質	予測、評価する際には周辺建	周辺建築物について情報収集に努めま
		'	////A	築物を考慮するように努める	したが、対象事業の工事中及び供用後にお
				こと。	いて新たに影響を与える排出源は確認さ
					れませんでした。
					また、予測及び評価の結果については
					「6.4 大気質」に示したとおり、環境保全
					目標を下回っていること、特に供用後にお
					いて対象事業による影響濃度はバックグ
					ラウンド濃度に比べて1%未満であること
					から、対象事業実施区域周辺の建築物の密
					集による拡散濃度増加の可能性を考慮し
					ても、評価の結果は変わらないと考えま
		بن.	WH HE YL 스	a 横浜スタジアムと LVA 棟	す。
		ウ	地域社会	a 横浜スタシアムと LVA 棟 の最大集客人数を考慮して	計画建築物の利用者数は、LVA棟の用途を考慮して設定しました(資料編(p.資1-
				歩行者混雑について検討し、	2 5 應 して (
				準備書に記載すること。	また、横浜スタジアムのプロ野球開催時
				中間自己的教力もこと。	における歩行者混雑について検討し、
					「6.12 地域社会(交通混雑・歩行者の安
					全)」にその内容を記載しました。
				b 快適で安全な広場空間形	関内フロント、くすのきモール等の広場
				成のため、滞留者を想定した	空間や計画建築物(行政棟)東側1階レベル
				対策及び運用等を検討し、準	の外周に整備する歩道状空地については、
				備書に記載すること。	想定される利用者数に対して十分な面積
					を確保する計画とすること、また、密閉さ
					れないオープンな広場空間での様々な賑
					わいのあり方を検討していくことを記載
					しました (p.2-9参照)。