

3.2 - 5.15 景観

5.15 景観

5.15.3 供用時に係る環境保全のための措置、予測及び評価

- (1) 環境保全のための措置
- (2) 予測
- (3) 評価

①評価書（平成 19 年）	②比較資料その 1（平成 25 年）	③比較資料その 2（今回）
<p>5. 15. 3 供用時に係る環境保全のための措置、予測及び評価</p> <p>(1) 環境保全のための措置</p> <p>供用時の環境保全のための措置を以下に示します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高層建築物に対する近景からの視覚的な圧迫感を低減するため、海際からの圧迫感に対しては水際線プロムナード及び低層部を配置し、高層棟は海際から約 50～60m の位置とします。栄本町線側は、低層部は道路境界から約 3～7m、高層棟は同じく約 15～19m セットバックした位置を壁面とします。 ・建築物のファサードについて、ボリュームの分節化、素材・色彩等のデザインコードの検討を行い、圧迫感の低減を図ります。 ・周辺を通行する歩行者の安全で快適な環境づくりとして、海際に整備されるプロムナード、計画地内の公園、歩道、デッキ等を整備するとともに、街路から海への視線の抜け（ビューコリドー）を確保します。 ・関内地区との景観の調和として、栄本町線沿い、万国橋沿い、区画道路沿いは、既存の歴史的建造物（旧帝蚕倉庫事務所・横浜第二合同庁舎低層部）と調和した形態・色彩・意匠とし、中層建築物が連続する関内からの街並み景観を継承するとともに、みなとみらい 21 (MM21) 地区との景観の調和として、横浜ランドマークタワーから関内の既成市街地に向けてなだらかに下りるスカイラインに配慮した高さの設定や、水際線プロムナードの整備による横浜の新たな水辺空間の創出を図ることにより、新しい横浜を代表する顔であるみなとみらいの景観と、歴史的関内の街並みを融合しながら、新たな都市景観の創出を図ります。これらのイメージとして、スカイラインのイメージ及び低層部の街並みのスケッチを図 5. 15-2(1)～(4)に示します。 ・色彩については、北仲通北地区の地区計画の中で表 5. 15-6 に示す通りの市素案が作成されていますので、これに合わせて地区全体でより魅力的な景観が形成されるように建築物の素材や色彩の選定をしていきます。 	<p>5. 15. 3 供用時に係る環境保全のための措置、予測及び評価</p> <p>(1) 環境保全のための措置</p> <p>供用時の環境保全のための措置を以下に示します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高層建築物に対する近景からの視覚的な圧迫感を低減するため、海際からの圧迫感に対しては水際線プロムナード及び低層部を配置し、高層棟は海際から約 50～60m の位置とします。栄本町線側は、低層部は道路境界から約 3～7m、高層棟は同じく約 <u>15～19m</u> セットバックした位置を壁面とします。 ・建築物のファサードについて、ボリュームの分節化、素材・色彩等のデザインコードの検討を行い、圧迫感の低減を図ります。 ・周辺を通行する歩行者の安全で快適な環境づくりとして、海際に整備されるプロムナード、計画地内の公園、歩道、デッキ等を整備するとともに、街路から海への視線の抜け（ビューコリドー）を確保します。 ・関内地区との景観の調和として、栄本町線沿い、万国橋沿い、区画道路沿いは、既存の歴史的建造物（旧帝蚕倉庫事務所・横浜第二合同庁舎低層部）と調和した形態・色彩・意匠とし、中層建築物が連続する関内からの街並み景観を継承するとともに、みなとみらい 21 (MM21) 地区との景観の調和として、横浜ランドマークタワーから関内の既成市街地に向けてなだらかに下りるスカイラインに配慮した高さの設定や、水際線プロムナードの整備による横浜の新たな水辺空間の創出を図ることにより、新しい横浜を代表する顔であるみなとみらいの景観と、歴史的関内の街並みを融合しながら、新たな都市景観の創出を図ります。これらのイメージとして、スカイラインのイメージ及び低層部の街並みのスケッチを図 5. 15-2(1)～<u>(2)</u>に示します。 ・色彩については、北仲通北地区の地区計画の中で表 5. 15-6 に示す通りの市素案が作成されていますので、これに合わせて地区全体でより魅力的な景観が形成されるように建築物の素材や色彩の選定をしていきます。 	<p>5. 15. 3 供用時に係る環境保全のための措置、予測及び評価</p> <p>(1) 環境保全のための措置</p> <p>供用時の環境保全のための措置を以下に示します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高層建築物に対する近景からの視覚的な圧迫感を低減するため、海際からの圧迫感に対しては水際線プロムナード及び低層部を配置し、高層棟は海際から約 <u>40～60m</u> の位置とします。栄本町線側は、<u>低層部で高さ約 21m まで</u>は道路境界から約 <u>2m 以上</u>、<u>高さ約 21m から約 31m までは 6m 以上</u>、<u>中層部（高さ約 31m から約 45m まで）は 6m 以上</u>、高層棟は同じく約 <u>15m 以上</u>セットバックした位置を壁面とします。 ・建築物のファサードについて、ボリュームの分節化、素材・色彩等のデザインコードの検討を行い、圧迫感の低減を図ります。 ・周辺を通行する歩行者の安全で快適な環境づくりとして、海際に整備されるプロムナード、計画地内の公園、歩道、デッキ等を整備するとともに、街路から海への視線の抜け（ビューコリドー）を確保します。 ・関内地区との景観の調和として、栄本町線沿い、万国橋沿い、区画道路沿いは、既存の歴史的建造物（旧帝蚕倉庫事務所・横浜第二合同庁舎低層部）と調和した形態・色彩・意匠とし、中層建築物が連続する関内からの街並み景観を継承するとともに、みなとみらい 21 (MM21) 地区との景観の調和として、横浜ランドマークタワーから関内の既成市街地に向けてなだらかに下りるスカイラインに配慮した高さの設定や、水際線プロムナードの整備による横浜の新たな水辺空間の創出を図ることにより、新しい横浜を代表する顔であるみなとみらいの景観と、歴史的関内の街並みを融合しながら、新たな都市景観の創出を図ります。これらのイメージとして、スカイラインのイメージ及び低層部の街並みのスケッチを図 5. 15-2(1)～<u>(4)</u>に示します。 ・色彩については、北仲通北地区の地区計画の中で表 5. 15-6 に示す通り <u>定め</u>られていますので、これに合わせて地区全体でより魅力的な景観が形成されるように建築物の素材や色彩の選定をしていきます。

①評価書（平成 19 年）	②比較資料その 1（平成 25 年）	③比較資料その 2（今回）						
<p style="text-align: center;">表 5. 15-6 北仲通北再開発等促進地区地区計画 (市素案、色彩に係る部分の抜粋)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;">建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分</td> <td> <p>1 建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠は、みなと横浜の歴史的、地域の特徴を考慮し、地区全体として区域内及び周辺の歴史的建造物や街並みと調和のとれたものとするために、次に掲げる事項に適合するものとする。ただし、より魅力ある景観を形成するものとして必要であると市長が認めた場合はこの限りではない。</p> <p>(1) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の屋根、外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビルのレンガ調の外観を持つ歴史的建造物やその他の建築物と一体となって形成される歴史的景観と調和した街並みを形成するため、基調となる素材を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(3) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビル等の歴史的建造物が創り出す景観と調和した低層の街並みを形成するため、歴史的建造物の軒の高さに配慮して外観を分節することや、地区全体として圧迫感を軽減するためにこれらの軒の高さより上部の部分の色調を工夫するなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(4) 建築物の水際線プロムナードに面する部分は、賑わいが連続する個性的で魅力ある街並みを形成するため、外壁の素材や意匠、色彩等を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。また、栄本町線又は万国橋通に面する部分により形成される歴史的景観と調和し、かつ、地区全体として圧迫感を軽減し開放性を高めるため、外観を分節するなどとした変化に富んだ形態及び意匠とすること。</p> <p>(5) 建築物の屋根、外壁及び柱並びに工作物の色彩は、次のいずれかに掲げるものとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">ア マンセル表色系で色相を赤 (R) 系、黄赤 (YR) 系又は黄 (Y) 系で、彩度 4 以下若しくは無彩色を基調とするもの。</p> <p style="margin-left: 20px;">イ レンガ等の地区又は周辺地区の個性にあった材料を使用した場合でその色彩が周辺の景観と調和していると市長が認めたもの。</p> </td> </tr> </table>	建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分	<p>1 建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠は、みなと横浜の歴史的、地域の特徴を考慮し、地区全体として区域内及び周辺の歴史的建造物や街並みと調和のとれたものとするために、次に掲げる事項に適合するものとする。ただし、より魅力ある景観を形成するものとして必要であると市長が認めた場合はこの限りではない。</p> <p>(1) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の屋根、外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビルのレンガ調の外観を持つ歴史的建造物やその他の建築物と一体となって形成される歴史的景観と調和した街並みを形成するため、基調となる素材を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(3) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビル等の歴史的建造物が創り出す景観と調和した低層の街並みを形成するため、歴史的建造物の軒の高さに配慮して外観を分節することや、地区全体として圧迫感を軽減するためにこれらの軒の高さより上部の部分の色調を工夫するなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(4) 建築物の水際線プロムナードに面する部分は、賑わいが連続する個性的で魅力ある街並みを形成するため、外壁の素材や意匠、色彩等を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。また、栄本町線又は万国橋通に面する部分により形成される歴史的景観と調和し、かつ、地区全体として圧迫感を軽減し開放性を高めるため、外観を分節するなどとした変化に富んだ形態及び意匠とすること。</p> <p>(5) 建築物の屋根、外壁及び柱並びに工作物の色彩は、次のいずれかに掲げるものとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">ア マンセル表色系で色相を赤 (R) 系、黄赤 (YR) 系又は黄 (Y) 系で、彩度 4 以下若しくは無彩色を基調とするもの。</p> <p style="margin-left: 20px;">イ レンガ等の地区又は周辺地区の個性にあった材料を使用した場合でその色彩が周辺の景観と調和していると市長が認めたもの。</p>	<p style="text-align: center;">表 5. 15-6 北仲通北再開発等促進地区地区計画 (市素案、色彩に係る部分の抜粋)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;">建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分</td> <td> <p>1 建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠は、みなと横浜の歴史的、地域の特徴を考慮し、地区全体として区域内及び周辺の歴史的建造物や街並みと調和のとれたものとするために、次に掲げる事項に適合するものとする。ただし、より魅力ある景観を形成するものとして必要であると市長が認めた場合はこの限りではない。</p> <p>(1) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の屋根、外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビルのレンガ調の外観を持つ歴史的建造物やその他の建築物と一体となって形成される歴史的景観と調和した街並みを形成するため、基調となる素材を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(3) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビル等の歴史的建造物が創り出す景観と調和した低層の街並みを形成するため、歴史的建造物の軒の高さに配慮して外観を分節することや、地区全体として圧迫感を軽減するためにこれらの軒の高さより上の部分の色調を工夫するなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(4) 建築物の水際線プロムナードに面する部分は、にぎわいが連続する個性的で魅力ある街並みを形成するため、外壁の素材や意匠、色彩等を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。また、栄本町線又は万国橋通に面する部分により形成される歴史的景観と調和し、かつ、地区全体として圧迫感を軽減し開放性を高めるため、外観を分節するなどとした変化に富んだ形態及び意匠とすること。</p> <p>(5) 建築物の屋根、外壁及び柱並びに工作物の色彩は、次のいずれかに掲げるものとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">ア マンセル表色系で色相を赤 (R) 系、黄赤 (YR) 系若しくは黄 (Y) 系で、彩度 4 以下又は無彩色を基調とするもの</p> <p style="margin-left: 20px;">イ レンガ等の地区又は周辺地区の個性にあった材料を使用した場合でその色彩が周辺の景観と調和していると市長が認めたもの</p> </td> </tr> </table>	建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分	<p>1 建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠は、みなと横浜の歴史的、地域の特徴を考慮し、地区全体として区域内及び周辺の歴史的建造物や街並みと調和のとれたものとするために、次に掲げる事項に適合するものとする。ただし、より魅力ある景観を形成するものとして必要であると市長が認めた場合はこの限りではない。</p> <p>(1) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の屋根、外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビルのレンガ調の外観を持つ歴史的建造物やその他の建築物と一体となって形成される歴史的景観と調和した街並みを形成するため、基調となる素材を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(3) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビル等の歴史的建造物が創り出す景観と調和した低層の街並みを形成するため、歴史的建造物の軒の高さに配慮して外観を分節することや、地区全体として圧迫感を軽減するためにこれらの軒の高さより上の部分の色調を工夫するなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(4) 建築物の水際線プロムナードに面する部分は、にぎわいが連続する個性的で魅力ある街並みを形成するため、外壁の素材や意匠、色彩等を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。また、栄本町線又は万国橋通に面する部分により形成される歴史的景観と調和し、かつ、地区全体として圧迫感を軽減し開放性を高めるため、外観を分節するなどとした変化に富んだ形態及び意匠とすること。</p> <p>(5) 建築物の屋根、外壁及び柱並びに工作物の色彩は、次のいずれかに掲げるものとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">ア マンセル表色系で色相を赤 (R) 系、黄赤 (YR) 系若しくは黄 (Y) 系で、彩度 4 以下又は無彩色を基調とするもの</p> <p style="margin-left: 20px;">イ レンガ等の地区又は周辺地区の個性にあった材料を使用した場合でその色彩が周辺の景観と調和していると市長が認めたもの</p>	<p style="text-align: center;">表 5. 15-6 北仲通北再開発等促進地区地区計画 市素案、色彩に係る部分の抜粋)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;">建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分</td> <td> <p>1 建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠は、みなと横浜の歴史的、地域の特徴を考慮し、地区全体として区域内及び周辺の歴史的建造物や街並みと調和のとれたものとするために、次に掲げる事項に適合するものとする。ただし、より魅力ある景観を形成するものとして必要であると市長が認めた場合はこの限りではない。</p> <p>(1) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の屋根、外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビルのレンガ調の外観を持つ歴史的建造物やその他の建築物と一体となって形成される歴史的景観と調和した街並みを形成するため、基調となる素材を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(3) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビル等の歴史的建造物が創り出す景観と調和した低層の街並みを形成するため、歴史的建造物の軒の高さに配慮して外観を分節することや、地区全体として圧迫感を軽減するためにこれらの軒の高さより上の部分の色調を工夫するなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(4) 建築物の水際線プロムナードに面する部分は、にぎわいが連続する個性的で魅力ある街並みを形成するため、外壁の素材や意匠、色彩等を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。また、栄本町線又は万国橋通に面する部分により形成される歴史的景観と調和し、かつ、地区全体として圧迫感を軽減し開放性を高めるため、外観を分節するなどとした変化に富んだ形態及び意匠とすること。</p> <p>(5) 建築物の屋根、外壁及び柱並びに工作物の色彩は、次のいずれかに掲げるものとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">ア マンセル表色系で色相を赤 (R) 系、黄赤 (YR) 系若しくは黄 (Y) 系で、彩度 4 以下又は無彩色を基調とするもの</p> <p style="margin-left: 20px;">イ レンガ等の地区又は周辺地区の個性にあった材料を使用した場合でその色彩が周辺の景観と調和していると市長が認めたもの</p> </td> </tr> </table>	建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分	<p>1 建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠は、みなと横浜の歴史的、地域の特徴を考慮し、地区全体として区域内及び周辺の歴史的建造物や街並みと調和のとれたものとするために、次に掲げる事項に適合するものとする。ただし、より魅力ある景観を形成するものとして必要であると市長が認めた場合はこの限りではない。</p> <p>(1) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の屋根、外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビルのレンガ調の外観を持つ歴史的建造物やその他の建築物と一体となって形成される歴史的景観と調和した街並みを形成するため、基調となる素材を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(3) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビル等の歴史的建造物が創り出す景観と調和した低層の街並みを形成するため、歴史的建造物の軒の高さに配慮して外観を分節することや、地区全体として圧迫感を軽減するためにこれらの軒の高さより上の部分の色調を工夫するなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(4) 建築物の水際線プロムナードに面する部分は、にぎわいが連続する個性的で魅力ある街並みを形成するため、外壁の素材や意匠、色彩等を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。また、栄本町線又は万国橋通に面する部分により形成される歴史的景観と調和し、かつ、地区全体として圧迫感を軽減し開放性を高めるため、外観を分節するなどとした変化に富んだ形態及び意匠とすること。</p> <p>(5) 建築物の屋根、外壁及び柱並びに工作物の色彩は、次のいずれかに掲げるものとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">ア マンセル表色系で色相を赤 (R) 系、黄赤 (YR) 系若しくは黄 (Y) 系で、彩度 4 以下又は無彩色を基調とするもの</p> <p style="margin-left: 20px;">イ レンガ等の地区又は周辺地区の個性にあった材料を使用した場合でその色彩が周辺の景観と調和していると市長が認めたもの</p>
建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分	<p>1 建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠は、みなと横浜の歴史的、地域の特徴を考慮し、地区全体として区域内及び周辺の歴史的建造物や街並みと調和のとれたものとするために、次に掲げる事項に適合するものとする。ただし、より魅力ある景観を形成するものとして必要であると市長が認めた場合はこの限りではない。</p> <p>(1) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の屋根、外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビルのレンガ調の外観を持つ歴史的建造物やその他の建築物と一体となって形成される歴史的景観と調和した街並みを形成するため、基調となる素材を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(3) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビル等の歴史的建造物が創り出す景観と調和した低層の街並みを形成するため、歴史的建造物の軒の高さに配慮して外観を分節することや、地区全体として圧迫感を軽減するためにこれらの軒の高さより上部の部分の色調を工夫するなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(4) 建築物の水際線プロムナードに面する部分は、賑わいが連続する個性的で魅力ある街並みを形成するため、外壁の素材や意匠、色彩等を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。また、栄本町線又は万国橋通に面する部分により形成される歴史的景観と調和し、かつ、地区全体として圧迫感を軽減し開放性を高めるため、外観を分節するなどとした変化に富んだ形態及び意匠とすること。</p> <p>(5) 建築物の屋根、外壁及び柱並びに工作物の色彩は、次のいずれかに掲げるものとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">ア マンセル表色系で色相を赤 (R) 系、黄赤 (YR) 系又は黄 (Y) 系で、彩度 4 以下若しくは無彩色を基調とするもの。</p> <p style="margin-left: 20px;">イ レンガ等の地区又は周辺地区の個性にあった材料を使用した場合でその色彩が周辺の景観と調和していると市長が認めたもの。</p>							
建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分	<p>1 建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠は、みなと横浜の歴史的、地域の特徴を考慮し、地区全体として区域内及び周辺の歴史的建造物や街並みと調和のとれたものとするために、次に掲げる事項に適合するものとする。ただし、より魅力ある景観を形成するものとして必要であると市長が認めた場合はこの限りではない。</p> <p>(1) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の屋根、外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビルのレンガ調の外観を持つ歴史的建造物やその他の建築物と一体となって形成される歴史的景観と調和した街並みを形成するため、基調となる素材を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(3) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビル等の歴史的建造物が創り出す景観と調和した低層の街並みを形成するため、歴史的建造物の軒の高さに配慮して外観を分節することや、地区全体として圧迫感を軽減するためにこれらの軒の高さより上の部分の色調を工夫するなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(4) 建築物の水際線プロムナードに面する部分は、にぎわいが連続する個性的で魅力ある街並みを形成するため、外壁の素材や意匠、色彩等を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。また、栄本町線又は万国橋通に面する部分により形成される歴史的景観と調和し、かつ、地区全体として圧迫感を軽減し開放性を高めるため、外観を分節するなどとした変化に富んだ形態及び意匠とすること。</p> <p>(5) 建築物の屋根、外壁及び柱並びに工作物の色彩は、次のいずれかに掲げるものとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">ア マンセル表色系で色相を赤 (R) 系、黄赤 (YR) 系若しくは黄 (Y) 系で、彩度 4 以下又は無彩色を基調とするもの</p> <p style="margin-left: 20px;">イ レンガ等の地区又は周辺地区の個性にあった材料を使用した場合でその色彩が周辺の景観と調和していると市長が認めたもの</p>							
建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分	<p>1 建築物等の地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠は、みなと横浜の歴史的、地域の特徴を考慮し、地区全体として区域内及び周辺の歴史的建造物や街並みと調和のとれたものとするために、次に掲げる事項に適合するものとする。ただし、より魅力ある景観を形成するものとして必要であると市長が認めた場合はこの限りではない。</p> <p>(1) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の屋根、外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビルのレンガ調の外観を持つ歴史的建造物やその他の建築物と一体となって形成される歴史的景観と調和した街並みを形成するため、基調となる素材を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(3) 建築物の栄本町線又は万国橋通に面する部分の外壁及び柱は、計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕事務所ビル等の歴史的建造物が創り出す景観と調和した低層の街並みを形成するため、歴史的建造物の軒の高さに配慮して外観を分節することや、地区全体として圧迫感を軽減するためにこれらの軒の高さより上の部分の色調を工夫するなどとした形態及び意匠とすること。</p> <p>(4) 建築物の水際線プロムナードに面する部分は、にぎわいが連続する個性的で魅力ある街並みを形成するため、外壁の素材や意匠、色彩等を揃えるなどとした形態及び意匠とすること。また、栄本町線又は万国橋通に面する部分により形成される歴史的景観と調和し、かつ、地区全体として圧迫感を軽減し開放性を高めるため、外観を分節するなどとした変化に富んだ形態及び意匠とすること。</p> <p>(5) 建築物の屋根、外壁及び柱並びに工作物の色彩は、次のいずれかに掲げるものとする。</p> <p style="margin-left: 20px;">ア マンセル表色系で色相を赤 (R) 系、黄赤 (YR) 系若しくは黄 (Y) 系で、彩度 4 以下又は無彩色を基調とするもの</p> <p style="margin-left: 20px;">イ レンガ等の地区又は周辺地区の個性にあった材料を使用した場合でその色彩が周辺の景観と調和していると市長が認めたもの</p>							

①評価書（平成 19 年）		②比較資料その 1（平成 25 年）		③比較資料その 2（今回）	
<p>地上からの高さが 31m を超える建築物等</p>	<p>2 地上からの高さが 31m を超える建築物等の形態及び意匠は、次に掲げる事項について地区内の景観が一体的に計画され魅力ある景観の創造に総合的に寄与するものであると市長が横浜市都市美対策審議会に意見を聴いた上で認めたものとする。</p> <p>(1) 地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠が、前項の規定に適合すること。</p> <p>(2) 地上から高さ 31m を超える部分の形態及び意匠が、次に掲げる事項に適合すること。</p> <p>ア 地区内の高層建築物については、計画図に示す視点場からの眺望が魅力的なものとなるよう、みなとみらい 21 中央地区地区計画区域及び北仲通南地区地区計画区域の超高層建築物及び地区内における他の高層建築物と一体となったスカイラインを形成し、かつ、地区全体と周辺の既成市街地の街並みが融合する景観を形成するため、色調及びしつらえなどに調和を持たせた形態及び意匠とすること。</p> <p>イ 計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕倉庫事務所ビル等の歴史的建造物を中心に形成する低層の歴史的景観と街並み全体として調和し、かつ、地区内や周辺地区の低層の街並みの連続性を高めるために、前項の規定に基づく形態及び意匠の部分の色彩よりも明度が高い色彩を基調とすること。</p>	<p>地上からの高さが 31m を超える建築物等</p> <p>2 地上からの高さが 31m を超える建築物等の形態及び意匠は、次に掲げる事項について地区内の景観が一体的に計画され魅力ある景観の創造に総合的に寄与するものであると市長が横浜市都市美対策審議会に意見を聴いた上で認めたものとする。</p> <p>(1) 地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠が、前項の規定に適合すること。</p> <p>(2) 地上から高さ 31m を超える部分の形態及び意匠が、次に掲げる事項に適合すること。</p> <p>ア 地区内の高層建築物については、計画図に示す視点場からの眺望が魅力的なものとなるよう、みなとみらい 21 中央地区地区計画の区域内及び北仲通南地区再開発地区計画の区域内の超高層建築物並びに地区内における他の高層建築物と一体となったスカイラインを形成し、かつ、地区全体と周辺の既成市街地の街並みが融合する景観を形成するため、色調及びしつらえなどに調和を持たせた形態及び意匠とすること。</p> <p>イ 計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕倉庫事務所ビル等の歴史的建造物を中心に形成する低層の歴史的景観と街並み全体として調和し、かつ、地区内や周辺地区の低層の街並みの連続性を高めるために、前項の規定に基づく形態及び意匠の部分の色彩よりも明度が高い色彩を基調とすること。</p>	<p>地上からの高さが 31m を超える建築物等</p> <p>2 地上からの高さが 31m を超える建築物等の形態及び意匠は、次に掲げる事項について地区内の景観が一体的に計画され魅力ある景観の創造に総合的に寄与するものであると市長が横浜市都市美対策審議会に意見を聴いた上で認めたものとする。</p> <p>(1) 地上から高さ 31m 以下の部分の形態及び意匠が、前項の規定に適合すること。</p> <p>(2) 地上から高さ 31m を超える部分の形態及び意匠が、次に掲げる事項に適合すること。</p> <p>ア 地区内の高層建築物については、計画図に示す視点場からの眺望が魅力的なものとなるよう、みなとみらい 21 中央地区地区計画の区域内及び北仲通南地区再開発地区計画の区域内の超高層建築物並びに地区内における他の高層建築物と一体となったスカイラインを形成し、かつ、地区全体と周辺の既成市街地の街並みが融合する景観を形成するため、色調及びしつらえなどに調和を持たせた形態及び意匠とすること。</p> <p>イ 計画図に示す旧生糸検査所、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕倉庫事務所ビル等の歴史的建造物を中心に形成する低層の歴史的景観と街並み全体として調和し、かつ、地区内や周辺地区の低層の街並みの連続性を高めるために、前項の規定に基づく形態及び意匠の部分の色彩よりも明度が高い色彩を基調とすること。</p>		

①評価書（平成 19 年）



図 5.15-2(1) スカイラインのイメージ



図 5.15-2(2) 栄本町線沿いの街並み景観

②比較資料その 1（平成 25 年）



図 5.15-2(1) スカイラインのイメージ



図 5.15-2(2) 栄本町線沿いの街並み景観

③比較資料その 2（今回）



図 5.15-2(1) スカイラインのイメージ



図 5.15-2(2) 栄本町線沿いの街並み景観
(A-4 地区 低層部街並みスケッチ)

①評価書（平成 19 年）



図 5.15-2(3) 区画道路内の街並み景観



図 5.15-2(4) 水際沿いの街並み景観

②比較資料その 1（平成 25 年）

空 欄

③比較資料その 2（今回）



図 5.15-2(3) 栄本町線沿いの街並み景観（A-1・4 地区）



図 5.15-2(4) 水際沿いの街並み景観

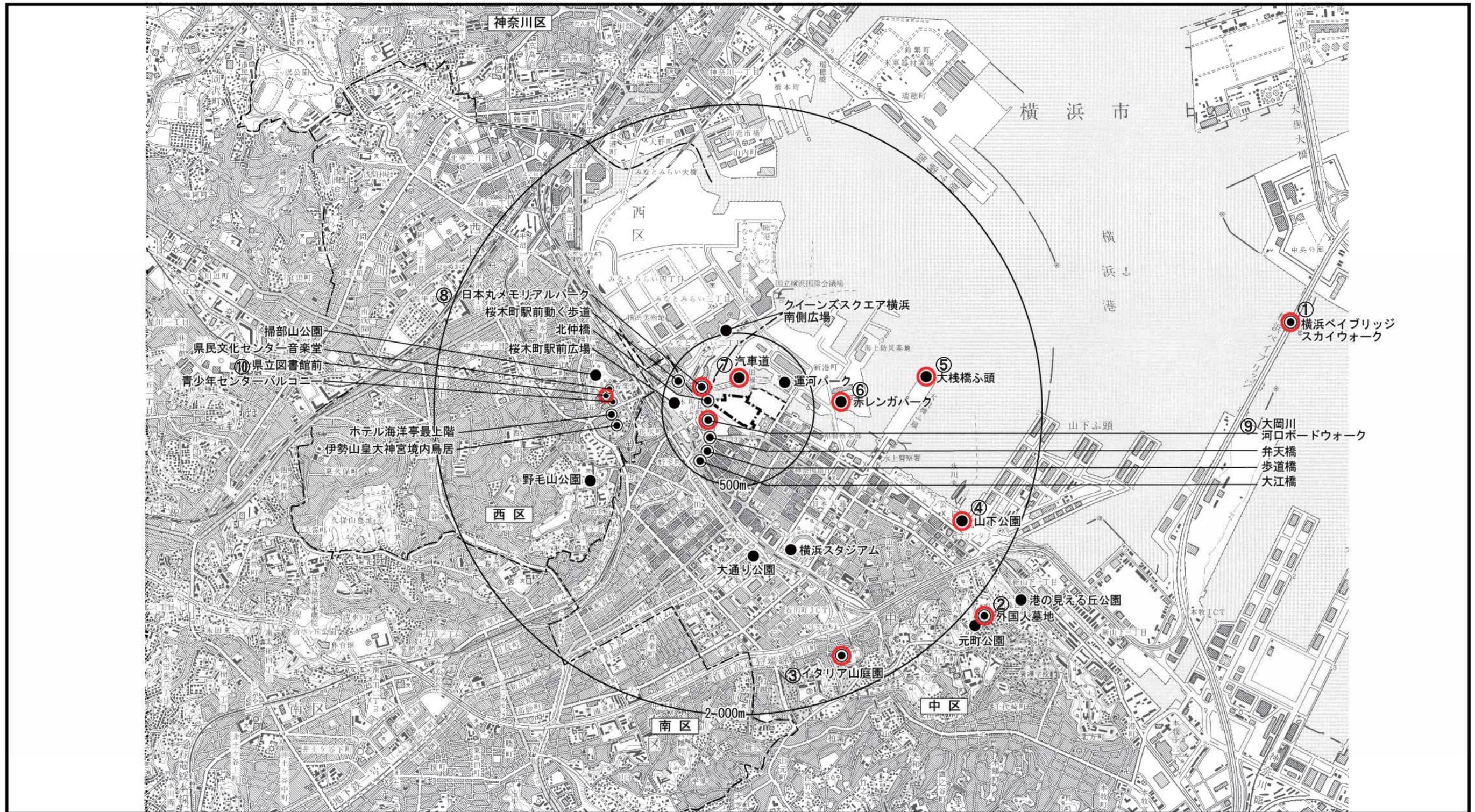
①評価書（平成 19 年）	②比較資料その 1（平成 25 年）	③比較資料その 2（今回）
<p>(2) 予測</p> <p>1) 予測事項 予測事項を以下に示します。</p> <p>(a) 地域景観特性の変化</p> <p>(b) 主要な眺望地点からの眺望の状況の変化</p> <p><u>(c) 圧迫感の状況の変化</u></p> <p>2) 予測方法等</p> <p>(a) 予測時点 予測時点は、計画建築物の供用時としました。</p> <p>(b) 予測地点 予測時点は、調査地点と同様としました。</p> <p>(c) 予測方法</p> <p>a) 地域景観特性の変化 現況の地域景観特性に本事業計画を加えることにより、供用時の地域景観特性の変化の程度を予測しました。</p> <p>b) 主要な眺望地点からの眺望の状況の変化 選定した地点において撮影した現況写真に計画建築物を合成したフォトモンタージュを作成する方法により眺望の変化の程度を予測しました。</p> <p>c) 圧迫感の状況の変化 <u>近景域の眺望地点から現況建築物および計画建築物を望んだ場合の圧迫感の変化の程度について予測しました。</u></p>	<p>(2) 予測</p> <p>1) 予測事項 予測事項を以下に示します。</p> <p>(a) 地域景観特性の変化</p> <p>(b) 主要な眺望地点からの眺望の状況の変化</p> <p>2) 予測方法等</p> <p>(a) 予測時点 予測時点は、計画建築物の供用時としました。</p> <p>(b) 予測地点 予測地点は、調査地点と同様としました。</p> <p>(c) 予測方法</p> <p>a) 地域景観特性の変化 現況の地域景観特性に本事業計画を加えることにより、供用時の地域景観特性の変化の程度を予測しました。</p> <p>b) 主要な眺望地点からの眺望の状況の変化 選定した地点において撮影した現況写真に計画建築物を合成したフォトモンタージュを作成する方法により眺望の変化の程度を予測しました。</p>	<p>(2) 予測</p> <p>1) 予測事項 予測事項を以下に示します。</p> <p>(a) 地域景観特性の変化</p> <p>(b) 主要な眺望地点からの眺望の状況の変化</p> <p><u>(c) 圧迫感の状況の変化</u></p> <p>2) 予測方法等</p> <p>(a) 予測時点 予測時点は、計画建築物の供用時 <u>(令和 7 年)</u> としました。</p> <p>(b) 予測地点 予測地点は、調査地点と同様としました。（図 3.8-1 <u>p.3-81</u> 参照）</p> <p>(c) 予測方法</p> <p>a) 地域景観特性の変化 現況の地域景観特性に本事業計画を加えることにより、供用時の地域景観特性の変化の程度を予測しました。</p> <p>b) 主要な眺望地点からの眺望の状況の変化 選定した地点において撮影した現況写真に計画建築物を合成したフォトモンタージュを作成する方法により眺望の変化の程度を予測しました。</p> <p>c) 圧迫感の状況の変化 <u>近景域の眺望地点から現況建築物および計画建築物を望んだ場合の圧迫感の変化の程度について予測しました。</u></p>

①評価書（平成 19 年）	②比較資料その 1（平成 25 年）	③比較資料その 2（今回）
<p>3) 予測結果</p> <p>a) 地域景観特性の変化</p> <p>計画地周辺の横浜の歴史を形作ってきた関内地区と超高層を中心とした新しい市街地を形成しているみなとみらい 21（MM21）地区の地域景観について、関内地区は、計画地内の歴史的建造物・遺構である旧帝蚕倉庫、旧帝蚕倉庫事務所、歴史的護岸などの保全・活用を行うことにより、当地区及び周辺の関内地区における歴史性が後世に継承されます。また、MM21 地区の景観については、横浜ランドマークタワーから関内の既成市街地に向けてなだらかに下りるスカイラインに配慮した高さの設定や、水際にプロムナードを配しそれに沿った中層の街並みを形成し、水際の活用と合わせて横浜の新たな水辺空間を創出することにより、周辺と調和した地域景観を形成します。</p> <p>b) 主要な眺望地点からの眺望の状況の変化</p> <p>予測結果を表 5.15-7(1)～(3)及び写真 5.15-1～10 に示します。</p>	<p>3) 予測結果</p> <p>a) 地域景観特性の変化</p> <p>計画地周辺の横浜の歴史を形作ってきた関内地区と超高層を中心とした新しい市街地を形成しているみなとみらい 21（MM21）地区の地域景観について、関内地区は、計画地内の歴史的建造物・遺構である旧帝蚕倉庫、旧帝蚕倉庫事務所、歴史的護岸などの保全・活用を行うことにより、当地区及び周辺の関内地区における歴史性が後世に継承されます。また、MM21 地区の景観については、横浜ランドマークタワーから関内の既成市街地に向けてなだらかに下りるスカイラインに配慮した高さの設定や、水際にプロムナードを配しそれに沿った中層の街並みを形成し、水際の活用と合わせて横浜の新たな水辺空間を創出することにより、周辺と調和した地域景観を形成します。</p> <p>b) 主要な眺望地点からの眺望の状況の変化</p> <p>予測結果を表 5.15-7(1)～(3)及び写真 5.15-1～10 に示します。</p>	<p>3) 予測結果</p> <p>a) 地域景観特性の変化</p> <p>計画地周辺の横浜の歴史を形作ってきた関内地区と超高層を中心とした新しい市街地を形成しているみなとみらい 21（MM21）地区の地域景観について、関内地区は、計画地内の歴史的建造物・遺構である旧帝蚕倉庫、旧帝蚕倉庫事務所、歴史的護岸などの保全・活用を行うことにより、当地区及び周辺の関内地区における歴史性が後世に継承されます。また、MM21 地区の景観については、横浜ランドマークタワーから関内の既成市街地に向けてなだらかに下りるスカイラインに配慮した高さの設定や、水際にプロムナードを配しそれに沿った中層の街並みを形成し、水際の活用と合わせて横浜の新たな水辺空間を創出することにより、周辺と調和した地域景観を形成します。</p> <p>b) 主要な眺望地点からの眺望の状況の変化</p> <p>予測結果を表 5.15-7(1)～(3)及び写真 5.15-1～10 に示します。</p>

①評価書（平成 19 年）			②比較資料その 1（平成 25 年）			③比較資料その 2（今回）		
表 5. 15-7(1) 眺望の状況の変化			表 5. 15-7(1) 眺望の状況の変化			表 5. 15-7(1) 眺望の状況の変化		
地点番号	眺望地点	眺望の状況の変化	地点番号	眺望地点	眺望の状況の変化	地点番号	眺望地点	眺望の状況の変化
1	横浜ベイブリッジ スカイウォーク (約 3,700m)	港の風景を通して眺望できる地点であり、現況では水面とみなとみらい 21 (MM21) 地区のビル群で構成される水景空間が形成されており、MM21 地区の横浜ランドマークタワーをはじめとする代表的な高層建築物が眺望できます。 供用時には、計画建築物を横浜ランドマークタワーから関内の既成市街地に向けてなだらかに下りるスカイラインに配慮した高さを設定していることから、MM21 地区と調和した新たな都市景観の創造が予測されます。 また、冬季の快晴時に眺望できる富士山については、これらの高層建築物の間にある新港エリアの空間上に望めることから、眺望の変化は小さいと予測されます。	1	横浜ベイブリッジ スカイウォーク (約 3,700m)	港の風景を通して眺望できる地点であり、現況では水面とみなとみらい 21 (MM21) 地区のビル群で構成される水景空間が形成されており、MM21 地区の横浜ランドマークタワーをはじめとする代表的な高層建築物が眺望できます。 供用時には、計画建築物を横浜ランドマークタワーから関内の既成市街地に向けてなだらかに下りるスカイラインに配慮した高さを設定していることから、MM21 地区と調和した新たな都市景観の創造が予測されます。 また、冬季の快晴時に眺望できる富士山については、これらの高層建築物の間にある新港エリアの空間上に望めることから、眺望の変化は小さいと予測されます。	1	横浜ベイブリッジ スカイウォーク (約 3,700m)	港の風景を通して眺望できる地点であり、現況では水面とみなとみらい 21 (MM21) 地区のビル群で構成される水景空間が形成されており、MM21 地区の横浜ランドマークタワーをはじめとする代表的な高層建築物が眺望できます。 供用時には、計画建築物を横浜ランドマークタワーから関内の既成市街地に向けてなだらかに下りるスカイラインに配慮した高さを設定していることから、MM21 地区と調和した新たな都市景観の創造が予測されます。 また、冬季の快晴時に眺望できる富士山については、これらの高層建築物の間にある新港エリアの空間上に望めることから、眺望の変化は小さいと予測されます。
2	外国人墓地 (約 2,100m)	外国人墓地入り口からの眺望で、現況では、手前には外国人墓地の緑地が広がり、その奥には、市街地に林立する業務ビル及び民間マンション等の高層建築物と横浜ランドマークタワーが眺望できます。 供用時には、計画建築物により横浜ランドマークタワーが眺望できなくなりますが、同眺望地点から望むスカイラインには変化がないことから、眺望の変化は小さいと予測されます。	2	外国人墓地 (約 2,100m)	外国人墓地入り口からの眺望で、現況では、手前には外国人墓地の緑地が広がり、その奥には、市街地に林立する業務ビル及び民間マンション等の高層建築物と横浜ランドマークタワーが眺望できます。 供用時には、計画建築物により横浜ランドマークタワーが眺望できなくなりますが、同眺望地点から望むスカイラインには変化がないことから、眺望の変化は小さいと予測されます。	2	外国人墓地 (約 2,100m)	外国人墓地入り口からの眺望で、現況では、手前には外国人墓地の緑地が広がり、その奥には、市街地に林立する業務ビル及び民間マンション等の高層建築物と横浜ランドマークタワーが眺望できます。 供用時には、計画建築物により横浜ランドマークタワーが眺望できなくなりますが、同眺望地点から望むスカイラインには変化がないことから、眺望の変化は小さいと予測されます。
3	イタリア山庭園 (約 1,750m)	庭園内からの眺望で、現況では、外国人墓地同様に庭園周辺の緑地奥に、市街地の高層建築物と横浜ランドマークタワーが眺望できます。 供用時には、これらの高層建築物と計画建築物が一体的に眺望できることから、目の前の緑と奥に広がる高層建築物の景観構成の変化は小さいと予測されます。	3	イタリア山庭園 (約 1,750m)	庭園内からの眺望で、現況では、外国人墓地同様に庭園周辺の緑地奥に、市街地の高層建築物と横浜ランドマークタワーが眺望できます。 供用時には、これらの高層建築物と計画建築物が一体的に眺望できることから、目の前の緑と奥に広がる高層建築物の景観構成の変化は小さいと予測されます。	3	イタリア山庭園 (約 1,750m)	庭園内からの眺望で、現況では、外国人墓地同様に庭園周辺の緑地奥に、市街地の高層建築物と横浜ランドマークタワーが眺望できます。 供用時には、 <u>令和元年 9 月に供用が開始されたアパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>とともに</u> 、これらの高層建築物と計画建築物が一体的に眺望できることから、目の前の緑と奥に広がる高層建築物の景観構成の変化は小さいと予測されます。

①評価書（平成 19 年）			②比較資料その 1（平成 25 年）			③比較資料その 2（今回）		
表 5. 15-7(2) 眺望の状況の変化			表 5. 15-7(2) 眺望の状況の変化			表 5. 15-7(2) 眺望の状況の変化		
地点番号	眺望地点	眺望の状況の変化	地点番号	眺望地点	眺望の状況の変化	地点番号	眺望地点	眺望の状況の変化
4	山下公園 (約 1,600m)	氷川丸付近のデッキからの眺望で、現況では、ヨコハマグランドインターコンチネンタルホテルをはじめとした、MM21 地区の代表的な高層建築物が眺望できます。 供用時には、これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わるにより、海と一体となった横浜らしい都市景観が形成されると予測されます。	4	山下公園 (約 1,600m)	氷川丸付近のデッキからの眺望で、現況では、ヨコハマグランドインターコンチネンタルホテルをはじめとした、MM21 地区の代表的な高層建築物が眺望できます。 供用時には、これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わるにより、海と一体となった横浜らしい都市景観が形成されると予測されます。	4	山下公園 (約 1,600m)	氷川丸付近のデッキからの眺望で、現況では、ヨコハマグランドインターコンチネンタルホテルをはじめとした、MM21 地区の代表的な高層建築物が眺望できます。 供用時には、 <u>令和元年 9 月に供用が開始されたアパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>とともに、</u> これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わるにより、海と一体となった横浜らしい都市景観が形成されると予測されます。
5	大栈橋ふ頭 (約 1,250m)	大栈橋ふ頭の先端からの眺望で、現況では、目の前の海辺の空間と赤レンガパークと横浜ランドマークタワーを中心とした高層建築物から構成される横浜を代表する眺望景観であります。 供用時には、これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わるにより、海と一体となった横浜らしい都市景観が形成されると予測されます。	5	大栈橋ふ頭 (約 1,250m)	大栈橋ふ頭の先端からの眺望で、現況では、目の前の海辺の空間と赤レンガパークと横浜ランドマークタワーを中心とした高層建築物から構成される横浜を代表する眺望景観であります。 供用時には、これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わるにより、海と一体となった横浜らしい都市景観が形成されると予測されます。	5	大栈橋ふ頭 (約 1,250m)	大栈橋ふ頭の先端からの眺望で、現況では、目の前の海辺の空間と赤レンガパークと横浜ランドマークタワーを中心とした高層建築物から構成される横浜を代表する眺望景観であります。 供用時には、 <u>令和元年 9 月に供用が開始されたアパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>とともに、</u> これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わるにより、海と一体となった横浜らしい都市景観が形成されると予測されます。
6	赤レンガパーク (約 700m)	計画地北東側に位置した眺望地点で、現況では、桜木町駅方面に横浜ランドマークタワーとナビオス横浜等の高層建築物が眺望できます。 供用時には、これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わり、新たな都市景観が形成されると予測されます。	6	赤レンガパーク (約 700m)	計画地北東側に位置した眺望地点で、現況では、桜木町駅方面に横浜ランドマークタワーとナビオス横浜等の高層建築物が眺望できます。 供用時には、これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わり、新たな都市景観が形成されると予測されます。	6	赤レンガパーク (約 700m)	計画地北東側に位置した眺望地点で、現況では、桜木町駅方面に横浜ランドマークタワーとナビオス横浜等の高層建築物が眺望できます。 供用時には、 <u>令和元年 9 月に供用が開始されたアパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>とともに、</u> これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わるにより、海と一体となった横浜らしい都市景観が形成されると予測されます。
7	汽船道 (約 200m)	内港水面を挟んで、計画地北側を望むことができ、現況では既存建築物の背景に横浜アイランドタワーを眺望できます。 供用時には、目の前に A-4 地区の低層部と A-3 地区の低層部が広がりますが、幅 6m の水際線プロムナードによるセットバックと樹木により後方に立地する A-4 地区の高層棟（タワーA4）の圧迫感は軽減されると予測されます。	7	汽船道 (約 200m)	内港水面を挟んで、計画地北側を望むことができ、現況では既存建築物の背景に横浜アイランドタワーを眺望できます。 供用時には、目の前に A-4 地区の低層部と A-3 地区の低層部が広がりますが、幅 6m の水際線プロムナードによるセットバックと樹木により後方に立地する A-4 地区の高層棟（タワーA4）の圧迫感は軽減されると予測されます。	7	汽船道 (約 200m)	内港水面を挟んで、計画地北側を望むことができ、現況では既存建築物の背景に横浜アイランドタワーを眺望できます。 供用時には、目の前に A-4 地区の低層部と A-3 地区の低層部が広がりますが、幅 6m の水際線プロムナードによるセットバックと樹木により後方に立地する A-4 地区の高層棟（タワーA4）の圧迫感は軽減されると予測されます。
8	日本丸メモリアルパーク (約 300m)	汽船道を手前に計画地の北端を望む景観で、現況では、旧帝蚕倉庫、横浜第二合同庁舎及び横浜アイランドタワーを眺望できます。 供用時には、計画建築物によりこれら既存の建築物は見えなくなりますが、新たにみなとみらい 21 地区と内港水面と調和した都市的景観が形成されると予測されます。	8	日本丸メモリアルパーク (約 300m)	汽船道を手前に計画地の北端を望む景観で、現況では、旧帝蚕倉庫、横浜第二合同庁舎及び横浜アイランドタワーを眺望できます。 供用時には、計画建築物によりこれら既存の建築物は見えなくなりますが、新たにみなとみらい 21 地区と内港水面と調和した都市的景観が形成されると予測されます。	8	日本丸メモリアルパーク (約 300m)	汽船道を手前に計画地の北端を望む景観で、現況では、旧帝蚕倉庫、横浜第二合同庁舎及び横浜アイランドタワーを眺望できます。 供用時には、 <u>令和元年 9 月に供用が開始されたアパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>とともに、</u> 計画建築物によりこれら既存の建築物は見えなくなりますが、新たにみなとみらい 21 地区と内港水面と調和した都市的景観が形成されると予測されます。

①評価書（平成 19 年）			②比較資料その 1（平成 25 年）			③比較資料その 2（今回）		
表 5. 15-7(3) 眺望の状況の変化			表 5. 15-7(3) 眺望の状況の変化			表 5. 15-7(3) 眺望の状況の変化		
地点番号	眺望地点	眺望の状況の変化	地点番号	眺望地点	眺望の状況の変化	地点番号	眺望地点	眺望の状況の変化
9	大岡川河口ボードウォーク (約 200m)	計画地の南西側に位置し、現況では大岡川越しに計画地が望めます。 供用時には、栄本町線側にあるすべての計画建築物が広がりますが、目の前に大岡川があることから、水辺と調和した水景区間が形成されること、また A-4 地区の低層部のデザインは、隣接する横浜第二合同庁舎と一連のファサードの連続性に配慮することから、A-4 地区の高層棟（タワーA4）の圧迫感は軽減されると予測されます。 また、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕倉庫事務所の保全・活用により、歴史的な臨港地区の特性が保たれると予測されます。	9	大岡川河口ボードウォーク (約 200m)	計画地の南西側に位置し、現況では大岡川越しに計画地が望めます。 供用時には、栄本町線側にあるすべての計画建築物が広がりますが、目の前に大岡川があることから、水辺と調和した水景区間が形成されること、また A-4 地区の低層部のデザインは、隣接する横浜第二合同庁舎と一連のファサードの連続性に配慮することから、A-4 地区の高層棟（タワーA4）の圧迫感は軽減されると予測されます。 また、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕倉庫事務所の保全・活用により、歴史的な臨港地区の特性が保たれると予測されます。	9	大岡川河口ボードウォーク (約 200m)	計画地の南西側に位置し、現況では大岡川越しに計画地が望めます。 供用時には、栄本町線側にあるすべての計画建築物が広がりますが、目の前に大岡川があることから、水辺と調和した水景区間が形成されること、また、 <u>A-1・2 地区の中層部及び A-4 地区の低層部のデザインは</u> 、隣接する横浜第二合同庁舎と一連のファサードの連続性に配慮することから、 <u>A-1・2 地区及び A-4 地区の高層棟（タワーA-1・2 及びタワーA4）の圧迫感は軽減</u> されると予測されます。 また、旧帝蚕倉庫及び旧帝蚕倉庫事務所の保全・活用により、歴史的な臨港地区の特性が保たれると予測されます。
10	県立図書館前 (約 900m)	県立図書館前からの眺望で、現況では、桜木町駅周辺の高層建築物の間の空間から、計画地方面を望めます。 供用時には、これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わり、新たな都市景観が形成されると予測されます。	10	県立図書館前 (約 900m)	県立図書館前からの眺望で、現況では、桜木町駅周辺の高層建築物の間の空間から、計画地方面を望めます。 供用時には、これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わり、新たな都市景観が形成されると予測されます。	10	県立図書館前 (約 900m)	県立図書館前からの眺望で、現況では、桜木町駅周辺の高層建築物の間の空間から、計画地方面を望めます。 供用時には、 <u>令和元年 9 月に供用が開始されたアパホテル&リゾート<横浜ベイタワー></u> とともに、 <u>これらの高層建築物と調和のとれた計画建築物が加わり</u> 、新たな都市景観が形成されると予測されます。



凡例

- A地区
- B地区
- 区界
- 景観調査予測候補地点(方法書にて選定した地点)
- 景観調査予測候補地点(方法書に対する意見書により追加した地点)
- 景観調査予測地点(準備書にて選定した地点)



図 5.15-1

景観調査予測地点

①評価書（平成 19 年）

②比較資料その 1（平成 25 年）

③比較資料その 2（今回）

現 況



供用時

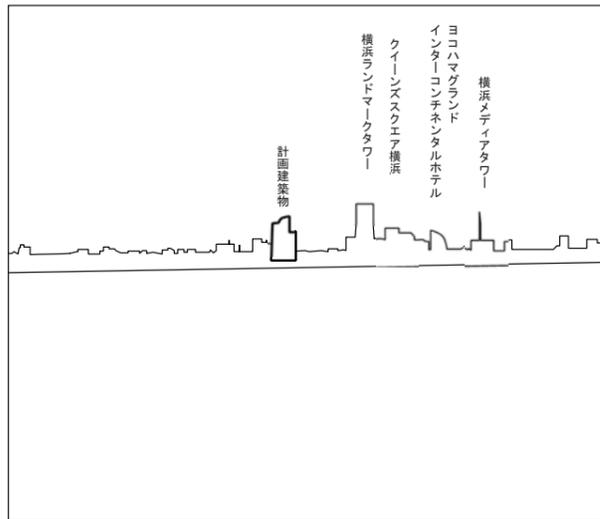


写真 5. 15-1 眺望の状況の変化
(地点 1：横浜ベイブリッジスカイウォーク)

現 況



供用時

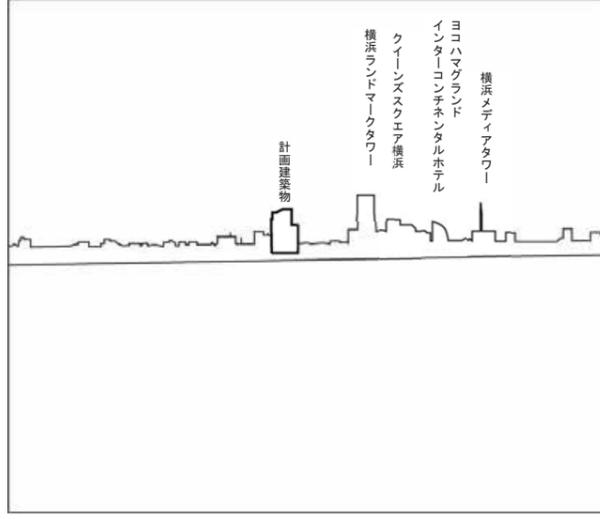


写真 5. 15-1 眺望の状況の変化
(地点 1：横浜ベイブリッジスカイウォーク)

現 況



供用時

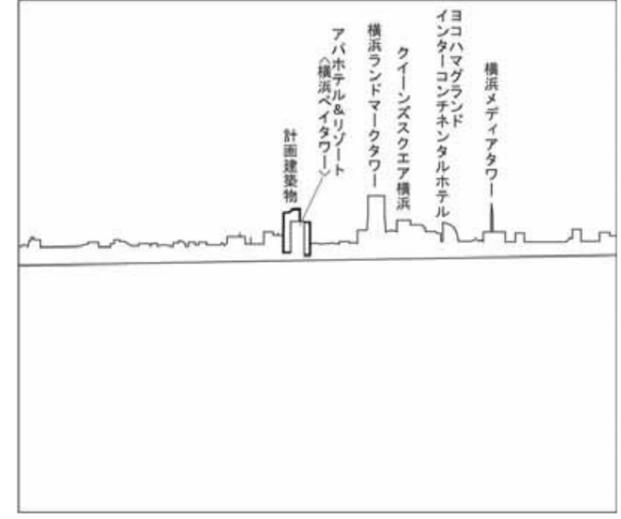


写真 5. 15-1 眺望の状況の変化
(地点 1：横浜ベイブリッジスカイウォーク)

①評価書（平成 19 年）

現況



供用時

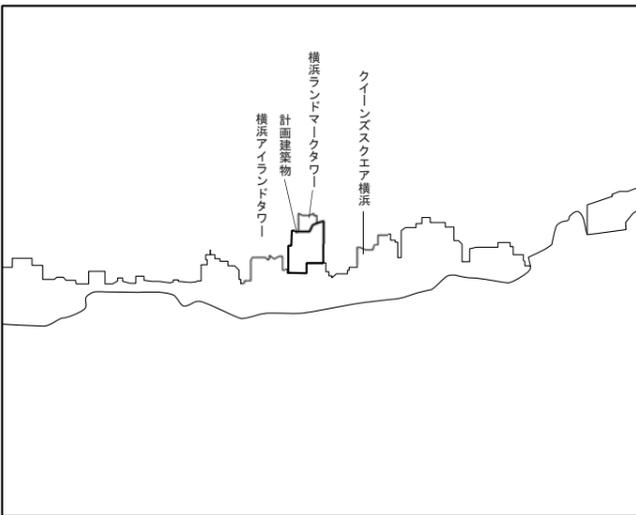


写真 5.15-2 眺望の状況の変化（地点 2：外国人墓地）

②比較資料その 1（平成 25 年）

現況



供用時

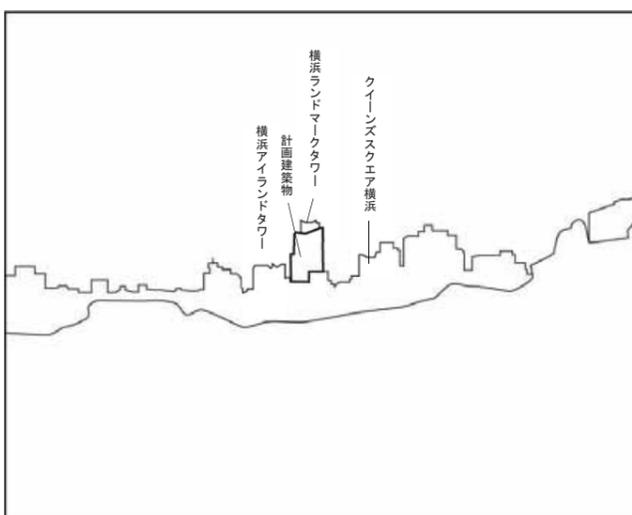


写真 5.15-2 眺望の状況の変化（地点 2：外国人墓地）

③比較資料その 2（今回）

現況



供用時

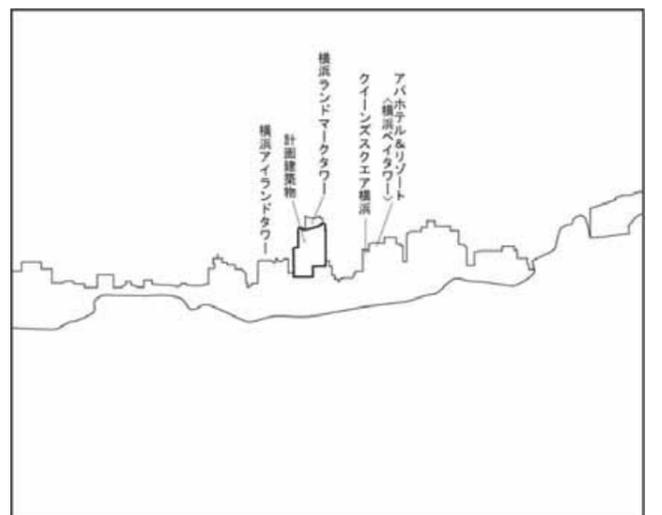


写真 5.15-2 眺望の状況の変化（地点 2：外国人墓地）

①評価書（平成 19 年）

②比較資料その 1（平成 25 年）

③比較資料その 2（今回）

現況



現況



現況



供用時



供用時



供用時

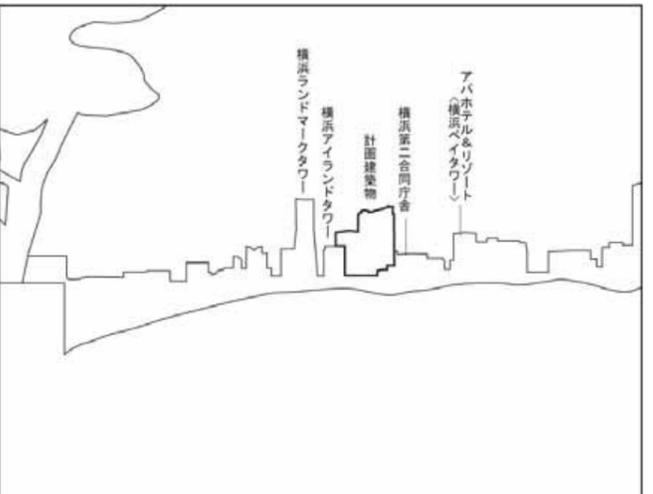
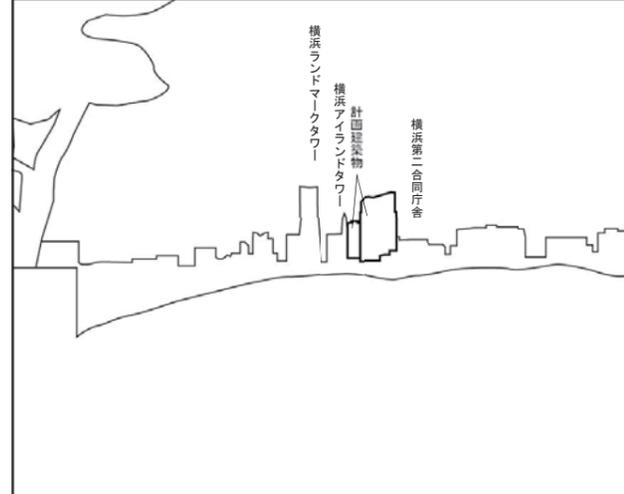
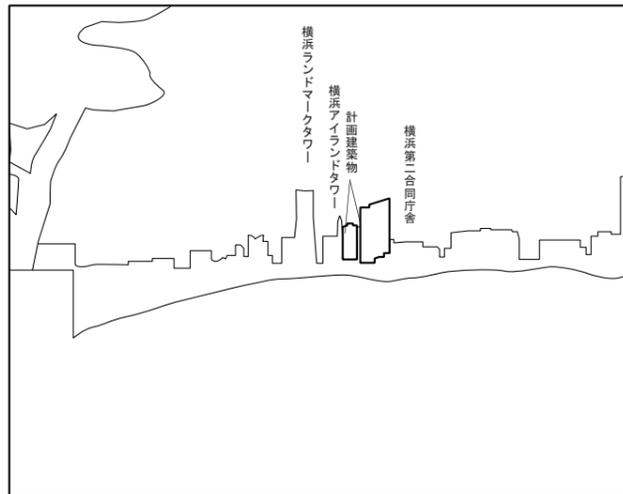


写真 5.15-3 眺望の状況の変化（地点 3：イタリア山庭園）

写真 5.15-3 眺望の状況の変化（地点 3：イタリア山庭園）

写真 5.15-3 眺望の状況の変化（地点 3：イタリア山庭園）

①評価書（平成 19 年）

現 況



供用時

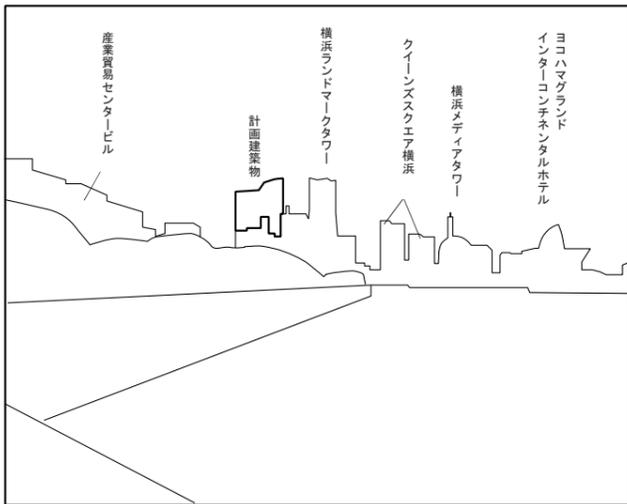


写真 5. 15-4 眺望の状況の変化（地点 4：山下公園）

②比較資料その 1（平成 25 年）

現 況



供用時

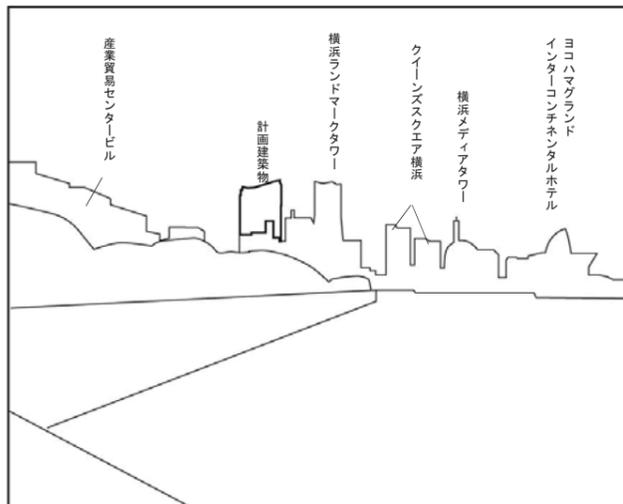


写真 5. 15-4 眺望の状況の変化（地点 4：山下公園）

③比較資料その 2（今回）

現 況



供用時

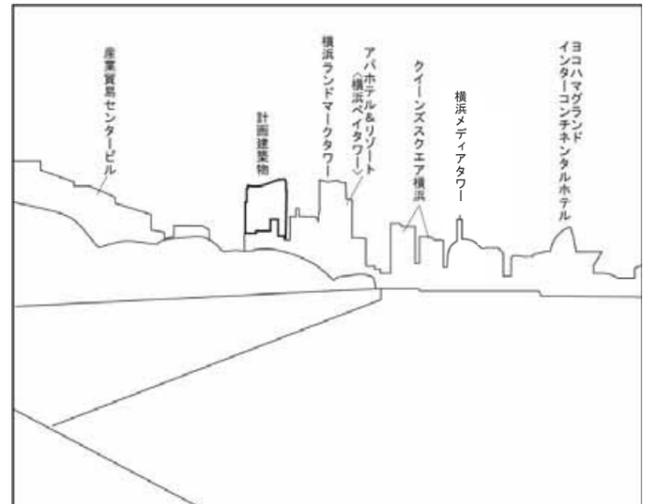


写真 5. 15-4 眺望の状況の変化（地点 4：山下公園）

①評価書（平成 19 年）

現況



供用時

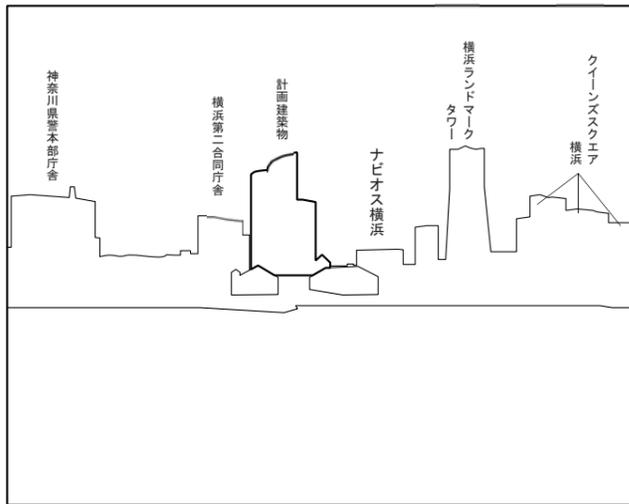


写真 5.15-5 眺望の状況の変化（地点 5：大棧橋ふ頭）

②比較資料その 1（平成 25 年）

現況



供用時

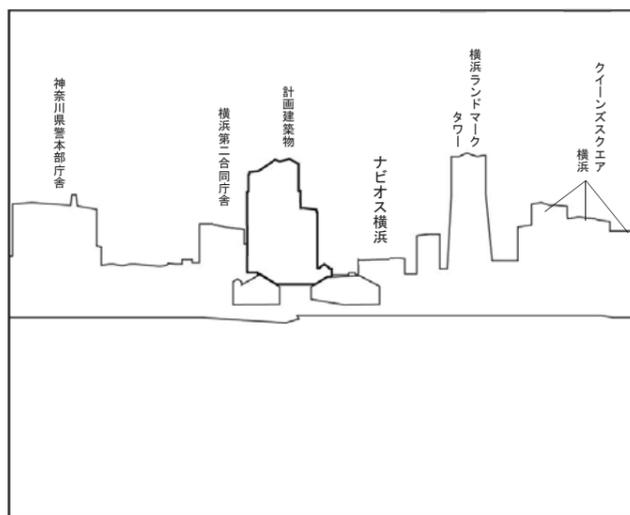


写真 5.15-5 眺望の状況の変化（地点 5：大棧橋ふ頭）

③比較資料その 2（今回）

現況



供用時

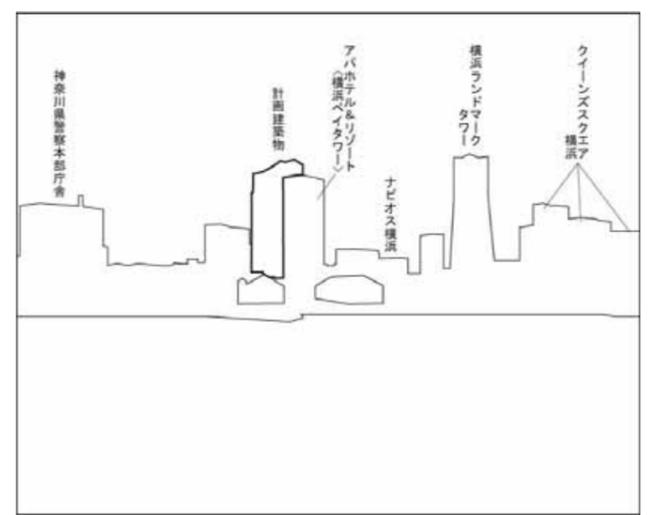


写真 5.15-5 眺望の状況の変化（地点 5：大棧橋ふ頭）

①評価書（平成 19 年）

現況



供用時

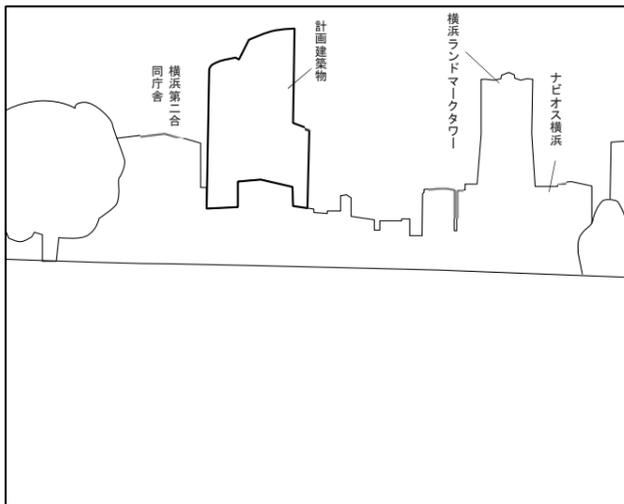


写真 5.15-6 眺望の状況の変化（地点 6：赤レンガパーク）

②比較資料その 1（平成 25 年）

現況



供用時

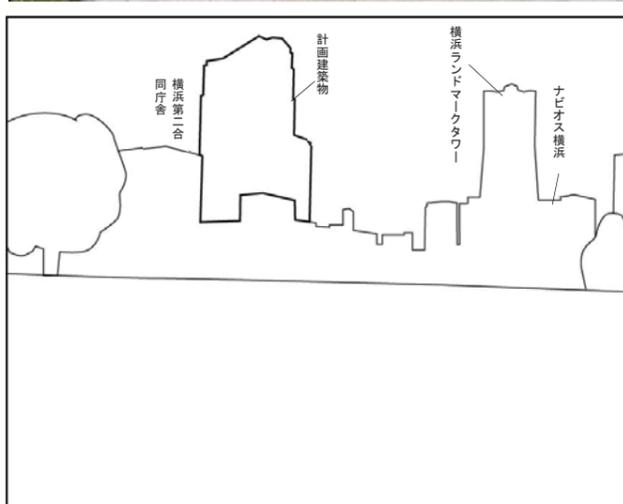


写真 5.15-6 眺望の状況の変化（地点 6：赤レンガパーク）

③比較資料その 2（今回）

現況



供用時

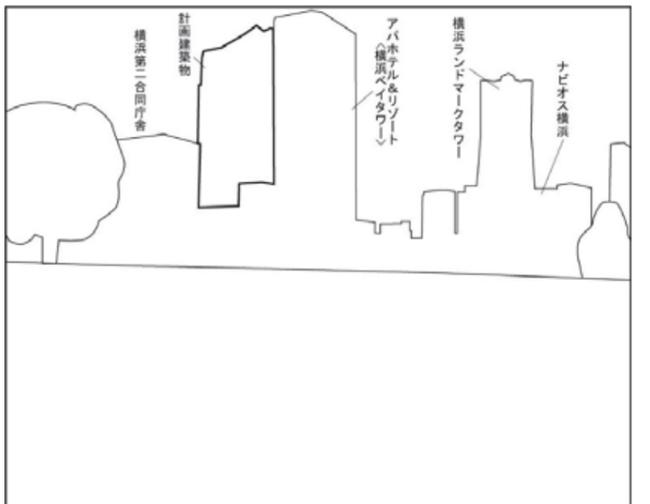


写真 5.15-6 眺望の状況の変化（地点 6：赤レンガパーク）

①評価書（平成 19 年）

現 況



供用時

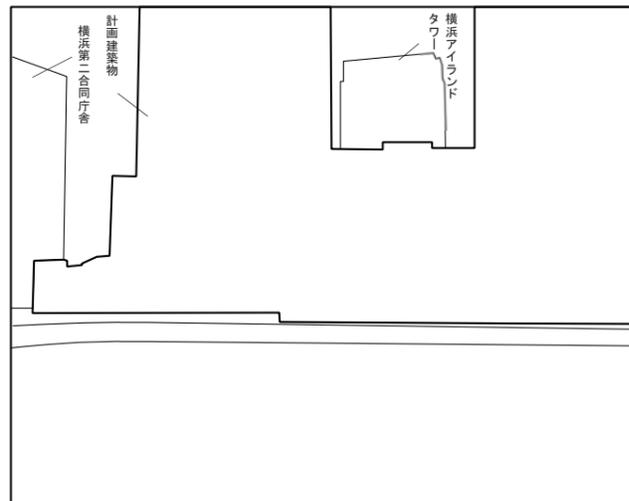


写真 5.15-7 眺望の状況の変化（地点 7：自動車道）

②比較資料その 1（平成 25 年）

現 況



供用時

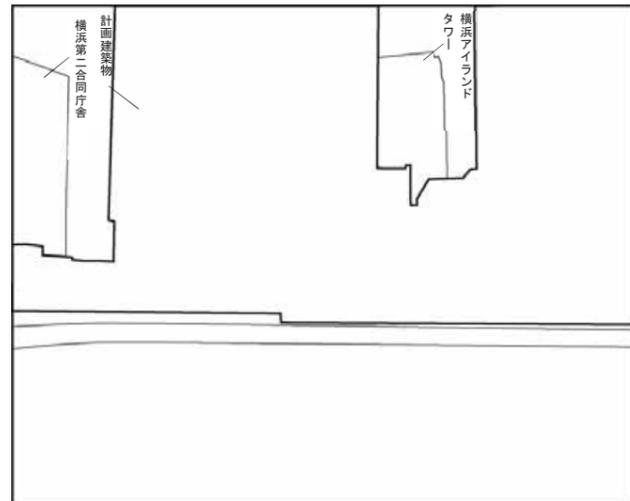
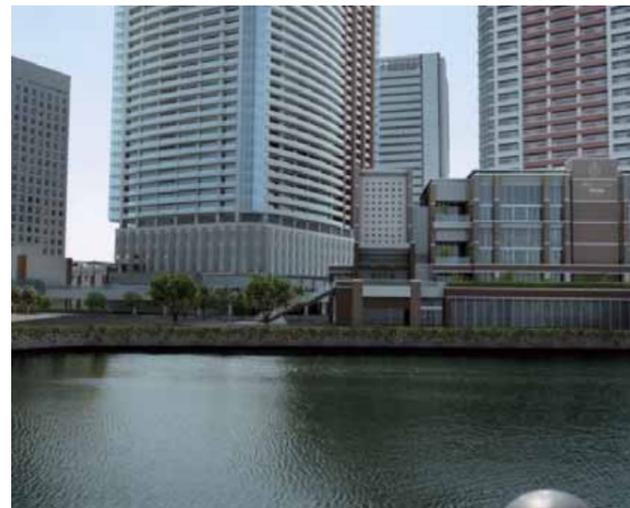


写真 5.15-7 眺望の状況の変化（地点 7：自動車道）

③比較資料その 2（今回）

現 況



供用時

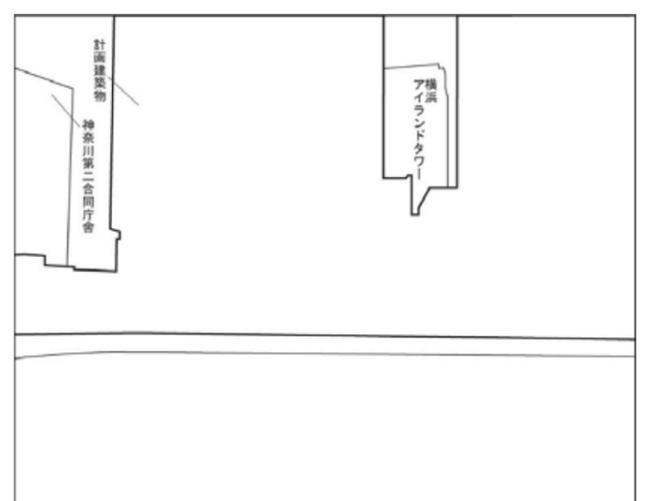


写真 5.15-7 眺望の状況の変化（地点 7：自動車道）

①評価書（平成 19 年）

現況



供用時

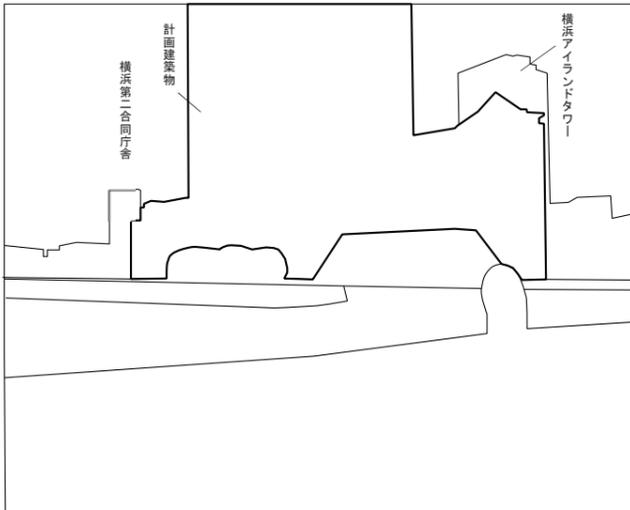


写真 5.15-8 眺望の状況の変化（地点 8：日本丸メモリアルパーク）

②比較資料その 1（平成 25 年）

現況



供用時

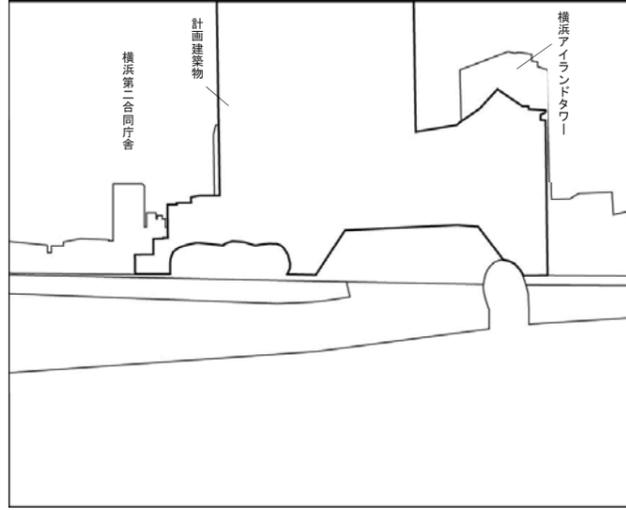


写真 5.15-8 眺望の状況の変化（地点 8：日本丸メモリアルパーク）

③比較資料その 2（今回）

現況



供用時

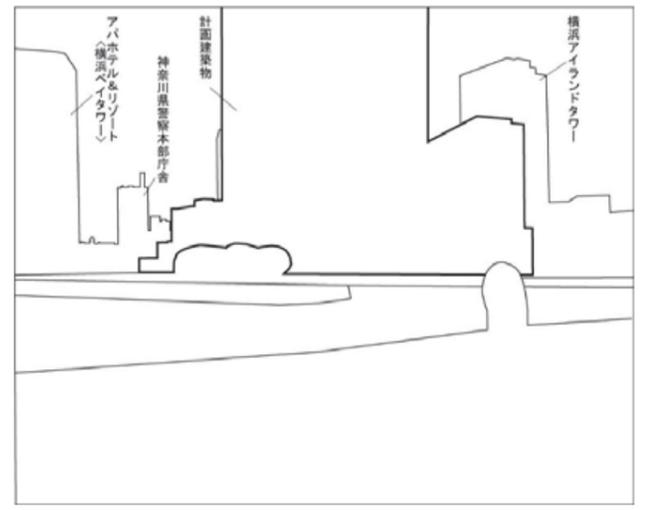


写真 5.15-8 眺望の状況の変化（地点 8：日本丸メモリアルパーク）

①評価書（平成 19 年）

現 況



供用時



写真 5. 15-9 眺望の状況の変化（地点 9：大岡川河口ボードウォーク）

②比較資料その 1（平成 25 年）

現 況



供用時

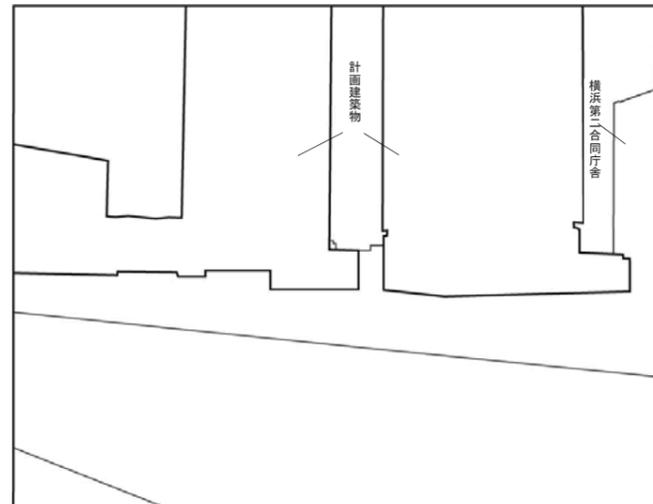


写真 5. 15-9 眺望の状況の変化（地点 9：大岡川河口ボードウォーク）

③比較資料その 2（今回）

現 況



供用時

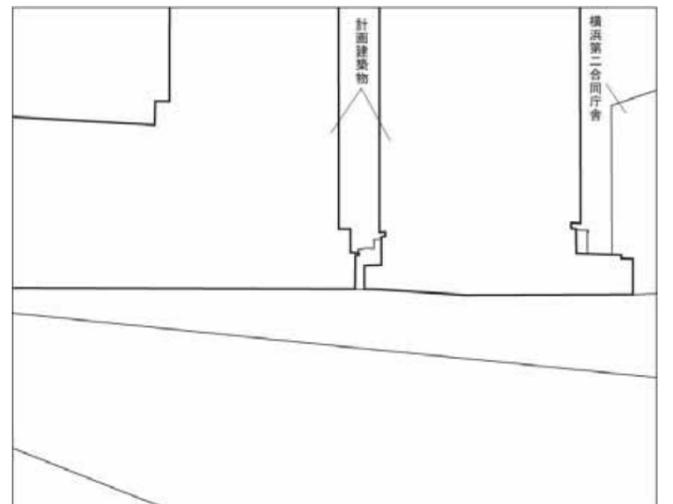


写真 5. 15-9 眺望の状況の変化（地点 9：大岡川河口ボードウォーク）

①評価書（平成 19 年）

現況



供用時

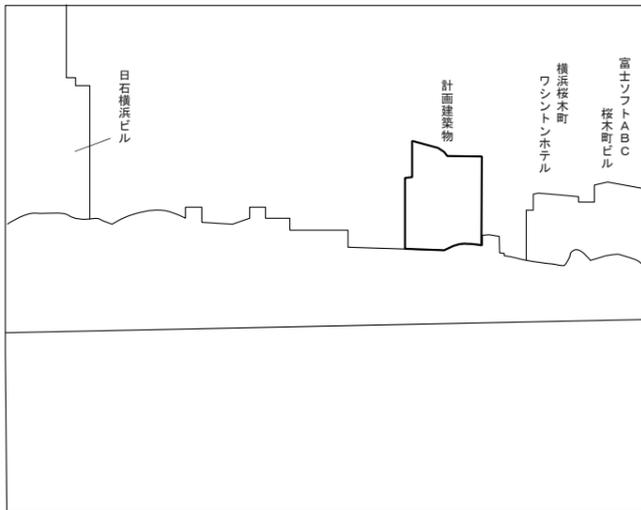


写真 5.15-10 眺望の状況の変化（地点 10：県立図書館前）

②比較資料その 1（平成 25 年）

現況



供用時

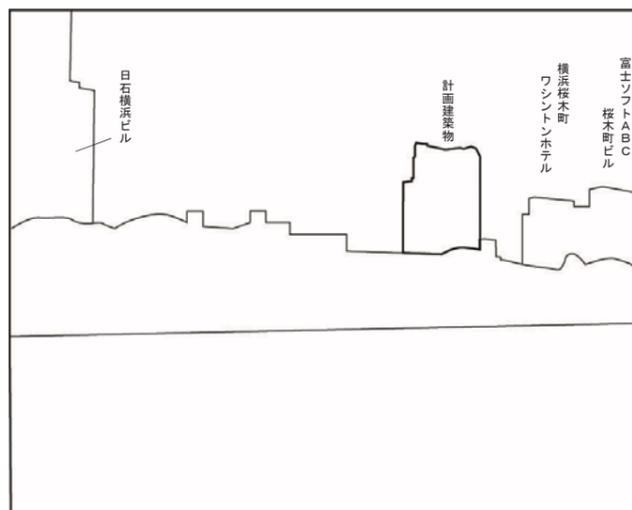


写真 5.15-10 眺望の状況の変化（地点 10：県立図書館前）

③比較資料その 2（今回）

現況



供用時

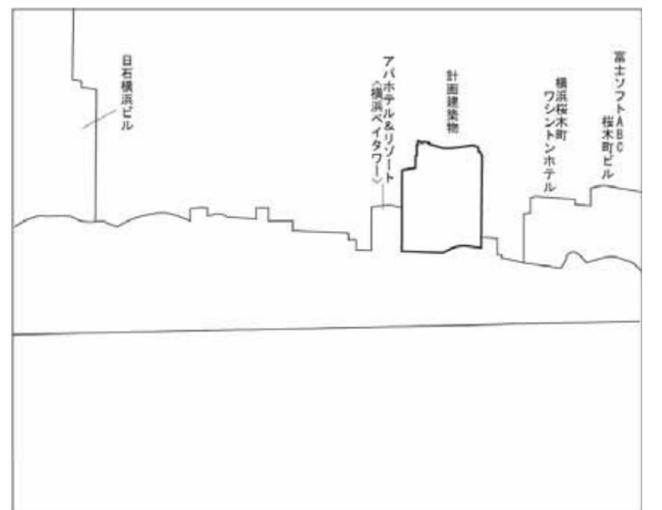


写真 5.15-10 眺望の状況の変化（地点 10：県立図書館前）

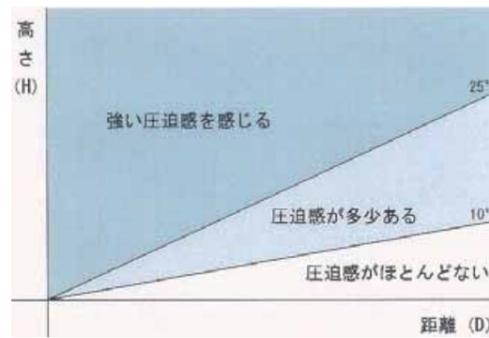
①評価書（平成 19 年）	②比較資料その 1（平成 25 年）	③比較資料その 2（今回）																								
<p>(b) 圧迫感の状況の変化</p> <p>近景域の主要な眺望地点（自動車、日本丸メモリアルパーク、大岡川河口ボードウォーク、図 5.15-3 参照）から現況建築物及び計画建築物を望んだ場合の圧迫感の状況の変化について予測を行いました。なお、予測にあたっては、各眺望地点からの仰角と圧迫感の関係を把握した上で（図 5.15-4～6 参照）、形態意匠の工夫等の圧迫感の軽減を行ったものを対象として行いました。</p> <p>各眺望地点の圧迫感の状況は、表 5.15-8 に示すとおりです。</p> <p>表 5.15-8 眺望地点から計画建築物を望んだ場合の圧迫感の状況の変化</p> <table border="1" data-bbox="83 653 964 1629"> <thead> <tr> <th>地点番号</th> <th>眺望地点</th> <th>圧迫感の状況の変化</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7</td> <td>自動車</td> <td>図 5.15-4 に示すとおり、仰角 10° のラインは、A-1 中層棟 11 階 39m、A-4 低層部 5 階 24m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、A-2 タワーで 27 階 96m、A-4 タワーが 22 階 84m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、水際公園等の緑地や、<u>図 5.15-7 及び 8 に示すとおり A-4 タワーの壁面の曲面、A-2 及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>日本丸メモリアルパーク</td> <td>図 5.15-5 に示すとおり、仰角 10° のラインは、A-1 中層棟 11 階 39m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、A-2 タワーが 37 階 127m、A-4 タワーが 48 階 167m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、<u>自動車道の緑地や、図 5.15-7 及び 8 に示すとおり A-1 中層棟の上部を白系色にするとともに、A-2 及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u></td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>大岡川河口ボードウォーク</td> <td>図 5.15-6 に示すとおり、仰角 10° のラインは、A-1 中層棟及び A-2 タワー 11 階 39m、A-4 タワー 16 階 64m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、A-2 タワーが 30 階 105m、A-4 タワーが 43 階 122m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、<u>図 5.15-7 及び 8 に示すとおり A-4 タワーの壁面の曲面及び建物のボリュームの分節化によるスケールダウン、A-2 タワーの使用する色を白系色にすることとします。</u></td> </tr> </tbody> </table>	地点番号	眺望地点	圧迫感の状況の変化	7	自動車	図 5.15-4 に示すとおり、仰角 10° のラインは、A-1 中層棟 11 階 39m、A-4 低層部 5 階 24m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、A-2 タワーで 27 階 96m、A-4 タワーが 22 階 84m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、水際公園等の緑地や、 <u>図 5.15-7 及び 8 に示すとおり A-4 タワーの壁面の曲面、A-2 及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u>	8	日本丸メモリアルパーク	図 5.15-5 に示すとおり、仰角 10° のラインは、A-1 中層棟 11 階 39m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、A-2 タワーが 37 階 127m、A-4 タワーが 48 階 167m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、 <u>自動車道の緑地や、図 5.15-7 及び 8 に示すとおり A-1 中層棟の上部を白系色にするとともに、A-2 及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u>	9	大岡川河口ボードウォーク	図 5.15-6 に示すとおり、仰角 10° のラインは、A-1 中層棟及び A-2 タワー 11 階 39m、A-4 タワー 16 階 64m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、A-2 タワーが 30 階 105m、A-4 タワーが 43 階 122m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、 <u>図 5.15-7 及び 8 に示すとおり A-4 タワーの壁面の曲面及び建物のボリュームの分節化によるスケールダウン、A-2 タワーの使用する色を白系色にすることとします。</u>	<p>修正なし</p>	<p>(b) 圧迫感の状況の変化</p> <p>近景域の主要な眺望地点（自動車、日本丸メモリアルパーク、大岡川河口ボードウォーク、図 5.15-3 参照）から現況建築物及び計画建築物を望んだ場合の圧迫感の状況の変化について予測を行いました。なお、予測にあたっては、各眺望地点からの仰角と圧迫感の関係を把握した上で（図 5.15-4～6 参照）、形態意匠の工夫等の圧迫感の軽減を行ったものを対象として行いました。</p> <p>各眺望地点の圧迫感の状況は、表 5.15-8 に示すとおりです。</p> <p>表 5.15-8 眺望地点から計画建築物を望んだ場合の圧迫感の状況の変化</p> <table border="1" data-bbox="1908 653 2816 1629"> <thead> <tr> <th>地点番号</th> <th>眺望地点</th> <th>圧迫感の状況の変化</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7</td> <td>自動車</td> <td>図 5.15-4 に示すとおり、仰角 10° のラインは、<u>A-1・2 タワー 9 階 31m</u>、A-3 低層部 5 階 21m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、<u>A-1・2 タワーで 22 階 83m</u>、A-4 タワーが 22 階 77m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、水際公園等の緑地や、<u>A-1・2 タワー及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>日本丸メモリアルパーク</td> <td>図 5.15-5 に示すとおり、仰角 10° のラインは、<u>A-1・2 タワー 10 階 37m</u>、A-4 タワー 18 階 63m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、<u>A-1・2 タワーが 34 階 122m</u>、A-4 タワーが <u>49 階 167m</u> で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、<u>自動車道の緑地や、A-4 タワーの建物のボリュームの分節化によるスケールダウン、A-1・2 低層棟の上部を白系色にするとともに、A-1・2 タワー及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u></td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>大岡川河口ボードウォーク</td> <td>図 5.15-6 に示すとおり、仰角 10° のラインは、<u>A-1・2 タワー 10 階 37m</u>、A-4 タワー <u>10 階 45m</u> で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、<u>A-1・2 タワーが 29 階 105m</u>、A-4 タワーが <u>35 階 119m</u> で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、<u>A-4 タワーの建物のボリュームの分節化によるスケールダウン、A-1・2 低層棟の上部を白系色にするとともに、A-1・2 タワー及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u></td> </tr> </tbody> </table>	地点番号	眺望地点	圧迫感の状況の変化	7	自動車	図 5.15-4 に示すとおり、仰角 10° のラインは、 <u>A-1・2 タワー 9 階 31m</u> 、A-3 低層部 5 階 21m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、 <u>A-1・2 タワーで 22 階 83m</u> 、A-4 タワーが 22 階 77m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、水際公園等の緑地や、 <u>A-1・2 タワー及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u>	8	日本丸メモリアルパーク	図 5.15-5 に示すとおり、仰角 10° のラインは、 <u>A-1・2 タワー 10 階 37m</u> 、A-4 タワー 18 階 63m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、 <u>A-1・2 タワーが 34 階 122m</u> 、A-4 タワーが <u>49 階 167m</u> で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、 <u>自動車道の緑地や、A-4 タワーの建物のボリュームの分節化によるスケールダウン、A-1・2 低層棟の上部を白系色にするとともに、A-1・2 タワー及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u>	9	大岡川河口ボードウォーク	図 5.15-6 に示すとおり、仰角 10° のラインは、 <u>A-1・2 タワー 10 階 37m</u> 、A-4 タワー <u>10 階 45m</u> で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、 <u>A-1・2 タワーが 29 階 105m</u> 、A-4 タワーが <u>35 階 119m</u> で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、 <u>A-4 タワーの建物のボリュームの分節化によるスケールダウン、A-1・2 低層棟の上部を白系色にするとともに、A-1・2 タワー及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u>
地点番号	眺望地点	圧迫感の状況の変化																								
7	自動車	図 5.15-4 に示すとおり、仰角 10° のラインは、A-1 中層棟 11 階 39m、A-4 低層部 5 階 24m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、A-2 タワーで 27 階 96m、A-4 タワーが 22 階 84m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、水際公園等の緑地や、 <u>図 5.15-7 及び 8 に示すとおり A-4 タワーの壁面の曲面、A-2 及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u>																								
8	日本丸メモリアルパーク	図 5.15-5 に示すとおり、仰角 10° のラインは、A-1 中層棟 11 階 39m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、A-2 タワーが 37 階 127m、A-4 タワーが 48 階 167m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、 <u>自動車道の緑地や、図 5.15-7 及び 8 に示すとおり A-1 中層棟の上部を白系色にするとともに、A-2 及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u>																								
9	大岡川河口ボードウォーク	図 5.15-6 に示すとおり、仰角 10° のラインは、A-1 中層棟及び A-2 タワー 11 階 39m、A-4 タワー 16 階 64m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、A-2 タワーが 30 階 105m、A-4 タワーが 43 階 122m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、 <u>図 5.15-7 及び 8 に示すとおり A-4 タワーの壁面の曲面及び建物のボリュームの分節化によるスケールダウン、A-2 タワーの使用する色を白系色にすることとします。</u>																								
地点番号	眺望地点	圧迫感の状況の変化																								
7	自動車	図 5.15-4 に示すとおり、仰角 10° のラインは、 <u>A-1・2 タワー 9 階 31m</u> 、A-3 低層部 5 階 21m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、 <u>A-1・2 タワーで 22 階 83m</u> 、A-4 タワーが 22 階 77m で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、水際公園等の緑地や、 <u>A-1・2 タワー及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u>																								
8	日本丸メモリアルパーク	図 5.15-5 に示すとおり、仰角 10° のラインは、 <u>A-1・2 タワー 10 階 37m</u> 、A-4 タワー 18 階 63m で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、 <u>A-1・2 タワーが 34 階 122m</u> 、A-4 タワーが <u>49 階 167m</u> で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、 <u>自動車道の緑地や、A-4 タワーの建物のボリュームの分節化によるスケールダウン、A-1・2 低層棟の上部を白系色にするとともに、A-1・2 タワー及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u>																								
9	大岡川河口ボードウォーク	図 5.15-6 に示すとおり、仰角 10° のラインは、 <u>A-1・2 タワー 10 階 37m</u> 、A-4 タワー <u>10 階 45m</u> で、これより上部では圧迫感が多少発生します。また、仰角 25° のラインは、 <u>A-1・2 タワーが 29 階 105m</u> 、A-4 タワーが <u>35 階 119m</u> で、これより上部で圧迫感が発生します。 これについては、 <u>A-4 タワーの建物のボリュームの分節化によるスケールダウン、A-1・2 低層棟の上部を白系色にするとともに、A-1・2 タワー及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとします。</u>																								

①評価書（平成 19 年）

【参考：仰角と圧迫感の関係】

仰角 27° つまり D/H が 2 のときは対象全体を眺める位置となる。しかし、仰角 25° 以上の場合に強い圧迫感を受ける。仰角 25° ないし 10° のときには圧迫感が多少ある。仰角 10° 以下のときには圧迫感ほとんどない。

「景観工学」（1990 年 8 月
鹿島出版会）



②比較資料その 1（平成 25 年）

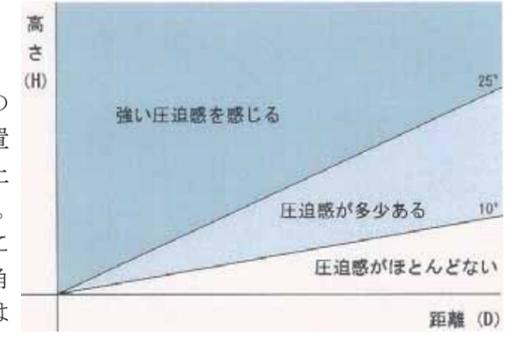
修正なし

③比較資料その 2（今回）

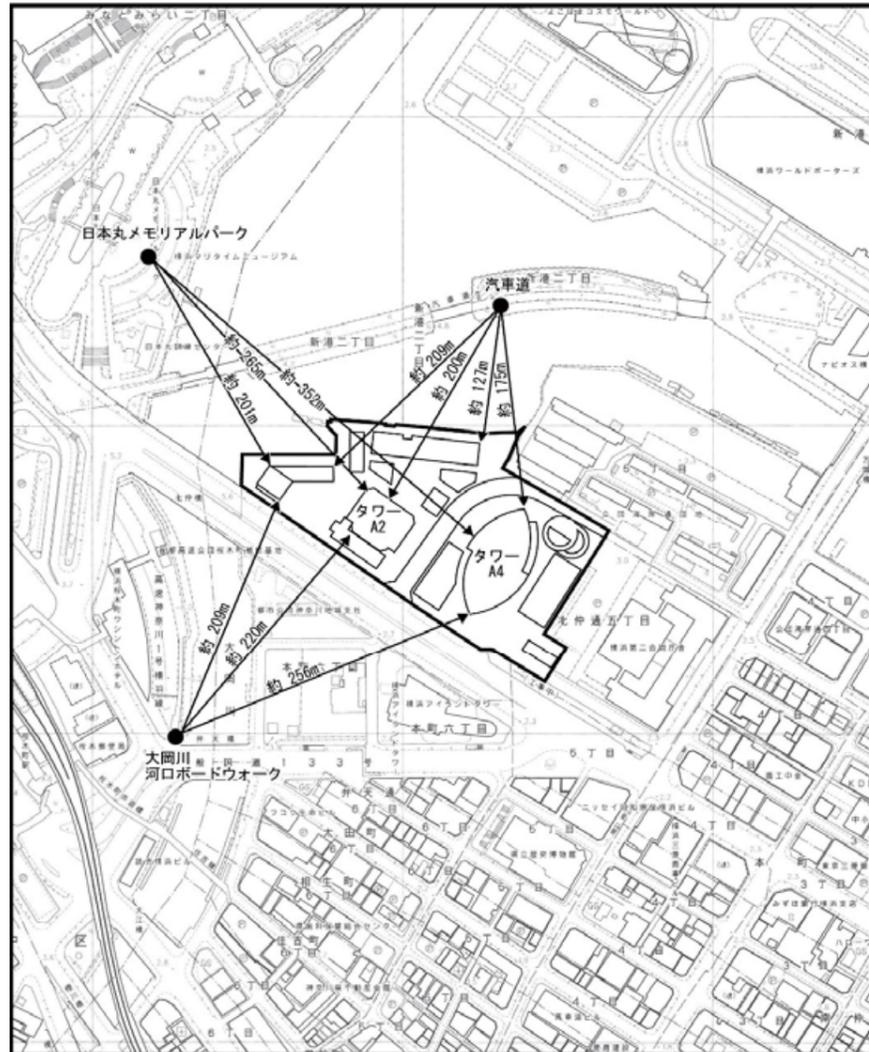
【参考：仰角と圧迫感の関係】

仰角 27° つまり D/H が 2 のときは対象全体を眺める位置となる。しかし、仰角 25° 以上の場合に強い圧迫感を受ける。仰角 25° ないし 10° のときには圧迫感が多少ある。仰角 10° 以下のときには圧迫感ほとんどない。

「景観工学」（1990 年 8 月
鹿島出版会）



①評価書（平成 19 年）



- 凡例
- 計画地
 - 圧迫感調査予測地点

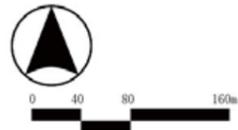


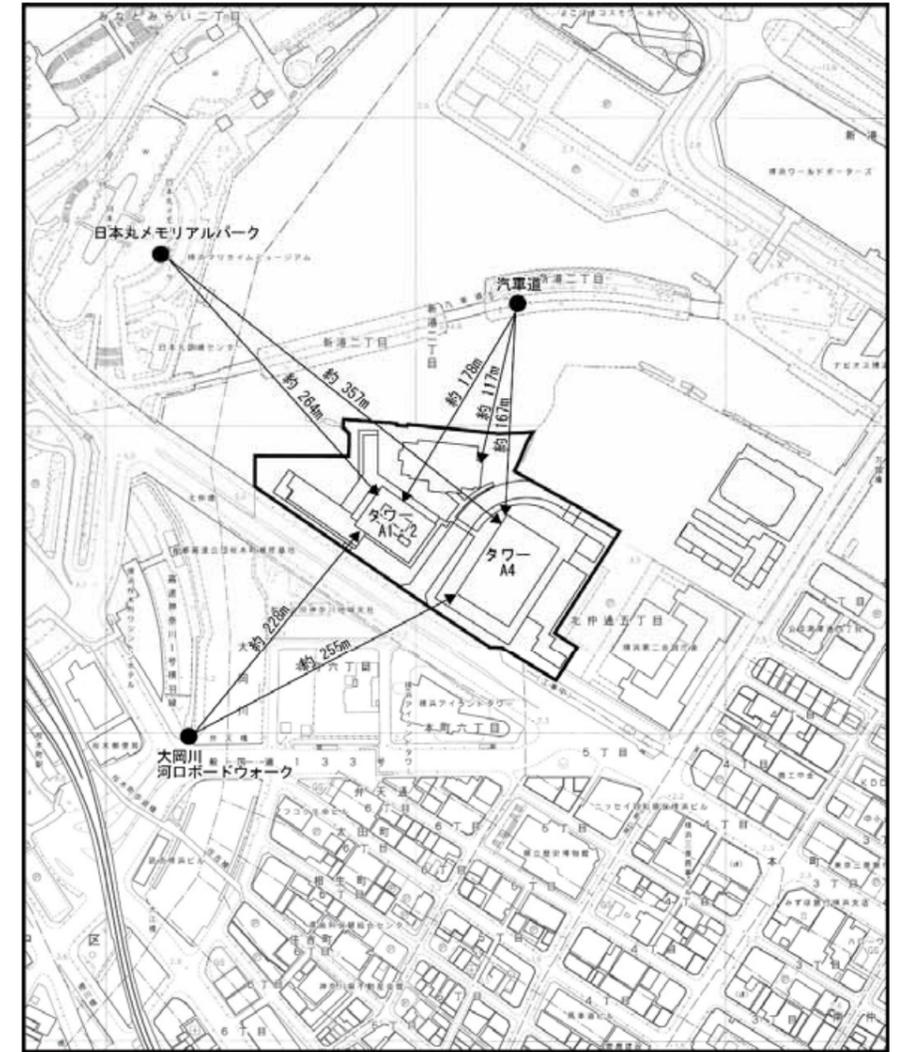
図5.15-3

圧迫感調査予測地点位置図

②比較資料その1（平成 25 年）

修正なし

③比較資料その2（今回）



- 凡例
- 計画地
 - 圧迫感調査予測地点

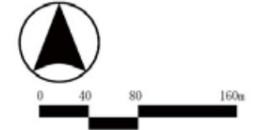
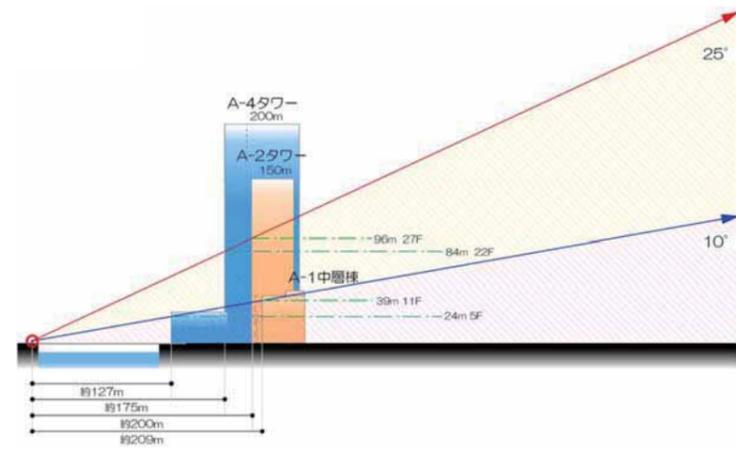


図5.15-3

圧迫感調査予測地点位置図

①評価書（平成 19 年）



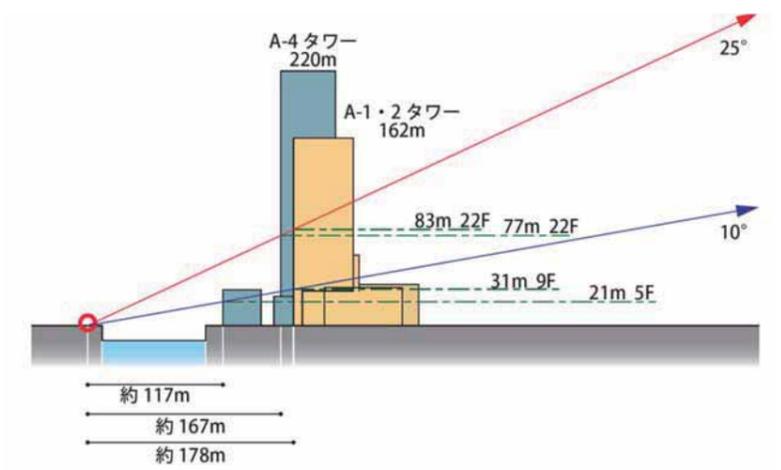
— 仰角 10°
— 仰角 25°

図 5.15-4 主要な眺望地点と仰角との関係（汽車道）

②比較資料その 1（平成 25 年）

修正なし

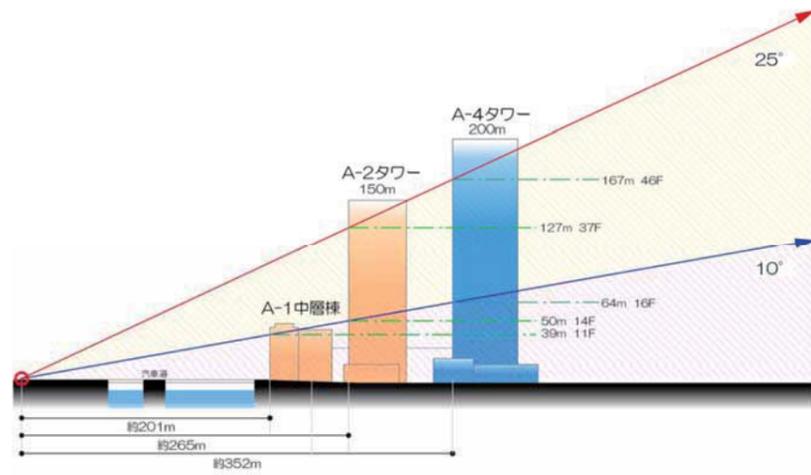
③比較資料その 2（今回）



— 仰角 10°
— 仰角 25°

図 5.15-4 主要な眺望地点と仰角との関係（汽車道）

①評価書（平成 19 年）



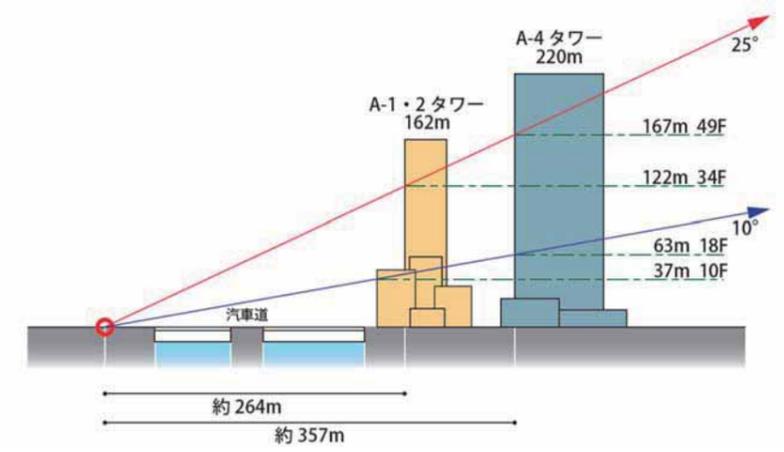
— 仰角 10°
— 仰角 25°

図 5.15-5 主要な眺望地点と仰角との関係（日本丸メモリアルパーク）

②比較資料その 1（平成 25 年）

修正なし

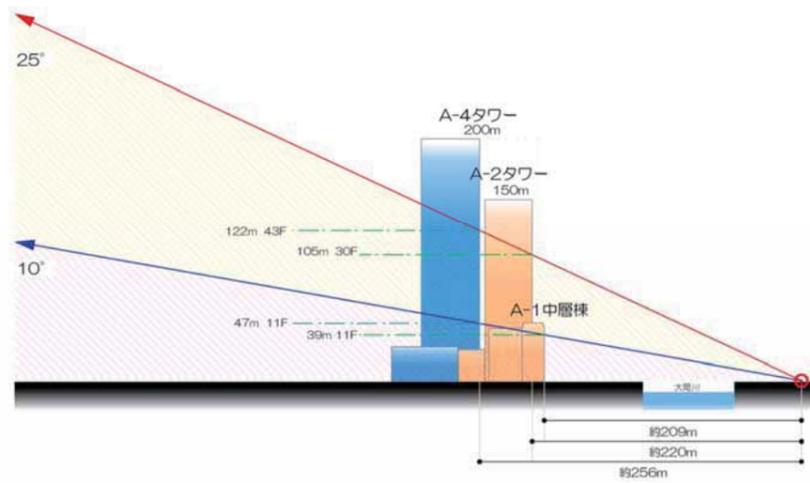
③比較資料その 2（今回）



— 仰角 10°
— 仰角 25°

図 5.15-5 主要な眺望地点と仰角との関係（日本丸メモリアルパーク）

①評価書（平成 19 年）



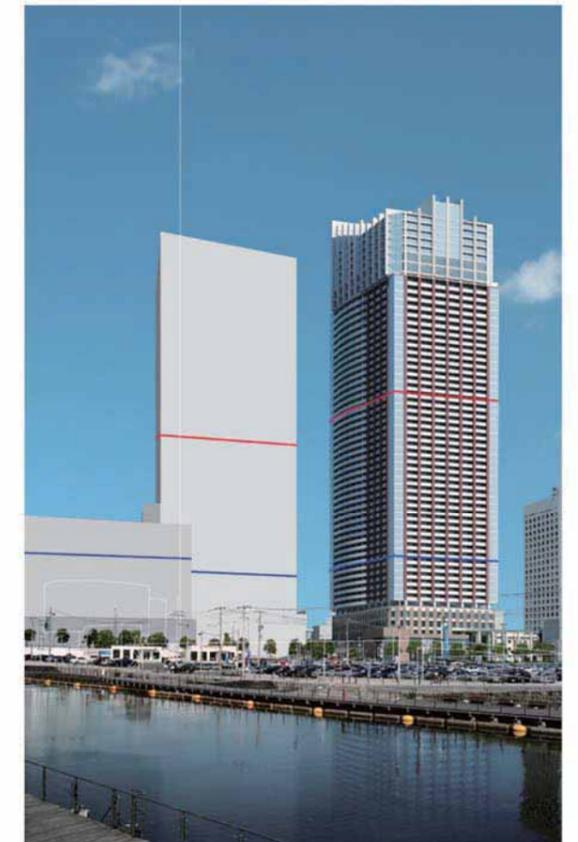
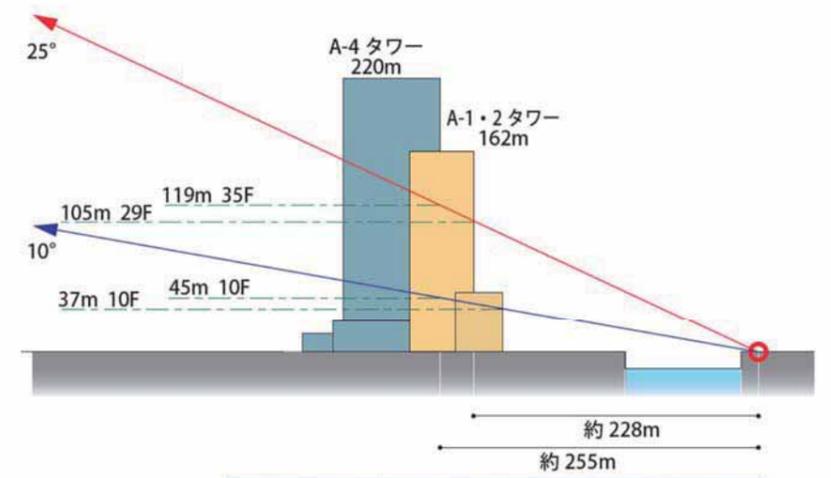
— 仰角 10°
— 仰角 25°

図 5.15-6 主要な眺望地点と仰角との関係（大岡川河口ボードウォーク）

②比較資料その 1（平成 25 年）

修正なし

③比較資料その 2（今回）



— 仰角 10°
— 仰角 25°

図 5.15-6 主要な眺望地点と仰角との関係（大岡川河口ボードウォーク）

①評価書（平成 19 年）	②比較資料その 1（平成 25 年）	③比較資料その 2（今回）
<p>(3) 評価</p> <p>1) 地域景観特性の変化</p> <p>計画地周辺の横浜の歴史を形作ってきた関内地区と超高層を中心とした新しい市街地を形成しているみなとみらい 21 地区の地域景観について、関内地区側と MM21 地区側のそれぞれ地域景観特性に応じて周辺と調和した地域景観を形成します。</p> <p>また、計画地内の歴史的建造物・遺構である旧帝蚕倉庫、旧帝蚕倉庫事務所、歴史護岸の保全・活用を行うことにより、景観特性としての場所、歴史性が後世に継承されます。従って、計画建築物による地域景観特性については、周辺景観との調和を著しく損なわないと考えられます。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足すると評価しました。</p> <p>2) 主要な眺望地点からの眺望の変化</p> <p>建築物の完成予想と現況をフォトモンタージュにより合成し、定性的に予測した結果、近景域の眺望地点からは計画建築物は大きく見えますが、景観的調和への配慮や環境保全のための措置を講じることにより、整備が進む関内地区の都市景観の新たな構成要素として認識されると考えます。また、海際に整備されるプロムナード、計画地内の公園、歩道、デッキ等の整備により、新たな歩行者空間としての景観が形成され、まちづくりに寄与できるものと考えます。中景～遠景域の眺望地点からはみなとみらい 21 地区の超高層建築物などの都市景観に計画建築物が加わることで都心臨海部にふさわしい、より都市的な景観が形成されると考えます。</p> <p>また、景観的調和に配慮した建物のデザインや色彩については、現在、横浜市より変更が予定されている北仲通北地区の地区計画に合わせて、周辺の街並みと調和したものとなるように今後もさらに検討していきます。従って、計画建築物による眺望の変化については、周辺景観との調和を著しく損なわないと考えられます。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足すると評価しました。</p>	<p>(3) 評価</p> <p>1) 地域景観特性の変化</p> <p>計画地周辺の横浜の歴史を形作ってきた関内地区と超高層を中心とした新しい市街地を形成しているみなとみらい 21 地区の地域景観について、関内地区側と MM21 地区側のそれぞれ地域景観特性に応じて周辺と調和した地域景観を形成します。</p> <p>また、計画地内の歴史的建造物・遺構である旧帝蚕倉庫、旧帝蚕倉庫事務所、歴史護岸の保全・活用を行うことにより、景観特性としての場所、歴史性が後世に継承されます。従って、計画建築物による地域景観特性については、周辺景観との調和を著しく損なわないと考えられます。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足すると評価しました。</p> <p>2) 主要な眺望地点からの眺望の変化</p> <p>建築物の完成予想と現況をフォトモンタージュにより合成し、定性的に予測した結果、近景域の眺望地点からは計画建築物は大きく見えますが、景観的調和への配慮や環境保全のための措置を講じることにより、整備が進む関内地区の都市景観の新たな構成要素として認識されると考えます。また、海際に整備されるプロムナード、計画地内の公園、歩道、デッキ等の整備により、新たな歩行者空間としての景観が形成され、まちづくりに寄与できるものと考えます。中景～遠景域の眺望地点からはみなとみらい 21 地区の超高層建築物などの都市景観に計画建築物が加わることで都心臨海部にふさわしい、より都市的な景観が形成されると考えます。</p> <p>また、景観的調和に配慮した建物のデザインや色彩については、現在、横浜市より変更が予定されている北仲通北地区の地区計画に合わせて、周辺の街並みと調和したものとなるように今後もさらに検討していきます。従って、計画建築物による眺望の変化については、周辺景観との調和を著しく損なわないと考えられます。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足すると評価しました。</p>	<p>(3) 評価</p> <p>1) 地域景観特性の変化</p> <p>計画地周辺の横浜の歴史を形作ってきた関内地区と超高層を中心とした新しい市街地を形成しているみなとみらい 21 地区の地域景観について、関内地区側と MM21 地区側のそれぞれ地域景観特性に応じて周辺と調和した地域景観を形成します。</p> <p>また、計画地内の歴史的建造物・遺構である旧帝蚕倉庫、旧帝蚕倉庫事務所、歴史護岸の保全・活用を行うことにより、景観特性としての場所、歴史性が後世に継承されます。従って、計画建築物による地域景観特性については、周辺景観との調和を著しく損なわないと考えられます。</p> <p>以上のことから、環境保全目標とした、<u>周辺景観との調和を著しく損なわないこと</u>を満足すると評価しました。</p> <p>2) 主要な眺望地点からの眺望の変化</p> <p>建築物の完成予想と現況をフォトモンタージュにより合成し、定性的に予測した結果、近景域の眺望地点からは計画建築物は大きく見えますが、景観的調和への配慮や環境保全のための措置を講じることにより、整備が進む関内地区の都市景観の新たな構成要素として認識されると考えます。また、海際に整備されるプロムナード、計画地内の公園、歩道、デッキ等の整備により、新たな歩行者空間としての景観が形成され、まちづくりに寄与できるものと考えます。中景～遠景域の眺望地点からはみなとみらい 21 地区の超高層建築物などの都市景観に計画建築物が加わることで都心臨海部にふさわしい、より都市的な景観が形成されると考えます。</p> <p>また、景観的調和に配慮した建物のデザインや色彩については、現在、横浜市より変更が予定されている北仲通北地区の地区計画に合わせて、周辺の街並みと調和したものとなるように <u>A-1・2 地区では、</u>今後もさらに検討していきます。従って、計画建築物による眺望の変化については、周辺景観との調和を著しく損なわないと考えられます。</p> <p>以上のことから、環境保全目標とした「<u>周辺景観との調和を著しく損なわないこと</u>」を満足すると評価しました。</p>

①評価書（平成 19 年）	②比較資料その 1（平成 25 年）	③比較資料その 2（今回）
<p>3) 圧迫感の変化</p> <p>計画建築物が高層建築物であることにより、供用時は圧迫感が発生することが予想されます。しかしながら、海際からの圧迫感に対しては水際線プロムナード及び低層棟を配置し、栄本町線及び万国橋からの圧迫感についても、建物のセットバックや、街路樹の整備などの措置を講じます。さらに、A-2 及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとすることや、A-4 タワーの壁面の曲面及び建物のボリュームの分節化等により建物デザインの形態意匠の工夫、積極的な緑化などにより圧迫感の軽減に努めます。従って、計画建築物による圧迫感は、著しく悪化されないと考えられます。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足すると評価しました。</p>	<p>修正なし</p>	<p>3) 圧迫感の変化</p> <p>計画建築物が高層建築物であることにより、供用時は圧迫感が発生することが予想されます。しかしながら、海際からの圧迫感に対しては水際線プロムナード及び低層棟を配置し、栄本町線及び万国橋からの圧迫感についても、建物のセットバックや、街路樹の整備などの措置を講じます。さらに、<u>A-1・2 タワー</u>及び A-4 タワーの使用する色を白系色もしくは透明感のあるものとすることや、<u>A-1・2 タワー及び A-4 タワー建物の壁面の分節化等</u>により建物デザインの形態意匠の工夫、積極的な緑化などにより圧迫感の軽減に努めます。従って、計画建築物による圧迫感は、著しく悪化されないと考えられます。</p> <p>以上のことから、環境保全目標とした「<u>圧迫感を著しく生じさせないこと</u>」を満足すると評価しました。</p>

3.3 環境影響の変化の総合的な比較評価

平成19年4月に作成した「評価書」及び平成25年10月の事業計画に基づき作成した「比較資料その1」で選定した環境影響項目に対する環境保全のための措置、主な環境影響要因、予測及び評価に対して、A-1・2地区の変更に伴う今回の新事業計画（A-3地区及びA-4地区の修正も含む。）に基づく環境影響要因の変化に応じて実施した予測結果の変化、そして比較評価した結果を表3.3-1～表3.3-16に示します。

主な環境影響要因の内容が、「評価書」から「比較資料その1」の内容に変更があった場合は「比較資料その1」に1本下線で示し、再予測を行った項目については、「比較資料その1」の予測結果及び比較評価の記載内容に1本下線で示します。また、主な環境影響要因の内容が、「評価書」あるいは「比較資料その1」から、今回の新事業計画の内容に変更があった場合は「比較資料その2」に2本下線で変更箇所を示し、再予測を行った項目については、予測結果及び比較評価の記載内容に「比較資料その2」に2本下線で示します。

①評価書（平成 19 年）

表 3.3-1 環境影響の変化の総合的な比較評価

環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要					
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価	
常 監 H17(神奈川県庁/平沼小/浅間下交差点) ・NO _x 、SPM(長期) = 基準を満足 ・SPM(短期) = 基準を超過 現地調査 ・常監と同程度 気 象 H17(神奈川県庁) ・卓越風向 N、SW ・年平均風速 2.6m/s	・建設機械(長期)/工事用車両 = 周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 ・建設機械(短期濃度) NO ₂ :0.2ppm 以下 SPM:0.2mg/m ³ 以下	・建設機械は、排出ガス対策型機械を極力採用します。 ・機械の集中稼働を避けた合理的な作業計画を十分検討します。 ・空ぶかしの排除、アイドリングストップを励行します。(抜粋)	建設機械の汚染物質排出量 (長期) NO _x 24,148.5 m ³ /年 SPM 1,635.6 kg/年 (短期) NO _x 13.16 m ³ /年 SPM 0.94 kg/年 建設機械最大稼働台数 ・1,450 台/月 ・52 台/日 工事車両の走行(発生集中) ・1,236 台/日	・建設機械の稼働 (長期予測) NO ₂ 0.034→0.056ppm 39.3% SPM 0.033→0.044mg/m ³ 24.9% (短期予測) NO ₂ 0.072~0.082ppm <0.2 SPM 0.125~0.166mg/m ³ <0.2 ・工事車両の走行 (長期予測) NO ₂ 0.03449~0.03931ppm: 0.06~1.08% SPM 0.03328~0.03574mg/m ³ : 0.03~0.44% (短期予測) NO ₂ 0.0027~0.0146ppm <0.2 SPM 0.0012~0.0091mg/m ³ <0.2	大気汚染

②比較資料その 1（平成 25 年）

表 3.3-1 環境影響の変化の総合的な比較評価

新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価			
	主な環境影響要因	予測結果	比較評価
大気汚染	工事中 ・新事業計画により建設機械の規格、稼働台数は変わらない予定です。 ・新事業計画により工事用車両の交通量が増えることは予定されていません。	—	・新事業計画によって環境負荷量が変わらないことから、建設機械の稼働による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 ・新事業計画によって環境負荷量が変わらないことから、工事用車両の走行による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。

③比較資料その 2（今回）

表 3.3-1 環境影響の変化の総合的な比較評価

今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価			
	主な環境影響要因	予測結果	比較評価
大気汚染	工事中 ・今回の新事業計画により、各地区を段階的に工事することとなったため、月あたりの建設機械の最大稼働台数は、減少します。 最大稼働台数： 475 台/月 19 台/日 ・今回の新事業計画により、各地区を段階的に工事することとなったため、日あたりの工事用車両の最大交通量は、減少します。 工事車両の走行(発生集中)： 772 台/日 (386 台/日×2 倍) (p.2-59~61 参照)	—	・今回の新事業計画によって、環境負荷量も減少することから、建設機械の稼働による環境影響は環境保全目標とした「周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」「大気質の短期濃度(1時間値)のうち、二酸化窒素に関しては、「二酸化窒素に係る人の健康影響に係る判定基準について」(中央公害対策審議会 昭和 53 年 3 月)の答申に示される短期曝露指針値(0.2ppm)を超えないこと」及び「大気質の短期濃度(1時間値)のうち、浮遊粒子状物質に関しては環境基準(0.2mg/m ³)を超えないこと」を満足すると評価します。 ・今回の新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、工事用車両の走行による環境影響は環境保全目標とした「周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」「大気質の短期濃度(1時間値)のうち、二酸化窒素に関しては、「二酸化窒素に係る人の健康影響に係る判定基準について」(中央公害対策審議会 昭和 53 年 3 月)の答申に示される短期曝露指針値(0.2ppm)を超えないこと」及び「大気質の短期濃度(1時間値)のうち、浮遊粒子状物質に関しては環境基準(0.2mg/m ³)を超えないこと」を満足すると評価します。

①評価書（平成 19 年）

表 3.3-2 環境影響の変化の総合的な比較評価

環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価		
大気汚染	供用時	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の利用/関連車両 = 周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー型機器の導入等により、熱源施設利用による排出ガスの排出量を抑制します。 熱源機器の排気口を高い位置に設置し、周辺環境に影響が最小限となるよう配慮します。 駐車場の利用に際しては、不要な空ぶかしを防止するなど、駐車場利用者に駐車場の適正利用を徹底します。 	設備機器の稼働による NO _x 排出量 <ul style="list-style-type: none"> ・ A-3 地区 0.2376Nm³/h ・ A-4 地区 0.7001Nm³/h 駐車場利用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 3,150 台/日 関連車両の走行(発生集中) <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日 7,600 台/日 ・ 休日 9,600 台/日 	設備機器の稼働 <ul style="list-style-type: none"> ・ 設備機器の稼働 NO₂ 0.03406ppm: 0.18% ・ 駐車場の利用 NO₂ 0.03406ppm: 0.17% ・ 関連車両の走行 NO₂ 0.03437~0.03831ppm: 0.06~0.17% ・ 関連車両の走行 SPM 0.03323~0.03506mg/m³: 0.09~0.27% 	

②比較資料その 1（平成 25 年）

表 3.3-2 環境影響の変化の総合的な比較評価

新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価			
	主な環境影響要因	予測結果	比較評価
大気汚染 供用時	<ul style="list-style-type: none"> ・新事業計画により設備機器の規格、稼働台数は変わらない予定です。 ・新事業計画により発生集中交通量が減少することによって駐車場の利用台数が減少することが想定されます。 ・新事業計画により関連車両の走行台数が減少します。 平日 2,380 台/日 休日 5,450 台/日 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・新事業計画によって環境負荷量が変わらないことから、設備機器の稼働による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 ・新事業計画によって環境負荷量が減ると想定されることから、駐車場の利用による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 ・新事業計画によって環境負荷量が減少することから、関連車両の走行による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。

③比較資料その 2（今回）

表 3.3-2 環境影響の変化の総合的な比較評価

今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価			
	主な環境影響要因	予測結果	比較評価
大気汚染 供用時	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の新事業計画により、設備機器の規格、稼働台数及び稼働位置が変更になります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・最大着地濃度地点は計画地北側約 50m 付近に出現し、将来濃度は 0.03407ppm となり、影響割合は 0.21%と予測されます。 <u>(p.3-13 参照)</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の新事業計画によって、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさない、また、省エネルギー型機器の導入や建築物の高断熱化により、熱源施設利用による排出ガスの排出量を抑制することから、環境保全目標とした「計画建築物における施設の稼働、駐車場の利用及び関連車両の走行により、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると評価します。
	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の新事業計画により、発生集中交通量が減少することによって駐車場の利用台数が減少することが想定されます。 ・今回の新事業計画により、関連車両の走行台数は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」等の更新により減少します。 平日 2,337 台/日 休日 2,649 台/日 <u>(p.2-29 参照)</u> 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の新事業計画によって、環境負荷量が減ると想定されることから、駐車場の利用による環境影響は環境保全目標とした「計画建築物における施設の稼働、駐車場の利用により、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると評価します。 ・今回の新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、関連車両の走行による環境影響は環境保全目標とした「計画建築物における施設の稼働、関連車両の走行により、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると評価します。

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）				③比較資料その 2（今回）								
表 3.3-3 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-3 環境影響の変化の総合的な比較評価				表 3.3-3 環境影響の変化の総合的な比較評価								
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価				今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価								
環境の現況		環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価	主な環境影響要因		予測結果	比較評価		主な環境影響要因		予測結果	比較評価				
水質汚濁		<p>文献その他の資料調査(H12～16)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・COD、BOD、pH、DO、大腸菌群数、SS=基準を満足 ・n-ヘキサン抽出物質=定量下限値未達 ・T-N(横浜港内、清水橋) = 0.69 ～ 2.1、1.1～4.7mg/L ・T-P(横浜港内、清水橋) = 0.034 ～ 0.36、0.05～0.39mg/L ・ダイオキシン類含有量=基準を満足 <p>現地調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・COD、DO=基準を満足 ・SS = 2.4～4.1mg/L(夏期)、2～4mg/L(冬期) ・Chl-a=7.7～16mg/L(夏期)、3.1～16mg/L(冬期) ・底質(有害物質)溶出=基準を満足 	<p>環境保全目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・護岸工事に伴う水質への影響 = 水の濁りの発生を極力抑え、拡散させないこと。 ・護岸工事に伴う底質からの有害物質の溶出 = 極力発生させないこと。 	<p>環境保全のための措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・護岸工事の中には、周辺にフオート式の濁水防止フェンスを設置し、濁りの拡散を防止します。 ・局地的な豪雨等による濁水の流出対策として、十分な容量をもった排水路や沈砂槽の整備を行うとともに、豪雨が見込まれる場合には、海城への流出を防ぐために緊急避難的な対策として土嚢を設置します。 	<p>主な環境影響要因</p> <ul style="list-style-type: none"> バックホウ日施工量 ・180.0m³/日 	<p>予測および評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水質(護岸工事に伴う水の濁り) 護岸工事により発生した濁質分は、ほとんどが7分程度で海底に着底すると予測されます。水位測定地点近傍の流れは1日を通じて数cm/s程度であり、移流による濁りの拡散は限られると予測されます。 ・底質(護岸工事に伴い溶出する有害物質) = 水底土砂に係る判定基準に適合 	水質汚濁	工事中	-	<p>比較評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新事業計画により、バックホウ日施工量が増えることは予定されていません。 	-	<p>比較評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新事業計画によって、環境負荷量が変わらないことから、護岸工事による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 	水質汚濁	工事中	-	<p>比較評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の新事業計画により、<u>護岸工事の規模には変化はなく</u>、バックホウ日施工量が増えることは予定されていません。 	-	<p>比較評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の新事業計画によって、環境負荷量が変わらないことから、護岸工事による環境影響は環境保全目標とした「<u>護岸工事に伴う水質への影響については、水の濁りの発生を極力抑え、拡散させないこと</u>」及び「<u>護岸工事に伴う底質からの有害物質の溶出については、極力発生させないこと</u>」を満足すると評価します。なお、<u>護岸工事は終了して</u>います。

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）				③比較資料その 2（今回）					
表 3.3-4 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-4 環境影響の変化の総合的な比較評価				表 3.3-4 環境影響の変化の総合的な比較評価					
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価				今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価					
環境の現況		環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価	主な環境影響要因		予測結果	比較評価		主な環境影響要因		予測結果	比較評価	
土壌汚染	現地調査 ・砒素、鉛、六価クロム＝一部で基準を超過	・土壌汚染＝周辺環境へ影響を及ぼさないこと。	・汚染土壌はシート等により覆い、極力短期間の仮置きとするよう努めます。 ・汚染土壌の搬出は、荷台からの土壌落下防止や飛散防止に努めます。 ・汚染土壌の処理については、土壌汚染対策法、横浜市生活環境の保全等に関する条例に準拠し、適切な受入場所への搬出等の処理を行います。	汚染土壌の掘削	・汚染土壌が存在する可能性 砒素、鉛、六価クロムが検出される可能性があります。 ・汚染土壌の発存量及び適切な処理方法 土壌汚染対策土量約 19,000m ³	土壌汚染	工事中	・新事業計画により、汚染土壌量が増えることは予定されていません。	-	・新事業計画によって、環境負荷量が変わらないことから、汚染土壌の掘削による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。	土壌汚染	工事中	・今回の新事業計画により、汚染土壌量は著しく変わらないと考えます。また、汚染土壌の処理等の対策方針に変更はありません。	-	・今回の新事業計画によって、環境負荷量に著しい変更はないこと、また、汚染土壌の処理等の対策方針に変更はないことから、汚染土壌の掘削による環境影響は環境保全目標とした「計画地内の土壌が露出、攪乱、計画地外部への搬出が行われる工事中を対象に、横浜市生活環境の保全等に関する条例に基づく汚染土壌の適正な処理・処分を行い、周辺環境へ影響を及ぼさないこと」を満足すると評価します。

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）						③比較資料その 2（今回）									
表 3.3-5 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-5 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-5 環境影響の変化の総合的な比較評価									
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価						今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価									
環境の現況		環境保全目標		環境保全のための措置		主な環境影響要因		予測および評価		主な環境影響要因		予測結果		比較評価		主な環境影響要因		予測結果		比較評価	
騒音	現地調査 ・環境騒音 = 基準を満足 ・道路交通騒音 = 基準を超過	工事中	建設機械の稼働 = 85dB 以下 ・工事用車両の走行 = 周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。	低騒音型建設機械の採用に努め、騒音の影響の少ない工法を選定します。 ・工事車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行を行います。（抜粋）	建設機械の稼働台数 ・6ヶ月目（解体工事等）：32台/日 ・11ヶ月目（山留工事、杭工事、土工事等）：51台/日 ・17ヶ月目（地下及び地上躯体工事等）：52台/日 工事車両の走行（発生集中） ・1,236台/日	建設機械の稼働（11ヶ月目） = 73.0～79.7dB < 85dB ・工事用車両等の走行 平日予測等価騒音（増加量） 栄本町線 68.0dB(1.0dB) 万国橋通り 65.4dB(0.4dB) 一般国道 133 号 73.5dB(0.5dB)	騒音	工事中	・新事業計画により、建設機械の規格、稼働台数は変わらない予定です。 ・新事業計画により、工事用車両の交通量が減ることは予定されていません。	－	・新事業計画によって、環境負荷量が変わらないことから、建設機械の稼働による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 ・新事業計画によって、環境負荷量が変わらないことから、工事用車両の走行による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。	騒音	工事中	・今回の新事業計画により、各地区を段階的に工事することとなったため、日あたりの建設機械の最大稼働台数は、減少します。 最大稼働台数：19台/日	－	・今回の新事業計画により、各地区を段階的に工事することとなったため、日あたりの工事用車両の最大交通量は、減少します。 工事車両の走行（発生集中）：772台/日（386台/日×2倍） (p.2-59～61 参照)	・今回の新事業計画によって、環境負荷量も減少することから、建設機械の稼働による環境影響は環境保全目標とした「騒音規制法」に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制基準値（85dB）以下を満足すると評価します。 ・今回の新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、工事用車両の走行による環境影響は環境保全目標とした「周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると評価します。				
	設備機器の稼働 = 50dB 以下 ・関連車両の走行 = 周辺の環境に著しい影響を及ぼさないこと。		屋外に設置する設備機器については、発生騒音の低減に考慮したものを採用します。 ・居住者や施設の利用者に対し、無用な空ぶかし、急加速等の高負荷運転はしないよう騒音を低減するための協力を促します。（抜粋）	予測点別屋上設備機器 ・A-1 地区：室外機 37台 ・A-2 地区：室外機 27台 ・A-3 地区：冷却塔 3台 ・A-4 地区：冷却塔 5台 関連車両の走行（発生集中） ・平日 7,600台/日 ・休日 9,600台/日	設備機器の稼働 = 防音壁なし：48.2dB < 50dB 防音壁あり：44.6dB < 50dB ・関連車両の走行 予測等価騒音（増加量） 栄本町線 平日昼間 67.6dB(0.6dB) 休日昼間 67.8dB(0.8dB) 栄本町線 平日昼間 65.6dB(0.6dB) 休日昼間 67.8dB(0.8dB) 万国橋通り 平日昼間 73.2dB(0.6dB) 休日昼間 72.4dB(0.4dB)	・新事業計画により、発生集中交通量が減少することによって駐車場の利用台数が減少することが想定されます。 ・新事業計画により関連車両の走行台数が減少します。 平日 2,380台/日 休日 5,450台/日			－	・新事業計画によって、環境負荷量が減ると想定されることから、駐車場の利用による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 ・新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、関連車両の走行による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。	騒音			供用時	・今回の新事業計画により、設備機器の規格、稼働台数及び稼働位置が変更になります。 (p.3-19,21 参照)	・計画地敷地境界における騒音レベルの最大値は、計画地東側で 46.0dB と予測されます。	・今回の新事業計画によって、計画建築物の外部に設置された設備機器の稼働による騒音は、計画地敷地境界において、46.0dB と予測されことから、環境保全目標とした「横浜市生活環境の保全等に関する条例」の規制基準のうち、商業地域の夜間の規制基準（50dB）以下を満足すると評価します。				
供用時	・今回の新事業計画により関連車両の走行台数は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」等の更新により減少します。 平日 2,337台/日 休日 2,649台/日 (p.2-29 参照)	－	・今回の新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、関連車両の走行による環境影響は環境保全目標とした「周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると評価します。																		

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）						③比較資料その 2（今回）					
表 3.3-6 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-6 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-6 環境影響の変化の総合的な比較評価					
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価						今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価					
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価	
振動	現地調査 ・環境振動 ＝昼間、夜間ともに 30dB 未満 ・道路交通振動 ＝基準を満足	環境保全目標 ＝75dB 以下 ・工事用車両の走行 ＝周辺に著しい影響を及ぼさないこと。	環境保全のための措置 ・低振動型建設機械の採用に努め、振動の影響の少ない工法を選定します。 ・工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行を行います。（抜粋）	建設機械の稼働台数 ・6ヶ月目（解体工事等）： 32台/日 ・11ヶ月目（山留工事、杭工事、土工等）： 51台/日 ・17ヶ月目（地下及び地上躯体工事等）： 52台/日	建設機械の稼働 ＝65.7dB <75dB ・工事用車両の走行 平日予測振動レベル（増加量） 栄本町線 昼間 41.5dB(2.5dB) 万国橋通り 昼間 41.4dB(1.4dB) 一般国道 133 号 昼間 39.7dB(0.7dB)	振動	工事中	・新事業計画により、建設機械の規格、稼働台数は変わらない予定です。 ・新事業計画により工事用車両の交通量が増えることは予定されていません。	－	・新事業計画によって、環境負荷量が変わらないことから、建設機械の稼働による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 ・新事業計画によって、環境負荷量が変わらないことから、工事用車両の走行による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。	振動	工事中	・今回の新事業計画により、各地区を段階的に工事することとなったため、日あたりの建設機械の最大稼働台数は、減少します。 最大稼働台数： 19台/日	－	・今回の新事業計画により、各地区を段階的に工事することとなったため、日あたりの工事用車両の最大交通量は、減少します。 工事車両の走行（発生集中）： 772台/日 (386台/日×2倍) (p.2-59～61 参照)	・今回の新事業計画によって、環境負荷量も減少することから、建設機械の稼働による環境影響は環境保全目標とした「振動規制法」に基づく特定建設作業に伴って発生する振動の規制基準値（75dB 以下）を満足すると評価します。	
				工事車両の走行（発生集中） ・1,236台/日	・関連車両の走行 ＝周辺に著しい影響を及ぼさないこと。			計画建築物関連車両のうち、物品搬入等に係る車両については、過積載の防止、制限速度の遵守を指導し、振動発生防止に努めます。	関連車両の走行（発生集中） ・平日 7,600台/日 ・休日 9,600台/日	・関連車両の走行 予測振動レベル（増加量） 栄本町線 平日昼間 39.4dB(0.4dB) 休日昼間 37.3dB(0.3dB) 万国橋通り 平日昼間 40.6dB(0.6dB) 休日昼間 39.6dB(1.6dB) 一般国道 133 号 平日昼間 39.1dB(0.1dB) 休日昼間 38.4dB(0.4dB)			・新事業計画により、関連車両の走行台数が減少します。 平日 2,380台/日 休日 5,450台/日	－	・新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、関連車両の走行による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。	・今回の新事業計画により、関連車両の走行台数は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」の更新により減少します。 平日 2,337台/日 休日 2,649台/日 (p.2-29 参照)	・今回の新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、関連車両の走行による環境影響は環境保全目標とした「周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると評価します。

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）						③比較資料その 2（今回）					
表 3.3-7 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-7 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-7 環境影響の変化の総合的な比較評価					
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価						今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価					
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	掘削工事	予測および評価	主な環境影響要因	予測結果	比較評価	主な環境影響要因	予測結果	比較評価	主な環境影響要因	予測結果	比較評価	主な環境影響要因	予測結果	比較評価
地盤沈下	<p>現地調査</p> <ul style="list-style-type: none"> 地盤沈下一部沈下傾向にあるが、ここ 3～4 年ほどは収束の傾向 地下約 0～5m=盛土、旧砂州等 5～20m：上総層群、海成層 20m 以深：上総層群 	<ul style="list-style-type: none"> 地盤沈下 = 極力生じさせないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 基礎工事では、地盤変動を発生させないよう計測管理を行う等、安全な施工に努めます。 地下掘削では、掘削底面や山留壁からの地下水の湧出を極力防止します。 地下シールドトンネル近接工事では、列車走行の安全性を確認しながら施工を行います。 	掘削工事	<ul style="list-style-type: none"> 掘削工事 約 10～21m の深さで掘削を行います。外周部の山留壁は約 15～31.5m 深さまで打設し、上総層中まで到達させる予定です。止水性の高い山留壁の設置により、周辺の地下水が掘削区域内に湧出することが少なく、周辺の地下水位低下を誘引しません。 	地盤沈下	工事中	<ul style="list-style-type: none"> 新事業計画により、掘削深度が増えること等は予定されていません。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 新事業計画によって、環境負荷量が変わらないことから、掘削工事による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 	地盤沈下	工事中	<ul style="list-style-type: none"> 今回の新事業計画により、掘削規模が若干増えるものの、山留工事、土工事及び地下躯体工事等の工法に変更はなく、掘削工事の施工量は、若干増加するが著しく変わらないと考えられます。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 今回の新事業計画によって、環境負荷量は若干変化するが、山留工事、土工事及び地下躯体工事等の工法に変更はなく、掘削工事の施工量は、若干増加するが著しく変わらないことから、掘削工事による環境影響は環境保全目標とした「本事業の掘削工事に伴う地盤沈下については、極力生じさせないこと」を満足すると評価します。 		
																低周波音	-
低周波音	-	<ul style="list-style-type: none"> 施設の配置について、周辺への影響に配慮します。 主要な設備機器について、低周波音の発生を抑制した機器の採用に努めるとともに整備点検を徹底します。 	空調機冷却塔 <ul style="list-style-type: none"> A-3 地区：冷却塔 1 台 A-4 地区：冷却塔 3 台 	空調機冷却塔の稼働 <ul style="list-style-type: none"> 計画地南西側 59.9dB<100dB 計画建築物内 57.0～65.0dB <100dB 	低周波音	供用時	<ul style="list-style-type: none"> 低周波音 = G 特性音圧レベルで 100dB 以下 	-	<ul style="list-style-type: none"> 今回の新事業計画によって、環境負荷量が変わらないことから、掘削工事による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 今回の新事業計画によって、環境負荷量は若干変化するが、山留工事、土工事及び地下躯体工事等の工法に変更はなく、掘削工事の施工量は、若干増加するが著しく変わらないことから、掘削工事による環境影響は環境保全目標とした「本事業の掘削工事に伴う地盤沈下については、極力生じさせないこと」を満足すると評価します。 						

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）						③比較資料その 2（今回）					
表 3.3-8 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-8 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-8 環境影響の変化の総合的な比較評価					
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価						今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価					
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価	
電波障害	電波受信状況 = 現況を悪化させないこと。	・本事業に起因するテレビ電波受信障害に対しては、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。（抜粋）	<ul style="list-style-type: none"> 計画建築物の存在 <ul style="list-style-type: none"> ・A-1 地区 最高高さ 約 60m 延床面積 約 10,880m² ・A-2 地区 最高高さ 約 60m 延床面積 約 10,880m² ・A-2 地区 最高高さ 約 170m 延床面積 約 68,450m² ・A-3 地区 最高高さ 約 36m 延床面積 約 21,740m² ・A-4 地区 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m² 	<ul style="list-style-type: none"> ・遮へい障害(地上アナログ波) 東京局: 方向 SSW、最大障害距離 約 20.2km、最大障害幅 約 450m 横浜局: 方向 SSW、最大障害距離 約 21.3km、最大障害幅 約 560m ・反射障害(地上アナログ波) 東京局: 方向 NE 及び SE、最大障害距離 約 9.5km 及び 約 1.7km、最大障害幅 約 450m 及び 約 1,700m 横浜局: 方向 NE 及び SE、最大障害距離 約 23.4km 及び 約 6.7km、最大障害幅 約 650m 及び 約 3,300m ・遮へい障害(衛星放送) 方向 NE、最大障害距離 約 220m 及び 約 160m、最大障害幅 約 140m 及び 約 160m 	電波障害	<ul style="list-style-type: none"> 計画建築物の存在 <ul style="list-style-type: none"> ・A-1 地区 最高高さ 約 60m 延床面積 約 10,880m² ・A-2 地区 最高高さ 約 170m 延床面積 約 68,450m² ・A-3 地区 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m² ・A-4 地区 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m² 	<ul style="list-style-type: none"> ・遮へい障害(地上デジタル波) 横浜局: 方向 SW、 最大障害距離 約 90m、 最大障害幅 約 300m 東京スカイツリー: 方向 SW、 最大障害距離 約 500m、最大障害幅 約 130m ・遮へい障害(衛星放送) 方向 NE、 最大障害距離 約 240m、180m 及び 約 170m、 最大障害幅 約 180m、140m 及び 約 180m 	<ul style="list-style-type: none"> ・以前の計画と比べて、新事業計画によって環境影響は悪化しないと予測されました。 ・遮へい障害が一部の地域において発生すると予測されます。しかし、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により、環境保全目標を満足すると評価します。 	電波障害	<ul style="list-style-type: none"> 計画建築物の存在 <ul style="list-style-type: none"> ・A-1・2 地区 最高高さ 約 162m 延床面積 約 98,960m² ・A-3 地区 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m² ・A-4 地区 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m² <p>(p.2-9、14、17 参照)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・遮へい障害(地上デジタル波) 横浜局: 方向 SW、 最大障害距離 約 90m、 最大障害幅 約 300m 東京スカイツリー: 方向 SW、 最大障害距離 約 500m、 最大障害幅 約 130m ・遮へい障害(衛星放送) 方向 NE、 最大障害距離 約 240m、180m 及び 約 170m、 最大障害幅 約 180m、140m 及び 約 180m 	<ul style="list-style-type: none"> ・比較資料その 1 の計画と比べて、今回の新事業計画による環境影響は同程度、又は著しく悪化しないと予測されました。 ・遮へい障害が一部の地域において発生すると予測されます。しかし、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及びケーブルテレビ (CATV) の活用等により、環境保全目標とした、現況の電波受信状況を悪化させないことを満足すると評価します。 					

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）						③比較資料その 2（今回）					
表 3.3-9 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-9 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-9 環境影響の変化の総合的な比較評価					
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価						今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価					
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価			主な環境影響要因	予測結果	比較評価				
日照阻害	日照阻害 ＝計画建築物の存在による日影が居住環境に著しい影響を及ぼさないこと。	日照阻害 ＝計画建築物の存在による日影が居住環境に著しい影響を及ぼさないこと。	計画建築物の存在 ・A-1 地区 最高高さ 約 60m 延床面積 約 10,880m ² ・A-2 地区 最高高さ 約 170m 延床面積 約 68,450m ² ・A-3 地区 最高高さ 約 36m 延床面積 約 21,740m ² ・A-4 地区 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m ²	日影時間 日本丸メモリアルパーク： 1～2 時間（冬至）、1 時間（春分・秋分） 運河パーク： 1 時間（冬至）、1 時間（春分・秋分） 自動車道： 1～3 時間（冬至）、1 時間（春分・秋分） ・冬至日影 2 時間以上に及ぶ範囲は、計画地から最大で約 150m と予測されますが、そのほとんどが北側の海面です。		日照阻害 供用時	計画建築物の存在 ・A-1 地区 最高高さ 約 60m 延床面積 約 10,880m ² ・A-2 地区 最高高さ 約 170m 延床面積 約 68,450m ² ・A-3 地区 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m ² ・A-4 地区 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m ²	日影時間 日本丸メモリアルパーク： 1 時間（冬至）、1 時間（春分・秋分） 運河パーク： 1 時間（冬至）、1 時間（春分・秋分） 自動車道： 1～3 時間（冬至）、1 時間（春分・秋分） ・冬至日影 2 時間以上に及ぶ範囲は、計画地から最大で約 150m と予測されますが、そのほとんどが北側の海面です。	以前の計画と比べて、新事業計画によって環境影響は悪化しないと予測されました。 ・計画建築物による日影は公共性の高い施設及び居住地の環境に著しい影響を及ぼさないと考えます。よって、環境保全目標を満足すると評価します。			日照阻害 供用時	計画建築物の存在 ・A-1・2 地区 最高高さ 約 162m 延床面積 約 98,960m ² ・A-3 地区 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m ² ・A-4 地区 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m ² (p.2-9、14、17 参照)	日影時間 日本丸メモリアルパーク： 1 時間（冬至）、1 時間（春分・秋分） 運河パーク： 1 時間（冬至）、1 時間（春分・秋分） 自動車道： 1～3 時間（冬至）、1 時間（春分・秋分） ・冬至日影 2 時間以上に及ぶ範囲は、計画地から最大で約 150m と予測されますが、そのほとんどが北側の海面です。	評価書及び比較資料その 1 の計画と比べて、今回の新事業計画による環境影響は同程度、又は著しく悪化しないと予測されました。 ・計画建築物による日影は公共性の高い施設及び居住地の環境に著しい影響を及ぼさないと考えます。よって、環境保全目標とした「計画建築物の存在による日影が居住環境に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると評価します。		

①評価書（平成 19 年）

表 3.3-10 環境影響の変化の総合的な比較評価

環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要					
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価	
<p>・横浜地方気象台における日最大平均風速(H8～17年)の風向は北の風の頻度が高く、風速は 5.1～6.0m/s の風の頻度が高くなっています。</p>	<p>・計画建築物に起因するビル風＝周辺の風環境に著しい影響を与えないこと。</p>	<p>・風環境に極力配慮した配置、形状等に考慮するとともに、必要に応じて敷地外周部に常緑樹及び防風フェンス等による防風対策を実施します。</p>	<p>計画建築物の存在</p> <ul style="list-style-type: none"> ・A-1 地区 最高高さ 約 60m 延床面積 約 10,880m² ・A-2 地区 最高高さ 約 170m 延床面積 約 68,450m² ・A-3 地区 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m² ・A-4 地区 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m² 	<p>・風環境 現況： 101 地点(ランク 1)、30 地点(ランク 2)、3 地点(ランク 3)、1 地点(ランク 4)</p> <p>供用時（防風対策がない場合）： 129 地点(ランク 1)、40 地点(ランク 2)、13 地点(ランク 3)、3 地点(ランク 4)</p> <p>供用時（防風対策を行った場合）： 139 地点(ランク 1)、38 地点(ランク 2)、8 地点(ランク 3)、0 地点(ランク 4)</p>	<p>風害</p> <p>供用時</p>

②比較資料その 1（平成 25 年）

表 3.3-10 環境影響の変化の総合的な比較評価

新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価			
	主な環境影響要因	予測結果	比較評価
風害	<p>計画建築物の存在</p> <ul style="list-style-type: none"> ・A-1 地区 最高高さ 約 60m 延床面積 約 10,880m² ・A-2 地区 最高高さ 約 170m 延床面積 約 68,450m² ・A-3 地区 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m² ・A-4 地区 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m² 	<p>・風環境 現況： 101 地点(ランク 1)、30 地点(ランク 2)、3 地点(ランク 3)、1 地点(ランク 4)</p> <p>供用時（防風対策がない場合）： 122 地点(ランク 1)、56 地点(ランク 2)、21 地点(ランク 3)、3 地点(ランク 4)</p> <p>供用時（防風対策を行った場合）： 131 地点(ランク 1)、58 地点(ランク 2)、13 地点(ランク 3)、0 地点(ランク 4)</p>	<p>・以前の計画と比べて、新事業計画によって環境影響は著しく悪化しないと予測されました。</p> <p>・自動車は公園的な使用用途であることから、関係機関と事後調査の内容及び事後調査後の対応方針について協議を行い、風環境の対策に努めます。よって、環境保全目標を満足すると評価します。</p>

③比較資料その 2（今回）

表 3.3-10 環境影響の変化の総合的な比較評価

今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価			
	主な環境影響要因	予測結果	比較評価
風害	<p>計画建築物の存在</p> <ul style="list-style-type: none"> ・A-1・2 地区 最高高さ 約 162m 延床面積 約 98,960m² ・A-3 地区 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m² ・A-4 地区 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m² <p>(p.2-9、14、17 参照)</p>	<p>・風環境 現況： 101 地点(ランク 1)、30 地点(ランク 2)、3 地点(ランク 3)、1 地点(ランク 4)</p> <p>供用時（防風対策がない場合^{注1)}： 123 地点(ランク 1)、74 地点(ランク 2)、13 地点(ランク 3)、0 地点(ランク 4)</p> <p>供用時（防風対策を行った場合^{注2)}： 123 地点(ランク 1)、78 地点(ランク 2)、9 地点(ランク 3)、0 地点(ランク 4)</p>	<p>・評価書及び比較資料その 1 の計画と比べて、今回の新事業計画によって環境影響は著しく悪化しないと予測されました。</p> <p>・自動車は公園的な使用用途であることから、関係機関と事後調査の内容及び事後調査後の対応方針について協議を行い、風環境の対策に努めます。よって、環境保全目標とした、計画建築物に起因するビル風が、周辺の風環境に著しい影響を与えないことを満足すると評価します。</p>

注 1) 防風対策がない場合：A-3 地区、A-4 地区には、防風対策ある状態。

注 2) 防風対策を行った場合：全地区防風対策ある状態。

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）						③比較資料その 2（今回）					
表 3.3-11 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-11 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-11 環境影響の変化の総合的な比較評価					
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価						今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価					
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価	
<p>・横浜市における産業廃棄物発生量は平成 10 年度と 15 年度を比較すると増加しています。一方最終処分量は、平成 13 年度から急増しています。これは統計方法の変更によるものです。</p> <p>・横浜市における平成 17 年度の一般廃棄物収集量は、前年度に比べ 11% 減少しています。</p> <p>・一般廃棄物の処理は、焼却・埋立量が 86%、資源化量が 14% でした。</p> <p>現地調査</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下水位 = GL-2.25 ~ 3.16m 透水係数 = 1.74 × 10⁻³ ~ 1.29 × 10⁻²cm/s 	<p>・廃棄物・発生土の発生 = 工事によって発生する廃棄物・建設発生土の適正な処理・処分が行われること。</p>	<p>・建設工事に伴い発生する建設副産物については、分別保管を行い、可能な限り再資源化を図ります。（抜粋）</p>	<p>計画建築物の存在</p> <ul style="list-style-type: none"> A-1 地区(業務施設、商業施設) 最高高さ 約 60m 延床面積 約 10,880m² A-2 地区(共同住宅、商業施設) 最高高さ 約 170m 延床面積 約 68,450m² A-3 地区(結婚式場) 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m² A-4 地区(共同住宅、業務施設、商業施設、文化施設) 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m² 	<p>・既存建築物の解体による廃棄物発生量: 約 49,000t</p> <p>・計画建築物の建設工事による廃棄物発生量: 約 6,000t</p> <p>・建設発生土: 約 189,000m³</p>	<p>工事中</p>	<p>計画建築物の存在</p> <ul style="list-style-type: none"> A-1 地区(業務施設、商業施設) 最高高さ 約 60m 延床面積 約 10,880m² A-2 地区(共同住宅、商業施設) 最高高さ 約 170m 延床面積 約 68,450m² A-3 地区(結婚式場) 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m² A-4 地区(共同住宅、業務施設、商業施設、文化施設) 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m² 	<p>—</p>	<p>・新事業計画によって環境負荷量が変わらないことから、建設工事による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。</p>	<p>廃棄物・発生土</p>	<p>計画建築物の存在</p> <ul style="list-style-type: none"> A-1・2 地区(共同住宅、宿泊施設) 最高高さ 約 162m 延床面積 約 98,960m² A-3 地区(結婚式場) 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m² A-4 地区(共同住宅、業務施設、商業施設、文化施設(一部宿泊施設含む)) 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m² (p.2-9 参照) 	<p>・既存建築物の解体による廃棄物発生量: 約 49,000t</p> <p>・計画建築物の建設工事による廃棄物発生量: 約 6,000t</p> <p>・建設発生土: 約 215,000m³</p>	<p>・今回の新事業計画によって、建設発生土量は若干増加するが、既存建築物の解体及び計画建築物の建設工事による廃棄物発生量は同程度であることから、建設工事による環境影響は環境保全目標とした「工事によって発生する廃棄物の適正な処理・処分が行われること」を満足すると評価します。</p>	<p>工事中</p>	<p>計画建築物の存在</p> <ul style="list-style-type: none"> A-1・2 地区(共同住宅、宿泊施設) 最高高さ 約 162m 延床面積 約 98,960m² A-3 地区(結婚式場) 最高高さ 約 30m 延床面積 約 12,610m² A-4 地区(共同住宅、業務施設、商業施設、文化施設(一部宿泊施設含む)) 最高高さ 約 220m 延床面積 約 159,470m² (p.2-9 参照) 	<p>・計画建築物から発生する廃棄物: 最大で 約 9,990kg/日</p>	<p>・今回の新事業計画による環境負荷量は、評価書と同程度であることから、施設の供用による環境影響は環境保全目標とした「施設の供用により発生する廃棄物の適正な処理・処分が行われること」を満足すると評価します。</p>	<p>供用時</p>

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）				③比較資料その 2（今回）					
表 3.3-12 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-12 環境影響の変化の総合的な比較評価				表 3.3-12 環境影響の変化の総合的な比較評価					
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価				今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価					
環境の現況		環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		
水象	工事中	<ul style="list-style-type: none"> 地下水流への影響 = 山留壁が周辺の地下水流に著しい影響を及ぼさないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 掘削底面や山留壁からの地下水の湧出を極力防止するとともに、地下水の揚水を可能な限り抑制し、地下水流への影響軽減に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> 山留壁の設置 打設深さ 約 15～31.5m 	<ul style="list-style-type: none"> 地下水流への影響 透水試験の結果によれば、地下水位より深い位置に、旧砂州層（透水性は中位程度）が連続して分布していることから、地下水流の迂回がはかれると考えられ、地下水流が著しく阻害される可能性は小さいと予測されます。 	水象	工事中	<ul style="list-style-type: none"> 新事業計画により山留壁の打設深さが増えることは予定されていません。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 新事業計画によって環境負荷量が変わらないことから、山留壁の設置による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 	水象	工事中	<ul style="list-style-type: none"> 今回の新事業計画により、掘削規模が若干増えるものの、山留工事、土工事及び地下躯体工事等の工法に変更はなく、掘削工事の施工量は、若干増加するが著しく変わりませんと考えられます。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 今回の新事業計画によって、環境負荷量は若干変化するが、山留工事、土工事及び地下躯体工事等の工法に変更はなく、掘削工事の施工量は著しく変わらないことから、山留壁の設置による環境影響は環境保全目標とした「建設工事に伴って打設する山留壁が、周辺の地下水流に著しい影響を及ぼさないこと」を満足すると評価します。

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）				③比較資料その 2（今回）									
表 3.3-13 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-13 環境影響の変化の総合的な比較評価				表 3.3-13 環境影響の変化の総合的な比較評価									
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価				今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価									
環境の現況		環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価	主な環境影響要因		予測結果	比較評価	主な環境影響要因		予測結果	比較評価						
植物・動物		現地調査 ・動物プランクトン = 出現種数 19 種(冬季)、13 種(夏季) ・植物プランクトン = 23 種(冬季)、21 種(夏季) ・底生生物 = 23 種(冬季)、20 種(夏季) ・付着生物(動物) = 29 種(冬季)、35 種(夏季) ・付着生物(植物) = 1 種(冬季)、1 種(夏季) ・魚介類 = 4 種(冬季)、7 種(夏季)	水生生物の状況 = 護岸工事による水生生物の生息環境に著しい影響を及ぼさないこと。	濁水防止フェンスの設置により、水生生物の生育・生息環境の保全に努めます。 ・護岸の整備にあたっては、魚介類や付着生物、底生生物等が生息できる環境づくりに配慮したものとします。	護岸工事 水生生物の状況 濁りの拡散影響により水生生物の摂食活動、光合成、生存率及び群集組成などの変化は少ないと予測されます。	植物・動物	工事中	・新事業計画により護岸工事の規模が増えることは予定されていません。		-	・新事業計画によって環境負荷量が変わらないことから、護岸工事による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。		植物・動物	工事中	・今回の新事業計画により護岸工事の規模が増えることは予定されていません。		-	・今回の新事業計画によって環境負荷量が変わらないことから、護岸工事による環境影響は環境保全目標とした「 <u>護岸工事による水生生物の生息環境に著しい影響を及ぼさないこと</u> 」を満足すると評価します。なお、 <u>護岸工事は終了しています。</u>	

①評価書（平成 19 年）

表 3.3-14(1) 環境影響の変化の総合的な比較評価

環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要

環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価
<p>現地調査 公共施設等の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 桜木町駅、横浜市営地下鉄桜木町駅、みなとみらい線馬車道駅があります。 <p>学校区及び通学路の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本町小学校及び吉田中学校の学区となっています。 <p>自治会等の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 弁天通町内会等、11 の町内会があります。 <p>公共交通機関の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 東日本、横浜市営地下鉄線、みなとみらい線、横浜市営バス、神奈川中央交通バス、横浜京急バス、相模鉄道バスがあります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通混雑 = 交通状況に及ぼす影響を極力抑えること。 ・ 交通安全 = 歩行者等の安全な通行が確保されること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺住民の交通安全のために仮囲いの設置や誘導員の配置等に配慮します。 ・ 走行速度の厳守を徹底します。 ・ 付近の道路等、安全上必要な箇所には交通整理員を配置し、安全管理に努めます。 ・ 工事車両による交通渋滞が発生しないように、計画地に工事車両の待機スペースを確保します。 	<p>工事車両の走行（発生集中）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1,236 台/日 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通混雑 = 交差点飽和度 本町 4 丁目：0.530（ピーク 17～18 時） 桜木町駅前：0.392（ピーク 16～17 時） サークルウォーク：0.279（ピーク 15～16 時） 海岸通り 4 丁目：0.387（ピーク 16～17 時） 本町 5 丁目：0.528（ピーク 17～18 時） 本町 3 丁目：0.679（ピーク 16～17 時） ・ 交通安全 工事車両の走行ルートは、歩行者と自動車の分離が図られています。

地域社会

工事中

②比較資料その 1（平成 25 年）

表 3.3-14 環境影響の変化の総合的な比較評価

新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価

主な環境影響要因	予測結果	比較評価
<p>地域社会</p> <p>工事中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新事業計画により工事車両の交通量が増えることは予定されていません。 	<p>—</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新事業計画によって環境負荷量が変わらないことから、工事車両の走行による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。

③比較資料その 2（今回）

表 3.3-14 環境影響の変化の総合的な比較評価

今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価

主な環境影響要因	予測結果	比較評価
<p>地域社会</p> <p>工事中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の新事業計画により、各地区を段階的に工事することとなったため、日あたりの工事車両の最大交通量は、減少します。 工事車両の走行（発生集中）： 772 台/日 <u>(386 台/日 × 2 倍)</u> <u>(p. 2-59～61 参照)</u> 	<p>—</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、工事車両の走行による環境影響は環境保全目標とした「<u>交通混雑については、交通状況に及ぼす影響を極力抑えること</u>」及び「<u>交通安全については、歩行者等の安全な通行が確保されること</u>」を満足すると評価します。

①評価書（平成 19 年）							②比較資料その 1（平成 25 年）	③比較資料その 2（今回）
表 3.3-14(2) 環境影響の変化の総合的な比較評価							空 欄	空 欄
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要								
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価	予測および評価	予測および評価		
地域社会	避難場所の状況 ・横浜公園等、9 の避難場所があります。 生活道路の状況 ・ピーク時間帯の交通量=97～2,408 台/時間(平日) ・ピーク時間帯の歩行者交通量 = 128～236 人/15 分(平日) ・交差点飽和度 = 0.272～0.557(平日) 交通安全の状況 ・交通事故数=23,479 件(横浜市)、1,602 件(中区)	工事中						

①評価書（平成 19 年）						②比較資料その 1（平成 25 年）				③比較資料その 2（今回）			
表 3.3-15(1) 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-15 環境影響の変化の総合的な比較評価				表 3.3-15 環境影響の変化の総合的な比較評価			
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価				今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価			
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価	
<p>地域社会</p> <p>現地調査 公共施設等の状況 ・JR 桜木町駅、横浜市営地下鉄桜木町駅、みなとみらい線馬車道駅があります。</p> <p>学校区及び通学路の状況 ・本町小学校及び吉田中学校の学区となっています。</p> <p>自治会等の状況 ・弁天通町内会等、11 の町内会があります。</p> <p>公共交通機関の状況 ・JR 東日本、横浜市営地下鉄線、みなとみらい線、横浜市営バス、神奈川中央交通バス、横浜京急バス、相模鉄道バスがあります。</p>	<p>供用時</p>	<ul style="list-style-type: none"> 交通混雑（自動車、歩行者）＝交通状況に及ぼす影響を極力抑えること。 交通安全＝歩行者等の安全な通行が確保されること。 	<ul style="list-style-type: none"> 環境保全のための措置 駐車場については十分な台数を確保し、極力地域の周辺生活環境への影響が少なくなるように配慮します。 道路横断等について、歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 地域住民の水際へのアクセスについて配慮します。 	<p>関連車両の走行（発生集中）</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日 7,600 台/日 休日 9,600 台/日 <p>歩行者の交通（発生集中）</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日 21,900 人/日 休日 20,400 人/日 	<p>交通混雑（自動車）＝交差点飽和度</p> <p>本町 4 丁目： 平日 0.569（ピーク 17～18 時） 休日 0.620（ピーク 16～17 時）</p> <p>桜木町駅前： 平日 0.439（ピーク 16～17 時） 休日 0.503（ピーク 16～17 時）</p> <p>サークルウォーク： 平日 0.314（ピーク 15～16 時） 休日 0.606（ピーク 15～16 時）</p> <p>新設： 平日 0.450（ピーク 17～18 時） 休日 0.586（ピーク 16～17 時）</p> <p>海岸通り 4 丁目： 平日 0.387（ピーク 16～17 時） 休日 0.493（ピーク 15～16 時）</p> <p>本町 5 丁目： 平日 0.554（ピーク 17～18 時） 休日 0.619（ピーク 16～17 時）</p> <p>本町 3 丁目： 平日 0.608（ピーク 16～17 時） 休日 0.611（ピーク 14～15 時）</p>	<p>地域社会</p> <p>供用時</p>	<ul style="list-style-type: none"> 新事業計画により、関連車両の走行台数が減少します。 平日 2,380 台/日 休日 5,450 台/日 新事業計画により、歩行者交通量が減少します。 平日 9,800 人/日 休日 9,700 人/日 	<p>—</p>	<ul style="list-style-type: none"> 新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、関連車両の走行による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、関連施設を利用する歩行者による環境影響は環境保全目標を満足すると評価します。 	<p>地域社会</p> <p>供用時</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今回の新事業計画により、関連車両の走行台数が減少します。 平日 2,337 台/日 休日 2,649 台/日 今回の新事業計画により、歩行者交通量が減少します。 平日 7,600 人/日 休日 8,000 人/日 <p>(p. 2-29 参照)</p>	<p>—</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今回の新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、関連車両の走行による環境影響は環境保全目標とした「交通状況に及ぼす影響を極力抑えること」を満足すると評価します。 今回の新事業計画によって、環境負荷量が減少することから、関連施設を利用する歩行者による環境影響は環境保全目標とした「歩行者等の安全な通行が確保されること」を満足すると評価します。

①評価書（平成 19 年）		②比較資料その 1（平成 25 年）		③比較資料その 2（今回）		
表 3.3-15(2) 環境影響の変化の総合的な比較評価						
環境影響評価（平成 19 年 4 月）の環境影響評価の概要						
	環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価	
地域社会	避難場所の状況 ・横浜公園等、9 の避難場所があります。 生活道路の状況 ・ピーク時間帯の交通量 = 97 ～ 2,408 台/時間(平日) ・ピーク時間帯の歩行者交通量 = 128～236 人/15 分(平日) ・交差点飽和度 = 0.272 ～ 0.557(平日) 交通安全の状況 ・交通事故数 = 23,479 件(横浜市)、1,602 件(中区)	供用時	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑（自動車、歩行者）= 交通状況に及ぼす影響を極力抑えること。 ・交通安全 = 歩行者等の安全な通行が確保されること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場については十分な台数を確保し、極力地域の周辺生活環境への影響が少なくなるように配慮します。 ・道路横断等について、歩行者の安全確保、バリアフリーについて配慮します。 ・地域住民の実際へのアクセスについて配慮します。 	関連車両の走行（発生集中） ・平日 7,600 台/日 ・休日 9,600 台/日 歩行者の交通（発生集中） ・平日 21,900 人/日 ・休日 20,400 人/日	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全計画敷地内に歩道状空地を設けるとともに、ペDESTリアンデッキを設置することが計画されていることから、歩行者の安全は確保されるものと予測されます。 ・交通混雑（歩行者）すべての歩道にて歩行者サービス水準 A(自由歩行可能)となっており、本計画による円滑な交通流の阻害はないものと予測されます。
				空欄		
				空欄		

①評価書（平成19年）						②比較資料その1（平成25年）						③比較資料その2（今回）					
表 3.3-16 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-16 環境影響の変化の総合的な比較評価						表 3.3-16 環境影響の変化の総合的な比較評価					
環境影響評価（平成19年4月）の環境影響評価の概要						新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価						今回の新事業計画による環境影響要因の変化と予測結果および比較評価					
環境の現況	環境保全目標	環境保全のための措置	主な環境影響要因	予測および評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価		主な環境影響要因	予測結果	比較評価	
<p>景観</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関内地区 = 歴史的建造物が街並みを形成しています。 ・ MM21地区 = 高層建築物が林立するエリア、公園・オープンスペースがあり、これらと内港水面があいまって水辺空間を形成しています。 <p>圧迫感</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建築周りで最も高い建築物は、横浜アイランドタワーとなります。また、直近の眺望地点として大岡川河口ボードウォークがあります。 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観 = 周辺景観との調和を著しく損なわないこと。 ・ 圧迫感 = 圧迫感を著しく生じさせないこと。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高層建築物に対する近景からの視覚的な圧迫感を低減するため、海際からの圧迫感に対しては水際線プロムナード及び低層部を配置します。 ・ 建築物のファサードについて、ボリュームの分節化、素材・色彩等のデザインコードの検討を行い、圧迫感の低減を図ります。 ・ 周辺を通行する歩行者の安全で快適な環境づくりとして、海際に整備されるプロムナード、計画地内の公園、歩道、デッキ等を整備するとともに、街路から海への視線の抜け（ビューコリド）を確保します。 (抜粋) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観 関内地区 整備が進む関内地区の都市景観の新たな構成要素として認識されます。 ・ MM21地区 MM21地区の超高層建築物などの都市景観に計画建築物が加わることで都心臨海部にふさわしい、より都市的な景観が形成されます。 ・ 圧迫感 計画建築物が高層建築物であることにより、供用時は圧迫感が発生することが予想されます。しかしながら、海際からの圧迫感に対しては水際線プロムナード及び低層棟を配置し、栄本町線及び万国橋からの圧迫感についても、建物のセットバックや、街路樹の整備などの措置を講じます。 	景観	供用時	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画建築物の存在 ・ A-1地区 最高高さ 約60m 延床面積 約10,880㎡ ・ A-2地区 最高高さ 約170m 延床面積 約68,450㎡ ・ A-3地区 最高高さ 約30m 延床面積 約12,610㎡ ・ A-4地区 最高高さ 約220m 延床面積 約159,470㎡ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観 関内地区 新事業計画により計画建築物の外観は変わりますが、以前の事業計画と同様に歴史的建造物と調和した形態・色彩・意匠とすることによって、整備が進む関内地区の都市景観の新たな構成要素として認識されます。 ・ MM21地区 新事業計画により計画建築物の外観は変わりますが、以前の事業計画と同様にスカイラインに配慮した高さの設定等を行うことにより、MM21地区の超高層建築物などの都市景観に計画建築物が加わることで都心臨海部にふさわしい、より都市的な景観が形成されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 以前の計画と比べて、新事業計画によって景観に係る環境影響は悪化しないと予測されました。 ・ 計画建築物による地域景観特性については、周辺景観との調和を著しく損なわないと考えられます。よって、環境保全目標を満足すると評価します。 ・ 計画建築物による眺望の変化については、周辺景観との調和を著しく損なわないと考えられます。よって、環境保全目標を満足すると評価します。 ・ 計画建築物による圧迫感は、著しく悪化されないと考えられます。よって、環境保全目標を満足すると評価します。 	景観	供用時	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画建築物の存在 ・ A-1・2地区 最高高さ 約162m 延床面積 約98,960㎡ ・ A-3地区 最高高さ 約30m 延床面積 約12,610㎡ ・ A-4地区 最高高さ 約220m 延床面積 約159,470㎡ <p>(p.2-9、14、17参照)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観 関内地区 今回の新事業計画により計画建築物の外観は変わりますが、以前の事業計画と同様に歴史的建造物と調和した形態・色彩・意匠とすることによって、整備が進む関内地区の都市景観の新たな構成要素として認識されます。 ・ MM21地区 今回の新事業計画により計画建築物の外観は変わりますが、以前の事業計画と同様にスカイラインに配慮した高さの設定等を行うことにより、MM21地区の超高層建築物などの都市景観に計画建築物が加わることで都心臨海部にふさわしい、より都市的な景観が形成されます。 ・ 圧迫感 自動車道、日本丸メモリアルパーク及び大岡川河口ボードウォークでは、計画建築物による圧迫感の発生が予想されることから、計画建築物の壁面の分節化や、計画建築物に使用する色は、<u>白系色</u>もしくは<u>透明感のある素材</u>を使用します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 評価書及び比較資料その1の計画と比べて、今回の新事業計画によって景観に係る環境影響は悪化しないと予測されました。 ・ 計画建築物による地域景観特性については、周辺景観との調和を著しく損なわないと考えられます。よって、環境保全目標とした「<u>周辺景観との調和を著しく損なわないこと</u>」を満足すると評価します。 ・ 計画建築物による眺望の変化については、周辺景観との調和を著しく損なわないと考えられます。よって、環境保全目標とした「<u>周辺景観との調和を著しく損なわないこと</u>」を満足すると評価します。 ・ 計画建築物による圧迫感は、著しく悪化されないと考えられます。よって、環境保全目標とした「<u>圧迫感を著しく生じさせないこと</u>」を満足すると評価します。 			

