

6.7 振動

振動に係る調査手法は表6.7-1に、予測・評価手法は表6.7-2に示すとおりです。

また、現地調査の調査地点は図6.6-1に示したとおり、騒音と同じ地点で実施します。

表6.7-1 振動に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
振動の状況 ・一般環境振動	現地	<p>「振動レベル測定方法」(JIS Z 8735)に定める方法に準拠し、測定します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日 (24時間) × 1回 ・休日 (24時間) × 1回 	対象事業実施区域内 1 地点 (地点A) (図6.6-1参照)
振動の状況 ・道路交通振動	現地	<p>「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)に基づく道路交通振動の限度に定める測定方法に準拠し、測定します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日 (24時間) × 1回 ・休日 (24時間) × 1回 	工事用車両及び関連車両の走行が予想される主要な道路沿道 4 地点 (地点1~4) (図6.6-1参照)
地形及び地盤の状況	資料 現地	地形図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
	現地	「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所)に示された方法に準拠し、地盤卓越振動数 ^{注)} を測定します。	工事用車両及び関連車両の走行が予想される主要な道路沿道 4 地点 (地点1~4) (図6.6-1参照)
土地利用の状況	資料 現地	土地利用現況図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
振動の主要な発生源の状況	資料 現地	既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	
自動車交通量等の状況	現地	<p>自動車断面交通量を測定します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日 (24時間) × 1回 ・休日 (24時間) × 1回 	道路交通振動調査地点に近接する自動車交通量調査地点 4 地点 (図6.6-1参照)
関係法令、計画等	資料	<p>下記法令等の内容を整理します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「環境基本法」 ・「振動規制法」 ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」 ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」 ・「横浜市環境管理計画」 ・「生活環境保全推進ガイドライン」 	—

注) 地盤卓越振動数は約 10 台の大型車走行時の測定値を平均した値とします。

表6.7-2 振動に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法					
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法		
工事中	建設機械の稼働	建設機械の稼働に伴い、変化する振動の状況	建設機械の稼働に起因する振動の影響が最大となる時期、時間帯	対象事業実施区域の敷地境界から約100mの範囲	振動の伝搬理論式により振動レベルの80%レンジの上端値(L_{10})を予測します。		
	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴い、変化する振動の状況	工事用車両の走行に起因する振動の影響が最大となる時期、時間帯	現地調査地点と同一の地点 (図6.6-1参照)	「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所)に示される計算式により振動レベルの80%レンジの上端値(L_{10})を予測します。		
存在・供用時	関連車両の走行	関連車両の走行に伴い、変化する振動の状況	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期、時間帯				
環境影響要因		評価の手法					
工事中	建設機械の稼働	数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施による振動が及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、振動による影響を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。					
	工事用車両の走行						
存在・供用時	関連車両の走行						

6.8 地盤

地盤に係る調査手法は表6.8-1に、予測・評価手法は表6.8-2に示すとおりです。

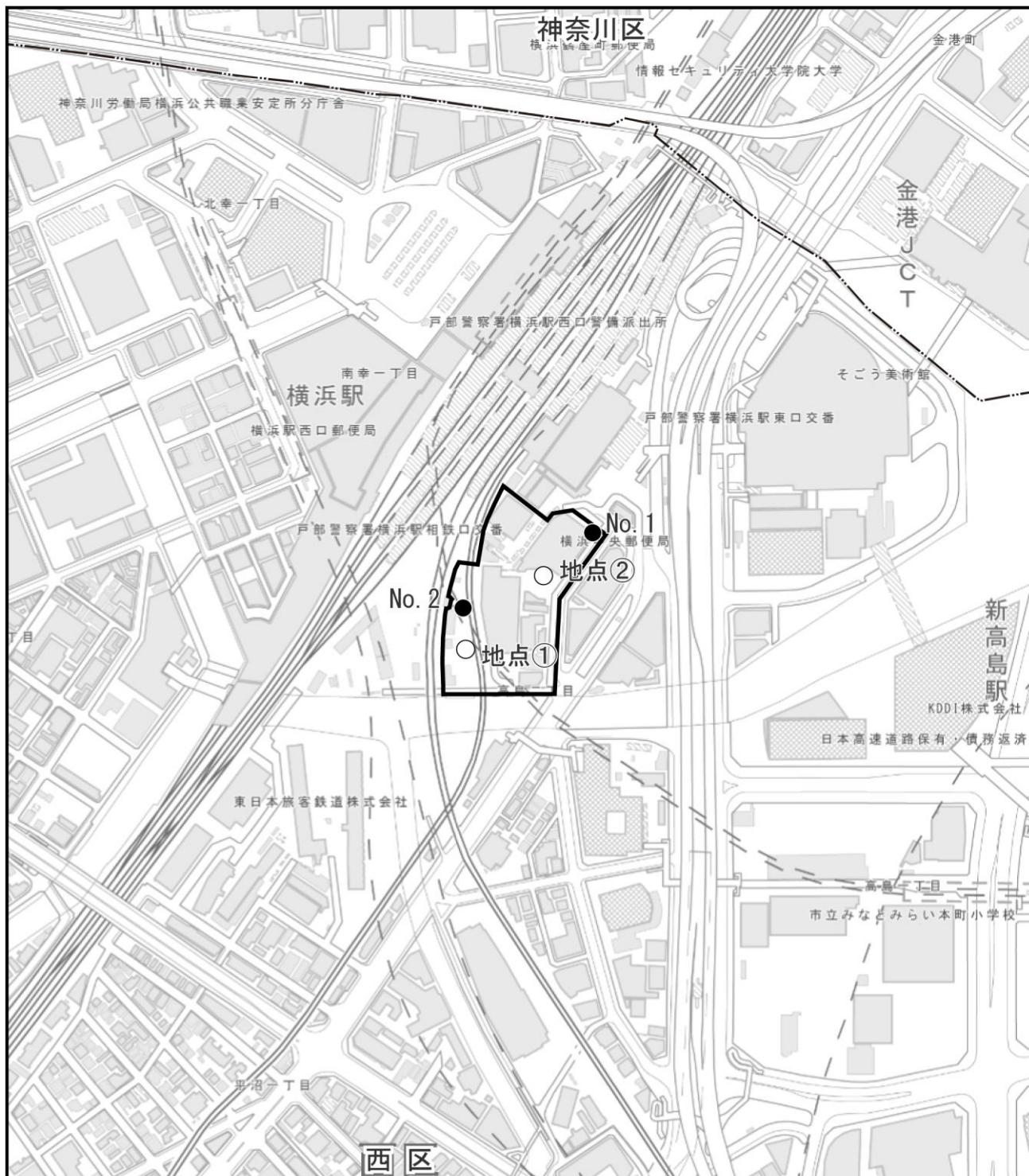
また、現地調査の調査地点は図6.8-1に示すとおりです。

表6.8-1 地盤に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
地盤の状況	資料	以下に示す既存資料等の収集・整理により、対象事業実施区域及びその周辺の地盤の状況を把握します。 ・「地形分類図」 ・「横浜市地盤図集」 ・既存ボーリング調査結果	対象事業実施区域 (図6.8-1 参照)及び その周辺
	現地	ボーリング調査により、地盤の状況を把握します。	
地下水の状況	資料	以下に示す既存資料等の収集・整理により、対象事業実施区域及びその周辺の地下水の状況を把握します。 ・「地下水位・地盤収縮量の観測結果」 ・既存ボーリング調査結果	
	現地	ボーリング調査により、地下水の状況を把握します。	
地盤沈下の状況	資料	以下に示す既存資料等の収集・整理により、対象事業実施区域及びその周辺の地盤沈下の状況を把握します。 ・「横浜市水準測量成果表」 ・「横浜市地盤沈下調査報告書」	
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「環境基本法」 ・「工業用水法」 ・「宅地造成及び特定盛土等規制法」 ・「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」 ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」 ・「横浜市環境管理計画」 ・「生活環境保全推進ガイドライン」	—

表6.8-2 地盤に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法				
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法	
工事中	地下掘削	地下掘削工事に伴う地盤の沈下量	地下掘削工事時	対象事業実施区域及びその周辺	施工計画から、地下水位の変動を抑制させる効果を明らかにし、地盤沈下に対する影響を定性的に予測します。	
	建築物の解体・建設	建築物の建設に伴う土地の安定性の確保の程度	工事期間全体		施工計画から、周囲の河川や鉄道への影響を抑制する措置を明らかにし、土地の安定性に対する影響を定性的に予測します。	
	存在・供用時	建築物の存在に伴う土地の安定性の確保の程度	工事の完了後の適切な時期		施工計画から、地震等によって生じる液状化を抑制する措置を明らかにし、土地の安定性に対する影響を定性的に予測します。	
環境影響要因		評価の手法				
工事中	地下掘削	地下掘削工事に伴う地盤の沈下量	予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が地盤に及ぼす影響の程度を評価します。環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、地下掘削工事に伴う地盤の沈下量が周辺の工作物に影響を及ぼさない水準等から適切に設定します。			
	建築物の解体・建設	建築物の建設に伴う土地の安定性の確保の程度	予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が地盤に及ぼす影響の程度を評価します。環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、土地の安定性を確保する水準等から適切に設定します。			
存在・供用時	建築物の存在	建築物の存在に伴う土地の安定性の確保の程度				



この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡 例



対象事業実施区域



区界

● 調査地点（新規ボーリング地点）

○ 調査地点（既存ボーリング地点）



S = 1/5,000

0 50 100 150m

図6.8-1 ボーリング調査地点図

6.9 低周波音

低周波音に係る調査手法は表6.9-1に、予測・評価手法は表6.9-2に示すとおりです。

また、現地調査の調査地点は図6.6-2に示したとおりです。

表6.9-1 低周波音に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
低周波音の状況	現地	<p>「低周波音の測定方法に関するマニュアル」（平成12年10月、環境庁）に定める方法に準拠し、測定します。測定高さ：地上1.2m。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日（24時間）×1回 ・休日（24時間）×1回 	空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航の影響が予想される周辺8地点（地点①～⑧） (図6.6-2参照)
関係法令、計画等	資料	<p>下記法令等の内容を整理します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「低周波音の測定方法に関するマニュアル」 	—

表6.9-2 低周波音に係る予測・評価手法

環境影響要因	予測の手法			
	予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時 航空機の運航	空飛ぶクルマ及びヘリコプターの運航に伴い、変化する低周波音の状況	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期、時間帯	現地調査地点と同一の地点 (図6.6-2参照) 予測高さ：地上1.2m	音の伝搬理論式により音圧レベルを予測します。
環境影響要因		評価の手法		
存在・供用時 航空機の運航	<p>数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施による低周波音の影響の程度を評価します。</p> <p>環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、低周波音による影響を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。</p>			

6.10 電波障害

電波障害に係る調査手法は表6.10-1に、予測・評価手法は表6.10-2に示すとおりです。

表6.10-1 電波障害に係る調査手法

調査項目	調査の手法			調査地域
テレビ電波の受信の状況	現地	「建造物によるテレビ受信障害調査要領」(平成30年6月、(社)日本CATV技術協会)に準拠し、電波受信測定車により現地測定します。		机上検討により計画建築物による電波障害が予測される地域
テレビ電波到来の状況	資料	地上デジタル放送(東京局(東京スカイツリー・みなとみらい中継局)・横浜局)及び衛星放送の送信状況を把握します。		
地形、工作物の状況	資料 現地	地形図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。		対象事業実施区域及びその周辺

表6.10-2 電波障害に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	建 築 物 の存在	建築物の存在に伴い、変化するテレビ電波の受信の状況 ・地上デジタル放送 (東京局(東京スカイツリー)、みなとみらい中継局、横浜局) ・衛星放送	工事の完了後	対象事業実施区域周辺	地上デジタル放送について、「建造物障害予測の手引き(地上デジタル放送)」(平成17年3月、(社)日本CATV技術協会)等、衛星放送については、「建造物障害予測の手引き(改訂版)」(平成7年9月、(社)日本CATV技術協会)等に示されている電波障害計算式に基づき、遮へい障害及び反射障害の範囲を予測します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	建 築 物 の存在	視覚化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が電波障害に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、テレビ電波の受信障害を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			

6.11 日影（日照阻害）

日影（日照阻害）に係る調査手法は表6.11-1に、予測・評価手法は表6.11-2に示すとおりです。

表6.11-1 日影（日照阻害）に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
日影の状況 ・地形の状況 ・土地利用の状況 ・既存の工作物の位置及び規模	資料 現地	地形図、住宅地図及び土地利用現況図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「建築基準法」 ・「横浜市建築基準条例」 ・「都市計画法」	—

表6.11-2 日影（日照阻害）に係る予測・評価手法

環境影響要因	予測の手法			
	予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時 建築物の存在	計画建築物による冬至日の日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の変化の程度	工事の完了後	計画建築物からの日影が想定される範囲	平均地盤面±0mにおける計画建築物による冬至日の8時～16時（真太陽時）の時刻別日影図及び等時間日影図を作図し、地図に重ね合わせることで影響範囲を予測します。
環境影響要因	評価の手法			
存在・供用時 建築物の存在	視覚化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が日影に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、日影による影響を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			

6.12 風環境

風環境に係る調査手法は表6.12-1に、予測・評価手法は表6.12-2に示すとおりです。

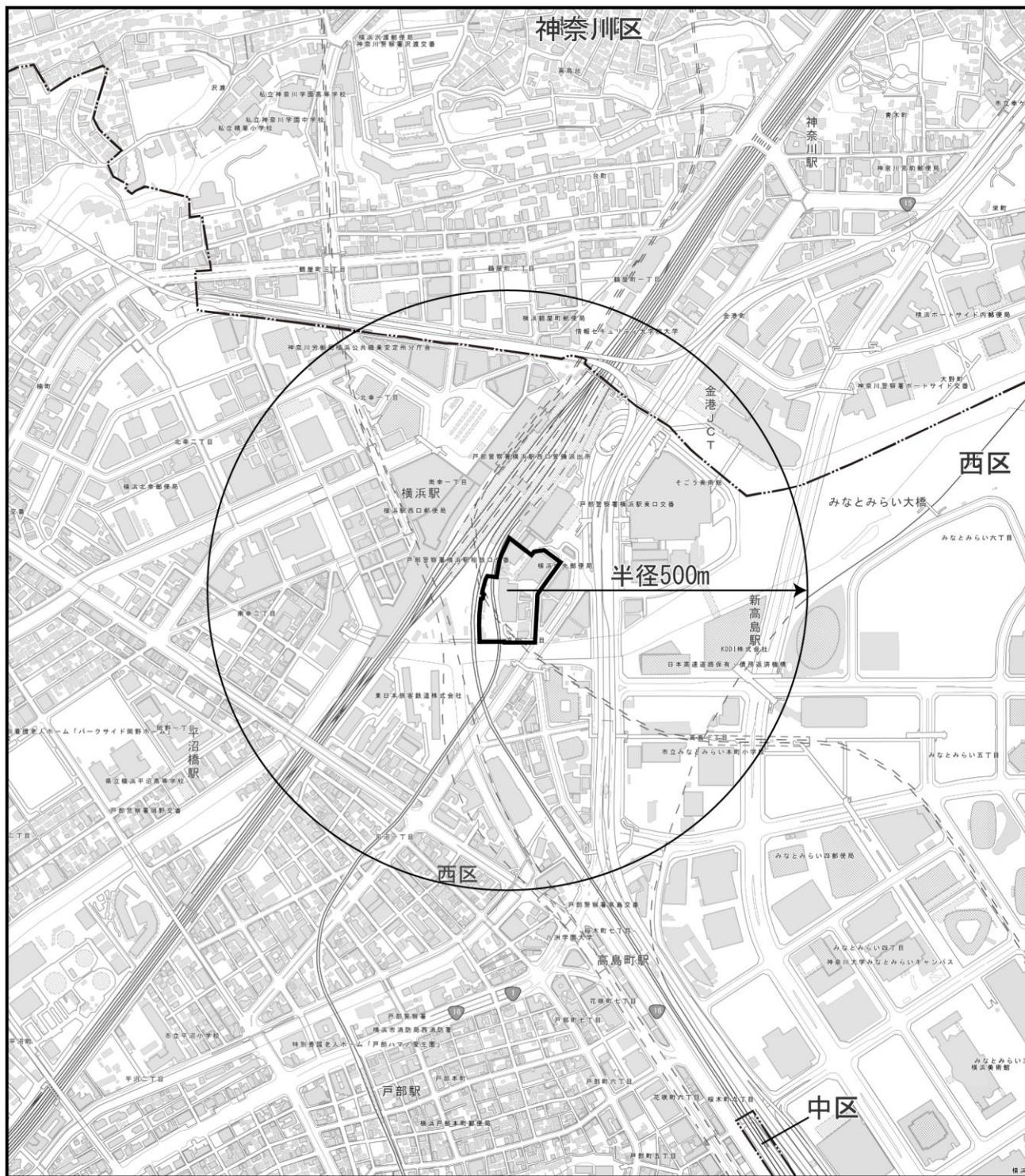
また、風洞実験の際に模型化する範囲は図6.12-1に示すとおりです。

表6.12-1 風環境に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
風の状況	資料	一般風の把握として、対象事業実施区域周辺の測定局における過去10年間の風向、風速の状況を整理します。	横浜地方気象台、西区平沼(一般環境大気測定局)等
既存工作物の状況	資料 現地	地形図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
土地利用の状況	資料 現地	土地利用現況図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	

表6.12-2 風環境に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	建築物の存在	計画建築物により変化する、強風の発生場所、発生頻度	工事の完了後	対象事業実施区域及びその周辺で風環境の変化が想定される範囲(計画建築物の高さの約2倍(約470m)の範囲)	計画建築物の最高高さの2倍程度の範囲を含む現地模型(1/500)を作成し、風洞実験を実施します。 実験に当たっては、「実務者のための建築物風洞実験ガイドブック2008年版」(平成20年、(財)日本建築センター)等に準拠します。 実験結果は、村上式風環境評価指標に基づき評価します。 実験ケースは、原則、建設前、建設後の2ケースとし、必要に応じて防風対策後のケースを追加します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	建築物の存在	数値化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が風環境に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、風環境への影響を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			



この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡 例

- 対象事業実施区域
- 区界
- 風洞実験模型化範囲



$S = 1/10,000$

0 100 200 300m

図6.12-1 風洞実験模型化範囲図

6.13 安全（浸水、火災・爆発）

安全（浸水、火災・爆発）に係る調査手法は表6.13-1に、予測・評価手法は表6.13-2に示すとおりです。

表6.13-1 安全（浸水、火災・爆発）に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
過去の被災及び被災想定区域の状況 ・過去の風水害による河川の氾濫、浸水等の状況 ・被災想定区域等の状況	資料	以下に示す既存資料等の収集・整理により把握します。 ・「横浜市の災害」 ・「横浜市地震被害想定調査報告書」 ・「わいわい防災マップ」	対象事業実施区域及びその周辺
風水害等に関わる地形、地質等の状況 ・地形、地質 ・河川の形態、流量及び溢水等の状況	資料	地形図等の既存資料の収集・整理により把握します。	
周辺の土地利用等の状況 ・建築物利用状況 ・人口、産業、道路の状況 ・防災体制の状況（避難場所、避難経路、浸水対策）	資料	住宅地図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて関係者にヒアリングを行い把握します。	
過去の被災の状況 ・過去に発生した類似施設等の火災、爆発の状況	資料	ヘリポートにおける火災の記録等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて関係者にヒアリングを行い把握します。	
関係法令、計画等	資料	下記資料等の内容を整理します。 ・「特定都市河川浸水被害対策法」 ・「事業所における帰宅困難者対策ガイドライン」 ・「横浜市防災計画」 ・「消防法」	—

表6.13-2 安全（浸水、火災・爆発）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	施設の供用	施設の供用に伴う安全性の確保の程度	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期	対象事業実施区域	事業計画から、浸水及び火災・爆発の対策とその効果を明らかにし、定性的に予測します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	施設の供用	予測結果を環境保全目標と対比することにより評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、浸水に係る施設利用者の安全性、火災・爆発に係る安全性が確保される水準等から適切に設定します。			

6.14 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）

地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る調査手法は表6.14-1に、予測・評価手法は表6.14-2(1)～(3)に示すとおりです。

また、現地調査の調査地点は図6.14-1及び図6.14-2に示すとおりです。

表6.14-1 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
日常生活圏等の状況 ・公共施設等の位置、種類及び利用状況 ・通学区域（学区）、通学路の状況 ・避難場所等の状況	資料	公共施設の位置、学区、通学路の状況を既存資料の収集・整理及び必要に応じて関係者にヒアリングを行い把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
道路の状況 ・主要な交通経路及び交通量の状況（渋滞発生状況を含む。） ・主要交差点部における交通管理の状況 ・交通安全対策の状況	資料	道路交通センサス等の既存資料の収集・整理により把握します。	
	現地	時間別に車種別・方向別自動車交通量、渋滞の状況及び信号現示を測定します。 ・平日（24時間）×1回 ・休日（24時間）×1回 また、飽和交通流率について測定します。 ・平日、休日のピーク時間帯（4時間程度）	工事用車両及び関連車両の主要な走行ルートと想定される主要交差点6箇所（交差点1～6） (図6.14-1参照)
		歩行空間における安全施設等について現地調査により把握します。	工事用車両及び関連車両の主要な走行ルート上の歩道
歩行者及び自転車の状況 ・主要な通行経路、歩行者及び自転車数、歩行空間の幅員等	現地	歩道等の方向別歩行者数及び自転車交通量を測定します。また、歩行空間の幅員等を現地確認します。 ・平日（6～22時の16時間）×1回 ・休日（6～22時の16時間）×1回	歩行者等の主要なルートと想定される歩道等8地点（地点1～8） (図6.14-2参照)
関係法令、計画等	資料	下記資料等の内容を整理します。 ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」 ・「横浜市都市計画マスタープラン」 ・「横浜市都市交通計画」	

表6.14-2(1) 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る予測・評価手法

環境影響要因	予測の手法				
	予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法	
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比	工事用車両の台数が最大となる時期	現地調査地点と同一の地点 (図6.14-1 参照)	「平面交差の計画と設計 基礎編」(平成30年11月、(一社)交通工学研究会)を参考に将来交通量 ^{注)} から交差点需要率の算出を行い、交通混雑の程度を定量的に予測します。
		工事用車両の走行に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度		工事用車両の走行ルート	交通安全対策等に基づき、交通安全への影響を定性的に予測します。
存在・供用時	施設の供用	施設の供用に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期	現地調査地点と同一の地点 (図6.14-2 参照)	歩行者サービス水準の算出等により、歩行者通行の快適性・安全性の程度を予測します。
	関連車両の走行	関連車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比		現地調査地点と同一の地点 (図6.14-1 参照)	「平面交差の計画と設計 基礎編」(平成30年11月、(一社)交通工学研究会)を参考に将来交通量 ^{注)} から交差点需要率の算出を行い、交通混雑の程度を定量的に予測します。
		関連車両の走行に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度		関連車両の走行ルート	交通安全対策等に基づき、交通安全への影響を定性的に予測します。

注) 将来交通量は、工事用車両又は関連車両と、将来一般交通量から算定します。

工事用車両は施工計画に基づき算定し、関連車両は事業計画に基づき算定します。

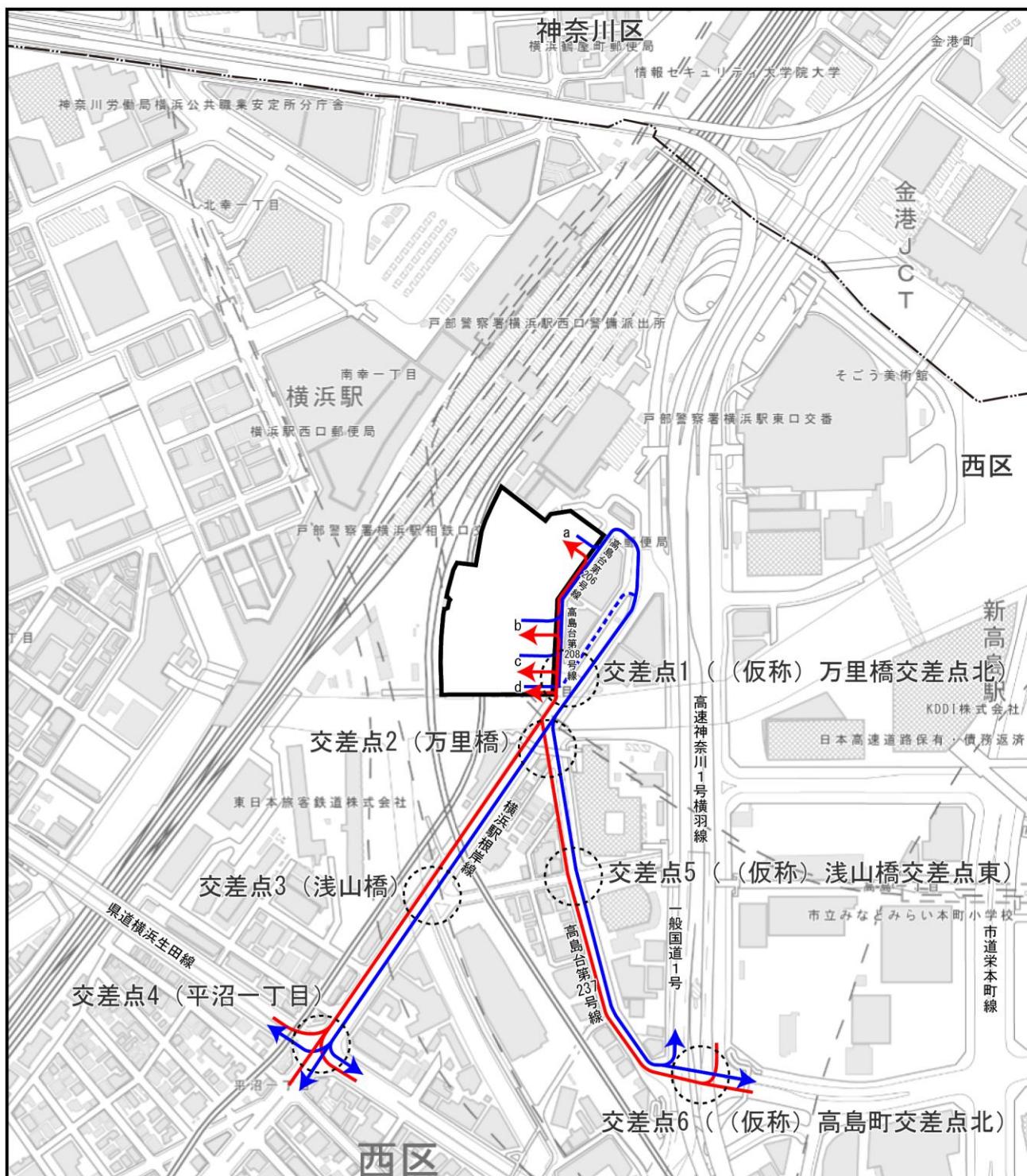
将来一般交通量は、現地調査結果を基に道路交通センサス等の既存資料の調査結果から将来の交通量の伸び等を考慮し算定します。

表6.14-2(2) 地域交通（交通混雑）に係る予測・評価手法

環境影響要因		評価の手法
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比 予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が地域交通に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、交通混雑への影響を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。
存在・供用時	関連車両の走行	関連車両の走行に伴い変化する、交差点における需要率及び交通容量比

表6.14-2(3) 地域交通（歩行者等の安全）に係る予測・評価手法

環境影響要因		評価の手法
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度 予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が地域交通に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、歩行者及び自転車の安全で円滑な通行を確保する水準等から適切に設定します。
存在・供用時	施設の供用	施設の供用に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度
	関連車両の走行	関連車両の走行に伴う、歩行者等の安全に及ぼす影響の程度



この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡 例

対象事業実施区域

調査地点(自動車交通量)

区界

→ 関連車両もしくは工事用車両の主な走行ルート(入庫)

→ 関連車両もしくは工事用車両の主な走行ルート(出庫)

→ 工事用車両の主なサブ走行ルート(出庫)

注)関連車両はb, cの出入口、工事用車両はa, b, dの出入口を使用する計画となっています。



$S = 1/5,000$

0 50 100 150m

図6.14-1 自動車交通量調査地点図



この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡 例

 	対象事業実施区域	 歩行者ルート (地上レベル)
 	区界	 歩行者ルート (デッキレベル)
 	調査地点 (歩行者交通量)	 (横浜市整備予定)
 	ターミナルコア	 歩行者ルート (地下通路レベル)

注 1) 実線は既存のルートです。

注 2) 破線は地区計画を踏まえて想定しているルートです。また、二点鎖線は横浜市整備予定のルートです。

本図面は本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議により変更になる可能性があります。



$S = 1/5,000$

0 50 100 150m

図6.14-2 歩行者等交通量調査地点図

6.15 景観

景観に係る調査手法は表6.15-1に、予測・評価手法は表6.15-2に示すとおりです。

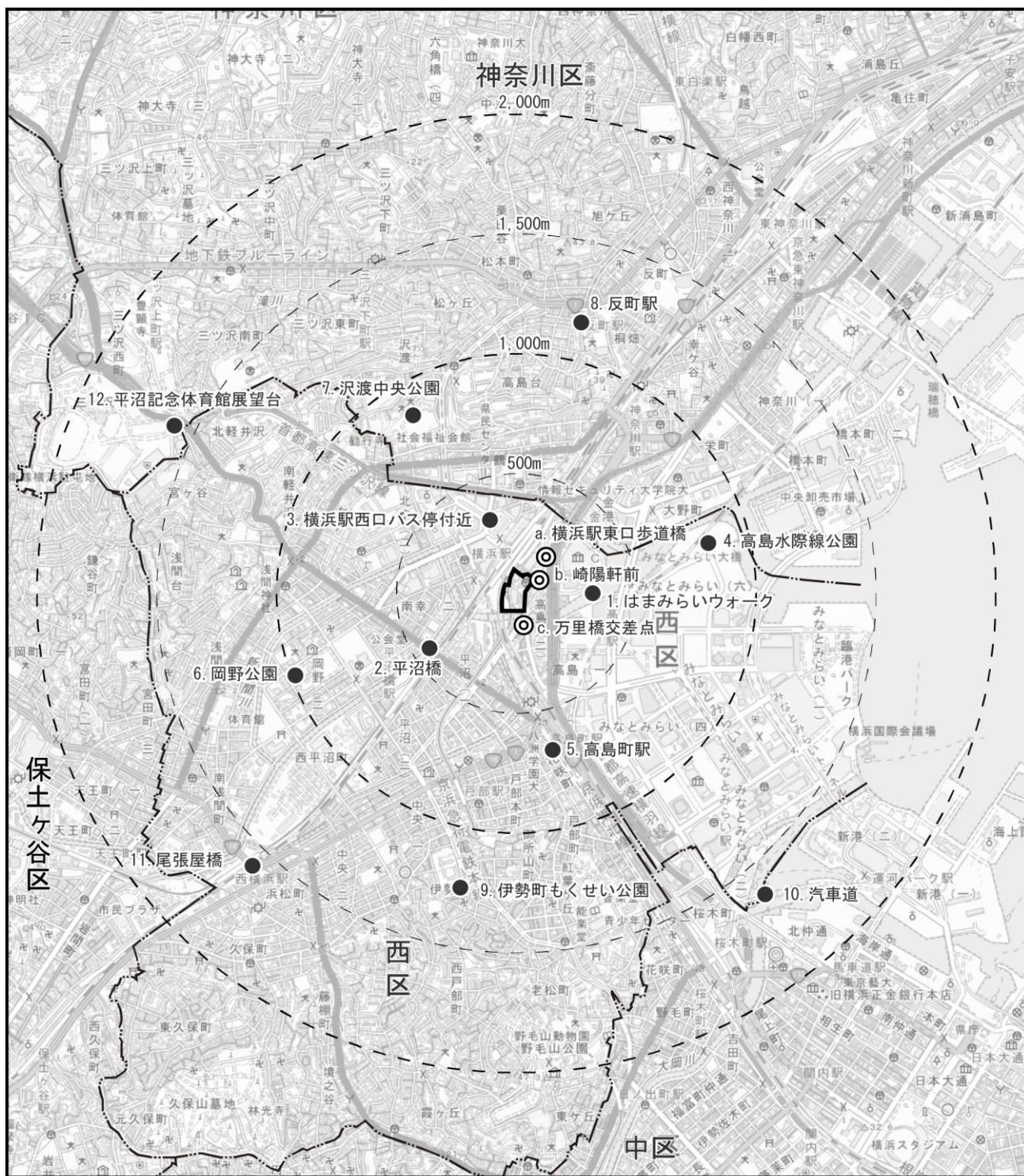
また、主要な眺望地点（現地調査地点）は図6.15-1に示すとおりです。

表6.15-1 景観に係る調査手法

調査項目	調査の手法		調査地域
地域景観の特性	資料 現地	地形図等の既存資料の収集・整理及び必要に応じて現地踏査により把握します。	対象事業実施区域及びその周辺
主要な眺望地点 (近景域、中景域、遠景域)からの景観	現地	主要な眺望地点からの景観を写真撮影及び必要に応じて現地踏査により把握します。 ・対象事業実施区域中心から 500mの範囲 × 3 地点 1,000mの範囲 × 4 地点 2,000mの範囲 × 5 地点	対象事業実施区域の中心から概ね2kmの範囲内で、対象事業実施区域が容易に見渡せると考えられる場所、不特定多数の人の利用頻度や滞留度が高い場所を主要な眺望地点として選定 (図6.15-1参照)
近景域の状態	現地	対象事業実施区域近傍にて写真撮影を行い圧迫感の状態を把握します。 ・計画地近傍 3 地点	対象事業実施区域近傍 (図6.15-1参照)
関係法令、計画等	資料	下記法令等の内容を整理します。 ・「景観法」 ・「横浜市景観計画」 ・「横浜市景観ビジョン」 ・「横浜市都市計画マスターplan」 ・「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」 ・「横浜市水と緑の基本計画」	—

表6.15-2 景観に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
存在・供用時	建築物の存在	建築物の存在により変化する景観の状況	工事完了後	主要な眺望地点 (図6.15-1参照)より、変化する景観の状況を適切に把握できる地点を選定	フォトモニタージュ作成により、景観の変化の程度を定性的に予測します。
環境影響要因		評価の手法			
存在・供用時	建築物の存在	視覚化された予測結果を環境保全目標と対比することにより、対象事業の実施が景観に及ぼす影響の程度を評価します。 環境保全目標は、調査結果を勘案するとともに、周辺景観の調和を損なわない水準や、主要な眺望地点からの眺望阻害を最小限にとどめる水準等から適切に設定します。			



この地図は国土地理院ウェブサイト(令和6年8月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡 例



対象事業実施区域



区界



景観調査地点



景観・圧迫感調査地点



$S = 1/25,000$

0 200 400 600m

図6.15-1 景観・圧迫感調査地点図

