

## 5-8 景観

### 5-8-1 調査

#### (1) 既存資料調査

##### ア 調査事項

地域の景観資源の状況、眺望点の状況

##### イ 調査方法

以下に示す既存資料の収集を行った。

- ①「第3回自然環境保全基礎調査 愛知県自然環境情報図」(環境庁、平成元年)
- ②「都市景観条例」(昭和59年名古屋市条例第17号)
- ③「都市景観重要建築物等指定物件」(名古屋市ウェブサイト)

##### ウ 調査結果

#### (ア) 地域の景観資源の状況

景観資源として表 3-1-36、図 3-1-23 のとおり、都市景観条例に基づく都市景観重要建築物等指定物件が調査地域周辺に存在する。

なお、調査地域には、文化財保護法(昭和25年法律第214号)に基づく指定文化財、都市景観条例に基づく都市景観整備地区はない。

#### (イ) 眺望点の状況

調査地域は市街化が進展していることから、事業実施想定区域沿線では中高層及び低層の住居等による市街地景観が主体である。眺望点として表 3-1-37、図 3-1-23 のとおり、事業実施想定区域沿線の公園等が挙げられる。

## (2) 既往調査

### ア 調査事項

眺望点の状況

### イ 調査方法

高架構造物による景観の変化が想定される眺望景観について、写真撮影を行った。

### ウ 調査地点

既往調査では、高架構造物等の存在に係る景観の影響を受ける恐れがある範囲内に位置する眺望点について調査を行った。

景観の調査地点は、高架構造物等の視認性を勘案して、地域の景観を代表し、不特定かつ多数の人々により利用されると考えられる3地点を設定した。

調査地点は表 5-8-1、図 5-8-1 のとおりである

表 5-8-1 景観の既往調査地点

調査地点	選定理由
主要市道東海橋線 (呼続小学校前の横断歩道橋)	交通量が多く、市内でも有数の渋滞が発生している 幹線道路であるため
本城公園	事業想定区域に隣接し、不特定多数の人が利用する 都市公園であるため
主要県道諸輪名古屋線 (名南工業高校南の交差点)	交通量が多く、市内でも有数の渋滞が発生している 幹線道路であるため

### エ 調査期間

平成22年1月15日(金)、2月20日(土)

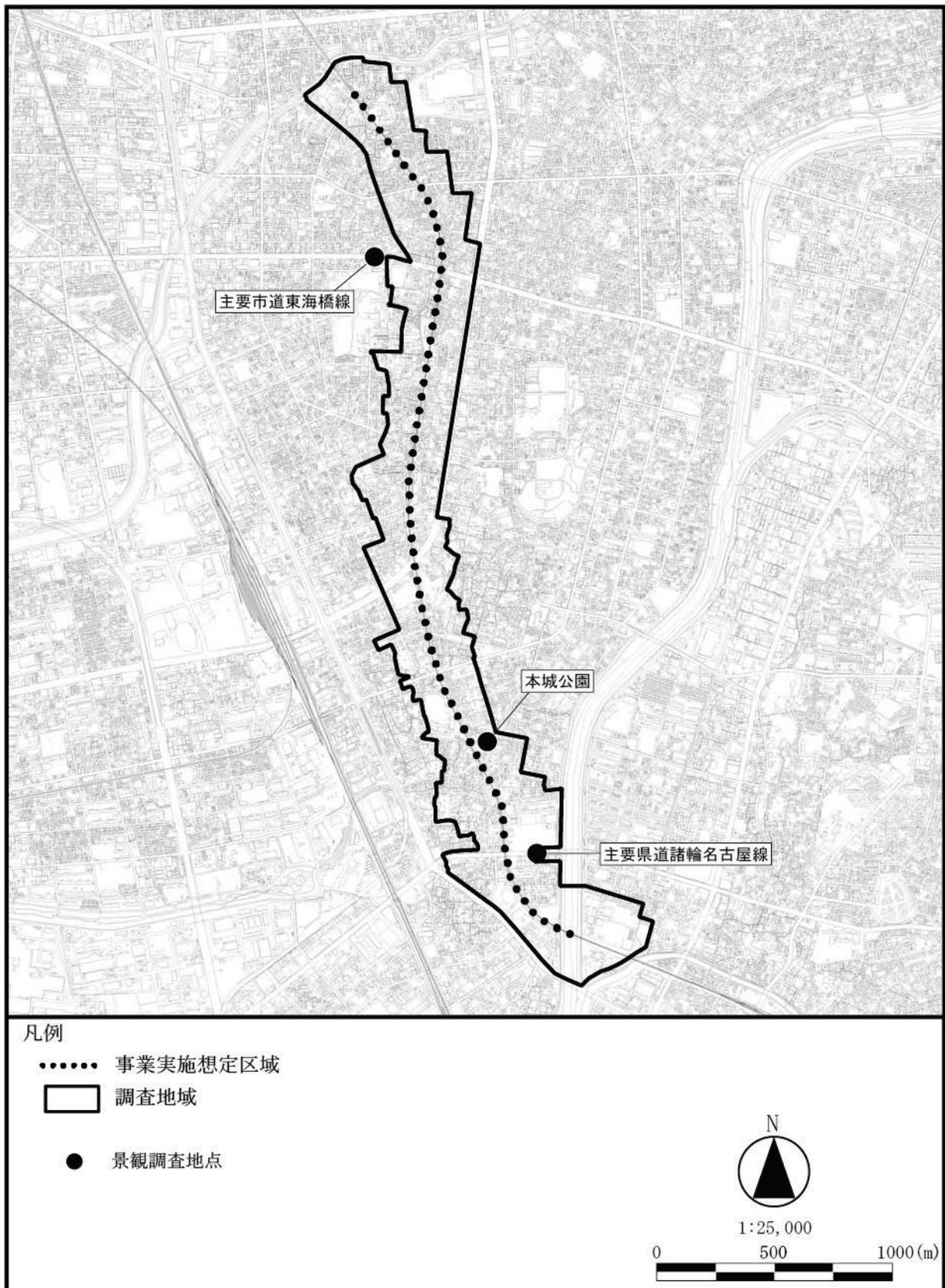


図 5-8-1 景観の既往調査地点位置図

## オ 調査結果

景観の調査結果は以下のとおりである。

### (ア) 主要市道東海橋線

主要市道東海橋線に架かる横断歩道橋上からの眺望を写真 5-7-1 に示す。本地点は事業実施想定区域の西側約 160mにある。

近・中景は、東海橋線や低層、中層の住居等が立ち並び、人工的な都市景観である。



写真 5-8-1 主要市道東海橋線からの眺望の状況

(イ) 本城公園

事業実施想定区域に隣接する都市公園である本城公園からの眺望を写真 5-7-2 に示す。

近景は公園の植栽やグラウンドなどが大部分を占めており、事業実施想定区域をはさんで遠方には低層の住宅地が広がっている。



写真 5-8-2 本城公園からの眺望の状況

(ウ) 主要県道諸輪名古屋線

主要県道諸輪名古屋線の名南工業高校南の交差点からの眺望を写真 5-7-3 に示す。本地点は事業実施想定区域の東側約 120mにある。

近・中景は、諸輪名古屋線が大部分を占めるが、名南工業高校敷地内の樹木により、比較的緑豊かな都市景観を形成している。



写真 5-8-3 主要県道諸輪名古屋線からの眺望の状況

5-8-2 予測

(1) 存在時の景観影響

A 案(高架化)実施後に鉄道施設の存在が景観に及ぼす影響について予測した。

ア 予測事項

眺望点からの眺望景観

イ 予測時期

存在時

ウ 予測地点

A 案実施後の高架構造物等の存在による景観の影響を受けるおそれのある地点について、事業実施想定区域周辺の景観資源を把握した上で、眺望点として既往調査を実施した3地点を選定した。

表 5-8-2 景観の予測地点

予測地点	種別	分類	構造物からの距離
主要市道東海橋線 (呼続小学校前の横断歩道橋)	交差道路	横断歩道橋	約 160m
本城公園	隣接公園	公園	約 80m
主要県道諸輪名古屋線 (名南工業高校南の交差点)	交差道路	歩道	約 120m

エ 予測方法

(ア) 予測手順

事業計画に基づいて、存在時の景観を示す視覚的資料を作成して景観の変化を推測することを基本とした。このため、予測はフォトモンタージュ法による視覚的表現方法とし、高架構造物等の完成後の予想図を作成し、眺望景観の変化の程度を把握した。なお、変化による影響については、表 5-8-3 に示す視覚に関する物理的指標を参考にしつつ、周辺環境との調和を定性的に把握した上で、総合的にその影響の程度を予測した。

予測の基本的な手順は図 5-8-2 のとおりである。

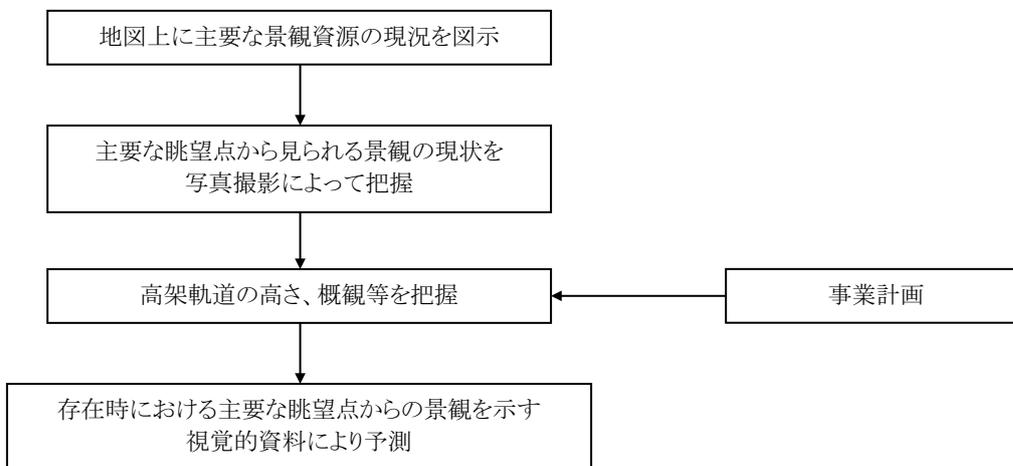
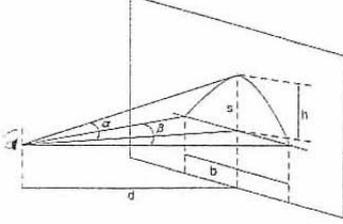
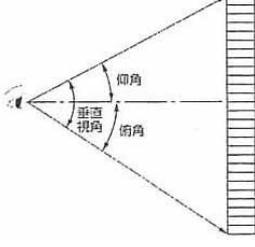
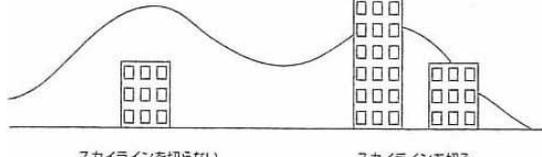


図 5-8-2 存在時の景観影響の予測手順

表 5-8-3 視覚に関する物理的指標

指 標	内 容
水平見込角	<p>10° を超えると対象構造物は目立つようになる。</p> <p>ただし、構造物に近接すると必然的に大きな角度を示す。</p>  <p><math>\alpha</math> : 垂直視覚 <math>\beta</math> : 水平見込角</p>
仰角・俯角	<p>仰角は、18° を超えると圧迫感が感じられはじめ、30° では対象物が全視野を占め、圧迫感が残る。</p> <p>俯角は、10° 付近は俯瞰景観における中心領域であるといわれており、対象構造物とその周辺に位置する場合は目につきやすくなる。</p> 
スカイライン切断の有無	<p>人工物の出現により、スカイラインの連続性が切断された場合には、景観上の支障が大きくなるとされる。</p> <p>ただし、構造物直近の超近景においては、必然的にスカイラインを切断することになる。</p> 
視距離	<p>概ね以下の感覚で、近景・中景・遠景に区分することができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○近景・・・対象の色彩やテクスチャー、ディテール等が目につきやすい。 (500m程度以内)</li> <li>○中景・・・対象全体の形態がとらえやすく、対象が景観の主役となる。 (500m～3km程度)</li> <li>○遠景・・・対象が景観のごく一部となる。(3km程度以遠)</li> </ul>

## オ 予測結果

存在時における景観の予測結果は次のとおりである。

### (ア) 主要市道東海橋線

主要市道東海橋線に架かる横断歩道橋から東方向への眺望である。現在の鉄道は、主要市道東海橋線を踏切で横断しているが、高架構造物となり踏切は撤去される。高架構造物の出現に関する景観の予測結果は表 5-8-4、写真 5-8-4 のとおりである。

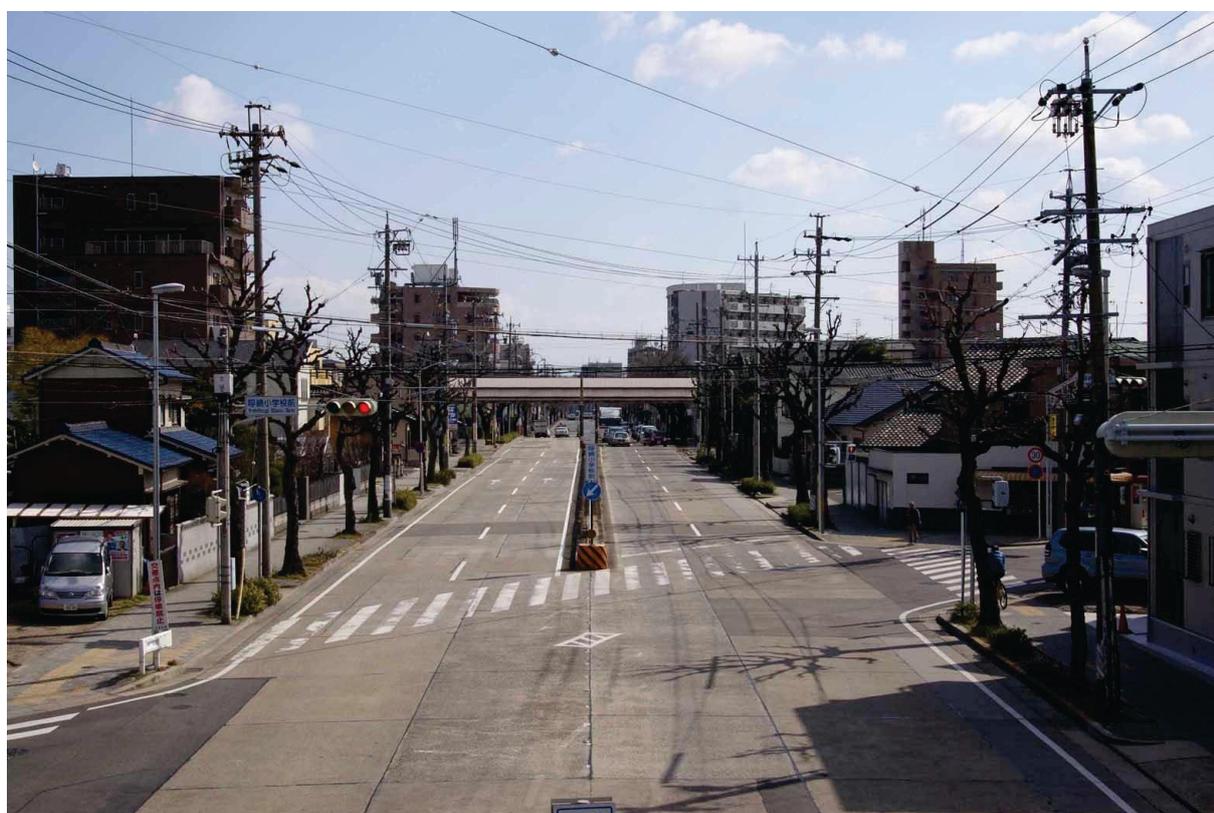
これによると、水平見込角は約 8 度、仰角は約 0.7 度であり、圧迫感を与えるおそれはない。また、スカイラインは既存の建築物等により形成されており、高架構造物によるスカイラインの切断はないと予測される。

表 5-8-4 存在時の主要市道東海橋線からの眺望景観の予測結果

指 標	内 容
水平見込角	約 8 度
仰角・俯角	約 0.7 度(仰角)
スカイライン切断の有無	切断しない
視距離	約 160m(近景)



現況



予測結果

写真 5-8-4 主要市道東海橋線からの眺望の状況

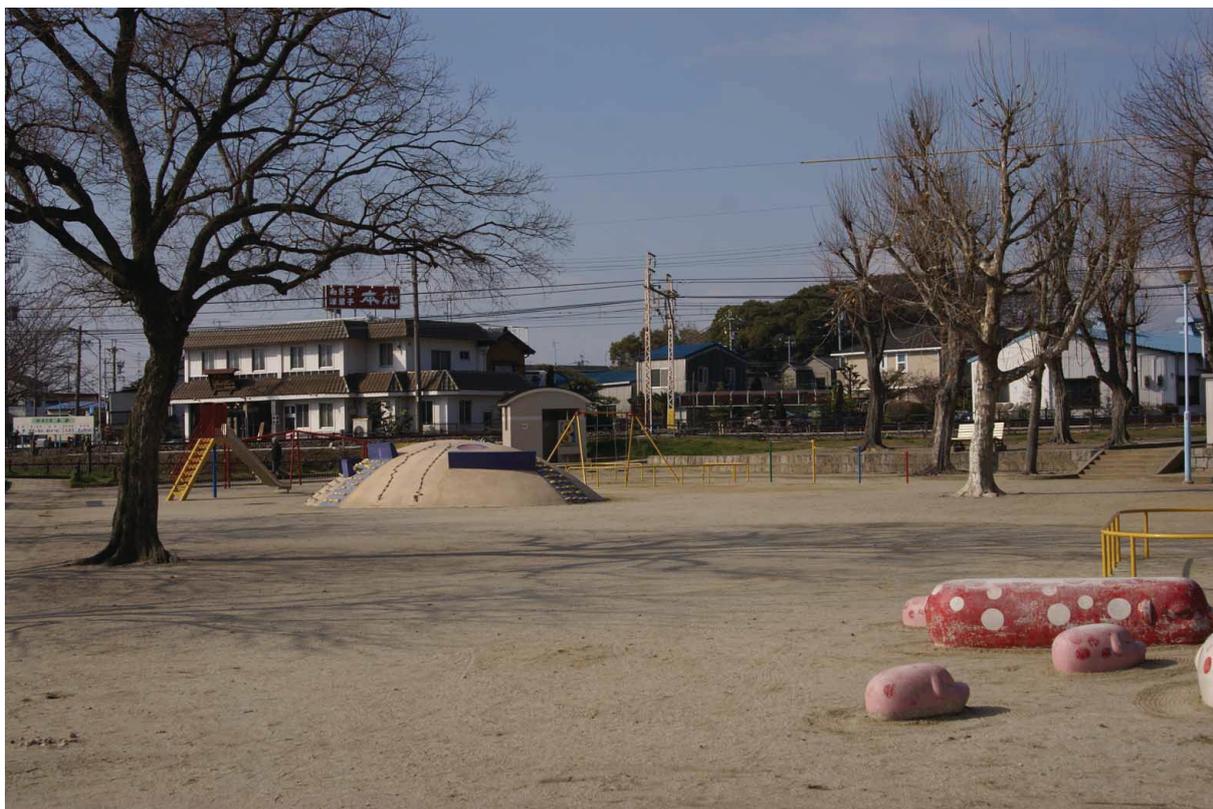
## (イ) 本城公園

本城公園から西南西方向への眺望である。現在の鉄道は、公園と同じグラウンドレベルを南北に通過しているが、新たに高架構造物が出現することになる。高架構造物の出現に関する景観の予測結果は表 5-8-5、写真 5-8-5 のとおりである。

これによると、水平見込角は約 62 度であり高架構造物は目につきやすいが、仰角は約 3.9 度であり圧迫感を与えるおそれはない。また、スカイラインは既存の建築物等により形成されているが、高架構造物の出現によりスカイラインが部分的に遮られ、眺望景観に若干変化が生じると予測される。

表 5-8-5 存在時の本城公園からの眺望景観の予測結果

指 標	内 容
水平見込角	約 62 度
仰角・俯角	約 3.9 度(仰角)
スカイライン切断の有無	一部切断 (現況は、既存建築物によりスカイラインが切断されている部分もあり、事業による影響は小さい。)
視距離	約 80m(近景)



現況



予測結果

写真 5-8-5 本城公園からの眺望の状況

## (ウ) 主要県道諸輪名古屋線

主要県道諸輪名古屋線から西方向への眺望である。現在の鉄道は、主要県道諸輪名古屋線を踏切で横断しているが、新たに高架構造物が出現し、踏切は撤去されることになる。高架構造物の出現に関する景観の予測結果は表 5-8-6、写真 5-8-6 のとおりである。

これによると、水平見込角は約 20 度であり高架構造物は目につきやすいが、仰角は約 2.9 度であり、圧迫感を与えるおそれはない。また、スカイラインは既存の建築物等により形成されており、高架構造物によるスカイラインの切断はないと予測される。

表 5-8-6 存在時の主要県道諸輪名古屋線からの眺望景観の予測結果

指 標	内 容
水平見込角	約 20 度
仰角・俯角	約 2.9 度(仰角)
スカイライン切断の有無	切断しない
視距離	約 120m(近景)



現況



予測結果

写真 5-8-6 主要県道諸輪名古屋線からの眺望の状況

### 5-8-3 評価

A案(鉄道高架で事業を実施する)とB案(事業を実施しない)の比較により評価を行った。

予測結果によると、以下のとおりA案はB案に比べて、眺望点から新たな高架構造物が確認でき、部分的に景観の変化はあるものの景観への影響は小さいと考える。

