

第5章 景 観

5-1 概 要

新建築物の存在が、地域景観に及ぼす影響について検討を行った。

5-2 調 査

現地調査により、現況の把握を行った。

(1) 調査事項

地域景観の特性

主要眺望地点からの景観

現況施設の圧迫感の状況

(2) 調査方法

地域景観の特性

現地踏査により行った。

主要眺望地点からの景観

住民や不特定多数の人が眺望できる場所を選定し、そこから事業予定地の方向を眺望した景観写真を撮影した。

現況施設の圧迫感の状況

事業予定地に近い主要眺望地点において、天空写真を撮影した。また、圧迫感の指標の一つである形態率を求めるために、この地点における形態率図を作成した（形態率の概要は、資料 7-1（資料編 p.141）参照）。

なお、形態率を求める高さは、地上 1.6mとした。

(3) 調査場所

地域景観の特性

事業予定地及びその周辺

主要眺望地点からの景観

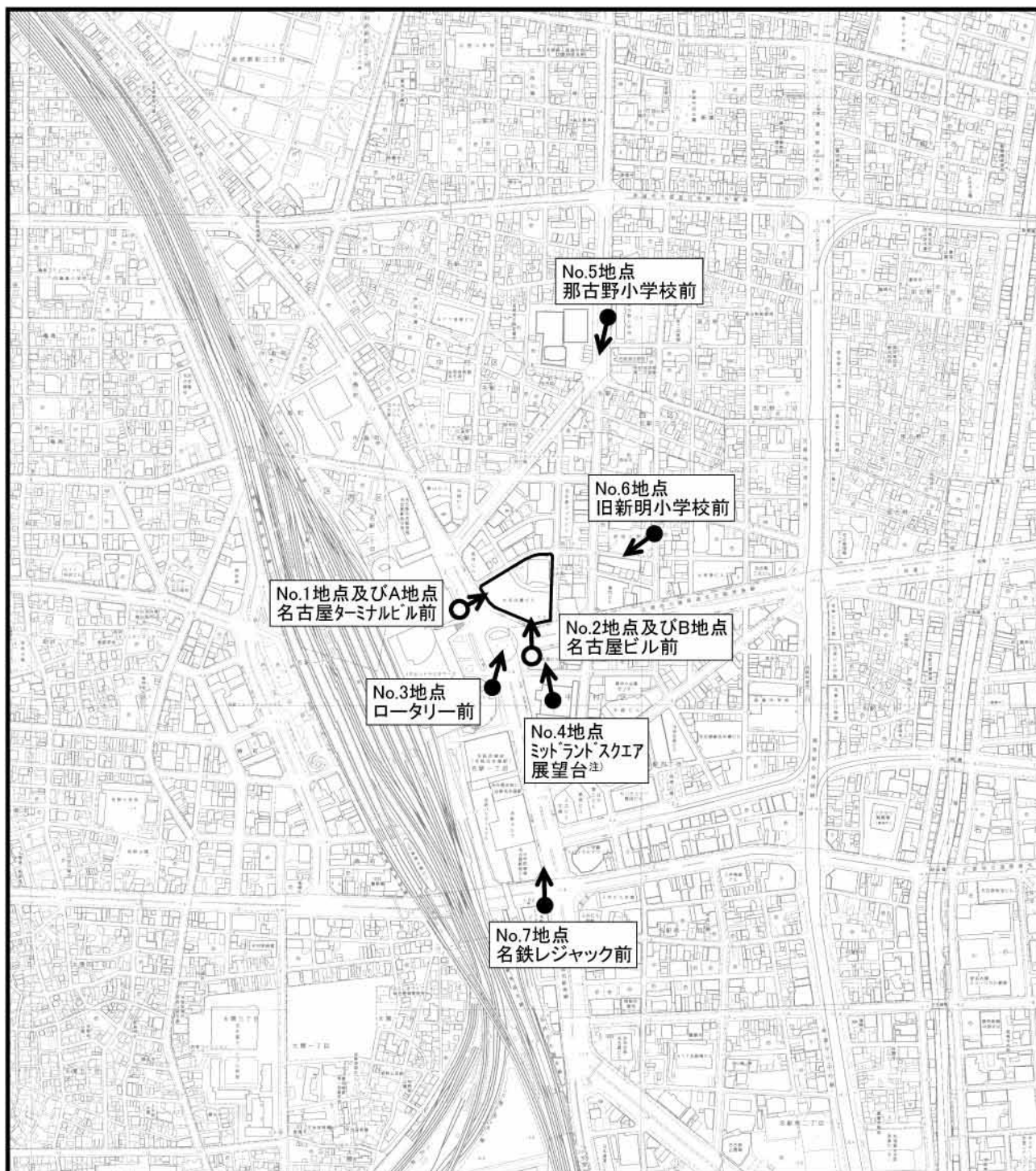
図 2.5-1 に示す 10 地点とした。

現況施設の圧迫感の状況

図 2.5-1 に示す 2 地点とした。

(4) 調査期間

現地踏査、景観写真及び天空写真の撮影は、平成 22 年 5 月 21 日及び 5 月 28 日に実施した。



□ : 事業予定地

凡

◀● : 写真撮影地点(5地点: No.3~No.7)

例

◀○ : 写真撮影地点(2地点: No.1, No.2)
: 圧迫感調査地点(2地点: No.A, No.B)

注) 正式名称は、スカイプロムナード

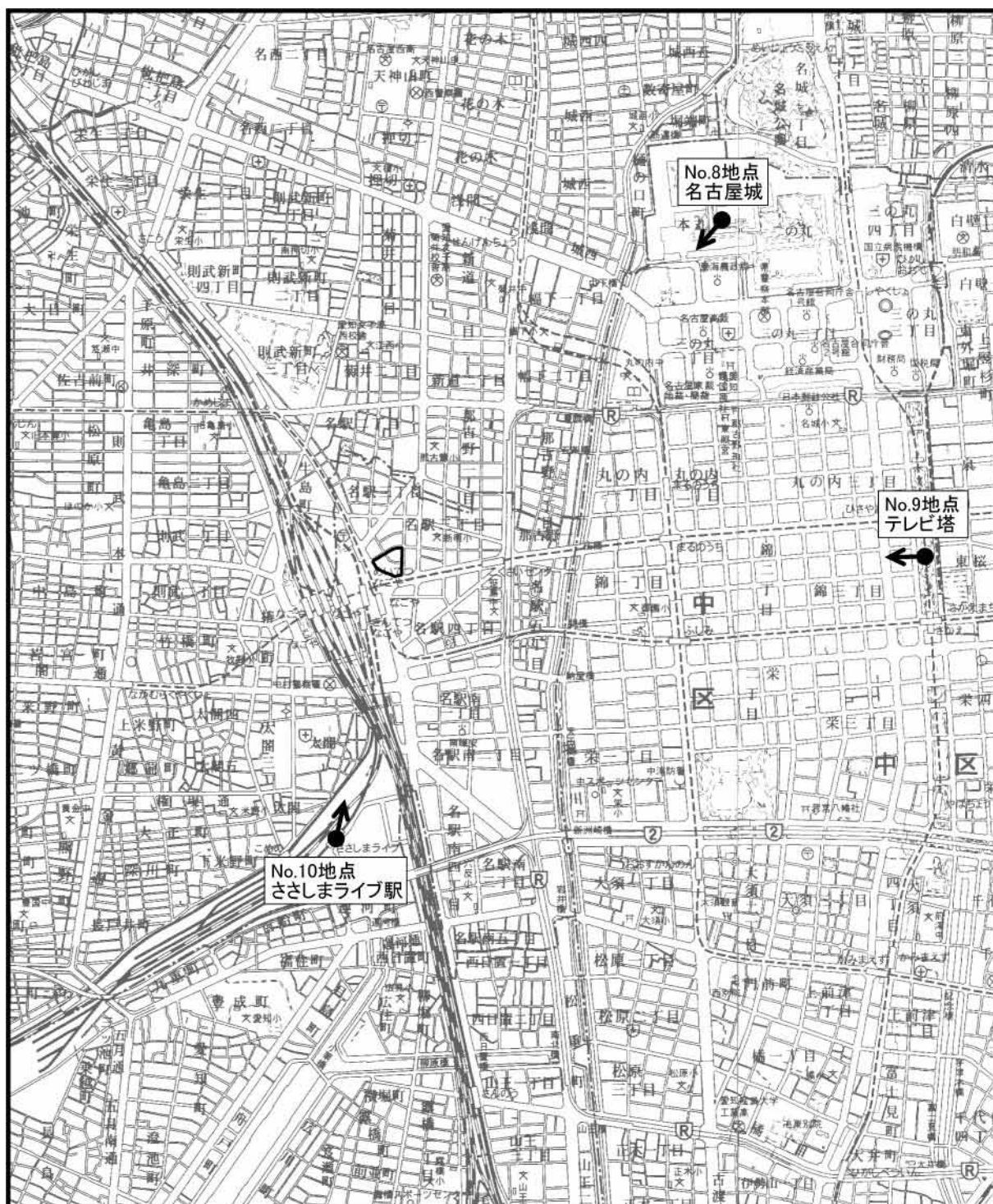


Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 2.5-1(1)

景観調査地点図(近景及び中景)



凡
例

□ : 事業予定地

● : 写真撮影地点 (3地点: No. 8~No. 10)



Scale 1:25,000

0 250 500 1000m

図 2.5-1(2)

景観調査地点図 (遠景)

(5) 調査結果

地域景観の特性

事業予定地は、名古屋駅前東側に位置しており、鉄道ターミナルでは JR 東海、名鉄、近鉄及び地下鉄等の主要な鉄道駅に近接している。また、幹線道路では、名古屋駅前と栄地区とを結ぶ主軸である桜通と南北軸である名駅通をロータリーで結んでおり、駅前の中核となっている地区である。事業予定地周辺の主要な建物では、JR セントラルタワーズ、ミッドランドスクエア、名古屋ルーセントタワー等が建ち並び、名古屋市の玄関口としての都市景観が形成されつつある。

事業予定地及びその周辺の状況は、写真 2.5-1 に示すとおりである。



写真 2.5-1 事業予定地及びその周辺の状況（撮影日：平成 21 年 2 月）

主要眺望地点からの景観

主要眺望点からの景観の状況は、後述する予測結果の現況写真（写真 2.5-2～写真 2.5-11）に示すとおりである。

現況施設の圧迫感の状況

A 地点及び B 地点における天空写真の撮影結果は、後述する予測結果の現況写真（写真 2.5-12 及び写真 2.5-13）に、事業予定地及びその周辺における建物の形態率は、後述する表 2.5-1 に示すとおりである。

5-3 予 測

(1) 予測事項

新建築物による景観の変化及び圧迫感の程度とし、具体的には、以下に示す項目について検討を行った。

- ・ 主要な眺望地点から事業予定地を眺望した景観
- ・ 圧迫感の程度

(2) 予測対象時期

新建築物の存在時。なお、予測対象時期には、事業予定地周辺の開発計画である名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物が存在しているものとした。また、名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物の完成イメージ図は、各事業者から提供を受けた。

(3) 予測場所

主要な眺望地点から事業予定地を眺望した景観

現地調査を行った 10 地点とした。

圧迫感の変化の程度

現地調査を行った 2 地点とした。

(4) 予測方法

予測手法

ア 主要な眺望地点から事業予定地を眺望した景観

主要眺望点における現況写真に、新建築物の完成イメージ図を描画したフォトモンタージュを作成して予測を行った。

イ 圧迫感の程度

現況の天空写真に、新建築物の形状を描画することにより、存在時における形態率を算定し、変化の程度を予測した。

予測条件

新建築物の配置、形状については、事前配慮に基づき、以下のとおりに設定した。

- ・ 更新が進む周辺の景観を考慮した建物形態やスカイラインの形成により、名古屋の玄関口にふさわしいシンボリックな街並を形成する。
- ・ 新建築物の周囲に歩道状空地や広場状空地を設けることにより、圧迫感を緩和するように配慮する。
- ・ 新建築物の高層部を極力セットバックさせ、圧迫感の軽減に配慮する。

(5) 予測結果

主要な眺望地点から事業予定地を眺望した景観

各眺望点におけるフォトモンタージュは、写真 2.5-2～写真 2.5-11 に示すとおりである。これによると、景観の変化は次のとおり予測される。

ア №1 地点（名古屋ターミナルビル前・事業予定地西南西約 50m：写真 2.5-2）

新建築物の西南西側を眺望できる。高層部は低層部よりもセットバックすることにより、圧迫感の軽減が図られている。低層部は、閉鎖的にならないよう、前面にガラスを配し、明るい雰囲気を出し出すことで、にぎわいあふれる魅力的な空間が形成されている。また、低層屋上部を緑化することで、潤いのある都市景観が形成されている。

イ №2 地点（名古屋ビル前・事業予定地南約 50m：写真 2.5-3）

新建築物の南側を眺望でき、その背後に名駅一丁目北地区及び南地区の建築物を望む。低層部を名古屋駅前交差点側の歩道に面して配置することで、名駅通及び桜通へのにぎわいと魅力のあるまちの広がりを創出している。

ウ №3 地点（ロータリー前・事業予定地南南西約 120m：写真 2.5-4）

新建築物の正面（南南西側）を眺望できる。新建築物は、ロータリーに対してバランスよく配置され、品格ある都市の魅力を感じさせる都市景観を形成している。

エ №4 地点（ミッドランドスクエア・事業予定地南南東約 130m：写真 2.5-5）

新建築物は、ミッドランドスクエア展望台（スカイプロムナード）から眺望できる。事業予定地内への中高木の植栽及び屋上緑化による樹木等によって、安らぎと潤いのある空間が新たに創出されている。

オ №5 地点（那古野小学校前・事業予定地北北東約 400m：写真 2.5-6）

新建築物は、JR セントラルタワーズとミッドランドスクエアの間に眺望できる。新建築物は、更新が進む周辺建築物と連続的に配置することで、調和のとれたスカイラインを形成している。

カ №6 地点（旧新明小学校前・事業予定地東北東約 170m：写真 2.5-7）

新建築物は、旧新明小学校周辺の樹木及び南側の既存建築物の奥に眺望できる。新建築物は、背後の高層建築物群と調和した品格ある都市景観が形成されている。

キ №7 地点（名鉄レジャック前・事業予定地南約 450m：写真 2.5-8）

新建築物はミッドランドスクエアと名鉄百貨店ヤング館の間から眺望できる。新建築物の高層部及びミッドランドスクエアは、ともに圧迫感を軽減したデザインとなっており、調和のとれた都市景観を形成している。

ク №8 地点（名古屋城・事業予定地東約 1.9km：写真 2.5-9）

新建築物は、名古屋城周辺の緑地と名古屋駅周辺の高層建築物群の中心に望むことができる。新建築物の高さを周辺の高層建築物群よりも抑えることにより、全体的に調和のとれた都市景観が形成されている。

ケ №9 地点（テレビ塔・事業予定地北東約 2 km：写真 2.5-10）

現況では散在している感のある名古屋駅周辺の高層建築物群であるが、本事業と名駅一丁目北地区及び南地区の新建築物がバランスよく配置されることで、調和のとれたスカイラインが形成されている。

コ №10 地点（ささしまライブ駅・事業予定地東約 2.5 km：写真 2.5-11）

新建築物は、JR セントラルタワーズとミッドランドスクエアの間に眺望される。新建築物の存在により、名古屋駅前周辺の高層建築物群が南北に連なることで、都市の魅力を感じさせる景観が形成されている。

[現 況]



[存在時]



写真 2.5-2 №1 地点（名古屋ターミナルビル前、撮影日：平成 22 年 5 月 28 日）

[現 況]



[存在時]



写真 2.5-3 №2 地点（名古屋ビル前、撮影日：平成 22 年 5 月 28 日）

[現 況]



[存在時]



写真 2.5-4 №3 地点（ロータリー前、撮影日：平成 22 年 5 月 28 日）

[現 況]



[存在時]



写真 2.5-5 №4 地点（ミッドランドスクエア展望台、撮影日：平成 22 年 5 月 21 日）

[現 況]



[存在時]



写真 2.5-6 №5 地点（那古野小学校前、撮影日：平成 22 年 5 月 21 日）

[現 況]



[存在時]



写真 2.5-7 №6 地点（旧新明小学校前、撮影日：平成 22 年 5 月 21 日）

[現 況]



[存在時]



写真 2.5-8 №7 地点（名鉄レジャック前、撮影日：平成 22 年 5 月 21 日）

[現 況]



[存在時]



写真 2.5-9 №8 地点（名古屋城、撮影日：平成 22 年 5 月 21 日）

[現 況]



[存在時]

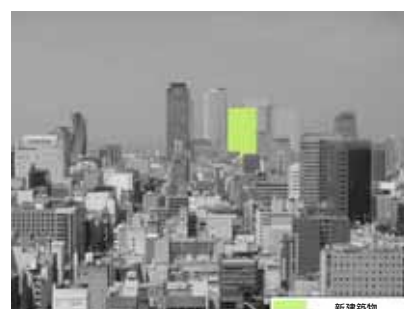


写真 2.5-10 №9 地点（テレビ塔、撮影日：平成 22 年 5 月 21 日）

[現 況]



[存在時]



写真 2.5-11 №10 地点（ささしまライブ駅、撮影日：平成 22 年 5 月 21 日）

圧迫感の程度

予測地点における新建築物による形態率は表 2.5-1、天空図は写真 2.5-12 及び写真 2.5-13 に示すとおりである。

これによると、本事業の新建築物の存在時における形態率は、地点 A で 65%、地点 B で 73%と予測され、本事業の新建築物が存在することにより、地点 A 及び地点 B はいずれも 4 ポイント増加すると予測される。

表 2.5-1 形態率の変化

予 測 地 点	現 況 (%)	北地区及び南地区 の新建築物存在時 (%)	本事業の 新建築物存在時 (%)	変化量 (ポイント) - (-)
地点 A	58	61	65	4 (7)
地点 B	67	69	73	4 (6)

[現 況]



[存在時]

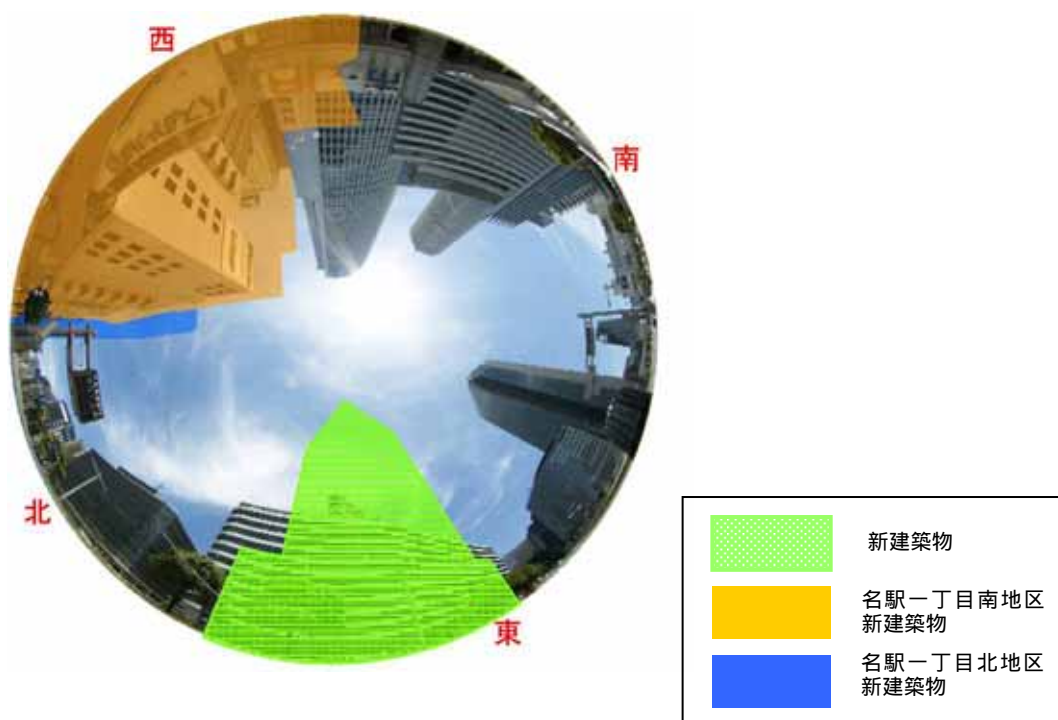
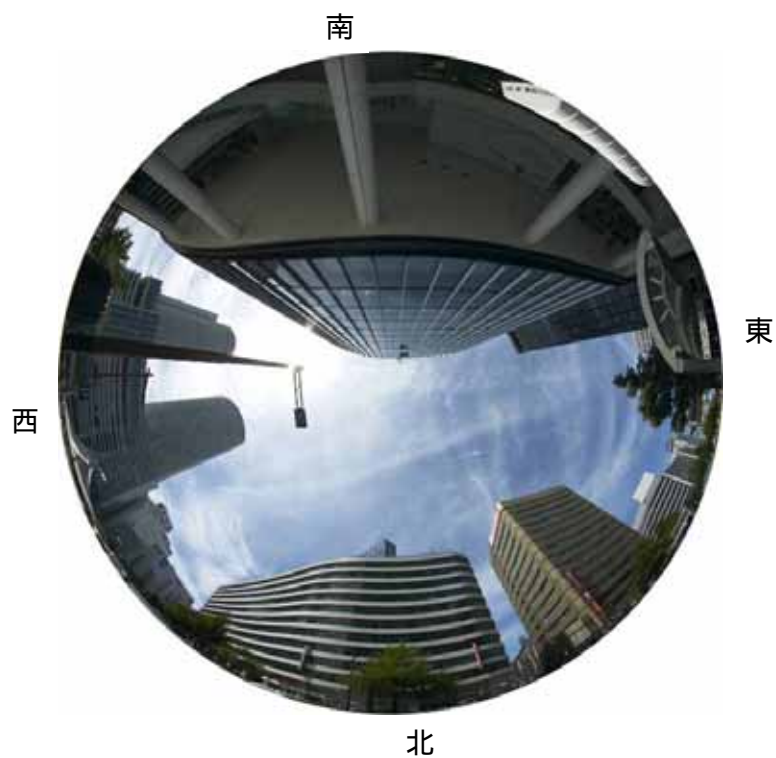
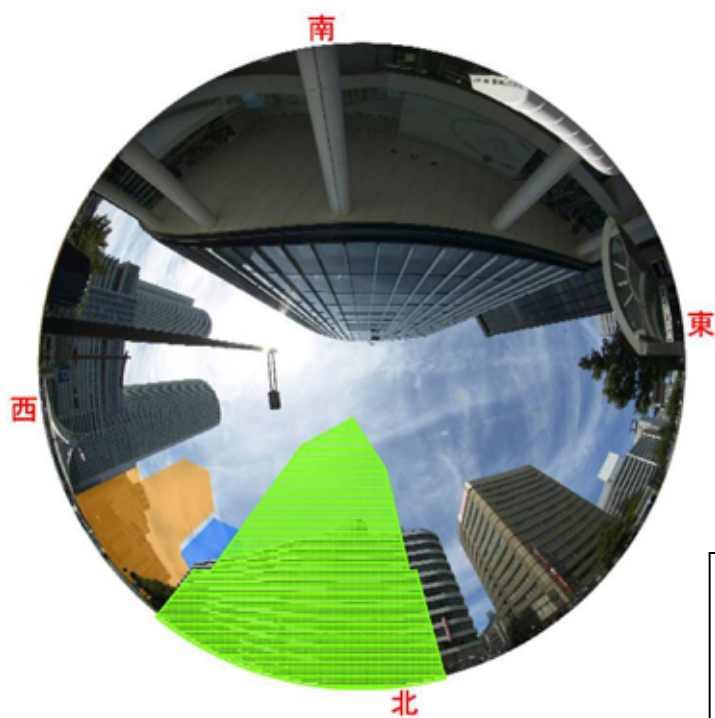


写真 2.5-12 天空図（地点A：名古屋ターミナルビル前、撮影日：平成 22 年 5 月 28 日）

[現 況]



[存在時]



	新建築物
	名駅一丁目南地区 新建築物
	名駅一丁目北地区 新建築物

写真 2.5-13 天空図（地点 B：名古屋ビル前、撮影日：平成 22 年 5 月 28 日）

5-4 環境の保全のための措置

(1) 予測の前提とした措置

- ・更新が進む周辺の景観を考慮した建物形態やスカイラインの形成により、名古屋の玄関口にふさわしいシンボリックな街並みを形成する。
- ・新建築物の周囲に歩道状空地や広場状空地を設けることにより、圧迫感を緩和するように配慮する。
- ・新建築物の高層部を極力セットバックさせ、圧迫感の軽減に配慮した計画とする。

(2) その他の措置

- ・新建築物周辺に植栽を配置し、圧迫感の軽減に配慮した計画とする。

5-5 評 価

予測結果によると、周辺既存建物の景観を考慮することにより、名古屋の玄関口の代表的なイメージとなる品格ある都市景観が創出されるものと判断する。また、圧迫感については、本事業の新建築物の存在により、形態率は4ポイント増加する。

本事業の実施にあたっては、新建築物周辺に植栽を配置する等の環境保全措置を講ずることにより、圧迫感の低減に努める。