

7.8 景観

7.8.1 事後調査の結果の内容

1) 調査事項

本事業の実施に伴い、地形の改変、高架構造物による景観の影響を把握するため以下に示す事項について調査した。

(1) 予測した事項

- ・地域景観の特性の変化の程度
- ・代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度
- ・圧迫感の変化の程度

(2) 予測条件の状況

- ・高架構造物の状況（位置、高さ、形状及び色彩）
- ・地形の状況及び建築物の状況

2) 調査地域

図 7.8-1 に示す対象路線及びその周辺地域とした。

3) 調査手法

(1) 調査時点

本事業の対象路線が供用開始された平成 30 年 6 月 2 日（三郷南 IC～高谷 JCT 間の開通）から約 1 年経過後の時点とした。

(2) 調査期間

樹木に囲まれた水元公園内の眺望地点からの見通しを考慮し、公園内の落葉樹の落葉後となる時期として令和元年 12 月 24 日に現地調査及び写真撮影を行った。

(3) 調査地点

地域景観の特性の変化の程度及び圧迫感の変化の程度の調査地点は、図 7.8-1 に示す対象路線周辺とし、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度の調査地点は、同図に示す 水元公園と 江戸川堤防上の 2 地点とした。

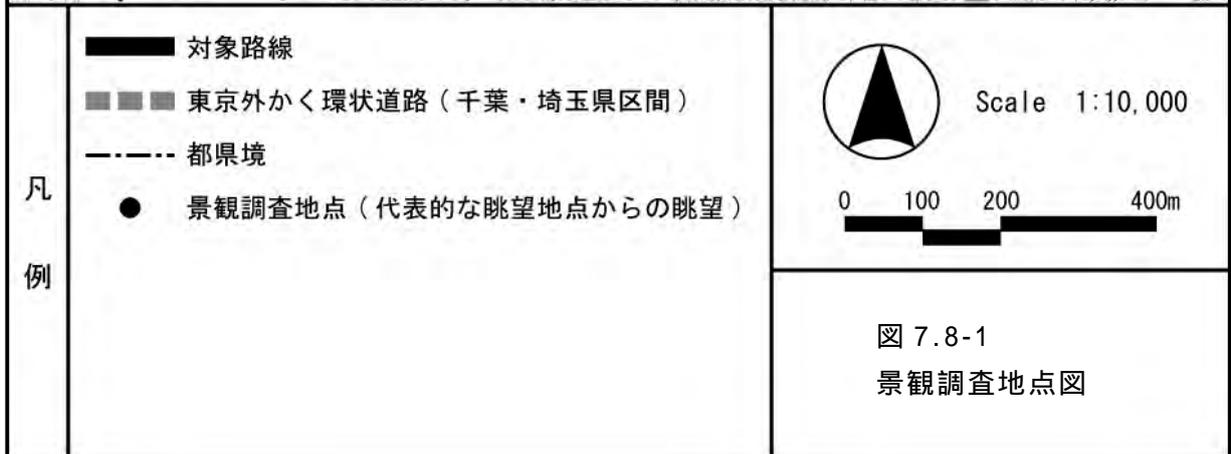
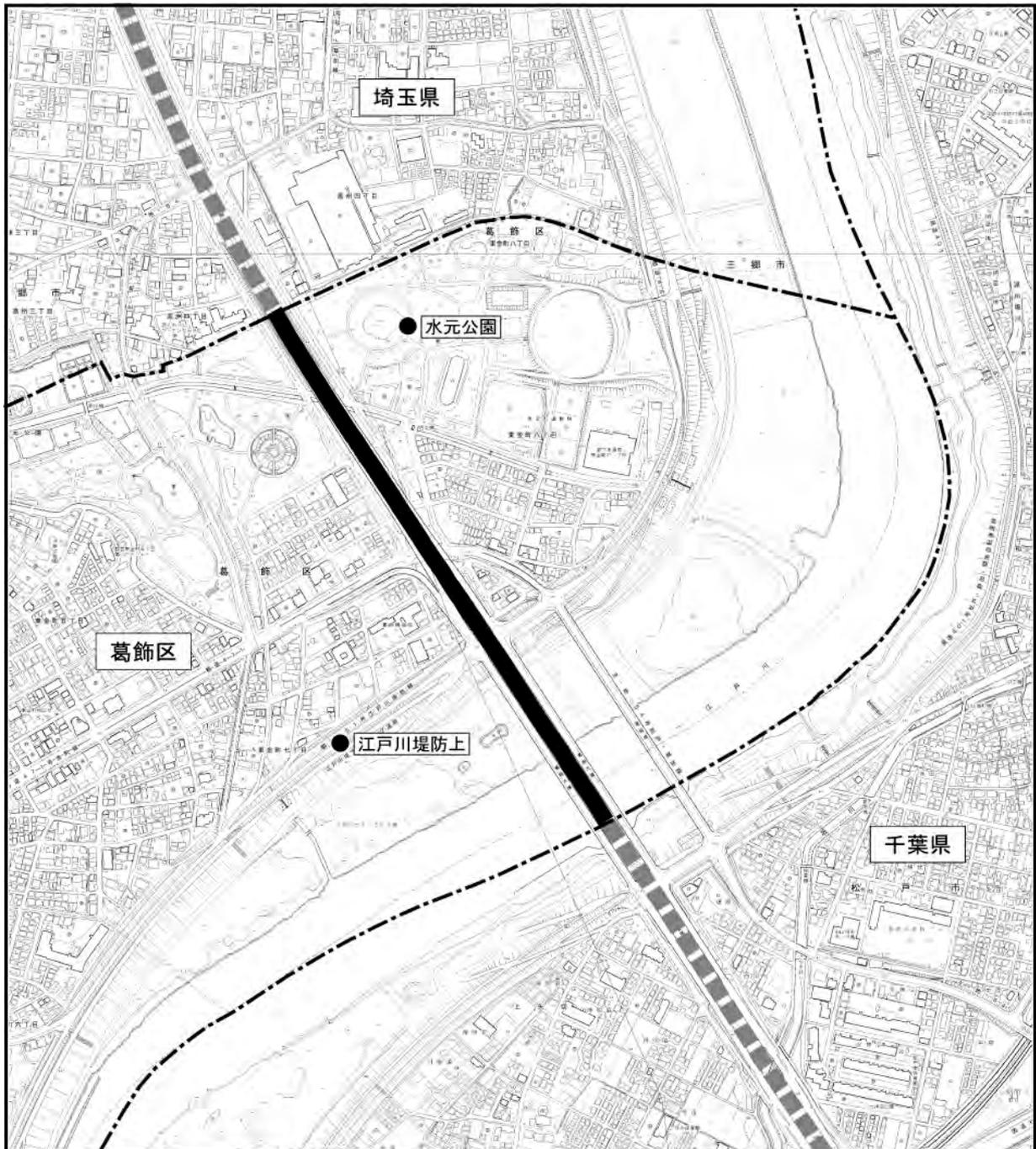
(4) 調査方法

ア. 予測した事項

現地調査及び写真撮影並びに関連資料の整理により、「地域景観特性」、「代表的な眺望地点からの眺望の変化」、「圧迫感」について、それぞれの変化の程度を把握した。

イ. 予測条件の状況

現地調査及び関連資料の整理により把握した。



出典：東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成した図に凡例に示す内容を追記したものである。
（承認番号）2都市基交著第49号

4) 調査結果

(1) 予測した事項

ア. 地域景観の特性の変化の程度

対象路線は、埼玉県寄りの区間では、評価書時点と同時期頃に追加整備された水元公園南東部の一画を通過している。樹木が大きく成長した現在は、評価書時点の開けた景観から緑の多い公園の景観に変化しており、その中を対象路線の高架構造物が通過している。

水元公園と江戸川右岸堤防の間の区間は、住居、道路、倉庫、工場が混在する緑地のほとんどない市街地景観を呈している。その中において、対象路線の周辺は、環境施設帯内の植栽樹木によって比較的緑の多い景観となっている。

江戸川右岸堤防から千葉県寄りの区間は、河川敷がゴルフ練習場として利用されている人工的要素の多い景観を呈している。対象路線の設置により江戸川を横断する高架構造物が増えたが堤防上からの比高はそれほど高くないため、堤防上からの開放的な眺望を著しく損なうものとはなっていない。

イ. 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度の調査結果は、図 7.8-2(1)～(2)に示すとおりである。

<p>評価書時点の景観</p>	
<p>事後調査の結果</p>	
<p>(眺望地点) 水元公園</p> <p>(眺望地点の選定理由) 多数の人が集まる野外レクリエーション地であり、対象路線北東部を広い範囲で見渡せる地点であるため。</p> <p>(眺望の状況) 水元公園内の緑地であり、対象路線を北東側より眺望できる。</p> <p>(眺望の変化の程度) 評価書時点は、公園が造成されてから日が浅く、樹木も小さかったため対象路線方向は、見通しの良い開放的な景観を呈していた。事後調査時には、樹木が大きく成長し、対象路線の高架構造物は其中を通過しており、評価書時点とは異なった新たな景観が形成されている。</p>	

図7.8-2(1) 代表的な眺望地点からの眺望の変化（水元公園からの眺望）

<p>評価書時点の景観</p>	
<p>事後調査の結果</p>	
<p>(眺望地点) 江戸川堤防上</p> <p>(眺望地点の選定理由) 不特定多数の人が日常利用する場であり、対象路線の橋梁部を見渡せる地点であるため。</p> <p>(眺望の状況) 江戸川右岸の堤防上で眺望が開けており、対象路線と並行する葛飾大橋、葛飾橋を広く眺望できる。</p> <p>(眺望の変化の程度) 江戸川堤防上からの開けた眺望において、遮音壁を伴った対象路線高架構造物の存在感は大きいですが、その色彩や形状は、周囲の人工構造物との間に違和感を感じさせるものとはなっていない。一方、江戸川を渡河する遮音壁のない区間は、一般国道 298 号の葛飾大橋と一体となり、堤防上からの開放的な眺望を著しく損なうものとはなっていない。</p>	

図 7.8-2(2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化(江戸川堤防上からの眺望)

ウ. 圧迫感の変化の程度

対象路線周辺には中高層建築物は少なく 2 階建ての家屋がほとんどである。対象路線の高架構造物は、遮音壁を含めると地上約 23～28m 程度の高さで、周辺地域の中では、最も高さのある建築物であるが、対象路線の高架構造物は、対象路線より一段低い高さの一般国道 298 号の高架橋に挟まれた位置にあること及びその更に外側にはサービス道路や歩道、植栽帯からなる環境施設帯が設けられていることにより圧迫感は軽減されている。

(2) 予測条件の状況

ア. 高架構造物の状況（位置、高さ、形状及び色彩）

対象路線の位置、高架構造物の高さ及び形状は、「5.対象事業の目的、内容等 5.2 事業内容」及び「7.6 日照障害 7.6.1 事後調査の結果の内容 4)調査結果 (2)予測条件の状況 ア.高架構造物の状況」に示したとおり、また、景観に係る環境保全のための措置の実施状況は、「6.環境保全のための措置の実施状況 6.6 景観」に示したとおりであり、位置、高さについては評価書時点からの大きな変化はないが、形状及び色彩については、設計・施工にあたり以下の配慮を行った。

対象路線の高架構造物は、江戸川を渡河する橋梁区間を除く高架橋部の全区間において、高架道路の高欄上に高さ約 7m の遮音壁が設置された同一の形状となっている。遮音壁の色彩は白を基調としつつ、明度差のグラデーションをつけることで、遮音壁上方を空に溶け込ませ、下方を民家等の背景に溶け込ませた。このほか、壁の一部に透光板を使用することで変化をつけるとともに明るい印象の外観になるよう配慮した。また、桁部分の側板は、植栽帯の樹木の緑を映えさせ、かつ樹木より目立たないよう幹や枝の色とした。

イ. 地形の状況及び建築物の状況

地形の状況及び建築物の状況は、「7.6 日照障害 7.6.1 事後調査の結果の内容 4)調査結果(2)予測条件の状況 イ.地形の状況、土地利用状況及び建築物の状況」に示したとおりであり、いずれも評価書時点からの大きな変化はない。

7.8.2 評価書の予測結果と事後調査の結果との比較検討

1) 地域景観の特性の変化の程度

事業の実施により、周辺地域の建物より高い構造物が出現し景観構成要素が加わった。

対象路線の周辺地域のうち埼玉県側の区間では、評価書時点と同時期頃に追加整備された水元公園南東部の一画を通過している。樹木が大きく成長した現在は、評価書時点の開けた景観から緑の多い公園としての景観に変化しており、その中を対象路線の高架構造物が通過しており新たな景観が形成されている。また、水元公園と江戸川右岸堤防までの区間は、住居、道路、倉庫、工場が混在する緑地のほとんどない市街地景観を呈している。その中にあって、対象路線の周辺は、環境施設帯内の植栽樹木によって比較的緑の多い景観となっている。また、構造物の形状、色彩は、「6.環境保全のための措置の実施状況 6.6 景観」に記載した各種の配慮により、周辺の建物との間に違和感を感じさせないものとなっている。

更に江戸川右岸堤防から千葉県側の区間は、河川敷がゴルフ練習場として利用されている人工的要素の多い景観に変化はない。対象路線の設置により江戸川を横断する高架構造物が増えたが堤防上からの比高はそれほど高くないため、堤防上からの開放的な眺望を著しく損なうものとはなっていない。

以上のことから、評価書の予測と同様に、対象路線の周辺地域における地域景観の特性に大きな変化はない。

2) 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

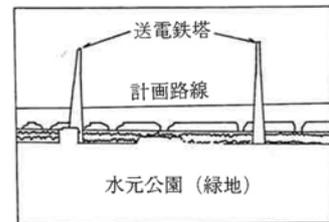
代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度に関する予測結果と事後調査の結果との比較は、図 7.8-3(1)～(2)に示したとおりである。

代表的な眺望地点からの眺望の変化は、各地点とも、概ね予測したとおりであり、対象路線の設置による大きな変化はないと考えられる。

評価書の予測結果



計画路線が一般国道 298 号の高架構造物の上方に出現するが、周辺景観との調和を図るように沿道に植樹帯を設置するとともに、構造物の形状や色彩について十分配慮することから、眺望の状況の変化の程度を小さくすることが可能であると考えられる。



事後調査の結果



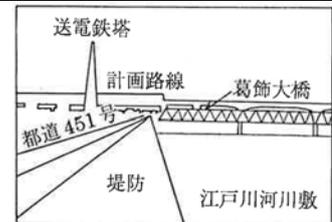
遮音壁を伴った対象路線の高架構造物が、一般国道 298 号の高架構造物の上方に出現したが、国道 298 号の沿道に植栽された街路樹に加え、評価書の現地調査と同時期頃に整備された水元公園の南東部エリア（外かん外回り側）に植樹された樹木が成長したことで、対象路線の高架構造物の一部が隠され存在感は軽減されている。
また、遮音壁は桁下面を覆うカバーと一体となった仕上がりとしたことで煩雑さの少ないデザインとなっている（「6.環境保全のための措置の実施状況 6.6 景観」参照）。

図7.8-3(1) 予測結果と事後調査の結果との比較（水元公園からの眺望）

評価書の予測結果



計画路線が一般国道 298 号の上方に出現するが、葛飾大橋や送電鉄塔等の人工構造物から構成される景観と調和すること、また、高架構造物の形状や色彩に配慮することから、眺望の状況の変化は小さいものと考えられる。



事後調査の結果



遮音壁は端部の輪郭線の連続性が確保されているほか、江戸川渡河区間の遮音壁の非設置区間との境界は、滑らかに擦りつけられ、唐突感のない仕上がりとなっている。
 予測結果に比べて遮音壁の設置区間が河川敷上まで延びたことにより、視界の遮蔽度合いがやや増したものの影響は軽微と考えられる。また、遮音壁のデザインや色彩については、壁の一部に透光板を使用するとともに、桁色と差をつけることで、全体に細くみえるよう工夫した環境保全措置により、変化の程度はより軽減されたと考えられる。なお、対象路線の前景となっている江戸川堤上の道路は、堤防の補強工事により、天端部分が広がり工事前とは異なった景観となっている。

図 7.8-3(2) 予測結果と事後調査の結果との比較（江戸川堤防上からの眺望）

3) 圧迫感の変化の程度

対象路線の高架構造物は、遮音壁を含めると地上約 23～28m の高さであり、周辺地域の中では、最も高さのある建築物であるが、一段低い高さの一般国道 298 号の高架橋に挟まれた位置にあること及びその更に外側にサービス道路や歩道、植栽帯からなる環境施設帯が設けられていることにより圧迫感は軽減されている。

また、高架橋の形状、色彩等の設計にあたっては、遮音壁の色彩に明度差をつけるとともに壁の一部に透光板を使用する、桁部分の側板は樹木に紛れる幹の色を採用する等の工夫を行ったことで圧迫感は可能な限り軽減されている。

以上のことから、評価書の予測と同様に、対象路線の沿道地域における圧迫感の程度に大きな変化はない。