

## 8.4 景 観

## 8.4 景 観

### 8.4.1 現況調査

#### (1) 調査事項

工事の完了後における鉄道施設の存在が、周辺の景観に及ぼす影響を予測・評価するため、以下の事項について調査した。

- ア 地域景観の特性
- イ 代表的な眺望地点及び眺望の状況
- ウ 土地利用の状況
- エ 都市の景観の保全に関する方針等
- オ 法令による基準等

#### (2) 調査地域

##### ア 既存資料調査

既存資料調査は、対象事業の種類及び規模並びに地域の概況を勘案し、事業区間周辺とした。

##### イ 現地調査

現地調査は、事業の実施による眺望の変化が確認できるよう最寄軌道中心から100mまでの範囲とした。

#### (3) 調査方法

調査方法は、既存資料調査及び現地調査によった。

##### ア 既存資料調査

既存資料調査は、表8.4.1-1に示す資料を収集・整理した。

表 8.4.1-1 調査方法(既存資料調査)

| 調査事項              | 使用した主な資料  | 備考           |
|-------------------|---|--------------|
| ア 地域景観の特性         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「板橋区都市景観マスタープラン」(平成20年5月 板橋区)</li> <li>・「板橋区景観計画」(平成26年8月 板橋区)</li> <li>・「大山まちづくり総合計画」(平成26年3月 板橋区)</li> </ul>  | 最新の資料を参考とした。 |
| イ 代表的な眺望地点及び眺望の状況 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「板橋区景観計画」(平成26年8月 板橋区)</li> <li>・「板橋十景」(平成29年10月 板橋区ウェブサイト)</li> <li>・「電子地形図 25,000」(平成30年6月 国土地理院)</li> <li>・「東京都土地利用現況図〔建物用途別〕(区部)(平成28年現在)」(東京都都市整備局)</li> </ul>   |              |
| ウ 土地利用の状況         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「東京都土地利用現況図〔建物用途別〕(区部)(平成28年現在)」(東京都都市整備局)</li> <li>・「板橋区用途地域図(平成30年4月現在)」(平成30年6月 板橋区ウェブサイト)</li> <li>・「豊島区都市計画図(地域地区等)(平成30年4月現在)」(平成30年6月 豊島区ウェブサイト)</li> <li>・「ゼンリン住宅地図 板橋区」(平成29年4月 株式会社ゼンリン)</li> </ul>     |              |
| エ 都市の景観の保全に関する方針等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「板橋区都市景観マスタープラン」(平成20年5月 板橋区)</li> <li>・「板橋区景観計画」(平成26年8月 板橋区)</li> <li>・「大山まちづくり総合計画」(平成26年3月 板橋区)</li> <li>・「東京都景観計画ー美しく風格のある東京の再生ー」(2018年(平成30年)8月改定 東京都)</li> </ul>   |              |
| オ 法令による基準等        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都板橋区景観条例(平成23年板橋区条例第9号)</li> <li>・都市計画法(昭和43年法律第100号)</li> <li>・東京都風致地区条例(昭和45年東京都条例第36号)</li> <li>・東京のしゃれた街並みづくり推進条例(平成15年東京都条例第30号)</li> <li>・景観法(平成16年法律第110号)</li> <li>・東京都景観条例(平成18年東京都条例第136号)</li> </ul> |              |

## イ 現地調査

「地域景観の特性」及び「代表的な眺望地点及び眺望の状況」について、以下のとおり現地調査を行った。

### (7) 地域景観の特性

調査地域を踏査し、地域景観の特性を把握した。

### (イ) 代表的な眺望地点及び眺望の状況

#### a. 代表的な眺望地点の選定

調査地域を踏査し、鉄道施設が容易に見通せると予測される場所、眺望が良い場所、不特定多数の人の利用頻度や滞留度の高い場所等を代表的な眺望地点として選定した。

#### b. 眺望の状況

眺望の状況は、写真撮影により把握した。撮影期日、使用機材等は、表8.4.1-2に示すとおりである。

表 8.4.1-2 写真撮影日と使用機材

|      |                                |
|------|--------------------------------|
| 撮影日  | 平成30年6月8日(金)、19日(火)            |
| 天気   | 晴、曇                            |
| 使用機材 | カメラ：Canon EOS 5D<br>レンズ：28mm相当 |
| 撮影高さ | 地上1.5m                         |
| 撮影角度 | 水平                             |

#### (4) 調査結果

##### ア 地域景観の特性

事業区間周辺の現在の状況は、大山駅北側にある医療・福祉施設が確認されるほかは、大部分が市街化された住宅地となっている。特に、大山駅の周辺地域には、中高層の住宅や商業施設が立ち並ぶ中で東上本線は地平を走行しており、これらが主要な景観要素となっている(図8.1.1-3(59ページ)参照)。

現在、大山駅の池袋方の沿線は北側に中高層建築物が立ち並ぶ状況にあり、南側には鉄道用地及び低層又は中高層の建築物が広がっている。また、大山駅の近隣は中高層の建築物の中に低層の住宅とアーケードを含んだ商業施設が、大山駅の川越方の沿線は、東西にある大規模な医療・福祉施設の中に低層及び中層の建築物が広がっている状況にある(図8.2.1-2(114ページ)参照)。

「大山まちづくり総合計画」(平成26年3月 板橋区)によると、事業区間周辺は、東上本線の大山駅を中心に板橋区を代表する商店街が形成されており、周辺には高齢者医療施設や病院、文化会館などが立地し、商業・医療・文化の他、公共施設も集積しており、都市機能が集約する文化交流拠点という特性を持っているとされている。

また、当地区は、大山駅を含む東上本線を中心として周辺は環状第6号線(山手通り)や国道254号(川越街道)に隣接しており、鉄道や道路による交通利便性の高い地域であることや、当地区を横断する商店街は、旧川越街道上に形成されたものであり、歴史的にも交通の要衝であったことなども特徴として挙げられている。

「板橋区都市景観マスタープラン」(平成20年5月 板橋区)では、板橋区を特徴づける景観要素として「板橋区の骨格となる景観要素」と「地域別の景観的特徴」を掲げており、大山駅周辺の旧川越街道沿いに立ち並ぶ商店街を「個性豊かな明るくにぎわいのある商店街」を特徴とした景観要素とし、「東上本線の駅周辺はにぎやかな商業業務地として栄えている」ことなどを事業計画地周辺を含む板橋地域の特徴としている。

「板橋区景観計画」(平成26年8月 板橋区)では、大山駅周辺の商店街などについて「個性豊かな明るくにぎわいのある商店街」を特徴としている。

## イ 代表的な眺望地点及び眺望の状況

選定した代表的な眺望地点は、表8.4.1-3及び図8.4.1-1に示すとおりである。事業区間周辺は、地形がほぼ平坦で、住宅、商業施設、医療福祉施設等が密集しているため、事業区間を見通すことのできる場所は、事業区間と交差する踏切や道路上に限られている。

表 8.4.1-3 代表的な眺望地点と選定理由

| 地点 | 代表的な眺望地点                     | 最寄軌道中心からの距離 | 選定理由  |
|----|------------------------------|-------------|---|
| 1  | 環状第6号線<br>(山手通り)             | 直上          | 東上本線と交差する環状第6号線(山手通り)の歩道(跨線橋)上であり、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。                      |
| 2  | 東上本線<br>第12号踏切付近             | 約40m        | 除却される東上本線第12号踏切の南側に位置しており、人通りや自動車交通があり、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。                 |
| 3  | 東上本線<br>第15号踏切付近<br>(大山駅商店街) | 約40m        | 除却される東上本線第15号踏切の東側に位置する大山駅前の遊座大山商店街の地点で人通りが多く、事業前後で大山駅を含んで地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。   |
| 4  | 東上本線<br>第16号踏切付近             | 約50m        | 除却される東上本線第16号踏切の北東側に位置する鮫洲大山線(補助第26号線)の地点で人通りや自動車交通があり、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。 |
| 5  | 東上本線<br>第18号踏切付近             | 約10m        | 除却される東上本線第18号踏切の東側に位置しており、東上本線東側を並走する道路で人通りや自動車交通があり、事業前後で地平から高架への構造の変化が視認できる地点である。   |
| 6  | 仲町架道橋付近                      | 約20m        | 東上本線を横断する仲町架道橋付近に位置しており、人通りや自動車交通があり、事業前後で盛土から高架への構造の変化が視認できる地点である。                   |

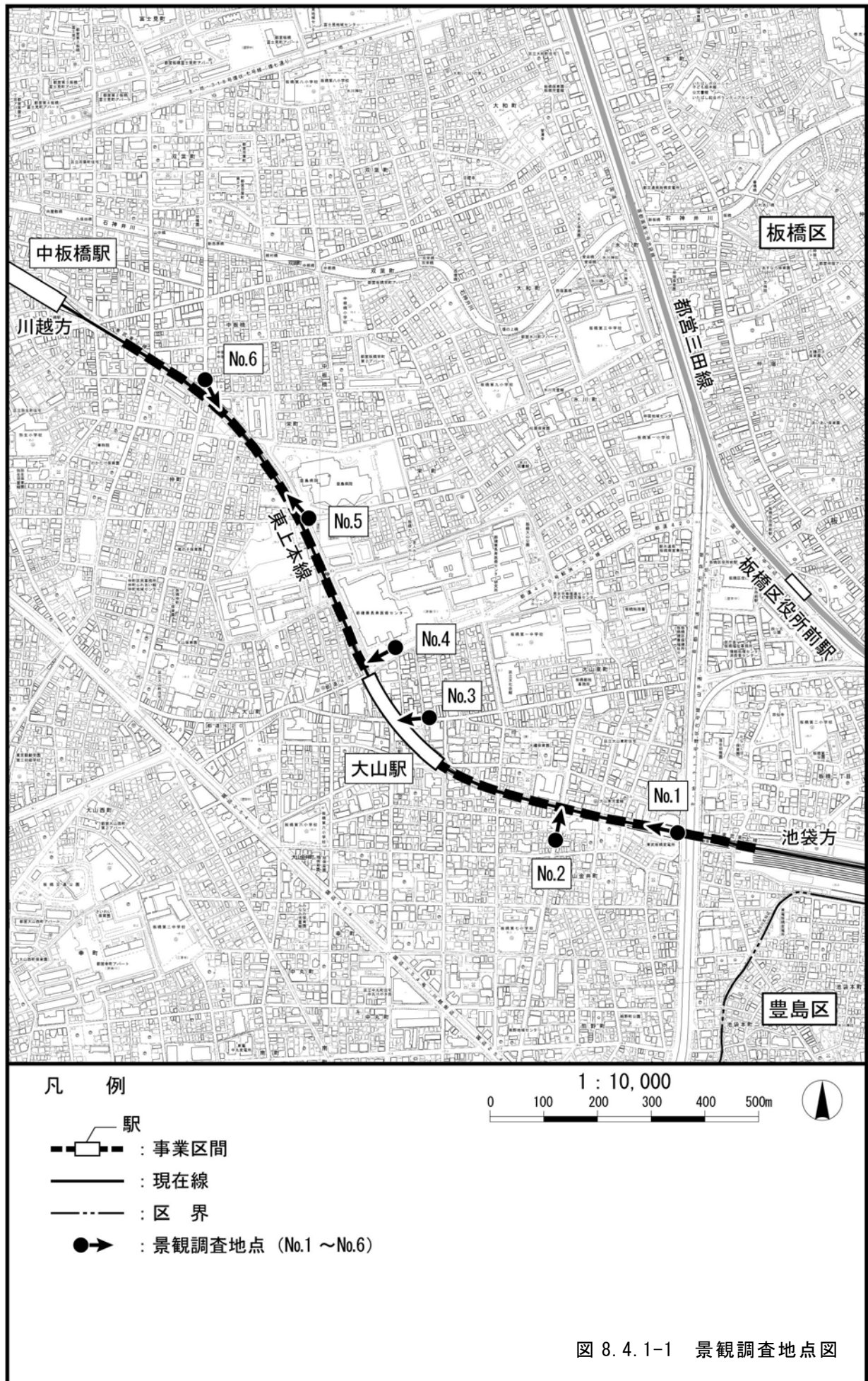


図 8.4.1-1 景観調査地点図

## ウ 土地利用の状況

事業区間周辺の用途地域は、図8.1.1-2(58ページ参照)に示すとおりであり、大山駅周辺は商業地域・近隣商業地域に、その周囲は第一種住居地域・第二種住居地域に指定されており、特に、鉄道に近接する商業系の地域には中高層の建築物が多く存在する。

事業区間周辺の土地利用は、図8.1.1-3(59ページ参照)に示すとおりであり、東上本線の沿線は主に住宅系として、駅の近隣は商業系として利用されており、大山駅北側の一部に公共系の利用として大規模な厚生医療施設が立地している。

事業区間周辺の建物階数の状況は、図8.2.1-2(114ページ参照)に示すとおりであり、事業区間周辺には低層の住宅や3階以上5階以下の建物が多く立地しているほか、大山駅周辺には6階以上の集合住宅や、10階以上の東京都健康長寿医療センターや集合住宅などの高層建築物も点在している。

## エ 都市の景観の保全に関する方針等

「東京都景観計画―美しく風格のある東京の再生―」(2018年(平成30年)8月改定 東京都)は、美しく風格ある首都東京を実現するための具体的な施策を示すものである。東京では、町並みが区市町村の区域を越えて連担しており、また、首都としての景観形成が重要であることから、「景観法」(平成16年法律第110号)の考え方に以下の事項を加えて、今後の景観形成を進めていく上での基本理念が示されている。

- ①都民、事業者等との連携による首都にふさわしい景観の形成
- ②交流の活発化・新たな産業の創出による東京の更なる発展
- ③歴史・文化の継承と新たな魅力の創出による東京の価値の向上

板橋区を含む区部では、東京都市計画区域を対象に、次の良好な景観の形成に関する方針が示されている。

- ・都心部を中心とする風格のある景観の形成
- ・水辺を生かした魅力的な都市空間の創出
- ・水やみどりと調和した潤いのある住宅地の形成

「板橋区景観計画」(平成26年8月 板橋区)は、「“ひと、もの、まち”がバランスよく調和した景観づくり」を目標とし、景観形成の方向性として以下の四つを定めている。

### 【方向性1】

武蔵野台地の崖線や石神井川等の河川といった板橋らしさの表れた自然を大切にし、水と緑のうるおいのある景観を保全する

### 【方向性2】

板橋宿や街道沿いの史跡、崖線及び周辺の寺社群などの歴史・文化的な景観資源を保全するとともに、これらの景観資源と調和した周辺景観を創出する

### 【方向性3】

多様な用途が調和し、緑あふれる、暮らしやすく誇りを感じる街並みを保全・創出する

### 【方向性4】

区と区民・事業者による協働した景観づくりを通じ、区民や事業者による主体的な景観づくりへの取組を実現する



このうち、事業区間周辺の景観構造は、図8.4.1-2に示すとおり、大山駅付近を中心とした「にぎわいのある商店街景観形成ゾーン」とその周辺の「良好な住宅地景観形成ゾーン」に示されており、関連する景観要素の「④商店街」及び「⑤住宅地」については、前述の「【方向性3】多様な用途が調和し、緑あふれる、暮らしやすく誇りを感じる街並みを保全・創出する」と「【方向性4】区と区民・事業者による協働した景観づくりを通じ、区民や事業者による主体的な景観づくりへの取り組みを実現する」ことが方向性として示されている。



図 8.4.1-2 景観構造と景観要素との対応

出典：板橋区景観計画（平成26年8月）

「板橋区都市景観マスタープラン」(平成20年5月 板橋区)では、板橋区の基本構想が掲げる基本目標と施策の方向や、区の景観の特徴・課題を踏まえ、「“ひと、もの、まち”がバランスよく調和した景観づくり」をこの計画の目標として、次の4つの視点から景観形成に取り組むこととしている。

視点1 特徴ある自然

視点2 歴史と文化

視点3 暮らしのある街並み

視点4 区民と区の協働

「大山まちづくり総合計画」(平成26年3月 板橋区)では、大山駅周辺のまちづくりの実現に向けて定めた「まちづくりの整備方針」の中で、適切な土地利用の誘導をする上で以下のようなまちづくりのルールとなる地区計画制度などの導入を検討することとしている。

- ・建築物等の規模の制限(高さ・容積率・敷地規模・壁面の位置など)
- ・建築物等の形態・色彩などの制限(外壁などの形状・材料・色彩など)

## オ 法令による基準等

事業区間周辺には、「都市計画法」(昭和43年法律第100号)に基づく「風致地区」、「東京のしやれた街並みづくり推進条例」(平成15年東京都条例第30号)に基づく「街並み景観重点地区」等の指定はない。

東京都は、景観についての総合的な法律である「景観法」(平成16年法律第110号)、同法の下に策定された「東京都景観条例」(平成18年東京都条例第136号)に基づく「東京都景観計画ー美しく風格のある東京の再生ー」(2018年(平成30年)8月改定 東京都)により、東京都全域を「景観計画区域」としており、事業区間周辺は「その他の地域(一般地域)」として分類されている。

なお、板橋区は景観行政団体であるため、当該区の景観計画の策定から届出等の行政処理までを東京都に代わって実施することとなっており、「東京都板橋区景観条例」(平成23年板橋区条例第9号)に基づく「板橋区景観計画」(平成26年8月 板橋区)において対象とする区域(景観計画区域)を定めている。さらに、景観計画区域のうち、一般地域と景観形成重点地区の2種類の区域を定め、景観形成重点地区の指定の考え方を示している。

事業区間周辺は「東京都板橋区景観条例」の一般地域(板橋区全域から景観形成重点地区を除く地域)に該当し、「一般地域の景観づくり基準」が適用される。同条例では、一般地域において、一定規模以上の建築や土地の開発等(特定行為)を行う者は、この景観づくり基準に適合するよう努めることとされている。

なお、事業区間周辺には、「東京都板橋区景観条例」に基づく「景観形成重点地区」として指定されている地区はない。

## 8.4.2 予 測

### (1) 予測事項

予測事項は、次に示すとおりとした。

- ・ 主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による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

### (2) 予測の対象時点

予測の対象時点は、工事の完了した時点とした。

### (3) 予測地域

予測地域は、現況調査の調査地域と同様に、事業区間周辺とした。

### (4) 予測方法

#### ア 主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度

現況調査結果及び事業計画を踏まえ、工事の完了後に新たに出現する景観構成要素(鉄道施設等)による地域景観の特性の変化の程度を予測した。

#### イ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

現況調査において撮影した現況写真に鉄道施設を重ね合わせたフォトモンタージュを作成し、現況と比較することにより変化の程度を予測した。

### (5) 予測結果

#### ア 主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度

事業区間周辺の現在の状況は、大山駅北側にある医療・福祉施設が確認されるほかは、大部分が市街化された住宅地となっている。特に大山駅を中心に中高層の住宅や商業施設が立ち並び、その中で東上本線は地平を走行しており、これらが主要な景観要素となっている。

現在、大山駅の池袋方の沿線は北側に中高層建築物が立ち並ぶ状況にあり、南側には鉄道用地及び低層又は中高層の建築物が広がっている。また、大山駅の近隣は中高層の建築物の中に低層の住宅とアーケードを含んだ商業施設が、大山駅の川越方の沿線は、東西にある大規模な医療・福祉施設の中に低層及び中層の建築物が広がっている状況にある。

工事完了後は、大山駅を中心に地平区間から高架区間(一部アプローチ部は擁壁区間)へと変化するが、高架橋区間の主要な景観は、大部分が市街化された住宅地であるほかは、鉄道施設、商業施設及び中高層建築物等であるため、主要な景観の構成要素はほとんど変化しないものと予測される。

また、最も高くなる駅部の高さは16m程度、駅部以外の高架橋の高さは最大で11m程度となるが、周辺の建築物等を大きく上回ることはなく、鉄道施設は事業区間周辺のそれぞれの主要な景観要素と融合するものと予測される。

#### イ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度

現況及び工事の完了後における代表的な眺望地点からの眺望の変化は、図8.4.2-1から図8.4.2-6までに示すとおりである。



①現況：東上本線沿線の北側(画面右)及び大山駅付近(画面中央)に中高層の集合住宅が、南側(画面左)に低層住宅等が視認できる。



②将来：眺望地点から大山駅付近(画面中央)に向けて鉄道施設(擁壁及び高架橋)が出現するが、周辺の中高層建築物を超える高さではなく、周辺の建物と調和した都市的景観になるものと予測される。

図 8.4.2-1 代表的な眺望地点(地点1)における眺望の変化の程度  
(環状第6号線(山手通り))



①現況：東上本線第12号踏切が視認され、踏切による人や車の滞留が認められる。道路沿いには戸建て住宅、集合住宅等が視認できる。



②将来：新たに高架橋が出現するものの、周辺の建物を大きく超える高さではなく、周辺の建物と調和した都市的景観になるものと予測される。また、踏切の除却により、人や車の滞留が無くなるものと予測される。

図 8.4.2-2 代表的な眺望地点(地点2)における眺望の変化の程度  
(東上本線第12号踏切付近)



①現況：東上本線第15号踏切が視認され、踏切による人の滞留が認められる。正面に東上本線大山駅の駅施設、歩行者横断跨線橋、駅前の商業施設等が視認できる。



※駅舎のデザインについては、今後詳細な検討を行う。

②将来：旧駅舎及び歩行者横断跨線橋は撤去され、新たに高架化された駅舎が出現するが、周辺の建物を大きく超える高さではなく、駅前の街並みに溶け込み周辺と調和した都市的景観になるものと予測される。

図 8.4.2-3 代表的な眺望地点(地点3)における眺望の変化の程度  
(東上本線第15号踏切付近(大山駅商店街))



①現況：中央左手側に東上本線第16号踏切が視認され、踏切による人の滞留が認められる。付近には、商業施設や集合住宅等が視認できる。



②将来：新たに高架橋が出現するが、周辺の建物を大きく超える高さではなく、周辺の建物と調和した都市的景観になるものと予測される。

図 8.4.2-4 代表的な眺望地点(地点4)における眺望の変化の程度  
(東上本線第16号踏切付近)



①現況：左手に東上本線第18号踏切が視認され、右手に豊島病院、中央付近には集合住宅等が視認できる。



②将来：新たに高架橋が出現して眺望が変化するものの、周辺の建物を大きく超える高さではなく、周辺の建物と調和した都市的景観になるものと予測される。

図 8.4.2-5 代表的な眺望地点(地点5)における眺望の変化の程度  
(東上本線第18号踏切付近(側道))





①現況：東上本線の盛土構造と仲町架道橋が視認され、その周辺に集合住宅等が視認できる。



②将来：盛土構造から高架構造に変化するが、周辺の建物を大きく超える高さではなく、現在の周辺の建物と調和した都市的景観になるものと予測される。

図 8.4.2-6 代表的な眺望地点(地点6)における眺望の変化の程度  
(仲町架道橋付近)

### 8.4.3 環境保全のための措置

#### (1) 予測に反映した措置

- ・事業の実施に伴う景観への影響を可能な限り回避又は低減するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮する。

#### (2) 予測に反映しなかった措置

- ・高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮する。
- ・駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮する。
- ・踏切を除却し、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることで、「暮らしやすく誇りを感じる街並みの保全・創出」に貢献する。
- ・工事の完了後における高架下利用等において、緑化の導入を検討する。

### 8.4.4 評価

評価の指標は、「板橋区景観計画」(平成26年8月 板橋区)の中で景観形成の基本方針に定められた景観計画の方向性である「多様な用途が調和し、緑あふれる、暮らしやすく誇りを感じる街並みを保全・創出する」こととし、環境保全のための措置等を勘案して評価した。

#### (1) 主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度

事業区間周辺の主要な景観は、大山駅を中心に鉄道施設や低層及び中高層の住宅や商業施設、医療施設などが立ち並ぶ状況にある。その中で、東上本線は都市的景観要素の一部となっており、工事の完了後においても、主要な景観の構成要素はほとんど変化しない。また、現在、地平を走行している鉄道は工事の完了後に高架化されるが、将来の鉄道施設の高さは周辺建築物等を大きく上回ることはなく、事業区間周辺の都市的景観要素として融合するものと考えられる。

加えて、高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮し、高架下利用等において緑化の導入を検討するとともに、駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮することから、評価の指標である「多様な用途が調和し、緑あふれる、暮らしやすく誇りを感じる街並みを保全・創出する」を満足する。

#### (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は、そのほとんどが鉄道施設を中心に広がる商業施設や戸建て、中高層の住宅等となっている。その中に新たな都市的景観要素として高架橋等の鉄道施設が加わり、一部眺望の変化が認められるものの、鉄道施設は周辺環境と調和した都市的景観の一部となる。

また、高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮し、高架下利用等において緑化の導入を検討するとともに、駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮する。さらに、踏切が除却されることにより、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることで、評価の指標である「多様な用途が調和し、緑あふれる、暮らしやすく誇りを感じる街並みの保全・創出する」を満足する。