参考資料　2

茗荷谷駅前地区第一種市街地再開発事業について

（都市計画審議会資料）

茗荷谷駅前地区第一種市街地再開発事業の経緯について

経緯及び活動状況

昭和６２年　７月	調整連絡会発足（東京都住宅局・都市計画局・交通局、文京区）
平成　３年　７月	準備組合発足（権利者組織）
８年　７月	〔文京区都市マスタープラン策定〕
１０年　３月	〔茗荷谷駅周辺まちづくり基本計画策定〕
１０年　５月	交通局が特別組合員として準備組合に加入
１２年１１月	事業協力者選定（都市基盤整備公団・旭化成）
１３年１１月	国道拡幅事業（春日通り）開始
１４年　８月	準備組合臨時総会にて市街地再開発事業の事業計画案（施行予定区域約 0.5ｈａ）を承認
１４年１１月	交通局が市街地再開発事業に関する協力を決定
１４年１２月	〔用途地域変更（素案）の説明会〕
１５年　２月	〔茗荷谷駅前地区地区計画（素案）の説明会〕
１５年　３月	〔用途地域変更（原案）の説明会〕
１５年　５月	〔茗荷谷駅前地区地区計画（原案）の説明会〕
１６年　３月	〔用途地域変更案・茗荷谷駅前地区地区計画案の公告・縦覧〕
１６年　６月	地区内権利者に市街地再開発事業・高度利用地区の原案を説明 〔用途地域変更・茗荷谷駅前地区地区計画の決定・告示〕
１６年　７月	近隣住民に市街地再開発事業・高度利用地区の原案の説明会

１．再開発事業の必要性

●地区の現状

- 当地区は、文京区都市マスタープランで、地域拠点の一つに位置づけられており、交通の便が良く、近隣には多くの公共公益施設や大学等の教育施設が立地する区民生活の拠点となっている。
- 茗荷谷駅前は、1 日平均 65,000 人が利用する区内でも最大級の駅である。
- 地区の人口は、居住人口約 16,500 人に対し、昼間人口は 2 倍あり、その多くは学生が占めている。
- 春日通りは、平成 13 年度より拡幅事業が始まり、用地買収が進んでいる。
- 地区内の都市基盤は、春日通り 23m（27mに拡幅中）と 3～4m程度の区道が大半であり、以外は 2～3m程度の私道である。
- 歩行者空間は、春日通りに有効幅員 2m 程度の歩道があるだけで、他の区道は歩車の分離がない。特に、駅前の区道には、違法駐輪自転車が多数置かれており、実質 3mに満たない空間を歩行者と車両が混在する状況にある。
- 再開発区域は、地下鉄丸の内線茗荷谷駅に面する区域であり、春日通りに沿って、老朽化した家屋の密集する区域と、東京都交通局大塚バス車庫からなる約 0.5ha の区域である。
- 再開発区域内の敷地構成は、春日通りに面する縦長の敷地と、細街路に面した比較的小さな敷地が多くなっている。

●地区の課題

- 春日通り沿道に木造密集地区が残存しており、現在事業中の拡幅整備にあわせた地権者の生活再建と建物の不燃化、耐震化等が必要となっている。
- 居住者や通勤・通学者のための商業施設が不足している。
- 学生などの若者をひきつける文化・交流施設や憩いのある空間が不足している。
- 茗荷谷駅と周辺主要施設や住宅地を結ぶ安全で快適な歩行者空間が不足している。
- 駅近接の駐輪施設が不足しており、違法駐輪が多く、通行を阻害している。
- 消防車等が通行できる道路が不足しており、「消防活動困難区域」が広く存在している。
- 居住人口の減少と少子・高齢化が進行している。

●整備方針

- 茗荷谷駅前や、春日通りにおける土地の有効利用を図り、地域拠点にふさわしい居住者や学生などを対象とした商業機能の充実を図る。
- 回遊性の高い歩行者動線の整備や滞留空間の創出により、駅周辺及び春日通り沿道の商店等の活性化を図る。
- 交通量に対応した道路整備を進めるとともに、駅周辺や通過交通の多いところでは歩行者の安全確保のために歩道などの整備を図る。
- 「消防活動困難区域」の解消に必要な防災・生活道路の整備など、住環境の安全確保を図る。
- 良好な住環境を形成するため、細街路の解消やオープンスペースの創出及び宅地内の緑の保全を図る。
- 居住人口の確保など、交通の利便性や文教地区のイメージを生かした都市型住宅の供給を図る。

山の手地域中央・整備方針図

景観形成方針図

茗荷谷駅周辺の整備概念図

● 整備手法の検討

- 茗荷谷駅前地区は、上位計画との整合、一体的なまちづくりの実現、地域貢献（公共施設等の整備、防災性の向上、緑化、定住人口確保）、環境対策、関係権利者の生活再建等の視点から、**第一種市街地再開発事業による開発がもっともふさわしい。**

	上位計画との整合性	一体的なまちづくり（バス車庫を含めた整備）	地域貢献					環境対策	関係権利者の生活再建
			防災性の向上	公共施設等整備	緑化	地域貢献施設の整備	定住人口確保		
市街地再開発事業 権利変換方式による都市計画事業。共同ビル建設と基盤施設等の公的施設整備を同時に行う事業。	◎ 都市計画事業であるため、行政指導を受けながら、上位計画の位置づけに沿った計画が可能	○ 都市計画事業であるため、東京都交通局が参加可能	○ 建物の不燃化が前提	◎ 都市計画事業であるため、道路・敷地内通路・広場など公共施設等の整備が担保される	◎ 条例や要綱、行政指導等により一定以上の緑が確保される	○ 都市計画事業であるため、公的な意義から公益的施設整備の要素が高い	◎ 計画手法のなかで、ファミリー層への住宅供給が求められる	△ 高層化による環境変化の恐れがあるが、都市計画決定に際し、行政指導等により環境への影響調査・対策等が求められる	○ 土地が共有となるが、補償費や補助金等の支援があり、地権者の生活再建が担保される
民間開発（総合設計等） 等価交換方式による民間開発事業。総合設計等の手法を用い、共同ビルの整備を行う	△ 上位計画との整合は担保しにくい	△ 東京都交通局が参加困難となる 段階的なまちづくり 時間が必要	○ 通常は、建物の不燃化がされる	△ 整備手法により、公共施設整備もありうるが担保性が弱い	○ 条例や要綱等により一定程度の緑が確保される	△ 民間開発であるため、公益的施設整備の要素は低い	○ 住宅供給は事業性による	△ 環境への影響調査・対策等の実施は事業者によるため、担保されない	△ 補償費や補助金の担保がなく等価交換事業の事業性に左右される
個別建替 通常の建築と買収による基盤整備	× 上位計画との整合は困難	× 東京都交通局が参加困難 個人負担が増え、実現は難しい	△ 負担の少ない木造となる場合も考えられる	× 公共施設等の整備は困難。	× 小規模敷地では条例等の対象外となり緑の確保が担保されない	× 施設整備は困難	× 細街路に面する敷地が多く、施工が困難で再築が難しい敷地が多い	△ 環境への影響が小さいため、通常、環境への影響調査等は行われない	△ 権利の移動はないが、地区計画や細街路などの制約がある

２．施設計画の検討

まちづくりの目標

○茗荷谷駅前の表玄関にふさわしい街づくり

まちづくりの方針

○災害時の安全性の確保

敷地内通路の整備による、計画地南側の消防活動困難区域の解消

○安全で快適な歩行者空間の確保

敷地周囲に2m～12mの歩行者空間を創出、緑で囲まれた広場（奥行12m）の整備

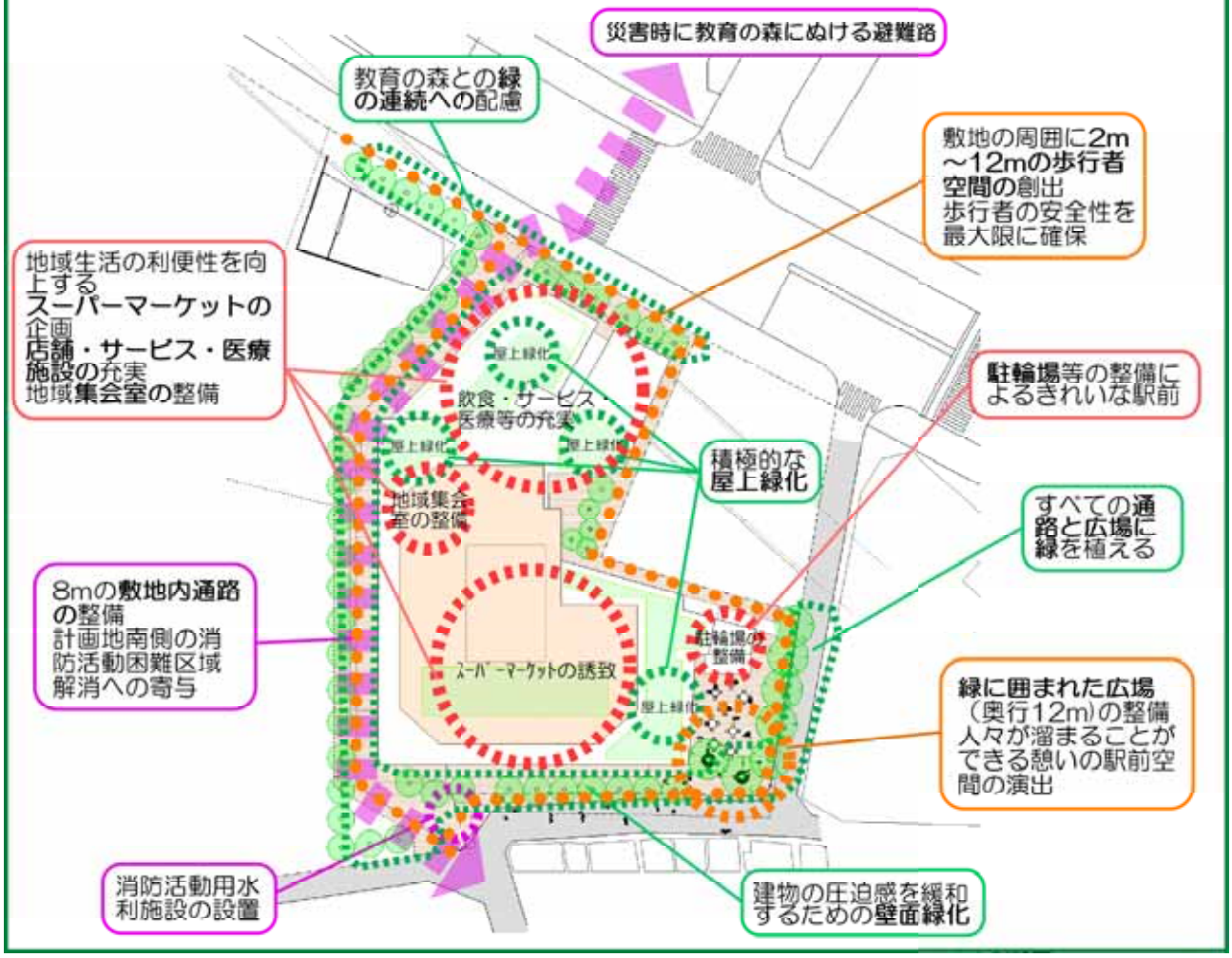
○賑わいの創出と生活利便性の向上

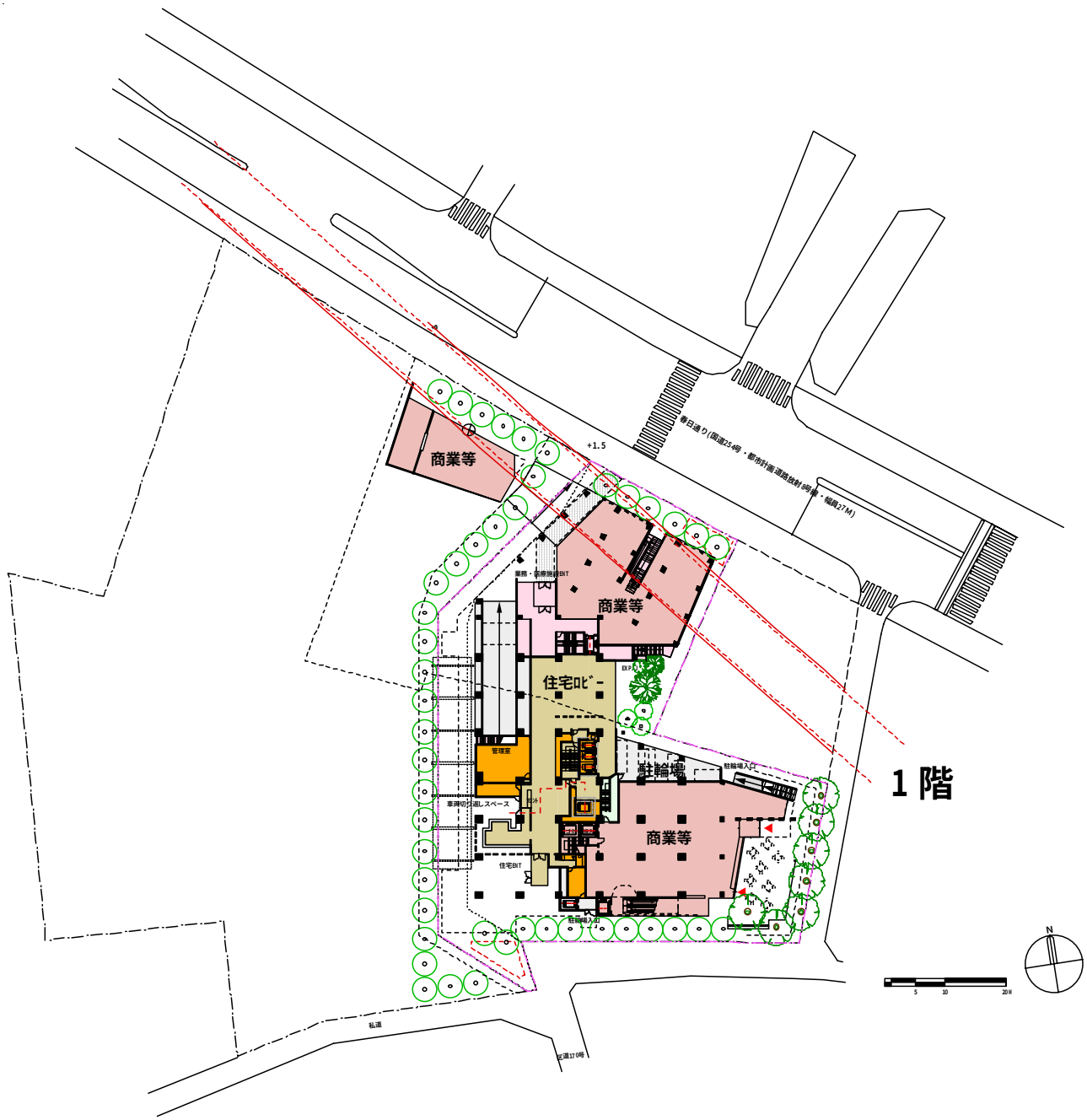
駅前に便利で良質なｽｰﾊﾟｰﾏｰｹｯﾄの企画、飲食・ｻｰﾋﾞｽ・医療施設・地域集会室の充実

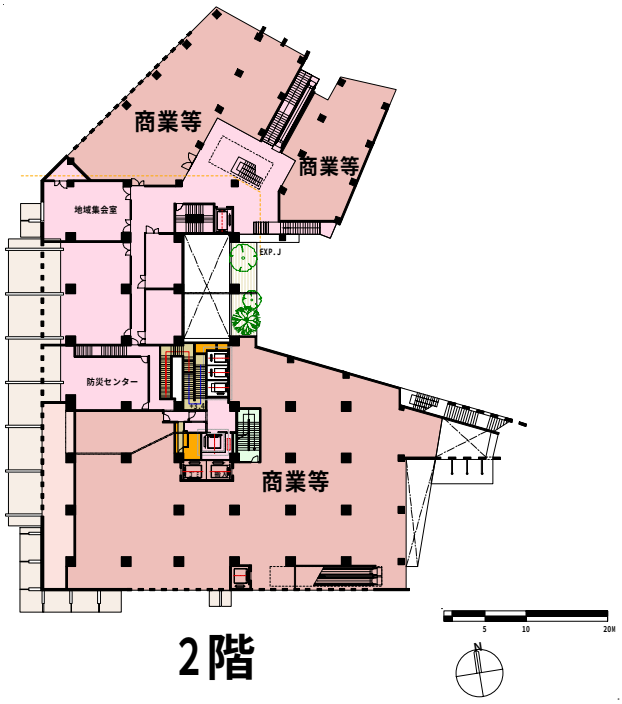
○豊かな緑の確保

通路と広場に充分な緑を植える、積極的な屋上緑化

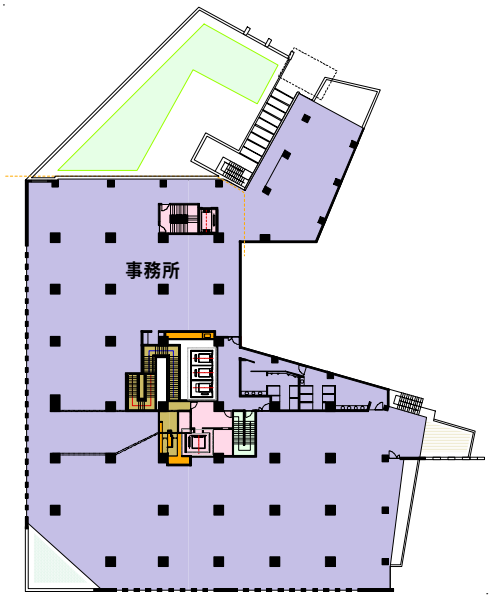
計画地の位置・規模及び現況





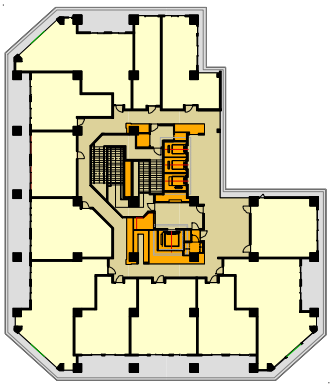


2 階

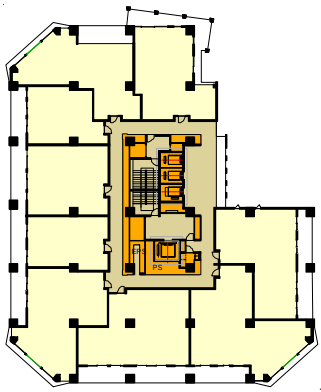


3 階

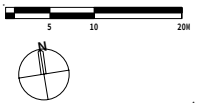
※計画は検討中のものです



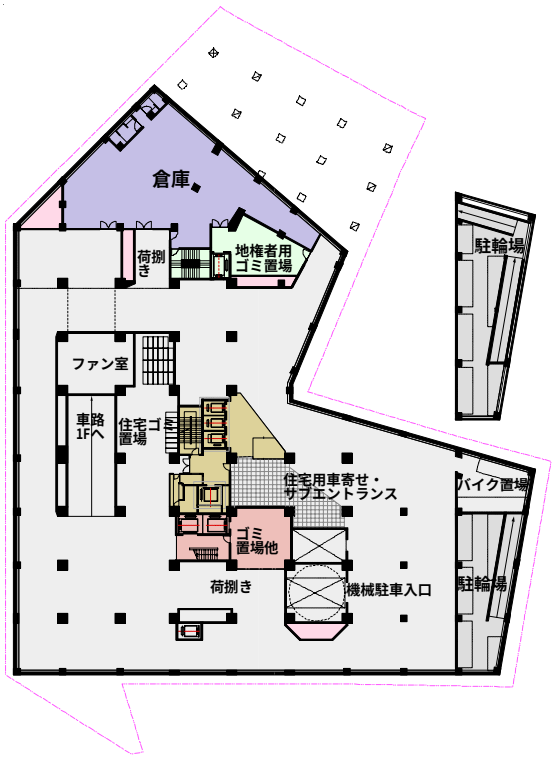
4階



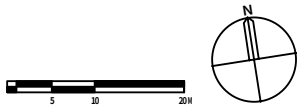
住宅基準階



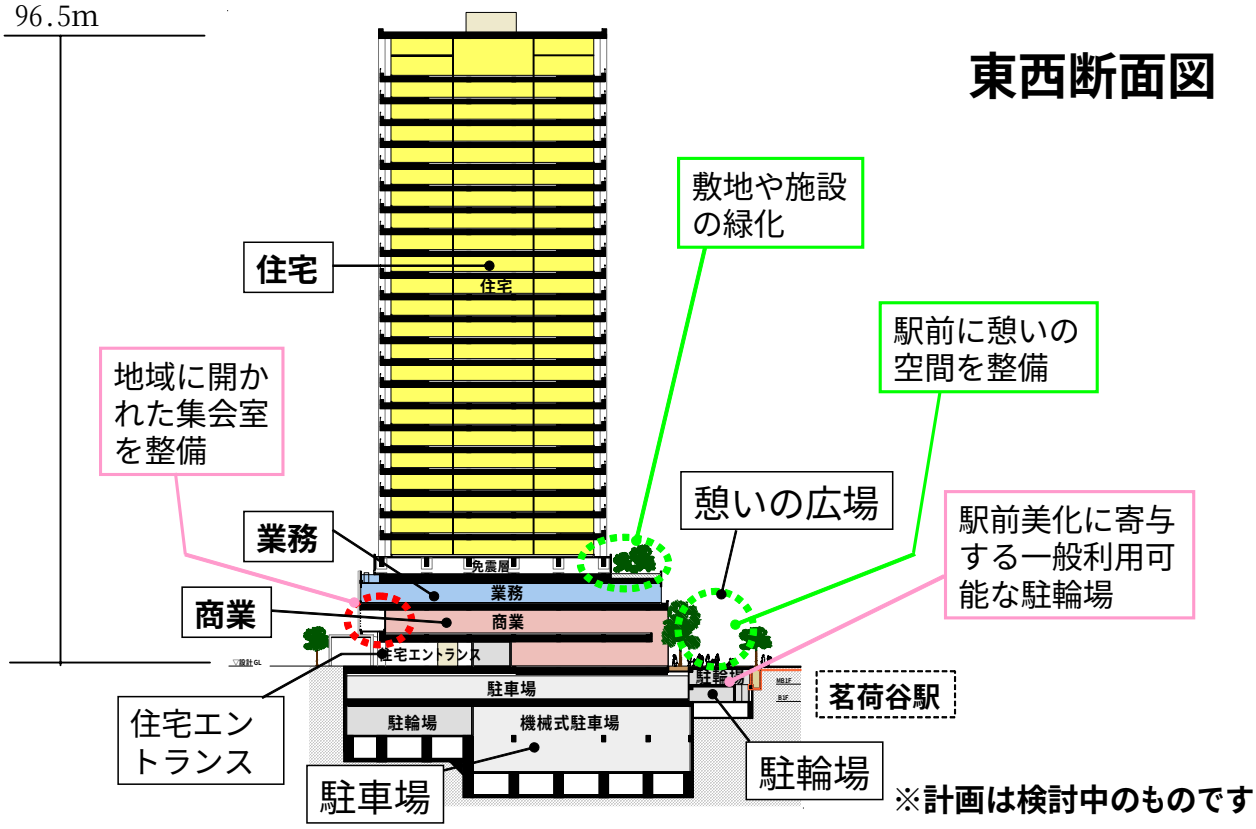
※計画は検討中のものです



地下１階



東西断面図



※計画は検討中のものです

３．都市計画の枠組みの検討

１）容積率の限度について

この区域は、地区の課題を解消し、文京区都市マスタープランに沿った都市構造を実現するため、市街地再開発事業の実施が望まれる区域であり、事業実施の条件として、空地や住宅の確保等の評価に応じ、必要となる容積を確保する。

- 現行指定容積率は、春日通りの沿道 20mが 600%、それ以外の区域が 400%となっている。（加重平均 435%）
- 高度利用地区指定基準に基づき、容積率の緩和 270%を行い、容積率の最高限度を 700%とする。（600%＋270%＝870%、400%＋270%＝670%の加重平均 704%）
- この規模は、最近の再開発事業の事例や、事業性の確保からも必要な計画規模であり、事業成立のためには妥当な容積率である。

● 高度利用地区指定基準に基づく容積率の緩和

高度利用地区は、良質な住宅の供給や空地・緑地の確保により容積率を緩和する制度である。

① 住宅の確保

- 定住人口の確保に寄与する良質な住宅を容積率の 400%以上確保する。
- 指定基準に基づき、容積率を 150%緩和する。

② 空地の確保

- 地区計画に定められた広場、敷地内通路等を確保し、建ぺい率－30%、壁面後退２ｍとする。
- 指定基準に基づき、容積率を 100%緩和する。

③ 緑地の確保

- 建築敷地の 20%以上の面積の屋上部分を緑化する。
- 指定基準に基づき、容積率を 20%緩和する。

● 事業性の確保

第一種市街地再開発事業は、区域内の権利者が行う都市計画事業のため、事業性が確保できる容積率が必要となる。

① 公共施設等の整備

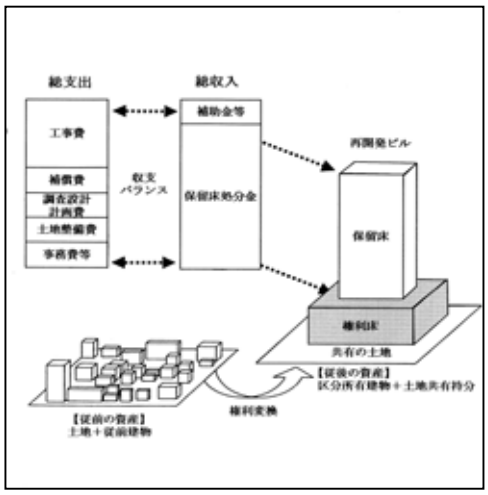
- 区道の拡幅整備や広場、敷地内通路、歩道状空地、公共的駐輪場等の整備を含む事業である。
- これらの整備に要する費用等も事業費となる。

② 地権者の生活再建

- 権利者が、現在と同等の生活を続けられる事業とする。
- 支出と収入のバランスが確保される保留床が必要となる。

③ 供給可能な保留床価格の設定

・最近の傾向として、工事費が上昇し、販売価格は抑制傾向にあるため､地区周辺等の住宅供給実績を勘案しながら、適正な供給価格を確保する必要がある。



2）高さの限度について

茗荷谷駅前地区は、文京区都市マスタープランで再開発の推進と商業拠点の形成を図る地域拠点に位置づけられており、歩行空間や、滞留空間等の空地の整備が課題となっている。

この課題を解消するため、施設敷地には空間整備を優先とし、構造物は出来る限り一箇所にまとめ、地域環境の許す範囲で、高層建築物が計画可能な都市計画とする。

- 敷地形状や地域環境を考慮し、高さの最高限度を 100mと設定する。

● 敷地形状等の条件

- 敷地の形状は北東角の欠けたＬ字型をしている。
- 敷地北側には、東京地下鉄丸の内線が東西に横断しており、地下鉄上部には荷重制限（6t/㎡）が設けられている。また、地下鉄に近接する構造物は、地下鉄の安全を確保できる構造にする必要がある。
- 敷地東側と、南側の区道に面する敷地は、区道の拡幅用地（165 ㎡）として無償譲渡されるため、敷地が減少する。
- 地区計画に定められた広場や、敷地内通路などの地区施設（1,150 ㎡）を確保するため、建築可能な範囲が制限される。
- 周辺の日影規制等から、建築可能な範囲が制限される。

● 周辺に配慮した 2 段階の高さの制限

- 周辺に対する圧迫感を緩和し、採光、通風などを確保するため、施設建築物は道路に面する部分に低層区域を設ける。
- 低層区域の高さは、春日通り沿道の 9～10 階程度にあわせて定める。

● 高度利用地区の指定

- 高度利用地区を指定し、市街地再開発事業を実施する。
- 高度利用地区は、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とし、指定にあたっては、居住機能の回復と防災性の向上に十分配慮するものとされている。
- 住宅の供給と建物の不燃化、緊急車両通行用の敷地内通路の整備等、居住機能の回復と防災性の向上に寄与した計画とする。

● 他の都市計画手法による高さの限度

高度利用地区の指定基準には、高さの制限を具体的に定める基準がないため、他の都市計画手法により、高さの制限を算定する。

- 再開発等促進区を適用した場合の高さの最高限度は約 153mとなる。
- 特定街区を適用した場合の高さの最高限度は約 129mとなる。
- 総合設計制度を使用した場合、高さの限度はなくなる。

● 建築基準法の斜線制限による最高高さ

- 当地区において、建築物の壁面後退などを一切行わない場合の建築基準法の斜線制限による最高高さは約 102mとなる。

●環境影響との関連性

同規模の建物を建築する場合、板状建築物と、塔状建築物の地域環境に対する影響を比較検討する。

(１)採光・通風・開放度

• 一般的に、板状建物より、塔状建物の方が、低位置での空の見える範囲が広く確保できる。（別紙図-1 参照）

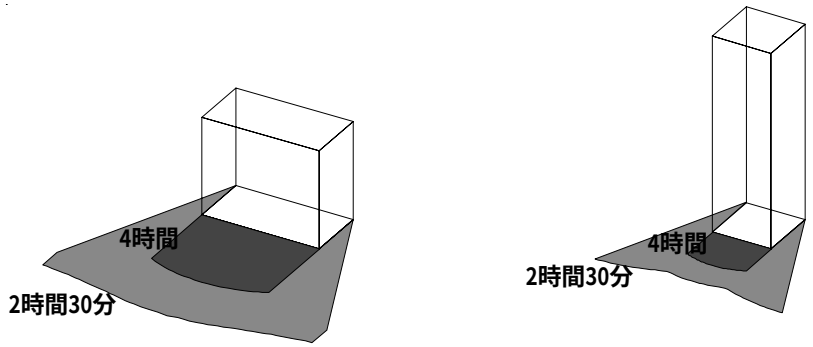
【計画建物の評価】

• 敷地境界線の各点において、適合建築物の天空率より計画建築物の天空率が大きいことから、本計画は現行規制と同程度以上の採光、通風、開放度等が確保されている。　（別紙図-2 参照）

(２)日影

• 建物が低く太いと、影響距離は短くなり、影響範囲に長時間影を落とす。
• 建物が高く細いと、影響距離は長くなり、影響範囲に短時間影を落とす。

低層建物と高層建物の当時間日影図の比較



【計画建物の評価】

• 等時間日影図によると、日影規制がある春日通りを挟んだ北側の第一種住居地域等には、冬至日において計画建物による日影が 13 時～16 時台に生じるが、日影時間は 2 時間 30 分未満であり、「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」に基づいて適用される日影規制を満足している。　（別紙図-3 参照）

•

(３)風環境

• 風環境は、計画される建物の高さや形状により、変化する。
• 一般的に、高い建物や、太い建物ほど風環境の変化は大きくなるが、建築物の形状や、風対策施設を設置することで、環境の悪化を緩和することが出来る。

【計画建物の評価】

• 計画建物の建設による計画地周辺の風環境は、風環境評価ランクの変化が予想される地点において、防風植栽等を施す事により、風環境の変化の程度を住宅地、公園で許容される（ランク 2）程度とし、本計画地における風環境として許容できる範囲に抑えている。　（別紙図-4～7 参照）

(４)景観

• 都市景観に対する配慮として、建物のスリム化により採光、通風を確保し、圧迫感の低減を図るとともに、建築物の周辺や屋上に多くの植栽をおこない、自然との調和に考慮した計画とする。

【計画建物の評価】

• 計画建物外周の歩行者からは建物の上部は見えず、歩行者には主に敷地外周部の樹木などの緑が見える計画となっている。　（別紙図-8 参照）
• 現況に比べ充分な広さの広場や通路が確保され、ゆとりのある空間を創出する計画となっている。（別紙図-9～15 参照）

（5）交通環境の検証

・ 施設建築物の形状による変化はないが、地域環境に多大な影響を与えるため、事前に開発による影響を想定し、地域の環境に合った計画とする。

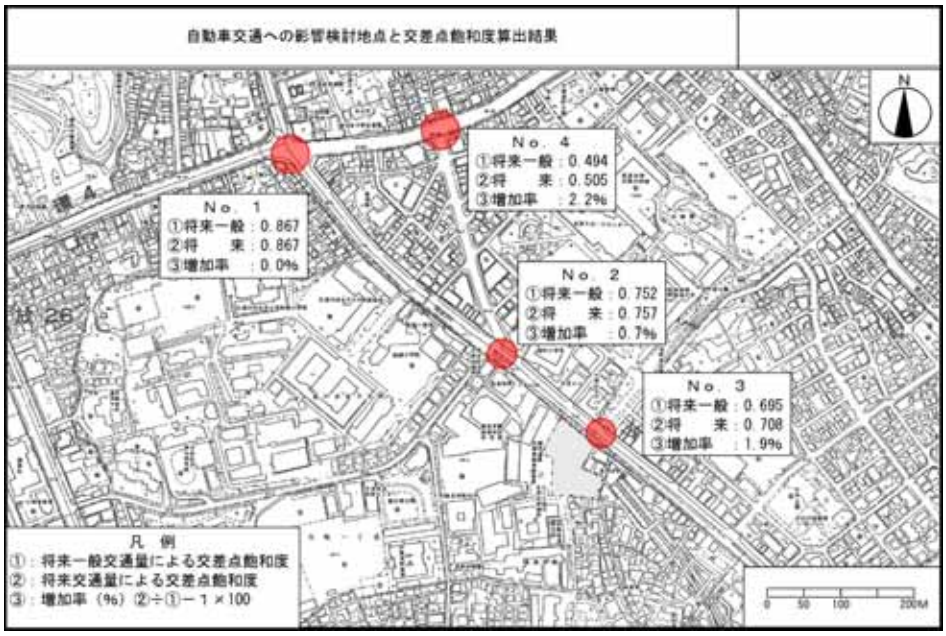
・ 開発交通量は、国土交通省「大規模開発地区関連交通計画検討マニュアル」に基づき算定する。

○自動車

・ 影響の検討は、ピーク時における交差点飽和度を算定し、将来交通量への影響を検討する。

【計画建物の評価】

検討の結果、4地点で本計画地からの開発交通量により将来交差点飽和度が現況に比べ増加するものの、交差点飽和度の指標値である0.9未満となることから、本計画の開発交通量による周辺交差点に大きな影響は与えない。

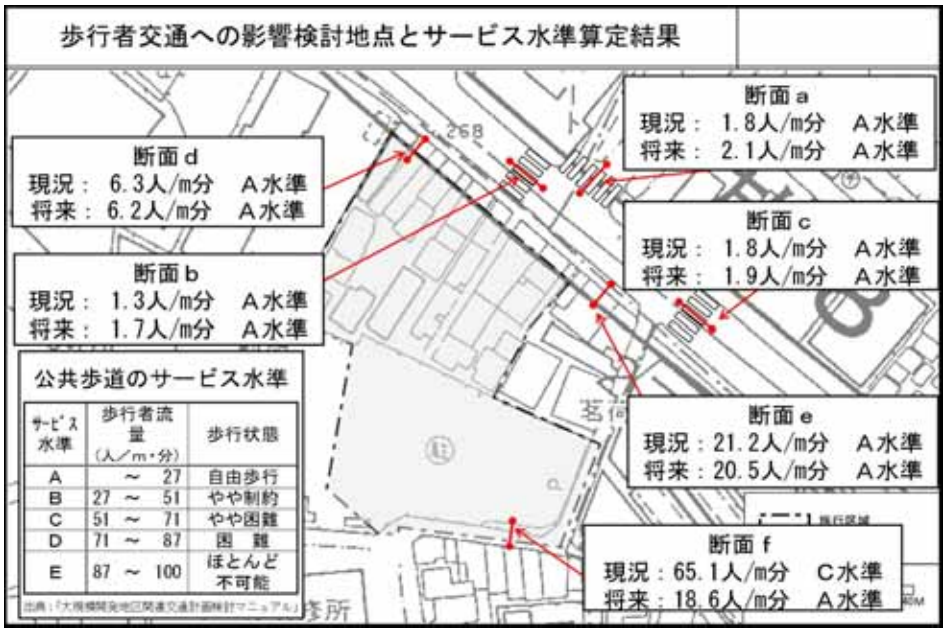


○歩行者

・ 歩行者交通への影響については、国土交通省「大規模開発地区関連交通計画検討マニュアル」記載のサービス水準で評価を行う。

【計画建物の評価】

検討の結果、本計画地からの開発交通量の増加によってもサービス水準Aが確保され快適な歩行者空間を確保できる。特に計画地南側道路ではサービス水準CからAへと改善されている。

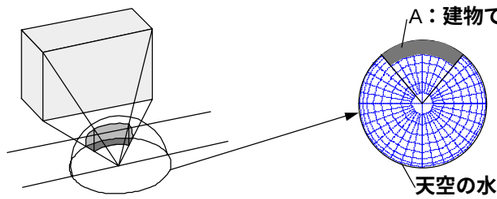


計画建物の形態制限は天空率を指標としています

図－1

天空率とは・・・

天空率とは、圧迫感、開放感、採光等の環境面を総合的に評価する基本的な指標である。具体的には、建築物等で遮蔽された天空を想定半球に投影した投影面の水平投影面積の当該想定半球の円の面積に占める割合である。



$$天空率 = \frac{（円の面積－A）}{円の面積}$$

天空率により評価されるもの

□「採光」の確保
曇天時の空からの光であり、天空の量に影響される

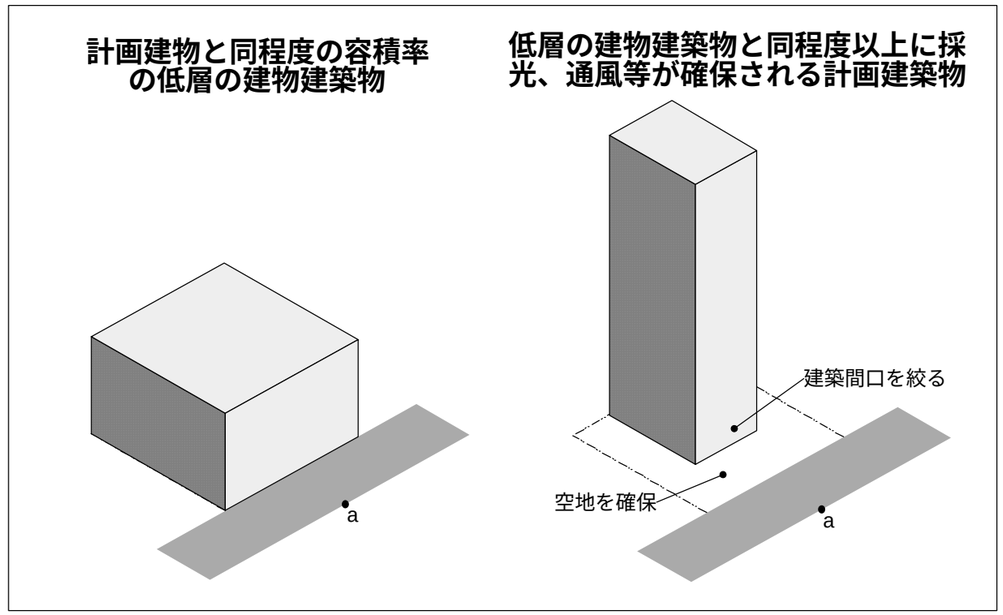
□「通風」の確保
市街地環境としては建物の建て詰まりにより影響される

□「開放度」の確保
建物などにより人間が感じる圧迫感であり、建て詰まりにより影響される

「採光」「通風」「開放度」をどちらが確保されているかを評価する指標として、**天空率**を採用する

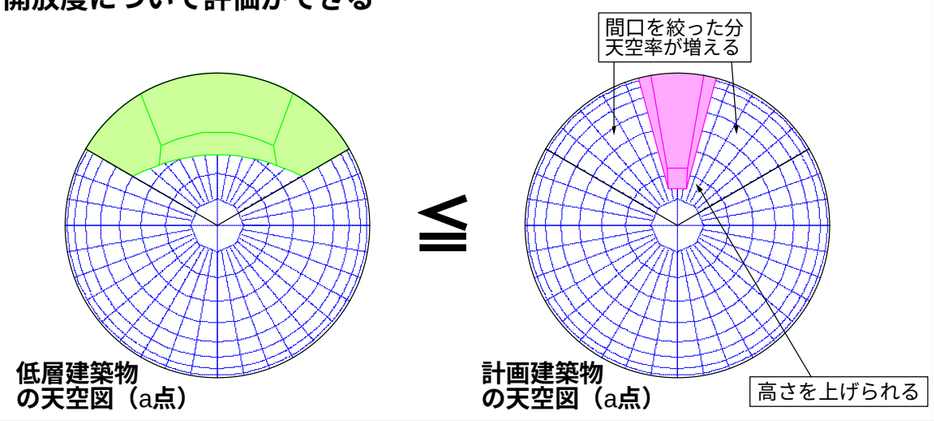
計画建築物の天空率が、同程度の容積の低層の建物の天空率以上であることをもって、低層の建物によって確保されている採光、通風等が同程度以上確保されていると判断する

適合建築物と計画建築物の天空率の比較



天空率による比較

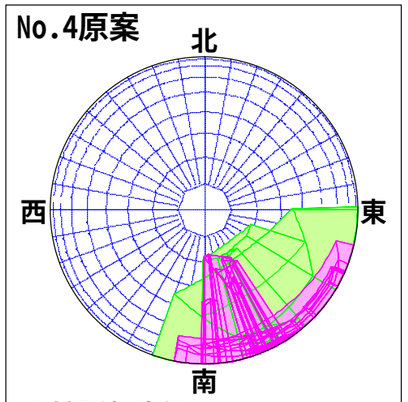
計画建築物のほうが天空率が大きく、低層の建築物より採光、通風、開放度について評価ができる



図－２

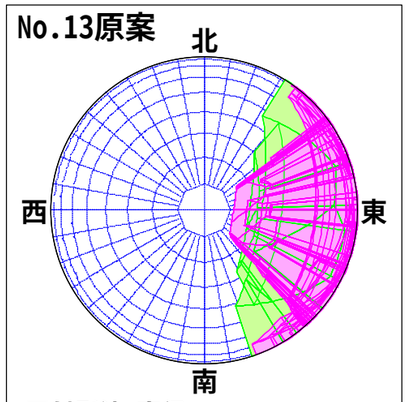
天空率による計画建築物の評価

天空図は空の見えている部分が大きいほど（色の塗られている部分が小さいほど）大きな天空率が確保できることを示し、現行の高さ制限に適合した建築物（緑）と計画建築物（ピンク）の天空図を比較することで評価します。
下図では、いずれの点においても現行の高さ制限に適合した建築物（緑）より、計画建築物（ピンク）の方がより大きな天空率を確保（色の塗られている部分が小さい）しており、採光、通風、開放度等により配慮した計画建築物であると評価することができます。
※下図の８点は敷地境界線各辺の中間に近い点を代表的に選び、図示しています



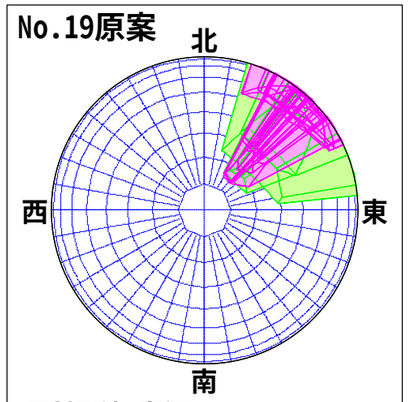
正射影法　直径=60mm　No:4

適合建築物	計画建築物	差(計画-適合)
73.5%	87.1%	13.6%



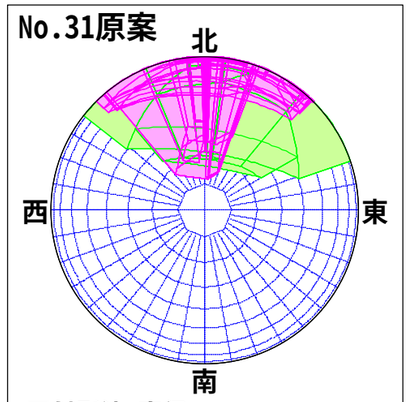
正射影法　直径=60mm　No:13

適合建築物	計画建築物	差(計画-適合)
69.7%	75.1%	5.4%



正射影法　直径=60mm　No:19

適合建築物	計画建築物	差(計画-適合)
83.2%	89.9%	6.7%

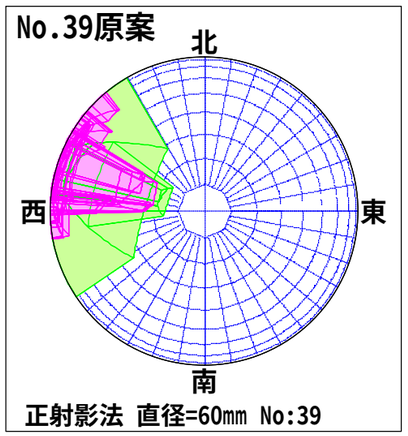


正射影法　直径=60mm　No:31

適合建築物	計画建築物	差(計画-適合)
70.8%	81.3%	10.5%

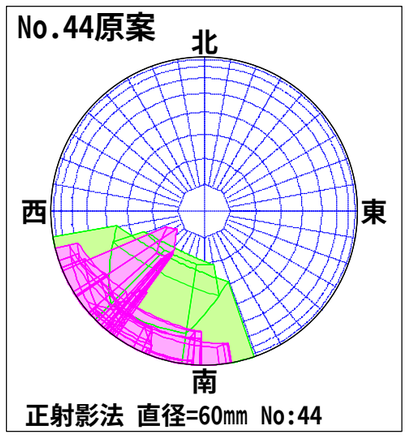
現行の高さ制限に適合した適合建築物

計画建築物



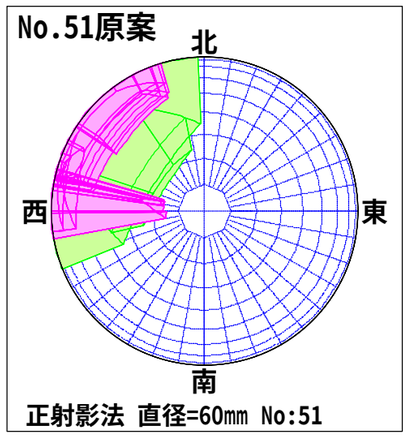
正射影法　直径=60mm　No:39

適合建築物	計画建築物	差(計画-適合)
77.5%	89.8%	12.3%



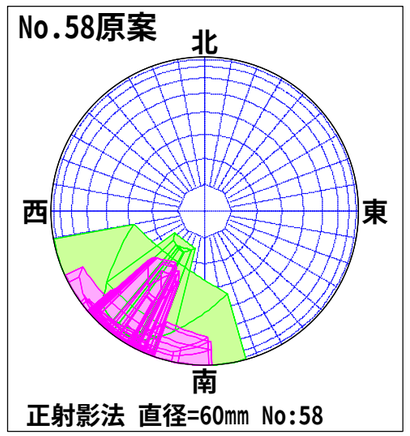
正射影法　直径=60mm　No:44

適合建築物	計画建築物	差(計画-適合)
76.1%	86.2%	10.1%



正射影法　直径=60mm　No:51

適合建築物	計画建築物	差(計画-適合)
73.8%	85.4%	11.6%



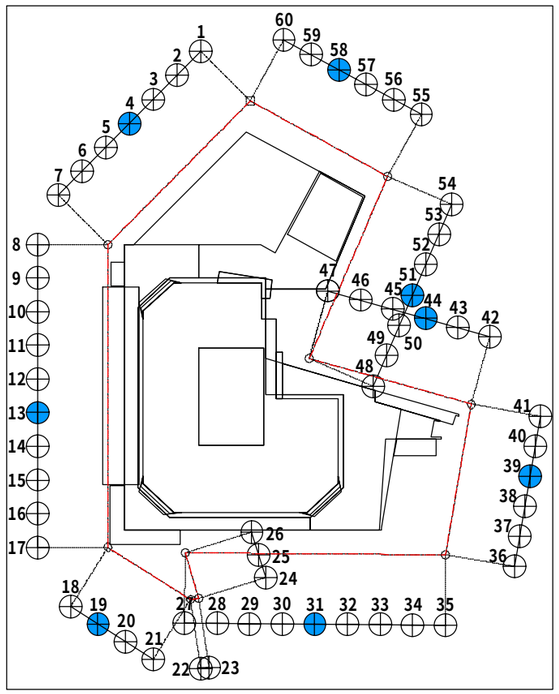
正射影法　直径=60mm　No:58

適合建築物	計画建築物	差(計画-適合)
77.3%	89.8%	12.5%

天空率測定点ﾘｽﾄ　計算１

No	天空率			
	適合	計画	差	判定
1	83.698%	90.482%	6.784%	◎
2	77.949%	89.175%	11.226%	◎
3	74.538%	87.820%	13.282%	◎
4	73.493%	87.065%	13.572%	◎
5	74.538%	87.467%	12.929%	◎
6	77.949%	89.140%	11.191%	◎
7	83.698%	91.850%	8.152%	◎
8	82.996%	83.779%	0.783%	○
9	76.841%	80.284%	3.443%	◎
10	72.779%	77.549%	4.770%	◎
11	70.639%	75.755%	5.116%	◎
12	69.744%	75.042%	5.298%	◎
13	69.744%	75.062%	5.318%	◎
14	70.639%	75.659%	5.020%	◎
15	72.778%	77.408%	4.630%	◎
16	76.841%	80.541%	3.700%	◎
17	82.995%	83.911%	0.916%	○
18	86.891%	92.206%	5.315%	◎
19	83.225%	89.940%	6.715%	◎
20	83.225%	89.205%	5.980%	◎
21	86.891%	89.722%	2.831%	◎
22	98.368%	99.220%	0.852%	○
23	98.368%	99.226%	0.858%	○
24	91.928%	100.000%	8.072%	◎
25	91.034%	100.000%	8.966%	◎
26	91.926%	100.000%	8.074%	◎
27	83.157%	86.218%	3.061%	◎
28	77.260%	83.003%	5.743%	◎
29	73.373%	80.960%	7.587%	◎
30	71.423%	80.418%	8.995%	◎

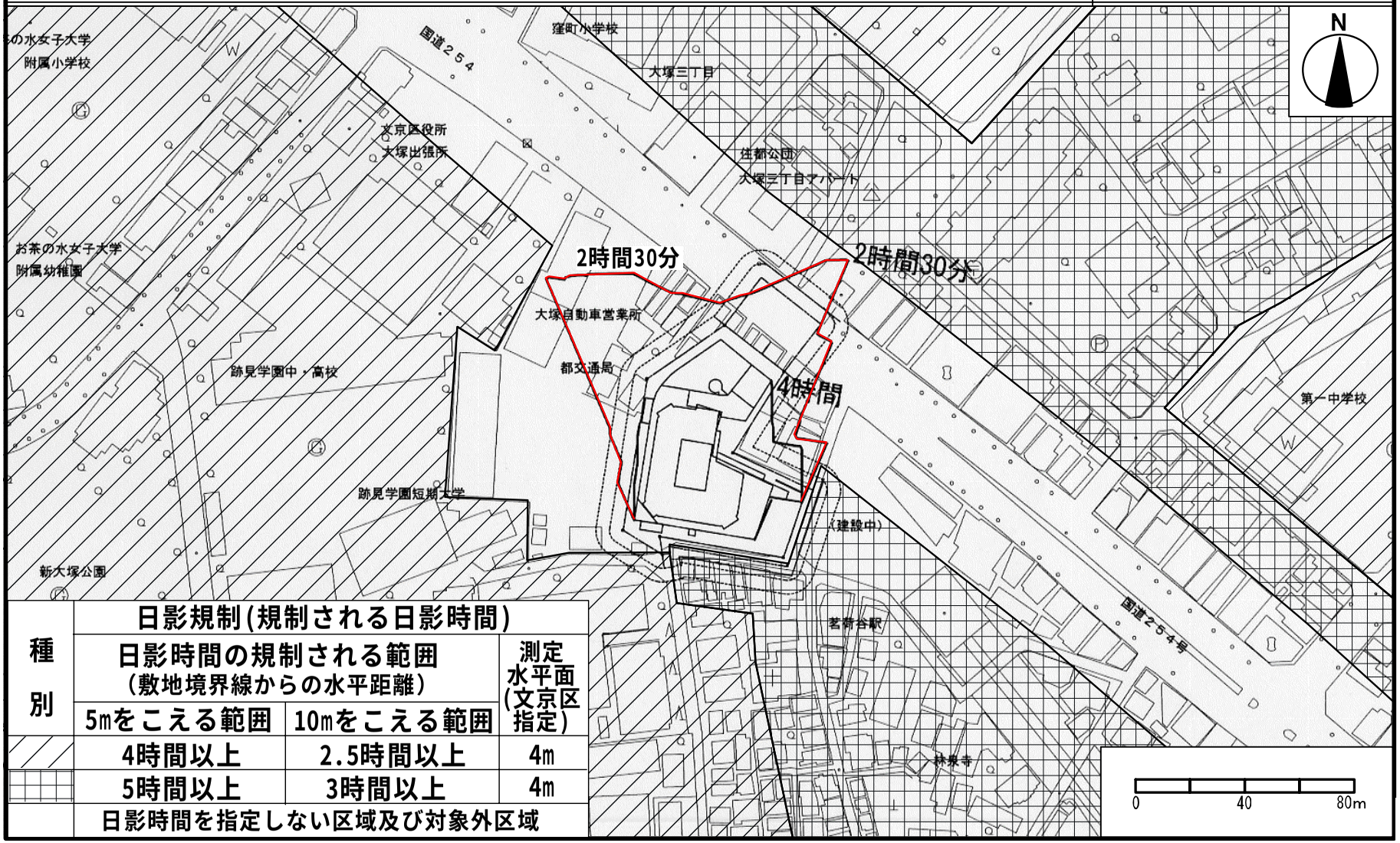
No	天空率			
	適合	計画	差	判定
31	70.846%	81.308%	10.462%	◎
32	71.423%	83.192%	11.769%	◎
33	73.373%	85.075%	11.702%	◎
34	77.260%	87.012%	9.752%	◎
35	83.157%	88.721%	5.564%	◎
36	84.855%	90.609%	5.754%	◎
37	80.067%	90.258%	10.191%	◎
38	77.471%	89.786%	12.315%	◎
39	77.471%	89.803%	12.332%	◎
40	80.066%	90.751%	10.685%	◎
41	84.855%	91.541%	6.686%	◎
42	84.467%	90.392%	5.925%	◎
43	78.983%	87.794%	8.811%	◎
44	76.110%	86.244%	10.134%	◎
45	76.110%	86.205%	10.095%	◎
46	78.983%	87.824%	8.841%	◎
47	84.467%	90.829%	6.362%	◎
48	83.967%	90.522%	6.555%	◎
49	78.298%	87.715%	9.417%	◎
50	74.897%	85.827%	10.930%	◎
51	73.845%	85.390%	11.545%	◎
52	74.897%	86.289%	11.392%	◎
53	78.298%	88.783%	10.485%	◎
54	83.967%	90.729%	6.762%	◎
55	84.852%	92.156%	7.304%	◎
56	79.911%	91.266%	11.355%	◎
57	77.255%	90.058%	12.803%	◎
58	77.255%	89.804%	12.549%	◎
59	79.911%	90.663%	10.752%	◎
60	84.852%	91.762%	6.910%	◎



日影の検証

茗荷谷駅前地区第一種市街地再開発事業

等時間日影図



種別	日影規制（規制される日影時間）		
	日影時間の規制される範囲（敷地境界線からの水平距離）		測定水平面（文京区指定）
	5mをこえる範囲	10mをこえる範囲	
	4時間以上	2.5時間以上	4m
	5時間以上	3時間以上	4m
	日影時間を指定しない区域及び対象外区域		

図－3

図－4

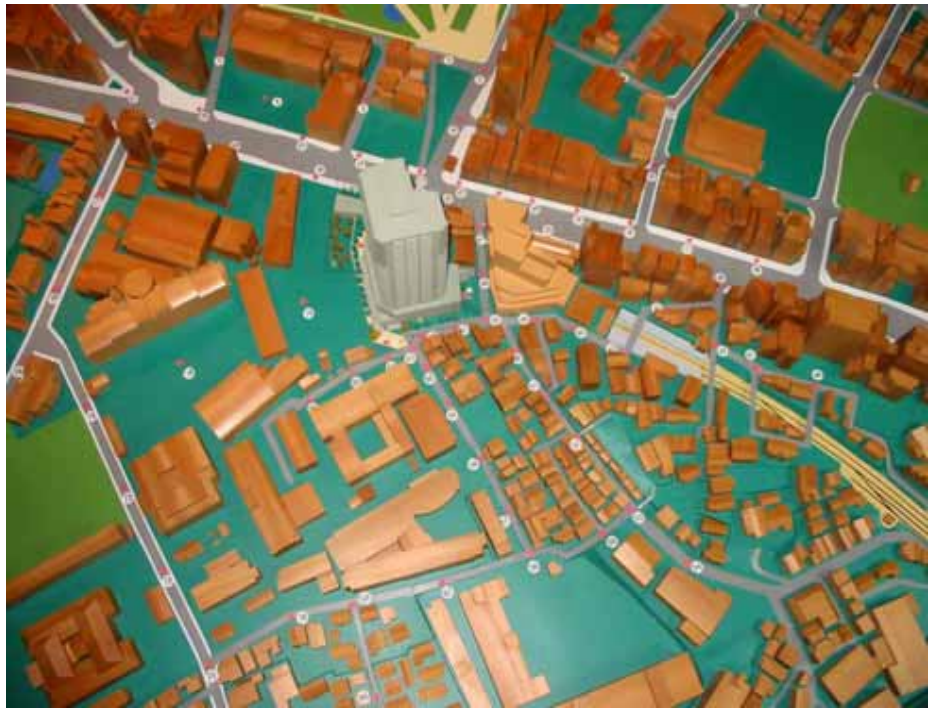
風環境の検証

・計画建物及び周辺地域の1/400スケールの模型を用いた風洞実験による現況と建設後との比較を行います
・風環境の評価については元東京大学生産技術研究所村上教授らにより、作成された風環境の評価尺度（「村上らの方法」）を用いて評価します

風環境の評価尺度

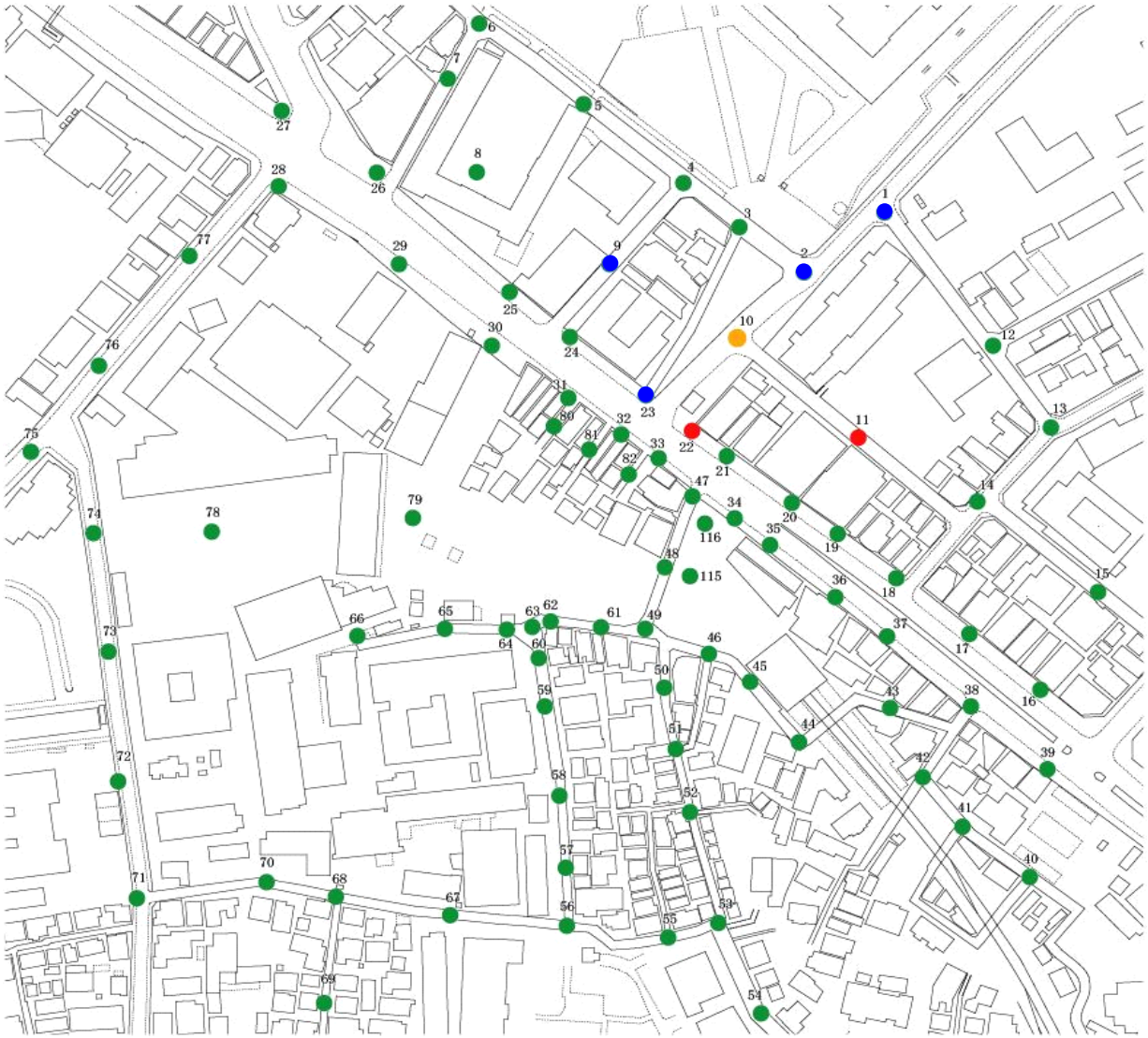
強風による影響の程度		対応する空間用途の例
ランク 1	最も影響を受けやすい用途の場所	住宅地の商店街 野外レストラン
2	影響を受けやすい用途の場所	住宅地 公園
3	比較的影響を受けやすい用途の場所	事務所街

風洞実験で用いた模型



図－5

計画建物建設前の風環境



N

	強風による影響の程度	対応する空間用途の例
1	最も影響を受けやすい用途の場所	住宅地の商店街 野外レストラン
2	影響を受けやすい用途の場所	住宅地 公園
3	比較的影響を受けやすい用途の場所	事務所街

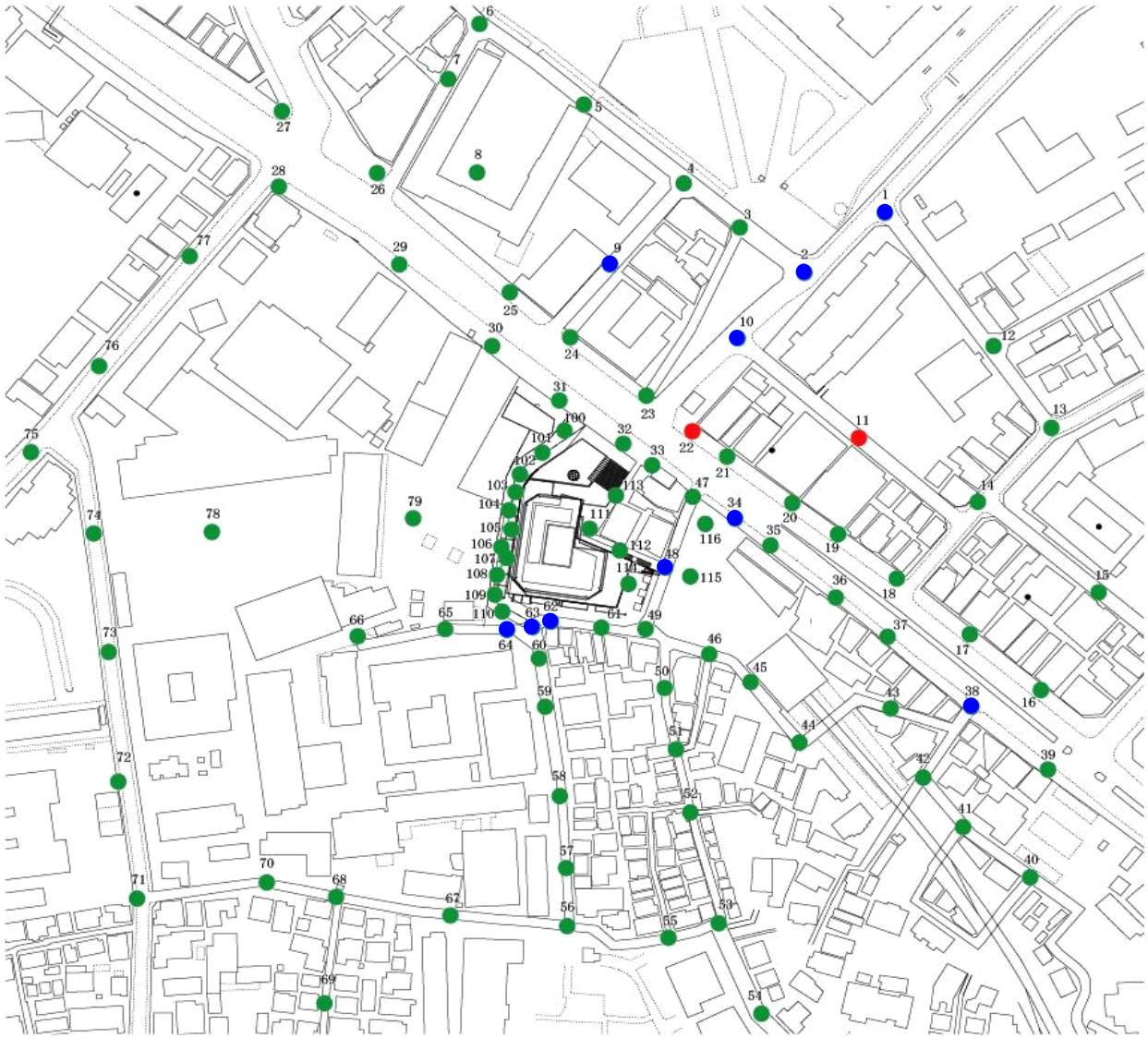
凡　例

- ランク１
- ランク２
- ランク３
- ランク３を超過

0　20　40　100M

図－6

計画建物建設後の風環境



N

	強風による影響の程度	対応する空間用途の例
1	最も影響を受けやすい用途の場所	住宅地の商店街 野外レストラン
2	影響を受けやすい用途の場所	住宅地 公園
3	比較的影響を受けやすい用途の場所	事務所街

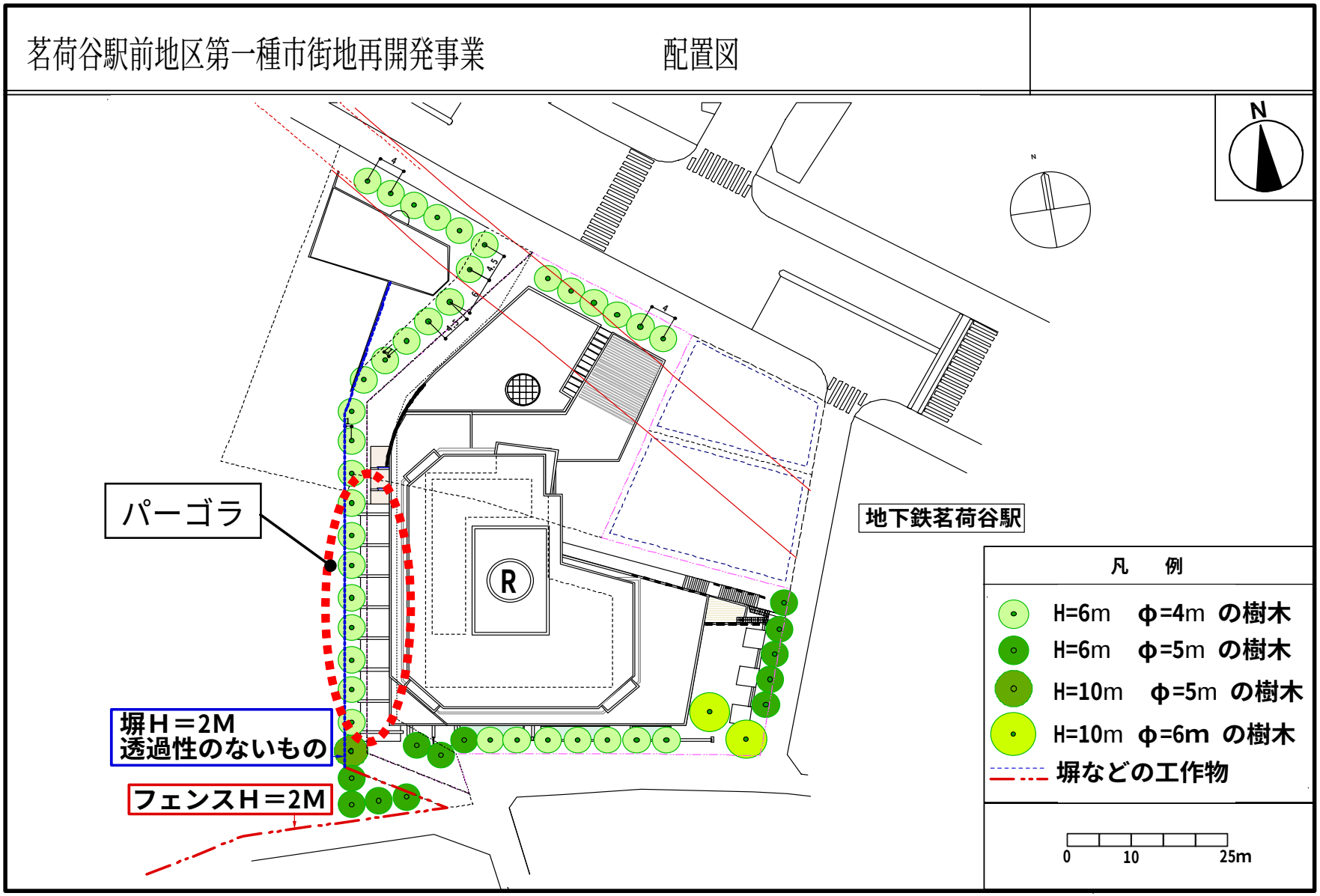
凡　例

- ランク１
- ランク２
- ランク３
- ランク３を超過

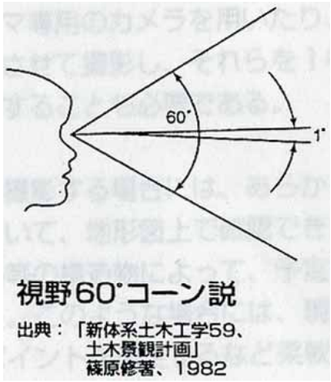
0　20　40　100M

図－7

風環境の改善策


茗荷谷駅前地区第一種市街地再開発事業
配置図
N
パーゴラ
地下鉄茗荷谷駅
R
塀Ｈ＝2M
透過性のないもの
フェンスＨ＝2M
凡　例
H=6m　φ=4m の樹木
H=6m　φ=5m の樹木
H=10m　φ=5m の樹木
H=10m　φ=6m の樹木
塀などの工作物
0
10
25m

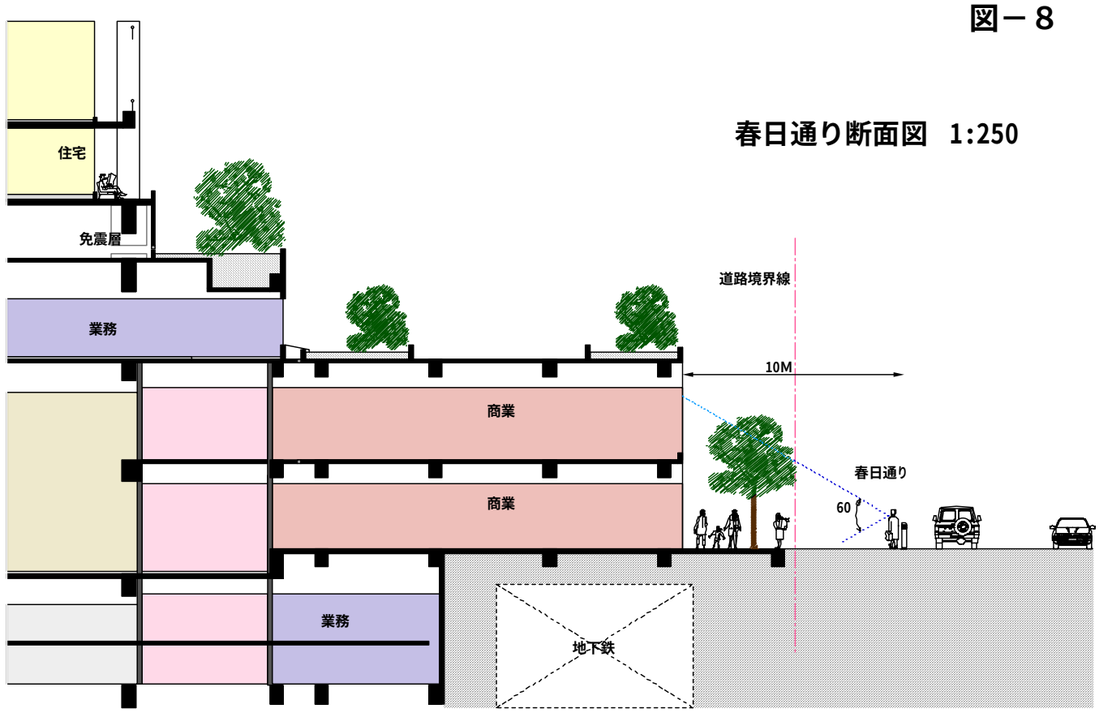
歩行者からの計画建物の見え方



一般的にある対象を非検索的に眺める場合、人間の目は60°の頂角を有するコーンを視界とし、熟視する時は1°のコーンとなるとされており、景観の分野では有効なものとして古くから用いられています

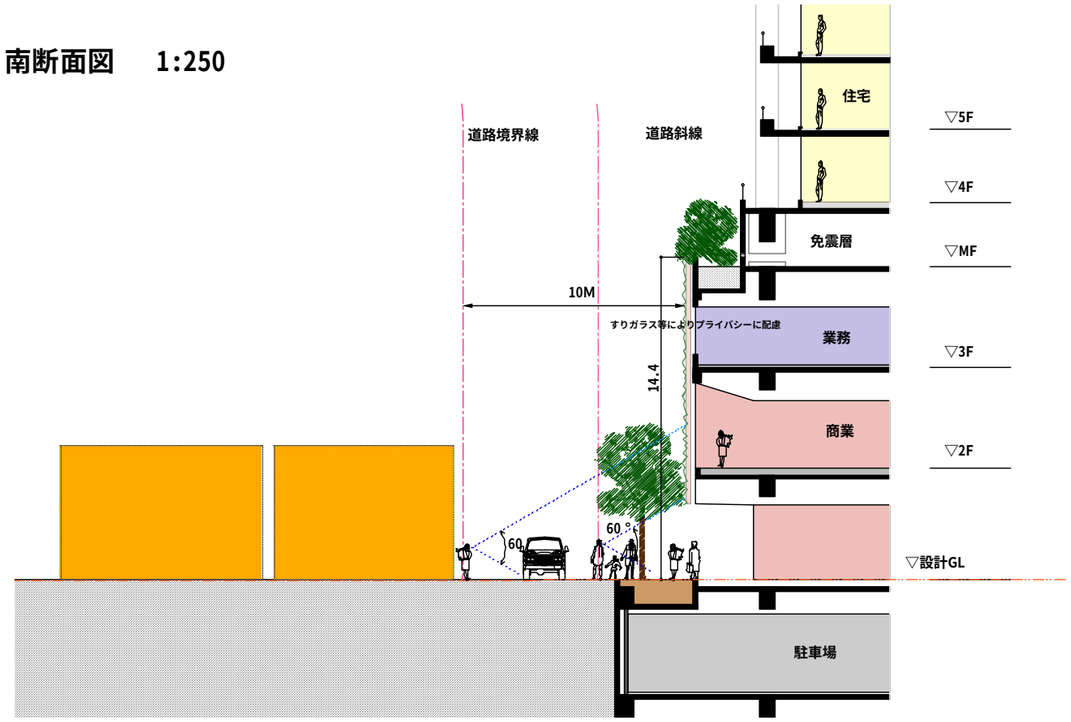
図－8

春日通り断面図　1:250



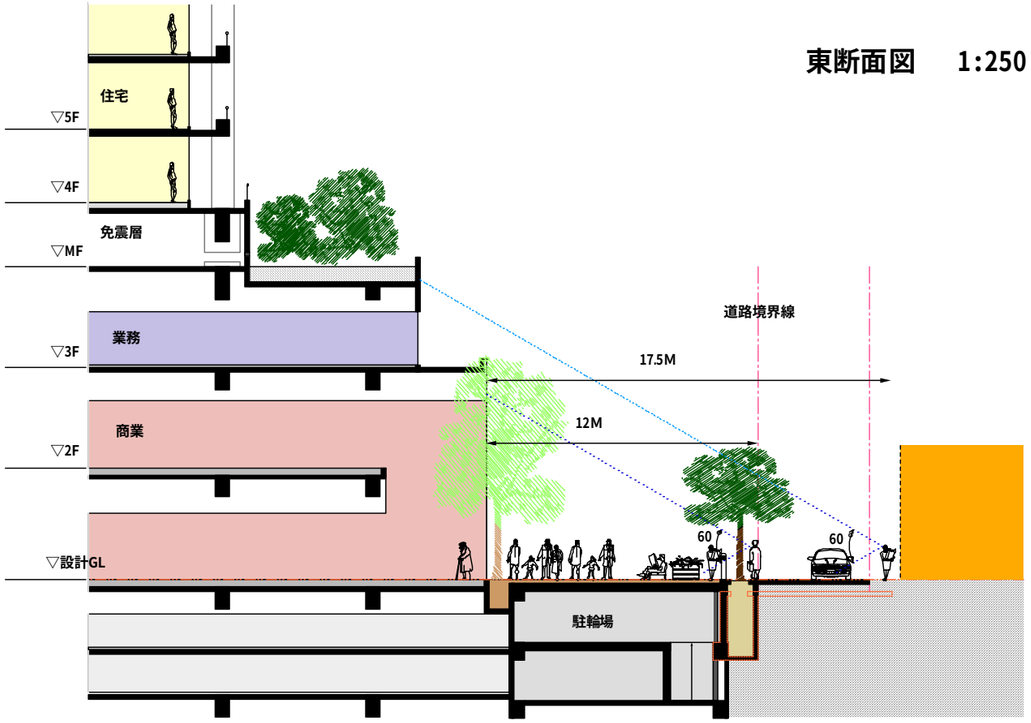
春日通りの歩道を歩く歩行者からは主に敷地外周に植えられた樹木が見えます

南断面図　1:250



敷地南側区道の歩行者からは敷地外周に植えられた樹木や緑化された壁面が見えます

東断面図　1:250



敷地東側の駅前の歩行者からは敷地外周に植えられた樹木が見え、広場内の歩行者からは広場に面した店舗が見えます

図－９

景観シミュレーション

図－10

景観シミュレーション

開発地区南側区道（現況写真）

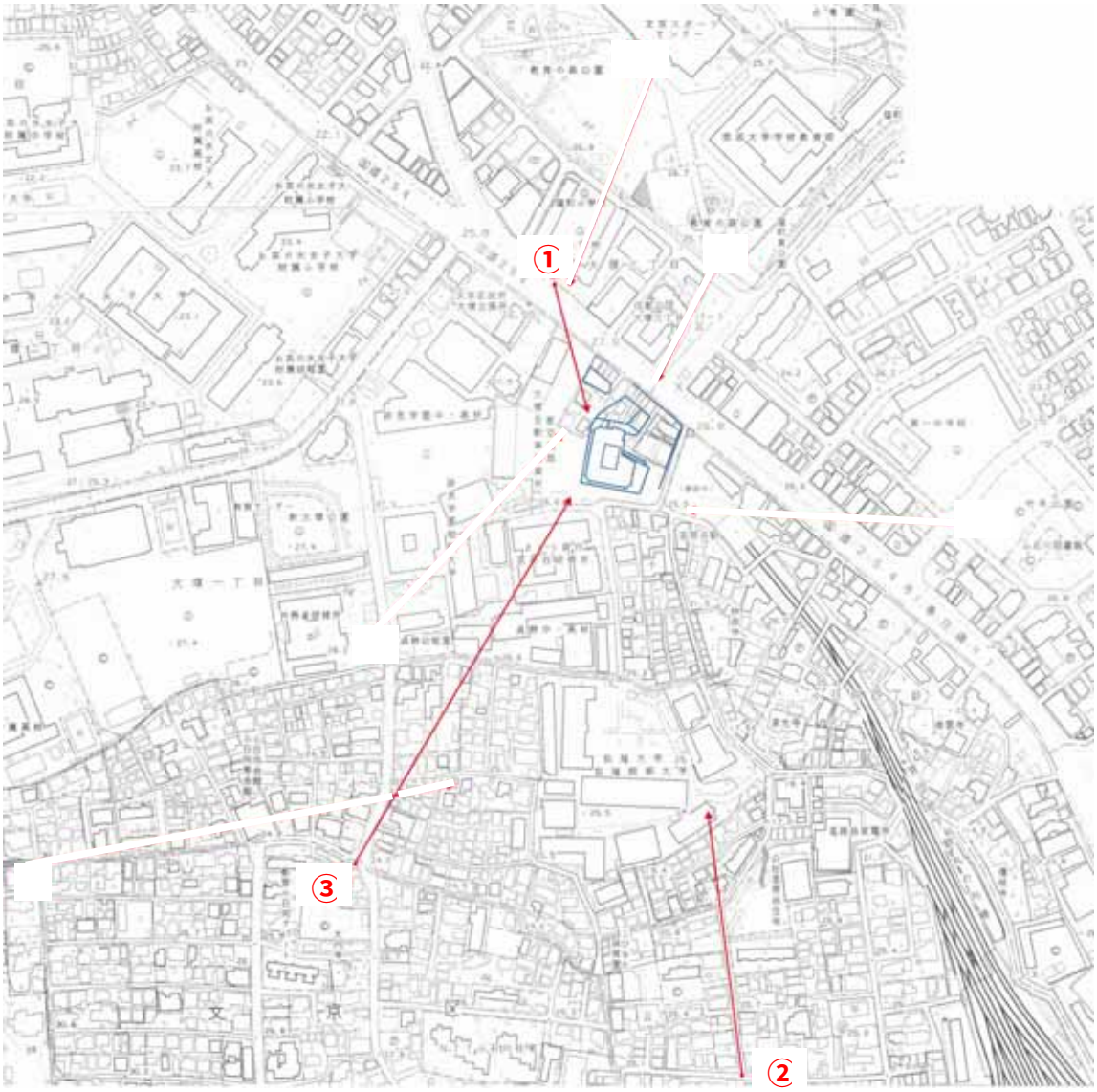
開発地区南側区道イメージ図

図－11

景観シミュレーション

図－12

景観シミュレーション位置図



図－13

地点①

図－14

地点②

図－15

地点③