

第1章 沿線の景観形成の基本的な考え方と基準



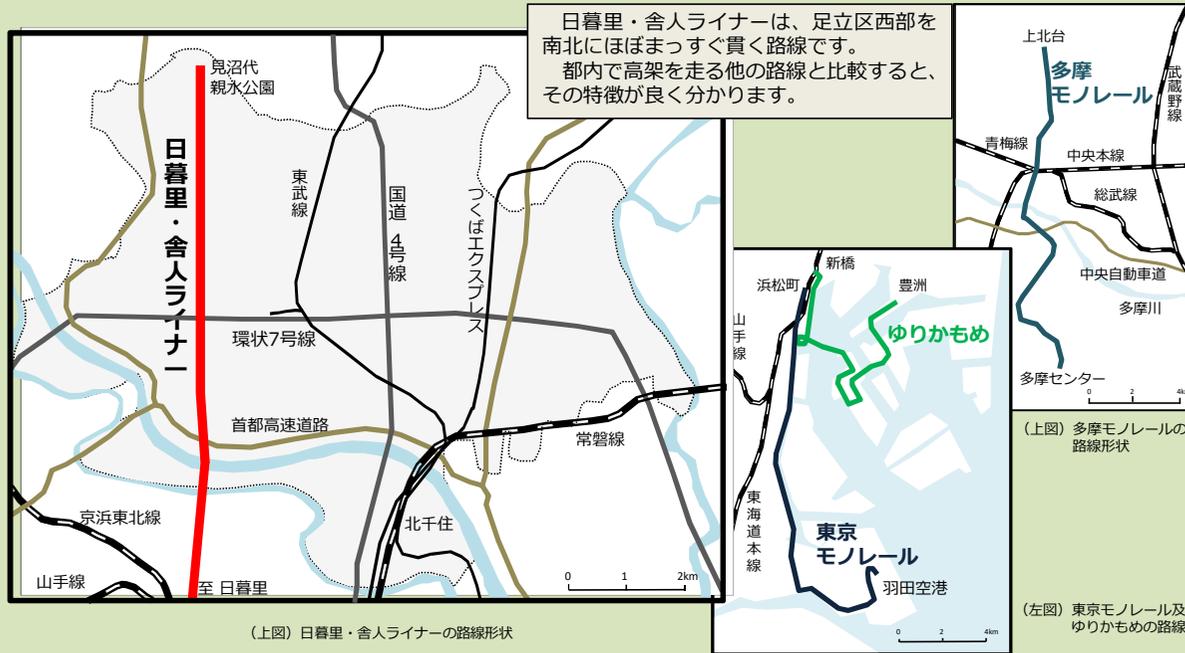
1 日暮里・舎人ライナーの路線情報

基本情報

運行区間 日暮里⇄見沼代親水公園
路線延長 9.8km
所要時間 約20分
駅数 13駅（区内9駅）

- ◆無人走行
- ◆駅毎のシンボルカラー 設定
- ◆様々なバリアフリー・ユニバーサルデザイン対応

「まっすぐ」な路線 -他の高架路線との比較-

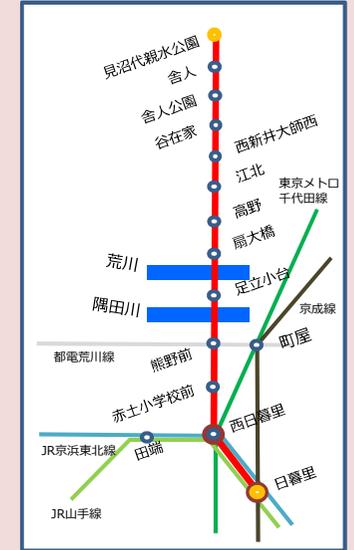


乗り継ぎ路線

JR山手線、JR京浜東北線、東京メトロ千代田線、京成線などに乗り継ぎ可能で、足立区西部の交通網として欠かせないものとなっています。

無人走行

先頭車両では運転手感覚を楽しむことができる



バリアフリー・ユニバーサルデザイン

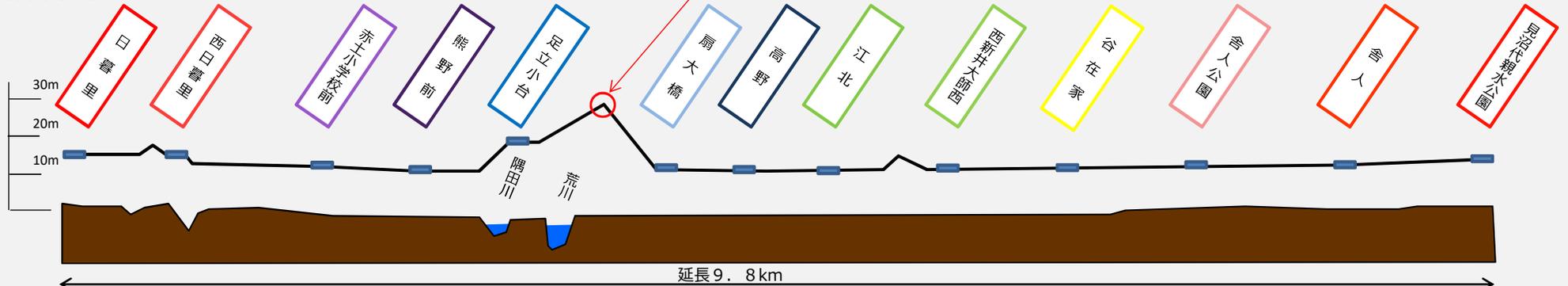
つり革の一部を低くしている

全駅にエレベーター設置



路線高架高さ

首都高速道路を超えるため、同路線で最も高くなっている



2 沿線の景観形成のために

日暮里・舎人ライナーで通勤・通学する人、周辺に住む人、初めて利用する人など、様々な人が本地区で快適に気持ちよく過ごせるように、「景観計画」では、本地区の景観形成の目標、方針及び基準を定めています。

(1) 景観形成の目標

◆景観資源を活かした緑豊かで潤いのある都市景観

◆適切な土地利用による新たなにぎわいの景観

(2) 景観形成の方針

景観形成の目標に合った沿線景観とするために、本地区では以下の5つの方針を定めています。

緑豊かで潤いやゆとりが
感じられる景観の形成

- ・公園や社寺の緑、農地など自然的な資源が豊かであるという特性を踏まえ、これらの景観資源を良好に保全する。
- ・敷地内の緑化を積極的に行う。

にぎわいの感じられる
景観の形成

- ・日暮里・舎人ライナーの駅周辺では、それぞれの地域特性に応じた賑わいの感じられる景観形成を図る。

安全で快適な
歩行者空間の創出

- ・各駅周辺及び沿線ではゆとりある歩行者空間の確保に努め、安全で快適なまち並みの創出を図る。

車窓からの眺めに
配慮した景観の形成

- ・日暮里・舎人ライナーの車窓からの眺めに配慮し、建築物や屋外広告物の形態意匠、色彩を整える。

山々への眺望の保全

- ・富士山、筑波山などの関東周辺の山々への眺望の保全を図る。



(3) 意識する2つの視点

本地区では、前ページに示した「景観形成の方針」を実現するために、「車窓からの視点」と「地上からの視点」を意識することを求めています。

① 車窓からの視点

- 平均高さ15mを走る車窓からの眺望 -



車窓からの景観

- ・隅田川や荒川、舎人公園などを身近に眺めることができる
- ・条件が整っていれば、富士山や筑波山も眺めることができる

車窓からの視点を意識

- ・建築物や広告物の色彩やデザインを工夫する
- ・屋上緑化や壁面緑化などで調和を図る
- ・隣棟間隔など眺望景観を意識し計画する

眺望点からの見晴らし



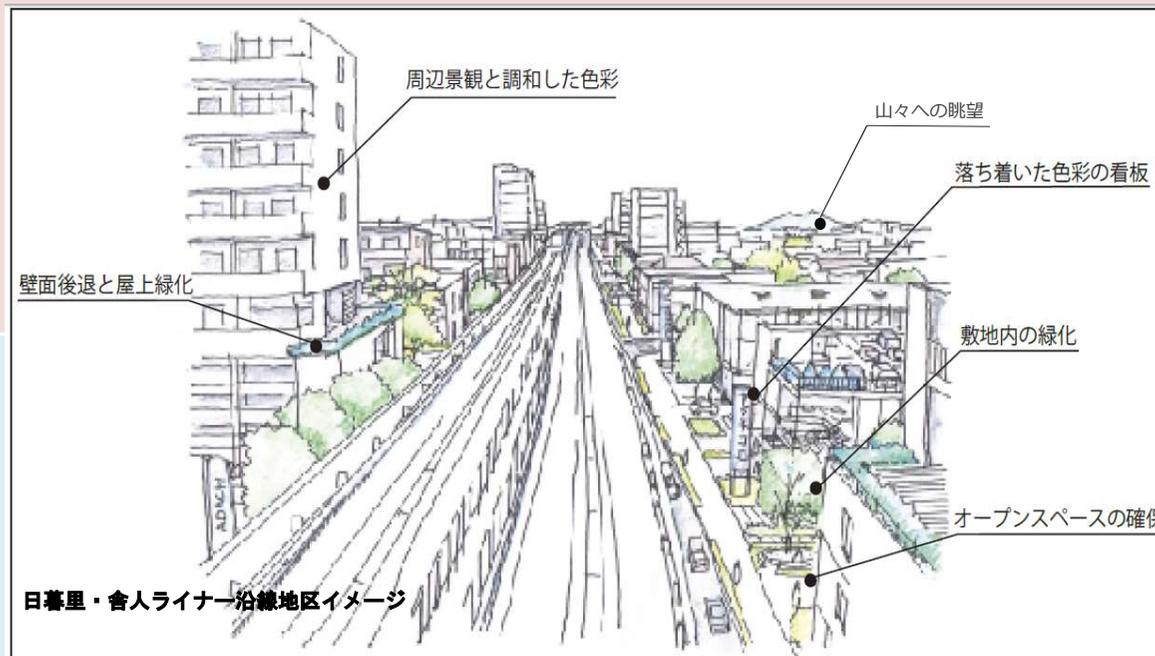
周辺環境と調和した建築物・広告物



富士山・筑波山などの山々



このマークが印された基準は特に車窓からの視点を意識すべき基準であることを示します。



② 地上からの視点

- 周辺環境に配慮した居心地のよい空間へ -



地上からの景観

- ・公園や農地などの緑が多く残っている
- ・陽が差し込むように、デザインされた高架下空間

地上からの視点を意識

- ・積極的に歩道状空地を設ける
- ・敷地内に緑化し、スツールなどを設ける
- ・広告物は、周辺と調和する景観阻害とならないものとする



このマークが印された基準は特に地上からの視点を意識すべき基準であることを示します。

緑や潤いが感じられる空間



ゆとりある歩行者空間



景観を阻害しない広告物



(4) 景観形成のための基準一覧

建築物に関する景観形成基準

1 配置

- ◇1-1
敷地が放射11号線に接する場合は、放射11号線側に空地を確保するなど、圧迫感を軽減するような配置とする。
- ◇1-2
壁面の位置の連続性や適切な隣棟間隔の確保など、日暮里・舎人ライナー沿いのまち並みに配慮した配置とする。
- ◇1-3
敷地内やその周辺に歴史的な遺構や残すべき自然などがある場合は、これを活かした建築物の配置とする。



放射11号線側への空地の創出による圧迫感の軽減

2 高さ・規模

- ◇2-1
沿線の主要な眺望点（道路、河川、公園など）からの見え方を検討し、高さは、周辺建築物群のスカイラインとの調和を図る。



眺望点である環状7号線上からの見通しの良い景観

3 形態・意匠・色彩

- ◇3-1
形態・意匠は、建築物自体のバランスだけでなく、日暮里・舎人ライナー沿いの周辺のまち並みとの調和を図る。
- ◇3-2
外壁は長大な壁面を避けるなど、圧迫感の軽減を図る。
- ◇3-3
3階を超える部分は、放射11号線に垂直方向の隣地境界から外壁を後退させるなど、車窓からの眺望の確保に配慮する。
- ◇3-4
3階を超える部分は、放射11号線の道路境界から外壁を後退させるなど、圧迫感の軽減に努める。また、低層部の屋上を緑化するなど潤いのある景観の創出に努める。
- ◇3-5
建築物に附帯する構造物や設備等は、建築物本体との調和を図る。
- ◇3-6
日暮里・舎人ライナーの駅周辺では、オープンスペースの確保や低層部の開口部を広く取ることなどにより、にぎわいの創出に努める。
- ◇3-7
色彩や素材は、次の事項に適合するとともに、周辺景観との調和を図る。
 - ・外観の色彩は、P.14に定める色彩基準Ⅳのとおりとする。
 - ・地域で親しまれている色彩や素材がある場合は、これらの活用に努める。
 - ・外壁の素材は、美観が損なわれにくく、極端に光沢があるものは避ける。



周辺景観との調和がとれた建築物

4 公開空地・外構・緑化等

- ◇4-1
敷地内ではできる限り緑化を図り、放射11号線沿いや民地相互の緑の連続性について配慮する。また、屋上や壁面の緑化に積極的に取り組む。
- ◇4-2
緑化にあたっては、樹種の選定に配慮し、周辺の景観との調和を図るとともに、植物の良好な生育が可能となるよう、植栽地盤を工夫する。
- ◇4-3
周囲の環境に応じた夜間の景観を検討し、周辺の景観に応じた照明を行う。
- ◇4-4
外構計画は、敷地内のデザインのみを捉えるのではなく、隣接する敷地や道路など、周辺のまち並みとの調和を図った色調や素材とする。



敷地内の積極的な緑化



良好に生育した樹木

工作物に関する景観形成基準

※工作物に関する基準の解説については、各基準の末尾に示した建築物と同様な内容の項目を参照し、準用してください。

1 形態・意匠・色彩

◇1-1

周辺のまち並みから突出する長大な壁面の工作物は避け、次の方法などにより圧迫感の軽減を図る。

- ・部材、色彩・素材などにより分節化を行う。

⇒建築物3-2

◇1-2

軌道より高い部分は、放射11号線に垂直方向の隣地境界から後退させるなど、車窓からの眺望の確保に配慮する。

⇒建築物3-3

◇1-3

軌道より高い部分は、放射11号線の道路境界から後退させるなど、圧迫感の軽減に努める。

⇒建築物3-4

◇1-4

設備等は、工作物と一体化するか緑化するなどにより、周辺との調和を図る。

⇒建築物3-5

◇1-5

色彩や素材は、次の事項に適合するとともに、周辺景観との調和を図る。（ただし、コースターなどの遊戯施設で、壁面と認識できる部分をもたない工作物を除く。）

- ・色彩は、色彩基準Ⅳのとおりとする。
- ・外壁や柱の素材は、美観が損なわれにくく、極端に光沢があるものは避ける。

⇒建築物3-7

開発行為に関する景観形成基準

1 木竹の保全または適切な植栽

◇1-1

敷地内に、樹高が10 m以上で幹周り1.5 m以上（足立区保存樹対象基準）又は樹高15 m以上の樹木や地域のシンボルとなる樹木がある場合は、それらの保全に適切な植樹土地面積の確保に努める。



既存樹木を保全する全体計画



デザイン性を持たせ、まちに馴染むルーバー



景観阻害となる位置や高さに掲示しない

屋外広告物に関する景観形成誘導基準

1 位置

◆1-1

屋上広告は、車窓からの眺望を妨げない位置とし、自家用を原則とする。

◆1-2

窓面を利用して広告物を掲示することを極力避ける。

◆1-3

同一敷地内に表示する箇所は1箇所程度とし、コンパクトにまとめる。

2 形態・意匠・色彩

◆2-1

点滅する光源やけばけばしい電飾の使用を避ける。

◆2-2

建物デザインに応じた必要最小限の大きさとする。

◆2-3

シンプルな形状とする。

◆2-4

文字や商標の表示を基本とし、写真やイラストは極力避ける。

◆2-5

壁面広告は、壁面に直接箱文字で表示する、あるいは地色を壁面と同色にするなど建物デザインと馴染ませる工夫をする。

◆2-6

屋上広告は、架台、支柱、裏面が見えないように工夫する。

◆2-7

地色は、建築物等の色彩基準に適合する落ち着いた色彩とする。

◆2-8

多色使いとしない。