

11.11 景観

都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲に主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観があり、道路の存在による影響が考えられるため、調査、予測及び評価を行った。

11.11.1 道路（地表式又は掘割式，嵩上式）の存在に係る景観

(1) 調査

1) 調査の手法

ア. 調査した情報

- a. 主要な眺望点の状況
主要な眺望点の状況を調査した。
- b. 景観資源の状況
景観資源の状況を調査した。
- c. 主要な眺望景観の状況
主要な眺望景観の状況を調査した。
- d. 都市景観の状況
日常的な視点場における歩行者等の利用の状況，眺望景観の状況を調査した。

イ. 調査手法

調査は、文献その他の資料調査及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析による方法により行った。調査に用いた文献その他の資料は以下のとおりである。なお、現地調査は主要な眺望点の状況，主要な眺望景観の状況，都市景観の状況（歩行者等の利用状況，バス停等の視点場からの眺望景観の状況）の調査を実施した。

- ・「第3回自然環境保全基礎調査 自然景観資源調査報告書」（平成元年 環境庁）
- ・「福岡県ホームページ」（<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/>）
- ・「福岡観光地検索」（福岡県観光情報 クロスロードふくおか ホームページ，
<http://www.crossroadfukuoka.jp/>）
- ・「平成29年度版 教育要覧」（福岡県教育庁総務部総務課ホームページ，
<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/kyouiku-binran-27.html>）
- ・「福岡市の文化財」（福岡市経済観光文化局ホームページ，
<http://bunkazai.city.fukuoka.lg.jp/>）
- ・「志免町の史跡と文化財」（志免町 ホームページ，
<https://www.town.shime.lg.jp/site/bunkazai/>）
- ・「指定文化財」（粕屋町 ホームページ，<http://www.town.kasuya.fukuoka.jp/chiiki/rekishi/shiteibunkazai/index.html>）

ウ. 調査地域及び調査地点

調査地域は、都市計画対象道路事業実施区域及びその端部から 3km 程度の範囲とした。

調査地点は、景観の特性を踏まえ、調査地域における主要な眺望点及び主要な景観資源並びに主要な眺望景観、都市景観に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点とした。

なお、景観資源に関しては当該範囲外に存在するものに関しても主要な眺望点から眺望される場合には把握対象とした。

エ. 調査期間等

現地調査は、夏季、冬季（各 1 回）とし、調査時期は夏季（平成 29 年 8 月 3 日、4 日、平成 30 年 8 月 14 日）、冬季（平成 29 年 2 月 3 日、21 日、平成 31 年 1 月 14 日）に実施した。

2) 調査結果

ア. 文献その他の資料調査

a. 主要な眺望点の状況

調査地域における主要な眺望点の候補は、表 11.11.1-1 及び図 11.11.1-1 に示すとおりである。

主要な眺望点の定義は、「不特定かつ多数のものが利用している景観資源を眺望する場所」であることから、文献その他の資料調査では、不特定かつ多数のものが利用している場所を主要な眺望点候補として選定した。

表 11.11.1-1 主要な眺望点の候補の概要

番号	名称		概要
①	福岡県庁展望室		都市計画対象道路事業実施区域の北西に位置する福岡県庁舎の11階の展望室
②	東平尾公園	貝花尾展望台	都市計画対象道路事業実施区域の南東に位置する東平尾公園内の展望台
③		丸尾展望デッキ	都市計画対象道路事業実施区域の南東に位置する東平尾公園内の展望デッキ
④		アクション福岡	都市計画対象道路事業実施区域の南東に位置する東平尾公園内のアクション福岡の1Fラウンジ
⑤	下月隈1号緑地		都市計画対象道路事業実施区域の南東に位置する下月隈1号緑地
⑥	福岡空港	国内線展望室・送迎デッキ	都市計画対象道路事業実施区域の東～南に位置する福岡空港国内線内の展望室、4階の送迎デッキ
⑦		国際線送迎デッキ	都市計画対象道路事業実施区域の南に位置する福岡空港国際線内の4階の送迎デッキ
⑧	JR博多シティ展望テラス		都市計画対象道路事業実施区域の南西に位置するJR博多シティ11Fの展望テラス
⑨	都会のオアシス「アクロス山」		都市計画対象道路事業実施区域の西に位置する都会のオアシス「アクロス山」山頂
⑩	志免総合公園		都市計画対象道路事業実施区域の南東に位置する志免総合公園内
⑪	博多ポートタワー		都市計画対象道路事業実施区域の西に位置する博多ポートタワー内の展望室

注) 表中の番号は図 11.11.1-1 に対応している。

b. 景観資源の状況

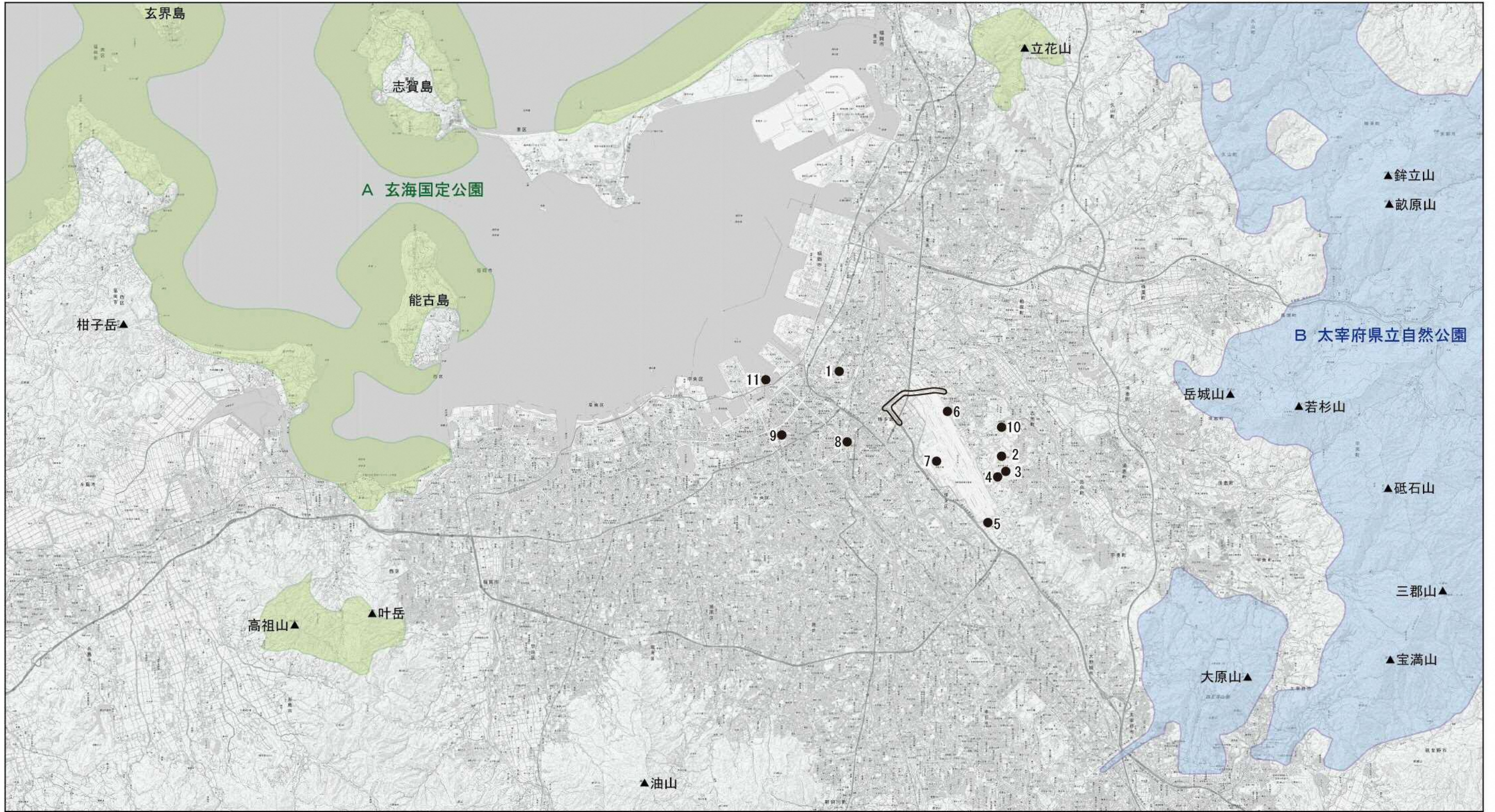
調査地域における景観資源の概要は、表 11.11.1-2 及び図 11.11.1-1 に示すとおりである。

調査地域に分布する景観資源として玄海国定公園、太宰府県立自然公園がある。

表 11.11.1-2 景観資源の概要

記号	名称	概要
A	玄海国定公園	清く澄んだ玄界灘沿岸の海岸線と、クスノキの原生林で知られる立花山（標高 367 メートル）を含む地域。白砂青松の海岸線，岬からの眺望などを求めて，レジャーで訪れる人も多い地域。
B	太宰府県立自然公園	史跡の都として広く知られる太宰府・宝満山（標高 829 メートル）及び三郡山系を含む地域。各地に城跡，寺社仏閣，霊場などが点在し，歴史の香りが色濃く残る自然公園。

注) 表中の記号は図 11.11.1-1 に対応している。



- 凡 例
- 事業実施区域
 - 眺望点
- 景 観 資 源
- A 玄海国定公園
 - B 太宰府県立自然公園

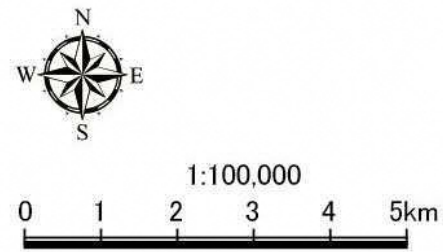


図 11.11.1-1 主要な眺望点の候補及び景観資源の位置

イ. 現地調査

a. 主要な眺望点の状況

主要な眺望点の選定結果は表 11. 11. 1-3 に示すとおりである。

ここで取り扱う主要な眺望点は、主要な眺望点の候補のうち、都市計画対象道路事業実施区域を視認でき、かつ、景観資源を眺望できる地点を選定した。

上記により選定された主要な眺望点は「志免総合公園」及び「博多ポートタワー」である。

現地調査の結果、「志免総合公園」からは、玄海国定公園（能古島等）、柑子岳が眺望でき、「博多ポートタワー」からは、太宰府県立自然公園（若杉山、三郡山、宝満山等）が眺望できたため、主要な眺望点として選定した。

主要な眺望点の状況は表 11. 11. 1-4 に示すとおりである。

表 11. 11. 1-3 主要な眺望点の選定結果

番号	名 称	事業実施区域 の視認性※1	眺望できる 景観資源	主要な眺望点 の 選定結果※2
1	福岡県庁展望室	×		×
2	東平尾公園	貝花尾展望台		×
3		丸尾展望デッキ		×
4		アクション福岡		×
5	下月隈1号緑地	×		×
6	福岡空港	国内線展望室・ 送迎デッキ	×	×
7		国際線送迎デッキ	×	×
8	J R博多シティ展望テラス	×		×
9	都会のオアシス「アクロス山」	×		×
10	志免総合公園	○	玄海国定公園（能古島等）	○
11	博多ポートタワー	○	太宰府県立自然公園（三郡山、砥石山等）	○

※1：事業実施区域の視認性における「○」は事業実施区域及び計画路線が視認できることを、「×」は事業実施区域が視認できないことを示す。

※2：主要な眺望点の選定結果における「○」は主要な眺望点として選定したことを、「×」は選定していないことを示す。

表 11. 11. 1-4 主要な眺望点の状況

名 称	眺望景観の状況	眺望できる景観資源
志免総合公園	志免総合公園敷地内を正面に、景観資源である能古島等、柑子岳などが視認できる。 事業実施区域が視認できる。	玄海国定公園（能古島等）、柑子岳
博多ポートタワー	博多港、福岡国際センター等を正面に、景観資源である若杉山、三郡山、宝満山などが視認できる。 事業実施区域が視認できる。	太宰府県立自然公園（若杉山、三郡山、宝満山等）

b. 主要な眺望景観の状況

調査地域における主要な眺望景観の状況は表 11. 11. 1-5 に示すとおりである。

表 11. 11. 1-5 (1) 主要な眺望景観の状況

眺望点	志免総合公園	事業実施区域の方角：北西
 <p>夏季調査</p> <p>事業実施区域</p> <p>冬季調査</p> <p>事業実施区域</p>		

表 11.11.1-5 (2) 主要な眺望景観の状況

眺望点	博多ポートタワー	事業実施区域の方角：南東
 <p data-bbox="1209 331 1337 367">夏季調査</p> <p data-bbox="719 636 876 667">事業実施区域</p>		
 <p data-bbox="1209 1151 1337 1187">冬季調査</p> <p data-bbox="756 1456 912 1487">事業実施区域</p>		

c. 都市景観の状況

i) 歩行者等の利用の状況

歩行者等の利用の状況の調査ルートは図 11.11.1-2 に示すとおりであり、調査結果は表 11.11.1-6 に示すとおりである。

利用人数が多かったのは、橋梁部付近では南側 G ライン，擁壁部付近では H 及び I ラインであった。

表 11.11.1-6 現地調査における利用状況調査結果

調査ルート 調査時期	橋梁部付近（北側）			橋梁部付近（南側）				擁壁部付近		
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
夏季調査	8	9	0	5	4	0	17	8	8	1
冬季調査	9	9	4	5	0	0	12	7	7	4
合計	17	18	4	10	4	0	29	15	15	5

注) 表中の数字は人数を示す。

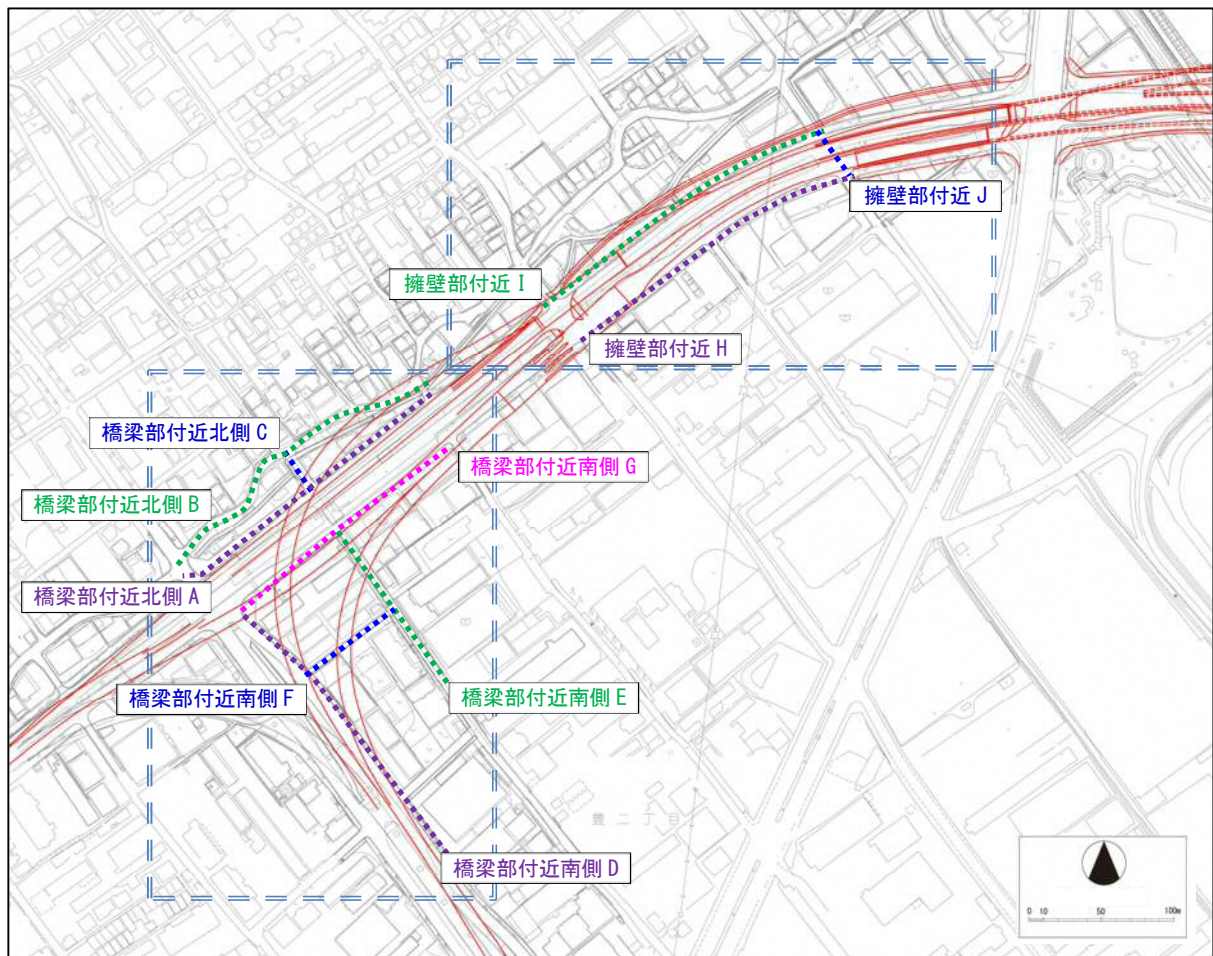




図 11.11.1-2 歩行者等の利用の状況の調査ルート

ii) 歩道等から視認される眺望景観の状況

利用人数が多かった橋梁部付近の南側 G ライン, 擁壁部付近の H 及び I ラインのうち, 人が立ち止まると考えられる歩道等 (バス停付近) から視認される眺望景観の状況は表 11.11.1-7 に示すとおりである。

なお, バス停の位置は図 11.11.1-3 に示すとおりである。

表 11.11.1-7 歩道等から視認される眺望景観の状況

豊一丁目バス停付近 (北東方向)	豊二丁目バス停付近 (北東方向)
	

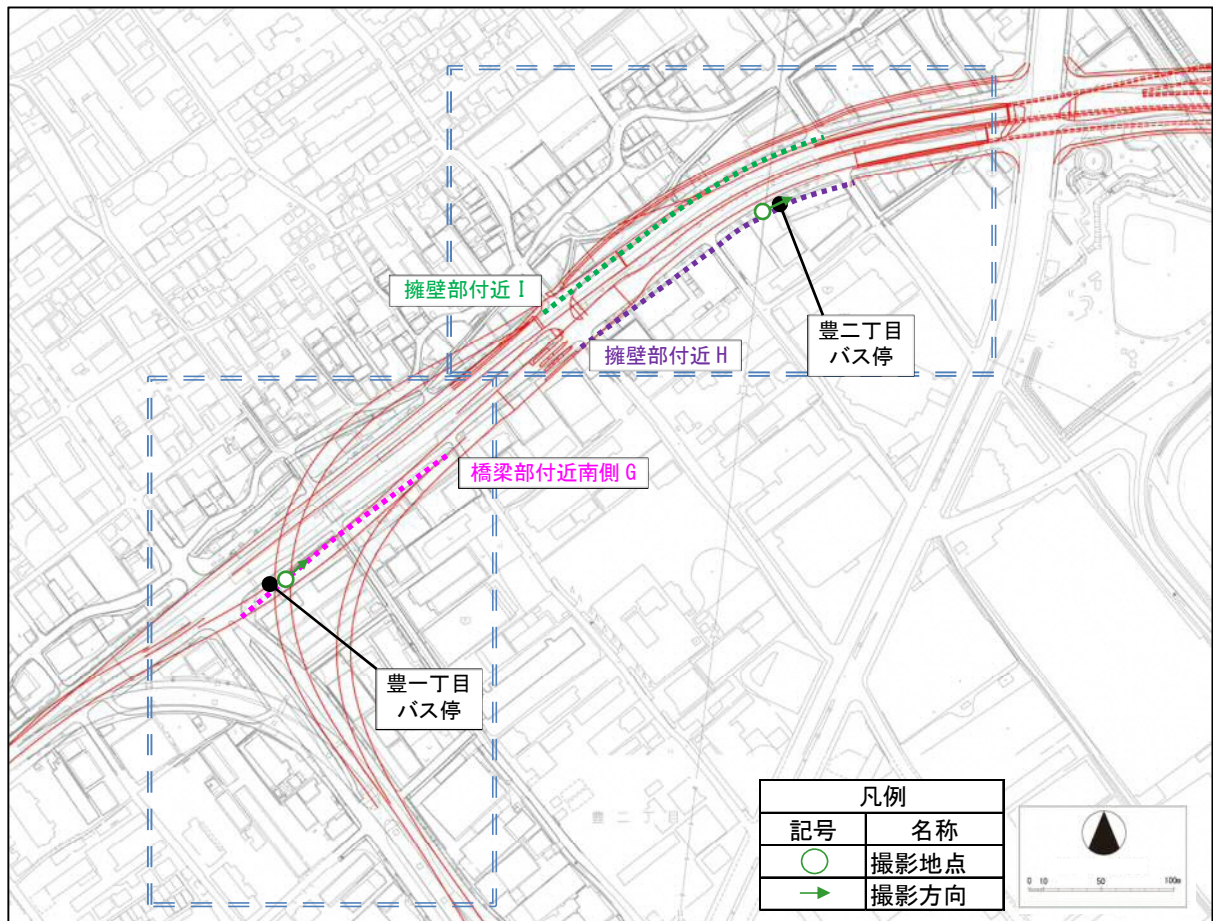


図 11.11.1-3 橋梁部付近南側 G ライン, 擁壁部付近 H 及び I ラインにおけるバス停

(2) 予測

1) 予測の手法

予測は、主要な眺望景観の変化及び都市景観の変化について実施した。

なお、主要な眺望点及び景観資源の改変については、調査結果より、都市計画対象道路事業実施区域内に主要な眺望点（候補を含む）及び景観資源は存在しなかったことから、予測対象はない。

ア. 予測手法

予測手法は、主要な眺望景観の変化についてはフォトモンタージュ法を、都市景観の変化については、スケッチ・パースによる視覚的な表現方法を用いて、都市計画対象道路完成後の予想図を表現し、眺望景観の変化の程度を予測した。

また、表 11. 11. 1-8 に示す視覚に関する物理的指標について整理した。

イ. 予測地域

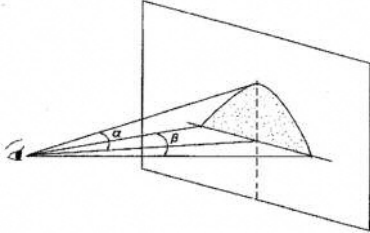
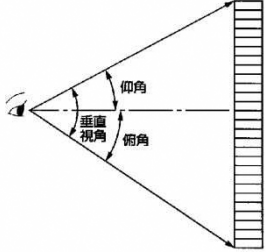
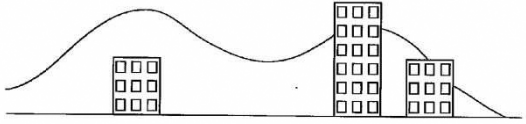
予測地域は、主要な眺望景観の変化については、調査結果より主要な眺望景観の変化が生じる志免総合公園、博多ポートタワーの2地域とした。

また、都市景観の変化については、調査結果より眺望景観の変化が生じる橋梁部付近と対象道路の擁壁部付近とし、人が立ち止まる時間が長いと考えられるバス停のうち、豊一丁目バス停付近（北東方向）、豊二丁目バス停付近（北東方向）のバス到来方向の眺望景観を対象とした。

ウ. 予測対象時期等

景観の特性を踏まえ、主要な眺望景観及び都市景観の変化に係る環境影響を的確に把握できる時期として夏季を設定した。

表 11.11.1-8 視覚に関する物理的指標

指標	内容	
視距離	<p>視距離によって施設などの認知を規定する要因（テクスチャー、色彩、形態等）が変化するので、保全水準の達成の程度の判定及び保全対策の立案への指標としても役立つ。</p>	<p>景観の視距離を近景・中景・遠景と区分すると、この3区分は対象によってその絶対的距離は異なってくるが、概ね以下のような感覚でとらえられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○近景…対象の要素やディテールが目につきやすい領域（500m程度以内） ○中景…対象全体の形態がとらえやすく、対象が景観の主体となる領域（500m～3km程度） ○遠景…対象が景観のごく一部となる領域（3km程度以遠）
水平見込角	<p>視点からの対象の見えの大きさを表わす指標で、視点から対象を見込む水平見込角を指標値として用いる。</p>	<p>水平見込角が、10° を超えると対象構造物は目立つようになる。</p>  <p>α : 垂直視角 β : 水平見込角</p>
仰角	<p>仰角とは、対象物の上端と視点を結ぶ線と水平線のなす角。構造物の見えの面積とほぼ比例関係にある仰角を圧迫感の指標として用いる。仰角が大きいと圧迫感を感じる。</p>	<p>仰角は 18° になると圧迫感が感じられ始め、30° では対象物が全視野を占め、圧迫感が残る。（メルテンズの法則）</p> <p>また、俯角 10° 付近は俯瞰景観における中心領域であるといわれており、都市計画対象道路事業実施区域がその周辺に位置する場合は目につきやすくなる。</p> 
俯角	<p>対象物の下端と視点を結ぶ線と水平線のなす角。俯瞰景観においては、俯角が目につき易さの重要な指標となる。</p>	
スカイライン切断の有無	<p>スカイラインとは山が空を背景として描く輪郭線のこと。</p>	<p>人工物の出現により、スカイラインの連続性が切断された場合には、景観上の支障が大きくなるとされている。</p>  <p>スカイラインを切らない スカイラインを切る</p>

出典：「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（平成25年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）

2) 予測結果

予測結果は、以下に示すとおりである。

ア. 主要な眺望景観の変化

a. 志免総合公園

本眺望景観は、都市計画対象道路事業実施区域の南側に位置する志免総合公園からの眺望であり、景観資源である玄海国定公園（能古島等）を眺望することができる。また、都市計画対象道路は、豊ジャンクション付近の高架構造が視認できる。

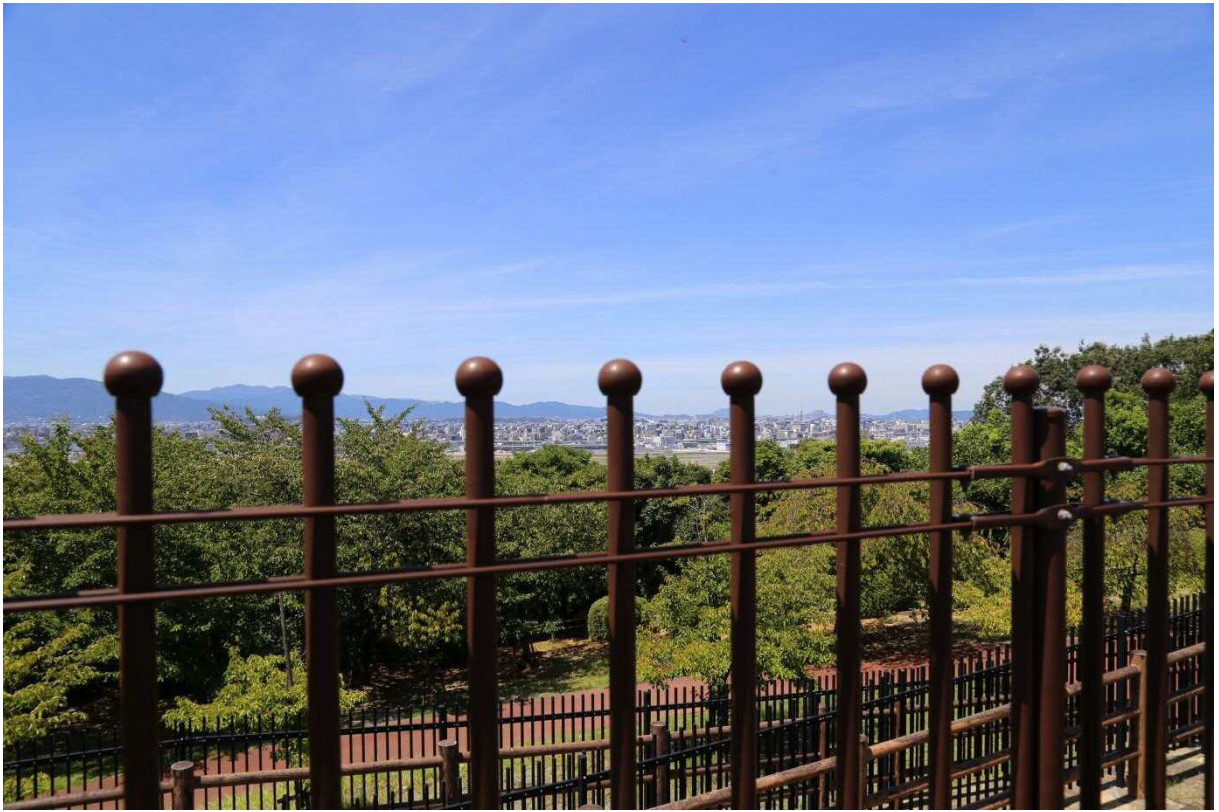
物理的指標による解析結果は表 11. 11. 1-9 (1)に示すとおりであり、都市計画対象道路は中景に位置しており、水平見込角は約8度と目立ちやすさはなく、俯角は約1度と圧迫感を感じさせるものではない。また、スカイラインを切断しない。

これらのことから、本眺望景観におよぼす環境影響はないと予測される。

表 11. 11. 1-9 (1) 視覚に関する物理的指標による解析結果

指 標	内 容
視距離	約 2, 900m
水平見込角	約 8 度
俯角・仰角	俯角約 1 度
スカイライン切断の有無	無し

【 現 況 】



【 完成後 】



写真 11.11.1 (1) 志免総合公園

b. 博多ポートタワー

本眺望景観は、都市計画対象道路事業実施区域の北側に位置する博多ポートタワーからの眺望であり、景観資源である太宰府県立自然公園（三郡山、砥石山等）を眺望することができる。また、都市計画対象道路は、豊ジャンクション付近の高架部が視認できる。

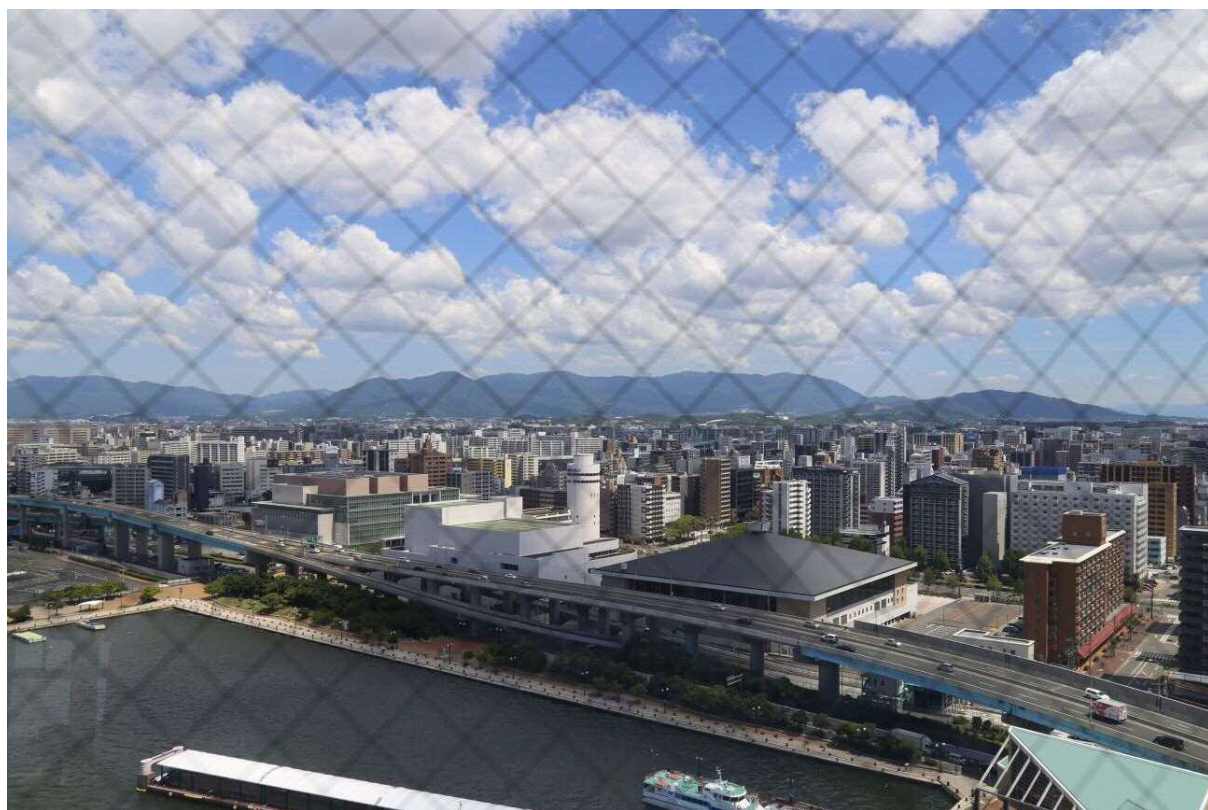
物理的指標による解析結果は表 11.11.1-9(2)に示すとおりであり、都市計画対象道路は中景に位置しており、水平見込角は約2度と目立ちやすさはなく、俯角は約1度と圧迫感を感じさせるものではない。また、スカイラインを切断しない。

これらのことから、本眺望景観におよぼす環境影響はないと予測される。

表 11.11.1-9(2) 視覚に関する物理的指標による解析結果

指 標	内 容
視距離	約 3,000m
水平見込角	約 2 度
俯角・仰角	俯角約 1 度
スカイライン切断の有無	無し

【 現 況 】



【 完成後 】

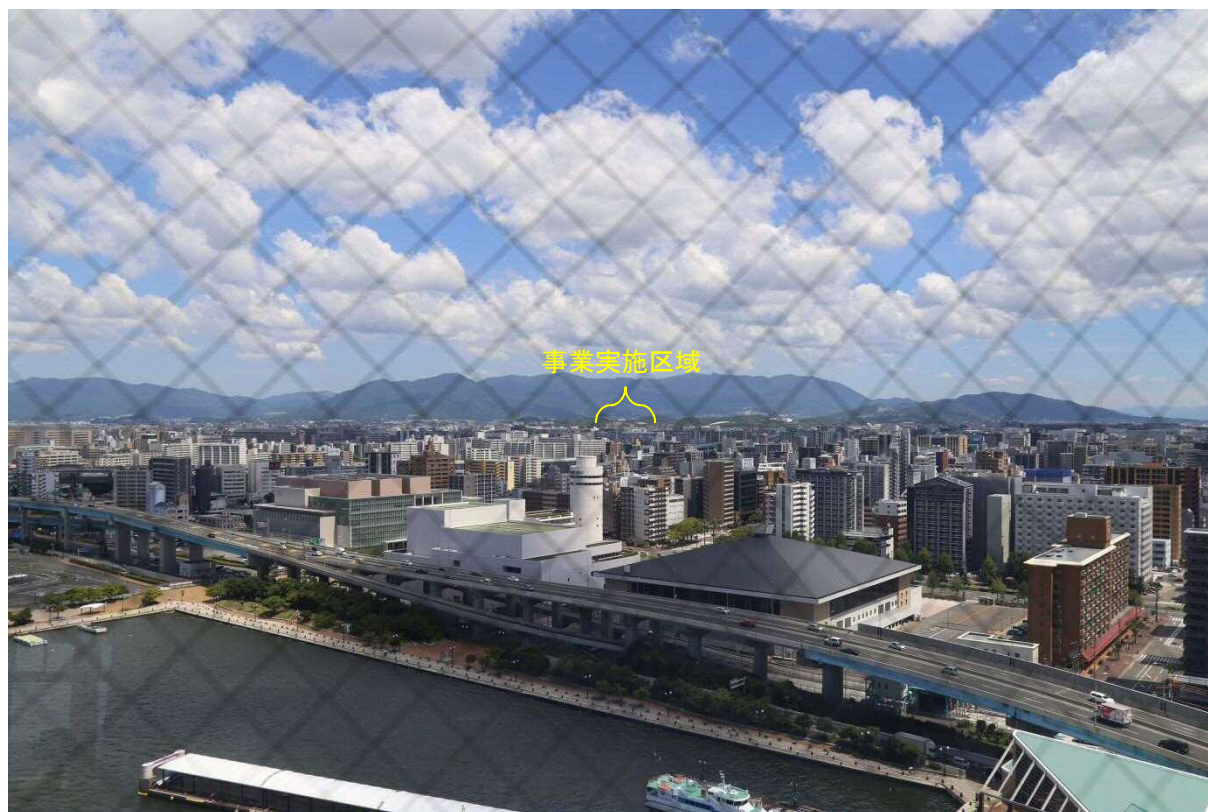


写真 11.11.1(2) 博多ポートタワー

イ. 都市景観の変化

a. 豊一丁目バス停付近（北東方向）

本眺望景観は、都市計画対象道路事業実施区域内に存在する豊一丁目バス停付近からの眺望であり、本都市計画対象道路と接続する福岡都市高速3号空港線や市道下臼井博多駅線等が視認できる。

都市計画対象道路は、豊 JCT から高架構造で通過し、空港口交差点西側で擁壁構造となる。

眺望点からは、図 11.11.1-4(1)に示すとおりであり、福岡都市高速3号空港線やビル等に加え、都市計画対象道路の高架構造が視認される状況となるため、現況よりも空を視認できる範囲が狭くなる。また、視野に占める人工構造物の構成率が高いことから圧迫感を感じることとなるため、眺望景観に影響を及ぼすものと予測される。



図 11.11.1-4 (1) 豊一丁目バス停付近（北東方向）

b. 豊二丁目バス停付近（北東方向）

本眺望景観は、都市計画対象道路事業実施区域内に存在する豊二丁目バス停付近からの眺望であり、市道下臼井博多駅線等が視認できる。

都市計画対象道路は、空港口交差点西側で擁壁構造となる。

眺望点からは、図 11.11.1-4(2)に示すとおりであり、市道下臼井博多駅線やビル等に加え、都市計画対象道路の擁壁構造が視認される状況となる。現況の植栽部分が人工構造物の擁壁構造に変わることから、景観構成要素が変化し、人工構造物がやや目立つ状況となるため、眺望景観に影響を及ぼすものと予測される。

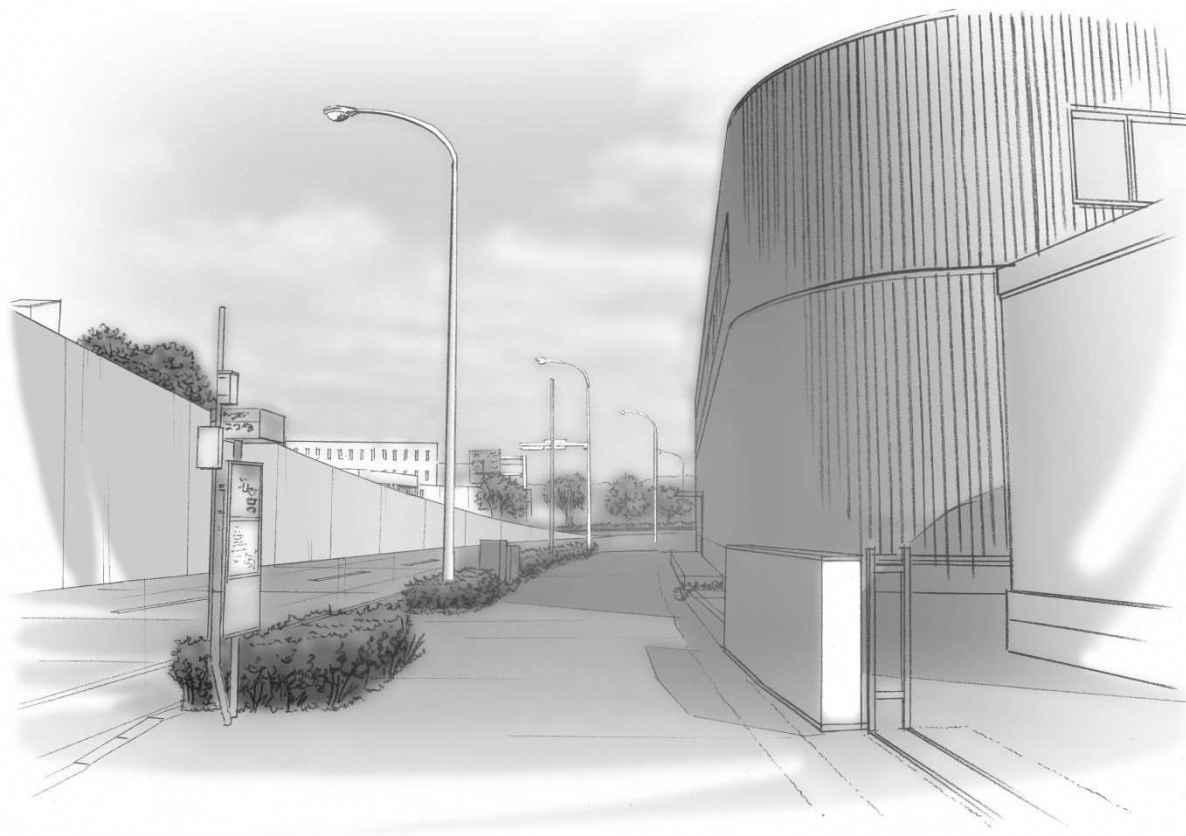


図 11.11.1-4 (2) 豊二丁目バス停付近（北東方向）

(3) 環境保全措置の検討

1) 環境保全措置の検討の状況

予測の結果、主要な眺望景観の変化、主要な眺望点及び景観資源の改変に及ぼす環境影響はないものと考えられるが、都市景観の変化に影響を及ぼすものと予測されるため、事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置を検討するにあたっては、事業特性や地域特性を踏まえ、環境保全措置の方法として表 11.11.1-10 に示す 2 案の適用性を考えた。

表 11.11.1-10 道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在に係る
景観の環境保全措置の検討の状況

環境保全措置の種類	環境保全措置の効果	環境保全措置の検討結果
構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の検討	構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の検討を行うことで、景観に与える圧迫感を低減できる。	周辺景観との調和を見込むことの出来る環境保全措置であることから、本環境保全措置を採用する。
道路付属物（照明ポール、立入防止柵等）の形状、デザイン、色彩の検討	道路付属物（照明ポール、立入防止柵等）の形状、デザイン、色彩の検討を行うことで、景観に与える圧迫感を低減できる。	

2) 検討結果の整理

環境保全措置の検討結果については、表 11.11.1-11 に示すとおりであり、「構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の検討」、「道路付属物（照明ポール、立入防止柵等）の形状、デザイン、色彩の検討」を採用することとした。

環境保全措置を講じるにあたっては、事業の実施段階において都市景観に配慮するよう、有識者等の意見及び指導を得ながら、適切に実施する。

表 11.11.1-11 環境保全措置の検討結果

実施主体	福岡市，福岡北九州高速道路公社	
実施内容	種類	「構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の検討」 「道路付属物（照明ポール、立入防止柵等）の形状、デザイン、色彩の検討」
	位置	橋梁部及び擁壁部
保全措置の効果	周辺景観との調和を図ることができ、景観に与える圧迫感を低減することができる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

(4) 事後調査

採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さい。また、採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性はない。

よって、事後調査は行わないこととした。

(5) 評価

1) 評価の手法

ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在に係る景観の予測結果並びに環境保全措置の検討結果を踏まえ、環境要素に及ぶおそれのある影響が、実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて評価した。

イ. 国又は地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策との整合性

環境の保全に関する施策との整合性の検討については、「福岡市環境配慮指針（改定版）」における「地域特性別環境配慮事項」の「内陸部（市街住宅地域）」に係る配慮事項のうち、本事業の内容を踏まえ、表 11.11.1-12 に示す「人と自然との豊かな触れ合いの確保」と予測結果を比較することにより行った。

表 11.11.1-12 環境の保全に関する施策

環境配慮の対象とする 環境要素	環境配慮事項
人と自然との豊かな触れ合いの確保	人と自然との触れ合いを考慮した施設構造物の検討 ・橋脚や護岸、コンクリート施設などの配置やデザインや形状、色彩を工夫する。

2) 評価結果

ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

都市計画対象道路は、主要な眺望点及び景観資源の改変は行わない計画としている。また、主要な眺望景観におよぼす環境影響はないものと予測される。

なお、都市景観については、環境影響をより低減するための環境保全措置として、有識者等の意見及び指導を得ながら、「構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の検討」、「道路付属物（照明ポール、立入防止柵等）の形状、デザイン、色彩の検討」を事業実施段階に適切に検討し、周辺景観との調和を図ることとしている。

したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価する。

イ. 国又は地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策との整合性

予測の結果、主要な眺望景観におよぼす環境影響はないものと予測されるが、都市景観については、眺望景観に影響を及ぼすものと予測される。このため、都市景観については福岡市環境配慮指針に配慮し、事業の実施段階において、学識経験者等の意見及び指導を得ながら、「構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の検討」、「道路付属物（照明ポール、立入防止柵等）の形状、デザイン、色彩の検討」を実施することとしている。

したがって、環境の保全に関する施策との整合が図られているものと評価する。