

第4章

施設分野毎の景観形成の考え方

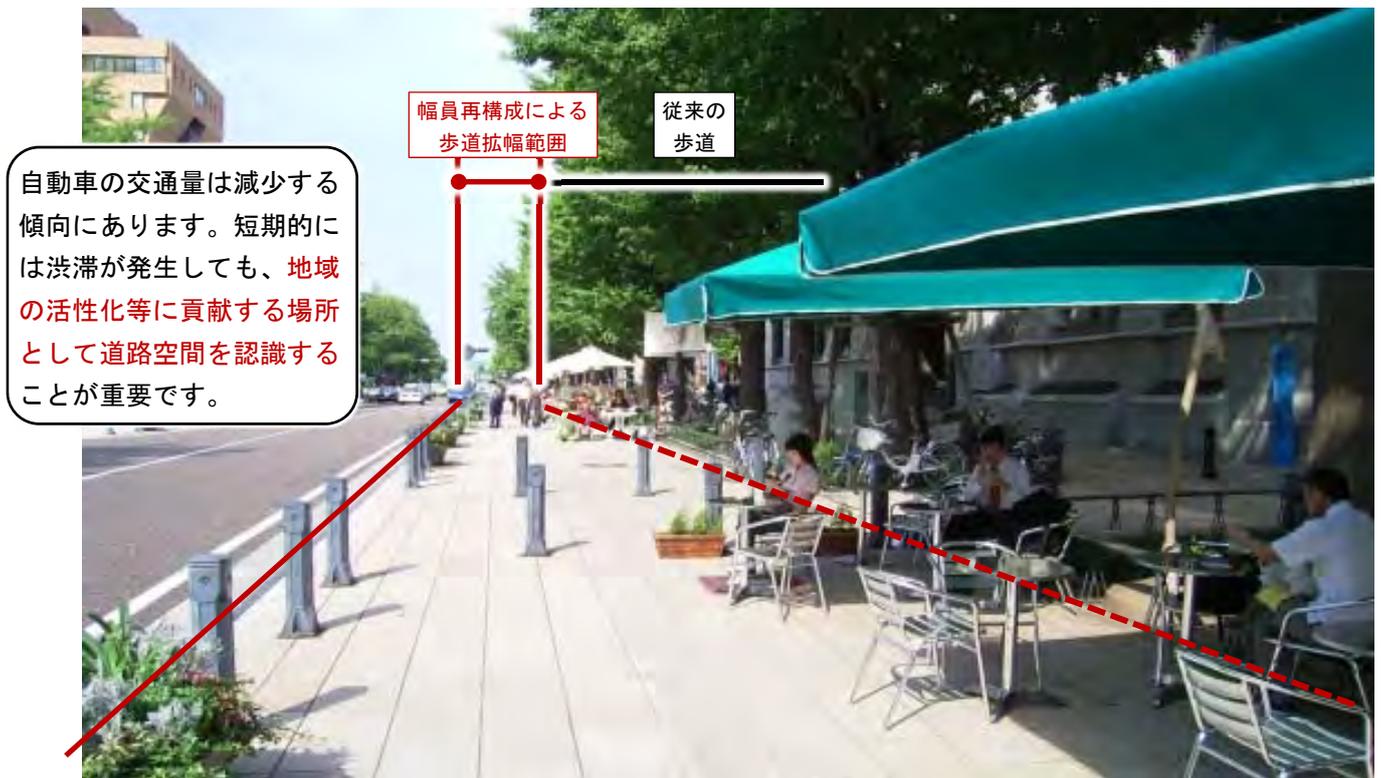
第 4-1 章 道路

4-1-1. 道路の景観形成の基本的な考え方

道路はネットワークを形成しており、都市内の道路から農山村部や山間部の道路、また都市間を連絡する高速道路など、道路の特徴により、景観的配慮のために留意すべき事項はそれぞれ異なります。

良好な道路景観を形成・保全するには次の点に配慮することが重要です。

(1) 安全性・利便性・経済性・環境・景観の全てに配慮



これまで多くの道路は、単にモノや人を運ぶ機能を優先して整備が進められてきましたが、近年は「人・文化の交流空間」「生活空間」といった役割に対するニーズの高まりに対応するため、道路法の改正など、各種制度改正がなされつつあります。平成24年に制定された山梨県県道の構造基準等を定める条例第3条(基本理念)においても、「道路は、歴史的風致、自然的特性その他の観光資源を有する地域の道路にあっては、これらの地域特性に応じた道路の利用状況及び周辺の景観との調和に配慮した構造とするものとする」ことが規定されています。

これからの道路整備は、こうした多様なニーズに対応するとともに、沿道にある地域資源の有効活用による地域の活性化、地域住民との連携や、住民参加による道づくりなどに繋げていく必要があります。

また、歩行者の多い街なかや観光地の道路では、人間を大事にしていることが分かる整備、おもてなしが感じられる整備を心がける必要があります。

そうすれば、利用者の多くが良い景観だと思う道路となります。

(2) 地域性を考える

道路をどこに、どうつくるかによって、地域がどう見えるかが決まります。

姿の良い山や、清冽な渓谷といった自然景観、地域における人々の営みによりつくられた、街並み風景や農山村風景、神社・仏閣などの歴史的・文化的景観など、**地域の特徴を的確に把握**し、それらについて道路を利用する人に**積極的にかつ印象的に見せ**、景観資源として活かす工夫が大切です。



写真 4.1.1 山岳による地域認識

伸びやかな高原地形に沿った線形が選択されたほか、地域を代表する山岳を内部景観に取り込んでいる。

※参考文献 4-1-2 より（熊本・やまなみハイウェイ）



写真 4.1.2 河川による地域認識

清流 四万十川に沿う道路の拡幅改良にあたり、棧道形式とすることによって、河川景観が保全されている。

※参考文献 4-1-3 より（高知・四万十川道路）



写真 4.1.3 建築物による地域認識

地域を代表する建築物に街路をアテることにより、地域を印象深いものとしている。

※参考文献 4-1-3 より（東京・絵画館前通り）

（3）景観形成をトータルに考える

道路をつくると、沿道と一体となった景観が形成されます。沿道には、家が建ち並ぶのか、商店街ができるのか、農地や森林となるのか、地域によって様々な景観になります。

この際、様々な利用形態を予測して、場所に応じた沿道土地利用のコントロールと誘導が必要となります。



写真 4.1.4 道路植栽による景観統合

沿道コントロールが難しい場合は、道路植栽によって内部景観の混乱を防止する方法がある。

※参考文献 4-1-3 より（東京・甲州街道）

沿道景観のコントロールについては、地域関係者との連携によりルール作りを協働で行うことによって、道路への意識が醸成され、供用後における沿道や地域のまちづくり活動や維持管理に繋がる事があります。このため、道路の構想・計画段階から取り組むことが重要です。

加えて、将来的な沿道利用を見据え、土地利用規制（用途地域など）、沿道開発規制（開発条例など）も重要であるため、市町村等との連携により検討する必要があります。

(4) 地域景観の「主役」を活かす

道路は、利用する人にとって、周囲を認識できる景観上の視点場となります。沿道の景観を見るとき、邪魔なものがなければ、人は良い景観だと感じます。したがって道路整備では、周囲の景観を見るのに支障となる道路附属物は必要最低限とすることが重要です。

また、まわりに広がる眺めの変化からこれまでの位置を認識して、前に広がるランドマークなどから今後はどこをどう進んでいくか把握するなど、道路は動く視点として景観（シークエンス）が体験できる装置であることを理解し、印象的なシークエンスとなるよう工夫することが大切です。

更に、道路は地形に沿ってつくられるので、どうしても切土などの地形の改変が生じます。地形の改変は、風景の傷となることがあります。道路を利用している人が道路の中から見るより、地域に住んでいる人や、外から道路を見た方が、慣れ親しんだ風景を傷つけられたという印象が強くなり、道路に対する評価が下がります。傷をできるだけ少なくするよう心がけましょう。



写真 4.1.5 地域認識の視点場

道路は移動空間であるほか、地域認識をする視点場となる。計画・設計時の配慮により、道路利用者への地域のアピールが可能となる。※参考文献 4-1-3 より（静岡・東名高速 由比 PA 付近）



写真 4.1.6 眺望を阻害しない外部景観

ルート選定や構造選択時の配慮により、地域景観において道路が目には止まらない存在となっている。※参考文献 4-1-3 より（北海道・知床国道）

○ 望ましい例



写真 4.1.7 道路附属物で阻害されない

道路附属物は適切な形式選択を行なうことで、沿道地域への眺望を内部景観に取り込むことができる。

※参考文献 4-1-4 より

▲ 改善が望まれる例



写真 4.1.8 道路附属物で見えない（CGによる再現）

コラム 🔍

山アテ

道路に求められる景観的配慮の第一は、道路を地域に納めることです。具体的には、地形に傷をつけない、生物相にダメージを与えない、土地利用を乱さない、景観を変化させない、が肝要です。そうした上で、**地域の特徴・地域にとって重要なものを印象的に紹介**する、ことが求められます。

このうち、線形を山に向けて、印象的な山姿を道路景観に取込む借景の手法を「山アテ」といいます。

街路における山アテ

地域を紹介する対象は西欧では人工物があります。その端的な現れとして、道路を教会、城・宮殿などに中てること（アイストップ）があります。自然のなかで要所を占める人工物の存在は印象的で、自然と対峙する人為の眺めは実に充実しています。西欧の地域の象徴はそうした権力の中核であって、自然を象徴として捉える文化ではありません。

一方、日本では古くから神をみる自然の山が地域の象徴としての位置を占め、地域を代表する対象となっています。古来、山アテは単に測量的な手立て（道具）として実践されてきたもので、実際に街道は山アテの繰返しで引かれたと言われています。また、街づくりの骨幹をなす街路の線引きにも山アテの手法が用いられています。現実の問題として、山アテが景観的に意識してなされることは殆どありませんが、その背景には山に対する思いが無意識裡にあることは確かといえます。「江戸名所図会」の「駿河町三井呉服店」は江戸の街づくりに山アテが用いられた恰好の例で、それが絵になるところに、結果的に山アテが景色として捉えられています。そこに山アテの思想がうかがわれます。



図 4.1.1 江戸時代の浮世絵（駿河町三井呉服店）
※参考文献 4-1-3 より



写真 4.1.9 街路における山アテ
※参考文献 4-1-6 より



写真 4.1.10 近年の山アテを取り込んだ骨格形成公園の事例であるが、公園が街づくりの骨格となっている。
※参考文献 4-1-2 より（東京・富士見通り）

道路設計における山アテ

西洋の技術を取り入れた道路設計には、山アテという考え方はなく、意識的に山岳地形の活用を図った事例は殆どないに等しいと考えられています。

「高速道路八十八景」（平成5年、財団法人 高速道路調査会）では、高速道路は国土認識の装置としての役割があるとされ、①地域を認識する上で欠かせない地形、②高速道路の視点から新たに鮮やかな構図で眺められるようになった地形、③美しい風景となっている高速道路自体が抽出されています。



写真 4.1.11 道路における山アテ
※参考文献 4-1-3 より（北杜市・中央道 韮崎 IC 付近から八ヶ岳）

山アテの活用

道路整備を行う観点では、地域認識のほか、**快適な走行環境を構築**するために山岳地形を取り込むことを大きな課題と捉えて、効果的に取り込まれた事例などを線形検討において参照しましょう。

なお、沿道景観は変遷しますが、山岳は普遍的なものです。道路から地域のシンボルとなる山岳が見えることは、地域への愛着や山梨らしさに繋がるため、活かしていくという視点を持ちたい。線形については安全性や利便性などを優先すべきですが、山アテができる位置関係があり線形を移動しても影響が少ないのであれば、これを利用しない理由はありません。また、線形としての取り込みが難しい場合でも、休憩ポイントなどの眺望点として活用することは、積極的に検討することが望まれます。

【4-1-2 (1) 2)、4-1-2 (4)、4-1-3 (2)、4-1-3 (3) 2) ⑤参照】

※参考文献 4-1-5 より

(5) 本物を目指す

道路は長期にわたって利用されるものであるため、機能的にも景観的にも耐久性のあるものでなければなりません。

時とともに味わいを増す**エイジング効果**、**飽きのこない意匠**、**補修や交換に耐えられること**などを満足する本物の材料や材質を極力使用して、長く愛されるものとするのが大切です。



写真 4.1.12 石張り舗装
埋設管に係る補修が多い歩道では、普遍的な材料の使用が美観維持に貢献する。
（東京・外堀通り）



写真 4.1.13 石積みと石張り舗装
地域に存在する材料の使用により、地域景観に馴染む内部景観が得られる。
（山梨・赤沢宿）

（6）景観的配慮は事業の構想段階から考える

道路整備においてどのような景観的配慮を行うか、構想段階から地域の特性や主役を考慮しながら十分検討し、景観形成（デザイン）方針を明確にします。設計・施工段階では、景観形成（デザイン）方針をできるだけ具現化するよう工夫します。維持管理段階でも、当初の設計思想に反することがないような修繕を行うことが大切です。

デザイン方針の一貫性を確保するためには、重要事項について、報告書だけでなく、図面や設計図書にも明示し、維持管理段階にデザインの方針が確認できる書類を保管する等、次の段階にしっかり引き継がれるようにすることが必要です。

【施工直後】



【現在】



写真 4.1.14 動物への配慮

当初整備では、高架下に道路に管理上必要な刺鉄線柵を設けていたが、整備後のモニタリングから動物の移動経路が制限されていることが確認されたため、柵を撤去して生物の移動経路を確保している。

※参考文献 4-1-3 より（栃木・日光宇都宮道路）

（7）道路事業をまちづくりにつなげる

本来道路は、人が集い、憩い、生活する空間としても、機能してきました。

そうした機能を意識して、沿道の土地利用に応じた構想・計画や設計等を住民とともに反映させることを心がけます。

それにより、道路整備だけではなく、その後も街並みコントロールや美化活動など、継続的なまちづくりを行う組織として発展し、地域の活性化が図られることがあります。

道路整備は、住民の生活に深く関わることから、**構想段階から事業への住民参加を促しやすく**、それをきっかけとして住民自らが地域のまちづくりを考えるように支援することが大切です。

事例紹介

道路整備をきっかけとした街並みづくり（富士河口湖町・河口浅間まちづくりの会）

富士河口湖町河口地区では、国道 137 号河口Ⅱ期バイパスの整備にあたって並行する国道が町に移管されるにあたり、官民協働の道路整備となるように提案内容を検討する住民側の中心組織として「河口地区のまち並みを考える会」が平成 21 年に発足しました。この会では、ワークショップや勉強会・まち歩き、先進事例視察を通して、平成 22 年には提案書「道づくり住民プラン」がまとめられています。



写真 4.1.15 河口浅間通りの道路整備の提案

集落の街並みづくりの基本方針を策定した上で、イメージハンプなどの道路整備の具体デザインやポケットパークの整備が提案された。この河口浅間神社の「例大祭での盛り上げ企画」や、住む人にとっても訪れる人にとっても居心地がよく美しい景観を維持することを目的とした「地域清掃の企画」などが実施されたことを通して会の存在が徐々に地域に知られ、より自立的な組織として活動していけるように平成 24 年には「河口浅間まちづくりの会」に改組されました。この後、「コンサートによる地域の盛り上げ企画」や「花による修景」のほか、会員自らも作業に加わり、老朽化した旧消防詰所を会の活動拠点として建物のリフォームを行う「活動拠点の整備」など、**まちづくり活動が継続して実施**されています。



写真 4.1.16 例大祭での盛り上げ企画、地域清掃の企画（寺川や河口湖畔）



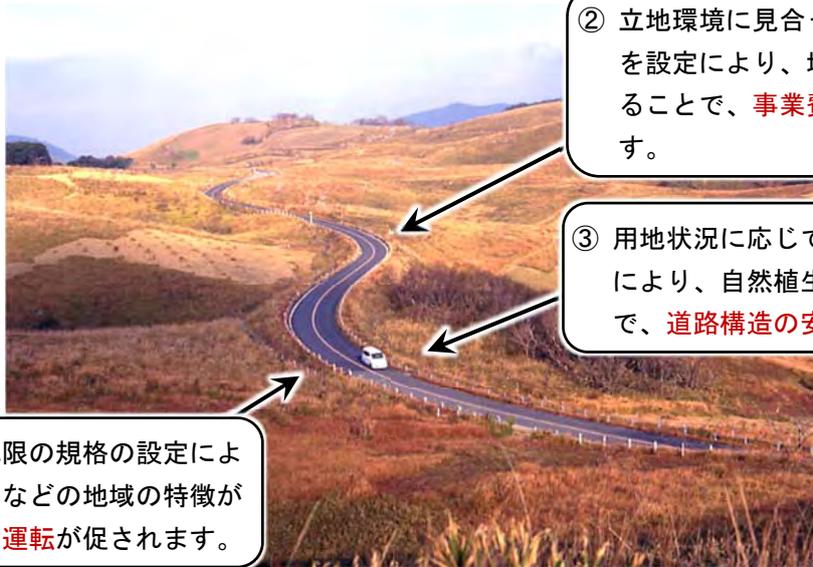
写真 4.1.17 活動拠点の整備

4-1-2. 地域特性による道路の景観検討の留意点

道路の景観は、道路が通る地域によって異なるため、道路の景観検討においては、**地域の特性に相応しい道路あり方**を十分に検討するものとする。

山間地域／丘陵・高原地域

地形に逆らった線形は、構造物等の初期費用が増大するだけでなく、供用後も慎重な管理が必要です。地形に倣った線形は**構造物等が少なくなる**ほか、地形にも馴染みやすく景観も望ましいものとなります。



① 立地に応じた最低限の規格の設定により、地形の険しさなどの地域の特徴が認識され、**慎重な運転**が促されます。

② 立地環境に見合った規格、設計速度を設定により、地形改変を抑えられることで、**事業費の削減**に繋がります。

③ 用地状況に応じて可能な限り緩い土羽により、自然植生が進入できることで、**道路構造の安定**に繋がります。

写真 4.1.18 丘陵地域の道路

※参考文献 4-1-3 より (山口・県道秋吉萩線)

都市近郊地域／市街地

道路幅員が最小限であることは初期費用が抑えられるものの、街並みや利用性への変化に対応できません。余裕ある道路空間は**沿道の利用性の向上**や変化を許容できるほか、景観としても望ましいものとなります。

① 余裕ある幅員の歩道等により、歩行者**自転車の安全対策**が取りやすいほか、将来的な新たなモビリティの導入にも対応できます。

② 広い歩道や植樹帯は、将来的に収益施設やアダプト制度の導入余地となり、**維持管理費の軽減**が期待できます。



写真 4.1.19 都市近郊地域の道路

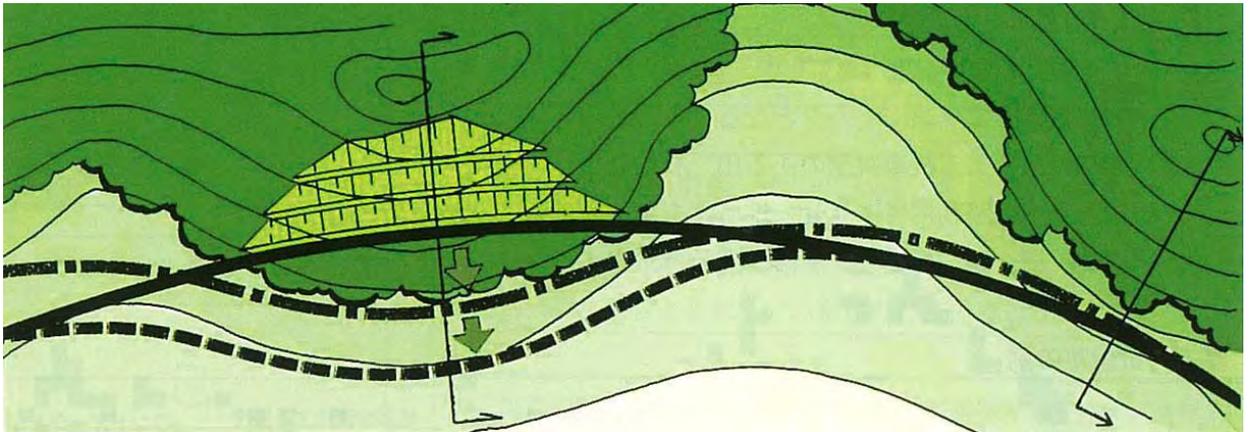
※参考文献 4-1-3 より (福島・福島西道路)

(1) 山間地域における道路の景観検討

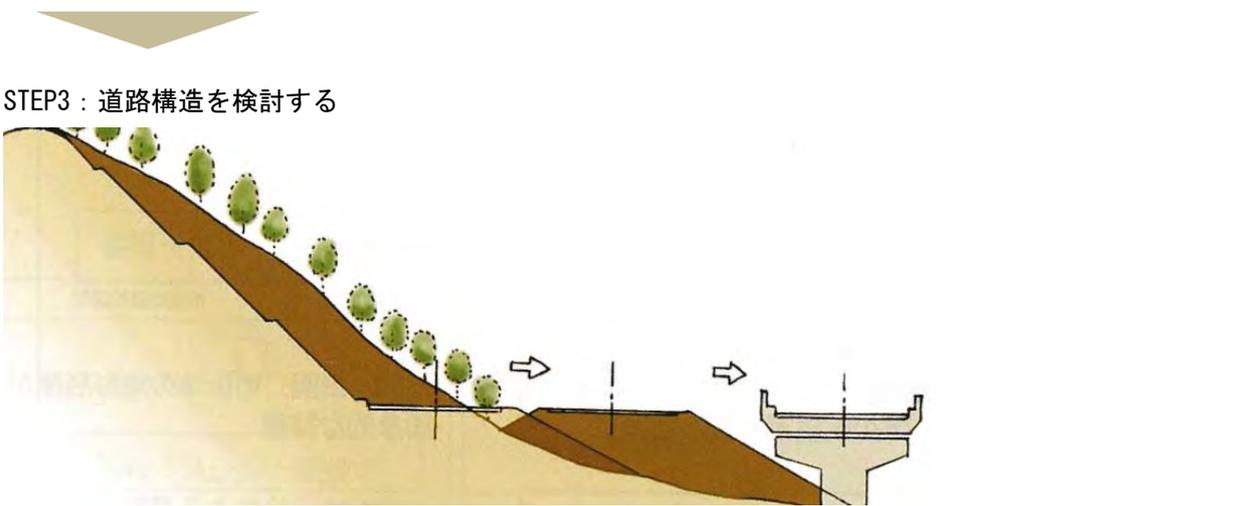
1) 自然への影響の軽減と地形の尊重

山間地域では、のり面の出現等により地形の改変が景観に及ぼす影響が大きいため、**地形改変を極力抑える**よう、地形を尊重するデザインとする。道路線形に十分配慮し、盛土と橋梁・高架構造、切土とトンネル構造など、道路構造を適切に選択するとともに、横断面構成にも十分配慮する。また、山間地域において地形改変を伴う場合は、**改変した箇所の自然復元に努める**ことが望ましい。

STEP1：平面線形の移行を検討する



STEP2：広い幅の横断面図を作成し検討する



STEP3：道路構造を検討する

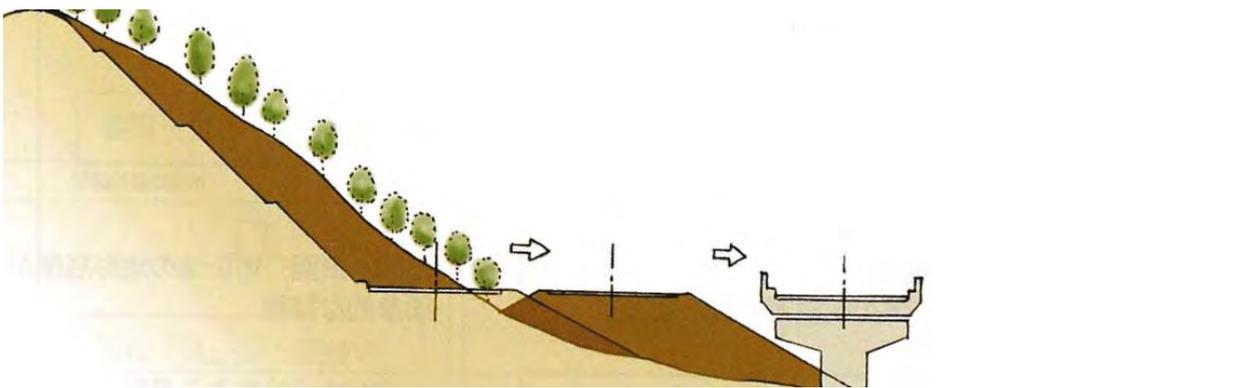


図 4.1.2 平面線形の工夫・イメージ図

平面線形を工夫することにより、地形の改変を低減することができる。ただし、その過程では経済設計に近づける検討は必要である。

※参考文献 4-1-8 より

①自然への影響の軽減

山間地域では、自然が豊かで、貴重な環境要素が分布していることが多くあります。このような対象に対して道路整備がもたらす影響について、共通仕様書に準拠した現地調査（地形、地質、地物、植生、用排水、土地利用状況及び文化財の把握・確認）を実施して、**影響の回避または緩和を検討**することが必要です。

○ 望ましい例



写真 4.1.20 高架構造による自然改変の軽減
橋梁にて大規模な切土造成を回避することで、地形改変を抑えるほか、床掘りにも自生種が進入できる設え（土工）が行われている。
※参考文献 4-1-3 より（山形・月山花笠ライン）

▲ 改善が望まれる例



写真 4.1.21 切土による自然改変
切土のり面のうちコンクリート処理は、自生種の進入がないため自然復元できない。ラウンディングなどの手法の活用が望まれる。
※参考文献 4-1-6 より

②地形を尊重した線形

山間地域の魅力は地形の変化と豊かな自然です。したがって、山間地域では、地域景観の基盤をなす地形を尊重することが重要であり、**道路の線形を地形に違和感なく馴染むものとする**ことで、地域景観への影響を最小限にとどめる必要があります。

線形を地形に馴染ませるためには、以下が最も重要です。

- ・ のり面の発生による景観的影響を考慮すること
- ・ 道路線形を地形に近づけ、線形をスムーズなものとする

山間道路では、**地形に従ったスムーズな道路線形は自ずと美しいものとなる**ことを、十分認識しておく必要があります。



写真 4.1.22 地形を尊重した線形

山岳区間であれば地形が険しく、自ずと道路線形も平坦部に比べれば急なものとなることは、運転者も経験的に知っている。設定された道路規格の範囲内で、可能な限り地形に沿わせることで、のり面のほか構造物を最小限とすることができる。

※参考文献 4-1-3 より（神奈川・箱根スカイライン）

③のり面の出現の抑制

山間地域における道路では、景観的にのり面が問題となることが多く、のり面の出現を極力抑え、長大なものとしなことが重要です。切土と盛土の土量のバランスを保ち絶対量の縮小化を図ることに加え、植生回復が困難な切土のり面が出現する場合には、十分な検討が必要です。

また、盛土に対して橋梁・高架橋や擁壁・栈道等、切土に対してはトンネル、覆道等の構造を選択することでのり面の出現は抑えられますが、この場合はコストも含めてあらかじめ**構造の代替を視野に入れた線形の検討**が望まれます。

なお、**のり面のコンクリート処理は景観的に大きな問題**であり、コンクリート処理を行わないことが望ましいですが、コンクリート処理が必要な場合には景観的な検討を行う必要があります。【4-1-4 (1) 4) 参照】

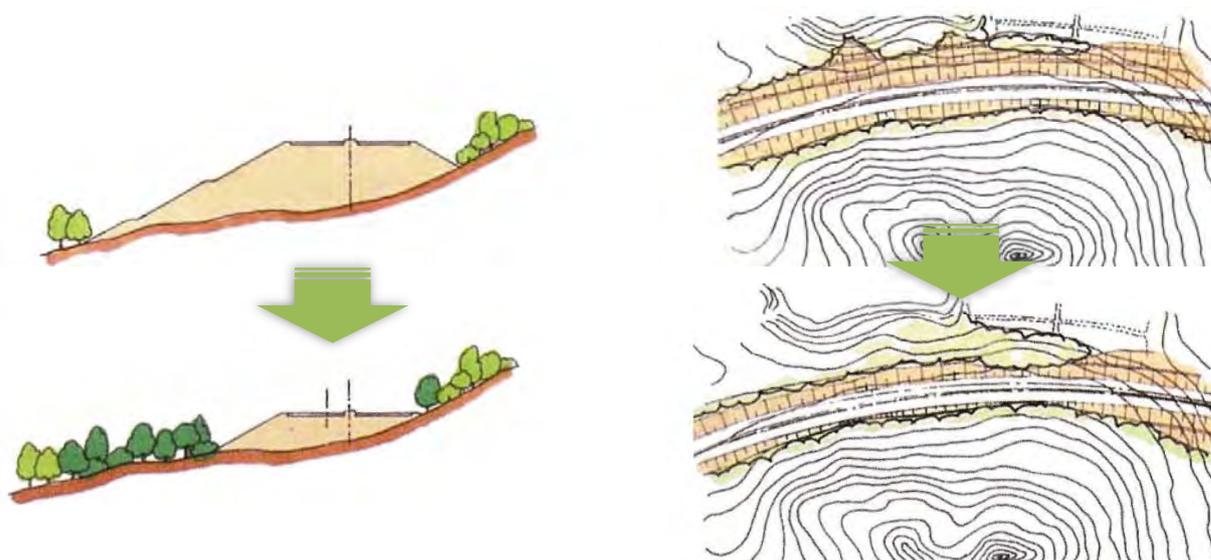


図 4.1.3 盛土部の縦断検討

計画高を下げることで改変面積を縮小し、緩傾斜造成を加えることで地域性をもつ植生の早期回復を図ることもできる。

※参考文献 4-1-8 より

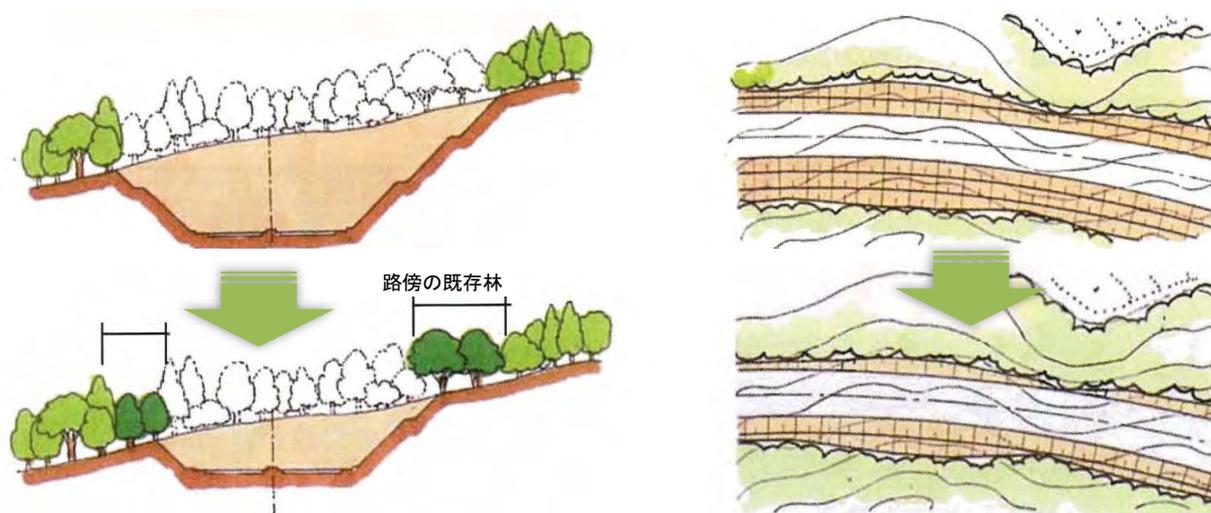


図 4.1.4 切土部の縦断検討

計画高を上げて地形の改変を縮小することで、路傍の既存林を確保することができる。

※参考文献 4-1-8 より

④自然の復元

地形への影響を回避、緩和してもなお、道路を整備する以上は何らかの自然改変は生じるものです。のり面をはじめとする自然改変は、**必ずしも最小であることが最良の方法ではなく**、自然を復元することが可能な範囲とします。

地域景観と馴染ますためにアースデザイン【4-1-4（1）2 参照】を加えることが基本ですが、確実に自然改変の面積は増すことになります。地域の状況を踏まえ、自然改変の度合いと自然復元の可能性を勘案してアースデザインの範囲を考える必要があります。

なお、完璧な自然を人為的に復元することは極めて困難なことから、植生的には自生種の進入が容易な基盤を造成した上で、当面は人為的に植生を定着させておき、その後は自然の大きな復元力に期待することとなります。自然の復元を阻害することのないように留意しておけば問題はありません。

⑤橋梁構造・トンネル構造等の採用

山間地域において、自動車の走行性を優先した線形を採用すると、地形との乖離が大きくなって、長大のり面が出現します。そのような場合には、橋梁構造・トンネル構造等を採用することで、**長大のり面の発生を回避**し、自然改変を抑える検討を行なうべきです。

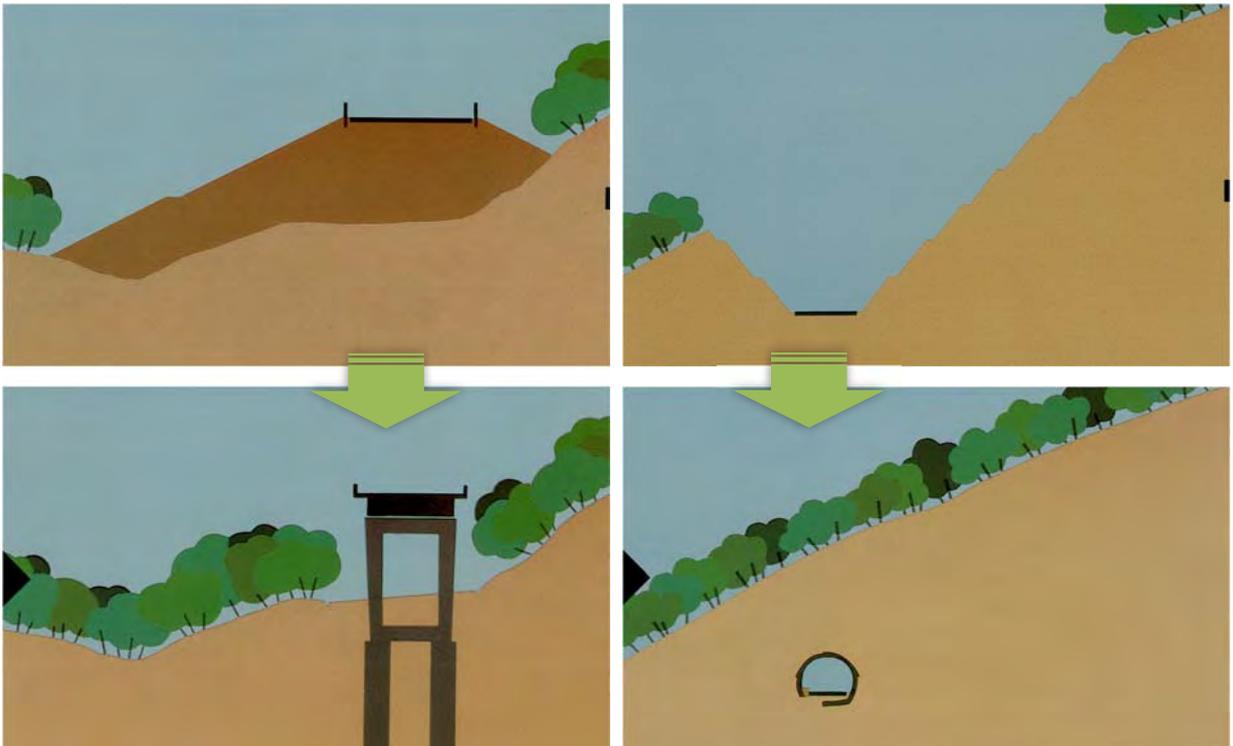


図 4.1.5 切土とトンネル構造、盛土と橋梁構造における自然改変への影響
※参考文献 4-1-2 より（栃木・日光宇都宮道路）

⑥工事用道路の復旧

山間地域では工事用道路が必要となる場合が多いですが、仮設の工事用道路は原則的に現状復旧するものとし、ただし、地域における活用が考えられる場合には、**本線と同等の景観的配慮**をもって整備する必要があります。

2) 地域の景観資源の活用

山間地域では、印象深い山岳や山並み、河川や谷地、植生分布等の景観資源が存在することが多く、これを道路の内部景観に取り込むよう検討する。

①景観資源の活用

山間地域では、以下の景観要素があり、これらの資源の発見と道路景観としての活用が望まれます。

- ・ 地域特有の地形構造の連続
- ・ 秀麗な山並み
- ・ 印象的な河川や特徴的な谷地
- ・ 大きな崖地
- ・ 特有な植生等地域の景観資源を自動車で行きながら意識できるように、景観資源を内部景観の一部として活用することが重要です。



写真 4.1.23 景観資源の活用

※参考文献 4-1-3 より（神奈川・箱根スカイライン）

②借景と見え隠れ等の演出

借景は敷地の外の地形地物を景観的に取込んで印象深い景観をつくりあげるものです。道路の景観検討では、地域の景観資源を借景として活用するために、以下のような検討を行います。

- ・ 眺望対象を的確に捉えるための線形（山アテ等）の検討
- ・ 眺望を阻害しないような道路構造の検討（橋梁における壁高欄の壁高を抑え、天端にトップレールを付加する等）
- ・ 道路敷地内の視点から見たときに遠景を引き立てるような植栽等の検討

線形の検討で考える山アテとは、道路線形を山に向けて、印象的な山姿を道路景観に取込む借景の手法です。その際、特徴的な小さな山の山アテの場合には、接近してから急展開で眺望させたり、大きな山に対しては下り坂等で引き（ある程度の距離）をとって正対して捉えたり、見え隠れとして見せるといった借景をより効果的にするための工夫が必要です。【4-1-1（4）参照】

また、印象深い河川や谷地形を見せようとするれば、橋梁における壁高欄の採用はひかえるべきです。また、魅力的な視対象が切り残された小山で見えない場合には、その除去を検討することも必要です。なお直接的に眺望を阻害しなくても、視点場となる道路に切土のり面が出現することは望ましくありません。さらに、眺望を引立てるために路傍の低木ないし地被植栽によって前景を整えることも必要です。

このように、眺望を活かすあらゆる手段を考えて対応する必要があります。当然、道路線形は地形を基本として決定されますが、そうしたなかでも地形との折り合いで種々の対応の可能性が考えられるため、より効果的な借景を工夫するのが道路の景観検討の手腕です。

(2) 丘陵・高原地域における道路の景観検討

丘陵・高原地域は、沿道にのびやかな地形があり見通しが良いため、**道路景観と地域景観との一体性**に配慮するとともに、地域景観が効果的に認識されるよう配慮する。道路を地形の起伏に沿わせ、滑らかで美しい線形を実現したり、のり面が出現することなどによる**景観の阻害を回避**することが重要である。

① 地域の景観特性との調和

丘陵・高原地域の地形はのびやかにうねっているために印象的であり、そこに展開する地物も歴史的な時間経過のなかで人が住み継いで加えられた営みによって培われた心安らぐ景観を呈する 경우가多く、道路利用者にとっても快適な地域景観として捉えられます。



写真 4.1.24 地域の景観特性との調和

稜線に沿ったおらかな道路線形で緩やかな高原の笹原の景観をうまく取込んでいる。地形を認識しやすく、快適な走行ができる。
※参考文献 4-1-3 より（神奈川・箱根スカイライン）

② 線形の工夫による地域資源の演出

丘陵・高原地域では、沿道に広がるのびやかな地形の一部とすると同時に、道路空間内からそれらが効果的に認識されるようにすることが重要であり、三次元的にみてなめらかで美しい道路線形を連続させることが基本となります。

- ・丘陵・高原地域の**地形を見通せるように線形**を引く。
- ・高い視点から広く**俯瞰眺望が得られるように**する。
- ・**地形の展開が意識されるように線形**を引く。
- ・地形を印象づける地物を道路の内部景観として捉える。
- ・地形が見える位置に休憩ポイントを確保すること等の検討を行う。



写真 4.1.25 線形の工夫による地域資源の演出

等高線と直交する縦断線形を採用することによって、凹凸のある特徴的な丘陵のダイナミックな地形を意識させている。
※参考文献 4-1-3 より（北海道・道道開陽川北線）

基本的には、こうした検討の成果として、**地形に逆らわない**スムーズで美しい道路線形が得られることが必要です。ただし、例外的に地形を縦断するような線形も、地形の凹凸が極端に意識されるため、丘陵・高原地域の地域認識には効果的な場合もあります。

③遠景の活用

丘陵・高原地域では遠くまで見通しが利き、地域に親しまれてきたような形のよい山等が遠望される場合が多くあります。なめらかな地形変化のなかで、道路を通す位置が地形的に制約される場合は、遠景の活用を積極的に検討して、**地域を印象的に演出する**ことも考えられます。



写真 4.1.26 遠景の活用

山アテする線形を採用して、山を大きく見せる演出を行い、地域の認識を印象的にしている。

※参考文献 4-1-3 より（北杜市・中央道 韮崎 IC～須玉 IC）

④歩行者が安心して歩ける構造とする

丘陵・高原地域の道路利用は、自動車が主体と考えられますが、歩行者利用も十分に考えられます。道路は歩道を伴うことになりませんが、歩行者が地域景観を享受するためには、車道と分離した自動車の影響を受けない立地に安心して歩ける歩道がある方が望まれます。このようなおおらかな地形の魅力をより印象深く体験できるように、車道と歩道の分離等を検討すべきです。



写真 4.1.27 歩行者が安心して歩ける構造への配慮

車道と分離し、安心して歩ける構造としていることが、快適で良好な歩道のデザインとなっている。

※参考文献 4-1-7 より（北杜市・大泉清里ライン）

⑤のり面の出現の抑制

線形の検討に加え、道路構造についても地域とのスムーズな連続性を確保する必要があり、**のり面を最小限に抑える**ことが重要です。その上でアースデザイン【4-1-4 (1) 2) 参照】の手法を駆使して、**地形とのすりつけに工夫**することが必要です。

丘陵・高原地域の地形は山間地域に比べてなだらかであるため、地形に沿わせた道路線形を設定することができます。しかし、局地的には極端な地形変化によって、高いのり面が出現する可能性があり、このような場合は、のり面の段数は地形との連続性をもたせるため、2段程度以内に抑えることが望まれます。3段以上ののり面が生じる場合であっても、道路景観を阻害しないためには、のり面の段数を極力、少なくする方法を検討することが必要です。



写真 4.1.28 のり面の出現の抑制

※参考文献 4-1-7 より（山中湖村・県道山中湖忍野富士吉田線）

(3) 水辺における道路の景観検討

水辺の景観は、それ自体が人々に潤いをもたらす貴重であるため、道路デザインにあたっては、水景の保全・活用を図るとともに、**水辺と一体となった整備**を検討する。

①水景の保全・活用

道路が水景を遮蔽することは、地域景観の価値を大きく損なうこととなります。遮蔽しないまでも、水景と調和しない道路が地域景観に介入することは極力避けます。また、景観資源として貴重で印象的な水景が近くに存在するにもかかわらず、道路から眺望されないことは、地域景観の魅力を有効利用していないこととなります。特に都市の河川沿いでは、人工的な都市景観のなかに潤いをもたらす水景の積極的な活用が望まれます。道路の線形を工夫して水景の保全・活用を努めるためには以下の点に留意します。

- ・地域の主要な視点場からの水景への**眺望を阻害しない**ようにする。
- ・道路から水景が眺望されるような路線を選定する。
- ・線形的に良好な眺望が得られるようにする。
- ・水景の障害とならないような道路の横断構造を検討する。



写真 4.1.29 水景の保全・活用

透過性の高い防護柵により、内部景観に水景が取り込まれている

※参考文献 4-1-7 より (県道南アルプス公園線)

また、道路外の視点から水景を見渡す視界を妨げないように、また水景の障害とならないように、以下に留意して道路の横断構造を検討する必要があります。

- ・水辺側に小山状に残る地形が水景を遮蔽しないこと
- ・出現するのり面には水景に調和するアースデザイン【4-1-4 (1) 2) 参照】を加えること
- ・地域景観の品格を決定づける橋梁には十分な検討を加えること
- ・構造物等は水辺のスケールに合ったものとする

②水辺整備との一体整備

水辺を通る道路がより一層の景観的な効果をあげるためには、**河川、湖沼等と一体整備**を行うことが望まれます。一体整備とならない場合でも、道路と水辺エリアとの境界部の扱いが、良好な道路景観とする上で極めて重要です。防護柵等により眺望を阻害する可能性のある場合は、管理者間でデザイン及び色彩等についての協議、調整を行うことも必要です。

(4) 田園地域における道路の景観検討

田園地域では、道路の内部景観へ田園やその背後の山並み等の地域の特徴的な景観要素を取入れるように配慮するとともに、道路が**地域景観を分断せず**、**違和感が生じない**ように配慮する。

①地域の景観特性とその活用

田園地域では、その背後に人為の色彩の強い里山が展開し、山を背にした谷あいや小盆地という地形構造は安心感があります。また、地域によっては遠くに自然の豊かな山岳が眺望できます。田園地域では、これらの地域景観を効果的に認識できるようにすることが重要です。

- ・ 広がりのある**景観を見通せる**ようにする。
- ・ 集落、河川・水路、里山等の地域の特徴的な景観要素を効果的に捉える。
- ・ 眺望を阻害しないために、防護柵の必要性について十分な検討を行う。

等に対する配慮が必要となります。そして、特徴的な景観要素を活かすために、例えば、地域の特徴となっている山岳を山アテするような道路線形の工夫や、田園地域のたたずまいを眺望できるような植栽等を工夫すること等が望まれます。【4-1-1 (4) 参照】

また、樹齢の高い独立木 1 本にしても、線形的にそれに接近させ、視軸をアテることで、走行景観に大きなアクセントを与えることになり、田園景観が印象的なものとなります。



写真 4.1.30 地域景観の取り込み

線形とガードケーブルの採用とが相まって、田園地帯の空間の広がりがよく見通せ、遠方の山並みを強調したダイナミックな内部景観が得られている。

※参考文献 4-1-3 より（滋賀・北陸道）

②地域景観との調和

田園景観は地域にとって特に貴重なものであり、その**景観秩序を保全**することが強く望まれます。そのため、田園地域における道路では、以下の点に注意します。

- ・ 象徴的な景観要素への影響を抑える。
- ・ 広がりのある**景観を道路が遮断**しないようにする。
- ・ 集落の秩序を尊重する。

具体的には、田園地域の道路の平面線形は、田園の区画形態に倣った線形が望ましいものとなります。また新設道路では、集落等への接近は問題となりやすいため、迂回させることを原則とし、既存道路では集落の街割り・地割りを乱さないことが望まれます。



写真 4.1.31 高架構造による地域分断の回避

シンプルなデザインの高架構造を採用したため、広がりのある田園景観が保全されている。

※参考文献 4-1-3 より（千葉・千葉東金道路）

また、村外れの1本杉、道祖神等にみられる人々の生活の記憶を形に残しているようなものは、例え文化的価値が低くとも対象を含めた空間を保存するなど、慎重に扱う必要があります。

③景観コントロール等

田園景観の保全を行うためには、沿道の土地利用の規制や景観コントロールも視野に入れた配慮が必要となります。その際には、市町村の都市計画の担当者等と連携をとり、その実現に努めることが望まれます。

(5) 都市近郊地域における道路の景観検討

都市近郊地域は、道路の整備に伴い、沿道の住民生活や企業活動等が新たに発生したり変化することが多いため、整備後の景観の変化に留意して、道路構造の工夫による対応や県と市町村等との連携による**土地利用および景観の誘導・コントロール**について、市町村等の協力を得るなど適切な景観形成を図る。

①道路の空間構成・構造による景観の変化の抑制

都市近郊の道路は、本来、市街地を離れたのどかな地域景観のなかを快適に走るものとして整備されるべきですが、バイパス整備等では、道路整備を契機として沿道が無秩序に開発され、屋外広告物の乱立等、景観上の大きな変化が生じることもあります。また、一旦開発された空間が放棄されて荒廃した沿道景観が生じる場合もあります。

そのため、沿道に立地する施設の景観的影響を緩和する空間構造を考える必要があります。

- ・道路と沿道を**景観的に遮断する**連続的な植樹帯の整備
- ・沿道要素の景観影響を緩和するための広幅員歩道の確保
- ・道路の主交通の影響を分断する側方分離帯を伴った地先道路の付加
- ・歩道と車道の高低分離等、道路から沿道に直接アプローチすることを制限する横断面の採用
- ・地形、河川、その他の自然要素等の活用等の検討

重要なことは、地域の状況を把握し、類似例も参照した上で、道路整備後の景観変化の可能性を十分予測して、あらかじめそれに対応できる整備方法を検討することです。また整備に時間を要する場合は、地域を取り巻く状況の変化に応じた整備方法の柔軟な検討を行なうことです。

②沿道の土地利用および景観の誘導・コントロールの検討

都市近郊の道路において、市街地の道路と同様に、沿道建築物も含めて良好な景観を形成するためには、県や市町村等と連携した一体的整備による秩序ある沿道開発や、建築物の高さ、色彩、屋外広告物等に対する**景観コントロールの導入**によって、当該地域と整合した適切な景観形成を図るものとします。

○ 望ましい例



写真 4.1.32 植栽による統合効果
4列植栽により、内部景観が屋外広告物におかされにくくなる

※参考文献 4-1-3 より（福島・福島西道路）

▲ 改善が望まれる例



写真 4.1.33 遮蔽効果がない植栽
道路規格と街路樹とのアンバランスにより景観的な遮断がなされていない。沿道要素の景観的影響を緩和するには、歩道部が狭すぎる。

※参考文献 4-1-3 より

(6) 市街地における道路の景観検討

1) 道路ネットワークと道路の景観検討

市街地の道路の景観検討では、**沿道地域の特性**に加え、市街地の道路ネットワークにおける**当該道路の役割**を踏まえた検討を行う。

①都市の成り立ちと履歴の尊重

長い年月を積み重ねてつくり、営まれてきた都市には、その**都市の成り立ちや履歴が刻み込まれています**。これこそが都市の個性であり、尊重すべき対象です。城下町、宿場町、門前町等、歴史的な街には、街割り、建築様式、色彩等の面で一般の市街地とは異なる道路景観を尊重することが重要です。

②道路ネットワークの中での道路の性格

市街地の道路は、交通容量や機能によって区分されており、また都市計画道路の段階構成や沿道地区特性などによっても類型化されます。これらも道路の性格の一面であり、市街地の道路の景観検討にあたっては、**道路ネットワーク上の位置づけ等を重視**し、かつ日常道路を利用する市民の生活実感に即した道路の景観形成（デザイン）方針へ結びつけることが望めます。



写真 4.1.34 車が中心の道路
都市の骨格を形成する街路にふさわしい空間が創り出されている。
※参考文献 4-1-3 より（大阪・御堂筋）



写真 4.1.35 歩行者が中心になる道路
歩行者が主役になる道路では親密さやまとまり感が求められる。
※参考文献 4-1-3 より（石川・ひがし茶屋街）

③道路のプロポーシヨンと景観の性格

道路の幅員と沿道建築物の高さの比（D/H）【2-3 参照】は、市街地の道路の景観の性格を大きく左右します。沿道建築物については、用途地域指定の状況、建ぺい率、容積率の指定の程度によって、建築される建築物の高さをある程度想定し得ますが、一般には高さには相当のばらつきが生じます。

沿道建築物そのものは、道路の景観検討の直接の対象とはならないものの、良好な都市景観形成の観点から、地域状況をはじめとする**景観コントロール**については、市町村等と連携を図り、**道路管理者としても積極的に働きかける**ことが望まれます。

④道路ネットワークの役割分担を考慮した道路の景観検討

市街地の道路において、道路空間をより効果的に活用するべく、幅員構成の変更を伴う整備や、市街地の改変を伴う現道の拡幅等を行う場合には、道路ネットワークの適切な役割分担を念頭に置いて、歩行者に特化する道路、歩行者を優先する道路、および車両の通過交通を受け持つバイパス路線等の**道路の特徴づけを十分に考慮**しながら積極的に検討する必要があります。

例えば、歴史的な街並みが残る宿場町や城下町では、その街並み保全を図るために、また、中心市街地の商店街や生活道路、観光地の道路では、歩行者等が快適に通行できる空間とするために、通過交通の排除等が求められることが多くあります。このような場合には、他の道路との交通機能の分担を図りながら道路ネットワークにおける交通配分も考慮した検討を行う必要があります。【4-1-3（5）参照】

2) 道路の性格に応じた景観形成

市街地の道路では、都市活動との関係、歩行者の視点、沿道土地利用、沿道建築物や広告・看板等の影響、都市計画・都市交通計画等を考慮した道路の景観検討を行うことが必要である。

①市街地の道路の景観検討における基本スタンス

市街地の道路は、沿道施設（沿道建築物、看板等）や道路占用物件等、道路以外の要素により景観が大きな影響を受けます。市街地の道路の景観は、道路と沿道建築物のプロポーシヨン等により基本的に規定される場合が多いので、**沿道建築物に対する規制誘導**は非常に重要です。

また、道路占用物件や道路附属物は、一般的には景観を阻害する場合が多いので極力整理し、沿道も含めて洗練させ、整然とした空間を目指すことが望まれます。これらを設置する場合には、その形、大きさ、素材、色彩等に十分配慮し、相互のデザインの関連性をもたせつつ、道路利用者にとって使い易く、快適な空間を形成することが基本です。

例えば、歩行者系の低規格道路（裏通りや横丁・路地）では、道路景観の個性、特徴に十分に配慮した上で、必要最小限の対応にとどめることも検討すべきです。

②道路の性格への配慮

市街地における道路の景観検討では、日常的に道路を利用する**市民の生活実感に即した道路の様々な性格**を十分把握した上で、それぞれの道路の性格を特徴としてより印象づけることが基本です。例えば、都市を代表する大通りならば、沿道の建築物のコントロール等に加えて、それらと一体となった、シンプルで控えめな都市の顔としての品格が求められ、横丁や路地では、沿道の生活と密着した道路空間イメージの維持、演出に対する配慮が求められます。また、住宅地ならば、沿道敷地の生垣を内部景観として取り込んだ道路景観の展開も考えられます。

なお、既存道路の改築を立案する際は、イメージマップ調査【2-4 参照】を活用すると良い。（「道路のデザイン」参照）

③地域の個性を活用した強調

道路を特徴づける個性を**市街地の文脈（歴史、風土）**から読みとって、**活用する**手法もあります。

- ・オリエンテーション（方向感覚）を与えるもの（地域のシンボルとなっている山岳、一定方向への傾斜地形、鎮守の森や大木、塔状構造物など）の存在
- ・テリトリー感を与えるもの（谷地形、丘地形、繁華街や歴史的街並みなど）の存在
- ・相反する極（寺神森と繁華街、商店街と住宅地など）の存在
- ・面的な空間と線的なもの（湖沼、河川、水路、鉄道など）の存在

を確認し、このような道路を特徴づける地域の個性を活用することが必要です。

なお、道路の個性の強調は、道路空間を大きくとらえて、道路のプロポーシオンや線形、アイストップに対する配慮などのレベルで行うべきであり、舗装やストリートファニチュア等の個別の細部設計段階での個性の強調は、派手な演出に繋がりがちであるため慎むべきです。



写真 4.1.36 街並みを損なわないシンプルな整備
伝統的な街並みのたたずまいを損なわず、道路をシンプルに整備している。

※参考文献 4-1-3 より（岐阜・旧一番町通）

④植栽による強調

道路ネットワークの中で、植栽のあり方を検討し、それぞれの道路に特徴を付与することで、都市道路ネットワークの景観に統一感やメリハリを与え、道路の性格を強調することができます。植栽密度・緑量の多寡、植栽形式の選択、樹高・枝巾・樹形・性質等の異なる樹種選定等によって道路を互いに調和しつつも特徴づけることができます。

例えば、駅前の大通りでは、格調高く整然とした樹形で緑の豊かさをアピールできる樹高の高いケヤキやイチョウの並木によって道路の個性が強調でき、商店街ではヤナギのような柔らかな緑が道路に親しみをもたらします。また細街路等では、あえて植栽しないことで、道路の特徴づけを明確にできる場合もあります。



写真 4.1.37 沿道商業地の植栽による遮蔽効果
幅員の大きな幹線道路で、道路の性格に相応しい格調をケヤキ並木によって演出している。
※参考文献 4-1-3 より（東京・甲州街道）

4-1-3. 構想・計画段階

美しい道路をつくり、維持し育ててゆくために、道路の構想・計画、設計・施工、管理、さらには改築に至るすべての段階が、**一貫した方針のもとに検討・実施される必要**がある。

構想・計画段階は、道路の線形や横断形状等の道路の骨格を規定する重要な段階であり、ここでの方針がその後のすべての段階に影響を及ぼすことから、十分な景観検討を実施することが求められる。

山間地域／丘陵・高原地域

自然がベースとなる地域では、人工物は自然の規模に及びません。

道路構造物を少なく、また安定した構造を選択することは、景観としても望ましいものとなります。

② 地域の特徴づける地形が道路から見えることにより、初めて訪れた人に地域を印象づけ、来訪を促すなどの**地域振興**に繋がります。

④ 自らの位置が掴みにくい地域のため、位置関係が認識できるような遠方への見通しが、**運転者の安心感**に繋がります。

① 地形のひだに合わせた線形により構造物の出現が抑えられ、**事業費の縮小**に繋がります。

③ 土構造を基本とすることにより、植物が進出しやすくなり、**のり面の安定**に繋がります。

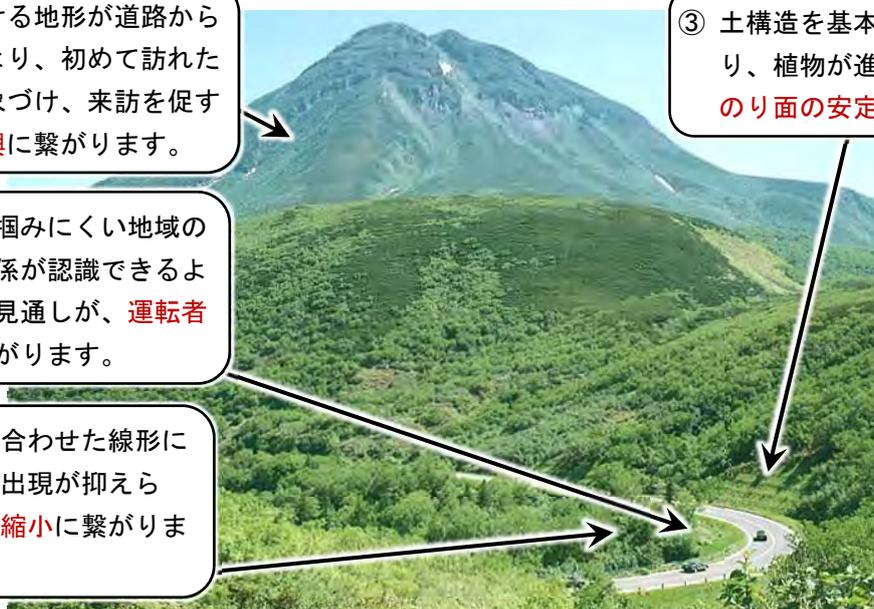


写真 4.1.38 山間地域の道路

※参考文献 4-1-3 より（北海道・知床国道）

都市近郊地域・市街地

人工的な構造物がベースとなる地域では、道路によって街が形作られます。

街の骨格となるような道路とすることは、景観としても望ましいものとなります。



② 建物の高さ制限などの話し合いを通じて地域への愛着が高まり道路協力団体などによる整備や清掃に繋がるなど、**維持管理費の軽減**が期待できます。

① 植栽が十分に生長できるような植樹帯などの幅員構成により、沿道建物や看板への注意が抑えられ、**安全な運転**が促されます。

写真 4.1.39 市街地

（1）道路の景観形成（デザイン）方針の設定

構想・計画時の道路の景観検討においては、本ガイドラインや「公共事業景観検討」の仕組みの利用によって、**景観資源として保全・活用すべきものや、影響を回避すべきもの等を抽出**し、総合的に計画条件を検討した上で、道路の景観形成（デザイン）方針を設定する必要がある。

①調査のポイント

計画条件を設定するにあたっては、コントロールポイントが何処になるのか等の道路工学的な観点からの調査に加え、道路の景観検討の実施に必要な調査をする必要があります。この際、本ガイドラインや「公共事業景観検討」の仕組みを利用することが望まれます。

道路の景観検討上重要な調査のポイントを以下に示します。これらの調査結果をもとに、地域景観を道路景観との係わりの中で評価し、道路の景観形成（デザイン）として尊重すべき要素などを抽出し、景観形成（デザイン）方針の設定に活かすこととなります。

○地域の景観的基調

道路景観は、**地域景観と密接な関係**を有しており、例えば地域の特徴的な姿や歴史・文化など地域の景観的基調を把握することは必要不可欠です。景観的基調の把握にあたっては、地形図による判読、現地調査、各種の計画（市町村の景観計画、都市計画マスタープラン、土地利用基本計画など）やその他の既往文献資料の精査を通して行います。

特に市街地においては、都市の成り立ちの履歴についても十分に把握しておく必要があります。

○景観資源の把握

ここでいう景観資源とは、道路の景観形成（デザイン）において活かし得る景観要素です。一般には、山岳、湖沼、河川や、歴史的街並み、歴史的建造物・建築物、その他大径木などの景観要素であり、これらの要素の内容、及び**対象道路との位置関係を把握**しておく必要があります。

○各種条例及び景観法などにより良好な景観を有する地区などとして指定を受けている地域・地区

景観法に基づく景観地区（現在、県内での指定地区はありません）や都市計画における風致地区、景観条例などによる何らかの指定を受けている地区については、あらかじめ、その範囲と指定内容を関係機関に問い合わせ、把握しておく必要があります。

○沿道のまちづくり計画、道路空間の利活用ニーズの把握

中心市街地等では、沿道のまちづくりと道路整備とを連携して行う事例が多くみられます。道路の景観形成においては、沿道のまちづくり計画やまちづくりの動向、および道路空間の利活用に対する**ニーズ等を的確に把握**し、自然環境が有する多様な機能を取り込み**道路空間の快適性等を向上**させるなど、道路空間の再構築も含めて整備の方向性を定める必要があります。

②道路の景観形成（デザイン）方針

構想・計画時における重要な検討項目の一つが道路の景観形成（デザイン）方針の設定です。

道路の景観形成（デザイン）方針は、その後の設計・施工、維持管理に至るすべての段階において揺らいではないものであり、特に以下の3点について十分検討のうえ定めます。

- ・ 地域景観の特徴をどのように道路デザインにおいて尊重・反映させるのか
- ・ 道路空間の利活用ニーズをどのように実現するか
- ・ 地域の中での道路の姿はどうあるべきか

これらの検討結果が道路の景観形成（デザイン）方針です。道路の景観形成（デザイン）方針は、キャッチフレーズ的なものではなく、後の段階においてもその内容が理解されるよう、**明快に景観形成（デザイン）の意図が伝わるもの**でなくてはなりません。

(2) 構想・計画時における道路の景観検討の重要性

構想・計画時の道路の景観検討は、**地域、都市の骨格形成に大きな影響力**をもつ。また、構想・計画時の道路の景観検討は、道路景観の骨格を規定し、後の段階に大きな影響をもつため、後の段階で手戻りのないよう、慎重に検討する必要があります。

① 道路による地域・都市の骨格形成

道路の骨格は、道路とその周辺環境をあわせた美しさ・快適さ・環境影響などに加え、交通安全・防災性も含めた周辺地域の道路ネットワーク、さらには、市街地や地域のあり方にも大きな影響を及ぼします。

このような**道路の有する骨格形成力**に十分注意を払い、道路景観を含めた地域・都市のあり様を見据えた道路の景観検討を行うことが重要です。



写真 4.1.40 都市の骨格形成

城をランドマークとした道路が都市の骨格を形成している。

※参考文献 4-1-3 より（姫路・大手前通り）

② 道路の骨格

構想・計画時に決定されることは、平面線形、縦断線形、横断形状（道路幅・切土や盛土ののり面の形と寸法）、幅員構成、橋梁・高架橋の長さや地盤からの高さ、トンネル延長等、道路の骨格を具体的に示すものとして重要なものが多くあります。特に道路からの眺望はこの段階でほぼ決まることをはじめとして、道路景観の骨格がこの段階で規定されます。そのため、構想・計画時の道路の景観検討の検討では、後の段階での手戻りがなく、**地域景観のなかにおける道路のおさまり**を慎重に検討する必要があります。

③道路の骨格と沿道景観との関係

道路の骨格の決定は、土地利用、河川・湖沼等の水辺、山等の道路計画地周辺に存在する様々な要素によって構成される地域の景観に大きな影響を及ぼし、道路景観の骨格を規定します。場合によっては**従前の景観を改変する可能性**もあります。そのため、沿道景観の状況を精査し、道路の骨格と沿道景観とがどのように関わるのかについて十分な検討を行うことが必要です。



写真 4.1.41 高原地形を生かした路線

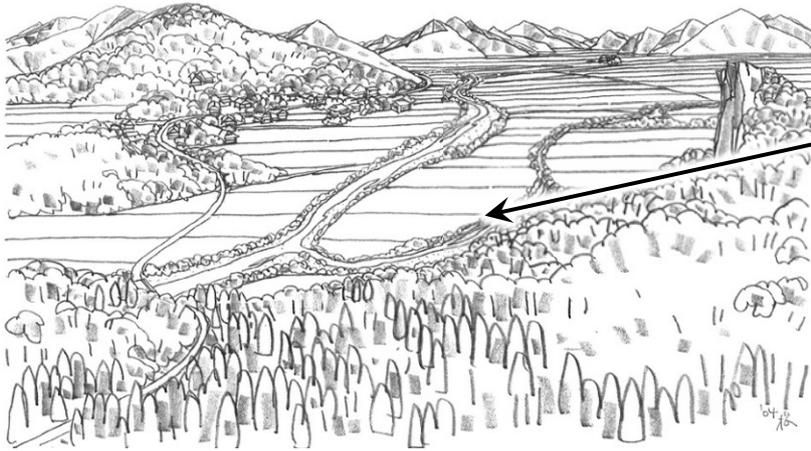
前方の山とその噴煙を前方に見据え、高原地形を生かした路線を選んでいる。

※参考文献 4-1-3 より（熊本・やまなみハイウェイ）

例えば、緩やかに蛇行する小河川が流れている田園地域で、里山を背後に控えた集落を通過する道路のバイパスを整備する場合には、歴史的に培われてきた地域景観を尊重した道路計画を検討する必要があります。河川環境を保全し、河畔の樹林等を分離帯や路傍に取り込んだりすることで地域景観との調和が図られます。こうした配慮なしに、道路に沿って小河川を付替えるような機械的な河川との一体整備を検討して道路の骨格を決定した場合と比較すると、その景観効果は明らかです。

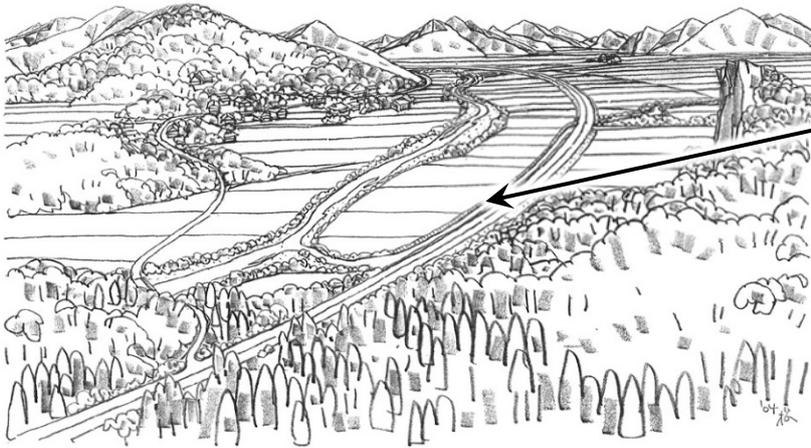
なお、地域景観の象徴となっている小山に山アテ【4-1-1（4）参照】する線形を検討したり、その小山や河辺の景観を活用する休憩ポイントを計画等による、道路利用者に地域をアピールすることが重要です。

バイパス計画前



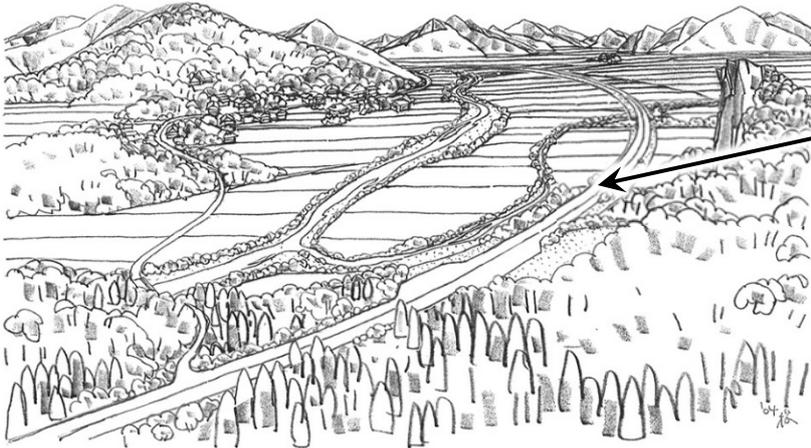
自然基調の緩やかに蛇行する小河川

▲ 機械的に考えたバイパス計画



新設道路沿いに機械的に付け替えられ、小河川が情緒のない直線的な人工水路となった。

○ 地域景観の保全・活用を図ったバイパス計画



小河川をコントロールした道路線形により、既存の蛇行する流路が保たれ、川沿いの樹木なども保全された。

図 4.1.6 地域の景観資源を活かした線形計画による効果
※参考文献 4-1-3 より

(3) 地方部の道路の計画

※地方部とは、道路構造令における地域区分ではなく、4-1-2章の山間地域、丘陵・高原地域、田園地域を指す。

1) 比較ルートの検討

地方部の道路の路線計画においては、複数の計画意図に基づく比較ルートを設定し、**景観的観点を含む総合的な評価**に基づいて、最適案を決定する必要がある。

① 路線計画における比較ルートの設定

路線計画においては、計画意図の明快な複数の比較ルートを設定し、それぞれについて線形、横断、道路構造物まで含めて総合的に検討する必要があります。

その時の比較ルートは、一般にその数が多いほどより良い解を得やすいですが、単に数を増やすのではなく、地域景観の特性を踏まえた**道路の景観形成（デザイン）方針に基づく計画意図をもったもの**である必要があります。

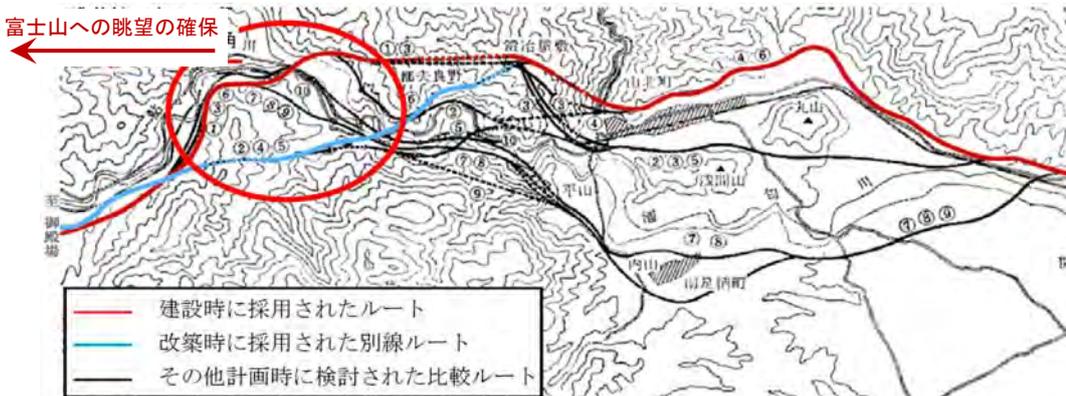


図 4.1.7 様々な計画意図によるルート比較の例
建設時に採用されたのは赤線のルートである。比較ルートの評価に景観の評価として記録されているのは富士山の眺望についてであり、青線のルートは赤丸印の区間で富士山の見えないことを理由に不採用となっている。
※参考文献 4-1-3 より

② 比較ルートの評価項目

道路の景観形成からみた比較ルートの評価は、道路の景観形成（デザイン）方針に照らして行うことが必要です。

具体的には、比較ルート上に出現する切土、盛土、橋梁、高架橋、トンネルなどの構造物の延長や規模などを比較し、それらが道路の景観形成（デザイン）方針において尊重する地域景観に与える影響、工事量、工事費などが評価の指標となります。ただし、個別評価の総和の高いものが必ずしも最善案となるとは限らないため、総合的な評価を行うよう注意をする必要があります。例えば、環境影響、土地利用や道路網への影響、コントロールポイント、経済性、技術性のほか、以下のような道路の景観検討の観点から、比較ルートの評価が重要です。

- ・道路を走っていて快適か、**景観阻害要因**となりうる**道路構造が出現しないか**
- ・優れた地域の景観資源を取り込んで、**走行景観が楽しめるか**
- ・外から見て**道路が周辺の地形や街並みに調和**して、全体として良好な景観を形成しているか
- ・歴史的建造物や自然資源などの景観が保全されているか
- ・適切な休憩ポイントがあるか

2) 線形計画

地方部の道路の線形計画においては、地形との調和と道路線形の透視形態上の円滑性の確保が重要である。

また、休憩ポイント等の景観的に重要な地点については、特段の配慮をする必要がある。

①線形計画の重要性

比較ルートの検討は、線形計画、横断計画、道路構造の選択を含めたものとなります。特に地方部の道路の線形計画では、横断計画や道路構造の選択段階での検討も勘案しつつ、**地形に調和し、より美しく滑らかな線形**を検討する必要があります。

なお、地形との調和については、大きなり面、特に大規模な切土は景観的に問題であるため、線形計画におけるり面の回避、縮小を検討しなければなりません。

②地形に調和した線形計画

地方部の道路では、地形に調和した線形計画とすることが重要です。その留意点は以下のとおりです。

- ・高さ間隔で概ね 100mピッチで見た**大スケールの等高線の曲り方**と同じ方向に曲る平面曲線が支配的になるようにする。
- ・そのため、道路線形は大スケールの等高線の曲り具合に概ね等しいか、それより大きい平面曲線半径を選択する。
- ・縦断線形は、高さのコントロールポイントに留意しつつ、**地盤高と計画高との差が小さくなるように計画する。**
- ・地形が急峻な区間で雄大な平面線形を使うと、一つの平面線形のなかで凹凸を繰り返すような内部景観上好ましくない線形となるため、平面曲線の数は地形の急峻さに応じて増やす必要がある。
- ・平面線形、縦断線形、横断設計の結果は、**必要に応じて平面線形の修正にもフィードバックする。**

地形に調和した良好な線形かどうかは、線形だけでは確かめられません。り面を含む道路の横断設計、周辺の植生や土地利用、さらには、高圧線の鉄塔など周辺建造物と道路の関係が判明してはじめて正しく評価することができます。そのため、透視図等の視覚化手段による評価においても、線形だけの透視図ではなく、特に道路の前方の見通しを妨げる切土のり面など周辺の環境条件まで加えて検討することが必要です。



写真 4.1.42 地形に調和した線形

原地形は、丘陵の鞍部に相当する湾曲した尾根筋である。これに走行上無理のない線形をあてはめて、り面の少ない地形に合ったなめらかな道路を創出している。曲線で越える切通しは次の展開を期待させ、平凡な丘陵の景観が、この道路によって印象深い景観となっている。

※参考文献 4-1-3 より（三重・県道青山公園線）

③第3の平面線形要素としてのクロソイド曲線の積極的活用

一般にクロソイド曲線は、緩和曲線として扱われることが多いですが、直線、円曲線と並ぶ第3の平面線形要素として積極的に活用します。ここで、第3の平面線形要素はクロソイドを力学的条件ではなく、視覚的条件で決めることをいっています。

- ・クロソイド曲線のパラメータの大きさを接続円曲線半径の1/3～1倍とする。
- ・連続する平面線形要素の長さや大きさを急変させない。



写真 4.1.43 クロソイド曲線

クロソイド曲線を第3の平面線形要素として用いることで、流れるような道路線形が得られるとともに、地域景観を引き立たせる。
※参考文献 4-1-3 より (静岡・東名高速 牧ノ原 IC 付近)

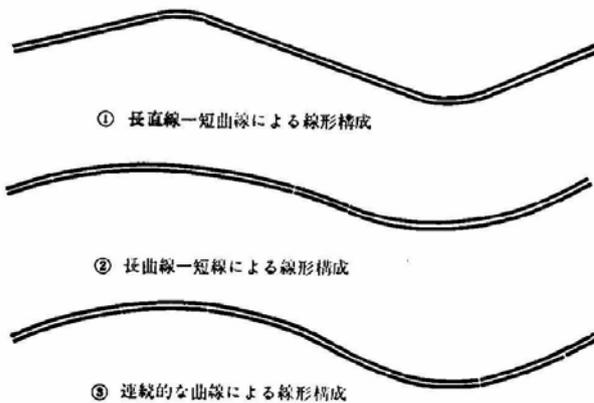


図 4.1.8 線形構成の種類

- ①長直線－短曲線
- ②長曲線－単直線
- ③連続的な曲線

曲線が連続するほど視覚的な滑らかさは増大する。

※参考文献 4-1-9 より

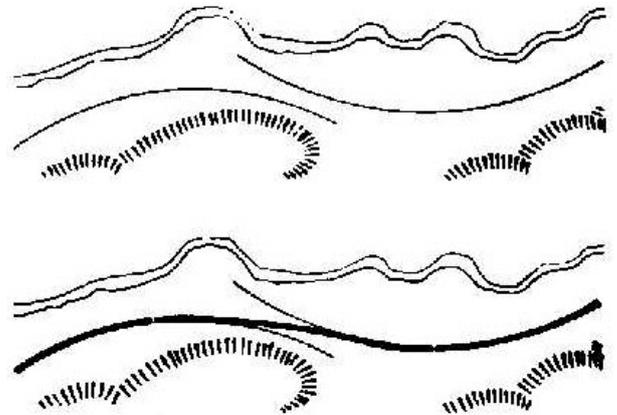


図 4.1.9 線形設定方法

連続的な曲線からなる線形は、基本となる円曲線(直線を含む)を実用上可能な範囲でゆるやかな半径を与えて決め、それらの円曲線間を適当なクロソイド曲線で結び連続的な曲線とする方法である。この方法は丘陵地、山地部を通過する地方部での線形設定に特に適しており、第1種規格の道路はほぼこの方法が適用されている。

※参考文献 4-1-9 より

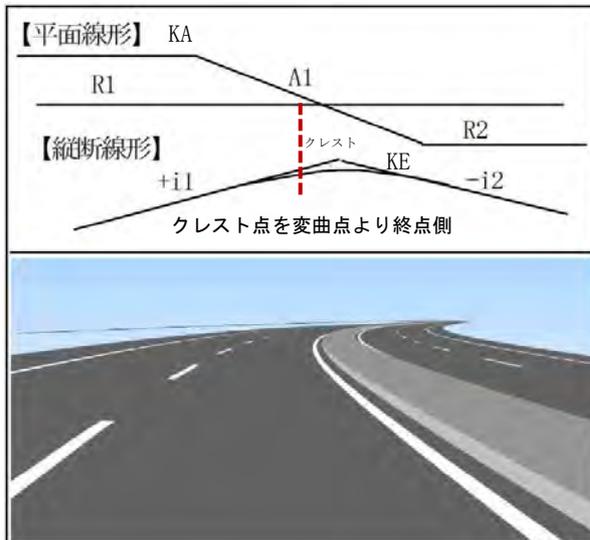
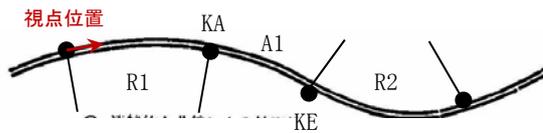
④立体的な線形検討の実施

平面図や縦断面図は設計の便宜上使用しているのであって、運転者が実際に見る線形は透視形態(見えの形)です。線形を立体的に見ることが大切な理由はそこにあります。運転者から見て、透視形態的に線形が美しい、あるいは安全であるというポイントは、一般に次のとおりです。

- ・平面曲線と縦断面曲線をなるべく重ね合わせる。
- ・運転者が自分の走ってゆく道路の行先を知覚しやすいようにする。
- ・一つの平面線形要素の中で凹凸を繰り返さない。

やむを得ず凹凸を繰り返すときは、途中の切土がそのような視覚的デメリットを隠すかどうかをチェックします。これらの透視形態的に良好な線形は、結果として地形の改変量縮減や交通安全面からも良好なものとなる場合が多くあります。また、橋梁等の構造物の線形は、道路の一部であり、構造物の前後の道路線形と一連のものとして決定される必要があります。

○ 望ましい例



▲ 改善が望まれる例

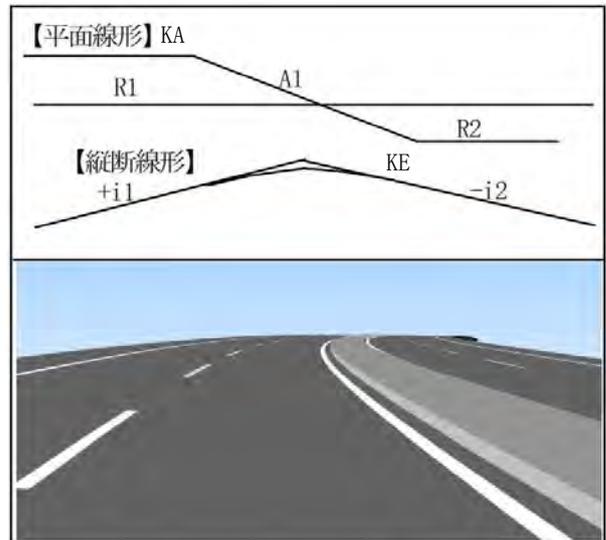


図 4.1.10 平面曲線と縦断曲線の組合せ

縦断曲線のクレスト点にS型曲線の変曲点を一致させると、クレストから先の平面線形も手前の曲線と同方向に見える。

クレスト点をKE点側に移行させれば曲線の全貌が確認できるようになり、安全性の向上と、見通しの確保された快適な内部景観となる。

※参考文献 4-1-9 より

○ 望ましい例



写真 4.1.44 クレストの手前から線形がわかる

※参考文献 4-1-10 より

▲ 改善が望まれる例



写真 4.1.45 クレストの先のカーブが見えない

必然的に標識等の設置が必要となる。

※参考文献 4-1-10 より

⑤内部景観に配慮した線形計画

内部景観に配慮した線形計画として、**地域の良好な景観要素の取込み**を考慮しておく必要があります。山アテ等はその代表的な手法です。その他、特徴的な果樹園等の農耕景観や水景等が良く眺められるような線形を採用します。これらの眺望を得るためには、線形計画の適否の検討が第一です。なお、横断計画でも眺望確保を検討することが望まれます。

そして、山アテ等【4-1-1（4）参照】のシーン景観に対する工夫ばかりでなく、道路上の移動によって得られるシークエンス景観に対する配慮が重要です。地域の眺望の展開を効果的にとらえる工夫が線形計画の課題となります。



写真 4.1.46 内部景観に配慮した線形
踏査中に富士山が正面に見えることに気づき、路線を約10m振って、富士山が真正面に見える距離を多少なりとも長くした。また、左右の切土高さをほぼ同じにし、間知石を積んで風景を額縁のように枠取る効果を生み出している。
※参考文献 4-1-3 より（静岡・東名高速）



写真 4.1.47 見え隠れによる山アテの演出
カーブを曲がると富士山の姿が現れ、ダイナミックなシークエンス景観を作り上げている。
（富士河口湖町 国道 358 号 精進湖畔）

⑥外部景観に対する配慮

外部景観に配慮した線形計画としては、以下の留意点があります。

- ・ **線形自体を美しいものにする**
- ・ のり面に代表される **地形の改変量を最小にする**

このように計画することで、外部景観としても美しい道路の線形が地形に刻まれることとなります。

道路は、主に俯瞰による中景、遠景として眺められる場合に、一般的に地域景観の中で特に目立つことなく、ゲシュタルト心理学でいう「地」と「図」の考え方によれば「地」の一部をなすことが多く、またそうあることが望まれます。しかし時には茫洋とした広がりを引き締めるような「図」としての役割を果たすこともできます。いずれの場合も路面の見えの形と地形との接点のおさまりが重要となります。

近景として眺められる道路構造物は「図」となりやすいため、大きなのり面や擁壁等が出現しないように、また、橋梁・高架橋の形が美しくなるような線形計画の検討が重要です。

⑦景観上重要な地点への配慮

線形の計画にあたっては、平面交差点の位置や基本的形状、**眺望に優れた路傍の休憩ポイント**の配置の可能性なども加味して検討を行うことが必要です。

特に、ルート上の休憩ポイントは、地域の姿を落ち着いて眺め、美しい国土の姿を実感できる重要な地点であるため、計画の当初からその適切な配置について意識しておくことが望まれます。

3) 横断計画

地方部の道路の横断計画においては、地形の改変等による**景観的影響の低減**、**良好な道路環境の創出**等の観点を総合的に検討し、設計・施工、維持管理の段階で必要となる十分な断面を確保することが望ましい。

①往復分離の検討

往復分離には、平面分離と高低分離があり、いずれも道路と周辺景観との関係性の向上や利用者の快適性向上などの景観的効果を有しています。

※片側2車線以上が対象となる往復分離に対する詳述は本ガイドラインでは割愛します。災害復旧など道路計画を実施する場合は、「道路のデザイン」を参考に進める必要があります。



写真 4.1.48 往復分離

分離帯に既存林を残しながら、平面分離することで良好な道路空間を創出している。

※参考文献 4-1-3 より（北海道・道央道）



写真 4.1.49 歩車道の高低分離

歩行者自転車道と車道をわずかに高低分離して、安心してゆとりのある空間を歩行者、自転車に与えている。

※参考文献 4-1-3 より（茨城・つくば）

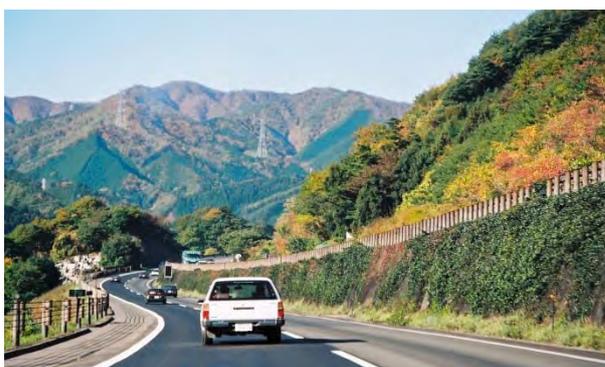


写真 4.1.50 高低分離

高低差7m級の高低分離を行っている。分離帯のブロック積みは藁がからまり違和感がないが、これによって左右に生じたはずの長大のり面を防いだ効果の方が大きい

※参考文献 4-1-3 より（上野原市・中央道 上野原 IC～大月 IC）

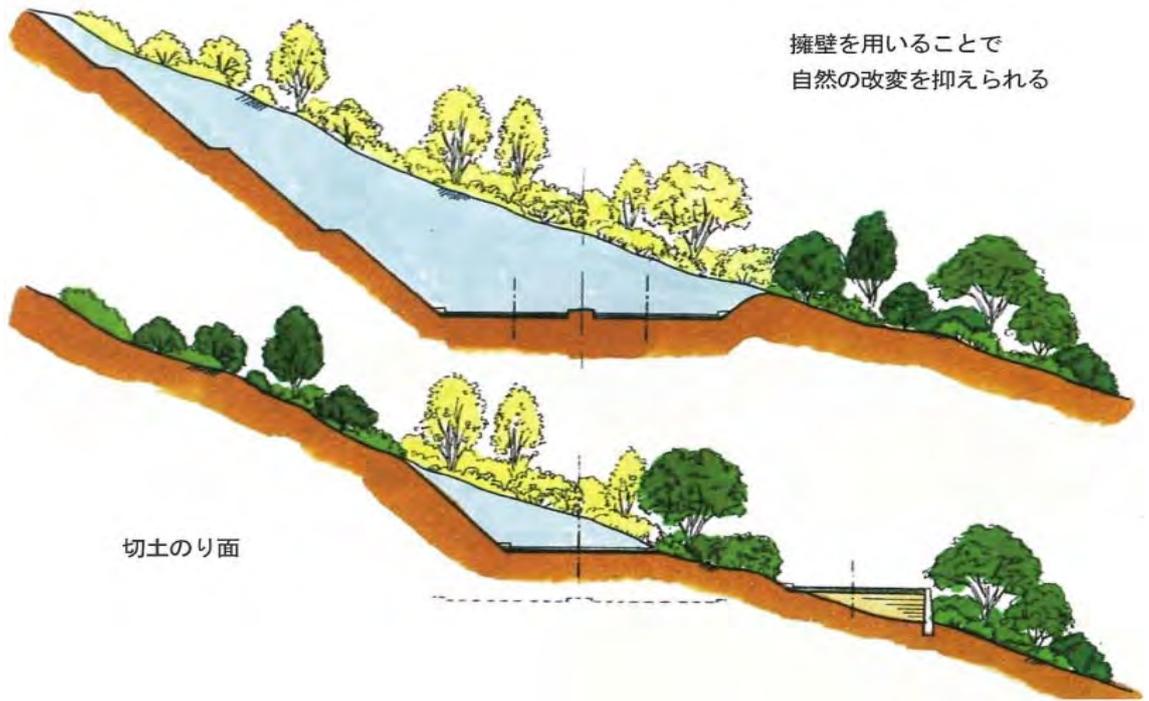


図 4.1.11 高低分離の模式図

上下線を分離し、かつ盛土部に擁壁を用いることで、地形改変を最小化できる。
※参考文献 4-1-8 より

②アースデザイン

ラウンディングやグレーディングなどののり面のアースデザイン【4-1-4 (1) 2 参照】は、道路と周辺景観との関係性を向上させる景観的効果があります。

構想・計画段階においてもラウンディング、グレーディングなどのアースデザインの必要性や方法などについて十分検討します。**用地幅が確定している設計・施工時の対応では限界があるため、都市計画決定等で用地幅が決まる前に十分検討することが重要です。**

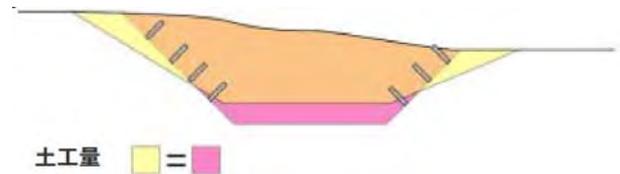


図 4.1.12 のり面の緩勾配化

のり面の緩勾配化は、土工規模を増大させ建設コストを押し上げると考えられるが、用地費が安く、土地利用の制限が無い場合は、工夫によって逆にトータルコストを抑えることが可能である。
※参考文献 4-1-10 より

③休憩ポイントの計画

自動車による道路走行は緊張感があるために、休憩、飲食、トイレ、情報収集、給油等の需要に応える道の駅等の休憩ポイントを用意しておく必要があります。また、ちょっと立寄るようなオーバールックやレストスポットのような、ごく小規模な休憩ポイントの設置も望まれます。歩行者に対しても休憩ポイントの用意は必要です。例えば、ほんの一服する程度の、街中のポケットパークのような簡易な整備でも利用者への効果は大きいとされます。【4-1-4 (5) 参照】

4) 道路構造の選択

道路構造物の存在は地域景観に大きな影響を及ぼすことが多い。道路構造物の景観検討に先立って、地域景観の中で**道路構造物の果たす景観的役割**を検討し、道路構造を選択し、後の段階でも検討を継続することが重要である。また、出現する可能性のある道路附属物にも配慮する必要がある。

①構造物の景観的な役割の検討

道路構造物の景観的な役割は、周辺景観のなかで主役となりうる「図」となるものか、あるいは周辺景観の一部となる「地」となるべきものかに大別されます。例えば、大きな川や谷をまたぐ橋梁はスケールが大きく、その存在が目立つため、「図」となることが多くあります。また、山間部を縫うように走る道路の擁壁や切土、そして小規模な橋梁などは、背景となる地形や風景になじむ地とすべき道路構造物です。【2-3 参照】

しかしながら、線形決定時における道路構造物に対する検討が不十分な場合には、「地」とすべき道路構造物のスケールが大きすぎるためにその対策に苦勞したり、「図」とすべき道路構造物でありながら複雑な線形が道路構造物を美しく仕上げることを妨げるといったことも起こりうるため、注意が必要です。

したがって道路構造の選択は、**沿道の状況や道路利用者の体験する景観を想定しながら、早い段階から検討**を行うことが望まれます。

上記のような「図」と「地」という考え方から想定される景観的役割に応じて道路構造物の存在感のあり様が問題となりますが、これについては**強調・融和・消去**という周辺景観に対する対象構造物の位置づけに対する古典的な考え方【2-3 参照】も参考にして、構造物の存在感の程度を操作することが有効です。

検討方法としては、**構想・計画段階から視覚化手段を用いて**、景観的な役割や存在感の度合いを確認し、道路計画全体の中で個々の道路構造物の位置づけを設定することが有効です。

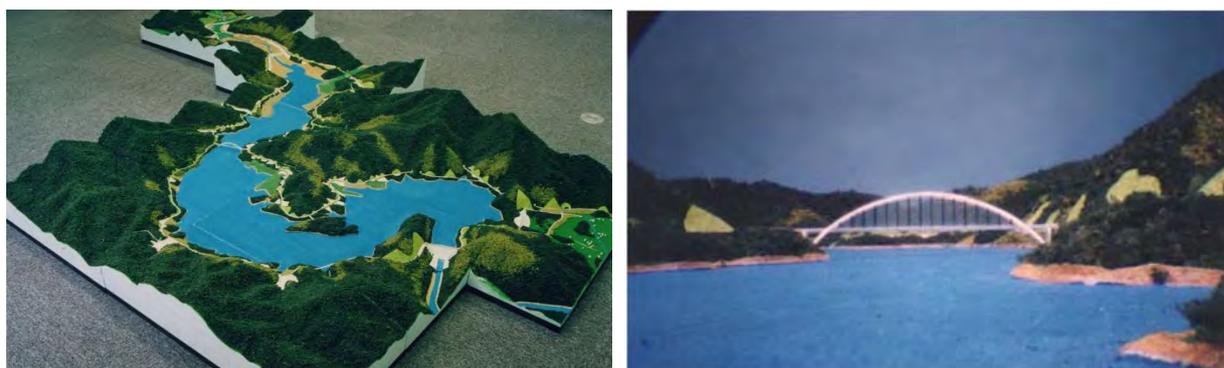


図 4.1.13 構想・計画段階の視覚化

全体景観検討模型事例（左：S=1/2000 の全体模型、右：モデルスコープによる観察事例）を用いて、数多く出現する橋梁や切土のり面など、各種道路構造物の景観的な役割を、将来景観を事前に予測・把握しながらそれぞれの役割や存在感の検討を行う。

※参考文献 4-1-3 より

○ 望ましい例



写真 4.1.51 高架橋による影響軽減
高架橋によって、「地」とすべき道路構造物が周辺景観に収まっている。
※参考文献 4-1-11 より

▲ 改善が望まれる例



写真 4.1.52 大規模な切土の発生
「地」とすべき道路構造物のスケールが大きすぎるためにその対策に苦勞している。
※参考文献 4-1-11 より

○ 望ましい例



写真 4.1.53 周囲景観の秩序を守り、影響を抑えた橋梁
極力自然を保全する思想から、道路線形、橋梁形式の選定、構造デザイン、架設工法が検討された。
※参考文献 4-1-3 より (北海道・ポロト橋)

▲ 改善が望まれる例



写真 4.1.54 複雑な線形による煩雑な橋梁
「図」とすべき道路構造物でありながら、複雑な線形が道路構造物を美しく仕上げることを妨げる
※参考文献 4-1-12 より

②道路構造の選択

道路構造の基本は土構造です。これは経費的に安いことが大きな理由ですが、土構造は自然復元が可能な構造であるために景観的にも問題は少ないとされます。ただし大規模な切土のり面の発生は、周囲の風景から遊離して景観的に違和感が大きくなり、内部景観上もその違和感が快適な走行を妨げます。また、トンネルもその延長が長いと単調で面白味のない内部景観となります。

道路構造の選択に際して景観上から求められる留意点は、道路構造物が決まってからそのデザインを考えるのではなく、道路構造を考える時に同時に**道路構造物の姿を内部・外部景観から想定しながら計画**を行う必要があるということです。

道路構造の選択では、比較ルート¹⁾の平面・縦断線形によって、**土工か橋梁・高架橋かトンネルかがほぼ決定**します。すなわち、長大のり面を避けるために高架橋を選択する、あるいはトンネルで通過するという選択肢があります。なお、これらの選択は画一的なものではなく、実際には擁壁とのり面の併用や複数の構造の組み合わせを検討することも必要です。

一般に盛土高さは20mを超えると景観的に違和感が大きくなるため、おおむね20mを超える盛土については、高架橋やトンネル等との比較検討を行った上で構造を決定すべきです。

なお道路構造は、通常計画段階で決定され、それ以降で変更する必要は生じないはずですが、その後の現地地形測量をはじめとしたより詳細な検討の実施や状況の変化から、道路構造の変更が必要になることもあります。その場合においても、道路の景観形成（デザイン）方針を踏まえた継続的な検討が必要です。

(4) 市街地の道路の計画

1) 地域資源・街割り・公共施設等の配置と道路の線形

市街地の道路の景観検討においては、道路と地域資源・街割り・公共施設・公共空間との位置関係に配慮することが重要である。

※県内ではこれから構想される都市計画道路は少ないため、本ガイドラインでの詳述は割愛します。

ただし、災害復旧など緊急に市街地部の道路の骨格を変更する事業を実施する場合は、構想・計画時の景観検討が重要であるため、「道路のデザイン」を参考に進める必要があります。



写真 4.1.55 山岳への眺望

地域を代表する山岳を景観に取り込むことで、利用者に強い印象を与えられる。

※参考文献 4-1-13 より（富士河口湖町・県道富士河口湖富士線）



写真 4.1.56 水面への眺望

水面などの地域資源に向う直線の下り坂は、特徴的な道路景観を呈する。

※参考文献 4-1-3 より（北海道・函館十間坂）

2) 都市活動に対応した横断構成

市街地の道路においては、様々な都市活動の舞台に相応しい横断構成となるように配慮する必要がある。

※1) と同様に、市街地部の道路の骨格を変更する事業を実施する場合は、構想・計画時の景観検討が重要であるため、「道路のデザイン」を参考に進める必要があります。

3) 道路構造物の考え方

市街地の道路構造物の検討にあたっては、多様な視点の存在や地域の履歴に特段の配慮を払う必要がある。特に、歩行者の存在が重要であるため、ヒューマンスケールに配慮した検討を行う必要がある。

①市街地の道路構造物の景観検討の視点

市街地では、通常の車道・歩道上の視点に加え、高所からの視点、道路構造物下の視点など、多様で身近な視点の存在に十分配慮し、ヒューマンスケール【2-3 参照】を重視して道路構造物を考えるべきです。

②空間のおさまり

市街地内の高架橋は、ヒューマンスケールをはるかに超えて、地域を分断する可能性もあるため、日照阻害や騒音問題、桁下空間の圧迫感など、都市空間の快適性を著しく損なうような場合には、代替案を含めた慎重な検討が必要となります。

また橋梁の計画にあたっては、その橋梁自体のあり方とともに、その川にかかる橋梁群としてのあり方の検討が必要となります。

③地域の履歴を考慮した道路構造物の考え方

伝統的街並みや歴史的建造物・土木構造物等、都市の歴史を表象する対象には、道路の景観形成上特段の配慮が求められます。道路構造物がこれらの対象に影響を与えないよう配慮することが道路の景観検討の基本です。影響を及ぼすおそれがある場合には、ルートの変更も含めた代替案の検討が求められます。また歴史的な橋梁など道路構造物自体が有する歴史性は保存します。



写真 4.1.57 都市の歴史を表象する対象への配慮
高架橋デザインの善し悪しにかかわらず、高架橋の存在そのものが地域の歴史や街の成り立ちを景観から感じ取ることを妨げている。
※参考文献 4-1-3 より（東京・日本橋）

4) 道路と沿道の一体整備

市街地の道路では、景観協議会を活用することなどにより関係者と連携を図りつつ、沿道施設との一体的な整備を働きかけるとともに、**景観計画の策定、屋外広告物規制、地区計画の策定**の推進などの手段が適切に活用されるよう市町村等と協力することが望ましい。

市街地では、道路区域内の景観形成と合わせ、景観協議会や市町村の協力を得て、以下の手法等を導入して沿道の建築誘導や屋外広告物の規制等を検討することが重要です。

- ・都市計画法の地区計画、建築基準法の建築協定、景観法の景観計画・景観地区
- ・屋外広告物法に基づく屋外広告物条例
- ・景観に関する市町村による条例（景観条例、まちづくり条例等）

その際、以下の点に留意すべきです。

- ・建築敷地については、街並み形成、歩行者空間拡充の観点に基づく土地利用コントロール
- ・建築物については、街並み景観の根幹的要素である沿道施設に対するデザインコントロール
- ・建築附属物については、沿道建物とのデザインの共通性・統一性のコントロール

なお、沿道景観の整備は、民有空間における敷地や建物の整備が基本となり、特に道路区域と民有地の中間領域としてのセミパブリックスペースの整備、創出が重要です。そのため、協働による道路の景観形成として、沿道建物や沿道敷地に関する協定締結等を図りつつ、地権者意向に極力応えられる事業手法や支援方策を検討・導入していく必要があります。



写真 4.1.58 沿道街区全体の一体整備
道路と沿道空間とを一体的に整備し、使いやすい空間を実現した例



写真 4.1.59 セミパブリックスペースの創出
歩道と連続するスペースを確保し、沿道利用や広幅員歩道など、使い勝手の良い中間領域を創出した例。住民との協働により地区計画を設定するなど、継続的な形態を保持する工夫がなされている。
(笛吹市・石和市部通り線)

※参考文献 4-1-3 より（東京・丸の内仲通り）

また、**市町村や沿道のまちづくり協議会と協調**して、沿道まちづくりと道路空間の景観形成とを一体的に行う取り組みも重要です。道路協力団体やエリアマネジメント組織が道路空間の積極的活用や維持管理への協力を行うこともあります。このような沿道と道路との一体整備は、市街地の再生、活性化を図る重要な方法のひとつです。

表 4.1.1 道路の景観検討における沿道施設・建築物等の配慮事項

項目	内容		想定手法例
建築敷地	建物の共同化	・敷地・建物利用の効率化、オープンスペースの創出	市街地再開発事業 民間任意事業 等
	最小敷地の制限	・有効利用の困難な小規模敷地の制限	
建築物	敷地利用	・容積率・建ぺい率の制限	地区計画 景観計画・景観地区(景観法) 条例・協定 等
		・壁面位置指定(壁面後退によるセミパブリックスペースのオープンスペース化等歩行者空間の拡充)等	
	形態	・建物高、軒高の設定	
	意匠	・屋根形状・勾配の指定 ・ファサードの誘導 ・外壁の色彩・色調、素材等の指定 ・商業施設に対する閉店後の意匠制限(ショー・ウィンドウの設置等)等	
	用途	・地区特性に応じた建物用途の規制誘導 ・1階部分の用途規制 等	
その他	・既存建物の保存・修景(歴史的地区等) ・建物駐車場の出入口位置の制限 等		
建築附属物	屋外広告物	・形態、規模、素材及び色の制限 ・取付け装置の規模、設置基準の設定	景観計画・景観地区(景観法) 条例・協定 等
	日除け類	・形態及び色の制限	
沿道街区全体の一体整備	・基盤整備手法と上物施設整備手法(建物共同化、セットバック等)の一体的適用	基盤整備手法	土地区画整理事業 沿道区画整理型街路事業 沿道整備街路事業 等
		上物整備手法	再開発系事業 等
		民間誘導手法	各種助成・融資制度 等
沿道景観の創出を重視した道路整備	・地域の特性を活かした道路及び沿道街区の一体的景観形成		都市再生整備事業 等

※参考文献 4-1-3 より

(5) 道路空間の再構築

景観や歩行者への配慮から、現況幅員の中でも歩道や植栽帯を広げるなど道路空間を再構築することを積極的に検討することが必要である。

①道路空間の再構築の必要性

道路においては、自動車をはじめ、歩行者・自転車、公共交通の通行や、沿道利用者の駐停車等、様々な利用がありますが、市街地の道路では自動車以上に歩行者に対する配慮が必要であり、景観への配慮、沿道環境の改善がより重要と考えられる場合が多くあります。

この場合、道路幅員を拡幅することが困難な場合は、例えば都市全体での将来交通の需要や配分の見直しを経ること等により、当該道路の役割分担を見直した上で、車線数の削減を行い、その空間を歩道や植栽帯にあてるなど、道路空間を再配分して幅員の再構成を図る検討を積極的に行うことが必要です。

また、都市再生、観光地や中心市街地の活性化等の課題への対応等としては、賑わいを再生、創出することを目的に、街なかの公共空間である道路を市民が利活用する空間としても利用することが有効であり、積極的に取り組むことが求められます。

②道路空間を再構築する場合の考え方

道路ネットワークに求められる交通機能は絶えず見直す必要があり、その中で当該道路が担うべき機能も変化します。交通環境の変化により自動車交通量が低下する場合だけでなく、代替路線の整備によって、当該路線への交通負荷を軽減することが可能であれば、自動車の通行機能を削減し、アクセス機能や滞留機能等、他の機能に空間を振り分けることが可能になります。

例えば、歩道幅員の不足による歩行環境の悪化や無秩序な路上駐停車等がみられる路線における歩道の拡幅、停車帯の集約・廃止、自転車利用環境の拡充等、あるいはまた、公共交通の優先施策を採用する場合のトランジットモールの設置等が考えられます。こうした見直しにより、安全で快適なゆとりある歩行空間や、植栽空間が確保され、当該道路に求められる機能に相応しい空間構成への再編が可能になるとともに、道路空間の利用方法が大きく変わることで、周辺のまちづくりにも大きな変化を与えることができます。

なお、現況幅員のなかでの再構築は、沿道利用への影響も大きい。道路空間の再構築とあわせて沿道の一体整備を行うことで、より良好な空間を創出できます。



写真 4.1.60 幅員再構成（目抜き通り）
車道を縮小し、ゆとりある歩道と、バス滞留空間が確保された。

※参考文献 4-1-3 より（姫路・大手前通り）



写真 4.1.61 幅員再構成（商店街）
車道縮減（2→1車線）による歩道拡幅の事例。同時に無電柱化、フラット歩道化、アーケード撤去などにより、沿道環境が改善した。

※参考文献 4-1-3 より（松山・ロープウェイ通り）

(6) 現道拡幅の際の考え方

現道拡幅の際には、街並みが大きく変化することが多いため、景観協議会等を通じて、**関係者と連携**をとりながら、良好な街並み景観形成を図ることが重要である。

①現道拡幅の特徴

良好な道路景観を目指すことに関しては、現道拡幅においても新設の場合と同様です。しかしながら、事業化のプロセスは計画時点の情報量や周辺環境により相違します。道路の景観検討の観点からみた現道拡幅の留意点を以下に示します。

- ・ 拡幅計画時は新設時と異なり沿道に居住者や事業者が存在しているため、拡幅後の景観について関係者が協議し、その**目標像を共有**することが重要である。
- ・ 拡幅後の道路景観に最も影響を与える重要な要素の一つは、新しくなる沿道の建築物のファサードである。現道拡幅を契機として、地区計画や建築協定あるいは景観協定などを締結することにより、良好な街並み形成を図ることができる。
- ・ 拡幅にあたっては、無電柱化を併せて検討することが重要である。
- ・ 保存すべき建造物が存在するときには、線形を工夫する必要がある。
- ・ 拡幅により環境施設帯を設置する場合には、道路景観改善の観点からの検討も必要である。

②地域の関係者との連携

拡幅事業に伴い、当該沿線からの移転を助長し、従来の街の機能（商店街など）が失われることがあるため、市町村や沿線の住民との対話、地域のNPO、学識経験者等との連携等、地域一帯となった事業の取り組みが必要です。景観法では、行政と住民などが協働して取組む場としての景観協議会、地域の景観に関するルールである景観協定等の枠組みが定められています。また、景観法の枠組みによらない場合でも、建築協定や都市計画法に基づく地区計画等を用いることによって、**沿道建造物などとの一体的な整備**を働きかける必要があります。

(7) 他事業との連携

計画区域の近傍で、他の公共事業や民間事業が予定されている場合には、より良い地域景観や環境の創出に向けて、これらとの連携を図ることが望ましい。また、他事業との連携を進める上では、**関係者間で目標とする地域景観像を共有**する必要がある。

①他事業との連携による事業効果の向上

隣接地域や周辺地区で他の公共事業や民間事業が予定されている場合には、より良い地域環境の創出に向けて、これらとの**事業調整、合併事業化**などの連携を図ることが望まれます。

例えば、水辺や公園と一体的に整備してパークウェイのような快適な道路景観を創出する等、他の事業との連携によってはじめて実現可能な道路の景観形成もあります。

周辺で他の事業が予定されている場合には、これらとの協調・連携により、限られた財源と空間の中でより優れた地域環境を創出することを積極的に検討すべきです。

- ・ 土地区画整理事業などの面的開発との連携による道路と沿道空間とが一体となった良好な都市空間の創出
- ・ 沿道の民間事業者による公共貢献としての道路空間との一体的な整備
- ・ 公民連携による道路と一体となったまちづくり等



写真 4.1.62 公民連携による道路と一体となったまちづくり
※参考文献 4-1-3 より（宮城・女川シンボルロード）

沿道の街並み形成と一体となった道路空間を形成により、植栽などを伴う余裕ある歩道空間を創出して利活用を推進することで、まちの賑わいの再生、創出、自然環境が有する機能の増進につなげることが重要です。

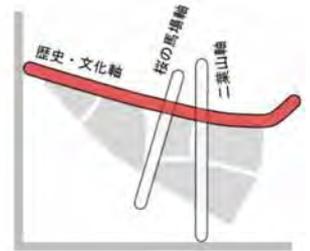
また、境界部分などでの不連続を回避する上でも事業者間の調整は重要です。なお他事業との連携は、事業者間の合意形成・調整に時間を要するため、**構想・計画段階での対応が必要不可欠**です。

②目標像の共有化

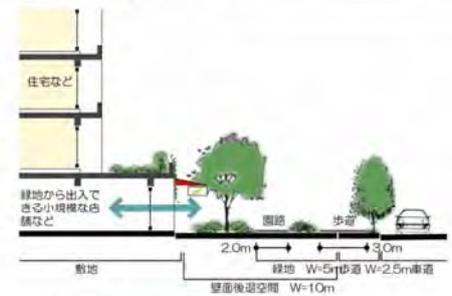
それぞれ異なる事業目的をもった複数の事業主体が協調・連携して地域景観づくりを進めるには、整備時期のずれや担当者の交代によって生じやすい連携の乱れを抑えることが求められます。したがって他事業との連携を進める上では、関係者間で目標とする地域景観像を共有化することが重要です。

また、目標像の実現を確実なものとする上で、**地区に特化した景観形成（デザイン）ガイドライン**や**デザインコード**（形態、使用する色彩の範囲等）を定め、それを関係者が共有しておくことやデザインマネジメントを行うことは効果的です。

◆ 平面図



◆ 断面図



◆ イメージパース (1街区周辺)



◆ イメージパース (4街区周辺)



(注1)「壁面後退線」は、運用方針の「壁面位置の制限」による。

【基本方針】
1 二葉の里歴史の散歩道(区画道路5号線)は、多くの神社・仏閣や史跡など歴史・文化遺産を結び、当地区の歴史・文化軸である。
2 歴史の散歩道沿道は、「広島県照宮・園前寺周辺地区」として広島市景観形成基本計画の重点的景観形成地区に位置付けられており、歴史・文化遺産と調和した情緒ある街並み形成を目指す。
3 地域住民、開発事業者及び行政の協働による維持管理方策等を検討する。
【遵守事項】
1 歴史・文化軸である二葉の里歴史の散歩道沿道では、歩道及び緑地と建築物のセットバックにより生み出される空間により、一体的なオープンスペースを確保する。

【調整事項】
1 二葉の里歴史の散歩道沿道では、歩道及び緑地と建築物のセットバックにより生み出されるオープンスペースを一体的に活用して、来街者が憩い、散歩できる連続した空間の確保に配慮する。
2 当該空間の舗装や植栽等について、緑地及び1号街区公園と敷地内(セットバック部)が一体的な空間として意識できるよう配慮する。
3 沿道の建築物や工作物(駐車場等を遮蔽する工作物等を含む)、屋外空間等については、歴史の散歩道にふさわしい統一感のあるデザインとなるよう配慮する。
4 駐車場、駐輪場、屋外機器、ゴミ置き場などは、歩行者から直接見えないよう、植栽・工作物等で遮へいするよう配慮する。
5 二葉の里歴史の散歩道沿いの建築物は、可能な限り屋上や壁面の緑化に努めるなど、緑の連続性に配慮する。
6 情緒ある街並みとなるよう、小規模な店舗、飲食店、ギャラリーなど賑わい施設や文化的施設の配置に努める。
7 基調色の色相は、R・YR・Y系とし、彩度を抑えるよう配慮する。ただし、自然素材に彩色を施さず使用する場合、あるいは街区単位で歴史の散歩道にふさわしい色彩計画を立案した場合は、これに限らず、別途調整を行うことができるものとする。

図 4.1.14 地区内での統一事項を定めたデザインガイドライン事例

大規模再開発にあたり、土地所有者や開発事業者など関係者が共有する指針として、セットバック、使用する色相の目安が定められている。

※資料提供：UR都市機構「二葉の里地区まちづくりガイドライン」(広島・二葉の里)