ISSN 0386－5878
土研資料 第1755号

道路・街路景観計画体系に関する研究

その1 〔計画・設計体系の枠組〕



―街の景観は、道路と建物と自然と人々によってつくられる―

昭和57年1月

建設省土木研究所
道路部緑化研究室

はじめに

本研究は，道路及び街路景観に対して様々な観点からの照明を当て，これらの一連の研究を通じて道路及び街路景観の計画・設計手法の体系を樹立しようとするものである。

道路あるいは街路には，次に示す4つの役割を果すことが期待されていると思われる。

(1) 車輌及び自転車，歩行者の交通を安全且つ円滑にさばくこと

(2) 土地利用及び施設配置を秩序づけ，都市あるいは地域の骨格を形成する要素たること

(3) 都市や地域の防災空間として機能するとともに，日照や通風を保障するオープン・スペースとして働くこと

(4) 快適で美しい景観を享受できる親密な空間として存在すること

従来の道路，街路整備の力点は上記の(1)，(2)に置かれることが多かった。これは整備が，活発化する都市活動，膨張する都市域，急増する交通需要への対応に追われていたためで，我国の貧弱な道路整備水準を急速に高めるためのやむを得ない措置であったと言えよう。

しかしながら，量的には一応の水準に達した今日，住民のニーズは，

(1) 騒音や大気汚染といった交通公害のない，又

(2) 快適に歩くことができ，美しい都市景観，田園景観を満喫することのできる親密な空間

であることを道路に求め始めている。つまり，環境面重視へのニーズの質的転換である。この傾向は，住民の道路への要請がより高次化したと考えることもできるが，各種の機能がバランスよく調和している，そういう道路本来の姿を取り戻せという声と理解すべきであろう。

このような要請に応えるためには，道路技術者がその視野を道路敷内に限定することなく，沿道の建物や土地利用にまで拡大していくことが必要である。何故なら，道路環境とは道路と沿道要素群が一体となって形成するものだからである。

そこで本研究では，バランスのとれた道路本来の姿を実現するための方策を探るために，景観という観点から道路，街路を捉え直してみることとした。その理由は，景観計画が，交通の発生・配分などを扱う交通計画や各種道路施設の設計を扱う構造設計などとならんで，道路空間の快適さ，美しさを扱う一つの部門計画であると同時に，道路の計画・設計と沿道の土地利用計画，建物設計などの諸計画・設計の間を調整し，これらをとりまとめる総合計画として機能することが期待できるからである。後者の意義は，例えば個々の施設や土地利用計画が個別には満足のいくものであったとしても，それらを包括的な環境＝景観として捉え直してみると（これが一般の道路利用者の印

象，評価でもある），整合性に欠けてしまう例が少なくないからで，これが，道路，街路計画において「まとめ役」を必要とする由縁である。

勿論，道路あるいは街路といっても道路のおかれている状況に応じて問題点の所在は多様であり，そう簡単に問題がかたづくわけではない。そこで，本資料ではその第１歩として，下記の課題に応えることを研究の目標とした。

(1) 道路及び街路景観の計画・設計手法の体系のあり方についての検討，体系の枠組づくりを行う。
(2) 道路及び街路景観の問題点を抽出し，それに基づいた主要研究テーマの絞り込みを行う。
(3) 道路及び街路景観問題に関する現場技術者の入門書，ガイドブックとしての役割を果す。

道路部緑化研究室
室　長　芹沢　誠
主任研究員　篠原　修
二上克次

目　　次

Ⅰ　研究の課題と方法 …… 1

Ⅱ　道路景観計画の体系 …… 5

1. 道路景観計画の意義と役割 …… 7
2. 景観対象の種類と評価の主体 …… 10
3. 景観計画体系の考え方 …… 17

Ⅲ　都心部幹線街路の景観計画 …… 25

1. 計画のねらい …… 27
2. 計画の体系 …… 28
3. 計画の手法 …… 33

Ⅳ　市街部一般街路の景観計画 …… 63

1. 計画のねらい …… 65
2. 計画の体系 …… 66
3. 計画の手法 …… 71

Ⅴ　郊外部幹線道路の景観計画 …… 117

1. 計画のねらい …… 119
2. 計画の体系 …… 120
3. 計画の手法 …… 125

Ⅵ　既存研究成果の位置づけ …… 149

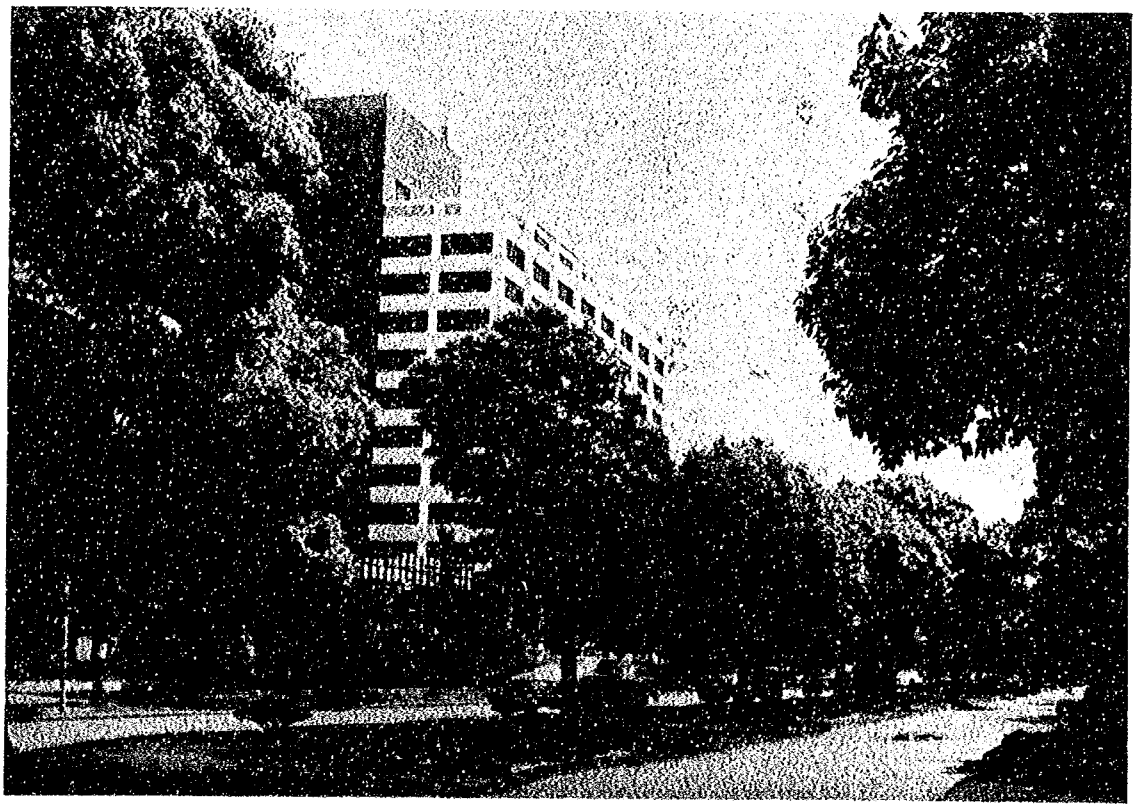
Ⅶ　今後の検討課題 …… 155

1. 展開の方向 …… 157
2. 検討課題の選択 …… 157
3. 主要課題検討の視点 …… 159

付 …… 161

付表 …… 163

Ⅰ　研究の課題と方法



豊かな道路は街の誇り　（四日市中央通り）

I　研究の課題と方法

本研究の課題は，

(1)　道路及び街路景観計画体系樹立のための体系の枠組づくりを行い，

(2)　広く事例を収集して景観上の問題点を抽出し，これらを計画・設計プロセスに位置づけるとともに，これら問題点を総括して今後の主要研究テーマを絞り込み，

(3)　同時に，本資料が現場技術者向けの入門書，ガイドブックともなる

ことにある。これらの課題に対して，今回は下記の有識者を加えた研究会を設け，この研究会における討議を参考にして本資料をまとめるという方法をとった。

〔研究会メンバー〕

中村良夫	東京工業大学・社会工学科助教授
山田　学	東京大学・都市工学科助手
樋口忠彦	山梨大学・環境整備工学科助教授
大野秀敏	㈱槇総合計画事務所
菊池武則	㈱ラック計画研究所
安島博幸	同上
南　賢二	同上
屋代雅充	同上
篠原　修	土木研究所緑化研究室
天野光一	同　交通安全研究室

この研究会における討議を通じて，上記課題への取り組み方を方向づけたわけであるが，それを要約すると次のようになる。

一口に道路景観あるいは街路景観と言っても，その性格は様々であり，そのいずれの側面を特色と認め，あるいは欠陥とし，その個性を伸ばしていくかは，当該道路の持つ素質によって異なる筈である。従って本資料では，後述するように，道路のスケール，設計スピードと，その道路が通過する地域の特性の2軸によって道路を性格分けし，この道路の性格別に計画・設計のプロセス，手法を考察することとした。より具体的に言えば，道路の性格の違いが解決すべき景観上の問題点を異なったものにしていると考えたのである。

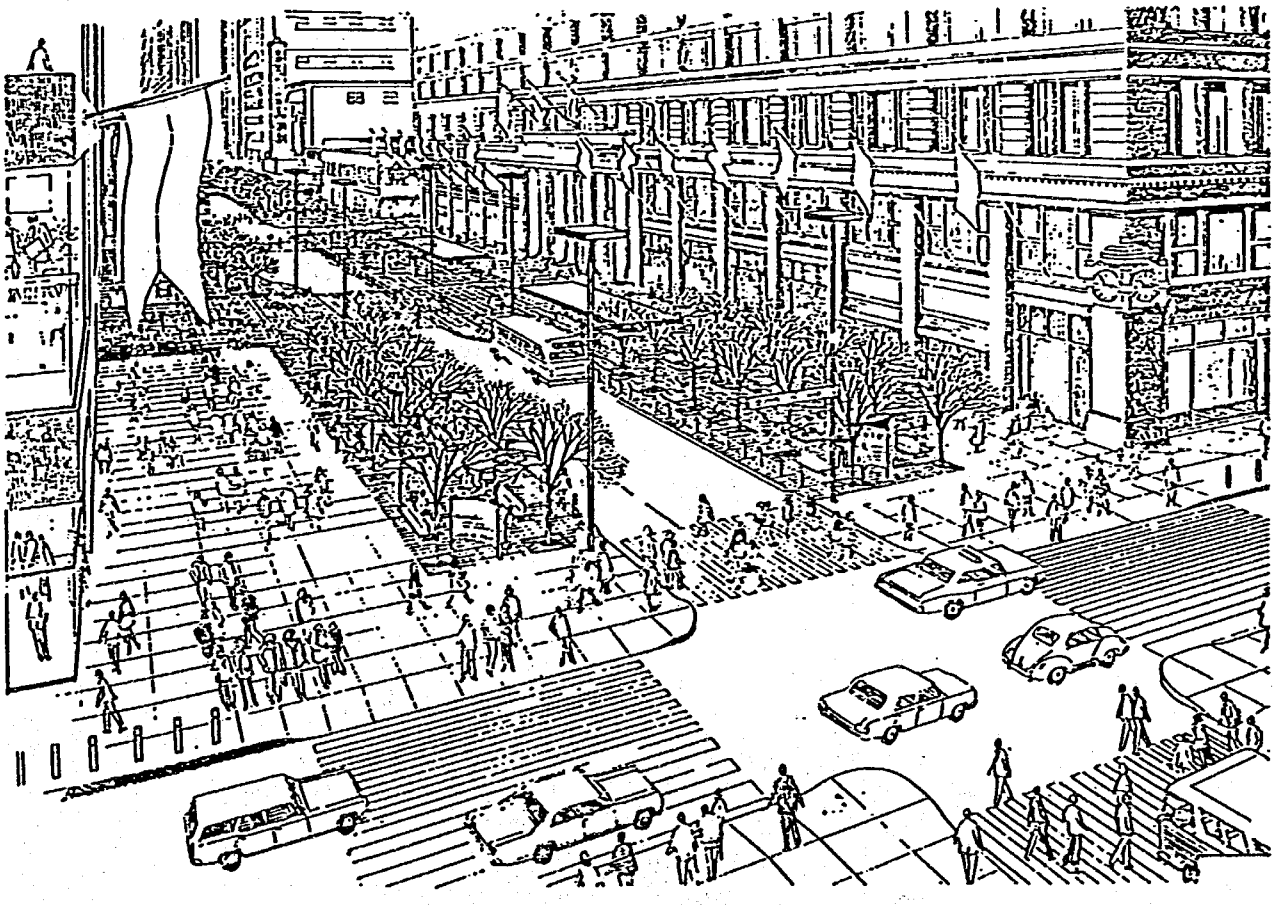
第2の留意点は，内容の記述をできうる限り具体的でわかり易いものにしようとした点である（研究対象が景観である以上，これは当然の処置ともいえるが，具体的であろうとすることは，時に，整合性のある体系的な叙述となじまないことがある。この意味では本資料はやや妥協の産物的な所が随所に見られる筈である）。

従って本資料では，検討すべきテーマ，問題点の記述，対応手法の例示において事例中心主義をとった。このため，事例によってはやや無理な解説となっている部分もあるが容赦ねがいたい。

以上に述べた2つの観点から，本資料ではⅡ章で景観計画の体系の枠組づくりを行い，Ⅲ～Ⅴ章では，道路を都心部，一般市街部，郊外部に分けて，各々の性格に応じた景観計画のプロセスと着眼点を整理した。

又，Ⅵ章には道路及び街路景観に関して言及のある主要文献を列挙し，Ⅶ章では今後の主要研究テーマについての道筋を示しておいた。

Ⅱ　道路景観計画の体系



快適な道路づくりには，様々な視点からの検討が必要

Klaus Uhlig "Diefuβgängerfreundliche Stadt" より

Klaus Uhlig "Dolomitengeographie Stadt" 上 9

Ⅱ　道路景観計画の体系

1.　道路景観計画の意義と役割

(1)　道路景観問題の特質

わが国の道路が，その歴史的発展過程の中で，歩行者以外の交通機関への対応をせまられたことは，つい最近に至るまではほとんどなかったといってもよい。道路のネットワークにしても，個々の道路の幅員や横断面構成にしても，旧来の歩行者を中心とした基本的なパターンを踏襲したままで，今日の交通の質・量両側面における著しい変化に耐えてきたということもできる。

もちろん，自動車時代の到来に際して，新道の建設や大規模な改良・拡幅工事が行われてきたことはいうまでもないが，例えば東京の街路網の基幹的な骨格が江戸時代からほとんど変化していないことからも伺えるように，一度建設された道路はほぼ永久にその命脈を保つといっても過言ではない。逆の見方をすれば，それだけ融通性に欠けるともいえるわけで，交通の質的・量的な変化が大きければ大きい程，道路体系の混乱がクローズアップされざるを得ないことになる。

一方，景観という観点からは，沿道の土地利用や建築等とほとんど無関係な形で道路整備が進められてきたことが，大きな問題として取りあげられなければならない。いわば，周辺との無関係さがもたらす視覚的な混乱である。

空間を管理するという立場からは，道路敷という境界線が大きな意味を持つことは当然であるが，視覚的な環境という見方からすれば，この境界は正に見えざる境界であって，空間を区分するのに何の役割も果してはいない。道路と，その背景とは同時的に意識され，知覚されるのである。

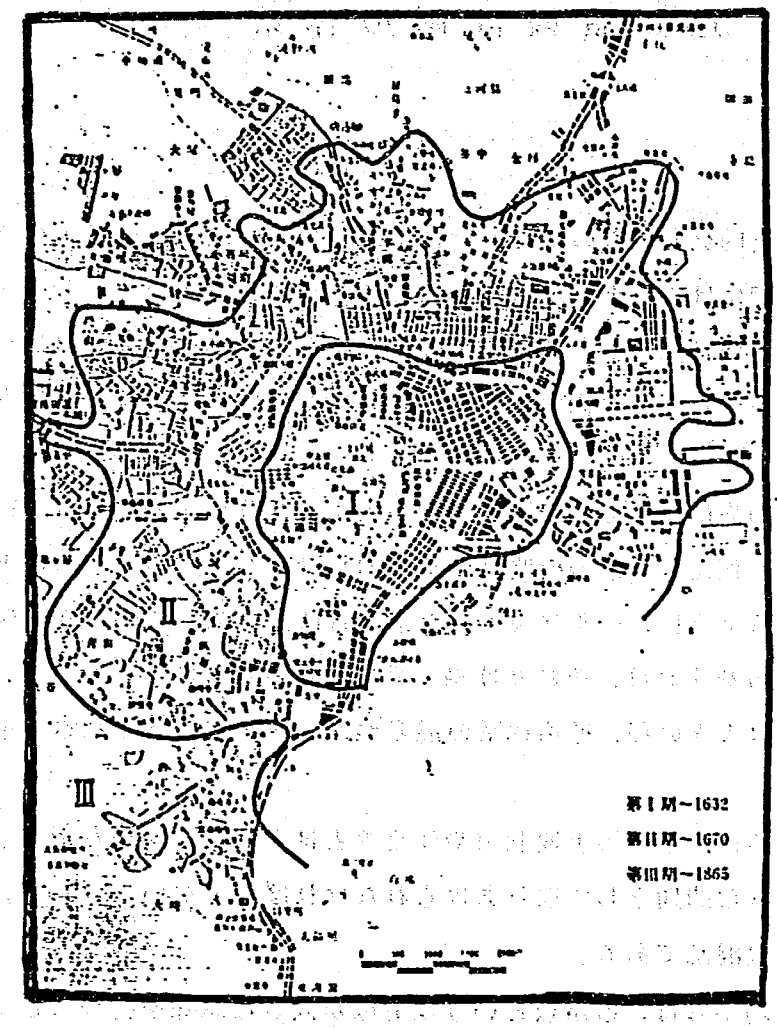
このように，道路本体と沿道空間とを同時併行的に取扱わなければならないのが道路景観問題の特質であるともいえ，その検討対象は必然的に複雑多岐に亘るものとならざるを得ない。従来のタテ割型の発想を越えた，いわば横断的な発想や取組みが必要となるのである。

さらに，景観問題の別の意味での特質として，客観的な評価が非常に困難であるという側面があげられる。例えば，視覚的な混乱を回避するには統一感のあるイメージの創出が望ましいといわれるが，何を，どの程度まで統一させればよいかの規範を一般化することは非常にむずかしいし，また度の過ぎた統一感は単調さに結びついてしまうといった具合である。

したがって，景観のコントロールに基準値といった明確なレベルを設定することは難しく，そのために誰もが納得する規制を行うこともできないということになる。行政的な対応がこれまでにあまり見られなかったのは，まさにこの理由によるものが大きいと思われる。

(2)　道路景観計画の意義

ところで，道路景観計画を行うことの意義は，逆にこのような特質に正面から取組むことによって，トータルな意味での環境改善への一助とすることにある。



資料：
槙文彦他
「見えがくれする都市」
SD 選書，鹿島出版会より

図Ⅱ－1　江戸時代の街路パターン

都市の景観は，環境問題の一つの重要なファクターとして認識されつつあるが，特定の展望地点等を除けば，その大半は道路からの眺めということができる。即ち，道路景観への対処は，都市においてそれだけ公共性，普遍性を持っているのである。

道路の景観を優れたものとしようとする狙いの中には，美しさ，快適さの確保という側面以外にも，これと関連した次のような効果への期待もこめられているのである。

① 安全性の向上……視覚的なわずらわしさを除去することによって，運転者の精神的な安定性を向上させ，事故の防止に結びつく。

② わかりやすさの向上……空間にそれぞれ特徴的な個性が生みだされれば，位置の知覚が容易になり，方向感覚を増す手がかりともなる。

③ 親しみやすさ……調和のとれた空間，落ち着きのある空間は，住民のみならず通過者にも親しみを感じさせ，地域への愛着を生みだすもととなる。

さらに，これらの結果として，非常時の避難のスムーズ化が図れるとか，緑地帯の確保によって景観効果ばかりでなく騒音や排気ガス対策にも役立つとか，いくつかの相乗的な効果とも密接な関係を持ちつつ，環境改善への全般的な寄与も可能となってくる。

(3) 道路景観計画の役割

さて，このような形で道路の景観的な改善をトータルな環境資質の向上に結びつけようとするにあたっては，景観計画のサイドで見落してはならないいくつかのポイントがある。景観計画の役割という観点からこれを整理すると，以下のようなものとなろう。

① 発想の転換を試みること……道路が単に交通量を捌くための帯に止まるものではないことを先ず認識しなければならない。かって道路は子供達の恰好の遊び場であり，往きかう人々の交歓の場でもあったことは周知の事実である。時代の移り変りがそうした余裕を失なわせたことは認めるにしても，やゝもすると貴重な公共空間が通過のための手段としてしか考えられていない傾向には，反省すべき点が多いのではなかろうか。

都市の空間構成上からいっても，道路は一つの「区切り」としての意味，「方向性を与える」という意味を持っているし，道路の通過者にとっても，ある時間断面では「領域」としての知覚が認識の中心となっている。

このように考えれば，道路を「ある雰囲気を持った空間のまとまり」として捉えることも必要となり，都市の顔づくりの手段としたり，積極的に「たまり」をつくるような配慮を行うことも重要な意味を持ってくる。この場合，道路は一定幅員でなければならないといった既成の概念から脱け出るような自由な発想も当然要求されることになろう。

② 検討の対象範囲を拡げてゆくこと……道路の景観を左右する要因が，道路外の状況に依存しているケースが多いことは改めて指摘するまでもない。極言すれば，沿道環境の如何によって道路そのものの性格まで規定されてしまうといってよい。したがって，景観計画の立場からは必然的に道路敷外の空間構成についての言及をせざるを得ず，またそうしたキッカケ作りを行うことが景観計画の役割であるということもできる。

近年，道路の概念を多少拡大する形で，「環境施設帯」を確保しようという動きが現実化しつつあるが，この動きをさらに進めて，沿道部分に関しては道路側からも何らかの働きかけができるような仕組みを検討することが必要であるといえよう。

③ 長期的な視点を持つこと……道路の存在パターンを容易には変化させ得ないとすれば，これに付随した道路景観も，そう容易に変え得るものでないことは当然である。それだけに，道路計画にあたっては，景観的な意味からも長期にわたる見通しを立てておくことが肝要になる。

表面的な装飾物は別としても，路面の高低（レベルの変化）やビスタの確保，ランドマークの見え方といった点は，道路計画のかなり早い段階から組込まれていない限り，後々の修正変更は甚だ困難であるといわなければならない。

同様に，道路計画の各段階において景観的に配慮しなければならないポイントが存在しているわけで，これらは機能計画と歩調をあわせて，的確に計画の諸段階に組込まれなければならない。

④ 細部についても眼を行き届かせること……景観計画の対象となる物は，大はランドマーク

としての山岳や河川から，小は路傍の草花や放置されたゴミの類にまで及んでいる。

ある景観が素晴しいと感じられるためには，眼に入るすべての事物が一定以上の質的なレベルを保っていなければならず，何か一点でも目障りなものがあると，それば全体の印象に与える影響は驚くほど大きなものとなる。

この意味では，景観計画とは「細部への配慮の積み重ね」であるともいえ，さらにその細部への配慮は，それぞれの事物の相互関係の中で適切に位置づけられるものでなければならない。景観計画は，いうなれば「関係のデザイン」なのである。

2. 景観対象の種類と評価主体

(1) 操作の対象

道路景観計画で扱う対象は，大別すれば道路敷内の施設と道路敷外の対象に区分され，前者はまた道路本体・付属物と占用物に分けられる。

- 道路敷内
  - 道路本体，付属物
  - 占用物
- 道路敷外
  - 沿道施設～中遠景眺望対象

図Ⅱ－1　道路景観計画の対象

道路敷内の施設は，原則的に道路管理者の設置するものが本体あるいは付属物であり，それ以外のものが占用物となっている。ただし，この分類は必ずしも物の種類とは一対一で対応しているとは限らないので，例えば街路樹や標識等はある場合には付属物であったり，他の場合には占用物であったりすることもある。

この道路敷内の施設の種類とその性格を整理すると，表Ⅱ－1のようになる。

道路敷外の景観対象はそれこそ多種多様で，前記のような軸を設定しての分類にはなじまない程の広がりを持っている。道路からの距離という点では沿道施設から中・遠景を構成する眺望対象までも含むわけで，形態とか管理体制でこれを区分することはあまり意味がない。

(2) コントロールの現況

上記の諸施設に対して，その配置や形状に関しての法的な規制や基準が設けられているものもある。道路敷内の施設に関しての概要は表Ⅱ－2に示す通りであり，道路外の諸施設については資料末の付表で整理している。

ただ，これらの内容を見てもうなづけるように，これらの基準等は主として機能的な側面から定められたものが多く，景観的な意味を持つものがほとんどないことは大きな問題である。もちろん，各種の規制なり誘導の目的の一部には，趣旨としての景観面での質的向上をうたっているものも少なくはないが，現実面での効果を上げているものはそう多くない。

表Ⅱ－1　道　路　敷　内　の　施　設

施設	性格：道路本体付属物	性格：占用物	設置主体	根拠法	備考（通達等）
トンネル	○		道路管理者	道路法第2条	
橋	○		〃	〃	
排水施設	○		〃	〃	
待避所	○		〃	〃	
機械器具・資材置場	○		〃	〃・同法施行令34条	
駐車場	○		〃	〃　〃	
〃		○	当該事業者	道路法第32条・同施行令第7条，駐車場法	高架道路の路面下の占用許可について（通達）
地下駐車場		○	国・地方公共団体又はこれに準ずる公法人等	〃　〃　，建築基準法第44条，駐車場法	
地下街・地下道		○	〃	〃　〃　〃	地下街の取扱いについて。地下街に関する基本方針について（通達）
共同溝	○		道路管理者	道路法第2条・同法施行令第34条，共同溝の整備等に関する特別措置法	
水道管・下水道管・ガス管等		○	公益事業者	道路法第32条・同施行令第7条	
鉄道・軌道		○	国有及び民営鉄道	〃　〃	
派出所		○	所轄警察所	〃　〃　，建築基準法第44条	
公衆便所		○	市町村	〃　〃　〃	
上空通路		○	当該事業者	〃　〃　〃　，同法施行令第145条	道路の上空に設ける通路等の取扱いについて（通達）
屋上連結通路		○	〃	〃　〃　〃　〃	建築物の屋上部を連結する通路の取扱いについて（通達）
アーケード		○	〃	〃　〃　〃	アーケードの取扱いについて（通達）
仮設建築物		○	〃	〃　〃	
防雪・防砂施設	○		道路管理者	道路法第2条・同法施行令第34条	
工事用施設		○	当該事業者	道路法第32条・同法施行令第7条	
工事用材料		○	〃	〃　〃	
露店・商品置場等		○	〃	〃　〃	
電(話)柱・電(話)線		○	当該電力会社	〃　〃	
変圧塔・配電箱		○	当該電力会社	〃　〃	道路の占用の協議に関する建設省・日本電信電話公社協定
電話ボックス		○	日本電信電話公社	〃　〃	
ポスト		○	郵政省	〃　〃	道路の占用の協議に関する建設省・日本電信電話公社協定
消防用器具格納施設		○	県・市町村	〃　〃	
消火栓標識		○	〃	〃　〃	
バス停留所の上屋		○	バス事業者	〃　〃	
日よけ		○	当該事業者	〃　〃	バス停留所の上屋の道路占用の取扱いについて（通達）
投光器		○	〃	〃　〃	
アーチ・幕		○	〃	〃　〃　，屋外広告物法	指定区間内の一般国道における路上広告物等の占用許可基準について（通達）
広告塔		○	〃	〃　〃　〃	
つき出し看板		○	〃	〃　〃　〃	
電柱・街路灯柱標識利用広告		○	〃	〃　〃　〃	
車体利用広告		○	〃	〃　〃　〃	
はり紙・はり札		○	〃	〃　〃　〃	
立看板		○	〃	〃　〃　〃	
シェルター・パーゴラ		○	〃	〃　〃	
ベンチ・テーブル		○	〃	〃　〃	
水路・池・噴水	○		〃	道路法第2条・30条	
時計台・花時計		○	〃	道路法第32条・同法施行令第7条	
彫刻・碑		○	〃	〃　〃	
自転車駐車場	○		〃	道路法第2条・同法施行令第34条	
ゴミ箱・すいがら入れ		○	〃	道路法第32条・同法施行令第7条	
自動販売機		○	〃	〃　〃	
並木・植栽	○		道路管理者	道路法第2条・同法施行令34条，幹線道路の沿道の整備に関する法律第9条	道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準について 幹線道路の周辺地域における生活環境の整備の促進について（通達）
〃		○	当該事業者	道路法第32条・同法施行令第7条	
給水施設		○	〃	〃　〃	
街灯	○		道路管理者	道路法第2条・同法施行令第34条	
装飾街路灯等		○	当該事業者	道路法第32条・同法施行令第7条	
ガードレール・ガードロープ等	○		道路管理者	道路法第2条・同法施行令第34条	
車止	○		〃	〃　〃	
カーブミラー	○		〃	〃　〃	
デリニエータ	○		〃	〃　〃	
道路情報管理施設	○		〃	〃　〃	
横断歩道橋	○		〃	〃　〃	
〃		○	公安委員会	道路法第34条・同法施行令第7条	
交通信号機		○	〃	〃　〃　，道路交通法第4条	
パーキングメーター		○	県・市町村	〃　〃　，駐車場法	
道路標識（案内標識）	○		道路管理者	道路法第2条・45条・同法施行令第34条	道路標識区画線及び道路標示に関する命令（省令）
〃（警戒標識）	○		〃	〃　〃	〃
〃（規制標識）	○		〃	〃　〃	〃
〃（　〃　）		○	公安委員会	道路法第32条・同法施行令第7条，道路交通法第4条	〃
〃（指示標識）		○	〃	〃　〃　〃	〃
〃（　〃　）	○		道路管理者	道路法第2条・同法施行令第34条	〃
区画線			道路管理者・公安委員会	道路交通法第4条・45条・同法施行令第34条	〃
道路標識（規制標示）			公安委員会	〃	〃
〃（指示標示）			〃	〃	〃
道路元標	○		道路管理者	道路法第2条・同法施行令第34条	
里程標	○		〃	〃　〃	
法面	○		〃	〃	
交通島	○		〃	〃	
擁壁等	○		〃	〃	
照明式バス停留所標識		○	バス事業者	道路法第32条・同法施行令第7条	照明式バス停留所標識(広告付)の道路占用について(通達)
踏切，跨線橋，跨道橋	○		当該鉄道又は道路管理者	道路法第20条	（鉄道用地使用の場合を除く）
特定施設への案内標識		○	道路管理者	道路法第32条・同法施行令第7条	
〃		○	公安委員会	〃　〃	
盲人誘導ブロック		○	当該事業者	〃　〃	
時計柱		○	〃	〃　〃	
テレビカメラ		○	〃	〃　〃	

注：県・市町村道に関しては，各自治体毎に「道路占用許可基準・道路占用物件配置標準等がある。屋外広告物に対しても，県条例がある。

このような状況に対する反省から，近年各地で「景観条例」「美観条例」等の制定が相次いでいるが，これらに関してもその効果が確認できるようになるまでには，しばらく時間を待たねばなるまい。

道路計画における景観面への配慮については，これまで主として高速道路における研究が進められ，この分野では一定の成果が上げられてきている。*

しかし，一般の道路についての計画や設計にあたっては，こうした成果が反映していると言える状況にはなく，従来のやり方を踏襲した"安易な"処理で済まされている例が多い。安易な処理というのは，例えば，道路外との景観的な調和を全く考慮に入れないとか，ガードレールや歩道の舗装等を場の状況に応じて工夫することなく，画一的に採用してしまうことなどである。

(3) 評価主体

それでは，このような景観を，誰が，どのような状態で見るのか。この評価主体が一定でないことも，問題を複雑化している要因の一つと考えられる。

一般的な道路の利用者のおかれている状況は，

① 視点位置

② 道路内での動き

③ 道路内での行動目的

によって客観的に区分することができ，さらにその主観的な状況は次のように区分されよう。

④ 主体の意識（気分）

⑤ 対象空間の熟知度

これらの具体的な分類は表Ⅱ－3に示す通りである。

現実には，これらの状況の組合わせのなかで個人個人が景観を認知し評価しているわけで，厳密に言えばこの組合わせの数だけ評価主体が存在していることになる。

もっとも，これらすべてを併列的に扱う必要は全く無く，基本的には「自動車」「歩行者」を中心として，他はチェック項目的に考慮しておけば，実用上はほとんど支障がないものと考えられる。

(4) 評価の方向性

これまでに述べてきた対象と主体との関係の中で，具体的な評価が行われることになる。すなわち，何を，誰がどんな状況のもとで見るかによって，景観の良し悪しが判断されるわけである。

評価の方向性，つまり「よい道路景観とは何か」については，本来，対象と主体の状況，さらにはそれをとりまく種々の条件によって左右され，一概に決めつけるわけにはいかないのが普通である。

ただし，ごく一般的な言い方をすれば，誰もがよいと感じる道路景観のあり方，あるいはそ

＊ 「高速道路の景観」 昭和51年（改訂版）高速道路調査会がその集大成として活用されている。

表Ⅱ－2　道路敷内施設の設置基準等（法令，通達によるもの）

施設	設置基準・原則		備考
	配置	デザイン	
トンネル	安全かつ円滑な交通を確保する必要のある箇所に設ける		
待避所	第三種五級（山地部，幅員3～4mの市町村道）の道路では，300m以内の間隔で幅員5m以上，長さ20m以上のものを設ける等		
駐車場	駐車場整備地区内において路上駐車場設置計画により指定された道路		道路管理者が設けるもの
〃	出入口は小学校，児童公園等の出入口から20m以上離れていること		トンネル上または高架下に設けたもの
地下駐車場	地上交通の著しく輻湊する地区において，歩行者を含む一般交通の安全と円滑を図るためその設置が必要やむなき場合	内装はすべて下地・仕上げとも不然材を用い着板・広告物・装飾台等すべてについて，不然性材料を用いなければならない。また誘導灯および歩行者の案内のための設備の視認性を妨げる着板等は禁示	地上出入口も含む
地下街・地下鉄			〃
共同溝	路面の掘さくを伴う工事が道路構造の保全及び交通の安全上著しい支障を生ずる恐れのある道路		道路管理者が設けるもの
水道管・下水道管ガス管	原則として車道以外の場所（歩道等）の地下に埋設すること		水道法・下水道法・地方鉄道法・ガス事業法・電気事業法等に基くもの，および国営公社が行うもの
上空通路	学校病院，養老院等の建物に設けられるもの，5階以上に設けられ避難施設として必要なもの（屋上通路）多数人の通行，多量の物品の運搬に供し道路交通の緩和に寄与するもの	通路外部への広告物・装飾物等の添架あるいは，不必要な塗装は禁示	
屋上連絡通路		同上	
アーケード	日よけ，雨よけ，雪よけのため，路面上に相当の期間設けられ，がんぎまたは商業の利便の向上且つ公共上必要やむなきもの	道路側面に設けるアーケードでは恒久的な広告物の塗装・添架・装飾等は禁止	防火・交通等の問題から，がんぎを除き基本的には抑制の方針をとっている
仮設建築物		必要最小限度の規模	都市計画法，都市再開発法に基くもの
防雪・防砂施設	なだれ・飛雪・積雪等により，交通に支障を及ぼすおそれがあるところに設ける。		雪覆工，流雪溝融雪施設等
電柱・電話線	電線の離隔は地上5m以上技術上やむおえない場合は4.5m以上，歩道上では2.5m以上		
〃	歩道を有する道路にあっては歩道の一側，歩道を有しない道路にあっては，法敷または路端寄り		
バス停留所の上屋	幅員3m以上の歩道上，道路の法面，その他道路管理上支障のない場所	原則として，幅2m以下，長さ12m以下，高さ2.5m～3.5m，広告等の添架は認めない	
つき出し看板	車道上4.5m以上，歩道上2.5m以上の離隔をとる		
自動販売器	祭礼等特定期間のみ		
パーキング・メーター	駐車場整備地区内において，路上駐車場設置計画により指定された道路		
道路標識（案内標識）	路端・中央分離帯・交通島・道路前面等の指定位置で地上1m以上の所	形態・寸法等すべて規格に従うものとし，原則として，反射材料を用いる。	
道路標識（警戒標識）	〃	同上	下記以外の規制標識および道路法の道路以外の道路に設置する「重量制限」「高さ制限」
道路標識（規制標識）	〃	同上	「危険物積載車輌通行止め」「最大幅」「重量制限」「高さ制限」「自動車専用」を表示するもの
〃	〃	同上	
道路標識（指示標識）	〃	同上	「並進可」「軌道敷内通行可」「駐車可」「優先道路」「中央線」「横断歩道」「自転車横断帯」「安全地帯」
〃	〃	同上	上記以外の指示標識
区画線	道路上の指定位置	ペイント，道路鋲，石等を使用し，必要に応じ反射装置を施す	
道路標示（規制標示）	〃	ペイント，道路鋲，石，標示筒，標示さく及び黄色の燈火のついている道路鋲等を使用し，必要に応じ，反射装置を施す	
道路標示（指示標示）	〃		
擁壁等	落石・崩壊・波浪等により，交通に支障を及ぼし，または道路に損傷を与える恐れのある箇所		
照明式バス停留所標識	歩道上または，待避所等で，交通に支障のない場所	高さ3.0m，幅045m以下，広告は進行車輌の非対向面，歩道面の2面で，表示面積の1/3以下	
踏切・跨線橋跨道橋			踏切・跨道橋は鉄道側が管理し，跨線橋は道路側が管理する

表Ⅱ－3　評価主体の状況

客観的状況	①視点位置 道路内：車道上／歩道上 道路上空：陸橋上／歩道橋上／ビル連結路上 道路外：沿道／眺望の得られる場所／展望台（意図的）	②道路内での動き（行動） 車を運転する。 乗客として乗る。 バイク等で走る。 自転車で走る。 走る。 歩く。 留まる。	③道路内での行動目的 通過する。 立寄る。 来訪する。 運動を楽しむ。 散歩する。 休む。 捜す（人を・場所を・品物を）。 眺める。 待つ（人を・バス等を・信号を）。 買う。 見せる（物を・人を）。 遊ぶ。 工事をする。 パレード等をする。
主観的状況	④主体の意識（気分） 日常生活的／非日常的 意識的／無意識的 積極的／消極的	⑤対象空間の熟知度 熟　知 既　知 未　知	

の方向性というものが存在するはずであり，これを景観的にみた望ましい道路の条件という形で整理すると表Ⅱ－4のようになる。

表Ⅱ－4　景観的にみた望ましい道路の条件

○全般的な印象として
- 明るく，見通しがよい。
- 道路外の卓越した景観対象がよく見える。
- きたならしさが感じられない。
- 独特の雰囲気を持っている。（ローカリティ，歴史性など）
- 調和のとれた感じがする。
- わかりやすい。
- 適度な変化のリズムを持っている。
- 興味対象が存在する。
- 緑や水など自然物が多い。
- 一定のまとまりを感じさせる。
- 性格がハッキリしている。

○構成要素別に

道路本体
- 線形に無理がない。
- 充分な巾員がある。
- 通行区分が明快である。（歩，自転車，車の境界部）
- 管理が行き届いている。（ゴミ，立看板，舗装面の汚れ等がない
- 快い舗装がされている（歩道）
- 弱者に対する配慮がされている。

植　栽
- 量感が感じられる。
- 手入れが行き届いている。
- 色彩がよい。（花）
- シンボル性が感じられる。

沿道の建物
- 密度が一定である。
- 建物のデザインがよい。
- 規模の極端な不揃いがない。（高さ，間口等）
- 壁面線が揃っている（凹凸，間隔）
- 閉鎖的でない。
- 壁面の仕上が美しい，テクスチュアが感じられる。
- 手入れが行き届いている。
- 用途が適している。
- 屋根に統一性が感じられる。（勾配，傾斜方向など）

広告，看板，標識
- デザインが優れている。
- わかりやすい。
- 統一感が感じられる（一定のルールがある）
- 管理が行き届いている。

ストリート・ファニチュア
- 個々のデザインが優れている。
- 適度に配置されている（量，位置）
- 周辺と調和している。
- 管理が行き届いている。
- 良く使われている。
- 煩しい物がない。

表Ⅱ－5　交通機能上の道路区分

1）交通路としての分類
- 都市間高速道路……高速自動車道路
- 高速街路 ……都市内高速街路，国道バイパス
- 主幹線街路 ……都市の骨格をなす道路
- 集散街路 ……近隣住区の区分・連結街路
- 局地街路 ……住区内の連絡街路
- 細街路 ……住宅地内の接近道路

2）都市道路の機能分類
- 自動車専用道路
  比較的長いトリップの交通を処理するため，設計速度を高く設定し，車両の出入制限を行い，自動車専用とする道路
- 主要幹線道路
  都市間交通や通過交通等の比較的長いトリップの交通を，大量に処理するため，高水準の規格を備え，高い交通量を有する道路
- 幹線道路
  主要幹線道路および主要交通発生源等を有機的に結び，都市全体に網状に配置され，都市の骨格および近隣住区を形成し，比較的高水準の規格を備えた道路
- 補助幹線道路
  近隣住区と幹線道路とを結ぶ集散道路であり，近隣住区内での幹線としての機能を有する道路
- 区画道路
  沿道宅地へのサービスを目的とし，密に配置される道路
- 特殊道路
  もっぱら，歩行者，自道車，モノレール等，自動車以外の交通の用に供するための道路

資料：「都市計画道路の計画標準」（財）都市計画協会

3. 景観計画体系の考え方

(1) 道路の種類

わが国の道路体系は数種の道路によって構成されており，その内容は次のような分類によって整理される。

① 交通機能上の分類

② 道路体系構成上の分類

③ 機能・性格を含めた分類

ただし，上記の分類は必ずしも統一的な形をとっているわけではなく，例えば①の機能上の分類にしても表Ⅱ－5に示すように何通りかの呼称があったり，②の体系構成上の分類にしても表Ⅱ－6にあるように，設置主体別，あるいは構造規格別に区分されていたりと，かなり複雑な構造を持っている。

③の性格を含めた分類では，古来からの呼び名として以下のような区分があり，これはある種の雰囲気と結びついたものとなっている。

《市街部》	《郊外部》
・通り，○○大路	・街道
・横町	・畦道
・路地	

表Ⅱ－6　道路体系構成上の分類

1）設置主体別の分類

- 高速自動車国道
- 一般国道
- 都市府県道 ＜ 主要地方道 / 都道府県道
- 市町村道

2）構造規格による分類（道路構造令上の分類）

	地域	種別	級別	設計速度 (km/h)		制出入	計画交通量 (台/日)				摘要
							30,000以上	30,000～20,000	20,000～10,000	10,000未満	
高速自動車国道及び自動車専用道路	地方部	第1種	第1級	120	100	F	高速・平地				
			第2級	100	80	F・P	高速・山地，高速・平地				
							専用・平地				
			第3級	80	60	F・P	高速・山地		高速・平地		
							専用・山地		専用・平地		
			第4級	60	50	F・P				高速・山地	高速の設計速度は60のみ
	都市部	第2種	第1級	80	60	F	高速・都市，専用・都市				専用は六都市の都心部以外の都市部
			第2級	60	50 40	F	都心・専用				
							計画交通量 (台/日)				
							24,000以上	24,000～14,000	14,000～4,000	4,000～1,500	1,500～500	500未満
その他の道路	地方部	第3種	第1級	80	60	P・N	高速・平地				
			第2級	60	50 40	N	高速・山地，高速・平地				
							高速，一般国道・平地				
			第3級	60 50 40	30	N	高速・山地		高速，一般国道・平地		
							高速，一般国道・山地		高速・平地		
			第4級	50 40 30	20	N			高速，一般国道・山地		
									高速・山地		
			第5級	40 30 20	—	N				高速・平地 高速・山地	一車線道路
	都市部	第4種	第1級	60	50 40	P・N	高速・都市				
							高速，一般国道・都市				
			第2級	60 50 40	30	N	高速・都市				
							高速，一般国道・都市				
			第3級	50 40 30	20	N	高速・都市				
							高速・都市				
			第4級	40 30	—	N				高速・平地	一車線道路

注1　表中の用語の意味は，次のとおりである。

高速；高速自動車国道　専用；高速自動車国道以外の自動車専用道路
国道；一般国道　県道；都道府県道　市道；市町村道
平地；平地部　山地；山地部　都市；都市部　都心；大都市の都心部
F；完全出入制限，P；一部出入制限，N；出入制限なし

注2　設計速度の右欄の値は地形その他の状況によりやむを得ない場合に適用する。

注3　地形その他の状況によりやむを得ない場合には，級別はすべて1級下の級を適用することができる。

資料：「道路構造令の解説と運用」　日本道路協会

ところで，上記のような分類は，そのままでは道路景観の性格を明快に区分するものとはなっていない。そこで，ここでは表Ⅱ－7に示すような区分の仕方によって，以降の検討を進めることにした。

このうちで，表中の破線で囲まれた部分を本研究における主要対象道路としているが，それは次のような理由によるものである。

・高速道路関係の景観計画に関しては，既に別途の研究が進められており，相当の成果もあがってきている。

・歩行者道路，サイクリング道等についても，ショッピング・モール計画等との関連から，かなりの蓄積がある。

・その他に関しては，テーマとしての緊急性，重要性がそれ程感じられず，結局破線内の道路が景観的にみた場合最も重要な検討対象と判断される。

表Ⅱ－7　景観計画上の道路分類

スケール・スピード ＼ 位置	市街部	郊外部 田園部	自然風景地
(特)	自動車専用道	高速道路	
大	幹線道路 (ブールバール)	バイパス (国道・主要地方道)	観光道路 パークウェイ
中	街路 ストリート 通り	地方道 農道	
小	細街路 歩行者専用道路地	アゼ道 サイクリング道路	遊歩道

なお，本研究では破壊内の3タイプの道路については，以下のような性格づけを与えて，極力その差異を明確化するよう心がけている。

A. 都心部幹線街路……幅員が片側2車線以上で，都心部の商業・業務地区を通過し，都市を代表するような性格を持つ道路。（例：日比谷通り，甲州街道新宿付近）

B. 市街部一般街路……市街地を通過する幹線，準幹線クラスの道路で，沿道の土地利用は商住混合的な形態のもの。（例：世田谷通り，五日市街道）

C. 郊外部幹線道路……国道や主要地方道のバイパスに相当するもので，郊外部に新設される通過交通処理を主目的とした道路。（例：新大宮バイパス，南宮崎バイパス）

(2) 道路計画・設計のプロセス

景観計画上の配慮は，道路自体の計画時点から組込まれていなければ，その効果を発揮し得ないことが多い。

道路の計画・設計の標準的なプロセスは図Ⅱ－2に示すようなものであり，通常はこの流れに沿った作業の結果として道路が完成してゆくと考えられる。

もちろん，現実の計画作業がすべてこのプロセス通りに運ぶわけでなく，前提となる条件によって作業が大巾に省略されたり，項目間で絶えずフィードバックが行われたりすることは当然である。特に，本研究のテーマとしている都心部や市街部の幹線道路のような場合には，路線選定等の作業が本格的に行われるケースは極めて稀であるといえ，大概は既存道路の拡幅か改良，あるいは再開発の一環としての付け替え程度がほとんどということになる。時には直接実施設計に近いレベルからスタートしてしまう例もないわけではない。

このような場合，線形に何らかの手を加えられる自由度が残っていることはほとんど無く，多くは植栽樹種の選定やストリート・ファニチュア類のデザインに工夫がこらせる程度に止ってしまう。

一方，バイパス等であれば，計画条件の設定から路線選定を経て設計段階へ進むという。比較的オーソドックスなプロセスを踏むケースが多い。しかし，この場合でも，土地取得の容易性がすべてを律する鍵となってしまうという例が多いことからも伺えるように，必ずしもすべて〝教科書通り〟に事が運ぶとは限らないのが現実の姿であろう。

そこで，ここでは，道路の機能計画上のプロセスを図Ⅱ－3のように簡略化した形でまとめておき，以下道路タイプ別毎にこのプロセスと景観計画上の着眼点との対応を図ってゆくこととする。

(3) その他の視点

道路景観計画の体系を構成する際の視点（構成軸）としては，これまでに述べてきた

① 道路の種類

② 計画・設計のプロセス

の他にも，次のような項目が考えられる。

③ 設置・管理主体

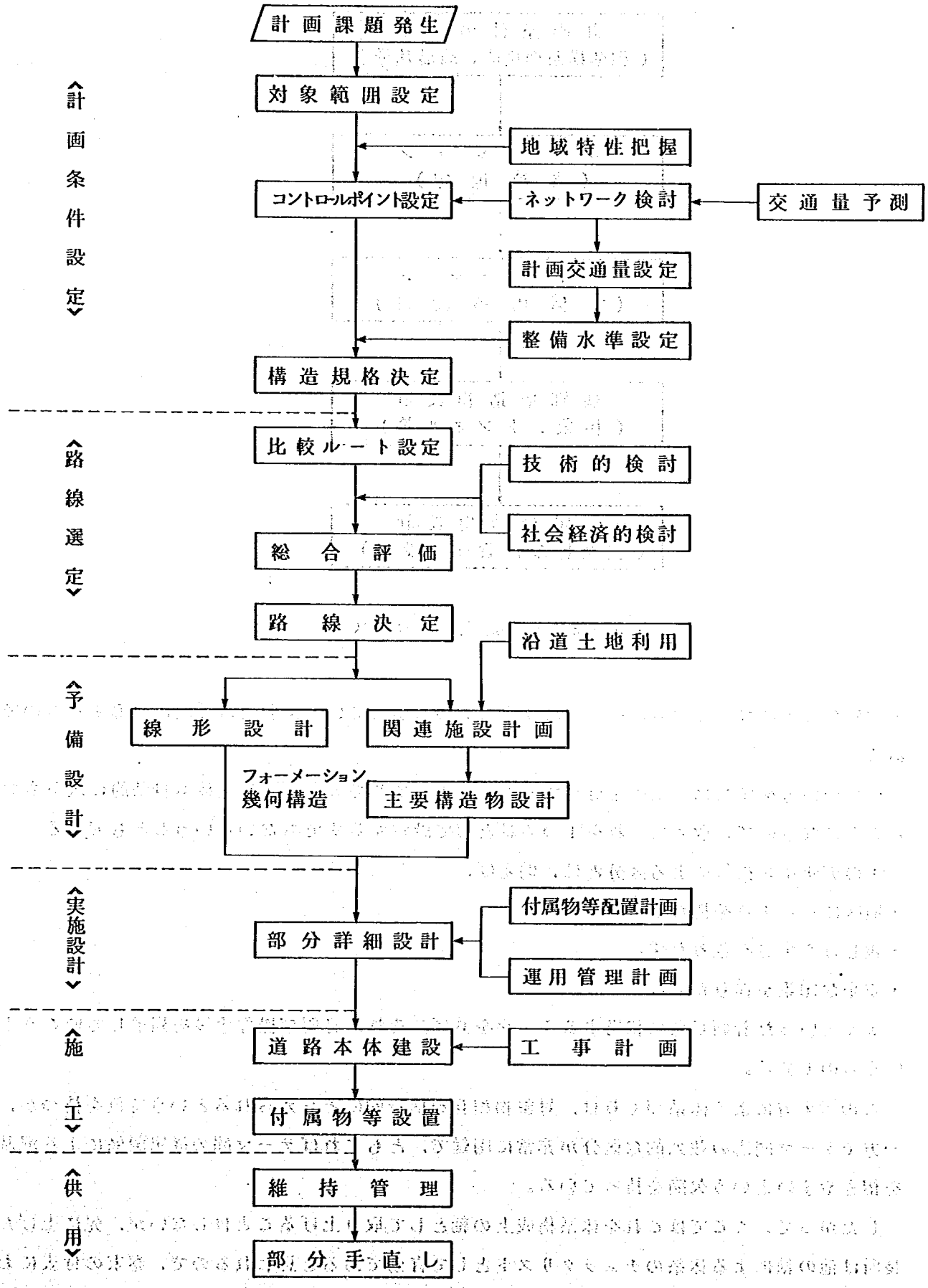
④ デザイン指針

⑤ 作業手法

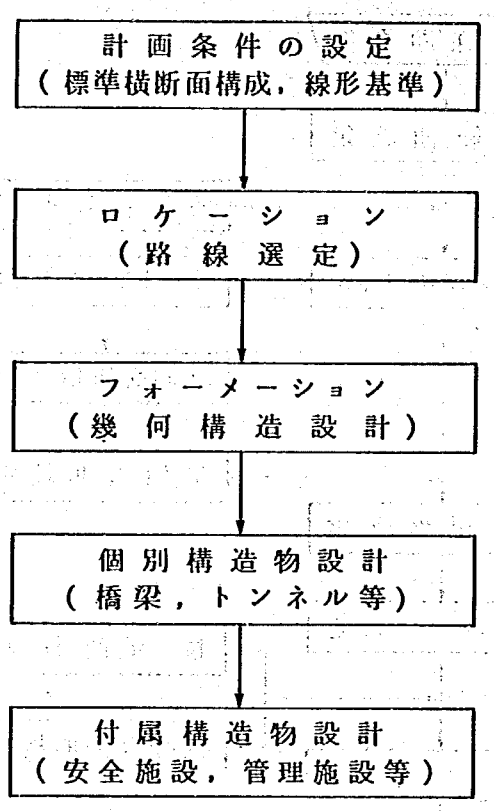
③の設置・管理主体とは，大別すれば，

- 道路管理者
- 占用物等設置主体（事業者）
- 沿道施設設置主体

の3者に区分され，これは景観対象要素の操作の容易性：コントロールのしやすさとほぼ同じような意味を持った分け方といえる。空間的な区分も，前2者が道路敷内，後者がそれ以外



図Ⅱ－2　道路計画の標準的プロセス



図Ⅱ－3　道路計画のプロセス

と明確な設定になっており，それぞれ操作対象の置かれている位置と直接的に対応するものである。

逆のいい方をすれば，対象を分類することによってこの設置・管理主体も自動的に区分されることになるので，敢えてこれを1つの軸として設定するまでもないということもできる。

④のデザイン指針による区分とは，例えば，

・地区にまとまりを持たせる。

・親しみやすさを創りだす。

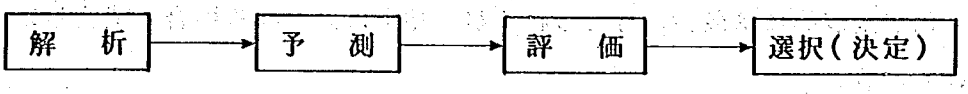
・安全な印象を作りだす。

等々といった計画目標に相当するテーマをあげ，それに必要な操作手段を列挙してゆこうというものである。

この考え方による体系づくりは，対象物相互を横断的にとらえられるという特色を持つが，一方でテーマ同志の並列的な区分が非常に困難で，ともすればテーマ間の従属関係による混乱を招きやすいという欠陥を持っている。

したがって，ここではこれを体系構成上の軸として取り上げることはしないが，先に上げた長所は他の軸による体系のチェックリストとして有効であると思われるので，巻末の付表において，インデックスの一種としてまとめておくこととする。

⑤の作業手法による軸の構成とは，通常の計画作業の各段階にみられる。

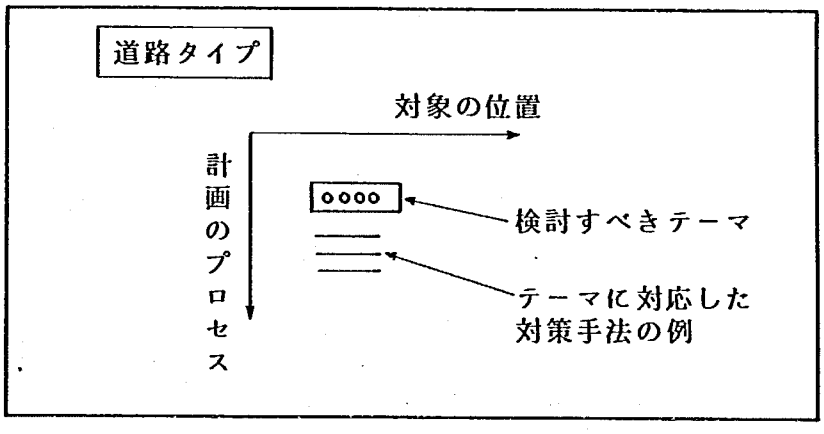


といった作業ステップを一つの軸として，それぞれの手法を整理紹介しようというものである。

この方法による体系づくりは，学術論文の前段としての予備作業には欠かせないものであるが，やゝ抽象論議に走りやすく，現場からの視点が失われやすいのが難点となる。特に道路景観計画という立場から見た場合，これまでの蓄積は高速道路関係か街並保存的な分野に集中しており，これらの一般街路への適用の可否はほとんど実証されていないこともあって，これを一つの軸に据えることは本研究の趣旨からやゝはずれると判断した。

(4)　本研究における体系

上記の検討を踏まえて，本研究において採用した体系構成の軸は，下図のようなものである。



なお，内容として記述してある「検討すべきテーマ」と「対策手法の例」に関しては，次のような処理をしていることをあらかじめお断りしておきたい。

① 各テーマは景観計画のプロセス上，最も注意を要する箇所にのみ提示しており，煩雑さを避けるために他の該当箇所での重複的記述はしていない。

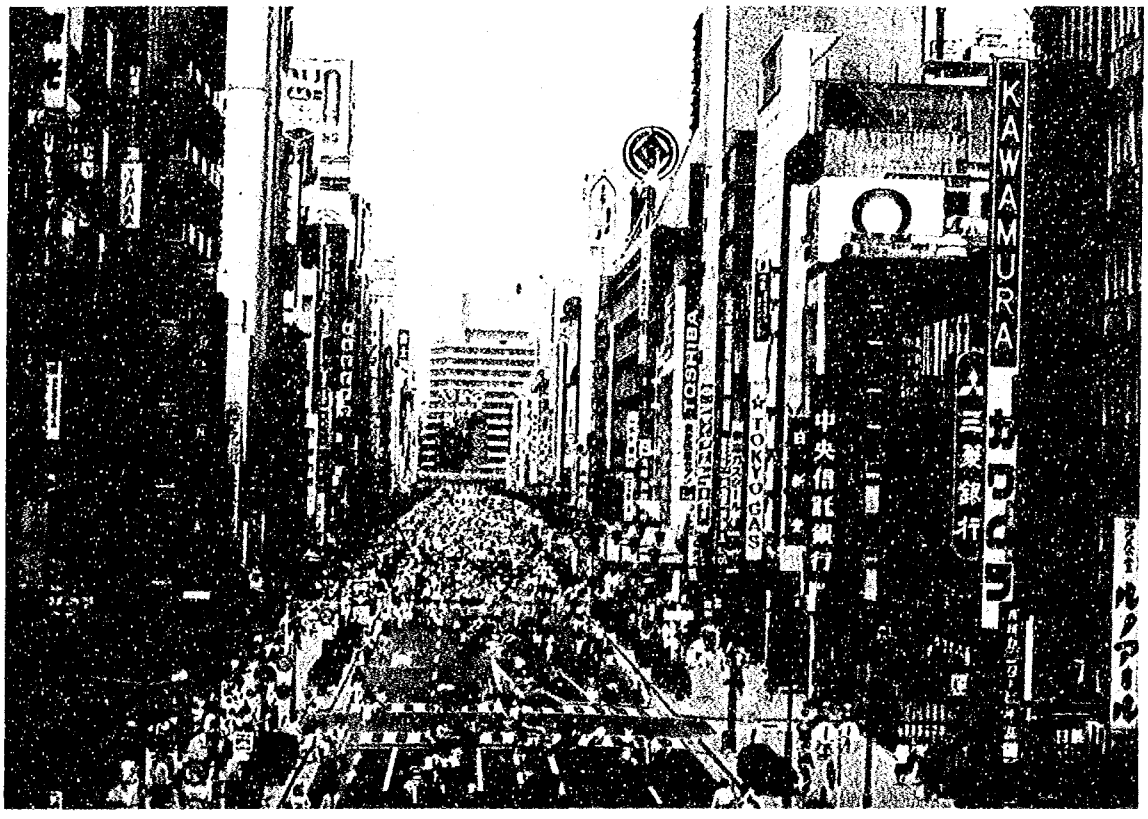
② 道路タイプに拘わらず共通する項目については，「対策手法の例」は一ケ所にまとめて記述している。体系としての表中には項目名のみ記してあり，内容の記述場所は番号で指示している。

③ 景観的に望ましい状況をクローズアップするために，条件や可能性に関しては一部捨象している。つまり，記述の内容は如何なる場所でも望ましい，あるいはどんな時にも適用が可能というわけではなく，このような考え方があるという例示的な示唆に過ぎないものも含んでいる。

④ 他の観点（例えば利便性等）とのトレードオフは考慮していない。これは前記と同様の理由によるものである。

⑤　最善の手段がとれない場合への対応として，次善策的な処理方法も載せておく。例えば，電柱は地下埋設化が景観的には最善と考えられるが，地上に置かれる場合の望ましいあり方についても触れている。

Ⅲ　都心部幹線街路の景観計画



日本の“顔”銀座通りの賑い

Ⅲ　都心部幹線街路の景観計画

1.　計画のねらい

(1)　都心部幹線街路の特性

ここでいう都心部幹線街路とは，主として高度な都心型の業務・商業地区を通過する，いわゆるメイン・ストリートを指している。都市を代表する顔といえる部分を構成する道路である。

この道路は，機能的には下記の各種の交通の混合的な形態を示すが，他の道路と比較すると，以下のような特性を持っている。

- 業務交通
  - 商用貨物車
  - 社用送迎車
- 公共交通
  - バス
  - タクシー
- 私的交通
  - 自家用車（ショッピング等）
- 歩行者

① 時刻的な変動や平日・休日の量的な変動が大きい。

② 歩行者の絶対量が多く，かつ外来者がほとんどを占める。

③ 路上の駐停車機会が多い（乗降，積み下ろし，信号待ちなど）。

④ 通過交通よりも目的々な交通が多い。歩行者の滞留時間も長い。

また，景観的に見た場合の，都心部幹線街路の特性は，次のように整理される。

① 沿道の建築密度が高く，中・高層のビルが境を接して並んでいるため，裏側まで見通せる機会はそう多くはない。

② 裏側，あるいは横道とは全く様相の異なる，いわば"よそいきの顔"が並んでいる。

③ 自然的要素が見えることは少なく，人工的な環境が中心となっている。

④ 施設のみでなく，往き交う人々のファッション等も，雰囲気を醸成する重要なファクターとなっている。

(2)　景観上の問題点

都心部の幹線街路は，上記のような特性をもつ反面，あるいはその特性の故に，次に示すような景観上の問題点を抱えていることが多い。

① 建築物の形態や色彩がバラバラな上，突出し看板，屋上看板等が乱立し，全体に統一感に欠ける。

② 多くの路上駐停車車両が発生し，円滑な交通が妨げられている。

③ 歩道のスペースが一般に不足しており，さらに路上占有物や商品・立看板等が多数進出しているため，混雑に輪をかけている。

④ ゆとりの不足から，緑の空間，滞留用の小広場といったうるおいのある空間に欠けている。

⑤ 全般に画一化が進行し，個性的なイメージを与える場所が少なくなっている。

⑥ 高密度な道路配置により，規制や誘導のための信号・標識類が頻出している。

⑦ 沿道建物の高さに比較して道路巾員の大きすぎる場所では，領域としての一体感が感じられなくなっている。

(3) 景観計画のねらい

都心部の幹線街路にあっては，その特性を活かし，強調させる形で，また問題点を解消する方向での空間形成が図られなければならない。特性と問題点の検討を踏まえて，都心における幹線街路の景観計画上のねらいを列挙すると，次のようになる。

① 都市の顔としてのたたずまいを整える。そのために，沿道施設と道路自体との調和に留意する。

② 道路の通行区分を明確にし，対向車線間，車道と歩道の境界等には充分な余裕をとる。

③ 画一的な横断面構成を避け，地域ごとに特色を持った空間の創出を心がける。

④ 歩道巾員には充分な余裕を持たせ，滞留空間も適宜おりこんだうるおいのある環境をつくりだす。

⑤ 標識類，ストリート・ファニチュア等の占用物のデザインに留意し，地域的に統一のとれたイメージを打出す。

⑥ 街路樹や沿道の植栽に特色を持たせる。

⑦ 交差点形状にも変化を与える工夫をこらし，画一感の排除をはかる。

⑧ 沿道建築物や看板類に対して何らかの規制・誘導策をたて，地域における統一感の確立を目指す。

2. 計画の体系

(1) 計画段階と景観上の意味

先に示した図Ⅱ－3の道路計画のプロセス（P.22参照）との対応から，各プロセスのアウトプットが景観計画上どのような意味を持っているかを，まず整理しておきたい。

都心部の幹線街路では，計画条件設定の段階における「標準横断面構成」が大きな鍵を握っている。極言すれば，この段階でどれだけ余裕のある幅員が確保できるかが，道路敷内での景観効果のほぼすべてを決定するといっても過言ではない。横断面構成によって，歩道の幅員，緑地帯の内容，車両の通行区分，中央分離帯の有無，等が決定され，道路越しに見える沿道建築群までの距離も規定されてしまう。

「線形基準」の段階では，主として中景以遠の景観的な変化が規定され，道路延長方向でのランドマークの見え，沿道建物の微妙な移り変り等の知覚が密接な関係を持ってくる。もっと

も，大略の線形は「ロケーション」の段階でセットされることになるが，通常の例では都心部の幹線道路がロケーションの段階から検討されることはそう多くはなく，操作の自由度はあまり高いとは言えない。

同様に，「フォーメーション」，「幾何構造設計」に関しても，道路自体が問題となるケースはあまり多いとはいえず，この道路の場合にはむしろ路上の占用物の有無や沿道建築群の形態によって，景観の印象が定まってしまう度合が強い。

「個別構造設計」では，橋や高架構造物の形状が問題となる。これらは規模が大きいだけに環境に与える影響も少なからぬものがあり，デザイン面での細かい配慮が要請される（より一般化して扱うために，本項ではなく，一般街路の項で記述することとする。）

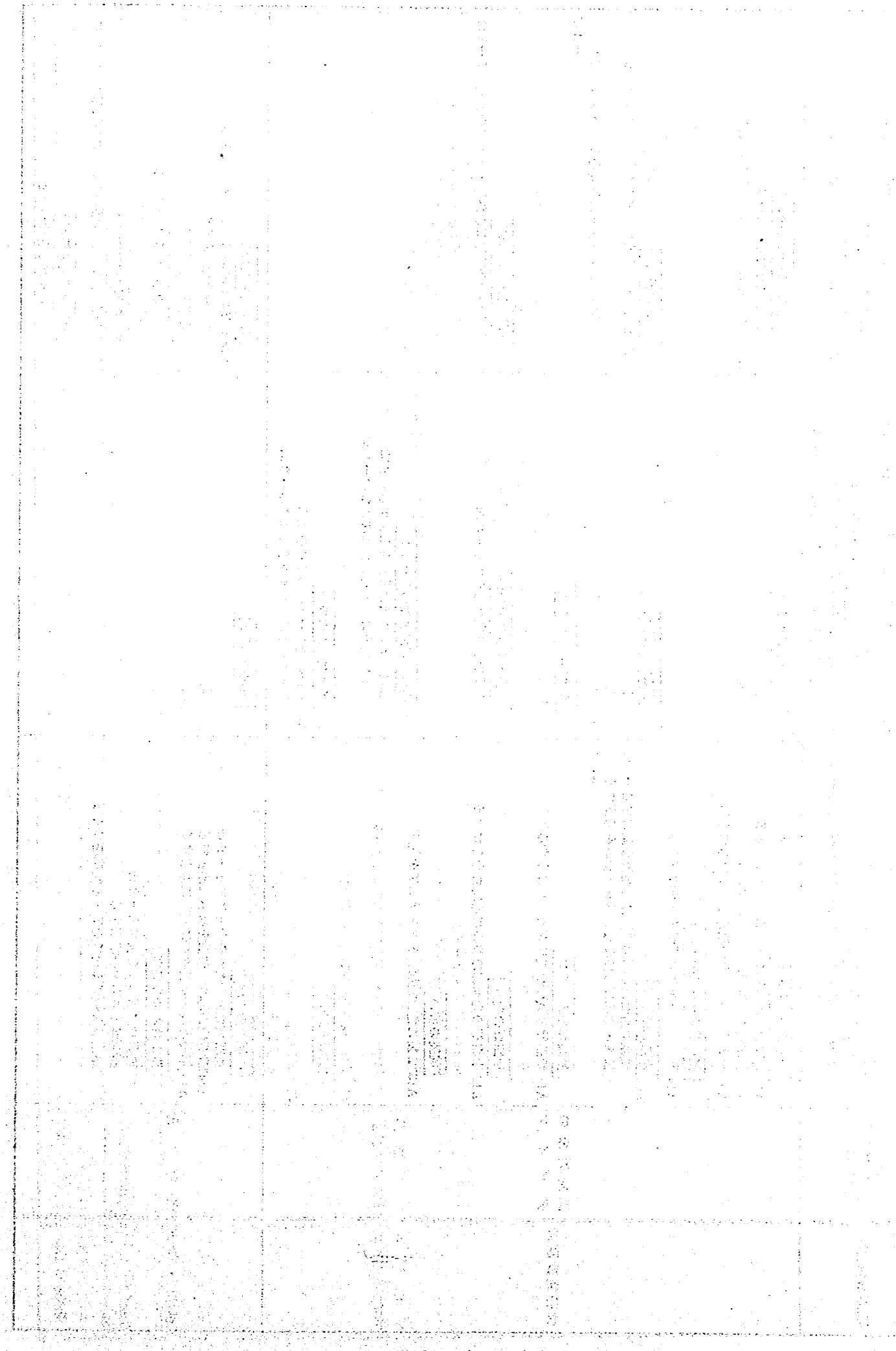
「付帯施設設計」の段階になると，路上に散見される細々した施設類が話題に上ってくる。これらは地域性を考慮しない"標準設計"によるものが多く，数や種類が多いというそのことだけで混乱の原因となっているかの感さえある。設置主体が個々に分化していることが問題を複雑化しているが，何らかの形で横断的な連絡調整の機会が生まれることを期待したい。

なお，「計画・設計」以後の段階として，供用開始後の維持管理の問題があり，景観に関しては特にこの問題の重要性が高い。どんなに立派な空間が創られたとしても，メンテナンスに神経の行き届かない状況が続けば，景観問題を論ずる以前の状態となってしまうからである。

(2) 都心部幹線街路の景観計画体系

これまでに記してきたことがらをまとめると，表Ⅲ－1のようなものとなり，これが都心部の幹線街路における景観計画の検討課題を整理した一つの体系ということになる。

なお，優れた道路と考えられる例を要因別に挙げると，巻末の付表2のようになり，この中の道路タイプAに属するものが都心部幹線街路に相当するものである。



表Ⅲ－1　都心部幹線街路の景観計画体系〔Aタイプ〕

道路機能計画のプロセス	景観計画のプロセス	操作対象：道路 道路本体・付属物	操作対象：道路 道路占用物	操作対象：沿道
外部条件の検討	外部条件の検討	交通内容の把握 通行する車種等を把握する→B 1		地区特性の把握 街並み街区の特性を把握する
標準横断面構成 線形基準	施設類の配置予備設計	中央帯の扱い 中央分離帯を設け植栽を施す→B 2 道路植栽の配置 車道と歩道との間に並木等を設ける→B 3 植栽で地区を特徴づける→B 4 A1 樹木により緑陰をつくる 付属物の設置 A2 付属物や占用物はできる限り減らす 付属物や占用物を計画的に配置する→B 5 歩行空間の整備 歩行空間を十分に確保する→B 6 バス停を広くとる→B 7 駐停車帯の配置 A3 バスおよびタクシー等の停車帯を設ける 線形の活用 A4 沿道の眺めを取り込む 下り坂の眺望を確保する→B 9 ランドマークの取り込み方 A5 ランドマークが出現しやすい仕組みをつくる A6 ランドマークを引き立てる 道路両側の沿道の結びつき まとまりのある地区の分断を防ぐ→B 10	占用物の設置 同左 同左 A16 電柱・電線類を地下埋設する アーケードは沿道建物と一体化して柱を除く→A 21 直接的利用施設の配置（バスシェルター 公衆電話 地下鉄出入口 ポスト・くずかご 公衆便所 など） 歩行空間を狭めないようにする→B 6 A17 沿道の建物や広場に組み込む A18 公衆便所は（半）地下化する 間接的利用施設の配置（交番 配電トランス類 ゴミ集積所 など） 配電トランスやゴミ集積所は目立たなくする→B32，B33	歩行空間の整備 街路に面した広場を設ける→A 24 街路の歩道を公園緑地内へ引き込む→B 35 ポケットパークを設ける→B 36 駐停車用地の確保 駐停車用地を建物裏側に確保する 建築物の扱い 建物をセットバックさせる→B 37 A22 ファサードの高さをそろえる A23 壁面線の位置を一定範囲内におさめる A24 大型建築の前面は公共広場化する
	交差点のデザイン	交差点の処理 交差点を個性的にする→B 11 交差点には十分な歩行空間を確保する→B 6	交差点の処理 信号機を見やすくする→B 21	
個別構造物設計	大型構造物のデザイン	橋梁のデザイン　（→B 12 ～ B 14）	高架構造物の扱い　（→B 22 ～ B 27） A19 都市を代表する街路には高架構造物を並行させない	高架構造物の扱い 地区のシンボル上に高架構造物を架けない→B 40
		横断歩道橋周辺の扱い 歩道橋の周辺には十分な歩行空間を確保する→B 15	横断歩道橋の扱い　（→B 28 ～ B 31） A20 付近の建物と統一のとれたデザインにする 歩道橋を特徴ある個性的な形態にする→B 28	横断歩道橋の扱い A25 歩道橋は沿道の建物と一体化する
付帯施設設計	個別対象のデザイン	付属物のデザイン A7 付属物や占用物を統一的にデザインする A8 付属物や占用物の存在感を抑える A9 耐久性があり，かつ退色しにくいものを用いる ガードレール類の扱い A10 ガードレール類のデザインを改善する 標識類の設置 標識や路面標示類の設置は必要最少限にする→B16 標識・標示類の簡潔な表示システムを考案する→B17 標識類のデザイン A11 標識類の裏面や支柱を目立たなくする 街路灯の配置 A12 街路灯の光源部の並びに連続性をもたせる 舗装の扱い A13 舗装に色，模様，テクスチュアを施す	占用物のデザイン 同左 同左 同左 標識類の設置 同左 同左 標識類のデザイン 同左 電柱・電線類の扱い 電柱類を目立たなくする→C 20 間接的利用施設のデザイン 配電トランス類の外観を工夫する→B 32 ゴミ集積所のゴミを人目に曝さない→B 33 アーケードの扱い A21 沿道建物と一体化して柱を減らす アーケードのデザインを洗練する→B 34	公園緑地周縁部の扱い 柵を目立たなくする→B 41 A26 街路からの見え方も考慮して植栽する 看板類の扱い A27 地区ごとに看板類のデザインを整理統合する 閉店時のシャッターの外観を楽しめるものにする→B 42 仮設構造物の扱い 工事中の囲障壁等の外観デザインを工夫する→B 43
供用・管理	景観管理	付属物の管理 道路植栽の手入れを十分にする→B 18 A14 設置物の汚れ，破損を直ちに改善する A15 不要となった設置物は直ちに撤去する 路上放置物の処理 放置物は直ちに撤去する→B 19 路上ゴミや汚物を清掃する 路上放置やゴミ捨てを罰する制度をつくる	占用物の管理 同左 同左	建築物の管理 A28 建築物の外観を常にきれいに保つ A29 窓辺や店先に花を飾る 沿道植栽の管理 植栽の手入れを十分にする 沿道設置物の管理 看板類，フェンス類を常にきれいに保つ 沿道放置物の処理 放置物やゴミを片づける

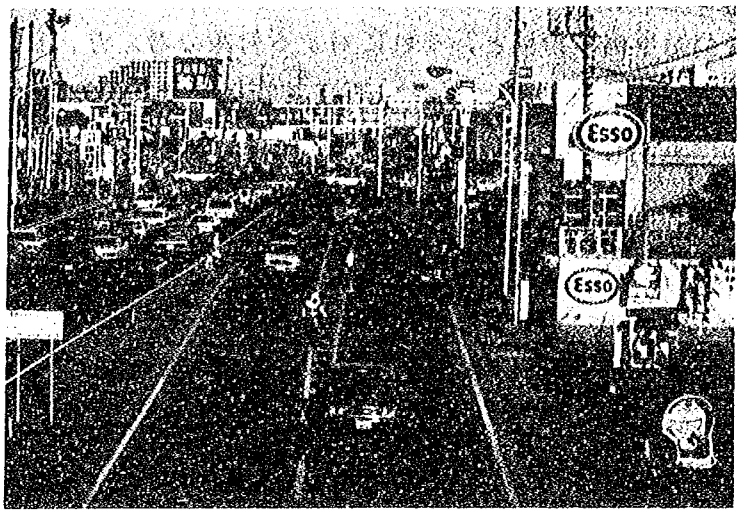
3. 計画の手法

表Ⅲ－1に示した対策手法の例を個別に解説すると以下のようになる。

ここでは，各テーマに関しての典型的な問題事例の指摘と，それに対する対策の考え方，および実現している好事例を紹介する形でとりまとめた。

なお，先の表中で．→B○○またはC○○と記してある項目については，それぞれⅣ章，Ⅴ章で説明することとしている。

A１　樹木により緑陰をつくる



（川越市街）

問題点

・高木の植栽のない街路では，夏季の日照と路面からの照り返しで，歩行空間としては非常に不快なものとなる。

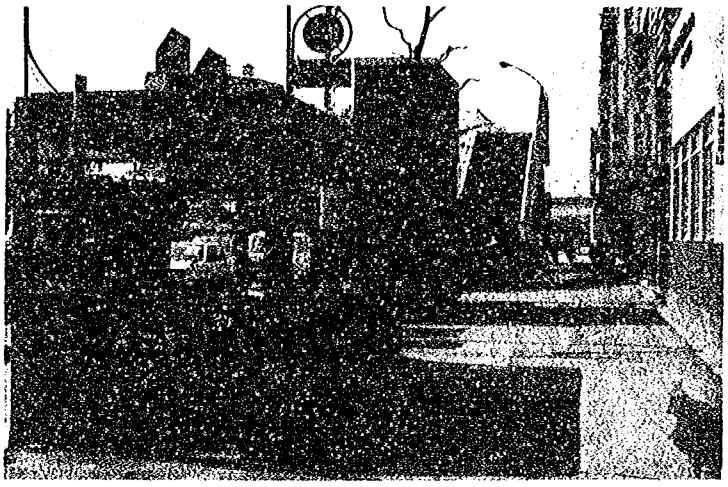


楠の並木（宮崎県庁前）

対　策

・枝下高の十分に高い高木を植栽して木陰をつくる。
・高木の生育を阻害しないように，根元の舗装は控え目にし，できれば電線等も地下などに移す。

A 2　付属物や占用物はできる限り減らす



（昭和通り　東銀座）



（渋谷　公園通り）

デザイン的な配慮にも欠け，管理も悪い地下道入口，換気塔，歩道橋。デザイン的な統一も行われず破損したまま放置されている灰皿やベンチ等，歩行環境を低下させている付属物，占有物は少くない（上の二枚）

問題点

- 付属物や占用物は，その設置者が多様であるため，相互の意見調整がなされずにほとんど勝手に設置場所と形状が決められてしまい，街路景観を著しく損なう原因となっている。
- 付属物や占用物の中には，街路利用者にとって見える必要のないものや，見えない方がよいものが非常に多く，これらが街路の見通しを悪くし，眺望をも損なう。
- 付属物や占用物の多くは，管理がずさんであるために汚れや貼紙が放置され，さらにそれらのそばにゴミや物が放置されやすい。
- 付属物や占用物は歩行空間を著しく狭めてしまうことがある。

対　策

- 道路敷内に設置する物件の種類と数は最小限に抑え，かつ必要以上に目立たせないようにする。
- 地下埋設が可能なものは地下化し，その他のものは沿道の建物や空地に組み込むようにする。

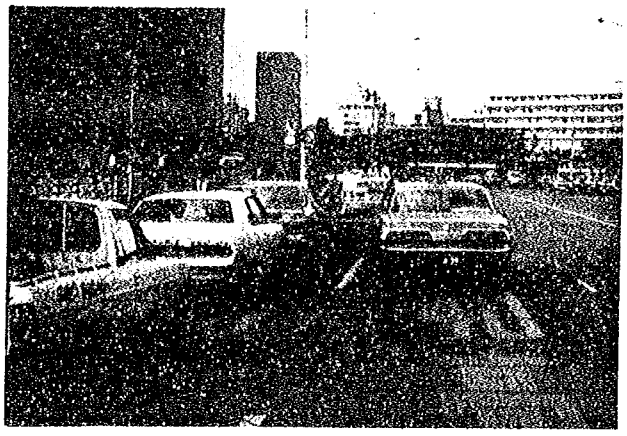


歩道上につき出ている看板類を除いては，必要最小限のものをデザイン的にも統一し，かつ目立たないよう着色して設置している。

（銀座通り）

A3　バスおよびタクシー等の停車帯を設ける





（上－青山通り，下－新宿センチュリーハイアットホテル前）

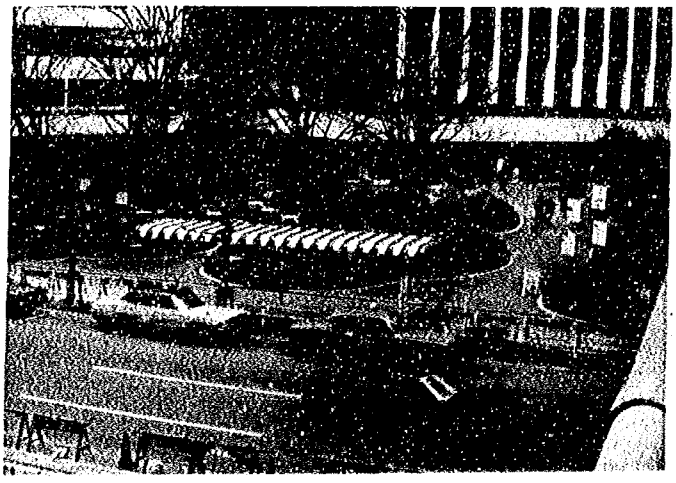
問題点

- バスやタクシーあるいは乗用車への乗り降りのための停車により，車道の交通が乱される。
- 違法駐車等に妨害されて，バスやタクシーが歩道に近寄れないことがあり，また，歩行者が車道に出てタクシー等を止めなければならない場合がある。

対　策

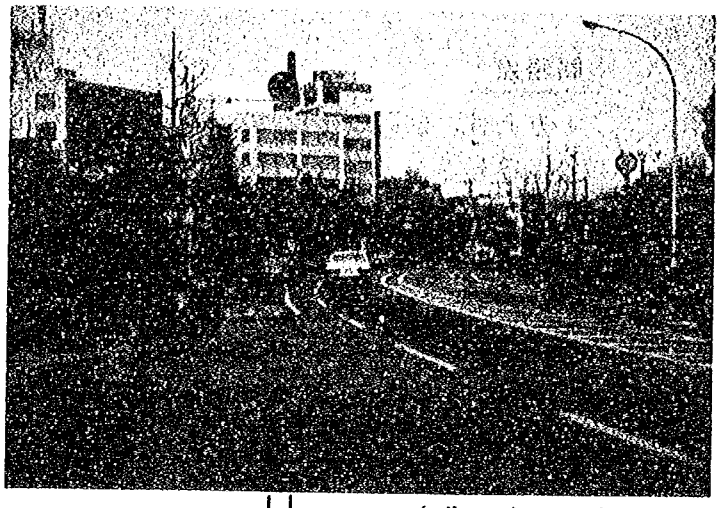
- バスやタクシーあるいは乗用車のための専用の引き込み部を車道横に一定間隔で設ける。



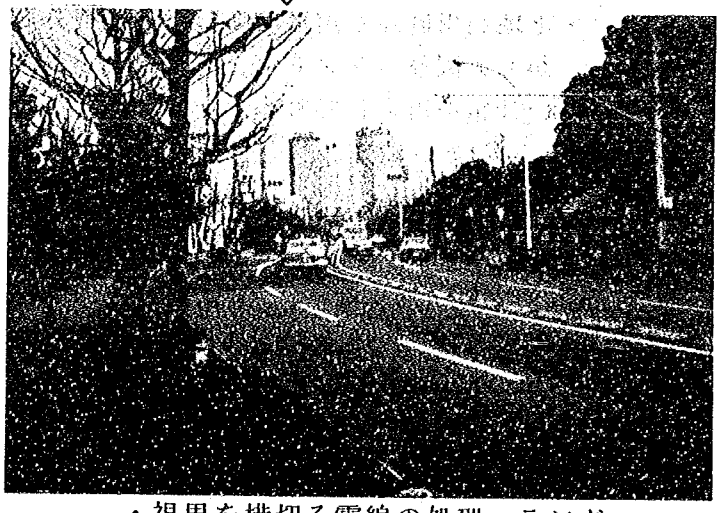


（上－西部大津ショッピングセンター前）
（下－外堀通り，霞ケ関ビル前タクシー乗り場）

A 4　沿道の眺めを取り込む



（代々木公園）



・視界を横切る電線の処理，ランドマークをひきたてる樹形（この場合槍形）の検討も必要

問題点

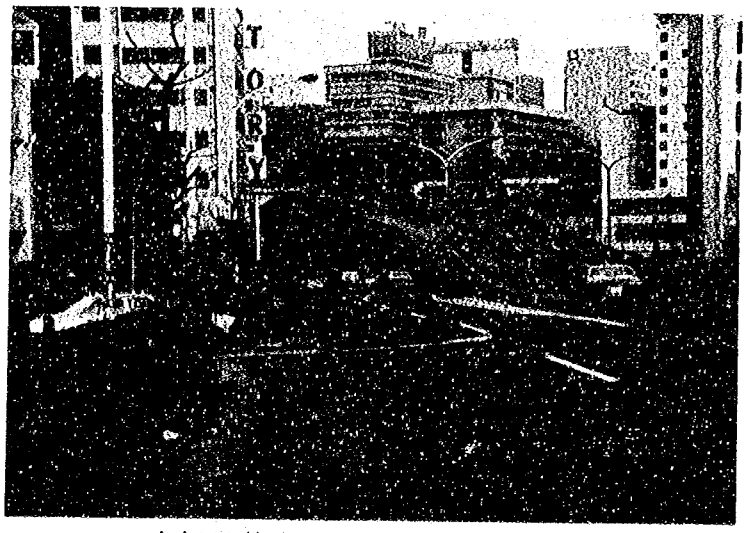
・地区を特徴づける沿道の建造物が街路から見えない場合，街路の特徴が失われやすく，道に迷いやすくなる。

・正面のビルがランドマークになっている。
・ビルの手前は小公園になっていて，地下鉄の入口もある。
・地下鉄の入口のマークはカーブの中心の見やすい位置にある。

・カーブを回ると新たなランドマークとして，そびえたつ高層ビル群が現れ，道はその方向に直進する。

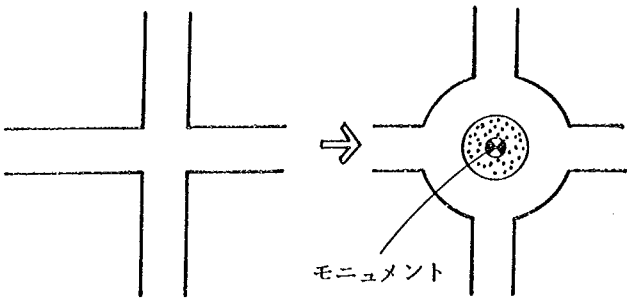
対　策

・地区を特徴づけるものが街路から見えやすいように，付属物や占用物の設置のし方を十分に検討し，街路樹なども必要に応じて密度を低くした部分をつくる。
・道路の屈曲部正面に特徴をつけることによって，ランドマークをつくり出すこともできる。
・ダイナミックな立体交差を用いることによって，景観の広がりに変化が与えられ，走行体験を豊かなものとすることができる。



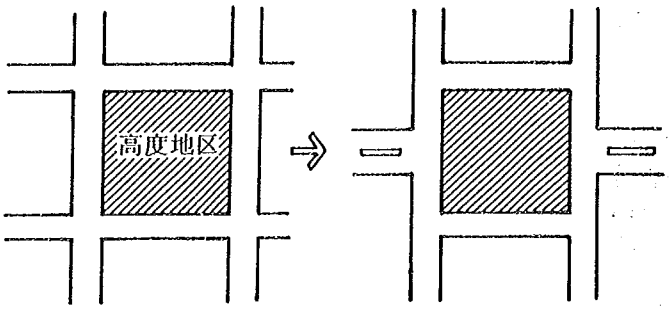
・赤坂見付交差点は，青山通りの走行景観の一つのエポックとなっている。

A5　ランドマークが出現しやすい仕組みをつくる



問題点

・方向性，位置の確認，親しみやすさの創出等にランドマークは大きな役割を果すが，わが国の道路パターンは，これが生まれやすい形となっていない。

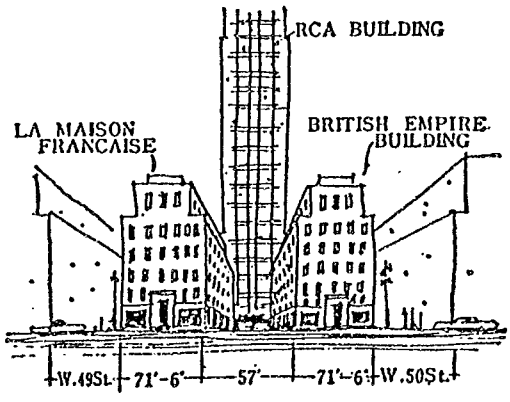


超高層ビル等が建つ可能性の高い地区に主要道路をT字型に結合させる。

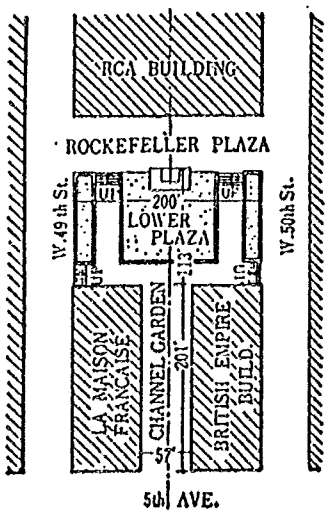
対　策

・交差点をロータリー型にして，中央部にモニュメント等を置く。（上図）

・土地利用計画と道路計画の斉合性をあらかじめ図り，ランドマークが出現しやすい仕組を用意しておく。（下図）

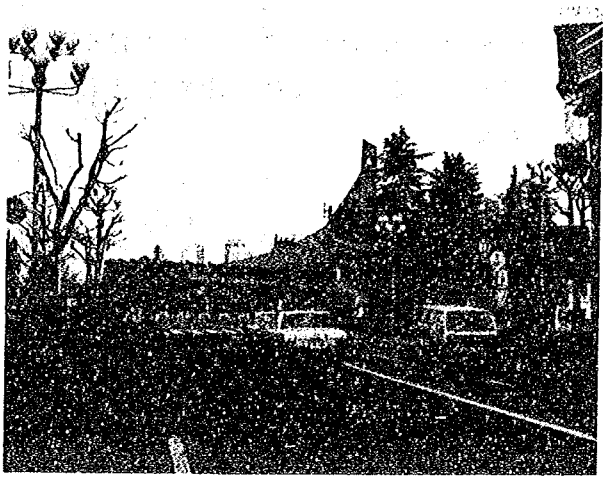


➡道路との関係でランドマーク効果の発揮されているビル
（ロックフェラーセンター，ニューヨーク）



資料：芦原義信　「外部空間の構成」　彰国社 1962

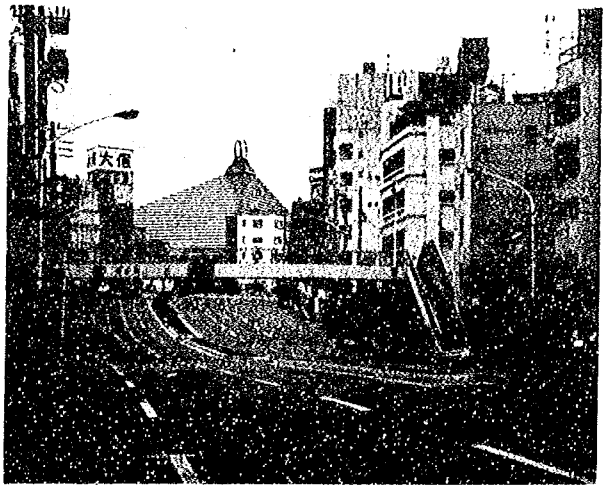
A6　ランドマークを引き立てる



（公園通り　渋谷）

問題点

・ランドマークとなる可能性の高いものでも街路や沿道の諸施設のために見えにくくなったり，目立たなくなってしまうことが多い。

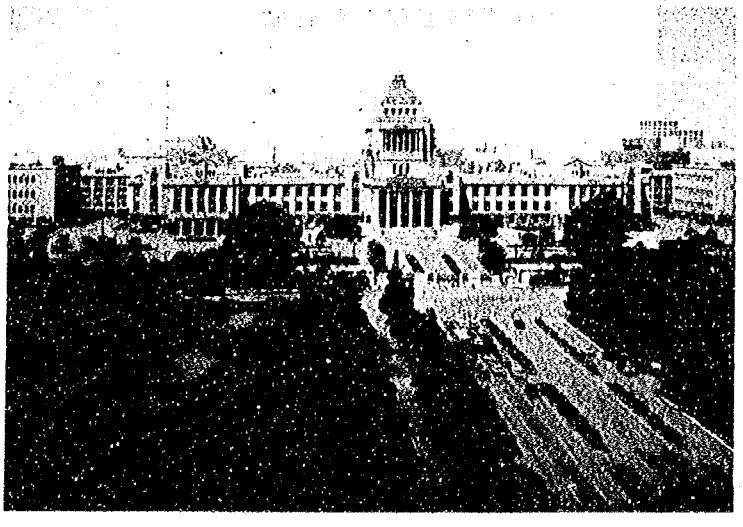


（桜田通り）

対　策

・ランドマークとなる可能性の高いものをできるだけ背景から浮き上がらせる。
・ランドマークへの見通しを妨げるものを除去する。
・ランドマークの方向へ視線を誘導するような植栽を施したり，建物の並びを利用する。

上・中とも意図的に作り出されたものではないが，ランドマークとして機能している。街路樹，電柱等の配置には今後十分な注意を必要とする。



意図的に道路の線形を配慮した例

（国会議事堂前）

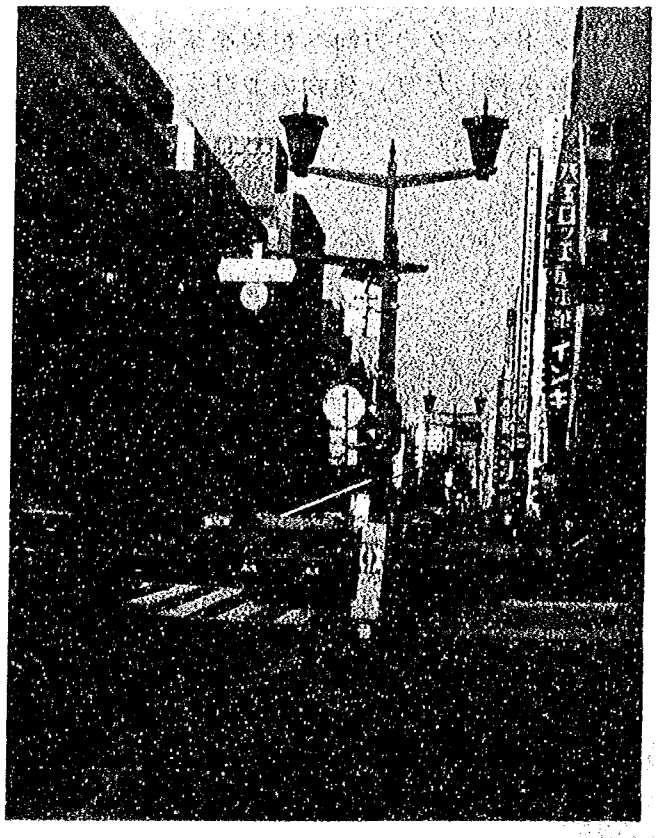
A 7　道路の付属物や占用物を統一的にデザインする



電話ボックスだけは非常に擬っている
が配電盤，ゴミ箱，ベンチなどは色彩
も，材質も形態もすべてバラバラ
（公園通り・渋谷）

問題点

・付属物や占用物のデザインには全く統一が欠けており，乱雑な印象を生むだけである。



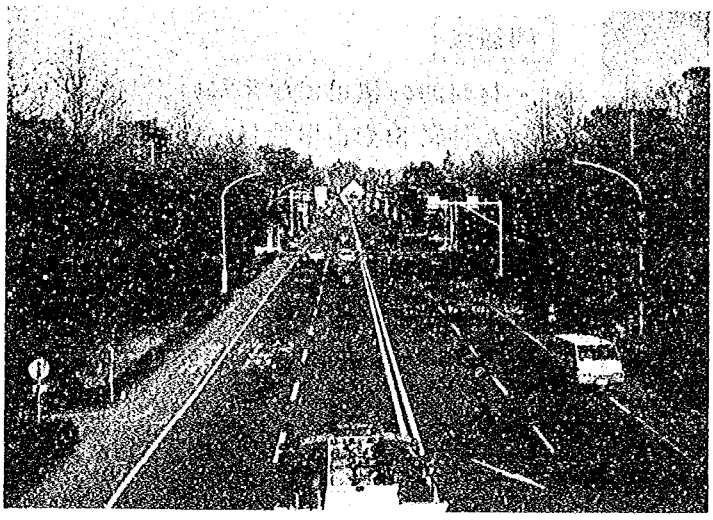
（銀座通り・京橋付近）

街灯および信号機の支持物のデザインに共通性が見られる。
（ただし，信号機本体や交通標識の裏面は色彩的に違和感がある。）

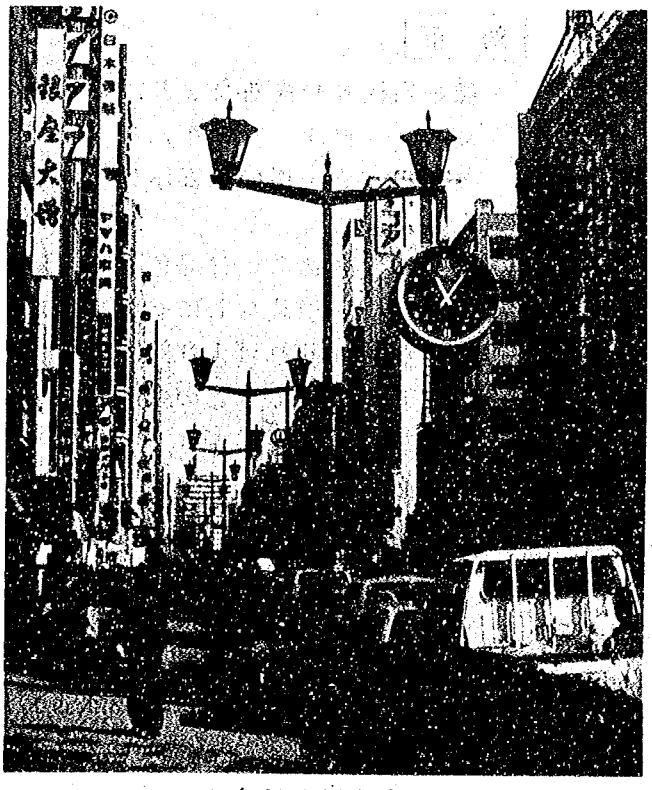
対　策

・形，大きさ，色，設置方法に関してある程度の幅をもった基準を設け，デザインの指導および監督を地区ごとに一本化する。
・建築協定なども有効

A 8　付属物や占用物の存在感を抑える



（国立市・大学通り）
街路灯や標識類の支柱が白色であるため遠方まで目立っている。



（銀座通り）
街路灯の支柱がこげ茶色であるため，背景の中に沈んで見える。

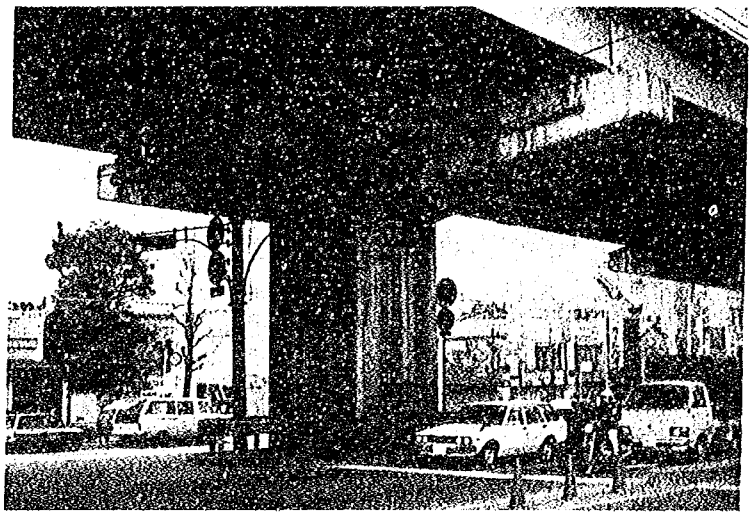
問題点

- 付属物や占用物の多くは，必ずしも見える必要のない部分が目立っている場合が多い。
- 特に白色に近い明かるい色の支持物（例えば，標識や街路灯の支柱，電柱など）は背景から浮き上って見え，その存在感が強まり，見通しを阻害する。

対　策

- 付属物や占用物を小型化し，高さを抑える。
- 付属物や占用物を細くして，暗い色（黒やこげ茶）に仕上げる。

A 9　付属物や占用物には耐久性があり，かつ退色しにくいものを用いる



打ち放しコンクリートは，漏水や排気ガスによってじきに見苦しくなる。
（首都高速道路・笹塚付近）

問題点

- 長期間の使用に耐えない素材を用いた付属物や占用物は，破損しやすい。
- 耐候性が弱い塗装や，汚れが目立ちやすい素材は　美観のみでなく本来の機能をも損ないやすい。



御影石を使ったゴミ箱
（朝日新聞社前）

対　策

- 標語看板類や横断幕など，耐久性の弱いプラスチックや布，あるいはトタン板などを用いた表示はできる限りしない。
- 塗装は変色あるいは退色しにくい材料を用いる。塗装なしにその素材本来の色が生かせればより望ましい。ただし，アルミなどの金属光沢を伴う素材は安っぽく見えやすいので注意が必要。
- 打放しコンクリートの表面は汚れが目立ちやすいので，タイル等を張って汚れが現われないようにする。
- 付属物や占用物のデザインは，視覚的にも長期の使用に耐えるような印象を醸し出すように工夫する。特に仮設構造物的な印象の強い形態（例えば，電柱，ガードル，歩道橋など）は避けるようにする。

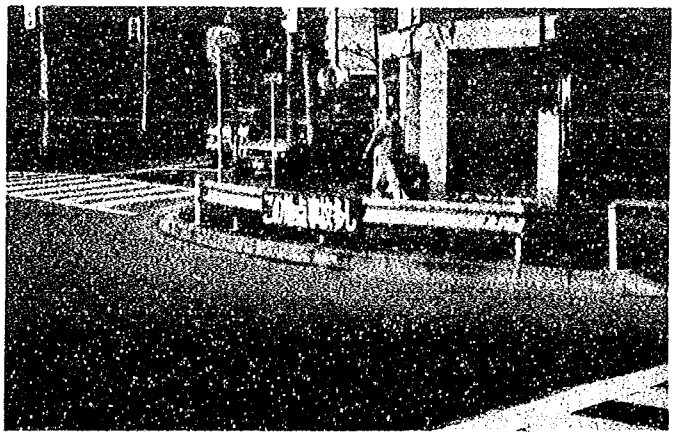
A 10　ガードレール類のデザインを改善する



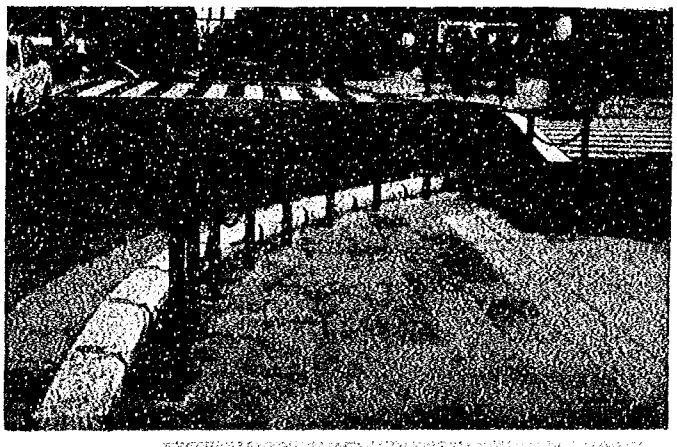
（調布市）
歩道側に必要以上に頑丈な柵が設けられている。

問題点

- 街路で用いられている防護柵は，高速道路で用いられているものと同様の形状であり，設計速度の低い都市内の街路ではその存在感が強すぎる。
- ガードレール類は白色あるいは緑色に塗装されているものが多いが，汚れや色あせが目立ちやすい。また，緑色の塗色は，自然の緑にはなじまない。
- ガードレールによって植込が隠されてしまう例も多い。



（江東区・牡丹町）
白，緑のつぎはぎの
ガードレール



対　策

- ガードレール類は，その存在感を抑えるように，目立ちにくいものにする。
  例　背景の見通しをよくするために，色を暗くして，部材を細くする。
- 歩道の縁石を大きめにして防護効果を高め，柵のデザインを洗練する。
- 植栽の中に防護柵を埋め込んで完全に見えなくしてしまうことも有効。

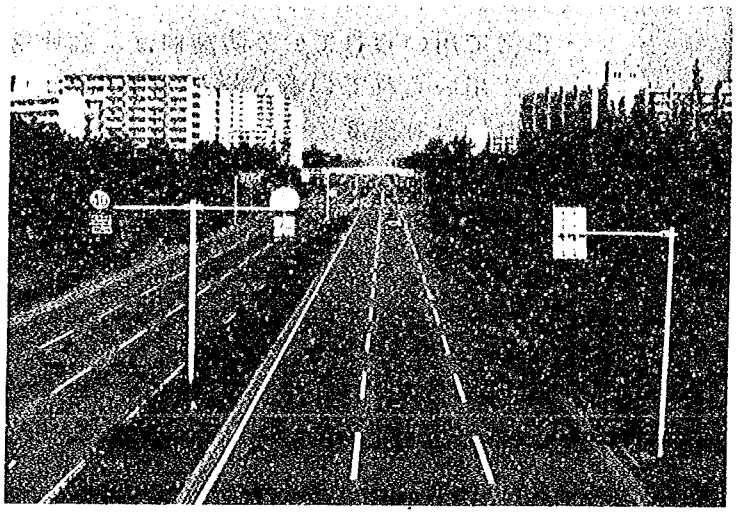
（銀座１丁目）



（皇居外苑）
歩道側の柵は高さが低いもので十分である。
色は暗い色にした方が存在感が抑えられる。

資料：日本道路協会　「防護柵設置要綱」，1972．10

A 11　標識類の裏面や支柱を目立たなくする



（筑波研究学園都市）

問題点

・交通標識類の裏面および支柱は白っぽいために必要以上に目立ちやすい。優れた植栽がある場合，このマイナスがさらに強調されることになる。

・標識類の裏面や支柱が目立つことによって，本来必要な標識類が目立ちにくくなりやすい。



支柱をこげ茶色にして目立ちにくくしている例
（銀座通り）

対　策

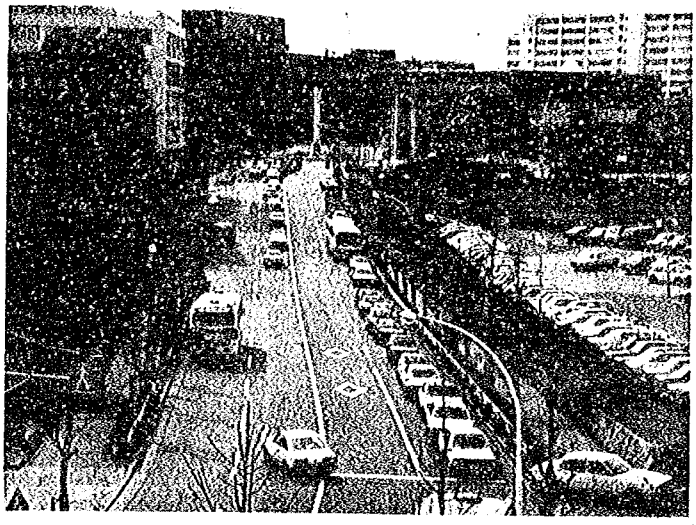
・交通標識の裏面，支柱および街路灯の支柱に暗い色（黒，こげ茶色）を塗って，目立ちにくくする。



（原宿表参道）

◆街路灯の支柱をこげ茶色にすると，特に街路樹を背景とした場合は目立ちにくくなる。
ただし，この例では標識の白い支柱がかえって目につくものとなっている。

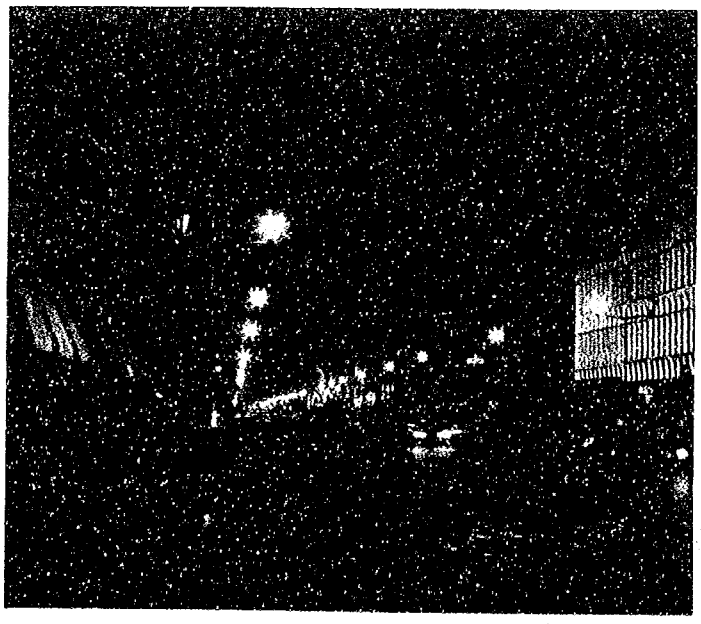
A 12　街路灯の光源部の並びに連続性をもたせる



（代々木公園付近）
街路灯の光源部の高さと水平配列がなめらかな連続線を描いていない。

問題点

・街路灯の光源部が乱雑に配置されていると，夜間の街路の方向性が混乱させられる。
・街路灯の光源部が乱雑に配置されていると，街路の夜景をまとめあげ，特徴づけることが困難になる。



ネオンが消えると，街路灯の連続性が強調される。
（中央通り・日本橋）

対　策

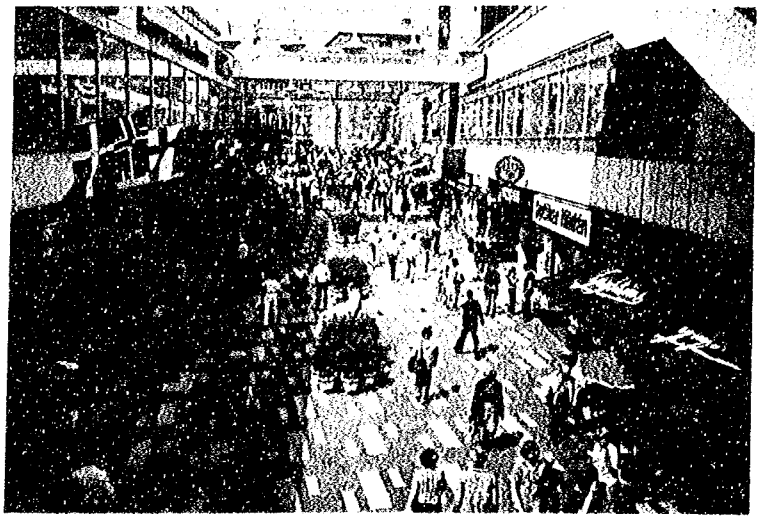
・街路灯の光源部の形，光質，高さ，間隔を一様にし，平面図上の配置は，滑らかな弧あるいは直線を描くようにする。
・特に交差点部分で光源部の見え方が不連続になりやすいので，工夫が必要である。
・街路灯の光源部が見通せるように，その付属物や占用物の設置を考慮する。
・他の灯火を街路灯の光質，高さ等に類似させないようにする。

A 13　舗装に色，模様，テクスチュアを施す





テクスチュアの豊かな舗装の例
（洞峰公園・筑波）



カラー舗装は，色彩，配色共，飽きのこない
すぐれたデザインのものを。（ストックホルム）

問題点

- 無表情で味わいのないアスファルト舗装
- 工事で掘り返した部分が醜い。

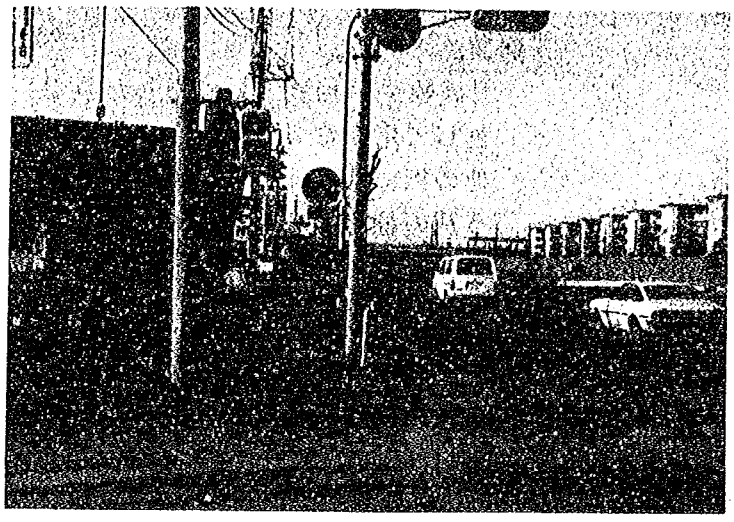
対　策

- 石，タイル，レンガ等やカラー舗装を用いて，味わい深く，飽きのこないものにする。

〔派生効果〕

- 路面からの照り返しを抑えるような色や表面状態は夏の日の歩行を快適なものにしてくれる。
- 歩行者，自転車，車輌の通行区分を明快化するうえでも，色やテクスチュアの活用が有効

A 14　設置物の汚れ，破損を直ちに改善する

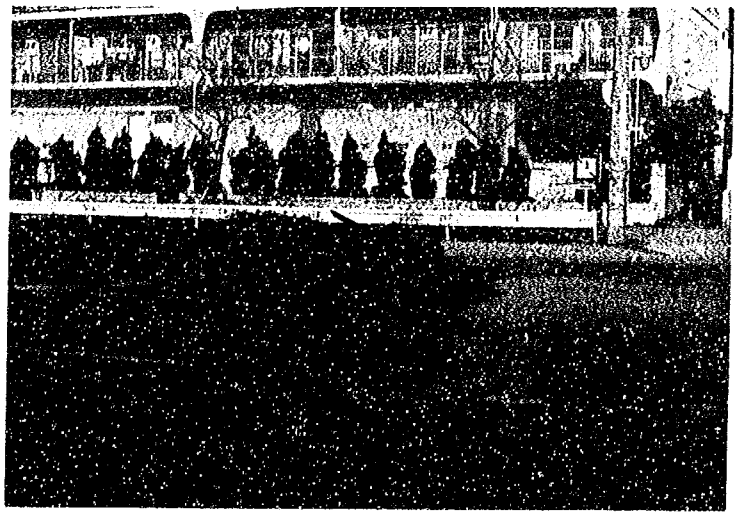


（新大宮バイパス）

問題点

・道路上の設置物は汚れやすく，また，乱暴な取扱いがされやすいので，すぐに醜態をさらすことになる。

⇦倒れかけた短柱，路面の掘返し跡，U字溝のフタの乱れ，無許可の立看板等々，メンテナンスの悪さが景観悪化の原因となっている例は多い。



（清澄通り・江東区越中島）
中央分離帯のガードレールが破損したまま放置されている。

対　策

・汚れにくく，また，破損しにくい材料でつくるべきであるが，汚れてしまった物や破損してしまったものは，その管理責任者が直ちに清掃あるいは改良をするようにする。
・また地区ぐるみでの協力作業で街路の美化清掃をするとよい。
・補修態勢，予算を確保しておく。

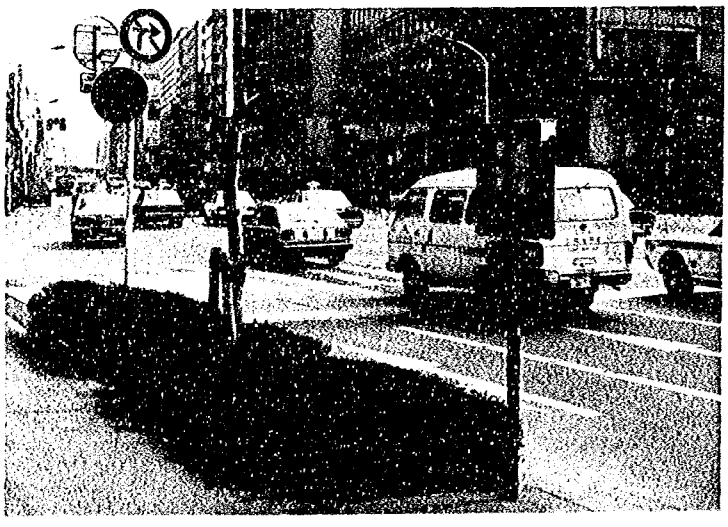
A 15　不要となった設置物は直ちに撤去する



（江東区・　門前仲町）
破損して，さらにその直前に交通標識が立ちはだかっているために，用をなさなくなった事故警告看板

問題点

・付属物や占用物で，破損したり退色して用をなさなくなったものや，他の標識類によって隠されてしまう別の標識などは，全く存在価値がない。



（永代通り・日本橋）
付近に横断歩道があるような場所では，植栽を利用するなどして，横断しにくい仕組みを考え，標識は撤去した方がよい。

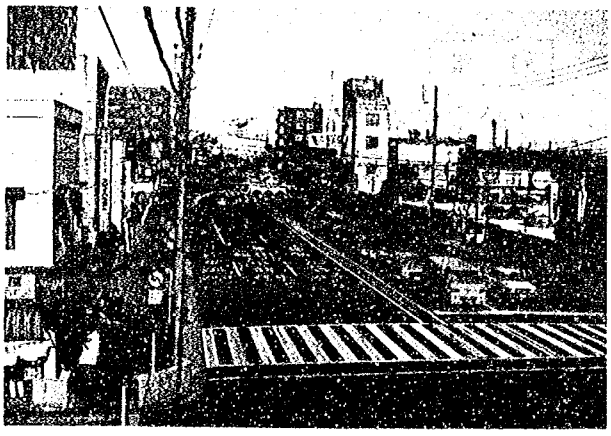
対　策

・付属物や占用物の設置者は，後々までそれらの維持管理を徹底させ，用をなさなくなった物は直ちに撤去する。

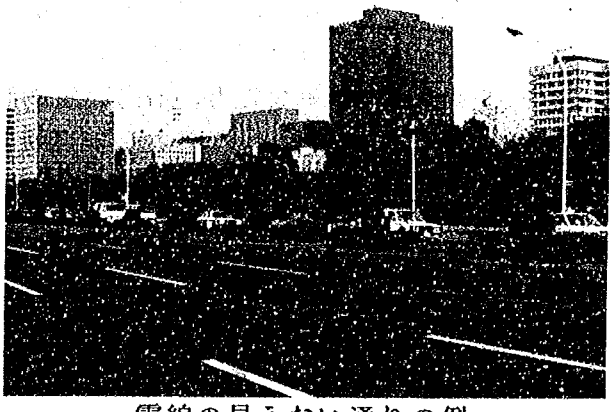
A 16　電柱・電線類を地下埋設する



電柱電線と看板類しか眼に入らない道路。
これでは＂うるおい＂どころではない。
（川越付近）



同じく電線・電柱に＂占領＂された道路
（環状7号線・阿佐谷付近）



電線の見えない通りの例

（内堀通り）



（筑波研究学園都市）

問題点

- 電力あるいは電話の電柱および電線は，仮設構造物的な形状でありながら半永久的に街路空間を占用し，醜悪である。
- 電線類は天空の眺めを阻害する。
- 電柱には，トランスのほかに街路灯，信号機，看板，その他さまざまなものが付設されやすく，その醜さを助長してしまう。
- 電柱は街路の見通しを妨害し，また，歩行空間を狭める。
- 街路樹の成育に支障をきたしやすい。

対　策

- 共同溝などを設置して，地下に電線を埋設する。
- 共同溝を設置することにより，頻繁な路面の掘返し工事が少なくなる。

A 17　直接的利用施設は沿道の建物や広場に組み込む



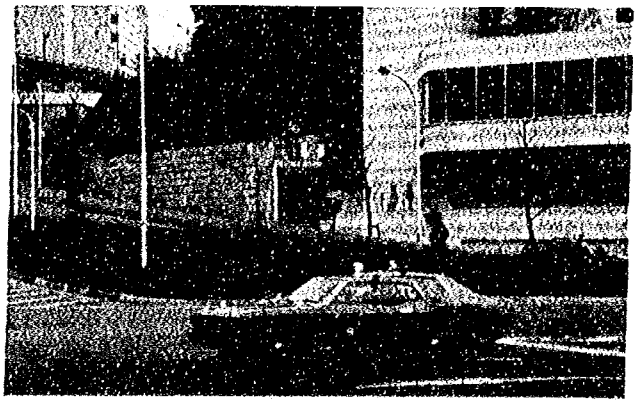
（虎ノ門）



（日本橋）



（大手町）



（赤　坂）

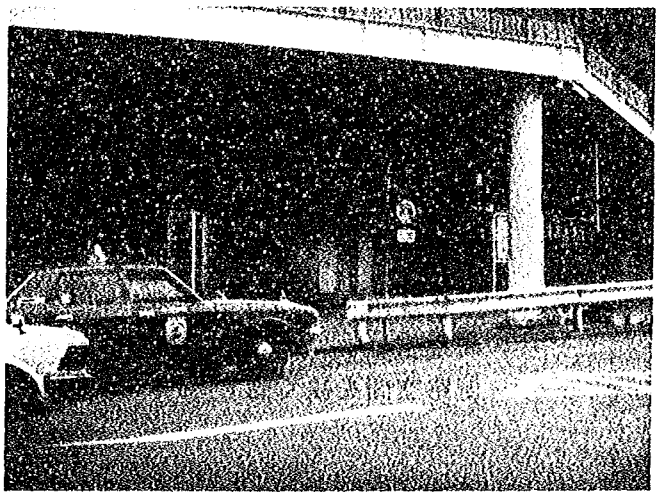
問題点

- 公衆電話，地下鉄出入口，ポスト，くずかご，公衆便所，バスシェルター等の直接的利用施設を歩道上に設置すると，歩行空間を狭め，また街路の見通しをも阻害する。きらに，街路景観を煩雑にしてしまう。
- これらの施設のまわりには，物が放置されたりゴミなどが捨てられやすく，貼紙などもされやすい。

対　策

- 公衆電話，地下鉄出入口，ポスト，くずかご，公衆便所などは沿道の建物に組込んでも，十分にその機能を全うすることができる。
- 公衆電話などでは道路の騒音から逃れるためにも，沿道の建物側に設置した方が良い。
- 地下鉄出入口などは，歩道上に狭いものを設置するよりも，沿道に十分な広さのものを設ける方が適切である。
- バスシェルターなども，沿道の建物側に設置した方がシェルターとしての効果は，はるかに優れている。この場合バスの運転手に待合客のいることを示すサインをバス停に表示するようにすればよい。

A 19　公衆便所は（半）地下化する



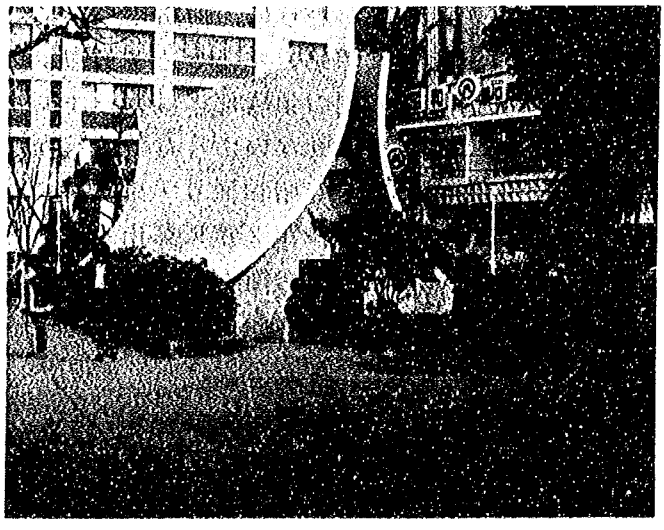
樹木等で隠蔽すると，日陰になり，常にじめじめした状態になるため，不潔感が増しやすい。
（環状６号線・渋谷区内）

問題点

・公衆便所は意味的に不潔なものとして意識されやすく，街路景観にとってマイナス要因となりやすい。

対　策

・公衆便所を半地下化することにより，汚れやすい部分を目立たなくする。
・便所の外壁や屋根のデザインを工夫して，清潔な印象を生み出すことも重要である。



半地下化し，周辺を植栽で修景している公衆便所の例。ただデザイン的にはあまり感心しない。
（渋谷区役所前）

A 19　都市を代表する街路では高架構造物を並行させない



旧来，道路をはさんで一体化していた商店街は心理的にも物理的にも完全に分断された。
（甲州街道・渋谷区）

問題点

- 高架構造物は街路の両側の結びつきを視覚的に分断してしまう。
- 高架構造物の下側は日当りが悪く，植栽にも適さない。
- 高架構造物から受ける圧迫感は，快適な雰囲気を著しく阻害する。
- 高架構造物は街路の見通しを妨げ，街路空間を狭く感じさせる。

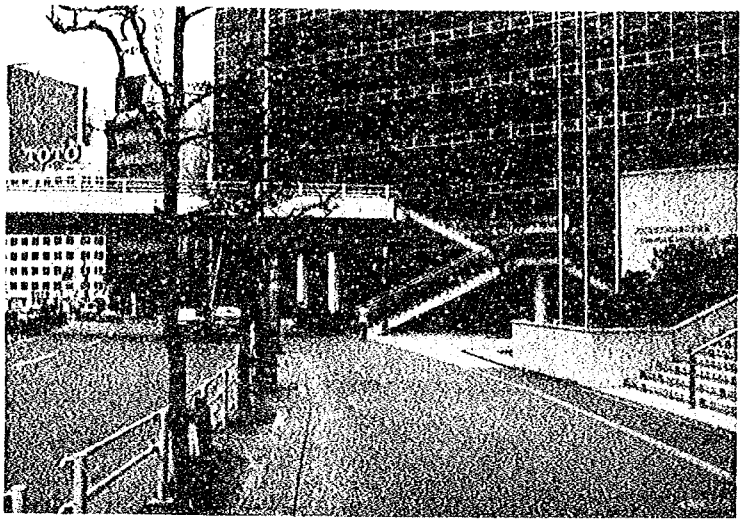


主要国道の起点であり，歌にもうたわれた日本を代表する橋が，これではあまりに情けない。
（中央通り・日本橋）

対　策

- 都市を代表する街路や，眺めのよい河川上を並行するような高架構造物の配置をしない。
- たとえ街路を横断する場合でも十分な配慮が必要となる。
（→B 22 ～ B 27 ）
- 車道幅員の十分に広い街路では，高架道路のかわりに，街路中央部に堀割化した道路とすることも有効。ただし，堀割の頂端部にはガードレールを露出させないような植栽等が必要である。（昭和通り・東銀座ではガードレールが２重に露出しているために地区の分断が生じている。
（→B 10 ）

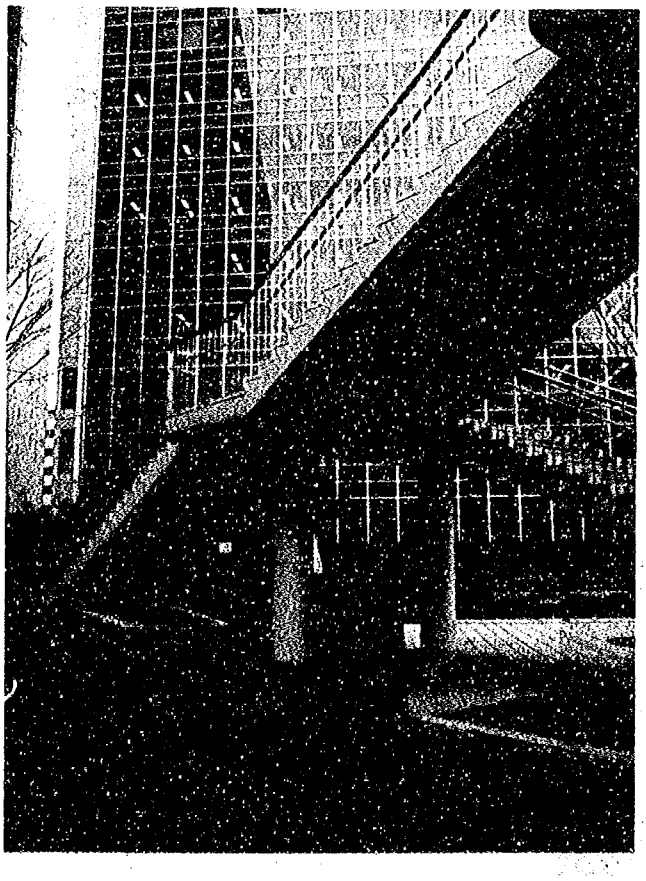
A 20　歩道橋を付近の建物と統一のとれたデザインにする



道路部分は通常の歩道橋だが，民地に取り込んだ部分は建物とのデザイン的統一を図っている。（上下共）（外堀通り・虎ノ門三井ビル）

問題点

・沿道の建物等のデザインを無視して歩道橋だけが独立に造られてしまうと著しい不調和がしばしば生じ，歩道橋が異物として見られやすい。

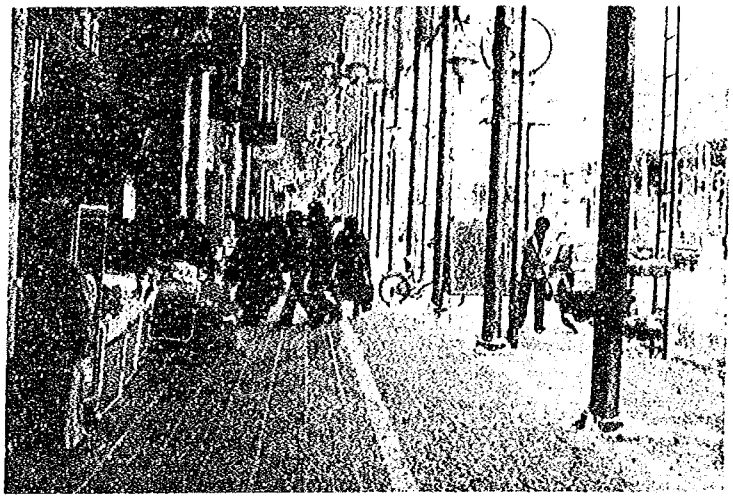


対　策

・沿道の建物等のデザインと調和しやすい歩道橋のデザインを追究する。
・沿道の建築主にも協力してもらう。

注：歩道橋のデザインに関しては，
A25，B 28 ～ 31 参照

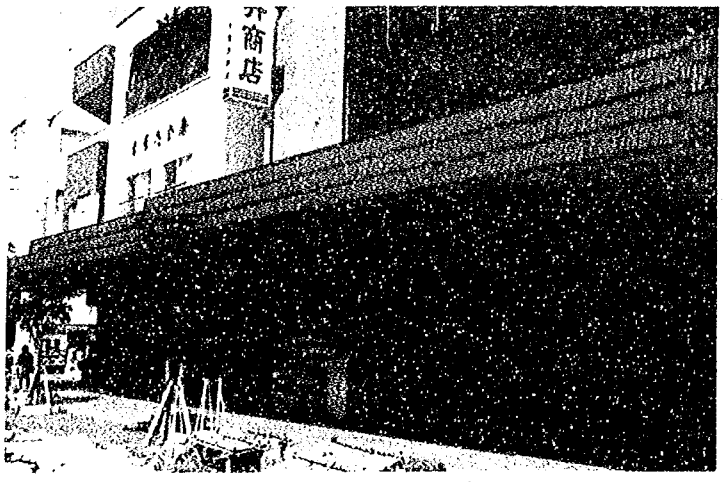
A 21　アーケードは沿道建物と一体化して柱を減らす



（青森市）

問題点

- 歩道上に設置されるアーケードには，多数の支柱が歩道と車道との間に現れ，街路の見通しを妨げる。
- 支柱のまわりには，ゴミや物が放置されやすい。



（酒田市・中通り）

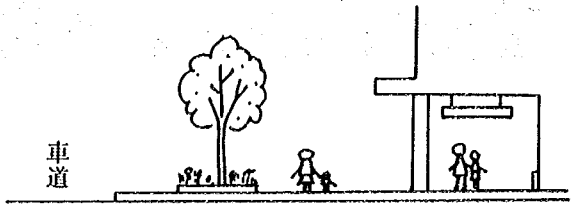
対　策

- 沿道の建物と構造を一体化してしまい，アーケードの支柱を歩道に出さないようにする。
- 歩道を明かるくし，街路樹等の生育を妨げないようにするために，アーケードで覆われる部分を歩道の幅よりも少なくする。

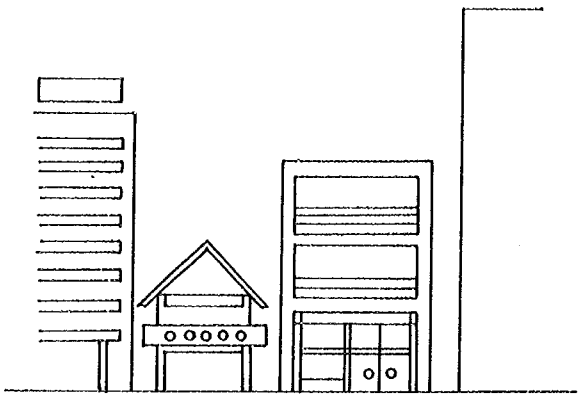


ストックホルムの商店街（スウェーデン）

- 1階部分をセットバックして，アーケード風にしてある。
- 春～秋が僅か4ケ月程度しかないこの国では，積雪期への十分な対応は当然のこととして，夏季の日光や花や緑への配慮も決して軽んじない。

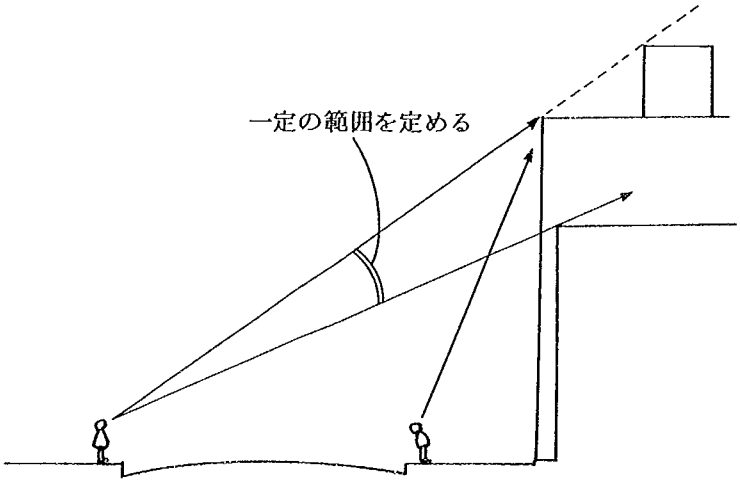


A 22　ファサードの高さをそろえる



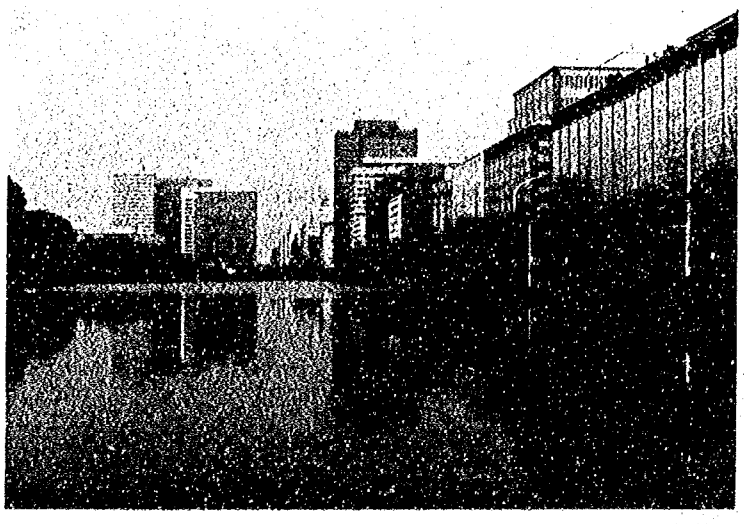
問題点

- 沿道が商店街やオフィス街として純化した利用がなされている地区では，沿道の建物の高さが，歩道から見て著しく変動していると乱雑な印象をもたらす。
- 特に，他の建物よりも著しく高さの低いものは違和感を与えやすく，地区のまとまりを損なう原因となる。



対　策

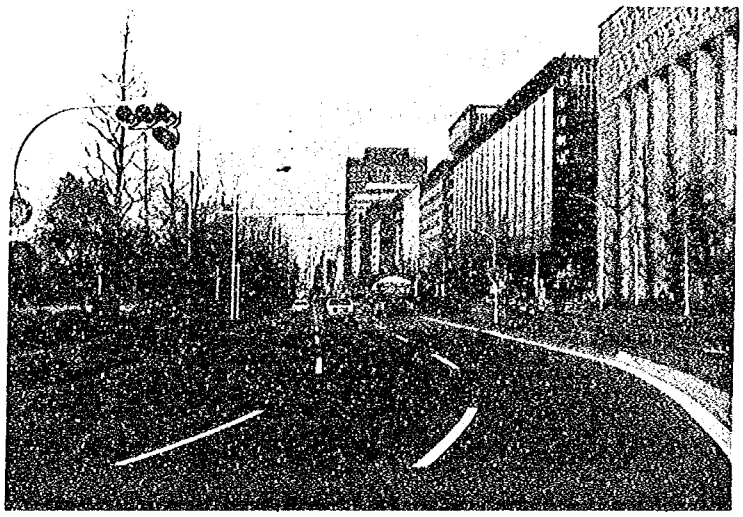
- 歩道から見える部分の高さを一定の範囲内におさめる。（仰角制限）



右側部分は比較的高さの揃っている例（旧高度制限による）。正面方向は制御のない場合の建並び方。

（日比谷通り）

A 23　壁面線の位置を一定範囲内におさめる



問題点

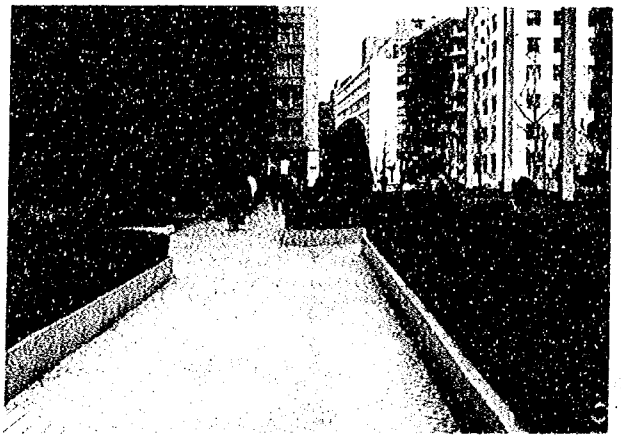
・沿道が商店街やオフィス街として純化した利用がなされている地区では，個々の建物の壁面線が著しく前後していたり，傾いたりしていると乱雑な印象をもたらし，地区のまとまりを損なう原因となる。
・逆に揃いすぎた場合“硬さ”がでてなじみにくいものとなったりする。



←高さとの関係もあるが，揃いすぎると硬く冷たいイメージとなってしまう。
（日比谷通り）

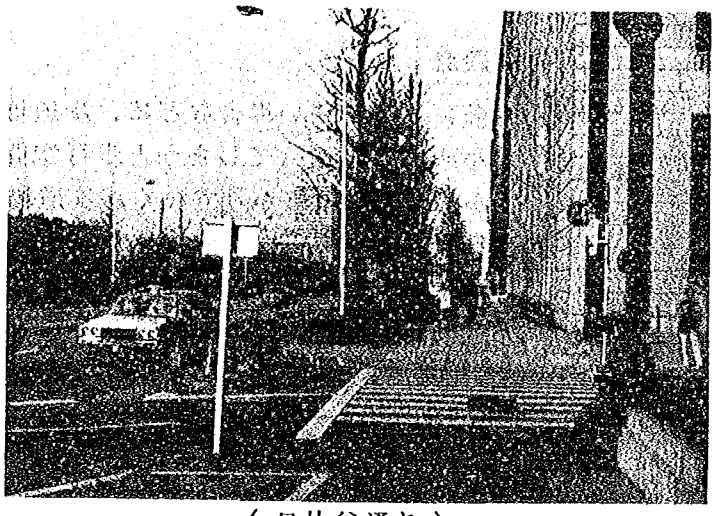
対　策

・壁面線の位置をある程度の許容範囲内におさめるようにする。
・壁面の凹凸にある程度の周期性をもたせる。



壁面線の適度な変化は歩行空間にも変化と楽しさを与える。
（大手町）

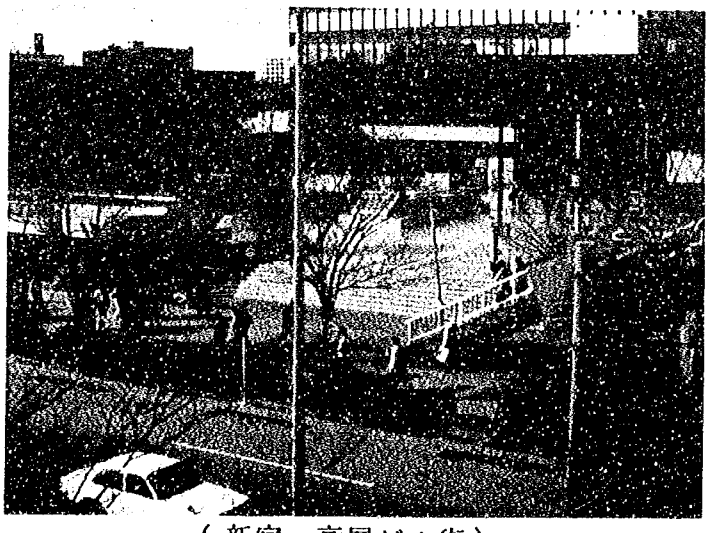
A 24　大型建築物の前面は公共広場化する



（日比谷通り）

問題点

・オフィス街などで，一般の歩行者が立入りにくい大型ビルが街路すれすれに建てられていると，歩行者はその建物から排他的な印象と威圧感を覚えることになる。



（新宿・高層ビル街）

対　策

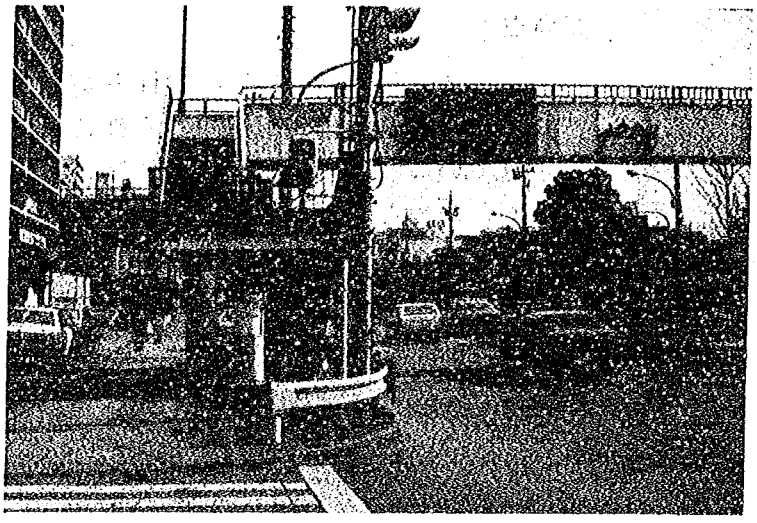
・大型ビルは歩道から十分にセットバックさせて建築し，その空間を歩行者のために開放して植栽や水で潤いをもたせる。



（大手町・オフィス街）

プラザ化する手法(中)と歩道化する手法(下)に分けられるが，敷地が狭い場合は，歩道を取り込むことを優先すべきであろう。また，この場合歩道は最低一街化区は連続させる必要がある。

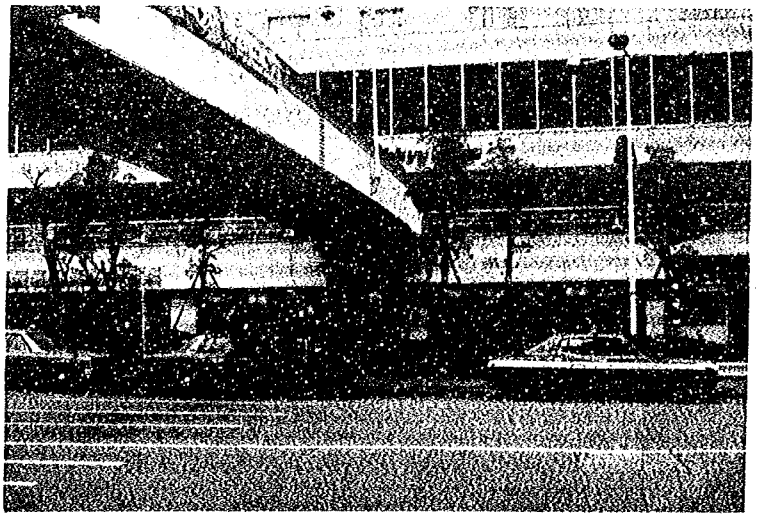
A 25　歩道橋は沿道の建物と一体化する

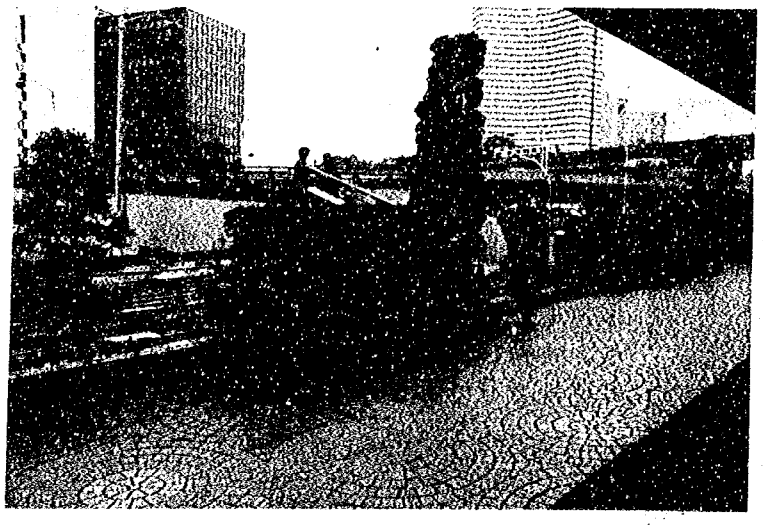


（清澄通り・江東区）

問題点

・特に歩道が狭い場合などに，歩道橋を独立的に造ってしまうと歩行空間が狭められるばかりでなく，歩道橋自体の見え方も狭い所に割り込んだという異物感を生じる。





対　策

・歩道橋の端を沿道建物の2階部分に組み込む。

建物の側で，歩行者に楽しさや快適さを提供することも重要である。（外堀通り，赤坂東急プラザ・赤坂見附）（上下共）

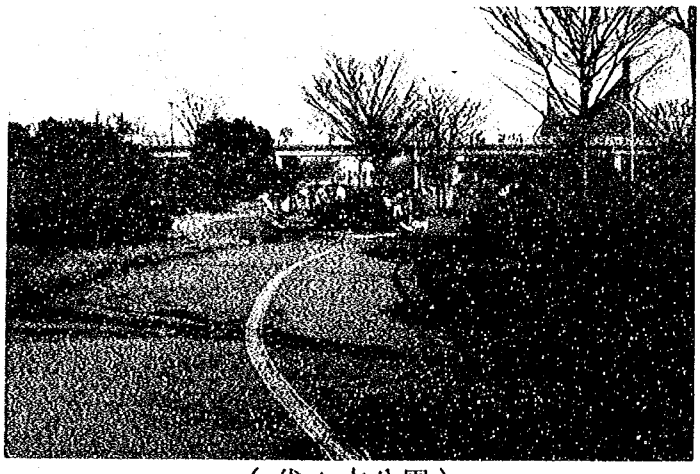
A 26　緑地周縁部の植栽には，街路からの見え方も考慮する



（江東区）
小学校のフェンスであるが，これを樹木より内側に配置すれば，街路景観はかなり改善される。

問題点

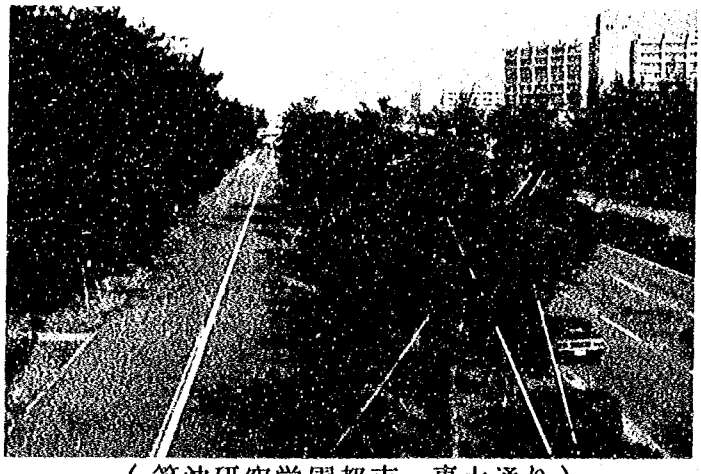
・公園緑地の植栽は，公園内からの見え方を重視しがちであり，街路からの視線や騒音を遮断することに重点が置かれると，街路からの見え方が無表情なものになりやすい。



（代々木公園）
代々木公園の柵は植栽で完全に隠されており，街路歩行者は公園内を歩いているような気分になれる。

対　策

・周縁部には単調で無表情な塀や人々を拒絶するような柵を曝さないように植栽を施す。
・公園緑地内部の眺めを街路にも提供できるように工夫した植栽をする。
・歩道が十分に広く確保できる場合には，歩道と車道との間および，歩道と沿道との間に植栽する「ダブル植栽」も有効である。

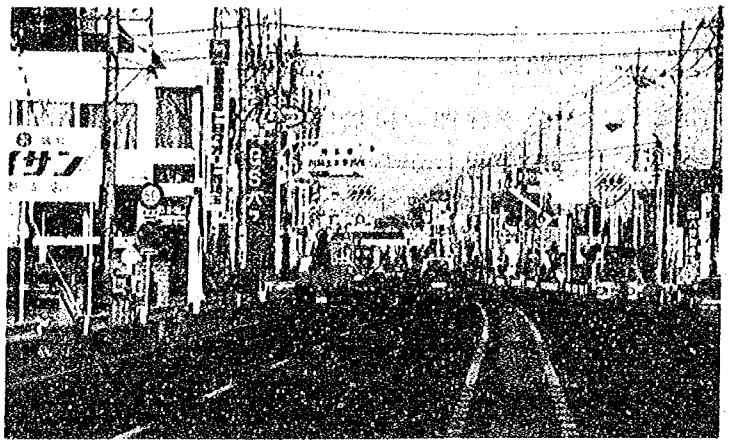


（筑波研究学園都市・東大通り）

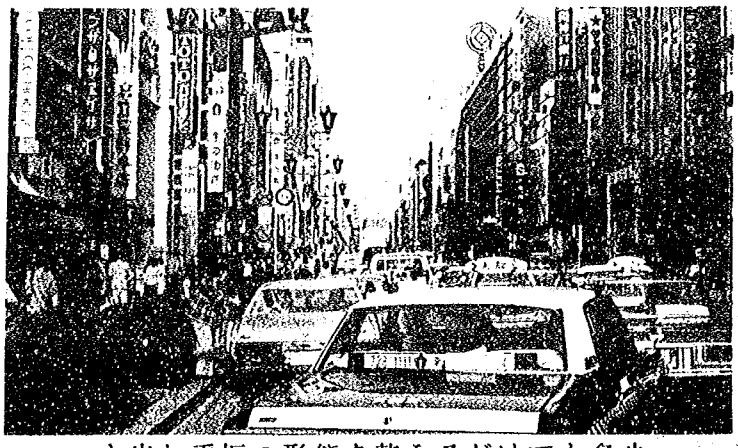
「ダブル植栽」の例

資料：土肥博至　「環境デザイン・スクリプト――筑波大学キャンパスと筑波研究学園都市」，新建築，1977.5～1980.5連載

A 27　地区ごとに看板類のデザインを整理統合する



（川越市郊外）



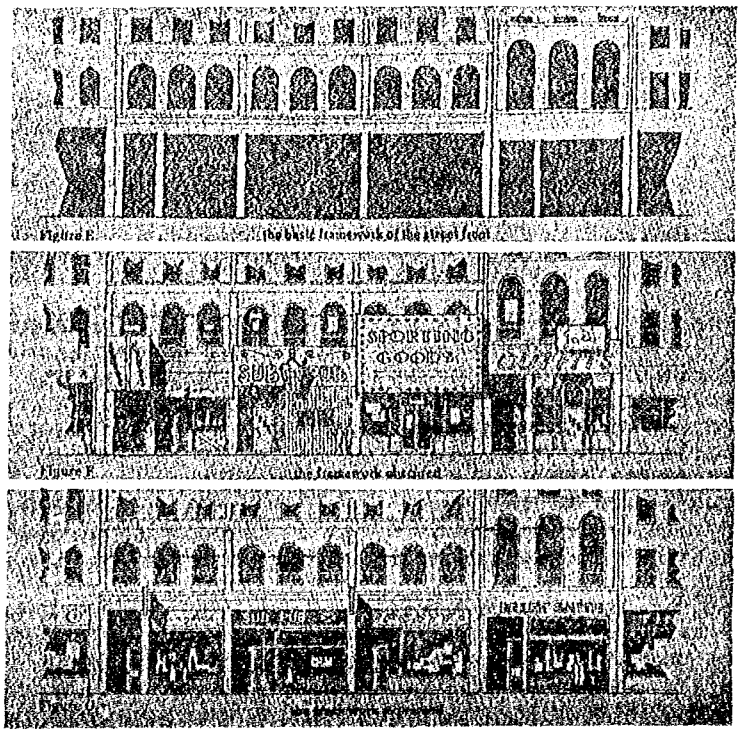
つき出し看板の形態を整えるだけでも多少の効果がある。（銀座通り）

問題点

- 看板類は，その所有者が勝手に目立ちやすいデザインを追求するために，街路は多数の，全く統一性のない看板類で混乱状態に陥る。
- そのような状態では，個々の看板は，看板としての機能をもはや保持できなくなってしまっており，逆に宣伝の効果はほとんど期待できない。
- 乱雑な看板類は，交通標識や信号などを目立ちにくくしてしまう。

対　策

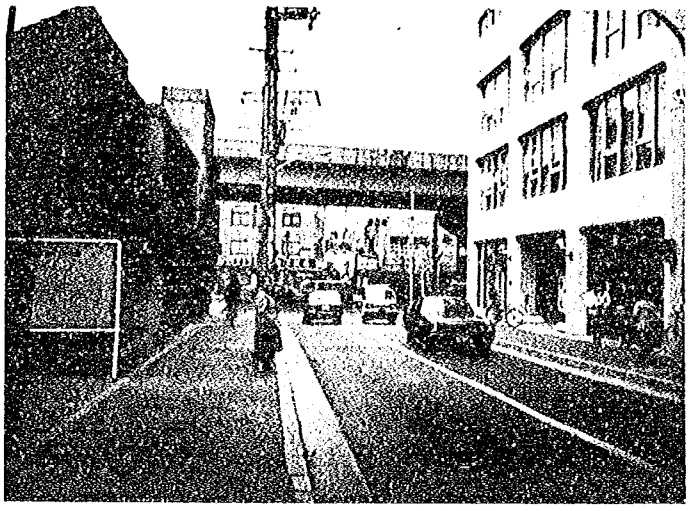
- 地区ごとに協定等を結んで，看板の大きさ，形，色，設置方法等を定め地区全体をすっきりさせる。
- 優れたデザインの広告塔にまとめて設置するのが有効な場合もある。



ボストンサイン条例による誘導の例

資料：地域開発 1977. 10

A 28　建築物の外観を常にきれいに保つ



しもたやを使わないまま放置しておいては街並みはいつまでたっても美しくはならない。
（渋谷区・笹塚）

問題点

・建築物の窓ガラスや壁面が汚れていると，その建物のために地区全体の雰囲気が壊されてしまう。

対　策

・建築物の外観の美化を地区ぐるみで協定等を結んで実施する。
・特に壁面への無断貼紙などに対しては厳しい姿勢で対処する。



維持管理のやり方次第で古い建物にもそれなりの風格と美しさが備わるはず。
（ドイツ・ザルツブルグ）

A 29　窓辺や店先に花を飾る



（ノルウェイ・ベルゲン）



建物の外観はともかく，一軒々々がこのように花を飾ってくれれば，その景観効果は大きい。

問題点

- 建物の種類によっては，歩行者と結びつきの弱いものもあり，親しみのもてないものになる場合がある。
- 特にシャッターなどが降りている場合などでは，その傾向が著しい。

対　策

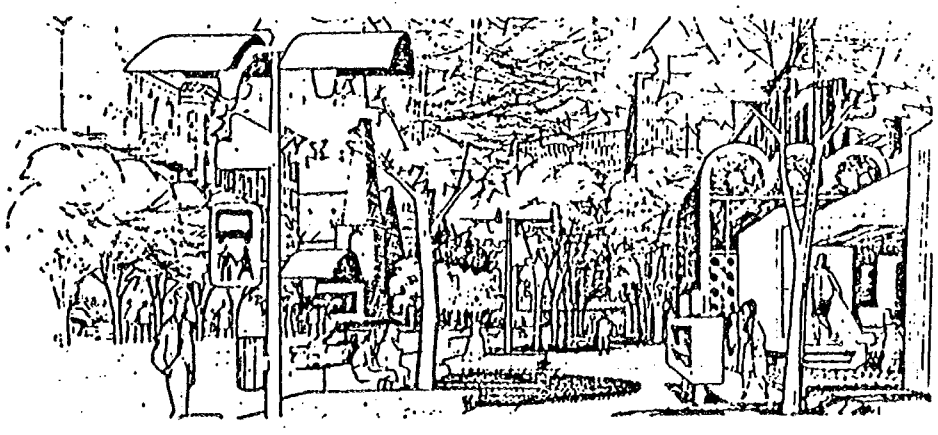
- 沿道の建物の窓辺や店先に花などを飾ることにより，歩行者に「あいさつ」をしているような印象を作り出す。



（銀座通り）

資料：中村良夫　「都市の風景」　都市問題研究　32(2)，1980.2

Ⅳ　市街部一般街路の景観計画



衆知を集めて，美しく快適な街に

Dover “Ervironmental Design”より

M. 市街部一般街路の景観計画

1. 計画のねらい

(1) 市街部一般街路の特性

本項では，市街部において一般的に見られる街路を包括的な形で扱う。ただし，往復2車線以下の細街路や，自転車・歩行者等の専用道，あるいは工場地帯内の道路といった特殊な道路は例外とする。

沿道の土地利用は，路線商業，商住混合，住工混合のような，どこにでもみられるものを想定している。

このような街路では，機能的にも，景観的にも，これといった特性のないことが逆の意味での特性であるともいえ，とにかくあらゆる問題点が凝縮された形で露呈しているということができる。

一般に，この種の街路に対しては，景観上特別な配慮が加えられることも少なく，また沿道施設の経済的なポテンシャルもそれほど高くないことから，施設群が自発的に環境改善への努力を行うことを期待することも難しい。

それだけに，景観計画を最も必要としている場所とみることもできるわけで，ある意味ではその効果も比較的容易にあらわれやすい場所とも考えられる。

現況における景観的な特性を列挙してみると，以下のような項目があげられる。

① 沿道の施設は，その大きさ，性格をそれぞれ異にしているため，視覚的にもまとまりのない印象を生みやすい。

② 建物の密度や高さにバラつきがあるため，奥まで見通せる機会がかなり多い。

③ 道路に対して閉鎖的な施設も散在しており，道路との結びつきも相当な差がある。

④ 道路の利用者，特に歩行者は近隣の住民が中心で，老人・子供等を含めて，評価主体の種類は多い。

(2) 景観上の問題点

都心部幹線街路と共通する問題も多いが，ここではやや細かい点に注目して，市街部一般街路にみられる景観上の問題点を指摘しておく。

① 多種多様な景観対象が存在しているため，地区内では煩雑さが感じられ，一方地区間では逆に画一的な印象を与える。

② 自転車の通行量が多いが，専用通行帯のある場所は稀で，危険感やわずらわしさを覚えるもととなっている。

③ 幅員が充分でないため，歩車の分離を安易なガードレール1枚に頼っているケースが多い。

④ 沿道商店の商品が路上に置かれていたり，自転車が放置されていたりして，歩行の邪魔になっている。

⑤ 道路付属物や占用物がきわめて多く，見通しを損ったり，ポスターやビラの添付を招いた

りしている。

⑥ 歩道橋が無理に設置されている例も見受けられ，脇をすり抜けることを強いられたり，眺望阻害の原因となっていたりする。

⑦ 事故防止のための措置が，景観面への悪影響を全く配慮することなしにとられている（看板，タレ幕，防護柵など）。

⑧ 沿道店舗利用者の路上駐車がしばしば発生している。

⑨ 耐用年数の短い建造物が多いために，工事中の建物や仮設構造物が良く眼につく。

(3) 景観計画のねらい

一般街路での景観計画のねらいは，理想状態を求める限り，都心部の幹線街路におけるそれと異なるものではない。

ただし，現実性を考えれば，それだけの必然性，可能性にやや欠ける面があるといわざるを得ず，目標とする到達レベルも多少低目に設定しなければならないのが実態であろう。

もっとも，先述したように，実現の容易性という意味では都心部幹線街路よりも高い場合も想定されるので，地区を選んでの実験的な試みを行うには適した道路であるとの判断も下せる。

問題点との対応から，景観計画のポイントを整理すると，以下のようになる。

① 道路付属物，占用物の種類や数を極力減らすよう心がける。

② 通行区分を明快にし，できれば自転車の専用通行帯を確保する。

③ 歩道の幅員を極力大きくとり，環境施設帯を整備する。

④ 道路上の不法占用物，放置物の撤去を徹底して行う。

⑤ 歩道橋，バス停，ストリート・ファニチュア類の設置基準（占用許可基準）に，景観面での配慮を加える。

⑥ 沿道環境美化モデル地区の指定等を行ったり，環境美化協力者の表彰制度を設けるなど，ソフト面での施策を充実してゆく。

2. 計画の体系

(1) 計画段階と景観上の意味

市街部一般街路における機能計画段階と景観計画上の留意事項との対応関係は，次のように整理される。

「標準横断面構成」が道路景観の主要な鍵を握っていることは，先の場合と変らない。ここでは，その標準を極力多く準備しておいて，キメ細かにその適用を図ってゆくことが肝要であろう。いずれにしても，巾員の余裕さえ確保できれば，現在の道路景観上の問題は大方片が付くとみてよい。巾員さえ充分にとってあれば，細部のデザインにも種々の工夫をこらすことも可能となってくるし，さらに，細部の処理は後々容易に変更し得るからでもある。

もっとも，一般街路の多くでこうした余裕が確保できることは望むべくもないというのが実情である以上，やはり積極的に沿道の土地利用や建築・工作物類の規制・誘導への働きかけが

必要であると思われる。これなくしては調和のとれた空間の創造は覚束ないことになってしまう。

道路サイドの努力によって，環境施設帯を確保し，沿道との間に景観的な意味でも緩衝帯を設けてしまうというのは一つの行き方ではあるといえるが，これはあくまで局所的な療法であって，それだけで沿道との関係を処理し得ると考えるのは早計であろう。

「線形基準」や「フォーメーション」，「幾何構造設計」についても同様のことがいえ，基本的には〝ゆとり〟のある計画，それ以上は細部の設計に際してのキメ細かさが勝負であるといえる。個々の項目については次項の表に示しているが，ここでは一括して景観計画のプロセスにおける「計画条件の設定」の欄で扱っている。

「個別構造物設計」「付帯施設設計」では，それぞれの施設のデザイン的な質の高さ如何が，直接景観的な効果に響いてくる。この場合も，個々単独の美しさはもとよりとして，周辺との調和を念頭においたデザインが重視されることが望まれる。

(2) 市街部一般街路の景観計画体系

上記の内容を表にまとめて，市街部における一般街路の景観計画の体係として示すと，表Ⅳ－1のようなものとなる。

なお，優れた道路と考えられる例を要因別に挙げると，巻末の付表2のようになり，この中の道路タイプBに属するものが市街部一般街路に相当するものである。

表Ⅳ－1　市街部一般街路の景観計画体系　〔Bタイプ〕

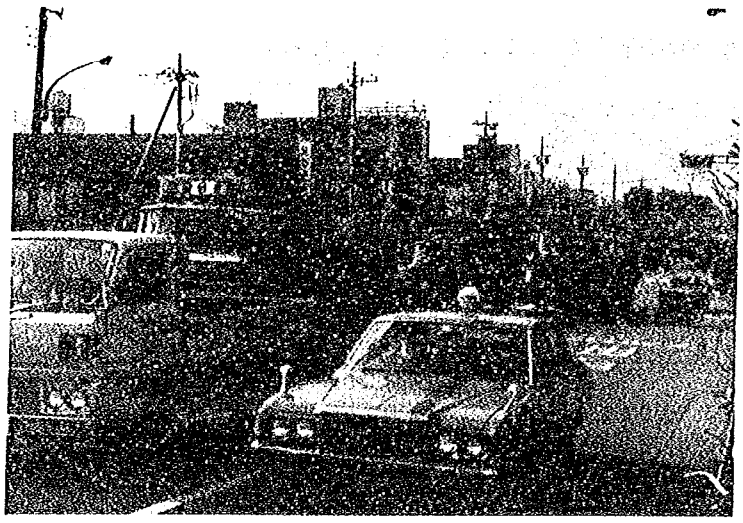
道路機能計画のプロセス	景観計画のプロセス	操作対象：道路敷 道路本体・付属物	操作対象：道路敷 道路占用物	操作対象：沿道
外部条件の検討	外部条件の検討	**交通内容の把握** B1 通行する車種等を把握する		**ランドマーク候補の把握** 特徴ある建造物や樹木を拾い出す
標準横断面構成 線形基準	施設類の配置予備設計	**中央帯の扱い** B2 中央分離帯を設け植栽を施す **道路植栽の配置** B3 車道と歩道の間に並木等を設ける B4 植栽で地区を特徴づける **付属物の設置** 付属物や占用物はできる限り減らす→A2 B5 付属物や占用物を計画的に配置する **歩行空間の整備** B6 歩行空間を十分に確保する B7 バス停を広くとる B8 通行区分を明快にする **駐停車帯の配置** バスおよびタクシー等の停車帯を設ける→A3 **線形の活用** 沿道の眺めを取り込む→A4 B9 下り坂の眺望を確保する **ランドマークの取り込み方** 特徴ある建造物や大木を引き立てる→A6 **道路両側の沿道の結びつき** B10 まとまりのある地区の分断を防ぐ	**占用物の設置** 同左 同左 電柱・電線類を地下埋設する→A16 アーケードは沿道建物と一体化して柱を除く→A21 B20 電柱は道路敷を避け，沿道に配置する **直接的利用施設の配置** （バスシェルター／公衆電話／地下鉄出入口／ポスト・くずかご／公衆便所　など） 歩行空間を狭めないようにする→B6 沿道の建物や広場に組み込む→A17 公衆便所は（半）地下化する→A18 **間接的利用施設の配置** （交番／配電トランス類／ゴミ集積所など） 歩行空間を狭めないようにする→B6 配電トランスやゴミ集積所は目立たなくする→B32，B33	**歩行空間の整備** 街路に面した広場を設ける→A24 B35 街路の歩道を公園緑地内へ引き込む B36 ポケットパークを設ける **駐停車用地の確保** 駐停車用地を建物裏側に確保する **建築物の扱い** B37 建物をセットバックさせる 大型建築物の前面は公共広場化する→A24 **大型構造物の扱い** （タンク／変電所／工場など） B38 前面に緑地帯を設ける **住宅の扱い** B39 住宅の前面には植栽を設ける
	交差点のデザイン	**交差点の処理** B11 交差点を個性的にする 交差点には十分な歩行空間を確保する→B6	**交差点の処理** B21 信号機を見やすくする	
個別構造物設計	大型構造物のデザイン	**橋梁のデザイン** B12 橋梁を特徴ある個性的な形態にする B13 橋上からの眺望を妨げないようにする B14 通行者のために橋上のデザインを工夫する **横断歩道橋周辺の扱い** B15 歩道橋の周辺には十分な歩行空間を確保する	**高架構造物の扱い** B22 高架構造物の下側を商店街化する B23 高架構造物の下側を明かるく保つ B24 高架構造物の下側を公共的な利用に供する B25 街路のスケール感を乱さないようにする B26 高架構造物の下面および支持物の外観を美化する B27 高架構造物の高さを低くしすぎない **横断歩道橋の扱い** B28 歩道橋を特徴ある個性的な形態にする B29 通行者のために橋上のデザインを工夫する B30 歩道橋上からの見通しを妨げない B31 歩道橋の下面をシンプルに仕上げる 付近の建物と統一のとれたデザインにする→A20	**橋梁周辺の扱い** 橋上からの眺望を妨げないようにする→B13 **高架構造物の扱い** B40 地区のシンボル上に高架構造物を架けない **横断歩道橋の扱い** 歩道橋は沿道の建物と一体化する→A25
付帯施設設計	個別施設のデザイン	**付属物のデザイン** 付属物や占用物を統一的にデザインする→A7 付属物や占用物の存在感を抑える→A8 耐久性があり，かつ退色しにくいものを用いる→A9 **ガードレール類の扱い** ガードレール類のデザインを改善する→A10 **標識類の設置** B16 標識や路面標示類の設置は必要最少限にする B17 標識・標示類の簡潔な表示システムを考案する **標識類のデザイン** 標識類の裏面や支柱を目立たなくする→A11 **街路灯の配置** 街路灯の光源部の並びに連続性をもたせる→A12 **舗装の扱い** 舗装に色，模様，テクスチェアを施す→A13	**占用物のデザイン** 同左 同左 同左 **標識類の設置** 同左 同左 **標識類のデザイン** 同左 **電柱・電線類の扱い** 電柱類を目立たなくする→C20 **間接的利用施設のデザイン** B32 配電トランス類の外観を工夫する B33 ゴミ集積所のゴミを人目に曝さない **アーケードの扱い** 沿道建物と一体化して柱を減らす→A21 B34 アーケードのデザインを洗練する	**沿道の敷地周縁部の扱い** B41 柵を目立たなくする 街路からの見え方も考慮して植栽する→A26 **看板類の扱い** 地区ごとに看板類のデザインを整理統合する→A27 B42 閉店時のシャッターの外観を楽しめるものにする **仮設構造物の扱い** B43 工事中の囲障壁等の外観デザインを工夫する **壁面の処理** B44 単調な壁面を街路側に曝さないようにする
供用・管理	景観管理	**付属物の管理** B18 道路植栽の手入れを十分にする 設置物の汚れ，破損を直ちに改善する→A14 不要となった設置物は直ちに撤去する→A15 **路上放置物の処理** B19 放置物は直ちに撤去する 路上ゴミや汚物を清掃する 路上放置やゴミ捨てを罰する制度をつくる	**占用物の管理** 同左 同左	**建築物の管理** 建築物の外観を常にきれいに保つ→A28 窓辺や店先に花を飾る→A29 **沿道植栽の管理** 植栽の手入れを十分にする **沿道設置物の管理** 看板類，フェンス類を常にきれいに保つ **沿道放置物の処理** 放置物やゴミを片づける

3. 計画の手法

表Ⅳ－1に示した個々の対策手法を以下に解説してゆく。

都心部幹線街路の場合と同様，ここでも事例を中心とした説明となっているが，個別の例に関しては必ずしも一般街路とは呼べないものからも引用し，紹介している。これは，道路別の区分というより，対策手法の区分を重視しての事例紹介となっているからである。

B 1. 通行する車種等を把握する



（清澄通り　江東区）

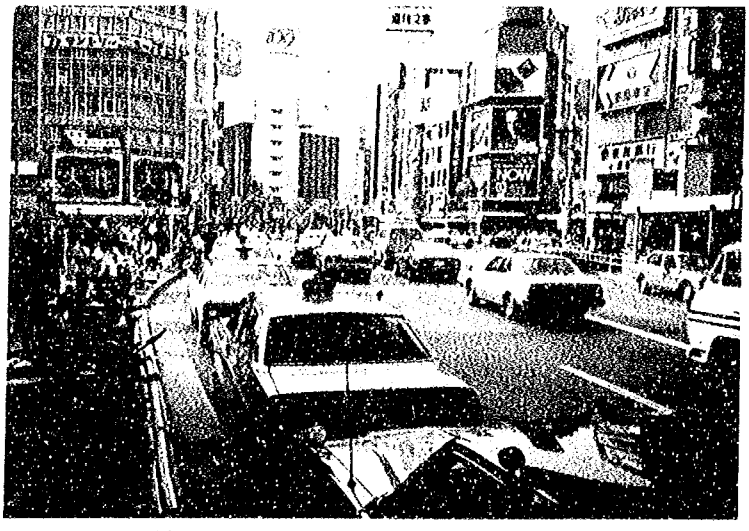
大型貨物車の混入率が高い

問題点

- 街路では沿道の特徴と通行する車種とがなじまない場合がある。
  例えば，商店街やオフィス街には輸送を主体とした大型トラックなどは場ちがいであり，歩行者の多い街路では，大型車のもつ威圧感も景観阻害要因として働く。
- 建設用のトラックなどが多く通る街路では，泥やほこりによる汚れが著しくなり，美観を損ないがちである。

対　策

- 街路の交通計画をたてるうえで，車種のコントロールを十分に検討しておくことは，街路景観の保全上も重要である。
- 大型トラックなどから受ける威圧感を軽減する意味で，緑地帯などのの配置も考える必要がある。



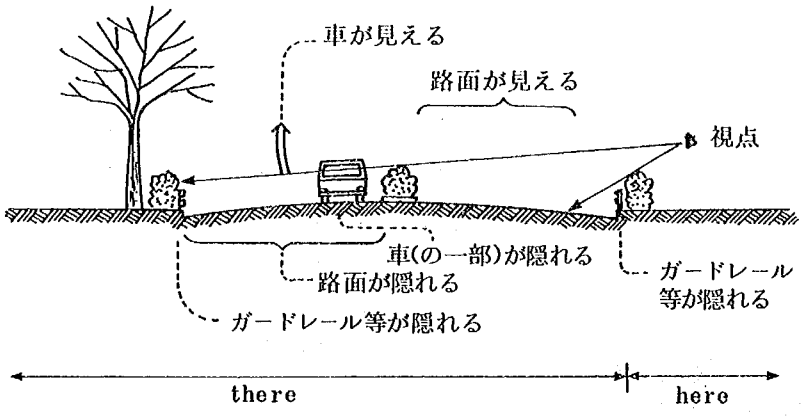
（渋谷駅前）

普通車の比率が高い

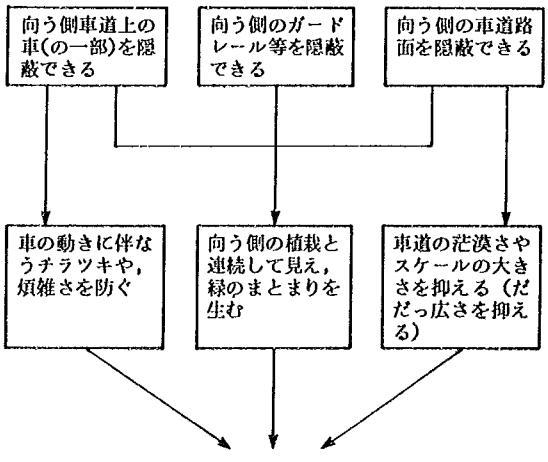
B 2. 中央分離帯を設け植栽を施す



（外堀通り　呉服橋）芒漠とした道路



・中央分離帯の緑の効果はきわめて大きい



運転者の衝突への不安を和らげる
車道による地区の分断を視覚的に和らげる
車道をヒューマンスケールに近づける
対向車による眩惑を防止する

問題点

- 中央分離帯のない道路では，ドライバーは常に対向車との衝突の危険に曝されていることになり，心理的な緊張を強いられる。
- 中央分離帯に植栽がない場合，歩道および沿道から車道の全面が見えてしまい，芒漠とした印象を与え，親しみにくいものとなる。
- 中央分離帯がない場合，車道が広く見えるために，車道の対岸との視覚的な結びつきが弱められ，分断されている印象が強まる。
- 中央分離帯がないと，夜間走行に際して対向車からの眩惑を被る。

対　策

- 中央分離帯を十分に広くとり，植栽（高さのあるもの）を施す。
- 歩道と車道との間にも植栽することにより，中央分離帯の植栽との連係が生まれ，その存在効果が高められる。
- 中央分離帯に高木を植栽することも有効である。

B 3. 車道と歩道の間に並木等を設ける



（靖国通り　新宿）

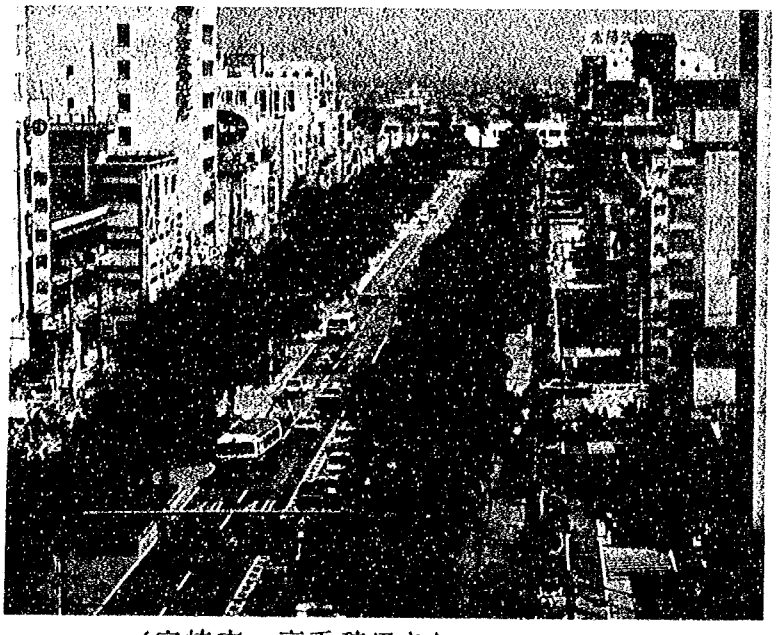
電柱を撤去してはあるが，並木が落葉し，また量的に十分ではないために，占用物類が目立ちやすくなってしまっている。

問題点

- 沿道にさまざまな種類の建物が並ぶタイプの街路では，地区のまとまりができにくく，訪れる者にとってもわかりにくくなる。
- 多様の建造物が見えるために，乱雑な印象をもたらすことがある。
- 落葉樹の並木の植栽の密度が小さい場合には，落葉期の樹木の効果が乏しくなる。

対　策

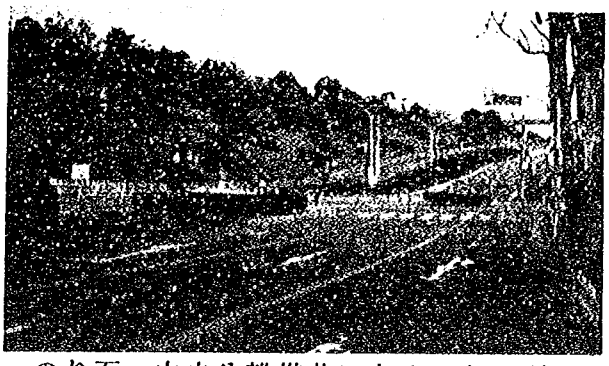
- 車道と歩道との間に並木を設けることにより，沿道の煩雑さが和らげられると同時に，並木の樹冠による街路のまとまりが生じる。
- 並木のほかに，常緑低木を配置することにより，冬期にも潤いある街路として印象づけることができる。



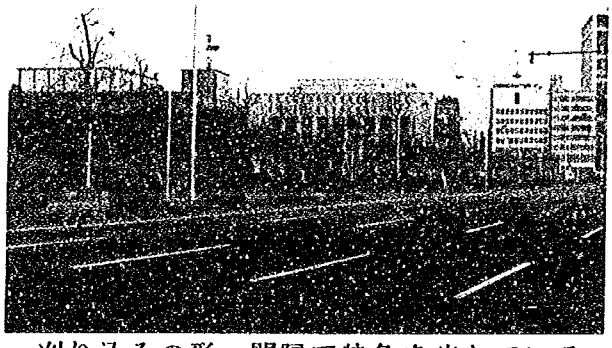
（宮崎市　高千穂通り）

クスノキの並木は，冬期でも街路に潤いを与える。

B 4. 植栽で地区を特徴づける



のり面，中央分離帯共に丸みのある刈込みで構成している（代々木公園付近）



刈り込みの形，間隔で特色を出している（内堀通り）



樹形に特色のある樹を用いている（サンフランシスコ）



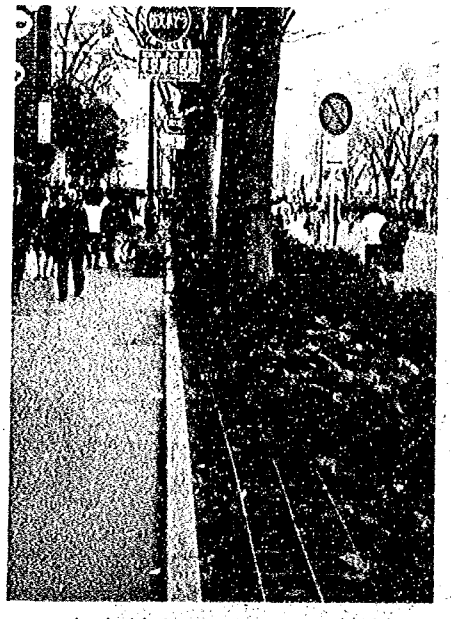
数種の樹種の組み合わせにより，圧倒的な量感を出している（水道道路 武蔵野市）

問題点

- 沿道あるいは舗装，街路灯等に特徴のない街路では，その個性が表われにくく，他の地区との区別がしにくくなる。
- 個性のない街路は，人々に認識されにくく，愛着をもたせにくい。そのために，街路のゴミや汚れも放置されがちとなる。

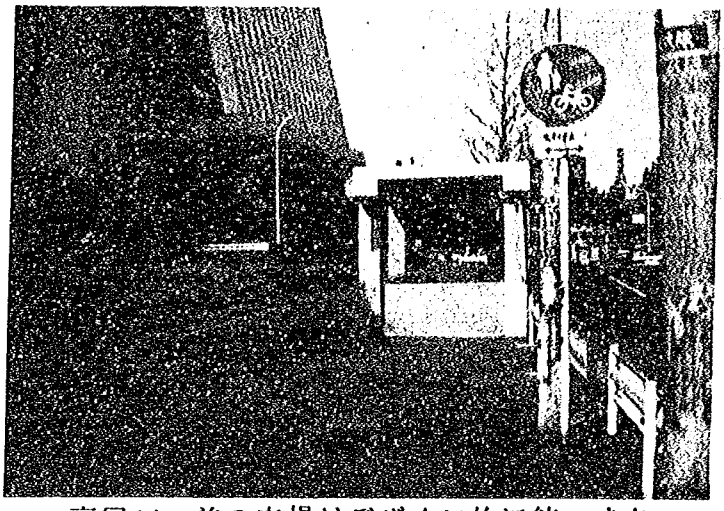
対　策

- 地区ごとに樹種，樹形，樹高，配置に一貫性をもたせ，ひと目で地区のまとまりがわかるようにする。
- 沿道の看板や舗装，街路灯等にも地区内で一貫性をもたせることにより，植栽と相俟って地区の個性を生み出すことができる。



ツタをはわせている。鉄製の格子は踏圧防止のため。（原宿　表参道）

B 5. 付属物や占用物を計画的に配置する



高層ビル前の広場はデザイン的に統一されているが，歩道上のものはバラバラ（新宿）



歩行者のじゃまになるため先ず使われることの無いプラスチック製のベンチが放置されている（渋谷公園通り）



看板，支柱類が統一され，適正に配置されている（銀座通り）

問題点

- 付属物や占用物の設置者が多様であるために，そのデザインが不統一となり，配置が場当たり的に決められてしやいやすく，街路景観に乱雑さをもたらす。

対　策

- 付属物や占用物の設置者間で協定等を結び，それらを統一的にデザインし，配置も事前に計画しておいて，追加設置を原則的に認めないようにする。
- 占用許可基準を細かく定め，他との関係についても考慮を促すようにする。

B 6. 歩行空間を十分に確保する



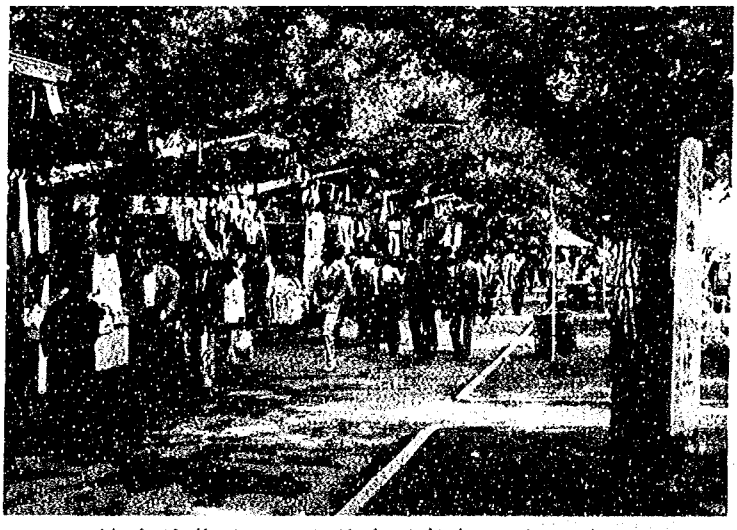
歩道上の2/3以上を商品・自転車・ゴミなどが占有している（築地市場周辺）

問題点

- 歩道部分には防護柵，電柱，横断歩道橋等が設置されることが非常に多い。歩行空間が狭められ歩行者の円滑な通行が不可能となる例が多い。
- もともと十分な広さのない歩道に自転車通行帯を設けたり，植栽帯を設けるのは，歩行者にとっての通行のしやすさを阻害する。
- 交差点やバス停などの人の集まりやすい場所では特に混雑しやすい。

対　策

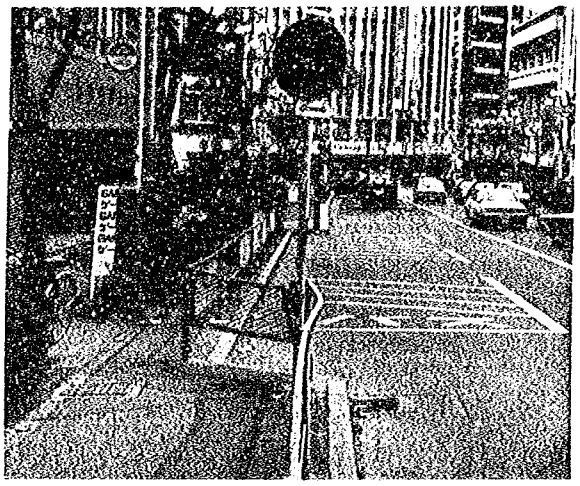
- 狭い歩道では付属物や占用物の設置は極力抑える。
- 狭い歩道での自転車通行を認めない。
- 沿道の建物をセットバックさせて，歩行者に空間を提供させる。
- 駅の付近では自転車置場を限定する。



神宮外苑イチョウ並木（東京バザール）

- 人の集まりやすいところでは，歩道幅員をゆったりとっておけば，さまざまなイベントも催せる場所にもなる。

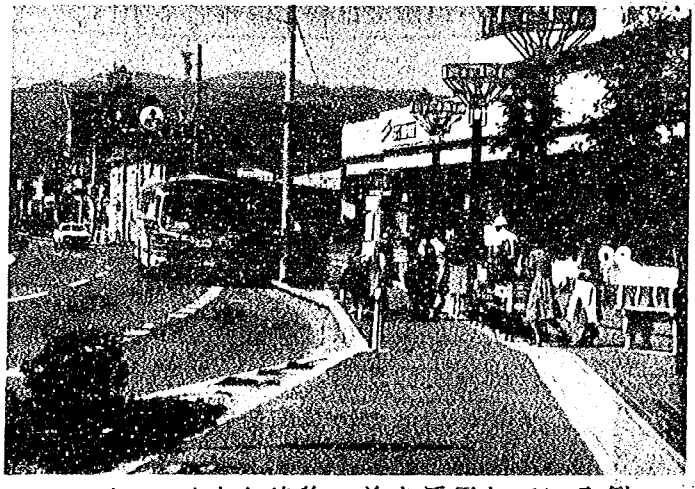
B 7. バス停を広くとる



（渋谷　公園通り）

問題点

- 街路の歩道は普通一定の幅員で全区間が構成されているため，バス停などに人がたまると歩道が満員になり，通行の障害となる。
- バスを待合わせる人々が休息できる空間がない。



セットバックした建物の前を活用している例
（西部大津ショッピングセンター前）

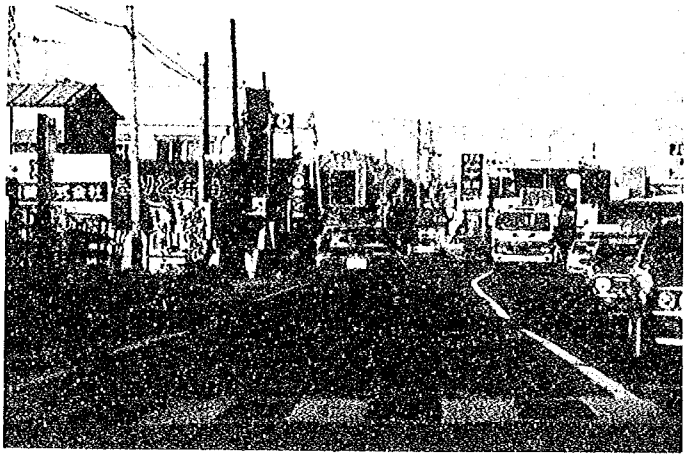
対　策

- バス停の部分の歩行空間を十分に広くとるために，沿道建物のセットバック，あるいは沿道のポケットパーク化を図る。
- バス停部分の歩道の舗装を変えて，バス停であることを明快にすることによって，物品等を放置させにくくする。
- バスシェルターを沿道の建物に組み込むことも有効。



（ニコレットモール，ミネアポリス）

B 8. 通行区分を明快にする



物理的に通行区分が未分離の道路

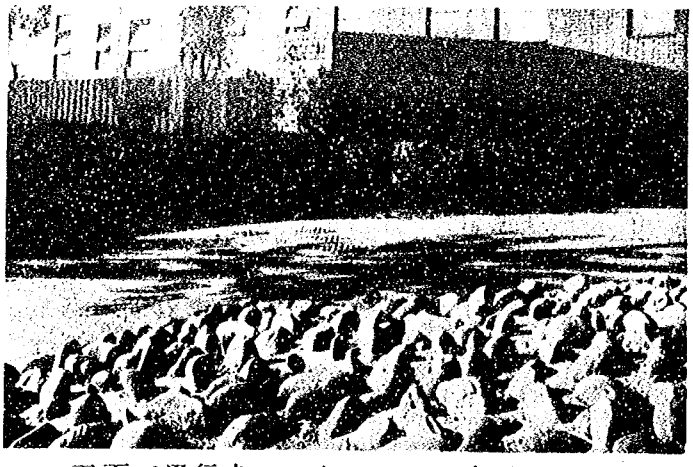
- 路側帯の歩行者や自転車利用者は常に車道の車に脅かされている。逆に運転者も神経を使わざるを得ない。

問題点

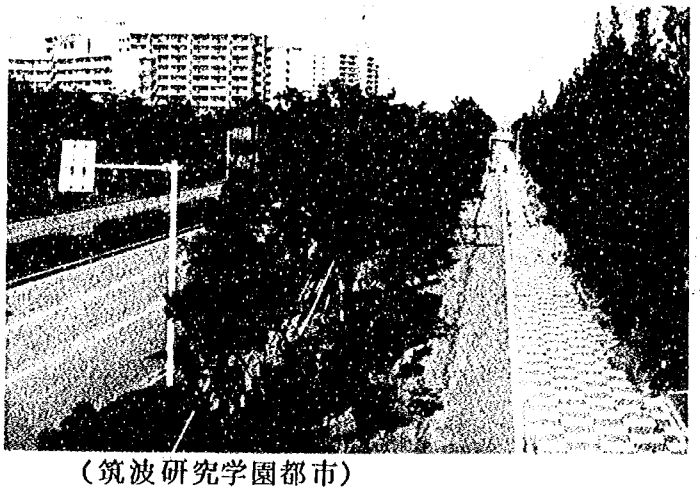
- 車輌，自転車，歩行者のそれぞれの通行できる部分が，視覚的にも物理的にも区別されていない道路では，通行者は常に衝突や接触への不安を抱かなければならなくなる。
- 通行区分が明快でないと，街路植栽などが傷つけられやすい。
- 普通の歩道に線だけを入れて歩行者と自転車を分けようとしても，十分な幅員がないために分離できないことが多い。

対　策

- 自転車の通行帯は，その交通量を十分把握した上で，幅員が十分確保できる場合に限り設置する。
- ガードレールのデザインを改善し，歩道の縁石をやや高くすることにより柵をおとなしい形状にする。
- 幅員が十分に確保できるならば，歩行者，自転車，車輌を緑地帯や玉石埋込帯で分離する。
- 歩行者用の舗装には，ピンコロ石やタイルなどを張って，分かりやすくする。



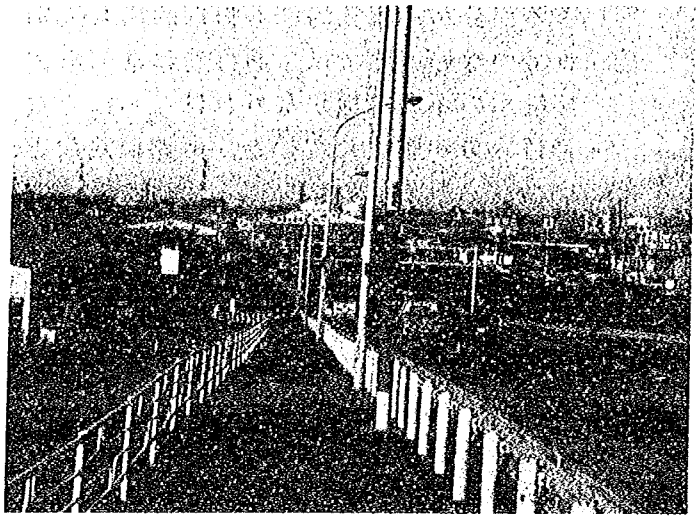
玉石で通行をコントロールできる。
McCluskey, J.: ROAD FORM AND TOWNSCAPE, 1979 より



（筑波研究学園都市）

参考：日本道路協会：「自転車道等の設計基準解説」，1974. 10.

B 9. 下り坂の眺望を確保する



（新大宮バイパス）

・下り坂の視界は開けているが，道路の線形がガードレールやフェンスのためにギクシャクして見える。さらに街路灯が眺望を妨げている。



（表参道）

・下り坂の眺望が，並木によって絞り込まれており，焦点のある景観を作り出している。
・中央分離帯に設置されている街路灯の支柱を暗い色で塗装してあるので，眺望の阻害感が少ない。

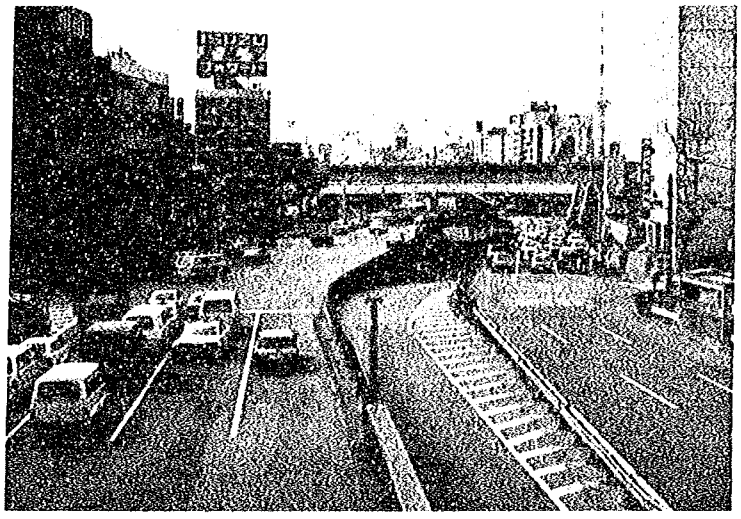
問題点

・長い下り坂の部分では街路前方に眺望がひらけることが多いが，それが付属物や占用物によって妨害されことがある。

対　策

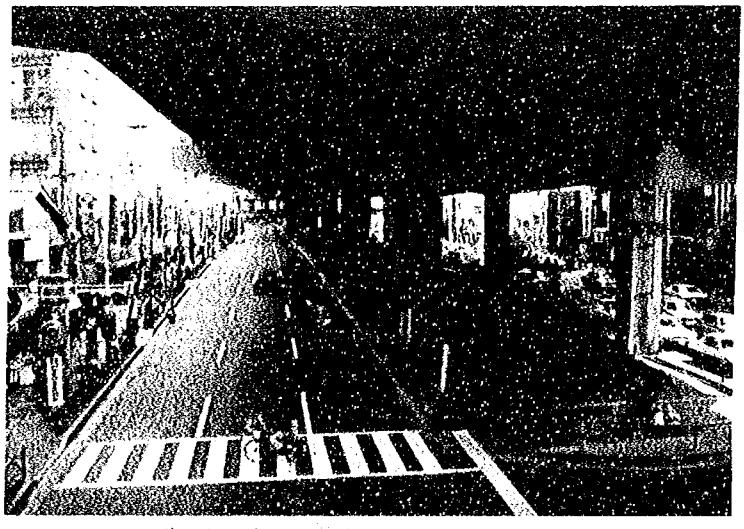
・下り坂の眺望を妨げないように，電柱や横断歩道橋，オーバーヘッド方式の標識類をできるだけ設置しないようにする。
・下り坂の正面に特徴をつけることも，ランドマークづくりとして有効である。

B 10. まとまりのある地区の分断を防ぐ



（昭和通り　東銀座）

車道の幅員が広く，ガードレールが車道内に2重にあり，さらに堀割化した部分の存在と，中央分離帯の植栽がないことが，地区を決定的に分断しているように感じさせる。



（甲州街道・幡ケ谷）

高速道路の支持柱が街路景観としての地区のまとまりを分断している。しかし，車道中央部に緑地帯を設けてあるので歩行者から見れば反対側の車道が見えなくなり，分断された印象が和らげられる。この例では，緑地帯のガードレールがない方がより効果的である。

問題点

・街路をはさむ両側の沿道の性格が類似している場合には，街路を中心としたまとまりのある空間が形成される可能性があるが，車道の幅員構成，設置物の見え方，通行する車輌の種類や走行速度によっては，まとまりが分断されてしまった印象をもたらす。

≪まとまりを分断する原因の例≫

- 車道の幅員が広すぎて，中央分離帯に植栽がない場合
- ガードレールなどが目立ちすぎて，歩道と車道とが視覚的にまとまらない場合
- 通行する車輌の種類が，大型トラックなどの通過交通が多く，乗用車が少ない場合
- 通行する車輌の走行速度が高すぎる場合
- 高架構造物などによる視覚的な分断が発生する場合

対　策

・車道の幅員を拡げすぎないようにし，中央分離帯と植栽を設ける。

・ガードレールのデザインを改善し，その存在感を抑える。

・大型トラック等の通過交通を制限する。また，走行車線を限定する。

・車輌の走行速度を制限する。場所によっては，ボンエルフ（WOONERF）化する。その手段としては，①車道を屈曲させる，②車道にハンプ（凹凸）や障害物を設ける，③歩道と車道とのテスチュアを変える，などが挙げられる。

資料　「裏通りに〝人間復権〟――歩道張り出し，車道ジグザグ」，朝日新聞　1980. 8. 19. 朝刊
ピーター・ジョンクエーレ：「人と車の共存する環境」，都市住宅 7910 特集・歩行者空間の実践
神谷裕直：WOONERF，都市住宅　7910　特集・歩行者空間の実践

B 11. 文差点を個性的にする

問題点

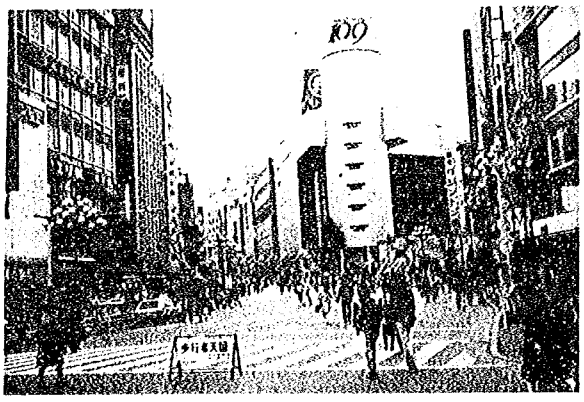
- 交差点に特徴がない場合には，通行者は自分のいる場所を判断しにくくなり，迷いやすくなる。

対　策

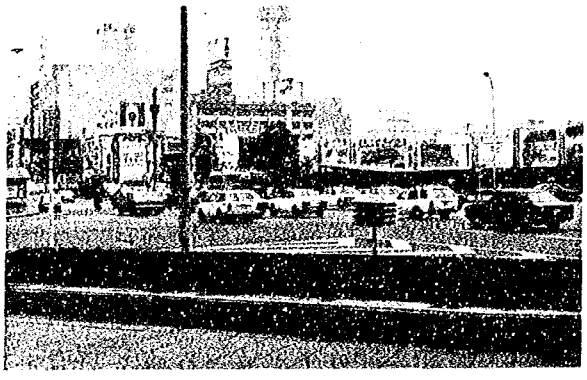
- 交差点が地区を特徴づけ，イメージとして地区のまとまりを生む要素となるようにする。
- 交差する街路の入口に特徴ある門柱やアーチなどを設置すれば，その街路の表札の役割を果たすことができる。
  （参道の入口の処理などが参考となる）
- 交差点の中央に交通島を設け，特徴ある植栽やモニュメント的な塔などを設ける。
- 交差点の特徴的な建物が引き立つように付属物や占用物の設置を工夫する。



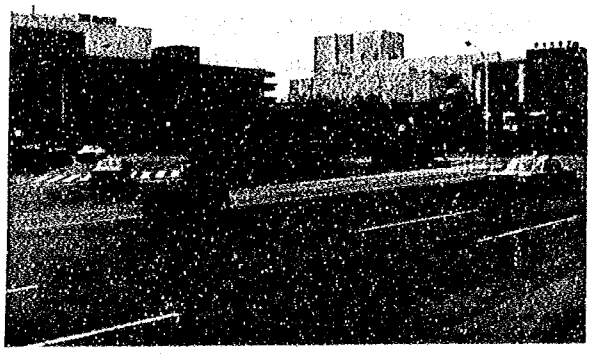
（清澄通り，永代通り交差点）



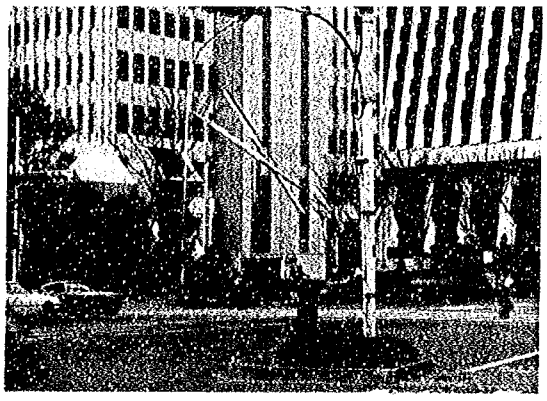
（渋谷道玄坂）



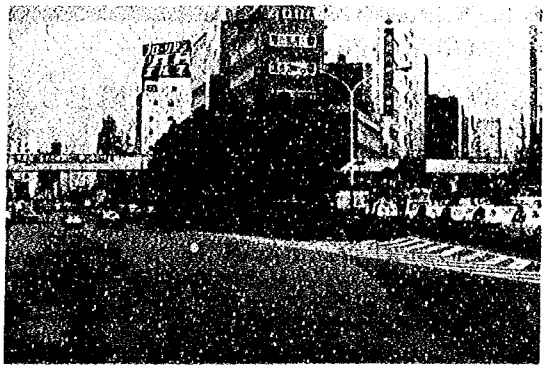
（名古屋市内）



（憲政記念館前）



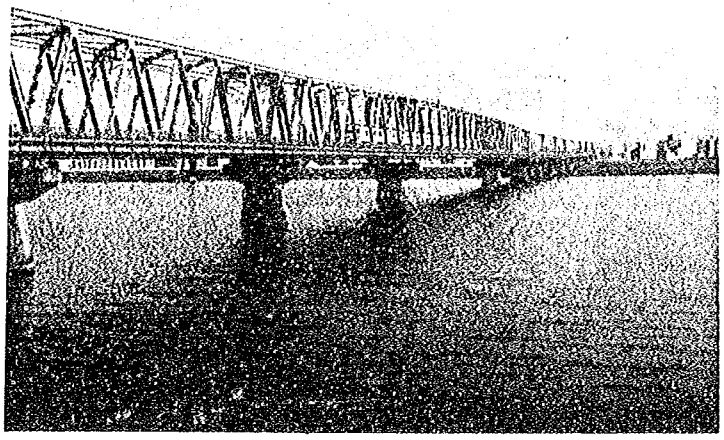
（新宿野村ビル前）



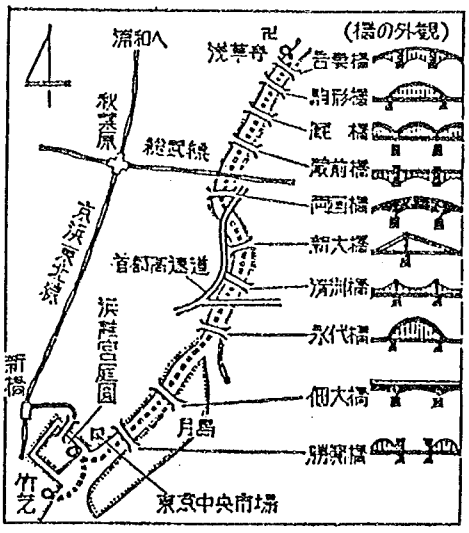
（明治通り三光町交差点）

モニュメンタルな建物（左上），四隅を低木や草花で修景する（左中），交通島を設け植栽パターンで個性をつける（左下，右下），角地に広場を設け大型の動く彫刻等を設置する（右上）等，敷地や道路の線形等に合わせた種々の方法がある。

B 12. 橋梁を特徴ある個性的な形態にする



（荒川，営団地下道東西線，鉄道橋）



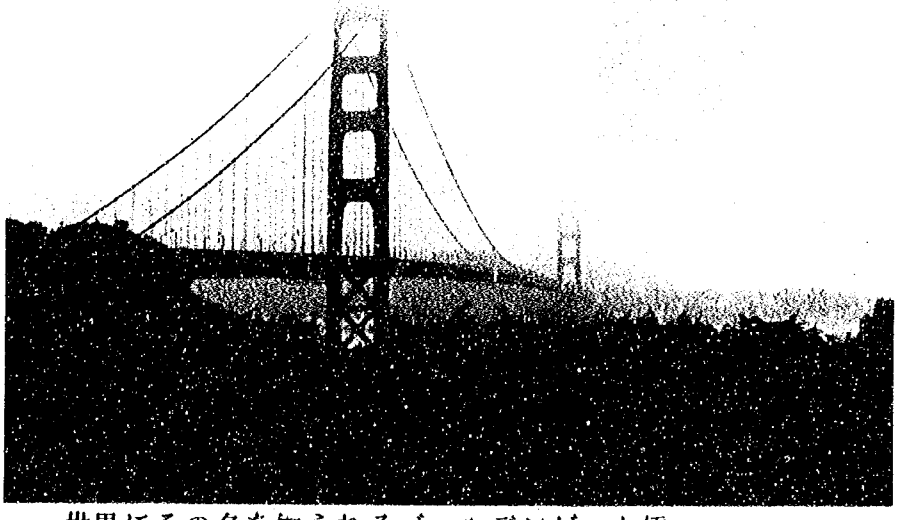
（隅田川にかかる橋　朝日新聞　1978. 7. 2.夕刊）

問題点

- 特徴のないありふれた橋梁は，見る者に与える感興の度合も低く，景観的な存在価値は乏しくなる。

対　策

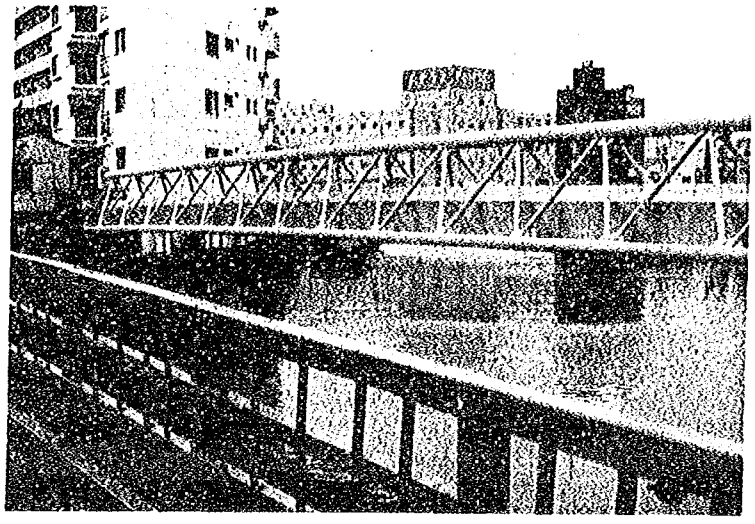
- 各方向から見渡される機会の多い橋は，デザイン上の工夫をこらし，地区のシンボルとしても役立たせるようにする。



世界にその名を知られるゴールデンゲート橋
（サンフランシスコ）

資料：山本宏「橋梁美学」　森北出版，　「橋の美」（社）日本道路協会

B 13. 橋上からの眺望を妨げないようにする



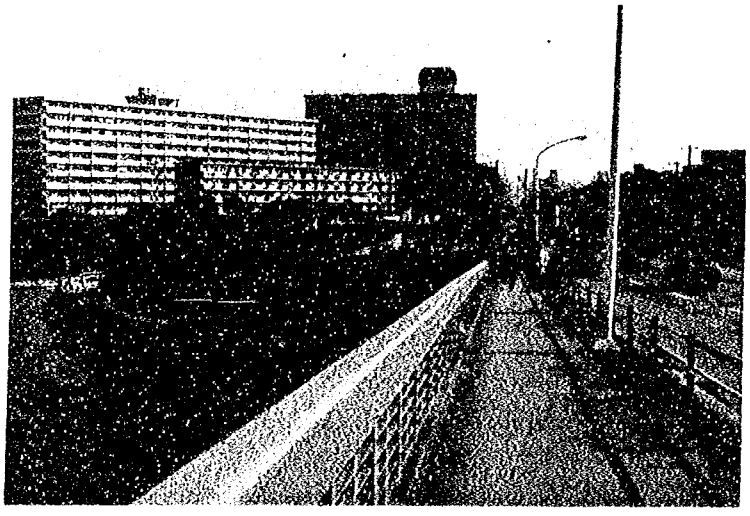
（清澄通り　黒船橋）

問題点

- 橋と並行して架設された水道・ガス・電気の配送路が，橋からの眺望を妨げている。これらの施設は，見える必要のないものである。
- 橋のパラペットが眺望を妨げることもある。

対　策

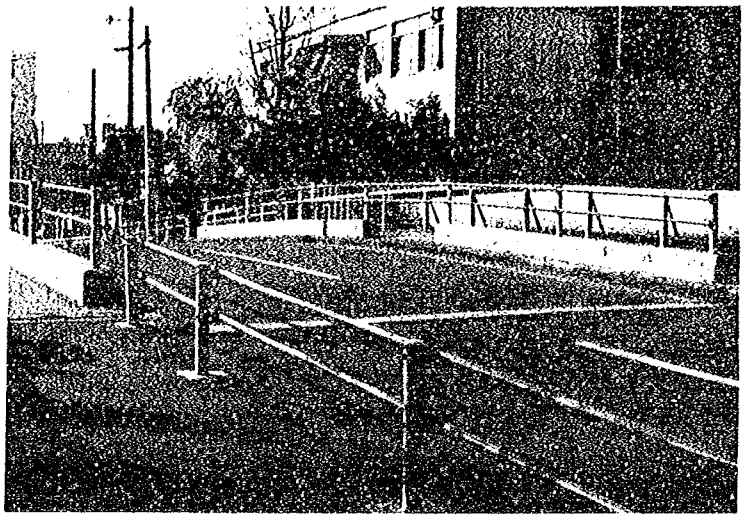
- 水道・ガス・電気等の配送路は橋の裏側に併設する。
- パラペットは，見通しのよい構造にする。
- 橋の付近に見応えのある優れたデザインの建築をつくり，人の目を楽しませる。
- 橋のたもとには緑地を設ける（橋づめ広場）。



（隅田川　相生橋）
橋のたもとを公園化してある。

- 都市部の道路において，橋は数少ない眺望地点の一つであり，貴重な存在である。

B 14. 通行者のために橋上のデザインを工夫する



（江東区　牡丹）

問題点

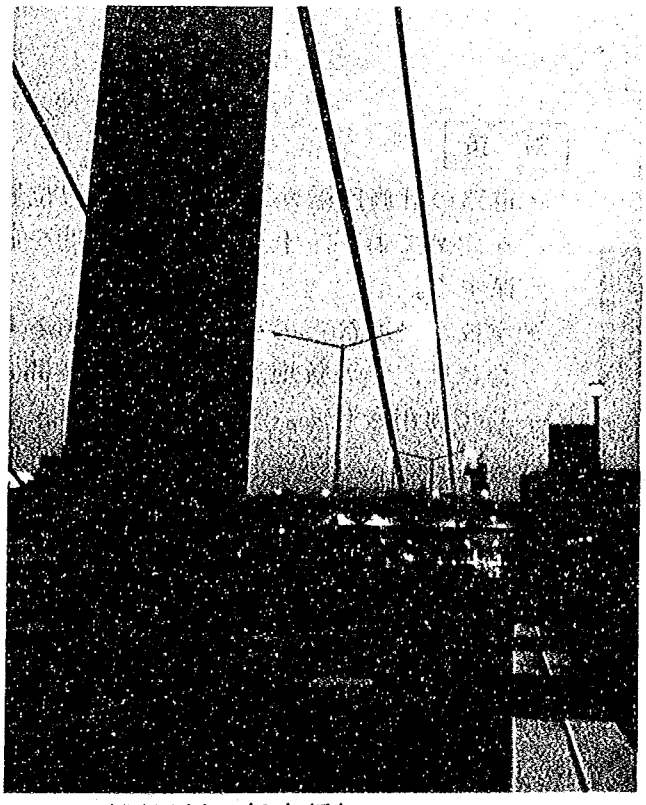
- 歩車道を分けているガードレールは必要以上に目立つばかりでなく，橋のパラペットのデザインともなじまない。
- 橋上に開放的な眺めを楽しめるだけのスペースがない。

対　策

- 橋のパラペットおよびガードレールは統一的なデザインにする。
- 橋上広場を設けベンチなどを設置する。
- 歩道と車道との間に花などの植栽帯を設ける。

参　考

宝塚大橋　（宝塚市）
幣舞橋　（釧路市）
清水橋　（弘前市）
浮世橋　（舞鶴市）
他

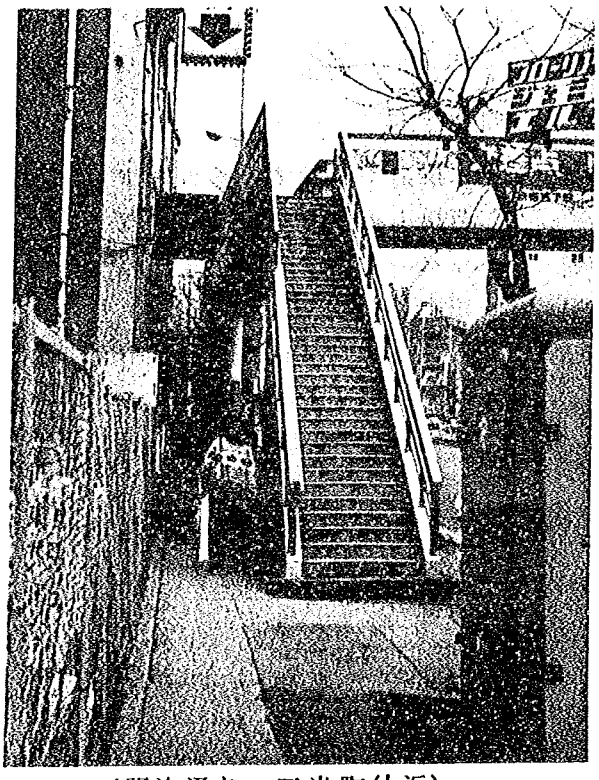


（隅田川　新大橋）

斜張橋であり，ランドマークとしても役立っているが，その橋上には広場とベンチが設置されている。

資料：「都市空間の回復」
総合開発機構編　pp. 237～242
1980　学陽書房

B 15. 歩道橋の周辺には十分な歩行空間を確保する



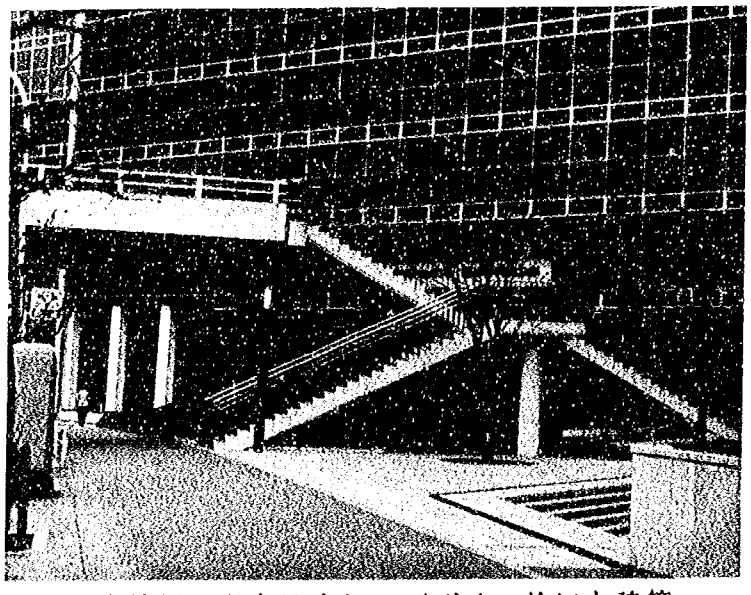
（明治通り　三光町付近）

問題点

- 歩道橋は道路の計画段階から計画的に配置が考えられていることは稀であり，そのために歩道橋の下部の歩行空間は著しく狭くなりやすい。
- 歩道橋が歩道の見通しを妨害する。

対　策

- 道路の計画段階から歩道橋の設置位置を定めておき，十分な歩行者空間を確保する。
- 学校や役所などの公的な施設がある場合には，その敷地の一部を歩行空間として利用させる。



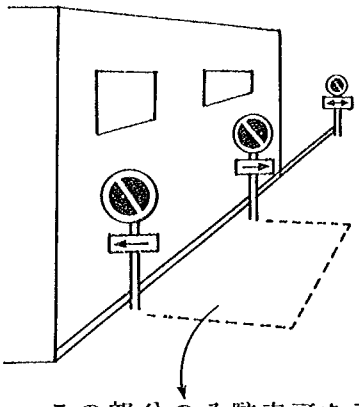
民有地側に引き込まれ，デザイン的にも建築と調和するよう配慮して設置された歩道橋の階段部分

（外堀通り　虎ノ門三井ビル前）

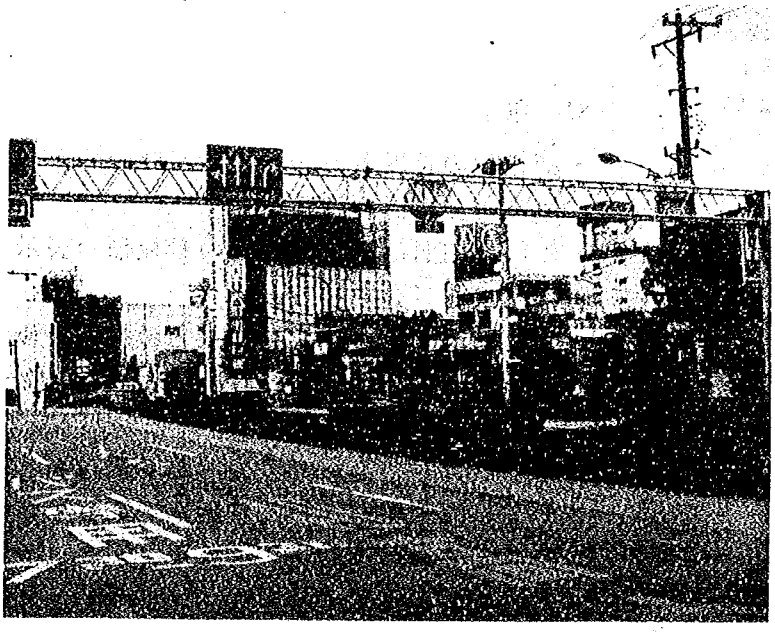
B 16. 標識や路面標示類の設置は必要最少限にする



標識類の大部分は，歩行者にとって何の役にも立たない邪魔な存在にしかすぎない。



この部分のみ駐車可を示すのに，多数の規制標識と補助標識を使用している例。



問題点

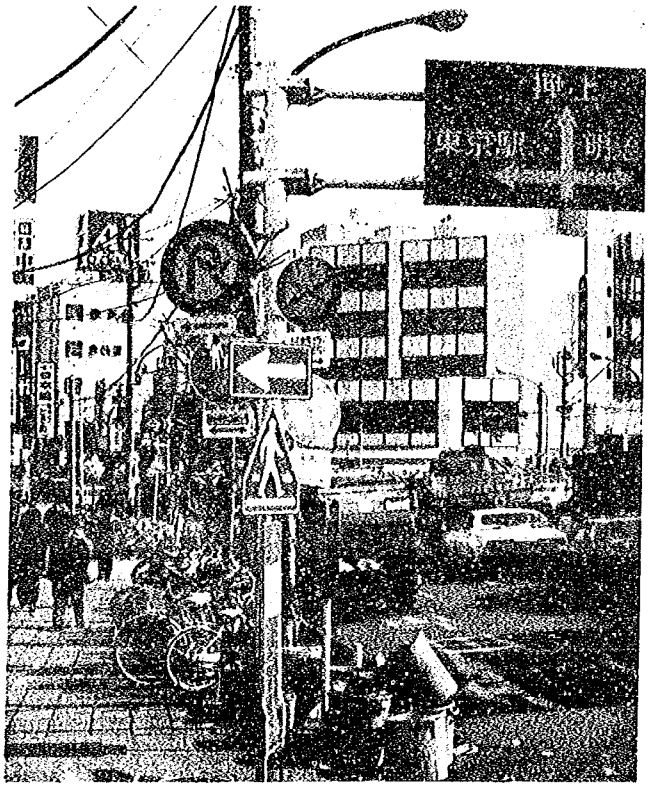
- 標識の乱立と路面マーキングの併用，さらに標語看板などによる「三重表示」は，運転者にとって情報過移になるだけである。
- さらに，情報過多が見る者の判断を誤まらせると同時に，標識の目立ちやすさも低下させる。
- 多数の標識類は，街路の見通しをも阻害する。
- 路面のみでなく頭上にも標識があるのは情報過多である。
- オーバーヘッド方式の標識表示は天空の開放感と遠方への見通しをも妨げる。

対　策

- 存在効果の低い標識は撤去する。
- 可変標識を用いて設置本数を減らす。
- 合理的な表示方法を新たに考案する。→ B 17.
- 同一標識の林立・重複を避け統合する。

資料：日本道路協会：「道路標識設置基準・同解説」，1978. 9.

B 17. 標識・標示類の簡潔な表示システムを考案する



走行中に一読することはまず無理。全部が，どうしてもここに設置しなくてはならない標識なのだろうか。

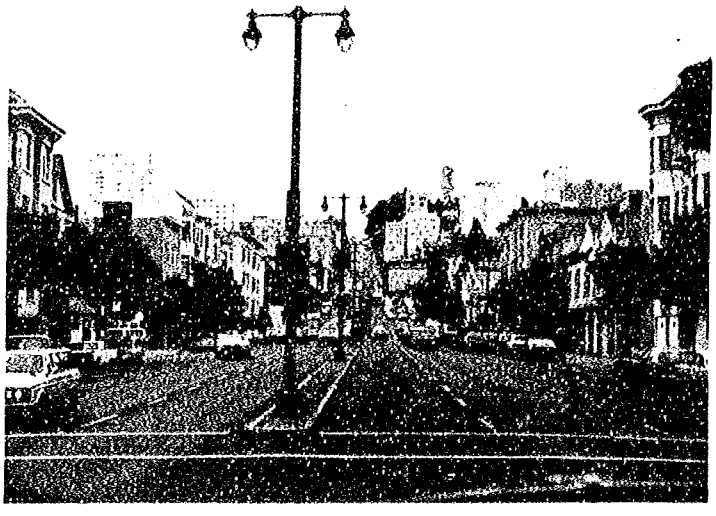
（清澄通り　江東区）

問題点

- 道路標識類の設置者は，道路管理者と都道府県公安委員会との2種類があり，それぞれが設置する標識が相互に補完しあって，設置効果をより高めるようにすべき(注)であるが，現実は標識の重複や乱立が至る所で見受けられる。

(注)　日本道路協会(編)：「道路標識設置基準・同解説」（1978. 9）

資料：藤川清「怒れ！ドライバー」1980 冬樹社



見えるのは信号機と右折禁示のランプだけ。このレベルまで減らせないものか。

（サンフランシスコ）

対　策

- 標識類の設置者を一元化し，計画的かつ体系的な設置を考える。
- 標識と路面標示，その他の看板類の表示内容の重複を避ける。
  (例) 駐車禁止，停車禁止などの標識を使わずに，「駐車可」の路面表示を新たに考案して用いる。
- 常識的にみて当然と考えられる内容については，標識類や標語看板類をわざわざ設置する必要はない。
  (例) 標語看板類や横断幕の大部分は，その存在価値を認め難い。
- 1箇所に集中的に多種類の標識類を設置すべきではない。
- 標識類を設置するだけでなく，それを遵守させることが必要である。

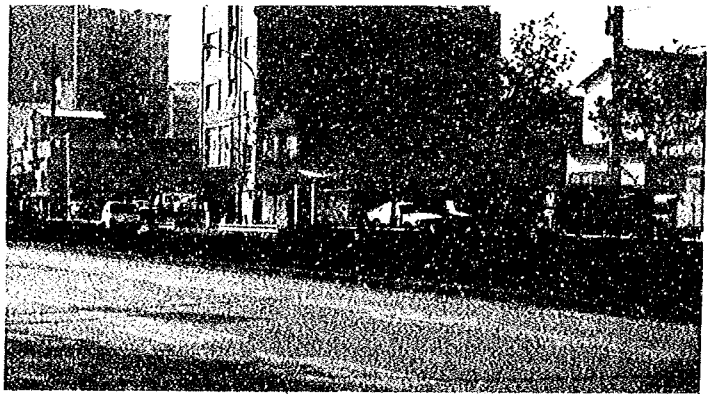
B 18. 道路植栽の手入れを十分にする



（永代通り　門前仲町）

問題点

- 街路では，植物の生育にとって好ましい環境は稀であり，植物の枯死あるいは衰弱がしばしば顕在化し，醜悪な印象を与える。
- 植栽にはホコリがかかりやすく，またゴミや汚物が捨てられやすい。
- 刈込み型の樹形では，放置すると枝が伸び放題となって，手入れの悪さを露呈することになる。



（清澄通り　牡丹）

街路樹の成育は沿線住民の協力度により，大きく異なってくる。

対　策

- 枯死したものは取り除き補植する。
- 水やり，施肥，土壌改良等をして，植物の活力を高める。
- 日当りの悪い場所への植栽は，十分な検討が必要である。
- 植物の表面の汚れを時々洗浄する。
- 植栽付近のゴミ等を清掃する。
- 樹形に応じて適宜剪定をする。
- 沿道住民に家の前の樹木の手入の協力を求める。



（銀座通り）

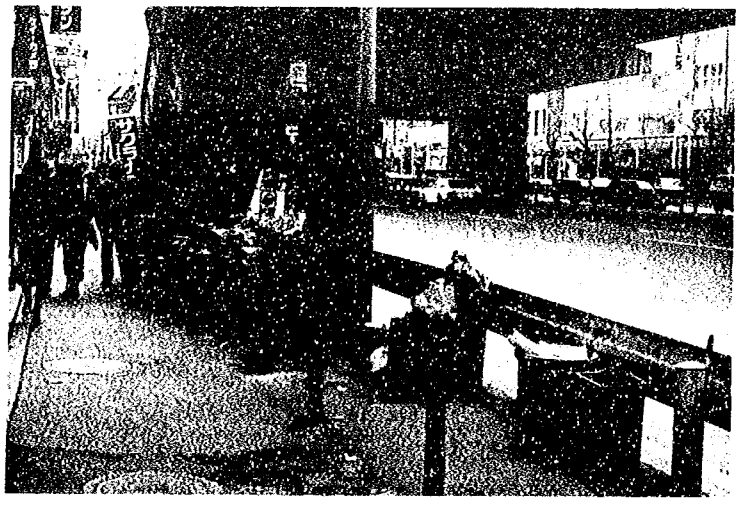


（原宿　表参道）

B 19. 路上放置物は直ちに撤去する



（江 東 区）
長期間の放置で，ゴミと同様に見える放置物が歩行者専用路側帯を占有してしまっている。



（甲州街道　渋谷区笹塚）
横断歩道橋やガードレール，電柱などの道路付属物や占用物のそばには，物が放置されやすい。

問題点

- 路上放置物は歩行空間を狭めるばかりでなく，街路の美観を著しく損なう。

対　策

- 路上放置物は，人の出入りなどが頻繁でない所や，付属物や占用物のそばに見られることが多いので，道路管理者はそれらを重点的に監視し，見つけ次第撤去するようにする。

B 20. 電柱は道路敷を避け沿道側に配置する



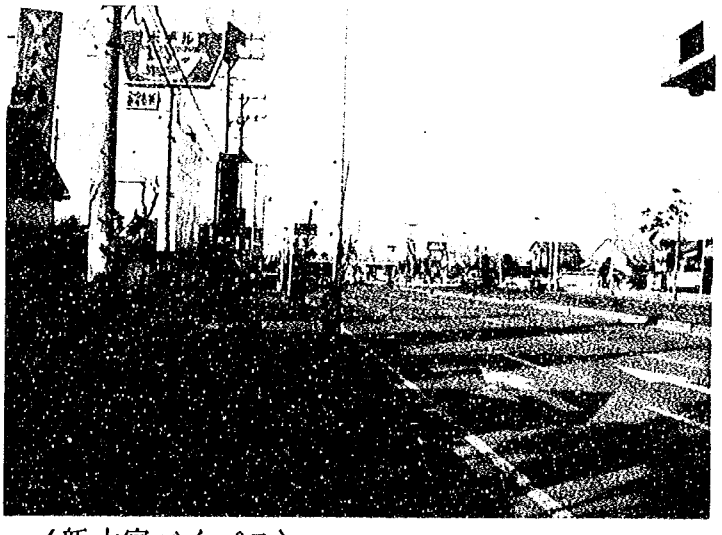
（五日市街道　小平付近）

問題点

- 電柱は歩道上の車道寄りの部分に設置されることが多く，街路の見通しを悪化し，街路樹の生長の邪魔になる。
- 狭い歩道では電柱も歩行の障害となる。

対　策

- 電柱は地下埋設することが望ましいが，それが不可能な場合でも沿道寄り，あるいは沿道の敷地内に設置すべきである。
- できれば，街路から見えない建物の裏側に配置した方がよい。



（新大宮バイパス）

電柱が沿道側に取り込まれているので，街路内での見通し阻害は発生していない。

B 21. 信号機を見やすくする



この位置に信号があるが，支柱の影になり良く見えない。街路樹の葉が繁茂すればなお一層のこと見えなくなる。

問題点

- 信号機の周囲に煩雑な看板やネオンなどが見えてしまうと，信号機が目立ちにくくなる。
- 歩行者用の信号機などでは，交通標識類が邪魔となって見えにくくなっている場合がある。
- 信号機に直射日光が当たる場合には，著しく視認性が妨げられる。

対　策

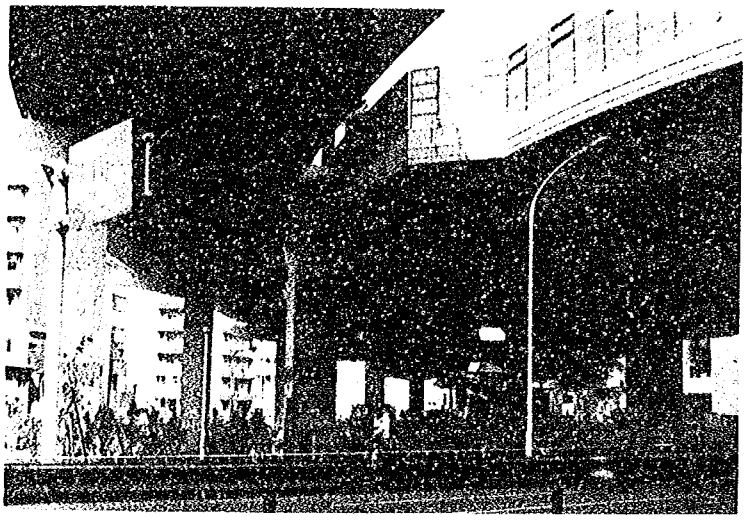
- 信号機の周囲では，できる限り煩雑化する要因を除去する。
- 標識類の設置についても，信号を見る人の視線を十分に検討した上で，配置を決める。
- 日照条件も十分に検討した上で，信号機の配置と日よけを決定する。



（シ カ ゴ）

信号機は低くしてあるが，周囲に煩雑化するものを設置していないので，十分にその機能を全うしている。

B 22. 高架構造物の下側を商店街化する



（江東区　門前仲町）

問題点

- 日当りが悪く雨も降り注がないため，植物が生育せず，また，ほこりっぽくなる。
- 頭上をマッシブな構造物が覆うために圧迫感を覚える。

対　策

- 高速道路の下側を商店街化すれば，街路通行者は高速道路の存在を意識しないで済み，商店を見ながら楽しめる。



（高速8号線下　数寄屋橋）

B 23. 高架構造物の下側を明かるく保つ



（国電ガード下　有楽町）

問題点

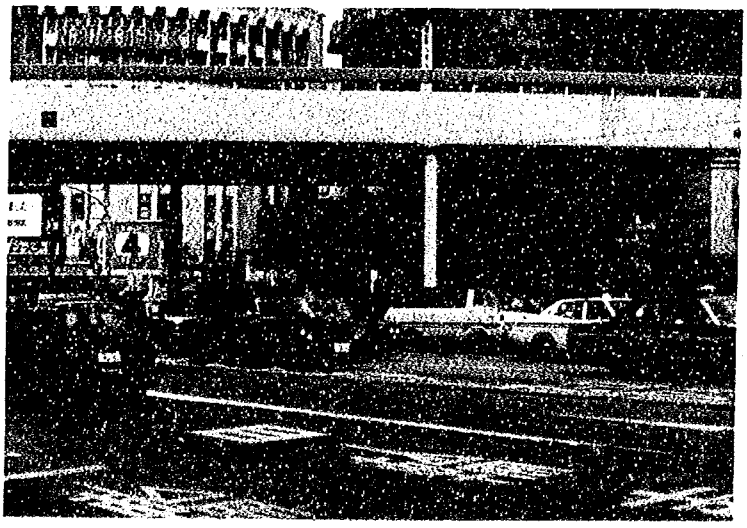
- 高速道路や鉄道などのガード下は，日当りが悪く，また夜間の照明も不十分になりやすい。
- うす暗いために汚物やゴミが放置されやすく，不潔になりやすい。

対　策

- 高架構造物の下側や支柱を明かるい色で塗装し，十分な照明を施す。

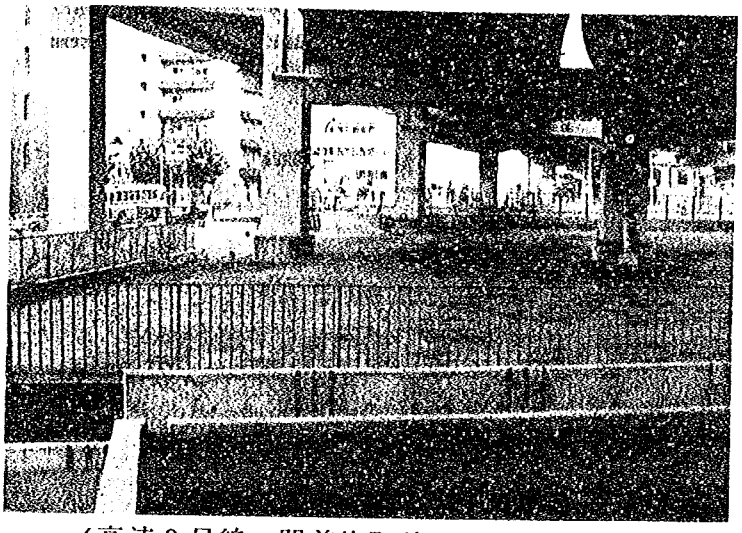
（派生効果）

- 明かるい色は，構造物を軽やかに見せ，圧迫感をも軽減することができる。



（高速８号線下　数寄屋橋）

B 24. 高架構造物の下側を公共的な利用に供する



（高速９号線　門前仲町付近）

問題点

・高架構造物の下側は，潤いがなく，親しみにくい空間となりやすい。



（高速９号線　門前仲町付近）

対　策

・高架構造物の下側にスポーツ施設を設けることにより，人の活動が定着して親しみやすい空間に改善できる。

〔例〕テニスの練習施設
　　ローラースケートコース
　　バレーボールコート
　　バドミントンコート　など

・雨天でも利用でき，照明があれば夜間の利用も可能となる。

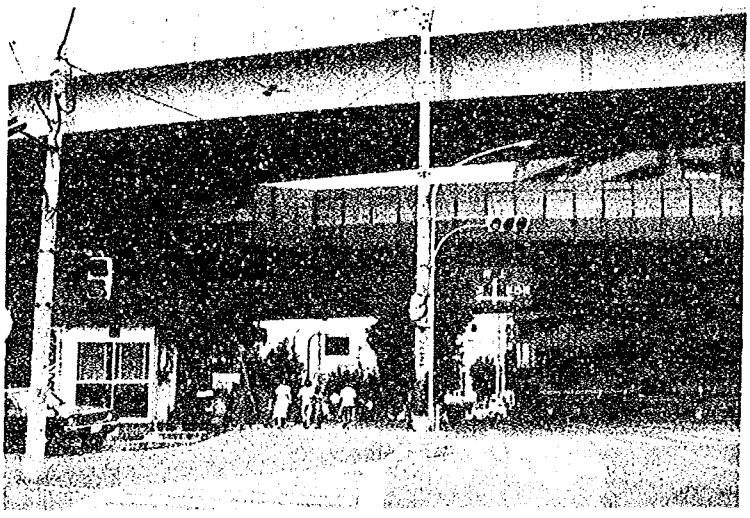
・駐車場や自転車置場としての利用価値も高い。

・植物の生育条件を整えることができるのであれば，植栽を導入することによって，潤いをもたせることができる。



（甲州街道　幡ケ谷付近）

B 25. 高架構造物により街路のスケール感を乱さないようにする



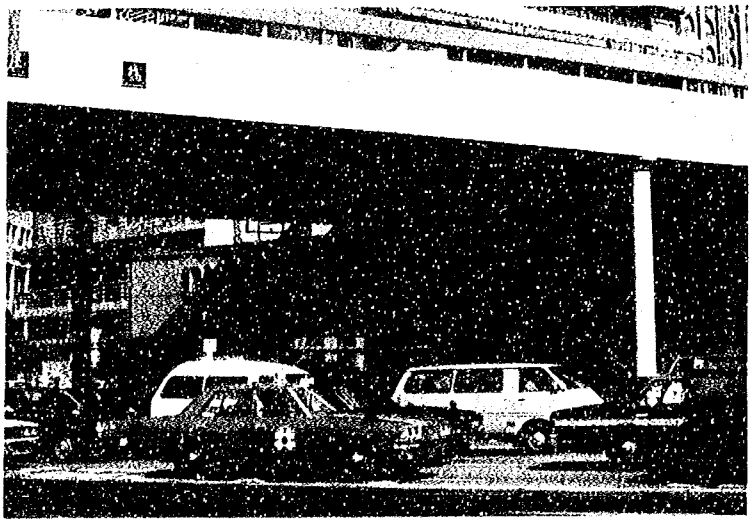
（清澄通り　江東区 門前仲町）

問題点

- 街路および沿道の建物等と較べて，高架構造物が圧倒的なスケール感をもって，その存在を主張してしまうことが多い。
- 防音壁が設置されていると，梁の厚さがさらに増加しているように見える。

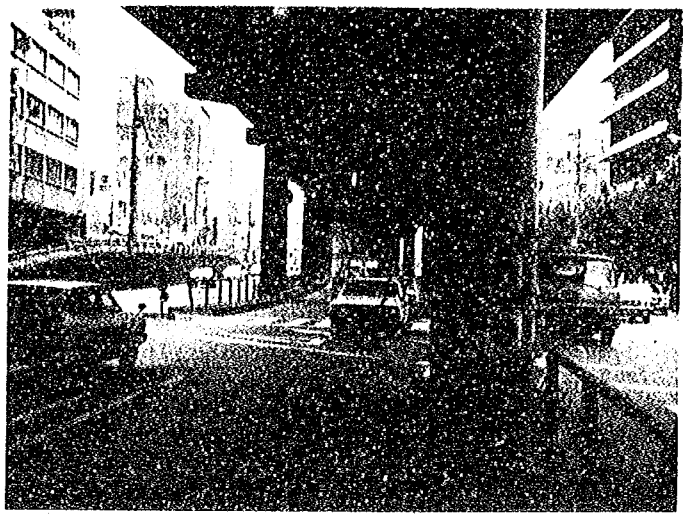
対　策

- 街路および沿道の建物のスケールが十分に大きくない場所では，大規模な高架構造物を導入しないようにする。
- 上下車線を分割して，別ルート化しそれぞれの規模を小さくする。
- 高架構造物の支持物のスパンを場所に応じて細かくとり，梁の厚さと支柱の太さをスレンダーに見せる。



（晴海通り　数寄屋橋）

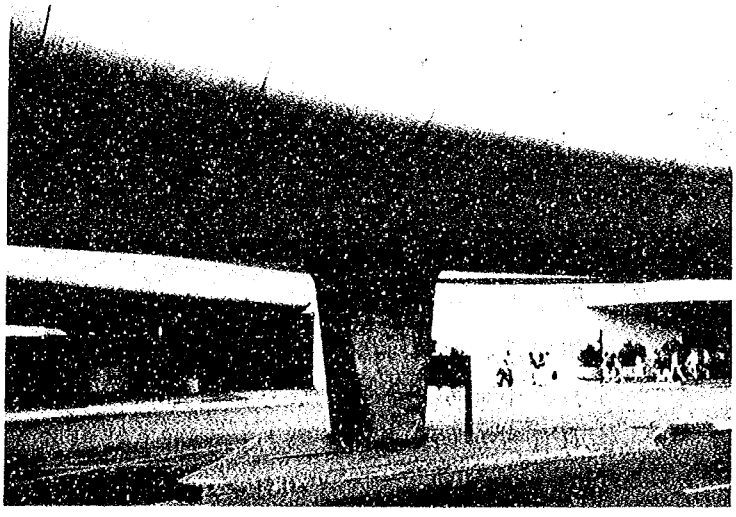
B 26. 高架構造物の下面および支持物の外観を美化する



（六本木通り　溜池付近）

問題点

- 高架構造物の下面は，部材の複雑な構造が目立ちやすく，煩雑な印象を与える。
- 高架構造物の打放しコンクリート支柱は，雨水などの影響による汚れが目立ちやすく，また単調な表面は親しみにくい。
- 高架構造物の支柱などには，貼紙などがされやすい。



（アメリカの例）　〔小柳武和氏撮影〕

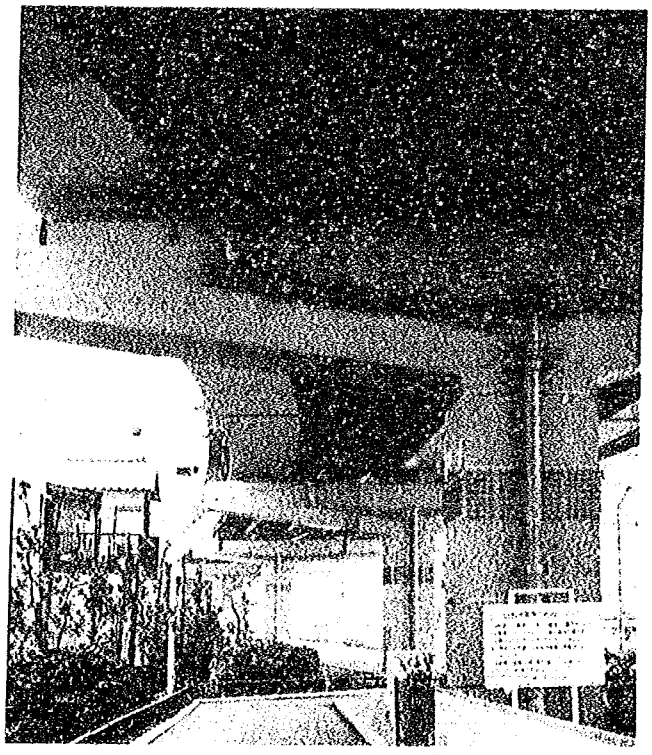
対　策

- 高架構造物の下面をコンクリート等でなめらかに覆い，トラス構造や配管類が露出しないようにする。
- 下面には，明かるい色を塗装する。
- 支柱の表面にはタイル等を張り，テクスチュアをつける。



ステンレスで覆った橋柱が，商店街のファサードのポイントになっている。
（数寄屋橋ショッピングセンター）

B 27. 高架構造物の高さを低くしすぎない



（高速９号線　門前仲町付近）

問題点

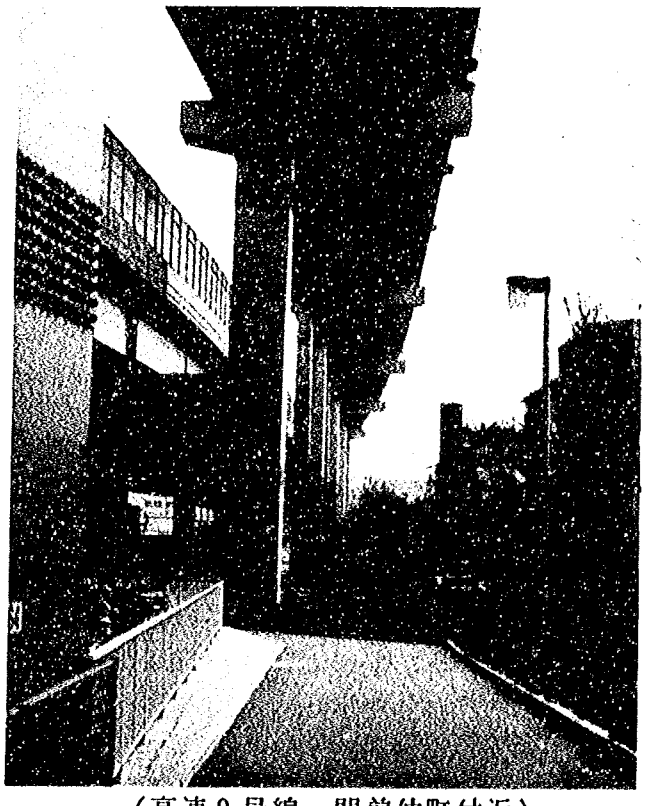
- 高架構造物が低い位置にあると梁の巨大さが意外なほど気になりやすく，また表面の汚れも目につきやすい。
- 高架構造物が低すぎると，下を通行する者への圧迫感が大きくなる。
- 低い高架構造物は，その下側の日当りを悪くすると同時に，街路空間を狭く感じさせる。
- 低い高架構造物は，街路の見通しを悪化させる。

対　策

- 高架構造物の高さを十分に高くする。これにより，下側が明かるくなり，構造物の下面の汚れなどが見えにくくなり，騒音も軽減できる。

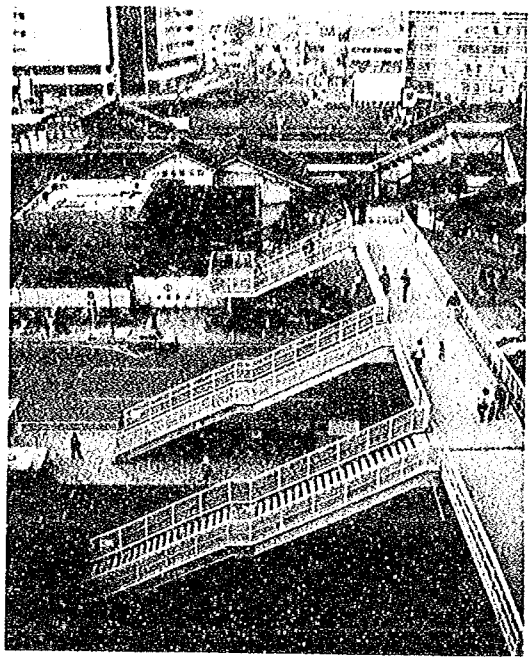
（注意）

ただし，高架構造物を高くすることによって日照や眺望を阻害することもあるので，場所に応じた対応が必要である。



（高速９号線　門前仲町付近）

B 28. 歩道橋を特徴ある個性的な形態にする



（藤沢駅前）

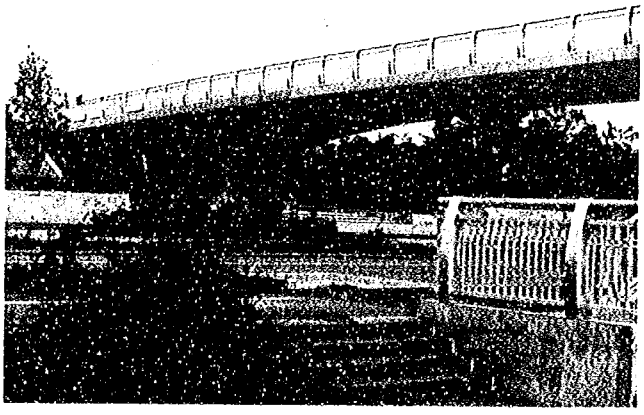
問題点

- 歩道橋は，単なる横断のための機能のみを求めたのでは，眺望の妨害やうっとうしさなどの欠点が露呈してしまう。
- 壁状の見通しのきかないパラペットは，歩道橋を必要以上に厚く見せ，軽やかさを減退させる。

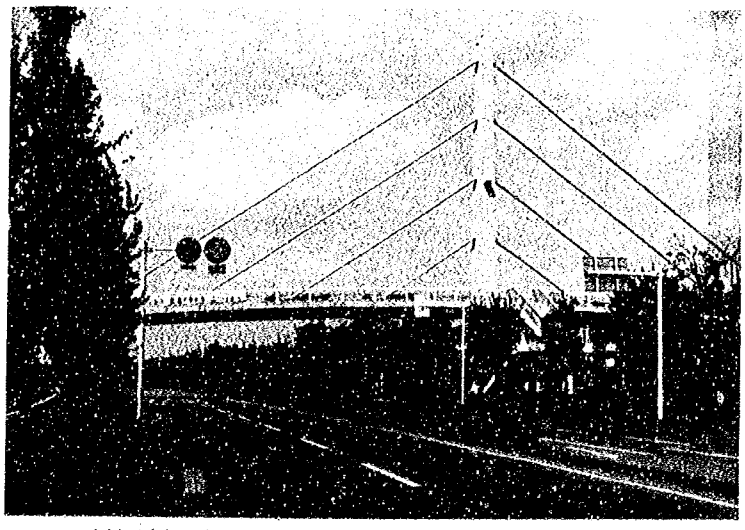
対　策

- 歩道橋が地区のシンボルとなるように，特徴ある形態を追究する。
- パラペットには見通しのよい格子を用いる。
- 地区のシンボルとなれば，見通しの阻害感はなくなる。

参考：野毛横断歩道橋（横浜市）

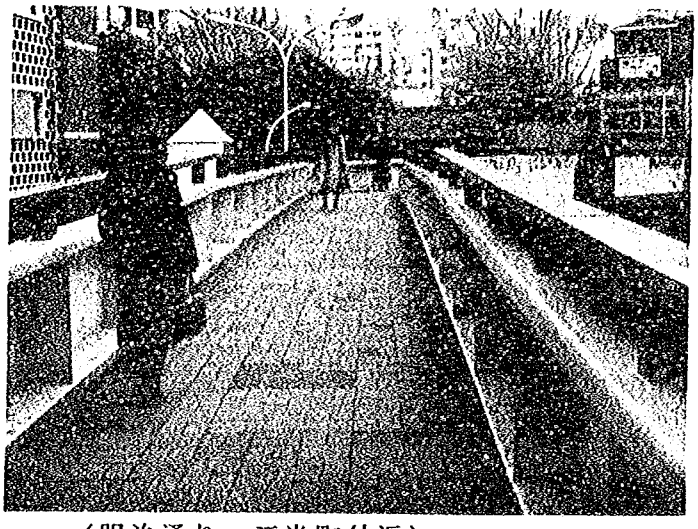


（筑波研究学園都市）



（筑波研究学園都市　東大通り　並木大橋）

B 29. 通行者のために歩道橋上のデザインを工夫する



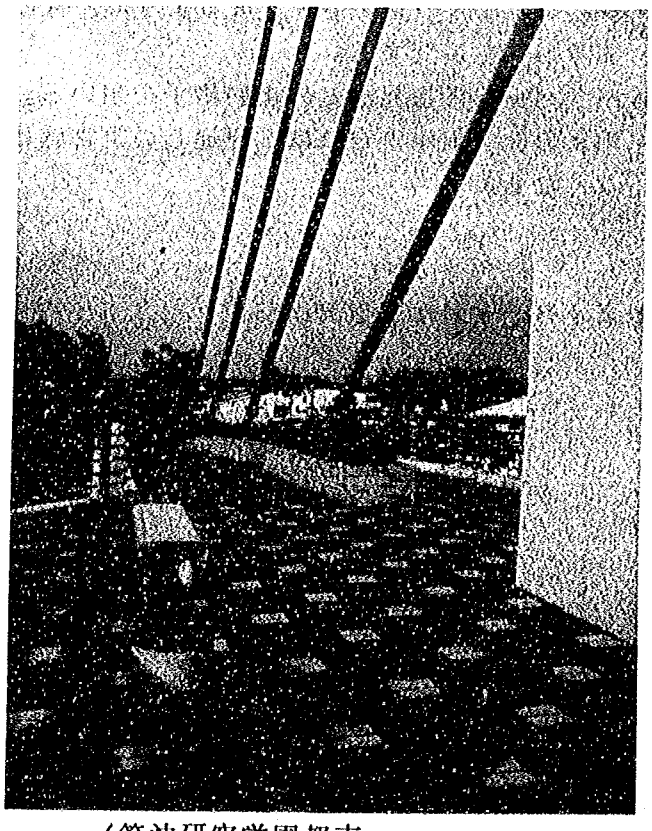
（明治通り　三光町付近）

問題点

- 歩道橋が単に横断のためにのみ設計されていると，通行者はその登り降りに苦痛を感じるだけになってしまい，楽しみがなくなる。

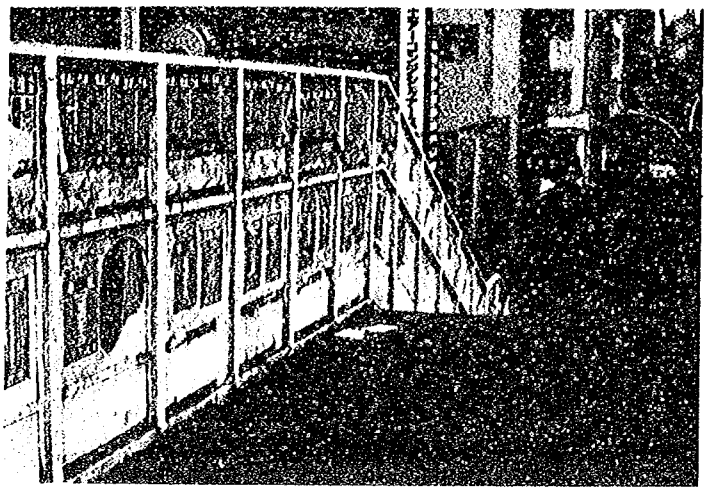
対　策

- 歩道橋上に広場を設けベンチを置く。
- 〃　の舗装にテクスチュアをつける。
- 〃　に植栽ますを設ける。
- パラペットに目かくしや標識を取付けず，眺望を確保する。
- 歩道橋の登り降りに緩斜面もつける。
- 歩道橋上のデザインのみに眼を奪われて，あまり広幅員のものにしてしまうことは，利用者以外にとっては不快なものとなりがちなので注意を要する。

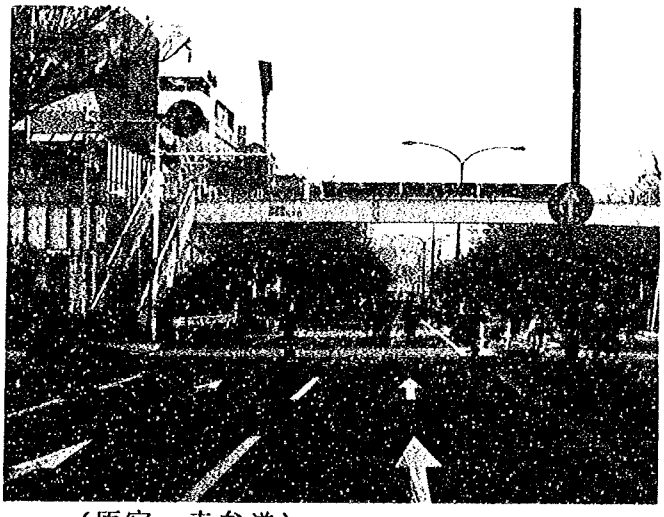


（筑波研究学園都市
東大通り　並木大橋）

B 30. 歩道橋からの見通しを妨げない



（昭和通り　東銀座）



（原宿　表参道）

デザイン的な配慮により，街路樹，景観との調和も図れるはず。



（筑波研究学園都市）

問題点

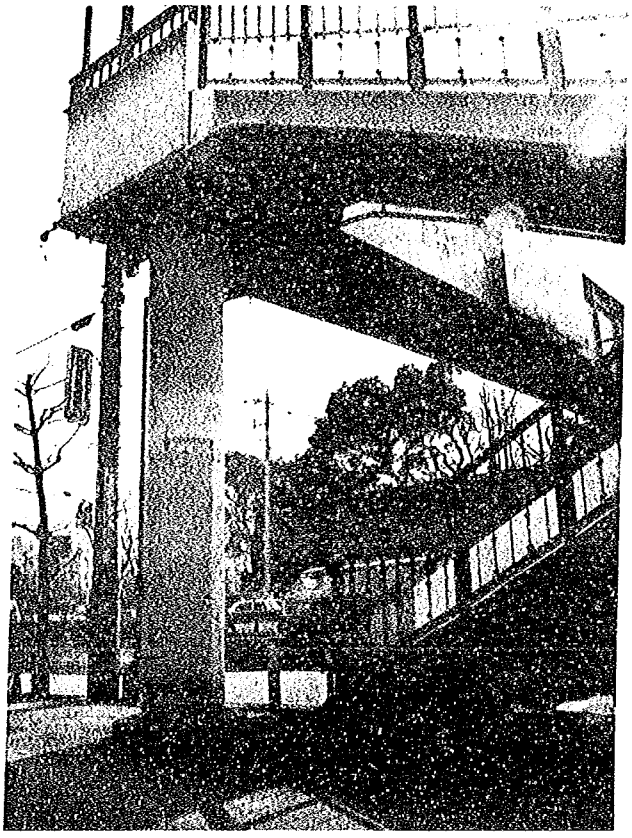
- 歩道橋のパラペットが壁状で見通しがなく，さらに沿道の覗き見防止用の板が取付けられているものは，利用者にとっても，外部からも不快なものとなりがちである。
- 覗き見防止用の板は，耐久性も弱く歩道橋をいっそう醜悪なものにしている。
- 歩道橋に取付けられた標識や標語類は，歩道橋上からの眺めを妨害するばかりでなく，優れたデザインの歩道橋さえも台なしにしてしまう。

対　策

- パラペットは見通しのよい格子にする。
- 目隠しのための設備として，歩道橋と一体的にデザインしたものや，植栽による遮蔽を考える。
- 歩道橋に標識や標語類を取付けないようにする。

資料：日本道路協会：「立体横断施設技術基準・同解説」，1979. 1，p.38，p.65.

B 31. 歩道橋の下面をシンプルに仕上げる



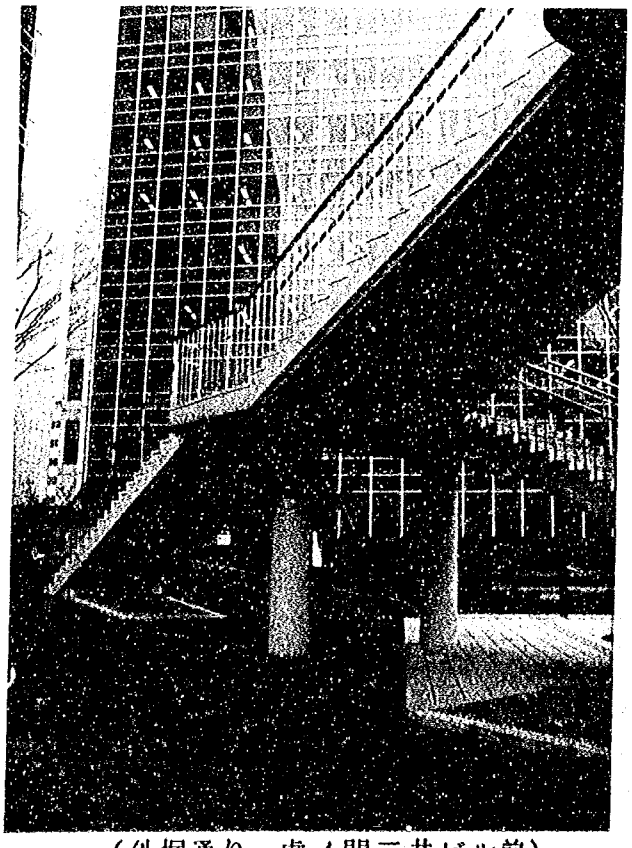
（江東区　越中島）

問題点

・歩道橋の下面のデザインが悪いと全体の軽やかさや形のよさが損なわれてしまう。

対　策

・歩道橋の下面はコンクリートでなめらかに覆う。
・下面にゆるやかな曲線を取入れるのも有効。
・スレンダーに見せるためにも，パラペットは見通しのきく格子にするとよい。

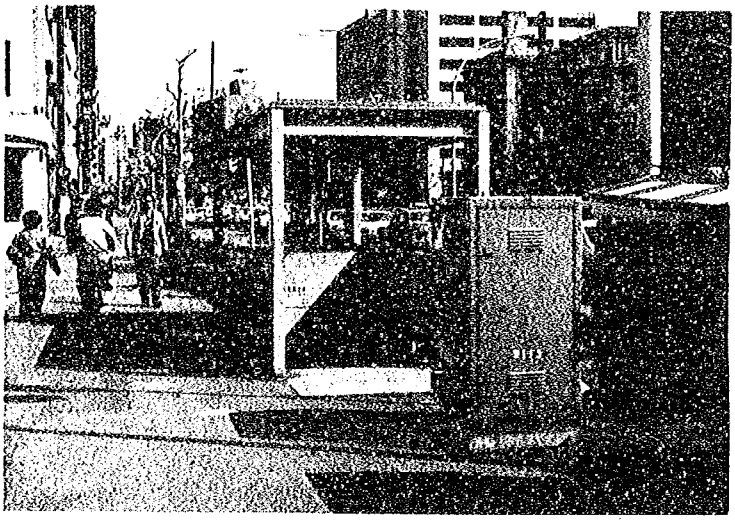


（外堀通り　虎ノ門三井ビル前）



（筑波研究学園都市）

B 32. 配電トランス類の外観を工夫する



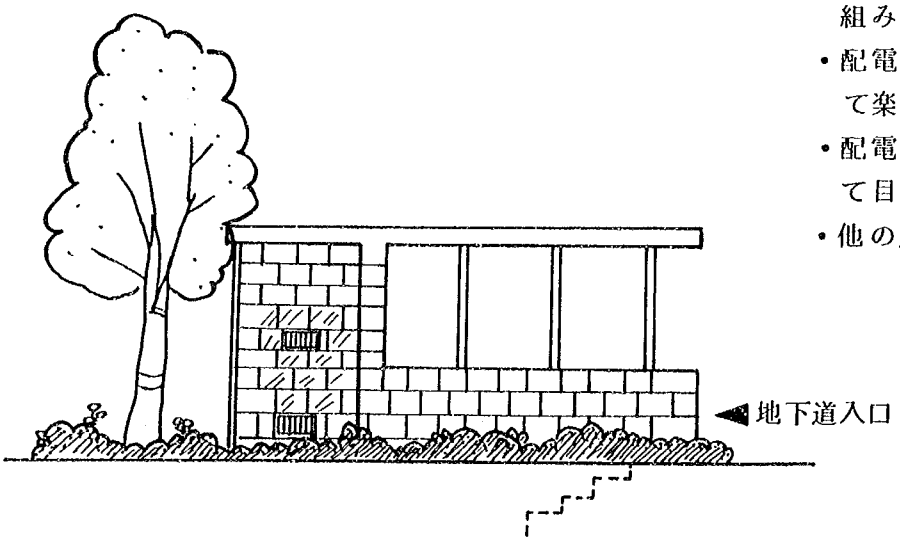
地下道入口との位置関係も悪く，管理状態も良好とはいえない。
（昭和通り　東銀座）

問題点

- 配電トランス類は熱をもつため地下埋設が困難であり，歩道上に設置されることが多い。
- 歩道上に設置されると，貼紙などがされやすい。
- 歩行空間を狭め，見通しを悪くする。
- 街路上にありながら，直接利用する施設ではなく，また形状が単なる箱形であるために，親しみがわきにくい。

対　策

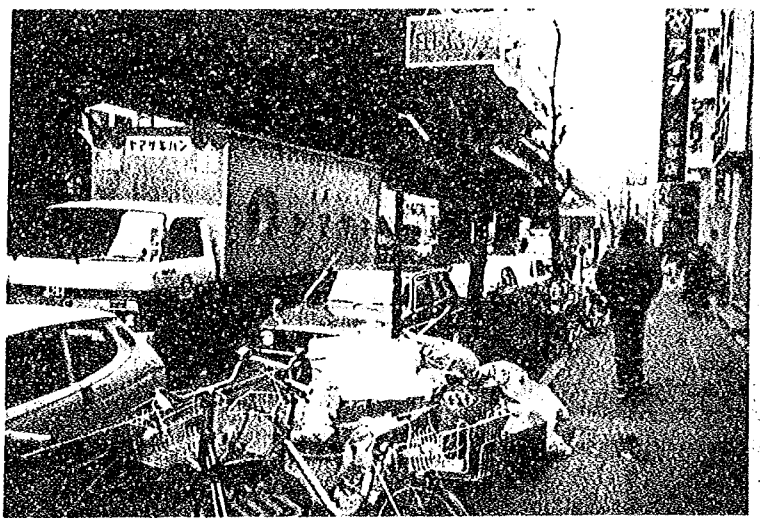
- 配電トランス類を沿道の空地などに組み込む。
- 配電トランス類の外観を工夫し，見て楽しめる形態にする。
- 配電トランス類の外側に植栽を施して目立たなくする。
- 他の大型の占有物と一体化する。



一体化した上屋を建て，内部に組込む。

植栽帯を巡らして，立入れないようにする。

B 33. ゴミ集積所のゴミを人目に曝さない



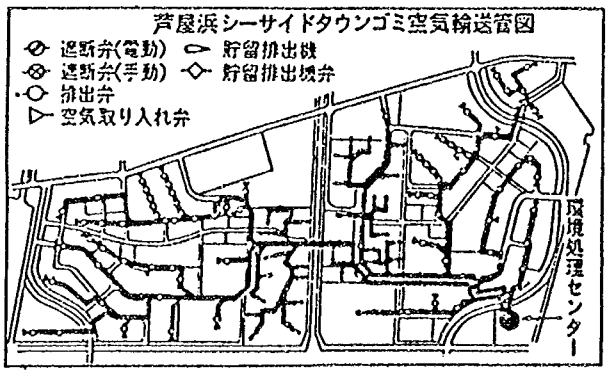
（甲州街道　渋谷区）

問題点

- ゴミは一般に歩道上に集積されることが多いため，人目につきやすい。歩行の障害となるばかりでなく，街路の美観を損なう。
- ゴミ清掃車による回収作業の効率化を追うあまり，歩道がゴミ置場と化していることが多い。
- ゴミ類が植栽を痛めることがある。

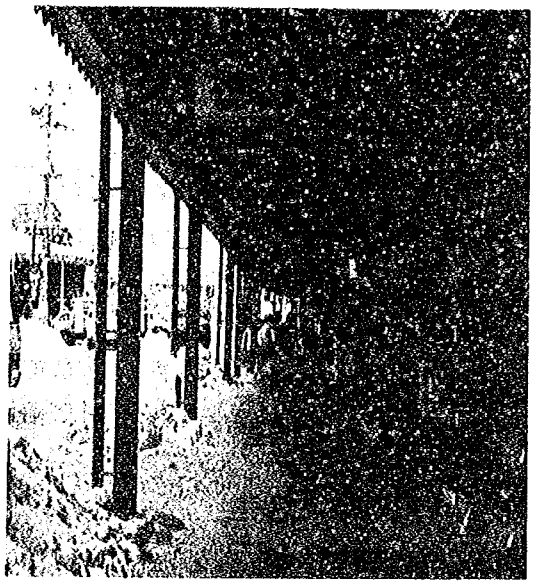
対　策

- ゴミ集積所を沿道の一部に組み込み，フタなどをしてゴミが目立たないようにする。
- ゴミの回収をすべて裏通りで行なえるようにし，ゴミ集積室を設ける。
- ゴミ集積所のまわりに植栽を施してゴミを見えにくくする。
- 長期的な計画に基づいた，ゴミ収集システムを導入する。



資料：「ゴミ空気輸送システム ── 収集作業を無人化」，日本経済新聞，1980. 11. 11

B 34. アーケードのデザインを洗練する



（青 森 市）
単なる雪よけの仮設構造物にしか見えないデザインのアーケード。

問題点

- アーケードは商店会などで格安なものを設置しようとするために，単なる仮設構造物的なデザインの域を出ないものが多く，街路景観を逆に悪化させている場合が少なくない。



（青 森 市）
天井の高いアーケードは広々として，明かるくなる。

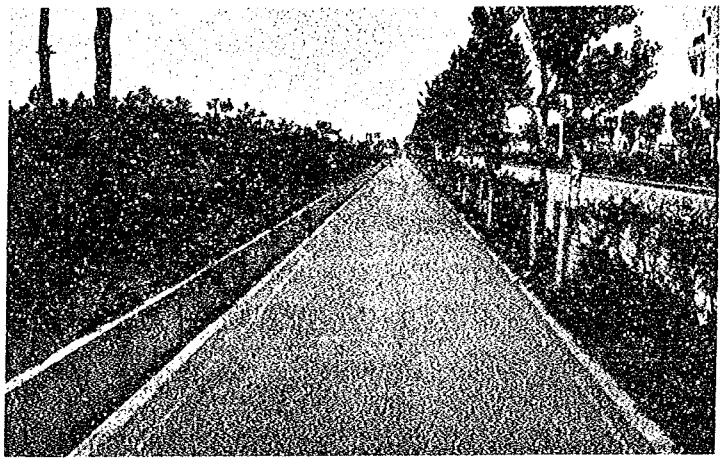
対 策

- アーケードの天井，支柱のデザインを工夫する。
- アーケードの天井を高くして歩行空間を広く感じさせ，明かるい雰囲気をつくる。
- アーケードの舗装に色やテクスチュアを施して親しみやすくする。
- アーケードの天井からの吊り看板類のデザインを統一して，地区のまとまりをつくる。



（ハンブルグ）
建物の中に取り込んでいる例

B 35. 街路の歩道を公園緑地内へ引き込む



（筑波研究学園都市）

問題点

- 歩道が狭く，沿道が楽しめない街路では歩行者は，車からの騒音，排気ガス，ほこりなどで不快感を与えられがちとなる。
- 車の速度に合わせて作られた道路の線形も歩行者にとっては単調な道路でしかない。



（代々木公園）

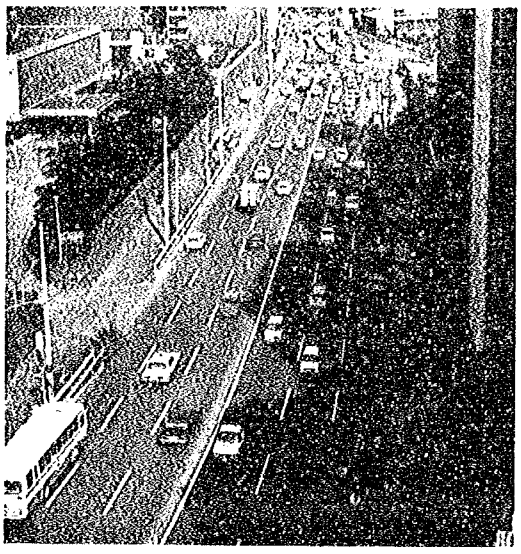
対　策

- 沿道に公園や広場があれば，歩道をその中に導き入れて，快適な歩行空間を体験できるようにする。
- 歩道の幅員に余裕の取れる場所では，歩道の線形に適度な変化をつける。



（東京築地　朝日新聞）
社有地を公園化してあり，車いすの通行にも配慮してある。

B 36. ポケットパークを設ける



（靖国通り　市ケ谷付近）

問題点

・過密都市では歩行空間は狭められる一方であり，歩行者の憩える空間に乏しい。このような「ゆとりのなさ」は，街路景観から潤いを喪失する原因ともなる。



（ペイリーズパーク　ニューヨーク）
滝の音が道路の騒音をかき消す。飲み物を売る売店と，可動式のベンチが置いてある。

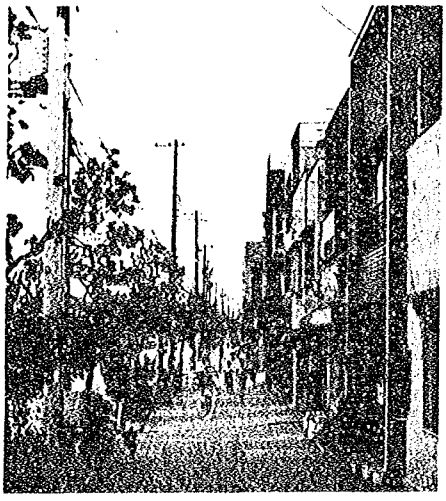
対　策

・沿道の一角にポケットパークを設け，歩行者の憩いの場として開放する。
・地下鉄の出入口やバス停の付近にポットパークを配置すれば，さらに有効なものとなる。



（ロックフェラーセンター・ニュヨーク）
通りぬけと休憩のできるビルの谷間の小径

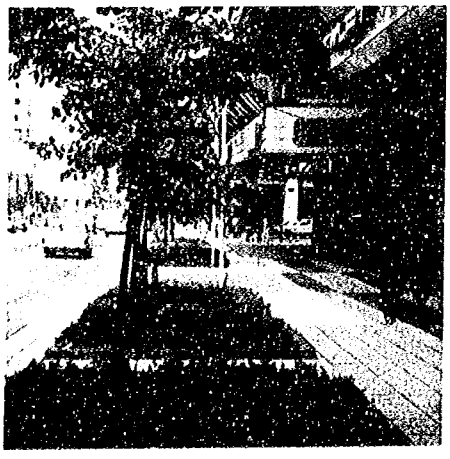
B 37. 建物をセットバックさせる



（江東区　牡丹町）



（永代通り　千代田区）



（ストックホルム）
1階部分を大規模にセットバックさせ，歩道と一体化している。

問題点

- 沿道の建物の1階部物が歩道すれすれのところまで迫っているため，歩行者空間が狭められる。
- 沿道の建物と歩道とが視覚的に連続せず，対立関係を生じているように見える。
- 歩道が狭い場合には，特にこれらの問題が顕在化しやすい。

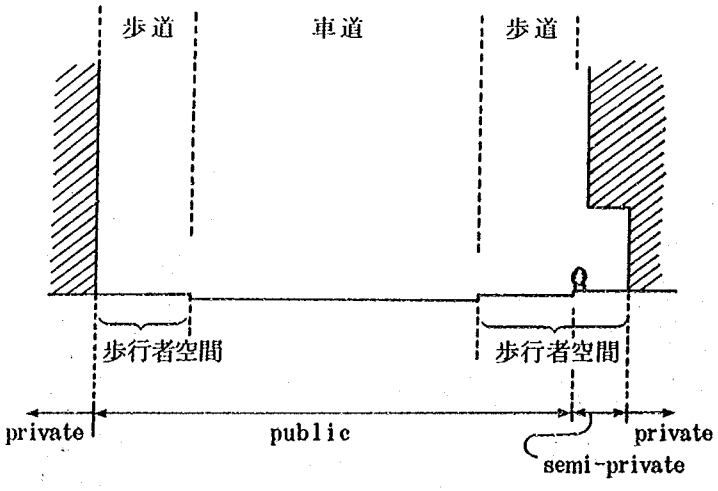
対　策

- 沿道の建物あるいは，その1階部分をセットバックしたりピロティー化して，歩行者の立入れる空間を広げる。

〔派生効果〕

- このスペースに花などの植栽をして，親しみやすさを高めることができる。
- にわか雨などに対する一時的なシェルターとなる。
- 街路の見通しが良くなり，歩道が広く感じられる。
- 商店では，歩行者をさりげなく中へ引き込む効果を高められる。
- 2階より上の看板が歩行者には目につきにくくなる。

- 物理的には立入ることができなくとも，視覚的に立入れる部分があるだけでも，歩行空間は広く感じられる。



〔参考文献〕
神戸市都市計画局計画部：神戸都市景観資源マップ作成調査，山手・中央・浜手幹線＝道路軸景観＝，1980. 3

B 38. 大型構造物の前面には緑地帯を設ける



（埼玉県　秩父市）

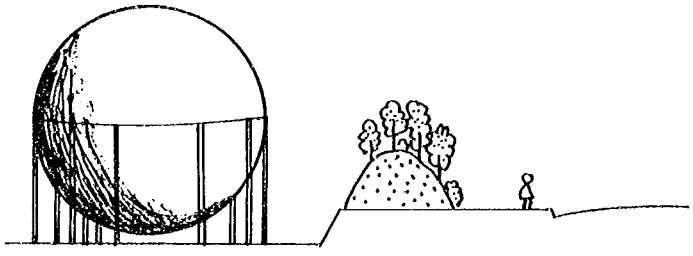
変電所は，そばを通る歩行者に対して心理的な不安感を抱かせる。

問題点

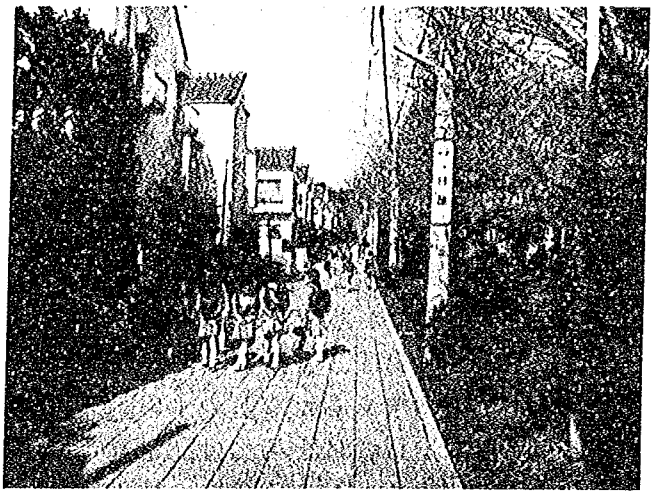
- 沿道の燃料タンク（ガス・石油等），変電所，化学工場など，一般の人々には親しみが薄く，かつ危険な印象の強い構造物は，街路景観に対してマイナスの影響をもたらしやすい。
- 特に歩行者にとっては，これらの大型構造物をもたらす威圧感は少なくない。

対　策

- 大型構造物を歩道から見えなくなるように盛土および植栽を施すことを求める。



B 39. 住宅の前面には植栽帯を設ける



住宅が街路に対してそっぽを向いている。歩行者にとってけっして好ましい景観とは言えない（国立市　大学通り）



街路側と住宅側がたがいに緑を継ぎ合わせようとしている例（府中市）



（原宿　表参道）

問題点

- 主要街路に面する住居は，街路利用者との結びつきが希薄であり，よそよそしい印象を与えやすい。
- ブロック塀などが前面に立ち現われてしまうと，上記の問題点はさらに助長される。

対　策

- 住宅の前面に植栽帯を設け，街路利用者の物理的な侵入を阻止しつつ，視覚的な立入りの余地は残しておいて，よそよそしい印象を和らげる。

〔派生効果〕

- この植栽帯と，街路植栽との相乗効果によって，緑豊かな街路となる。
- 乱雑になりがちな沿道住宅の足まわりが植栽で隠される。
- 花などで彩りを添えれば，さらに心楽しい街路となる。

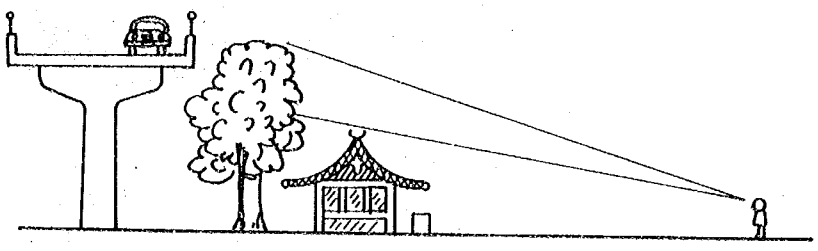
B 40. 地区のシンボル上に高架構造物を架けない



（日 本 橋）



（高速９号線　深川不動尊）



問題点

- 高架構造物によって地区のシンボル的な役割をもっているものが見えにくくなる。
- 高架構造物が上に見えることによって，地区のシンボル的な役割をもつものの意味的な価値が損なわれる。

〔例〕崇拝の対象となる社寺等の上方に高架構造物が見えてしまう場合。

対　策

- 景観的に高架構造物とはなじみにくい場所を予め検討しておき，それを回避したルートを選ぶ。
- 視点が定まっているのであれば，高架構造物を隠すための高木植栽も検討すべきである。

B 41. 沿道の敷地の柵を目立たなくする

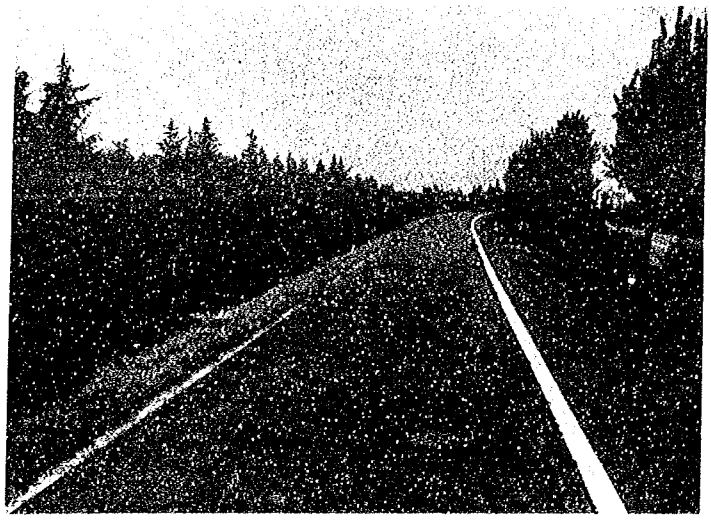


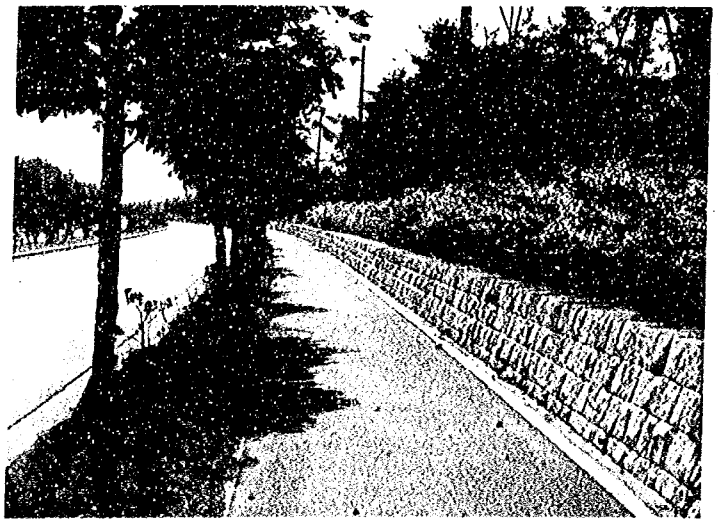
問題点

- 背景の見通しにくい柵は，壁のような存在感をもち，歩行空間を狭く感じさせる。
- 柵が目立つことによって，「立入禁止」の意味が強まり，街路空間を心理的に狭める。

対　策

- 柵の前面に植栽をして柵を隠す。
- 柵のかわりに石垣などで段差を設ける。
- 柵を格子状で見通しのよいものにし，黒い色を塗装する。
  （暗い色の柵は，背景を見通しやすく，その存在感が弱められる。）
- 柵を十分にセットバックする。



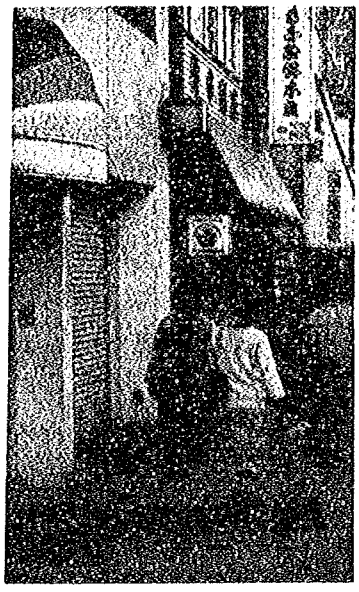


前面にのり面（上）や低い石垣を設け，その上に目隠しの植込みと低い柵を設置した例（上下共　筑波研究学園都市）



格子状の柵に黒く着色して，見通しを良くし，歩道における開放感の確保に配慮している例（筑波研究学園都市）

B 42. 閉店時のシャッターの外観を楽しめるものにする



問題点

・店先の閉じたシャッターは，歩行者に対して排他的な印象を与える。



（ドイツ　デュッセルドルフ）
閉店後もウインドショッピングを楽しめる

対　策

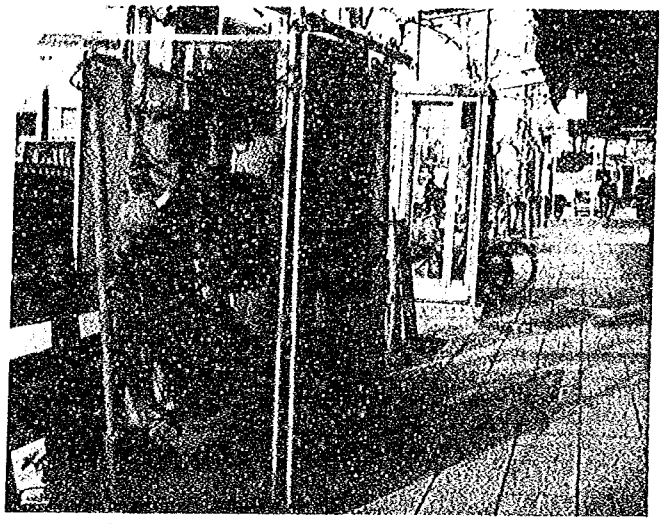
・シャッターに楽しめる絵を描く。
・格子のシャッターにして店内が見えるようにする。
・店先に花などを置く。
・夜間も楽しめるショーウインドウを設置する。

参考　パルコ（池袋）
　　和　光（銀座）　など

資料：「都市空間の回復」
総合開発機構編　1980.
学陽書房

資料：「楽しく歩ける街」OECD編　パルコ出版

B 43. 工事中の囲障壁等の外観デザインを工夫する



（永代通り　江東区）
工事用の機材類が歩道上を占有している。

問題点

- 工事中の囲障壁等の仮設構造物は汚れたままで使用されることが多く，通行者にとっては親しみのわかない存在である。
- 大型の建造物の建設には長期間を要するにもかかわらず，仮設構造物の街路景観に及ぼすマイナスの影響が配慮されることは多くない。
- 建設工事があちこちで実施されるような地区では，特に景観へのマイナス影響が大きい。

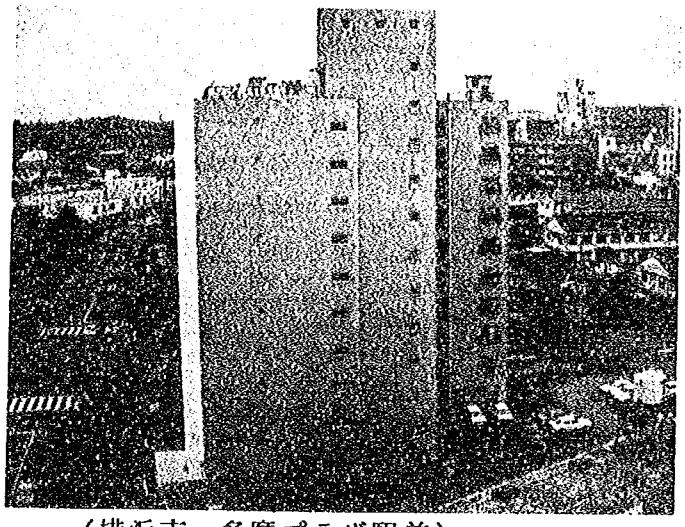
対　策

- 長期間を要する工事では，仮設構造物のデザインにも工夫を凝らす。
- 工事用の資材等を歩道上に置かないようにする。



（西ドイツ）
囲障壁にデザインを施している例

B 44. 単調な壁面を街路側に曝さないようにする



（横浜市　多摩プラザ駅前）

問題点

・窓のない建物の巨大壁面や，塀などの単調な表面が街路に露出していると，それらは見る者に対して排他的な印象を与え，圧迫感を伴って，街路の親しみやすさを損なう。



（渋谷　公園通り）

対　策

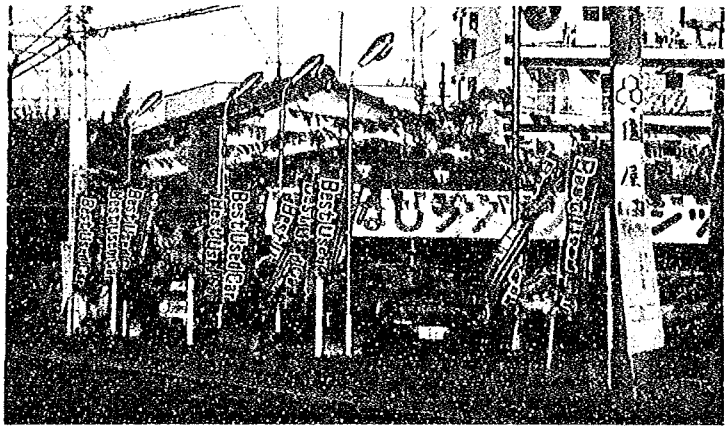
・壁面にレンガ，タイル，石などを用いて明瞭なテクスチュアを施したり，凹凸のある構造にして光と影の変化をつける。
・壁面に楽しめる絵を描く。

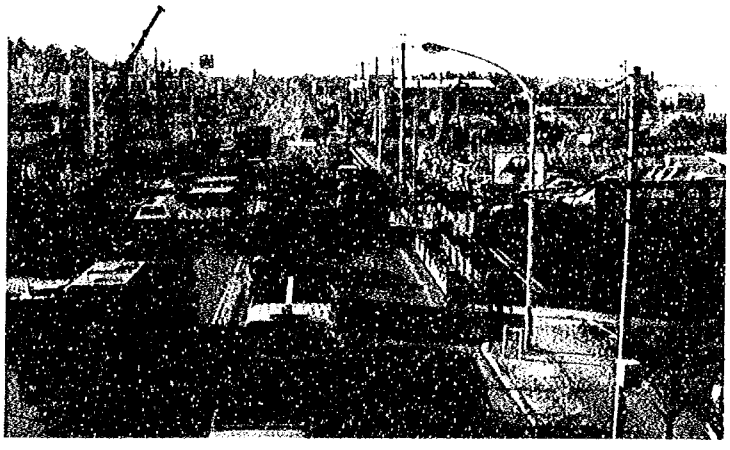


（築地　朝日新聞社ビル）

・建物の壁面にスクラッチド・タイルを張ってあるために，光線状態や見る方向によって変化が楽しめ味わいがある。

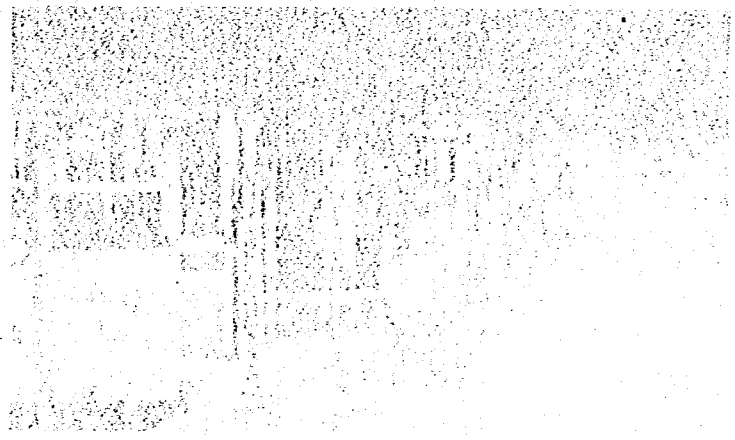
V　郊外部幹線道路の景観計画

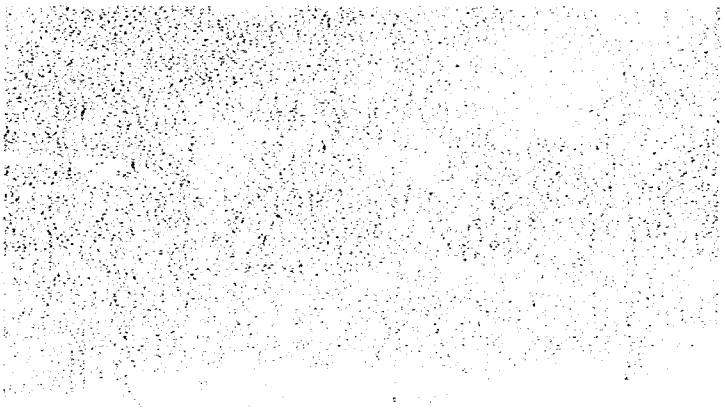


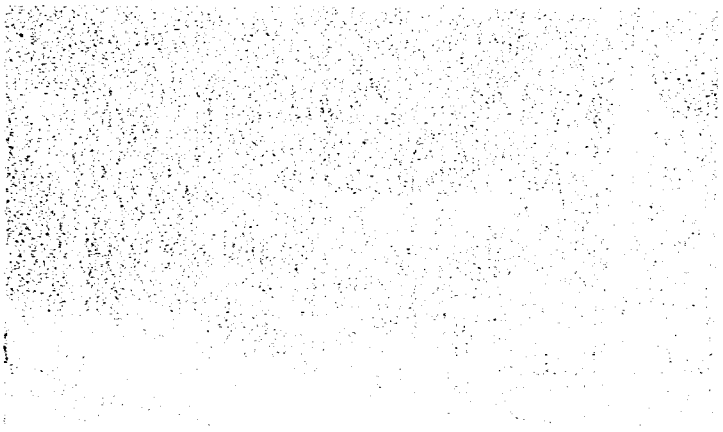




この乱雑ぶりはあまりに酷い







V　郊外部幹線道路の景観計画

1. 計画のねらい

(1) 郊外部幹線道路の特性

郊外部の幹線道路とは，都市間を連絡する国道，主要地方道クラスの道路，および主要都市のバイパスを意味している。

この道路は，機能的には自動車利用を主体として考えられており，大量かつ高速の交通処理を目指してつくられるものである。この意味では，高速道路に準じた性格をもっているといってよく，道路の計画にあたってロケーションや線形等については，高速道路における研究成果が援用できることになる。

高速道路との最大の相違は，アクセス・コントロールをしていないことであり，従って沿道に各種の施設が自由に立地してくることが機能上，景観上の特性を生んでいる。

立地する施設は，

- 工場，倉庫，資材置場
- 自動車関連施設（販売店，中古車展示場，ガソリンスタンド等）
- 大型スーパー，大型家具店
- 郊外パチンコ，郊外レストラン

などが中心で，これらが田園地帯を背景に展開している様相は，独特のパターンであるということができる。

この道路の景観的な特性は，次のように整理される。

① 個々の施設が大型で，かつ自動車利用を前提とした構えになっている。

② 施設密度は一般に低く，道路沿いの一皮のみが利用されているケースも多い。

③ したがって，建物の側面とか，裏側までの見通しがよく，背景の自然風景も同時に眼に入ってくる。

④ 施設立地の展開が急で，めまぐるしいほどの景観的な変化が見られる。

(2) 景観上の問題点

このような特性を反映して，郊外部の幹線道路では次のような景観上の問題点が発生している。

① やゝ強引な道路設置により，自然環境や伝統的な社会生活基盤を破壊している例が多くみられる。

② 高速での通過車両と，立寄り利用車両との交錯がある。

③ 通過車両相手の注視合戦的な様相がみられ，看板等の大型化や旗等による動きが目障りとなっている。

④ 時代の先端的な動きが活発に見られるが，地方色の喪失等により，景観的な画一化が進んでいる。

⑤ 移動者相手の気安さからか，環境に対しての配慮を持たない施設（ドライブイン等）も多い。

⑥ 資材の仮置場など，仮設的な処理をしているスペースが眼につく。

⑦ 沿道の居住者や歩行者が少ないため，管理の不徹底等細部への心配りに欠けている。

(3) 景観計画のねらい

この道路では，以下のような項目を景観計画上のねらいとすべきであると考えられる。

① 伝統的な環境，すぐれた自然の破壊を防ぐ。

② 地形とのなじみを考慮したスムーズな線形とする。

③ 特徴的な景観を取りこみ，適度な変化が楽しめるようにする。

④ 地点毎の特性を活かして，わかりやすさの創出を図る。

⑤ 沿道規制，特に広告類等の掲出法にある程度の制限を与える。

⑥ 景観的な見苦しさを指摘し，これを除去すべく働きかける。

⑦ 管理の徹底により，放置物，汚損物の処理・改修を手まめに行う。

2. 計画の体系

(1) 計画段階と景観上の意味

郊外部の道路に関しては，ロケーションの段階から検討が行なわれるのが普通で，その機会もかなり多い。したがって，ここでは機能計画の順に従って，それぞれが景観的にどのような意味をもってくるのかをまとめておくこととしたい。

「計画条件設定」に先だって，この道路の場合，「外部条件の把握」というステップが必要となってくる。これは，広域ランドマークとなる地物の存在やその特性，通過候補地周辺における要保存対象の状況，地形や植栽等による卓越景観の特徴，等々の調査やその評価を意味している。

この調査結果から得られたデータは，「ロケーション」の段階で適切に取込まれる必要があり，これによって背景との調和感から生ずる路線全体のイメージが決定されてくる。

「標準横断面構成」「線形基準」は，主として交通機能上の要請から定まってくるが，景観との関連では，緑化の可能性のあるスペースの大きさ（中央分離帯，環境施設帯の巾員や断面地形）が重要な役割を果す。分離帯の巾を大きく変化させて，場合によっては2本の一方通行路のペアとなるような断面構成とすれば，景観的な雰囲気はかなり変ったものとすることができよう。

「ロケーション」の段階では，背景との調和と同時に，地形との調和を慎重に配慮する必要がでてくる。これは「フォーメーション」とも関係してくるが，近景におけるのり面や壁面の処理の巧拙は，運転者の視界に強い印象を与えるものとなる。道路外からの景観対象としての道路も，例えば盛土の場合と高架の場合では，全く印象が異なってくる。

「個別構造物設計」では，この道路の場合，トンネルや橋梁がその対象となってくる。これらはランドマークとしての意味も持ってくるから，特に景観上の配慮を加えたデザインとする

ことが望まれる。

「付帯施設設計」に関しては，市街部の道路ほどのキメ細かさは必要ないとはいうものの，やはりそれぞれに一定以上のレベルであること，およびそれが常に清潔な状態に保たれていることが肝要である。

沿道との関係でいえば，やはり広告類の扱い，特に色彩とか動きに対するコントロールが是非必要であると思われる。高速道路における沿道規制に準じた仕組みが考えられないものであろうか。

(2) 郊外部幹線道路の景観計画体系

このような景観的な意味役割を，道路建設計画との対応において整理すると，表Ⅴ－1のようになり，これが郊外部の幹線道路に関しての景観計画必要検討課題の体系となる。

なお，優れた道路と考えられる例を要因別に挙げると，巻末の付表2のようになり，この中の道路タイプCに属するものが郊外部幹線道路に相当するものである。

表Ⅴ－1　郊外部幹線道路の景観計画体系　〔Cタイプ〕

道路機能計画のプロセス	景観計画のプロセス	操作対象：道路 道路本体・付属物	操作対象：道路 道路占用物	操作対象：沿道
外部条件の検討	外部条件の検討			地域特性の把握 広域ランドマークの位置，特徴を把握する 保全すべき対象の特性，分布を把握する
標準横断面構成	施設類の配置予備設計	通行区分の扱い 通行区分を明快にする→B8 側道を設ける→C3 C1 高低差を活用する 中央帯の扱い C2 中央分離帯は極力大きくとる 植栽により対向車線を見えなくする→B2 緑地帯の配置 車道と歩道との間に緑地帯を設ける→B3 C3 車道と側道との間に緑地帯を設ける C4 分岐部や屈曲部に緑地帯を設ける バス・ストップの扱い バス停車帯を設ける→A3 バス停を広くとる→B7 アクセス・コントロール 側道を設けて出入りを制限する 車の出入口をわかりやすく，安全なものにする 道路端部の処理 C5 舗装端部を確実に仕上げる	占用物の設置 占用物はできる限り減らす→A2 C18 良好な眺望を妨げるものは設置しない 付属物や占用物を計画的に配置する→B5 電柱・電線類を地下埋設する→A16 歩行空間を狭めないようにする→B6 電柱は道路から離して宅地側に設置する→B20	歩道橋周辺の扱い 歩道橋周辺には十分なオープンスペースを確保する→B15 建築物の扱い 建物をセットバックさせる→B37 高さ制限をする C21 道路と一体的に眺められる建物をつくる
線形基準 ロケーション フォーメーション	眺望のデザイン	線形の扱い C6 極端に長い直線を避ける C7 線形の透視形態を平滑化する C8 地形の起伏を活用する ランドマークの取込み方 C9 ランドマークを引き立たせる ランドマークが出現しやすい仕組をつくる→A5 路線の選定 C10 線形を地形等になじませる C11 保全対象の破壊を防ぐ のり面の処理 C12 のり面を目立たなくする 眺望の確保 C13 切りとりによって眺望を確保する		
幾何構造設計	交差点のデザイン	交差点の処理 交差点に個性をもたせる→B12		
個別構造物設計	大型構造物のデザイン	トンネルのデザイン C14 トンネルの坑口を工夫する 橋梁等のデザイン 橋梁を特徴ある個性的な形態にする→B12 橋上からの眺望を妨げないようにする→B13 C15 オーバーブリッジ部のデザインを工夫する	高架構造物の扱い 高架構造物の外観を美化する→B26 横断歩道橋の扱い 歩道橋を特徴ある個性的な形態にする→B28 通行者のために橋上のデザインを工夫する→B29 歩道橋上からの眺望を確保する→B30 歩道橋の下面をシンプルに仕上げる→B31 付近の建物と統一のとれたデザインにする→A20	橋梁周辺の扱い 橋上からの眺望を妨げないようにする→B13 横断歩道橋の扱い 歩道橋の両端を広くとり修景する→B15
付帯施設設計	個別対象のデザイン	付属物のデザイン 付属物や占用物を統一的にデザインする→A7 付属物や占用物の存在感を抑える→A8 耐久性があり，かつ退色しにくいものを用いる→A9 ガードレール類の扱い ガードケーブルの利用を図る→C18 C16 ガードレールをこま切れにしない 標識類の設置 標識や路面標示類の設置は必要最少限にする→B16 標識・標示類の簡潔な表示システムを考案する→B17 標識類のデザイン 標識類の裏面や支柱を目立たなくする→A11 植栽樹種の選定 C17 郷土性を発揮し得る樹種を選定する	占用物のデザイン 同左 同左 同左 標識類の設置 同左 同左 標識類のデザイン 同左 C19 標語看板等のデザインを改善する 電柱・電線類の扱い C20 電柱類を目立たなくする	沿道敷地周縁部の扱い 柵を目立たなくする→B41 道路に接する部分のデザインを工夫する 看板類の扱い C22 野立て看板は設置せず広告塔にまとめる 看板のデザインを改善する→A27 建物の付帯看板類を規制する
供用・管理	景観管理	付属物の管理 道路植栽の手入れを十分にする→B18 設置物の汚れ，破損を直ちに改善する→A14 不要となった設置物を直ちに撤去する→A15 路上放置物の処理 放置物は直ちに撤去する→B19 路上ゴミを清掃する ゴミ捨てを罰する制度をつくる	占用物の管理 同左 同左	沿道設置物の管理 看板類・フェンス類を常にきれいに保つ 沿道放置物の処理 放置物やゴミを片づける

3. 計画の手法

表Ⅴ－１に示したテーマ毎の対策手法を，これまでと同様に，個別に説明すると，次のようになる。

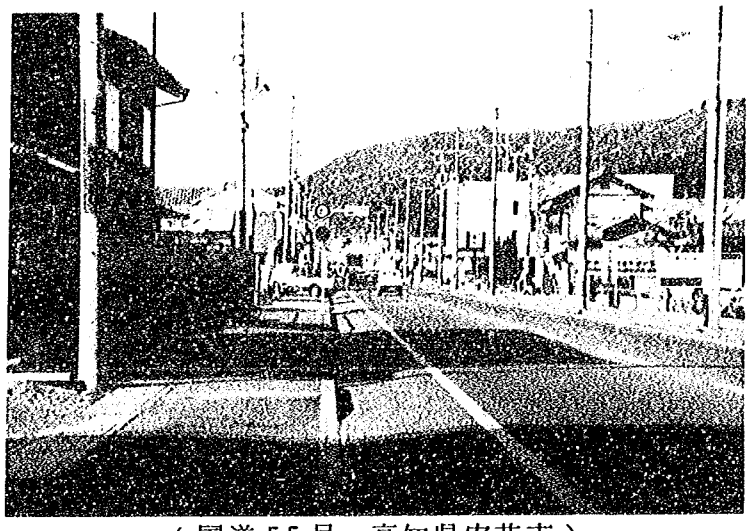




C1　通行区分のために高低差を活用する

問題点

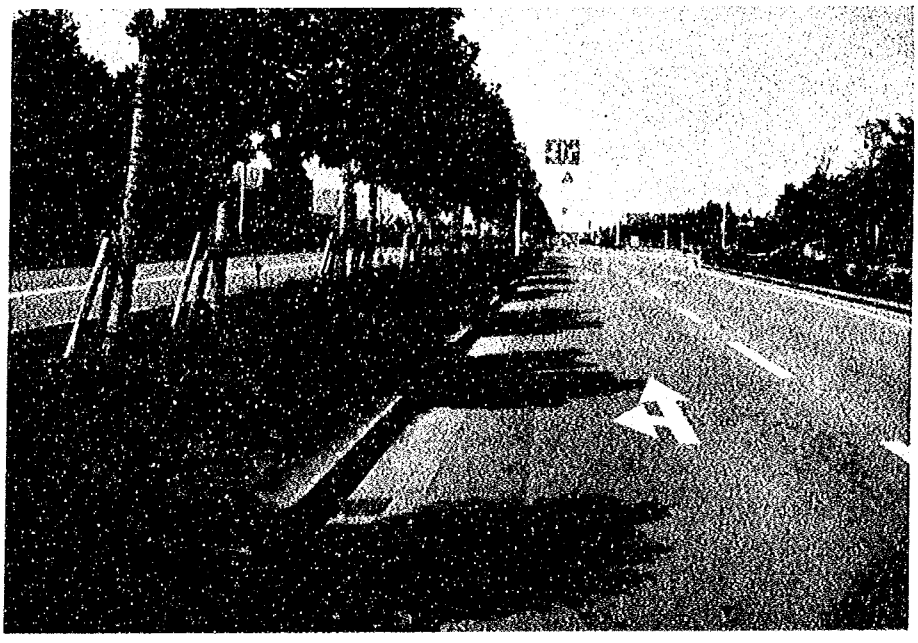
- 歩車道の境界部分のレベル差が小さいと，自動車の騒音，排気ガス，接触の危機感等から，歩行者が充分に守られない。
- 車用の標識類が歩道上に設置されると，視覚的な混乱の度合が増す。



（国道55号，高知県安芸市）

対　策

- アクセスコントロールの可能な場所では，歩行者，自転車の通行部分をできる限り，車道レベルより引き上げる。
- 段差部分を緩い斜面とし，この間に植栽帯が設けられればなおよい。

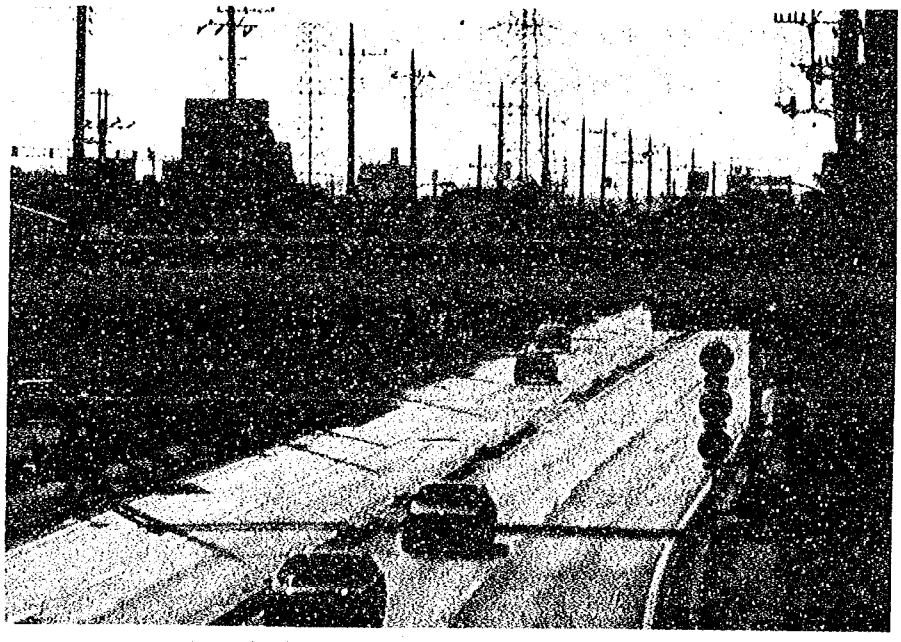


歩車道のレベルを変え，中間部に植栽している例
（筑波研究学園都市）

C 2　中央分離帯は極力大きくとる

問題点

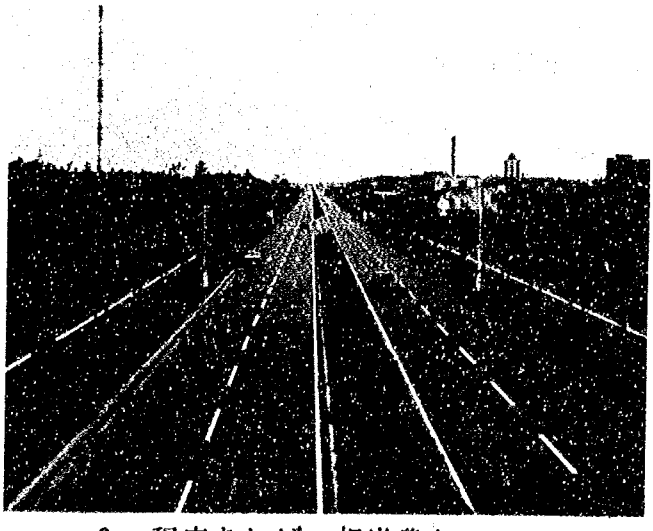
・形だけの中央分離帯は，かえって不安感，荒涼感を生じることが多い。



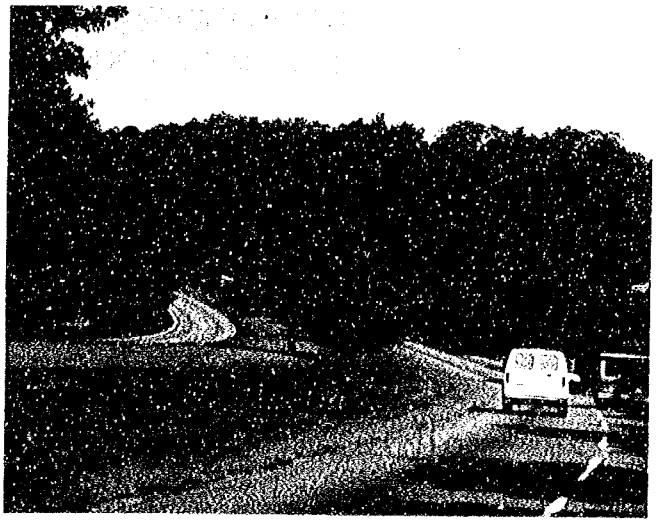
中途半端な分離帯は荒んだ感じがする

対　策

・分離帯は極力大きくとる。



3 m 程度あれば，相当豊かな感じがだせる。
（筑波研究学園都市）



10 m 以上の分離帯，これだけあればいうことはない。
（ワシントン・メモリアル・パークウェイ）

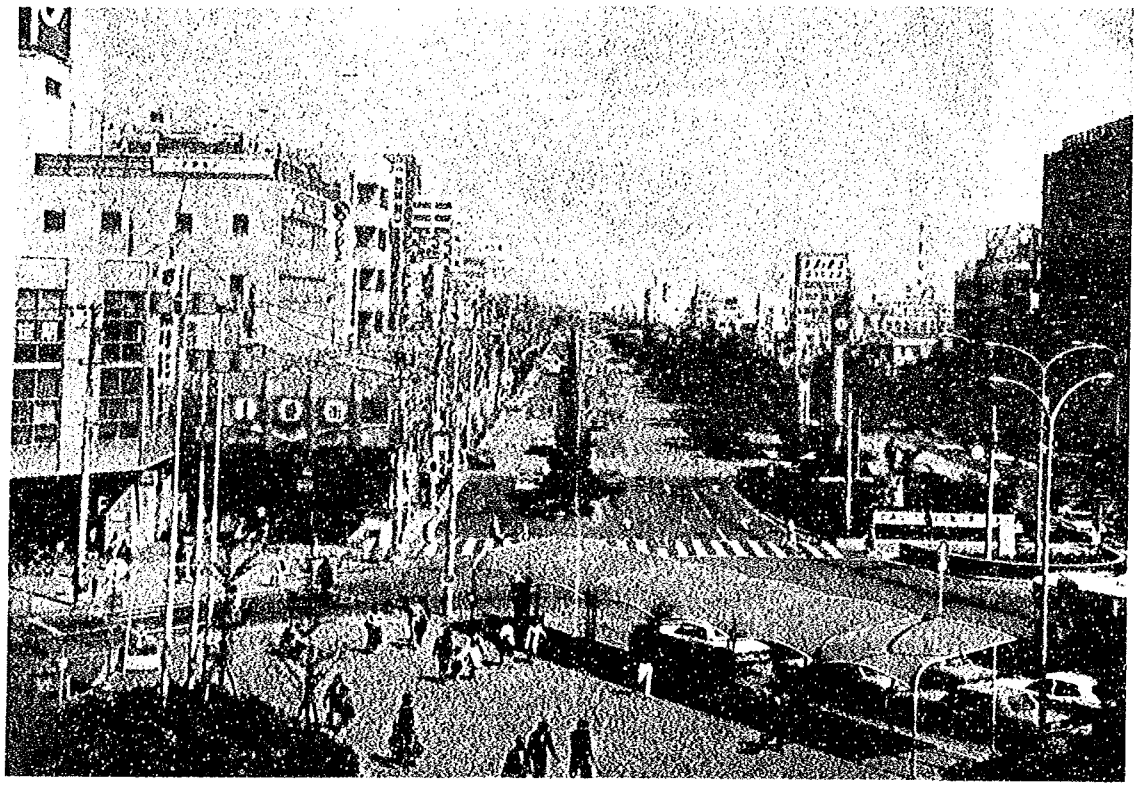
C３　車道と側道との間に緑地帯を設ける

問題点

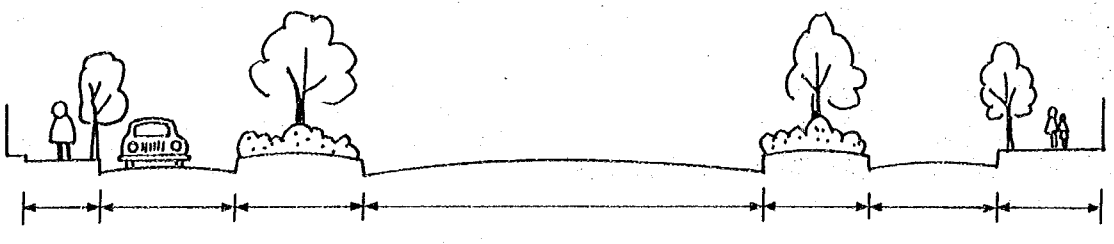
・高速通過車両と，駐車立寄り車両との併存は，双方に不安を覚えさせる。
・市街化しはじめた地区の電柱や看板などが景観を乱す。

対　策

・側道を設け，その間を緑化することによって，双方を分離する。
・緑地によって道路から煩雑な看板類や電柱類を見えにくくする。

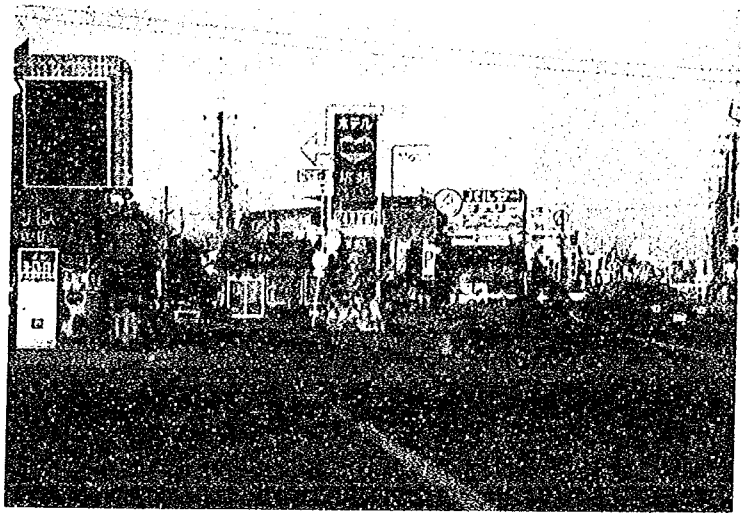


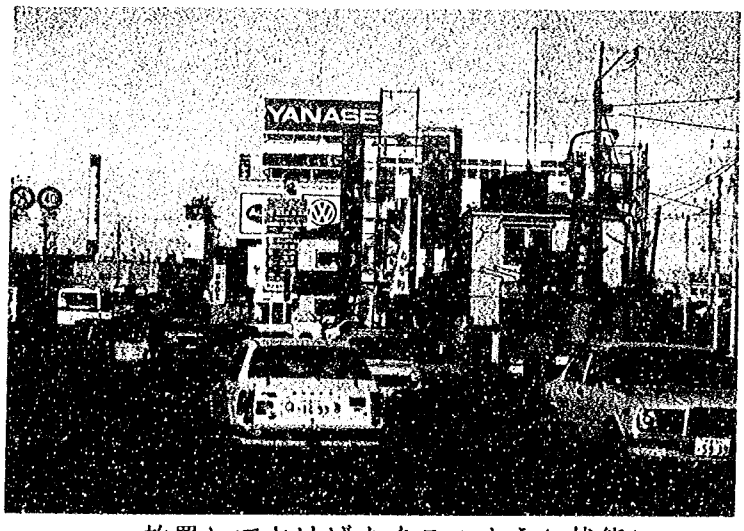
側道との間が緑化されると，緑の量感が一気に豊かなものとなる。（四日市中央通り，巾員７０ｍ）



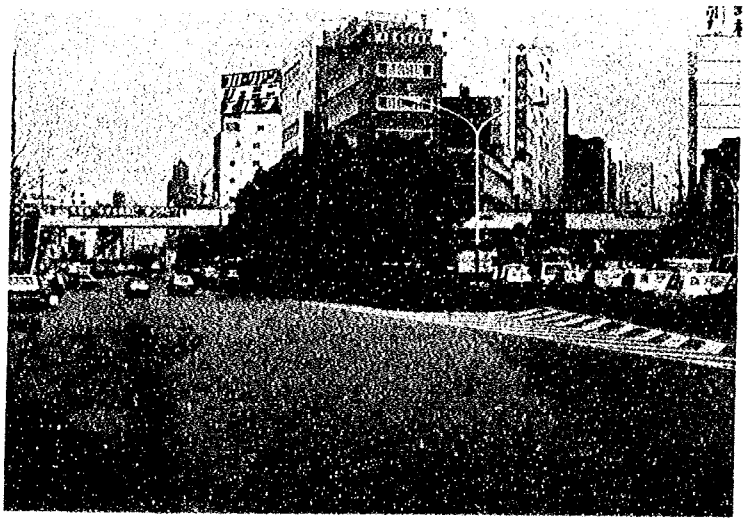
参考　（国道１６号相模原付近断面）

C４　分岐部や屈曲部に緑地帯を設ける





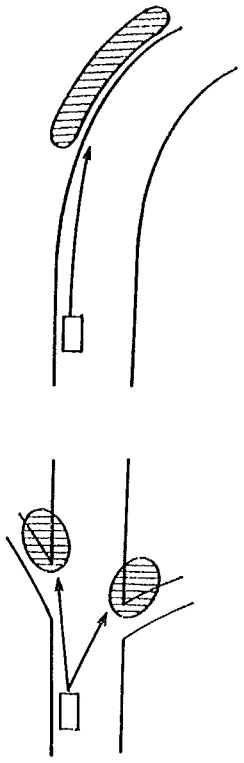
放置しておけばすぐこのような状態に



（明治通り，三光町付近）

問題点

・道路の屈曲部や分岐部は特に運転者の眼に入りやすい。



対　策

・この部分に交通島を設け，これを緑化する。

C5　舗装端部を確実に仕上げる

問題点

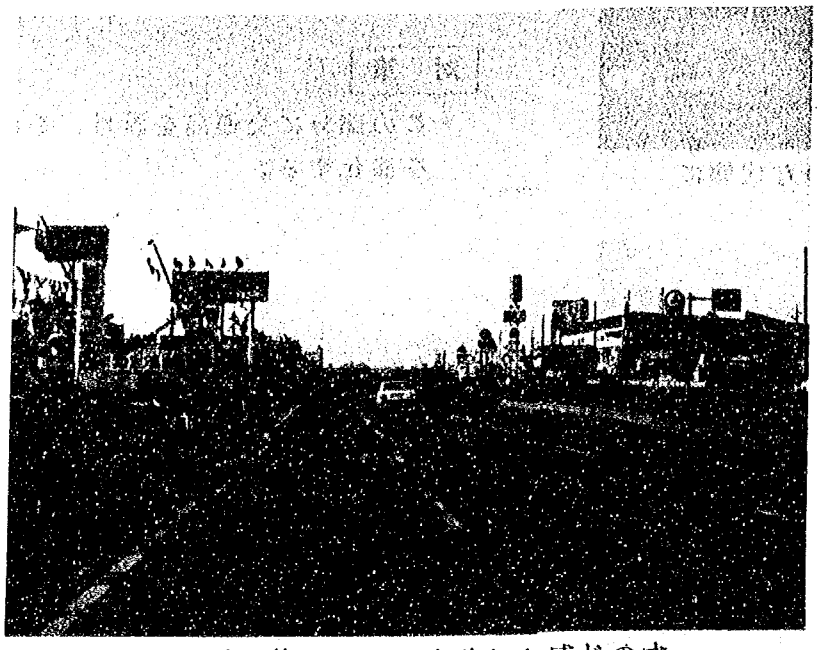
・境界部の処理が確実に行われていないと，道路が汚れる他，ゴミや商品等が散乱するもととなりやすい。



ホコリが舞い，舗装面やマーキングもすぐ汚れてくる。
（滋賀県大津付近）

対　策

・エッジは確実に仕上げる。
・清掃車，散水車等の作業に支障のないよう配慮する。
・路肩を十分にとっておくことも必要である。



エッジが整ってスッキリした感じのする道路。電柱が歩道の宅地側に立っているのも，効果を高めている。
（新大宮バイパス）

C6　極端に長い直線を避ける

問題点

- 極端に長い直線道路は，単調さから事故を惹き起すもととなりやすい。
- 運転者にとって，位置の知覚，距離感覚を失いやすい。



長すぎる直線道路は安全上，景観上も問題が多い。
（筑波研究学園都市）

対　策

- 適当な間隔で，スピードに合わせたカーブを挿入する。
- カーブは，できればクロソイド曲線とする。



- 運転者にとってほどよい曲率を感じさせるカーブ。
- 並木が自然に視線を誘導してくれる。

（筑波研究学園都市）

C7　線形の透視形態を平滑化する

問題点

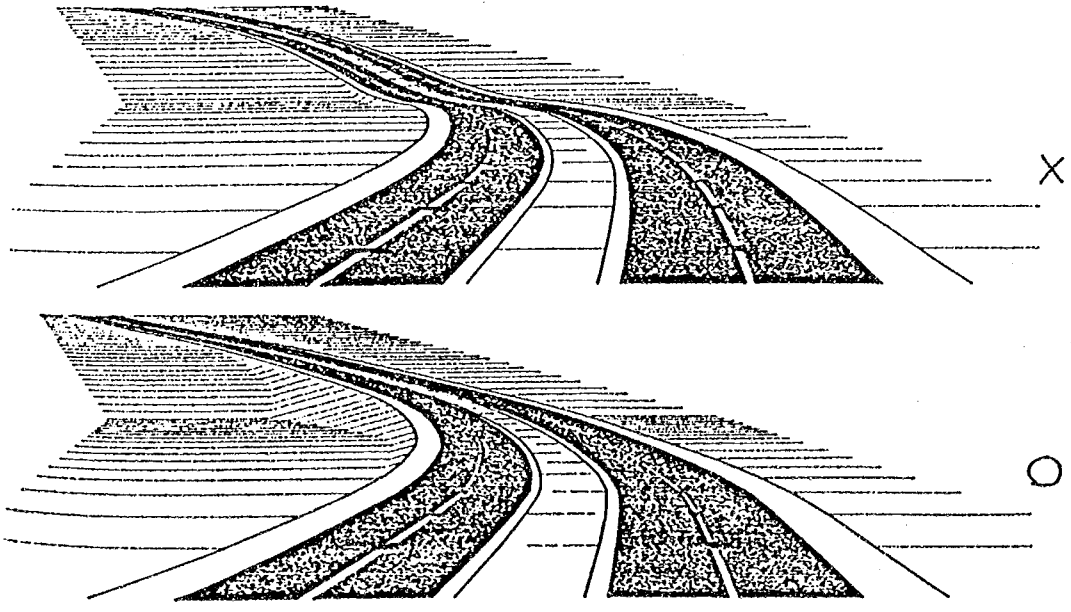
・平面と縦断の曲線がうまく組合わさっていない場合，ギクシャクした感じが強調される。



連続性に欠ける道路の線形。
（環状7号線　杉並区内）

対　策

・平面，縦断の凹凸を合致させた線形とする。



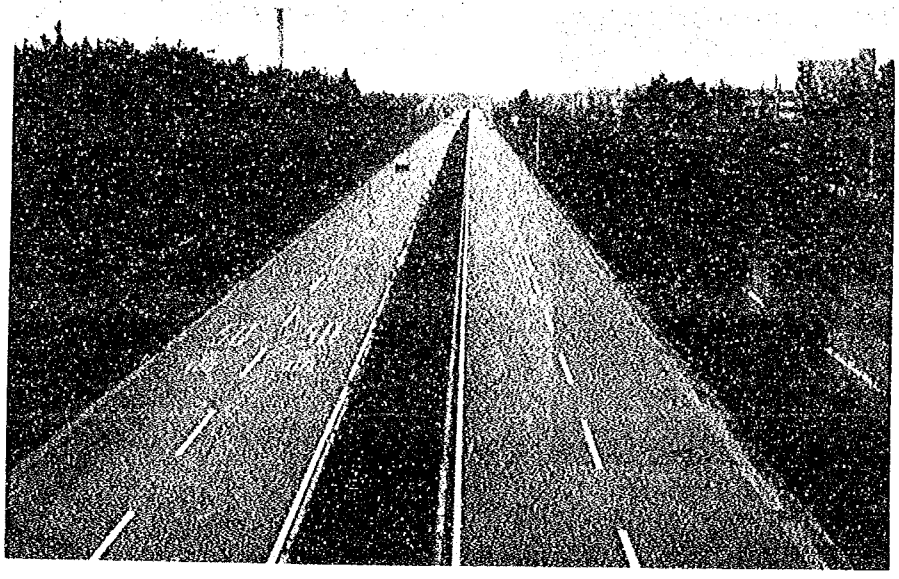
平面，縦断の曲線を合わせれば，下図のように滑らかな道路となる。

資料：B．ブシュカレフ「国土と都市の造形」，1966鹿島出版会

C 8　地形の起伏を活用する

問題点

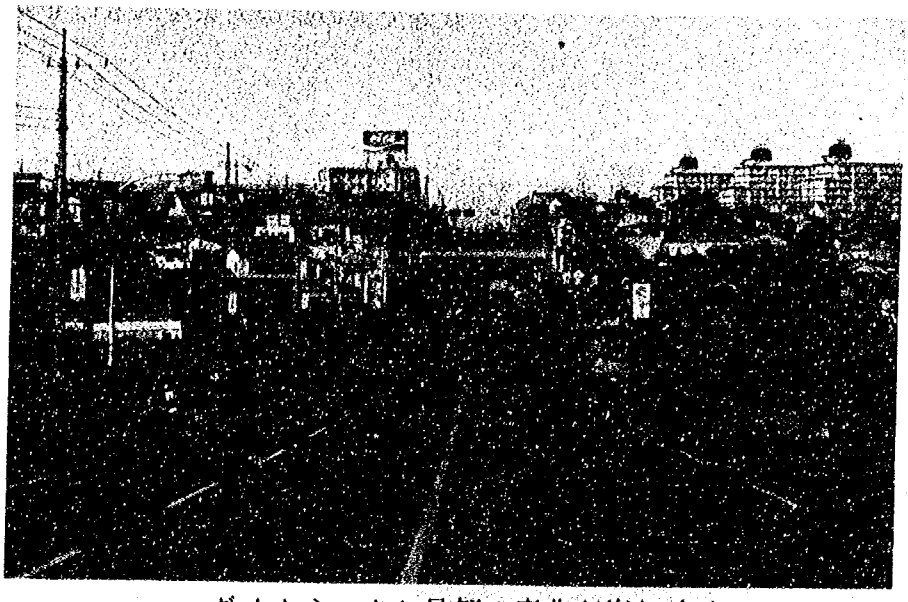
・平坦な道路で，かつ沿道の景観が単調である場合，運転者は退屈を覚える。位置の知覚も困難となる。



環境は素晴しいが，単調な平坦部の道路
（筑波研究学園都市）

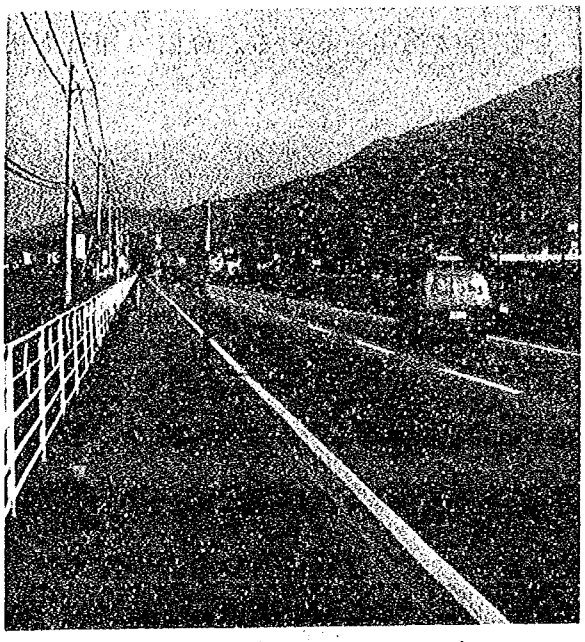
対　策

・緩やかな上下動をもたらすロケーションを選ぶ。



ダイナミックな景観の変化が楽しめる，
アップダウンのある道路。
（笹目通り）

C9　ランドマークを引き立たせる



山は恰好のランドマークであるが，沿道規制を行わないと，見えなくなってしまう可能性もある。
（筑波山付近）

問題点

- 山等の広域的なランドマークも，道路線形の選び方や沿道規制の不充分さから，ランドマークとしての機能を失ってしまうこともある。
- 視界に雑多な対象が入ってくると，ランドマークの印象は弱められがちとなる。

対　策

- 広域的なランドマークとなる可能性のある対象を，路線選定時から意識的に取込むことを心がける。
- 建築物や塔などを浮かび上がらせるために，植栽等で他の景観対象を遮るのも効果的である。

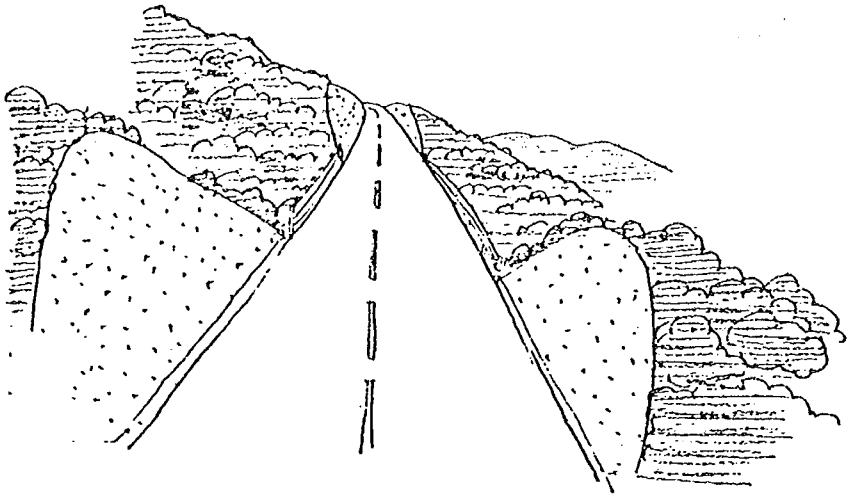


上り坂と，豊かな街路樹が，建物の印象を強めている。
（サンフランシスコ郊外）

C 10　線形を地形等になじませる

問題点

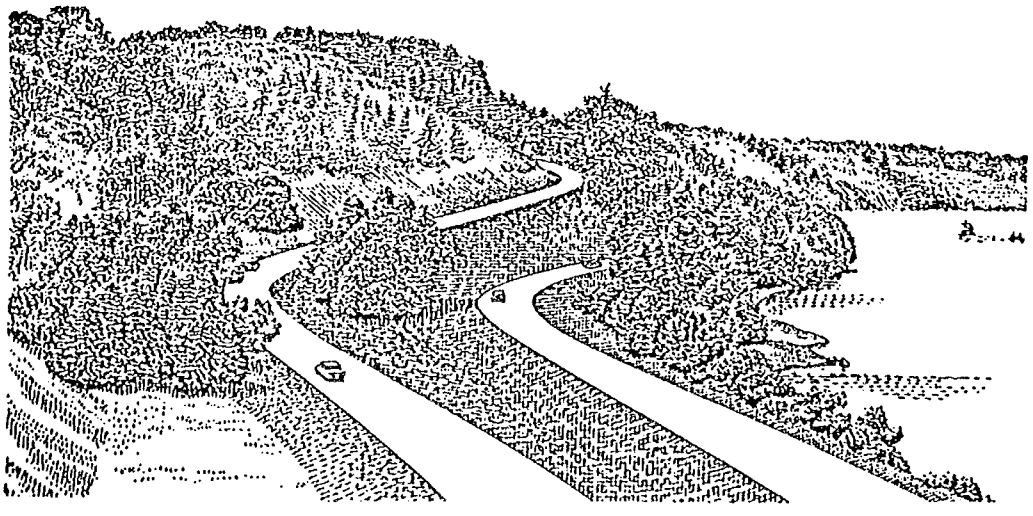
- 地形の起伏を無視した線形による尾根の開削や，自然的な土地利用パターンを分断するような線形は，景観を破壊している印象を招く。



地形を分断した印象を与える道路

対　策

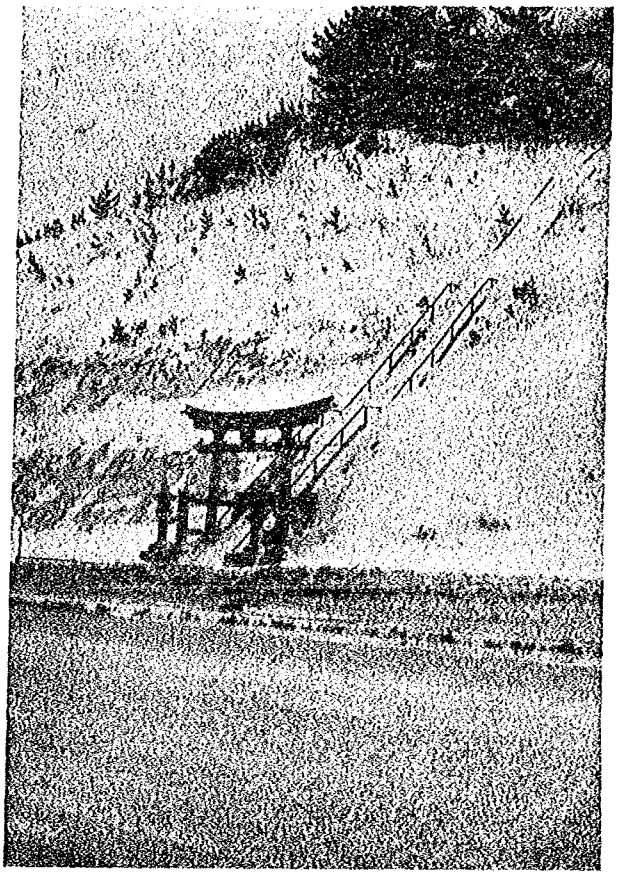
- 地形や自然的な土地利用パターンを分断しないような線形にする。



地形の変化になじませた線形の道路

Tunnard，Cほか著，1963　鈴木ほか訳，1966　「国土と都市の造形」より

C 11　保全対象の破壊を防ぐ



神社への登拝路が道路建設のために切り取られてしまい，後で鳥居と階段をつけ直したもの。神聖さが損なわれている。

（国道４号　青森市浅虫）

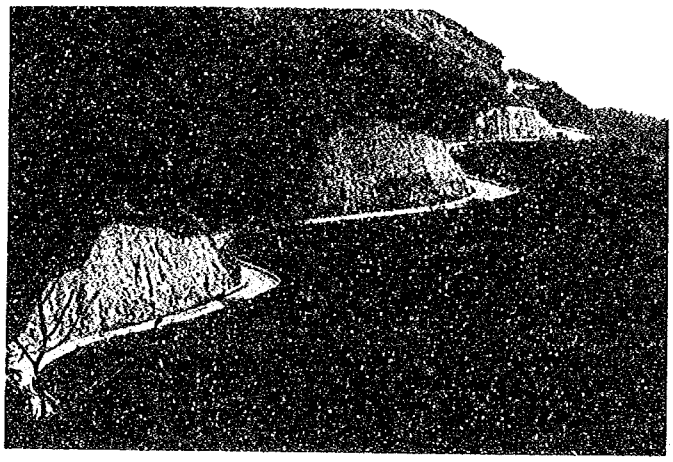
問題点

・古くから受け継いできた神社，寺院，街並み，自然などは一度破壊してしまうとその意味的な価値を復元することは不可能に近い。

対　策

・ルート選定段階で保全対象を回避する。

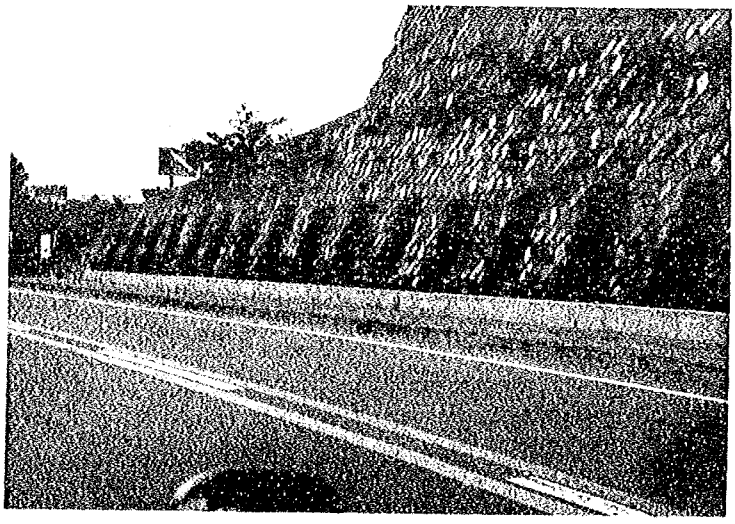
C 12　のり面を目立たなくする



（伊豆・波勝崎付近）

問題点

- 切土のり面は土壌が失われるため植生の回復が困難である。
- 切土のり面は，道路通行者が間近に見ることになり，その処理の悪さは目障りとなる。
- モルタル吹付の巨大のり面は遠くからでもよく目立ち，景観破壊の印象を強めがちである。



ツタによる修景例　（伊東市）

対　策

- 切土のり面はできる限り小さくする。
- のり面にはモルタル吹付をできるだけ避け，植生の回復を図る。
- 勾配の急な切土のり面はつくらないようにする。
- 景観的に重要な場所では，トンネルを建設して，のり面をつくらないようにする。



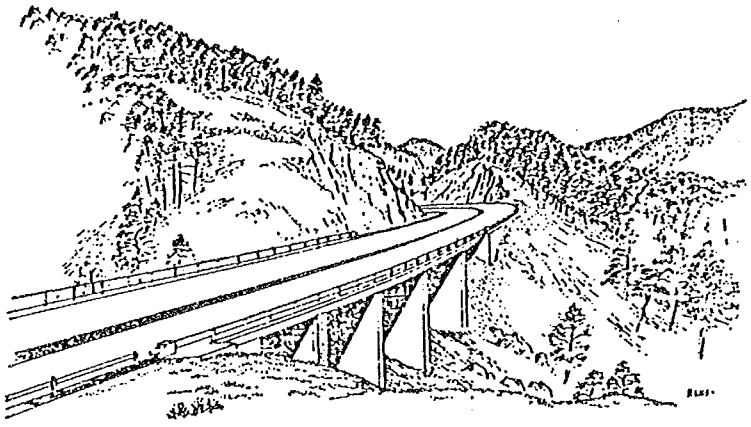
植栽ブロックによる修景例　（熱海市）

資料：日本道路公団・高速道路調査会：「道路建設が自然景観におよぼす影響調査報告書（その2）」，1980．3．

C 13　切りとりによって眺望を確保する

問題点

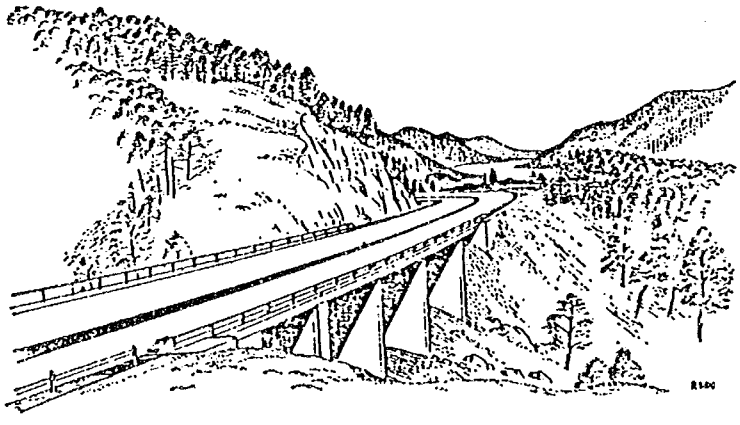
・開削し残した小山が眺望を阻害する場合がある。





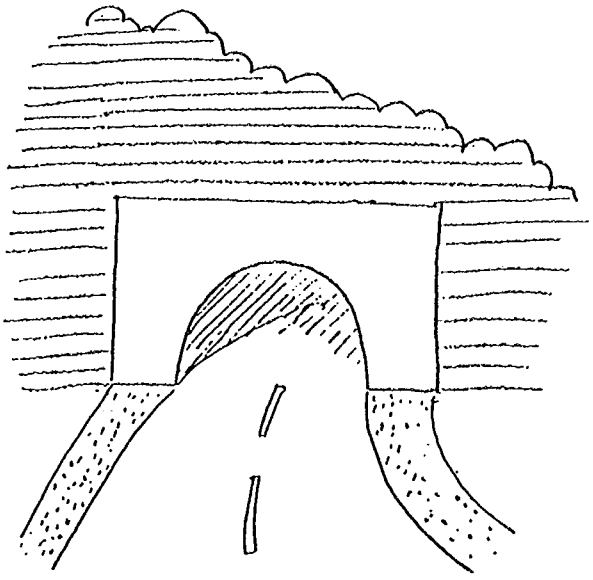
対　策

・小山を切り取ることによって眺望を確保する。



資料：Tunnard，C．& Pushkarev，B：「Man－Made America」，1963，（鈴木ほか〔訳〕：「国土と都市の造形」，1966．8．鹿島出版会）

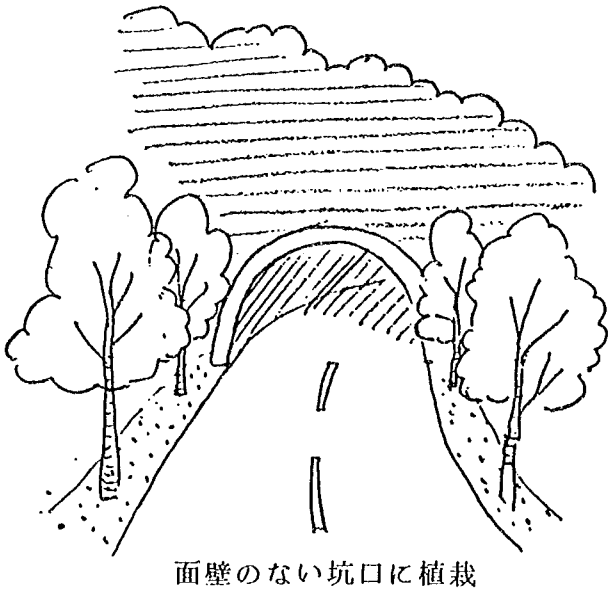
C-14　トンネルの坑口を工夫する



（面壁のある坑口）

問題点

・トンネル坑口の多くは，コンクリートの壁面が威圧的に現われており，トンネル内への進入を妨げているような印象を与える。

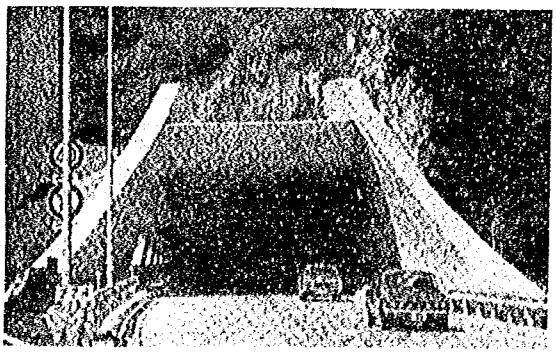


面壁のない坑口に植栽を加えたもの

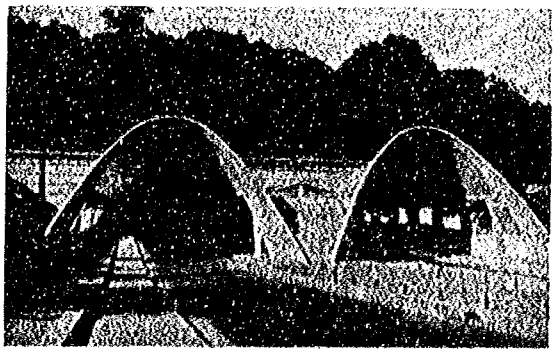
対　策

・トンネル坑口のコンクリート壁面に表面処理をほどこしたり，植栽を効果的に配置することによって，ソフトな印象をつくり出す。
・坑口は軽やかなデザインにする。坑口はなるべく円形にし，角形の場合でも天井部にわずかでも上に凸のそりをもたせる。
・トンネルの中への進入が唐突でなくなるように，トンネル・ルーバーをデザインする。
・トンネルのまわりに植栽ブロックを設けてのり面や壁面を露出させないようにする。

参考　国道55号，南国市のトンネル



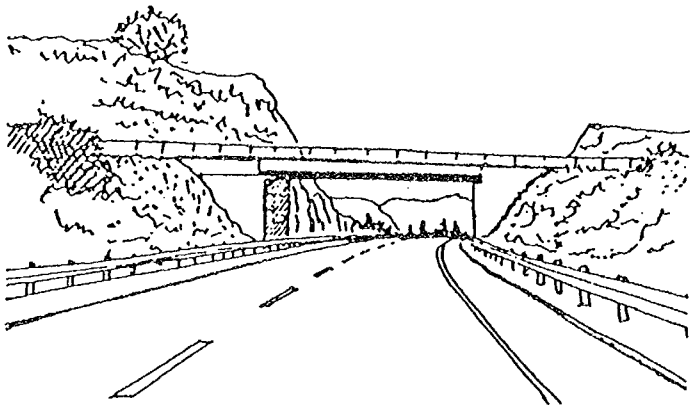
恵那トンネルのルーバー



ジェネトンネルのルーバー

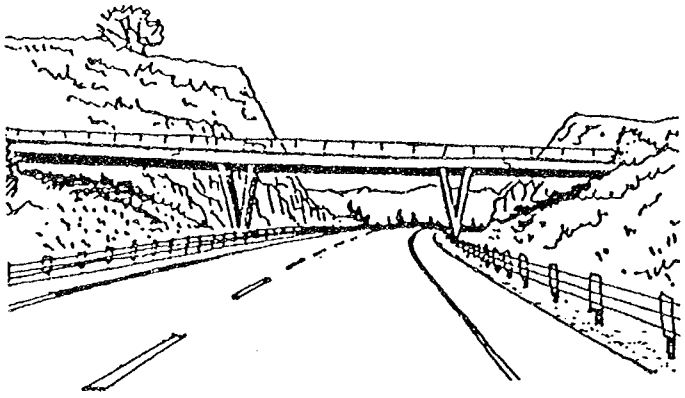
資料：高速道路調査会：「高速道路の景観」，1976．2．

C 15　オーバーブリッジ部のデザインを工夫する



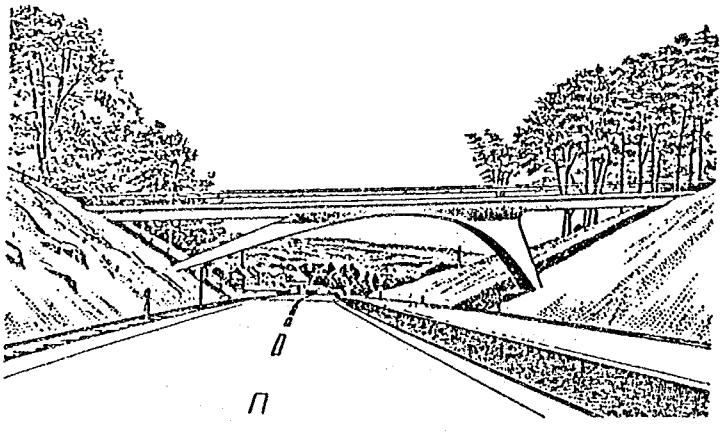
問題点

・オーバーブリッジの下を走行する場合，そのデザインによっては，橋台が通行を妨げているように見える。



対　策

・オーバーブリッジの下側の見通しを良くするために，細いデザインの橋脚を用いる。
・コンクリートの橋台を植栽などで覆う。
・ランドマークとしての役割も果たすようなデザインを考える。
・オーバーブリッジは，下の道路とは直角になるように架ける。



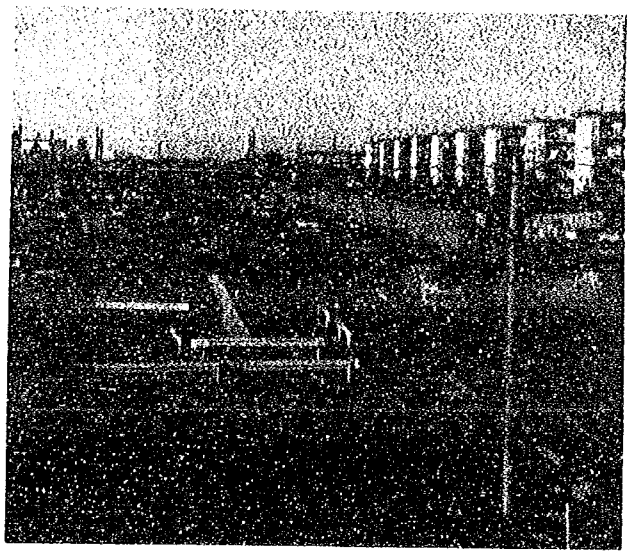
ランドマークの機能をも果たすオーバーブリッジ

資料：高速道路調査会：「高速道路の景観」，1976．2．
Tunnard，C．& Pushkarev，B．:「Man－Made America」，1963，(鈴木ほか〔訳〕：「国土と都市の造形」，1966．8．鹿島出版会)

C 16　ガードレールをこま切れにしない

問題点

・ガードレールは，自然景観の中で連続的に使用された時ある種の美しさを持つが，市街部でコマ切れ状態で用いられると，視覚的にはわずらわしいものとなる。



コマ切れ的に使われて，落着きのないガードレール
（新大宮バイパス）

対　策

・断続利用の場合は，ガードポスト，生垣等で処理する。
・屈曲部になじむガードレールのデザインを工夫する。
・盛土，植栽等を併用し，ガードレールそのものを目立たなくする。

C-17　郷土性を発揮し得る樹種を選定する



（筑波研究学園都市）

問題点

- 道路植栽は先ず量的な拡充が望まれるが，画一的なものであっては親しみやすさが生まれにくい。

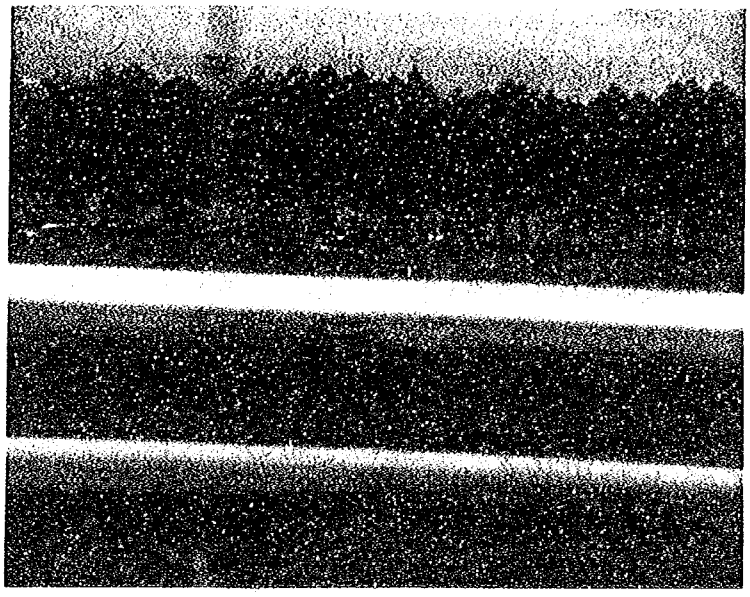
対　策

- 地方色，郷土色を発揮できる樹種を選定する。
- 花等で色どりが加えられるよう配慮する。



フェニックスで特色づけられる道路植栽
（南宮崎バイパス）

C 18　良好な眺望を妨げるものは設置しない



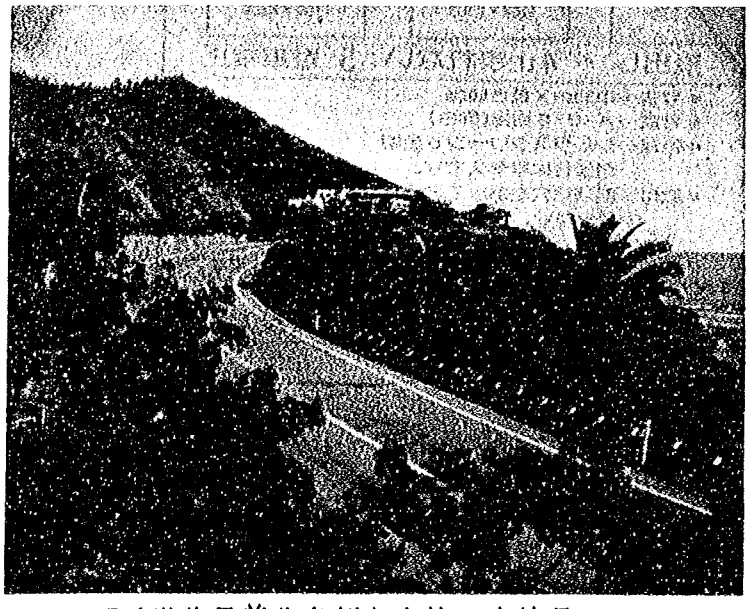
ガードレールのため，近景への視界が妨げられてしまっている。
（宮崎自動車道　小林市内）

問題点

- 視界が開けた場所やランドマークが見やすい方向に構造物が現われると，眺望の阻害感を覚える。

対　策

- 道路内および沿道にはなるべく高さのあるものを設置しないようにする。必要に応じて地下埋設も考える。
- 防護柵にはガードケーブルのように見通しのきくものが望ましい。
- 横断歩道橋のかわりに地下横断歩道の利用を図る。ただし，以下のような長短がある。



「沿道修景美化条例」を持つ宮崎県では，人車の立ち入りが問題となる部分について，道路の線形等に合わせて，このような簡素な柵を設け，充分な効果を得ている。

横断歩道橋と地下横断歩道の長所，短所

項　目	横断歩道橋	地下横断歩道
利用上の便利さ	×	○
快　適　さ	悪天候の場合は×	悪天候の場合は○
防　犯	○	×
美　観	×	○
沿道への影響	×	○
建　設　費	○	×
維持管理費	○	×
施工の難易	○	×

出典：日本道路協会「立体横断施設技術基準・同解説」，1979，1，p．17

C 19　標語看板等のデザインを改善する

問題点

- 公安委員会による標識以外に，各地の交通安全協会の掲出している看板類が相当数にのぼっている。
- これらの中には，デザイン的に見て首をかしげざるを得ないものも多く，管理の行き届かなさとも相俟って，街の美観を損っている。
- 広告業者まかせの安易な処理をしているものが大部分で，掲出の許可も警察署単位となっているため，トータルなコントロールが不可能な状況にある。

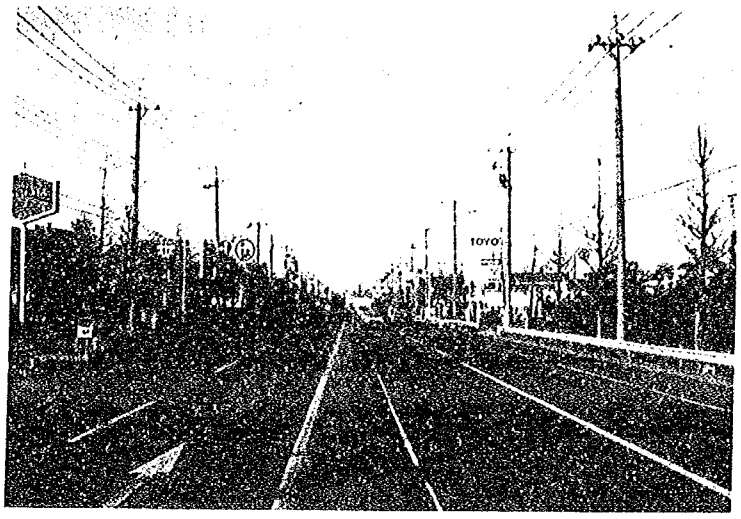


広告業者による交通安全標識パンフレットの例

対　策

- デザイン上のチェック機構を設ける。
- プラス面，マイナス面を含めて掲出の効果を測定し，これに基いた掲出許可基準を制定する。

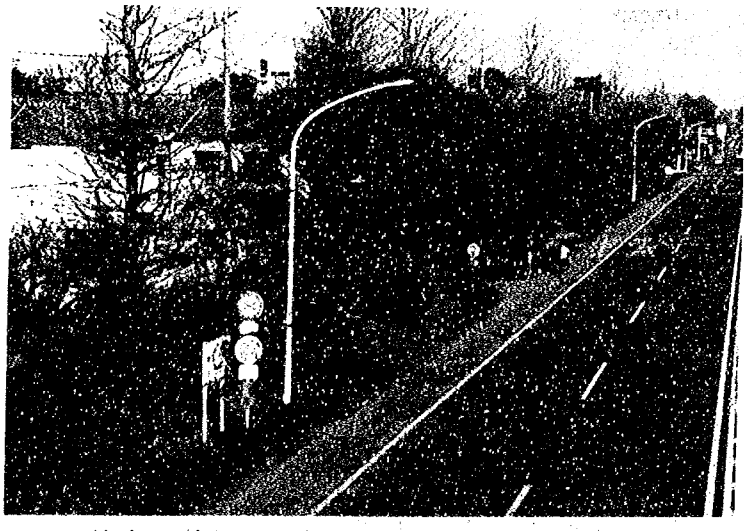
C 20　電柱類を目立たなくする



車道の両端に設置された電柱は目障りである。
（笹目通り）

問題点

・電柱類は高さもあり，さまざまな物が取り付けられるために目障りであり，天空を阻害するために街路景観を悪化させる代表格である。

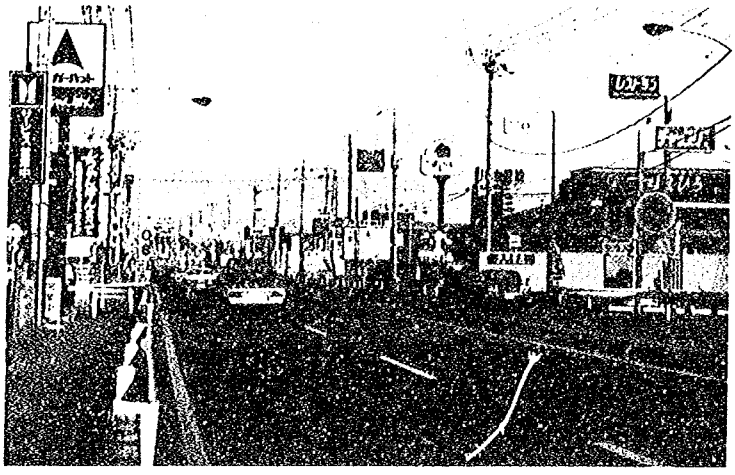


並木の外側に電柱を配置しているために，車道からの眺めを妨害していない。
（国立市　大学通り）

対　策

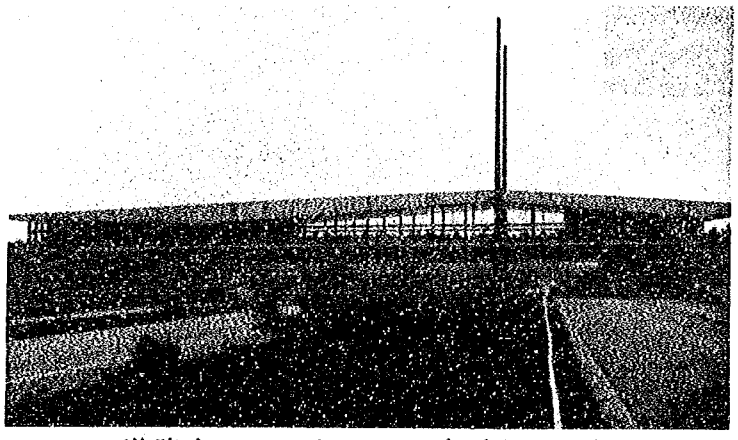
・電柱類を地下化する ⟶ A 16
・電柱類を道路外に移す ⟶ B 20
・高木の並木を量的に十分に整備して，電柱類を見えにくくする。
・ただし，樹木が電線に触れないように剪定されてしまったり，あるいは冬期に落葉するものもあるので，その効果には限界がある。
・電柱類に看板や街路灯あるいは信号機等のコントロールボックスが付設されがちであるので，これらをできる限り取り付けないようにする。
・電柱類の色彩に白っぽいものが大部分であるが，背景の見通しをよくするためには黒っぽい色彩とした方が好ましい。

C 21　道路と一体的に眺められる建物をつくる



問題点

- 現行法規上は，道路上部に建築物を建てることは許可されておらず，それぞれが別個のものとして捉えられている。
- このため，両者を組合せた空間ができにくく，その間を広告板でつなぐという状況を招いている。



道路上のレストラン　（西ドイツ）

対　策

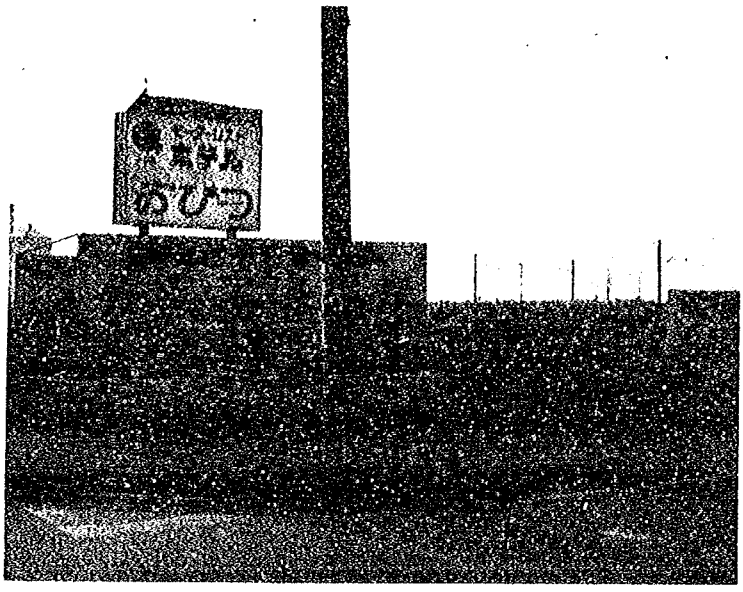
- 場所によっては，写真のような空間構成を検討してはどうか。
- ただし，これにはデザイン的なセンスが不可欠で，どこでも通用するものでないことは注意を要する。



資料：J. McClusky“Roadform and Townscape”

リリントン・ガーデンズ・エステートの路上住宅
（ロンドン）

C 22　野立て看板は設置せず広告塔にまとめる



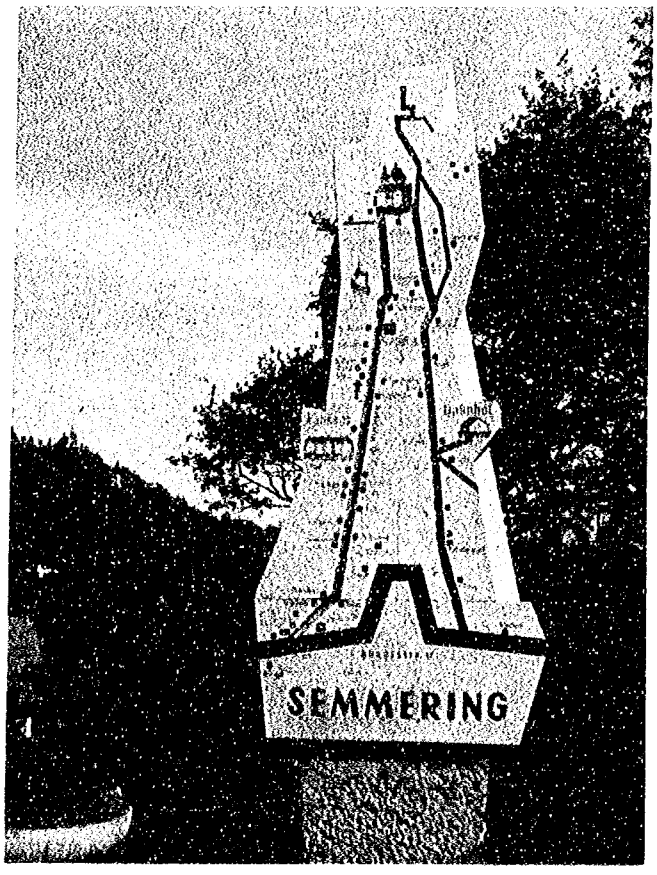
（千葉県木更津付近）

問題点

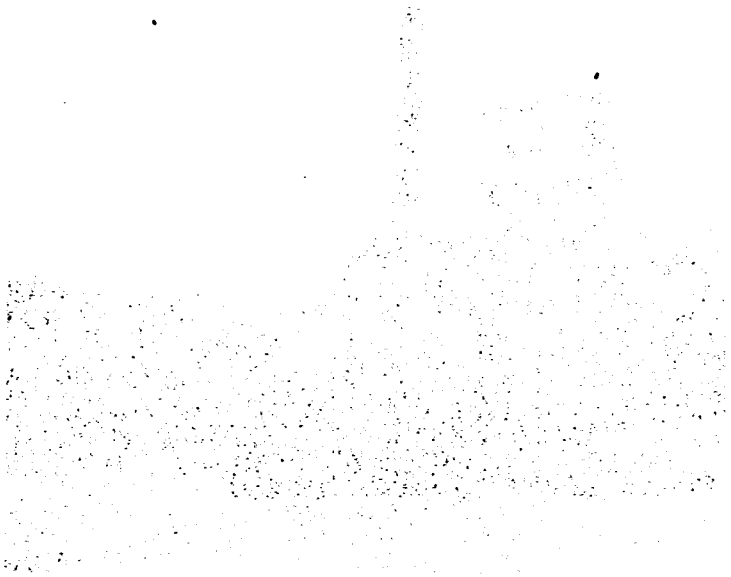
- 野立て看板は大型のものが多く，沿道の田園景観を著しく傷つける。
- 道路沿いに立てられた野立て看板は，沿道の眺望を阻害する。

対　策

- 優れたデザインの広告塔を建て，そこに看板をまとめて統一的に取りつけ，ランドマークとしての役割も持たせる。

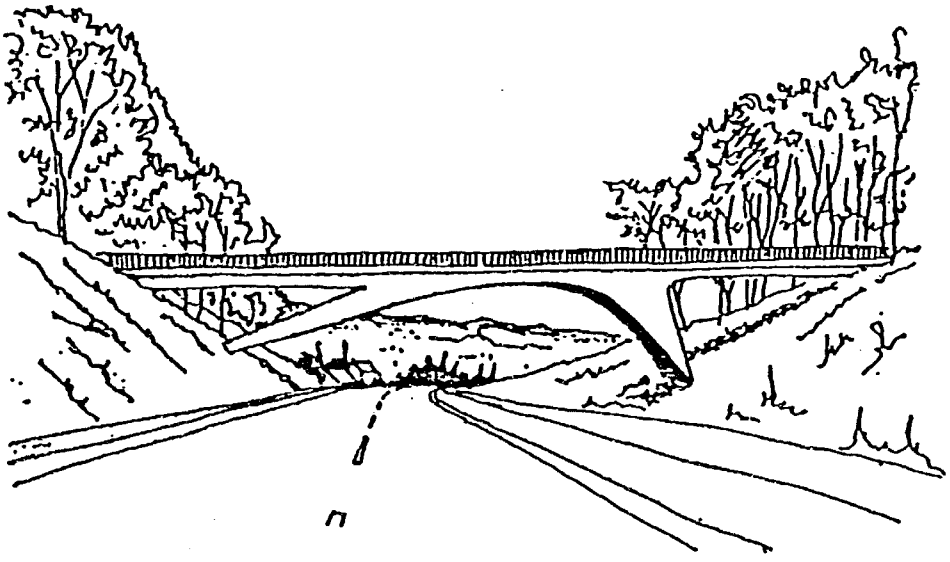


ランドマークを兼ねた広告塔の例。石を彫込んでペイントで彩色している。（スイス）



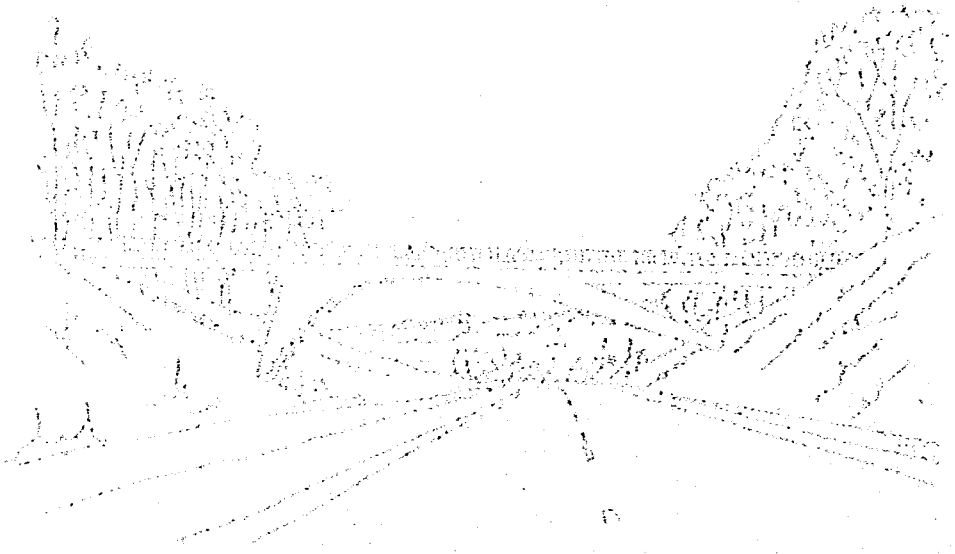


Ⅵ　既存研究成果の位置づけ



ランドマークとするには，配置もデザインも重要

高速道路調査会「高速道路の景観」1976 より



Ⅵ 既存研究成果の位置づけ

先のⅢ～Ⅴ章の事例紹介にも記しているように，景観計画の各項目に関わる既存の研究成果は，けして少くない。

ここでは，その成果を，項目別に整理しなおすことによって，計画体系における位置づけとしておきたい。

これを示したものが表Ⅵ－1であるが，表中にあるように，体系のうちの一項目に限らず全般的な関わりを持つものは，頭初に一括してリストアップしている。

これらのリストからいえることは次のような項目であり，これはそのまま今後の課題を方向づけるものと考えられる。

① 景観の持つ意義，役割等については，多くの資料で既に言及されている。ただし，これらがそのまま受取られ，全体像としての景観改善への動きが進んでいるとはとても言えない。

② 個別対象について，特にデザイン面での提案は数多い。しかし，配置や数量の多寡，設置効果等に関しての研究実績は必ずしも多くない。（機能面でなく，景観的視点で）

③ 個々の対象を横断的にとらえて，対象間の関係性，全般的な調和，統一感のある空間の創出法等に言及しているものはあまりみられない。

④ 沿道規制，広告規制等に関しては，問題点の指摘は多く見受けられるが，実施のための方法論にまで研究が及んでいるとは言い難い。

⑤ 同様に，個々のテーマに関しても，好例の提示的なレベルに留まっており，適用のための条件検討に関する記述は極く少い。

表Ⅵ-1 既存研究成果の位置づけ

○道路景観全般に関わるもの

- Crowe, S. 「The Landscape of Roads」, 1960
  鈴木忠義他訳「道路と景観」1965 鹿島出版会
- Design Council 「Streets Ahead」, 1979
  中津原努他訳「新しい街路のデザイン」1980 鹿島出版会
- Mc Olusky, J. 「Roadform and Townscape」1979 Architectural Press
- 榎文彦他「見えがくれする都市」1980 鹿島出版会
- 高速道路調査会「高速道路の景観」1976
- 中村良夫「交通行動に関連した景観体験の空間意味論的考察」国際交通安全学会誌 1979
- 中村良夫「道路景観」雑誌「都市計画」No. 83 1975
- 紙野桂人「人のうごきと街のデザイン」1980 彰国社
- 長大橋設計センター「道路景観の体系化に関する調査」1978 土木研究所
- 総合研究開発機構「都市空間の回復」1980 学陽書房
- C. Tunard他「Man-made America」1962
  鈴木忠義他訳「国土と都市の造形」1966 鹿島出版会
- 神戸市都市計画局「神戸都市景観資源マップ作成調査」1980
- Southworth, M.「Designing and Managing the Strip」1974
- 大阪市総合計画局「大阪市における美観地区制のあり方について」1974, 1977
- 後藤伸一他「特集セミナー道空間」雑誌「都市住宅」7504, 1975

○景観原理，視覚原理に関わるもの

- 土木研究所交通安全研究室「道路景観の運転者への影響」土研資料 No. 1330, 1977
- 北村真一「街路の景観構成に関する基礎的研究」第11回都市計画学会論文集, 1976
- 中村良夫他「土木計画における景観問題とその調査方法」土木計画学シンポジウム 7. 1973
- 竹山実他「特集・街路」建築文化 No. 340, 1975
- 樋口忠彦「都市景観の構造について」雑誌「都市問題研究」2月号 1980
- 中村良夫他「景観論」土木工学大系 13 彰国社
- 榊原他「都市内幹線街路の景観評価とその要因について」土木学会講演概要集, 1978
- 道路緑化保全協会「日光宇都宮道路における景観分析の調査報告書」1974

○外部条件の検討に関わるもの

- 高速道路調査会「道路建設が自然景観におよぼす影響調査報告書」(Ⅰ)(Ⅱ) 1979, 1980

表Ⅵ－1　既存研究成果の位置づけ　（続き）

○施設類の配置，予備設計に関わるもの

・Fruin，J．J．「Pedestrian Planning and Design」1971
　長島正充訳「歩行者の空間」1974　鹿島出版会
・「自転車道等の設計基準解説」1974　日本道路協会
・「立体横断施設技術基準・同解説」1979　日本道路協会
・「防護柵設置要綱」1972　日本道路協会
・「道路標識設置基準・同解説」1978　日本道路協会
・榎谷博光「街路景観の改善方法の分析」1979　東工大卒論
・天野光一「街路景観の変遷とそのデザインおよびコントロールに関する基礎的研究」1980　東大修論
・日本都市計画学会「筑波研究学園都市における景観・環境の整備計画に関する調査」1978　国土庁，住宅公団
・藤川清「怒れ／ドライバー」1980　冬樹社
・根本圭子「屋外広告物の実態ならびに規制方法に関する研究」東工大修論　1980

○交差点のデザインに関わるもの

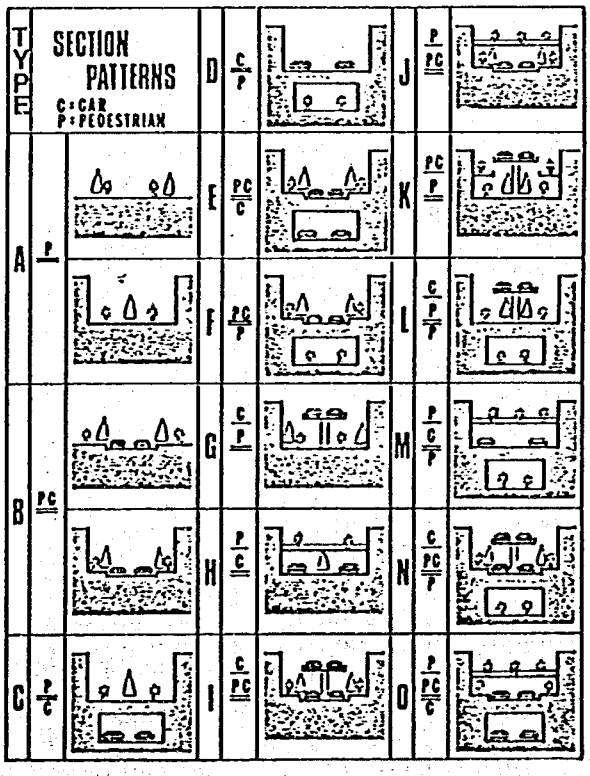
○大型構造物のデザインに関わるもの

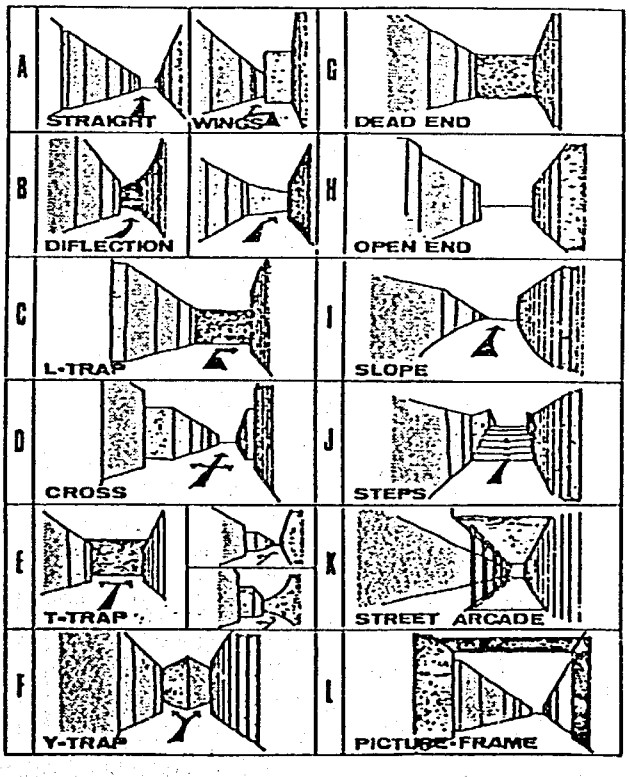
・中村良夫「土木空間の造形」1967　技報堂
・道路橋景観便覧「橋の美」1977　日本道路協会
・山本宏「橋梁美学」1980　森北出版
・原光夫「アメリカの高速道路と景観」雑誌「道路」1981．1　日本道路協会
・竹内敏雄「塔と橋」1971　弘文堂

○個別対象のデザインに関わるもの

・「道路緑化技術基準・同解説」1976　日本道路協会
・Dept．of HUD「American Urban Malls」1976
・(株)べるく「あべの橋バスシェルター」雑誌「店舗と建築」No．23，1980
・服部千之「ボストン市サイン条令について」雑誌「地域開発」10月号，1977
・土肥博至「環境デザイン・スクリプト」雑誌「新建築」1977．11～1980．5
・Inst．für Umweltgestaltung「Fussgängerzonen」Karl Krämer Verlag
・八十島研究室「道路植栽標準」(訳) 1972
・Uhlig，K．「Die fußgängerfleundliche Stadt」1979　Hatje

Ⅶ　今後の検討課題





実践と併行して，基礎的研究の積み重ねも

特集　セミナー道空間「都市住宅」7504より

Ⅶ　今後の検討課題

1.　展開の方向

本報告書のⅢ～Ⅴ章で，道路タイプ別の景観計画体系を，ガイドラインの形で整理した。これは，いわば道路景観計画の“入門書”ともいえる性格のもので，一応検討対象とすべき項目は網羅しているつもりであるが，その中味については例示的な紹介に留まっているものも多い。

したがって，今後これを展開させてゆく方向としては，次の2通りがあると考えられる。

その1つは，可能な部分から実施に移してゆくという方向であり，これはともかく“良いもの”を現実化することによって，道路景観に対しての一般的な関心を惹起し，重要性についての認識を深めてもらうという，デモンストレーション効果を狙ったものである。

道路景観の問題は，既に何度か触れているように，複雑多岐に亘っており，その幅の広さ，根の深さは，日本人の民族性にまで言及を要するとまでいわれている。たとえそこまではいかないにしても，単に形の上での処理（ハード面での追求）のみではおさまりがつかず，ソフト面の施策が伴なわなければ容易に現状の改善には結びつかないことは想像に難くない。

このような広範囲かつ複雑なからみを持つ問題に，正面から取組むことの迂遠さを考える時，このモデル的な展開の方向はかなりの説得力を持つことになる。

もう1つの方向は，これとやゝ趣きを異にするものの，オーソドックスな形で，主要なテーマに関する問題点を一つづつ技術的に解明していこうというものである。

景観問題は，とかく客観的な評価が困難であるという理由から，理論的な検討が遅れていた分野の一つということができる。こうした傾向に対処するために，何らかの形で理論的調査研究を進めてゆくことは，急を要する課題であるといっても過言ではない。

この両者は，いずれが先といった形で割切るべき性格のものではなく，両者相俟ってのツメが進められることが必要なことはいうまでもない。

ただ，ここでは第2の方向のあり方をさぐることとして，調査研究面で今後追求すべき課題について触れてゆくこととしたい。

2.　検討課題の選択

検討を要する課題に関しては，先の表で検討テーマとして取上げた項目がそれに該当すると考えてよい。

これらのうちから，特に差し当ってとりあげるべき課題を選択するにあたっては，表Ⅶ－1に示すような視点，すなわち，必然性の大きさと可能性の高さの2側面からの検討が必要であると思われる。

選択された課題をリストアップしてみると，表Ⅶ－2に示すようなものとなる。（一部，前表中の名称と変えている）

表中の課題はそれぞれに重要性を持っいると判断されるが，敢えて取り上げるとすれば，表中

の3課題（⊙印）がピックアップされる。以下この3項目について，取組みの方向性を検討しておこう。

表Ⅶ－1　課題選択の視点

必然性	インパクト効果……その研究が進むことによって，道路景観全般にわたる改善，向上に資する度合が大きいと判断されるもの。 課題の緊急性……課題の大きさが一般的に認識されており，その直接的な解決が急がれているもの。 方法論的波及性……その研究における方法論に汎用性が期待でき，他のテーマへの取組みにあたっても応用度が広いと考えられるもの。
可能性	実施の容易性……研究成果が比較的容易に施策に反映でき，その効果があらわれやすいと判断されるもの。 コスト，期間の少なさ……一定レベルの成果を上げるのに要する費用や期間がそれほど大きくならないと判断されるもの

表Ⅶ－2　取り上げるべき課題

区分	課題の名称
全般的課題	⊙統一感の創出法 ⊙横断面構成と景観効果 ・線形と景観効果 ・都市における道路の意味（領域形成上の役割）
対象別課題	・植栽の配置，設計基準 ・広告規制の効果とその手法 ・アクセスコントロールのあり方 ⊙沿道建築物のコントロール手法 ・道路境界部の処理方針 ・交差点の処理方式 ・公共オープンスペースの景観効果 ・占用物コントロールの方法（ソフト面から） ・安全・管理施設の整理統合

⊙は特に重要と思われる課題

3. 主要課題検討の視点

(1) 統一感の創出法

道路内および沿道には，夥しい数の景観対象物が存在していることは，これまでに見てきた通りである。

本研究では，これら対象物によって生み出される空間に，どうしたら統一感，すなわち「まとまり」が生みだされるかを追究するものとする。

統一感を感じるとは，例えば対象個々について，

街路灯の並び

沿道建築の壁面の凹凸

看板類の大小や色彩

といった項目があげられるし，また，これら対象相互の関係の中での統一性の創出法も，検討に値する研究テーマであるといえる。

具体的には，モンタージュ写真等を利用して，統一感を阻害する「ブレ」の許容範囲を定量的におさえるとか，地区単位で「何が」「どの程度」変化した時にまとまりが欠けることになるか，といった項目に関しての調査を行う。

なお，まとまりという点で難しいのは，単純に統一感があればよいというわけではなく，度を過ぎたまとまりはかえって「硬さ」や「冷たさ」に結びつきかねないことにある。したがって，そこには「適度な乱れ」があることが好ましく，その乱れの程度を明らかにすることも，研究課題の重要な内容の一つと考えられる。

(2) 横断面構成と景観効果

横断面構成に“ゆとり”のあるなしで，道路景観がガラリと変化することは，多くの事例が教えている。

横断面とは，要するに「幅員」と「その構成」の問題であるから，この組合せによる景観変化の度合を検討することになるわけで，それには当然横断面中に表われる，植栽，ガードレールといった付属物・占用物のあり方にも言及することになる。

なお，標準横断面とそのヴァリエーション，例えばバス・ストップにおける凹みのつけ方，歩道橋を設置する場合の拡巾の仕方等も，検討を要する項目であるといえる。

さらに，やゝ枠を拡げて，横断面と線形との組合せによる景観効果を追究することも興味あるテーマとなってくる。

具体的には，事例解析調査が中心となり，典型タイプへの分類とその中での可能性の追究，ヴァリエーションの組合せ効果の予測手法の開発（コンピュータ・グラフィックスの活用）といったところが中心的な作業となろう。

(3) 沿道建築物のコントロール手法

このテーマは，道路工学と都市計画とのまさに接点にあたることになり，両者の橋わたしという意味での研究の意義は高い。

沿道建築物の景観上の要因を，

- 密度（隙間）
- 壁面線
- 大きさ
- 形
- 色
- 用途（道路への開放度等で代表させる）

等に分類し，これらをある程度抽象化して扱うことによって，景観に与える影響の大きさを測定しようというもので，具体的には模型あるいはスケッチと，ＶＴＲの組合わせによる操作を考えている。

なお，現実への適用という点では，物理的な形状変化による効果の大きさと，実際の規制面での困難さとの相関的な関係を押えることも当然必要となってこよう。

付　付表・参考資料リスト

（付表１）　既存法令による道路景観面への影響

（付表２）　要因別優れた道路の事例

（付表３）　景観操作方針と操作手法の関係



（付表1） 既存法令による道路景観面への影響

制度	法令・通達等	関連法規	内容	誘導の目的	景観面への影響	備考
第一種住居専用地域	都市計画法	建築基準法	容積率$\frac{5}{10}$～$\frac{6}{10}$，建ペイ率$\frac{3}{10}$～$\frac{4}{10}$，外壁の後退1.0～1.5m，高さ10m以内	良好な環境を持つ低密度住宅地の形成	天空率の高い道路景観，低層住宅の落ちついた美しい街並みになる可能性も高い。	境界線及び前面道路幅員に関わる高さ規制あり。日影に関わる高さ制限あり。幹線道路に接することはあまり無い
第二種住居専用地域	都市計画法	建築基準法	容積率$\frac{20}{10}$まで，高度利用地区では，$\frac{30}{10}$又は$\frac{40}{10}$，建ペイ率$\frac{3}{10}$～$\frac{6}{10}$	良好な環境を持つ中高層住宅地の形成	主に低層・中層の入り混った街並み。中心市街地等では日影規制で北側の斜線の掛った中層ビル街	〃
住居地域	都市計画法	建築基準法	容積率$\frac{20}{10}$まで，高度利用地区では，$\frac{30}{10}$又は$\frac{40}{10}$，建ペイ率$\frac{6}{10}$	住居の環境の保護	商業業務施設やその看板等により，やや混和した街路景観となりやすい。	〃
近隣商業地域	都市計画法	建築基準法	容積率$\frac{20}{10}$，駅又は商業地域周辺では$\frac{30}{10}$まで，高度利用地区では，$\frac{40}{10}$まで。建ペイ率$\frac{8}{10}$	（日用品を主体とした）商業施設等の整備	小規模な商業ビルなどが多く，乱雑な街路景観になりやすい。路上の駐停車車輌も増える。	〃
商業地域	都市計画法	建築基準法	容積率$\frac{40}{10}$，高度利用地区で，市街地再開発事業又は道路等の整備がなされている所では$\frac{50}{10}$，その内22m以上の道路に面している所は$\frac{60}{10}$，大都市の都心副都心で特に高度な利用が必要とされている所では$\frac{70}{10}$～$\frac{100}{10}$。建ペイ率$\frac{8}{10}$	商業業務施設の整備	比較的敷地規模の大きな商業施設が多いため建物の乱雑さはそれ程大きくない。交通は混雑しやすい。	〃
準工業地域	都市計画法	建築基準法	容積率$\frac{20}{10}$，高度な利用を図るべきを区域で道路等の整備がなされている所では$\frac{30}{10}$～$\frac{40}{10}$，建ペイ率$\frac{6}{10}$	幹線道路の沿道等における流通業務施設，沿道サービス施設工場等の一団的立地の促進	塀で囲まれた工業施設が多い場合，無味乾燥の沿道景観となりやすい。	〃
特別用途地区	都市計画法	建築基準法条例	特に，娯楽・レクリエーション地区，観光地区，特別業務地区及び厚生地区など	特別の目的を持った土地利用の増進	特徴的な街路景観となる可能性はある。	（都内では指定なし）
高度地区	都市計画法	建築基準法	建築物の最低限度を定める場合（業務地域等），最高限度を定める場合（住宅地等）及びその両者を定める場合がある。	土地利用の効率化と建物の高さの不統一の調整による景観的配慮	建築物の高さが一定の範囲内に保たれた街路景観となる。	
高度利用地区	都市計画法	都市再開発法 建築基準法	それぞれの用途地域により「容積率の最高限度・最低限度」「建ペイ率の最高限度」が定まる。建築物の最低面積は200m²。壁面の位置の制限は適宜定める。	一定のオープンスペースの確保と高層建築のゆとりある配置	道路からセットバックされ，それぞれの敷地の中で独立した景観対象となる高層建築群。	新宿副都心
特定街区	都市計画法	建築基準法	市街地の整備改善を図るため，一街区を基準とし，建物の容積率高さの最高制限，壁面の位置の制限等を定める。	視覚的に一体感のある街区の形成	壁面線，高さなどで一つのまとまりを感じさせる街並みが形成される。	

（付表1.）つづき(1)

制度	法令・通達等	関連法規	内容	誘導の目的	景観面への影響	備考
防火地域	都市計画法	耐火建築促進法 建築基準法	集団式防火地域の設定が経済上困難な密集市街地区域で通常幅員11m以上の幹線街路の両側に奥行11mの範囲に計画（路線式防火地域）	火災の危険の防除を目的とした防火地域の形成	沿道上に列状に立ち並ぶ防火建築群が出現する可能性がある。	
美観地区	都市計画法	条例	市街地の美観を維持するため，建築物の敷地，構造又は建築設備に関する制限を行う。	市街地の美観の維持	建築物への規制と共に電柱，植栽等周辺環境要素への配慮も行われ，美しい沿道景観を生み出す。	
風致地区	都市計画法	都道府県条例	建築物では高さ8～15m以下，建ペイ率$\frac{2}{10}$～$\frac{4}{10}$以下，外壁の後退2～3m以下。位置，形態，意匠等が風致と著しく不調和でないこと。土地の形質の変更，木竹の伐採等では，風致の維持に支障を及ぼす恐れが少ないこと。	都市の風致の維持	緑の多い美しい沿道景観を形成できる	
歴史的風土（特別）保存（地区）区域	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法	都市計画法	指定地域内における各種の現状変更行為の届出制又は規制	歴史的風土の保存	幹線街路が入り込むことは，原則的にはありえないが，集落全体がバイパス等からのランドマークになったり，沿道にその雰囲気を取り込んだりすることはありうる。	
緑地保全地区	都市緑地保全法	都市計画法	指定地域内における開発行為への各種規制と緑化の推進	良好な自然的環境を形成している緑地の保全	沿道景観に良好な自然環境，すぐれた風致などを取り込むことができる。	市街化区域内
流通業務地区	流通業務市街地の整備に関する法律	都市計画法	トラックターミナル，卸売市場，倉庫野積場，運輸・倉庫関連事業所，車庫燃料施設，整備工場等の流通関連施設以外の施設建築の禁止	都心の交通渋滞の緩和，流通機能の向上	機能優先の地域整備が進められるため，景観的な魅力は生み出されにくい。道路上も貨物車輛が多くなる。	東京，大阪，その他政令で定める大都市について整備する。
第一種生産緑地地区 第二種生産緑地地区	生産緑地法 大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法	都市計画法 土地区画整理法	おおむね1ha以上で永年性植物が栽培されているか，都市公園に隣接している農地についての転用規制 土地区画整備事業等に係る区域内の農地で，おおむね0.2ha以上のものについての転用規制	市街地内における，防災効果等の環境機能を果すと共に，公共施設用地としての保留地機能を持つ緑地の保全	緑地を活かした沿道景観を形成することができる。	市街化区域内
重要伝統的建造物群保存地区	文化財保護法	都市計画法 市町村条例	当該伝統的建造物群の特性に関わる各種改変行為の禁止	周囲の環境と一体となって歴史的風致を形成している建造物群の保存	幹線街路からのランドマークになり得る	都市計画区域外も可
市街地開発事業	都市計画法	土地区画整理法 新住宅市街地開発法 都市再開発法 新都市基盤整備法 大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法		各種の景観的配慮がなされる可能性を持った市街地整備	計画に景観的配慮を種々の形で取りくむことは可能	

（付表１）　つづき(2)

制度	法令・通達等	関連法規	内容	誘導の目的	景観面への影響	備考
（緑化推進）	都市緑化対策推進要綱		歩道幅員 2.5m以上の都市内道路においては整備を図る	街路樹及び植樹帯の整備	沿道植栽による街路環境の向上	
（公園緑地整備）	緑のマスタープラン策定の推進について		避難路，緩衝緑地（防火，騒音等）としての緑地の整備	〃	〃	
沿道環境整備道路	沿道環境整備要綱		第一種及び第二種住居専用地域等を通過する幹線道路において，夜間の騒音が基準値を上回るものについて沿道環境整備を行う。	緩衝建築物，緩衝緑地の設置による。	〃	4車線以上の道路
日影による建築制限	建築基準法	都道府県条例 市町村条例	条例で定められた地域における，隣接敷地に対する日影影響規制	建築の高層化に伴う日影の発生による周囲の土地の環境悪化の抑制	頭部を斜めにけずられたり，道路の南北で高さの異なる建物が出現する。	第一種，第二種住専，住居近隣商業，商業地域の内，条例で定められた地域に限る。
緑化協定	都市緑地保全法		市街地の良好な環境を確保するため，一定区域の地権者の合意により樹木の種類，樹木を植栽する場所，かき又はさくの構造等の協定を結ぶ。	緑化による市街地の良好な環境の形成	緑豊かな市街地景観を沿道景観として取り込むことができる。	都市計画区域内
建築協定	建築基準法	市町村条例	住宅地の環境又は商店街の利便等の維持増進のため，協定区域内における建築物の敷地，位置，構造用途，形態意匠又は建築設備に関する基準についての協定	住宅地としての環境又は商店街としての利便の維持増進と共に土地の環境をも改善する。	景観的に一体性があり，環境的にもすぐれた住宅地，商店街を沿道景観として取り込める。	日比谷公園向側で4社による協定例
道路上の建築物	建築基準法	道路法 道路の上空に設ける通路の取扱い等について	公衆便所，巡査派出所等公益上必要な建築物及び，安全，公益衛生上等で必要な公共用歩廊等。	公共の利便性の向上	道路用地，空中への構造物の出現	道路占用物件と関連法記追加 建築物の屋上部を連結する通路の取扱いについて
近郊緑地特別保全地区	首都圏近郊緑地保全法	首都圏整備法	無秩序な市街化に伴う緑地の荒廃と，生活環境の悪化を防ぐため，緑地保全への強度な規制。	無秩序な市街化に対する緑地等の保護と市街化の抑制	緑地を活かした沿道景観を形成することができる。	近畿圏は別途同様にあり
（広告類規制）	屋外広告物法	都道府県条例	美観風致の維持上必要な場合，広告物及びこれを掲出する物件の形状，面積，色彩，意匠等について禁止又は制限を行う。	屋外広告物の排除による美観風致の維持	沿道景観の悪化を防止できる。	
公園緑地	都市公園法	都市計画法	都市公園整備標準設置基準による都市内への配置	公園，緑地，緑道等の保全，造成による自然風致	緑を活かした沿道景観を形成することができる。	
保存樹・保存樹林	都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律		樹容が美観上特にすぐれている，1.5mの高さにおける幹回り1.5m，高さ15m以上等の樹木及び，集団の樹容が美観上特にすぐれている樹木の集団	樹容が美観上特にすぐれた樹木，樹木集団の保存による都市の美観風致の維持	高木や樹林のランドマーク的な活用が図れる。	都市計画区域内
路上駐車場	駐車場法	道路法 都市計画法	自動車交通が著しくふくそうする商業地域，近隣商業地域内に設けられた「駐車場整備地区」内において，設置計画基準に沿って設置する。	道路上も含めた駐車施設の確保	道路際の路上駐車で，沿道景観が遮蔽される。	道路付属物
道路施設・道路工作物	道路法		トンネル・橋，渡船施設，道路用エレベーター等	道路と一体となってその効用を全うする。	道路と一体化した景観的配慮を必要とする。	
道路附属物	道路法		道路管理者が設けた並木，街灯，自動車駐車場，共同溝等，さく，駒止，道路情報管理施設，料金徴収施設，地点標，防雪・防砂施設	道路構造の保全，安全かつ円滑な道路の交通の確保	〃	
兼用工作物	道路法	地方鉄道法	堤防，護岸，ダム，鉄道，軌道等との交差部分，駅前広場等の公共の用に供する部分	道路施工・管理の明確化	〃	

（付表1）　つづき(3)

制度	法令・通達等	関連法規	内容	誘導の目的	景観面への影響	備考
路上施設	道路構造令		歩道，自転車道，自転車歩行者道，中央帯，路肩，自転車専用道路，自転車歩行者専用道路，歩行者専用道路に設けられる道路附属物（共同溝を除く）	道路構造に関する道路附属物の明確化	道路と一体化した景観的配慮を必要とする。	
道路構造の基準	道路法 道路構造令		幅員，建築限界，線形，視距，こう配，路面排水施設，交差又は接続，待避所，横断歩道橋・さくその他安全な交通を確保するための施設等	道路構造の技術的基準を定めるための項目の設定	景観的配慮を充分盛り込む必要がある。	
道路占用工作物・物件・施設	道路法	都市計画法 都市再開発法 条例	電柱，電線，変圧塔，郵便差出箱，公衆電話所，広告塔等の工作物。水道管，下水道管，ガス管等の物件。鉄道・軌道等の施設。歩廊，雪よけ，地下街，地下室道路，露店，商品置場等の施設。看板，標識，旗ざお，パーキングメーター，幕及びアーチ等の工作物，その他法令に基づく各種の施設	道路上への設置の許可の対象となる占用物の明確化	道路と一体化した景観的配慮を必要とする	
路上広告物	指定区間内の一般国道における路上広告物等の占用許可基準について	道路法	添加看板，突出看板，立看板，自家用看板等の路上広告物に対する禁止場所，設置方法，構造色彩等の占用許可基準	道路交通の安全の確保及び道路環境の整備	美観風致への配慮といった原則論が述べられているのみ	公共的目的を持つもの，公職選挙法によるもの，冠婚葬祭のための一時的なものは除く。
道路標識・区画線・道路標示	道路標識・区画線及び道路標示に関する命令	道路法 道路交通法	道路標識・区画線・道路標示の分類と設置者の区分（道路管理者・公安委員会）及びこれ等の様式，設置位置の規定等	道路における危険の防止と交通の安全・円滑化	安全性・利便性を優先し，景観的配慮は述べられていないため，景観的にはマイナスの影響が発生する恐が少なくない。	
（公衆電話・電柱等の設置）	道路の占用の協議に関する建設省・日本電信電話公社協定	道路法	電柱，公衆電話，地下線路等の設置位置，施工方法等の原則に関する取り決め	道路占用に関わる取り決めの明確化	電柱架線における景観面の配慮は含まれていない。	
（アーケードの取り扱い）	アーケードの取り扱いについて	建築基準法 消防法 道路法 道路交通取締法	アーケードの設置場所，構造，屋根の形態，柱の位置，添架物等に関する設置基準	相当の必要があって真に設置のやむを得ないものについての占用基準の設定	都市の美観を害しないようにという記述と広告物の添架の規制のみ。	
（高架道路下の取り扱い）	高架道路の路面下の取り扱いについて	道路法	占用物件の施設の限定，意匠構造等	〃	意匠等は都市美観を配慮するといった原則のみ。	
（照明式バス停標識の取り扱い）	照明式バス停留所標識（広告付）の道路占用について	道路法 屋外広告物法（条例）	設置場所，規格，広告の扱い，管理（設置）主体についての占用許可基準。細部については地域毎に統一した基準を定めることとし，広告物の規定も具体的に明示	バス利用者の利便の増進	停留所施設との整合も必要。	
（バス停留所の上屋の取り扱い）	バス停留所の上屋の道路占用の取扱いについて	道路法 建築基準法 消防法 道路交通法	設置場所，構造，占用主体及び管理についての占用許可基準	〃	外観について色彩以外は規定無し。	

（付表２） 要因別優れた道路の事例

	要因	道路タイプ	路線名・位置	備考
中央分離帯	中央分離帯がゆったりと取られている	A	大通り公園　札幌市	公園化
	〃	A	テレビ塔通り　名古屋市	〃
	〃	A	定禅寺通り　仙台市	緑道化　彫刻の道
	〃	A	コモンウエルスアベニュー　ボストン	〃
	〃	A	キャピトルモール　ワシントン	公園化
	〃	B	ウォードパークウェイ　カンサスシティ	
	〃	B	ジョウジワシントンメモリアルパークウェイ　ワシントン	
	〃	B	ヘンリーハドソンパークウェイ　ニューヨーク	
	〃	C	新大宮バイパス　埼玉県	
	〃	C	国道１号線　横浜市戸塚付近	既存の松並木活用
	〃	C	川越街道　埼玉県三芳町付近	〃
	中央分離帯の植栽で特色づけられている	A	代々木公園－富ケ谷付近　渋谷区	丸みのある刈込の組合せ
道路植栽	歩道と車道の間に緑地帯がゆったりと取られている	A	大学通り　国立市	桜・イチョウの列植
	〃	B	東大通り　筑波研究学園都市	
	美しい並木と緑陰が形成されている	A	表参道　渋谷区	（ケヤキ）
	〃	A	県庁前通り　宮崎県庁前	（クスノキ）
	〃	B	日比谷通り　増上寺付近　港区	（　〃　）
	〃	A	外苑前　神宮外苑　港区	（イチョウ　４列）
	〃	A	青葉通り　仙台市	（ケヤキ　３列）
	〃	A	定禅寺通り　〃	（　〃　４列）
	〃	A	高千穂通り　宮崎市	（クスノキ）
	〃	B	山下公園前　横浜市	（イチョウ）
	〃	C	五日市街道　砂川付近　立川市	（ケヤキ，シイ，カシ），郷土性
	〃	C	甲州街道　高尾駅周辺	（イチョウ）
	〃	B	中杉通り　阿佐ケ谷駅前	（ケヤキ）
	〃	C	日光街道，例幣使街道　栃木県	（スギ）歴史性，郷土性
	〃	C	南宮崎バイパス　宮崎市	（ワシントニヤパーム）郷土性
	〃	A	御堂筋　大阪市	（イチョウ）
	〃	B	日本大通り　横浜市	（　〃　）
	〃	A	シャンゼリゼ通り　パリ	
	特色のある沿道植栽がなされている	B	環状７号　目黒区	複合植栽
	〃	C	井之頭通り　武蔵野市	〃
	〃	C	日南海岸　宮崎県	〃
	〃	B	ロンバード通り　サンフランシスコ	曲りくねった道沿いの花による修景
付属物占有物	付属物・占有物が計画的に配置されている	A	銀座通り　中央区	規制標識類の増加が目立つ
	〃	A	ニコレットモール　ミネソタ	
	〃	A	大通り公園　横浜	
	付属物・占有物がデザイン的に統一されている	A	ニコレットモール　ミネソタ	
	〃	A	大通り公園　横浜	

（付表２）　つづき(1)

	要因	道路タイプ	路線名・位置	備考
歩行空間の整備	歩道が公園内に取り込まれている	A	代々木公園　渋谷区	
	歩道に面してポケットパークや広場が設けられている	A	新宿高層ビル街　新宿区	
	〃	A	外堀通り　虎ノ門三井ビル	
	〃	A	永代通り　大手町，丸ノ内周辺	
	〃	A	ペイリーズパーク　ニューヨーク	
	〃	A	グリーンエーカーパーク　〃	
	〃	A	ロックフェラーセンター　〃	
	〃	A	シカゴ市庁舎前　シカゴ	
	〃	A	パイオニアプラザ　〃	
	〃	A	ガバメントセンタープラザ　ボストン	
	〃	A	エンバルカデロセンター　サンフランシスコ	
	〃	A	インディペンデンスモール　フィラデルフィア	
線形の活用	ランドマークが出現しやすい仕組が作られている	A	国会議事堂前　千代田区	
	〃	A	絵画館前　港区	
	〃	A	迎賓館前　新宿区	
	〃	A	東京駅前　千代田区	
	〃	O	東大通り　筑波研究学園都市	筑波山
	沿道の眺めを取り込んでいる	A	内堀通り　三宅坂周辺	皇居，官庁街等
	〃	O	東大通り　筑波研究学園都市	住宅地，研究施設群
コントロールアクセス	側道を設けて出入を制限している	O	国道16号　相模原付近	
	〃	A	中央通り　四日市市	
	〃	O	東大通り，西大通り　筑波研究学園都市	
沿道土地利用	沿道が公園・緑地になっている	A	内堀通り　皇居前広場	
	〃	B	皇居北ノ丸－千鳥ケ淵	
	〃	A	原宿一富ケ谷　代々木公園	
	〃	A	神宮外苑通り　渋谷区	
	〃	O	レイクショアドライブウェイ　シカゴ	
	〃	O	ヘンリーハドソンパークウェイ　ニューヨーク	
	〃	O	ロック・クリーク&ポトマックパークウェイ　ボストン	
	沿道の景観に特色がある	A	銀座通り　中央区	明るく活気がある
	〃	A	馬車道　横浜市	トータルな空間デザイン
	〃	A	青山通り　神宮前付近	広さ，しゃれた店舗
	〃	A	〃　赤坂見附付近	近代都市のダイナミックな景観
	〃	A	元町商店街　横浜市	しゃれた店舗，港町の雰囲気
	〃	A	中華街　〃	エキゾチックな雰囲気
	〃	A	5番街　ニューヨーク	都市的な雰囲気
	〃	A	ブロードウェイ（42th～47th）〃	不夜城，劇場街
	〃	A	ミシガン通り（magnificient mile）シカゴ	渋みのある商業空間
	〃	B	若宮大路　鎌倉	歴史的な雰囲気
	〃	B	守礼門前　沖縄	〃

（付表３）　景観操作方針と操作手法の関係

景観操作手法 ＼ 景観操作方針	地区のまとまりをつくる		わかりやすさを高める		見通しをよくする	安全性・安心感を高める	親しみやすさをつくる					
	統一感をつくる	地区のシンボルをつくる	場所や用途をわかりやすくする	視覚情報をわかりやすくする			潤いをもたらす	落着いた雰囲気をつくる	味わい・興味深さ・飽きにくさをつくる	生理的な不快感や威圧感を抑える	汚なさ・陰うつさ・安っぽさを改善する	通行の妨害を改善する
A 1　樹木により緑陰をつくる							●	●	●	●		
A 2　付属物や占用物はできる限り減らす	●			●	●							●
A 3　バスおよびタクシー等の停車帯を設ける			●			●						●
A 4　沿道の眺めを取り込む		●	●						●			
A 5　ランドマークが出現しやすい仕組みをつくる		●	●						●			
A 6　ランドマークを引き立てる		●	●						●			
A 7　道路の付属物や占用物を統一的にデザインする	●	●	●	●	●			●	●			
A 8　付属物や占用物の存在感を抑える	●			●	●			●				
A 9　付属物や占用物には耐久性があり，かつ退色しにくいものを用いる	●	●				●		●	●		●	
A 10　ガードレール類のデザインを改善する	●				●	●		●	●		●	●
A 11　標識類の裏面や支柱を目立たなくする	●			●	●			●			●	
A 12　街路灯の光源部並びに連続性をもたせる	●	●	●	●		●						
A 13　舗装に色，模様，テクスチュアを施す	●	●	●			●	●	●	●	●	●	
A 14　設置物の汚れ，破損を直ちに改善する				●		●	●				●	
A 15　不要となった設置物は直ちに撤去する	●			●				●			●	●
A 16　電柱・電線類を地下埋設する				●	●						●	●
A 17　直接利用施設は沿道の建物や広場に組み込む	●				●							●
A 18　公衆便所は（半）地下化する										●	●	
A 19　都市を代表する街路では高架構造物を並行させない	●			●	●			●		●	●	●
A 20　歩道橋を付近の建物と統一のとれたデザインにする	●								●			
A 21　アーケードは沿道建物と一体化して柱を減らす	●			●	●						●	●
A 22　ファサードの高さをそろえる	●											
A 23　壁面線の位置を一定範囲内におさめる	●											
A 24　大型建築物の前面は公共広場化する							●	●	●			●
A 25　歩道橋は沿道の建物と一体化する	●				●							●
A 26　緑地周縁部の植栽には，街路からの見え方も考慮する		●	●				●	●				
A 27　地区ごとに看板類のデザインを整理統合する	●			●	●				●		●	
A 28　建築物の外観を常にきれいに保つ							●		●		●	
A 29　窓辺や店先に花を飾る	●						●		●			

（付表３）　つづき(1)

景観操作方針 ＼ 景観操作手法	地区のまとまりをつくる		わかりやすさを高める		見通しをよくする	安全性・安心感を高める	親しみやすさをつくる						
	統一感をつくる	地区のシンボルをつくる	場所や用途をわかりやすくする	視覚情報をわかりやすくする			潤いをもたらす	落着いた雰囲気をつくる	味わい・興味深さ・飽きにくさをつくる	生理的な不快感や威圧感を抑える	汚なさ・陰うつさ・安っぽさを改善する	通行の妨害を改善する
B 1　通行する車種等を把握する						●		●		●		
B 2　中央分離帯を設け植栽を施す	●			●		●	●	●	●	●		●
B 3　車道と歩道の間に並木等を設ける	●	●		●		●	●	●	●	●		
B 4　植栽で地区を特徴づける	●	●	●				●	●	●			
B 5　付属物や占用物を計画的に配置する	●			●	●			●	●			●
B 6　歩行空間を十分に確保する					●	●	●	●				●
B 7　バス停を広くとる			●			●	●	●				●
B 8　通行区分を明快にする			●			●						●
B 9　下り坂の眺望を確保する			●		●				●			
B10　まとまりのある地区の分断を防ぐ	●							●				
B11　交差点を個性的にする		●	●						●			
B12　橋梁を特徴ある個性的な形態にする		●	●						●			
B13　橋上からの眺望を妨げないようにする			●		●				●			
B14　通行者のために橋上のデザインを工夫する							●	●	●		●	
B15　歩道橋の周辺には十分な歩行空間を確保する					●	●	●	●				●
B16　標識や路面標示類の設置は必要最少限にする	●			●	●			●				●
B17　標識・標示類の簡潔な表示システムを考案する	●			●	●			●				●
B18　道路植栽の手入れを十分にする	●	●			●		●	●	●		●	
B19　路上放置物は直ちに撤去する	●			●	●		●	●			●	●
B20　電柱は道路敷を避け沿道に配置する				●	●			●			●	●
B21　信号機を見やすくする				●		●						
B22　高架構造物の下側を商店街化する									●		●	
B23　高架構造物の下側を明るく保つ						●	●				●	
B24　高架構造物の下側を公共的な利用に供する									●		●	●
B25　高架構造物により街路のスケール感を乱さないようにする	●			●								
B26　高架構造物の下面および支持物の外観を美化する							●	●	●		●	
B27　高架構造物の高さを低くしすぎない					●					●	●	
B28　歩道橋を特徴ある個性的な形態にする		●	●						●			
B29　通行者のために歩道橋上のデザインを工夫する							●	●	●		●	
B30　歩道橋上からの見通しを妨げない			●		●							

（付表３）　つづき(2)

景観操作方針 ＼ 景観操作手法	地区のまとまりをつくる		わかりやすさを高める		見通しをよくする	安全性・安心感を高める	親しみやすさをつくる					
	統一感をつくる	地区のシンボルをつくる	場所や用途をわかりやすくする	視覚情報をわかりやすくする			潤いをもたらす	落着いた雰囲気をつくる	味わい・興味深さ・飽きにくさをつくる	生理的な不快感や威圧感を抑える	汚なさ・陰うつさ・安っぽさを改善する	通行の妨害を改善する
B 31　歩道橋の下面をシンプルに仕上げる								●	●	●	●	
B 32　配電トランス類の外観を工夫する	●				●						●	●
B 33　ゴミ集積所のゴミを人目に曝さない	●									●	●	
B 34　アーケードのデザインを洗練する	●		●		●		●		●		●	
B 35　街路の歩道を公園緑地内へ引き込む						●	●	●	●	●		●
B 36　ポケットパークを設ける		●					●	●	●			
B 37　建物をセットバックさせる					●	●	●	●				●
B 38　大型構造物の前面には緑地帯を設ける						●	●			●	●	
B 39　住宅の前面には植栽帯を設ける							●	●	●		●	
B 40　地区のシンボル上に高架構造物を架けない		●	●	●				●		●	●	
B 41　沿道の敷地の柵を目立たなくする					●		●		●	●	●	
B 42　閉店時のシャッターの外観を楽しめるものにする							●		●	●	●	
B 43　工事中の囲障壁等の外観デザインを工夫する						●	●		●	●	●	
B 44　単調な壁面を街路側に曝さないようにする							●	●	●	●	●	

（付表３）　つづき(3)

景観操作方針 ＼ 景観操作手法	地区のまとまりをつくる		わかりやすさを高める		見通しをよくする	安全性・安心感を高める	親しみやすさをつくる					通行の妨害を改善する
	統一感をつくる	地区のシンボルをつくる	場所や用途をゆかりやすくする	視覚情報をわかりやすくする			潤いをもたらす	落着いた雰囲気をつくる	味わい・興味深さ・飽きにくさをつくる	生理的な不快感や威圧感を抑える	汚なさ・陰うつさ・安っぽさを改善する	
C1 通行区分のために高低差をつける			●			●				●		
C2 中央分離帯は極力大きくとる	●		●			●	●		●	●		
C3 車道と側道との間に緑地帯を設ける	●		●			●	●	●	●	●		
C4 分岐部や屈曲部に緑地帯を設ける		●	●	●			●		●			
C5 舗装端部を確実に仕上げる			●	●							●	
C6 極端に長い直線を避ける						●			●			
C7 線形の透視形態を平滑化する	●			●		●			●			
C8 地形の起伏を活用する			●		●				●			
C9 ランドマークを引き立たせる		●	●						●			
C10 線形を地形等になじませる					●			●	●			
C11 保全対象の破壊を防ぐ		●	●				●	●	●			
C12 のり面を目立たなくする							●	●	●	●	●	
C13 切りとりによって眺望を確保する			●		●	●			●	●	●	
C14 トンネルの坑口を工夫する		●				●			●	●	●	
C15 オーバーブリッジ部のデザインを工夫する		●			●	●			●	●	●	
C16 ガードレールをこま切れにしない	●			●		●					●	
C17 郷土性を発揮し得る樹種を選定する	●	●	●				●	●	●			
C18 良好な眺望を妨げるものは設置しない		●	●		●				●			
C19 標語看板等のデザインを改善する				●				●			●	
C20 電柱類を目立たなくする				●	●			●			●	●
C21 道路と一体的に眺められる建物をつくる		●	●						●			
C22 野立て看板は設置せず広告塔にまとめる	●			●	●			●			●	

道路・街路景観計画体系に関する研究

ISSN 0386-5878
土研資料第1755号
マイクロフィルム第　　号
昭和57年1月（1982）
芹沢　誠・篠原　修
二上克次

キーワード　道路景観計画体系，景観計画上の道路分類，都心部幹線街路，市街部一般街路，郊外部幹線道路

要　旨

道路をそのスケール及び位置によって景観的に性格分類し，都心部幹線街路，市街部一般街路，郊外部幹線道路について，計画・設計のプロセスと操作対象の種類を軸に景観計画の枠組を設定した。

郵便はがき

四十円切手をはって下さい

3 0 5 - □ □

茨城県筑波郡豊里町大字旭一番地

建設省土木研究所
緑化研究室　御中

No. 1

No. 1

配布先氏名

配布先住所

土木研究所資料第1755号　　部

上記のとおり受領しました。

所　属（住所）

氏　名　　印