ＩＳＳＮ　0386－5878
土木研究所資料　第2314号

土木研究所資料

道路・街路景観計画体系に関する研究
その３〔国道バイパス景観の変遷〕

昭和61年３月

建設省土木研究所
道路部緑化研究室

「Copyright © (1986)by P.W.R.I

All rights reserved. No part of this book may be reproduced by any means, nor transmitted, nor translated into a machine language without the written permission of the Director General of P.W.R.I

この報告書は，土木研究所長の承認を得て刊行したものである。したがって，本報告書の全部又は一部の転載，複製は，土木研究所長の承認を得ずしてこれを行ってはならない。



庄亦／木曾海道六拾九次之内・番場

土木研究所資料
第2314号 1986年3月

道路・街路景観計画体系に関する研究 その3〔国道バイパス景観の変遷〕

緑化研究室 篠原 修
二上克次
元緑化研究室長 芹沢 誠
(国営昭和記念公園工事事務所所長)

要旨

バイパスにおける道路景観が供用当初から現在に至るまでどのように変遷して来たかを景観タイプの変化として捉え，変遷パターンの類型化，変遷期の位置づけ，景観保全要因の考察を行ったものである。分析の結果，次のようなことがわかった。

①沿道の開発が進んでいるバイパスにおいては供用後初期に景観タイプの変化が起っている。

②バイパスの景観の変遷をパターン化すると，景観タイプが変化しない保全型，変化する混乱化型など4つのタイプに分れる。

③田園，自然風景が保全された例は，道路構造が高盛土，切土区間及び副道併設区間であり，沿道からのアクセスが難しい所である。

キーワード：国道バイパス，景観変遷

はじめに

本報告は，土研資料第1910号道路・街路景観計画体系に関する研究，その2〔バイパス景観のタイプ分類と評価〕昭和58年3月の続編として，国道バイパスにおける道路景観の変遷を調査した結果をとりまとめたものである。

土研資料1910号では国道バイパスの道路景観にはどのようなタイプがあるか，またどのような景観が人々によって評価されているかを分析した。その結果，バイパス景観には7つ（詳細には10）のタイプがあること。景観評価に特に影響している要因は景観タイプ，道路緑地などであることがわかった。

本報告はこれらの結果を踏まえ，バイパスにおける景観が道路供用後どのように変化したかを記録写真等をもとに追跡調査し，景観変遷パターンの類型化，景観保全要因の考察等を行ったものである。

謝　辞

本研究の実施にあたり関東地建管内の常陸，宇都宮国道，大宮国道，東京国道，長野国道，横浜国道の各工事事務所及び，関東技術事務所の各位に資料提供等，多大の御協力をいただいた。末尾ながら，厚く感謝の意を表しておきたい。

昭和61年3月　　道路部緑化研究室

主任研究員　篠原　修

二上克次

元緑化研究室長　芹沢　誠

（国営昭和記念公園工事事務所所長）

目　　次

Ⅰ　研究結果の要旨 …… 1

Ⅱ　バイパス景観の変遷分析 …… 11

1. 研究の目的 …… 11

2. 対象路線 …… 11

3. 研究方法 …… 13

4. 研究結果 …… 13

4.1　バイパス景観の変遷 …… 13

4.1.1　藤沢バイパス　（国道１号） …… 13

4.1.2　草加バイパス　（国道４号） …… 26

4.1.3　新４号国道　（　同上　） …… 46

4.1.4　水戸バイパス　（国道６号） …… 74

4.1.5　軽井沢バイパス　（国道18号） …… 86

4.1.6　甲府バイパス　（国道20号） …… 114

4.2　景観変遷パターンの類型化 …… 141

4.3　景観保全要因の考察 …… 142

4.4　都市計画用途指定の変更 …… 146

4.5　沿道の用途指定と景観変遷の関係 …… 155

4.6　バイパス沿道の土地利用変化の分析 …… 155

Ⅲ　道路構造と景観変遷の関係 …… 159

1. 目　的 …… 159

2. 対象路線 …… 159

3. 分析方法 …… 159

4. 分析結果 …… 159

4.1　藤沢バイパス …… 159

4.2　草加バイパス …… 166

4.3　新４号国道 …… 172

4.4　水戸バイパス …… 178

4.5　土浦バイパス（国道６号） …… 185

4.6　軽井沢バイパス …… 190

4.7　甲府バイパス …… 198

5. バイパス景観の保全と道路構造 …… 206
5. 1 道路構造 …… 206
5. 2 幅員構成と植栽 …… 207
5. 3 地形要素 …… 208
5. 4 沿道要素 …… 209

Ⅰ　研究結果の要旨

バイパス景観の変遷分析結果の概要は次の通りである。

1. 研究の目的

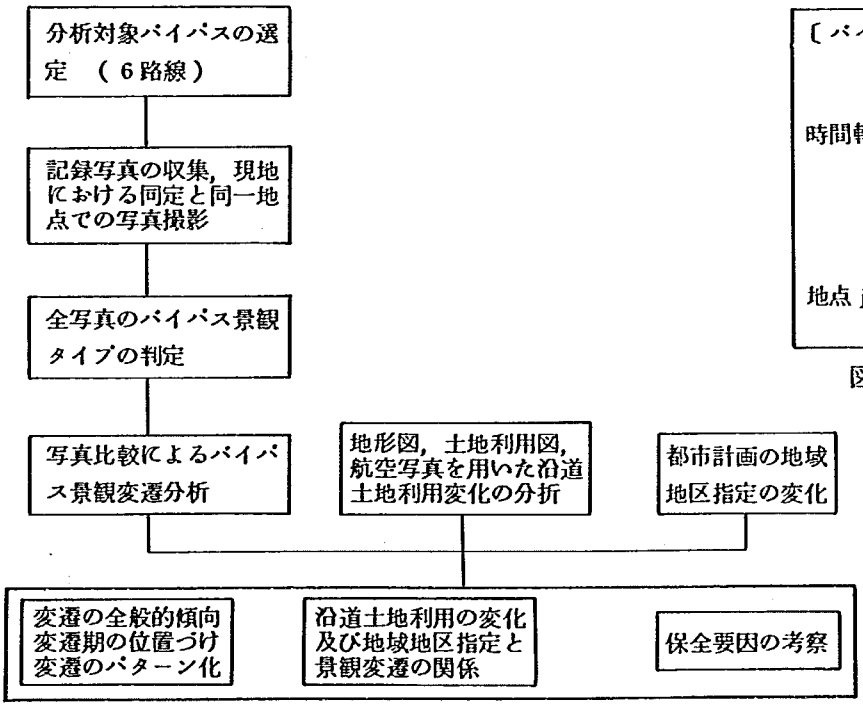
本報告は，土研資料１９１０号の結果を踏まえて，国道バイパスにおける道路景観が供用当初から現在に至るまでどのように変遷して来たかを把握することを目的としている。

2. 分析の対象と方法

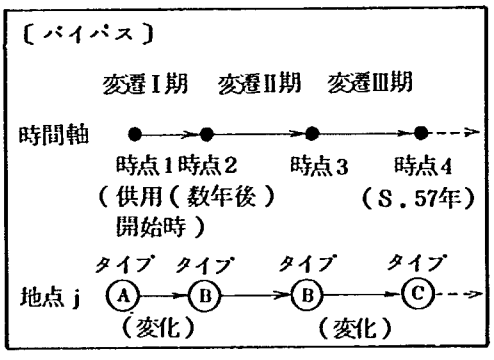
関東地建管内国道バイパスの中からⅡ．景観の変遷分析では供用後の経過年，記録写真の有無などを勘案して，藤沢バイパス（国道１号），草加バイパス（国道４号），新４号国道（国道４号），水戸バイパス（国道６号），軽井沢バイパス（国道１８号），甲府バイパス（国道２０号）の６路線を対象とした。Ⅲ．道路構造と景観変遷の関係では上記６路線に土浦バイパス（国道６号）を加えた７路線を対象とした。

3. 分析方法

図Ⅰ－１に調査・分析フローを示す。



図Ⅰ－１　調査・分析フロー



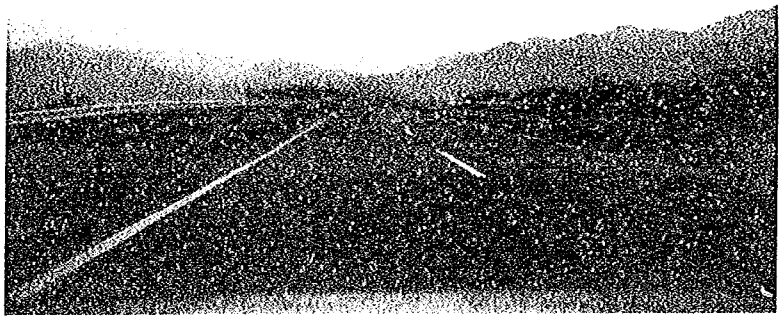
図Ⅰ－２　バイパス景観変遷の捉え方

まず始めに，調査対象としたバイパス６路線における供用時以後の記録写真等のデータ（表Ⅰ－１）を収集し，時点別に整理した。第２に，記録写真を路線ごとに地点を同定し，現地に赴いて昭和５７年あるいは５８年現在の景観を同一地点から撮影した。第３に，これらの収集，撮影した写真を図Ⅰ－２に示す景観変遷の捉え方に従って整理した。すなわち供用開始時を時点１とし，それから数年後を時点２とし，この間を変遷Ⅰ期とした。以下同様にしてⅡ期，Ⅲ期と変遷期を設定した。第４に，各地点の各時点における道路景観写真の景観タイプを表Ⅰ－２，写真Ⅰ－１～７等の例を補助手段に用いて判定し，これらを比較分析した。すなわち景観の変遷を各時点間の景観タイプの変化として捉える方法をとった。第５に，空中写真（縮尺1／8,000～1／15,000程度）から片側２５０m幅の土地利用，建物用途を読み取り，これを1/25,000地形図に落として時点ごとに整理し，沿道の土地利用変遷図を作成した。第６に，これらの調査と併行して各バイパスが通過する都市の供用前からの都市計画図を収集し，バイパス沿道の用途地域指定の変遷をあわせて調査した。また，これらの結果を用いてバイパスの景観変遷と，土地利用，用途地域指定の関連についても分析した。最後に道路構造と景観の変遷の関係を道路平面図，横断図を収集して分析した。

表Ⅰ－１　分析用データ一覧

	年次（昭和） / データ	9	39	40	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58
藤沢バイパス	景観写真			◎																	◎
	都市計画図			◎			◎									◎					
	地形図																○				
	土地利用図																				
	空中写真		◎				◎								◎						
草加バイパス	景観写真				◎	◎									◎	◎	◎			◎	
	都市計画図				◎															◎	
	地形図																○	○			
	土地利用図												○					越ケ谷草加			
	空中写真								◎			◎ 越ケ谷					◎				
水戸バイパス	景観写真							◎	◎		◎									◎	
	都市計画図	○				◎									◎						
	地形図																	○			
	土地利用図												○								
	空中写真						◎					◎									
甲府バイパス	景観写真							○	◎	◎	◎	◎				◎				◎	
	都市計画図					◎			◎		◎										
	地形図														○						
	土地利用図													○							
	空中写真												◎								
軽井沢バイパス	景観写真									◎	◎			◎	◎	◎	◎				◎
	都市計画図						◎									◎					
	地形図																				
	土地利用図																				
	空中写真																				
新４号国道	景観写真															◎		◎	◎		◎
	都市計画図									◎											
	地形図																				
	土地利用図																				
	空中写真																				

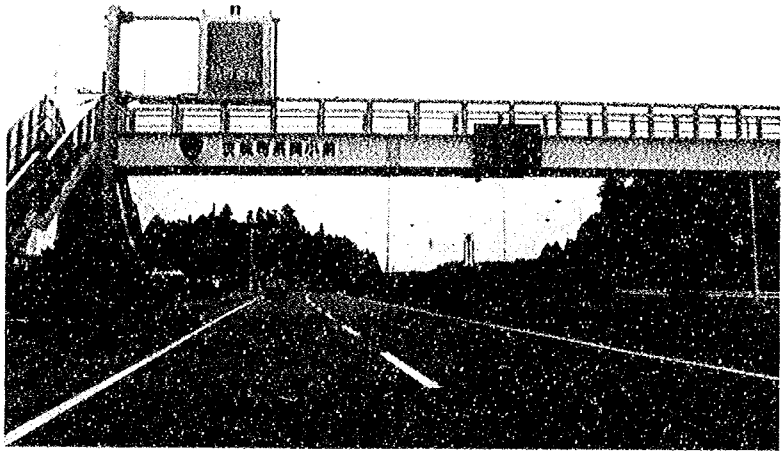
◎：分析に用いたもの　　○：今回の分析に用いなかったもの



タイプⅠ　自　然　風　景　型



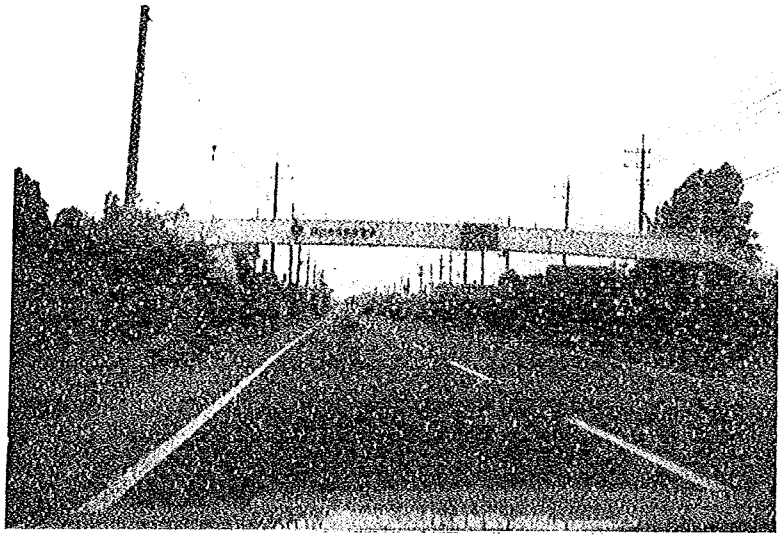
タイプⅡ－1　田　　園　　型



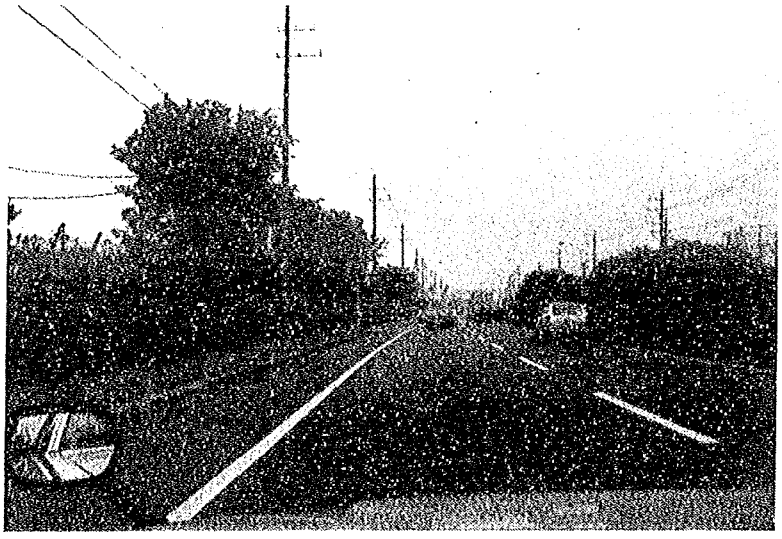
タイプⅡ－2　田園＋人工施設型

写真－Ⅰ 1.　数量化Ⅳ類によるタイプ分類の例

（土研資料第 1910 号の結果による。以下同）



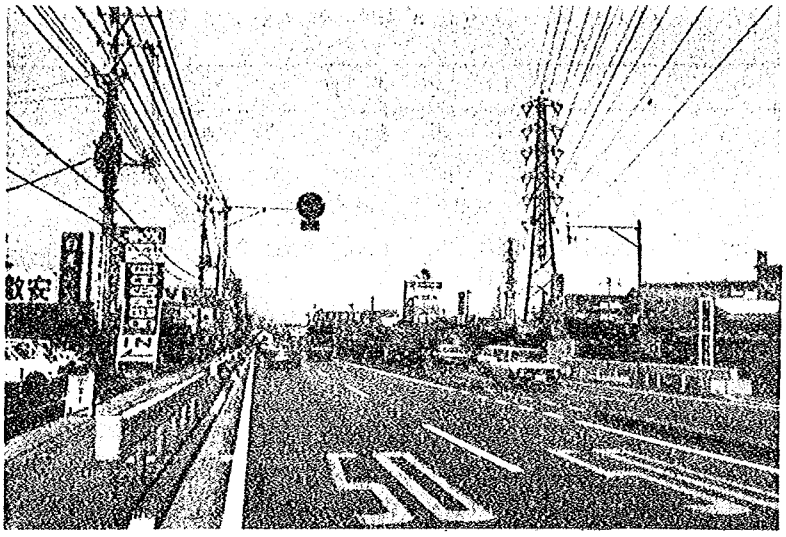
タイプⅢ　住　宅　地　型



タイプⅣ－1　工場＋植栽型



タイプⅣ－2　工　　場　　型



タイプⅤ－１　混　　在　　型



タイプⅥ　　街　　路　　型



タイプⅦ　　道　路　緑　地　型

表Ⅰ－2　数量化Ⅳ類に基づくタイプ分類

バイパス景観タイプ	
タイプ名と特徴	
Ⅰ	自然風景型：海岸，山の中，山林，背景に山並など自然要素が卓越する。
Ⅱ－1	田園型：田園風景で開放感がある。
Ⅱ－2	田園＋人工施設型：田園風景に人工施設が散在する。
Ⅲ	住宅地型：住宅地を通る。
Ⅳ－1	工場＋植栽型：工場・倉庫地帯を通り植栽が豊かである。
Ⅳ－2	工場型：工場・倉庫地帯を通るが植栽が乏しい。
Ⅴ－1	混在型：多種多様な建物，施設（住宅，商業，業務ビル）が混在。
Ⅴ－2	自動車関連型：特に自動車関連施設が卓越したもの。
Ⅵ	街路型：都市内の街路的性格をもつ。
Ⅶ	道路緑地型：上記のタイプにかかわらず特に道路緑地が豊かである。

（注）土研資料第1910号参照

4. 分析結果と考察

(1) 景観タイプの割合の推移

景観変遷の傾向を大づかみに見るために（各時点での地点が必ずしも一致しないため統計的には問題があるが）各路線の時点ごとの景観タイプの割合図を作成した（図Ⅰ－3）。

水戸バイパス，藤沢バイパス，新4号国道では，図Ⅰ－3からわかるように，各時点を通じて人々に良いと評価された（以下単に評価が良いと書く，評価は表Ⅰ－3，4参照）田園型，田園＋人工施設型が多く，田園風景がよく保全されている。また，軽井沢バイパスにおいても供用当初の自然風景型が現在に至るまで変化せず，良好な自然風景が保全されている。一方，草加バイパスにおいては時点1で田園型，住宅地型が各々30％，60％であったが，ほぼ10年を経過した時点3ではこれらのタイプは8％，15％と減少し，これに代わって評価の低い混在型，自動車関連型が大半を占める。また57年にはこれらのタイプの合計が80％を占めている。

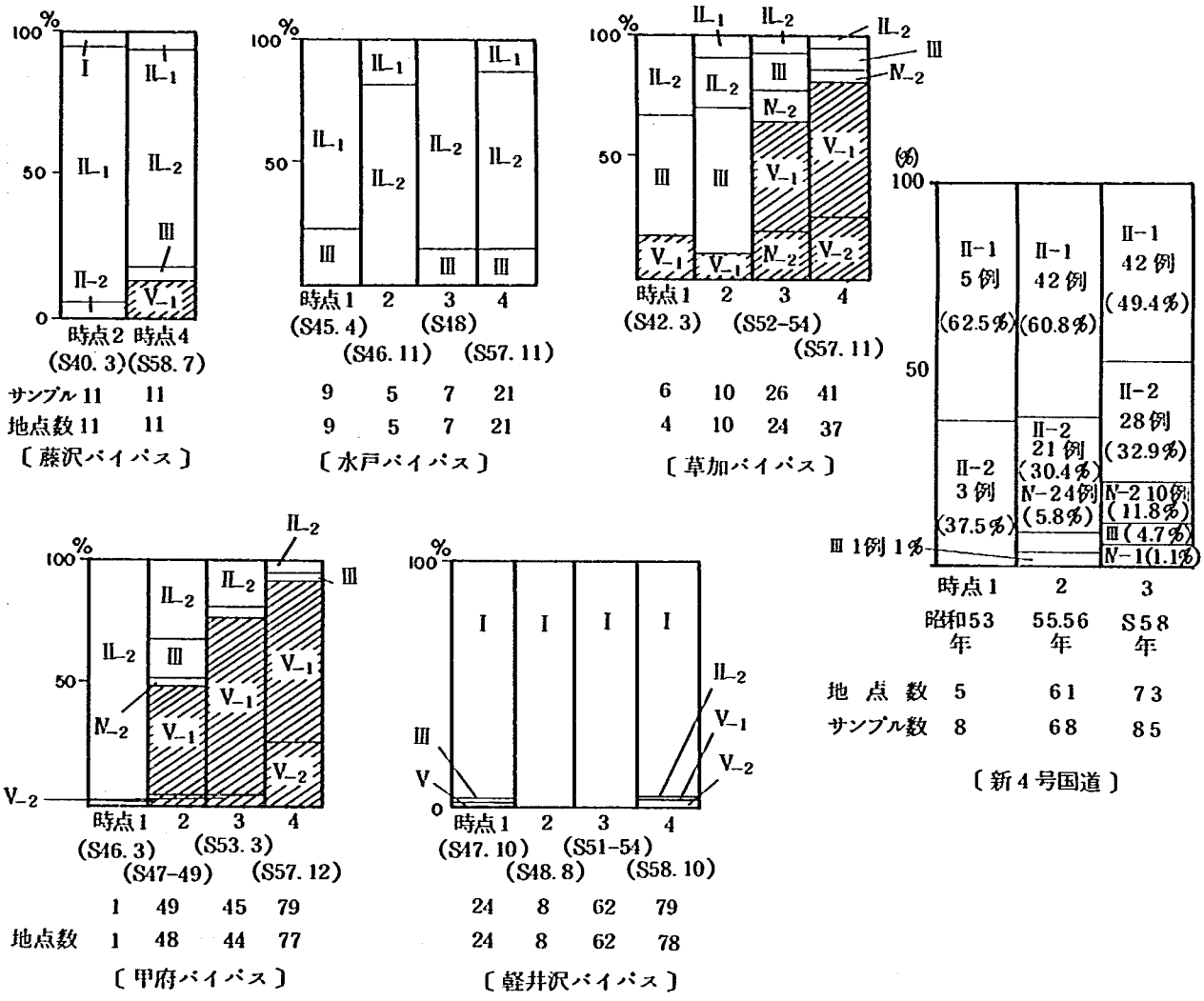
甲府バイパスではこの傾向はより顕著で，時点2，すなわち供用後1～3年で混在型と自動車関連型が全体の49％を占めており，時点3になるとこれが76％に達し，時点4では全体の91％にまで及んでいる。

以上から，開発を進めようとする圧力の強いバイパス（例えば草加，甲府両バイパス）における道路景観は，供用当初の一般的景観タイプと考えられる田園型，自然風景型などから混在型，あるいは自動車関連型に推移するのが大勢であると言えよう。

(2) 景観タイプの変遷パターンと変遷期の位置づけ

収集，撮影した写真を景観タイプ変遷パターンとして路線別に整理した。図Ⅰ－4に草加バイパスの例を示す。

図の最上段は図Ⅰ－2に示した捉え方に従う各バイパスの時点，変遷期の表示であり，図



図Ⅰ－3　時点別バイパス景観タイプの割合（図中のⅠ，Ⅱ−1等の文字は景観タイプを示す。表Ⅰ−2参照）

表Ⅰ－3　バイパス景観の定量分析（良好性，3要因）〔土研資料1910号より抜粋〕

サンプル数：66　　定数：−0.266　　重相関係数：0.847

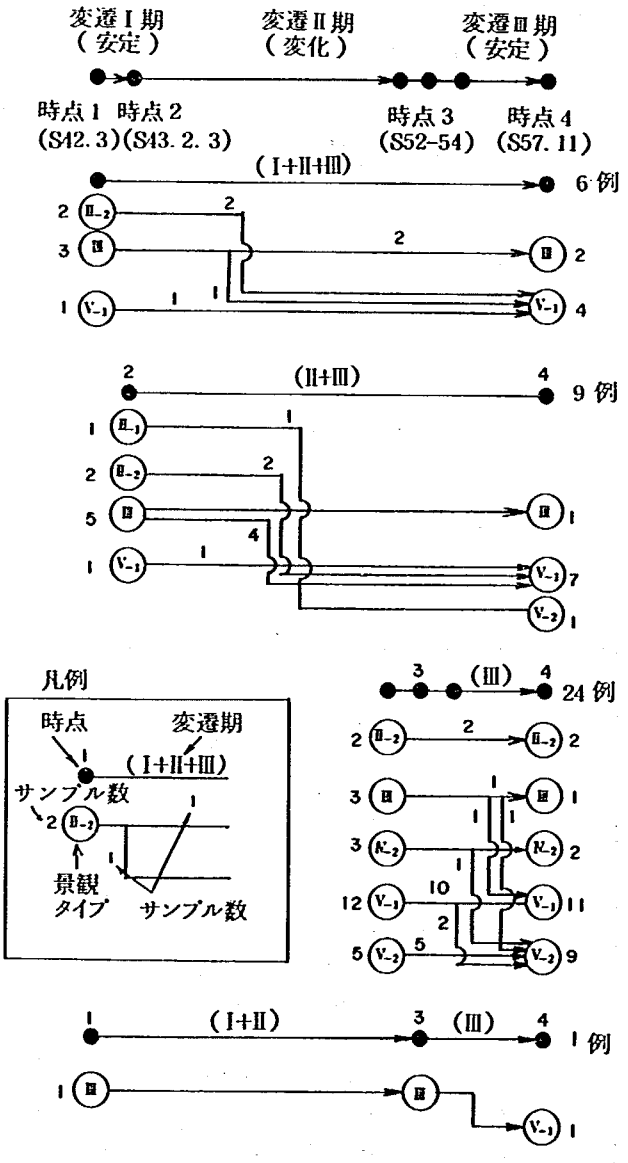
	アイテム		カテゴリー	サンプル数	偏相関係数	ウエイト	レンジ	良 ← → 悪
1	景観タイプ	1	自然風景型	7	0.747	−0.529	0.996	
		2	田園型	15		−0.437		
		3	工場植栽型	7		0.038		
		4	混在型	17		0.467		
		5	街路型	10		0.440		
		6	道路緑地型	10		−0.236		
2	沿道建物	1	中連型	19	0.466	0.067	0.646	
		2	低層連続型	12		0.225		
		3	低層不連続型	25		0.010		
		4	ナシ	10		−0.421		
3	道路緑地	1	街路樹と中分植栽	13	0.515	−0.265	0.487	
		2	街路樹	12		0.077		
		3	中分植栽	15		−0.217		
		4	ナシ	26		0.222		

表Ⅰ－4　景観タイプと評価の関係〔土研資料 1910号より抜粋〕

	平均評価値	Ⅰ	Ⅱ		Ⅲ	Ⅳ		Ⅴ		Ⅵ	Ⅶ
			1	2		1	2	1	2		
良い↕悪い	−2.0～−1.5	自然風景型	田園型	田園施設	住宅	工場植栽	工場	混在型	自動車関連型	街路型	道路緑地
	−1.5～−1.0	⑰⑱㉝㊽㊿	㊹			㊽㊾					②⑥⑨
	−1.0～−0.5	⑲	⑭㉟㊱⑩㊿㊸	㊷㊾		㉘㊺				㊷	④㉓
	−0.5～ 0	㊶	㉑㉑㊽㊿		㊼			③㉙㊶	⑮	①㉝㊶	⑦⑪㊷⑥
	+0 ～+0.5			⑪		㉑	⑬㊲	⑤㉕㊸㊼	⑫⑯㊺㊻	⑯	㉕
	+0.5～+1.0							㉒㉗㊵㊻	㊾	⑧⑩㊿㉛㊸	
	+1.0～+1.5										
	+1.5～+2.0										

の下部は，得られた写真の景観タイプの組を時点間別に集計したものである。なお，時点間を結ぶ線を直線表示したものは景観タイプが変化しない場合，折れ線になっているものは景観タイプが変化した場合を示している。

図Ⅰ－4より景観の変遷の動きを追って見ると，変遷Ⅰ期では同一地点での直接的データがないので，時点2の9例で推定すると，時点2ではⅡ－1，Ⅱ－2，Ⅲのタイプが合計8例を占めている為ほとんど景観タイプ変化が起っていないと推定できる。次に変遷Ⅱ期は，変遷Ⅰ期と同様に時点3の前記タイプの割合から推定すると，時点3においては既に，供用時とは異なるタイプになっていると考えられる。工場型，混在型，自動車関連型の景観タイプが卓越している為である。以上から変遷Ⅰは



図Ⅰ－4　景観タイプの変遷パターン（草加バイパス）

安定期，変遷Ⅱ期は変化期と考えられる。変遷Ⅲ期は，時点３，４間の２４例の直接的データから，住宅地型３例のうち２例が変化し，自動車関連型が増大している他はそう大きな変化はないことがわかる。従って，変遷Ⅲ期は既に混在型，自動車関連型が多く，それ以上の変化の起らない安定した時期と考えられる。

同様の推定を各バイパスの変遷パターンについて行うと，甲府バイパスでは，変遷Ⅰ期（供用後２～３年），Ⅱ期（２，３年後から７年後）でタイプ変化が見られ，特に供用後２～３年間のⅠ期における変化が激しい。Ⅲ期（７年後から１１年後）では既に混在型，自動車関連型に画一化し，それ以上の変化の見られない安定した傾向を示している。

水戸バイパス，藤沢バイパスでは，上記２路線とは異なり供用当初の景観タイプと考えられる田園型，住宅地型が各変遷期を通じて多く，タイプの変化が見られない安定した傾向を示している。これは図Ⅰ－３の景観タイプ割合からも明らかであろう。

(3) 景観変遷パターンの類型化

(2)で草加バイパスを例に述べた変遷パターンの捉え方を全てのバイパスについて整理し，類型化すると図Ⅰ－５のようになる。

変化パターンは景観タイプが変化する場合と変化のない場合に大別できる。非変化の保全型とは，開発の波がバイパスに及ばないか，あるいは何らかの要因で初期に一般的と思われる田園型が保全されたパターンとした。

クライマックス型とは，既にタイプ変化が終了して，それ以上のタイプ変化が起らないパターンであり，混在型，自動車関連型が終局の姿となるものである。

A．非変化パターン

- 保全型
  - a．Ⅱ－１→Ⅱ－１
  - b．Ⅱ－２→Ⅱ－２
  - c．Ⅲ→Ⅲ
- クライマックス型
  - α．Ⅴ－１→Ⅴ－１
  - β．Ⅴ－２→Ⅴ－２

B．変化パターン

- 混乱化型
  - イ．Ⅱ－１→Ⅱ－２
  - ロ．Ⅱ－１，Ⅱ－２→Ⅴ－１，Ⅴ－２
  - ハ．Ⅲ→Ⅴ－１，Ⅴ－２
- 特化型　Ⅴ－１→Ⅴ－２

図Ⅰ－５　変遷パターンの類型

一方，景観タイプが変化するパターンとしては，田園型から田園＋施設型へ（弱い変化），あるいは田園型，田園＋施設型，住宅地型から混在型，自動車関連型への変化が最も一般的であり，その原因は沿道に立地する多様，雑多な建物，施設，占有物の増大といえ，ここでは混乱化型と名づけた。これに対して，例はやや少ないが諸要素が入り混じる混在型から特に自動車関連の建物，施設に特化する自動車関連型へ変化するパターンがあり，今回これを特化型とした。

(4) 景観保全要因の考察

調査結果の中から，各バイパスにおいて供用当初から現在に到るまで田園型，住宅地型が保全されている地点を特に取上げて，その特性を調べてみた。考察の結果，保全要因には次の３点が挙げられる。①住宅団地のように大規模且つ計画的に開発・整備された地点では，以後の土地利用変化が起こりにくく，当然のことながら景観が保全される傾向が強い。②農

地を観光農園化したものなど，バイパス供用に対応して農業経営を高度化した場合にも田園型が保全される例がある。③道路構造が中・高盛土あるいは橋梁の取り付けなどとなっていて，沿道から直接のアクセスができない部分では，建物，施設の貼りつきが抑止され，景観タイプが保全される傾向が強い。

(5) 沿道の用途指定と景観タイプの関係

対象路線における供用前から時点4に到る都市計画用途指定の変更を追った結果，各路線ともそのほとんどが住居地域および準工業地域であった。ただし，水戸バイパスでは例外的に第2種住居専用地域が多い。またこれら用途地域の指定変更には準工を商業と変更するものが多く見られた。

用途指定とバイパス景観の対応関係を追ってみたが，そこには有意な関係が見い出せなかった。

これは，現行の用途指定における住居，準工，商業地域の枠内では，いずれもが沿道指向型の種々な建物，施設が立地可能であるため，景観タイプの差となって現われにくいことの反映と考えられる。

(6) バイパス景観の変遷と道路構造

分析対象としてとり上げた甲府，草加，水戸，藤沢，軽井沢，新4号国道の各バイパスに土浦バイパスを加えた7路線について，道路構造（平面，低盛土，高盛土，切土），幅員構成（（歩道，副道の有無等）とバイパス景観の関係について分析した。分析の結果以下の諸点がわかった。

①バイパス景観を保全する道路構造タイプとしては，1) 高盛土（橋梁，高架のとりつけを含む）2) オープンカット 3) 高架が考えられる。②低盛土（約1～2m）で建設された区間は沿道を本線レベルに盛土し，自動車関連施設等がはりついて景観が混乱化する事例が多い（甲府バイパス，草加バイパス）。 ③道路幅員構成では，副道を併設した区間で景観が保全されている。また景観の混乱化の緩和策として，上下線の完全分離，さらに植樹帯付き歩道及び植栽を備えた中央分離帯の設置等が考えられる。④道路構造以外で景観を保全する方法としては，1) 既存の樹林を活用したり，山岳等のランドマーク広大な田園地帯が開ける等の地形要素を利用する，2) ドライブイン等を沿道直近に建設するのではなくセットバックして建てたり，樹林を通過するバイパスの沿道では，1皮分あるいは2皮分の樹林を残してドライブインを建てる等の沿道要素の利用が考えられる。

Ⅱ　バイパス景観の変遷分析

1. 研究の目的

本研究は土研資料第1910号の継続調査として，バイパスの景観が供用当初から現在に至るまで沿道地域の土地利用の変化に伴いどう移り変わったかを記録写真等をもとに調査したものである。また，この調査をもとに景観変遷パターンを分析し，景観保全要因の考察を行なったものである。

本研究は，バイパスの良好な景観を保全すること，あるいはバイパス建設により都市的空間整備の積極的誘導，育成を図る上で重要となる沿道の土地利用変化に応じた道路設計法，沿道コントロール法の確立に向けての基礎資料となる筈のものである。

2. 対象路線

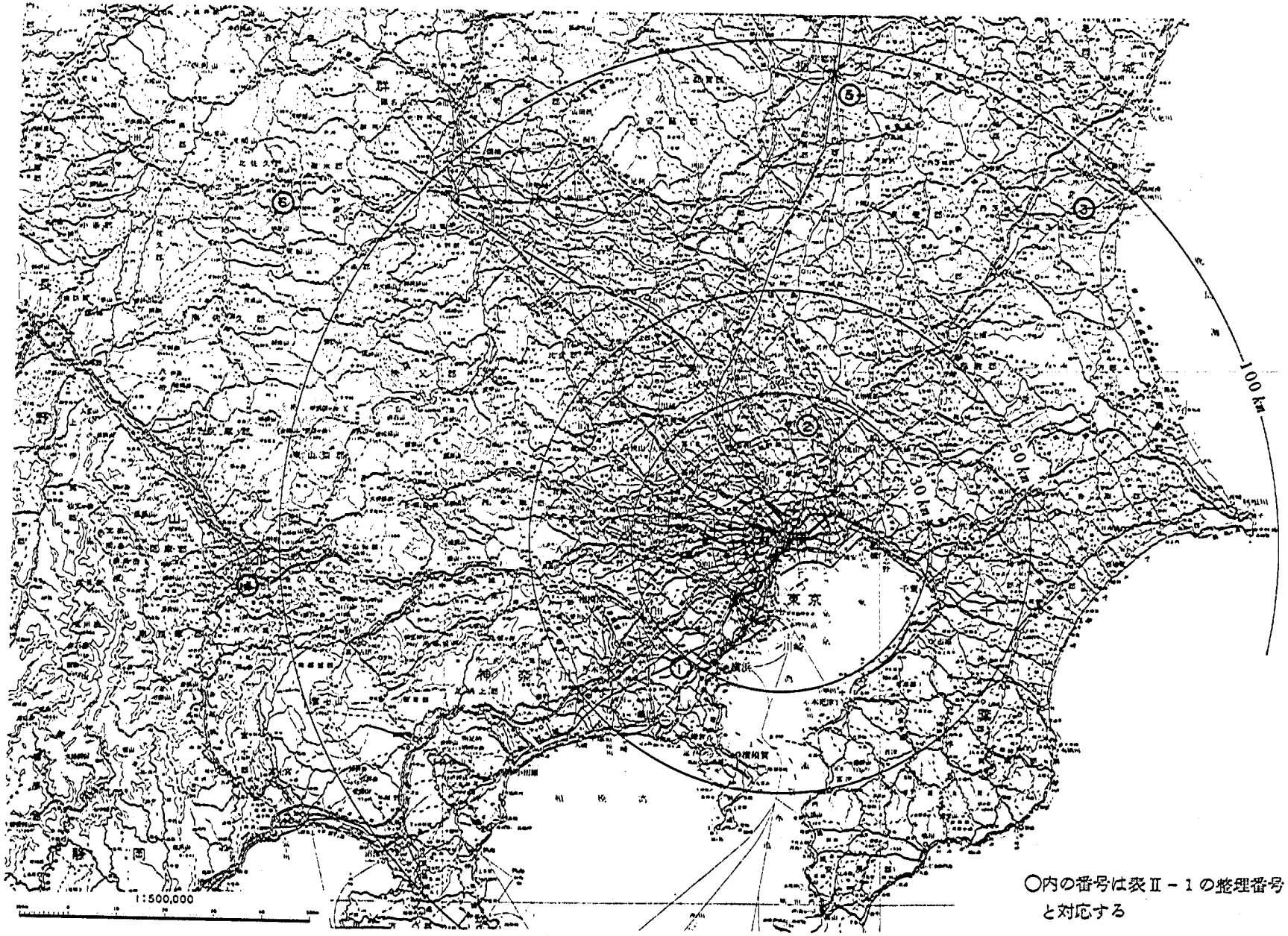
本研究で対象とした路線は図Ⅱ－1に示す6路線で，表に対象路線の諸元を示す。

特に，表Ⅰ－2に示す景観タイプが存在するような路線を選定したものである（しかし，今回は，街路型の景観タイプが存在する路線について供用時からの写真が得られなかった。従って，街路型の景観タイプの変遷については分析を行っていない）。

供用後の経過年は藤沢バイパスが最も古いが，景観写真が供用時と現在の2時点のみしか得られなかった。また新4号国道については，全線が開通していない為，現在供用されている区間についてのみ調査した。

表Ⅱ－1　調査対象路線

整理番号	路線番号	バイパス名	区間	延長 (Km)	車線数	都市計画区域（Km）				供用開始年次 下段4車供用	経過年数	迂回都市名
						市街化区域	用途地域別延長					
							住居系	商業系	工業系			
①	1号	藤沢バイパス	横浜市戸塚区～藤沢市羽島	5.3	4	4.2	4.2	0	0	S38. 6	20	藤沢市
②	4号	草加バイパス	足立区保木間～越谷市下間久里	14.2	4	9.4	11.5	5.0	0.2	S42. 3	16	草加市 越谷市
③	6号	水戸バイパス	東茨城郡茨城町長岡～勝田市市毛	11.8	4	6.8	5.0	0.0	1.8	S45. 4 S48.10	13	水戸市
④	20号	甲府バイパス	東八代郡石和町～北巨摩郡竜王町	14.4	4	8.9	6.5	0.6	1.8	S46. 3 S49.12	12	甲府市
⑤	4号	新四号国道	越ケ谷市下間久里～宇都宮市平出	82.0	2 (4)	6.9	3.7	0	4.0	S53.12 (一部供用)	5	宇都宮市
⑥	18号	軽井沢バイパス	北佐久郡軽井沢町長蔵～同町長倉	5.9	2	0	5.9	0	0	S47. 7	11	軽井沢町



図Ⅱ－１　調査対象路線の位置

3. 研究方法

調査方法は要旨に掲げた図Ⅰ－１に示した通りであるが，各項目についてやゝ詳しく以下に述べる。

3.1 記録写真

調査に用いた記録写真は，路面のオーバーレイ，歩道橋設置等の工事写真である。これにもとづき現地に赴いて現在の景観を撮影した時期は，草加，水戸，甲府バイパスが昭和５７年１１月，１２月，藤沢，軽井沢，新四号バイパスがそれぞれ昭和５８年７月，１０月，１２月である。

3.2 時間軸の設定

時間軸は，図Ⅰ－２に示す通り，収集した記録写真の状況から対象路線の供用時を時点１とし，供用後数年（２～３年）を時点２，現場で撮影した時点を時点４としてその間を時点３とした。また，各時点間を変遷Ⅰ～Ⅲ期とした。

3.3 景観タイプの判定

各時点毎に整理した各地点の記録写真，現状写真を表Ⅰ－２を参照しながら道路景観タイプとして判定した。次に，これらを比較して景観の変遷を把握した。

3.4 用途指定変更と景観変遷の関係

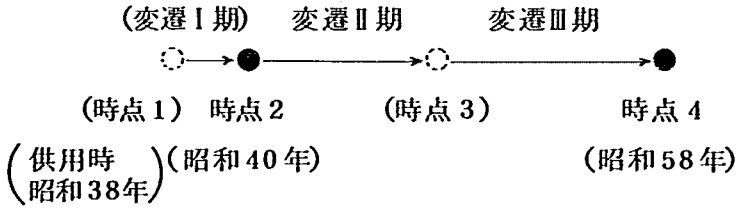
道路供用当初から現在に至るまでのバイパス沿道の都市計画上の用途指定の変化を調査し，記録写真から判定した景観の変遷との対応関係を分析した。

4. 研究結果

4.1 バイパス景観の変遷

4.1.1 藤沢バイパス

記録写真は供用開始後２年（昭和４０年）と昭和５８年の２時点で得られた。これにより時間軸を以下のように設定した。



時点２及び４で，同一地点で収集できた景観写真は１４組である。(しかし，進路構造が堀割型などで設定した景観タイプをあてはめることができないものが３例あったため，以下では１１地点のサンプルで分析を行う)。

表Ⅱ－２には，各時点で判定した景観タイプと都市計画用途地域の変化を地点別に

取りまとめた。

図Ⅱ－2には，収集した写真の位置図を示した。記録写真は，ほぼバイパス全線をカバーする形で収集できた。

なお，藤沢バイパスは，ほぼ全線に渡って歩道のない準自動車専用型となっている。

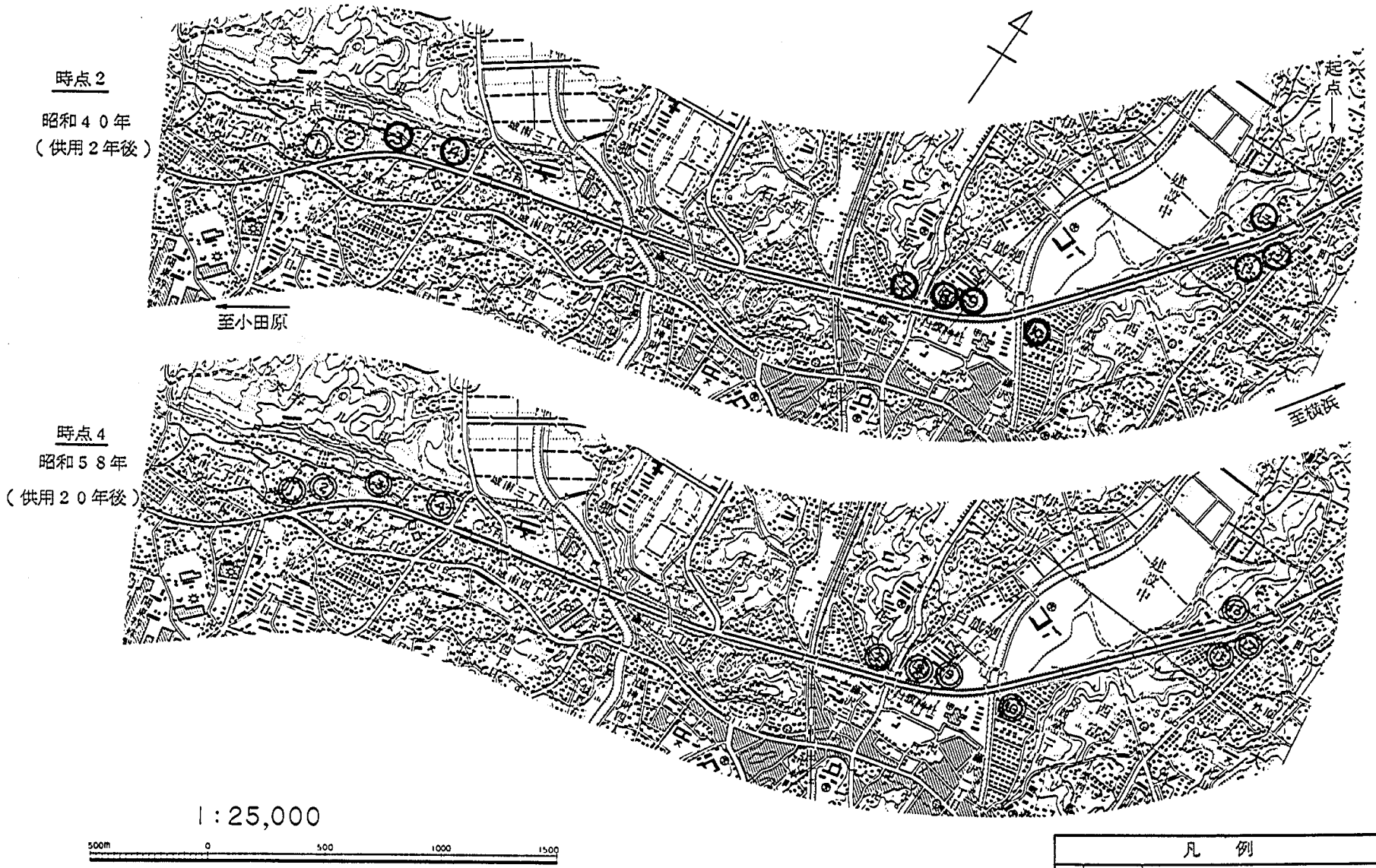
表Ⅱ－2　藤沢バイパスの道路景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化

写真(地点)番号	町名	時点2 昭和40年	時点4 昭和58年	備考	都市計画用途地域 上り S40	上り S44	上り S53	下り S40	下り S44	下り S53
1	藤沢市城南二丁目	Ⅱ－2	Ⅱ－2	ガードレール，電柱，道路照明ができる。ガソリンスタンドができる。	住	住	住	住	住	住
2	〃	Ⅰ	Ⅱ－2	ペットショップができる。ガードレール，道路照明，トラフィックカウンターができる。	居	居	居	居	居	居
3	〃	Ⅱ－1	Ⅱ－2	標識，道路照明ができる。松林がなくなる。	地	地	地	地	地	地
4	〃	Ⅱ－1	Ⅱ－2	同　上　ガードレールができる。	域	域	域	域	域	域
5	城南三丁目			オープンカット型　法面緑化						
6	〃			〃　　〃						
7	藤沢	Ⅱ－1	Ⅱ－2	市民病院ができ，マンションが建設中である。ガードレールになる。						
8	〃	Ⅱ－1	Ⅱ－2	民家ができる。ガードロープがガードレールになる						
9	〃	Ⅱ－1	Ⅱ－2	ガードロープがガードレールになる。						
10	西富二丁目	Ⅱ－1	Ⅱ－2	市民病院ができる。ガードロープがガードレールになる。						
11	西富	Ⅱ－1	Ⅱ－2	学校ができる。						
12	〃	Ⅱ－1	Ⅱ－2	ガードロープがガードレールになる。市民病院，学校ができる。						
13	〃	Ⅱ－1	Ⅱ－2	ガードロープがガードレールになる。ガソリンスタンドができる。						
14	横浜市戸塚区東俣野町			堀割型，中低木の繁茂						

(注)　数字は景観タイプを示す。表Ⅰ－2参照

写真⑤～⑬　；コンクートの中央分離帯ができる。

写真⑦,⑧,⑨；前方に見える丘陵の緑が景観的にきいている。

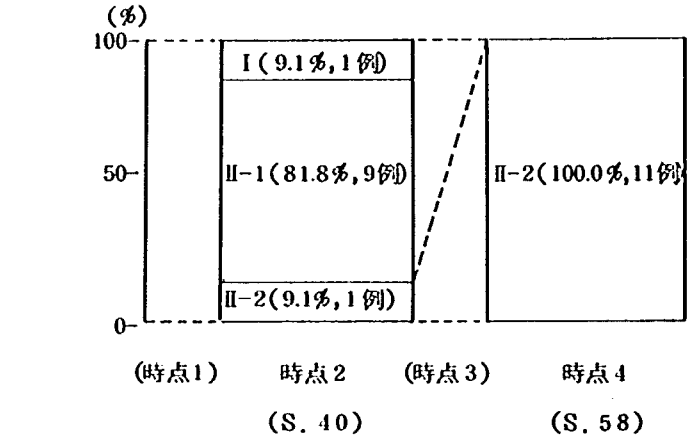


凡　例		
○	Ⅰ	自然風景型
◎	Ⅱ－1	田　園　型
◎	Ⅱ－2	田園＋人工施設型

図Ⅱ－２　藤沢バイパス景観写真位置図

注）ベース図は昭和５５年のものである。

まず，図Ⅱ－3に時点別のバイパス景観タイプの割合を示す。



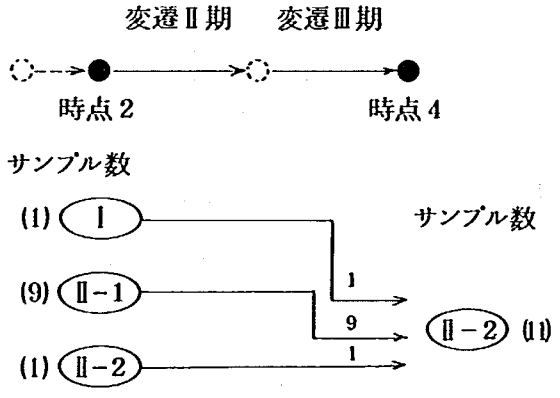
地点数		11		11
サンプル数		11		11

図Ⅱ－3　時点別バイパス景観タイプ割合（藤沢バイパス）

図Ⅱ－3より時点2では，自然風景型(Ⅰ)が9.1％（1例），田園型（Ⅱ－1）が81.8％（9例），田園＋人工施設型（Ⅱ－2）が9.1％（1例）となっている。時点4では，すべてのサンプルが田園＋人工施設型（Ⅱ－2）となっている。

時点2から18年経過した時点4で，藤沢バイパスの景観タイプは田園型から田園＋人工施設型に変化しただけで，田園風景がよく保全されているものとなっている。（これは，バイパスの道路構造が盛土区間と切土区間で構成されていて，沿道真近に工場，住宅，自動車関連産業等がはり付きにくいものとなっているからであろう。また，地形要素として丘陵の緑が残っていて，良好な印象を与えていることも大きいと考えられる。）

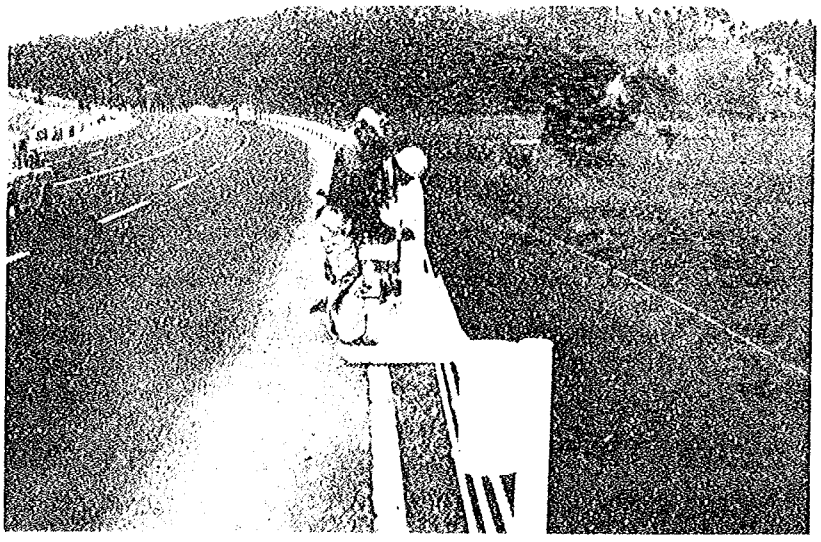
図Ⅱ－4に景観の変遷パターンを示す。



図Ⅱ－4　景観タイプの変遷パターン（藤沢バイパス）

時点３でのデータが得られなかったため，変遷Ⅱ期，Ⅲ期を通じての各地点の景観変遷の動きを追って見ると，自然風景型，田園型から田園＋人工施設型へ推移したものがそれぞれ１例，９例となっている。供用後２０年を経た現在でも多少の変化は見られるものの景観タイプは大きく変化していないと言える。

図Ⅱ－5(1)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（藤沢バイパス　その1）



撮影年月

上段：４０年　　月
（時点２）
中段：　　年　　月
（時点　）
下段：５８年７　月
（時点４）

コメント　　（地点９）

（時点１）

（時点２）　田園型（Ⅱ－１）

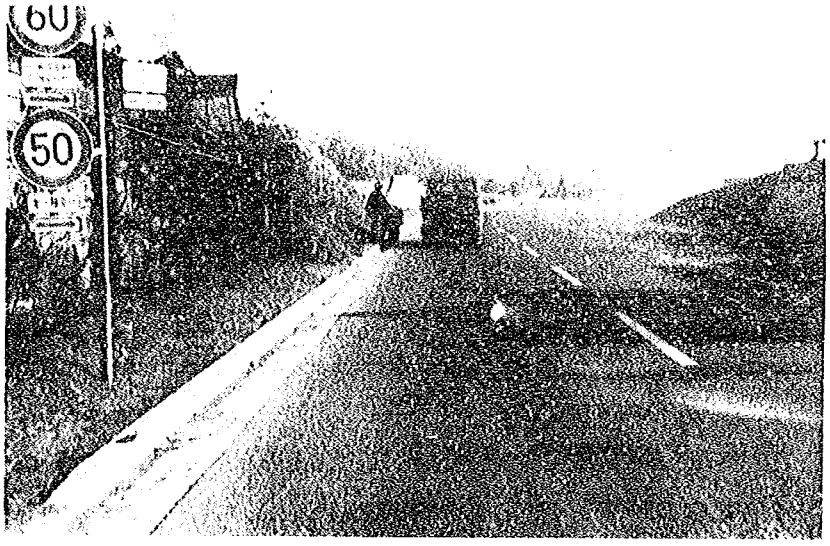
（時点３）

（時点４）　田園＋人工施設型（Ⅱ－２）

○丘陵の緑がきいているため，あまり混乱はない。



図Ⅱ－5(2)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（藤沢バイパス　その２）





撮影年月

上段：４０年　　月
（時点２）
中段：　　年　　月
（時点　）
下段：５８年　７月
（時点４）

コメント　　（地点２）

（時点１）

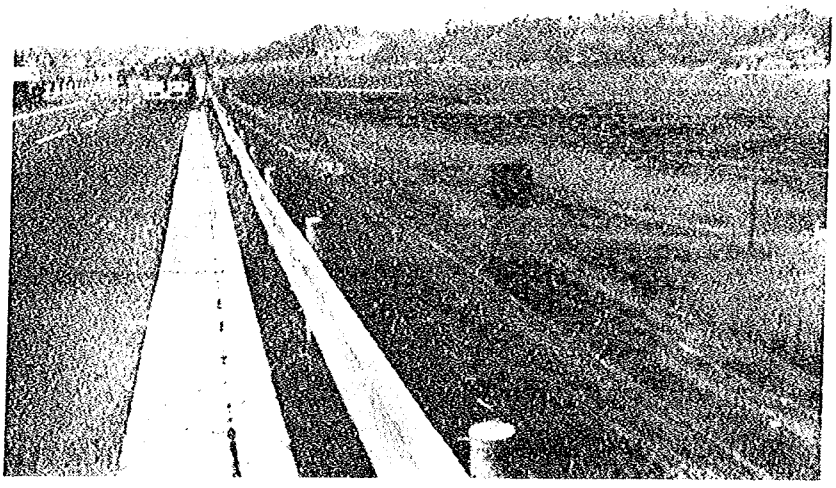
（時点２）自然風景型　（Ⅰ）

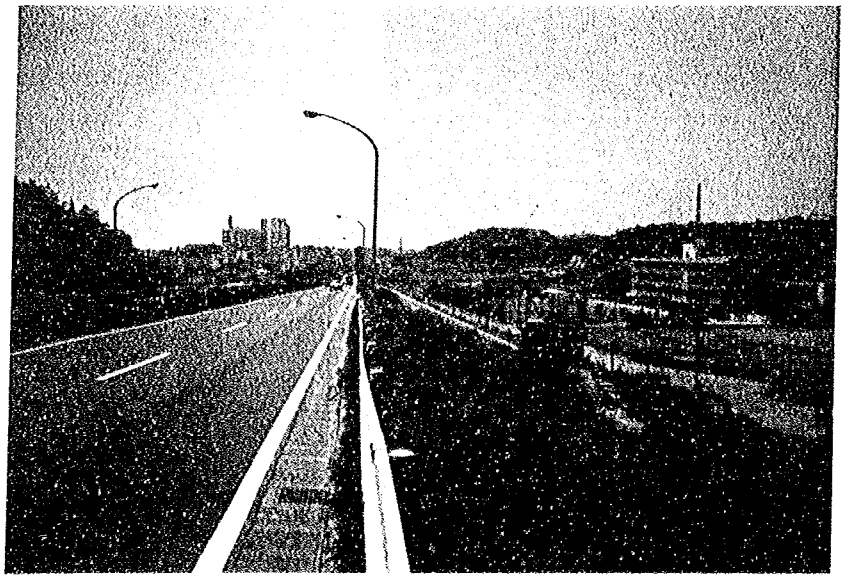
（時点３）

（時点４）田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

○時点２では田園型と自然風景型の中間の感じである。
○時点４では，ペットショップができている。
○電柱，道路照明ができている。

図Ⅱ－5(3)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（藤沢バイパス　その３）





撮影年月

上段：４０年　　月
（時点２）
中段：　　年　　月
（時点　）
下段：５８年　７月
（時点４）

コメント　（地点１１）

（時点１）

（時点２）　田園型　（Ⅱ－１）

（時点３）

（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

○時点４では，左側に市民病院ができ，スカイラインがみだされている。

図Ⅱ－5(4)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（藤沢バイパス　その４）





撮影年月

上段：４０年　　月
（時点２）
中段：　　年　　月
（時点　　）
下段：５８年　７月
（時点４）

コメント　　（地点４）

（時点１）

（時点２）　田園型　（Ⅱ－１）

（時点３）

（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

○時点４では，左側の松林が消失している。

図Ⅱ－5(5)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（藤沢バイパス　その5）



撮影年月

上段：'４０年　　月
（時点２）
中段：　　年　　月
（時点　　）
下段：５８年　７月
（時点４）

コメント　　（地点１）

（時点１）

（時点２）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

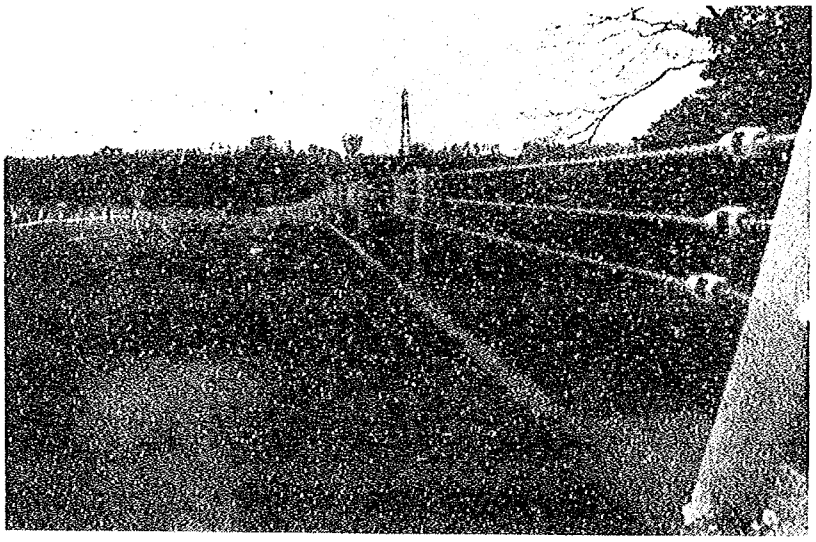
（時点３）

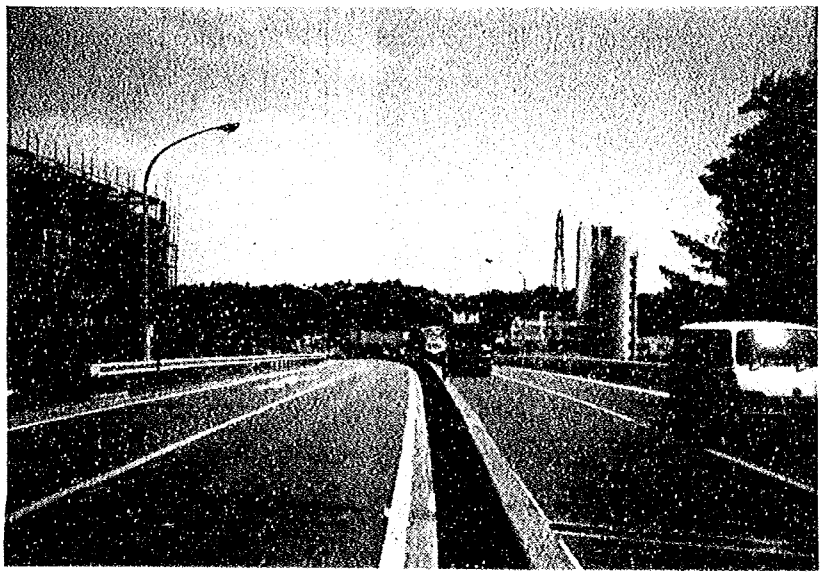
（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

○ガソリンスタンドができる。
○ガードレールができる。
○電柱，道路照明ができる。



図Ⅱ－5 (6)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（藤沢バイパス　その６）





撮影年月

上段：４０年　　月
（時点２）
中段：　　年　　月
（時点　　）
下段：５８年　７月
（時点４）

コメント　　（地点７）

（時点１）

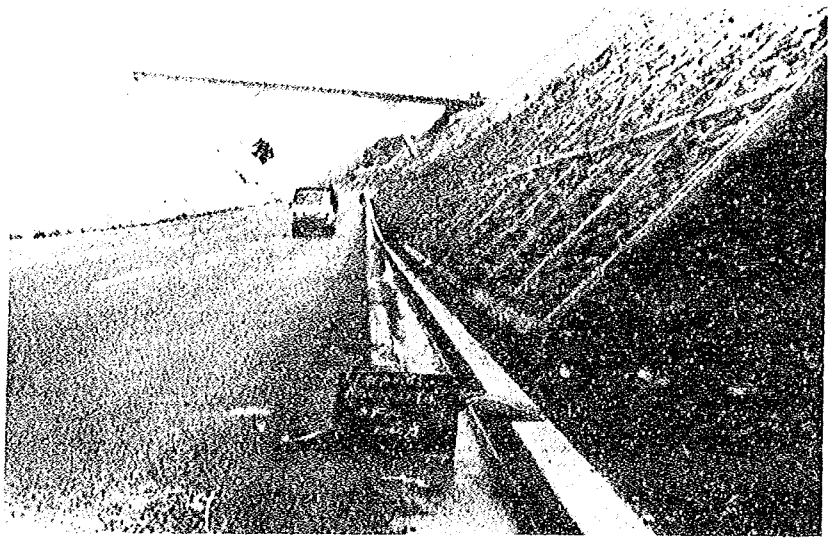
（時点２）　田園型　（Ⅱ－１）

（時点３）

（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

○前方の丘陵の緑がきいている。
○ガードロープがガードレールになる。

図Ⅱ－5(7)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（藤沢バイパス　その７）



撮影年月

上段：４０年　　月
（時点２）
中段：　　年　　月
（時点　　）
下段：５８年　７月
（時点４）

コメント　（地点５）

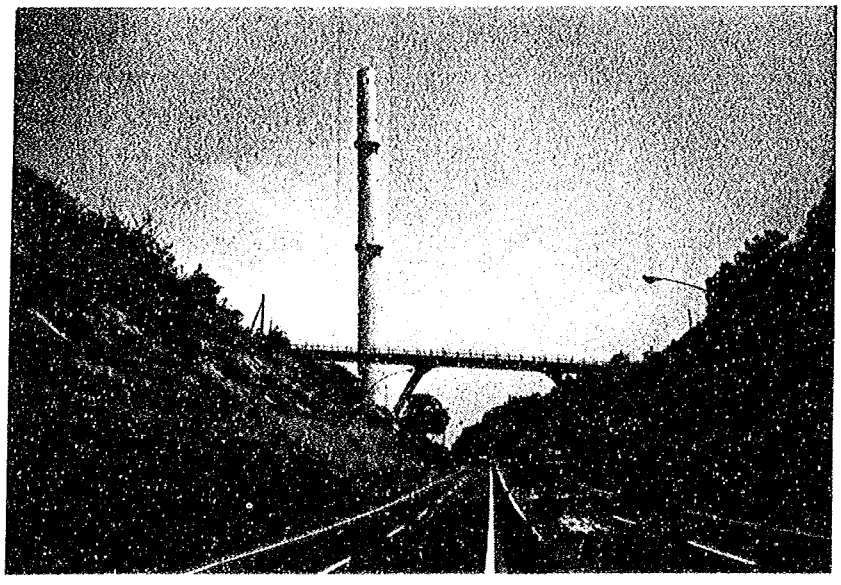
（時点１）

（時点２）　オープンカット型

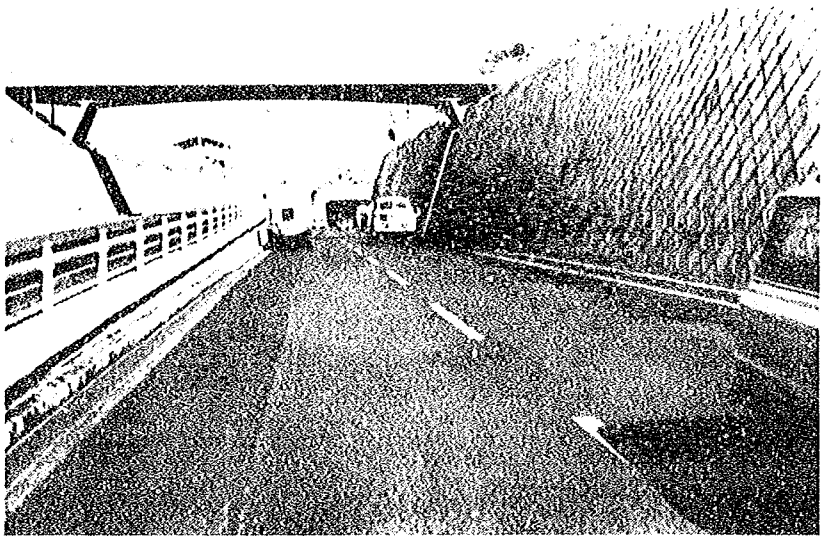
（時点３）

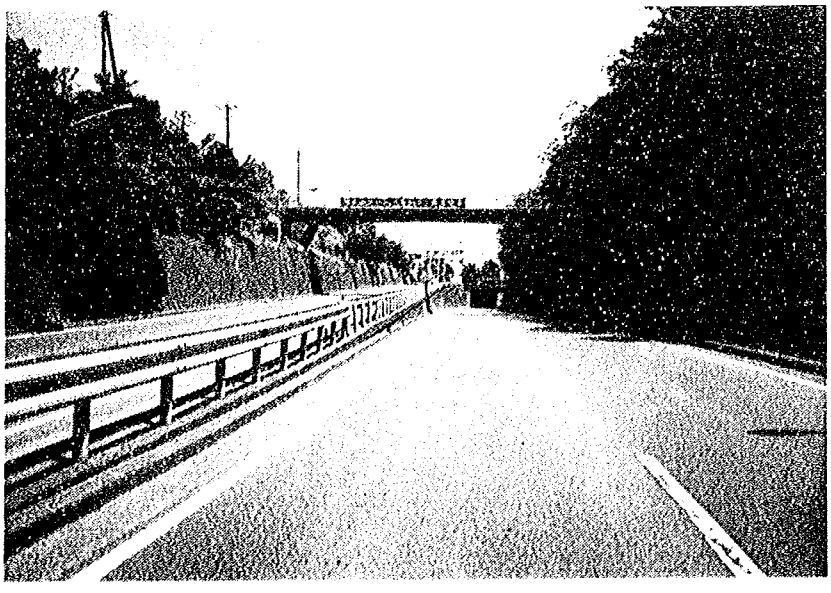
（時点４）　オープンカット型

○法面緑化の進展。
○エントツができる。



図Ⅱ－5(8)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（藤沢バイパス　その８）





撮影年月

上段：４０年　　月
（時点２）
中段：　　年　　月
（時点　　）
下段：５８年　７月
（時点４）

コメント　（地点１４）

（時点１）

（時点２）　堀　割　型

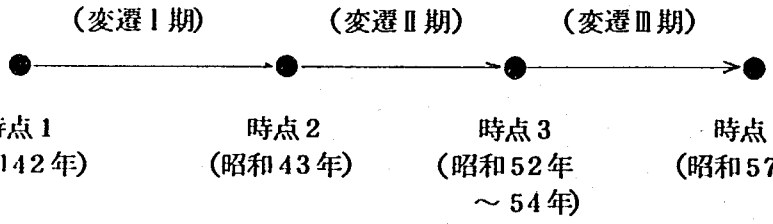
（時点３）

（時点４）　堀　割　型

○法面緑化の進展

4.1.2　草加バイパス

草加バイパスでは，供用開始年（昭和４２年）を含め４時点で記録写真が得られた。時間軸は以下の通りである。



時点２，時点３，時点４の３時点を通じて同一地点において撮影された写真は，１地点で収集できた。

時点３，時点４の２時点で同一地点において撮影された写真は，２４地点で収集できた。

時点１，時点４の２時点で同一地点において撮影された写真は，４地点で収集でき，また，時点２，時点４の２時点で同一地点において撮影された写真は１１地点で収集できた。

表Ⅱ－３に景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化を，また図Ⅱ－６には収集した写真の位置図を示す。



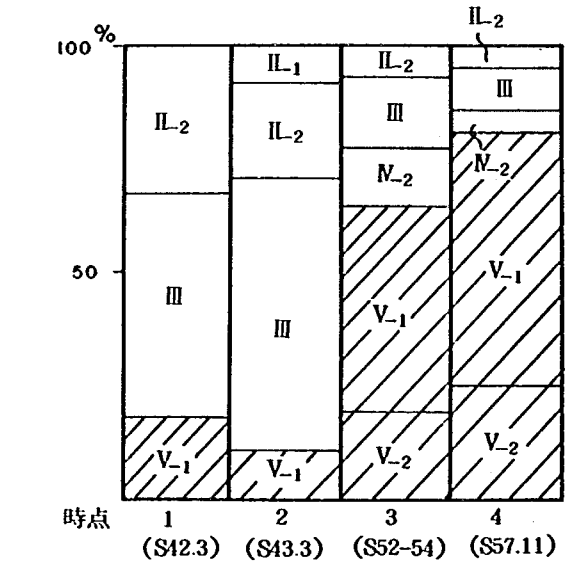
図Ⅱ－6　草加バイパス景観写真位置図

表Ⅱ－3　草加バイパス道路景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化

写真(地点)番号	町名	42年	43年	52年 53年 54年	57年	備考	上り S39	上り S41	上り S42	上り S45	上り S48	上り S57	下り S39	下り S41	下り S42	下り S45	下り S48	下り S57
		時点1	時点2	時点3	時点4													
1	草加市谷塚町			Ⅲ	V-2													
2	〃			Ⅲ	V-1	中層住宅ができた												
3	〃			V-1	V-1	建物がふえた												
4	〃			V-1	V-1													
5	〃	V-1			V-1	看板がふえた												
6	〃			V-2	V-2	〃												
7	〃			V-1	V-1	中層ビルがふえた												
8	〃	Ⅲ			V-1	〃												
9	〃			N-2 Ⅲ	V-2 Ⅲ		住	住	住	住	住	住				住	住	住
10	〃			Ⅲ	Ⅲ	小看板がふえた												
11	〃			V-2	V-2													
12	〃			V-2	V-2	大看板がふえた	居	居	居	居	居	居				居	居	居
13	〃			V-2	V-2													
14	〃			V-1	V-1													
15	〃			V-1	V-1	看板がふえた	地	地	地	地	地	地				地	地	地
16	草加市西町		Ⅲ		V-1	建物，看板がふえた	域	域	域	域	域	域				域	域	域
17	〃		Ⅲ		Ⅲ	看板がふえた												
18	草加市北茉町		Ⅲ		V-1	樹木がへり看板がふえた												
19	〃		Ⅲ	Ⅲ	V-1	建物がふえた												
20	〃			V-1	V-1													
21	草加市北谷町	Ⅱ-2 Ⅲ			V-1 Ⅲ	工場倉庫ができた												
22	〃	Ⅲ Ⅱ-2			Ⅲ V-1	建物がふえた												
23	草加市清門町		Ⅲ		V-1	中層ビルができた												
24	〃		Ⅱ-2		V-1	パチンコ，ドライブインができ看板がふえた												
25	〃		Ⅱ-1		V-2													
26	〃		Ⅲ		V-1	大看板がふえた												
27	越谷市七左エ門		V-1		V-1	建物がふえた												
28	〃		Ⅱ-2		V-1	〃												
29	越谷市谷中町		Ⅱ-2		V-2													
30	〃		Ⅱ-2		V-1													
31	越谷市谷中町			V-1	V-1	中古車センターができ看板がふえた												
32	〃			V-1	V-2													
33	〃			V-1	V-1													
34	〃			N-2	N-2													
35	〃			N-2 V-2	N-2 V-2													
36	〃			V-1	V-2	建物，看板がふえた												
37	越谷市神明町			V-1	V-1													
38	〃			V-1	V-1													
39	〃			Ⅱ-2	Ⅱ-2	看板がふえた												
40	越谷市			Ⅱ-2	Ⅱ-2													

上り S39〜S57：住居地域
上り S42〜S57：第2種住居専用地域
上り S45〜S57：準工業地域
上り S48〜S57：住居地域
下り S42〜S45：住居地域
下り S45〜S57：準工業地域
下り S45〜S57：住居地域

図Ⅱ－7に時点別の景観タイプの割合を示す。



図Ⅱ－7　景観タイプの割合

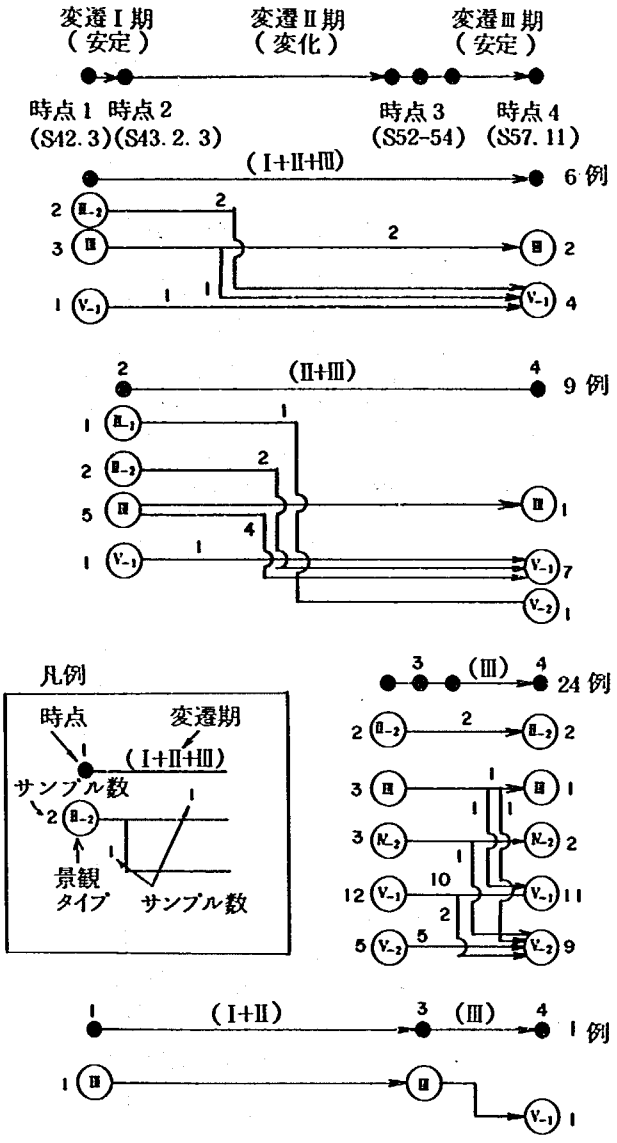
時点1,2,3が同一地点ではないため統計的な意味はないが，大まかな傾向をみる意味はあろう。

時点別に景観タイプをみると，時点1では住宅地型（Ⅲ），田園＋人工施設型（Ⅱ－2），混在型（Ⅴ－1）の3タイプがあるが，住宅地型が50%（3件）で最も多く，次いで，田園＋人工施設型の33%（2件），混在型は17%（1件）で少ない。時点2についても同様に住宅地型が50%（6件），田園＋人工施設型が25%（3件）と多い。田園型，工場型（Ⅳ－2），混在型は各8%（1件）である。

時点3では，混在型が44%（12件）と増加し，自動車関連型（Ⅴ－2）が19%（5件）現われており，工場型も11%（3件）に増加している。住宅地型は19%（5件），田園＋人工施設型は7%（2件）に減少した。時点4では，混在型が54%（24件），自動車関連型が25%（11件）と更に増加し，両者で全体の8割を占めている。

図Ⅱ－8に景観変遷パターンを示す。

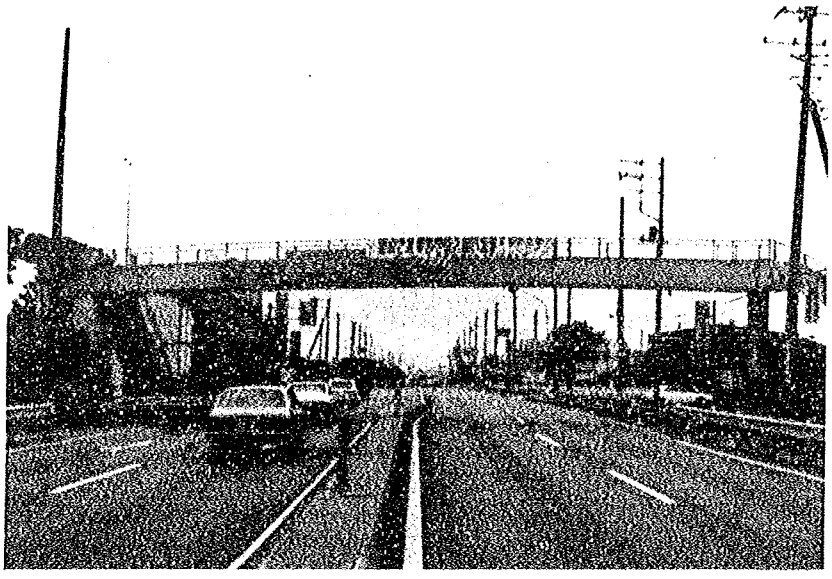
結果の要旨4．（2）の所で記述した通りであるが，供用当初に一般的であると考えられる田園型，住宅地型から，混在型，自動車関連型へ推移するものが大勢である。また，変遷Ⅲ期では混在型，自動車関連型からそれ以上の景観タイプの変化が見られない安定した傾向を示している。

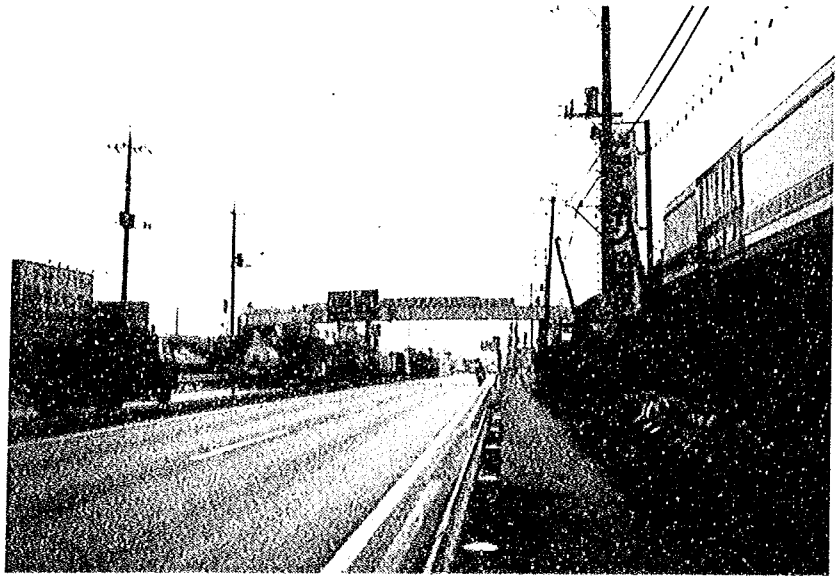


図Ⅱ－8　景観タイプの変遷パターン（草加バイパス）

図Ⅱ－９(1)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その１）







撮影年月

上段：４３年　３月
（時点２）
中段：５２年　９月
（時点３）
下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点１９）

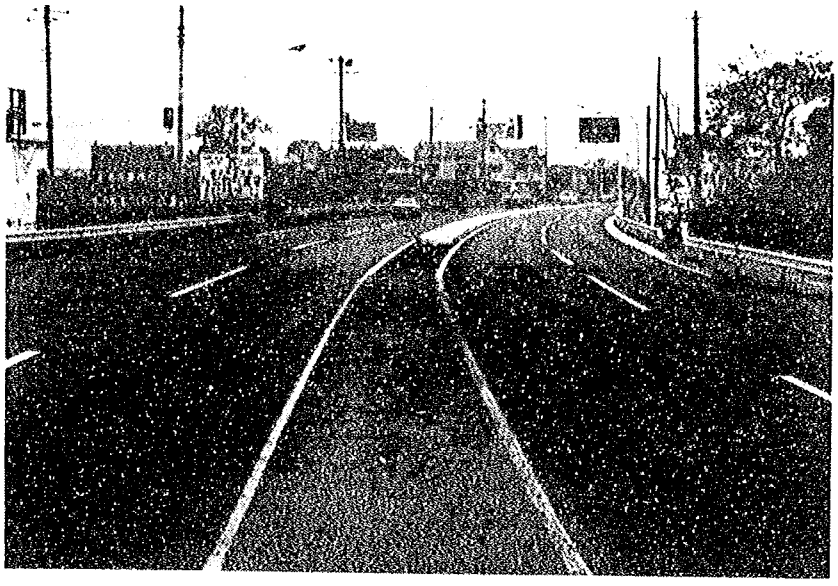
（時点２）　住宅地型（Ⅲ）

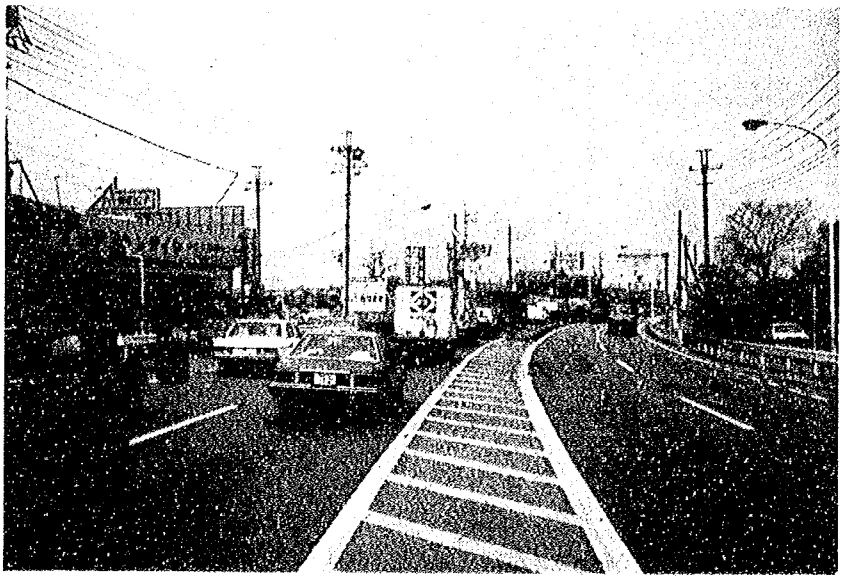
（時点３）　住宅地型（Ⅲ）

（時点４）　混在型（Ⅴ－１）

○変遷Ⅱ期，Ⅲ期ともやや変化している。
○時点３の景観は混在型に近い住宅地型である。
○時点３では電柱，標識が増え，沿道建物のはりつきが多くなっている。中分植栽がなくなり，沿道の植木も減少している。
○時点４ではさらに電柱が増え建物も多くなり，混在型となっている。

図Ⅱ－9(2)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その2）





撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５２年　９月
（時点３）

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点１）

（時点３）住宅地型（Ⅲ）

（時点４）自動車関連型
（Ⅴ－２）

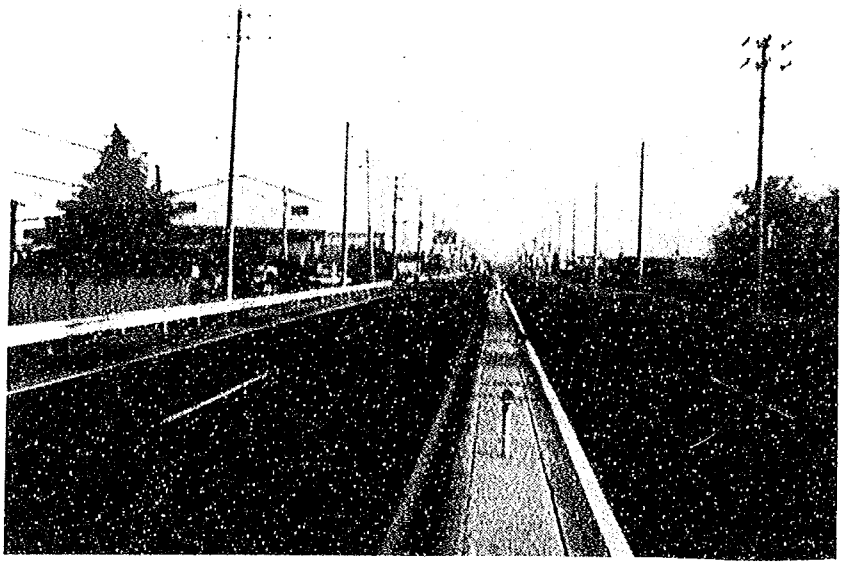
○変遷Ⅲ期でかなり変化している。

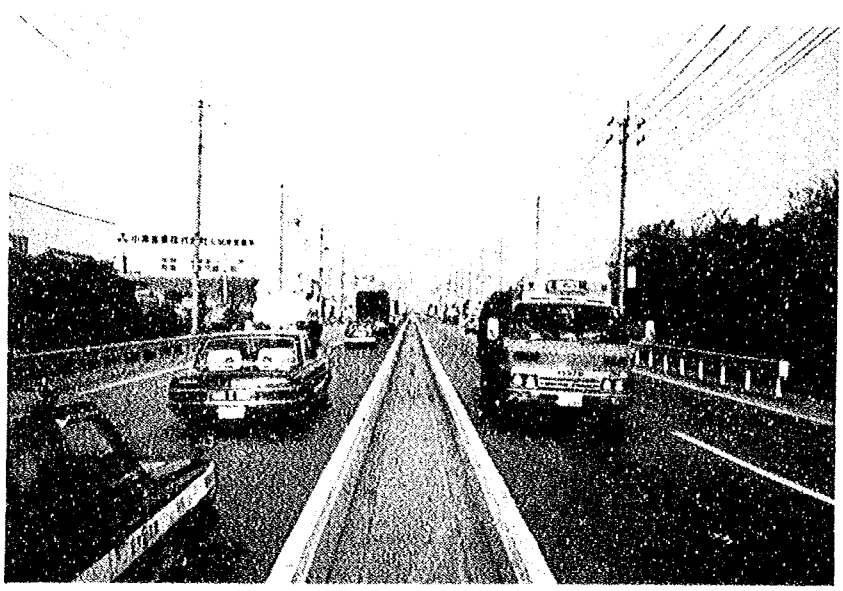
○住宅地型から自動車関連型への変化の過程をよく表わす典型例である。

○時点３では野立て看板がやや多く，混在型に所い。

○時点４には，自動車部品店，ドライブイン，レストランができている。又，中分にゼブラがひかれている。

図Ⅱ－9(3)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その３）





撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５３年　３月
（時点３）

下段：５７年１１月
（時点４）

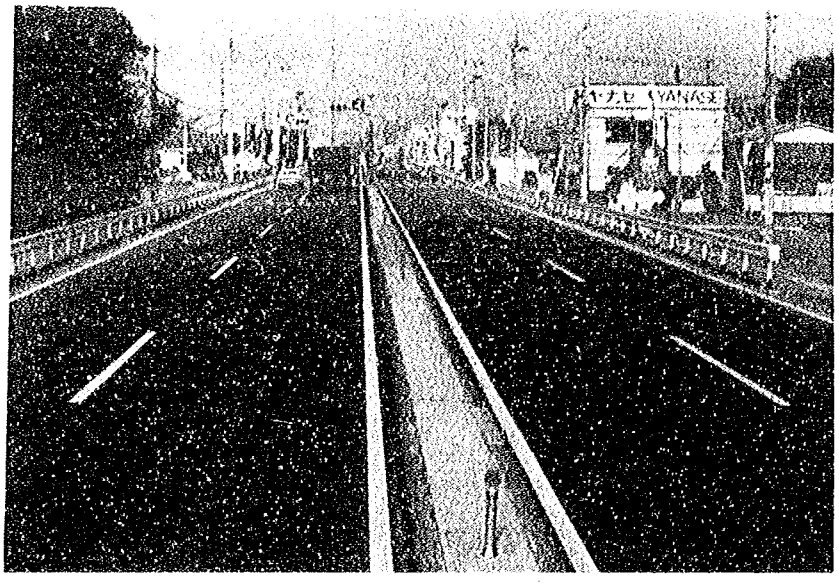
コメント　（地点９）

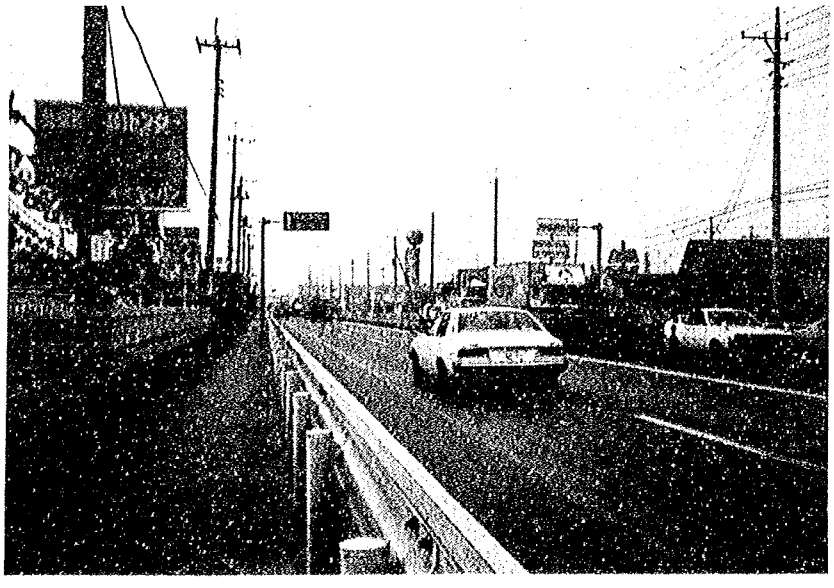
（時点３）
工場型（Ⅳ－２）
（写真左側）
住宅地型（Ⅲ）
（写真右側）

（時点４）
自動車関連型（Ⅴ－２）
（写真左側）
住宅地型（Ⅲ）
（写真右側）

○変遷Ⅲ期でやや変化している。
○右側は看板等が増えたが住宅が卓越しており景観タイプは変わらない。
○左側は自販店の看板が目立つようになり，工場型に近い自動車関連型となっている。住宅もあり，混在型ともみてとれる。

図Ⅱ－9(4)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その4）





撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５３年１１月
（時点３）

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点３２）

（時点３）　混在型（Ｖ－１）

（時点４）　自動車関連型
（Ｖ－２）

○変遷Ⅲ期でかなり変化している。
○時点３では住宅がやや強い混在型である。
○変遷Ⅲ期には自販店が増え，看板，旗が多くなっている。

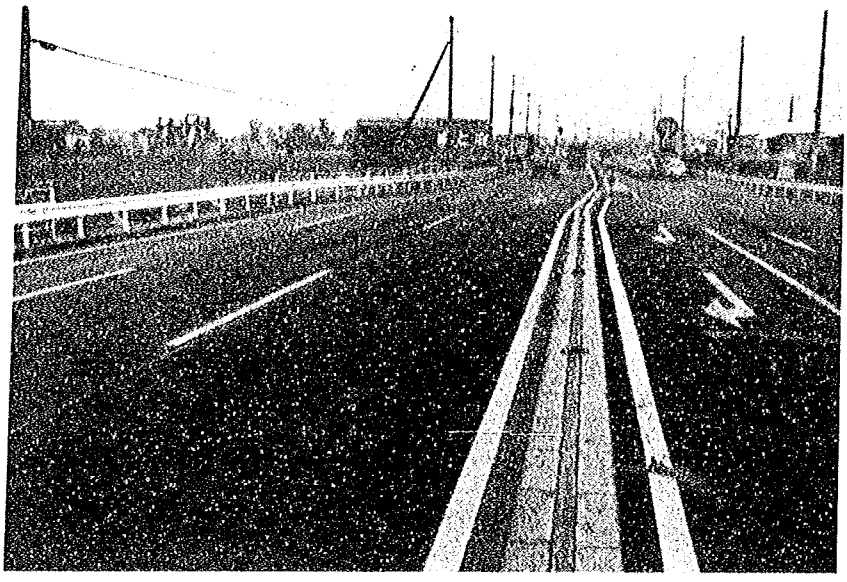
図Ⅱ－9(5)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その5）

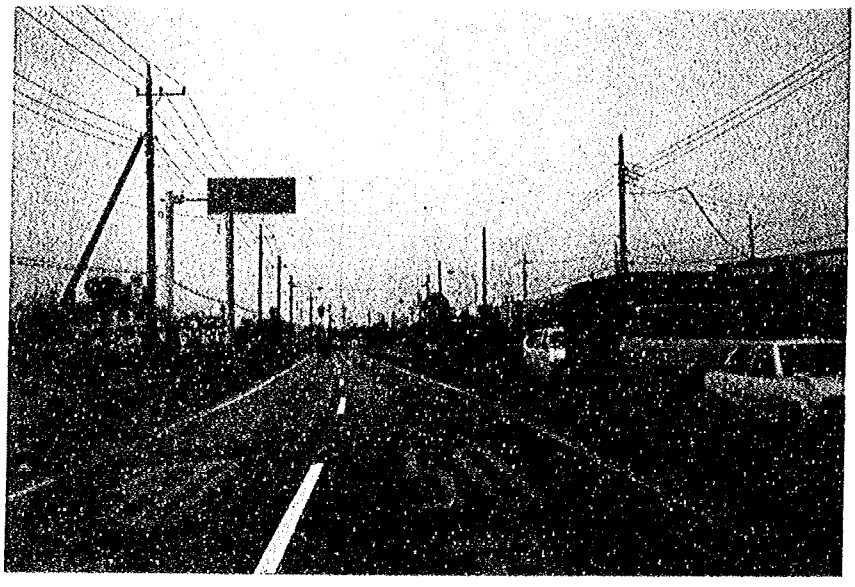
撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５３年１１月
（時点３）

下段：５７年１１月
（時点４）





コメント　（地点３９）

（時点３）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

○変遷Ⅲ期で景観タイプは変わらないが，内容的にかなり変化している。

○両時点とも田園＋人工施設型の悪い例であるが，時点４ではほとんど混在型に近い。

○変遷Ⅲ期には野立て看板が増えた。電柱，標識，照明灯がいずれも増えている。

○沿道建物のはりつきが多くなった。

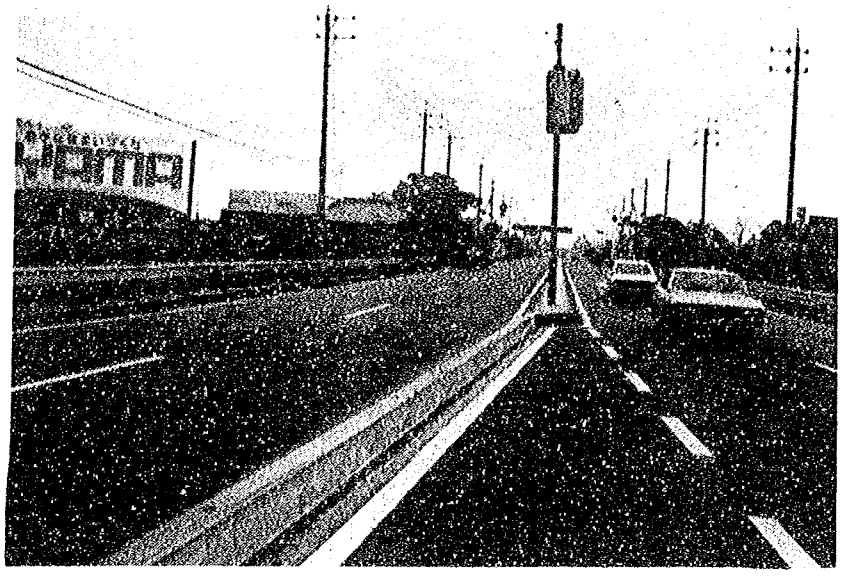
図Ⅱ－9(6)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その6）

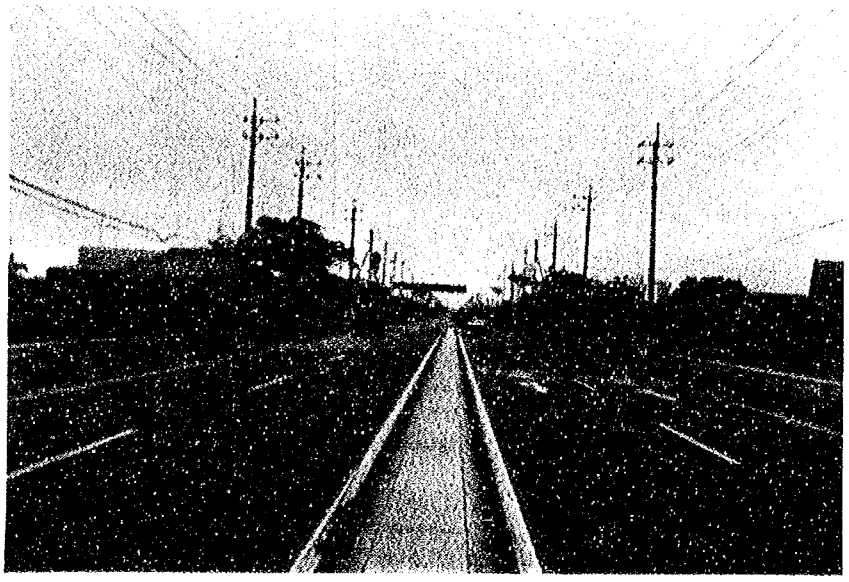
撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５３年１１月
（時点３）

下段：５７年１１月
（時点４）





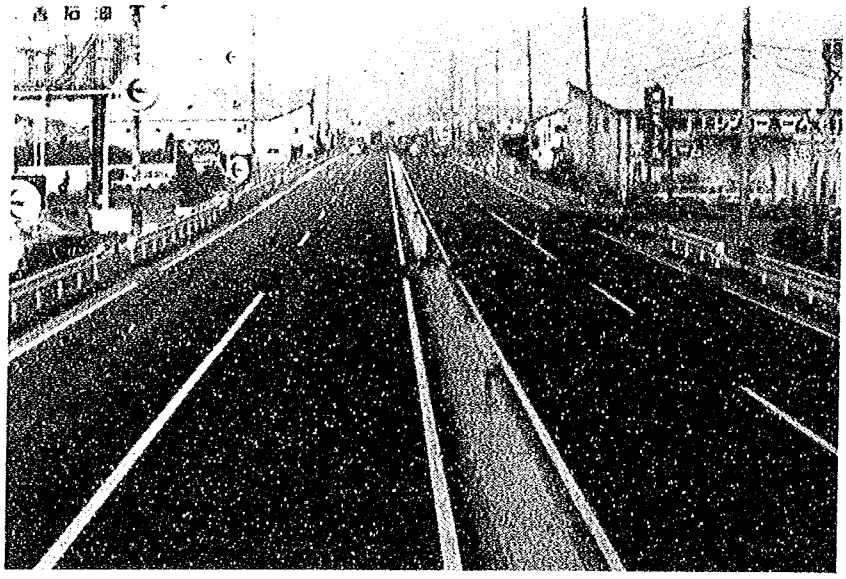
コメント　（地点１０）

（時点３）　住宅地型　（Ⅲ）

（時点４）　住宅地型（Ⅲ）

○変遷Ⅲ期でほとんど変化していない。

図Ⅲ－9(7)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その７）





撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５３年１１月
（時点３）

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点３４）

（時点３）　工場型（Ⅳ－２）

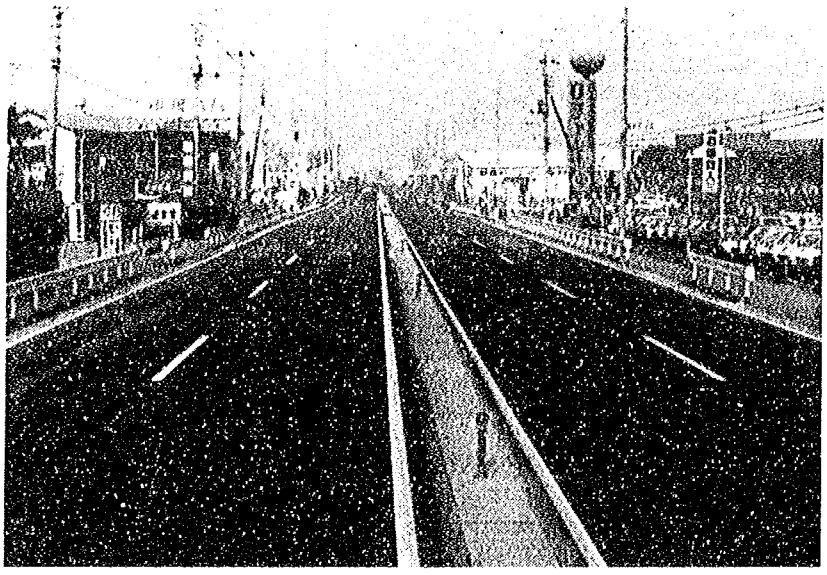
（時点４）　工場型（Ⅳ－２）

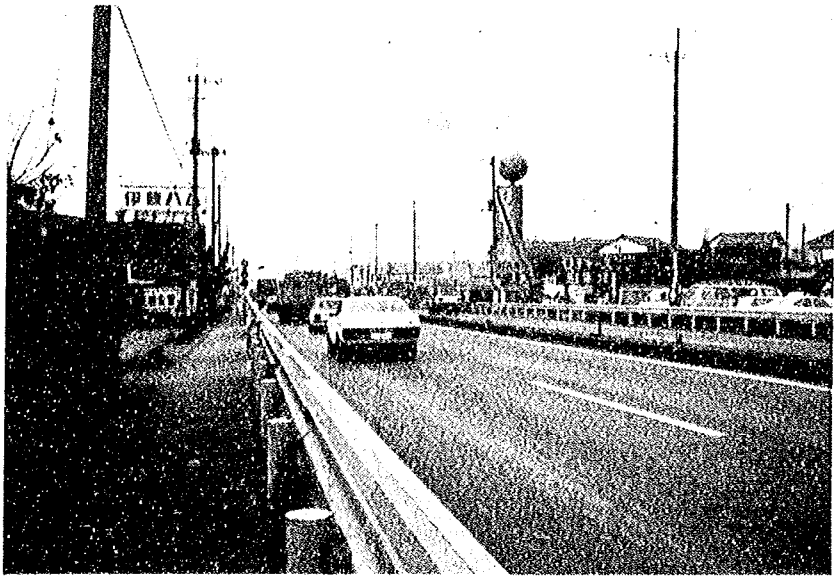
○変遷Ⅲ期でほとんど変化していない。

○スタンドがあるが，全体的に工場倉庫が卓越している。

○時点３で工場型が定着している。

図Ⅱ－9(8)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その８）





撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５３年１１月
（時点３）

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点３３）

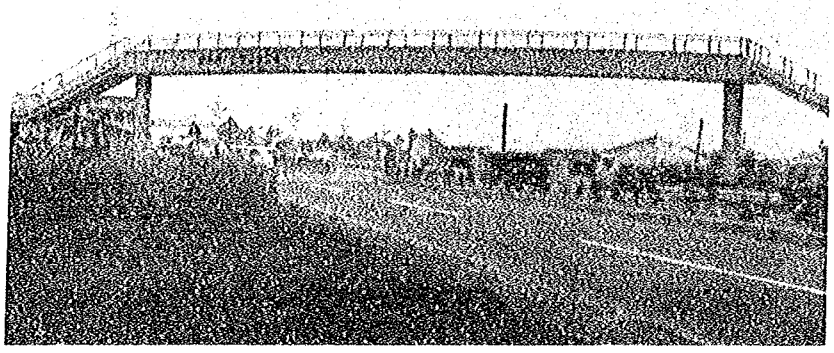
（時点３）混在型（Ｖ－１）

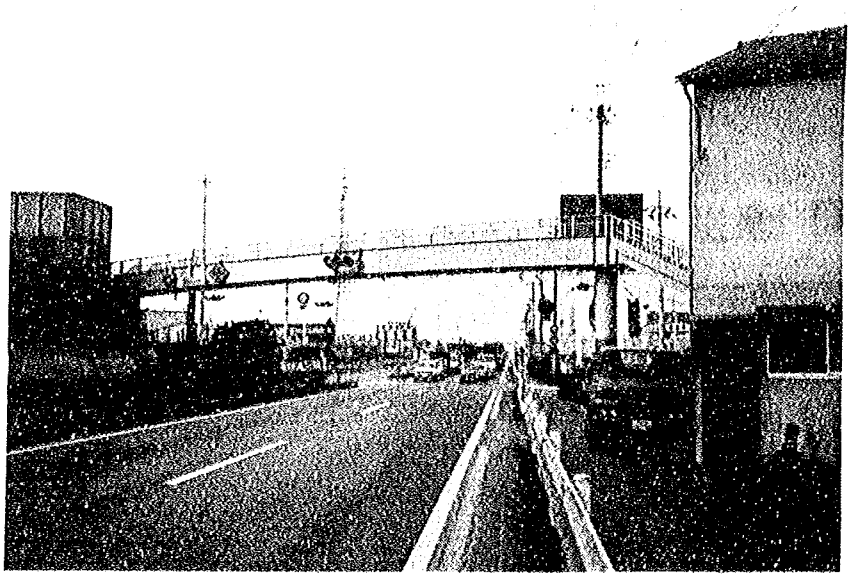
（時点４）混在型（Ｖ－１）

○変遷Ⅲ期でほとんど変化していない。

○時点３で混在型が定着している。

図Ⅱ－9(9)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その9）





撮影年月

上段：４３年　３月
（時点２）
中段：　　年　　月

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点２９）

（時点２）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

（時点４）　自動車関連型
（Ⅴ－２）

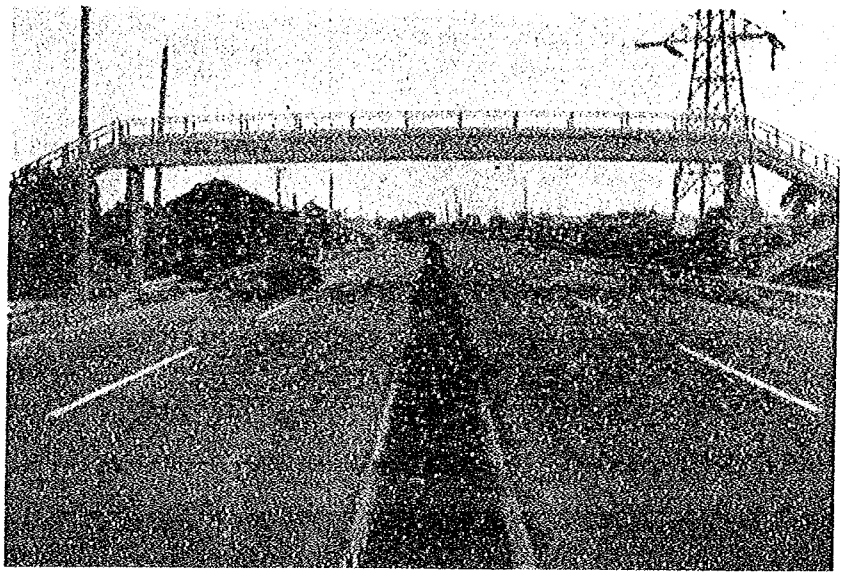
○変遷Ⅱ～Ⅲ期でかなり変化している。

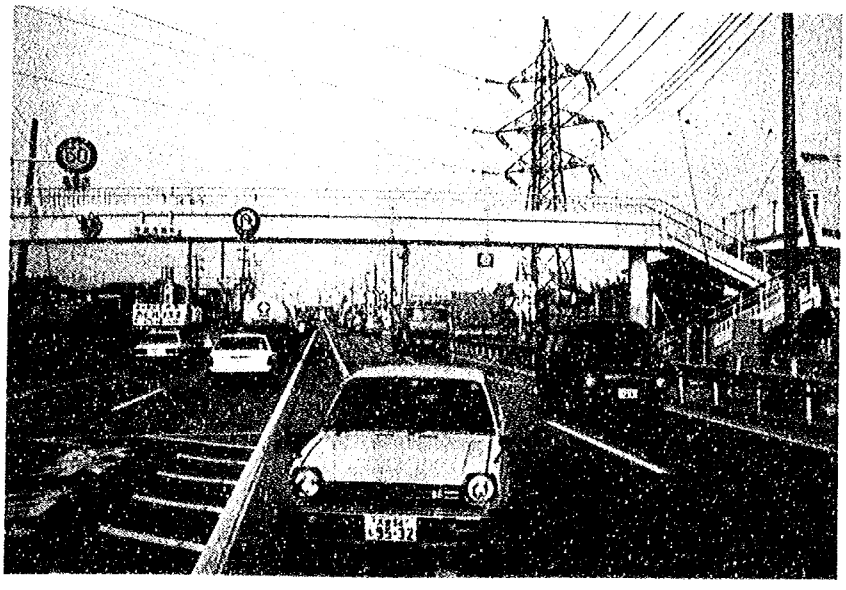
○時点４は混在型に近い自動車関連型である。

○電柱，標識が増えている。

○建物が増え，自販店の大看板ができた。

図Ⅱ－9 (10)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その１０）





撮影年月

上段：４２年　３月
（時点１）
中段：　　年　　月

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点１６）

（時点１）　住宅地型（Ⅲ）

（時点４）　混在型（Ⅴ－１）

○変遷Ⅰ～Ⅲ期で大きく変化している。

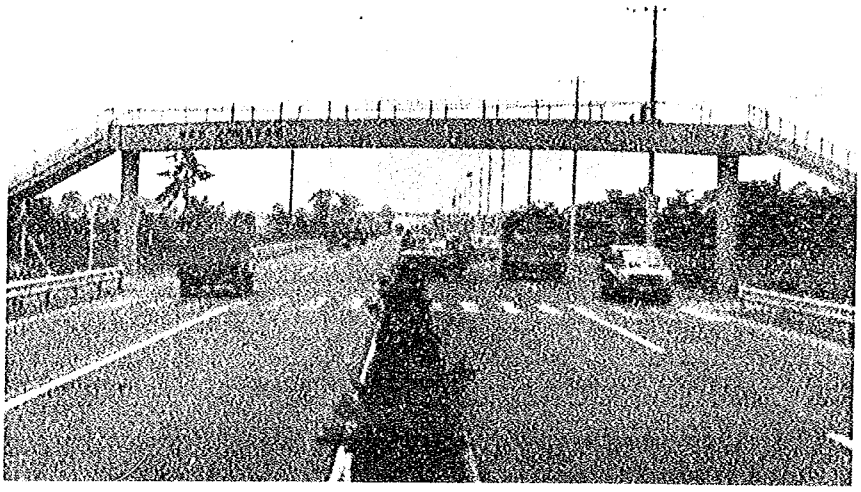
○住宅地型から混在型への変化の典型例である。

○鉄塔，電柱が増え，標識ができた。

○建物が増えている。
スタンド，ショッピングセンター，食堂，モテルなどの種々雑多な看板が乱立している。

○中分植栽がなくなった。
沿道の緑量が減少している。

図Ⅱ－9(Ⅱ)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その１１）



撮影年月

上段：４２年　３月
（時点１）
中段：　　年　　月

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点２５）

（時点１）　田園型（Ⅱ－１）

（時点４）　自動車関連型
（Ⅴ－２）

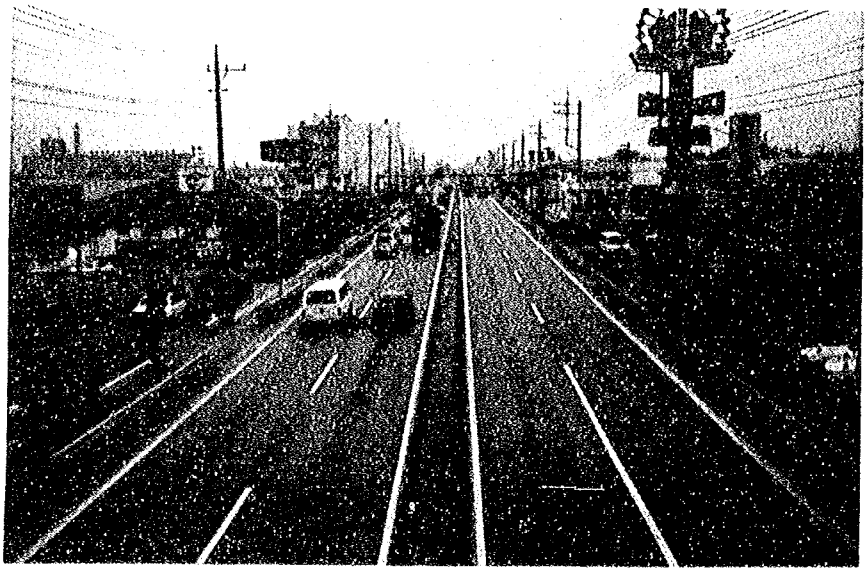
○変遷Ⅱ，Ⅲ期で大きく変化した。

○田園型から自動車関連型への変化の典型例である。

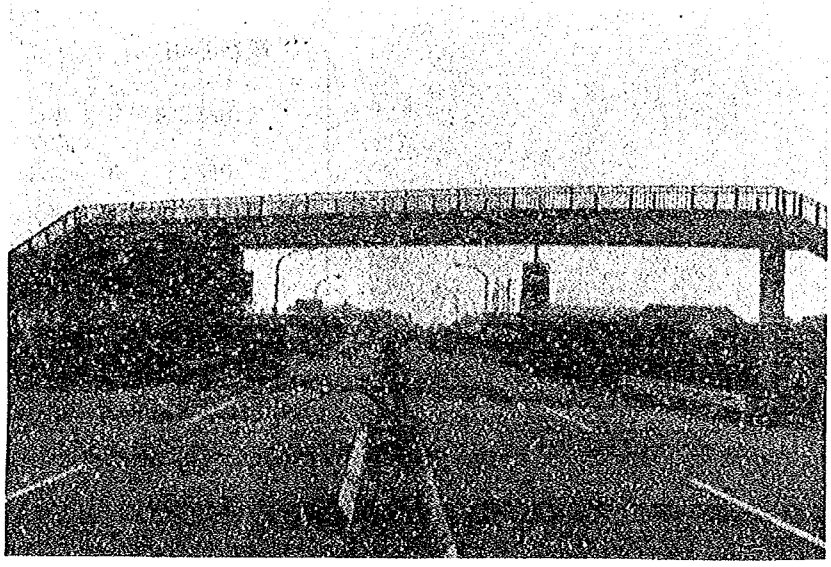
○電柱，標識，照明灯が増えた。

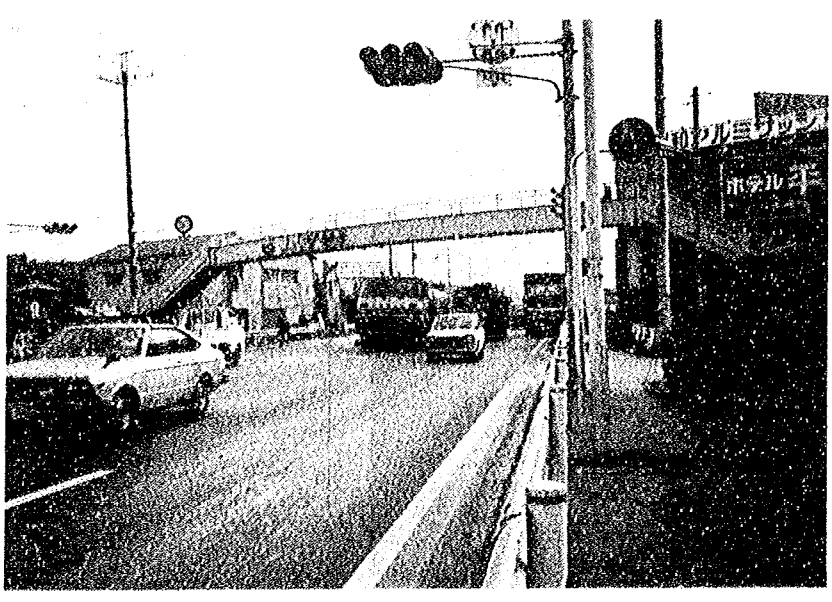
○スタンド，ドライブイン，自販店ができ看板が増えた。また，前方にビルが建っている。

○沿道の緑地が減少し中分植栽もなくなっている。



図Ⅱ－9(12)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その１２）





撮影年月

上段：４３年　３月
（時点２）
中段：　　年　　月

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点３０）

（時点２）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

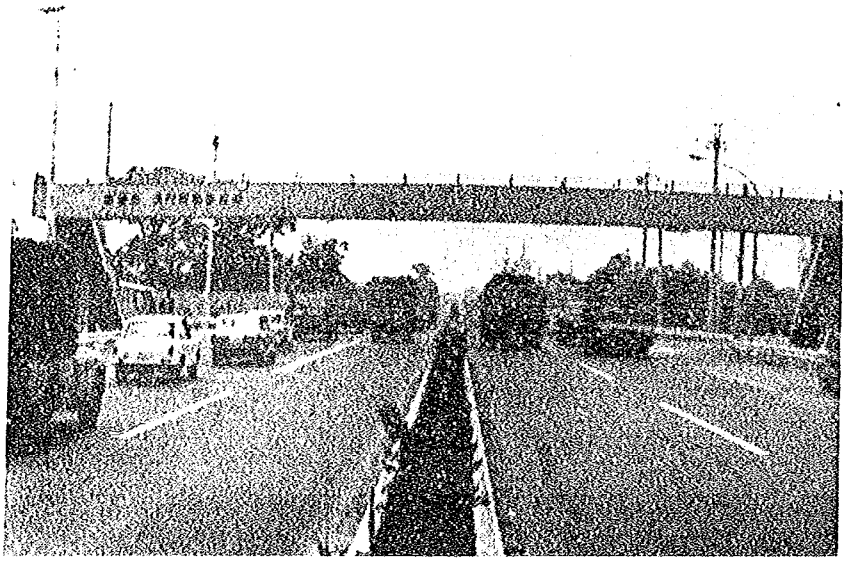
（時点４）　混在型（Ⅴ－１）

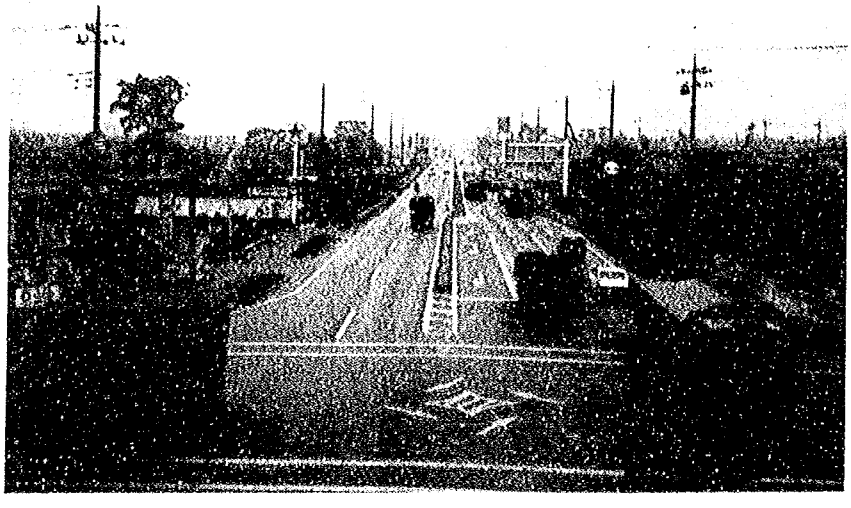
○変遷Ⅱ～Ⅲ期でやや変化している。
○信号が設置され，標識も増えている。

○建物，看板が増えている。

○中分植栽がなくなり，沿道の緑量も減少している。

図Ⅱ－9(13)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その１３）





撮影年月

上段：４３年　３月
（時点２）
中段：　　年　　月

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点２４）

（時点２）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

（時点４）　混在型　（Ⅴ－１）

○変遷Ⅱ，Ⅲ期でやや変化している。

○田園＋人工施設型から混在型への変化の過渡的な例である。

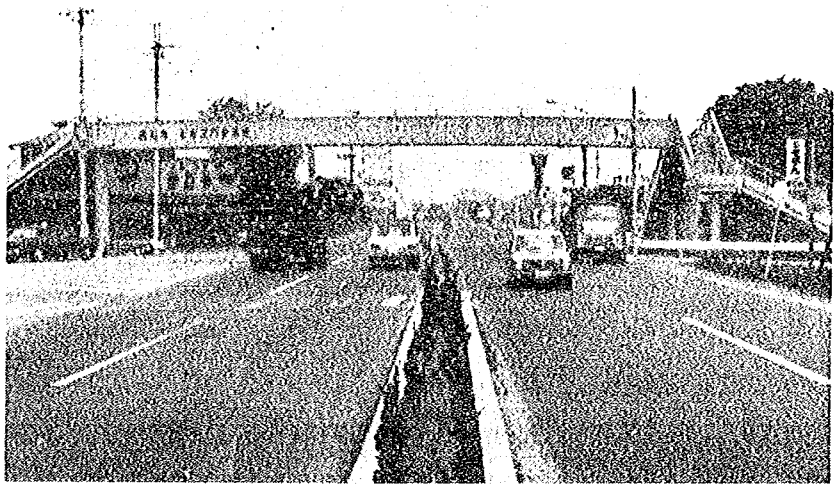
○時点２は，田園＋人工施設型の悪い場合，時点４は緑量の多い混在型である。

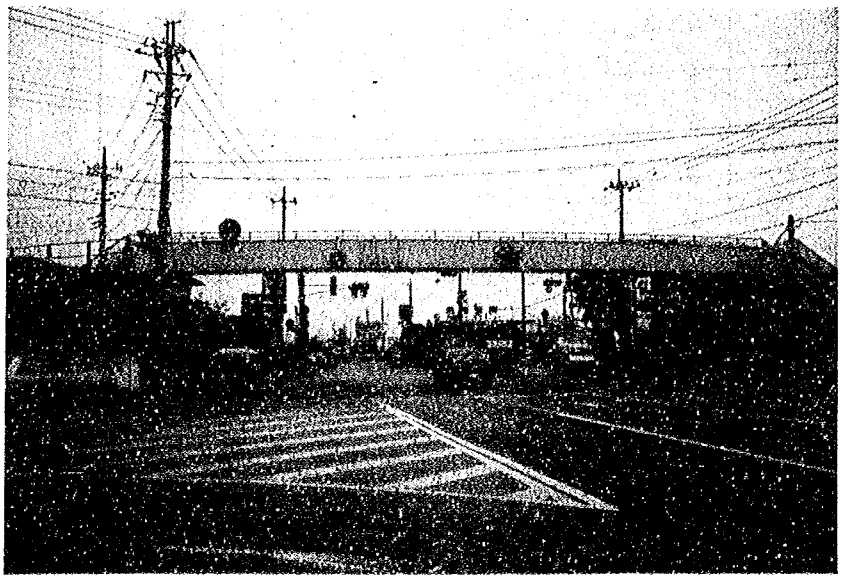
○標識ができた。

○看板が増えている。

○中分植栽がなくなった。

図Ⅱ－9(14)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（草加バイパス　その１４）





撮影年月

上段：４３年　３月
（時点２）
中段：　　年　　月
下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点２７）

（時点２）　混在型　（V－１）

（時点４）　混在型　（V－１）

○変遷Ⅱ～Ⅲ期で景観タイプは変わらないが内容がやや変化している。

○電柱，標識が増えた。

○建物，看板が増え，沿道のはりつきが多くなっている。

○沿道の樹木が減少した。

4.1.3　新4号国道

新4号国道は越谷市より宇都宮市に至る約82㎞であるが，今回調査の対象としたのは宇都宮国道工事事務所管内の五霞村（茨城県猿島郡）より宇都宮市までの延長約61.9㎞区間で現在（昭和58年）供用中の部分である。以下にその供用状況を示す。

表Ⅱ－4　新4号国道の供用状況（58年12月現在）

項目 / 区間名	供用年	延長	供用区間
区間－1	56年4月	7.15㎞	五霞村～境町　（暫定2車線）
2	55年7月	9.7	小山市～上三川町（〃）
3	50年12月	0.3	上三川町（〃）
4	49年8月	5.4	上三川町（〃）
5	53年12月	3.8	上三川町～宇都宮市下栗町（〃）
6	53年4月	5.4	宇都宮市下栗町～平出町（〃）
計		31.15	

各区間ごとに時点を設定しバイパスの変遷を考える。

表Ⅱ－5に区間毎の各地点の景観タイプ変化と用途指定の変更を，また図Ⅱ－10に記録写真の位置図を示す。

表Ⅱ－5　新4号国道の景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化(1)

区間－1（五霞村～境町）

写真(地点)番号	町名	56年	57年	58年	備考	都市計画用途地域	
		時点1 ―― 時点2 （56年4月 暫定2車線使用）				上り	下り
						昭和47年	
1	茨城県五霞村	N－2		N－2		↑市街化調整区域	↑市街化調整区域
2	〃	Ⅱ－1		Ⅱ－1			
3	〃	N－2		N－2			
4	〃	N－2		N－2			
5	〃	Ⅱ－1		Ⅱ－1			
6	〃	Ⅱ－1		Ⅱ－1			
7	〃	左Ⅱ－2 右Ⅱ－1		左Ⅱ－2 右Ⅱ－1	歩道橋がひどく目立つ		
8	〃	Ⅱ－1		Ⅱ－1			
9	〃	Ⅱ－1		Ⅱ－1			
10	〃	左Ⅱ－2 右Ⅱ－1		左Ⅱ－2 右Ⅱ－1			
11	〃	左Ⅱ－2 右Ⅱ－1		左Ⅱ－2 右Ⅱ－1			
12	〃	Ⅱ－1		Ⅱ－1			

続く

表Ⅱ－5　新4号国道の景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化(2)

区間－1（五霞村～境町）

写真(地点)番号	町名	56年	57年	58年	備考	都市計画用途地域	
		時点1 ～ 時点2（56年4月暫定2車線使用）				上り	下り
						昭和47年	
13	茨城県五霞村	Ⅱ－1		Ⅱ－1		市街化調整区域	市街化調整区域
14	〃	Ⅱ－1		左Ⅱ－1 右Ⅱ－2			
15	〃	Ⅱ－1		Ⅱ－1			
16	〃	Ⅱ－2		Ⅱ－2			
17	〃	Ⅱ－2		Ⅱ－2			
18	〃	Ⅱ－2		Ⅱ－2			
19	〃	Ⅱ－2		Ⅱ－2			
20	〃	Ⅱ－1		Ⅱ－1			
21	〃	Ⅱ－1		Ⅱ－1	送電鉄塔が目立つ		
22	茨城県境町	Ⅱ－1		Ⅱ－1			
23	〃	Ⅱ－2		Ⅱ－2			

区間－2（小山市～上三川町）

写真(地点)番号	町名	55年	56年	57年	58年	備考	都市計画用途地域	
		時点1 ～ 時点2（55年7月暫定2車線使用）					上り	下り
							昭和47年	
24	栃木県南河内町	Ⅱ－1			Ⅱ－1		市街化調整区域	同左
25	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1	送電鉄塔の増加，電柱の出現		
26	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
27	〃	Ⅱ－2			Ⅱ－2			
28	栃木県国分寺町	左N－2 右Ⅱ－1			左N－2 右Ⅱ－1		準工業	工専 準工
29	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
30	栃木県南河内町	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
31	〃	Ⅱ－2			Ⅱ－2		市街化調整区域	同左
32	〃	Ⅱ－2			Ⅱ－2	歩道橋の設置		
33	〃	Ⅱ－2			Ⅱ－2			
34	〃	Ⅱ－2			Ⅱ－2			

続く

表Ⅱ－5　新4号国道の景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化(3)

区間－2（小山市～上三川町）

写真(地点)番号	町名	55年	56年	57年	58年	備考	都市計画用途地域	
		時点1 ―― 時点2					上り	下り
		(55年7月暫定2車線使用)					昭和47年	
35	栃木県南河内町	Ⅱ－2			Ⅱ－2		市街化調整区域	同左
36	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
37	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
38	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
39	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
40	栃木県上三川町	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
41	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－2	左側沿道に電柱が立つ		
42	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
43	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
44	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
45	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			
46	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			工業第2住専
47	〃	Ⅱ－1			Ⅱ－1			

区間－3（上三川町）

写真(地点)番号	町名	50年	51年	52年	53年	54年	55年	56年	57年	58年	備考	都市計画用途地域	
		時点1 ―― 時点2 ―― 時点3										上り	下り
		(50年12月暫定2車線使用)										昭和47年	
48	栃木県上三川町						Ⅱ－2			Ⅱ－2		調整区域	同左
49	〃						Ⅱ－2			Ⅱ－2			
50	〃						Ⅱ－2			Ⅱ－2			

表Ⅱ－5　新4号国道の景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化(4)

区間－4（上三川町）

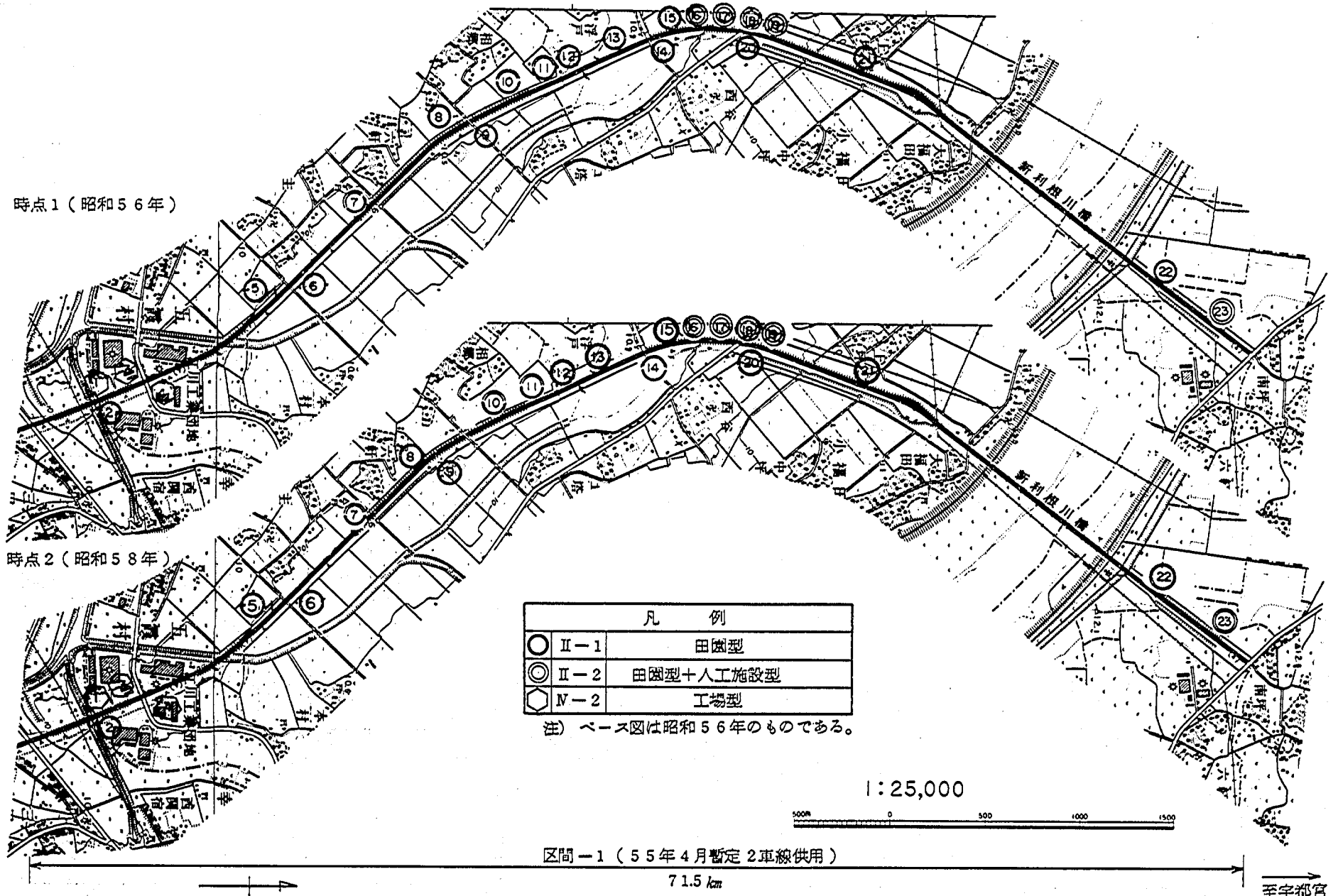
写真(地点)番号	町名	49年	50年	51年	52年	53年	54年	55年	56年	57年	58年	備考	都市計画用途地域	
		時点1						時点2			時点3		上り	下り
		(49年8月暫定2車線使用)											昭和47年	
51	栃木県上三川町							Ⅱ－2			Ⅱ－2		調区整域	住居
52	〃							Ⅱ－1			Ⅱ－2			
53	〃							左Ⅱ－2 右Ⅲ			Ⅱ－2			
54	〃							Ⅱ－1			左Ⅲ 右Ⅱ－1		第2種住専	工専
55	〃							Ⅱ－1			左Ⅱ－1 右Ⅱ－2			
56	〃							左Ⅱ－2 右Ⅱ－1			左Ⅱ－2 右Ⅱ－1		調区整域	
57	〃							Ⅱ－1			Ⅱ－2			同左
58	〃							Ⅱ－1			Ⅱ－2			

区間－5（上三川町～宇都宮市下栗町）

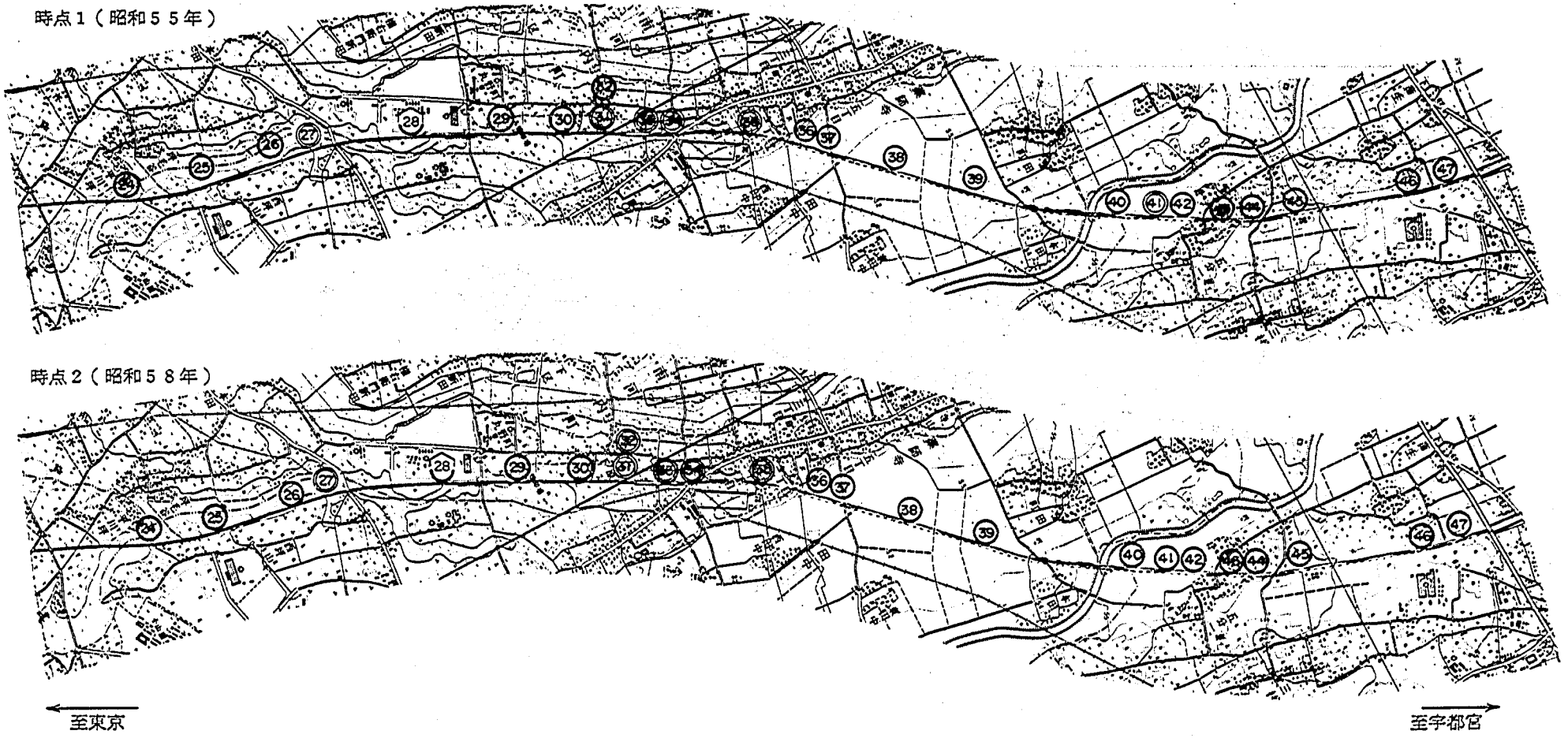
写真(地点)番号	町名	53年	54年	55年	56年	57年	58年	備考	都市計画用途地域	
		時点1		時点2			時点3		上り	下り
		(53年12月暫定2車線使用)							昭和47年	
59	栃木県上三川町	Ⅱ－1					Ⅱ－1		調整区域	同左
60	〃			Ⅱ－1			Ⅱ－2			
61	〃	左Ⅱ－1 右Ⅱ－2					左Ⅱ－1 右Ⅳ－1			
62	〃			左Ⅱ－1 右 Ⅲ			左Ⅱ－1 右 Ⅲ			
63	〃	左Ⅱ－1 右Ⅱ－2					左Ⅱ－1 右 Ⅲ			
64	〃	左Ⅱ－1 右Ⅱ－2					左Ⅱ－1 右 Ⅲ			

区間－6（宇都宮市下栗町～平出町）

写真(地点)番号	町名	53年	54年	55年	56年	57年	58年	備考	都市計画用途地域	
		時点1		時点2			時点3		上り	下り
		(53年4月暫定2車線使用)							昭和47年	
65	宇都宮市	Ⅱ－1					Ⅱ－1		住居	調区整域
66	〃			Ⅱ－1			Ⅱ－1			
67	〃			Ⅱ－2			Ⅱ－2			



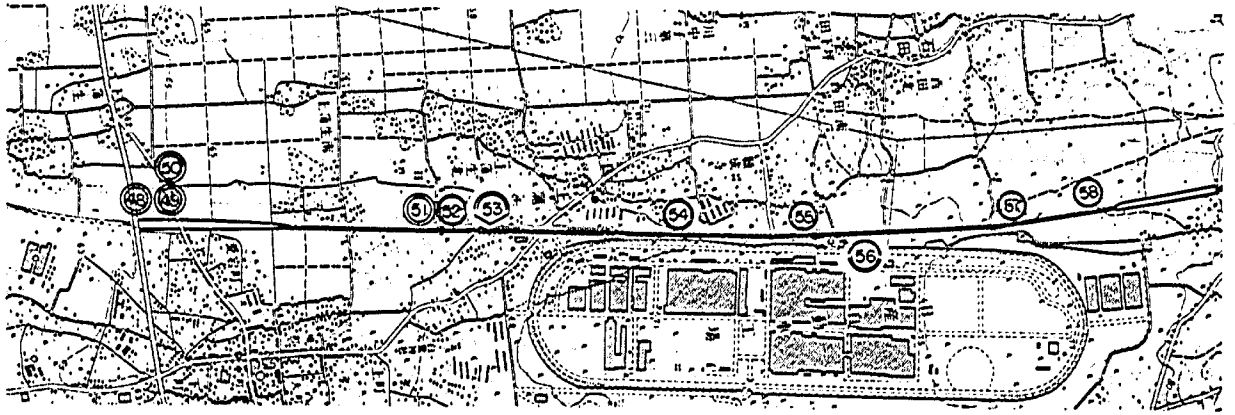
図Ⅱ-10(1)　新４号国道景観写真位置図



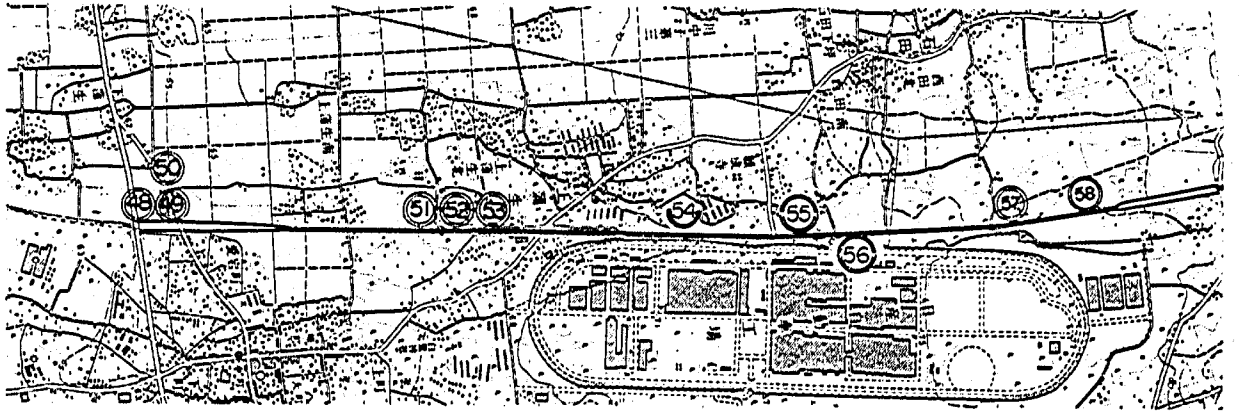
注）ベース図は昭和５３年のものである。

図Ⅱ－10(2)　新４号国道景観写真位置図

時点２（昭和５５年）



時点３（昭和５８年）



至東京　　至宇都宮

区間－４（４９年８月暫定２車線供用）
5.4Km

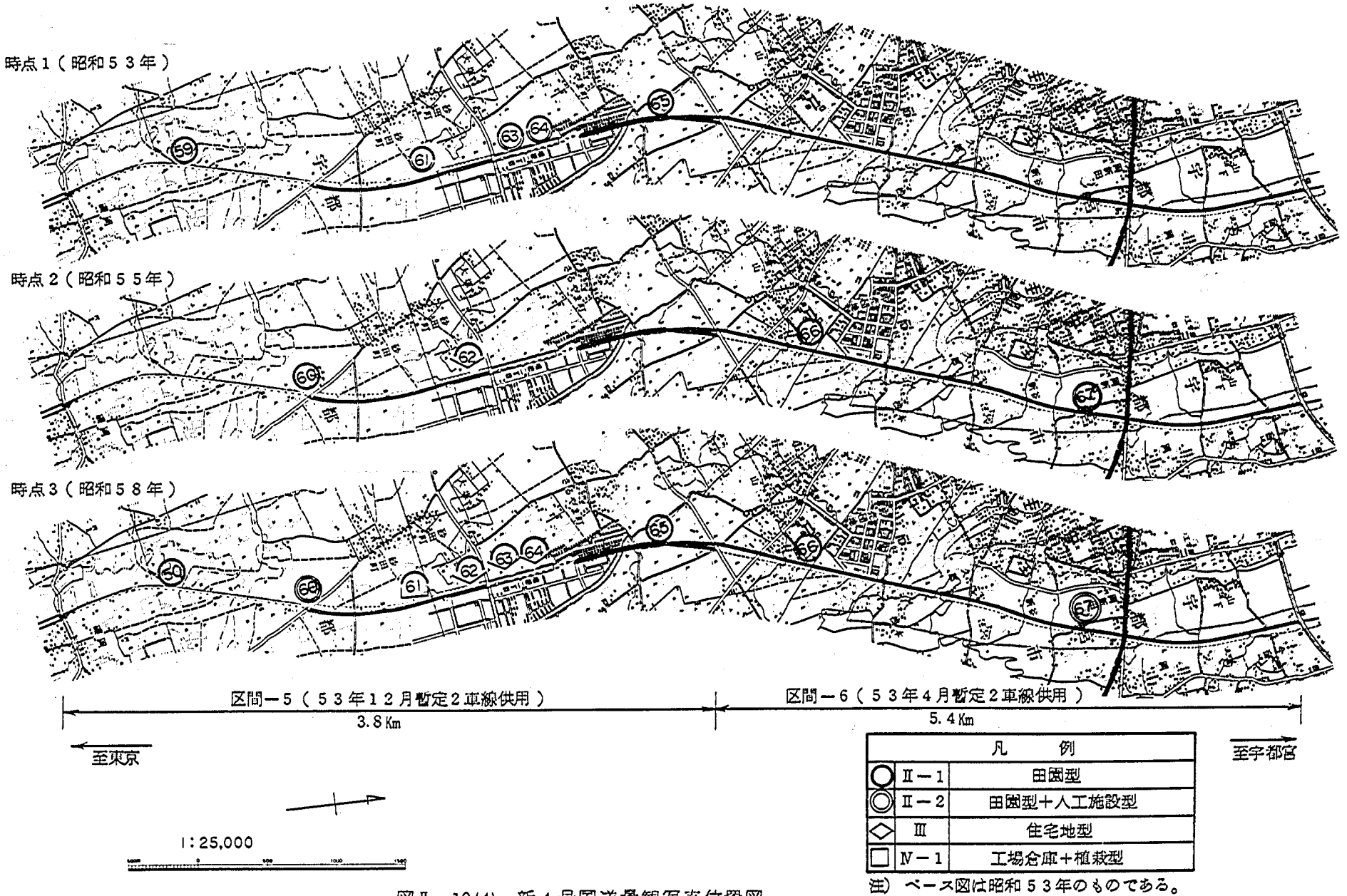
区間－３（５０年１２月暫定２車線供用）
0.3Km

1:25,000

凡　例		
○	Ⅱ－１	田園型
◎	Ⅱ－２	田園型＋人工施設型
◇	Ⅲ	住宅地型

注）ベース図は昭和５５年のものである。

図Ⅱ－10(3)　新４号国道景観写真位置図



注）ベース図は昭和５３年のものである。

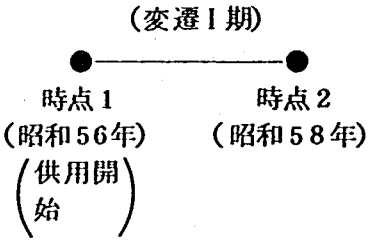
図Ⅱ－10(4)　新４号国道景観写真位置図

1) 区間－1（五霞村～境町）

収集した写真より時間軸を以下のように設定する。

時点1　供用開始年　昭和56年 4月

時点2　供用開始後2年　昭和58年 12月

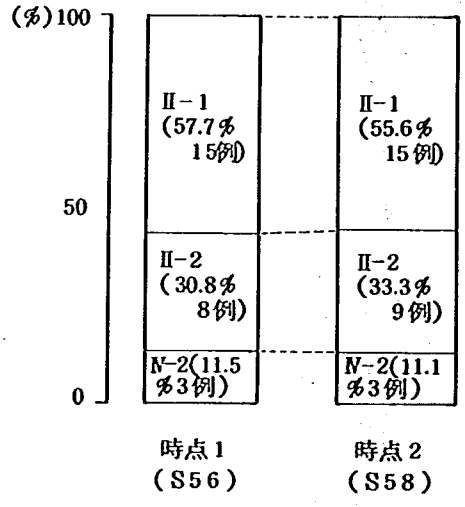


時点1，2で収集できた写真は23組（23地点）であった。

写真はほぼ全区間をカバーする形で収集できた。

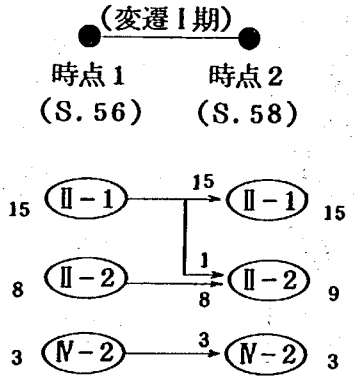
図Ⅱ－11に時点別のバイパス景観タイプの割合を示す。

図Ⅱ－12には景観タイプの変遷パターンを示す。



地点数	23	23
サンプル数	26	27

図Ⅱ－11　時点別バイパス景観タイプ割合（区間－1）



図Ⅱ－12　景観タイプの変遷パターン（区間－1）

時点別にバイパス景観タイプの割合をみると，時点1，2とも田園型（Ⅱ－1），田園＋人工施設型（Ⅱ－2）及び工場型（Ⅳ－2）の3タイプで構成されていて，その割合はほとんど変化が見られない。

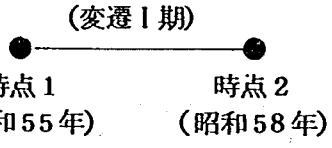
また，景観タイプの変遷パターンをみると，田園型から田園＋人工施設型に変化した例が1例みられ，他は変化が起っていないことがわかる。

区間－１の変遷Ⅰ期は田園型，田園＋人工施設型及び工場型から変化の見られない安定した傾向を示している。

2) 区間－２（小山市～上三川町）

時点は以下のように設定する。

時点１	供用開始年	昭和５５年７月
時点２	供用開始後３年	昭和５８年12月

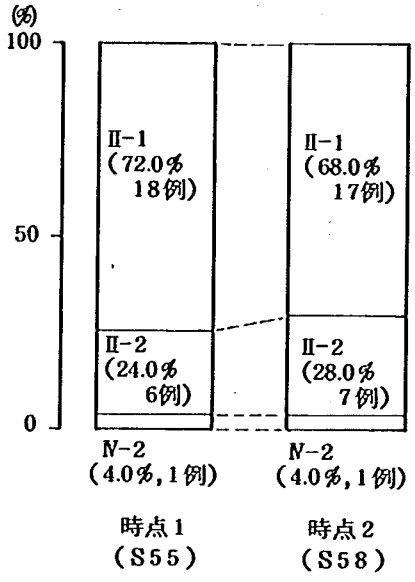


時点１，２で収集できた写真は２４組（２４地点）であった。

写真はほぼ全区間をカバーする形で収集できた。

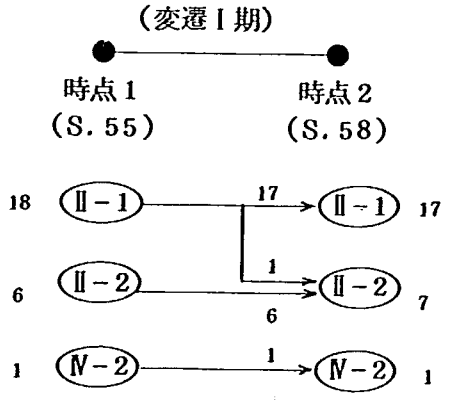
図Ⅱ－１３に時点別のバイパス景観タイプの割合を示す。

図Ⅱ－１４には景観タイプの変遷パターンを示す。



地点数	24	24
サンプル数	25	25

図Ⅱ－１３　時点別バイパス景観タイプ割合（区間－２）



図Ⅱ－１４　景観タイプの変遷パターン（区間－２）

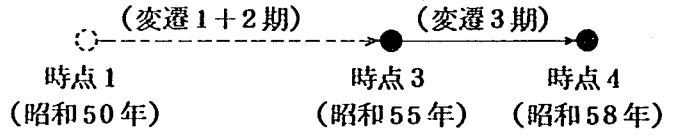
時点別にバイパス景観の割合をみると，区間－１と同様に時点１，２とも田園型（Ⅱ－１），田園＋人工施設型（Ⅱ－２）及び工場型（Ⅳ－２）の３タイプで構成されていて，その割合はほとんど変化していない。

景観タイプの変遷パターンをみると田園型から田園＋人工施設型に変化した例が1例みられる。他には変化は見られず安定した傾向である。

3) 区間－3（上三川町）

時点は以下のように設定する。

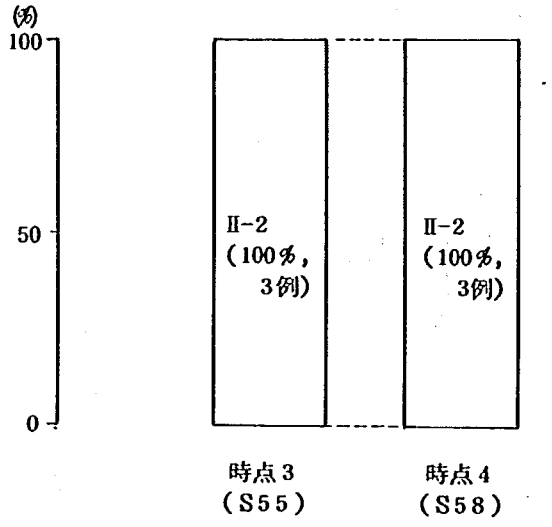
時点1	供用開始年	昭和５０年１２月
時点3	供用開始後５年	昭和５５年　８月
時点4	供用開始後８年	昭和５８年１２月



時点１，２に相当する写真は収集できなかった。時点３，４では３組（３地点）の写真が収集できた。

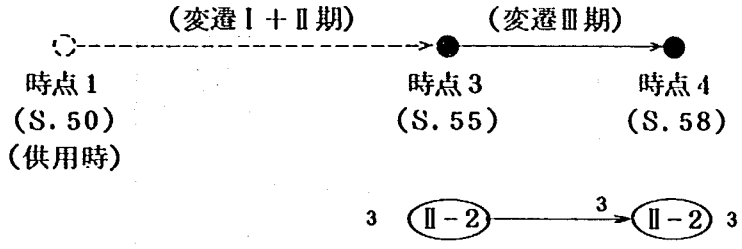
図Ⅱ－１５には時点別にバイパス景観タイプの割合を示す。

図Ⅱ－１６には景観タイプの変遷パターンを示す。



地　点　数		3	3
サンプル数		3	3

図Ⅱ－１５　時点別バイパス景観タイプ割合（区間－３）



図Ⅱ－１６　景観タイプの変遷パターン（区間－３）

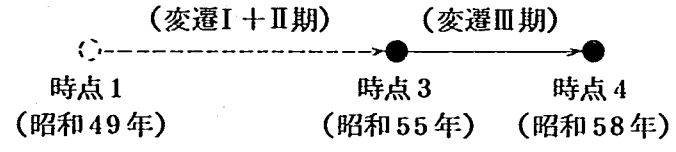
区間－３は延長0.3㎞でサンプルは３例である。この３例は時点３，４で変化が見られない田園＋人工施設型（Ⅱ－２）である。

時点１でのデータが得られていないので時点３のデータによって変遷Ⅰ＋Ⅱ期を類推すると，これは供用当初の田園型あるいは田園＋人工施設型から変化の起っていない変遷Ⅲ期と同様安定した時期であると考えられる。

4) 区間－４（上三川町）

時点は以下のように設定する。

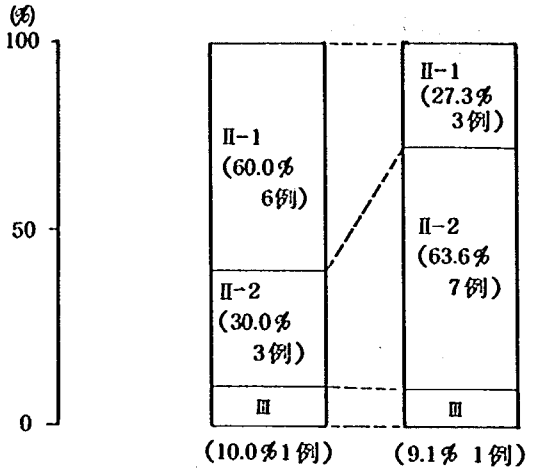
時点１	供用開始年	昭和４９年　８月
時点３	供用開始後６年	昭和５５年
時点４	供用開始後９年	昭和５８年１２月



時点１，２に相当する写真は収集できなかった。時点３，４では８組（８地点）の写真が収集できた。

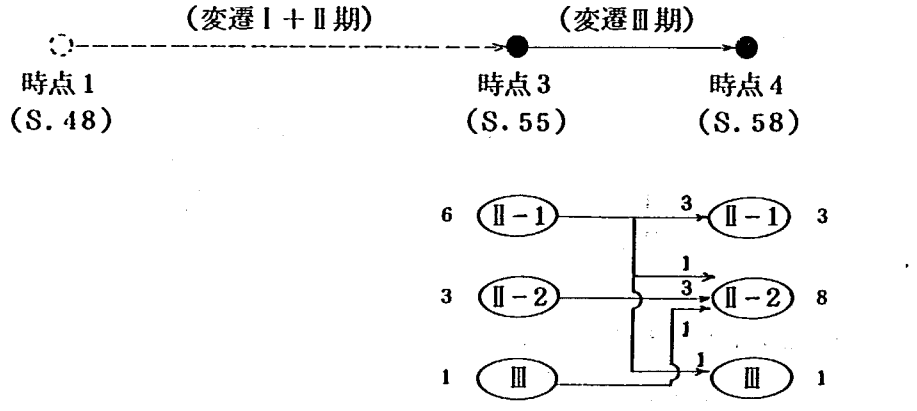
図Ⅱ－１７には時点別にバイパス景観タイプの割合を示す。

図Ⅱ－１８には景観タイプの変遷パターンを示す。



地 点 数		8	8
サンプル数		10	11

図Ⅱ－17　時点別バイパス景観タイプ割合（区間－4）



図Ⅱ－18　景観タイプの変遷パターン（区間－4）

時点別にバイパス景観タイプの割合をみると，時点3，4が田園型（Ⅱ－1），田園＋人工施設型（Ⅱ－2）及び住宅地型（Ⅲ）で構成されており，時点4で田園型が減少し田園＋人工施設型の割合が増加したことがわかる。

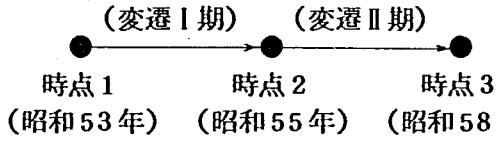
景観タイプの変遷パターンをみると，田園型から田園＋人工施設型に変化したものが4例，住宅型に変化したものが1例みられる。

これから区間－4の変遷Ⅲ期は他の区間と比べ多少変化の兆しが見られるようである。

5) 区間－５（上三川町～宇都宮市下栗町）

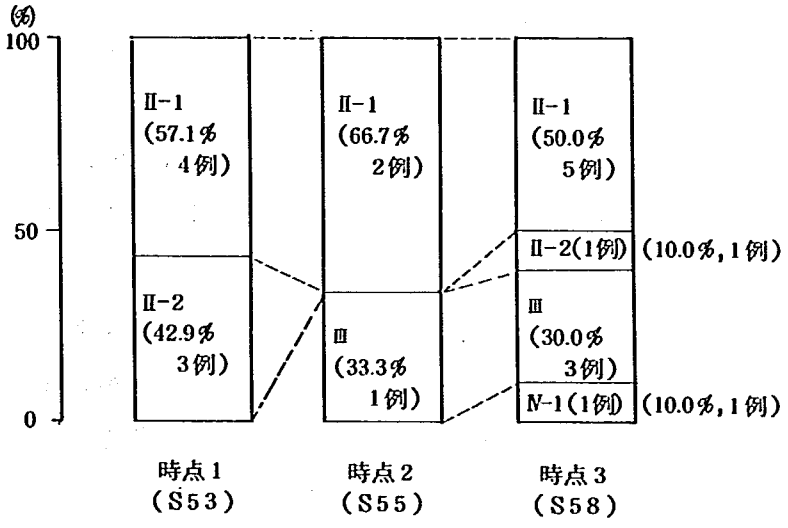
時点を以下のように設定する。

時点１	供用開始年	昭和５３年１２月
時点２	供用開始後２年	昭和５５年
時点３	供用開始後５年	昭和５８年１２月



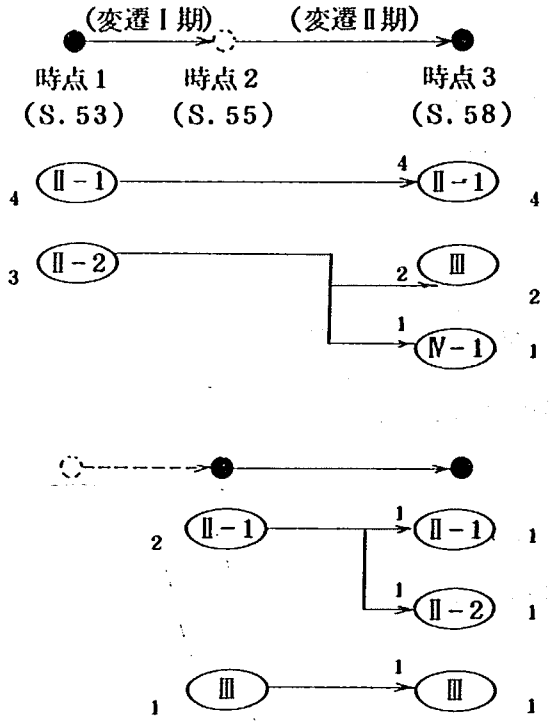
時点１，２，３を通して同一地点で収集できた写真はなかった。時点１と３で収集できた写真は４組（４地点）で，時点２，３で収集できた写真は２組（２地点）であった。

図Ⅱ－１９に時点別のバイパス景観タイプの割合を，図Ⅱ－２０に景観タイプの変遷パターンを示す。



地　点　数	4	2	6
サンプル数	7	3	10

図Ⅱ－１９　時点別バイパス景観タイプ割合（区間－５）



図Ⅱ－２０　景観タイプの変遷パターン（区間－５）

時点別の景観タイプの構成をみる。サンプル数が少ないこともあるが全体的に見ると，時点１，２，３を通じて田園型が５０％以上を占めていることがわかる。（時点１では田園＋人工施設型を含めると１００％になっている）。他には住宅地型が時点３でそれぞれ１例，３例見られる。また時点３では工場＋植栽型が１例見られる結果となった。

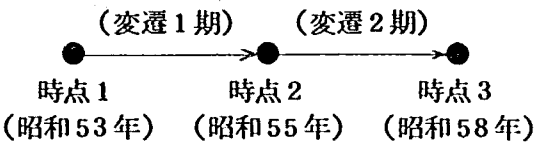
景観タイプの変遷パターンをみると，時点１，３でデータの得られた７例のうち田園＋人工施設型から住宅地型及び工場＋植栽型に変化したものがそれぞれ２例，１例見られる。また時点２，３でサンプルの得られた３例のうち，田園型から田園＋人工施設型に変化したものが１例見られる。

各変遷期を見ると，区間－５の変遷Ⅰ期は時点２でデータが得られた３例から供用当初の田園型住宅地型が変化しない安定期であると推測できる。また，変遷Ⅲ期は，これとは異なり多少の変化が見られることがわかる。

6）区間－６（宇都宮市下栗町～平出町）

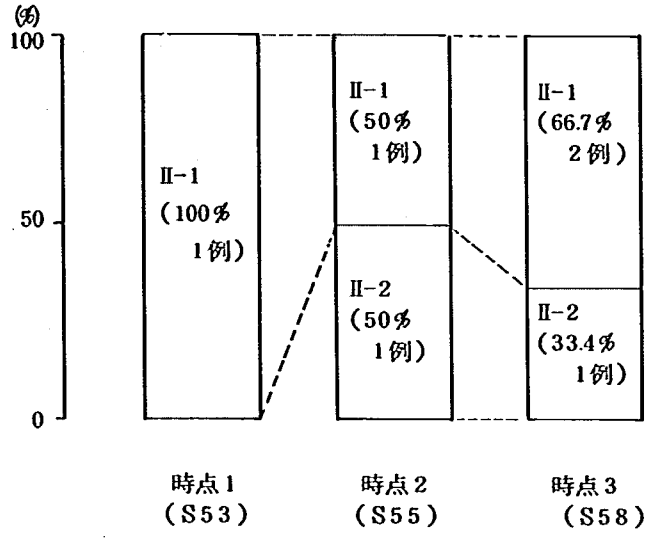
時点を以下のように設定する。

時点１	供用開始年	昭和５３年　４月
時点２	供用開始後２年	昭和５５年
時点３	供用開始後５年	昭和５８年１２月



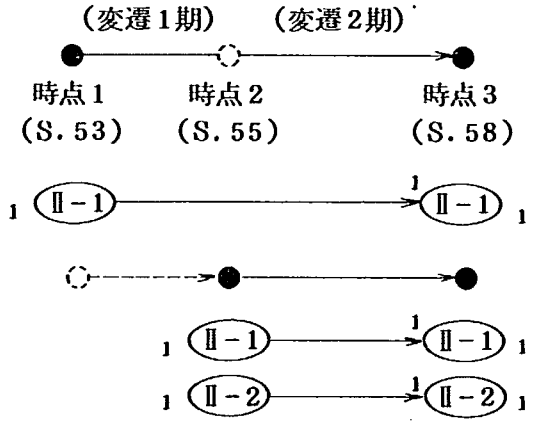
時点１，２，３を通して同一地点で収集できた写真はなかった。時点１と３で収集できた写真は１組（１地点）で，時点２，３で収集できた写真は２組（２地点）であった。

図Ⅱ－２１に時点別のバイパス景観タイプの割合を，図Ⅱ－２２に景観タイプの変遷パターンを示す。



地　点　数	1	2	3
サンプル数	1	2	3

図Ⅱ－２１　時点別バイパス景観タイプ割合（区間－６）



図Ⅱ－２２　景観タイプの変遷パターン（区間－６）

サンプルは少ないが，他の区間と同様に，田園型（Ⅱ－１）あるいは田園＋人工施設型（Ⅱ－２）がよく保全されており，各時点を通じて変化の見られない安定した傾向を示している。

7） 新４号国道のまとめ

新４号国道は供用時別に区間を分割し，それぞれの区間についてバイパス景観の変遷をみてきたが，これらをまとめると次のことが言えよう。

1） 新４号は現在全線開通しておらず大半が暫定２車線であり，大規模バイパスの機能を完全にはたしていないために，交通量も少ない。このため，現時点では沿道の開発はあまり進んでいない。

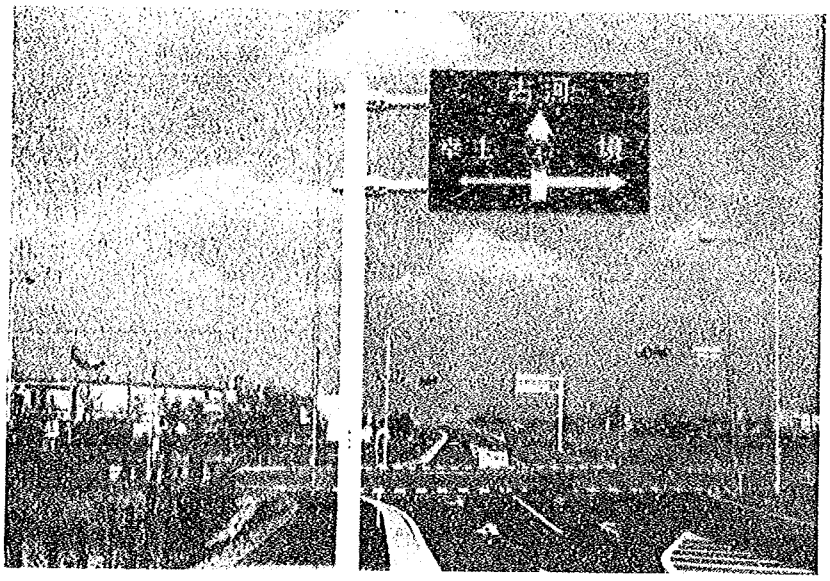
2） 供用年の古い区間－３（５０年供用），区間－４（４９年供用）についてみてみると，変遷Ⅲ期において田園型から田園＋人工施設型へ多少の変化の兆しがみられるが，いまだ田園風景が卓越しており，景観が乱された感じはない。

3） 他の区間と比べ供用年数が比較的後の区間－５，６（５３年供用）についてみてみると，田園風景の中に一部住宅地型がみられる部分はあるが，これも田園風景の保たれた保全型といえる。

4） 供用年が新しい区間－１（５６年供用），区間－２（５５年供用）についてみると，供用されたばかりであることもあり田園風型あるいは田園＋人工施設型が大勢を占めている。

5） 新４号では，道路が市街地（小山市，宇都宮市）をはずれ田園地帯や樹林の中を通過し広大な平野を背景にしていること及び，道路用地を大きくとり副道を併設しているため工場等が道路直近ではなく本線から１皮分外側に立地していることが開放的な田園型の道路景観を形成させていると言えよう。

図Ⅱ-２３(1)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その１）





撮影年月

上段：５６年　３月
（時点１）
中段：５８年１２月
（時点２）
下段：　　年　　月
（時点　）

コメント　（地点３）

（時点１）　工場型　（Ⅳ-２）

（時点２）　工場型　（Ⅳ-２）

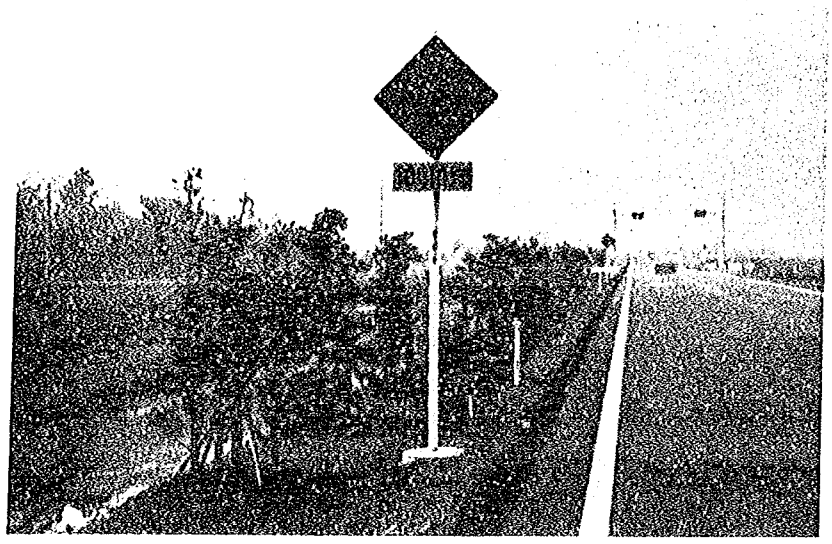
（時点３）

（時点４）

○区間－１

○左右に工場は見られるが，拡幅予定地が左手にあることと，前方に障害物がないことで広々とした感で，両側の工場はさほど気にならない。

図Ⅱ-２３(2)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その２）





撮影年月

上段：５６年　３月
（時点１）
中段：５８年１２月
（時点２）
下段：　　年　　月
（時点　）

コメント　（地点５）

（時点１）　田園型　（Ⅱ－1）

（時点２）　田園型　（Ⅱ－1）

（時点３）

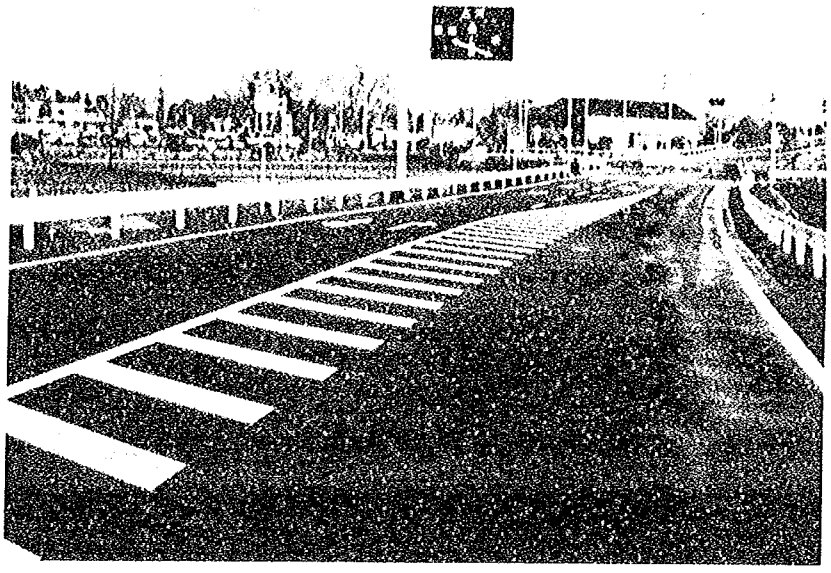
（時点４）

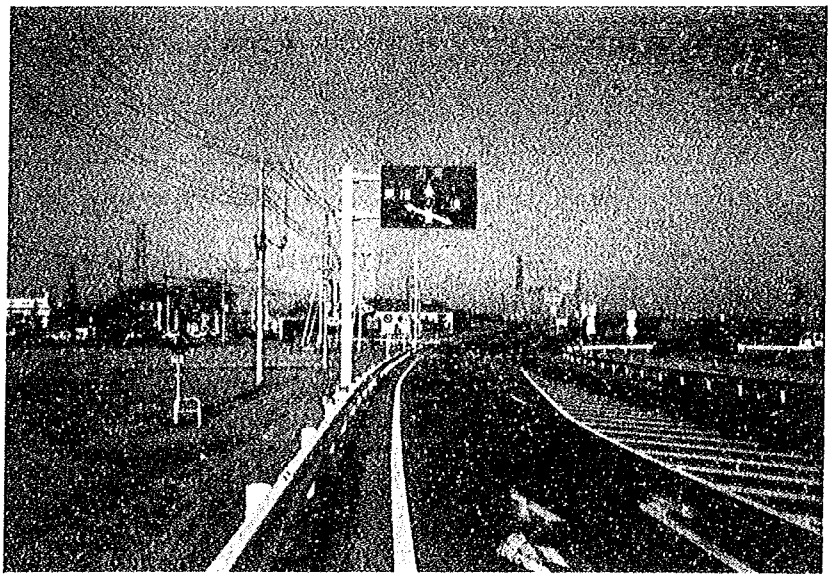
○区間－１

○前方の地平線がきいている。

○右手の野立て看板が目立つ

図Ⅱ-２３(3)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その３）





撮影年月

上段：５６年　３月
（時点１）
中段：５８年１２月
（時点２）
下段：　　年　　月
（時点　　）

コメント　（地点１７）

（時点１）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

（時点２）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

（時点３）

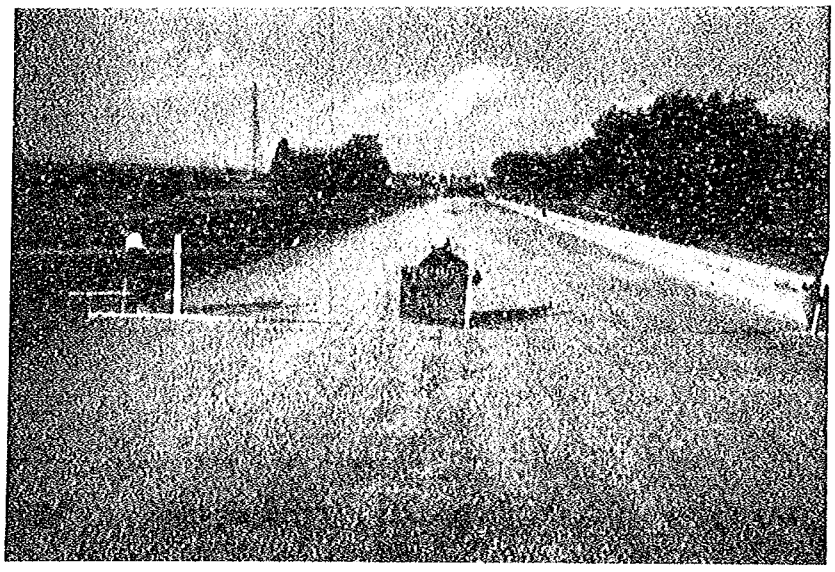
（時点４）

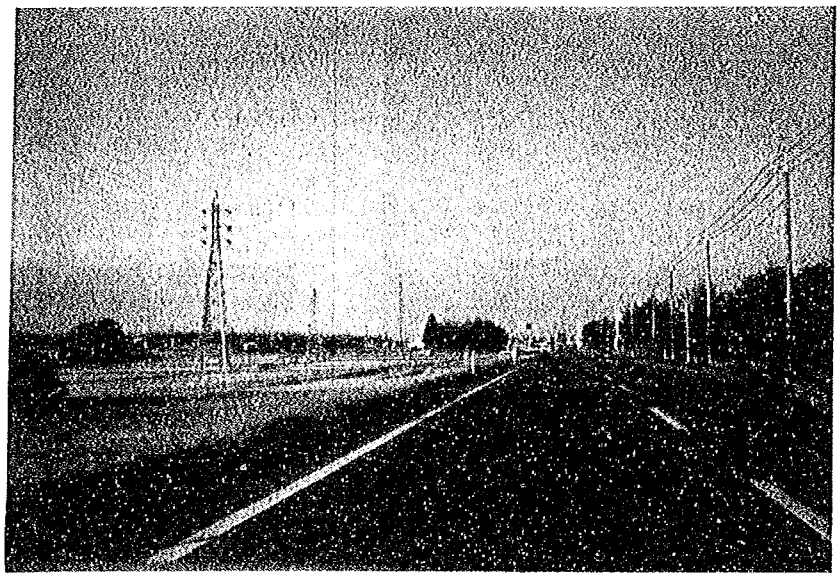
○区間－１

○前方に工場はあるが，まわりが広々としているためさほど気にならない。

○送電鉄塔が前方にある。

図Ⅱ-２３(4)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その４）





撮影年月

上段：５５年　３月
（時点１）
中段：５８年１２月
（時点２）
下段：　　年　　月
（時点　）

コメント　（地点２５）
（
（時点１）　田園型　（Ⅱ-１）

（時点２）　田園型　（Ⅱ-１）

（時点３）

（時点４）

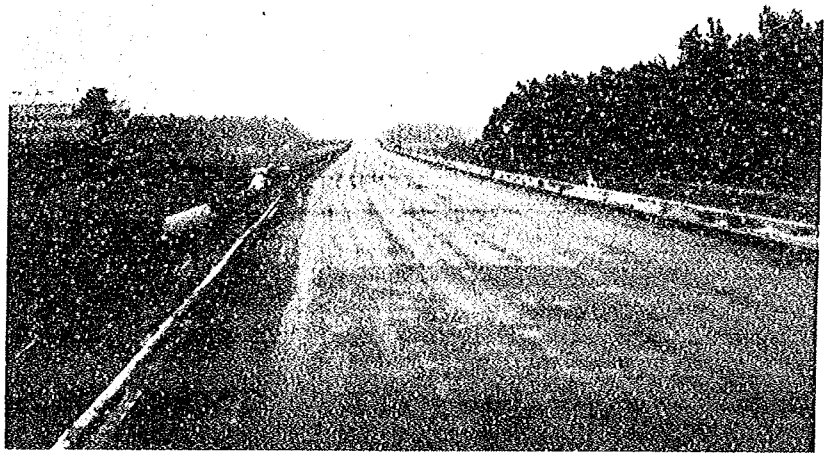
○区間－２

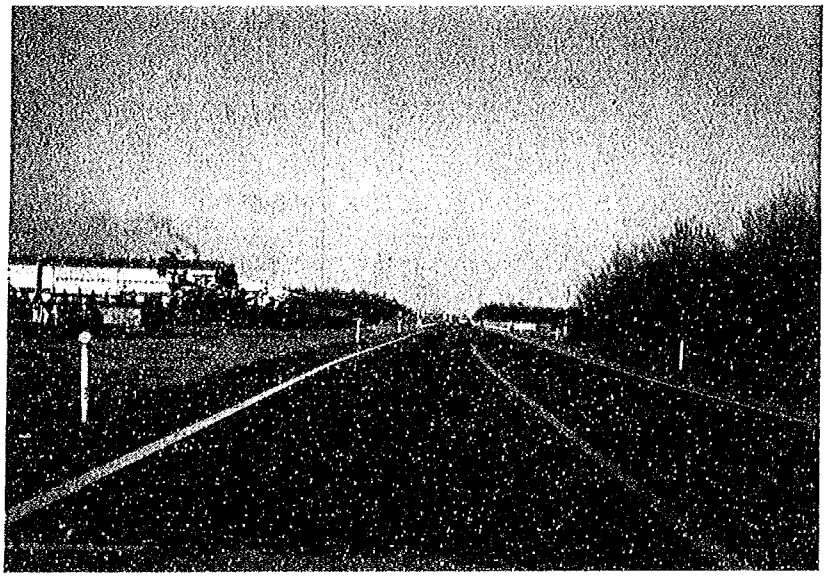
○左手に送電鉄塔がある。

○時点２では右手に電柱が設置される。

○左手の視界が広い。

図II-２３(5)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その５）





撮影年月

上段：５５年　３月
（時点１）
中段：５８年１２月
（時点２）
下段：　　年　　月
（時点　）

コメント　（地点２８）

（時点１）左：工場型　（Ⅳ-２）
右：田園型　（Ⅱ-１）

（時点２）左：工場型　（Ⅳ-２）
右：田園型　（Ⅱ-１）

（時点３）

（時点４）

○区間－２

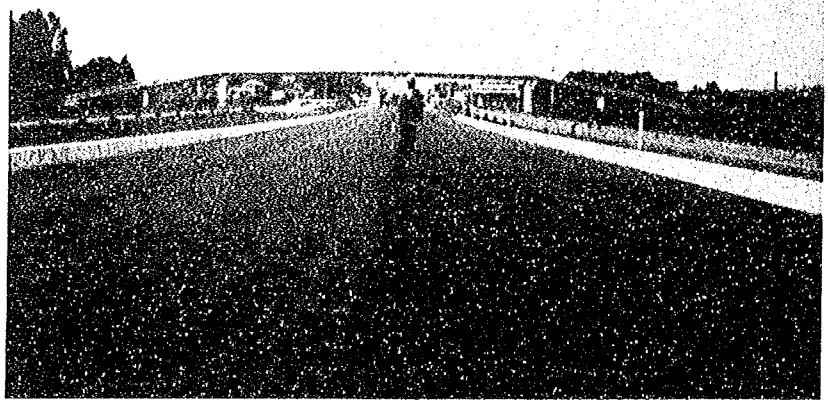
○変遷１期においての景観の変化は見られない。

○左側に工場が立地しているが１皮分外側であるため，圧迫感はない。

図Ⅱ-２３(6)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その６）

撮影年月

上段：　　年　　月
（時点　）
中段：５５年１８月
（時点３）
下段：５８年１２月
（時点４）





コメント　（地点４９）

（時点１）

（時点２）

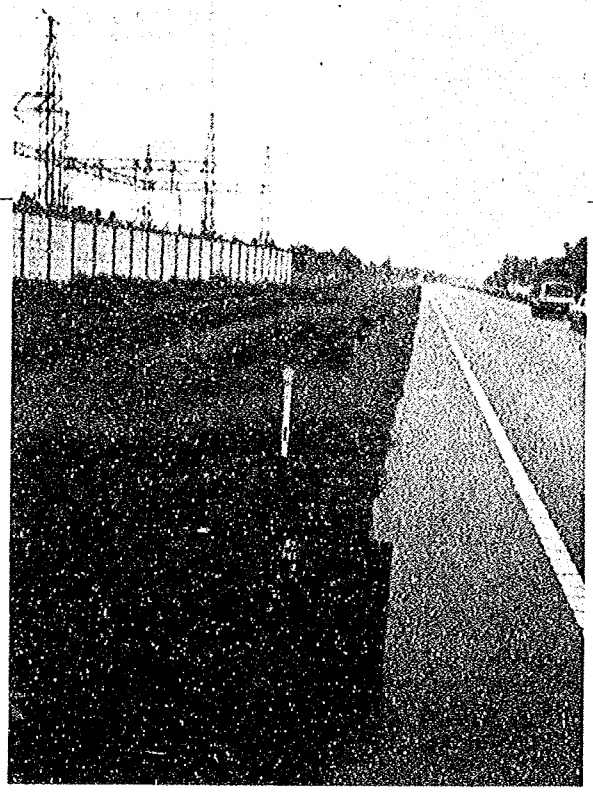
（時点３）　田園＋人工施設型
（Ⅱ-２）

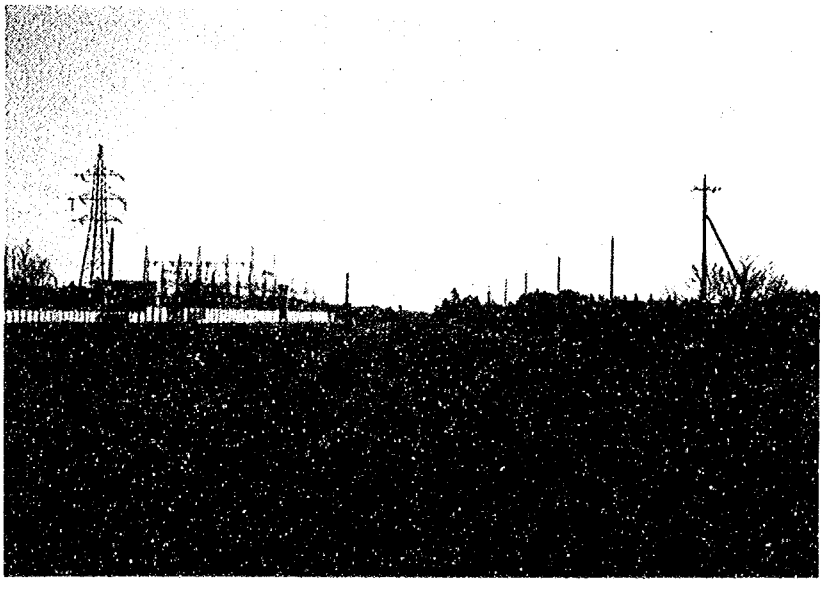
（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ-２）

○区間－３

○歩道橋により視界が阻害されている。

図Ⅱ-２３(7)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その７）





撮影年月

上段：　　年　　月
（時点　）
中段：５５年１１月
（時点３）
下段：５８年１２月
（時点４）

コメント　（№５６）

（時点１）

（時点２）

（時点３）左：田園＋人工施設型（Ⅱ－２）
右：田園型（Ⅱ－１）

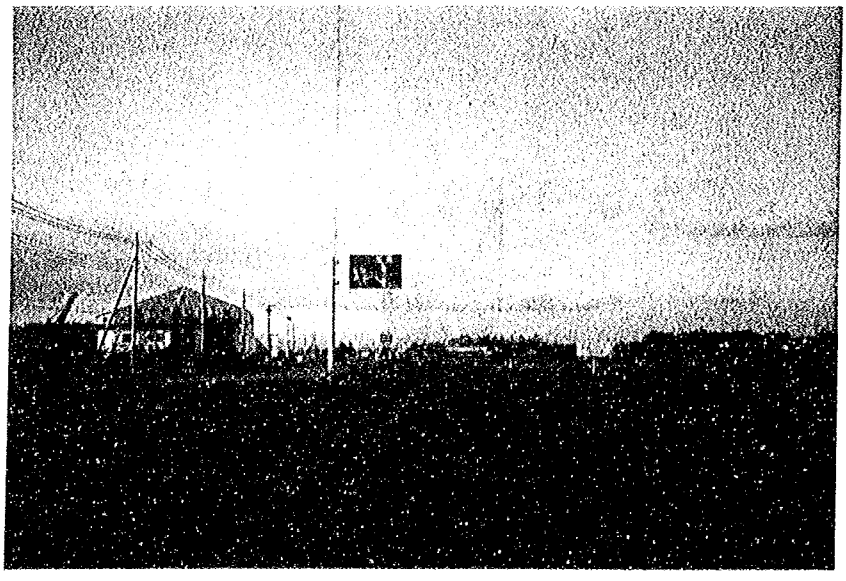
（時点４）左：田園＋人工施設型（Ⅱ－２）
右：田園型（Ⅱ－１）

○区間－３

○送電鉄塔と電柱が目立つ。

図Ⅱ-２３(8)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その８）





撮影年月

上段：　　年　　月
（時点　）
中段：５５年１１月
（時点３）
下段：５８年１２月
（時点４）

コメント　（地点５７）

（時点１）

（時点２）

（時点３）　田園型　（Ⅱ-１）

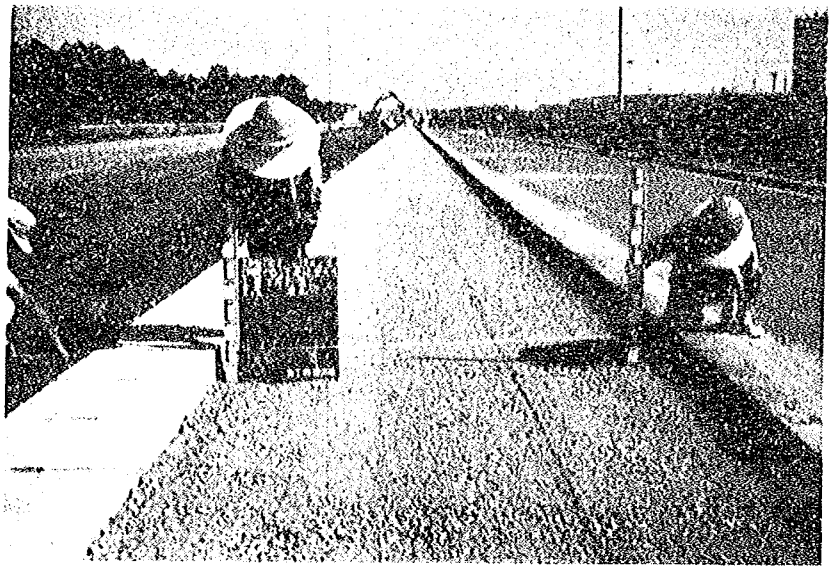
（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ-２）

○区間－４

○時点３において視界が広々として圧迫感がない。

○時点４で左手に工場が建ち電柱が連立したが，右手が広々としているためさほど圧迫感は感じられない。

図Ⅱ-２３(9)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その９）





撮影年月

上段：５３年　９月
（時点１）
中段：　　年　　月
（時点　）
下段：５８年１２月
（時点３）

コメント　（地点６１）

（時点１）左：田園型　（Ⅱ－１）
右：田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

（時点２）

（時点３）左：田園型　（Ⅱ－１）
右：工場＋植栽型
（Ⅳ－１）

（時点４）

○区間－５

○時点３で両側沿道に電柱が連立する。
左手の野立看板が目立つ。

○工場が連続して沿道に立地していても，植栽がほどこされていることや，道路敷地が広いことによりさほど圧迫感は感じられない。

図Ⅱ－２３(10)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その１０）



撮影年月

上段：５３年１２月
（時点１）
中段：　　年　　月
（時点　　）
下段：５８年１２月
（時点３）

コメント　（地点６３）

（時点１）左：田園型（Ⅱ－１）
右：田園＋人工施設型（Ⅱ－２）

（時点２）

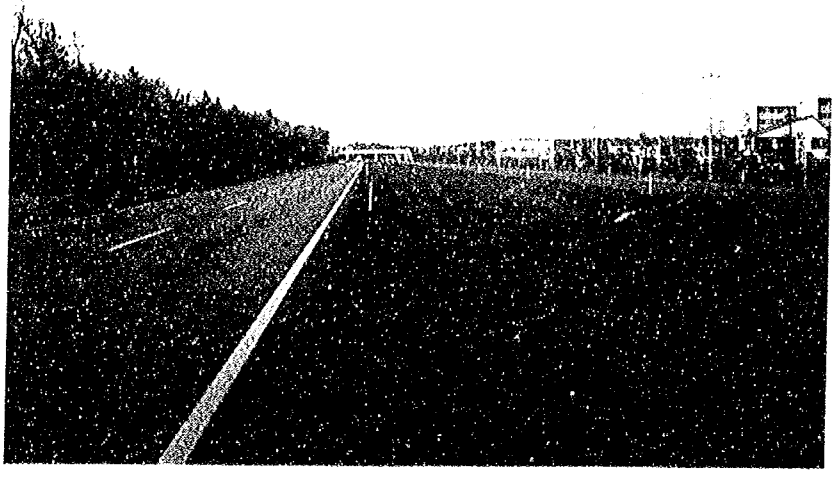
（時点３）左：田園型（Ⅱ－１）
右：住宅地型（Ⅲ）

（時点４）

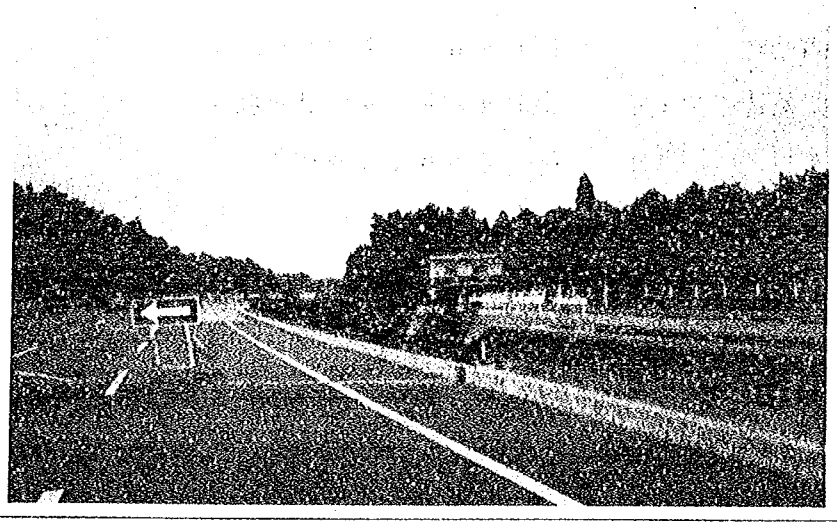
○区間－５

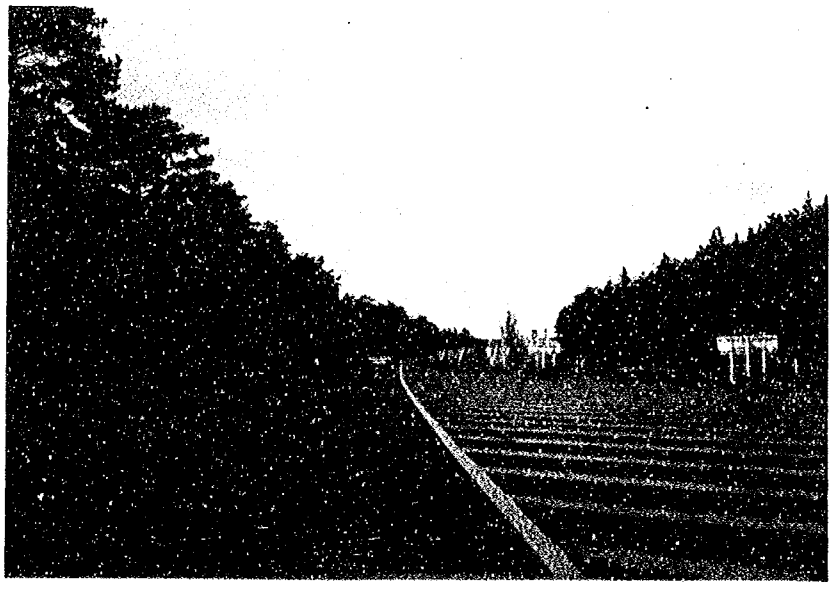
○変遷Ⅰ＋Ⅱ期で右側に住宅・団地が建ち，植樹がなされている。

○歩道橋ができた。



図Ⅱ-２３(11)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（新４号国道　その１１）





撮影年月

上段：５３年１２月
（時点１）
中段：　　年　　月
（時点　）
下段：５８年１２月
（時点３）

コメント　（地点６５）

（時点１）　田園型　（Ⅱ-１）

（時点２）

（時点３）　田園型　（Ⅱ-１）

（時点４）

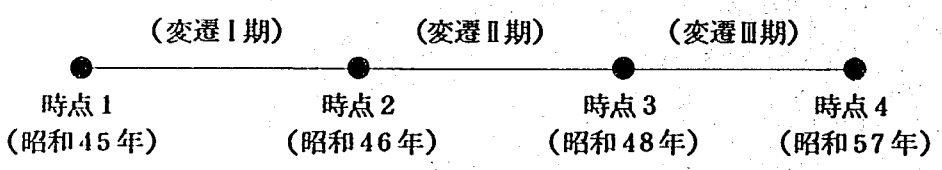
○区間－６

○樹林の縁がきいている。

4.1.4　水戸バイパス

供用開始年度（昭和４５年）から昭和５７年までの写真が得られた。そのうち以下に示す４時点の写真によってバイパス景観の変遷を捉える。

時点１	供用開始時		昭和４６年（暫定２車線）
時点２	供用開始後	１年	昭和４６年（暫定２車線）
時点３	〃	３年	〃　４８年（４車線）
時点４	〃	１２年	〃　５７年



時点３，時点４の２時点で同一時点の写真は７地点で収集できた。

時点１，時点４の２時点で同一時点の写真は９地点で，また，時点２，時点４の２時点で同一地点の写真は５地点で収集できた。

このように，水戸バイパスの景観写真の収集は，他のバイパスに比べて少なかった。また，収集写真は水戸市吉沢町（５枚）と５１号交差点から終点の区間（１６枚）に片寄っていた。

写真撮影地点の撮影時点別一覧を表Ⅱ－６に，また図Ⅱ－２４に記録写真の位置図を示す。

表Ⅱ－6　景観タイプの変化と用途指定の変化（水戸バイパス）

		時点1	時点2		時点3		時点4		上り		下り	
番号	町名	45年	46年	47年	48年	49年	57年	備考	S48	S53	S48	S53
		（暫定2車線）			（4車線）							
1	水戸市吉沢町		Ⅱ－2				Ⅱ－2					
2	〃		Ⅱ－2				Ⅱ－2	中分植栽変化，電柱，看板類，施設が増えた				
3	〃		Ⅱ－2				Ⅱ－2	住宅，看板，電柱が増えた				
4	〃		Ⅱ－2				Ⅱ－2	電柱が増えた				
5	〃		Ⅱ－1				Ⅱ－2	住宅，看板，電柱が増えた				
6	水戸市浜田町				Ⅱ－2		Ⅱ－2	住宅が増えた。高架道路が出来た				第2種専用地域、住居地域
7	〃				Ⅱ－2		Ⅱ－2	〃				
8	〃				Ⅱ－2		Ⅱ－2	中分植栽が芝から低木へ変化 高架道路，電柱増				
9	〃				Ⅱ－2		Ⅱ－2	〃				
10	〃				Ⅱ－2		Ⅱ－2	〃				
11	〃				Ⅱ－2		Ⅱ－2	高架道路出現				
12	水戸市若宮町				Ⅲ		Ⅲ			第2種専用住居地域	住居地域	第2種専用住居地域
13	水戸市城東4丁目	Ⅲ					Ⅲ	住宅が増えた				
14	〃	Ⅲ					Ⅲ	〃				
15	水戸市城東5丁目	Ⅱ－1					Ⅱ－2	〃				
16	勝田市枝川	Ⅱ－1					Ⅱ－1					
17	〃	Ⅱ－1					Ⅱ－2					
18	〃	Ⅱ－1					Ⅱ－2	工場が建った				
19	〃	Ⅱ－1					Ⅱ－1	電柱が増えた				
20	〃	Ⅱ－1					Ⅱ－2	住宅，電柱が増えた				
21	〃	Ⅱ－1					Ⅱ－1					

時点１，時点２

時点３

時点４

至東京

起点

凡　例		
○	Ⅱ－１	田　園　型
◎	Ⅱ－２	田園＋人工施設型
◇	Ⅲ	住宅地型

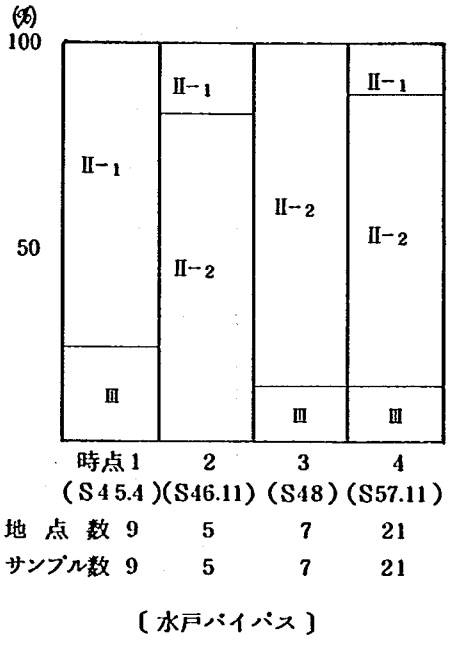
終点

至仙台

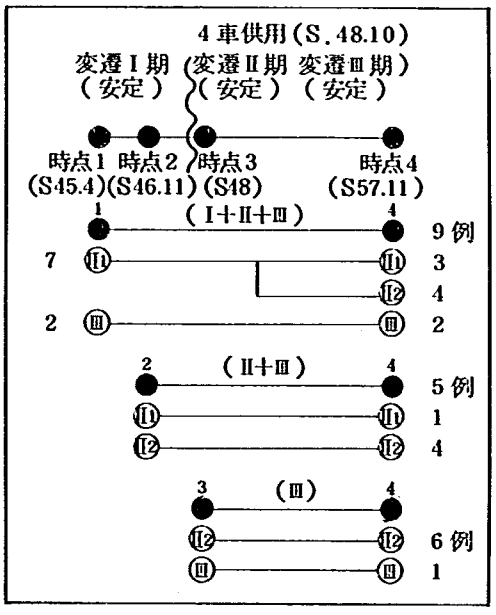
1：25,000

図Ⅱ－２４　水戸バイパス景観写真位置図（１/２５,０００）

図Ⅱ－２５に景観タイプの割合を，図Ⅱ－２６に景観変遷パターンを示す。



図Ⅱ－２５　景観タイプの割合



図Ⅱ－２６　景観タイプ変遷パターン
(水戸バイパス)

時点別に景観タイプをみると，サンプルに地点の片寄はあるが４時点を通して，田園型(Ⅱ－１)，田園＋人工施設型(Ⅱ－２)および住宅地型(Ⅲ)の３タイプで構成されていることがわかる。時点１では田園型が７８％(７例)，住宅地型が２２％(２例)であった。時点２では田園型が２０％(１例)で，田園＋人工施設型が８０％(４例)となっている。時点３，時点４でも田園＋人工施設型が最も多く，それぞれ８６％(６例)，７２％(１５例)となっている。

各変遷期の動きを追って見ると，時点１と４でサンプルの得られた９例の中で，時点１で田園型と判定された７例のうち４例が多少変化し田園＋施設型に推移している。しかし全体を通してほとんどタイプの変化は見られず，供用当初からの田園型，住宅地型が現在においてもよく残っており，各期を通じて安定していることがわかる。

これらの理由としては，交通量が20,000台/12h 程度で甲府草加バイパスの交通量の約2/3であることや，住宅地域から離れていること等が考えられる。また，収集した写真の多くが盛土区間であったり，橋梁，高架橋上，あるいはその取付け部であったということも挙げられよう。

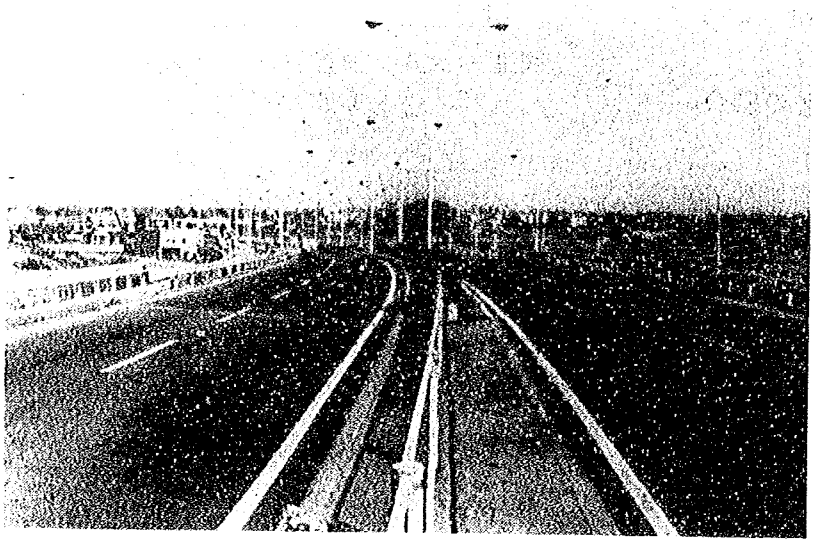
図Ⅱ-２７(1)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（水戸バイパス　その１）

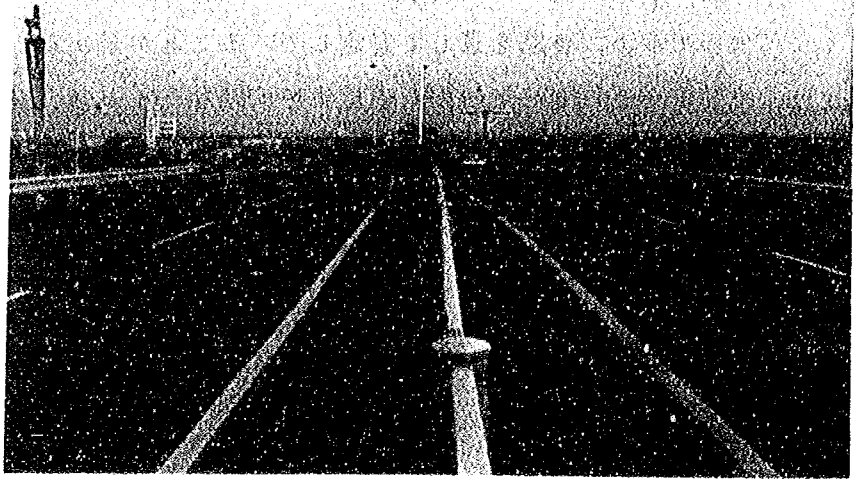
撮影年月

上段：　　年　　月

中段：４８年１０月
（時点３）

下段：５７年１１月
（時点４）





コメント　（地点６）

（時点３）　田園＋人工施設型
（Ⅱ-２）

（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ-２）

○変遷Ⅲ期でほとんど変化していない。

○前方は高架橋（鉄道）ができた。

○国道５１号との立体交差高架部となっており，沿道のはりつきはない。

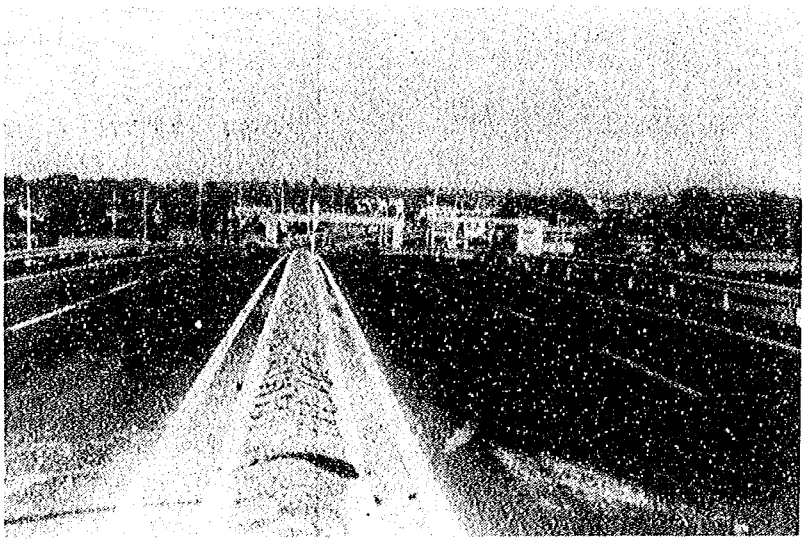
図Ⅱ-２７(2)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（水戸バイパス　その２）

撮影年月

上段：　　年　　月

中段：４８年１０月
（時点３）

下段：５７年１１月
（時点４）





コメント　（地点１２）

（時点３）　住宅地型　（Ⅲ）

（時点４）　住宅地型　（Ⅲ）

○変遷Ⅲ期でほとんど変化していない。

○標識ができた。

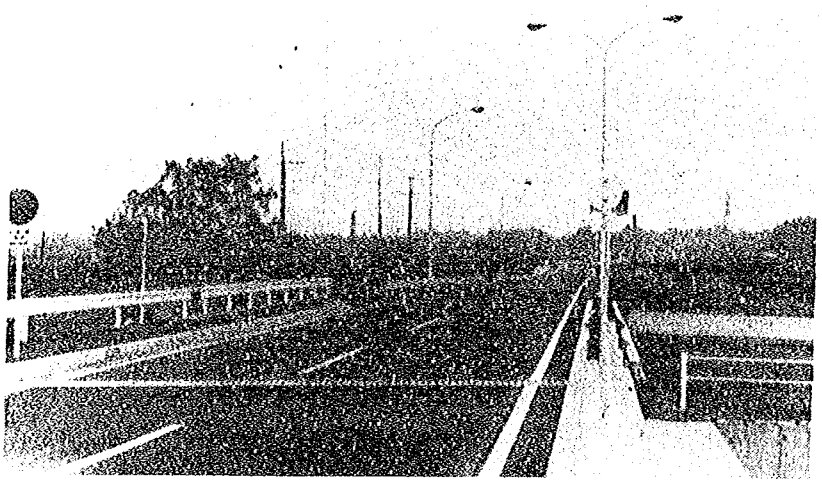
○住宅が増えた。

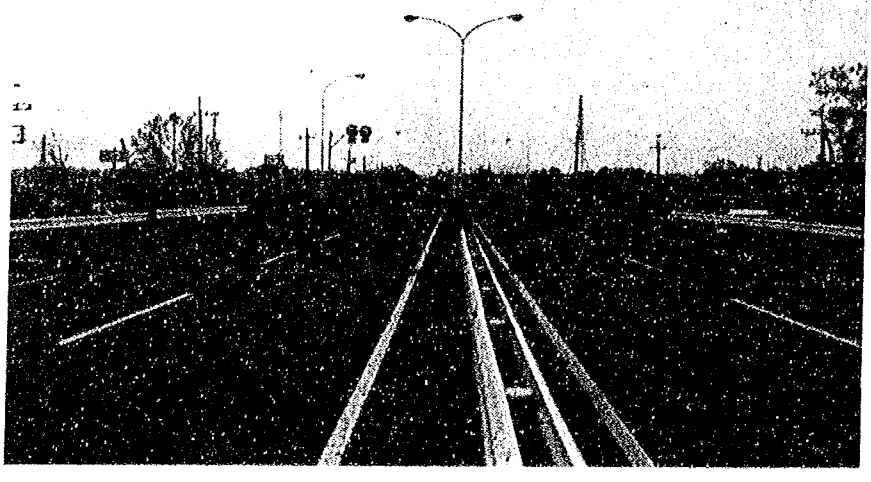
○中分が芝から潅木植栽に変わった。

○沿道の緑量がやや減少している。

○高架の取付け部である。

図Ⅱ-２７(3)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（水戸バイパス　その３）





撮影年月

上段：４５年　３月
（時点１）

中段：　　年　　月

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点１７）

（時点１）　田園型　（Ⅱ-１）

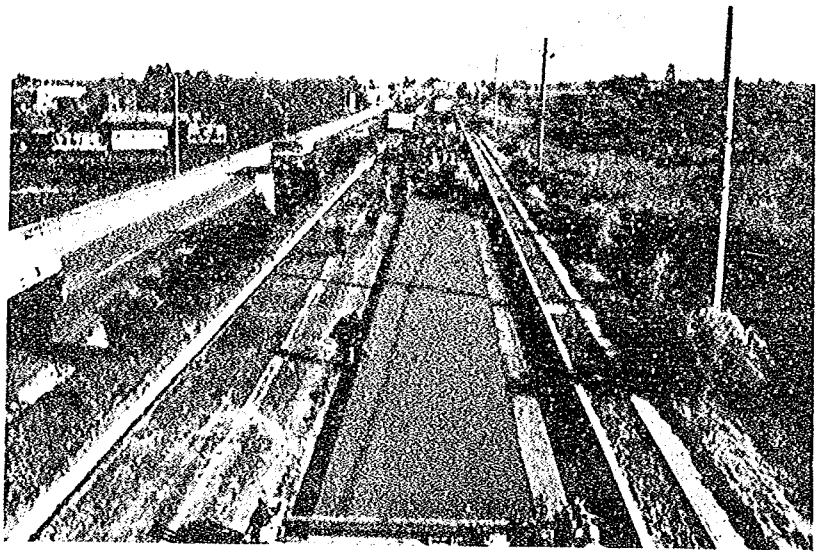
（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ-２）

○変遷Ⅰ～Ⅲ期でほとんど変化していない。

○標識ができ，電柱がやや増えている。

○橋梁（那河川）の取付け部である。

図Ⅱ-２７(4)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（水戸バイパス　その４）



撮影年月

上段：'４６年１１月
（時点２）
中段：　　年　　月

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点２）

（時点２）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

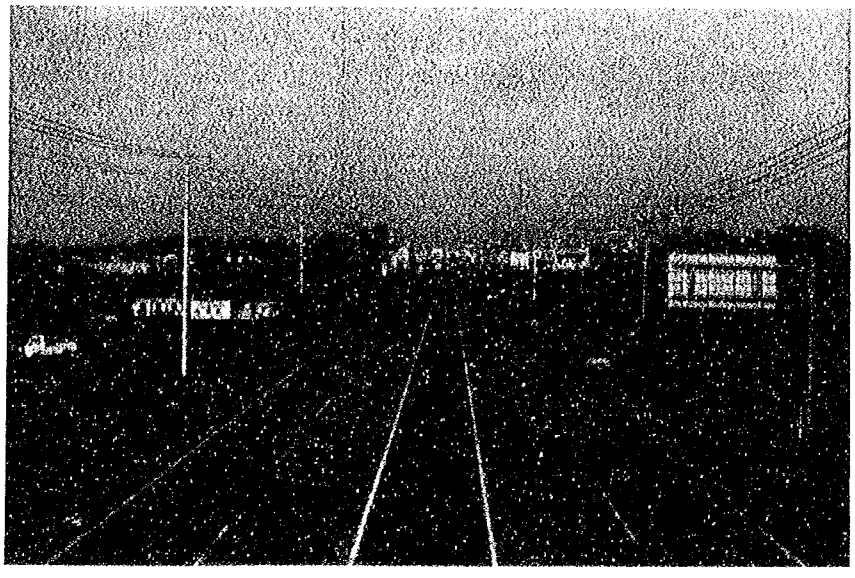
（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

○変遷Ⅱ～Ⅲ期でほとんど変化していない。

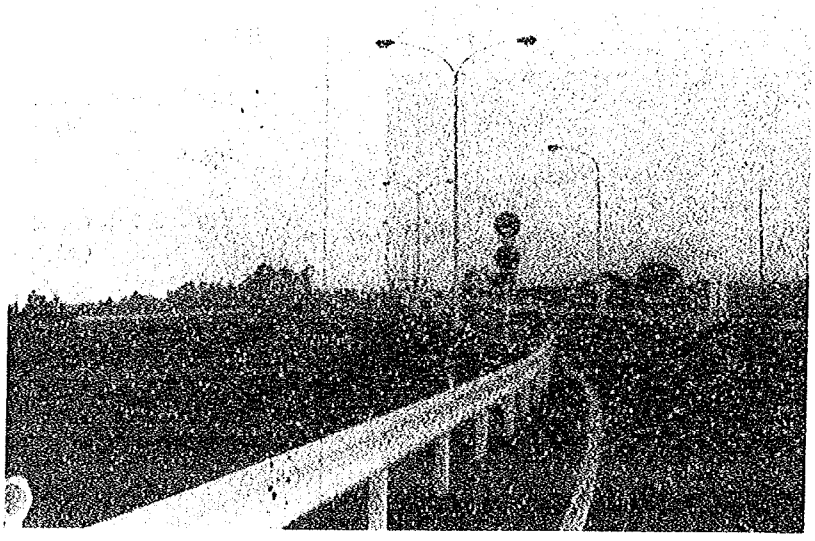
○標識ができ電柱が増えている。

○時点４では前方に自動車関連施設がみられるようである。

○低盛土にもかかわらず沿道のはりつきが少なく，緑量が多い。



図Ⅱ-２７(5)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（水戸バイパス　その５）



撮影年月

上段：４５年　３月
（時点１）
中段：　　年　　月

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　　（地点１９）

（時点１）　田園型　（Ⅱ-１）

（時点４）　田園型　（Ⅱ-１）

○変遷Ⅰ～Ⅲ期でほとんど変化していない。

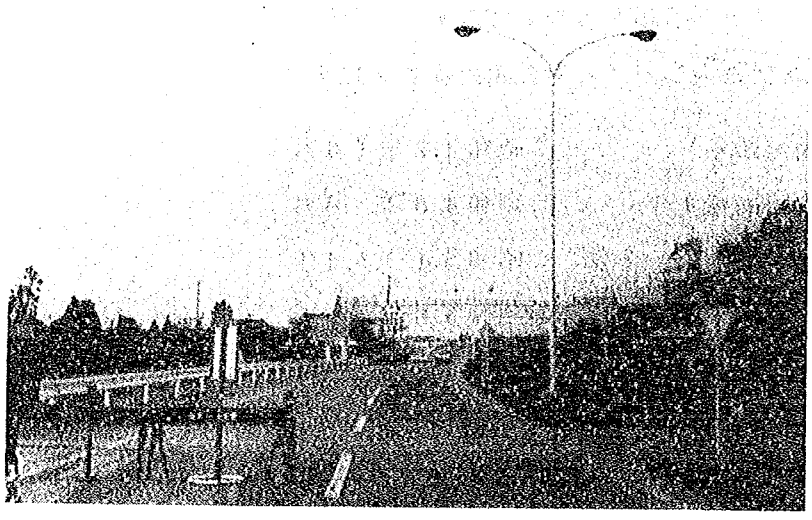
○Ｒのついたオーバーヘッド型の標識ができた。

○左側では住宅が増えている。

○橋梁の取付け部で盛土となっている。沿道のはりつきは少ない。



図Ⅱ-２７(6)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（水戸バイパス　その６）



撮影年月

上段：４５年　３月
（時点１）
中段：　　年　　月

下段：５７年１１月
（時点４）

コメント　（地点１３）

（時点１）　住宅地型　（Ⅲ）

（時点４）　住宅地型　（Ⅲ）

○変遷Ⅰ～Ⅲ期でほとんど変化していない。

○電柱が増えている。
標識ができた。
中分植栽ができた。
ガードレールがなくなった。
住宅は増えている。

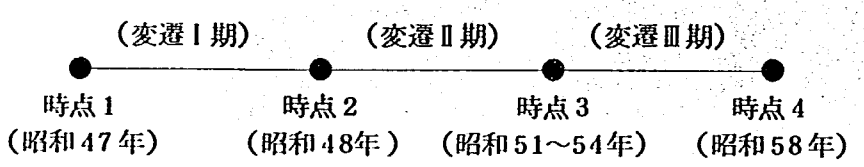
○低盛土にもかかわらず沿道に建物等のはりつきは少ない。



4.1.5　軽井沢バイパス

景観写真はバイパスの供用開始年（昭和４７年１０月２５日ただし，７月２８日～８月３１日仮供用有り）から昭和５８年までのものを収集した。写真の収集年次により，以下に示す４時点を設定しバイパス景観の変遷を捉えた。

時点１	供用開始年	昭和４７年１０月
時点２	供用開始後１年	昭和４８年　８月
時点３	〃　４～７年	昭和５１～５４年
時点４	〃　１１年	昭和５８年１０月



時点１，２，３及び４を通して同一地点で収集できた写真は１組（１地点）であった。時点１，３及び４で同一地点で収集できた写真は９組（９地点）であった。時点１及び４で同一地点で収集できた写真は１４組（１４地点）であった。

時点２，３及び４で同一地点で収集できた写真は５組（５地点）であった。時点２及び４で同一地点で収集できた写真は２組（２地点）であった。

時点３及び４で同一地点で収集できた写真は４７組（４７地点）であった。

表Ⅱ－7　軽井沢バイパスの道路景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化(1)

写真番号	町名	47年	48年	51年	52年	53年	54年	58年	備考	都市計画用途地域			
		時点1	時点2	時点3				時点4	53年に歩道端の植樹帯幅員2mが完成。	上り		下り	
		(供用)								昭和44年	53年	昭和44年	53年
1		I						I	植樹帯ができる。(起点)	第一種住居専用地域	住居地域	第一種住居専用地域	住居地域
2		I						I	〃 オーバーヘッド型標識が片持式に変更				
3				I				I	〃 〃				
4		I						I	〃 〃				
5		I						I	〃 立看板が立つ				
6		I						I	橋梁部，案内規制標識ができる				
7				I				I	植樹帯ができる				
8		I						I	〃 規制標識ができる				
9		I		I				I	〃				
10		I		I				I	〃				
11						I		I	〃				
12						I		I	変化なし				
13		I		I				I	横断歩道ができる				
14						I		I	変化なし				
15						I		I	一部植栽がなくなる				
16						I		I	変化なし				
17				I		I		I	植樹帯ができる				
18		I				I		I	〃				
19				I		I		I	〃				
20						I		I	料亭ができる。樹林が一皮分残っている				
21				I		I		I	植樹帯ができる。立看板自動販売機が設置				
22						I		I	変化なし				
23		I	I			I		I	植樹帯ができる。案内標識ができる				
24				I				I	〃				
25						I		I	ドライブインができる				

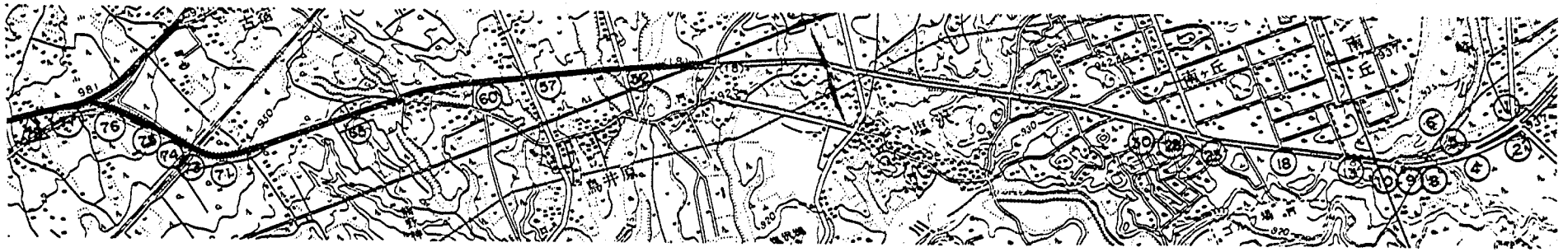
表Ⅱ－7　軽井沢バイパスの道路景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化(2)

写真番号	町名	47年	48年	51年	52年	53年	54年	58年	備考	都市計画用途地域			
		時点1	時点2	時点3				時点4	正面に見える浅間山が卓越しているため少々の施設が加わっても，自然風景型の印象が強い。	上り		下り	
		(供用)								昭和44年	53年	昭和44年	53年
26				I				I	植樹帯ができる。案内標識が立つ。ドライブインができる。	第一種住居専用地域	住居地域	第一種住居専用地域	住居地域
27						I		I	ドライブインができる				
28		I						I	〃				
29				I		I		I	植樹帯ができる。樹林を一度分残して保養所ができる。				
30		I					I	I	〃　〃				
31			I	I				I	〃　規制標識が立つ				
32				I			I	I	〃　〃				
33							I	I	ドライブインができる				
34				I				I	植樹帯，ドライブインができる				
35							I	I	ドライブインができる				
36			I				I	I	植樹帯，規制標識，立看板ができる				
37							I	I	変化なし				
38			I					I	植樹帯，横断歩道ができる				
39				I				I	立看板ができる				
40				I				I	植樹帯ができる				
41				I				I	〃　歩道橋が目立つ				
42				I				I	〃　自動販売機が設置される。歩道橋が目立つ				
43				I				V－2	〃　歩道橋が目立つ				
44			I	I				I	植樹帯に芝がうえられる				
45			I	I				I	〃				
46				I				I	〃　歩道橋が目立つ				
47				I				I	〃　〃				
48			I					I	〃　〃	住居地域		住居地域	
49				I				I	〃				
50				I				I	〃				
51				I				I	橋梁部				
52		I						I					
53				V－2				V－2	植樹帯に芝がうえられる。ガソリンスタンドがある				
54			I	I				I	〃				
55				I				I	〃　立看板が立つ				
56				I				I	〃				

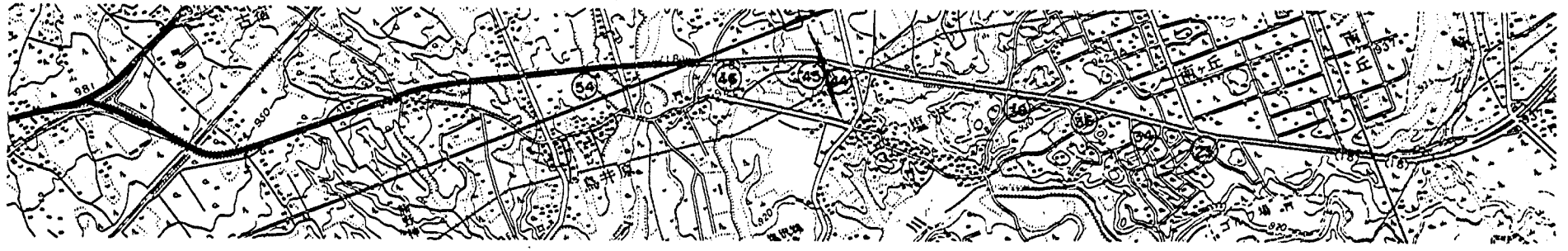
表Ⅱ－7　軽井沢バイパスの道路景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化(3)

写真番号	町名	47年	48年	51年	52年	53年	54年	58年	備考	都市計画用途地域			
		時点1	時点2	時点3				時点4		上り		下り	
		(供用)								昭和44年	53年	昭和44年	53年
57		I		I	I			I	植樹帯に芝がうえられる歩道橋の設置	住居地域	住居地域	住居地域	住居地域
58				I	I			I	〃				
59					I			I	〃				
60		I		I				I	〃				
61					I			I	〃				
62					I			I	〃				
63					I			I	〃				
64					I			I	〃	第一種住居専用地域		第一種住居専用地域	
65		I			I			I	〃				
66					I			右V-2 左 I	〃　ドライブインができる				
67					I			I	〃				
68					I			I	〃				
69					I			I	〃				
70					I			I	〃				
71		I						I	〃				
72					I			I	〃				
73		I						I	橋梁部	住居地域		住居地域	
74		I			I			I	〃				
75		I						I	〃				
76		I			I			I					
77		I－2						Ⅱ－2					
78		軽い V－1						軽い V－1	(終点)				

時点１（昭和４７年）



時点２（昭和４８年）



至長野　終点

起点　至東京

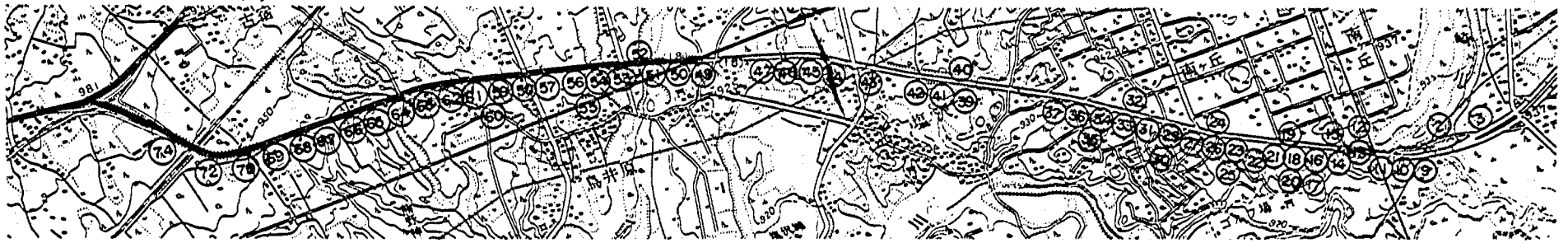
1:25.000

凡　例		
○	Ⅰ	自然風景型
△	Ⅴ－1	混　在　型
▭	Ⅴ－2	自動車関連型

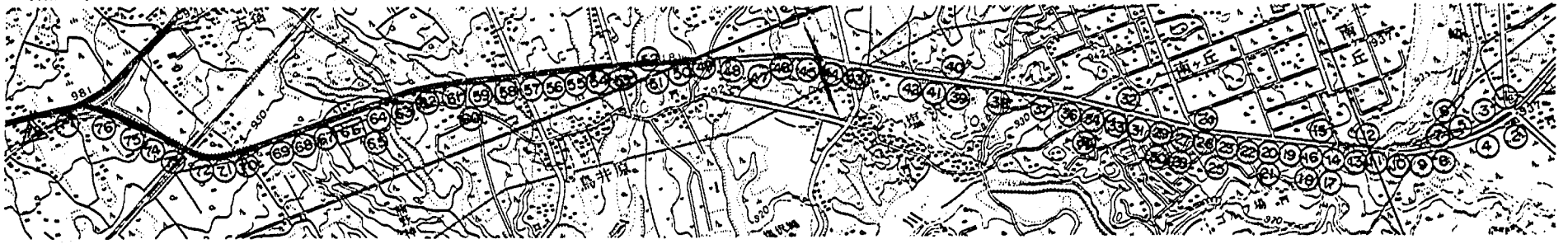
注）ベース図は昭和５３年のものである

図Ⅱ－２８(1)　軽井沢バイパス景観写真位置図

時点３（昭和５１～５３年）



時点４（昭和５８年）



至長野　終点　　起点　至東京

1:25,000　南軽井沢

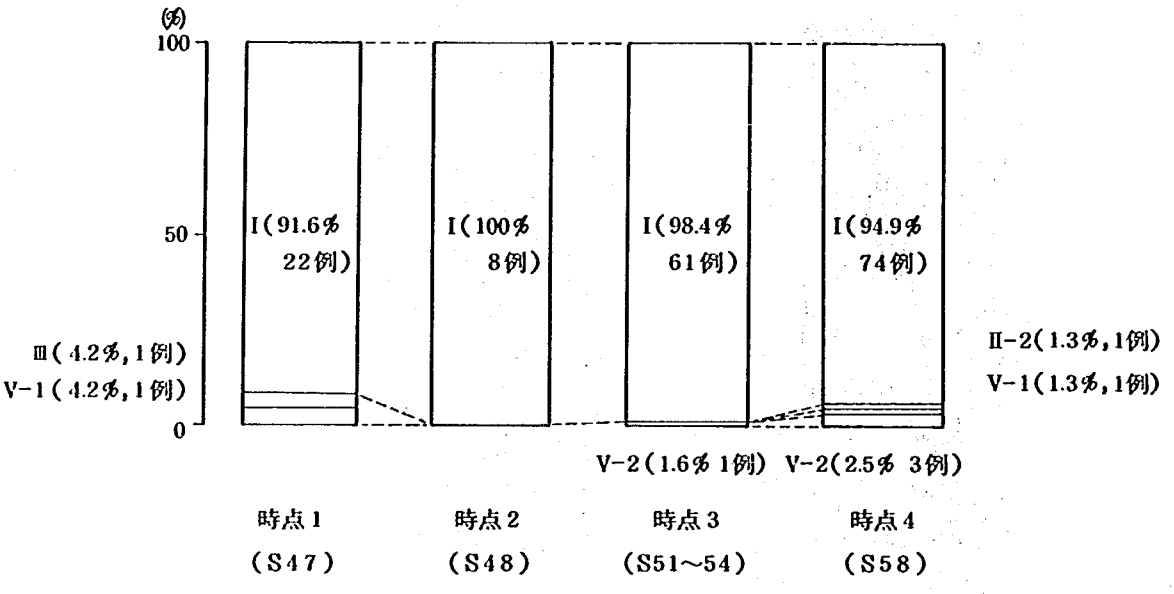
凡　例		
○	Ⅰ	自然風景型
△	Ⅴ－1	混在型
▭	Ⅴ－2	自動車関連型

注）ベース図は昭和５３年のものである

図Ⅱ－２８(2)　軽井沢バイパス景観写真位置図

表Ⅱ－7には写真に基づいて判定した景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化を地点別に取りまとめた。図Ⅱ－28には記録写真の位置図を示した。写真はほぼバイパス全線をカバーする形で収集できた。

図Ⅱ－29に時点別のバイパス景観タイプの割合を，図Ⅱ－30に景観変遷のパターンを示す。



地点数	24	8	62	78
サンプル数	24	8	62	79

図Ⅱ－29　時点別バイパス景観タイプ割合（軽井沢バイパス）

すべての時点において自然風景型（Ⅰ）が90%以上で卓越している。供用当時の景観がそのまま保たれていると言える。

時点1及び時点4で田園＋人工施設型（Ⅱ－2），混在型（Ⅴ－1）が各1例がみられるのは，バイパス終点付近で現道との合流地点でのサンプルである。また，時点4で自動車関連型（Ⅴ－2）が1例みられるのは，ガソリンスタンドやドライブインがそれぞれ立地しているサンプルであるが，全体的な自然景観にさほど影響を及ぼさない軽い感じの自動車関連型である。

次に，景観タイプの変遷について見る。

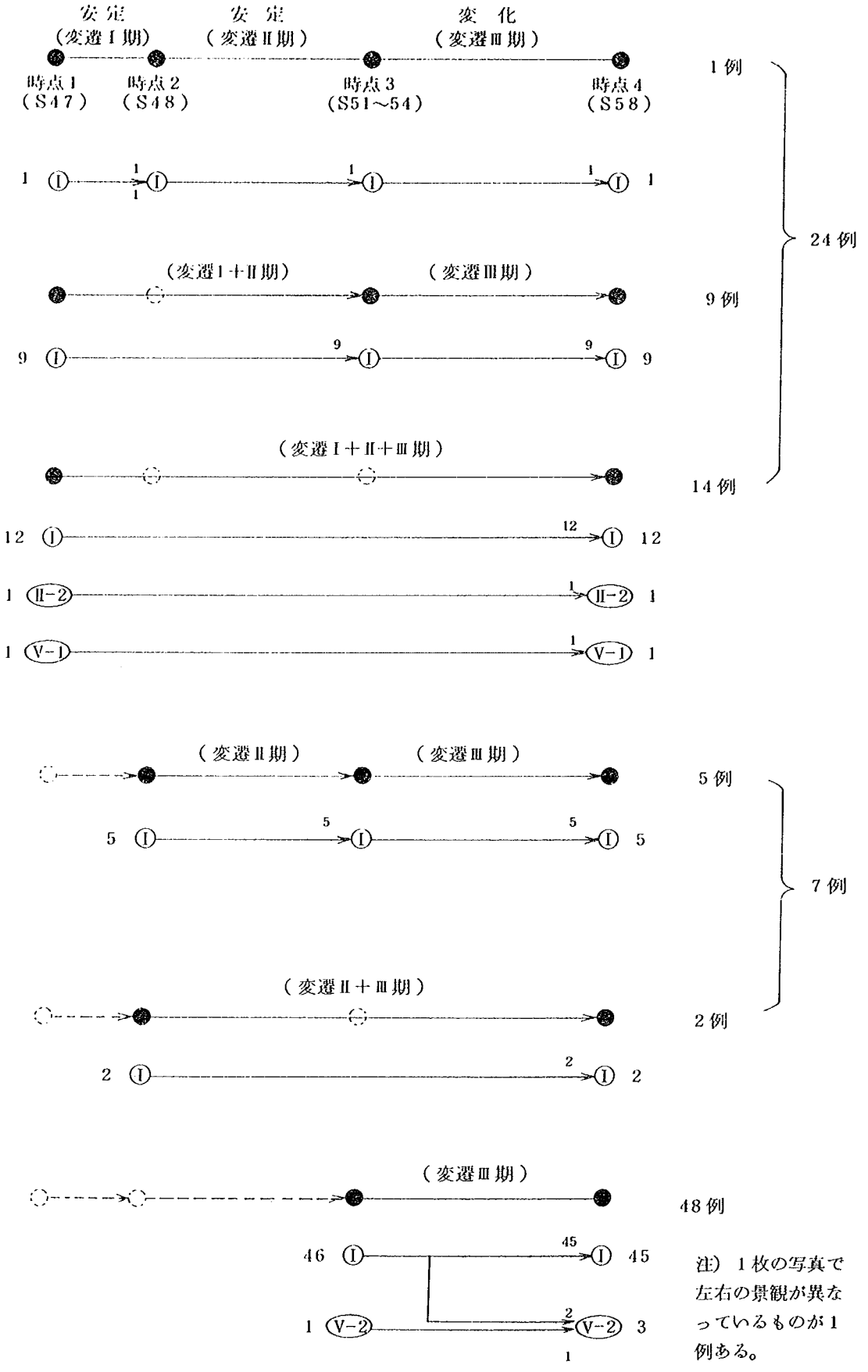
図Ⅱ－30からわかるように変遷Ⅰ期からⅢ期を通じて景観タイプの変化が起っている例は，時点3，4でデータが得られた48例のうち，2例である。これらは，自然風景型から，自動車関連型へ推移したタイプである。他の景観タイプには変化が起らず，自然風景型が73例，田園＋人工施設型，混在型，自動車関連型がそれぞれ1例

ずつとなっている。

これらから，軽井沢バイパスでは変遷Ⅰ～Ⅲ期を通じて自然風景がよく保全されているといえる。

軽井沢バイパスの場合，軽井沢町が日本有数のリゾートタウンであることや，大都市から離れた所に位置していることもあって開発の波が沿道に及んでおらず，自然風景がよく保全されている。また，植樹帯で車道と区分している自転車歩行者道があるため，ドライブイン等も車道直近の立地とならず，あまり目立たないものとなっている。

また，軽井沢バイパスの下り線を走行すると，前方にランドマークとして浅間山が見え，それが非常に良好な印象を与えていることも大きい。



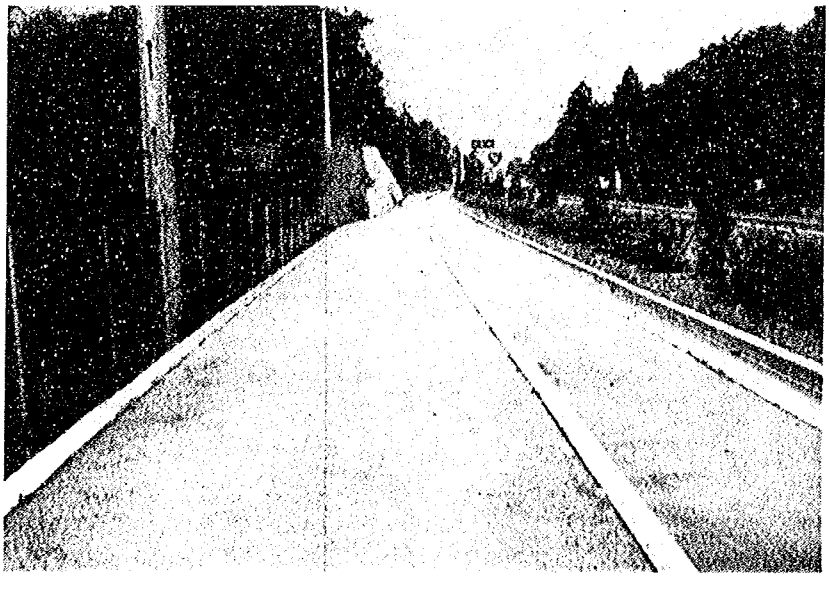
注) 1枚の写真で左右の景観が異なっているものが1例ある。

図Ⅱ－３０　景観タイプの変遷パターン（軽井沢バイパス）

図Ⅱ-３１(1)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１）







撮影年月

上段：４７年１０月
（時点１）
中段：４８年　８月
（時点２）
下段：５３年　７月
（時点３）

コメント　（地点２３）

（時点１）　自然風景型　(I)

（時点２）　自然風景型　(I)

（時点３）　自然風景型　(I)

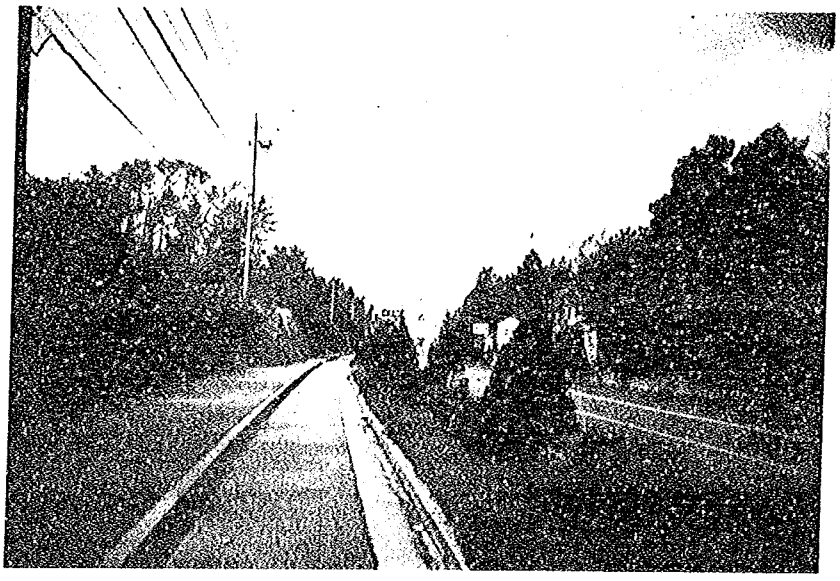
（時点４）　自然風景型　(I)

○法面がコンクリートになる。

○電柱ができる。

○前方にランドマークとして浅間山がきいている。

図Ⅱ-３１(2)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１続き）

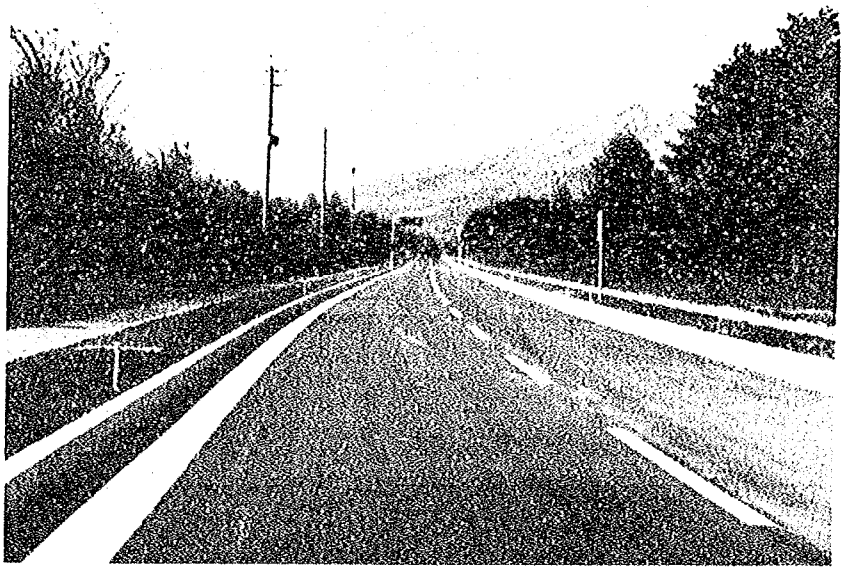


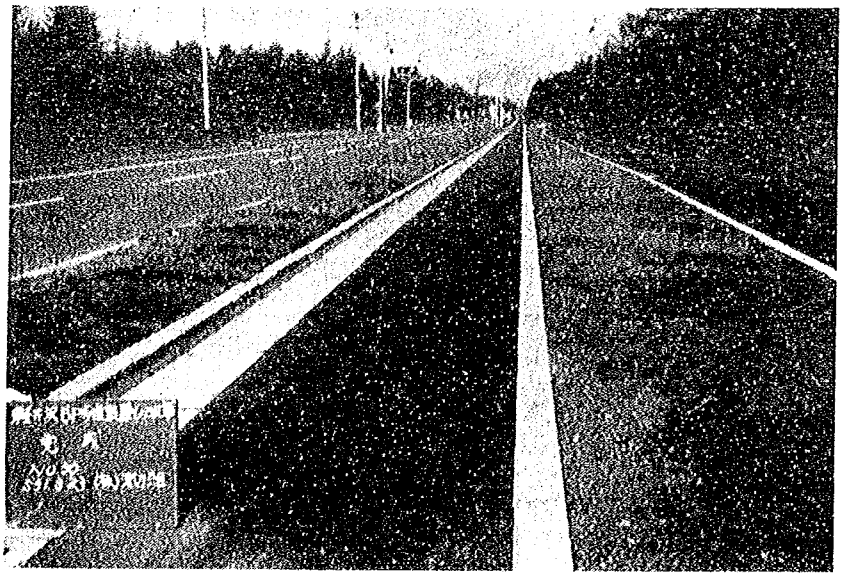
撮影年月

上段：５８年１０月
（時点４）
中段：　年　月
（時点　）
下段：　年　月
（時点　）

コメント　（地点２３）

図Ⅱ-３１(3)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その２）







撮影年月

上段：４７年１０月
（時点１）
中段：５１年　３月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）

コメント　（地点１０）

（時点１）　自然風景型　(I)

（時点２）

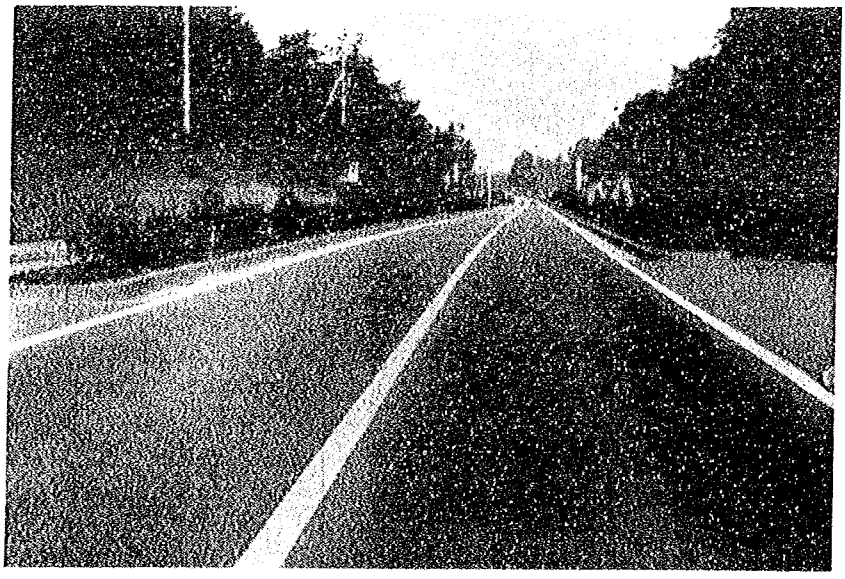
（時点３）　自然風景型　(I)

（時点４）　自然風景型　(I)

○前方の浅間山がきいている。

図Ⅱ-31(4)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その３）







撮影年月

上段：４７年１０月
（時点１）
中段：５４年　６月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）

コメント　（地点３０）

（時点１）　自然風景型　(I)

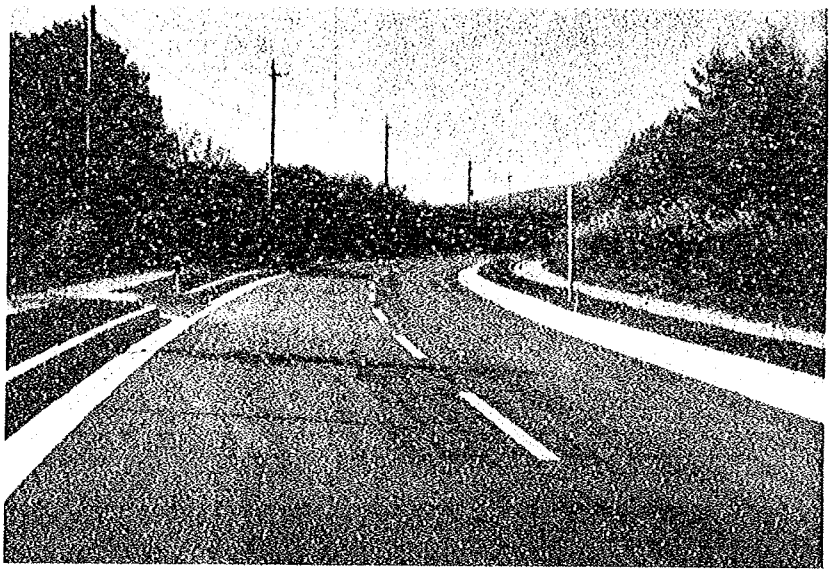
（時点２）

（時点３）　自然風景型　(I)

（時点４）　自然風景型　(I)

○前方の浅間山がきいている。

図Ⅱ－３１(5)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その４）



撮影年月

上段：４７年１０月
（時点１）
中段：　　年　　月
（時点　）
下段：５８年１０月
（時点４）

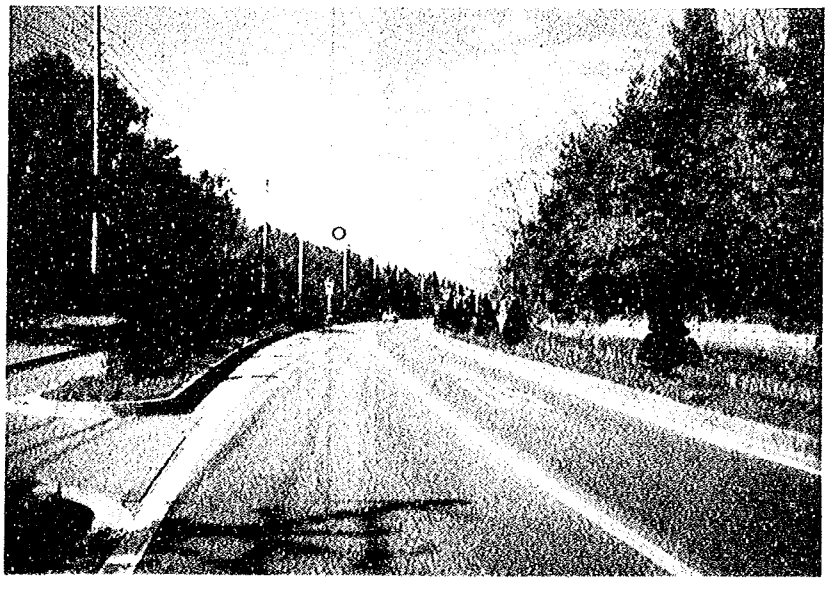
コメント　（地点８）

（時点１）　自然風景型　(I)

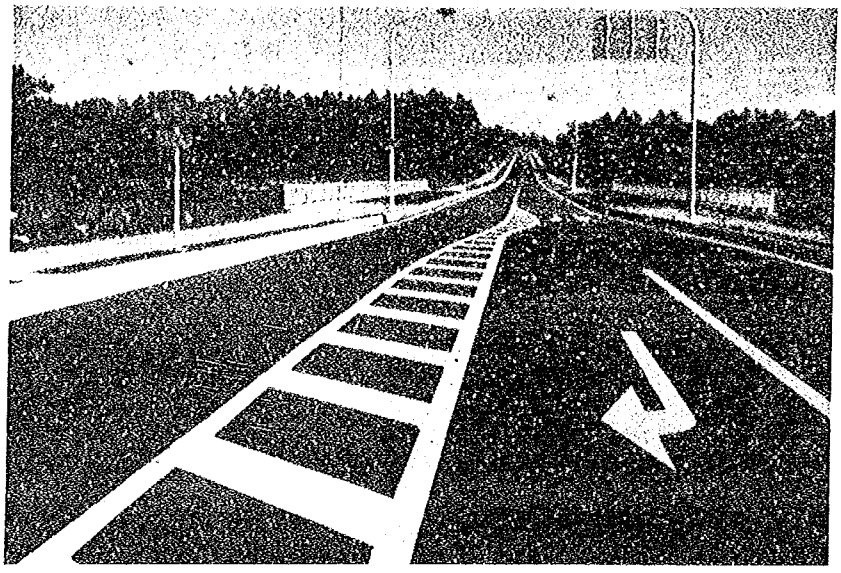
（時点２）

（時点３）

（時点４）　自然風景型　(I)



図Ⅱ－３１(6)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その５）





撮影年月

上段：４７年１１月
（時点１），
中段：　　年　　月
（時点　　）
下段：５８年１０月
（時点４）

コメント　（地点５２）

（時点１）　自然風景型　(I)

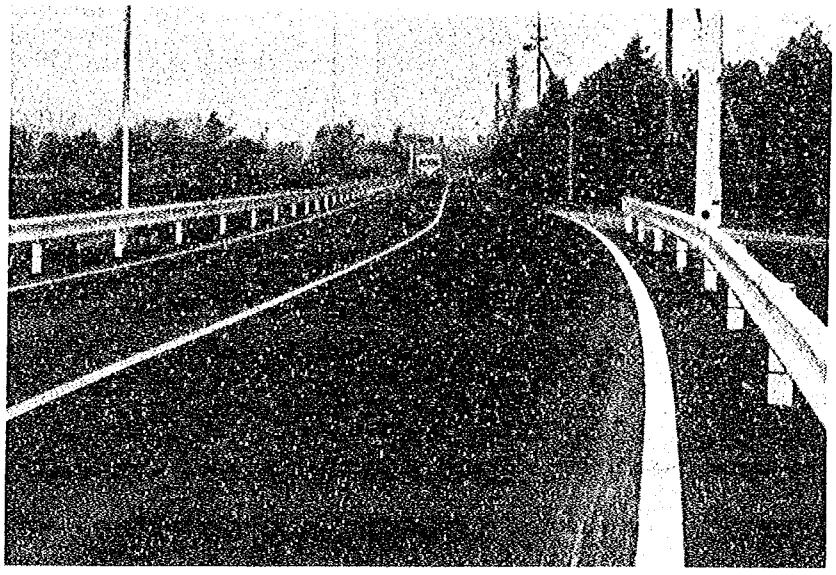
（時点２）

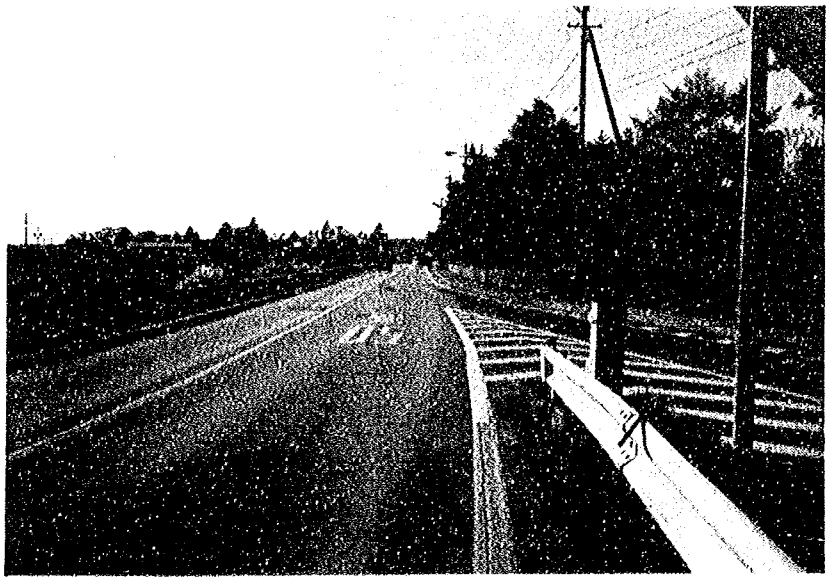
（時点３）

（時点４）　自然風景型　(I)

○歩道橋ができる。

図Ⅱ－３１(7)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その６）





撮影年月

上段：４７年１０月
（時点１）
中段：　　年　　月
（時点　）
下段：５８年１０月
（時点４）

コメント　（地点７７）

（時点１）　田園＋人工施設型
（軽　Ⅱ－２）

（時点２）

（時点３）

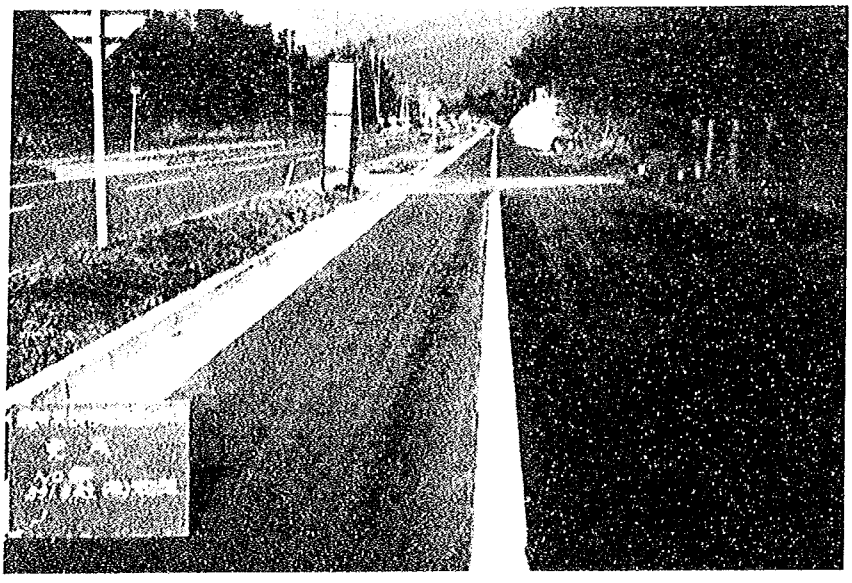
（時点４）　田園＋人工施設型
（軽　Ⅱ－２）

○Ⅱ－２とⅢの中間の感じで軽いⅡ－２である。

○現道とバイパスの合流点である（終点）。

図Ⅱ－３１(8)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その７）







撮影年月

上段：４８年　８月
（時点２）
中段：５１年　３月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）

コメント　（地点３１）

（時点１）

（時点２）　自然風景型　(P)

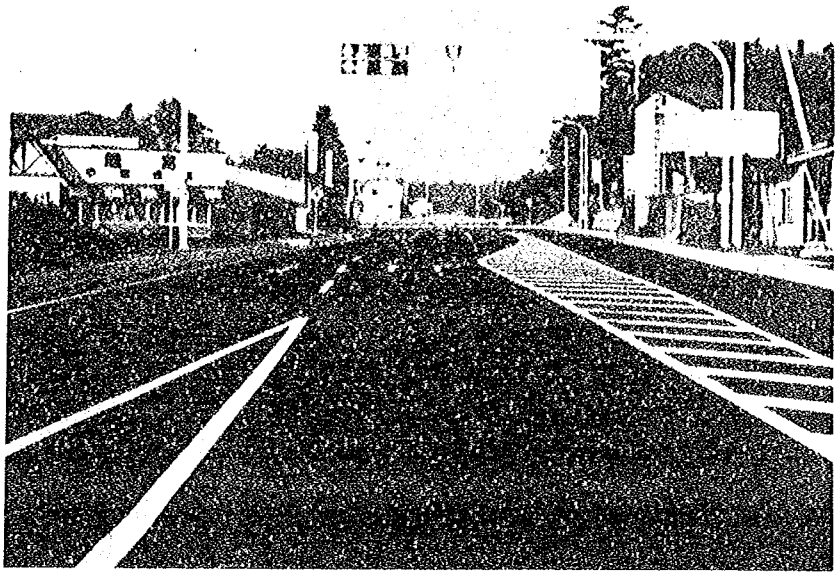
（時点３）　自然風景型　(I)

（時点４）　自然風景型　(I)

○前方の浅間山がきいている。

○右手の法面がコンクリートとなる。

図Ⅱ-３１(9)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その８）



撮影年月

上段：４７年１０月
（時点１）
中段：　　年　　月
（時点　）
下段：５８年１０月
（時点４）

コメント　（地点７８）

（時点１）　混在型（軽いＶ-１）

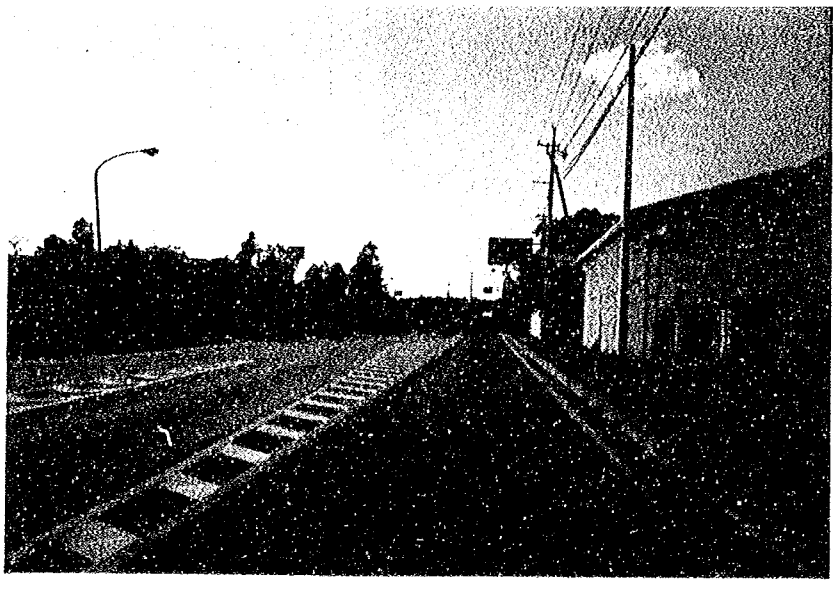
（時点２）

（時点３）

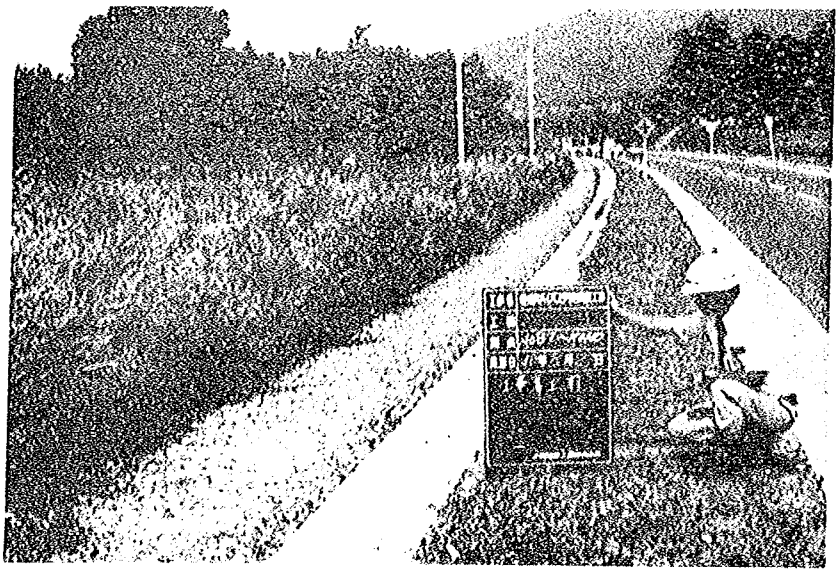
（時点４）　混在型（軽いＶ-１）

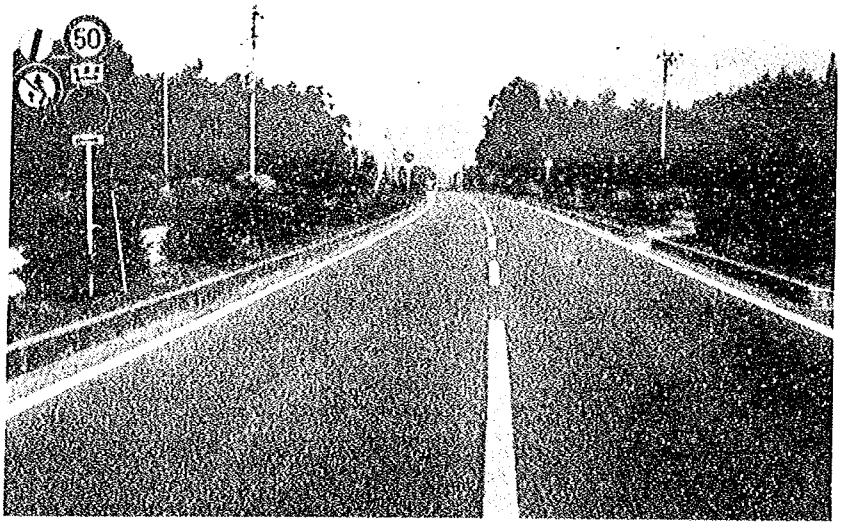
○軽いＶ－１である。

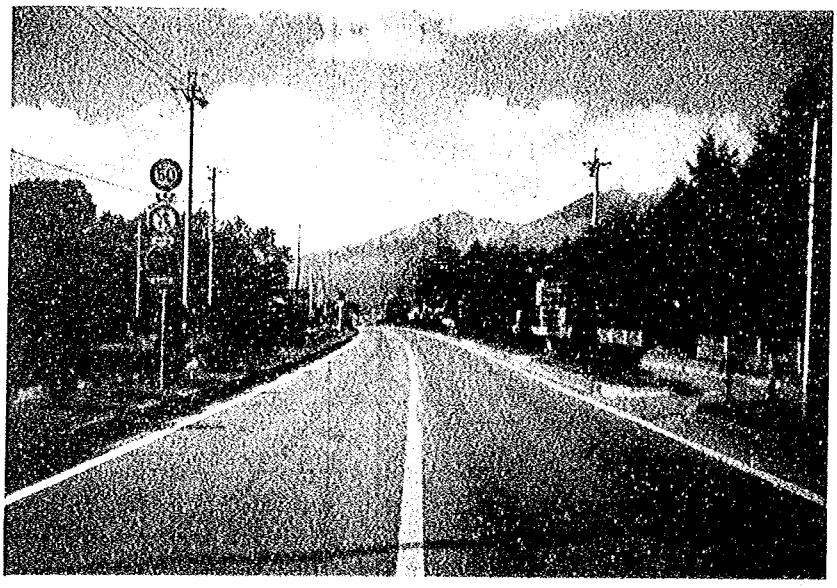
○現道とバイパスの合流地点をすぎた所である（終点）。



図Ⅱ－３１(0)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その９）







撮影年月

上段：４８年　８月
（時点２）
中段：５４年　６月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）

コメント　（地点３６）

（時点１）

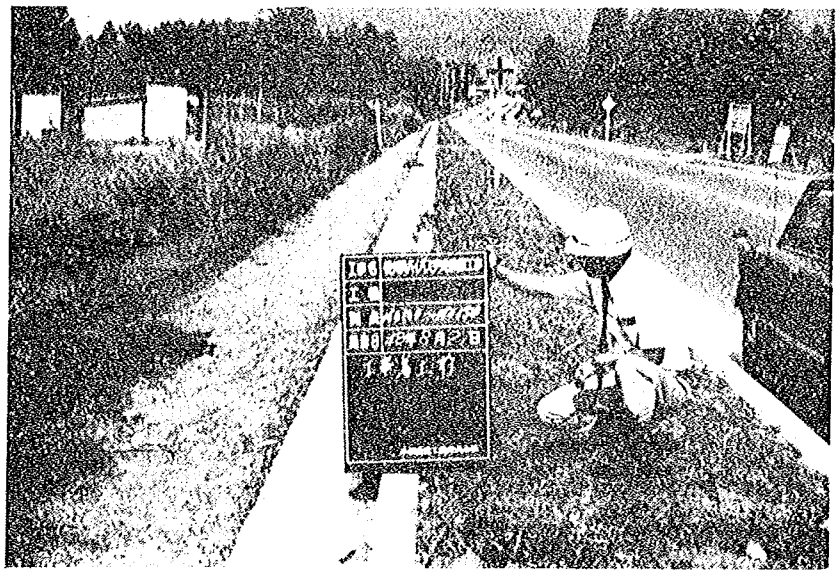
（時点２）　自然風景型　(I)

（時点３）　自然風景型　(I)

（時点４）　自然風景型　(I)

○前方の浅間山がきいている。

図II－３１(II)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１０）





撮影年月

上段：４８年　８月
（時点２）
中段：　　年　　月
（時点　　）
下段：５８年１０月
（時点４）

コメント　（地点３８）

（時点１）

（時点２）　自然風景型　(I)

（時点３）

（時点４）　自然風景型　(I)

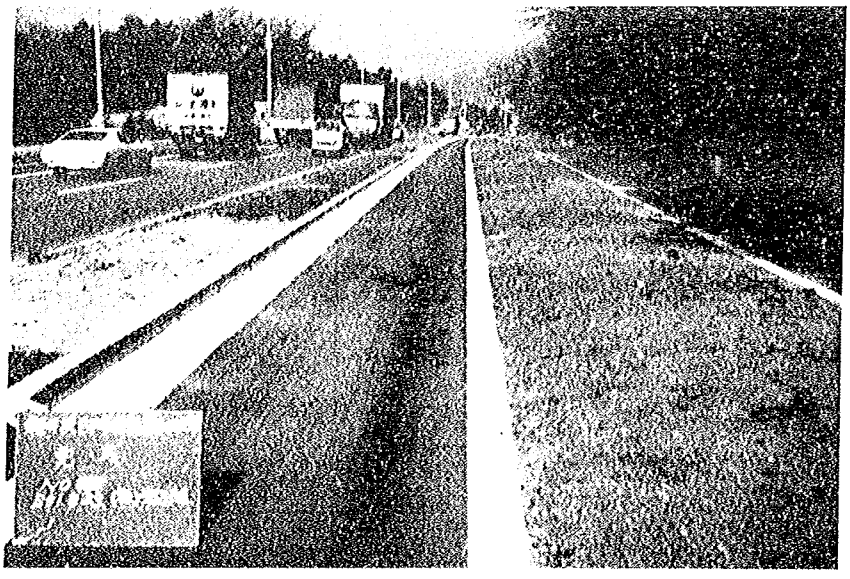
○前方の浅間山がきいている。

○歩道橋ができる。

図Ⅱ－３１(2)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１１）

撮影年月

上段：　　年　　月
（時点　）
中段：５１年　３月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）





コメント　（地点２４）

（時点１）

（時点２）

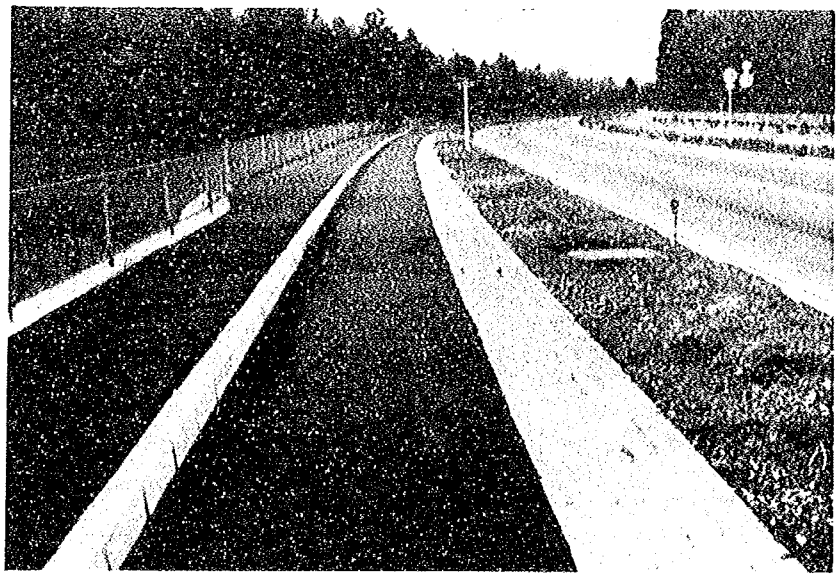
（時点３）　自然風景型　(I)

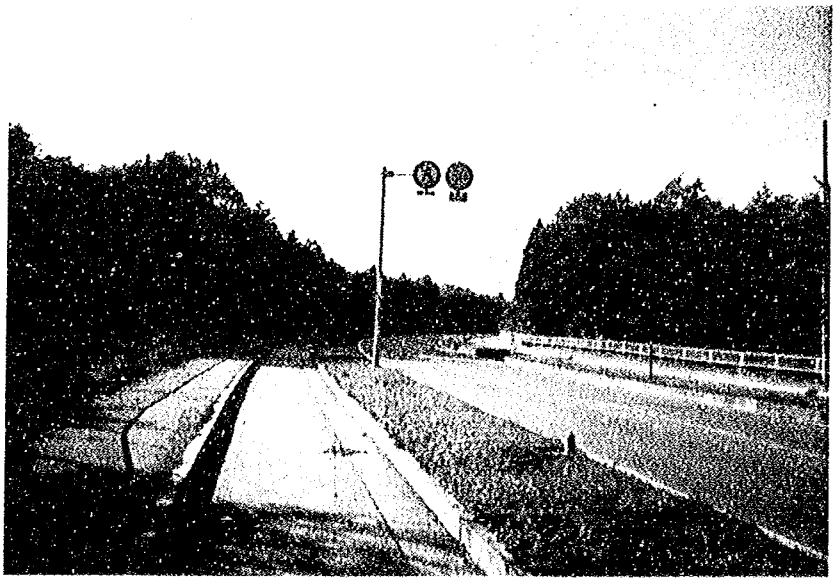
（時点４）　自然風景型　(I)

図Ⅱ－３１(13)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１２）

撮影年月

上段：　　年　　月
（時点　）
中段：５２年１１月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）





コメント　（地点６９）

（時点１）

（時点２）

（時点３）　自然風景型　(I)

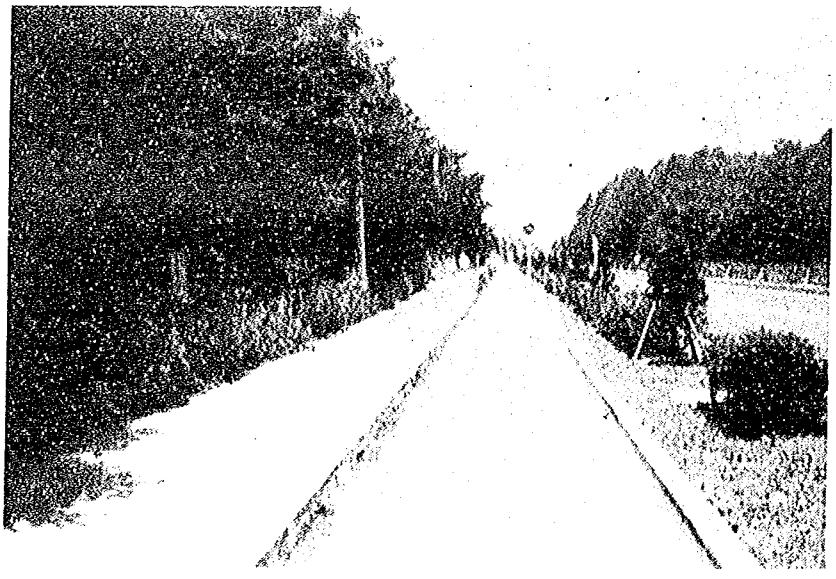
（時点４）　自然風景型　(I)

○標識が単柱型から逆Ｌ型となる。

図Ⅱ－３１(4)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１３）

撮影年月

上段：　　年　　月
（時点　）
中段：５３年　７月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）





コメント　　（地点１６）

（時点１）

（時点２）

（時点３）　自然風景型　(I)

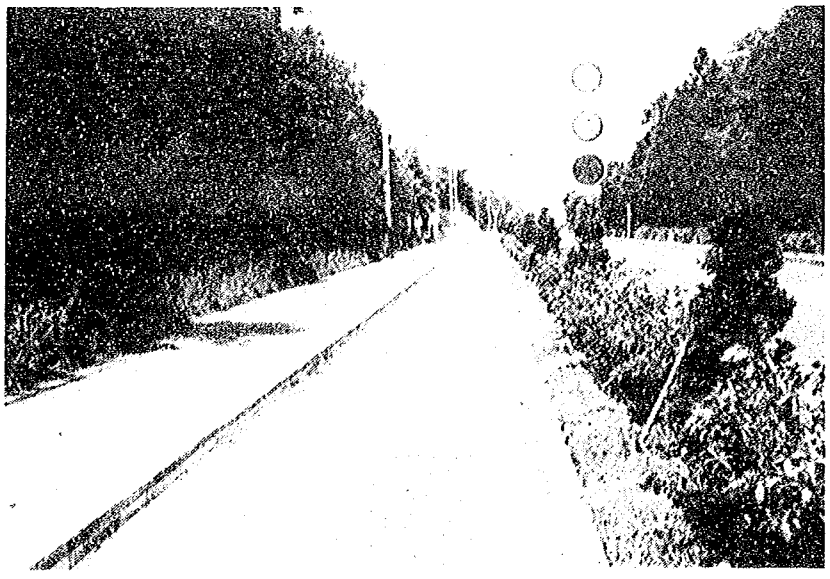
（時点４）　自然風景型　(I)

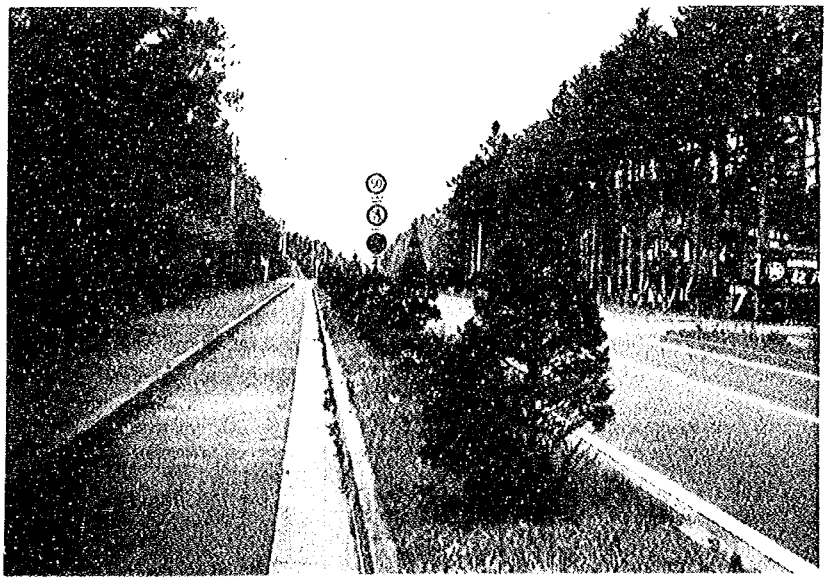
○変化なし

図Ⅱ－３１05　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１４）

撮影年月

上段：　　年　　月
（時点　）
中段：５３年　７月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）





コメント　（地点２０）

（時点１）

（時点２）

（時点３）　自然風景型　(I)

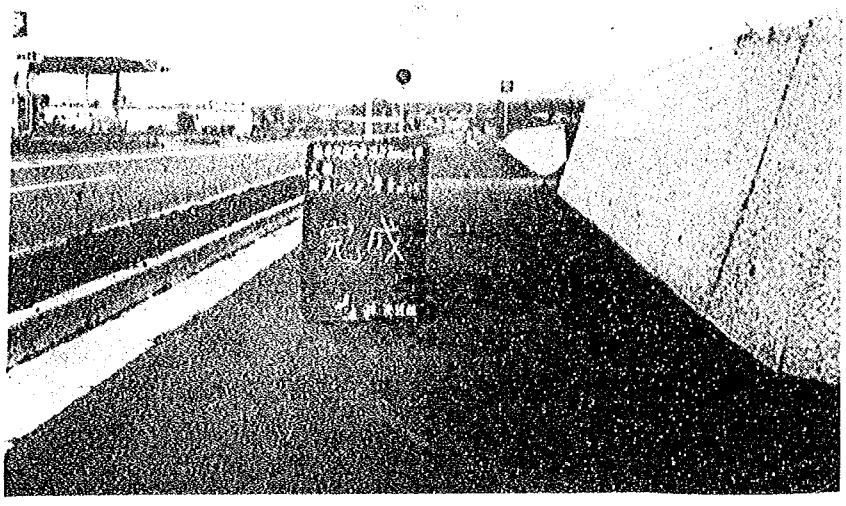
（時点４）　自然風景型　(I)

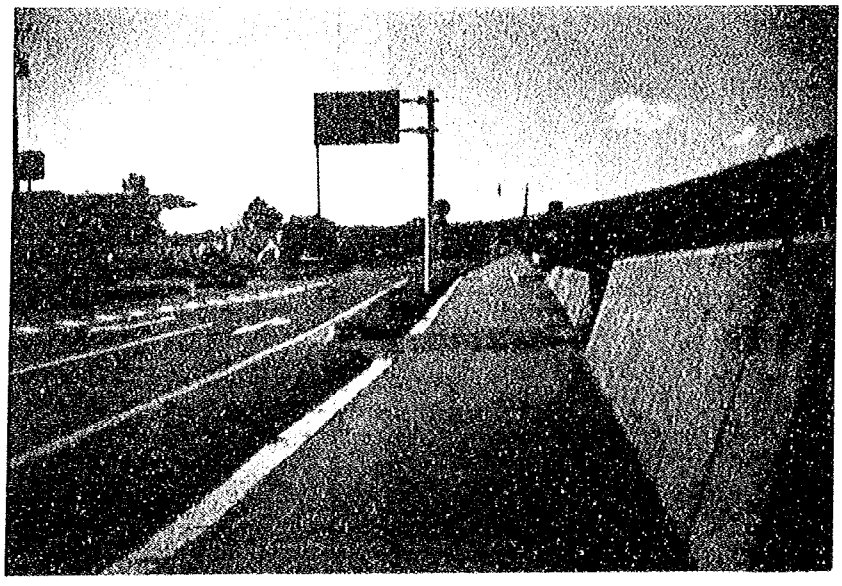
○ドライブインを見通しできるように下枝を切りはらってある樹林が一皮分残っている（スクリーン効果）。この一皮分の樹林の保全が景観の混乱化の緩和策となっている。

図Ⅱ－３１06　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１５）

撮影年月

上段：　　年　　月
（時点　）
中段：５１年１２月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）





コメント　（地点５３）

（時点１）

（時点２）

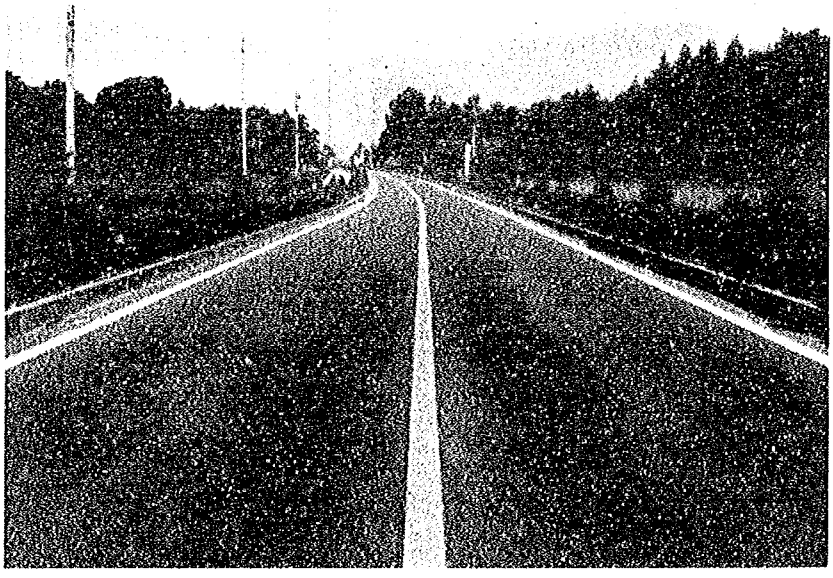
（時点３）　自動車関連型
（V－2）
（時点４）　自動車関連型
（V－2）

○ガソリンスタンドがある。ただし１軒だけである。
○開放感がある。

図II－３１(17)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１６）

撮影年月

上段：　　年　　月
（時点　）
中段：５４年　６月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）





コメント　（地点３５）

（時点１）

（時点２）

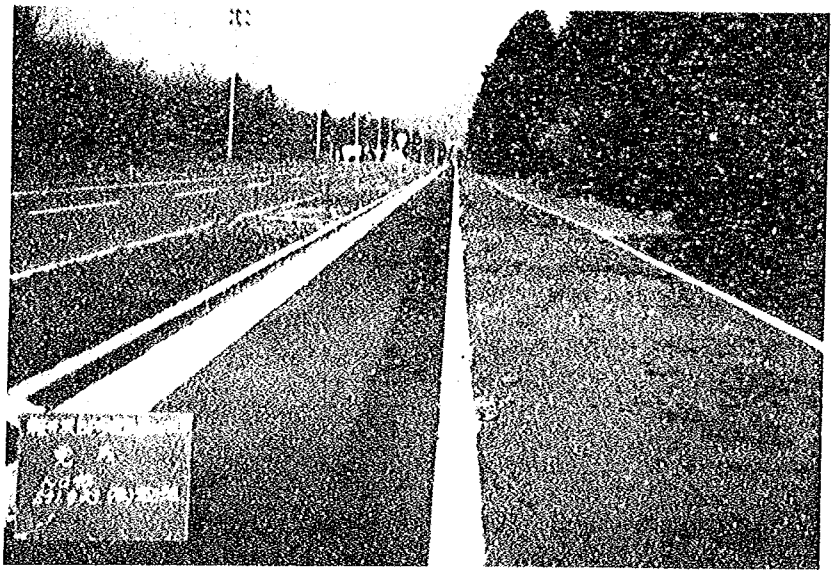
（時点３）　自然風景型　(I)

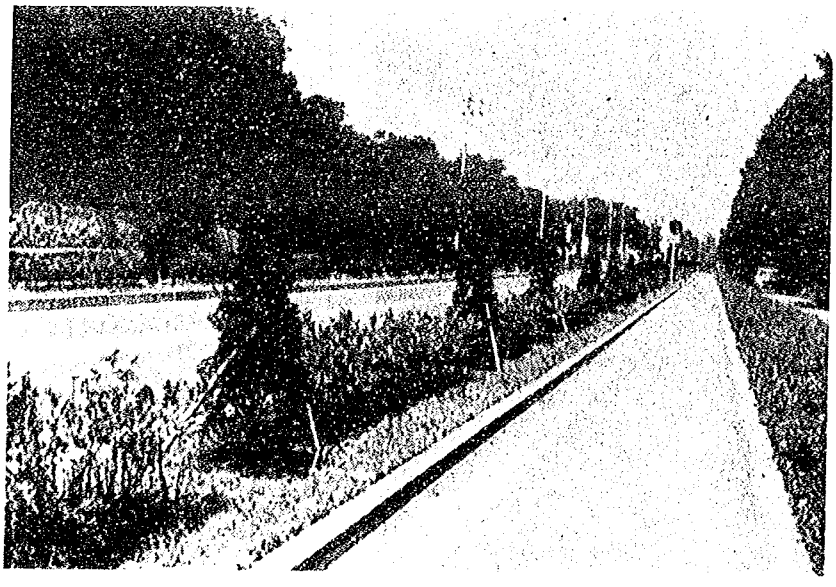
（時点４）　自動車関連型
(V－２)

○ドライブインができるが，まわりの景観とよくマッチしている。

○前方の浅間山がきいている。

図Ⅱ－３１(8)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１７）







撮影年月

上段：５１年　３月
（時点３）
中段：５３年　７月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）

コメント　（地点１９）

（時点１）

（時点２）

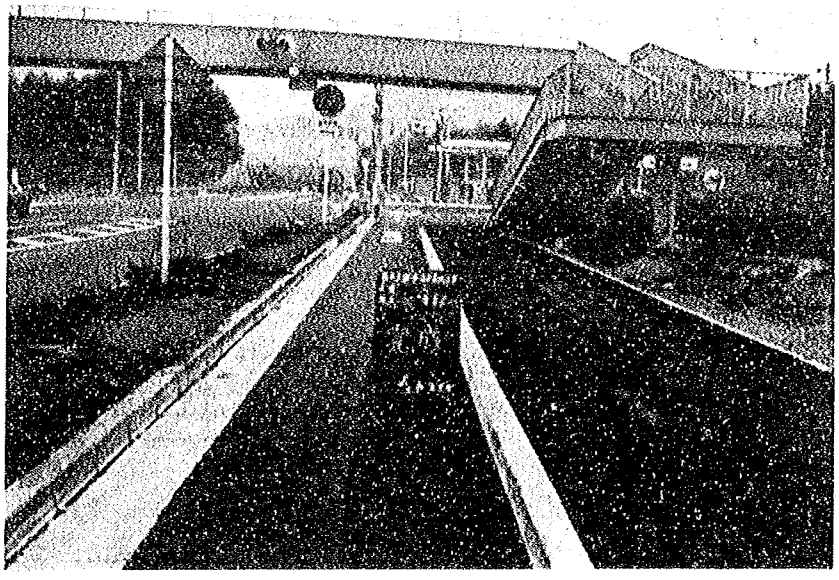
（時点３）｛自然風景型　(I)
自然風景型　(I)

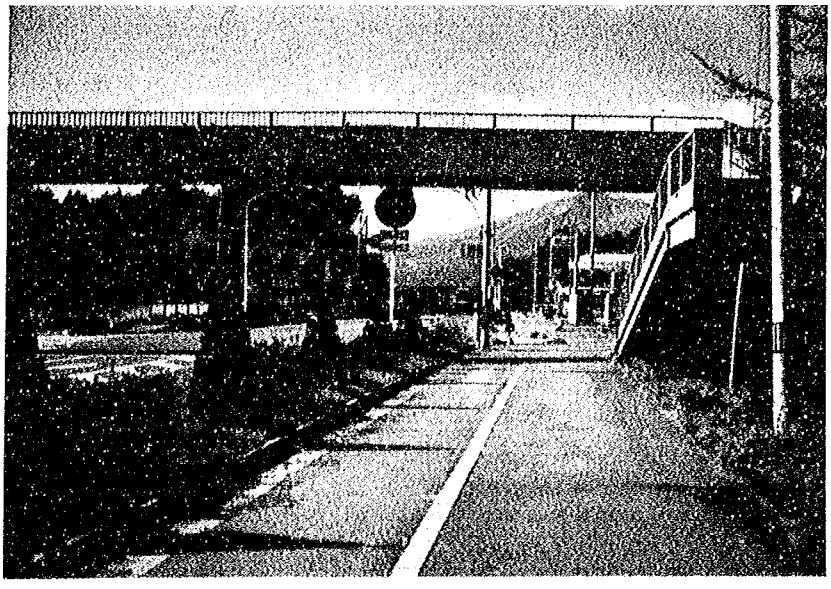
（時点４）　自然風景型　(I)

図Ⅱ－３１(19)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（軽井沢バイパス　その１８）

撮影年月

上段：　　年　　月
（時点　）
中段：５１年１２月
（時点３）
下段：５８年１０月
（時点４）





コメント　（地点４３）

（時点１）

（時点２）

（時点３）　自然風景型　(1)

（時点４）　自動車関連型
（軽いＶ－２）

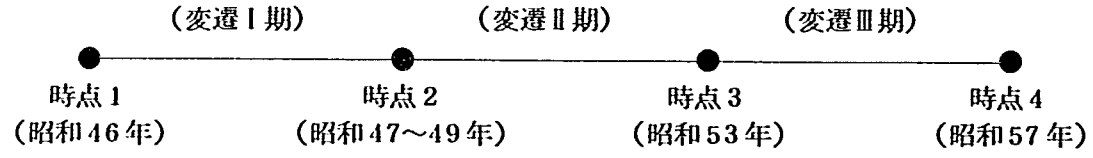
○右手にガソリンスタンドがある。
○左手にドライブインができる。

○歩道橋が目立つ

4.1.6　甲府バイパス

供用開始年（昭和４６年３月）から昭和５７年まで以下に示す４時点で写真が得られた。従って，時間軸を下記の図のように設定する。

時点１	供用開始時	昭和４６年（暫定２車線）
時点２	供用開始後１～３年	昭和４７年（暫定２車線～昭和４９年）
時点３	〃　７年	昭和５３年（昭和５０年から４車線）
時点４	〃　１１年	昭和５７年

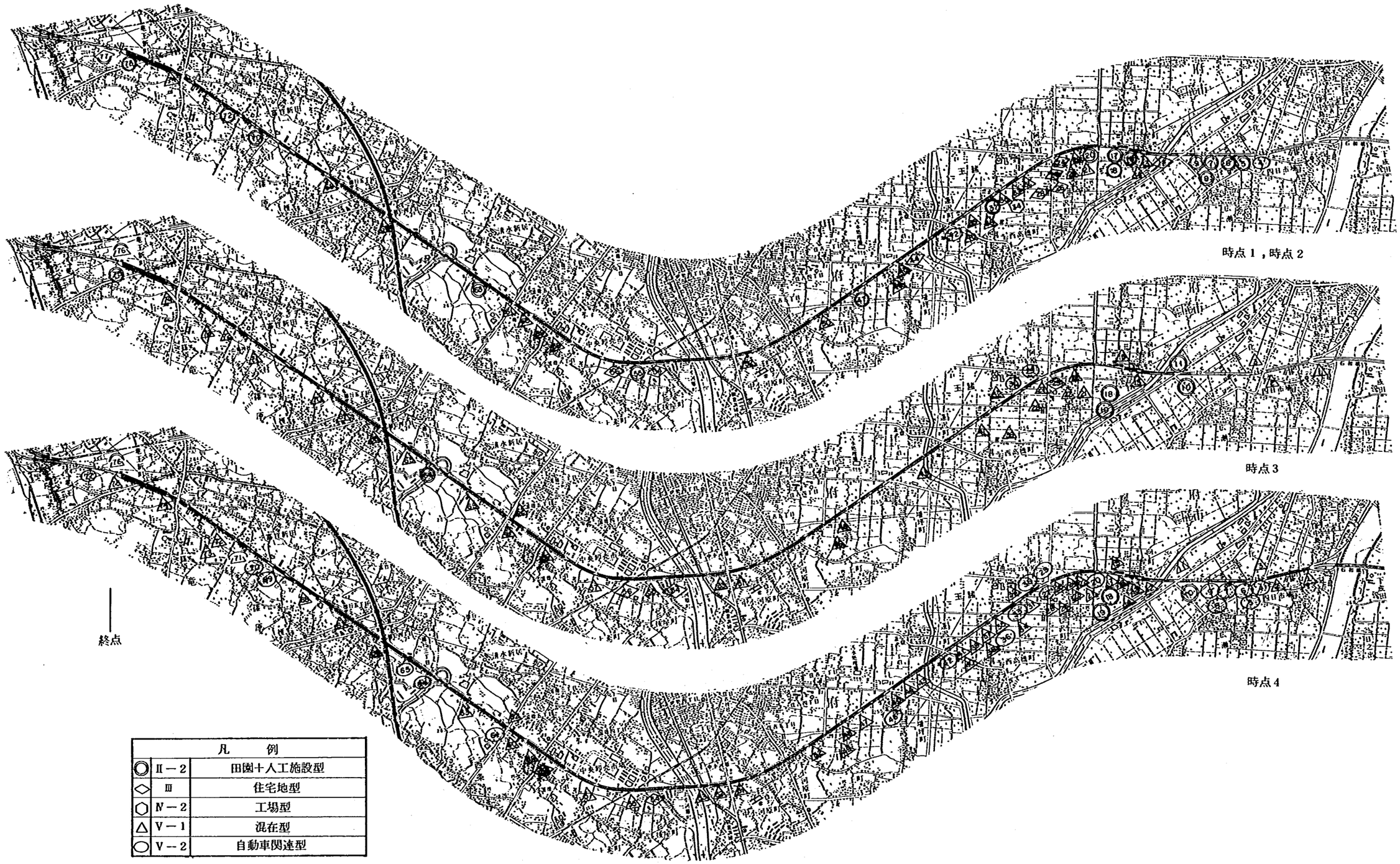


表Ⅱ－８に各地点景観タイプと用途指定の変化を，図Ⅱ－３２に記録写真の位置図を示す。

時点２，時点３，時点４の３都市計画時点を通じて同一地点で撮影された写真は，１６地点で収集できた。

時点３，時点４の２時点で同一地点において撮影された写真は，２８地点で収集できた。

時点１，時点４の２時点で同一地点において撮影された写真は１地点，また，時点２，時点４の２時点で同一地点において撮影された写真は３２地点で収集できた。



図Ⅱ－32　甲府バイパス景観写真位置図（1/25,000）

表Ⅱ－8　甲府バイパス道路景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化(1)

時点1　時点2　時点3時点4

写真番号	町名	46年	47年	48年	49年	53年	57年	備考	上り				下り			
		(暫定2車線)							S43	S46	S48	S57	S43	S46	S48	S57
1	甲府市四日市場					V-1	V-1									
2	〃					V-1	V-1									
3	〃					V-1	V-1									
4	〃				V-2		V-2									
5	〃				Ⅱ-2		V-2									
6	〃				Ⅱ-2		V-2	電柱がふえ，食堂,ドライブインができた。								
7	〃				Ⅱ-2		V-2	ドライブインができ，看板がふえた。								
8	〃				Ⅱ-2		V-2	〃								
9	石和町広瀬				Ⅱ-2		V-2	食堂，看板がふえた								
10	〃					Ⅱ-2	Ⅱ-2									
11	〃					Ⅱ-2	V-1									
12	甲府市向町				Ⅲ		V-1									
13	〃				V-1	V-1	V-1									
14	〃				V-1		V-1	建物，看板がふえた								
15	〃					V-1	V-1									
16	〃				Ⅱ-2		V-1	電柱がふえた								
17	〃				Ⅱ-2		V-1									
18	〃				Ⅱ-2	Ⅱ-2	Ⅱ-2	工場の車庫ができた								
19	〃					Ⅱ-2	Ⅱ-2	〃								
20	甲府市上阿原町				Ⅱ-2		V-2	中古車センターができ看板がふえた								
21	〃				V-1	V-1	V-1	建物，看板がふえた								
22	〃				V-1	V-1	V-1									
23	〃				V-1	V-1	V-1									
24	〃				Ⅲ		V-1	電柱がふえ，建物が沿道に接近してきた								
25	〃				Ⅲ	Ⅲ	V-1	パチンコ屋，ドライブインができた								
26	〃				Ⅲ		V-1	中古車センターなどができ看板がふえた								

表Ⅱ－8　甲府バイパス道路景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化(2)

時点1　時点2　時点3 時点4

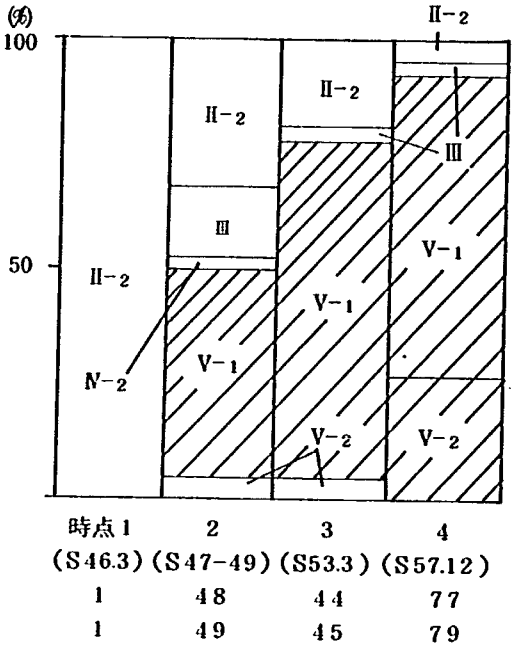
写真番号	町名	46年	47年	48年	49年	53年	57年	備考	上り				下り			
		(暫定2車線)							S43	S46	S48	S57	S43	S46	S48	S57
27	甲府市上阿原町					V-1	V-2	中古車センターなどができ看板がふえた								
28	〃				Ⅲ	V-1	V-1	ドライブインの看板がふえた								
29	〃					V-2	V-2									
30	〃					V-2	V-2									
31	〃				V-1		V-1	建物がふえた								
32	〃					V-1	V-1	ドライブインができた								
33	〃				V-1		V-2	スタンド，ドライブインの大看板ができた								
34	〃				N-2		V-1									
35	甲府市高橋町				V-1		V-1	建物，看板がふえた								
36	〃					V-1	V-2									
37	〃				Ⅱ-2		V-1	電柱，建物がふえた								
38	〃				V-1		V-1	低層のビル，看板がふえた								
39	〃				V-1		V-1									
40	〃				V-1		V-1									
41	甲府市蓬沢町					V-1	V-1									
42	〃		V-2				V-2									
43	〃					V-1	V-1									
44	甲府市住吉本町				Ⅲ		V-1	電柱，看板がふえた								
45	甲府市増坪町				V-1		V-1	〃								
46	〃				V-1		V-2	電柱がふえ，食堂ができた								
47	甲府市上町				Ⅱ-2		V-1	電柱，建物，看板ができた								
48	〃					V-1	V-1									
49	〃					V-1	V-1									
50	甲府市下小河原町		V-1				V-1		住居地域	住居地域	住居地域	住居地域	住居地域	住居地域	住居地域	住居地域
51	甲府市中小河原町					V-1	V-1									
52	〃				V-1		V-1									

表Ⅱ－8　甲府バイパス道路景観タイプの変化と都市計画用途地域の変化(3)

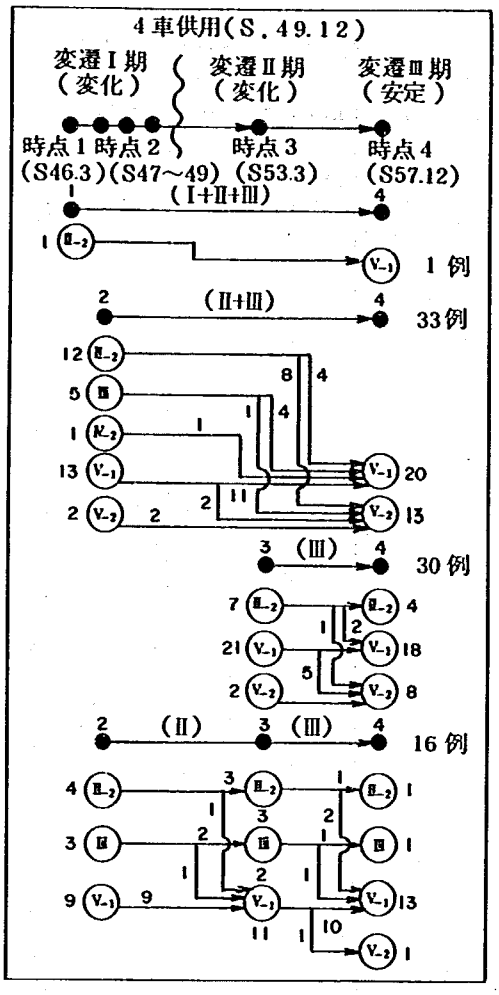
時点1　時点2　時点3 時点4

写真番号	町名	46年	47年	48年	49年	53年	57年	備考	上り				下り			
		(暫定2車線)							S43	S46	S48	S57	S43	S46	S48	S57
53	甲府市中小河原町					V-1	V-1									
54	〃 上小 〃				Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	中層のビルがふえた								
55	甲府市古上条町			Ⅱ-2		V-1	V-1	〃 植栽ができた								
56	〃			Ⅲ		Ⅲ					商業地域	商業地域				
57	甲府市国母					V-1	V-1									
									準工業地域	準工業地域			準工業地域	準工業地域		
58	〃 8丁目				V-1		Ⅲ V-1	沿道に接近して中層住宅ができた								
59	〃 7丁目			V-1		V-1	V-1	建物がふえた								
60	〃 〃				V-1		V-1	中古車センターができた								
61	〃 〃			V-1		V-1	V-2	建物がふえた								
62	〃 5丁目					V-1	V-1				準工業地域	準工業地域			準工業地域	準工業地域
63	〃 7丁目				Ⅱ-2	V-1	V-1	建物，看板がふえた								
64	甲府市西条					Ⅱ-2	V-2	電柱がふえ，自動車店舗など建物がふえた								
65	甲府市徙行3丁目					V-1	V-2	高架道路ができ景観の質が変わった								
66	〃 〃				V-1	V-1	V-1	中低層住宅がふえた								
67	〃 〃					V-1	V-1									
68	竜王町富竹新田				V-1	V-1	V-1	看板がふえた								
69	〃					V-1	V-2	中古車センターができ大看板がふえた								
70	〃				Ⅱ-2		V-2	建物，看板が大巾にふえた								
71	〃					V-1	V-1 V-2	自動車店舗ができ，看板がふえた								
72	〃	Ⅱ-2					V-1	パチンコ，ドライブインなどができた								
									住居地域	住居地域	住居地域	住居地域	住居地域	住居地域	住居地域	住居地域
73	〃					V-1	V-1	ドライブインの外装の色が変わった								
74	竜王町竜王				V-1	V-1	V-1	建物がふえた								
75	〃				Ⅱ-2	Ⅱ-2	V-1	〃								
76	〃					Ⅱ-2 V-1	Ⅱ-2 V-1									
77	〃				Ⅱ-2 Ⅲ		V-2	中古車センターができ看板がふえた								
78	竜王町					Ⅱ-2	Ⅱ-2									

時点２，時点３の２時点で同一地点において撮影された写真は１地点で収集できた。



図Ⅱ－３３　景観タイプの割合



図Ⅱ－３４　景観タイプの変遷パターン
（甲府バイパス）

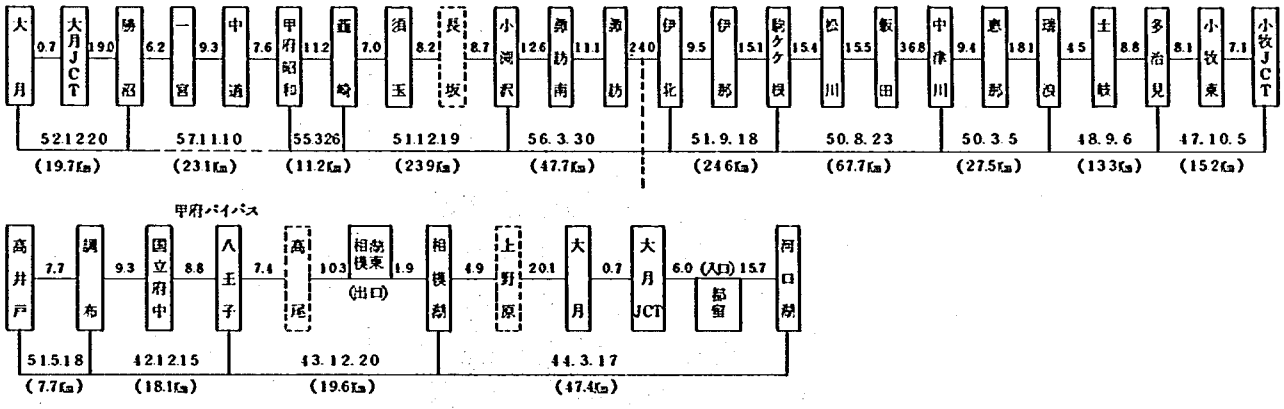
図Ⅱ－３３に各時点の景観タイプの割合を，図Ⅱ－３４に景観タイプの変遷パターンを示す。

時点別に景観タイプをみると，時点２ですでに混在型（Ⅴ－１）が４５％（２２件）現われている。次に多く見られるタイプは田園＋人工施設型（Ⅱ－２）で３１％(17件）である。時点３では７２％（３３件）と大多数が混在型となっているが，一部田園＋人工施設型（１７％）がみられる。時点４では，混在型が６５％（５２件）であるが，自動車関連型（Ⅴ－２）は２６％（２１件）と増加した。また，田園＋人工施設型は６％（５件）と減少した。甲府バイパスでは，特に時点２，すなわち供用後１～３年でのタイプ変化が多く見られた。これから，開発の進んでいる草加，甲府両バイパスの道路景観は，供用当初の一般的景観タイプと考えられる田園型，自然風景型などから，混在型，あるいは，自動車関連型に推移するのが大勢であると言えよう。

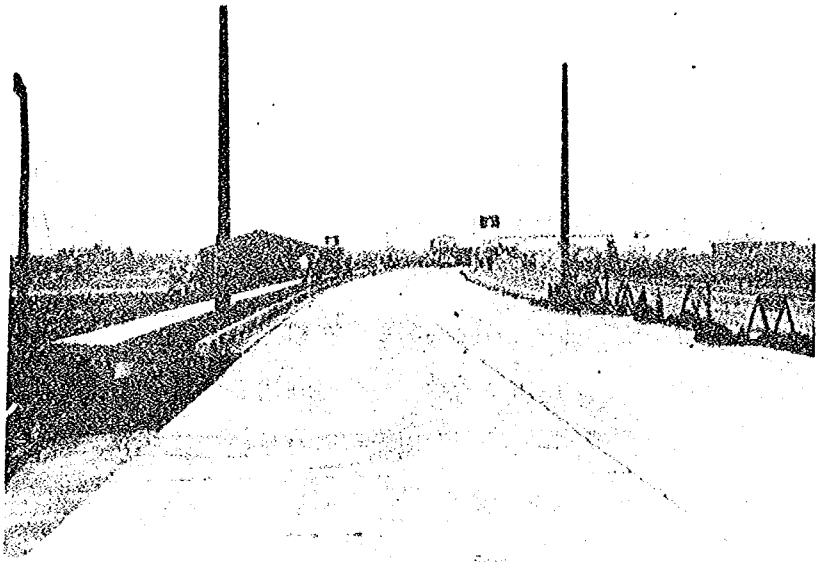
景観タイプの変遷の動きを追って見ると，まず変遷Ⅰ期の動きを表す直接的なデータ，すなわち同一地点での時点１，２の組のデータが得られないため，時点２におい

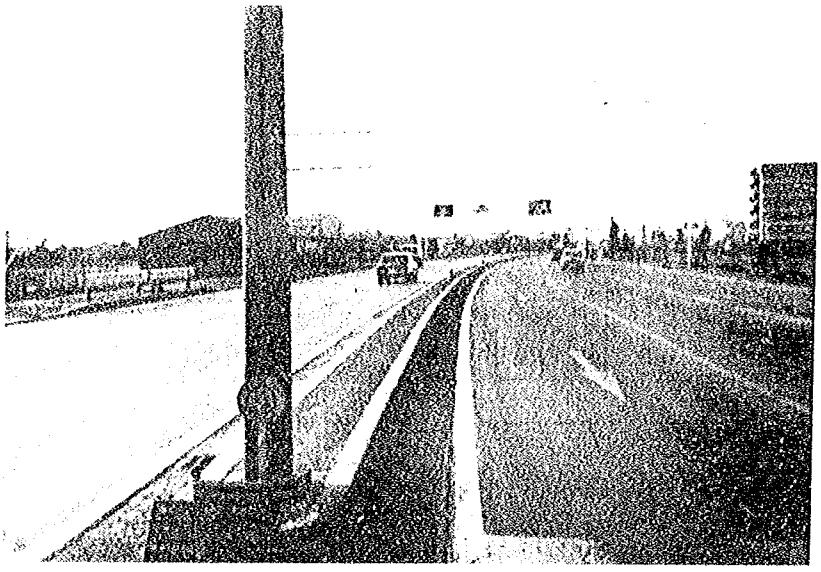
てデータが得られた４９例のタイプで推定することとする。時点２では田園＋人工施設型が１６例，住宅地型が８例，工場型が１例，混在型，自動車関連型がそれぞれ22例，２例となった。バイパス供用前の沿道の土地利用は一般に田園型，住宅地型が多いと考えられる為，変遷Ⅰ期（供用後２～３年）ですでに景観タイプの変化が起っていることがわかる。また，変遷Ⅱ期でも同様の景観タイプの変化が見られる。変遷Ⅲ期では既に時点３で混在型，自動車関連型に画一化しているため，変化の見られない安定した傾向を示している。

甲府バイパスは，中央自動車道全線開通前の連絡道路的役割をなして，時点３，４では交通量が３３,０００台/１２h～３５,０００台/１２hと多く，道路利用者の需要に応じてドライブイン，レストラン等が増加し，混在型，自動車関連型の景観に画一化したと考えられる。なお，以下に中央道の開通情況を示す。



図Ⅱ－35(1)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その１）







撮影年月

上段：４８年　１月
（時点２）
中段：５３年　３月
（時点３）
下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点５５）

（時点２）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

（時点３）　混在形　（Ⅴ－１）

（時点４）　混在型　（Ⅴ－１）

○変遷Ⅱ期，Ⅲ期ともかなり変化している。

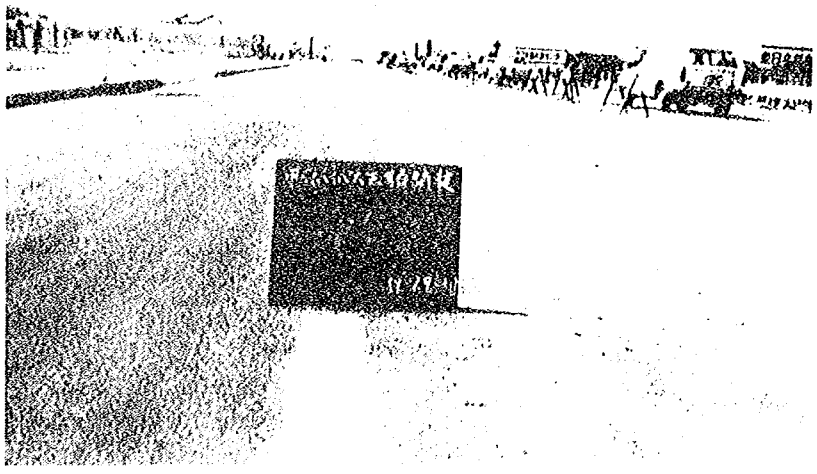
○時点３，時点４は住宅地型(Ⅲ)に近い混在型である。

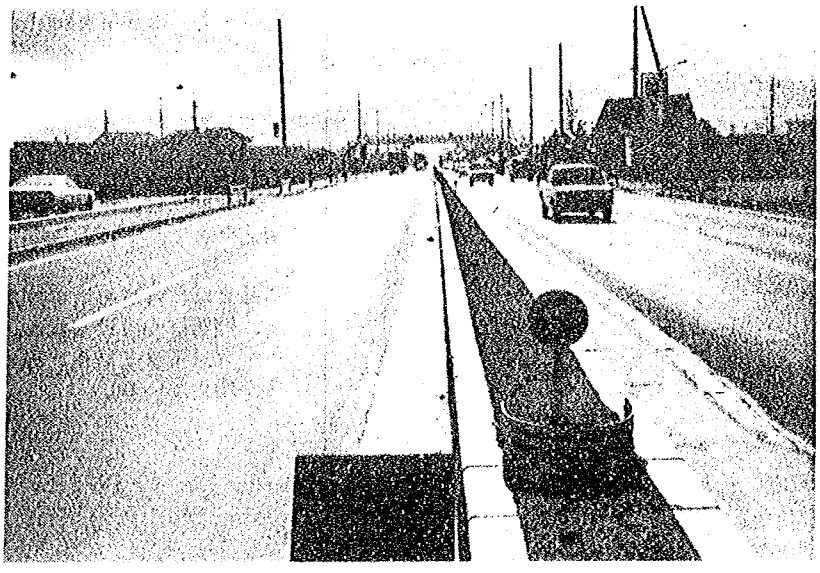
○変遷Ⅱ期には４車線供用となり，ガードレール，照明灯ができ，歩道に植樹された。工場倉庫，中層住宅，看板が混在している。

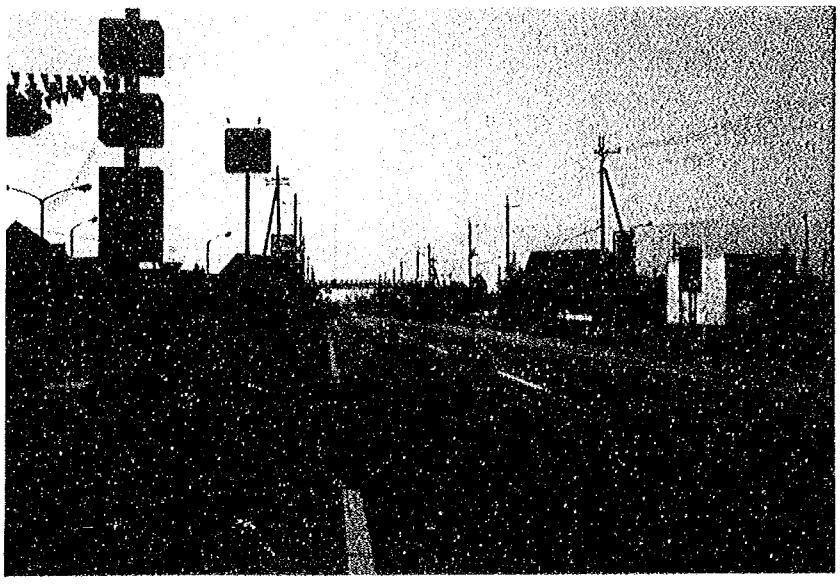
○変遷Ⅲ期にはガードレールが歩道植栽に変わり，照明灯電柱が増えている。前方に自販店の看板，電々公社ビルができた。

○低盛土構造にもかかわらず沿道のはりつきは少ない。

図Ⅱ－35 (2)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その２）







撮影年月

上段：４９年　３月
（時点２）
中段：５３年　３月
（時点３）
下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点２８）

（時点２）　住宅地型　（Ⅲ）

（時点３）　混在型　（Ⅴ－１）

（時点４）　混在型　（Ⅴ－１）

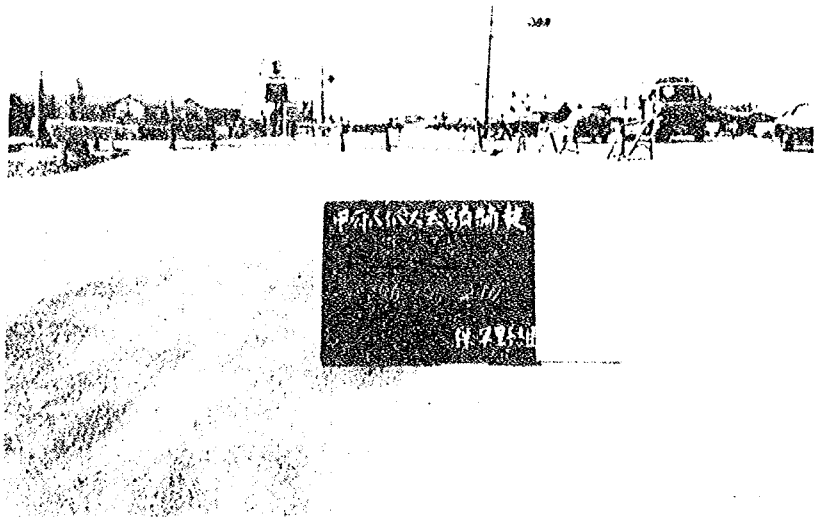
○変遷Ⅱ期，Ⅲ期ともかなり変化している

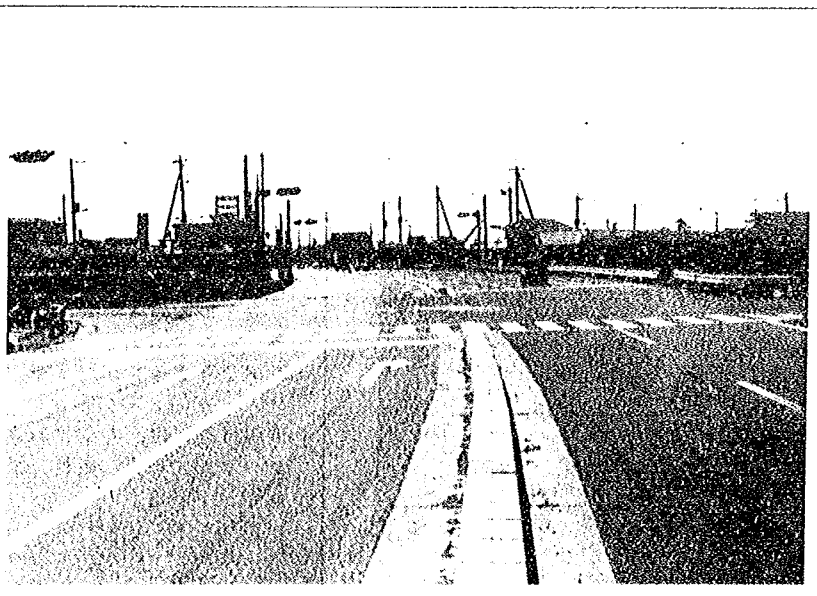
○時点４の景観は自動車関連型（Ⅴ－２）に近い混在型である。

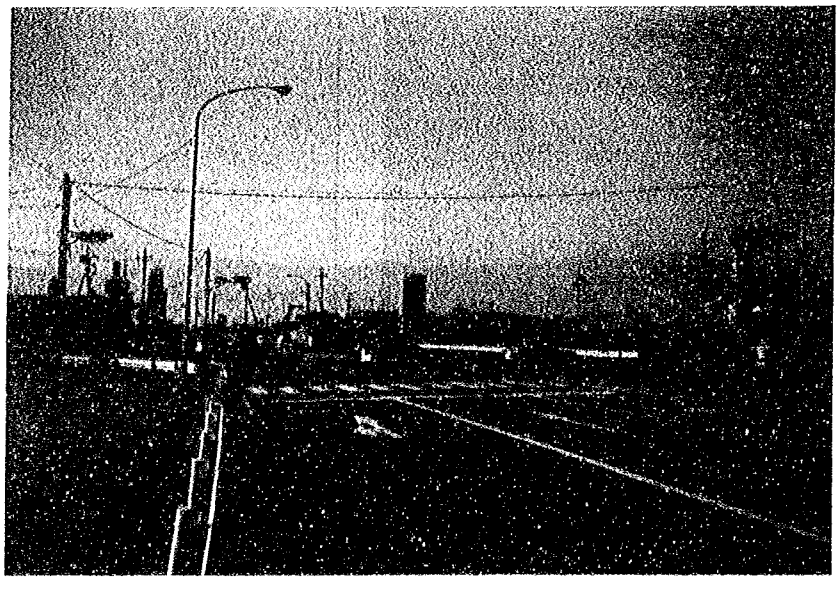
○変遷Ⅱ期には４車線供用になり，電柱が増えている。右手にドライブインができた。

○変遷Ⅲ期には，左側にガードレールができた。電柱，看板が増えている。

図Ⅱ－35 (3)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その３）







撮影年月

上段：４９年　２月
（時点２）
中段：５３年　３月
（時点３）
下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点２５）

（時点２）　住宅地型　(Ⅲ)

（時点３）　住宅地型　(Ⅲ)

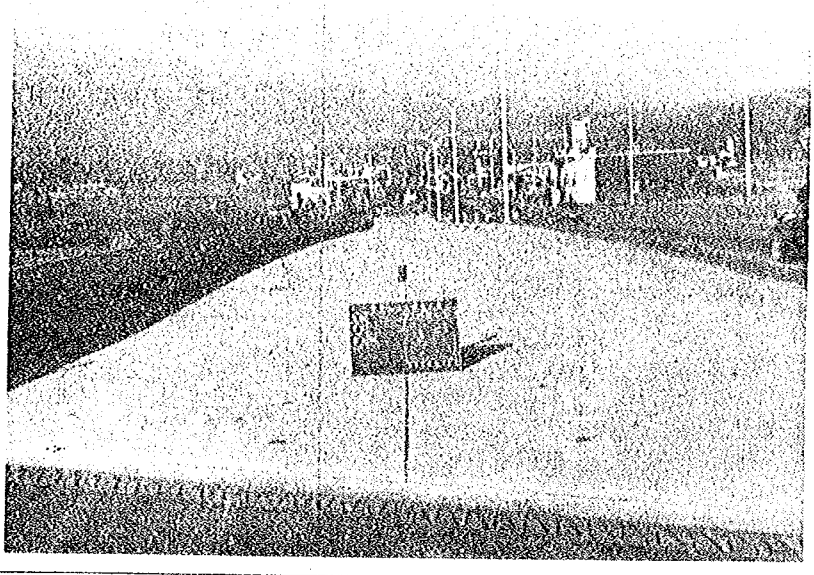
（時点４）　混在型（Ⅴ－１）

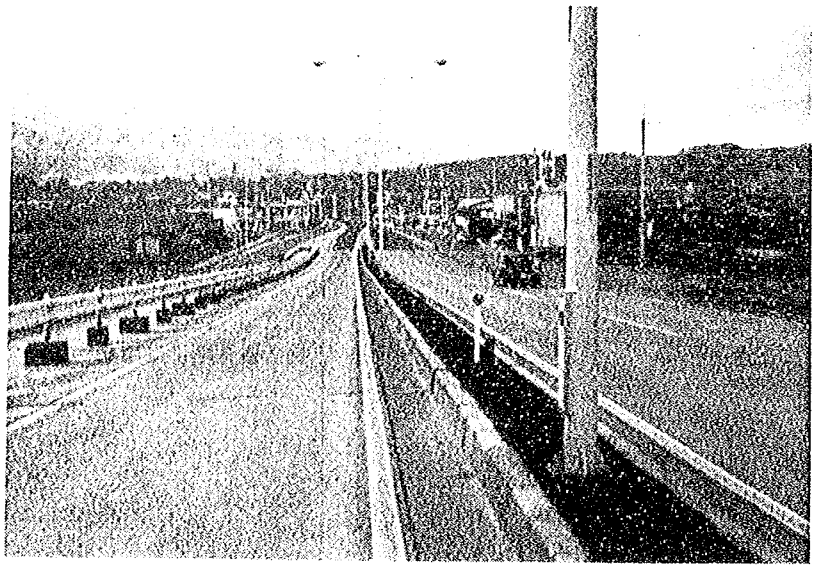
○変遷Ⅲ期にかなり変化している。

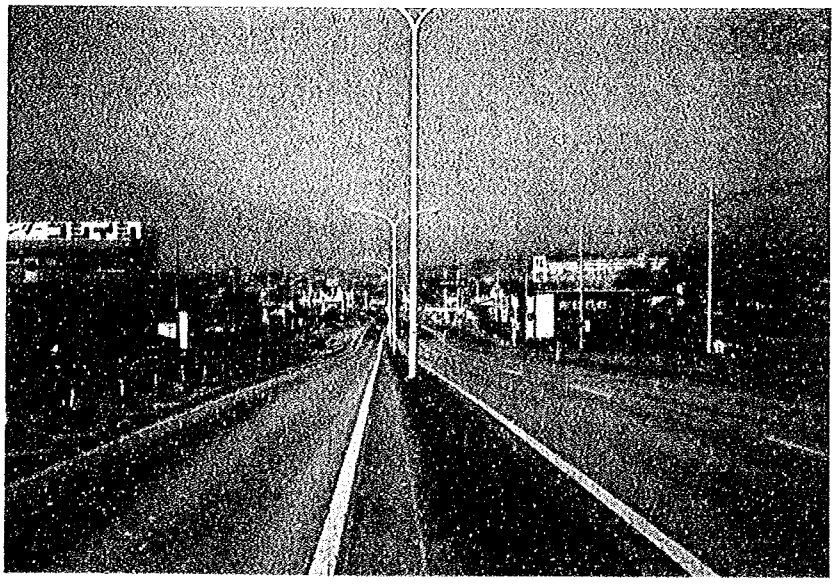
○変遷Ⅱ期には，電柱，住宅が増えた。

○変遷Ⅲ期にはさらに電柱が増え，照明灯が設けられた。パチンコ，ドライブイン等の看板が増えている。

図Ⅱ－35 (4)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その４）







撮影年月

上段：４９年１２月
（時点２）
中段：５３年　３月
（時点３）
下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点７５）

（時点２）　田園＋人口施設型
（Ⅱ－２）

（時点３）　住宅地型
（Ⅲ）

（時点４）　混在型
（Ⅴ－１）

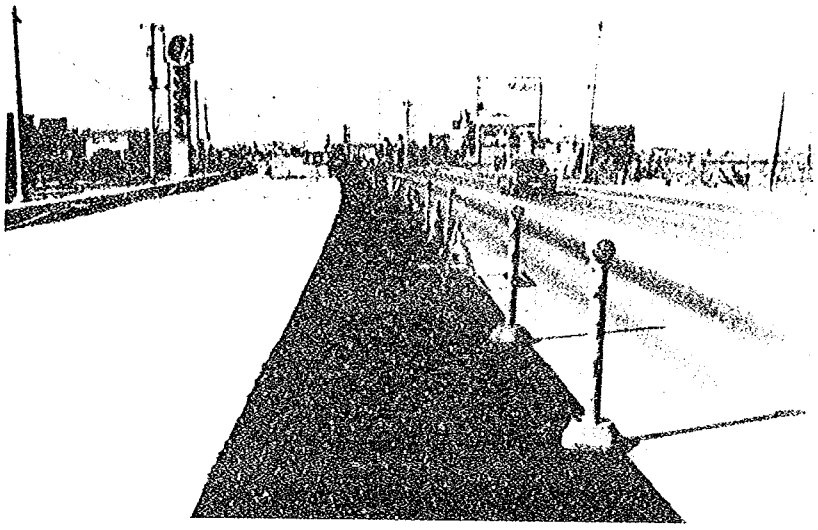
○変遷Ⅱ期ではほとんど変化していないが，Ⅲ期ではかなり変化している。

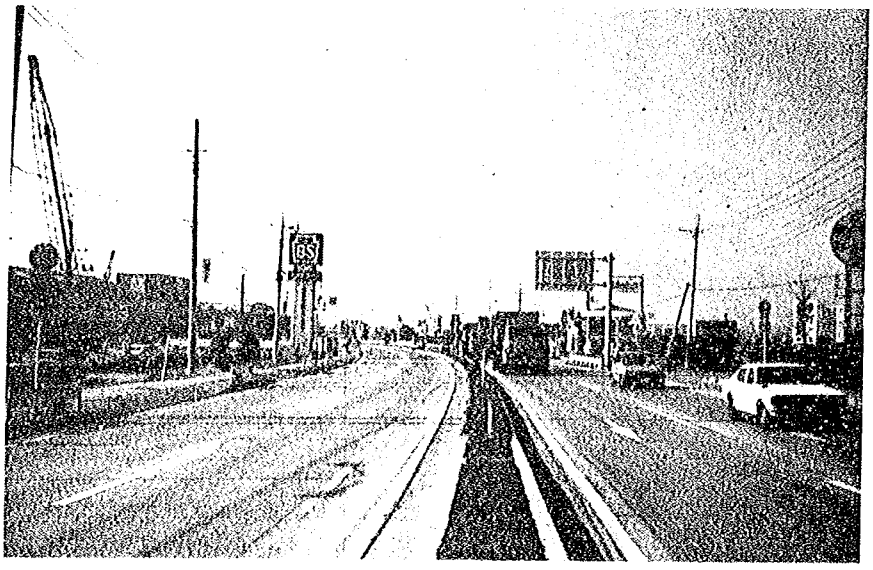
○変遷Ⅱ期には住宅がやや増えている。左側にガードレールができた。スタンド等の看板も増えている。

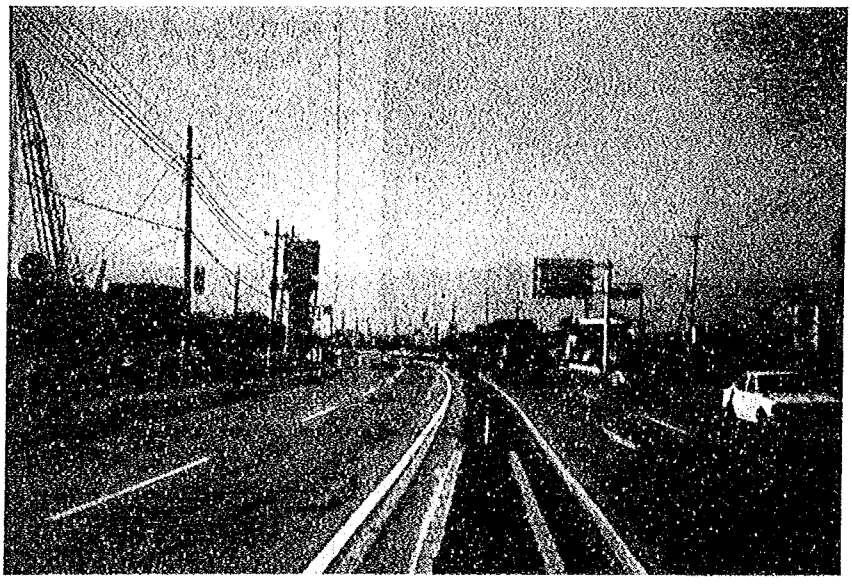
○変遷Ⅲ期には左側に電柱が増え，全体的に建物が増えている。

○立体交差の高架取付け部で，沿道のはりつきは少ない。

図Ⅱ－35(5)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その5）







撮影年月

上段：４９年　２月
（時点２）
中段：５３年　３月
（時点３）
下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点２１）

（時点２）　混在型　（Ⅴ－１）

（時点３）　混在型　（Ⅴ－１）

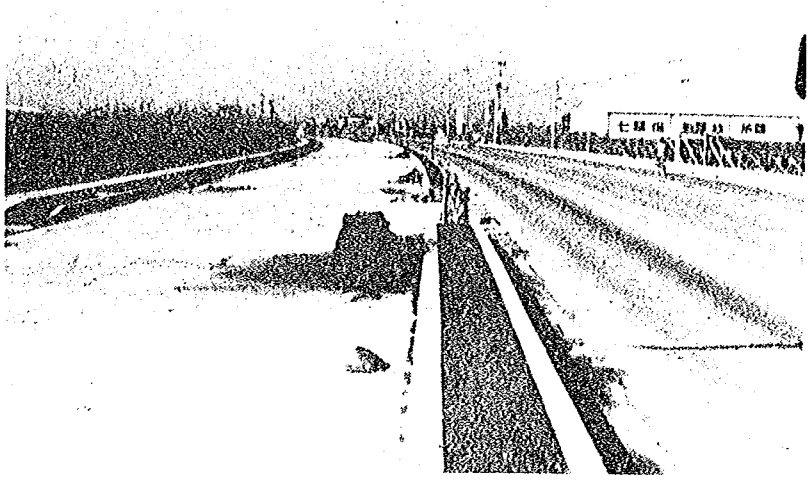
（時点４）　混在型　（Ⅴ－１）

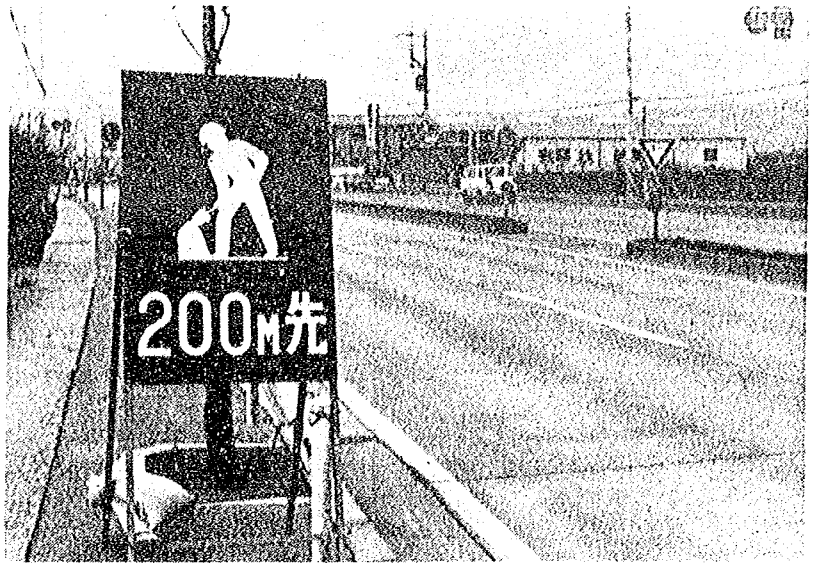
○変遷Ⅱ期，Ⅲ期ともやや変化している。

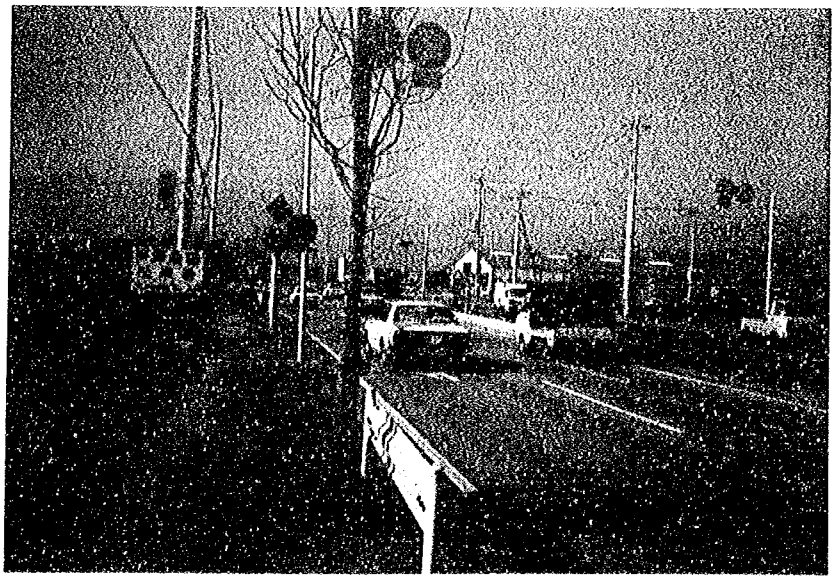
○変遷Ⅱ期には４車線供用となり，ガードレールが設けられ歩道に植樹がされている。

○変遷Ⅲ期には看板が増えている。

図Ⅱ－35 (6)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その６）







撮影年月

上段：４９年　２月
（時点２）
中段：５３年　３月
（時点３）
下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点１８）

（時点２）　田園＋人口施設型
（Ⅱ－２）

（時点３）　田園＋人口施設型
（Ⅱ－２）

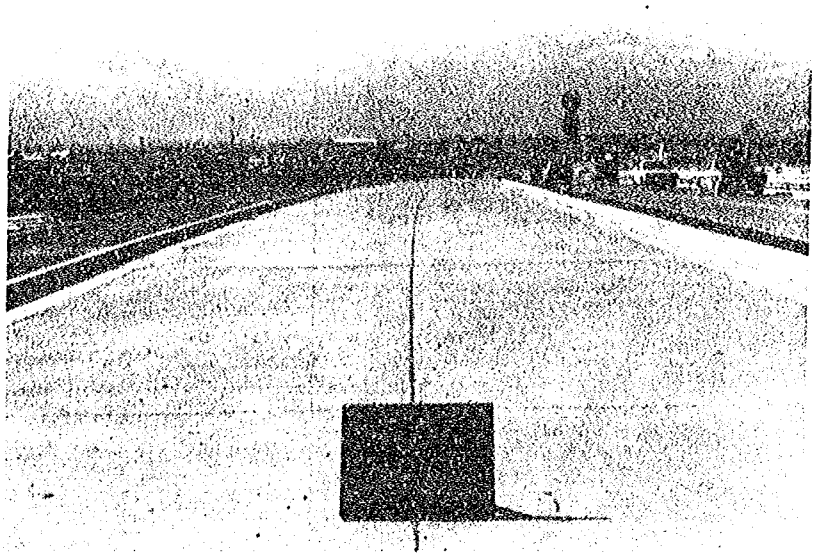
（時点４）　田園＋人口施設型
（Ⅱ－２）

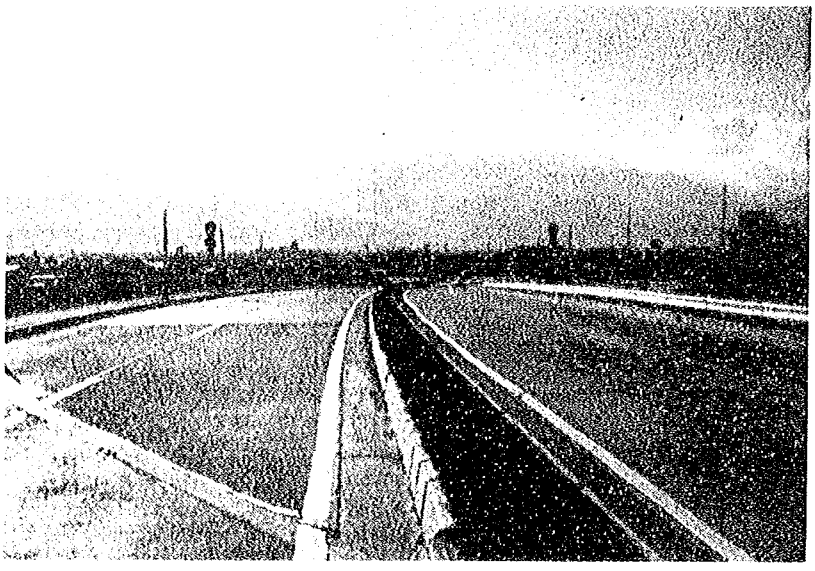
○変遷Ⅱ期ではやや変化しているが，Ⅲ期ではほとんど変化していない。

○時点３，時点４の右側の景観は工場型（Ⅳ－２）に近い。

○変遷Ⅱ期には４車線供用となり，電柱，標式が増えた。左側歩道には植樹がされている。

図Ⅱ－35 (7)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その７）







撮影年月

上段：４９年　２月
（時点２）
中段：５３年　３月
（時点３）
下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点５４）

（時点２）　住宅地型　（Ⅲ）

（時点３）　住宅地型　（Ⅲ）

（時点４）　住宅地型　（Ⅲ）

○変遷Ⅱ期ではほとんど変化していないがⅢ期ではやや変化している。

○手前に橋梁があり盛土してあるため沿道にはりつけないことが変化の少ない理由であろう。

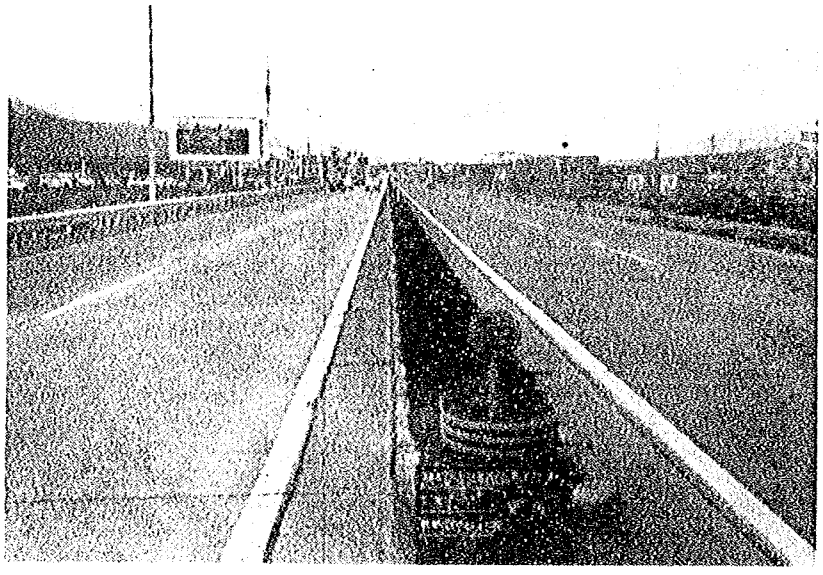
図Ⅱ－35 (8)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その８）

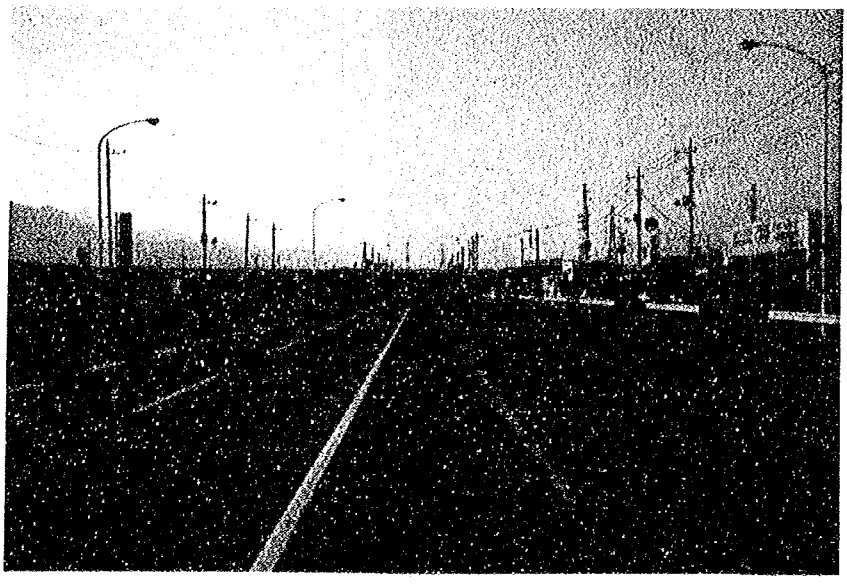
撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５３年　３月
（時点３）

下段：５７年１２月
（時点４）





コメント　（地点６４）

（時点３）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

（時点４）　自動車関連型
（Ⅴ－２）

○変遷Ⅲ期でかなり変化している。

○時点２の景観は混在型（Ⅴ－１）に近い田園＋人口施設型であり，変化の兆がみられる。

○変遷Ⅲ期では照明灯ができ，鉄塔が増えている。前方に高架道路（中央道）ができた。

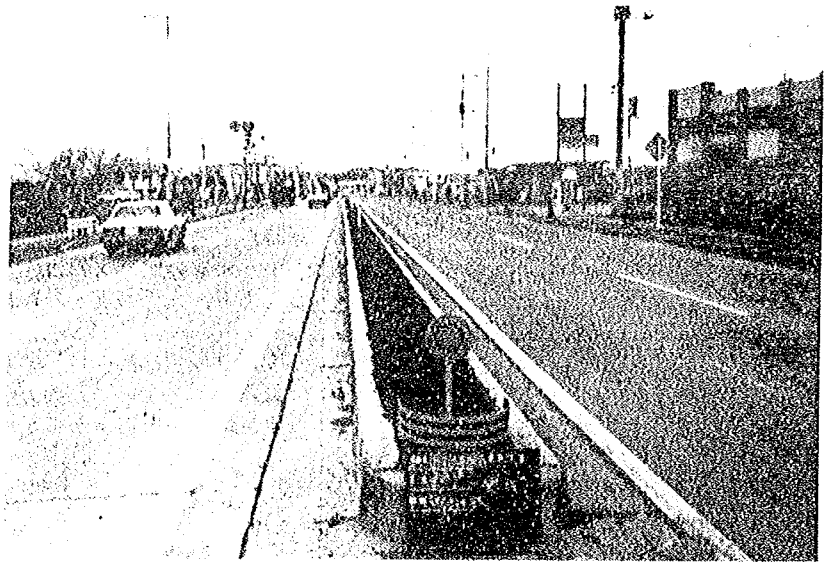
図Ⅱ－35 (9)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その９）

撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５３年　３月
（時点３）

下段：５７年１２月
（時点４）





コメント　（地点６９）

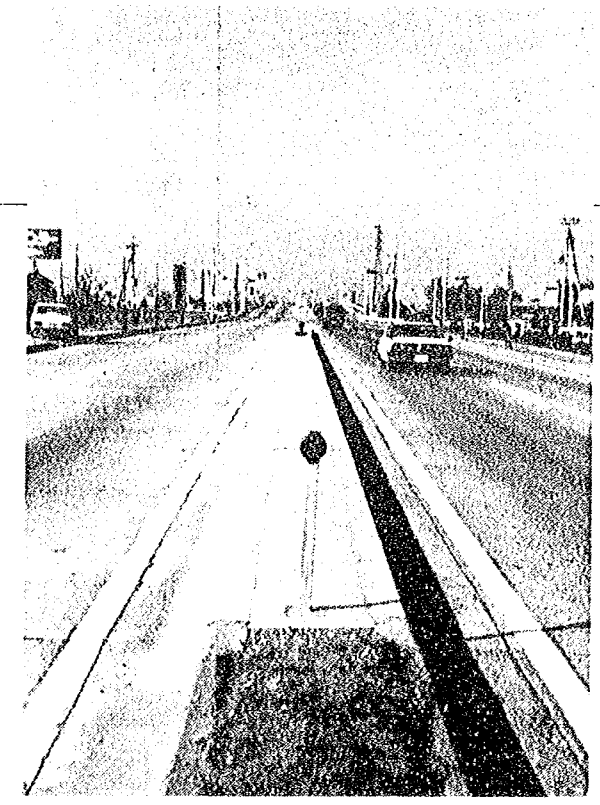
（時点３）　混在型　（Ⅴ－１）

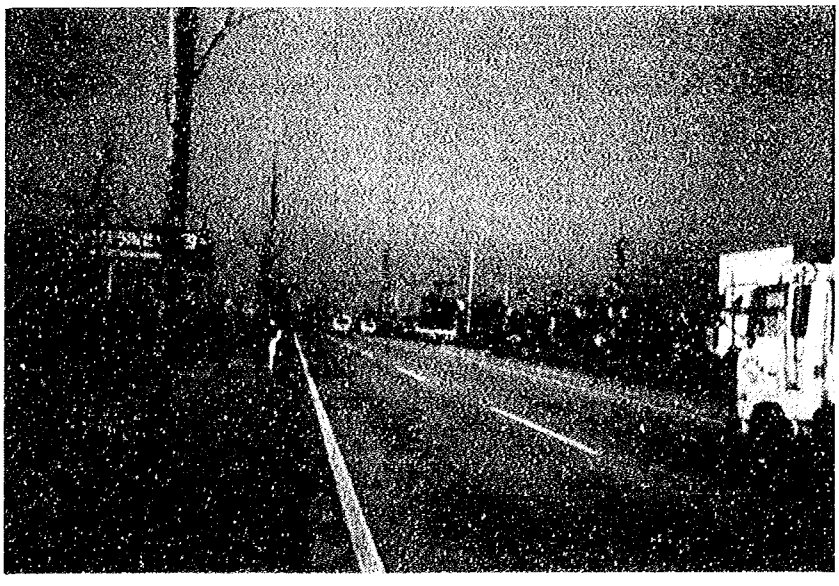
（時点４）　自動車関連型
（Ⅴ－２）

○変遷Ⅲ期でかなり変化している。

○鉄塔が増えている。
自販店やショッピングセンターができ，看板，旗が増えて自動車関連型の景観となっている。

図Ⅱ－35(10)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その１０）





撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５３年１２月
（時点３）

下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点１０）

（時点３）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

（時点４）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

○変遷Ⅱ期ではほとんど変化していない。

○前方に橋梁があり盛土になっていて，沿道建物は少ない。

図II－35(II)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その１１）

撮影年月

上段：　　年　　月

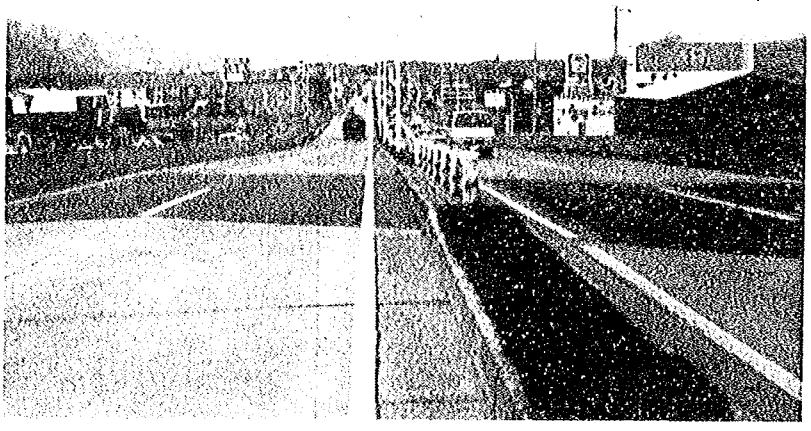
中段：５３年　３月
（時点３）

下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点６７）

（時点３）　混在型　（V-1）

（時点４）　混在型　（V-1）





○変遷Ⅲ期ではほとんど変化していない。

○鉄塔が大規模化し数も増えている。

○時点３で混在型が定着している。立体交差の高架部で，沿道建物，施設の新設が少ないようである。

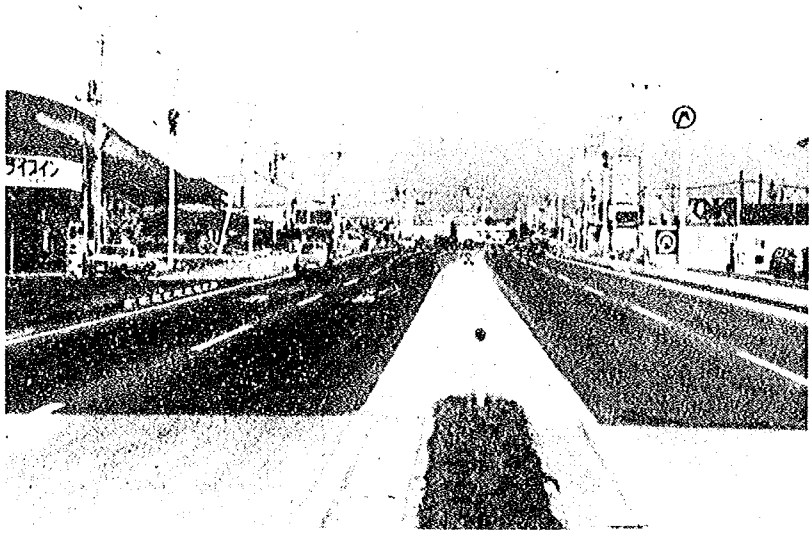
図Ⅱ－35 (12)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その１２）

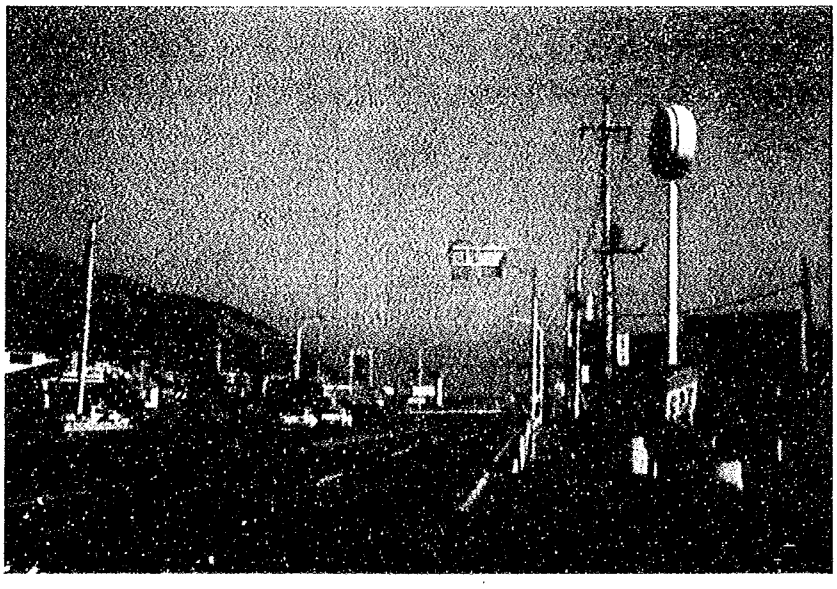
撮影年月

上段：　　年　　月

中段：５３年　３月
（時点３）

下段：５７年１２月
（時点４）





コメント　（地点２９）

（時点３）　自動車関連型
（Ｖ－２）

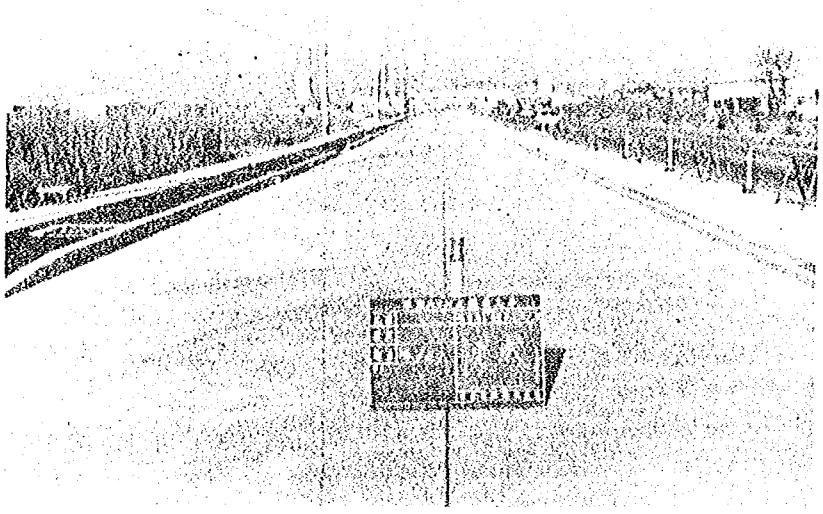
（時点４）　自動車関連型
（Ｖ－２）

○変遷Ⅲ期でやや変化している。

○混在型（Ｖ－１）に近い自動車関連型である。

○標識，照明灯が増え，ガードパイプができている。ドライブイン等の建物が増えている。

図Ⅱ－35 (3)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その１３）





撮影年月

上段：４９年１２月
（時点２）
中段：　　年　　月

下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点７０）

（時点２）　田園＋人工施設型
（Ⅱ－２）

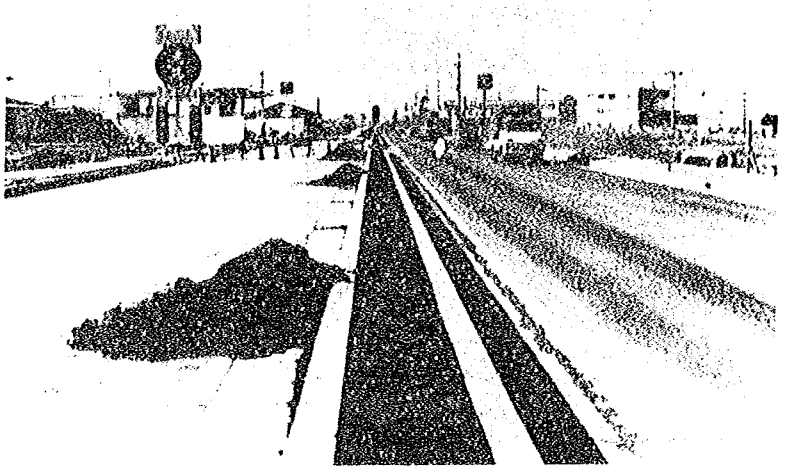
（時点４）　自動車関連型
（Ⅴ－２）

○変遷Ⅱ～Ⅲ期で大きく変化している。

○時点４の景観は混在型（Ⅴ－１）ともみられる。

○電柱が増え，照明灯，ガードレールが設置されている。沿道建物のはりつきが圧倒的に増えている。

図Ⅱ－35 (14)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その１４）



撮影年月

上段：４９年　２月
（時点２）

中段：　　年　　月

下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点３３）

（時点２）　混在型　（Ｖ－１）

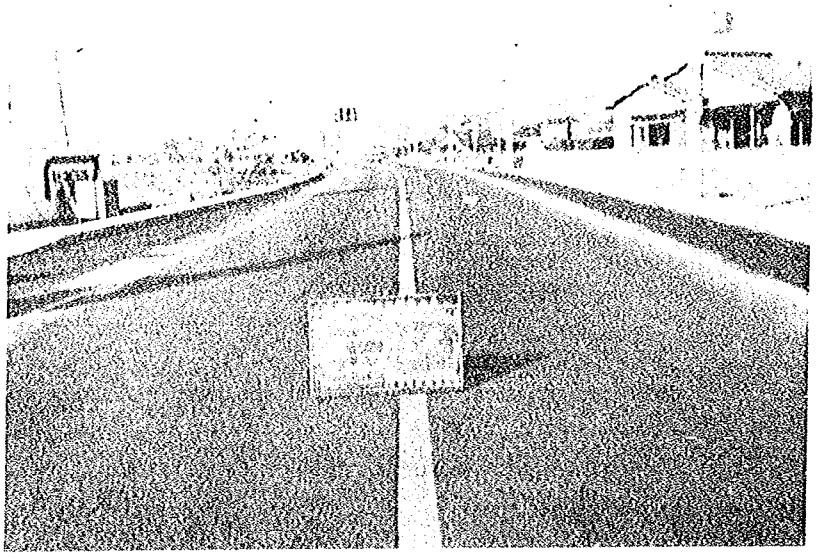
（時点４）　自動車関連型
（Ｖ－２）

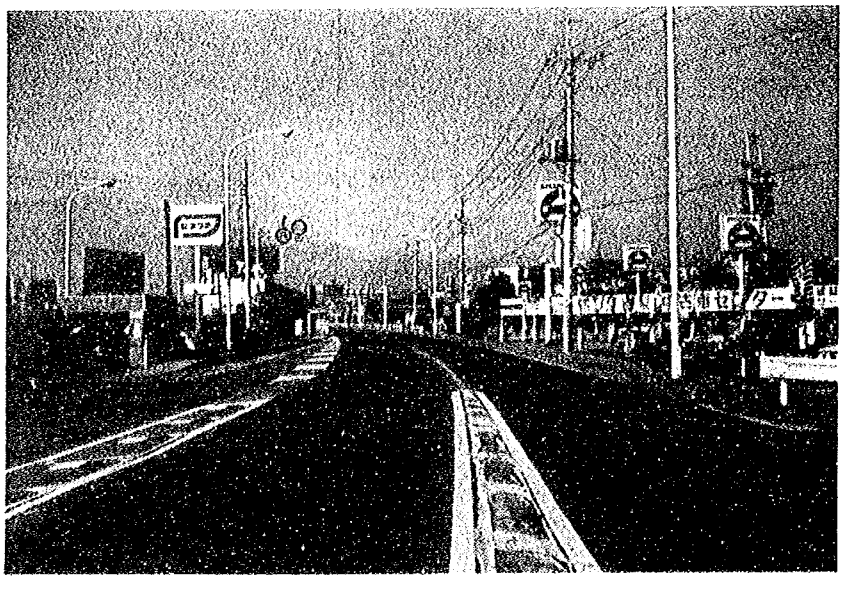
○変遷Ⅱ，Ⅲ期でかなり変化している。

○時点２では暫定２車線供用で工場倉庫，スタンド等が混在しており，看板は２～３個であった。時点４では電柱，標識が増え，ガードレールが設置されている。ドライブインが建ち，看板が大規模化し数も増えている。



図Ⅱ－35 (5)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その１５）





撮影年月

上段：４９年１２月
（時点２）

中段：　　年　　月

下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点７７）

（時点２）　田園＋人口施設型
（Ⅱ－２）
（写真左側）

住宅地型　（Ⅲ）
（写真右側）

（時点４）　自動車関連型
（Ⅴ－２）

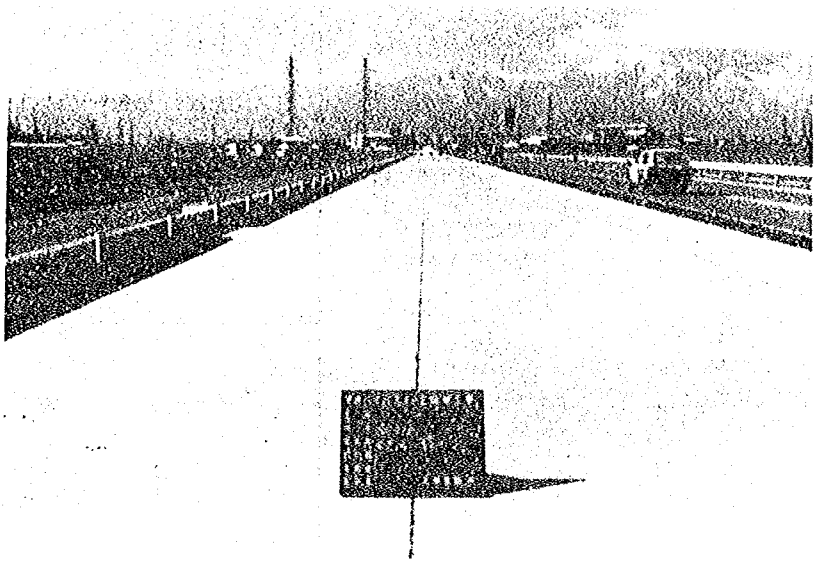
○変遷Ⅱ～Ⅲ期で大きく変化している。

○田園＋人口施設型，住宅地型から自動車関連型への変遷の典型的な例である。

○左側では電柱，標識，照明灯が増えている。食堂ができ，スタンドの看板も大型化し自動車関連型となっている。

○右側では自販店の看板，旗による変化が大きい。建物も増えている。

図Ⅱ－35 (16)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その１６）



撮影年月

上段：４９年　２月
（時点２）
中段：　　年　　月

下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点４７）

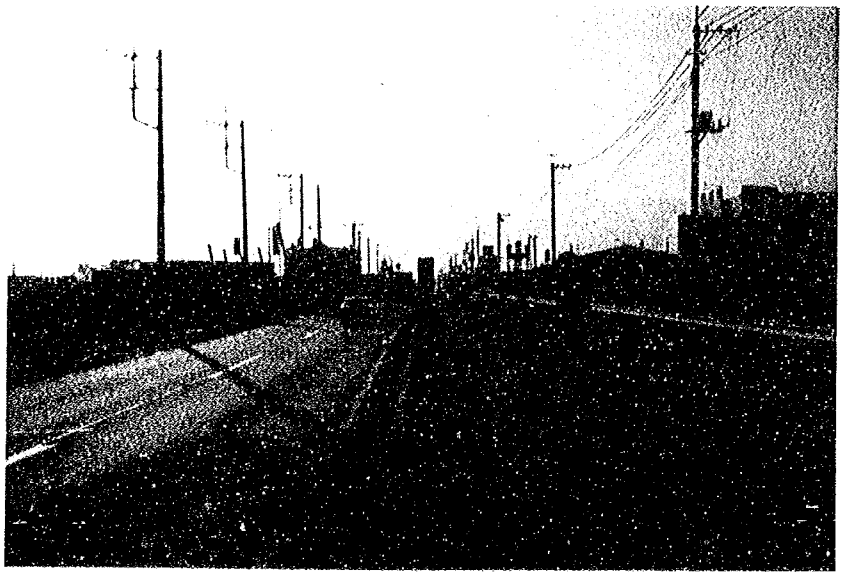
（時点２）　田園＋人口施設型
（Ⅱ－２）

（時点４）　混在型（Ⅴ－１）

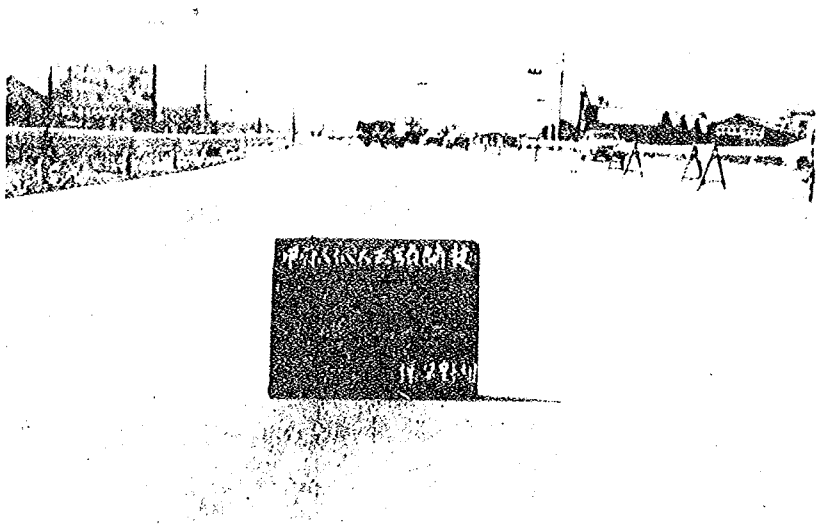
○変遷Ⅱ～Ⅲ期でかなり変化している。

○電柱が増えている。

○ドライブイン等沿道建物のはりつきが増え，看板もふえている。



図Ⅱ－35 (17)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その１７）



撮影年月

上段：４９年　２月
（時点２）
中段：　　年　　月
下段：５７年　２月
（時点４）

コメント　（地点２６）

（時点２）　住宅地型　（Ⅲ）

（時点４）　混在型　（Ⅴ－１）

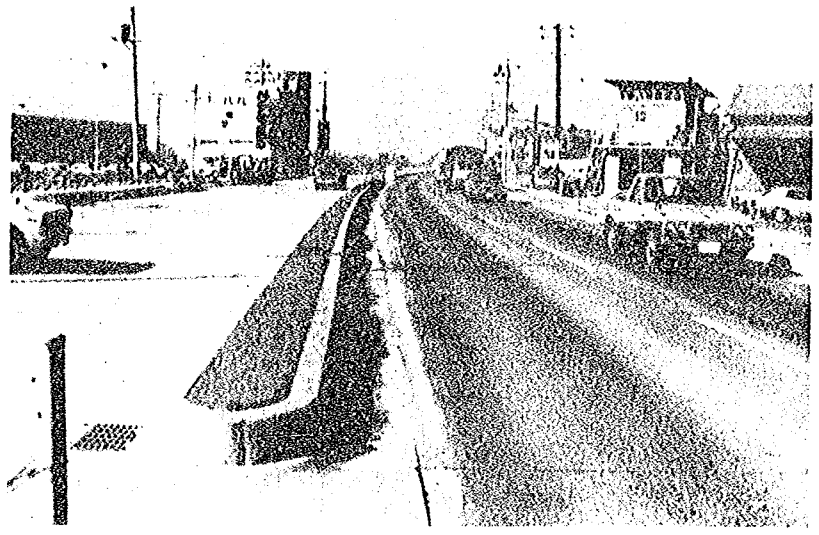
○変遷Ⅱ～Ⅲ期でかなり変化している。

○電柱，標識，照明灯が増えている。

○住宅も増えているが，自販店，問屋等が建ち並び看板も増えて，混在型となっている。



図Ⅱ－35 (18)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その１８）



撮影年月

上段：４９年　２月
（時点２）
中段：　　年　　月

下段：５７年１２月
（時点４）

コメント　（地点４）

（時点２）　自動車関連型
（V－2）

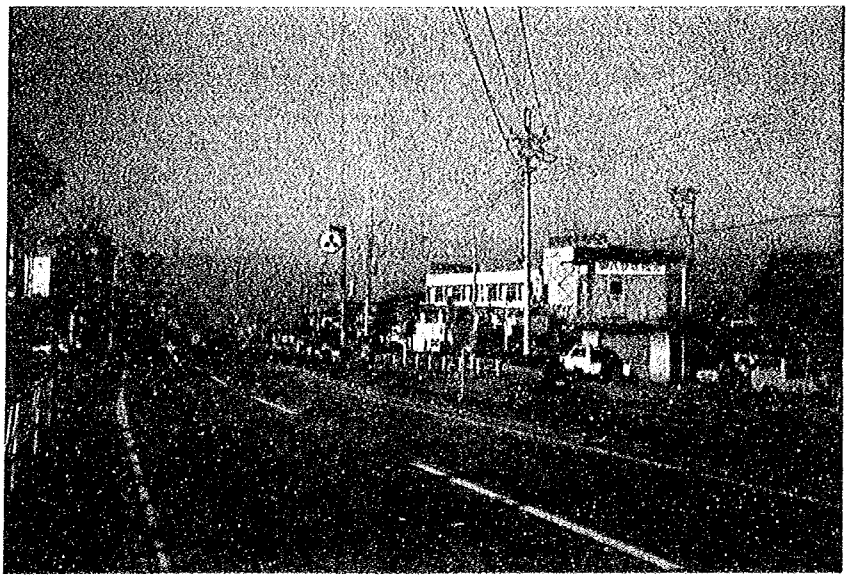
（時点４）　自動車関連型
（V－2）

○変遷Ⅱ～Ⅲ期で景観タイプは変わらないが，内容がかなり変化している。

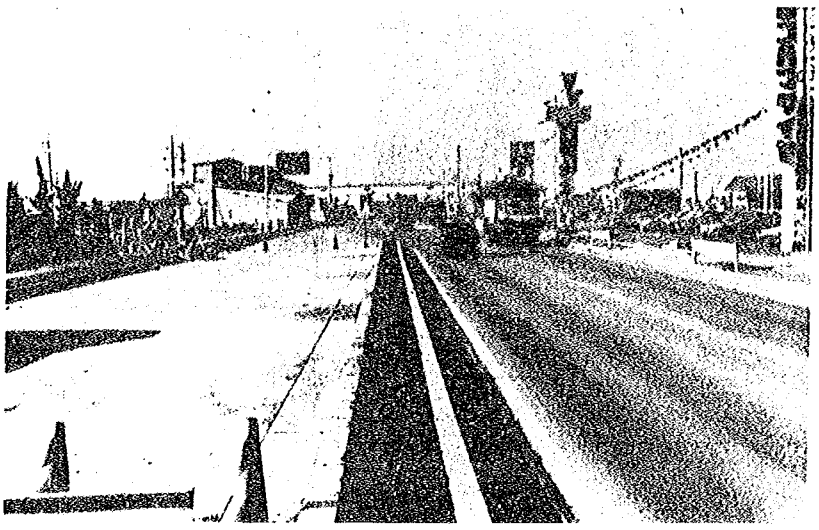
○時点２では混在型（V－1）に近い自動車関連型であった。

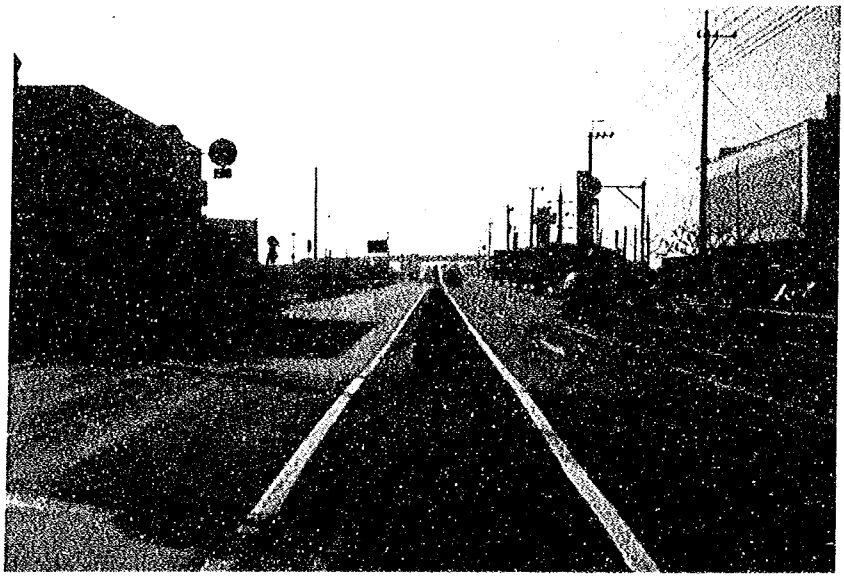
○変遷Ⅱ～Ⅲ期で電柱，標識が増えるとともにドライブインパチンコ等の施設及び看板が増えた。

○歩道が植樹され，ガードパイプが設置された。



図Ⅱ－35(19)　バイパス道路景観のタイプ変化の例　（甲府バイパス　その19）





撮影年月

上段：49年　2月
（時点2）

中段：　　年　　月

下段：57年12月
（時点4）

コメント　（地点40）

（時点2）　混在型（V－1）

（時点4）　混在型（V－1）

○変遷Ⅱ～Ⅲ期で景観タイプは変わらないが，内容がやや変化している

○時点2では自動車関連施設が多くみられたが，時点4では事務所ビル展示場などが増えている。

○電柱，標識が増えた。歩道が植樹されガードパイプが設置された。

4.2　景観変遷パターンの類型化

各対象路線で述べた変遷パターンの調査結果を2時点間の変化として整理し，類型化すると図Ⅱ－３６のようになる。

景観変遷パターンは，景観タイプが変化する場合と変化のない場合に大別できる。非変化の保全型とは，開発の波がバイパスに及ばないか，あるいは何らかの要因で，初期に一般的と思われる田園型が保全されたパターンの意味である。この類型は既述のように，水戸，藤沢，新４号，軽井沢のバイパスに多い。

A．非変化パターン

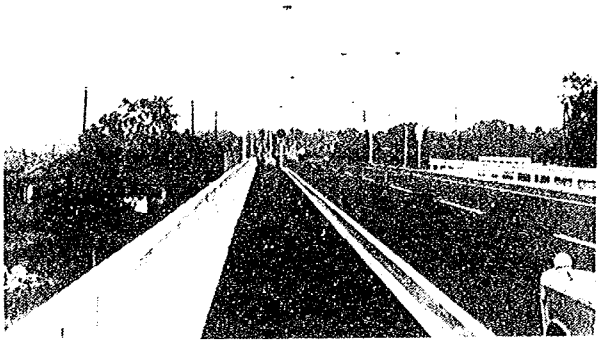
- 保全型　a．Ⅱ－１→Ⅱ－１
　　b．Ⅱ－２→Ⅱ－２
　　c．Ⅲ→Ⅲ
- クライマックス型　α．Ⅴ－１→Ⅴ－１
　　β．Ⅴ－２→Ⅴ－２

B．変化パターン

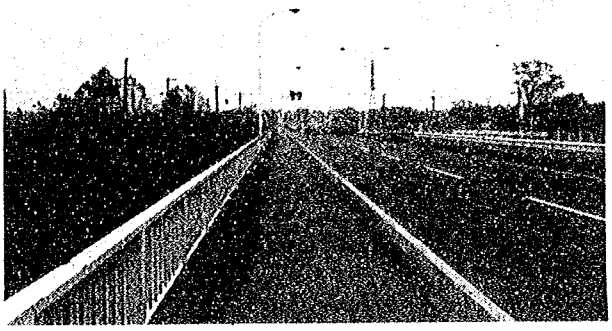
- 混乱化型　イ．Ⅱ－１→Ⅱ－２
　　ロ．Ⅱ－１，Ⅱ－２→Ⅴ－１，Ⅴ－２
　　ハ．Ⅲ→Ⅴ－１，Ⅴ－２
- 特化型　あ．Ⅴ－１→Ⅴ－２

図Ⅱ－３６　変遷パターンの類型

次のクライマックス型とは，既てタイプ変化が終了して，それ以上のタイプ変化が起こらないパターンであり，混在型，自動車関連型が終局の姿となるものである。甲府バイパス，草加バイパスにおける変遷Ⅲ期にこの傾向が顕著である。

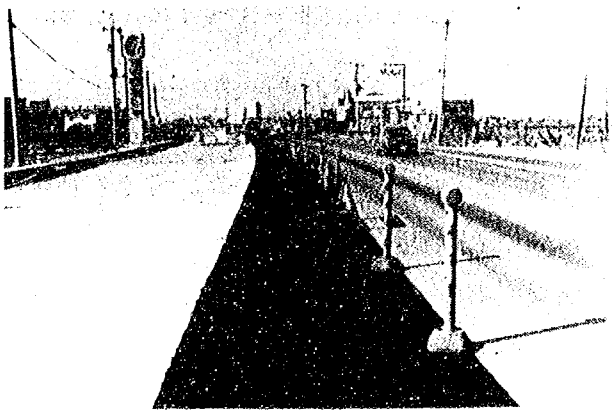


昭和４５年３月

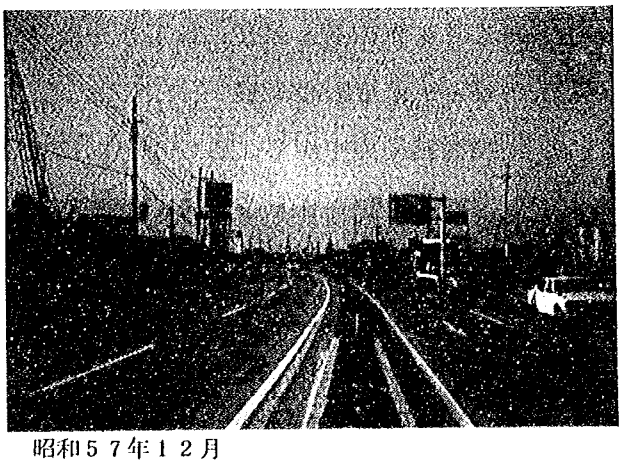


昭和５７年１１月

写真Ⅱ－１　保全型（a．Ⅱ－１ → Ⅱ－１）水戸バイパス

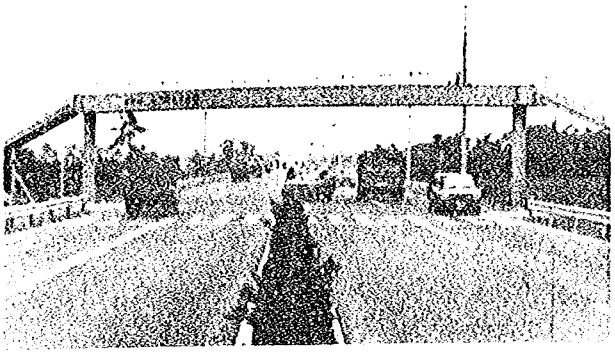


昭和４９年２月

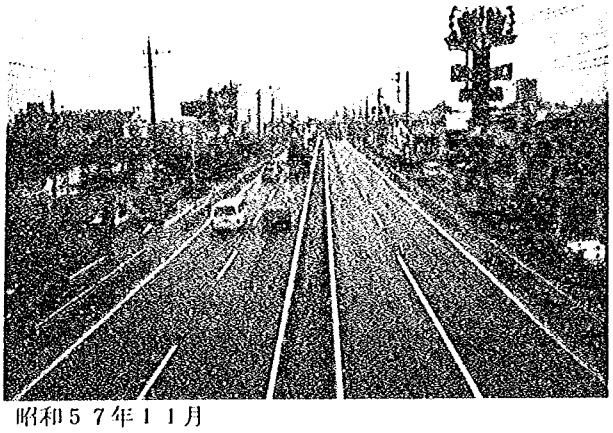


昭和５７年１２月

写真Ⅱ－２　クライマックス型（α．Ⅴ－１ → Ⅴ－１）甲府バイパス

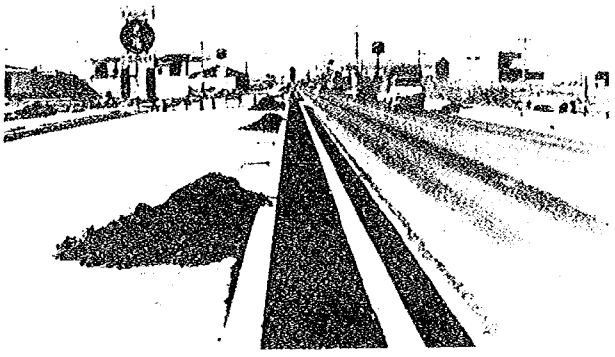


昭和４３年３月

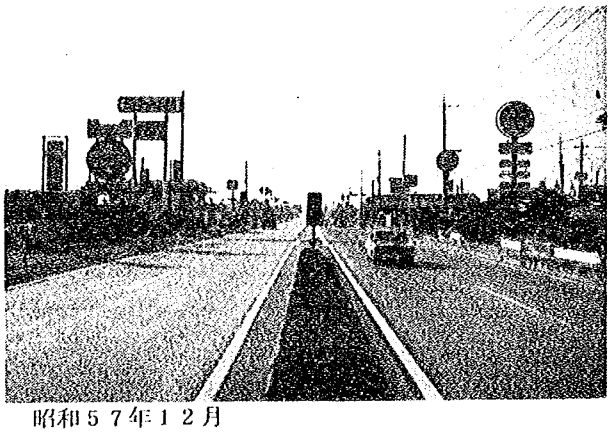


昭和５７年１１月

写真Ⅱ－３　混乱化型（Ⅱ－１ → Ⅴ－２）草加バイパス



昭和４９年２月



昭和５７年１２月

写真Ⅱ－４　特化型（あ　Ⅴ－１ → Ⅴ－２）甲府バイパス

一方，景観タイプが変化するパターンとしては，田園型から田園＋施設型へ（弱い変化），あるいは田園型，田園＋人工施設型，住宅地型から混在型，自動車関連型への変化が最も一般的であり，その原因は沿道に立地する多様，雑多な建物，施設，古有物の増大と言え，ここでは混乱化型と名づけた。これに対して例はやゝ少ないが諸要素が入り混じる混在型から特に自動車関連の建物，施設が卓越する自動車関連型へ変化するパターンがあり，今回これを特化型とした。以上の変遷パターンの典型的な例を写真Ⅱ－１～４に示した。

4.3　景観保全要因の考察

調査結果の中から，各バイパスにおいて供用当初から現在に到るまで田園型，自然風景型，住宅地型が保全されている地点を取り上げて，その特性を調べてみた。考察の結果，景観が保全されている地点には以下の要因があることがわかった。

①　住宅団地のように大規模かつ，計画的に開発・整備された地点では，それ以後の土地利用変化が起こりにくく，当然のことながら景観が保全される傾向が強い。

②　農地を観光農園化したものなど，バイパス供用に対応して農業経営を高度化した場合にも田園型が保全される例がある。

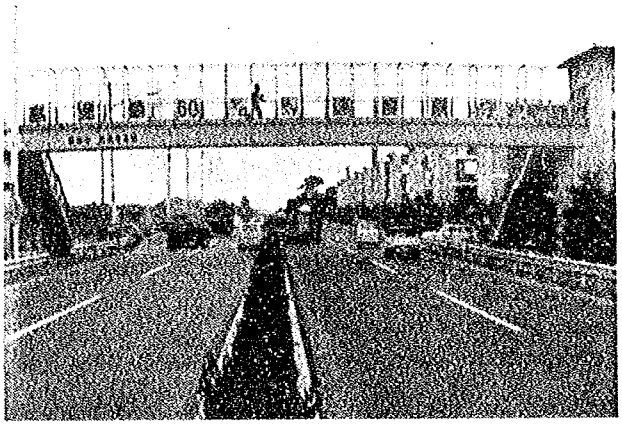
③　道路構造が中・高盛土，堀割りあるいは橋梁の取り付け部などとなっていて，沿道から直接のアクセスができない部分では，建物，施設の立地が抑止され，景観タイプが保全される傾向が強い。

④　沿道に既存の樹林等がある場合には，これらの保全によって景観が保全される例がある。

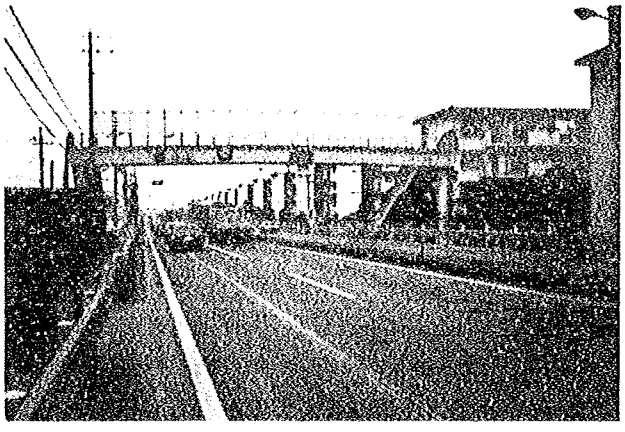
⑤　道路用地を大きく取り，副道を併設している区間では道路直近への施設の貼り付きがなく，道路本線からの景観が保全される傾向にある。

⑥　道路前方に山岳や緑豊かな丘陵などの印象の強いランドマークが存在すると，沿道への少々の施設立地があっても景観の質が保たれる場合が多い。

写真Ⅱ－5～11に景観が保全されている典型例を示す。

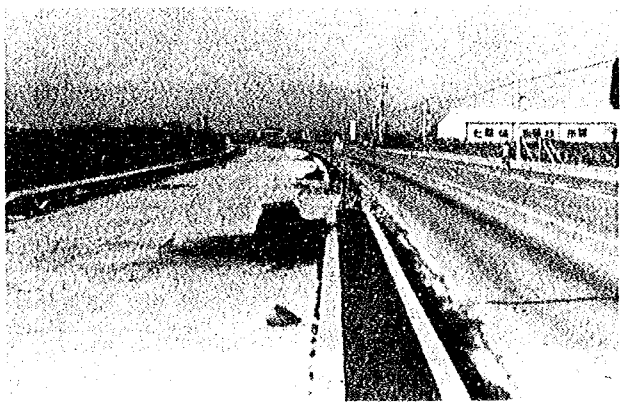


昭和42年3月

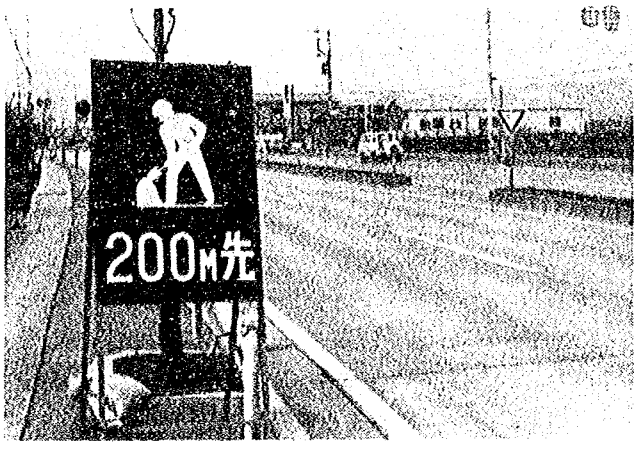


昭和57年11月

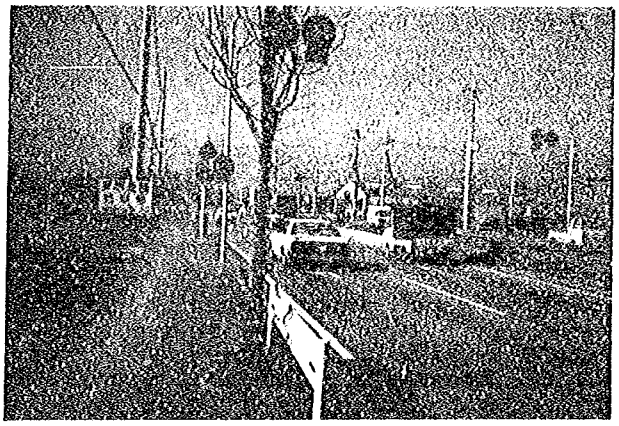
写真Ⅱ－5　住宅地型から景観タイプの変化が起っていない例（草加バイパス）



昭和49年2月

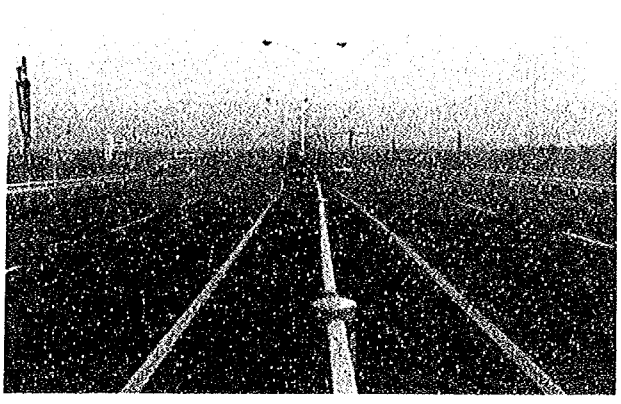


昭和53年3月

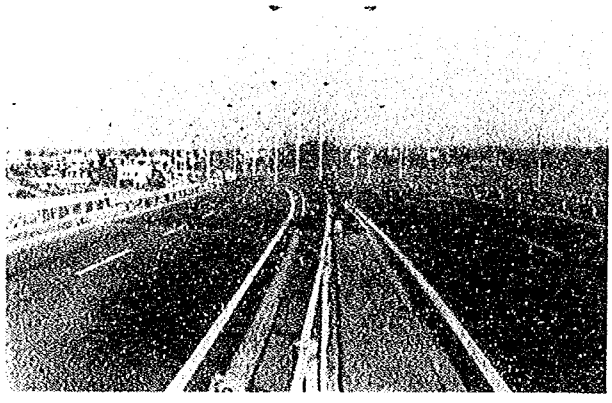


昭和５７年１２月

写真Ⅱ－６　道路沿道にある観光農園によって建物，施設の立地が防げられ，景観が保全されている例（甲府バイパス）

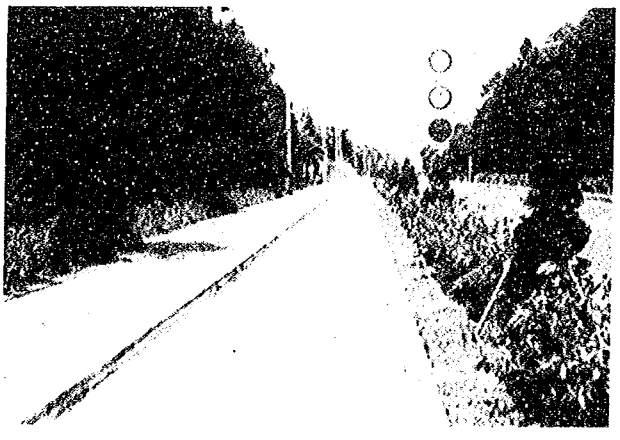


昭和４８年１０月

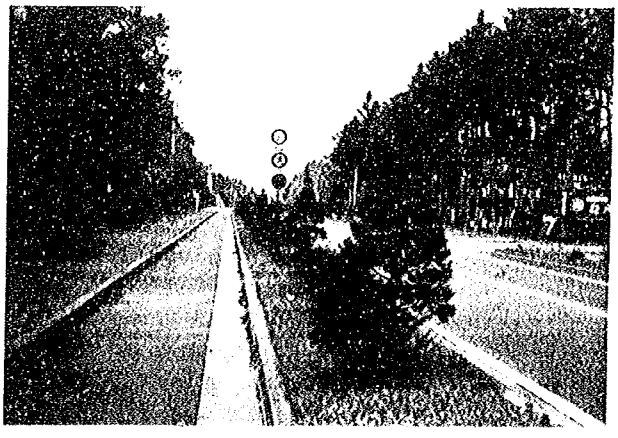


昭和５７年１１月

写真Ⅱ－７　道路の高架部であるため，沿道に建物が立地できない（水戸バイパス）

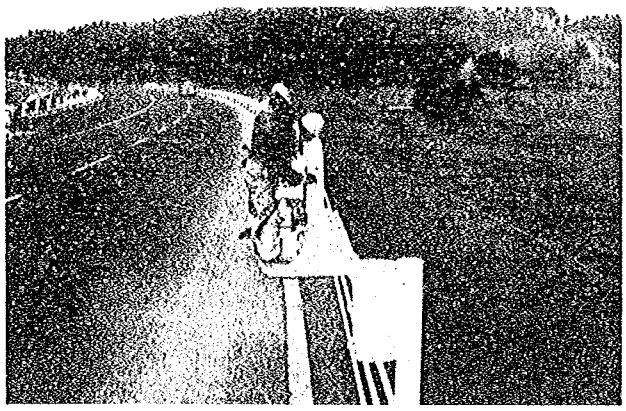


昭和５３年７月

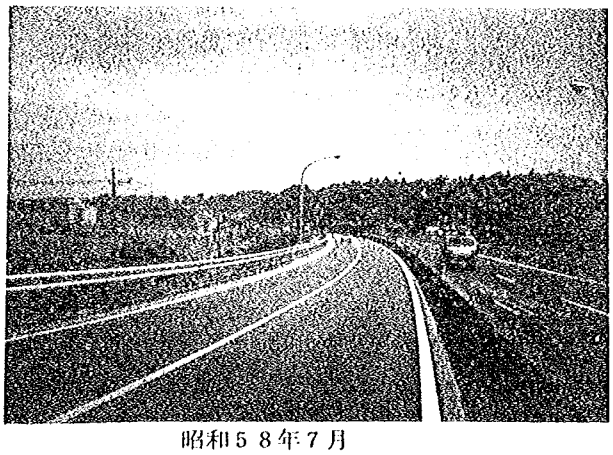


昭和５８年１０月

写真Ⅱ－８　道路右側の既存樹林を活用し，下枝を払って本線から樹木を透してドライブインが見えるようにした例（軽井沢バイパス）

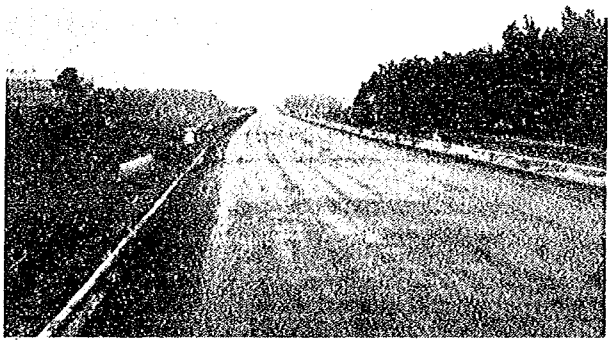


昭和４０年

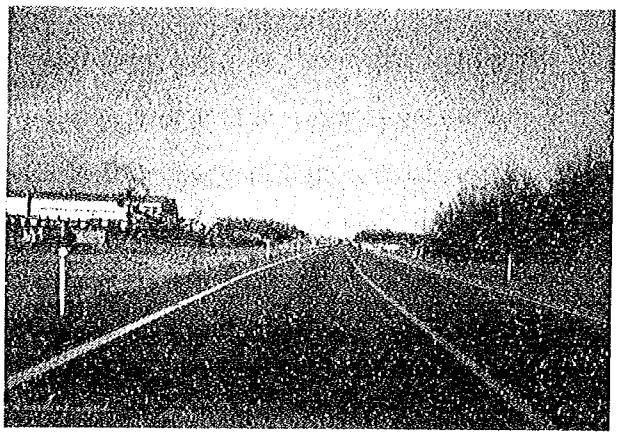


昭和５８年７月

写真Ⅱ－９　道路構造が高盛土であり，建物，施設が道路直近にアクセスできない。
また，前方の丘陵の樹林が景観に良い印象を与えている。（藤沢バイパス）



昭和５５年３月

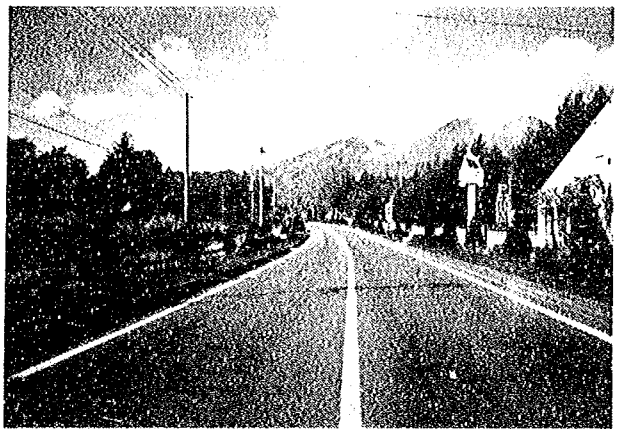


昭和５８年１２月

写真Ⅱ－１０　道路敷を大きく取り，副道を併設しているため，沿道に多少の建物を
立地しても，広々とした景観が保全される。（新４号バイパス）



昭和５４年６月



昭和５４年６月

写真Ⅱ－１１　前方にランドマークとしての浅間山が見え
沿道に多少建物の立地があっても気にならない。

4.4　都市計画用途指定の変更

対象路線沿道の用途指定の変化を図Ⅱ－３７～４２に示す。

藤沢バイパスでは，昭和４０年に生産緑地と指定されていた区間が昭和４４年に市街化調整区域に変更され，さらに，昭和５３年には同区間の一部を除いて，住居地域に用途変更されている。また，他の区間は，昭和４０年以降一部の工業専用地域を除いて，すべてが一貫して住居地域に指定されている。

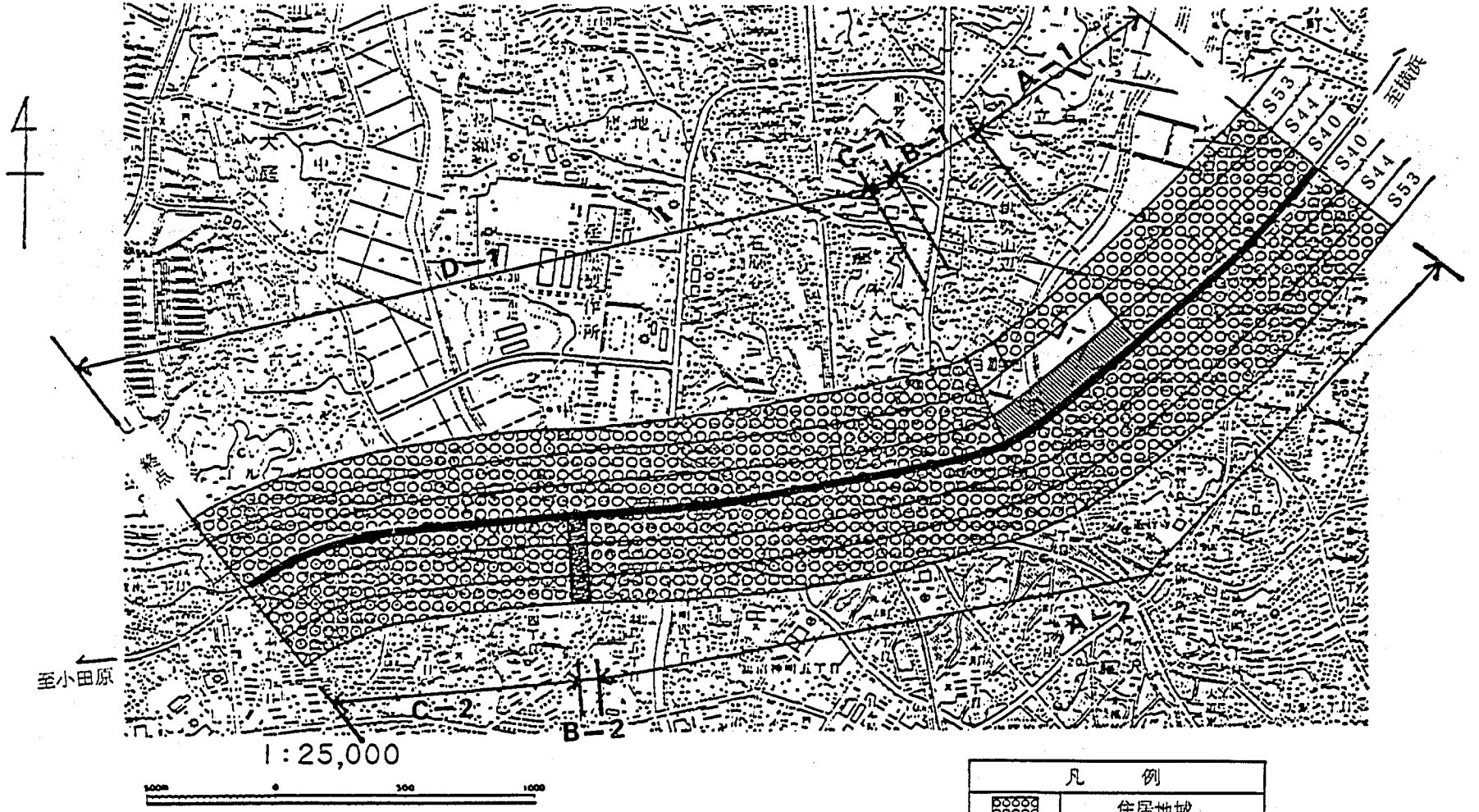
草加バイパスでは，昭和４５年のバイパス供用時に住居地域からB区間，B′区間が準工業地域に，D区間が第２種住居専用地域にそれぞれ変更された。その後，昭和４８年に全区間について再び住居地域の指定がなされ現在に至っている。

新４号国道は，供用年数が比較的新しく用途指定は昭和４７年以降変化がない。各区間は，全線がまだ開通していないこともあって，ほとんどが市街化調整区域であるが一部工業専用，工業，準工業地域，住居地域，第２種住居専用地域などの指定区域が見られる。

水戸バイパスは，水戸市街地からルートがやゝ離れており，ほとんどが市街化調整区域となっている。用途指定変化の見られた所は１区間（約0.8㎞）で昭和４８年から５３年にかけて住居地域から第２種住居専用地域に変更された。他の区間は，昭和５３年に住居地域あるいは，第２種住居地域に指定されている。

軽井沢バイパスでは，昭和４４年に第一種住居専用地域（図中ＡとＣ）と住居地域（ＢとＤ）が指定されているが昭和５３年には，全線が住居地域の指定となった。これは，バイパス沿道にドライブイン等の立地要望があったために変更されたものである。

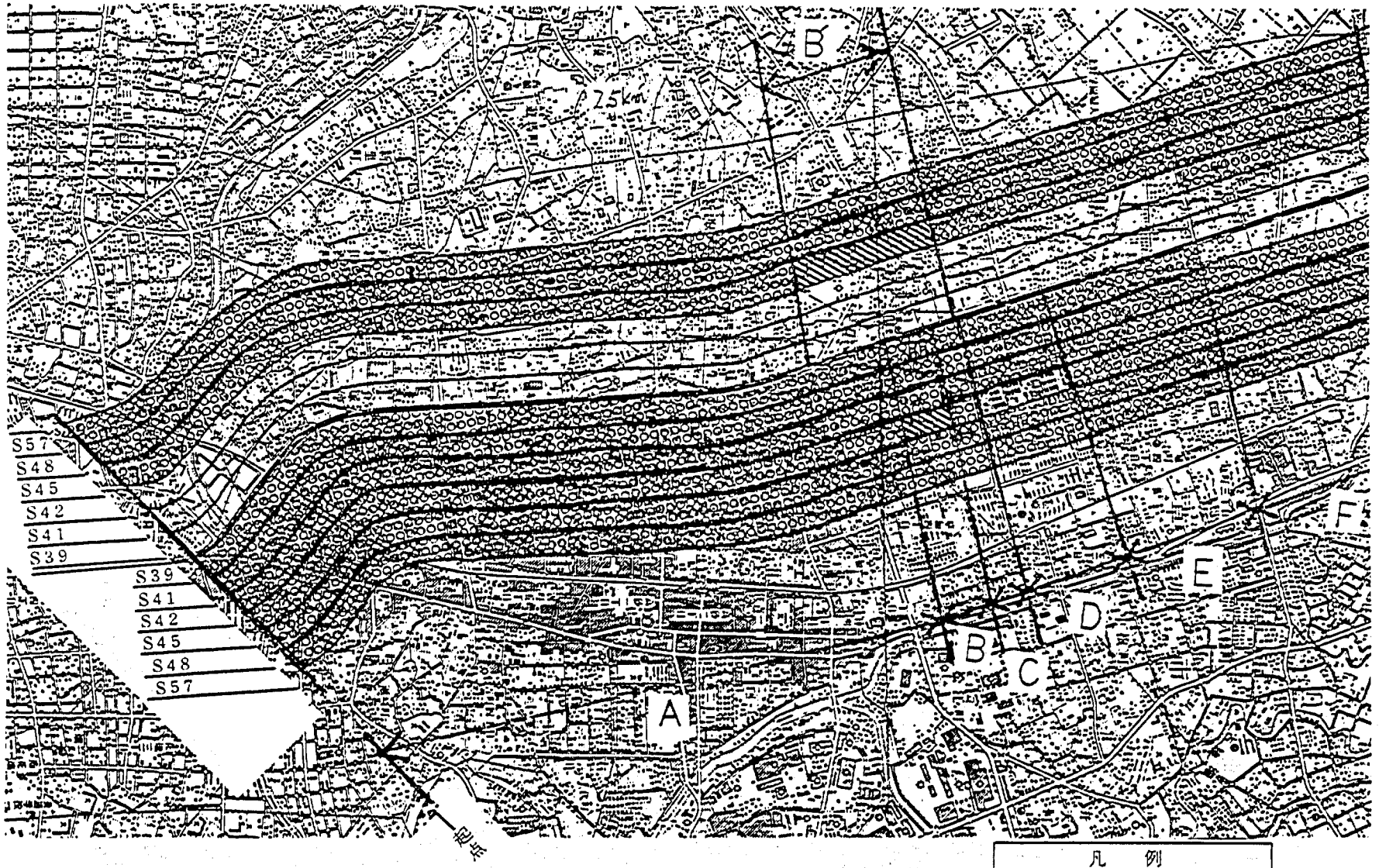
甲府バイパスにおいては，昭和４５年に同一区間で上り側が準工業地域から住居地域に用途変更されてる。また同年に，上り下り側ともに住居地域から準工業地域に用途変更され現在に至っている区間も見られる。他の区間は一貫して住居地域かあるいは，準工業地域に指定されている。



図Ⅲ－３７　都市計画用途地域の変化

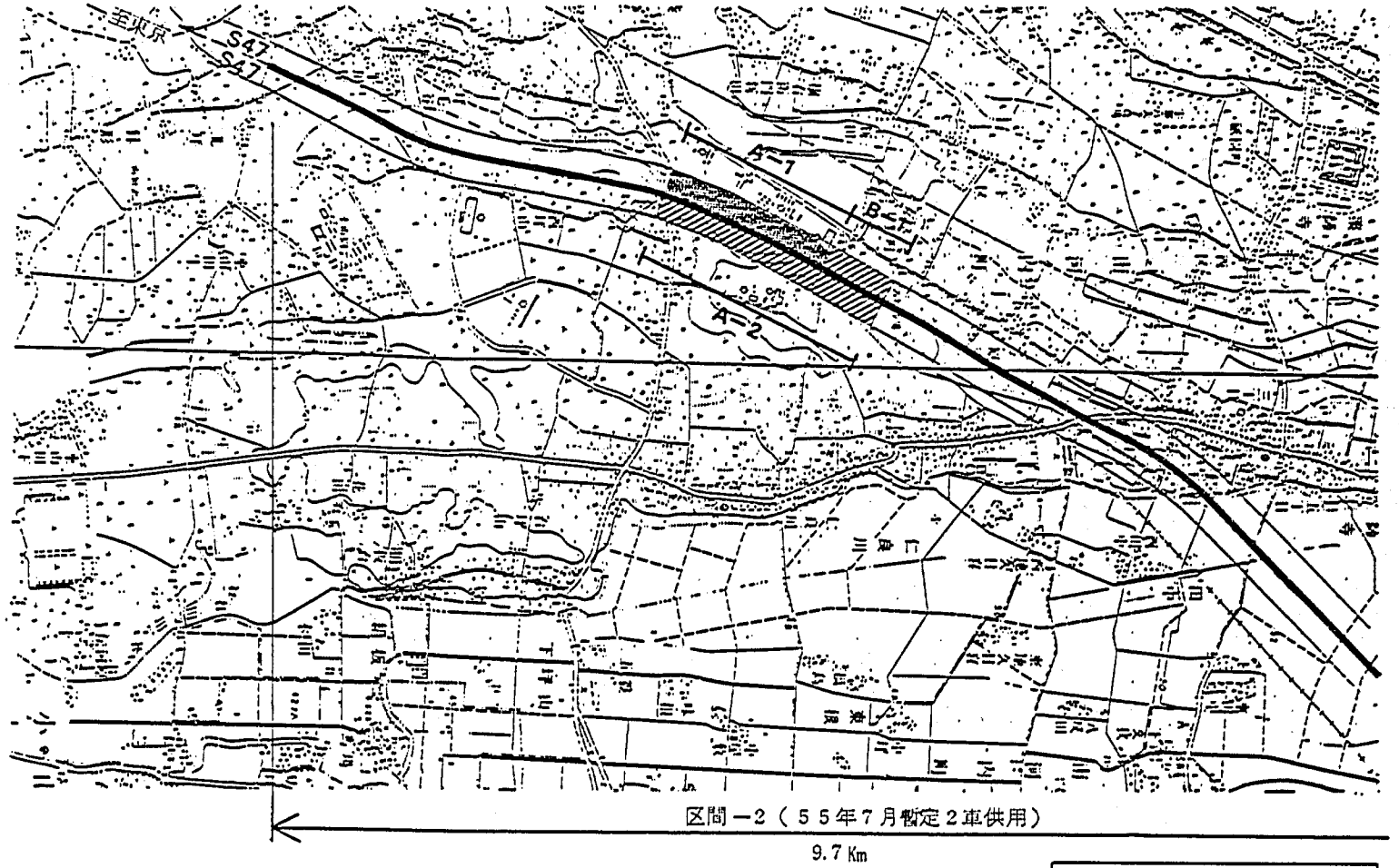
（藤沢バイパス　昭和３８年６月供用）

注）ベース図は昭和５５年のものである。



図Ⅲ－３８　都市計画用途地域の変化

（草加バイパス　昭和２２年供用）



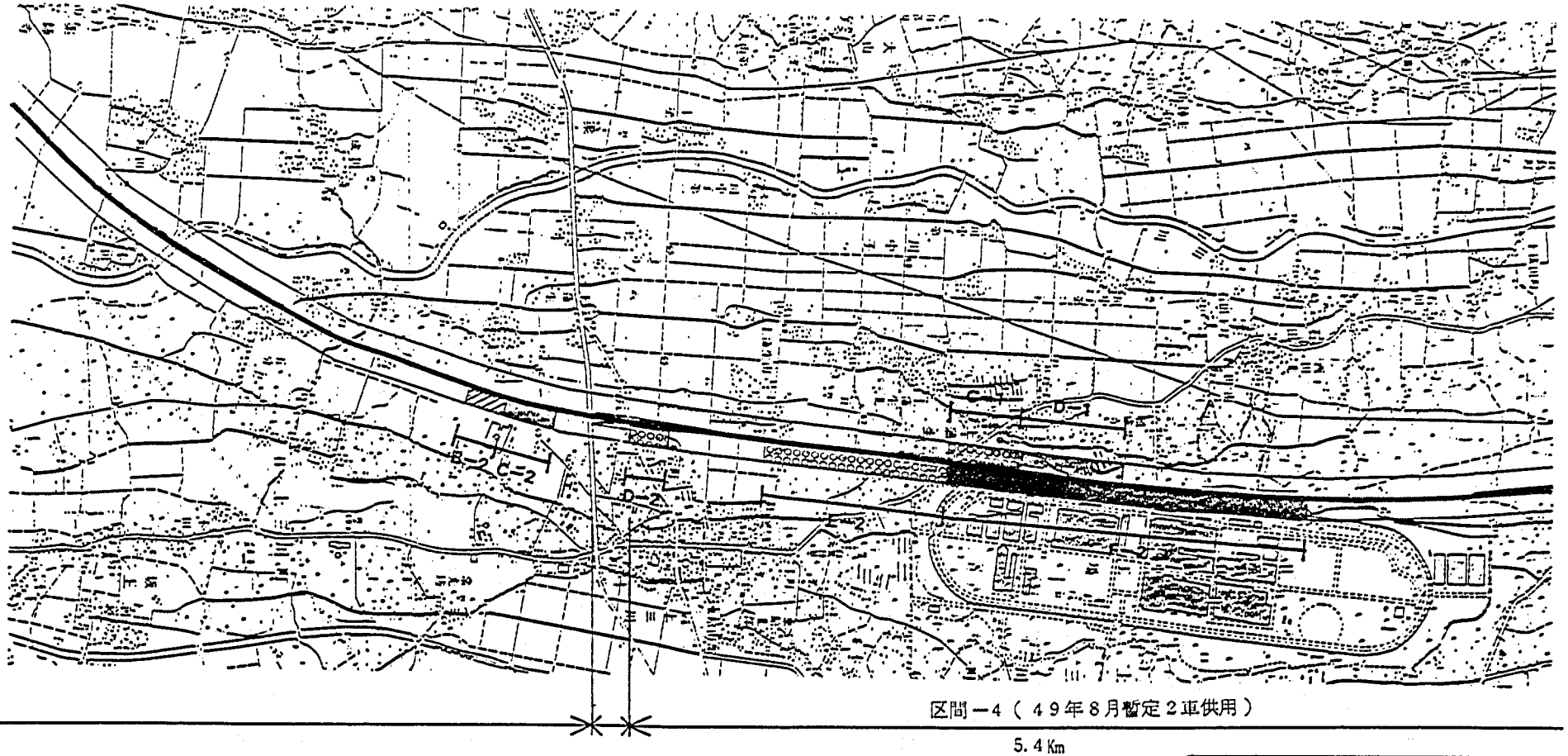
凡　例	
	第２種住居専用地域
	住居地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域
	市街化調整区域

図Ⅱ－３９(1)　都市計画用途地域の変化

（新４号国道）

※注　区間１はすべて市街化調整区域である

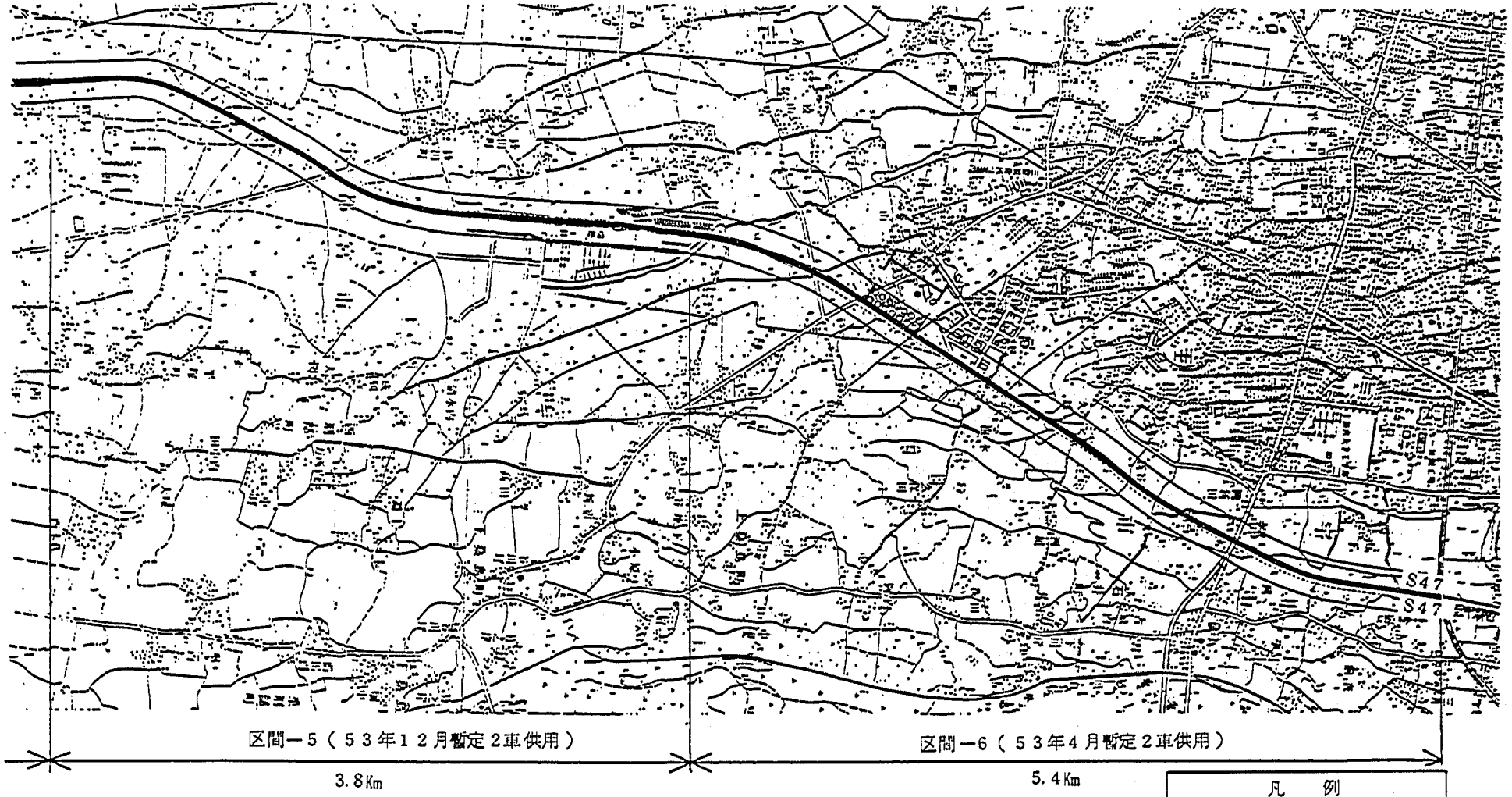
注）ベース図は昭和５３年のものである。



図Ⅱ－３９(2)　都市計画用途地域の変化

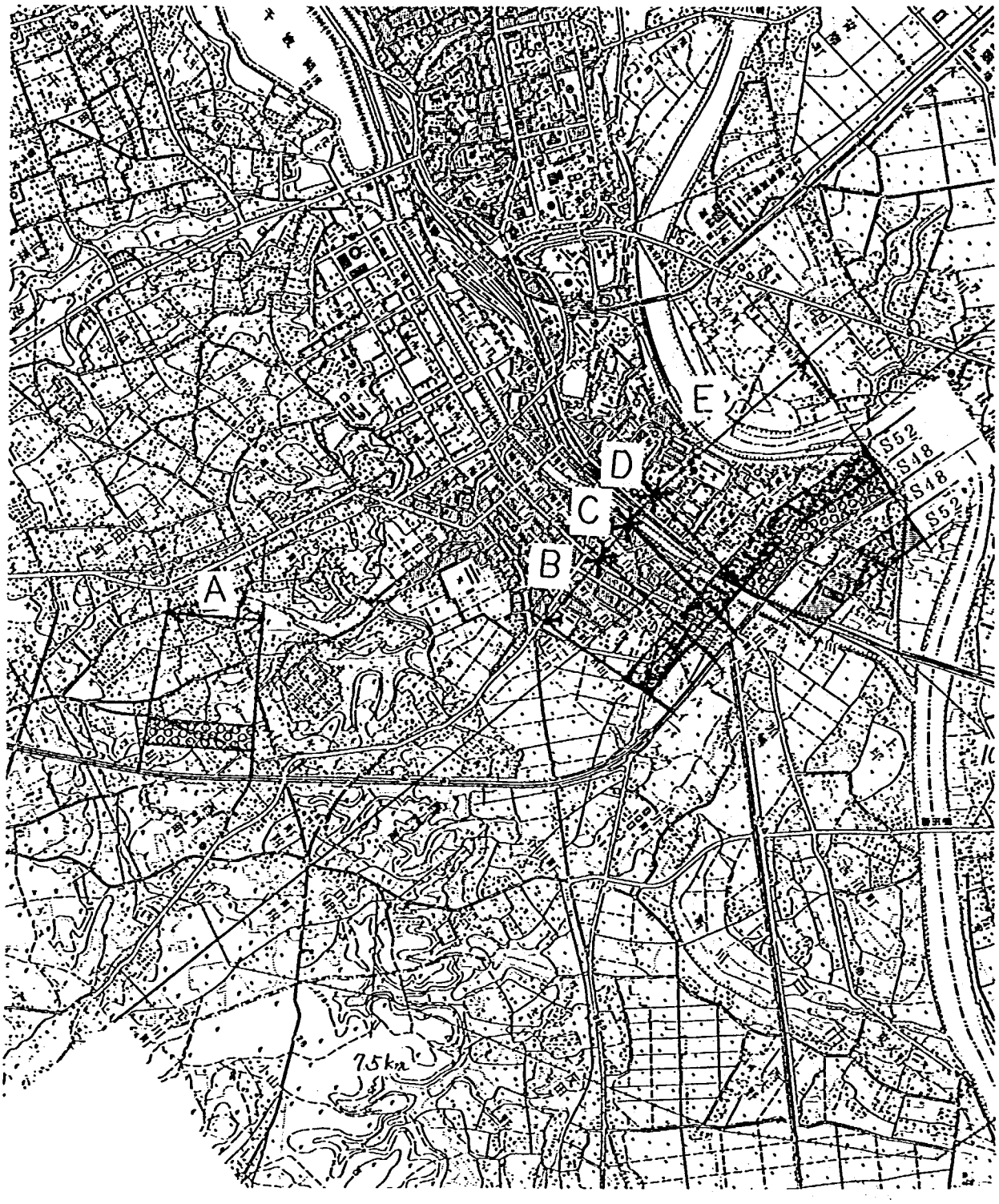
（新４号国道）

注）ベース図は昭和５３年のものである。



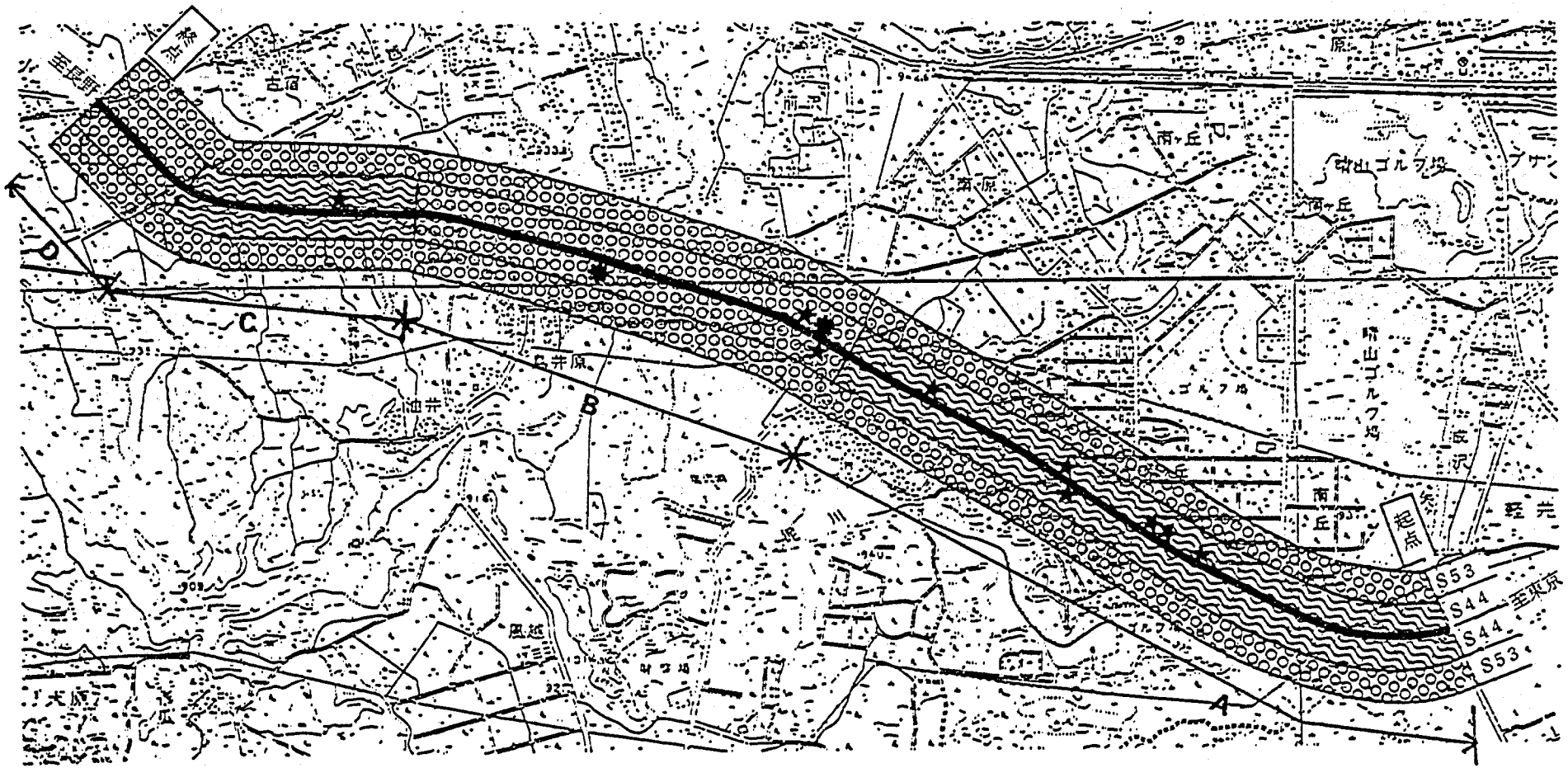
図Ⅱ－３９(3)　都市計画用途地域の変化
（新４号国道）

注）ベース図は昭和５３年のものである。



凡　例	
	第２種住居専用地域
	住居地域
	商業地域
	準工業地域

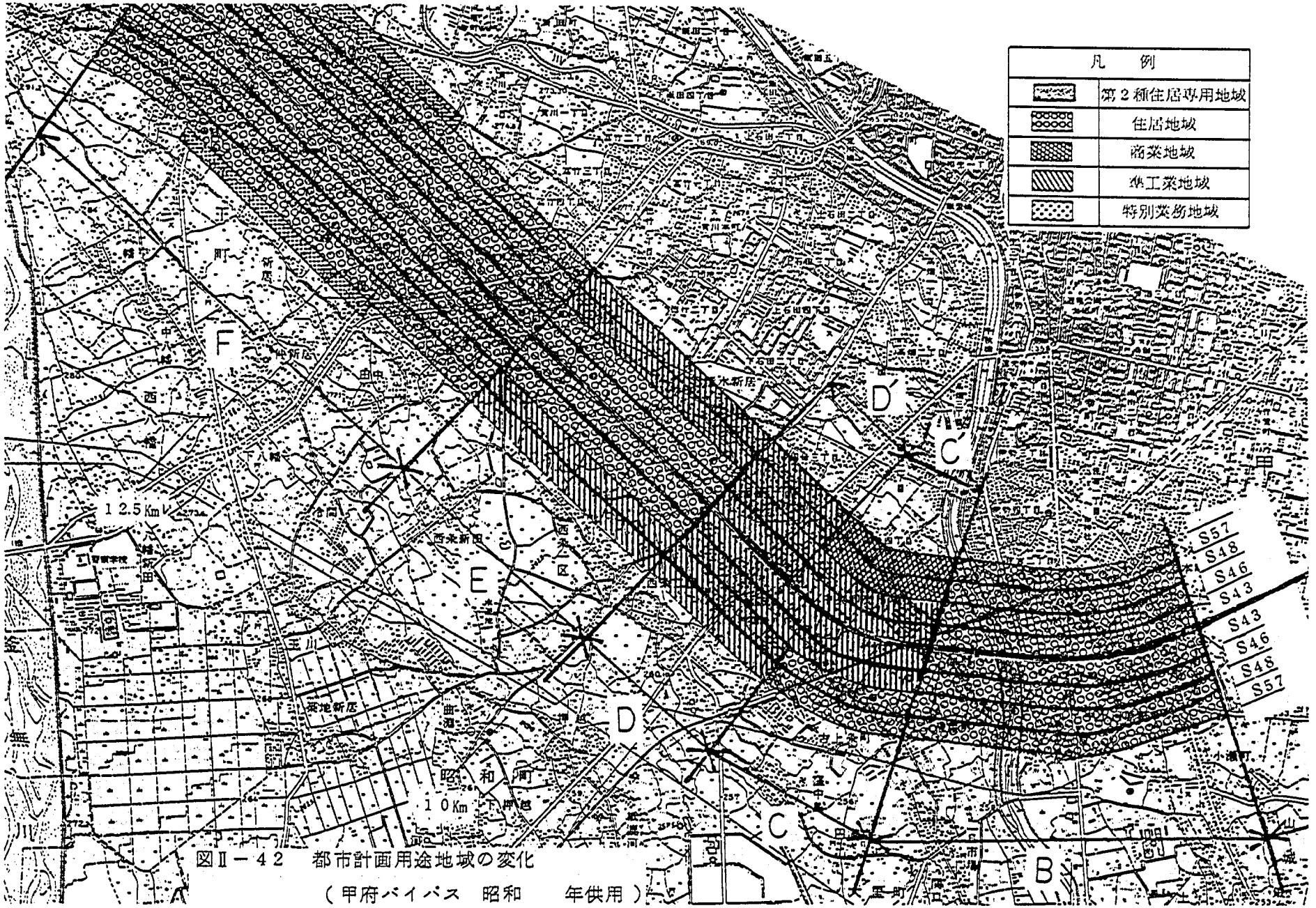
図Ⅱ－４０　都市計画用途地域の変化（水戸バイパス　昭和４５年４月供用）



凡　例	
	第１種住居専用地域
	住居地域
★	ドライブイン
✱	ガソリンスタンド

注）ベース図は昭和５３年のものである。

図Ⅱ－４１　都市計画用途地域の変化
（軽井沢バイパス　昭和　　年供用）



図Ⅱ－４２　都市計画用途地域の変化

（甲府バイパス　昭和　　年供用）

4.5　沿道の用途指定と景観タイプの関係

各路線における供用前から時点4に到る都市計画用途指定の変更を追った結果，各路線ともに住居地域あるいは準工業地域に指定された区間が多かった。しかし，水戸バイパス，軽井沢バイパスでは第2種住専区域に，新四号バイパスでは，工業地域，工業専用地域に指定された区間も見られた。また，用途指定の変更には準工を商業，第2種住専を住居に変更するなどの例が多く，バイパスであることに対応する特別の，都市内あるいは都市周辺の幹線街路とは異なった土地利用計画上の配慮は今回見い出し得なかった。更に，これらの用途指定とバイパス景観の対応関係を追って見たが，新4号国道，水戸バイパスでそれぞれ一部対応関係（工場型，－工業専用，工業，準工業地域，住宅地型－第2種住居専用地域）は見られたものの，そこには有意な関係は見い出せなかった。

これは，現行の用途指定では，住居，準工，商業地域の別をとわず，沿道指向型のあらゆる建物，施設が立地可能であるため，景観タイプの差となって現れにくいことの反映と考えられる。つまり現行の用途指定はバイパス景観を保全するための手段としてきめが荒すぎると考えられる。従って良好なバイパス景観形成のためには，道路構造に対応したよりきめ細かな沿道に関する対策が必要であると思われる。

4.6　バイパス沿道の土地利用変化の分析

空中写真が2時点以上得られた草加バイパス，藤沢バイパス，水戸バイパスの3路線で土地利用の経年変化を述べた。

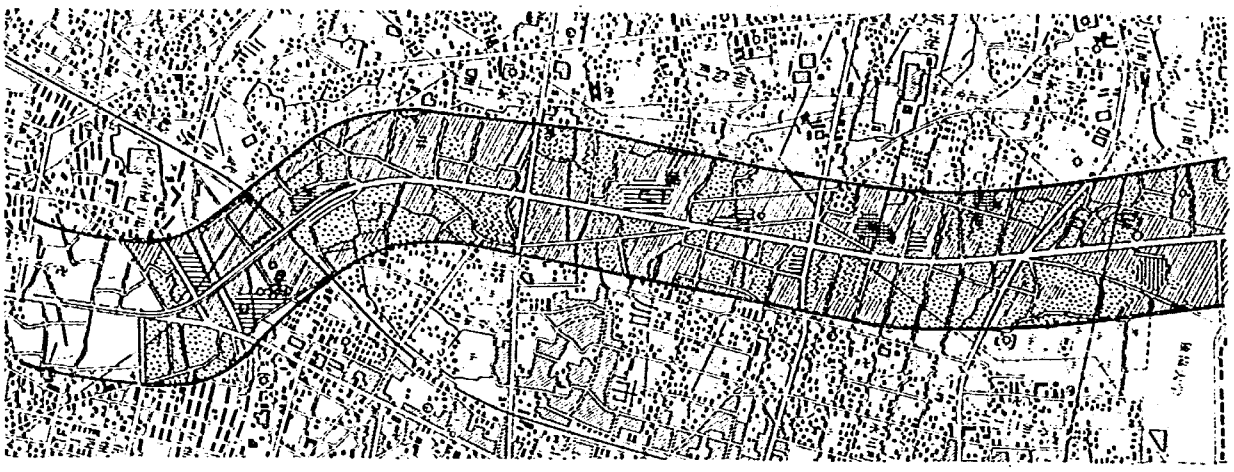
図Ⅱ－43～45に空中写真を判読して作成したバイパス沿道の土地利用変化を特に変化の顕しい区間で示す。

草加バイパスは昭和49年から昭和54年にかけて，全体的に農地が住宅地に転用される様子がわかる。

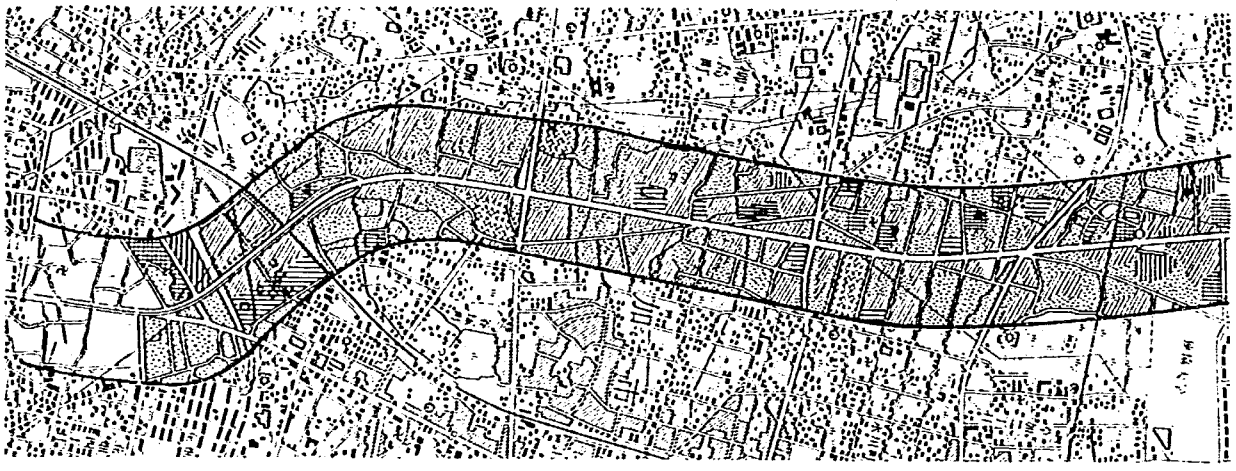
また同様に藤沢バイパスでは，昭和39年から昭和52年にかけて農地が宅地に転用される傾向が強い。しかしまだ沿道に雑木林がかなり残っている。

水戸バイパスについては，全区間で昭和44年から49年にかけて，農地が工場に変化していることが目立った。しかし，草加バイパスに比べ，全体的に農地が宅地化された地域は少なく，その開発速度も遅いようである。

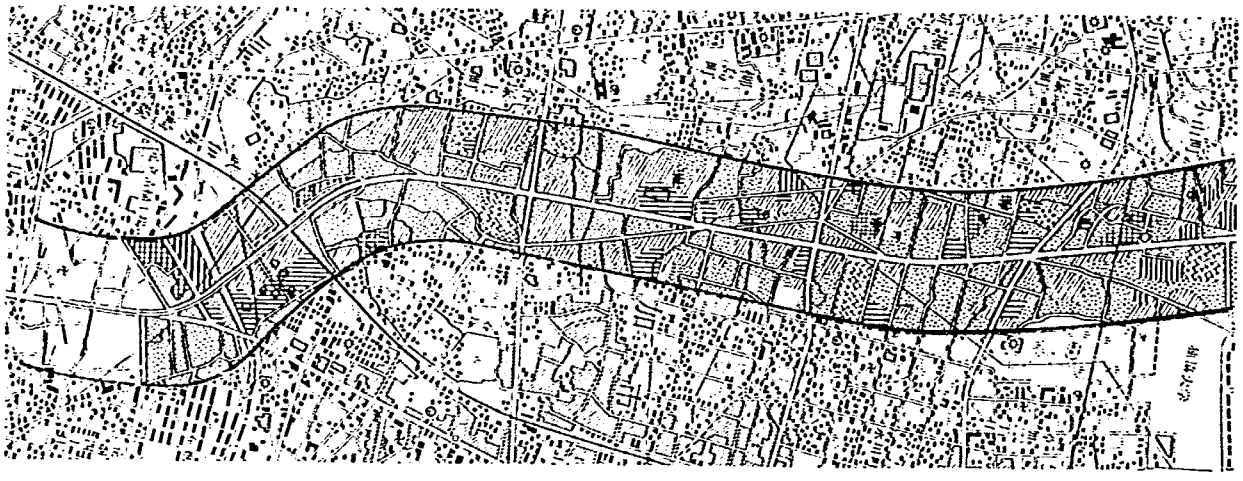
昭和 46 年



昭和 49 年



昭和 51 年

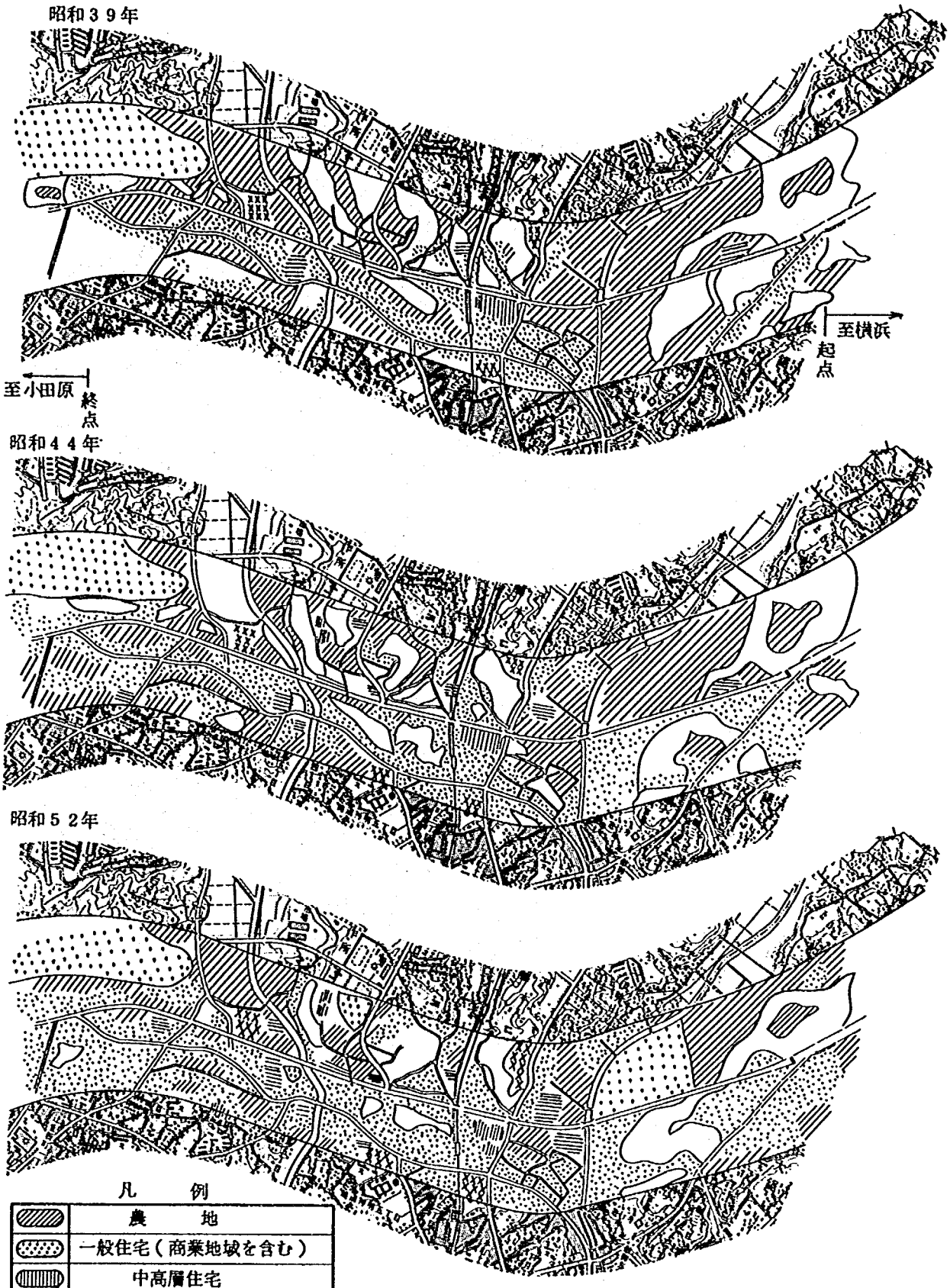


凡例

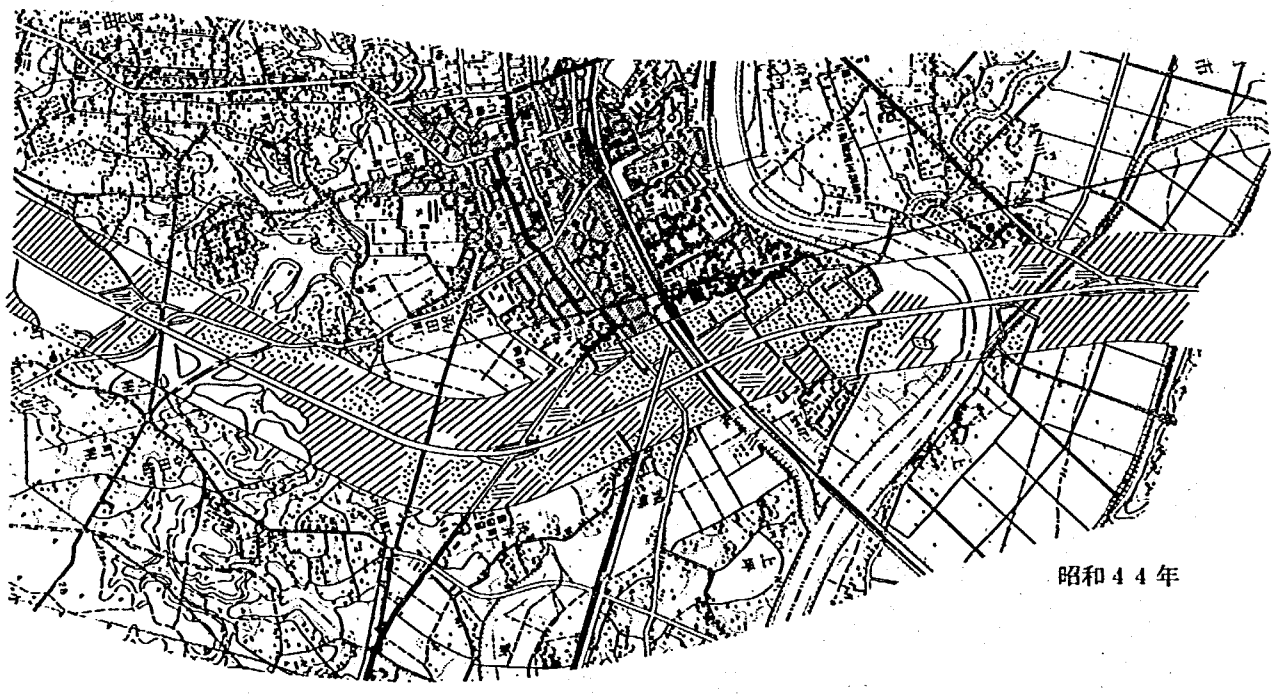
	農地		運輸流通施設及び工場
	一般住宅(商業地域を含む)		運動競技場
	中高層住宅		その他，観光所，寺社
	文教(学校)		空地，緑地

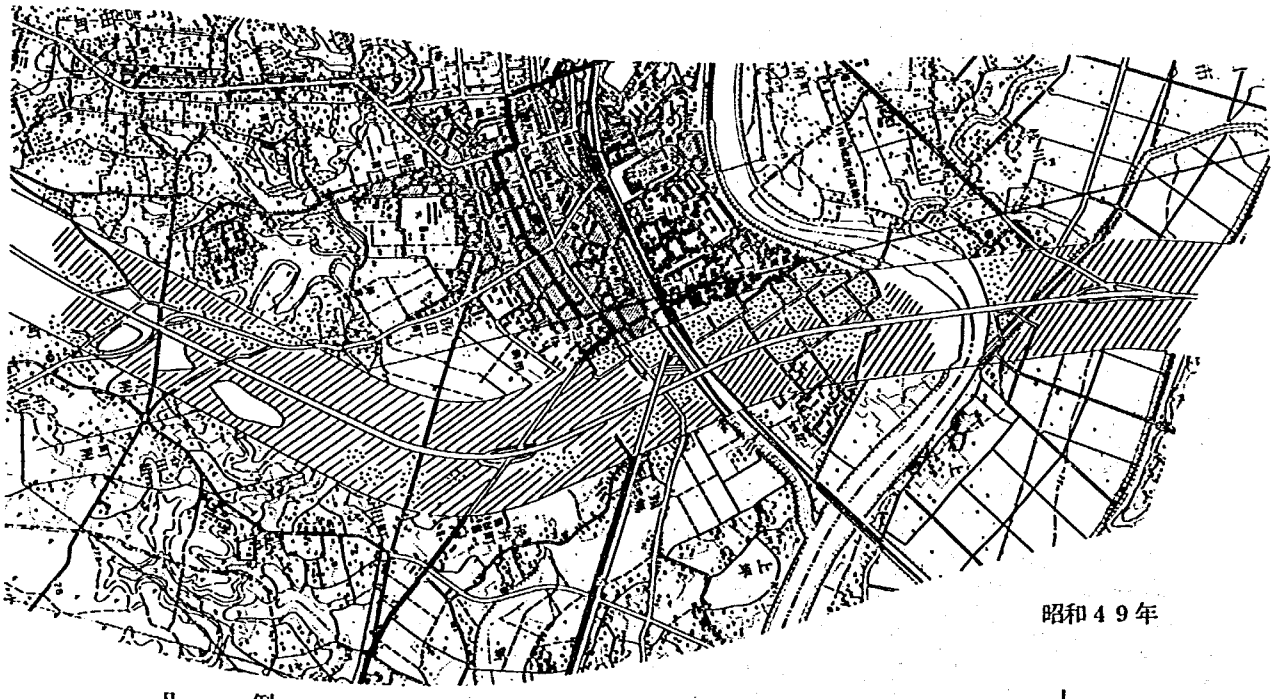
至東京　起点

図Ⅱ－43　空中写真を用いた土地利用変化（草加バイパス，部分）



図Ⅱ－４４　空中写真を用いた土地利用変化（藤沢バイパス，部分）





凡　例

	農　地
	一般住宅（商業地域を含む）
	中高層住宅
	文　教（学校）
	運輸流通施設及び工場
	運動競技場
	その他，観光所，寺社
	空　地，緑　地

終点 → 至仙台

図Ⅱ－４５　空中写真を用いた土地利用変化（水戸バイパス，部分）

Ⅲ　道路構造と景観変遷の関係

1. 目　的

道路景観の保全要因の項（Ⅱ－4.3）でも述べたように，景観の変遷は道路構造との関係が強いことが分析の結果わかっている。従って本章では，実際に対象路線の道路図面を収集し，景観の変遷との関係を分析することを目的とした。

2. 対象路線

バイパス景観の変遷分析で対象とした藤沢，草加，新4号，水戸，軽井沢，甲府のバイパス6路線に土浦バイパス（国道6号）を加えた計7路線について分析を行った。

3. 分析方法

分析方法は，対象とした各バイパスについて，各種の工事写真（供用時および中間年）と現在の状況を撮影した写真とを比較して，良好な景観が保全されているものや，特に変化の顕著なものを適宜取り上げて，主に道路構造（平面，低盛土，高盛土，切土），幅員構成（歩道の有無および副道の設置等）との関係を捉えた。

なお，横断面図の位置は，中景の中心地点とし，現状の道路構造とする。

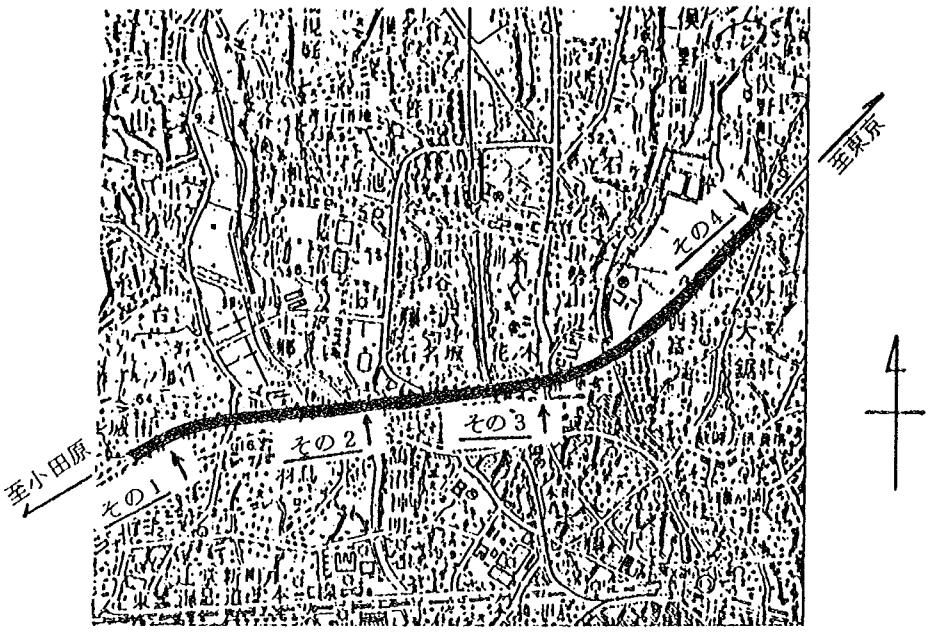
4. 分析結果

4.1　藤沢バイパス

藤沢バイパスは歩道のない4車線道路で，中央分離帯は終点付近を除いてコンクリート型である。道路構造は盛土と切土から成っており，終点側の約1㎞が低盛土で他は高盛土となっている。切土区間は深いオープンカットとなっている。

藤沢バイパスへのアクセス道路は，道路構造上平面交差点の設置は困難となっているためその数は少なく，始点と終点を除いて2個所とその他に上り線へのランプが1個所設置されているだけである。

従って，バイパス沿道直近へ建物，施設のはりつきは道路構造上困難なものとなっている。また，丘陵の雑木林が景観に好影響を及ぼしており，供用後20年経過した現在でも田園風景がよく保全されている。



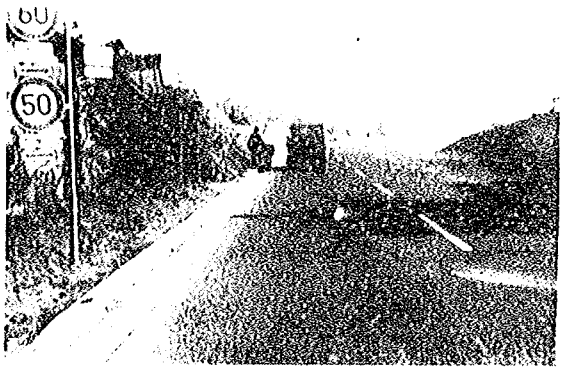
1:50,000

1000 m　0　1000　2000　3000

注) ベース図は昭和５５年のものである。

図Ⅲ－１　藤沢バイパス横断図位置図

図Ⅲ－2(1)　バイパス景観の変遷と道路構造　（藤沢バイパス　その１）



時点１（昭和　　年　　月）

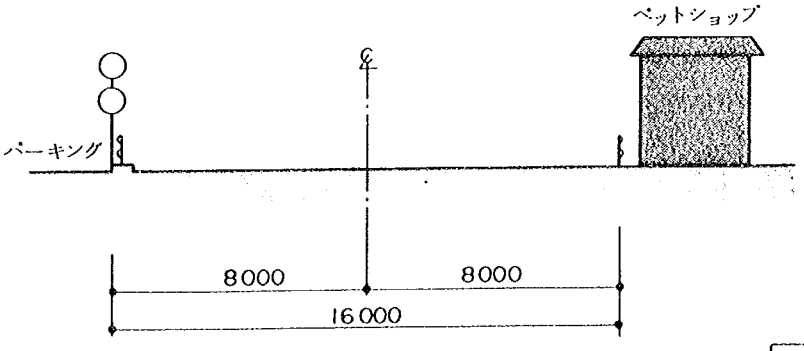
時点２（昭和４０年　　月）　自然風景型(I)



時点３（昭和　　年　　月）

時点４（昭和５８年７月）田園＋人工施設型(Ⅱ－２)

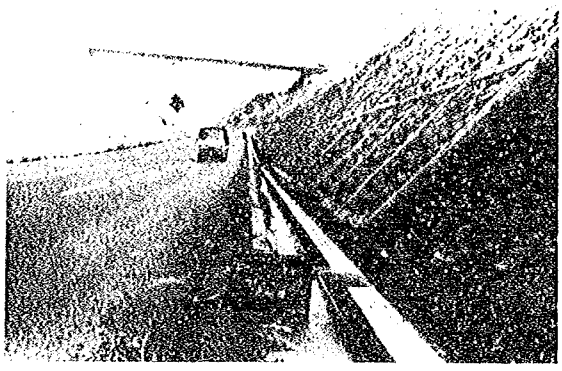
地点　２



横　断　図　（１／２５０）

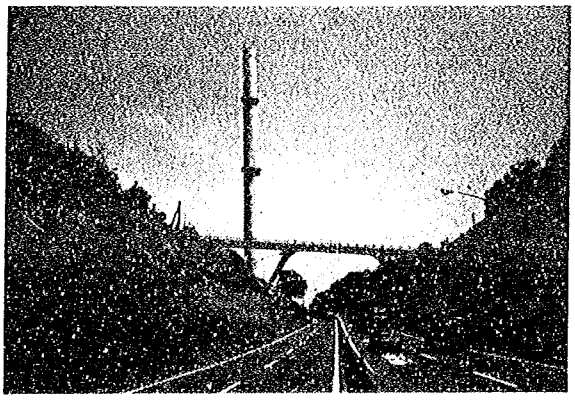
コ　メ　ン　ト
○混乱化型（I→Ⅱ－２）の例 ○歩道，中分，副道なし ○沿道にペットショップが張りつく ○盛土と切土の劣化部である

図Ⅲ－２(2)　バイパス景観の変遷と道路構造　（藤沢バイパス　その２）



時点１　（昭和　　年　　月）

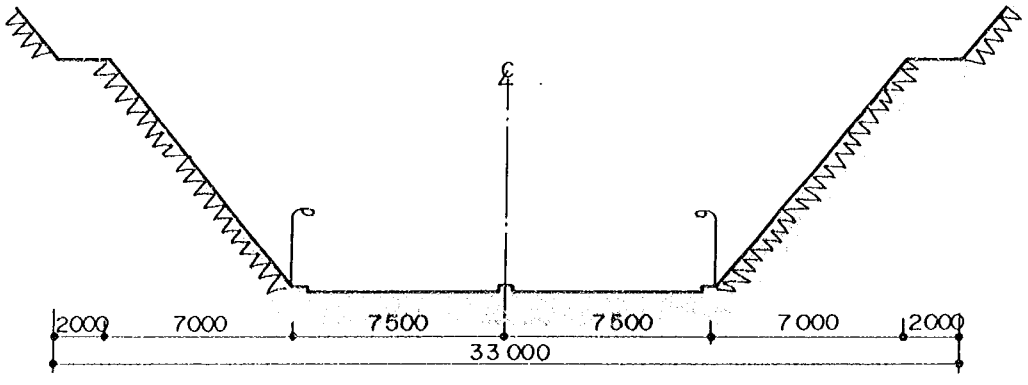
時点２　（昭和４０年　　月）オープンカット型



時点３　（昭和　　年　　月）

時点４　（昭和５８年　７月）オープンカット型

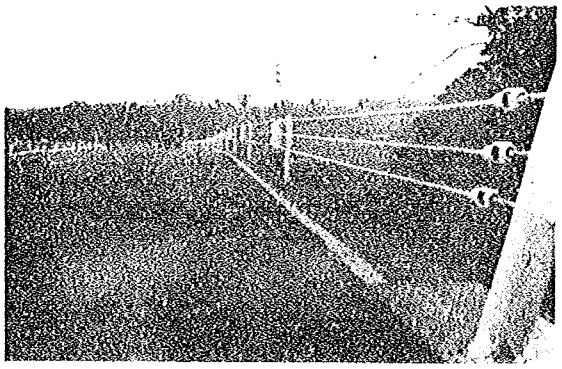
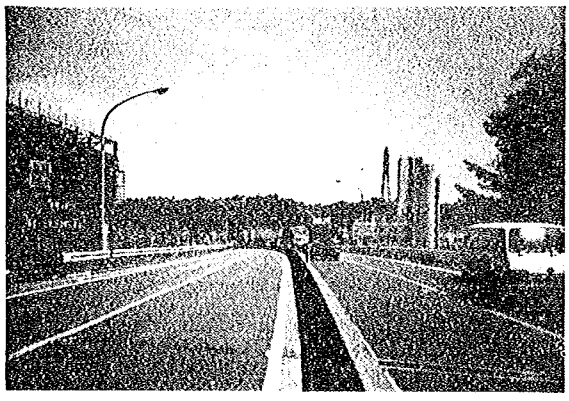
地点　５



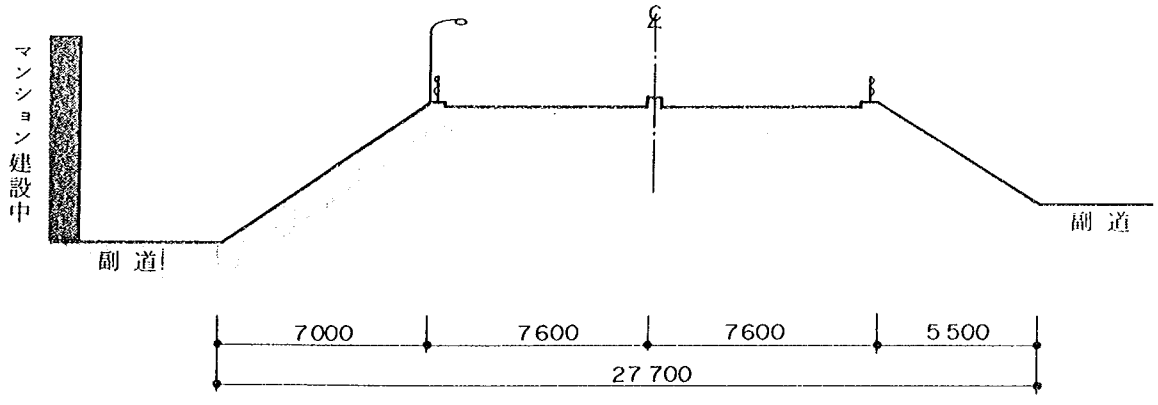
横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト
○深いオープンカットにより変化なし ○歩道なし ○中分あり ○側道なし

図Ⅲ－2(3)　バイパス景観の変遷と道路構造　（藤沢バイパス　その３）

	
時点１（昭和　　年　　月）	時点２（昭和４０年　　月）　田園型　（Ⅱ－１）
	
時点３（昭和　　年　　月）	時点４（昭和58年７月）田園＋人工施設型　（Ⅱ－２）

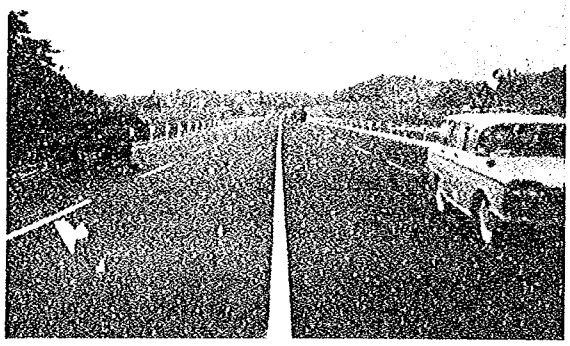
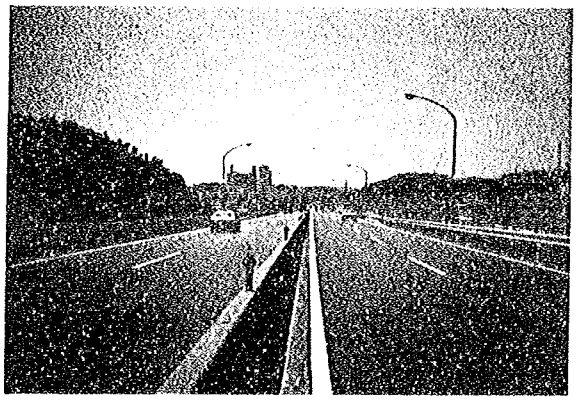
地点　７



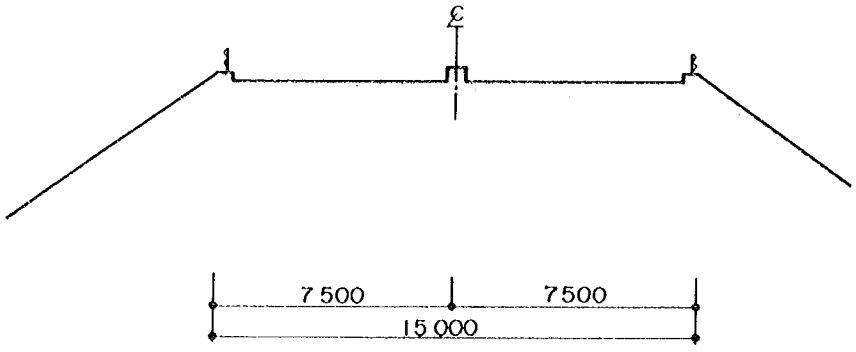
横断図（１／２５０）

コメント
○弱い混乱化型（Ⅱ－１・Ⅱ－２）の例 ○高盛土区間 ○歩道なし ○中分あり，副道あり ○沿道への直接の出りつきはないが，副道への出りつきがある

図Ⅲ－2(4)　バイパス景観の変遷と道路構造　（藤沢バイパス　その４）

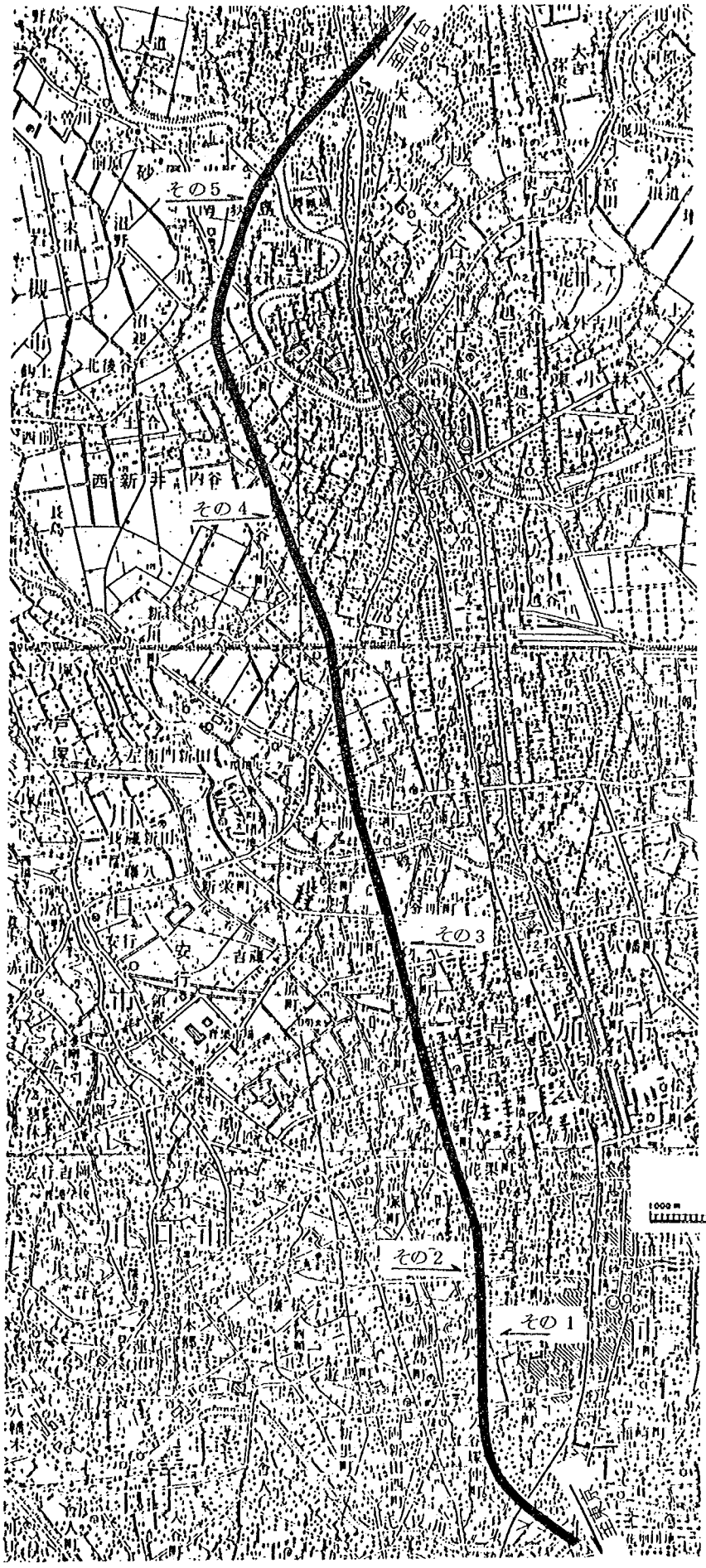
	
時点１　（昭和　　年　　月）	時点２（昭和４０年　　月）　田園型　（Ⅱ－１）
	
時点３　（昭和　　年　　月）	時点４（昭和５８年７月）田園＋人工施設型　（Ⅱ－２）

地点　１２



横 断 図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト
○弱い混乱化型（Ⅱ－１→Ⅱ－２）の例 ○高盛土区間 ○歩道なし，側道なし ○沿道へのはりつきはない



注) ベース図は昭和５４年のものである。

図Ⅲ－３
草加バイパス横断図位置図

4.2　草加バイパス

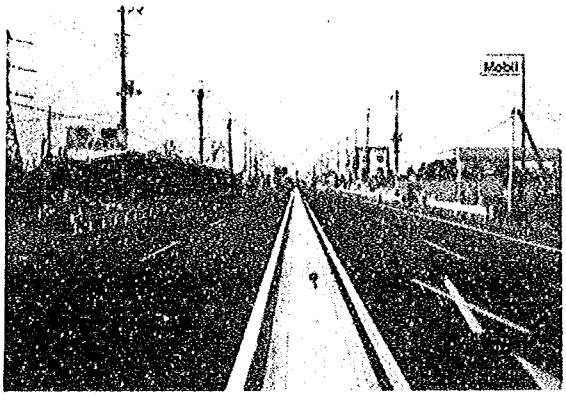
草加バイパスの現在の景観タイプは，図Ⅱ－7からわかるようにほとんどが混在型と自動車関連型（全体の８０％）であり，沿道の開発が進んでいる。

草加バイパスは低盛土の４車線道路，１mの中央分離帯及び2.5mの歩道（両側）から成っている。中央分離帯は時点３（供用後１０～１２年）までに植栽型からコンクリート型に変更されている。

草加バイパスの本線は低盛土構造であるが沿道の建物，施設は大半が沿道に盛土して立地しており，結果的に混合型あるいは自動関連型の景観タイプの様相を呈している。また，例外的に橋梁（元荒川橋）手前の盛土区間は，田畑が残っていることがわかった。

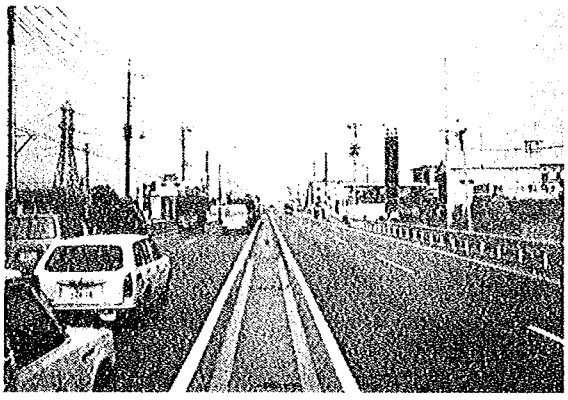
図Ⅲ－4(1)　バイパス景観の変遷と道路構造　（草加バイパス　その1）

時点1　（昭和　　年　　月）



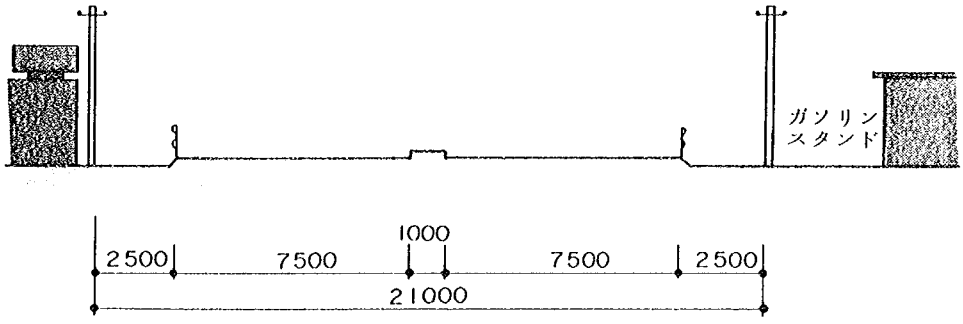
時点3（昭和53年3月）自動車関連型　（V－2）

時点2　（昭和　　年　　月）



時点4（昭和57年11月）自動車関連型（V－2）

地点　13



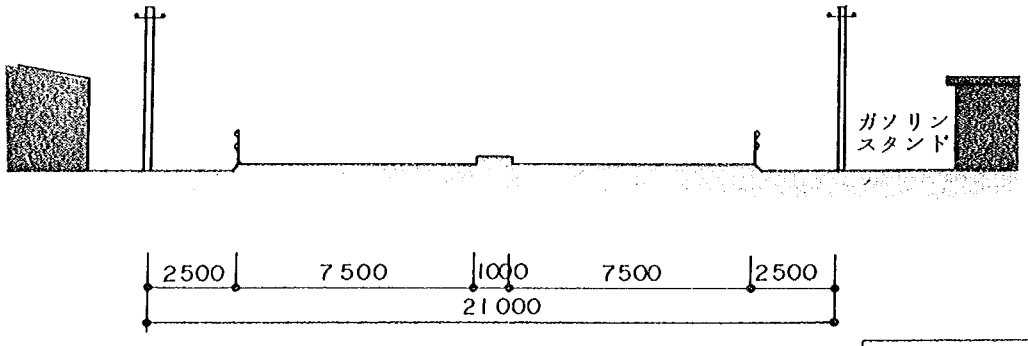
横断図（1／250）

コメント
○クライマックス型（V－1→V－1）の例 ○歩道，中分あり。副道なし ○本線は低盛土であるが，沿道を盛土して，自動車関連産業が張りついている。

図Ⅲ－4(2)　バイパス景観の変遷と道路構造　（早加バイパス　その２）

	
時点１　（昭和　　年　　月）	時点２（昭和４３年２月）　住宅地型　（Ⅲ）
	
時点３　（昭和　　年　　月）	時点４（昭和５７年１１月）　混在型　（Ⅴ－１）

地点　１６

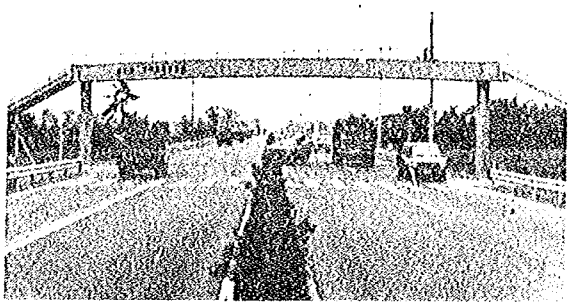
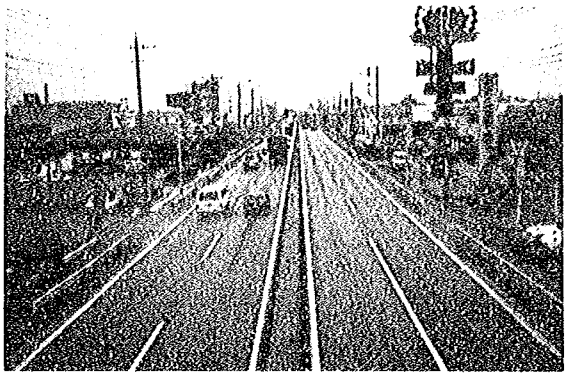


横　断　図　（１／２５０）

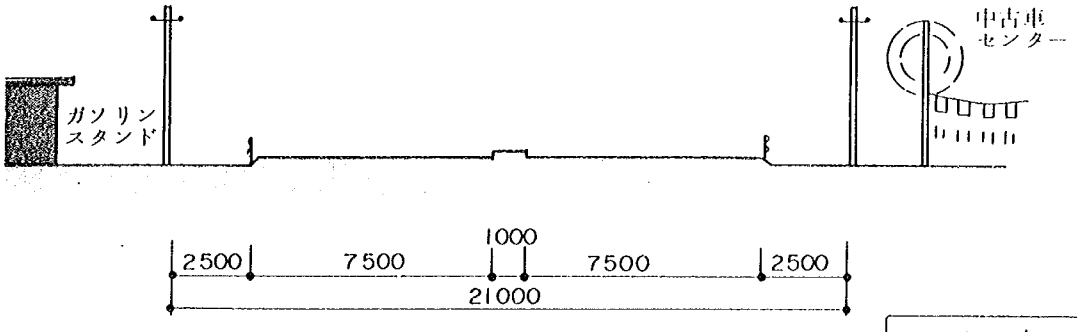
コ　メ　ン　ト

- 混乱化型（Ⅲ→Ⅴ－１）の例
- 歩道あり，副道なし
- 中央分離帯は時点２で植栽が施どこされていたが，時点Ａではｺﾝｸﾘｰﾄとなった
- 本線は低盛土であるが，沿道を盛土して，自動車関連産業がはりついている。

図Ⅲ－4(3)　バイパス景観の変遷と道路構造　（草加バイパス　その３）

	
時点１　（昭和　　年　　月）	時点２（昭和４３年２月）　田園型　（Ⅱ－１）
	
時点３　（昭和　　年　　月）	時点４（昭和５７年１１月）自動車関連型　（Ⅴ－２）

地点　２５

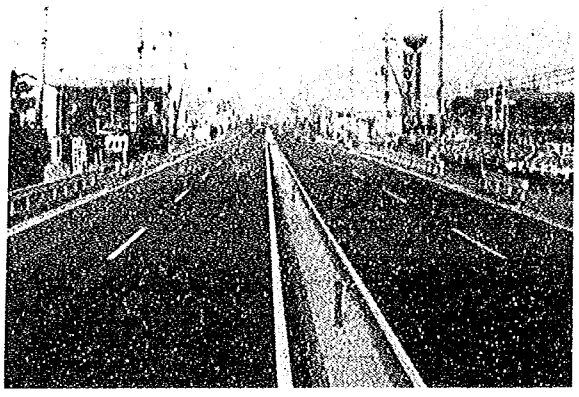


横断図（１／２５０）

コメント
○混乱化型（Ⅱ－１→Ⅴ－２）の例 ○歩道あり，副道なし ○中央分離帯は，時点２で植栽が施どこされていたが，時点４ではコンクリートとなった。 ○本線は低盛土であるが，沿道に盛土して，自動車関連産業がはりついている。

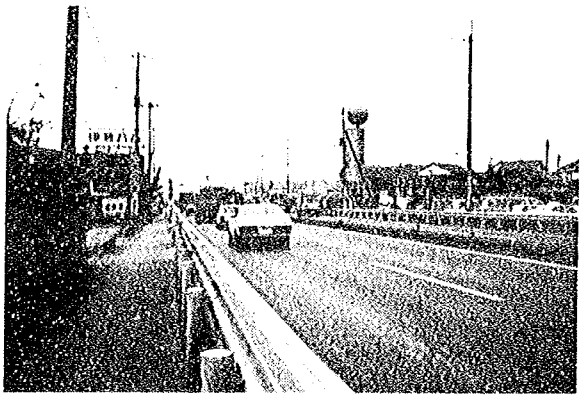
図Ⅲ－4(4) バイパス景観の変遷と道路構造　（草加バイパス　その4）

時点1　（昭和　　年　　月）



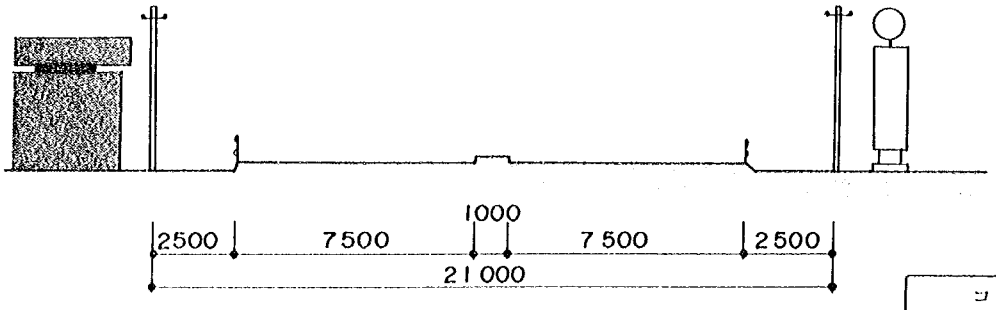
時点3（昭和53年11月）　混在型　（V－1）

時点2　（昭和　　年　　月）



時点4（昭和57年11月）　混在型　（V－1）

地点　33



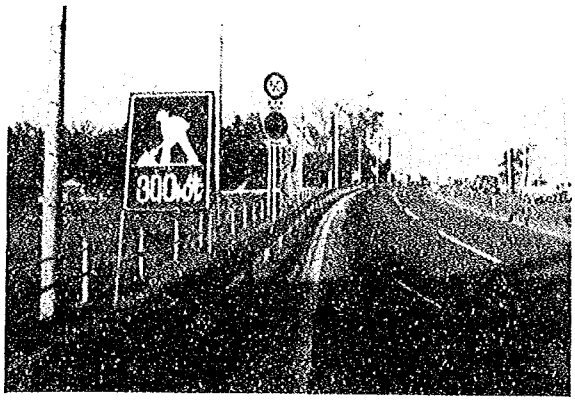
横 断 図　（1／250）

コ　メ　ン　ト

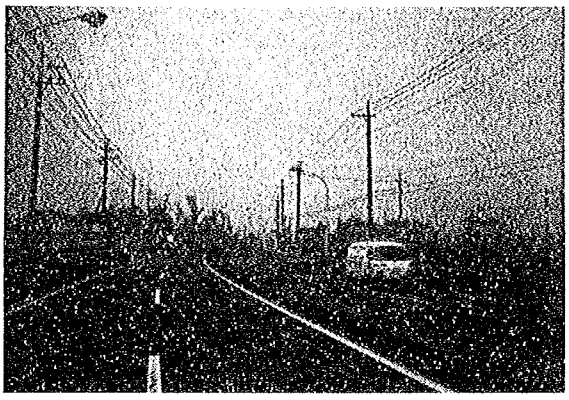
○クライマックス型（V－1→V－1）の例
○歩道あり，副道なし
○中分あり

図Ⅲ－4(5)　バイパス景観の変遷と道路構造　（草加バイパス　その5）

時点1　（昭和　　年　　月）



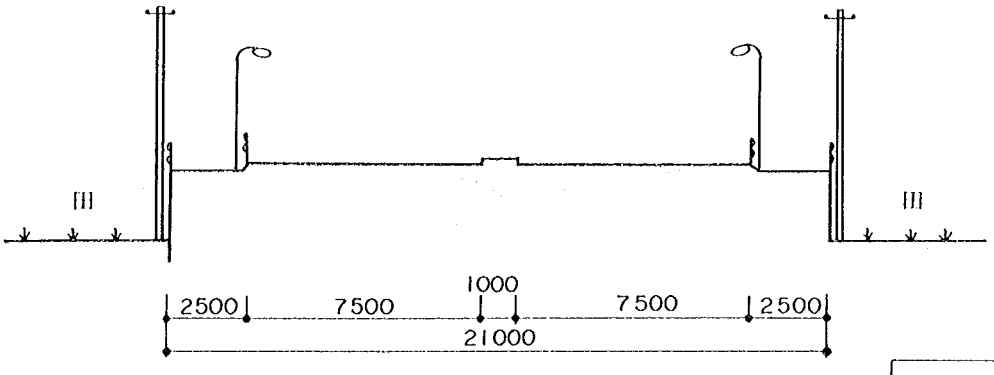
時点2　（昭和　　年　　月）



時点3（昭和53年2月）田園＋人工施設型　（Ⅱ－2）

時点4（昭和57年11月）田園＋人工施設型　（Ⅱ－2）

地点　40



横断図（1／250）

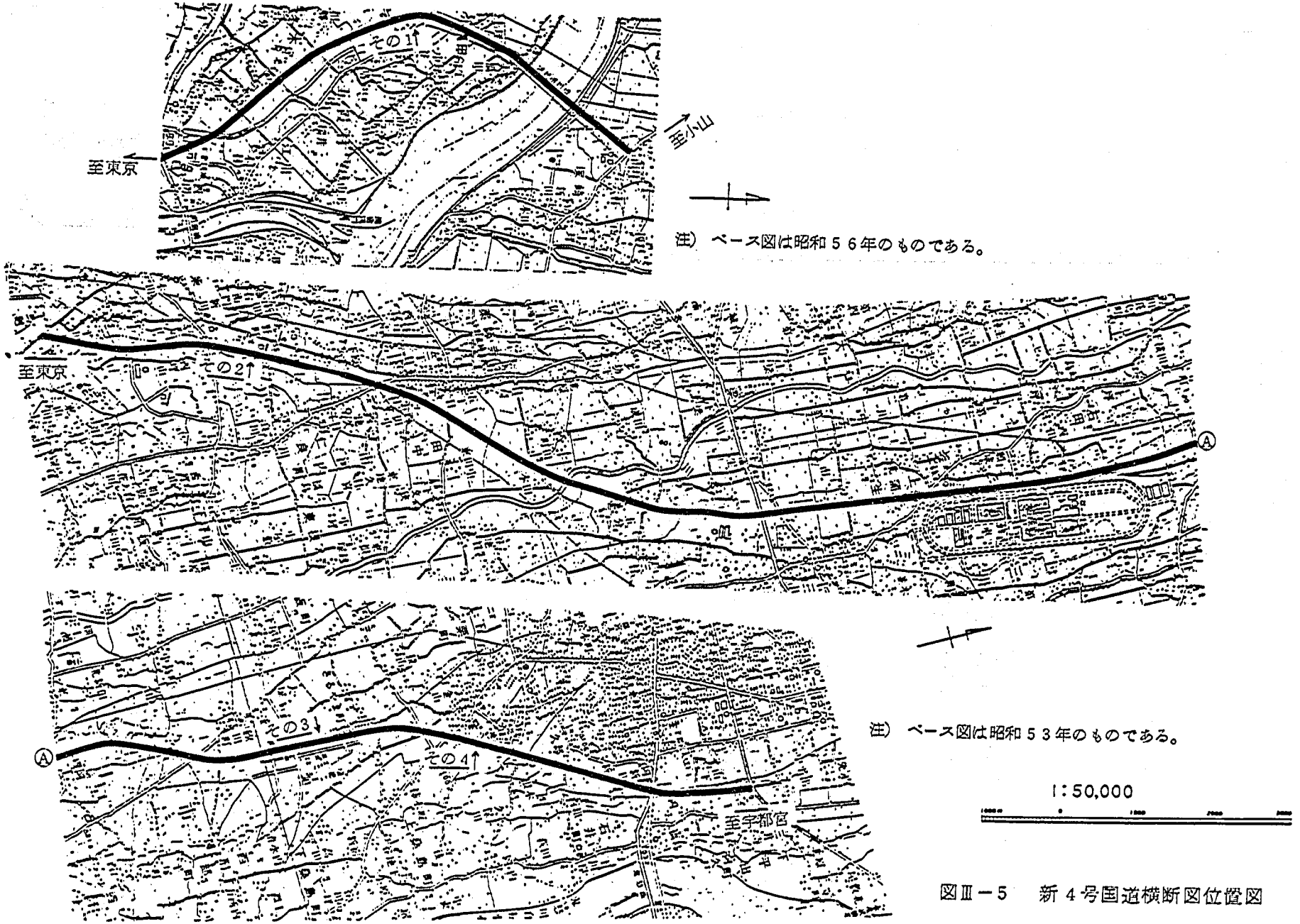
コメント
○保全型（Ⅱ－2→Ⅱ－2）の例 ○中分あり，側道なし ○歩道あり ○橋梁（元荒川橋）手前 ○一般部に比べて，かなり高い盛土であるため，沿道が田畑のまま残っていると思われる。

4.3　新4号国道

新4号国道は供用区間ごと分析したが図Ⅱ－11，13，15，17，19，21をまとめると現時点（５８年）で田園型あるいは田園＋人工施設型が全体の８９％を占めている。

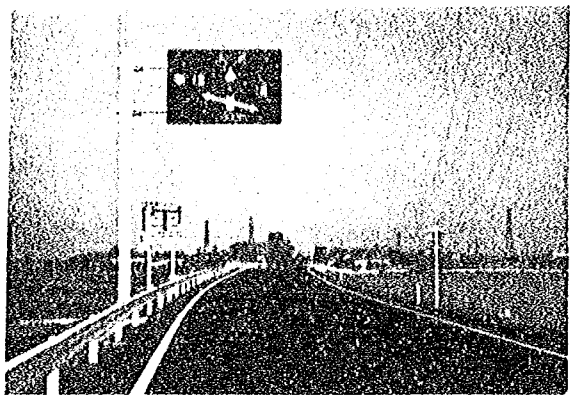
新4号国道は大半が暫定2車線区間となっていて，その道路構造は低盛土である。また，本線には副道が併設されており，道路用地として拡幅予定地を確保してある。一般部の完成形は低盛土で上下線完分離型となっている。

新4号国道は副道が併設されていることもあって建物の多少の立地は見られるものの，本線からみると副道の外側に工場や住宅等が立地していることもあって，広大な田園地帯を背景に広々とした田園景観が展開している。

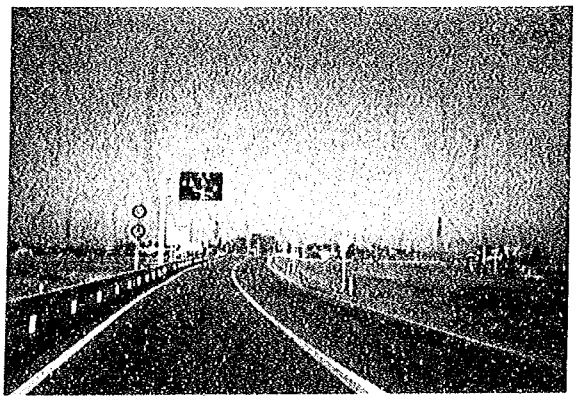


図Ⅲ－５　新４号国道横断図位置図

図Ⅲ－6(1)　バイパス景観の変遷と道路構造　（新4号国道　その1）



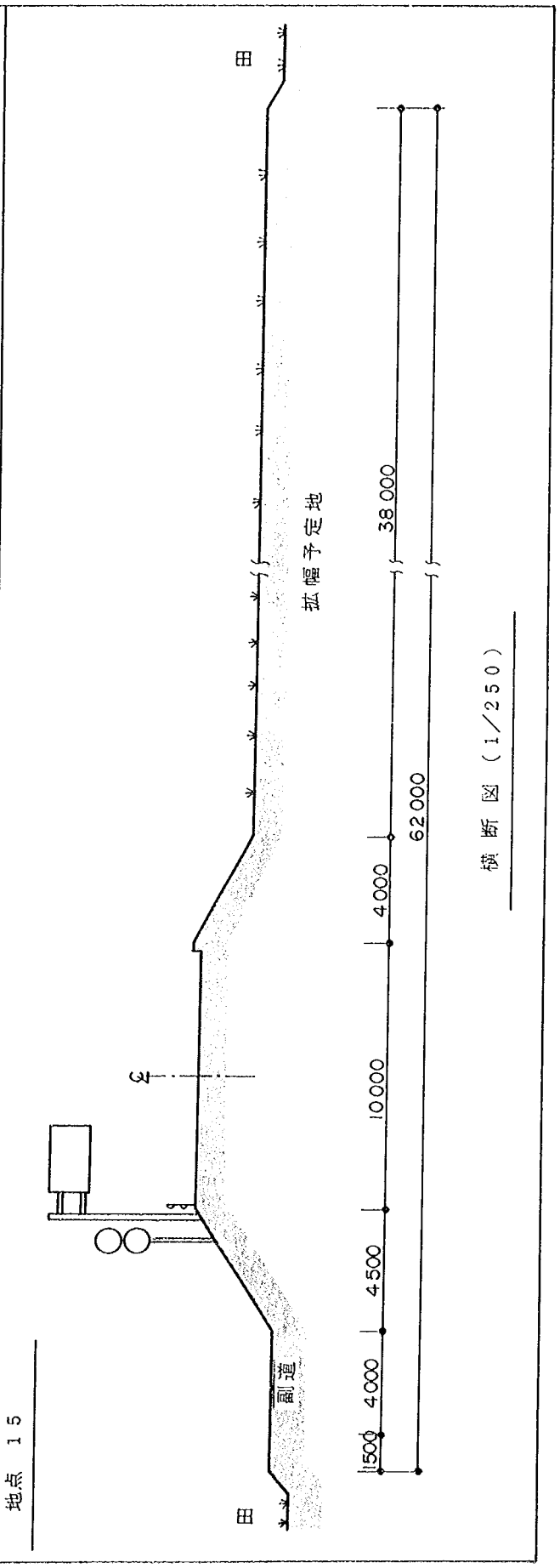
時点1（昭和56年3月）　田園型（Ⅱ－1）



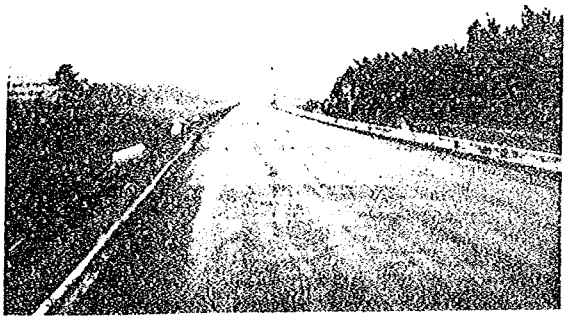
時点2（昭和58年12月）　田園型（Ⅱ－1）

コ　メ　ン　ト

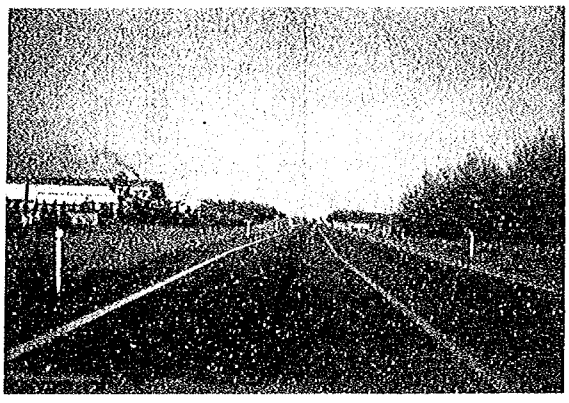
- 保全型（Ⅱ－1→Ⅱ－1）の例
- 低盛土区間
- 暫定2車線区間，歩道，中分なし，副道あり
- 沿道へのはりつきはない。



図Ⅲ－6(2)　バイパス景観の変遷と道路構造　（新4号国道　その2）



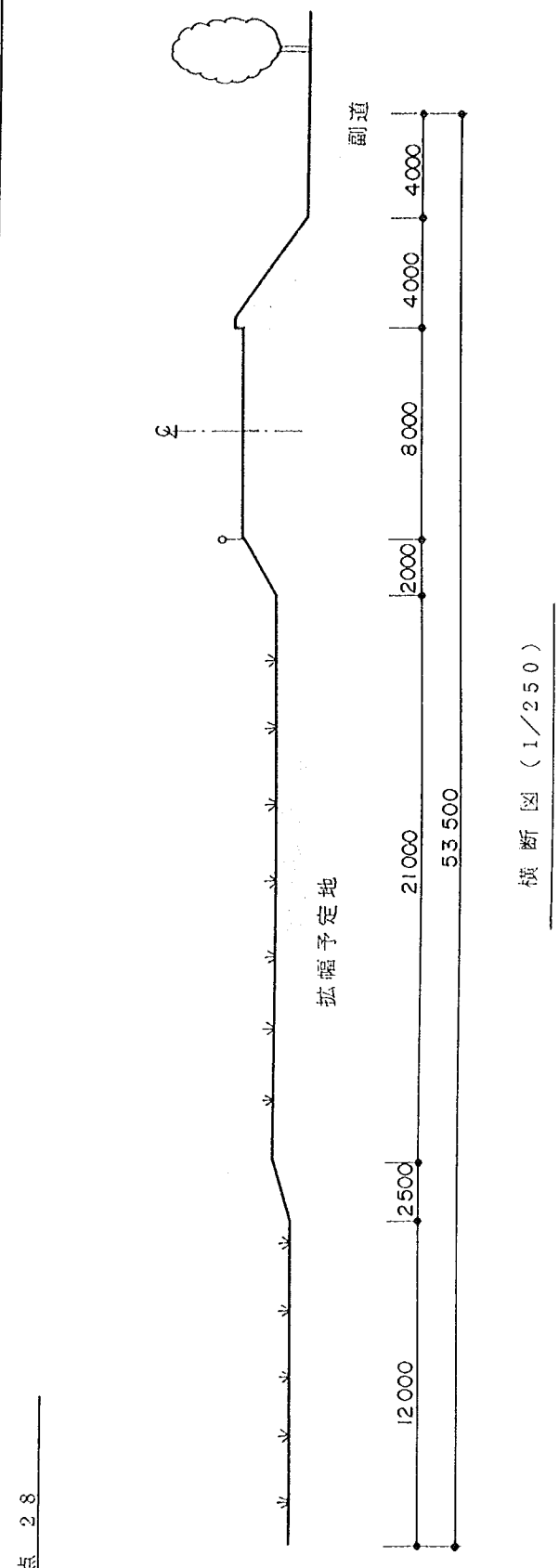
時点1（昭和55年3月）　左　工場型（Ⅳ-2）／右　田園型（Ⅱ-1）



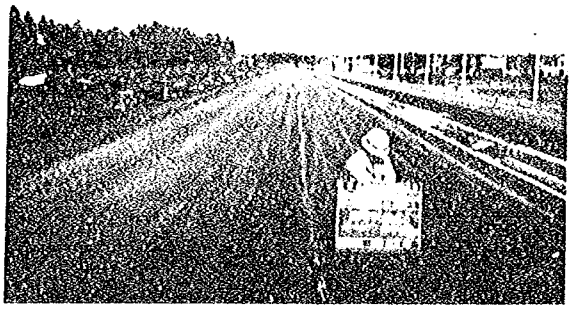
時点2（昭和58年12月）　左　工場型（Ⅳ－2）／右　田園型（Ⅴ－1）

コ　メ　ン　ト

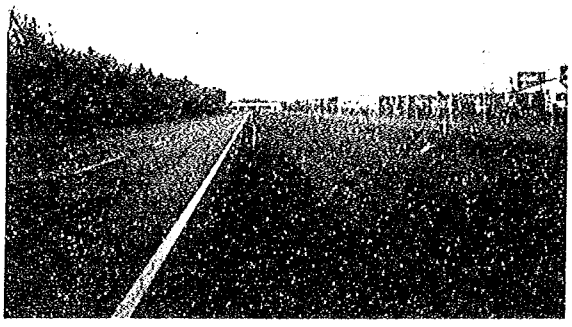
- 保全型の例
- 低盛土区間
- 歩道なし，中分なし，副道あり
- 暫定2車線区間
- 沿道への直接のはりつきはないが，工場が一皮分外側へ立地している。景観としては目苦しくない。



図Ⅲ－6(3)　バイパス景観の変遷と道路構造　（新4号国道　その3）



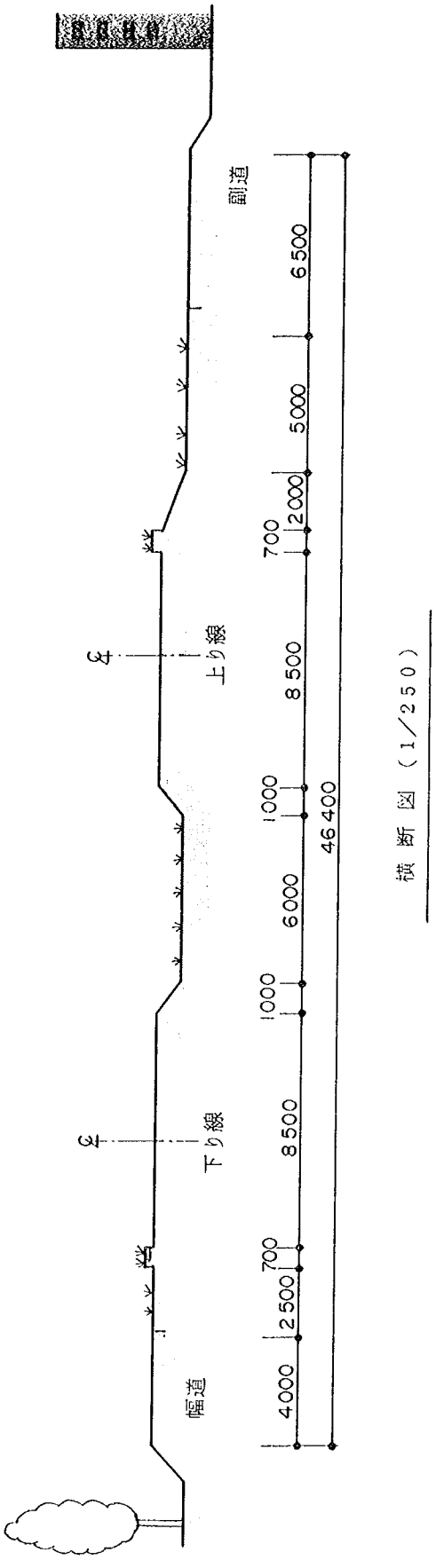
時点1（昭和53年12月）{左　田園型（Ⅱ－1）
右　田園＋人工施設型（Ⅱ－2）



時点3（昭和58年12月）{左　田園型（Ⅱ－1）
右　住宅地型　（Ⅲ）

コ　メ　ン　ト

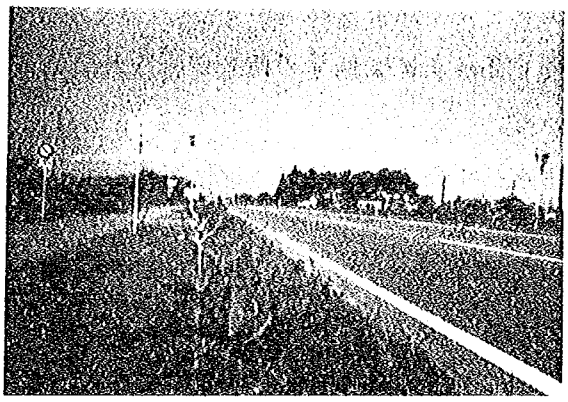
- 保全型（Ⅱ－1→Ⅱ－1，Ⅱ－2→Ⅲ－1）の例
- 低盛土区間
- 歩道なし，副道あり
- 上下線の完全分離型
- 沿道への直接の出入りはないが，一皮分外側に低高層住宅がある。
- 景観としては見苦しくない。



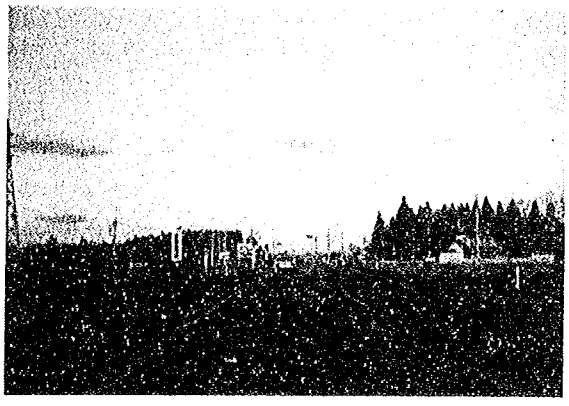
横断図（1／250）

地点63

図Ⅲ－6(4)　バイパス景観の変遷と道路構造　（新4号国道　その4）



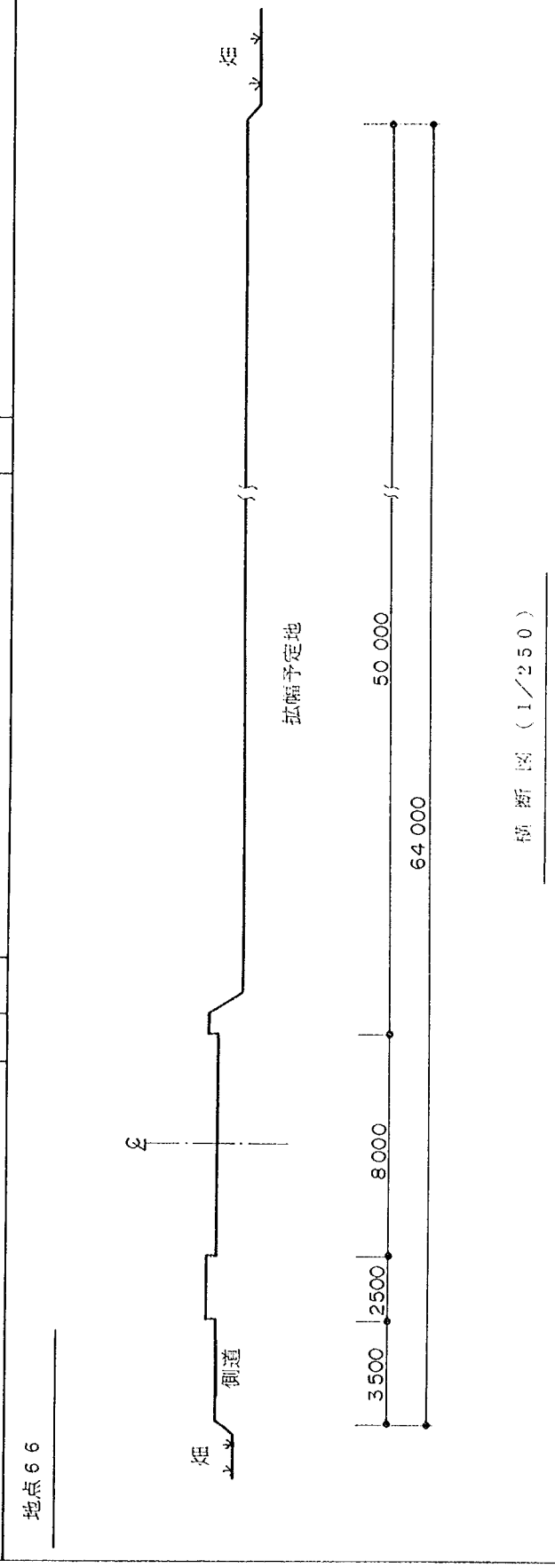
時点2（昭和55年3月）　田園型（Ⅱ－1）



時点3（昭和58年12月）　田園型（Ⅱ－1）

コ　メ　ン　ト

- 保全型（Ⅱ-1→Ⅱ-1）の例
- 低盛土区間
- 歩道なし，副道あり
- 沿道へのはりつきはない。
- 暫定2車線区間，中分なし



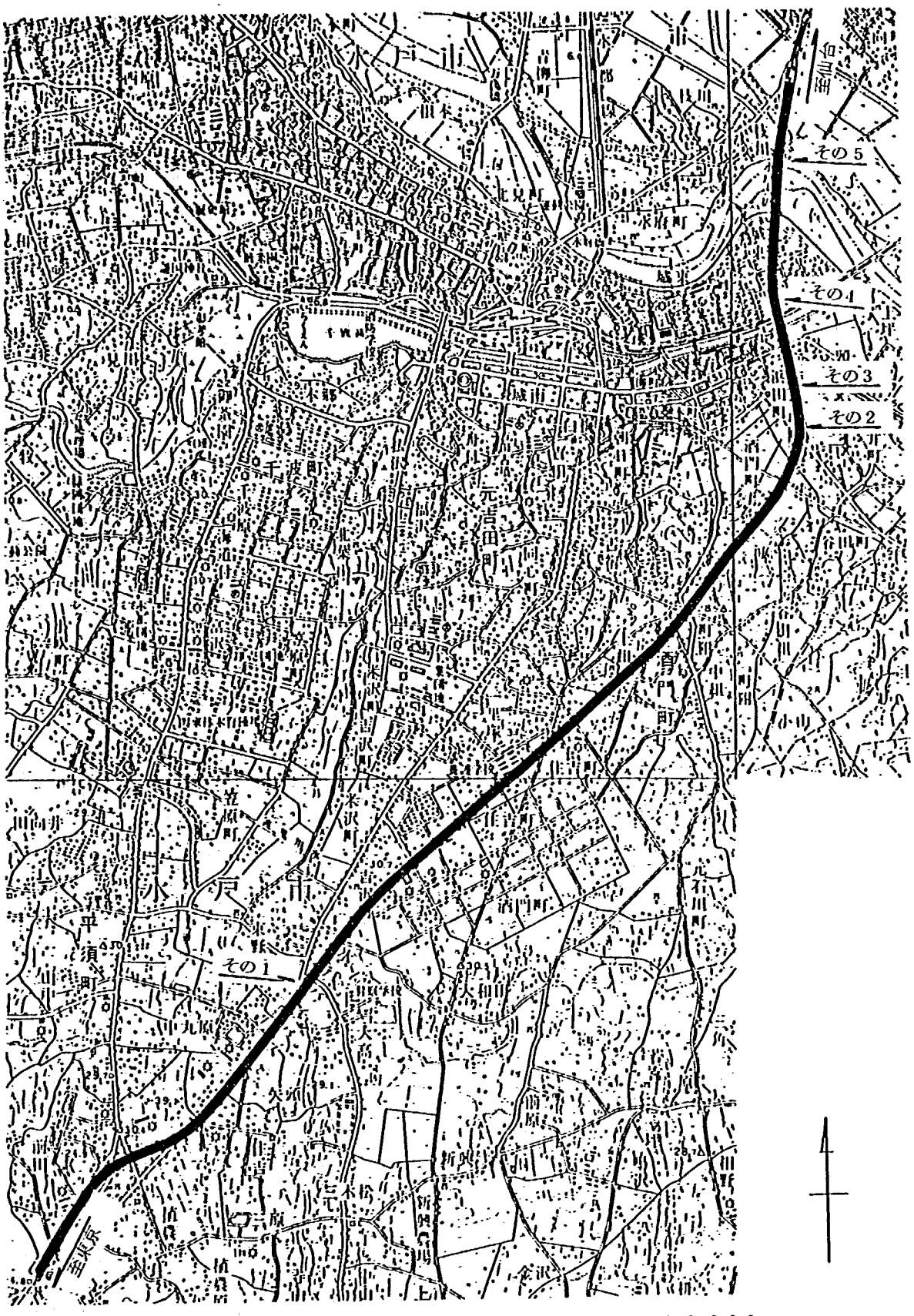
4.4　水戸バイパス

水戸バイパスは図Ⅱ－２５に示した時点４（供用後１２年）で田園型と田園＋人工施設型の景観タイプが全体の８６％を占めて田園風景がよく保全されている。

道路は低盛土の４車線道路であり中央分離帯（２ｍ）には低木の植栽が施されている。また歩道（２～2.5ｍ）は両側に設置されている。

水戸バイパスは，甲府バイパスや草加バイパスとは異なり，低盛土区間においても沿道の開発は進んでいない。

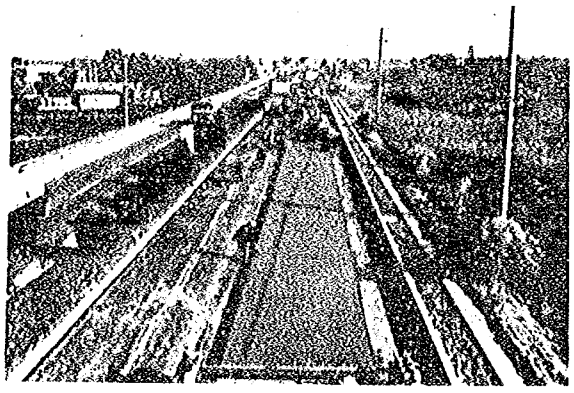
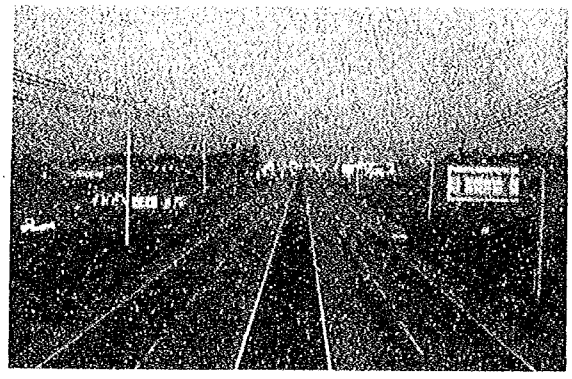
また，オーバーブリッジや橋梁の取り付け部等で高盛土となっている区間は特に供用当初の田園景観がそのまま保全されていることがわかった。



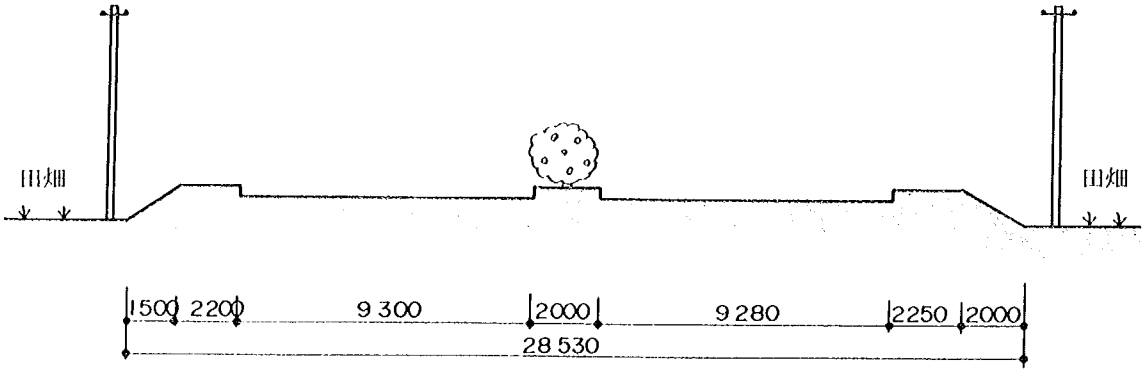
注) ベース図は昭和５５年のものである。

図Ⅲ－７　水戸バイパス横断図位置図

図Ⅲ－8(1)　バイパス景観の変遷と道路構造　（水戸バイパス　その1）

	
時点1　（昭和　　年　　月）	時点2（昭和46年　月）田園＋人工施設型（Ⅱ－2）
	
時点3　（昭和　　年　　月）	時点4（昭和57年　月）田園＋人工施設型（Ⅱ－2）

地点　2



横断図（1／250）

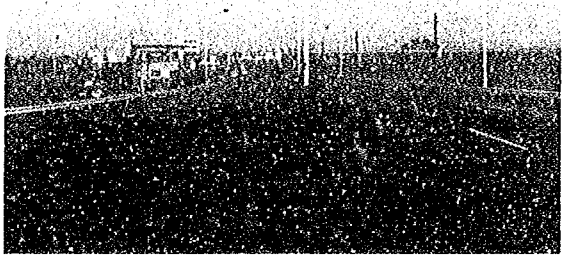
コメント
○保全型（Ⅱ－2→Ⅱ－2）の例 ○植栽をほどこした中分がある ○歩道あり，副道なし ○低盛土区間

図Ⅲ－8(2)　バイパス景観の変遷と道路構造　（水戸バイパス　その2）

時点1　（昭和　　年　　月）

時点2　（昭和　　年　　月）

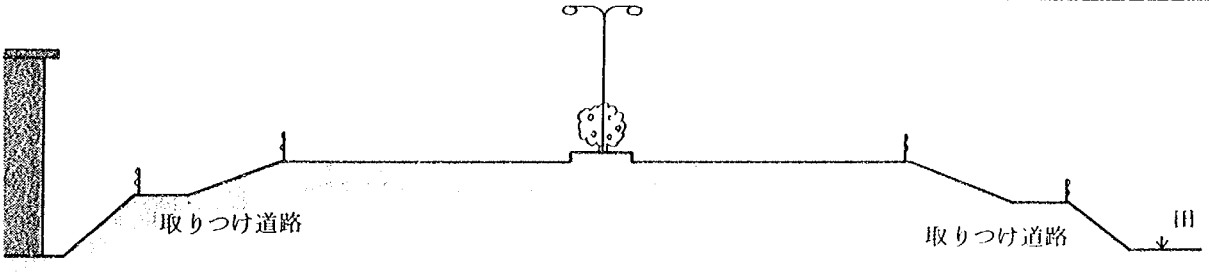


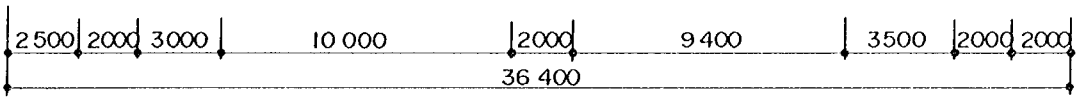


時点3（昭和48年　月）田園＋人工施設型（Ⅱ－2）

時点4（昭和57年　月）田園＋人工施設型（Ⅱ－2）

地点　7





横断図（1／250）

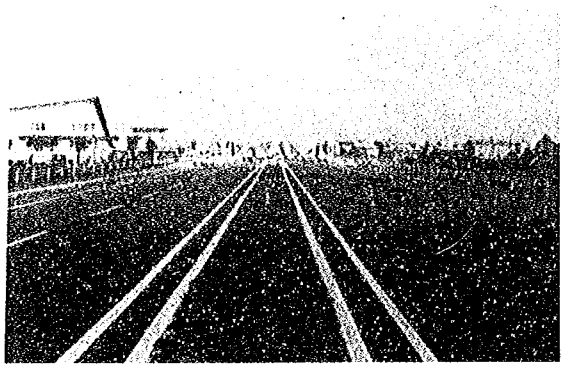
コメント

- ○保全型（Ⅱ－2→Ⅱ－2）の例
- ○植栽をほどこした中分がある。
- ○オーバブリッジの取り付け部で高盛土となっている。
- ○取りつけ道路あり
- ○沿道へのはりつきはない

図Ⅲ－8(3)　バイパス景観の変遷と道路構造　（水戸バイパス　その3）

時点1　（昭和　　年　　月）

時点2　（昭和　　年　　月）

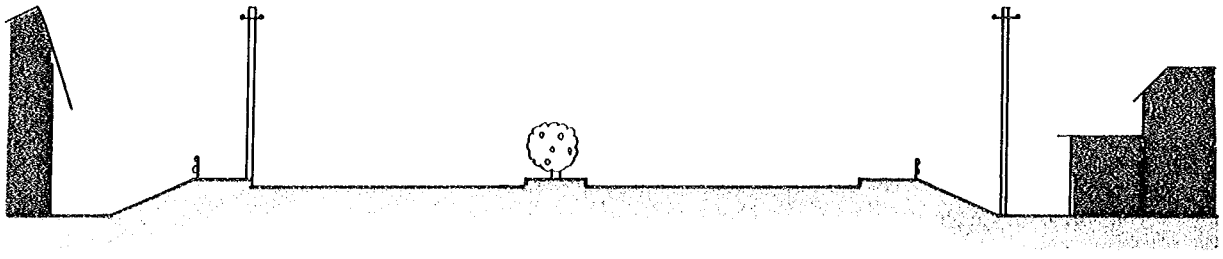


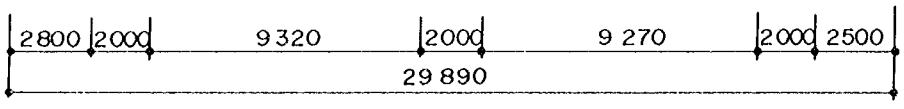


時点3（昭和48年　月）田園＋人工施設型（Ⅱ－2）

時点4（昭和57年　月）田園＋人工施設型（Ⅱ－2）

地点　9





横断図（1／250）

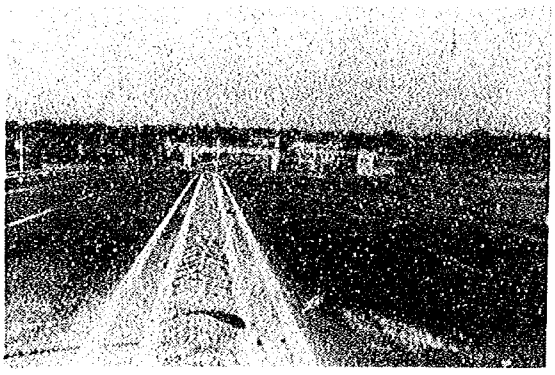
コメント

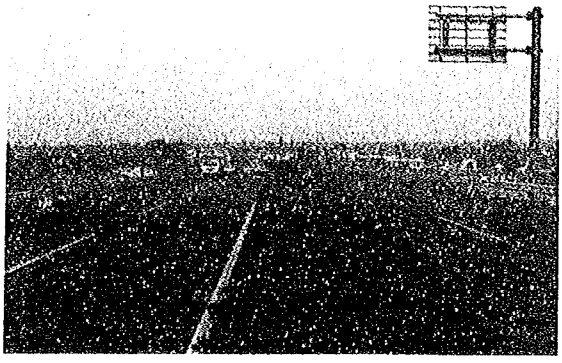
- ○保全型（Ⅱ－2→Ⅱ－2）の例
- ○植栽をほどこした中分がある。
- ○歩道あり
- ○沿道への直近のはりつきはない。
- ○副道なし

図Ⅲ－8(4)　バイパス景観の変遷と道路構造　（水戸バイパス　その4）

時点1　（昭和　　年　　月）

時点2　（昭和　　年　　月）

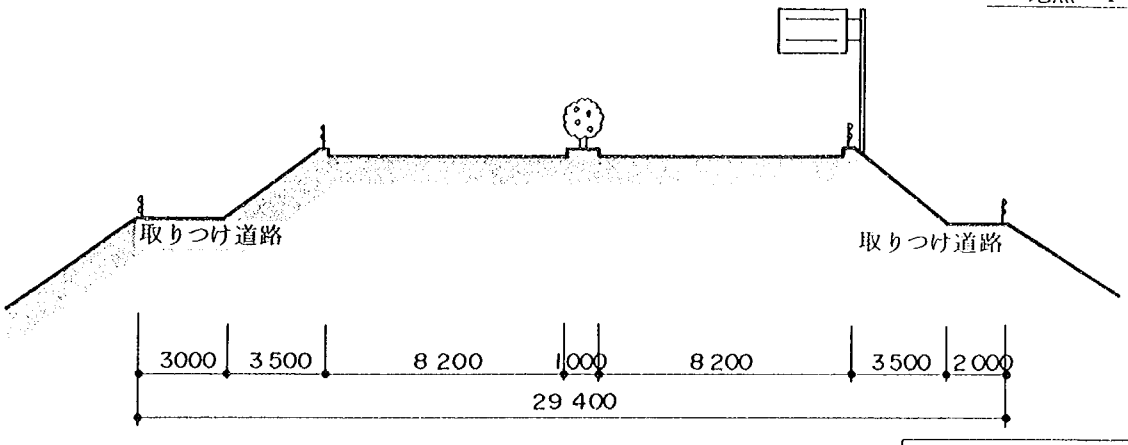




時点3（昭和48年　月）住宅地型　（Ⅲ）

時点4（昭和47年　月）住宅地型　（Ⅲ）

地点　12

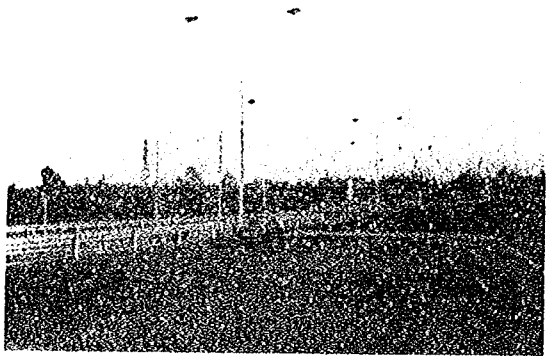


横断図（1／250）

コメント

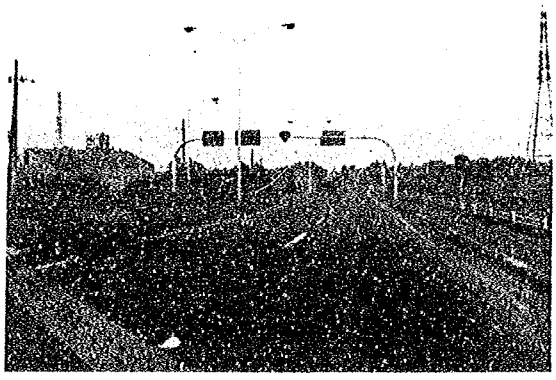
○保全型（Ⅲ→Ⅲ）の例
○オーバブリッジの取りつけ部で高盛土となっている。
○取りつけ道路あり。歩道なし。
○植栽をほどこした中分あり
○沿道へのはりつきはない

図Ⅲ－８(5)　バイパス景観の変遷と道路構造　（水戸バイパス　その５）



時点１（昭和４５年　　月）　田園型　（Ⅱ－１）

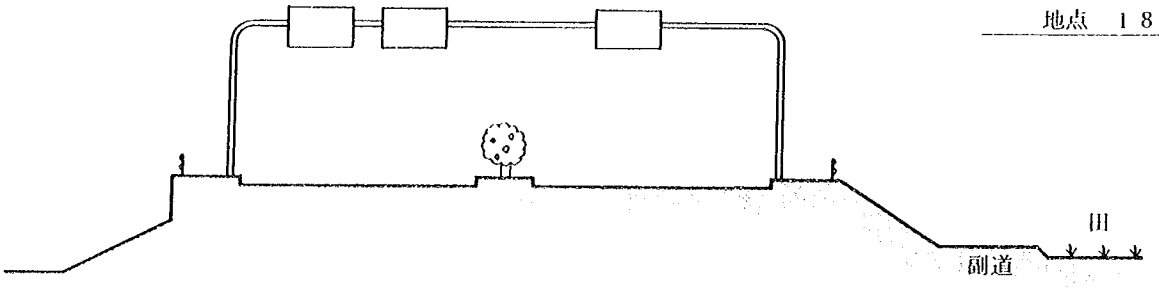
時点２　（昭和　　年　　月）

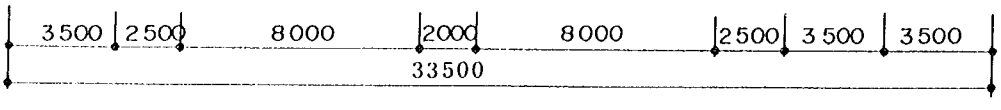


時点３　（昭和　　年　　月）

時点４（昭和57年　月）田園＋人工施設型（Ⅱ－２）

地点　１８





横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト
○弱い混乱化型（Ⅱ－１→Ⅱ－２）の例 ○早戸川橋の取りつけ部で，高盛土となっている。 ○植栽をほどこした中分がある。 ○歩道あり。片側に副道あり。

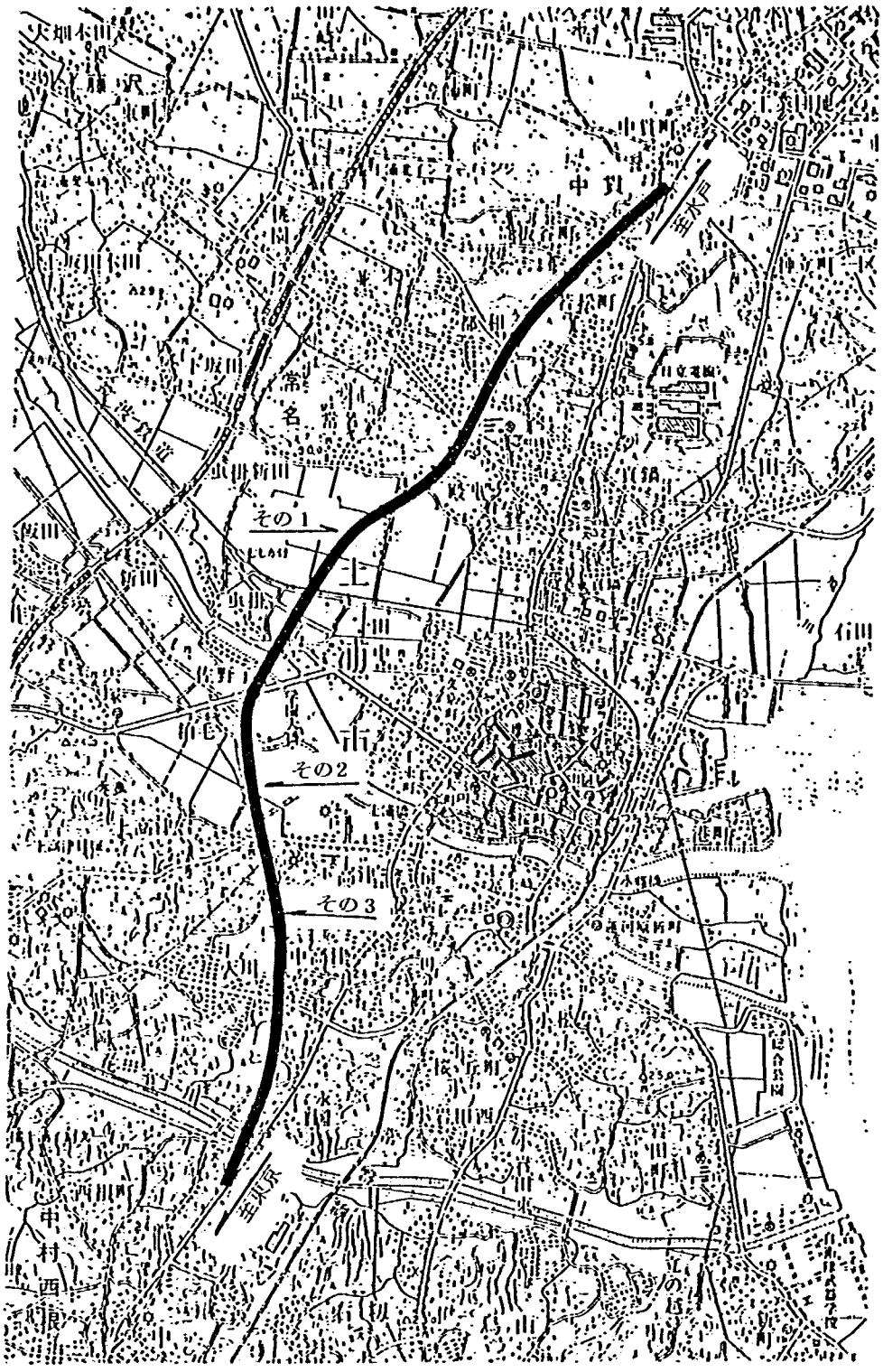
4.5　土浦バイパス

土浦バイパスは,昭和５７年に供用が開始されたばかりであるが，歩道のない，車の通過交通処理に重点を置いた準自動車専用道的性格を持っている現時点（５８年，供用後１年）では景観タイプが田園型あるいは田園＋人工施設型となっている。

土浦バイパスの道路構造は堀割区間と高盛土区間で構成されており，新４号バイパスと同じく副道が併設されている。道路用地は将来の拡幅予定地を確保しており，現在暫定２車で供用されている。

バイパスへのアクセスは起点と終点を除いて１個所平面交差となっているだけで，他はすべてダイヤモンド型のランプとなっている。

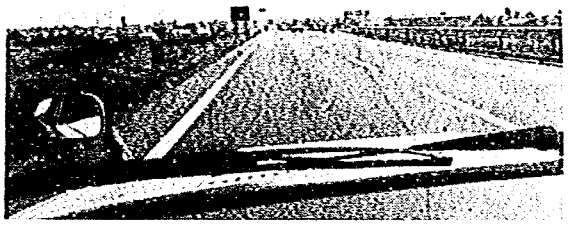
景観的には，高盛土区間で工場，住宅等がバイパス周辺に立地しているが，その影響は小さく，又,切土区間で切土法面の緑化が進展していることから本線から見ると不快感は感じられない。



注) ベース図は昭和５６年のものである。

図Ⅲ－９　土浦バイパスの横断図位置図

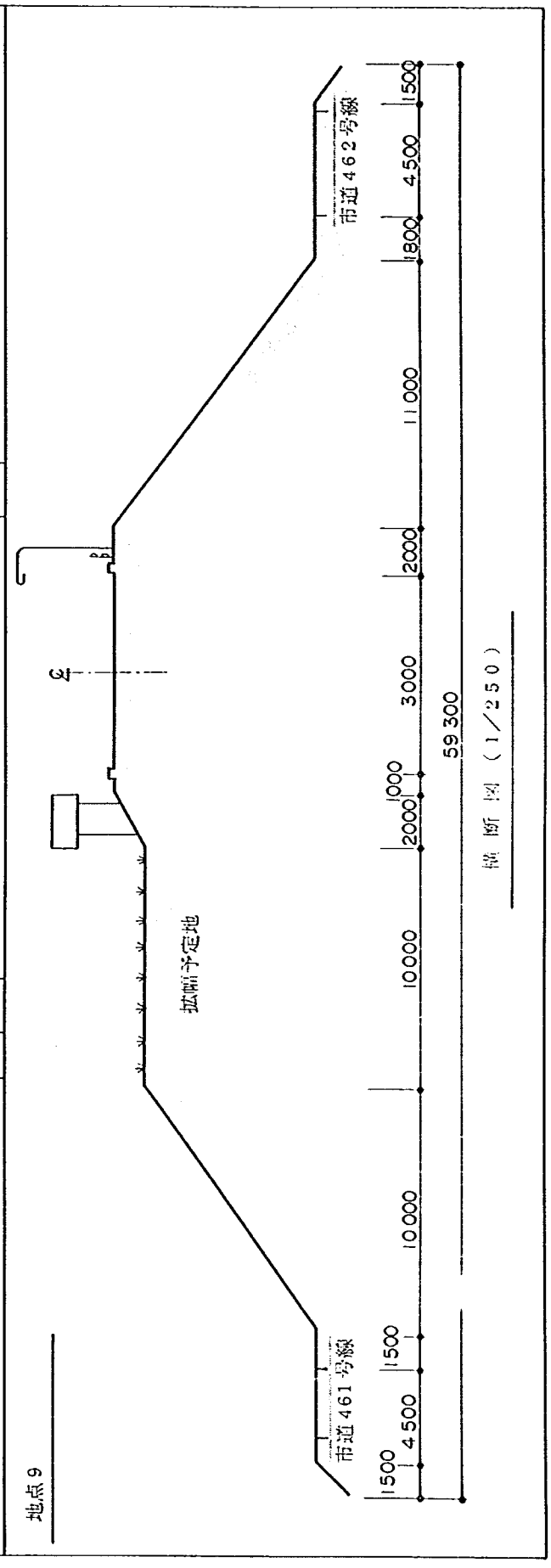
図Ⅲ－１０(1)　バイパス景観の変遷と道路構造　（土浦バイパス　その１）



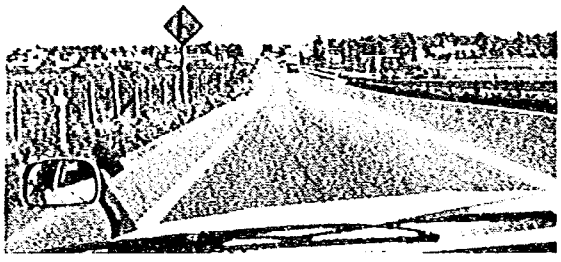
（昭和５８年）　田園＋人工施設型（Ⅱ－２）

コ　メ　ン　ト

- 保全型の例
- 高盛土区間
- 歩道なし，副道あり
- 暫定２車線区間，中分なし
- 沿道直近へのはりつきはない。
- 橋梁の手前である。



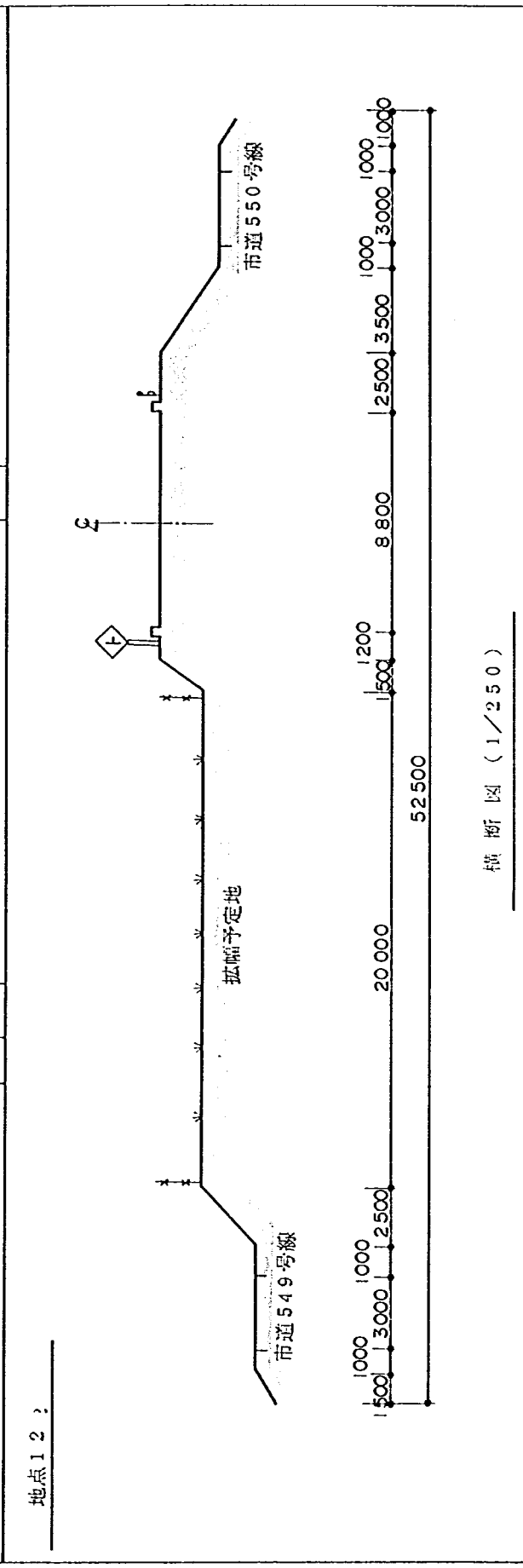
図Ⅲ－１０(2)　バイパス景観の変遷と道路構造　（土浦バイパス　その２）



（昭和５８年）　田園＋人工施設型（Ⅱ－２）

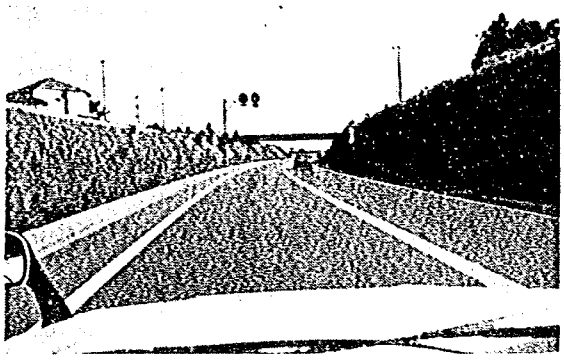
コ　メ　ン　ト

- o保全型の例
- o盛土区間
- o歩道なし，副道あり
- o暫定２車線区間，中分なし
- o沿道へのはりつきはない。



地点１２

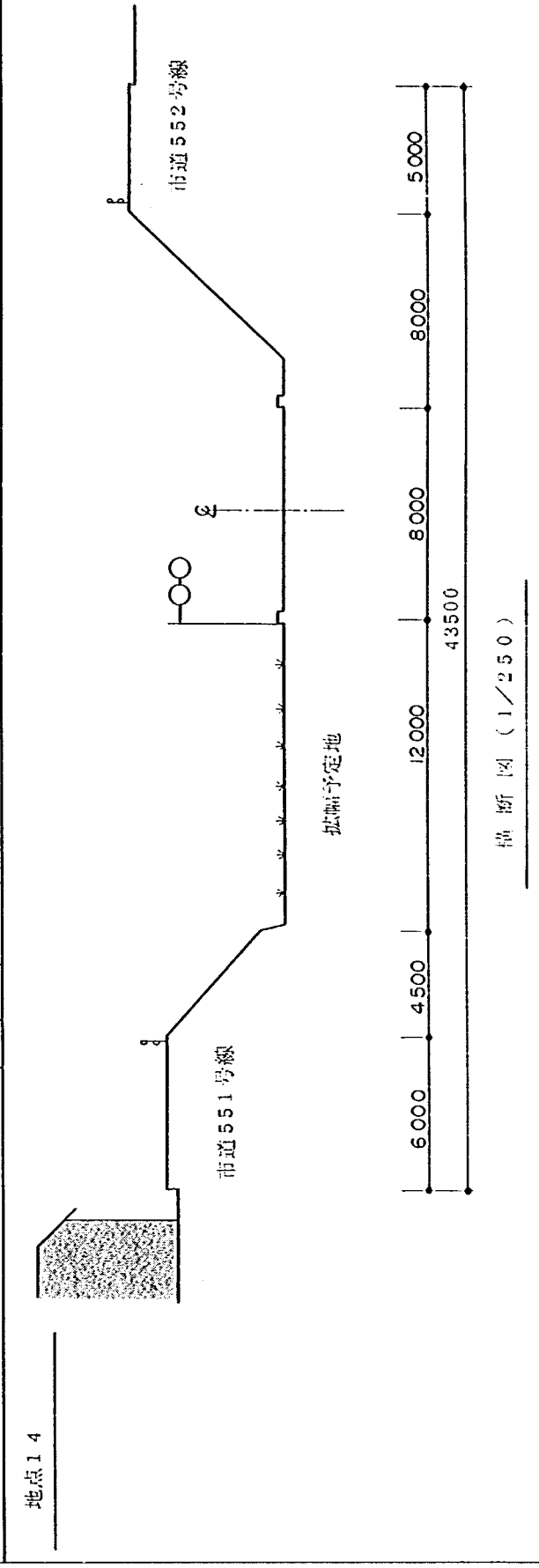
図Ⅲ－１０(3)　バイパス景観の変遷と道路構造　（土浦バイパス　その３）



（昭和５８年）　オープンカット型

コ　メ　ン　ト

- オープンカット型
- 切　土　区　間
- 歩道なし，副道あり
- 暫定２車線区間，中分なし
- 沿道直近へのはりつきはない。

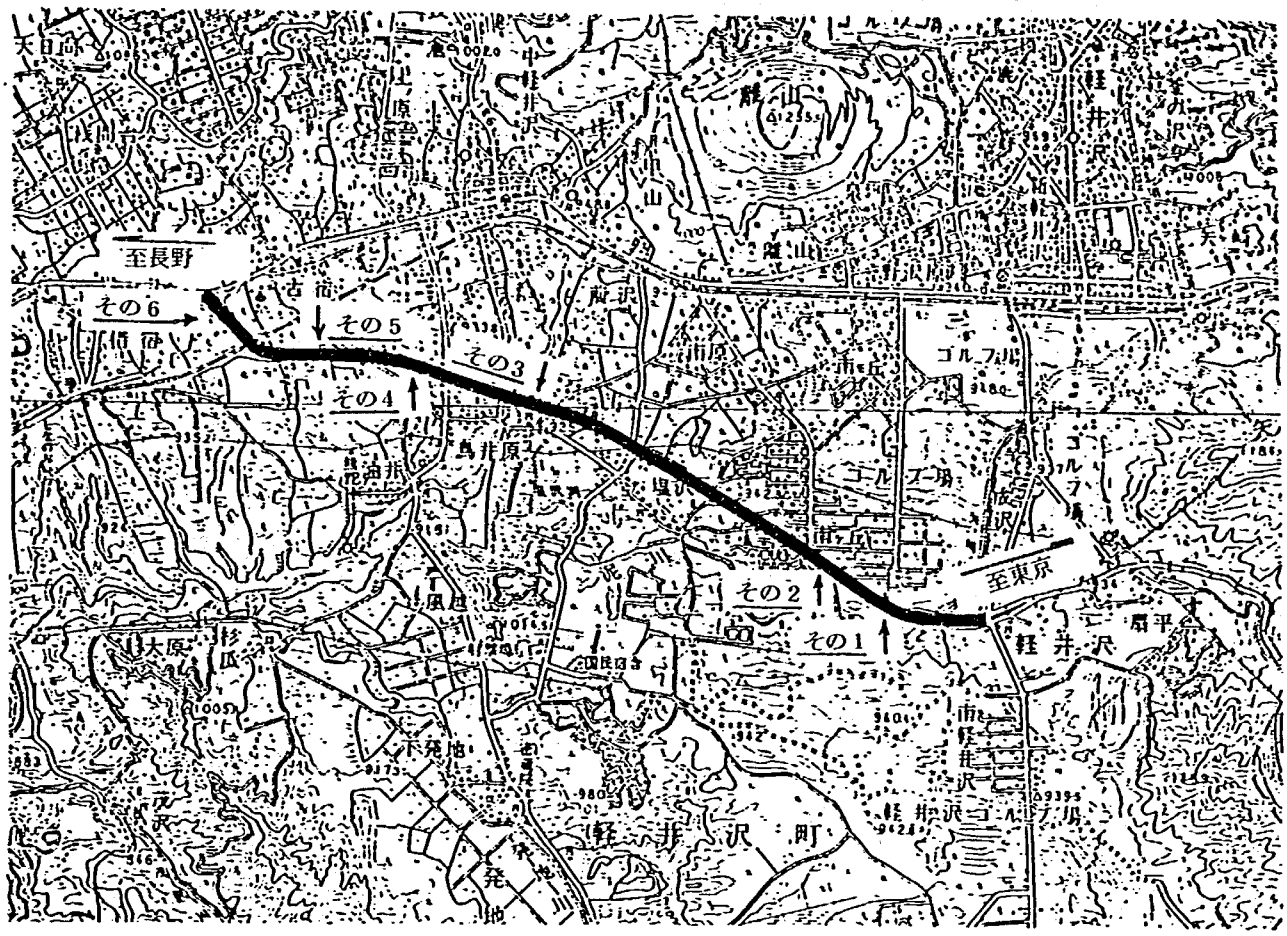


4.6　軽井沢バイパス

軽井沢バイパスは，図Ⅱ－２９に示したように時点４（供用後１１年）で自然風景型が全体の９５％を占めている。

軽井沢バイパスの横断構成は２車線の本線，２～３ｍの自歩道，車道と自歩道間の植樹帯（２ｍ）から成っている。自歩道，植樹帯は両側に設置されている。電柱は片側の道路敷地端に立てられている。

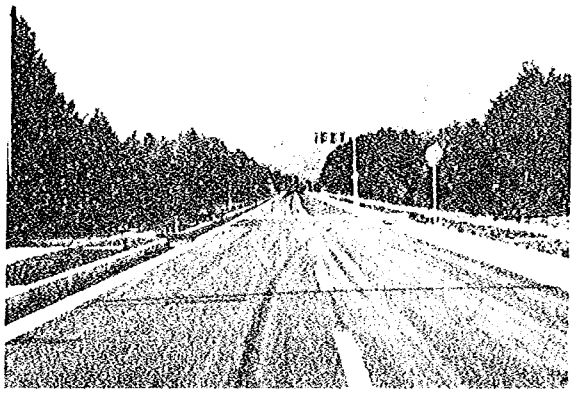
軽井沢バイパスは，周囲の樹林が保存されていることや前方に山（浅間山）が見えること，バイパス内に植樹帯，自歩道をゆったりと設けてあること等からドライブインが立地しても（立地はきわめて少ないが）さほど気にならず，自然風景型を保っている。



注）ベース図は昭和５３年のものである。

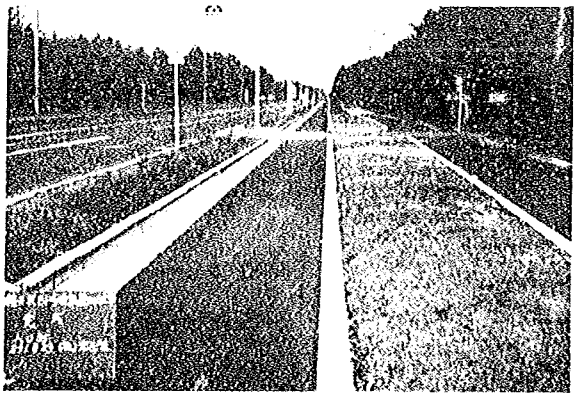
図Ⅲ－１１ 軽井沢バイパス横断図位置図

図Ⅲ－１１(1)　バイパス景観の変遷と道路構造　（軽井沢バイパス　その１）

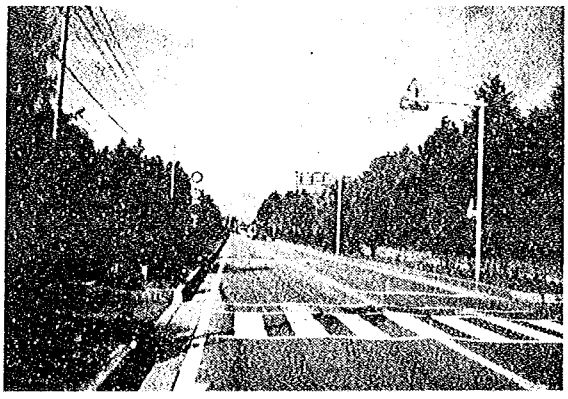


時点１（昭和４７年１０月）自然風景型　(I)

時点２　（昭和　　年　　月）

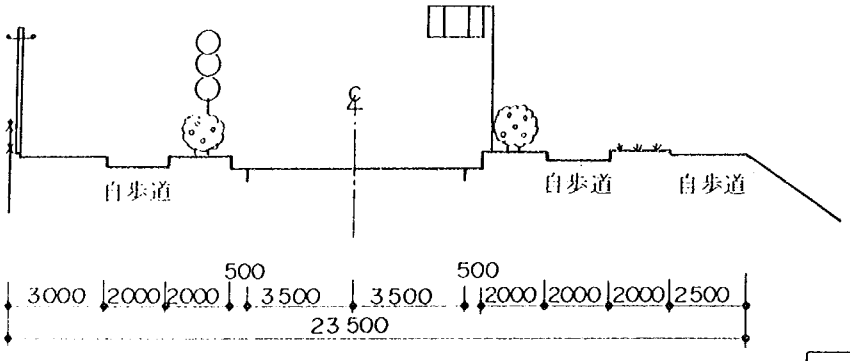


時点３（昭和５１年３月）　自然風景型　(I)



時点４（昭和５８年１０月）　自然風景型　(I)

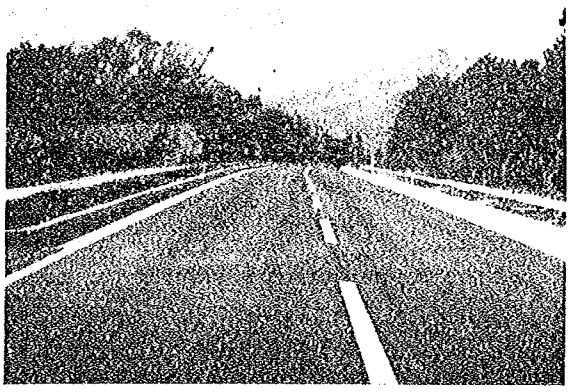
地点　１３



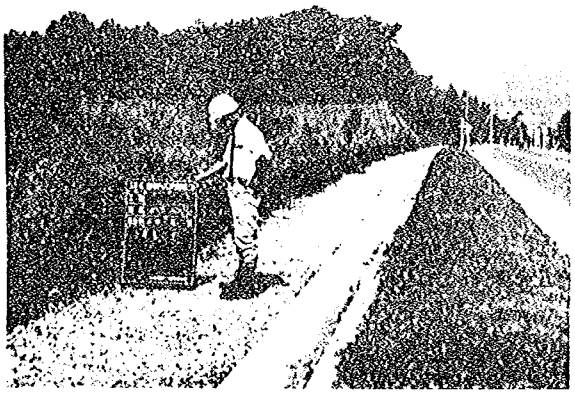
横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト
○保全型（Ⅰ→Ⅰ→Ⅰ）の例 ○中分なし，副道なし ○植樹帯により自歩道が車道と区分されている。 ○沿道へのはりつきはない。

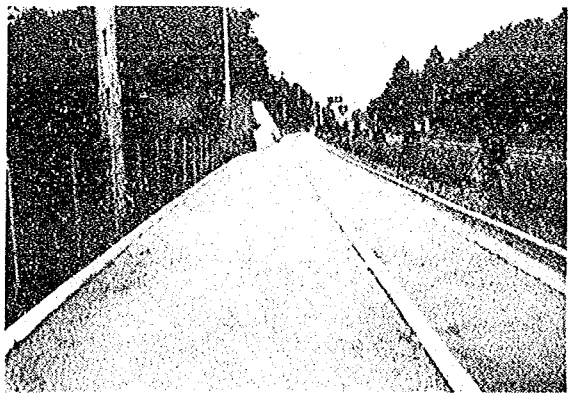
図Ⅲ－１１(2)　バイパス景観の変遷と道路構造　（軽井沢バイパス　その２）



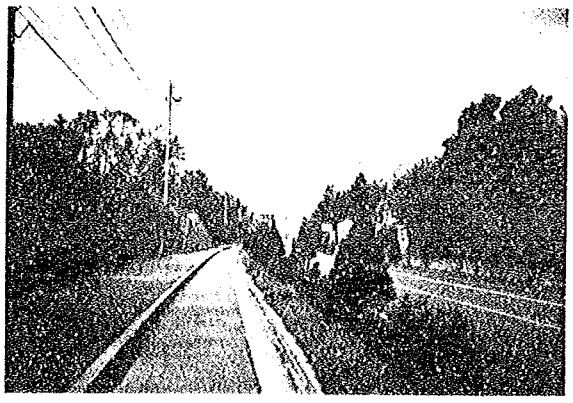
時点１　（昭和４７年１０月）　自然風景型(I)



時点２　（昭和４８年８月）　自然風景型　(I)

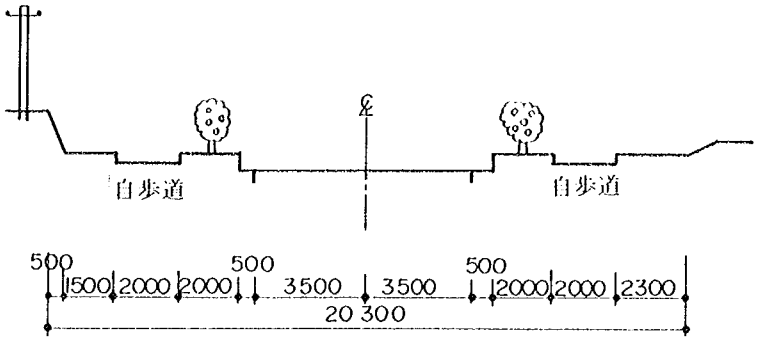


時点３（昭和５３年７月）　自然風景型　(I)



時点４　（昭和５８年１０月）　自然風景型　(I)

地点　２３

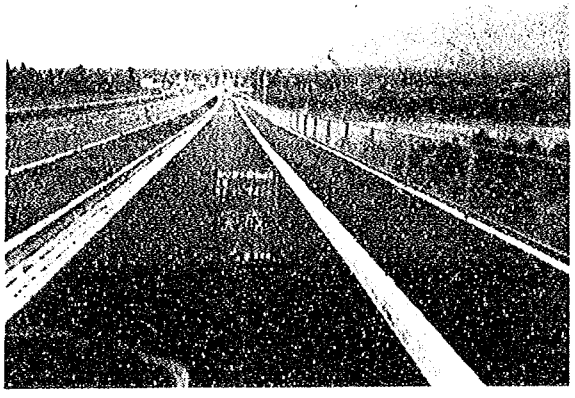


横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト
○保全型（I →I →I →I ）の例 ○中分，副道なし ○植樹帯により自歩道が車道と区分されている。 ○沿道への出りつき止ない

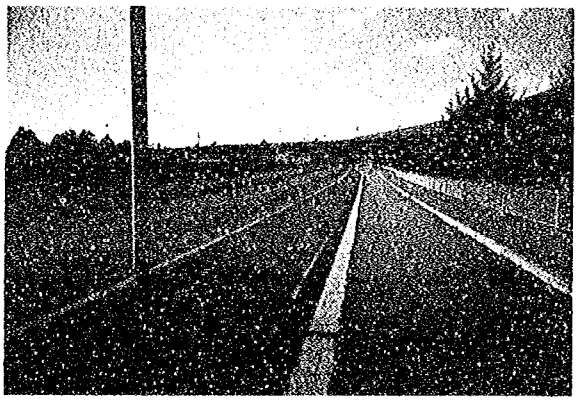
図Ⅲ－１１(3)　バイパス景観の変遷と道路構造　（軽井沢バイパス　その３）

時点１　（昭和　　年　　月）



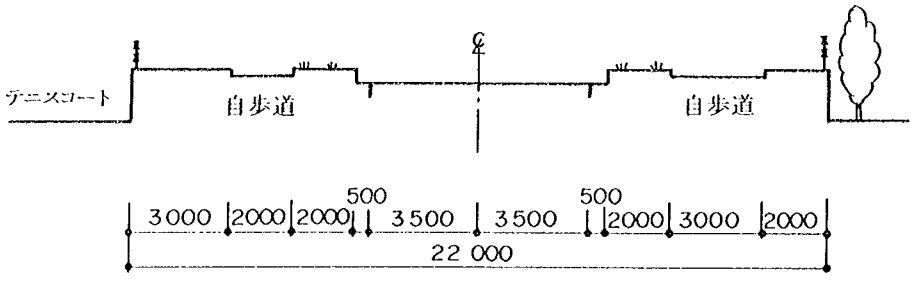
時点３（昭和５１年１２月）　自然風景型　(I)

時点２　（昭和　　年　　月）



時点４　（昭和５８年１０月）　自然風景型　(I)

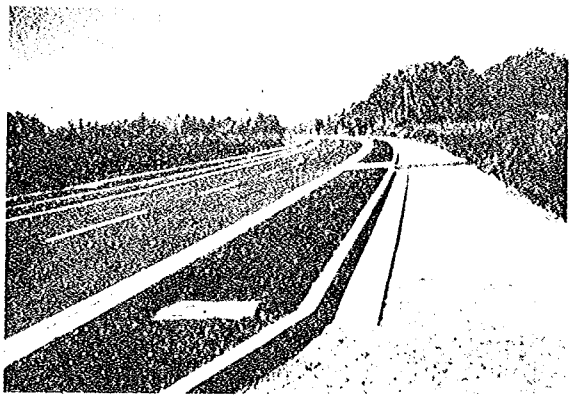
地点　４９



横　断　図　（１／２５０）

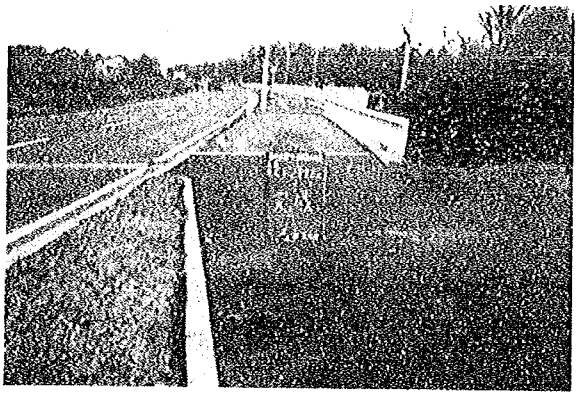
コ　メ　ン　ト
○保全型（Ⅰ→Ⅰ）の例 ○中分，副道なし ○植樹帯により自歩道が車道と区分されている。 ○沿道へのはりつきはない

図Ⅲ－１１(4)　バイパス景観の変遷と道路構造　（軽井沢バイパス　その４）

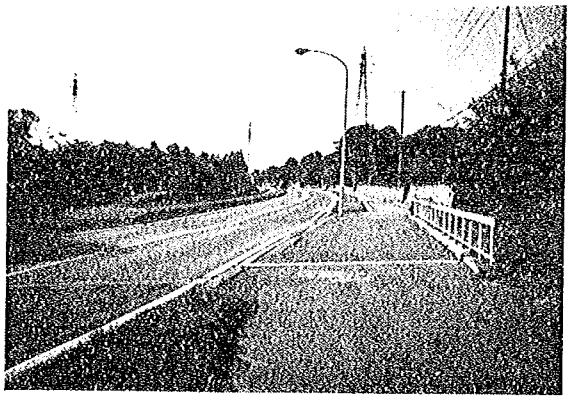


時点１　（昭和４７年１０月）　自然風景型　（Ⅰ）

時点２　（昭和　　年　　月）

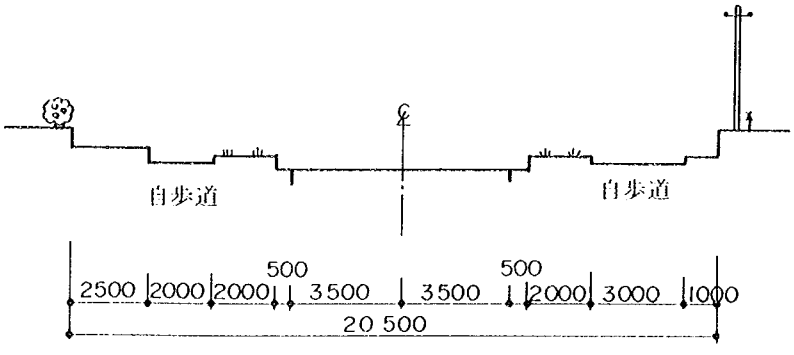


時点３　（昭和５１年１２月）　自然風景型　（Ⅰ）



時点４　（昭和５８年１０月）　自然風景型　（Ⅰ）

地点　６０



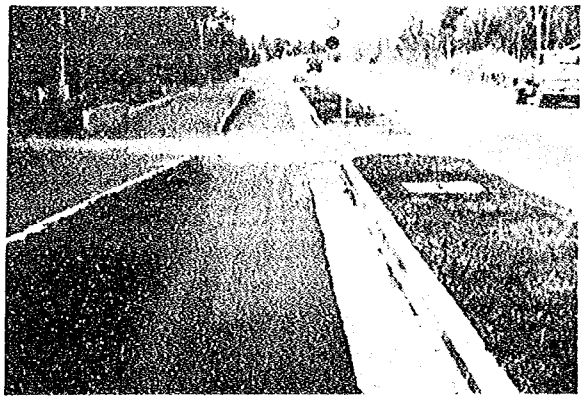
横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト
○保全型（Ⅰ→Ⅰ→Ⅰ）の例 ○自歩道が植樹帯により区分されている。 ○中分，副道なし ○沿道への出りつきはない

図Ⅲ－１１(5)　バイパス景観の変遷と道路構造　（軽井沢バイパス　その５）

時点１　（昭和　　年　　月）

時点２　（昭和　　年　　月）

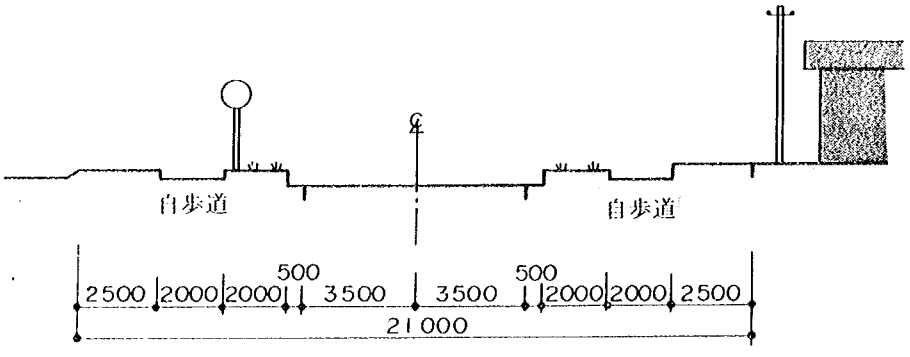




時点３　（昭和５２年１１月）　自然風景型　（Ⅰ）

時点４　（昭和５８年１０月）　自動車関連型（Ⅴ－２）

地点　６６

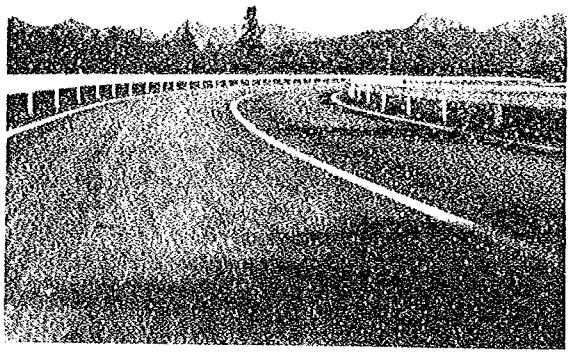


横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト

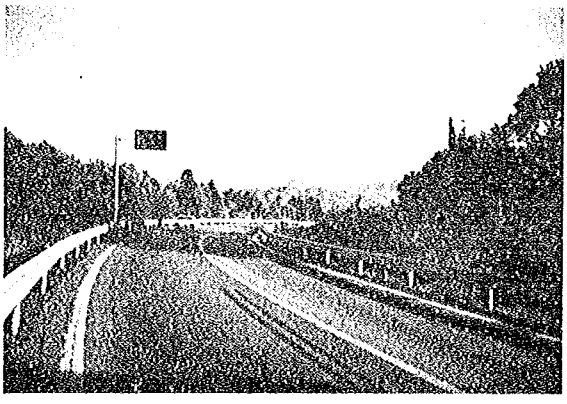
○混乱化型（Ⅰ→Ⅴ－２）の例
○自歩道が植樹帯により車道と区分されている。
○中分，側道なし
○右側沿道にドライブインができる。

図Ⅲ－１１(6)　バイパス景観の変遷と道路構造　（軽井沢バイパス　その６）



時点１　（昭和４７年１０月）　自然風景型　（Ⅰ）

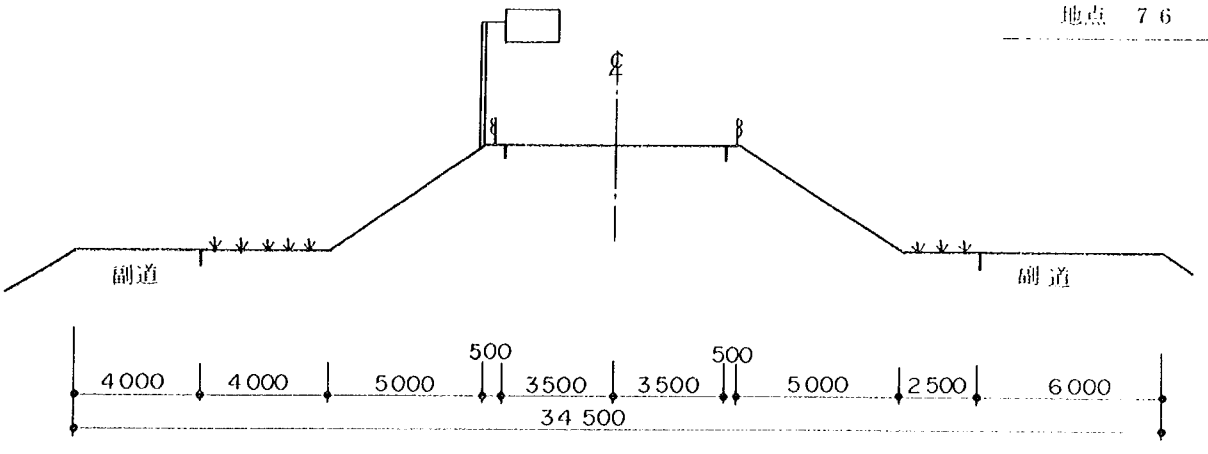
時点２　（昭和　　年　　月）



時点３　（昭和　　年　　月）

時点４　（昭和５８年１０月）　自然風景型（Ⅰ）

地点　７６



横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト
○保全型（Ⅰ→Ⅰ）の例 ○盛土区間 ○中分，歩道なし ○副道あり ○沿道へのはりつきはない

4.7　甲府バイパス

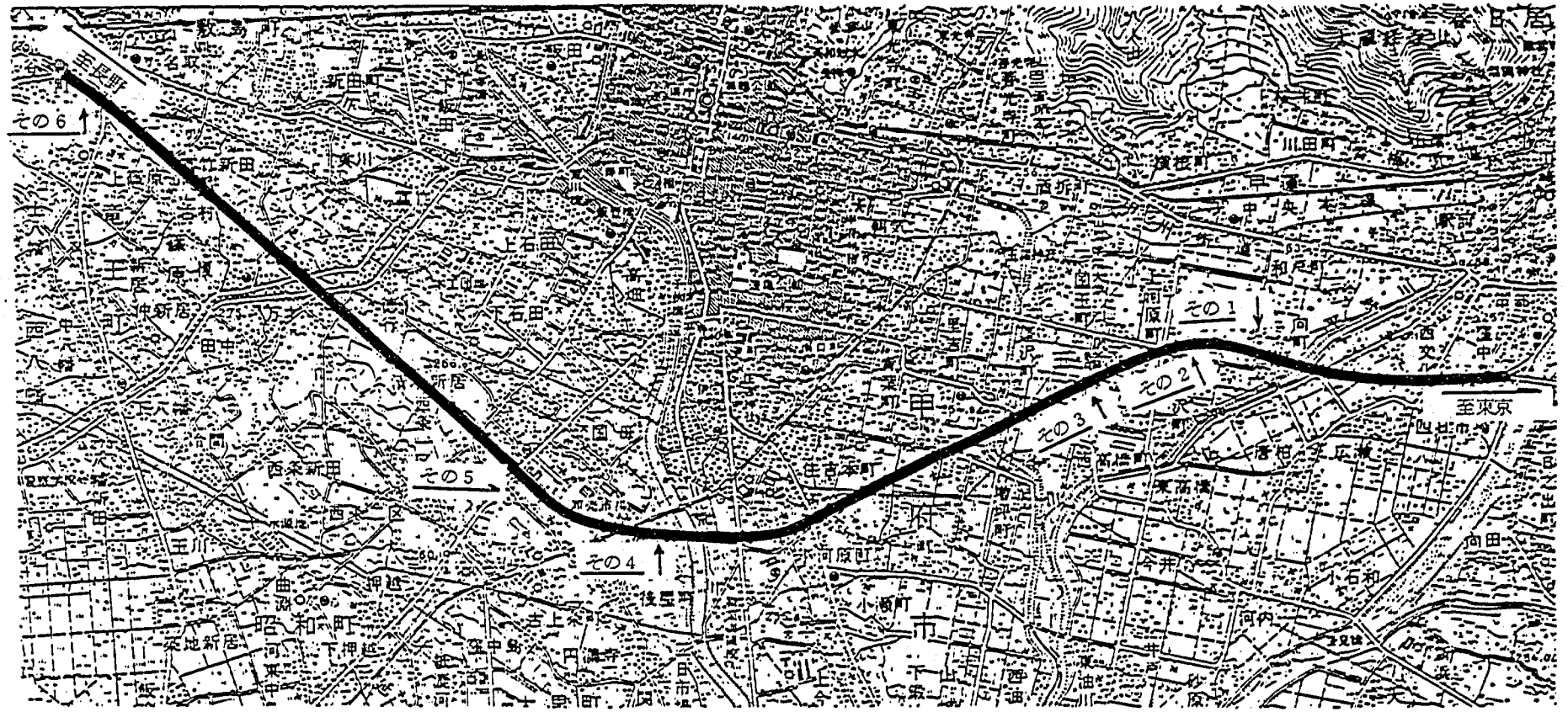
甲府バイパスは,図Ⅱ－３３に示すように時点４（供用後１１年）で混在型と自動車関連型で全体の９１％を占めている。

甲府バイパスは低盛土の４車線道路で，芝植栽あるいはコンクリートの中央分離帯(1m)がある。歩道（２～2.5m）も高架部を除いて片側あるいは両側に設置されている。

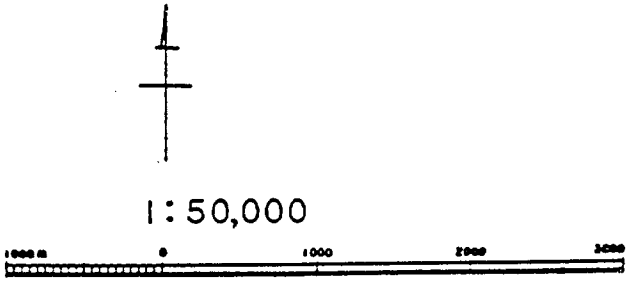
甲府バイパスは草加バイパスと同様に，全線のほとんどが低盛土区間であるため，直近への建物の立地が容易であり，沿道の開発が進んでいる。

しかし，高架の取り付け部で高盛土となっている部分には他の路線と同様に沿道直近への建物のはりつきはみられない。

また，電柱をみると時点２（供用後１～３年）までに片側歩道端に設置され，時点３（（供用後７年）で両側歩道端に設置され景観を煩雑にしている。



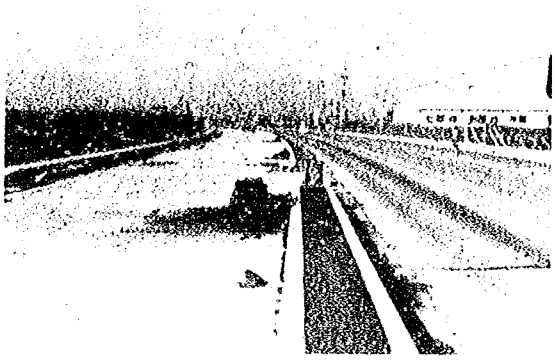
注）ベース図は昭和５２年のものである。



図Ⅲ－１２　甲府バイパス横断図位置図

図Ⅲ－１３(1)　バイパス景観の変遷と道路構造　（甲府バイパス　その１）

時点１　（昭和　　年　　月）



時点２（昭和４９年２月）　田園＋人工施設型（Ⅱ－２）

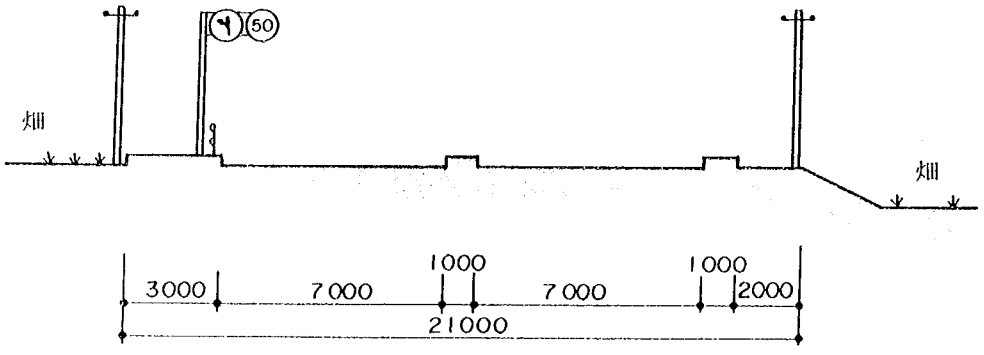


時点３（昭和５３年３月）田園＋人工施設型（Ⅱ－２）



時点４（昭和５７年１２月）田園＋人工施設型（Ⅱ－２）

地点　１８

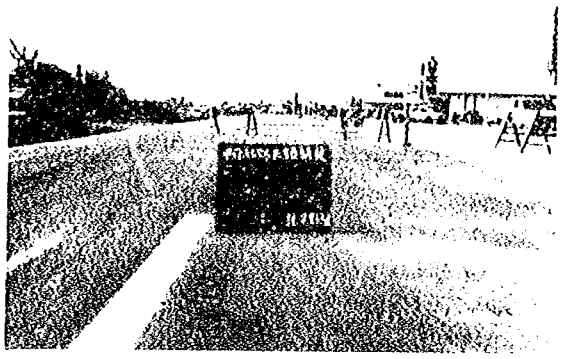


横断図（１／２５０）

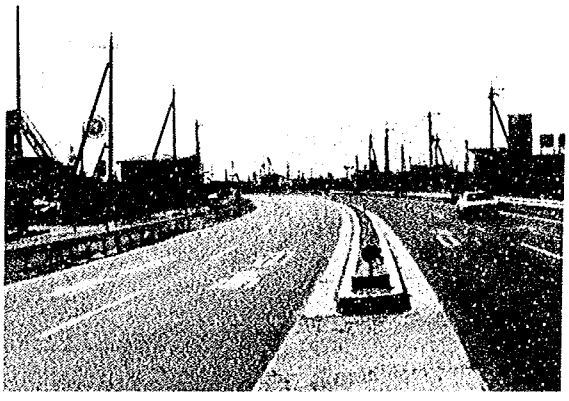
コメント
○保全型（Ⅱ－２→Ⅱ－２→Ⅱ－２）の例 ○歩道，中分あり，副道なし ○低盛土で沿道は畑，果樹畑である。

図Ⅲ－１３(2)　バイパス景観の変遷と道路構造　（甲府バイパス　その２）

時点１　（昭和　　年　　月）



時点２　（昭和４９年２月）　混在型　（Ｖ－１）

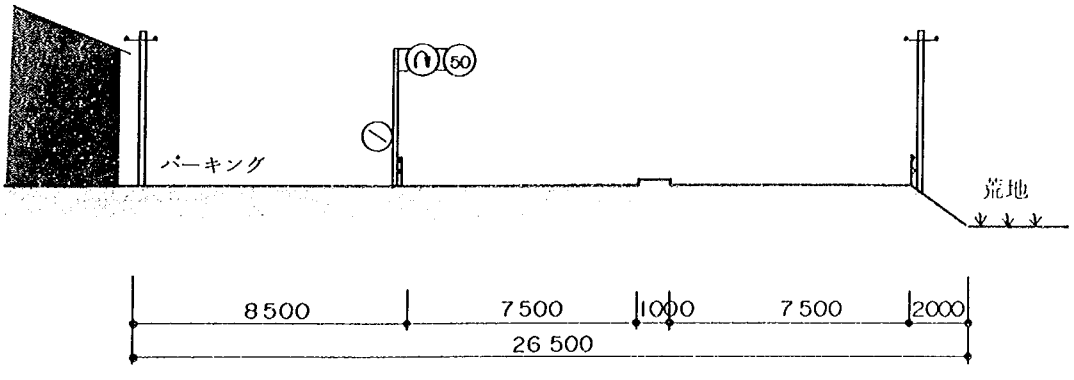


時点３　（昭和５３年３月）　混在型　（Ｖ－１）



時点４　（昭和５７年１２月）　混在型　（Ｖ－１）

地点　２３



横　断　図　（１／２５０）

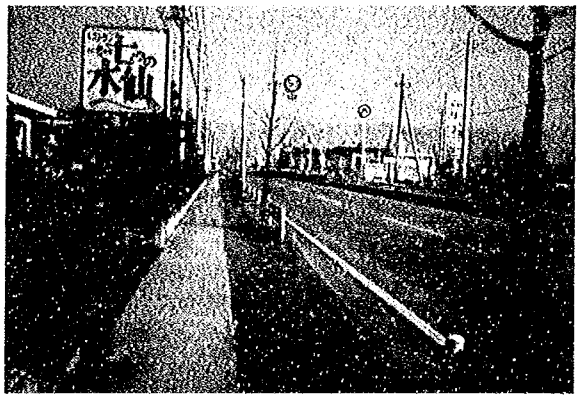
コ　メ　ン　ト
○ クライマックス型（Ｖ－１→Ｖ－１→Ｖ－１）の例 ○ 歩道なし，中分あり，副道なし ○ 低盛土であるが，自動車関連産業が盛土をし沿道に張りついている。

図Ⅲ－１３(3)　バイパス景観の変遷と道路構造　（甲府バイパス　その３）

時点１　（昭和　　年　　月）

時点２　（昭和　　年　　月）

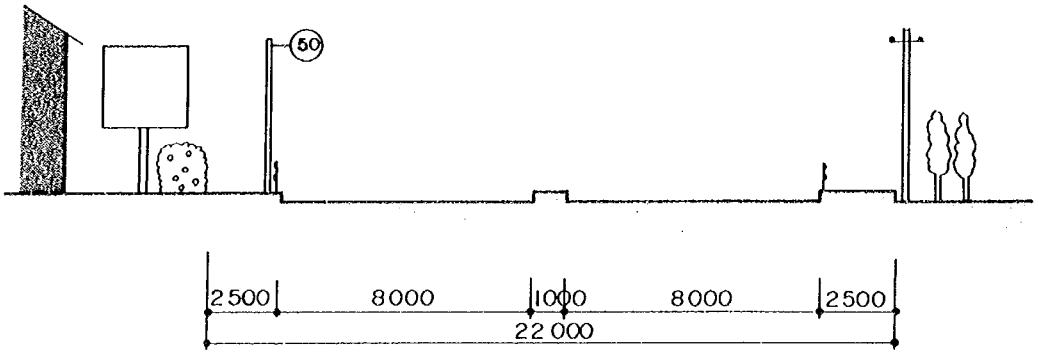




時点３（昭和５３年３月）自動車関連型（Ｖ－２）

時点４（昭和５７年１２月）　自動車関連型（Ｖ－２）

地点　３０

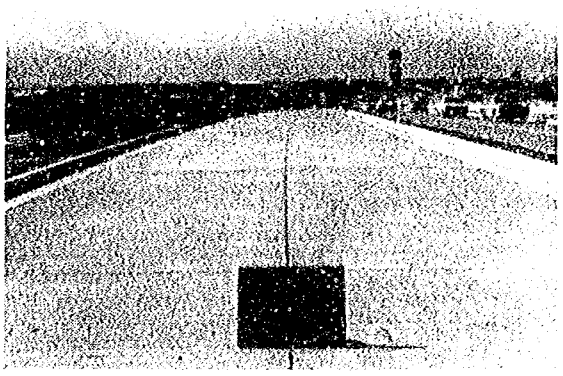


横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト

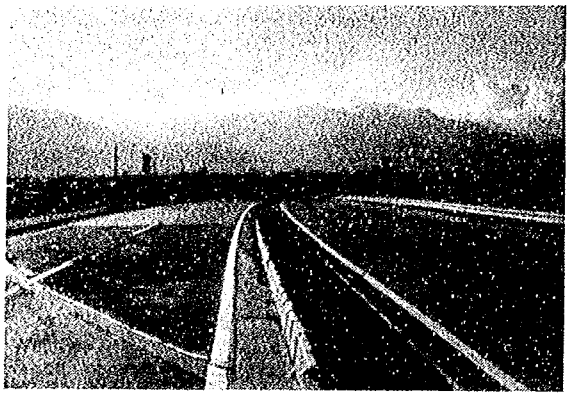
- クライマックス型（Ｖ－２→Ｖ－２）の例
- 歩道，中分あり。副道なし
- 低盛土である。右側沿道は造園会社が樹木を植えているが左側沿道はドライブインが盛土をし営業している。

図Ⅲ－１３(4)　バイパス景観の変遷と道路構造　（甲府バイパス　その４）



時点１　（昭和　　年　　月）

時点２　（昭和４９年２月）　住宅地型　（Ⅲ）

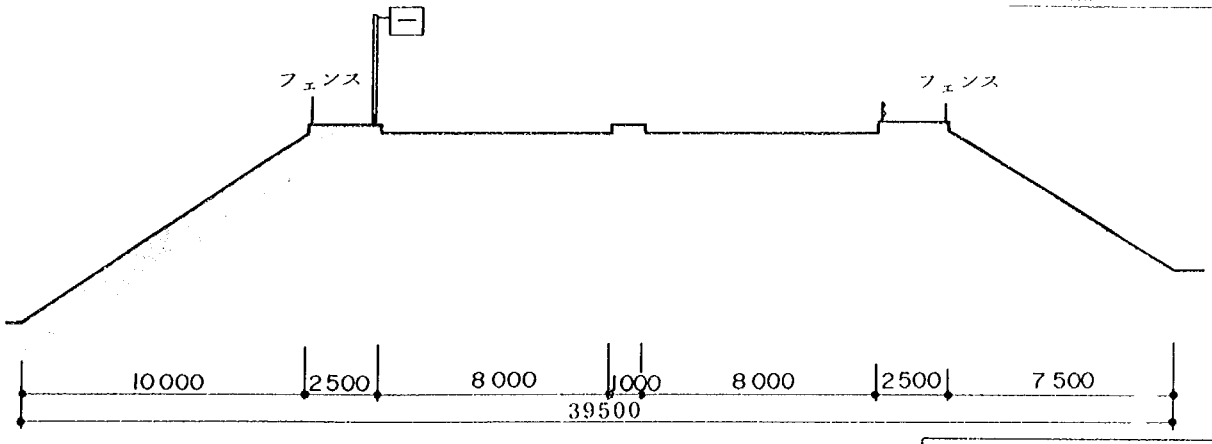




時点３　（昭和５３年３月）　住宅地型　（Ⅲ）

時点４　（昭和５７年１２月）　住宅地型　（Ⅲ）

地点　５４

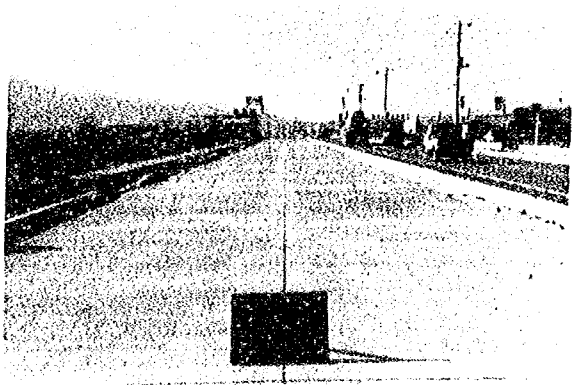


横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト

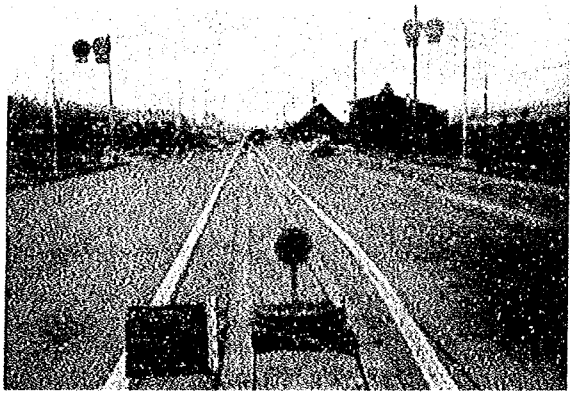
○保全型（Ⅲ→Ⅲ）の例
○歩道，中分あり。副道なし
○高架の取付け部で高盛土区間である
○沿道への出りつきはない。

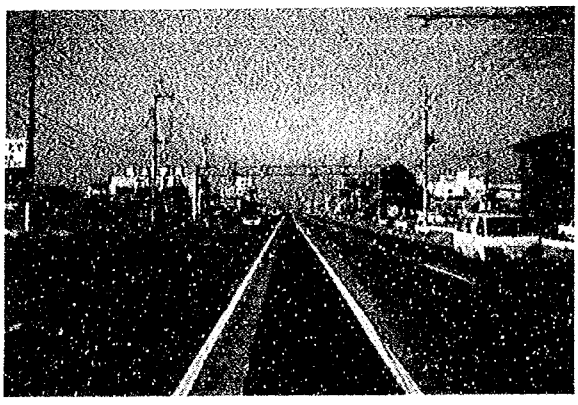
図Ⅲ－１３(5)　バイパス景観の変遷と道路構造　（甲府バイパス　その５）



時点１　（昭和　　年　　月）

時点２（昭和４９年２月）　田園＋人工施設型（Ⅱ－２）



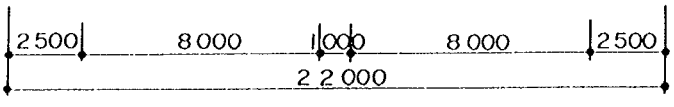


時点３（昭和５３年３月）　混在型　（Ⅴ－１）

時点４（昭和５７年１２月）　混在型　（Ⅴ－１）

地点　６３





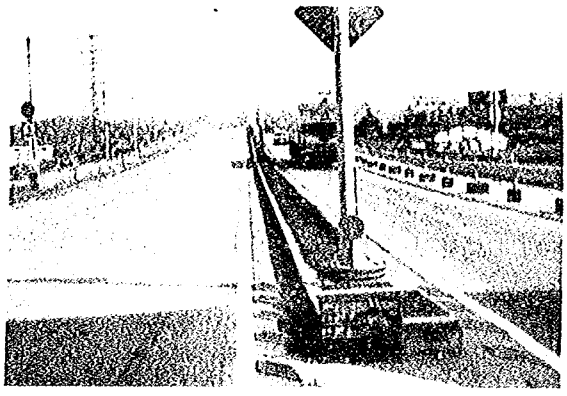
横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト

○混乱化型（Ⅱ－２→Ⅴ－１），クライマックス型（Ⅴ－１→Ⅴ－１）の例
○歩道，中分あり。副道なし
○低盛土部の沿道を盛土して，自動車関連産業がはりついている。

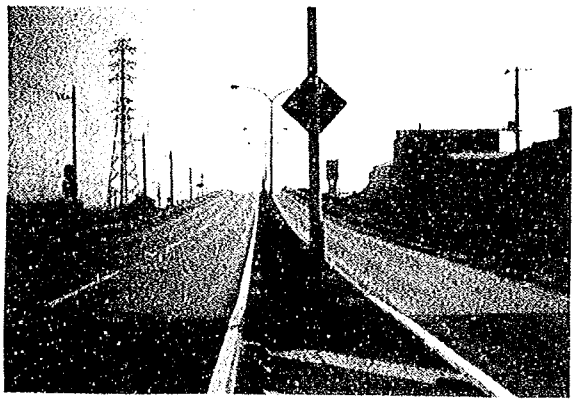
図Ⅲ－１３(6)　バイパス景観の変遷と道路構造　（甲府バイパス　その６）

時点１　（昭和　　年　　月）



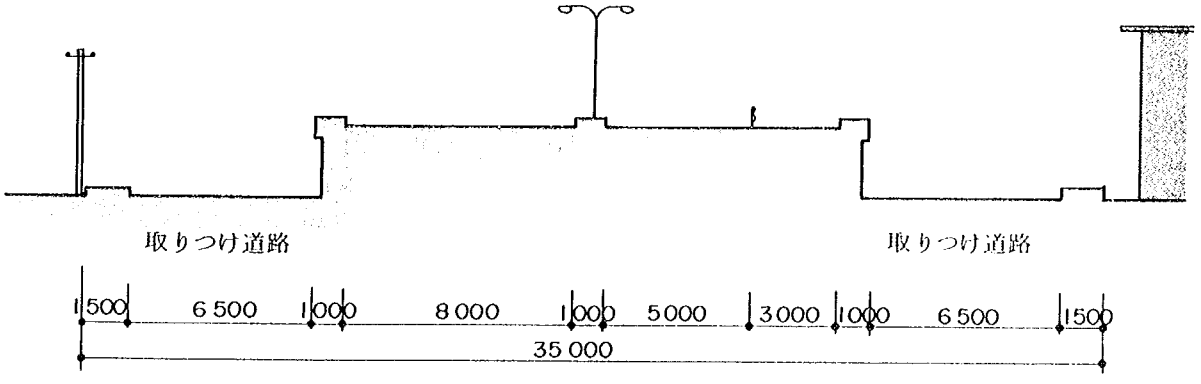
時点２（昭和４９年１２月）左：田園＋人工施設型(Ⅱ－２)
右：混在型(Ⅴ－１)

時点３　（昭和　　年　　月）



時点４（昭和５７年１２月）左：田園＋人工施設型(Ⅱ－２)
右：混在型(Ⅴ－１)

地点　７６



横　断　図　（１／２５０）

コ　メ　ン　ト
○保全型(Ⅱ－２→Ⅱ－２)，クライマックス型(Ⅴ－１→Ⅴ－１)の並存例 ○高架部であるため本線には はりついていないが，取りつけ道路にはりつきがある

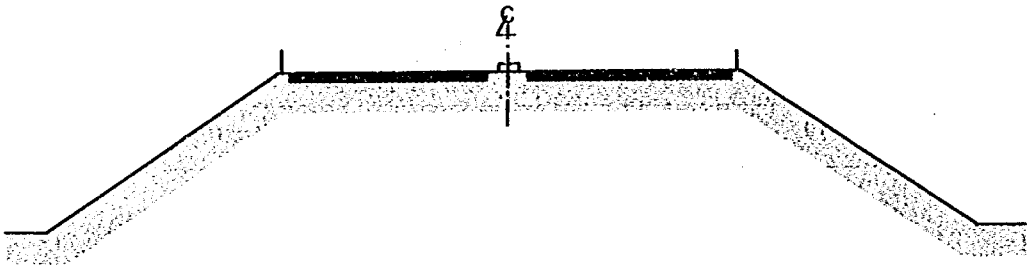
5. バイパス景観の保全と道路構造

Ⅲ章4項で分析した結果からバイパス景観が保全されている地点についてその道路構造をまとめると以下のようになる。

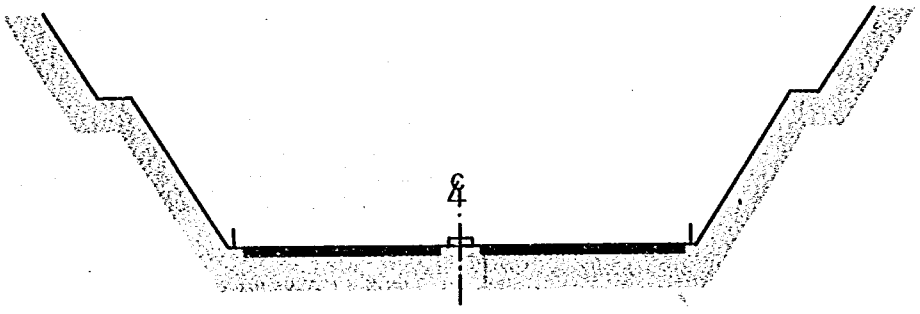
5.1 道路構造

バイパス景観を保全する道路構造は沿道直近に建物や施設の立地が困難な，以下に示すタイプが挙げられる。

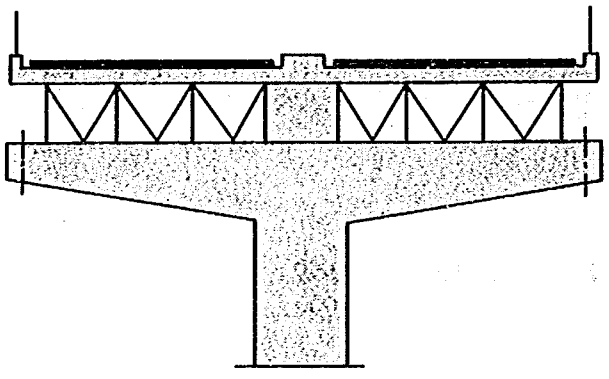
1) 高盛土（橋梁，高架のとり付け部を含む）



2) オープンカット型（両切土，堀割）



3) 高　架（断面図）



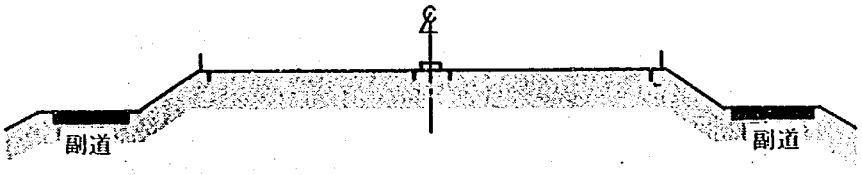
通常，バイパスの一般部は低盛土で建設されているが，低盛土では甲府バイパスや草加バイパスの事例のように沿道を本線レベルに盛土して，沿道指向型の建物や施設が容易にはりつくことができる。

5.2　幅員構成と植栽

低盛土構造でも本線直近へのはりつきをふせぐ幅員構成を考えれば，道路景観の混乱はかなり緩和される。

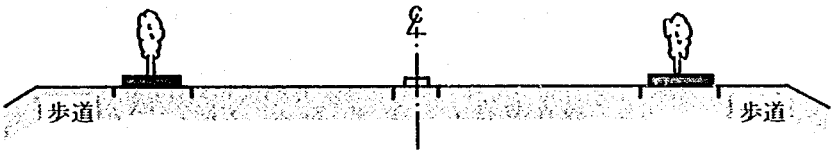
1)　副道の設置

本線とレベルの異なる副道を設置することにより，本線直近への施設立地が不可能となる。

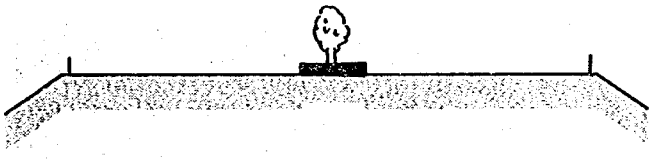


また，植栽を導入することにより景観の混乱を緩和することができる。

2)　植樹帯の設置

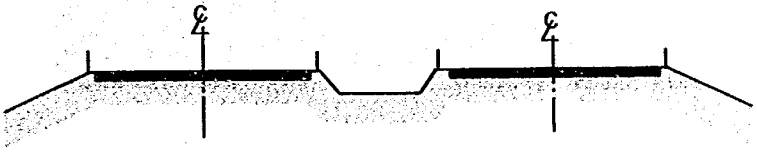


3)　植栽型の中央分離帯（効果は余り大きくない）



さらに，道路敷を広くとることも開放的な景観を生みだすために重要であると考えられる。

4)　上下線の完全分離



このような幅員構成のパターンを組み合わせることによって良好な道路景観の保全が可能であると考えられる。

表Ⅲ－1には，分析を行った各対象バイパスの景観タイプと道路構造関連を参考までにとりまとめた。

また，道路構造以外に景観を保全する要因として地形要素や沿道要素も重要である。

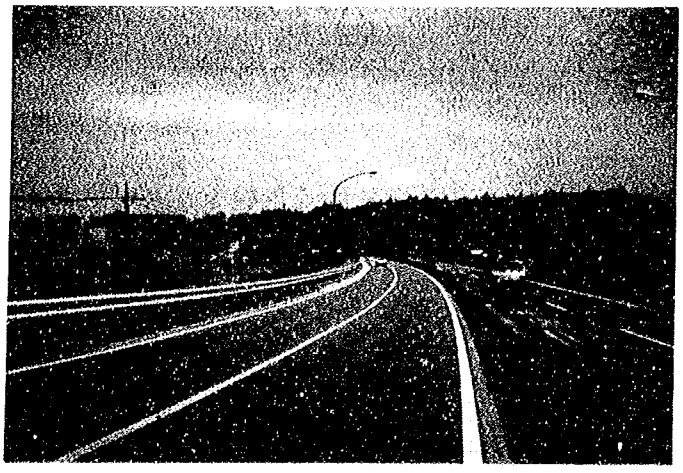
5.3　地形要素

軽井沢バイパスや藤沢バイパスのようにランドマークとなる山や丘陵が前方にあったり，新4号国道のように広大な田園地帯が前方に開けていると，多少の沿道立地があっても景観が乱される印象は弱い。従って，これらの地形要素を積極的に活用することが重要である。



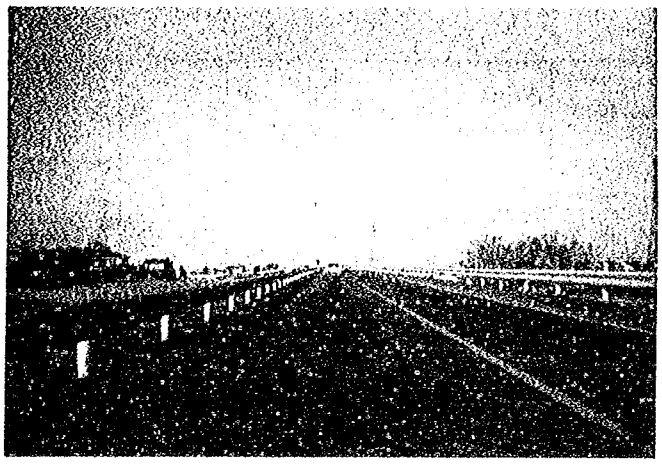
○ランドマークの浅間山がきいている例

（軽井沢バイパス　地点　38
自然風景型(I)）



○前方に見える丘陵がきいている例

（藤沢バイパス　地点　9
田園＋人工施設型（Ⅱ－2））

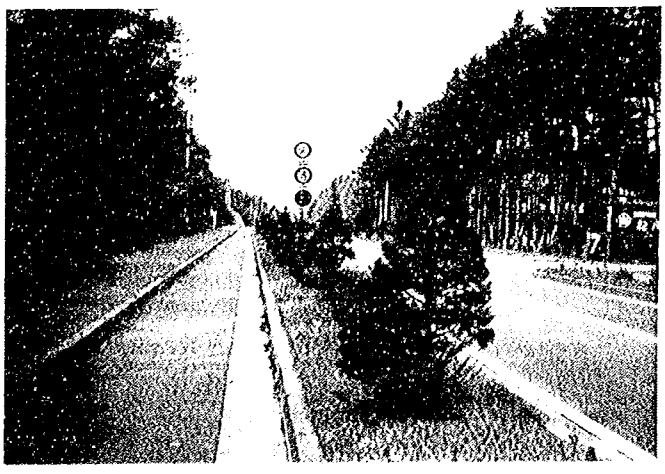


○前方に広大な田園地帯が開けている例

（新4号国道　地点 30　田園型（Ⅱ－1））

5.4　沿道要素

軽井沢バイパスのように沿道に樹林が存在すると景観は良好に保たれる。沿道にドライブインが立地する場合，樹林を1皮分あるいは2皮分を残して建て，その樹木の下枝をとりはらい本線からドライブインが見えるようにしている（スクリーン効果）事例があるが，これは，沿道要素を有効に利用し景観を良好に保った例といえる。



○スクリーン効果の事例

（軽井沢バイパス　地点 20　自然風景型(I)）

また，ドライブイン等が沿道に立地する場合，バイパス直近に建設するのではなくこれらをセットバックさせることも景観を良好に保つ1つの方法と考えられる。

表Ⅲ－1　景観タイプと道路構造

項目 / 道路名	経過年数	卓越している景観タイプ	車線数	道路構造(一般部)	植樹帯	中央分離帯	歩道	副道	電柱	沿道	幹線道路からのアクセス方式
甲府B.P.	11年	○混在形 ○自動車関連型	4車線	低盛土 (1~2m)	一部に，並木，低灌木有り	1m ・芝 ・コンクリート	2~3m	なし	両側歩道端に設置	自動車関連産業が盛土をして立地している	多数の平面交差
草加B.P.	15年	○混在型 ○自動車関連型	4車線	低盛土 (1~2m)	なし	1m コンクリート	2.5m	なし	両側歩道端に設置	同上	同上
水戸B.P.	12年	○田園型 ○田園＋人工施設型	4車線	低盛土 (1~2m)	なし	2m 植栽型	2~ 2.25m	なし	法尻に設置	田畑	多数の平面交差
藤沢B.P.	20年	○田園＋人工施設型	4車線	○高盛土 ○低盛土 (1~2m) ○オープンカット	なし	1m コンクリート	なし	なし	なし	田畑 (切土部は植栽がほどこされている)	平面交差2 ランプ1 (上り線のみ)
軽井沢B.P	11年	○自然風景型	2車線	○低盛土 (1~2m) ○オープンカット	低灌木有り	なし	2~3m (車道と歩道の間に植樹帯有り)	なし	片側の道路敷地端に設置	森林	多数の平面交差
新4号国道	5~9年	○田園型 ○田園＋人工施設型	○4車線 ○暫定2車線	○低盛土 (1~2m)	なし	上下線完全分離 なし	なし	有り	片側の道路敷地端に設置されているところとそうでないところがある	田畑	多数の平面交差
土浦B.P.	1年	○田園型 ○田園＋人工施設型	○暫定2車線	○高盛土? ○低盛土 (1~2m) ○オープンカット	なし	なし	なし	有り	副道端に設置	田畑 (切土部は植栽がほどこされている)	ダイアモンド型のランプが主で平面交差は1

道路，街路景観体系に関する研究

その3〔バイパス景観の変遷〕

ISSN 0386－5878
土木研究所資料第2314号
昭和60年3月 (1986)

篠原 修，二上 克次
芹沢 誠

要旨 バイパスにおける道路景観が供用当初からどのように変遷したかを分析し，景観変遷パターンの類型化，景観保全要因の抽出を行った。

キーワード バイパス，景観の変遷

郵便はがき

40円切手をはって下さい。

305-□□

茨城県筑波郡豊里町大字旭一番地

建設省土木研究所

道路緑化研究室 御中

No. 1

No. ~~1~~

配布先氏名

配布先住所

土木研究所資料第2314号　　部

上記のとおり受領しました。

所　属（住所）

氏 名　　㊞