

ISSN 0386—5878

土木研究所資料第2816号

土木研究所資料

景勝地の道路景観評価に関する研究

平成2年1月

建設省土木研究所
道路部緑化研究室

Copyright © (1990) 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、土木研究所長の文書による承認を得ずしてこれを行ってはならない。

景勝地の道路景観評価に関する研究

緑化研究室 室 長 半田真理子

研 究 員 山 岸 裕

建設省中部地方建設局 井上 忠佳*

公害防止事業団 前田 博**

日本道路公団福岡建設局

大分工事事務所 有村 恒夫***

*元緑化研究室 室 長

**前緑化研究室 室 長

***前緑化研究室 主任研究員

要 旨

本報告書は、東京湾環状道路等、大規模特殊道路沿線周辺の景勝地について、景勝地の分布状況、景勝地としての価値水準及び景観特性等に関する一般的傾向を把握するとともに、河川部及び海岸部の一般的景勝地について構図特性により類型化し、類型別の景観特性をまとめたものである。

調査した6路線沿線周辺の景勝地においては、特記すべき景観上の興味対象は少なく、景観資源もパノラマ景観に偏っていることが明らかとなった。また大規模特殊道路沿線で景勝地として出現率の高いと考えられる河川部及び海岸部の一般的景観について、構図特性を分類軸とした類型化を試みた結果、河川部、海岸部ともにその景観類型は周辺環境の違いにより決定され、河川線形、視点場、視軸等の景観要素にはほとんど影響されないということが明らかとなった。

キーワード：景勝地、景観、道路景観、大規模特殊道路

はじめに

経済の発展とともに大都市部の道路の交通容量は限界に達し、大規模な道路建設が相次いでいるが、このような大都市域にも優れた景観を有する、いわゆる景勝地が存在する。これら大都市域の景勝地は全国的にみれば比較的低い価値水準のものが多いと考えられるが、地域住民にとってはかけがえない景観である場合も少なくない。特に大規模特殊道路のような大規模な道路を建設する場合には、景観の変質や破壊をもたらす恐れが大きい。

本研究では、まず東京湾環状道路等の大規模特殊道路沿線周辺の景勝地について、景勝地の分布状況、景勝地としての価値水準及び景観特性等に関する、一般的傾向を把握することにした。次いで河川部及び海岸部の一般的景勝地について構図特性により類型化し、類型別の景観特性を明らかにした。類型化の目的は、景観保全対策を検討する場合、代表的な眺望地点からのシーンを類型区分表に基づいて特定の類型に当てはめることにより、保全すべき景観対象及びその具体的対策が明らかになるようにすることにある。

第1章では、研究を必要とする背景、研究の目的等について触れている。

第2章では、①東京湾環状道路、②東京外かく環状道路、③首都圏中央連絡道路、④伊勢湾岸道路、⑤第二京阪道路、⑥大阪湾岸道路の6路線沿線周辺の景勝地を抽出し、その分布状況、景観特性等について一般的な傾向を調査した結果を述べている。その中で、これら6路線沿線周辺の景勝地においては、特記すべき景観上の興味対象は少なく、景観資源もパノラマ景観に偏っていることを明らかにしている。

第3章では、大規模特殊道路沿線で景勝地として出現率の高いと考えられる河川部及び海岸部の一般的景観について、様々な角度から景観特性の把握を試みた結果を述べている。その中で、景勝地の景観特性について定量的な把握までには至らなかったものの、定性的には構図特性を中心とした幾つかの特性を把握することができ、構図特性を分類軸とした類型化の可能性を見出している。

第4章では、第3章の結果を受けて、構図特性を分類軸とした類型化を試みた結果を述べている。その中で、河川部、海岸部の景観について類型区分表を提示し、その景観類型はいずれも周辺環境の違いにより決定され、河川線形、視点場、視軸等の景観要素にはほとんど影響されないということを明らかにしている。

第5章では、①本調査における今後の課題及び②景勝地の道路景観整備に係る今後の調査課題について触れている。

本研究の実施に際して、調査対象道路の通過各市町村及び建設省各地方建設局の関係各位に資料提供等の御協力を頂いた。また、2年度にわたる評価実験にあたっては、天野光一（東京工業大学工学部）、岡田一天（アイ・エヌ・エー新土木研究所）、斉藤 潮（東京工業大学工学部）、下村彰男（東京大学農学部）、屋代雅充（ラック計画研究所）、一場博幸（同）、前田文章（同）の各氏に御協力を仰ぎ、数多くの貴重な提言も頂戴した。末尾ながら記して感謝の意を表する次第である。

目 次

1. 研究の目的	1
2. 大規模特殊道路沿線の景勝地	2
2.1 大規模特殊道路の概要	2
2.2 景勝地の定義	10
2.3 沿線周辺の景勝地の抽出	11
2.4 沿線周辺の景勝地の景観特性	16
3. 景勝地の景観特性	23
3.1 シーンの収集	23
3.2 評価方法	28
3.3 評価結果	31
3.4 評価結果の分析	70
4. 類型化	76
4.1 調査方法	76
4.2 評価方法	81
4.3 評価結果	83
4.4 類型化	111
5. 今後の課題	116
5.1 本調査における今後の課題	116
5.2 景勝地の道路景観整備に係る今後の調査課題	117

参考文献

資料編

資料 1. (本文第 2 章)	121
資料 2. (本文第 3 章)	165
資料 3. (本文第 4 章)	223

1. 研究の目的

道路建設は古くからの景観に新しい魅力を付加する場合もあるが、優れた景観の変質や破壊をもたらすことも少なくない。特にいわゆる景勝地といわれるような場所では、新しい魅力の創出よりも旧来の景観の保全が第一に考慮されなければならない、その変質を最小限に抑えることが求められる。例えば、多島海に長大橋が架設される場合、一般にはそのダイナミックな構造美により新たな魅力がもたらされる場合が多いが、そのために従来の景観資源である多島景観の持つ繊細さが損なわれてはならない。このように景勝地を通過する道路ではその優れた景観を保全するために、道路構造や主要構造物のデザイン等の決定において周辺景観への影響を最小限に抑える配慮がなされなければならない。

優れた景観を保全するには原景観の特性を決定している視対象、すなわち最も重要な視対象を的確に把握し保護する必要があるが、一般技術者にはその把握が困難なため、その都度景観専門家に判断を抑ぐことが行われてきた。しかし、このような手法は物理的、経済的に実施困難な場合が多く、その実施は特に重要な場合に限定せざるを得ないという問題があった。このため、一般技術者にも容易に判断可能なシステムの開発が求められている。

本研究は、このような要請を受けて、景勝地の景観保全に関して、保全対象及び保全対策が一般技術者にも容易に判断可能なシステムの開発を目的として行なったものである。

2. 大規模特殊道路沿線の景勝地

本章では、大規模特殊道路沿線に出現する景勝地の分布状況のほか、景観資源、景観価値等の景観特性に関する一般的傾向を把握した結果を述べる。

調査は、関東、中部、近畿地方で建設中又は計画中の大規模特殊道路 6 路線沿線を対象として行なった。その結果、これらの沿線では景観上の興味対象として特記すべきものは少なく、景観資源もパノラマ景観がほとんどを占めており、景勝地としての価値水準の高い場所は少ないことが分かった。

2.1 大規模特殊道路の概要

本章で取扱った路線は、現在関東、中部、近畿地方で建設又は計画中である、①東京湾環状道路、②東京外かく環状道路、③首都圏中央連絡道路、④伊勢湾岸道路、⑤第二京阪道路、⑥大阪湾岸道路の 6 つの大規模特殊道路である。

以下、各路線の概要を示す。

1) 東京湾環状道路

東京湾環状道路とは、①東京湾岸道路、②東京湾横断道路、③湾口部横断道路の 3 つの道路を一括した呼称である。図 2-1 に位置図を示す。

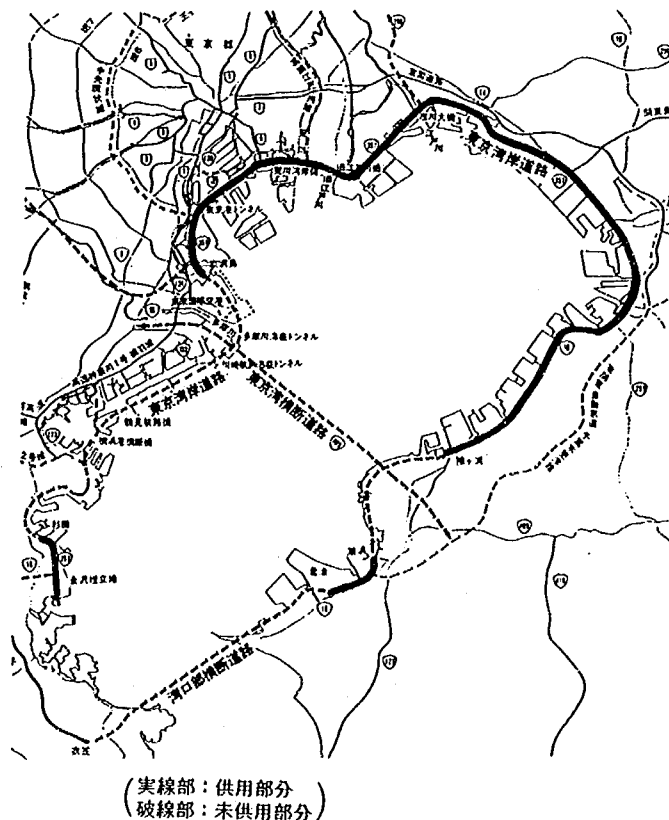


図 2-1 東京湾環状道路

(1) 東京湾岸道路

横須賀から横浜、川崎、東京、千葉、木更津等の主として東京湾岸の埋立て地を経由して富津に至る延長約160kmの自動車専用道路で、一部区間が既に供用中である。道路幅員は、50~100mが基本となっているが、横浜以南は約30mとなっている。図2-2に標準横断面の例を示す。

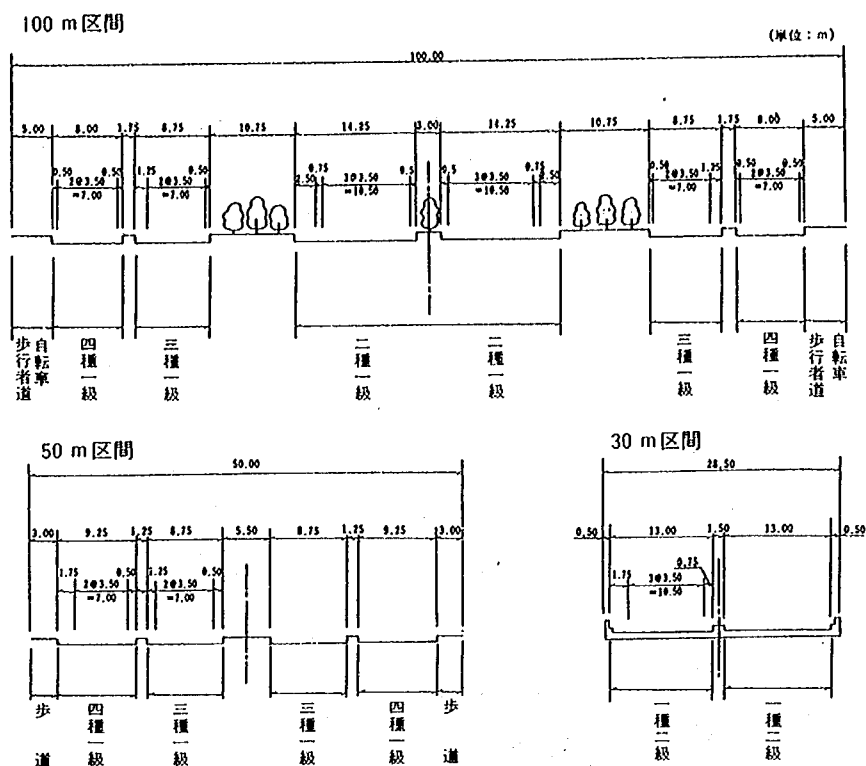


図2-2 標準横断面の例(東京湾岸道路)

(2) 東京湾横断道路

川崎と木更津を東京湾中央部を横断して結ぶ延長約15kmの自動車専用道路で、そのほとんどが海底トンネルと橋梁からなり、現在工事中である(図2-3)。

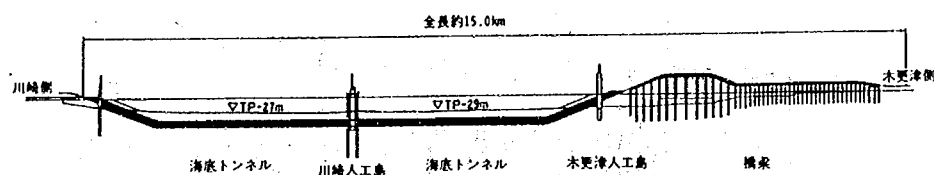
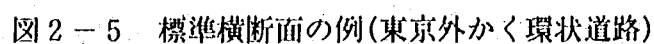
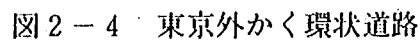


図2-3 東京湾横断道路

(3) 湾口部横断道路

横須賀と富津を東京湾口を横断して結ぶ延長約10kmの自動車専用道路である。

都心から15km圏を環状に囲み湾岸道路に結ぶ延長約85kmの自動車専用道路で、現在一部区間が工事中である（図2-4）。一般道路を併設する形となっており、図2-5に標準横断面の例を示す。



3) 首都圏中央連絡道路

都心から40～50km圏を環状に結ぶ延長約270kmの自動車専用道路で、これにより横浜・横須賀道路と東関東自動車道が結ばれる（図2－6）。標準横断面の例を図2－7に示す。

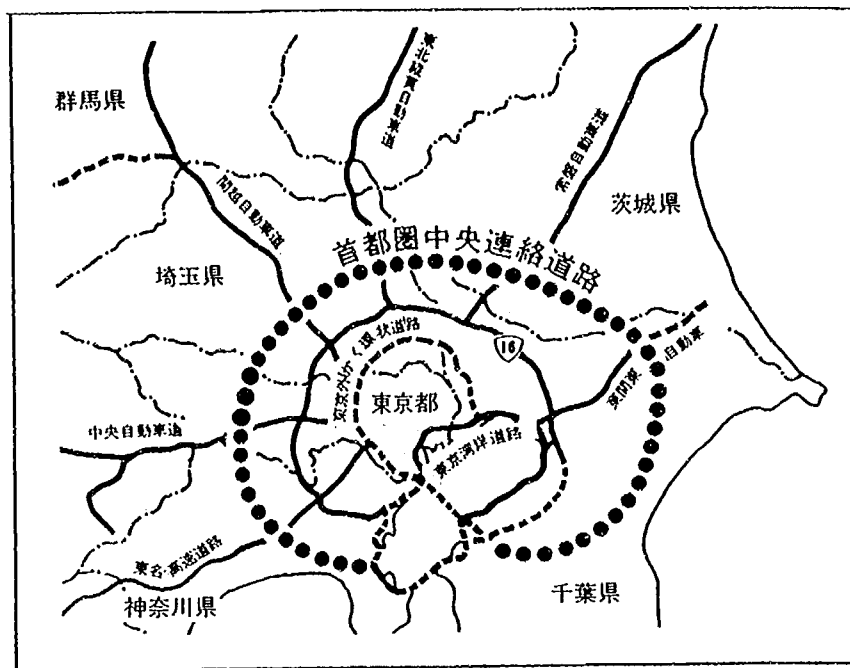


図2－6 首都圏中央連絡道路

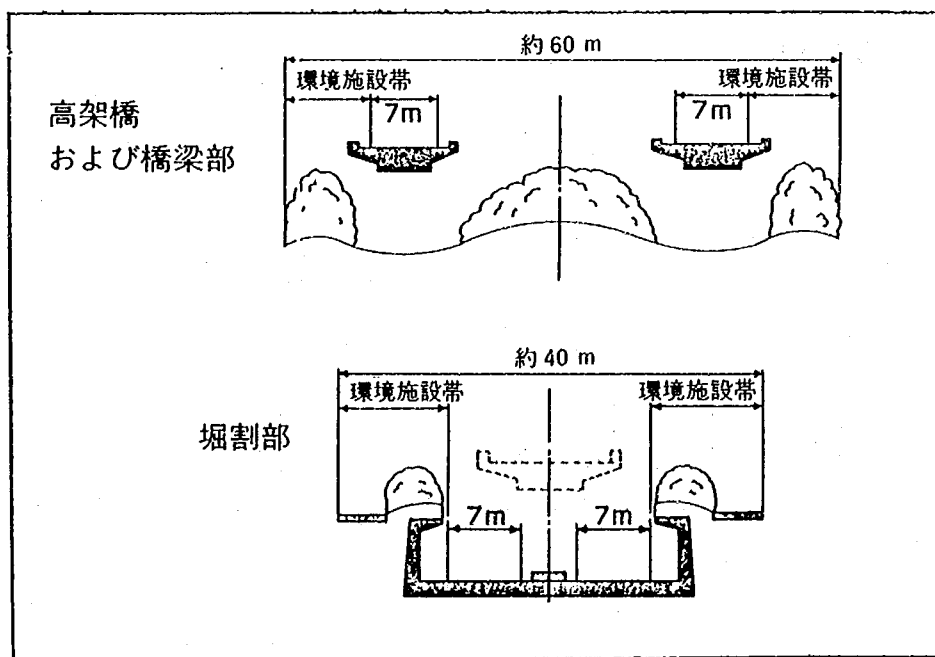


図2－7 標準横断面の例(首都圏中央連絡道路)

4) 伊勢湾岸道路

豊田付近の東名高速道路と四日市付近の東名阪自動車道を伊勢湾岸沿いに結ぶ延長約50kmの自動車専用道路であり、一部区間が既に供用中である（図2－8）。標準横断面の例を図2－9に示す。

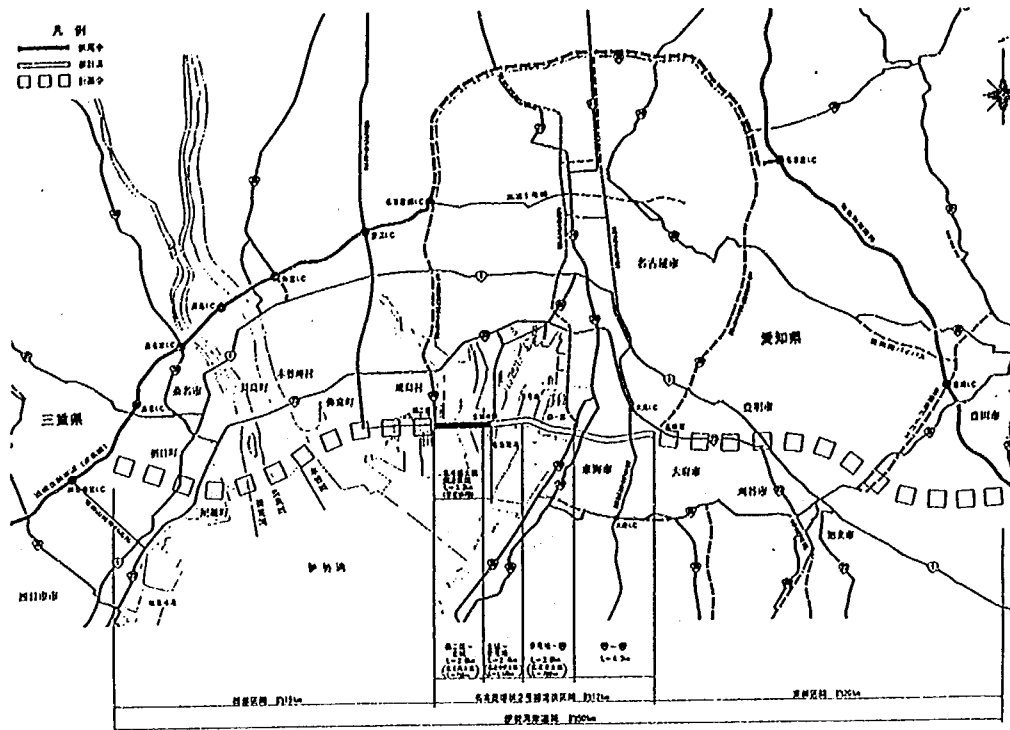


図2－8 伊勢湾岸道路

高架単路部(東部区間)

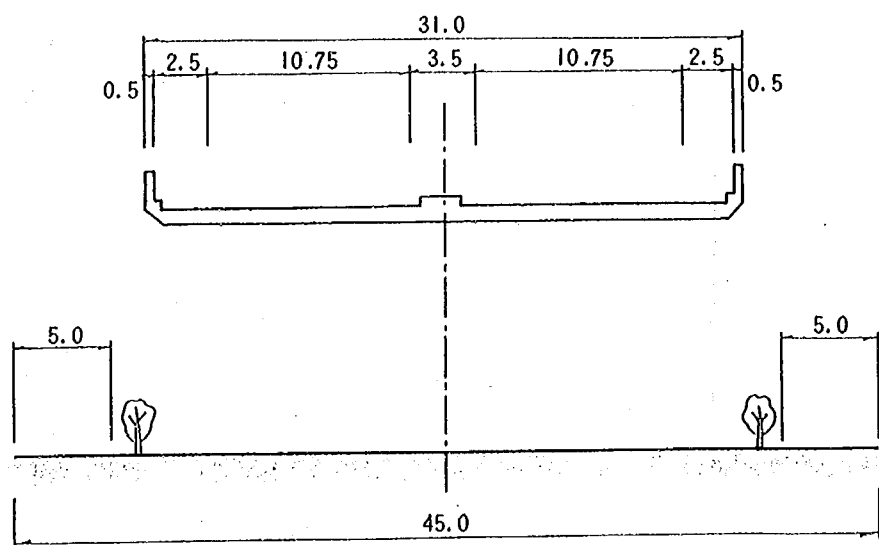


図2－9 標準横断面の例(伊勢湾岸道路)

5) 第二京阪道路

京都の伏見と近畿自動車の門真を結ぶ延長約30kmの自動車専用道路であり、途中京滋バイパスとも連絡する（図2-10）。一般道路が併設される。標準横断面の例を図2-11に示す。

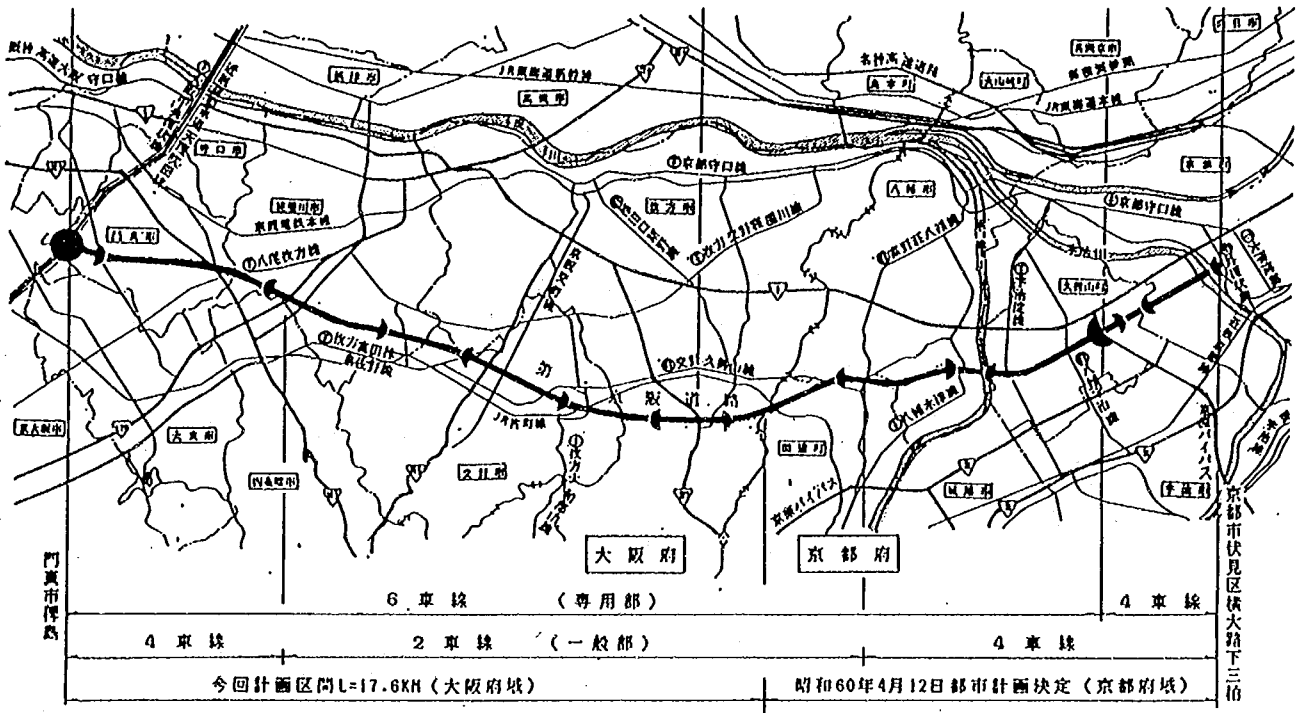


図2-10 第二京阪道路

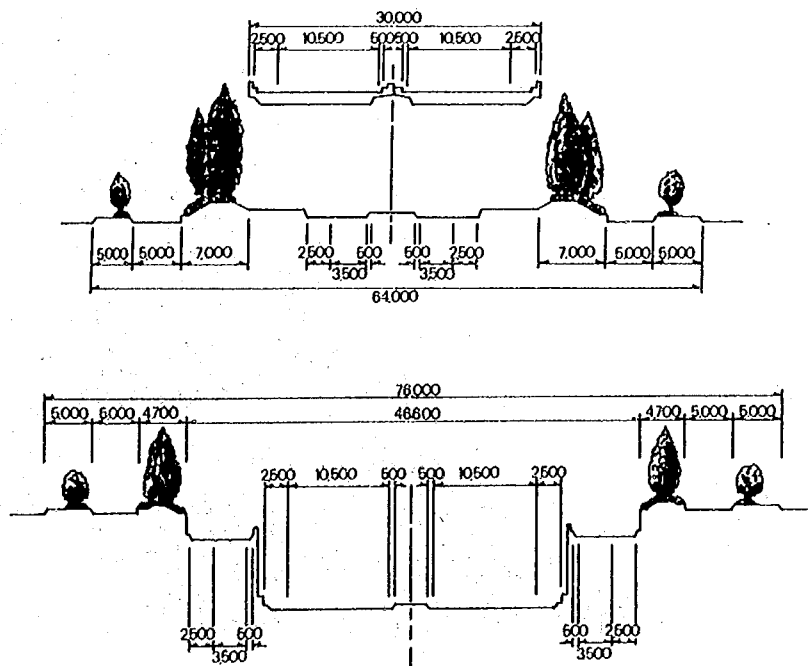


図2-11 標準横断面の例(第二京阪道路)

6) 大阪湾岸道路

神戸市垂水区の本州四国連絡道路から須磨海岸，ポートアイランド，六甲アイランド等を経て大阪湾岸沿いに泉佐野の高速自動車国道関西国際空港線に連絡する延長約80kmの自動車専用道路である(図2-12)。標準横断面の例を図2-13に示す。

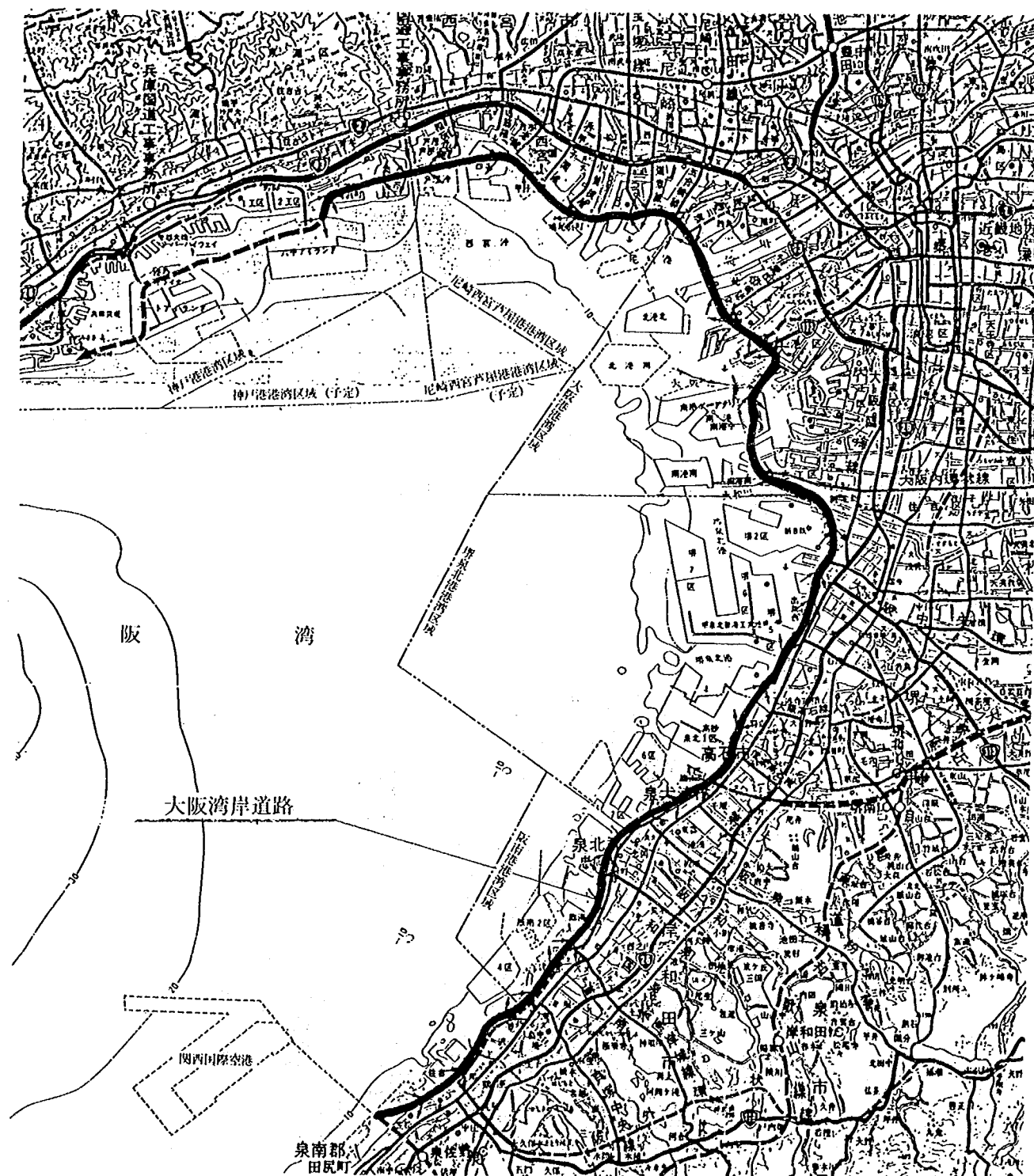


図2-12 大阪湾岸道路

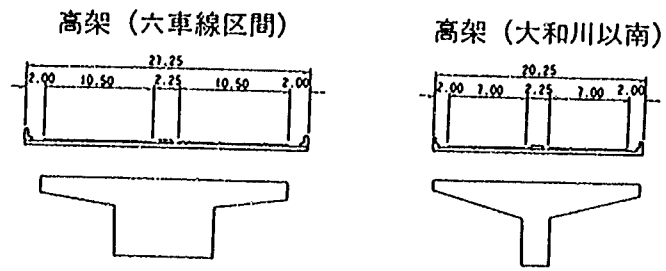


図 2 - 13 標準横断面の例(大阪湾岸道路)

2.2 景勝地の定義

「景勝地」とは、広辞苑によれば「景色に優れている土地」とある。しかし、景色が優れているか否かの判断は、必ずしも一律な基準で行われるものではなく、多様な価値観に基づく評価が介在してくる。そのために景観は客観的評価が困難であり、その評価は個人の主観に委ねられることが多い。

景観の価値としては、図2-14に示すように、本質的な価値として①精神的安らぎ・快適性、②美的満足感、③知的欲求の満足、④自我の保存等が挙げられる他、副次的価値としても⑤経済的価値、⑥学術的価値、⑦地域住民の誇り等を挙げることができる。

景観の重要度は、このような多様な価値が複合されて決定され、「景勝地」とは、この景観の重要度が一定水準以上であることを要件とするものと考えられる。また一般の場所と区別して特に「景勝地」として取り上げられる以上は、大多数の人々にとっては日常生活の場ではなく、非日常的に訪れる場所であるという意味を少なからず含んでいるものと考えられる。したがって、「景勝地とは、不特定多数の人々が優れた景観による恩恵を享受することを目的に、非日常的に訪れる場所」と定義することができる。

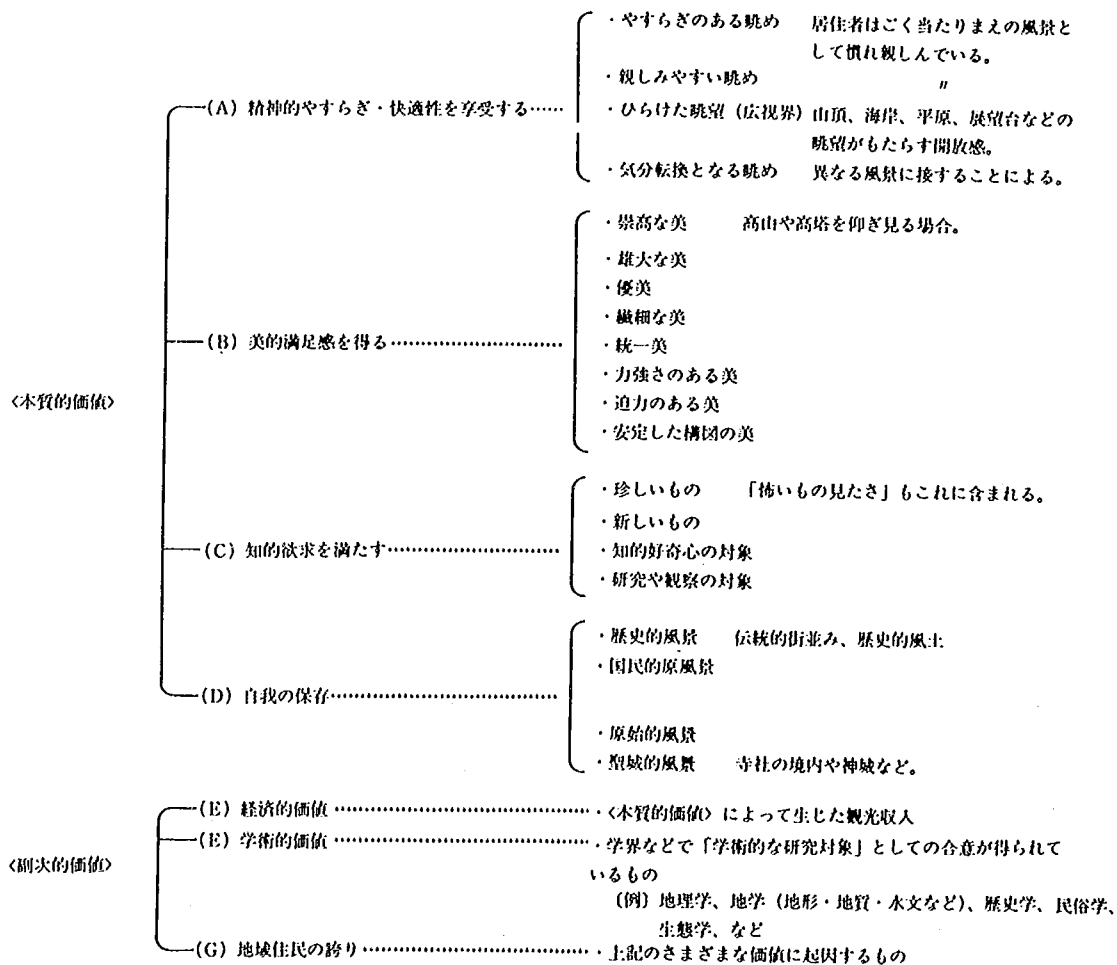


図2-14 景観価値の分類(屋代雅充)¹⁾

2.3 沿線周辺の景勝地の抽出

1) 抽出する景勝地の範囲

広く一般に知られた景勝地としては、自然公園法により指定された国立公園、国定公園、都道府県立公園の他、文化財保護法により指定されている名勝等、法律により保護されているものが挙げられる。このような景勝地は全国的にみても非常に高い水準の景観価値を有しており、稀少価値も高いものが多い。これら法律に基づいて保護されている景勝地は、道路建設の計画時点からなるべく避けるように配慮されることが多く、またそのように重要な景勝地における道路建設では法律に定める処により国民的合意を得るような手続きが必要となる。したがって通常の道路建設等において問題となりやすいのは、むしろ地域レベルの景勝地やかつての景勝地等、法的保護対象から漏れた比較的景観価値の低い景勝地であるといえる。

本調査では、法律による指定の有無にこだわらず、前項に示した景勝地の定義に基づいて計画道路周辺の景勝地を抽出していくこととした。また、現在では景勝地といえない場所であっても、歴史的な由緒を有する場所や文学作品の舞台となったような場所等については、意味的に景勝地としての資質を有するものと考え抽出の対象とした。

2) 調査範囲

景勝地の抽出は1:50,000の地形図（建設省国土地理院発行）を用いて行った。

道路を外部景観として眺める場合、路面はほぼ水平な平面であるため見下ろすような眺め方でない限り視対象とはなりにくい。これに対し、道路のり面や高架橋等の構造物は立上りの形状であるため、水平方向を見る通常の眺め方でかなり遠方のものまで十分に視対象となり得る。これは道路のり面等の立上り部は水平な路面等よりも視角が大きくなり、見かけの大きさが大きくなるためである（図2-15）。

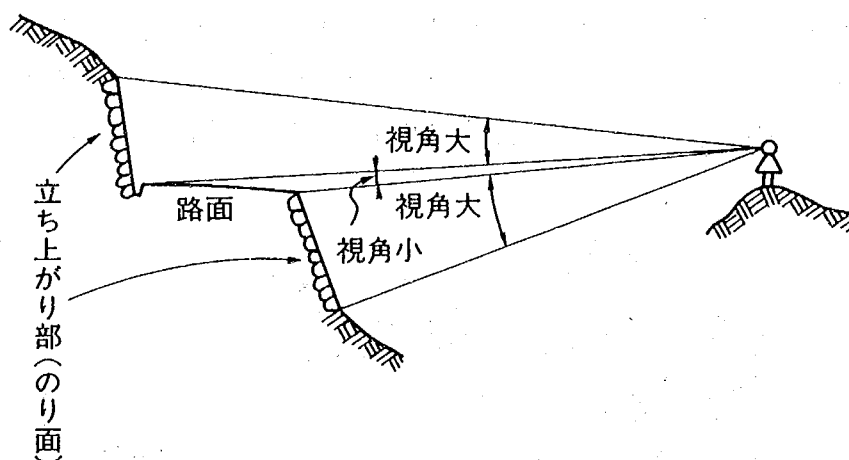


図2-15 道路の見え方

しかし、見かけの大きさを決定する視角の大きさは、視点からの距離が大きくなるにしたがって小さくなり、空気遠近法の効果も加わり徐々に視認され難くなる。道路のり面のコンクリート構造物の視認性を調査した例では、コンクリートのり面が気になる視角は0.5°以上であるという実験結果が示

されている。これはコンクリートのり面をその高さの約115倍の距離を置いて眺めたときに見える大きさである。また、この調査では切土のり面の高さ別の出現頻度を求め、その結果全体の約90%が高さ50m以内に納まっていることから50mをコンクリートのり面の高さの限界とし、この値と先の視角 0.5° から

$$50\text{m} \times 115 = 5,750\text{m}$$

の値をコンクリートのり面が気になる限界値として採用している。これによりこの調査では、調査区域を計画路線から約6kmの範囲としている。

本調査においてもこの考え方を援用することとしたが、予備調査の結果、今回の調査地域は自然性が低く比較的人工物が多いこともあり、5km離れてしまうと他の人工物との見分けも困難になることが判明した。このため今回の調査における調査区域は、計画路線中心線から両側5km以内の帯の中とした(図2-16)。

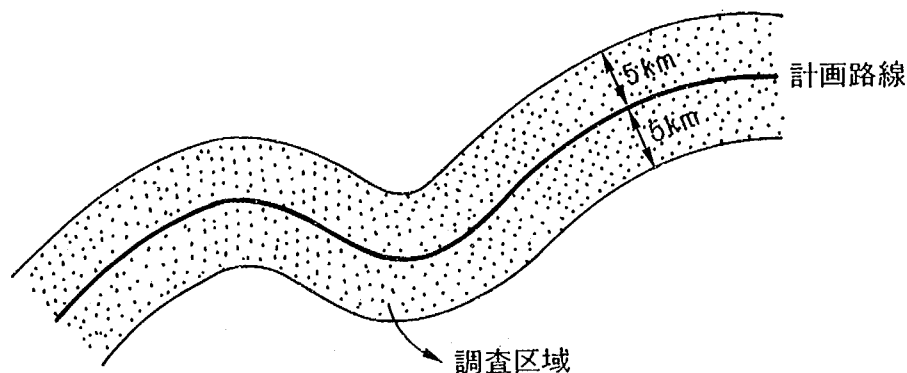


図2-16 景勝地抽出における調査区域

3) 抽出方法

景勝地は、視点(景色を眺める場所)と視対象(景色)がセットになった概念である(図2-17)から、視点又は視点群の存在が景勝地となるための必要条件となる。すなわち、視点があって初めて視対象が見えるのであり、眺めのよい視点を抽出することが景勝地を抽出することになる。

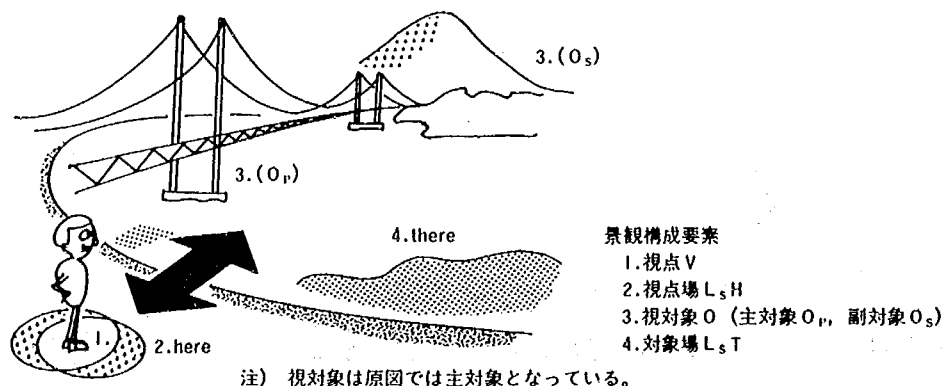


図2-17 景観の成立ち(篠原 修)³⁾

また、今回の調査では道路建設による影響を検討する訳であるから、視点から道路本体が見える可能性があることが第2の条件となる。視点から道路本体が見えるかどうかは、景勝地の条件を満足する視点を抽出した上で各視点毎に個別に現地調査により確認する必要がある。このため、まず景勝地の条件を満足する視点を机上調査により抽出し、次いで抽出した各視点からの計画道路の見え方を現地調査により確認することにした。

今回の視点の抽出は基本的には表2-1を参考にして行ない、これに必要な具体的な情報は景観関連の各種法令に基づく指定状況（表2-2）の他、市販のドライブマップ、ドライブガイド、レジャーガイド等に求めた。また、文芸作品の舞台、歴史的な山緒を有する場所、更に社会通念上景観への配慮が求められる場所等も視点として抽出することにした。（表2-3）

表2-1 視点抽出基準⁴⁾

視 点	抽 出 の 基 準
1. 展 望 地	5万分の1地形図及び県市町村等の観光便覧等資料に展望地、展望台、展望施設として挙げられているもの。
2. 峠	5万分の1地形図に記されており、眺望の良いもの。
3. 観 光 道 路	観光道路（〇〇ライン等）上で眺望の良い駐車場。
4. 集落・社寺等	集落（県道以上の道路に近接している）周辺の眺望のよい地点、地域に密着した視点として眺望の効く社寺等。
5. 野外活動施設	キャンプ場、ハイキングコース、自然歩道等の野外活動施設で眺望のよい地点。
6. 一 般 道 路 (県道以上)	路線の区間区分データで、インパクトの強いと考えられる区間（例えば、切土のり面から至近の地点で、対象区間が眺望可能な地点）。

表 2 - 2 視点抽出の参考とする景観関連法規制

法令等	指定地域・地区
古都保存法	●歴史的風土保存地域 ●歴史的風土特別保存地区
都市緑地保全法	●緑地保全地区（都市計画）
首都圏近郊緑地保全法	●近郊緑地保全区域 ●緑地保全地区 ・近郊緑地特別保全地区
近畿圏の保全区域の整備に関する法律	●近郊緑地保全区域 ●緑地保全地区 ・近郊緑地特別保全地区
生産緑地法	●第1種生産緑地地区（都市計画） ●第2種生産緑地地区（都市計画）
文化財保護法	●史跡・名勝・天然記念物 ●特別史跡・特別名勝・特別天然記念物 ●伝統的建造物群保存地区 ●重要伝統的建造物群保存地区
港湾法	●修景厚生港区 ●マリーナ港区
自然環境保全法	●原生自然環境保全地域 ●立入制限地区 ●自然環境保全地域 ●特別地区 ・野生動植物保護地区 ●海中特別地区 ●普通地区 ●都道府県自然環境保全地域 ●特別地区 ・野生動植物保護地区 ●普通地区
都道府県条例	●緑地環境保全地域
自然公園法	●国立公園・国定公園 ●特別地域 ・特別保護地区 ・第1種特別地域 ・第2種特別地域 ・第3種特別地域 ●海中公園地区 ●普通地域 ●都道府県立自然公園 ●特別地域 ・第1種特別地域 ・第2種特別地域 ・第3種特別地域 ●普通地域
都市公園法	●都市公園
都市計画法	●風致地区 ●美観地区 ●公園緑地
森林法	●保安林 ●風致保安林 ●保健保安林
各自治体の景観関連条例	
○緑化協定	●緑化協定区域
○建築協定	

表 2 - 3 視点抽出の参考とするその他の事項

着眼点	内 容	例
①空間の品格	都市の中には多様な空間が存在するが、品位を重んじるべき空間とそれほど重視しなくてもよい空間とがある。	目抜通り（町の代表） 公園等（散策・休息の場） 神聖な雰囲気のある所 歴史的な雰囲気のある所 高級な雰囲気のある所 風格を重んじる所
②評価主体の広がり	都市景観を眺める人が、どれだけ広域に及ぶかは、場所によって異なるが、広域から人々が訪れる場所ほど景観への配慮が重視されるべきである。	国際級・全国級・地方級・都道府県級・地元級というように、格づけができる。会議施設、レクリエーション施設、役所、交通拠点、観光資源などが手がかりとなる。
③評価主体の数	都市景観を眺める密度の高い所ほど景観への配慮が必要とされる。	交通拠点、駅前、ショッピング街など。

4) 抽出結果

前項までの方針に基づき、各計画路線における景勝地（視点）を机上で選んだ結果を表 2 - 4 に示す。ここには55地点が挙げられているが、検討対象としては周辺への見通しがきかないC10、C11、E02を省くこととした他、地理的に近接するA01～A02、B03～B07、B10～B11、C03～C06、D02～D03については、計画ルートがよく見え視点場として最も適していると判断されるA01、B06、B11、C05、D03を代表地点として選定し、その他の地点は省くことにした。このようにして最終的には表 2 - 4 中・印で示した42地点を景勝地として選定した。

表 2 - 4 大規模特殊道路沿線の景勝地

〔A〕 東京湾環状道路		〔B〕 東京外郭環状道路		〔C〕 首都圏中央連絡道路		〔D〕 伊勢湾岸道路		〔F〕 大阪湾岸道路	
No.	調査地点	No.	調査地点	No.	調査地点	No.	調査地点	No.	調査地点
・A01	野島公園	・B01	多摩川台公園	・C01	梅の木平	・D01	名古屋ポートタワー	・F01	神戸ポートタワー
A02	野島公園下	・B02	巨人軍グラウンド前	・C02	高尾山金比羅台	D02	金城埠頭プレイランド築山	・F02	（神戸）布引展望台
・A03	海の公園	B03	第三京浜橋梁の上流左岸	C03	蛇滝口	・D03	名古屋港見本市ドーム入口	・F03	まやケーブル千万巻展望台
・A04	金沢文庫称名寺八角堂広場	B04	二子玉川園駅ホーム	C04	荒井バス停付近	・D04	弥富野鳥園	・F04	ポートピアホテル
・A05	磯子区役所屋上	B05	二子玉川園北ホーム	・C05	荒井バス停・八王子城跡 （ハイキングコース）	・D05	長島温泉	・F05	六甲大橋
・A06	横浜市ヨットハーバー	・B06	兵庫島	C06	小仏関跡・駒木野宿	〔E〕 第二京阪道路		・F06	東海フェリーのりばデッキ
・A07	三溪園・松風閣	B07	二子橋公園	・C07	恩方浄福寺			・F07	岸和田城天守閣
・A08	港の見える丘公園	・B08	善福寺公園	・C08	秋川サマーランド前	No.	調査地点	・F08	二色の浜公園展望台
・A09	横浜マリンタワー	・B09	戸田カントリークラブ	C09	多摩川河辺町1丁目付近	・E01	寝屋長者屋敷		
・A10	横浜そごう	B10	葛飾大橋ゴルフ場	C10	新豊水橋	E02	代官屋敷		
・A11	浮島公園	・B11	葛飾大橋	C11	高倉山	・E03	木津川大橋		
・A12	世界貿易センタービル	・B12	堀之内貝塚	・C12	氷川神社付近の田園	・E04	宇治川大橋		
・A13	東京タワー	・B13	江戸川土手新行徳橋付近						

路線毎の概要は次のようである。なお、各視点について、周辺状況及び視界方向を1:50,000の地形図に示したものを「資1. 1」に付した。

(1) 東京湾環状道路

路線全域が海岸部に位置するため、ほとんど都市化され、港湾施設や工場地帯が多い。景勝地としての条件の一つである視点の高い場所は、自然地形では野島公園、金沢文庫称名寺八角堂広場、三溪園松風閣、港の見える丘公園等があるのみである。その他は平地のため高い視点を得るには人工の展望施設、例えば横浜マリンタワー、横浜そごう屋上、世界貿易センタービル、東京タワー等を利用する必要がある。

(2) 東京外郭環状道路

ほとんど全線が平坦な市街地部を通過するため、展望のきく視点は河川近傍の駅や河川の堤防上くらいしか見当たらない。

(3) 首都圏中央連絡道路

代表的な展望台として高尾山金比羅台があるが、視界は計画ルートと反対方向に開けている。その他展望のきく視点としては河川の堤防周辺等がある。

(4) 伊勢湾岸道路

自然地形での展望地としては弥富野鳥園があるが、視界は計画ルートと反対方向に開けている。人工の展望施設としてはポートビルの展望台があり、360°を見渡すことができる。その他展望のきく視点としては河川の堤防周辺等がある。

(5) 第二京阪道路

ほとんど全線が平坦な市街地や田園部を通過するため、展望のきく視点は河川の堤防周辺くらいしか見当たらない。

室町時代の作である「お伽草子」の中の「はちかづき姫」の物語の舞台であったとされる寝屋長者屋敷跡は、現在は何の変哲もない畑地であり宅地化が進みつつある。代官屋敷跡付近には昔の面影をとどめる旧家が残っているが、計画道路が直接見えることはない。

(6) 大阪湾岸道路

展望のきく視点は高台の多い神戸市周辺に偏在しており、その他の地域は工場地帯や港湾施設となっているため一般の人は近寄り難くなっている。神戸市周辺の自然地形における展望地としては布引展望台や摩邪ケーブル等がある。人工の展望施設としては神戸ポートタワーの他、ポートピアホテルの展望ラウンジ等がある。

2.4 沿線周辺の景勝地の景観特性

1) 分析

前項で抽出した景勝地の景観特性を把握するため多様な角度から分析を行なった。

(1) 景観資源

景観の価値を高める積極的評価要因として、各景勝地における景観資源を調査した。景観資源の種

表 2 - 5 景観資源の種類⁴⁾

自然資源		抽 出 の 基 準
山	岳	5 万分ノ 1 の地形図に山岳として名称が記載されているものですぐれた景観資源として認められているもの。
高	原	一般的に〇〇高原、〇〇ヶ原、〇〇台、〇〇平と呼ばれるもので広い面積の平地地もしくは緩斜地で、比較的標高の高い (500m 以上を一応の目安とする) ところのですぐれた景観資源として認められているもの。
原	野	5 万分ノ 1 の地形図に〇〇原野として名称が記載されているもの、又はそれに類するものですぐれた景観資源として認められているもの。
湿	原	一般的に湿原といった場合には、高層湿原、中層湿原、低層湿原、沼沢などのですぐれた景観資源として認められているもの。
湖	沼	5 万分ノ 1 の地形図に単独の湖沼として、もしくは湖沼群として名称が記載されているものですぐれた景観資源として認められているもの。自然地形を活かして造成されたダム湖も湖沼としてとりあげる。
峽	谷	一般的に〇〇峽、〇〇峡谷、〇〇谷と呼ばれるものですぐれた景観資源として認められているもの。なお、山間部を流れる溪流は河川としてではなく、峡谷として取り扱う。
	滝	5 万分ノ 1 の地形図に滝もしくは諸瀑として名称が記載されているもので、すぐれた景観資源として認められているもの。
河	川	河川の中流・下流部の河川風景 (河川+周辺) のですぐれた景観資源として認められているもの。
海	岸	砂浜、砂丘、砂嘴、岩礁、断崖などによって構成される海岸風景 (背後地も含める) で、すぐれた景観資源として認められているもの。
	岬	5 万分ノ 1 の地形図に〇〇岬、〇〇ノ鼻、〇〇崎などと記載されているもので、すぐれた景観資源として認められているもの。
島	嶼	5 万分ノ 1 の地形図に記載されている島嶼で、すぐれた景観資源として認められているもの。
岩石・洞窟		岩柱、洞窟、洞穴、岩門、鍾乳洞、溶岩流、溶岩原、賽ノ河原、断崖、岩壁、岩礁、海蝕崖、海蝕洞などで、すぐれた景観資源として認められているもの。
植 物		森林、植物帯、植物群落、自生地などで景観資源として価値の高いもの、例えば、〇〇美林、風景林、花期、紅葉時に著名なもの
自 然 現 象		火山現象 (噴火・泥火山現象、地獄現象など)、潮流現象 (渦流、潮流など)、気象現象 (樹氷、霧氷、流水など) などの自然現象のですぐれた景観資源として認められているもの。
人 文 資 源		
史	跡	生活、政治、祭、信仰、教育学芸、社会事業、産業土木、外国人などに関する遺跡及び庭園等の名勝地のですぐれた景観資源として認められているもの。
名	勝	
社	寺	山緒ある社寺、建築的に優れた社寺、文化財を所蔵もしくは付帯する社寺、境内が優れている社寺など、すぐれた景観資源として認められているもの。
城跡・城郭		城跡もしくは、修復・復元された城郭のですぐれた景観資源として認められているもの。

日本交通公社「観光交通資源調査報告書」一部改変

〈本調査で追加するもの〉

橋	梁	大型で美しい形態のもの
塔・高層ビル		ランドマークとして地域のシンボルとなっているもの
パノラマ		遠方までが奥行きをもって、かつ水平視角が広く見渡せるもの

類としては、既存文献に自然景観を対象としているものがあるので、これに橋梁、タワー、高層ビル等の人工的な景観資源を追加して表2-5を作成し、これにより各景勝地の景観資源を抽出した。また各景勝地の景観構成要素について、近景、中景、遠景の視距離による区分毎に調査した。

(2) 視距離

視点場から計画道路までの距離（視距離）について、1:50,000の地形図上で計測した。

(3) 視覚的構造

今回の調査対象地全体の視覚的構造の傾向を把握するため、42の視点場からの景観について、①視点の高低、②開放性の大小を調べた。

(4) 景観阻害要素

取り立てて評価すべき要素ではなくても、景勝地として当然満足すべき必要条件ともいえるものについて、道路建設によって阻害を受けると考えられるものを推定した。景観価値は図2-14にあるよ

表2-6 評価観点による景観価値の分類

類 型		評価の観点
A	A-0 特徴なし	主に、快適性・住みごこちのよさを評価の観点とする。
	A-1 やすらぎ・親しみ性	
B	B-0 特徴なし	構図性を評価の観点とする。
	B-1 視界開放性	
	B-2 興味対象重視性	
	B-3 統一性	
	B-4 雄大・迫力性	
	B-5 繊細性	
C	C-0 特徴なし	意味性を評価の観点とする。
	C-1 歴史・山緒性	
	C-2 原始自然性	
	C-3 聖域性	
	C-4 珍稀性	
	C-5 伝統的田園性	
D	D-1 その他	

うに多様性を有するものであるが、これを①快適性に係る評価、②構図に係る評価、③精神面に係る評価という3つの評価観点を柱にして表2-6のようにまとめたうえで景観阻害要素を抽出した。

2) 分析結果

(1) 視距離

42の視点場（景勝地）から計画道路までの視距離をまとめたものが表2-7である。このうち、視

表2-7 視点場から道路までの視距離

視距離	件数	視距離	件数
100m未満	(2)	900m～	(0)
100m～	(5)	1,000m～	(5)
200m～	(5)	1,500m～	(0)
300m～	(8)	2,000m～	(1)
400m～	(5)	2,500m～	(0)
500m～	(1)	3,000m～	(0)
600m～	(2)	3,500m～	(2)
700m～	(1)	4,000m～	(4)
800m～	(1)		
合計			(42)

距離が1,500m以上の視点場はすべて高所にあり、そこからの景観はすべて俯瞰景となることが分かった。

(2) 景観資源

表2-8 景観資源

No.	視点名（景勝地）	景 観 資 源			
		全 体	近 景	中 景	遠 景
A01	野島公園	パノラマ、歴史的（金沢の景）	樹林	海	海、市街
A02	海の見える丘公園	パノラマ、港湾、マリンタワー	植栽	市街	海、港湾施設
A03	横浜マリンタワー	パノラマ		港湾施設	海
B01	巨人軍グラウンド前	パノラマ	グラウンド	河川（敷）	市街
B02	二子玉川閘北ホーム	パノラマ	道路	河川（敷）	住宅地
B03	兵庫島	パノラマ	河川（敷）	河川（水面）	市街
C01	梅ノ木平	山麓景観	畑	集落、山	
C02	新井バス停～八王子城址	パノラマ	樹林	山腹、道路	山
C03	秋川サマーランド前	パノラマ	河川（敷）	河原、樹林	
D01	名古屋港ポートビル	パノラマ、名港大橋		海	発電所、海、港湾
D02	弥富野島園	野島園	樹林		送電線
D03	長島温泉	パノラマ	道路	畑	山
E01	寝屋長者屋敷	民話の舞台	畑	集落	集落
E02	木津川大橋	パノラマ	河川（敷）	河川（敷）	田園
E03	宇治川大橋	パノラマ	河川（敷）	河川（敷）	送電線、工場
F01	神戸ポートタワー	パノラマ、港湾（夜景）、六甲山	港湾施設	海、港湾	港湾
F02	摩耶ケーブル上	パノラマ、港湾（夜景）	樹林	都市	港湾、海
F03	二色の浜公園	パノラマ	樹林	砂浜	海

42の視点場から景観価値が高いと考えられる地点を各計画道路毎に3つずつ選びだし、各視点場(景勝地)毎に、景観資源及び近景、中景、遠景毎の景観資源を抽出したのが表2-8である。

表2-8によると、景観資源としては特徴のないパノラマ景観が大半を占めており、今回の調査対象路線の沿線には特徴的な自然景観資源はほとんどみられず、景観価値としては視界が広く奥行をもつて眺められる点のみが評価されたといえる。

(3) 視覚的構造

42の視点場の視点高、開放性について調査した結果を表2-9に示す。

表2-9 視点場の視点高、開放性

立 地	視点高		開放性		視点場の数
	高	低	大	小	
山地部	7	2	8	1	9
山裾部	—	—	—	—	—
平地部	6	12	17	1	18
海岸部	7	8	14	1	15
合 計	20	22	39	3	42
	42		42		

これによると、①地形特性、視点高にかかわらず開放性はいずれも高く、②海岸部では、視点高の高い視点場と低い視点場がほぼ半々であるのに対し、山地部では視点高の高い視点場が多く、平地部では視点高の低い視点場が多いということ等がいえる。また平地では河川に開放性の大きい視点場が多くみられた。

(4) 景観阻害要素

42の視点場からの景観について、道路を建設した場合に予測される景観上の阻害要素を抽出した結果を表2-10に示す。

これによると、阻害要素の大部分が「やすらぎ・親しみ性の阻害」、「視界開放性の阻害」であり、過半数を占める22箇所の視点場では「特に阻害なし」という結果となっている。

3) 考察

調査結果に基づいて、今回調査した大規模特殊道路沿線における景勝地の景観特性について考察すると次のようになる。

表2-10 道路建設に伴って予測される景観阻害

景勝地の立地区分	景勝地のタイプ	景勝地	景勝地景観の阻害内容(予想)											備考
			やすらぎ・親しみの阻害	眺望阻害	眺望阻害	眺望阻害	眺望阻害	眺望阻害	眺望阻害	眺望阻害	眺望阻害	眺望阻害	眺望阻害	
港湾部	埠頭	横浜ヨットハーバー	○		06									ヨットハーバーの背後の路線通過で騒音
		名古屋港見本市ドーム入口	○					03						連続高架橋による
	公園類	東神フェリー乗り場デッキ	○							06				広がりのある海の魅力阻害に
		浮島公園	○											広がりのある海の魅力阻害に
	タワー・ビルディング	弥富野島園	○											野島園背後の路線通過で騒音・臭気
		横浜そごう										○		新設橋は観光対象になりえる
	橋	横浜マリンタワー										○		"
		名古屋港ポートビル										○		"
	公園類	神戸ポートタワー										○		"
		神戸ポートピアホテル										○		"
海浜部	公園類	六甲大橋										○		新設道路は観光対象になりえる
		野島公園										○		堂
	公園類	金沢文庫称名寺八角堂広場										○		
		海の公園	○	○										広がりのある海の魅力阻害に
	その他	二色の浜公園展望台	○											公園背後の路線通過で騒音・臭気
		長島温泉										○		路線から遠い
	公園類	堀ノ内貝塚	○											小高い貝塚前方に路線通過で騒音
		三溪園松風閣		○										前方に路線通過
	公園類	港の見える丘公園										○		路線から遠い
		多摩川台公園		○										
市街部	公園類	善福寺公園	○	○										樹林等が多く、見えなければ発生しない
		江ノ川上手										○		路線は建物の陰で見えにくい
	河川敷	戸田カントリークラブ		○										河川敷の広がりへの魅力阻害
		巨人軍グラウンド前										○		封岸通過
	橋	兵庫島	○	○									○	圧迫感あり
		高輪大橋		○										河川敷の広がりへの魅力阻害
	タワー・ビルディング	木津川大橋		○										"
		宇治川大橋		○										"
	その他	磯子区役所屋上										○		路線が遠い
		世界貿易センタービル										○		"
田園部	集落	東京タワー										○		"
		布引展望台										○		"
	公園類	まやケーブル上展望台										○		"
		岸和田感天寺閣										○		"
	河川敷	寝屋長者屋敷	○											
		梅ノ木平	○	○				○	○	○		○		
	田園	思方・浄福寺	○	○								○		遠くなる
		秋川サマーランド前												田園の広がりをも分断
	自然地域	永川神社付近	○	○								○		
		多摩川川辺町1丁目付近	○	○										

(1) 港湾部

一般に海の広がりや船舶の存在が景観上の興味対象となり、景観資源としてはパノラマ景観が主体になると考えられる。

今回の調査対象地も同様な傾向にあり、このため海上に高架道路が建設される場合で、視点場の視点高が低い場合等には、眺望の阻害等をもたらす景観の評価が低下する恐れがある。ただ今回の調査ではタワー等の高所が視点となる場合が多く、この場合俯瞰景となるため道路による景観阻害は考えにくく、むしろ道路が新しい興味対象となり、景観の評価を高める可能性もある。

(2) 海浜部

一般に海の広がり、砂浜、島かげ、松林等が景観上の興味対象となり、景観資源としては、自然海岸景観、岬景観、島しょ景観等が主体になると考えられる。

今回の調査対象地では景観上の興味対象として特記すべきものは見当たらず、景観資源としてもパノラマ景観が主体であった。しかし道路までの視距離、道路の高さ等によっては、道路建設により開放性や快適性が損なわれる恐れのある視点場もある。

(3) 市街部

一般に高度な土地利用が進んでいるため景観上の興味対象は少なく、景観資源もありふれたパノラマ景観程度と考えられる。

今回の調査対象地で景観上の興味対象として挙げられるのは、河川敷の広がりくらいのもので、景観資源としてはありふれたパノラマ景観がほとんどを占めた。道路までの視距離、道路の高さ等によっては、道路建設によりそれが分断される恐れのある視点場もある。また遺跡や公園の近傍を通過する道路では、道路との意味的な不調和を生じる恐れもある。

(4) 田園部

景観上の興味対象は周囲を取り囲む山地等であり、景観資源としては田園・集落景観が主体になると考えられる。

今回の調査対象地には特記すべき景観上の興味対象はなかった。

(5) 山地部

一般に山なみ等が景観上の興味対象となり、景観資源としては山岳景観、高原景観、峡谷景観等が考えられる。

今回の調査では対象となる視点場が少なく、景観上の興味対象、景観資源ともに特記すべきものは見当たらなかった。

3. 景勝地の景観特性

本章では、一般的な景勝地についてその景観特性を把握した結果を述べる。この調査は第4章において類型化の手法を見出すための手掛かりを得ることを目的として行なったものであり、道路建設において景勝地の出現頻度が高いと考えられる河川部及び海岸部を対象とした。その結果、定量的な特性把握には至らなかったものの、定性的には構図特性をもとにした幾つかの景観特性を把握することができ、構図特性を分類軸とした類型化の可能性を確認できた。

3.1 シーンの収集

前章での調査結果により、計画中の大規模特殊道路沿線における景勝地の景観資源はパノラマ景観に偏っていることが明らかになった。景勝地における一般的な景観特性を把握するには多様な景観資源を幅広く網羅した調査を行なう必要があり、このためここでは取材地を大規模特殊道路沿線に限定せず、より広範に求めることにした。ただすべての景勝地を網羅した調査を行なうことは困難であるので、ここでは景勝地としての出現頻度が高いと考えられる河川部及び海岸部を対象とした。

ここで、「河川景観」、「海岸景観」とは、その中に河川又は海岸を含む景観全般をいい、シーンとは、河川景観あるいは海岸景観等の一部分をスケッチや写真撮影等により一定の枠で切り取った景色をいう（図3-1）。

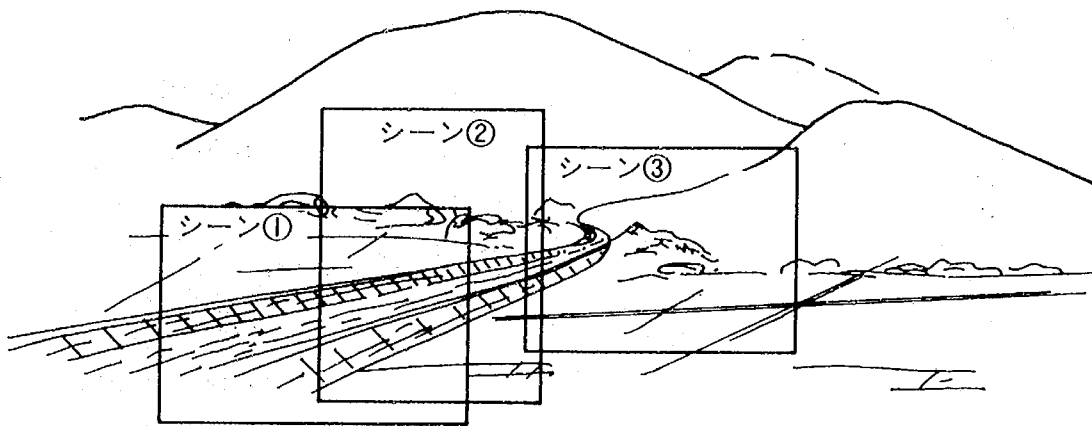


図3-1 河川景観におけるシーン

1) 景観の分類

多様な特性を有する景観について、その全てを網羅するシーンを収集するには、景観を様々な視点により分類したうえで、各分類毎に洩れなく収集していく必要がある。ここでは既存の文献等を参考に河川景観及び海岸景観の分類を行い、シーン収集の資料とした。

(1) 分類の方法

既存文献等にみられる景観の分類方法を整理すると、図3-2のようになる。ここで参考とした個々の分類事例については、資2.1に記載してある。

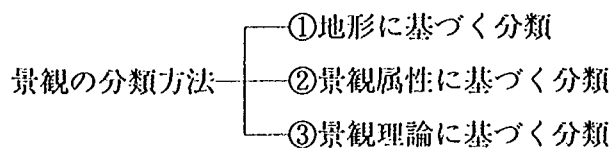


図3-2 景観の分類方法

(2) 河川景観の分類

資2.2に示した河川景観の分類例をみると、前項の分類方法の①地形に基づく分類に基づいて、①周辺空間（山地、平地、市街地等）、②河川の位置（上流、中流、下流）、③河川の規模（大河川、中河川、小河川）等を分類軸としているものが多い。これらをもとに、シーン収集のための河川景観の仮類型区分を定めた（表3-1）。

(3) 海岸景観の分類

資2.3に示した海岸景観の分類例では、主として海岸及びその周辺の地形を分類軸としているものが多く、ここでもこれらにならってシーン収集のための海岸景観の仮類型区分を定めた（表3-2）。

表3-1 景観収集のための仮類型区分（河川部）

		大河川		中小河川	
		浅い川	深い川	浅い川	深い川
山地	上流				
	中流				
	下流	----	----	----	----
田園	上流	----	----	----	----
	中流				
	下流				
市街地	上流	----	----	----	----
	中流				
	下流				

表3-2 景観収集のための仮類型区分（海岸部）

港 湾
マリーナ
砂 浜
磯
丘陵地海岸
断崖絶壁海岸
岬
岩 島
多島海
その他（干潟等）

2) 収集

(1) 収集対象

前項で決定した仮の類型区分に基づいてシーンの収集を行なった。

ただし、次の景観については以下に述べるような理由から今回の調査対象から除外することにした。

① 俯瞰景観

予備調査の段階で写真3-1のように俯瞰景観に対してモンタージュにより道路を挿入して検討した結果、俯瞰景観のように視点が一定以上まで高くなると、景観対象に対して心理的に優位な位置関係となり、圧迫感や開放感の阻害、景観上の興味対象に対する見えの阻害といった問題が生じにくいことが推定される。また今回は後で述べるように道路の挿入位置、すなわち視点から道路までの視距離を200~1,000mの範囲に限定したが、俯角10°以上の俯瞰景観ではこの範囲の位置に道路を挿入することが困難であることが分かった。

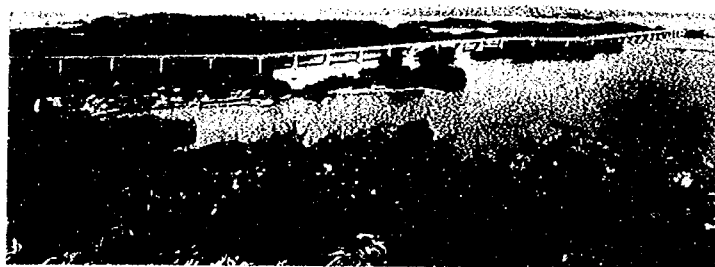


写真3-1 俯瞰景観

② 河川景観における中小河川

中小河川の景観のように景観全体に占める河川の比率が小さいシーンでは、その景観特性は河川以外の景観要素により決定されることが考えられる。また大規模道路における中小河川の横断ではボックスカルバートが用いられることが多いが、今回は挿入道路を橋梁に統一しているため、モンタージュの作成が困難である。更に中小河川に対する大規模道路の挿入では、道路によるスケール破壊の問題のみが顕著に現れ、道路挿入による景観特性の把握が困難であると考えられる。

③ 海岸景観における断崖絶壁海岸

断崖絶壁の景観特性はスケールの雄大さにあることは明らかであり、それを阻害しないためには道路の高さを低くする必要があるということも明白である。しかるにこのような場所での道路建設において道路の高さを高くする必然性は経済性からみてもあり得ない。

④ 海岸景観における多島海

ともに海岸線の細い凹凸が景観価値を決定しているという点で、岩島海岸と同様に扱えると考えられる。

表 3 - 3 シーンの収集場所 (河川部)

類型区分			河川名	所在地
山地	大中河川	浅い	梓川 (上高地)	長野県安曇村
		深い	久慈川	茨城県下小川町
田園	大中河川	浅い	元浦川	北海道浦河町
		深い	利根川	千葉県佐原市
		〃	多摩川	東京都小金井市
		浅い	利根川	群馬県前橋市
市街地	大中河川	浅い	多摩川	東京都小金井市
		深い	江戸川	千葉県市川市

表 3 - 4 シーンの収集場所 (海岸部)

類型区分	海岸名	所在地
港湾	山下公園	神奈川県横浜市
マリーナ	葉山ヨットハーバー	神奈川県逗子市
砂浜海岸	白浜海岸	静岡県下田市
	弓ヶ浜	静岡県南伊豆町
	稲毛海岸	千葉県千葉市
磯浜海岸	爪木崎	静岡県下田市
丘陵地海岸	伊浜	静岡県南伊豆町
岩島海岸	堂ヶ島	静岡県西伊豆町
	雲見海岸	静岡県松崎町

(2) 収集場所

収集は関東地方を中心に行ない、一部その他の地域のものを補足した。収集場所を表 3 - 3 (河川景観)、表 3 - 4 (海岸景観) に示す。

(3) 収集方法

写真撮影に使用するレンズの焦点距離は、人の視野範囲とされる水平角 60° をカバーする必要があることから、その範囲を収めることができる28mmとした。

撮影にあたっては、今回は俯角 10° 以上の俯瞰景観は対象外としたことから、あらかじめハンドレベルを用いて俯角 10° 以内に納まっていることを確認した(図 3 - 3)。また撮影方向については、河川景観の撮影では、河川の流軸を基準にし、①流軸方向、②流軸に直方向、③流軸に斜め方向の3方向とした。

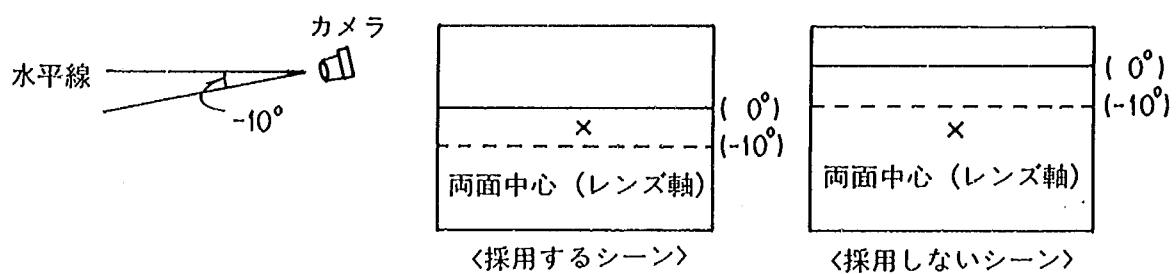


図 3 - 3 俯瞰景観のチェック

(4) 撮影データの記録

写真撮影データの記録として 1 : 25,000, 1 : 50,000 の地形図に写真撮影の方向を記録した。

3.2 評価方法

1) 評価の方法・手順

収集したシーン（写真）の中から、仮の各類型を代表すると考えられるものを選定した。次に、このシーンにフォトモンタージュにより景観上の障害物を挿入し、挿入前後の景観評価の結果を比較することにより、障害物挿入に伴う影響の大きさ、特性等を調べた。ここで用いる景観上の障害物としては、架空線、橋梁、鉄塔等が考えられたが、障害物の大きさや挿入位置を比較的自由に選択でき挿入時の操作性が高いこと、また本調査が道路景観を対象としていること等を考慮して橋梁を採用することにした。

2) フォトモンタージュの作成

(1) 道路挿入の位置

道路挿入による景観への影響は、挿入する道路の見えの大きさ、すなわち視点から道路までの距離に大きく左右されると考えられることから、フォトモンタージュにおける道路の挿入位置は一定の値とすることが望ましい。しかしそれでは道路の挿入位置の選択幅が狭くなり、道路（橋桁）高さの変化だけで比較しようとする、橋脚が極端に高くなる等非現実的な構造となる恐れがある。ここでは、大規模道路建設予定地沿線における現地調査の結果において景勝地と道路との距離が200～3,000mの範囲にあり、また距離が大きくなると見えの大きさが小さくなり道路挿入の影響が現われ難いこと等を考慮し、フォトモンタージュにおける道路挿入の位置は、視点（撮影地点）から200～1,000mの範囲とした。

(2) 挿入する道路の構造

本調査では、対象を河川景観及び海岸景観に限定し、また道路構造の違いによる影響は取扱わないことにしていることから、フォトモンタージュにおいて挿入する道路の構造は全て橋梁とした。また橋梁のデザインの問題も取扱わないことにしているため、挿入する橋梁は同一構造のものである必要があり、また色彩の影響を回避するには無彩色であることが望ましいこと等から図3-4に示すようなコンクリート橋とした。

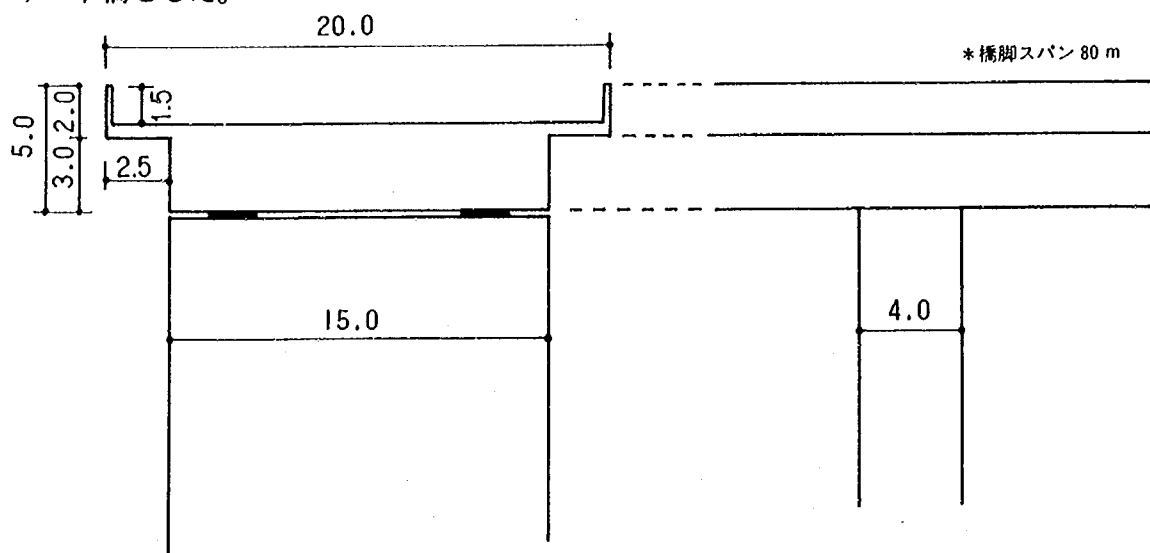


図3-4 フォトモンタージュで挿入した道路(橋梁)の構造

3) 評価方法

評価は評定尺度法による評価に自由討議を加えたデルファイ法を用いて行なった。デルファイ法とは、ある事象の評価、予測等を行なう場合に、評価（予測）と評価（予測）に対する意見交換（自由討議）を繰り返すことにより評価（予測）の収束を図っていく方法である。図3-5に今回の評価の手順を示す。

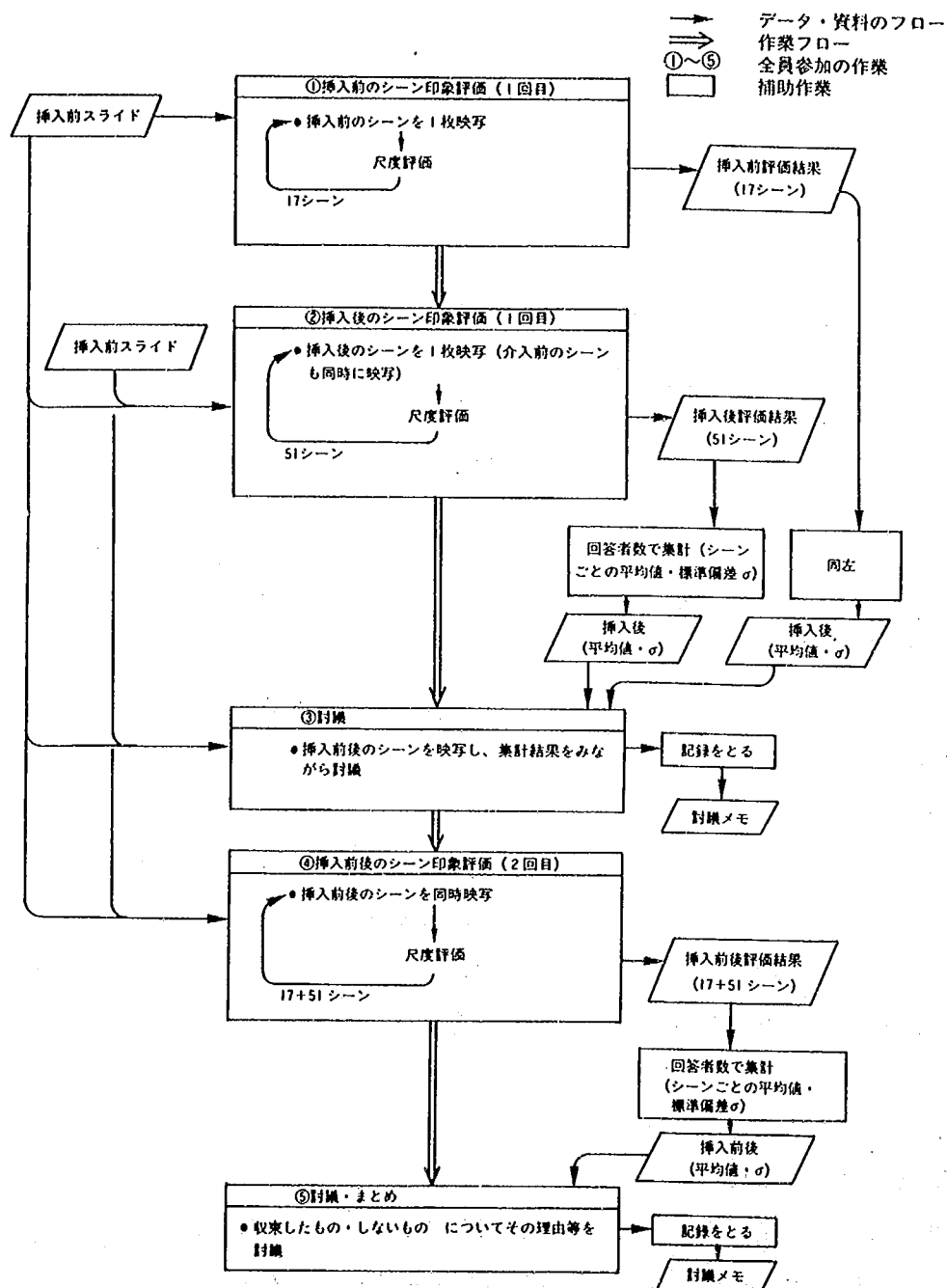


図3-5 評価の手順

評価は図3-6に示すように評価を行なう景観研究者7名及び作業担当者3名が一室に会する形で行なった。ここでスライド映写における評価者の座席は、評価者の水平視角が60°前後、垂直視角が約46°の位置とした。道路挿入の前後の比較を容易にするため、スライド映写ではプロジェクター2台を左右に並べ、スクリーンに向かって左側に道路挿入前のスライド、右側に道路挿入後のスライドを入れ道路挿入前後のシーンを同時に見ることができるようにした。また、道路挿入前後の写真(256×359mm・ワイド四ッ切りサイズ)を一組にして室内に掲示した。

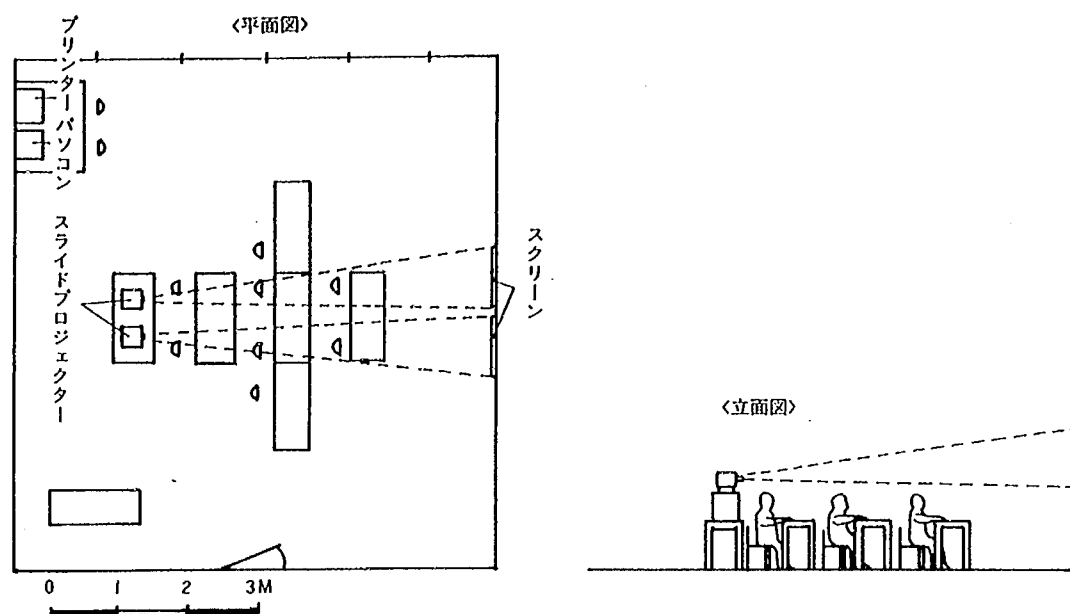


図3-6 評価における配置

4) 評定尺度法

(1) 評価項目

尺度評価における評価項目については、表3-5に示した12項目を検討したが、①具体的な景観対策に結び付き易い項目であること、②道路挿入による差が生じ易い項目であること、③評価時間が長くなると疲労による判断ミスを招くため評価項目を少なくする必要があること等の条件を考慮して、その中から最終的に表中で*印を付した5項目を選定した。

(2) 尺度段階

尺度段階は図3-7のように11段階とした。

5) 評価結果に対する意見交換

評価結果に対する意見交換にあたっては、評価者に①直前の尺度評価の集計結果(資2.4)のほか、②イメージ特性キーワード(資2.5)、③討議用チェックリスト(資2.6)を配布し、広範な意見を求めた。また意見交換を促進し意見を出し易くするため、意見交換にあたっては次のようなルールを設けた。

- ①対象と理由及び結論を具体的に明確にする。{……(対象)……が……(理由)……なので、……(結論)……である。}

②評価者から一通りの意見が出揃った段階で、意見交換を行なうが、一通りの意見が出揃うまでは、他の評価者の意見に対するコメント、質問等を避ける。

3.3 評価結果

第1回目の評価についての自由討議を経て行なった第2回目の評価の結果を、原シーン及び道路挿入後のシーンに関する物理量の測定結果と併せてP32～P69に示す。なお第2回目の評価データについては資2.7に示す。

表3-5 評価項目

* 1	開放感がある	<--->	開放感がない
2	しまりがある	<--->	しまりがない
* 3	景色にまとまりがある	<--->	景色にまとまりがない
4	立体的な	<--->	平面的な
* 5	自然性が高い	<--->	自然性が低い
6	やわらかい	<--->	かたい
7	親しみやすい	<--->	親しみにくい
8	のどかな	<--->	のどかでない
* 9	景色が良い	<--->	景色が悪い
10	いごちがよい	<--->	いごちがよくない
11	圧迫感がある	<--->	圧迫感がない
* 12	道路のおさまりが良い	<--->	道路のおさまりが悪い

*は評価実験に用いた評価項目

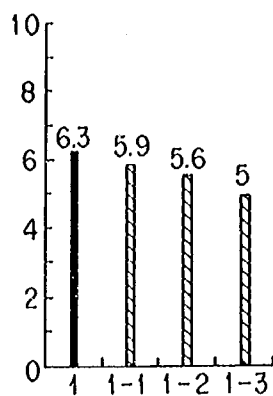
〈例〉	(なし) 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 (非常に)
開放感がない	+ + + + + + + + +
	開放感がある

図3-7 評価における尺度段階

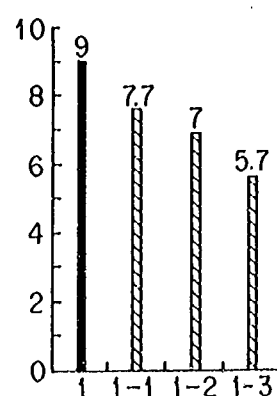
山地
大中河川
浅い

(梓川：長野県安曇村
上高地)

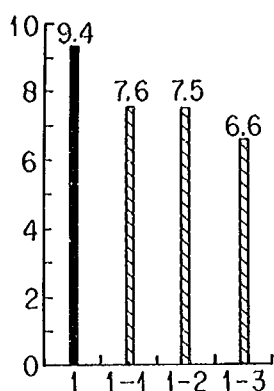
1. 開放感



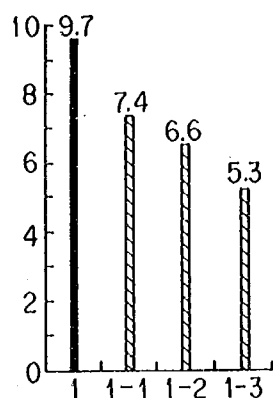
2. 景色のまとまり



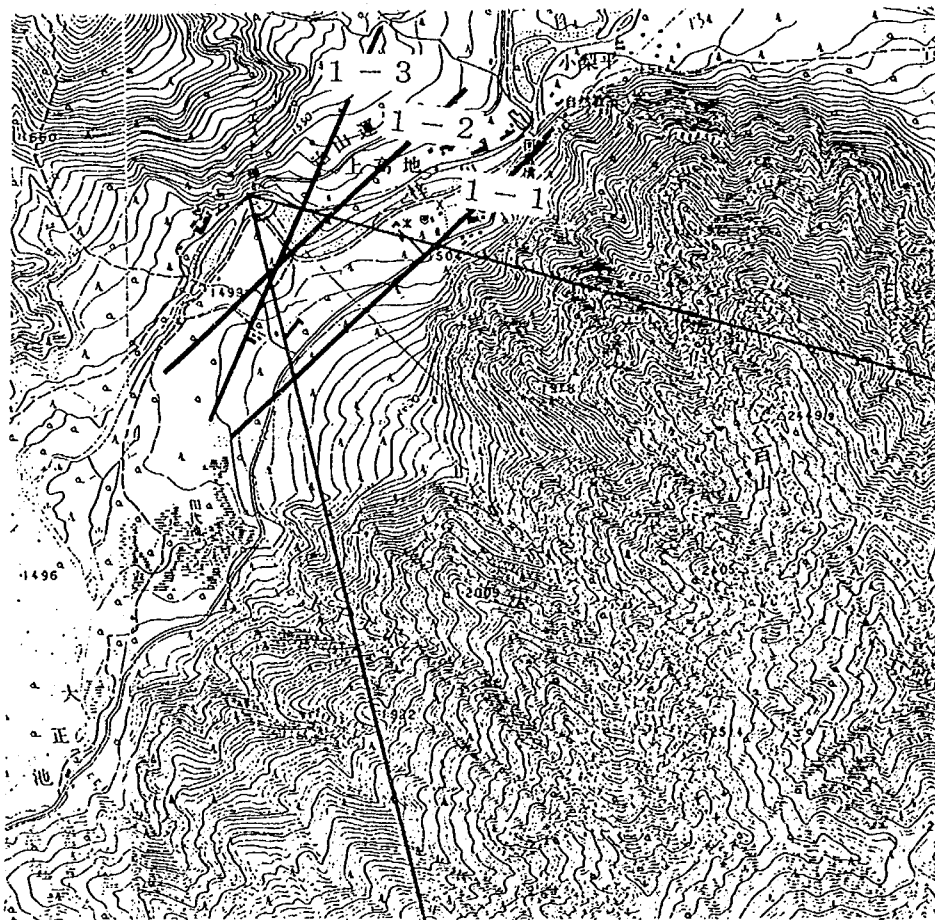
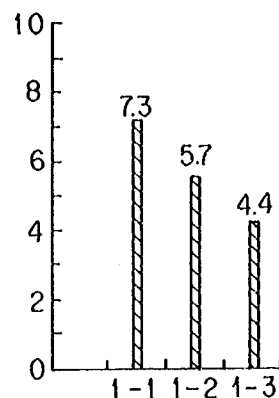
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

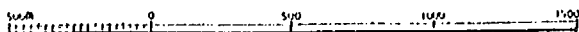
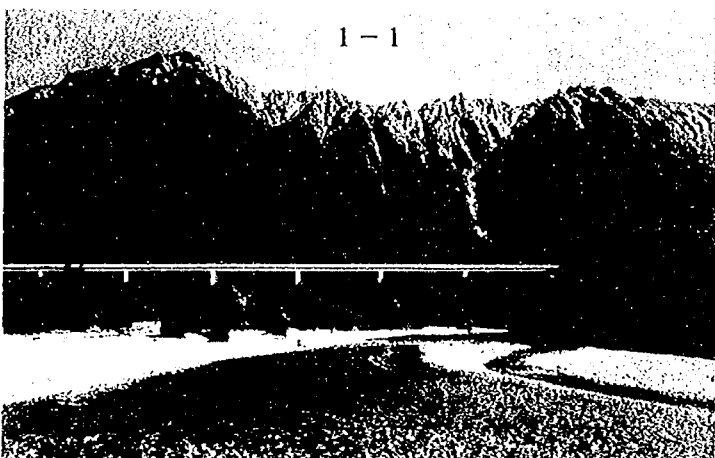


図3-8



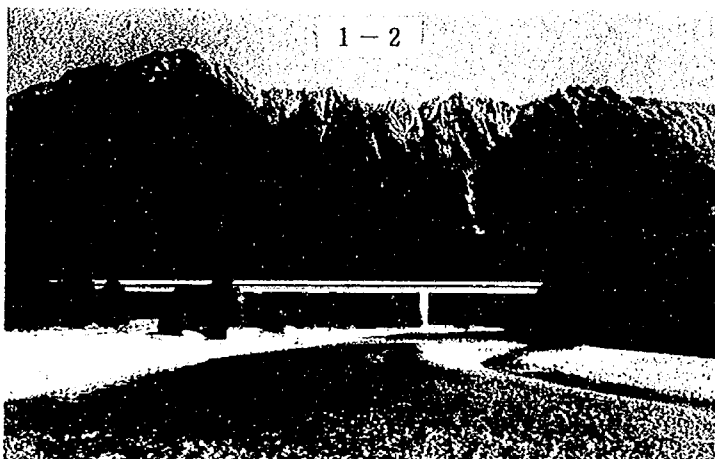
1

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	16.8 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	16.8 %
10 画面占有水面面積	26.2 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	57.0 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	83.2 %
13 画面占有道路面積	0.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	6.3
17 景色のまとまり	9.0
18 自然性	9.4
19 景色のよさ	9.7
20 道路のおさまり	0.0



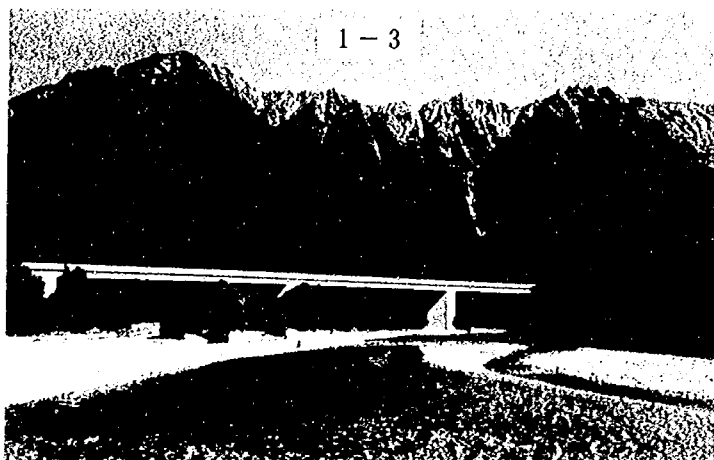
1-1

1 道路の高さ	55 m
2 道路と視点との比高	54 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	600 m
5 視点から道路までの視野中心距離	600 m
6 視点から道路の仰角	5.1 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	16.8 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	16.8 %
10 画面占有水面面積	26.1 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	55.9 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	82.0 %
13 画面占有道路面積	1.2 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.9
17 景色のまとまり	7.7
18 自然性	7.6
19 景色のよさ	7.4
20 道路のおさまり	7.3



1-2

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	24 m
3 視点から道路までの最大距離	250 m
4 視点から道路までの最小距離	250 m
5 視点から道路までの視野中心距離	250 m
6 視点から道路の仰角	5.5 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	16.7 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	16.7 %
10 画面占有水面面積	26.1 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	55.8 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	81.9 %
13 画面占有道路面積	1.4 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.6
17 景色のまとまり	7.0
18 自然性	7.5
19 景色のよさ	6.6
20 道路のおさまり	5.7



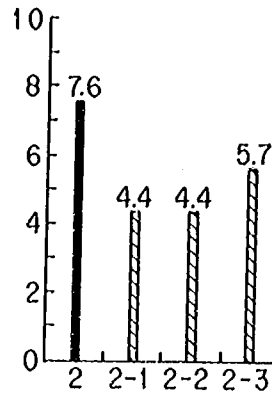
1-3

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	24 m
3 視点から道路までの最大距離	250 m
4 視点から道路までの最小距離	200 m
5 視点から道路までの視野中心距離	225 m
6 視点から道路の仰角	6.8 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	16.7 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	16.7 %
10 画面占有水面面積	26.0 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	55.2 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	81.2 %
13 画面占有道路面積	2.1 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.0
17 景色のまとまり	5.7
18 自然性	6.6
19 景色のよさ	5.3
20 道路のおさまり	4.4

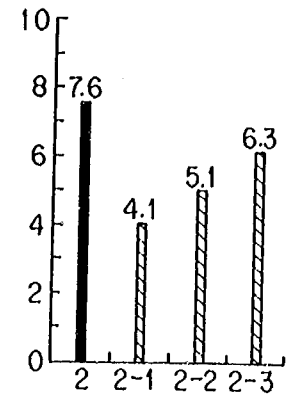
山地
大中河川
深い

(久慈川：茨城県
下小川町)

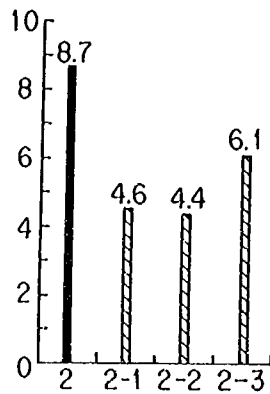
1. 開放感



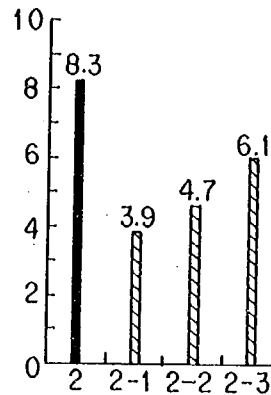
2. 景色のまとまり



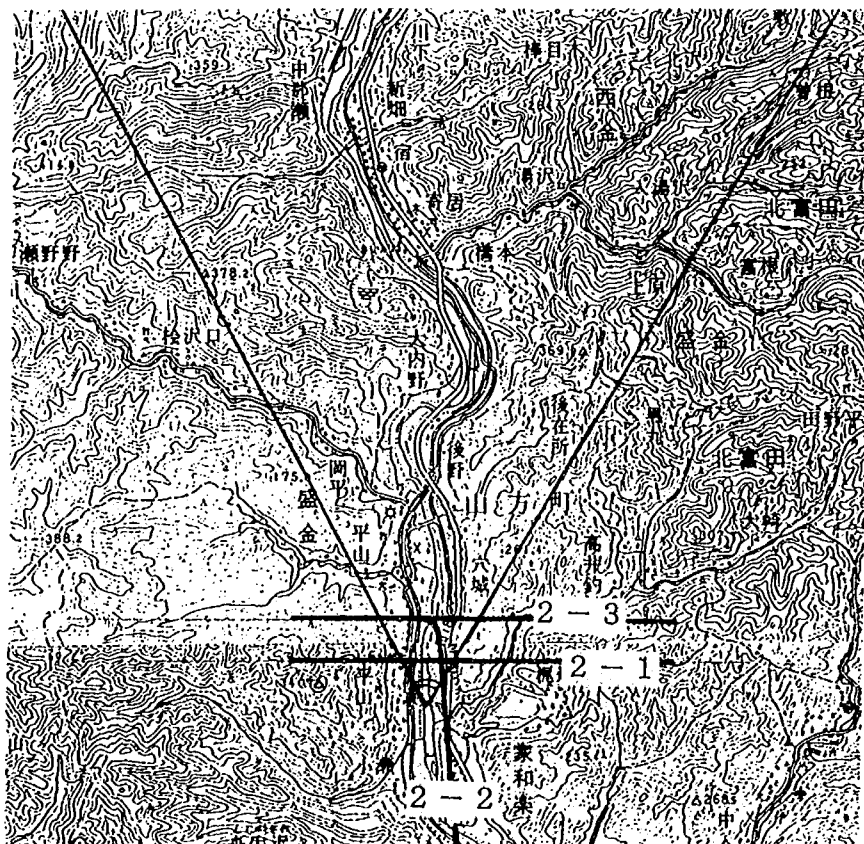
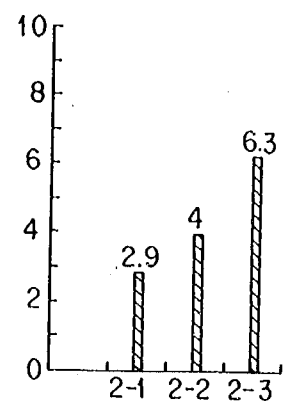
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

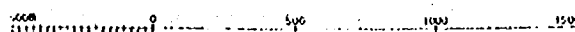
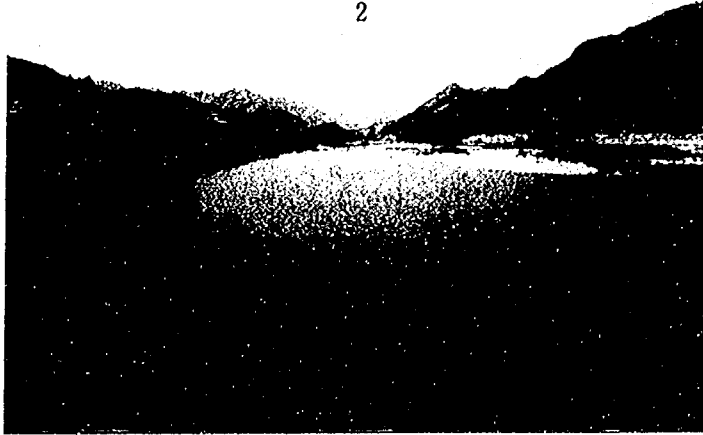


図 3-9

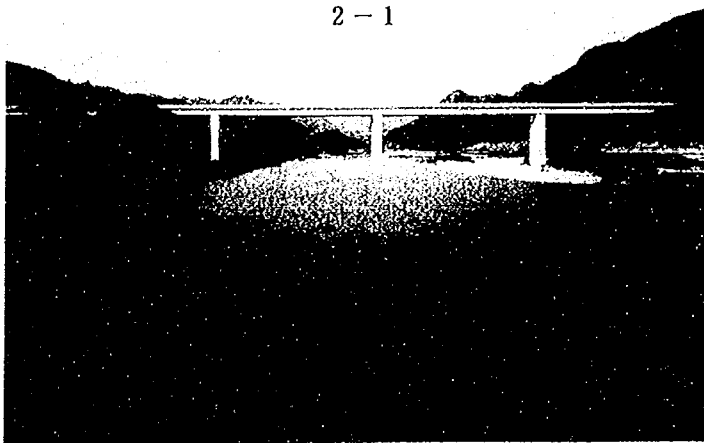
2



2

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	19.8 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	19.8 %
10 画面占有水面面積	59.4 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	20.0 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	79.4 %
13 画面占有道路面積	0.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.7 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	7.6
17 景色のまとまり	7.6
18 自然性	8.7
19 景色のよさ	8.3
20 道路のおさまり	0.0

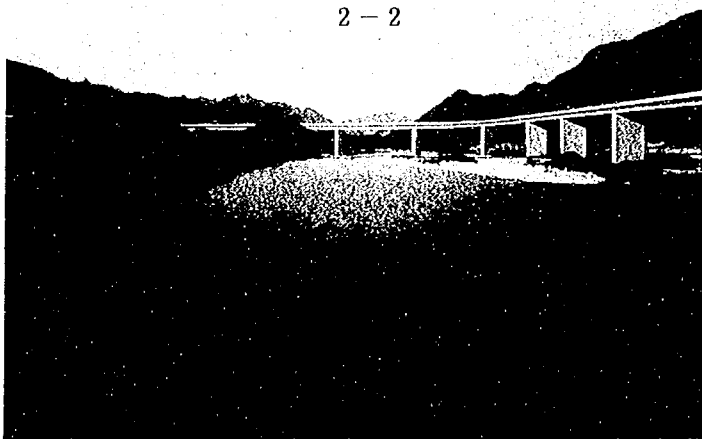
2-1



2-1

1 道路の高さ	32 m
2 道路と視点との比高	20 m
3 視点から道路までの最大距離	300 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	300 m
6 視点から道路の仰角	3.8 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	19.4 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	19.4 %
10 画面占有水面面積	59.2 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	18.5 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	77.6 %
13 画面占有道路面積	2.3 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.6 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.4
17 景色のまとまり	4.1
18 自然性	4.6
19 景色のよさ	3.9
20 道路のおさまり	2.9

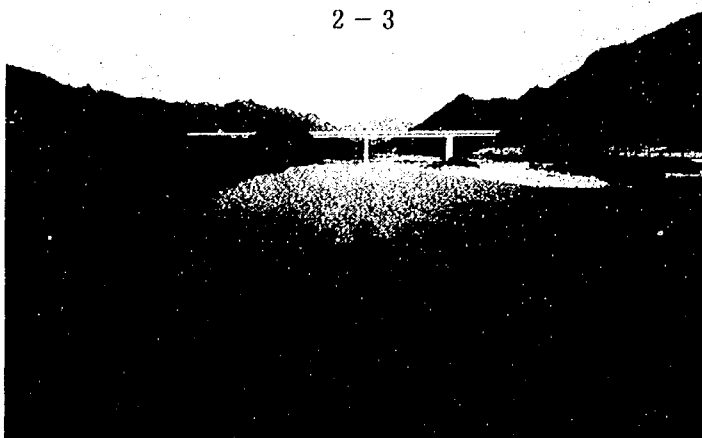
2-2



2-2

1 道路の高さ	32 m
2 道路と視点との比高	20 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	200 m
5 視点から道路までの視野中心距離	400 m
6 視点から道路の仰角	5.7 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	19.7 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	19.7 %
10 画面占有水面面積	59.1 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	18.0 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	77.1 %
13 画面占有道路面積	2.9 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.4 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.4
17 景色のまとまり	5.1
18 自然性	4.4
19 景色のよさ	4.7
20 道路のおさまり	4.0

2-3



2-3

1 道路の高さ	32 m
2 道路と視点との比高	20 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	600 m
5 視点から道路までの視野中心距離	600 m
6 視点から道路の仰角	1.9 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	19.8 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	19.8 %
10 画面占有水面面積	59.3 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	19.8 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	79.1 %
13 画面占有道路面積	0.4 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.6 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.7
17 景色のまとまり	6.3
18 自然性	6.1
19 景色のよさ	6.1
20 道路のおさまり	6.3

田園

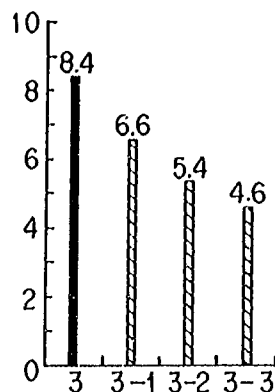
大中河川

浅い

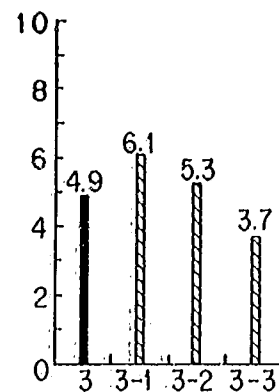
(元浦川：北海道

浦河町)

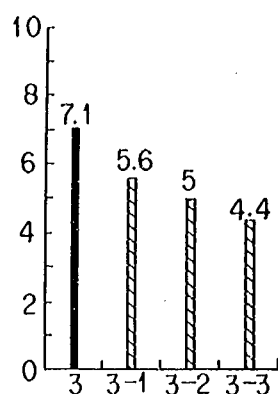
1. 開放感



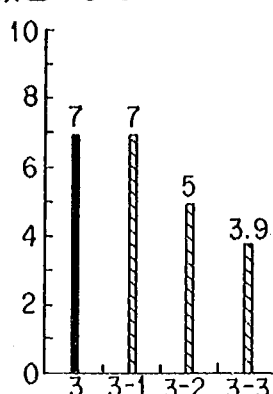
2. 景色のまとまり



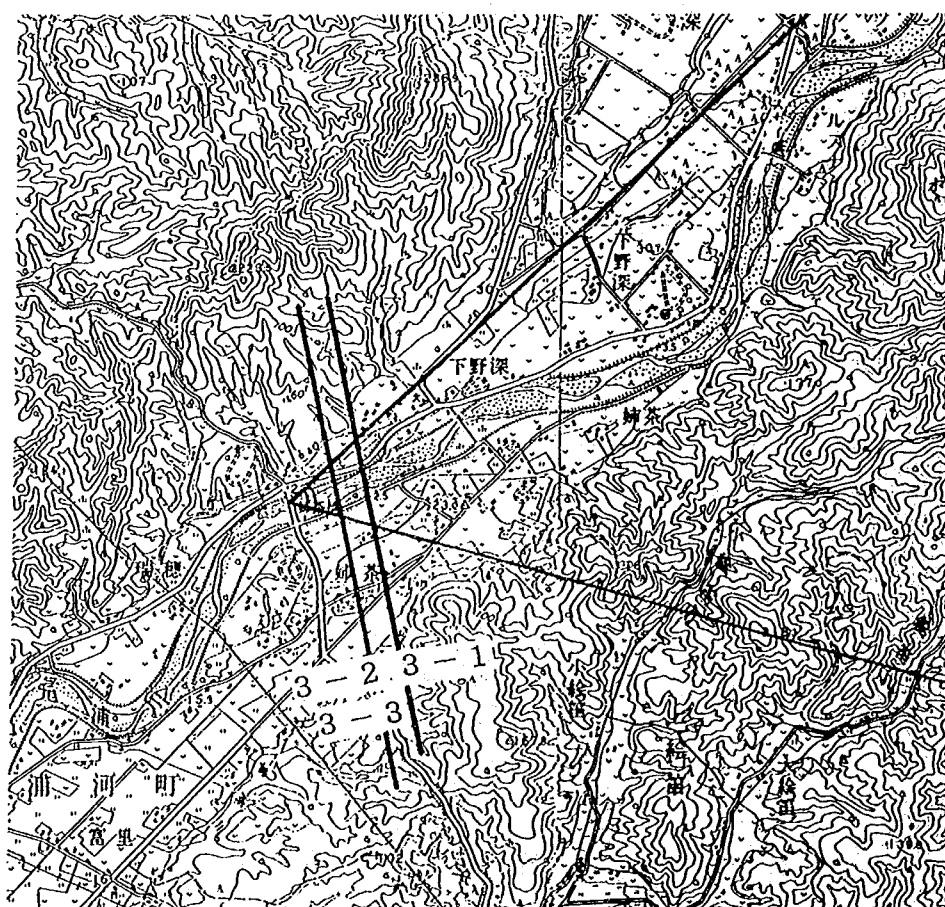
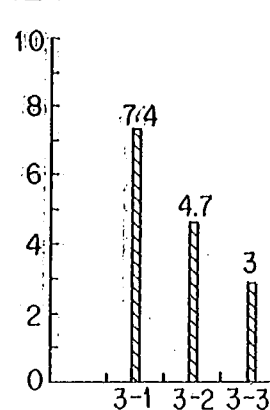
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:50,000

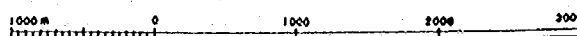
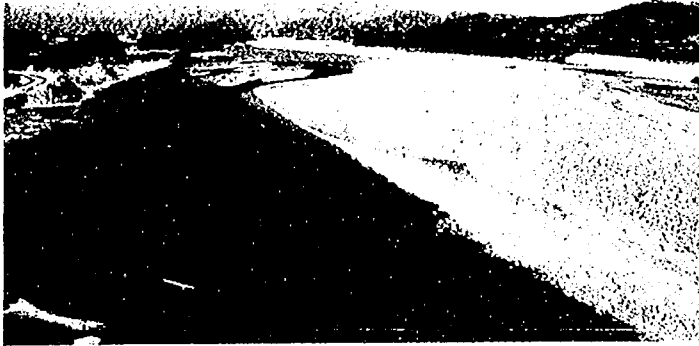
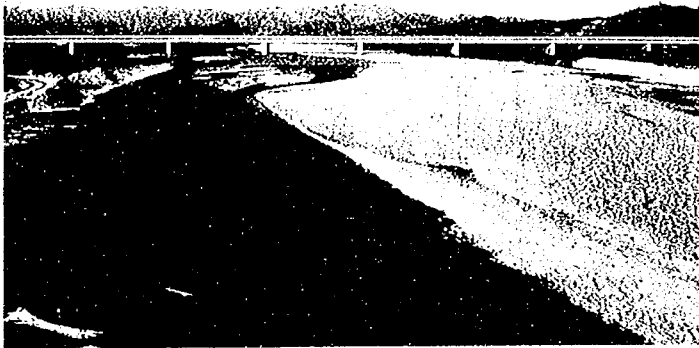


図 3-10

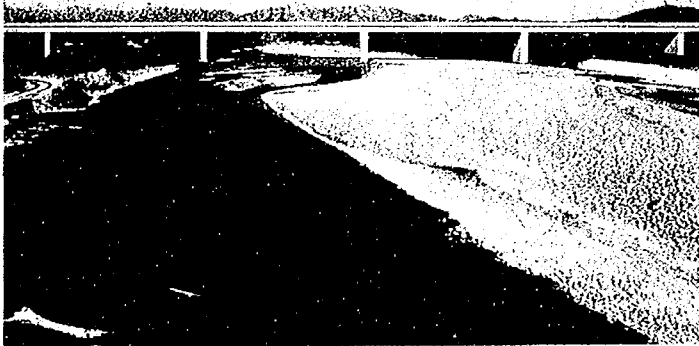
3



3-1



3-2



3-3



3

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰俯角	0.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	25.1 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	25.1 %
10 画面占有水面面積	40.2 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	33.9 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	74.1 %
13 画面占有道路面積	0.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.8 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	8.4
17 景色のまとまり	4.9
18 自然性	7.1
19 景色のよさ	7.0
20 道路のおさまり	0.0

3-1

1 道路の高さ	20 m
2 道路と視点との比高	5 m
3 視点から道路までの最大距離	500 m
4 視点から道路までの最小距離	500 m
5 視点から道路までの視野中心距離	500 m
6 視点から道路の仰俯角	0.6 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	25.1 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	25.1 %
10 画面占有水面面積	39.0 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	33.7 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	72.7 %
13 画面占有道路面積	1.6 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.5 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	6.6
17 景色のまとまり	6.1
18 自然性	5.6
19 景色のよさ	7.0
20 道路のおさまり	7.4

3-2

1 道路の高さ	20 m
2 道路と視点との比高	5 m
3 視点から道路までの最大距離	300 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	300 m
6 視点から道路の仰俯角	1.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	25.1 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	25.1 %
10 画面占有水面面積	38.8 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	32.9 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	71.8 %
13 画面占有道路面積	2.5 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.6 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.4
17 景色のまとまり	5.3
18 自然性	5.0
19 景色のよさ	5.0
20 道路のおさまり	4.7

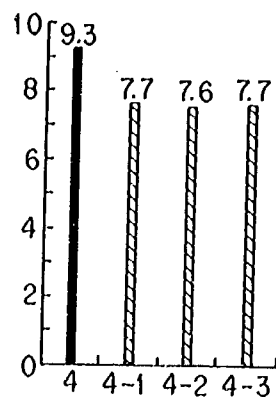
3-3

1 道路の高さ	30 m
2 道路と視点との比高	15 m
3 視点から道路までの最大距離	300 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	300 m
6 視点から道路の仰俯角	1.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	23.7 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.2 %
9 画面占有天空面積合計	23.9 %
10 画面占有水面面積	39.7 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	32.6 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	72.3 %
13 画面占有道路面積	3.3 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.5 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.6
17 景色のまとまり	3.7
18 自然性	4.4
19 景色のよさ	3.9
20 道路のおさまり	3.0

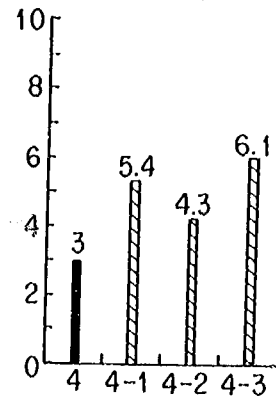
田園
大中河川
深い

(利根川：千葉県
佐原市)

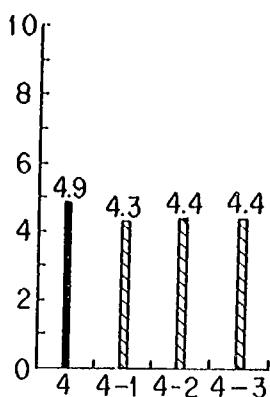
1. 開放感



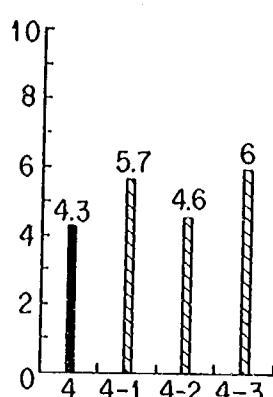
2. 景色のまとまり



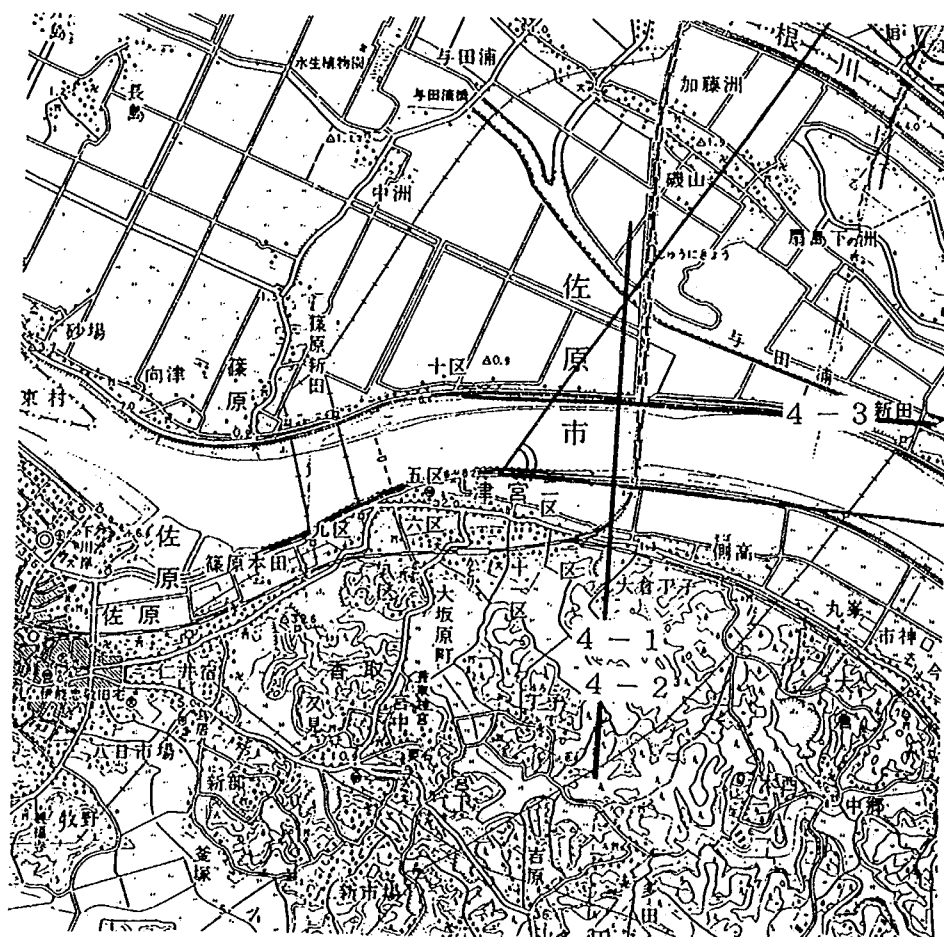
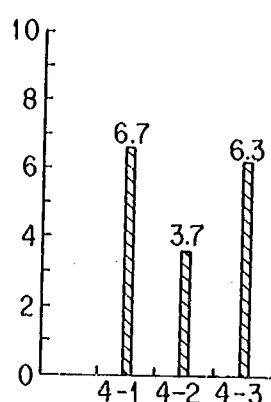
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:50,000

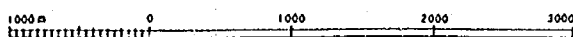
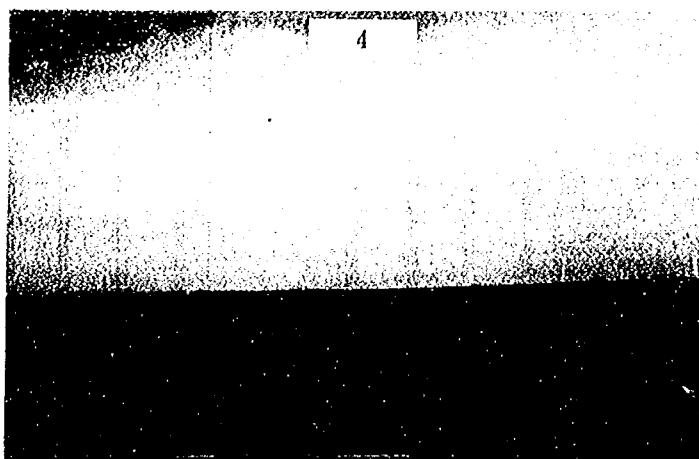
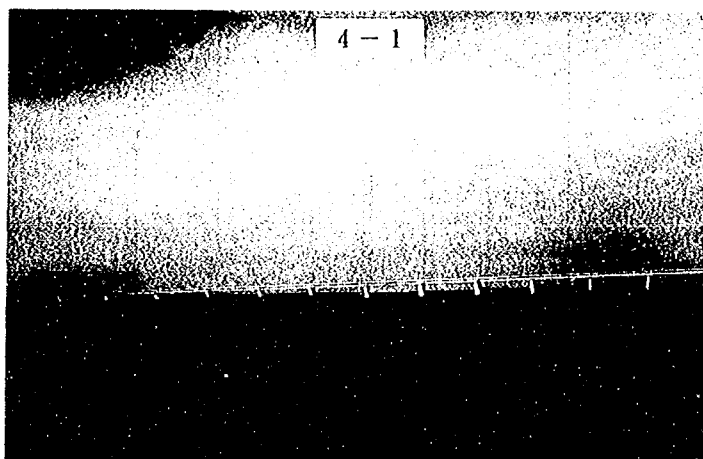


図3-11



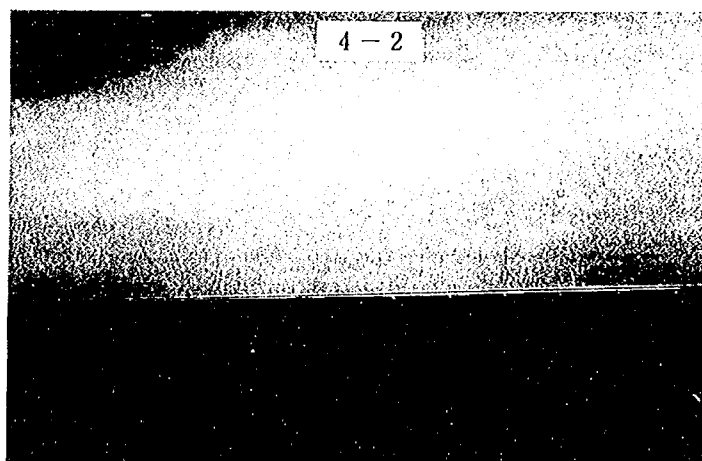
4

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	58.4 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	58.4 %
10 画面占有水面面積	12.6 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	19.3 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	31.8 %
13 画面占有道路面積	0.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	9.8 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	9.3
17 景色のまとまり	3.0
18 自然性	4.9
19 景色のよさ	4.3
20 道路のおさまり	0.0



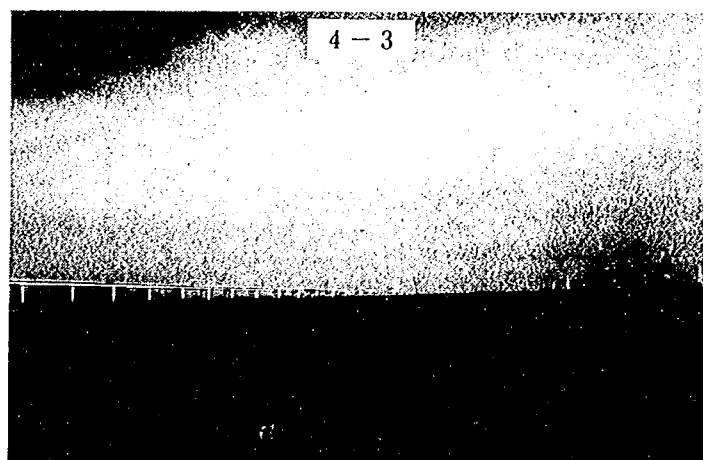
4-1

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	8 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	800 m
5 視点から道路までの視野中心距離	900 m
6 視点から道路の仰角	0.6 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	57.1 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.7 %
9 画面占有天空面積合計	57.7 %
10 画面占有水面面積	12.3 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	19.2 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	31.5 %
13 画面占有道路面積	1.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	9.8 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	7.7
17 景色のまとまり	5.4
18 自然性	4.3
19 景色のよさ	5.7
20 道路のおさまり	6.7



4-2

1 道路の高さ	10 m
2 道路と視点との比高	2 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	800 m
5 視点から道路までの視野中心距離	900 m
6 視点から道路の仰角	0.1 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	58.1 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	58.1 %
10 画面占有水面面積	12.5 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	18.8 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	31.3 %
13 画面占有道路面積	0.8 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	9.8 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	7.6
17 景色のまとまり	4.3
18 自然性	4.4
19 景色のよさ	4.6
20 道路のおさまり	3.7



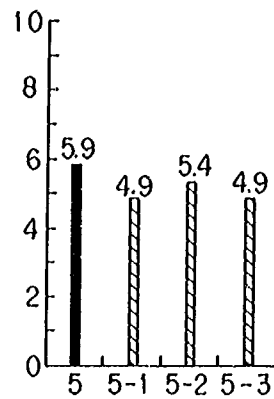
4-3

1 道路の高さ	20 m
2 道路と視点との比高	12 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	1000 m
6 視点から道路の仰角	4.8 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	57.1 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.6 %
9 画面占有天空面積合計	57.7 %
10 画面占有水面面積	12.6 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	18.9 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	31.5 %
13 画面占有道路面積	1.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	9.8 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	7.7
17 景色のまとまり	6.1
18 自然性	4.4
19 景色のよさ	6.0
20 道路のおさまり	6.3

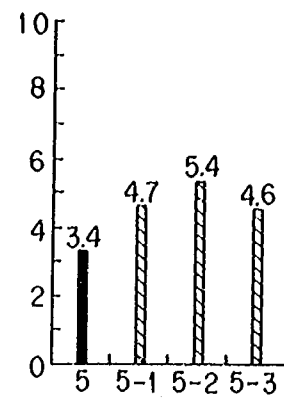
田園
大中河川
深い

(多摩川：東京都
小金井市)

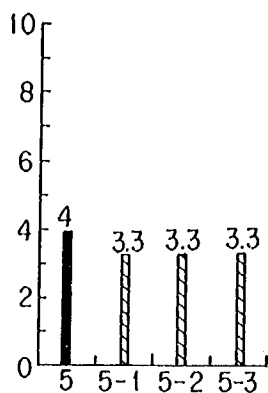
1. 開放感



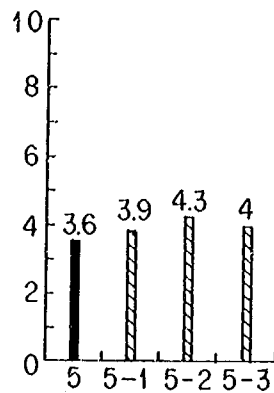
2. 景色のまとまり



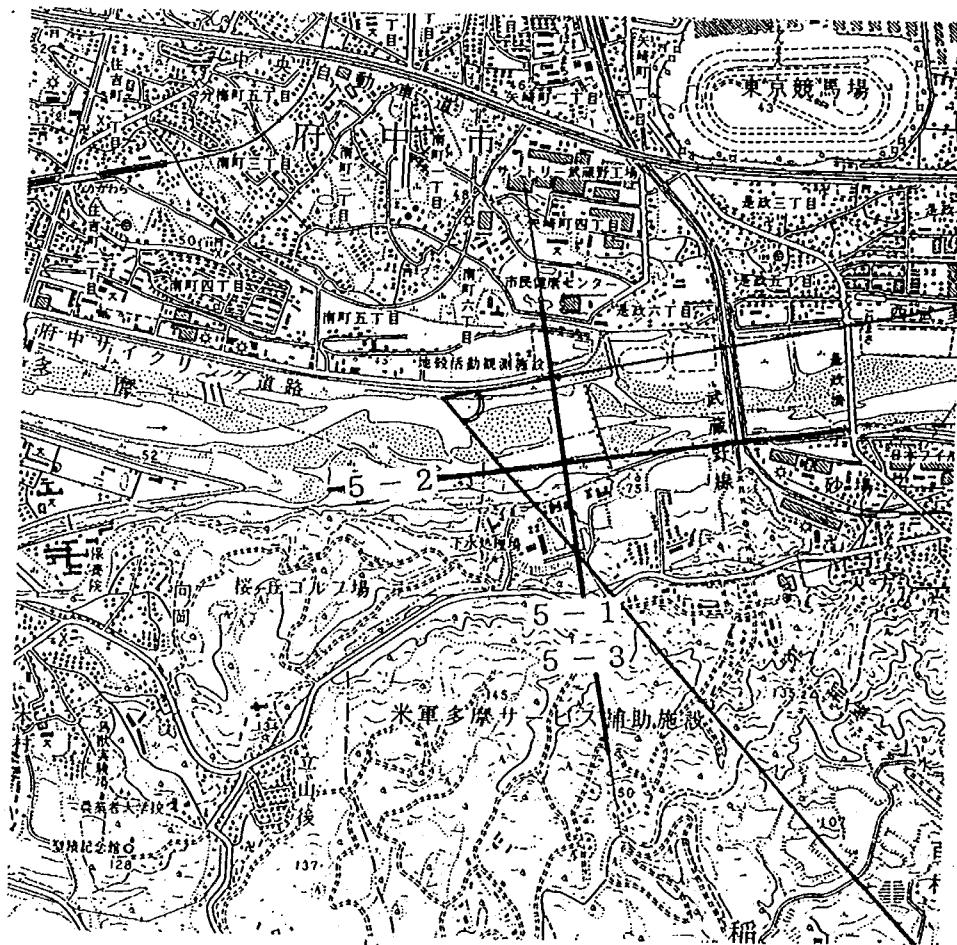
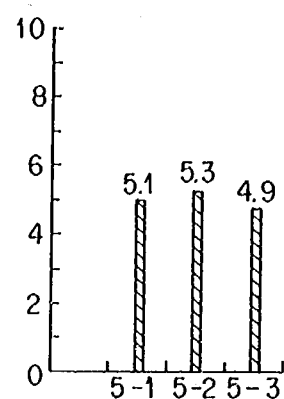
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

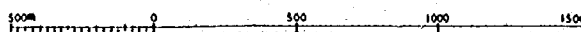
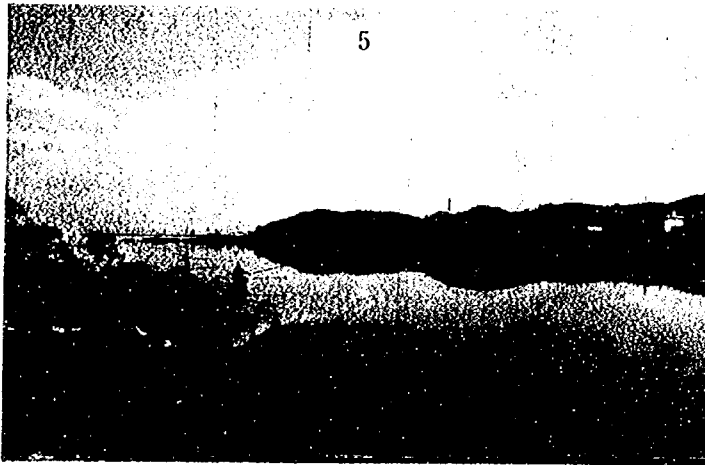
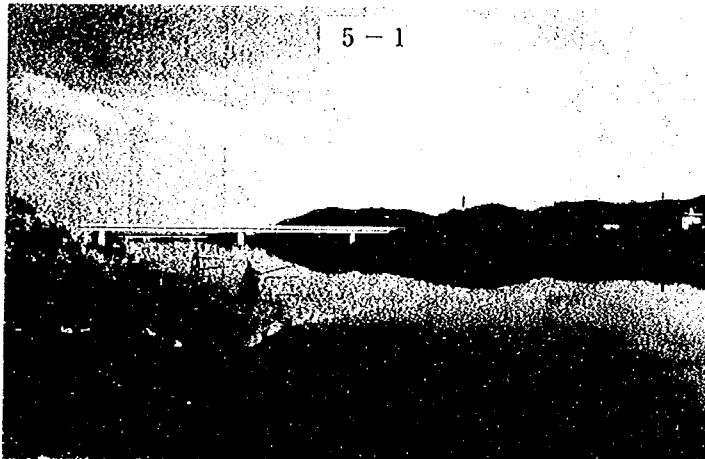


図3-12



5

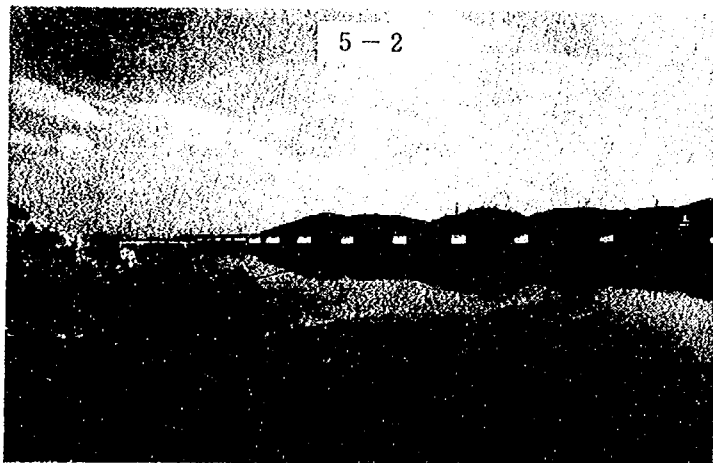
1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	43.6 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	43.6 %
10 両面占有水面面積	36.0 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	19.6 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	55.6 %
13 両面占有道路面積	0.0 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	0.8 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.9
17 景色のまとまり	3.4
18 自然性	4.0
19 景色のよさ	3.6
20 道路のおさまり	0.0



5-1

5-1

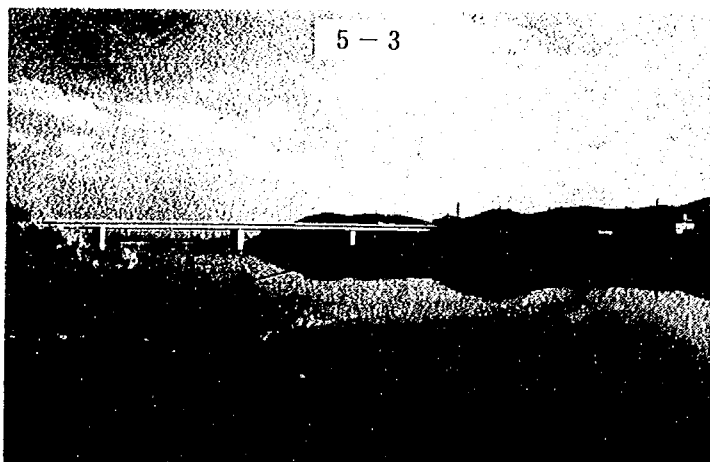
1 道路の高さ	13 m
2 道路と視点との比高	12 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	370 m
5 視点から道路までの視野中心距離	425 m
6 視点から道路の仰角	1.9 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	43.3 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.1 %
9 両面占有天空面積合計	43.4 %
10 両面占有水面面積	35.8 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	19.2 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	55.1 %
13 両面占有道路面積	0.8 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	0.7 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.9
17 景色のまとまり	4.7
18 自然性	3.3
19 景色のよさ	3.9
20 道路のおさまり	5.1



5-2

5-2

1 道路の高さ	17 m
2 道路と視点との比高	16 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	350 m
5 視点から道路までの視野中心距離	800 m
6 視点から道路の仰角	2.6 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	43.1 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	43.1 %
10 両面占有水面面積	36.0 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	19.2 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	55.2 %
13 両面占有道路面積	1.3 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	0.3 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.4
17 景色のまとまり	5.4
18 自然性	3.3
19 景色のよさ	4.3
20 道路のおさまり	5.3



5-3

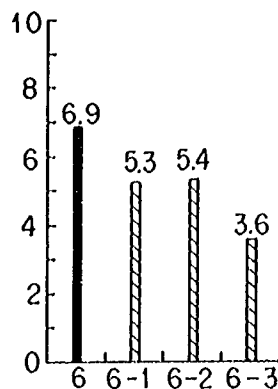
5-3

1 道路の高さ	20 m
2 道路と視点との比高	19 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	370 m
5 視点から道路までの視野中心距離	425 m
6 視点から道路の仰角	2.9 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	42.6 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.5 %
9 両面占有天空面積合計	43.1 %
10 両面占有水面面積	35.9 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	19.2 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	55.1 %
13 両面占有道路面積	1.2 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	0.6 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.9
17 景色のまとまり	4.6
18 自然性	3.3
19 景色のよさ	4.0
20 道路のおさまり	4.9

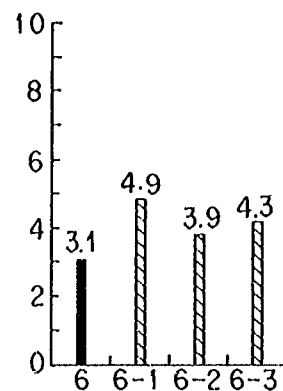
市街地
大中河川
浅い

(利根川：群馬県
前橋市)

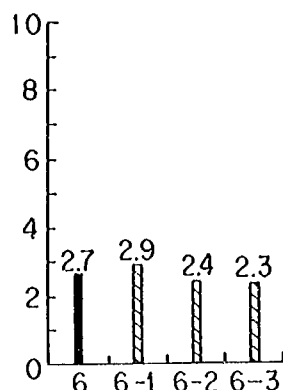
1. 開放感



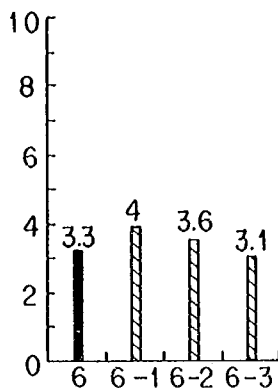
2. 景色のまとまり



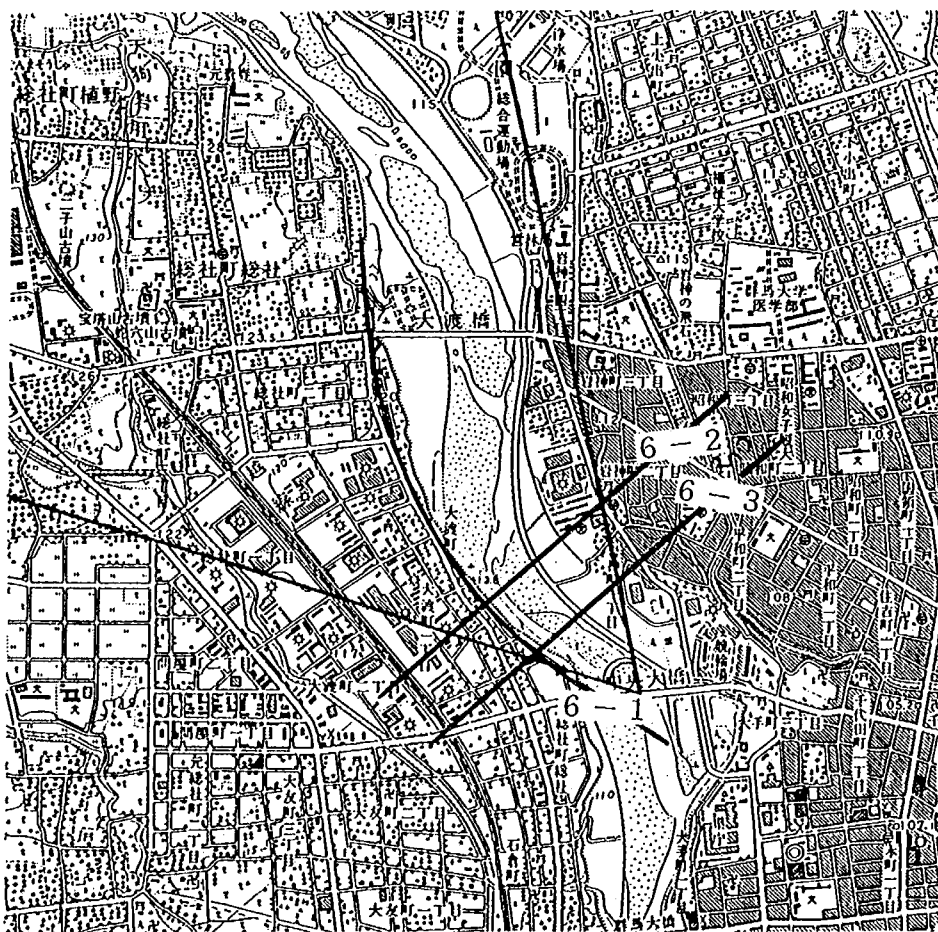
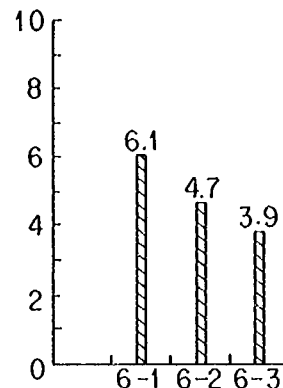
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

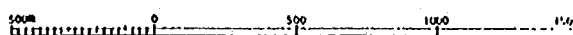


図 3-13

6



6

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 画面占有天空面積(道路面上)	44.1 %
8 画面占有天空面積(道路下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	44.1 %
10 画面占有水面面積	23.2 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	28.3 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	51.5 %
13 画面占有道路面積	0.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	4.4 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	6.9
17 景色のまとまり	3.1
18 自然性	2.7
19 景色のよさ	3.3
20 道路のおさまり	0.0

6-1



6-1

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	25 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	1000 m
6 視点から道路の仰角	4.8 度
7 画面占有天空面積(道路面上)	43.7 %
8 画面占有天空面積(道路下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	43.7 %
10 画面占有水面面積	22.9 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	28.2 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	51.1 %
13 画面占有道路面積	1.4 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	3.8 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.3
17 景色のまとまり	4.9
18 自然性	2.9
19 景色のよさ	4.0
20 道路のおさまり	6.1

6-2



6-2

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	10 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	600 m
5 視点から道路までの視野中心距離	600 m
6 視点から道路の仰角	1.0 度
7 画面占有天空面積(道路面上)	43.8 %
8 画面占有天空面積(道路下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	43.8 %
10 画面占有水面面積	22.6 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	28.1 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	50.7 %
13 画面占有道路面積	1.2 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	4.3 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.4
17 景色のまとまり	3.9
18 自然性	2.4
19 景色のよさ	3.6
20 道路のおさまり	4.7

6-3



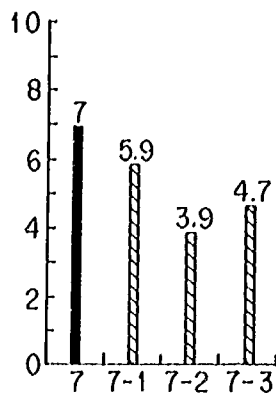
6-3

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	10 m
3 視点から道路までの最大距離	300 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	300 m
6 視点から道路の仰角	1.9 度
7 画面占有天空面積(道路面上)	43.8 %
8 画面占有天空面積(道路下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	43.8 %
10 画面占有水面面積	22.3 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	26.8 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	49.1 %
13 画面占有道路面積	2.9 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	4.2 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	3.6
17 景色のまとまり	4.3
18 自然性	2.3
19 景色のよさ	3.1
20 道路のおさまり	3.9

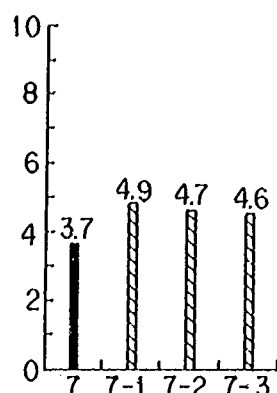
市街地
大中河川
浅い

(多摩川：東京都
小金井市)

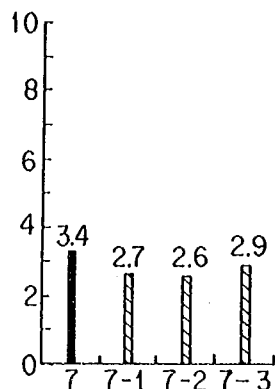
1. 開放感



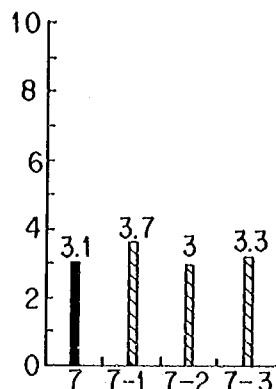
2. 景色のまとまり



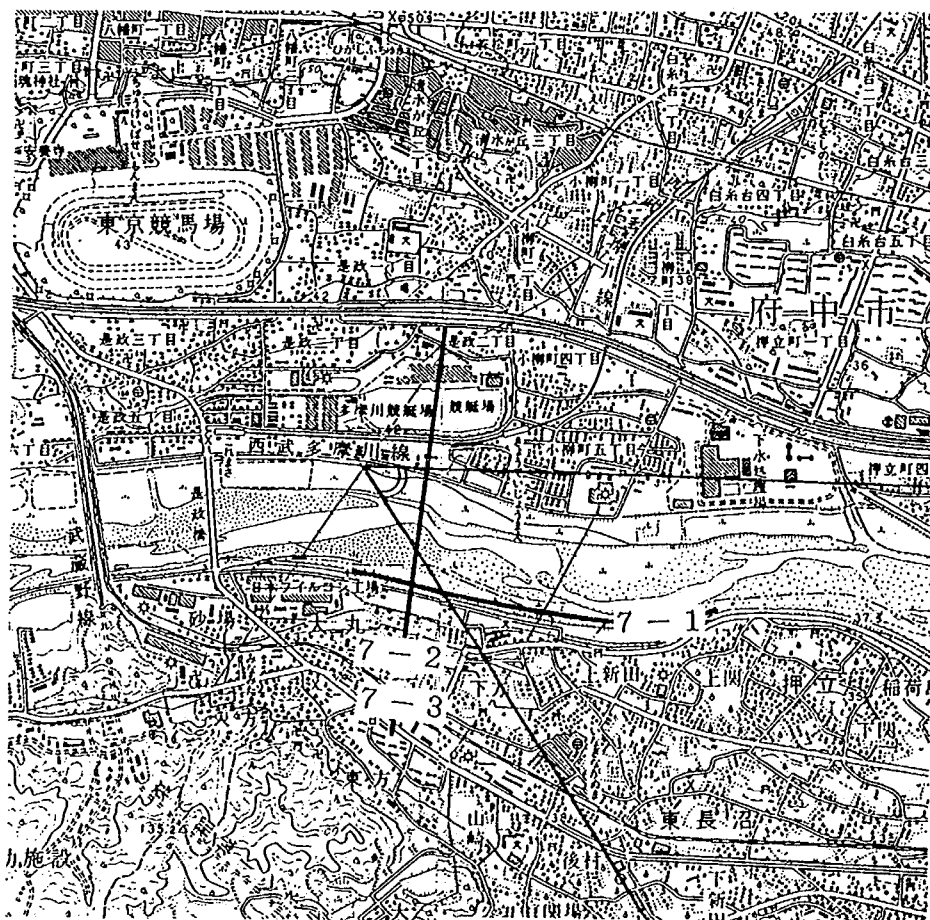
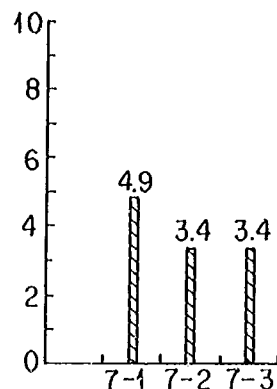
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

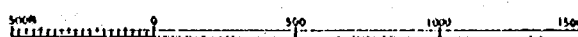
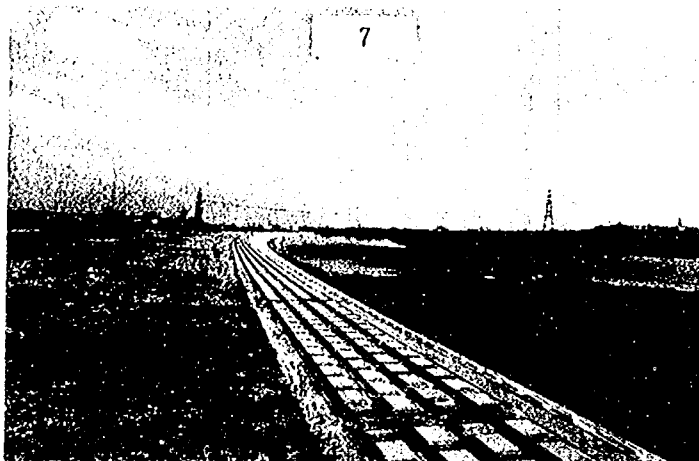
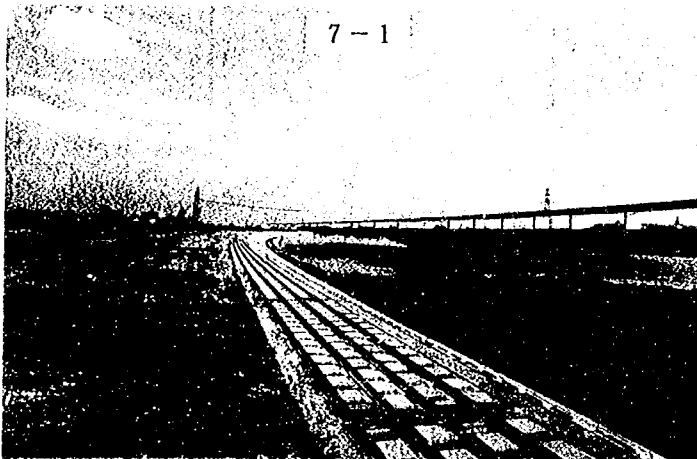


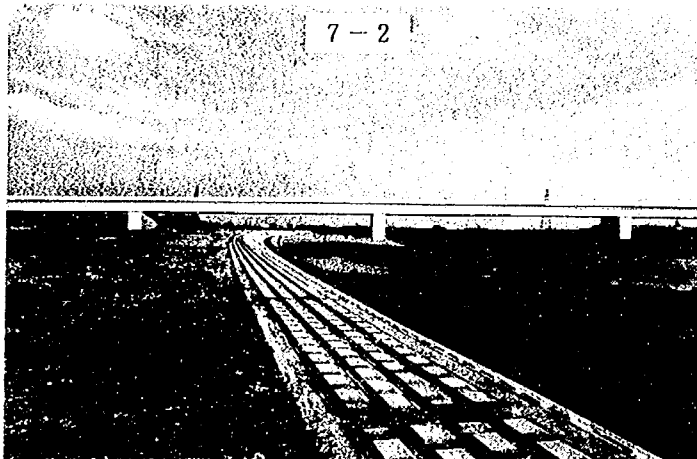
図3-14



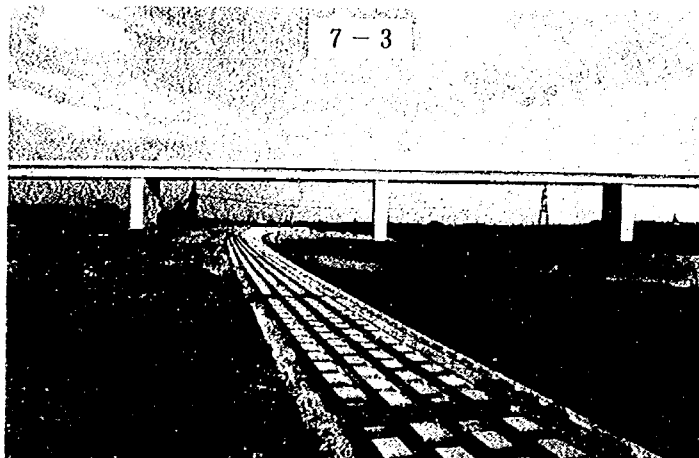
7	
1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	6 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 両面占有天空面積(道路面上)	46.0 %
8 両面占有天空面積(道路下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	46.0 %
10 両面占有水面面積	3.8 %
11 両面占有自然面積(除水面積)	31.2 %
12 両面占有自然面積合計(含水面積)	35.0 %
13 両面占有道路面積	0.0 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	19.0 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	7.0
17 景色のまとまり	3.7
18 自然性	3.4
19 景色のよさ	3.1
20 道路のおさまり	0.0



7-1	
1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	15 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	500 m
5 視点から道路までの視野中心距離	900 m
6 視点から道路の仰角	1.7 度
7 両面占有天空面積(道路面上)	44.4 %
8 両面占有天空面積(道路下)	0.7 %
9 両面占有天空面積合計	45.1 %
10 両面占有水面面積	3.8 %
11 両面占有自然面積(除水面積)	30.8 %
12 両面占有自然面積合計(含水面積)	34.6 %
13 両面占有道路面積	1.5 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	18.8 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.9
17 景色のまとまり	4.0
18 自然性	2.7
19 景色のよさ	3.7
20 道路のおさまり	4.9



7-2	
1 道路の高さ	15 m
2 道路と視点との比高	15 m
3 視点から道路までの最大距離	350 m
4 視点から道路までの最小距離	200 m
5 視点から道路までの視野中心距離	250 m
6 視点から道路の仰角	4.3 度
7 両面占有天空面積(道路面上)	43.4 %
8 両面占有天空面積(道路下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	43.4 %
10 両面占有水面面積	3.7 %
11 両面占有自然面積(除水面積)	30.7 %
12 両面占有自然面積合計(含水面積)	34.5 %
13 両面占有道路面積	4.0 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	18.2 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	3.9
17 景色のまとまり	4.7
18 自然性	2.6
19 景色のよさ	3.0
20 道路のおさまり	3.4

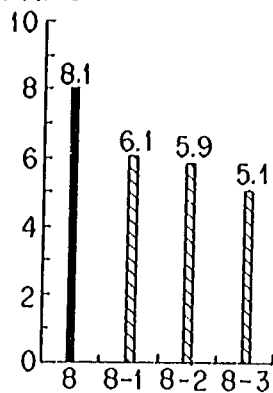


7-3	
1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	25 m
3 視点から道路までの最大距離	350 m
4 視点から道路までの最小距離	200 m
5 視点から道路までの視野中心距離	250 m
6 視点から道路の仰角	7.1 度
7 両面占有天空面積(道路面上)	42.1 %
8 両面占有天空面積(道路下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	42.1 %
10 両面占有水面面積	3.7 %
11 両面占有自然面積(除水面積)	30.7 %
12 両面占有自然面積合計(含水面積)	34.4 %
13 両面占有道路面積	5.4 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	18.1 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.7
17 景色のまとまり	4.6
18 自然性	2.9
19 景色のよさ	3.3
20 道路のおさまり	3.4

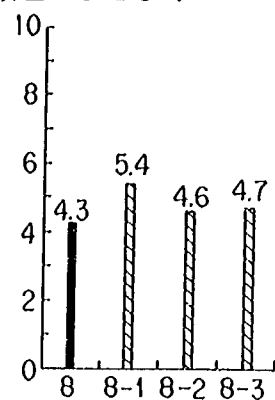
市街地
大中河川
深い

(江戸川：千葉県
市川市)

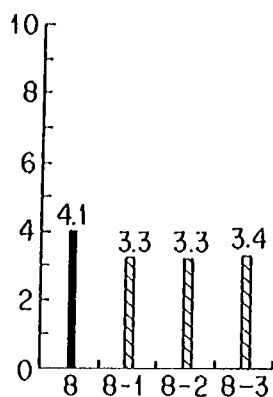
1. 開放感



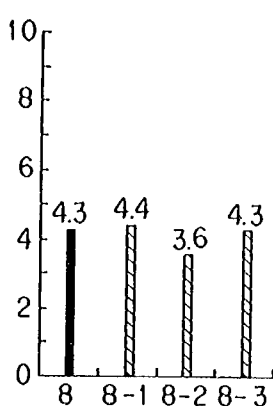
2. 景色のまとまり



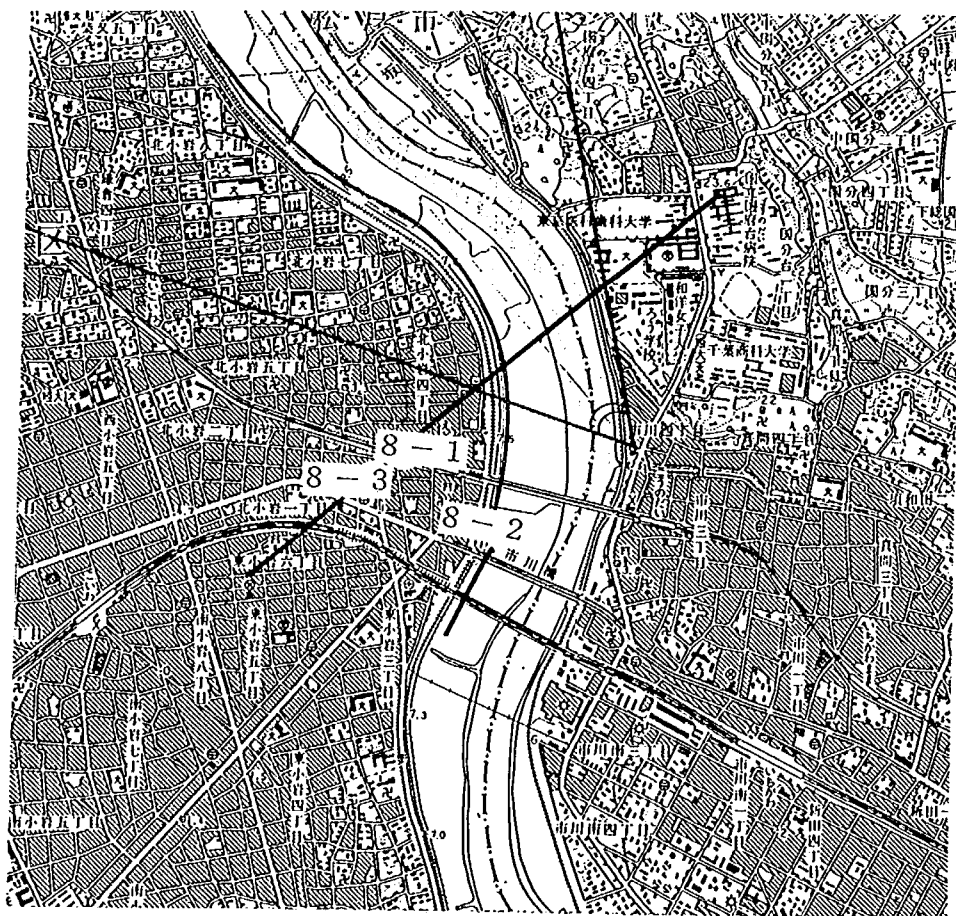
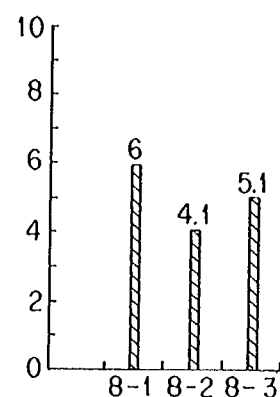
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

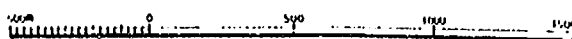
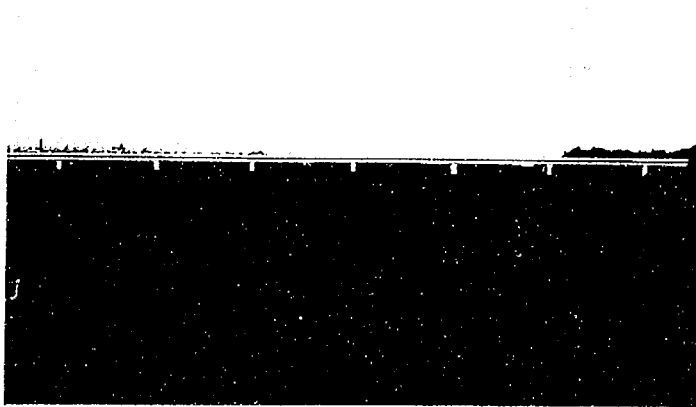


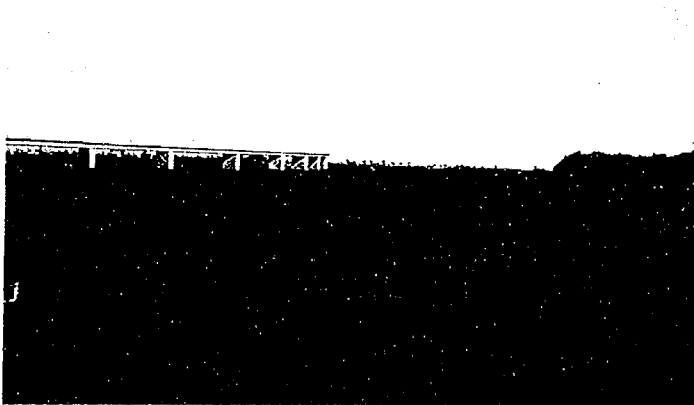
図3-15



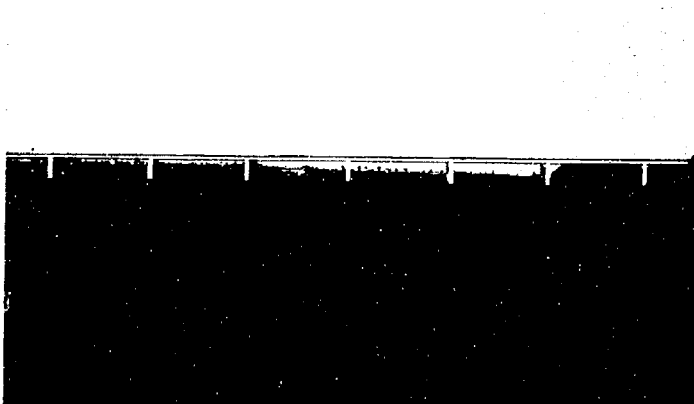
8-1



8-2



8-3



1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 両面占有天空面積(道路指上)	43.4 %
8 両面占有天空面積(道路指下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	43.4 %
10 両面占有水面面積	16.8 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	19.2 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	36.0 %
13 両面占有道路面積	0.0 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	20.5 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	8.1
17 景色のまとまり	4.3
18 自然性	4.1
19 景色のよさ	4.3
20 道路のおさまり	0.0

8-1

1 道路の高さ	15 m
2 道路と視点との比高	8 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	600 m
5 視点から道路までの視野中心距離	600 m
6 視点から道路の仰角	0.8 度
7 両面占有天空面積(道路指上)	43.1 %
8 両面占有天空面積(道路指下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	43.1 %
10 両面占有水面面積	16.5 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	18.7 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	35.2 %
13 両面占有道路面積	1.8 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	19.8 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	6.1
17 景色のまとまり	5.4
18 自然性	3.3
19 景色のよさ	4.4
20 道路のおさまり	6.0

8-2

1 道路の高さ	20 m
2 道路と視点との比高	13 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	480 m
5 視点から道路までの視野中心距離	1000 m
6 視点から道路の仰角	1.6 度
7 両面占有天空面積(道路指上)	43.3 %
8 両面占有天空面積(道路指下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	43.3 %
10 両面占有水面面積	16.7 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	18.5 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	35.2 %
13 両面占有道路面積	1.3 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	20.2 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.9
17 景色のまとまり	4.6
18 自然性	3.3
19 景色のよさ	3.6
20 道路のおさまり	4.1

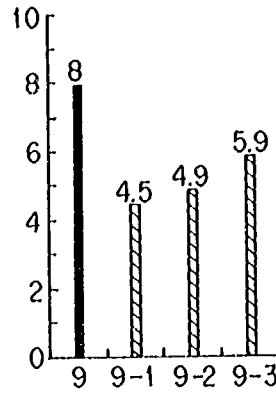
8-3

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	18 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	600 m
5 視点から道路までの視野中心距離	600 m
6 視点から道路の仰角	1.7 度
7 両面占有天空面積(道路指上)	43.1 %
8 両面占有天空面積(道路指下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	43.1 %
10 両面占有水面面積	16.6 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	18.6 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	35.2 %
13 両面占有道路面積	1.9 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	19.7 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.1
17 景色のまとまり	4.7
18 自然性	3.4
19 景色のよさ	4.3
20 道路のおさまり	5.1

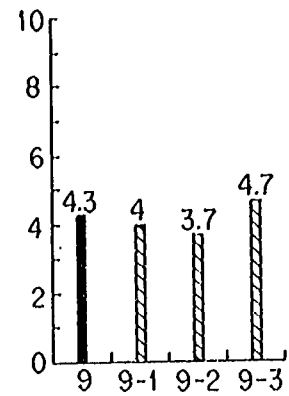
港湾

(山下公園：神奈川県
横浜市)

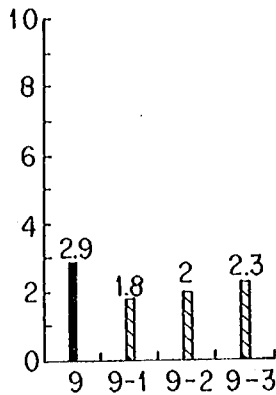
1. 開放感



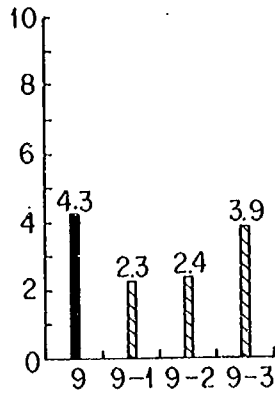
2. 景色のまとまり



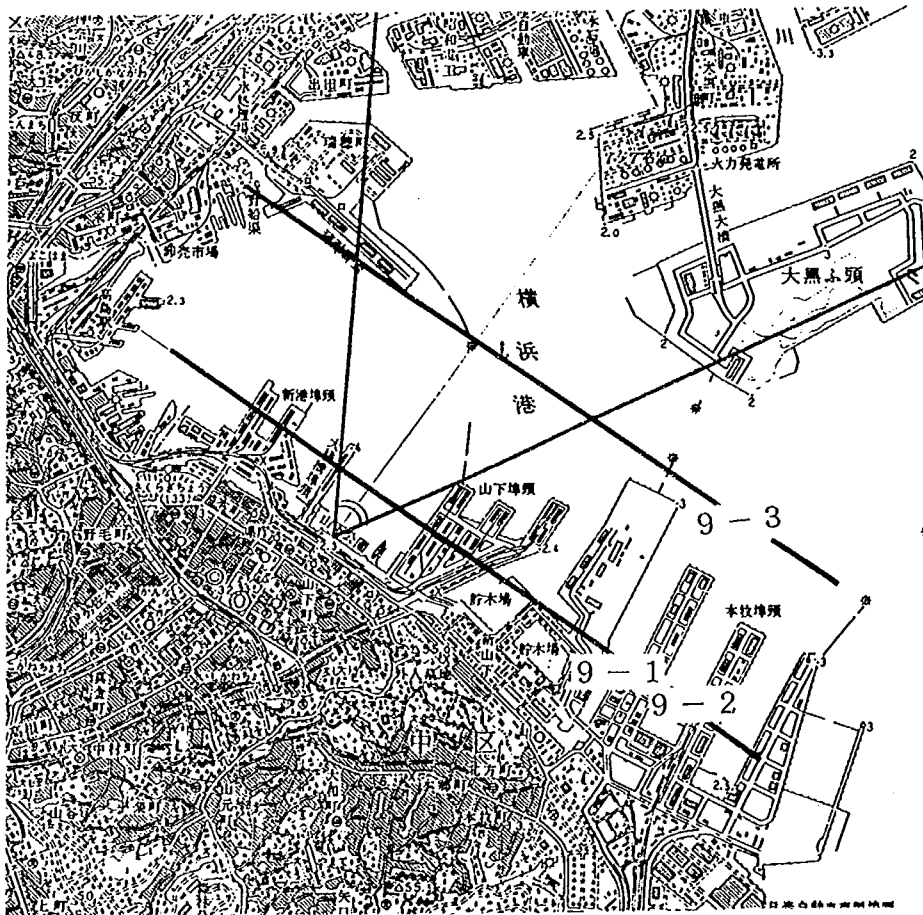
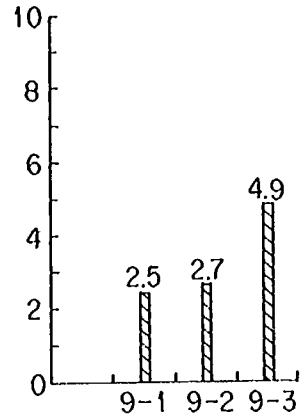
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:50,000

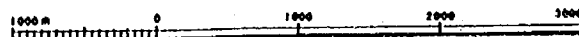
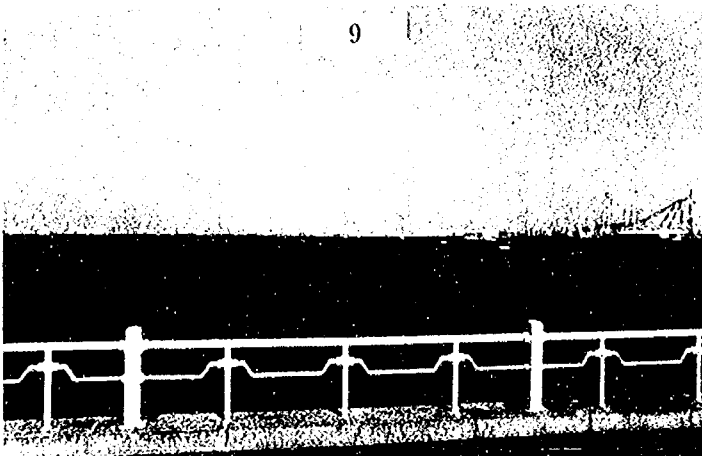
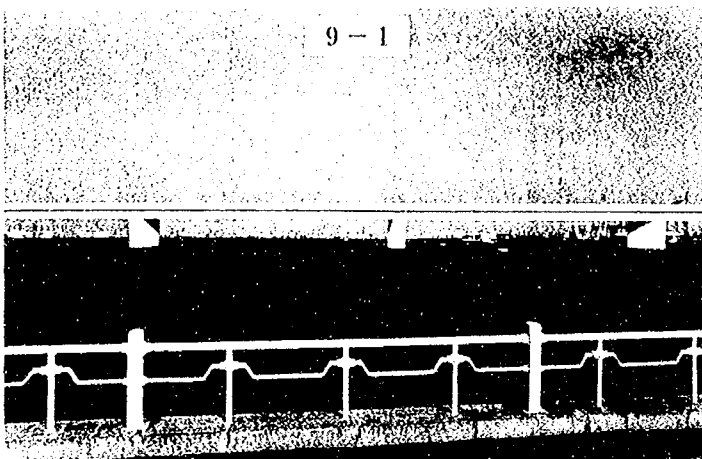


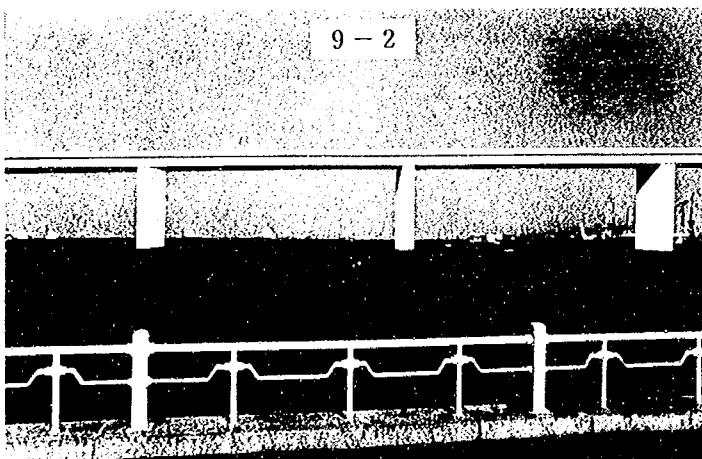
図 3-16



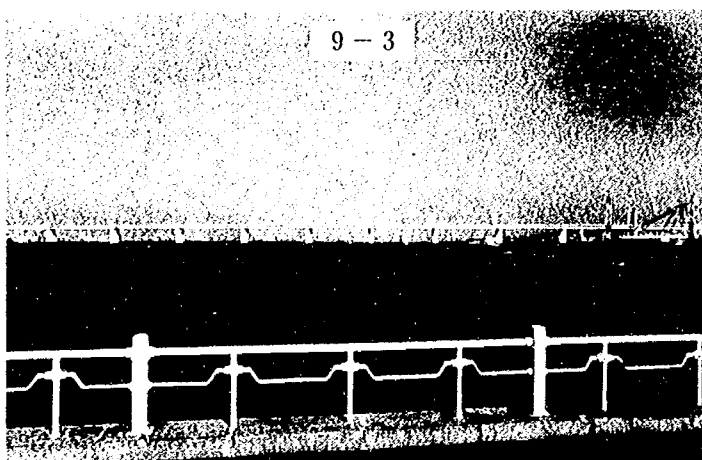
1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	46.6 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	46.6 %
10 両面占有水面面積	31.0 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	0.0 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	31.0 %
13 両面占有道路面積	0.0 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	22.4 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	8.0
17 景色のまとまり	4.3
18 自然性	2.9
19 景色のよさ	4.3
20 道路のおさまり	0.0



1 道路の高さ	15 m
2 道路と視点との比高	12 m
3 視点から道路までの最大距離	200 m
4 視点から道路までの最小距離	200 m
5 視点から道路までの視野中心距離	200 m
6 視点から道路の仰角	3.4 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	41.9 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	2.1 %
9 両面占有天空面積合計	44.0 %
10 両面占有水面面積	29.9 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	0.0 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	29.9 %
13 両面占有道路面積	4.4 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	21.7 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.5
17 景色のまとまり	4.0
18 自然性	1.8
19 景色のよさ	2.3
20 道路のおさまり	2.5



1 道路の高さ	35 m
2 道路と視点との比高	32 m
3 視点から道路までの最大距離	200 m
4 視点から道路までの最小距離	200 m
5 視点から道路までの視野中心距離	200 m
6 視点から道路の仰角	9.1 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	30.5 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	11.1 %
9 両面占有天空面積合計	41.7 %
10 両面占有水面面積	29.9 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	0.0 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	29.9 %
13 両面占有道路面積	6.4 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	22.0 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.9
17 景色のまとまり	3.7
18 自然性	2.0
19 景色のよさ	2.4
20 道路のおさまり	2.7

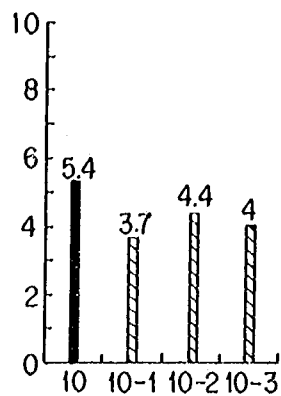


1 道路の高さ	35 m
2 道路と視点との比高	32 m
3 視点から道路までの最大距離	800 m
4 視点から道路までの最小距離	800 m
5 視点から道路までの視野中心距離	800 m
6 視点から道路の仰角	2.3 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	45.3 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	1.1 %
9 両面占有天空面積合計	46.4 %
10 両面占有水面面積	30.9 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	0.0 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	30.9 %
13 両面占有道路面積	1.0 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	21.7 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.9
17 景色のまとまり	4.7
18 自然性	2.3
19 景色のよさ	3.9
20 道路のおさまり	4.9

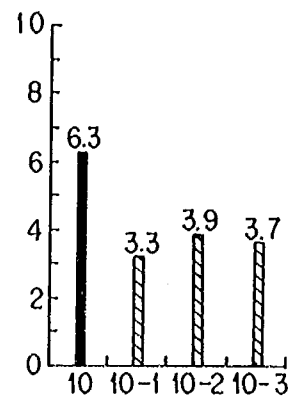
マリーナ

(葉山ヨットハーバー
：神奈川県逗子市)

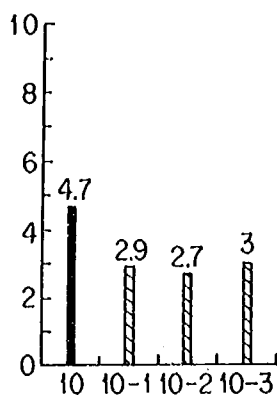
1. 開放感



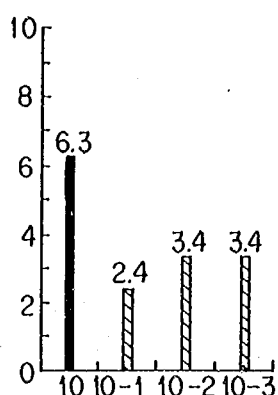
2. 景色のまとまり



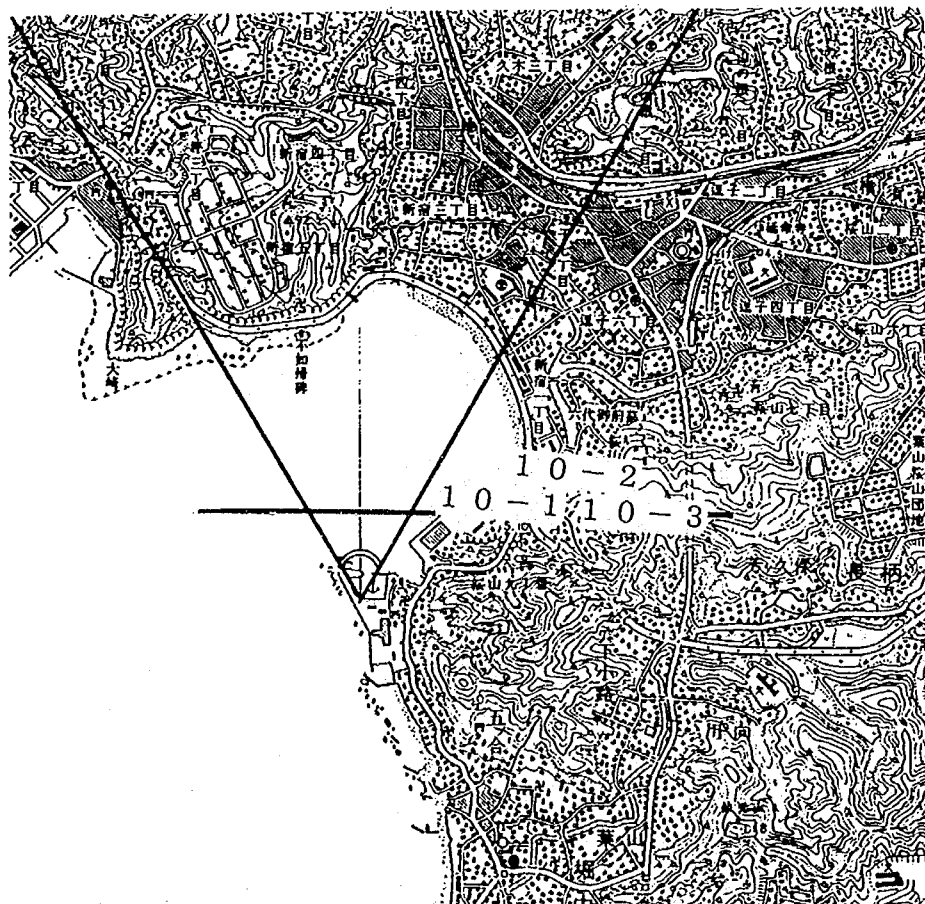
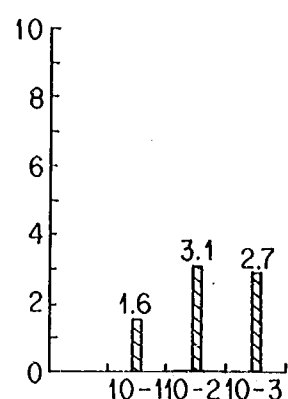
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

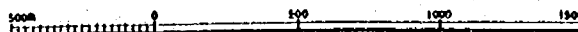


図3-17

10



10

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	43.5 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	43.5 %
10 両面占有水面面積	16.0 %
11 両面占有自然面積(除水面積)	2.9 %
12 両面占有自然面積合計(含水面積)	18.9 %
13 両面占有道路面積	0.0 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	37.6 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.4
17 景色のまとまり	6.3
18 自然性	4.7
19 景色のよさ	6.3
20 道路のおさまり	0.0

10-1



10-1

1 道路の高さ	15 m
2 道路と視点との比高	14 m
3 視点から道路までの最大距離	300 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	300 m
6 視点から道路の仰角	2.7 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	43.5 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	43.5 %
10 両面占有水面面積	16.0 %
11 両面占有自然面積(除水面積)	1.3 %
12 両面占有自然面積合計(含水面積)	17.3 %
13 両面占有道路面積	2.0 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	37.3 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	3.7
17 景色のまとまり	3.3
18 自然性	2.9
19 景色のよさ	2.4
20 道路のおさまり	1.6

10-2



10-2

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	24 m
3 視点から道路までの最大距離	300 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	300 m
6 視点から道路の仰角	4.4 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	40.6 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	1.5 %
9 両面占有天空面積合計	42.0 %
10 両面占有水面面積	16.0 %
11 両面占有自然面積(除水面積)	1.9 %
12 両面占有自然面積合計(含水面積)	17.9 %
13 両面占有道路面積	3.0 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	37.1 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.4
17 景色のまとまり	3.9
18 自然性	2.7
19 景色のよさ	3.4
20 道路のおさまり	3.1

10-3



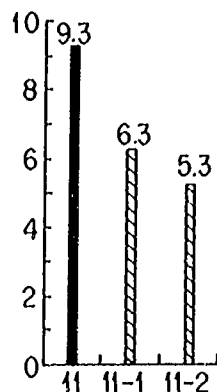
10-3

1 道路の高さ	35 m
2 道路と視点との比高	34 m
3 視点から道路までの最大距離	300 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	300 m
6 視点から道路の仰角	6.5 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	42.7 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.1 %
9 両面占有天空面積合計	42.7 %
10 両面占有水面面積	16.0 %
11 両面占有自然面積(除水面積)	1.3 %
12 両面占有自然面積合計(含水面積)	17.3 %
13 両面占有道路面積	2.7 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	37.3 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.0
17 景色のまとまり	3.7
18 自然性	3.0
19 景色のよさ	3.4
20 道路のおさまり	2.7

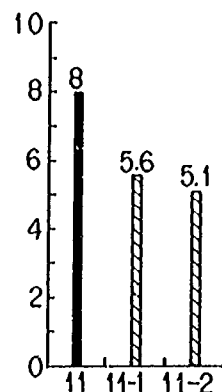
砂浜海岸

(白浜海岸：静岡県下田市)

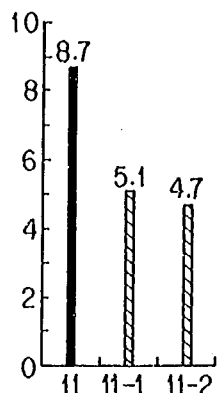
1. 開放感



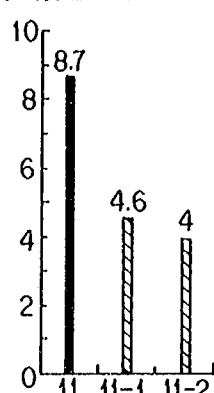
2. 景色のまとまり



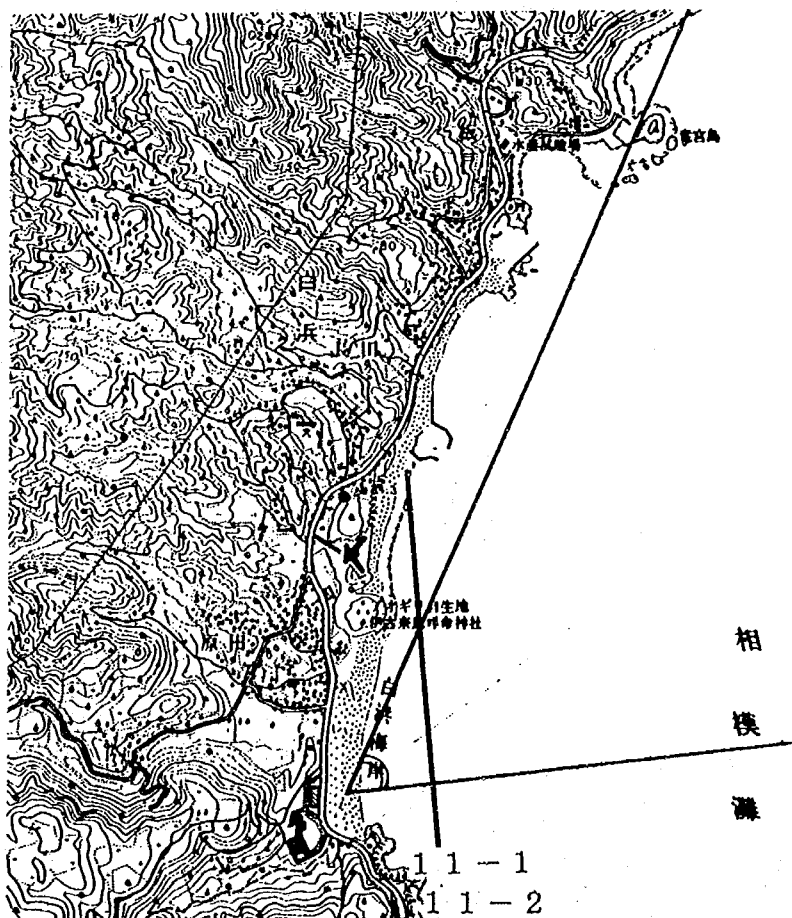
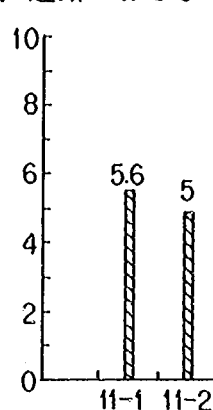
3. 自然性



4. 景色のよさ



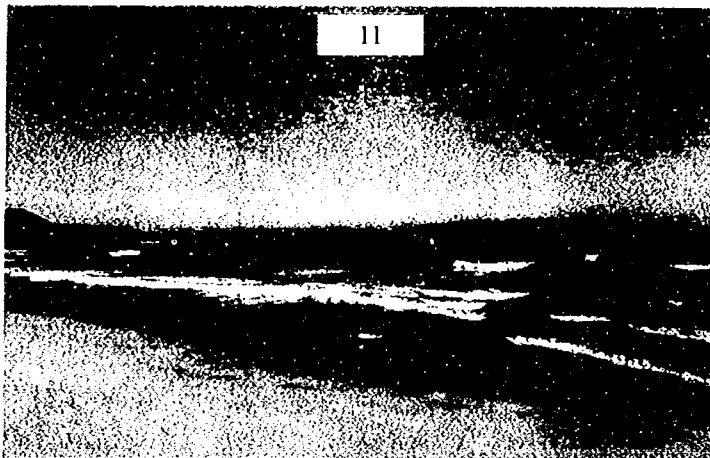
5. 道路のおさまり



1:25,000

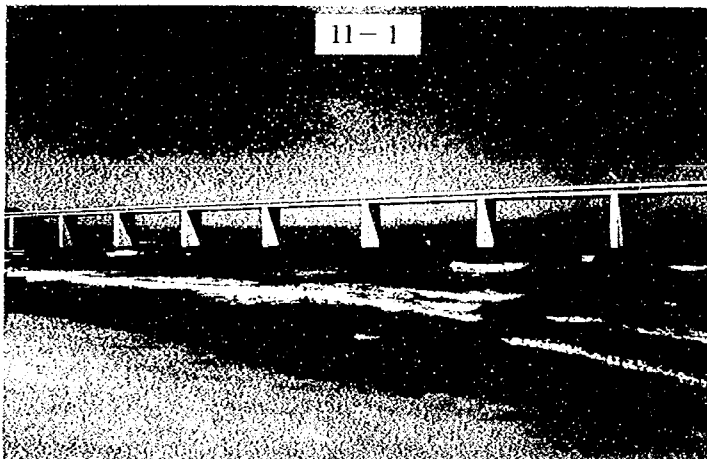


図 3-18



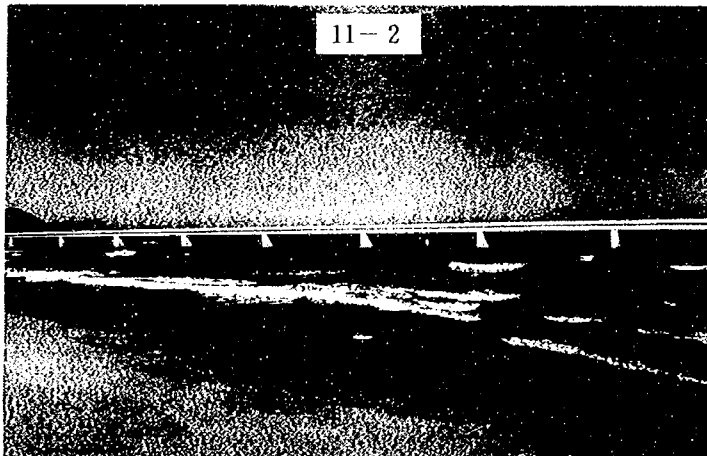
11

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	48.8 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 両面占有天空面積合計	48.8 %
10 両面占有水面面積	20.0 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	31.2 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	51.2 %
13 両面占有道路面積	0.0 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	9.3
17 景色のまとまり	8.0
18 自然性	8.7
19 景色のよさ	8.7
20 道路のおさまり	0.0



11-1

1 道路の高さ	35 m
2 道路と視点との比高	34 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	350 m
6 視点から道路の仰角	6.5 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	41.2 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	5.8 %
9 両面占有天空面積合計	46.9 %
10 両面占有水面面積	18.8 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	30.5 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	49.3 %
13 両面占有道路面積	3.7 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	6.3
17 景色のまとまり	5.6
18 自然性	5.1
19 景色のよさ	4.6
20 道路のおさまり	5.6



11-2

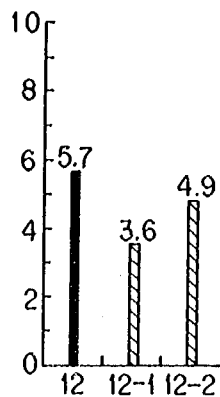
1 道路の高さ	15 m
2 道路と視点との比高	14 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	350 m
6 視点から道路の仰角	2.7 度
7 両面占有天空面積(道路街上)	46.7 %
8 両面占有天空面積(道路街下)	1.5 %
9 両面占有天空面積合計	48.2 %
10 両面占有水面面積	18.8 %
11 両面占有自然面積(除水面面積)	30.8 %
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	49.7 %
13 両面占有道路面積	2.1 %
14 両面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.3
17 景色のまとまり	5.1
18 自然性	4.7
19 景色のよさ	4.0
20 道路のおさまり	5.0

砂浜海岸

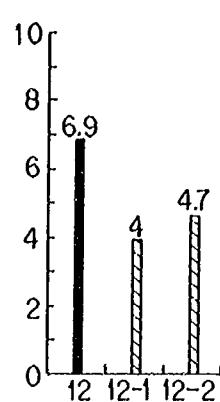
(弓ヶ浜：静岡県

南伊豆町)

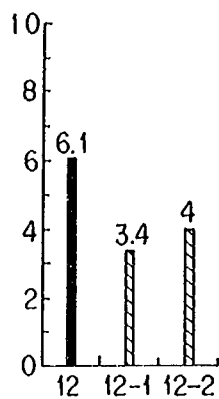
1. 開放感



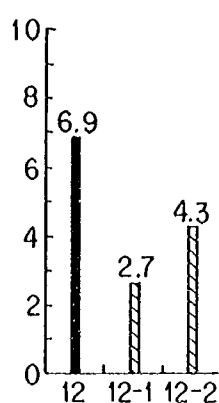
2. 景色のまとまり



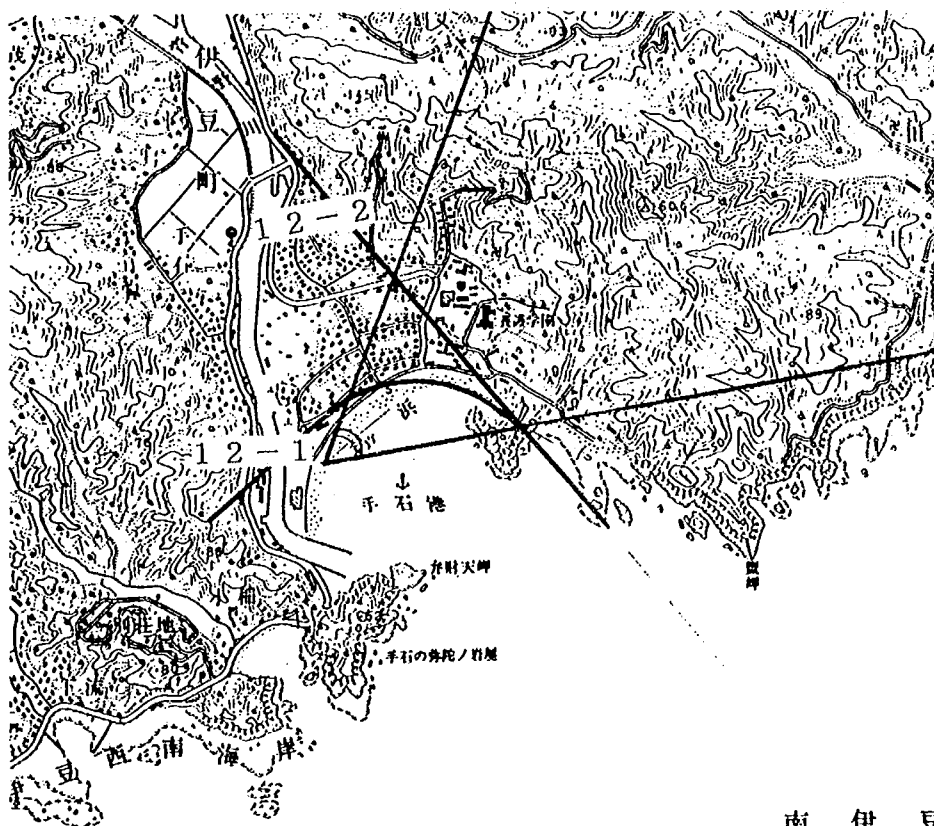
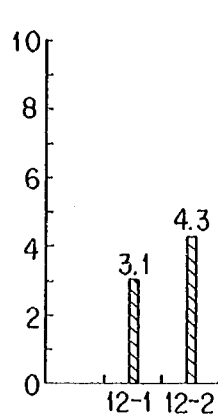
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

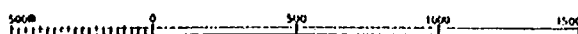
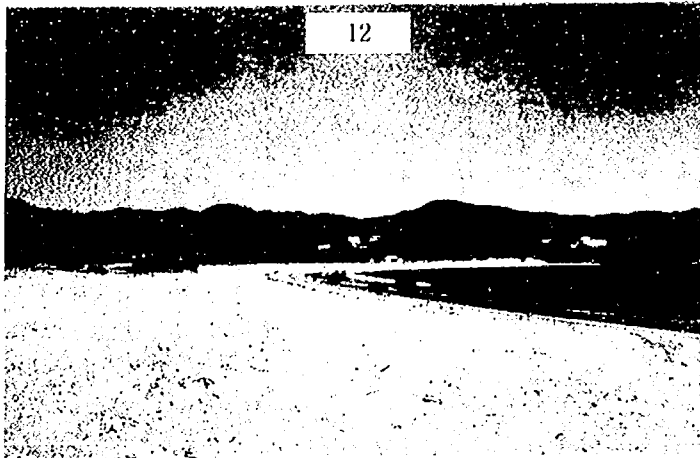
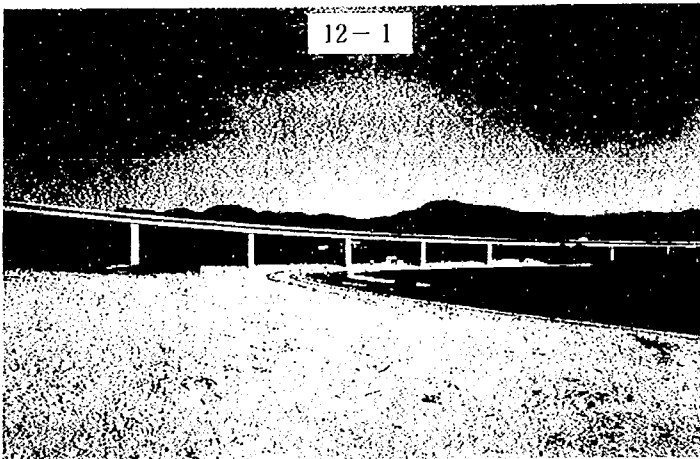


図 3-19



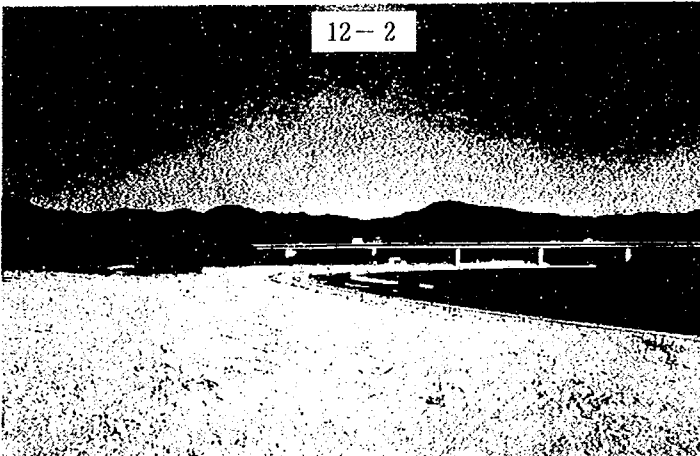
12

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	43.1 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	43.1 %
10 画面占有水面面積	5.1 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	51.4 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	56.5 %
13 画面占有道路面積	0.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.4 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.7
17 景色のまとまり	6.9
18 自然性	6.1
19 景色のよさ	6.9
20 道路のおさまり	0.0



12-1

1 道路の高さ	20 m
2 道路と視点との比高	19 m
3 視点から道路までの最大距離	900 m
4 視点から道路までの最小距離	200 m
5 視点から道路までの視野中心距離	550 m
6 視点から道路の仰角	5.4 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	42.8 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	42.8 %
10 画面占有水面面積	4.9 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	48.0 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	52.9 %
13 画面占有道路面積	4.1 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.2 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	3.6
17 景色のまとまり	4.0
18 自然性	3.4
19 景色のよさ	2.7
20 道路のおさまり	3.1



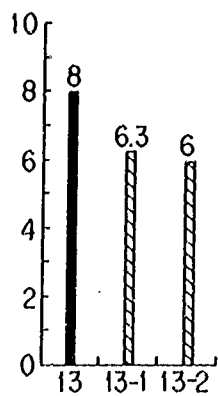
12-2

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	24 m
3 視点から道路までの最大距離	700 m
4 視点から道路までの最小距離	600 m
5 視点から道路までの視野中心距離	600 m
6 視点から道路の仰角	2.3 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	43.0 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	43.0 %
10 画面占有水面面積	5.1 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	50.8 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	55.9 %
13 画面占有道路面積	1.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.2 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.9
17 景色のまとまり	4.7
18 自然性	4.0
19 景色のよさ	4.3
20 道路のおさまり	4.3

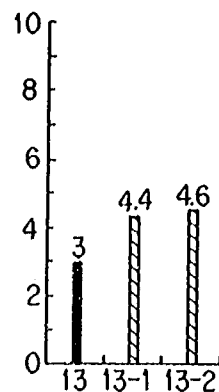
砂浜海岸

(稲毛海岸：千葉市)

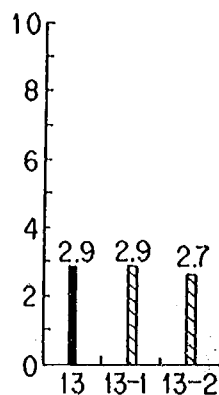
1. 開放感



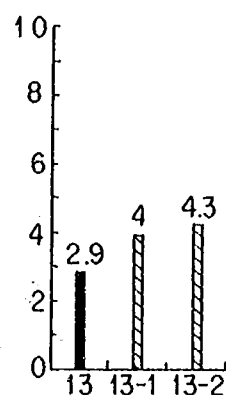
2. 景色のまとまり



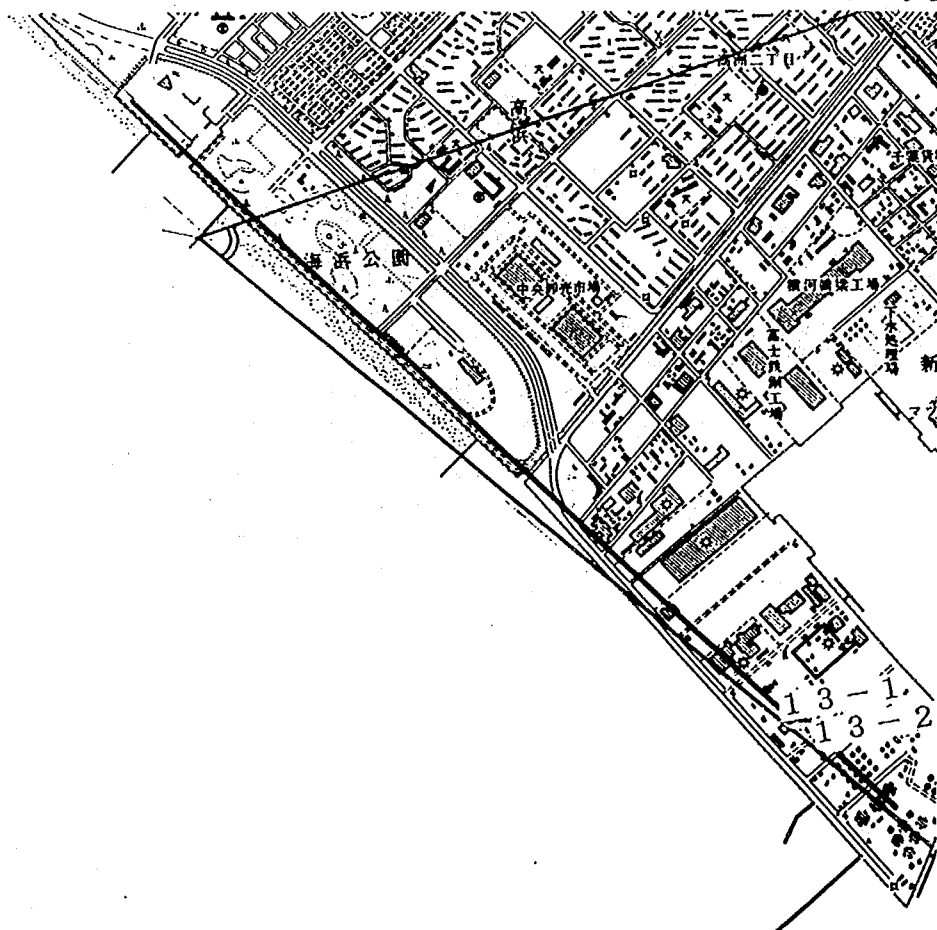
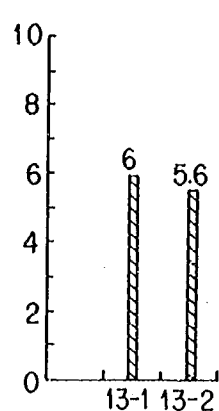
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

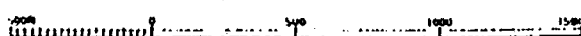
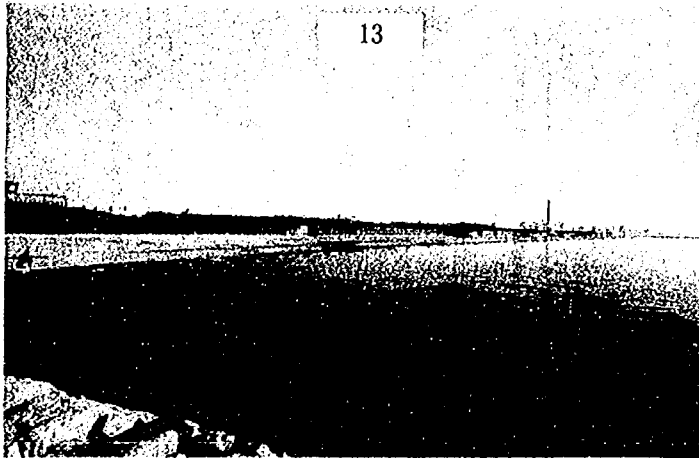
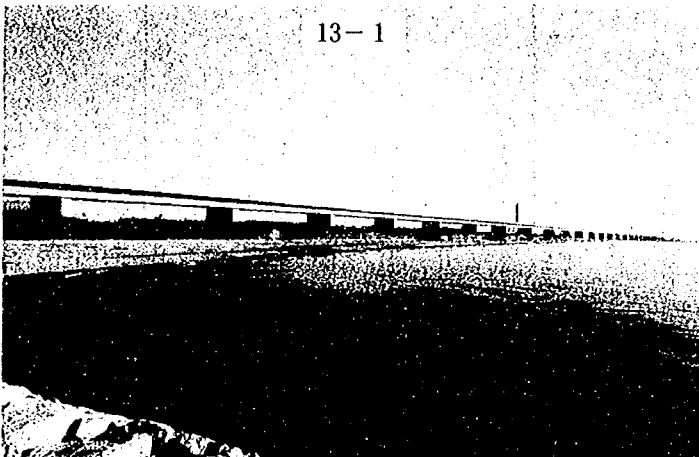


図 3-20



13

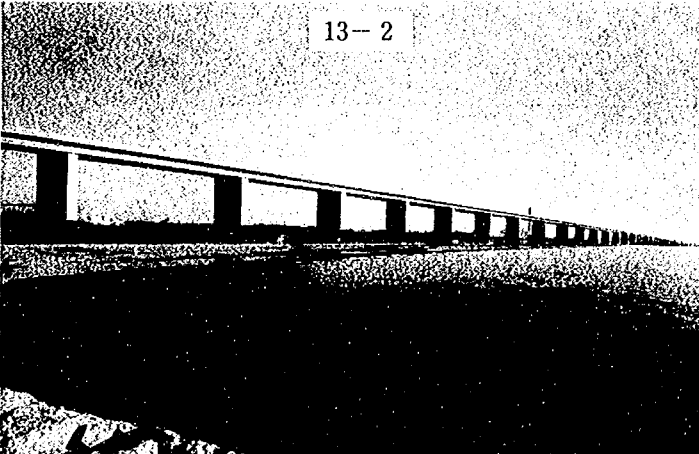
1 道路の高さ	0	m
2 道路と視点との比高	0	m
3 視点から道路までの最大距離	0	m
4 視点から道路までの最小距離	0	m
5 視点から道路までの視野中心距離	0	m
6 視点から道路の仰角	0.0	度
7 両面占有天空面積(道路街上)	45.6	%
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.0	%
9 両面占有天空面積合計	45.6	%
10 両面占有水面面積	41.1	%
11 両面占有自然面積(除水面面積)	5.6	%
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	46.8	%
13 両面占有道路面積	0.0	%
14 両面占有人工面積(除道路面積)	7.6	%
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0	%
16 開放感	8.0	
17 景色のまとまり	3.0	
18 自然性	2.9	
19 景色のよさ	2.9	
20 道路のおさまり	0.0	



13-1

13-1

1 道路の高さ	20	m
2 道路と視点との比高	17	m
3 視点から道路までの最大距離	1000	m
4 視点から道路までの最小距離	200	m
5 視点から道路までの視野中心距離	350	m
6 視点から道路の仰角	4.9	度
7 両面占有天空面積(道路街上)	42.2	%
8 両面占有天空面積(道路街下)	0.9	%
9 両面占有天空面積合計	43.2	%
10 両面占有水面面積	41.1	%
11 両面占有自然面積(除水面面積)	5.6	%
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	46.7	%
13 両面占有道路面積	3.0	%
14 両面占有人工面積(除道路面積)	7.1	%
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0	%
16 開放感	6.3	
17 景色のまとまり	4.4	
18 自然性	2.9	
19 景色のよさ	4.0	
20 道路のおさまり	6.0	



13-2

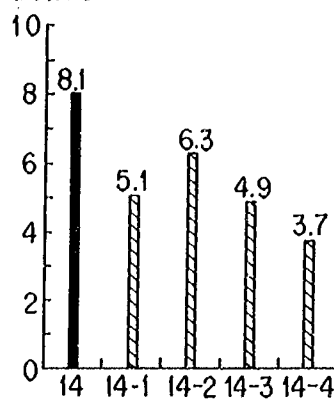
13-2

1 道路の高さ	35	m
2 道路と視点との比高	32	m
3 視点から道路までの最大距離	1000	m
4 視点から道路までの最小距離	200	m
5 視点から道路までの視野中心距離	350	m
6 視点から道路の仰角	9.1	度
7 両面占有天空面積(道路街上)	37.3	%
8 両面占有天空面積(道路街下)	4.1	%
9 両面占有天空面積合計	41.4	%
10 両面占有水面面積	41.1	%
11 両面占有自然面積(除水面面積)	5.6	%
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	46.7	%
13 両面占有道路面積	4.8	%
14 両面占有人工面積(除道路面積)	7.2	%
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0	%
16 開放感	6.0	
17 景色のまとまり	4.6	
18 自然性	2.7	
19 景色のよさ	4.3	
20 道路のおさまり	5.6	

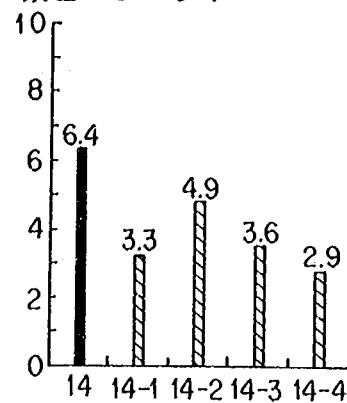
磯浜海岸

(爪木崎：静岡県下田市)

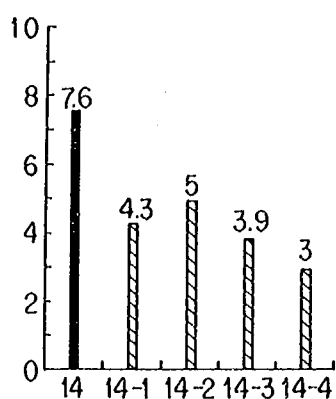
1. 開放感



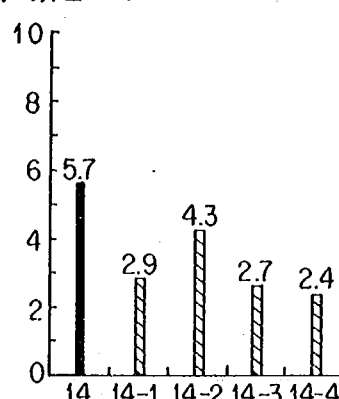
2. 景色のまとまり



3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり

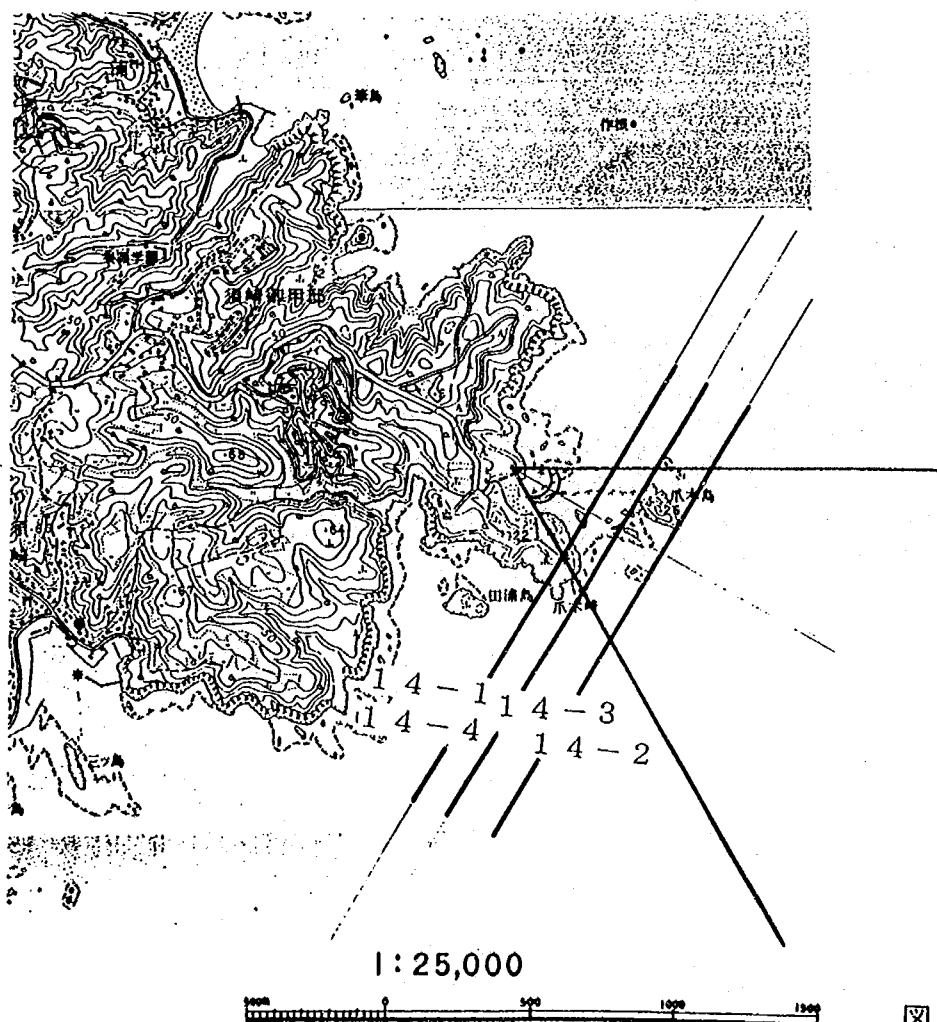
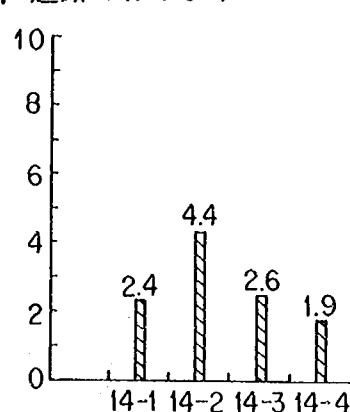
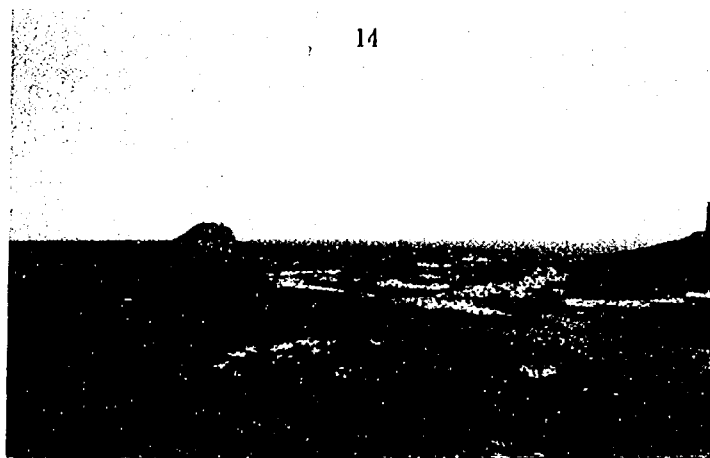


図3-21

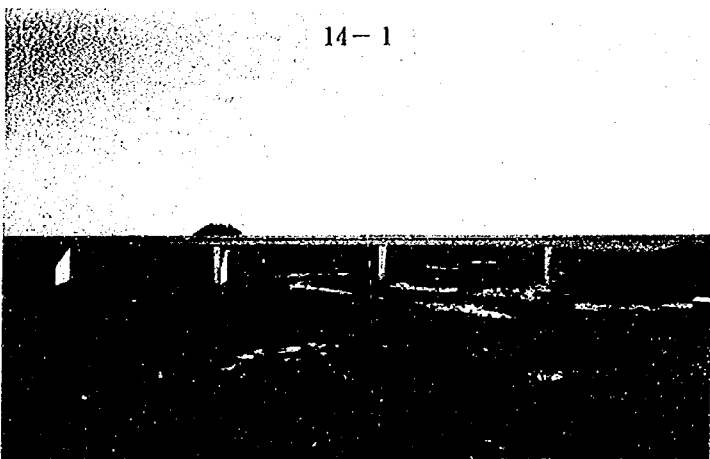
14



14

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	48.4 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	48.4 %
10 画面占有水面面積	33.2 %
11 画面占有自然面積(除水面積)	18.2 %
12 画面占有自然面積合計(含水面積)	51.4 %
13 画面占有道路面積	0.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.2 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	8.1
17 景色のまとまり	6.4
18 自然性	7.6
19 景色のよさ	5.7
20 道路のおさまり	0.0

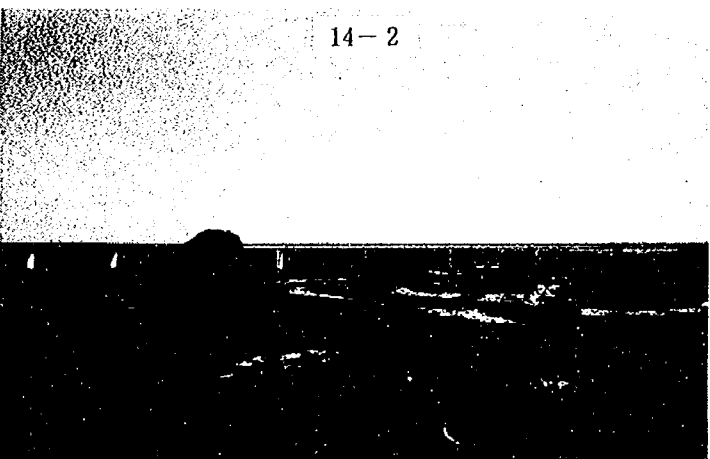
14-1



14-1

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	5 m
3 視点から道路までの最大距離	350 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	390 m
6 視点から道路の仰角	1.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	47.3 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	47.3 %
10 画面占有水面面積	32.7 %
11 画面占有自然面積(除水面積)	16.7 %
12 画面占有自然面積合計(含水面積)	49.4 %
13 画面占有道路面積	3.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.2 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.1
17 景色のまとまり	3.3
18 自然性	4.3
19 景色のよさ	2.9
20 道路のおさまり	2.4

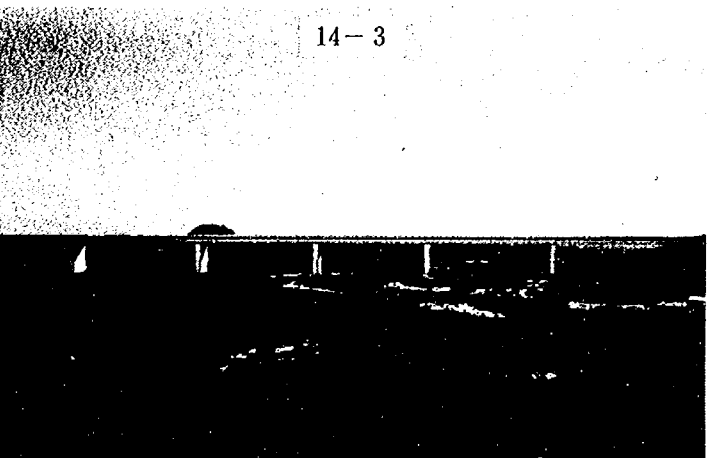
14-2



14-2

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	5 m
3 視点から道路までの最大距離	700 m
4 視点から道路までの最小距離	600 m
5 視点から道路までの視野中心距離	600 m
6 視点から道路の仰角	0.5 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	47.9 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	47.9 %
10 画面占有水面面積	33.0 %
11 画面占有自然面積(除水面積)	17.4 %
12 画面占有自然面積合計(含水面積)	50.4 %
13 画面占有道路面積	1.6 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.2 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	6.3
17 景色のまとまり	4.9
18 自然性	5.0
19 景色のよさ	4.3
20 道路のおさまり	4.4

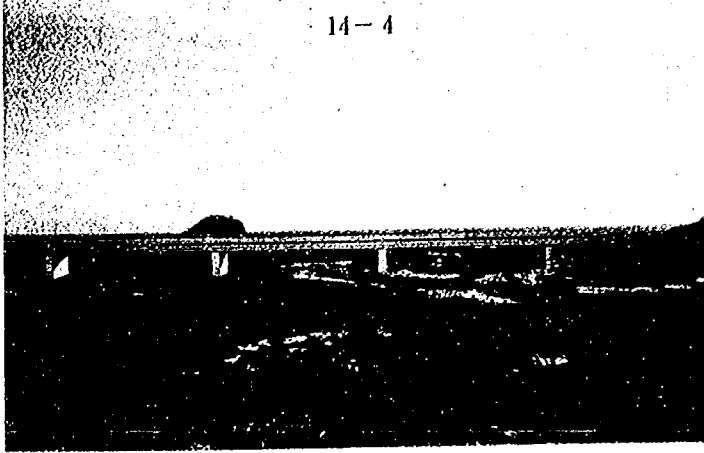
14-3



14-3

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	5 m
3 視点から道路までの最大距離	500 m
4 視点から道路までの最小距離	400 m
5 視点から道路までの視野中心距離	400 m
6 視点から道路の仰角	0.7 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	47.4 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	47.4 %
10 画面占有水面面積	32.8 %
11 画面占有自然面積(除水面積)	17.3 %
12 画面占有自然面積合計(含水面積)	50.1 %
13 画面占有道路面積	2.3 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.2 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.9
17 景色のまとまり	3.6
18 自然性	3.9
19 景色のよさ	2.7
20 道路のおさまり	2.6

14-4



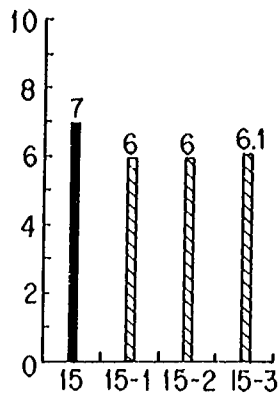
14-4

1 道路の高さ	17	m
2 道路と視点との比高	-3	m
3 視点から道路までの最大距離	350	m
4 視点から道路までの最小距離	300	m
5 視点から道路までの視野中心距離	300	m
6 視点から道路の仰角	-0.6	度
7 両面占有天空面積(道路指上)	48.2	%
8 両面占有天空面積(道路指下)	0.0	%
9 両面占有天空面積合計	48.2	%
10 両面占有水面面積	31.5	%
11 両面占有自然面積(除水面面積)	17.1	%
12 両面占有自然面積合計(含水面面積)	48.6	%
13 両面占有道路面積	3.0	%
14 両面占有人工面積(除道路面積)	0.2	%
15 両面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0	%
16 開放感	3.7	
17 景色のまとまり	2.9	
18 自然性	3.0	
19 景色のよさ	2.4	
20 道路のおさまり	1.9	

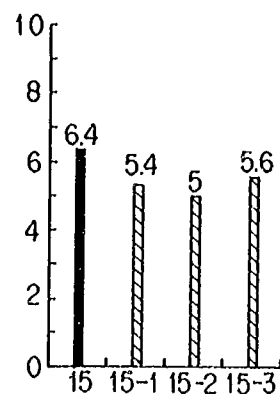
丘陵地海岸

(伊浜：静岡県南伊豆町)

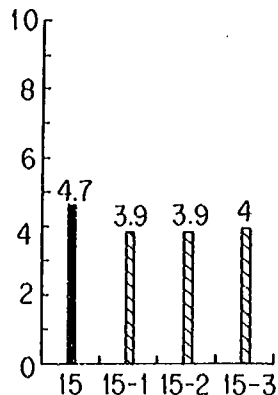
1. 開放感



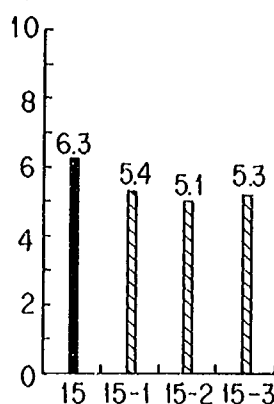
2. 景色のまとまり



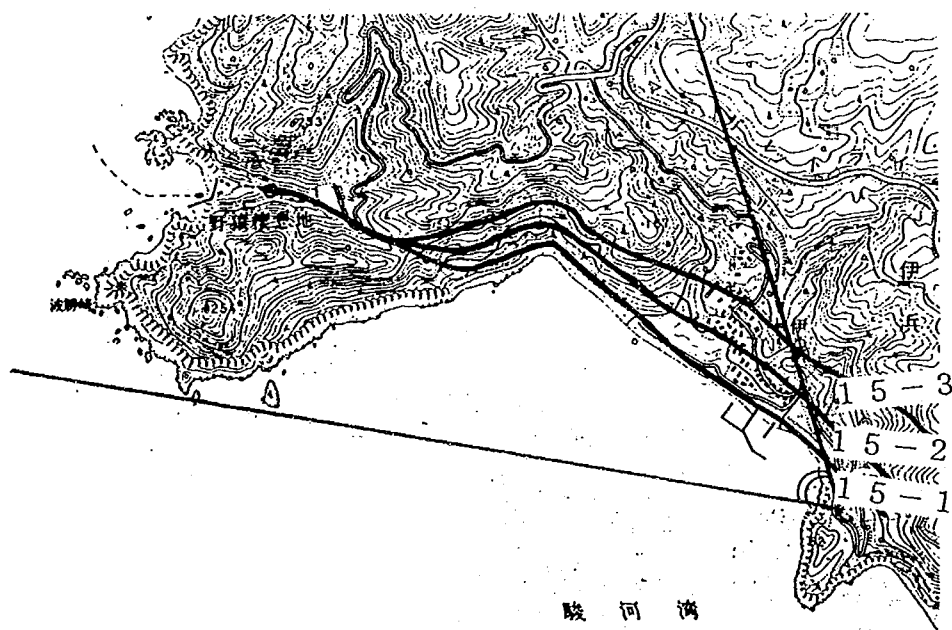
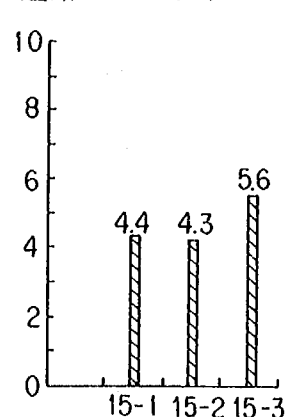
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

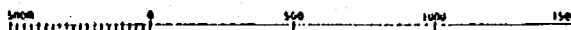
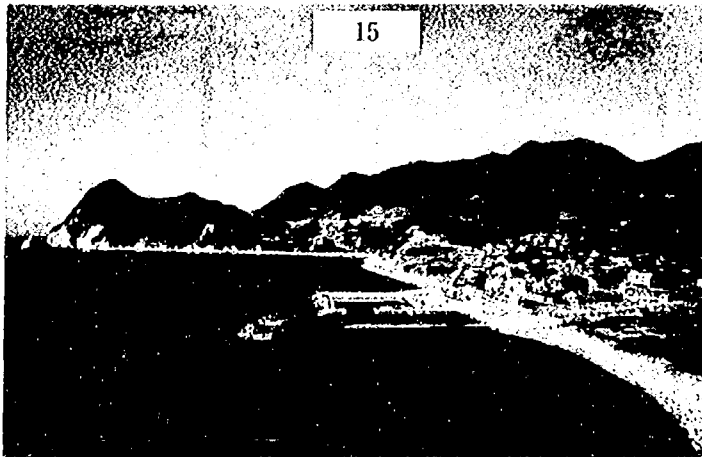
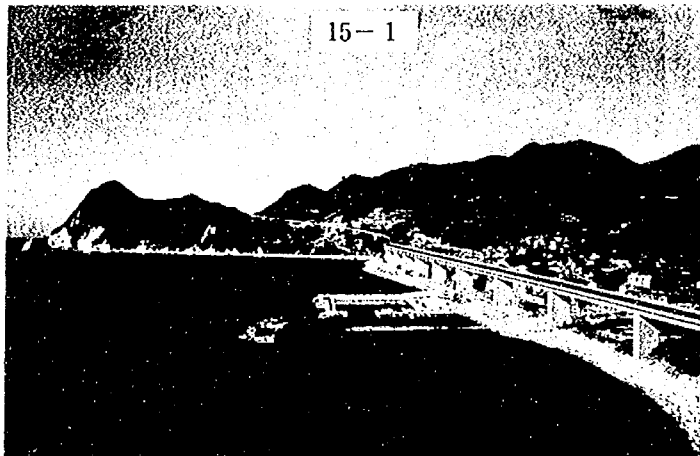


図 3-22



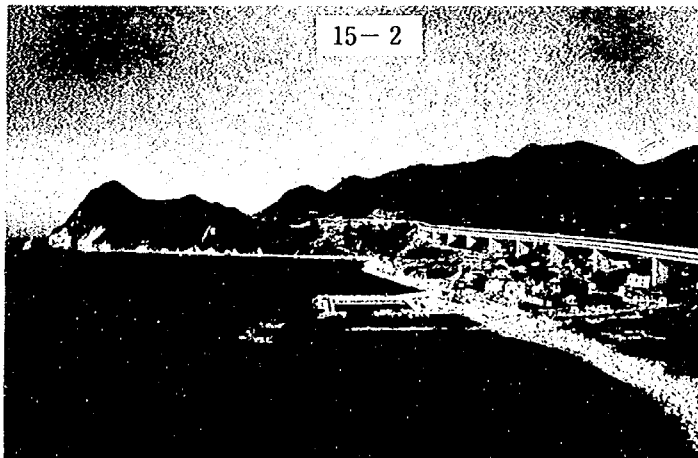
15

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	36.5 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	36.5 %
10 画面占有水面面積	34.8 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	23.6 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	58.3 %
13 画面占有道路面積	0.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	5.2 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	7.0
17 景色のまとまり	6.4
18 自然性	4.7
19 景色のよさ	6.3
20 道路のおさまり	0.0



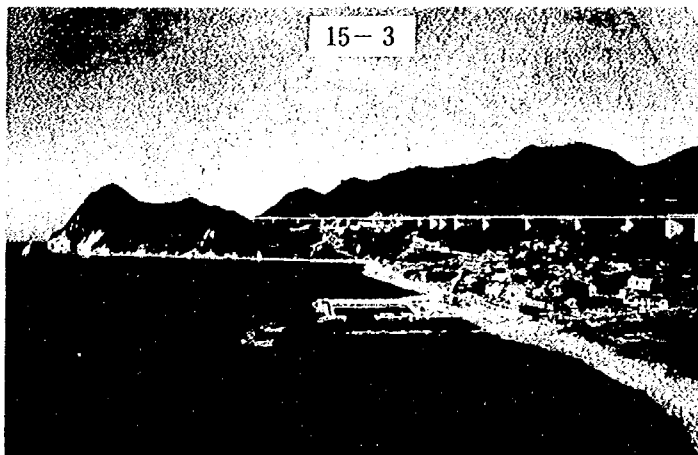
15-1

1 道路の高さ	30 m
2 道路と視点との比高	-15 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	200 m
5 視点から道路までの視野中心距離	1400 m
6 視点から道路の仰角	-4.3 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	36.4 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	36.4 %
10 画面占有水面面積	34.8 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	22.1 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	56.9 %
13 画面占有道路面積	2.6 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	4.1 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	6.0
17 景色のまとまり	5.4
18 自然性	3.9
19 景色のよさ	5.4
20 道路のおさまり	4.4



15-2

1 道路の高さ	30 m
2 道路と視点との比高	-5 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	400 m
5 視点から道路までの視野中心距離	1500 m
6 視点から道路の仰角	-0.7 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	36.4 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	36.4 %
10 画面占有水面面積	34.8 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	22.8 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	57.5 %
13 画面占有道路面積	1.6 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	4.5 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	6.0
17 景色のまとまり	5.0
18 自然性	3.9
19 景色のよさ	5.1
20 道路のおさまり	4.3



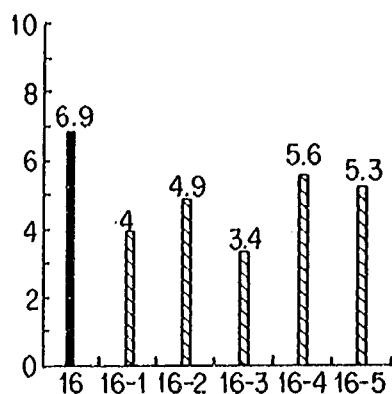
15-3

1 道路の高さ	30 m
2 道路と視点との比高	50 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	600 m
5 視点から道路までの視野中心距離	1600 m
6 視点から道路の仰角	9.5 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	36.5 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	36.5 %
10 画面占有水面面積	34.8 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	23.1 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	57.9 %
13 画面占有道路面積	0.8 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	4.8 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	6.1
17 景色のまとまり	5.6
18 自然性	4.0
19 景色のよさ	5.3
20 道路のおさまり	5.6

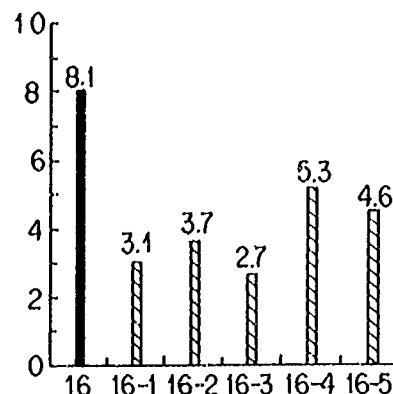
岩島海岸

(堂ヶ島：静岡県
西伊豆町)

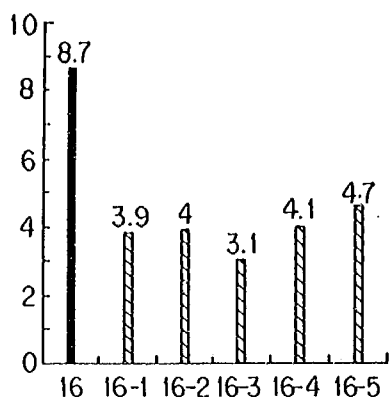
1. 開放感



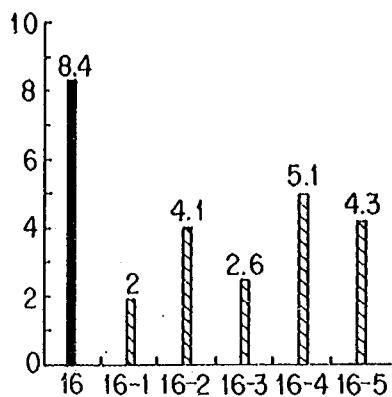
2. 景色のまとまり



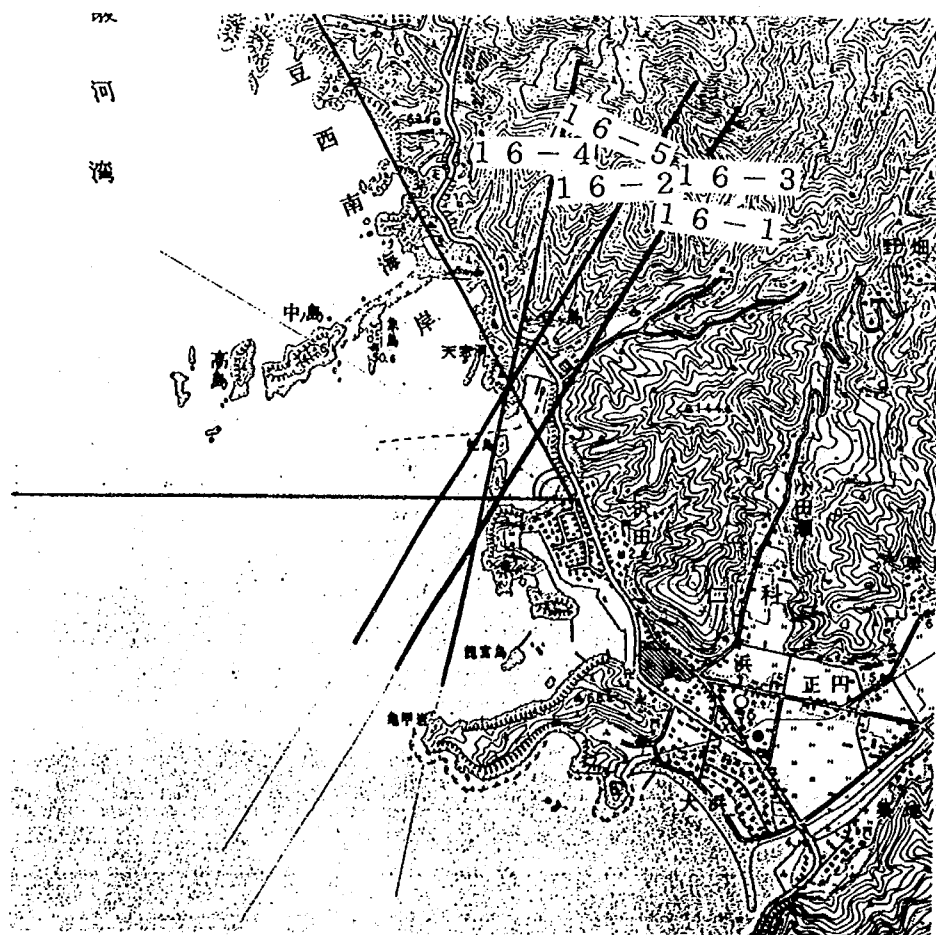
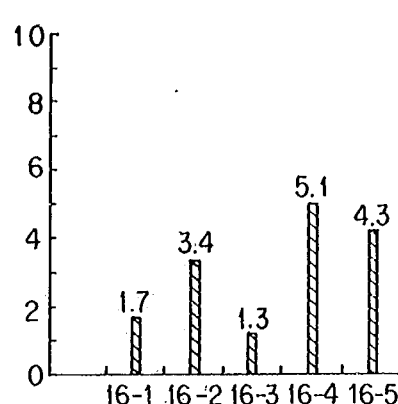
3. 自然性



4. 景色のよさ

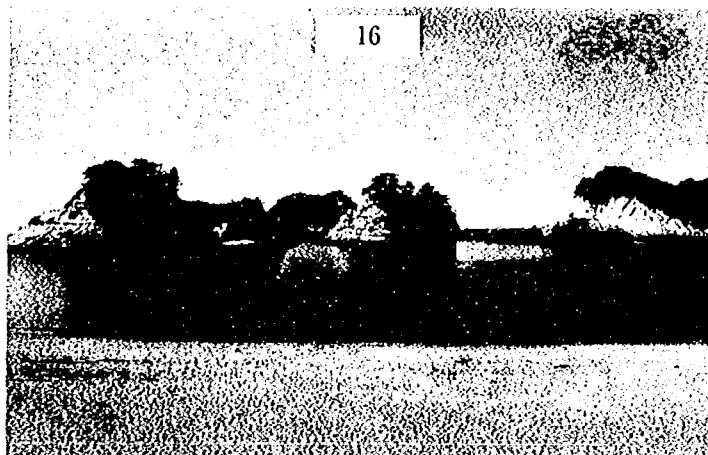


5. 道路のおさまり



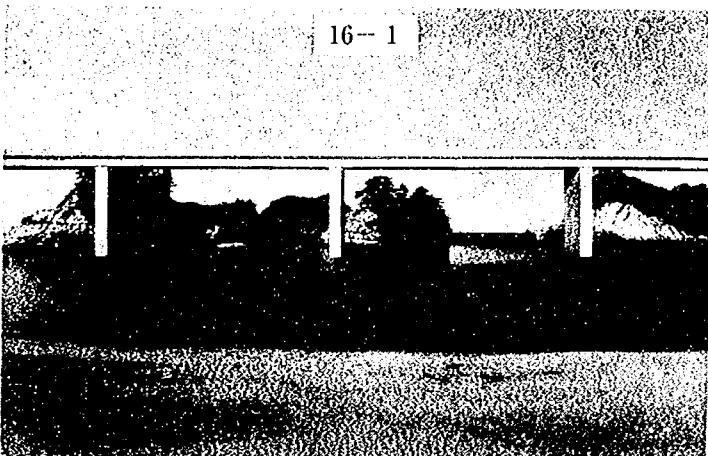
1:25,000

図 3-23



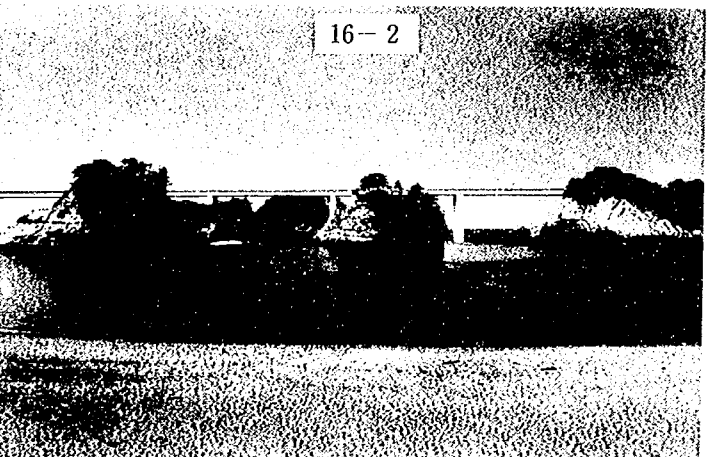
16

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰角	0.0 度
7 画面占有天空面積(道路路上)	38.9 %
8 画面占有天空面積(道路路下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	38.9 %
10 画面占有水面面積	19.6 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	41.4 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	61.1 %
13 画面占有道路面積	0.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	6.9
17 景色のまとまり	8.1
18 自然性	8.7
19 景色のよさ	8.4
20 道路のおさまり	0.0



16-1

1 道路の高さ	35 m
2 道路と視点との比高	32 m
3 視点から道路までの最大距離	250 m
4 視点から道路までの最小距離	200 m
5 視点から道路までの視野中心距離	200 m
6 視点から道路の仰角	9.1 度
7 画面占有天空面積(道路路上)	29.3 %
8 画面占有天空面積(道路路下)	5.3 %
9 画面占有天空面積合計	34.7 %
10 画面占有水面面積	19.6 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	40.6 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	60.2 %
13 画面占有道路面積	5.2 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.0
17 景色のまとまり	3.1
18 自然性	3.9
19 景色のよさ	2.0
20 道路のおさまり	1.7



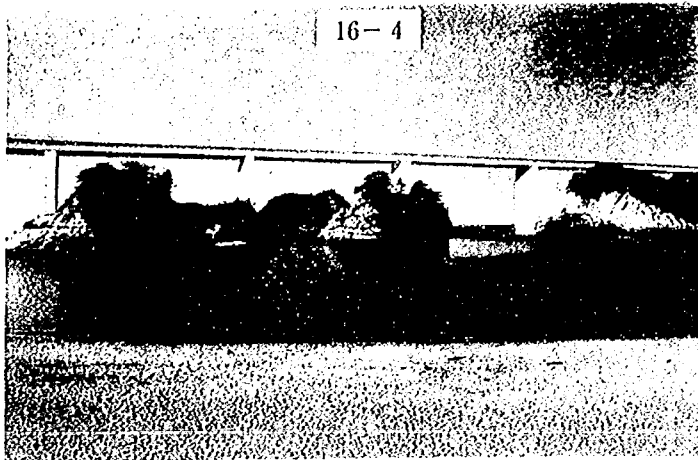
16-2

1 道路の高さ	35 m
2 道路と視点との比高	32 m
3 視点から道路までの最大距離	475 m
4 視点から道路までの最小距離	400 m
5 視点から道路までの視野中心距離	400 m
6 視点から道路の仰角	4.6 度
7 画面占有天空面積(道路路上)	37.3 %
8 画面占有天空面積(道路路下)	1.4 %
9 画面占有天空面積合計	38.7 %
10 画面占有水面面積	18.7 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	41.2 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	59.9 %
13 画面占有道路面積	1.4 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.9
17 景色のまとまり	3.7
18 自然性	4.0
19 景色のよさ	4.1
20 道路のおさまり	3.4



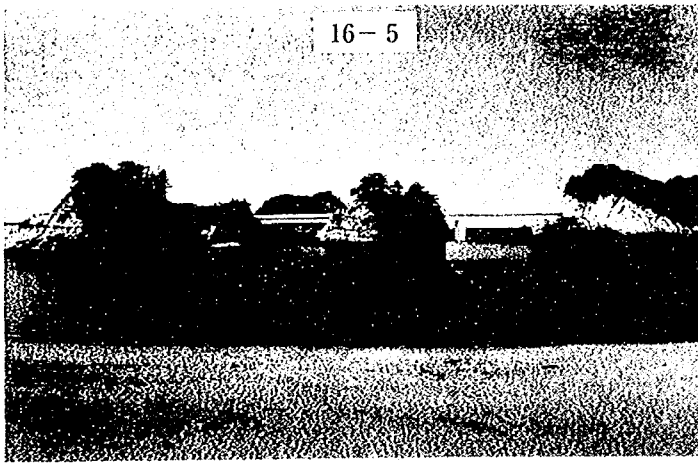
16-3

1 道路の高さ	15 m
2 道路と視点との比高	12 m
3 視点から道路までの最大距離	250 m
4 視点から道路までの最小距離	200 m
5 視点から道路までの視野中心距離	200 m
6 視点から道路の仰角	3.4 度
7 画面占有天空面積(道路路上)	37.9 %
8 画面占有天空面積(道路路下)	0.1 %
9 画面占有天空面積合計	38.0 %
10 画面占有水面面積	19.2 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	38.6 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	57.8 %
13 画面占有道路面積	4.2 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	3.4
17 景色のまとまり	2.7
18 自然性	3.1
19 景色のよさ	2.6
20 道路のおさまり	1.3



16-4

1 道路の高さ	45 m
2 道路と視点との比高	42 m
3 視点から道路までの最大距離	475 m
4 視点から道路までの最小距離	300 m
5 視点から道路までの視野中心距離	325 m
6 視点から道路の仰角	8.0 度
7 画面占有天空面積(道路樹上)	29.7 %
8 画面占有天空面積(道路樹下)	5.1 %
9 画面占有天空面積合計	34.8 %
10 画面占有水面面積	19.4 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	41.4 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	60.8 %
13 画面占有道路面積	4.4 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.6
17 景色のまとまり	5.3
18 自然性	4.1
19 景色のよさ	5.1
20 道路のおさまり	5.1



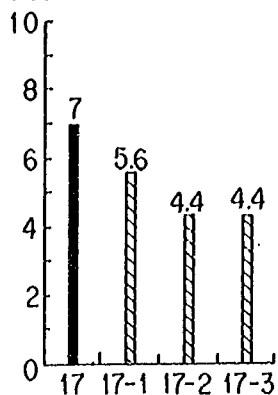
16-5

1 道路の高さ	15 m
2 道路と視点との比高	12 m
3 視点から道路までの最大距離	475 m
4 視点から道路までの最小距離	400 m
5 視点から道路までの視野中心距離	400 m
6 視点から道路の仰角	1.7 度
7 画面占有天空面積(道路樹上)	38.4 %
8 画面占有天空面積(道路樹下)	0.2 %
9 画面占有天空面積合計	38.5 %
10 画面占有水面面積	19.6 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	41.2 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	60.8 %
13 画面占有道路面積	0.7 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	0.0 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.3
17 景色のまとまり	4.6
18 自然性	4.7
19 景色のよさ	4.6
20 道路のおさまり	4.3

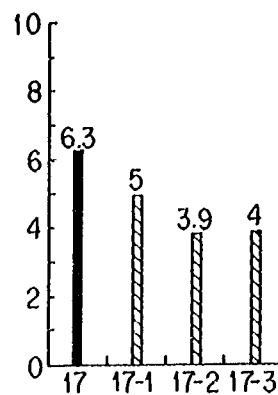
岩島海岸

(雲見海岸：静岡県
松崎町)

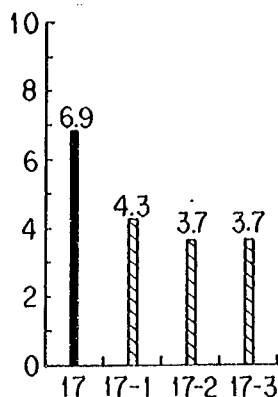
1. 開放感



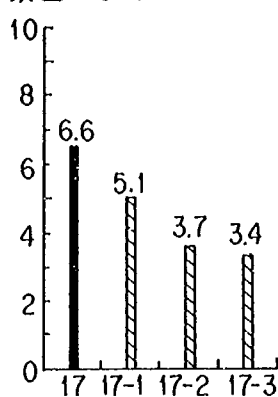
2. 景色のまとまり



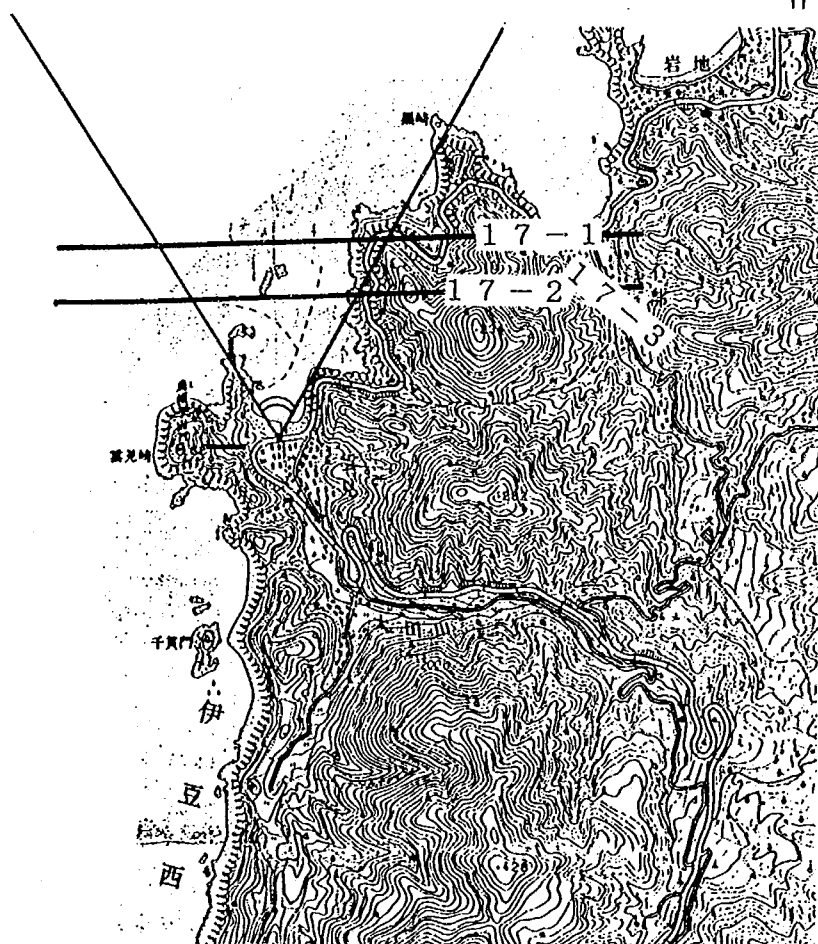
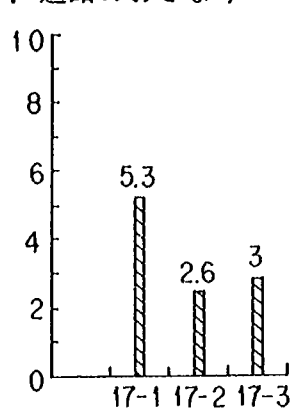
3. 自然性



4. 景色のよさ



5. 道路のおさまり



1:25,000

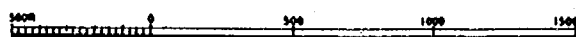
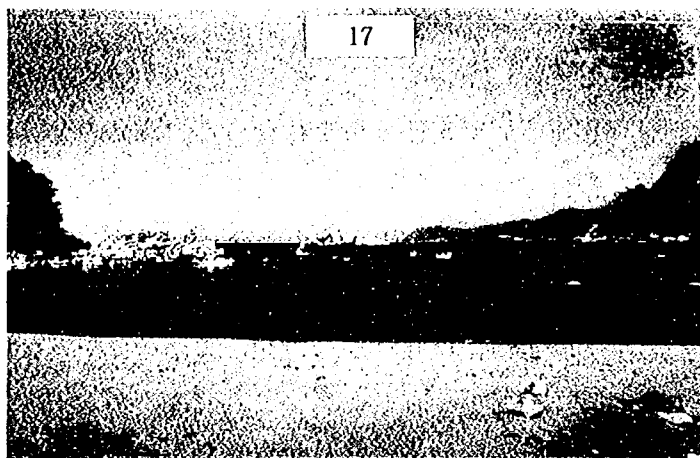
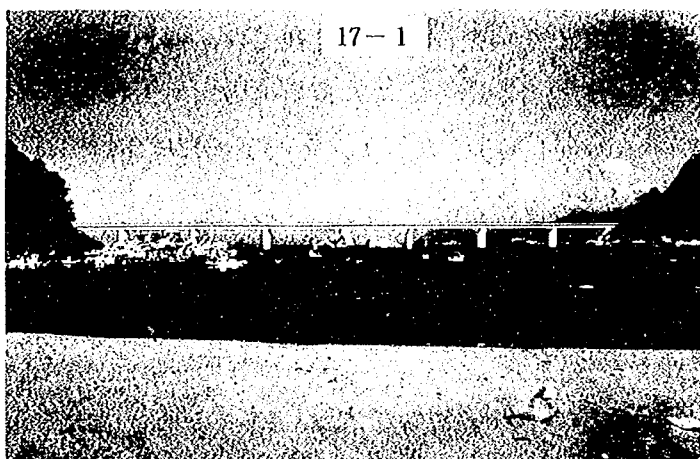


図 3-24



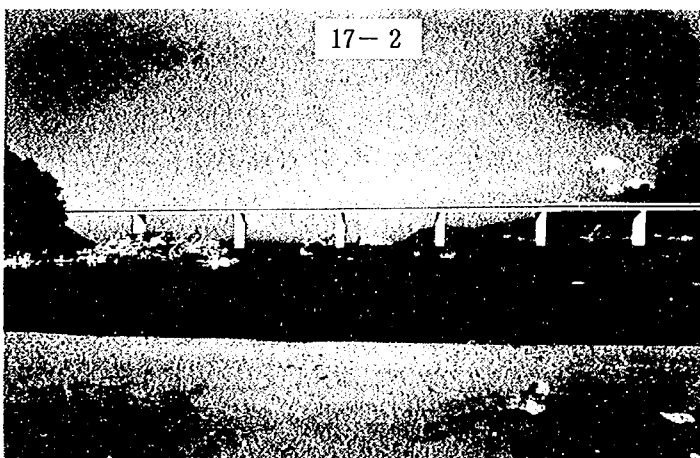
17

1 道路の高さ	0 m
2 道路と視点との比高	0 m
3 視点から道路までの最大距離	0 m
4 視点から道路までの最小距離	0 m
5 視点から道路までの視野中心距離	0 m
6 視点から道路の仰俯角	0.0 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	43.8 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.0 %
9 画面占有天空面積合計	43.8 %
10 画面占有水面面積	17.7 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	36.9 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	54.6 %
13 画面占有道路面積	0.0 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	1.6 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	7.0
17 景色のまとまり	6.3
18 自然性	6.9
19 景色のよさ	6.6
20 道路のおさまり	0.0



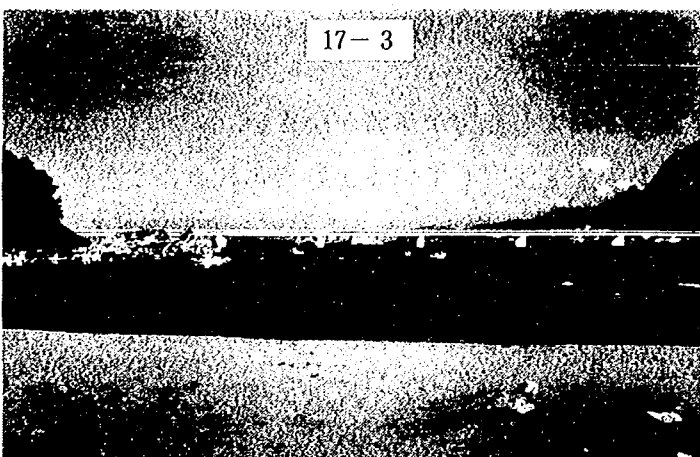
17-1

1 道路の高さ	25 m
2 道路と視点との比高	23 m
3 視点から道路までの最大距離	1000 m
4 視点から道路までの最小距離	700 m
5 視点から道路までの視野中心距離	700 m
6 視点から道路の仰俯角	1.9 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	42.8 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.9 %
9 画面占有天空面積合計	43.7 %
10 画面占有水面面積	17.6 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	36.3 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	53.9 %
13 画面占有道路面積	0.9 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	1.4 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	5.6
17 景色のまとまり	5.0
18 自然性	4.3
19 景色のよさ	5.1
20 道路のおさまり	5.3



17-2

1 道路の高さ	30 m
2 道路と視点との比高	28 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	500 m
5 視点から道路までの視野中心距離	500 m
6 視点から道路の仰俯角	3.2 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	41.3 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	2.6 %
9 画面占有天空面積合計	43.9 %
10 画面占有水面面積	16.9 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	35.8 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	52.6 %
13 画面占有道路面積	2.1 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	1.4 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.4
17 景色のまとまり	3.9
18 自然性	3.7
19 景色のよさ	3.7
20 道路のおさまり	2.6



17-3

1 道路の高さ	15 m
2 道路と視点との比高	13 m
3 視点から道路までの最大距離	600 m
4 視点から道路までの最小距離	500 m
5 視点から道路までの視野中心距離	500 m
6 視点から道路の仰俯角	1.5 度
7 画面占有天空面積(道路街上)	43.5 %
8 画面占有天空面積(道路街下)	0.3 %
9 画面占有天空面積合計	43.7 %
10 画面占有水面面積	16.9 %
11 画面占有自然面積(除水面面積)	36.3 %
12 画面占有自然面積合計(含水面面積)	53.2 %
13 画面占有道路面積	1.7 %
14 画面占有人工面積(除道路面積)	1.4 %
15 画面占有人工面積合計(含道路面積)	0.0 %
16 開放感	4.4
17 景色のまとまり	4.0
18 自然性	3.7
19 景色のよさ	3.4
20 道路のおさまり	3.0

3.4 評価結果の分析

1) 定性分析

ここでは意見交換において出された意見を整理する形で定性分析を行なった。意見の全容については資2、9～2、10に掲載したが、特に重要な部分について整理した。

①道路であるのか何なのか判断できないような見え方は異様に感じられる。

橋脚の足元が樹林等で隠されると道路の存在感が弱まるが、橋脚が全く見えず、桁（高欄）のみが浮いたように見える中途半端な隠れ方は視覚的な安定感が得られないほか、実態が分からないために不安感を覚える。（例：シーンNo.1-2, 10-1）

②自然の方向性が弱い場合は道路によって景観に奥行き感やまとまりがもたらされる場合がある。

これといった目を引くような景観上の興味対象がない茫洋とした景観では、挿入道路が興味対象となることによって奥行き感やまとまりがでてくる場合がある。特に市街地の大河川のように人工景観要素が強い場合にその傾向が強い。（例：シーンNo.4-3, 6-1, 7-1, 13-1, -2）

③自然の方向性が強い場合にそれをトレースするとうるさくなる。

自然景観の中で方向性を決定している、例えば川の流れや弧状の汀線等は景観上の興味対象となり易いだけに、それに沿って道路が挿入されるとその存在感が強調されうるさく感じられることが多い。（例：シーンNo.1-3, 12-1）

④自然の方向性を決定している線の消失点が阻害されると影響が大きい。

自然景観の中で方向性を決定している、例えば川の流れや弧状の汀線等の消失点は景観上の興味対象となり易いため、その見えが阻害されると影響が大きい。（例：シーンNo.1-2, 1-3, 2-1）

⑤景観上の興味対象を阻害すると影響が大きい。

ものの輪郭はその形を認識する上で重要であり、山のスカイライン、岩島の輪郭といったものの見えが阻害されると評価が低下する。（例：シーンNo.2-1, 3-3, 12-1, 16-1, -2, 17-2, -3）

⑥空間の特徴を決定している一体性が分断されると影響が大きい。

空間の特徴、例えば砂浜海岸における「白砂青松」のように砂浜と松林が一体となって特別の意味をもつような場合に、その一部の見えを阻害したり分断したりすると「白砂青松」という空間の持つ意味が失われてしまう（例：シーンNo.12-1）。また、多島海や岩礁の点在する磯浜のように海面と点在する島等が一体となって評価される景観でもそれらが分断されると評価が低下する。（例：シーンNo.14-1, -3, -4, 16-2, -5）

⑦興味対象が水面の場合は、道路の桁下高さを高くした方が影響が小さい。

海では、水平線や海面の拡がり「海らしさ」を決定していると考えられることから、その見えを阻害したり接近したりすると影響が大きく、桁下空間を大きくとると影響が緩和される。（シーンNo.10-1, 11-2）

⑧興味対象が空間の拡がりの場合は、道路の桁下高さを低くした方が影響が小さい。

空間の拡がり特徴となっている景観では道路の位置をなるべく地平線に近付けた方が影響が小さく、桁下空間を大きくとることによる効果は出難い。（例：シーンNo.3-1, 7-2）

⑨評価を低下させる要素を有する景観では、道路挿入による影響が生じ難い。

もともと評価の低い景観では道路を挿入してもそれ以上評価が低くなりようがないといえる。また②の場合のように積極的な評価要素（景観上の興味対象）がないために低い評価となっている場合は、道路の挿入により評価が高くなることもあるが、ゴミの散乱等評価を低下させる要素を有する場合は道路を挿入しても評価が高くなることは期待できない。（例：シーンNo.5－1，－2，－3）

⑩桁下に景観上の興味対象がない場合は、桁下高さを高くすることによる効果はない。

桁下高さが低いことによる閉鎖感は、景観上の興味対象の見えが阻害される結果生じるものであり、桁下に景観上の興味対象がない場合は、桁下高さを高くしてもあまり効果はない。（例：シーンNo.13－2）

表3－6 景観の評価を決定する要因

評価項目	シーン区分	評価を左右する要因
開放感	原シーン	・山など立ち上がったもの ・水平線や地平線 ・空間のスケールと広がり
	道路挿入シーン	・空間のスケールと広がり ・興味対象（岩島など） ・挿入道路までの距離 ・見通し
景色のまとまり	原シーン	・山などの立ち上がったもの ・興味対象（岩島など） ・空間のスケールと広がり
	道路挿入シーン	・興味対象（岩島、波など） ・山のスカイライン ・水際線 ・視軸に対する挿入方向
自然性	原シーン	・緑や水面の多さ
	道路挿入シーン	・挿入道路までの距離 ・興味対象（岩島など）
景色のよさ	原シーン	・興味対象（岩島など） ・空間のスケールと広がり ・写真上の構図
	道路挿入シーン	・挿入道路までの距離 ・景観要素の一体性（松林と砂浜など） ・空間のスケールと広がり ・山のスカイライン ・水平線 ・興味対象 ・自然の方向性 ・自然性 ・集落
道路のおさまり	道路挿入シーン	・視軸に対する挿入道路の方向 ・山のスカイライン ・水際線 ・景観要素の一体性（松林と砂浜など） ・興味対象 ・見通し ・山や丘陵の懐 ・挿入道路までの距離 ・河川のカーブの内側と外側

2) 景観の評価を決定する要因の推定

前項で取り上げた定性的分析結果から景観の評価を決定する要因を推定すると表3-6のようになる。

3) 定量分析

(1) 原シーンの評価値との関係

道路挿入による景観への影響度合は、原シーン（道路挿入前のシーン）の評価水準によって異なる、

表3-7 原シーンの評価値と道路挿入による影響との関係

評価項目	相関関数
開放感	0.52
景色のまとまり	0.26
自然性	0.80
景色のよさ	0.11

すなわち原シーンの評価が高い景観ほど道路挿入による影響が現われ易く、評価の低い景観では影響が現われな難いことが考えられることから、各評価項目毎に原シーンの評価値と道路挿入による影響の大きさ（原シーンの評価値－道路挿入後の評価値）との相関を求めた（表3-7、資2、8参照）。

表3-7の結果から自然性については、原シーンの評価値との間に強い相関が認められ、原シーンの評価が高い景観ほど道路挿入による影響を受け易いということが言える。しかし、その他の開放感、景色のまとまり、景色のよさについては、原シーンの評価値との相関は認められなかった。

4) 景観評価の要因分析

今回用いた各評価項目がシーン景観のどのような要因により規定されているのかを調べるため要因分析を行なった。

(1) 分析は次の20の要因を用いて行なった。各要因のデータは図3-8～3-24に記載してある。

- ①地表面から道路までの高さ (m)
- ②道路と視点との標高差＝比高 (m)
- ③視点から道路までの最大距離 (m)
- ④視点から道路までの最小距離 (m)
- ⑤視野中心部における視点から道路までの距離 (m)
- ⑥視点から道路に対する仰角・俯角 (度)
- ⑦画面全体において道路が占める面積の比率 (%)
- ⑧画面の道路上空間において天空が占める面積の比率 (%)
- ⑨画面の道路下空間において天空が占める面積の比率 (%)
- ⑩画面全体において天空が占める面積の比率 (%)
- ⑪画面全体において水面が占める面積の比率 (%)

- ⑫画面全体において人工物（除・道路）が占める面積の比率（％）
- ⑬画面全体において自然物（除・水面）が占める面積の比率（％）
- ⑭画面全体において人工物（含・道路）全体が占める面積の比率（％）
- ⑮画面全体において自然物（含・水面）全体が占める面積の比率（％）
- ⑯開放感の評価値
- ⑰景色のまとまりの評価値
- ⑱自然性の評価値
- ⑲景色のよさの評価値
- ⑳道路の納まりの評価値

表 3－8 評価要因間の相関(原シーン)

		X (10)	X (11)	X (12)	X (13)	X (14)	X (15)	X (16)	X (17)	X (18)	Y
天空面積計	X (10)	1.000									
水面積	X (11)	-0.532	1.000								
人工物面積	X (12)	0.308	-0.320	1.000							
自然物面積	X (13)	-0.414	-0.323	-0.612	1.000						
人工面積計	X (14)	0.308	-0.320	1.000	-0.612	1.000					
自然面積計	X (15)	-0.806	0.526	-0.811	0.636	-0.811	1.000				
開放感	X (16)	0.269	0.178	-0.142	-0.247	-0.142	-0.076	1.000			
景色のまとまり	X (17)	-0.528	0.061	-0.328	0.533	-0.328	0.529	-0.200	1.000		
自然性	X (18)	-0.530	0.171	-0.556	0.592	-0.556	0.672	0.080	<u>0.872</u>	1.000	
景色のよさ	Y	-0.608	0.127	-0.394	0.573	-0.394	0.619	-0.068	<u>0.948</u>	<u>0.926</u>	1.000

表 3－9 評価要因間の相関(道路挿入後のシーン)

		X (1)	X (2)	X (3)	X (4)	X (5)	X (6)	X (7)	X (8)	X (9)	
道路の高さ	X (1)	1.000									
道路と視点の比高	X (2)	0.649	1.000								
道路までの距離(大)	X (3)	-0.035	-0.072	1.000							
道路までの距離(小)	X (4)	0.028	0.048	0.437	1.000						
道路までの距離(中心)	X (5)	0.040	-0.140	<u>0.800</u>	0.469	1.000					
仰俯角	X (6)	0.407	<u>0.803</u>	-0.197	-0.390	-0.306	1.000				
道路面積	X (7)	0.185	0.145	-0.459	-0.689	-0.528	0.495	1.000			
天空面積(街上)	X (8)	-0.497	-0.326	0.413	0.293	0.260	-0.309	-0.148	1.000		
天空面積(街下)	X (9)	0.408	0.418	-0.180	-0.247	-0.271	0.544	0.610	-0.104	1.000	
天空面積計	X (10)	-0.416	-0.244	0.378	0.244	0.206	-0.201	-0.027	<u>0.980</u>	0.094	
水面積	X (11)	0.215	-0.096	-0.059	-0.128	-0.018	-0.066	-0.069	-0.530	-0.034	
人工物面積	X (12)	-0.093	0.076	-0.115	0.012	-0.027	0.103	0.166	0.281	0.090	
自然物面積	X (13)	0.142	0.188	-0.083	0.004	-0.057	0.080	-0.131	-0.383	-0.156	
人工面積計	X (14)	-0.067	0.093	-0.170	-0.076	-0.094	0.163	0.289	0.254	0.166	
自然面積計	X (15)	0.295	0.088	-0.119	-0.099	-0.064	0.017	-0.169	<u>-0.756</u>	-0.163	
開放感	X (16)	0.075	-0.048	0.640	0.518	0.568	-0.170	-0.446	0.198	-0.003	
景色のまとまり	X (17)	0.272	0.227	0.325	0.250	0.349	0.047	-0.416	-0.361	-0.148	
自然性	X (18)	0.272	0.142	-0.060	0.152	0.008	-0.007	-0.362	-0.555	-0.191	
景色のよさ	X (19)	0.307	0.148	0.348	0.364	0.400	-0.082	-0.529	-0.376	-0.217	
道路のおさまり	Y	0.185	0.189	0.537	0.394	0.408	-0.017	-0.484	-0.106	-0.122	

		X (10)	X (11)	X (12)	X (13)	X (14)	X (15)	X (16)	X (17)	X (18)	X (19)	Y
天空面積計	X (10)	1.000										
水面積	X (11)	-0.538	1.000									
人工物面積	X (12)	0.299	-0.347	1.000								
自然物面積	X (13)	-0.414	-0.283	-0.620	1.000							
人工面積計	X (14)	0.287	-0.346	<u>0.992</u>	-0.619	1.000						
自然面積計	X (15)	-0.789	0.547	-0.817	0.648	-0.815	1.000					
開放感	X (16)	0.197	0.052	-0.094	-0.075	-0.148	-0.024	1.000				
景色のまとまり	X (17)	-0.391	0.144	-0.219	0.335	-0.266	0.407	0.604	1.000			
自然性	X (18)	-0.594	0.236	-0.516	0.599	-0.548	<u>0.710</u>	0.334	0.665	1.000		
景色のよさ	X (19)	-0.420	0.230	-0.317	0.357	-0.375	0.495	0.676	<u>0.899</u>	<u>0.745</u>	1.000	
道路のおさまり	Y	-0.130	0.138	-0.209	0.159	-0.265	0.248	<u>0.738</u>	<u>0.858</u>	0.417	<u>0.823</u>	1.000

(2) 各評価要因間の相関

表3-8に道路挿入前の原シーンにおける評価要因間の相関行列、表3-9に道路挿入後のシーンにおける評価要因間相関行列を示した。

原シーンにおける相関については、表3-8から次のことが言える。

- ①「景色のよさ」及び「景色のまとまり」の「自然性」との関係では相関係数がそれぞれ0.95, 0.87と高く、自然性が高いと景色にまとまりが出やすく景色もよいということが言える。
- ②「景色のまとまり」と「景色のよさ」では相関係数が0.93と高いが、この2つの因子はいずれも景観の総合評価であり、ほぼ同一内容とみることができる。

また道路挿入後のシーンにおける相関については、表3-9から次のことが言える。

- ①「景色のまとまり」と「景色のよさ」では相関係数が0.90と高いが、この2つの因子はいずれも景観の総合評価であり、ほぼ同一内容とみることができる。
- ②「道路の納まり」と「開放感」では相関係数0.74で、道路の納まりがよいと開放感が高くなる傾向がみられるが、逆に開放感の高い景観では道路の納まりがよくなりやすいということも言える。
- ③「景色のよさ」及び「景色のまとまり」の「道路の納まり」との関係では相関係数がそれぞれ0.82, 0.86と高く、道路の納まりがよいと景色のまとまりがよく景色もよいといえる。
- ④「自然性」と「景色のよさ」では相関係数0.76で、自然性が高いと景色がよくなる傾向にある。
- ⑤「景色の納まり」及び「景色のよさ」と「開放感」との関係では、相関係数がそれぞれ0.60, 0.68とやや低く、開放感の高さは必ずしも景色のよさに結び付かないことを示している。

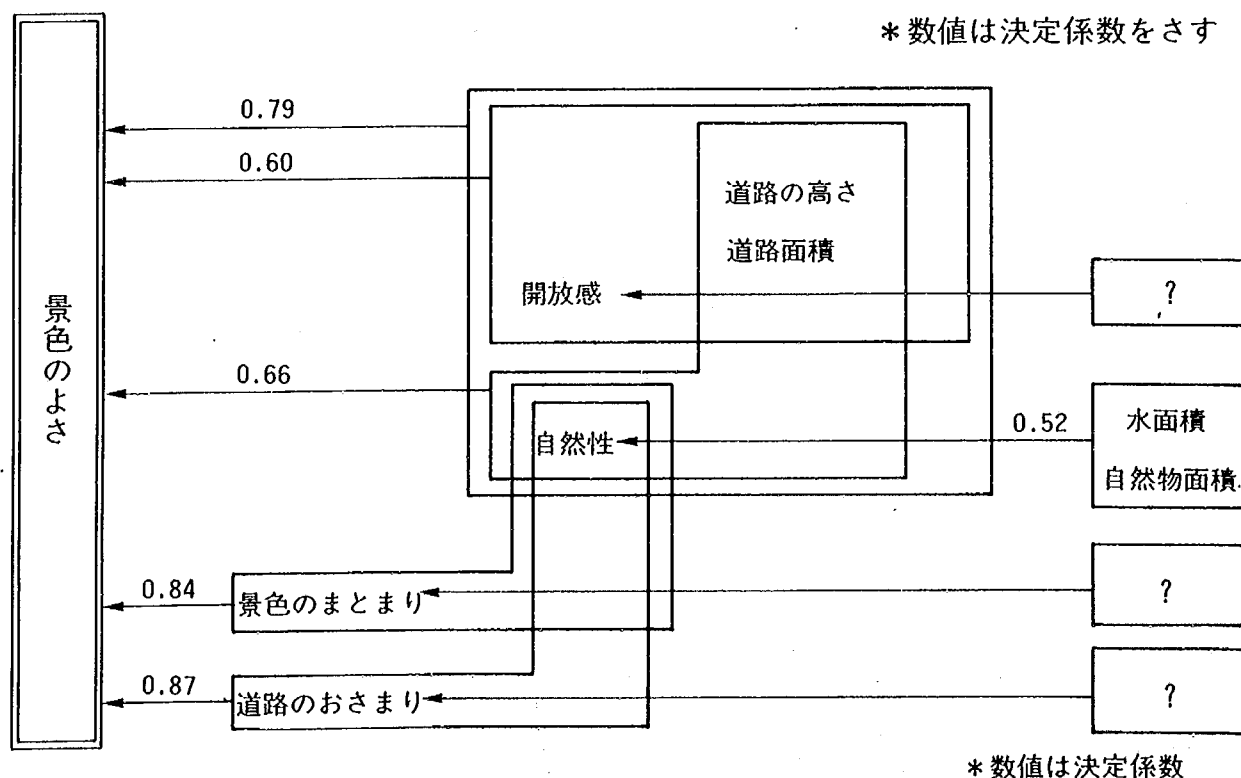


図3-25 「景色のよさ」の評価構造

(3) 重回帰分析

各評価項目を目的変数にし、各評価項目毎に異なる説明変数からなる幾つかのモデルを設定し重回帰分析を試みた（資2.12～2.13参照）。

その結果、どのモデルにおいても今回設定した物理的な計測値のみでは十分な説明がなられず、心理的な評価値の助けを必要とすることが分かった。例えば総合評価とみられる「景色のよさ」に関して道路挿入後のシーンにおける評価構造を図化すると、図3-25のようになる。これで分かるように、①道路の高さ、②道路面積、③開放感、④自然性を説明変数にすると、「景色のよさ」の79%が説明できるが、「開放感」を説明する適当な物理的な変数が見当たらず、「自然性」を説明する物理的な変数も52%の説明力（決定係数）しか得られていない。

多様な価値基準に基づいて決定されるとみられる景観の評価をわずか数項目の物理的な変数で説明しようとするところに無理があるが、客観的な景観評価手法を確立するには物理的な変数のみである程度の評価が行なえる必要があり、新たな物理的な変数を加えて分析してみる必要がある。

4. 類型化

本章では、第3章での調査により構図特性を分類軸とした類型化の可能性を確認できたことから、構図特性に基づく類型化を試みた。これは保全すべき視対象の抽出及び保全対策の選定を容易にする目的で行なったもので、景観保全対策を検討する場合、代表的な眺望視点からのシーン景観を類型区分表に基づいて特定の類型に当てはめることにより、保全すべき視対象及びその具体的対策を明らかにできることを狙ったものである。

類型化は原景観にモンタージュにより種々の位置に道路を挿入させたものについて順位評価を行ない、道路挿入により最も影響を受けやすいものを重要な視対象と位置づけ、重要な視対象を同じくするシーンをグルーピングすることにより行なった。これにより完成した類型区分は、河川部、海岸部ともに周辺環境の違いにより分類され、河川線形、視点場、視軸等の景観要素にはほとんど影響されないという結果になった。

4.1 調査方法

景勝地は①河川部、②海岸部、③田園部、④山岳部等に分類されるが、本調査では第3章同様、景勝地を形成する頻度が高く、大規模道路建設での出現頻度が高い河川部及び海岸部について類型化を行った。景観特性を決定する要素として、周辺環境、視点場、視軸方向の他、河川部では河川線型を選定し、それに基づいて各々線画による代表構図を作成した。次にこのシーンに道路をいくつかのパターンで挿入し、それに対して景観研究者8名による順位評価を行うことにより各シーンにおける重要な視対象を明らかにした。すなわち各シーンの中の主要な視対象であるスカイライン、水平線、街並等の見えを道路で阻害したり、あるいはそれらに道路を近づけたりして、その結果評価を大きく下げた順に景観保全上の重要度が高い視対象と位置づけ、これを景観特性とした。更にこの景観特性を一にする類型を集約することにより最終的な類型化を図った。

1) シーンの収集

河川部及び海岸部のシーン景観における構図類型区分の軸を見出す手掛かりとして、前項の調査において収集したシーンの他にシーンの追加収集を行なった。

2) 仮類型区分の設定

第3章における河川景観及び海岸景観の仮類型区分(表3-1, 3-2)をもとに仮の類型区分を検討したが、第3章における討議等を通じて、構図類型の分類軸としては、周辺環境、視軸方向、視点場等が基本になることが分かったので、新たにこれらを分類軸とした仮類型区分を設定することにした。

(1) 河川景観

類型の第1の軸を周辺環境(図4-1)とし、その他に河川の線形(図4-2)、視軸方向(図4-

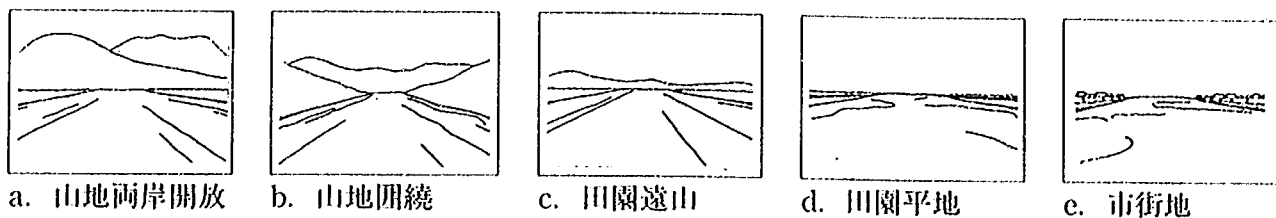


図 4 - 1 周辺環境 (河川部)

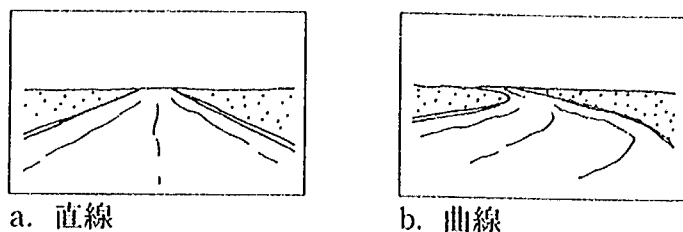


図 4 - 2 河川線形

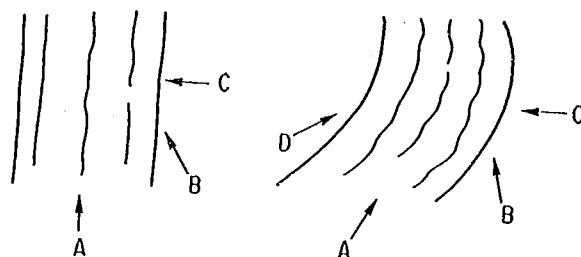


図 4 - 3 視軸方向 (河川部)

3) を軸として設定し、また視点が橋上、堤防、河川敷と変わることによって印象が異なることが予想されるので、視点場の軸を追加した。河川景観における仮の類型区分を図 4 - 7 に示す。

(2) 海岸部

類型の第 1 の軸を周辺環境 (図 4 - 4) とし、その他に視点場 (図 4 - 5)、視軸方向 (図 4 - 6) を設定した。海岸景観における仮の類型区分を図 4 - 8 に示す。

ここで岩島や建造物等が丘陵等に重なって見える場合は、スカイラインを形成しているものによって判断することとした。すなわち、建造物等が丘陵等の前に立ちはだかりスカイラインを形成してい

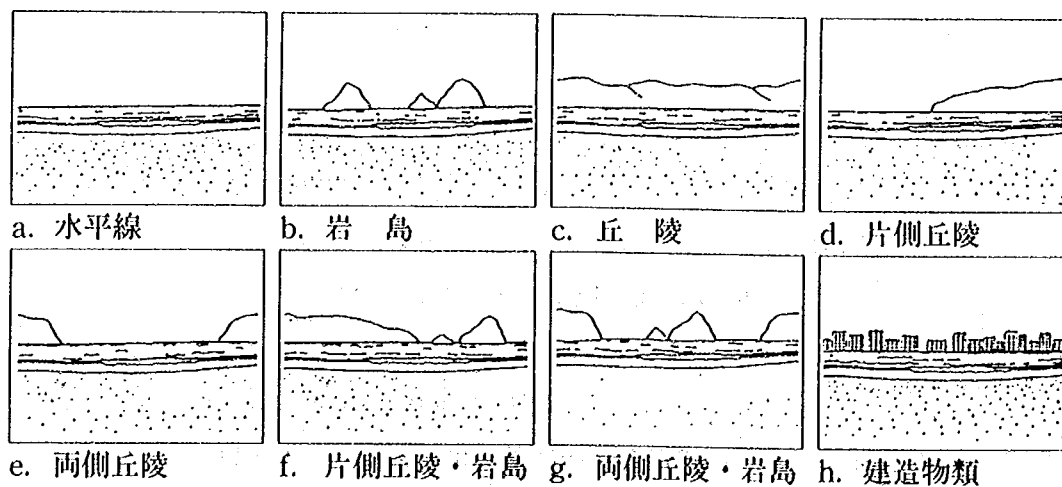
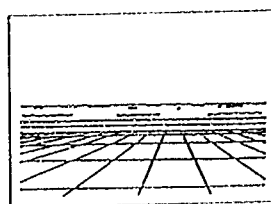
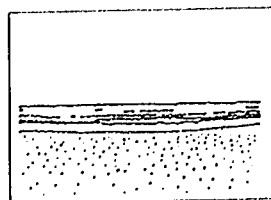


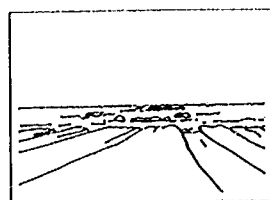
図 4 - 4 周辺環境 (海岸景観)



a. 港・湾

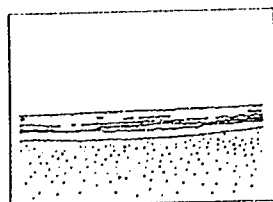


b. 砂浜

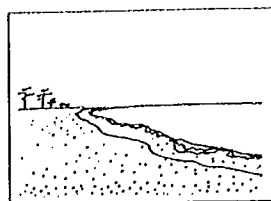


a. 磯浜

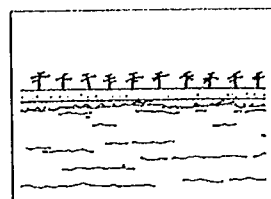
図4-5 視点場（海岸景観）



a. 視軸が水際線に対して垂直



b. 視軸が水際線に対して平行



c. 海側から視軸が水際線に対して垂直

図4-6 視軸方向（海岸景観）

る場合は、「8. 建造物類」に分類し、建物等の背後に丘陵等が見えそれがスカイラインを形成している場合は、「3. 丘陵」等に分類することとした。

また視点場を海上とする類型は、海水浴場としての利用が想定される砂浜に限定した。

3) 代表構図類型の抽出

図4-7及び図4-8に示した仮の類型区分のすべてについて道路を挿入させた評価実験を行なうことが物理的に困難なため、代表構図類型を抽出しその景観特性を把握することにした。代表構図類型の抽出にあたっては、次に示す各3タイプの道路を挿入させることによって景観特性を検討し、景観特性が明らかに類似していると考えられるシーンをグルーピングした上で、各グループの景観特性が最もよく現れているものを抽出した。

なお、この際、代表構図類型として偏りや漏れが生じないように周辺環境、視軸方向、視点場の各分類軸毎に必ず1類型は確保するようにした。

(1) 道路挿入の方法

代表構図類型を抽出するため線画で道路を挿入して検討したが、その際の河川景観及び海岸景観における道路挿入の方向、視点から道路までの視距離、道路の高さについて、それぞれ次の3つの型を設定した。

(河川景観)

- ①河川の流軸（流れの方向）に対して直角に横断し、視距離200m、道路の高さ20m
- ②①と同じく河川の流軸に対して直角に横断し、視距離400m、道路の高さ20m
- ③河川流軸に沿って通過し、視距離200m以上、道路の高さ20m

(海岸景観)

- ①汀線（波打ち際）に対して平行に通過し、視距離300m、道路の高さ30m
- ②①と同じく汀線に対して平行に通過し、視距離500m、道路の高さ30m
- ③汀線に対して斜めに海上を通過し、視距離200m以上、道路の高さ30m

※ 実線太枠部分代表構図類型

※ の箇所は該当シーンがないもの。ただし、「同左」と表示したものは、左のシーンと同じシーンであることを意味する。

河川線形		周 辺 環 境				
		1. 山地両岸開放	2. 山地閉鎖	3. 田園遠山	4. 田園平地	5. 市街地
直	橋上					
	河川敷					
	堤防上					
	河川敷		同 左			
	堤防上					
曲	橋上					
	河川敷					
	堤防上					
	河川敷					
	堤防上					
線	橋上					
	河川敷					
	堤防上					
	河川敷					
	堤防上					

図4-7 河川景観における仮の類型区分

※ 実線太枠部分代表構図類型

※ の箇所は該当シーンがないもの。ただし、「同左」と表示したものは、左のシーンと同じシーンであることを意味する。

		周 辺 環 境							
観望場所	観望方向	1. 水平線	2. 岩 島	3. 丘 陵	4. 片側丘陵	5. 両側丘陵	6. 片側丘陵 岩島	7. 両側丘陵 岩島	8. 建造物類
		岸→海(画)	岸→海(画)	岸→海(画)	岸→海(画)	岸→海(画)	岸→海(画)	岸→海(画)	岸→海(画)
人工海岸(護岸・棧橋)	岸→海(画)								
	岸→海(透)					同左		同左	
	海→岸(画)								
	海→岸(透)					同左		同左	
自然海岸(護岸)	海→岸(画)				同左	同左	同左	同左	
	海→岸(透)				同左	同左	同左	同左	
森林	海→岸(画)								
	海→岸(透)					同左		同左	

図4-8 海岸景観における仮の類型区分

4.2 評価方法

1) 評価の手順

評価は資3. 1に示した調査票（原票はA3サイズ）を用いてアンケート方式により実施した。評価者は景観研究者8名とし、あらかじめ調査票に所定の事項を記入してもらい、回収集計の後、評価者全員が一室に会して集計結果について討議を行なった。

評価は次の手順により行なった。

- ①代表構図類型に種々の形で道路を挿入した線画について、順位評価を行なう。
- ②その結果について、自由討議により評価の背景や理由、妥当性等を検討し、評価の精度の向上を図る。

2) 道路の挿入方法

道路の挿入については、道路のルート、道路までの視距離、道路の高さの組み合わせによって多くのパターンが考えられるが、比較検討の都合上、1代表類型につき最高8パターン以下とした。この場合、視点から道路までの視距離については、道路から受ける直接的な圧迫感の影響を回避するため、200m以上確保することにした。

なお、道路のスケールや位置関係の把握を助けるため、視点（写真の撮影地点）から道路までの視距離 a (m) と地表面から道路の天端までの高さ b (m) を「 a/b 」として各線画の左下に表記した。

(1) 河川部

- ①河川の流軸（流れの方向）に対して直角に横断するタイプで、視距離は200mに固定し、道路の高さについては10, 20, 30, 40, 50mの異なる5種類のものを作成した。そのうち景観に対する影響がほぼ同一と考えられるものは評価対象から除いた。
- ②①と同じく河川の流軸に対して直角に横断するタイプで、視距離は500mとし、道路の高さは10m～50mの範囲で景観に対する影響が異なるものを設定した。
- ③河川流軸に沿って対岸を通過するものと、河川の流軸に対して斜めに横断するものを設定し、景観に対する影響の違いを考慮して視距離及び道路の高さを決定した。

(2) 海岸部

- ①汀線（波打ち際）に対して平行に海上を通過するタイプで、視距離を300mに固定し、道路の高さについては10, 20, 30, 40, 50mの異なる5種類のものを作成した。そのうち景観に対する影響がほぼ同一と考えられるものは評価対象から除いた。
- ②①と同じく汀線に対して平行に海上を通過するタイプで、視距離を600mに固定し、道路の高さは景観に対する影響の違いを考慮して決定した。
- ③汀線に対して斜めに海上を通過するものを加え、その場合の視距離は200m以上とし、道路の高さは景観に対する影響の違いを考慮して決定した。

3) 挿入道路の構造

線画で挿入する道路のモデルとした構造を図4-9に示す。ここでも前章のモンタージュに用いた

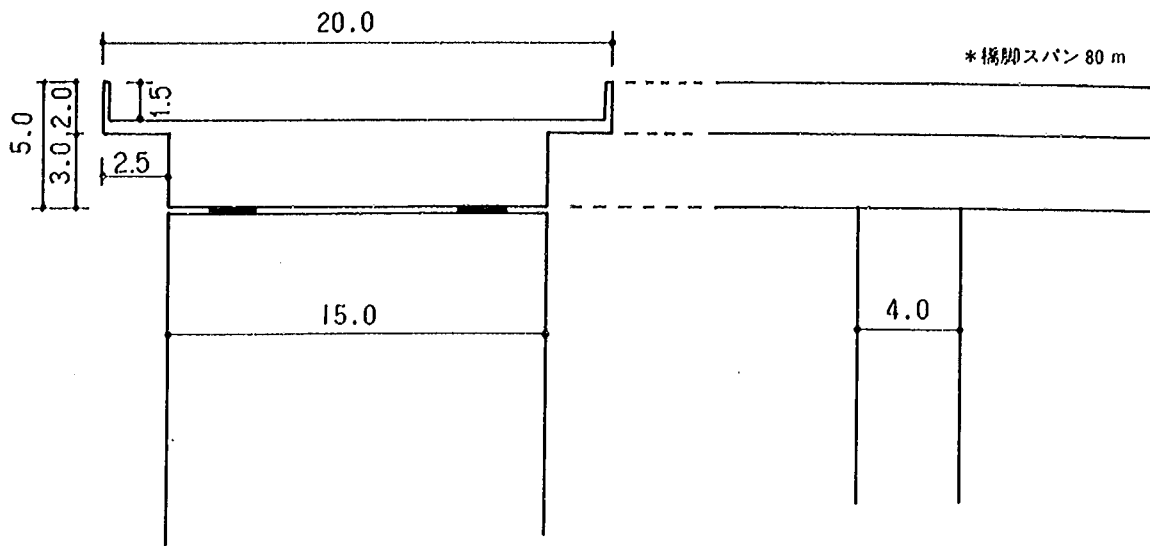


図4-9 モンタージュに用いた道路の構造

ものと同様、デザインや色彩の影響を極力排除する必要から、シンプルなデザインのコンクリート橋を想定して描くことにした。

4) 調査票の作成

調査票は各代表類型単位にA3サイズのものを1枚ずつ作成した。調査票には道路を挿入する前の原シーンの他、道路を挿入した5～8枚の線画を入れ、また順位決定の理由等を記入する欄も設けることにした。(資3. 1)

5) 調査票の記入

調査票への記入は、各調査票に描かれた道路挿入後の5～8枚の線画について景観上の評価の高い順に番号を記入することにし、順位に差が付けられない場合は、同じ順位番号を付し、「1, 2, 3, 3, 4」というように記入することにした。また記入に際しては、評価順位の理由についても簡単なコメントを付すこととした。

6) 調査票の集計

回収した調査票をもとに、各シーンに与えられた8名分の評価順位を平均することにより順位平均点を算出した。この順位平均点は、同一代表類型（調査票）内の相対的な評価を目的とするものであるが、絶対的な意味は有しないため他の代表類型における値とは比較できない。なお、順位平均点を算出するに先立って、各調査票に記入された評価順位の調整を行なった。例えば、前項で示した例のように「1, 2, 3, 3, 4」というように同一順位（ここでは3位が2つ）の記載があった場合は、3位の評価を受けた2つのシーンは3位と4位に相当し、4位のシーンは5位に相当すると解釈し、3位2つのシーンには3位と4位を平均した3.5位を与え、4位のシーンには5位を与えることにした。したがってこの例でいうと、調整した結果は「1, 2, 3.5, 3.5, 5」となる。

7) 討議用資料作成

順位評価結果についての討議用資料として、線画を順位平均点の良い順に並べ替えたシートを作成し、評価理由のコメントについても整理、要約して記載した。(資3. 2)

8) 集計結果に対する討議

集計結果を前項7)のシートに取りまとめた段階で、評価を担当した全員により集計結果に対する討議を行い、意見の収束を図った。

4.3 評価結果

調査結果を代表構図類型毎（調査票毎）に示す。

河川部シートNo 1

	シーン	順位平均
原シーン		
①	 600/20	1.3
②	 200/10	3.3
③	 200/50	3.8
④	 200/10	3.9
⑤	 200/30	4.1
⑥	 600/50	5.2
⑦	 200/20	6.6

* 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・ 周辺環境— ①. 山地両岸開放 ②. 山地閉鎖 ③. 田園遠山
4. 田園平地 5. 市街地
- ・ 河川線形— ①. 直線 ②. 曲線
- ・ 視点場— ①. 橋上 ②. 河川敷 ③. 堤防上
- ・ 視軸— ①. 流軸上 ②. 流軸に斜 ③. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) 前方のスカイラインが重要
スカイラインの見えを阻害している⑥⑦が大きく評価を落としている。
- (2) 河川の消失点が重要
②④は道路の位置、見えの大きさ等は全く同一であるが、橋脚が河川の消失点の見えを阻害している④の評価が低い。
- (3) 山並とのスケールバランスが重要
①②の比較、⑥⑦の比較では道路の見えの大きさの大きい②⑦が低い評価となっている。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) スカイラインの見えを阻害しない。
景観特性 (1)。
- (2) 河川の消失点の見えを阻害しない。
景観特性 (2)。
- (3) 道路の見えの大きさを小さくする。
景観特性 (3)。
- (4) スカイラインを回避する場合は桁を上げるより下げる方がよい。
スカイラインに近接する場合は、橋等がスカイラインの下にある④より上にある⑤の評価が低い。
- (5) 桁を上げてスカイラインを回避する場合は、なるべく高くする。
③と⑤の比較では桁下空間の大きい③の方が見えの大きさが大きいにも係らず評価が高い。

[自由討議における意見]

- (1) 兩岸の山の高さが均衡しているので、③程度の橋でも違和感がない。
- (2) ⑤は橋がスカイラインに近づきすぎて、うるさい。
- (3) 河川のアイデンティティを保ち、河川をすっきりと見せることからすると、④のピアは問題だ。
- (4) 川の流れと周辺地形との連帯関係を④のピアが切っている。しかし⑥、⑦のスカイラインの破壊に比べればまだ。

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境— 1. 山地両岸開放 2. 山地開繞 ③. 田園遠山
4. 田園平地 5. 市街地
- ・河川線形—①. 直線 2. 曲線
- ・視 点 場—①. 橋上 2. 河川敷 3. 堤防上
- ・視 軸—①. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) スケールバランスが重要

見えの大きさの大きい④⑤⑥⑦が大きく評価を落としている。

③④の比較では、③の方がスカイラインの阻害程度は大きいが見えの大きさが小さいことから高い評価となっている。

③⑦の比較でも、スカイラインの阻害程度は同一でありながら、道路の見えの大きさの小さい③の方が高い評価となっている。これは見えの大きさが景観のスケールバランスを崩しているためと考えられる。

(2) 前方のスカイラインが重要

スカイラインを阻害しているシーン⑤⑥⑦が大きく評価を落としている。

④⑥の比較、⑥⑦の比較では、見えの大きさの大きい④⑥の方が高い評価となっていることから、道路の見えの大きさが一定限度を越えるとスカイラインの確保の方が重要になってくるといえる。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 道路の見えの大きさを小さくする。

景観特性 (1)。

(2) 前方のスカイラインを阻害しない。

景観特性 (2)。

(3) 河川を横断するより河川沿いに通る方がよい。

②と③⑤の比較では、道路の見えの大きさはほぼ同様でありながら、河川沿いに通過している②の方が高い評価となっている。

[自由討議における意見]

(1) 橋がかかることによって here (橋よりも手前) と there (橋よりも向こう側) の領域が創出される。川の流れは、橋があることによって向こうからこちらへ向かっていることが強調されてよい。

(2) 道路と山並みと重なる場合には、道路の見えの大きさが小さいほどよい。

(3) 斜めに道路が入るものは、評価が別れる。密度勾配から奥行感が生まれる装置として評価できる。

(4) ②は焦点にピアがぶつかるのでいやだ。

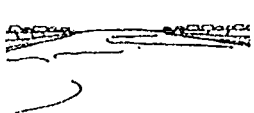
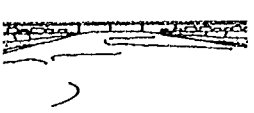
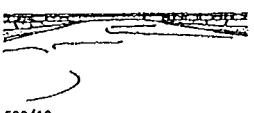
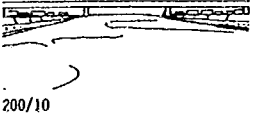
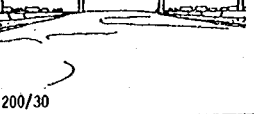
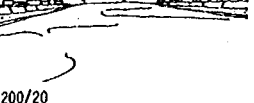
(5) ②は焦点がはっきりしない景観に焦点をはっきりさせるともいえる。

(6) ②は、景観的な意味をよく考えて決めないと危険だ。うまくゆけば成功するといったものだ。

シーン	順位 平均
原シーン	
① 600/10	1.2
② 200~/20	3.2
③ 600/20	3.5
④ 200/30	4.0
⑤ 200~/20	4.2
⑥ 200/20	5.3
⑦ 200/10	6.7

※ 図下の表示：視距離/道路高 (m)

河川部シートNo.3

	シーン	順位 平均
原 シ ーン		
①	 500/20	2.2
②	 500/10	3.5
③	 200~20	3.5
④	 200/20	3.6
⑤	 200/10	4.8
⑥	 200/30	4.8
⑦	 200/20	5.6

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境—1. 山地両岸開放 2. 山地圍繞 3. 田園遠山
4. 田園平地 ⑤. 市街地
- ・河川線形—①. 直線 2. 曲線
- ・視 点 場—①. 橋上 2. 河川敷 3. 堤防上
- ・視 軸—①. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) 建造物とのスケールバランスが重要
見えの大きさの大きい④⑤⑥⑦の評価が低い。建造物等の街並のスケールバランスが失われるためと考えられる。
- (2) 街並上空の開放感が重要
①②の比較、④⑤の比較では、桁下高さが高い①及び④の評価が高い。低すぎる桁は圧迫感を生じるためと考えられる。

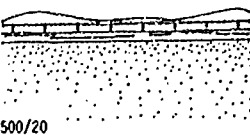
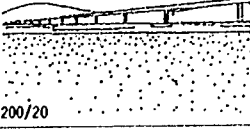
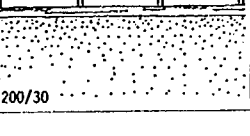
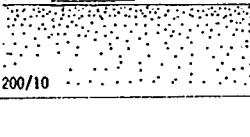
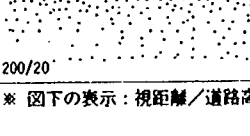
[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) 道路の見えの大きさを小さくする。
景観特性 (1)。
- (2) 橋の桁高さは中庸がよい。
景観特性 (1), (2)。
- (3) 河川を斜めに横断するより直角に横断するか河川沿いに通る方がよい。
③⑦の比較では、見えの大きさ桁高さともほぼ同様であるのに、河川を斜めに横断している⑦の評価が極端に低い。④⑤⑥と⑦の比較でも、⑦の方が見えの大きさが小さいにもかかわらず、河川を直角に横断している④⑤⑥よりも評価が低い。
河川沿いを通る道路は景観に方向性をもたらすのに対し、斜めに横断する道路は河川の有するわずかな方向性を乱してしまうためと考えられる。

[自由討議における意見]

- (1) ②のように、道路が建物のぎりぎりの高さに入ると、うっとおしい。しかし、ある面では繁雑なスカイラインが道路によって統一されてスッキリしている。
- (2) やはり①の方が②よりよい。
- (3) 道路が建物の前面に出てくると評価が下がる。
- (4) ②は中途半端だ。
- (5) 桁厚と建物の高さとの関係で評価されるのではないか。桁厚が薄いと建物に接近していても重圧感がない。ほどよい道路の高さというものがあるのかもしれない。
- (6) ⑦のようなシーンは隅田川等に見られるが、このような通し方は最も評価が悪いといえよう。
- (7) これらのシーンでは、建物等が家屋なのか倉庫なのか等によっても違ってこよう。
- (8) 構図的には④程度のクリアランスが欲しい。
- (9) 橋脚の高さとスパンとの関係も評価に影響しているのかもしれない。

河川部シートNo.4

原 シ ー ン	シーン	順位 平均
		
①	 500/20	1.0
②	 200/20	2.6
③	 200/30	3.1
④	 200/10	4.1
⑤	 200/20	4.3

※ 図下の表示：視距離/道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境— 1. 山地両岸開放 2. 山地開繞 ③. 田園遠山
4. 田園平地 5. 市街地
- ・河川線形— ①. 直線 2. 曲線
- ・視 点 場— 1. 橋上 ②. 河川敷 3. 堤防上
- ・視 軸— 1. 流軸上 2. 流軸に斜 ③. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) スケールバランスが重要

見えの大きさが大きい④⑤⑥が大きく評価を落としている。②③の比較でも、②の方がスカイラインの阻害程度が大きいにもかかわらず見えの大きさが小さいことから評価が高い。

(2) 前方のスカイラインが重要

スカイラインの見えを阻害している④⑤が評価を落としている。①②の比較、③と④⑤の比較でも、道路の通り方の違いはあるが、見えの大きさはほぼ同様であるにもかかわらずスカイラインを阻害している②及び④⑤の評価が低い。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 道路の見えの大きさを小さくする。

景観特性 (1)。

(2) 前方のスカイラインを侵害しない。

景観特性 (2)。

(3) スカイラインを回避する場合は桁を上げるより下げた方がよい。

スカイラインに近接する場合は、橋等がスカイラインの下にある④より上にある⑤の評価が低い。

(4) 桁を上げてスカイラインを回避する場合は、なるべく高くする。

③⑤の比較では、見えの大きさは同様であるが、桁下空間の大きい③の方が評価が高い。

(5) 道路の見えの大きさを小さくする。

①②の比較、⑥⑦の比較では道路の見えの大きさの大きい②⑦の方が低い評価となっている。

[自由討議における意見]

(1) ④⑤ではそれほど変わりはない。

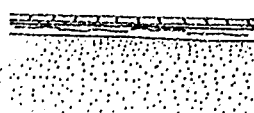
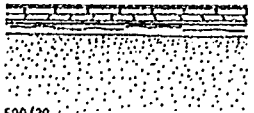
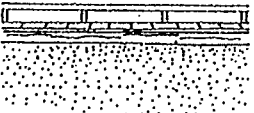
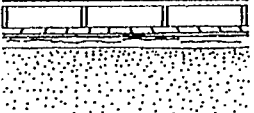
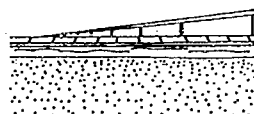
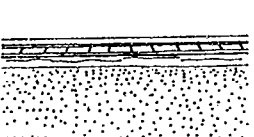
(2) ④⑤のようにスカイラインを切るよりは、③のようにスカイラインが完全に見えるようにクリアランスをとった方がよい。

(3) ①はもう少し桁を下げた方がよい。道路で山並みが分断されてしまったような気がする。

(4) 山並みの上半身が見えていた方がよい。

(5) 構図からみた道路景観の評価ということであるが、これだけが絶対という訳ではない。視点がずれば評価も変わってくるので具体的な道路構造は他のいくつかの評価も勘案して決定する必要がある。

河川部シート No. 5

	シーン	順位 平均
原 シ ー ン		
①	 500/30	1.8
②	 200/20	2.6
③	 200/30	2.9
④	 200~30	3.0
⑤	 200/10	4.7

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境ー 1. 山地両岸開放 2. 山地開繞 3. 田園遠山
④. 田園平地 5. 市街地
- ・河川線形ー①. 直線 2. 曲線
- ・視 点 場ー 1. 橋上 ②. 河川敷 3. 堤防上
- ・視 軸ー 1. 流軸上 2. 流軸に斜 ③. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 景観上特に重要なものはない。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 桁の高さは、桁下空間が認識可能な程度に確保する。

②③⑤の比較では、見えの大きさは同じでありながら桁の高さが低い②の方が高い評価となっている。しかし、桁下空間が全く認識できない⑤は最も低い評価となっている。

なお、道路の見えの大きさの影響についてはよく分からない。

[自由討議における意見]

(1) これらのシーンはどうでもいいタイプだ。

(2) ルート的な問題で大きなものはない。

(3) 無難な線を狙うのであれば④はやめるべきだ。川の方角性を無視しているのが危ない。

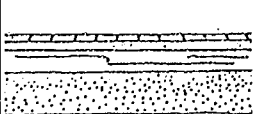
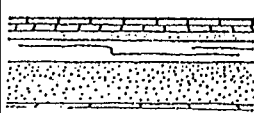
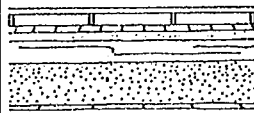
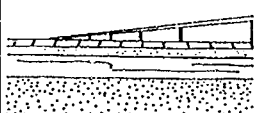
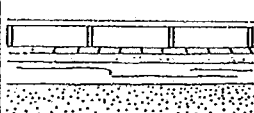
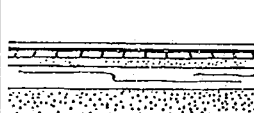
(4) 評価順位としてはこんなものだろう。

(5) ①と⑤では評価がはっきり分けられる。

河川部シートNo.6

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境ー 1. 山地両岸開放 2. 山地開繞 3. 田園遠山
④. 田園平地 5. 市街地
- ・河川線形ー①. 直線 2. 曲線
- ・視 点 場ー 1. 橋上 2. 河川敷 ③. 堤防上
- ・視 軸ー 1. 流軸上 2. 流軸に斜 ③. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

	シーン	順位平均
原シーン		
①	 500/30	1.8
②	 200/20	2.6
③	 200~30	2.9
④	 200/30	3.0
⑤	 200/10	4.8

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 景観上特に重要なものはない。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 桁の高さは、桁下空間が認識可能な程度に確保する。

②④⑤の比較では、見えの大きさは同じでありながら桁の高さが低い②の方が高い評価となっている。しかし、桁下空間が全く認識できない⑤は最も低い評価となっている。

なお、道路の見えの大きさについては、最も見えの大きさの小さい①の評価が高いが、桁の高さを同じくする比較対象シーンがないので何とも言えない。

[自由討議における意見]

(1) 基本的にはシートNo.5と変わりが無い。

(2) 視点が高くなっても、視対象の見え方があまり変わらなければ評価に違いはないということか。

河川部シートNo.7

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境ー 1. 山地両岸開放 2. 山地閉鎖 3. 田園遠山
4. 田園平地 ⑤. 市街地
- ・河川線形ー①. 直線 2. 曲線
- ・視 点 場ー 1. 橋上 2. 河川敷 ③. 堤防上
- ・視 軸ー 1. 流軸上 2. 流軸に斜 ③. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 建造物等とのスケールバランスが重要。

②④の比較で、道路の見えるの大きさ(視距離)は同じであるが、桁の高さが低い②の評価が高い。高すぎる桁は建物等とのスケールバランスを崩すためと考えられる。

(2) 街並上空の開放感が重要

②③の比較で、道路の見えるの大きさは②の方が大きいにもかかわらず、橋の桁高さが高い②の評価が高い。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 道路の見えるの大きさを小さくする。

景観特性 (1)。

(2) 桁の高さは、中庸がよい。

景観特性 (1), (2)

[自由討議における意見]

(1) ①～④までは評価に差がない。

(2) ⑤では、建物側からみると道路が前面にあってうっとおしい。

(3) 建物がすっきり見えた方が街らしく見える。

(4) 建物の形を想像するヒントが見えるか否かが問題だ。

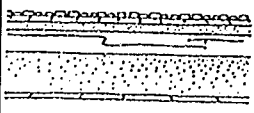
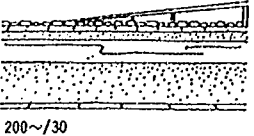
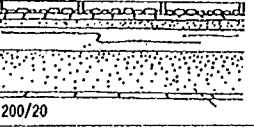
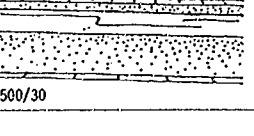
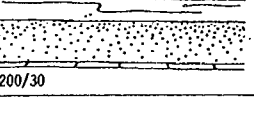
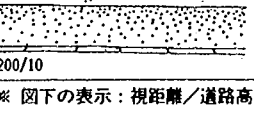
(5) 建物は建物としてはっきり見せるべきだ。

(6) 建物の間に道路が見え隠れしているものは、納まりがよい。

(7) 連続高架道路の場合、ピアが隠れてしまうのはよくない。

(8) 建物の場合はそのスカイラインが重要だ。

(9) 斜めのシーンである①の場合、建物に懸かっている部分が少なく、開放感に係る評価は高い。

	シーン	順位平均
原シーン		
①	 200/30	2.3
②	 200/20	2.3
③	 500/30	2.8
④	 200/30	3.0
⑤	 200/10	4.6

※ 図下の表示：視距離/道路高 (m)

河川部シートNo 8

[シーンの類型特性]

- ・ 周辺環境-①. 山地両岸開放 2. 山地圍繞 3. 田園遠山
4. 田園平地 5. 市街地
- ・ 河川線形-1. 直線 ②. 曲線
- ・ 視 点 場-①. 橋上 2. 河川敷 3. 堤防上
- ・ 視 軸-①. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 自然性又は山並とのスケールバランスが重要。

道路との視距離が短く道路の見えるの大きさが大きい④⑤⑥の評価が低い。見かけ上の桁高さがほぼ同一の①④の比較でも、視距離の短い④の評価が低い。これは視距離が短くなると道路の見えるの大きさが大きくなり、自然性が侵害されるためと考えられる。

④⑤⑥の比較では、道路との視距離が同一であるにもかかわらず桁高さが高い程評価が低い。これも桁高さが高くなることにより、道路の見えるの大きさが大きくなり自然性が損われるためと考えられる。また桁高さが高くなることにより山なみとのスケールバランスが崩れることも一因であると考えられる。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 道路の見えるの大きさを小さくする。

景観特性 (1)。

(2) 道路の桁高さはなるべく低くする

景観特性 (1)。

(3) 河川を斜めに横断するのを避ける。

①②③は道路の線形だけが異なるが、河川を斜めに横断しているシーンが最も評価が低い。河川に沿って通過している②も、直角に横断している①よりは低い評価であるがあまり差はない。

[自由討議における意見]

(1) ②は、山の景観を阻害しないで川の方角性が強調されているのでよい。

(2) ②は、道路が興味対象となっており、道路のダイナミックさが強調されている。

(3) ①と②では、川の奥の方では橋と山の見え方の関係が似ている。

(4) ①④⑤⑥は、リーズナブルであるが、②③はこれらとやや異なる。

(5) ⑤⑥の評価が低いのは、道路が山のスカインラインを切っているからだ。

(6) 道路が山の上半身に近づくと安定感が損なわれる。

(7) ②は③に比べて平衡性がよいので上位にきた。

シーン	順位平均
原シーン	
①	2.1
②	2.3
③	3.0
④	3.1
⑤	4.8
⑥	5.7

※ 図下の表示：視距離/道路高 (m)

河川部シート No.9

	シーン	順位 平均
原 シー ン		
①	 500/20	1.6
②	 200/10	3.3
③	 200/30	3.4
④	 200~/20	4.4
⑤	 200/50	5.0
⑥	 200/20	5.5
⑦	 200~/20	6.1
⑧	 200~/50	6.8

* 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・ 周辺環境－ ①. 山地両岸開放 ②. 山地閉鎖 ③. 田園遠山
④. 田園平地 ⑤. 市街地
- ・ 河川線形－ ①. 直線 ②. 曲線
- ・ 視 点 場－ ①. 橋上 ②. 河川敷 ③. 堤防上
- ・ 視 軸－ ①. 流軸上 ②. 流軸に斜 ③. 流軸に直角
④. 外曲流に斜 ⑤. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 前方のスカイラインが重要。

④⑧の比較では、他の条件はほぼ同一ながら⑧の方がスカイラインに近いだけ評価が低いといえる他、⑧は山なみの重なりを侵害して奥行き感を阻害していることも影響していると考えられる

⑤⑥の比較では、見えの大きさの大きい⑤の方がスカイラインを侵害していないため評価が高い。②③の比較では、見えの大きさに差があるにもかかわらず、ほぼ同じ評価である。

(2) 山なみとのスケールバランスが重要

②③⑤の比較では、スカイラインに対する侵害の程度は②③が大きく、⑤が小さいにもかかわらず、評価は見えの大きさの小さい②③が高くなっている。これは道路の見えの大きさが大きくなると山なみとのスケールバランスが崩れるためと考えられる。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) スカイラインを侵害しない。

景観特性 (1)。

(2) 道路の見えの大きさを小さくする。

景観特性 (2)。

[自由討議における意見]

(1) ⑤はバラツキが大きい。これは兩岸の山並みの高さに比べて道路がスケールオーバーしていることを重視するかあるいは流軸の正面にある山並みとの関係を重視するかによって評価が異なるためなのか。

(2) ⑤では、道路の挿入により山に囲まれているという雰囲気損なわれている。

(3) ①の評価は高いが、橋が目立つので流軸上にピアが見えるのはよくない。

(4) ②では、道路の高さがもっと低いとなおよい。

(5) ②はもっと低い評価でよい。④の次あたりでよいのではないか。

(6) この原シーンは景観上重視すべき要素 (対策) がはっきりしないので評価が割れたのではないか。

(7) 原シーン右側の山の重なりが重要ではないかと思う。山の重なりによって道路が懸かってくるシーンではもっと評価が低くてもよいのではないか。

(8) ②より③の評価が低いのはおかしい。流軸正面の山並みを重視するか、兩岸の谷を形成する山並みを重視するかによって評価が分かれたのではないか。

(9) ⑤のような道路では、かえって谷の深さが強調されることになり、よいのではないか。

	シーン	順位平均
原シーン		
①	 200/30	2.1
②	 200~/20	2.5
③	 200/20	2.8
④	 500/20	2.9
⑤	 200/10	4.8

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境ー 1. 山地両岸開放 2. 山地圍繞 ③. 田園遠山
4. 田園平地 5. 市街地
- ・河川線形ー 1. 直線 ②. 曲線
- ・視 点 場ー①. 橋上 2. 河川敷 3. 堤防上
- ・視 軸ー①. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 前方のスカイラインが重要

①③⑤の比較では、スカイラインに対する侵害が小さい①の評価が高く、スカイラインを完全にふさいでいる⑤は大きく評価を落としている。

(2) 山並みとのスケールバランスが重要

④⑤の比較では、道路の見えの大きさの大きい (視距離が短い) ⑤の評価が悪い。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) スカイラインの見えを阻害しない。

景観特性 (1)。

(2) 道路の見えの大きさを小さくする。

景観特性 (2)。

(3) 河川沿いに通過する道路では評価が高くなる場合がある。

②③⑤の比較では、河川沿いに通過する②の評価が高い。これは比較的自然の方向性が弱い景観のため、河川沿いに挿入された道路によって方向性が強調された結果であると考えられる。

[自由討議における意見]

- (1) ①～④までは評価が割れており、この間ではあまり差がないとみた方がよい。
- (2) このタイプのシーンで、スカイラインが低くて道路がスカイラインの下に納まりきらない場合は、道路の高さを上げた方がよい。
- (3) このタイプのシーンでは、山並みのスケールと橋のスケールとの関係で評価が決まる。
- (4) 高さ20mのピアの太さはちょうどよいが、それ以上の高さになるとピアが細く描かれており、そのために評価が高くなっているような気がする。
- (5) 色々な観点から見ると、桁の高さは低い方がよいということも言えそうだ。
- (6) この構図において景観上適切な道路構造を検討する場合、色々な景観ポイント (視点場) から調査し、例えばスカイラインを切る箇所がどれくらいあるか等をメッシュ状に塗りつぶして検討することになるのではないかな。
- (7) ⑤がだめだということだけははっきりしている。

河川部シートNo 11

[シーンの類型特性]

- ・ 周辺環境－ 1. 山地両岸開放 2. 山地閉鎖 3. 田園遠山
4. 田園平地 ⑤. 市街地
- ・ 河川線形－ 1. 直線 ②. 曲線
- ・ 視 点 場－ ①. 橋上 2. 河川敷 3. 堤防上
- ・ 視 軸－ ①. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 建物等とのスケールバランスが重要

④⑤⑥の比較では、桁高の高い⑥の評価が悪い。これは背の高い道路が街並に威圧感を与え、建物等とのスケールバランスを崩しているためと考えられる。

(2) 街並上空の開放感が重要

①③の比較では、道路の見えるの大きさは同じでありながら、桁高さが低すぎる③の評価が低い。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 道路の見えるの大きさを小さくする。

景観特性 (1)。

(2) 橋の桁高さは中庸がよい。

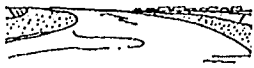
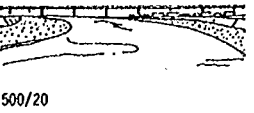
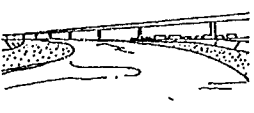
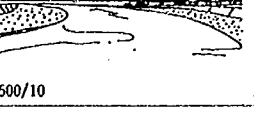
景観特性 (1), (2)。

(3) 河川沿いに通る道路では評価が高くなることもある。

①②③の比較では、②の桁高が高すぎることを、③の桁高が低すぎることを考慮する必要があるが、道路の見えるの大きさはほぼ同様でありながら、河川沿いに通過している②の評価が比較的高い。

[自由討議における意見]

- (1) 人工的なシーンなので、道路を挿入しても影響は小さい。
- (2) 家屋と道路の桁下の空間がゆったりとしている方がよい。
- (3) 茫漠としたシーンであるから、ここではそれを生かした方がよいという考え方もあり、その意味では③がよい。
- (4) ①は家屋の後にあり、家屋の高さと道路の高さのバランスがよい。
- (5) このように意見が割れるシーンでは構図論のみから評価することは避けるべきで、他の要素も評価に加えて考えるべきだろう。
- (6) 原シーンが茫漠としすぎているから、広々とした景観特性を損なわない範囲で①のように道路がある程度立ち上がった方がよいのではないか。
- (7) ①②では、道路の挿入により新しい景観が作り出されているといえる。
- (8) これらはモンタージュでみてみないとはっきりしたことは分からない。
- (9) 原シーンの景観特性が明瞭でないものは意見がまとまりにくい。

	シーン	順位平均
原シーン		
①		2.4
②		2.6
③		3.7
④		3.9
⑤		3.9
⑥		4.5

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

河川部シートNo.12

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境- 1. 山地両岸開放 2. 山地開続 3. 田園遠山
④. 田園平地 5. 市街地
- ・河川線形- 1. 直線 ②. 曲線
- ・視 点 場- 1. 橋上 ②. 河川敷 3. 堤防上
- ・視 軸- 1. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
④. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) 堤体等とのスケールバランスが重要。
道路の見えの大きさが小さい①の評価が高い。
②⑤の比較では、道路の見えの大きさは同じであるが、桁高さが高過ぎる⑤の評価が低い。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) 道路の見えの大きさを小さくする。
景観特性 (1)。
(2) 橋の桁高さは中庸がよい。
②④⑤の比較では、道路の見えの大きさは同じであるが、桁高さが低過ぎる④の評価は⑤と同程度に低い。
(3) 内曲線の河川では河川沿いに道路を通過させることを避ける。
内曲線の河川沿いに道路を通した⑥の評価が低い。これは構図上、道路(左)側が重くなり、バランスを崩すためと考えられる。
(4) 道路の斜め横断を避ける。
②③の比較では、道路の見えの大きさはやや小さいにもかかわらず、斜めに横断している③の評価が低い。これは曲線を描く河川では、斜めに横断する道路と構図上のバランスをとり難いためと考えられる。

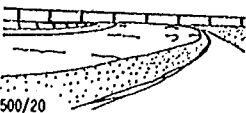
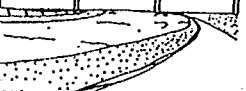
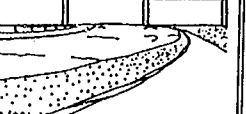
[自由討議における意見]

- (1) ②の道路は、④⑤の道路に比べて適度な高さがある。
(2) 漠然とした水平系の構図要素が卓越するシーンでは、適度な高さを持った視対象 (ここでは道路) があった方がよいのかもしれない。
(3) 基本的には道路は低い方がよい。
(4) ⑥は構図、あるいは開放性で評価されている。

	シーン	順位平均
原シーン		
①	 500/20	2.1
②	 200/20	3.1
③	 200~/20	3.8
④	 200/10	3.9
⑤	 200/30	3.9
⑥	 200~/20	4.2

※ 図下の表示：視距離/道路高 (m)

河川部シート No 13

	シーン	順位平均
原シーン		
①	 500/20	2.6
②	 200/10	2.9
③	 200/20	3.4
④	 200/20	3.7
⑤	 200/20	4.2
⑥	 200/30	4.2

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境－ 1. 山地両岸開放 2. 山地閉鎖 3. 田園遠山
④. 田園平地 5. 市街地
- ・河川線形－ 1. 直線 ②. 曲線
- ・視 点 場－ 1. 橋上 2. 河川敷 ③. 堤防上
- ・視 軸－ 1. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
④. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

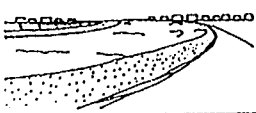
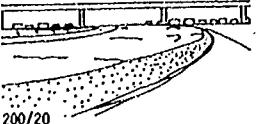
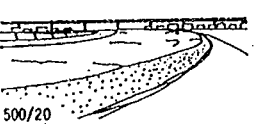
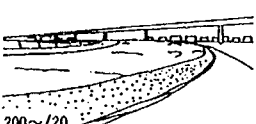
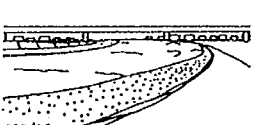
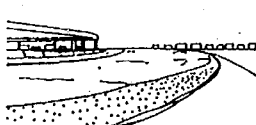
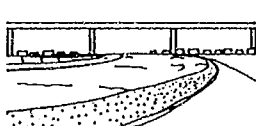
- (1) 堤体とのスケールバランスが重要
見えの大きさが小さい①の評価が高い。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) 道路の見えの大きさを小さくする。
景観特性 (1)。
- (2) 橋の桁高さは中庸がよい。
②③⑥の比較では、道路の見えの大きさは同じであるが、桁高さが高過ぎる⑥の評価が低い。他のシーンの例からみて、桁高さが②よりも低くなるとまた評価が落ちるのではないかと考えられる。
- (3) 内曲線の河川では河川沿いに道路を通過させることを避ける。
②④⑤の比較では、道路の見えの大きさ (視距離) は同じであるが、内曲線の河川沿いに道路を通した⑤の評価が最も低い。これは構図上、道路 (左) 側が重くなり、バランスを崩すためと考えられる。
- (4) 道路の斜め横断を避ける。
②④の比較では、道路の見えの大きさはやや小さいにもかかわらず、斜めに横断している④の評価が低い。これは曲線を描く河川では、斜めに横断する道路と構図上のバランスをとり難いためと考えられる。

[自由討議における意見]

- (1) 道路の挿入により奥行感が出てきた。

原 シ ー ン	シーン	順位 平均
		
①		2.8
②		3.0
③		3.2
④		3.4
⑤		4.2
⑥		4.4

* 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境ー 1. 山地両岸開放 2. 山地開繞 3. 田園遠山
4. 田園平地 ⑤. 市街地
- ・河川線形ー 1. 直線 ②. 曲線
- ・視 点 場ー 1. 橋上 2. 河川敷 ③. 堤防上
- ・視 軸ー 1. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
④. 外曲流に斜 5. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 街並上空の開放感が重要。

①②の比較では、道路の見えの大きさが大きいにもかかわらず①の評価が高い。これは、②では桁高さが低過ぎることによる圧迫感の影響が強く出た結果と考えられる。

(2) 堤体等とのスケールバランスが重要。

①④⑥の比較では、道路の見えの大きさが大きい⑥の評価が低い。ただし、①②の比較では、道路の見えの大きさが大きい①の評価が高い。これはスケールバランスより街並上空の開放感の方がより重要であることを意味している。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 橋の桁高さは中庸がよい。

景観特性 (1), (2)。

(2) 道路の見えの大きさを小さくする

景観特性 (2)。

(3) 河川沿いに道路を通過させるのを避ける。

①③⑤の比較では、桁の高さが同じで道路の見えの大きさ (視距離) もほぼ同じであるが、外曲線の河川沿いに道路を通した⑤の評価が最も低い。これは構図上、道路側 (画面左) が重くなり、バランスを崩すためと考えられる。

(4) 道路の斜め横断を避ける。

①③の比較では、道路の見えの大きさはやや小さい (視距離が大きい) にもかかわらず、斜めに横断している③の方が評価が低い。これは曲線を描く河川では、斜めに横断する道路と構図上のバランスをとり難いためと考えられる。

[自由討議における意見]

(1) ①はクリアランスが充分確保されている点が評価されたのではないか。

(2) これらのシーンでは、評価順位に大差ない。

(3) モンタージュでやってみた方がよい。

(4) ⑤については、構図論で評価するのは困難である。

(5) ①②は無難な見え方といえる

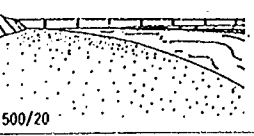
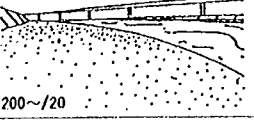
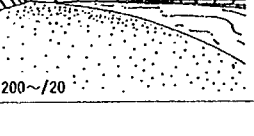
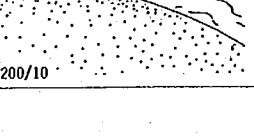
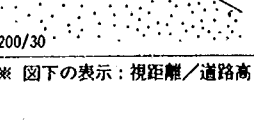
(6) この程度の建物の場合、20m程度のクリアランスを持っているとよいのではないか。

(7) ①~④までは評価に大差ない。

河川部シート No 15

[シーンの類型特性]

- ・ 周辺環境ー 1. 山地両岸開放 2. 山地閉鎖 3. 田園遠山
④. 田園平地 5. 市街地
- ・ 河川線形ー 1. 直線 ②. 曲線
- ・ 視 点 場ー 1. 橋上 ②. 河川敷 3. 堤防上
- ・ 視 軸ー 1. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 ⑤. 内曲流に斜

シーン		順位 平均
原 シ ーン		
	①  500/20	2.4
	②  200~/20	2.9
	③  200~/20	3.3
	④  200/10	4.1
	⑤  200/20	4.1
	⑥  200/30	4.3

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 堤体等とのスケールバランスが重要。

①④の比較では、見えの大きさが大きい (視距離が小さい) ④の評価が低い。

④⑤⑥の比較では、桁高さが高い⑥の評価が低い。ただし、他の同様なシーンに比較して評価の差は小さく、ここでは桁高さはあまり重要な要素ではないといえるのかもしれない。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 道路の見えの大きさを小さくする。

景観特性 (1)。

(2) 橋の桁高さは低くする。

景観特性 (1)。

(3) 道路を河川沿いに通すのを避ける。

②③の比較では、道路が河川沿いに通過する③の評価が低い。これは道路によって囲われ感又は閉鎖感を生じるためと考えられる。

[自由討議における意見]

(1) これらのシーンは、どうでもいいタイプだ。

(2) ③は囲まれ感がでて親しみ易い空間になっている。しかし画面右側が開けて欲しいという意味で③を最も低い評価とした。

(3) 河川自体の構図特性にはあまり影響されずに、周辺環境により評価が決定されるような気がする。

(4) 何に景観上の興味対象を求めるかという点で評価が左右される。

(5) ⑥が決定的に悪いという理由は見当たらない。

(6) やはり①②あたりが無難といえる。

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

河川部シートNo 16

シーン	順位平均
原シーン	
①	2.7
②	2.8
③	3.3
④	3.8
⑤	3.9
⑥	4.6

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境－1. 山地両岸開放 2. 山地閉繞 3. 田園遠山
4. 田園平地 ⑤. 市街地
- ・河川線形－1. 直線 ②. 曲線
- ・視点場－1. 橋上 ②. 河川敷 3. 堤防上
- ・視軸－1. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 ⑤. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) 建造物等とのスケールバランスが重要。
道路の見えるの大きさが大きい④⑤⑥の評価が低く、なかでも桁高さが高過ぎる⑥の評価が低い。
- (2) 桁並上空の開放感が重要。
①②③の比較では、線形の違いもあるが、道路の見えるの大きさが小さいにもかかわらず、桁高さが低過ぎる③は評価が低い。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) 道路の見えるの大きさを小さくする。
景観特性 (1)。
- (2) 桁の高さは中庸がよい。
景観特性 (1), (2)。
- (3) 道路を河川沿い、又は斜めに囲むように通すと評価がよくなる場合がある。
道路の見えるの大きさ (視距離) の条件を一にする比較対象シーンがないので何とも言えないが、①②の評価が比較的高いのは道路が河川沿い又は斜めに囲むように通過することにより河川空間が市街地から隔絶され、空間の独自性が高められるためではないかと考えられる。

[自由討議における意見]

- (1) シートNo15の場合とあまり変わらない。
- (2) ③は桁下に家屋が入ってきたために評価が下がったのであろう。③はやはりいやだ。

河川部シートNo 17

	シーン	順位 平均
原 シ ー ン		
①	 200/20	2.5
②	 200/20	2.9
③	 500/20	3.0
④	 200/20	3.4
⑤	 200/30	4.6
⑥	 200/10	4.6

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・ 周辺環境－ 1. 山地両岸開放 2. 山地開繞 3. 田園遠山
4. 田園平地 ⑤. 市街地
- ・ 河川線形－ 1. 直線 ②. 曲線
- ・ 視 点 場－ 1. 橋上 2. 河川敷 ③. 堤防上
- ・ 視 軸－ 1. 流軸上 2. 流軸に斜 3. 流軸に直角
4. 外曲流に斜 ⑤. 内曲流に斜

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) 建造物等とのスケールバランスが重要。
道路の見えるの大きさが大きい④⑤⑥の評価が低く、特に⑤は桁高さが高過ぎるために評価が低い。
- (2) 街並上空の開放感が重要。
④⑥の比較では、道路の見えるの大きさ (視距離) は同じであるが、桁高さが低過ぎる⑥の評価が低い。

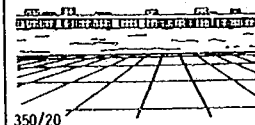
[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) 道路の見えるの大きさを小さくする
景観特性 (1)。
- (2) 桁の高さは中庸がよい。
景観特性 (1), (2)。
- (3) 道路を河川沿い、又は斜めに囲むように通すと評価がよくなる場合がある。
道路の見えるの大きさ (視距離) の条件を一にする比較対象シーンがないので何とも言えないが、①②の評価が比較的高いのは道路が河川沿い又は斜めに囲むように通過することにより河川空間が市街地から隔絶され、空間の独自性が高められるためではないかと考えられる。

[自由討議における意見]

- (1) 道路線形は、内カーブよりも外カーブの方がよい。

海岸部シートNo 1

	シーン	順位 平均
原 シ ー ン		
①	 200/30	1.7
②	 450/50	2.1
③	 400/20	2.5
④	 350/20	3.8
⑤	 350/30	4.9

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・ 周辺環境－1. 水平線 2. 岩島 3. 丘陵 4. 片側丘陵 5. 両側丘陵
6. 片側丘陵・岩島 7. 両側丘陵・岩島 ⑧. 建造物類
- ・ 視 点 場－①. 人工海岸 (護岸・棧橋) 2. 砂浜 (陸上) 3. 砂浜 (海上)
4. 磯浜
- ・ 視 軸－①. 岸から海方向に直角 2. 岸から海方向に斜め
3. 海から岸方向に直角

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) 建物のスカイラインが重要。
建物のスカイラインを完全に潰している⑤の評価が極端に低く、スカイラインに対する侵害が小さい①②の評価が高い。
- (2) 建物の前面の見えが重要
③④の比較で、道路の高さ、道路の見えの大きさ等はほぼ同じであるが、建物の一部が道路の前面にきている③の評価が高い。

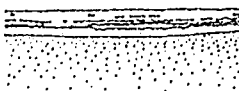
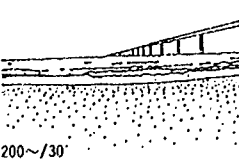
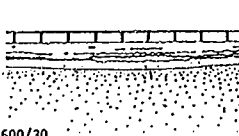
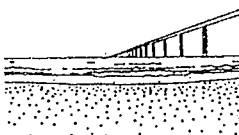
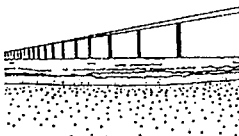
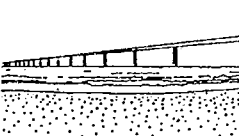
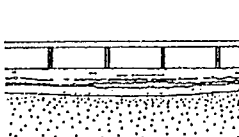
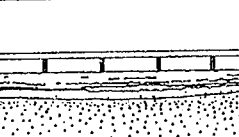
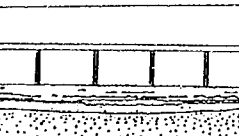
[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) 建物等のスカイラインを侵害しない。
景観特性 (1)。
- (2) 建物の前面に道路を通すのを避ける。
景観特性 (2)。

[自由討議における意見]

- (1) ③は実際にありえそうな感じのものだ。
- (2) ②③の評価は逆転してもいいような感じだ。
- (3) ④では、道路の高さを10m前後下げるともっと評価がよくなるのではないか。
- (4) ③では、道路の高さをもっと下げた方が評価がよくなるのではないか。
- (5) 建物のスカイラインを切らないようにすることが重要だ。

海岸部シートNo 2

原 シ ー ン	シ ー ン	順 位 平 均
		
①	 200~/30°	2.4
②	 600/30	2.9
③	 200/50	3.7
④	 200~/50°	4.2
⑤	 200~/30°	4.3
⑥	 300/30	5.9
⑦	 300/20	6.0
⑧	 300/50	6.6

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境ー①. 水平線 2. 岩島 3. 丘陵 4. 片側丘陵 5. 両側丘陵
6. 片側丘陵・岩島 7. 両側丘陵・岩島 8. 建造物類
- ・視 点 場ー1. 人工海岸 (護岸・棧橋) ②. 砂浜 (陸上) 3. 砂浜 (海上)
4. 磯浜
- ・視 軸ー①. 岸から海方向に直角 2. 岸から海方向に斜め
3. 海から岸方向に直角

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 自然性が重要。

視野に占める道路の見えるの大きさが小さい①②③の評価が高い。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 道路の見えるの大きさを小さくする。

景観特性 (1)。

(2) 橋の桁高さを極端に高くしなさい。

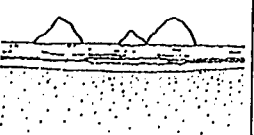
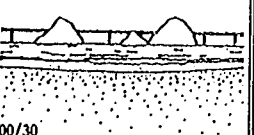
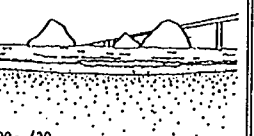
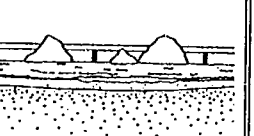
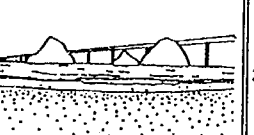
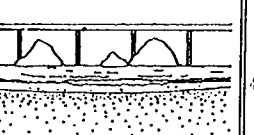
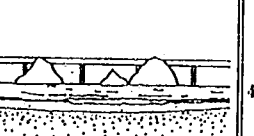
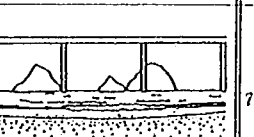
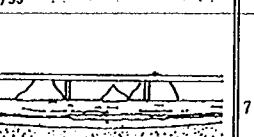
①③の比較で、道路の見えるの大きさ (視距離) は同じであるが、橋の桁高さが高過ぎる③の評価が低い。

⑥⑦⑧の比較でも、道路の見えるの大きさ (視距離) は同じであるが、橋の桁高さが高過ぎる⑧の評価が低い。

[自由討議における意見]

- (1) このように対岸が見えないパターンはあり得ないのではないか。
- (2) このようなパターンはフロリダ半島にあるし、東京湾横断道路もいずれこのような感じになるのではないのか。
- (3) 構図的に見れば、①③の道路はもう少し左に寄せた方がよいのではないのか。
- (4) ①③がよいというのは開放性の問題が絡んでくるためではないか。
- (5) 道路が前方を横に通過するとプールみたいに見える。
- (6) 海水浴場としては、ピアが高い方がよさそうだ。

海岸部シートNo 3

シーン		順位平均
原シーン		
	①  500/30	2.2
	②  200~/30	2.6
	③  300/20	3.2
	④  200~/30	3.9
	⑤  300/50	4.4
	⑥  300/30	4.9
	⑦  200/50	7.1
	⑧  200/20	7.8

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境ー 1. 水平線 ②. 岩島 3. 丘陵 4. 片側丘陵 5. 両側丘陵
6. 片側丘陵・岩島 7. 両側丘陵・岩島 8. 建造物類
- ・視 点 場ー 1. 人工海岸 (護岸・棧橋) ②. 砂浜 (陸上) 3. 砂浜 (海上)
4. 磯浜
- ・視 軸ー ①. 岸から海方向に直角 2. 岸から海方向に斜め
3. 海から岸方向に直角

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) 岩島, 特にそのスカイラインが重要。
⑦⑧の比較では, 道路の見えの大きさ (視距離) は⑦の方が大きい, 岩島の侵害程度の高い⑧の評価が低い。
⑤⑥の比較では, 橋の桁高さは⑤の方が高い, 岩島のスカイラインを侵害していない⑤の評価が高い。
- (2) 岩島群の一体性が重要。
第2章参照。
- (3) 自然性, 又はスケールバランスが重要。
道路の見えの大きさの大きい (視距離が短い) ⑦⑧の評価が低い。
①③の比較でも, 橋の見えの桁高さはほぼ同じであるが, 道路の見えの大きさの大きい (視距離が短い) ⑦⑧の評価が低い。

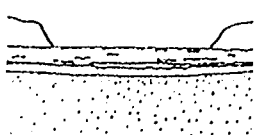
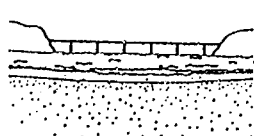
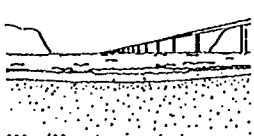
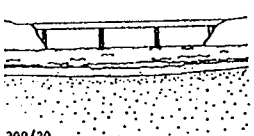
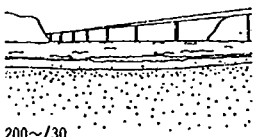
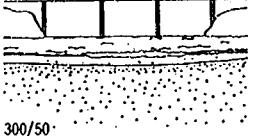
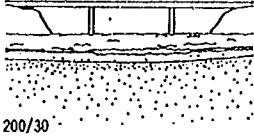
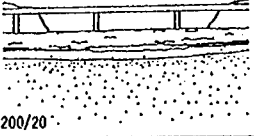
[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) 岩島の前に道路を通すことを避ける。
景観特性 (1), (2)。
- (2) 道路の見えの大きさを小さくする。
景観特性 (3)。

[自由討議における意見]

- (1) 岩島の前面に道路があると評価が低くなる。岩島の前面に道路を通すのは駄目だ。
- (2) ②は不自然ではないか。
- (3) このタイプのシーンには基本的に道路をいれて欲しくない。
- (4) 道路の高さを⑤ぐらいまで高くすると, ④のように道路と岩島が一体的に捉えられることがなく, 別々の独立した視対象として認識できるようになる。
この場合, 道路と岩島の双方が景観上の興味対象となりうる。
- (5) 景観上の興味対象が明確な場合は道路の存在感を抑制すべきだ。
- (6) 繊細な構図特性に対して⑤はスケールオーバーだ。
- (7) ⑥にするなら道路の高さをもっと下げた方がよいのではないか。そうすると③に近くなる。
- (8) ⑥は岩島のスカイラインが問題となるのではないか。
- (9) ⑤⑥については, モンタージュにより仔細に検討してみたい。

海岸部シートNo.4

	シーン	順位平均
原シーン		
①	 600/30	1.9
②	 200~/30	3.5
③	 300/30	3.7
④	 200~/30	3.9
⑤	 300/50	4.1
⑥	 200/30	4.6
⑦	 200/20	6.3

* 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境－1. 水平線 2. 岩島 3. 丘陵 4. 片側丘陵 ⑤. 両側丘陵 6. 片側丘陵・岩島 7. 両側丘陵・岩島 8. 建造物類
- ・視点場－1. 人工海岸(護岸・棧橋) ②. 砂浜(陸上) 3. 砂浜(海上) 4. 磯浜
- ・視軸－①. 岸から海方向に直角 2. 岸から海方向に斜め 3. 海から岸方向に直角

[順位評価に基づくシーンの景観特性(重要度順)]

(1) 丘陵の見え、又はスカイラインが重要。

③⑦の比較では、道路の見えるの大きさはほぼ同じであるが、丘陵の手前を通過している⑦の評価が極端に低い。また⑤⑦の比較でも、橋の桁高さは⑤の方が高いものの、丘陵の手前を通過している⑦の評価が低い。これは丘陵の手前は「自分の領域」という意識が働き、そこを侵害されると評価が低下するのではないかと考えられる。

(2) スケールバランス、又は自然性が重要。

①③の比較では、道路の見えるの大きさが小さい(視距離が大きい)①の評価が高い。これは桁高さを高くすることにより開放性をもたらすよりも、道路の見えるの大きさを小さくしてスケールバランスを維持する方が重要であることを意味している。また自然性の侵害が少ないことも理由として挙げられる。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策(重要度順)]

(1) 丘陵の見え、又はスカイラインを侵害しない。

景観特性(1)。

(2) 道路の見えるの大きさを小さくする。

景観特性(2)。

[自由討議における意見]

(1) ④のような通り方は強引であり、②はあまりに無粋だ。

(2) 水平線が多少でも残されていると元のイメージが感じられる。

(3) ②③⑤では評価に差がないのではないか。

(4) ②の評価はもっと低くてよいのではないか。

(5) このタイプは湾または内海という感じがおり、そのような内の領域に道路が入ってくると武骨な印象となる。

(6) 海水浴場として見ると、拡がりのある海らしさが道路により閉ざされる感じになる。①③のようなものよりは、②の方がましではないかという感じもする。

(7) 斜めに通過する道路と横に通過する道路のいずれの評価が高いかについては、意見が完全に割れたようだ。

(8) 瀬戸内海の小さな島の湾から本州や四国に連絡していると考えと、さほど不自然には見えない。

(9) 右手前の道路の先端が砂浜に突っ込んでいるのかどうかにより評価が分かれるのではないか。

海岸部シート No 5

シーン	順位平均	原シーン
①	1.9	600/30
②	2.7	200~/30
③	3.4	300/30
④	3.6	200~/30
⑤	4.6	300/50
⑥	5.4	200~/50
⑦	6.6	200/30
⑧	7.7	200/20

* 図下の表示：視距離/道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境ー 1. 水平線 2. 岩島 3. 丘陵 4. 片側丘陵 5. 両側丘陵
6. 片側丘陵・岩島 ⑦. 両側丘陵・岩島 8. 建造物類
- ・視 点 場ー 1. 人工海岸 (護岸・棧橋) ②. 砂浜 (陸上) 3. 砂浜 (海上)
4. 磯浜
- ・視 軸ー ①. 岸から海方向に直角 2. 岸から海方向に斜め
3. 海から岸方向に直角

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

(1) 丘陵の見え、スカイラインが重要。

③⑦の比較では、道路の見えるの大きさはほぼ同じであるが、丘陵の手前を通過している⑦の評価が低い。また⑤⑧の比較でも、橋の桁高さは⑤の方が高いものの、丘陵の手前を通過している⑧の評価が低い。

⑤⑦の比較では、道路の見えるの大きさは⑤の方が大きい評価が高い。

これはいずれも前シートと同様な傾向にあるといえる。なお、⑥⑦の比較では、岩島の見えを阻害している⑦の評価が低い、⑦では丘陵部のスカイラインも侵害されていることから、岩島の重要性は丘陵部と同様と考えられる。

(2) スケールバランス、又は自然性が重要。

①③の比較では、道路の見えるの大きさが小さい③の評価が高い。

これも前シートと同様な傾向にあるといえる。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

(1) 丘陵 (岩島) の見え、又はスカイラインを侵害しない。

景観特性 (1)。

(2) 道路の見えるの大きさを小さくする。

景観特性 (2)。

[自由討議における意見]

(1) ②は道路の先端部が岩島に隠れて不自然さが解消されている。

(2) ①は橋脚の数が多いのが気になったので、③の方の評価を高くした。

(3) ④は⑥よりも景観上の興味対象がはっきりしている。

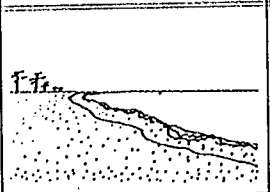
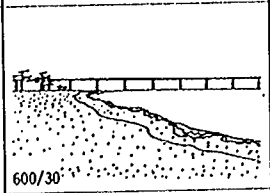
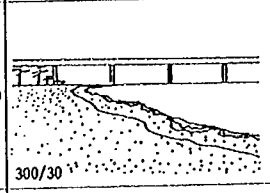
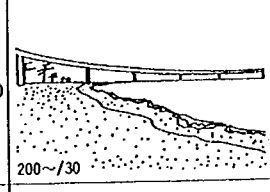
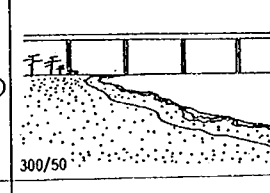
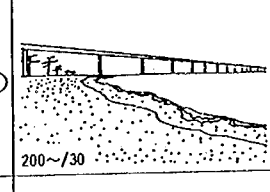
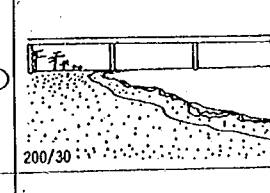
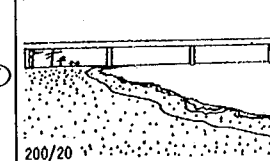
(4) ②は岩島が道路の方向性を隠してしまっているため違和感がある。

(5) ①の評価は高すぎるのではないか。

(6) 岩島のあるものとなないものとで評価に差が見られないのは、岩島と丘陵との間に景観価値としての差があまりないからではないか。

(7) 順位評価の結果については納得できる。

(8) 前のシートの「4」は安定した構図であるから、その間に岩島があってもなくてもあまり影響ないのではないか。

	シーン	順位 平均
原 シ ー ン		
①		1.6
②		3.5
③		3.7
④		4.1
⑤		4.5
⑥		4.9
⑦		5.7

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・ 周辺環境—①. 水平線 2. 岩島 3. 丘陵 4. 片側丘陵 5. 両側丘陵
6. 片側丘陵・岩島 7. 両側丘陵・岩島 8. 建造物類
- ・ 視 点 場—1. 人工海岸 (護岸・棧橋) ②. 砂浜 (陸上) 3. 砂浜 (海上)
4. 磯浜
- ・ 視 軸—1. 岸から海方向に直角 ②. 岸から海方向に斜め
3. 海から岸方向に直角

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) 自然性, スケールバランスが重要。
道路の見えるの大きさが小さい①の評価が高い。
②④の比較では, 橋の桁高さが低い②の評価が高い。
- (2) 松林の見えるが重要。
道路が松林の背後を通過し松林の見えるを阻害していない①②の評価が高い。
②⑥⑦の比較では, 道路の見えるの大きさはほぼ同じであるが, 道路が松林の前面を通過している⑥⑦の評価が低い。

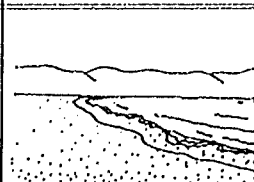
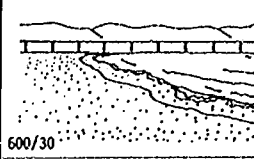
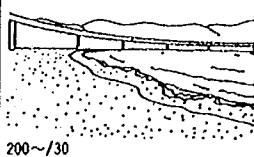
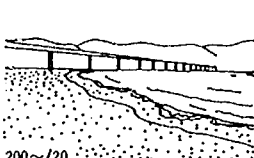
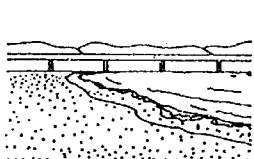
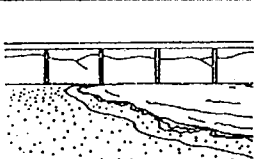
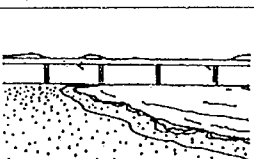
[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) 道路の見えるの大きさを小さくする。
景観特性 (1)。
- (2) 松林の見えるを阻害しないよう道路は松林の背後に通し, 橋の桁高さを低くする。
景観特性 (1), (2)。
- (3) 道路を松林の前面に通す場合は, 橋の桁高さを松林より十分に高くする。
⑥⑦の比較では, 桁高さが低く松林に接している⑦の評価が低い。
- (4) 弧状の海岸沿いに通す場合の道路線形は, 直線より弧状がよい。
③⑤の比較では, 他の条件は同様であるが, 線形が弧状である③の方が評価が高い。

[自由討議における意見]

- (1) いずれにしても, 松の景 (輪郭) がはっきり見えていることが重要ではないか。
- (2) ①は道路の見えるの大きさが小さいことから評価が高くなっていると考えられる。
- (3) ③のように砂浜と同様な弓状の道路が挿入されると砂浜も伸びやかに見えてくる。
- (4) もう少し多くの松が描かれていたら, ③のような場合はもっと評価が悪くなっていたのではないか。
- (5) 松林と砂浜の間には道路が入らない方がよい。
- (6) 松林と競合する場合の道路の高さは, 松の高さよりも高くした方がよいのではないか。

海岸部シートNo 7

シーン		順位平均
原シーン		
①	 600/30	1.9
②	 200~/30	2.6
③	 200~/20	2.6
④	 300/20	3.2
⑤	 300/50	4.9
⑥	 300/30	5.8

* 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・ 周辺環境— 1. 水平線 2. 岩島 ③. 丘陵 4. 片側丘陵 5. 両側丘陵
6. 片側丘陵・岩島 7. 両側丘陵・岩島 8. 建造物類
- ・ 視 点 場— 1. 人工海岸 (護岸・棧橋) ②. 砂浜 (陸上) 3. 砂浜 (海上)
4. 磯浜
- ・ 視 軸— 1. 岸から海方向に直角 ②. 岸から海方向に斜め
3. 海から岸方向に直角

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) スケールバランスが重要。
①④の比較では、見かけ上の桁高さ等はほぼ同じであるが、橋の部材の見えの大きさが小さい (視距離が大きい) ①の評価が高い。
- (2) 丘陵のスカイラインが重要。
⑤⑥の比較では、道路の部材の見えの大きさ (視距離) は同じで、スケールはむしろ⑥の方が小さいが、丘陵のスカイラインを侵害しているため評価が低い。

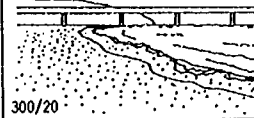
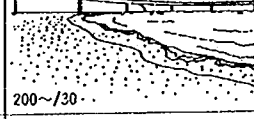
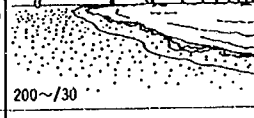
[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) 道路の見えの大きさを小さくする。
景観特性 (1)。
- (2) スカイラインを侵害しなさい。
景観特性 (2)。
- (3) スカイラインの回避は、桁を上げるより下げた方がよい。
④⑤の比較では、桁位置をスカイラインの下に収めた④の方が評価が高い。
- (4) 弧状の海岸沿いに通す場合の道路線形は、直線より弧状がよい。
②③の比較では、他の条件は同様であるが、線形が弧状である②の方が評価が高い。

[自由討議における意見]

- (1) ②は目的地がはっきりしているので評価が高くなったと考えられる。
- (2) ②③は同様な点が評価されたと考えられる。

海岸部シート No. 8

シーン	順位平均
原シーン 	
①  600/30	1.8
②  300/20	2.7
③  300/50	3.3
④  200~/30	3.3
⑤  200~/30	4.4
⑥  300/30	5.5

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境— 1. 水平線 2. 岩島 3. 丘陵 ④. 片側丘陵 5. 両側丘陵
6. 片側丘陵・岩島 7. 両側丘陵・岩島 8. 建造物類
- ・視 点 場— 1. 人工海岸 (護岸・棧橋) ②. 砂浜 (陸上) 3. 砂浜 (海上)
4. 磯浜
- ・視 軸— 1. 岸から海方向に直角 ②. 岸から海方向に斜め
3. 海から岸方向に直角

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) 丘陵のスカイラインが重要。
丘陵のスカイラインを侵害している④⑤⑥の評価が低い。
③⑤⑥の比較では、⑤⑥の方が道路のスケールは小さいが、スカイラインを侵害しているため評価が低い。
- (2) スケールバランスが重要。
②③の比較では、橋の部材の大きさ (視距離) は同じであるが、桁高さが高くスケールの大きい③の評価が低い。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) スカイラインを侵害しない。
景観特性 (1)。
- (2) 道路の見えるの大きさを小さくする。
景観特性 (2)。
- (3) スカイラインの回避は、桁を上げるより下げた方がよい。
②③の比較では、桁位置をスカイラインの下に収めた②の方が評価が高い。
- (4) 弧状の海岸沿いに通す場合の道路線形は、直線より弧状がよい。
④⑤の比較では、他の条件は同様であるが、線形が弧状である④の方が評価が高い。

[自由討議における意見]

- (1) ③の評価順位が3位というのはおかしい。もっと低くてよいのではないか。
- (2) ③では岬の先端部が見えているのを評価した。

海岸部シートNo.9

シーン	順位平均	シーン
原シーン		
①	1.5	
②	3.2	
③	3.6	
④	4.0	
⑤	5.0	
⑥	5.1	
⑦	5.6	
⑧	8.0	

* 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境ー 1. 水平線 2. 岩島 3. 丘陵 4. 片側丘陵 5. 両側丘陵
⑥. 片側丘陵・岩島 7. 両側丘陵・岩島 8. 建造物類
- ・視 点 場ー 1. 人工海岸 (護岸・棧橋) ②. 砂浜 (陸上) 3. 砂浜 (海上)
4. 磯浜
- ・視 軸ー 1. 岸から海方向に直角 ②. 岸から海方向に斜め
3. 海から岸方向に直角

[順位評価に基づくシーンの景観特性 (重要度順)]

- (1) 岩島の見えが重要。
⑦⑧の比較では他の条件はほぼ同様であるが、⑧は岩島の見えを阻害しているため評価が低い。
- (2) 丘陵のスカイラインが重要。
⑥⑦の比較では、橋のスケールは④が大きく⑥は小さいが、評価はスカイラインの侵害が小さい④が高く、⑥はスカイラインを大きく侵害しているため低い。④⑤の比較及び③⑤の比較では、橋のスケールは⑤が小さいが、丘陵のスカイラインを侵害しているため評価は低い。
- (3) スケールバランスが重要。
橋の見えの大きさが小さい①の評価が高い。

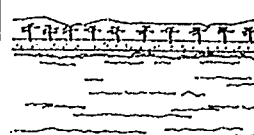
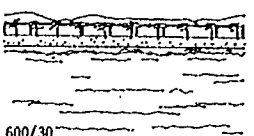
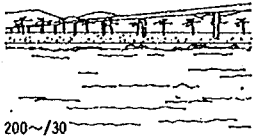
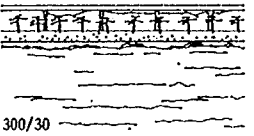
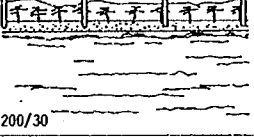
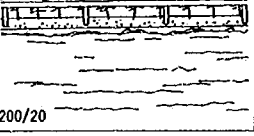
[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策 (重要度順)]

- (1) 岩島の見えを阻害しない。
景観特性 (1)。
- (2) 丘陵のスカイラインを侵害しない。
景観特性 (2)。
- (3) 道路の見えの大きさを小さくする。
景観特性 (3)。

[自由討議における意見]

- (1) ⑧の順位は当然と思う。
- (2) ⑤⑥⑦の評価は同程度ではないか。
- (3) 水際線はあまり重要ではないと考えられる。
- (4) 道路の見えの大きさが影響していると考えられる。
- (5) 水際線には、島と丘陵を印象的に見せる小道具としての機能があるのではないか。

海岸部シート No 10

	シーン	順位平均
原シーン		
①	 600/30	1.4
②	 200~/30	2.5
③	 300/30	2.6
④	 200/30	3.9
⑤	 200/20	4.6

※ 図下の表示：視距離／道路高 (m)

[シーンの類型特性]

- ・周辺環境－1. 水平線 2. 岩島 ③. 丘陵 4. 片側丘陵 5. 両側丘陵
6. 片側丘陵・岩島 7. 両側丘陵・岩島 8. 建造物類
- ・視 点 場－1. 人工海岸（護岸・棧橋） 2. 砂浜（陸上） ③. 砂浜（海上）
4. 磯浜
- 視 軸－1. 岸から海方向に直角 2. 岸から海方向に斜め
③. 海から岸方向に直角

[順位評価に基づくシーンの景観特性（重要度順）]

- (1) 松林の見えが重要。
橋が松林の背後を通過し、松林の見えを阻害していない①の評価が高い。
橋が松林の前面を通過し、桁で松林の見えを阻害している⑤の評価が低い。
- (2) スケールバランス、自然性が重要。
③④の比較では、橋の部材が大きくスケールも大きい④の評価が低い。

[順位評価に基づく道路建設上の景観保全対策（重要度順）]

- (1) 松林の見えを阻害しない。
景観特性（1）。
- (2) 道路の見えの大きさを小さくする。
景観特性（2）。

[自由討議における意見]

- (1) ②の評価は高すぎるのではないか。
- (2) ③もそんなによいとは思えない。
- (3) 基本的に全部のシーンがよくないと思う。
- (4) 強いて言えば④⑤は更に悪いと思う。
- (5) ②はもっと悪いと思う。道路が無裁量な入り方をしている
- (6) 斜め方向の道路はダイナミックになり、都市空間の中では映えるが、穏やかな自然景観の中では無粋な感じを免れない。

4. 4 類型化

順位評価の結果に基づいて先の仮類型区分の見直しを行なった。仮類型区分の見直しは、まず代表構図類型と景観特性のクロス表(表4-1)を作成し、次に景観特性が類似する代表構図類型を統合することにより行なった。その結果、河川部、海岸部ともにその景観類型は周辺環境の違いにより決定され、河川線形、視点場、視軸等の景観要素にはほとんど影響されないという結果になった。最終的に求められた河川部の景観類型を図4-10に、海岸部の景観類型を図4-11に示し、各類型毎の景観特性を以下に記す。

(河川部)

- A：山並とのスケールバランス及び全体を支配する自然性が重要であり、道路等の見えが小さいほど影響小。
- B：山並のスカイライン、山並とのスケールバランス及び全体を支配する自然性が重要であり、道路等がスカイラインを侵害せず、見えの大きさが小さいほど影響小。また河川の消失点が重要であり、その見えを阻害すると影響が大きい。
- C：山並のスカイライン、山並とのスケールバランスが重要であり、道路がスカイラインを侵害せず、見えの大きさが小さいほど影響小。
- D：景観上重要なものは特になく、景観評価は道路(橋)のデザインにより左右される。
- E：建造物等とのスケールバランス、街並上空の開放感が重要であり、道路の見えの大きさを小さくし橋の桁高さは中庸とするのがよい。
- F：堤体とのスケールバランスが重要であり、道路の見えの大きさを小さくする。橋の桁高さはタイプE程の空間は必要なく、桁下空間が認識できる程度の高さがあればよい。

(海岸部)

- A：自然性又は開放感が重要であり、道路の見えの大きさを小さくし、橋の桁高さが極端に高くなるのを避ける。
- B：岩島の見えやスカイラインが重要であり、岩島の見えやスカイラインを阻害せず、道路の見えの大きさを小さくする。また岩島が群として存在する場合はその一体性が重要になるので岩島群の分断を避ける。
- C：樹林(松林)の見え、樹林に対するスケールバランスが重要であり、道路の見えの大きさを小さくするとともに、樹林の見えを阻害しないように道路は樹木の背後を通す。道路を樹木の前面に通す場合は橋の桁高さを樹林より充分に高くする。
- D：山並の見えやスカイライン及び山並とのスケールバランスが重要であり、道路が山並の見えやスカイラインを侵害しないよう、また道路の見えの大きさが小さくなるようにする。
- E：建物のスカイラインや建物の前壁面が重要であり、道路が建物のスカイラインや建物の見えを阻害しないようにする。

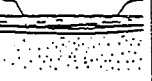
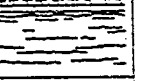
表4-1 景観特性に関するクロス表 (河川部)

代表構図類型	1	2	3	4	5	6	7	8	9
景観特性(重要な視対象)									
①スカイライン	①	②		②					①
②河川の消失点	②								? 注)
③山並とのスケールバランス	③	①		①				①	②
④堤体とのスケールバランス									
⑤建物等とのスケールバランス			①				①		
⑥街並上空の開放感			②				②		
グループ	B	C	E	C	D	D	E	A	B

代表構図類型	10	11	12	13	14	15	16	17
景観特性(重要な視対象)								
①スカイライン	①							
②河川の消失点								
③山並とのスケールバランス	②							
④堤体とのスケールバランス			①	①		①		
⑤建物等とのスケールバランス		①			②		①	①
⑥街並上空の開放感		②			①		②	②
グループ	C	E	F	F	E	F	E	E

注) ? はシーンサンプルの不足等により順位評価においては確認できなかったものの、自由討議等で重要性が指摘されたもの

表4-2 景観特性に関するクロス表（海岸部）

代表構図類型	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
景観特性 (重要な視対象)										
①山並（岩島）の見え・スカイライン			①	①	①		②	①	①	
②建物の見え又はスカイライン	①									
③自然性又はスケールバランス		①	③	②	②	①	①	②	③	②
④群としての一体性			②						？※	
⑤樹林						②				①
グループ	E	A	B	D	D	C	D	D	B	C

注) ？はシーンサンプルの不足等により順位評価においては確認できなかったものの、自由討議等で重要性が指摘されたもの

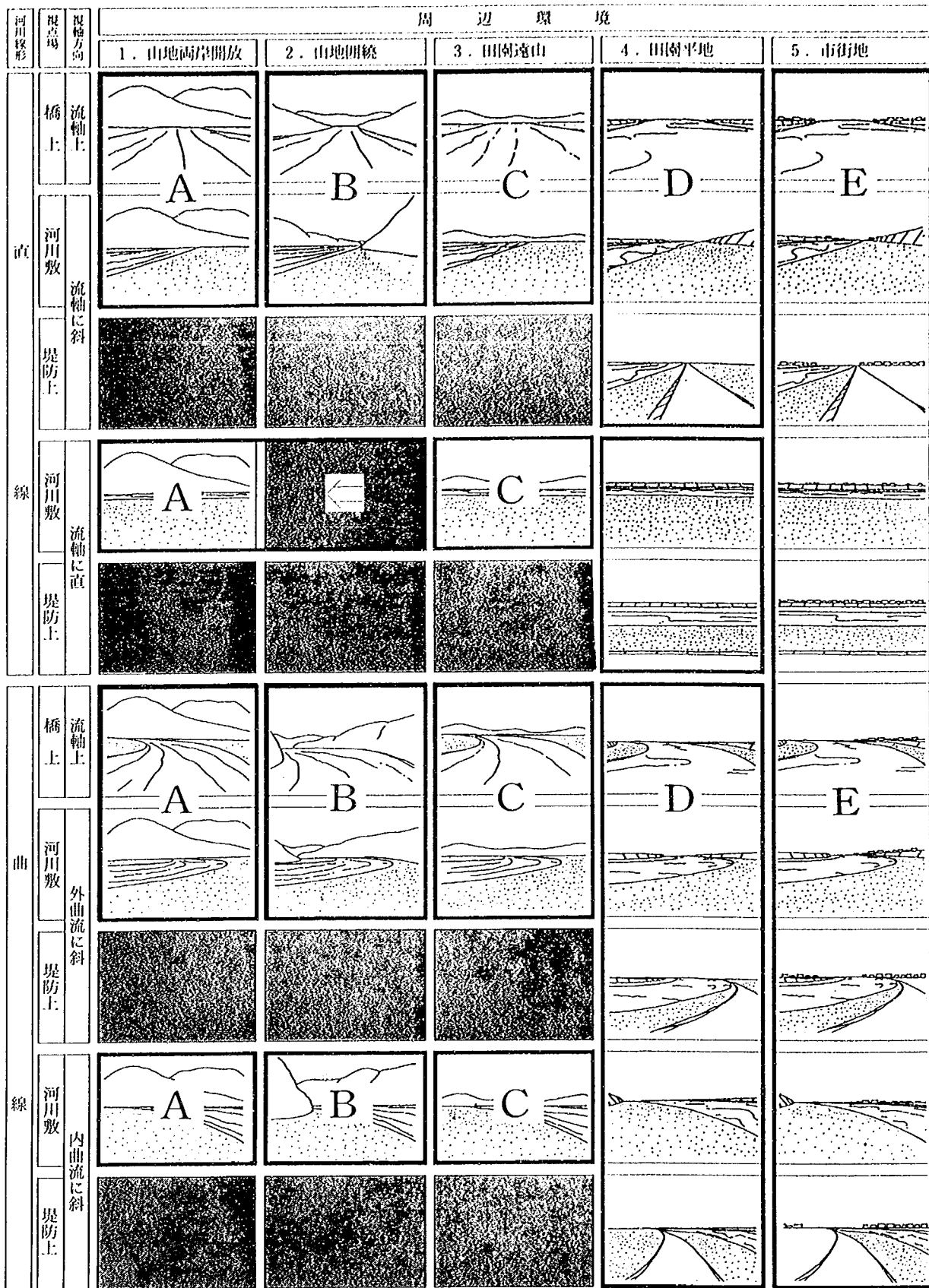


図 4-10 河川景観の類型区分

		周 辺 環 境							
視点場	視點方向	1. 水 平 線	2. 岩 島	3. 丘 陵	4. 片側丘陵	5. 両側丘陵	6. 片側丘陵 岩島	7. 両側丘陵 岩島	8. 建造物類
人工河岸 (護岸・棧橋)	岸→海(直)								
	岸→海(斜)								
自然海岸 (砂浜・岩上)	岸→海(直)								
	岸→海(斜)								
自然海岸 (砂浜・岩上)	岸→海(直)								
	岸→海(斜)								
自然海岸 (砂浜・岩上)	岸→海(直)								
	岸→海(斜)								

図 4-11 海岸景観の類型

5. 今後の課題

5. 1 本調査における今後の課題

本調査では、河川部及び海岸部の景観について構図特性に基づいた類型区分を行ない、各類型毎に景観保全上の重要ポイントを明らかにした。これにより、河川部及び海岸部の道路計画における原景観に対する基本的な留意事項が明らかになったといえる。しかし本調査においても詳細にみると未解明な部分が多く、今後の調査研究によりこれらを明らかにしていく必要がある。以下、本調査に係る内容で今後の課題として残された事項を列挙する。

1) 類型区分の検証

ここで提示した構図類型はかなり象徴的なシーンをもとに決定されているが、実際のシーンはより複雑であり、各類型の中間領域に属するシーンも少なくないと考えられる。その場合、そのシーンの景観特性は双方の類型が有する景観特性の中間的性格を有すると判断してよいのか検証する必要がある。また景観特性をこの構図類型にしたがって分類する場合、個人差が生じることがないか、これによりすべての実景が分類可能か否かについても検証する必要がある。

2) 構図決定手法の確立

写真撮影等によりシーンを採取する場合、フレーミングの仕方によっては類型区分による分類が困難になったり異なる分類となる恐れがある。このため構図の決定に関する一定のルールを設定する必要がある。

3) 評価における定量化

景観評価における最大の課題は、評価が多様な価値観により構築されていることから個人の主観に頼らざるを得ないという点である。このため多くの研究者により様々な視点から定量的評価の試みがなされているが、現在までのところ実用に供されるまでには至っていない。今回も一部定量的評価を試みたが、評価を規定する要因の選定が不十分なこと等が原因で満足な結果が得られなかった。ただその過程の中で次の点に関しては比較的容易に定量化が可能ではないかと考えられた。

(1) 橋の適正な桁高さ

今回の調査では橋の桁高さが評価に影響している場面が多く現われたが、景観上適切な桁高さについては桁下の視対象が住宅、堤防、河川敷、倉庫、ビル等のいずれであるかによって微妙に異なることが分かった。これらの場合の景観上望ましい桁高さについて今後調査する必要がある。

(2) 自然性、開放性

景観評価に大きく影響しているとみられる①自然性、②開放性については、それを規定している要因がある程度限定されており、今後の研究によって定量化が可能ではないかと考えられる。

(3) 俯瞰景観

俯瞰景観については、通常の景観とは景観上の印象や評価等の景観特性が異なることを定性的に明らかにし、それを根拠に今回は調査対象から除外したが、その特性については定量的な把握が可能で

はないかと考えられる。

5. 2 景勝地の道路景観整備に係る今後の調査課題

景勝地において道路建設を進める場合、景観保全のための様々な対応が必要である（図5-1）。

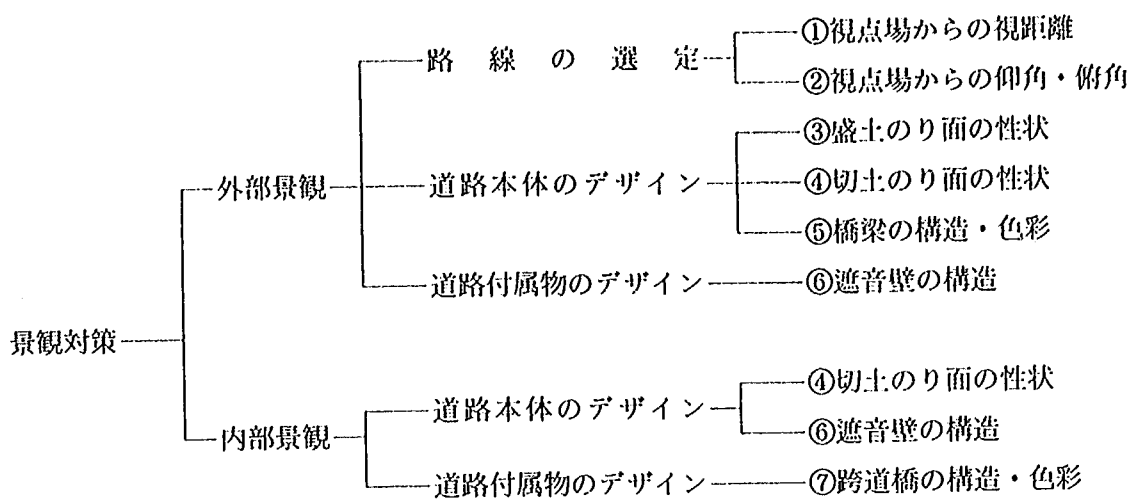


図5-1 景勝地における景観対策

今回の調査は路線選定の場面において景勝地の原景観への影響を抑制するという視点で検討したものであり、図5-1では①視点場からの視距離（平面線形）の検討、②視点場からの仰角・俯角（道路の縦断線形）の検討に該当する。残りの課題のうち、④切土のり面の性状については既往の調査で解明済みであり、今後は③盛土のり面の性状、⑤橋梁の構造・色彩、⑥遮音壁の構造、⑦跨道橋の構造・色彩等に関する調査を実施していく必要がある。

参 考 文 献 (本文)

- 1) 屋代雅充「事例を通じてみた景観評価」日本造園学会分科会資料1982.5
- 2) 日本道路公団, (財) 高速道路調査会「道路建設が自然景観に及ぼす影響調査報告書 (その2)」
1980.3
- 3) 篠原 修「土木学会編・新体系土木工学・土木景観計画」1982.6
- 4) 日本交通公社「観光交通資源調査報告書」1973.

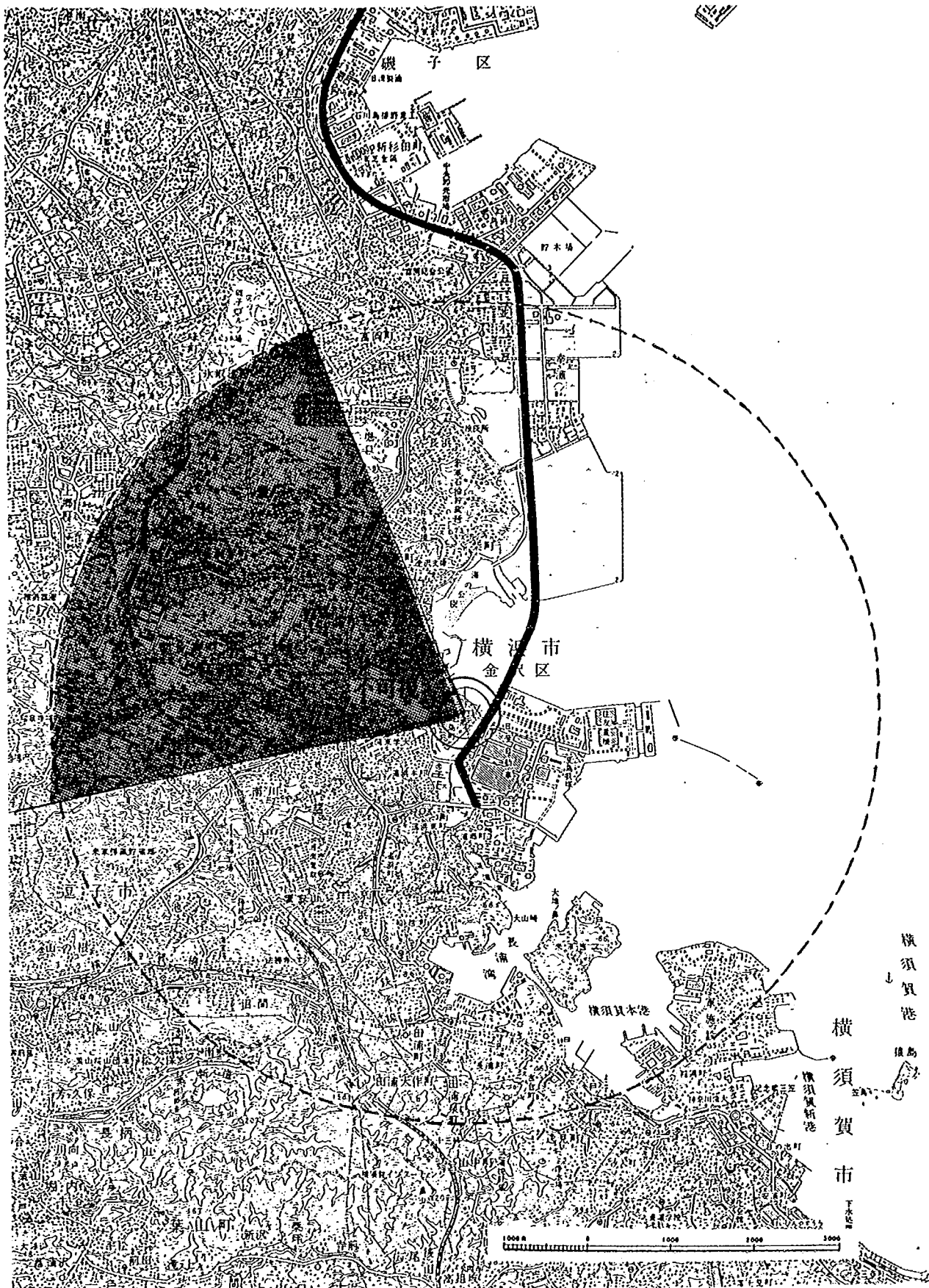
資料編

資料 1 . (本文第 2 章)

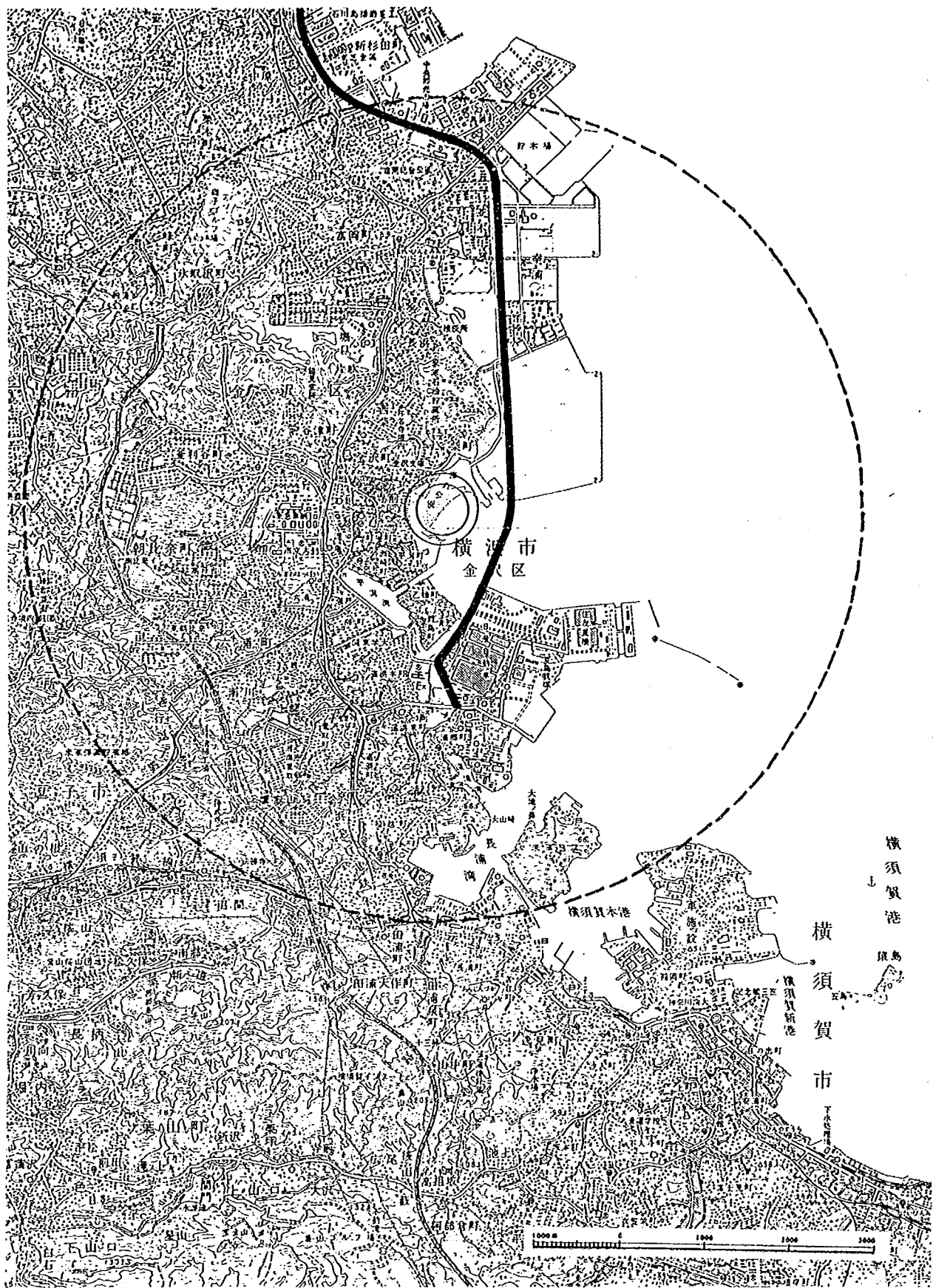
資1.1 大規模特殊道路沿線の景勝地 (42地点)

1.	東京湾環状道路	(横浜市・野島公園)	123
2.		(横浜市・海の公園)	124
3.		(横浜市・金沢文庫称名寺)	125
4.		(横浜市・磯子区ヨットハーバー)	126
5.		(横浜市・磯子区役所付近)	127
6.		(横浜市・マリンタワー)	128
7.		(横浜市・港の見える丘公園)	129
8.		(横浜市・三溪園)	130
9.		(港区・東京タワー)	131
10.		(川崎市・浮島公園)	132
11.		(横浜市・そごう屋上)	133
12.		(港区・浜松町貿易センタービル)	134
13.	東京外かく環状道路	(葛飾区・葛飾大橋)	135
14.		(埼玉県戸田市・戸田ゴルフ場)	136
15.		(千葉県市川市・堀之内貝塚)	137
16.		(世田谷区・兵庫島)	138
17.		(世田谷区・巨人軍グラウンド前)	139
18.		(大田区・多摩川台公園)	140
19.		(武蔵野市・善福寺公園)	141
20.		(千葉県市川市・江戸川土手)	142
21.	首都圏中央連絡道路	(埼玉県坂戸市・氷川神社付近)	143
22.		(八王子市・高尾山荒井バス停付近)	144
23.		(八王子市・秋川サマーランド前)	145
24.		(八王子市・梅の木平)	146
25.		(八王子市・恩方浄福寺)	147
26.		(青梅市・多摩川河辺町1丁目付近)	148
27.		(八王子市・高尾山金比羅見晴展望台)	149
28.	伊勢湾岸道路	(名古屋市・名古屋ポートタワー)	150
29.		(名古屋市・金城埠頭見本市ドーム入口)	151
30.		(三重県長島町・長島温泉)	152
31.		(名古屋市・弥富野鳥公園)	153
32.	第2京阪道路	(京都市・宇治川大橋)	154
33.		(大阪府八幡市・木津川大橋)	155
34.		(大阪府四条畷市・寝屋長者屋敷跡)	156
35.	大阪湾岸道路	(神戸市・ポートピアホテル)	157
36.		(神戸市・六甲大橋)	158
37.		(神戸市・東神戸フェリー埠頭)	159

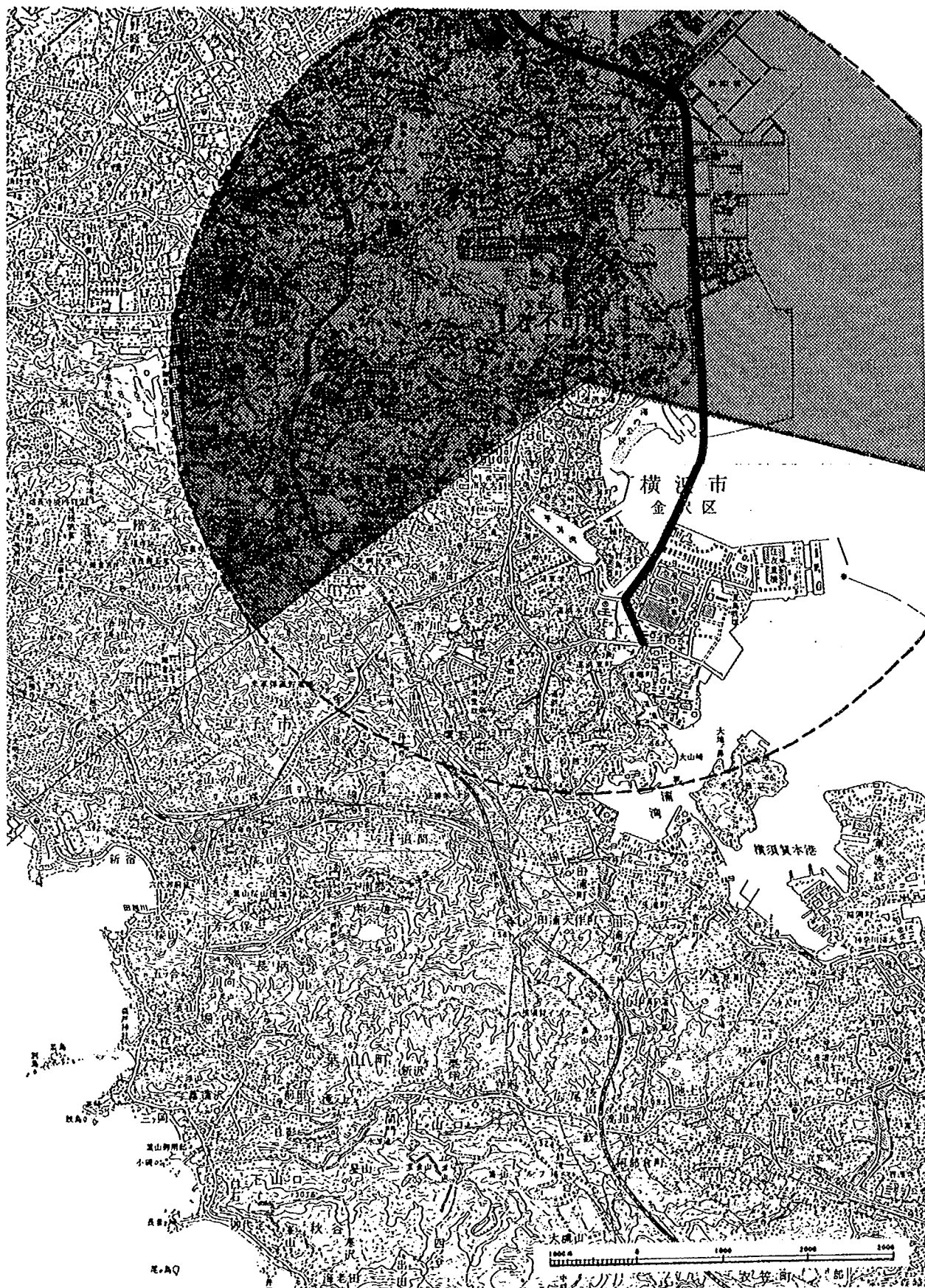
38.	(貝塚市・二色ノ浜公園)	160
39.	(神戸市・神戸ポートタワー)	161
40.	(岸和田市・岸和田城址)	162
41.	(神戸市・布引展望台)	163
42.	(神戸市・摩耶ケーブル上)	164



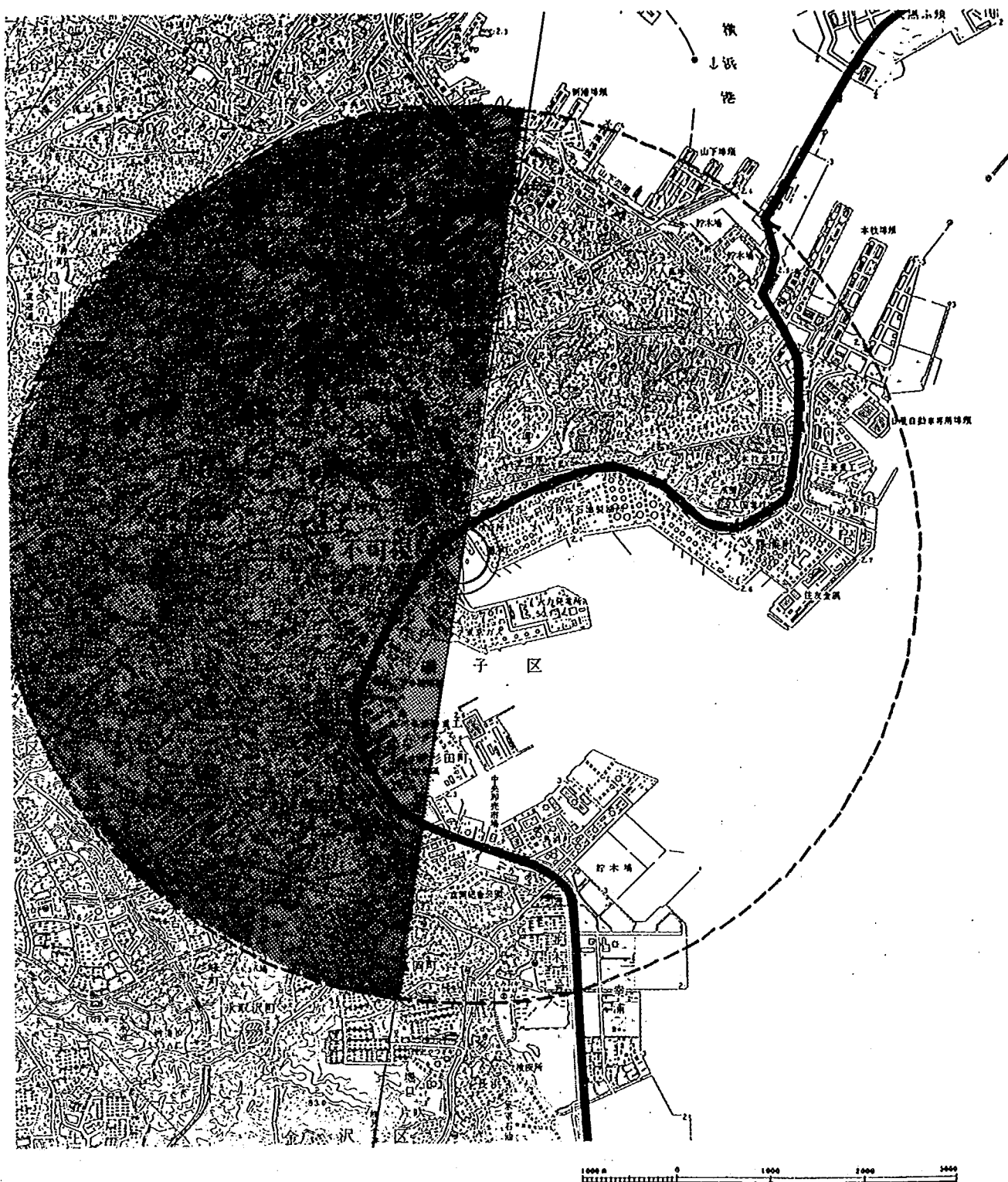
(横浜市・野島公園)



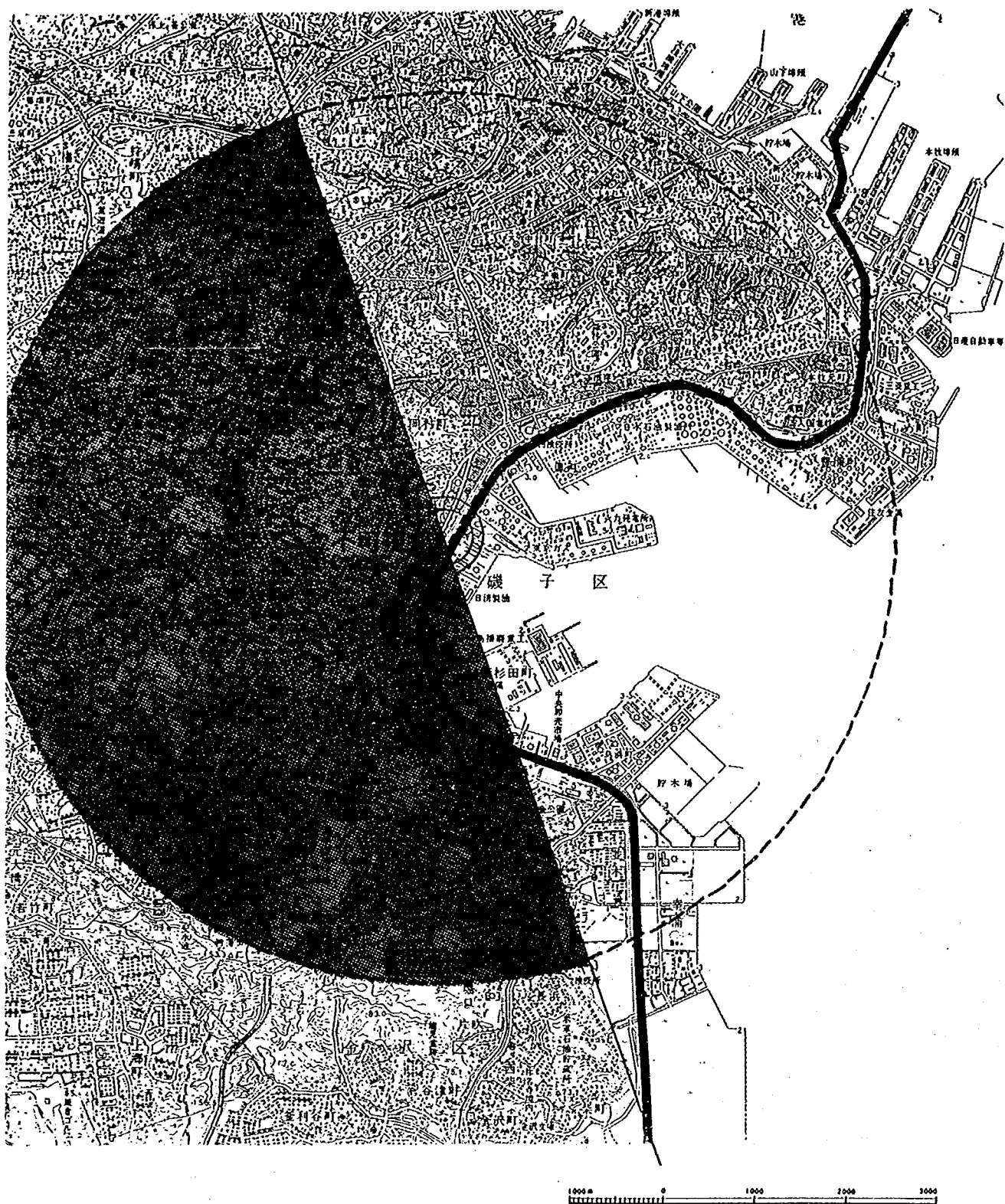
(横浜市・海の公園)



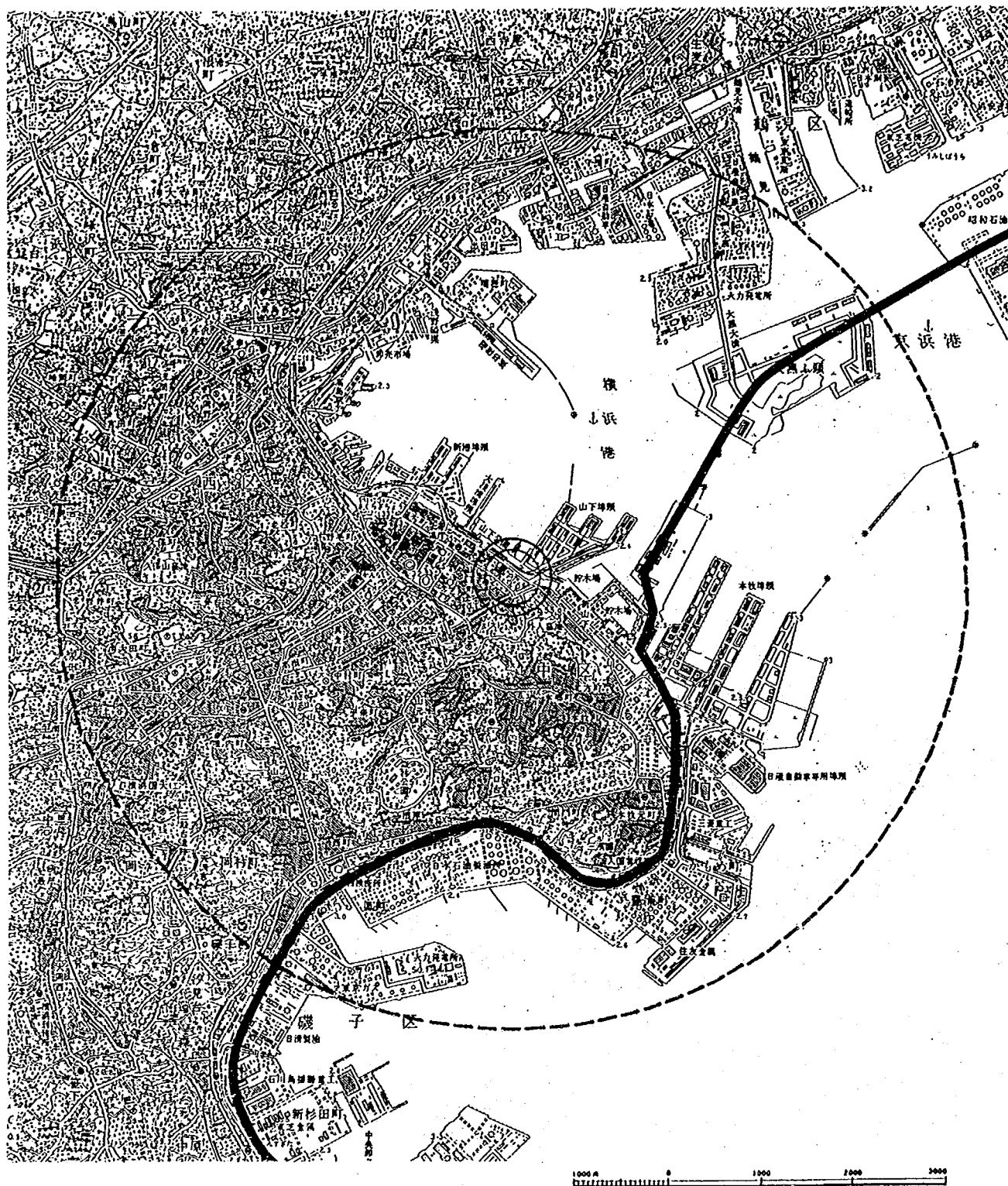
(横浜市・金沢文庫称名寺)



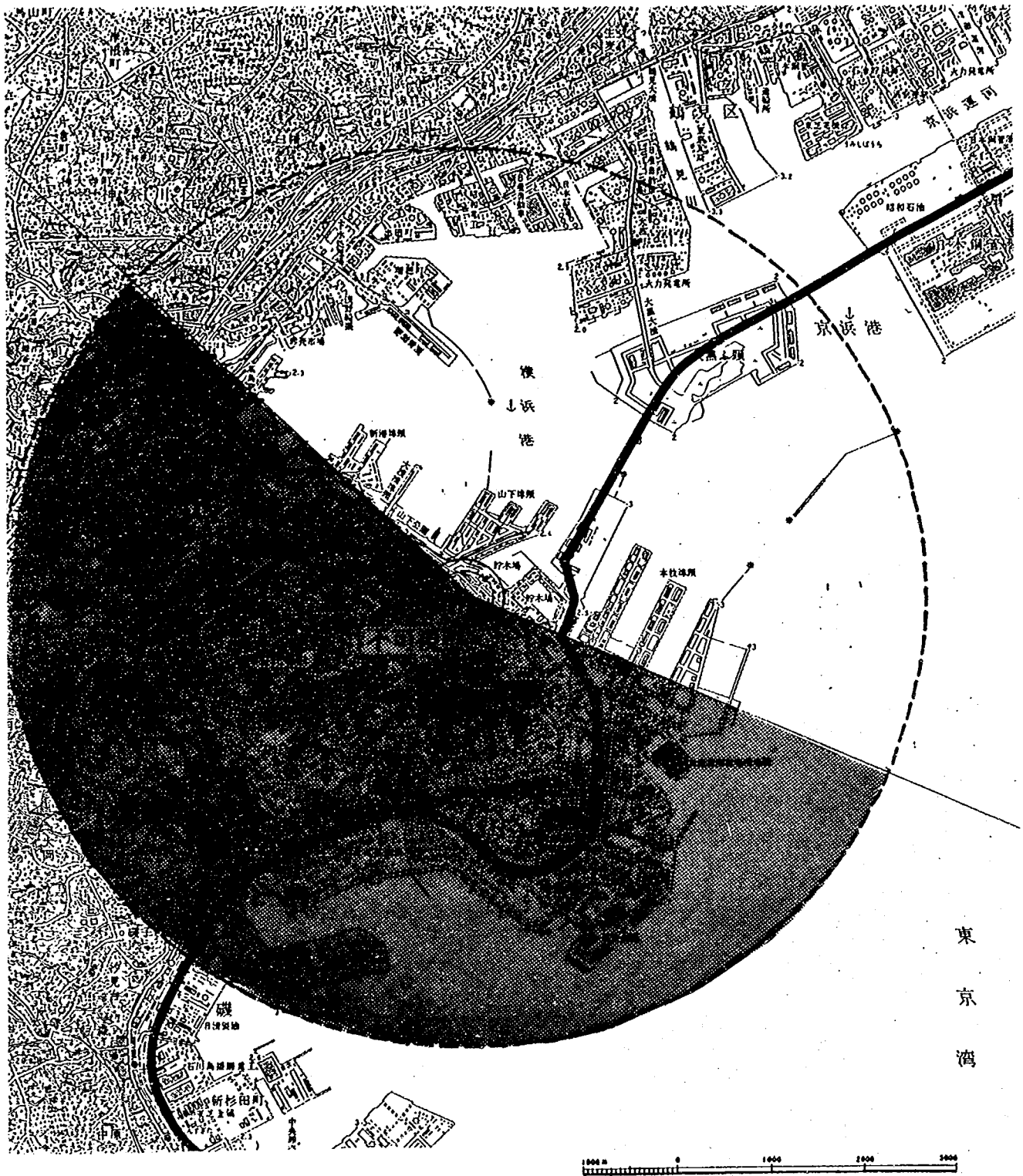
(横浜市・磯子区ヨットハーバー)



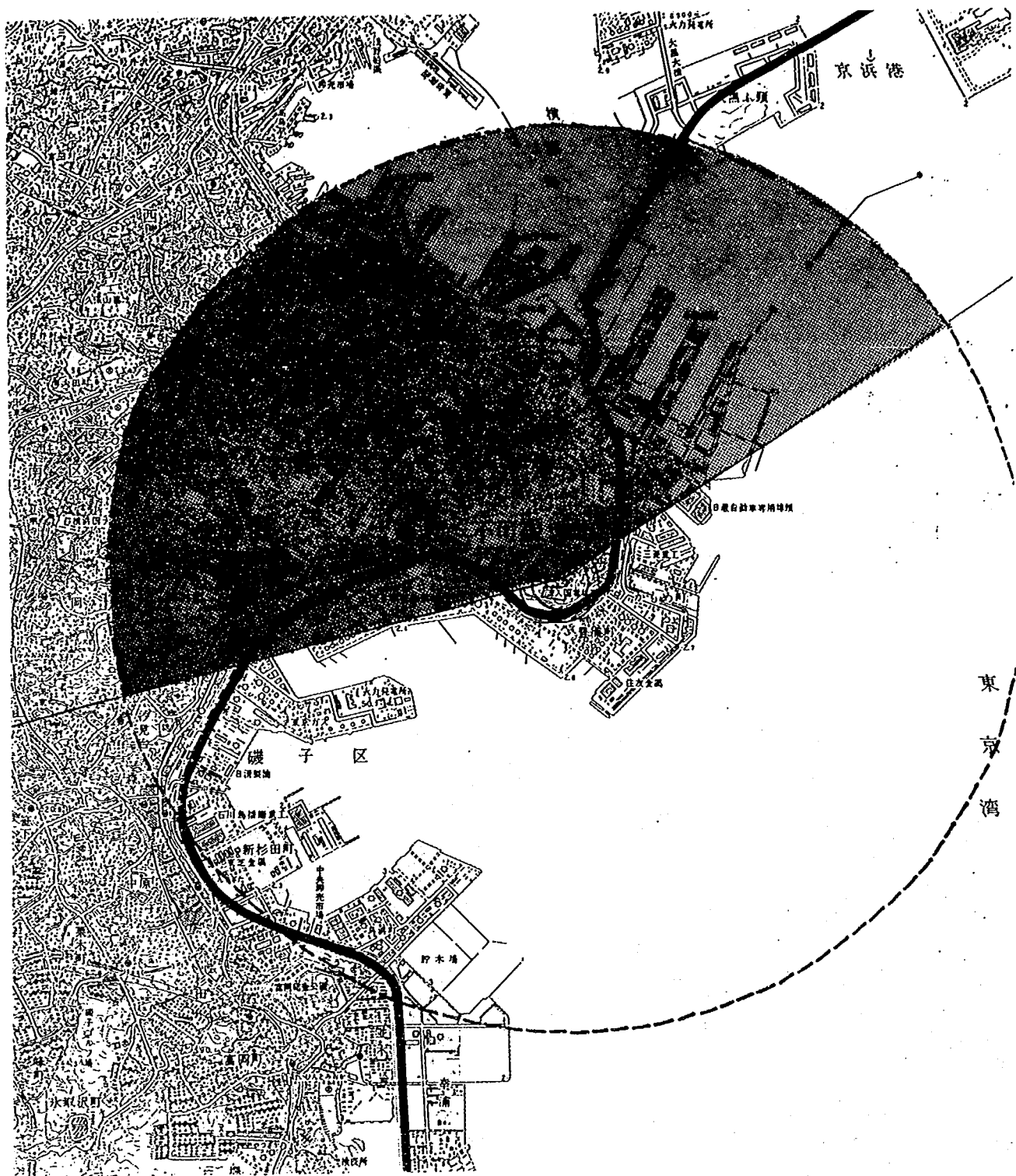
(横浜市・磯子区役所付近)



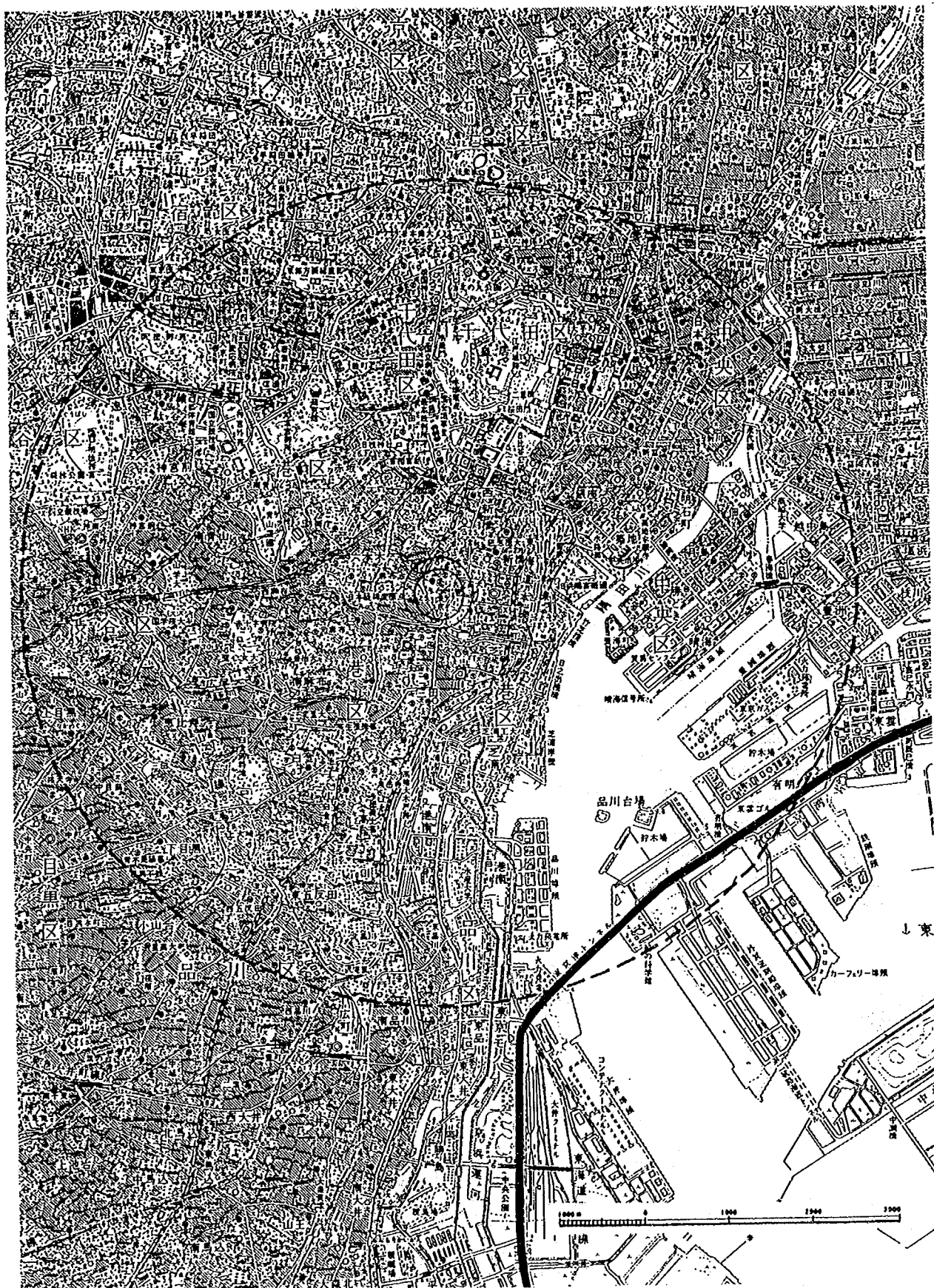
(横浜市・マリンタワー)



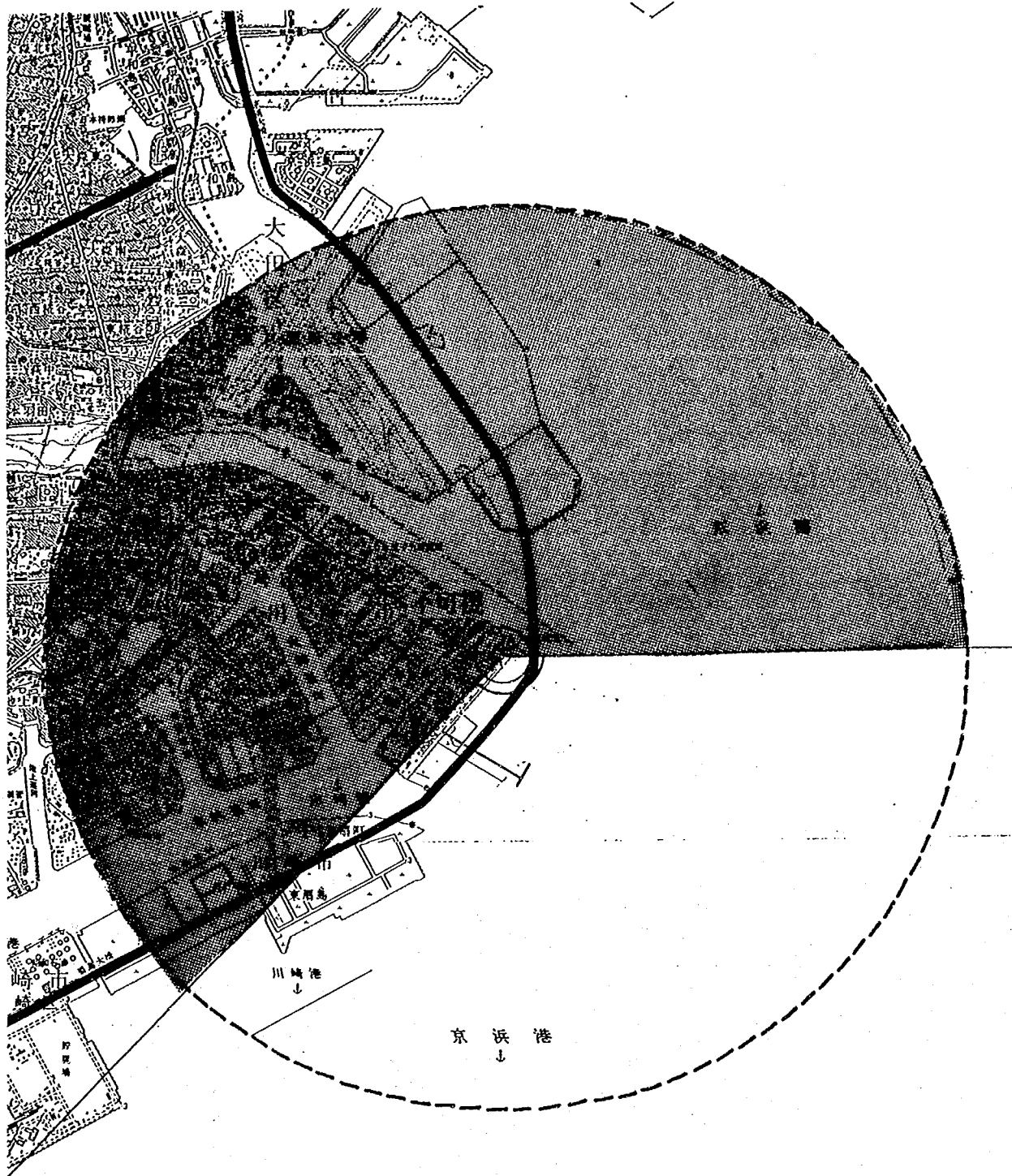
(横浜市・港の見える丘公園)



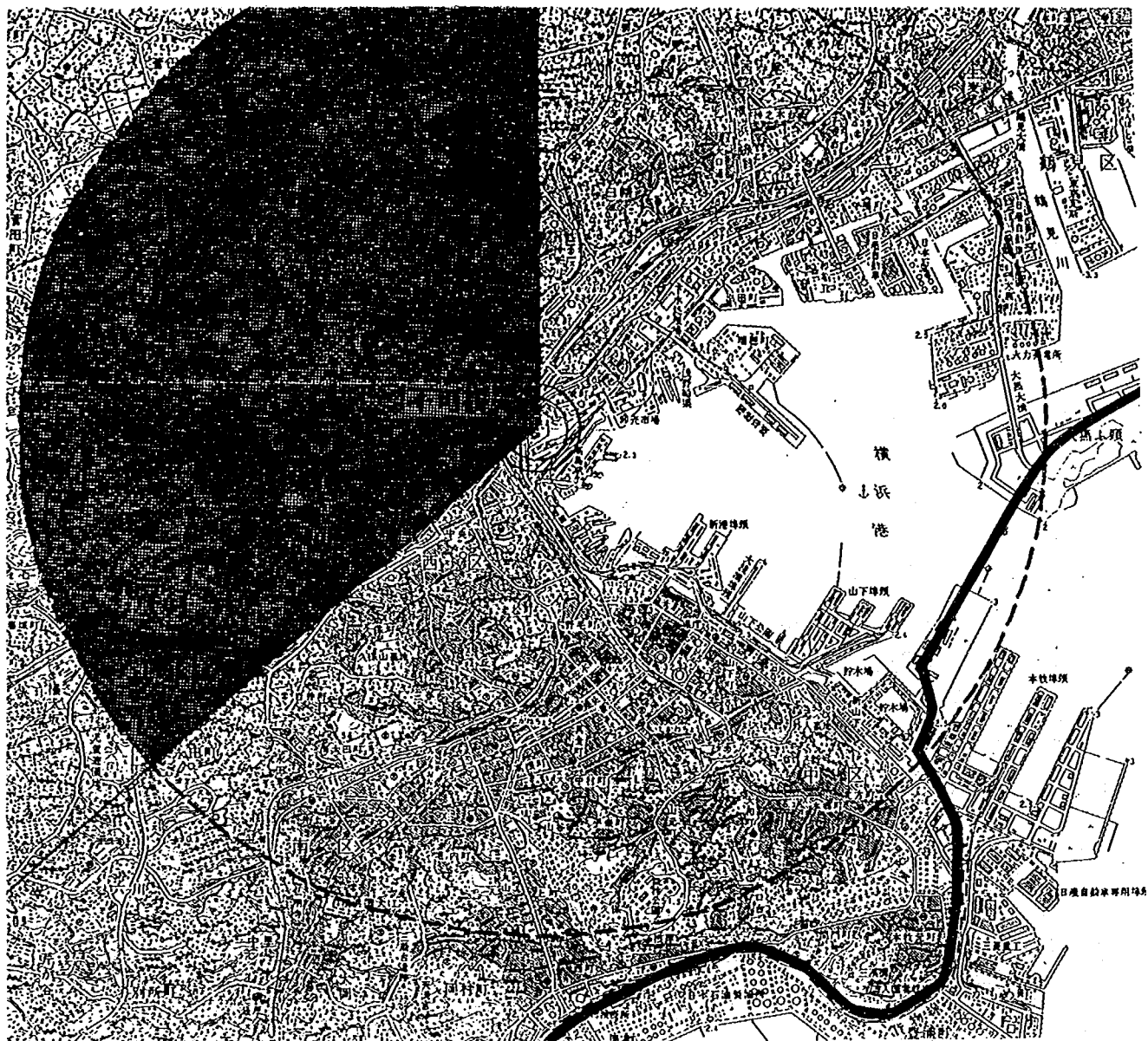
(横浜市・三溪園)



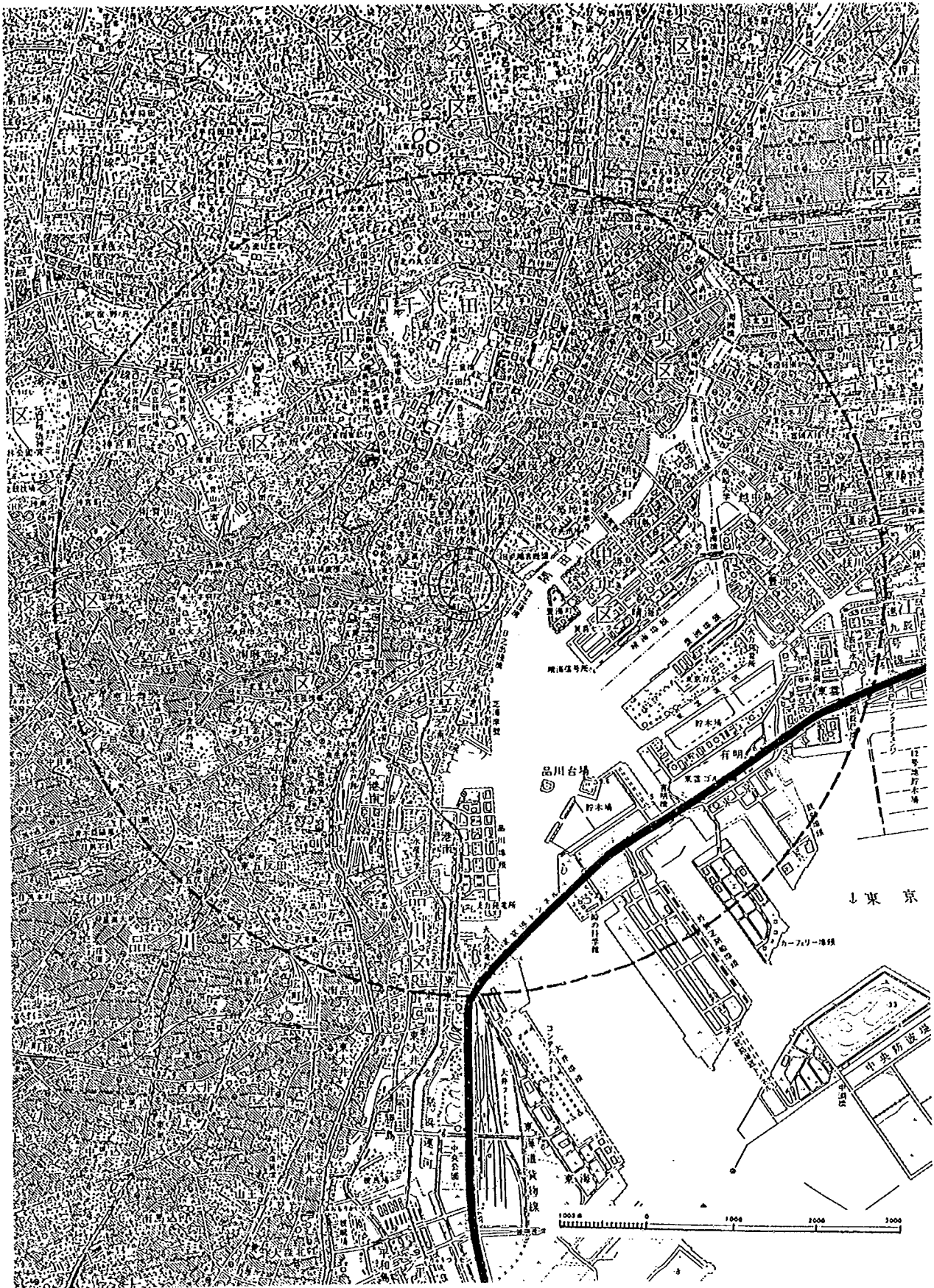
(港区・東京タワー)



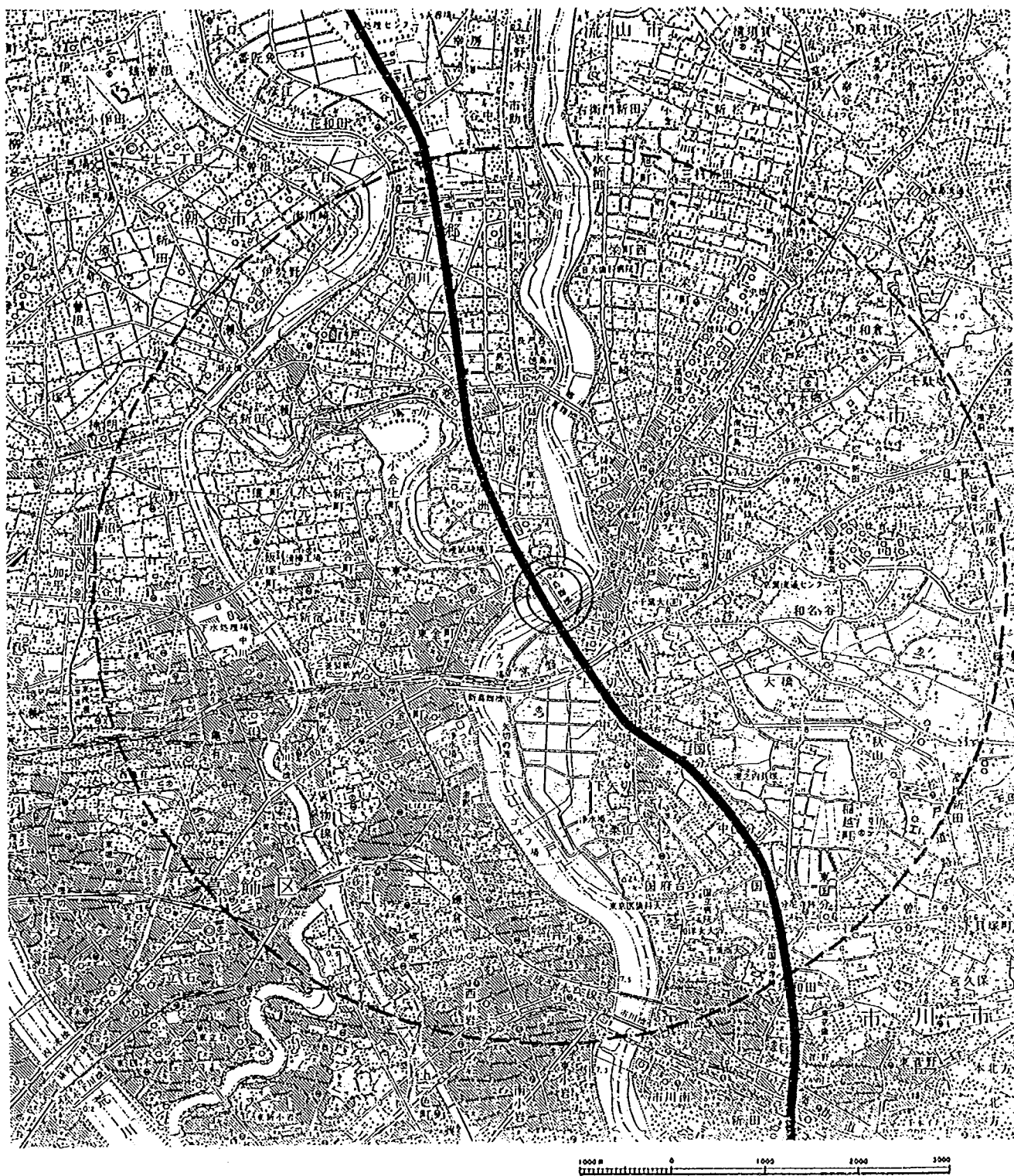
(川崎市・浮島公園)



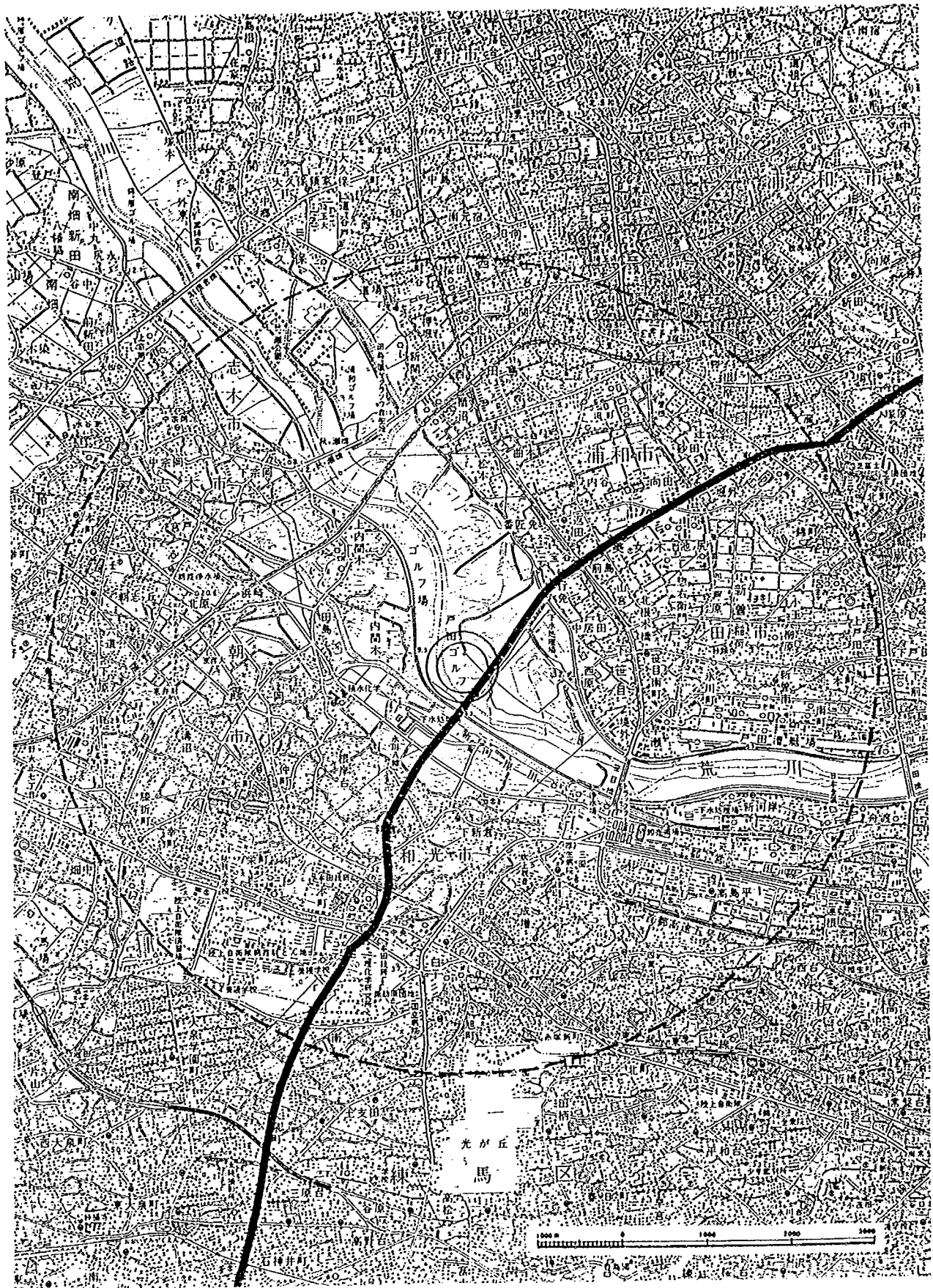
(横浜市・そごう屋上)



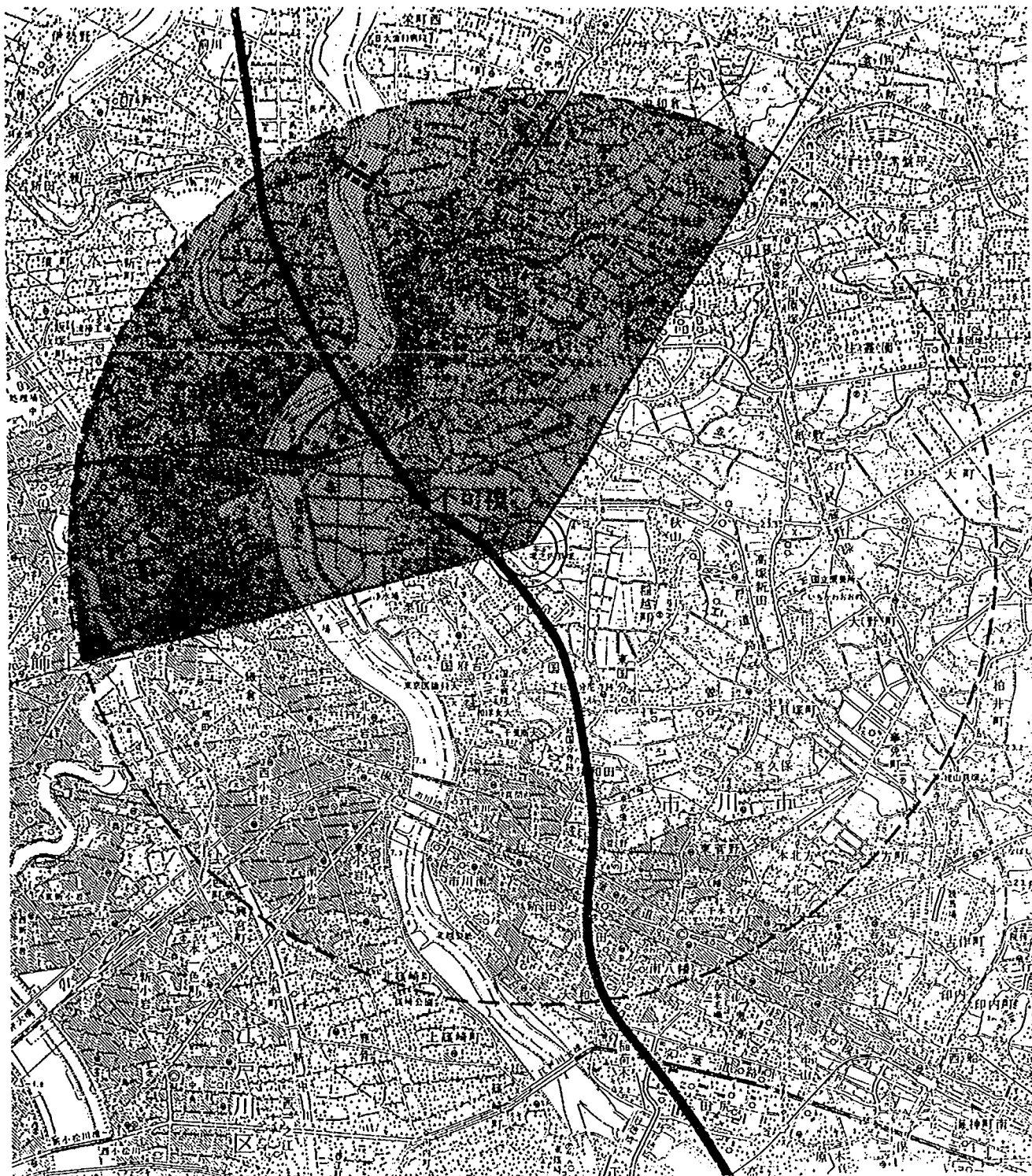
(港区・浜松町貿易センタービル)



(葛飾区・葛飾大橋)



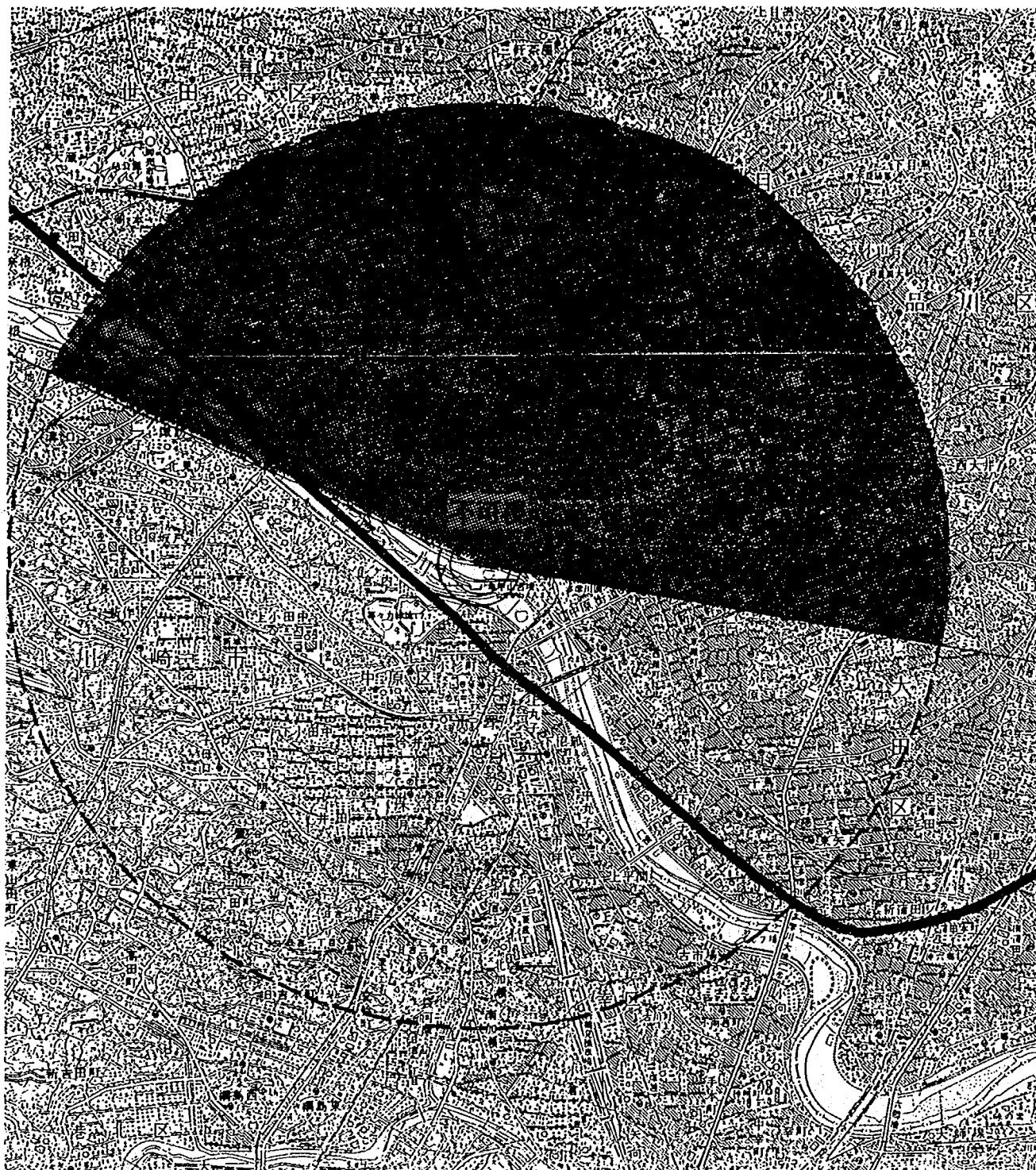
(埼玉県戸田市・戸田ゴルフ場)



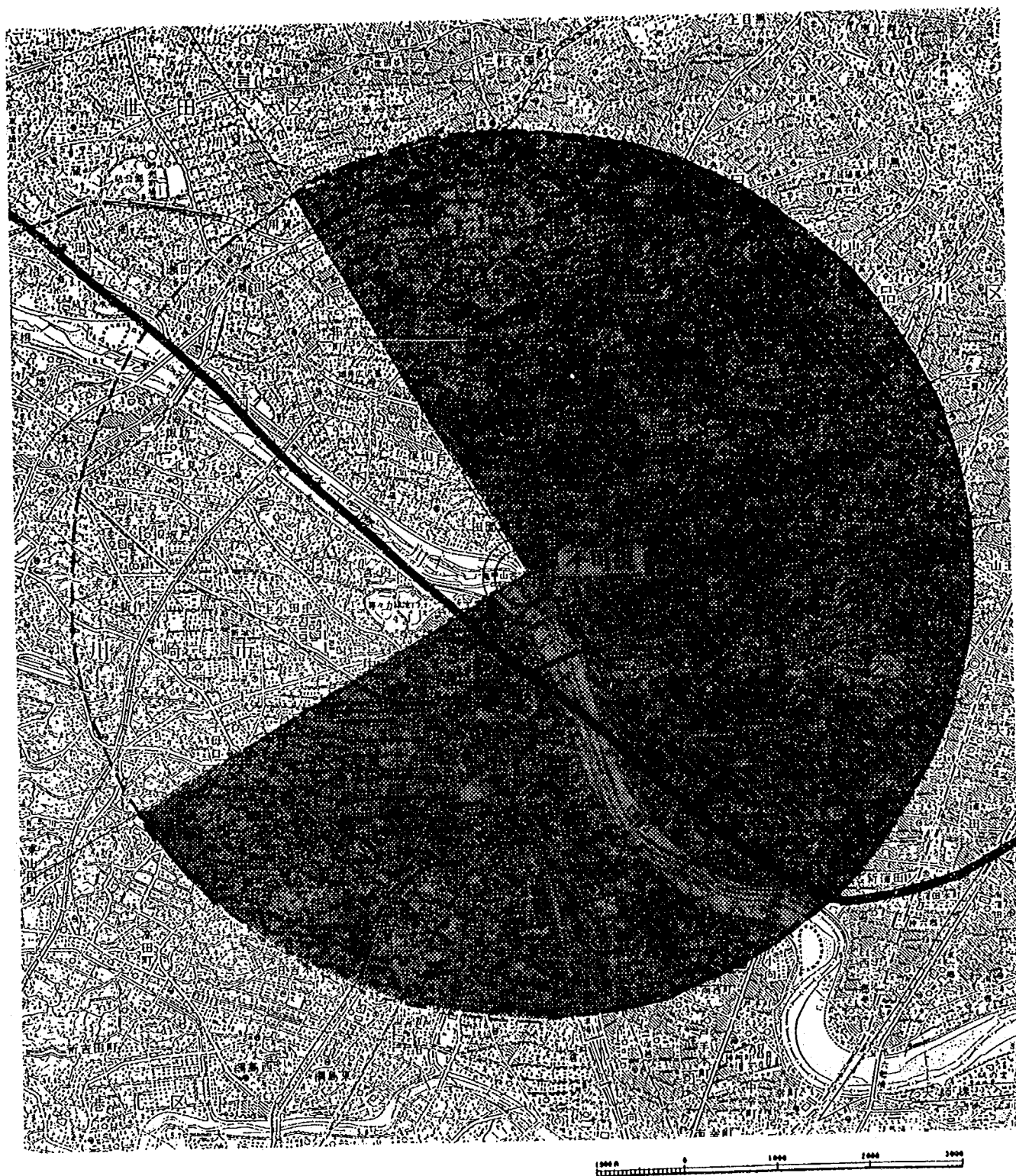
(千葉県市川市・堀之内貝塚)



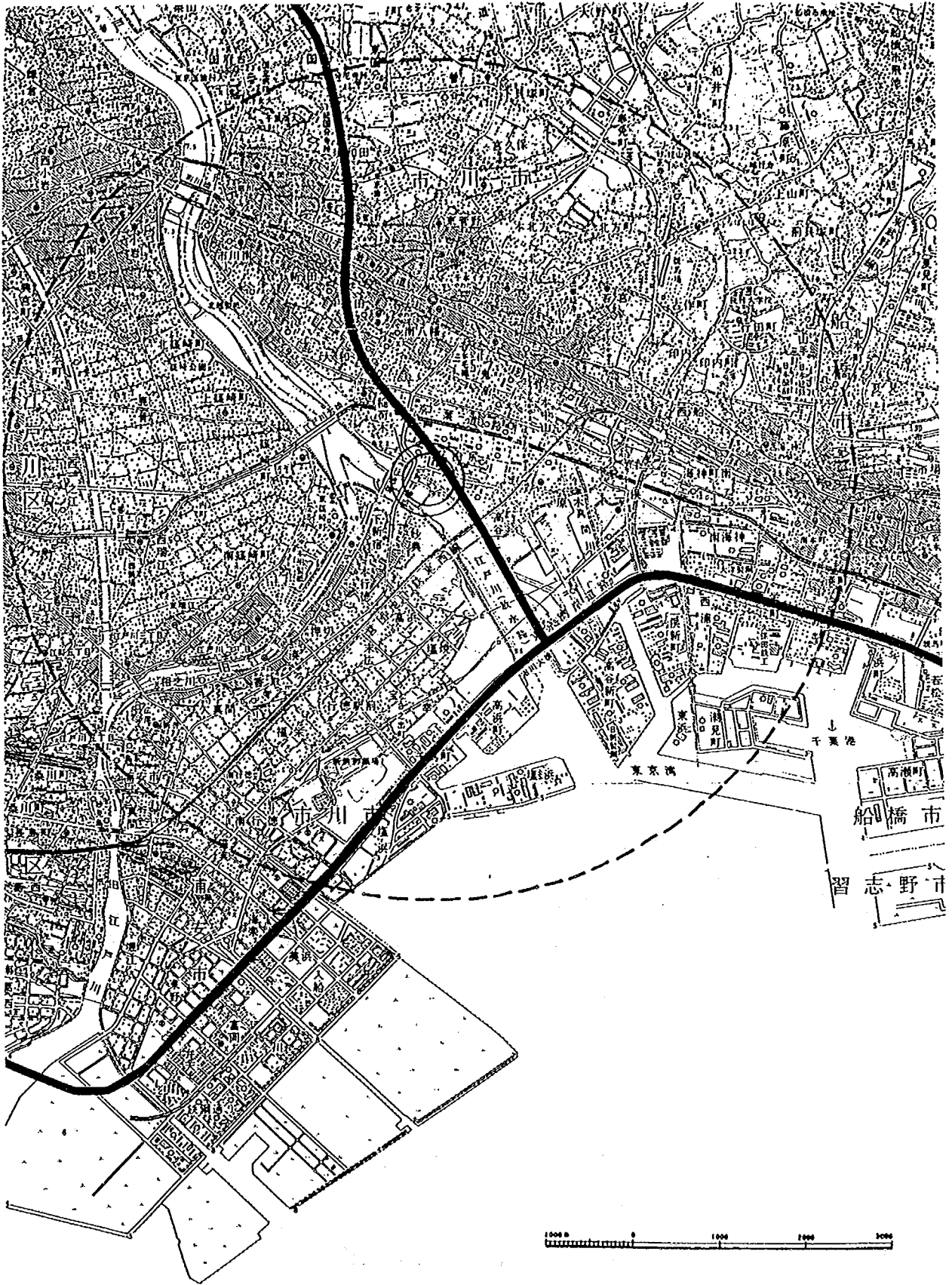
(世田谷区・兵庫島)



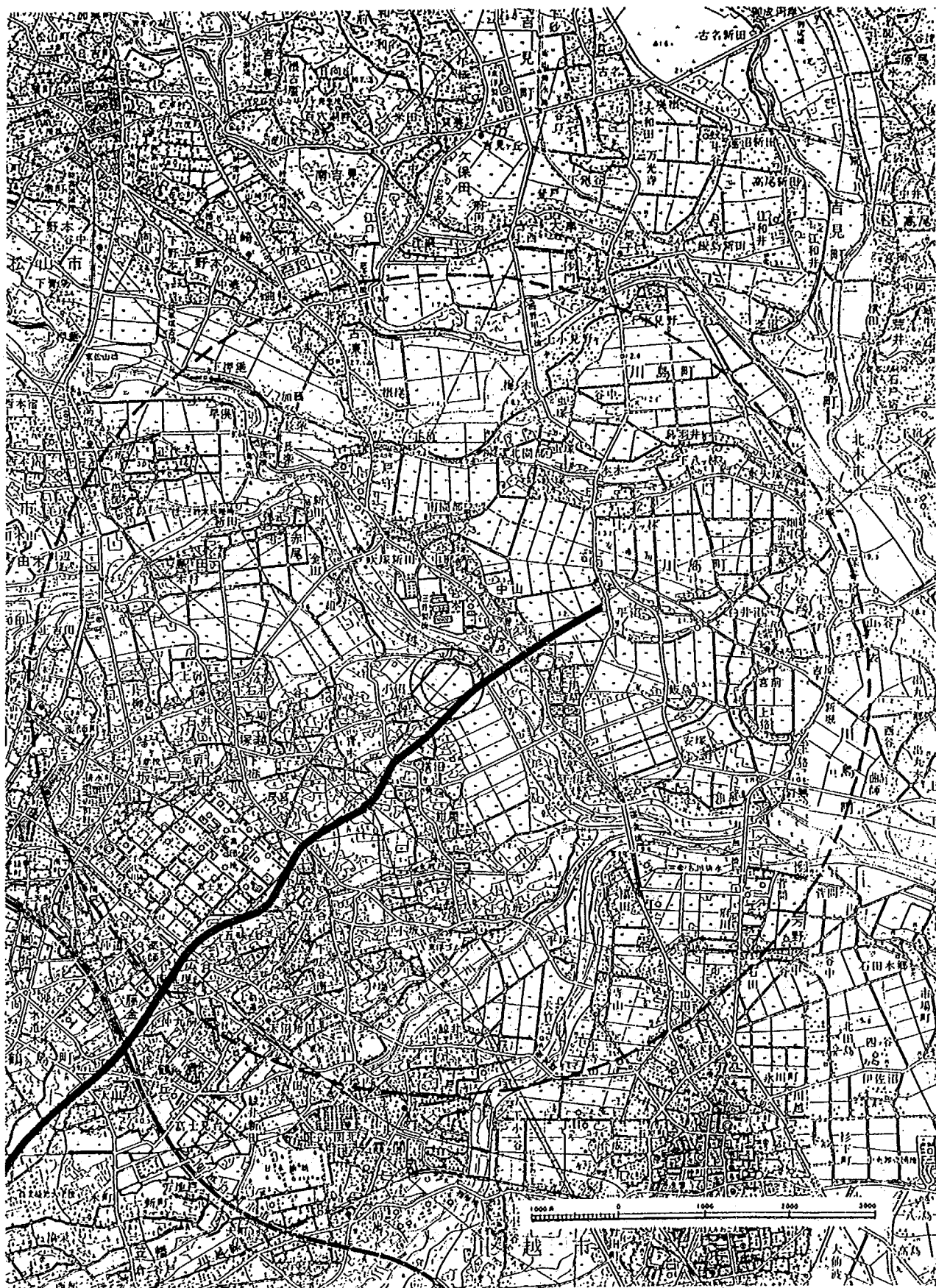
(世田谷区・巨人軍グラウンド前)



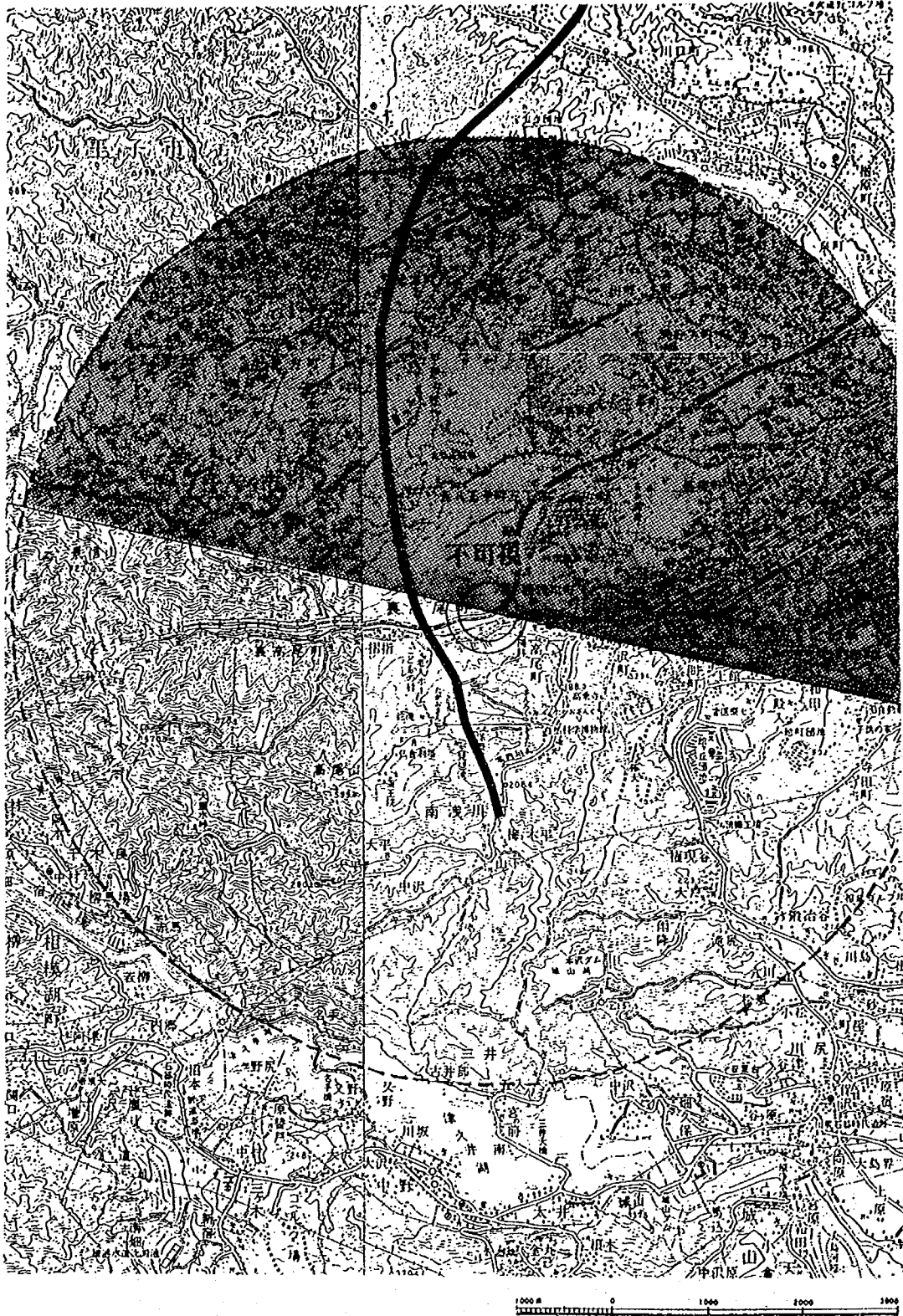
(大田区・多摩川台公園)



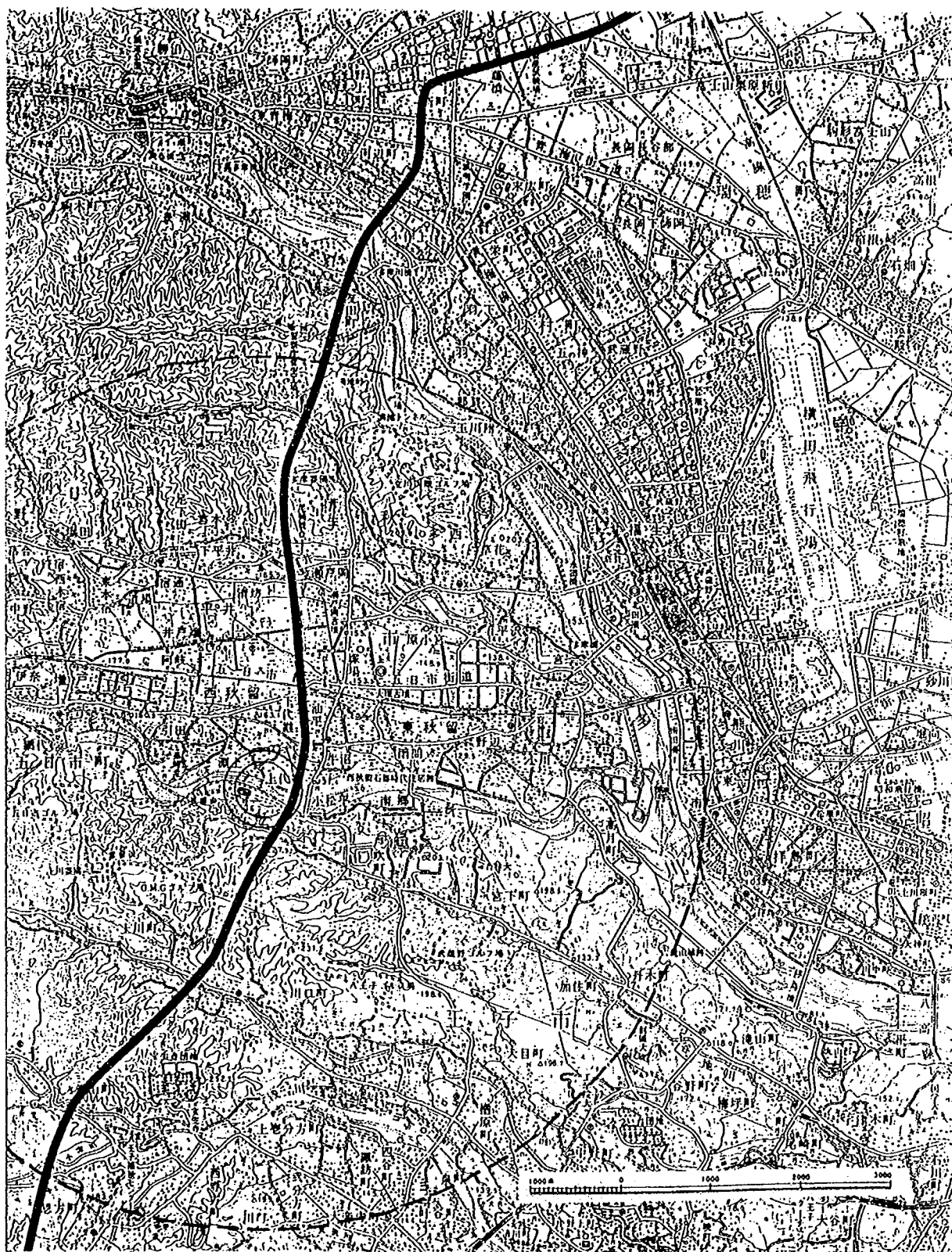
(千葉県市川市・江戸川土手)



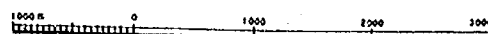
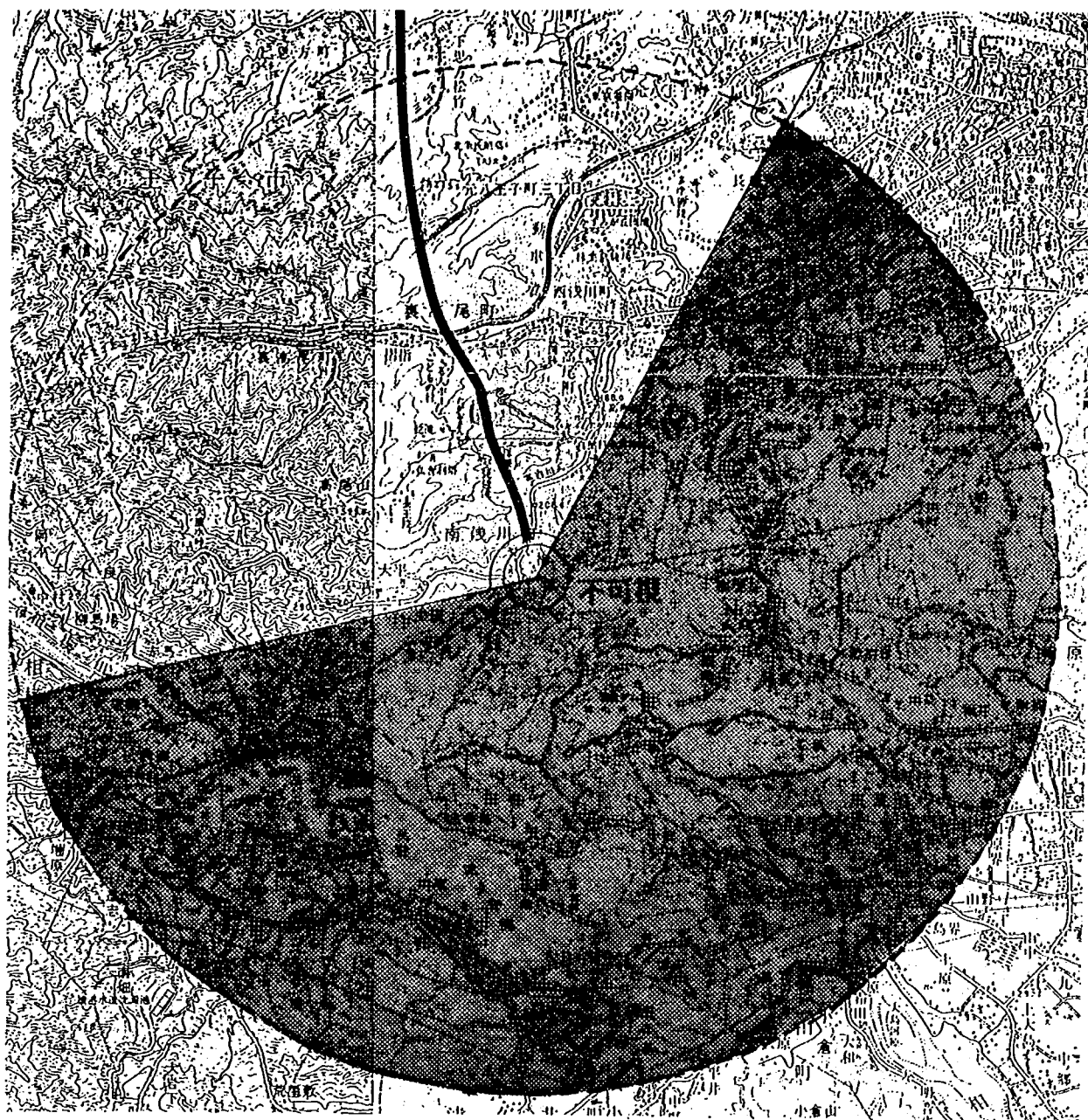
(埼玉県坂戸市・氷川神社付近)



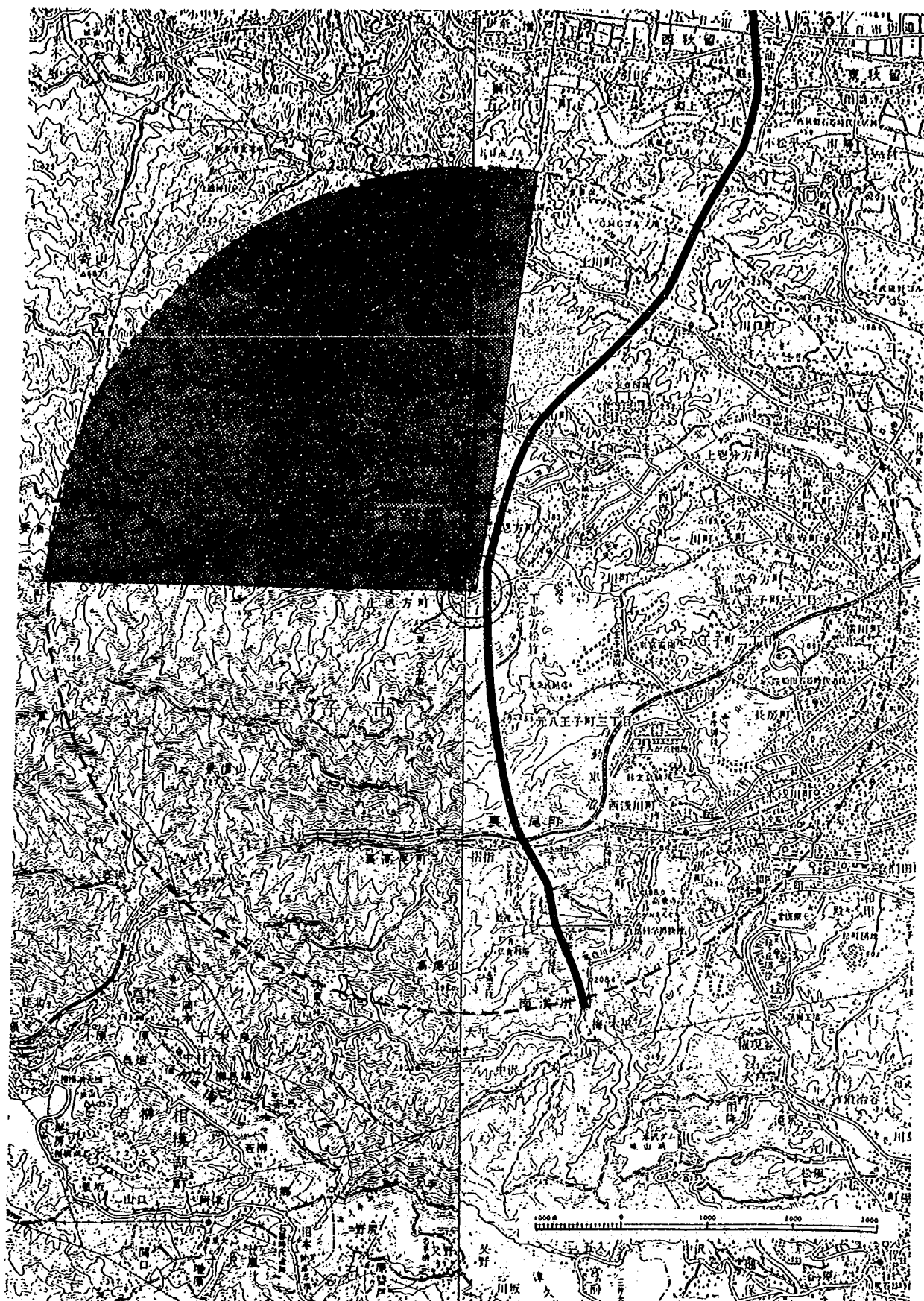
(八王子市・高尾山荒井バス停付近)



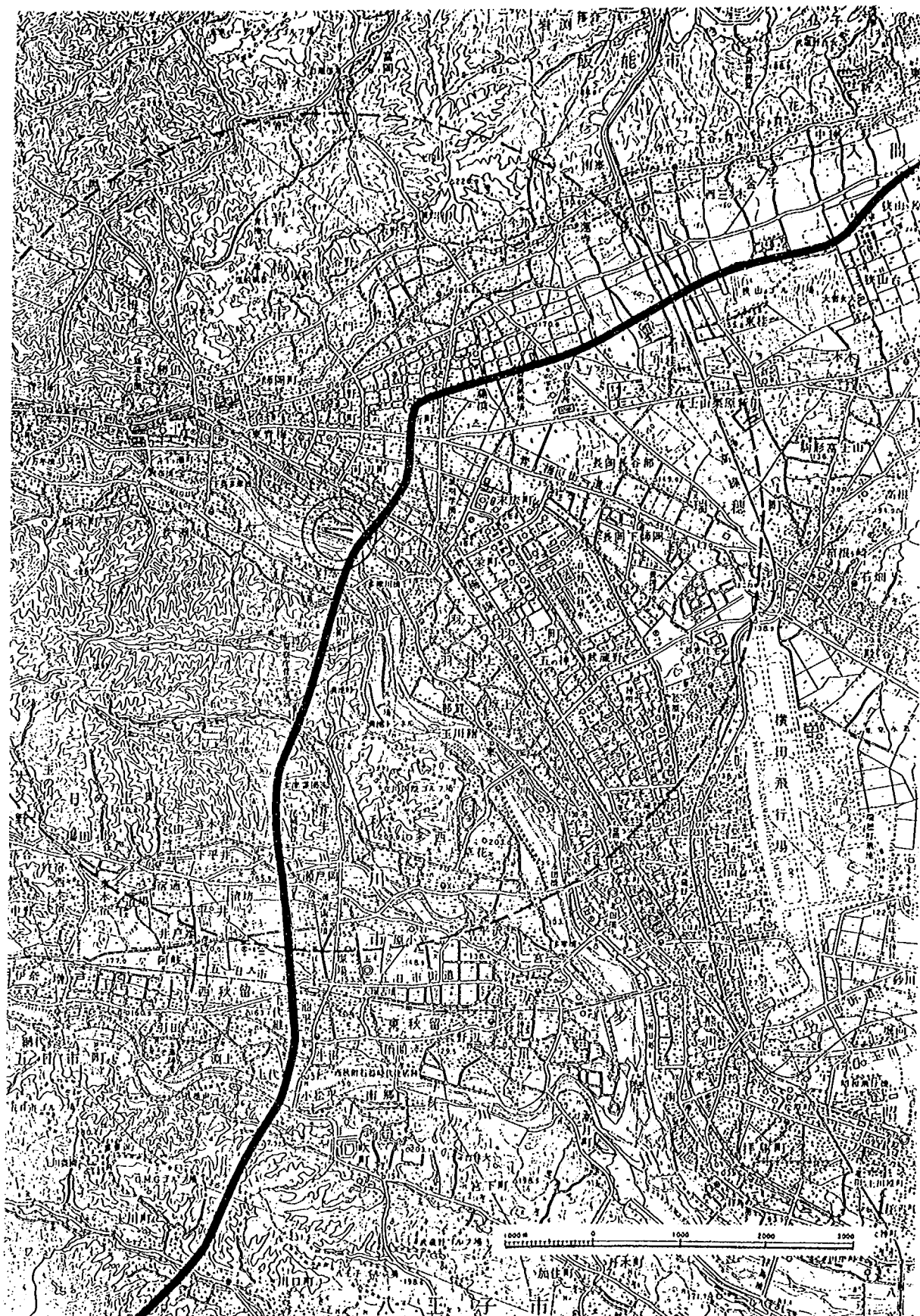
(八王子市・秋川サマーランド前)



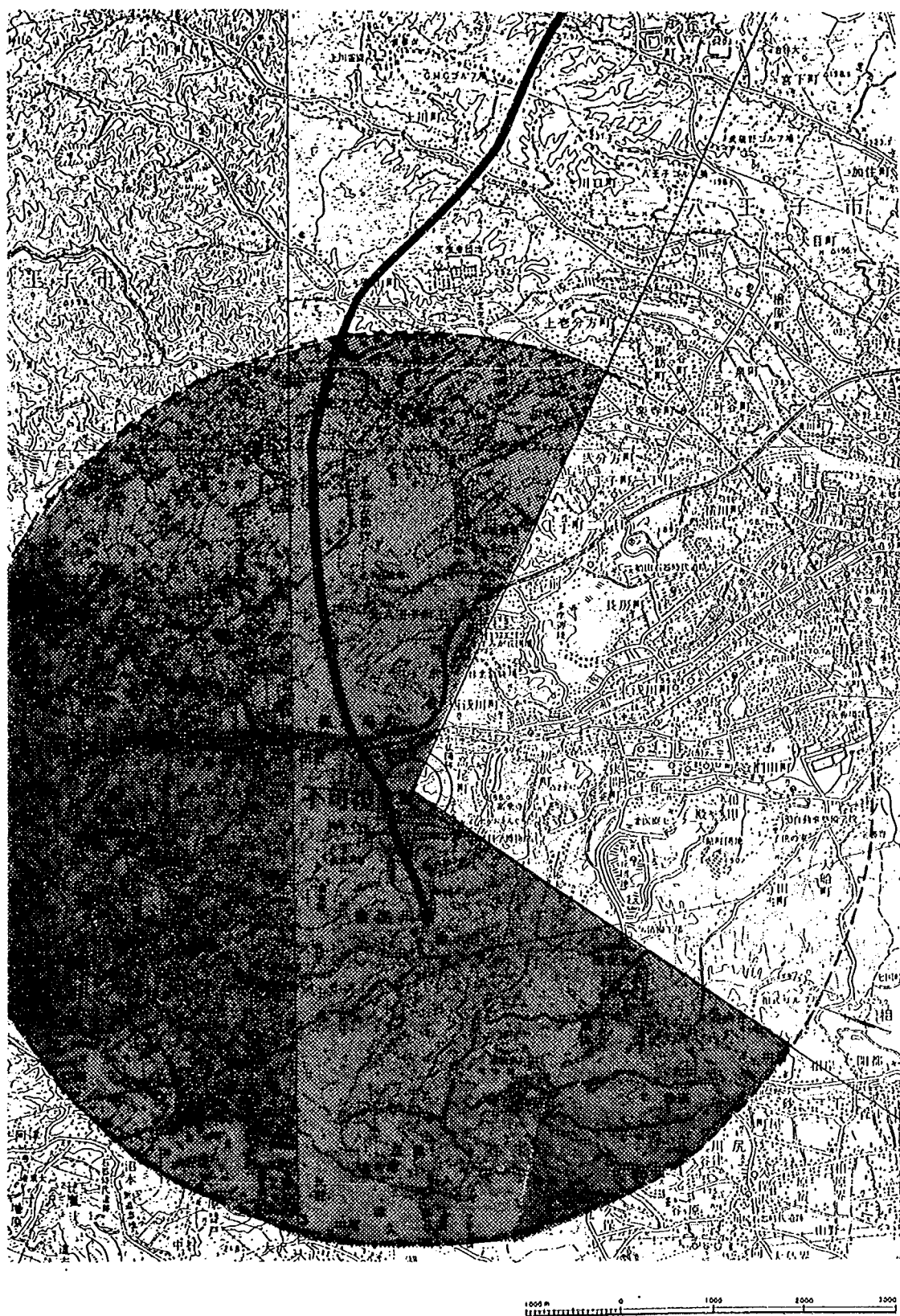
(八王子市・梅の木平)



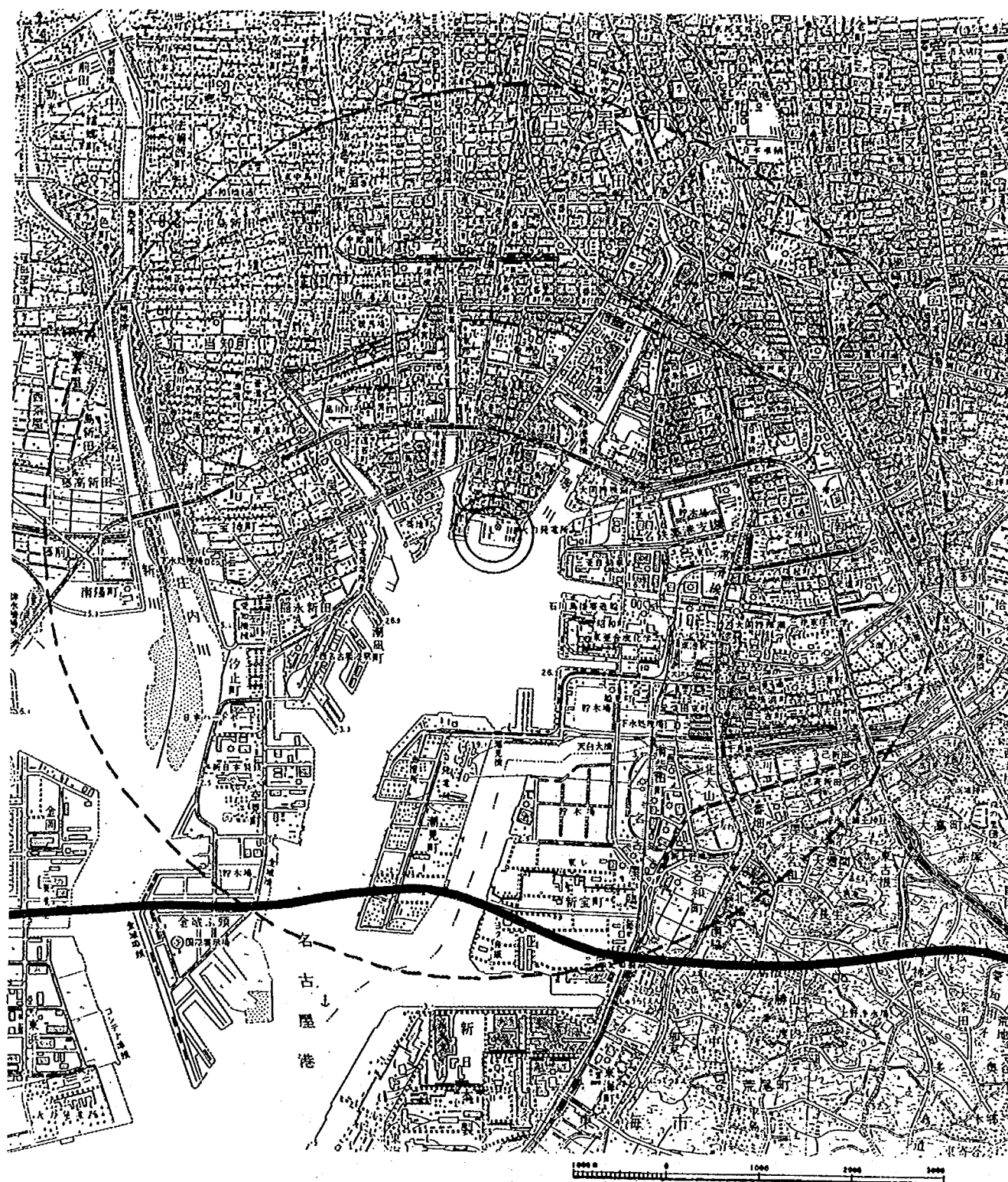
(八王子市・恩方浄福寺)



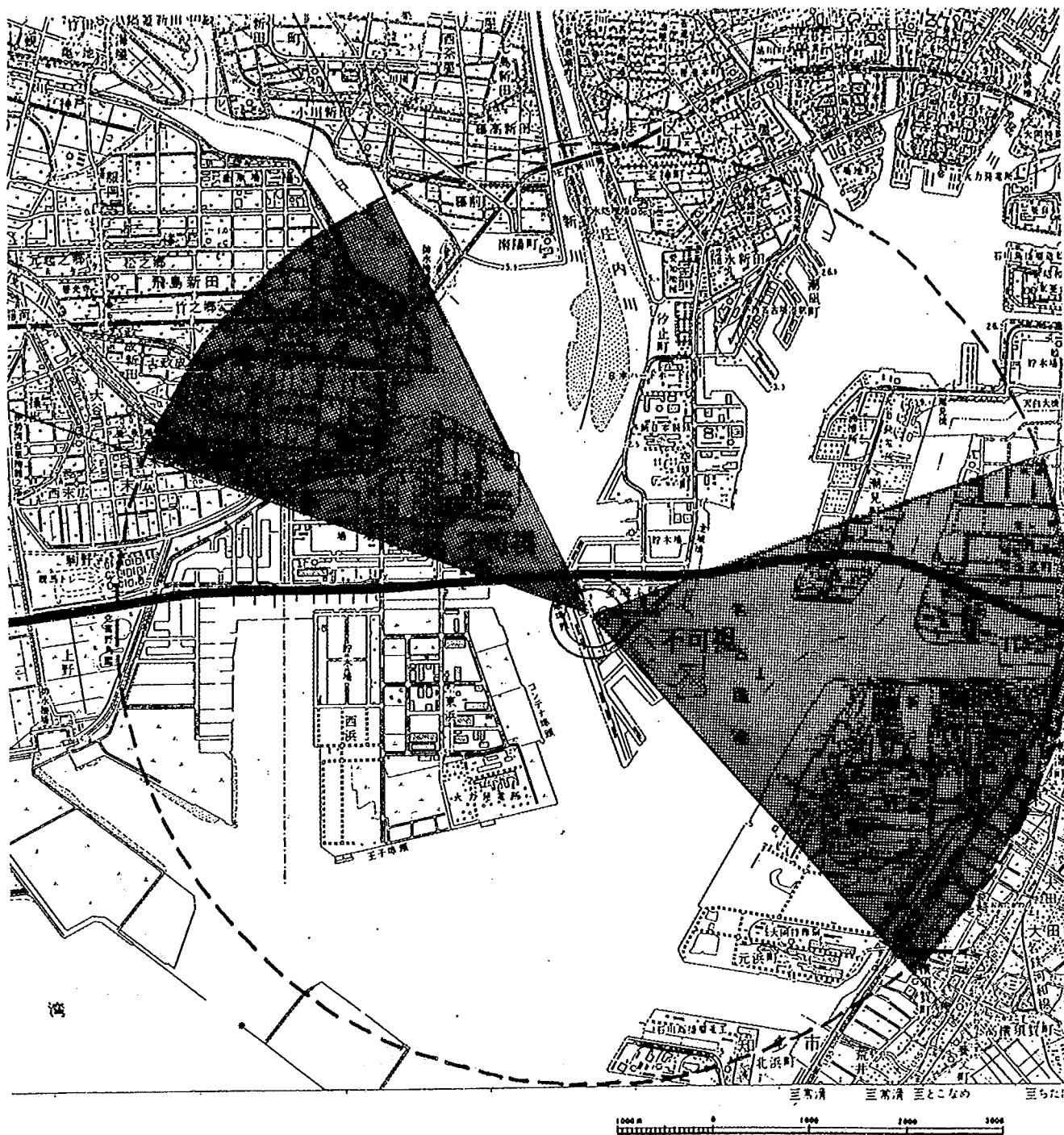
(青梅市・多摩川河辺町 1 丁目付近)



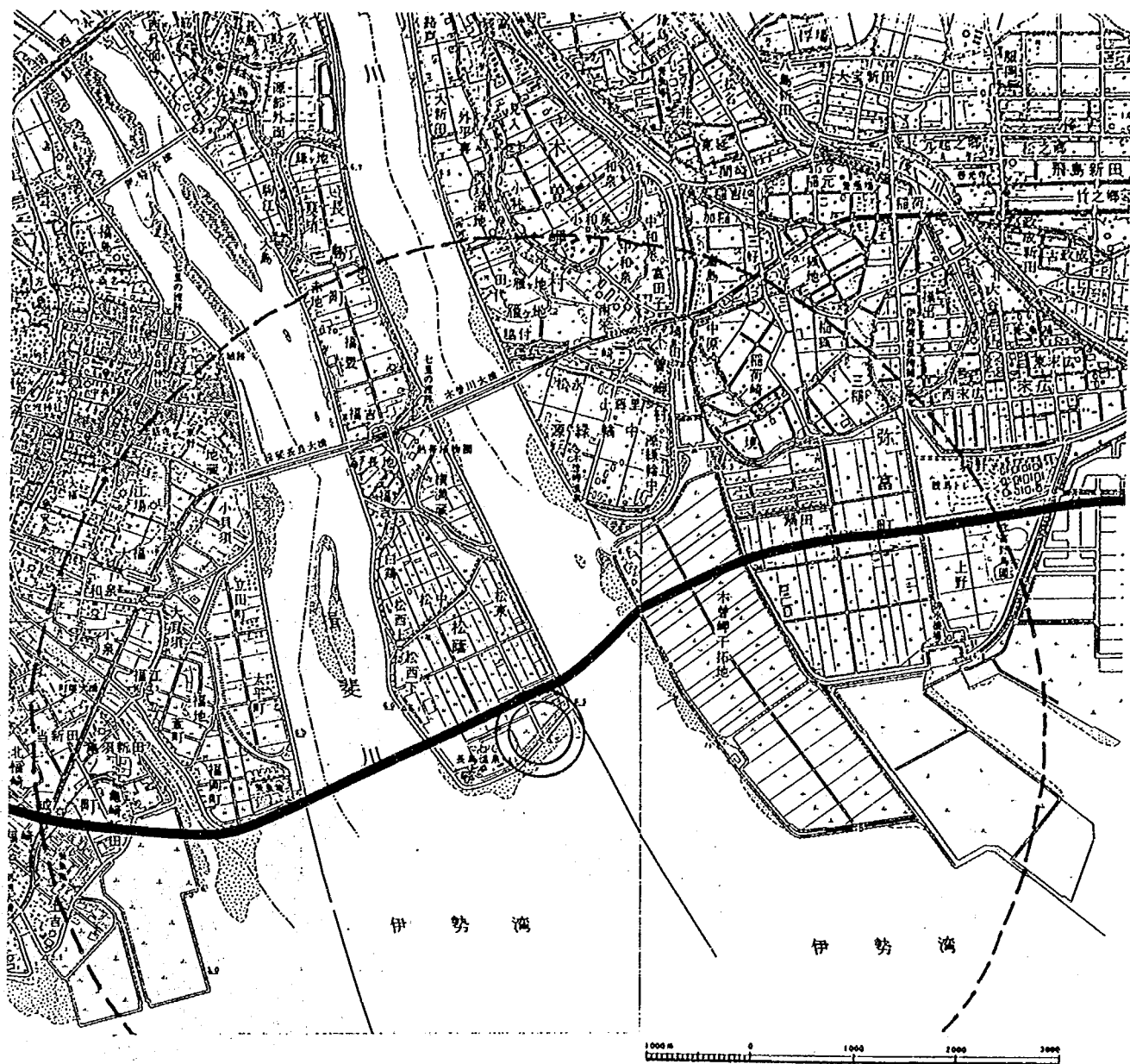
(八王子市・高尾山金比羅見晴展望台)



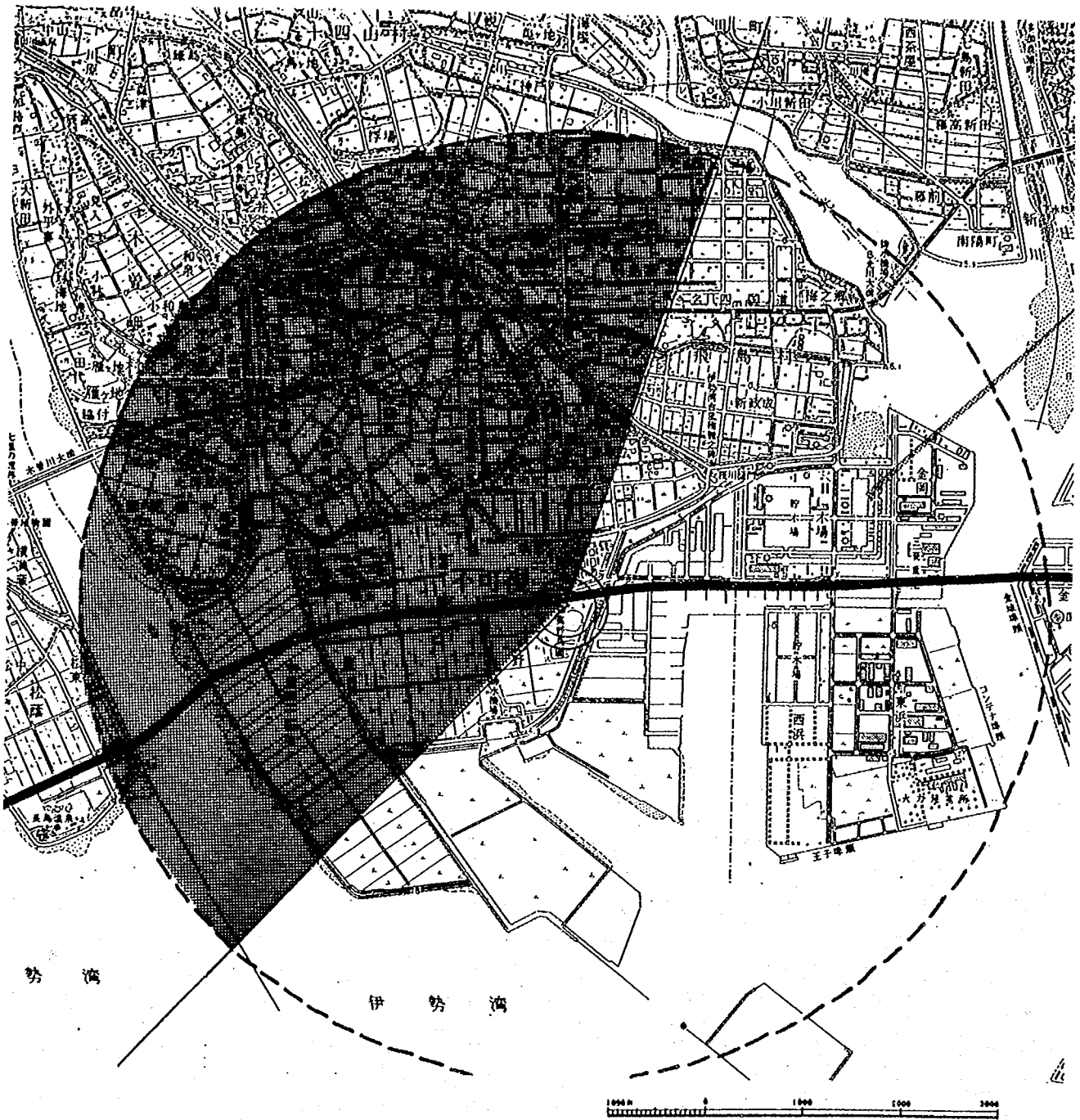
(名古屋市・名古屋ポートタワー)



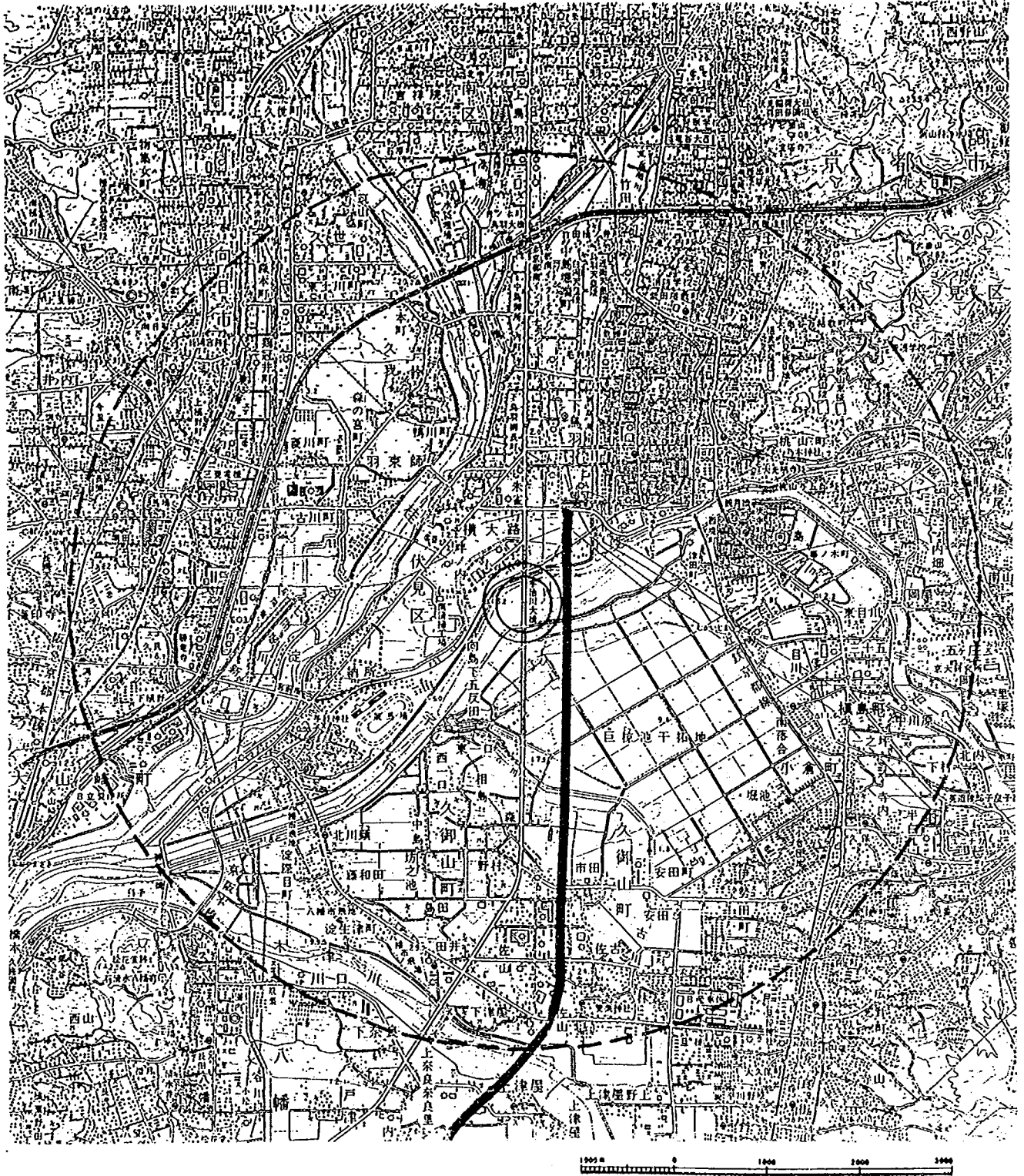
(名古屋市・金城埠頭見本市ドーム入口)



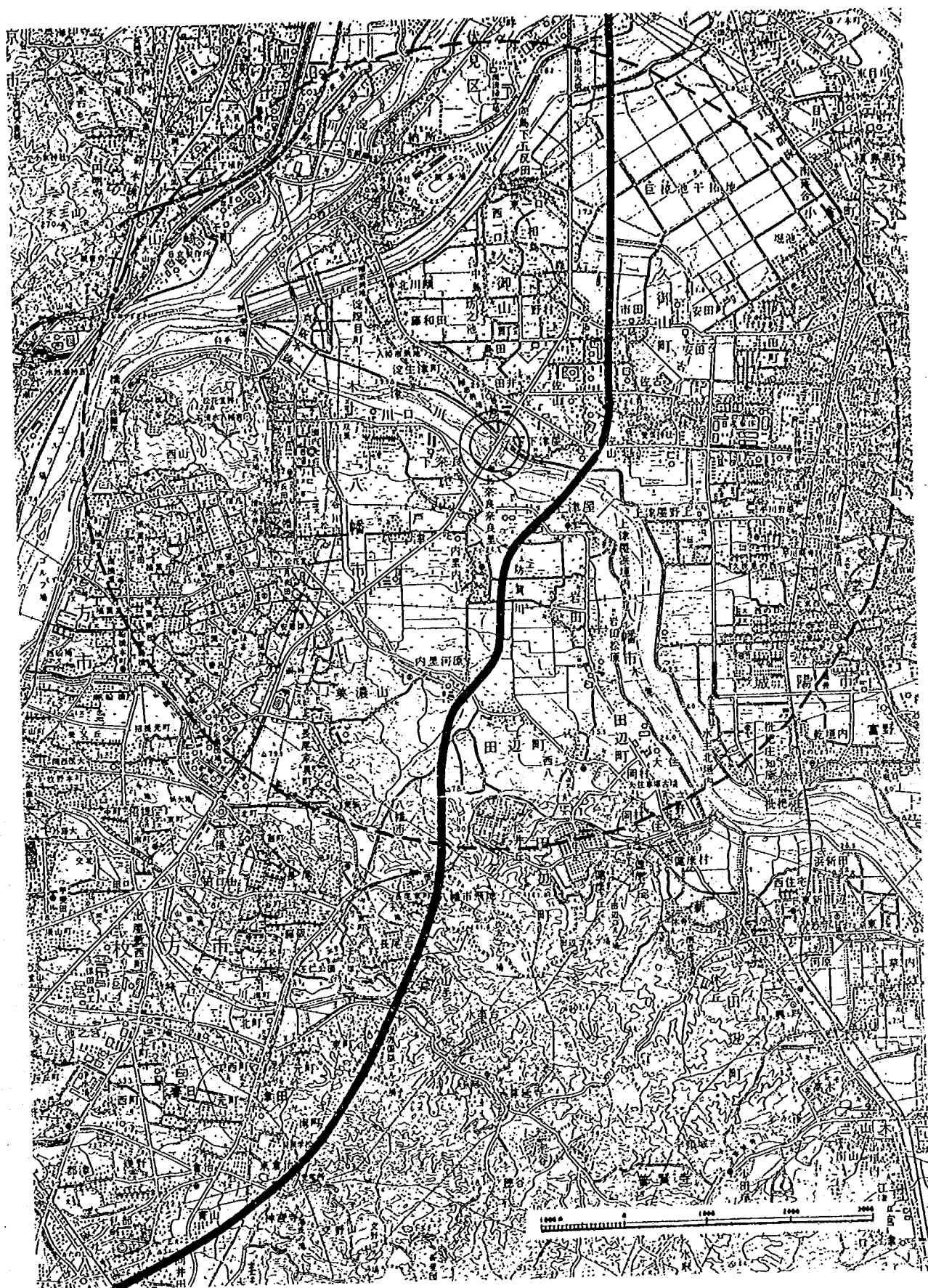
(三重県長島町・長島温泉)



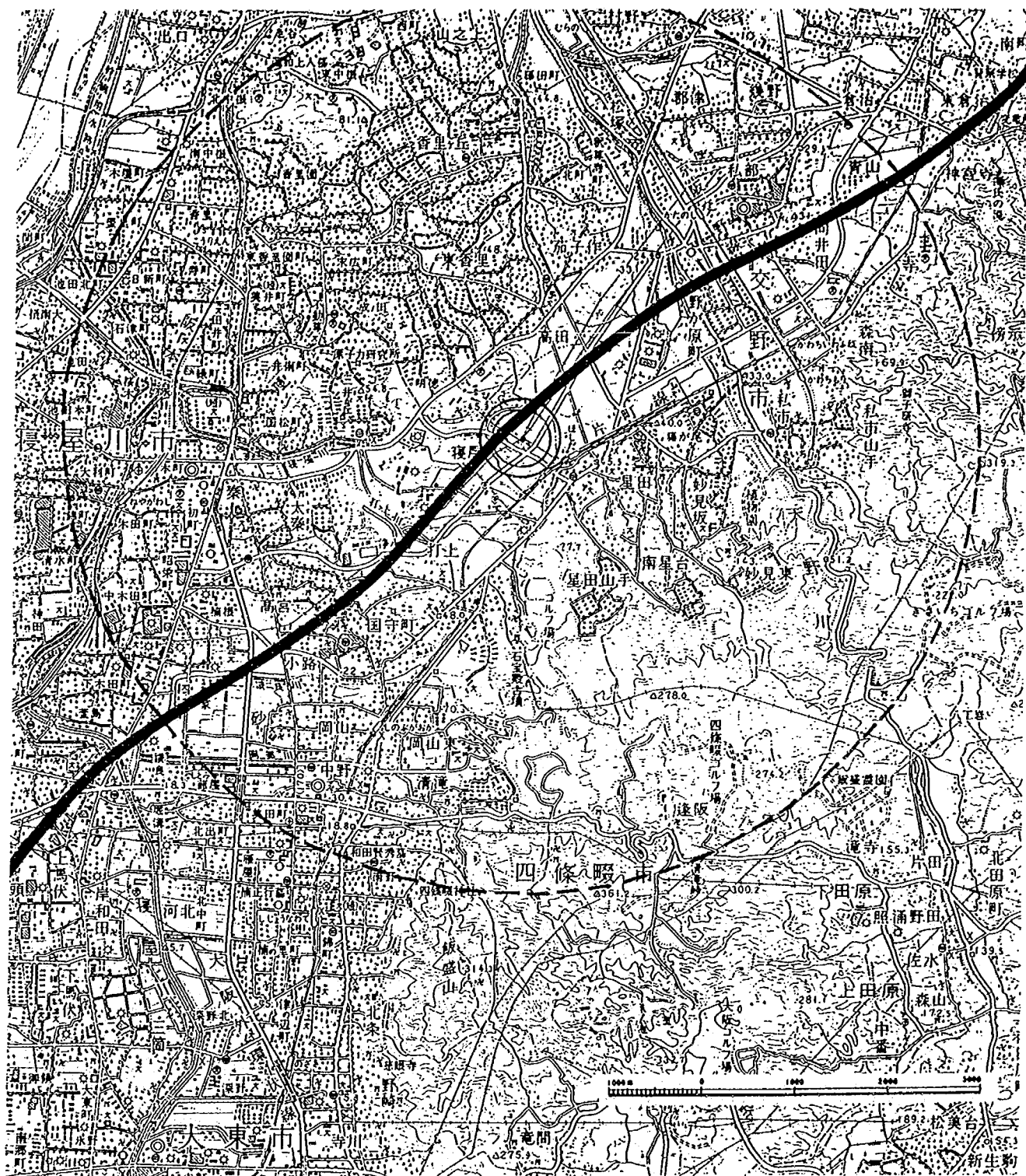
(名古屋市・弥富野鳥公園)



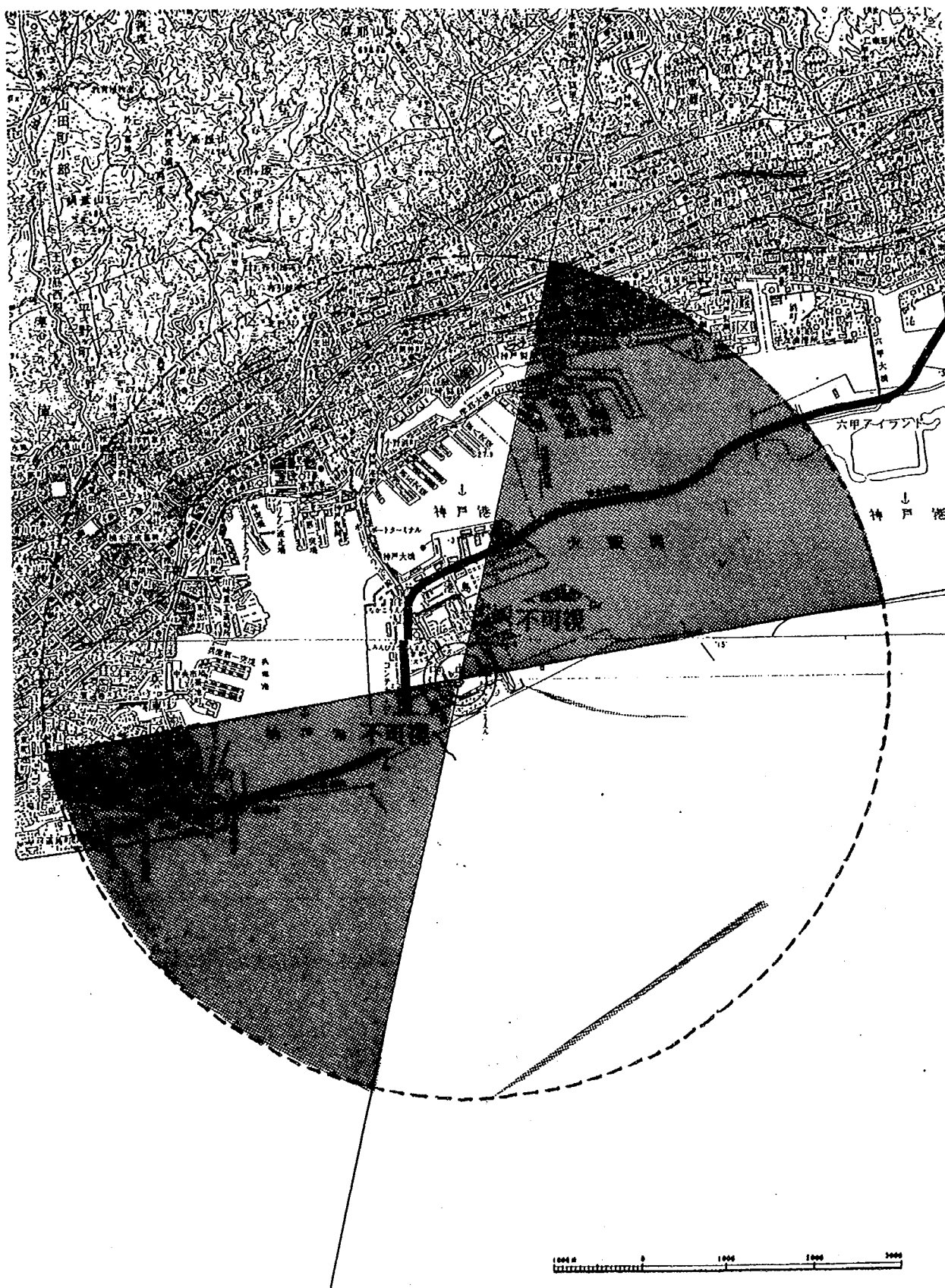
(京都市・宇治川大橋)



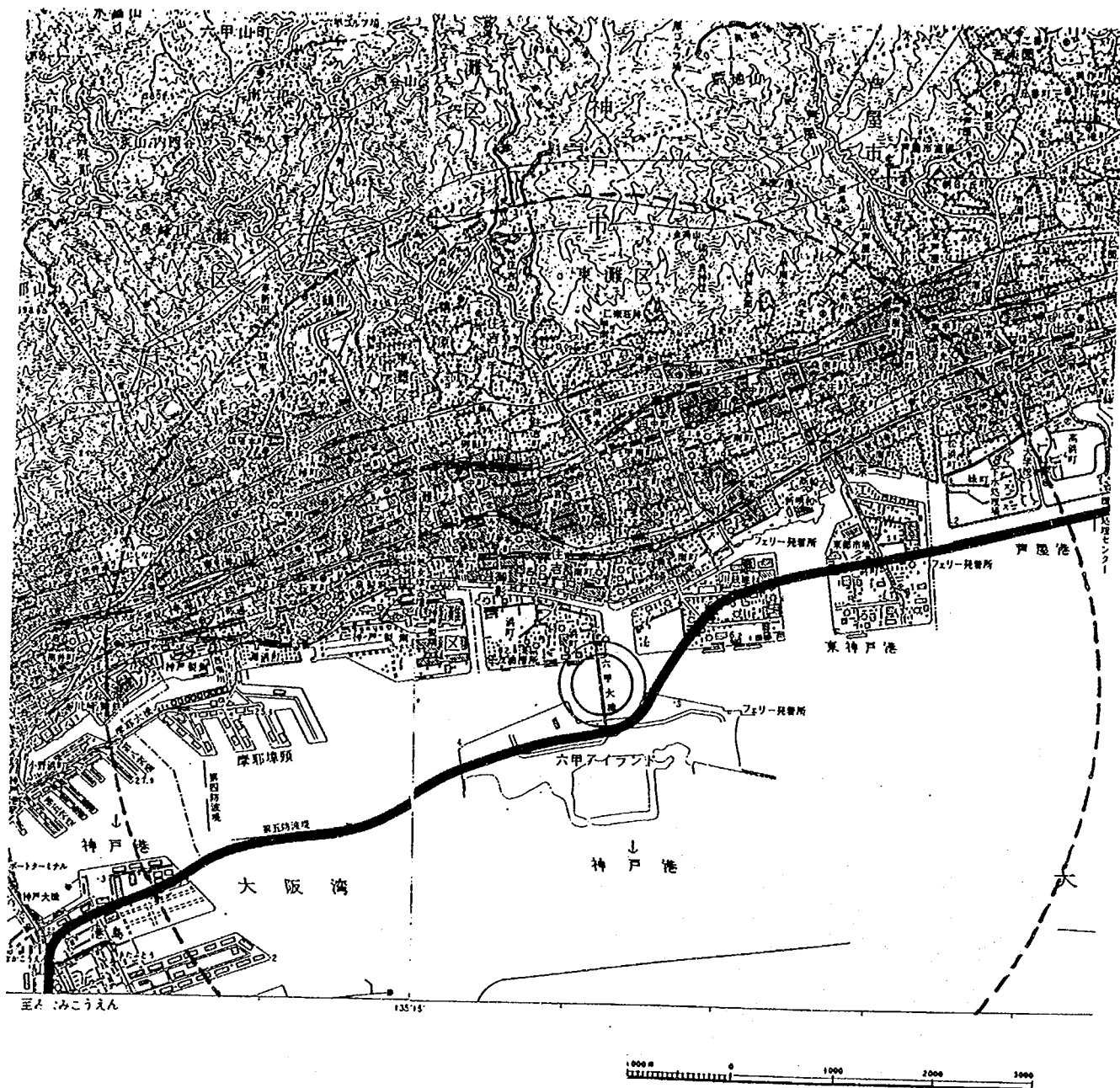
(大阪府八幡市・木津川大橋)



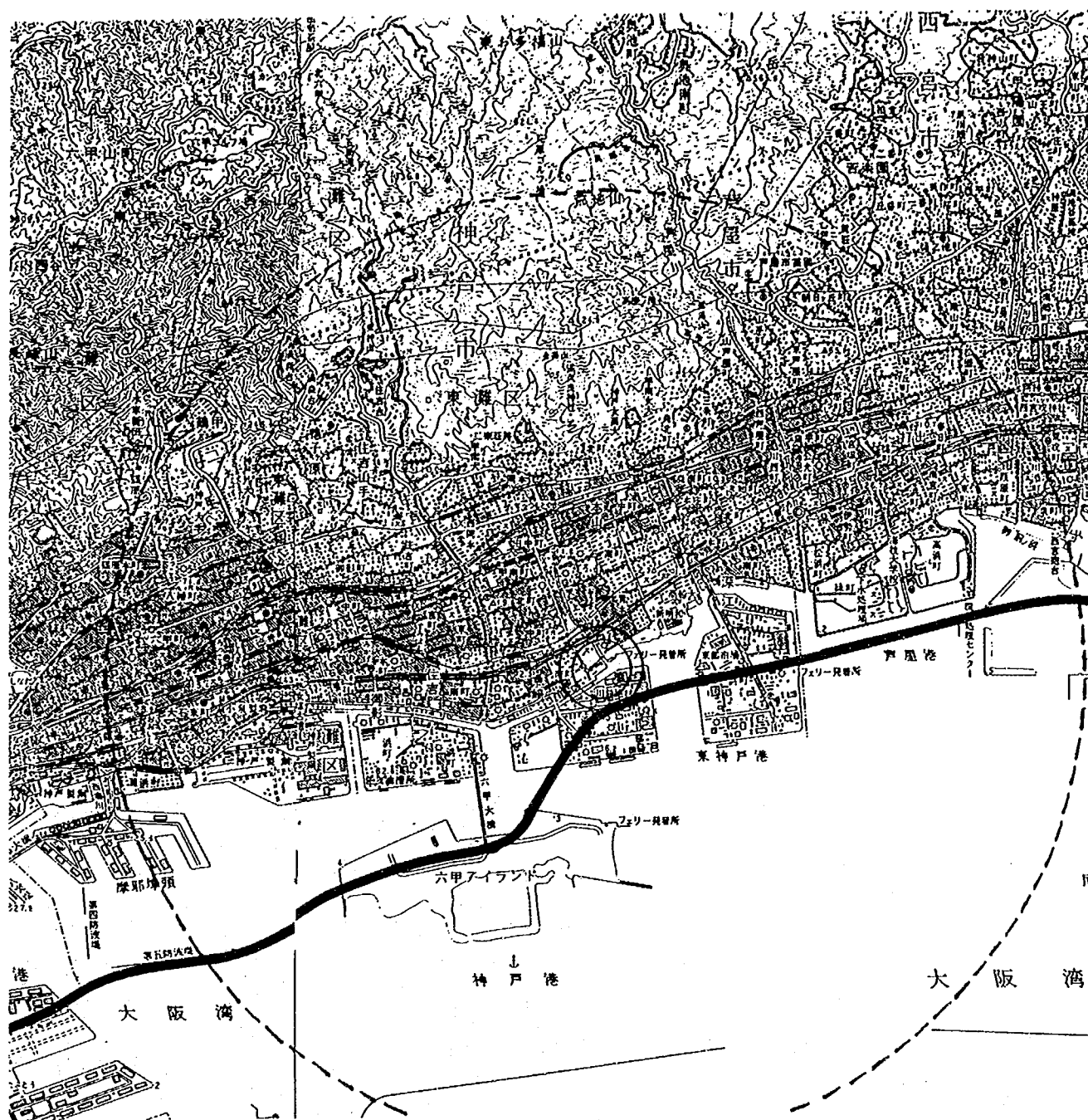
(大阪府四條市・寢屋長者屋敷跡)



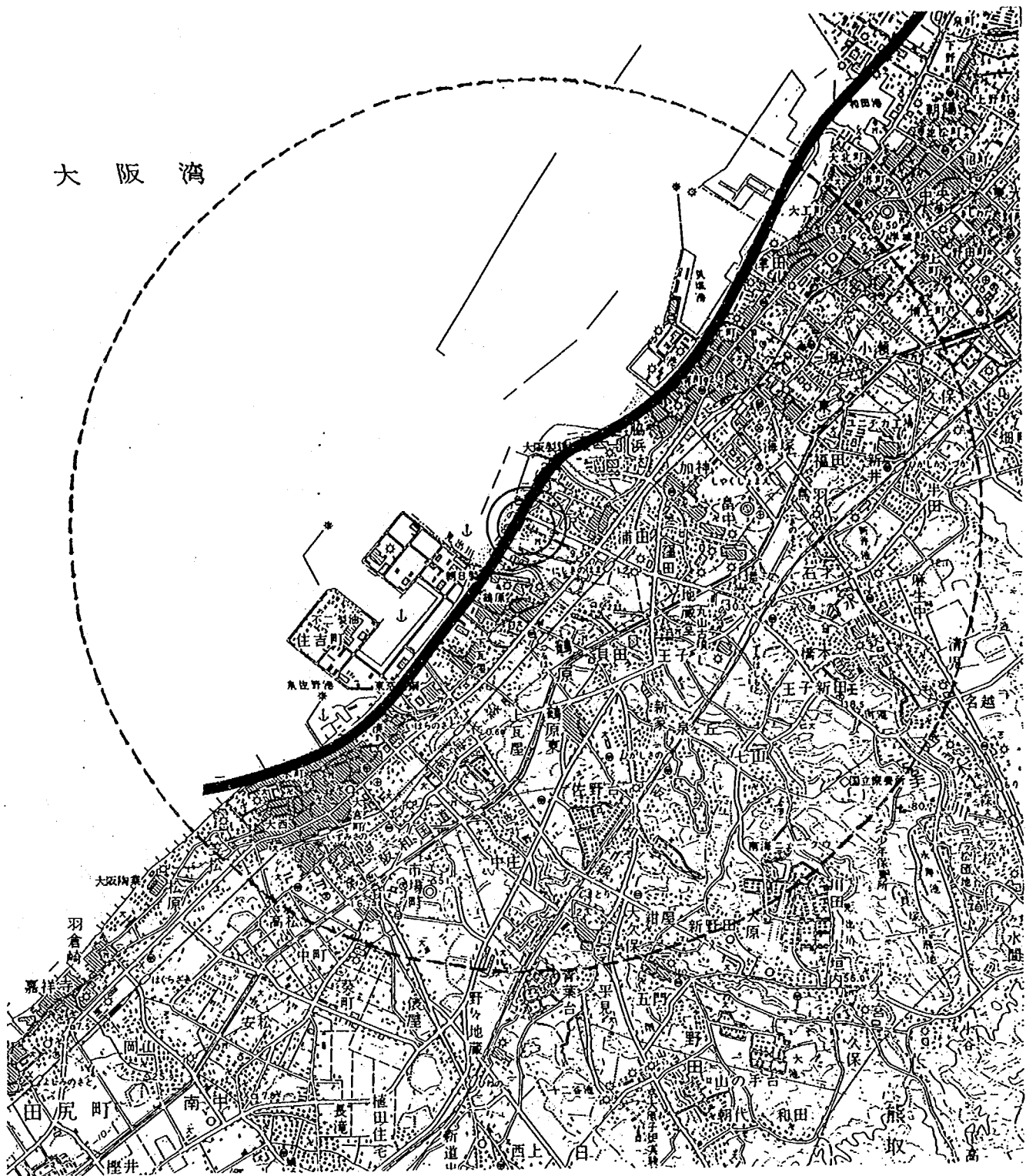
(神戸市・ポートピアホテル)



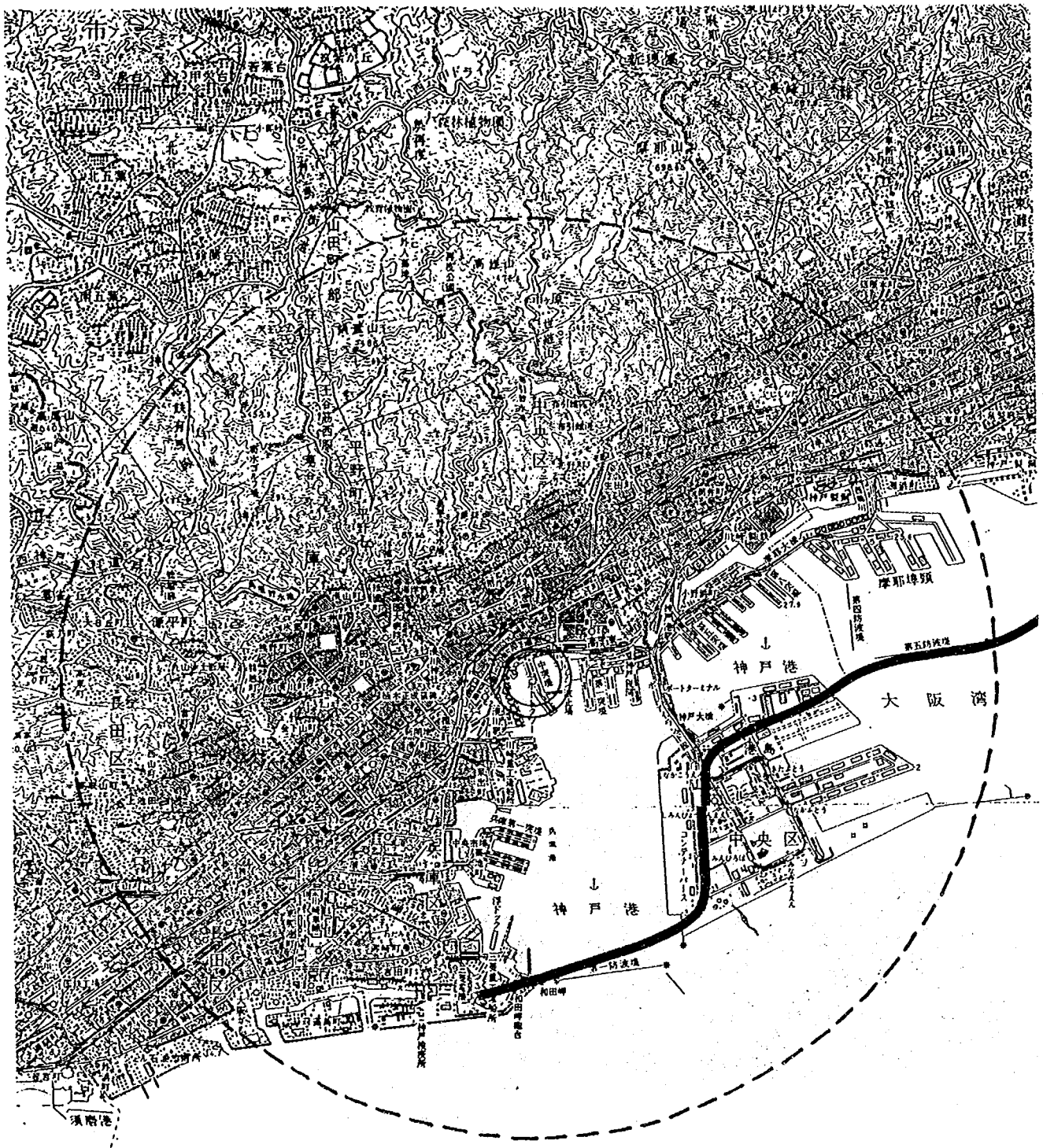
(神戸市・六甲大橋)



(神戸市・東神戸フェリー埠頭)



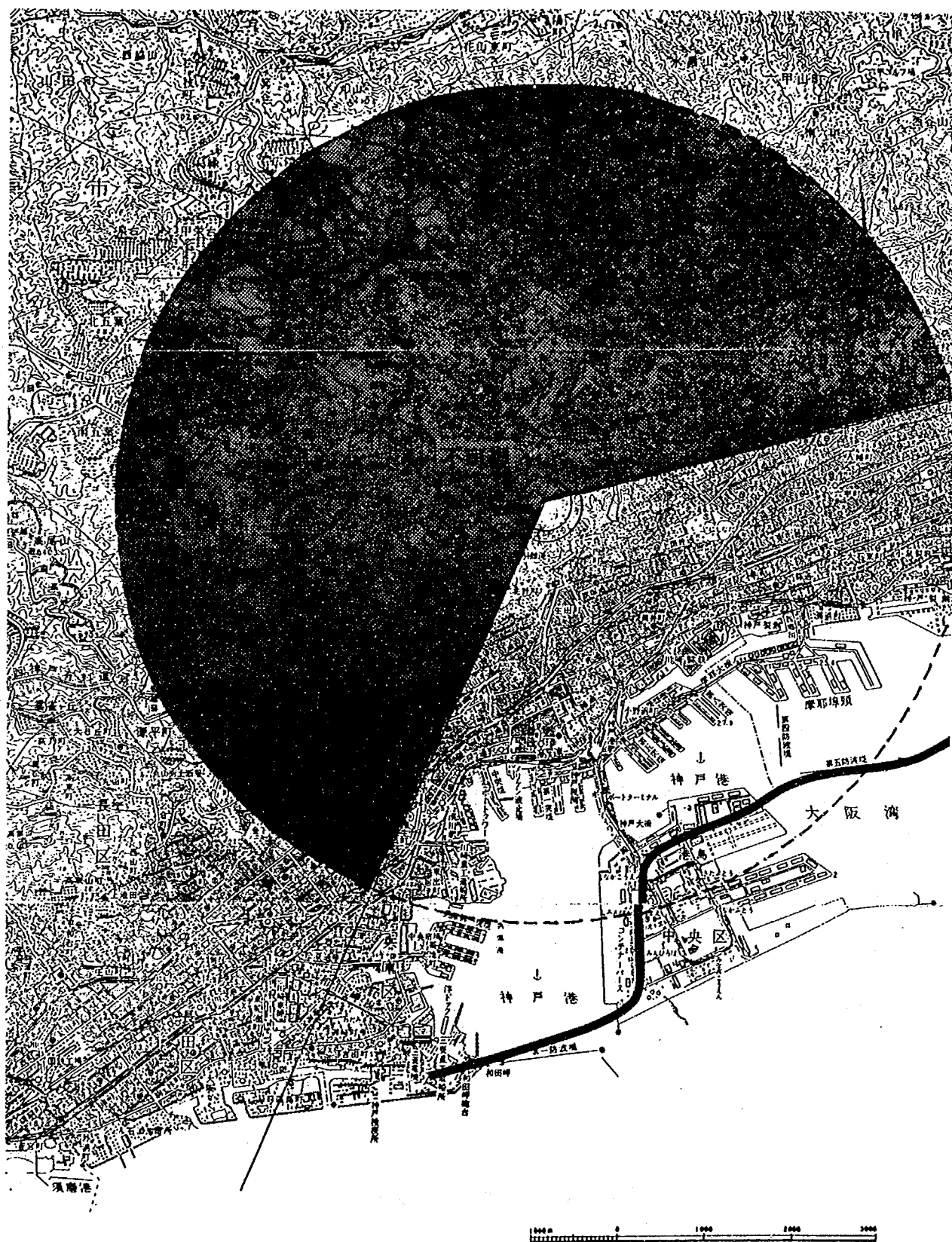
(貝塚市・二色ノ浜公園)



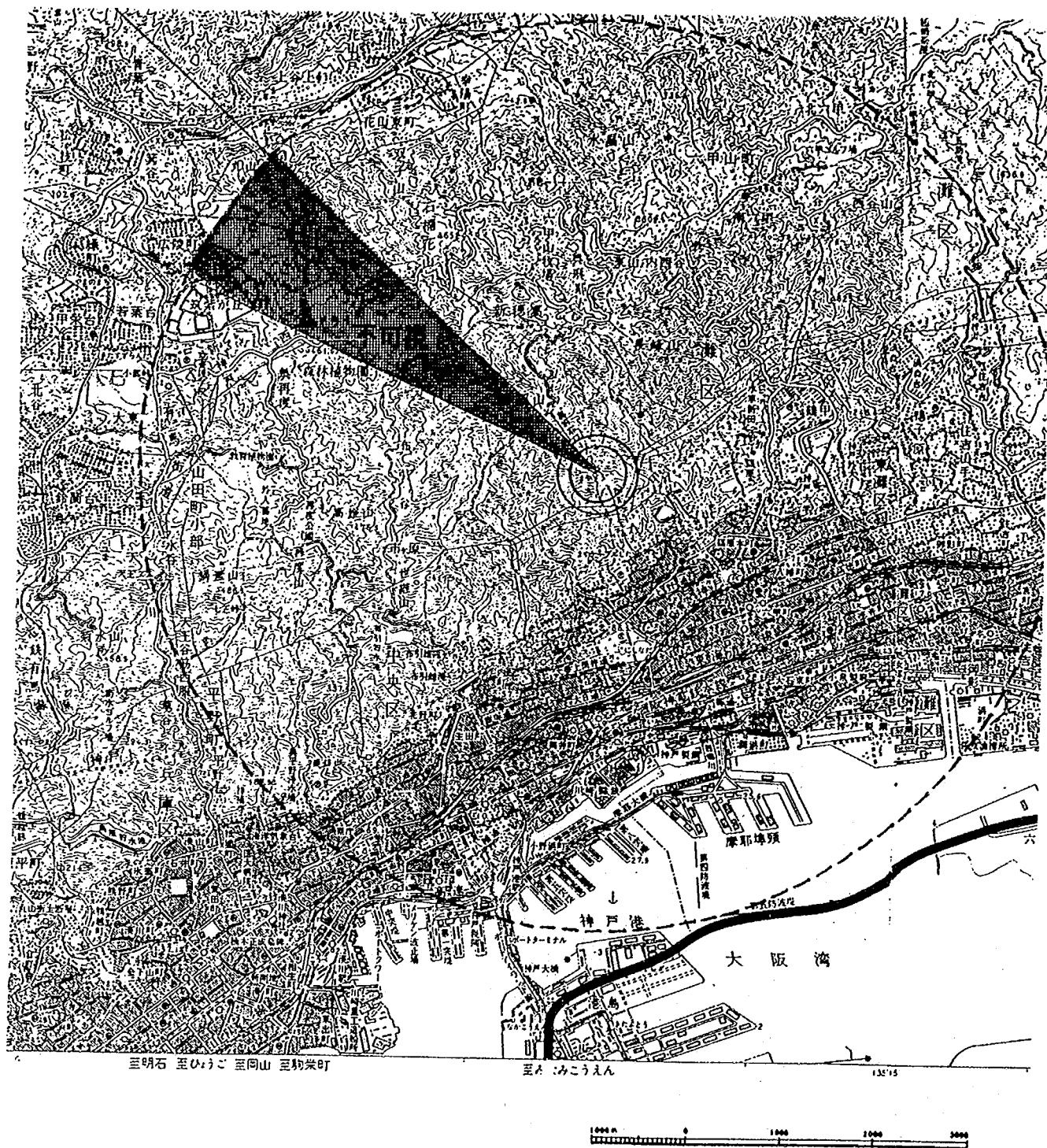
(神戸市・神戸ポートタワー)



(岸和田市・岸和田城址)



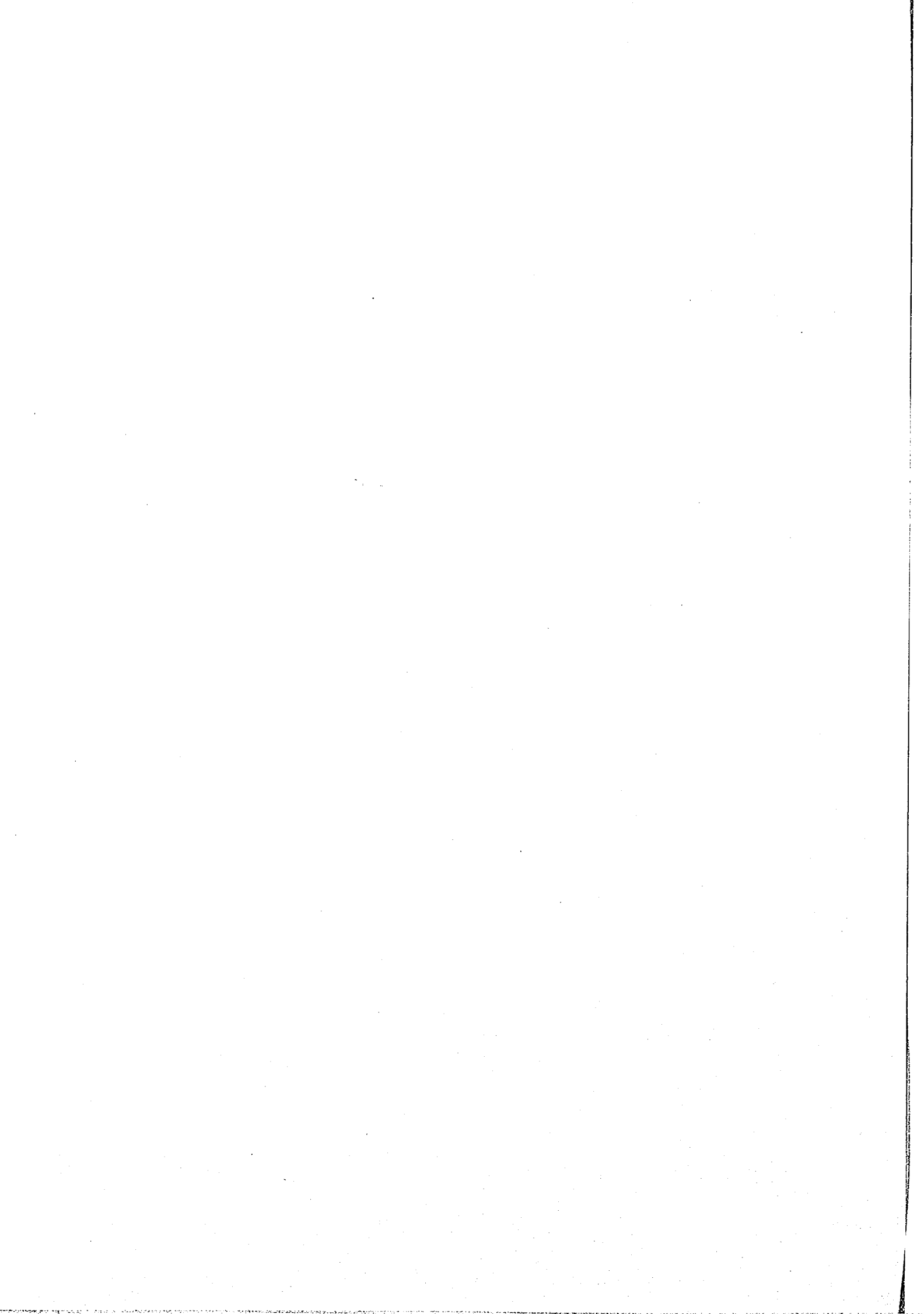
(神戸市・布引展望台)



(神戸市・摩耶ケーブル上)

資料 2. (本文第 3 章)

資2.1 景観の分類方法に関する既存資料	167
資2.2 河川景観の分類方法に関する既存資料	171
資2.3 海岸景観の分類に関する既存資料	176
資2.4 景勝地の景観特性に係る尺度評価実験結果 (第 1 回目・自由討議前)	178
資2.5 尺度評価実験結果 (第 1 回目) に係る討議のためのイメージ特性キーワード	179
資2.6 尺度評価実験結果 (第 1 回目) に係る討議のためのチェックリスト	181
資2.7 景勝地の景観特性に係る尺度評価実験結果 (第 2 回目・自由討議後)	182
資2.8 尺度評価実験における原シーンの評価値と道路挿入による影響の関係	183
資2.9 尺度評価実験結果 (第 1 回目) に係る自由討議における意見の内容	185
資2.10 尺度評価実験結果 (第 2 回目) に係る自由討議における意見の内容	192
資2.11 尺度評価実験における原シーン及び道路挿入シーンの評価因子データ	194
資2.12 重回帰分析結果 (採用モデル)	195
資2.13 重回帰分析結果 (不採用モデル)	202
写真 1, 1-1, 1-2, 1-3, 2, 2-1, 2-2, 2-3	213
写真 3, 3-1, 3-2, 3-3, 4, 4-1, 4-2, 4-3	214
写真 5, 5-1, 5-2, 5-3, 6, 6-1, 6-2, 6-3	215
写真 7, 7-1, 7-2, 7-3, 8, 8-1, 8-2, 8-3	216
写真 9, 9-1, 9-2, 9-3, 10, 10-1, 10-2, 10-3	217
写真 11, 11-1, 11-2, 12, 12-1, 12-2	218
写真 13, 13-1, 13-2, 14, 14-1, 14-2, 14-3, 14-4	219
写真 15, 15-1, 15-2, 15-3, 16, 16-1, 16-2, 16-3	220
写真 16-4, 16-5, 17, 17-1, 17-2, 17-3	221



資2. 1 景観の分類方法に関する既存資料

1. 地形に基づく分類例

① 沼田 真 『自然保護ハンドブック』

景 観 型 式	景 観 区 例	景 観 要 素
火 山	大雪山系、八幡平、蔵王、磐梯吾妻 山形鶴見、九重、雲仙 羊蹄、駒ヶ岳(北海道)、岩木山、烏海山、富士山、多良岳 蔵崎、美ヶ原、屋島 妙義、寒霞渓、耶馬英彦山	円錐状火山(コニーテ)、鐘状火山(トロイテ)、楯状火山(アスピーテ)、古状火山(ペイオニーテ)、塔状火山(ペロニーテ)、円状火山(マール)、溶岩地形、溶岩台地(メーサ)、溶岩浸蝕山地(ビュート)、カルデラ壁、カルデラ原、カルデラ湖、火口湖、火口原、火口原湖、火山性高原
大山性台地	A型(メーサ型溶岩台地) B型(ビュート型溶岩台地または凝灰質集塊岩浸蝕山嶺)	火口、火口丘、溶岩原、溶岩流、溶岩樹型、溶岩洞窟、溶岩浸蝕、風穴
カルデラ	A型(カルデラ湖を含むもの) B型(カルデラ湖そのもの) C型(カルデラ湖を含まないもの)	マール、池沼、化石(化石林)、断崖、岩峰、岩壁、岩柱、土柱、岩門、天然橋、V字谷、峡谷、渓流、滝、淵、淵、淵、淵、懸穴
構造山地連峰	A型(主として深成岩からなるもの) B型(主として成層岩からなるもの)	
構造山地群峰(山塊)	A型(主として深成岩からなるもの) B型(主として成層岩からなるもの)	
構造山地孤峰	A型(主として深成岩からなるもの) B型(主として成層岩からなるもの)	
カルスト台地型		
湖 沼 型	A型(主として深成岩からなるもの) B型(主として成層岩からなるもの) C型(主として噴出岩からなるもの)	隆起準平原、褶曲山地、地壑(断層山地)、地溝(断層谷状凹地)、断層盆地、泥濘原、盆地、カルスト地形、雪(氷)鏡地形、堰止湖、断層湖、海跡湖、河跡湖、火口湖、火口原湖、沖積平原、扇状地、河成段丘
溪 谷 瀑 布	A型(主として深成岩からなるもの) B型(主として成層岩からなるもの) C型(主として噴出岩からなるもの)	鍾乳洞、鍾乳石、石筍、ドリーネ、ボノール、ウバーレ、コックビット、ボリーエ、カルレンフェルト、カー(樹谷)、U字谷、堆石丘、羊背岩、懸谷、養の河原(亀甲原を含む)
内海多島型	A型(主として深成岩からなるもの) B型(主として成層岩からなるもの) C型(主として噴出岩からなるもの)	
半 島	A型(主として深成岩からなるもの) B型(主として成層岩からなるもの) C型(主として噴出岩からなるもの)	
湾 凹 型		
列 島 型		
群 島 型		
孤 島 型		
樹 枝 状 海 岸	A型(小島群のあるもの) B型(比較的島数の少ないもの)	
鋸歯状海岸型		
半 島 海 岸	A型(主として海蝕海岸からなるもの) B型(主として堆積海岸からなるもの)	
半 島 海 岸		

② 総理府令第50号（昭和29年7月2日）『地形調査作業規程準則』

A. 地形の分類と定義

地形の分類		定 義
大分類	小 分 類	
山地・丘陵地	山頂緩斜面	急斜面により開かれた山頂部の小起伏面または緩斜面
	山腹緩斜面	山腹に付着する階段状の緩斜面
	山麓緩斜面	浸食作用によって生じた山麓部の緩斜面および火山地における溶岩または火山岩層の堆積による山腹部の緩斜面
	急 斜 面	山地丘陵地における前三分類以外の斜面
台地	岩石台地	地表の平坦な台状または段丘状の地域で基盤岩石が出ているかまたはきわめて薄くかつ軟弱な被覆物質でおおわれているもの
	砂 礫 台 地	地表の平坦な台状または段丘状の地形で厚くかつ軟弱な砂礫層からなるもの
	石灰岩台地	石灰岩からなる台状の地域で石灰岩特有の溶食形を示すものの
	火山灰台地	火山灰砂礫の一次的堆積によってできた台状または階段状の地域できわめて厚い火山灰砂礫からなるもの
	溶 岩 台 地	溶岩でおおわれ周囲を崖で囲まれた台状の地域
低地	谷底平野	谷底にある平坦面で現在河流の冲積作用が及ぶ地域
	扇 状 地	山麓地にあって主として砂礫質からなる扇状の堆積地
	三 角 洲	河川の河口部にあって主として泥土からなる低平な堆積地の地形
	干 潟	潟または湖の干上がったもの（干拓および塩田を含む）
	河 原	流水におおわれることのある川ぞいの裸地
	磯 浜	江線付近の平坦な裸岩地域 江線付近の砂礫でおおわれた平坦地

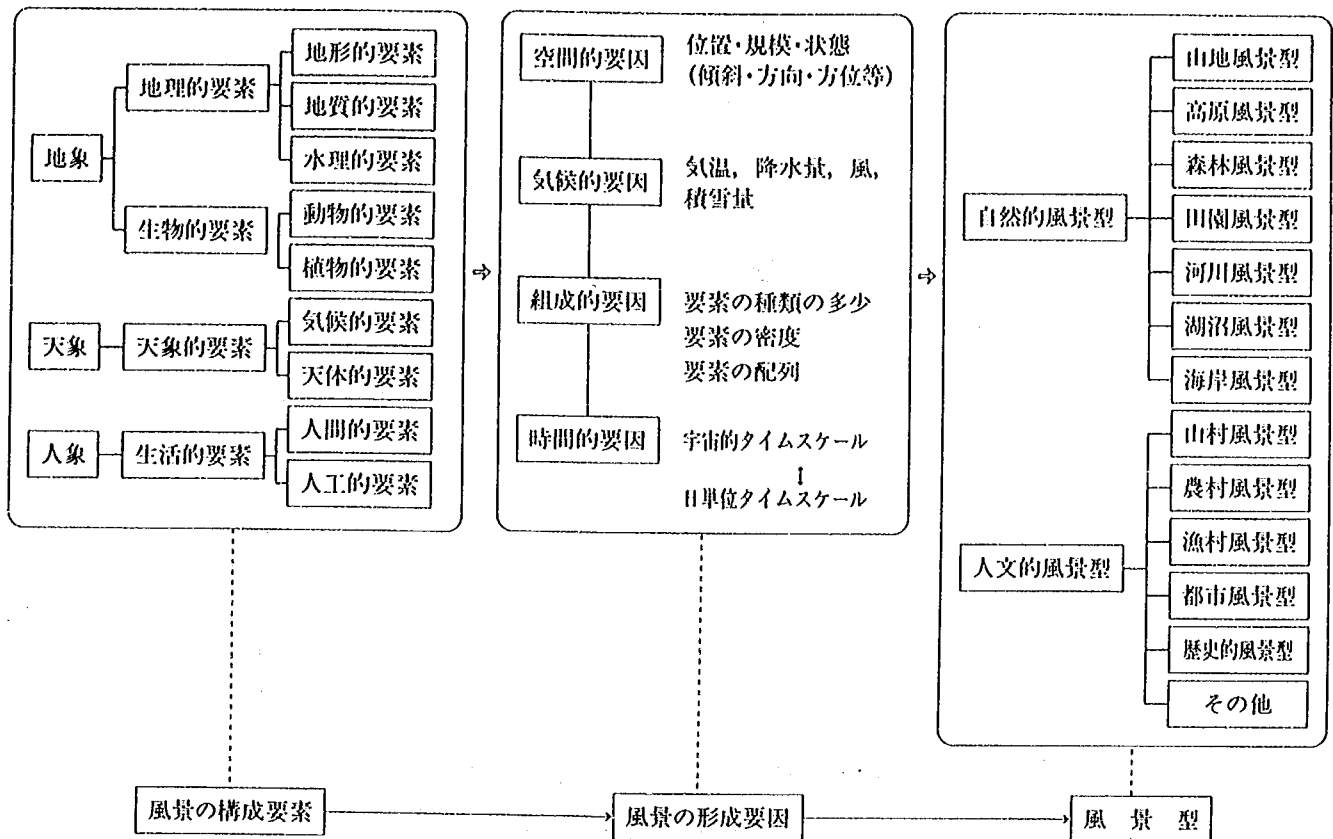
B. 地形の細分類と定義

地形の分類	定 義
地すべり地形	基盤の傾斜が比較的緩やかであって、地表面の原形を極端に変えることなく山腹斜面が徐々に滑動して生ずる地形
崩壊地形	山腹斜面または崖の一部が急激に崩落して生じた跡の地形で灌木が生育している程度になっているものまでとする
鏡層面および崖錐	傾斜地の下方に生じた岩層からなる堆積地形
泥流地形	泥流によって生じた不整形の地形
土石流地形	岩塊、泥土等が水を含んで移転し、かつ堆積して生じた地形
砂 礫 堆	波、河流または潮流もしくは氷河によって生じた砂礫の堆積した地形
被覆砂丘	風によって生じ、かつ砂からなる波状地形で、植物でおおわれていないもの
湿 地	排水不良で、湿地性植物の生育する地域
泥 炭 地	分解のすすんでいない湿地性植物の遺体をその組織が肉眼で認められるものが黒褐色または黄褐色を呈して堆積している地域
天 井 川	人工堤防設置の結果として河床が平野面より高くなった河すじ
潮汐平地界	潮汐平地の海側の境界
岸 欠 漬	河岸または海岸の一部が崩落し崖を形成しつつある場合
遷 移 点	河床の傾斜度が急に変化する地点
傾斜変換線	山腹の傾斜がやや急にかわるおおむね等高の点を結ぶ線
火 山 地 界	原地形が火山噴出により生じかつ火山噴出岩または火山砕屑物により地形が特徴づけられている地域の境界線
崖	長くのびる一連の急斜面
谷 密 度 界	谷密度80以上の地域とその他の地域の境界線

2. 景観属性に基づく分類例

① 高橋 進 『風景美の創造と保護』

風景の構成



3. 景観理論に基づく分類例

①屋代雅充（未発表）

1 特定興味対象重視型（点的興味対象型）

- ・独立峰や滝など，特定興味対象が存在し，周囲の興味対象にはあまり目が向かないもの

例：独立峰，まとまりのある山岳や湖沼や集落，断崖絶壁海岸，奇岩怪石

2 列状興味対象型（線的興味対象型）

- ・海岸や溪谷のように線的に興味対象が連なっているもの

例：まとまりのある多峰，溪谷，砂浜海岸，河川

3 大面積一様型

- ・同一要素が一様に拡がり，特定の興味対象が存在しない高原や田園のような空間

例：高原，田園，湿原，まとまりのない集落や港湾

4 興味対象散在型（大面積散在型）

- ・興味対象が面的に散在しているもの

例：多島海

5 特異空間型

- ・峡谷のように周囲が狭く閉ざされているなど，他の景観要素との外部との関係が絶ち切られているもの

例：峡谷，谷間

- ・以上のような観点からの区分に加えて，次のようなものを加味する。

6 添景要素

- ・興味対象と一体となり，興味対象を引き立てるもの

例：花，松など

資2. 2 河川景観の分類方法に関する既存資料

1. 高橋 進 『河川風景』

河川風景の区分

上流風景	・ 山間にあるのが普通 ・ 兩岸は急傾斜をなして迫る ・ 森林に覆われている ・ 流速は大である ・ 急流、淵、瀬、滝が連続する ・ 大岩石が川原を埋める ・ 水質は清澄である ・ 近景が中心になることが多い ・ 兩岸の森林の美、特に個々の樹木の姿が大きな役割を果たしている ・ 圧迫感を伴ない荒々しく、明朗さはない
中流風景	・ 兩岸は上流に比して拡がりを増す ・ 流速は衰える ・ 河床の岩石は細くなり、荒々しさがなくなる ・ 集落、農地、社寺などの人文風景と自然との織りなす風景になる ・ 近景、中景が主体である ・ 穏やかさ、親しみやすさが感じられる
下流風景	・ 兩岸はますます拡がりを増す ・ 河床が上がり、蛇行が始まる ・ 砂礫の堆積が起こり、沖積扇状地、三角洲を生じる ・ 中景、遠景が主役になる ・ 平明で平凡な風景 ・ 茫漠とした拡がりをもつ ・ 河口は河川の終わるところとしてのイメージからくる淋しさが伴う ・ 自然性が失われ、人文風景が次第に主役になる

2. 中村良夫 『河川景観計画の発想と方法』

河川空間の様式

河川空間		周辺空間	山地部		山裾、野、田園		市街地	
位置	断面形状	山間部	盆地	情調	里山	情調		情調
上流型	原始河川 掘込型護岸	渓澗	流溪	清閑 幽遠	清水、湧水 小川、泉流	浄寂 寂寞	山間小邑 温泉集落	孤寂 愁寂
中流型	掘込型護岸 掘込土坡	山紫水明		閑雅	野川、運河	長閑	都市河川	華典 麗雅
下流型	高堤防 高水敷				大河、遊水池 (平遠景)	蒼茫 茫洋	多目的高水敷	散漫 快達

上流型手…・谷間に見られる渓流型の河景はその典型例

- ① 渓 流 ・ 早瀬、よどみ、小滝など変化に富んでいる
- ・ 急な河床勾配と岩の多様な組み合わせによって生じるもの
- ・ 時に樹林におおわれた幽邃な景観
- ② 清 水 ・ 人里離れた山奥ではなく、里山の山裾から湧き出た泉の水
- ③ 山間小邑 ・ 山間の流れの速い谷川で小さな集落の間を下るところ
- ・ 岸には簡単な護岸が施されていて、背後に山が迫っている
- ・ 温泉集落など

中流型…・山地を離れた河が次第に流量を増しつつも、未だ下流の大河川の体を成さぬ区間

・ 元来自然発生的な掘込型の低水路が制水工の護岸で固定されているだけで堤防と高水敷を欠いている状態

- ① 山紫水明 ・ 山地から平野に移る境界部のような場所
- ・ 溪流の激しさが消えてややおだやかになる
- ・ 山気もやや遠のいて山の端が美しく感ぜられる
(宇治川：稜線の姿が殊のほか上品で、雅味がある)
- ② 野 川 ・ 中小河川が丘陵にかこまれた、それほど広くもない谷地をのんびりと流れていく
- ・ のびやかな屈託のない姿
- ③ 都市河川 ・ 対岸の街並みや並木などを適当な“ひき”をとって眺めることができる
- ・ 流速が適当で川幅の頃合もよいの対岸の倒景が得られやすく、水の実在感が増す

下流型…・広い河川敷と高い堤防が発達

・ 堤防によって周囲と遮断されていることから、堤外地においては広漠とした葦が一面に広がるだけで、単調な景観

- ① 大 河 ・ やや荒涼としている
- ・ 堤外地の植生は意外に豊かで、水鳥などにも適しており、それなりに大河としての河景を成している
- ② 多目的高水敷 ・ 高水敷が多目的に利用される
- ・ 都市計画的要請から様々の公園その他のレクリエーション施設が立地する
- ・ 河景とは全く関係ない機能が多く、景観としては、散漫で唐突な印象に陥りやすい

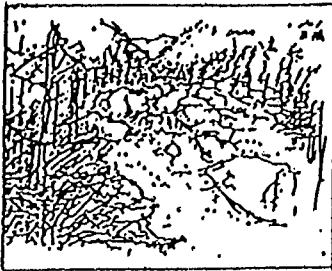
3. 建設省、I. N. A新土木研究所 『河川様式論』

空間様式と基本情調

位置 地形		粗 ← 市街化の程度 → 密 (無・数件) (小集落) (市街地)		
		河川空間(情調)	河川空間(情調)	河川空間(情調)
上流	山地	渓流(静閑, 静か) 幽遠, 自然 な, 神秘的)	清水 (浄寂, 寂寥)	山間小邑 [孤愁, 寂寥]
	平地	細流(浄寂, 優雅) まとまった)	小川(浄寂, 寂寥) [のどかな]	温泉集落 [孤愁, 寂寥]
中流	山地	山紫水明 [閑雅, 静かな, 落ち ついた, 美しい]		
	平地	野川(長 のどかな 開 運河 おちついた)	里川(のどかな 長 開 おちついた)	都市河川 [快活, 華麗 人工的, 典雅]
下流	山地	※ 1		
	平地	河口(広々とした のびのびとした 茫 洋)	大河(広々とした 若茫, 茫洋 太川 のびのびとした)	水郷(散漫, 人工的) 水都(明るい, 快活)

※ 1 実例としては隆起地形などにみられるが、一般的ではないので一応除外する。

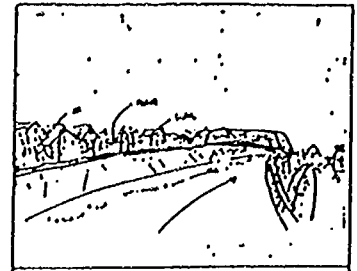
い、沢



ろ、溪谷



と、中小河川市街地



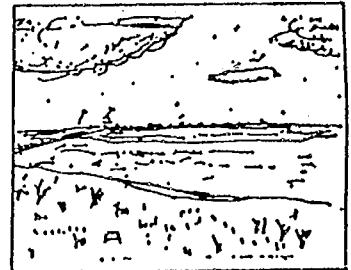
は、中流大河川山間部



に、中流中河川郊外



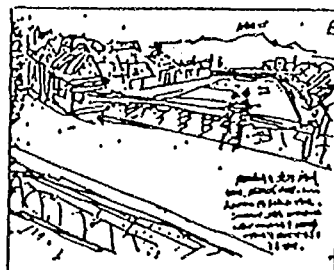
ち、下流大河川郊外



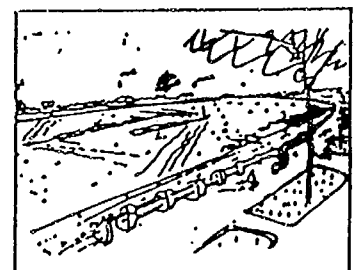
ほ、中流大河川郊外



へ、中流大河川市街地



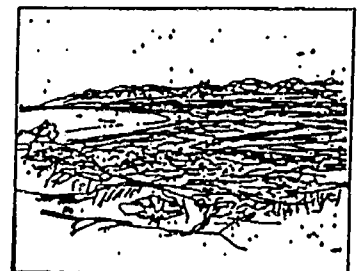
り、下流大河川市街地



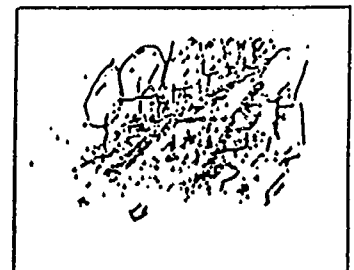
自由スケッチからの河景様式のまとめ

号	タイプ名	景観規定要因	情 調	要 素
い	沢	周辺空間 (山地) 方向 (上流向) 視軸 (流軸)	神秘的な 美しい 静かな	堤防の存在 (無) 入り組んだ水際線 岸辺の岩石
ろ	溪谷	周辺空間 (山地) 視軸 (俯瞰) 小川・溪流	自然的な 美しい 神秘的な	堤防の存在 (無) 岸辺の岩石 樹木・草
は	中流大河川 山間部	視軸 (水平) 視点場 (水辺) 野・田園	囲まれた 趣きのある さびしい	岸辺の樹木・草 堤内の草木 堤内景 (田畑)
に	中流中河川 郊外	野・田園 方向 (上流向) 視点場 (天端)	静かな のどかな 明るい	堤内の道路 " 草木 堤防の存在 (有)
ほ	中流大河川 郊外	周辺空間 (市街地) 視軸 (俯瞰) 中流	落ちつきのある 静かな 美しい	水辺の樹木・草 高水敷 堤内景 (家屋)
へ	中流大河川 市街地	周辺空間 (市街地) 中流 視軸 (俯瞰・対岸)	静かな 広々とした 趣きがある	堤内景 (草木・家屋) 堤防の存在 (有) 水際線 (直線)
と	中小河川 市街地	周辺空間 (市街地) 視軸 (俯瞰) 視点場 (橋の上)	人工的な 静かな 古めかしい	堤防の存在 (有) 堤内景 (家屋) 水際線 (直線)
ち	下流大河川 郊外	周辺空間 (野・田園) 視軸 (俯瞰) 視点場 (天端)	のびのびした 奥行きのある 静かな	構造物 (橋) 堤内景 (道路・草木) 堤防の存在 (有)
り	下流大河川 市街地	周辺空間 (市街地) 視軸 (俯瞰) 下流・大河	広々とした 明るい 人工的な	堤防の存在 (有) 構造物 (橋) 堤内景 (通路・家屋)
ぬ	下流大河川 眺望景	周辺空間 (野・田園) 視軸 (俯瞰・全体) 視点場 (遠い堤内)	広々とした 自然的な 静かな	堤防の存在 (無) 堤内景 (田畑) 水際線 (直線)
る	せせらぎ 公園	視軸 (水平) " (対岸) 河幅 (0~5m)	趣きがある 美しい まとまった	岸辺の樹木・草 堤防の存在 (無) 人

め、下流大河川眺望景



る、せせらぎ公園



4. 星見清晴 『一般河川の上流域、中流域、下流域の特徴』

一般河川の上流域、中流域、下流域の特徴

流域	流速	河床のれきの種類	各流域の特徴
上流域	速い	・大れき ・角れき	・速い流れに中・小れきは運び去られ主に大れきが残る。 ・大れきは移動しないため角れきが多い。 ・浸食力が大きい。
中流域	やや速い	・中れき ・亜角れき	・流速がしだいに衰えるため中れきが多くなる。 ・れきはしだいに角がとれ、亜角れき（亜円れき）が多い。 ・水量が多くなりれきを運ぶ力が大きい。
下流域	遅い	・小れき ・円れき	・流速が遅く運搬力が小さいため小れき、砂、泥となる。 ・れきは長距離移動しているため円れきが多い。 ・流速が遅いため、たい積作用がさかんである。

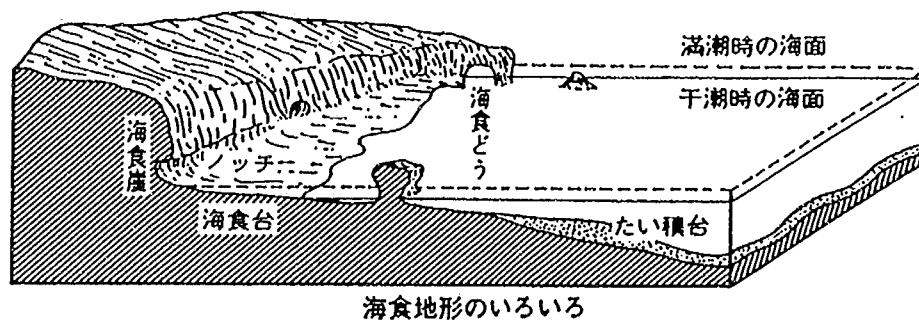
資2. 3 海岸景観の分類方法に関する既存資料

1. 猪郷久義 『海岸の風景』

海岸風景の分類

岩石海岸

- ・岩石が直接露出している海岸
- ・波の浸食作用がはたらき、いろいろな景観がえられる
- ・その顕著な地形は海食崖である。
- ・海食崖の途中や波打ちきわにノッチ（海食窪）が見られる
- ・ノッチが発達すると海食洞ができる
- ・干潮になると波食台という平坦な面が現われる



海岸段丘

- ・海食崖が発達している海岸で、数段の階段状の地形がみられる

沈降海岸

- ・一般にリアス式海岸と呼ぶ
- ・陸地の沈降やその後の小隆起によってできる

砂浜海岸 砂丘

- ・白い砂浜に黒松の茂った海岸など
- ・山地の花崗岩の石英や長石からもたらされてできたり、付近の火山岩から供給されたりするものもある
- ・河口の砂れきが、強い沿海流によって運搬され、長期間にわたって堆積すると、砂嘴と呼ばれる鳥のくちばしのような地形になり、風景を引き立てる（三保松原など）
- ・砂嘴が島とつながると陸けい島（トンボロ）という
- ・砂嘴によって外海とのつながりを完全にたれたり、せまい水路だけかろうじてつながったような潟、湖もある
- ・砂丘は、風によって運搬された砂がつくる、ゆるい起伏に富んだ地形

2. 高橋 進 『海岸風景』

海岸風景の区分

リアス式海岸風景	・半島と湾入が交互に連続する海岸 ・風景の規模が小さく、まとまっている ・視野が狭いのが一般的 ・中景が主体をなす場合が多い ・遠望できる展望地点では、変化のある海岸風景が味わえ、遠望も重要な役割をもつ ・古くから天然の良好をなしている
火山海岸風景	・火山体が直接海に接しているところ ・断崖をなすことがあり、断崖海岸と類似する ・一般に荒々しく豪壮な風景をなし、近寄りがたい印象を受けやすい
砂礫海岸風景	・海水面と陸地との接点が、砂や礫になっているところ ・これには、砂洲、砂嘴、尖角岬、堤洲、砂丘を含む ・砂丘は海流によって運ばれてきた砂が波によって打ち寄せられ、さらに風の力によって陸地に吹き寄せられる ・この風景は要素が極めて単調であるから、まとまりに欠けた「つかみどころ」がない風景を呈するそれだけに平明、伸びやかである。
海岸段丘風景	・土地の隆起、海水面の低下などによって、陸地との関係に高度差が生じて現われるもの ・半島先端にあり、灯台のみられる広い草原の台地は、この海岸段丘の典型的風景 ・急傾斜の階段が幾重にも重なって海にのぞみ、半島や岬の場合のような平明さはなく、はなはだ窮屈な感じである ・豪壮な風景を呈することが多い
海岸平野風景	・遠浅な海の底を離水して生じた、平坦な砂泥質の陸地のこと
サンゴ礁海岸風景	・主として熱帯の浅い海岸に現われる ・白色の浜、海水中にあるサンゴ礁、澄み切った海水との織りなすエメラルド色の色彩美の美観
断崖・断層海岸風景	・断層による海岸には、断崖になすものが多く見られる ・比較的直線上に連なることが多い。 ・断崖になれば連続の断崖であり、豪壮と恐怖の念を誘うような強い印象を与える。
海食海岸風景	・波によって海食をうけ、その形態に変化が見られるもの ・断崖の場合、洞窟、洞門、石橋、石門などのほか、奇岩怪石の風景が見られる
島嶼海岸風景	・一般的に全体が急傾斜の多い地形であることが多く特に海に面する部分は斜面が急傾斜である ・島嶼は距離感を明瞭にし、海岸風景に奥行き感と具体性を与える

資料 2. 4 景勝地の景観特性に係る尺度評価実験結果 (第 1 回目・自由討議前)

No.	シーン	開放感			景色のよさ			自然性			景色の良さ			道路のおさまり		
		mean	sdl	n	mean	sdl	n	mean	sdl	n	mean	sdl	n	mean	sdl	n
< 1 >	原シーン	5.0	1.8	6	8.6	0.8	7	9.6	0.5	7	9.6	0.5	7			
<1-1>	モンタージュ	6.0	1.7	7	7.0	1.5	7	7.0	1.3	7	7.3	1.3	7	6.7	2.6	7
<1-2>	モンタージュ	5.9	1.9	7	6.6	1.6	7	6.4	1.3	7	6.3	1.5	7	5.7	2.0	7
<1-3>	モンタージュ	5.4	1.6	7	6.0	1.5	7	5.6	1.0	7	5.8	1.2	6	3.6	1.5	7
< 2 >	原シーン	7.4	0.8	7	7.5	0.8	6	8.0	0.8	7	8.0	0.6	6			
<2-1>	モンタージュ	5.4	1.6	7	4.0	2.0	7	4.6	1.1	7	4.3	2.0	7	3.0	1.2	7
<2-2>	モンタージュ	5.9	1.3	7	5.0	1.4	7	4.4	1.0	7	4.6	1.0	7	4.3	1.3	7
<2-3>	モンタージュ	6.7	1.3	7	6.1	1.3	7	6.0	1.2	7	5.6	1.3	7	5.3	1.8	7
< 3 >	原シーン	8.4	1.0	7	4.9	1.1	7	7.1	1.6	7	6.4	2.0	7			
<3-1>	モンタージュ	7.6	1.4	7	6.0	2.1	7	5.3	1.5	7	6.0	1.8	7	6.0	1.8	7
<3-2>	モンタージュ	5.7	1.8	7	4.3	1.0	7	4.1	0.9	7	4.7	1.4	7	4.1	1.3	7
<3-3>	モンタージュ	4.3	1.7	7	4.0	1.0	7	4.3	0.8	7	3.9	1.6	7	2.4	1.3	7
< 4 >	原シーン	9.1	0.7	7	3.9	2.5	7	4.3	1.3	7	3.9	1.8	7			
<4-1>	モンタージュ	7.3	1.5	7	6.0	1.9	7	3.9	1.1	7	5.3	1.8	7	7.1	1.1	7
<4-2>	モンタージュ	7.0	1.7	7	4.3	1.5	7	3.7	0.5	7	4.1	1.2	7	4.9	2.3	7
<4-3>	モンタージュ	6.7	1.8	7	5.9	1.2	7	4.0	1.0	7	5.0	1.6	7	6.0	1.2	7
< 5 >	原シーン	6.3	0.8	7	4.3	1.8	7	4.0	1.7	7	3.5	1.2	6			
<5-1>	モンタージュ	5.0	1.2	7	4.6	2.0	7	3.3	1.1	7	3.9	1.6	7	5.3	1.9	7
<5-2>	モンタージュ	6.1	1.1	7	4.7	1.4	7	3.4	1.1	7	4.1	1.3	7	4.9	1.8	7
<5-3>	モンタージュ	4.9	1.5	7	4.4	1.5	7	3.6	1.0	7	3.9	1.2	7	4.4	1.3	7
< 6 >	原シーン	6.3	2.0	7	3.3	1.3	7	2.3	0.8	7	3.3	1.1	7			
<6-1>	モンタージュ	5.4	1.8	7	5.0	1.6	7	2.6	1.1	7	3.9	1.3	7	6.4	1.6	7
<6-2>	モンタージュ	4.9	1.3	7	4.0	1.6	7	2.7	0.5	6	2.7	0.8	7	4.9	1.8	7
<6-3>	モンタージュ	4.0	1.5	7	3.6	2.0	7	2.8	0.8	6	2.4	0.5	7	3.0	1.2	7
< 7 >	モンタージュ	6.7	1.4	7	2.7	1.0	6	3.4	2.1	7	3.0	0.8	7			
<7-1>	モンタージュ	7.0	1.1	6	5.0	2.2	7	3.3	1.7	7	4.1	1.6	7	4.3	1.1	7
<7-2>	モンタージュ	3.3	1.7	7	4.3	2.4	7	2.8	0.8	6	3.7	2.3	7	3.9	2.2	7
<7-3>	モンタージュ	3.7	0.5	6	4.1	2.0	7	2.7	0.8	6	3.3	1.3	7	3.0	1.4	7
< 8 >	原シーン	8.1	0.9	7	5.8	1.8	6	3.7	1.5	7	4.1	1.6	7			
<8-1>	モンタージュ	6.1	1.1	7	6.2	1.0	6	4.3	1.3	7	5.1	2.0	7	6.0	1.5	7
<8-2>	モンタージュ	5.6	1.3	7	4.7	1.4	7	3.9	1.1	7	4.3	1.0	7	4.4	1.4	7
<8-3>	モンタージュ	5.4	1.0	7	5.1	1.6	7	4.1	1.5	7	4.7	1.5	7	5.3	1.8	7
< 9 >	原シーン	7.7	0.5	7	5.1	2.2	7	2.3	1.1	7	5.0	1.9	7			
<9-1>	モンタージュ	3.9	2.0	7	3.9	2.5	7	1.6	0.8	7	2.7	2.2	7	2.4	1.9	7
<9-2>	モンタージュ	3.7	1.4	6	2.5	1.2	6	1.4	0.8	7	2.6	1.5	7	2.0	1.3	7
<9-3>	モンタージュ	6.0	1.5	7	5.4	1.7	7	2.1	1.2	7	4.6	1.6	7	4.7	1.5	7
< 10 >	原シーン	6.0	1.1	6	6.1	1.7	7	4.8	1.0	6	6.1	1.2	7			
<10-1>	モンタージュ	3.9	1.2	7	3.4	2.4	7	2.9	0.9	7	3.0	1.6	7	1.9	1.1	7
<10-2>	モンタージュ	4.1	0.7	7	4.0	1.4	7	2.7	0.8	7	3.6	2.0	7	3.4	2.0	7
<10-3>	モンタージュ	4.4	1.3	7	3.6	1.0	7	2.7	0.8	7	3.4	2.0	7	2.7	0.8	6
< 11 >	原シーン	9.4	0.8	7	7.4	1.1	7	8.6	1.1	7	8.6	1.1	7			
<11-1>	モンタージュ	6.4	0.5	7	5.9	1.2	7	4.9	1.3	7	4.7	1.4	7	4.3	1.7	7
<11-2>	モンタージュ	5.1	1.7	7	5.6	1.9	7	4.4	1.5	7	4.7	2.0	7	4.4	1.9	7
< 12 >	原シーン	5.7	1.4	7	6.7	2.3	7	5.0	0.9	6	6.1	1.9	7			
<12-1>	モンタージュ	3.6	1.0	7	3.9	1.3	7	2.7	1.3	7	3.1	1.2	7	3.1	1.2	7
<12-2>	モンタージュ	4.9	1.3	7	3.7	1.5	7	3.6	1.0	7	3.7	1.6	7	4.1	1.9	7
< 13 >	原シーン	7.7	1.3	7	3.0	0.6	6	3.1	1.5	7	3.4	1.0	7			
<13-1>	モンタージュ	6.1	0.7	7	5.9	0.9	7	2.9	1.2	7	4.3	0.8	6	6.1	1.3	7
<13-2>	モンタージュ	4.9	1.3	7	5.6	1.0	7	2.9	1.6	7	5.1	1.8	7	5.3	1.5	7
< 14 >	原シーン	8.3	1.0	7	7.3	0.8	6	8.0	1.3	7	7.0	2.0	7			
<14-1>	モンタージュ	4.3	1.4	7	2.7	1.3	7	3.6	1.9	7	2.9	2.2	7	1.6	0.8	7
<14-2>	モンタージュ	5.3	1.0	7	4.0	1.3	7	4.4	1.3	7	3.4	1.3	7	2.7	0.5	7
<14-3>	モンタージュ	4.6	1.1	7	3.3	1.8	7	3.7	1.6	7	3.6	2.2	7	2.0	0.8	7
<14-4>	モンタージュ	4.7	1.8	7	3.0	1.6	7	3.7	1.7	7	3.1	2.1	7	2.0	1.0	7
< 15 >	原シーン	7.0	0.8	7	6.7	1.3	7	4.6	1.0	7	6.1	2.0	7			
<15-1>	モンタージュ	6.1	0.9	7	6.0	1.8	7	4.1	1.5	7	5.4	1.7	7	4.6	2.2	7
<15-2>	モンタージュ	6.1	1.1	7	5.9	1.5	7	4.3	1.4	7	5.4	1.0	7	4.4	1.3	7
<15-3>	モンタージュ	6.4	1.0	7	5.7	1.6	7	4.7	1.7	7	4.9	1.6	7	5.3	1.5	7
< 16 >	原シーン	6.7	1.1	7	8.1	1.3	7	8.6	1.6	7	8.4	1.0	7			
<16-1>	モンタージュ	3.4	1.9	7	2.9	1.6	7	3.9	1.7	7	2.4	1.7	7	1.4	1.4	7
<16-2>	モンタージュ	5.1	1.2	7	4.1	1.6	7	4.3	1.4	7	3.7	1.9	7	3.0	1.0	7
<16-3>	モンタージュ	3.0	1.7	7	2.3	1.5	7	3.1	2.3	7	2.0	1.5	7	0.6	0.5	7
<16-4>	モンタージュ	5.1	1.1	7	4.7	1.8	7	4.0	1.2	7	4.6	2.0	7	4.3	2.0	7
<16-5>	モンタージュ	5.1	0.9	7	5.0	1.3	7	4.7	0.8	7	4.7	1.9	7	4.6	1.4	7
< 17 >	原シーン	6.6	1.5	7	5.7	1.6	7	6.3	1.5	7	6.1	1.2	7			
<17-1>	モンタージュ	5.7	1.0	7	5.7	1.0	7	3.9	1.1	7	4.9	1.2	7	4.9	2.0	7
<17-2>	モンタージュ	4.3	1.0	7	4.6	1.1	7	3.4	1.3	7	4.3	1.1	7	3.7	1.0	7
<17-3>	モンタージュ	4.3	1.4	7	4.3	1.5	7	3.3	1.4	7	4.0	1.2	7	3.9	1.3	7

資 2. 5 尺度評価実験結果（第 1 回目）に係る討議のためのイメージ特性キーワード

〈シーン景観のイメージ・特性キーワード〉

凡例 番号 : シーン景観番号
 () 内の d : 視点から道路構造物までの距離 (m)
 " h : 道路構造物の橋脚の高さ (m 天端まで)

〔山地・大中河川・浅い川〕

〈タイプのイメージ・特性〉

- ・大自然
- ・すがすがしい
- ・清らかな水
- ・広々とした河川敷・中洲
- ・高く険しい山

原シーン景観 : 1
 モンタージュシーン景観 : 18 (d = 600 h = 55)
 : 19 (d = 250 h = 25)
 : 20 (d = 200 ~ 250 h = 25)

〔山地・大中河川・深い川〕

〈タイプのイメージ・特性〉

- ・凡庸な
- ・やや暗い

原シーン景観 : 2
 モンタージュシーン景観 : 21 (d = 300 h = 32)
 : 22 (d = 200 ~ 600 h = 32)
 : 23 (d = 600 h = 32)

〔田園・大中河川・浅い川〕

〈タイプのイメージ・特性〉

- ・開放感がある
- ・広々とした河川敷・中洲
- ・清らかな水
- ・のどかな

原シーン景観 : 3
 モンタージュシーン景観 : 24 (d = 500 h = 15)
 : 25 (d = 300 h = 20)
 : 26 (d = 300 h = 20)

〔田園・大中河川・深い川〕

〈タイプのイメージ・特性〉

- ・開放感がある
- ・逆にまとまり感がない、茫洋とした
- ・土手
- ・釣り人
- ・のどかな

原シーン景観 : 4
 モンタージュシーン景観 : 27 (d = 800 ~ 1500 h = 25)
 : 28 (d = 800 ~ 1500 h = 10)
 : 29 (d = 500 ~ ∞ h = 25)

原シーン景観 : 5
 モンタージュシーン景観 : 30 (d = 370 ~ 600 h = 13)
 : 31 (d = 350 ~ ∞ h = 17)
 : 32 (d = 370 ~ 600 h = 20)

〔市街地・大中河川・浅い川〕

〈タイプのイメージ・特性〉

- ・開放感がある
- ・コンクリート護岸
- ・周辺の建築物等の人工物
- ・河川のきれいな芝生

原シーン景観 : 6
 モンタージュシーン景観 : 33 (d = 300 ~ ∞ h = 25)
 : 34 (d = 600 h = 25)
 : 35 (d = 300 h = 25)

原シーン景観 : 7
 モンタージュシーン景観 : 36 (d = 500 ~ ∞ h = 25)
 : 37 (d = 200 ~ 350 h = 15)
 : 38 (d = 200 ~ 350 h = 25)

〔市街地・大中河川・深い川〕

〈タイプのイメージ・特性〉

- ・開放感がある
- ・反面、空間が茫洋とした
- ・周辺の建築物等の人工物
- ・河川敷に運動場、ゴルフ場がある

原シーン景観 : 8
 モンタージュシーン景観 : 39 (d = 600 h = 15)
 : 40 (d = 480 ~ ∞ h = 20)
 : 41 (d = 600 h = 25)

[港 湾]

<タイプのイメージ・特性>

- ・防波堤や大型倉庫群、煙突が見られる人工的な空間
- ・水面が拡がり開放感がある
- ・水平線は人工物によって分断されていることの多い
- ・大型船や漁船が見られる
- ・大型船は興味対象になりやすい

原シーン景観	: 9		
モンタージュシーン景観	: 42 (d=200 h=15)		
	: 43 (d=200 h=35)		
	: 44 (d=800 h=35)		

[マリーナ]

<タイプのイメージ・特性>

- ・やや開まれながらも外海に開かれている
- ・リゾートマンションなどの建物が建ち並ぶ人工的空間
- ・多数のヨットが停泊し、マストが林立する
- ・ヨットは、海を自由に走ることがイメージされる
- ・のびのびとした開放感がある

原シーン景観	: 10		
モンタージュシーン景観	: 45 (d=300 h=15)		
	: 46 (d=300 h=35)		
	: 47 (d=300 h=25)		

[砂浜海岸]

<タイプのイメージ・特性>

- ・白砂青松
- ・海と砂浜、松林が広がる
- ・開放感がある
- ・凹型空間であることが多い
- ・砂の柔らかな弧状水際線
- ・背後に小高い山があることも多い

原シーン景観	: 11		
モンタージュシーン景観	: 48 (d=300~600 h=35)		
	: 49 (d=300~600 h=15)		

原シーン景観	: 12		
モンタージュシーン景観	: 50 (d=200~900 h=20)		
	: 51 (d=600 h=20)		

原シーン景観	: 13		
モンタージュシーン景観	: 52 (d=200~∞ h=20)		
	: 53 (d=200~∞ h=35)		

[磯海岸]

<タイプのイメージ・特性>

- ・開放感がある
- ・磯の白い波しぶきが特徴的
- ・凸型空間であることが多い
- ・灯台を除き、他の道路を含めた人工物は馴染みにくい

原シーン景観	: 14		
モンタージュシーン景観	: 54 (d=300~350 h=25)		
	: 55 (d=600~700 h=25)		
	: 56 (d=400~500 h=25)		
	: 57 (d=300~350 h=17)		

[傾斜地海岸]

<タイプのイメージ・特性>

- ・集落や段々畑などがみられ、人の営みが感じられる
- ・のどかな落ち着いたたたずまい

原シーン景観	: 15		
モンタージュシーン景観	: 58 (d=200~∞ h=30)		
	: 59 (d=400~∞ h=30)		
	: 60 (d=600~∞ h=30)		

[岩島海岸]

<タイプのイメージ・特性>

- ・岩島が図として目立ちやすい
- ・特に水平線より上に岩島が出ると、さらに存在が目立ちやすい
- ・砂浜から岩島を見ると、岩島までが遠浅に見え、身近な彼岸に感じられる
- ・岩島は、荒波に耐えているように見える

原シーン景観	: 16		
モンタージュシーン景観	: 61 (d=200~250 h=30)		
	: 62 (d=400~475 h=30)		
	: 63 (d=200~250 h=10)		
	: 64 (d=250~475 h=30)		
	: 65 (d=400~475 h=10)		

原シーン景観	: 17		
モンタージュシーン景観	: 66 (d=700~750 h=25)		
	: 67 (d=500~550 h=30)		
	: 68 (d=500~550 h=15)		

資 2. 6 尺度評価実験結果（第 1 回目）に係る討議のためのチェックリスト

	No					
1 興味対象は何か.....						
2 特に目障りなものは何か.....						
3 このシーン景観から受ける印象はどうか						
・開放感.....						
・景色のまとまり.....						
・自然性.....						
・景色のよさ.....						
・圧迫感（何による）.....						
・単調感・茫漠感.....						
・立体感・平面感.....						
・奥行き感.....						
・調和感（意味的、視覚形態的など）.....						
・乱雑感.....						
・美しさ・きれいさ.....						
・おおらかさ・のどかさ.....						
・柔らか味.....						
・親しみやすさ・身近さ.....						
・その他.....						
4 その道路構造物による景観への影響を設定する主な要因は何か						
・視点から道路までの距離.....						
・視点からの道路の高さ.....						
・道路と水平線（地平線）との関係.....						
・道路と山などのスカイラインとの関係.....						
・道路と周辺の自然物、人工物との関係.....						
・その他、興味対象との関係.....						

資料 2. 7 景勝地の景観特性に係る尺度評価実験結果 (第 2 回目・自由討議後)

No.	シーン	開放感			景色のまとまり			自然性			景色の良さ			道路のおさまり		
		mean	sdl	n	mean	sdl	n	mean	sdl	n	mean	sdl	n	mean	sdl	n
< 1>	原シーン	6.3	1.0	7	9.0	0.6	7	9.4	0.8	7	9.7	0.5	7			
<1-1>	モンタージュ	5.9	1.3	7	7.7	1.1	7	7.6	0.5	7	7.4	1.0	7	7.3	1.5	7
<1-2>	モンタージュ	5.6	1.6	7	7.0	1.3	7	7.5	0.5	6	6.6	0.5	7	5.7	1.4	7
<1-3>	モンタージュ	5.0	1.4	7	5.7	2.0	7	6.6	0.8	7	5.3	1.1	7	4.4	1.8	7
< 2>	原シーン	7.6	0.5	7	7.6	1.0	7	8.7	0.8	7	8.3	0.8	7			
<2-1>	モンタージュ	4.4	1.5	7	4.1	1.2	7	4.6	1.5	7	3.9	1.6	7	2.9	1.2	7
<2-2>	モンタージュ	4.4	1.0	7	5.1	1.6	7	4.4	1.4	7	4.7	1.6	7	4.0	1.9	7
<2-3>	モンタージュ	5.7	1.0	7	6.3	0.5	6	6.1	1.1	7	6.1	1.3	7	6.3	1.5	7
< 3>	原シーン	8.4	1.0	7	4.9	1.3	7	7.1	1.1	7	7.0	0.8	7			
<3-1>	モンタージュ	6.6	1.0	7	6.1	1.6	7	5.6	1.0	7	7.0	1.4	7	7.4	1.4	7
<3-2>	モンタージュ	5.4	1.0	7	5.3	1.0	7	5.0	1.2	7	5.0	1.2	7	4.7	1.4	7
<3-3>	モンタージュ	4.6	1.0	7	3.7	1.1	7	4.4	1.3	7	3.9	1.7	7	3.0	1.7	7
< 4>	原シーン	9.3	0.8	7	3.0	1.0	7	4.9	0.9	7	4.3	1.0	7			
<4-1>	モンタージュ	7.7	1.3	7	5.4	1.3	7	4.3	0.5	7	5.7	0.8	7	6.7	1.4	7
<4-2>	モンタージュ	7.6	1.4	7	4.3	1.1	7	4.4	0.5	7	4.6	1.3	7	3.7	1.8	7
<4-3>	モンタージュ	7.7	0.8	7	6.1	0.9	7	4.4	0.5	7	6.0	1.4	7	6.3	1.4	7
< 5>	原シーン	5.9	0.9	7	3.4	1.3	7	4.0	1.2	7	3.6	1.6	7			
<5-1>	モンタージュ	4.9	0.7	7	4.7	1.5	7	3.3	1.0	7	3.9	1.3	7	5.1	1.2	7
<5-2>	モンタージュ	5.4	1.1	7	5.4	1.3	7	3.3	1.0	7	4.3	1.7	7	5.3	2.1	7
<5-3>	モンタージュ	4.9	0.7	7	4.6	1.7	7	3.3	1.0	7	4.0	1.6	7	4.9	1.3	7
< 6>	原シーン	6.9	1.1	7	3.1	0.9	7	2.7	1.1	7	3.3	0.8	7			
<6-1>	モンタージュ	5.3	1.0	7	4.9	1.3	7	2.9	0.9	7	4.0	0.8	7	6.1	1.6	7
<6-2>	モンタージュ	5.4	1.0	7	3.9	0.7	7	2.4	0.5	7	3.6	0.8	7	4.7	1.3	7
<6-3>	モンタージュ	3.6	1.0	7	4.3	2.0	7	2.3	0.5	7	3.1	1.5	7	3.9	1.8	7
< 7>	原シーン	7.0	1.0	7	3.7	1.8	7	3.4	1.1	7	3.1	1.1	7			
<7-1>	モンタージュ	5.9	1.2	7	4.9	0.9	7	2.7	0.5	7	3.7	0.8	7	4.9	1.3	7
<7-2>	モンタージュ	3.9	1.1	7	4.7	1.4	7	2.6	0.5	7	3.0	1.0	7	3.4	1.4	7
<7-3>	モンタージュ	4.7	1.1	7	4.6	1.0	7	2.9	0.7	7	3.3	1.1	7	3.4	1.0	7
< 8>	原シーン	8.1	0.7	7	4.3	1.3	7	4.1	1.1	7	4.3	0.8	7			
<8-1>	モンタージュ	6.1	1.2	7	5.4	0.8	7	3.3	1.4	7	4.4	1.4	7	6.0	1.8	7
<8-2>	モンタージュ	5.9	1.2	7	4.6	1.1	7	3.3	1.5	7	3.6	1.0	7	4.1	1.2	7
<8-3>	モンタージュ	5.1	1.3	7	4.7	1.5	7	3.4	1.3	7	4.3	1.5	7	5.1	2.0	7
< 9>	原シーン	8.0	0.6	7	4.3	1.1	7	2.9	1.3	7	4.3	1.6	7			
<9-1>	モンタージュ	4.5	1.6	6	4.0	1.8	6	1.8	1.0	6	2.3	0.8	6	2.5	1.0	6
<9-2>	モンタージュ	4.9	1.1	7	3.7	1.3	7	2.0	0.8	7	2.4	0.5	7	2.7	1.1	7
<9-3>	モンタージュ	5.9	0.7	7	4.7	0.8	7	2.3	1.0	7	3.9	1.1	7	4.9	1.5	7
< 10>	原シーン	5.4	1.4	7	6.3	2.0	7	4.7	1.0	7	6.3	1.7	7			
<10-1>	モンタージュ	3.7	1.4	7	3.3	1.5	7	2.9	0.7	7	2.4	1.3	7	1.6	0.8	7
<10-2>	モンタージュ	4.0	1.3	7	3.7	1.0	7	3.0	0.8	7	3.4	1.4	7	2.7	1.4	7
<10-3>	モンタージュ	4.4	1.0	7	3.9	1.1	7	2.7	0.5	7	3.4	1.5	7	3.1	1.6	7
< 11>	原シーン	9.3	0.5	7	8.0	0.6	6	8.7	1.0	7	8.7	0.8	7			
<11-1>	モンタージュ	6.3	1.5	7	5.6	1.5	7	5.1	1.3	7	4.6	1.1	7	5.6	1.3	7
<11-2>	モンタージュ	5.3	1.7	7	5.1	1.9	7	4.7	1.4	7	4.0	1.0	7	5.0	2.0	7
< 12>	原シーン	5.7	1.4	7	6.9	1.2	7	6.1	1.2	7	6.9	1.5	7			
<12-1>	モンタージュ	3.6	0.8	7	4.0	1.8	7	3.4	1.3	7	2.7	0.8	7	3.1	1.3	7
<12-2>	モンタージュ	4.9	0.7	7	4.7	1.3	7	4.0	0.8	7	4.3	1.3	7	4.3	1.0	7
< 13>	原シーン	8.0	0.6	7	3.0	1.2	7	2.9	0.7	7	2.9	0.9	7			
<13-1>	モンタージュ	6.3	1.1	7	4.4	1.1	7	2.9	0.7	7	4.0	1.2	7	6.0	1.4	7
<13-2>	モンタージュ	6.0	1.3	7	4.6	1.3	7	2.7	0.8	7	4.3	1.4	7	5.6	1.4	7
< 14>	原シーン	8.1	1.1	7	6.4	1.4	7	7.6	0.8	7	5.7	1.0	6			
<14-1>	モンタージュ	5.1	1.5	7	3.3	1.0	7	4.3	1.7	7	2.9	0.9	7	2.4	0.5	7
<14-2>	モンタージュ	6.3	1.1	7	4.9	0.7	7	5.0	0.8	7	4.3	1.0	7	4.4	0.5	7
<14-3>	モンタージュ	4.9	1.1	7	3.6	1.0	7	3.9	1.3	7	2.7	1.0	7	2.6	0.5	7
<14-4>	モンタージュ	3.7	1.6	7	2.9	1.1	7	3.0	1.6	7	2.4	0.8	7	1.9	0.7	7
< 15>	原シーン	7.0	0.8	7	6.4	1.3	7	4.7	1.0	7	6.3	1.0	7			
<15-1>	モンタージュ	6.0	0.6	7	5.4	1.7	7	3.9	0.7	7	5.4	1.1	7	4.4	1.4	7
<15-2>	モンタージュ	6.0	0.8	7	5.0	1.6	7	3.9	0.7	7	5.1	1.1	7	4.3	0.5	7
<15-3>	モンタージュ	6.1	0.9	7	5.6	0.8	7	4.0	1.0	7	5.3	1.4	7	5.6	1.3	7
< 16>	原シーン	6.9	1.1	7	8.1	0.9	7	8.7	1.0	7	8.4	1.0	7			
<16-1>	モンタージュ	4.0	1.0	7	3.1	1.1	7	3.9	1.2	7	2.0	0.0	6	1.7	0.8	7
<16-2>	モンタージュ	4.9	0.9	7	3.7	0.8	7	4.0	1.4	7	4.1	1.3	7	3.4	1.0	7
<16-3>	モンタージュ	3.4	1.0	7	2.7	1.0	7	3.1	1.6	7	2.6	1.4	7	1.3	0.8	7
<16-4>	モンタージュ	5.6	1.0	7	5.3	0.8	7	4.1	1.5	7	5.1	1.3	7	5.1	1.3	7
<16-5>	モンタージュ	5.3	1.3	7	4.6	1.4	7	4.7	1.3	7	4.6	1.4	7	4.3	1.3	7
< 17>	原シーン	7.0	1.2	7	6.3	1.4	7	6.9	0.9	7	6.6	1.1	7			
<17-1>	モンタージュ	5.6	1.1	7	5.0	1.4	7	4.3	1.4	7	5.1	1.2	7	5.3	1.6	7
<17-2>	モンタージュ	4.4	1.1	7	3.9	1.1	7	3.7	1.6	7	3.7	1.0	7	2.6	0.5	7
<17-3>	モンタージュ	4.4	1.4	7	4.0	1.0	7	3.7	1.6	7	3.4	1.5	7	3.0	1.0	7

資 2. 8 尺度評価実験における原シーンの評価値と道路挿入による影響の関係

<開放感>					<景色のよとまり>				
Na	シーンNa	原シーンNa	道路挿入シーン と原シーンとの 評価値の差	原シーンの 評価値	Na	シーンNa	原シーンNa	道路挿入シーン と原シーンとの 評価値の差	原シーンの 評価値
(1)	14-4	14	-4.4	8.1	(1)	16-3	16	-5.4	8.1
(2)	11-2	11	-4.0	9.3	(2)	16-1	16	-5.0	8.1
(3)	3-3	3	-3.9	8.4	(3)	16-2	16	-4.4	8.1
(4)	9-1	9	-3.5	8.0	(4)	16-5	16	-3.6	8.1
(5)	16-2	16	-3.4	6.9	(5)	14-4	14	-3.6	6.4
(6)	14-3	14	-3.3	8.1	(6)	2-1	2	-3.4	7.6
(7)	6-3	6	-3.3	6.9	(7)	1-3	1	-3.3	9.0
(8)	2-1	2	-3.1	7.6	(8)	14-1	14	-3.1	6.4
(9)	2-2	2	-3.1	7.6	(9)	10-1	10	-3.0	6.3
(10)	7-2	7	-3.1	7.0	(10)	16-4	16	-2.9	8.1
(11)	9-2	9	-3.1	8.0	(11)	11-2	11	-2.9	8.0
(12)	11-1	11	-3.0	9.3	(12)	12-1	12	-2.9	6.9
(13)	14-1	14	-3.0	8.1	(13)	14-3	14	-2.9	6.4
(14)	8-3	8	-3.0	8.1	(14)	10-2	10	-2.6	6.3
(15)	3-2	3	-3.0	8.4	(15)	2-2	2	-2.4	7.6
(16)	16-1	16	-2.9	6.9	(16)	17-2	17	-2.4	6.3
(17)	17-3	17	-2.6	7.0	(17)	10-3	10	-2.4	6.3
(18)	17-2	17	-2.6	7.0	(18)	11-1	11	-2.4	8.0
(19)	8-2	8	-2.3	8.1	(19)	17-3	17	-2.3	6.3
(20)	7-3	7	-2.3	7.0	(20)	12-2	12	-2.1	6.9
(21)	12-1	12	-2.1	5.7	(21)	1-2	1	-2.0	9.0
(22)	9-3	9	-2.1	8.0	(22)	14-2	14	-1.6	6.4
(23)	8-1	8	-2.0	8.1	(23)	15-2	15	-1.4	6.4
(24)	16-2	16	-2.0	6.9	(24)	17-1	17	-1.3	6.3
(25)	13-2	13	-2.0	8.0	(25)	1-1	1	-1.3	9.0
(26)	14-2	14	-1.9	8.1	(26)	2-3	2	-1.2	7.6
(27)	2-3	2	-1.9	7.6	(27)	3-3	3	-1.1	4.9
(28)	3-1	3	-1.9	8.4	(28)	15-1	15	-1.0	6.4
(29)	13-1	13	-1.7	8.0	(29)	15-3	15	-0.9	6.4
(30)	4-2	4	-1.7	9.3	(30)	9-2	9	-0.6	4.3
(31)	10-1	10	-1.7	5.4	(31)	9-1	9	-0.3	4.3
(32)	16-5	16	-1.6	6.9	(32)	8-2	8	0.3	4.3
(33)	6-1	6	-1.6	6.9	(33)	3-2	3	0.4	4.9
(34)	4-1	4	-1.6	9.3	(34)	8-3	8	0.4	4.3
(35)	4-3	4	-1.6	9.3	(35)	9-3	9	0.4	4.3
(36)	6-2	6	-1.4	6.9	(36)	6-2	6	0.7	3.1
(37)	10-2	10	-1.4	5.4	(37)	7-3	7	0.9	3.7
(38)	17-1	17	-1.4	7.0	(38)	7-2	7	1.0	3.7
(39)	1-3	1	-1.3	6.3	(39)	6-3	6	1.1	3.1
(40)	16-4	16	-1.3	6.9	(40)	7-1	7	1.1	3.7
(41)	7-1	7	-1.1	7.0	(41)	8-1	8	1.1	4.3
(42)	5-3	5	-1.0	5.9	(42)	5-3	5	1.1	3.4
(43)	5-1	5	-1.0	5.9	(43)	4-2	4	1.3	3.0
(44)	15-1	15	-1.0	7.0	(44)	3-1	3	1.3	4.9
(45)	10-3	10	-1.0	5.4	(45)	5-1	5	1.3	3.4
(46)	15-2	15	-1.0	7.0	(46)	13-1	13	1.4	3.0
(47)	12-2	12	-0.9	5.7	(47)	13-2	13	1.6	3.0
(48)	15-3	15	-0.9	7.0	(48)	6-1	6	1.7	3.1
(49)	1-2	1	-0.7	6.3	(49)	5-2	5	2.0	3.4
(50)	5-2	5	-0.4	5.9	(50)	4-1	4	2.4	3.0
(51)	1-1	1	-0.4	6.3	(51)	4-3	4	3.1	3.0

<自然性>

No.	シーンNa	原シーンNa	道路挿入シーン と原シーンとの 評価値の差	原シーンの 評価値
(1)	16-3	16	-5.6	8.7
(2)	16-1	16	-4.9	8.7
(3)	16-2	16	-4.7	8.7
(4)	14-4	14	-4.6	7.6
(5)	16-4	16	-4.6	8.7
(6)	2-2	2	-4.3	8.7
(7)	2-1	2	-4.1	8.7
(8)	11-2	11	-4.0	8.7
(9)	16-5	16	-4.0	8.7
(10)	14-3	14	-3.7	7.6
(11)	11-1	11	-3.6	8.7
(12)	14-1	14	-3.3	7.6
(13)	17-2	17	-3.1	6.9
(14)	17-3	17	-3.1	6.9
(15)	1-3	1	-2.9	9.4
(16)	3-3	3	-2.7	7.1
(17)	12-1	12	-2.7	6.1
(18)	14-2	14	-2.6	7.6
(19)	17-1	17	-2.6	6.9
(20)	2-3	2	-2.6	8.7
(21)	3-2	3	-2.1	7.1
(22)	12-2	12	-2.1	6.1
(23)	10-3	10	-2.0	4.7
(24)	1-2	1	-1.9	9.4
(25)	10-1	10	-1.9	4.7
(26)	1-1	1	-1.9	9.4
(27)	10-2	10	-1.7	4.7
(28)	3-1	3	-1.6	7.1
(29)	9-1	9	-1.0	2.9
(30)	15-1	15	-0.9	4.7
(31)	15-2	15	-0.9	4.7
(32)	8-2	8	-0.9	4.1
(33)	8-1	8	-0.9	4.1
(34)	7-2	7	-0.9	3.4
(35)	9-2	9	-0.9	2.9
(36)	15-3	15	-0.7	4.7
(37)	5-3	5	-0.7	4.0
(38)	5-1	5	-0.7	4.0
(39)	5-2	5	-0.7	4.0
(40)	8-3	8	-0.7	4.1
(41)	7-1	7	-0.7	3.4
(42)	4-1	4	-0.6	4.9
(43)	9-3	9	-0.6	2.9
(44)	7-3	7	-0.6	3.4
(45)	6-3	6	-0.4	2.7
(46)	4-2	4	-0.4	4.9
(47)	4-3	4	-0.4	4.9
(48)	6-2	6	-0.3	2.7
(49)	13-2	13	-0.1	2.9
(50)	13-1	13	0.0	2.9
(51)	6-1	6	0.1	2.7

<景色のよさ>

No.	シーンNa	原シーンNa	道路挿入シーン と原シーンとの 評価値の差	原シーンの 評価値
(1)	16-1	16	-6.4	8.4
(2)	16-3	16	-5.9	8.4
(3)	11-2	11	-4.7	8.7
(4)	1-3	1	-4.4	9.7
(5)	2-1	2	-4.4	8.3
(6)	16-2	16	-4.3	8.4
(7)	11-1	11	-4.1	8.7
(8)	12-1	12	-4.1	6.9
(9)	10-1	10	-3.9	6.3
(10)	16-5	16	-3.9	8.4
(11)	2-2	2	-3.6	8.3
(12)	16-4	16	-3.3	8.4
(13)	14-4	14	-3.2	5.7
(14)	17-3	17	-3.1	6.6
(15)	3-3	3	-3.1	7.0
(16)	1-2	1	-3.1	9.7
(17)	14-3	14	-3.0	5.7
(18)	17-2	17	-2.9	6.6
(19)	10-3	10	-2.9	6.3
(20)	10-2	10	-2.9	6.3
(21)	14-1	14	-2.8	5.7
(22)	12-2	12	-2.6	6.9
(23)	1-1	1	-2.3	9.7
(24)	2-3	2	-2.1	8.3
(25)	3-2	3	-2.0	7.0
(26)	9-1	9	-2.0	4.3
(27)	9-2	9	-1.9	4.3
(28)	17-1	17	-1.4	6.6
(29)	14-2	14	-1.4	5.7
(30)	15-2	15	-1.1	6.3
(31)	15-3	15	-1.0	6.3
(32)	15-1	15	-0.9	6.3
(33)	8-2	8	-0.7	4.3
(34)	9-3	9	-0.4	4.3
(35)	7-2	7	-0.1	3.1
(36)	6-3	6	-0.1	3.3
(37)	8-3	8	0.0	4.3
(38)	3-1	3	0.0	7.0
(39)	7-3	7	0.1	3.1
(40)	8-1	8	0.1	4.3
(41)	5-1	5	0.3	3.6
(42)	6-2	6	0.3	3.3
(43)	4-2	4	0.3	4.3
(44)	5-3	5	0.4	3.6
(45)	7-1	7	0.6	3.1
(46)	5-2	5	0.7	3.6
(47)	6-1	6	0.7	3.3
(48)	13-1	13	1.1	2.9
(49)	13-2	13	1.4	2.9
(50)	4-1	4	1.4	4.3
(51)	4-3	4	1.7	4.3

資2. 9 尺度評価実験結果（第1回目）に係る自由討議における意見の内容

<1> (1-1, 1-2, 1-3)

- ・興味対象は、どのシーンでもやはり山と川だろうが、とりわけ山だろう。
- ・自然風景地の中に構造物を入れると風景が引き締まる。これはヴォリンゲルが「抽象と感情移入」という本の中で、「具体的なものによる混沌としたものの中に抽象的なものを入れると、そのものが引き締まる」ということにつながる。したがって、そういう見方からすると、このシーンの中で重要な点は構造物のもたらす水平性ということであろう。1-3のようにちょっと傾いた挿入の仕方は、その混沌とした状況に効果を与えているとはいえない。
- ・しかし、単に水平に挿入させると、なんの工夫もしていないという感じを受けるのではないか。
- ・そもそも大自然の中に人工物が挿入されるのは異様だ。道路は邪魔だ
- ・道路の足が隠されると、道路の位置がわからなくなり、その存在感が弱まる。
- ・1-2のように構造物の成り立ちまで隠すような中途半端な隠し方はよくない。ピアが全然見えないと異様に感じる。
- ・目障りさからすると、1-2, 1-3か。
- ・1-1は、見えの大きさが他と比べて小さいからよいが、目障りにはかわりはない。
- ・川の焦点と1-2, 1-3のピアの位置がだいたい一致しているため、道路の存在感が高まっている。
- ・自然景観の中に出来上がっているある種の方向性（例えば、川の方向性など）を人工物がトレースすると、逆効果になりやすい。1-3のような挿入のさせ方は、かえってうるさくなっている。
- ・道路の圧迫感は感じられない。これは桁裏がみえるかどうかで違ってくるのではないか。

<2> (2-1, 2-2, 2-3)

- ・興味対象は、2では川だろう。2-1では、一番目につくという点では、道路であろう。
- ・主たる興味対象ではないが、川の焦点に見える山も興味対象といえよう。

2-1では、その山を道路が隠しているののでいやな感じがする。その点、2-2、2-3はその山のスカイラインを切っていないのでよい。

- ・やはり、あの山があるのとないのとでは、随分川の雰囲気が違うだろう。景色の一つの特色になっている。
- ・自然景観にはいろいろな要素の組み合わせがあり、その組み合わせを大事にしなくてはならない。この景観は、川の焦点にある山とそれを両側から支えている山との重なり具合がポイントになるような気がする。2-3は、その意味で柱をもっと低くすれば、さらによりそう。
- ・道路を挿入したことにより、主興味対象がはっきりしてきたといえる。
- ・水面にピアが建つと不自然な感じがする。
- ・川の焦点近くにピアがくると、道路がよけいに目立ちやすくなる。
- ・2-2のような挿入の仕方は、道路主体が主興味対象に移ってくる。これは、否定されるべきものではないが、主従逆転（興味対象を道路にもってゆく）の道路の挿入のさせ方はあまりうまくいかないことが多いようだ。

< 3 > (3-1, 3-2, 3-3)

- ・興味対象は、空間の拡がりであろう。
- ・スカイラインとの関係で評価されている。
- ・空間の拡がりが道路によって分断されている。
- ・3-2、3-1に比べて道路下に地平線が見えてよいが、それよりもスカイラインとの関係の方が重要だ。
- ・3-1の挿入の仕方は、風景に対して控えめで凡庸なものだが、それがむしろよいのではないか。
- ・このシーンで道路を斜に入れたら、おさまりは悪くならう。

< 4 > (4-1, 4-2, 4-3)

- ・興味対象は空間の拡がりだろう。
- ・4-2は、柱が低すぎて、原シーンとそんなにかわりはない。
- ・このシーンは、もともと川の方角性があまりはっきりしない。だから、4-3のような川にそって挿入させると、川の方角性がはっきりでてきて原シーンよりよくなっている。
- ・川幅が広いので、大きな道路を挿入してもスケールの的に納まってしまふところがあり、異様な感じもする。
- ・中でも4-1は景色によく納まり成功している。

- ・原シーンの自然性の評価が低いのは、遠方に鉄塔などが見えることや土手が直線的に感じられること、土手の天端がアスファルト舗装であるからではないか。

< 5 > (5-1, 5-2, 5-3)

- ・興味対象はない。
- ・道路を挿入してもしなくてもあまり変わらない。
- ・挿入してもあまり変化がないのは、原シーン自体の岸にゴミが散乱していて汚いからだ。これぐらいのクラスの景色の場合には、道路を挿入させてもさせなくてもあまり評価には差異はないだろう。
- ・挿入道路の橋の下から次の橋が見えると、目障りなものになりやすい。橋が風景の中で互いに干渉しあってうるさいものになってしまうからだ。
- ・前のタイプの場合はテーマがないため評価が悪かったが、道路を挿入し道路が一つのテーマになりよくなった。このシーンの場合は、テーマがないのに加えて風景自体が悪いため、道路を挿入させても目だたず、効果がでにくい。
- ・全体的にゴチャゴチャした景色のため、道路を挿入しても影響がでない。岸のゴミを片付けるだけで、随分と評価が上がってこよう。

< 6 > (6-1, 6-2, 6-3)

- ・興味対象としては、遠方の山はシルエットが弱すぎて当てはまらない。
- ・団地と車、護岸の人工物が目障りな感じた。
- ・6-1は、道路が興味対象になっている。
- ・6-1が他と比べて道路がおさまっていると見られるのは、道路によって河川の線形がはっきりしてくること、シーンに奥行き感がでてくこと、右側の護岸形式とマッチしていることがあげられる。
- ・もし、遠方の山がよく見えていたら、6-1は、評価が下がるのではないか。
- ・6-3は、道路が、右側の水際線をちょうど覆うように挿入してきているため、よくない。

< 7 > (7-1, 7-2, 7-3)

- ・興味対象になるかどうかかわからないが、コンクリート護岸に注意がいく。
- ・目障りなものは、送電鉄塔だ。
- ・7-1は、道路の挿入によって川の焦点がはっきりして奥行き感がでてき

た。

- ・先ほどからみられることだが、河川空間において、茫洋としていて、興味対象やテーマがないもので、河川の方向性をトレースしたものは、割とうまくいっている。
- ・7-1は、道路が影で明度がおちているため、他のシーンの道路より目立たないことから評価が高まったことが考えられる。
- ・見えの大きさが評価に利いているのではないか。
- ・7-2、7-3のような視線に対して垂直に挿入する場合、500~600mくらい離れて入ると、おさまりがよくなりそうだ。
- ・7-2と7-3を比較すると、7-2の方が評価が高いが、標準偏差が大きいため、好みの違いかもしれない。
- ・7-3のようにクリアランスを大きくとっても、何も効果はないような気がする。スカイラインがよく見えるようになったというわけでもなく、ただ見えの大きさが大きくなっただけだ。

< 8 > (8-1, 8-2, 8-3)

- ・興味対象は特定できない。
- ・8-1のように川の内巻きに道路を挿入すると、川の方向性は強調されず、奥行きが感じられないのでよくない。川を囲んだという印象がない。
- ・8-1は、川の焦点を道路が隠しているが、それに対して8-3は隠していない。評価が8-1の方が高いのは不可解だ。
- ・それは、恐らく右側の樹林のスカイラインとの関係もあるのではないか。
- ・8-1の方がどこでも見られるような高さでおとなしいところがよいのではないか。
- ・8-3の方は、道路の向こう側が見えてホッとする
- ・向側が見えるものがこの程度ならば、道路の見えの大きさが大きくなることの方が、向側が見えないことよりも大きなマイナスではないか。

< 9 > (9-1, 9-2, 9-3)

- ・興味対象は、水面だろう。船は、見えが小さいのであてはまらない。
- ・船が道路の手前にあっても評価にかわりはないのではないか。
- ・遠方の火力発電所の煙突などは、港湾らしさを高めている。
- ・9-1、9-2のような挿入の仕方は、言語同断だろう。
- ・見えの大きさが利いている。

<10> (10-1, 10-2, 10-3)

- ・興味対象はヨットだろう。
- ・10-1は、道路がスカイラインを切っていないが、10-2、10-3はスカイラインを切る形になっている。それなのに、10-1の方が10-2、10-3より評価が低くなっている。これは、10-1が道路のピアが見えず、道路なのかどうかははっきりしないからではないか。挿入させるならものの形がはっきりわかるようにすべきだろう。
- ・それ以外にも、ヨットが主興味対象になっていることから、道路とヨットとの関係の評価がなされ、その背後のスカイラインとの関係は、注意が及ばなかったのではないか。
- ・10-1は、ピアが低く、道路の遠方が見えないため、マリーナのもつ意味的な開放感のあるマリーナの雰囲気壊されていないか。その点、10-2、10-3はピアが高く問題はない。
- ・視覚的には開放感はあまり感じられない。
- ・ヨットのマストの縦の線だけならきれいに見えるのだが、その縦の線と道路の横の線が重なると乱雑に見え、両者の線が同時にいやな感じになる。
- ・10-1は、道路の交差するヨットの線がマストのほかにと船体にも及び、乱雑さを高めている。このことが、10-1の評価を他のシーンと比べて低くしているのではないか。

<11> (11-1, 11-2)

- ・興味対象は、海の広がり、水平線であろう。
- ・広々としたところがテーマだろう。
- ・11-1, 11-2は道路が空間を分断している
- ・海水浴場のため、あの道路の下では泳ぎたくないという意味的な問題がある。
- ・やはり、こんなところに道路をもってくるのは変だという意識が先にたってしまう。そのために、景色のまともりはプラス傾向だが、道路のおさまりはマイナス傾向になるのではないか。
- ・このシーンは、自然景観の中に道路を納めるというのではなくて、道路を引き立てている自然景観という捉え方ができる。道路の写真集としてはよいのだが。

<12> (12-1, 12-2)

- ・興味対象は、水際線であろう。

- ・開放感はない。これは入江になっていて山で囲まれているからではないか。
- ・目障りなものは特にない。
- ・12-1の方が開放感が低いのは、道路がこちら側に延びてきているせいだろう。
- ・水際線にピアが建つと、砂浜らしさが壊される。本当に水際線にかかっていたら、評価がもっと落ちるであろう。
- ・海水浴場としてみると、12-1のようなルートは、非常にうっとうしいという意識になる
- ・12-1は、道路が、水際線という自然のラインをトレースするかたちになり、うるさくなっている。
- ・人工物が自然の中に入る場合、自然景観の欠けているものを補うというものであればよいが、そうでないとうるさくなる。
- ・特に、12-1は、スカイラインと競合しているのでよりうるさくなっている
- ・白砂青松という言葉があるように、松林と砂浜がワンセットになっているからいいのであって、それを12-1のように分断するかたちになるとまずいのではないか。松林の中を通すのなら、よくなったであろう。

<13> (13-1, 13-2)

- ・興味対象はない。
- ・目障りになるものは特にない。
- ・13-2よりも13-2の方が重々しい。
- ・橋脚の下は建物等がなくて、抜けている（すっきりしている）ため、あまり、橋脚の高さをあげても効果はない。
- ・あの程度の砂浜景観だと後ろに道路が入っても大きな問題にはならない。
- ・人工海浜の線と道路の線との間に違和感はない。
- ・13-1, 13-2は、遠方の工業地帯を道路によってすっきりと隠しているのが評価に利いている。
- ・こういう景観のところから、道路によってテーマができてよくなる。
- ・この場所が海浜公園だとしても、他に何も立ち上がっているものはないからこういう構図で見るかぎり、道路ができてよいのではないか。
- ・道路の挿入は騒音や排気ガスの問題から、公園の雰囲気損なうという問題はある。

<14> (14-1, 14-2, 14-3, 14-4)

- ・興味対象は、広々とした海と点在する磯、小島であろう。
- ・その興味対象が、道路によって分断され一体的に見られないか否かが評価の分れ目であろう。したがって、14-2の道路の橋脚をもう少しあげて、水平線が見えるようにすれば、もっとよくなるであろう。
- ・14-1, 14-3, 14-4は、いずれもほとんど似たりよったりな感じがする。

<15> (15-1, 15-2, 15-3)

- ・興味対象は特定しづらい。
- ・目障りなものは、港であろう。港のつくりがよくない。集落の乱雑さはあまり感じられない、ふつうであろう。
- ・15-1は、そこの居住者にしてみれば、道路によって海との間を完全に分断されてしまい、たまらないだろう。
- ・特に15-3は、港によって景色が心理的に分断されかかっているのを、上方の道路によって再度つないでいるのがよいのではないか。
- ・路面がみえると、俯瞰性が高まる。

<16> (16-1, 16-2, 16-3, 16-4, 16-5)

- ・興味対象は、島だろう。
- ・16-1, 16-3のように興味対象の島々の手前にくるのはよくない。
- ・16-4のように島に道路のピアがかかるのもよくない。
- ・島の重なり合いを道路が阻害するのはよくない。
- ・16-2のように島のスカイラインをきるのはよくない。
- ・やはり、見えの大きさが評価に利いてきている。

<17> (17-1, 17-2, 17-3)

- ・興味対象は、岩と富士山だ。富士山はややぼやけてみえるので、岩より劣るかもしれない。
- ・岩までが自分の領域として感じられる。その領域内に道路を挿入するといやな感じがする。
- ・17-3は、やや水平線が見えにくい。もう少しピアをあけて水平線の見えるゆとりがほしい。
- ・17-1のピアは、岩の裏隠れているのが効果的だ。

資2. 10 尺度評価実験結果（第2回目）に係る自由討議における意見の内容

<12> (12-1, 12-2)

- ・「景色のよさ」の評価で12-1と12-2の差が、一回目の3.1と3.7から2.7と4.3とへと大きくなっている。評価がはっきりしてきた。これは、デルファイによる影響といえる。
- ・恐らくこれは、この評価の、特に砂浜と松林とのワンセット性（まとまり性）という視点から、12-1の方がそのまとまり性を大きく壊しているということが改めて確認された結果ではないだろうか。
- ・また12-1の方は、道路が自然の線形をトレースしているという悪さも影響して評価が落ちたのではないだろうか。
- ・見えの大きさも影響しているのではないか。

<13> (13-1, 13-2)

- ・元シーンの評価が二回目で下がったため、相対的にモンタージュの評価も下がっている。
- ・「開放感」において13-2は一回目が4.9であったものが、二回目で6.0にあがっている。これは、桁下に構造物がなく、すっきりしているという視点からの評価が利いたのではないか。

<14> (14-1, 14-2, 14-3, 14-4)

- ・「景観のよさ」の差がはっきりしてきた。つまり、14-3, 14-4が評価が下がり、14-2だけがいいという感じになっている。特に14-3は、一回目は3.6で一番評価が高かったのに、二回目に2.7と14-4に続き凋落が激しい。やはり、あの岩山が重要で、あの裏側に道路がなければだめなんだという評価の現われではないか。
- ・また、14-2が一番よくなったのは、磯と小島のひとまわり（ワンセット）と、が最も活かされた道路介入の仕方であるという評価の現われではないか。
- ・さらによくするためには、海らしさのかなめである水平線が見えるように橋脚の高さをあげたほうがいいのだが。

<16> (16-1, 16-2, 16-3, 16-4, 16-5)

- ・ 16-4と16-5ではだいたいの評価項目で平均点が逆転し、16-5の方がよくなっている。島の価値が見直された結果であろう。
- ・ 16-4は、島と橋が干渉しあっていないので、評価が悪くならないのではないか。島の背後にあって屏風のような効果になっているのではないか。

<17> (17-1, 17-2, 17-3)

- ・ 一回目、二回目の結果をみて17-1の評価がよいのがはっきりした。

資2. 11 尺度評価実験における原シーン及び道路挿入シーンの評価因子データ

シーンNo	(1)道路の高さ	(2)道路と視点の比高	(3)道路までの距離(大)	(4)道路までの距離(小)	(5)道路までの距離(中心)	(6)仰角	(7)道路面積	(8)天空面積(橋上)	(9)天空面積(橋下)	(10)天空面積計	(11)水面積	(12)人工物面積	(13)自然物面積	(14)人工物面積計	(15)自然物面積計	(16)開放感	(17)景色のまとまり	(18)自然性	(19)景色のよさ	(20)道路のよさ
(1)	0	0	0	0	0	0	0.0	16.8	0.0	16.8	26.2	0.0	57.0	0.0	83.2	6.3	9.0	9.4	9.7	0.0
(2)	0	0	0	0	0	0	0.0	19.8	0.0	19.8	59.4	0.7	20.0	0.7	79.4	7.6	7.6	8.7	8.3	0.0
(3)	0	0	0	0	0	0	0.0	25.1	0.0	25.1	40.2	0.8	33.9	0.8	74.1	8.4	4.9	7.1	7.0	0.0
(4)	0	0	0	0	0	0	0.0	58.4	0.0	58.4	12.6	9.8	19.3	9.8	31.8	9.3	3.0	4.9	4.3	0.0
(5)	0	0	0	0	0	0	0.0	43.6	0.0	43.6	36.0	0.8	19.6	0.8	55.6	5.9	3.4	4.0	3.6	0.0
(6)	0	0	0	0	0	0	0.0	44.1	0.0	44.1	23.2	4.4	28.3	4.4	51.5	6.9	3.1	2.7	3.3	0.0
(7)	0	0	0	0	0	0	0.0	46.0	0.0	46.0	3.8	19.0	31.2	19.0	35.0	7.0	3.7	3.4	3.1	0.0
(8)	0	0	0	0	0	0	0.0	43.4	0.0	43.4	16.8	20.5	19.2	20.5	36.0	8.1	4.3	4.1	4.3	0.0
(9)	0	0	0	0	0	0	0.0	46.6	0.0	46.6	31.0	22.4	0.0	22.4	31.0	8.0	4.3	2.9	4.3	0.0
(10)	0	0	0	0	0	0	0.0	43.5	0.0	43.5	16.0	37.6	2.9	37.6	18.9	5.4	6.3	4.7	6.3	0.0
(11)	0	0	0	0	0	0	0.0	48.8	0.0	48.8	20.0	0.0	31.2	0.0	51.2	9.3	8.0	8.7	8.7	0.0
(12)	0	0	0	0	0	0	0.0	43.1	0.0	43.1	5.1	0.4	51.4	0.4	56.5	5.7	6.9	6.1	6.9	0.0
(13)	0	0	0	0	0	0	0.0	45.6	0.0	45.6	41.1	7.6	5.6	7.6	46.8	8.0	3.0	2.9	2.9	0.0
(14)	0	0	0	0	0	0	0.0	48.4	0.0	48.4	33.2	0.2	18.2	0.2	51.4	8.1	6.4	7.6	5.7	0.0
(15)	0	0	0	0	0	0	0.0	36.5	0.0	36.5	34.8	5.2	23.6	5.2	58.3	7.0	6.4	4.7	6.3	0.0
(16)	0	0	0	0	0	0	0.0	38.9	0.0	38.9	19.6	0.0	41.4	0.0	61.1	6.9	8.1	8.7	8.4	0.0
(17)	0	0	0	0	0	0	0.0	43.8	0.0	43.8	17.7	1.6	36.9	1.6	54.6	7.0	6.3	6.9	6.6	0.0
(1-1)	55	54	600	600	600	5	1.2	16.8	0.0	16.8	26.1	0.0	55.9	1.2	82.0	5.9	7.7	7.6	7.4	7.3
(1-2)	25	24	250	250	250	5	1.4	16.7	0.0	16.7	26.1	0.0	55.8	1.4	81.9	5.6	7.0	7.5	6.6	5.7
(1-3)	25	24	250	200	225	7	2.1	16.7	0.0	16.7	26.0	0.0	55.2	2.1	81.2	5.0	5.7	6.6	5.3	4.4
(2-1)	32	20	300	300	300	4	2.3	19.4	0.0	19.4	59.2	0.6	18.5	2.9	77.6	4.4	4.1	4.6	3.9	2.9
(2-2)	32	20	600	200	400	6	2.9	19.7	0.0	19.7	59.1	0.4	18.0	3.2	77.1	4.4	5.1	4.4	4.7	4.0
(2-3)	32	20	600	600	600	2	0.4	19.8	0.0	19.8	59.3	0.6	19.8	1.1	79.1	5.7	6.3	6.1	6.1	6.3
(3-1)	20	5	500	500	500	1	1.6	25.1	0.0	25.1	39.0	0.5	33.7	2.2	72.7	6.6	6.1	5.6	7.0	7.4
(3-2)	20	5	300	300	300	1	2.5	25.1	0.0	25.1	38.8	0.6	32.9	3.1	71.8	5.4	5.3	5.0	5.0	4.7
(3-3)	30	15	300	300	300	1	3.3	23.7	0.2	23.9	39.7	0.5	32.6	3.9	72.3	4.6	3.7	4.4	3.9	3.0
(4-1)	25	17	000	800	900	1	1.0	57.1	0.7	57.7	12.3	9.8	19.2	10.7	31.5	7.7	5.4	4.3	5.7	6.7
(4-2)	10	2	000	800	900	0	0.8	58.1	0.0	58.1	12.5	9.8	18.8	10.5	31.3	7.6	4.3	4.4	4.6	3.7
(4-3)	20	12	000	300	1000	5	1.0	57.1	0.6	57.7	12.6	9.8	18.9	10.8	31.5	7.7	6.1	4.4	6.0	6.3
(5-1)	13	12	600	370	425	2	0.8	43.3	0.1	43.4	35.8	0.7	19.2	1.5	55.1	4.9	4.7	3.3	3.9	5.1
(5-2)	17	16	1000	350	800	3	1.3	43.1	0.0	43.1	36.0	0.3	19.2	1.6	55.2	5.4	5.4	3.3	4.3	5.3
(5-3)	20	19	600	370	425	3	1.2	42.6	0.5	43.1	35.9	0.6	19.2	1.8	55.1	4.9	4.6	3.3	4.0	4.9
(6-1)	25	25	1000	300	1000	5	1.4	43.7	0.0	43.7	22.9	3.8	28.2	5.2	51.1	5.3	4.9	2.9	4.0	6.1
(6-2)	25	10	600	600	600	1	1.2	43.8	0.0	43.8	22.6	4.3	28.1	5.5	50.7	5.4	3.9	2.4	3.6	4.7
(6-3)	25	10	300	300	300	2	2.9	43.8	0.0	43.8	22.3	4.2	26.8	7.1	49.1	3.6	4.3	2.3	3.1	3.9
(7-1)	25	15	1000	500	900	2	1.5	44.4	0.7	45.1	3.8	18.8	30.8	20.3	34.6	5.9	4.9	2.7	3.7	4.9
(7-2)	15	15	350	200	250	4	4.0	43.4	0.0	43.4	3.7	18.2	30.7	22.2	34.5	3.9	4.7	2.6	3.0	3.4
(7-3)	25	25	350	200	250	7	5.4	42.1	0.0	42.1	3.7	18.1	30.7	23.5	34.4	4.7	4.6	2.9	3.3	3.4
(8-1)	15	8	600	600	600	1	1.8	43.1	0.0	43.1	16.5	19.8	18.7	21.7	35.2	6.1	5.4	3.3	4.4	6.0
(8-2)	20	13	1000	480	1000	2	1.3	43.3	0.0	43.3	16.7	20.2	18.5	21.5	35.2	5.9	4.6	3.3	3.6	4.1
(8-3)	25	18	600	600	600	2	1.9	43.1	0.0	43.1	16.6	19.7	18.6	21.7	35.2	5.1	4.7	3.4	4.3	5.1
(9-1)	15	12	200	200	200	3	4.4	41.9	2.1	44.0	29.9	21.7	0.0	26.1	29.9	4.5	4.0	1.8	2.3	2.5
(9-2)	35	32	200	200	200	9	6.4	30.5	11.1	41.7	29.9	22.0	0.0	28.5	29.9	4.9	3.7	2.0	2.4	2.7
(9-3)	35	32	800	800	800	2	1.0	45.3	1.1	46.4	30.9	21.7	0.0	22.7	30.9	5.9	4.7	2.3	3.9	4.9
(10-1)	15	14	300	300	300	3	2.0	43.5	0.0	43.5	16.0	37.3	1.3	39.3	17.3	3.7	3.3	2.9	2.4	1.6
(10-2)	25	24	300	300	300	6	2.7	42.7	0.1	42.7	16.0	37.3	1.3	40.0	17.3	4.0	3.7	3.0	3.4	2.7
(10-3)	35	34	300	300	300	4	3.0	40.6	1.5	42.0	16.0	37.1	1.9	40.1	17.9	4.4	3.9	2.7	3.4	3.1
(11-1)	35	34	600	300	350	6	3.7	41.2	5.8	46.9	18.8	0.0	30.5	3.7	49.3	6.3	5.6	5.1	4.6	5.6
(11-2)	15	14	600	300	350	3	2.1	46.7	1.5	48.2	18.8	0.0	30.8	2.1	49.7	5.3	5.1	4.7	4.0	5.0
(12-1)	20	19	900	200	550	5	4.1	42.8	0.0	42.8	4.9	0.2	48.0	4.3	52.9	3.6	4.0	3.4	2.7	3.1
(12-2)	25	24	700	600	600	2	1.0	43.0	0.0	43.0	5.1	0.2	50.8	1.1	55.9	4.9	4.7	4.0	4.3	4.3
(13-1)	20	17	1000	200	350	5	3.0	42.2	0.9	43.2	41.1	7.1	5.6	10.1	46.7	6.3	4.4	2.9	4.0	6.0
(13-2)	35	32	1000	200	350	9	4.8	37.3	4.1	41.4	41.1	7.2	5.6	11.9	46.7	6.0	4.6	2.7	4.3	5.6
(14-1)	25	5	350	300	300	1	3.0	47.3	0.0	47.3	32.7	0.2	16.7	3.2	49.4	5.1	3.3	4.3	2.9	2.4
(14-2)	25	5	700	600	600	0	1.6	47.9	0.0	47.9	33.0	0.2	17.4	1.7	50.4	6.3	4.9	5.0	4.3	4.4
(14-3)	25	5	500	400	400	1	2.3	47.4	0.0	47.4	32.8	0.2	17.3	2.5	50.1	4.9	3.6	3.9	2.7	2.6
(14-4)	17	-3	350	300	300	-1	3.0	48.2	0.0	48.2	31.5	0.2	17.1	3.2	48.6	3.7	2.9	3.0	2.4	1.9
(15-1)	30	-15	1000	200	1400	-4	2.6	36.4	0.0	36.4	34.8	4.1	22.1	6.7	56.9	6.0	5.4	3.9	5.4	4.4
(15-2)	30	-5	1000	400	1500	-1	1.6	36.4	0.0	36.4	34.8	4.5	22.8	6.1	57.5	6.0	5.0	3.9	5.1	4.3
(15-3)	30	50	1000	600	1600	9	0.8	36.5	0.0	36.5	34.8	4.8	23.1	5.7	57.9	6.1	5.6	4.0	5.3	5.6
(16-1)	35	32	250	200	200	9	5.2	29.3	5.3	34.7	19.6	0.0	40.6	5.2	60.2	4.0	3.1	3.9	2.0	1.7
(16-2)	35	32	475	400	400	5	1.4	37.3	1.4	38.7	18.7	0.0	41.2	1.4	59.9	4.9	3.7	4.0	4.1	3.4
(16-3)	15	12	250	200	200	3	4.2	37.9	0.1	38.0	19.2	0.0	38.6	4.2	57.8	3.4	2.7	3.1	2.6	1.3
(16-4)	45	42	475	300	325	8	4.4	29.7	5.1	34.8	19.4	0.0	41.4	4.4	60.8	5.6	5.3	4.1	5.1	5.1
(16-5)	15	12	475	400	400	2	0.7	38.4	0.2	38.5	19.6	0.0	41.2	0.7	60.8	5.3	4.6	4.7	4.6	4.3
(17-1)	25	23	1000	700	700	2	0.9	42.8	0.9	43.7	17.6	1.4	36.3	2.4	53.9	5.6	5.0	4.3	5.1	5.3
(17-2)	30	28	600	500	500	3	2.1	41.3	2.6	43.9	16.9	1.4	35.8	3.5	52.6	4.4	3.9	3.7	3.7	2.6
(17-3)	15	13	600	500	500	1	1.7	43.5	0.3	43.7	16.9	1.4	36.3	3.1	53.2	4.4	4.0	3.7	3.4	3.0

*上表のスクリーンのかかっている箇所は道路挿入前の原シーンのデータであるため意味のないもの。

資 2. 12 重回帰分析結果（採用モデル）

1. 景色のよさ

・「景色のよさ」は、シーン景観の総合評価とみられるが、重回帰分析した結果、原シーンについては（表 1）、道路挿入シーンについては（表 2）のようになった。

（表 1）原シーンの「景色のよさ」重回帰分析

モデル No.	説明変数の 個数	説 明 変 数								自由度補正済み		自由度		F 値	シー ン数
								自然性	景色の まとまり	重 相 関 係 数 R^2 r'	決 定 係 数 R^2 r'^2	$\phi 1$	$\phi 2$		
①	2							●	●	0.97	0.93	2	14	110.14	17

モデル① 景色のよさ

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	0.6347 * X (17)	0.5859	4.391	0.761	X (17) 景色のまとまり
+	0.3852 * X (18)	0.4153	3.112	0.639	X (18) 自然性
+	0.1069		0.256		Y 景色のよさ

$r = 0.970$ $r * r = 0.940$ ($r' = 0.965$ $r' * r' = 0.932$) $N = 17$
 $F = 110.141$ (df1 = 2 / df 2 = 14)

(表2) 道路挿入シーンの「景色のよさ」重回帰分析

モデル No.	説明変数の 個数	説明変数								自由度補正済み		自由度		F値	シーン 数
		道路の 高さ	道路ま での距離・ 小	仰 俯角	道路 面積	開放 感	自然 性	景色 のまと まり	道路の おさま り	重 相 関 係 数 R^*	決 定 係 数 R^{*2}	$\phi 1$	$\phi 2$		
①	4	●			●		●			0.89	0.79	4	46	46.73	51
②	3	●			●					0.78	0.60	3	47	26.70	51
③	3	●			●		●			0.81	0.66	3	47	32.61	51
④	2						●		●	0.93	0.87	2	48	164.96	51
⑤	2						●	●		0.92	0.84	2	48	132.79	51

モデル① 景色のよさ

		標準偏回帰		t	偏相関	
Y =	0.0258 * X (1)	0.1823	2.524	0.349	X (1) 道路の高さ	
+	-0.1792 * X (7)	-0.2048	-2.552	-0.352	X (7) 道路面積	
+	0.4895 * X (16)	0.4095	5.439	0.626	X (16) 開放感	
+	0.4718 * X (18)	0.4850	6.335	0.683	X (18) 自然性	
+	-0.4638		-0.787		Y 景色のよさ	
$r = 0.896 \quad r * r = 0.802 \quad (r' = 0.886 \quad r' * r' = 0.785)$						N = 51
$F = 46.727 \quad (df1 = 4 / df2 = 46)$						

モデル② 景色のよさ

		標準偏回帰		t	偏相関	
Y =	0.0481 * X (1)	0.3404	3.711	0.476	X (1) 道路の高さ	
+	0.3297 * X (7)	-0.3767	-3.686	-0.474	X (7) 道路面積	
+	0.5773 * X (16)	0.4830	4.796	0.573	X (16) 開放感	
+	0.6923		0.913		Y 景色のよさ	
$r = 0.794 \quad r * r = 0.630 \quad (r' = 0.779 \quad r' * r' = 0.607)$						N = 51
$F = 26.696 \quad (df1 = 3 / df2 = 47)$						

モデル③ 景色のよさ

		標準偏回帰		t	偏相関	
Y =	0.0320 * X (1)	0.2264	2.488	0.341	X (1) 道路の高さ	
+	-0.3258 * X (7)	-0.3722	-3.962	-0.500	X (7) 道路面積	
+	0.5342 * X (18)	0.5491	5.724	0.641	X (18) 自然性	
+	2.0415		4.385		Y 景色のよさ	
$r = 0.822 \quad r * r = 0.675 \quad (r' = 0.809 \quad r' * r' = 0.655)$						N = 51
$F = 32.609 \quad (df1 = 3 / df2 = 47)$						

モデル④ 景色のよさ

		標準偏回帰	t	偏相関
Y =	0.4732 * X (18)	0.4864	8.591	0.778 X (18) 自然性
+	0.5058 * X (20)	0.6202	10.954	0.845 X (20) 道路のおさまり
+	0.1531		0.663	Y 景色のよさ
$r = 0.934 \quad r * r = 0.873 \quad (r' = 0.931 \quad r' * r' = 0.868)$				
F = 164.902 (df1 = 2 / df 2 = 48)				N = 51

モデル⑤ 景色のよさ

		標準偏回帰	t	偏相関
Y =	0.2575 * X (18)	0.2647	3.502	0.451 X (18) 自然性
+	0.8792 * X (17)	0.7228	9.562	0.810 X (17) 景色のまとまり
+	-0.9483		-2.891	Y 景色のよさ
$r = 0.920 \quad r * r = 0.847 \quad (r' = 0.917 \quad r' * r' = 0.841)$				
F = 132.789 (df1 = 2 / df 2 = 48)				N = 51

2. 景色のまとまり

- ・「景色のまとまり」も、シーン景観の総合評価とみられるが、重回帰分析した結果、原シーンについては（表3）、道路挿入シーンについては（表4）のようになった。

（表3）原シーンの「景色のまとまり」重回帰分析

モデル No.	説明変数の 個数	説明変数								自由度補正済み		自由度		F値	シーン 数
		開放感	自然性							重相 関係 数 R*	決定 係数 R*2	$\phi 1$	$\phi 2$		
①	2	●	●							0.90	0.81	2	14	35.00	17

モデル① 景色のまとまり

		標準偏回帰	t	偏相関
Y =	-0.4667 * X (16)	-0.2711	-2.477	-0.552 X (16) 開放感
+	0.7652 * X (18)	0.8937	8.165	0.909 X (18) 自然性
+	4.6071		3.157	Y 景色のまとまり
$r = 0.913 \quad r * r = 0.833 \quad (r' = 0.900 \quad r' * r' = 0.810)$				
F = 35.002 (df1 = 2 / df 2 = 14)				N = 17

(表4) 道路挿入シーンの「景色のまとまり」重回帰分析

モデル No.	説明変数の 個数	説明変数								自由度補正済み		自由度		F値	シーン 数
						開放感	景色のよさ	自然性	道路のおさまり	重相関係数 R^*	決定係数 R^{*2}	$\phi 1$	$\phi 2$		
①	3						●	●	●	0.93	0.86	3	47	100.03	51
②	2					●			●	0.85	0.73	2	48	67.48	51
③	2							●	●	0.92	0.84	2	48	135.66	51

モデル① 景色のまとまり

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	0.1639 * X (18)	0.2049	2.177	0.303	X (18) 自然性
+	0.2817 * X (19)	0.3426	2.275	0.315	X (19) 景色のよさ
+	0.3287 * X (20)	0.4902	4.436	0.543	X (20) 道路のおさまり
+	1.4555		7.315		Y 景色のまとまり
$r = 0.930 \quad r * r = 0.865 \quad (r' = 0.925 \quad r' * r' = 0.856)$					N = 51
$F = 100.029 \quad (df1 = 3 / df2 = 47)$					

モデル② 景色のまとまり

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	-0.0640 * X (16)	-0.0651	-0.594	-0.085	X (16) 開放感
+	0.6074 * X (20)	0.9058	8.265	0.766	X (20) 道路のおさまり
+	2.3998		5.996		Y 景色のまとまり
$r = 0.859 \quad r * r = 0.738 \quad (r' = 0.852 \quad r' * r' = 0.727)$					N = 51
$F = 67.479 \quad (df1 = 2 / df2 = 48)$					

モデル③ 景色のまとまり

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	0.2971 * X (18)	0.3715	6.032	0.657	X (18) 自然性
+	0.4712 * X (20)	0.7027	11.411	0.855	X (20) 道路のおさまり
+	1.4987		7.257		Y 景色のまとまり
$r = 0.922 \quad r * r = 0.850 \quad (r' = 0.918 \quad r' * r' = 0.843)$					N = 51
$F = 135.657 \quad (df1 = 2 / df2 = 48)$					

3. 開放性

・「開放性」については、t 値を満足するモデルがみつからなかった。

4. 自然性

・「自然性」については重回帰分析した結果、原シーンについては（表 5）、道路挿入シーンについては（表 6）のようになった。

（表 5）原シーンの「自然性」の重回帰分析

モデル No.	説明変数の 個数	説 明 変 数								自由度補正済み		自由度		F 値	シーン 数
		水面積	自然物面積							重 相 関 係 数 R^*	決 定 係 数 R^{*2}	$\phi 1$	$\phi 2$		
①	2	●	●							0.65	0.43	2	14	6.93	17

モデル① 自然性

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	0.0660 * X (11)	0.4045	2.021	0.475	X (11) 水面積
+	0.1070 * X (13)	0.7228	3.611	0.694	X (13) 自然物面積
+	1.2777		0.930	Y	自然性

$r = 0.705$ $r * r = 0.497$ ($r' = 0.652$ $r' * r' = 0.426$) $N = 17$
 $F = 6.928$ (df1 = 2 / df 2 = 14)

（表 6）道路挿入シーンの「自然性」の重回帰分析

モデル No.	説明変数の 個数	説 明 変 数								自由度補正済み		自由度		F 値	シーン 数
		水面積	自然物面積							重 相 関 係 数 R^*	決 定 係 数 R^{*2}	$\phi 1$	$\phi 2$		
①	2	●	●							0.72	0.52	2	48	27.95	51

モデル① 自然性

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	0.0411 * X (11)	0.4411	4.312	0.528	X (11) 水面積
+	0.0614 * X (13)	0.7242	7.079	0.715	X (13) 自然物面積
+	1.2716		3.260		Y 自然性
r = 0.733 r * r = 0.538 (r' = 0.720 r' * r' = 0.519)					N = 51
F = 27.946 (df1 = 2 / df 2 = 48)					

5. 道路のおさまり

・「道路のおさまり」について重回帰分析した結果、(表7) のようになった。

(表7) 道路挿入シーン「道路のおさまり」の重回帰分析

モデル No.	説明変数の 個数	説明変数								自由度補正済み		自由度		F値	シーン 数
						景色の 良さ	自然性	景色のま とまり	開放感	重相 関係数 R [*]	決定 係数 R ^{*2}	φ 1	φ 2		
①	4					●	●	●	●	0.92	0.85	6	46	70.14	51
②	3					●	●		●	0.88	0.77	3	47	58.16	51
③	2						●		●	0.75	0.56	2	48	32.8	51
④	2					●			●	0.85	0.73	2	48	67.7	51

モデル① 道路のおさまり

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	0.3384 * X (16)	0.2309	2.883	0.391	X (16) 開放感
+	0.9090 * X (17)	0.6095	4.827	0.580	X (17) 景色のま とまり
+	-0.4124 * X (18)	-0.3457	-3.907	-0.499	X (18) 自然性
+	0.4621 * X (19)	0.3768	2.324	0.324	X (19) 景色のよさ
+	-2.0497		-3.628		Y 道路のおさまり
r = 0.927 r * r = 0.859 (r' = 0.920 r' * r' = 0.847)					N = 51
F = 70.140 (df1 = 4 / df 2 = 46)					

モデル② 道路のおさまり

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	0.3268 * X (16)	0.2230	2.294	0.317	X (16) 開放感
+	-0.4242 * X (18)	-0.3556	-3.310	-0.435	X (18) 自然性
+	1.1494 * X (19)	0.9374	6.820	0.705	X (19) 景色のよさ
+	-0.5537		-0.966		Y 道路のおさまり
r = 0.888 r * r = 0.788 (r' = 0.880 r' * r' = 0.774)					N = 51
F = 58.162 (df1 = 3 / df 2 = 47)					

モデル③ 道路のおさまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.9877 * X (16)	0.6739	6.774	0.699 X (16) 開放感
+ 0.2296 * X (18)	0.1924	1.934	0.269 X (18) 自然性
+ -1.7686		-2.324	Y 道路のおさまり
r = 0.760 r * r = 0.578 (r' = 0.748 r' * r' = 0.560)			
F = 32.845 (df1 = 2 / df 2 = 48)			
N = 51			

モデル④ 道路のおさまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.4902 * X (16)	0.3345	3.337	0.434 X (16) 開放感
+ 0.7320 * X (19)	0.5970	5.956	0.652 X (19) 景色のよさ
+ -1.3172		-2.283	Y 道路のおさまり
r = 0.859 r * r = 0.738 (r' = 0.853 r' * r' = 0.727)			
F = 67.714 (df1 = 2 / df 2 = 48)			
N = 51			

資 2. 13 重回帰分析結果 (不採用モデル)

1. 景色のよさ (原シーン)

モデル① 景色のよさ

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0423 * X (16)	0.0227	0.279	0.077 X (16) 開放感
+ 0.6623 * X (17)	0.6114	3.693	0.715 X (17) 景色のまとまり
+ 0.3629 * X (18)	0.3913	2.404	0.555 X (18) 自然性
+ -0.2296		-0.179	Y 景色のよさ
r = 0.970 r * r = 0.941 (r' = 0.963 r' * r' = 0.927)			
F = 68.616 (df1 = 3 / df 2 = 13)			
N = 17			

モデル② 景色のよさ

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.2354 * X (16)	0.1262	1.580	0.389 X (16) 開放感
+ 1.0543 * X (17)	0.9733	12.182	0.956 X (17) 景色のまとまり
+ -1.7485		-1.354	Y 景色のよさ
r = 0.956 r * r = 0.914 (r' = 0.950 r' * r' = 0.902)			
F = 74.579 (df1 = 2 / df 2 = 14)			
N = 17			

モデル③ 景色のよさ

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.2668 * X (16)	-0.1431	-1.530	-0.378 X (16) 開放感
+ 0.8698 * X (18)	0.9377	10.025	0.937 X (18) 自然性
+ 2.8219		2.089	Y 景色のよさ
r = 0.937 r * r = 0.878 (r' = 0.928 r' * r' = 0.861)			
F = 50.515 (df1 = 2 / df 2 = 14)			
N = 17			

モデル④ 景色のよさ

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.0836 * X (10)	-0.4164	-1.221	-0.321 X (10) 天空面積計
+ 0.0059 * X (11)	0.0392	0.120	0.033 X (11) 水面積
+ 0.0567 * X (13)	0.4129	1.353	0.351 X (13) 自然物面積
+ 7.6414		1.608	Y 景色のよさ
r = 0.703 r * r = 0.495 (r' = 0.615 r' * r' = 0.378)			
F = 4.244 (df1 = 3 / df 2 = 13)			
N = 17			

モデル⑤ 景色のよさ

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.1100 * X (10)	-0.5478	-1.430	-0.382 X (10) 天空面積計
+ -0.0119 * X (11)	-0.0785	-0.216	-0.062 X (11) 水面積
+ 0.0502 * X (13)	0.3657	1.161	0.318 X (13) 自然物面積
+ 0.3418 * X (16)	0.1833	0.797	0.224 X (16) 開放感
+ 6.8304		1.386	Y 景色のよさ
r = 0.721 r * r = 0.520 (r' = 0.600 r' * r' = 0.360)			
F = 3.252 (df1 = 4 / df 2 = 12)			
N = 17			

2. 景色のよさ (道路挿入シーン)

モデル① 景色のよさ

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0271 * X (1)	0.1931	2.373	0.337 X (1) 道路の高さ
+ -0.0010 * X (4)	-0.1471	-1.425	-0.210 X (4) 道路までの距離 (小)
+ -0.0014 * X (6)	-0.0033	-0.039	-0.006 X (6) 仰俯角
+ -0.2549 * X (7)	-0.2912	-2.682	-0.375 X (7) 道路面積
+ 0.5376 * X (16)	0.4498	5.542	0.641 X (16) 開放感
+ 0.4504 * X (18)	0.4630	5.812	0.659 X (18) 自然性
+ -0.0852		-0.131	Y 景色のよさ
r = 0.899 r * r = 0.808 (r' = 0.884 r' * r' = 0.782) N = 51			
F = 30.874 (df1 = 6 / df 2 = 44)			

モデル② 景色のよさ

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0056 * X (2)	0.0771	0.276	0.041 X (2) 道路と視点の比高
+ -0.0000 * X (4)	-0.0015	-0.008	-0.001 X (4) 道路までの距離 (小)
+ 0.0677 * X (6)	0.1603	0.502	0.074 X (6) 仰俯角
+ -0.5355 * X (7)	-0.6117	-3.164	-0.423 X (7) 道路面積
+ 5.0788		6.733	Y 景色のよさ
r = 0.569 r * r = 0.324 (r' = 0.515 r' * r' = 0.265) N = 51			
F = 5.508 (df1 = 4 / df 2 = 46)			

モデル③ 景色のよさ

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0162 * X (1)	0.1151	1.603	0.228 X (1) 道路の高さ
+ 0.5739 * X (16)	0.4801	6.518	0.689 X (16) 開放感
+ 0.5406 * X (18)	0.5557	7.326	0.730 X (18) 自然性
+ -1.3452		-2.727	Y 景色のよさ
r = 0.879 r * r = 0.773 (r' = 0.871 r' * r' = 0.759) N = 51			
F = 53.470 (df1 = 3 / df 2 = 47)			

モデル④ 景色のよさ

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.1202 * X (7)	-0.1373	-1.720	-0.243 X (7) 道路面積
+ 0.5150 * X (16)	0.4309	5.456	0.623 X (16) 開放感
+ 0.5368 * X (18)	0.5518	7.277	0.728 X (18) 自然性
+ -0.3387		-0.547	Y 景色のよさ
r = 0.880 r * r = 0.775 (r' = 0.872 r' * r' = 0.761) N = 51			
F = 54.011 (df1 = 3 / df 2 = 47)			

3. 景色のまとまり (原シーン)

モデル① 景色のまとまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.0745 * X (10)	-0.4021	-1.081	-0.287 X (10) 天空面積計
+ -0.0054 * X (11)	-0.0384	-0.107	-0.030 X (11) 水面積
+ 0.0449 * X (13)	0.3541	1.064	0.283 X (13) 自然物面積
+ 7.5844		1.585	Y 景色のまとまり
r = 0.632 r * r = 0.399 (r' = 0.510 r' * r' = 0.260) N = 17			
F = 2.876 (df1 = 3 / df 2 = 13)			

モデル② 景色のまとまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.2605 * X (16)	-0.1513	-1.765	-0.440 X (16) 開放感
+ 0.0930 * X (18)	0.1086	0.478	0.132 X (18) 自然性
+ 0.7729 * X (19)	0.8373	3.693	0.715 X (19) 景色のよさ
+ 2.4261		2.002	Y 景色のまとまり
r = 0.958 r * r = 0.919 (r' = 0.949 r' * r' = 0.900) N = 17			
F = 48.941 (df1 = 3 / df 2 = 13)			

モデル③ 景色のまとまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.2336 * X (16)	-0.1357	-1.761	-0.426 X (16) 開放感
+ 0.8667 * X (19)	0.9389	12.182	0.956 X (19) 景色のよさ
+ 2.2132		2.020	Y 景色のまとまり
r = 0.958 r * r = 0.917 (r' = 0.952 r' * r' = 0.905) N = 17			
F = 77.569 (df1 = 2 / df 2 = 14)			

モデル④ 景色のまとまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.0375 * X (18)	-0.0438	-0.195	-0.052 X (18) 自然性
+ 0.9127 * X (19)	0.9887	4.391	0.761 X (19) 景色のよさ
+ 0.4436		0.910	Y 景色のまとまり
r = 0.948 r * r = 0.899 (r' = 0.941 r' * r' = 0.885) N = 17			
F = 62.423 (df1 = 2 / df 2 = 14)			

4. 景色のまとまり (道路挿入シーン)

モデル① 景色のまとまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.3031 * X (7)	-0.4212	-3.374	-0.445 X (7) 道路面積
+ -0.0401 * X (10)	-0.4094	-2.002	-0.283 X (10) 天空面積計
+ -0.0060 * X (11)	-0.0806	-0.414	-0.061 X (11) 水面積
+ 0.0059 * X (13)	0.0876	0.483	0.071 X (13) 自然物面積
+ 6.9657		4.861	Y 景色のまとまり
r = 0.594 r * r = 0.353 (r' = 0.545 r' * r' = 0.297)			
F = 6.279 (df1 = 4 / df 2 = 46)			
N = 51			

モデル② 景色のまとまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.1336 * X (16)	-0.1359	-1.692	-0.242 X (16) 開放感
+ 0.1439 * X (18)	0.1799	1.925	0.273 X (18) 自然性
+ 0.3310 * X (19)	0.4026	2.651	0.364 X (19) 景色のよさ
+ 0.3698 * X (20)	0.5516	4.827	0.580 X (20) 道路のおさまり
+ 1.8505		6.082	Y 景色のまとまり
r = 0.934 r * r = 0.873 (r' = 0.928 r' * r' = 0.861)			
F = 78.712 (df1 = 4 / df 2 = 46)			
N = 51			

モデル③ 景色のまとまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.0009 * X (4)	-0.1668	-1.225	-0.178 X (4) 道路までの距離 (小)
+ -0.1087 * X (7)	-0.1510	-1.123	-0.163 X (7) 道路面積
+ 0.4541 * X (16)	0.4621	4.142	0.521 X (16) 開放感
+ 0.3850 * X (18)	0.4813	4.703	0.570 X (18) 自然性
+ 1.4249		1.939	Y 景色のまとまり
r = 0.787 r * r = 0.620 (r' = 0.766 r' * r' = 0.587)			
F = 18.761 (df1 = 4 / df 2 = 46)			
N = 51			

モデル④ 景色のまとまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.3073 * X (7)	-0.4269	-3.626	-0.464 X (7) 道路面積
+ -0.0394 * X (10)	-0.4026	-3.419	-0.443 X (10) 天空面積計
+ 6.9466		13.475	Y 景色のまとまり
r = 0.579 r * r = 0.335 (r' = 0.554 r' * r' = 0.307)			
F = 12.093 (df1 = 2 / df 2 = 48)			
N = 51			

5. 開放感 (原シーン)

モデル① 開放感

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	0.0772 * X (10)	0.7167	1.717	0.430	X (10) 天空面積計
+	0.0521 * X (11)	0.6422	1.600	0.406	X (11) 水面積
+	0.0190 * X (13)	0.2575	0.690	0.188	X (13) 自然物面積
+	2.3727		0.761		Y 開放感
r = 0.493 r * r = 0.243 (r' = 0.262 r' * r' = 0.069)					N = 17
F = 1.393 (df1 = 3 / df 2 = 13)					

モデル② 開放感

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	0.0545 * X (10)	0.5064	1.812	0.436	X (10) 天空面積計
+	0.0363 * X (11)	0.4473	1.600	0.393	X (11) 水面積
+	4.1915		2.565		Y 開放感
r = 0.464 r * r = 0.216 (r' = 0.322 r' * r' = 0.104)					N = 17
F = 1.924 (df1 = 2 / df 2 = 14)					

モデル③ 開放感

		標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	-0.7421 * X (17)	-1.2775	-1.765	-0.440	X (17) 景色のまとまり
+	0.4731 * X (18)	0.9511	1.557	0.397	X (18) 自然性
+	0.1406 * X (19)	0.2622	0.279	0.077	X (19) 景色のよさ
+	7.9406		10.061		Y 開放感
r = 0.560 r * r = 0.313 (r' = 0.393 r' * r' = 0.155)					N = 17
F = 1.976 (df1 = 3 / df 2 = 13)					

6. 開放感 (道路挿入シーン)

モデル① 開放感

	標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	-0.0208 * X (2)	-0.3440	-1.221	-0.183 X (2) 道路と視点の比高
+	0.0029 * X (4)	0.5044	2.539	0.361 X (4) 道路までの距離 (小)
+	0.1839 * X (6)	0.5205	1.620	0.240 X (6) 仰俯角
+	-0.2175 * X (7)	-0.2970	-1.471	-0.219 X (7) 道路面積
+	0.0251 * X (10)	0.2524	1.620	0.240 X (10) 天空面積計
+	0.0166 * X (11)	0.2197	1.457	0.217 X (11) 水面積
+	-0.0081 * X (14)	-0.0866	-0.632	-0.096 X (14) 人工物面積計
+	3.0571	3.062		Y 開放感

$$r = 0.607 \quad r * r = 0.369 \quad (r' = 0.516 \quad r' * r' = 0.266)$$

N = 51

$$F = 3.588 \quad (df1 = 7 / df2 = 43)$$

モデル② 開放感

	標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	-0.0204 * X (2)	-0.3373	-1.176	-0.175 X (2) 道路と視点の比高
+	0.0027 * X (4)	0.4678	2.329	0.331 X (4) 道路までの距離 (小)
+	0.1666 * X (6)	0.4715	1.449	0.213 X (6) 仰俯角
+	-0.2599 * X (7)	-0.3549	-1.755	-0.256 X (7) 道路面積
+	0.0071 * X (10)	0.0717	0.495	0.074 X (10) 天空面積計
+	-0.0061 * X (13)	-0.0880	-0.639	-0.096 X (13) 自然物面積
+	4.4990	5.147		Y 開放感

$$r = 0.575 \quad r * r = 0.331 \quad (r' = 0.489 \quad r' * r' = 0.240)$$

N = 51

$$F = 3.626 \quad (df1 = 6 / df2 = 44)$$

モデル③ 開放感

	標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	-0.0200 * X (2)	-0.3321	-1.166	-0.171 X (2) 道路と視点の比高
+	0.0027 * X (4)	0.4646	2.329	0.328 X (4) 道路までの距離 (小)
+	0.1619 * X (6)	0.4582	1.420	0.207 X (6) 仰俯角
+	-0.2477 * X (7)	-0.3382	-1.698	-0.245 X (7) 道路面積
+	0.0107 * X (10)	0.1076	0.811	0.120 X (10) 天空面積計
+	4.1917	5.783		Y 開放感

$$r = 0.570 \quad r * r = 0.325 \quad (r' = 0.500 \quad r' * r' = 0.250)$$

N = 51

$$F = 4.326 \quad (df1 = 5 / df2 = 45)$$

モデル④ 開放感

	標準偏回帰	t	偏相関	
Y =	-0.0238 * X (2)	-0.3695	-1.452	-0.207 X (2) 道路と視点の比高
+	0.0046 * X (4)	0.8044	4.044	0.508 X (4) 道路までの距離 (小)
+	0.2090 * X (6)	0.5353	1.817	0.256 X (6) 仰俯角
+	3.1681	5.513		Y 開放感

$$r = 0.564 \quad r * r = 0.318 \quad (r' = 0.524 \quad r' * r' = 0.275)$$

N = 51

$$F = 7.309 \quad (df1 = 3 / df2 = 47)$$

モデル⑤ 開放感

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0023 * X (4)	0.4024	2.388	0.326 X (4) 道路までの距離 (小)
+ -0.1233 * X (7)	-0.1684	-1.000	-0.143 X (7) 道路面積
+ 4.6167		7.377	Y 開放感
r = 0.533 r * r = 0.284 (r' = 0.504 r' * r' = 0.254)			
F = 9.506 (df1 = 2 / df 2 = 48)			
N = 51			

モデル⑥ 開放感

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0092 * X (1)	0.0782	0.636	0.091 X (1) 道路の高さ
+ 0.0030 * X (4)	0.5163	4.200	0.518 X (4) 道路までの距離 (小)
+ 3.8440		8.265	Y 開放感
r = 0.524 r * r = 0.275 (r' = 0.495 r' * r' = 0.245)			
F = 9.099 (df1 = 2 / df 2 = 48)			
N = 51			

モデル⑦ 開放感

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0196 * X (1)	0.1669	1.298	0.184 X (1) 道路の高さ
+ -0.3457 * X (7)	-0.4721	-3.670	-0.468 X (7) 道路面積
+ 5.5507		13.060	Y 開放感
r = 0.475 r * r = 0.226 (r' = 0.440 r' * r' = 0.193)			
F = 6.998 (df1 = 2 / df 2 = 48)			
N = 51			

7. 自然性 (原シーン)

モデル① 自然性

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0705 * X (11)	0.4324	1.505	0.385 X (11) 水面積
+ 0.1127 * X (13)	0.7614	2.211	0.523 X (13) 自然物面積
+ 0.0103 * X (12)	0.0484	0.141	0.039 X (12) 人工物面積
+ 0.9331		0.329	Y 自然性
r = 0.706 r * r = 0.498 (r' = 0.618 r' * r' = 0.382) N = 17			
F = 4.302 (df1 = 3 / df 2 = 13)			

モデル② 自然性

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.0069 * X (12)	-0.0324	-0.096	-0.026 X (12) 人工物面積
+ 0.0859 * X (15)	0.6458	1.909	0.454 X (15) 自然物面積計
+ 1.3643		0.483	Y 自然性
r = 0.672 r * r = 0.452 (r' = 0.611 r' * r' = 0.374) N = 17			
F = 5.774 (df1 = 2 / df 2 = 14)			

モデル③ 自然性

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.0069 * X (14)	-0.0324	-0.096	-0.026 X (14) 人工物面積計
+ 0.0859 * X (15)	0.6458	1.909	0.454 X (15) 自然物面積計
+ 1.3643		0.483	Y 自然性
r = 0.672 r * r = 0.452 (r' = 0.611 r' * r' = 0.374) N = 17			
F = 5.774 (df1 = 2 / df 2 = 14)			

モデル④ 自然性

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.0103 * X (10)	-0.0478	-0.141	-0.039 X (10) 天空面積計
+ 0.0602 * X (11)	0.3690	1.129	0.299 X (11) 水面積
+ 0.1024 * X (13)	0.6916	2.274	0.534 X (13) 自然物面積
+ 1.9672		0.385	Y 自然性
r = 0.706 r * r = 0.498 (r' = 0.618 r' * r' = 0.382) N = 17			
F = 4.302 (df1 = 3 / df 2 = 13)			

モデル⑤ 自然性

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.3324 * X (16)	0.1653	1.557	0.397 X (16) 開放感
+ 0.1861 * X (17)	0.1593	0.478	0.132 X (17) 景色のまとまり
+ 0.8479 * X (19)	0.7864	2.404	0.555 X (19) 景色のよさ
+ -2.7024		-1.491	Y 自然性
r = 0.938 r * r = 0.881 (r' = 0.924 r' * r' = 0.853) N = 17			
F = 31.963 (df1 = 3 / df 2 = 13)			

モデル⑥ 自然性

	標準偏回帰	t	偏相関
Y =	0.2889 * X (16)	0.1437	1.539
+	1.0092 * X (19)	0.9360	10.025
+	-2.2905	-1.478	
			Y 自然性
r = 0.937 r * r = 0.879 (r' = 0.928 r' * r' = 0.861)			
F = 50.619 (df1 = 2 / df 2 = 14)			
			N = 17

8. 自然性 (道路挿入シーン)

モデル① 自然性

	標準偏回帰	t	偏相関
Y =	0.0498 * X (11)	0.5351	3.771
+	0.0191 * X (14)	0.1658	0.957
+	0.0723 * X (13)	0.8534	5.037
+	0.5875	0.721	
			Y 自然性
r = 0.739 r * r = 0.547 (r' = 0.720 r' * r' = 0.518)			
F = 18.903 (df1 = 3 / df 2 = 47)			
			N = 51

モデル② 自然性

	標準偏回帰	t	偏相関
Y =	0.0108 * X (14)	0.0938	0.537
+	0.0582 * X (15)	0.7868	4.501
+	0.8117	0.975	
			Y 自然性
r = 0.712 r * r = 0.508 (r' = 0.698 r' * r' = 0.487)			
F = 24.737 (df1 = 2 / df 2 = 48)			
			N = 51

9. 道路のおさまり (道路挿入シーン)

モデル① 道路のおさまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0060 * X (1)	0.0350	0.320	0.050 X (1) 道路の高さ
+ -0.0008 * X (4)	-0.0889	-0.638	-0.099 X (4) 道路までの距離 (小)
+ 0.0872 * X (6)	0.1684	1.471	0.224 X (6) 仰俯角
+ -0.3756 * X (7)	-0.3499	-2.474	-0.360 X (7) 道路面積
+ -0.0441 * X (10)	-0.3019	-1.755	-0.264 X (10) 天空面積計
+ 0.0042 * X (11)	0.0381	0.257	0.040 X (11) 水面積
+ 0.0228 * X (13)	0.2256	1.480	0.225 X (13) 自然物面積
+ 1.2159 * X (16)	0.8296	6.669	0.721 X (16) 開放感
+ -0.3623 * X (18)	-0.3037	-1.836	-0.276 X (18) 自然性
+ 1.1198		0.622	Y 道路のおさまり
r = 0.839 r * r = 0.704 (r' = 0.799 r' * r' = 0.639) N = 51			
F = 10.837 (df1 = 9 / df 2 = 41)			

モデル② 道路のおさまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0760 * X (6)	0.1468	1.839	0.270 X (6) 仰俯角
+ -0.1239 * X (7)	-0.1154	-1.192	-0.179 X (7) 道路面積
+ -0.0004 * X (10)	-0.0028	-0.023	-0.003 X (10) 天空面積計
+ 0.0092 * X (13)	0.0907	0.978	0.148 X (13) 自然物面積
+ 0.3983 * X (16)	0.2718	1.892	0.277 X (16) 開放感
+ -0.4962 * X (18)	-0.4159	-3.182	-0.437 X (18) 自然性
+ 1.0628 * X (19)	0.8667	4.942	0.602 X (19) 景色のよさ
+ -0.4667		-0.444	Y 道路のおさまり
r = 0.899 r * r = 0.809 (r' = 0.882 r' * r' = 0.777) N = 51			
F = 25.956 (df1 = 7 / df 2 = 43)			

モデル③ 道路のおさまり

	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.0007 * X (4)	-0.0837	-0.626	-0.093 X (4) 道路までの距離 (小)
+ -0.2389 * X (7)	-0.2225	-1.773	-0.255 X (7) 道路面積
+ -0.0460 * X (10)	-0.3152	-2.894	-0.396 X (10) 天空面積計
+ -0.0107 * X (11)	-0.0963	-0.901	-0.133 X (11) 水面積
+ 1.0985 * X (16)	0.7496	7.057	0.725 X (16) 開放感
+ 1.4667		1.281	Y 道路のおさまり
r = 0.810 r * r = 0.656 (r' = 0.786 r' * r' = 0.617) N = 51			
F = 17.138 (df1 = 5 / df 2 = 45)			

モデル④ 道路のおさまり

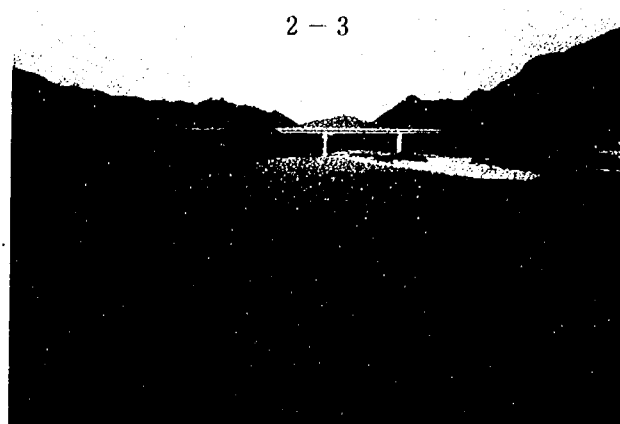
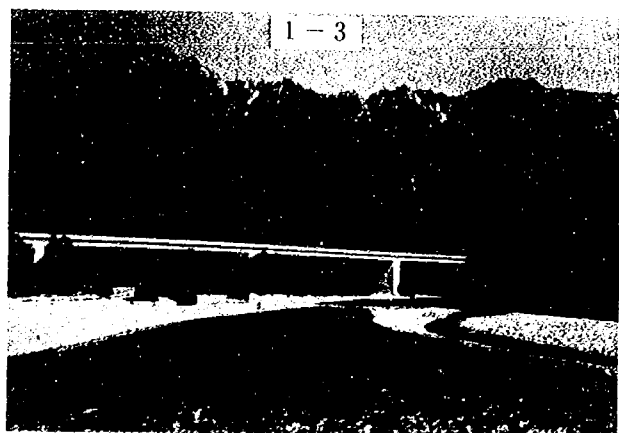
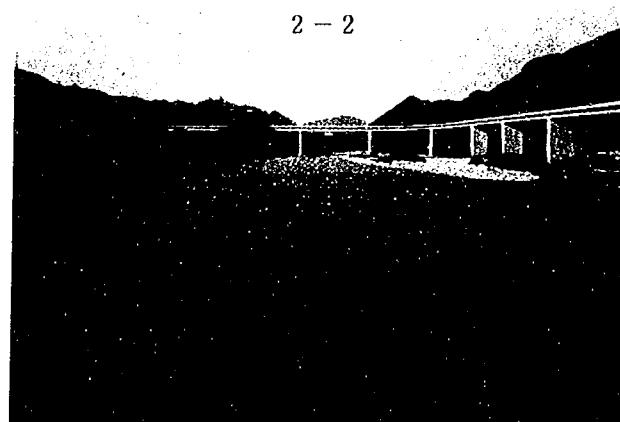
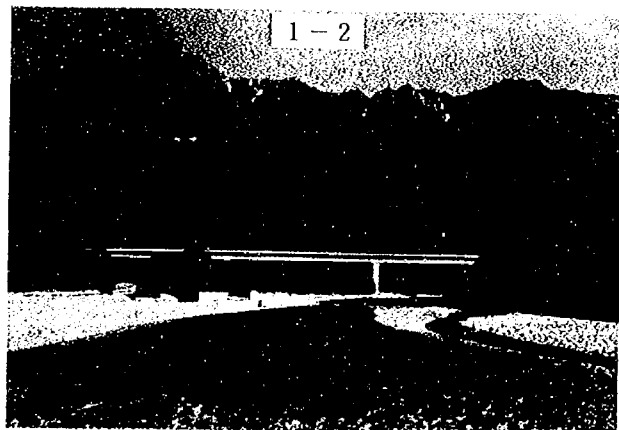
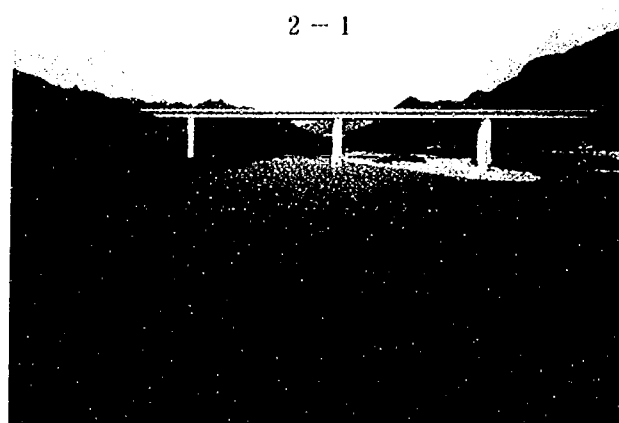
	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.0110 * X (2)	-0.1240	-0.440	-0.065 X (2) 道路と視点の比高
+ 0.0015 * X (4)	0.1797	0.955	0.139 X (4) 道路までの距離 (小)
+ 0.2234 * X (6)	0.4313	1.340	0.194 X (6) 仰俯角
+ -0.6108 * X (7)	-0.5691	-2.921	-0.396 X (7) 道路面積
+ 4.5966		4.931	Y 道路のおさまり
r = 0.560 r * r = 0.313 (r' = 0.503 r' * r' = 0.253) N = 51			
F = 5.244 (df1 = 4 / df 2 = 46)			

モデル⑤ 道路のおさまり

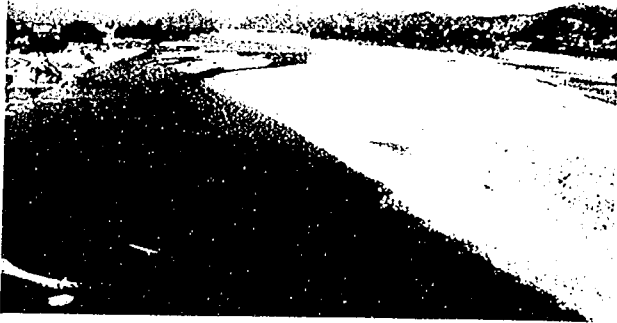
	標準偏回帰	t	偏相関
Y = 0.0531 * X (6)	0.1026	1.078	0.155 X (6) 仰俯角
+ 0.2227 * X (18)	0.1867	1.877	0.264 X (18) 自然性
+ 1.0161 * X (16)	0.6933	6.869	0.708 X (16) 開放感
+ -2.0651		-2.556	Y 道路のおさまり
r = 0.767 r * r = 0.588 (r' = 0.749 r' * r' = 0.562)			
F = 22.358 (df1 = 3 / df2 = 47)			
N = 51			

モデル⑥ 道路のおさまり

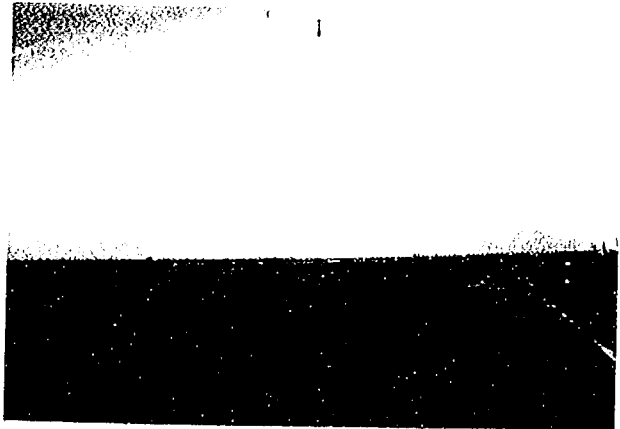
	標準偏回帰	t	偏相関
Y = -0.1627 * X (7)	-0.1516	-1.415	-0.202 X (7) 道路面積
+ 0.9065 * X (16)	0.6185	5.836	0.648 X (16) 開放感
+ 0.1862 * X (18)	0.1561	1.534	0.218 X (18) 自然性
+ -0.7961		-0.781	Y 道路のおさまり
r = 0.771 r * r = 0.595 (r' = 0.754 r' * r' = 0.569)			
F = 23.022 (df1 = 3 / df2 = 47)			
N = 51			



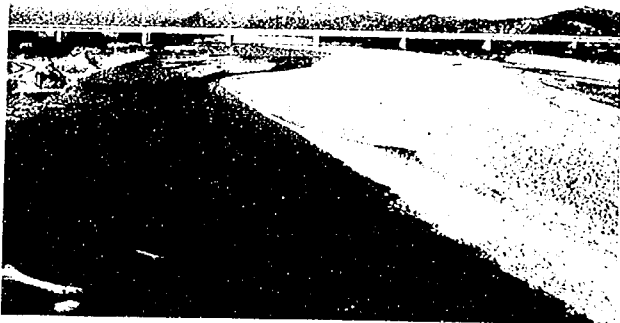
3



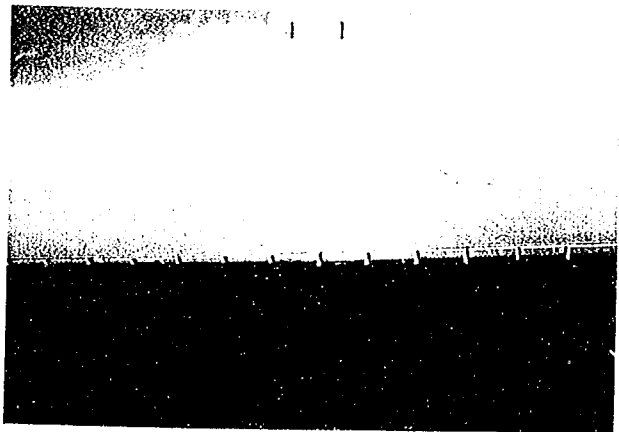
1



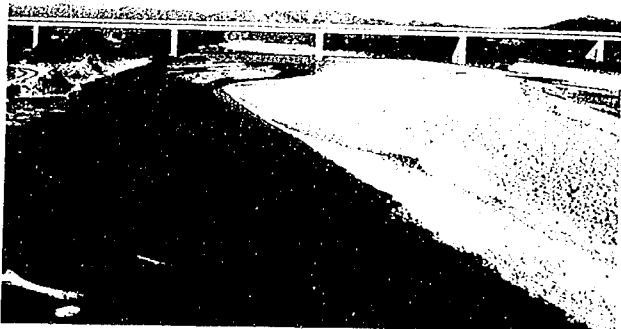
3 1



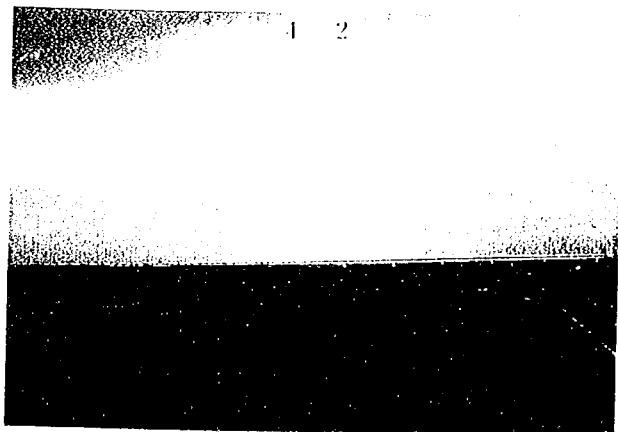
4 1



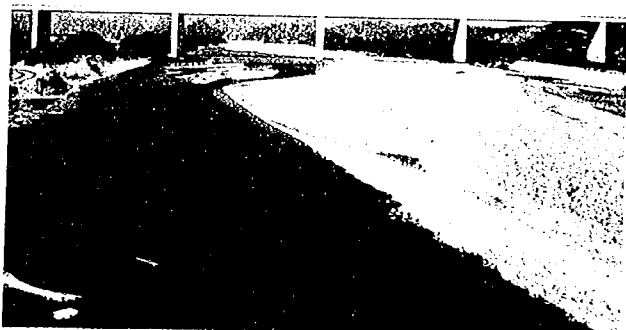
3 2



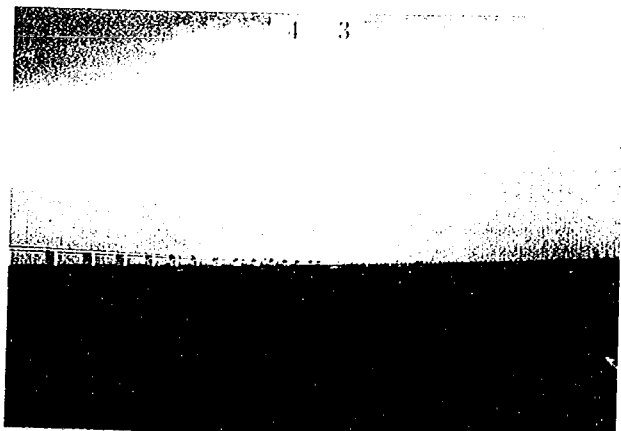
4 2

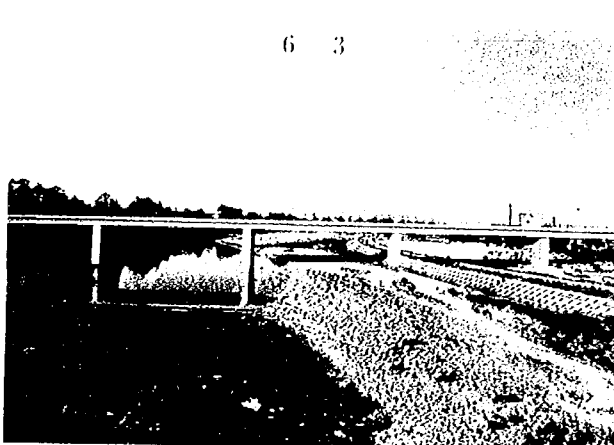
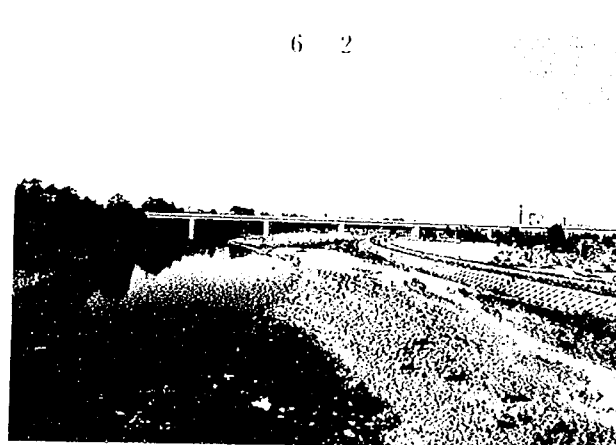
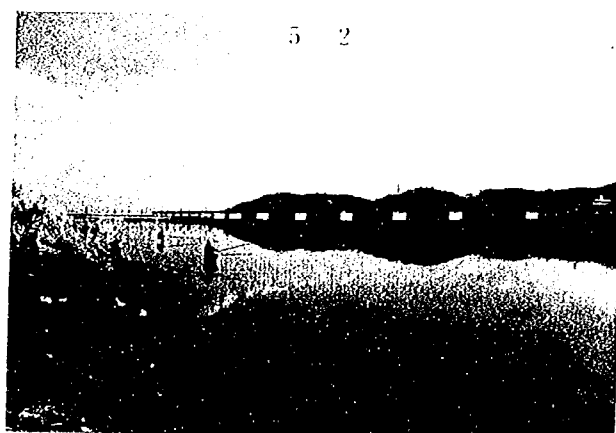
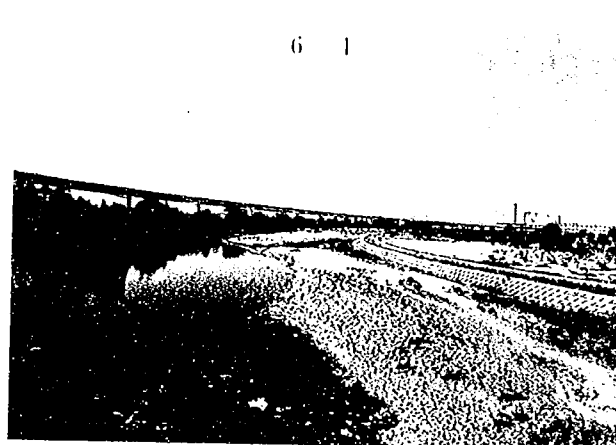
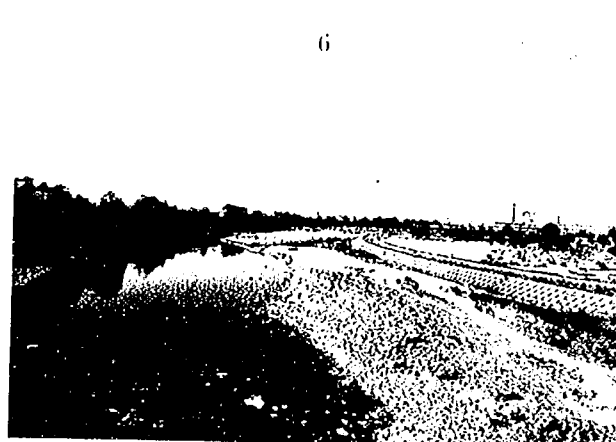


3 3



4 3





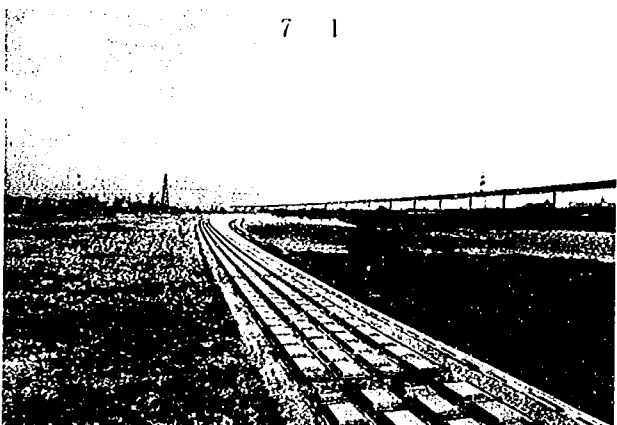
7

8



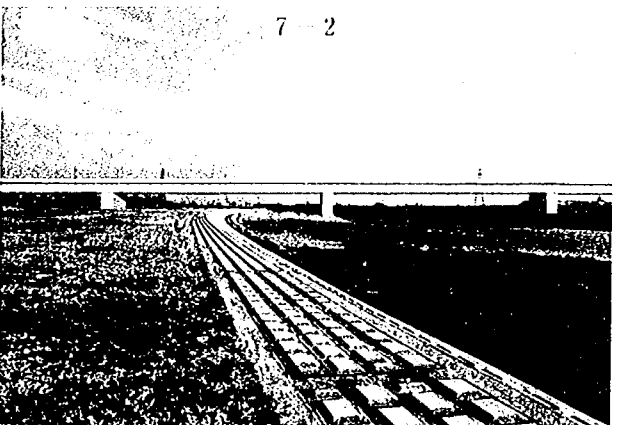
7 1

8 1



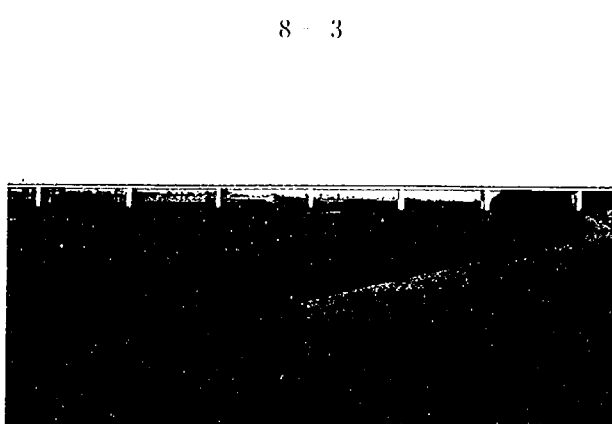
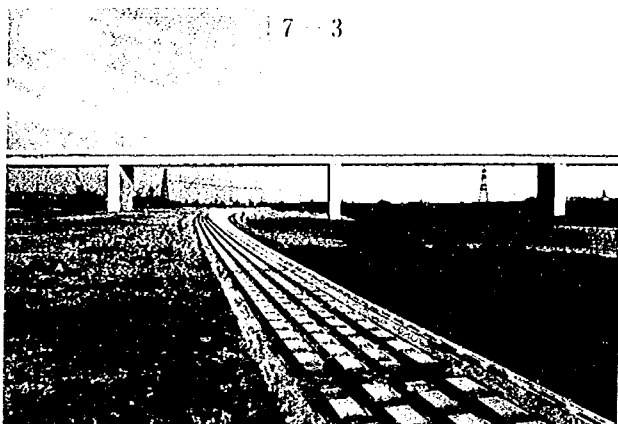
7 2

8 2

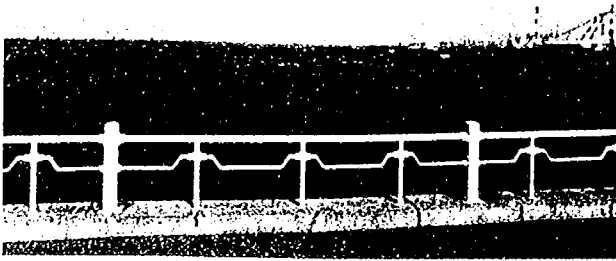


7 3

8 3



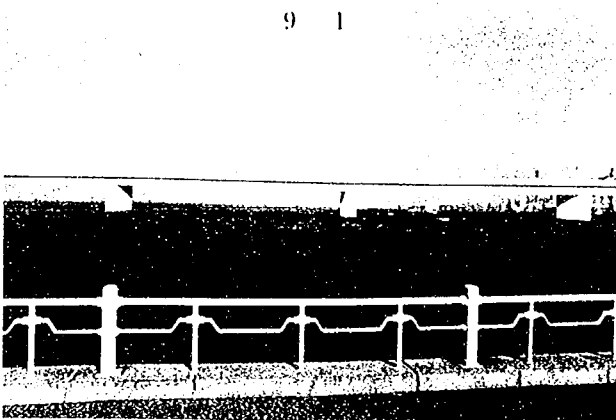
9



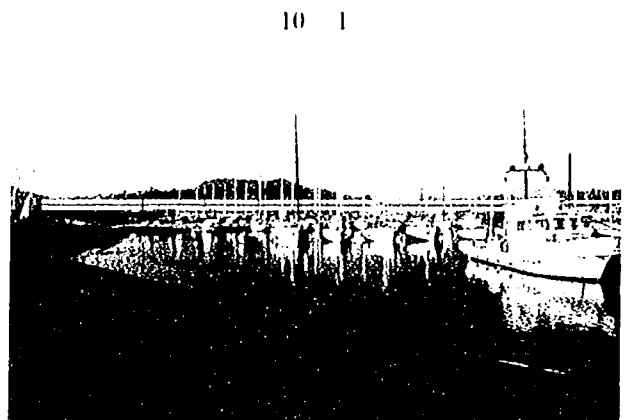
10



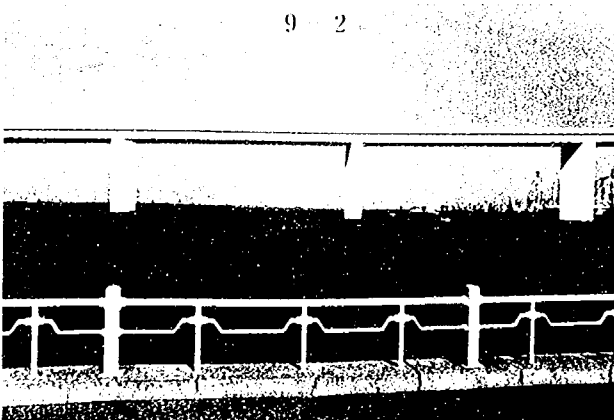
9 1



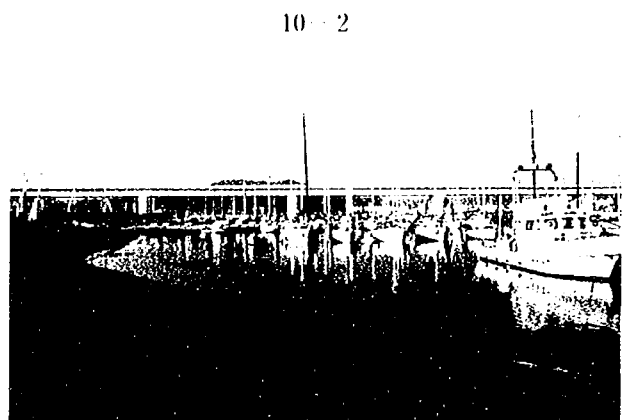
10 1



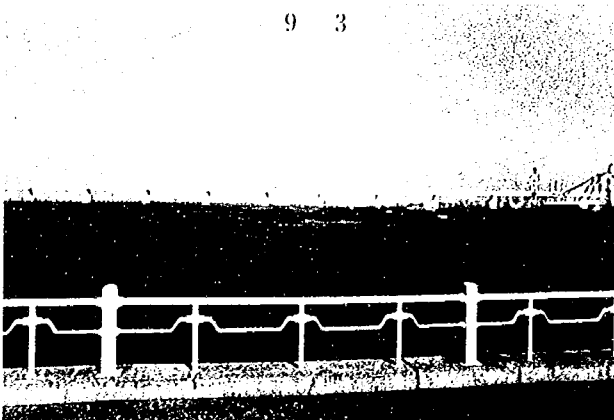
9 2



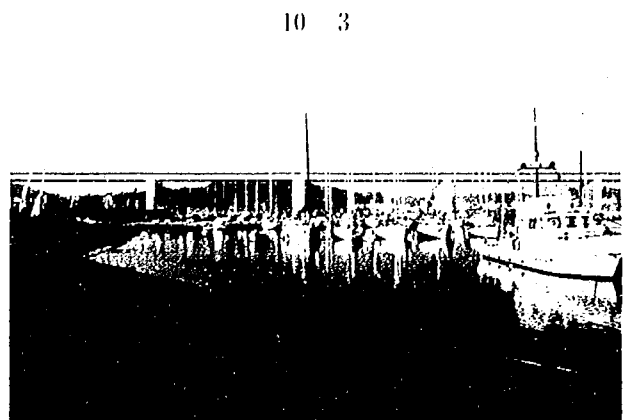
10 2

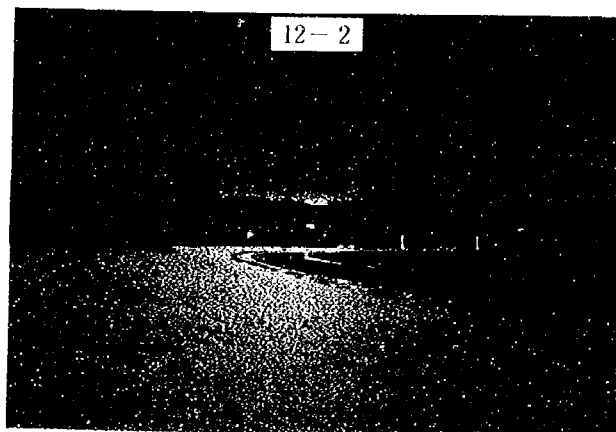
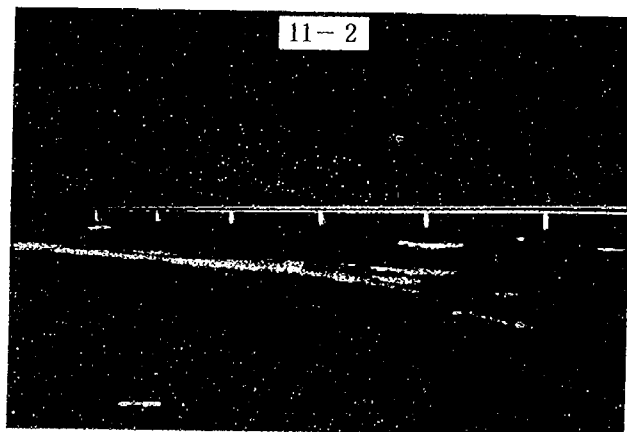
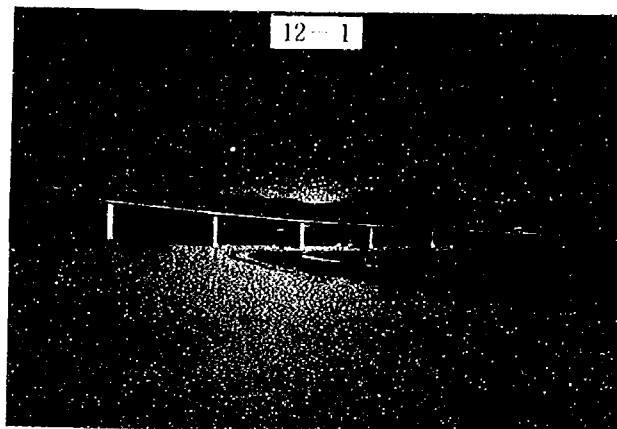
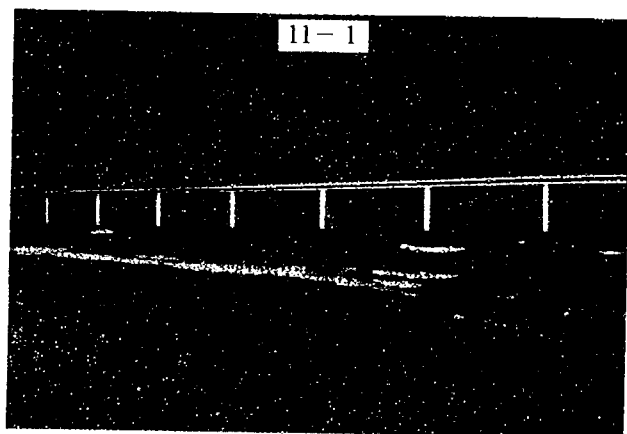
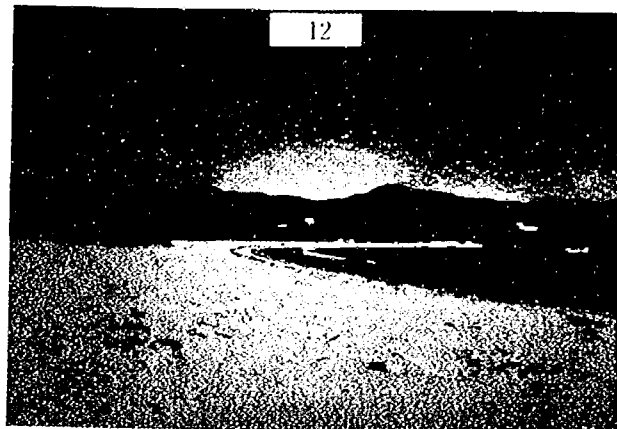
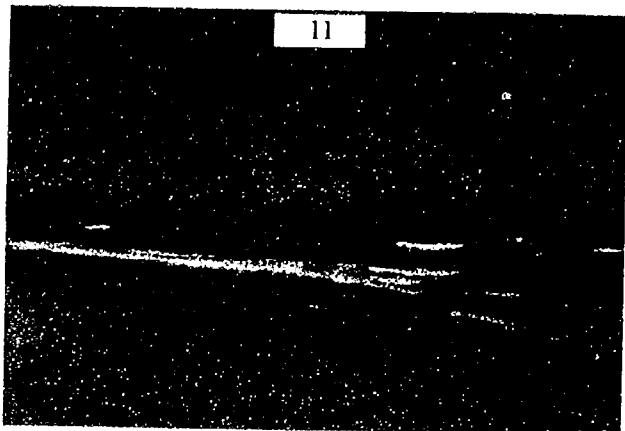


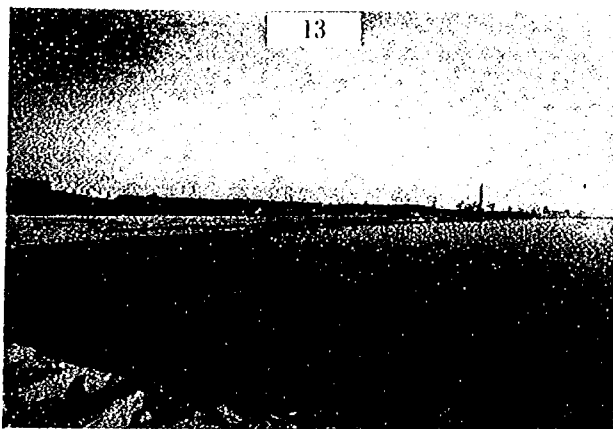
9 3



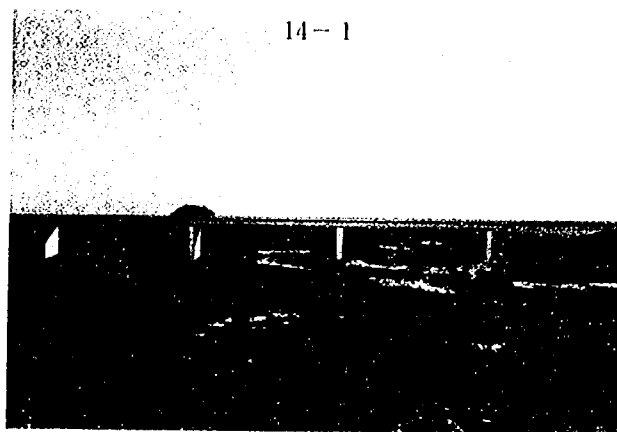
10 3



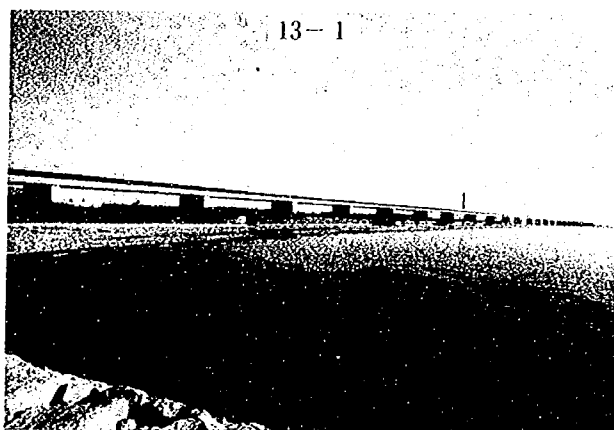




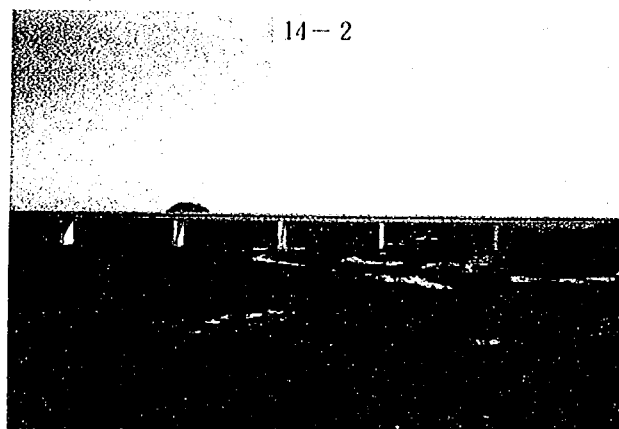
13



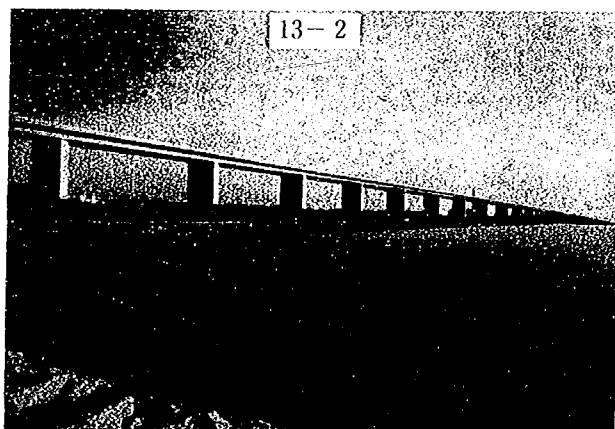
14-1



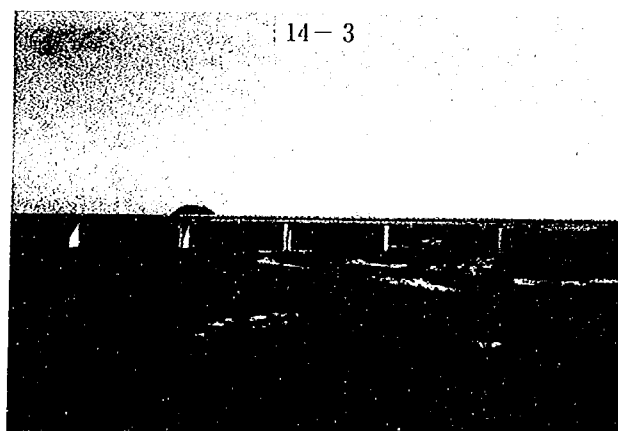
13-1



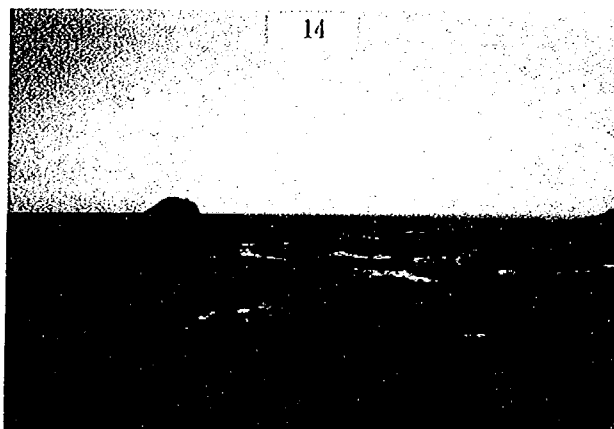
14-2



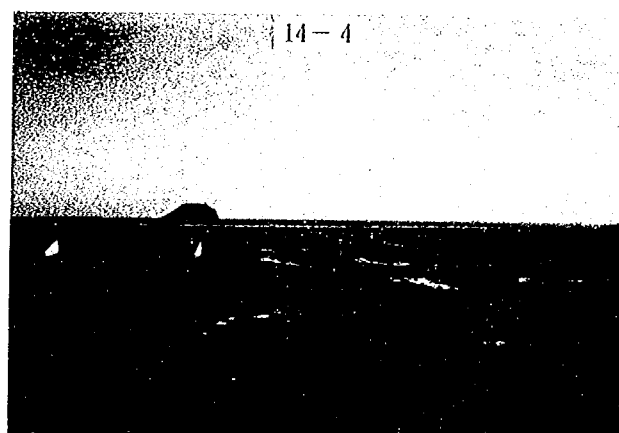
13-2



14-3



14



14-4

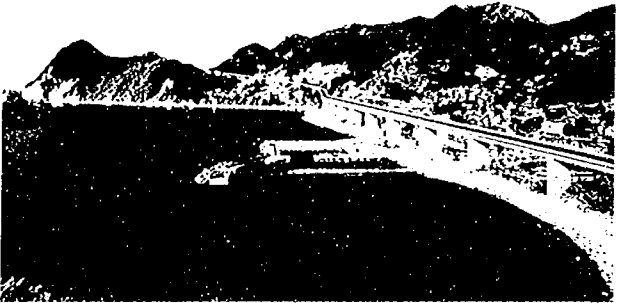
15



16



15 1



16 1



15 2



16 2



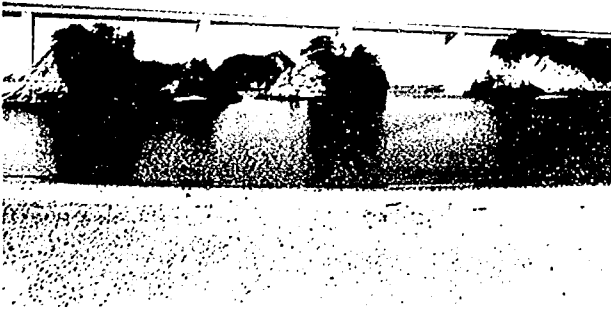
15 3



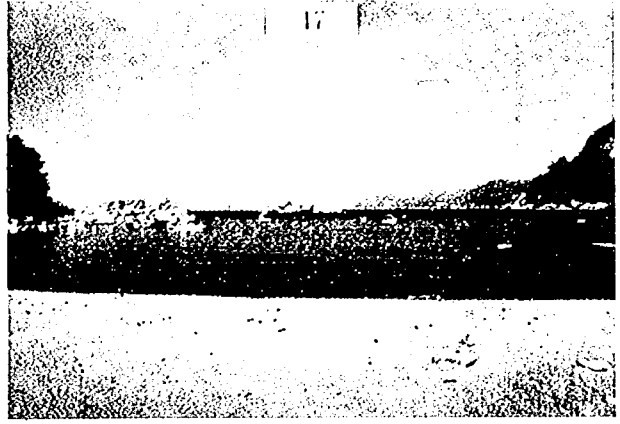
16 3



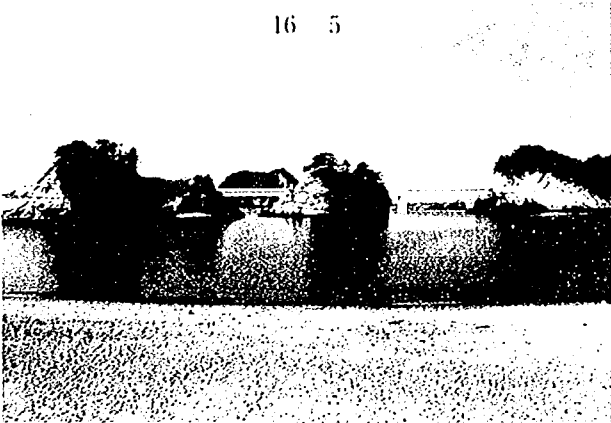
16 4



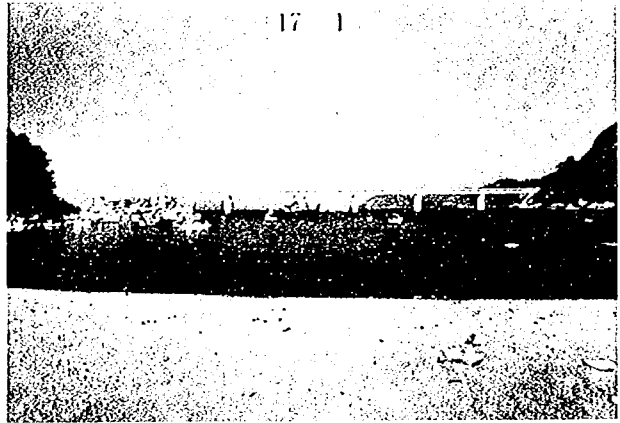
17



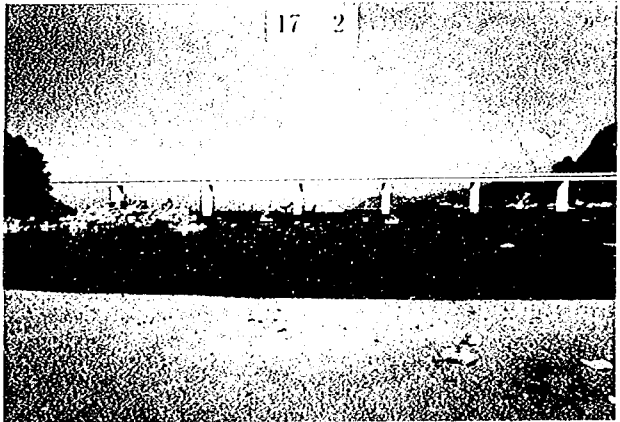
16 5



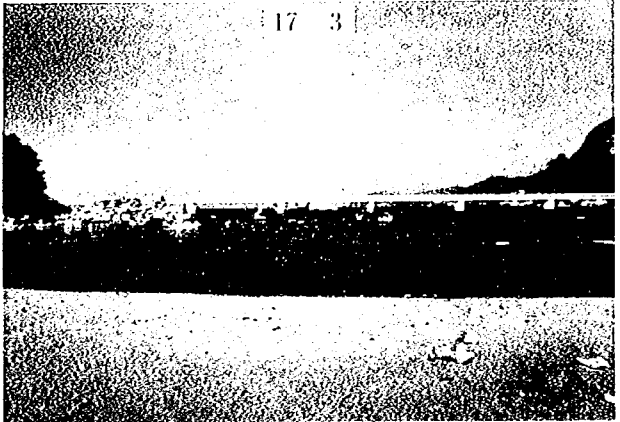
17 1



17 2



17 3

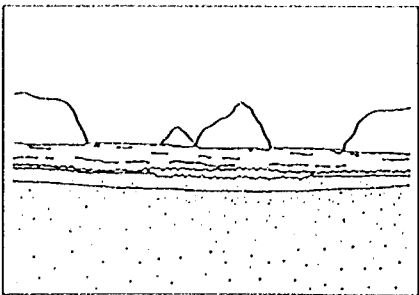
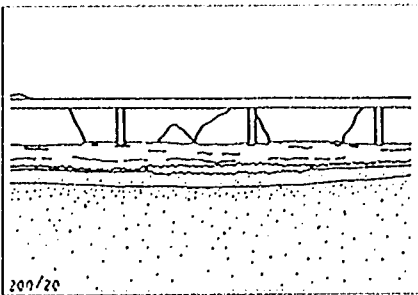
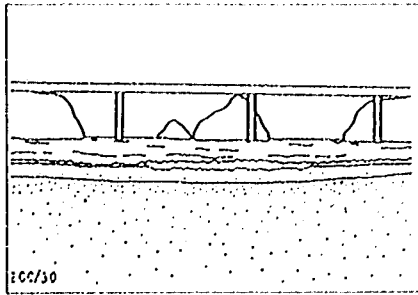
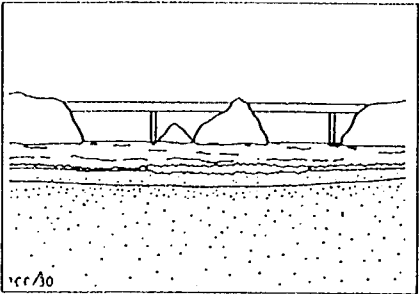
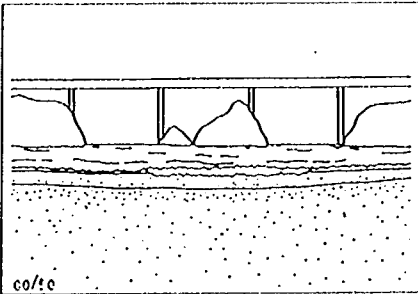
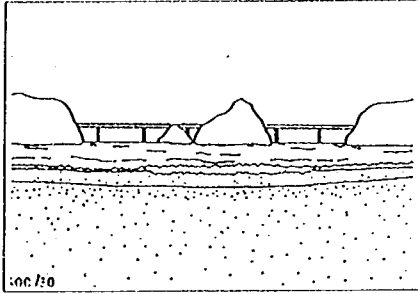
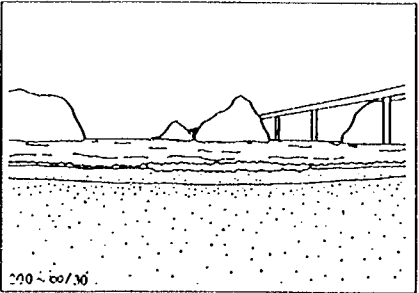
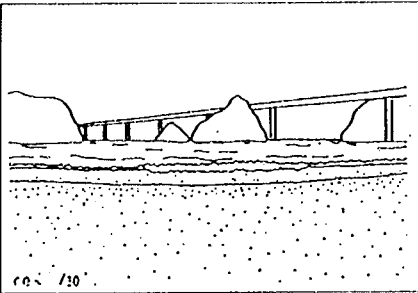
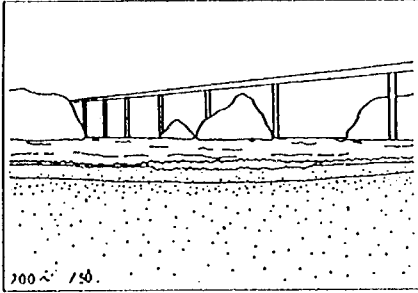


資料 3 . (本文第 4 章)

資3.1 順位評価実験に用いた調査票	225
資3.2 順位評価実験結果に係る討議のための資料	226

資 3. 1 順位評価実験に用いた調査票

構図からみた道路景観の順位評価

原シーン	1	2
		
順位： 調整：	順位： 調整：	順位： 調整：
3	4	5
		
順位： 調整：	順位： 調整：	順位： 調整：
6	7	8
		
順位： 調整：	順位： 調整：	順位： 調整：

<評価順位の理由>

資 3. 2 順位評価実験結果に係る討議のための資料

シーンとは、順位平均点の高いものから順に並び換えたもの

「シーンNo.」は、評価アンケートの際に使用したもの

「AVE順」は、評価者の平均順位のこと

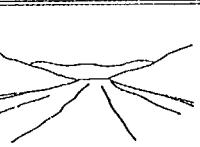
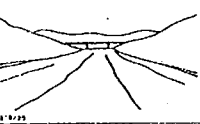
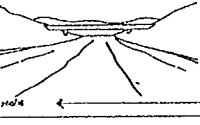
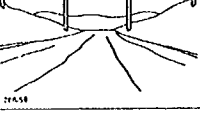
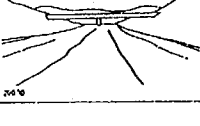
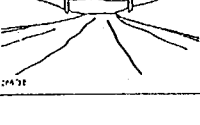
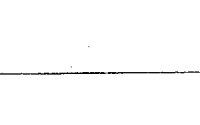
「ヒト1」などは、評価者一人一人の評価順位のこと

上段の数値が順位調整を行ったもの

下段の () 内の数値が順位調整を行う前のもの

河川部シート No. 1

《河川部》

	シーン	シーン No.	AVE 順	ヒト1	ヒト2	ヒト3	ヒト4	ヒト5	ヒト6	ヒト7	ヒト8
元 シーン											
①		6	1.3 (1)	1.0 (1)	1.0 (1)	2.0 (2)	2.0 (2)	1.0 (1)	1.0 (1)	1.0 (1)	1.0 (1)
②		1	3.3 (2)	2.0 (3)	3.0 (4)	4.5 (3)	4.0 (1)	4.0 (5)	4.0 (4)	4.0 (4)	4.0 (4)
③		5	3.8 (4)	5.0 (2)	2.0 (2)	2.0 (3)	4.0 (5)	5.0 (3)	2.0 (3)	3.0 (7)	7.0 (7)
④		2	3.9 (3)	3.0 (4)	4.5 (5)	5.5 (1)	1.0 (3)	3.0 (5)	5.0 (5)	5.0 (3)	3.0 (3)
⑤		4	4.1 (4)	5.0 (4)	4.5 (3)	3.0 (4)	6.0 (4)	4.0 (4)	3.0 (2)	2.0 (5)	5.0 (5)
⑥		7	4.1 (4)	5.0 (6)	7.0 (4)	4.5 (3)	4.0 (7)	7.0 (7)	6.0 (6)	6.0 (2)	2.0 (2)
⑦		3	6.6 (5)	7.0 (5)	6.0 (5)	6.5 (5)	7.0 (8)	6.0 (8)	7.0 (7)	7.0 (6)	6.0 (6)
⑧											

これは、評価者が各シーン共通の評価理由
(観点) としてあげたものを集めたもの

これは、各シーンごとの評価理由を集めたもの

図下の表示は、視距離/道路高

ヒト1: ヒト2: ヒト3: ヒト4:
ヒト5: ヒト6: ヒト7: ヒト8:

なお、一部の評価者において、元シーンにも順位づけをしているため、調整前の順位が1ランク下がっているものがあったが、調整によって問題はない。

景勝地の道路景観評価に関する
研究

ISSN 0386-5878
土木研究所資料第2816号
平成2年1月(1990)
道路部緑化研究室

要 旨

本報告書は、東京湾環状道路等、大規模特殊道路沿線周辺の景勝地について、景勝地の分布状況、景勝地としての価値水準及び景観特性等に関する一般的傾向を把握するとともに、河川部及び海岸部の一般的景勝地について構図特性により類型化し、類型別の景勝特性をまとめたものである。

調査した6路線周辺の景勝地においては、特記すべき景観上の興味対象は少なく、景観資源もパノラマ景観に偏っていることが明らかとなった。また大規模特殊道路沿線で景勝地として出現率の高いと考えられる河川部及び海岸部の一般的景観について、構図特性を分類軸とした類型化を試みた結果、河川部、海岸部ともにその景観類型は周辺環境の違いにより決定され、河川線形、視点場、視軸等の景観要素にはほとんど影響されないということが明らかとなった。

キーワード：景勝地、景観、道路景観、大規模特殊道路



郵便はがき

切手をは
て下さい。

305-□□

茨城県つくば市大字旭一番地
建設省土木研究所
道路部緑化研究室
行

No. _____

No. _____

配布先氏名

配布先住所



○

土木研究所資料第 2816 号 部

上記のとおり受領しました。

所 属 (住所)

氏 名

⑩

土木研究所資料第 2816 号

○ 景勝地の道路景観評価に関する研究