

Ⅲ編：設計段階編 《総論》

戦後から今日に至るまで、公共事業等における設計は、機能主義的設計思想に基づく標準設計がその中心的役割を担ってきた。標準設計から生み出される形は、それ自体が施設本来の機能的要件を満たしている。しかし、この形は彫刻でいえば荒削りの段階にあたるものであり、設置される場所や使われ方を考慮し、洗練を加えてはじめて美しさやその場所ならではの魅力を備えるものとなる。これらは施設の形や空間から生み出されるものであり、決して表面的なお化粧によって生み出されるものではない。

構造美という言葉は、機能を追求した形が美しいという土木施設のデザインの本質をついている。このような設計のスタンスに立てば、景観的配慮はもはや施設設計そのものとなる。第2編で記述したように、公共施設のデザインは、「物自身のよさ」に加え、「物に求められる多様な機能を総合して一つのよい形」に仕上げることである。また、景観設計によって「よい風景」をつくることは、「物と物との間の良好な関係」や「物と地域の自然や歴史、風土との良好な関係」等をつくることでもある。

このような公共施設のデザインの特徴を踏まえ、設計段階全般にいえることを、以下の3つの事項に取りまとめた。

[きれいな図面ではなく、身体感覚的に優れた空間づくりを行う]

[デザイン行為を楽しむ]

[ものを造った後のことを考える]

[きれいな図面ではなく、身体感覚的に優れた空間づくりを行う]

○設計段階においては、設計図を作成することがそのまま空間形成に直結している。しかし、きれいな図面や仕様上完璧な図面ができただけでは良い空間が形成されるとは限らない。空間づくりにあたっては、当初の設計図のみに頼らず、現場でのデザイン監理を実施等を行うことが必要である。その際には、細部の仕上げやおさまりに配慮すると同時に、実際にどのように見えるか、どのような感じを受けるかを確認しながら、心地良さ、使いやすさといった身体感覚的に優れた空間の形成を図ることが重要である。

[デザイン行為を楽しむ]

○施設や空間に求められる機能的要件のひとつに「良い形」が含まれる。しかし、機能美と標準設計とは異なるものであり、機能的要件を満たした形はひとつとは限らない。また、景観の特徴である個別性の高さゆえに、他の場所の形をそのまま引用することはできない。

施設や空間のデザイン行為は、同じ条件でも別の答えがあり得るからこそ楽しいのであり、さまざまなデザインの検討を加えて、より良いものをつくること、そしてそれを楽しむことが大切である。

○設計段階での施設や空間の検討において、デザインの工夫のみでは対応することが困難な状況が生じた場合は、構想計画段階に立ち戻り、設計条件自体を見直すことも必要である。

[ものを造った後のことを考える]

○対象となる施設についてのみ、どんなものを造るかということだけを考えていては不十分である。施工中、造るときにどのような施設が必要で、どのような状況が生じるかを予測し、施行完了後にどのような作業や問題が発生するかを考えて設計することが大切である。

→工事用足場、工事用道路等への配慮

→汚れ対策、管理の簡便さ

→維持管理を考えた素材の選択（耐久性の高い材料、丈夫な素材の選択。）

→材料の経年変化の特性への配慮（銅が錆び緑青ができる。石が苔むす。）

→イニシャルコストとランニングコストのバランスへの配慮

Ⅲ編 設計段階編《各論》

1. 道路

道路空間には多様な要素が存在する。ここでは、構造的に決定される道路（車道部）本体の設計は除外し、道路景観を構成する主要な要素であり、出現頻度の面からも景観設計の必要性の高い要素である道路付属物、路上施設、道路法面・擁壁、道路植栽、歩行空間、さらに、やや特殊な対象であるが景観的な影響が大きいトンネル・シェッドを取り上げ景観設計の留意すべき事項を示す。

なお、道路事業に含まれる橋梁・高架橋については、景観設計として特徴的な事項も多いため事項「2. 橋梁・高架橋」に示す。

(1) 道路付属物（防護柵、標識柱、信号柱）

ここでは、多種多様な道路付属物の中でも、特に出現頻度が高く、道路利用の安全上最も必要性が高い防護柵、標識柱、信号柱の3施設をとりあげ、個々の施設デザインを行う上で配慮すべき事項を示すとともに、形態が異なる他の施設との関係性を示す等、連続性の高い道路景観の特性を踏まえ、各種施設のあり方について景観設計上の留意事項を示す。

[デザイン基調の統一]

○防護柵、標識柱、信号柱等の道路付属物は、道路空間に連続的に設置されることから、同一路線においては、各施設毎に一連のものとして認識される。このため、施設毎の形態が何の脈絡も無く変化することは、道路景観としての統一性に欠け雑然とした印象を与えやすいことから、ある一定の区間においてデザインの基調を統一する。

[周辺景観との調和]

○一般的に用いられるガードレールは、自然景観の中で目立ちやすいことから、低明度、低彩度の落ち着いた色とする。この場合、防護柵の夜間の視線誘導機能の確保に対しては、反射テープ等を用いることで対応する。

○横断抑止等を目的として設置する柵については、植樹帯の設置等、他の方法を検討したうえで、必要と認められる場合に設置する。

[繁雑さの緩和]

○反射式視線誘導標や遮光フェンス等の付帯施設を防護柵に設置する場合、形態的にまとまりがなく、繁雑なものとなりやすいことから、各付帯施設との一体的なデザインを行う。

→反射式視線誘導標を防護柵支柱に組み込む。

→防護柵に反射式視線誘導標を後から設置する場合等においては、反射テープを用いる。

○標識の背面は、ボルトナット等が露出し繁雑な印象となりやすいことから、背面も一体的にデザインを行う。

→パンチングメタル等の背面板を設置し、ボルトナットを隠す。

○照明柱や信号機、標識柱等が隣接して設置される場合、支柱が乱立し繁雑な印象を与えやすいことから、可能な限り共架を図ることとする。

○防護柵やストリートファニチャー、標識、照明柱等の施設が隣接して設置される場合、異なる形態、色彩が混在し繁雑な印象を与えやすいことから、デザインや色彩の基調を整え、道路景観にまとまりを与える。また可能であれば一体的なデザインを行う。
→柱等、同一形状の部材については、機能や構造に支障を与えない範囲で、断面形状、素材、色彩等を統一する。
→ストリートファニチャーに照明を組み込む。

[利用上の快適性の向上]

○防護柵が歩車道境界に設置される場合、歩行者から目につきやすく、また、人が触れることがあるため、歩行者の安全性に配慮したデザインとする。

○都市部等、人が多く通行し、間近に接することがある場所では、素材等に配慮し、歩道空間の利用上の快適性を高める。
→防護柵の前面に低木植栽を行う。

[地域性・地域景観の演出]

○絵画を描きこんだり、地域の特産物や行事等をモチーフとした防護柵のデザインは、防護柵が有する本来の機能とは無関係であり不自然な印象のものとなりやすく、また周辺の景観から浮き上がり目立つ存在となりやすいためできるだけ用いないようにする。

○景勝地や優れた俯瞰景が得られる場所においては、維持管理等を考慮のうえ、ガードパイプタイプやガードケーブルタイプ等の透過性の高いタイプの防護柵を採用し眺望を確保する。

○道路軸線上にアイストップ（眺めの焦点となるもの）となる山岳等があり、良好なビスタ景観（一定方向に軸線を持った景観）が得られる場所においては、道路空間を横断する門型式の標識柱・信号柱は、ビスタ景観を遮る要因となるため、可能な限り景観に影響を及ぼさない構造形式を選択する。



近接する標識柱、信号柱、照明柱等の色や形状等のデザインの基調がそろえられ、道路空間に統一性が感じられる。

山形市
県道山形停車場線



色彩や部材配置に関連性を持たせることで、なおざりにされがちな標識板背面の印象を良好なものとしている。また、近接する照明柱とも色彩や部材の形状をそろえ、道路景観としてのまとまりを生み出している。

山形市
県道山形停車場線



ガードパイプに低明度・低彩度の色彩を用いることにより、沿道景観に馴染ませている。支柱上部に反射テープを貼り、夜間の視線誘導機能を確保している。

福島県福島市
国道4号



構成材に細い部材を用いることにより、重くなりがちな門型の標識柱をすっきりとさせている。

福島県福島市
国道13号



信号・照明・標識を共架することにより、煩雑さを緩和している。また、中央分離帯に設置されているため、道路空間が全体としてすっきりとしている。

山形市
県道山形停車場線



支柱とパイプの継手部の形態と構造を工夫すると同時に、ボルトナット等を見えない位置に配置することにより、横のラインをすっきりと見せている。

秋田県田沢湖町
国道46号

(2) 路上施設（地下道入口・バスシェルター・電話ボックス等）

地下道入口やバスシェルター、電話ボックス等の路上施設は単体の施設であるが、同一路線上に点的に設置されるものであることから、当該道路空間の雰囲気と合うように、各種施設毎に系統化されたデザインに配慮すべきである。

また、これらの施設は道路空間において目に触れやすく、隣接して異なる施設が設置される場合も多いことから、繁雑な印象とならないよう配慮する必要がある。

ここでは、上記の特徴を踏まえ、景観設計上の留意事項を示す。

[デザイン基調の統一]

○道路空間に複数設置される地下道入口やバスシェルター、電話ボックス等の路上施設は、路線毎に一連のものとして認識されるため、同様の景観づくりを行う一定区間においては、各種施設毎のデザインの基調を統一する。

○近接して設置される路上施設相互、あるいは、他施設との形態や素材、色彩等に脈絡を持たせ、街路景観全体としてのデザイン基調の統一を図る。

→隣接する公共施設と一体的なデザインや、関連性を感じさせるデザインを行い、形態的にまとまりのあるものとする。

→各施設の形態に、対称性、均一性をもたせる等の規則性を与え、施設群としてのデザインを行う。

→各施設の素材、色彩等を統一する。

[周辺景観との調和]

○周辺景観から浮上がないように、落ち着いた印象を与える素材や色彩を選択する。

→派手な色彩の素材の選択や塗装はできるだけ用いないようにする。

[地域性・地域景観の演出]

○絵画を描きこんだり、地域の特産物や行事等をモチーフとしたデザインは、各施設が有する本来の機能とは無関係であり、不自然な印象のものとなりやすく、また、周辺の景観から浮き上がり目立つ存在となりやすいため、できるだけ用いないようにする。

[利用上の快適性の向上]

○路上施設の設置によって歩行空間が狭くなり、歩行上の快適性が損なわれたり、景観的混乱を来す場合には、必要以上の設置は行わない。設置が必要な場合には、設置位置の再検討を行う等、歩行の通行上、障害とならないような工夫を図る。

→ゆとりある歩行空間が確保されるよう、沿道の建築物への併設や公共敷地内への設置等の配置上の工夫等を行う。

○地下道出入口部では自然光を効果的に取り入れることにより、進入抵抗感を軽減する。

→シェルターや昇降部前面等にガラスや透光板等の透過性の高い素材を用いることで、地下道内部に自然光を取り入れる。



近接する電話ボックスと案内サインとのデザイン基調を統一し、一連の施設として見せることにより、整った印象を与えている。

神奈川県横浜市
横浜駅前



透過性の高い素材を用いた地下道入口部。自然光が奥まで入るよう工夫され、進入抵抗感が軽減される。構成部材の素材色を活かすことにより、外観の圧迫感も低減している。

米沢市
国道13号



沿道の建築物に併設され、一体的にデザインされた地下道入口。歩道等に入口の小建築物が設置されないため、歩道の有効幅員も確保される。

福島県郡山市
国道4号地下道



整備計画時にバスベイと共に予め用地が確保され、歩道と一体的に整備されたポケットパーク。歩道を狭窄することなく、ゆとりのある公園的な空間を形成している。

福島県福島市
国道13号



セットバックにより設けられた植栽帯に電話ボックスを設置することにより、歩道の有効幅員を確保している。色彩も低明度とし、周囲の景観になじんでいる。

東京都荒川区
都立医療短期大学



植栽に用いられたタケのみでも、地域性は十分に感じられる。しかし、地域性を安直に表現した電話ボックスが逆に地域景観を損なっている。幼稚で飽きられやすいデザインは慎むべきである。

(3) 道路法面・擁壁

法面・擁壁に関する各公共施設共通の一般事項については、後述する「9. 共通事項」の法面および擁壁の項を参照する。

ここでは、道路整備に伴い出現する盛土法面、切土法面および擁壁において特徴的な事項について示す。

[走行上の快適性の向上]

○両側に切土法面が発生するとき、走行時に閉塞感が感じられることから、谷側の法面および地形が小さい場合は、法面の整地等により、路側の印象をやわらげ道路利用上の快適性を高める。

→谷側の地形を緩やかに整地し、植栽を行う。

→谷側に良好な景観が得られる場合には、谷側の地形を道路盤と同一盤高まで掘削し、道路利用者の眺望を確保すると共にそのスペースを眺望空間等として活用する。

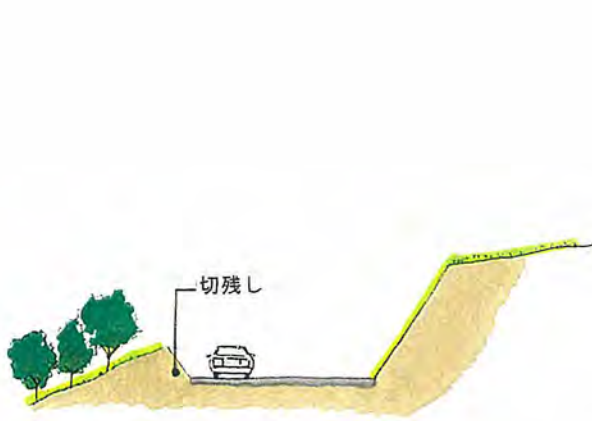
○法面と道路面との境界部である法尻部は、通常、土羽と舗装との境界線がはっきりせず、道路端部の印象があいまいなものとなりやすいため、法尻のラインを連続的に通し道路端部の印象を引き締める。

→法留擁壁を設置する等、法尻部を境界部として明確にするための工夫を施し、道路端部を引き締める。

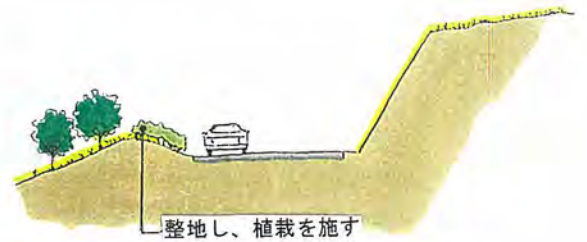
○切土法面が連続し、法面の始末端部の処理が特に施されていない場合、端部の地形変化が極端に現れ不自然な印象となることから、法面の始末端にラウンディングを施し、周辺地形に馴染ませる。

○端部処理が施されていない擁壁の場合、自然的な道路景観の中に唐突に現れる印象が強く、周辺景観との連続性に欠けることから、擁壁の始末端を山側に巻き込む等、端部の唐突な印象を緩和させる。

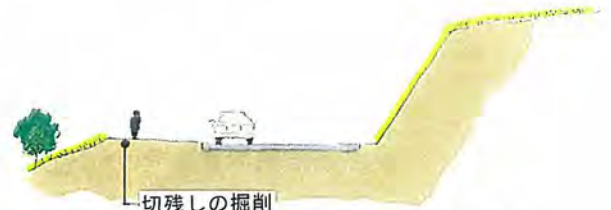
→擁壁の始端および終端の天端高を徐々に低くしながら山側に巻き込む。



両側に切土法面が発生すると、走行時に閉塞感が感じられる。



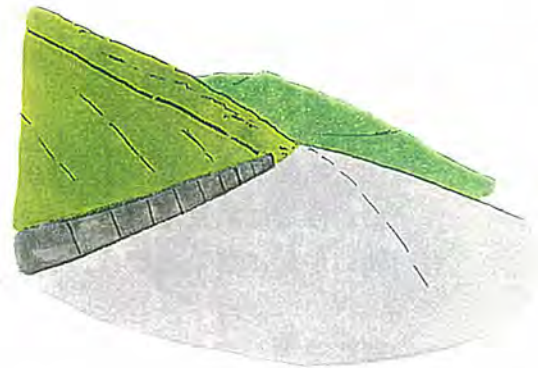
整地と植栽により、印象を和らげる。



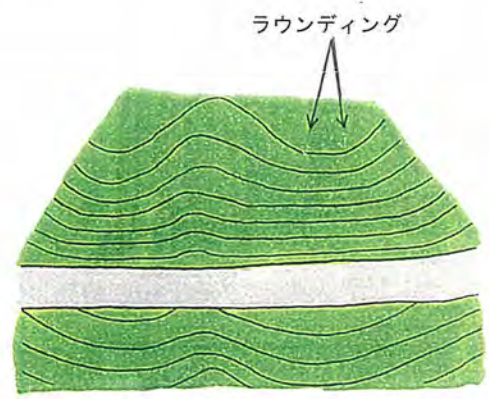
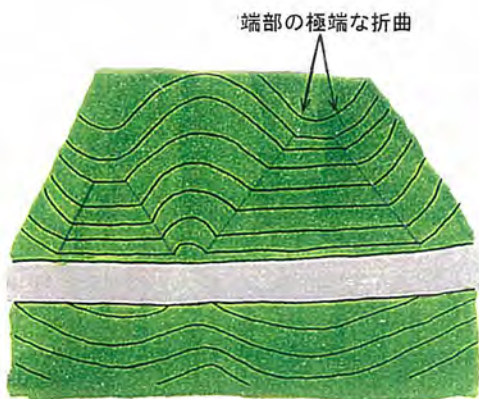
良好な眺望が得られる場合は切残しを掘削し、道路利用者の眺望を確保する。



法尻部と道路との境界が不明瞭となりやすい。



法尻部に腰積擁壁を設置することにより、道路端部の印象を引き締める。



法面の終始端は、通常は、極端に折れ曲がることから輪郭線として認識されやすい。

法面の終始端を周囲の現地盤等高線にまきつけるようにラウンディングを行い、周辺地形と馴染ませる。

(4) 道路植栽

道路植栽は、人工的要素が目立つ道路空間に、四季の変化の表情や緑陰を与えると同時に、沿道との融和的関係を結ぶ重要な空間構成要素である。道路の植栽においては、山形県の気候・風土と良く馴染む郷土種を選択することを基本に、快適で美しいまちづくりを行う観点も加えた植栽を行っていくことが基本となる。

ここでは、このような道路植栽の特性を踏まえたうえで、設計段階における留意事項を示す。なお、法面の緑化等に関しては、「9. 共通施設」の法面、緑の保全・緑化の各項に示す。

[植物の生理・生長を踏まえた植栽]

○植物の持つ特性である、新緑、紅葉、落葉、開花、結実等の様々な表情を考慮して樹種を選択し、季節変化を演出する。

○目標とする道路景観と照らし合わせながら、樹木の生育後の樹形や生長量、剪定等の方法も考慮して、樹種の選定や配置間隔の設定等を行う。

[印象的な道路景観の形成]

○直線的な道路の軸線上にランドマークとなる建物等がある場合には、それらを引き立てるような植栽等による演出の工夫を行う。

→道路両側に並木植栽を行ってビスタ（道路軸線方向へ視線を誘導する景観）を形成する。

○道路景観上の節目となり得る場所には、景観のアクセントやアイストップ（眺めの焦点）となるような植栽を行い、その場所を印象づける。

→都市玄関口、駅前広場、公共施設の入口部等には、シンボルツリーを植栽する。

→橋詰、主要交差点角地、交通島、バス停等には、アクセントやアイストップとなるような植栽を行う。

○公園や市役所等の公共施設と隣接する場所では、相互の連続性やゆとりある空間の創出に配慮し、隣接する公共施設空間と道路空間とが一体的に感じられるような樹種の選択、植栽位置の検討を行う。

→道路植栽と、隣接する公共施設敷地内の植栽との樹種を揃えたり、植栽位置を見直すこと等により、公共空間としての一体的な空間づくりを行う。

○道路の横断構成に応じて、樹種選定や植栽位置の工夫を行う。

→十分な維持管理が可能な中央分離帯には植栽を行うが、道路軸線上に山並等の遠景が得られる場合には、眺望が遮断されるため、高木の植栽は行わない。

→路傍等には草花を植栽する等、無表情になりがちな道路景観の修景を行う。

→チェーン着脱所や路傍の駐車場（展望所等）では、適当な緑陰が得られるように植栽を行って、空間の快適性を高めると同時に周辺景観との連続性を高める。

→道路幅員が狭く、十分な植栽帯が確保できない等、植物の良好な生育が困難な場合には、無理な植栽は行わない。

[土地の記憶の継承]

- 地域の歴史的な資源となっている樹木や樹林（街道の並木、史跡の一里塚等）がある場合には、道路植栽として積極的に保存・活用し、地域景観を特徴づける。

[周辺景観との調和]

- 道路の幅員や沿道の土地利用に応じて、樹種選定や植栽位置の工夫を行う。
 - 都市中心部等、多くの歩行者利用がある場所では、通行を阻害しないこと、四季の変化が感じられること等を考慮して植栽を行う。
 - 郊外部等、開放的な景観を有する場所では、印象的なシークエンス景観（走行時の視点の移動に伴い移り変わる景観）の形成、水平性が卓越する田園景観に対する垂直性の付与等を考慮して並木等の植栽を行う。
- 周辺の植生の特徴を踏まえた樹種選定や植栽位置の工夫を行う。
 - 隣接する樹林等を景観資源として活用し、必要以上の道路植栽は行わない。
 - 周辺の樹木群から浮き立つような樹種の選択は行わない。
 - 交通量が多い道路付近に設置される環境施設帯の緑化においては、周辺の樹林等の特徴を活かした樹種選定、植栽配置とする。また、必要に応じて盛土を行い、その上に植栽を行う。

[地域性・地域景観の演出]

- 地域の気候・風土に合う郷土樹種を選択し植栽する。
 - 地域の風土性を感じさせる樹種（海岸部のマツ等）、産業景観を特徴づけている樹種を選択し、地域性を表現する。
- 樹園地、水田等の良好な産業景観や、周囲の美しい自然景観、ランドマークが得られる場合には、それらへの良好な眺めを確保できるよう、植栽方法を工夫する。
 - それらへの眺めを阻害しないよう、基本的に列状・並木状の道路植栽は行わない。
 - 高木植栽にあたっては、生長後も眺望を阻害することのないような樹種の選択、植栽位置とする。



道路両側に並木植栽を施してビスタを形成し、道路の軸線上にある建築物を引き立てている。背後の山とも調和し、印象的な道路景観となっている。

福島県福島市
福島県立美術館前



公共施設敷地内の植栽と道路植栽の樹種をそろえ、公共空間と道路空間とで一体的な空間を創出している。

東京都荒川区
都立医療短期大学



駅前広場にシンボルとなるような植栽を施し、まちの顔としての華やかさを印象づけ、四季の彩りを感じさせている。

神奈川県横浜市
横浜駅前広場



街道の一里塚を保存しながら、交通島として活用することにより、地域の履歴を示している。道路の両側にも並木植栽が施され、緑豊かな潤いのある道路景観が形成されている。

東京都北区
本郷通り



主要交差点の交通島にアイストップとなる高木により印象的な交差点となっている。しかし、高木の足元への植栽がほとんどなく、全体としては緑量が少なく感じられる。



中央分離帯に低木植栽を施し、道路空間に潤いを与えるとともに、密植することにより、防眩効果を高めている。周辺の山並みの緑となじむ道路景観となっている。

山形県山形市
県庁前

(5) 歩行空間（歩道、交差点、地下道等）

歩行空間は、利用者がまちの雰囲気を肌で感じる重要な空間であり、その整備はまちの表情をも左右する重要な行為である。歩行空間づくりにおいては、生活感の感じられる住宅地のみち、お洒落な繁華街のみち等、それぞれの雰囲気等を控え目ながらも効果的に引き出すことが求められる。

道路の歩行空間は、舗装、植栽、隣接する建築物等、多様な要素によって構成される。中でも舗装は、歩行空間の印象を決定づける重要な要素の一つであるが、その用途は歩道に限らず公園や広場等、多岐にわたることから、各公共施設共通の一般事項については、後述する「9. 共通施設」の舗装の項に示すこととし、ここでは、道路の歩行空間において特徴的な事項を示す。

[印象的な道路景観の形成]

- 交差点は、歩行者交通の結節点ともなることから、適切な植栽の配置や交差点のコーナーに顔を向ける角地建築の誘導等により、ゆとりある空間の創出を図る。
 - 歩行空間と角地建築敷地との境界部における連続性を持たせるために、路面の段差解消や舗装の統一等を行う。
 - プランターによる植栽や可動式の車止めを用いることで、一時的にオープンスペースとしての活用ができるようにする。
 - 適当な緑陰が得られるような高木植栽を行う。
- 都市部の主要な箇所においては、フットライト等の歩道照明を設置し、夜間における安全性を確保するとともに、夜間景観を演出する。

[周辺景観との調和]

- 歩道の舗装は、道路全体の印象に大きな影響を与えるため、それぞれの道路の格（官庁街、繁華街、住宅地等）や場所性（城下町、港町等）に相応しい素材や色彩の選択を行い、周辺景観から浮き上がらないようにする。

[人にやさしいデザイン]

- 有効幅員が著しく狭い歩道において、マウンドアップタイプを採用した場合、駐車場入口部等の切下げが急勾配となり、利用上の安全性・快適性に欠けるうえ、切下げが連続することにより景観的にも雑然としたものとなるため、可能な限りフラットタイプを採用する。
- 歩道に点字ブロックを配置する場合は、視覚障害者が認識可能な明度差、車いすや自転車の通行に支障を来さない凹凸等、実際の利用者の観点に立った検討を行った上で、景観的にも周囲から浮き上がらないような素材、色彩の採用を検討する。
 - 特に景観的に重要な地区においては、関係団体との協議を行った上で、景観的にも周囲から浮き上がらないような素材、色彩の採用の可能性を検討する。

[利用上の快適性の向上]

○彫刻やモニュメント・ファニチャー等を設置する場合は、歩道幅員や通行量等に配慮し、人々の通行の妨げとならないようにする。

→有効幅員が著しく狭い場合には、彫刻やモニュメント・ファニチャー等の必要以上の設置は行わない。

→車止めがベンチとしても利用できる等、道路附属物がストリートファニチャーを兼ねたデザインを採用することにより、ゆとりある歩行空間を確保する。

○地下空間は、各種展示空間や休息場所等のコミュニティースペースとしても利用できるように、ゆとりある空間づくりを行う。また、地下空間が暗い印象とならないように、建築の内部空間と同様の観点から、壁面の素材や色彩、照明等の選択を行う。

[地域性・地域景観の演出]

○地域の特産物や行事等を即物的に取り込んだ舗装パターンやマンホールの蓋、場所性を直接的に表現した波形の舗装パターンや華やかな色彩の舗装等は、本来の地としての存在からかけ離れたものとなり、周辺の景観から浮き上がった存在となるため、できる限り用いないようにする。



交差点部において、歩道幅員を広めて小広場的な空間を形成している。寄りかかれる形状の横断抑止柵や、ベンチともなる車止めを設置する等、歩行者の利用快適性に配慮している。

長井市



照明や壁面色彩を明るくし、地下空間を展示や休憩等のコミュニティスペースとして利用している。

福島県福島市
国道13号



フットライト等により適度な明るさを確保し、印象的な夜間景観を演出している。

静岡県掛川市
駅天守ギャラリー



デッキの出入口を沿道建築物に設置し、歩行者の利便性を高めている。また、階段等が設置されないため、地上部の歩道にゆとりが生まれている。

宮城県仙台市
仙台駅前



素材の明度差を活用した白色系の点字ブロック。このような方法によって黄色でなくても誘導機能は保たれる。しかし、歩道両端の舗装の色彩は明度が高く、周囲から浮き立つ印象も受ける。

神奈川県横浜市
横浜港



港付近の歩道において係留施設（ボラード）を利用したベンチを設置し、地域性をさりげなく表現している。こうした部材を利用する際には、場所柄に細心の注意を払う必要がある。

(6) トンネル／シェッド

トンネルやシェッドの整備は、道路利用者から最も目立つ位置で行われる。また、自然豊かな場所で行われることが多い。これらの整備においては、自然改変を極力少なくする工夫を行うとともに、整備後は自然環境の復元に配慮することが必要である。

また、道路空間の中で上部や側面を囲まれるトンネル・シェッドの内部空間は特殊なものであり、さらに坑口部は面壁によって景観的に大きな影響を与える可能性があることから、走行上の快適性を高める観点からの配慮を行うことが求められる。

ここでは、以上の特徴を踏まえ、景観設計上の留意事項を示す。

[周辺景観との調和]

○坑口部、シェッド上部等の入口部周辺は、切土法面等が目立ちやすいことから、積極的に緑化を行うことにより、周辺の自然景観と調和させる。

○トンネルの面壁やシェッドの坑門は、表面処理等の工夫により、周辺の自然的な景観から浮き上がらないようにする。

→面壁を階層的に後退させたり、凹凸を与えることで、面壁に陰影を与える。

→表面処理によって輝度を下げ、圧迫感を軽減する。

○トンネルの坑口は、地形条件等に応じて自然改変を少なくする坑口の形態を選択する。

→円形のみにとらわれず、地形条件に応じて面壁型、竹割型等のさまざまな形態の可能性を検討する。

○谷側に良好な眺望が得られる場合には、シェッドの坑門は眺めを阻害しない構造とする。

→片持ち構造等を用いることで、谷側の良好な眺めを確保する。

[繁雑さの緩和]

○トンネル坑口周辺やシェッド坑門周辺には、擁壁やシェルター、付属施設（電気室、換気口、標識、排水管、雪庇防止板）等の機能・形態が異なる施設が出現し、繁雑な印象を与えやすいことから、坑口・坑門部周辺のまとまりが得られるように、施設相互の一体性に配慮したデザインとする。

[走行上の快適性の向上]

○トンネルやシェッドの入口部は、迎え入れるような形態とし、内部への進入抵抗を軽減する。

→坑口・坑門部を広くとる。

→坑口・坑門部が広く見える形状を採用する。

○トンネルやシェッドの内部が明るい印象となるような、構造や内装材を選択する。

→明度の高い内装材を用いることにより、内部の閉鎖感を緩和する。

→入口部やシェッドの谷側等において十分に採光できる構造を用いる。

[地域性・地域景観の演出]

- トンネル面壁やシェッド坑門部に絵画を描きこんだり、地域の特産物や行事等をモチーフとしたデザインは、トンネルやシェッド本来の機能とは無関係であり、不自然な印象のものとなりやすく、また、周辺の景観から浮き上がり目立つ存在となりやすいため、できるだけ用いないようにする。



坑口部周辺に緑化を行うことにより、周辺の自然景観と調和させている。

滋賀県
北陸自動車道



面壁と周辺の施設とが一体的にデザインされているが、手前の橋梁高欄等にもデザインの配慮が必要である。



面壁の表面に凹凸を与えて輝度を下げている。



面壁を段階的に後退させることにより、坑口が広く見える効果を生み出し、進入抵抗感が緩和されている。

福島県
磐越道宝珠山トンネル



シェッドに片持ち構造を用いることにより、谷側の良好な眺めを確保している。

北海道
定山溪道路



面壁の形状に地域性（白鳥）を直接的に示したために、周辺の自然環境と脈絡のない浮き立った印象となっている。

2. 橋梁・高架橋

橋梁・高架橋は、橋上空間、周辺空間、下方空間等、様々な角度から眺められる対象となることから、道路本体との視覚的な連続性に配慮し、周辺景観と馴染ませることが基本となる。また、構造設計、意匠設計等により異なる設計者が携わる場合は、相互の連携を図り、全体形状のバランスを整えていくことが必要である。ここでは、以上の特徴を踏まえた上で、景観設計上の留意事項を示す。

なお、本来の橋としての機能に加えてランドマークとしての機能が求められる等、周辺景観に大きな影響を与える場合や、歴史的な橋梁を架け替える場合については、周囲の状況等により設計の考え方が異なることから、本指針をベースとした上で、さらに別途検討が必要である。

[全体形状の検討]

○目標とする橋梁の姿を実現するために、上部工と下部工との相互の関連性を考慮しながら、橋全体として一体的に設計する。また、様々な角度から眺められることを考慮し、橋梁全体のスケール、部材寸法のバランス、各部材相互のバランス等の観点から、橋梁全体としての形態を確認しながら設計を行う。

[軽快な橋梁景観の創出]

○橋梁・高架橋は水平方向に連続する構造物であり、側方から眺められる時にその全体形状の印象が認識されやすいことから、フェイシャルライン（橋梁景観を印象づける側方の桁のライン）を通し、水平性・連続性を強調する。特に、桁側面に設置される照明柱や遮音壁等の付属施設は、桁の水平性を分断し連続性を破綻することから、桁側面に突出しない工夫を施す。

→付属施設を桁上部に設置し、桁側面に突出しないようにする。

○桁高が大きい橋梁・高架橋は、鈍重な印象を与えやすいことから、桁高を低く抑え、桁の水平線をすっきりと見せるような構造を選択する。

→張出ウェブ形式の採用等により、周囲への圧迫感を軽減する。

○構造上桁高を抑えることが困難な場合は、陰影効果等により桁高を薄く見せる。

→桁側面の面取りを行う。

→桁側面にスリット、リブを付与する。

○展望バルコニーは、桁の水平性を分断し、形態的なバランスを保つことが難しくなるため、特に有効な利用が望めない箇所においては、できる限り設置しないようにする。また、設置する場合においては、設計当初から上部工、下部工と一体的に検討する。

→橋脚の上部を展望バルコニーとすることで、構造的な関連性が感じられるようにする。

○高架橋の橋脚は連続的に設置され、周辺景観から目立ちやすいものとなることから、スパン長を整えリズム感を与えるとともに、鈍重な印象を軽減するために、すっきりと見える工夫を施す。

→橋脚の面取り、スリットやリブの付与等を行う。

[周辺景観との調和]

- 橋梁本体および付帯施設の色彩は、低明度、低彩度の落ち着いた色を基本とし、周辺景観から浮上がないようにする。
- 橋梁・高架橋が斜面や堤防法面に対して斜めに設置される場合、橋台が法面から突出し目立つ存在となりやすいことから、橋台形状を周辺地形に沿う形態とし、周辺地形と馴染ませる。

[繁雑さの緩和]

- 桁側面や橋脚に排水管や電気ケーブル等が添架される場合は、橋梁本体と一体的にデザインし、目立たないようにする。その際には、排水管等の維持・管理についても配慮する。
→排水管や電気ケーブルを、桁側面や橋脚に組み込む。
- 橋梁・高架橋には、高欄、親柱、照明柱、遮音壁等、多種の付属施設が混在し、繁雑な印象を与えやすいことから、これらの施設相互のバランス、橋梁本体とのバランスを考え、総合的にデザインし統一感を与える。

[地域性・地域景観の演出]

- 高欄や親柱等に、地域の特産品等を即物的にモチーフとして用いた装飾を施すことは、周辺景観から浮き上がり目立つ存在となりやすいためできる限り行わない。
- 橋上や橋詰めに設置される地域性を表現した彫刻やモニュメント等は、橋梁との脈絡が感じられないものとなりやすいことから、できる限り設置しない。
- 橋上から良好な景観が眺望できる場合においても、歩行者の利用頻度が少ないと予想される等、有効な利用が望めない箇所では展望バルコニーは設置しない。

[利用上の快適性の向上]

- 橋詰は、周辺景観を眺められる場所であり、歩行者交通の結節点となることから、眺望空間、滞留空間として橋詰広場を整備する。
→適当な緑陰が得られるような高木植栽を行う。但し、眺望を遮らないように配置を工夫する。
- 立体交差部等、高架橋下の空間に人が入る場合、圧迫感や暗い印象を与えやすいことから、桁下のクリアランスを十分に確保する等、桁下が快適な空間となるような工夫を行う。
→上下線間に間隔を空け桁下に自然光を取り入れることにより、桁下空間を明るい印象となるようにする。



張出ウェブを用いて橋梁側面に陰影をつけて、桁の厚さを薄く見せている。照明柱を壁高欄に納めているため、桁のラインが美しく通っている。

福島県福島市
国道13号



展望バルコニーが橋脚と一体的に設置されていることにより、橋梁全体としてのバランスが保たれている。

北海道旭川
忠別大橋



橋台と翼壁の境界にスリットを施したり、擁壁と橋台のすりあわせにデザインの配慮をしている。

山形市
国道13号



歩行者の利用が少ない場所であるうえ、橋梁の構造と関係のない位置に設置された展望バルコニーは存在必要性が感じられない。



上下線の間には間隔をとり、自然光を取り入れることにより、桁下の歩行空間を明るい印象としている。

大阪南港



河川方向には高木を密植せず、河川景観を印象的に眺められるように工夫している橋詰め広場。堤内側の高木により適度な陰影が創出され、快適な空間となっている。

岩手県盛岡市
橋詰め広場