

第3章 北海道の景観特性

3-1 北海道特有の景観とその留意点

道路デザインに際しては、北海道特有の景観や気候風土を正しく認識し、「北海道らしさ」を保持するよう努めるものとする。

【解説】

太平洋、日本海、オホーツク海に囲まれ日本の最北に位置する北海道は、豊かな自然に恵まれ、おおらかに田園が広がっている。その雄大な北の大地の風景は、日本の他の地域とは大きく異なり、ヨーロッパ的とも言われている。広大な面積を擁する北海道は、接する海域や地勢の違いで地域によって気候風土が異なる。それゆえ、一概に北海道の景観特性を語ることはできない。しかし、地域の規範風景をまもるために必要な留意事項を共通認識することは重要である。

「北海道らしさ」という言葉をよく耳にする。「らしさ」とは、「然るべきものが、然るべきところにある状態」で醸成されるものである。北海道らしい道路景観を創出するためには、道路が位置する地域毎の「らしさ」を大切にすることが重要である。

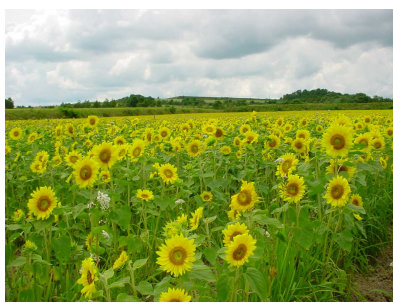
以下に、北海道の美しい道路づくりに取り組む者が共通で認識しておくべき10項目の「北海道らしさ（景観特性のポイントと留意点）」についてまとめた。

(1) 明確な四季の変化がもたらす季節毎の彩り

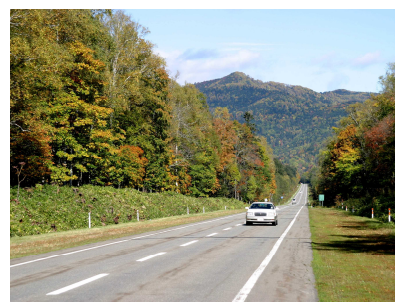
- ・ 温帯から亜寒帯気候に属する北海道は四季の変化がはっきりとしている。そのため、自然や田園風景は季節毎にダイナミックに変化し、その美しさが人々を魅了している。
- ・ 樹林が新緑・深緑・紅葉と鮮やかに変化し、冬景色となる様は北海道の規範風景であり、春から初夏にかけて多種多様な花が一斉に咲き誇る風景は北海道以外では見ることはできない。
- ・ 北海道独自の季節の彩りを享受し続けるために、自然植生の保全、郷土植物の採用など、風土に適した植生については特に配慮することに努めたい。



札幌市白石区



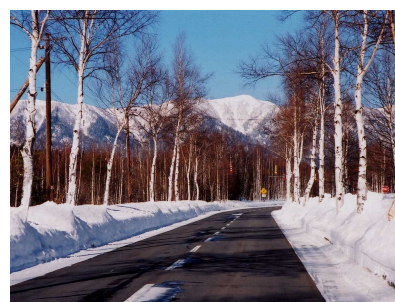
北竜町



国道273号 上士幌町

(2) 冬の暮らしがつくる北国の風景

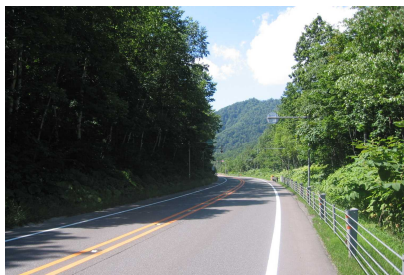
- ・ 積雪寒冷地の北海道にとって冬季間の生活は最大の課題であり、家屋の形態をはじめ、冬の生活のための様々な工夫がなされており、それが北海道独特の風景を醸し出している。
- ・ 道路においても冬季対策が構造を決定する大きな要因となっており、そのことが北海道の道路景観の特色となっている。
- ・ 冬を過ごすための合理的な工夫そのものが北海道の景観特性を形作っていることを認識しておきたい。



国道273号 十勝三股

(3) 原生の自然が残る美しい山地

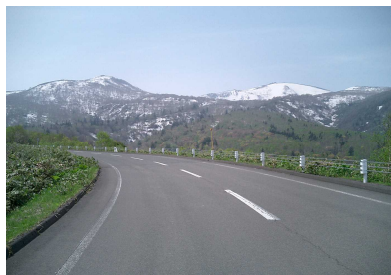
- ・ 日本最大の国立公園である大雪山、世界自然遺産である知床、峻険な山が連なる日高山脈、日本有数のリゾートであるニセコ山系など、北海道には原生の自然を残した山地が多く、山地の麓や中腹を通る道路ではその自然風景を満喫できるところも多い。
- ・ 美しい自然を守るためには、自然生態系への配慮が欠かせない。そのため、自然に大きな影響を及ぼす行為は極力回避することに努めたい。



国道 230 号 中山峠



国道 334 号 知床峠



ニセコパノラマライン

(4) 個性的な風景を楽しめる多様な海岸

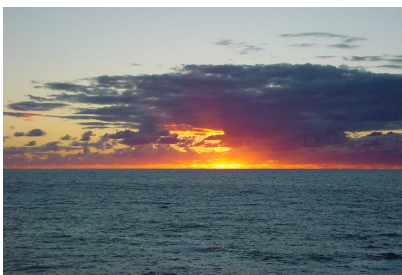
- ・ 屈曲に富んだ海食崖が連続する積丹海岸、間近まで山岳が迫る浜益・厚田海岸、日高山脈が太平洋に沈む勇壮な風景の襟裳岬、砂丘が発達し流氷が接岸するオホーツク海沿岸、海岸から見る利尻・礼文・天売・焼尻などの島々、そして夜の海に浮かぶ漁火。北海道には個性的な風景を楽しめる海岸が多く、豊かな水産資源と合わさって北海道を代表する景観として意識されている。
- ・ 海岸に沿う道路は多く、そこで経験する風景は北海道の貴重な財産であり、海・海岸・島への道路からの眺望を良好に確保することに努めたい。



国道 334 号 ウトロ



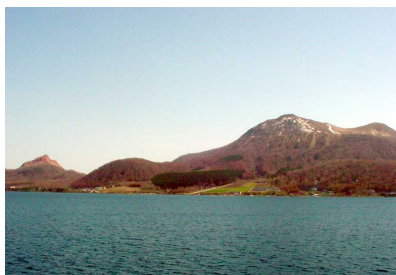
日本海と利尻山



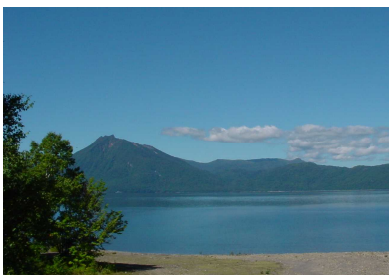
国道 231 号 雄冬岬

(5) 観光地として親しまれる風光明媚な湖沼

- ・ 北海道は火山の島と言われ、支笏湖・洞爺湖・阿寒湖・摩周湖・屈斜路湖といったカルデラ湖が点在する。また、泥流の堰き止めを起因とする大沼、海跡湖のサロマ湖・能取湖・網走湖 など、多様な湖沼が数多く存在し、北海道の自然の豊かさを感じさせている。
- ・ 多くの湖沼には温泉保養地もあり北海道観光の主要な目的地となっており、良好な眺望を確保することに努めたい。



洞爺湖



国道 276 号 支笏湖



阿寒湖

(6) 平地に残る雄大な自然

- ・ 日本最大の釧路湿原をはじめ、サロベツ原野、霧多布湿原、勇払原野など、北海道には平地に広がる湿原が多い。また、小清水原生花園などの草原、野幌原始林などの樹林、石狩川、十勝川、天塩川などの大河もあり、北海道以外の地域ではなかなか見ることができない平地の雄大な自然が残っている。
- ・ 道路の整備、改良にあたっては、これらの貴重な自然環境への影響を極力回避することに努めたい。



釧路湿原



霧多布湿原



国道 244 号 小清水原生花園

(7) 格子状を基本とする広大な田園

- ・ 石狩平野や十勝平野などの広大な平野に田園が広がる様は北海道らしさを代表する景観であろう。北海道は、明治以降の開拓により都市や田園が築かれたことから、格子状に区画された都市や農村が多く、道路、農地、防風林などが幾何学的に配置され、独特の景観がつけられている。
- ・ 基線となっている道路には地域のシンボリックな山に一直線に向かっているものもあり、周囲の山とも関係を持ちながら景観が構成されている。
- ・ 土地利用の成り立ちに従って形成されている風景の規範を尊重して道路景観を整えたい。



十勝平野



上富良野町



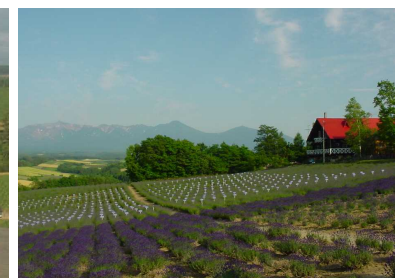
長沼町市街地

(8) たおやかに続く丘陵の畑作・酪農地帯

- ・ 丘陵では地形を大きく改変することなく畑作や酪農が営まれている地域が多い。美瑛町の丘陵地帯の農地は、四季折々の風景が全国に紹介され、今や北海道を代表する観光地となっている。また、道北や道東をはじめとする酪農地帯では、牛のいる牧草地の風景が観光客を魅了している。
- ・ 丘陵地帯では、スムーズな地形の連続と印象的な眺望の確保が重要であることを認識しておきたい。



美瑛町



国道 237 号 深山峠



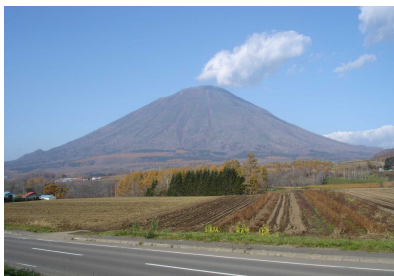
鶴居村

(9) 田園や都市を囲む自然と間近に眺望できる山

- 北海道は、広大で比較的平坦な地形の中に、街、田園、自然が、それぞれ領域を保ちながら広がっている。街と街の間には距離があり、街を田園が囲み、その外側に自然が広がる構造が基本的なパターンとなっている。また、大雪、知床、日高、天塩などの雄大な山脈、駒ヶ岳、羊蹄山、斜里岳、利尻山などの秀麗な独立峰がシンボル景観を成している地域も多い。
- 市街地から田園、自然に移り変わる風景に合わせて道路の設えも工夫したい。また、地域景観の特徴を成している周辺の山並みへの眺望に配慮したい。



上富良野町



留寿都村



札幌市街地

(10) 開拓時代の面影を残した欧米的な街並み

- 明治以降の北海道の開拓は、欧米から招聘した技術者の指導のもとに進められた。政府の欧化政策もあり、北海道の歴史的建造物は洋風のものが多い。また、札幌、函館、小樽など、明治時代、大火の後に広幅員の防火帯を組み込んでグリッドパターンに復興していることもあり、欧米的なイメージを感じさせる街も多い。
- 地域のシンボルとなっている歴史的建造物の景観を阻害しないように努めたい。また、街の形態を踏まえて道路の形状や緑化などを慎重に検討したい。



函館市街地



札幌市街地



小樽市街地

北海道が策定した「北海道景観形成基本計画」（平成11年3月）では以下の認識と考えを掲げている。北海道の景観に関わる者が持つべき共通認識であると考え、参考として以下に紹介する。

悠然とした時間がつくりあげてきた、北海道の大地。広大な土地と恵まれた自然環境、そして豊かな資源など潜在力と大きな可能性がある中で、先人たちが北の国に固有の歴史や文化を織り上げ、地域の今の姿があります。

あらためてこの北の国の景観を見ると、そこからは、自然や田園、そして都市（まち）と関わり続けてきた先人の意志や努力を読みとることができます。そして、それは私たちの暮らしと密接につながり、地域社会を支える大きな資産であることに気づかされます。

この北の大地を私たちが生きづく島として大切に、持続可能な地域社会と豊かな生活の場に築き上げて次の世代に継承していくことは、今に生きる私たちの責務です。そのためには、私たちを取り巻く環境の快適さと暮らしを積み重ねていく上で美しく豊かな「景観」の実現が大切であると考えます。

同じく北海道が策定した「北海道公共事業景観づくり指針」（平成15年6月）では共通認識すべき「北海道の景観が生み出される要因」が記載されており、参考として以下に紹介する。

①場所的要因

北海道は、太平洋、日本海、オホーツク海という3つの海に囲まれた日本列島最北端の島であり、また、北米やヨーロッパに最も近く、北方圏諸国と共通する風土特性を有している。中央部には北海道最高峰の旭岳をはじめとする大雪山系が位置し、北から南へかけて天塩山地や日高山脈などの山々が連なり、道内各地に石狩平野、十勝平野などの平野が広がるとともに、日本を代表する釧路湿原があるなど豊かな自然に恵まれている。また、千島火山帯が東側に延びて、雌阿寒岳、羅臼岳などの火山や、阿寒湖、摩周湖といったカルデラ湖が点在するとともに、半島部は、那須火山帯が南北に貫き、駒ヶ岳、羊蹄山などの火山や、大沼、洞爺湖などの湖沼が点在している。気候は春夏秋冬それぞれに特色があり、季節の移り変わりがはっきりしている。また、一年のほぼ半分は雪があることから、北海道で暮らす人々にとって雪は日常的風景であり、北海道の生活を大きく特徴づけるものとなっている。

②空間構成的要因

北海道は、広大で平坦な地形の中に、まち、田園、自然が、それぞれ領域を保ちながら広がっている。まちとまちの間には距離があり、まちを田園が囲み、自然が更にそれを包むという地域構造を有している。

③歴史的要因

北海道は、明治以降の都市化により、僅か130年の間に570万人が暮らすようになった歴史の新しさに特徴がある。この間、欧米型の近代的な社会思想と開発計画の知識・技術が導入されたことに伴い、多くの地域で、幾何学的格子状の計画的に区画された都市空間や農村空間が形成され、北海道らしいまちや田園の景観を創り出している。

④人文的・社会的要因

地域の自然的・地理的環境条件に応じた産業と生活の営みの積み重ねによって多様な地域景観が形づくられている。その中には、地域の産業の歴史や生業の発展過程を示す形跡なども残されている。大規模な産業風景を展開した産炭地、歴史的な建築物はもとより、各種の産業施設や土木施設などは、時代の推移とともに地域を特徴づける景観要素となりつつあり、この歴史と記憶を生かしたまちづくりの取り組みが試みられている。

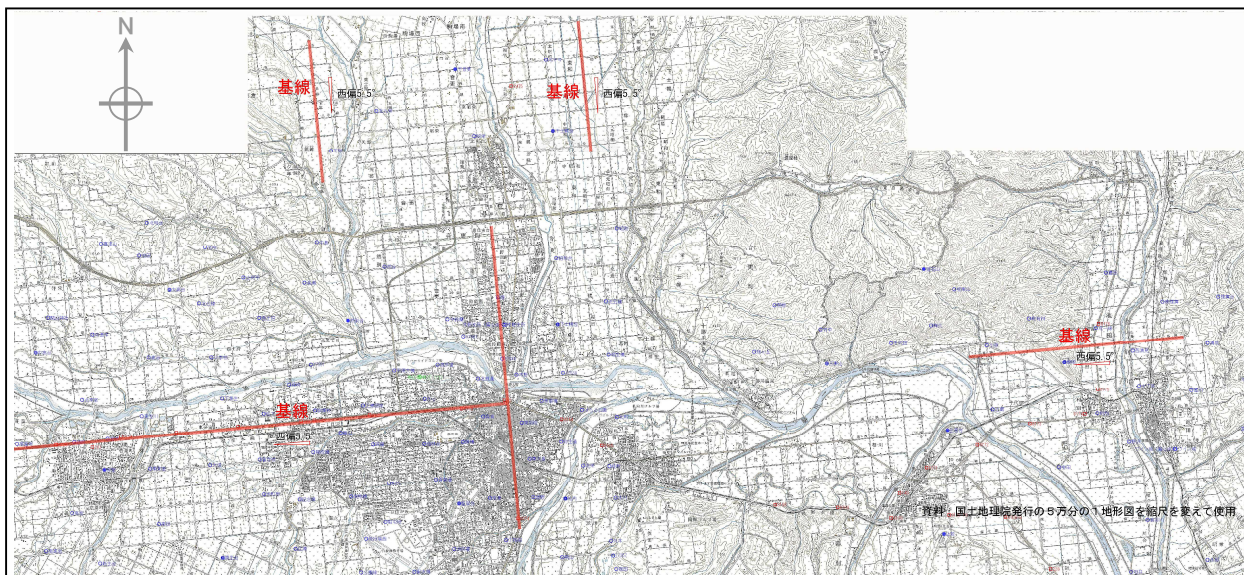
3-2 北海道の道づくりの特色

道路デザインに際しては、北海道特有の道づくりの歴史と特色を正しく認識し、その資源を活かすとともに、「北海道らしさ」を保持するよう努めるものとする。

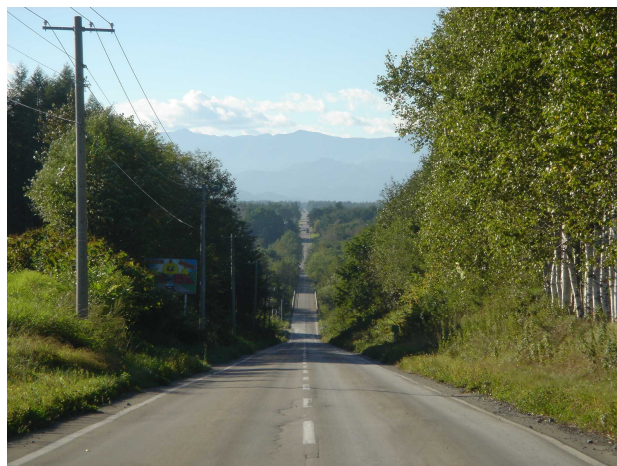
【解説】

北海道の道路には、「真っ直ぐで広い道」、「雪氷に強い道」、そして「風景の良い道」などの際立った特徴がある。北海道の道づくりに関わる技術者は、これらの特徴を維持・発展させるために、道路が造られてきた過程や先人の知見を正しく理解しておく必要がある。

例えば、ある山アテ道路の情報を把握していれば、線形改良や道路標識の設置、電柱電線の配置の際にちょっとした工夫を施すことでヴィスタ景（両側に建物や並木などの連なる通景）の「絵になる風景」を獲得し、地域の歴史的資源を顕在化できるかもしれない。また、国道230号・定山溪国道（定山溪から中山峠までの17.4km）は、優れた線形と魅力的な造形の橋梁、覆道、トンネルが揃っており、山岳道路の模範としていまなお光り輝いているのだが、先輩技術者が雪と格闘の末編み出した造形とその設計思想を把握していれば、積雪寒冷地特有のデザインコンセプトやスタンダードを考える上でヒントが得られるかもしれないのである。



帯広付近の方位基線。実は約5.5度西に傾いている。これは基線を南北に合わせる際にはコンパス測量に拠って磁北を求め、局所的に座標を定めたためであると考えられる。道内各地の方位基線はその当時の磁気偏角だけ傾いている。



山アテ道路（山に向かって真直ぐに進む道）は道内に数10か所存在する。ランドマークや測量点のある山の頂めがけて線形を決めたからであろう。左は国道276号（喜茂別相川、羊蹄山）、十勝中部広域農道（帯広市、ペンクヌーシー岳）。



伸びやかに弧を描く無意根大橋



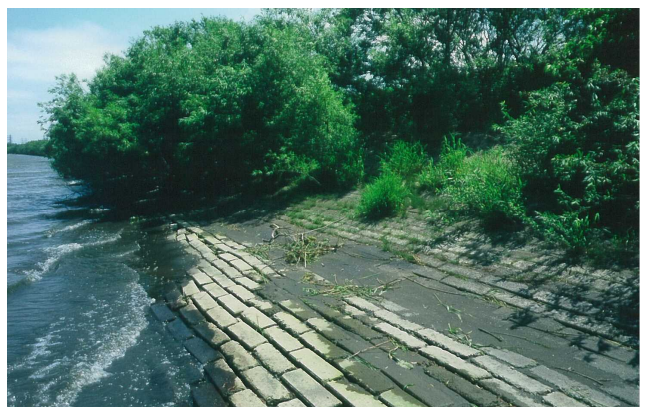
定山溪トンネルのPCルーバー

また、道路技術そのものが「地域らしさ」を誘導することもある。ある技術が北海道で開発され、他の地域以上に活用され続けた場合、それが全国で活用できる汎用技術であったとしても、「北海道らしさ」を象徴する手法や景観デザインとして定着する場合である。

北海道は明治以来 130 年という短い間に、技術者の智恵を結集して計画的・集中的に開発されてきた。その痕跡は今も随所に見られ、しかも比較的簡単に取材できる。そして、以上の例に示したように、先輩技術者の創意工夫や設計思想を理解することは、必ずや地域づくりの糧になる。特に人々の生活に近い「道路」のデザインに際しては、過去の北海道の道路技術の系譜をひもとき、「地域らしさの表出」について考察することが重要なのである。



構造技術や計画技術を駆使した施設が、結果として地域を代表するシンボルになった例。左上から稚内港北防波堤(昭和 11 年)、旭橋(北海道内現役最古の鋼橋、旭川・昭和 7 年)



構造技術や計画技術を駆使して誕生した製品が、北海道で大量に使われた結果、北海道を代表するスタンダードとして認知された例。左は高橋敏五郎が弾丸道路(国道 36 号千歳札幌間道路、昭和 29 年)で考案した傾斜型高欄の亜種(写真は国道 5 号幌内橋、長万部＝現在は撤去)、右は岡崎文吉が原始河川だった石狩川の浸食を防止するために考案したコンクリートマットレス(単床ブロック工法、大正 2 年創設、写真は江別に現存)。