

第4章 道路デザインコンセプト

4-1 北海道の道路デザインコンセプトの位置付け

北海道の景観の特徴と道づくりの特色から、北海道の地域特性を踏まえた「美しい道路づくりに欠かせない考え方」が導き出せる。それらを「北海道の道路デザインコンセプト」としてまとめれば、美しい北国の道路づくりの適正かつ効率的な実践のために広く活用することができる。

ここではその位置付けと活用イメージを示す。

①美しい国づくりを目指す国と北海道の動向：国は「美しい国づくり政策大綱」で行政の方向を美しい国づくりに向けて舵を切り、「景観法」の制定や「景観アセスメント制度」の試行などの施策を次々と打ち出している。また、北海道では「北海道美しい景観のくにづくり条例」の制定と、それに基づく「北海道美しい景観のくにづくり基本計画」、「北海道公共事業景観づくり指針」を策定している。

これを受けて道路分野では、道路局から美しい道路づくりのための考え方と方針を示す「道路デザイン指針（案）」が発刊され、北海道開発局からはそれと整合を取った本書（前身は北海道の道路景観整備ブック（案））が用意されている。前者は美しい道路づくりのための全国ルール、後者は北海道の特性を踏まえたより具体的な地方ルールである。

②北海道の道路デザインコンセプトの要件：全国ルールである「道路デザイン指針（案）」は原論に重きを置き、各論では本質的な規範を示すにとどめ、設計者の創意工夫に期待する姿勢を貫いている。一方、本書は具体的な手法と北海道ルールを規定した極めて実践的な指針を目指している。

統一した北海道ルールを規定するためには、北海道の特性から導かれる景観形成のあり方という理念の構築（いわゆるデザインコンセプトの類型提示）が欠かせない。それは、北海道の地域特性と景観特性に関連する基本的な情報を整理し、幾つかの景観の類型に分類して北海道にふさわしい美しい道路づくりのための考え方、方針を示すことである。道内の道路のほとんどに通用するこれらの情報を共通認識として持っておくと、道内各地の道路事業計画に際して、それをスタートラインとして地域に即した景観整備方針を立案すればよいので、コンセプトレベルの品質確保と効率化に結びつく。

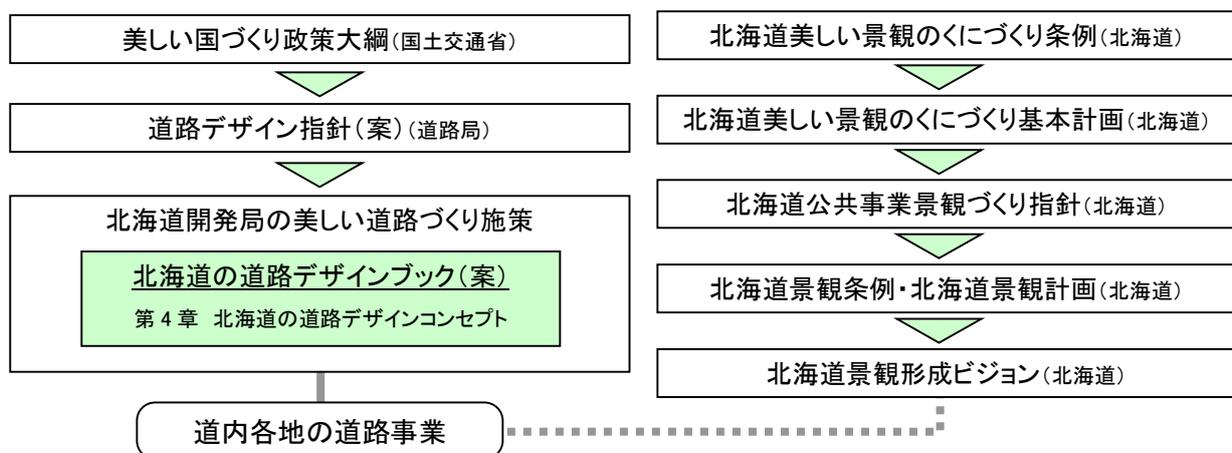


図 4.1 北海道の道路デザインコンセプトの位置付け

注) 以上のように、本書は全国版の「道路デザイン指針（案）」に示される理念を北海道の特性に照らし、この地域独自の美しい道路づくりのための考え方と方針を明示するものである。そこで、本文中、「道路デザイン指針（案）」と強い関連のある項目については [D 指針] という記号を付してある。

4-2 北海道の道路デザインコンセプトの構成

北海道の道路デザインコンセプトでは、はじめに共通の目標を掲げ、地域特性と景観特性を基に類型化した6つの景観域ごとに目標像と道路デザインの基本理念を設定した。

(1) 道路景観形成の共通目標

道路の計画・設計にあたり、地域の土地利用及び景観特性、道路の成り立ちをよく理解して、道路本来の機能や安全を満たしながら沿道地域と道路のより良い関係を築くことが、美しい道路を創り出すことにつながる。

その際、地域によって重視すべき項目や対応方法が異なるため、その特性に合わせた方針や工夫を検討することが必要であるが、北海道という限定された地域を考えた場合、全域において配慮すべき共通の目標がある。それは以下の3点に集約できる。

地域との調和	道路は、地域の中に存在している以上、地域の環境に調和し、地域の特性を反映したものでなければならない。
環境への影響・負荷の軽減	自然環境、農地環境、生活環境等への影響・負荷の低減はあらゆる行為の前提であり、適切な保全措置を講じなければならない。
美しさの洗練と持続	より良い環境を創造するためには、道路そのものが美しくなければならない。そして、その美しさをできるだけ長く持続させることが重要である。

(2) 景観域の類型化

山間景域、丘陵景域、海岸湖沼景域、平地自然景域、平地田園景域、市街地景域の6景域とする¹⁾。

(3) コンセプトの構成

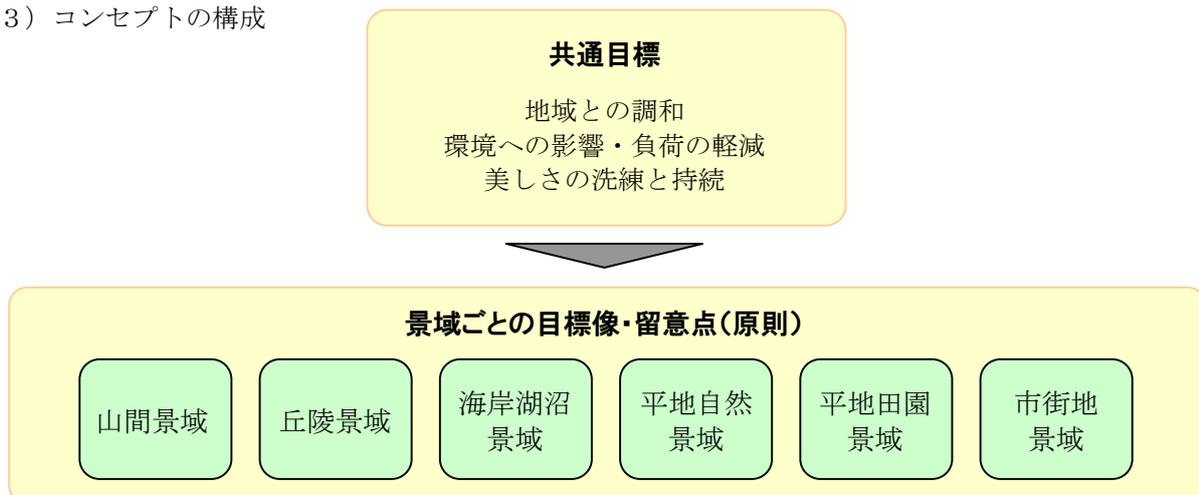


図 4.2 道路デザインコンセプトの構成

注1)「道路デザイン指針(案)」では「田園地帯」という景観域が定義されているが、北海道には未開発の平地が存在するため、平地田園景域と平地自然景域とに分類した。また、同指針(案)では「都市近郊地域」と「市街地」を分けているが、北海道では都市近郊地域は限定的であるため、市街地に統合した。

4-3 共通目標と景域ごとの原則

4-3-1 共通目標

共通目標1: 地域との調和

- ・ 地域景観の最も基本となるのは地形であり、その改変は最小限に抑えるべきであり、痕跡も残さないようにしなければならない。
- ・ 山並みや水辺の眺望といった自然的な景観資源、地域の人々の営みによってつくられた農地や集落等の文化的な景観資源を印象的に見せるように、道路線形や道路附属物等を工夫するべきである。
- ・ 格子状の区画や地形をそのまま利用した農地など、土地利用を起源とする明確な風景の規範がある場合は、道路整備においてもそれに従い、地域の景観に溶け込むようにするべきである。
- ・ 北海道の風景の基調は明確な四季の変化である。季節折々の風景との調和においては色彩が重要である。規模の大きな構造物や建築物は個々に検討することが肝要であるが、道路附属物等の標準的なものは彩度や色味を抑えるべきである。

共通目標2: 環境への影響・負荷の低減

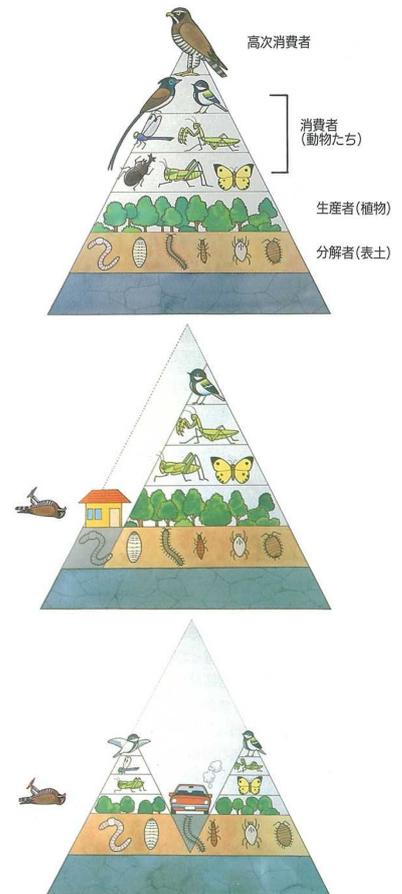
- ・ 気候条件から植生回復に時間を要する北海道では、特に自然環境への影響に留意しなければならない。そのため、道路整備に伴う地形改変や樹林伐開は最小限に抑えるべきであり、常に自然植生の保全に留意しなければならない。
- ・ 北海道は自然地が多く、野生動物の生息域を通過する道路も多い。適切な調査にもとづいてミチゲーションに取り組むなど、動物の生息環境の保全に努めることが重要である。
- ・ 周辺地域との関係に留意し、騒音・日照・眺望に関する影響を低減するなど生活環境の保全に努めるべきである。
- ・ 道路は連続するオープンスペースであり、そのことを活かして地域環境の向上に寄与することも検討すべきである。

共通目標3: 美しさの洗練と持続

- ・ 道路の美しさの基本は線形にある。地形と調和し、車の走行性と安全性、快適性の追求から決まる立体的線形は滑らかで美しい。そのことを踏まえ、第一に線形を洗練させることが重要である。
- ・ 橋梁、トンネル、擁壁、のり面なども、周囲の景観との調和に留意しながら洗練した形を追求することが重要である。
- ・ 道路附属物は、設置される数量が多く景観に対する影響も大きいことから、その設置に際しては景観との関係に十分配慮する必要がある。シンプルな形状、目立たない色彩を基本とし、統一性の確保と眺望を阻害しないことに留意すべきである。
- ・ 美しさを持続するためには、時間の経過による変化にも留意してデザインしなければならない。
- ・ 耐久性については景観的な観点も加え、短期間でみすぼらしくならないものを採用するべきである。

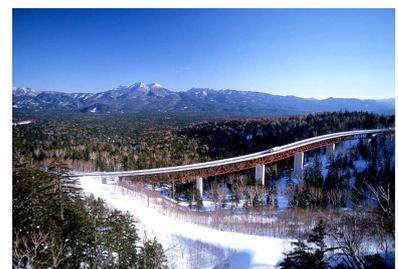


地形に馴染んだ線形の道路は美しく、ドラマチックに展開する風景も享受できる: 国道 334 号



生態系ピラミッド: 自然生態系への影響は連鎖的に生じ景観にも変化をもたらす

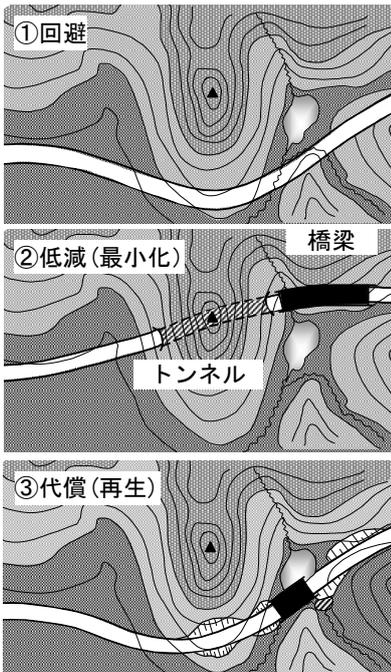
「ピオトープネットワーク」(日本生態系保護協会)より転載



雄大な自然と橋梁の対比が美しく絵になる: 国道 273 号 三国峠

4-3-2 山間景域

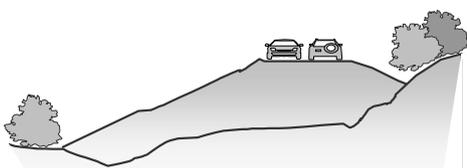
山間景域：山地、山岳地域を対象とする。北海道には大雪山、知床、日高山脈などに代表される原生の自然を残した山地があり、山間を通過する道路も多い。これらの道路では自然環境の改変を極力抑えることが求められる一方で、山岳道路ならではのダイナミックな眺望を楽しむことができ、それらの特性を十分に活かした対応を心がける必要がある。



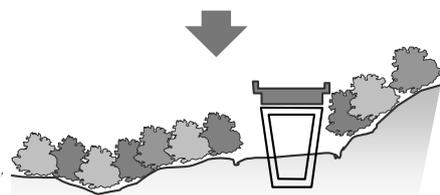
ミチゲーシヨンの例



地形を尊重した線形



橋梁による盛土のり面の回避



●原則1: 自然への影響の軽減 [D 指針]

- ・道路整備がもたらす影響について十分配慮し、影響が予測される場合にはミチゲーシヨンの考え方に基づき、影響の回避^{☆1}、低減^{☆2}、代償^{☆3}を検討する。
- ・北海道の厳しい環境条件下では、一度自然植生を改変するとその回復には相当の長い年月を要する。そのため、地形の改変を極力抑え、自然への影響を軽減することがもっとも重要である。

●原則2: 地形を尊重した線形 [D 指針]

- ・道路を地形に馴染ませることで、自然環境への影響が少なく、周辺景観と違和感のない道路とすることができる。そのような配慮を丁寧に施した道路は、走行景観も美しく、道路そのものが地域の景観資源となる。
- ・地形の起伏に極力逆らわないように平面線形および縦断線形を工夫し、大きなり面の発生については極力回避する。

●原則3: のり面の出現の抑制 [D 指針]

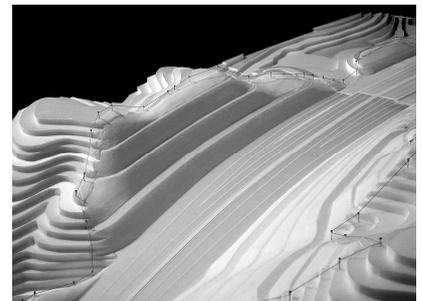
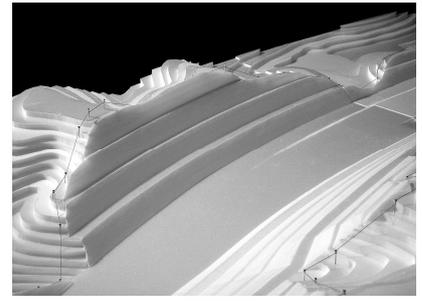
- ・のり面の出現を極力抑えると同時に長大なものとしなないことが重要である。
- ・植生回復及び植栽の維持管理が困難な長大切土のり面、のり面のコンクリート処理、多数の雪崩防止柵等の設置などは、自然景観の中で異物として認識され、景観的に大きな問題である。
- ・長大のり面の発生を回避するために、上下車線の分離、橋梁構造やトンネル構造等の採用（動物の移動経路の確保にも有効である）、平面線形・縦断線形の微調整など、自然への影響を抑える検討を行うべきである。
- ・コンクリート処理が必要な場合には、表面処理や見られ方の緩和など、十分な景観的検討を行うことが必要である。

目標像：【人為の姿かたちが極力抑えられ、沿道に展開する自然風景が景観の主役となった道づくり】

山間景域では、その主役はあくまで自然であり、地形や植生の改変や自然景観と調和しない人工構造物の出現など「人為の姿かたち」を如何に排除するかが重要である。自然環境への影響を最小限にすることが基本であるが、一時的に大きな改変をせざるを得ない場合であっても、後世に傷跡を残さないよう環境と景観の適切な修復が図られなければならない。

●原則4: 自然環境の復元 [D 指針]

- ・発生したのり面については、周辺地形に馴染ませ、植物が生育しやすい環境を創出するため、様々なラウンディングを施して自然に近い地形に整えることが望ましい。
- ・切土のり面では、鋭角となりがちなのり面端部についてコンターラウンディング^{☆4}を施し、既存地形と滑らかに連続させることが効果的である。
- ・大掛かりなラウンディングは、自然の改変面積が増加することがある。その場合は、重要な植生の保全、大径木伐採の回避など、既存環境の状況を踏まえ、自然改変の度合いと将来的な自然復元の可能性を勘案してその影響範囲を設定することが必要である。
- ・自然植生を人為的に復元することは極めて困難であることを認識し、周辺に自生する植物が侵入しやすい地形の造成や表層処理を施すなど、自然の復元力を活用することを基本に考えるべきである。また、植生復元を早めるために、在来樹木の種子や苗の植栽、種子の供給源となる植物の植栽などについても検討することが望ましい。
- ・自然環境化では、外来の牧草による芝をはじめ、外来植物の導入は回避することを原則とする。また、在来種でも、できるだけ現地もしくは近隣地域に起源を持つ材料を使用する。



模型によるコンターラウンディングの検討例



眺望を妨げない防護柵

●原則5: 地域の景観要素の活用

- ・景観を特徴づける景観資源への眺望は阻害しないように努める。
- ・眺望が開ける区間では、眺望を阻害する道路附属物等の設置を避け、沿道の植生の適正な管理などにより開放的な景観を維持することに努める。
- ・休憩及び短時間の停車時に眺望を楽しめるよう、路側駐車場や幅広路側帯などの整備を検討する。

☆1 回避：道路が自然に影響を及ぼすと予測される際に、その地域を避けて路線を選定すること

☆2 低減：保全すべき生態系への影響を線形や構造物などにより最小化すること

☆3 代償：工事によって改変された自然環境を修復、または類似するほかの場所に代償すること

☆4 コンターラウンディング：のり面端部を、地山のコンターに合わせて丸みづけを行う手法。道路縦断方向のラウンディング

●原則6: 工事用道路の復旧 [D 指針]

- ・山間地域では工事用道路が必要となる場合が多いが、利用した後は自然環境を復元することを原則とする。
- ・ただし、地域における活用が考えられる場合には、本線と同等の配慮をもって整備する必要がある。

4-3-3 丘陵景域

丘陵景域：概ね平地と山地の中間部に位置する丘陵地を対象とする。なだらかな起伏を有する土地の上には、畑地や牧草地などの農地として活用されていることが多い。この景域は、走行しながら体験する景観が多様に変化し、眺望性が優れている場所も多い。北海道の特徴的な景観を代表する景域と位置づけられる。



適度にゆるやかな線形により快適な走行が確保され、沿道の花畑も印象的に映る



地形と一体的な線形により、ダイナミックな景観を体験できる道路を創出できる



地域と一体的に曲線を描く道路はそれ自身が絵になる



丘陵地の景観を望む簡易な駐車帯

●原則1：地域の景観特性との調和

- ・丘陵の地形はのびやかにうねっているために印象的であり、ドライバーが快適な走行景観を体験できる。[D指針]
- ・地域の自然と人々の営みが良質な関係を形成していることが多いため、このような地域の景観特性を保全し、道路を地域景観に馴染ませると同時に、地域の景観を効果的に見せることが重要である。[D指針]
- ・吹きさらされることが多いため防雪柵等の防雪対策が必要になる場所も多い。敷地が確保できる場合には防雪林の造成、夏期の眺望景観が良好な場所では収納式防雪柵の設置など、場所の特質に合わせて対策を検討することが重要である。

●原則2：線形の工夫による地域資源の演出

- ・道路を、沿道に広がるのびやかな地形の一部とすると同時に、道路空間内からそれらが効果的に認識されるようにすることが重要である。[D指針]
- ・緩やかな地形的特徴を引出す必要があり、三次元的に見てなめらかで美しい道路線形を連続させることが基本となる。[D指針]
- ・地形と一体となった道路線形、周辺と滑らかに連続する地形造成を実現することで美しい道路とすることができる。
- ・視界を遮る樹林等で覆われている時は、おおらかな道路線形を採用することも効果的であり、曲線を利用しつつ進行方向に道路が切り開いた樹林帯の林縁を美しく見せることが有効である。[D指針]

●原則3：遠景の活用

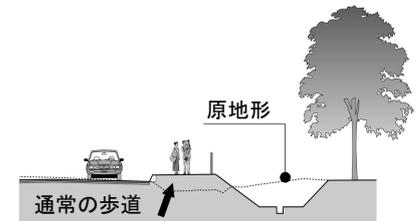
- ・丘陵の地形は遠くまで見通しが利き、地域に親しまれてきたような形のよい山等が遠望される場合が多い。[D指針]
- ・地形が多様に変化することから、道路の位置が地形的に制約されることも多い。遠景を積極的に活用して地域を印象的に演出することで、妙味のある景観を体験できる道路を創出できる。[D指針]
- ・眺望が良好な場所では、休憩及び短時間の停車時に眺望を楽しめる路側駐車場や幅広路側帯があれば道路の景観的価値がより一層向上する。

目標像：【滑らかな地形と一体となり、沿道に展開する人々の営みを魅力的に眺望できる道路】

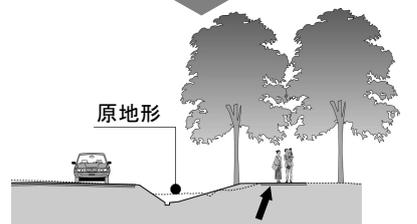
丘陵景域においては農地や集落などが強く意識されるため、道路と地域景観との一体性に配慮するとともに、地域景観が効果的に認識されるよう配慮する必要がある。道路を地形の起伏に沿わせ、滑らかで美しい線形を実現することや隣地とのスムーズな土工処理が重要である。

●原則4: 歩行者の眺望への配慮 [D 指針]

- 歩道を伴う道路では、歩行者が地域景観を享受するために、車道と歩道の分離を検討するのが望ましい。

**●原則5: のり面出現の抑制**

- 丘陵の地形は局地的には極端な地形変化によって、高いのり面が出現する可能性がある。 [D 指針]
- 地域との滑らかな連続性を確保するためには、不連続感を与えるのり面をできるだけ発生させない（つくらない）ようにすることが重要である。 [D 指針]
- のり面が発生した場合には、ラウンディングなどを施して、周辺地形や周辺農地などと違和感や断絶感が生じないように形を整えることが必要である。 [D 指針]
- 緩やかな起伏の中では小規模なのり面が発生することが多い。これらののり面は全体像が把握されて違和感が生じやすいことから、緩勾配化やラウンディングなどを施すことにより、自然に近い地形に整えることが望ましい。
- 道路自体が周囲から視認されることにも十分な注意を払う必要がある。 [D 指針]



地形改変の縮小化にもつながる
分離歩道



地域を様々な角度から眺望できるため
妙味のある景観が展開する

●原則6: 隣地と連携した土工処理

- 道路敷地内だけでは滑らかな地形が実現できない場合は、隣接する農地などとの連携により、地形の連続化を検討することが望ましい。
- 道路と隣接地の連続感を保つためには、土地利用形態の工夫や柵の排除など、隣接地との総合的な連携を図ることが望ましい。



切土のり面にもラベンダーを植えることで、
隣接地と一体化した良好な景観が
実現している



企業が庭園の造成と管理を道路管理者と
連携して行っている

4-3-4 海岸湖沼景域

海岸湖沼景域：海岸沿い及び湖沼沿いを対象とする。積丹海岸、襟裳岬、支笏湖、サロマ湖に代表されるように、北海道の自然の豊かさが感じられる場所が多い。この景域は、広大な水景が特徴であり、その眺望を阻害せず、また、快適に眺望を楽しめる場所を用意することがもっとも重要である。



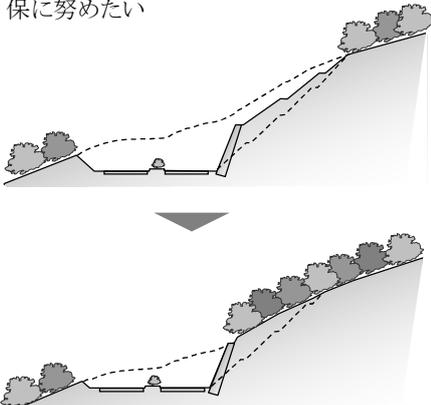
海岸部の開放的な視点場



ガードケーブルの存在も意識されない



透過性の高い防護柵の採用で眺望確保に努めたい



線形の微調整と擁壁の活用による切土のり面の縮小

●原則1：水面への眺望確保

- ・道路から海面・海岸・島・湖面へ良好な眺望が得られる線形とする。[D指針]
- ・海面・湖面への眺望を遮蔽しないよう配慮する（水辺側に小山状の地形を残さない、道路附属物の形状、設置位置を考慮するなど）。[D指針]
- ・水面を俯瞰できるなど特に重要な視点場からの眺望の保全是優先的に行なう。
- ・道路外の地域の視点場から水面への眺望を道路が遮らないよう配慮する。
- ・眺望が良好な場所では、休憩及び短時間の停車時に眺望を楽しむよう、路側駐車場や幅広路側帯などの整備を検討する。

●原則2：自然への影響の軽減 [D指針]

- ・道路整備がもたらす影響について十分配慮し、影響が予測される場合にはミチゲーションの考え方に基づき、影響の回避^{☆1}、低減^{☆2}、代償^{☆3}を検討する。
- ・北国の環境条件から一度自然を改変すると植生の回復に時間を要する。地形の改変を極力抑え、自然への影響を軽減することが景観面からも重要。

●原則3：のり面の出現の抑制

- ・のり面の出現を極力抑えると同時に長大なものとしなない。[D指針]
- ・植生回復及び植栽の維持管理が困難な長大切土のり面やのり面のコンクリート処理、多数の雪崩防止柵等の設置は景観的に大きな問題である。[D指針]
- ・長大のり面の発生を回避するために、橋梁構造・トンネル構造等の採用、平面線形・縦断線形の微調整など、自然への影響を抑える検討を行うべきである。

目標像：【水面への眺望と開放感を尊重し、水景と調和する道づくり】

魅力的な海面・海岸・島・湖面といった自然的景観資源への眺望を確保し、それらが有する開放感を損なわないことが最も重要である。水際の道路では水際の景観整備と一体となった整備が求められる。

●原則4：水辺に調和するデザイン [D 指針]

- ・ 出現する法面には水景に調和するアースデザインを施す。
- ・ 景観の印象に大きく影響する橋梁は十分な検討を行なう。
- ・ 水際の道路ではその構造を水景になじむものとする。

●原則5：水辺景観整備との一体整備 [D 指針]

- ・ 海岸、湖岸等との一体整備を働きかける。
- ・ 一体整備とならない場合も、道路と水辺との境界部に空間的連続性を持たせる。



のり面へのラウンディング、眺望を阻害しない防護柵



水辺と一体的に整備することで防護柵が見えないすっきりとした景観の駐車場整備も可能



港の景観も重要な景観資源

4-3-5 平地自然景域

平地自然景域：平地に残された湿原、草原、森林などの原生的な自然地域を対象とする。サロベツ原野、霧多布湿原などの大規模な低地湿原は、日本各地の低地湿原が消失してしまった中で非常に貴重な自然資源である。この景域では、自然環境への影響の回避、眺望を阻害する要因の排除、快適に眺望を楽しめる場所の用意が、景域の特徴を活かした景観形成の原則となる。



湿原を回避して整備されている
湿原への眺望も良好

●**原則1: 自然への影響の軽減** [D 指針]

- ・道路整備がもたらす影響について十分配慮し、影響が予測される場合にはミチゲーションの考え方にに基づき、影響の回避^{☆1}、低減^{☆2}、代償^{☆3}を検討する。
- ・地形の改変を極力抑え、自然への影響を軽減することが景観面からも望ましい。

●**原則2: 植生を尊重した線形**

- ・北国の環境条件から一度自然を改変すると植生の回復に時間を要する。地域の貴重な湿地、草地や樹林などへの影響を最小限にとどめる線形を選択することが最も重要である。

●**原則3: 自然の復元**

- ・やむなく自然改変、地形改変を行う場合は自然復元を目指す。自然を人為的に復元することは極めて困難なことから、在来植物の侵入が容易な基盤を造成したうえで、当面は人為的に植生を定着させておき、その後は自然の大きな復元力に期待することが望ましい。

[D 指針]

- ・緑化を行うのは代償的な場合に限定し、視線誘導機能^{☆4}、装飾機能^{☆5}、ランドマーク機能^{☆6}など道路緑化における各種の機能を満たすための植栽は行わない。自然環境下では芝生は用いない。

目標像：【周辺植生や、印象的な河川・山並みなどの地域特有の景観を尊重する景観形成】

平地自然景域の景観に大きな影響を与えるのは植生の改変である。平地自然景域の植生は、微小な地形改変などでも影響を受けやすく、慎重に影響の可能性を分析し環境への影響及び負荷の低減に配慮しなければならない。

●原則4:眺望の確保

- ・周辺の景観、山並み・河川などの印象的な景観を眺望できるように最低限必要な道路附属施設以外は設置しない。
- ・道路附属物を設置する場合でも、これらの眺望を阻害しない配置とする。
- ・電線・電柱、公告看板・のぼり旗なども道路周辺には極力設置されることのないよう電気通信事業者、関係企業等と連携を図る。
- ・防雪柵を設置する必要がある場合は、眺望確保に配慮する。
- ・眺望が良好な場所では、休憩及び短時間の停車時に眺望を楽しめるよう、路側駐車場や幅広路側帯などの整備を検討する（ただし、自然への影響への回避を優先する）。



眺望を阻害しない防雪柵の事例



草原の道路は北海道以外ではなかなか体験することができない

☆1 回避：6-4 参照

☆2 低減：6-4 参照

☆3 代償：6-4 参照

☆4 視線誘導機能：道路の線形が複雑あるいは濃霧や吹雪などの異常気象により道路線形が視認し難い場合に対し、道路の線形に沿って規則的に配置された道路植栽によって自動車運転者にその線形を予知させる機能

☆5 装飾機能：姿・形が美しい植物の導入によって景観の向上を図る機能

☆6 ランドマーク機能：姿や形が特徴的な道路植栽によって、道路利用者に場所を認知させる機能

4-3-6 平地田園景域

平地田園景域：平地に広がる田園地域を対象とする。北海道は、道路、農地、防風林などが幾何学的に配置されている場合が多く、独特な景観となっている。この景域では、優良な景観が広がっている場所では眺望を確保することに努め、安全にゆつくりと眺望を楽しめるビューポイントの整備が望まれる。また、標識類や看板類が設置されることも多いので、その対策も重要である。



●原則1：直線道路、山アテ道路の尊重

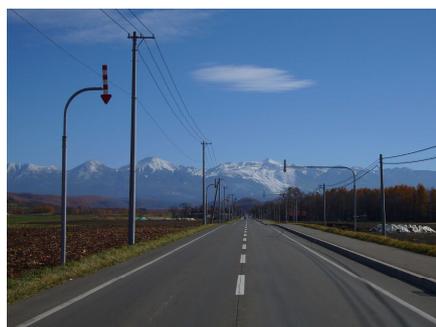
- ・ 平地田園景域では直線道路や山アテ^{※1}道路が多く、地域の景観要素を効果的に認識できるように道路の特徴を活かすことが重要となる。
- ・ 直線道路沿いに沿道の田園、樹木、集落の建物などが整然と続く風景とするために、沿道の景観要素の統一感が求められる。
- ・ 山アテは道路の軸線上にシンボルとなる山が存在することから、道路上の見通しがきくように道路標識、照明灯、街路樹、電柱等を配置する。
- ・ 焦点となる山並みを効果的に演出するピスタ型植栽の導入も考えられる。
- ・ 新規の道路設計を行う場合にも、山アテするように道路を目標とする山に向ける線形の工夫や、広がりのある地域景観を分断しない線形、格子状の田園の区画割に倣った線形を検討する。[D 指針]



電柱・電線が片側にある山アテの道路

●原則2：地域の景観要素の活用

- ・ 道路の脇に展開する田園や遠景の山並みなど地域の特徴的な景観要素への眺望を阻害しないよう配慮する。
- ・ 眺望を阻害しないために防護柵を必要としない道路構造を検討する。[D 指針]
- ・ 電線・電柱類は、景観要素の眺望を妨げない側に集約する、横断線を極力排除するなど電気・通信事業者と連携を図ることが望ましい。
- ・ 植栽においては、眺望を妨げる植栽は行わない一方で、案内標識や矢羽根などの柱類及び電柱を柔らかく隠す植栽を検討する。
- ・ 吹雪対策を講じる場合、一年中眺望を妨げる防雪林より、折りたたみ式または収納式防雪柵の方が望ましい場合があるので適否をよく検討する必要がある。
- ・ 眺望が良好な場所では、休憩及び短時間の停車時に眺望を楽しめるよう、路側駐車場や幅広路側帯などの整備を検討する。



電線類が両側にあるなど、美しい景観もすっきり見ることができない



防護柵もあまり気にならない美しい景観

目標像：【田園や地域の特徴的な景観要素との調和と、地域景観を分断しない景観形成】

まっすぐ延びる道路から見渡す田園やその背景の山並み等は印象的であり、これらの地域の特徴的な景観要素を道路の内部景観へ効果的に取入れるように配慮する。[D 指針]

地域で生活を営む人々をはじめとし、道路が周囲から眺められる機会も多く、道路が地域景観を分断せず、違和感が生じないように配慮する必要がある。[D 指針]

●原則3: 地域との調和

- ・ 周辺の地域特性に配慮した道路景観の創出を行う。
- ・ 起伏の小さい平地では、のり面が発生するときには小規模なものとなる場合が多いが、小規模切盛土は全体像を把握しやすく視覚的効果が高いため、緩勾配化とラウンディングなど土工面での工夫を検討する。
- ・ これにより地域に対する傷を最小限に抑え、植生が回復しやすい基盤を創出することとなる。
- ・ 芝生は稲作の害虫の温床となり、植生の回復を遅らせるため用いないことを基本とする。
- ・ 単調な田園景観が続きがちな場所には、アクセントを与え、場所や領域を示すランドマークとなる樹木や、視線誘導機能を有し印象的な景観を創出する並木型の植栽など、地域の魅力を向上するための緑化による演出を検討する。

●原則4: 景観のコントロール等[D 指針]

- ・ 道路整備後、沿道に商業施設が立ち並ぶなど従来の地域構造を一変させる例は多い。
- ・ 田園景観の保全を行う場合には、沿道の無秩序な開発を防止するための土地利用の規制や、公告看板類の規制など景観コントロールも視野に入れた配慮が必要となる。
- ・ その際には、地元自治体の都市計画の担当者、土地所有者、沿道事業者等と連携をとり、その実現に努めることが望まれる。



カーブの外側に視線を誘導する樹木が植栽されている



ゆったりとした間隔で植栽された樹木が、眺望を妨げず、田園景観と調和している

☆1 山アテ:道路や街並みをその地域のランドマークとなる山の方向に向けて計画する手法。視線を焦点に誘導することができる。

4-3-7 市街地景域

市街地景域：D I D地区、都市計画区域のほか、沿道の市街化が進んでいる地域を対象とする。北海道は市街地が延々と連なる本州の都市域と異なり、都市間の距離が長く、市街地の広がりコンパクトかつ明確に意識されることが多い。



札幌駅前を代表するニセアカシア並木

●原則1:道路の格・役割に応じた道路デザイン

- ・市街地の道路は、交通容量等によって必要な幅員構成が決まるが、都市計画との整合による街区の形成や沿道地区の景観特性などによって道路の設えも変わる。
- ・幅員構成の変更や現道の拡幅等を行う場合は、道路ネットワークの適切な役割分担（歩行者に特化する道路、歩行者を優先する道路、通過交通を受け持つバイパス路線等）を考慮することで、道路空間を効果的に活用する。中心市街地の商店街や観光地の道路等は、快適な歩行空間確保のため、通過交通の排除が必要な場合が多く、他の道路との交通機能分担を図りながら検討することが求められる。
- ・並木の連続化によるアイストップ^{※1}の強調や北海道らしい山アテを活かした道路景観の保全など、地域資源を把握しつつ道路の格や役割に応じた道路デザインを考える必要がある。



郊外部における煩雑な景観の例

●原則2:来訪者を迎える入口部の設え

- ・長トリップ利用者が自然豊かな郊外部から新たな市街地に迎えられたことを意識するのは、建物の出現による沿道景観の変化であったり、交通量増加による道路断面の変化（2車線から4車線へ、中央分離帯の出現等）、信号交差点の出現頻度の増加、歩道の出現などである。
- ・市街地への導入部は、車線の増減などにより注意看板の乱立や不連続な道路景観が出現することも多いが、スムーズなすり付けに配慮するとともにゲートとして街の印象を左右するため特に景観への配慮が必要である。



大型店や看板が乱立する郊外景観の例

●原則3:沿道景観との調和・景観的影響の緩和

- ・都市郊外では看板、大型店舗による雑然とした沿道景観が形成されやすい。このような区間では、広い歩道、緑地帯、街路樹等、空間構造による景観的影響の緩和を図る。
- ・また、煩雑になりやすい沿道景観を抜本的な改善のためには、自治体や沿道開発事業者等との連携により、地区計画を作成し建築物の高さ、色彩、屋外広告物等をコントロールすることが望ましい。
- ・道路内の構造物・附属物は、色彩の改善・統一、形態の洗練・統一等により存在感を低減し、沿道景観の煩雑感の緩和に資する。
- ・バイパス整備等では、道路整備後に沿道が無秩序に開発され、屋外広告物の乱立等、景観に大きな変化が生じることがあるため、道路整備後の景観変化の可能性を十分予測し、あらかじめそれに対応できる整備方法を検討する。

目標像：【道路の格に応じた設えと、官民連携による道路景観づくり】

市街地は一連の道路ネットワークにおける景観の焦点であり、道路の格に応じた質の高い市街地景観の形成を心がけるとともに、市街地への導入部（境界部）、結節点、中心部などシークエンス^{☆2}を意識した設え、官民連携による生き生きとした街路景観の実現が重要である。

●原則4：歴史・文化の感じられる街並みへの配慮

- ・沿道に歴史的な街並みが保全されているなど個性が強く発揮されている区間では、電線類の地中化や防護柵や道路附属物の色彩への配慮、道路自体の存在感を抑制など、都市の成り立ちと履歴を尊重した道路デザインを行なう必要がある。
- ・派手な舗装や具体的な特産品を模した照明など道路附属施設等による安易な地域個性の強調は、かえって地域景観を低下させることにつながるため慎むべきである。



地域の歴史・文化に配慮した道路

●原則5：官民連携による良好な道路景観づくり

- ・市街地部の道路景観は、道路とそれを使う人々の営みによって完成する。
- ・ボランティア・サポート・プログラム（VSP）や道路協力団体などとの官民連携による道路景観の保全は、単に視覚的な景観の向上のみならず、そこに暮らす人々や道路に関わる人々の内面を映し出す、いわば文化を示すバロメータとなる。
- ・道路管理者と地方公共団体や沿道のまちづくり協議会の協調による沿道まちづくりと道路空間のデザインを一体的に行う取組は、市街地の再生・活性化を図る重要な方法のひとつである。



VSPによる沿道修景の例

☆1 アイストップ：眺めの中の一部に意識的に人の注意を向ける目的で置かれたものをいう。直線道路の正面にある庁舎などがこれにあたる。

☆2 シークエンス：視点の移動に連れて連続して変化する動的な景観をいう。道路景観では、ドライバーや移動する歩行者等が見る景観がこれにあたる。