

第5章 道路デザイン手法

5-1 道路デザインの流れとポイント

5-1-1 景観設計のプロセス

道路景観の意義、北海道の景観特性、道路デザインコンセプトを念頭に置きながら、個々の道路の景観設計にあたっては、事業概要、地域特性、景観特性を十分に把握したうえで確固たる道路景観形成基本理念を策定し、一連の整備計画をその一貫した考えに基づいて行うことが望ましい。

景観設計のおおまかなデザインプロセスは下表に示した。このプロセスは道路の諸施設に拠らず公共土木施設の景観デザインに共通であり、予備設計、詳細設計にも共通である。この基本的な流れを理解して、設計対象ごとに技術的な検討項目との兼ね合いや整備水準を変えていくことが望ましい。

景観整備の実施後には、景観面からの評価に加え、交通安全や維持管理の面からも評価を行う必要がある。評価結果を踏まえて、景観整備の計画や方針を見直すとともに、以降の道路整備や維持管理の際にも知見として活用することが望ましい。

表 5.1 景観デザインの基本プロセス

段 階	名 称	調査・検討項目	備 考
準 備	事業概要の把握	<ul style="list-style-type: none"> ・事業内容 ・設計対象の社会的役割 	
調 査	地域特性の把握	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境特性 (気候・地形・地質・動植物など) ・社会環境特性 (沿革・人口・土地利用・産業・文化など) ・関連動向 (自治体や市民団体の活動、計画など) 	調査の分類方法と検討項目の名称には種々あるが、本書では地域特性と景観特性に分類した (5-2 地域・景観特性条件の把握 参照)
	景観特性の把握	<ul style="list-style-type: none"> ・地域景観特性 (山並み、街並み、田園景観など) ・設計対象の視覚特性 (外部景観・内部景観・視点場など) 	
計画・設計	道路景観形成のプランニング	<ul style="list-style-type: none"> ・道路景観形成に求められる要件の整理 ・道路景観形成基本理念 ・道路景観形成の水準 ・道路景観形成の基本方針 	統一された方針で道路景観形成を図るために、道路景観形成に係わるルールを地域と合意形成を図りながら作成する (5-3 道路景観形成のプランニング 参照)
	景観デザイン	<ul style="list-style-type: none"> ・道路景観形成計画 (景観形成の具体的な方針の設定) ・デザイン (形態の操作・色彩計画など) ・設計対象に隣接する施設との関係の考察 	技術的な検討と一体的に行う (具体的な道路景観デザインは、第6章以降を参照)
	細部デザイン	<ul style="list-style-type: none"> ・各施設の形態操作 	
評 価	総合評価	<ul style="list-style-type: none"> ・景観、デザイン、使用性等の評価 ・設計説明書の作成 	第三者の理解を得るための評価・説明書
	整備後の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・景観、交通安全、維持管理の面の評価 ・事後評価報告書の作成 	景観整備の実施状況及び整備効果の把握 (5-4 景観整備実施後の評価 参照)

5-1-2 地方自治体や地域住民等との関わり

道路デザインは、地方自治体や地域住民と連携あるいは意見交換を行い、意向を把握するとともに互いの役割を確認しながら行うことが望ましい。

【解説】

- (1) 各段階でP I（パブリックインボルブメント）を実施し、事業に関する考え方を公表して、地域のニーズを把握するとともに、地域の人々の事業に対する理解を促進させることが重要である。また、景観向上策を実施した後は、アンケートや自由投稿によって利用者の満足度を量る、整備後に増加した観光客数を調査するなどにより、その効果を検証することも考えられる。
- (2) 景観行政団体（地方自治体）が景観計画で「景観重要公共施設」に指定した道路では（指定には道路管理者との協議・合意が必要）、道路管理者は景観計画の方針に基づいて対応しなければならない。その場合、景観法の理念と枠組み、景観計画の内容をよく理解したうえで、景観行政団体等と密に連携して事業を実施することが求められる。なお、景観計画と同様に屋外広告物について各種規制があり、道路景観に効果的に活用できることから、あわせて地方自治体に確認することが求められる。（参照：北海道建設部都市計画課 HP「景観/広告」<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kn/tki/mdr/index.htm>）
また、中心市街地等では、沿道のまちづくりと道路整備が連携して一体的に実施する事例が多いため、沿道のまちづくり計画や道路空間の利活用ニーズ等を的確に把握しながら道路をデザインする必要がある。
- (3) 「国土交通省所管事業における景観検討の基本方針（案）」（平成19年3月大臣官房技術調査課通達、平成21年4月改訂）及び「国土交通省所管事業における景観検討の基本方針（案）」に関する道路事業の対応について（平成20年6月道路局地方道・環境課事務連絡）では、景観検討を実施する際、対象事業の選定と検討・評価の手続きについて、地方自治体、住民、学識経験者等の意見を反映することと示されている。これらの内容を踏まえ、北海道開発局所管事業における景観検討実施要領等が策定されるまでの期間においても、優れた景観を有する地域で景観に影響を与える事業については、地方自治体、住民、学識経験者等の意見を聴取し反映することが望ましい。

5-1-3 コストに関する考え方

景観デザインは、設計条件の一部として扱わなければならない。しかし、その内容は、場の景観特性との関係を見極め、必要な措置を吟味して行うことが必要である。また、初期コストおよび維持管理コスト、耐久性も検討し、バランスのとれた対応を行わなければならない。

【解説】

- (1) 良好な景観を有する北海道においては、眺望を阻害するような位置に道路附属物等の設置を避けること、不快感を与えるような要素を排除することなど、「引き算のデザイン」が最も重要である。この観点を持って、本来満たすべき機能を十分に検討することで、コストを抑えて景観を良くすることも可能である。
- (2) コスト増加につながる装飾的なデザインは回避することが原則である。特別な事情があり、高価な装飾的デザインを実施しなければならない時は、関係者と慎重に協議して合意を得ることはもちろんのこと、地域住民の納得を得られるような適切な対処が必要である。

- (3) 構造物等のデザインにおいては、景観要件を設計条件の一部として扱うことが特に重要であり、構造形態そのものがデザインの良し悪しを決定することを肝に銘じておくべきである。その場合、個別の部位に着眼するよりも、総合的にコストを検証することが重要である。
- (4) 耐久性については、一般的に機能面で評価されるが、景観的面でも評価することが必要である。例えば、形を保っているが、色が褪せたり錆びたりしている照明柱は景観面では問題がある。実際、見つても無くなって取りかえられる道路附属物も多い。景観的にも耐久性が高いものを選択することは、コストの縮減にもつながることを意識すべきである。

5-1-4 維持管理段階における考え方

道路景観に対する社会的ニーズへの対応や、増大する維持管理コスト縮減のため、道路施設の集約化・撤去を図っていく必要がある。

【解説】

- (1) 高度経済成長期に集中して建設された橋梁等の多くの道路施設が老朽化しており、点検・診断、老朽化した施設の補修・架替え等の維持管理が重要視されている。国土交通省は、昨今の道路施設の点検不足による事故発生等の問題を受け道交法を改正し、また、点検に関する規定を見直して、橋梁・トンネル等は、5年に1度、近接目視による全数監視を実施することが義務づけた。一方で、経済規模縮小に伴い道路設備投資は減少し、新設する道路は少なくなり、維持管理にかけられる予算規模も小さくなっている。こうした社会情勢の中での道路景観形成は、維持管理段階における対応が主体となり、維持管理の効率化に寄与する道路施設の撤去・集約化等の、「引き算のデザイン」を基本としていかななくてはならない。
- (2) 「引き算のデザイン」の実行にあたっては、利用状況を踏まえ、施設の必要な機能や規模を精査し、施設機能の重複や過剰を避けることが最も重要なポイントである。これにより、煩雑となっている道路景観を良好なものに向上させることが可能となる。そのためには、道路標識設置基準等を再確認し、設置されている道路附属物等について本来の目的まで遡って理解することが重要である。道路標識を始めとして維持管理段階において実施可能な景観向上策は少なくはなく、実施が容易である割には効果的であることも多い。近い将来に道路施設や道路附属物等の更新が大きな課題になると予想されるが、これらの更新は、高度経済成長期に効率性を重視して整備したことで景観的な配慮が十分ではなかったもの、その後の社会情勢や環境の変化等により適切ではなくなったもの等を最適化し、景観改善を図る好機とも捉えられる。



道路標識集約化の事例（出典：平成 29 年度 第 1 回 北海道道路メンテナンス会議（平成 29 年 7 月 14 日）資料 3「老朽化対策の取り組み事例」）

なお、景観改善箇所の優先度の検討には、以下の内容を考慮する必要がある。

性能向上

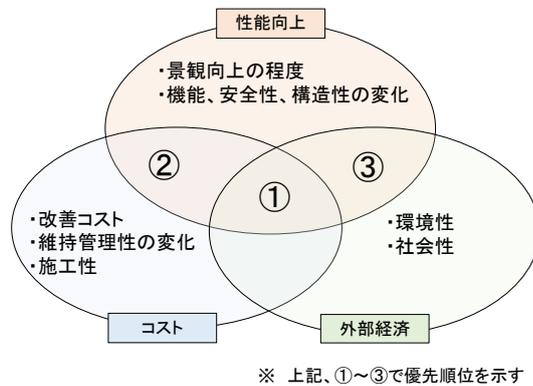
- ・ 景観向上の程度
- ・ 機能、安全性、構造的な変化

コスト

- ・ 改善コスト
- ・ 維持管理性の変化
- ・ 施工性

外部経済

- ・ 環境性
- ・ 社会性



※ 上記、①～③で優先順位を示す

図 5.1 景観改善における優先順位の考え方

例えば、景観改善によって、機能や安全性、構造的な性能が向上し、さらにコストや維持管理の負担も軽減される場合は、多少の景観向上効果でも取り組む価値があり、優先度合いは高い。一方、性能やコストが低下する場合には、大きな景観改善効果が期待できないのであれば、改善の優先度は低くなる。また、改善により環境負荷が小さくなる場合や、地場材料の利用や道路の利活用が高まるなどの社会性向上など、外部経済的にも効果がある場合には、景観改善を検討する価値は高い。

表 5.2 本デザインブックにおける維持管理段階で適用可能な項目

		建設 段階	維持管理 段階
第5章 道路デザイン手法	5-1 道路デザインの流れとポイント	◎	◎
	5-2 検討条件の把握	◎	◎
	5-3 景観形成方針の作成	◎	◎
	5-4 景観整備実施後の評価	◎	◎
第6章 道路線形	6-1 道路線形の計画と設計における基本原則	◎	○
	6-2 予備検討	◎	○
	6-3 概略設計	◎	○
	6-4 予備設計	◎	○
第7章 道路断面	7-1 道路断面構成	◎	○
	7-2 のり面	◎	○
	7-3 道路空間の再構築	○	◎
	7-4 車道・歩道の舗装・路面標示	◎	◎
第8章 構造物	8-1 構造物の設計における基本原則	◎	○
	8-2 橋梁	◎	○
	8-3 トンネル	◎	○
	8-4 その他構造物	◎	○
	8-5 コンクリートの表面処理	◎	◎
第9章 道路附属物および 道路占用物	9-1 道路附属物の設計の基本原則	◎	◎
	9-2 防護柵	◎	◎
	9-3 視線誘導施設	◎	◎
	9-4 道路標識	◎	◎
	9-5 防雪柵	◎	◎
	9-6 電線・電柱	◎	◎
	9-7 屋外広告物	◎	◎
	9-8 その他道路占用物等	◎	◎
第10章 緑化	10-1 緑化における基本原則	◎	◎
	10-2 緑化のシナリオ	◎	◎
	10-3 緑化の具体化	◎	◎
	10-4 緑化手法	◎	○
	10-5 管理	○	◎
第11章 休憩施設	11-1 施設配置	◎	○
	11-2 施設レイアウト	◎	○
	11-3 各部デザインの留意点	◎	◎
	11-4 道の駅	◎	◎
第12章 事業連携	12-1 土工	◎	○
	12-2 緑化	◎	◎
	12-3 脇道	◎	○
第13章 その他の留意事項	13-1 施工時における留意事項	◎	○
	13-2 維持管理段階、道路占用に対する留意事項	○	◎
	13-3 災害復旧時や暫定供用時における留意事項	◎	◎

5-2 地域・景観特性条件の把握

5-2-1 地域特性の把握

道路景観形成基本理念の策定に先立ち、対象道路の周辺地域の自然環境特性、社会環境特性を整理し、地域固有資源の有無など、地域の特性を把握しておかなければならない。

【解説】

道路景観形成と密接な関係のある地域特性を予め調査するとともに、様々な活動の場となる地域固有資源の有無を把握する必要がある。これら2つの特性に関する地域固有資源と地域特性を評価するための照合項目は、例えば次のようなものを指す。これによって、最も重要な地域固有資源は何かを明らかにしておく必要がある。

表 5.3 地域特性の捉え方と評価例

特性	調査内容	地域固有資源の例	照合項目の例	評価
自然環境特性	気候、地形、地質、植物、動物など	大雪山、羊蹄山、支笏湖、石狩川、滝、溪谷、針葉樹林、防風林、エゾシカなど	○国立公園内である ○地域固有の特筆すべき資源がある ○北海道共通の一般的資源がある ○特筆すべき自然物がない	+ ↑↓ -
社会環境特性	地域の沿革、史跡、建造物、産業遺産、土地利用、産業、文化など	直線道路、旭橋、小樽運河、時計台、稚内港北防波堤、広大な水田、丘陵の畑作、牧場、雪祭りなど	○わが国を代表する歴史的資源がある ○北海道を代表する歴史的資源がある ○北海道共通の一般的資源がある ○特筆すべき社会環境特性がない	+ ↑↓ -



優れた自然特性の例：知床峠はわが国を代表する地域固有資源である。国立公園内に属しており、最も景観的配慮の必要な対象である



中位の自然特性の例：ありふれた樹林と溪流だが、道路以外の人為の施設がなく、自然環境を満喫できる



優れた社会環境特性：旭川市の象徴・旭橋。地域の歴史・文化を語るに欠かせない地域固有資源である



中位の社会環境特性：島松の駅通はクラーク博士が別れを告げたところ。北海道の稲作発祥の地、弾丸道路と呼ばれた国道36号旧道が面影を残す地でもあり、歴史的資源が集中している

5-2-2 景観特性の把握

道路景観形成基本理念の策定に先立ち、対象道路の地域景観特性を把握するとともに、内部景観（走行景観）と道路外の視点場から眺めたときの道路自体の外部景観について、その視覚特性、見られ頻度、景観的魅力等を適切に把握しておかなければならない。

【解説】

(1) 景観特性の捉え方

地域景観特性とは、道路から眺望できる沿道景観、道路の近傍に存在する景観資源など、道路に関わる地域の景観の特徴を指す。街並み、田園、山並み、河川などの見え方の特徴を把握し、配慮すべき事項を整理する。景観特性に関する「地域固有資源」には、次のようなものがある。

表 5.4 地域景観特性の捉え方

特 性	内 容	地域固有資源の例
地域景観特性	道路から眺望できる沿道景観 道路の近傍に存在する景観資源	函館の歴史的街並み、美瑛の丘、 日勝峠から見た大平原

道路景観形成の水準を設定するうえで最も重要な判断材料は、対象となる道路からの見え方と道路自体の見られ方である。これは道路の「視点場としての役割（道路利用者に魅力的な景観を提供する）」と、「視対象としての役割（沿道住民や道路周辺で活動している人々に良好な道路の姿を提供する）」である。

表 5.5 内部景観・外部景観の捉え方

	役 割	意 義	評価項目
内部景観 (走行景観)	道路自体が視点場となる	道路利用者に魅力的な景観を提供する	①道路自体の構図的な美しさ ②周辺景観の資質
外部景観	道路自体が視対象となる	沿道住民や道路周辺で活動している人々に良好な道路の姿を提供する	③重要な視点場からの眺め ④見られ頻度

- ①道路自体の構図的な美しさとは、道路線形、のり面、擁壁等が構成する連続体の内部景観の善し悪しを指す（防護柵や標識などの道路附属物は後から制御できるので考慮しなくても問題は無い）。
- ②周辺景観の資質とは、道路から眺望される景観的な資質のことである。
- ③重要な視点場からの眺めとは、多数の人が良好な風景を享受している場からの見られ方のことである。
- ④見られ頻度とは、道路が通過する地域から道路が眺望される頻度のことである。



(2) 景観特性の評価

景観特性を評価するための照合項目は、例えば以下のようなものが考えられる。

表 5.6 景観特性の評価例

特性	内容	照合項目の例	評価
地域景観特性	道路から眺望できる沿道景観 道路の近傍に存在する景観資源	<ul style="list-style-type: none"> ○美しい景観が眺望できる (優れた景観資源がある) (景観阻害要因が無い) ○概ね良好な景観である (景観阻害要因が少ない) ○さほど魅力的な景観ではない (景観阻害要因が多い) 	+ ↑↓ -
内部景観 (走行景観)	①道路自体の構図的な美しさ	<ul style="list-style-type: none"> ○妙味のある美しい構図である ○整った構図である ○ごくありふれた構図である ○不快を感じる構図である 	+ ↑↓ -
	②周辺景観の資質	<ul style="list-style-type: none"> ○北海道らしい絵になる景観である ○北海道共通の一般的景観である ○特筆すべき景観資源が無い ○不快を感じる景観である 	+ ↑↓ -
外部景観	③重要な視点場からの眺め	<ul style="list-style-type: none"> ○展望台、公園などの重要な視点場から眺めた時に、周辺景観と調和した道路が魅力的に感じる ○展望台、公園などの重要な視点場から眺めた時に、周辺景観と道路があまり調和して感じられない ○展望台、公園などの重要な視点場から眺めた時に、周辺景観と道路に違和感がある 	+ ↑↓ -
	④見られ頻度	<ul style="list-style-type: none"> ○日常的に周辺地域から眺められる ○周辺地域から眺められることが多い ○周辺地域から眺められることがある ※観光地では、観光客からの見られ頻度についても配慮することが重要である 	+ ↑↓ -



優れた地域景観特性：蕎麦の花も立派な資源、空や山とあいまって美しい沿道景観を創出している



中位の地域景観特性：優れた景観資源（山）があるが特に妙味のない普通の牧草地と農家の景観



優れた内部景観：美しい樹林と畑、山に向かってまっすぐに伸びる道路の構図が印象深い



優れた外部景観：街の良好な景観と調和することに配慮して道路の景観も整えられている



中位の内部景観：一般的な構図と背景であるが、電柱の存在感も低く抑えられており、好感が持てる



好ましくない外部景観：様々な柱が林立して見え、殺伐とした印象を受ける



好ましくない内部景観：良好な景観が電柱・電線や道路附属物で阻害されており、悪印象を与える



好ましくない外部景観：切土のり面が周囲の景観と馴染んでいないため違和感を与える

5-3 道路景観形成のプランニング

5-3-1 景観ルールづくりと検討の枠組み

長期に渡って一貫した考えで良質な道路景観の形成に取り組むためには、景観形成の理念や方針等のルールを、地域と合意形成を図りながら作成することが望ましい。

【解説】

短い区間で道路附属物の形態や色彩が異なっている場合があり、道路景観の均質性を欠くことで、景観阻害の要因となっている。形態や色彩の違いは、整備時期の違いや整備主体の違いに由来することが多いが、更新時期が異なれば、これまでと同じように統一が図られないまま、順次更新が繰り返されていく可能性がある。このような状況を解決するためには一定の地区・区間等を対象に基本ルールを設定することが有効である。また、長期に渡って一貫した考えで良質な道路景観の形成に取り組むためには、路線ごとなどに道路景観形成の基本理念と基本方針等のルールを設定し、それに基づく整備内容を整理しておくことが望ましい。

基本理念・基本方針等の検討では、調査により把握した地域特性・景観特性や事業計画等の背景を踏まえ、求められる景観形成の要件や制約条件等を明確にした上で、それぞれの道路に即した計画づくりを行う。景観形成の実現性を高めるには、景観形成の基本ルール作成にあたって、パブリックインボルブメント（PI）により地域のニーズを把握したり、景観の専門家や住民等の助言や意見を踏まえるなどして、地域との合意形成を図りながら作成することが重要である。

景観形成のルールづくりには、誘導型、働きかけ型、規制型等、規制力の水準に応じて様々なレベルがあり、求められるルールの水準に応じた、規制誘導の枠組みを選択することが望ましい。



図 5.2 検討の枠組みにおける規制力と柔軟性のイメージ

（出典：沖縄県景観形成ガイドライン—景観計画の作り方・生かし方—（平成 22 年 3 月、沖縄県ほか））

また、既存の道路で道路附属物を部分的に更新する際などには、基本理念や基本方針等の景観形成ルールの作成まで行うのが難しい場合も考えられる。そのような場合であっても、一部区間の道路附属物の更新を実施した際の景観配慮の考え方等を申し送り事項のような形式で整理し、以降の更新にその思想を継承していくことが重要である。

①景観法と景観協定

景観法では、地域の景観づくりにあたって、行政と住民などの協働の場としての景観協議会、地域の景観に関するルールである景観協定の枠組みが定められている。景観協議会は、景観行政団体、景観計画に定められた景観重要公共施設（道路の場合は景観重要道路）の管理者等が組織でき、景観計画区域における良好な景観の形成を図るために必要な協議を行える場である。景観協定は、地域のより良い景観の維持・増進を図るため、地域の様々な主体が一定のルールを定め、景観に関する協定を結ぶことができる制度である。景観計画で定める一定の行為規制以外についても協定の対象とすることができることから、道路沿道の土地所有者等の合意により、統一感のある道路空間の形成を図ることが可能となる。

②ルールづくりの各種枠組み

景観法の枠組みによらない場合でも、建築協定や都市計画法に基づく地区計画等を用いることで、沿道建造物などとの一体的な整備を働きかけることもできる。こういった景観づくりのルールを、関係者と連携して定めることにより、まちづくり・道路づくりにおけるデザインの一貫性の確保や、役割分担の明確化が可能となる。道路景観形成のルールづくりには、上記以外にも、条例を活用する方法や、次節に記述する景観マスタープランのような自主的なガイドラインを策定する方法などがある。

③道内の道路景観ルール

道内では、北海道美しい景観のくにづくり条例第17条第1項に基づく指針として、羊蹄山麓地域の7町村が、「景観を共有する共同体」として広域的な美しい景観づくりに取り組むルールである「羊蹄山麓広域景観づくり指針」が平成18年に策定されている。関連町村は、その後も継続して景観づくりに取り組み、良好な広告景観を守り育てるための「目指すべき姿」として、屋外広告物（看板）・案内サインのガイドライン「羊蹄山麓景観広告ガイドライン2010」を策定している。新千歳空港周辺においても、関係機関より構成される景観形成推進協議会により、「新千歳空港アクセス沿道景観形成ガイドライン」が策定され、北の空の玄関口として相応しい広告景観の形成が図られている。

表 5.7 景観形成方針検討の枠組みの例

	根拠法令	策定主体	決定・認可	効力範囲	運用体制	定められる項目
景観協定	景観法	区域内住民	景観行政団体	合意した土地所有者の敷地	協定参加者の代表運営委員会	建築協定、緑地協定で定められる項目に加えて、工作物の形態・意匠、屋外広告物・樹林地・農用地についての定め等
建築協定	建築基準法	区域内住民	特定行政庁	合意した土地所有者の敷地	協定参加者の代表運営委員会	建築物の用途、敷地、位置、形態、意匠、構造、設備
緑地協定	都市緑地法	区域内住民	市町村	合意した土地所有者の敷地	協定参加者の代表運営委員会	樹木の種類、量、位置、かき・さくの構造等
地区計画	都市計画法	市町村	市町村	地区全体	市町村へ届出	建築物以外に地区施設（道路公園等）、工作物、かき・さくの構造、樹林地についての定め等
景観地区	景観法・都市計画法	市町村	市町村	地区全体	市町村長に認定申請	建築物の敷地、位置、形態、意匠、工作物の形態、意匠等
景観計画	景観法	景観行政団体	景観行政団体	地区全体	景観行政団体の長に届出	建築物の敷地、位置、形態、意匠、工作物の形態、意匠、屋外広告物・樹林地・農用地についての定め等
自主条例に基づくルール※	—	地区住民、市町村または両者	市町村または地区住民	地区全体または合意した土地所有者の敷地	市町村または景観行政団体に届出・協議	ハードのみならずソフトも含めた幅広い事項に対応しているが、強制力が弱い
任意のルール※	—	地区住民等	地区住民等	ルールによるが一般的には小さい	地区住民等	ハードのみならずソフトも含めた幅広い事項に対応しているが、強制力が弱い

※：ルールの内容が様々なため一概には言えないが、一般的な傾向となるものを示している。

出典：景観協定作成の手引き（埼玉県、平成24年3月）、地区まちづくりルール 普及・推進ガイドブック（地区レベルのまちづくりルール形成普及推進調査研究会、平成22年3月）より作成

5-3-2 道路景観形成マスタープランの策定

道路景観形成に係わるルールをより具体化し、その基本的な考え方も含め内外に示していくためには、景観形成の方針とルールを総合的に整理した道路景観形成マスタープランを策定することが望ましい。

【解説】

道路景観形成マスタープランの策定により、作成した道路景観形成の基本理念（目標）や基本方針、検討の背景や基本的な考え方、具体的な整備方針等を網羅的にとりまとめ、関係者における共通認識を図ることが望ましい。マスタープラン検討のスキームや作成水準は、状況に応じて様々である。規制力の弱いごく緩やかな景観形成ルールであっても、目標の共有のため、基本的な項目のみでもとりまとめると良い。

マスタープラン策定の対象範囲は、路線単位で線的に設定する場合もあれば、観光地など地区毎に策定する場合もあり、その範囲を広域で捉えたり、特定の地区・区間に限定する場合もある。地域・地区や道路の性格によって、様々な範囲が考えられる。マスタープランの策定主体は、地域・地区や道路の性格に応じて、複数の道路管理者が協力して定める場合と道路管理者が単独で定める場合とがある。但し、道路管理者が単独で定める場合も、策定する地域・地区に関する道路管理者と調整することが必要である。

(1) マスタープランの検討項目

道路景観形成マスタープランには、防護柵や標識などの維持管理で更新される一般的な道路附属物などについての基本ルールは必ず記載するべきである。このことにより、プラスのコストをかけずに確実に景観を向上することができる。また、景観資源を活かして道路景観の魅力を向上する施策や、地域との協働で実施する施策についても検討し、継続的に協議する計画として盛り込むことが望ましい。策定にあたっては、関連計画との整合を図るとともに、地方自治体や地域住民の合意を得ることに努める。

表 5.8 道路景観形成マスタープラン策定における検討項目（案）：供用済道路の場合を想定

項目	基本的な検討内容（例）	魅力向上を図る検討内容（例）
防護柵	必要性の再確認 形状(眺望、周辺景観との調和などを配慮) 色彩(ガイドラインの推奨色などによる統一、改善)	道路断面の工夫等による縮減 市街地、景勝地における独自デザインの適用
標識	形状・色彩(統一、改善)、設置位置 集約化	民間看板の削減も視野に入れた案内性の向上 外国人に配慮した表示
照明灯	形状・色彩(統一、改善)、ランプ 集約化(信号柱・標識等との)	市街地、景勝地における独自デザインの適用
矢羽根	必要性の再確認、形状・色彩(統一、改善)	視線誘導樹の導入など代替方法の適用
防雪柵	形状(統一、折りたたみ式への変換等)	道路断面の工夫による縮減 防雪林への変換
雪崩防止柵	形状・色彩(統一、改善)	景観に融和するタイプの適用
構造物	橋桁の色彩、防護柵の形状・色彩(統一、改善) その他附属物の形状・色彩(統一、改善)	シンボリックな構造物の形状・色彩の検討 道路改良等による縮減
のり面	不自然な形状の改善、自然植生の復元	隣接地との一体整備
緑化	樹木:種類、植栽パターン、植栽位置 地被:種類、植栽パターン	住民参加による緑化(花植えなど)
歩道	舗装、バリアフリー	休憩所・広場等の整備
ビューポイント	眺望確保(阻害要因の排除)	安全確保に配慮した幅広路側帯の整備 沿道施設との連携、一体整備
交通安全施設	信号柱・標識等の集約化、形状・色彩(統一、改善)	道路改良等による縮減
電柱・電線	形状・色彩(統一、改善)	設置位置の改善、無電柱化
屋外広告物	違法広告物の排除	自治体等との連携による改善 (景観計画による規制強化など)



良好な眺望が得られる区間で停車帯を整備し、円滑な通行と安全確保を図る（国道39号メルヘンの丘）

駐車場と公園を一体的に整備し、地域活動団体の情報拠点としての活用も検討している

図 5.2 道路景観の魅力向上する施策例

（2）マスタープランの構成

計画の前提条件を把握し、計画策定後も共通認識できるようにするため、路線の概要、景観特性、課題、関連計画を整理する。そして、それらを踏まえた基本理念（目標）と基本方針を設定し、項目ごとの具体的な整備方針と計画を検討することが基本的な構成である。

表 5.9 道路景観形成マスタープランの構成（案）：供用済道路の場合を想定

目次（案）	概要
路線の概要	沿道の市町村、土地利用、地形、気象など、路線を取り巻く環境の概要を整理する
路線の景観特性 （路線の資源）	路線周辺に立地する観光資源および道路景観資源を洗い出し、地図上に整理して景観特性の共通認識を得る基礎資料を作成する ・観光資源 地域の重要な立ち寄りポイントとなっている観光施設、景勝地など ・景観資源 シンボリックな山や農地など、道路から見ることが出来る景観ポイント
道路景観の課題	景観資源の立地を踏まえ、景観阻害要因などの改善すべき事項を整理する
地域の計画との関連	関連する地域の計画、地域の要望を把握し、反映すべき事項を整理する ※シーニックバイウェイ北海道指定ルートの場合は、ルート運営活動計画を把握し、「テーマ」、「景観・地域・観光に関わる方策」、「運営方針」から道路事業で貢献すべき事項を抽出する
景観形成の基本方針	路線の資源、関連計画、地域要望などを踏まえ、道路の景観特性に基づいて対象路線全体をゾーニングし、基本理念（目標像）、基本方針、留意点を整理する
項目ごとの整備方針	対象路線全体及びゾーンごとの基本方針に従い、マスタープランで扱う項目ごとの整備方針と具体的な整備内容を整理する
その他	事業を効果的に進めるための優先順位を検討することが望ましい。また、事業の進展に合わせてマスタープランを更新することが望ましい。

③ 「道路景観の課題」のイメージ

大雪山・富良野ルート景観形成マスタープラン：3 現況の景観 03

課題1

- 特筆すべき課題を記述
- 例えば道路附属物・・・

課題2

- 特筆すべき課題を記述
- 例えば眺望の阻害・・・

課題3

- 特筆すべき課題を記述
- 例えば看板類・・・

④ 「地域の計画との関連」のイメージ

大雪山・富良野ルート景観形成マスタープラン：4 ルート運営活動計画との関連

地域における具体的事業案など

- ビューポイント整備
- 花植え など

道路管理者の役割など

- ビューポイント駐車場
- 景観阻害要因の低減など

ルート運営活動計画

大雪山富良野ルート
ルート運営活動計画 16団体

景観づくり
地域づくり
観光振興

目標：北海道らしい雄大な景観と豊かな自然環境を未来に残す十勝岳連峰

- 大雪山・十勝岳連峰を美しく見せ、親しむ
 - 大雪山・十勝岳連峰への眺望性を高めるために、阻害要因の除去や道路施設の整備を行う
 - ビューポイントを整備して大雪山・十勝岳連峰の眺めを楽しめるようにする
 - 大雪山・十勝岳連峰への眺望性を確保するためのルールの整備を進める
- 波状丘陵地の田園景観を保全する
 - 保全のための仕様・ルール、農業施設の景観配慮が主体で、道路整備に直接関わる記載なし
- 花人街としての景観を整える
- 沿道の阻害要因に対するの修景計画の策定を行う

沿線自治体における景観条例制定、景観計画策定の状況

	景観条例	景観計画
旭川市	■	■
東神楽町	■	■
東川町	■	■
美瑛町	■	■
上富良野町	■	■
中富良野町	■	■
富良野市	■	■
南富良野町	■	■
占冠村	■	■

・具体的事業案

- ・屋外広告物も含めた景観ルールの検討
- ・シーニックドライブなどのビューポイントの整備、新たなビューポイントの発見のための活動
- ・看板、ノボリなどの景観阻害要因の撤去を進める
- ・景観の現状調査と撤去あるいは再利用の方法の検討
- ・体験ツアーを通して景観保全について情報の提供と啓蒙を行う
- ・沿道緑化と眺望の関係をルート全体にわたり実地検討し提案を行う
- ・土地利用、建築規制、色彩規制などについて研究
- ・農地景観保全基金、防風林・独立木保全基金などを含めたシーニックトラストを設置する
- ・農地への車両乗り入れ制限のルールを設ける
- ・農地施設整備の指針づくりを進める
- ・耕作放棄地の維持管理を地域と協力して進める
- ・農業レゾナンスをはじめ地域の歴史を急務する施設の保全活動を進める
- ・畑地、商店街・集落を含めて地域全体で花への取り組みを進める
- ・沿道各市街地の導入部分の空間的整備を検討
- ・田園部農家の屋根の色彩、沿道商店街のファサードデザインと色彩計画検討
- ・フラワーカレンダーの制作と販売
- ・全体と個別地域の景観ルールの検討
- ・地域の歴史と景観の関係を研究しシーニックパイウェイ・ストーリーに加える活動を継続する
- ・地域の原風景を伝えるピクトープなどを導入する
- ・看板や屋簷などの除去整理を行い沿道景観を整える
- ・産業資源増殖機あるいは景観阻害要因について緑化等による修景の検討
- ・森林景観を保全するため計画と啓蒙活動を地域森林管理関係者と連携して行う
- ・景観法にある景観整備機構へNPOとしての登録を目指す
- ・市街地景観整備として緑化の推進
- ・水辺環境の整備
- ・シーニック賞の設置

あり方 Z

- ビューポイント駐車場の整備
- 道路用地内の景観阻害要因の撤去
- 道路用地内の看板・標識等の除去整理
- 道路緑化
- 道路附属物等の色彩統一
- VSPによる取組み
- VSPによる取組み
- VSPによる取組み
- 道路緑化
- 道路緑化

⑤ 「景観形成の基本方針」のイメージ

美瑛一中富良野 目標像：【丘陵の起伏とともに四季折々に移ろう風景を映す道路景観】

●丘陵地形により変化に富んだ道路景観が形成されており、ルートの主役となるゾーン
 [特徴] 丘陵地形によって形成された起伏のある花畑や農地を近景とし、遠景の十勝岳連峰、芦別岳を眺望する道路景観が特徴。
 [方針1] 景観が最大の観光資源であることから、来訪者を歓迎する観光施設が阻害要因にならないよう景観資源との・・・
 [方針2] ゾーンを代表する眺望ポイントで！

目標像

・・・ることが望まれ・・・

ゾーンごとの方針と留意点

ゾーン1

美瑛一中富良野 目標像：【丘陵の起伏とともに・・・】

●盆地に広がる広大な道路景観が形成されルートの顔になるゾーン
 [特徴] 市街地（都市、集落）や田園などの土地利用に左右され・・・
 [方針1] 道路付属物や電柱・電線、看板類などが阻害要因となるため、集約化や高さに対する配慮が・・・

美瑛一中富良野 目標像：【丘陵の起伏とともに・・・】

●丘陵地形により変化に富んだ道路景観が形成されて・・・
 [特徴] 丘陵地形によって形成された起伏のある花畑や農地を・・・
 [方針1] 景観が最大の観光資源であることから・・・
 [方針2] ゾーンを代表する眺望ポイントでは・・・

⑥ 「項目ごとの整備方針」のイメージ

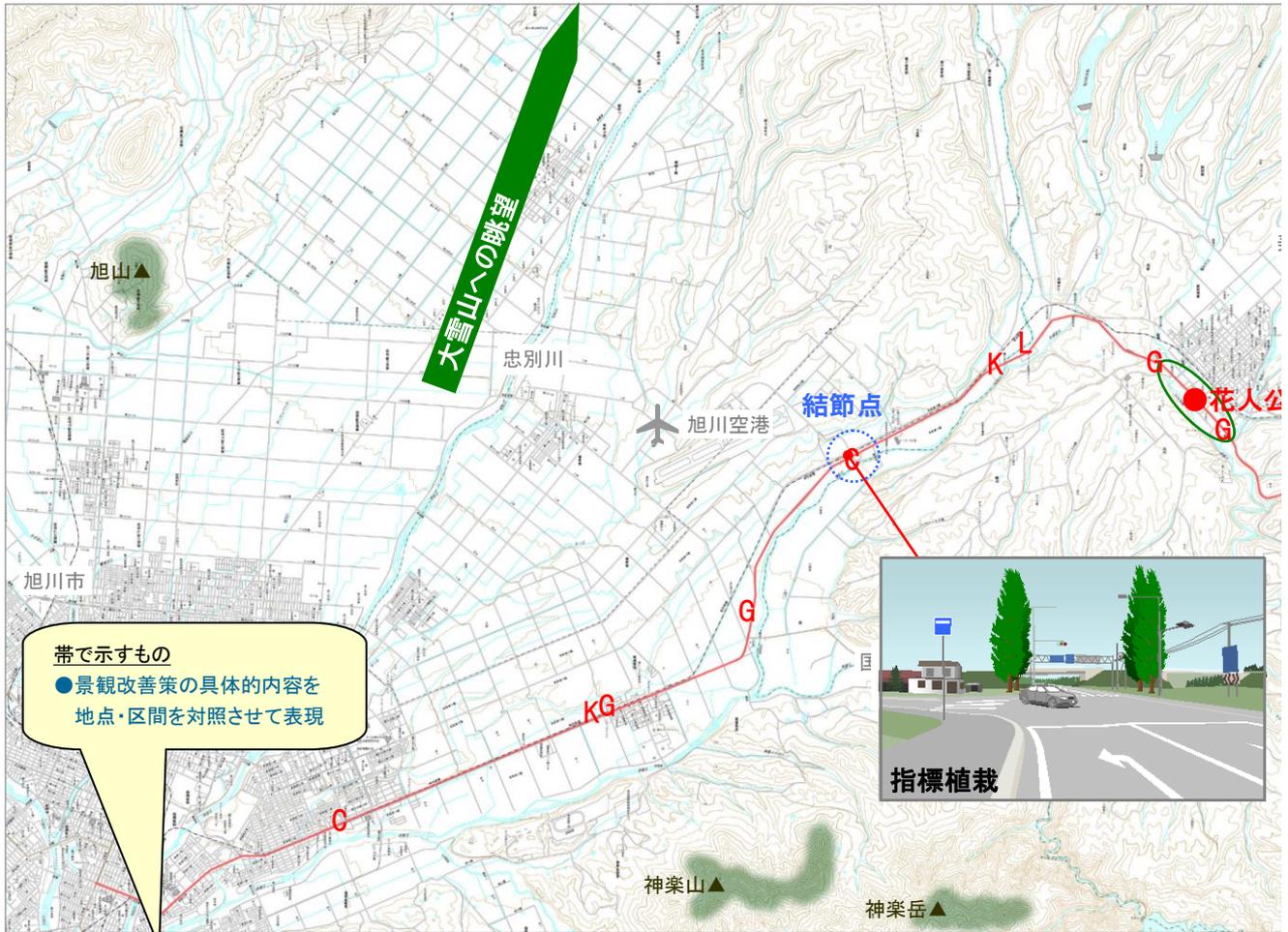
大豊・富良野ルート景観形成マスタープラン：6 具体的な改善策
 道路管理者がすぐにも取りかかれるプラン。

項目	現状の景観的課題	デザインの方針	基礎プランの内容	デザインの具体化
1 防護柵 (歩行者用柵を含む)	・色彩、デザインの不統一 ・垂れ幕・支柱の街なかでの使用による違和感 ・景観良好地での存在感	・施設に敬意、景観の中では権力存在感を低減。 ・市街地部では人が触れることもあることから塗装を基本とする。	必要性の再検討。道路断面の工夫等による縮減 形状の工夫 (透過性の向上、周辺景観との調和など) 色彩の統一 (防護柵ガイドラインの推奨色など)	・色彩：ダークグレー (市街地部) ・色彩：ダークグレー又はリン酸処理により明度を下げた垂れ幕メッキ (郊外部)
2 標識	・無約可能な標識の存在	・人工構造物の縮減、存在感の消去	集約化。ポール形状・色彩の統一	
3 交通安全施設	・無約可能な番号標の存在 ・色彩の不統一 ・デザインの不統一	・人工構造物の縮減、存在感の消去	番号柱・標識等の集約化。形状・色彩の改善、統一	
4 道路照明	・無約可能な照明の存在 ・色彩の不統一 ・デザインの不統一	・権力シンボルなデザインにより存在感を低減。 ・市街地部では人が触れることもあることから塗装を基本とする。	形状・色彩の改善、統一。集約化 (番号柱・標識等との)	・形状：ポールトップ型照明柱 ・色彩：ライトグレー (市街地部) ・色彩：垂れ幕メッキ (郊外部)
5 電線類	・電線類が良好な視点において景観的課題となっている電柱や電線が存在	・人工構造物の縮減、存在感の消去	設置位置の改善要請	
6 矢羽根 (視線誘導柱)	・眺望が良好な視点において景観的課題となっている	・人工構造物の縮減、存在感の消去	必要性の再検討。形状・色彩の改善、統一。可倒伏矢羽根の採用。植栽による支柱の遮蔽。視線誘導樹の導入	
7 防護柵	・景観的課題		道路断面の工夫による縮減。形状・色彩の統一	
8 雪崩防止柵	・景観的課題			・木製
9 構造物	・景観的課題		統一	・高欄色彩：ダークグレー (市街地部) ・高欄色彩：ダークグレー又はリン酸処理により明度を下げた垂れ幕メッキ (郊外部)
10 法面	・景観的課題			
11 緑化	・自然植生が生着しにくく、不自然な形状のり面が存在	・不自然な単一種による植栽を改善するとともに、景観的課題を解消するために効果的な緑化を図る。	生育基盤の改善。自然植生復元。視線誘導柵、矢羽根、支柱、大規模構造物等の見えない方を緩和する形表植栽。遊歩道、障子の植栽。眺望ポイントにおける植栽回遊。風景にアクセントを与える種植植栽 (ランドマーク植栽)。市街地における街路樹植栽。法面緑化。	
12 歩道	・段差や勾配を改善すべき箇所が存在	・ユニバーサルデザインの導入を図る		
13 ビューポイント	・眺望が壊れている安全に駐車できる場所が少ない。	・景観資源を活かし、農地や残地と一体的なビューポイントを創出する。	安全確保に配慮した幅路側帯の整備	
14 屋外広告物	・違法広告物や壊れたり錆びた看板が存在。	・人工構造物の縮減	違法広告物の排除 老朽化広告物の改善要請	

項目：景観改善の対象物

●防護柵、標識、交通安全施設、道路照明、電線類、視線誘導柱、防雪柵、雪崩防止柵、構造物、法面、緑化、歩道、ビューポイント、屋外広告物 など

「項目ごとの整備方針」の整理イメージ



自治体	旭川市				美瑛町	
防護柵	ダークグレー	ダークグレー又は亜鉛メッキリン酸処理				
標識						
交通安全施設						
道路照明	ライトグレー	亜鉛メッキ				
電線類	交差点部での集約	大雪山への眺望に配慮した片側集約			交差点	
矢羽根		植栽による支柱遮蔽				
防雪柵等						
雪崩防止柵						
構造物						
法面						
緑化	C	KG	G	C	KL	G G
歩道						
ビューポイント						●
屋外広告物						
土地利用	旭川市街地	広々とした田園地帯	東神楽市街地	広々とした田園地帯	丘陵の田園地帯	美瑛市街地

C : 橋脚の遮蔽植栽、G 市街地入り口の植栽、K : キロポスト毎の植栽、L 行政界指標植栽

5-4 景観整備実施後の評価

景観整備の実施後は、景観向上に資する効果を評価し、改善措置を順応的に実施するとともに、得られた知見を、類似事業または景観検討手法に適切に反映させていくことが望ましい。

【解説】

景観整備の実施後は、事業の節目等において景観整備が良好な道路景観形成に寄与しているかどうかの景観評価を行い、景観向上が目標とした水準に達していなければ、再整備や改修等の対策を順応的に実施することが望ましい。また、得られた知見を、以後の景観形成に反映させるPDCAサイクルを構築することが重要である。

①景観アセスメントシステムの枠組み

全国44の直轄事業の試行事例を踏まえて作成された「国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針（案）」（平成19年3月、平成21年4月一部改定）においては、直轄事業を対象に適切な景観評価を含む景観検討を実施するため、当該事業の影響が及ぶ地域住民その他関係者や、学識経験者等の意見を聴取しつつ事業を実施することとされている。基本方針（案）の中では、全ての直轄事業を、景観上の特性により、重点検討事業、一般検討事業、検討対象外事業の3種に区分し、区分に応じた検討体制や手順、検討内容により景観検討を行う。この基本方針（案）に基づく景観評価の枠組みを、景観アセスメント（景観評価）システムと称している。平成21年4月の改定では、事業完了後の事後評価の実施にあたっては、計画段階の検討内容や検討経緯等が適切に伝達できるよう、「景観整備方針（重点課題）」の取りまとめの際に、その旨を追記することとされた。

②景観整備・事後評価の対象

重要なポイントは、重点検討事業に該当しなくとも、本デザインブックや「補訂版 道路のデザイン」等に準拠して景観検討を行い、良好な道路景観形成に資することである。同様に、一般検討事業においても、義務づけられてはいないが、景観整備の実施後には適切な事後評価を行って、整備の効果を把握し、必要に応じて改善措置の検討を行うことが望ましい。

③景観整備効果の評価手法

事後評価の実施にあたっては、「公共事業の景観整備に関する事後評価の手引き（案）」等を参考に、事業景観アドバイザー等の意見を聞きながら決定する。手引き（案）では、事後評価は、「景観整備方針の実施に関する事後評価」と、「景観向上に関する事後評価」の2つの側面から行うこととされている。前者は、事前評価と現地状況の対比により検証し、後者は、ヒアリング調査及び現地観測調査を基本として、より詳細な調査が必要な場合に、アンケート調査の実施が設定されている。

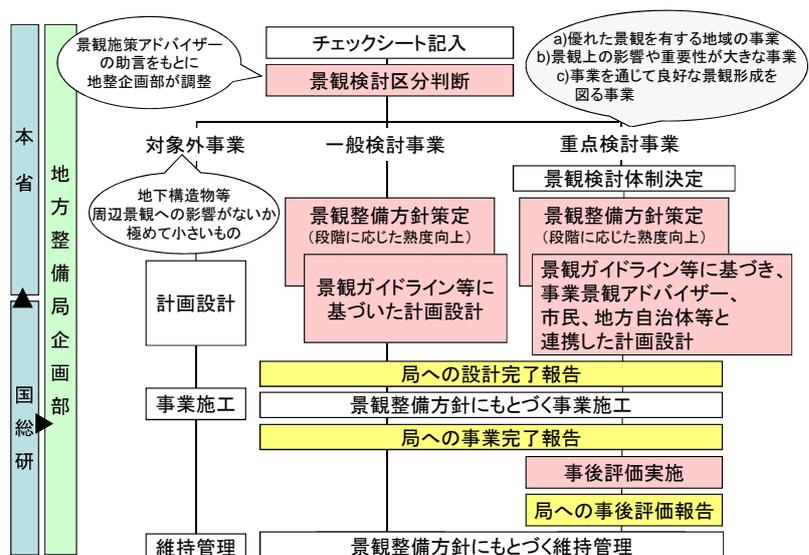


図 5.3 景観検討の基本方針（案）にもとづく景観評価検討の流れ
 （出典：公共事業における景観アセスメント（景観評価）システムの概要
 （国土交通省ホームページ））

④景観配慮デザインの反映

重要な節目となる工事発注前には、それまでのデザイン検討が十分に反映された内容になっているかを再度確認し、審査することが望ましい。コスト縮減等を目的とした設計変更により、設計段階で意図したデザインが損なわれることが無いように、チェックシート等の作成や専門担当者の配置などにより、コンセプトを確実に引き継ぎ、反映していくことが望ましい。

⑤環境影響評価における景観

環境影響評価においても、選定項目として「景観」があるが、主に事業が供用されたときに選定した眺望点からの景観が、現況と比べてどの様に変化し、その影響を最小化するかを検討しているものであり、基本的に外部景観が対象である。基本方針（案）における景観検討の一部を、計画段階において実施しているものと位置づけられている。ここでの景観評価は、環境影響評価の一環として行うものとは異なる。